



Novērojumi pētījumam par pilsētas vasaras ielas projektu Tērbatas ielā

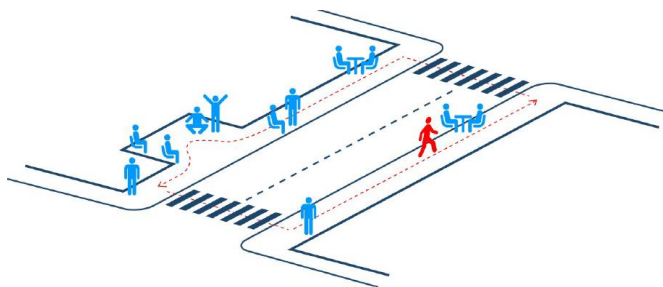
2020. gada septembris

1. METODOLOĢIJAS APRAKSTS

1.1. Stacionārās aktivitātes

Stacionārās aktivitātes tika reģistrētas pētījuma veicējam pārvietojoties noteiktajā ielas posmā, atzīmējot iespējami visas stacionārās aktivitātes un cilvēku skaitu, kas ar tām nodarbojas. Pētījuma veicējs fiksēja tikai tās aktivitātes, kas ir viņam priekšā. Aktivitātes un to izmaiņas aiz muguras netika piefiksētas. Sākot novērojumu, tika veikta vietas fotofiksācija no punkta, kur pētījuma veicējs sāk apgaitu.

1. attēls. Stacionāro aktivitāšu fiksācijas metode



Stacionārās aktivitātes tika piefiksētas matricā, kur uz Y ass tika konstatēts personas stāvoklis:

- Stāv – nepārvietojas, bet ir stāvus pozīcijā.
- Sēž (publiskā zona) – publisks labiekārtojums – soliņi (ietver arī speciāli ierīkotās “oāzes” ar krēsliem un galdiem, ja ēd/dzer, tad neskatoties uz to vai tiek patērēti līdzpaņemtie vai tuvējās kafējnīcās iegādātie dzērieni un ēdieni).
- Sēž (privātā zona) – kafējnīcu āra galdiņu zona. Par iespēju sēdēt cilvēks maksā naudu. Parasti ir atšķirīga dizaina krēsli, galdiņi u.tml., var notikt apkalpošana, bet ne vienmēr.
- Sēž vai atbalstās uz palodzes, ietves vai tml. – sēdēšana uz t.s. sekundārajām virsmām, kas primāri nav paredzētas sēdēšanai, arī atbalstīšanās pret margu, sienu, stabu, atkritumu urnu, puķu podu u.c.
- Cits – jebkādas citas darbības, kuras neietilpst iepriekšējos veidos.

Uz X ass tika konstatētas personas aktivitātes:

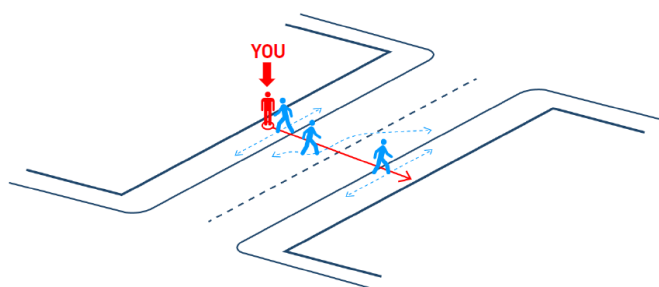
- Skatās, lasa, runājas – vēro apkārt notiekošo, lasa grāmatu, skatās telefonā, klausās austiņās, sarunājas ar kādu, runā pa telefonu u.tml.
- Dzer, ēd – gan pasūtītus dzērienus un ēdienus, gan līdzpaņemtus, arī gaida pasūtījumu vai norēķinās pie kafējnīcās galdiņa.
- Iepērkas – veic darījumu āra tirdzniecības vietās (neiekļauj apmaksu sēžot kafējnīcā).
- Pārdod, apkalpo klientus – tiek ieskaitīts neskatoties uz to vai konkrētajā brīdī tiek vai netiek veikts darījums, arī personāls, kas apkalpo klientus ārpusē pie kafējnīcām
- Izklaidējas – piedalās kādā speciāli organizētā nodarbē, klausās vai sniedz koncertu vai lekciju, spēlējas u.tml.
- Cits – īpašas aktivitātes

Katrai personai tādējādi tika piefiksēts personu skaits konkrētā stāvoklī un aktivitātē.

1.2. Mobilitātes aktivitātes

Lai fiksētu pārvietošanos, pētījuma veicējs apstājās pētāmā posma vidusdaļā un fiksēja visus cilvēkus (t.sk. auto) un to pārvietošanās veidus, kas 10 minūšu laikā šķērsoja iedomātu līniju pētījuma veicēja priekšā. Tika fiksēti tikai tie cilvēki visas ielas (tai skaitā ietves) platumā, kas šķērsoja šo līniju. Tika skaitīta pārvietošanās jebkurā virzienā.

2. attēls. Mobilitātes aktivitāšu fiksācijas metode



Pārvietošanās tika piefiksētas matricā, kur uz Y ass tika konstatēts pārvietošanās veids:

- Gājēji – visi, kas pārvietojas pa ielu un neveic stacionāras darbības, arī cilvēks ratiņkrēslā un bērns bērnu ratiņos, uz “DipDap” vai tml. tiek skaitīts kā gājējs.
- Mikromobilitāte – elektriskie un parastie velosipēdi, elektriskie un parastie skrejriteņi, skeitbordi u.c.
- Auto – pārvietojas pa Tērbatas ielu gan privātais, gan piegādes transports. Neskaita auto, kas šķērso Tērbatas ielu pa šķērsielām.
- Cits – motocikli, trolejbusi u.c. transporta līdzekļi.

Uz X ass tika konstatēta pārvietošanās atrašanās vieta – pāra, nepāra ietve, vai ielas brauktuves daļa.

1.3. Citas fiksācijas

Papildu stacionārajām un mobilitātes aktivitātēm, katra posma novērojums iekļāva novērojumus par

- laikapstākļiem (temperatūra, subjektīvs vērtējums par vēju un laikapstākļiem (piemēram – skaidrs laiks, lietains u.tml.),
- velosipēdu novietņu skaits (reizi dienā, piefiksējot katru velonovietnes bloka stabu kā novietni)¹,
- velosipēdu novietņu aizpildījums (katrā novērojumā piefiksējot, vai posmā esošās velonovietnes ir tukšas, viegli aizpildītas vai pilnībā aizpildītas)²,
- ārpus velosipēdu novietnēm novietoto velosipēdu skaits (piemēram, velosipēdi, kuri novietoti pie staba),
- e-skūteru klātesamība posmā,
- citas īpašas atzīmes, kas varētu ietekmēt posma stacionāro aktivitāšu vai mobilitātes dinamiku (piemēram, īpaši notikumi specifiskajā posmā).

1.4. Rekomendācijas metodoloģijas uzlabojumiem

Pētījuma īstenošanā tika izmantota dāņu pilsētplānotāja / arhitekta metodoloģija novērojumu veikšanai, taču velosipēdu, e-skūteru un laika apstākļu fiksācija tika veikta metodikā nedefinētā veidā, kas radīja plašāku subjektīvās interpretācijas iespēju. Šī iemesla dēļ nākamajiem novērojumiem rekomendēts:

- Atbilstoši vajadzībām definēt velosipēdu novietņu novērojumu metodi – autors rekomendē identificēt velonovietņu bloku skaitu (t.i. vienu vai vairāku velonovietņu agregāciju vienotā funkcionālā elementā), identificējot velonovietņu skaitu katrā blokā (t.i. cik velonovietnes ir katrā no iepriekšminētajiem blokiem,

¹ Novērojums tika īstenots katru dienu ar pieņēmumu, ka velonovietņu skaits variēs, taču novērojumu laikā tika konstatēts, ka velonovietņu skaits ielā nemainās.

² Dēļ fakta, ka novērotājiem netika saskaņota vienota velonovietnes identifikācijas metode, šī pētījuma ietvaros katram posmam tiks apskatīts pilnībā aizpildīto, daļēji aizpildīto un tukšo velonovietņu savstarpējā attiecība, nevis konkrēts skaits.

jo Tērbatas ielā tika identificēti bloki, pie kura var novietot 6 kā arī 8 velosipēdus, taču pilsētvidē eksistē arī bloki, pie kuriem var novietot tikai 2 velosipēdus (1 velonovietne)).

- Izstrādāt vienoto metodiku laikapstākļu fiksācijai – konkrēti definējot mākoņainuma un vēja apmēra kategorijas.
- Izvērt iespēju auto, gājēju un citu mobilitātes plūsmu fiksēt automātiski plašākā laika periodā, izmantojot video uzņemšanu un mākslīgo intelektu – manuālā metode ir laika un cilvēka resursu ietilpīga, un datu ekstrapolācijas, balstoties no 4 laika periodiem, var palaist garām nosacītas anomālijas, piemēram, aktivitātes, kuras noritējušas periodos starp novērojumiem.

2. NOVĒROJUMU VEIKŠANAS GAITA

Novērojumi īstenoti 2 periodos – 2020. gada augustā (7. augusts līdz 16. augusts) Tērbatas ielas gājēju eksperimenta laikā, kā arī 2020. gada septembrī (31. augusts līdz 6. septembris), kad ielas brauktuve tika aizvērta gājējiem.

Novērojumi tika īstenoti 4 reizes dienā, šie periodi tālāk dokumentā tiks klasificēti šādi:

- rīts (8:00 – 9:00),
- pusdienlaiks (12:00 – 13:00),
- vakars (17:00 – 18:00),
- nakts (21:00 – 22:00).

Vidējais viens novērojuma īstenošanas laiks bija 1 stunda un 24 minūtes.

Novērojumi tika īstenoti katrā nedēļas dienā eksperimenta laikā un pēc eksperimenta. Novērojumā tika īstenota **stacionāro** aktivitāšu un **mobilitātes** novērošana. Papildu novērojumi tika īstenoti Rīgas svētku piektdienā, sestdienā un svētdienā, lai identificētu svētku ietekmi uz stacionāro un mobilitātes aktivitāšu dinamiku.

3. REZULTĀTU IZVĒRTĒJUMS

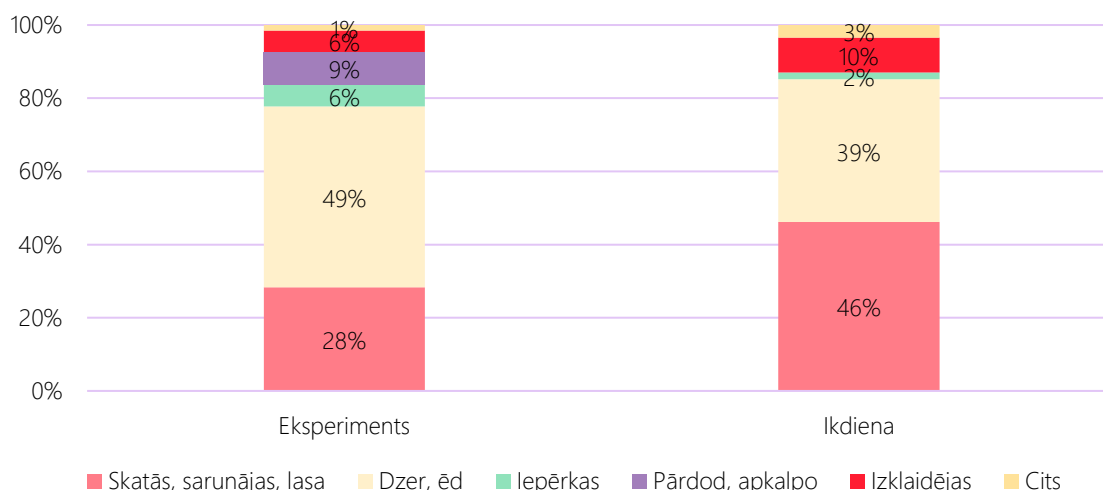
3.1. Ielā kopumā

3. attēls. Tērbatas ielas daļa, kurā noritēja gājēju eksperiments (avots: Google Maps)



Kopumā novērojumos fiksētas 5641 stacionārās aktivitātes, no kurām 85% novērotas eksperimenta laikā. Eksperimenta laikā visbiežāk novērotas dzeršanas un ēšanas aktivitātes (49%), un skatīšanās, sarunāšanās un lasīšanas aktivitātes (28%), 9% - pārdošana un apkalpošana, 6% iepirkšanās un 6% -izklaides. Ikdienā populārākās aktivitātes atšķiras – visbiežāk konstatētas skatīšanās, sarunāšanās un lasīšanas aktivitātes (46%), dzeršanas un ēšanas (39%), un 10% - izklaidējas. Pārdošanas, iepirkšanās un citas aktivitātes sastāda 5% no kopējā ikdienas aktivitāšu skaita.

4. attēls. Stacionāro aktivitāšu īpatsvars eksperimenta laikā un ikdienā



Tas nozīmē, ka vienas nedēļas ietvarā stacionārās aktivitātes, salīdzinot ar ikdienu, pieaugušas 5,8 reizes. Stacionārās aktivitātes *publiskajā zonā* sastādīja 33% no visām aktivitātēm – respektīvi no 4817 aktivitātēm, kas reģistrētas eksperimenta laikā, trešdaļa no tām fiksēta uz eksperimenta laiku izvietotajās publiskajās zonās.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes pieaugušas 3,9 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots pārdošanas un apkalpošanas aktivitātēm, kas pieaugušas 428 reizes (jo ikdienā fiksēts tikai 1 pārdošanas/apkalpošanas gadījums, bet eksperimenta laikā – 428). Būtisks pieaugums eksperimenta laikā fiksēts arī iepirkšanās aktivitātēm (19,3 reizes vairāk nekā ikdienā), kā arī dzeršanas vai ēšanas aktivitātēm (7,4 reizes vairāk nekā ikdienā).

Eksperimenta laikā visā Tērbatas ielā kopumā privāto uzņēmēju zonu apmeklējums audzis 4,3 reizes, salīdzinot ar ikdienu.

1. tabula. Tērbatas ielas stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments	ikdiena	Eksperiments	ikdiena	Eksperiments	ikdiena	Eksperiments	ikdiena	Eksperiments	ikdiena
Kopā	1501	426	1603	0	1612	374	79	18	22	6
Skatās, sarunājas, lasa	599	310	560	0	166	52	35	16	3	2
Dzer, ēd	51	9	943	0	1372	312	15	0	0	0

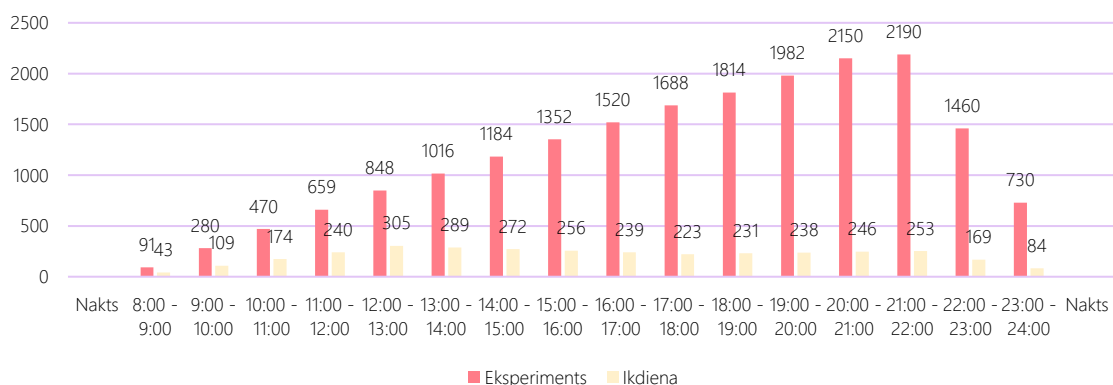
	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Iepirkas	272	15	13	0	5	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	316	1	46	0	54	0	12	0	0	0
Izklaidējas	209	67	39	0	14	10	14	2	8	0
Cits	54	24	2	0	1	0	3	0	11	4

Balstoties no aktivitāšu skaita, kas fiksēts četros novērojuma periodos, ir iespējams vispārīgi prognozēt stacionāro aktivitāšu dinamiku Tērbatas ielā eksperimenta laikā un ikdienā.

Prognoze pieņem lineāru dinamiku starp novērojuma periodiem gan ikdienā, gan eksperimentā, un balstās datus gan par brīvdienām, gan par darba dienām, kā arī iekļauj gan skaidrus, gan lietaiskus laikapstākļus. Gan stacionāro aktivitāšu, gan citās prognozēs ir jāņem vērā, ka šīs prognozes ir ekstrapolācija no vidējiem rezultātiem 4 periodos visās dienās, kas nozīmē, ka tie var būtiski atšķirties no realitātes dažādu faktoru rezultātā, un jāskata indikatīvi par tendencēm.

Prognoze norāda uz to, ka vienas dienas laikā eksperimenta laikā identificējamas 19 432 stacionārās aktivitātes, bet ikdienā 3369 aktivitātes (t.i. vienā dienā eksperimenta laikā 2776 aktivitātes, bet ikdienā – 481 aktivitāte). Piemērojot eksperimenta un ikdienas aktivitāšu īpatsvarus, iespējams konstatēt, ka eksperimenta laikā vienā nedēļā Tērbatas ielā dzēra vai ēda 9605 cilvēki (jeb 1372 cilvēki dienā) un iepirkās 1170 cilvēki (jeb 167 cilvēki dienā), salīdzinot ar 1312 ēšanas vai dzeršanas gadījumiem (jeb 187 cilvēki dienā) un 61 iepirkšanās gadījumu ikdienā (jeb 8 cilvēki dienā). Šī prognoze atšķiras no reāliem novērojumiem, jo dažādu aktivitāšu īpatsvars variējas gan nedēļas dienās, gan laika posmos, tādēļ autori nevēlas norādīt uz konkrētu apmeklētāju skaitu, bet uz faktu, ka eksperimenta laikā konstatēts ļoti būtisks ekonomiskās aktivitātes pieaugums (aptuveni 9-10 reizes lielāks) gan ielas stacionārajām kafējnīcām, restorāniem un veikaliem, gan citiem komersantiem.

5. attēls. Tērbatas ielas stacionāro aktivitāšu prognoze – eksperimenta laikā un ikdienā



Kopumā novērojumus fiksēti 39 326 gājēji, 3479 mikromobilitātes transporti, 14 107 auto un 146 citi transporta līdzekļi. 61% gājēju, 64% mikromobilitātes līdzekļu, bet tikai 2% auto un 18% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā gājēju skaits Tērbatas ielā pieauga 1,6 reizes, mikromobilitātes – 1,8 reizes, salīdzinot ar ikdienu.

Gājēji kopumā 37% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 25% - pa brauktuves daļu (turpmāk – "ielu"), bet 38% - pa pāra ietvi, taču starp eksperimenta laiku un ikdienu ir būtiskas atšķirības - eksperimenta laikā gājēji kopumā 40% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 30% - pa nepāra un pāra ietvēm. Ikdienu pāra un nepāra ietves izmantošana sadalās vienādi – 50% pa pāra, un 50% - pa nepāra ietvēm.

Mikromobilitātes līdzekļi 36% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 39% - pa ielu, bet 25% - pa pāra ietvi, taču arī mikromobilitāti ietekmējusi eksperimenta periodā atvērta iela, jo eksperimenta laikā 26% mikromobilitātes pārvietojušies pa nepāra ietvi, 14% - pa pāra ietvi, bet 60% - pa ielu. Ikdienu 54% pārvietoja pa nepāra ietvi, 44% - pa pāra ietvi, bet tikai 2% - pa ielu. Tas nozīmē, ka neskatoties uz to, ka mikromobilitātes dalībniekiem ir iespējams izmantot gan brauktuvi, gan ietves, ikdienu mikromobilitātes līdzekļu izmantotāji pārliecinoši izmanto ietves.

Auto izmantošana eksperimenta laikā ir sastādījusi mazāk kā 2% no ikdienas auto plūsmas.

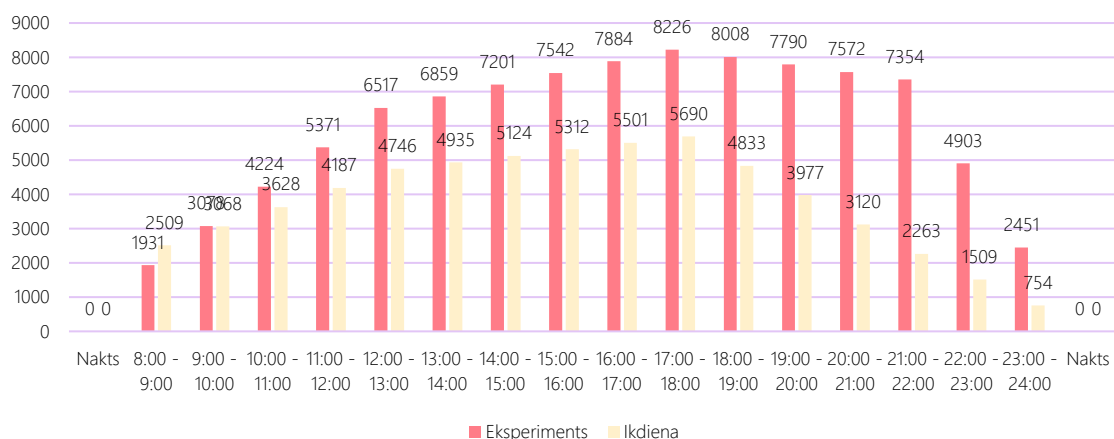
2. tabula. Tērbatas ielas mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Kopā	24028	15208	2223	1256	250	13857	27	119
Nepāra ietve	7145	7539	567	672	0	0	3	0
Iela	9709	95	1339	31	250	13857	18	119
Pāra ietve	7174	7574	317	553	0	0	6	0

Līdzīgi kā stacionārās aktivitātes, balstoties no mobilitātes skaita, kas fiksēts četros novērojuma periodos, ir iespējams vispārīgi prognozēt mobilitātes aktivitāšu dinamiku Tērbatas ielā eksperimenta laikā un ikdienā. Prognoze pieņem lineāru dinamiku starp novērojuma periodiem gan ikdienā, gan eksperimentā, un balstās datus gan par brīvdienām, gan par darba dienām, kā arī iekļauj gan skaidrus, gan lietainus laikapstākļus. Prognoze pieņem, ka pārvietošanās aktivitātes naktis ir 0.

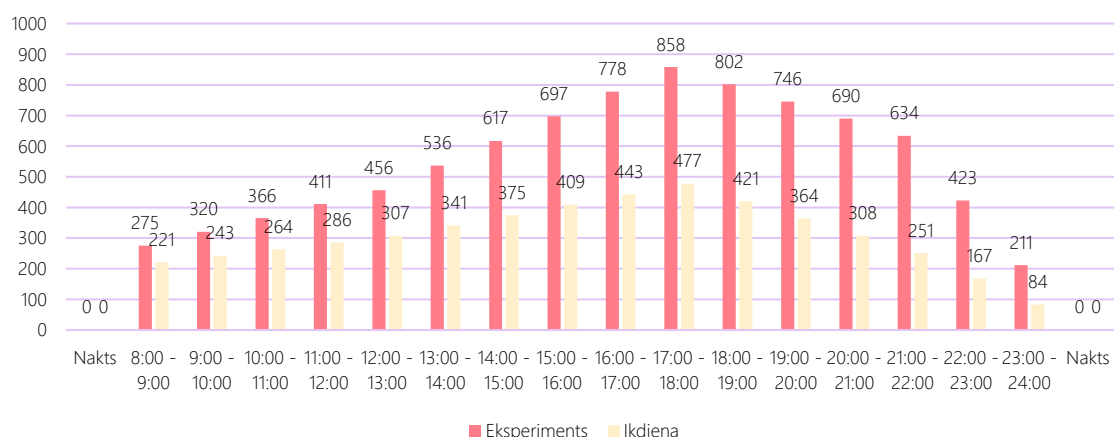
Prognoze norāda uz to, ka eksperimenta laikā pa Tērbatas ielu pārvietojās 96 910 gājēji, bet ikdienā – 61 155 gājēji. Vienas dienas laikā šis skaits ir aptuveni 13 844 eksperimenta laikā (865 gājēji stundas laikā), bet 8736 ikdienā (546 gājēji stundas laikā). Būtiskākās atšķirības novērotas vakara un nakts posmos.

6. attēls. Tērbatas ielas gājēju prognoze – eksperimenta laikā un ikdienā



Mikromobilitātes prognoze ir līdzīga gājēju liknei – mikromobilitāte aug līdz vakaram, un tad sarūk. Eksperimenta laikā sarukums līdz nakts novērojumiem bija lēzenāks nekā ikdienā. Prognoze norāda uz to, ka vienas nedēļas laikā eksperimenta laikā pa Tērbatas ielu pārvietojās 8819 mikromobilitātes transportlīdzekļi (1259 dienā), bet ikdienā – 4959 mikromobilitātes transportlīdzekļi nedēļas laikā (708 dienā).

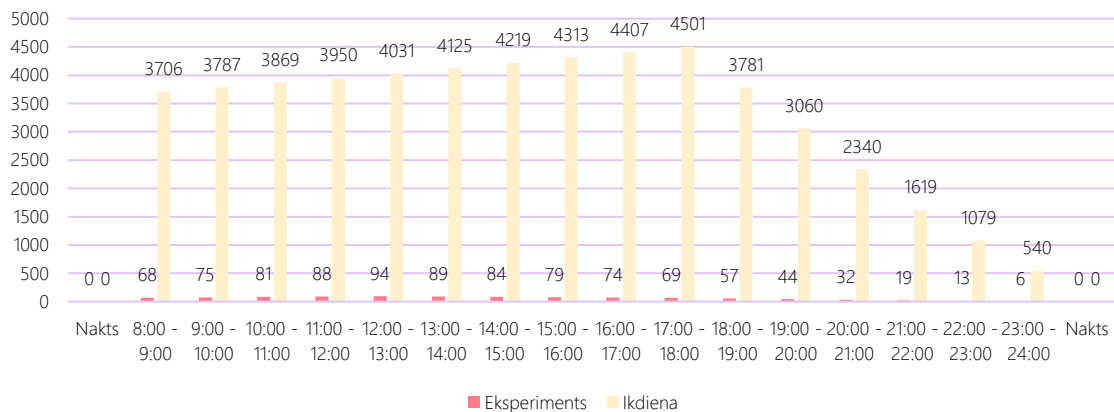
7. attēls. Tērbatas ielas mikromobilitātes prognoze – eksperimenta laikā un ikdienā



Automašīnu plūsmas prognoze būtiski atšķiras no gājēju un mikromobilitātes dēļ fakta, ka Tērbatas ielas brauktuve eksperimenta laikā bija pieejama tikai operatīvajiem transportiem, piegādes transportiem un vietējiem iedzīvotājiem, kas, kā iepriekš norādīts, sastāda aptuveni 2% satiksmes plūsmas. Papildu tam jānorāda, ka autori vēra ņēma arī pieņēmums, ka automašīnu plūsma naktī ir lielāka (jo sevišķi tā varētu būt periodā 6:00 – 8:00) nekā gājējiem un mikromobilitātes līdzekļiem (privātais transports kā arī taksometra pakalpojumi). Šī iemesla dēļ kopējam prognozētajam automašīnu plūsmas skaitam tiek pieskaitīts auto skaits nakts posmā un 2 stundās līdz pusnaktij (3238 auto).

Prognoze norāda uz to, ka vienas dienas laikā eksperimenta laikā pa Tērbatas ielu pārvietojās 970 auto, bet ikdienā – 53 325 auto, jeb, kopā 56 563 auto. Tā kā sagaidāms, ka no šiem auto tikai aptuveni 2% ir bijuši ar prioritāru galamērķi Tērbatas ielā (iedzīvotāji, piegāde, operatīvais transports), tas nozīmē, ka uz citām ielām vienā nedēļā novirzīti 55 431 auto (jeb, aptuveni 7918 auto dienā, 329 auto stundā).

8. attēls. Tērbatas ielas automašīnu pārvietošanās prognoze – eksperimenta laikā un ikdienā



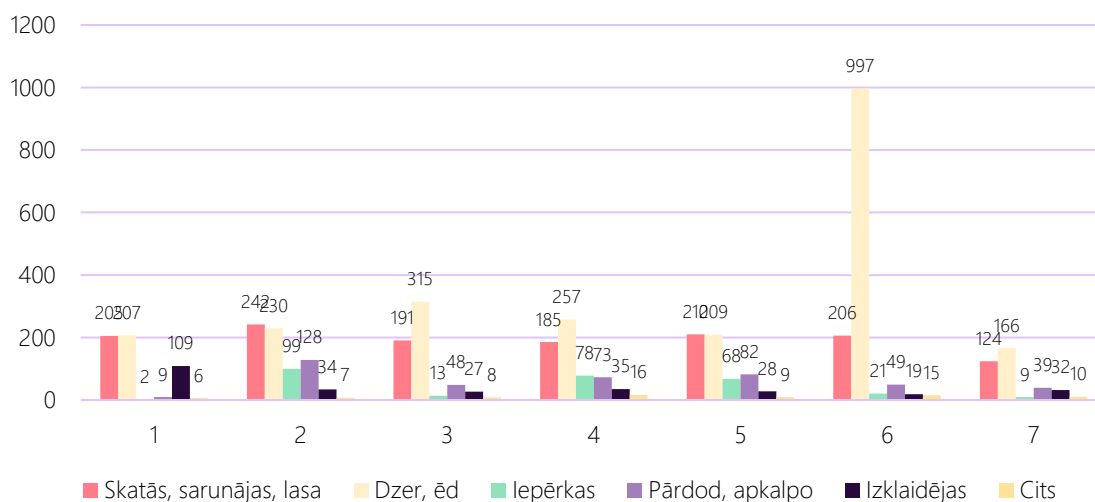
3.2. Posmu kopsavilkums

9. attēls. Tērbatas ielu iedalījums posmos (avots: Google Maps)



Visbiežāk stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā notikušas 6. posmā, kur lielāko daļu sastāda privātās zonās sēdošo personu dzeršanas un ēšanas aktivitātes. Citos posmos aktivitātes konstatēts vienlīdz daudz, izņemot pēdējo posmu, kur aktivitātes tika konstatētas retāk. Visbiežāk personas, kuras sēdējušas citur vai atspiedušās pret sienu ir novērotas 4. posmā, taču, kopumā, maz aktivitāšu īstenotas šādi.

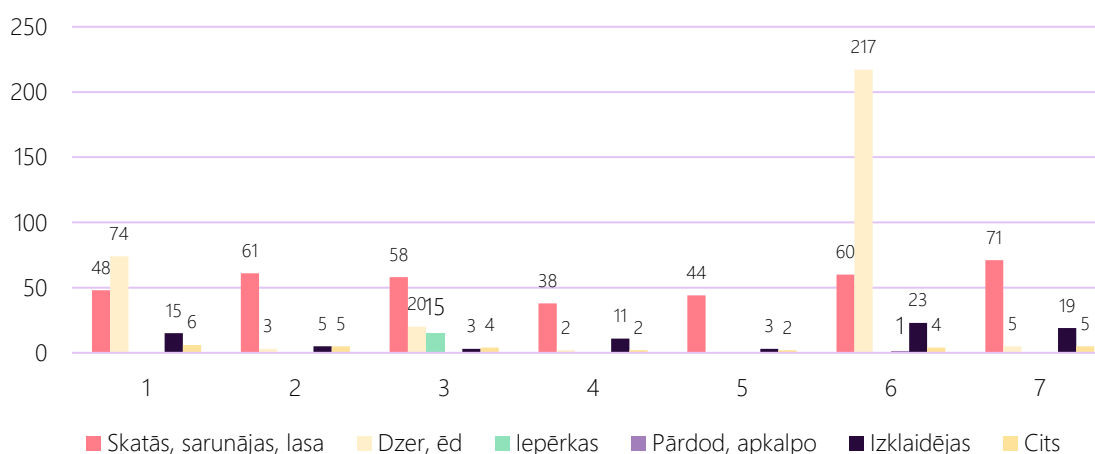
10. attēls. Eksperimenta perioda aktivitāšu skaits pa posmiem



Ikdienā posmu raksturs mainās, posmiem, galvenokārt, pazaudējot savas lomas. Ikdienā:

- 1. un 6. posms saglabā privātā patēriņa zonas lomas,
- 3. posms iegūst iepirkšanās lomu.

11. attēls. Eksperimenta perioda aktivitāšu skaits pa posmiem



Tērbatas ielas posmiem eksperimenta laikā, balstoties no novērojuma datiem, bija unikālas identitātes, kuras iespaidoja tajās izvietotās aktivitātes un komersanti. Šīs identitātes, galvenokārt, līdz ar eksperimenta beigām, vairs nav konstatētas.

Turpmāk tekstā tiks apskatīta gājēju un mikromobilitātes pārvietošanās pa pāra un nepāra ietvēm. Nosaukumi piešķirti balstoties no ēku numuriem attiecīgajā ielas pusē. Ielas un tās apkārtesošo ēku ģeogrāfiskā izvietojuma rezultātā, kā redzams attēlā, pāra ietve saulainās dienās bija tieši un intensīvi apspīdēta pusdienlaika novērojumu laikā.

Salīdzinot ar mākoņainiem vai lietainiem apstākļiem, skaidrā un saulainā laikā ielas un pāra ietves izmantošanas īpatsvars pieaug līdz 75% no kopējā gājēju skaita.

12. attēls. Tērbatas ielas metodoloģiskais iedalījums (ielas puses) (avots: Google Maps)



Salīdzinot gājēju paradumus starp posmiem, iespējams konstatēt, ka praktiski visos posmos eksperimenta laikā gājēju sadalījums ir bijis 5% robežās ap vidējo gājēju sadalījumu (30-40-30), taču ir izņēmumi:

- 1. posmā biežāk gājēji pārvietojušies pa pāra ietvi, bet retāk – pa ielu.
- 7. posmā biežāk gājēji pārvietojušies pa nepāra ietvi, bet retāk – pa pāra ietvi.

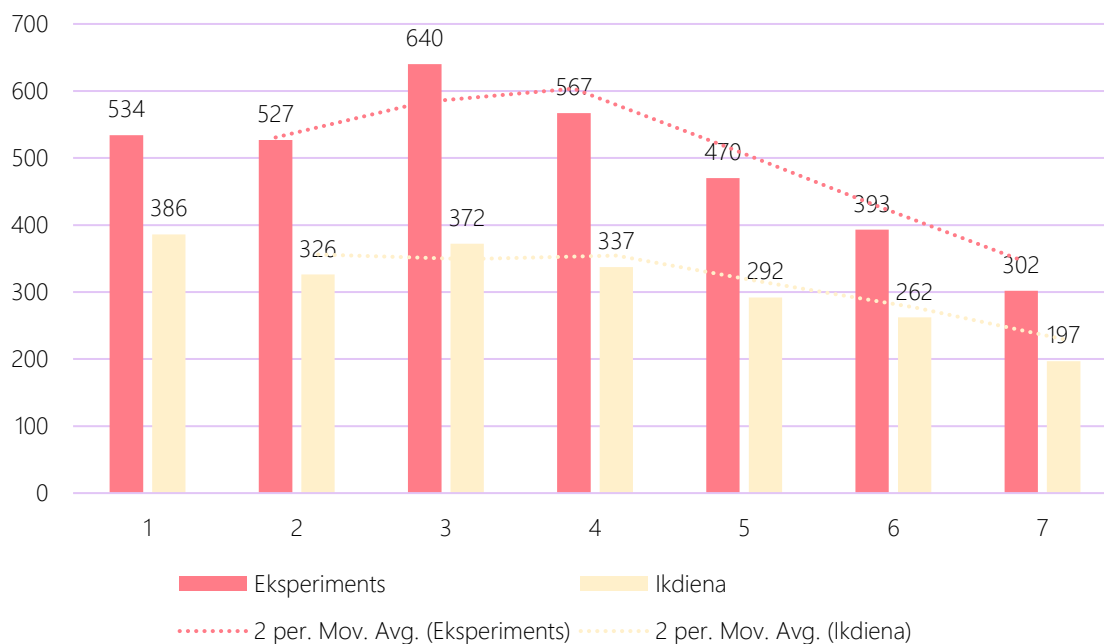
Atšķirības vērojamas arī ikdienā (50-0-50):

- 1. posmā biežāk gājēji pārvietojušies pa pāra ietvi,
- 5. posmā biežāk pārvietojušies pa nepāra ietvi.

Gan ikdienā, gan eksperimenta laikā gājēju skaita dinamika pa posmiem ir līdzīga – vismazākais gājēju skaits novērots 7. posmā, bet vislielākais – 1. posmā ikdienā, un 3. posmā eksperimenta laikā. Eksperimentā gājēju skaits ir bijis augsts līdz 4. posmam, kad tas sācis sarukt, un līdzīga dinamika vērojama arī ikdienā. Būtiski, ka visaktīvākajās dienās gājēju skaits vis

Ielas nozīme gājējiem ir bijusi izteiktāka pirmajos 4. posmos, un tālākajos posmos – nozīme ir būtiski sarukusi.

13. attēls. Gājēju skaita dinamika ielas posmos (vidējais skaits pa visām dienām eksperimenta laikā un ikdienā)



3. tabula. Gājēju sadalījums pa posmiem

Posms	Nepāra ietve	Iela	Pāra ietve
Eksperimenta laikā			
1	26%	32%	41%
2	26%	44%	30%
3	30%	43%	27%
4	26%	45%	29%
5	32%	40%	28%
6	34%	37%	29%
7	37%	40%	24%
Ikdienā			
1	39%	Līdz 1%	60%
2	46%		53%
3	52%		47%

Posms	Nepāra ietve	Iela	Pāra ietve
4	50%		49%
5	59%		41%
6	52%		47%
7	49%		50%

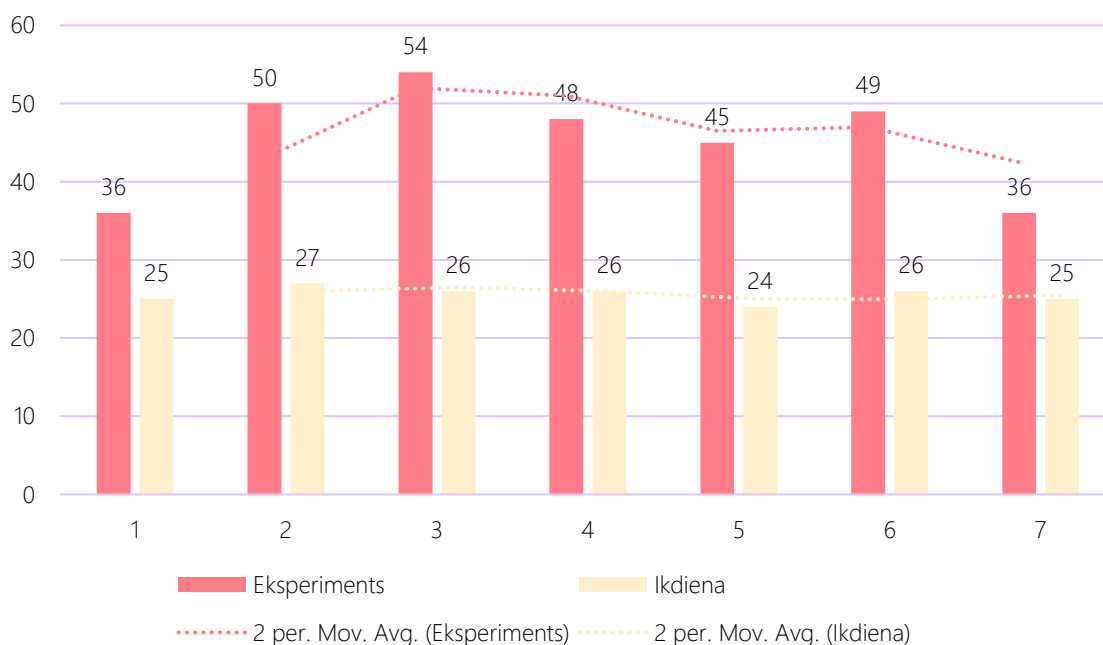
Salīdzinot mikromobilitātes pārvietošanās paradumus starp posmiem, iespējams konstatēt, ka posmos ir atšķirības brauktuves izvēlē. Eksperimenta laikā mikromobilitātes sadalījums ir visbūtiskāk atšķiries no vidējā (25-60-14):

- 4. posmā retāk izmantota nepāra ietve, bet biežāk – iela,
- 6. un 7. posmā biežāk izmantota nepāra ietve, un retāk – iela.

Atšķirības vērojamas arī ikdienā (54-2-43), jo 1., 5. un 7. posmā biežāk mikromobilitāte pārvietojusies pa pāra ietvi, retāk izmantojot nepāra ietvi, bet 3. posmā – biežāk nepāra ietve, un retāk – pāra ietve.

Salīdzinot ar gājējiem, izteikta ielas izmantošanas robežposmu mikromobilitāte nav – vidējais skaits katrā ielas posmā ir samērā stabils ikdienā, un nedaudz variē eksperimenta laikā – vismazāk izmantoti ir 1. un 7. posmi.

14. attēls. Mikromobilitātes skaita dinamika ielas posmos (vidējais skaits pa visām dienām eksperimenta laikā un ikdienā)



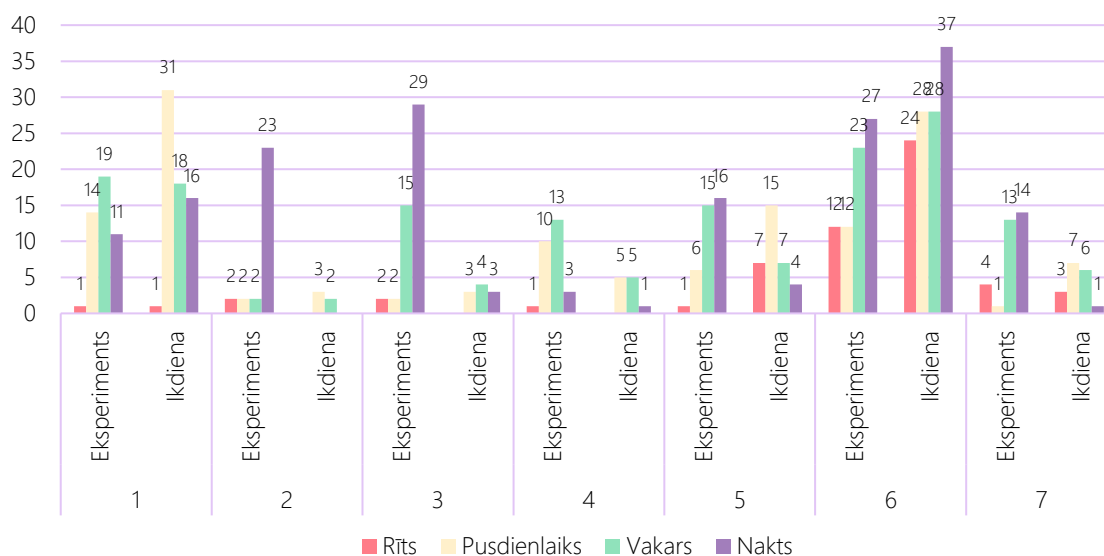
4. tabula. Mikromobilitātes sadalījums pa posmiem

Posms	Nepāra ietve	Iela	Pāra ietve
Eksperimenta laikā			
1	24%	62%	14%

Posms	Nepāra ietve	Iela	Pāra ietve
2	22%	65%	14%
3	22%	66%	12%
4	17%	67%	17%
5	31%	58%	12%
6	32%	50%	18%
7	31%	56%	13%
Ikdienā			
1	41%	3%	56%
2	53%	5%	42%
3	47%	2%	51%
4	53%	1%	45%
5	62%	2%	36%
6	58%	0%	42%
7	66%	2%	32%

Novērojumos tika ņemts vērā arī gadījumu skaits, kad velosipēdi tika novietoti pie stabiem un citās nepiemērotās vietās. Eksperimenta laikā kopumā fiksēti 293 šādi gadījumi, visbiežāk – 1., 3. un 6. posmā, kā arī vakaros un naktīs. Ikdienā novērots, ka 1. un 6. posmā arvien tiek novietots liels skaits velosipēdu – un abos divos pat vairāk nekā eksperimenta laikā, bet 3. posmā ikdienā šis skaits ir pielīdzināms citiem posmiem. Izmaiņas starp ikdienu un eksperimentu vērojamas arī periodos, kad posmos velosipēdi novietoti ārpus velonovietnēm – eksperimenta laikā 42% velosipēdi fiksēti naktīs, un 34% - vakaros, bet ikdienā sadalījums ir vienmērīgāks – 36% pusdienlaikā, 27% vakaros un 24% naktīs.

15. attēls. Nevietā novietoto velosipēdu skaits Tērbatas ielā



Eksperimenta laikā visbiežāk – 56% novērojumu - velonovietnes bija viegli aizpildītas. 21% velonovietņu bija tukšas, bet 23% - pilnībā aizpildītas. Pilnībā aizpildītas velonovietnes biežāk bija vakaros (34%) un naktīs (24%). Visbiežāk pilnībā aizpildītas velonovietnes bija 6. posmā, kur visos laikos (vidēji starp visām dienām) puse no velonovietnēm bija pilnībā aizpildītas.

Velonovietņu aizpildījums ikdienā ir pielīdzināms eksperimenta novērojumiem (22% - nav velosipēdu, 57% - viegli aizpildīts un 21% - pilnībā aizpildīts), tai skaitā arī 6. posma biežāko velonovietņu infrastruktūras pilnību aizpildi.

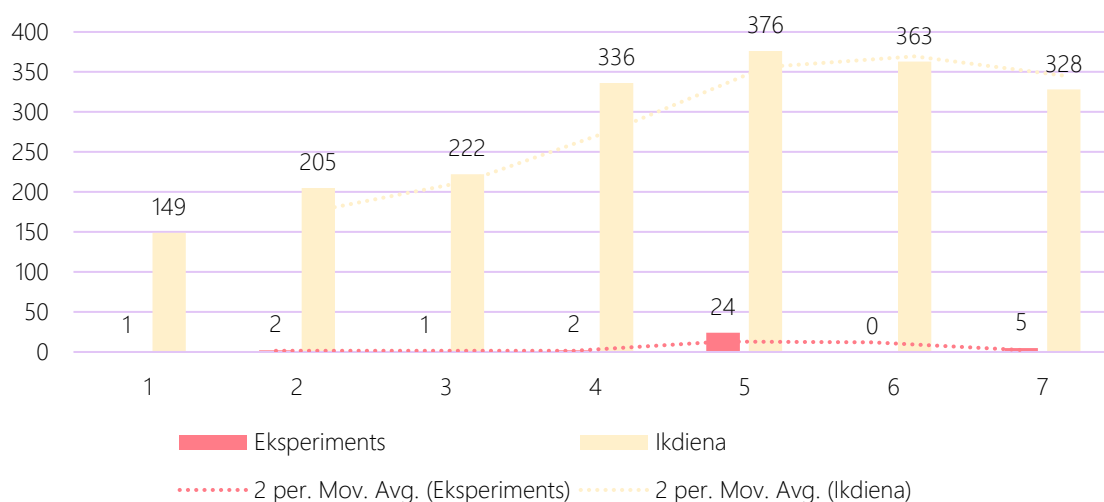
Novērojumi tika veikti arī par e-skūteriem – eksperimenta laikā 41% novērojumu tika konstatēti, ka uz ietves vai brauktuves ir atstāts vismaz viens e-skūteris, visbiežāk 6. posmā (50% novērojumu) un vakaros (57% novērojumu) un naktīs (45% novērojumu). Ikdienā e-skūteri tika novēroti 34% novērojumu – visbiežāk 4., 6. un 7. posmā (aptuveni 45% novērojumu) un pusdienlaikā (47% novērojumu).

E-skūteru biežā atrašanās uz ielas (41% eksperimenta novērojumu un 34% ikdienas novērojumu), un liels skaits nevietā novietoto velosipēdu, neskatoties uz velonovietņu nepilno aizpildījumu, jo sevišķi konkrētos posmos un laikos (6. posms, vakari un naktis), norāda uz gan ielas izmantošanas paradumiem, gan akcentē nepieciešamību piemērot velonovietņu infrastruktūru gan ikdienā, gan turpmākos ielu eksperimentos.

Tā kā auto plūsma netika izdalīta joslās, iespējams iegūt tikai posmu izmantošanas pārskatu par auto:

- Visbiežāk eksperimenta laikā auto ir novēroti 5. posmā – Tērbatas iela šajā posmā savienoja Akas un Martas ielas, un šie auto tika skaitīti pie satiksmes, jo sevišķi jo to plūsma netika regulēta ar luksoforiem - un 7. posmā.
- Ikdienā visbūtiskākā auto plūsma novērota starp 4. un 7. posmu – vidējam skaitam katrā posmā gandrīz pieaugot divkārti salīdzinot ar pirmajiem 3 posmiem.

16. attēls. Auto skaita dinamika ielas posmos (vidējais skaits pa visām dienām eksperimenta laikā un ikdienā)



Salīdzinot gājēju paradumus starp posmiem, iespējams konstatēt, ka praktiski visos posmos eksperimenta laikā gājēju sadalījums ir bijis 5% robežās ap vidējo gājēju sadalījumu (30-40-30), taču ir izņēmumi:

- 1. posmā biežāk gājēji pārvietojušies pa pāra ietvi, bet retāk – pa ielu.
- 7. posmā biežāk gājēji pārvietojušies pa nepāra ietvi, bet retāk – pa pāra ietvi.

Atšķirības vērojamas arī ikdienā (50-0-50):

- 1. posmā biežāk gājēji pārvietojušies pa pāra ietvi,
- 5. posmā biežāk pārvietojušies pa nepāra ietvi.

Gan ikdienā, gan eksperimenta laikā gājēju skaita dinamika pa posmiem ir līdzīga – vismazākais gājēju skaits novērots 7. posmā, bet vislielākais – 1. posmā ikdienā, un 3. posmā eksperimenta laikā. Eksperimentā gājēju skaits ir bijis augsts līdz 4. posmam, kad tas sācis sarukt, un līdzīga dinamika vērojama arī ikdienā. Būtiski, ka visaktīvākajās dienās gājēju skaits vis

Ielas nozīme gājējiem ir bijusi izteiktāka pirmajos 4. posmos, un tālākajos posmos – nozīme ir būtiski sarukusi.

3.3. Posmu pārskats

3.3.1. Pirmais posms

Pirmais posms ir ielas fragments starp Elizabetes ielu un Dzirnau ielu. Eksperimenta laikā šajā posmā tika izvietota vieta fotogrāfiju istenošanai (skat. 6. attēlu), kā arī divas zaļās oāzes. 1. posmā velonovietņu ne eksperimenta laikā, ne ikdienā nebija.

17. attēls. 1. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 1. posmā fiksētas 681 stacionārās aktivitātes, no kurām 79% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 1. posmā pieaugušas 3,8 reizes. Stacionārās aktivitātes *publiskajā zonā* sastādīja 36% no 1. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 1. posmā pieaugušas 2,4 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “izklaidējas”, kas pieaudzis 7,3 reizes (neskaitot publiskās zonas) vai 6,3 reizes. Privāto zonu apmeklējums audzis 1,6 reizes, un stāvēšanas aktivitātes augšas 3,3 reizes.

5. tabula. 1. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena	
Kopā	217	66	194	0	118	74	9	3	0	0
Skatās, sarunājas, lasa	106	44	82	0	9	3	8	1	0	0
Dzer, ēd	3	3	98	0	105	71	1	0	0	0
Iepērkas	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Izklaidējas	92	13	14	0	3	0	0	2	0	0
Cits	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0

Kopumā novērojumos 1. posmā fiksēti 6444 gājēji, 426 mikromobilitātes transporti, 1052 auto transporti un 18 citi transporta līdzekļi. 58% gājēju, 59% mikromobilitātes līdzekļu, bet tikai 1% auto un 18% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā 1. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,4 reizes, mikromobilitātes – 1,5 reizes.

Gājēji 1. posmā kopumā 32% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 19% - pa ielu, bet 49% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 32% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 26% - pa nepāra ietvi, bet 41% - pa pāra ietvi. Ikdienā 39% gājēju pārvietojas pa nepāra ietvi, bet 60% - pa pāra ietvi.

1. posmā, gan eksperimenta laikā, gan ikdienā, gājēji biežāk pārvietojas pa pāra ietvi – 41% eksperimenta laikā, 60% ikdienā.

Mikromobilitātes līdzekļi 29% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 38% - pa ielu, bet 23% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 62% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 23%, pāra – 14%), bet ikdienā pa ielu pārvietojušies tikai 3%, pa nepāra ietvi 38%, bet pāra ietvi – 58%.

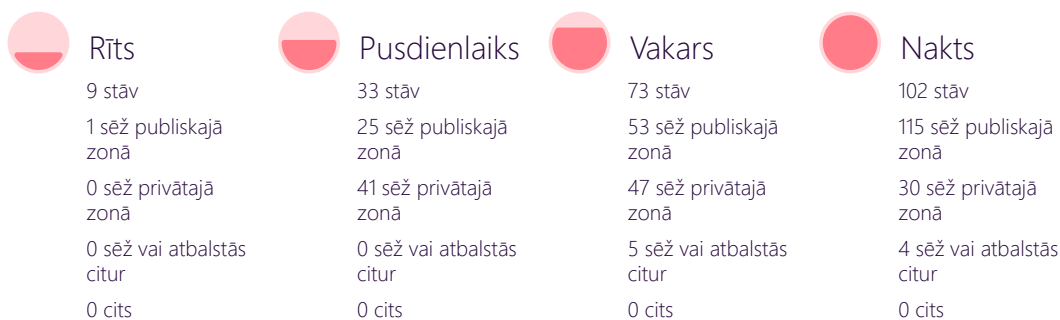
1. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 48,5 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 26,3 reizes vairāk. Reizē ietvju pielietojums sarucis par 5% līdz 10% (izņemot mikromobilitāte uz pāra ietves, kas sarukusi par 64%).

6. tabula. 1. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

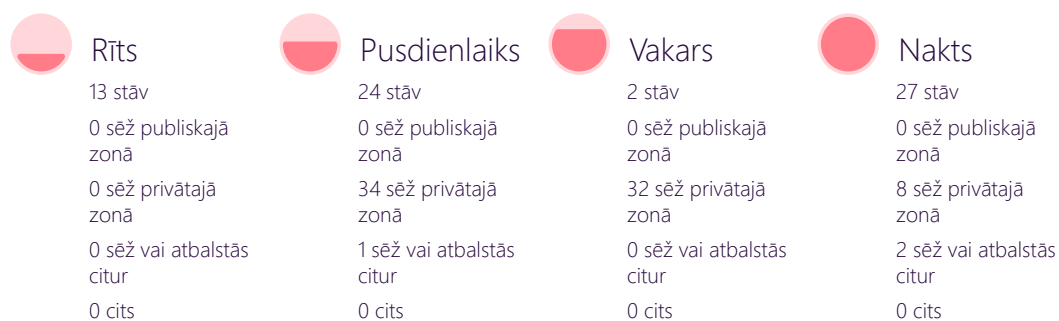
	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena	Eksperiments / ikdiena
Kopā	3739	2705	253	173	7	1045	4	18
Nepāra ietve	987	1046	59	66	0	0	1	0
Iela	1213	25	158	6	7	1045	3	18
Pāra ietve	1539	1634	36	101	0	0	0	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 1. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātēs.

18. attēls. 1. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



19. attēls. 1. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

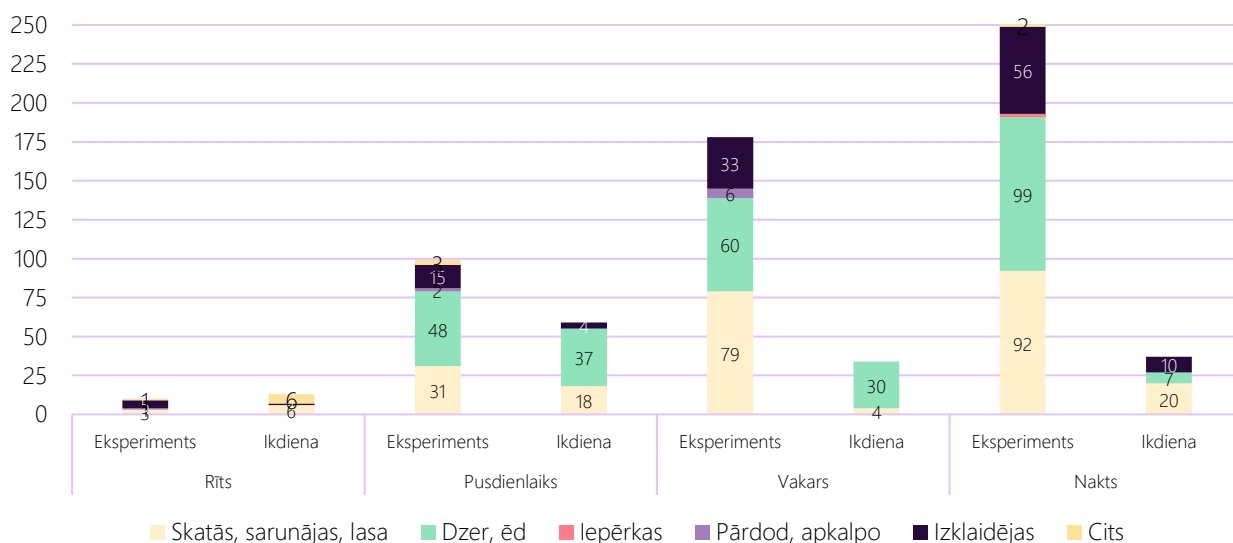


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas pusdienlaikā, kas sastāda 41% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – skatās, sarunājas un dzer, ēd, vai nu stāvot vai privātajā zonā). Vakara un nakts aktivitātes ikdienā katrā sastāda ceturto daļu – vakarā, līdzīgi kā pusdienlaikā, ēdot vai dzerot privātajās zonās, bet naktīs – stāvot, skatoties, sarunājoties.

Eksperimenta laikā novērots būtisks aktivitāšu pieaugums visos periodos, izņemot rītos. No rīta aktivitātes sarukušas par aptuveni 20%, bet pusdienlaikā novērotas 1,7 reizes vairāk personu, vakaros – 5,2 reizes vairāk, bet naktīs – 6,8 reizes vairāk personas.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā, nakts aktivitātēm sastādot gandrīz pusi dienas novēroto aktivitāšu (47%).

20. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 1. posmā



Būtisku ietekmi uz pieaugumu, jo sevišķi naktīs, atstājusi publiskā zona – publiskajā zonā naktīs 1. posmā novēroti 59% apmeklētāju, kas nozīmē, ka eksperimenta laikā 1. posmā izvietotie publiski pieejamie krēsli un galdi (tā sauktās “zaļās oāzes”) ir bijuši plaši izmantoti tieši dienas izskaņā.

Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes – 2% no dienas aktivitātēm eksperimenta laikā, un 9% no dienas aktivitātēm ikdienā.

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 1. posma mobilitātes aktivitātēs.

21. attēls. 1. posma mobilitāte eksperimenta laikā



22. attēls. 1. posma mobilitāte ikdienā



Lielākā daļa gājēju 1. posmā konstatēti vakaros (36%) un naktīs (31%), kamēr ikdienā gandrīz puse (41%) gājēju konstatēti vakaros.

Būtiski ir tas, ka eksperimenta laikā 1. posma ielas izmantošanas attiecība pieaugusi dienas gaitā – no rītiem 16% gājēji izmantojuši ielu, bet naktīs – 44%.

1. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērots naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 2,2 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir ekvivalents eksperimenta un ikdienas laikā, bet pusdienlaikā un pēcpusdienā – eksperimenta laikā ir 1,2 reizes lielāks nekā ikdienā.

Gandrīz puse mikromobilitātes līdzekļi eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (42%), bet ikdienā mikromobilitātes sadalījums ir sadalīts vienmērīgāk – 30% pusdienlaikā, 34% vakarā un 27% naktīs. Līdzīgi kā gājējiem, arī mikromobilitātes līdzekļi 1. posmā vairāk konstatēti pāra ietves pusē, taču, atšķirībā no gājējiem, mikromobilitātes izmantošanas attiecība pa ielas pusēm ir bijusi samērā identiska visā dienas gaitā.

Auto skaits eksperimenta laikā 1. posmā bija mazāk kā 1% no ikdienas automašīnu plūsmas. Visintensīvākā satiksme ikdienā konstatēta pusdienlaikā (32%) un vakaros (34%).

3.3.2. Otrais posms

Otrais posms ir ielas fragments starp Dzirnavu ielu un Blaumaņa ielu. Eksperimenta laikā posmā tika izvietotas zaļās oāzes, kā arī konstatēta aktīva ielas tirdzniecība – gan ēdiena, gan citu produktu. Posmā konstatētas 8 velonovietnes, kopumā ļaujot novietot 16 velosipēdus.

23. attēls. 2. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 2. posmā fiksētas 814 stacionārās aktivitātes, no kurām 91% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 2. posmā pieaugušas 10 reizes. Stacionārās aktivitātes publiskajā zonā sastādīja 49% no 2. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 2. posmā pieaugušas 5,1 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “dzer, ēd”, kas pieaudzis 76,7 reizes (ieskaitot publiskās zonas) vai 3,1 reizes neskaitot publiskās zonas. Privāto zonu apmeklējums audzis 5,2 reizes, un stāvēšanas aktivitātes augšas 5,3 reizes.

7. tabula. 2. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Kopā	344	65	361	0	26	5	7	2	2	2
Skatās, sarunājas, lasa	111	57	122	0	4	2	3	2	2	0
Dzer, ēd	19	0	199	0	12	3	0	0	0	0
Iepērkas	87	0	12	0	0	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	102	0	16	0	8	0	2	0	0	0
Izklaidējas	18	5	12	0	2	0	2	2	0	0
Cits	7	3	0	0	0	0	0	0	0	2

Kopumā novērojumos 2. posmā fiksēti 5971 gājēji, 538 mikromobilitātes transporti, 1446 auto transporti un 23 citi transporta līdzekļi. 62% gājēju, 65% mikromobilitātes līdzekļu, bet tikai 1% auto un 9% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā 2. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,6 reizes, mikromobilitātes – 1,9 reizes

Gājēji 2. posmā kopumā 34% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 27% - pa ielu, bet 38% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 44% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 26% - pa nepāra ietvi, bet 30% - pa pāra ietvi. Ikdienu 47% gājēju pārvietojas pa nepāra ietvi, bet 52% - pa pāra ietvi.

2. posmā, gan eksperimenta laikā, gan ikdienā, gājēji biežāk pārvietojas pa pāra ietvi – 30% eksperimenta laikā, 52% ikdienā.

Mikromobilitātes līdzekļi 33% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 43% - pa ielu, bet 23% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 64% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 23%, pāra – 13%), bet ikdienā pa ielu pārvietojušies tikai 5%, pa nepāra ietvi 53%, bet pāra ietvi – 41%

2. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 90,2 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 22,4 reizes vairāk.

8. tabula. 2. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

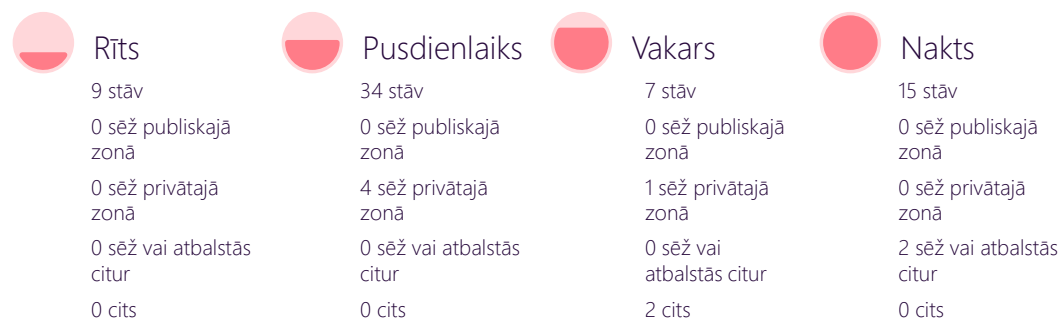
	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena	
Kopā	3686	2285	350	188	14	1432	2	21
Nepāra ietve	958	1073	79	100	0	0	0	0
Iela	1624	18	224	10	14	1432	2	21
Pāra ietve	1104	1194	47	78	0	0	0	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 1. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātēs.

24. attēls. 2. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



25. attēls. 2. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

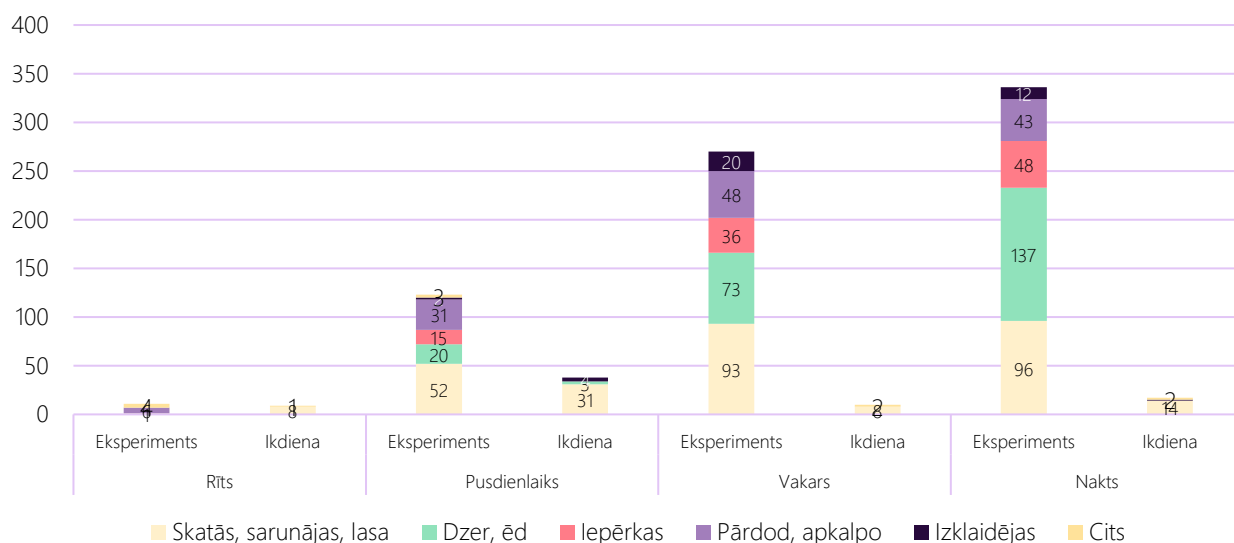


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas pusdienlaikā, kas sastāda 51% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – skatās, sarunājas un dzer, ēd, vai nu stāvot vai privātajā zonā). Vakara un nakts aktivitātes ikdienā katra sastāda ceturto daļu – vakarā, līdzīgi kā pusdienlaikā, ēdot vai dzerot privātajās zonās, bet naktīs – stāvot, skatoties, sarunājoties.

Eksperimenta laikā novērots būtisks aktivitāšu pieaugums visos periodos. No rīta aktivitātes novērotas 1,2 reizes vairāk, bet pusdienlaikā 3,2 reizes vairāk personu, vakaros – 27 reizes vairāk, bet naktīs – 19,8 reizes vairāk personas.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā, nakts aktivitātēm sastādot gandrīz pusi dienas novēroto aktivitāšu (45%).

26. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 2. posmā



Būtisku ietekmi uz pieaugumu, jo sevišķi naktīs, atstājusi publiskā zona – publiskajā zonā naktīs 2. posmā, līdzīgi kā 1. posmā, novēroti 59% apmeklētāju, kas nozīmē, ka eksperimenta laikā 2. posmā zaļās oāzes ir plaši izmantotas tieši dienas izskaņā.

Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes – 2% no dienas aktivitātēm eksperimenta laikā, un 9% no dienas aktivitātēm ikdienā.

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 2. posma mobilitātes aktivitātēs.

27. attēls. 2. posma mobilitāte eksperimenta laikā



28. attēls. 2. posma mobilitāte ikdienā



Lielākā daļa gājēju 2. posmā konstatēti vakaros (33%) un naktīs (33%), kamēr ikdienā trešdaļa (34%) gājēju konstatēti vakaros.

Būtiski ir tas, ka eksperimenta laikā ielas izmantošanas attiecība pieaugusi dienas gaitā – no rītiem 14% gājēji izmantojuši ielu, bet naktīs – 56%.

2. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērotas naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 3 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir sarucis par 50% eksperimenta un ikdienas laikā, bet naktī – eksperimenta laikā ir 3 reizes lielāks nekā ikdienā.

Līdzīgi mikromobilitātes līdzekļu eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (35%) un naktī (33%), bet ikdienā mikromobilitātes līdzekļi ir visaktīvākie vakarā (37%). Mikromobilitātes līdzekļi 2. posmā vairāk konstatēti nepāra ietves pusē, taču mikromobilitātes izmantošanas attiecība pa ielas pusēm ir bijusi samērā identiska visā dienas gaitā.

Auto skaits eksperimenta laikā 2. posmā bija mazāk kā 1% no ikdienas automašīnu plūsmas. Visintensīvākā satiksme ikdienā konstatēta pusdienlaikā (29%) un vakaros (30%).

3.3.3. Trešais posms

Trešais posms ir ielas fragments starp Blaumaņa ielu un Lāčplēša ielu. Posmā izvietotas zaļās oāzes, noritēja ielu tirdzniecība un noritēja arī vēlēšanu kampaņas aktivitātes. Posmā konstatētas 4 velonovietnes, kopumā ļaujot novietot 8 velosipēdus.

29. attēls. 3. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 3. posmā fiksētas 702 stacionārās aktivitātes, no kurām 86% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 3. posmā pieaugušas 6 reizes. Stacionārās aktivitātes publiskajā zonā sastādīja 48% no 3. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 3. posmā pieaugušas 3,2 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “izklaidējas”, kas pieaudzis 7,7 reizes (neskaitot publiskās zonas) vai 9 reizes tās ieskaitot. Ieskaitot publiskās zonas, vislielākais pieaugums ir aktivitātēm “dzer, ēd” - 15,8 reizes. Stāvēšanas aktivitātes augšas 2,2 reizes. Privāto zonu apmeklējums audzis 5,6 reizes.

9. tabula. 3. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Kopā	141	65	286	0	162	29	11	4	2	2
Skatās, sarunājas, lasa	76	40	102	0	9	14	4	4	0	0
Dzer, ēd	4	5	176	0	135	15	0	0	0	0
Iepērkas	13	15	0	0	0	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	26	0	4	0	15	0	3	0	0	0
Izkļaidējas	16	3	4	0	3	0	2	0	2	0
Cits	6	2	0	0	0	0	2	0	0	2

Kopumā novērojamos 3. posmā fiksēti 7087 gājēji, 560 mikromobilitātes transporti, 1559 auto transporti un 23 citi transporta līdzekļi. 63% gājēju, 68% mikromobilitātes līdzekļu, mazāk par 1% auto (tikai 5 auto) un 13% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā 3. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,7 reizes, mikromobilitātes – 2,1 reizes.

Gājēji 3. posmā kopumā 39% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 27% - pa ielu, bet 34% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 42% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 31% - pa nepāra ietvi, bet 27% - pa pāra ietvi. Ikdienu 53% gājēju pārvietoja pa nepāra ietvi, bet 46% - pa pāra ietvi.

3. posmā, gan eksperimenta laikā, gan ikdienā, gājēji biežāk pārvietoja pa nepāra ietvi – 31% eksperimenta laikā, 53% ikdienā.

Mikromobilitātes līdzekļi 31% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 45% - pa ielu, bet 24% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 65% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 22%, pāra – 12%), bet ikdienā pa ielu pārvietojušies tikai 2%, un vienādi pa abām ietvēm - 49%.

3. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 118,3 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 61,8 reizes vairāk.

10. tabula. 3. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena	
Kopā	4480	2607	379	181	5	1554	3	20
Nepāra ietve	1384	1382	85	88	0	0	2	0
Iela	1893	16	247	4	5	1554	1	20
Pāra ietve	1203	1209	47	89	0	0	0	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 3. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātēs.

30. attēls. 3. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



31. attēls. 3. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

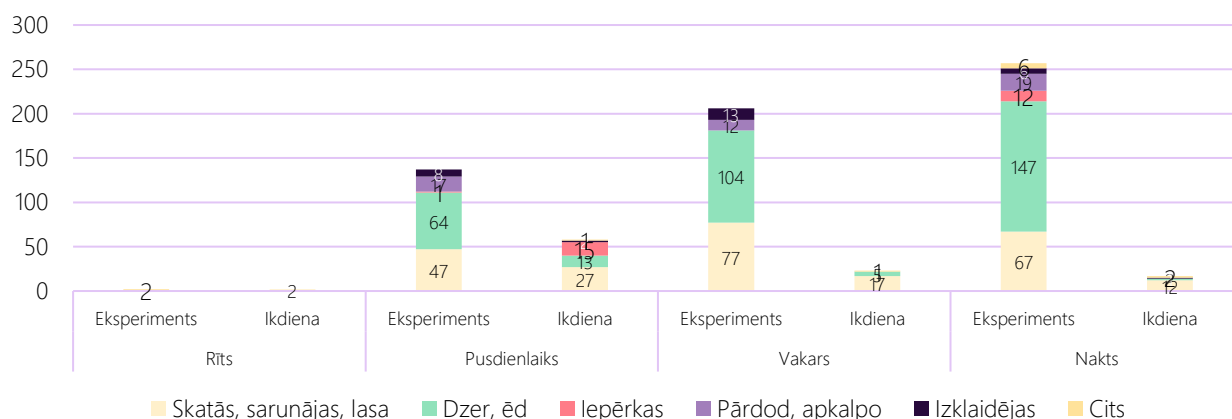


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas pusdienlaikā, kas sastāda 58% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – skatās, sarunājas).

Eksperimenta laikā novērots būtisks aktivitāšu pieaugums visos periodos, izņemot rītos. No rīta aktivitātes nav mainījušās, bet pusdienlaikā novērotas 2,4 reizes vairāk personu, vakaros – 9 reizes vairāk, bet naktīs – 15,1 reizes vairāk personas.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā, nakts aktivitātēm sastādot gandrīz pusi dienas novēroto aktivitāšu (43%).

32. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 3. posmā



Publiskajā zonā naktīs 3. posmā novēroti 59% apmeklētāju. Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes – mazāk par 1% no dienas aktivitātēm eksperimenta laikā, un 2% no dienas aktivitātēm ikdienā.

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 3. posma mobilitātes aktivitātēs

33. attēls. 3. posma mobilitāte eksperimenta laikā



34. attēls. 3. posma mobilitāte ikdienā



Lielākā daļa gājēju 3. posmā konstatēti vakaros (35%) un naktīs (32%), kamēr ikdienā gandrīz puse (40%) gājēju konstatēti vakaros.

Būtiski ir tas, ka eksperimenta laikā ielas izmantošanas attiecība pieaugusi dienas gaitā – no rītiem 13% gājēji izmantojuši ielu, bet naktīs – 56%.

3. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērotas naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 3,7 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir samazinājies par 10% eksperimenta laikā, bet pusdienlaikā un vakarā pieaudzis līdzīgi – eksperimenta laikā 1,4 reizes pusdienlaikā un 1,5 reizes vakarā.

Vairāk par trešdaļu mikromobilitātes līdzekļi eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (39%), kā arī ikdienā mikromobilitātes līdzekļi ir visaktīvākie vakarā (44%). Mikromobilitātes līdzekļi 3. posmā vairāk konstatēti nepāra ietves pusē (22%) eksperimenta laikā, taču, ikdienā abās ielas pusēs vienādi (49%). Eksperimenta laikā no rītiem nepāra ietve ir izmantota visbiežāk (39%), bet ikdienā mikromobilitātes izmantošanas attiecība pa ielas pusēm ir bijusi samērā identiska visā dienas gaitā.

Auto skaits eksperimenta laikā 3. posmā bija mazāk kā 1% no ikdienas automašīnu plūsmas. Visintensīvākā satiksme ikdienā konstatēta vakaros (33%).

3.3.4. Ceturtais posms

Pirmais posms ir ielas fragments starp Lāčplēša ielu un Ģertrūdes ielu. Posmā bija izvietotas zaļās oāzes kā arī tika konstatēts plašs spektrs ielu tirdzniecības veidu. Posmā konstatētas 7 velonovietnes, kopumā ļaujot novietot 14 velosipēdus.

35. attēls. 4. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 4. posmā fiksētas 697 stacionārās aktivitātes, no kurām 92% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 4. posmā pieaugušas 12,2 reizes. Stacionārās aktivitātes publiskajā zonā sastādīja 45% no 4. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 4. posmā pieaugušas 6,7 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “dzer, ēd”, kas pieaudzis 30 reizes (neskaitot publiskās zonas) vai 128,5 reizes tās ieskaitot. Privāto zonu apmeklējums audzis 22,3 reizes, un stāvēšanas aktivitātes augšas 5,6 reizes.

11. tabula. 4. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena	
Kopā	263	47	290	0	67	3	21	3	3	0

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Skatās, sarunājas, lasa	95	34	75	0	11	1	4	3	0	0
Dzer, ēd	5	0	197	0	48	2	7	0	0	0
Iepērkas	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	49	0	14	0	7	0	3	0	0	0
Izkļaidējas	24	11	3	0	1	0	6	0	1	0
Cits	12	2	1	0	0	0	1	0	2	0

Kopumā novērojamos 4. posmā fiksēti 6324 gājēji, 517 mikromobilitātes transporti, 2380 auto transporti un 29 citi transporta līdzekļi. 63% gājēju, 64% mikromobilitātes līdzekļu, bet tikai 1% auto un 3% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā..

Kopumā eksperimenta laikā 4. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,7 reizes, mikromobilitātes līdzīgi – 1,8 reizes.

Gājēji 4. posmā kopumā 35% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 28% - pa ielu, bet 37% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 45% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 26% - pa nepāra ietvi, bet 28% - pa pāra ietvi. Ikdienu 49% gājēju pārvietoja pa nepāra ietvi, bet 50% - pa pāra ietvi.

4. posmā, gan eksperimenta laikā, gan ikdienā, gājēji līdzīgi pārvietoja pa abām ietves pusēm.

Mikromobilitātes līdzekļi kopumā 30% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 44% - pa ielu, bet 26% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 67% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 17%, pāra – 16%), bet ikdienā pa ielu pārvietojušies tikai 2%, pa nepāra ietvi 54%, bet pāra ietvi – 44%

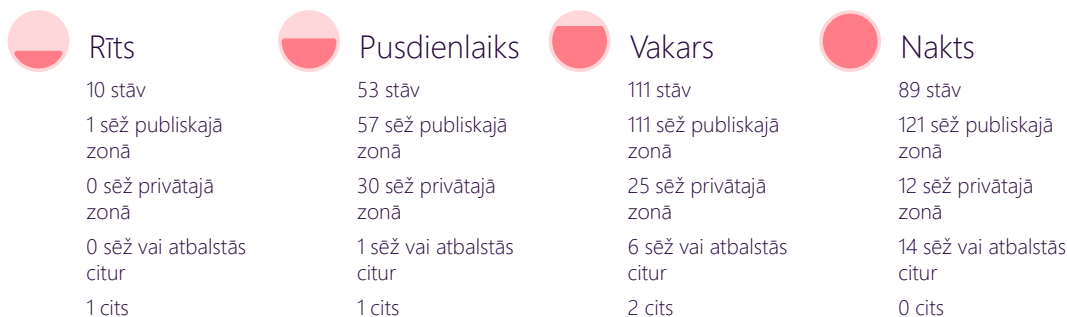
4. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 198,8 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 74 reizes vairāk.

12. tabula. 4. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdiens		Eksperiments / ikdiens		Eksperiments / ikdiens		Eksperiments / ikdiens	
Kopā	3968	2356	333	184	25	2355	1	28
Nepāra ietve	1051	1165	57	100	0	0	0	0
Iela	1789	9	222	3	15	2355	0	28
Pāra ietve	1128	1182	54	81	0	0	1	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 4. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātes.

36. attēls. 4. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



37. attēls. 4. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

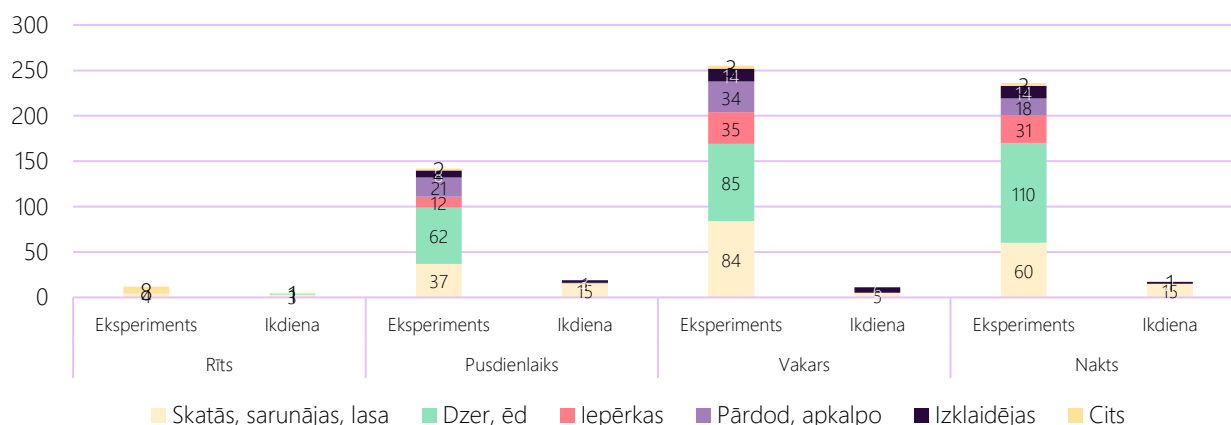


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas pusdienlaikā, kas sastāda 36% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – dzer, ēd, vai nu stāvēt vai privātajā zonā). Vakara aktivitātes sastāda 21%, bet nakts - 34%, bet no rīta tikai 9%. Vakārā visbiežāk cilvēki izklaidējas, bet naktī stāv, sarunājas vai lasa.

Eksperimenta laikā novērots būtisks aktivitāšu pieaugums visos periodos. No rīta aktivitātes pieaugušas 2,4 reizes, bet pusdienlaikā novērotas 7,5 reizes vairāk personu, vakaros – 23,2 reizes vairāk, bet naktīs – 13,1 reizes vairāk personu.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā, kulminējot vakarā (40%), bet nakts aktivitāšu īpatsvars daudz neatpaliek (37%).

38. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 4. posmā



Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes – 2% no dienas aktivitātēm eksperimenta laikā, un 9% no dienas aktivitātēm ikdienā.

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 4. posma mobilitātes aktivitātēs.

39. attēls. 4. posma mobilitāte eksperimenta laikā



40. attēls. 4. posma mobilitāte ikdienā



Lielākā daļa gājēju 4. posmā konstatēts vakaros (33%) un naktīs (30%), kamēr ikdienā vienādi pusdienlaikā un vakarā (37%).

Būtiski ir tas, ka eksperimenta laikā ielas izmantošanas attiecība pieaugusi dienas gaitā – no rītiem 5% gājēji izmantojuši ielu, bet naktīs – 38%.

4. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērotas naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 3,6 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir pieaudzis tikai par 10%, bet pusdienlaikā pieaudzis 1,3 reizes un vakarā 1,5 reizes.

Trešdaļa mikromobilitātes līdzekļi eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (34%) un naktīs (33%). Ikdienā visbiežāk vakaros (41%), līdzīgi pusdienlaikā (24%) un naktīs (21%). Mikromobilitātes līdzekļi 4. posmā vairāk konstatēti nepāra ietves pusē ikdienā (54%), taču eksperimenta laikā līdzīgi abās pusēs - nepāra 17%, pāra 16%. Visbiežāk mikromobilitātes aktivitātes tika novērotas no rīta nepāra ietves pusē (46%), bet pāra ietve bija līdzīgi aktīva no rīta (21%) un naktī (22%).

Auto skaits eksperimenta laikā 4. posmā bija 1% no ikdienas automašīnu plūsmas. Visintensīvākā satiksme ikdienā konstatēta vakaros (35%).

3.3.5. Piektais posms

Piektais posms ir ielas fragments starp Ģertrūdes ielu un Stabu ielu. Šis posms funkcionāli tika sadalīts uz pusēm, jo tā vidū atradās autovadītājiem paredzēta josla, kas savienoja Akas ielu un Martas ielu, kuru autovadītāji aktīvi izmantoja, lai šķērsotu Tērbatas ielu. Posmā bija izvietotas zaļās oāzes, pieejama ielu tirdzniecība kā arī vairākas privātās sēdēšanas zonas. Posmā konstatētas 12 velonovietnes, kopumā ļaujot novietot 24 velosipēdus.

41. attēls. 5. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 5. posmā fiksētas 655 stacionārās aktivitātes, no kurām 93% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 5. posmā pieaugušas 12,4 reizes. Stacionārās aktivitātes publiskajā zonā sastādīja 40% no 5. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 5. posmā pieaugušas 7,4 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “izklaidējas”, kas pieaudzis 8,7 reizes (neskaitot publiskās zonas) vai 9,3 reizes. Privāto zonu apmeklējums audzis 99 reizes, un stāvēšanas aktivitātes augšas 5,2 reizes.

13. tabula. 5. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Kopā	251	48	241	0	99	1	11	0	4	0
Skatās, sarunājas, lasa	75	43	87	0	43	1	5	0	0	0
Dzer, ēd	9	0	149	0	50	0	1	0	0	0
Iepērkas	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	70	0	3	0	6	0	3	0	0	0
Izkļaidējas	22	3	2	0	0	0	2	0	2	0
Cits	7	2	0	0	0	0	0	0	2	0

Kopumā novērojamos 5. posmā fiksēti 5334 gājēji, 482 mikromobilitātes transporti, 2805 auto transporti un 24 citi transporta līdzekļi. 62% gājēju, 65% mikromobilitātes līdzekļu, bet tikai 6% auto un 21% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā 5. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,6 reizes, mikromobilitātes līdzīgi – 1,8 reizes.

Gājēji 5. posmā kopumā 43% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 25% - pa ielu, bet 32% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 40% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 32% - pa nepāra ietvi, bet 28% - pa pāra ietvi. Ikdienu 60% gājēju pārvietojas pa nepāra ietvi, bet 40% - pa pāra ietvi.

5. posmā, gan eksperimenta laikā, gan ikdienā, gājēji pārvietojas biežāk pa nepāra ietvi.

Mikromobilitātes līdzekļi kopumā 41% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 37% - pa ielu, bet 21% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 57% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 31%, pāra – 12%), bet ikdienu pa ielu pārvietojušies tikai 2%, pa nepāra ietvi 60%, bet pāra ietvi – 38%.

5. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 132,3 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 59,3 reizes vairāk.

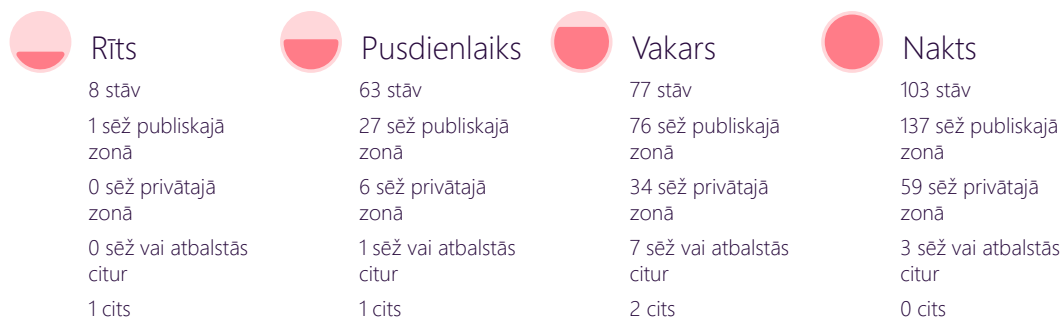
Salīdzinot ar citiem posmiem 5. posms eksperimenta laikā izcēlās ar lielāku auto plūsmu iepriekšminētā Akas un Martas ielas savienojuma rezultātā.

14. tabula. 5. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdienu	2023	Eksperiments / ikdienu	2023	Eksperiments / ikdienu	2023	Eksperiments / ikdienu	2023
Kopā	3291	2043	312	170	171	2634	5	19
Nepāra ietve	1060	1218	96	103	0	0	0	0
Iela	1323	10	178	3	171	2634	4	19
Pāra ietve	908	815	38	65	0	0	1	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 5. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātēs.

42. attēls. 5. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



43. attēls. 5. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

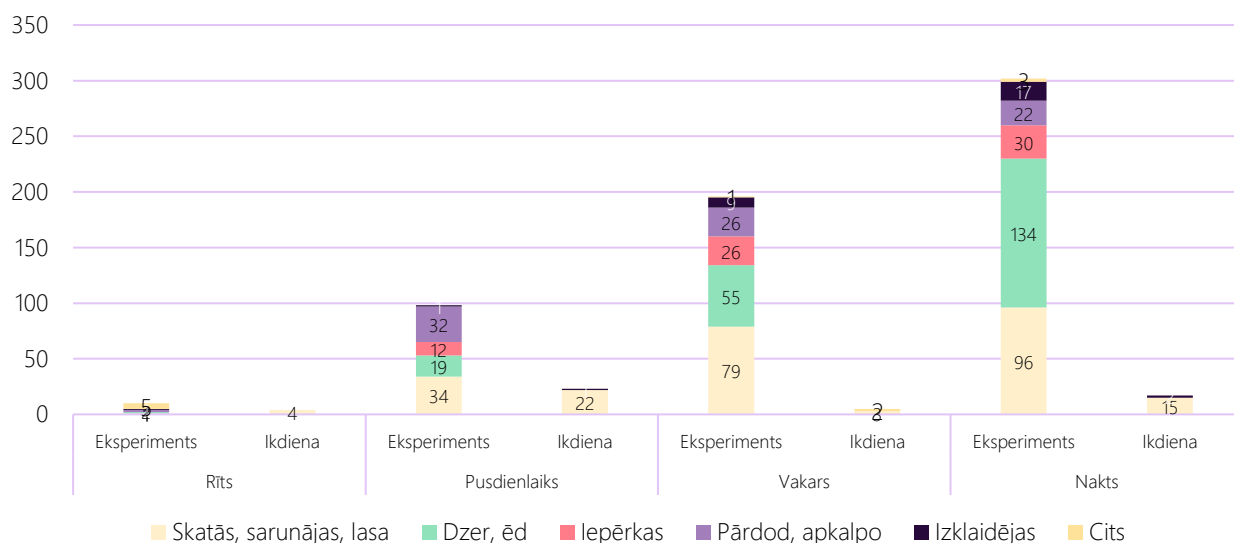


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas pusdienlaikā, kas sastāda 47% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – stāv, skatās, sarunājas). Vakara aktivitātes sastāda 10%, bet nakts - 35%, bet no rīta tikai 8%.

Eksperimenta laikā novērots būtisks aktivitāšu pieaugums visos periodos. No rīta aktivitātes pieaugušas 2,5 reizes, bet pusdienlaikā novērotas 4,3 reizes vairāk personu, vakaros – 39,2 reizes vairāk, bet naktīs – 17,8 reizes vairāk personu.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā no rīta 2%, bet naktī 50%.

44. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 5. posmā



Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes – 2% no dienas aktivitātēm eksperimenta laikā, un 8% no dienas aktivitātēm ikdienā.

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 5. posma mobilitātes aktivitātēs.

45. attēls. 5. posma mobilitāte eksperimenta laikā



46. attēls. 5. posma mobilitāte ikdienā



Lielākā daļa gājēju 5. posmā konstatēti vakaros (34%) un naktīs (33%), kamēr ikdienā – pusdienlaikā (32%) un vakarā (36%).

Būtiski ir tas, ka eksperimenta laikā ielas izmantošanas attiecība pieaugusi dienas gaitā – no rītiem 4% gājēji izmantojuši ielu, bet naktīs – 45%.

5. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērotas naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 5 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir sarucis par 40%, bet pusdienlaikā pieaudzis 1,3 reizes un vakarā 1,5 reizes.

Vairāk par trešdaļu mikromobilitātes līdzekļi eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (38%), bet naktīs zem trešdaļas (29%). Ikdienā vienlīdz bieži pusdienlaikā un vakaros (30%), no rīta gandrīz tikpat bieži (27%), bet visretāk naktīs (12%). Mikromobilitātes līdzekļi 5. posmā vairāk konstatēti nepāra ietves pusē ikdienā (60%), pāra ietves pusē mazāk (38%), bet tikai 2% uz ielas. Taču eksperimenta laikā līdzīgi abās pusēs - nepāra 57%, pāra 60%. Visbiežāk mikromobilitātes aktivitātes tika novērotas vakarā nepāra ietves pusē (31%) un līdzīgi pāra ietves pusē (32%).

Auto skaits eksperimenta laikā 5. posmā bija 6% no ikdienas automašīnu plūsmas. Satiksme ikdienā konstatēta līdzīga visas dienas garumā, izņemot naktīs, no rīta 30%, pusdienlaikā 27% un vakaros 33%.

3.3.6. Sestais posms

Pirmais posms ir ielas fragments starp Stabu ielu un Bruņinieku ielu. Posmu dominēja kafējnīca *Ezītis Miglā*, taču tajā bija izvietotas arī citas aktivitātes un noritēja, piemēram, Cirka skola. Posmā konstatētas 12 velonovietnes, kopumā ļaujot novietot 24 velosipēdus.

47. attēls. 6. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 6. posmā fiksētas 1612 stacionārās aktivitātes, no kurām 81% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 6. posmā pieaugušas 4,3 reizes. Stacionārās aktivitātes publiskajā zonā sastādīja tikai 7% no 6. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 6. posmā pieaugušas 4 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “pārdod, apkalpo”, kas pieaudzis 45 reizes (neskaitot publiskās zonas) vai 49 reizes. Privāto zonu apmeklējums audzis 4,3 reizes, un stāvēšanas aktivitātes augšas 2,4 reizes.

15. tabula. 6. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Kopā	160	66	98	0	1025	238	13	1	11	0
Skatās, sarunājas, lasa	82	40	44	0	75	19	4	1	1	0
Dzer, ēd	4	0	50	0	937	217	6	0	0	0
Iepērkas	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	37	1	4	0	7	0	1	0	0	0
Izkļaidējas	9	21	0	0	5	2	2	0	3	0
Cits	7	4	0	0	1	0	0	0	7	0

Kopumā novērojamos 6. posmā fiksēti 4588 gājēji, 527 mikromobilitātes transporti, 2546 auto transporti un 22 citi transporta līdzekļi. 60% gājēju, 65% mikromobilitātes līdzekļu un 55% citu transporta līdzekļu, bet tikai mazāk nekā 1% auto fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā 6. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,5 reizes, mikromobilitātes līdzīgi – 1,9 reizes.

Gājēji 6. posmā kopumā 41% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 23% - pa ielu, bet 36% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 38% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 34% - pa nepāra ietvi, bet 29% - pa pāra ietvi. Ikdienu 53% gājēju pārvietoja pa nepāra ietvi, bet 47% - pa pāra ietvi.

6. posmā, gan eksperimenta laikā, gan ikdienā, gājēji pārvietoja biežāk pa nepāra ietvi.

Mikromobilitātes līdzekļi kopumā 41% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 32% - pa ielu, bet 27% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 49% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 33%, pāra – 18%), bet ikdienu pa ielu pārvietojušies zem 1%, pa nepāra ietvi 55%, bet pāra ietvi – 45%.

6. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 258,3 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 59,3 reizes vairāk..

16. tabula. 6. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena	
Kopā	2753	1835	344	183	2	2544	12	10
Nepāra ietve	927	968	113	101	0	0	0	0
Iela	1033	4	169	0	2	2544	8	10
Pāra ietve	793	863	62	81	0	0	4	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 6. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātes.

48. attēls. 6. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



49. attēls. 6. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

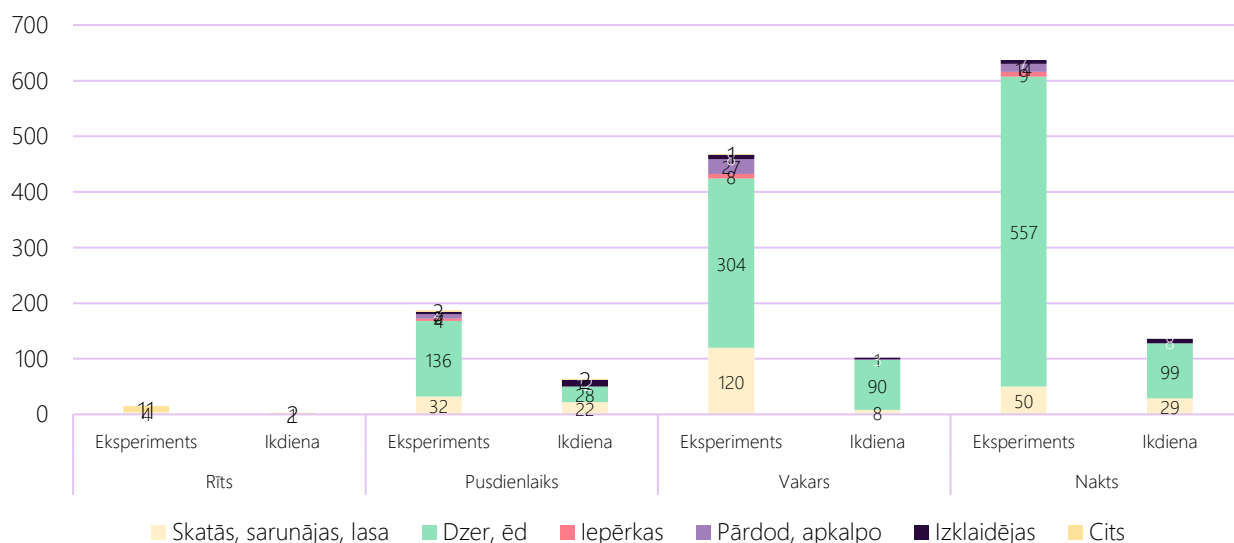


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas naktī, kas sastāda 45% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – stāv, skatās, sarunājas un dzer, ēd). Vakara aktivitātes sastāda 33%, pusdienlaika 21%, bet no rīta tikai 1%.

Eksperimenta laikā novērots neliels aktivitāšu pieaugums visos periodos. No rīta aktivitātes pieaugušas 5 reizes, bet pusdienlaikā novērotas 2,9 reizes vairāk personu, vakaros – 4,6 reizes vairāk, bet naktīs – 4,7 reizes vairāk personu.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā no rīta 1%, bet naktī 49%.

50. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 6. posmā



Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes gan eksperimenta laikā, gan ikdienā – 1%.

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 6. posma mobilitātes aktivitātēs.

51. attēls. 6. posma mobilitāte eksperimenta laikā



52. attēls. 6. posma mobilitāte ikdienā



Gājēju sadalījums pa dienas laikiem 6. posmā ir diezgan vienmērīgs, izņemot rītu - pusdienlaikā 28%, vakaros 31% un naktīs 30%, bet no rīta tikai 12%.

Būtiski ir tas, ka eksperimenta laikā ielas izmantošanas attiecība pieaugusi dienas gaitā – no rītiem 5% gājēji izmantojuši ielu, bet naktīs – 47%.

6. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērotas naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 3,9 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir sarucis par 20%, bet pusdienlaikā pieaudzis 1,4 reizes un vakarā 1,3 reizes.

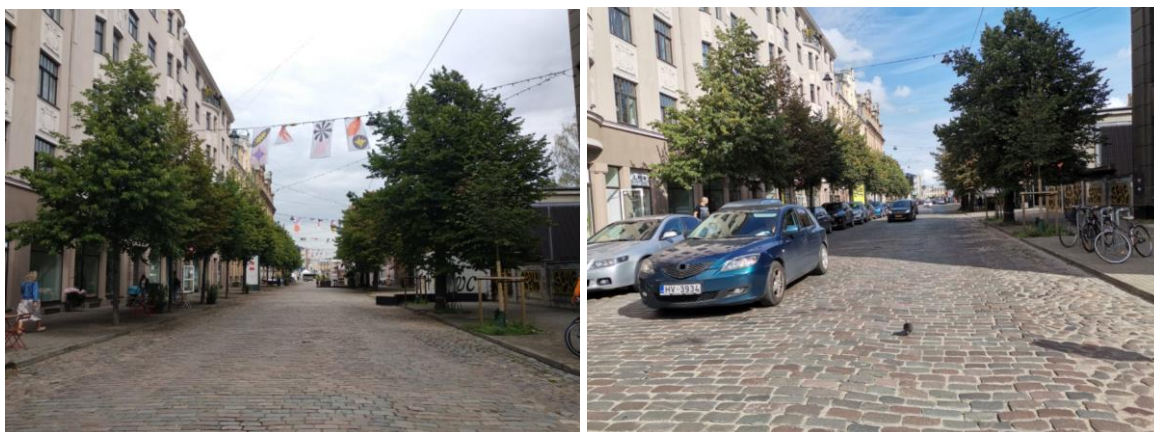
Gandrīz puse mikromobilitātes līdzekļi eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (44%), bet pārējos dienas laikos sadalījums ir bijis līdzīgs - no rīta un pusdienlaikā 18%, naktī 19%. Ikdienā visbiežāk cilvēki pārvietojas ar mikromobilitātes līdzekļiem vakaros (38%), no rīta (26%) līdzīgi kā pusdienlaikā (22%), bet visretāk naktīs (14%). Mikromobilitātes līdzekļi 6. posmā vairāk konstatēti nepāra ietves pusē ikdienā (55%), pāra ietves pusē nedaudz mazāk (45%). Arī eksperimenta laikā pa nepāra ietvi pārvietojas biežāk - 33%, pāra 18%, bet pa ielu gandrīz puse (49%). Visbiežāk mikromobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā tika novērotas naktī uz ielas (62%).

Auto skaits eksperimenta laikā 6. posmā zem 1% no ikdienas automašīnu plūsmas. Satiksme ikdienā konstatēta līdzīga visas dienas garumā, izņemot naktīs, no rīta 29%, pusdienlaikā 28% un vakaros 33%..

3.3.7. Septītais posms

Pirmais posms ir ielas fragments starp Bruņinieku ielu un Matīsa ielu. Posmā bija izvietoti galdiņi un uzbūvēta *Mežpils* kafējnīca. Posmā konstatētas 12 velonovietnes, kopumā ļaujot novietot 24 velosipēdus.

53. attēls. 7. posms eksperimenta laikā (kreisais foto) un ikdienā (labais foto)



Kopumā novērojumos 7. posmā fiksētas 480 stacionārās aktivitātes, no kurām 79% novērotas eksperimenta laikā, jeb eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 7. posmā pieaugušas 3,8 reizes. Stacionārās aktivitātes publiskajā zonā sastādīja 35% no 7. posma aktivitātēm.

Kopumā, neskaitot publiskās zonas, eksperimenta laikā stacionārās aktivitātes 7. posmā pieaugušas 2,5 reizes.

Visbūtiskākais pieaugums novērots aktivitātēm – “dzer, ēd”, kas pieaudzis 18,4 reizes (neskaitot publiskās zonas) vai 33,2 reizes. Privāto zonu apmeklējums audzis 4,8 reizes, un stāvēšanas aktivitātes augšas tikai 1,8 reizes.

17. tabula. 7. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Stāvēšana		Sēdēšana publiskā zonā		Sēdēšana privātā zonā		Sēdēšana vai atbalstīšanās citur		Cits	
	Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu		Eksperiments / ikdienu	
Kopā	125	69	133	0	115	24	7	5	0	2
Skatās, sarunājas, lasa	54	52	48	0	15	12	7	5	0	2
Dzer, ēd	7	1	74	0	85	4	0	0	0	0
Iepērkas	3	0	1	0	5	0	0	0	0	0
Pārdod, apkalpo	24	0	5	0	10	0	0	0	0	0
Izkļaidējas	28	11	4	0	0	8	0	0	0	0
Cits	9	5	1	0	0	0	0	0	0	0

Kopumā novērojamos 7. posmā fiksēti 3488 gājēji, 429 mikromobilitātes transporti, 2329 auto transporti un tikai 3 citi transporta līdzekļi. 61% gājēju, 59% mikromobilitātes līdzekļu, bet tikai 2% auto un zem 1% citu transporta līdzekļu fiksēti eksperimenta laikā.

Kopumā eksperimenta laikā 7. posmā gājēju skaits ir pieaudzis 1,5 reizes, mikromobilitātes līdzīgi – 1,4 reizes.

Gājēji 7. posmā kopumā 42% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 24% - pa ielu, bet 34% - pa pāra ietvi. Eksperimenta laikā 40% gadījumos izvēlējušies pārvietoties pa ielu, 37% - pa nepāra ietvi, bet 24% - pa pāra ietvi. Ikdienā 50% gājēju pārvietojas pa nepāra ietvi, bet 49% - pa pāra ietvi

7. posmā, gan eksperimenta laikā gājēji biežāk pārvietojas pa nepāra ietvi, bet ikdienā atšķirības pusēs nav novērotas.

Mikromobilitātes līdzekļi kopumā 45% gadījumu pārvietojušies pa nepāra ietvi, 34% - pa ielu, bet 21% - pa pāra ietvi. Kopējo sadalījumu būtiski ietekmē novērojumu etaps – eksperimenta laikā 56% mikromobilitātes līdzekļu pārvietojušies pa ielu (pa nepāra ietvi – 31%, pāra – 13%), bet ikdienā pa ielu pārvietojušies tikai 3%, pa nepāra ietvi 64%, bet pāra ietvi – 33%.

7. posmā gan gājēju, gan mikromobilitātes pieaugums balstās uz brauktuves daļas (ielas) izmantošanas pieaugumu, jo eksperimenta laikā ielu gājēji izmantojuši 64,2 reizes vairāk, bet mikromobilitātes līdzekļi – 28,2 reizes vairāk.

18. tabula. 7. posma mobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā un ikdienā

	Gājēji		Mikromobilitāte		Auto		Cits	
	Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena		Eksperiments / ikdiena	
Kopā	2111	1377	252	177	36	2293	0	3
Nepāra ietve	778	687	78	114	0	0	0	0
Iela	834	13	141	5	36	2293	0	3
Pāra ietve	499	677	33	58	0	0	0	0

Gan eksperimenta laikā, gan ikdienā novērots, ka starp novērojuma laika periodiem 5. posmā novērojamas būtiskas atšķirības stacionārajās aktivitātēs.

54. attēls. 7. posma stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā



55. attēls. 7. posma stacionārās aktivitātes ikdienā

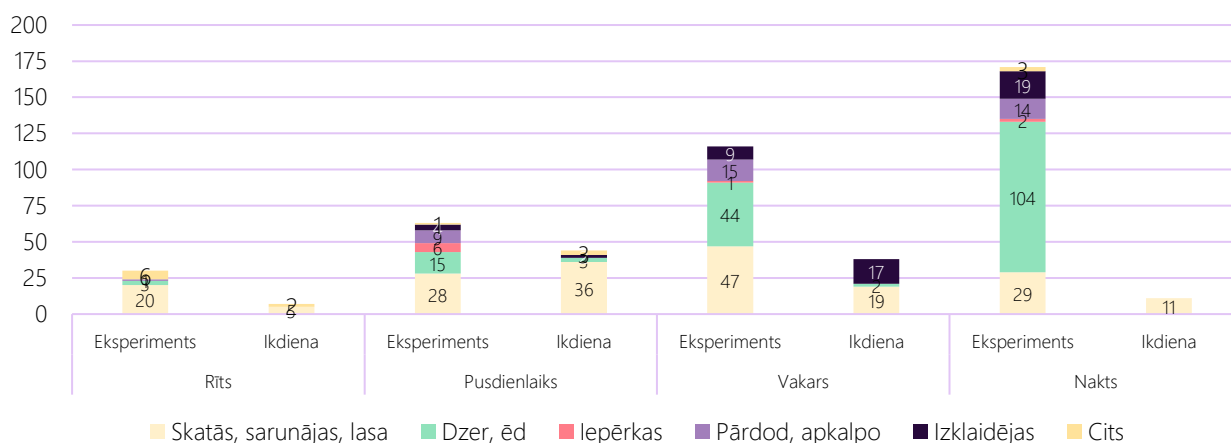


Ikdienā visbiežāk aktivitātes novērotas pusdienlaikā, kas sastāda 44% no dienas aktivitātēm (visbiežāk – dzer, ēd un stāv, skatās, sarunājas). Vakara aktivitātes sastāda 38%, nakts 11%, bet rīta tikai 7%.

Eksperimenta laikā novērots aktivitāšu pieaugums visos periodos. No rīta aktivitātes pieaugušas 4,3 reizes, bet pusdienlaikā novērotas 1,4 reizes vairāk personu, vakaros – 3,1 reizes vairāk, bet naktīs – 15,5 reizes vairāk personu.

Eksperimenta laikā novēroto stacionāro aktivitāšu skaits pieaudzis dienas laikā no rīta 8%, bet naktī 45%.

56. attēls. Kopējā stacionāro aktivitāšu dinamika 7. posmā



Kopumā rīta periodā novērotas vismazāk stacionārās aktivitātes gan eksperimenta laikā (8%), gan ikdienā (7%).

Būtiskas atšķirības konstatētas arī 7. posma mobilitātes aktivitātēs.

57. attēls. 7. posma mobilitāte eksperimenta laikā



58. attēls. 7. posma mobilitāte ikdienā



Gājēji visbiežāk no dienas laikiem eksperimenta laikā 7. posmā pārvietojas vakaros - 38%, pusdienlaikā 26%, naktī līdzīgi - 24%, bet no rīta 12%

Jāatzīmē, ka eksperimenta laikā 7. posma ielas izmantošanas attiecība nav augusi no rīta līdz vakaram kā tas bijis citos posmos.

7. posmā būtiskākās atšķirības gājēju skaitā novērotas naktīs, gājēju skaitam eksperimenta laikā pieaugot 2,5 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Rītos gājēju skaits ir sarucis par 20%, bet pusdienlaikā pieaudzis 1,3 reizes un vakarā 1,8 reizes.

Vairāk par trešdaļu mikromobilitātes līdzekļi eksperimenta laikā ir konstatēti vakaros (38%), līdzīgi pusdienlaikā (20%) un naktīs (25%), bet no rīta vismazāk (16%). Ikdienā visbiežāk cilvēki pārvietojas ar mikromobilitātes līdzekļiem vakaros (41%), bet no rīta (26%) un pusdienlaikā vienādi - 19%, līdzīgi arī naktīs (21%). Mikromobilitātes līdzekļi 7. posmā vairāk konstatēti nepāra ietves pusē ikdienā (64%), pāra ietves pusē mazāk (33%). Arī eksperimenta laikā pa nepāra ietvi pārvietojas biežāk - 31%, pāra 13%, bet pa ielu vairāk par pusi (56%). Visbiežāk mikromobilitātes aktivitātes eksperimenta laikā tika novērotas vakaros uz ielas (67%).

Auto skaits eksperimenta laikā 7. posmā 2% no ikdienas automašīnu plūsmas. Satiksme ikdienā konstatēta līdzīga visas dienas garumā, izņemot naktīs, no rīta 30%, pusdienlaikā 32% un vakaros 29%.

3.4. Dienu salīdzinājums

Novērojums tika īstenots tā, ka novērojumi tika veikta katrā no nedēļas dienām. Papildu tam, eksperimenta laikā tika veikti novērojumi 2 nedēļas nogalēs – vienā Rīgas svētkos, un otrā bez īpašiem pasākumiem.

Nedēļas ietvarā, salīdzinot eksperimentu ar ikdienu, kā arī eksperimenta brīvdienas ar Rīgas svētkiem, iespējams konstatēt, ka:

- ▶ Ikdienā nedēļas laikā nav būtiskas izmaiņas stacionārajām aktivitātēm – vienā dienā novērotas vidēji 117 stacionārās aktivitātes, nedaudz vairāk – piektdienā un otrdienā³. Otrdienā novērots par 90% vairāk apmeklētāju nekā vidējais (224 aktivitātes), bet piektdienā – par 33% (157 aktivitātes). Vismazāk stacionāro aktivitāšu novērots svētdienās (58 aktivitātes, jeb par 51% mazāk nekā vidēji).
- ▶ Eksperimenta laikā novērota tendence apmeklētāju skaitam pieaugt no otrdienas līdz piektdienai, un tad tai samazināties līdz otrdienai⁴. Vienā dienā novērotas vidēji 688 aktivitātes – visvairāk piektdienā (1013 aktivitātes, jeb par 47% vairāk nekā vidējais) un sestdienā (909, jeb par 32% vairāk nekā vidējais). Vismazāk stacionāro aktivitāšu novērots ceturtdienā (387 aktivitātes, jeb par 44% mazāk nekā vidējais) un otrdienā (555 aktivitātes, jeb par 19% mazāk nekā vidējais).

Apmeklējuma dinamikas izmaiņa norāda uz to, ka eksperimenta laikā ielas raksturs mainījās no "ikdienas" ielas uz atpūtas, un rekreācijas ielu, kurā pavadīt arī laiku brīvdienās.

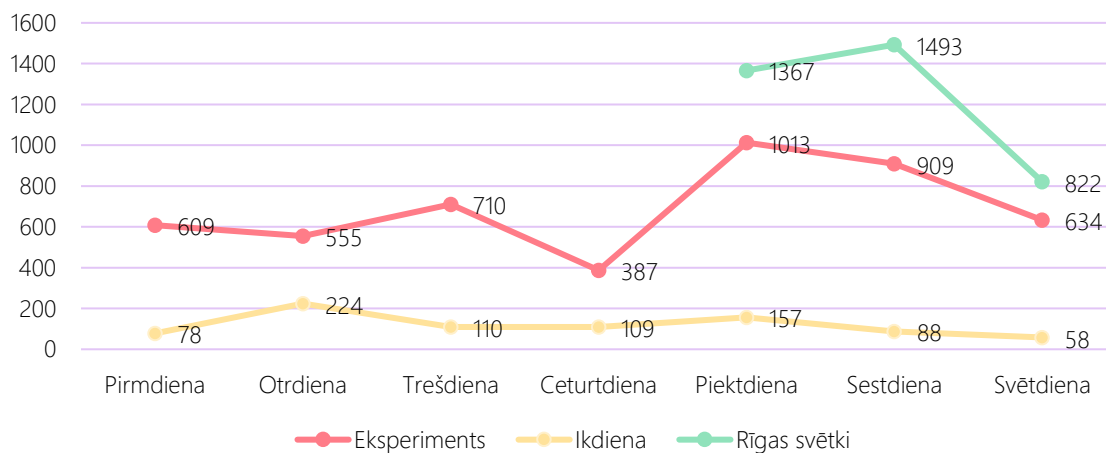
- ▶ Salīdzinot eksperimentu ar ikdienu, visbūtiskākais pieaugums novērots svētdienās (10,9 reizes vairāk aktivitāšu), sestdienās (10,3 reizes vairāk aktivitāšu) un pirmdienās (7,8 reizes vairāk aktivitāšu). Viszemākais pieaugums ir konstatēts otrdienā (2,5 reizes vairāk aktivitāšu) un ceturtdienā (3,6 reizes vairāk aktivitāšu), taču šis ir skaidrojams ar citiem faktoriem – otrdienā ikdienas novērojumā bija svētku diena, bet ceturtdienas eksperimenta laikā bija lietaina un aukstāka par citām. Neskaitot šīs dienas darba dienās (pirmdiena, trešdiena un piektdiena) vidējais aktivitāšu pieaugums ir 6,9 reizes, bet brīvdienās – 10,6 reizes.
- ▶ Rīgas svētki būtiski ietekmējuši brīvdienas stacionāro aktivitāšu intensitāti – piektdienā par 35% vairāk apmeklētāju (1367 aktivitātes), sestdienā par 64% vairāk apmeklētāju (1493 aktivitātes), un svētdienā par 30% vairāk apmeklētāju (822 aktivitātes).

³ Otrdienas novērojums ikdienā veikts 01.09.2020., kas ir klasificējama kā svētku diena.

⁴ Ceturtdienas novērojums veikts dienā ar īpaši sliktiem laikapstākļiem (4 grādi zemāks nekā eksperimenta vidējais, galvenokārt lietains un apmācies)

1. septembra un lietainās ceturtdienas ietekme uz apmeklējumiem ļauj noteikt to, ka pat neoptimālos apstākļos Tērbatas iela eksperimenta laikā bija aptuveni 3 reizes apmeklētāka nekā tajā pašā laikā ikdienā.

59. attēls. Stacionāro aktivitāšu salīdzinājums nedēļas dienās



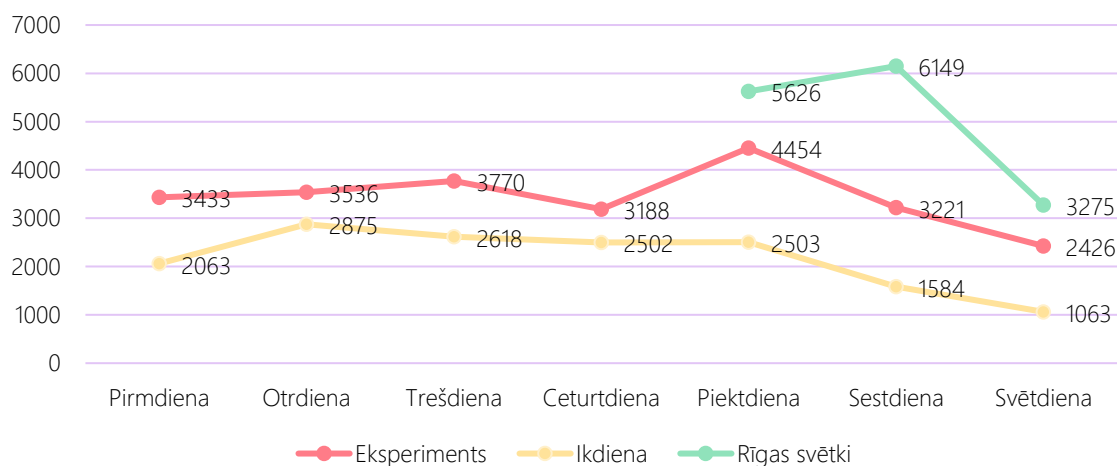
Nedēļas ietvarā, salīdzinot gājēju skaitu starp ikdienu, eksperimentu un Rīgas svētkiem, iespējams konstatēt, ka:

- ▶ Darba dienās gājēju skaita izmaiņu dinamika ir samērā līdzīga (vidēji 2500 gājēji ikdienā, un 3481 gājējs eksperimenta laikā, neskaitot piektdienu), un brīvdienās – izteikti zemāka (1323 gājējs ikdienā, un 2823 gājēji eksperimenta laikā). Taču atšķirības ir novērojamas eksperimenta piektdienā un sestdienā, kurās ir konstatēti vairāk gājēji – ja eksperimenta laikā citās dienās pieaugums atšķirība no ikdienas ir robežās no 1,2 reizēm (otrdienā un ceturtdienā, kas ir skaidrojams ar iepriekšminētajiem 1. septembra un sliktu laikapstākļu faktoriem) līdz 1,7 reizēm pirmdienā, tad piektdienā šis pieaugums ir 1,8 reizes, sestdienā 2 reizes un svētdienā – 2,3 reizes.

Gājēju skaita pieauguma dinamika atbalsta pieņemumu, ka eksperimenta laikā Tērbatas iela pārveidojās no ikdienas "tranzīta" ielu par brīvdienu un vakaru rekreācijas ielu.

- ▶ Rīgas svētki visbūtiskāko ietekmi atstāja uz gājēju skaitu sestdienā, kad uz ielas tika novēroti 1,9 reizes vairāk gājēju nekā eksperimenta sestdienā un 3,9 reizes vairāk gājēju nekā ikdienas sestdienā. Piektdienā un svētdienā, salīdzinot ar eksperimenta brīvdienām, pieaugums Rīgas svētku laikā bija 1,3 reizes, un 2,2 reizes (piektdienā) un 3,1 reizi (svētdienā), salīdzinot ar ikdienu.
- ▶ Gājēji vienlīdz bieži izmantojuši nepāra un pāra ietves eksperimenta laikā, ikdienā un Rīgas svētkos, taču atšķirība gājēju paradumos novērojama eksperimenta laikā – visretāk pa ielu gājēji pārvietojušies eksperimenta ceturtdienā (31%, par 10 procentpunktiem retāk nekā vidēji), bet visbiežāk – piektdienā (46% par 5 procentpunktiem biežāk nekā vidēji), sestdienā (50%, par 9 procentpunktiem biežāk nekā vidēji) un svētdienā (49%, par 8 procentpunktiem biežāk nekā vidēji). Rīgas svētkos šis īpatsvars pieauga līdz 50% un 51% attiecīgi piektdienā un svētdienā, un 65% Rīgas svētku sestdienā.

60. attēls. Gājēju skaita salīdzinājums nedēļas dienās

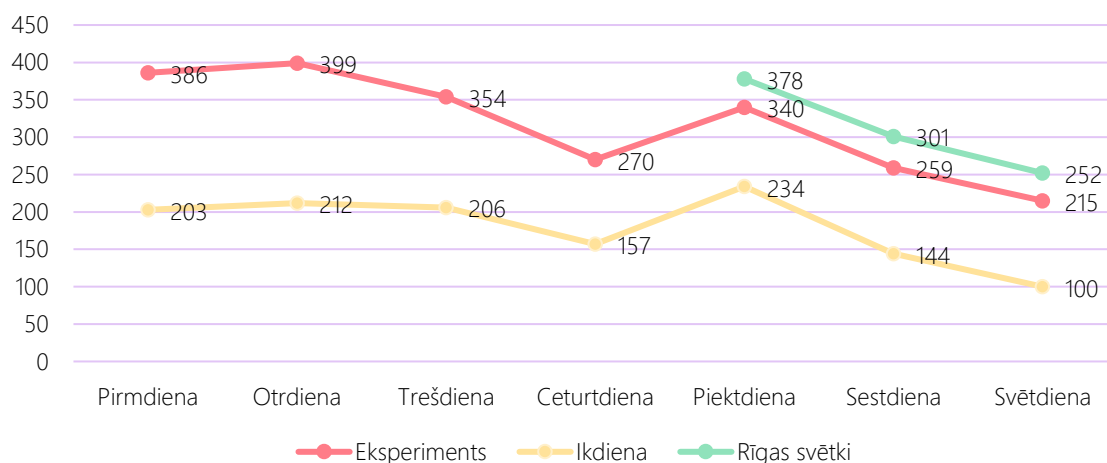


Nedēļas ietvarā, salīdzinot mikromobilitātes skaitu starp ikdienu, eksperimentu un Rīgas svētkiem, iespējams konstatēt, ka:

- ▶ Mikromobilitātes pārvietošanās skaita izmaiņu dinamika gan ikdienā, gan eksperimentā ir līdzīga – eksperimenta laikā mikromobilitātes izmantošanas gadījumu skaits ir vidēji par 1,8 reizēm lielāks nekā ikdienā. Vislielākais pieaugums konstatēts svētdienā (2,2 reizes lielāks nekā ikdienā), kā arī pirmdienā un otrdienā (1,9 reizes lielāks nekā ikdienā). Līdzīgi kā ar stacionāro aktivitāšu un gājēju skaitu, arī uz mikromobilitātes izmantošanas apmēriem eksperimenta laikā ceturtdienā atstājuši sliktie laikapstākļi – šajā dienā konstatēts par 24% mazāk mikromobilitātes līdzekļu nekā trešdienā un 21% mazāk nekā piektdienā. Jānorāda, ka ekvivalents kritums fiksēts arī ikdienas ceturtdienā (kurā izteikti sliktāki laikapstākļi nav konstatēti), kas varētu norādīt uz citu, neatklātu ietekmes faktoru.
- ▶ Salīdzinājumā ar gājēju mobilitāti, mikromobilitāte būtiski sarūk nedēļas nogalēs, salīdzinot ar darba dienām. Ja pirmdienā līdz ceturtdienā fiksēti 352 mikromobilitātes līdzekļi (ikdienā – vidēji 194), tad piektdienā, sestdienā un svētdienā – 271 (ikdienā – vidēji 159). Svētdienās gan ikdienā, gan eksperimenta laikā konstatēti vismazāk mikromobilitātes līdzekļi.
- ▶ Salīdzinot ar gājējiem, nav novērojams būtiska atšķirības starp dienām izmantotajā ielas daļā – eksperimenta laikā uz ielas (brauktuves) retāk mikromobilitāte konstatēta piektdienā (55% no visiem gadījumiem) un Rīgas svētku laikā (vidēji 55% no visiem gadījumiem Rīgas svētku nedēļas nogalē).
- ▶ Rīgas svētku laikā vidējais mikromobilitātes skaits brīvdienās audzis no 271 līdz 310, jeb 13% pieaugums, kas ir izteikti zemāks nekā citu aktivitāšu un mobilitātes pieaugums Rīgas svētkos.

Potenciāls skaidrojums tam, ka gan eksperimenta brīvdienās, gan Rīgas svētkos mikromobilitātes skaits būtiski nepieauga, ir gājēju skaits ielā, kas ietekmēja mikromobilitātes efektivitāti. Respektīvi – jo vairāk gājēju, jo grūtāk mikromobilitātes līdzekļiem bija pārvietoties.

61. attēls. Mikromobilitātes skaita salīdzinājums nedēļas dienās

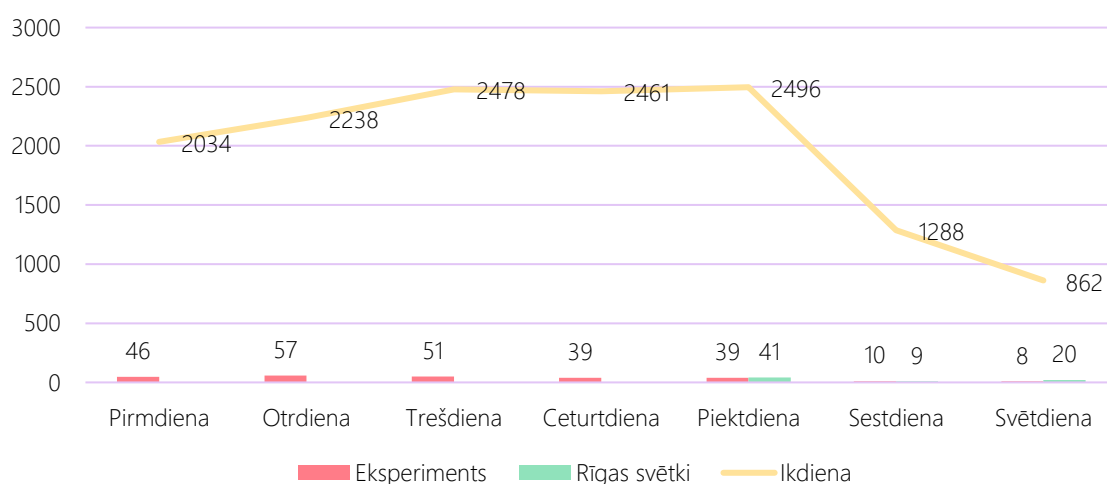


Nedēļas ietvarā, salīdzinot auto pārvietošanās skaitu starp ikdienu, eksperimentu un Rīgas svētkiem, iespējams konstatēt, ka:

- Gan ikdienā, gan darba dienās automašīnu plūsma iedalās darba dienās (t.sk. piektdienā) un brīvdienās. Gan eksperimenta, gan Rīgas svētku laika auto plūsma ir pārāk maza, lai to salīdzinātu ar ikdienas plūsmu.
- Ikdienas brīvdienās vidējā auto plūsma Tērbatas ielā sarūk par 46% - no vidēji 2341 auto darba dienās līdz 1075 auto brīvdienās.

Auto plūsmas dinamika norāda uz ielas lomu ikdienā - darbadienas auto un gājēju tranzīta nodrošināšana.

62. attēls. Auto skaita salīdzinājums nedēļas dienās



4. SECINĀJUMI

Analizējot datus, interpretējot novērotāju subjektīvo pieredzi kā arī ņemot vērā citus informācijas avotus (piemēram: raidījuma "Zebra" segments par Tērbatas ielu, kā arī *Satori* organizētā diskusija par Tērbatas ielu), pētnieki ir nonākušie pie šajā nodaļā izklāstītajiem secinājumiem

Eksperimenta būtiskākā ietekme uz Rīgas pilsētvidi kopumā dalās divos veidos:

- **Ielas apmeklējuma izmaiņas**, gan pieaugot no 1,4 līdz 1,7 reizēm novērotajam gājēju un no 1,4 līdz 2,1 reizēm mikromobilitātes gadījumu skaitam dažādos ielas posmos, gan *būtiski* pieaugot konstatēto stacionāro aktivitāšu skaitam – pieaugot no 3,8 līdz 12,4 reizēm dažādos ielas posmos, ielai kļūstot par nozīmīgu vakara un, jo sevišķi, brīvdienu atpūtas un rekreācijas zonu, jo sevišķi 1., 2., 3., 4. un 6. posmam.
- **Ielas auto tranzīta lomas izzušanas ietekme**, ņemot vērā lielo konstatēto auto skaitu, jo sevišķi darba dienās 4., 5., 6. un 7. ielas posmos. Šo posmu atvēršana gājējiem novirzījusi 98% ikdienas auto plūsmas rītos, pusdienlaikā un vakaros uz citām ielām, kuras ved uz un no pilsētas centra, piemēram Brīvības, Čaka, un Barona ielas. Novērojumu laikā šīs plūsmas pārvirzīšana netika mērīta, taču, balstoties no vispārīgiem aprēķiniem, iespējams aprēķināt, ka *vidēji* katru dienu vienas stundas laikā uz iepriekšminētajām ielām tika novirzīti 329 auto – skaitam variējot starp piķa stundām darbadienās, kas novērotas līdz pat 196 auto 10 minūšu novērojuma periodā (t.i. 19 auto minūtē) un klusajiem periodiem nedēļas nogalēs, kad, piemēram, no rītiem, auto 10 minūšu laikā vispār netika konstatēti.

Aktivitātes eksperimenta laikā

Ļoti populāras uz eksperimenta ielas bija tajā izvietotās publiskās atpūtas zonas – zaļās oāzes. Zaļajās oāzēs noritēja gan uz ielas iegādāto dzērienu un ēdienu patēriņš, gan citur iegādātu produktu patēriņš kā arī citas aktivitātes, piemēram, galda spēles. Šajās zonās aktivitāšu skaits bija robežās no 35% līdz 49% visu aktivitāšu. Izņēmums bija 6. posms, kur publiskās zonas aktivitātes sastādīja tikai 7% visu aktivitāšu. Privāto uzņēmēju izvietoto zonu apmeklējums būtiski pieauga eksperimenta laikā – sākot no 1,6 līdz 99 reizēm vairāk nekā ikdienā.

Stacionārās aktivitātes ietekmēja laikapstākļi – kā novērots eksperimenta perioda ceturtdienā, kad bija vēsāka un lietaināka diena. Šajā dienā, salīdzinot ar iepriekšējo un nākamo, stacionārās aktivitātes saruka par aptuveni 2 reizēs, taču tāpat bija gandrīz 4 reizēs augstākas nekā ikdienā.

Ielas brauktuves daļas atvēršana gājējiem visbūtiskāk ir ietekmējusi tieši gājēju plūsmu vakaros, naktīs un brīvdienās, kad uz ielas novēroto gājēju īpatsvars ir būtiski pieaudzis. Reizē, pēc ielas aizvēršanas gājējiem, līdzīgs sarukums ir novērots arī mikromobilitātes līdzekļu vidū.

Pārvietošanās – gājēji un mikromobilitāte

Autori mikromobilitātes sarukumu uz brauktuves skaidrotu ar to, ka gan ielas brauktuves segums ir mikromobilitātei neoptimāls, kā arī ar faktu, ka ikdienā Tērbatas iela ir iedalāma trīs zonās – ietvēs un ielā, kura iedalās auto stāvvietā un brauktvē. Ļoti mazs īpatsvars mikromobilitātes līdzekļu ikdienā izvēlas pārvietoties starp divām auto zonām, tādējādi radot lielāku noslodzi uz ietves utilizāciju kā arī potenciāli izraisot negadījuma situācijas.

Gan gājēju, gan mikromobilitātes izvēle starp ielas pusēm, kurā pārvietoties, būtiski neatšķirās starp posmiem – maksimālā variācija bija ap 10 procentpunktiem no vidējā sadalījuma starp abām ietvēm un brauktvē, kas eksperimenta laikā bija 30-40-30 (jeb, 30% uz pāra ietves un nepāra ietves, 40% uz brauktuves) un ikdienā 50-50 (jeb, 50% uz pāra, un 50% uz nepāra ietves). Mikromobilitātei novērotas nedaudz lielākas atšķirības starp ielas pusēm - eksperimenta laikā attiecība bija 25-60-14 (jeb, 25% uz nepāra ietves, 50% uz brauktuves un 14% uz pāra ietves), un ikdienā 54-2-43 (jeb, 54% uz nepāra ietves, 2% uz brauktuves un 43% uz pāra ietves).

Neskatoties uz nepieciešamajiem velosipēdu novietošanas fiksācijas metodoloģijas pilnveidojumiem turpmākajiem novērojumiem, iespējams secināt, ka visā ielā, jo sevišķi vakaros un naktīs, un it īpaši 1., 3. un 6. posmā, nebija efektīvi izstrādāta velonovietņu izvietojuma stratēģija. Jānorāda, ka, piemēram, 6. posmā pusē no visiem novērojumiem velonovietnes bija pilnībā aizpildītas, un pat periodos, kad velonovietnes nebija aizpildītas, velosipēdi tika novietoti nevietā.

Arī e-skūteri tika bieži konstatēti uz ielas, kas, jo sevišķi ikdienā, kad ietvēs ir gan gājēju, gan mikromobilitātes plūsma, būtiski samazina izmantojamo ietves platību.

Ielas posmu iedalījums starp luksoforiem radīja efektu, ka gājēji, jo sevišķi pīķa stundās, pārvietojās vai nu lielākās grupās, vai ignorēja luksofora signālus, un šķērsoja Tērbatas ielu krustojošās ielas neatļautos laikos. Alternatīvs ielas krustojšanas veids bija 5. posmā, kur Tērbatas ielu šķērsoja zona, kura savienoja Akas ielu un Martas ielu, kurā novērota auto plūsma, kura bija ekvivalenta auto plūsmai svētdienas rītā un tikai 3 vai 4 reizes mazāka par auto plūsmu vakaros – sevišķi būtiski ņemot vērā kopējo auto plūsmas samazinājumu. Novērojumu laikā netika konstatēts neviens negadījums starp gājējiem un auto 5. posmā.

Ielas telpas izmantošanas raksturojums

Analizējot posmus, iespējams noteikt to, ka eksperimenta laikā posmi iedalījās vairākos unikālos tipos, un unikālu identitāti spēja saglabāt tikai 1. un 6. posms pēc eksperimenta beigām:

- Izklaides posms – 1. posms,
- Pārdošanas un iepirkšanās posmi – 2., 4. un 5. posms,
- Publiskās ēšanas un dzeršanas posmi (jeb, posmi kur dzeršana un ēšana biežāk noritēja publiskajās zonās) – 2., 3., 4. un 5. posms,
- Privātās ēšanas posmā posmi (jeb, posmi kur dzeršana un ēšana biežāk noritēja privātajās zonās) – 1. un 6. posms,
- Neaktīvais posms – 7. posms.

Papildu posmu identitātēm, iespējams definēt gājējiem un auto būtiskākos posmus, kas iedala Tērbatas ielu 2 daļās, kur 4. posms ir robeža starp 1., 2., 3. un 4. posmu, kurā novēroti vairāk gājēji, un 5., 6. un 7. posmu, kuros pieaug auto skaits.

63. attēls. Novērtējuma posmu pārskats (avots: Google Maps)



Rekomendācijas identiska eksperimenta īstenošanai

Balstoties no šiem secinājumiem iespējams identificēt 2 kompromisa modeļus, kuri, vēlreiz īstenojot eksperimentu, saglabātu atvērtās ielas pievienoto vērtību gājējiem un iedzīvotājiem, bet, reizē, reducētu ietekmi uz centra automašīnu satiksmes noslodzi:

- A. Tērbatas ielu līdz 6. posmam padarīt atvērtu tikai brīvdienās, sākot ar piektdienas vakariem no aptuveni plkst. 20:00 līdz svētdienas pusnaktij.
- B. Tērbatas ielu līdz 3. posmam padarīt atvērtu visu eksperimenta laiku.

Jānorāda, ka B variantā ārpus tvēruma būtu 3 posmi, kuros novērota gan tirdzniecība, gan būtisks pārtikas un dzērienu patēriņš, jo sevišķi 6. posmā.

Īstenojot eksperimentu uz citas ielas, autori rekomendētu īstenot stacionāro aktivitāšu un vismaz auto plūsmas novērojumus pirms eksperimenta ielas izvēles vairākās ielās. Ņemot vērā novērojumā ievāktos un analizētos datus, tādā veidā būs iespējams precīzāk noteikt to, cik posmus ir iespējams slēgt gājējiem bez būtiskas auto satiksmes iespaidošanas (ņemot vērā, ka auto plūsma būs ~1-2%), kā arī potenciālo statisko stacionāro aktivitāšu piedāvājumu.

Reizē, analizējot no iedzīvotāju kritikas par ielas atvēršanas ietekmi uz skaņām dzīvojamo ēku pirmajos stāvos un subjektīvās drošības izjūtām, jo sevišķi vakaros un naktīs, rekomendēts gājējiem un stacionārajām aktivitātēm atvērt tādus ielu posmus, kuros zemākajos stāvos nav dzīvojamās platības.

Citos eksperimentos rekomendēts izvērtēt alternatīvas auto plūsmas nodrošināšanai starp ielu posmiem, par piemēru ņemot 5. posmā novēroto ielu savienojumu, lai izvērtētu gājēju plūsmas, patēriņa un drošības ietekmi. Rekomendēts, ņemot vērā publisko zonu izmantošanas intensitāti ne tikai saglabāt zaļo oāžu lietojumu citos eksperimentos, jo sevišķi posmos, kuros ir ēdienu vai dzērienu tirgotāji, bet arī potenciāli piedāvāt pašvaldības atbalstu komersantiem paplašināt to ārtelpas sēdvietu skaitu.