

CĒSU NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Transporta infrastruktūra un tās
attīstība



SATURS

levads	3
1. Esošā situācija un priekšnoteikumi	4
1.1. Transporta infrastruktūra	4
1.2. Satiksmes drošība	11
1.3. Ielu kategorijas	13
1.4. Ielu sarkanās līnijas	19
1.5. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai	21
1.6. Sabiedriskais transports un mikromobilitāte	23
1.7. Satiksmes mierināšana Cēsu pilsētā	28
1.8. Satiksmes ātruma nozīme pilsētvides un mobilitātes plānošanā	31
1.9. Kravas transporta kustības organizēšana	32
1.10. Paveiktais 2021 – 2024	34
1.11. Plānotie vidēja termiņa pasākumi	35
2. Risinājumi un priekšlikumi	37
2.1. Satiksmes organizācija	37
2.2. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai	44
2.3. Valsts autoceļu tīkls, pievienojumi valsts ceļu tīklam	44
2.4. Dzelzceļa infrastruktūra	46
2.5. Mobilitāte	46

IEVADS

Cēsu novada transporta attīstības plāns (turpmāk – Plāns) izstrādāts Cēsu novada teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros.

Plāna mērķis ir veidot vienotu, funkcionālu un ilgtspējīgu transporta sistēmu visā Cēsu novadā, nodrošinot ērtu, drošu un pieejamu pārvietošanos iedzīvotājiem, uzņēmējiem un novada viesiem. Plāns vērsts uz dzīves kvalitātes uzlabošanu, pilsētvides attīstību un mobilitātes izvēlu dažādošanu, veicinot pārdomātu un efektīvu mobilitātes paradumu veidošanos.

Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, izstrādes laikā risināti vairāki savstarpēji saistīti uzdevumi. Veikta esošās transporta infrastruktūras un mobilitātes vajadzību izvērtēšana. Uz šīs analīzes pamata precizētas un savstarpēji saskaņotas ielu un ceļu kategorijas visā novada teritorijā, nodrošinot vienotu un pārskatāmu transporta tīkla struktūru. Definēti satiksmes organizācijas un drošības principi, kas jāīsteno, lai uzlabotu pārvietošanās kvalitāti un mazinātu satiksmes konfliktpunktus. Plāns nosaka arī teritorijas, kurās nepieciešama transporta infrastruktūras pilnveide nākotnē. Integrējot ilgtspējīgas mobilitātes risinājumus — sabiedrisko transportu, gājēju un veloinfrastruktūru, kā arī multimodalitātes iespējas — tiek veidots pamats mūsdienīgai un klimata mērķiem atbilstošai transporta sistēmai.

Plānā ietvertu risinājumu un priekšlikumu sagatavošanā veikts tematisko pētījumu¹, Cēsu pilsētas lokālplānojuma² un bijušo septiņu novadu teritorijas plānojumu³ risinājumu izvērtējums.

Plānā ietvertie transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi sagatavoti atšķirīgā detalizācijas līmenī — Cēsu un Līgatnes pilsētām tie ir konkrētāki, ciemiem tie formulēti funkcionālā un telpiskā griezumā, savukārt visam novadam noteiktas vienotas stratēģiskās vadlīnijas.

Plāns veidots strukturēti un analītiski, balstoties tematiskajos pētījumos, plānošanas dokumentos un normatīvo aktu prasībās ar mērķi nodrošināt, lai Cēsu novada un pilsētas transporta attīstība tiktu plānota mērķtiecīgi — vienlaikus kā politikas instruments, telpiskās attīstības vadības rīks un praktisks ieviešanas ceļvedis ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanai.

¹ Cēsu pilsētas transporta attīstības plāns (RAMBOLL, 2011), Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi (T. Kokins, 2014), Līvu laukums. Cēsis 04.2015. Iedzīvotāju sapulce un attīstības scenāriju modelēšana (T. Kokins, 2015), Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem (SIA Toma Kokina Birojs, 2016), Satiksmes drošības un mierināšanas risinājumu piemērošana Cēsu novadā. Vadlīnijas (pašvaldība, 2019)

² Cēsu pilsētas lokālplānojums, grozot teritorijas plānojumu

³ Amatas novada teritorijas plānojums 2014. - 2025. gadam (ar 2018. gada grozījumiem), Pārgaujas novada Teritorijas plānojuma 2013. - 2024. gadam grozījumi, Jaunpiebalgas novada teritorijas plānojums, Priekuļu apvienības teritorijas plānojums 2017. - 2029. gadam, Cēsu novada teritorijas plānojuma 2016. - 2026. gadam grozījumi, Līgatnes novada teritorijas plānojums 2012. – 2023. gadam, Vecpiebalgas novada Teritorijas plānojums 2013. – 2025. gadam. No spēkā esošajiem septiņiem teritorijas plānojumiem, tikai divi – Līgatnes novada teritorijas plānojums 2012. – 2023. gadam un Vecpiebalgas novada Teritorijas plānojums 2013. –2025. gadam nav izstrādāti saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.

1. ESOŠĀ SITUĀCIJA UN PRIEKŠNOTEIKUMI

1.1. Transporta infrastruktūra

Cēsu novada transporta infrastruktūra ir attīstīta un labi integrēta gan reģionālajā, gan valsts mērogā, nodrošinot iedzīvotāju mobilitāti, preču un pakalpojumu apriti, kā arī pieejamību tūrisma un uzņēmējdarbības vajadzībām.

1.1.1. Valsts autoceļi

Valsts galvenie autoceļi nodrošina savienojumus ar Rīgu un reģiona centriem. Novada rietumu daļā cauri Pārgaujas un Līgatnes apkaimei iet Vidzemes šoseja A2 (Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene)), savukārt novada ziemeļrietumu pusē caur Stalbes un Straupes apkārtni iet valsts galvenais ceļš A3 (Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka)), kas nodrošina savienojumu uz Valmieru (attēls Nr. 1).

Deviņi valsts reģionālie autoceļi (P3, P14, P20, P28, P29, P30, P31, P32, P33) savieno novada pilsētas un pagastu centrus ar galvenajiem ceļiem un kaimiņu novadiem. Svarīgākie reģionālie ceļi ir P14 (Stalbe–Cēsis), kas savieno Cēsis ar Stalbi un tālāk ar A3. P20 (Cēsis–Vecpiebalga–Madona), kas ved no Cēsīm caur Vecpiebalgas un Jaunpiebalgas apvidu uz Madonu. Šis ir nozīmīgs reģionālais koridors novada austrumu daļā, taču ceļam vietām ir novecojusi seguma kvalitāte. P17/P3 (Garkalne–Alaukstis), kas savieno Rīgas–Ērgļu virzienu ar Amatas un Piebalgas apkaimi. Šis ceļš nākotnē varētu iegūt stratēģisku nozīmi kā tiešāka savienojuma maršruts uz galvaspilsētu, tādēļ pašvaldība akcentē tā nozīmīgumu valsts mērogā⁴. Patlaban ceļš posmā caur Drabešu un Nītaures pagastiem ir šaurs un līkumains, prasa uzlabojumus.

Valsts reģionālo ceļu tīklā ietilpst arī virkne valsts vietējo autoceļu (71), kas savieno mazākas apdzīvotas vietas. Piemēram, ceļi Augšlīgatne–Nītaure, Ieriķi–Ģikši, Lenči–Vaive u.c. Daudzviet to segums ir grants vai noliecots asfalts, kas prasa regulāru uzturēšanu.

Cēsu pilsētu neskar neviens valsts galvenais autoceļš, savukārt Līgatnes pilsētu valsts autoceļi neskar vispār.

Lielākā transporta noslodze ir Valsts nozīmes autoceļiem A2 (3-8 tūkst. automašīnu diennaktī), A3 (5 tūkst. automašīnu diennaktī) un reģionālas nozīmes autoceļam P30 (līdz 8 tūkst.).

Ņemot vērā, ka šobrīd VSIA “Latvijas Valsts ceļi” veic ceļu pievienojumu digitalizāciju, aktuālā informācija par pievienojumu vietām pieejama digitālajā pievienojumu reģistrā.

1.1.2. Pašvaldības autoceļi un ielas

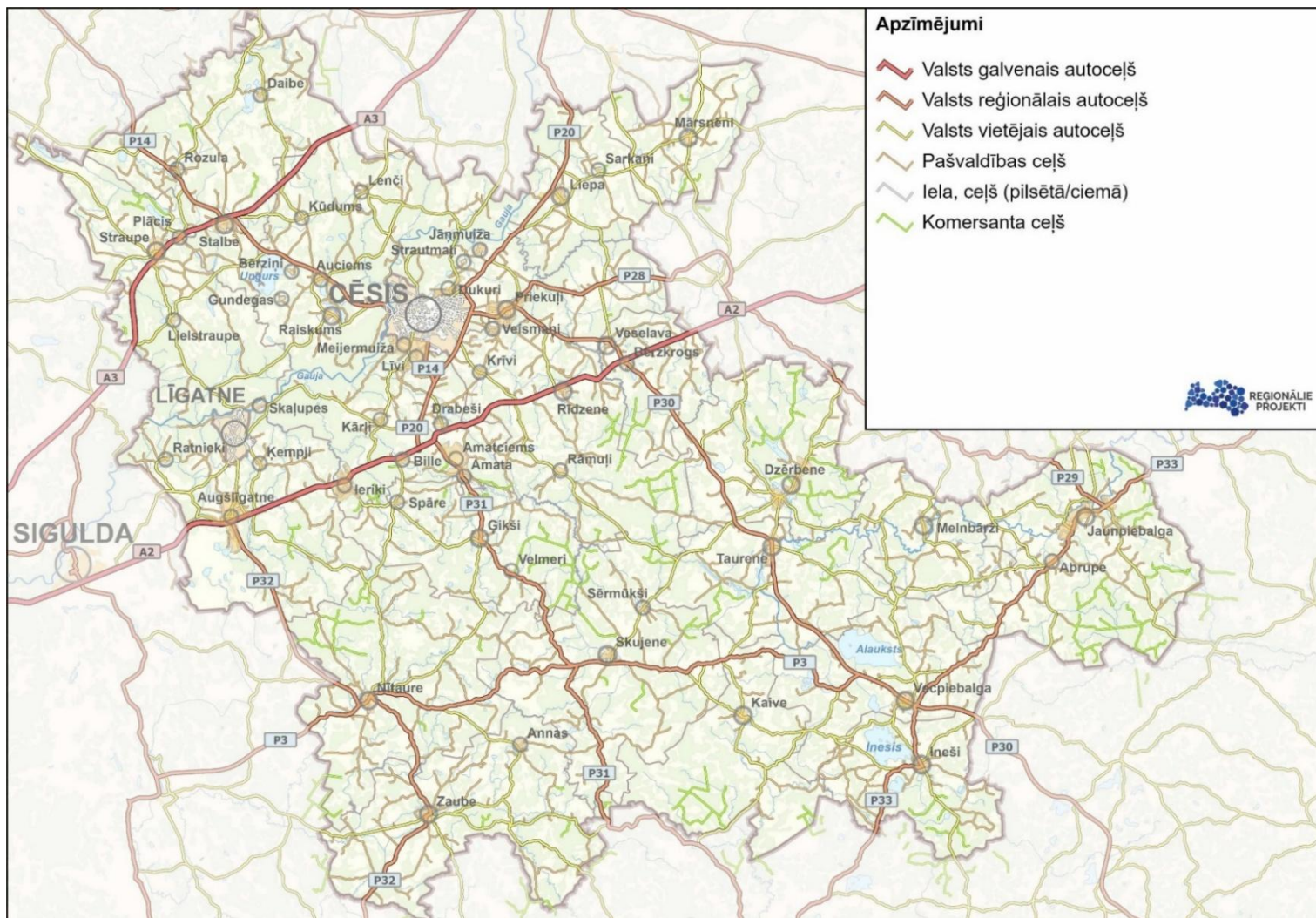
Pašvaldības autoceļi un ielas veido smalkāko ceļu tīklu, nodrošinot piekļuvi ciemiem, viensētām, kā arī nodrošina savienojumus starp valsts ceļiem. Kopējais pašvaldības ceļu garums Cēsu novadā mērāms vairākos simtos kilometru, lielākoties tie ir grants ceļi lauku teritorijās un ielas apdzīvotās vietās, kuru uzturēšana un uzlabošana ir viens no galvenajiem pašvaldības izaicinājumiem. Pēc 2021. gada administratīvi teritoriālās reformas novadā apvienoti septiņi bijušie novadi, tādēļ pašvaldības ceļu tīkls ir ļoti plašs un daudzveidīgs – no pilsētu ielām ar asfaltbetona segumu līdz attāliem meža ceļiem (attēls Nr. 1).

Pašvaldība uztur un attīsta arī vairākas tranzītielas pilsētās un ciemos, kas funkcionāli kalpo valsts ceļu turpinājumam. Piemēram, Cēsu pilsētā Piebalgas un Valmieras ielas ir daļa no valsts reģionālā ceļa tīkla un nodrošina tranzītsatiksmi caur pilsētu. Savukārt daudzviet lauku teritorijās valsts vietējie ceļi pāriet

⁴ [Valsts 2023. gadā plāno vairākus būtiskus ceļu pārbūves darbus Cēsu novadā](#)

pašvaldības ceļos, kas ved uz pagastu centriem. Galveno un reģionālo ceļu pievedceļi bieži ir kritiski posmi – ja tie ir sliktā stāvoklī, apgrūtināta apdzīvotās vietas sasniedzamība, tāpēc attīstības programmā uzsvērtā nepieciešamība sakārtot valsts ceļu posmus, pa kuriem kursē sabiedriskais transports, un iekļāt melno segumu svarīgākajos pasažieru pārvadājumu maršrutos (piemēram, uz lielākajiem pagastu centriem).

Pašvaldības ceļu attīstībā pēdējos gados uzsvars likts uz putekļu mazināšanu un seguma uzlabošanu lauku ceļiem, īpaši ciemos un to tuvumā. Tiek plaši pielietota grants ceļu dubultās virsmas apstrāde (t.s. “melnais/grants segums”), lai ar ierobežotiem līdzekļiem panāktu asfaltam līdzīgu segumu un mazinātu putekļus. Vienlaikus joprojām liela daļa mazo ceļu ir ar grants segumu, kas prasa regulāru greiderēšanu un ziemā – kaisīšanu.



Attēls Nr. 1 Ceļu infrastruktūra Cēsu novadā

2024. gada beigās Cēsu novada autoceļu un ielu kopgarums veido 2670 km, no kuriem nozīmīgāko daļu – 1427 km (53%) – sastāda pašvaldību autoceļi, savukārt 978 km (37%) ir valsts autoceļi un 266 km (10%) – pašvaldību ielas apdzīvotajās vietās⁵. Asfaltbetona un citi bitumena segumi kopumā sastāda 569 km (21%), kas veido tikai nelielu daļu no kopējā tīkla.

Detalizēti skatot infrastruktūru pēc piederības:

⁵ [Valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums reģionos, valstspilsētās un novados gada beigās \(km\)](#)

- valsts autoceļi kopumā ir 978 km (37%), no tiem 353 km (36%) ar asfaltbetona segumu un 625 km (64%) ar grants vai šķembu segumu;
- pašvaldību autoceļi veido 1427 km (53%), no kuriem tikai 71 km (5%) ir asfaltēti, bet 1355 km (95%) – ar grants vai šķembu segumu;
- pašvaldību ielām kopgarums ir 266 km (10%), un šajā grupā segumu sadalījums ir līdzsvarotāks – 144 km (54%) ar cieto segumu un 121 km (46%) ar grants segumu.

Cēsu novadā ir 16 privātās ielas (Cēsīs).

1.1.3. Dzelzceļa infrastruktūra

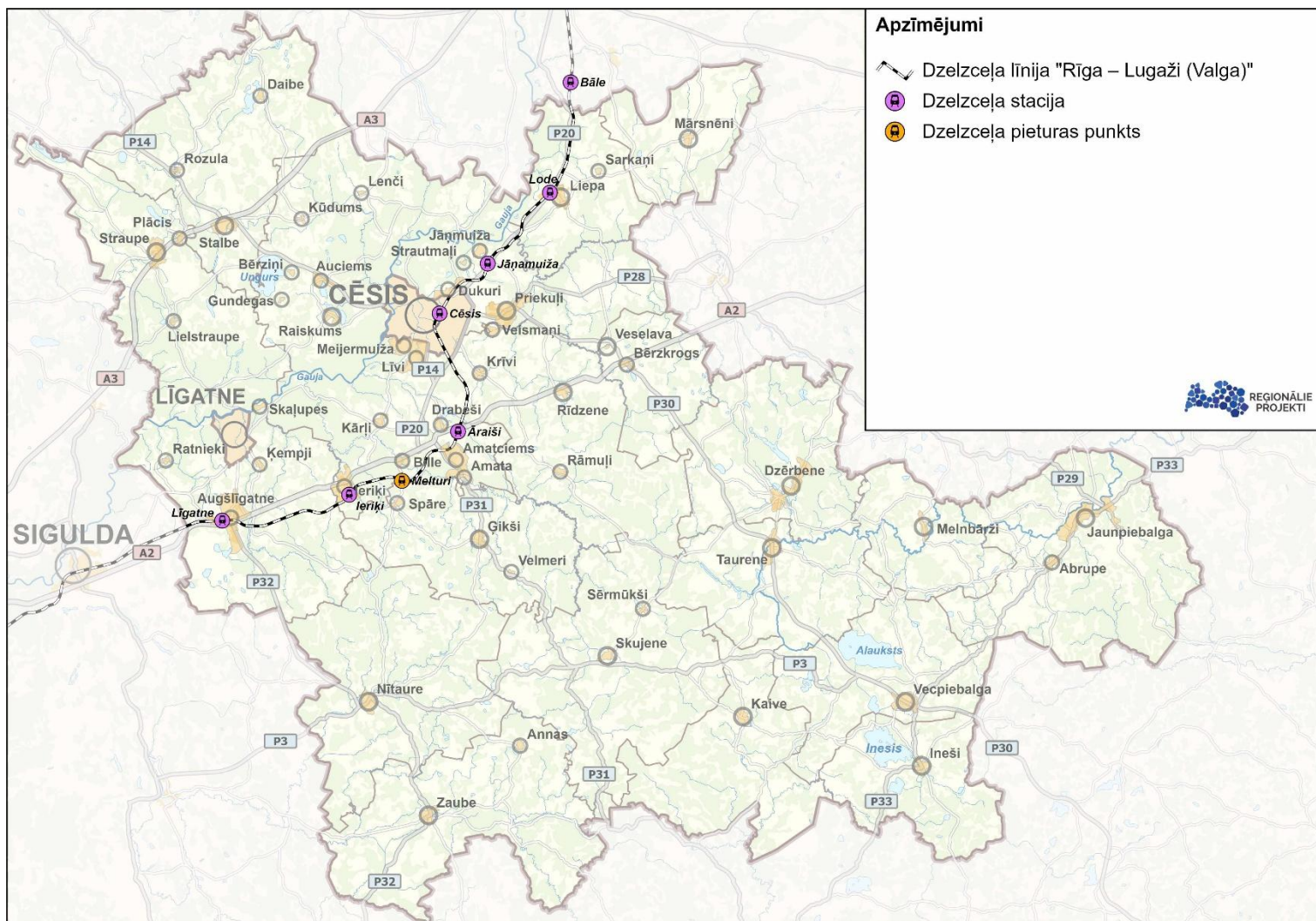
Cēsu novadu šķērso valsts publiskās lietošanas, stratēģiskās (valsts) nozīmes dzelzceļa infrastruktūras iecirknis Rīga Pasažieru-Lugaži-valsts robeža un slēgtā dzelzceļa līnija Ieriķi-Gulbene, ko plānots saglabāt kā vienotu resursu publiskas infrastruktūras objektu ierīkošanai un uzturēšanai vai pašvaldību autonomo funkciju veikšanai, saglabājot nekustamos īpašumus publisku personu valdījumā (attēls Nr. 2).

Dzelzceļa līnija Rīga–Lugaži (Valga) ar sešām stacijām (Līgatne, Ieriķi, Āraiši, Cēsis, Jāņmauiža, Lode) un vienu pieturas punktu (Melturi) šķērso novadu dienvidrietumu–ziemeļaustrumu virzienā un nodrošina savienojumu ar Rīgu, Siguldu, Valmieru un Valku/Valgu. Līnija iet cauri Līgatnes apkārtnē, turpinās caur Drabešu un Amatas pagastu teritorijām, šķērso Cēsis un ved tālāk uz Jāņmauižu un Liepu. Šī ir vienīgā dzelzceļa līnija novada teritorijā, veidojot galveno sabiedriskā transporta sliekšņu koridoru.

Galvenā pasažieru plūsma koncentrējas Cēsīs, kur atrodas noslogotākā stacija. Dzelzceļa pieejamība teritorijā ir nevienmērīga – tā ir augsta Cēsu un Līgatnes apkārtnē, bet zemāka novada austrumu un dienvidu pašvaldību daļās, kur dzelzceļa satiksme nav pieejama un ikdienas mobilitāti nodrošina autoceļu tīkls. Līnijas nozīmi nosaka tās spēja nodrošināt tiešos savienojumus ar Rīgu un lielākajiem reģionālajiem centriem, īpaši Cēsīm un Valmieru. Tas ir būtisks sabiedriskā transporta balsts, tomēr kopumā sistēma ir lineāra un nepiedāvā alternatīvus sliekšņu savienojumus novada iekšienē.

VAS “Latvijas dzelzceļš” ir izstrādājis Konceptiju infrastruktūras attīstībai līdz 2035. gadam (turpmāk – Konceptija), kurā definētas infrastruktūras attīstības prioritātes un realizējamie projekti klientu ērtību uzlabošanai, vilcienu ātruma palielināšanai, dzelzceļa drošības līmeņa paaugstināšanai un tā radītā kaitējuma videi samazināšanai. Saskaņā ar Konceptiju, iecirknī Rīga Pasažieru-Lugaži-valsts robeža ir paredzēts pakāpeniski un pa posmiem palielināt vilcienu kustības ātrumu, kas būs iespējams veicot dzelzceļa līnijas elektrifikāciju, pielāgojot sliekšņu ceļus, paaugstinot satiksmes drošības līmeni uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī rosinot attiecīgas izmaiņas normatīvajos aktos. Pieejamā finansējuma ietvaros līdz 2027.gada beigām ir plānots modernizēt stacijas un pieturas punktus, nodrošinot kvalitatīvu, drošu un ērtu infrastruktūru un vides pieejamību visām sabiedrības grupām⁶.

⁶ VAS “Latvijas dzelzceļš” sniegtie nosacījumi Teritorijas plānojuma izstrādei



Attēls Nr. 2 Dzelzceļa infrastruktūra Cēsu novadā

1.1.4. Pašvaldības tilti

Sadaļa izstrādes stadijā.

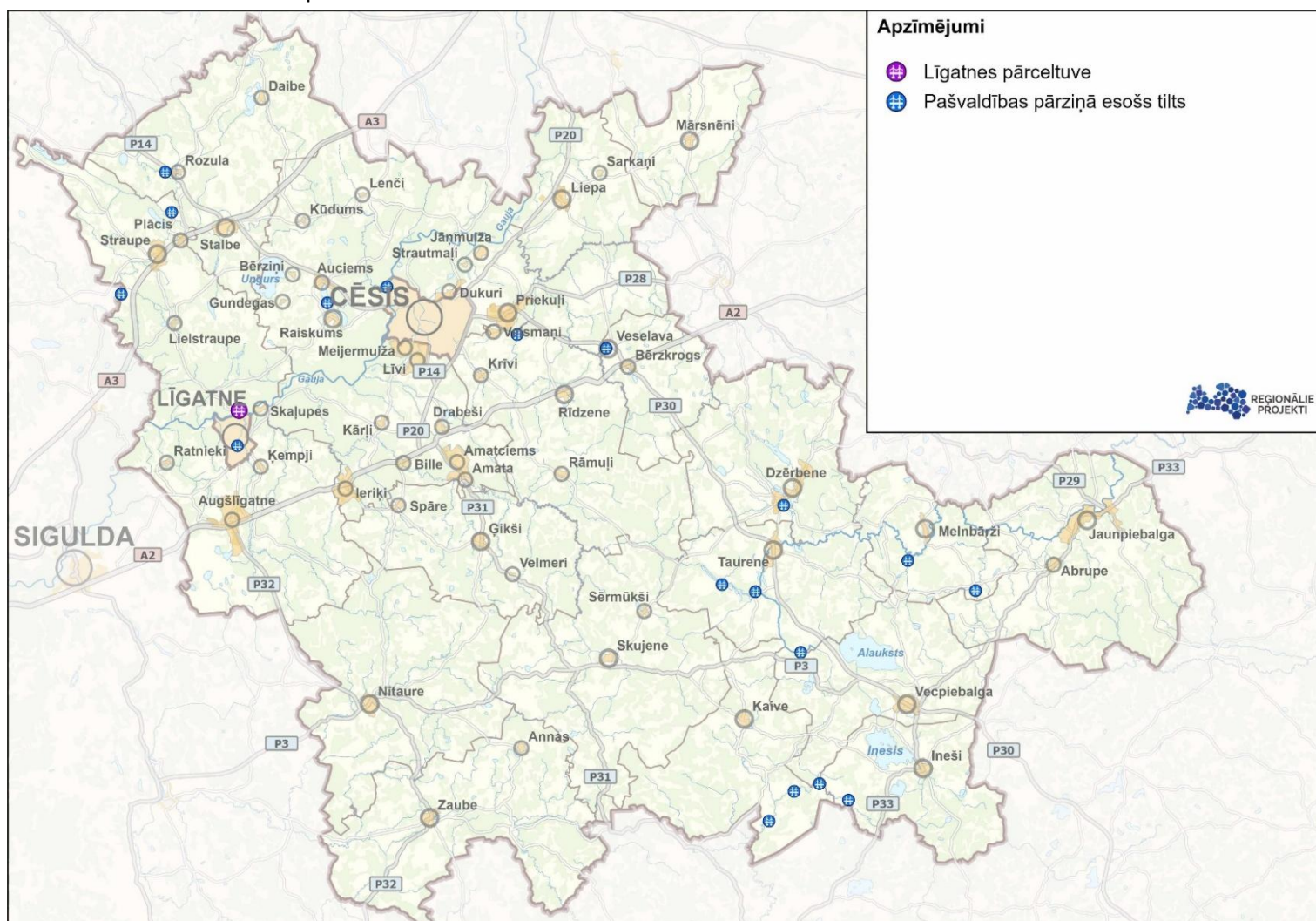
Cēsu novadā ir 18 pašvaldības tilti (attēls Nr. 3).

Tilti koncentrējas vietās, kur ceļu tīkls šķērso nozīmīgākās upes — Gauju, Amatu, Strīkupi, Raunu un vairākas mazākas pietekas. Blīvākā tiltu koncentrācija ir novada austrumu un dienvidaustrumu daļā, īpaši pie Vecpiebalgas, Inešiem un Taurenas, kur reljefs un hidrogrāfija nosaka biežu upju šķērsošanu. Šie ir galvenie vietējās un reģionālās piekļuves punkti, kas nodrošina satiksmi starp pagastiem un savienojumu ar valsts reģionālajiem autoceļiem P29, P30 un P33.

Centrālajā novada daļā tilti izvietoti retāk un pārsvarā kalpo vietējos savienojumos starp Cēsīm, Priekuļiem, Vaivi un Drabešiem. Šeit tiltu loma ir nodrošināt piekļuvi lauku viensētām, mežsaimniecības teritorijām un mazākām apdzīvotām vietām, kur hidrotehniskā infrastruktūra ir nepieciešama ceļu nepārtrauktībai pāri strautiem un gravām. Rietumu pusē, starp Līgatni, Ieriķiem un Augšlīgatni, atsevišķi tilti nodrošina savienojumu pāri mazajām Gaujas pietekām un nodrošina piekļuvi reģionālajam centram Siguldas virzienā.

Upes šķērsošanai pieejama arī vēsturiskā pārceltuve Līgatnē (pārvietošanās ar plostu palīdzību), kas kalpo gan funkcionāli, gan kā tūristu piesaistes punkts. Līgatnes pārceltuve pār Gauju ir vēsturisks,

tehniskā mantojuma objekts un iecienīts tūristu galamērķis, taču pārceltuves darbība un pieejamība atkarīga no dabas apstākļiem (ūdens līmeņa, ledus) un noteikta darba laika⁷. Jau gadu desmitiem vietējie iedzīvotāji cer uz pastāvīga tilta izbūvi, kas novērstu neērtības un riskus, ko rada pārceltuves sezonālitate un plūdu draudi.



Attēls Nr. 3 Pašvaldības pārziņā esošie tilti

KOMERSANTA CEĻI

Transporta attīstības plānā attēlots komersanta AS “Latvijas valsts meži” piederošais un uzturētais ceļu tīkls - sniedz piekļuvi mežu teritorijām, kā arī atsevišķām apdzīvotām vietām un teritorijām.

AS “Latvijas valsts meži” kā komersanta ceļi attēloti Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā un saraksta veidā iekļauti Paskaidrojuma raksta Pielikumā Nr. 25 “Komersanta (AS “Latvijas valsts meži”) ceļi”.

Kopumā Cēsu novadā ir 133 AS “Latvijas valsts meži” piederoši ceļi.

1.1.5. Rotācijas apli

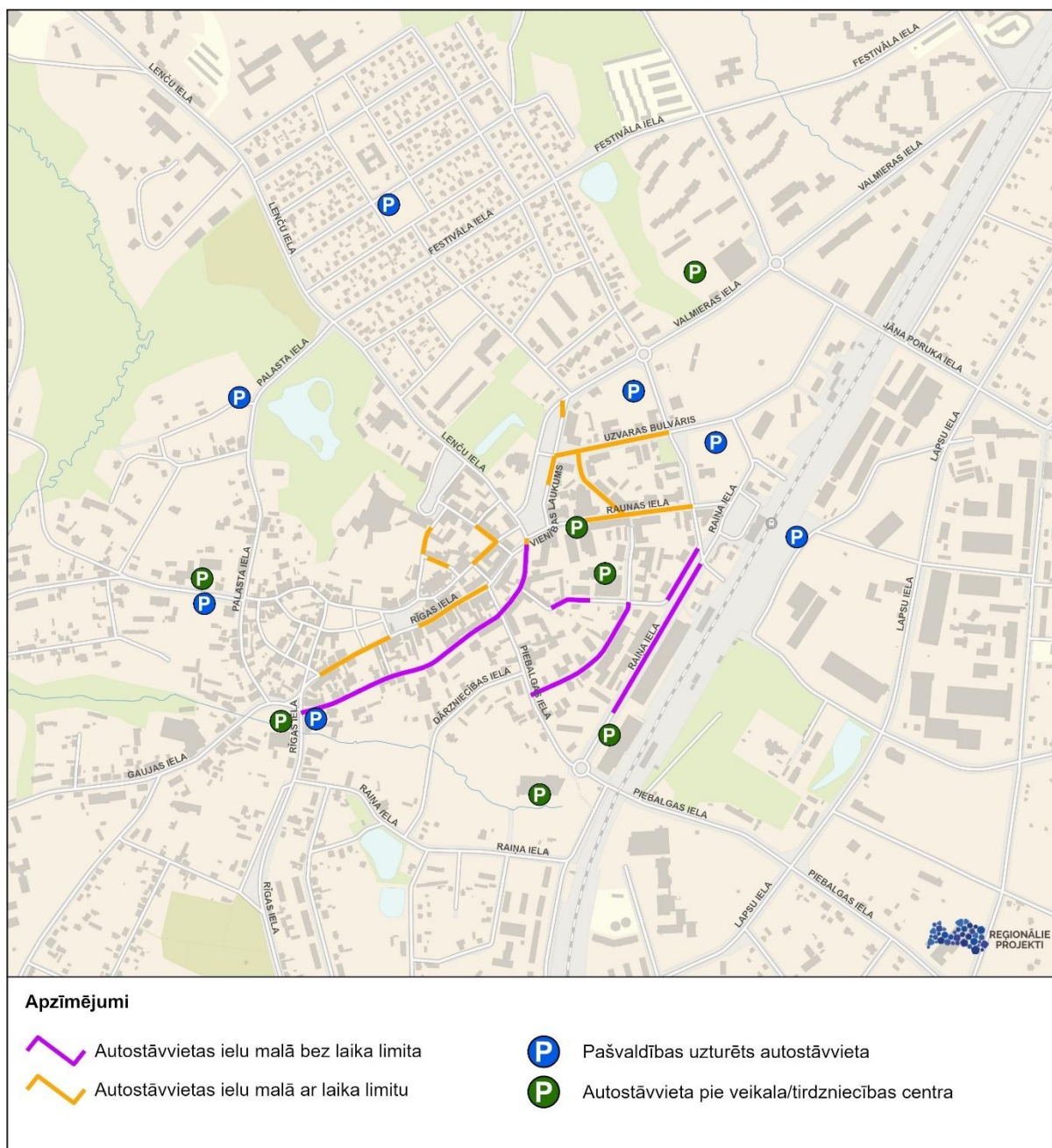
Rotācijas apli (apļveida krustojumi) kļuvuši par vienu no redzamākajiem infrastruktūras jaunievedumiem Cēsis. Ilgu laiku pilsētā nebija mūsdienīgu rotācijas aplu, taču palielinoties transporta plūsmām un satiksmes drošības prasībām, pašvaldība nolēma ieviest apļveida krustojumu risinājumus problemātiskās vietās. Pirmais mūsdienīgais rotācijas aplis izbūvēts Dzintara un Valmieras ielu

⁷ [Kārtējo reizi spriež par leģendārās Līgatnes pārceltuves likvidāciju un tilta pār Gauju būvniecību](#)

krustojumā – šī ir vieta pie pilsētas ziemeļu robežas, kur satiekas tranzītam svarīga iela uz Valmieru un pilsētas iela uz centru. Projekts tika īstenots ar valsts augstas gatavības investīciju programmas atbalstu un aplis satiksmei tika atvērts 2022. gada 11. novembrī. Rotācijas apļa ieviešana ļāva uzlabot satiksmes drošību – līdz tam regulēts ar zīmēm, šis krustojums bija avāriju punkts, bet pēc pārbūves konfliktsituāciju skaits samazinājies (autovadītāji ir spiesti samazināt ātrumu un braukt vienvirziena plūsmā ap salīņu). Papildus tam, aplis kalpo kā iebraukšanas vārti pilsētā, plūstoši sadalot ienākošo transportu.

Līdzīgs princips tiek īstenots Lapsu, Pļavas un Kr.Valdemāra ielu pārbūves projektā, kas sāks 2024. gadā. Tur paredzēts izbūvēt rotācijas apli Lapsu un Piebalgas ielas krustojumā, lai uzlabotu sarežģītu krustojumu tuvējā rūpniecības teritorijā. Šis projekts vēl norit, taču sagaidāms, ka pēc tā pabeigšanas Lapsu ielas apkaimē satiksmes organizācija būs daudz pārskatāmāka un drošāka. Tāpat pašvaldības attīstības programmā identificētas citas potenciālās vietas apļiem, piemēram, Lenču un Vaives ielas krustojums (pie pils parka) un Gaujas ielas un Valmieras ielas mezgls, ja nākotnē tur plūsmas pieaugs. Kopumā rotācijas apļi Cēsīs tiek vērtēti pozitīvi, jo tie mazina ceļu satiksmes negadījumu risku un uzlabo plūsmu caurlaidi salīdzinājumā ar četrus zaru krustojumiem. Jāatzīmē, ka pilsētas ierobežotajā telpā apļi ir mazāka diametra nekā standarta (pielāgoti šaurākai ielu telpai), taču pieredze rāda, ka arī kompaktie rotācijas apļi veiksmīgi pilda funkcijas.

1.1.6. Autostāvvietas



Attēls Nr. 4 Autostāvvietas un auto stāvlaukumi
Cēsu pilsētas centrālajā daļā

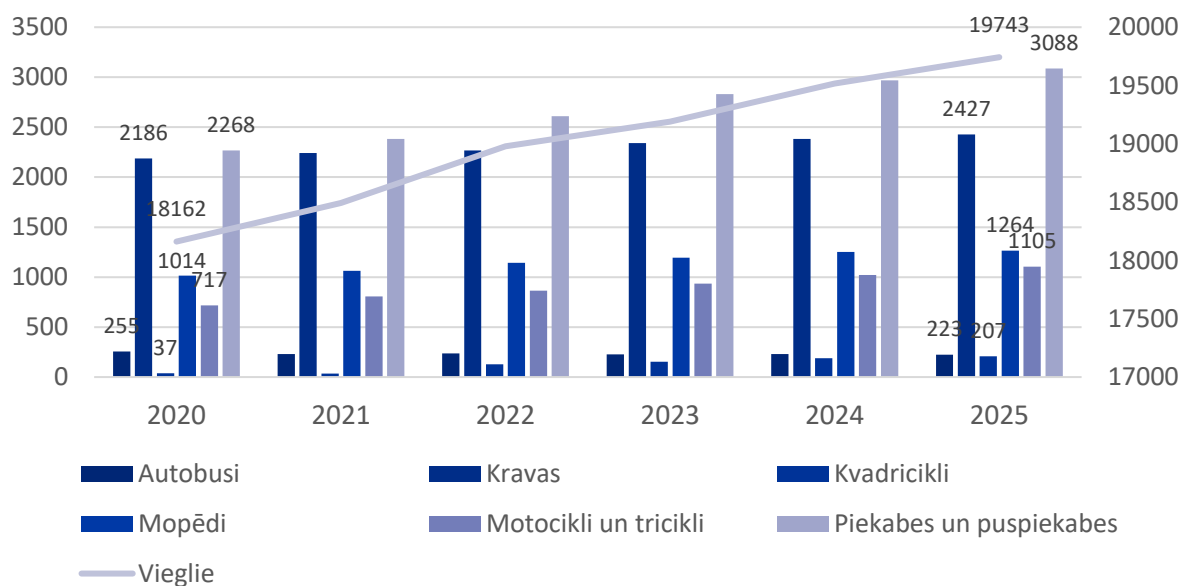
Sadaļa izstrādes stadijā.

1.2. Satiksmes drošība

Saskaņā ar Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" mājas lapā publiski pieejamo informāciju, Cēsu novadā 2017. – 2019. gadā neatradās neviens "melns punkts"⁸, taču 2020. – 2022. gadā atradās viens "melns punkts" - valsts galvenā autoceļa A2 krustojums ar a/c Asaru ezers–Melturi (V317), tilts pār Amatu⁹.

Kopējam transporta līdzekļu skaitam novadā, ir tendence pieaugt līdzīgi kā visā Latvijā. Uz 2025. gada sākumu novadā bija reģistrēti 28 057 transporta līdzekļi, bet 2020. gada sākumā – 24 639 transporta līdzekļi. Kopējais transporta līdzekļu skaits palielinājies par 3 418 jeb par ~ 13 %.

Lielāko skaitu starp reģistrētajiem transporta līdzekļiem 2025. gada sākumā veido vieglie – 19 743.



Attēls Nr. 5 Uz katra gada 1. janvāri reģistrētie (uzskaitē esošie) transportlīdzekļi

Novadā pamazām pieaug arī elektroautomobiļu skaits - 2024. gada 1. janvārī Cēsu novadā uzskaitē bija 24 elektromobiļi M1 un N1, bet 2025. gada 1. aprīlī – jau 46¹⁰.

Cēsu novadā kopējais ceļu satiksmes negadījumu skaits 2020.–2024. gadā palielinājies, ja salīdzina perioda sākumu un beigas – no 131 negadījuma 2020. gadā līdz 143 negadījumiem 2024. gadā. Tas nozīmē, ka ilgtermiņā negadījumu skaits ir pieaudzis, lai gan izmaiņas nav straujas.

Savukārt datu dinamika pa gadiem rāda izteiktu svārstību ciklu - 2021. gadā negadījumu skaits pieaug līdz 191 (perioda maksimums), 2022. un 2023. gadā tas pakāpeniski samazinās, 2024. gadā turpinās kritums līdz 143 negadījumiem.

Negadījumu skaits ar cietušajiem 2020.–2024. gadā saglabājas gandrīz nemainīgs (45–58 gadījumi gadā), kas norāda satiksmes drošības līmenis nav būtiski uzlabojies.

⁸ Bīstamie posmi un krustojumi uz Latvijas valsts galvenajiem autocieliem 2017-2019

⁹ Bīstamie posmi un krustojumi uz Latvijas valsts galvenajiem autocieliem 2020-2022

¹⁰ Par 2025. gada 1.ceturksnī reģistrētajiem elektrotransportlīdzekļiem

Tabula Nr. 1 Ceļu satiksmes negadījumi Cēsu novadā¹¹ (2020–2024)¹²

Gads	CSNg (kopā)	CSNg ar cietušajiem	Bojā gājuši	Ievainoti	Smagi ievainoti
2020	131	45	4	53	9
2021	191	47	2	58	13
2022	176	47	3	70	13
2023	160	58	5	84	11
2024	143	47	3	53	9

Cēsu pilsētā 2020.–2024. gadā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaits ir stabils un salīdzinoši nemainīgs (tabula Nr. 2), svārstoties no 111 līdz 128 negadījumiem gadā. Negadījumu ar cietušajiem skaits bijis visaugstākais 2024. gadā – 34 gadījumi, kas ir ievērojami vairāk nekā iepriekšējos gados. Bojā gājušo skaits šajā periodā ir ļoti zems – kopā tikai divi gadījumi (2021. un 2022. gadā).

Ievainoto skaits bijis svārstīgs – no 18 cietušajiem 2021. gadā līdz 29 cietušajiem 2024. gadā, smagi ievainoto skaits svārstījies no 2 2021. gadā līdz 7 2020. gadā.

Tabula Nr. 2 Ceļu satiksmes negadījumi Cēsu pilsētā (2020–2024)¹³

Gads	CSNg (kopā)	CSNg ar cietušajiem	Bojā gājuši	Ievainoti	Smagi ievainoti
2020	113	21	0	23	7
2021	128	17	1	18	2
2022	112	20	1	22	5
2023	111	18	0	22	3
2024	115	34	0	29	6

Līgatnes pilsētā 2020.–2024. gadā ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaits ir bijis salīdzinoši neliels, tomēr ar nelielām svārstībām pa gadiem (tabula Nr. 3). Lielākais negadījumu skaits fiksēts 2022. gadā un 2024. gadā – 6 negadījumi. Negadījumu ar cietušajiem skaits šajā periodā svārstījies robežās no 0 līdz 2 gadījumiem gadā, bez bojā gājušajiem. Pārskata periodā nav bijuši vairāk kā 2 ievainotie un bijis tikai 1 smagi ievainotais – 2022. gadā.

Tabula Nr. 3 Ceļu satiksmes negadījumi Līgatnes pilsētā (2020–2024)¹⁴

Gads	CSNg (kopā)	CSNg ar cietušajiem	Bojā gājuši	Ievainoti	Smagi ievainoti
2020	3	1	0	1	0
2021	4	2	0	2	0
2022	6	2		2	1
2023	3	0	0	0	0
2024	6	1	0	2	0

Kopumā esošās situācijas analīze satiksmes drošības jomā liecina, ka galvenie uzdevumi ir turpināt ieviest satiksmes mierināšanas pasākumus, pilnveidot gājēju pāreju un krustojumu drošības

¹¹ Bez pilsētām

¹² [Ceļu satiksmes negadījumi](#)

¹³ [Ceļu satiksmes negadījumi](#)

¹⁴ [Ceļu satiksmes negadījumi](#)

infrastruktūru un elementus, kā arī veikt regulāru negadījumu datu monitoringu, lai fokusētu investīcijas problēmpunktos.

1.3. Ielu kategorijas

1.3.1. Normatīvajos aktos iekļautie nosacījumi transporta infrastruktūrai

Ceļu projektēšanas noteikumi Latvijas Valsts standarts LVS 190-2 ielu klasifikāciju grupē kategorijās, ko apzīmē ar burtiem no A līdz E. Tie balstās uz saprotami definētām pazīmēm: ceļš atrodas ārpus apdzīvotas vietas (A) vai apdzīvotā vietā (B, C, D, E), kā arī pēc pamatfunkcijas, ko ceļš pilda.

Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" ielu kategoriju sadalījums ir atšķirīgs no LVS 190-2 Ceļu projektēšanas noteikumiem, taču tie kalpo par primāriem noteikumiem ielu kategoriju plānošanai:

- tranzīta iela (B kategorija) – valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošu kvalitātes prasību ievērošana;
- maģistrālā iela (C kategorija) – nodrošina savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasību ievērošana;
- pilsētas vai ciema nozīmes iela (D kategorija) – nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var veikt arī savienošanas funkciju;
- vietējas nozīmes iela (E kategorija) – nodrošina uzturēšanās funkciju, pakārtoti veicot arī piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasību ievērošana.

Ielu tehniskos parametrus nosaka atkarībā no ielas kategorijas, ņemot vērā konkrētās apdzīvotās vietas telpiskās struktūras īpatnības (piemēram, šauras maģistrālās ielas vēsturiskā centra apbūvē).

Nosakot ielas kategoriju, jāizvērtē tai raksturīgās vairākas funkcijas — savienojamība, piekļuve un uzturēšanās — taču klasifikācija balstāma uz konkrētā posma dominējošo lomu. Tas nozīmē, ka vienai ielai dažādos tās posmos var noteikt atšķirīgas kategorijas, ja to pamato apbūves struktūra, publisko funkciju izvietojums, satiksmes intensitāte vai plānotā attīstība. Šāda pieeja nodrošina kontekstuāli atbilstošu projektēšanu un efektīvu publiskās telpas izmantošanu.

Urbānās aktivitātes līmenis — cilvēku plūsma, ēku izmantošana pirmajos stāvos, publisko funkciju klātbūtne — tieši ietekmē nepieciešamo satiksmes režīmu un ielas telpas dizainu. Zemāk redzamā matrica parāda, kā mainās ielas raksturs un projektēšanas principi atkarībā no pilsētvides intensitātes un satiksmes slodzes, palīdzot noteikt piemērotāko ielas kategoriju un tās telpisko risinājumu.

		SATIKSME		
		Mierīga satiksme — (E kategorijas ielas)	Mērena satiksme — (E un D kategorijas ielas)	Intensīva satiksme — (D un C kategorijas ielas)
URBĀNĀ AKTIVITĀTE	Zema urbānā aktivitāte — ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz.	Mierīgas satiksmes ielas monofunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, monofunkcionālā apbūvē. 50km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas monofunkcionālā apbūvē. 50–70km/h
	Vidēja urbānā aktivitāte — daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas.	Mierīgas satiksmes ielas daudzfunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, daudzfunkcionālā apbūvē. 30–50km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas daudzfunkcionālā apbūvē. 50km/h
	Augsta urbānā aktivitāte — visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas.	Mierīgas satiksmes ielas izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 30km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 30–50km/h

Attēls Nr. 6 Urbānās aktivitātes un satiksmes intensitātes mijiedarbība ielu plānošanā¹⁵

Šī pieeja ir būtiska arī Cēsu novada mobilitātes plānošanā — tā ļauj noteikt ne tikai tehnisku ielu klasifikāciju, bet ielu telpas mērķi, izmantošanas scenārijus un projektēšanas standartus konkrētā pilsētvides kontekstā. Līdz ar to ielu kategorijas (B, C, D un E) netiek piemērotas mehāniski, bet balstoties uz teritorijas funkcionālo struktūru, mobilitātes vajadzībām, sabiedriskās telpas kvalitāti un plānotās attīstības virzieniem.

1.3.2. Izvērtētajos dokumentos noteiktais

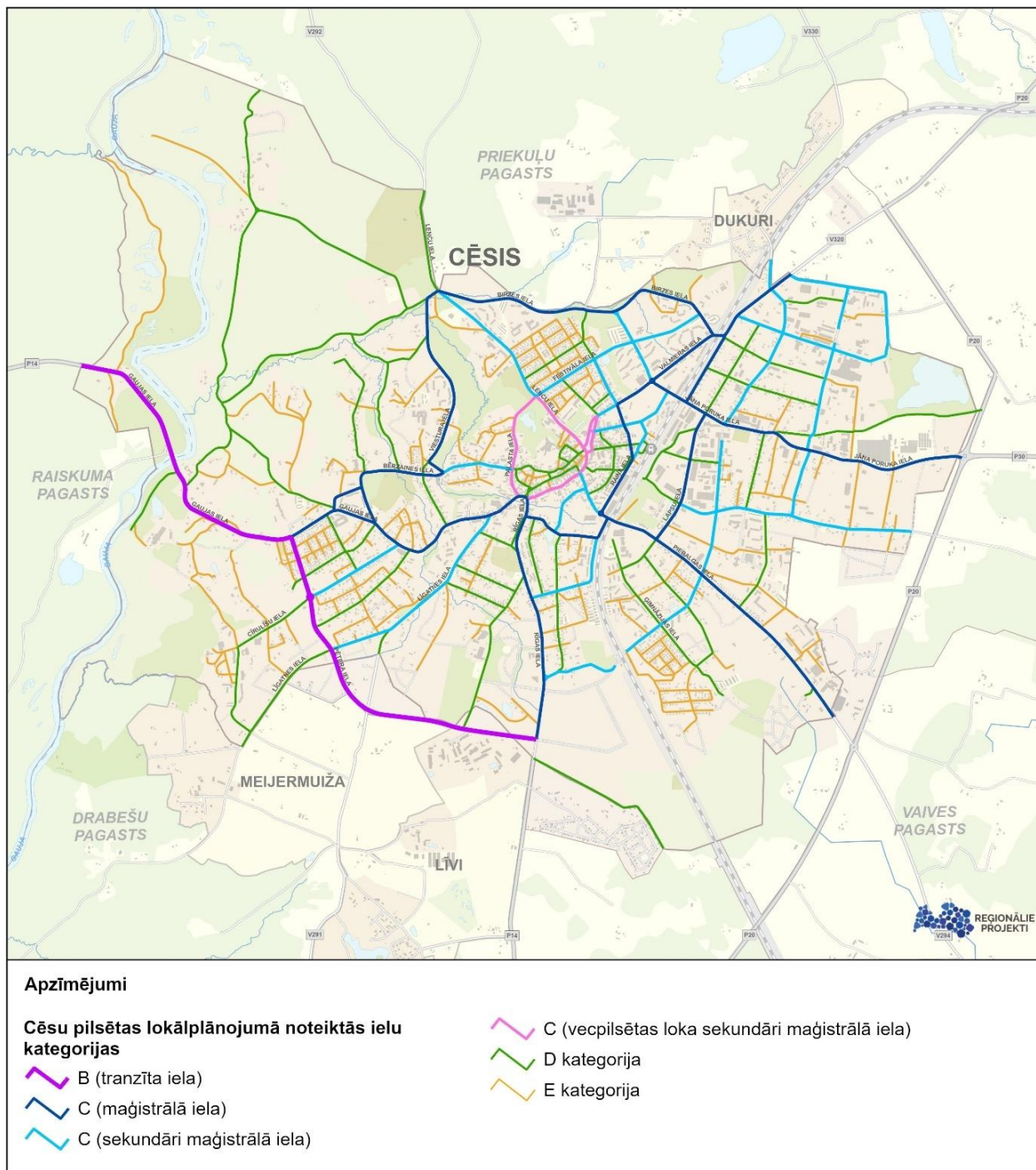
Īpaša uzmanība ielu klasifikācijā ir pievēršama Cēsu pilsētai, kur ielu klasifikācija laika gaitā ir attīstījusies, balstoties gan uz tematiskajiem pētījumiem, gan uz aktuālo plānošanas sistēmu. Katrs no tematiskajiem pētījumiem uzsver atšķirīgu pieeju ielu funkcijai un to tīkla organizācijai. Tematiskais plāns *Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde* piedāvā detalizētu ielu iedalījumu piecās kategorijās, piešķirot arī konkrētus apbūves līniju platumus. Šī sistēma balstās idejā par satiksmes plūsmu virzīšanu prom no vēsturiskā centra, paredzot otrā un trešā loka izbūvi, kas ļautu centru atbrīvot no caurbraukšanas un veidot sekundāro maģistrālo ielu zonu. Tas nozīmē, ka centra ielas tiek virzītas uz mierīgāku režīmu, bet uz pilsētu vērstie pievedceļi veido galveno plūsmas struktūru.

Savukārt *Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi* ielu struktūru definē kā hierarhisku pilsētelpas organizācijas sistēmu — tajā galvenā loma ir četrām ielu grupām, kas veido Cēsu pilsētas identitāti un uztveri: Vecpilsētas loks, maģistrālās ielas, Cēsu mugurkauls un Bulvāra loks. Šeit uzsvars nav uz tehnisku ielu klasifikāciju pēc noteikumiem, bet uz funkcionālo un telpisko identitāti. Vecpilsētas loks tiek definēts kā vienvirziena 30 km/h zona ar velojoslām pretējā virzienā, mugurkauls definēts kā centrālā gājēju un aktivitāšu ass, savukārt maģistrālās ielas un bulvāru loks —

¹⁵ [Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata, 2024](#)

kā navigācijas orientieri un piekļuves struktūra. Šī hierarhija vairāk fokusējas uz satiksmes uztveres vienkāršošanu un telpiskās kārtības izveidi, mazāk uz stingru kategoriju noteikšanu.

Cēsu pilsētas lokālplānojumā maģistrālo ielu sistēma tiek pārskatīta, jo vairs nav iespējams realizēt tās elementus, uz kuriem balstījās tematiskais pētījums — nav izbūvēts Ata Kronvalda ielas dzelzceļa šķērsojums (plānotais 3. loks) un ir atceltas Raiņa ielas jaunās trases sarkanās līnijas (plānotais 2. loks). Līdz ar to lokālplānojuma kategoriju sistēma kļūst konservatīvāka un balstās faktiski esošajā ielu struktūrā, nevis iepriekš prognozētajā nākotnes tīklā. Tas nozīmē, ka sākotnējais, tematiskajā plānā piedāvātais piecu kategoriju modelis kļūst daļēji nepiemērojams (attēls Nr. 6).



Attēls Nr. 7 Cēsu pilsētas lokālplānojumā noteiktās ielu kategorijas

Neskatoties uz dažādajām tematiskajos pētījumos un lokālpāņojumā izmantojām pieejām, saglabājas nemainīgs kodols - tiek atšķirtas maģistrālās ielas (C kategorija), kas nodrošina pilsētas savienojamību, pilsētas nozīmes ielas (D kategorija) ar sabiedriskā transporta lomu un vietējās nozīmes ielas (E kategorija) kā dzīvojamo zonu piekļuves struktūra. Papildus tiek piedāvāti vēl detalizētāki ielu tipi — radiālās, lokveida, savienojošās piekļūšanas, iekškvartālu un sekundārās ielas — taču *Cēsu pilsētas lokālpāņojumā* skatījumā tie visi ietilpst MK noteikumu Nr. 240 definētajās C, D vai E kategorijās.

1.3.3. Vispārīgas vadlīnijas kategoriju piemērošanā un risinājumi

Ielu un ceļu kategoriju noteikšanas mērķis ir nodrošināt funkcionāli, telpiski un drošības prasībām atbilstošu transporta infrastruktūras attīstību visā Cēsu novadā, vienlaikus ievērojot pilsētbūvniecisko struktūru, satiksmes intensitāti, mobilitātes paradumus un publiskās ārtelpas kvalitātes principus. Kategoriju piemērošana ir būtisks instruments pašvaldības ilgtermiņa investīciju plānošanā, būvprojektu izstrādē, sarkano līniju noteikšanā, inženierkomunikāciju novietojumā un satiksmes organizācijas risinājumos.





Transporta attīstības plāna izstādes laikā notikušas vairākas diskusijas ar VSIA "Latvijas valsts ceļi", kuru laikā panākta konceptuāla vienošanās attiecībā uz ceļiem un ielām, to kategorijām, aizsargjoslu un sarkano līniju platumiem.

Ielu klasifikācija Cēsu novadā balstīta četrās kategorijās — B, C, D un E — kas atbilst normatīvajos aktos noteiktajām projektēšanas un ekspluatācijas prasībām. Katras kategorijas piemērošana ļauj definēt minimālos šķērsprofilus, transporta plūsmas organizāciju, gājēju un veloinfrastruktūras risinājumus, sabiedriskā transporta infrastruktūru, apgaismojumu, apstādījumus un labiekārtojumu. Tas nodrošina prognozējamu, caurskatāmu un salāgotu projektēšanas praksi visā novadā.

Vienlaikus kategoriju noteikšana nav uzskatāma par nemainīgu — tās drīkst precizēt detālpāņojumu, lokālpāņojumu vai būvprojektu izstrādē, ja mobilitātes intensitāte, funkcionālais zonējums, drošības riski, inženiertehniskie ierobežojumi vai pilsētvides kvalitātes mērķi to pamatoti pieprasa. Kategoriju maiņai jābalstās datos un izvērtējumā, t.sk. satiksmes plūsmu analizē, pilsētvides lomu, pieejamības aspektus, sabiedriskā transporta nozīmi, kravas transporta nepieciešamību un iedzīvotāju mobilitātes paradumus.

Neatkarīgi no kategorijas, ielu projektēšanā jāņem vērā gājēju un velosipēdistu drošība, pieejamība, universālais dizains, gājēju pāreju biežums un kustības nepārtrauktība, atbilstoši mūsdienu satiksmes drošības un pilsētvides standartiem.

RISINĀJUMI

-  Precizēts esošo pašvaldības ceļu izvietojums un sakārtota pašvaldības ceļu numerācija.
-  Ielas telpas šķērsprofilu var noteikt būvprojektā, lokālpāņojumā vai detālpāņojumā atkarībā no plānotās ielas kategorijas.
-  Netiek noteikti jauni pašvaldības nozīmes ceļi un ielas. Pašvaldības nozīmes ceļu vai ielu pašvaldība nosaka pašvaldības teritorijas plānojumā vai lokālpāņojumā. Pašvaldības nozīmes ielas statusu pašvaldība var piešķirt ar atsevišķu administratīvo aktu, kam pievienots grafiskais pielikums.
-  Izvērtējot spēkā esošos teritorijas plānojumus, tematiskos plānus, Cēsu pilsētas lokālpāņojumu, institūciju sniegtos nosacījumus un faktisko situāciju dabā, Transporta attīstības plānā iekļauts plānoto ielu un ceļu tīkla priekšlikums pilsētās un ciemos, nosakot to kategorijas, aizsargjoslu un sarkano līniju platumu.



B KATEGORIJA – TRANZĪTA IELAS (SAVIENOJOŠĀ FUNKCIJA)

Raksturojums:

B kategorijas ielas ir nozīmīgākie pilsētas transporta koridori, kas nodrošina savienojumu ar valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, apkalpo kravas transportu un nodrošina būtisku reģionālo mobilitāti. To prioritārā funkcija ir nepārtraukta, droša un caurlaidīga transporta plūsma, vienlaikus mazinot ietekmi uz pilsētvidi, sabiedrības veselību un dzīves kvalitāti. Šo ielu telpa nav tikai satiksmes infrastruktūra — tā ir stratēģiska teritorijas attīstības ass, kas nosaka uzņēmējdarbības un loģistikas izvietojumu.

Tranzīta ielām raksturīgs augstāks satiksmes ātrums, intensīvāka kravu plūsma, palielināta trokšņu, vibrāciju un gaisa piesārņojuma ietekme, tādēļ projektēšanā nepieciešama īpaši pārdomāta inženiertehniskā, drošības un pilsētvides pieeja. Šajās ielās gājēju un velobraucēju kustība tiek nodrošināta, bet tā ir pakārtota transporta kapacitātei, drošai šķērsošanai un atbilstošiem šķērsprofilu risinājumiem.

Minimālās prasības plānotajai tranzīta (B kategorijas) ielas telpai:

- paredz divas braukšanas joslas ar katras minimālo platumu 3,5 m;
- sagatavojot detālpilnojumu vai būvprojektu, izvērtē iespējamo gājēju un velosipēdistu intensitāti plānotajā ielā un pamato ietves un velosipēdu ceļa risinājumu, ņemot vērā:
 - pieļaujams ietvi apvienot ar velosipēdu ceļu ar minimālo platumu 2,5 m;
 - ja ietvi un velosipēdu ceļu veido kā nodalītu infrastruktūru, paredz ietvi ne mazāk kā 1,5 m platumā, bet divvirzienu velosipēdu ceļu - 2,5 m platumā;
 - ja velosipēdu ceļu paredz katrā brauktuves pusē un nosaka braukšanas virzienu, minimālais velosipēdu ceļa platums - 1,6 m;
- joslu starp brauktuvi un ietvi/velosipēdu ceļu paredz apgaismojuma izvietojumam, apstādījumiem un lietišķajam labiekārtojumam pēc nepieciešamības;
- ieteicams izvietot sabiedriskā transporta pieturas ārpus galvenās satiksmes plūsmas (kabatas, paplašinājumi);



C KATEGORIJA – MAĢISTRĀLĀS IELAS (SAVIENOJOŠĀ UN PIEKĻŪŠANAS FUNKCIJA)

Raksturojums:

C kategorijas ielas ir pilsētas mugurkauls, kas savieno dažādas pilsētas daļas, nodrošinot piekļuvi sabiedriskām ēkām, pakalpojumu un dzīvojamām teritorijām. Šajās ielās nepieciešams līdzsvarot autotransporta, gājēju, velobraucēju un sabiedriskā transporta vajadzības.

C kategorijas ielas ir galvenie ilgtermiņīgās mobilitātes ieviešanas koridori — šeit jāparedz nepārtraukti velo savienojumi, ērtas gājēju ietves, drošas pārejas, sabiedriskā transporta infrastruktūra un satiksmes mierināšanas elementi. To projektēšanā jāievēro cilvēkcentrēta telpas loģika: vispirms gājēji un sabiedriskais transports, pēc tam velobraucēji un privātais transports. Pārbūvējot jānodrošina 30–50 km/h ātruma režīms un satiksmes mierināšana.

Minimālās prasības plānotajai maģistrālās nozīmes (C kategorijas) ielas telpai:

- paredz divas braukšanas joslas ar katras minimālo platumu 3,5 m;
- sagatavojot detālpilnojumu vai būvprojektu, izvērtē iespējamo gājēju un velosipēdistu intensitāti plānotajā ielā un pamato ietves un velosipēdu ceļa risinājumu, ņemot vērā:

- pieļaujams ietvi apvienot ar velosipēdu ceļu ar minimālo platumu 2,5 m, ja plānotā intensitāte nepārsniedz 100 gājējus un velosipēdistus stundā;
 - ja ietvi un velosipēdu ceļu veido kā nodalītu infrastruktūru, paredz ietvi ne mazāk kā 1,5 m platumā, bet divvirzienu velosipēdu ceļu - 2,5 m platumā;
 - ietvi izbūvē abās ielas pusēs vai vienā ielas pusē ne mazāk kā 1,5 m platumā;
 - ja velosipēdu ceļu paredz katrā brauktuves pusē un nosaka braukšanas virzienu, minimālais velosipēdu ceļa platums - 1,6 m;
- joslu starp brauktuvi un ietvi/velosipēdu ceļu paredz apgaismojuma, apstādījumu un lietišķā labiekārtojuma pēc nepieciešamības izvietojumam;
 - ja ielā kursēs sabiedriskais transports, uzstāda pieturvietas nojumi, šai zonai paredzot vismaz 3 m platu joslu.
 - jāizvairās no lieka brauktuves paplašinājuma, kas paaugstina ātrumu;
 - sabiedriskā transporta pieturas jāintegrē tā, lai tās būtu droši sasniedzamas bez konflikta punktiem;
 - ieteicams veidot pilsētu raksturojošus ielu stādījumus (koku alejas, apstādījumu joslas).



D KATEGORIJA – PILSĒTAS NOZĪMES IELAS (PIEKĻŪŠANAS UN UZTURĒŠANĀS FUNKCIJA)

Raksturojums:

Šīs ir dzīvojamo un jauktas izmantošanas teritoriju ielas, kur dominē vietējā satiksme un cilvēku uzturēšanās funkcija. Tās kalpo kā “pārejas telpa” starp intensīvajām maģistrālēm un klusajām dzīvojamām zonām. Šajās ielās galvenais mērķis ir radīt drošu, mierīgu un sociāli funkcionējošu publisko telpu — vietu, kur bērni droši var pārvietoties, kur pieejama apstādījumu sistēma un kur prioritāte ir dzīves kvalitātei, nevis transporta caurlaidībai.

Minimālās prasības plānotajai pilsētas vai ciema nozīmes (D kategorijas) ielas telpai:

- divas braukšanas joslas ar platumu 3,5 m, ja ielā netiek plānota kravas transporta kustība, katras braukšanas joslas minimālais platums - 3 m;
- paredz ietves izbūvi vismaz vienā ielas pusē ar minimālo platumu 1,5 m;
- atļauts paredzēt kopīgu velosipēdu ceļu un ietvi ar minimālo platumu 2,5 m;
- joslu starp brauktuvi un ietvi/velosipēdu ceļu paredz apgaismojuma, apstādījumu un lietišķā labiekārtojuma pēc nepieciešamības izvietojumam.
- ieteicams 30 km/h vai zemāks projektēšanas ātrums,
- jānodrošina iespēja ielu telpā integrēt stādījumus, satiksmes mierināšanas elementus un autostāvvietas bez dominances;



E KATEGORIJA – VIETĒJĀS NOZĪMES IELAS (UZTURĒŠANĀS UN PIEKĻŪŠANAS FUNKCIJA)

Raksturojums:

E kategorijas ielas veido dzīvojamā apbūve un klusās zonas, kur primārā ir cilvēku uzturēšanās un drošība. Tās ir koplietošanas telpas, kur autotransporta kustība tiek pakārtota gājējiem un bērniem.

Minimālās prasības plānotajai vietējas nozīmes (E kategorijas) ielas telpai:

- ja plāno divas braukšanas joslas, katras minimālais platums 2,75 m;
- ja plāno vienu braukšanas joslu, minimālais platums no 4 līdz 5,50, paredzot iespēju izmainīties ar pretī braucošu transportlīdzekli;
- rekomendējams 20–30 km/h ātruma režīms
- ja iela nav aprīkota ar ceļa zīmi Nr.533 “Dzīvojamā zona”, ierīko ietvi ar minimālo platumu 1,5 m;
- ja iela aprīkota ar ceļa zīmi Nr.533 “Dzīvojamā zona”, ielas brauktuvi izmanto kā dalītu telpu gājējiem, velosipēdistiem un autotransportam ierīkojot satiksmes drošības un mierināšanas elementus;
- paredz ielas apgaismojumu, apstādījumus un lietišķo labiekārtojumu pēc nepieciešamības.
- jāizmanto vizuālie un telpiskie satiksmes mierināšanas elementi, nevis tikai ceļa zīmes

1.4. Ielu sarkanās līnijas

1.4.1. Izvērtētajos dokumentos noteiktais

Visos teritorijas plānojumos ir noteiktas ielu un ceļu kategorijas un attiecīgi arī ielu sarkano līniju platums. *Vecpiebalgas novada teritorijas plānojumā* atkarībā no ielas kategorijas, ir noteikts sarkano līniju platums katram ciemam, pārējos teritorijas plānojumos – tas noteikts kategorijām neizdalot pa apdzīvotām vietām. Nevienā no apskatītajiem tematiskajiem pētījumiem nav skarts jautājums par ielu sarkano līniju platumu.

Atsevišķi Cēsu pilsētai ielu kategorijas noteiktas *Cēsu pilsētas lokālplānojumā* un arī tematiskajā pētījumā *Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrādē*.

Ielas šķērsprofilu paraugi noteikti *Pārgaujas novada Teritorijas plānojumā* un *Vecpiebalgas novada Teritorijas plānojumā*. Pārējos teritorijas plānojumos iekļautas tādas prasības kā, piemēram, ka to nosaka atbilstoši ielas kategorijai, plānotajām ielas funkcijām, ņemot vērā inženierkomunikāciju izvietošanai nepieciešamo teritoriju un citus noteikumus atbilstoši normatīvo aktu prasībām (Amatas novada teritorijas plānojums) vai - jaunu ielu un ceļu šķērsprofils jānosaka būvprojektā (Priekuļu apvienības teritorijas plānojums).

Līdzšinējā plānošanas praksē Cēsu novada teritorijā sarkano līniju noteikšana veikta nevienmērīgi un bez vienotas metodikas — dažās apdzīvotās vietās tās definētas pilnībā, citās tikai atsevišķos ielu posmos vai nav noteiktas vispār.

Pašvaldības skatījumā šī pieeja ir funkcionāla, un ar to ikdienas plānošanas procesā ir iespējams strādāt. Tomēr, veidojot vienotu transporta attīstības plānu, nepieciešams apkopot un sistematizēt esošo informāciju, lai nodrošinātu salāgotu ielu tīkla pārvaldību un turpmākās attīstības plānošanu.

Esošajos plānošanas dokumentos ielu sarkanās līnijas Cēsu pilsētā ir noteiktas atsevišķās vietās, savukārt Līgatnes pilsētā tās ir noteiktas pilnībā.

Priekuļu apvienībā sarkanās līnijas ir noteiktas tikai daļai no apdzīvotajām vietām - Priekuļos un Dukuros, Liepā, Sarkanos un Mārsnēnos. Vairākos ciemos tās nav - Strautmaļos, Jāņmuižā, Veselavā, Bērzkrogā. Arī Vaives pagasta Krīvos, Rīdzenē un Veismaņos sarkanās līnijas nav noteiktas.


Pārgaujas apvienībā un Vecpiebalgas apvienībā sarkanās līnijas ir noteiktas visās apdzīvotajās vietās. Līdzīga situācija ir arī Amatas apvienībā un Jaunpiebalgas apvienībā, Līgatnes apvienībā, kur sarkanās līnijas noteiktas lielākajā daļā apdzīvoto vietu (Amatciemā tās nav noteiktas daļai ielu, Abrupē un Skaļupē nav noteiktas).


1.4.2. Principi sarkano līniju noteikšanai

Ielu kategorija nosaka gan projektēšanas parametrus, gan pieļaujamo satiksmes organizācijas veidu un iespējamās mierināšanas risinājumus.


Saskaņā ar LBN 013-15 "Ielu projektēšanas noteikumi" (9. punkts un 5. pielikums) ielu sarkano līniju platumi tiek noteikti atbilstoši kategorijai un funkcionālajai nozīmei. Tas ietver teritoriju, kas nepieciešama brauktuvei, ietvēm, veloceļiem, sabiedriskā transporta joslām, apstādījumiem un inženierkomunikācijām


Ņemot vērā iepriekš minēto, pašvaldības viedokli un dažādās situācijas esošo sarkano līniju atspoguļošanā spēkā esošajos plānošanas dokumentos, nav nosakāms viens konkrēts risinājums, kas derēs visās situācijās. Līdz ar to, ir sagatavoti principi sarkano līniju noteikšanā, kas ievērojami turpmākā plānošanā. Sarkano līniju platuma un ielas kategorijas izvēle nodrošina sabalansētu telpu starp transporta caurlaidību, vides kvalitāti un pieejamību visiem satiksmes dalībniekiem.

 Vietās, kur līdz šim sarkanās līnijas nav bijušas, tās noteikt atsevišķās vietās un esošās saglabāt.


 Teritorijas plānojumā jānosaka principi, lai nodrošinātu vienotu pieeju zemes vienību robežu un ielu telpiskajai attīstībai.

Tālākie principi attiecināmi uz pilsētām un ciemiem, kur teritorijas plānojumā netiek noteiktas sarkanās līnijas.

 Vispārējos gadījumos sarkanā līnija uzskatāma par noteiktu pa esošajām zemes vienību robežām. Šis princips piemērojams teritorijās, kur ielu vai ceļu zemes vienības jau ir kadastrāli noteiktas un faktiski izmantojamas.

 Zemes vienībām, kas robežojas ar pašvaldības ielām vai ceļiem ciemu teritorijās, sarkanā līnija nosakāma atbilstoši ielu kategorijai:

- E kategorijas iela – 8 līdz 12 m;
- D kategorijas iela – 12 līdz 15 m;
- C kategorijas iela – 15 līdz 19 m.

 Nosakot sarkanās līnijas (zemes vienību apgrūtinājumu plānos, būvniecības ieceres dokumentācijā, topogrāfiskajos plānos u.c.), ievēro:

- esošo apbūvi neapgrūtinā un nerada apstākļus, kas liedz esošās apbūves pārbūvi vai atjaunošanu;
- ja iela vai ceļš atrodas privātā īpašumā, sarkanā līnija nosakāma kā orientējoša robeža, kas precizējama detalizētākā dokumentācijā (piemēram, izstrādājot topogrāfisko plānu vai būvniecības ieceri);

- ja esošā ielas zemes vienība ir šaurāka par attiecīgajai kategorijai noteikto minimālo platumu, piemērojams iepriekšējā punkta princips, izvērtējot katru gadījumu individuāli.



Valsts autoceļu gadījumā sarkanā līnija nosakāma:

- 10 m attālumā no valsts autoceļa nodalījuma joslas robežas;
- gadījumos, kad šāda noteikšana skar esošo apbūvi, sarkanā līnija nosakāma līdz esošajai apbūvei, bet ne mazāk kā autoceļa nodalījuma joslas robeža.
- teritorijā ar īpašiem noteikumiem visas atkāpes no autoceļu nodalījuma joslas robežām saskaņojamas ar attiecīgo autoceļa pārvaldītāju (Teritorija, kurā būvniecību jāsaskaņo ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi").



Ņemot vērā, ka liela daļa zemes vienības jau ir kadastrāli uzmērītas, un atsevišķos gadījumos ielu vai ceļu zemes vienības atrodas privātīpašumā, sarkanās līnijas detalizēti nosakāmas būvniecības dokumentācijās vai aprūrinājumu plānu sagatavošanas laikā, pamatojoties uz aktuālo topogrāfisko uzmērījumu.

1.5. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai

Piecos spēkā esošajos teritorijas plānojumos un Cēsu pilsētas lokālpilānojumā ir noteiktas un grafiskajā daļā attēlotas teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai (tabula Nr. 4).

Tabula Nr. 4 Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai

Spēkā esošais teritorijas plānojums	Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai
Amatas novada teritorijas plānojums 2014. - 2025. gadam (ar 2018. gada grozījumiem)	<ul style="list-style-type: none"> • kā nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN7) noteiktas rezervētās teritorijas nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai, kur galvenais izmantošanas veids ir valsts un pašvaldības kopējas izmantošanas transports – autoceļi, ceļi un ielas, laukumi un citas inženierbūves
Cēsu novada teritorijas plānojuma 2016. - 2026. gadam grozījumi	<ul style="list-style-type: none"> • Lidlauka "Cēsis" 2 km manevrēšanas zona (TIN12) - lidlauka ietekmes zonā (TIN 12) ir spēkā gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas, izvietojšanas un apzīmēšanas kārtība saskaņā ar likuma "Par aviāciju" 41.panta nosacījumiem. • Lidlauka "Cēsis" 5 km manevrēšanas zona (TIN13) - lidlauka ietekmes zonā (TIN 13) ir spēkā gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas, izvietojšanas un apzīmēšanas kārtība. • Lidlauka "Cēsis" 15 km manevrēšanas zona (TIN14) - Lidlauka satiksmes 15 kilometru zonā (TIN 14) saskaņo būves, kuras var veicināt putnu masveidīgu pulcēšanos (pastāvīgs barības avots un ligzdošanas vietas).
Jaunpiebalgas novada teritorijas plānojums	Nenosaka

Spēkā esošais teritorijas plānojums	Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai
Līgatnes novada teritorijas plānojums 2012. – 2023. gadam	<ul style="list-style-type: none"> • rezervēta vieta autoceļa A2 Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene) paplašināšanai. Šī teritorija ir attēlota kā nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamā teritorija (grafiskajā daļā attēlota, TIAN noteikumi atsevišķi nav)
Pārgaujas novada Teritorijas plānojuma 2013. - 2024. gadam grozījumi	<ul style="list-style-type: none"> • kā vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija noteikta un Grafiskā daļā attēlots perspektīvais tilts pār Gauju un pievedceļi
Priekuļu apvienības teritorijas plānojums 2017. - 2029. gadam	<ul style="list-style-type: none"> • informatīvi noteikta Priekuļu apvedceļa teritorija (TIN7), lai īpašniekiem rekomendētu atstāt brīvu no apbūves koridoru P30 autoceļa iespējamai būvniecībai ilgtermiņā
Vecpiebalgas novada Teritorijas plānojums 2013. – 2025. gadam	Nenosaka
Cēsu pilsētas lokālplānojums	<ul style="list-style-type: none"> • Lidlauka "Cēsis" 2 km manevrēšanas zona (TIN12) - Lidlauka ietekmes zonā (TIN 12) ir spēkā gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas, izvietojuma un apzīmēšanas kārtība saskaņā ar likuma "Par aviāciju" 41.panta nosacījumiem. • Lidlauka "Cēsis" 5 km manevrēšanas zona (TIN13) - lidlauka ietekmes zonā (TIN 13) ir spēkā gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas, izvietojuma un apzīmēšanas kārtība. • Lidlauka "Cēsis" 15 km manevrēšanas zona (TIN14) - lidlauka satiksmes 15 kilometru zonā (TIN 14) saskaņo būves, kuras var veicināt putnu masveidīgu pulcēšanos (pastāvīgs barības avots un ligzdošanas vietas).

Satiksmes ministrija ir pārskatījusi Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam - ir aktualizētas autoceļu attīstības prioritātes atbilstoši situācijai un pieejamajam finansējumam. Ņemot vērā minēto, kā arī iespējamo projektu īstenošanas termiņus, lai neradītu pārmērīgus ierobežojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem, Satiksmes ministrija aicina teritorijas plānojumā nenoteikt autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte – Rīdzene attīstības izpēti attīstībai nepieciešamās teritorijas kā TIN7 teritorijas.

VSIA "Latvijas Valsts ceļi" nosacījumos teritorijas plānojuma izstrādē norāda, ka jāņem vērā perspektīvā autoceļa risinājums (teksta un grafiskajā daļā) - autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte – Rīdzene attīstības izpēti Cēsu novada teritorijā.

1.6. Sabiedriskais transports un mikromobilitāte

1.6.1. Sabiedriskā transporta nodrošinājums

Cēsu novada sabiedriskā transporta sistēmu veido reģionālie un vietējie autobusu maršruti, kā arī pasažieru dzelzceļa satiksme līnijā Rīga–Sigulda–Valmiera–Valka. Nozīmīgākais pārsēšanās mezgls ir Cēsu autoosta, kas nodrošina savienojumus ar Rīgu, Valmieru, Smilteni un citām Vidzemes pilsētām, kā arī uz novada pagastu centriem un lielākajām apdzīvotajām vietām. Sabiedriskais transports nodrošina mobilitātes mugurkaulu, taču tā intensitāte un pieejamība vietām atšķiras, īpaši retāk apdzīvotās teritorijās.

Pēc 2021. gada administratīvi teritoriālās reformas tika veikta maršrutu izvērtēšana, optimizējot reisu ar ļoti zemu pieprasījumu. Daļa maršrutu (piemēram, Līgatne–Nītaure–Zaube, Zaube–Griķīši) tika slēgti, kas, no vienas puses, samazināja izmaksas, bet, no otras puses, ietekmēja atsevišķu ciemu sasniedzamību. Tāpēc novada mobilitātes plānošanā arvien nozīmīgāki kļūst alternatīvi risinājumi — skolēnu autobusu izmantošana iedzīvotāju pārvadāšanai, transports pēc pieprasījuma un mobilitātes punkti, kas koncentrē dažādus pakalpojumus vienuviet.

Galvenie sabiedriskā transporta mezgli ārpus Cēsīm ir Līgatnes pilsēta, Priekuļi, Jaunpiebalga un Vecpiebalga, kā arī Inešu, Taurenas, Nītaures un Zaubes centri. Šajās vietās plānošanas dokumentos paredzēts veidot mazākas nozīmes mobilitātes punktus — labiekārtotas pieturas ar velonovietnēm, auto stāvvietām, elektroauto uzlādēm un informācijas infrastruktūru, lai veicinātu pārsēšanos starp transporta veidiem.

Cēsis ir nozīmīgākais sabiedriskā transporta centrs novadā, kurā savienojas gan vietējie autobusu maršruti, gan dzelzceļa satiksme. Pilsētā kursē vairāki vietējie autobusi, kurus tradicionāli nodrošina CATA, nodrošinot savienojumus starp apkaimēm un pilsētas centru. Lielākā daļa iedzīvotāju līdz tuvākajai pieturai var nokļūt 5–10 minūšu gājienā.

Tomēr pieturvietu infrastruktūras kvalitāte pilsētā ir nevienmērīga — vēsturiski izbūvētās pieturas ne vienmēr nodrošina nojumes, soliņus vai pieejamu gājēju infrastruktūru. Šī situācija pakāpeniski uzlabojas, jo jauno ielu pārbūves projektu (piemēram, Lapsu, Vaives un Kaļķu ielas rekonstrukcijas) ietvaros tiek izbūvētas mūsdienīgas pieturvietas ar nojumēm, apgaismojumu un skaidru piekļuves organizāciju.

Ļoti svarīgs elements Cēsu mobilitātes sistēmā ir dzelzceļa stacija, kas nodrošina ērtu un biežu savienojumu ar Rīgu (apmēram 1,5 h brauciens), kā arī Valmieru, Valku un citām Vidzemes pilsētām. Vilcienu kustības intensitāte (8–10 reises dienā virzienā Rīga/Cēsis) atbilst pieprasījumam pēc svārstmigrācijas, un daudzi iedzīvotāji ikdienas braucieniem izmanto tieši vilcienu.

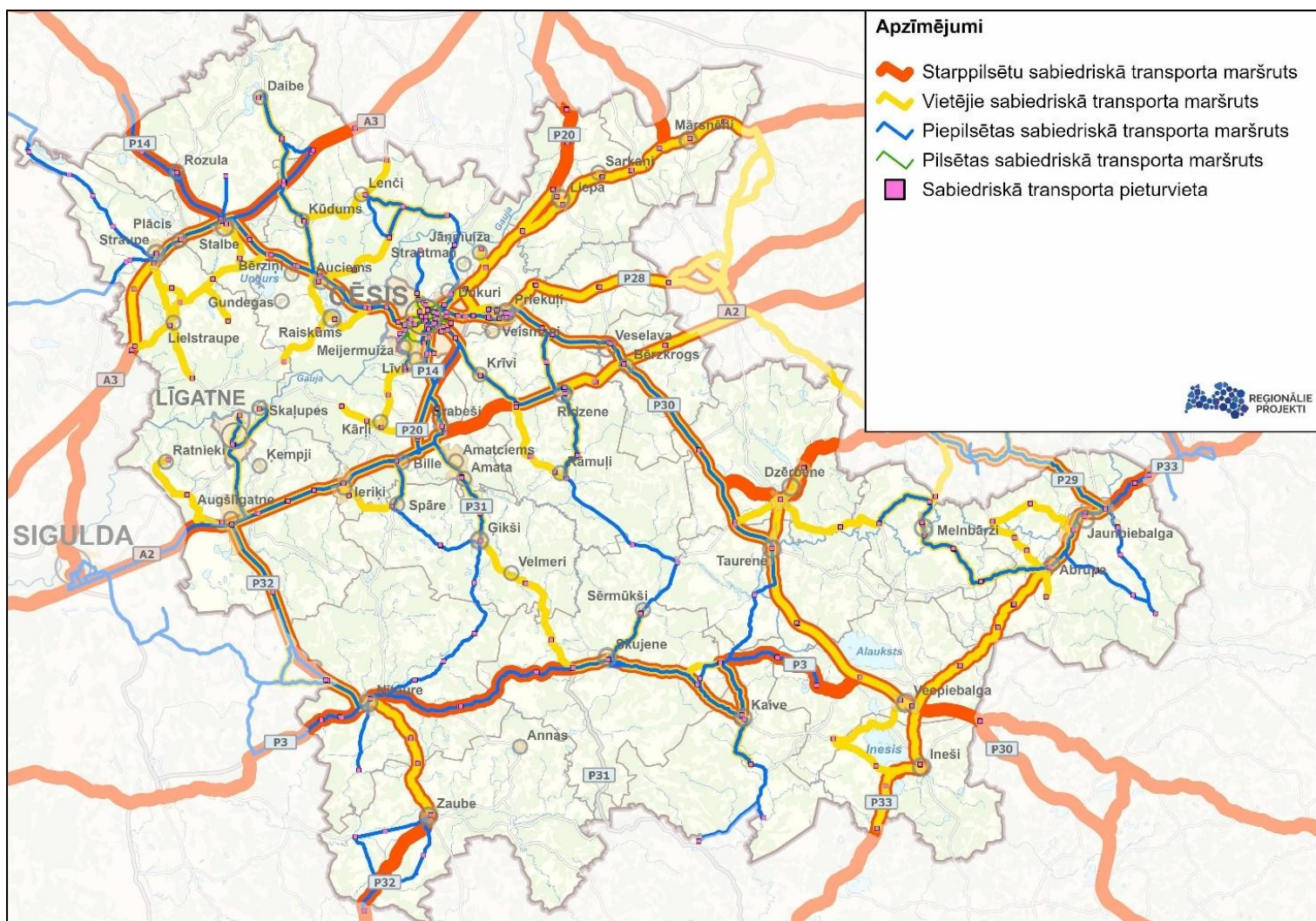
Lai dzelzceļa staciju attīstītu par pilnvērtīgu mobilitātes mezglu, 2024.–2025. gadā tiek īstenota Stacijas laukuma pārbūve — tiek rekonstruēts laukums un pieguļošās ielas, labiekārtotas stāvvietas un autobusu platformas, kā arī integrētas autoostas funkcijas. Jau šobrīd stacijā ir nodrošināta pieejamība cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Pēc projekta pabeigšanas Cēsis iegūs vienu no modernākajiem mobilitātes punktiem reģionā, kur savienojas vilciens, starppilsētu autobusi un vietējais sabiedriskais transports.

Līgatne ir otra nozīmīgākā sabiedriskā transporta mezgla vieta Cēsu novadā. Šeit saplūst maršruti no Augšlīgatnes/A2 koridora, Nītaures, Kārļiem un citām apdzīvotām vietām. Līgatnes pietura/tirgus laukums funkcionē kā lokāls pārsēšanās mezgls Gaujas Nacionālā parka apkaimē. Pašvaldības plānošanas dokumentos paredzēts šeit veidot mobilitātes punktu, kur autobusu pieturu varētu papildināt ar auto stāvlaukumu, velonovietnēm, elektromobilitātes uzlādēm un, iespējams, velo nomu, īpaši, ja tiks attīstīta Līgatnes pārceltuves apkārtnē kā tūrisma vārteja.

Citās apvienībās sabiedriskā transporta pieejamība ir nevienmērīga un atkarīga no reisu biežuma. Priekuļos un Amatas, Pārgaujas ciemos pieturas apkalpo reģionālos maršrutus, kas nodrošina savienojumu ar Cēsīm, taču reisu ietekmē iedzīvotāju skaits un pieprasījums. Piemēram, maršruti Cēsis–Līgatne, Cēsis–Jaunpiebalga, Cēsis–Vecpiebalga un Cēsis–Nītaure ir būtiski novada mobilitātei, savukārt atsevišķi mazpieprasīti maršruti ir slēgti, radot vajadzību pēc alternatīviem mobilitātes risinājumiem.

Novadu šķērsojošā dzelzeļa līnija nodrošina piekļuvi arī Līgatnei, Ieriķiem, Melturiem, Ozoliem un Liepai, kur atrodas vilcienu pieturas. Šīs pieturas ir īpaši nozīmīgas reģionālajai mobilitātei un tūrisma plūsmām, kā arī iedzīvotāju piekļuvei darbavietām un pakalpojumiem.

Kopumā sabiedriskā transporta pieejamība Cēsu novadā ir laba pilsētās un lielākajos ciemos, taču lauku teritorijās joprojām pastāv izaicinājumi maršrutu regularitātes un sasniedzamības ziņā. Stratēģiski svarīgi ir attīstīt mobilitātes punktus, uzlabot pieturvietu infrastruktūru, integrēt sabiedrisko transportu ar veloinfrastruktūru un gājēju tīklu, kā arī meklēt alternatīvus risinājumus mazapdzīvotām teritorijām, kur tradicionālais sabiedriskais transports nav efektīvs.



Attēls Nr. 8 Sabiedriskā transporta nodrošinājums Cēsu novadā

Svarīgi, lai velosatiksmes infrastruktūra tiktu projektēta un izbūvēta vienlaikus ar ielu un ceļu pārbūvēm, nodrošinot integrētu pieeju infrastruktūras attīstībai. Pieaugot elektriskās mikromobilitātes un velosipēdu izmantošanai, īpaši Cēsīs un citās lielākajās apdzīvotajās vietās, kļūst arvien aktuālāk izveidot no gājēju plūsmas atdalītus, drošus un kvalitatīvus veloceļus, vai – ja tas nav iespējams – nodrošināt drošu velobraucēju kustību kopējā satiksmē uz brauktuves. To paredz īstenot, ieviešot vienotu ielu dizaina pieeju gan Cēsu pilsētā, gan visā novadā.

Vienlaikus mikromobilitātes attīstība nav ierobežojama tikai ar infrastruktūras izbūvi. Lai veicinātu tās izmantošanu un ērtu pārvietošanos, nepieciešams domāt arī par pakalpojumu pieejamību – piemēram, velosipēdu un elektrisko transportlīdzekļu nomas punktu izveidi galvenajos mobilitātes un tūrisma mezglos. Pašlaik šādi pakalpojumi, tostarp elektroskūteru un elektrovelosipēdu noma, Cēsu novadā nav pieejami. Līdz ar to viens no turpmākajiem uzdevumiem ir mikromobilitātes pakalpojumu attīstība un to integrēšana vienotā mobilitātes punktu tīklā, kas apvienotu dažādus pārvietošanās veidus un sekmētu ērtu, ilgtspējīgu mobilitāti visā novadā¹⁶.

Gājēji Cēsīs veido ievērojamu satiksmes dalībnieku daļu – pilsēta ir ērti izstaigājama kājām, un to izmanto gan vietējie iedzīvotāji (piemēram, skolēni ceļā uz skolām, pensionāri ikdienas gaitās), gan tūristi. Gājēju infrastruktūra galvenokārt ir ietves un gājēju ceļi. Vairumā pilsētas ielu gar malām ir izbūvētas ietves – centrā un galvenajās ielās tās ir betona flīžu vai asfaltētas, bet nomalēs nereti sastopamas grants/zemes taciņas. Kopš 2018. gada pašvaldība mērķtiecīgi atjauno trotuārus: ik gadu kādā ielu posmā tiek pilnībā pārbūvēts ietves segums. Piemēram, 2020. gadā pārbūvētas ietves Lapsu ielā un Raiņa ielā, 2021. gadā – Lenču, Dzintara u.c. ielās. Tas ievērojami uzlaboja gājēju pārvietošanās drošību un komfortu.

Vecpilsētas teritorijā gājēju kustība bieži notiek pa brauktuvi, jo ietves ir ļoti šauras vai nav vispār (tipiski viduslaiku pilsētu plānojumam). Šajās vietās, lai prioritizētu gājējus, ir noteikts lēns ātruma režīms auto (30 km/h vai pat 20 km/h “dzīvojamās zonas” statuss atsevišķās ielās). Tomēr vēl nav izveidota plašāka pastaigu zona, kur gājēji varētu brīvi pārvietoties bez auto klātbūtnes. Vienības laukums un Rožu laukums ir daļēji labiekārtoti gājējiem, bet starp tiem kursē transports. Cēsīs nav arī pastāvīgas gājēju ielas (kā citur – brīvdienās gan dažkārt slēdz auto satiksmei kādu posmu pasākumu laikā). Gājēju pārejas pilsētā ir ierīkotas visās galvenajās ielās pie skolām, sabiedriskām iestādēm un krustojumos. Pēdējos gados to drošība uzlabota: daļa pāreju paaugstinātas un izgaismotas. Tomēr joprojām ir pārejas bez papildapgaismojuma vai ar nolietotu apzīmējumu – tās ir iekļautas pašvaldības uzlabojamo objektu sarakstos.

Kopumā gājēju vide Cēsīs tiek vērtēta kā apmierinoša, taču ar potenciālu uzlabojumiem. Īpaši tas attiecas uz universālo dizainu – nepieciešams turpināt likvidēt vides barjeras (apmales bez pazeminājuma, nepielāgotas ietves cilvēkiem ratiņkrēsls vai vecākiem ar bērnu ratiņiem). Pozitīvi, ka visos jaunajos projektos (piemēram, stacijas laukumā, Lapsu un Vaives ielā) šīs prasības tiek ievērotas – ietvju nobrauktuves un taktīlie indikatori pie gājēju pārejām tiek izbūvēti pēc mūsdienu standartiem.

Tematiskajos pētījumos Cēsīm uzsvērta nepieciešamība uzlabot gājēju drošību, komfortu un piekļuvu pilsētas centrālajām teritorijām. Viena no prioritātēm ir jaunas gājēju pārejas izveide Noliktavas ielā¹⁷, lai nodrošinātu drošu šķērsošanu teritorijā, kur transporta plūsmas un gājēju kustība savstarpēji krustojas un kur trūkst pietiekamu drošības elementu.

Gājēju kustība jāorganizē, ievērojot dabiskās pārvietošanās trajektorijas. Tas nozīmē, ka risinājumiem jāizvairās no liekiem līkumiem un asiem pagriezieniem, kas gājējus novirza no intuitīvā maršruta un veicina nerēķināšanos ar satiksmi. Īpaša uzmanība pievērsta intensīvajai plūsmai starp Rožu laukumu un Gaujas ielu/Maxima teritoriju, kur nepieciešama skaidra gājēju virzība un prioritāte pār

¹⁶ Cēsu novada attīstības programma 2021. – 2027. gadam

¹⁷ Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde

autotransportu. Vienlaikus šajās zonās jānodrošina arī vides pieejamība, jo tās ir galvenās pārvietošanās ass pilsētas centrā¹⁸.

Vēsturiskajā centrā īpaši uzsvērta nepieciešamība veidot paceltus krustojumus un gājēju pārejas— tie tiek būti jāveido vienā līmenī ar ietvi, mazinot autotransporta ātrumu un uzlabojot redzamību¹⁹. Šādi risinājumi atbilst centra raksturam un palīdz uzturēt līdzsvaru starp transporta kustību un cilvēku telpu, padarot šķērsošanas vietas saprotamas, drošas un vizuāli lasāmas.

Veloinfrastruktūras attīstībā Cēsis pēdējā desmitgadē sperti būtiski soļi. Tradicionāli Cēsis bijusi kompakta pilsēta, kur daudzi iedzīvotāji pārvietojas ar velosipēdu – īpaši jaunieši, skolēni un tūristi vasaras sezonā. Tomēr vēl salīdzinoši nesen pilsētā bija ļoti maz īpaši izbūvētas velosatiksmes infrastruktūras - veloceļi vai velojoslas – riteņbraucēji brauca pa kopējo brauktuvi vai ietvēm, kas radīja drošības riskus.

2016. gadā izstrādātajā ielu attīstības konceptā tika definēts pilsētas velotransporta infrastruktūras attīstības plāns, kurš paredzēja izveidot savstarpēji savienotu veloceļu tīklu. Šī plāna “mugurkauls” ir t.s. “Cēsu mugurkauls” – galvenā pilsētas centra ass ar pazeminātu auto satiksmes ietekmi un prioritāti gājējiem un velobraucējiem. “Cēsu mugurkauls” savieno četrus galvenos pilsētas laukumus – Stacijas laukumu, Vienības laukumu, Rožu laukumu un Līvu laukumu – veidojot centrālo promenādi ar aktīvu komercdarbību un kultūras objektiem. Šo asi iecerēts attīstīt kā gājēju un velobraucēju prioritātes koridoru, kur autotransports spēlē pakārtotu lomu.

Līdz 2020. gadam veloceļi bija pārsvarā fragmentāri – piemēram, īss veloceļa posms atrodas Gaujas ielā (savienojumā ar Cīruļiņu apkārtni), kā arī pilsētas parkos ir daži veloceļiem piemēroti ceļi. Pirmais pilnvērtīgais pilsētas veloceļš izbūvēts 2020. gadā Rīgas ielā – posmā no Ata Kronvalda ielas līdz Pētera ielai izbūvēts apvienots gājēju un velosipēdistu ceļš. Šis veloceļš savieno pilsētas centru ar dienvidu dzīvojamajiem rajoniem, uzlabojot drošību gar vienu no noslogotākajām ielām. 2023. gadā tika atklāts ~610 m garš gājēju/velo ceļš Līvu mikrorajonā (savienojot Cēsu pilsētu ar Līvu ciemu, apgaismots posms) – tas kalpo kā piemērs, kā savienot pilsētu ar tuvējām apdzīvotām vietām. Kopumā velo infrastruktūras garums pilsētā joprojām ir neliels, taču notiek aktīva projektēšana – jaunajos ielu pārbūves projektos *visur* tiek paredzētas velojoslas vai kopīgi gājēju-veloceļi. Piemēram, Vaives ielas un Lapsu ielas pārbūvē (īstenojas 2024–2025) iekļauti arī veloceļi un velonovietnes.

Izaicinājums ir savienot atsevišķos velosatiksmes infrastruktūras posmus vienotā tīklā – pagaidām trūkst nepārtraukts veloceļš no, piemēram, stacijas un centra uz tālākajiem mikrorajoniem (Augšciemā, Rīdzene u.c.). Arī velonovietņu jautājums tiek risināts – pie publiskiem objektiem (skolām, sporta centriem, pašvaldības iestādēm) uzstādīti velostatīvi, taču vecpilsētā un daudzdzīvokļu namu apkaimēs vēl novērojams velosipēdu novietošanas vietu nepietiekamība. Plānošanas dokumentos paredzēts, ka tuvākajos gados tiktu izbūvētas vairākas centralizētas velosipēdu novietnes, piemēram, pie tirgus, pie stacijas (projekta ietvaros būs liela velonovietne ar jumtu) un pie tūrisma objektiem. Velosipēds un citi mikromobilitātes rīki kā ikdienas transporta lomas pieaugums ir stratēģisks mērķis, un Cēsis tam ir labs potenciāls – attālumi salīdzinoši mazi, reljefs mēreni paugurains (kas nav liels šķērslis, īpaši ņemot vērā e-velosipēdu pieejamību nākotnē).

Sadaļa izstrādes stadijā.

¹⁸ Līvu laukums. Cēsis 04.2015. Iedzīvotāju sapulce un attīstības scenāriju modelēšana

¹⁹ Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

1.7. Satiksmes mierināšana Cēsu pilsētā

Satiksmes mierināšanas risinājumi nav teritorijas plānojuma tvērums, taču skatīti ņemot vērā darba uzdevumu Transporta plāna izstrādei.

Satiksmes mierināšanas pasākumu mērķis ir samazināt transportlīdzekļu ātrumu, uzlabot satiksmes drošību, mazināt trokšņu un gaisa piesārņojumu, kā arī veicināt drošu un komfortablu vidi gājējiem un velobraucējiem. Pasākumu piemērošana ir atkarīga no ielas kategorijas un funkcionālās nozīmes.

1.7.1. Ceļu satiksmes drošība

Satiksmes drošība Cēsīs pēdējos gados kļuvusi par vienu no pašvaldības prioritātēm. Lai gan pilsēta nav liela, ik gadu notiek vairāki ceļu satiksmes negadījumi, tajā skaitā ar gājēju vai velobraucēju iesaisti. Eiropas Savienība jau 2011. gadā definēja ilgtermiņa mērķi – līdz 2050. gadam panākt, ka ceļu satiksmes negadījumos nav bojāgājušo (“Vision Zero” stratēģija). Arī Latvijā Satiksmes ministrija 2018. gadā oficiāli pievienojās šim mērķim, un Cēsu novada pašvaldība savos plānošanas dokumentos ir uzsvērusi nepieciešamību sistemātiski uzlabot satiksmes drošību. Šim nolūkam 2019. gadā tika izstrādātas satiksmes drošības un mierināšanas vadlīnijas, kurās apkopoti pasaules labās prakses risinājumi pilsētvides drošības uzlabošanai. Tajās uzsvērts, ka ne vienmēr klasiski risinājumi kā ātruma ierobežojumi vai papildu ceļazīmes ir efektīvākie, bieži labāk strādā ielu telpiskie uzlabojumi – sašaurināti brauktuves posmi, drošības salīņas, uzkrāsoti brīdinājumi uz seguma, ielu “mēbeles” (piemēram, puķu kastes redzamības uzlabošanai) u.tml.

Cēsu pašvaldības Transporta kustības organizācijas komisija regulāri saņem iedzīvotāju sūdzības par ātrumpārkāpējiem dzīvojamajās ielās, kur atļautais ātrums ir 20km/h un pie izglītības iestādēm, tādēļ jau veiktas vairākas darbības: uzstādīti ātruma displeji pie izglītības iestādēm (2021. gadā trīs šādi radari uzstādīti J. Poruka, Piebalgas un Rīgas ielās), uzlabots apgaismojums gājēju pārejās un izbūvētas paaugstinātas gājēju pārejas pie skolām (2020. gadā paaugstināti gājēju pāreju “guļošie policisti” izbūvēti pie 4. pirmsskolas un 1. pamatskolas).

Policijas klātbūtne un kontrole pilsētā tiek pastiprināta rītos pie izglītības iestādēm. Tomēr satiksmes drošības uzlabošanā liela nozīme ir atbilstoši infrastruktūrai – Cēsīs pēdējos gados vairāki krustojumi pārbūvēti, lai uzlabotu pārredzamību. Kopumā, lai arī smagu negadījumu skaits nav liels, joprojām aktuāli ir riski pie skolām un vietās, kur intensīvas plūsmas krustojas ar gājēju/velo kustību.

Satiksmes drošības uzlabošanai gaismas signālu (luksoforu) ieviešana nepieciešama četros krustojumos²⁰ - Valmieras ielas un Dzintara ielas krustojumā, Dzintara ielas un Noliktavas ielas krustojumā, Piebalgas ielas un Vaļņu ielas krustojumā, Jāņa Poruka ielas un Dzelzceļa ielas krustojumā.

Trīs tematiskie plāni norāda uz nepieciešamību rekonstruēt esošos krustojumus:

- rotācijas apļus izbūvēt nepieciešams Valmieras ielas, Noliktavas ielas un Dzintara ielas krustojumā, Palasta ielas, Festivāla ielas un Lenču ielas krustojumā²¹; Ata Kronvalda ielas un Piebalgas ielas krustojumā, Ata Kronvalda ielas un Jāņa Poruka ielas krustojumā, Jāņa Poruka ielas un Lapsu ielas krustojumā, Cīrulīšu ielas un Pētera ielas krustojumā²²; Piebalgas ielas un Lapsu ielas krustojumā²³;
- renovācija nepieciešama šo ielu krustojumos - Uzvaras bulvāra un Valmieras ielas krustojums, Izstādes ielas un Raunas ielas krustojums, Noliktavas ielas un Raunas ielas

²⁰ Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde

²¹ Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi; Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

²² Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde

²³ Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

krustojums, Piebalgas ielas un Vaļņu ielas krustojums, Palasta ielas un Bērzaines ielas krustojums²⁴; Raiņa ielas un Piebalgas ielas krustojums, Gaujas ielas, Palasta iela, Rīgas ielas un Vaļņu ielas krustojums²⁵; Gaujas ielas un Palasta ielas krustojums, Rīgas ielas un Vaļņu ielas krustojums²⁶.

Ieteikts ielu krustojumus un gājēju pārejas pēc iespējas veidot paceltas pret brauktuves līmeni, atbilstoši vēsturiskā centra raksturam, kā arī vairākās vietās mainīt satiksmes kustības virzienu, ierobežotās ielu telpas dēļ, rotācijas apļus iespējams veidot samazināta izmēra²⁷.

Aktuālais Investīciju plāns Cēsu pilsētā neparedz neviena jauna rotācijas apļa būvniecību.

1.7.2. Satiksmes organizācija un plūsmas

Satiksmes organizācija pilsētā ir pielāgota vēsturiskajam ielu tīklam un mūsdienu transporta intensitātei. Cēsu pilsētas centrā daudzas ielas ir vienvirziena vai ar ierobežotu caurbraukšanu, lai mazinātu tranzītu caur vecpilsētu.

Esošajos tematiskajos pētījumos ir piedāvāti vairāki satiksmes organizācijas uzlabojumi, kas vērsti uz vienvirziena kustības optimizēšanu un gājēju zonas paplašināšanu pilsētas centrālajā daļā.

Viena no būtiskajām rekomendācijām ir pārskatīt braukšanas virzienus Raunas ielā un Iztādes ielā, nosakot kustību austrumu–rietumu virzienā, lai uzlabotu satiksmes plūsmu un samazinātu savstarpējus konfliktpunktus. Tāpat ir ierosināts izvērtēt iespēju atjaunot divvirzienu kustību Dārzniecības ielā, kas būtu pamatota pēc otrā transporta loka izbūves un attiecīgas tranzīta plūsmas samazināšanās centrā²⁸.

Uzsvērtā iespēja paplašināt kopīgās telpas jeb “shared space” principu, kas pilsētā jau tiek izmantots vecpilsētas teritorijā starp Pils, Torņa un Lielo Skolas ielu. Šāds modelis varētu tikt paplašināts arī teritorijā, ko norobežo Lielā Katrīnas, Lielā Līvu un Kalēju iela, nodrošinot prioritāti gājējiem, samazinot transporta ātrumu un uzlabojot publiskās ārtelpas kvalitāti. Vienlaikus norādīts, ka gājēju zonas paplašināšana Rīgas ielā un divvirzienu kustības atļaušana Vaļņu ielā būtu īstenojama tikai pēc otrā transporta loka izbūves, kad tiktu samazināta caurbraukšanas intensitāte centrā²⁹.

Ierosināts pārskatīt arī transporta kustības priekšrocību Lielās Līvu ielas un Kalēju ielas krustojumā, lai uzlabotu drošību un mazinātu konfliktpunktus starp transporta un gājēju kustību. Šī vieta identificēta kā problemātiska no kustības prioritāšu un uztveres viedokļa, un rekomendēta priekšrocību pārdale³⁰.

Vienvirziena kustību Vecpilsētas lokā ieviest pakāpeniski. Tāpēc Gaujas ielas posms starp Palasta ielu un Rīgas ielu tiek saglabāts divvirzienu kustībai, lai nodrošinātu elastību un izvairītos no priekšlaicīgas vienvirziena slodzes pārdales. Pāreja uz vienvirziena režīmu būtu nosakāma tikai pēc jaunās situācijas monitoringa un plūsmas analīzes. Savukārt Palasta ielas posmā starp Gaujas ielu un Bērzaines ielu paredzēta vienvirziena satiksme, kas ļautu efektīvāk izmantot ielas telpu un samazinātu konfliktus ar gājēju kustību³¹. Patlaban daļā ielu tas ir īstenots – atsevišķi vecpilsētas kvartāli (piemēram, Palasta ielas posms starp Gaujas un Bērzaines ielu) ir ar vienvirziena režīmu.

Galvenās maģistrāles (Piebalgas iela, Valmieras iela, Rīgas iela u.c.) saglabā divvirzienu kustību, jo tās nodrošina galveno plūsmu caur pilsētu. No valsts autoceļiem ienākošā satiksme (piemēram, no

²⁴ Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi; Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

²⁵ Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi

²⁶ Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

²⁷ Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

²⁸ Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde, Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi

²⁹ Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde, Pilsētvides attīstības koncepcija // Satiksmes organizācija // Ielas un laukumi

³⁰ Līvu laukums. Cēsis 04.2015. Iedzīvotāju sapulce un attīstības scenāriju modelēšana

³¹ Ielu dizains, Cēsis. Priekšlikumi Cēsu pilsētas ielu attīstībai un to krustojumiem ar pieguļošām ielām un laukumiem

Valmieras puses pa Valmieras ielu vai no Rīgas puses pa Rīgas ielu) nonāk pilsētā un sadalās pa pilsētas ielām, jo pilnībā apbraucamu apvedceļu Cēsīm nav.

Satiksmes mīrināšanai nepieciešams samazināt atļauto braukšanas ātrumu Līvu laukumā līdz 20 km/h, izbūvēt satiksmi nomierinošu infrastruktūru - ātruma vaļņus uz Rīgas un L. Līvu ielām pirms laukuma robežas kā arī ierobežot autotransporta pārvietošanās trajektorijas pašā laukumā un - uzlabot satiksmes drošību krustojumos, veicināt to pārredzamību³².

Atļautais braukšanas ātrums 30 km/h Cēsu pilsētā noteikts atsevišķu ielu posmos – Gaujas iela, Līgatnes iela, Bērzaines iela, Palasta iela u.c. ielas, galvenokārt dzīvojamo zonu teritorijās.

Papildus ātruma samazināšanai, Līvu laukumu nepieciešams iekļaut dzīvojamā zonā - pārcelt zīmi uz Rīgas un Vaļņu ielas krustojumu. Attiecīgi zīme būtu jāuzstāda arī uz L. Katrīnas ielas pie iebraukšanas Vecpilsētā. Tādējādi tiktu nodrošināta prioritāte mazāk aizsargātajam satiksmes dalībniekam un pēc iespējas varētu samazināt gājēju un pārējo transporta līdzekļu krustojšanās trajektorijas³³.

Papildu ielas marķējumi un ceļa zīmes uzlabotu gājēju un velobraucēju drošību un samazinātu konfliktu situācijas starp dažādiem satiksmes dalībniekiem³⁴. Tās ļauj autovadītājiem savlaicīgi uztvert ierobežojumus, orientēties sašaurinājumos, paceltajās pārejās un *shared-space* zonās, nodrošinot paredzamu, mierīgu un drošu satiksmes vidi.

Autotransporta intensitāte darba dienu rītos un vakaros palielinās galvenokārt uz maģistrālajām ielām, veidojot sastrēgumus krustojumos pie vecpilsētas. Tranzīts caur pilsētu (kravas transports un caurbraucēji) pārsvarā izmanto galvenās ielas, piemēram, Piebalgas ielu (sasaiste ar P20 ceļu) un Valmieras ielu. Tomēr tranzīta plūsma nav tik liela kā lielajās pilsētās, un intensīvākā satiksme novērojama tūrisma sezonā un rītos, kad pilsētā iebrauc iedzīvotāji no apkārtnējiem pagastiem.

Satiksmes vadība Cēsīs pārsvarā balstās uz ceļazīmēm un pašu iedzīvotāju braukšanas paradumiem. Pēdējos gados arvien plašāk izmanto rotācijas aplis satiksmes regulēšanai: 2022. gadā atklāts jauns rotācijas aplis Dzintara un Valmieras ielu krustojumā, kas aizstāja tradicionālo krustojumu. Arī citi nozīmīgi krustojumi (piemēram, Lapsu/Piebalgas ielas mezgls) tuvākajos gados tiks pārbūvēti ar aplveida kustības elementiem plūsmu uzlabošanai. Kopumā autotransporta plūsmas pilsētā ir mērenas, taču atsevišķās šaurajās ielās (vecpilsētā) intensīva satiksme rada saspīlējumus starp autobraucējiem, gājējiem un velosipēdistiem.

1.7.3. Dzelzceļa infrastruktūras ietekme

Dzelzceļa infrastruktūra Cēsīs ir divējāda rakstura: no vienas puses, tā nodrošina mobilitātes iespējas (vilciens kā sabiedriskais transports), no otras – rada fizisku barjeru pilsētas teritorijā.

Dzelzceļa līnija šķērso Cēsis nosacīti ziemeļu–dienvidu virzienā, atdalot pilsētas centru un daļu dzīvojamo rajonu no Pārgaujas apkaimes un Gaujas upes. Šobrīd pilsētā ir ļoti ierobežots šķērsojumu skaits – auto satiksmei pieejams Piebalgas ielas šķērsojums (divlīmeņu), Valmieras ielas šķērsojums un J. Poruka ielas šķērsojums (abi vienlīmeņa, bez aizsargbarjerām un gaismas signāliem), nav izveidots iecerētais Kronvalda ielas tunelis. Tā rezultātā liela daļa satiksmes plūsmu (t. sk. operatīvais transports) spiesta izmantot Bērzaines ielas tiltu vai apkārtceļus.

Gājēju kustībai ir līdzīga - ir pieejamas vairākas vietas pilsētā dzelzceļa šķērsojumam, t. sk. viena no tādām atrodas pie pašas stacijas, tomēr daudzi iedzīvotāji ikdienas steigā mēdz šķērsot sliedes neatļautās vietās, kas rada nopietnus drošības riskus.

Dzelzceļa tuvumā esošo apbūvi ietekmē arī no troksnis un vibrācijas – kravas vilcienu un ātro ekspresvilcienu gadījumā trokšņa līmenis brīžiem pārsniedz normas, īpaši naktīs. Pašlaik pret to cīnās

³² Līvu laukums. Cēsis 04.2015. Iedzīvotāju sapulce un attīstības scenāriju modelēšana

³³ Līvu laukums. Cēsis 04.2015. Iedzīvotāju sapulce un attīstības scenāriju modelēšana

³⁴ Cēsu pilsētas transporta attīstības plāna un shēmas izstrāde

galvenokārt ar individuāliem risinājumiem (piemēram, logu skaņas izolācija), jo troksni slāpējošu sienu gar sliedēm Cēsīs nav.

Positīvi, ka, modernizējot dzelzceļa līniju, pakāpeniski tiek ieviesti klusāki sliežu savienojumi un vilcienu sastāvi, tomēr dzelzceļa barjeras efekts pilsētā saglabājas kā aktuāls izaicinājums gan attiecībā uz teritoriālo vienotību, gan uz satiksmes drošību un komfortu.

1.8. Satiksmes ātruma nozīme pilsētvides un mobilitātes plānošanā

Satiksmes ātruma režīms ir viens no būtiskākajiem ielu telpas plānošanas, satiksmes drošības un publiskās vides kvalitātes noteicējiem. Ātrums nosaka ne tikai transporta caurlaidību, bet arī sadursmju smagumu, gājēju un velobraucēju drošības līmeni, trokšņa emisijas, gaisa kvalitāti, ielas uztveri un tās sociālo lietojumu. Gan vietējie plānošanas dokumenti, gan ES mobilitātes un satiksmes drošības vadlīnijas uzsver — ātruma izvēle jāveic nevis pēc transporta kapacitātes, bet pēc ielas dominējošās funkcijas, pilsētvides rakstura un mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku klātbūtnes.

Cēsu novadā rekomendētie ātruma režīmi sasaistāmi ar ielu kategorijām (B, C, D, E), apbūves intensitāti, publisko funkciju izvietojumu un mobilitātes paradumiem. Šāda pieeja atbilst ES valstīs izplatītajam “Safe System” principam — infrastruktūra un satiksmes organizācija tiek pielāgota cilvēka fizioloģiskajām robežām, nevis otrādi.

20 KM/H — CILVĒKCENTRĒTA, KOPLIETOŠANAS UN DZĪVOJAMĀ IELA

Piemērošanas konteksts: dzīvojamās zonas, vēsturiskie centri, gājēju dominējošas ielas, koplietošanas telpas, skolu un publisko ēku apkārtnē.

E kategorijas ielas un daļa D kategorijas ielu.

Pamatojums - sadursmes ar gājēju izdzīvošanas iespējamība pārsniedz 90%, troksnis un vibrācijas samazinās par ~40%, iela funkcionē kā publiska telpa, nevis transporta koridors.

30 KM/H — PILSĒTAS NOKLUSĒJUMA ĀTRUMS CILVĒKU DROŠĪBAI

Piemērošanas konteksts: dzīvojamās apkaimes, vietējās nozīmes ielas, pilsētu centri, izglītības iestāžu un pakalpojumu zonas; D kategorijas ielas un daļa C kategorijas posmu.

Pamatojums: ES Komisija un Pasaules Veselības organizācija iesaka 30 km/h kā standartātrumu teritorijām ar gājēju un velobraucēju klātbūtni, drošības riski samazinās līdz pat 5–7 reizēm salīdzinājumā ar 50 km/h, šis ātruma režīms uzlabo publiskās telpas kvalitāti un veicina aktīvo mobilitāti.

50 KM/H — LĪDZSVAROTAS SATIKSMES UN PILSĒTBŪVNIECĪBAS REŽĪMS

Piemērošanas konteksts: maģistrālās ielas, kur saglabājas gājēju un velo kustība, taču nepieciešama satiksmes plūsmas nodrošināšana, B un daļa C kategorijas ielas.

Nosacījumi piemērošanai: nodalītas ietves un veloinfrastruktūra, regulēti krustojumi, paceltas pārejas, satiksmes mierināšana, kvalitatīvs apgaismojums, redzamības trijstūri, apstādījumu izvietojuma kontrole.

70 KM/H — TRANZĪTA FUNKCIJA UN ATDALĪTA SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA

Piemērošanas konteksts: apdzīvoto vietu robežzonas, pievedceļi, reģionālās nozīmes savienojumi, ārpus pilsētas telpas B kategorijas ielām/ceļiem, posmi ar atdalītu gājēju/velo kustību vai tās neesamību.

Nosacījumi piemērošanai: fiziska atdalīšana no pilsētvides un publiskās uzturēšanās telpām, droši šķērsojumi vai to neesamība, žogi, trokšņu un vides ietekmju kontrole.

1.9. Kravas transporta kustības organizēšana

Smagā un kravas transporta kustības organizēšana ir svarīga, lai novada ceļi kalpotu ilgi un iedzīvotāji neciestu no lieka trokšņa un bīstamības. Kravas transports ir ekonomikas asinsrite, tāpēc optimizējot plūsmas, jāņem vērā arī komerciālais izdevīgums. Nedrīkst tikai aizliegt un ierobežot – jāpieāvā alternatīvas. Piemēram, ja slēdz kādu ceļu kravas transportam, jābūt citam izmantojama ceļam. Ja ierobežo svaru, jābūt vietai, kur veikt pārkraušanu (loģistikas centram).

1.9.1. Kravu transporta maršrutu noteikšanas principi

Kravu transporta plūsmas organizēšana balstās uz skaidri definētu ielu hierarhiju, kuras mērķis ir nodrošināt loģisku savienojumu starp rūpnieciskajām teritorijām, valsts autoceļu tīklu un apdzīvotajām vietām, vienlaikus aizsargājot dzīvojamo vidi un pilsētvides kvalitāti. Ielu klasifikācija — B, C, D un E kategorijas — nosaka, kur iespējama intensīva kravu transporta kustība, kur tā ir jākoncentrē, un kur tā kategoriski nav pieļaujama. Šī sistēma ir būtiska ne tikai transporta drošībai, bet arī industriālās attīstības un teritorijas plānošanas konsekvencei.

B kategorijas ielas ir galvenās kravu transporta plūsmas pamats. Tās ir tranzīta ielas, kuru funkcija ir nodrošināt savienojumu ar valsts autoceļiem, industriālajām teritorijām un starppilsētu maršrutiem. Šīm ielām ir visaugstākās tehniskās un satiksmes drošības prasības — 3,5 m plata braukšanas josla, nodalīta gājēju un veloinfrastruktūra, zaļās joslas un projektētā nestspēja smagā transporta slodzei. B kategorijas ielas novadā ir tās, kas spēj pārnest lielāko kravu plūsmas intensitāti, un to loma ir nenovērtējama rūpniecisko zonu un loģistikas mezglu savienojamības nodrošināšanā. Tās ir vienīgās ielas, kurās regulāra un intensīva kravu kustība ir funkcionāli pieļaujama un atbilstoša normatīvajām prasībām.

C kategorijas ielas veido pamatsavienojumu starp apdzīvotu vietu centriem, industriālajām teritorijām un B kategorijas ielu tīklu. Lai gan C kategorijas ielas nav primārie kravu koridori, to loma rūpnieciskās apbūves funkcionēšanā ir būtiska. Tās nodrošina piekļuvi industriālajām zonām, un te ir vieta gājēju un velo kustībai, apgaismojumam un inženiertehniskajai infrastruktūrai. Kravu kustība C kategorijas ielās ir iespēja tikai tiktāl, cik tā nepieciešama rūpnieciskās vai komercdarbības apkalpošanai, un ir jāizslēdz jebkāda veida tranzīts, kas būtu vērsts cauri dzīvojamām vai kultūrvēsturiskām zonām.

D kategorijas ielas ir vietējās satiksmes mugurkauls pilsētās un cimeos, kur kravu transporta kustība ir pieļaujama tikai kā īslaicīga un vietēja piegāde. Tās galvenokārt apkalpo dzīvojamās teritorijas un to šķēršļa, ātruma un satiksmes drošības risinājumi nav saderīgi ar regulāru kravu transporta plūsmu. Intensīva kravas kustība šajās vietās radītu paaugstinātu troksni, vibrācijas, drošības riskus un negatīvi ietekmētu dzīves kvalitāti.

E kategorijas ielas ir visjutīgākās teritorijas attiecībā uz transporta slodzi, jo tās veido vietējās nozīmes mazās ielas, kur dominē cilvēku uzturēšanās funkcija, sociālā mijiedarbība un lēna satiksmes kustība. Šajās ielās kravu transports nav pieļaujams nekādos apjomos. Tās jāuztver kā teritorijas, kur prioritāte ir gājēji un velobraucēji, un dzīvojamās vides kvalitāte ir tieši saistīta ar transporta slodzes minimizēšanu un satiksmes mierināšanas risinājumu ieviešanu.

Rūpnieciskā un industriālā apbūve novadā ir izvietota gan pie valsts autoceļiem, gan ciemos un pilsētās. Šīs teritorijas rada ievērojamu kravu transporta kustību, kas ietekmē gaisa kvalitāti, troksni un seguma noslodzi, tādēļ ir būtiski tās novirzīt piemērotos maršrutos. B un C kategorijas ielas ir pamats kravas transporta kustībai, kas savieno Cēsis ar apkārtējām teritorijām, veido savienojumus starp dažādām pilsētas daļām, industriālajām teritorijām un valsts autoceļiem. D kategorijas ielas ir savienojuma mehānisms, kas nodrošina rūpniecisko teritoriju savstarpējos savienojumus un kopā ar C kategorijas

ielām nodrošina kravu transporta izkliedi pilsētas teritorijā un iespēju organizēt kravu kustību, apejot centru un dzīvojamās zonas. E kategorijas ielās kravu transporta klātbūtne nav vēlama. Šāda pieeja nodrošina vienotu, drošu un ilgtspējīgu kravu transporta sistēmu, kas vienlaikus atbalsta gan uzņēmējdarbības attīstību, gan augstas kvalitātes pilsētvides veidošanu.

Papildus iepriekš minētajiem principiem, viens no iespējamiem instrumentiem optimāla kravu transporta maršrutu noteikšanai ir veikt kravu plūsmas analīzi sadarbībā ar lielajiem uzņēmumiem, lai vienotos par kravu pārvadājumu grafikiem. Piemēram, piena savākšana no saimniecībām notiek agri no rīta – tas netraucē. Bet, teiksim, kokmateriālu izvešana varētu notikt tādās diennakts stundās, kad satiksme zema. Ar karjera vadību var saskaņot, lai smagās automašīnas neizbrauc cauri Liepai rīta stundās, kad skolēni iet uz skolu, bet dara to dienas vidū. Šāda koordinācija prasa labu komunikāciju starp pašvaldību un uzņēmējiem.

Tāpat iespējams veikt arī atsevišķus pasākumus situācijas kontrolei. Piemēram, veikt masas ierobežojumu kontroli - katru pavasari daudzos vietējos ceļos tiek uzlikti pagaidu masas ierobežojumi (10t, 7t). Jānodrošina, ka tie tiek ievēroti. Pašvaldība var lūgt policiju reidos pārbaudīt, vai kāds kokvedējs nebrauc pārkāpjot liegumu. Var arī uzstādīt mobilos svarus atsevišķās vietās (īpaši pie karjeriem, kur vēsturiski bijusi problēma ar pārkrautiem auto). Tāpat jāizmanto tehnoloģijas – GPS dati, lai izsekotu savu autoparku (ja, piemēram, pašvaldības sadarbības uzņēmumi ved smiltis, lai tie nepārkrauj auto).

1.9.2. Kravu transporta maršruti Cēsu pilsētā

Cēsu pilsētas situācijā kravu transporta plūsmas ir īpaši cieši saistītas ar rūpniecības un industriālo teritoriju izvietojumu un pilsētas telpisko struktūru. Cēsis ir vēsturiski kompakta pilsēta ar nozīmīgu kultūrvēsturisko centru, kurā kravu transporta plūsmas nedrīkst iekļūt. Tāpēc pilsētas kravu plūsmas struktūra pamatā jāorganizē uz B un C kategorijas ielu sistēmu, kas savieno pieguļošās industriālās teritorijas ar valsts autoceļiem, galvenokārt apejot centrālās dzīvojamās un vēsturiskās zonas.

Cēsis kravu transporta kustības plānošana ir īpaši nozīmīga pilsētas ekonomiskās struktūras un vēsturiskās telpas aizsardzības dēļ. Rūpnieciskās jeb industriālās teritorijas lielākoties koncentrētas starp dzelzceļu un valsts vietējo autoceļu P20 – pie Piebargas ielas, teritorijā starp Vaives un J. Poruka, līdz pat Robežu ielai. Atsevišķas rūpnieciskās jeb industriālās teritorijas izvietotas otrpus dzelzceļam teritorijā starp Birzes un Lazdu ielu, starp Birzes un Celtnieku ielu, starp Gaujas un Dzirnau ielu, pie Krūmiņu ielas. Šīs teritorijas būtu jāapkalpo, izmantojot tikai tādas ielas, kuru kategorija un tehniskās īpašības atbilst kravu transporta slodzēm.

Cēsu pilsētā kravu transporta kustība jāorganizē tā, lai rūpniecisko zonu apkalpošana būtu efektīva, vienlaikus aizsargājot pilsētas centru, dzīvojamās teritorijas, sabiedriskās telpas, gājēju drošību un kultūrvēsturiskās vērtības.

Šādi veidota kravas transporta maršrutu plūsma nodrošinātu pilnvērtīgu visu industriālo teritoriju savienojamību, novērstu kravas transporta kustību cauri centram un ļautu saglabāt kvalitatīvu dzīves vidi, gājēju un velo infrastruktūras attīstības vidi. Šis risinājums arī nodrošinātu atbilstošu satiksmes drošības līmeni, jo B kategorijas ielās ir iespējams integrēt nepieciešamās satiksmes drošības, apgaismojuma un šķērsprofila prasības, savukārt C kategorijas ielās iespējams nodrošināt atbalstošu gājēju un velobraucēju infrastruktūru, nepakļaujot tās lielgabarīta transporta intensitātei, savukārt D kategorijas ielas kalpo kā savienojums.

Pašlaik pilnvērtīgi neizmantots potenciāls kravu pārvadāšanā ir dzelzceļš. Ilgtermiņā, ja kravu apjomi pieaugs (piemēram, attīstīsies industriālais parks Cēsis), jāvērtē iespēja pārorientēt kravas uz dzelzceļu. Cēsu stacijā ir kravu pieņemšanas tehniskās iespējas (bijuši pievedceļi uz rūpnīcām, tagad neizmantoti). Ja izdotos atjaunot pievedceļu uz Rūpniecības ielu, smago mašīnu skaitu uz Rīgas šosejas varētu samazināt, jo preces vestu ar vilcienu. Tas, protams, atkarīgs no tautsaimniecības attīstības un

sadarbības ar *Latvijas dzelzceļu*. Bet novads var radīt priekšnoteikumus – saglabāt teritorijas dzelzceļa infrastruktūrai.

1.10. Paveiktais 2021 – 2024

Cēsu novadā pēdējo gadu laikā īstenota plaša un mērķtiecīga transporta infrastruktūras attīstība, kas ietver gan ceļu un ielu pārbūvi, gan sabiedriskās telpas labiekārtošanu, gājēju un velosipēdistu infrastruktūras izveidi, kā arī apgaismojuma un drošības uzlabošanas risinājumus. Attīstība norisinās aptverot visu novada teritoriju, nodrošinot līdzsvarotu investīciju sadalījumu starp pilsētām un lauku teritorijām.

Cēsīs būtiskākie projekti koncentrējas uz pilsētas ielu rekonstrukciju un pieklūstamības uzlabošanu uzņēmējdarbības un sabiedrisko pakalpojumu zonās. Piemēram, 2021. gadā īstenots projekts “Uzņēmējdarbības attīstību veicinošas vides attīstība Viestura ielā”, atjaunojot Viestura un Satekles ielu posmus Cēsu klīnikas rajonā. Turpinot šo virzienu, 2023. un 2024. gadā uzsākta Lapsu, Pļavas un Krišjāņa Valdemāra ielu posmu rekonstrukcija, kas vērsta uz uzņēmējdarbības teritoriju sasniedzamības uzlabošanu un inženierkomunikāciju pārbūvi. Tāpat 2023. gadā pabeigta Bērzaines ielas rekonstrukcija, pilnībā pārbūvējot brauktuvi, ietves, komunikācijas un apgaismojumu.

Pilsētvides uzlabošanas projekts “Pirtsupītes publiskās ārtelpas attīstība” paredz izbūvēt gājēju ceļus un apgaismojumu, radot drošu savienojumu starp pilsētas centru un rekreācijas teritorijām gar Pirtsupīti. Šis risinājums papildina gājēju un velo infrastruktūras tīklu Cēsu pilsētā.

Amatas apvienībā pēdējos gados īstenota virkne nozīmīgu ceļu pārbūvju, tostarp “Dzintariņi–Meijermuiža” ceļa asfaltēšana, “Celmi–Stākas” posma atjaunošana un “Bērzi–Zaube” un “Nītaure–Pakauši” pārbūve. Līvos izbūvēts gājēju-velosipēdistu ceļš ar apgaismojumu, savukārt “Meijermuiža–Vāji” ceļā veikts izskalojumu remonts un notekūdeņu sistēmu sakārtošana. Šie projekti būtiski uzlabojuši satiksmes drošību un pieklūstamību apdzīvotām vietām.

Līgatnes apvienībā pēdējos gados atjaunots vairāku ielu segums un apgaismojums. 2022. gadā pabeigta Gaujas ielas pārbūve, savukārt 2023. gadā pilnībā pārbūvēts autoceļa “Blodziņi–Asari” 1,5 km garais posms. Līgatnes un Augšlīgatnes ciemos veikta grants ceļu divkārtu apstrāde, Jumpravas ielas atjaunošana un ārējā apgaismojuma tīklu izbūve, kas ievērojami uzlabojusi ceļu kvalitāti un drošību.

Pārgaujas apvienībā 2023. gadā veikta Straupes ciema ielu pārbūve, iekļājot asfaltu sešās ielās kopumā vairāk nekā kilometra garumā. Tāpat atjaunots apgaismojums Stalbes un Auciema ciemos, uzlabojot satiksmes drošību.

Priekuļu apvienībā veikti seguma remontdarbi Sporta un Alejas ielās Jāņmuižā, Viļuma Skubiņa ielas remonts, kā arī pabeigti Dārza ielas atjaunošanas darbi Priekuļos. Šie projekti būtiski uzlabojuši vietējo ielu stāvokli un pieejamību dzīvojamajām zonām.

Vecpiebalgas apvienībā 2023. gadā pārbūvēts “Zēniņi–Kūlas” ceļa posms un Taurenas pagasta Gaujas iela, savukārt Otrā Lodes tilta pārbūves projekts ir sagatavošanā. Šie projekti uzlabo transporta savienojumus un pieklūvi vietējām kopienām.

Kopumā no 2021. līdz 2024. gadam Cēsu novadā īstenoti vairāki desmiti infrastruktūras projektu, kas aptver autoceļus, ielas, gājēju un velo ceļus, stāvlaukumus un apgaismojuma sistēmas. Projekti tiek turpināti arī 2025. gadā, nodrošinot nepārtrauktu transporta infrastruktūras modernizāciju un ilgtspējīgas mobilitātes principu ieviešanu.

1.11. Plānotie vidēja termiņa pasākumi

Cēsu novads virzās uz ilgtspējīgas mobilitātes sistēmu, kas apvieno sabiedrisko transportu, gājēju un velo infrastruktūru, digitālus risinājumus un drošas pilsētvides elementus. Cēsu novada Attīstības programmas 2022 - 2028 Rīcības plānā³⁵ transporta infrastruktūra tiek skatīta integrēti – gan kā priekšnoteikums ekonomikas attīstībai, gan kā nozīmīgs sabiedrības dzīves kvalitātes un vides ilgtspējas faktors. Novadā transporta infrastruktūras un mobilitātes jomā galvenā uzmanība tiek pievērsta sabiedriskā transporta, gājēju un velobraucēju infrastruktūras uzlabošanai, kā arī publiskās ārtelpas sakārtošanai un autotransporta plūsmas pārvaldībai.

Apkopojot Rīcības plānā un Investīciju plānā iekļautās aktivitātes un projektus, kā jomas galvenie attīstības virzieni nosakāmi:

- droša, ērta un videi draudzīga pārvietošanās;
- modernizēta sabiedriskā transporta infrastruktūra un pārsēšanās mezgli;
- sakārtoti stāvlaukumi, pieejas un ceļi uz publiskām teritorijām;
- viedās tehnoloģijas transporta pārvaldībā.

Plānā ietvertie pasākumi aptver pilsētas un ciemu vides uzlabošanu, tostarp sabiedriskā transporta pieturvietu pārbūvi, Stacijas laukuma modernizāciju Cēsīs, kā arī gājēju un velobraucēju drošības un ērtības uzlabošanu.

Svarīga loma atvēlēta autoceļu un ielu infrastruktūrai, kas ir būtisks priekšnoteikums uzņēmējdarbības attīstībai, mobilitātei un piekļuvei pakalpojumiem. Plānots uzlabot gan pašvaldības, gan valsts nozīmes ceļus, īpaši tos, kas nodrošina savienojumu starp Cēsīm, Valmieru, Siguldu un Madonu, kā arī nodrošina piekļuvi rūpniecības, loģistikas un industriālajām teritorijām. Vienlaikus paredzēta drošības uzlabošana – apgaismojuma un redzamības nodrošināšana, satiksmes ātruma samazināšanas pasākumi un drošu gājēju pāreju izbūve.

Sabiedriskā transporta sistēmas pilnveide ir viens no galvenajiem mobilitātes attīstības virzieniem. Tiek plānota Stacijas laukuma pārbūve Cēsīs, veidojot to par mūsdienīgu pārsēšanās mezglu jeb mobilitātes punktu, kas apvienos vilciena, autobusu, velosipēdu un gājēju plūsmas. Projekta ietvaros plānota arī Vaives, Apšu un Kaļķu ielu posmu rekonstrukcija, tostarp stāvlaukumu un publiskās telpas labiekārtošana pie stacijas.

Tāpat paredzēts pārbūvēt un labiekārtot sabiedriskā transporta pieturvietas visā novadā, nodrošinot tām segumu, apgaismojumu un informācijas standus, kas uzlabos ērtību un pieejamību iedzīvotājiem, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

Īpaša uzmanība vērsta gājēju un velosipēdistu infrastruktūras uzlabošanai. Plānots attīstīt pastaigu un velo maršrutus, kā arī dabas takas, kas savienos Cēsu pilsētu ar apkārtējiem ciemiem un rekreācijas teritorijām. Paredzēta arī apgaismojuma un labiekārtojuma uzlabošana, lai gājēji un velobraucēji varētu pārvietoties droši un ērti visa gada garumā. Šie pasākumi vienlaikus veicina videi draudzīgu pārvietošanos un mazina autotransporta plūsmas intensitāti.

Paredzēts īstenot arī autostāvvietu un stāvlaukumu infrastruktūras modernizāciju - plānots sakārtot esošos stāvlaukumus un izveidot jaunus pie sabiedriskā transporta pieturvietām, tūrisma un kultūras objektiem, kā arī parkiem. Tas palīdzēs uzlabot transporta plūsmas pārvaldību un mazināt stihisku stāvēšanu pilsētas ielās. Pieejamības uzlabošana paredzēta arī attiecībā uz publiskajām teritorijām un atpūtas vietām, īpaši nodrošinot drošu piekļuvi peldvietām un dabas objektiem.

³⁵ Pašvaldības aktualizēta informācija 2025. gada beigās

Rīcības plānā paredzēta arī gājēju tiltu, pārceltuvju un laipu izbūve, lai nodrošinātu savienojumus starp apdzīvotām vietām un dabas teritorijām. Šie pasākumi veicina drošu pārvietošanos un uzlabo rekreācijas teritoriju pieejamību.

Savukārt digitālās transformācijas ietvaros plānota viedo tehnoloģiju ieviešana transporta jomā. Pašvaldība paredz ieviest digitālas informācijas sistēmas sabiedriskā transporta pieturvietās, uzlabot datu pieejamību un nodrošināt bezmaksas Wi-Fi galvenajos mobilitātes punktos. Plānots izmantot datu analīzi un sensorus, lai sekotu līdzi satiksmes intensitātei un uzlabotu drošību.

2. RISINĀJUMI UN PRIEKŠLIKUMI

Plāna izstrādē identificēti vairāki prioritārie risinājumi transporta infrastruktūras attīstībai, tostarp, noteikt vienotu ielu klasifikāciju (B–E), izveidot nepārtrauktu gājēju un velo tīklu — īpaši savienojumos ar izglītības iestādēm, vecpilsētu un pilsētas centru, tuvējām blīvi apdzīvotām vietām un sabiedriskā transporta mezgliem. Tāpat arī ieviest satiksmes mierināšanas risinājumus - noteikt ātruma režīmus satiksmes mierināšanai – 30 km/h, 20km/h, noteikt prioritāri attīstāmos rotācijas apļus.

Plānā piedāvātā transporta infrastruktūras attīstība ietver pilsētas loku attīstību (Vecpilsētas loks un Raiņa ielas loks, arī Lapsu ielas loks), satiksmes organizācijas izmaiņas (virzienu maiņa), rotācijas apļu izbūvei un attīstību, satiksmes mierināšanas pasākumus, pielāgošanos klimata pārmaiņām, dzelzceļa šķērsojumu risinājumus (gājēji) un pievienojumu pie valsts autoceļiem risinājumus.

2.1. Satiksmes organizācija

1.11.1. Risinājums Cēsu pilsētai

IELU KATEGORIJAS UN SARKANĀS LĪNIJAS



Valsts galvenie autoceļi nešķērso Cēsu pilsētu.



Valsts reģionālajam autoceļam P14:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 11 m līdz 13,5 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju nenoteikt;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).



Valsts reģionālajam autoceļam P20:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 15,5 m līdz 20 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju Cēsu pilsētā nenoteikt;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).



Valsts vietējiem autoceļiem:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 9,5 m līdz 13,5 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju noteikt B un C;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).

Papildus informāciju skatīt Pielikumā Nr. 1.

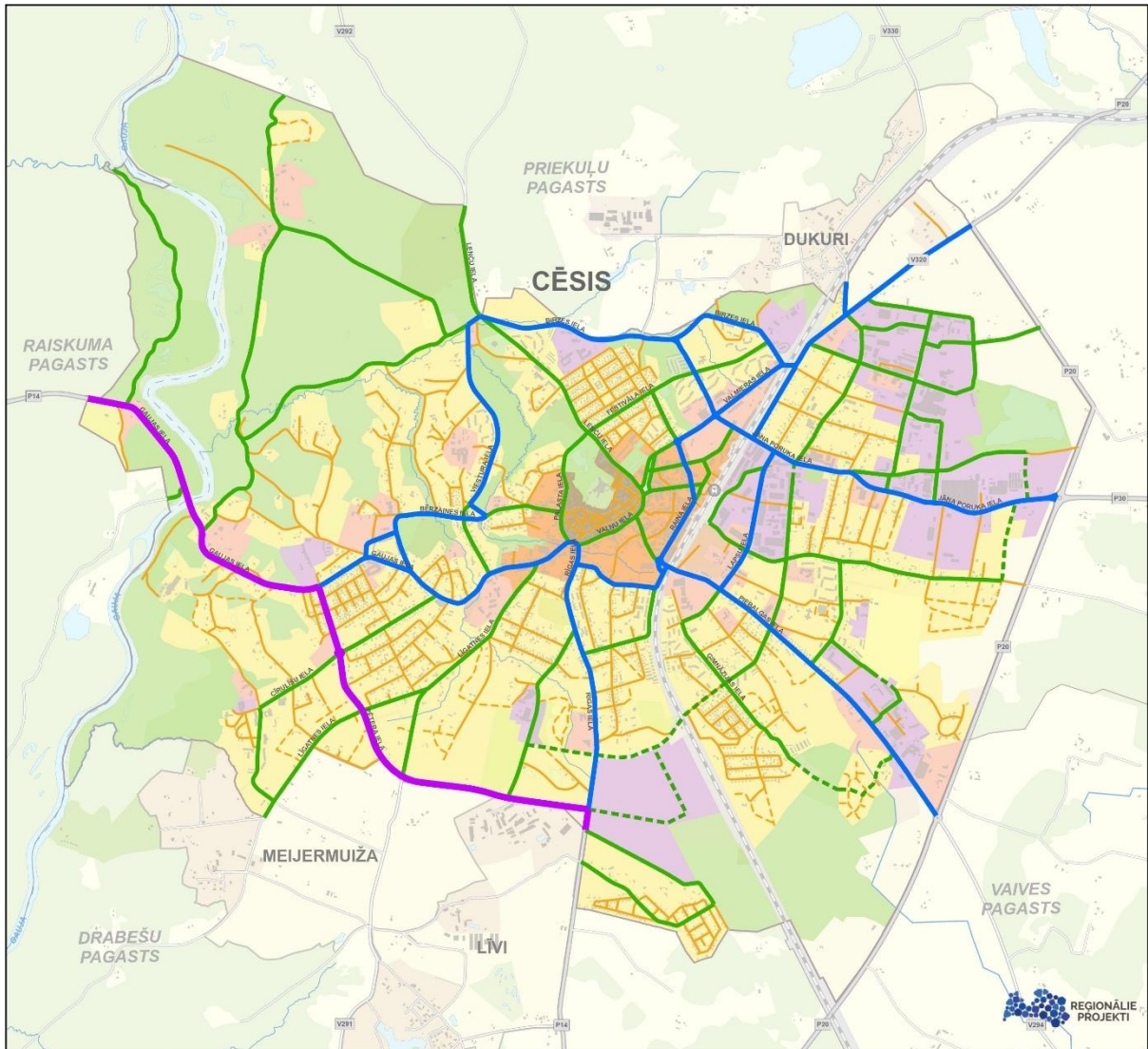


Cēsu pilsētā pašvaldības ielām un ceļiem nosaka B, C, D un E kategorijas ar sekojošiem sarkano līniju platumiem un būvlaidi:

- B kategoriju noteikt:
 - Rīgas ielas posmam no pilsētas robežas līdz Pētera ielai sarkano līniju platumu noteikt 18 m līdz 25 m (pa zemes vienības robežu), būvlaide 8 m no ielas ass / iedibinātā būvlaide;
 - Pētera ielai sarkano līniju platumu noteikt 15 m (pa zemes vienības robežu), būvlaide 30 m no ielas ass / iedibinātā būvlaide;
 - Gaujas ielas posmam no pilsētas robežas līdz Pētera ielai sarkano līniju platumu noteikt 8 m līdz 27 m (pa zemes vienības robežu), būvlaide 10 m / iedibinātā būvlaide;
- C kategorijas ielām sarkano līniju platumu noteikt 8 m līdz 27 m (pa zemes vienības robežām), būvlaide 6 m līdz 8 m / iedibinātā būvlaide;
Piemēram, Bērzaines ielas posms starp Gaujas ielu un Satekles ielu, Emīla Dārziņa iela, Raiņa ielas posms starp Rīgas ielu un Piebalgas ielu utt.;
- D kategorijas ielām sarkano līniju platumu noteikt 10 m līdz 25 m (pa zemes vienības robežām), būvlaide 6 m līdz 8 m / iedibinātā būvlaide (atsevišķos gadījumos 3 m vai nenosaka);
Piemēram, Torņa iela, Palasta iela, Kalēju iela, Lielā Katrīnas iela utt.;
- E kategorijas ielām sarkano līniju platumu noteikt 7 m līdz 18 m (pa zemes vienības robežām), būvlaide 6 m / iedibinātā būvlaide;
Piemēram, Avotu iela, Amatnieku iela, Grants iela utt.;
- atsevišķām ielām un ceļiem dažādos to posmos noteikt dažādas kategorijas ar mainīgu sarkano līniju platumu un būvlaidi;
- pašvaldības nozīmes ielām noteikt E kategoriju.

Papildus informāciju skatīt Pielikumā Nr. 1.

Sadaļa izstrādes stadijā.



Apzīmējumi

Cēsu novada Teritorijas plānojuma ietvaros noteiktās ielu kategorijas

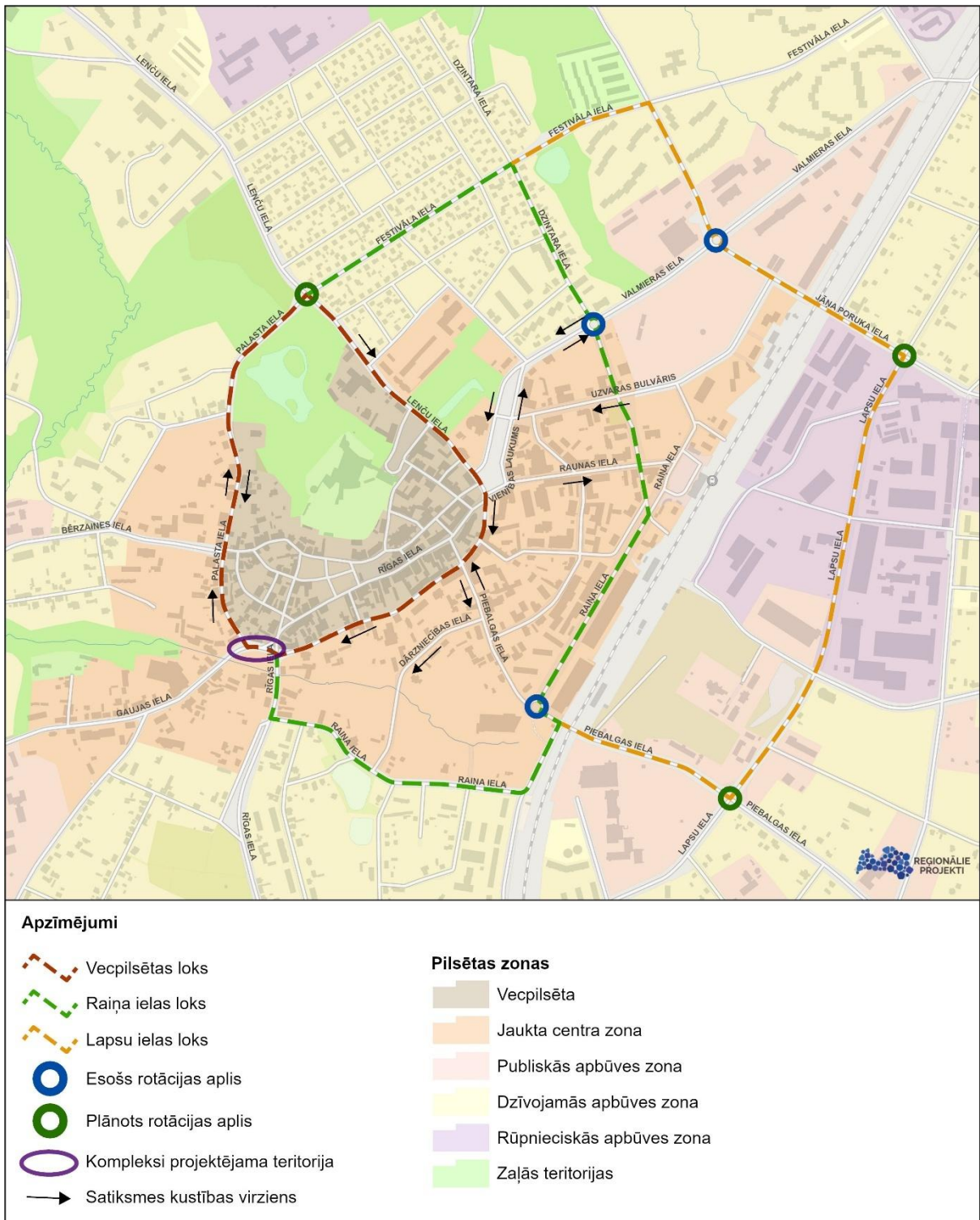
- B kategorija
- C kategorija
- D kategorija
- E kategorija

- Plānotā C kategorija
- Plānotā D kategorija
- Plānotā E kategorija

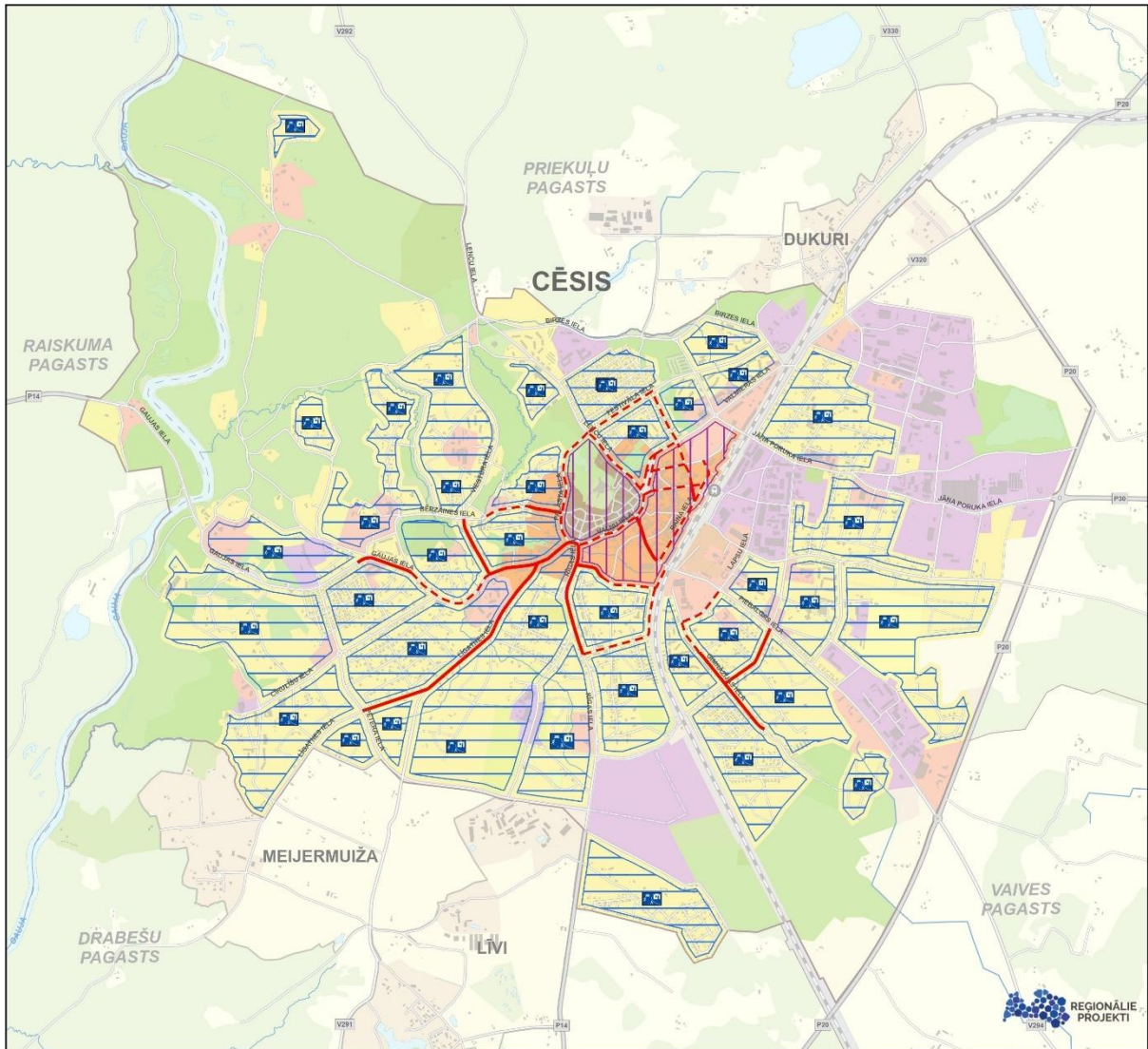
Pilsētas zonas

- Vecpilsēta
- Jaukta centra zona
- Publiskās apbūves zona
- Dzīvojamās apbūves zona
- Rūpnieciskās apbūves zona
- Zaļās teritorijas





Attēls Nr. 10 Ielu kategorijas Cēsu pilsētā







Attēls Nr. 11 Satiksmes organizācijas priekšlikums Cēsu pilsētas centrālajai daļai





Apzīmējumi

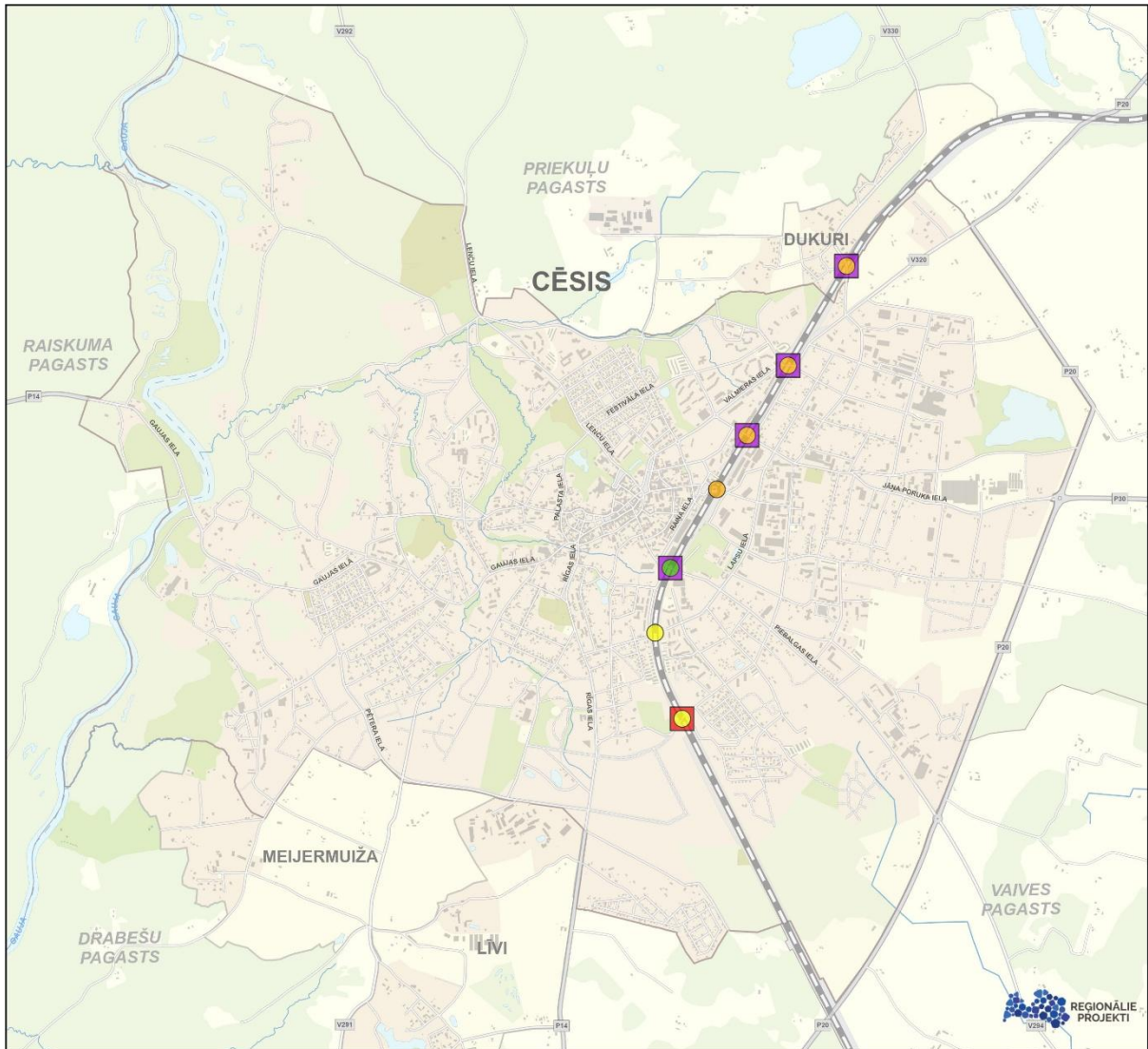
-  Esoša 30 km/h zona
-  Plānota 30 km/h zona
-  Kompleksi satiksmes mīrināšanas pasākumi
-  Dzīvojamā zona (20 km/h zona)

Pilsētas zonas


-  Vecpilsēta
-  Jaukta centra zona
-  Publiskās apbūves zona
-  Dzīvojamās apbūves zona






-  Rūpnieciskās apbūves zona
-  Zaļās teritorijas

Attēls Nr. 12 Satiksmes ātruma režīmi



Apzīmējumi

 Dzelzceļa līnija "Rīga – Lugaži (Valga)"

-  Esošs auto transporta šķērsojums
-  Plānots auto transporta šķērsojums
-  Esošā dzelzceļa šķēršošanas vieta gājējiem
-  Plānotā dzelzceļa šķēršošanas vieta gājējiem
-  Plānotais gājēju tunelis

Attēls Nr. 13 Dzelzceļa infrastruktūras attīstības priekšlikums

Sadaļa izstrādes stadijā.

1.11.2. Risinājums Līgatnes pilsētai

IELU KATEGORIJAS UN SARKANĀS LĪNIJAS



Līgatnes pilsētu valsts autoceļi nešķērso.

Līgatnes pilsētā pašvaldības ielām un ceļiem nosakāmas B, C, D un E kategorijas ar sekojošiem sarkano līniju platumiem:

- B kategoriju noteikt Brīvības ielai posmā no pilsētas robežas līdz Sprinģu ielai, sarkano līniju platumu noteikt 18 m (pa zemes vienību robežām);
- C kategorijas ielas nenoteikt;
- D kategorijas ielām sarkano līniju platumu noteikt 8 m līdz 19 m (pa zemes vienību robežām);
Piemēram, Cēsu iela, Strautu iela, Rītausmas iela utt.;
- E kategorijas sarkano līniju platumu noteikt 6 m līdz 12 m (pa zemes vienību robežām);
Piemēram, Miera iela, Saulrītu iela, Meža iela utt.;
- atsevišķām ielām un ceļiem dažādos to posmos noteikt dažādas kategorijas ar attiecīgu sarkano līniju platumu;
- pašvaldības nozīmes ielām noteikt E kategoriju.

Papildus informāciju skatīt Pielikumā Nr. 2.

1.11.3. Risinājums ciemos



Valsts galvenajiem autoceļiem:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 13,5 m līdz 25,0 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju noteikt B;
- aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 100 m;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).



Valsts reģionālajiem autoceļiem:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 11,0 m līdz 20,0 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju noteikt B;
- aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 60 m;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei)



Valsts vietējiem autoceļiem:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 9,5 m līdz 11,0 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju noteikt B;

- aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 30 m;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei)

Papildus informāciju skatīt Pielikumā Nr. 3 līdz Nr. 24.

2.2. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem transporta infrastruktūras attīstībai

- Teritorijas plānojumā noteikt un Grafiskajā daļā attēlot teritoriju, kurā būvniecību saskaņo ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi".
- Lai attīstītu jaunas mobilitātes iespējas iedzīvotājiem un novada harmoniskāku pieejamību, jāveicina dabisko barjeru samazināšana novada teritorijā – kā vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritoriju noteikt tilta pār Gauju izbūvei pie Līgatnes pārceltuves nepieciešamo teritoriju. Tilta izbūve nodrošinātu Līgatnes pilsētas un Straupes pagasta tiešu savienojumu.
- Ņemot vērā Satiksmes ministrijas viedokli un Pašvaldības un VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sanāksmē 2025. gada 22. augustā panākto vienošanos, autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte – Rīdzene attīstības izpēte attīstībai nepieciešamās teritorijas nav jānosaka kā teritorija ar īpašiem noteikumiem.
- Priekuļu apvedceļš nav jānosaka kā teritorija ar īpašiem noteikumiem.
- Pētera ielas pagarinājums Cēsīs nav iekļauts VSIA "Latvijas Valsts ceļi" attīstības plānos, nav jānosaka kā teritorija ar īpašiem noteikumiem.

2.3. Valsts autoceļu tīkls, pievienojumi valsts ceļu tīklam

- Valsts autoceļiem izvērtētas un precizētas aizsargjoslas un sarkano līniju platumi, ņemot vērā veiktās izmaiņas apdzīvoto vietu robežās, noteiktas kategorijas un attālumi no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai, noteiktas ceļu zemes nodalījuma joslas valsts, pašvaldību un komersantu autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai.
- Valsts galvenajam autoceļam A2:
 - ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 15,5 m līdz 25 m;
 - ekspluatācijas aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 100 m;
 - autoceļa (ielas) kategoriju apdzīvotā vietā noteikt B vai, atsevišķos gadījumos, nenoteikt;
 - attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).
- Valsts galvenajam autoceļam A3:
 - ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 13,5 m;
 - ekspluatācijas aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 100 m;
 - autoceļa (ielas) kategoriju apdzīvotā vietā noteikt B vai, atsevišķos gadījumos, nenoteikt;

- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).



Valsts reģionālajiem autoceļiem (P3, P14, P20, P28, P29, P30, P31, P32 un P33):

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 11 m līdz 20 m;
- ekspluatācijas aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 60 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju apdzīvotā vietā B vai, atsevišķos gadījumos, nenoteikt;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).



Valsts vietējiem autoceļiem:

- ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi noteikt 9,5 m līdz 13,5 m;
- ekspluatācijas aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas noteikt 30 m;
- autoceļa (ielas) kategoriju apdzīvotā vietā noteikt B, C vai, atsevišķos gadījumos, nenoteikt;
- attālumu no autoceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai noteikt 10 m (atsevišķās vietās līdz esošai apbūvei).



Jauni stāvlaukumi pie valsts autoceļiem netiek plānoti³⁶.



Iespējamās nākotnes prasības (smago auto elektro uzlādei) tiks risinātas sadarbībā ar privātiem operatoriem³⁷.



Pievienojumi valsts autoceļiem:

- neparedzēt jaunas piekļuves teritorijām un zemes gabaliem blakus valsts autoceļiem, kuriem tā pašlaik nav nodrošināta;
- neparedzēt esošos pievienojumu kategorijas maiņu, vai esošu pievienojumu likvidēšanu;
- Teritorijas plānojumā iekļaut prasības jaunu ceļu un ielu pievienojumu projektēšanai.







Sīkāku informāciju par valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslas minimālo platumu no autoceļa ass uz katru pusi, ekspluatācijas aizsargjoslas platumu ārpus apdzīvotas vietas, autoceļa (ielas) nosaukumu apdzīvotā vietā, autoceļa (ielas) kategoriju apdzīvotā vietā, attālumu no ceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai skatīt Pielikumā Nr. 24.

³⁶ Pēc pašvaldības un VSIA Latvijas Valsts ceļi sanāksmē paustās informācijas, 22.08.2025.

³⁷ Pēc pašvaldības un VSIA Latvijas Valsts ceļi sanāksmē paustās informācijas, 22.08.2025.

2.4. Dzelzceļa infrastruktūra

Priekšlikumi sagatavoti ņemot vērā VAS "Latvijas dzelzceļš" nosacījumus Teritorijas plānojuma izstrādei un izvērtējot faktisko situāciju.

-  Teritorijas plānojumā dzelzceļa infrastruktūras teritorijām noteikt funkcionālo zonējumu "Transporta infrastruktūras teritorijas" (TR).
-  Teritorijas plānojumā uzrādīt dzelzceļa zemes nodalījuma joslas robežas.
-  Aizsargjoslu gar dzelzceļiem, pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus noteikšanā ievērot 18.07.2006. MK noteikumu Nr.599 "Metodika drošības aizsargjoslu noteikšanai gar dzelzceļiem, pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus" prasības.
-  Dzelzceļiem, pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus drošības aizsargjoslu noteikt 50 m (lauku teritorijā) un 25 m (pilsētās un ciemos) katrā pusē no malējās sliedes, bet ne mazāk, kā dzelzceļā zemes nodalījuma josla. Eksploatācijas aizsargjoslas platums gar stratēģiskās (valsts) nozīmes un reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūrā ietilpstošajiem sliežu ceļiem, izņemot tiem piegulošos vai ar tiem saistītos staciju sliežu ceļus, speciālās nozīmes sliežu ceļus, pievedceļus un strupceļus, pilsētās un ciemos ir 50 metri katrā pusē no malējās sliedes, gar pārējiem sliežu ceļiem — 25 metri, bet lauku apvidū eksploatācijas aizsargjoslas platums gar stratēģiskās (valsts) nozīmes un reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūrā ietilpstošajiem sliežu ceļiem, izņemot tiem piegulošos vai ar tiem saistītos staciju sliežu ceļus, speciālās nozīmes sliežu ceļus, pievedceļus un strupceļus, ir 100 metri katrā pusē no malējās sliedes, gar pārējiem sliežu ceļiem — 50 metri.
-  Risinājumi Cēsu pilsētā, saskaņā ar 2.1. nodaļu.
-  Dzelzceļa infrastruktūras attīstībai nav nepieciešams noteikt teritorijas ar īpašiem noteikumiem.

2.5. Mobilitāte

Nodaļas ietvaros sagatavotas vispārīgas vadlīnijas mobilitātes pilnveidei, sabiedriskā transporta plānošanai, pieprasījumā balstītiem risinājumiem, gājēju un velosatiksmes infrastruktūras attīstībai.

Cēsu novada mobilitātes sistēma jāplāno kā savstarpēji integrēta un daudzveidīga, nodrošinot ērtu, drošu un pieejamu pārvietošanos iedzīvotājiem visā novadā – Cēsīs, Līgatnē un lauku apvidos. Sabiedriskais transports, gājēju un veloinfrastruktūra, mikromobilitāte un autotransports tiek skatīti kā vienota sistēma, kas veicina ilgtspējīgus pārvietošanās paradumus.

INTEGRĒTA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMA

Sabiedriskais transports jāplāno kā vienots tīkls ar ciešu integrāciju starp vilcienu, autobusu, mikromobilitāti un gājēju piekļuvi. Cēsu stacija un Cēsu autoosta ir novada galvenie mobilitātes mezgli, no kuriem tiek nodrošināta savienojamība reģionālā un valsts līmenī. Grafiki un maršruti jābūt sinhronizēti, lai nodrošinātu ērtas pārsēšanās un konkurētspējīgu pārvietošanās laiku starp Cēsīm, Rīgu un Valmieru.

Sabiedriskā transporta tīkls tiek regulāri pielāgots, balstoties uz pasažieru plūsmu datiem un izmaiņām iedzīvotāju pārvietošanās paradumos.

IEKĻAUJOŠA UN PIEEJAMA MOBILITĀTE

Sabiedriskais transports un mobilitātes risinājumi jāveido tā, lai tie būtu pieejami ikvienam – bērniem, senioriem, cilvēkiem ar kustību traucējumiem un personām ar zemām digitālajām prasmēm.

Mobilitāte nodrošina piekļuvi izglītībai, veselības aprūpei un pakalpojumiem, mazinot sociālo atstumtību.

SKOLĒNU PĀRVADĀJUMU INTEGRĀCIJA

Cēsu novadā skolēnu pārvadājumi tiek organizēti atsevišķi no reģionālā tīkla. Ņemot vērā apdzīvojuma izkliedētību un iedzīvotāju skaita samazināšanos, pašvaldība izvērtē iespēju integrēt iedzīvotāju pārvadāšanu skolēnu autobusos, pieļaujot pieaugušo pasažieru uzņemšanu maršrutos uz Cēsīm un Priekuļiem.

Šāda pieeja samazina tukšgaitas braucienus un nodrošina efektīvāku resursu izmantošanu.

PIEPRASĪJUMĀ BALSTĪTS SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

Lauku teritorijās tiek attīstīti pieprasījumā balstīti risinājumi – mikroautobusi vai maršrutu posmi, kas tiek veikti tikai tad, ja ir reāls pieprasījums.

Tas ir būtiski teritorijās, kur regulāro reisu noslodze ir zema vai tie vairs nepastāv. Pieprasījumā balstīti pakalpojumi papildina klasisko autobusu tīklu un nodrošina pārklājumu ciemos, kas atrodas tālāk no dzelzceļa līnijas.

GĀJĒJU UN VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRA

Cēsu novada gājēju un velo infrastruktūra tiek attīstīta kā viens tīkls, kas savieno:

- Cēsu un Līgatnes pilsētvidi,
- ciemus ar pagastu centriem,
- novada rekreācijas teritorijas un Gaujas Nacionālo parku.

Droša pārvietošanās tiek nodrošināta, sakārtojot krustojumus, izbūvējot veloceļus, uzlabojot apgaismojumu un veidojot gājēju pārejas.

Cēsu pilsētā īpašs uzsvars likts uz savienojumiem ar staciju, Vecpilsētu un izglītības iestādēm.

MOBILITĀTES PUNKTI UN PĀRSĒŠANĀS MEZGLI, MIKROMOBILITĀTE

Galvenajos apdzīvotajos centros – Cēsīs, Līgatnē un Priekuļos – tiek attīstīti mobilitātes punkti ar:

- sabiedriskā transporta pieturvietām,
- velonovietnēm,
- stāvvietām,
- elektroauto uzlādes iespējām,
- skaidru informāciju par maršrutiem.

Cēsu stacijas laukuma pārbūve ir galvenais multimodalitātes projekts, kas integrēs vilcienu, autobusus, veloinfrastruktūru un gājēju piekļuvi.

Jānodrošina satiksmes mierināšanas un drošības risinājumi, kas ļauj sabiedriskajam transportam, gājējiem un velobraucējiem pārvietoties vienlīdz droši. Drošas pieturvietas un sakārtota piekļuve tām ir būtisks priekšnoteikums sabiedriskā transporta izmantošanai.

Mobilitātes punktus nepieciešams aprīkot ar elektroauto uzlādes iespējām stratēģiskās vietās, tostarp apvienību centros, papildinot jau esošo infrastruktūru Cēsīs. Mobilitātes punkti nodrošina arī "pēdējās

jūdzēs” risinājumus – mikromobilitāti un kopbraukšanas iespējas lauku teritorijās. Pašvaldība var atbalstīt šādas iniciatīvas ar informatīvām un sabiedrības iesaistes aktivitātēm, veicinot efektīvāku pārvietošanos bez būtiskiem infrastruktūras ieguldījumiem.

INFORMĀCIJAS SISTĒMAS UN PIEEJAMĪBA

Pašvaldība nodrošina centralizētu un saprotamu informāciju par sabiedriskā transporta iespējām – gan digitālā, gan drukātā formā.

Pieturvietās izvietojami aktuālie grafiki un maršrutu kartes; galvenajās pieturvietās un stacijā – arī reālā laika informācija. Tūrisma plūsmām informācija pieejama vismaz divās valodās.

VIDEI DRAUDZĪGS TRANSPORTS

Sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā novadam jāvirzās uz zemu emisiju un bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu.

Tas samazina CO₂ emisijas un troksni, uzlabo izmaksu efektivitāti un nodrošina atbilstību Cēsu kā zaļas pašvaldības attīstības virzienam.

REĢIONĀLĀ KOORDINĀCIJA

Cēsu novada pašvaldībai sadarbojas ar Valmieras, Siguldas, Smiltenes un citām kaimiņu pašvaldībām, lai nodrošinātu:

- koordinētus maršrutus,
- saskaņotas pieturvietas,
- labākus savienojumus starp reģionālajiem tīkliem.

Mobilitāte netiek skatīta tikai novada administratīvās robežās – tā tiek plānota kā daļa no Vidzemes reģionālās sistēmas.

INOVĀCIJAS, KOPLIETOŠANA UN UZVEDĪBAS MAIŅA

Pašvaldība veicina ilgtspējīgu pārvietošanos:

- atbalstot auto koplietošanu,
- veidojot mobilitātes platformas,
- ieviešot priekšpieprasījuma braucienus,
- organizējot informatīvus pasākumus.

Lai inovācijas darbotos, nepieciešama uzticēšanās un sabiedrības paradumu maiņa; līdz ar tehniskajiem risinājumiem pašvaldība nodrošina izglītojošas aktivitātes.

TŪRISMA ATTĪSTĪBA

Cēsis kā reģiona tūrisma centrs attīsta starppilsētu velomaršrutus, kas savieno novadu ar Valmieru, Līgatni un Vecpiebalgu, balstoties uz “Reģionāla mēroga veloinfrastruktūras sistēmas izveidi”. Pašvaldība savlaicīgi sagatavo tehniskos projektus un nodrošina savu posmu izbūvi, tiklīdz pieejams finansējums. Līdz 2035. gadam prioritāri jāīsteno vismaz divi šādi savienojumi, vienlaikus nodrošinot drošus maršrutus arī ikdienas braucējiem no pagastiem uz Cēsīm.

Tūrisma vajadzībām tiek attīstīti “Green Railways” punkti Melturos un Dzērbenē – ar velonomu, atpūtas vietu, nojumi, velostatīviem un maršrutu norādēm. Šie punkti kalpo gan kā velotūrisma infrastruktūra, gan kā praktiski mobilitātes risinājumi vietējiem iedzīvotājiem.

Pasūtītājs: Cēsu novada pašvaldība

Projekta izstrādes vadītāja: Madara Jenerte

Kontakti: Raunas iela 4, Cēsis, Cēsu novads, LV-4101,

tel.: +371 64161800, +371 65825598, e-pasts: dome@cesunovads.lv

www.cesis.lv



Paskaidrojuma raksta izstrādātājs: SIA “Reģionālie projekti”

Projekta izstrādes komanda: Līna Dimitrijeva, Laine Šildere, Jānis Ozols,

Līva Meļķe-Tropiņa, Ivo Narbutis, Sanita Fazilova u.c.

Kontakti: Rūpniecības iela 32b – 2, Rīga, LV – 1045,

tel.: +371 67320809, e-pasts: birojs@rp.lv, www.rp.lv

