

TEMATISKAIS PLĀNOJUMS “VALMIERAS PILSĒTAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA”



2019.GADS

VALMIERA



REĢIONĀLIE
PROJEKTI



SATURS

Saīsinājumi un apzīmējumi	4
Ievads	5
1. Ietvara izvērtējums	6
1.1. Izpētes metodikas apraksts	6
1.2. Normatīvo aktu analīze un skaidrojumi	6
1.3. Plānošanas dokumenti	7
PAŠREIZĒJĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS UN ANALĪZE	11
2. Vispārīgā informācija par Valmieru	12
3. Satiksme	18
3.1. Satiksmes dalībnieki	18
3.2. Autosatiksmes intensitāte	19
3.3. Velosatiksmes intensitāte	26
3.4. Sabiedriskais transports	28
3.5. Satiksmes drošība	30
3.6. Satiksmes vadība un ātruma režīmi	34
4. Autotransporta infrastruktūra	37
4.1. Ielu tīkls	37
4.2. Autostāvvietas	47
5. Gājēju un velosatiksmes infrastruktūra	50
5.1. Velotransporta un gājēju infrastruktūras izvērtējums	52
5.2. Velonovietnes	62
5.3. Gājēju infrastruktūra	65
6. Secinājumi	68
STRATĒGISKĀ DAĻA, RĪCĪBAS PLĀNS UN PLĀNOTIE RISINĀJUMI	70
7. Stratēģiskā daļa	71
7.1. Valmieras pilsētas stratēģiskie uzstādījumi satiksmes plānošanas jomā	73
8. Rīcības plāns	76
9. Plānotais satiksmes organizācijas un infrastruktūras attīstības plānojums	83
9.1. Priekšlikumi satiksmes infrastruktūras un organizācijas attīstībai	83
9.2. Priekšlikumi pilsētas centrālās daļas satiksmes uzlabošanai	98
9.3. Priekšlikumi veloinfrastruktūras attīstībai	102
Priekšlikumi esošās veloinfrastruktūras uzlabošanai	102
Īstermiņa attīstības kārta 2019. gads – 2026. gads	103

Ilgtermiņa projekti, ielas pārbūvējot pilnībā	104
Priekšlikumi velonovietņu izvietošanai un labiekārtošanai.....	106
Velotūrisms, sasaiste ar blakus pilsētām, novadiem	107
9.4. Priekšlikumi sarkano līniju un būvlaižu korekcijām	109

SAĪSINĀJUMI UN APZĪMĒJUMI

%	procents
a/h	automašīnas stundā
BMX	BMX - velosipēdu motokross (no angļu val. <i>bicycle motocross</i>)
cilv.	cilvēki
cm	centimetri
CSDD	Ceļu Satiksmes Drošības <i>Direkcija</i>
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
ES	Eiropas Savienība
EUR	Eiro
gab.	gabals
h	stunda
iedzīv.	iedzīvotāji
km	kilometri
km/h	kilometri stundā
LBN	Latvijas būvnormatīvs
LVS	Latvijas Valsts standarts
m	metri
milj.	miljons
min.	minimāli
MK	Ministru kabineta
piem.,	piemēram
skat., arī sk.	skatīt
t. i.	tas ir
t. sk.	tai skaitā
T/c	tirdzniecības centrs
tūkst.	tūkstotis
u. c.	un citi
u.tml.	un tamlīdzīgi
utt.	un tā tālāk
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VTU	SIA "VTU Valmiera"
VVID	Vidējais ātrums
WI-FI	Wi-Fi - bezvadu lokālais tīkls (no angļu val. <i>wireless local area network</i>)

IEVADS

Tematiskā plānojuma **“Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstības koncepcija”** izstrādes mērķis ir **izvērtēt esošo Valmieras pilsētas transporta infrastruktūru, identificēt problēmas, izstrādāt iespējamo attīstības koncepciju, izvirzot un definējot sasniedzamos mērķus, kā arī uzdevumus mērķu sasniegšanai.**

Tematiskais plānojums izstrādāts, pamatojoties uz Valmieras pilsētas pašvaldības domes 28.09.2017. sēdes lēmumu Nr.367 (protokols Nr.13, 39.§, saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu, Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. teritorijas plānošanu, būvniecību, vides aizsardzību, īpašumtiesību, pašvaldības funkciju regulējošiem normatīvajiem aktiem.

Tematisko plānojumu izstrādāja SIA “Reģionālie projekti” un SIA “E.Daniševska birojs”. Tematiskā plānojuma izstrādē piedalījušies: Līna Dimitrijeva, Elmārs Daniševskis, Inese Brūvere, Baiba Rosicka, Jānis Ozols, Sanita Fazilova, Ivo Narbutis un Raivo Pauls. Sadaļas par velosatiksmes infrastruktūru izstrādāja SIA “IE.LA inženieri” - Viesturs Laurs, Aigars Ulmanis un Lāsma Jauniņa.

Tematiskajā plānojumā **ietverts transporta infrastruktūras un satiksmes drošības esošā stāvokļa novērtējums Valmieras pilsētā, iezīmētas aktuālās problēmas, noteikta attīstības vīzija, mērķi, un uzdevumi to sasniegšanai.** Attīstības virzieni ir noteikti šādām Valmieras pilsētas transporta sistēmas sastāvdaļām: autotransporta infrastruktūra, t.sk. autostāvvietas, velotransporta un gājēju infrastruktūra, centra teritorijas transporta infrastruktūra un satiksmes organizācija un vadība. Ir ņemtas vērā dažādu transporta lietotāju grupu vajadzības, kā arī analizēta rīcības plānā iekļauto pasākumu sociālekonomiskā ietekme.

Tematiskajam plānojumam ir pielikums, kurā ietverti konkrētu ielu šķērsprofili – esošie un plānotie, kā arī sarkano līniju plāns.

Tematiskā plānojuma ietvaros veikts stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes process un sagatavots Vides pārskats (atsevišķs sējums).

1. IETVARA IZVĒRTĒJUMS

1.1. IZPĒTES METODIKAS APRAKSTS

Teritorijas izpētei un esošās situācijas novērtēšanai ir izmantotas šādas kvalitatīvās pētījumu metodes:

Darba grupas. Darba grupā (2018.gada 24. aprīlī) tika noskaidroti uzaicināto darba grupu dalībnieku viedokļi par esošo situāciju un nepieciešamiem uzlabojumiem gājēju, velotransporta, autotransporta infrastruktūrā, autostāvvietu nodrošinājumā, kā arī satiksmes organizācijas un drošības jomā.

Apsekošana. Pilsētas ielu apsekojumi tika veikti 2018. gada maijā un jūnijā. Apsekošanas laikā tika pievērsta uzmanība ielu tehniskajam stāvoklim, velosatiksmes infrastruktūrai, gājēju celiņiem, satiksmes organizācijai, stāvvietām (ielās un daudzdzīvokļu māju pagalmos). Tika izpētīta satiksmes organizācija pilsētas centrālajā daļā, novērtētas autotransporta novietošanas iespējas, tai skaitā lielākie publiski pieejamie stāvlaukumi pilsētas centrā, tika mērīta satiksmes intensitāte uz pilsētas apvedceļa un pilsētas centrā.

Dokumentu analīze. Tika veikta spēkā esošo vietējo, reģionālo un nacionālo plānošanas dokumentu analīze, lai veidotu koncepcijas sasaisti ar šiem dokumentiem. Tika pārskatīta publiski pieejamā informācija par plānotajiem investīciju projektiem Valmieras pilsētā. Tika izpētīti iepriekšējo periodu pieejamie plānošanas dokumenti, lai iegūtu redzējumu par attīstības virzienu un tendencēm ilgstošā laika periodā.

Satura analīzes metode. Tika izpētīts elektronisko mediju saturs par jautājumiem, kas saistīti ar iedzīvotāju mobilitāti, transporta veidu izmantošanu, satiksmes negadījumiem un transporta infrastruktūru Valmieras pilsētā.

1.2. NORMATĪVO AKTU ANALĪZE UN SKAIDROJUMI

Likums par pašvaldībām (19.05.1994.) – nosaka, ka pašvaldībām ir autonomā funkcija gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, t.sk. ielu, ceļu un laukumu būvniecību, pārbūvi un uzturēšanu; ielu, laukumu un citu publiskai lietošanai paredzēto teritoriju apgaismošanu.

Ceļu satiksmes likums (01.10.1997.) nosaka ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu, regulē mehānisko transportlīdzekļu īpašuma, turējuma un lietošanas tiesību iegūšanu, kā arī transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību.

Ceļu satiksmes noteikumi (MK noteikumi Nr.279 no 02.06.2015.) nosaka ceļu satiksmes kārtību Latvijā.

Autoceļu un ielu būvnoteikumi (MK noteikumi Nr.633 no 02.06.2015.) nosaka valsts autoceļu, pašvaldību ceļu, ielu, māju ceļu un komersantu ceļu būvniecības procesa kārtību, būvniecības procesā iesaistītās institūcijas un atbildīgos būvspeciālistus.

Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi (MK noteikumi Nr.240 no 30.04.2013.) nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei un teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju.

1.3. PLĀNOŠANAS DOKUMENTI

Transporta sistēmas darbības plānošana tiek veikta dažādos līmeņos. Ietvarāmi starptautiskā līmenī nosaka ES un citu starptautisku institūciju plānošanas dokumenti, nacionālā līmenī ir transporta attīstības pamatnostādnes un citi nozares plānošanas dokumenti. Reģionālā līmenī Vidzemes plānošanas reģionam ir izstrādāta Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, kurā reģiona pieejamība ir definēta kā viena no ilgtermiņa prioritātēm. Vidzemes reģiona un Valmieras, kā republikas nozīmes pilsētas attīstību ietekmē iedzīvotāju mobilitātes iespējas, transporta infrastruktūras kvalitāte, sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība un kvalitāte. Plānošanas dokumentos ir noteikti transporta sistēmas attīstības virzieni un prioritātes. Būtiskāko dažādu līmeņu plānošanas dokumentu uzskaitījums, kas pamato šī plāna izstrādi, ir redzams zemāk.

Latvijas Republikā	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020.gadam Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.-2016.gadam Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019.gadam
Vidzemes plānošanas reģionā	Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015-2020 Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007.-2027.gadam
Valmieras pilsētā	Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam Valmieras pilsētas attīstības programma 2015.-2020.gadam Valmieras pilsētas teritorijas plānojums no 2017.gada

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 iekļauj šādus mērķus attiecībā uz transportu un pilsētvidi:

- Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un pārbūve.
- Īstenojot ilgtspējīgu pilsētplānošanu, pilsētvides attīstībai nepieciešams komplekss atbalsts. Jāveic pasākumi pilsētas (...) publiskās infrastruktūras sakārtošanai, pilsētu zaļo zonu un publiskās telpas uzturēšanai, mobilitātes sekmēšanai starp dažādām pilsētas daļām un piepilsētu, t.sk. iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem.
- Gājēju ielas, veloseliņi un zaļie koridori. Lielo pilsētu centros jānosaka zemu emisiju zonas gaisa kvalitātes normatīvu sasniegšanai. Jāīsteno pilotprojekti par daļēju vai pilnīgu autotransporta kustības ierobežošanu pilsētas daļās, par gājēju ielu veidošanu un integrētu veloseliņu tīklu. Ja pilotprojekts saņem sabiedrības atzinību, konkrētas pilsētas teritorijas var pilnībā atvēlēt gājēju un velosipēdistu vajadzībām, slēdzot tās autotransporta kustībai.

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020.gadam paredz, ka valsts sadarbībā ar privāto sektoru investē uzņēmējdarbībai nacionāli un starptautiski svarīgajā transporta infrastruktūrā, lai ne tikai racionāli izmantotu valsts izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem.

Prioritāte: "Tautas saimniecības izaugsme", kuras sasniegšanai ir nepieciešama ilgtspējīga transporta infrastruktūra, kas nodrošina mobilitāti iekšzemē un starptautisko sasniedzamību.

Prioritāte: "Izaugsmi atbalstošas teritorijas".

Rīcības virziens: "Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai".

Mērķis: Nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk. panākot 2020.gadā labu braukšanas kvalitāti pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, un sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam Politikas mērķis: Konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

Ilgtermiņīgā transporta sistēmas **vīzija:**

- kvalitatīva transporta infrastruktūra,
- augsts satiksmes drošības līmenis,
- transporta un loģistikas pakalpojumi, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai,
- nodrošina darbavietas un ievērojamu pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā,
- pieejams sabiedriskais transports, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību).

Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni:

1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
2. Popularizēšana un izglītība.

Kā sasniedzamais politikas rezultāts ir noteikts: velotransporta izmantošanas pieaugums, 2020. gadā sasniedzot situāciju, ka 30% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā.

Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2013.-2019.gadam transporta jomā specifiskajās reģionālās politikas mērķteritorijās paredzēts šāds atbalsta virziens:

- Transporta infrastruktūras sakārtošana un attīstība starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros, t.sk. nodrošinot pakalpojumu un darba vietu sasniedzamību arī lauku iedzīvotājiem (t.i., autoceļi, kas savieno starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, kā arī attīstības centru ielas).

Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 iekļautais mērķis ir **uzlabot sasniedzamību, pieejamību un pievilcību**. Attīstības dokuments uzsver velomobilitātes nozīmi visā Vidzemes reģionā, kā arī paredz veloceļu attīstību gar lielajiem autoceļiem. Tas korelē ar pilsētas attīstības dokumentos izvirzītajiem mērķiem un piešķir velosatiksmi pietiekoši lielu nozīmi.

Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programmā 2015-2020 ir iekļauta vidēja termiņa attīstības prioritāte 2020 AP5.1. -Sabiedriskais transports un autoceļi – pašvaldības galvenokārt akcentējušas transporta infrastruktūras sakārtošanu, kas ietver autoceļu asfaltēšanu un esošās segas atjaunošanu, mazāk akcentēta sabiedriskā transporta sistēmas un mobilitātes uzlabošana.

Vidēja termiņa mērķi 2020. gadam:

- Paaugstināt iedzīvotāju mobilitāti.
- Uzlabot sabiedriskā transporta sasniedzamību.

Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam. Plānojot un attīstot satiksmes infrastruktūru, jāņem vērā, ka tā ir cieši saistīta ar pilsētas teritorijas un apbūves īpatnībām. Satiksmes infrastruktūras telpiskā attīstība kopumā saistīta ar:

- dzīvojamo un publisko pakalpojumu teritoriju attīstību, nodrošinot to sasaisti ar citām pilsētas daļām un galveno ielu tīklu un satiksmes infrastruktūru. Dzīvojamo teritoriju, kā arī pilsētas zaļo teritoriju ielas pakāpeniski jāveido par telpu, kur vienlīdz droši var pārvietoties gan gājēji, gan velobraucēji, gan autobraucēji;
- industriālo teritoriju attīstību, nodrošinot nepieciešamos pieviedceļus un šo teritoriju sasaisti ar vecajām pilsētas ielām un autoceļiem, maksimāli novirzot kravas transporta pārvietošanos no pilsētas centra teritorijas un pēc iespējas mazāk šķērsojot dzīvojamās teritorijas. Ņemot vērā to, ka jaunas industriālās teritorijas galvenokārt plānotas pilsētas perifērijā, kur ir tiešs autoceļu tuvums, perspektīvā nepieciešams paredzēt kravas transporta tiešu novirzīšanu uz tiem, plānojot atbilstošu ielu novietni, tādējādi atslogojot esošās ielas.

Perspektīvā nepieciešams radīt labvēlīgus priekšnosacījumus auto un dzelzceļa satiksmes infrastruktūras attīstībai un jo īpaši savstarpējai integrācijai, kas nodrošinātu efektīvus kravu pārvadājumus un loģistikas attīstību.

Kā arī nepieciešams veicināt tūrisma ūdensceļu attīstību pa Gauju. Pilsētas ielu projektēšana, izbūve un esošo ielu pārbūve veicama kompleksi ar inženiertehniskās infrastruktūras izbūvi un pārbūvi.

Valmieras pilsētas attīstības programmā 2015.-2020.gadam transporta attīstībai ir izvirzīts atsevišķs rīcības virziens.

P-4	P-4-1 Pilsētas ielu infrastruktūras uzturēšana, attīstīšana un paplašināšana
PILSĒTAS TRANSPORTA SISTĒMAS	
Kvalitatīva transporta infrastruktūra,	P-4-2 Velotransporta infrastruktūras attīstīšana
sabiedriskā transporta pieejamība un videi draudzīga pārvietošanās	P-4-3 Dzelzceļa infrastruktūras attīstības veicināšana
	P-4-4 Efektīva sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana un loģistika
	P-4-5 Energoefektīva transporta izmantošanas veicināšana

Valmieras pilsētas teritorijas plānojums no 2017. gada. Teritorijas plānojuma risinājumos ir veidota **policentriska pilsētas telpiskā struktūra**, attīstot dažādu publisko pakalpojumu objektus, kur, mijoties ar dzīvojamo apbūvi, koncentrējas nelieli dažādi ikdienā nepieciešamie pakalpojumi, piemēram, pārtikas, sadzīves preču un citu ikdienas preču veikali, sadzīves pakalpojumi, bankas vai bankomāti, interneta pieejas punkti, bibliotēkas un brīvā laika pavadīšanas iespējas. **Tādējādi vairumam pilsētas iedzīvotāju ikdienas gaitās būs viegli pieejami un ātri sasniedzami dažādi publisko pakalpojumu objekti, kas varētu būt sekmējoši, lai iedzīvotāji aizvien vairāk izvēlētos pārvietoties ejot vai braucot ar velosipēdu, nevis ar automašīnu.**

Valmieras pilsētas transporta infrastruktūra plānota un veidota tā, lai tā nodrošinātu pilsētas sasniedzamību, kas ir svarīgs priekšnosacījums iedzīvotāju dzīves efektivitātes nodrošināšanai, kā arī,

vienlaikus, tā ir stratēģiski un vitāli svarīgs elements pilsētas ekonomikas attīstībā. **Transporta infrastruktūras elementi, kas nodrošina pilsētas sasniedzamību: gājēju ceļi, veloceļi, ielas, autoceļi un dzelzceļš.**

Valmieras pilsētas vides deklarācija (2015.gada 29.janvāris) apliecina Valmieru kā zaļu pilsētu, kur rūpējas par tīru un sakārtotu pilsētvidi, dabas vērtību saglabāšanu un ietekmes uz apkārtējo vidi mazināšanu, popularizē dabai un cilvēkam draudzīgu dzīvesveidu un kopumā veicina pilsētas ilgtspējīgu attīstību, līdzsvarojot ekonomiskās, sociālās, kultūras un dabas vides intereses.

Valmieras pilsētas pašvaldība nodrošinās labu vides pārvaldības praksi un, apstiprinot Valmieras pilsētas vides deklarāciju, apņemas:

- nodrošināt dabas daudzveidību un mazināt ietekmi uz vidi;
- veicināt sabiedrības vides apziņu un videi draudzīgu rīcību;
- nodrošināt pilsētas ilgtspējīgu attīstību.

PAŠREIZĒJĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS UN ANALĪZE

2. VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA PAR VALMIERU

Ģeogrāfiskais novietojums

Valmiera robežojas ar Burtnieku, Kocēnu un Beverīnas novadiem. Tā atrodas pie valsts nozīmes galvenā autoceļa A3, kas ietilpst starptautiskajā autoceļā E264 (Inčukalns–Valmiera–Valga–Tartu–Jehvi) un Transeiropas transporta (TEN-T) visaptverošajā tīklā, kā arī uz dzelzceļa līnijas Rīga–Lugaži–valsts robeža (Rīga–Valga–Tartu–Tallina).

Teritorija

Valmieras pilsētas teritorijas platība ir 19,35 km². Iedzīvotāju blīvums, saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem, 2018. gadā pilsētā bija 1214 iedz./km². Republikas pilsētu teritorijas attīstības līmeņa rangs (2017. gadā - 3. vieta). Attīstības līmeņa izmaiņu indekss pēc 2017. gada datiem, salīdzinot ar 2016. gada datiem ir 0,276.

Iedzīvotāji

Valmierā 01.01.2018. dzīvoja 24 856 iedzīvotāji (pēc PMLP datiem). No tiem: darbspējas vecumā bija 15 486 iedzīvotāji (62,3%), pēc darbspējas vecuma – 5 271 cilvēks (21,2%) un līdz darbspējas vecumam – 4 099 cilvēki jeb 16,5%.

Nodarbinātība

01.01.2019. bezdarba līmenis Valmierā bija 3,2% no iedzīvotāju skaita darbspējas vecumā. 2018. gadā Valmierā bija viena no augstākajām strādājošo mēneša vidējām darba samaksām republikas pilsētās. Kategorijā "Pavisam, bez privātā sektora komersantiem ar nodarbināto skaitu <50" Valmiera ierindojās trešajā vietā pēc Rīgas un Jelgavas, bet kategorijā "Privātā sektora komersanti ar nodarbināto skaitu ≥50" Valmiera ierindojās otrajā vietā pēc Rīgas.

Ekonomiskā aktivitāte un uzņēmējdarbība

Valmierā ir 1012 darba vietas uz 1000 iedzīvotājiem. Ik dienu Valmierā iebrauc ap 7000 - 8000 iedzīvotāju, kuri šeit gan strādā, gan mācās, bet ir deklarēti citur.

(CSP aplēses, ņemot vērā darba vietu skaitu un pie ģimenes ārstiem reģistrēto pacientu skaitu)

2017. gadā Valmierā darbojās 2139 uzņēmumi ar kopējo apgrozījumu 530 893 553 tūkst. EUR un nodarbināto skaitu 8579

Valmiera ir industriāla pilsēta. 2016. gadā no visiem pilsētā esošajiem uzņēmumiem 9,1% darbojās ražošanas nozarē, kurā bija nodarbināti 33% no visiem pilsētā strādājošiem iedzīvotājiem.

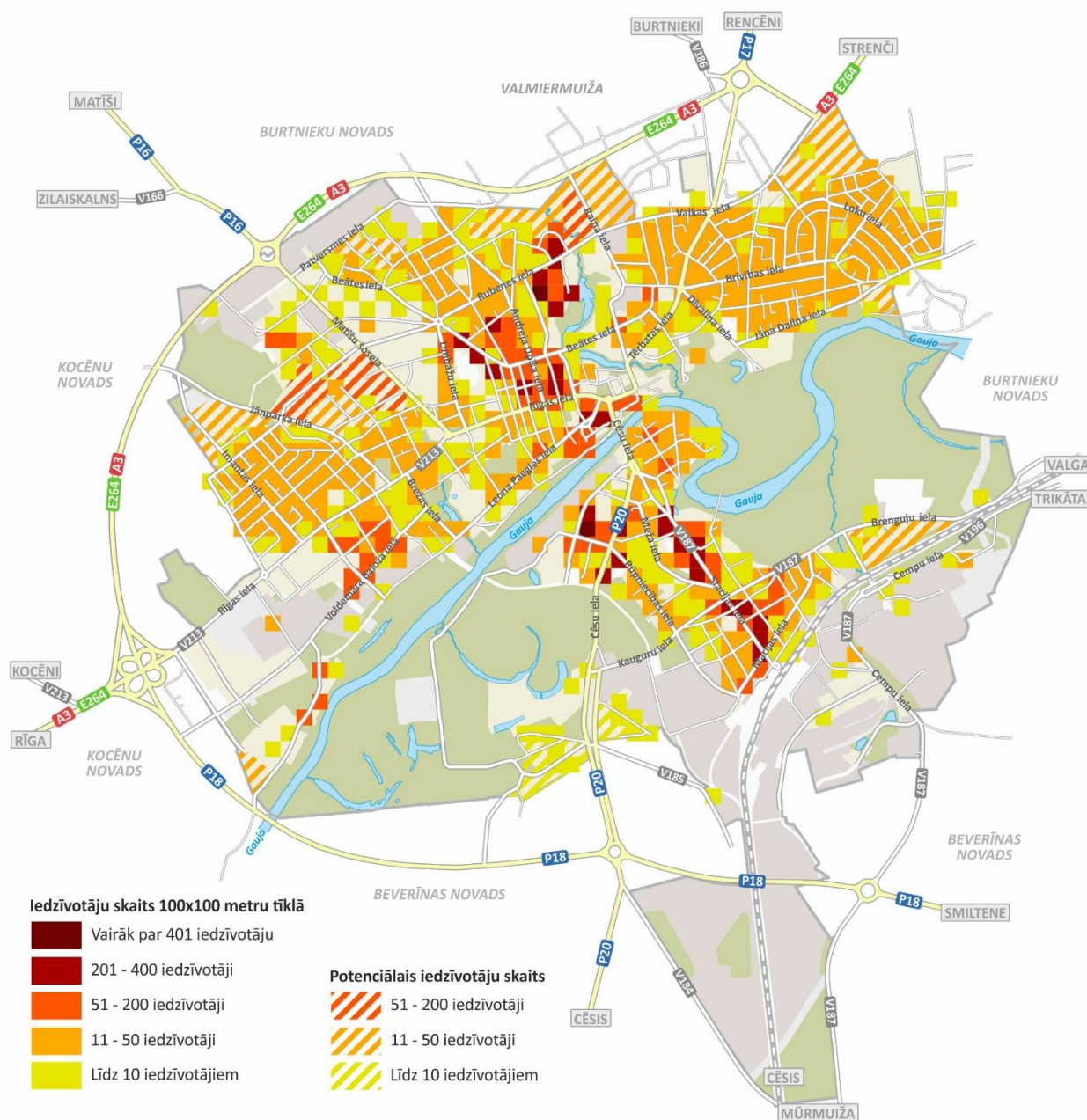
Budžets

Pamatbudžeta ieņēmumi 2018. gadā bija 38,91 miljoni eiro. 2018. gada ieņēmumu plāns tika izpildīts 91,3% apmērā. Pamatbudžetā 48,9% no kopējiem ieņēmumiem veidoja nodokļu ieņēmumi, 42,2% transfertu ieņēmumi mērķdotāciju un dotāciju veidā no valsts budžeta un ES struktūrfondiem, maksājumi no citu pašvaldību budžetiem, kā arī 4,7% ieņēmumi no maksas pakalpojumiem, bet 4,2% nenodokļu un ārvalstu finanšu palīdzības ieņēmumi. Pašvaldības pamatbudžeta izdevumi 2018. gadā,

neskaitot aizņēmumu atmaksu un līdzdalību radniecīgo uzņēmumu kapitālā, bija 46,91 miljoni eiro.

Pilsētas apdzīvojuma, nodarbinātības un transporta struktūru būtiski ietekmē Gauja, kas sadala pilsētu divās daļās. Lielākā daļa valmieriešu dzīvo Gaujas labajā krastā, kur atrodas pilsētas centrs un Valmieras vecpilsēta. Pilsētvides telpu raksturo koncentrēta savrupmāju, mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamā apbūve, kas mijas ar jaukta tipa dzīvojamo un publisko pakalpojumu apbūvi.

Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas Gaujas labajā krastā koncentrētas pie Rubenes, Beātes, Ausekļa un Gaujas ielām, Gaujas kreisajā krastā izteiktas daudzstāvu dzīvojamās teritorijas ir gar Stacijas, Linarda Laicena, Brenguļu, Meža un Zvaigžņu ielām. Savrupmāju teritorijas ir izvietotas šādās apkaimēs: Burkānciems, Jānparks, Zvirgzdukalns, Kārliena, Krāču kakts un Āžkalns.



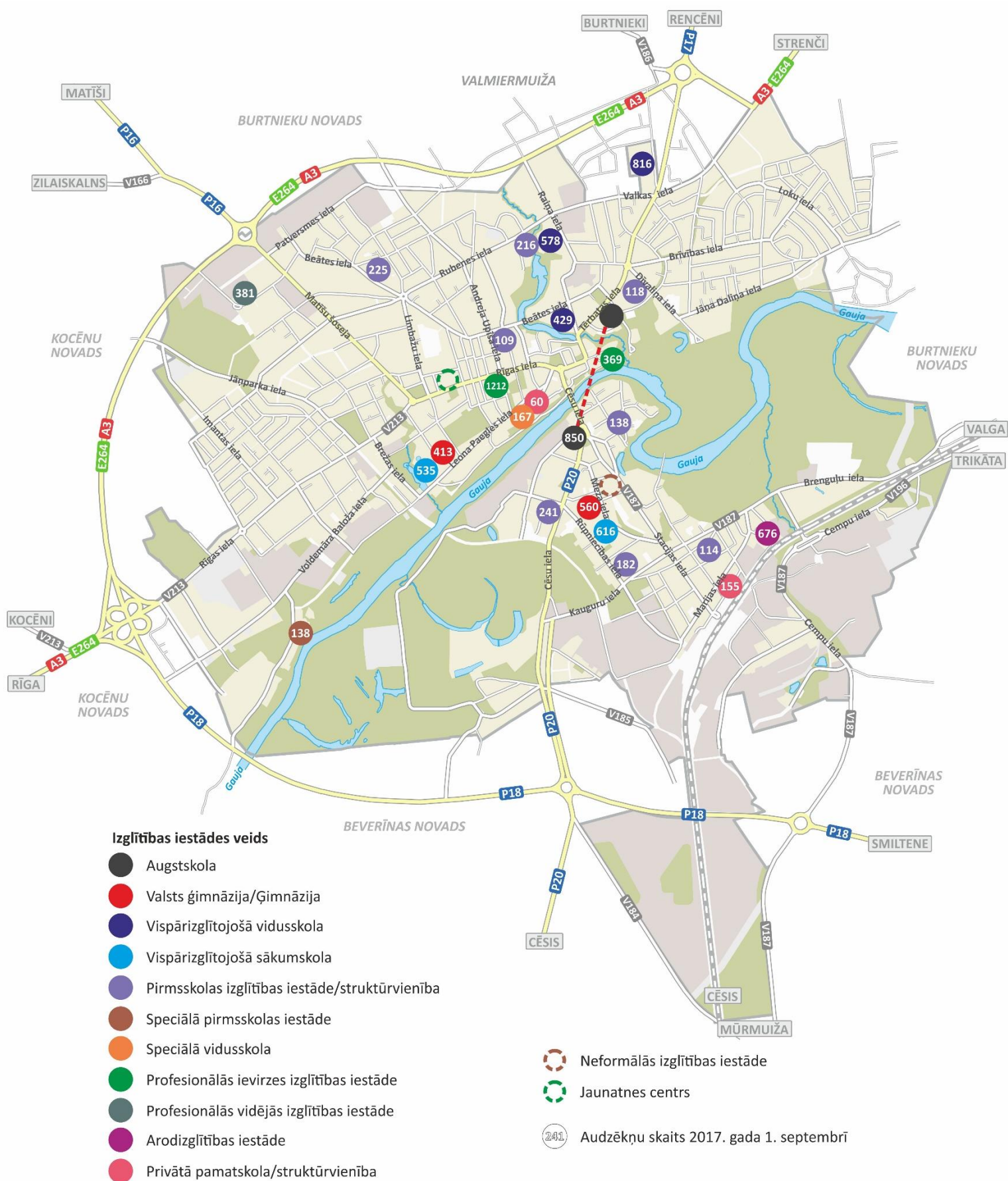
Attēls 2.1: Iedzīvotāju izvietojums pilsētā (Avots: CSP 2011.gada Tautas skaitīšanas dati)

Valmiera ir pilsēta, kur līdzsvarotā mijiedarbībā ar dzīvojamo apbūvi, sabiedriskajām ēkām un dabas teritorijām pastāv ražošanas uzņēmumi. Lielākie ražošanas uzņēmumi ir izvietojušies ārpus pilsētas centra, bet tās centrā atrodas daudzi vidēja un maza izmēra uzņēmumi. Pilsētā ir pārstāvēta visu līmeņu izglītības iestādes, sākot no pirmsskolas līdz pat mūžizglītībai.

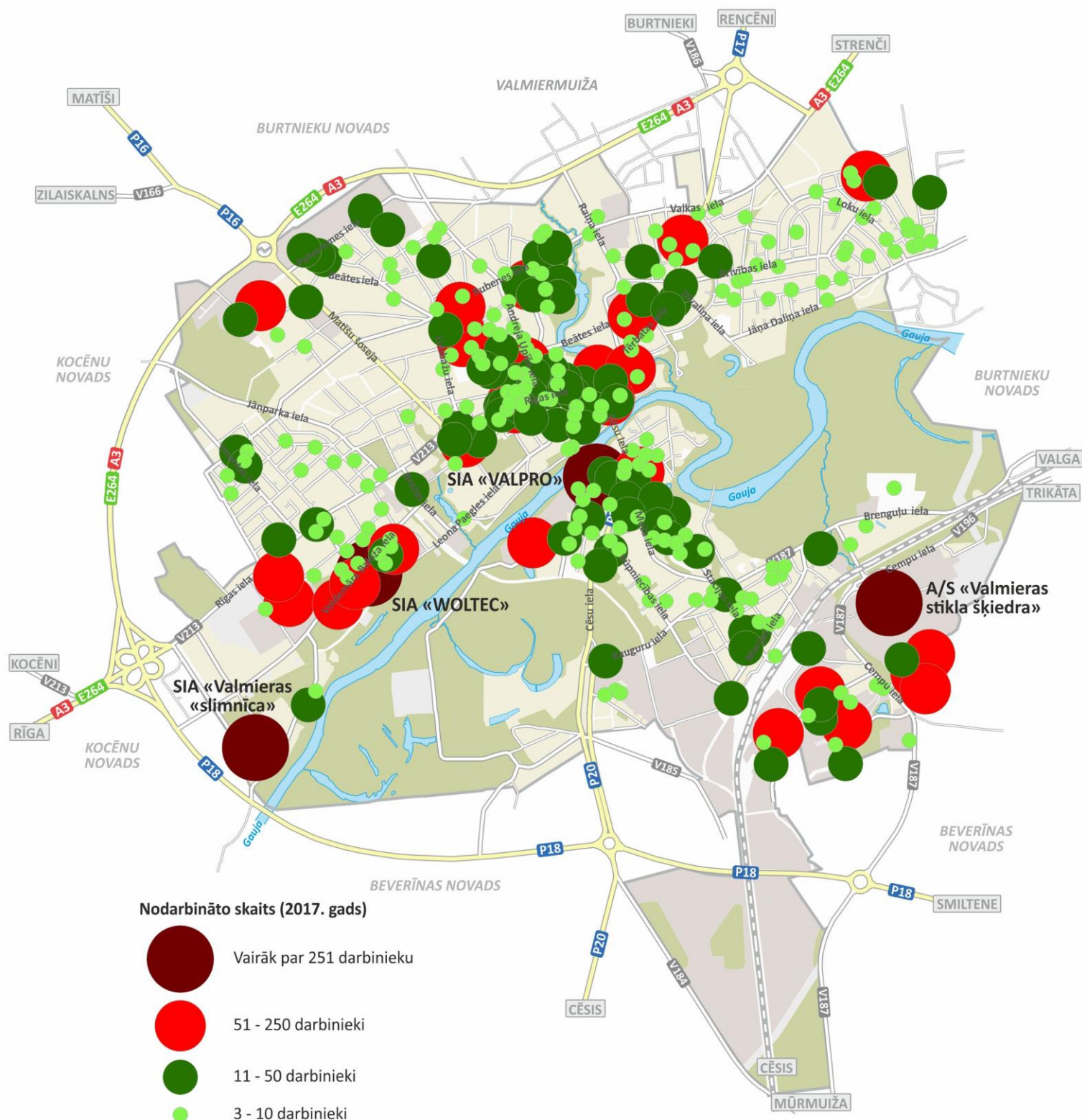


- | | | |
|---|--|---|
|  Valsts un pašvaldības iestāde/kapitālsabiedrība |  Finanšu iestāde |  Viesnīca |
|  Izglītības iestāde |  Pasta nodaļa |  Tūrisma informācijas centrs |
|  Kultūras iestāde |  Autoosta | |
|  Bibliotēka |  Baznīca | |
|  Drošības iestāde |  Tirdzniecības centrs/veikals | |
|  Veselības iestāde |  Turgus | |

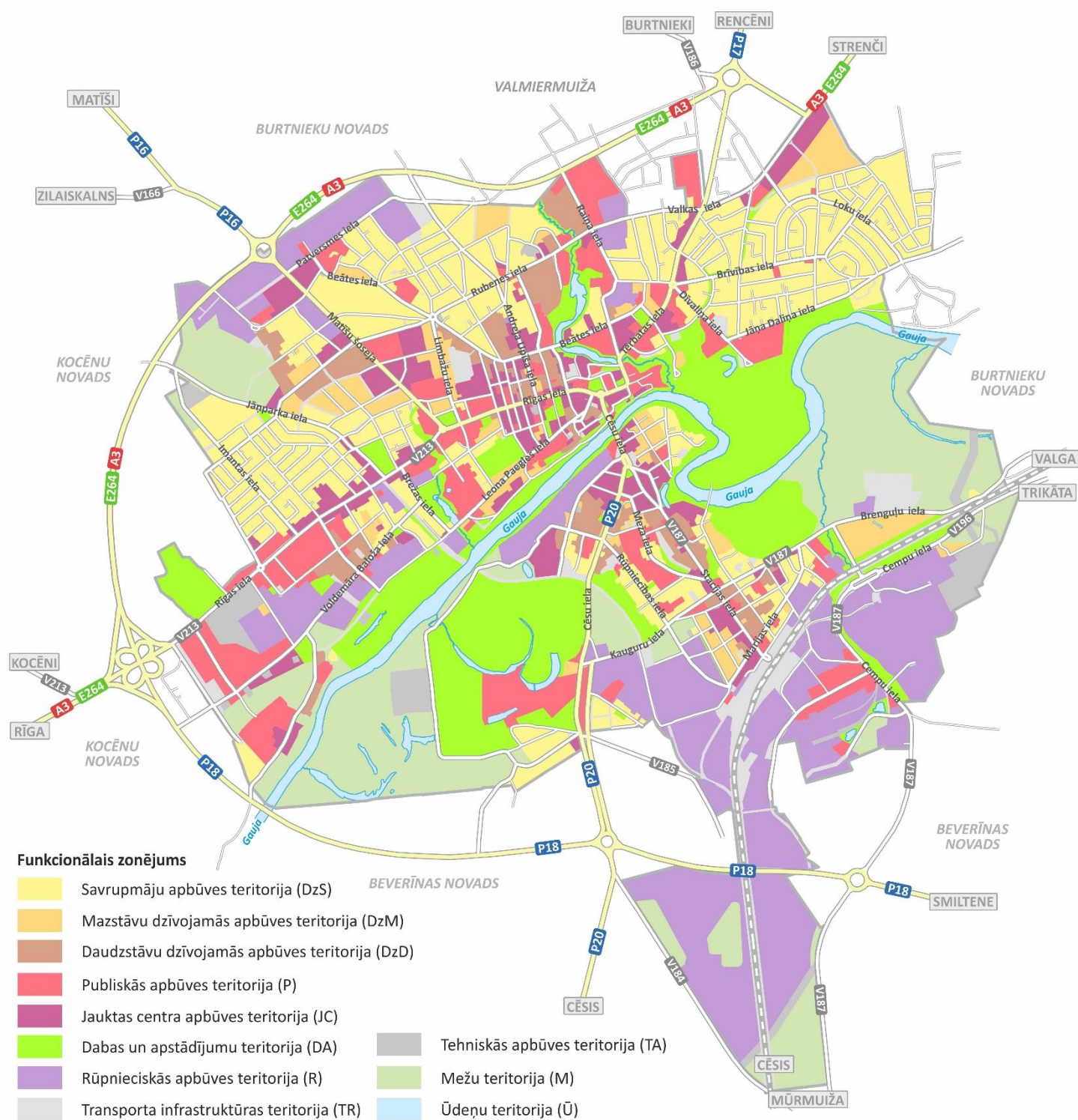
Attēls 2.2: Publisko iestāžu izvietojums pilsētas centrā (Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība)



Attēls 2.3: Izglītības iestāžu izvietojums un izglītojamo skaits (Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība)



Attēls 2.4: Uzņēmumu un nodarbināto izvietojums (Avots: Lursoft statistika)



Attēls 2.5: Funkcionālais zonējums (Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība)

3. SATIKSME



Ceļu satiksme ir attiecības, kas rodas, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem. Ceļu satiksmi Latvijā regulē Ceļu satiksmes likums, kura mērķis ir noteikt ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu, regulētu mehānisko transportlīdzekļu īpašuma, turējuma un lietošanas tiesību iegūšanu, kā arī transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību.

3.1. SATIKSMES DALĪBNIEKI

Uz 2018. gada 1. janvāri Valmierā bija reģistrēti 1,3% no visiem Latvijā reģistrētajiem tehniskā kārtībā esošiem transporta līdzekļiem, t.sk. 7813 tehniskā kārtībā esoši vieglie un 980 kravas transportlīdzekļi.

Tabula 3.1: Tehniskā kārtībā esoši transporta līdzekļi Valmierā uz 2018. gada 1. janvāri

	VIEGLIE	KRAVAS	AUTOBUSI	MOTOCIKLI UN TRICIKLI	PIEKABES UN PUSPIEKABES	KVADRICIKLI	KOPĀ
Valmiera	7813	980	12	200	759	11	9775
Latvija	625806	78105	4183	16700	55422	869	781085
% no Latvijas	1,2%	1,3%	0,3%	1,2%	1,4%	1,3%	1,3%

Avots: CSDD

Kopš 2013.gada Valmierā stabili pieaug reģistrēto tehniskā kārtībā esošo vieglo transportlīdzekļu skaits, kā arī vieglo transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem. Pieaugums ir salīdzinoši zemāks kā Latvijā kopumā, bet tas skaidrojams ar faktu, ka 2011. gadā Valmierā vidēji bija par 11% vairāk vieglo transportlīdzekļu kā vidēji Latvijā. 2018.gadā Valmierā uz 1000 iedzīvotājiem ir par 5% vairāk vieglo transportlīdzekļu kā vidēji Latvijā.

Tabula 3.2: Reģistrēto tehniskā kārtībā esošo vieglo transportlīdzekļu skaits Valmierā

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Uz gada sākumu tehniskā kārtībā esošie vieglie transportlīdzekļi - VALMIERA	6864	6868	6846	6979	7139	7358	7519	7813
Izmaiņas, %		0,1%	-0,3%	1,9%	2,3%	3,1%	2,2%	3,9%
Iedzīvotāju skaits	25226	24656	24228	23657	23432	23248	22961	23063
Vieglās automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem	272	279	283	295	305	317	327	339
Uz gada sākumu tehniskā kārtībā esošie vieglie transportlīdzekļi - LATVIJA	506870	510861	524445	540102	564427	586127	603293	625806
Izmaiņas, %		0,8%	2,7%	3,0%	4,5%	3,8%	2,9%	3,7%

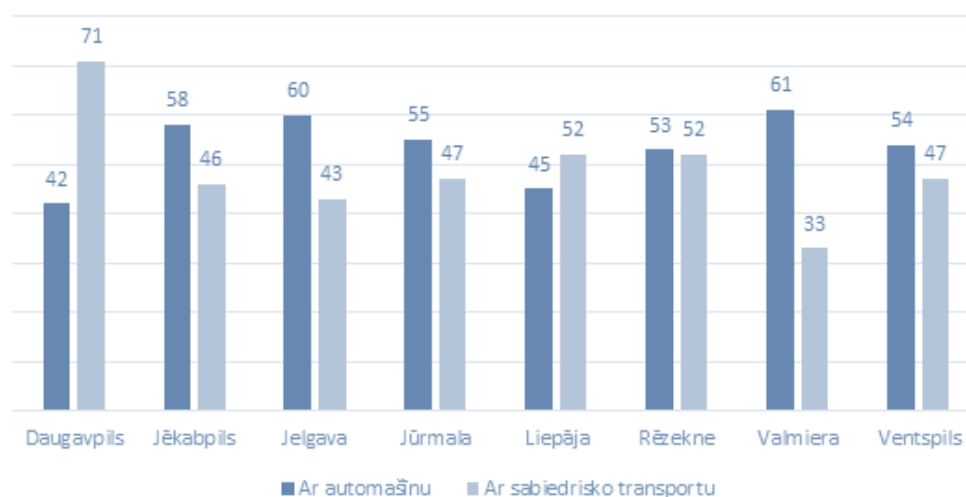
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Iedzīvotāju skaits	2074605	2044813	2023825	2001468	1986096	1968957	1950116	1934379
Vieglās automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem	244	250	259	270	284	298	309	324

Avots: CSDD

Iedzīvotāju paradumi

Ņemot vērā pilsētā esošo darbavietu skaitu (1012 darba vietas uz 1000 iedzīvotājiem), secināms, ka ik dienu Valmierā iebrauc ap 7000-8000 iedzīvotāju, kuri šeit strādā, bet ir deklarēti citur. Tāpat joprojām ir liels to iedzīvotāju īpatsvars, kuri faktiski dzīvo Valmierā, bet ir deklarējušies citās pašvaldībās¹.

2017.gadā Centrālā statistikas pārvalde veica aptauju par iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem Latvijas lielajās pilsētās. Aptaujā 2017.gada sākumā piedalījās 4063 astoņu lielo pilsētu iedzīvotāji vecumā no 15 līdz 95 gadiem.



Attēls 3.1: Iedzīvotāju īpatsvars (%), kas ikdienā pārvietojas ar automašīnu un sabiedrisko transportu (Avots: CSP)

Saskaņā ar aptaujas rezultātiem Valmierā ar automašīnu ikdienā pārvietojas visvairāk iedzīvotāju (61%), salīdzinot ar citiem nacionālās nozīmes attīstības centriem, savukārt Valmierā vismazāk iedzīvotāju pārvietojas ar sabiedrisko transportu.

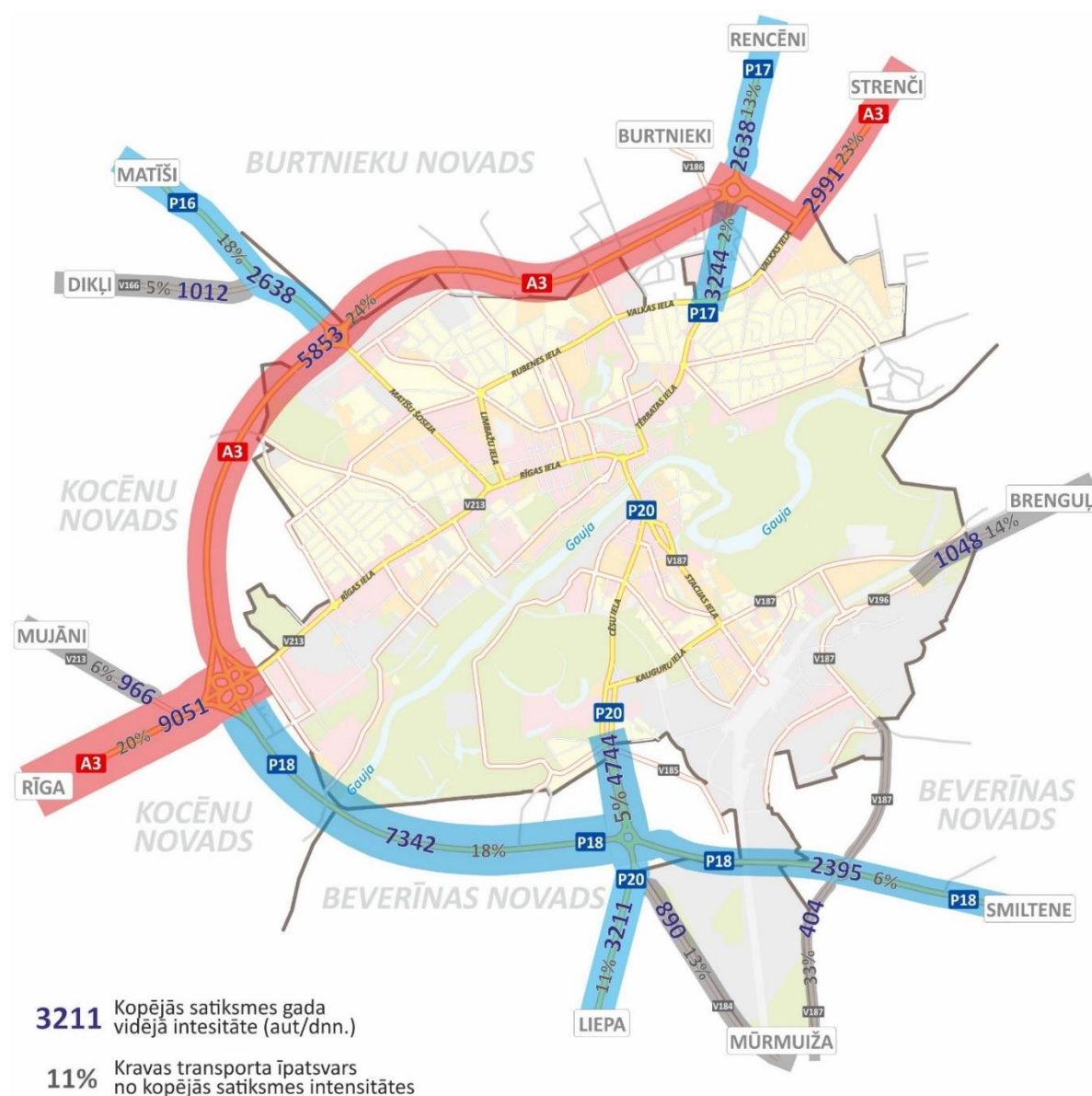
3.2. AUTOSATIĶSMES INTENSITĀTE

Satiksmes intensitātes Valmieras ielās kopumā uzskatāmas par atbilstošām ielu infrastruktūras caurlaides spējai. Rīta un vakara maksimumstundās novērojamas īslaicīgas automašīnu rindu veidošanās pilsētas centrālajā daļā Rīgas ielā pie centrālā apļa vai pie tuvējām neregulētajām gājēju pārejām, tomēr tas saistāms ar automašīnu un gājēju plūsmu nevienmērīgumu un fragmentāro raksturu, ko ietekmē, piemēram, viena kravas automašīna, aiz kuras īslaicīgi ir izveidojusies automašīnu rinda.

¹http://www.valmiera.lv/images/userfiles/Gada%20publiskais%20parskats%20par%202016_VPP%281%29.pdf

Valmieras apvedceļš lielā mērā atslogo pilsētu un pilsētas centru no pārlieku lielas transportlīdzekļu klātbūtnes, jo ļauj autovadītājiem, neiebraucot pilsētā, doties sev vēlamajā virzienā uz citiem galamērķiem.

VAS "Latvijas valsts ceļi" veiktajā transportlīdzekļu satiksmes intensitātes mērīšanā uz Valmieras apvedceļa 2017.gada vidējā diennakts intensitāte ir vērtējama kā augsta (Attēls 3.2). Divlīmeņu krustojumu uz A3 virzienā uz un no Rīgas sastāda vidēji 9051 šķērsojošo transportlīdzekļu, kur aptuveni 20% no visiem transportlīdzekļiem ir kravas transports. Pie Matīšu šosejas rotācijas apļa tie ir 5853 transportlīdzekļi, kur 24% sastāda kravas transports. Vidēji 4744 transportlīdzekļi ik dienas pārvietojas pa Cēsu ielu. Izvērtējot datus, secināms, ka Valmierā iebrauc vai izbrauc salīdzinoši neliels kravas transportlīdzekļu skaits attiecībā pret pārējiem transportlīdzekļu veidiem un tie izmanto apvedceļu, lai dotos sev vēlamajā virzienā.



Attēls 3.2: Satiksmes intensitāte uz Valmieras apvedceļa, 2017.gads (Avots: VAS "Latvijas valsts ceļi")

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros tika veikti atsevišķu nozīmīgāko pilsētas centrālās daļas ielu mezglu intensitātes mērījumi. Mērījumi tika veikti 2018. gada jūnija mēnesī un var pilnībā neatspoguļot transportlīdzekļu satiksmes intensitāti, jo ir atvaļinājumu periods un skolēnu brīvlaiks, taču mērījumi sniedz aptuvenu ieskatu un satiksmes intensitātes tendences.

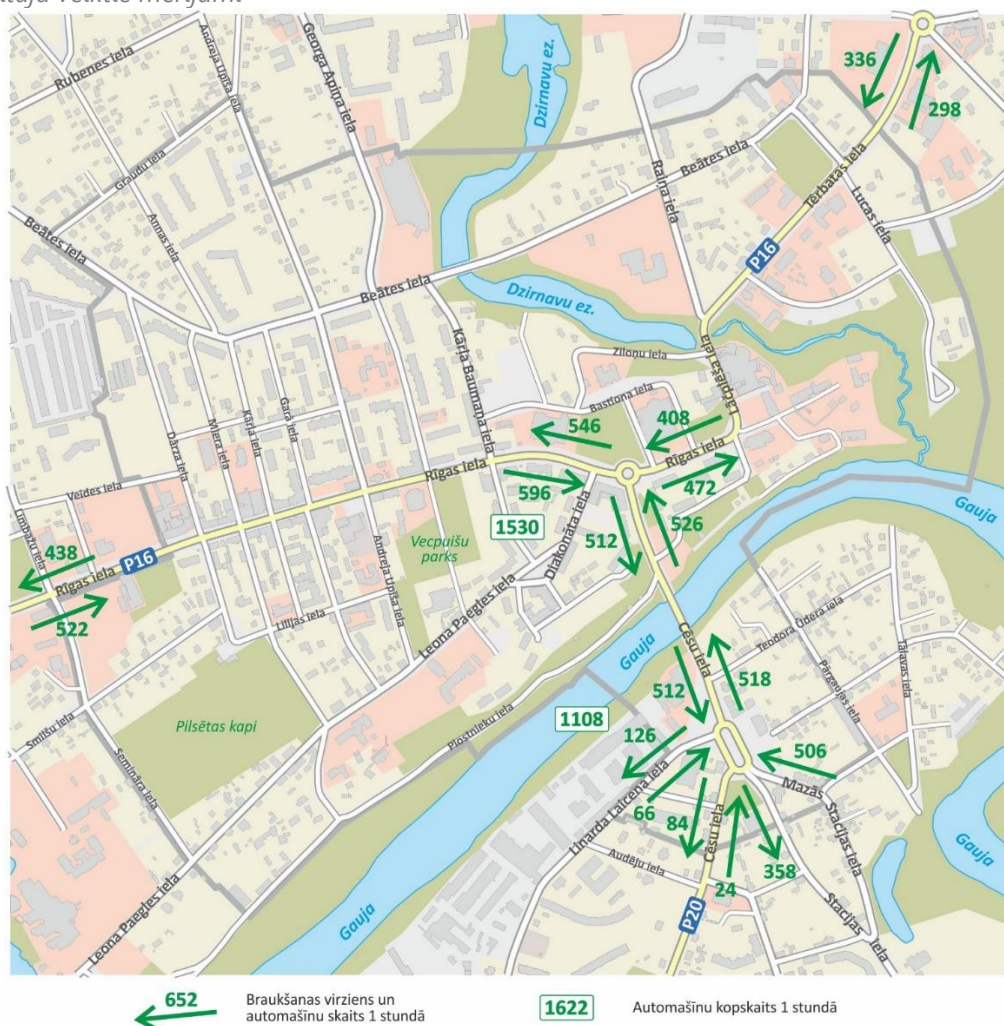
Analizējot transporta plūsmas pilsētas centrā, visvairāk noslogots ir rotācijas aplis pie T/c Valleta, kuru izmanto 1530 autovadītāju stundā (Attēls 3.3). Rotācijas aplī transportlīdzekļu plūsmas visos virzienos ir līdzvērtīgas un nerada sastrēgumus, taču nelielas transportlīdzekļu rindas mēdz veidoties pie neregulētajām gājēju pārejām pie intensīvas gājēju plūsmas.

Otra noslogotākā centra daļa ir Pārgaujas rotācijas aplis pie autoostas, kuru šķērso vidēji 1100 transportlīdzekļi stundā un nelielas rindas mēdz veidoties, iebraucot rotācijas aplī no Stacijas ielas puses, kā arī pie gājēju pārejas virzienā no rotācijas apļa uz Gaujas tilta pusi.

Tabula 3.3: Pilsētas rotācijas apļu noslodze darba dienā laika periodā no 9:00-10:00

ROTĀCIJAS APLIS	NOSLODZE, %	AUTOMAŠĪNU SKAITS STUNDĀ
Rīgas - Cēsu ielas	80%	1530 a/h
Cēsu - Stacijas ielas	60%	1108 a/h
Rīgas - Matīšu šosejas	60%	1194 a/h
Tērbatas – Brīvības ielas	40%	658 a/h

Avots: Izpildītāja veiktie mērījumi



Attēls 3.3: Transporta plūsmas centrā darba dienā laika periodā no 9:00-10:00
(Avots: Izpildītāja veiktie mērījumi)

Vairākus satiksmes plūsmu uzskaitīšanas mērījumus ir veikusi un turpina veikt Valmieras pilsētas pašvaldība ar digitālo skaitīšanas iekārtu, to uzstādot pie Valmieras robežām, uz nozīmīgām ielām kā arī pie rotācijas apliem. Ar skaitīšanas iekārtu iegūti tādi dati kā ielu šķērsojošo transportlīdzekļu skaits katrā virzienā kā arī to kopējais skaits, atsevišķi uzskaitīti šķērsojošo transportlīdzekļa veids, to pārvietošanās ātrumi, nosakāms, kad ir vislielākās satiksmes plūsmas intensitātes un iegūta cita noderīga informācija.

Iegūtie dati apstrādāti un daļēji atspoguļoti tabulās, iekļaujot svarīgāko informāciju, kā arī to papildinot ar izrietošo informāciju.

Tabula 3.4: Plūsmu uzskaites pilsētā ar maksimumstundām

MĒRĪJUMA VIETA	DATUMS	KOPĒJAIS TRANSPORTA SKAITS NEDĒĻĀ	KOPĒJAIS KRAVAS TRANSPORTA SKAITS NEDĒĻĀ, %	RĪTA MAKSIMUM-STUNDA, TREŠDIENA, LAIKS, A/H	PUSDIENLAIKA MAKSIMUM-STUNDA, TREŠDIENA LAIKS, A/H	VAKARA MAKSIMUM-STUNDA, TREŠDIENA LAIKS, A/H	CAURLAIDES SPĒJA, %
Matīšu šoseja	21.-28. janvāris	25014	8%	8.00-9.00 294 a/h	13.00-14.00 292 a/h	17.00-18.00 333 a/h	20%
Raiņa iela	14.-21. janvāris	13635	4%	7.00-8.00 177 a/h	12.00-13.00 175 a/h	17.00-18.00 246 a/h	13%
Cempu iela	11.-18. februāris	20452	14%	8.00-9.00 329 a/h	11.00-12.00 281 a/h	17.00-18.00 321 a/h	19%
Jumaras iela	18.-25. marts	12121	17%	7.00-8.00 124 a/h	13.00-14.00 155 a/h	17.00-18.00 202 a/h	12%
Somu iela	25.marts -1. aprīlis	13093	13%	8.00-9.00 185 a/h	14.00-15.00 199 a/h	17.00-18.00 204 a/h	11%
Andreja Upīša iela	11.-18. marts	4725	8%	8.00-9.00 67 a/h	12.00-13.00 53 a/h	17.00-18.00 78 a/h	5%
Rīgas ielas - Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā uz Valmieras Kultūras centru	1.-8. aprīlis	52202	9%	8.00-9.00 649 a/h	12.00-13.00 530 a/h	16.00-17.00 581 a/h	72%
Rīgas- Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā no Valmieras Kultūras centra	4.-11. Marts	51145	6%	8.00-9.00 509 a/h	11.00-12.00 537 a/h	17.00-18.00 654 a/h	93%
Rīgas- Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā	9.-15. aprīlis	44478	3%	8.00-9.00 421 a/h	12.00-13.00 463 a/h	17.00-18.00 634 a/h	70%

MĒRĪJUMA VIETA	DATUMS	KOPĒJAIS TRANSPORTA SKAITS NEDĒĻĀ	KOPĒJAIS KRAVAS TRANSPORTA SKAITS NEDĒĻĀ, %	RĪTA MAKSIMUM-STUNDA, TREŠDIENA, LAIKS, A/H	PUSDIENLAIKA MAKSIMUM-STUNDA, TREŠDIENA LAIKS, A/H	VAKARA MAKSIMUM-STUNDA, TREŠDIENA LAIKS, A/H	CAURLAIDES SPĒJA, %
uz Valmieras pilsētas pašvaldības administratīvo ēku							
Rīgas ielas - Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā no Valmieras pilsētas pašvaldības administratīvās ēkas uz rotācijas apli	15.-23. aprīlis	38103	5%	8.00-9.00 453 a/h	12.00-13.00 354 a/h	15.00-16.00 338 a/h	65%
Tilts pār Gauju - centrs	18.-31. decembris	220959	3%	8.00-9.00 1451 a/h	13.00-14.00 1363 a/h 13.00-14.00 1027 a/h	16.00-17.00 1675 a/h 16.00-17.00 1001 a/h	93%

Avots: Valmieras pilsētas pašvaldības veiktie mērījumi

Pēc iegūtajiem datiem var secināt, ka kopējais motorizācijas līmenis ir augsts, īpaši pilsētas centrālajā daļā. Kravas transporta īpatsvars ir mainīgs un svārstās robežās no 4% Raiņa ielā līdz 17% Jumaras ielā, kas skaidrojams, ka Jumaras ielu izmanto kravas transports, kurš dodas uz A/S Valmieras piens un citām ražotnēm šajā apkārtnē. Kravas transports pilsētas centrālo daļu cenšas apbraukt, tāpēc procentuāli kravas transports Raiņa ielā, Andreja Upīša ielā ir zems.

Pēc iegūtajiem datiem noteiktas rīta, pusdienlaika un vakara maksimumstundas. Rīta maksimumstundas Valmierā ir laika posmā no 8.00 līdz 9.00, atsevišķās vietās (Raiņa, Jumaras ielās) no 7.00 līdz 8.00. Šajā laika posmā kopējais ielu šķērsojošais transportlīdzekļu skaits ir mainīgs un svārstās robežās no 67 auto Andreja Upīša ielā līdz 329 auto Cempu ielā, savukārt Centra rotācijas aplī no 421 līdz 649 auto. Var secināt, ka centrā transporta intensitāte ir augsta salīdzinājumā ar pilsētā iebraucošiem/izbraucošiem transportlīdzekļiem, no kā izriet, ka ievērojama daļa Valmieras pilsētas iedzīvotāju izvēlas pārvietoties ar privāto auto.

Pusdienlaika maksimumstundās ir vērojamas līdzības ar rīta maksimumstundām un ir nedaudz zemāks vai augstāks transportlīdzekļu skaits atkarībā no vietas. Pilsētas centrālajā daļā laikā no 12.00 līdz 13.00

vērojama paaugstināta intensitāte, iespējams tāpēc, ka centrā strādājošie dodas pusdienās izmantojot privāto transportu, un tāpēc vērojami īslaicīgi satiksmes sablīvējumi.

Arī vakara maksimumstundās vērojamas līdzvērtīgas transportlīdzekļu plūsmas, kādas tās fiksētas rīta un pusdienlaika maksimumstundās, taču interesanti šķiet, ka no rīta vairāk transportlīdzekļu brauc virzienā no Rīgas ielas – Cēsu ielas rotācijas apļa uz Valmieras Kultūras centra pusi un sastāda 649 a/h, taču vakara maksimumstundās no rotācijas apļa uz *Valmieras pilsētas pašvaldības administratīvās ēkas* pusi pārvietojas 634 a/h.

Salīdzinot ielu caurlaides spējas, izbūvētās ielas pilsētas perifērijā lieliski apkalpo visus iebraucošos un izbraucošos transportlīdzekļus pilsētā un caurlaides spējas nepārsniedz 20% no kopējā iespējamā transporta plūsmas daudzuma.

Rīgas ielas – Cēsu ielas rotācijas apļa noslodze atsevišķās diennakts maksimumstundās tuvojas caurlaides spējas maksimumam. Esošajā situācijā tā sastāda 65% līdz 70% no kopējās caurlaides spējas tiem virzieniem, kuri dodas prom no apļa, turpretī iebraucot rotācijas aplī maksimālie rādītāji fiksēti virzienos no Valmieras Kultūras centra un Cēsu ielā (uz tilta pār Gauju), kas pat pārsniedz 90% vērtību.

Konstatētie Rīgas ielas – Cēsu ielas rotācijas apļa un tilta pārī Gauju noslodzes rādītāji liecina, ka šo problēmu nedrīkst atstāt bez ievēribas. Uzlabojoties iedzīvotāju labklājības rādītājiem pieaugs arī vēlme izmantot privāto auto transportu. Atstājot šo procesu pašplūsmā, šobrīd fiksētie satiksmes sabiezējumi būs konstatējami arvien biežāk. Viss efektīvākais no transportlīdzekļa pieprasījuma nodrošinājuma viedokļa būtu jauna tilta pār Gauju būvniecība. Tas savukārt, radītu vēl straujāku automobilitātes pieaugumu. Pirmkārt, šāds risinājums ir dārgs un nav realizējams ar Valmieras pilsētas budžeta līdzekļiem, bet Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus līdz šim nav izdevies piesaistīt. Otrkārt, tas ir pretrunā ar kompaktas pilsētas harmoniskas attīstības koncepcijām, kādas mūsdienās tiek realizētas pilsētvidē.

Autotransporta pievilcīguma pilsētu centros mazināšana, kompensējot to ar sabiedriskā transporta un velosatiksmes, kā arī gājēju infrastruktūras un publiskās ārtelpas uzlabošanu, ir mūsdienīgs pilsētu mobilitātes attīstības virziens.

Autotransportam Valmieras centra izmantošanas pievilcīgums mazināms uzlabojot satiksmi pa Beātes - Lucas ielām un Rubenes – Mālu ielām. Vienaļcīgi attīstāma nepārtraukta un funkcionāla veloinfrastruktūra visā pilsētā, kā arī gājēju satiksmes drošības, ērtības un prioritātes uzlabošanas pasākumi pilsētas centrālajā daļā. Autotransporta klātbūtnes samazināšanās pilsētas centrā uzlabos satiksmes apstākļus arī sabiedriskajam transportam

Tabulā 3.5 apkopoti dati par transportlīdzekļu pārvietošanās ātrumiem pilsētā. Dati liecina, ka pie pilsētas robežām tiek ievērots atļautais maksimālais braukšanas ātrums, bet vidēji puse autovadītāju brauc ar ātrumu no 50 km/h līdz 60 km/h. Ātrumu 60km/h pārsniedz robežās no 1% Jumaras ielā, kurā izvietoti "guļošie policisti" un ir slikts brauktuves segums, līdz 39% autovadītāju Cempu ielā. Cempu ielā ātruma pārsniegšana skaidrojama ar to, ka nav fizisku šķēršļu vai vides nomaiņas. No vietas, kur apkārt ir neapbūvēta teritorija un lauksaimniecības zemes, ceļš turpinās pa šķietami neapdzīvotu vietu – rūpniecisko teritoriju, tādējādi autovadītājs, iespējams, neuztver, ka ir sākusies pilsēta un turpina pārvietoties ar ātrumu, kāds atļauts pirms Valmieras robežas. Atsevišķās vietās, kur atļautais braukšanas ātrums ir 90 km/h vadītāji pārvietojas ar vidējo ātrumu 50 km/h līdz 56km/h. Var secināt, ka autovadītāji nav ievērojoši pilsētas robežas zīmes un turpina pārvietoties tādā pašā vai nedaudz lielākā ātrumā kā pilsētā.

Pilsētas centrā, kur atļautais braukšanas ātrums ir 50km/h, rotācijas apļu tiešā tuvumā vidējais pārvietošanās ātrums ir no 28 km/h līdz 37km/h. Līdzīgs vidējais pārvietošanās ātrums ir uz tilta pār

Gauju, attiecīgi 42km/h. Maksimālais noslodzes stundās vidējais ātrums ir par 5% līdz 10% zemāks kā diennakts vidējais braukšanas ātrums.

Tabula 3.5: Transportlīdzekļu pārvietošanās ātrumi pilsētā

MĒRĪJUMA VIETA	DATUMS	KOPĒJAIS TRANSPORTA SKAITS NEDEĻĀ	ATĻAUTAIS BRAUKŠANAS ĀTRUMS MĒRĪJUMA VIETĀ, KM/H	VVID, KM/H	PĀRSNIEDZ 50 KM/H, %	PĀRSNIEDZ 60KM/H, %
Matīšu šoseja	21.-28. janvāris	25014	50	50	51%	9%
Raiņa iela	14.-21. janvāris	13635	50	50	51%	11%
Cempu iela	11.-18. februāris	20452	50	59	87%	39%
Jumaras iela	18.-25. marts	12121	50	38	10%	1%
Somu iela	25.marts-1. aprīlis	13093	90	56	-	-
Andreja Upīša iela	11.-18. marts	4725	90	50	-	-
Rīgas-Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā uz Valmieras Kultūras centru	1.-8. aprīlis	52202	50	37	3%	0.2%
Rīgas-Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā uz Domi	9.-15. aprīlis	44478	50	34	2%	0.2%
Rīgas-Cēsu ielas rotācijas aplis virzienā no Domes uz apli	15.-23. aprīlis	38103	50	28	0.5%	0.04%
Tilts pār Gauju - centrs	18.-31. decembris	220959	50	42	14%	0.9%

Avots: Valmieras pilsētas pašvaldības veiktie mērījumi

Apmācību automašīnu ietekme uz satiksmes plūsmu

Iedzīvotāji Valmierā vairākkārt publiski ar sabiedrisko mediju palīdzību ir sūdzējušies par daudzām braukšanas apmācības automašīnām Valmierā, kas traucē satiksmi, taču iesniegumi no iedzīvotājiem pēdējā laikā nav saņemti. Valmiera ir vienīgā vieta Vidzemes rietumu daļā, kur var kārtot eksāmenu un iegūt autovadītāja apliecību. Šī iemesla dēļ autoskolas no tuvējām pilsētām un novadiem organizē braukšanas apmācību tieši Valmierā, lai jaunajiem autovadītājiem būtu pieredze un prasmes eksāmenu kārtšanas vietā. Tas rada papildu slodzi pilsētas ielu infrastruktūrai un ietekmē satiksmes plūsmu pilsētā.

Valmiera vadītāja apliecību izsniegšanas apjomu ziņā ir nākamā pēc Rīgas (nedaudz priekšā Jelgavai). Skaitliskie rādītāji ir atkarīgi no vadītāju apliecības derīguma termiņa beigšanās cikliskuma, bet konkrētās nodaļas izsniegto dokumentu īpatsvaru valstī norāda procenti.

Tabula 3.6: Izdoto vadītāja apliecību skaits Valmierā

GADS	IZDOTĀS VADĪTĀJA APLIECĪBAS	% PRET KOPĒJO SKAITU LATVIJĀ
2013	8476	7,95
2014	14847	8,25
2015	16370	9,24
2016	10405	8,69
2017	9918	8,78

Avots: CSDD

Ikvienai pašvaldībai ir tiesības noteikt ierobežojumus mācību braukšanai. Ceļu satiksmes noteikumos, 215.pantā noteikts: "Pašvaldības savā administratīvajā teritorijā ir tiesīgas noteikt laikposmus un ceļus, pa kuriem laikā no plkst.7.00 līdz 10.00 un no plkst.16.00 līdz 20.00 aizliegti mācību braucieni". Valmierā šobrīd ierobežojumi attiecībā uz mācību braukšanu nav ieviesti.

3.3. VELOSATIKSMES INTENSITĀTE

2017.gada 9. un 23.maijā no plkst.7.30 līdz 9.00 uz trīs Gaujas tiltiem, kā arī pie pieciem ceļa rotācijas aplīem un sešiem krustojumiem notika otrā Valmieras velosipēdistu skaitīšana.

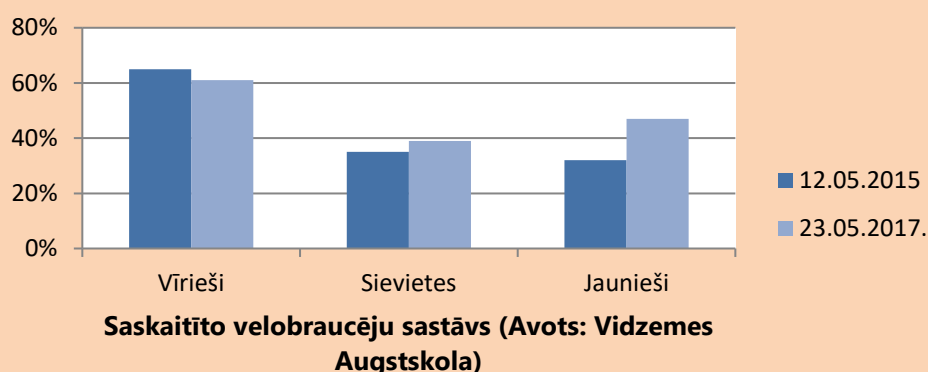
Tās mērķi bija iegūt pārskatu, salīdzinot ar 2015.gadā veikto pirmo Valmieras velosipēdistu skaitīšanu, noteikt intensīvākos velosatiksmes virzienus, novērot velobraucēju pārvietošanās paradumus, kā arī gūt ieskatu, vai gaisa temperatūras atšķirības būtiski ietekmē velobraucēju izvēli.

2017.gada 9.maijā laiks Valmierā bija saulains, bez mākoņiem, taču gaisa temperatūra bija no +1°C skaitīšanas sākumā līdz +2°C uzskaites noslēgumā. 2017.gada 23.maijs laikapstākļu ziņā bija līdzīgs 2015.gada 12.maijā piedzīvotajam – mākoņains, spīdēja saule, gaisa temperatūra bija +10°C skaitīšanas sākumā un +13°C, to noslēdzot. 2015.gadā temperatūra bija +8°C–+11°C robežās. Gan 2015., gan 2017.gada velosipēdu skaitīšanas tika organizētas otrdienu rītos, tādējādi atspoguļojot ikdienas velobraucēju paradumus.

Katrā punktā tika skaitīti velobraucēji – sievietes, vīrieši, jaunieši. Fiksēti braukšanas virzieni un novēroti braukšanas paradumi – vai pārvietošanās notiek pa ietvi, brauktuvi vai gājēju-velosipēdu ceļu, kur tas iespējams.

Velobraucēju paradumi

2017.gada maijā kopā tika saskaitīti 926 velobraucēji, no kuriem lielākā daļa izmanto gājēju/velosipēdu ceļus vai ietves. Brauktuvi velosipēdisti izvēlas vietās, kur ir velobraukšanai nepiemērotas ietves, kā arī ielās, kur ir tikai brauktuves. Velosipēdistu ķiveres pārsvarā lieto pirmsskolas vecuma bērni, kas ar velosipēdiem pārvietojas paši vai tiek vesti bērnu sēdeklišos. Ikdienā biežāk ar velosipēdu izvēlas braukt vīrieši – 61%. Līdzīgi bija arī 2015.gadā, kad vīrieši bija 65% no pieaugušajiem velobraucējiem. Taču, salīdzinot ar 2015.gadu, ievērojami ir pieaudzis jauniešu kā velobraucēju grupas īpatsvars. 2015.gadā jaunieši sastādīja 32% no kopējā velobraucēju skaita, savukārt 2017.gadā – 47%. Tāpat kā 2015.gadā, arī 2017.gadā visvairāk velobraucēju – gan jaunieši, gan pieaugušie – tika fiksēti laikā no plkst.7:50 līdz 8:10. Tomēr attālāk no pilsētas centra fiksētajam velobraucēju skaitam nav tik izteikts pieaugums īsi pirms un pēc plkst.8:00.

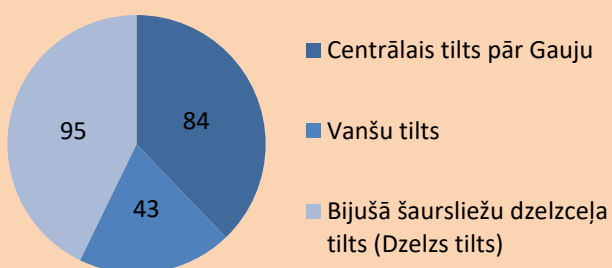


Velobraucēji uz tiltiem

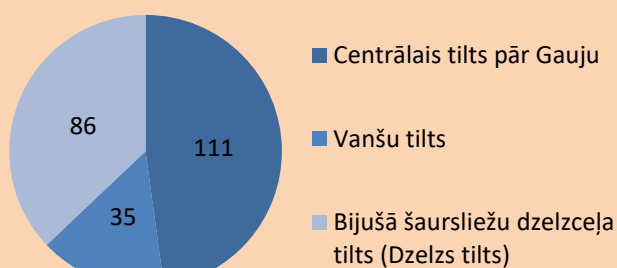
Velosipēdistu skaitīšanā nozīmīgākie punkti bija trīs tilti: centrālais tilts pār Gauju, Vanšu tilts un bijušā šaursliežu dzelzceļa tilts (Dzelzs tilts). Pusotrā stundā abos virzienos tos 2017.gada maijā šķērsoja 232 velobraucēji, kas ir par 10 vairāk nekā pirms diviem gadiem. Visbiežāk šķērsots centrālais tilts – 2017.gada maijā fiksēti 111 velobraucēji. Otrs populārākais ir Dzelzs tilts – to šķērsoja 86 braucēji, bet Vanšu tiltu izmantoja 35 velosipēdisti. Uz Vanšu tilta abās 2017.gada maija skaitīšanas reizēs netika fiksēts velobraucēju skaita pieaugums kādā noteiktā laikā, kā arī abos virzienos tika fiksēts līdzīgs skaits – 17 un 16 velosipēdisti. Arī centrālo tiltu abos virzienos šķērso salīdzinoši līdzīgs velobraucēju skaits – 2017.gada 23.maijā virzienā uz centru tiltu šķērsoja 48 velobraucēji, virzienā uz Pārgauju – 41. Taču uz šī tilta abās 2017.gada skaitīšanas reizēs visvairāk velobraucēju tika fiksēti laikā no plkst.7:50 līdz 8:10. Arī Dzelzceļa tiltu 2017.gada 23.maijā abos virzienos šķērsoja salīdzinoši līdzīgs velosipēdistu skaits – 44 un 42. Taču virzienā uz centru visvairāk velobraucēju tika fiksēti laikā no plkst.7:30 līdz 7:50, savukārt virzienā uz Pārgauju – laikā no plkst.7:50 līdz 8:10.

Saskaitītais velobraucēju skaits uz tiltiem (Avots: Vidzemes Augstskola)

12.05.2015 - KOPĀ 222



23.05.2017. - KOPĀ 232



Gaisa temperatūras ietekme

Velobraucēju skaitīšana uz Valmieras tiltiem parāda, ka laikapstākļiem ir nozīme pārvietošanās līdzekļa izvēlē. Salīdzinoši vēsākos laikapstākļos 2017.gada 9.maijā trīs Valmieras tiltus pār Gauju šķērsoja 151 velobraucējs, kamēr par 10 grādiem siltākos laikapstākļos – 232.

Intensīvākie velosatiksmes virzieni

Salīdzinot rotācijas aplis, visintensīvākā velobraucēju satiksme 2017.gada maijā tika fiksēta centra un Cēsu ielas rotācijas aplī pie Valmieras autoostas – 81 un 68 velobraucēji 2017.gada 9.maijā. Trešais intensīvākais rotācijas aplis ir Matīšu šosejas–Rīgas ielas aplis iepretim Vienības laukumam – 72 velobraucēji 2017.gada 9.maijā. Savukārt Limbažu, Beātes, Rubenes, Matīšu un Mālu ielu rotācijas apli

līdzīgi rezultāti kā Tērbatas, Dīvaliņa, Brīvības un Liepu ielu rotācijas aplī – 57 un 50 velobraucēji 2017.gada 23.maijā.

2017.gada 23.maijā Tērbatas un Valkas ielas krustojumā tika fiksēti 64 velobraucēji. Tērbatas ielu virzienā uz Valmiermuižu braucienam vairāk izvēlējās jaunieši, nevis pieaugušie. Savukārt 2017.gada 9.maijā visvairāk velobraucēju tika fiksēts Brenguļu un Stacijas ielu krustojumā, kā arī Georga Apiņa un Beātes ielu krustojumā – 57 un 44. Rūpniecības un Kauguru ielu krustojumā tika fiksēti 30, bet Ausekļa un Rīgas ielu krustojumā – 18 velobraucēji. Tikai divi velobraucēji tika fiksēti Brenguļu un Paula Valdena ielu krustojumā.

3.4. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

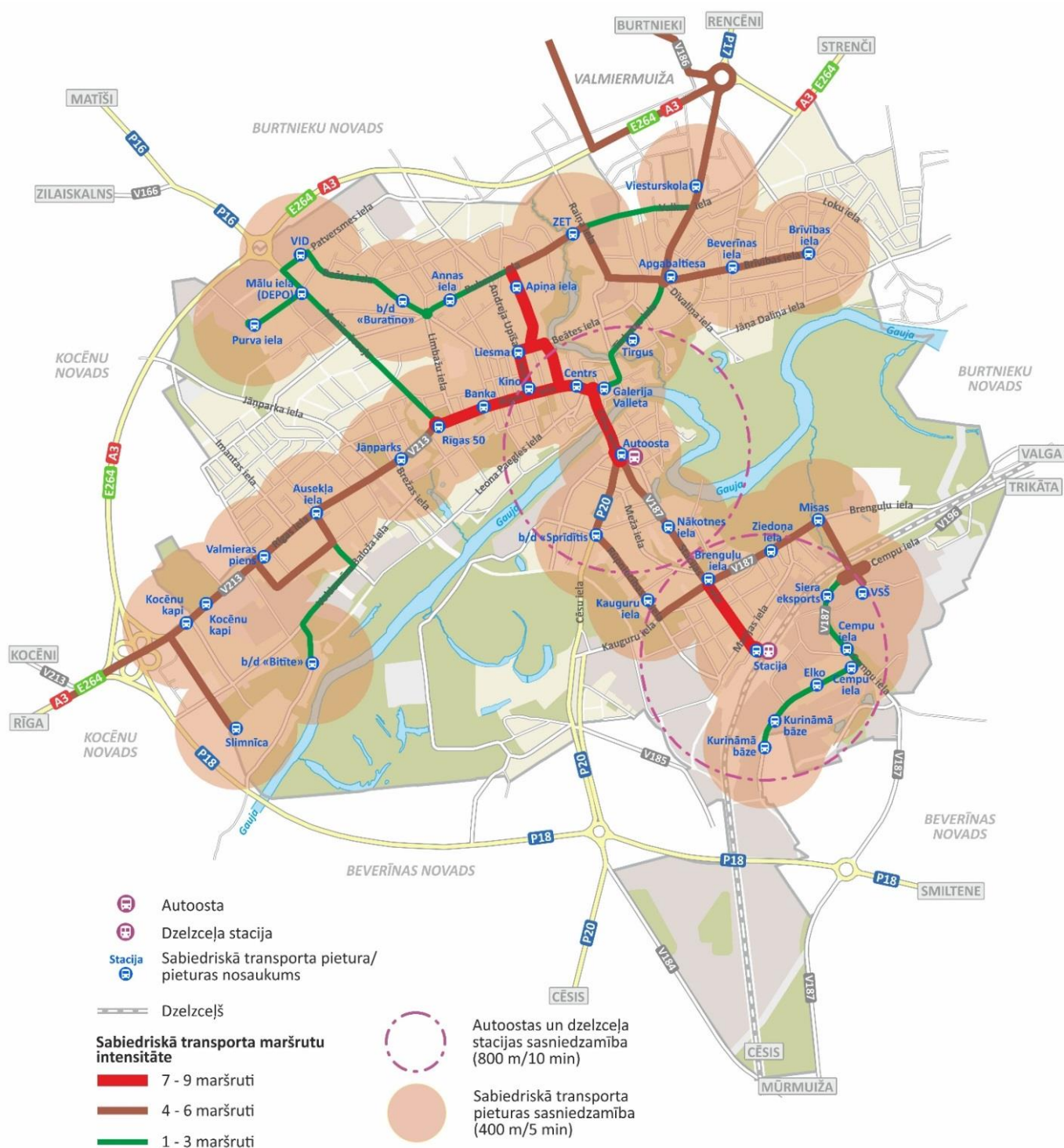
Sabiedriskā transporta kustība Valmierā tiek organizēta tā, lai radītu labvēlīgus apstākļus iedzīvotāju, darbaspēka un izglītojamo mobilitātei pilsētā un reģionā. Šajā jomā sekmīga sadarbība izveidota ar apkārtējām pašvaldībām (Kocēnu un Burtnieku novadiem).

2018.gadā Valmierā ir 10 maršruti (maršrutu garums no 7,3 līdz 15,7 km), kuri nodrošina pasažieriem ērtus sabiedriskā transporta pakalpojumus gandrīz visā pilsētas teritorijā. Tomēr vērtējot atsevišķus pilsētas rajonus no pieejamības aspekta (400 m jeb 5 minūšu gājiens no pieturas), var redzēt, ka atsevišķās pilsētas daļās nav atbilstoši nodrošināta pieejamība.

2018.gadā Valmierā darba dienās tika nodrošināti 155 reisi diennaktī, bet brīvdienās 117 reisi. Kopā gada laikā tika pārvadāti 1 241 931 pasažieri.

No 2018.gada 1.janvāra tiesības braukt bez maksas Valmieras pilsētas sabiedriskajā transportā 100% apmērā ir pirmsskolas vecuma bērniem, bērniem bāreņiem un bez vecāku gādības palikušajiem bērniem, Valmieras pilsētas vispārizglītojošo izglītības iestāžu un profesionālās vidējās izglītības iestāžu izglītojamajiem, bet Valmierā dzīvesvietu deklarējušiem vai uz mācību laiku faktiski dzīvojošiem, tajā skaitā dienesta viesnīcā, augstāko izglītības iestāžu dienas nodaļu studentiem mācību gada laikā ir iespējams saņemt atlaides 50% apmērā mēnešbiļetes iegādei un 75% apmērā mēnešbiļetes iegādei izmantošanai darba dienās.

Savukārt no 2018.gada 1.marta tiesības braukt bez maksas Valmieras pilsētas sabiedriskajā transportā ir pensionāriem, kuriem vismaz pēdējos 12 mēnešus deklarētā dzīvesvietas adrese ir Valmierā.



Attēls 3.4: Sabiedriskā transporta maršruti un pieturvieta izvietojums (Avots: VTU, Valmieras pilsētas pašvaldība)

3.5. SATIKSMES DROŠĪBA

Valmiera uz kopējā Latvijas pilsētu ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk - CSNg) statistikas fona izceļas ar augstiem satiksmes drošības rādītājiem. Kā redzams zemāk dotajā tabulā, uz 100 tūkst. iedzīvotājiem Valmierā, salīdzinot ar citām Latvijas pilsētām, ir zems kopējais satiksmes negadījumu un bojā gājušo skaits.

Tabula 3.7: Ceļa satiksmes negadījumu, bojāgājušo un ievainoto cilvēku skaits Latvijas pilsētās 2017. gadā

	LV	RĪGA	DAUGAV-PILS	JELGA-VA	JĒKAB-PILS	JŪRMA-LA	LIEPĀ-JA	RĒZEK-NE	VALMIERA	VENTS-PILS
CSN skaits	3792	1698	99	87	27	99	64	24	27	33
Bojā gājušo cilvēku skaits	158	13	1	2	0	2	0	1	1	0
Ievainoto cilvēku skaits	4648	1972	119	101	29	119	72	27	30	39
Iedzīv. skaits	1968957	639630	85858	57053	22750	49182	70630	28692	23248	35903
CSN skaits uz 100 000 iedzīv.	193	86	5	4	1	5	3	1	1	2
Bojā gājušo cilvēku skaits uz 100 000 iedzīv.	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Ievainoto cilvēku skaits uz 100 000 iedzīv.	236	100	6	5	1	6	4	1	2	2

(Avots: CSP)

No 2015.–2017.gadam 25% CSNg ir notikuši uz Rīgas ielas, lai gan 03.23.2009 -11.30.2010 tika īstenots projekts „Rīgas iela Valmierā rekonstrukcija”, kura ietvaros tika izveidota kvalitatīva Rīgas ielas brauktuve, ērti un droši apstākļi gājējiem un velosipēdistiem, mūsdienu prasībām atbilstoša satiksmes drošības infrastruktūra un ielu apgaismojums, ieguldot infrastruktūrā 7,74 milj. EUR. Otrajā vietā ir Stacijas iela, Matīšu šoseja un Cēsu iela, šajās ielās katrā notiek vidēji 7% no kopējiem ceļu satiksmes negadījumiem Valmierā. 72% no CSNg notikuši dienasgaismā. Detalizēta informācija par Valmierā notikušajiem CSNg ir parādīti nākamajos attēlos.



Attēls 3.5: Ceļu satiksmes negadījumu skaits, 2015. – 2017. gads (Avots: CSDD)



Attēls 3.6: Ceļu satiksmes negadījumi pēc to veida, 2015. – 2017. gads (Avots: CSDD)



Attēls 3.7: Ceļu satiksmes negadījumos cietušo un bojāgājušo skaits, 2015. – 2017. gads (Avots: CSDD)

3.6. SATIKSMES VADĪBA UN ĀTRUMA REŽĪMI

Valmieras ielās septiņi krustojumi ir aprīkoti ar luksoforu signalizāciju (Attēls 3.8). Četri no tiem atrodas Rīgas ielā – krustojumos ar Ausekļu, Limbažu, Andreja Upīša un Kārļa Baumaņa ielām, divi krustojumi Stacijas ielā – ar Kauguru un Nākotnes ielām, kā arī Valkas un Tērbatas ielu krustojumā.



Attēls 3.8: Luksoforu izvietojums (Avots: Izpildītāja veiktā teritorijas izpēte)

Pozitīvi vērtējams ir ievērojamais rotācijas apļu skaits pilsētā (8 gab.), kuri būtiski samazina automašīnu kustības ātrumu maģistrālo ielu krustojumos. Seši no tiem ir tradicionāli rotācijas apļi - divi Rīgas ielā un pa vienam Tērbatas, Brīvības un Rubenes ielās, kā arī Matīšu šosejas un apvedceļa A3 krustojumā.

Vēl divās vietās lokveida krustojumiem ir ovāla forma, ko noteikusi vēsturiskā apbūve un ielu tīkls (Cēsu ielā) vai reljefa prasības (Cempu ielā). Piecos lokveida krustojumos satiksme organizēta pa vienu joslu, bet trijos – Rīgas-Cēsu ielu krustojumā, Cēsu ielas ovālā rotācijas aplī, kā arī Matīšu šosejas/apvedceļa A3 krustojumā - satiksme organizēta divās braukšanas joslās.

Vispārzināms veids kā samazināt CSNg skaitu ir "satiksmes nomierināšana". Valmieras pilsētas robežās nav ielu ar paaugstinātu satiksmes atļauto ātrumu, tomēr lielākajā pilsētas ielu daļā nav ieviesti speciāli ātruma ierobežojumi, bet ja tie ir izvietoti, tad haotiski vai nepietiekami īsos posmos, (Attēls 3.9).



Attēls 3.9: Ielas ar ierobežotu autosatiksmes ātrumu (Avots: Izpildītāja veiktā teritorijas izpēte)

Dažviet ir noteiktas dzīvojamās zonas, kurās ir ierobežots transportlīdzekļu kustības ātrums līdz 20 km/h, bet atsevišķās vietās uzstādītas ceļa zīmes, kuras ierobežo transportlīdzekļu kustības ātrumu līdz 30 km/h, tādējādi abos gadījumos paaugstinot gājēju un velosipēdistu drošību.

Pilsētas centrā dzīvojamās zonas norādes ir uzstādītas tikai T/c Valleta un Valmieras Kultūras centra pieguļošajā teritorijā (Katrīnas un Bastiona ielās), kā arī gar Dzirnavu ezeriņu esošajā Ziloņu ielā. Atsevišķu izglītības iestāžu tuvumā izvietotas gājēju drošības barjeras vai paredzēti ātrumvaļņi uz brauktuvēm.

Secinājumi

- Ik dienu Valmierā iebrauc ap 7000-8000 iedzīvotāju, kuri šeit strādā, bet to dzīvesvieta atrodas citā pašvaldībā.
- Valmieras apvedceļš lielā mērā atslogo pilsētu un pilsētas centru no pārlieku lielas transportlīdzekļu klātbūtnes.
- Uz pilsētas robežas novērojama satiksmes intensitātes svārstmigrācija.
- Ievērojama intensitāte uz Valmieras apvedceļa liecina par tā augstu darbības efektivitāti.
- Rīta un vakara maksimumstundās vērojama īslaicīga transportlīdzekļu rindu veidošanās pilsētas centrālajā daļā pie neregulētām gājēju pārejām, jo gājēju plūsmas nav koncentrētas.
- Pilsētas centrā rotācijas aplū noslodze darba dienu rītos no plkst. 9.00 līdz 10.00:
 - Rīgas-Cēsu – 80% (1530 a/h);
 - Cēsu-Stacijas – 60% (1108 a/h);
 - Rīgas-Matišu – 60% (1194 a/h);
 - Tērbatas-Brīvības - 40% (658 a/h).
- Sabiedriskā transporta pieejamība Jāņparka apkaimē ir zema.
- Valmiera uz kopējā Latvijas pilsētu ceļu satiksmes negadījumu statistikas fona izceļas ar augstiem satiksmes drošības rādītājiem.
- Satiksmes negadījumu blīvums izvietojas gar ielām ar lielāko satiksmes intensitāti - Rīgas, Cēsu, Stacijas, Lāčplēša, Tērbatas, Beātes.
- Valmieras ielās tikai septiņi krustojumi ir aprīkoti ar luksoforu signalizāciju.
- Pilsētas teritorijā izbūvēti astoņi lokveida krustojumi.
- Pilsētā ļoti minimāli izmantots dzīvojamo zonu režīms, taču pilsētas teritorijā ir ļoti liels dzīvojamo kvartālu un daudzdzīvokļu ēku īpatsvars. Jāizvērtē dzīvojamo zonu režīma ieviešana pilsētā.
- Ātruma ierobežojums 30km/h izmantots vien dažos ielu posmos.
- Valmieras pilsētas robežās nav ielu ar paaugstinātu satiksmes atļauto ātrumu, tomēr absolūti lielākajā pilsētas ielu daļā nav ieviesti speciāli ātruma ierobežojumi.

Galvenās problēmas attiecībā uz satiksmes vadību un drošību ir:

- Ietvju trūkums un kvalitāte savrupmāju rajonos;
- Ielu ar grants segumu augstais īpatsvars;
- Nav satiksmes intensitātes skaitītāji;
- Nav pieejama informācija par autostāvvietu pieejamību (piemēram, tablo u.tml.);
- Sastopami agresīvi autovadītāji;
- Dažviet nav ievēroti redzamības trīsstūri.

4. AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA



Satiksmes infrastruktūra ir viens no galvenajiem pilsētas dzīvotspējas un konkurētspējas ietekmējošiem pilsētas telpiskās struktūras elementiem. Būtiska loma Valmieras satiksmes infrastruktūras attīstībā ir valsts galvenajam autoceļam A3 (Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)), kas ietilpst starptautiskajā autoceļu izvietojumā gar pilsētas ziemeļu robežu, kā arī autoceļam P18 Valmiera – Smiltene, kas veido apvedceļu ap pilsētu, un dzelzceļam, kas šķērso Valmieras dienvidaustrumu daļu, kur koncentrēti izvietojušās industriālās teritorijas.

Dzelzceļš un autoceļu tīkls nodrošina ērtu Valmieras sasniedzamību gan reģionālā, gan starptautiskā līmenī. Pilsētas satiksmes infrastruktūra plānota un veidota tā, lai tā nodrošinātu pilsētas sasniedzamību, kas ir svarīgs priekšnosacījums iedzīvotāju dzīves kvalitātes un efektivitātes nodrošināšanai, kā arī vienlaikus tas ir stratēģiski un vitāli svarīgs elements pilsētas ekonomikas attīstībā. Satiksmes infrastruktūras elementi, kas nodrošina pilsētas sasniedzamību, ir gājēju ceļi, velosceļi, ielas, autoceļi un dzelzceļš.

Pilsētas satiksmes infrastruktūras telpisko karkasu veido hierarhiski pakārtots ielu tīkls². Turpmākajās nodaļās detalizēti ir novērtēta Valmieras autotransporta, velotransporta un gājēju infrastruktūra.

Valmieras pašvaldības ielu kopējais garums un dažādu segumu īpatsvars parādīts Tabulā 4.1. Pēdējo trīs gadu laikā ir palielinājies asfaltēto un bruģēto ielu apjoms un samazinājies ielu apjoms ar grants segumu.

Tabula 4.1: Valmieras pašvaldības ielu garums un dažādu segumu īpatsvars tajā

	2016	2017	2018
Garums kopā visām ielām (neieskaitot bez seguma)	118,740	118,783	118,520
t.sk. asfalts	69,790	70,895	71,305
t.sk. bruģakmens	1,172	1,092	1,311
t.sk. grants	47,672	46,690	45,798
t.sk. dēļu klājs	0,106	0,106	0,106
bez seguma	3,779	4,037	4,037
Garums kopā visām ielām (ieskaitot bez seguma)	122,519	122,820	122,557

Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība

4.1. IELU TĪKLS

Pilsētas satiksmes pamatinfrastruktūru veido hierarhiski pakārtots ielu tīkls, kas gadu no gada tiek uzlabots un attīstīts. 2018.gadā pilsētā ir 220 ielas.

Pilsētā krustojas trīs reģionālie autoceļi: P16 Valmiera-Matīši-Mazsalaca, P17 Valmiera-Rūjiena-Igaunijas robeža (Unguriņi) un P20 Valmiera-Cēsis-Drabeši, tādēļ tās uzskatāmas par tranzītielām (Attēls 4.1).

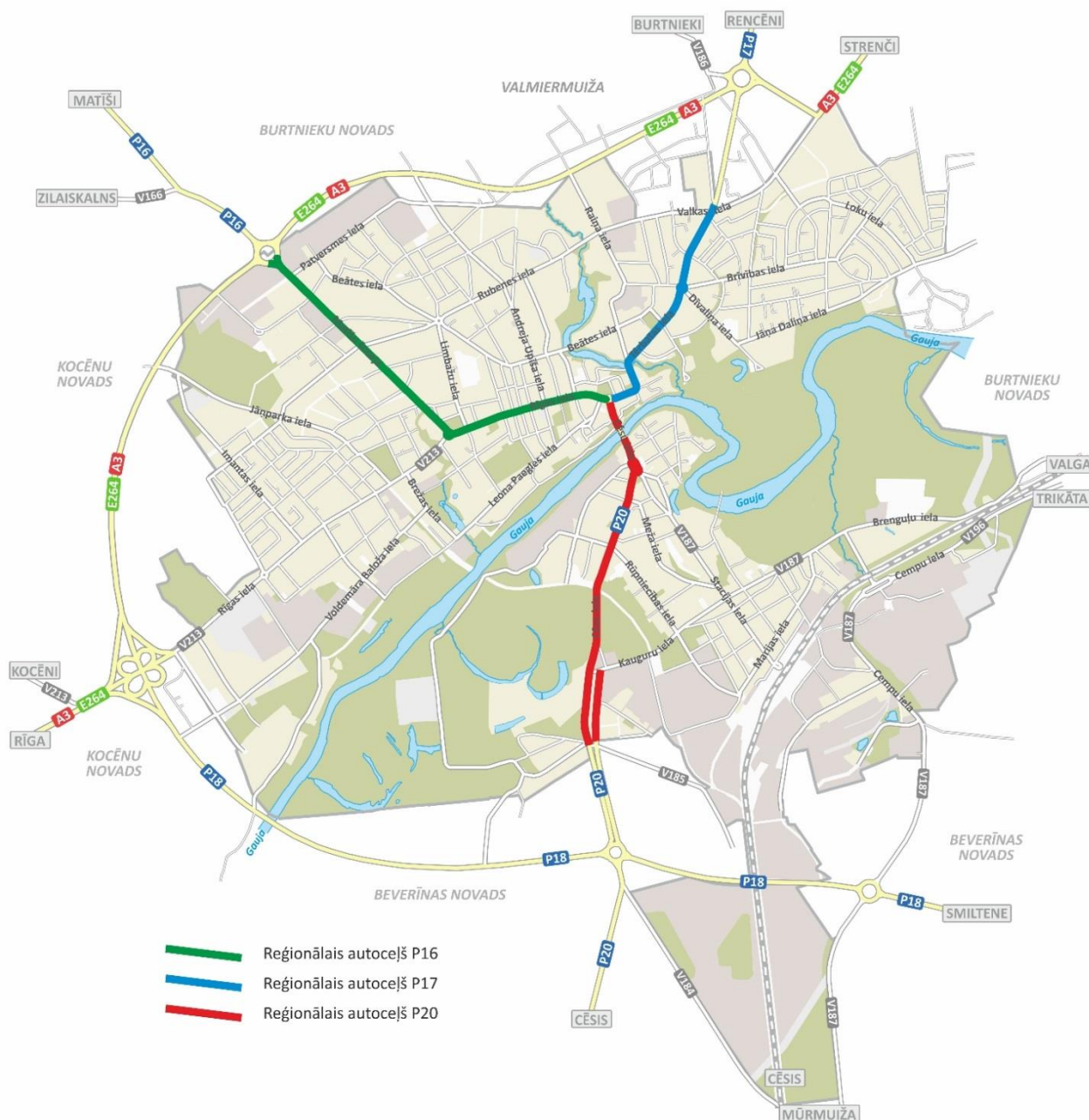
- Valsts autoceļa P16 Valmiera-Matīši-Mazsalaca maršruta posmā iekļautas tranzīta ielas – Matīšu šoseja, Rīgas iela;

² http://www.valmiera.lv/sites/default/files/strategija_rl_1.40_0.pdf

- Valsts autoceļa P17 Valmiera-Rūjiena-Igaunijas robeža (Unguriņi) maršruta posmā iekļautas tranzīta ielas – Lāčplēša iela, Rīgas iela, Tērbatas iela;
- Valsts autoceļa P20 Valmiera-Cēsis-Drabeši maršruta posmā iekļautas tranzīta ielas – Cēsu iela.

Gar Valmieras dienvidu daļu savienojas reģionālais autoceļš P18 Valmiera-Smiltene, bet virzienā no Rietumiem uz Ziemeļaustrumiem atrodas valsts galvenais autoceļš A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka).

Valmierā ielu tīkls ir labi attīstīts un nodrošina ērtu sasniegjamību ar autotransportu. Maģistrālās ielas ir galvenās satiksmes artērijas un saista pilsētas centru ar pilsētas daļām (pilsētai ir septiņas daļas - Zvirgzdukalns, Burkānciems, Jānparks, Kārliena, Pārgauja, Putriņas, Krāču kaktis) un Valmierai pieguļošo apvedceļu.



Attēls 4.1: Reģionālie autoceļi (Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi")

Valmieras pilsētas Teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir izstrādāts ielu kategoriju plāns, piešķirot ielām B2, C3, C4, D4, D5 un E5 kategorijas, kā arī dots ielu uzskaitījums pa posmiem, aprakstot to nozīmi (maģistrāle, vietēja iela), platumu sarkanās līnijās un definētās būvlaides.

Atbilstoši "Vispārīgiem teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumiem" ielu kategoriju skaidrojums ir sekojošs:

- B2 kategorija – Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela), kalpo starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmei un iekšējo centru savienošanai;
- C3 kategorija – Iekšējos vidējos centrus savienojoša iela;
- C4 kategorija – Iekšējos mazos centrus savienojoša iela;
- D4 kategorija – Savācoša piekļūšanas iela;
- D5 kategorija – Piekļūšanas iela;
- E5 kategorija – Piekļūšanas un uzturēšanās iela.

Tabula 4.2: MK 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 2.pielikums

TERITORIJA	KATEGORIJU GRUPA	CEĻA (IELAS) KATEGORIJA	CEĻA (IELAS) NOZĪME UN FUNKCIJA
Lauku teritorijas	A	AI	Galvenais autoceļš satiksmei ar ārvalstīm un valsts galvaspilsētu
		AII	Starpreģionālais autoceļš satiksmei vairāku reģionu teritorijās starp galvenajiem autoceļiem, savieno galvenos centrus ar vidējiem centriem
		AIII	Reģionālais autoceļš satiksmei starp vidējiem centriem, savieno vidējos centrus ar mazajiem centriem
		AIV	Lauku ceļš, savieno mazos centrus, teritorijas
		AV	Lauku ceļš vietējai satiksmei lauku apvidos, savieno teritorijas ar augstākas kategorijas ceļiem
		AVI	Lauku ceļš lauku un mežu apsaimniekošanai, piebraukšanai ražošanas objektiem, zemnieku vai individuālajām saimniecībām, iestādēm un mājām
Pilsētu un ciemu teritorijas	B	BI	Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) galveno autoceļu tranzītsatiksmei un apdzīvotās vietas galvenā centra savienošanai ar citiem centriem
		BII	Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmei un iekšējo centru savienošanai
		BIII	Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) iekšējo vidējo un mazo centru savienošanai
		BIV	Neapbūvēts pievienošanas ceļš (iela)
	C	CIII	Iekšējos vidējos centrus savienojoša iela
		CIV	Iekšējos mazos centrus savienojoša iela
	D	DIV	Savienojoša piekļūšanas iela
		DV	Piekļūšanas iela
	E	EV	Piekļūšanas un uzturēšanās iela
		EVI	Uzturēšanās iela (ceļš)

Nedaudz atšķirīgu skatījumu uz ielu klasifikāciju dod Ceļu projektēšanas noteikumi LVS 190-2 (Latvijas Valsts standarts), skat. Tabulu 4.3. Šeit akcents kategorijas grupas noteikšanai, ko apzīmē ar burtiem A līdz E, 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. Un tās ir:

- savienojošā funkcija – A, B, C;
- piekļūšanas funkcija – D;
- uzturēšanās funkcija – E.

Tabula 4.3: Ceļu klasifikācija. LVS 190-2. Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili.

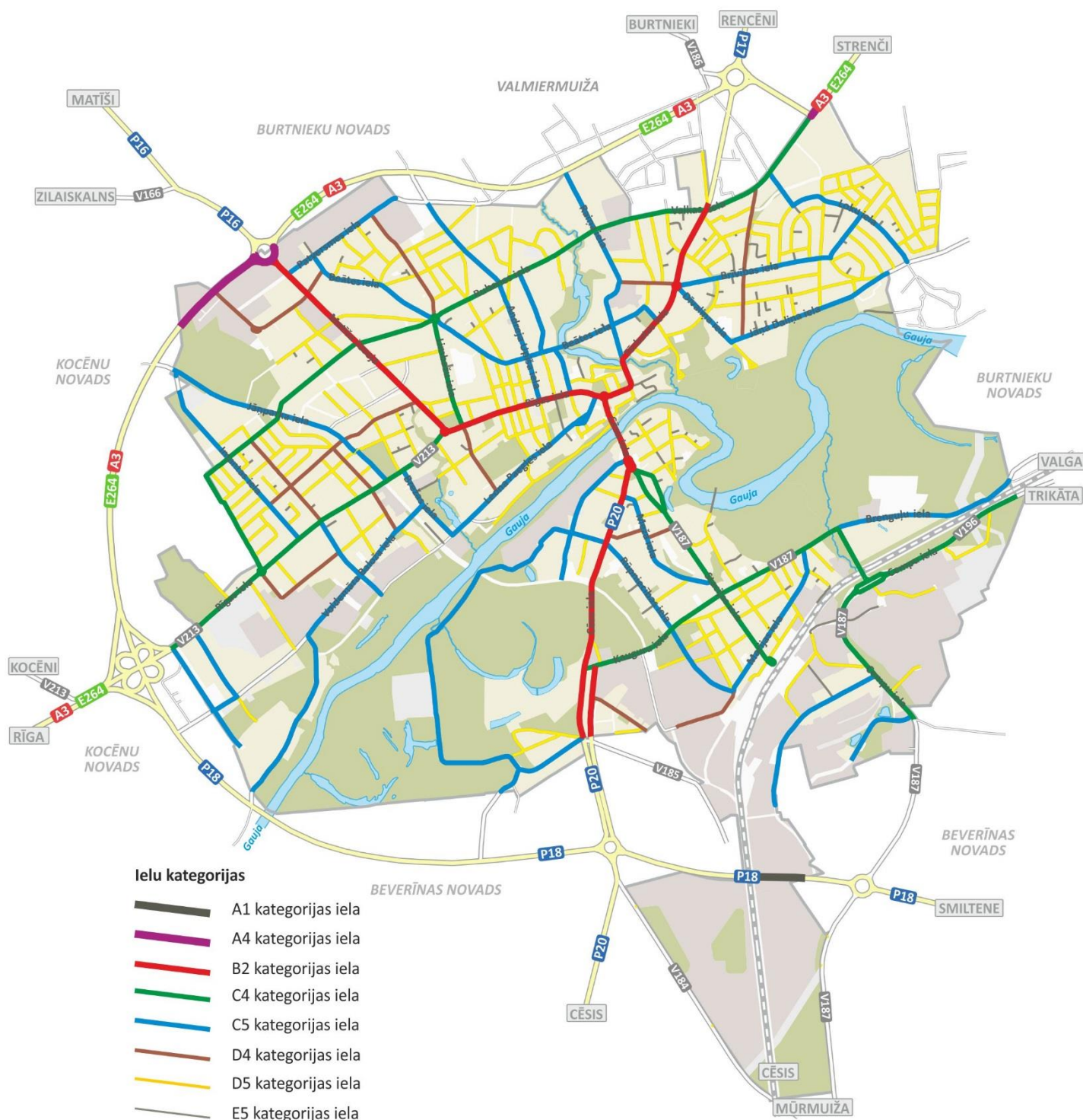
SAVIEŅOJUMA PAKĀPE		KATEGORIJU GRUPA				
		ĀRPUS APDZĪVOTĀM VIETĀM		APDZĪVOTĀS VIETĀS		
		NEAPBŪVĒTS		APBŪVĒTS		
		SAVIEŅOŠANAS FUNKCIJA			PIEKĻŪŠANAS FUNKCIJA	UZTURĒŠANAS FUNKCIJA
		A	B	C	D	E
Galvenais savienojums	I	AI	BI	CI		
Starpreģionāls/reģionāls savienojums (arī iekšējais apdzīvotā vietā)	II	AII	BII	CII	DII	
Apdzīvotu vietu vai to daļu savienojums	III	AIII	BIII	CIII	DIII	EIII
Mazu apdzīvotu vietu vai teritoriju pieslēguma savienojums	IV	AIV	BIV	CIV	DIV	EIV
Zemesgabalu pieslēguma savienojums	V	AV	-	-	DV	EV
Vietējs savienojums	VI	AVI	-	-	-	EVI

Iepriekšējā tabulā ietonētais ceļu kategoriju apgabals norāda, uz kuriem ceļiem attiecas LVS 190 grupas standarti. Pārējiem ceļiem un ielām Latvijā normatīvais regulējums ir ļoti fragmentārs un faktiski neeksistē. Tas rada arī pārpratumus un neskaidrības ielu projektēšanā, t.sk., to klasifikācijā. Sasaistot

B	Pilsētas maģistrāle ar nepārtrauktu kustību	Tranzīta un savienojošā funkcija
C	Pilsētas maģistrāle ar regulējamu kustību	
D	Rajona nozīmes maģistrāle	Piekļuves un uzturēšanās funkcija
E	Vietējas nozīmes iela	

pilsētas ielu klasifikāciju ar burtiem B līdz E ar savulaik bez aizvietošanas ar citiem dokumentiem likvidēto būvnormatīvu LBN 100, iespējams iegūt šādu pieeju klasifikācijas izpratnei – jo ievērojamāka daļa no satiksmes ielā ir tranzīts, jo tā ir tuvāk B apzīmējumam un otrādi – jo

koncentrētāki ielā ir satiksmes gala mērķi (veikali, skolas, iestādes, dzīvojamās mājas u.c.), jo tuvāk tā ir E kategorijai.



Attēls 4.2: Esošās ielu kategorijas (Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība)

Nosakot ielas kategoriju, jāņem vērā, ka visas trīs funkcijas ir raksturīgas praktiski visām ielām, tāpēc svarīgi noteikt dominējošo funkciju. Ir pilnīgi pieļaujams vienai ielai dažādos posmos piešķirt dažādas kategorijas, kuras ir atbilstošas attiecīgā posma apbūves un vēlamās satiksmes organizācijas prasībām. Piemēram Rīgas iela pie pilsētas robežas atbilst B kategorijai, vidus posmā – C kategorijai, bet pilsētas centrā – D kategorijai.

Kategoriju izvēlei jābalstās uz satiksmes dalībnieku vēlamajām prioritātēm konkrētajā ielā.

Ielu segumi

Pilsētas maģistrālajām ielām izmantots asfaltbetona segums, bet ielas dzīvojamo rajonu teritorijās, galvenokārt, ir klātas ar grants un šķembu segumiem. Centra teritorijā pie T/c Valleta, Upes ielas no Limbažu ielas līdz Matīšu šosejai posmā par ielas brauktuves segumu izmantots bruģakmens (Attēls 4.3).



Attēls 4.3: Esošie ielu segumi (Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība)

Pilsētas savrupmāju teritorijās ir liels ielu ar grants segumu īpatsvars, kuras sausā laikā rada putekļus, bet lietus laikā tajās veidojas bedres. Nepieciešamas papildus izmaksas grants seguma uzturēšanai (regulāra greiderēšana, lietus ūdens novades sistēma). Pēdējos gados savrupmāju teritorijās tiek veikta dubultā virsmas apstrāde, kura grants segumu pārvērš par asfaltam līdzīgu segumu. Dubultā virsmas apstrāde nodrošina komfortablākus braukšanas apstākļus un novērš ceļa putēšanu. Dubultā virsmas seguma noturība ir vidēji 5 līdz 10 gadi, līdz brīdim, kad atkārtoti jāveic virsmas apstrāde. Virsmas seguma kalpošanas ilgumu nosaka satiksmes intensitāte, kravas transportlīdzekļu pārvietošanās biežums, kā arī citi apstākļi, piemēram, tīša "driftēšana" pa seguma virsmu u.c. Šāds ceļu seguma risinājums lieliski kalpo ielās ar nelielu satiksmes intensitāti un izmaksā līdz 8 reizēm lētāk par asfalta segumu (Attēls 4.4)

Kādas ir vidējās ceļu būvdarbu izmaksas?

GRANTS CEĻI		ASFALTĒTIE CEĻI	
1 km grants ceļu IKDIENAS UZTURĒŠANAS izmaksas gadā	2 117 eiro/km ar PVN	1 km valsts galvenā autoceļa IKDIENAS UZTURĒŠANAS izmaksas gadā	7 375 eiro/km ar PVN
1 km grants ceļa PĀRBŪVE • Šķembu maisījuma seguma izbūve • 15 cm biezumā • Sāngrāvju tīrīšana un atjaunošana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	90 755 eiro/km ar PVN	1 km autoceļa SEGUMA ATJAUNOŠANA • Ass un malu līniju krāsošana • Virskārta • Apakškārta • Izlīdzinošā frēzēšana • Gruntēšana • Sāngrāvju tīrīšana un atjaunošana • Nomaļu uzpildīšana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	321 449 eiro/km ar PVN
1 km DUBULTĀ VIRSMAS APSTRĀDE uz grants ceļa • Šķembu maisījuma seguma/pamatu izbūve 15 cm biezumā • Dubultā virsmas apstrāde • Sāngrāvju tīrīšana un atjaunošana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	121 988 eiro/km ar PVN	1 km autoceļa REKONSTRUKCIJA , jeb pārbūve: • Ass un malu līniju krāsošana • Virskārta • Apakškārta • Šķembu pamats • Vecā asfalta safrēzēšana • Salizturīgais (drenējošais slānis) • Nomaļu uzpildīšana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	929 572 eiro/km ar PVN

Attēls 4.4: Vidējās ceļu būvdarbu izmaksas 2016.gadā (Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi")

Viena kilometra **grants** ceļa pārbūves izmaksu aprēķinam par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri sastāda objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī ir ievērtēti pārējie darbi 15% apmērā), seguma platums ir ievērtēts kā 8 metri, attiecīgās vienību cenas ir vidējās cenas, kas apkopotas no būvuzņēmēju piedāvātajām cenām būvdarbu konkursos 2016.gadā. Faktiskās (konkrētu ceļu pārbūves projektu) viena kilometra izmaksas var atšķirties līdz pat 50% materiālu un mehānismu transportēšanas attālumu un esošā ceļa stāvokļa atšķirību dēļ.

Viena kilometra **asfaltēta** ceļa pārbūves izmaksu aprēķinam par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri sastāda objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī ir ievērtēti pārējie darbi 15% apjomā), seguma platums ir ievērtēts kā 9 metri, attiecīgās vienību cenas ir vidējās cenas, kas apkopotas no būvuzņēmēju piedāvātajām cenām būvdarbu konkursos 2016.gadā. Faktiskās (konkrētu ceļu pārbūves projektu) viena kilometra izmaksas var atšķirties materiālu un mehānismu transportēšanas attālumu atšķirības un esošā ceļa stāvokļa dēļ līdz pat 50%³.

Atsevišķas savrupmāju teritoriju ielas ir atšķirīgos platumos un, ja vienā ielas galā iespējama divvirzienu transportlīdzekļu satiksme, tad otrā galā ielas platums nenodrošina pilnvērtīgu transportlīdzekļu izmaiņšanos (piemēram, Salacas ielā, Sedas ielā). Krustojumi savrupmāju teritorijās ir nepārredzami, jo zemes īpašnieki sarkano līniju tiešā tuvumā sastādījuši krūmus vai kokus, tādējādi radot bīstamas situācijas. Koku un krūmu stādījumi novērojami ielu sarkano līniju robežās (Attēli 4.5,4.6,4.7). Vietām vērojami patvaļīgi novietoti akmeņi, lai neizbraukātu zālienu ielu malās.



Attēls 4.5: Sedas ielā nenodrošināti redzamības trīsstūri (Avots: Google street view)



Attēli 4.6,4.7: Sēļu ielā nenodrošināti redzamības trīsstūri (Avots: Google street view)

Tematiskā plānojuma ietvaros savrupmāju teritorijās nav noteikts, cik ielās ir nepietiekams apgaismojums, nav izbūvētas ūdens atvada sistēmas vai ietves, kā arī nav analizēti katras ielas redzamības trīsstūri, tomēr, apsekojot savrupmāju teritorijas dabā, tika novērots, ka vairumā ielu šīs vides kvalitātes prasības nav ievērotas un rada problēmsituācijas.

³ <https://lvceli.lv/uncategorized/kadas-ir-videjas-celu-buvdarbu-izmaksas/>

Ielu uzturēšana

Pilsētas ielu uzturēšanas klasi nosaka ielu klasifikācija, transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un sabiedriskā transporta maršrutu izvietojums, attiecīgi paredzot autoceļu uzturēšanu ziemas sezonā (no 1.novembra līdz 31. martam) un vasaras sezonā (no 1.aprīļa līdz 31.oktobrim).

Valmieras ielas, kurās vidējā transportlīdzekļu satiksmes intensitāte diennaktī ir 5000 un vairāk automašīnas, un pa kurām kursē arī sabiedriskais transports, iedalīta A klasē. Ielām ar grants segumu noteikta C un D klase. (Attēls 4.8).



Attēls 4.8: Esošās ielu uzturēšanas klases (Avots: Valmieras pilsētas pašvaldība)

Investīcijas un uzturēšanas izdevumi

Laika periodā no 2011. līdz 2016.gadam Valmieras pilsētas pašvaldība ir investējusi ceļu un ielu projektēšanā un izbūvē 13,2 milj. EUR. Ikgadējie uzturēšanas izdevumi gadā šajā periodā veido vidēji 650 tūkstošus EUR.

Tabula 4.4: Valmieras pilsētas un pašvaldības ceļu un ielu investīciju un uzturēšanas izdevumi, tūkst. EUR

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Izdevumi investīcijām	5270,6	2634,3	979,6	365,5	2353,2	1604,8
Uzturēšanas izdevumi	789,4	627,8	597,2	567,4	663,2	654,7
Vispārējie izdevumi	3557,8	2284,8	1951,4	1447,6	1346	2039,3

Avots: CSP

Atbilstoši CSP datiem 2016.gadā Valmieras pašvaldības ielu garums bija 120 km, no kurām 66 km bija ar asfaltbetona segumu, bet 54 km ar šķembu un grants segumu, līdz ar to 2016.gadā vidējie izdevumi (uzturēšanas izdevumi + vispārējie izdevumi) uz vienu kilometru ielas posma bija ~22,5 tūkst. EUR/km.

Atbilstoši CSP metodoloģijai:

Izdevumi investīcijām autoceļos ir izdevumi ceļu un ielu jaunas būves projektēšanai, pārbūvei un jaunai būvei.

Autoceļu uzturēšanas izdevumi ir izdevumi nepārtrauktai ceļu tehnisko rādītāju un satiksmes drošības rādītāju nodrošināšanai atbilstoši uzturēšanas standartu prasībām, ceļu un ielu segumu zemes klātņu un ūdens novadīšanas sistēmu konstruktīvo elementu periodiskai atjaunošanai, lai saglabātu braukšanas kvalitāti, novērstu satiksmes slodzes radīto nodilumu un satiksmes slodzes un laikapstākļu radītos bojājumus, kā arī izdevumi projektu vadībai un uzturēšanas darbu būvuzraudzībai.

Vispārējie izdevumi ir izdevumi ceļu un ielu pārvaldīšanai un uzraudzīšanai, ceļu un ielu finansēšanai ņemto aizņēmumu pamatsummas atmaksai un ceļu un ielu finansēšanai ņemto aizņēmumu procentu atmaksai.

Iedzīvotāju viedoklis par ceļu kvalitāti

2017.gadā Centrālā statistikas pārvalde veica aptauju par lielākajām problēmām Latvijas lielajās pilsētās. Aptaujā 2017.gada sākumā piedalījās 4063 astoņu lielo pilsētu iedzīvotāji vecumā no 15 līdz 95 gadiem.

Par trim nozīmīgākajām problēmām, vērtējot drošību, gaisa piesārņojumu, troksni, sabiedrisko transportu, veselības aprūpes, sociālos un izglītības pakalpojumus, bezdarbu, mājokļa apstākļus un ceļu infrastruktūru, septiņās no astoņām lielajām pilsētām, t.sk. Valmierā, visbiežāk atzīts ir bezdarbs, ceļu infrastruktūra un veselības aprūpes pakalpojumi. Valmierā kā problemātisku veselības aprūpes pakalpojumu pieejamību atzina 55% aptaujāto (visvairāk Daugavpilī – 62%), bezdarbu 49% (visvairāk Daugavpilī – 91%), bet ceļa infrastruktūru 49% (visvairāk Jelgavā – 65%)⁴.

Lai izvērtētu ielu seguma kvalitāti un satiksmes drošību izglītības iestāžu tuvumā, jāveic padziļināta ielu inventarizācija, nosakot un analizējot apgaismojumu, brauktuvju un ietvju seguma stāvokli, gājēju pāreju izvietojumu un to drošību, ātruma ierobežojumus, drošības barjeru esamību. Paralēli detalizētai izpētei, ir iespējams izstrādāt pielāgotas aptaujas gan skolniekiem, gan viņu vecākiem.

⁴<https://www.irliepaja.lv/lv/raksti/liepajnieki/zinamas-lielo-pilsetu-iedzivotaju-biezak-minetas-problemas/>

Secinājumi

- Ielu kopgarums ar segumu 118,5 km, t.sk.,
 - 71,3 km ir ar asfalta segumu,
 - 45,8 km ar grants segumu.
- Pilsētā krustojas 3 reģionālie autoceļi (P16, P17, P20).
- Esošā ielu klasifikācija veidota atbilstoši normatīvajam regulējumam.
- Pilsētas savrupmāju teritorijās:
 - liels ielu ar grants segumu īpatsvars (sausā laikā put, lietūs laikā veidojas bedres),
 - krustojumi ir nepārredzami, jo sarkano līniju tiešā tuvumā atrodas krūmi un koki, kuriem būtu vēlams veidot lapotnes vai tos izcirst,
 - nav ietves,
 - nepietiekams apgaismojums,
 - nav ūdens atvada sistēmas,
 - Ielu platumi nav konkrēti, ja vienā ielas posmā ir vērojama divvirzienu satiksme, tad otrā ielas galā vietas pietiek vien vienai automašīnai).
- Pamazām pašvaldība aizstāj grants segumu ar melno segumu (dubultās virsmas apstrāde).
- Pārbūvētajās ielās ietves ir labā stāvoklī, vietām savietotas ar velotransporta infrastruktūru.
- Gājēju pārejas organizētas regulējamās krustojumos vai arī aprīkotas ar gājēju pārejas zīmēm, speciālu apgaismojumu un drošības salīnām.

4.2. AUTOSTĀVVIETAS

Privātie uzņēmumi ir ierīkojuši publiski pieejamas stāvvietas (pie veikaliem, bankām u.c. vietās), taču parasti stāvvietas ir nelielas un nespēj apkalpot visus apmeklētājus, jo stāvvietās automašīnas patstāvīgi tur tuvumā esošo iestāžu darbinieki, tāpēc apmeklētājiem nākas izmantot tās stāvvietas, kuras atrodas tālāk no galamērķa.

Veicot transportlīdzekļu uzskaiti lielākajos Valmieras centra stāvlaukumos laika periodā no 13:00 un 16:00, var secināt, ka lielāks stāvvietu aizpildījums ir pusdienlaikā. Izvērtējot aizbraukušo un palikušo transportlīdzekļu skaitu, lielākā nomaiņa notiek T/c Valleta priekšā esošajā stāvlaukumā, kur 3 stundu laikā palikuši vien divi transportlīdzekļi, savukārt, tirdzniecības centra aizmugurē esošajā stāvlaukumā tajā pašā periodā nenomainās 11 transportlīdzekļi. Netālu esošajā pašvaldības stāvlaukumā 3h periodā nenomainās 23 transportlīdzekļi, tāpat var secināt, ka netālu esošo iestāžu darbinieki patstāvīgi atstāj savus transportlīdzekļus, aizņemot pilsētas apmeklētāju vietas. Pie Vidzemes Augstskolas nenomainās 13 transportlīdzekļi, kuri iespējams pieder studentiem vai mācībspēkiem.

Stāvlaukums T/c Valleta priekšā: 7% nav mainījuši vietu (2/28) Pilnāks 13:00	Stāvlaukums T/c Valleta aizmugurē: 18% nav mainījuši vietu (11/60) Pilnāks 13:00
Lielais stāvlaukums netālu no T/c Valleta: 23% nav mainījuši vietu (23/90) Pilnāks 13:00	Stāvlaukums pie Vidzemes Augstskolas: 29% nav mainījuši vietu (13/44) Pilnāks 16:00

Daudzdzīvokļu namu pagalmos bieži ir nepieciešamas atļaujas, lai novietotu transportlīdzekli, tādējādi vienmēr saglabājot brīvas vietas iedzīvotājiem. Lai arī stāvēšana daudzviet ir ar atļaujām, autostāvvietu skaits daudzdzīvokļu namu pagalmos ir paredzēts mazākam transportlīdzekļu skaitam, atvēlot vairāk vietas zaļajām zonām. Iedzīvotājiem bieži vien trūkst vietas, kur novietot savas automašīnas, tāpēc tās tiek atstātas nepiemērotās vietās, izbraukājot zaļās zonas vai apgrūtinot gājēju kustību.

Valmieras pilsētas pašvaldība katru gadu cenšas palielināt autostāvvietu skaitu, piemēram, 2017.gada septembrī ekspluatācijā tika pieņemta pārbūvētā Georga Apiņa iela, kuras malā daudzdzīvokļu

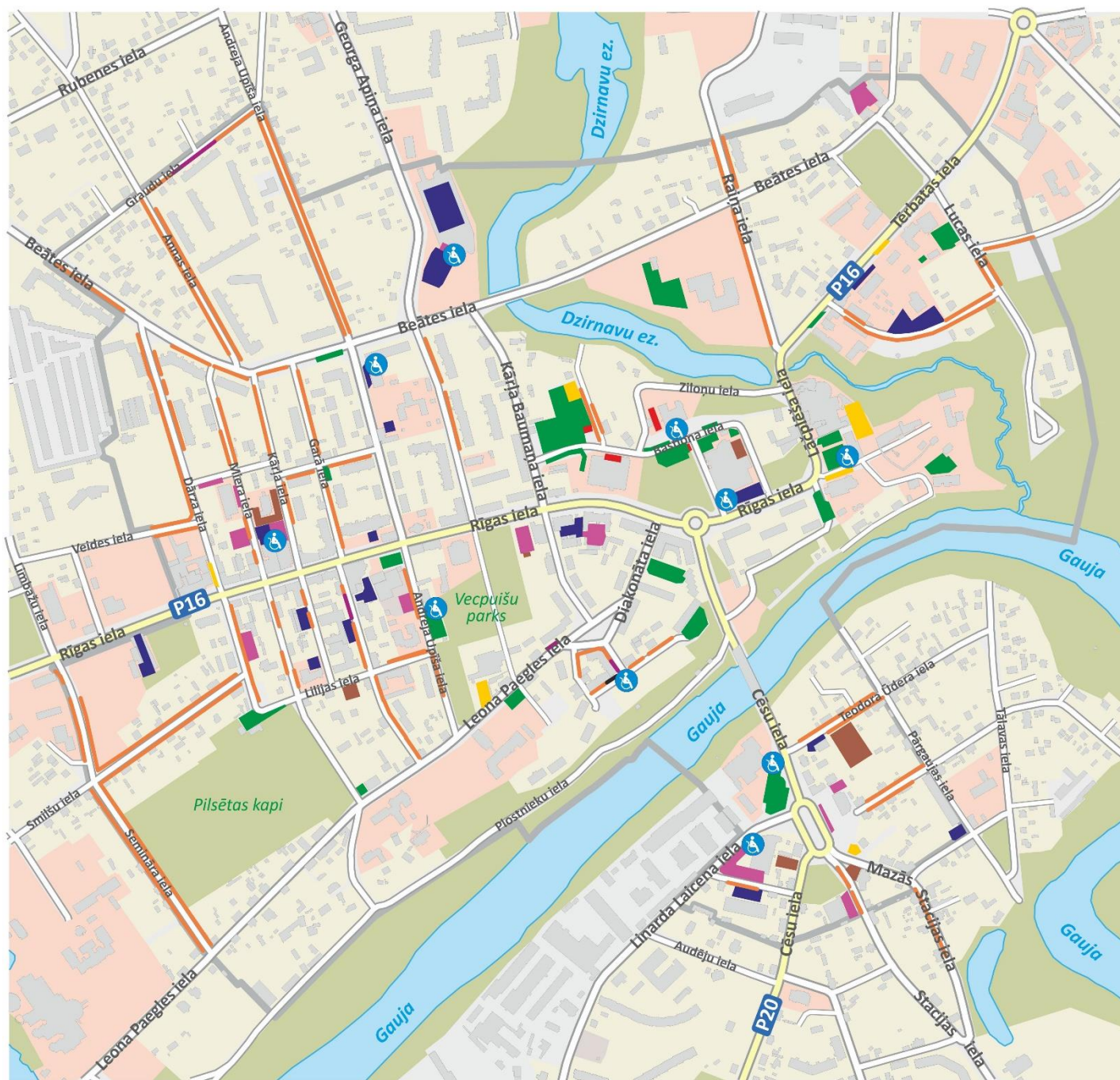
dzīvojamo namu pusē tika izbūvētas 54 autostāvvietas. Lai uzlabotu stāvlaukumu pieejamību pilsētā, 2017.gadā Valmierā ir izbūvēti trīs automašīnu stāvlaukumi – Zvaigžņu ielā 7 (52 vietas), Andreja Upīša ielā 2 (27 vietas) un Leona Paegles ielā 20 (6 vietas). Pretī Valmieras Pārgaujas ģimnāzijai esošā stāvlaukuma Zvaigžņu ielā 7 būvniecība izmaksāja 115 362 EUR. Stāvlaukums Andreja Upīša ielā 2 pie Vecpuišu parka izmaksāja 65 845 EUR. Stāvlaukums Leona Paegles ielā 20 – 31 239 EUR⁵.

Secinājumi

- Centra centrālajā daļā apsekotajās stāvvietās nav stāvēšanas ierobežojumu (laiks vai caurlaides).
- Centram tuvāk esošajās ielās kā arī maģistrālajās ielās apstāšanās ir aizliegta.
- Raiņa ielā un Tērbatas ielā ir izbūvētas stāvvietu «kabatas».
- Pārējās ielās apstāšanās nav aizliegta, bet nav arī organizēta.

Galvenās problēmas izbūvētajā autotransporta infrastruktūrā ir:

- *Galvenokārt pilsētas centrā un pie daudzdzīvokļu mājām trūkst normatīviem atbilstošu autostāvvietu un stāvlaukumu;*
- *Trūkst informācijas par neaizņemtajām autostāvvietām;*
- *Ierobežota piekļuve pakalpojumiem un tirdzniecības vietām, īslaicīgo stāvvietu trūkums;*
- *Pārslogotas centrālās ielas (t.sk. publisko pasākumu laikā);*
- *Informācijas trūkums par alternatīviem maršrutiem (piemēram, ka staciju pa apvedceļu var sasniegt ātrāk nekā braucot cauri pilsētai);*
- *Daudzdzīvokļu māju pagalmos slikta ielu seguma kvalitāte;*
- *Apgrūtināta operatīvā transporta piekļuve daudzdzīvokļu māju pagalmos;*
- *Atsevišķi nedroši krustojumi savrupmāju teritorijās.*



- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Stāvvietas uz ielām, bez ierobežojumiem | | Pašvaldības stāvvietas laukumos, bez ierobežojumiem |
| | Stāvvietas uz ielām, ar ierobežojumiem | | Pašvaldības stāvvietas laukumos ar atļaujām |
| | Stāvvietas uz ielām cilvēkiem ar kustību traucējumiem | | Pašvaldības stāvvietas laukumos ar ierobežojumiem |
| | Stāvvietas vai to daļas cilvēkiem ar kustības traucējumiem | | Stāvvietas laukumos, bez ierobežojumiem |
| | | | Stāvvietas laukumos ar atļaujām |
| | | | Stāvvietas laukumos ar ierobežojumiem |

Attēls 4.9: Autostāvvietas Valmieras centrā (Avots: Izpildītāja teritorijas izpēte)

5. GĀJĒJU UN VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRA



Valmierā piesaistes objekti – izglītības iestādes, tirdzniecības centri, pašvaldības un valsts iestādes, kafejnīcas, kultūras un aktīvās atpūtas vietas u.c. lielākoties ir izvietojušies centrā, kas nozīmē, ka gājēju un velotransporta kustība galvenokārt notiek no iedzīvotāju mājvietām līdz centram un atpakaļ. Tas veido galvenos kustību virzienus pilsētas telpā.

Velosipēda kā videi draudzīga, ērta un ātra pārvietošanās līdzekļa izmantošanu un veloinfrastruktūras izveides nepieciešamību Valmierā nosaka pilsētas 19,35 km² plašā teritorija, tāpēc iedzīvotāji ērtai un ātrai nokļūšanai no vienas pilsētas daļas uz otru izmanto velosipēdu.

Vairāk nekā pirms desmit gadiem Valmierā tika izveidoti pirmie veloceliņi. Valmieras pilsētas pašvaldība centusies risināt veloinfrastruktūras attīstību kompleksā risinājumā ar maģistrālo ielu pārbūves projektiem. Vietās, kur to atļauj ielu parametri, tiek izveidoti vienvirziena vai abu virzienu velosipēdistu un gājēju ceļi.



Attēls 5.1: Veloinfrastruktūra Valmieras pilsētā, apsekojums veikts 2018. gada maijā
(Avots: Izpildītāja teritorijas izpēte)

5.1. VELOTRANSPORTA UN GĀJĒJU INFRASTRUKTŪRAS IZVĒRTĒJUMS

Šajā sadaļā ir veikts audits par esošajiem izbūvētajiem Valmieras pilsētas 25 veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras objektiem, veicot to fotofiksāciju 2018.gada maijā.

Rīgas iela (posmā no Dārza ielas līdz pilsētas robežai)

Veloinfrastruktūra – gājēju un velosipēdu ceļš ar vienvirziena velosipēdu ceļu izbūvēts Rīgas ielas posmā no Dārza ielas līdz pilsētas robežai abās brauktuves pusēs. Kopējais garums 2600 m.

Esošais velosatiksmes telpas platums no 0,7 līdz 1,2 m, telpa gājējiem ~1,2 m, kas neatbilst LVS 190-9⁶ noteiktajiem minimālajiem platumiem. **Rekomendējamais minimālais platums vienvirziena velosatiksmi – 1,6 m, bet gājējiem – 1,5 m.**

Ielas posmos, kur izbūvētas gājēju barjeras, tiek sašaurināta velosatiksmi paredzētā telpa, radot bīstamus apstākļus velosipēdistiem (Attēls 5.2).

Vietās, kur gājēju un velosipēdu ceļš šķērso iebrauktuvi uz blakus teritorijām, ir veidoti infrastruktūras pārtraukumi, kā arī atsevišķos gadījumos atkārtoti izvietotas "Gājēju un velosipēdu ceļa zīmes pēc iebrauktuvi šķērsošanas (Attēls 5.3,5.4). Šajā situācijā būtu rekomendējams nemaldināt velosipēdistus un gājējus, ka viņiem ir jādod ceļš automašīnām, kas iebrauc un izbrauc no blakus teritorijas. Savukārt autobraucējiem šādi nesakārtoti šķērsojumi rada prioritātes sajūtu attiecībā pret gājējiem un velosipēdistiem. Ieteicams saglabāt velosipēdistiem paredzēto brauktuvi tādā pašā līmenī kā pirms nobrauktuves uz blakus teritoriju. Tāpat arī šādos iebrauktuvi šķērsojumos un krustojumos, kur pieslēdzas atšķirīga rakstura ielas vai teritorijas (piemēram, dzīvojamās zonas), var uzsvērt velosipēdistu klātbūtni, izmantojot atšķirīgas krāsas un faktūras brauktuves segumu. Šķērsojuma vietās atbilstoši LVS 85⁷ nepieciešams informēt ceļu satiksmes dalībniekus par velosipēdu ceļu, iekļaujot 941. apzīmējuma piktogrammu.



Attēls 5.2: Gājēju un velosipēdu ceļš ar lokālu sašaurinājumu Rīgas ielā



Attēls 5.3: Gājēju un velosipēdu ceļa šķērsojums ar iebrauktuvi



Attēls 5.4: Gājēju un velosipēdu ceļa šķērsojums ar iebrauktuvi

⁶ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

⁷ Latvijas Valsts standarts 85:2016 "Ceļa apzīmējumi"

Rīgas iela (posmā no Lāčplēša ielas līdz Cēsu ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts 130 m garumā. Gājēju un velosipēdistu plūsmas nodalītas ar atšķirīgas krāsas brauktuves segumu. Kopējais platums ~3 m, no kura velosatiksmei atvēlētais platums ~1,5 m, kas neatbilst LVS 190-9⁸ minimālajām prasībām divvirzienu velosatiksmei. LVS 190-9 paredz, ka projektējot tiešā tuvumā ietvi un velosipēdu ceļu, ietvi nepieciešams paredzēt starp velosipēdu ceļu un ēku, pagalmu, blakus teritoriju vai citu līdzīga rakstura objektu, lai gājēji pēc iespējas mazāk šķērsotu velosipēdu ceļu. Šajā ielas posmā šī prasība nav ievērota un tādējādi tiek radīti papildus konfliktpunkti starp satiksmes dalībniekiem (Attēls 5.5).



Attēls 5.5: Gājēju un velosipēdu ceļš tiešā ēkas tuvumā

Matīšu šoseja (posmā no Rīgas ielas līdz Patversmes ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar vienvirziena velosipēdu ceļu izbūvēts Matīšu šosejas abās brauktuves pusēs. Kopējais garums 1290 m. Atsevišķā ielas posmā starp Purva un Patversmes ielām ~127 m garumā izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.

Esošais velosatiksmes telpas platums vidēji ap 1 m, telpa gājējiem ~1,5 m, bet vietām ietves daļa sašaurināta līdz 0,6 m platumam, kas neatbilst LVS 190-9⁹ noteiktajiem minimālajiem platumiem.



Attēls 5.6: Gājēju un velosipēdu ceļš Matīšu šosejā

Purva iela (posmā no Matīšu šosejas līdz Purva ielai 12)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Purva ielas kreisajā pusē. Kopējais garums - 370 m. Platums – 2 m, kas neatbilst LVS 190-9 noteiktajam minimālajam platumam 2,5 m. Standarts paredz velosipēdu ceļu atdalīt no brauktuves ar vismaz 0,5 m platu sānu sadalošo joslu, kā arī nepieļauj sadalīt segumu vairākās krāsās, kas var maldināt satiksmes dalībniekus attiecībā uz priekšrocībām vienam pret otru (Attēls 5.7). LVS 190-9 nosaka, ka kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu apdzīvotās vietās var paredzēt tikai rekreācijas zonās (piemēram, parkos), kas atdalītas no kopējā veloinfrastruktūras tīkla.



Attēls 5.7: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Purva ielā

Stacijas iela (posmā no Cēsu ielas līdz Pleskavas ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar vienvirziena velosipēdu ceļu izbūvēts Stacijas ielas (arī posmā gar Mazo Stacijas ielu) brauktuves abās pusēs. Kopējais garums 1490 m.



Attēls 5.8: Gājēju un velosipēdu ceļš pieturvietas zonā Stacijas ielā

⁸ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

⁹ Turpat

Esošais velosatiksmes telpas platums no 0,9 līdz 1,5 m, telpa gājējiem ~1,0–2,0 m, kas neatbilst LVS 190-9¹⁰ noteiktajiem minimālajiem platumiem.

Autobusu pieturvietu zonās velosipēdu ceļi tiek pārtraukti bez brīdinošiem apzīmējumiem, kas var radīt konfliktsituācijas ar pieturvietās esošiem cilvēkiem (Attēls 5.8).

Vietās, kur gājēju un velosipēdu ceļš šķērso iebrauktuvi uz blakus teritorijām, ir veidoti infrastruktūras pārtraukumi (pārtraukts sarkanā bruģa segums), kas var maldināt velosipēdistus un autobraucējus par braukšanas prioritāti vienam pret otru. Brauktuves segums nav turpināts vienā līmenī, kā rezultātā izveidojušies "amerikāņu kalniņi" (Attēli 5.9, 5.10).

Stacijas ielas krustojumā ar Pleskavas ielu gājēju barjeras izbūvētas uz velosatiksmi paredzētās telpas rēķina (Attēls 5.11).



Attēls 5.11: Stacijas ielas krustojums ar Pleskavas ielu

Cēsu iela (posmā no Rīgas ielas līdz Stacijas ielai)

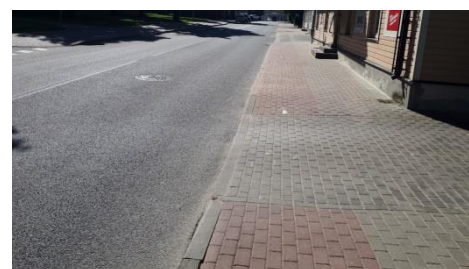
Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Cēsu ielas kreisajā pusē. Kopējais garums - 490 m. Vidēji platums ap 2,0 m, kas neatbilst LVS 190-9 noteiktajam minimālajam platumam 2,5 m. Atsevišķā tilta pār Gauju daļā kopīgais gājēju un velosipēdu ceļa platums sasniedz 2,5 m. LVS 190-9 nosaka, ka kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu apdzīvotās vietās var paredzēt tikai rekreācijas zonās (piemēram, parkos), kas atdalītas no kopējā veloinfrastruktūras tīkla.

Beātes iela (posmā no Kārļa Baumaņa ielas līdz Andreja Upīša ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirzienu velosipēdu ceļu izbūvēts Beātes ielas brauktuves abās pusēs. Kopējais garums 180 m. Velosatiksmi paredzētās telpas platums – 1,8 m, gājējiem – 1,6 m.



Attēls 5.9: Gājēju un velosipēdu ceļš iebrauktuves uz blakus teritoriju zonā



Attēls 5.10: Gājēju un velosipēdu ceļš iebrauktuves uz blakusteritoriju zonā Mazā Stacijas ielā



Attēls 5.12: Cēsu iela. Tilts pār Gauju



Attēls 5.13: Gājēju un velosipēdu ceļš Beātes ielā

¹⁰ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

LVS 190-9 nosaka, ka divvirzienu velosatiksmei paredzētajai telpai jābūt vismaz 2,0 m. Esošais velosipēdu ceļa platums atbilst vienvirziena kustībai.

Georga Apiņa iela (posmā no Beātes ielas līdz Rubenes ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirzienu velosipēdu ceļu izbūvēts Georga Apiņa ielas brauktuves abās pusēs 120 m garumā posmā no Beātes ielas līdz Georga Apiņa ielai 10A. Velosatiksmei paredzētās telpas platums – 1,8 m, gājējiem – 1,6 m. LVS 190-911 nosaka, ka divvirzienu velosatiksmei paredzētajai telpai jābūt vismaz 2,0 m. Esošais velosipēdu ceļa platums atbilst vienvirziena kustībai.

Tālāk posmā no Georga Apiņa ielas 10A līdz Rubenes ielai izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdistu ceļš ar kopgarumu 400 m.

Andreja Upīša iela (posmā no Rubenes ielas līdz pilsētas robežai)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Andreja Upīša ielas kreisajā pusē. Kopējais garums - 680 m, platums – 2,5 m, kas atbilst LVS 190-9 noteiktajam minimālajam platumam. Esošā veloinfrastruktūra neatbilst LVS, jo kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu apdzīvotās vietās var paredzēt tikai rekreācijas zonās (piemēram, parkos), kas atdalītas no kopējā veloinfrastruktūras tīkla. Kopīga gājēju un velosipēdu ceļa segums nedrīkst būt ar sarkanīgu krāsu.

Vietās, kur gājēju un velosipēdu ceļš šķērso iebrauktuvi uz blakus teritorijām, ir veidoti infrastruktūras pārtraukumi (pārtraukts sarkanā bruģa segums), kas var maldināt velosipēdistus un autobraucējus par braukšanas prioritāti vienam pret otru. Brauktuves segums nav turpināts vienā līmenī, kā rezultātā izveidojušies "amerikāņu kalniņi" (Attēls 5.15).

Rubenes iela (posmā no Rubenes ielas 34 līdz Rubenes ielai 44)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Rubenes ielas kreisajā pusē, tā garums - 440 m, platums – 2,5 m, kas atbilst LVS 190-9¹² noteiktajam minimālajam platumam. LVS 190-9 nosaka, ka kopīga gājēju un velosipēdu ceļa segums nedrīkst



Attēls 5.14: Gājēju un velosipēdu ceļš Georga Apiņa ielā



Attēls 5.15: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Andreja Upīša ielā



Attēls 5.16: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Rubenes ielā

¹¹ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

¹² Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

būt ar sarkanīgu krāsu, bet šajā posmā ir izbūvēta ap 1 m plata josla ar sarkanīga bruģa segumu, kas var maldināt velosipēdistus un gājējus. Brauktuves segums pie iebrauktuvēm uz blakus teritorijām nav turpināts vienā līmenī, kā rezultātā izveidojušies "amerikāņu kalniņi" (Attēls 5.16).

Velosatiksmei paredzētā infrastruktūra nav savienota ar tuvumā esošo Georga Apiņa un Raiņa ielās esošo veloinfrastruktūru, radot pārtraukumus kopējā veloinfrastruktūras tīklā.

Raiņa iela (posmā no Liepu ielas līdz pilsētas robežai)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Raiņa ielas kreisajā pusē, tā garums - 760 m. Posmā no Liepu ielas līdz Valkas ielai (posma garums 350 m) ceļa platums – 3 m.

Posmā no Valkas ielas līdz pilsētas robežai (posma garums – 410 m) ceļa platums – 2,2 m, kas neatbilst LVS 190-9¹³ rekomendējamam minimālajam platumam.

Visā posma garumā 1,1 m plata josla ir izbūvēta ar sarkanīgu bruģa segumu, kas var maldināt velosipēdistus un gājējus (Attēls 5.17).

Valkas iela (posmā no Tērbatas ielas līdz pilsētas robežai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirzienu velosipēdu ceļu izbūvēts Valkas ielas kreisajā pusē, tā garums - 200 m, platums – 2,5 m. Ne velosatiksmei, ne gājējiem atvēlētā telpa, attiecīgi 1,25 m un 1,25 m, neatbilst LVS 190-9 minimālajiem noteiktajiem platumiem (Attēls 5.18).

Tērbatas iela (posmā no Valkas ielas līdz Viestura laukumam)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirzienu velosipēdu ceļu izbūvēts Tērbatas ielas labajā pusē, tā garums - 910 m, platums – 2,0 m. Ne velosatiksmei, ne gājējiem atvēlētā telpa, attiecīgi 0,8 m un 1,2 m, neatbilst LVS 190-9¹⁴ minimālajiem noteiktajiem platumiem (Attēls 5.19).



Attēls 5.17: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Raiņa ielā



Attēls 5.18: Gājēju un velosipēdu ceļš Valkas ielā



Attēls 5.19: Gājēju un velosipēdu ceļš



Attēls 5.20: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Brenguļu ielā



Attēls 5.21: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Brenguļu un P. Valdena ielu krustojumā

¹³ Turpat

¹⁴ Turpat

Brenguļu iela (posmā no Stacijas ielas līdz Paula Valdena ielai)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Brenguļu ielas kreisajā pusē, tā garums - 850 m, platums 2,5 m. LVS 190-9 nosaka, ka kopīga gājēju un velosipēdu ceļa segums nedrīkst būt ar sarkanīgu krāsu, bet šajā posmā ir izbūvēta ap 1,25 m plata josla ar sarkanīga bruģa segumu, kas var maldināt velosipēdistus un gājējus. Ceļa segums pie iebrauktuvēm uz blakus teritorijām nav turpināts vienā līmenī, kā rezultātā izveidojušies izteikti iesēdumi, radot diskomfortu pārvietojoties ar velosipēdu vai kājām (Attēls 5.20).

Brenguļu un Paula Valdena ielu krustojumā izbūvētās gājēju barjeras kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu sašaurina par 0,4 m (Attēls 5.21).

Paula Valdena iela (posmā no Brenguļu ielas līdz Cempu ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirzienu velosipēdu ceļu izbūvēts Paula Valdena ielas labajā pusē, tā garums - 230 m. Ceļa platums - 3,5 m, no kura velosatiksmei atvēlēti 2,0 m un gājējiem 1,5 m, kas atbilst LVS prasībām.

Gājēju un velosipēdu ceļš no mehānisko transportlīdzekļu satiksmes nav atdalīts ar sānu sadalošo joslu (vismaz 0,5 m), kas rada bīstamus braukšanas apstākļus satiksmes dalībniekiem (Attēls 5.22).

Gājēju un velosipēdu ceļš izbūvētu satiksmes barjeru dēļ pie dzelzceļa pārvada tiek sašaurināts par vismaz 0,6 m, lai gan sarkanā bruģa segums tiek turpināts arī otrpus barjerai (Attēls 5.23). Tā rezultātā šis posms vairs neatbilst LVS 190-9¹⁵ prasībām un rada bīstamību velosipēdistiem.

Paula Valdena ielas veloinfrastruktūra nav savienota ar tuvumā esošo veloinfrastruktūru Brenguļu ielā un Cempu ielā.

Cempu iela (posmā no Paula Valdena ielas līdz Abula ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirziena velosipēdu ceļu izbūvēts Cempu ielas labajā pusē, tā garums - 1080 m. Ceļa platums - 3,0 m, no kura gājējiem atvēlēti 1,5 m, bet velosatiksmei 1,5 m, kas neatbilst divvirzienu velosatiksmes telpas minimālajam platumam 2,0 m.



Attēls 5.22: Gājēju un velosipēdu ceļš Paula Valdena ielā



Attēls 5.23: Gājēju un velosipēdu ceļš Paula Valdena ielā pie dzelzceļa pārvada



Attēls 5.24: Gājēju un velosipēdu ceļš Cempu ielā



Attēls 5.25: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Cempu ielā

¹⁵ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

Velosatiksmei paredzētais betona bruģis bez fāzēm atbilst LVS 190-9¹⁶ rekomendētajam seguma veidam.

Cempu iela (posmā no Paula Valdena ielas līdz pilsētas robežai)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts Cempu ielas labajā pusē, tā garums - 1060 m, platums 2,5 m (Attēls 5.25). Ceļš izbūvēts atbilstoši LVS 190-9 prasībām, izņemot atsevišķu posmu, kur ar ceļa zīmēm nepamatoti norādīts tā pārtraukums (Attēls 5.26).

No AS "Valmieras stikla šķiedra" līdz Gaides ielai

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirziena velosipēdu ceļu izbūvēts, lai savienotu AS "Valmieras stikla šķiedra" ar Gaides ielu un dzelzceļa staciju, tā garums - 450 m. Ceļa platums - 3,0 m, no kura gājējiem atvēlēti 1,5 m, kā arī velosatiksmei 1,5 m, kas neatbilst divvirzienu velosatiksmes telpas minimālajam platumam 2,0 m.

Ceļa zīmes, kas norāda velosatiksmes un gājēju plūsmu puses uz ceļa, nav uzstādītas atbilstošā pusē, kā arī zīmē attēlotā informācija ir pretēja nekā uz izbūvētā ceļa norādītie apzīmējumi un neatbilst LVS 77-2¹⁷ prasībām (Attēls 5.27).

Velosipēda ceļa beigās trūkst labiekārtota savienojuma ar pāreju pār dzelzceļa sliedēm, kā arī infrastruktūras savienojuma ar Gaides ielu un tālāk ar velosipēdu ceļiem Stacijas ielā (Attēls 5.28).

No Cempu ielas līdz AS "Valmieras stikla šķiedra"

Gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirziena velosipēdu ceļu izbūvēts brauktuves kreisajā pusē, tā garums - 40 m. Ceļa platums - 3,5 m, no kura gājējiem atvēlēti 1,5 m, bet velosatiksmei 2,0 m, kas atbilst LVS 190-9¹⁸ prasībām.



Attēls 5.29: Gājēju un velosipēdu ceļš pie AS "Valmieras stikla šķiedra"



Attēls 5.26: Kopīga gājēju un velosipēdu ceļa pārtraukums Cempu ielā



Attēls 5.27: Gājēju un velosipēdu ceļš, kas savieno AS "Valmieras stikla šķiedra" ar Gaides ielu



Attēls 5.28: Gājēju un velosipēdu ceļš, kas savieno AS "Valmieras stikla šķiedra" ar Gaides ielu



Attēls 5.30: Gājēju un velosipēdu ceļš pie AS "Valmieras stikla šķiedra"



Attēls 5.31: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Atpūtas parka teritorijā

¹⁶ Latvijas Valsts standarts 77-2:2016 "Ceļa zīmes. 2.daļa: Uzstādīšanas noteikumi"

¹⁷ Turpat

¹⁸ Turpat

Zonā pie perpendikulāri izvietotām autostāvvietām automašīnu pārkāres aizņem velosatiksmei paredzēto telpu un tādējādi ietekmē velosipēdistu drošību (Attēli 5.29,5.30).

No Jāņa Daliņa ielas līdz gājēju tiltam pār Gauju (ieskaitot)

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kas savieno Jāņa Daliņa ielu ar gājēju tiltu pār Gauju izbūvēts kā rekreatīvas nozīmes ceļš un ved caur Atpūtas parka teritoriju. Savienojošā ceļa garums - 1400 m, platums ~2,5 – 3,0 m (Attēli 5.31,5.32).

Kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš nav aprīkots ar atbilstošām ceļa zīmēm, izņemot tā sākuma posmu pie Sajūtu parka.

Uzbaukšanas rampas uz gājēju tiltu ir izveidotas pārāk stāvas, lai nodrošinātu ērtu un drošu pārvietošanos pa tām (Attēls 5.33), kā arī rampu segums ir nelīdzens.



Attēls 5.33: Gājēju tilts pār Gauju pie Atpūtas parka

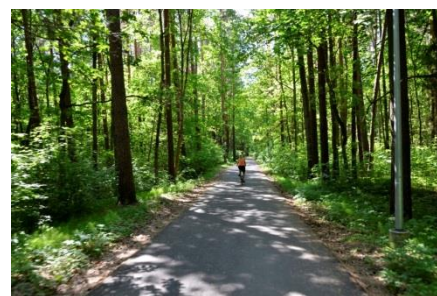
No Leona Paegles līdz Kauguru ielai

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kas savieno Leona Paegles ielu ar Kauguru ielu, izbūvēts kā rekreatīvas nozīmes ceļš un, šķērsojot bijušo dzelzceļa tiltu (Attēli 5.34,5.35) pār Gauju tālāk ved galvenokārt caur mežu zonu (Attēls 5.37). Kopējais ceļa garums - 1580 m, platums ~2,5 – 3,0 m.

Lai ar velosipēdu nokļūtu uz/no tilta uz Grīšļu ielu, trūkst atbilstoši izbūvētu lēzenu rampu. Gājējiem ir izbūvētas kāpnis abās pusēs tiltam. Ielas savienojumi ar tiltu nav labiekārtoti (Attēls 5.36).



Attēls 5.36: Kāpnis no gājēju tilta uz Grīšļu ielu



Attēls 5.32: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Atpūtas parka teritorijā



Attēls 5.34: Bijušā šaursliežu dzelzceļa tilts pār Gauju



Attēls 5.35: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš posmā starp Leona Paegles ielu un gājēju tiltu



Attēls 5.37: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš posmā starp gājēju tiltu pār Gauju un Cēsu ielu

Gar Dzirnavu ezeriņu

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts pa perimetru ap Dzirnavu ezeriņu kalpo kā rekreatīvas nozīmes ceļš. Atsevišķs ceļa posms izvietots otrpus Beātes ielai un ved gar Dzirnavu ezeriņa vienu pusi. Kopējais infrastruktūras garums 1040 m, platums – 3,0 m.

Kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš atsevišķās vietās nav aprīkots ar atbilstošām ceļa zīmēm. LVS 190-9¹⁹ nosaka, ka kopīga gājēju un velosipēdu ceļa segums nedrīkst būt ar sarkanīgu krāsu, bet šajā posmā ir izbūvēta ap 1,2 m plata josla ar sarkanīga bruģa segumu, kas var maldināt velosipēdistus un gājējus (Attēls 5.38).



Attēls 5.38: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar Dzirnavu ezeriņu

Bastiona iela (no Rīgas ielas līdz Ziloņu ielai)

Gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts, lai savienotu velosipēdu ceļus Rīgas ielā un Ziloņu ielā. Tas ved cauri Centra skvēram (Attēls 5.39). Divvirzienu velosatiksmi paredzētās telpas platums 1,2 m, kas neatbilst LVS 190-9 minimālajām prasībām.

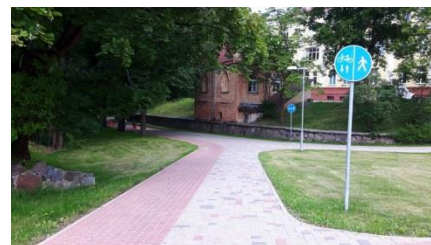
Parkos, skvēros, publiskos laukumos nav ieteicams veidot nodalītu veloinfrastruktūru, ja nav skaidras vajadzības tranzīta velokustībai.



Attēls 5.39: Gājēju un velosipēdu ceļš Centra skvērā

Ziloņu iela (no Bastiona ielas līdz Dzirnavu ezeriņam)

Gājēju un velosipēdu ceļš savieno Bastiona ielā un Centra skvērā izbūvētā velosipēdu ceļu ar parka teritoriju ap Dzirnavu ezeriņu. Savienojuma garums ~90 m. Divvirzienu velosatiksmi paredzētās telpas platums 1,2 m, kas neatbilst LVS 190-9²⁰ minimālajām prasībām (Attēls 5.40).



Attēls 5.40: Gājēju un velosipēdu ceļš Centra skvērā

Posms Vecpuišu parkā

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš izbūvēts 150 m garā posmā Vecpuišu parka teritorijā. Tā platums mainīgs, bet ne mazāks ka 3 m. Virzienā no Leona Paegles ielas par velosipēdu ceļa esamību informē attiecīgā ceļa zīme, savukārt no Rīgas ielas puses ceļš apzīmēts ar zīmi, ka šajā posmā atļauts pārvietoties tikai gājējiem (Attēls 5.41). Neatbilstošu ceļa zīmju izvietošana maldina satiksmes dalībniekus un apdraud to drošību.



Attēls 5.41: Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Vecpuišu parkā

¹⁹ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

²⁰ Turpat

Kopsavilkums

Kopumā Valmierā izbūvētās veloinfrastruktūras garums ir 18,45 km, no kuriem gājēju un velosipēdu ceļu kopgarums ir 9,01 km un kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu kopgarums – 9,44 km.

Izanalizējot izbūvēto veloinfrastruktūru pēc LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē" un citu Latvijas Valsts standartu noteiktajām prasībām tika konstatēts, ka standartiem atbilst ceļi ar 5,25 km kopgarumu, kas ir 28,5% no visiem izbūvētajiem velosipēdu ceļiem. Standartiem neatbilst neviens no gājēju un velosipēdu ceļiem, atbilstošie 5,25 km ir kopīgie gājēju un velosipēdistu ceļi, kas galvenokārt ved pa rekreatīviem maršrutiem.

Veloinfrastruktūra ir izbūvēta Rīgas ielā, Cēsu ielā, Stacijas ielā, Matīšu šosejā, Tērbatas ielā, Valkas ielā, Brenguļu ielā u.c. svarīgākajās maģistrālajās ielās. **Veloinfrastruktūras tīklam nav ievērots nepārtrauktības princips, kas ir visbūtiskākais, lai velosipēdisti sasniegtu savu vēlamo galamērķi.**

Galvenās problēmas izbūvētajā veloinfrastruktūrā ir:

- *neatbilstošs velosatiksmē un/vai gājējiem paredzētās telpas platums;*
- *nav izvēlēts atbilstošs veloinfrastruktūras tips esošajai apbūvei;*
- *nav ievēroti vienādi risinājumi veloinfrastruktūras plānošanai un projektēšanai pēc būtības vienādās situācijās;*
- *iztrūkstoši posmi (galvenokārt ielu krustojumi), nav savienoti veloinfrastruktūras objekti;*
- *maldinošas krāsas segumu izvēle kopīgiem gājēju un velosipēdu ceļiem;*
- *ceļa zīmju nelietošana vai neatbilstošu ceļa zīmju izvēle konkrētajam veloinfrastruktūras tipam;*
- *vietās, kur velosipēdistu brauktuve šķērso nobrauktuves uz blakus teritorijām, brauktuve nav saglabāta tādā pašā līmenī kā pirms nobrauktuves.*

Izanalizējot pilsētas izstrādāto esošo velomaršrutu shēmu, tika konstatēts, ka vairums uzrādīto veloinfrastruktūras posmu dabā nav izbūvēti vai arī tie ir domāti kā savienojošie maršruti bez īpašām atpazīšanas zīmēm, izbūvētā veloinfrastruktūra neatbilst LVS prasībām.

Esošie maršruti tikai šķietami pilda pilsētas daļu savienošanas funkciju. Auditā konstatētie trūkumi neveicina velosatiksmes attīstību pilsētā, jo esošo izbūvēto veloinfrastruktūru ir sarežģīti lietot.

LVS 190-9²¹ ir stājies spēkā 2015.gadā, bet vairums no esošās veloinfrastruktūras ir izbūvēta pirms tam, kad spēkā bija iepriekšējais Latvijas Valsts standarts 190-9:2012²². Līdz ar to ne visas nepilnības, kas konstatētas auditā, ir radušās apzināti, neievērojot LVS un/vai Valmieras teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus²³ noteiktās prasības. Daļu no veloinfrastruktūras objektiem ir iespējams uzlabot, neieguldot lielus līdzekļus (piem., jaunu ceļazīmju uzstādīšanu vai neatbilstošu ceļazīmju nomaiņu).

²¹ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

²² Latvijas Valsts standarts 190-9:2012 „Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velobūvju projektēšanas noteikumi”

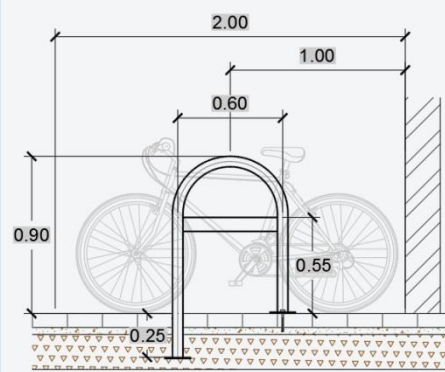
²³ Valmieras pilsētas teritorijas plānojums (no 2017. gada). Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi.

5.2. VELONOVIENTNES

Viens no galvenajiem nosacījumiem, lai pārvietošanās ar velosipēdu būtu komfortabla, ir velonovietņu esamība pie piesaistes punktiem (darba vietām, skolām, veikaliem, kafejnīcām, utt.). Velonovietnēm ir jābūt atbilstošām mūsdienu drošības standartiem, kas paredz stabilas, augstā tipa novietnes, kas ir nostiprinātas pie seguma tā, lai to nevarētu pašrocīgi demontēt. Jābūt iespējai pie velonovietnes pieslēgt visu izmēru velosipēda rāmi, neatkarīgi vai velosipēds ir vai nav aprīkots, piemēram, ar groziņu. Loka lielums 60 cm ir optimāls variants, lai novietotais velosipēds būtu stabili atbalstīts. Pie šādu statīvu viena stieņa var novietot divus velosipēdus. Attālumam no šķēršļa, piemēram, ēkas sienas, jābūt vismaz 70 cm (Attēls 5.42). Ja tiek paredzēts, ka velosipēds tiks novietots uz ilgāku laiku, vairākām stundām, velonovietnes nepieciešams novietot zem jumta vai arī nojumē.

Velonovietnes tipveida risinājums

(velonovietnes izmēri efektīvai velosipēda pieslēgšanai)



Attēls 5.42: Velonovietnes statīva tipveida konstrukcija

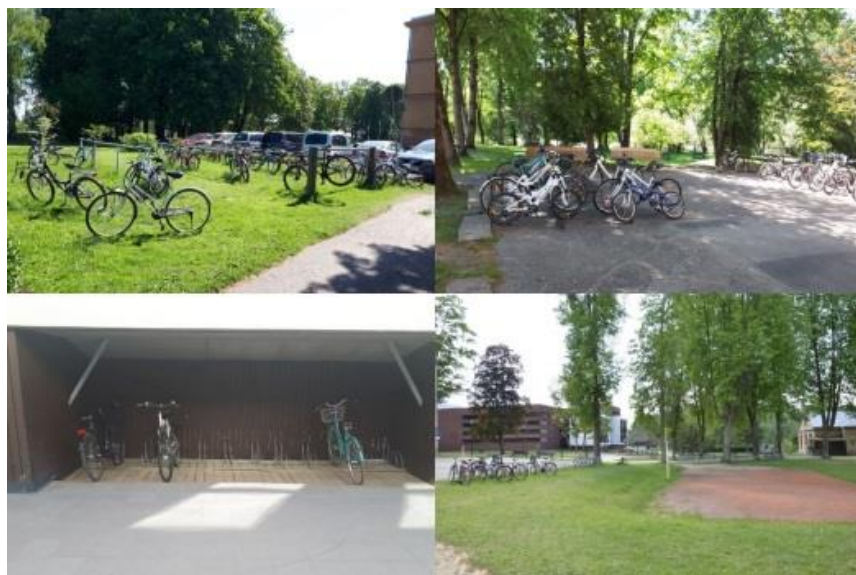
Pilsētā ieteicams izmantot vienota tipa velonovietnes. Piemēram, Jēkabpilī ir izstrādāts velonovietnes dizains, kas ir lūša formā - Jēkabpils pilsētas simbols. Apskatot esošo situāciju Valmierā, tika konstatētas šī brīža velonovietņu atrašanās vietas un arī to atbilstība mūsdienu drošības un ērtības standartiem. Tika nokartēts velonovietņu izvietojums pilsētā un tika izdalītas atbilstošas/ neatbilstošas novietnes (Attēls 5.46). Uz ziņojuma tapšanas brīdi Valmierā ir atbilstošas tikai 24% no visām izvietotajām velonovietnēm. Kā arī nav konstatēts vienots velonovietnes dizains. Labie piemēri tika konstatēti pie Vidzemes slimnīcas, Valsts ieņēmumu dienesta, Sajūtu parka, Valmieras tūrisma informācijas centra, un citās vietās (Attēls 5.43).



Attēls 5.43: Labie piemēri Valmierā

Lielākoties tās velonovietnes, kas ir novietotas pie valsts vai kultūras vietām ir pareiza tipa. Vietām tika konstatēta situācija, kad blakus atbilstošām novietnēm ir izvietotas vai arī palikušas nepareizās. Piemēram, pie Vidzemes Olimpiskā centra Elektrum ledus halles ieejas vai arī Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas teritorijā.

Auditējot situāciju pie skolām, lielākoties tika secināts, ka velonovietnes nav atbilstošas, riteņus nevar novietot stabili, trūkst novietņu. Piemēram, pie Valmieras 5. vidusskolas ir neatbilstošas novietnes. Pie Vidzemes augstskolas esošās novietnes ir novietotas zem jumta, toties paši velo statīvi ir nedroši un neērti. Pie Vidzemes augstskolas esošās velonovietnes nav veiksmīgākais variants, jo riteņiem aprīkoti ar groziņu nav iespējas to novietot statīvā, vai arī nepareizi novietojot tos no ēkas, kā ir pie ieejas no Tērbatas ielas puses, nav ērti pieslēgt velosipēdus, jo attālums līdz ēkai ir par mazu. Pie Viestura vidusskolas esošie velostatīvi ir neatbilstoši un nav pietiekamā skaitā, un velosipēdi haotiski tiek novietoti visur un pat uz zemes. Pie Valmieras Valsts ģimnāzijas ir novietots liels skaits velosipēdu novietņu gar volejbola laukumu, neviena nav atbilstoša standartiem (Attēls 5.44).

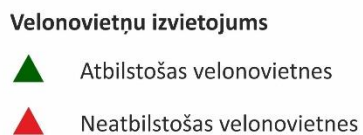


Attēls 5.44: Situācija pie skolām Valmierā

Pilsētā neatbilstošas velonovietnes ir 76%, kas lielākoties ir pie dažāda veida tirdzniecības vietām (Attēls 5.45). Pakāpeniski konstatētajās problēmzonās būtu jāveic velonovietnes nomaiņa un pie visiem piesaistes punktiem, kur šobrīd nav velonovietnes tās izvietot, kas arī uzlabotu piekļuvi pie tām. Auditējot Valmieru tika konstatēts, ka iedzīvotāji savus velosipēdus lielākoties nepieslēdz, atstāj tos atstutētus gar ēku sienām, pie stabiem vai uz zemes.



Attēls 5.45: Neatbilstošas velonovietnes Valmierā



Attēls 5.46: Velonovietņu izvietojums un atbilstība Latvijas Valsts standartam
(Avots: Izpildītāja teritorijas izpēte)

Velosipēdu noma

Pilsētā ir pieejami trīs velosipēdu nomas punkti:

- Cēsu ielā 29, Valmieras velosipēdu noma;
- Rīgas ielā 43, veikals "Eži";
- Rīgas ielā 27, veikals "Gandrs".

Nomas punkti piedāvā iznomāt velosipēdus uz stundām, dienām, kā arī velosipēdistu ķiveres, bērnu sēdeklišus utt. Tādējādi Valmieras pilsēta kļūst pieejamāka gan iedzīvotājiem, gan arī viesiem.

Servisa punkti

Pilsētā ir izvietots pašapkalpošanās velosipēdu servisa punkts, kur ir nepieciešamie instrumenti elementārai velosipēdu labošanai, un arī iespēja uzpildīt riepas ar gaisu, kas atvieglo velobraucēja ikdienas dzīvi un mazas nepilnības ir iespēja labot paša spēkiem, nevedot velosipēdu uz velosipēdu servisu. Valmierā ir divi velosipēdu servisa punkti, viens ir veikals "Eži" un otrs "Darbnīca Gandrs".

Rekreatīvie veloceļi, parki aktīvai atpūtai

Rekreatīvie maršruti pilsētā ir turpinājums Dīvaliņa ielai - Gājēju vanšu tilts - Ūdens iela, dzelzceļa vecā līnija un tilts pāri Gaujai.

Pilsētas centrā Rīgas ielā blakus veikalam "Eži" ir skeitparks, kuru izmanto arī BMX un citi ekstrēmo sporta veidu piekritēji. Netālu no pilsētas robežas Valmieras pagastā ir BMX SCO Centra velotrase, kas dod iespēju aktīvi pavadīt brīvo laiku uz velosipēda un izvēlēties aktivitātes pakāpi atbilstoši spējām un interesēm - mierīgs izbrauciens vakarā ar velosipēdu gar Gauju vai savu spēku pārbaude BMX trasē.

Velo pasākumi pilsētā

Valmierā notiek velo popularitāti veicinoši pasākumi, piemēram, "Kino pedālis", kurā tiek apvienota velobraukšana, tūrisms un kino skatīšanās, var izvēlēties savām spējām atbilstošus maršrutus – 12 km, 25 km un 55 km garumā, BMX sacensības u.c. "pop up" akcijas velobraukšanas popularizēšanai. Piemēram, 2016.gadā notika akcija, kuras laikā tika apsekoti velosipēdi pie Valmieras skolām, tika konstatēts to tehniskais stāvoklis un atklājot neatbilstības tie tika marķēti un pēc tam velosipēdu īpašniekiem tika piešķirta 50% atlaide Valmieras veloservisos, kas ir lielisks piemērs, kā velobraukšanu popularizēt un uzlabot to izmantošanu skolēnu vidū.

5.3. GĀJĒJU INFRASTRUKTŪRA

Gājēju infrastruktūra Valmierā ir vērtējama kā laba. Pārbūvētajās ielās ietves ir labā stāvoklī, vietām savietotas ar velosipēdu infrastruktūru. Gājēju pārejas organizētas regulējamās krustojumos vai arī aprīkotas ar gājēju pārejas zīmēm, speciālu apgaismojumu un drošības salīnām. Tikai ļoti retos gadījumos vērojams, ka gājēji šķērsotu brauktuvi neatļautās vietās.

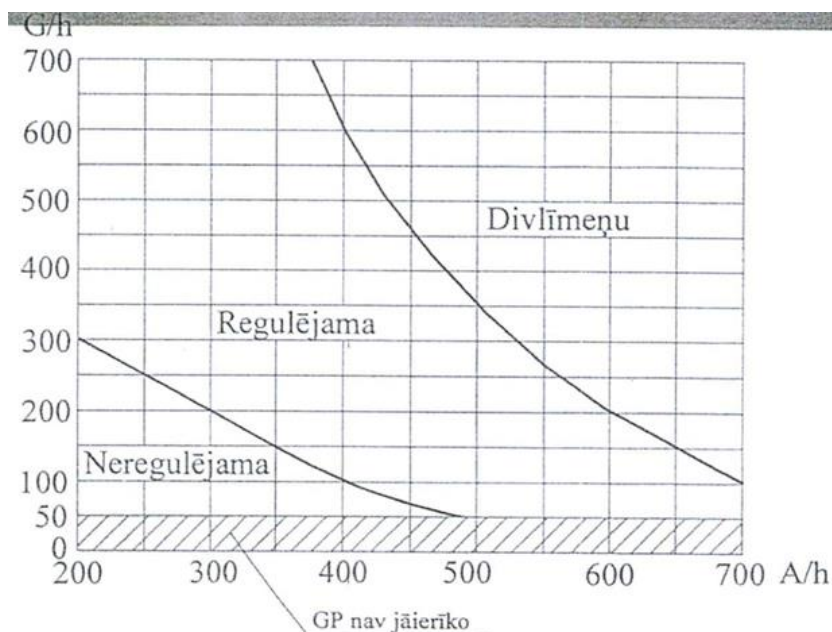
Divās gājēju pārejās Valmieras centrā veikta gājēju plūsmas skaitīšana, lai noteiktu aptuvenās gājēju un transportlīdzekļu intensitātes un to mijiedarbību vienai pret otru, skatīt zemāk esošo tabulu. Intensitātes mērījumi veikti vasarā, darba dienas rīta stundā no 9.00 līdz 10.00.

Tabula 5.1: Gājēju intensitātes uz gājēju pārejām (Avots: Izpildītāja teritorijas izpēte)

GĀJĒJU PĀREJA	INTENSITĀTES (GAB./H)		
	AUTO	GĀJĒJI	VELOSIPĒDI
Rīgas ielā pie Valmieras Kultūras centra	1206	270	24
Rīgas ielā pie T/c Valleta	1224	324	24

Salīdzinot iegūtos datus ar LVS 190-10 Gājēju pāreju projektēšana norādītajiem datiem (skatīt tabulu LVS 190-10 Gājēju pāreju projektēšana), var secināt, ka gājēju un transportlīdzekļu intensitāte uz pārejām pārsniedz visus standartus un parējās vajadzētu izbūvēt divlīmeņu satiksmes organizācijas elementus - tuneļus vai tiltus. Taču šādu elementu izbūve pilsētā ir arhaiska un degradē pilsētas ainavtelpu. Tiltu vai tuneļu izbūve rada šķēršļus gājējiem, velosipēdistiem, jaunajām māmiņām kā arī cilvēkiem ar kustību traucējumiem nokļūt no vienas ielas puses otrā, turklāt palielina vēlmi ielu šķērsot neatļautā vietā. Lai gājēju plūsmu regulētu un optimizētu, nepieciešams uzstādīt luksoforu signalizāciju gājēju pārejās ar satiksmes intensitāti kur gājēju un transportlīdzekļu summas ir lielākas par 500 vienībām. Koncentrējot gājējus gājēju pārejās iespējams maksimāli samazināt negadījumu risku-uzbraukšanu gājējam vai cita veida sadursmes pilsētā.

Attēls 5.47: LVS 190-10 Gājēju pāreju projektēšana



Vietējās nozīmes ielas savrupmāju rajonos ir bez ietvēm un bez cietā seguma. Lai pilsētai nebūtu jārisina jautājums par atsevišķu ietvju izbūvi savrupmāju rajonos un daudzdzīvokļu iekškvartālos vēlams attīstīt dzīvojamo zonu principus un veidot ielas balstoties uz dalītās telpas nosacījumiem, tādējādi samazinot transportlīdzekļu braukšanas ātrumu un veidojot drošu, sakoptu vidi teritorijas iedzīvotājiem un to apmeklētājiem.

Lai gājējiem veidotu draudzīgākus un patīkamākus apstākļus pilsētvidē, jāveic satiksmes nomierināšanas pasākumi maģistrālajās pilsētas centra ielās (Rīgas iela, Cēsu iela, Lāčplēša iela, Tērbatas iela), kā arī jāuzlabo publiskās ārtelpas kvalitāte ielās ar dominējošo uzturēšanās funkciju, paredzot seguma, apgaismojuma, soliņu, atkritumu tvertņu, atpūtas vietu, ielu kafejnīcu, apstādījumu, norāžu, WI-FI, mobilo ierīču uzlāžu punktu u.c. elementu izbūvi vai uzstādīšanu. Ierīkojot elementus, jāizvērtē to uzstādīšanas vietas tā, lai neapgrūtinātu ielu pārredzamību un neradītu riskus drošai satiksmei.

Gājēju infrastruktūras analizēšana ir autoru veikta un tiek apskatīta kā kopums attiecībā pret Valmieras pilsētas satiksmes organizāciju, tāpēc netiek izvērtēta katras vietas labiekārtojuma pakāpe (soliņu u.c. elementu izvietojums, daudzums), taču ir vērojams, ka soliņu, atpūtas vietu u.c. labiekārtojuma elementu izvietojums pilsētā ir zems.

Lai noskaidrotu gājēju viedokli par gājēju infrastruktūru, to kvalitāti, drošību, labiekārtojuma līmeni (vai ir pietiekami daudz soliņu, pietiekams apgaismojums u.c.), iespējams izstrādāt pielāgotas iedzīvotāju aptaujas.

6. SECINĀJUMI

Valmieras apdzīvojuma, nodarbinātības un transporta struktūru būtiski ietekmē Gauja, kas sadala pilsētu divās daļās. Lielākā daļa valmieriešu dzīvo Gaujas labajā krastā, kur atrodas pilsētas centrs un Valmieras vecpilsēta. Pilsētvides telpu raksturo koncentrēta savrupmāju, mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamā apbūve, kas mijas ar jaukta tipa dzīvojamo un publisko pakalpojumu apbūvi.

Valmiera ir pilsēta, kur ražošanas uzņēmumi pastāv līdzsvarotā mijiedarbībā ar dzīvojamo apbūvi, sabiedriskajām ēkām un dabas teritorijām.

2017.gadā Valmierā uz 1000 iedzīvotājiem ir par 6% vairāk vieglo transportlīdzekļu kā vidēji Latvijā.

Satiksmes intensitātes Valmieras ielās kopumā uzskatāmas par atbilstošām ielu infrastruktūras caurlaides spējai, savukārt Valmieras apvedceļš lielā mērā atslogo pilsētu un pilsētas centru no pārlietu lielas transportlīdzekļu klātbūtnes.

Analizējot transporta plūsmas pilsētas centrā, visvairāk noslogots ir rotācijas aplis pie T/c Valleta, kuru izmanto 1530 autovadītāju stundā. Rotācijas aplī transportlīdzekļu plūsmas visos virzienos ir līdzvērtīgas un nerada sastrēgumus, taču nelielas transportlīdzekļu rindas mēdz veidoties pie neregulētajām gājēju pārejām pie intensīvas gājēju plūsmas.

2018.gadā Valmierā ir 10 maršruti (maršrutu garums no 7,3 līdz 15,7 km), kuri nodrošina pasažieriem ērtus sabiedriskā transporta pakalpojumus gandrīz visā pilsētas teritorijā. Tomēr vērtējot atsevišķus pilsētas rajonus no pieejamības aspekta (400 m jeb 5 minūšu gājiens no pieturas), var redzēt, ka atsevišķās pilsētas daļās nav atbilstoši nodrošināta pieejamība.

Valmiera uz kopējā Latvijas pilsētu ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk - CSNg) statistikas fona izceļas ar augstiem satiksmes drošības rādītājiem.

Valmieras ielās septiņi krustojumi ir aprīkoti ar luksoforu signalizāciju un izbūvēti septiņi lokveida krustojumi, kuri būtiski samazina automašīnu kustības ātrumu maģistrālo ielu krustojumos

Valmieras pilsētas robežās nav ielu ar paaugstinātu satiksmes atļauto ātrumu. Tomēr lielākajā pilsētas ielu daļā nav ieviesti speciāli ātruma ierobežojumi. Dažviet ir noteiktas dzīvojamās zonas, kurās ir ierobežots transportlīdzekļu kustības ātrums līdz 20km/h, bet atsevišķās vietās uzstādītas ceļa zīmes, kuras ierobežo transportlīdzekļu kustības ātrumu līdz 30km/h.

Valmieras ielu tīkls ir labi attīstīts un nodrošina ērtu sasniedzamību ar autotransportu. Maģistrālās ielas ir galvenās satiksmes artērijas un saista pilsētas centru ar pilsētas daļām (Valmieras pilsētai ir 7 daļas- Zvirgzdukalns, Burkānciems, Jāņparks, Kārliena, Pārgauja, Putriņas, Krāču kakts), kā arī savieno ar Valmierai pieguļošo apvedceļu.

Galvenās problēmas attiecībā uz satiksmes vadību un drošību ir:

- Nav satiksmes intensitātes skaitītāju;
- Pilsētā ir atsevišķi satiksmei nedroši krustojumi;
- Dažviet pilsētā nav ievēroti redzamības trīsstūri.

Galvenās problēmas izbūvētajā autotransporta infrastruktūrā ir:

- Galvenokārt pilsētas centrā un pie daudzdzīvokļu mājām trūkst normatīviem atbilstošu autostāvvietu un stāvlaukumu,
- Trūkst informācijas par neaizņemtajām autostāvvietām;

- Ietvju trūkums un ielu seguma kvalitāte savrupmāju rajonos;
- Ielu ar grants segumu augstais īpatsvars;
- Ierobežota piekļuve pakalpojumiem un tirdzniecības vietām, īslaicīgo stāvvietu trūkums;
- Pārslogotas centrālās ielas (t.sk. publisko pasākumu laikā), ielu caurplūdes neatbilstība satiksmes intensitātei;
- Daudzdzīvokļu māju pagalmos slikta ielu seguma kvalitāte;
- Apgrūtināta operatīvā transporta piekļuve daudzdzīvokļu māju pagalmos.

Galvenās problēmas velosatiksmes infrastruktūrā ir:

- Veloinfrastruktūras tīklam nav ievērots nepārtrauktības princips, kas ir visbūtiskākais, lai velosipēdists sasniegtu savu vēlamu galamērķi;
- Neatbilstošs velosatiksmei un/vai gājējiem paredzētās telpas platums;
- Nav izvēlēts atbilstošs veloinfrastruktūras tips esošajai apbūvei;
- Nav ievēroti vienādi risinājumi veloinfrastruktūras plānošanai un projektēšanai pēc būtības vienādās situācijās;
- Iztrūkst posmi (galvenokārt ielu krustojumos), kas savienotu veloinfrastruktūras objektus;
- Maldinošas krāsas segumu izvēle kopīgiem gājēju un velosipēdu ceļiem;
- Ceļa zīmju nelietošana vai neatbilstošu ceļa zīmju izvēle konkrētajam veloinfrastruktūras tipam;
- Vietās, kur velosipēdistu brauktuve šķērso nobrauktuves uz blakus teritorijām, brauktuve nav saglabāta tādā pašā līmenī kā pirms nobrauktuves;
- Nav uzsvērti velosipēdistu klātbūtne pie iebrauktuvēn uz blakus teritorijām, izmantojot horizontālos apzīmējumus un atšķirīgas krāsas, faktūras un/vai līmeņa brauktuves;
- Velonovietņu un velostatīvu trūkums, daļēja esošo neatbilstība vajadzībām, nav vienots dizains.

STRATĒGISKĀ DAĻA, RĪCĪBAS PLĀNS UN PLĀNOTIE RISINĀJUMI

7. STRATĒGISKĀ DAĻA

Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstības koncepcija veidota, ņemot vērā vairākas dimensijas:

NĀKOTNE – izveidot transporta sistēmu, kas atbalsta un veicina izaugsmi, vienlaicīgi nodrošinot ieguvumus pilsētai, un ņem vērā ietekmi, ko radīs nākotnes izaugsme.

SABIEDRĪBA – ar transporta sistēmas palīdzību saglabāt un izveidot drošu, veiksmīgu, spēcīgu, integrētu un ilgtspējīgu sabiedrību, kurā iedzīvotāji aktīvi iesaistās savas dzīvesvietas veidošanā.

IZVĒLE – nodrošināt cilvēkus ar informāciju par visām transporta iespējām, lai tie katrai pārvietošanās reizei var izvēlēties labāko alternatīvu.

EKONOMISKA IZAUGSME – izveidot transporta sistēmu, kas veicina ekonomisko izaugsmi, reģenerāciju un plaukstošu vietējo ekonomiku, kā arī veiksmīgi nodrošina sabiedrības un uzņēmējdarbības izaugsmi.

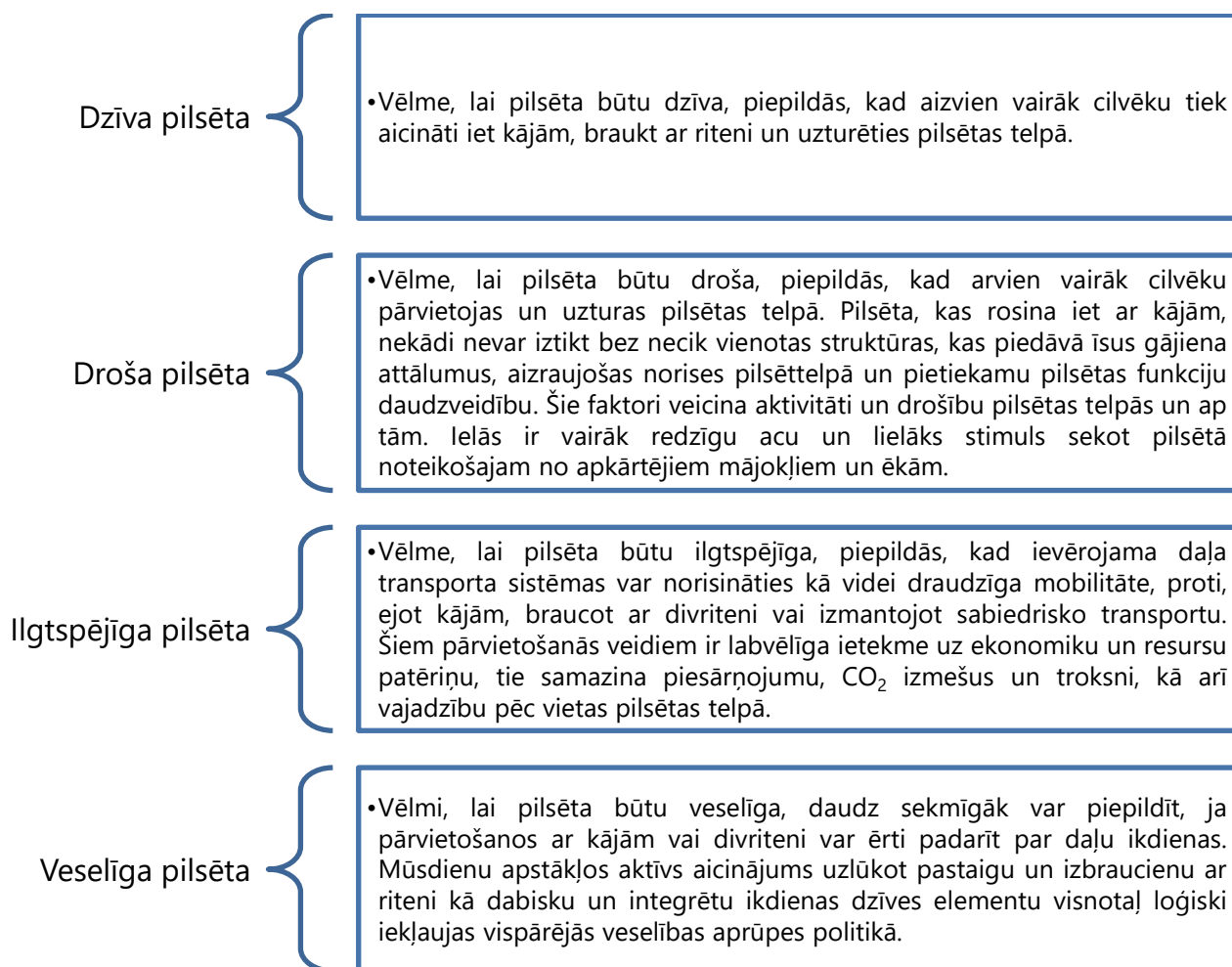
VIDE – izveidot transporta sistēmu, kas samazina pārvietošanās ietekmi uz infrastruktūru, dabu un vēsturisko apbūvi.

VĒRTĪBA – būt pārliecinātiem par investīciju prioritātēm un fokusēties uz naudas vērtību, nosakot prioritāros izdevumus un īstenojamus projektus, ņemot vērā, cik labvēlīgi tie ietekmē pilsētu kopumā, kā arī meklēt alternatīvus finanšu avotus.

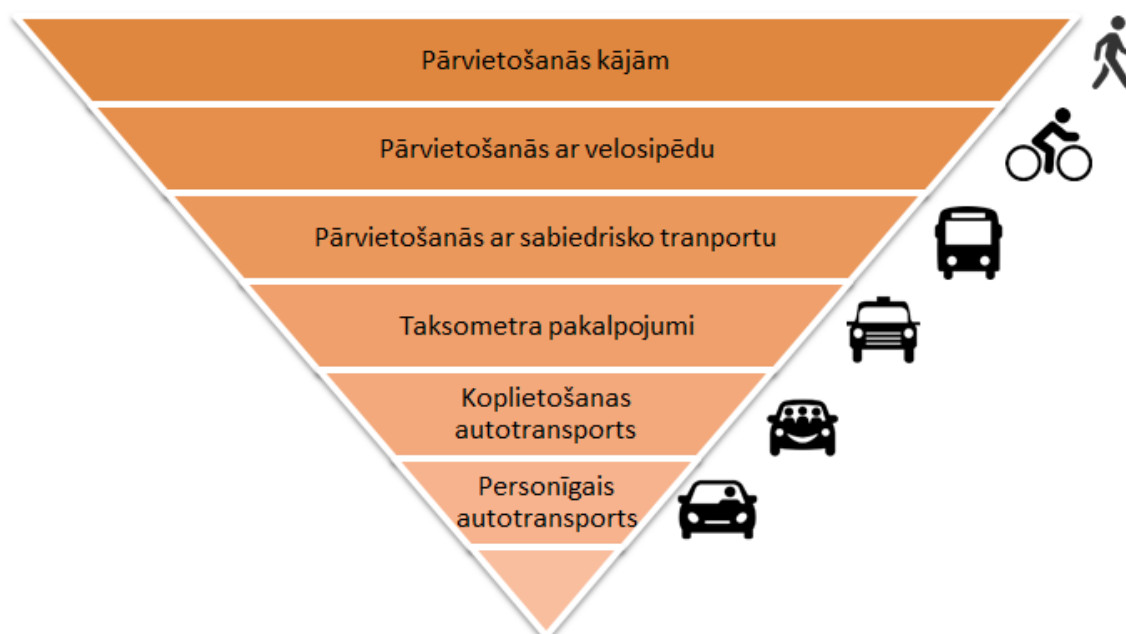
Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam nosaka, ka Valmieras ilgtermiņa attīstības pamatā ir **trīs vērtības**, kas saistītas ar pilsētas stratēģiskajiem mērķiem:

- iedzīvotāji un to labklājība, dzīves kvalitāte un izaugsmes iespēju veicināšana;
- uzņēmējdarbības jomas attīstība, tostarp investīciju piesaiste;
- kvalitatīvas pilsētvides veidošana, kas ar savu estētiskumu un funkcionalitāti veicina ekonomisko attīstību un iedzīvotāju socializāciju.

Globālie izaicinājumi pilsētplānošanas jomā aizvien vairāk iezīmē cilvēcisko dimensiju, vēlme pēc dzīvām, drošām, ilgtspējīgām un veselīgām pilsētām ir kļuvusi plaša un akūta (Jans Gēls).



Attēls 7.1: Mūsdienu pilsētas mērķi, avots "Pilsētas cilvēkiem", Jans Gēls



Attēls 7.2: Satiksmes dalībnieku vēlamā hierarhija

7.1. VALMIERAS PILSĒTAS STRATĒGISKIE UZSTĀDĪJUMI SATIKSMES PLĀNOŠANAS JOMĀ

Tematiskā plānojuma stratēģiskā daļa atspoguļo uzstādījumus, ko Valmieras pilsētas pašvaldība plāno sasniegt tuvāko 7-10 gadu laikā, sasaistot satiksmes plānošanas jomā noteiktos mērķus ar citiem attīstības plānošanas dokumentiem (attīstības programma, teritorijas plānojums).

Vīzija

Valmiera – dinamiska pilsēta ar efektīvu transporta sistēmu, savstarpēji integrētu ielu tīklojumu un pievilcīgu pilsētvidi, kas nodrošina ērtu un drošu pārvietošanos visiem, kas šeit dzīvo, strādā un viesojas.

Attīstības mērķi

Attīstības mērķi ir uzsvērti mērķi, kam ir jāpievērš uzmanība visos projekta posmos – sagatavošanā, pieteikšanā, īstenošanā, pārraudzībā un izvērtēšanā, neatkarīgi no tā, zem kura rīcības virziena projekts tiek īstenots. Attīstības mērķi ir cieši saistīti ar Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2015.-2030.gadam un Valmieras pilsētas teritorijas plānojumā no 2017. gada plānotajām rīcībām.

M1 Nodrošināt drošu un ērtu pārvietošanos, efektīvi izmantojot esošās transporta sistēmas un infrastruktūru un veidojot jaunu, vienlaicīgi palielinot dažādu transporta veidu savienojamību

Mērķis ietver savstarpēji integrētas un kvalitatīvas satiksmes infrastruktūras nodrošināšanu. Atbilstoši ielas lietojuma funkcijai (pārvietošanās vai uzturēšanās), ir noteikti atbilstoši ielas parametri, ātruma režīmi, labiekārtojuma pakāpe, seguma veids un citi elementi. Koplietošanas ielu veidošana nodrošinās visu satiksmes dalībnieku (kājāmgājēju, riteņbraucēju, automašīnu) līdzāspastāvēšanu un pārvietošanos cits citam līdzās, samazinot avāriju risku, kā arī palielinot dažādu transporta veidu savienojamību atkarībā no pārvaramā attāluma un galamērķa.

M2 Uzlabot pilsētvidi un vides pieejamību

Mērķis ietver Valmieras pilsētvides kvalitāšu uzlabošanu. Pilsētvide sevī ietver telpu, dažādus elementus un vēlmi uzturēties tajā pēc iespējas ilgāk, satikties, pavadīt laiku pastaigās, pārbraucienos ar riteni, kā arī drošības sajūtu.

M3 Veicināt iedzīvotāju labklājību, ekonomisko aktivitāti un investīciju piesaisti

Mērķis ietver policentriskas pilsētas telpiskās struktūras veidošanu, attīstot dažādu publisko pakalpojumu objektus, kur, mijoties ar dzīvojamo apbūvi, koncentrējas nelieli dažādi ikdienā nepieciešamie pakalpojumi, piemēram, kafejnīcas, pārtikas, sadzīves preču un citu ikdienas preču veikali, sadzīves pakalpojumi, bankas vai bankomāti, interneta pieejas punkti, bibliotēkas un brīvā laika pavadīšanas iespējas. Valmieras pilsētas transporta infrastruktūra plānota un veidota tā, lai tā nodrošinātu pilsētas un tās piesaistes objektu sasniedzamību, kas ir svarīgs priekšnosacījums iedzīvotāju dzīves kvalitātes, pakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, kā arī, vienlaikus, tā ir

stratēģiski un vitāli svarīgs elements pilsētas ekonomikas attīstībā. Transporta infrastruktūras elementi, kas nodrošina pilsētas sasniedzamību: gājēju ceļi, veloceļi, ielas, autoceļi un dzelzceļš.

M4 Veicināt pārvietošanās ieradumu maiņu

Veselīgs un aktīvs dzīvesveids ir pamats dzīves kvalitātes uzlabošanai, līdz ar to kājām iešana, pārvietošanās ar velosipēdu, nodrošinot atbilstošu, pieejamu, kvalitatīvu infrastruktūru, ir pamats kopējai dzīves kvalitātes paaugstināšanai. Cilvēka vajadzības pēc paaugstinātas mobilitātes un kvalitatīvas infrastruktūras ir cieši saistītas ar vides aizsardzību un veselīga dzīvesveida prasībām.

Rīcības virzieni

RV1. Satiksmes un transporta infrastruktūras plānošana

Rīcības virziens ietver integrētu plānošanas rīku izmantošanu satiksmes un transporta infrastruktūras plānošanai, t.sk. atbilstošo pilsētas iestāžu kompetences pilnveidošanu un sadarbību ar kaimiņu novadiem. Attīstības pamatā ir detalizēti izstrādāti attīstības plānošanas dokumenti, kas ietver dažādu koncepciju, telpisko vīziju, vienota dizaina izstrādi, kas veido pilsētvidi kā vienotu telpu, kurā ir patīkami pārvietoties un uzturēties. Rīcības ietvaros turpmākā attīstība tiek plānota un atbilstošā apjomā savāktas datu kopas, t.sk. esošās sistēmas auditu, kas ļauj pieņemt sabiedrībai atklātākus un ekonomiski pamatotākus turpmākos infrastruktūras attīstības projektus.

RV2. Satiksmes drošība

Rīcības virziens iekļauj uzdevumu kopu, kuru mērķis ir satiksmes drošības uzlabošanu, rīcības virziens iekļauj satiksmes mierināšanas pasākumus, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku nozīmes celšanu, bīstamo krustojumu pārbūvi, kā arī vadības un organizācijas līdzekļu, t.sk. ceļa zīmju pilnveidi.

RV3. Satiksmes veidi un dalībnieki

Rīcības virziens ietver pasākumus, kas ietver satiksmes dalībnieku informēšanu, sabiedriskā transporta izmantošanas palielināšanu, kā arī paradumu maiņas veicināšanu, palielinot velosipēda un citu nemotorizēto transporta līdzekļu izmantošanu dažādām mērķgrupām (lietišķā pārvietošanās, ģimenes ar bērniem u.c.), popularizējot veselīgu un aktīvu dzīvesveidu.

RV4. Satiksmes infrastruktūra

Rīcības virziens ietver transporta infrastruktūras pilnveidošanu gan pārvietošanās, gan uzturēšanās funkciju pilnveidošanai pilsētā. Rīcības virziens ietver arī uzdevumu mazināt transporta ietekmi uz vidi un atbalstīt alternatīvos pārvietošanās un transporta veidus, kas iekļauj tādus alternatīvos transporta veidus kā ūdens transports, elektrotransports u.c.

Ilgtermiņā sasniedzamā tendence

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros noteikti rādītāji un ilgtermiņā sasniedzamā tendence, lai nodrošinātu īstenoto rīcību novērtēšanas iespējas, identificējot pārmaiņas satiksmes infrastruktūras jomā, atspoguļotu pašvaldības darbības progresu un sasniegumus, kā arī identificētu problēmas un iespējas, kas saistītas ar pašvaldības attīstību, un kurām nepieciešams veltīt tālāku izpēti un attiecīgu lēmumu pieņemšanu to risināšanai.

Tabula 7.1: Rādītāji un to ilgtermiņā sasniedzamā tendence

	RĀDĪTĀJS	BĀZES RĀDĪTĀJS 2017. GADS	ILGTERMIŅĀ SASNIEDZAMĀ TENDENCE*	AVOTS
1.	CSN skaits	27	Samazinās	CSDD
2.	Bojā gājušo civ. skaits	1	Nepalielinās	CSDD
3.	Ievainoto civ. skaits	30	Samazinās	CSDD
4.	Kopējais velobraucēju skaits**	926 velobraucēji	Palielinās	Valmieras pilsētas pašvaldība sadarbībā ar Vidzemes Augstskolu
5.	Veloceļu garums	18,45 km	Palielinās	Valmieras pilsētas pašvaldība
6.	LVS atbilstošu veloceļu īpatsvars	28,5%	Palielinās	Valmieras pilsētas pašvaldība
7.	Atbilstošas velo novietnes	24%	Palielinās	Valmieras pilsētas pašvaldība
8.	Kopējais ielu garums (km)	120 km	Palielinās	CSP
9.	Ielas ar asfaltbetona, melnu vai bruģa segumu	66 km (jāprecizē)	Palielinās	CSP
10.	Ar sabiedrisko transportu pārvadāto pasažieru skaits	1 017 706	Palielinās	VTU

* atbilstoši Attīstības plānošanas sistēmas likumam ilgtermiņa plānošana ir plānošana laika periodam no 7 līdz 25 gadiem

** darba dienā laika periodā no plkst.7.30 līdz 9.00 uz trīs Gaujas tiltiem, kā arī pie pieciem ceļa rotācijas apliem un sešiem krustojumiem (atbilstoši Vidzemes Augstskolas rīkotajai Valmieras velosipēdistu skaitīšanai 2017.gada 23.maijā)

8. RĪCĪBAS PLĀNS

Tematiskā plānojuma Rīcības plāns ietver noteiktus pasākumus un aktivitātes, kurus realizējot tiek izpildīti Stratēģiskajā daļā izvirzītie mērķi, kā arī sasniegti definētie Valmieras pilsētas attīstības ilgtermiņa un vidēja termiņa uzstādījumi.

Rīcības plānu Valmieras pilsētas pašvaldība var integrēt Attīstības programmā, ņemot vērā prioritātes, dažādu projektu īstenošanas virzību un pašvaldības budžeta plānošanu.

Rīcības plānam tiek noteikta horizontālā prioritāte **VIDE**. Ikvienai rīcībai, kas tiek īstenota ir jābūt ar pozitīvu ietekmi uz vides kvalitāti Valmieras pilsētā atbilstoši 2015.gada 29.janvāra Valmieras pilsētas vides deklarācijai. Horizontālā prioritāte **VIDE** sevī ietver vides aizsardzību, dabas resursu saprātīgu izmantošanu un vides saglabāšanu nākamajām paaudzēm. Horizontālās prioritātes mērķis ir pievērst uzmanību dažādiem vides aizsardzības pasākumiem, ieviešot katru no Rīcības plānā plānotajām rīcībām – vides stāvokļa kvalitātes saglabāšanai/uzlabošanai, transporta satiksmes radīto antropogēno slodžu ietekmes mazināšanai, piesārņojuma mazināšanai, atjaunojamo energoresursu izmantošanai un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai, dabas resursu kvalitātes nodrošināšanai un vides labiekārtošanai.

Prioritāšu dalījums:

- 1 – augsta prioritāte, rīcība īstenojama iespējami ātrākā termiņā, iekļaujot to Valmieras pilsētas attīstības programmā un paredzot tam finansējumu;
- 2- vidēji augsta prioritāte, rīcība īstenojama secīgi un plānveidīgi, ja pieejams atbilstošs finansējums;
- 3 – vidēja prioritāte, rīcība īstenojama secīgi un plānveidīgi.

Tabula 8.1: Rīcības plāns

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
RV1. Satiksmes un transporta infrastruktūras plānošana			
U1.1. Pilnveidot mobilitātes plānošanas sistēmu			
1.1.1.	Stiprināt mobilitātes pārvaldību	Ar mobilitātes pārvaldību saistīto pilsētas struktūru un institūciju attīstība.	1
1.1.2.	Stiprināt sadarbību ar Valmierai piegulošām pašvaldībām	Sadarbība ar piegulošām pašvaldībām (sadarbības principu izstrāde un resursu apmaiņas līgumu noslēgšana)	1
U1.2. Īstenot integrētu un ilgtspējīgu plānošanas procesu, veidojot kopējo pilsētas tēlu prezentējošu satiksmes infrastruktūru			
1.2.1.	Izstrādāt integrētus pilsētvides attīstības plānošanas projektus	Izstrādāta telpiskā vīzija pilsētas centram un pilsētas apkaimēm	2
		Izstrādātas satiksmes infrastruktūras attīstības vadlīnijas, izmantojot diferencētu pieeju dažādām pilsētas funkcionālajām apkaimēm un struktūrām - centra teritorija, maģistrāles, dzīvojamie rajoni, viengimeņu māju apbūves rajoni, rūpniecības teritorijas u.tml.	1

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
		Vienota pilsētas transporta, t.sk. gājēju infrastruktūras dizaina ieviešana pilsētvidē	2
1.2.2.	Izveidot vienotu pieeju dzīvojamo zonu izveidei un plānošanai un satiksmes drošības uzlabošanai tajās	Plānotas un ieviestas dzīvojamās zonas teritorijas, uzlabota satiksmes drošība un dzīves kvalitāte daudzdzīvokļu māju un privātmāju apkaimēs	1
1.2.3.	Pārskatīt un mainīt ielu klasifikāciju atbilstoši ielas lietošanas funkcijai	Atbilstoši ielas funkcijai, pārskatīta un mainīta ielu klasifikācija un attiecīgie ielas šķērsprofili, labiekārtojums u.tml.	1
		Izstrādāti ielu labiekārtojuma risinājumi, šķērsprofili	1
U1.3. Īstenot datos balstītu satiksmes infrastruktūras plānošanu, uzturēšanu un pilnveidi			
1.3.1.	Īstenot datu vākšanu, apstrādi un modelēšanu ilgtspējīgas mobilitātes plānošanai	Regulāra satiksmes (vieglais auto, smagais auto, ritenbraucēji, gājēji) intensitātes uzskaitē un datu izvērtēšana	1
		Veikts Ikgadējais ceļu satiksmes negadījumu monitorings	1
		Veikta operatīvo datu apkopošana (novērošanas dati, apsekošanas dati, iedzīvotāju pieprasījumi), izstrādāti apstrādes algoritmi	1
1.3.2.	Izveidot esošās transporta sistēmas auditu un uzturēšanas sistēmu	Veikta ielu pasu digitalizācija	1
		Ielu uzturēšanas sistēmas izveide, izmantojot GIS rīkus	2
		Uzturēta informācija par ielu sarkanajām līnijām, kompleksi ar augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas uzkrāšanu	1
1.3.3.	Pilnveidot satiksmes vadības sistēmu	Luksoforu signalizācijas modernizācija - signālpānu aktualizācija, adaptīvo sistēmu uzstādīšana, inteligento vadības sistēmu attīstība	2
1.3.4.	Izveidot esošās satiksmes infrastruktūras uzturēšanas un jaunas infrastruktūras attīstības plānošanas sistēmu	Veikta ielu uzturēšanas sistēmas modernizācija, izveidota elektroniskas ielu uzturēšanas pārvaldes sistēma	1
		Izveidota elektroniska ielu remontdarbu un pārbūvju plānošanas sistēma, kas balstās uz datu bāzu prioritizētu informāciju	1

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
RV2. Satiksmes drošība un vadība			
U2.1. Īstenot satiksmes drošības uzlabošanas pasākumus			
2.1.1.	Ieviest satiksmes mīkstināšanas pasākumus	Ieviesta ātruma režīmu maiņa (30 km/h) atsevišķās pilsētas centra daļā (Rīgas iela, Cēsu iela, Beātes iela, Lāčplēša iela, Tērbatas iela).	1
		Dzīvojamās zonas režīma izveide apkaimēs	2
		Izveidoti dažādi vides un labiekārtojuma elementi un objekti satiksmes mīkstināšanai	3
		Izveidotas "dalītās telpas" teritorijas	3
		Atsevišķu brauktuvju sašaurināšana, īslaicīgās apstāšanās kabatu ieviešana, labiekārtojuma ieviešana u.tml.	2
2.1.2.	Uzlabot prioritāro un mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēji, velosipēdisti, sabiedriskais transports) pārvietošanās drošību	Ieviesti "sarkanā paklāja" principi, izveidota ērtāka infrastruktūra prioritāriem transporta veidiem – gājējiem un velobraucējiem	1
		Atbilstoši LVS 190-10 «Gājēju pāreju projektēšana» prasībām, uzstādīta luksoforu signalizācija gājēju pārejās ar satiksmes intensitāti virs gājēju un automašīnu summas lielākas par 500 vienībām.	1
2.1.3.	Īstenot drošības pasākumus pie izglītības iestādēm un	Izvērtēta ielu segumu kvalitāte un satiksmes drošība izglītības iestāžu tuvumā	1
	veicināt drošu nokļūšanu uz izglītības iestādēm	Aprīkotas apstāšanās un izkāpšanas vietas pie izglītības iestādēm	1
		Īstenots projekts "Drošs ceļš uz skolu", prioritāti ieviešot velosatiksmes infrastruktūras projektus, kas saistīti ar bērnu un jauniešu drošu nokļūšanu uz/no izglītības iestādēm	1
2.1.4.	Veikt satiksmes drošības uzlabojumus krustojumos	Konkrētu krustojumu pārbūve uz aplveida krustojumiem	2
		Luksoforu izbūve atsevišķos krustojumos	2
2.1.5.	Pilnveidoti satiksmes vadības līdzekļi un satiksmes virzīšana (navigācija)	Modernizēta luksoforu signalizācija - signālpilnu aktualizācija, adaptīvo sistēmu uzstādīšana	2
		Izveidota virzienrādītāju sistēma, uzlabojot transporta organizāciju un satiksmes dalībnieku informētību	2

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
		Izveidota elektroniska tiešsaistes publisko stāvvietu uzskaites sistēma un lietotne	3
2.1.6.	Pilnveidot norādes un ceļa zīmes, t.sk. informācija riteņbraucējiem un gājējiem	Veikts norāžu un ceļa zīmju audits un īstenoti pasākumi sistēmas uzlabošanai	3
		Izvietoti virzienrādītāji, maršrutu apzīmējumu u.tml. veloinfrastruktūras un publisko objektu tuvumā.	2
2.1.7.	Īstenot drošības uzlabošanu publiskās un dzīvojamās apbūves teritorijās	Apgaismojuma izveide, redzamības trīsstūru attīrīšana no apauguma u.tml. Patvaļīgi novietoto akmeņu novākšana no ielas malām.	3
RV3. Satiksmes veidi un dalībnieki			
U3.1. Veicināt paradumu maiņu un paaugstināt sabiedrības informētības līmeni			
3.1.1.	Informēt izglītojamos par drošiem gājēju un velomaršrutiem uz izglītības iestādēm	Izglītojoši pasākumi izglītības iestādēs, īstenots projekts "Drošs ceļš uz skolu"	1
3.1.2.	Sniegt sabiedrībai informāciju par veselīga dzīves veida priekšrocībām un tiešajiem vides ieguvumiem no velosatiksmes attīstības	Sabiedrības viedokļa maiņa par velotransportu, kā pieejamu, drošu, veselīgu un videi draudzīgu pārvietošanās veidu	2
3.1.3.	Informēt pilsētas viesus par drošiem un ērtiem pārvietošanās veidiem pilsētā	Informācijas izvietošana pilsētas mājas lapā, lietotnes izstrāde	3
		Veloinfrastruktūras karšu, velomaršrutu aprakstu u.tml. izvietošana pašvaldības e-informācijas telpā.	3
U3.2. Pilnveidot sabiedriskā transporta pieejamību un kvalitāti			
3.2.1.	Nodrošināt ērtus pasažieru pārvadājumus Valmieras pilsētas un piepilsētas teritorijās	Izstrādāta Valmieras pilsētas sabiedriskā transporta attīstības koncepcija	1
		Izvērtēti esošie maršruti un reisus skaits, uzlabota pasažieru pārvadāšana (ieviesti garāki maršruti, bez nepieciešamības pārsēsties)	1
		Izveidotas jaunas pieturvietas, paplašināti atsevišķi maršruti, nodrošinot ērtāku sabiedriskā transporta lietojumu un pieejamību	1

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
3.2.2.	Uzlabot sabiedriskā transporta infrastruktūru	Veikta pieturvietu modernizācija, ieviests mainīgās informācijas aprīkojums un pieejama cita informācija.	2
RV4. Satiksmes infrastruktūra			
U4.1. Pilnveidot transporta pārvietošanās infrastruktūru un savstarpējo integrāciju (gājēji, velobraucēji, sabiedriskais transports, autobraucēji)			
4.1.1.	Pilnveidot maģistrālo ielu tīklu (B un C kategorijas)	Rīgas iela, Matīšu šoseja, Cēsu iela, Stacijas iela, Kauguru iela, Lāčplēša iela, Tērbatas iela, Valkas iela	1
4.1.2.	Veikt ielu pārbūvi un jaunu ielu posmu izbūvi	Uzlabots ielu tehniskais stāvoklis un atbilstība tās funkcijai, prioritāti dodot ielām ar augstāku kategoriju.	1
		Ielas, posmi, seguma maiņa u.tml.	2
4.1.3.	Pilnveidot velosatiksmes infrastruktūru	Izveidoti nepārtraukti savienojumi starp pilsētas dzīvojamām, ražošanas un centra rajoniem, kas orientēti uz lietišķās (ikdienas lietošanas) velosatiksmes apkalpošanu.	1
		Izveidotas velojoslas atsevišķās ielās un to posmos.	1
		Izbūvēti veloceļi atsevišķās ielās un to posmos.	1
		Atjaunojot Rīgas iela posmā no Sloku ielas līdz Dārza iela, pārbūvēta veloinfrastruktūra atbilstoši standartam 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmes"	2
		Izveidots pašapkalpošanās velo apkopes servisa punkts pilsētas centrā	2
4.1.4.	Izbūvēt transporta savienojumus ar industriālajām teritorijām	Īstenota transporta pievadu izbūve industriālām teritorijām	2
4.1.5.	Pilnveidot ar gājējiem savietoto velosatiksmes infrastruktūru	Atbilstoši gājēju un velosipēdistu intensitātei, izstrādājot būvprojektus, izvēlēti atbilstošie risinājumi infrastruktūras uzlabojumiem	2
4.1.6.	Uzlabot publiskās ārtelpas kvalitāti	Uzlabota infrastruktūra ielās ar dominējošu uzturēšanās funkciju - seguma kvalitāte, apgaismojums, soliņi, atkritumu tvertnes, atpūtas vietas ar nojumēm un pergolām, ielu kafejnīcas, apstādījumi un mākslas objekti,	2

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
		norādes un informācija, WI-FI, mobilo ierīču uzlādes punkti u.c.	
		Uzlabots komforts gājējiem un velosipēdistiem, attīstot vides kvalitāti uzlabojošos elementus un infrastruktūru (apstādījumi, u.c.)	1
		Izveidota ielas vide un telpa katrā no raksturīgajām daļām un atkarībā no uztveres ātruma pārvietojoties publiskajā ārtelpā;	3
4.1.4.	Uzlabot lietus ūdens kanalizācijas infrastruktūru	Veicot ielu pārbūvi, paredzēta virsmas ūdeņu novades sistēmu izbūve, izvērtējot konkrētiem apstākļiem piemērotākos risinājumus (slēgta, atklāta, kombinēta)	2
		Izskatītas iespējas pielietot ilgtspējīgas ūdens novades sistēmas, kur atklātas infiltrējošās sistēmas kombinējas ar slēgto un atklātas infiltrējošās sistēmas veidojas kā vides objekti un publiskās ārtelpas elementi ar attiecīgu labiekārtojumu un apzaļumojumu	3
U4.2. Pilnveidot transportlīdzekļu novietošanas infrastruktūru			
4.2.1.	Optimizēt esošās autotransporta stāvēšanas infrastruktūras izmantošanu	levisi laika režīmi atsevišķās pilsētas centra stāvvietās	1
		Samazināts ilgstoši stāvošu automašīnu skaits pieprasītākajās stāvvietās pilsētas centrā, ierobežojot stāvēšanas laiku (piemēram 2-4h)	1
		leviesta autonovietņu brīvo vietu navigācijas sistēma attiecībā uz publiskajām centra stāvvietām	3
4.2.2.	Pilnveidot autotransporta stāvēšanas infrastruktūru	Īslaicīgās stāvēšanas kabatu izbūve ielu malās	2
		Stāvparka ierīkošana pie dzelzceļa stacijas	3
		Jaunu stāvvietu izbūve pie daudzdzīvokļu mājām	3
4.2.3.	Pilnveidot autotransporta stāvvietu organizāciju daudzdzīvokļu māju pagalmos	leviests atļauju režīms ar kopējām caurlaidēm, nerezervējot vietas konkrētam transportlīdzeklim	3
4.2.4.	Uzlabot velosipēdu novietošanas iespējas	Izvietoti droši, vienota stila velostatīvi un velonovietnes	2

Nr.	Rīcības	Rezultāti	Prioritāte
	pilsētas centrā un pie publiskām ēkām un objektiem	Palielināts velonovietņu skaits pie izglītības iestādēm	1
		Palielināts velonovietņu skaits pie publiskām ēkām un objektiem	1
U4.3. Mazināt transporta ietekmi uz vidi un atbalstīt alternatīvos pārvietošanās un transporta veidus			
4.3.1.	Veicināt alternatīvo transporta veidu attīstību	Izveidoti elektrouzlādes punkti	3
		Pilnveidota ūdens transporta lietošana	3
		Atbalstīta koplietošanas transporta līdzekļu lietošana	3
		Regulēta gaisa telpas (droni u.tml.) izmantošana	3
4.3.2.	Samazināt piesārņojumu no transporta infrastruktūras	Samazināta autotransporta ar iekšdedzes dzinēju izmantošana	2
		Uzlaboti sabiedriskā transporta pakalpojumi, pieejamība un infrastruktūra	1
		Pielietoti pilsētplānošanas instrumenti, mazinot svārstmigrāciju un pilnveidojot pilsētvides kvalitāti	2
		Novērtēta plānoto infrastruktūras objektu ietekme uz vides kvalitāti Valmieras pilsētā projekta izstrādes laikā	2

9. PLĀNOTAIS SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS UN INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS PLĀNOJUMS

9.1. PRIEKŠLIKUMI SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS UN ORGANIZĀCIJAS ATTĪSTĪBAI

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros izstrādāti sekojoši priekšlikumi satiksmes organizācijas pilnveidei un infrastruktūras attīstībai. Tas attiecas gan uz ielu kategoriju pārskatīšanu, gan dažādu ātruma ierobežojošu elementu izbūvi.

Satiksmes nomierināšanas pasākumi ietver ātruma ierobežošanu un dzīvojamo zonu ieviešanu pilsētas teritorijā, īpaši dzīvojamo rajonu, mācību iestāžu, kā arī pilsētas centrālajā daļā. Satiksmes nomierināšanas pasākumi ir cieši saistīti ar ielu kategorijām un ir jāskata vienlaicīgi.

Dzīvojamās zonas nepieciešams veidot vietās, kur dzīvojamās teritorijas ar savrupmāju vai daudzstāvu apbūvi aizņem lielāko kopplatības daļu. Paredzot dzīvojamās zonas, ir jāveido arī dažādi ātruma ierobežojošie elementi – likloču ceļi, nogriešanās no galvenajām pilsētas ielām uz dzīvojamo zonu veidojamās ar paaugstinājumu pāri ietvēm (sk. zemāk pievienotos attēlus), tādējādi sekmējot vides nomaiņu autovadītājam un automātiski piespiežot autovadītāju samazināt ātrumu. Šādus elementus nepieciešams veidot, jo autovadītājiem ar norādi var nepietikt un kā tas iesācis braukt vienā ātrumā pa lielākas nozīmes ielu tā turpina pārvietoties arī dzīvojamajā zonā.

Sākotnēji iespējams uzstādīt tikai dzīvojamās zonas zīmes un neizbūvēt citus ātruma ierobežojošus elementus, lai pakāpeniski pieradinātu iedzīvotājus pārvietoties lēnāk šajās zonās un novērotu, vai ar zīmēm ir pietiekoši, lai Valmieras apstākļos ierobežotu transportlīdzekļu pārvietošanos ātrumu un paradumus. Ja tiek novērots, ka transportlīdzekļu vadītāji ātrumu kategoriski ignorē un pārkāpj, tad ir vēlams izvērtēt un strādāt pie kopēja koncepta par dzīvojamo zonu ātruma ierobežojošu elementu izbūves.

Dzīvojamās zonas iespējams veidot pēc dalītās telpas principiem – brauktuves daļa kalpo gan gājējiem, gan velosipēdistiem, gan autovadītājiem, kuri savstarpēji mijiedarbojas un netraucē viens otram. Ātrums teritorijā ir ierobežots.



Attēls 9.1: Nogriešanās no galvenā ceļa uz maznozīmīgāku teritoriju paraugs (Avots: Google street view)



Attēls 9.2: Dzīvojamās zonas ar stāvvietām un augu konteineriem uz brauktuves paraugs (Avots: Google street view)



Attēls 9.3: Līkloču ceļa paraugs²⁴



Attēls 9.4: Dalītā telpas paraugs²⁵

Veicot ielu pārbūvi dzīvojamo rajonu teritorijās, izvērtēt sabiedriskā transporta nepieciešamību un tā sasniedzamību Jāņparka apkaimē, pielāgot brauktuvi platumus nepieciešamības gadījumā. E kategorijas ielās brauktuves platumu paredzēt 3m platu vienā virzienā, taču, ja kādu no ielām plānots izmantot sabiedriskā transporta vajadzībām, tad brauktuves platumu jāparedz 3,5m vienā virzienā.

²⁴ <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/curb-extensions/chicane/>

²⁵ <http://njbikeped.org/improving-road-safety-shared-space>

Lai gājējiem veidotu draudzīgākus un patīkamākus apstākļus pilsētvidē, jāveic satiksmes nomierināšanas pasākumi maģistrālajās pilsētas centra ielās (Rīgas iela, Cēsu iela, Lāčplēša iela, Tērbatas iela), kā arī jāuzlabo publiskās ārtelpas kvalitāte ielās ar dominējošo uzturēšanās funkciju, paredzot seguma, apgaismojuma, soliņu, atkritumu tvertņu, atpūtas vietu, ielu kafejnīcu, apstādījumu, norāžu, WI-FI, mobilo ierīču uzlāžu punktu u.c. elementu izbūvi vai uzstādīšanu. Ierīkojot elementus, jāizvērtē to uzstādīšanas vietas tā, lai neapgrūtinātu ielu pārredzamību un neradītu riskus drošai satiksmei.

Ielu kategorijas iedalās pēc to funkciju veida:

- savienjošā funkcija – A, B, C;
- piekļūšanas funkcija – D;
- uzturēšanās funkcija – E.

Nosakot ielas kategoriju, jāņem vērā, ka visas trīs funkcijas ir raksturīgas praktiski visām ielām, tāpēc svarīgi noteikt dominējošo funkciju. Ir pilnīgi pieļaujams vienai ielai dažādos posmos piešķirt dažādas kategorijas, kuras ir atbilstošas attiecīgā posma apbūves un vēlamās satiksmes organizācijas prasībām. Piemēram, Rīgas iela pie pilsētas robežas atbilst B kategorijai, vidus posmā – C kategorijai, bet pilsētas centrā – D kategorijai.

Kategoriju izvēlei jābalstās uz satiksmes dalībnieku vēlamajām prioritātēm konkrētajā ielā.

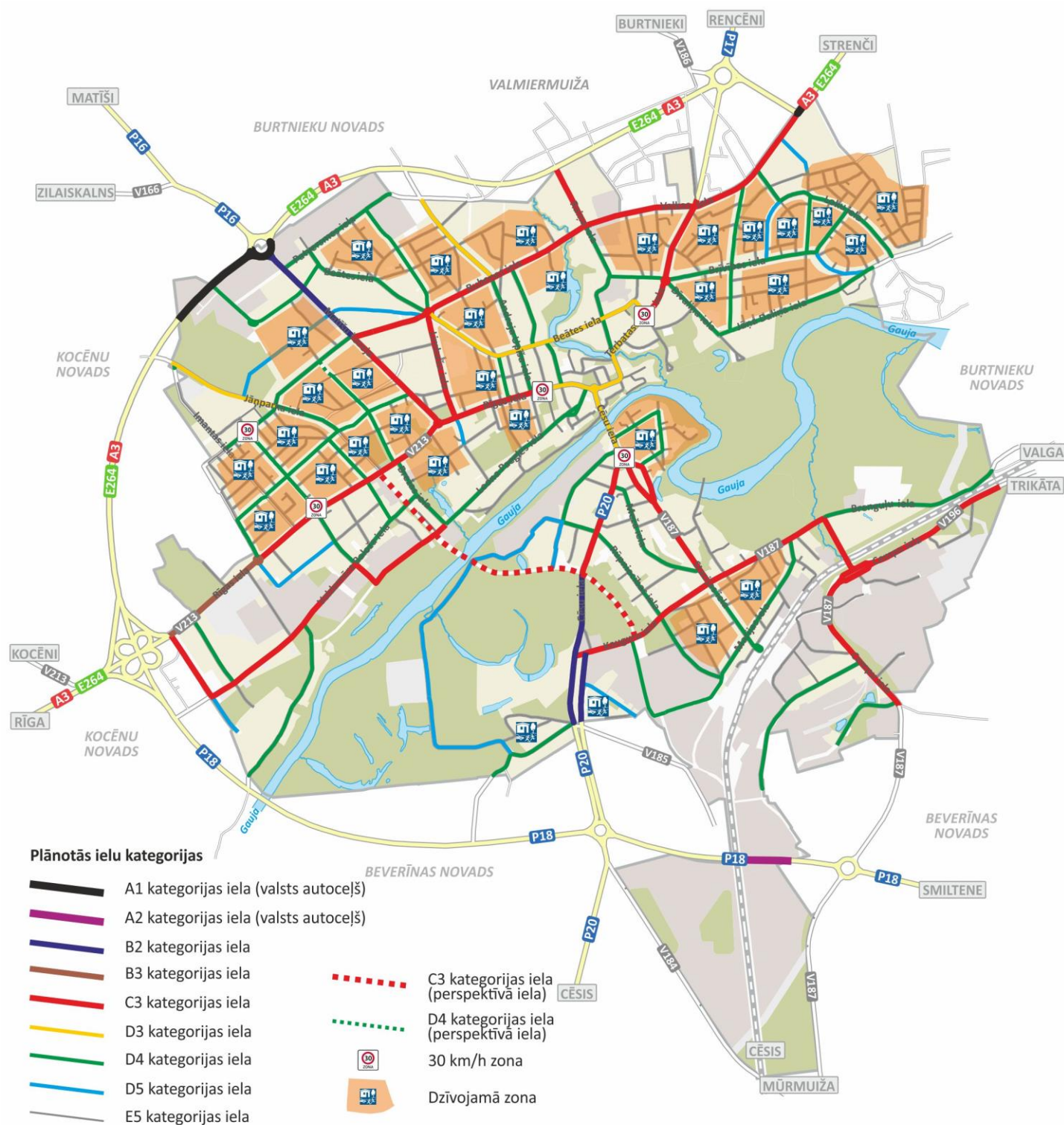
Pilsētas centrālajā daļā vēlams mainīt ielu kategorijas uz zemākām, piemēram, no Rīgas un Andreja Upīša ielas krustojuma līdz Lucas un Tērbatas ielas krustojumam ielu kategoriju nomainot no B2 uz D3 (Attēls 9.5). Iepriekš minētajā posmā nepieciešams ieviest ātruma ierobežošanu līdz 30km/h, kurš jau esošajā situācijā bieži vien ir vidējais braukšanas ātrums pa Rīgas ielu. Realizējot ātruma ierobežošanu pilsētas centrālajā daļā, iespējams izveidot pilsētvidi piemērotāku gājējiem un velosipēdistiem, kuriem būtu patīkamāk un drošāk uzturēties. Ar ātruma ierobežošanu pilsētas centrālajā daļā iespējams mazināt tranzīta transportlīdzekļu kustību un tā radīto negatīvo ietekmi (troksni, izplūdes gāzes u.c.), liekot autovadītājiem izvēlēties citas alternatīvas ielas, lai nokļūtu galapunktā. Turklāt, ar ātruma ierobežošanu iespējams panākt vienmērīgāku transportlīdzekļu ātrumu, tādējādi autovadītājiem pēc krustojuma nav jāsasniedz 50km/h, lai nākamā krustojumā atkal pilnībā apstātos, kas, savukārt, palielina degvielas patēriņu. Samazinot braukšanas ātrumu, sadursmju, īpaši, uzbraukšanas risks gājējiem samazinās, bet izdzīvošanas iespējas paaugstinās.

Ieviešot ātruma ierobežošanu pilsētas centrālajā daļā, jārisina pilsētas centrālās daļas apbraukšana pa citām tuvumā esošajām ielām. Apbraukšanai var kalpot Beātes iela vai Valkas iela attiecīgi ar šķērsielām, piemēram, Andreja Upīša ielu.

Vairākas šobrīd esošās centra ielās ar C5 kategoriju, vēlams mainīt to kategoriju uz D4, tādējādi nosakot, ka ielas vairāk ir paredzētas uzturēšanās un piekļuves funkcijai. Cēsu ielu vēlams iedalīt trīs kategorijās D3 – pāri Gaujas tiltam, C3 no rotācijas apļa līdz meža teritorijai, bet B2 saglabāt no meža teritorijas līdz pilsētas robežai, tādējādi akcentējot pilsētas centra nozīmi un nepieciešamo telpu gājējiem un velosipēdistiem.

Vairumam C5 kategorijas ielām atbilstošāka būtu D4 kategorija, kas raksturo mazu apdzīvotu vietu vai teritoriju pieslēguma savienojumus un nodrošina piekļuves funkciju. Visām D5 kategorijas ielām, kategorija ir jāsamazina uz E5 kategoriju, tādējādi dzīvojamajos rajonos pamatfunkcija būs uzturēšanās nevis piekļūšanas funkcija. Pilsētas teritorijā izvietojot dzīvojamās zonas un ātruma ierobežošanas zīmes, ir iespējams saglabāt jau esošajās vietās uzstādītās ātruma ierobežojošās zīmes.

Ieteicams dzīvojamās zonās un centra teritorijā pēc iespējas mazāk virzīt kravas transportu.



Attēls 9.5: Plānotās ielu kategorijas un satiksmes nomierinošie pasākumi (Avots: Izpildītāja priekšlikumi)

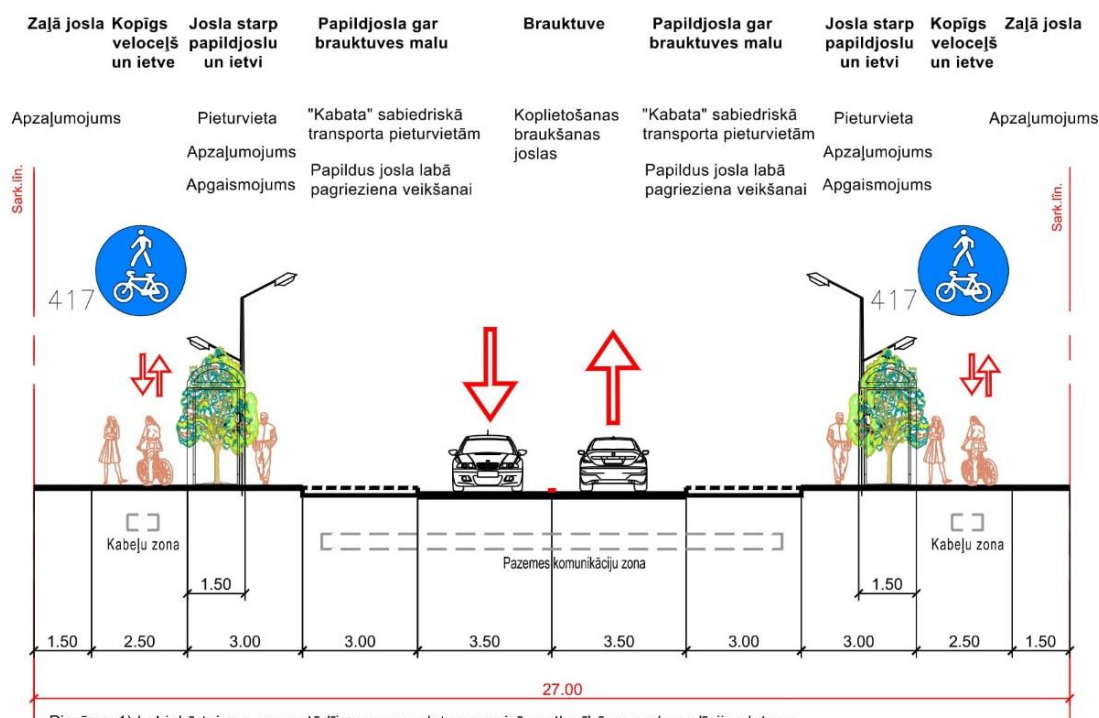
Veicot jaunu ielu izbūvi un esošo pārbūvi, jāņem vērā sarkano līniju izvietojums un starp tām paredzētā telpa. Lai ielas veidotu vienotas visā pilsētas teritorijā un savā veidā atvieglotu projektētāju darbu, Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstības koncepcijas ietvaros piedāvāti 5 šķērsprofili, kuros apskatītas ielas ar dažādām nozīmēm un to kategorijām.

B kategorijas ielas izvietotas pilsētas perifērijā, daļēji apbūvētās teritorijās. B kategorijas ielu raksturojoši elementi:

- Divas braukšanas joslas ar platumu 3.5m katrā;
- Papildjoslas gar brauktuvi labā pagrieziņa veikšanai un "kabata" sabiedriskā transporta pieturvietām ar platumu 3.0m. Nepieciešamības gadījumā norādītajā platumā jāveido papildjosla kreisā pagrieziņa veikšanai. Papildjoslas pagriezienu veikšanai ierīkojamas, lai samazinātu aizmugurē braucošo transportlīdzekļu aizkavēšanu un izslēgtu sadursmes riskus;
- Josla starp papildjoslu un ietvi paredzēta pieturvietas nojumes, apgaismojuma izvietošana kā arī apstādījumiem. Atkarībā no joslā paredzētajiem elementiem jāizvērtē tās platums. Joslas platums izvietojot pieturvietas nojumus ne mazāks kā 3.0m;
- Ietve un veloceļiņš – atkarībā no plūsmu intensitātēm jāpielāgo atbilstošākais risinājums. Uz B un C kategorijas ielām iespējams veidot gājējiem un velosipēdistiem kopīgu ceļu vismaz 2.5m platumā;
- Zaļā josla – paredzēta apstādījumiem un citiem labiekārtojuma elementiem. Zaļās joslas platums atkarībā no sarkano līniju platuma.

B kategorijas iela

2 braukšanas joslas+ papildjosla+josla starp
papildjoslu un ietvi+ kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš + zaļā josla



- Piezīme: 1) Labiekārtojuma un apstādījumu zonu platums mainīgs atkarībā no sarkano līniju platuma
 2) Izstrādājot būvprojektu izvērtēt gājēju un velosipēdistu intensitātes. Joslu platumus pielāgot situācijai.
 3) B un C kategorijas ielām pieļaujams savienot gājēju un velosipēdistu ceļus, ja plānotā intensitāte nepārsniedz 100 gājējus un velosipēdistus stundā.
 4) Šķēršprofilā norādīti minimālie platumi, konkrētos ielu posmos precizējami.

C kategorijas ielas nodrošina savienojošo funkciju un savieno vairākas nozīmīgas pilsētas daļas. C kategorijas ielu raksturojoši elementi:

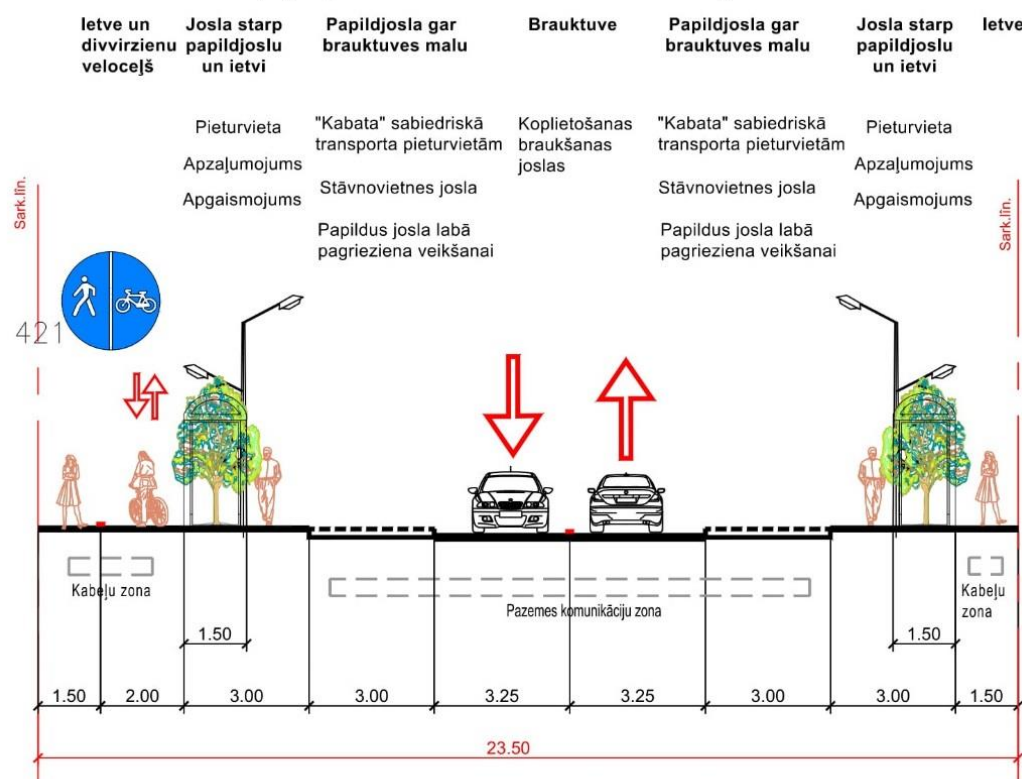
- Divas braukšanas joslas ar platumu vismaz 3.25m katra. Ja C kategorijas ielā ir vai ir plānota intensīva kravas transporta kustība, joslas platums ne mazāks kā 3.5m;
- Papildjoslas gar brauktuvi labā pagrieziņa veikšanai, "kabata" sabiedriskā transporta pieturvietām un stānovietnes josla ar platumu 3.0m. Nepieciešamības gadījumā norādītajā platumā jāveido papildjosla kreisā pagrieziņa veikšanai. Papildjoslas pagriezienu veikšanai ierīkojamas, lai samazinātu aizmugurē braucošo transportlīdzekļu aizkavēšanu un izslēgtu sadursmes riskus;
- Josla starp papildjoslu un ietvi paredzēta pieturvietas nojumes, apgaismojuma izvietošanai kā arī apstādījumiem. Atkarībā no joslā paredzētajiem elementiem jāizvērtē tās platums. Joslas platums izvietojot pieturvietas nojumi ne mazāks kā 3.0m;
- Ietve un velosceļš – atkarībā no plūsmu intensitātēm jāpielāgo atbilstošākais risinājums. Uz B un C kategorijas ielām iespējams veidot gājējiem un velosipēdistiem kopīgu ceļu vismaz 2.5m platumā, bet ierīkojot ietvi un velosceļu atsevišķi, izmēri ir sekojoši:

Gājēju ceļš – min.1.5m;

Velosipēdu ceļš: Vienvirziena ceļš – min. 1.6m; Divvirzietu ceļš – min. 2.0m

C kategorijas iela

2 braukšanas joslas+ papildjosla+josla starp
papildjoslu un ietvi+ divvirzietu velosceļš+ ietve



- Piezīme: 1) Labiekārtojuma zonas platums mainīgs atkarībā no sarkano līniju platumā.
 2) Izstrādājot būvprojektu izvērtēt gājēju un velosipēdistu intensitātes. Joslu platumus pielāgot situācijai. Paredzot vienvirzietu velo ceļu, minimālais platums 1.6m vienā virzienā.
 3) B un C kategorijas ielām pieļaujams savienot gājēju un velosipēdistu ceļus, ja plānotā intensitāte nepārsniedz 100 gājējus un velosipēdistus stundā.
 4) Šķēršņprofilā norādīti minimālie platumi, konkrētos ielu posmos precizējami.
 5) Industriālās teritorijās brauktuves platums koreģējams atbilstoši kravas transporta prasībām (ne mazāk kā 7.00m)

D kategorijas ielas attiecināmas kā teritoriju pieslēguma savienojumi, kuri nodrošina piekļūšanas funkciju. D kategorijas ielu raksturojoši elementi:

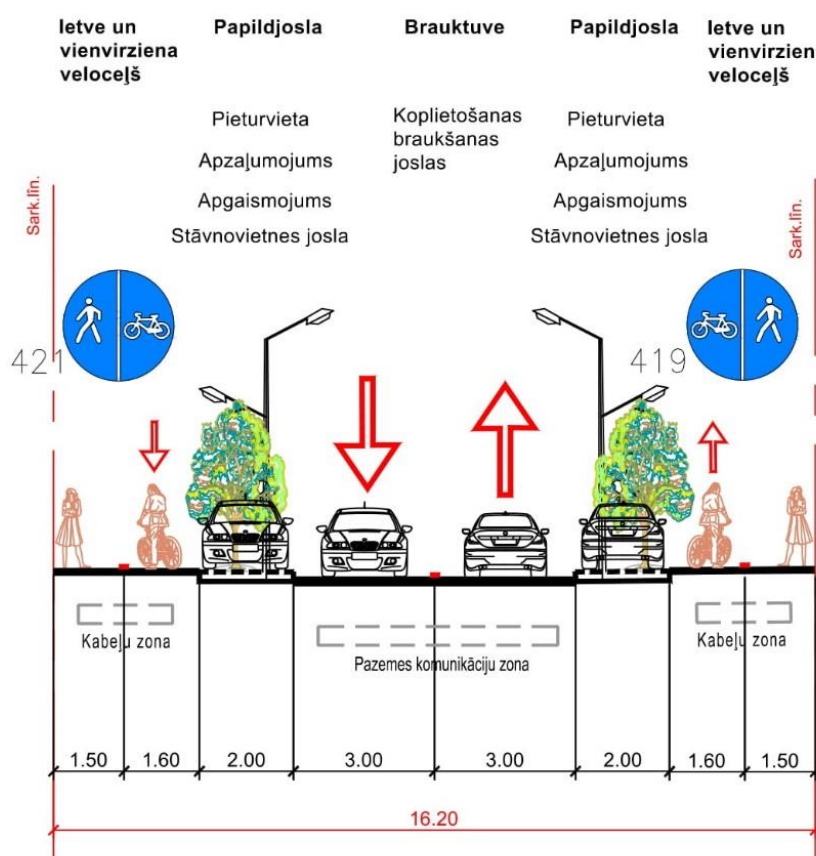
- Divas braukšanas joslas ar platumu 3.0 m katra. Ja D kategorijas ielā ir vai ir plānota intensīva kravas transporta kustība, kā arī ielas izmanto sabiedriskais transports, joslas platums jāparedz ne mazāks kā 3.5m;
- Papildjoslas gar brauktuvi paredzētas priekš "kabatas" sabiedriskā transporta pieturvietas nojumēm, apzaļumojumam, apgaismojumam un stāvnovietnes joslai. Paredzot stāvnovietni tās platums ne mazāks kā 2.0m, bet sabiedriskā transporta pieturvietas nojumes papildjoslas platums ne mazāks kā 3.0m. Stāvnovietnes kabatu izbūve nodrošina piekļuvi un apstāšanos mazo veikaliņu apmeklētājiem un dzīvojamo ēku iedzīvotājiem. Atkarībā no sarkano līniju platuma, iespējams apstādījumu zonas un stāvnovietnes kabatas apvienot vienā joslā.
- Ietve un veloceļņš – atkarībā no plūsmu intensitātēm jāpielāgo atbilstošākais risinājums. Ierīkojot ietvi un veloceļņu atsevišķi, izmēri ir sekojoši:

Gājēju ceļš – min 1.5m;

Velosipēdu ceļš: Vienvirziena ceļš – min. 1.6m; Divvirzienu ceļš – min. 2.0m

D kategorijas iela

2 braukšanas joslas+ papildjosla + vienvirziena veloceļņš+ ietve



- Piezīme: 1) Papildjoslas platums mainīgs atkarībā no sarkano līniju platuma un nepieciešamības. Autostāvnovietnes kabatai ne mazāk kā 2.00m, pieturvietai ne mazāk kā 3.00m.
- 2) Veloinfrastruktūras un ietvju izvietojums atkarībā no apbūves rakstura.
- 3) Šķēršprofilā norādīti minimālie platumi, konkrētos ielu posmos precizējami.
- 3) Industriālās teritorijās brauktuves platums koriģējams atbilstoši kravas transporta prasībām (ne mazāk kā 7.00m)

E kategorijas ielas nodrošina uzturēšanās funkciju un paredzētas dzīvojamās teritorijās ar zemu transportlīdzekļu kustības intensitāti. E kategorijas ielu raksturojoši elementi:

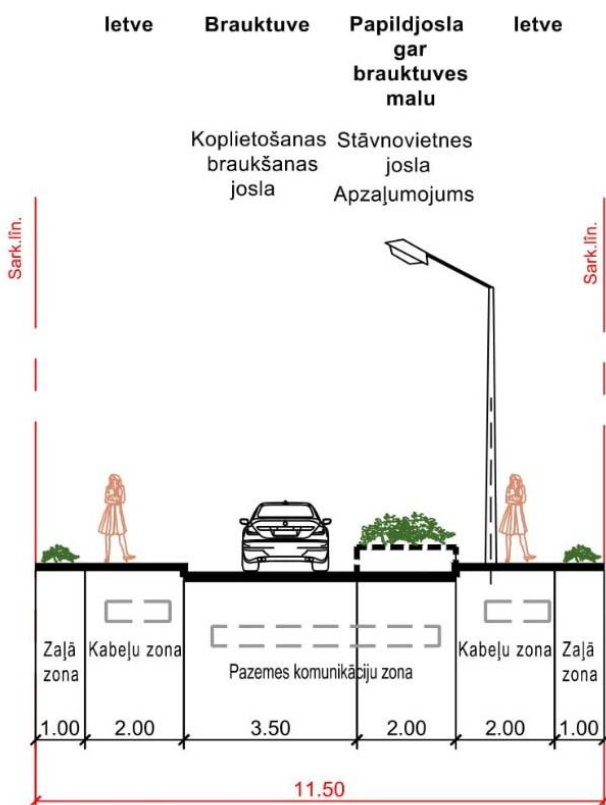
- Vismaz viena braukšanas josla ar iespēju izmainīties ar pretī braucošu transportlīdzekli;
- Papildjoslas gar brauktuvi paredzētas priekš stāvnovietnes joslas, apzaļumojuma kā arī lai izmainītos ar pretī braucošo transportlīdzekli;
- Ietves platums ne mazāks kā 1.5m

Ja dzīvojamās teritorijās ievieš dalītās telpas principu, tad koplietošanas brauktuves platums ir ne mazāks par 5.5m. Brauktuves daļu var izmantot gan transportlīdzekļi, gan velosipēdisti, gan gājēji. Iela tiek veidota vienā līmenī savienojot gan gājēju, gan transportlīdzekļu daļas.

- Paredzot stāvnovietni, tās platums ne mazāks kā 2.0m. Stāvnovietnes kabatu izbūve nodrošina piekļuvi un apstāšanos mazo veikalīņu apmeklētājiem un dzīvojamo ēku iedzīvotājiem. Atkarībā no sarkano līniju platuma, iespējams apstādījumu zonas un stāvnovietnes kabatas apvienot vienā joslā.

E kategorijas iela

1 braukšanas josla + papildjosla + ietve
Atļautais braukšanas ātrums 20 km/h

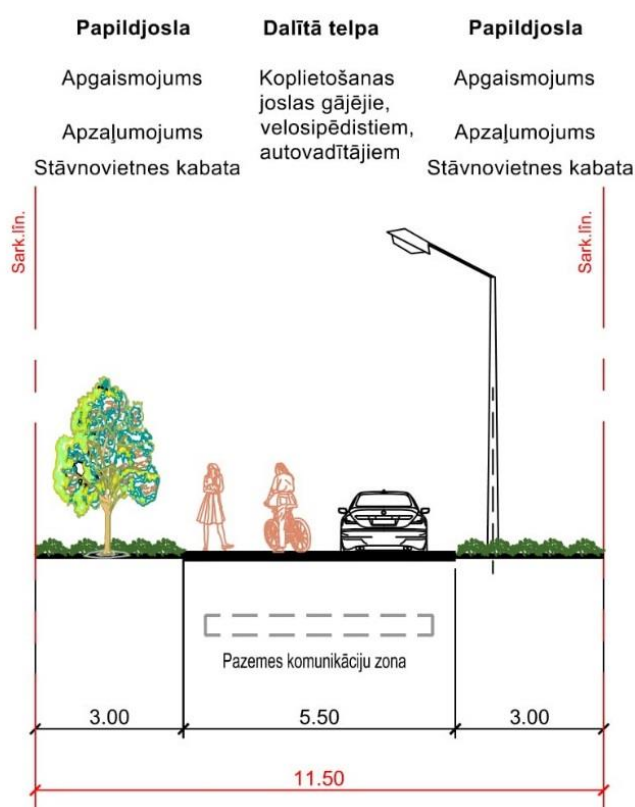


Piezīme:

- 1) Labiekārtojuma zonas platums mainīs atkarībā no sarkano līniju platuma.
- 2) Ietves platums ne mazāks par 1.5m.
- 3) Ietves iespējams paredzēt tikai vienā ielas pusē.
- 4) Izstrādājot būvprojektu konkrētos ielu posmos izmēri precizējami.
- 5) Brauktuvi iespējams veidot līklocī, savstarpēji mainot brauktuvi un papildjoslu ar vietām.

E kategorijas iela

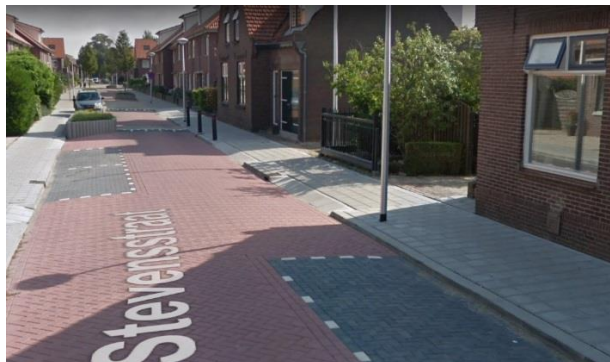
Dalītās telpas princips + papildjosla
Atļautais braukšanas ātrums 20 km/h



Piezīme:

- 1) Dalītās telpas principus var īstenot visās vietējās nozīmes ielās - dzīvojamajos rajonos. Atkarībā no inženierkomunikāciju novietojuma, iebrauktuvē privātīpašumos u.c., gājēju, transporta un zaļās zonas izkārtojums var mainīties.
- 2) Ietves nav nepieciešams atdalīt no pārējās ielas daļas un var būt vienā līmenī ar brauktuvi.

Brauktuves daļu ir iespējams veidot šaha veidā, izkārtot stāvnovietnes abās ielas malās ar atsevišķu iesegumu (skatīt dzīvojamā rajona ielas parauga attēlu), tādējādi autovadītājiem liekot braukt uzmanīgi un ar samazinātu ātrumu. Uz ielas brauktuves iespējams izvietot augu konteinerus, radot patīkamāku atmosfēru iedzīvotājiem, bet autovadītājiem papildus elementi no kuriem jāuzmanās.



Attēls 9.6: Dzīvojamā rajona ielas piemērs (Avots: Google street view)

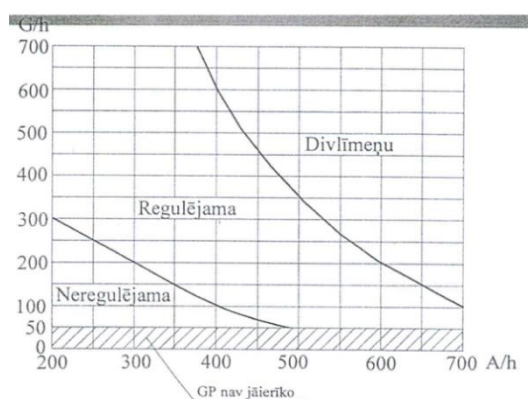
Dzīvojamās zonas piemērā norādīta divvirzienu iela, kurā automašīnas var izmainīties izmantojot stāvnovietnes daļas.

Visos šķēršprofilu risinājumos norādīti minimālie platumi, kurus ir iespējams labot un pielāgot konkrētajai situācijai, piemēram, izņemot stāvnovietnes daļu no vienas ielas puses un atstājot to tikai vienā pusē. Tā pat ne visās ielās ir nepieciešamas ietves abās ielas pusēs (rūpnīcu teritorijās u.c.).

Gājēju pārejas

Gājēju pāreju ierīkošana pilsētvidē ir ļoti komplekss jautājums. Katru vietu, kur gājēju pāreju ir vēlme ierīkot, ir jāizvērtē atsevišķi. Ņemot vērā, ka transportlīdzekļu skaits palielinās, gājēju pārejas ir jāierīko pārdomāti tā, lai neveidotos transportlīdzekļu sastrēgumi, bet gājējiem nodrošinātu ātru, ērtu un drošu ielu šķērsošanu.

Atkarībā no situācijas, ierīkojot gājēju pārejas ir jāizvērtē vai tuvumā ir pilsētai nozīmīgi objekti un iestādes. Jāņem vērā tuvumā esošās autobusu pieturvietas, attālums līdz nākamajai gājēju pārejai un jāsaprot potenciālais ielas šķērsojošo gājēju skaits. Nedrīkst aizmirst, ka pirms gājēju pārejas ierīkošanas, liela uzmanība ir jāvelta reljefam un saules staru krišanas leņķiem pie saules rietēšanas. Jāizvairās no gājēju pārejas ierīkošanas ielu kalniņu virsotnēs, īpaši, ja rietot saules stari netiek bloķēti ar ēkām vai kokiem un stari apžilbina transportlīdzekļu vadītājus.



Attēls 9.7: LVS 190-10 Gājēju pāreju projektēšana

Lai gājēju plūsmu regulētu un optimizētu, nepieciešams uzstādīt luksoforu signalizāciju gājēju pārejās ar satiksmes intensitāti, kur gājēju un transportlīdzekļu summas ir lielākas par 500 vienībām (Attēls 9.7). Divlīmeņu gājēju pārejas pilsētvidē nav vēlamas, jo ir arhaisks pilsētu plānošanas modelis, turklāt būtiski ietekmē gājēju, cilvēku ar kustības traucējumiem u.c. satiksmes dalībnieku ērtu pārvietošanos pa pilsētu.

Valmieras pilsētā esošajā situācijā ir nepieciešams regulēt gājēju plūsmu trīs gājēju pārejās:

- Uz Rīgas ielas pie T/C Valleta;
- Uz Rīgas ielas pie Valmieras Kultūras centra;
- Uz Cēsu ielas pie Vidzemes Augstskolas.

Šajās gājēju pārejās vēlams uzstādīt gājēju luksoforus ar izsaukuma pogu, lai gājējus koncentrētu un transportlīdzekļu vadītājiem nenāktos apstāties pie katra ielu šķērsojošā gājēja. Koncentrējot gājējus, gājēju pārejās iespējams maksimāli samazināt negadījumu risku, piemēram, uzbraukšanu gājējam. Luksoforu ciklus ir iespējams regulēt un nepieciešamības gadījumā iespējams uzstādīt ilgākus cikla laikus gājējiem, kad to pieprasījums ir krietni lielāks, piemēram, rīta un vakara stundās.

Luksofori ir jāsinchronizē, ja tie atrodas tuvāk par 200 m viens no otra.

Vēlams ierīkot regulējamu gājēju pāreju ar izsaukuma pogu Raiņa ielas krustojumā ar A3 ceļu, jo šo vietu izvēlas šķērsot liels velosipēdistu un gājēju skaits, kurš dodas Valmiermuižas virzienā, taču intensīvā autosatiksmē uz apvedceļa var radīt bīstamas situācijas. Ja regulēta pāreja nav iespējama, jāparedz vismaz krustojuma izgaismošana un ātruma ierobežošana.

Gājēju pārejas nav nepieciešams ierīkot, ja konkrēto ielu šķērso mazāk par 50 gājējiem stundā. Savukārt, paredzot jaunas gājēju pārejas ierīkošanu, tās jāveido tā, lai būtu viegli pārrēķināmas, izgaismotas un ar atbilstošu infrastruktūru – ratiņu nobrauktuvēm, atbilstošu segumu un marķējumu. Nav vēlams pārejas ierīkot līkumos, vietās kur redzamību aizsedz koki un krūmi.

Gājēju pārejas obligāti jāierīko pie mācību iestādēm vai to tuvumā. Izglītības iestāžu tuvumā ielas malai jābūt norobežotai, lai cilvēku plūsma tiktu novirzīta uz pāreju un nenotiktu patvaļīga ielas šķērsošana. Mācību iestāžu tuvumā jāuzstāda ātruma ierobežojumi 30km/h. Gājēju pārejas var ierīkot uz ielām uz kurām vērojama intensīvāka gājēju kustība uz un no mācību iestādēm, tādējādi iezīmējot drošākus ceļus uz tām.

Ielās ar samazinātu braukšanas ātrumu vai ielās ar nelielu transportlīdzekļu plūsmu, gājēju pārejas iespējams apvienot ar ātrumvaļņiem jeb "guļošajiem policistiem". "Guļošos policistus" ar ietvi iespējams apvienot arī ielu krustojumos, kur transportlīdzekļu nogriešanās notiek no augstākas kategorijas ielas uz zemākas kategorijas ielu. "Guļošie policisti" jāveido vienā augstumā ar ietvi un jāpieslēdz ietvei, tādējādi neradot apgrūtinājumus gājējiem šķērsot ielu.



Attēls 9.8: Gājēju pāreja apvienota ar guļošo policistu (Avots: nacto.org)

"Guļošos policistus" nav ieteicams izvietot uz ielām ar sabiedriskā transporta kustību, taču pieļaujams, ja "guļošos policistus" veido platus un ar lēzenām sānu malām.

Gājēju pārejas, kuras savulaik ierīkotas pie nozīmīgiem objektiem, bet dažādu apstākļu dēļ vairs nefunkcionē vai gājēju plūsmu skaits ir ievērojami krities (zem 50 gājējiem stundā) ir iespēja likvidēt. Pirms gājēju pārejas likvidācijas jāizvērtē vai pāreja neatrodas ielas posmā ar lielu avāriju īpatsvaru kā arī, vai ielu iespējams droši šķērsot citviet.

Stāvvietas

Izstrādājot ielu pārbūves projektus, jāizvērtē iespējas izbūvēt «kabatas» īslaicīgām stāvvietām. Ja «kabatas» tiek paredzētas daudzdzīvokļu namu tuvumā, iespējams uzstādīt zīmes, kuras ļauj atstāt savus transportlīdzekļus vakara un nakts stundās.

Stāvvietas ielu malās drīkst izvietot uz D un E kategorijas ielām ar nelielu transportlīdzekļu intensitāti ja brauktuves kopējais platums ir vismaz 5.5m. Stāvvietas jāveido tā, lai tiktu nodrošināta piekļuve blakus zemes gabaliem, stāvošie transportlīdzekļi neaizsegtu krustojumus un jānodrošina izmaiņšanās vietas ar pretim braucošu transportlīdzekli. Ja stāvvietas ielu malās tiek paredzētas uz vienvirziena ielām, izmaiņšanās vietas nav nepieciešamas. Ja uz kādas konkrētas ielas ir nepieciešams ātrumu samazināt, tad stāvvietas ielu malā var izvietot šahveidā.

Stāvvietu problemātikas risinājumi pilsētas centrālajā daļā aprakstīti tālāk 9.2 nodaļā.

Stāvparki (*Park & Ride*)

Stāvparki ir bezmaksas autostāvvietas, kurus lielākās pilsētās pārsvarā ierīko pilsētas perifērijā vai stratēģiski nozīmīgās vietās ar attīstītu sabiedriskā transporta kustību, savukārt autovadītāji, kuri atstājuši savus transportlīdzekļus ar sabiedriskā transporta palīdzību ātri un izdevīgi nokļūtu pilsētas centrā, tādejādi atslogojot centru no pārlieku lielas transportlīdzekļu plūsmas un tā radītajām sekām – trokšņa, sliktā gaisa u.c.

Mazākās pilsētās stāvparkus ierīko staciju un autoostu tuvumos, ļaujot gan pilsētas, gan tuvējo pilsētu iedzīvotājiem ērti novietot savu personīgo transportlīdzekli, lai tālāk dotos uz citu pilsētu ar sabiedrisko transportu, būtiski ietaupot ceļa izdevumus. Organizējot stāvparkus, autovadītāji neatstāj auto nepiemērotās vietās, piemēram pie veikaliem, izglītības iestādēm u.c. vietās, kuras ir paredzētas konkrētās iestādes vajadzībām un pilnvērtīgai darbībai.

Valmieras pilsētā vērojamas tendences autoostas tuvumā, kur autovadītāji atstāj savus transportlīdzekļus gan Vidzemes Augstskolas stāvlaukumā (bez laika ierobežojuma), gan citos tuvumā esošos stāvlaukumos vai ielās, lai pēc tam ar sabiedrisko transportu dotos tālāk. Lai atslogotu iestāžu stāvlaukumus, Valmieras pilsētai ir jāizvērtē iespējas par stāvparku ierīkošanu autoostas tuvumā, piemēram uz Teodora Ūdera ielas privātā stāvlaukuma vietā, ja pašvaldībai izdotos vienoties ar īpašnieku.

Par otru vietu, kurā iespējams ir nepieciešama stāvparka izbūve, minama dzelzceļa stacijas apkārtnē, jo dzelzceļa līnija savieno Valmieru ar Valgu (Igaunija), Cēsīm, Siguldu un Rīgu.

Lai noskaidrotu stāvparku patieso nepieciešamību Valmieras pilsētā, vēlams veikt atbilstošu pieprasījuma izpēti, izstrādājot aptaujas sabiedriskā transporta pasažieriem, kuri dodas virzienā no Valmieras uz citām pilsētām, īpaši lielākām pilsētām. Pēc rezultātu apkopošanas iegūtie rezultāti rūpīgi jāizvērtē. Ja esošajā situācijā vien daži autovadītāji atstāj savu transportlīdzekli netālu no autoostas vai stacijas, tad stāvparks nav nepieciešams, bet ja skaits mērojams jau desmitos transportlīdzekļu vadītāju un to skaits pieaugtu pie izbūvētas infrastruktūras, tad stāvparku koncepts ir jāapskata jau detalizētāk. Jāizvērtē transportlīdzekļu plūsmas un to potenciālie sastrēguma riski teritorijas tuvumā un pilsētā kopumā (ielu, rotācijas aplū un tilta pār Gauju noslodze un caurplūdes spēja) ja objekts tiktu izbūvēts. Jāatceras, ka objektu izbūvēšana, kura paredzēta privātajam transportam, veicina privātā

transportlīdzekļu satiksmes intensitātes pieaugumu un iespējams var radīt satiksmes apgrūtinājumus pilsētas centra teritorijā.

Elektromobilitāte

Elektromobilitāte ir viena no transporta jomas sastāvdaļām, un ilgtermiņā tā pilnībā ietilps transporta jomas politikā. Tā sevī ietver elektrotransportlīdzekļu (videi draudzīgi transportlīdzekļi, kas pamatā tiek darbināti ar elektromotoru) segmentu un to uzlādes infrastruktūru, kā rezultātā tiek samazināts siltumnīcas efekts, tai skaitā samazināti CO₂ un citi kaitīgie izmeši, apkārtējās vides trokšņu līmenis, tajā pašā laikā saglabātas fosilās degvielas rezerves²⁶.

Kaut arī Latvijā kopumā elektromobilitāte vēl tikai attīstās, lēnām ieviešot uzlādes punktus pilsētu teritorijās un uz TEN-T ceļu tīkliem, kā arī tirdzniecības centru tuvumā, elektromobilitātei ir augsts potenciāls un tā ir mūsdienīga pieeja pilsētu attīstībai. Lai gan elektroauto iegāde varētu šķist dārgs prieks, tai ir vairums priekšrocību: ceļu satiksmes noteikumi paredz, ka elektroauto, kas aprīkoti ar speciālajām numura zīmēm, atļauts braukt arī pa sabiedriskā transporta joslām. Elektromobiļiem netiek piemērots vieglo automobiļu un motociklu nodoklis, kā arī transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis. Tāpat arī elektromobiļiem ir samazināta uzņēmuma vieglo transportlīdzekļu nodokļa likme²⁷.

Valmieras pilsēta ir lieliski piemērota elektromobilitātei, jo izmēra ziņā ir salīdzinoši maza, ļaujot ātri nokļūt no viena pilsētas gala līdz otram un tas neprasis lielu elektrojaudas patēriņu. Taču Valmierā ir tikai viens publisks uzlādes punkts Eduarda Lācera iela 3 (CSDD teritorijā)²⁸, kas nav pietiekams skaits, lai apkalpotu visus elektroauto. Tāpēc nepieciešama papildus uzlādes punktu ieviešana pilsētas teritorijā, īpaši lielāko stāvlaukumu vietās, piemēram, aiz Valmieras Kultūras centra esošajā stāvlaukumā. Izbūvējot jaunas stāvvietas, lielveikalus Valmieras pašvaldībai būtu jāizvērtē uzlādes punktu nepieciešamība. Iespējams jāpalīdz privātajiem investoriem, lai nākotnē Valmiera varētu lepoties ar pietiekamu uzlādes punktu skaitu, kas aptvertu pilsētu un mainītu iedzīvotāju paradumus, liekot pārsēsties no iekšdedzes darbināmiem transportlīdzekļiem uz elektrotransportlīdzekļiem.

Lai noskaidrotu elektromobilitātes nepieciešamās infrastruktūras attīstību pilsētas teritorijā, jāveic datu ievākšana un apkopošana par tās popularitāti, ikdienas uzlādes vietām, vēlamajām uzlādes vietām, uzlādes biežumiem un to ilgumiem.

Satiksmes uzlabošanas pasākumi

Satiksmes uzlabošanai pilsētas teritorijā nepieciešams izbūvēt luksoforus vai apļveida krustojumus bīstamākajos krustojumos, skatīt esošo un projektēto rotācijas apļu vietas un luksoforu vietas shēmu.

Apļveida krustojumus vēlams izbūvēt:

- Alvila Freimaņa – Somu ielas krustojumā,
- Valkas - Raiņa ielas krustojumā,
- Kauguru – Stacijas ielas krustojumā.

Luksoforus vēlams izbūvēt:

- Mālu ielas-Matišu šosejas krustojumā,
- Beātes ielas un Georga Apiņa ielas krustojumā.

²⁶ <https://likumi.lv/doc.php?id=265261>

²⁷ www.valmiera.lv

²⁸ <http://www.e-transport.org>



Attēls 9.9: Esošo un projektēto rotācijas apļu vietas un luksoforu vietas (Avots: Izpildītāja priekšlikumi)

Jāveic arī papildus satiksmes uzlabojumi Rubenes ielā pie veikala Super Netto, kā arī jāizvērtē Somu ielas un Reģionālā autoceļa P18 krustojums, kurš ir nesaprotamas konfigurācijas un var radīt satiksmes draudus.

Lai pilsētā uzlabotu satiksmi pašvaldībai ir tiesības noteikt ierobežojumus mācību braukšanai. Ceļu satiksmes noteikumos, 215.pantā noteikts: "Pašvaldības savā administratīvajā teritorijā ir tiesīgas noteikt laika posmus un ceļus, pa kuriem laikā no plkst.7.00 līdz 10.00 un no plkst.16.00 līdz 20.00 aizliegti mācību braucieni". Valmierā šādus ierobežojumus varētu ieviest pilsētas centrālajā daļā populārākajos mācību braukšanas maršrutos.

Lai samazinātu transportlīdzekļu klātbūtni pie lielajiem tirdzniecības centriem, to būvniecība būtu jāaizliedz pilsētas centrālajā daļā un jāvirza pēc iespējas tuvāk pilsētas robežām.

Kaut arī avārijas savrupmāju teritorijās nav tik raksturīgas kā pilsētas daļās ar lielāku transportlīdzekļu intensitāti, redzamības trīsstūri būtu jānodrošina, lai maksimāli izslēgtu sadursmes riskus.

Lai risinātu redzamības trīsstūru problemātiku savrupmāju rajonos stūra zemes gabaliem, apstādījumi un žogi ierīkojami ne augstāki par 50 cm. Jānosaka, ka stūra zemes gabalos, apstādījumi vai žogi jāierīko pa sarkano līniju nevis pa zemes robežu, tādējādi atbrīvojot redzamību krustojumu vietās. Vairākos zemes gabalos vērojams, ka sētas vai apstādījumi iet pa zemes robežām, neievērojot sarkanās līnijas. Ar šiem zemju īpašniekiem būtu jāpanāk vienošanās, ka viņi paredz apstādījumu kopšanu ielas pusē vai motivēt iedzīvotājus, lai traucējošos elementus likvidē/pārviesto. Pašvaldībai, savukārt, jāveic apstādījumu kopšana vai to likvidēšana sarkano līniju koridoros - ielu krustojumos, ja tie ir bīstami satiksmei. Augu vainagu kopšana jānodrošina vismaz 2,5 m augstumā. Redzamības trīsstūri veidojami atbilstoši LVS 190-3 (Latvijas Valsts standarts) nosacījumiem.

Lai pilnvērtīgi analizētu satiksmes intensitātes plūsmas pilsētā un detalizētāk varētu noteikt svārstu migrācijas transportlīdzekļu klātbūtni pilsētā, jāveic nozīmīgāko krustojumu plūsmu uzskaites (Attēls 9.10).

Plūsmu uzskaites nepieciešams veikt darba dienās divos dienas periodos - rīta un vakara maksimumstundās laika posmos no 7.30 līdz 10.00 un no 16.00 līdz 18.00. Sākumā satiksmes plūsmas nepieciešams uzskaitīt pilsētas ārpusē uz Valmieras apvedceļa, uzskaitot automašīnu plūsmas katrā virzienā. Ņemot vērā, ka satiksmes intensitāte uz Valmieras apvedceļa ir liela, tad katrā krustojumā nepieciešams delegēt vismaz 2 cilvēkus, bet divlīmeņu rotācijas aplī virzienā uz Rīgu vismaz 4 cilvēkus, savstarpēji sadalot pienākumus par satiksmes virzienu uzskaiti ko katrs veiks. Plūsmu uzskaitē veicama vienu nedēļu (darba dienās). Ja cilvēkresursu daudzums ir pietiekami liels, plūsmu uzskaites pilsētas iekšpusē veicamas tās pašas dienas ietvaros.

Veicot uzskaiti, katram darba veicējam nepieciešams kartogrāfiskais materiāls vai ar roku zīmēta aptuvena krustojuma konfigurācija, atsevišķi izdalot, kurus virzienus katrs cilvēks uzņemas skaitīt. Darba veicējs pats var izdomāt kādā veidā uzskaiti atzīmē, taču par ērtāko risinājumu tiek uzskatītas līnijas vai burti, piemēram, vieglais transportlīdzeklis "I", kravas transports "S" vai "K".

Pēc iegūtajiem datiem, jāveic to apkopošana, apvienojot iegūtos datus uz viena plāna, atsevišķi rīta stundām un vakara stundām.



Attēls 9.10: Rekomendējošās vietas plūsmu skaitīšanai (Avots: Izpildītāja priekšlikumi)

9.2. PRIEKŠLIKUMI PILSĒTAS CENTRĀLĀS DAĻAS SATIKSMES UZLABOŠANAI

Lai uzlabotu autotransporta infrastruktūru pilsētas centrālajā daļā, ir jāveic dažādi uzlabojumi, kas ietver gan gājēju luksoforu ar izsaukuma pogu uzstādīšanu, gan satiksmes nomierināšanas pasākumus, u.c. darbības.

Luksofori

Par vienu no nepieciešamākajiem satiksmes uzlabošanas priekšlikumiem minama gājēju luksoforu ar izsaukuma pogu ierīkošana gājēju pārejās, kur gājēju plūsmas pārsniedz visus normatīvus. Pie šī brīža situācijas uzskaitāmas 3 pārejas, kurās luksofori būtu jāparedz::

- Uz Rīgas ielas pie T/C Valleta;
- Uz Rīgas ielas pie Valmieras Kultūras centra;
- Uz Cēsu ielas pie Vidzemes Augstskolas.

Luksoforu izvietojumu skatīt 9.9 attēlā par esošo un projektēto rotācijas aplū vietām un luksoforu vietām

Gājēju luksofori koncentrēs gājējus vienuviet, tādējādi ļaujot autovadītājiem neapstāties, lai palaistu katru individu, turklāt uzlabos drošību uz pārejas, jo samazina risku, ka gājējs pēkšņi var izskriet priekšā automašīnai. Luksoforu ciklus iespējams regulēt un pielāgot tā, lai, piemēram, rīta un vakara maksimumstundās, kad ir vislielākā gājēju intensitāte, gājējiem zaļā gaisma degtu ilgāk, vai tieši pretēji pie lielām automašīnu intensitātēm, autovadītājiem paildzināt zaļās gaismas degšanas ilgumu, lai centrālajā daļā samazinātos islaicīgi sastrēgumi.

Ja luksofori tiek izvietoti tuvāk par 200m viens no otra, tie obligāti ir jāsinhronizē.

Stāvvietas

Lai risinātu stāvvietu problēmu, īpaši pilsētas centrālajā daļā, jāveic vairāki pasākumi. Prioritāri pieprasītākajās stāvvietās ir jāierobežo transportlīdzekļu stāvēšanas ilgums (piemēram 2h), savukārt veikalu un biroju darbiniekiem jāierāda citas stāvvietas, piemēram pie Valmieras 5. vidusskolas vai citās mazāk pieprasītās stāvvietās. Laika ierobežojumi atslogos stāvvietas no tiem autovadītājiem, kuri savus transportlīdzekļus atstāj uz ilgu laiku, būtiski ietekmējot apmeklētāju apriti. Laika ierobežojumi jau ir pie veikala Rimi Fabrikas ielā 2, kā arī T/c Valleta aizmugurē esošajā stāvlaukumā. Stāvvietu laika ierobežošana veicama pakāpeniski. Nedrīkst laika ierobežošanu ieviest visās stāvvietās vienlaicīgi, tādējādi ļaujot transportlīdzekļu vadītājiem pielāgoties izmaiņām.

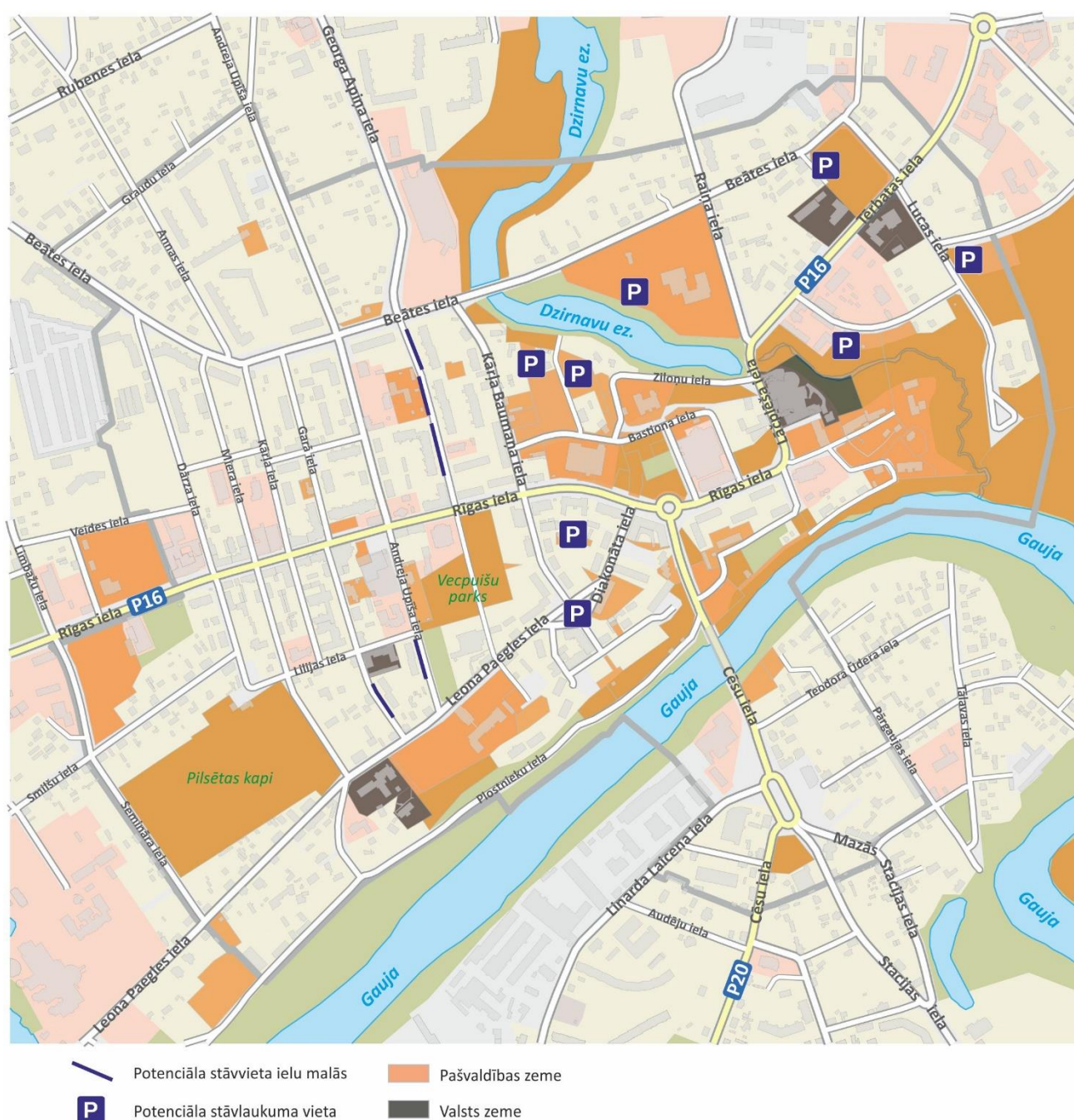
Valmieras pilsētas centrālajā daļā tika izvērtēti Valmieras pašvaldībai piederošie zemes īpašumi. Par potenciālām stāvlaukumu vietām uz pašvaldības zemes minamas šādas vietas:

- Kārļa Baumaņa un Diakonāta ielas apļveida krustojums, ja veiktu apļa pārbūves darbus, mainot tā ģeometriju,
- Starp Kārļa Baumaņa ielu un Diakonāta ielu, zemes vienībā ar kadastra nr. 96010011808 esošo garāžu vietā,
- Strauta ielā tiešā tirgus tuvumā,
- Lucas ielas un Palejas ielas krustojuma tuvumā,
- Beātes ielā 5,

- Valmieras 5. vidusskolas laukums,
- Ozolu ielā – paplašinot esošo stāvlaukumu (Bastiona ielā) vai izbūvējot jaunus abās ielas pusēs (Attēls 9.11).

Esošā stāvlaukuma vietā aiz Valmieras Kultūras centra (Bastiona ielā), vēlams atbrīvot stāvvietas daļu, kura ir rezervēta VTU, tādējādi iegūstot aptuveni 1400 m² brīvās telpas privātajam transportam. VTU transportu vēlams pārvietot uz Pārgaujas teritoriju, jo pilsētas centrālajā daļā, kur autostāvvietu problēma ir visizteiktākā, autobusiem ir atdota pārāk liela platība.

Ierīkojot jaunus stāvlaukumus, to platības un izvietojums jārisina konkrētā būvprojekta vai teritorijas detālplānojuma ietvaros.



Attēls 9.11: Potenciālās stāvvietas uz pašvaldības zemēm (Avots: Izpildītāja priekšlikumi)

Pilsētas teritorijā jāuzstāda autonovietņu brīvo vietu navigācijas sistēma attiecībā uz publiskajām centra stāvvietām. Navigācijas iekārtas, kuras uzrādītu brīvās vietas konkrētajos stāvlaukumos uzstādāmas uz pilsētas maģistrālajām ielām, sniedzot pilsētas viesiem informāciju par konkrētā stāvlaukuma aizpildījumu un ļauj autovadītājiem izvērtēt uz kuru stāvlaukumu doties. Piemēram ja autovadītājs, kurš virzienā no Rīgas puses dodas uz T/C Valleta, redz, ka stāvlaukumā ir palikušas tikai pāris brīvas vietas, bet pats atrodas vairāku krustojumu attālumā, izredzes atrast brīvu vietu būs niecīgas un ļaus izvēlēties citu stāvlaukumu. Šādu pašu funkciju par autonovietņu brīvajām vietām iespējams risināt arī interaktīvas kartes veidā, kuru iespējams aplūkot uz mobilajām ierīcēm, attiecīgi izstrādājot aplikāciju vai sadarbojoties ar populārākajām navigācijas programmām – Waze un citām.

Izstrādājot ielu pārbūves projektus, jāizvērtē iespējas izbūvēt «kabatas» īslaicīgām stāvvietām. Ja «kabatas» tiek paredzētas daudzdzīvokļu namu tuvumā, iespējams uzstādīt zīmes, kuras ļauj atstāt savus transportlīdzekļus vakara un nakts stundās.

Izvērtējot stāvvietu problemātiku, vairākās pilsētas ielās ir uzstādītas stāvēšanas aizlieguma zīmes, taču šo aizliegumu var atcelt dažās ielās, kur ielas platums to pieļauj un tiek nodrošināta 2m plata stāvēšanas zona un vismaz 3.5m plata brauktuves daļa. Centra teritorijā stāvēšanas aizliegumu iespējams atcelt sekojošās ielās:

- Garā iela 2,
- Andreja Upīša iela 1B,
- Georga Apiņa iela 3,
- Georga Apiņa iela 5 (esošās kabatas vietā),
- Georga Apiņa iela 10 (Attēls 9.11).

Satiksmes nomierināšanas pasākumi

Lai daļēji ierobežotu pilsētas centra nepamatoti caurbraucošo transportlīdzekļu skaitu, kā arī uzlabotu satiksmes drošību ielās (skatīt CSNg kartes 3.5., 3.6., 3.7.), vēlams pilsētas centrā ierobežot maksimālo braukšanas ātrumu līdz 30km/h Rīgas ielā posmā no Andreja Upīša ielas līdz Lāčplēša ielai, Cēsu ielā starp Stacijas ielas un Rīgas ielas rotācijas apliem, kā arī Lāčplēša ielā un Tērbatas ielā līdz Lucas ielai. Ātruma ierobežošanu var veikt pakāpeniski pa posmiem.

Piedāvātie ātruma ierobežojumi nebūtiski atšķiras no satiksmes uzskaitē veiktajiem autotransporta vidējā ātruma mērījumiem, piemēram uz Gaujas tilta diennakts vidējais ātrums ir konstatēts 42km/h un maksimumstundās pat 36km/h. Savukārt, Rīgas ielā virzienā uz Valmieras pilsētas pašvaldības administratīvo ēku Lāčplēša ielā 2 diennakts vidējais ātrums fiksēts 28km/h. Paredzams, ka noteiktais ātruma ierobežojums samazinās ātruma pārkāpēju skaitu, kuri ir galvenie CSNg izraisītāji.

Var pieņemt, ka šādi maksimālā braukšanas ātruma ierobežojumi var radīt papildus slodzi paralēlām ielām, tāpēc ir jāizvērtē to stāvoklis un nepieciešamie uzlabojumi.

Lai apbrauktu pilsētas centru, iespējams izmantot Lucas ielu, kura savienojas ar Beātes ielu un ved paralēli Rīgas ielai, tālāk atkarībā no galapunkta var izmantot Andreja Upīša ielu vai kādu citu šķērsielu, lai nokļūtu uz Rīgas ielas un turpinātu maršrutu tālāk Rīgas virzienā. Beātes un Lucas ielām nepieciešama rekonstrukcija, lai iespēju robežās paplašinātu brauktuvi, atjaunotu segumus, veidotu veiksmīgāku pieslēgumu Tērbatas ielai un izveidotu drošāku infrastruktūru. Paralēli iespējams paredzēt galveno ceļu virzienu maiņu, lai autovadītāji izmantotu Beātes ielu centra apbraukšanai.

Kā vēl viena alternatīva centra apbraukšanai pastāv pa Mālu, Rubenes un Valkas ielām. Rīgas ielas atslagošanai kalpotu Nauču ielas un Mālu ielas savienojuma izbūve.

Papildus satiksmes nomierināšanas pasākumiem, iespējams noteikt ierobežojumus mācību braukšanai. Ceļu satiksmes noteikumu 215.pantā noteikts: "Pašvaldības savā administratīvajā teritorijā ir tiesīgas noteikt laika posmus un ceļus, pa kuriem laikā no plkst.7.00 līdz 10.00 un no plkst.16.00 līdz 20.00 aizliegti mācību braucieni". Valmierā šādus ierobežojumus varētu ieviest pilsētas centrālajā daļā populārākajos mācību braukšanas maršrutos, tādējādi samazinot īslaicīgos sastrēgumus rīta un vakara maksimumstundās.

Ieteikumi satiksmes infrastruktūras uzlabošanai:

- *Ielu klasifikāciju ieteicams veidot atbilstoši ielu dominējošai funkcijai:*
 - *pārvietošanās,*
 - *piekļuves,*
 - *uzturēšanās.*
- *Satiksmes nomierināšanas pasākumi:*
 - *ātruma ierobežošana,*
 - *dzīvojamās zonas.*
- *Uzlabojumi krustojumos:*
 - *aplveida krustojumi,*
 - *luksoforu signalizācija.*
- *Uzlabot ielu tehnisko stāvokli un atbilstību tās funkcijai, prioritāti dodot ielām ar augstāku kategoriju.*
- *Veikt satiksmes nomierināšanas pasākumus maģistrālajās ielās pilsētas centrālajā daļā (Rīgas iela, Cēsu iela, Lāčplēša iela, Tērbatas iela).*
- *Atbilstoši LVS 190-10 «Gājēju pāreju projektēšana» prasībām nepieciešams uzstādīt luksoforu signalizāciju gājēju pārejās ar satiksmes intensitāti virs gājēju un automašīnu summas lielākas par 500 vienībām.*
- *Attīstīt dzīvojamo zonu principu iekškvartālos un savrupmāju rajonos, uzlabot ielu un ietvju segumu kvalitāti. Dzīvojamās zonas zīmes sākotnēji iespējams uzstādīt bez papildus elementu ātruma ierobežošanai ierīkošanas.*
- *Veicināt elektromobilitātes attīstību pilsētas robežās, izbūvējot uzlādes punktus.*
- *Mācību transportam noteikt pārvietošanās ierobežojumus konkrētos laika posmos un ielās.*
- *Pēc iespējas atbrīvot redzamības trīsstūrus savrupmāju teritorijās.*
- *Ierobežot lielu tirdzniecības centru izbūvi centra daļā, maksimāli paredzot to izbūves pie pilsētas robežām, tādējādi atslogojot centrālo daļu no transportlīdzekļu klātbūtnes.*
- *Uzlabot publiskās ārtelpas kvalitāti ielās ar dominējošu uzturēšanās funkciju- seguma kvalitāte, apgaismojums, soliņi, atkritumu tvertnes, atpūtas vietas ar nojumēm un pergolām, ielu kafejnīcas, apstādījumi un mākslas objekti, norādes un informācija, WI-FI, mobilo ierīču uzlādes punkti u.c.*

Ieteikumi autostāvvietu infrastruktūras uzlabošanai:

- *Samazināt ilgstoši stāvošu automašīnu skaitu pieprasītākajās stāvvietās – ierobežot stāvēšanas laiku (piemēram 2h);*
- *Ieviest pilsētā autonomietņu brīvo vietu navigācijas sistēmu attiecībā uz publiskajām centra stāvvietām;*
- *Izstrādājot ielu pārbūves projektus, izvērtēt iespējas izbūvēt «kabatas» īslaicīgām stāvvietām.*
- *Nepieciešams atbrīvot stāvlaukumu aiz Valmieras Kultūras centra no VTU transporta, tādējādi atbrīvojot vietu pilsētas viesiem un iedzīvotājiem. VTU transportu pārcelt uz Pārgauju.*
- *Jaunu stāvlaukumu izbūve ir nepieciešama pilsētas centra daļā.*

Valmieras pilsētā vēlams definēt apkaimju robežas un to nosaukumus, tādējādi veicinot iedzīvotāju piederību konkrētai vietai. Apkaimju iedzīvotājiem ir lielāka saliedētība, kas, savukārt, atvieglo pašvaldības komunikāciju un vienošanos ar tiem par konkrētiem jautājumiem. Izstrādājot anketas, vieglāk definēt pārvietošanās virzienus, to biežumus un iegūt citus nepieciešamos datus turpmākai datu apstrādei, analizēšanai un to nepieciešamības gadījumā realizācijai dabā.

9.3. PRIEKŠLIKUMI VELOINFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAI

Priekšlikumi esošās veloinfrastruktūras uzlabošanai

Veloinfrastruktūrai ir jābūt viegli saprotamai visiem satiksmes dalībniekiem, drošai un savienotai, lai tā pildītu savas funkcijas. Auditējot Valmieru, atsevišķās vietās tika konstatētas neatbilstības LVS 190-2015²⁹.

Īstenojot ielu pārbūvi, dažkārt tiek veidoti veloinfrastruktūras pārtraukumi un tiek pazemināta gājēju un veloinfrastruktūra līdz brauktuves līmenim iebrauktuvēs, kas rada maldīgu prioritāti automašīnām un rada neērtības velobraucējiem. Šādā situācijā nav jāpārtrauc veloinfrastruktūra ar zīmēm un pēc piebraucamā ceļa jāuzstāda jaunas, kas atjauno to. Vietas, kur apmales nav pazeminātas, tās ir jāpazemina, kas uzlabos arī pārvietošanos ar bērnu ratiem un cilvēkiem ratiņkrēslos.

Vietām tika konstatēta situācija, kur uz veloinfrastruktūras ir uzstādītas barjeras, tādā veidā sašaurinot vietu velobraucējiem. Tās ir vēlams demontēt un izvairīties no barjeru, ceļa zīmju stabu vai citu šķēršļu izvietošanu velobraucējiem atvēlētajā telpā.

Konstatēts, ka atsevišķos krustojumos trūkst loģisku veloinfrastruktūras savienojumu, tā tiek pārtraukta pirms un atjaunota tikai pēc šķērsojuma. Tāpat arī veloinfrastruktūra iztrūkst pāri dzelzceļa sliekšņiem, kas savienotu Gaides ielu ar Cempu ielu.

Veloinfrastruktūru nevajadzētu virzīt caur pilsētas centra parkiem, kur prioritāri priekšroka ir gājējiem un var veidoties nevajadzīgas konfliktsituācijas.

Pilsētā, veidojot veloinfrastruktūru, jāizvēlas kopīgs risinājums visiem veloceļiem, velojoslām utt., lai tā būtu saprotama un atpazīstama - tas palīdzētu izvairīties no situācijas, kad pa kopīgo gājēju un veloceļu gājējs pārvietojas pa velo paredzēto vietu un otrādi.

Lai uzlabotu veloinfrastruktūru ir jāuzlabo arī velonovietnes un jānodrošina iespēju droši novietot velosipēdu pie visiem piesaistes punktiem.

Veloinfrastruktūra nav jāveido visās ielās, turklāt, ja braukšanas ātrums ir 30 km/h un zemāks, tad to var neizdalīt, bet ielās ir jāveido sajūta, ka tā ir ar samazinātu ātrumu ar satiksmi mierinošiem līdzekļiem. Ātrumvalņu izveide, paceltie krustojumi, ielas sašaurinājumi ar stabiņu, vai lielu puķu podu izvietošana braucamajā daļā ir daži no paņēmieniem, kā to var izdarīt. Šādās ielās ir jāizvairās no ilgiem taisnajiem posmiem ar lielu ceļa platumu, kas izaicina autobraucējus braukt ātrāk.

Esošā infrastruktūra savienojumā ar īstermiņa attīstības kārtu, veido veloinfrastruktūras tīklu, kas dod iespēju pilnvērtīgi un droši pārvietoties pa visbiežāk izmantotajiem maršrutiem Valmierā.

Intensīvas apbūves zonās, kur piesaistes objekti ir abās ielas pusēs ieteicams veidot veloinfrastruktūru arī abās ielas pusēs, tādā veidā samazinot ceļu satiksmes pārkāpumu skaitu, uzlabojot piekļuvi piesaistes punktiem un uzlabojot satiksmes drošību. Divvirzienu velosipēdu ceļus vienā ielas pusē

²⁹ Latvijas Valsts standarts 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē"

ieteicams veidot ielās, kurās ir reta apbūve vai arī tām ir tikai savienojuma funkcija bez izteiktiem piesaistes objektiem.

Īstermiņa attīstības kārtā 2019. gads – 2026. gads

Velojoslu izveide:

- Rīgas iela posmā no Dārza ielas līdz Lāčplēša ielai;
- Lāčplēša iela posmā no Bruņinieku ielas līdz Raiņa ielai;
- Tērbatas iela posmā no Raiņa ielas līdz Valkas ielai;
- Beātes iela posmā no Annas ielas līdz Limbažu ielai (vai jāizbūvē veloceļš);
- Rubenes iela posmā no Beātes ielas līdz Georga Apiņa ielai;
- Georga Apiņa iela posmā no Rīgas ielas līdz Beātes ielai;
- Raiņa iela posmā no Tērbatas ielas līdz Liepu ielai (vienvirziena velojosla pretējā braukšanas virzienā);
- Valkas iela posmā no Tērbatas ielas līdz Raiņa ielai (vai jāizbūvē veloceļš);
- Limbažu iela posmā no Beātes ielas līdz Rīgas ielai (velojosla pretēja automašīnas braukšanas virzienam, iela ir vienvirziena. Satiksmi - braukšanas ātrumu ne lielāku kā 30 km/h. Pie varianta ar atļautiem abiem braukšanas virzieniem, ielā samazināts braukšanas ātrums.
- Andreja Upīša ielā posmā no Rīgas ielas līdz Rubenes ielai (velojosla pretēja automašīnas braukšanas virzienam, iela ir vienvirziena), vai arī iela ir ar mierinātu satiksmi - braukšanas ātrumu ne lielāku kā 30 km/h. Lai arī velosatiksmes attīstības plānā šis posms netiek paredzēts piedāvātie risinājumi ir realizējami un uzlabotu velosatiksmi pieejamo infrastruktūru un satiksmes drošību.

Veloinfrastruktūras izveidē, izvēloties velojoslas, pārsvarā gadījumu nepieciešami pārkārtējumi satiksmes organizācijā un autosatiksmes ierobežojumi jo esošā telpa tiek pārdalīta starp transporta veidiem bez ievērojamām pārbūvēm. Šādi risinājumi ir ļoti ekonomiski, bet prasa intensīvu komunikāciju ar sabiedrību, lai izskaidrotu radītās izmaiņas un novērstu neapmierinātību un negatīvu izmaiņu vērtējumu.

Piedāvātajos risinājumos nepieciešami arī nelieli pārbūves darbi, jo vairākās ielās pilnvērtīgu velojoslu izveidi traucē dažādi infrastruktūras elementi (pieturvietu kabatas, drošības salīņas brauktuves vidū), kuru novietojumu nepieciešams koriģēt.

Veloceļa izbūve:

- Dīvaliņa iela posmā Tērbatas ielas līdz Jāņa Daliņa ielai;
- Beātes ielā posmā no Raiņa ielas līdz Annas ielai;
- Jaunajā Smilšu ielā posmā no Leona Paegles ielas līdz Rīgas ielai;
- Cēsu iela posmā no Stacijas ielas līdz vecajai dzelzceļa trasei;
- Kauguru iela posmā no Stacijas ielas līdz vecajai dzelzceļa trasei;
- Veloceļa izbūve posmā no Pleskavas ielas līdz Cempu ielai;
- Kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa izbūve Dārza ielā. Lai arī principiāli ielas apbūvētajā daļā ir jāparedz nodalīta veloinfrastruktūra vai mierināta ielas satiksme, nomaģistrālos virzienos pieļaujams šāds risinājums, līdz pilnīgākai velosatiksmes tīkla attīstībai.

Ielas atjaunošana:

- Rīgas iela posmā no Sloku ielas līdz Dārza ielai. Atjaunojot ielu pārbūvēt veloinfrastruktūru atbilstoši standartam LVS - 190-9.

Ielas mierināšana: ielās samazināt ātrumu līdz vismaz 30 km/h, izvietot ātrumu mierinošus elementus.

- Leona Paegles iela posmā no Rīgas ielas līdz Jaunajai Smilšu ielai;

- Pauku iela posmā no Stacijas ielas līdz Ūdens ielai;
- Ūdens iela posmā no Pauku ielas līdz Vanšu tiltam;

Papildus:

- Pie skolām izvietot nepieciešamā skaitā atbilstošus velostatīvus drošības standartiem;
- Centrā (pie Domes vai T/C Valletas) izvietot pašvaldības pārziņā esošu pašapkalpošanās servisa punktu.

Ilgtermiņa projekti, ielas pārbūvējot pilnībā

Ilgtermiņā Valmierā izveidots tiek pilnīgs veloinfrastruktūras tīkls, kas sastāv no:

- maģistrālajiem velosipēdu ceļiem;
- sekundārajiem velosipēdu ceļiem;
- ielām, kuru ātrums nepārsniedz 30 km/h;
- rekreatīvajiem velosipēdu ceļiem.

Ielas pārbūvējot, tajās jāiekļauj veloinfrastruktūra, kas ir atbilstoša standartiem un ielu tipveida šķēršļiem. A1, A2, B2, B3, C3 ielu kategorijām ir jābūt ar atsevišķi izdalītu veloinfrastruktūru.

D3, D4, D5 veloinfrastruktūrai ir jābūt izdalītai, ja braukšanas ātrums ir lielāks par 30 km/h. Samazinot braukšanas ātrumu un lietojot satiksmi mierinošus risinājumus (ātrumvaļņus, paceltus krustojumus, ielu sašaurinājumus) var atsevišķi nenodalīt velosatiksmi no autosatiksmes.

E5 kategorijas ielās netiek izdalīta atsevišķa veloinfrastruktūra, ielai ir jābūt ar dzīvojamās zonas raksturu. Valmierā tādās ielās kā Ūdens ielā, Leona Paegles, Pauku ielā ir jāmierina satiksme, lai izveidotu vienotu veloinfrastruktūras tīklu, bet ierobežotās telpas un apbūves rakstura dēļ nav nepieciešams būvēt nodalītu veloinfrastruktūru, bet maksimāli jāierobežo autosatiksmes apjoms un ātrums.



Attēls 9.12: Veloinfrastruktūras plānotā attīstība (Avots: Izpildītāja priekšlikumi)

Priekšlikumi velonovietņu izvietošanai un labiekārtošanai

Velosatiksmes attīstību ietekmē velosipēda uzglabāšanas iespējas, gan dzīves vietā, gan braucienu piesaistes punktos. Velonovietnes kvalitāti nosaka drošība, ērtums, attālums līdz objektam un laikapstākļi.

Velonovietnes jāizvieto pēc iespējas tuvāk piesaistes objektam. Nākotnē būtu ieteicams izveidot apsargātas un aprīkotas ar nojumi velonovietnes pie autoostas un dzelzceļa stacijas, kas dotu iespēju izmantot velosipēdu plašākai sabiedrības daļai. Pilsētas apstākļos pie dažādām iestādēm bieži vien vieta velonovietnēm jāatrod ielu telpā. Līdz ar to Pašvaldībai ir iespējas regulēt velonovietņu skaitu un novietojumu.

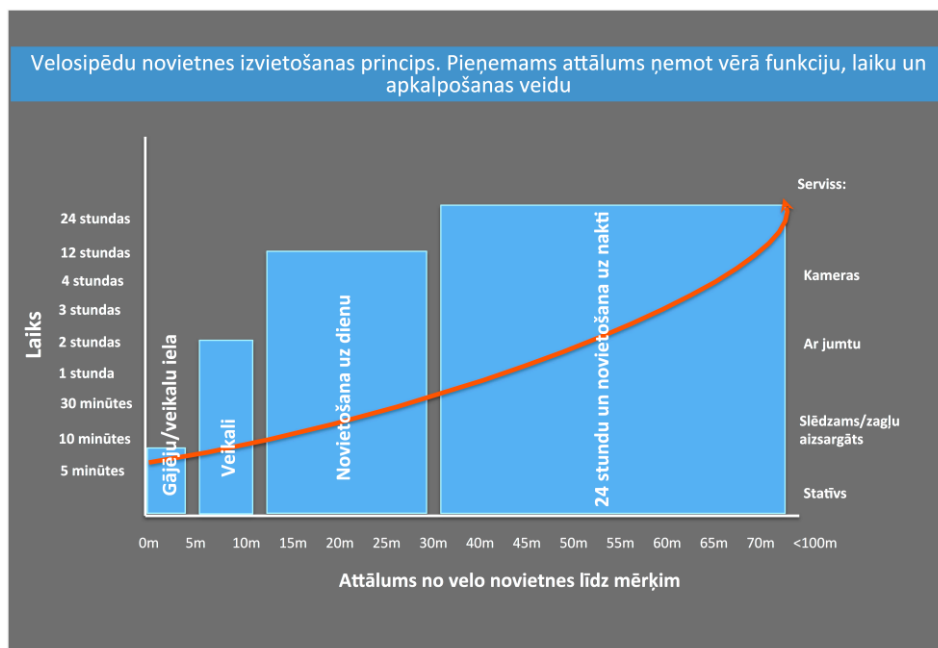
Velonovietnēm, kas paredzētas velosipēdu novietošanai uz ilgāku laiku, jābūt zem jumta, vai arī iekštelpās. Šādas velonovietnes ir svarīgi veidot izglītības iestādēs. Pirmsskolas izglītības iestādēs ieteicams paredzēt novietnes arī bērnu velosipēdiem, skrejriteņiem, kā arī paredzēt vietu velo piekabēm.

Slēgtas un segtas velonovietnes ieteicams izvietot arī daudzdzīvokļu māju kvartālos māju ieeju apkārtnē. Tas veicinātu iedzīvotāju velmi lietot velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli, jo tas atrastos ērti un droši novietots ārpus dzīvokļa un nebūtu jānēsā no dzīvokļa telpām.

Velonovietņu izvietošanas attālumu no piesaistes objektiem skatīt "Velonovietņu izvietoējuma principu diagramma". Jābūt iespējai pie velonovietnes pieslēgt visu izmēru velosipēda rāmi, neatkarīgi vai velosipēds ir vai nav aprīkots, piemēram, ar groziņu. Loka lielums 60 cm ir optimāls variants, lai novietotais velosipēds būtu stabili atbalstīts. Pie šādu statīvu 1 stieņa var novietot 2 velosipēdus. Attālumam no šķēršļa, piemēram, ēkas sienas, vismaz 70 cm.

Pilsētā ieteicams izmantot vienota tipa velonovietnes. Piemēram, Jēkabpilī ir izstrādāts velonovietnes dizains, kas ir lūša formā - Jēkabpils pilsētas simbols.

Lai nodrošinātu drošu un ērtu velosipēda pieslēgšanu, velostatīvi jāveido augstā tipa, un tādi, lai velosipēdu varētu pieslēgt divās vietās skat. attēlu "Velonovietnes statīva tipveida konstrukcija." Valmierā lielākoties šāda tipa novietnes ir uzstādītas pie pašvaldības ēkām, kas norāda, ka pilsētā vietām jau ir iespējams atstāt velosipēdu tam atbilstošā vidē. Vēlams būtu nomainīt un uzstādīt šādas velonovietnes arī pie citām sabiedrībai svarīgām ēkām, piemēram, skolām un bērnudārziem.



Attēls 9.13: Velonovietņu izvietojuma principu diagramma

Velotūrisms, sasaiste ar blakus pilsētām, novadiem

Valmierai izveidojot veloinfrastruktūru ar tuvākajiem ciemiem un apdzīvotām vietām veidotu vidi, kas uzlabotu satiksmes drošību novadā un veicinātu velobraukšanu. Primāri ir izveidot veloinfrastruktūru gar valsts nozīmes ceļiem.

Tuvākais un primārākais savienojums jāveido ar Kocēniem, kas atrodas 6km attālumā no Valmieras un kur iedzīvotāju skaits ir 1000 (dati ņemti no Centrālās statistikas pārvaldes)³⁰. Savienojums līdz 10 km jāveido ar Mūrmuižu caur Kauguriem (kopā 520 iedzīvotāju). Līdz 15 km vērtīgi savienojumi ir ar Zilaiskalnu (710 iedzīvotāji), sekundāri pievienojot Dikļus (1100), kā arī ar Rubeni (410 iedzīvotāju). Sekundāri izveidojot savienojumu Rubenei ar Vaidavu, apkalpoto iedzīvotāju skaits palielinātos līdz 790 iedzīvotājiem. Savienojums ar Brenguļiem un sekundāri ar Trikātu savienotu 480 iedzīvotājus ar Valmieru.

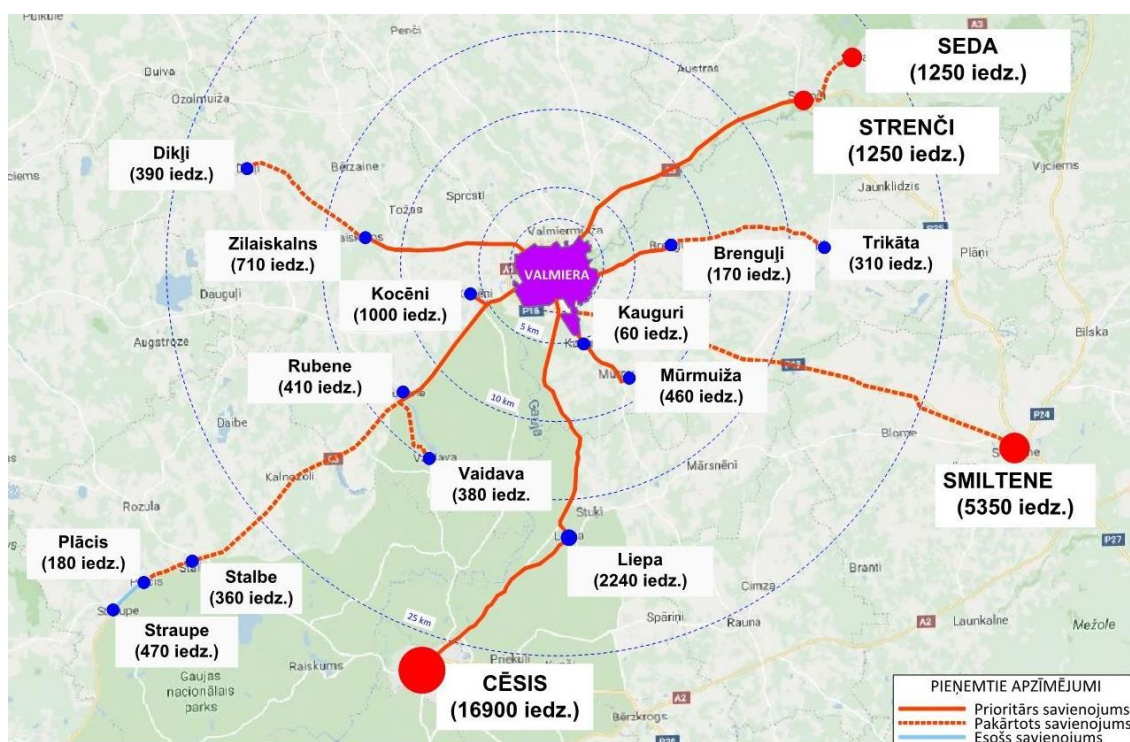
Izveidojot savienojumu ar Liepu (2240 iedzīvotāji) un tālāk savienojoties ar Cēsīm, tiktu izveidots maršruts ar veloinfrastruktūru pa Gaujas nacionālo parku, ko varētu izmantot gan lietišķai velobraukšanai, gan arī velotūrismam.

Savienojums ar Strenčiem un sekundāri tālāk ar Sedu savienotu kopā 25 km 2500 iedzīvotājus ar Valmieru.

Šobrīd jau ir izveidota veloinfrastruktūra, kas savieno Straupi ar Plāci Pārgaujas novadā, turpinot šo savienojumu caur Stalbi līdz Rubenei, kas jau būtu pieslēgta Valmierai, izveidotos pilnīga veloinfrastruktūra 37 km garumā.

Savienojot tuvākās pilsētas, nākotnē varētu izskatīt iespēju savienot Smilteni ar Valmieru tūrisma attīstībai.

³⁰ <http://old.csb.gov.lv/dati/dati-245.html>



Attēls 9.14: Veloinfrastruktūras starpnovadu savienojumu priekšlikums (Avots: Izpildītāja priekšlikumi)

9.4. PRIEKŠLIKUMI SARKANO LĪNIJU UN BŪVLAIŽU KOREKCIJĀM

Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 1.panta 1. daļas 13. punktu sarkanā līnija ir līnija, kas norobežo ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju, kurā nekustamā īpašuma lietošanas tiesības aprobežotas saskaņā ar normatīvajiem aktiem, no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās teritorijas un ko pilsētās nosaka vietējā pašvaldība normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Atbildība par sarkanajām līnijām saskaņā ar minēto likumu ir uzticēta vietējai pašvaldībai.

Valsts un pašvaldību izdoti normatīvie akti nosaka ielu teritoriju plānošanas nepieciešamību pilsētas teritorijā. Ielas sarkanās līnijas (ielas aizsargjoslas) galvenais uzdevums ir noteikt nepieciešamo ielas koridoru ielas uzturēšanai un attīstībai.

Tematiskā plānojuma ietvaros izstrādāts sarkano līniju plāns un veikta sarkano līniju un būvlaižu precizēšana atsevišķām ielām konkrētos posmos.

Sarkano līniju plāns var tikt izmantots turpmākajā Valmieras pilsētas attīstības plānošanas procesā un integrēts Valmieras pilsētas teritorijas plānojumā.

Priekšlikums sarkano līniju un būvlaižu korekcijām skatāms digitālā veidā.

1. Jāņa Daliņa ielā 4 iestrādātas sarkanās līnijas un būvlaides atbilstoši teritorijas izstrādātajam detālplānojumam.
2. Rubenes-Raiņa-Valkas ielas krustojumā koriģētas sarkanās līnijas un būvlaides atbilstoši izstrādātajam būvprojektam.
3. Mūrmuižas ielas savienojumam ar apvedceļu iestrādātas sarkanās līnijas un būvlaides atbilstoši teritorijas plānojumam.
4. Mālu ielas posmam veikta pārbūve, attiecīgi precizētas sarkanās līnijas un būvlaides.
5. Georga Apiņa ielas posmam no Beātes ielas līdz Rubenes ielai veikta pārbūve, precizētas sarkanās līnijas un būvlaides.
6. Smiltenes ielā posmā no Stacijas ielas līdz Gaides ielai veikta pārbūve, sarkanās līnijas un būvlaides izvietotas atbilstoši situācijai. Krustojuma zonās palielināti redzamības trīsstūri.
7. Alvila Freimaņa ielā posmā no Somu ielas līdz apgriešanās laukumam veikta pārbūve. Precizētas sarkanās līnijas pie sabiedriskā transporta pieturvietas.
8. Rīgas-Sloku-Vaidavas ielas krustojumā pasen realizēts būvprojekts. Mainītas sarkanās līnijas un būvlaides Rīgas-Vaidavas ielas pusē.
9. Kocēnu kapu ceļā iestrādātas sarkanās līnijas un būvlaides atbilstoši būvprojektam.
10. Voldemāra Baloža ielā posmā no Eduarda Lācera ielas līdz Ausekļa ielai, Ausekļa ielā posmā no Voldemāra Baloža ielas līdz Leona Paegles ielai, Leona Paegles ielā no Ausekļa ielas līdz Brēžas ielai koriģētas sarkanās līnijas un būvlaides atbilstoši izstrādātajam būvprojektam.
11. Matīšu šosejas tuvumā noris lokālplānojuma izstrāde jaunajai katlu mājai. Tā ietvaros definētas sarkanās līnijas un būvlaides
12. Linarda Laicena-Stacijas ielas krustojumā pasen veikta pārbūve. Izvērtējot situāciju, sarkanās līnijas vai būvlaides mainīt nav nepieciešams.
13. Mazās stacijas ielā precizētas sarkanās līnijas un būvlaide.

14. Ķieģeļu ielas posmam veikta pārbūve. Izvērtējot situāciju, sarkanās līnijas vai būvlaides mainīt nav nepieciešams.
15. Eksporta ielai, Rūpniecības ielai, Dzelzceļa ielai, Kauguru ielai izstrādāti būvprojekti. Rūpniecības-Dzelzceļa ielas posmā ar kadastra Nr. 96010130046 korigēts sarkanās līnijas un būvlaides novietojums. Iestrādātas sarkanās līnijas un būvlaides Eksporta ielai un Zāļu ielai. Kauguru ielai pieslēgumā pie Smiltenes ielas korigētas sarkanās līnijas un būvlaides.
16. Paula Valdena ielai un Cempu ielai realizēti būvprojekti. Izvērtējot situāciju, sarkanās līnijas un būvlaides mainīt nav nepieciešams.
17. Lapu ielā precizēta sarkanā līnija.
18. Misas iela tagad ir privāta zeme, tāpēc sarkanās līnijas un būvlaides šajā teritorijā vairs netiek apskatītas.
19. Purva ielai korigētas sarkanās līnijas pieslēgumam pie apvedceļa, nodrošinot redzamības trīsstūrus.
20. Dīvaliņa ielai korigētas sarkanās līnijas, lai ietves daļa ietilptu sarkano līniju robežās. Jāņa Dāliņa ielā korigētas sarkanās līnijas posmā no Dīvaliņa un Beverīnas ielām.
21. Sarkanās līnijas un būvlaides netiek korigētas. Taču turpmāk izstrādājot sarkanās līnijas un būvlaides, ir jāvadās pēc ielu pamatfunkcijām (iela kalpo kā piekļūšanas, tranzīta iela u.c.), kādā kategorijā iela ietilpst un vai uz ielas ir kādi seni objekti (baznīcas u.c.), kas pilsētai ir nozīmīgi un to sabrukšana, demontāža nav plānota. Iestrādājot sarkanās līnijas un būvlaides, nav vēlams katru ielas posmu veidot citādākā platumā, bet gan tos censties saglabāt vienmērīgus. Censties sarkanās līnijas maksimāli izvietot līdz zemes robežām, lai mazāk skartu privātīpašumus.
22. Raiņa ielā netālu no Liepu ielas korekcijas nav nepieciešamas.
23. Bijušā šaursliežu dzelzceļa vietā (Pārgaujas pusē) un no tilta līdz Leona Paegles ielai sarkanās līnijas un būvlaides nav korigētas. Šī pilsēta daļa ir jāpēta detalizētāk, ņemot vērā nākotnes vajadzības. Detalizētāk jāapskata, vai ir plānots izveidot otru tiltu pār Gauju un veidot tranzīta savienojumu ar Leona Paegles vai Rīgas ielu vai saglabāt tikai velo-gājēju satiksmi. Ja nākotnes plānos ir plāns veidot ielu autobraucējiem, tad nepieciešamais platums starp sarkanajām līnijām ir vismaz 25 m un būvlaide 6 m uz katru pusi no sarkanās līnijas. Turklāt jāizvērtē vai Pārgaujas pusē nav jāizbūvē divlīmeņu ceļu mezgls, savienojot vecā šaursliežu dzelzceļa ceļu ar Grīšļu ielu. Perspektīvā šāds koridors būtu nepieciešams, lai vajadzības gadījumā projektu varētu realizēt un nebūtu apgrūtināšie faktori-apbūve. Sarkanās līnijas un būvlaides vēlams iedibināt detālplānojuma ietvaros.
24. Jāņparka ielā un bijušā šaursliežu dzelzceļa vietā līdz Leona Paegles ielai korigētas sarkanās līnijas un būvlaides.

Tematiskais plānojums
“Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstības koncepcija”

Izstrādātājs: SIA „Reģionālie projekti” un SIA “E.Daniševska birojs”.



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

Tel.: +371 67320809

www.rp.lv



Antonijas iela 18 - 1, Rīga, LV-1010

Tel. +371 67332320