

SATIĶSMES DROŠĪBAS UN MIERINĀŠANAS RISINĀJUMU PIEMĒROŠANA CĒSU NOVADĀ vadlīnijas

Izstrādājusi:

Cēsu novada pašvaldības

Attīstības un būvniecības pārvaldes

Galvenā teritorijas plānotāja

Evija Taurene

Ekspertīzi veicis:

Saskaņots:

Apstiprināts:

Cēsis 2018

IEVADS

2017.gada septembrī un oktobrī norisinājās Cēsu novada pašvaldības organizētas Apkaimju sanāksmes. Kopā 10 sanāksmēs piedalījās vairāk kā 200 iedzīvotāju, kas dalījās ar saviem ikdienas novērojumiem un bažām par pilsētvides jautājumiem. Katrā apkaimē tika identificētas savas atšķirīgas problēmas, tomēr starp pārrunātajiem tematiem bija vairāki, kas atkārtojās gandrīz katru tikšanās vakaru – tajā skaitā, jautājumi par ielu aprīkojumu, stāvakli, drošību, kā arī par agresīvu autovadītāju uzvedību pilsētā.

Arī Transporta kustības organizācijas komisija regulāri saņem iedzīvotāju ierosinājumus atsevišķās Cēsu pilsētas ielās izvietot ātrumu ierobežojošas ceļa zīmes un ātruma vaļņus. Tomēr, ne vienmēr ātruma vaļņi un ceļa zīmes ir efektīvākais satiksmes mierināšanas līdzeklis. Pasaules labā prakse pierādījusi, ka tādi satiksmes mierināšanas paņēmieni kā ielu marķējums, ielu mēbeles, drošības saliņas u.c. risinājumi, ir krietni efektīvāki autovadītāju paradumu maiņai.

Apzinoties, ka drošas un mierīgas satiksmes infrastruktūras izveide ir ikviena sabiedrības locekļa interesēs, Cēsu novada pašvaldība izvirzījusi vairākus uzdevumus:

- samazināt kopējo ceļu satiksmes negadījumu skaitu pilsētā,
- veidot pilsētvidi, kas ir droša un saprotama ikvienam iedzīvotājam (t.sk., cilvēkiem ar kustību ierobežojumiem, bērniem, senioriem u.c. sabiedrības grupām),
- veicināt izpratni par satiksmes dalībnieku savstarpēju mijiedarbību,
- veicināt pozitīvus satiksmes dalībnieku uzvedības ieradumus atrodoties satiksmē.

Turpmāk dokumentā apkopotas **vadlīnijas satiksmes drošības un mierināšanas risinājumu pakāpeniskai ieviešanai Cēsu pilsētā**. Paredzētie risinājumi ir salīdzinoši ātri, vienkārši un lēti ieviešami.

Dokuments izstrādāts kā plānošanas dokuments, kas paredzēts pašvaldības darba vajadzībām, plānojot infrastruktūras objektu izbūvi, pārbūvi, atjaunošanu.

Vadlīnijās rekomendētie risinājumi balstīti uz zinātnisko literatūru un pasaulē pielietotiem labās prakses piemēriem. Darba vajadzībām izmantotie galvenie materiāli:

1. National Assosiation of City Transportation Officals, 2013. Urban Street Design Guide. Islandpress, New York. ISBN: 978-1-61091-494-9
2. Spolander, K. 1999. Staden, bilen, farten. NTFs Forlag, Malmo, Sweden. ISBN: 91-87198-23-1

Vadlīnijās sniegtie risinājumi konceptuāli saskan ar Cēsu novada pašvaldības pasūtīto un Toma Kokina 2014.gadā izstrādāto dokumentu "Cēsis – pilsētvides attīstības koncepcija. Satiksmes organizācija, ielas un laukumi", kā arī SIA "Toma Kokina Birojs" 2016.gadā izstrādāto dokumentu "Ielu dizains, Cēsis".

RISINĀJUMI SATIKSMES DROŠĪBAS UZLABOŠANAI UN SATIKSMES MIERINŠĀŠANAI CĒSU PILSĒTĀ

Vadlīnijas paredz risinājumus satiksmes drošības uzlabošanai un mierināšanai visas pilsētas ietvaros, veidojot sistemātiku un vienotu pieeju infrastruktūras pārveidei.

Atsevišķi risinājumi izdalīti vairākām pēc funkcionalitātes un satiksmes dinamikas atšķirīgām Cēsu pilsētas teritorijām:

- Cēsu vecpilsētai un aktīvā centra lokam;
- Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijām;
- Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijām;
- Izglītības iestāžu apkārtējās teritorijas;

1. Pilsētas mēroga risinājumi

Mierīga satiksme visas pilsētas ietvaros

Lai veicinātu mierīgu pārvietošanos pilsētas aktīvā centra un apdzīvoto zonu apkaimēs, nepieciešams ieviest atļautā ātruma nosacījumus, diferencējot ielas, kurās maksimālais atļautais ātrums ir 30km/h, kā arī uzstādot maksimālā ātruma ierobežojuma zīmi (323.ceļazīme) vai maksimālā ātruma ierobežojuma zonas zīmi (525.ceļazīme), papildinot šos ielu posmus arī ar horizontālo ceļa apzīmējumu marķējumu, attēlojot maksimālo atļauto braukšanas ātrumu (piemērs attēlā nr. 1.).



Attēls Nr.1 Atļautā ātruma horizontālā marķējuma piemērs mazstāvu dzīvojamā zonā¹

Ņemot vērā pasaules labās prakses piemērus, uz kuriem tiecas arvien vairāk dažādu mērogu pilsētas², arī Cēsu pilsētas centrālajā daļā atļautais ātrums būs 30km/h. Arī Pasaules Veselības organizācija savā 2008.gada izdevumā "Braukšanas ātruma kontrole: ceļu satiksmes drošības rokasgrāmata lēmumu pieņēmējiem un praktiķiem" definējusi, ka samazinot atļauto braukšanas ātrumu līdz 30km/h būtiski sarūk ceļu negadījumu risks – pie ātruma 30km/h 9 no 10 cilvēkiem, kas iekļūst negadījumā, izdzīvo, savukārt pie ātruma 50 km/h izdzīvo vien 1,5 no 10 negadījumā iekļuvušiem cilvēkiem.

¹ Avots: https://geveko-7ce2.kxcdn.com/fileadmin/_processed_/8/6/csm_premark_speed_limit_30_sign_a2c0736cff.jpg

² https://pilsetacilvekiem.lv/30-kmh-kapec-tas-ir-labi/?fbclid=IwAR1BpjtZqSABRyXfpAFrQGzrOaco7SKubyWKO8gOT3DDrF_HBHfF8bTgf4

Līdz ar to, rūpējoties par iedzīvotāju drošību uz ceļa, Cēsu pilsētas centrālajā daļā rekomendējamais ātrums būs 30 km/h.

Vienlaikus, līdz ar šādām izmaiņām, būtiski tiks uzlabota ne vien gājēju un riteņbraucēju drošība satiksmē, bet arī moderno pārvietošanās līdzekļu – elektroskūteru un elektrovelosipēdu – drošību uz ielām.

Provizoriski, atļautā ātruma **zonas zīmes**, kas nosaka braukšanas ātrumu 30 km/h jāuzstāda kartē norādītajās vietās uz lielākas nozīmes zīmēm, atbilstoši piemeklējot pareizāko to atrašanās vietu, kā arī uzstādot tās uz mazākas nozīmes ielām, iebraucot zonā.



Attēls Nr.3. Atļautā ātruma zīmju izvietojanas shēma³

Saraksts (virzienā no Cēsu pilsētas perifērijas uz centru):

- Gaujas iela, pirms krustojuma ar Annas ielu
- Bērzaines iela, pirms Beverīnas ielas
- Lenču iela, pirms krustojuma ar Palasta un Festivāla ielu
- Festivāla iela, pirms Dzintara ielas
- Akmens, Dzintara un Niniera ielas sākot no krustojumiem ar Festivāla ielu
- Valmieras iela, pirms krustojuma ar Birzes ielu
- Dzelzceļa iela, no krustojuma ar Edvarda Treimaņa-Zvārģuļa ielu
- J. Poruka iela, no krustojuma ar Zvaigžņu ielu
- Vaives iela, no krustojuma ar Saules ielu
- Piebalgas iela, no krustojuma ar A.Kronvalda ielu
- Rīgas iela, pirms krustojuma ar Zvirbuļu ielu
- Līgatnes iela, no krustojuma ar Mednieku ielu
- Cīrulīšu iela, no krustojuma ar Pētera ielu

³ Autores veidots kartogrāfisks materiāls

Jāņem vērā faktors, ka ātruma zonas izveide bez papildus izmaiņām ielu dizainā, var netīši rosināt noteikumu pārkāpumus, jo esošās brauktuves, it īpaši maģistrālajās ielās un pilsētas centra tiešā tuvumā, ir plašas un veicina vēlmi pārvietoties ātrāk par atļauto braukšanas ātrumu. Vienlaikus ar 30 km/h zonas izveidi, nepieciešams ieviest **citus** satiksmes mīrināšanas risinājumus (ielu mēbeles, sašaurinājumus, saliņas), tādējādi veicinot pilsētas iedzīvotāju un viesu adaptāciju mierīgas braukšanas kultūrai.

Gājēju pārejas pilsētā

CSN 2.16. gājēju pāreja – brauktuves daļa, kas apzīmēta ar 535. un 536. ceļa zīmi un (vai) 931. ceļa apzīmējumu un paredzēta gājēju pāriešanai pāri brauktuvei.

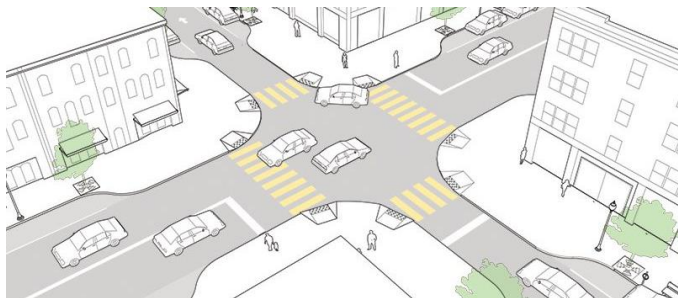
Gājēju pārejas pilsētvidē tiek veidotas, lai veicinātu drošu ielas braucamās daļas šķērsošanu, taču pastāv situācijas, kurās vienkāršākie gājēju pārejas risinājumi gājēju drošību neuzlabo. Šādi gadījumi veidojas, ja:

- ielas brauktuves platums veicina ātru braukšanu;
- gājējiem jāšķērso vairāk kā viena josla kādā no braukšanas virzieniem;
- gājēju pāreja ielā ar augstu autosatiksmes intensitāti ir veidota bez drošības saliņas; (
- gājēju pāreja diennakts tumšajā laikā ir neapgaismota;
- gājēju pāreja ir slikti pamanāma un pārrēdzama.

Lai uzlabotu gājēju pārvietošanās drošību pilsētā, pielietojami šādi risinājumi:

1. Gājējam droša un pieejama ielas šķērsošana krustojumos -

- Izveidot gājēju pārejas **visos krustojumos, kur ir augsta autosatiksmes intensitāte vai nepieciešama gājēju drošības uzlabošana** (attēls Nr.3 un 5);
- Pārveidot krustojumus iespējami kompaktus, tādējādi samazinot gājējam šķērsojamo attālumu (piemērs attēlā Nr.4 un 5). Krustojumu sašaurināšana gadījumos, kad iela netiek pārbūvēta, veicama ar vienkāršiem, izmaksu maz-ietilpīgiem paņēmieniem – horizontālo marķējumu, krāsu, stabiņiem, ielu mēbelēm. Ja ielu sašaurinājuma brīvajā telpā plāno apstādījumus, tos izvieto tā, lai tie neaizšķērso redzamības lauku.
- Krustojumos, kurus ieskauj blīva apbūve, kuru uz ielām izvietotas auto stāvvietas vai veidojas slikti pārrēdzamas pagriezienu trajektorijas, veidot “paceltos krustojumus”, kas pacelti līdz ietves līmenim, tādējādi pievēršot autovadītāju pastiprinātu uzmanību drošībai (attēls Nr.6) . Paceltos krustojumus veidot tā, lai tajos būtu iespēja izvietot arī gājēju pārejas uz krustojuma paceltās daļas.



Attēls Nr.3. Shematiskais piemērs gājēju pāreju vēlamajam izvietojumam krustojumos⁴



Attēls Nr.4. Vizuāli sašaurināts krustojums ar gājēju pāreju, Cēsis⁵

⁴ Avots: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersection-design-elements/crosswalks-and-crossings/conventional-crosswalks/>

⁵ Autores foto



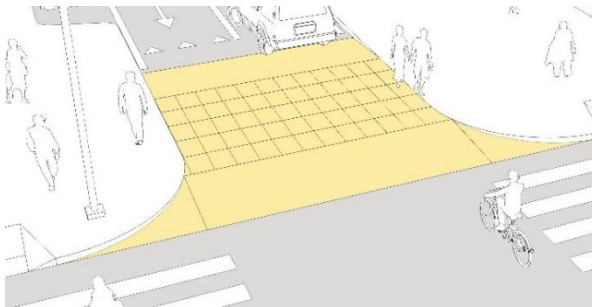
Attēls Nr.5. Vizuāli sašaurināts krustojums ar ielas krāsojumu, stabiņiem un gājēju pārejām⁶



Attēls Nr.6 Shematisks attēlojums paceltā krustojuma piemēram. Krustojuma pacēlums veidots ietves augstumā.⁷

2. Drošas gājēju pārejas sabiedriski nozīmīgu objektu tuvumā:

- Gājēju pārejas, kur novērojama augsta gājēju intensitāte, piemēram, pie izglītības iestādēm, pakalpojumu centriem, veikaliem, kultūras un sporta iestādēm, parkiem, veidot kā **paceltās gājēju pārejas**.
- Veidojot paceltās gājēju pārejas, jārod risinājumus, lai izbūvētu tās vienā līmenī ar ietvi (attēls Nr. 7 un 8), vienlaikus atrisinot lietus ūdens novadīšanas iespējas, ierīkojot caurtekas zem pārejas vai lietus ūdens gūlijas pirms pārejas.
- Lai papildus pievērstu autovadītāju uzmanību tuvumā esošām izglītības iestādēm, gājēju pārejas krāsojums veidojams balts-sarkans-balts (attēls Nr. 9. un 11.),
- Nepieciešams paredzēt apgaismojuma risinājumus.



Attēls Nr. 7 Shematisks paceltās gājēju pārejas piemērs⁸



Attēls Nr. 8 Paceltās gājēju pārejas shematisks piemērs ar drošības salīņu⁹



Attēls Nr. 9 Paceltās gājēju pārejas piemērs¹⁰



Attēls Nr. 10 Paceltās gājēju pārejas piemērs ar lietus ūdens notekām tās malās¹¹

⁶ Avots: <http://iqc.ou.edu/2017/05/31/buenosaires/>

⁷ Avots: https://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/raised-intersections/raised-intersections-1.jpg

⁸ Avots: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/pedestrian-crossings/crossing-types/>

⁹ Avots: https://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/midblock-crosswalks/midblock-crosswalks-2.jpg

¹⁰ Avots: <http://changelabsolutions.org/childhood-obesity/safe-street-crossings>

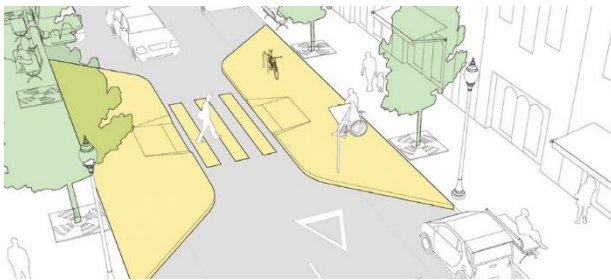
¹¹ Avots: <https://www.dpti.sa.gov.au/towardszerotogether/news-towards-zero-together?a=145001>



Attēls Nr. 11 Paceltās gājēju pārejas piemērs ar sarkanu-baltu-sarkanu krāsojumu¹²

3. Droša ielas šķērsošana divvirzienu ielās un ielās ar intensīvu satiksmi:

- Ielās, kur vienas joslas platums pārsniedz minimālo vienas joslas platumu pēc ceļu satiksmes standarta (gan viena virziena, gan divu virzienu ielās), veidot brauktuves sašaurinājumu pirms un pēc gājēju pārejas (piemērs attēlots 12. attēlā) vai veidot gājēju drošības salīņu brauktuves vidusdaļā (attēlos Nr. 13. un 14).
- Pirms gājēju pārejām maģistrālās ielās ar intensīvu satiksmi, nepieciešams papildināt ielas horizontālo krāsojumu ar zīmi, kas brīdina par gājēju pārejas tuvumu (Attēls Nr. 15).
- Nepieciešams paredzēt apgaismojuma risinājumus.



Attēls Nr. 12 Shematiskais attēls - gājēju pāreja ar ielas sašaurinājumiem – šāds risinājums pielietojams arī divu virzienu ielās¹³



Attēls Nr. 13 Shematiskais attēls - gājēju pāreja ar ielas sašaurinājumiem un drošības salīņu¹⁴



Attēls Nr. 14 Gājēju pāreja ar ielas sašaurinājumiem un drošības salīņu¹⁵



Attēls Nr.15 Brīdinājuma zīme par tuvumā esošu gājēju pāreju¹⁶

Dzelzceļa integrēšana pilsētā

Dzelzceļš Rīga-Valka šķērso Cēsu pilsētu un sadala tās aktīvo centru divās daļās. Ņemot vērā, ka abās dzelzceļa pusēs atrodas gan dzīvojamo māju apkaimes, gan izglītības iestādes, darba vietas un pakalpojumu centri, iedzīvotāji regulāri

¹² Avots: <https://carlisleiowa.org/walkability-audit-shows-promise-for-city/>

¹³ Avots: https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2016/11/06_V2-68-a.jpg

¹⁴ Avots: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-motorists/traffic-calming-strategies/>

¹⁵ Avots: https://safety.fhwa.dot.gov/speedmgt/ePrimer_modules/module3pt3.cfm

¹⁶ Avots: <https://security-luxembourg.com/road-safety-luxembourg-30-zone-speed-limit-25012018/>

šķērso dzelzceļa līniju gan kājām, gan ar velosipēdu un autotransportu. Šobrīd dzelzceļu iespējams šķērsot vairākās vietās Cēsu pilsētā – Valmieras ielas šķērsojums, J.Poruka ielas šķērsojums un Piebalgas ielas šķērsojums. Papildus gājējiem un nemotorizētiem transporta līdzekļiem iespējams šķērsot dzelzceļu pie Cēsu dzelzceļa stacijas.

Apzinoties, ka dzelzceļa šķērsošana sev iespējami ērtā vietā ir iedzīvotāju interesēs, taču vienlaikus apdraud iedzīvotāju dzīvību, kas izvēlas šķērsot dzelzceļu tam nepiemērotā vietā, Cēsu novada pašvaldība tiekusi rast risinājumus situācijai.

Risinājums:

1. Izveidot gājējiem ērtu dzelzceļa šķērsojumu teritorijā starp Cēsu pilsētas sporta skolu un Raiņa ielu, rodot risinājumu gājēju plūsmas organizēšanai ar gājēju luksoforu (pēc līdzības ar attēlu Nr. 16);
2. perspektīvā izbūvēt drošu A.Kronvalda ielas dzelzceļa šķērsojumu.



Attēls Nr.16. Gājēju dzelzceļa šķērsojums¹⁷

2. Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas

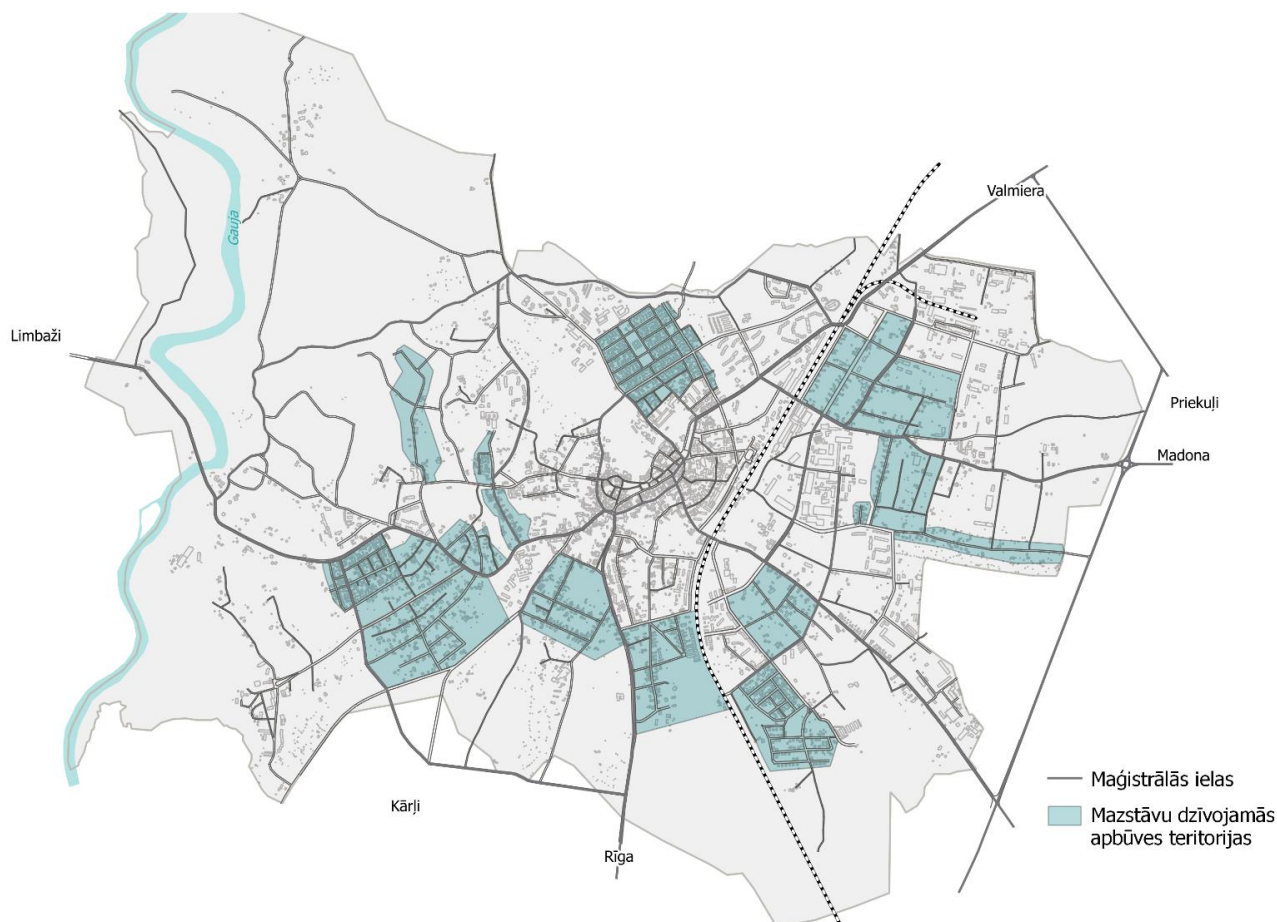
Mazstāvu dzīvojamās teritorijas šī dokumenta izpratnē ir koncentrētas, blīvi apdzīvotas individuālo dzīvojamo māju teritorijas, kurām ir raksturīgs savienjošo pieklūšanas ielu un vietējās nozīmes ielu tīkls, atbilstoši Cēsu pilsētas ielu klasifikācijai.

CSN 22.11. **dzīvojamā zona** – apbūvēta teritorija (dzīvojamais masīvs, atpūtas vieta) vai tās daļa, kurā iebraukšana apzīmēta ar 533. ceļa zīmi, bet izbraukšana – ar 534. ceļa zīmi;

CSN 101. Apdzīvotās vietās visu transportlīdzekļu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 50 km/h, **bet dzīvojamās zonās**, daudzdzīvokļu namu pagalmos, degvielas uzpildes staciju un stāvvietu teritorijās – **20 km/h**.

¹⁷ Avots: <https://i.ytimg.com/vi/Eztz6eFjYg8/maxresdefault.jpg>

Cēsu pilsētā var izdalīt trīspadsmit mazstāvu dzīvojamās teritorijas, kas attēlotas kartē (3. pielikumā –saraksts ar apkaimes ierobežojošajām ielām):



Attēls Nr.17. Atļautā ātruma zīmju izvietojanas shēma¹⁸

Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās ir šādi ielu segumu veidi: asfaltētas ielas, ielas ar divkārtu apstrādi, grants seguma ielas, kuras pakāpeniski tiek apstrādātas ar pretputēšanas līdzekļiem. Ielas visbiežāk ir bez ietvēm un apgaismojuma.

Šajās apkaimēs dominē viena un divu stāvu ģimeņu dzīvojamās mājas. Teritorijās nav apkaimju vajadzībām izveidoti rotaļu laukumi bērniem, līdz ar to bērni rotaļājas pagalmos un nereti arī uz ielām vai to tiešā tuvumā.

Risināmie jautājumi

Pa ielām pārvietojas visi satiksmes dalībnieki, t.sk., autovadītāji, riteņbraucēji, gājēji u.c. Iela tiek izmantota gan kā pārvietošanās telpa, gan kā satikšanās vieta, gan kā rotaļu zona bērniem. Vienlaikus, ielas mēdz izmantot arī kā tranzīta jeb caurbraukšanas zonas, lai nokļūtu uz citām pilsētas teritorijām. Līdz ar to nepieciešams risināt visu satiksmes dalībnieku un iedzīvotāju pārvietošanās un ielas izmantošanas drošību.

Grants seguma ielās: lai samazinātu putekļu daudzumu, kas rodas automašīnu pārvietošanās rezultātā, nepieciešams mazināt automašīnu pārvietošanās ātrumu.

Asfaltētās ielās un ielās, kur veikta divkārtu apstrāde, pastāv tendence pieaugt vidējam automašīnu pārvietošanās ātrumam, autovadītājam nerespektējot dzīvojamās zonas pazīmes vai ātruma ierobežojumus, līdz ar to nepieciešams rast citus veidus kā mainīt autovadītāju paradumus.

¹⁸ Autores veidots kartogrāfisks materiāls

Risinājumi:

1. Pamanāma dzīvojamās zonas robeža:

- Iebraucot un izbraucot no dzīvojamās zonas, izvietot ceļa zīmes, kas apzīmē dzīvojamo zonu vai tās beigas.
- Papildus nepieciešams veicināt satiksmes dalībnieku izpratni par ceļu satiksmes noteikumiem dzīvojamo zonu teritorijās, pēc nepieciešamības izvietojot informatīvus bannerus (piemērs – banneris pie iebraukšanas Cēsu vecpilsētā no Kases ielas).
- Pie iebraukšanas un izbraukšanas no dzīvojamās zonas, veidot sašaurinātu iebrauktuvi, tādējādi uzsverot dzīvojamās zonas robežu (attēls nr. 18 un 19).



Attēls Nr.18 Ielas sašaurinājums ar gājēju pāreju¹⁹



Attēls Nr.19 Ielas sašaurinājums ar horizontālo marķējumu un stabiņiem²⁰

2. Saprotama un droša gājēju kustība dzīvojamā zonā un tās tiešā tuvumā:

- Asfaltētās ielās dzīvojamo zonu teritorijās vai to tiešā tuvumā, kur nav izveidotas ietves gājējiem, veidot ar marķējumu uz asfalta nodalītu gājēju zonu (pēc Dārzniecības ielas piemēra; attēlos nr. 20 un 21 attēloti piemēri). Nodalītas un iezīmētas zonas gājējiem nepieciešamas, piemēram, Līgatnes, Miera, Krūmiņu, Vaives ielās. Marķējuma nodalījumu var papildināt atstarojoši stabiņi, apzaļumojums vai ielu mēbeles.
- Ierīkojot gājēju pārejas, rast risinājumus to apgaismošanai.
- Ja teritorijā vai ielā nav ierīkots apgaismojums, gājēju pāreju un horizontālo ceļa apzīmējumu krāsošanai izmantot krāsu ar atstarojošu efektu.



Attēls Nr. 20 Ar horizontālo marķējumu iezīmēta zona gājējiem uz ielas, kur nav izbūvētas ietves²¹



Attēls Nr. 21 Shematisks attēls - ar horizontālo marķējumu iezīmēta zona gājējiem uz ielas, kur nav izbūvētas ietves²²

¹⁹ Avots: https://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/pinchpoint/carousel//unknown_unknown_2.jpg

²⁰ Avots: <https://www.flickr.com/photos/throgers/10781850785>

²¹ Avots: <http://ruraldesignguide.com/visually-separated/pedestrian-lane>

²² Avots: autores uzņemta fotogrāfija

3. Mierīga satiksme dzīvojamās zonas teritorijā:

- Lai arī dzīvojamās zonas zīme automātiski nozīmē noteiktu atļautā ātruma ierobežojumu, tomēr nepieciešams uz asfaltēto ielu brauktuves daļas papildus veidot marķējumu, tādējādi atgādinot par apkaimē atļauto braukšanas ātrumu – 20 km/h (pēc līdzības ar attēlu Nr. 1 un 2.),
- Ieviest “labās rokas” principa izmantošanu mastāvu apbūves teritorijās, tādējādi samazinot nepieciešamību regulēt satiksmi ar ceļa zīmēm,
- Veidot mākslīgus ielu sašaurinājumus, “saliņas” pamīšus brauktuves abās malās (22. un 23. attēls).
- Paredzēt iespēju dzīvojamo zonu teritoriju iedzīvotājiem pieteikties pašvaldībā pēc vienota koncepta izveidotajām ielu mēbelēm (puķu kastes, dizaina objekti u.c.) un asistēt to izvietošanā, tādējādi veicinot iedzīvotāju aktivitāti un līdzatbildību savas ielas uzturēšanā.



Attēls Nr. 22 Satiksmes mierināšanas risinājums – pamīšus ielas sašaurinājumi²³



Attēls Nr. 23 Pamīšus ielas sašaurinājumi²⁴

Papildus nepieciešams pakāpeniski risināt grantēto ielu pretputēšanas apstrādi dzīvojamo zonu teritorijās, vienlaikus paredzot arī satiksmes mierināšanas aktivitātes ar pretputēšanas līdzekļiem apstrādātajās ielās.

²³ Avots: <https://www.pinterest.com/pin/464785624020899550/>

²⁴ Avots: <https://waronthemotorist.wordpress.com/2011/10/27/strange-streets-and-rural-ratrums-in-the-netherlands/>

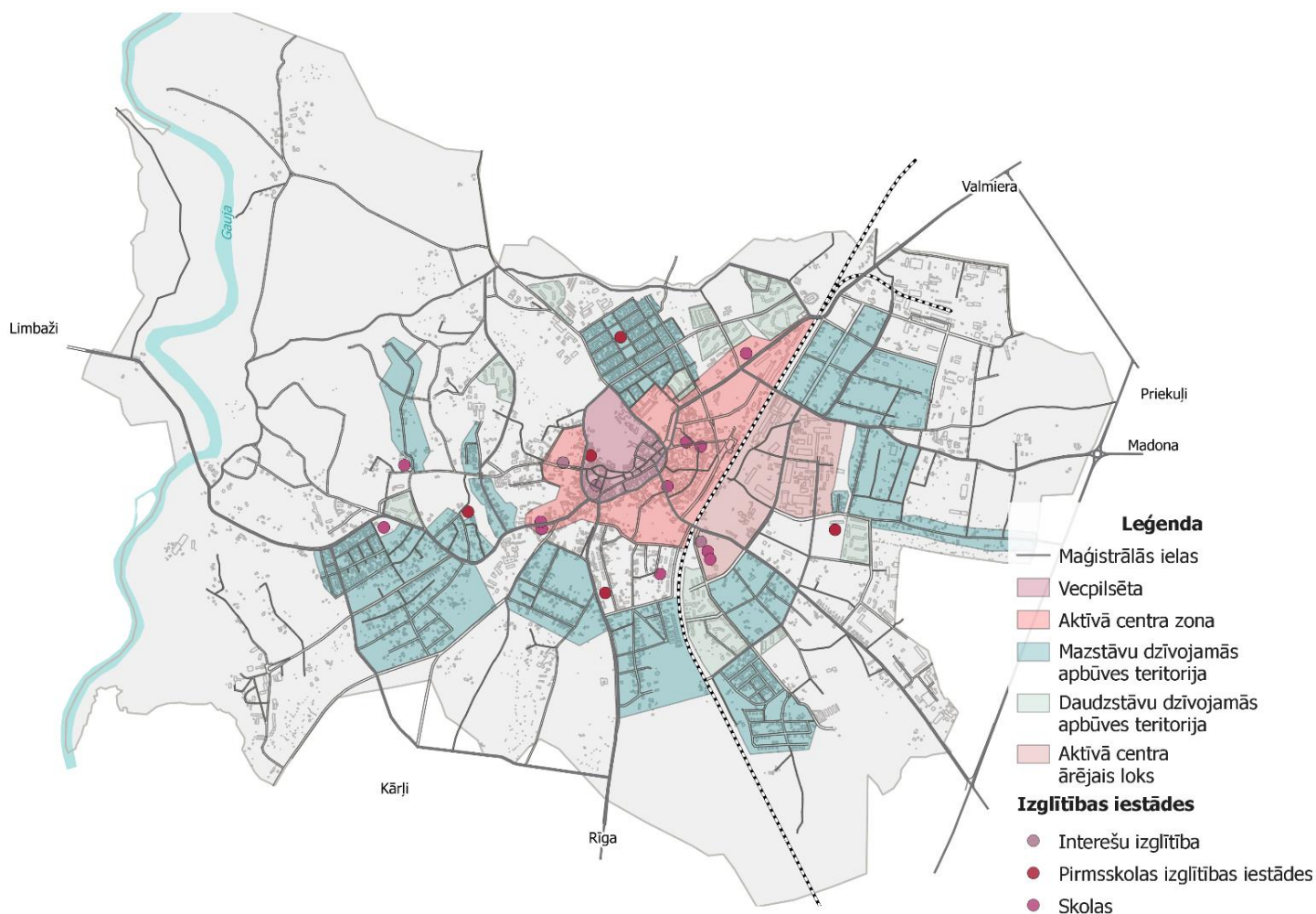
3. Izglītības iestāžu apkārtne – drošs ceļš uz skolu!

Cēsu pilsētā izglītības iestādes izvietotas gan vecpilsētas un aktīvā centra teritorijā, gan mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamo zonu teritorijās, gan tiešā tuvumā pilsētas maģistrālajām ielām, gan vietējas nozīmes ielām. Vairāku izglītības iestāžu tuvumā jau šobrīd veikti satiksmes drošību veicinoši pasākumi, taču ne visos gadījumos to iedarbība ir efektīva.

Jāņem vērā, ka liela daļa vecāku savas atvases uz izglītības iestādēm ik dienu nogādā ar automašīnu, tādējādi paaugstinot auto transporta intensitāti tiešā izglītības iestāžu tuvumā. Vienlīdz bieži kāds no vecākiem pavada bērnu uz skolu vai pirmsskolas izglītības iestādi pārvietojoties kājām. Mazāk ir to bērnu un jauniešu, kuri ikdienā uz skolu dodas kopā ar kādu no vecākiem vai patstāvīgi ar velosipēdu. Vienlaikus, pastāv potenciāls veicināt velosipēda kā ikdienas pārvietošanās līdzekļa izmantošanu ceļā uz skolu, taču izglītojamā ceļš uz izglītības iestādi sākas no katra izglītojamā dzīvesvietas, līdz ar to nepieciešams veidot drošu velo ceļu tīklu visas pilsētas mērogā.

Izglītības iestāžu apkārtne īpaši svarīgi veicināt mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošu pārvietošanos, t.sk., ielas šķērsošanu, pārvietošanos izglītības iestādes tuvumā ar nemotorizētu transporta līdzekli (velosipēdu, skrejriteni u.c.).

Kartē attēlotas izglītības iestādes, kā arī apkaimes, kurās tās izvietotas.



Attēls Nr.24 Izglītības iestāžu izvietojums Cēsu pilsētas dažādās apkaimēs²⁵

²⁵ Autores veidots kartogrāfisks materiāls

Risināmie jautājumi

Izglītības iestādēs mācās dažāda vecuma bērni un jaunieši, no kuriem ne visi ir izglītoti par ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu vai arī pietiekami veci, lai tos apzināti piemērotu savām rīcībām. Līdz ar to, izglītības iestādes piegulošā teritorija veidojama kā **droša zona**, kuras tuvumā auto satiksme ir iespējami samazināta, kā arī norit mierīgi un pēc skaidriem noteikumiem. Droša un pārrēdzama ielas šķērsošanas iespēja izglītības iestādes tuvumā ir īpaši būtiska.

Vienlaikus, arī autovadītājiem satiksmē jāgūst nepārprotama izpratne par tuvumā atrodošos izglītības iestādi, līdz ar to rēķinoties, ka uz ielas var negaidīti izskriet bērni. Lai arī teju visas izglītības iestādes, t.sk., bērnu dārzi, skolas, interešu izglītības iestādes, atrodas 1.nodaļā ierosinātās "30km/h zonas" teritorijā vai arī mazstāvu vai daudzstāvu dzīvojamajās zonās, tomēr ne visi autovadītāji ir Cēsu vai tuvējās apkārtnes iedzīvotāji un pārzina izglītības iestāžu atrašanās vietas, līdz ar to nepieciešama papildus informācija pilsētvidē.

Papildus, jārod risinājumi tam, lai veicinātu skolēnu drošu pārvietošanos uz izglītības iestādi patstāvīgi ar kājām vai velosipēdu.

Risinājumi

1. Mierīga satiksme izglītības iestāžu tuvumā:

- Izvietot uzrakstu "SKOLA" kā ielas horizontālo marķējumu tuvojoties skolas zonai (pēc piemēra 25. attēlā)

2. Droša pārvietošanās izglītības iestādes tuvumā:

- Izglītības iestāžu tuvumā veidot paceltās gājēju pārejas vienā līmenī ar ietvi. Ja ielā nav iespējams veidot pacelto gājēju pāreju, tad piemērojami citi drošas ielas šķērsošanas risinājumi atbilstoši 1.nodaļas sadaļai "Gājēju pārejas".
- Gājēju pārejām izglītības iestāžu tuvumā veidojams krāsojums baltā-sarkanā-baltā krāsā (atbilstoši attēlā Nr.26 parādītajam piemēram), tādējādi pievēršot autovadītāju pastiprinātu uzmanību un radinot pie izpratnes, ka šāda veida pāreju marķējums izveidots ielās, kur jāpievērš papildus uzmanība bērnu klātbūtnei.
- Veidojot gājēju pārejas pie skolām, apgaismojuma izveide ir obligāta.



Attēls Nr.25 Ielas horizontālais marķējums, kas brīdina par skolas tuvumu²⁶



Attēls Nr. 26 Paceltās gājēju pārejas piemērs ar sarkanu-baltu-sarkanu apzīmējumu²⁷

²⁶ Avots: <http://www.anyvan.com/blog/whats-going-on/back-to-shcool-for-some/>

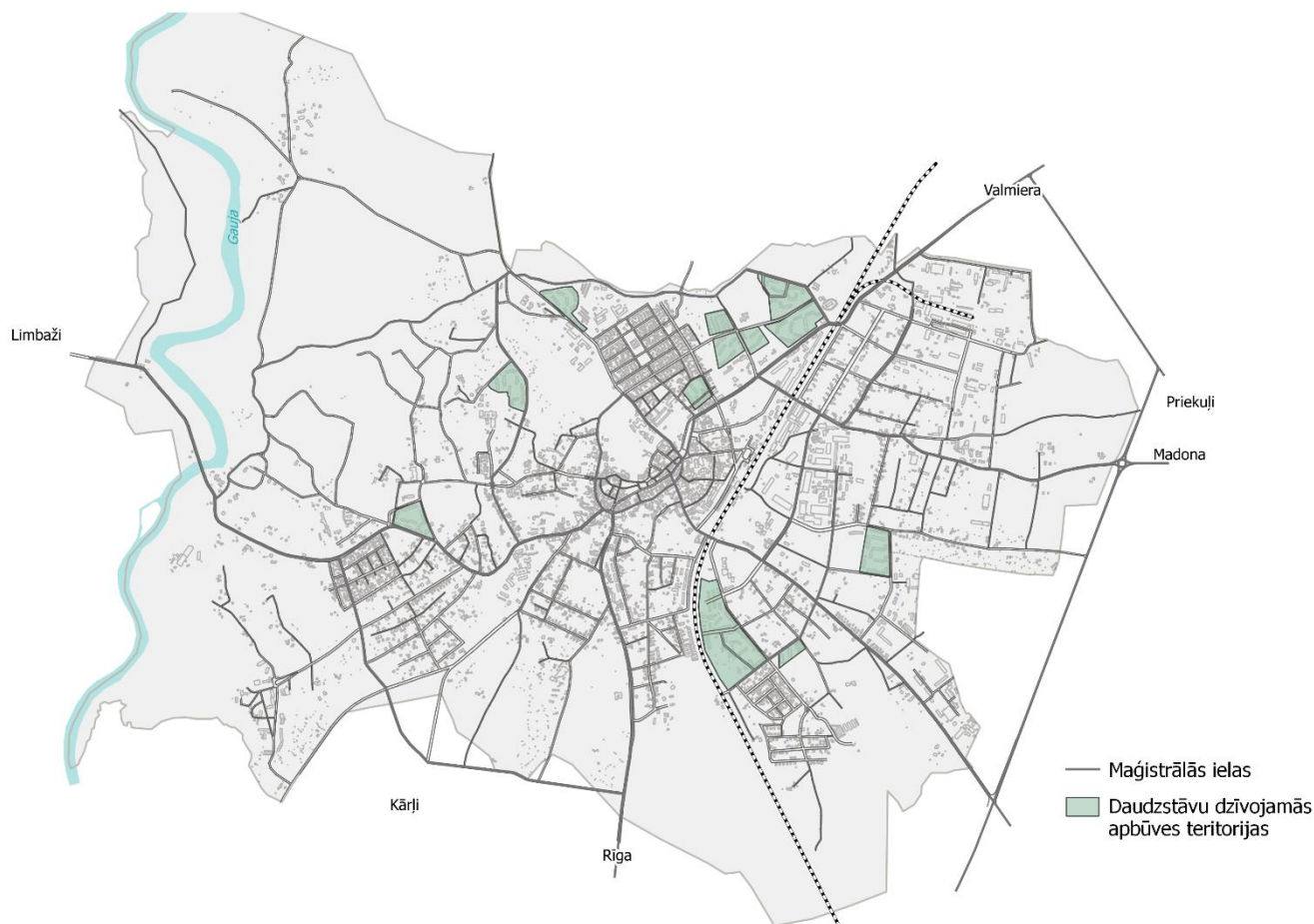
²⁷ Avots: <https://carlisleiowa.org/walkability-audit-shows-promise-for-city/>

4. Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas

Daudzstāvu māju apkaimes un iekšpagalmi ir teritorijas ar plašu izmantošanas daudzveidību – tā ir vieta ģimenēm un bērnu rotaļām, vieta laika pavadīšanai ārpus telpām ikvienai paaudzei, kā arī vieta privāto automašīnu novietošanai. Šī brīža situācijā daudzviet daudzstāvu dzīvojamo māju apkaimēs ielu un iekšpagalmu brīvo telpu aizņem automašīnu novietnes, tādējādi ierobežojot iespēju nepieciešamības gadījumā piekļūt avārijas transportam.

Iedzīvotājiem nav ērtu un drošu iespēju novietot velosipēdus ārpus dzīvokļiem (kā arī ārpus izglītības iestādēm vai darba vietām), kas kavē velosipēda izmantošanu kā ikdienas pārvietošanās līdzekli mazu attālumu veikšanai un vienlaikus veicina automašīnu regulārāku izmantošanu.

Kartē atzīmētas daudzstāvu dzīvojamo māju teritorijas Cēsu pilsētā.



Attēls Nr. 27 Daudzstāvu māju apkaimes Cēsu pilsētā²⁸

Risināmie jautājumi

Daudzstāvu māju teritoriju iekšpagalmi ar likumu noteikti kā dzīvojamās zonas, un iekšpagalmu ielas visbiežāk ir relatīvi šauras un nereti šo ielu telpu nereti aizņem automašīnu stāvvietas, līdz ar to šeit netiek attīstīts liels satiksmes ātrums. Taču iedzīvotāji daudzstāvu māju teritorijās jūtas nedroši par to tuvumā esošajām sekundārajām maģistrālajām ielām, kur atļautais braukšanas ātrums sasniedz 50 km/h.

Ilgtermiņā nepieciešams risināt arī automašīnu stāvvietu un velosipēdu novietņu iztrūkumu daudzstāvu māju apkaimēs.

²⁸ Autores veidots kartogrāfisks materiāls

Risinājumi

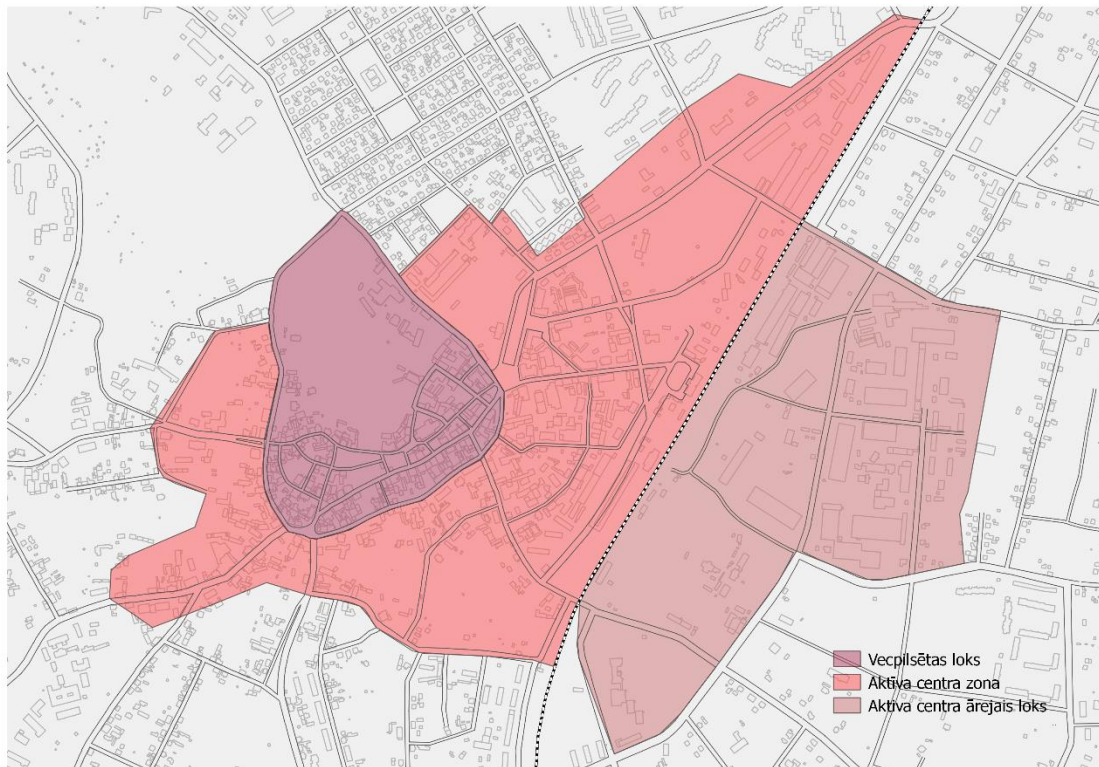
1. Droša gājēju pārvietošanās daudzstāvu māju apkaimēm tuvējās ielās:

- Izvērtēt iespēju palielināt gājēju pāreju skaitu daudzstāvu māju apkaimju teritorijās, nodrošinot drošu tuvējo ielu šķērsošanu trajektorijās, kuras iedzīvotāji šobrīd izmanto intuitīvi. Gājēju pārejas veidot pēc 1. nodaļas sadaļā "Gājēju pārejas" izklāstītajiem principiem.
- No jauna veidojamajām gājēju pārejām paredzēt apgaismojumu vai, ja tas nav iespējams, izmantot baltu krāsu ar atstarojošu efektu.

2. Mierīga satiksme daudzstāvu māju apkaimēm tuvējās ielās:

- Tuvojoties daudzstāvu māju apkaimei, tai pieguļošā ielā izveidot akustisku horizontālo marķējumu kombinācijā ar 121. ceļazīmi "Bērni", tādējādi vēršot autovadītāju uzmanību uz to, ka no pagalmiem un māju teritorijām uz ielas var izskriet bērni.
- Lai arī dzīvojamās zonas statuss ir noteikts pēc likuma un papildus zīmes izvietot nav nepieciešams, tomēr iedzīvotāju radināšanas nolūkos zīmes "Dzīvojamā zona" vēlams izvietot, atsevišķos gadījumos papildinot arī ar maksimālā atļautā ātruma zīmi, jo daudziem autovadītājiem trūkst izpratne par apdzīvotās vietas ceļu zīmi.

5. Cēsu vecpilsēta



Attēls Nr. 28 Vecpilsētas un ārējā centra loks²⁹

Cēsu vecpilsētas teritorija noteikta kā “Dzīvojamā zona”, kas regulēta arī ar ceļa zīmēm, līdz ar to atļautais braukšanas ātrums vecpilsētā ir 20km/h. Vienlaikus, vecpilsētas reljefs un vietām taisnās, labiekārtotās ielas (piem., Lielā Līvu iela, Mazā Katrīnas iela, Rīgas iela), kā arī ielas, kurās trūkst jebkādu labiekārtojuma vai horizontālā marķējuma (Lielā Skolas iela, Torņa iela u.c.), neveicina atļautā ātruma ievērošanu. Vecpilsēta ir vieta, kur ikdienā pārsvarā pārvietojas gājēji, kā arī riteņbraucēji, kurus apdraud pārlietu ātra un intensīva autosatiksmē.

Risināmie jautājumi

Nepieciešams padarīt lēnāku satiksmi vecpilsētā, pievēršot pastiprinātu uzmanību atļautajam braukšanas ātrumam, tādējādi veicinot visu satiksmes dalībnieku līdzvērtīgu pastāvēšanu. Nepieciešamas samazināt vecpilsētas ielu kā tranzīta ielu lomu, radinot autovadītājus-iedzīvotājus pie domas, ka vecpilsēta ir “galamērķis”, nevis caurbraukšanas iespēja.

Risinājumi

1. **Mazināt satiksmi vecpilsētas zonā:**

- Slēgt satiksmi periodiski (reizi mēnesī, katru svētdienu vai katru nedēļas nogali), tādējādi radinot pilsētas iedzīvotājus pie sajūtas, ka automašīna vecpilsētā neiederas/nav gaidīta.
- Noteikt termiņu, kura ietvaros paredzēt vecpilsētas slēgšanu caurbraukšanai, izņemot piegādes un operatīvo transportu.
- Veicināt iedzīvotāju atzinību par iespēju iebraukt vecpilsētā – līdz ar to arī papildus vērību pievēršot tam, ka jāizturas ar cieņu, jāievēro ātruma ierobežojumi un transportlīdzekļi jānovieto atbilstoši noteikumiem, cienot citus satiksmes dalībniekus, t.sk. kājāmgājējus un riteņbraucējus.

²⁹ Autores veidots kartogrāfisks materiāls

- Uzņēmējiem organizēt piegādes transportu rīta stundās darba dienās un noteikt atļautās piegādes transporta apstāšanās vietas un preču izkraušanas zonas, tādējādi izvairoties no ielu aprīkojuma un seguma neplānotiem bojājumiem, piemēram, pārmērīgu slodžu dēļ.

2. Mierīga satiksme vecpilsētas zonā:

- Izvietot ielu mēbeles, puķupodus un citus labiekārtojuma elementus ielās (piemēri attēlos 30. un 31.), kur tas ir iespējams, tādējādi veidojot apbraucamus šķēršļus, kas attiecīgi veicina autovadītāju vēlmi braukt lēnāk un uzmanīgāk.
- Izvietot ielu mēbeles, puķupodus un citus labiekārtojuma elementus, lai atdalītu laukumus no ielas braucamās daļas, tādējādi veidojot patīkamāku vidi iedzīvotāju atpūtai vecpilsētā – piemēram, Līvu laukums 9attēls Nr. 31).
- Veidojot, pārbūvējot vai labiekārtojot ielas nepieciešams pēc iespējam sašaurināt ielas brauktuves zonu. Prioritāte vecpilsētā ir kājāmgājējiem. Pārbūvējot ielu, nepieciešamo ietves platumu rēķinot kā platumu, kas nepieciešams, lai pretējos virzienos brīvi var pārvietoties cilvēks ar un bez bērnu ratiņiem; ja esošais platumš to nepieļauj, jāveic pārbūve uz brauktuves rēķina vai jāapsver ielas slēgšanas iespēja autosatiksmēi.
- Izvietot bannerus, kas atgādina par atļauto ātrumu vecpilsētas zonā katrā ielā iebraucot vecpilsētā (Kases iela, Lielā Skolas iela, Lielā Katrīnas iela). Vēlams aicināt iedzīvotājus pārvietoties Cēsu vecpilsētā kājām, atstājot auto ārpus vecpilsētas.



Attēls Nr. 29. Ielu mēbeles, kas veicina cilvēku uzturēšanos ielās, vienlaikus radot satiksmi mierinošu efektu³⁰



Attēls Nr. 30 Ielu mēbeles izvietotas uz ielas braucamās daļas, tādējādi radot ielas sašaurinājumu, kam ir satiksmi mierinošs efekts³¹



Attēls Nr.31. Ielu mēbeles un apstādījumu puķupodi kā risinājums laukuma nodalīšanai no autotransporta³²

³⁰ Avots: <https://www.architectureanddesign.com.au/news/sydney-s-laneway-revitalisation-projects-win-the-a>

³¹ Avots: <https://archleague.org/article/ogrydziak-prillinger-architects/>

³² Avots: <http://fineyoungurbanists.tumblr.com/post/131908620598/car-seats>

Papildus nepieciešams risināt auto stāvvietu situāciju vecpilsētā - potenciāli ieviešot zonas, kurās auto atļauts novietot ilgstoši un zonas, kurās auto atļauts novietot līdz 30 minūtēm, 1 vai 2 stundām. Nepieciešams ieviest automašīnu stāvēšanas laika kontroli.

6. Cēsu pilsētas aktīvais centrs un centra ārējais loks

Cēsu pilsētas aktīvais centrs un tā ārējais loks ietver un papildina vecpilsētu. Tās ir teritorijas, kurās izvietotas gan vairākas skolas, gan publiskās atpūtas un sporta zonas, gan pakalpojumu objekti (t.sk., iepirkšanās centri un individuālie veikali, biroji, iestādes u.c.) – līdz ar to notiek aktīva iedzīvotāju un pilsētas viesu pārvietošanās kājām vai ar dažādiem ne-mehанизētiem transporta līdzekļiem, taču tajā šobrīd pastāv maz satiksmes ātrumu nomierinošu risinājumu, tādējādi nereti veidojas mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku apdraudošas situācijas. Daudzi krustojumi un ceļu posmi izbūvēti, paredzot krietni augstāku satiksmes intensitāti, un lielākus transportlīdzekļu gabarītus, tāpēc veidojas situācija, ka tie sekmē atļautā ātruma neievērošanu un tādējādi padara šīs vietas īpaši nedrošas kājāmgājējiem un riteņbraucējiem.

Risināmie jautājumi

Nepieciešams veicināt droša pārvietošanās starp aktīvajā centrā izvietotajiem pakalpojumu objektiem, sekmējot plūstošu gājēju un riteņbraucēju pārvietošanos, mazinot šķēršļus to ceļā.

Nepieciešams risināt “neloģiskos” krustojumus, kur zīme “galvenais ceļš” izvietota pretēji satiksmes dalībnieka intuīcijai un izpratnei par loģisko galveno ceļu krustojumā. Šādas situācijas izveidojušās vairākās Cēsu pilsētas aktīvā centra vietās, piemēram, Raiņa ielas krustojumā ar Noliktavas ielu, kur šķietami mazākas nozīmes Noliktavas iela ir galvenais ceļš attiecīgajā krustojumā, vai arī Dzintara un Valmieras ielas krustojumā, kur Dzintara iela ved augšup pa kalnu, līdz ar to tai tiek dots galvenais ceļš attiecībā pret šķietami svarīgāko Valmieras ielu. Šo un citu krustojumu un ielu situāciju reorganizāciju nepieciešams ieviest pakāpeniski un plānveidīgi, vienlaikus par to aktīvi komunicējot.

Aktīvā centra lokā nepieciešams veidot ērti saprotamu auto plūsmu virzienā prom no centra, padarot saprotamāku pilsētas ielu tīkla uzbūvi un papildinot to ar norādēm.

Pilsētvidē nepieciešams rast veidu kā ar infrastruktūras palīdzību (ceļa zīmes, banneri) informēt pilsētas viesus par iespēju novietot automašīnas, tādējādi atslogojot satiksmi un veicinot pilsētas viesu pārvietošanos tālākās gaitās ar kājām.

Risinājumi

1. **Droša mazaizsargāto satiksmes dalībnieku pārvietošanās:**

- Veidot paceltās gājēju pārejas sabiedriski nozīmīgu objektu tuvumā, kā tas aprakstīts 1.nodaļas sadaļā “Gājēju pārejas”.
- Izvietot papildus gājēju pārejas vecpilsētas ārējā loka ielās – Palasta ielā, Lenču ielā, Vaļņu ielā – tādējādi veicinot ērtāku pārvietošanos iekšā un ārā no vecpilsētas teritorijas un veiksmīgāk savienojot vecpilsētu ar aktīvo centru.
- Izveidot velosipēdistu pārvietošanās ceļus, iezīmējot velosipēdistu joslas, izmantojot ielu horizontālo marķējumu (piemērs 32.attēlā) un joslu nodalošus elementus (stabiņi, gumijas elementi, stādījumi u.c.). Veicot ielu pārbūvi, rast iespējas izbūvēt velosipēdistu ceļus abos braukšanas virzienos, tādējādi veicinot galamērķu savienojumus, kas ērti veicami ar velosipēdu. Drošības uzlabošanas nolūkos, izvietot atstarojošus ceļa stabiņus, apstādījumus vai citus joslu norobežojošus elementus.



Attēls Nr. 32. Ar horizontālo marķējumu iezīmēts velosipēdistu ceļš ar atdalošo joslu³³

2. **Mierīga satiksme pilsētas centrā:**

- Aktīvā centra un arējā centra lokā veidot atļautā ātruma ierobežojumu - 30 km/h, papildinot to ar horizontāliem ātruma marķējumiem uz ielas braucamās daļas.

³³ Avots: <https://www.raleighnc.gov/home/content/PublicWorks/Articles/AnnualStreetResurfacingwithBicycleMarkings.html>

SABIEDRĪBU IZGLĪTOJOŠI PASĀKUMI

Ņemot vērā, ka šajās vadlīnijās iekļautie satiksmes drošības un mierināšanas risinājumi vietām mainīs ierasto satiksmes kārtību Cēsu pilsētā, kā arī tos īstenojot, tiks ieviesti relatīvi maz izmantoti satiksmes organizēšanas risinājumi Latvijas mērogā, nepieciešams veikt papildus sabiedrību izglītojošas aktivitātes, kas vērstas uz satiksmes dalībnieku informētību un izpratni. Nereti novērots, ka tieši braukšanas kultūra ir tā, kas visvairāk apdraud mazaisargātākos satiksmes dalībniekus, nevis ceļazīmju vai citu risinājumu trūkums pilsētvidē. Lai panāktu iespējami ērtu un uz savstarpēju izpratni vērstu pārvietošanos pilsētvidē, tiek rekomendēts plānveidīgi ieviest šādus sabiedrību izglītojošus pasākumus:

1. **Organizēt mobilitātei un satiksmei veltītus pasākumus:**

- Tematiskais vakars “Par satiksmi pilsētā” – aicināt gan iedzīvotājus, t.sk., dažādu pārvietošanās veidu pārstāvjus, gan satiksmes ekspertus. Diskusiju vakarā kopīgi apspriest ieviestos risinājumus, braukšanas kultūru, pasaules labās prakses piemērus. Pasākuma ietvaros uzstādīt kopīgus pilsētas mērķus mobilitātes veicināšanā un diskutēt par nepieciešamajām rīcībām to īstenošanai.
- Veicināt skolotāju un vecāku iesaisti bērnu izglītošanā par satiksmes noteikumiem, piemēram, organizējot satiksmes drošības dienas skolā, velosipēdistu apmācības u.c.
- Regulāra (ikgadēja) dalība Eiropas Mobilitātes nedēļā, kas norisinās ik septembri, kuras ietvaros organizē gan “Ar velo uz darbu” dienu un velosipēdistu skaitīšanu, gan “Dienu bez auto”, slēdzot satiksmei kādu no pilsētas ielām vai laukumiem, kā arī citus informatīvus, izklaidējošus un izglītojošus pasākumus, kas veicina iedzīvotāju gudrāku mobilitāti.

2. **Informēt par satiksmes noteikumiem un izmaiņām pilsētvidē:**

- Regulāri ievietot pašvaldības izdevumā “Cēsu Vēstis” izglītojošus materiālus par noteikumiem vai mobilitāti, kā arī par pašvaldības aktivitātēm saistībā ar drošības uzlabošanu pilsētvidē un pamatojumu izmaiņām,
- Izvietot informatīvus bannerus pilsētvidē, kas aicina iedzīvotājus ievērot noteikumus vai pievērst uzmanību satiksmes izmaiņām.
- Informēt ikvienu sociālo grupu par satiksmes izmaiņām (sabiedrība kopumā, jo īpaši skolēni, seniori, vājredzīgie, cilvēki ar invaliditāti u.c.), jo izmaiņas skar viņu ierastos pārvietošanās ceļus.

3. **Papildus veidot sadarbība ar Cēsu novada auto-skolām, rodot kopīgus risinājumus pozitīvas braukšanas kultūras veicināšanai lokāli.**

Cēsu pilsētas ielu klasifikācija

Atbilstoši Cēsu novada teritorijas plānojumam 2016.-2026. gadam, Cēsu pilsētā ir noteikta šāda ielu klasifikācija (attēlota shēmā zemāk):

Maģistrālās un tranzīta ielas (radiālās un lokveida), CIII kategorija – Ata Kronvalda iela (no Rīgas ielas līdz Valmieras ielai), Birzes iela, Dzintara iela (no Uzvaras bulvāra līdz Festivāla ielai), Festivāla iela (no Lenču ielas līdz Dzintara ielai), Gaujas iela, Jāņa Poruka iela, Krasta iela (no Lenču ielas līdz Viestura ielai), Lenču iela (no Vienības laukuma līdz Birzes ielai), Noliktavas iela (no Raiņa ielas līdz Uzvaras bulvārim), Palasta iela, Pētera iela (arī plānotais posms no Rīgas ielas līdz pilsētas robežai), Piebalgas iela, Raiņa iela (no Piebalgas ielas līdz Uzvaras bulvārim), Rīgas iela (no Vaļņu ielas līdz pilsētas robežai), Uzvaras bulvāris (no Raiņa ielas līdz Jāņa Poruka ielai), Valmieras iela, Vaļņu iela, Vienības laukums, Viestura iela, Zaķu iela.

Sekundārās maģistrālās ielas, CIV kategorija – Akmens iela, Aldaru laukums, Ata Kronvalda iela (no Rīgas ielas līdz Krūmiņu ielai), Bērzaines iela, Cīrulīšu iela (no Gaujas ielas līdz Kovārņu ielai), Dzelzceļa iela, Dzirnau iela (no Peldu ielas līdz Krasta ielai), Eduarda Veidenbauma iela (no Edvarda Treimaņa-Zvārguļa ielas līdz Rūpniecības ielai), Edvarda Treimaņa-Zvārguļa iela (no Eduarda Veidenbauma ielas līdz Palmu ielai), Emīla Dārziņa iela, Festivāla iela (no Dzintara ielas līdz Birzes ielai), Kārļu iela, Kovārņu iela (no Cīrulīšu ielas līdz Līgatnes ielai), Krasta iela (no Viestura ielas līdz Dzirnau ielai), Krūmiņu iela, Lapsu iela (no Leona Paegles ielas līdz Jāņa Poruka ielai), Leona Paegles iela (no Lapsu ielas līdz plānotajam Cēsu pilsētas apvedceļam), Līgatnes iela, Miera iela (no Rīgas ielas līdz Krūmiņu ielai), Palmu iela, Peldu iela, Pūpolu iela, Raunas iela (no Vienības laukuma līdz Raiņa ielai), Robežu iela, Rūpniecības iela (no Valmieras ielas līdz Robežu ielai), Satekles iela (no Bērzaines ielas līdz Viestura ielai), Saules iela, Uzvaras bulvāris (no Vienības laukuma līdz Raiņa ielai), Vaives iela (no Lapsu ielas līdz pilsētas robežai), Zeltkalna iela, Zvirbuļu iela.

Savienojošās pieklūšanas ielas, DIV kategorija – Annas iela, Briežu iela, Driškina iela (no Pērļu ielas līdz Noras ielai), Dzintara iela (no Festivāla ielas līdz Ielejas ielai), Dzirnau iela (no Gaujaslīču ielas līdz iebrauktuvei zemes gabalā ar kadastra apzīmējumu 4201 001 0101), Eduarda Veidenbauma iela (no Jāņa Poruka ielas līdz Edvarda Treimaņa-Zvārguļa ielai), Edvarda Treimaņa-Zvārguļa iela (no Valmieras ielas līdz Eduarda Veidenbauma ielai), Gaujaslīču iela, Kungu iela, Lauku iela, Lenču iela (no Birzes ielas līdz pilsētas robežai), Marijas iela (no Līgatnes ielas līdz Cīrulīšu ielai), Mednieku iela, Meža iela (no Leona Paegles ielas līdz Niedru ielai), Niniera iela (no Valmieras ielas līdz Pērļu ielai), Noras iela (no Lenču ielas līdz Dzintara ielai), Pērļu iela (no Niniera ielas līdz Driškina ielai), Puķu iela, Raiņa iela (no Rīgas ielas līdz Zvirbuļu ielai).

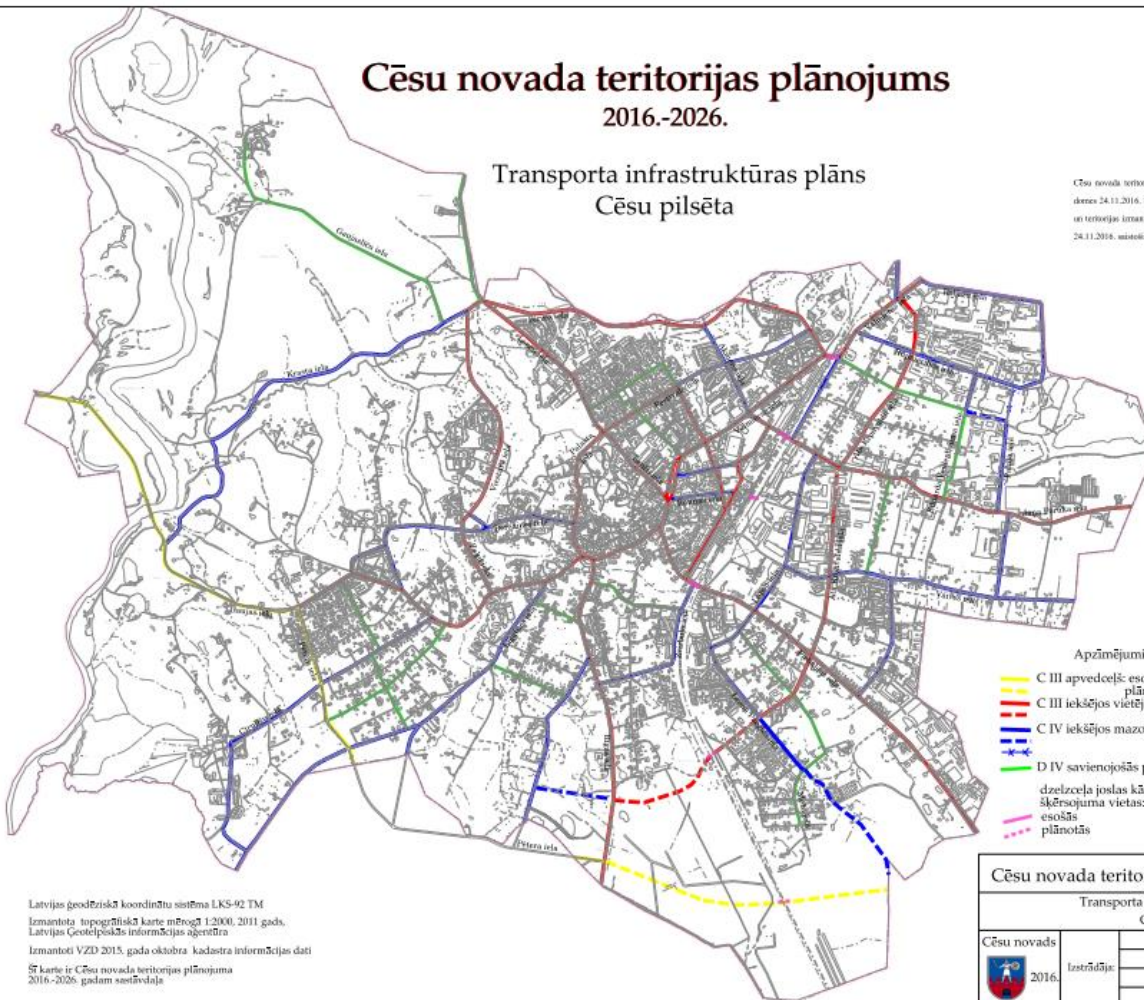
Vietējas nozīmes ielas, DV un EV kategorija – visas pārējās ielas, laukumi, bulvāri Cēsu pilsētā un Vaives pagasta ciemos.

Cēsu novada teritorijas plānojums 2016.-2026.



Transporta infrastruktūras plāns Cēsu pilsētā

Cēsu novada teritorijas plānojums 2016.-2026. gadam apstiprināts ar Cēsu novada domes 24.11.2016. sēdes lēmumu Nr.301 (protokols Nr. 17.5. (j) un 18. punkts) daļa no teritorijas izstrādāšanas un apbūves noteikumiem izdoti ar Cēsu novada pašvaldības 24.11.2016. sēdētāja rīkojumu Nr.21



Apzīmējumi:

- C III apvedceļi: esošais / plānotais
- C III iekšējos vietējos centrus savienošās ielas: esošās / plānotās
- C IV iekšējos mazos centrus savienošās ielas: esošās / plānotās
- D IV savienošās pieklūšanas ielas
- - - dzelzceļa joslas kājāmgājēju un velosipēdistu šķērsojuma vietas: esošās / plānotās

Latvijas ģeodētiskā koordinātu sistēma LKS-92 TM
Izmantota topogrāfiskā karte mērogā 1:2000, 2011. gads,
Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra
Izmantoti VZD 2015. gada oktobra kadastra informācijas dati
Šī karte ir Cēsu novada teritorijas plānojuma
2016.-2026. gadam sastāvdaļa

Cēsu novada teritorijas plānojums 2016.-2026.					
Transporta infrastruktūras plāns					
Cēsu pilsētā					
Cēsu novads		Z. Pkalsone	04.07.2016.	17 lapa	
2016.	Izstrādāja:	M. Līdins	04.07.2016.	8. lapa	
		J. Zlatogotis	04.07.2016.	Mērogs	
		R. Kļīva	04.07.2016.	1:20 000	

Cēsu pilsētas izglītības iestādes

Nr.	Izglītības iestāde	Adrese	Ielas statuss	Piezīmes
1.	Cēsu pilsētas 1.pirmsskolas iestāde	Palasta iela 14	Maģistrālā	
2.	Cēsu pilsētas 3.pirmsskolas iestāde	Noras iela 15	Savienojošā pieklūšanas	Mazstāvu dzīvojamā teritorija
3.	Cēsu pilsētas 4.pirmsskolas iestāde	Zirņu iela 23	Vietējās nozīmes	Esoši ātrumvaļņi
4.	Cēsu pilsētas 5.pirmsskolas iestāde	Ata Kronvalda iela 35	Maģistrālā	
5.	Cēsu Jaunā sākumskola	Ziemeļu iela 16	Vietējās nozīmes	
6.	Cēsu Jaunā sākumskola	Piebalgas iela 3	Maģistrālā	
7.	Cēsu 1.pamatskola	Gaujas iela 17	Maģistrālā	Esoši ātrumvaļņi
8.	Cēsu 2.pamatskola	Gaujas iela 45	Maģistrālā	
9.	Cēsu pilsētas Pastariņa pamatskola	Raunas iela 7	Sekundārā maģistrālā	Vēsturiskais centrs
10.	Cēsu internātpamatskola	Bērzaines iela 34	Sekundārā maģistrālā	
11.	Cēsu Valsts ģimnāzija	Leona Paegles iela 1	Vietējās nozīmes	Lapsu iela
12.	Draudzīgā Aicinājuma Cēsu Valsts ģimnāzija	Pūces iela 2	Vietējās nozīmes	Zvirbuļu iela
13.	Cēsu Pilsētas vidusskola	L.Paegles iela 1	Vietējās nozīmes	
14.	Cēsu pilsētas Mākslas skola	Palasta iela 14	Maģistrālā	
15.	Cēsu pilsētas Sporta skola	Piebalgas iela 18	Maģistrālā	
16.	Alfrēda Kalniņa Cēsu Bērnu mūzikas skola	Lielajā Kalēju iela 4	Vietējās nozīmes	Vecpilsēta
17.	Cēsu Bērnu un jauniešu centrs	Bērzaines iela 4	Sekundāra maģistrālā	
18.	Cēsu Tehnoloģiju un dizaina vidusskola	Valmieras iela 19	Maģistrālā	
19.	Alfrēda Kalniņa Cēsu mūzikas vidusskola	Raunas iela 12	Sekundārā maģistrālā	Vēsturiskais centrs

Dzīvojamo zonu apkaimju robežas

- 2) Starp Festivāla ielu, Dzintara ielu, Celtnieku ielu un Lenču ielu
- 3) Starp Festivāla ielu, Dzintara ielu, Ezera/Aldaru ielu, Lenču ielu
- 4) Starp Rūpniecības ielu, Ata Kronvalda ielu, Jāņa Poruka ielu un Dzelzceļa ielu
- 5) Starp Ata Kronvalda ielu, Edvarda Treimaņa- Zvārguļa ielu, Eduarda Veidenbauma ielu un Jāņa Poruka ielu
- 6) Starp Jāņa Poruka ielu, Eduarda Veidenbauma ielu, Vaives ielu un Puķu ielu
- 7) Starp Piebalgas ielu, Ata Kronvalda ielu, Leona Paegles ielu un Lapsu ielu
- 8) Starp Leona Paegles ielu, Niedru ielu, Mārtiņa ielu un Ata Kronvalda ielu
- 9) Starp Zvirbuļu ielu, dzelzcelu, Vārnu/Ķiršu ielu un Rīgas ielu
- 10) Starp Kungu ielu, Rīgas/Miera ielu, Mednieku ielu un Līgatnes ielu
- 11) Starp Cīrulīšu ielu, Gaujas ielu/Vintergravu, Līgatnes ielu un Pētera ielu
- 12) Starp Gaujas ielu, Cīrulīšu ielu un Pētera ielu
- 13) Starp Gaujas ielu, Pētera ielu Alejas ielu
- 14) Starp Gaujas ielu, Alfrēda Kalniņa ielu un Ziemeļu ielu