

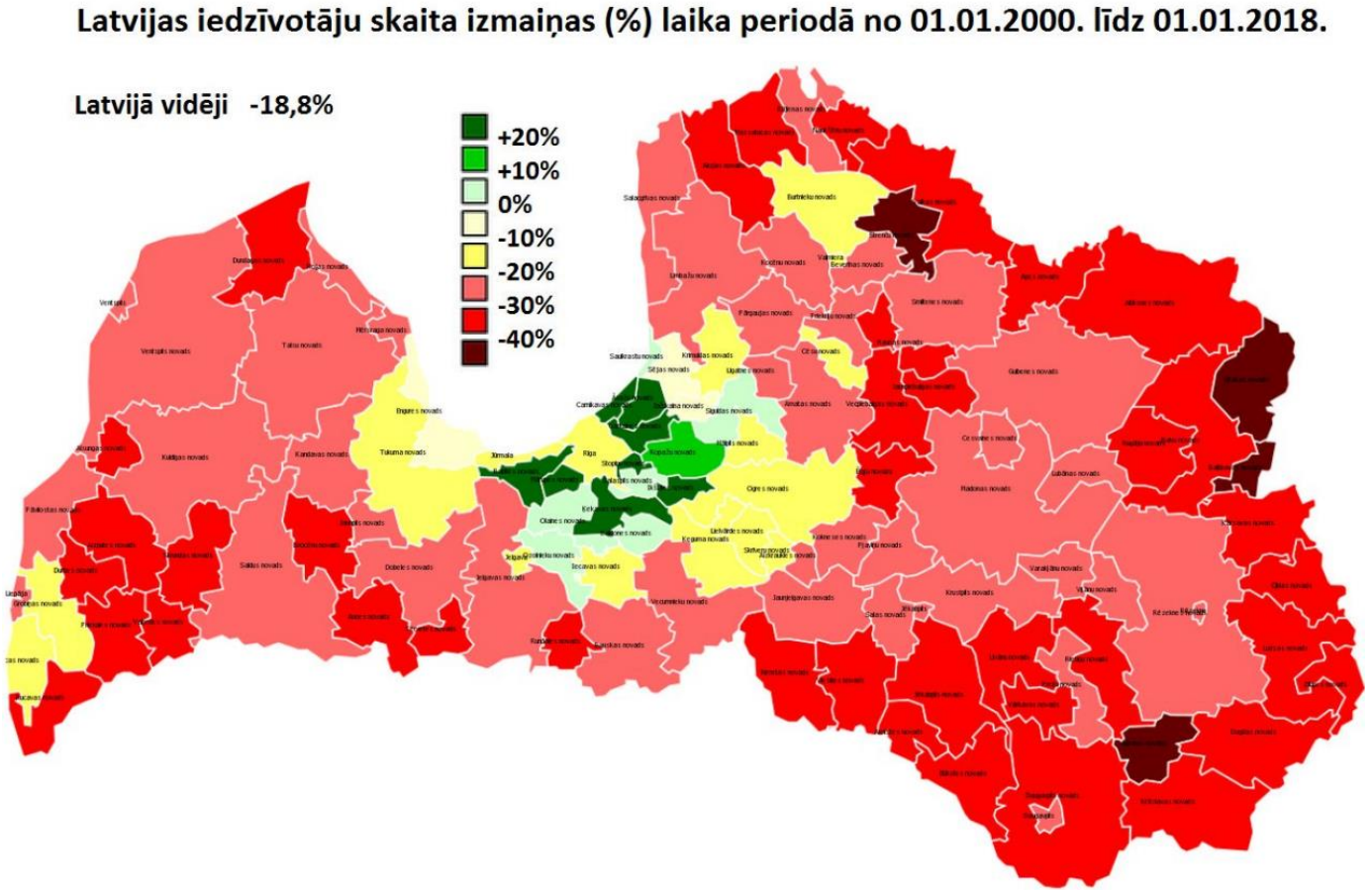
Pašvaldību transporta attīstības plāna izstrāde un ceļu pievienojumu plānošana valsts autoceļiem Pierīgā

Antra Roze
LVC Rīgas nodaļas vadītāja

Latvijas teritorijā un Pierīgā notikušo izmaiņu raksturojums

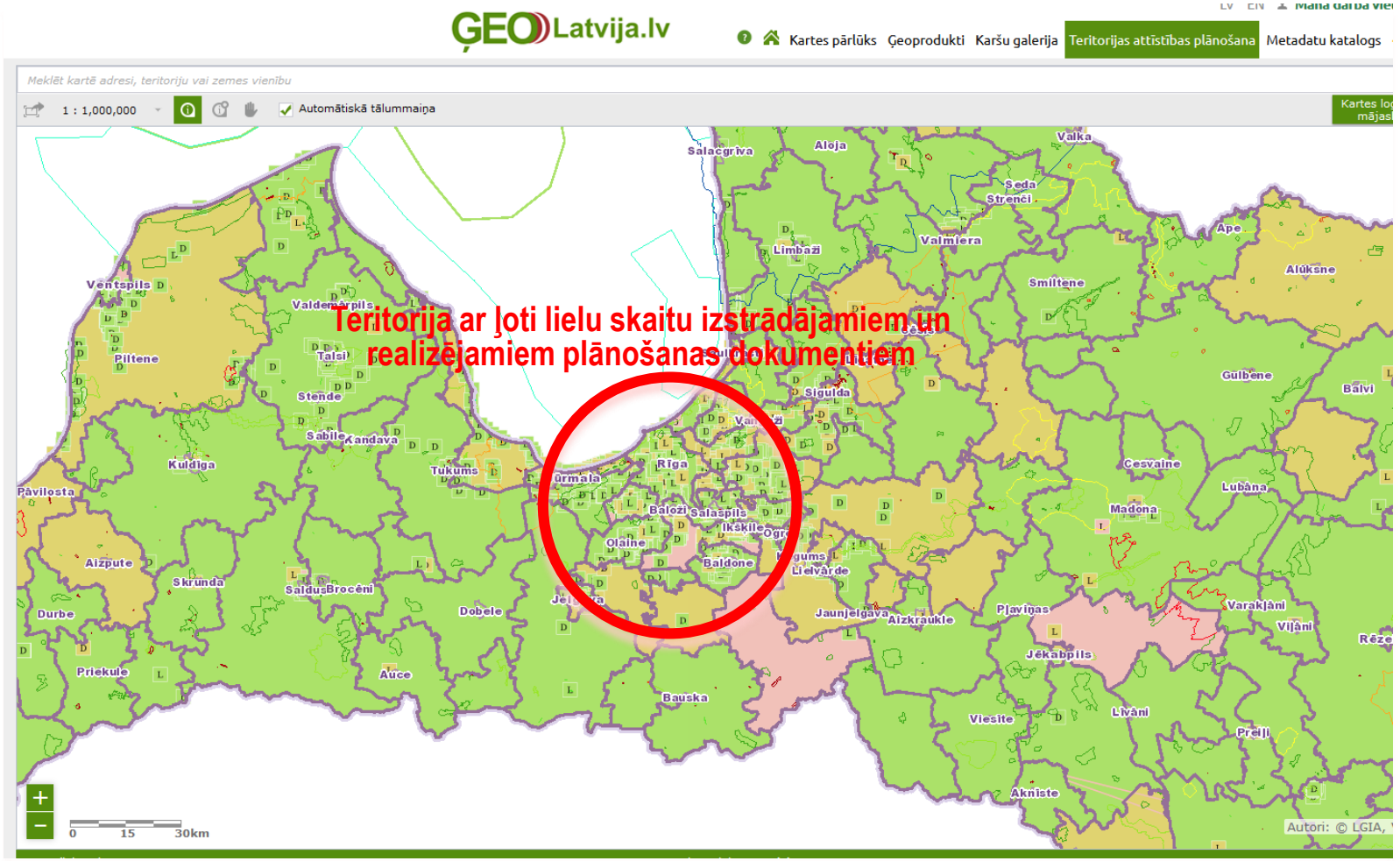
1. Straujas attīstības rezultātā ciemi Pierīgā ir **sasnieguši pilsētu lielumu** iedzīvotāju skaita ziņā.

2. Atšķirībā no pārējās Latvijas teritorijas Pierīgā ir strauji pieaudzis iedzīvotāju skaits.



Latvijas teritorijā un Pierīgā notikušo izmaiņu raksturojums

3. Salīdzinot ar pārējo Latvijas teritoriju Pierīga raksturojas ar lielu saimniecisko aktivitāti, tai skaitā lielu izstrādājamo un realizējamo detālplānojumu un lokālplānojumu skaitu



Latvijas teritorijā un Pierīgā notikušo izmaiņu raksturojums

3. Agrāk lauksaimniecībā izmantotās zemes:

- Teritoriju plānojumos ir ieguvušas citu izmantošanas veidu, kļūstot par dzīvojamās, jaukta centra, publiskās un rūpniecības apbūves teritorijām.
- Sadalītas daudzos atsevišķos īpašumos, kuru apbūve ir iespējama tikai pēc piekļuves jautājumu atrisināšanas.
- Ir apbūvētas vai plānojumos ir paredzēta to apbūve tiešā valsts autoceļu tuvumā, kuru aizsargjoslas teritorijas plānojumu izstrādē ir pārveidotas par sarkanajām līnijām un tādejādi bieži vien nonākot gaisa piesārņojuma un trokšņa pārsniegumu zonā.

Latvijas teritorijā un Pierīgā notikušo izmaiņu raksturojums

4. Zemes reformas laikā un pēc tās daudzām teritorijām:

- **Nav ieplānota un izbūvēta atbilstoša infrastruktūra**, kas veicinātu drošu piekļuvi.
- Piekļuves jautājumi ir risināti:
  - izmantojot jau esošos ceļu pievienojumus valsts autoceļiem, palielinot to noslodzi,
  - vienkārši «iebraucot sliedes»,
  - detālplānojumu izstrādes rezultātā atsevišķai zemes vienībai pēc principa – pievienojums tikai uz vienu zemes vienību.

Latvijas teritorijā un Pierīgā notikušo izmaiņu raksturojums



Pēdējo 20 gadu laikā ir notikusi būtiska satiksmes intensitātes paaugstināšanās, kas ietekmē satiksmes dalībniekus. Atsevišķos posmos **intensitāte ir palielinājusies pat 4 reizes un vairāk.**



Satiksmes intensitātes pieaugums vienlaicīgi ar intensīvu teritoriju apbūvi ceļu tuvumā un ceļu pievienojumu skaita pieaugumu rada arvien lielāku ietekmi uz valsts autoceļu galveno funkciju – savienošanas funkciju jeb mobilitātes nodrošināšanu

Valsts un pašvaldību un privāto ceļu funkcijas

Valsts autoceļu funkcija – savienošanas funkcija, t.i., savienot objektus tā, lai būtu ērta to sasniedzamība un augsta satiksmes kvalitāte. Satiksmes kvalitātes nosacījumi - braukšanas laika ietaupījums, transporta izmaksas un garantēta satiksmes drošība.*

A ceļi – valsts autoceļu tīklu **savieno** ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu

P ceļi – novadu administratīvos centrus **savieno** savā starpā vai ar republikas pilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā republikas pilsētas

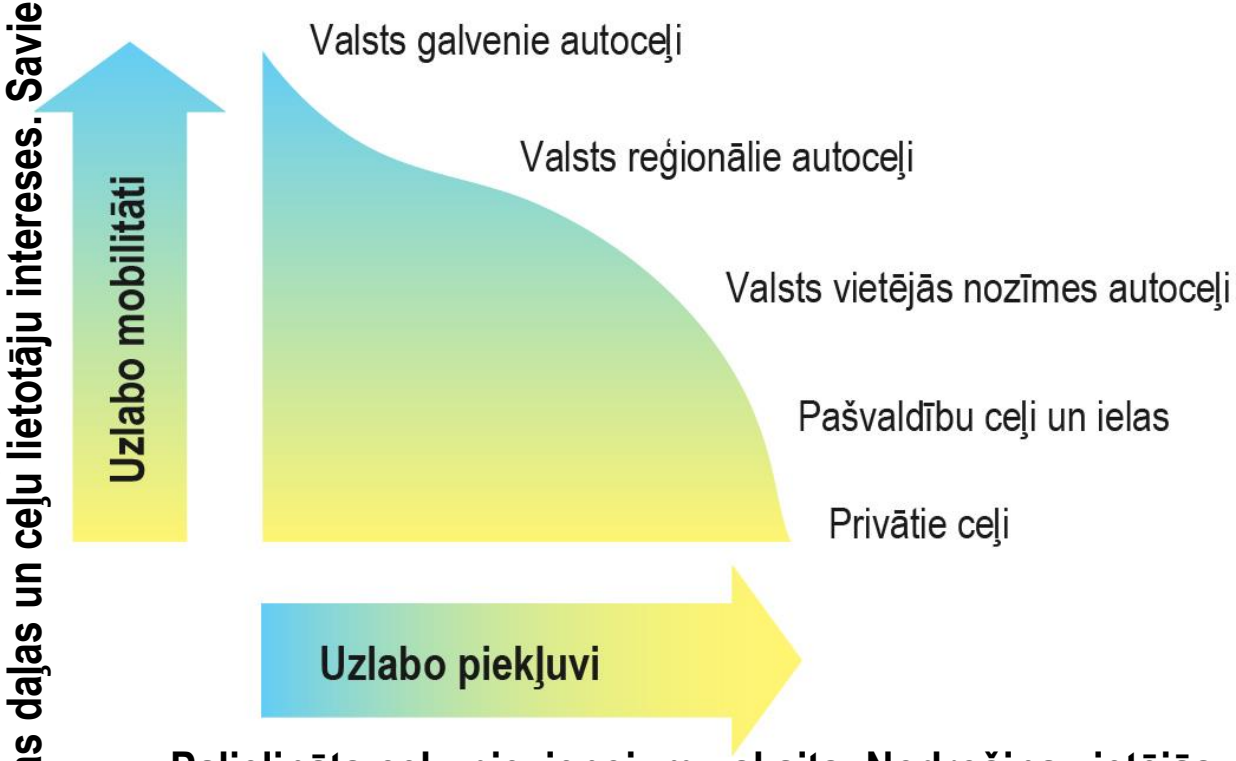
V ceļi – novada administratīvos centrus **savieno** ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus

Pašvaldību, komersantu un māju ceļu funkcija – piekļuves funkcija, t.i., ir nodrošināt piekļuvi atsevišķiem objektiem un teritorijām.

**Avots: Likums Par autoceļiem*

Ceļu funkcijas

Samazināts ceļu pievienojumu skaits. Nodrošina lielākās sabiedrības daļas un ceļu lietotāju intereses. Savienošanas funkcija



Palielināts ceļu pievienojumu skaits. Nodrošina vietējās pašvaldības, uzņēmēju un iedzīvotāju intereses. Piekļuves funkcija.

Tā kā pašvaldību teritorijās netiek izstrādāti transporta attīstības plāni, netiek nodrošināta vienota iekšējā ielu/ceļu tīkla izveide, tiek uzstājīgi prasīti jauni pievienojumi pie valsts autoceļiem, **valsts autoceļu savienošanas funkciju sāk nomākt piekļūšanas funkcija**

Mobilitāte

MOBILITĀTE ≠ iespēja pārvietoties/transportēt

Mobilitāte ⟹ **LAIKS**

⟹ **IZMAKSAS**

⟹ **DROŠĪBA**

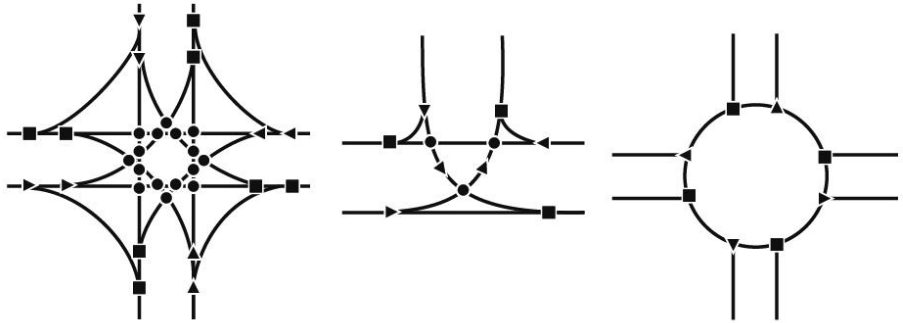
MOBILITĀTE = iespēja droši nokļūt nepieciešamajā vietā iespējami īsākā laikā ar iespējami zemākām izmaksām

Ceļu mezglu/pievienojumu ietekme uz satiksmes drošību

Negadījumu skaitu ceļu posmos ietekmē ne tikai ceļa tehniskie risinājumi, bet arī:

- Ceļu mezglu/pievienojumu tehniskie risinājumi.
- Ceļu mezglu/pievienojumu blīvums – skaits uz 1km.
- Savstarpējais attālums starp ceļu mezgliem/pievienojumiem.

Ceļu mezglos/pievienojumos notiek **20–40% negadījumu** no visa kopējā skaita. Negadījumu skaita galvenais cēlonis ir konfliktpunkti un to skaits.



32 konfliktu punkti | 9 konfliktu punkti | 8 konfliktu punkti

- plūsmu saplūšanas konfliktpunkti
- plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti
- plūsmu krustošanās konfliktpunkti

Transporta infrastruktūras plānošanu teritoriju plānojumos nosakošie normatīvi

1. MK noteikumi Nr.628 «Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem» un MK noteikumi Nr.665 grozījumi MK noteikumos Nr.628
   - Noteiktas prasības transporta infrastruktūru un ceļu pievienojumus plānot iespējami augstāk stāvošos teritorijas plānošanas dokumentos, piemēram, teritorijas plānojumā. Zemāka līmeņa teritorijas plānošanas dokumentos transporta infrastruktūras un ceļu pievienojumu jautājumi jārisina tikai tad, ja tie nav atrisināti augstākstāvošajos teritorijas plānošanas dokumentos.

2. MK noteikumi Nr.240 «Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi».
   - Noteiktas prasības izstrādāt transporta attīstības plānu.

3. MK noteikumi Nr.505 «Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem».
   - Nosaka kārtību ceļu pievienojumu veidošanai ar detālplānojumu palīdzību.

Transporta attīstības plāna (TAP) izstrādes priekšrocības un ieguvumi

1. TAP izstrādājot visai pašvaldības teritorijai, uz transporta infrastruktūras attīstības jautājumiem tiek skatīts kompleksi.
2. Plānojot kompleksi, izstrādes procesā tiek izvērtēti plānotie pievienojumi, iespēju robežās samazinot to plānoto skaitu.
3. Pēc TAP izstrādes ir atvieglots ceļu pievienojumu izveidošanas saskaņošanas process.
4. Nav nepieciešama detālplānojumu izstrāde atbilstoši MK noteikumiem Nr.505.
5. Vieglāk un ar zemākām izmaksām iespējams realizēt transporta attīstības projektus.
6. Labāki priekšnoteikumi uzņēmējdarbībai un tās attīstībai, kā arī teritorijas attīstībai kopumā.
7. Transporta infrastruktūras attīstībā ieguldītie līdzekļi ir pamatotāki, kopumā ar samazinātām izmaksām un mazāku teritorijas attīstībai nepieciešamā ceļu tīkla blīvumu.

Līdzšinējā pieredze TAP izstrādē

1. TAP ir izstrādājusi un ar VAS «Latvijas Valsts ceļi» ir saskaņojusi tikai viena Pierīgas pašvaldība.

2. Divām pašvaldībām TAP ir izstrādes procesā.

3. Daļa pašvaldību atliek TAP izstrādi uz vēlāku laiku, plānotos transporta infrastruktūras risinājumus un ceļu pievienojumus valsts autoceļiem balstot uz lokālplānojumos vai detālplānojumos izstrādātajiem risinājumiem.

TAP izstrādi kavējoši faktori

1. Teritorijas plānošana ar «satelītveida» apbūvi perifērālās apbūves vietā.

   a. Perifērālā izaugsme (+/- viemērīga apdzīvotās zonas palielināšanās)

   b. Satelītveida izaugsme (pilnībā viena no otras un novada centra nodalītas apdzīvotās zonas)



2. Izpratnes trūkums par ceļu pievienojumu un to skaita **negatīvo ietekmi** uz satiksmes drošību un valsts autoceļu savienojošo (mobilitātes) funkciju. Piemēram, bieži izstrādājamajos teritoriju plānojumu teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos sastopama šāda frāze –
«būvniecība zemes vienībā atļauta, ja tai nodrošināta piekļūšana – zemes vienība robežojas ar ceļu, laukumu, ielu vai piekļūšanu nodrošina ceļa servitūts»

3. Izpratnes trūkums par nepieciešamību teritorijas attīstību plānot vienlaicīgi ar transporta infrastruktūru.

4. Izpratnes trūkums par to, ka mobilitātes nodrošināšanai transporta tīklam un sniegtajiem transporta pakalpojumiem ir jābūt kvalitatīviem. Transporta attīstības plānam ir jāaptver visi transporta un pārvietošanās veidi.

TAP izstrādi kavējoši faktori

5. Skaidru un detalizētu prasību TAP izstrādei, piemēram, vadlīniju, trūkums.

6. Transporta infrastruktūras plānošanas un TAP izstrādes pieredzes trūkums. Teritorijas plānojumu izstrādē reti tiek iesaistīti ceļu būvinženieri.

7. Finanšu un motivācijas trūkums.

8. Sadarbības trūkums informācijas apritē: pašvaldības, investori, projektētāji, LVC.

9. Privātīpašnieciskums

10. Mehānismu trūkums, kā realizēt infrastruktūras projektu risinājumus, kam ir veikta izpēte, bet finansējums no budžeta tuvākajā plānošanas periodā nav paredzēts

Paldies
par uzmanību!

lvceli@lvceli.lv
www.lvceli.lv