



SIGULDAS NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Transporta tīkla attīstības plāns

Saturs

Ievads	3
1. TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS NOSTĀDNES STRATĒGISKĀ LĪMENĪ	5
1.1. Nacionālā līmenī.....	5
1.2. Reģionālā līmenī.....	8
1.3. Vietējā līmenī.....	9
2. NOVADA CEĻU UN IELU TĪKLS	10
2.1. Esošais novada ceļu tīkls	11
2.2. Plānotais novada ceļu tīkls	15
2.3. Pašvaldības ielas.....	23
3. PIEVIENOJUMI PIE VALSTS AUTOCEĻU TĪKLA	24
4. PAŠVALDĪBAS NOZĪMES CEĻI UN IELAS	29
5. ĪPAŠA REŽĪMA ZONA.....	31
6. MOBILITĀTE.....	32
6.1. Esošie mobilitātes punkti.....	33
6.2. Mobilitātes punktu attīstība	33
7. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS.....	39

PIELIKUMS

Siguldas pilsētas un ciemu ielu kategorijas

Ievads

Saskaņā ar Siguldas novada pašvaldības domes 16.03.2023. lēmumu Nr. 4 33. § „Par Siguldas novada pašvaldības teritorijas plānojuma no 2025. gada izstrādes uzsākšanu”, Siguldas novada pašvaldība izstrādā jaunu Siguldas novada teritorijas plānojumu, kura ietvaros ir sagatavots „Transporta tīkla attīstības plāns” (turpmāk – Transporta TmP).

Transporta tīkla plānošanas nepieciešamību teritorijas plānojumā pamato MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240). Tie nosaka, ka teritorijas plānojumā ietver vispārīgu transporta attīstības plānu, kurā shematiski attēlo vienotu un ceļu tīklu, tai skaitā plānoto ielu un ceļu trases, perspektīvos pievienojumus, transporta mezglus, kā arī ielu kategorijas. Savukārt detalizētu transporta attīstības plānu kā tematisko plānojumu izstrādā pilsētām, ciemiem vai to daļām, vai, ja nepieciešams, visai pašvaldības teritorijā.

VSIA „Latvijas Valsts ceļi” pārvalda valsts autoceļu tīklu, plāno autoceļu attīstību, nodrošina ceļu satiksmes organizācijas uzraudzību valsts autoceļu un pašvaldību ceļu tīklā un veic citu pamatuzdevumu izpildi. Valsts institūcija ar 02.06.2023. vēstuli Nr. 4.3/9509 ir izvirzījusi nosacījumus jaunā Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrādei, tai skaitā, atsaucoties uz spēkā esošā normatīvā regulējuma prasībām, norādījumiem, kas jāievēro, izstrādājot Transporta TmP. Šī plānojuma ietvaros ir organizētas tikšanās un veiktas konsultācijas ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” pārstāvjiem par līdz šim plānotajiem transporta infrastruktūras objektiem, kā arī citiem ar to saistītiem jautājumiem.

Transporta TmP izstrāde balstīta uz iepriekš minētā lēmuma 1. pielikuma „Darba uzdevums Siguldas novada teritorijas plānojuma 2025. gadam izstrādei” 3.11. apakšpunktu. Plāns ir sagatavots, izpildot šādus uzdevumus:

1. Izstrādāt transporta tīkla attīstības plānu:

- ▶ Paredzēt visam novadam vienotu dažādu kategoriju ielu un ceļu tīklu, saskaņojot to ar blakus esošo novadu ceļu tīklu;
- ▶ Noteikt nepieciešamos perspektīvos pievienojumus valsts autoceļu tīklam, lai nodrošinātu optimālu sasaisti ar pašvaldību un komersantu autoceļu tīklu, kā arī noteikt perspektīvos pievienojumus vai citus risinājumus, lai nodrošinātu piekļuvi visām valsts autoceļiem piegulošajām teritorijām;
- ▶ Izvērtēt iepriekš noteiktās transporta infrastruktūras būvēm vai trasēm rezervētās teritorijas un veikt nepieciešamās izmaiņas;
- ▶ Noteikt pašvaldības nozīmes ceļus un ielas (kā privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojumu) gadījumos, kuros tas nepieciešams vienota ceļu un ielu tīklu nodrošināšanai vai piekļūšanai lielākam skaitam īpašumu;
- ▶ Noteikt īpaša režīma satiksmes zonas, kurās noteikti ierobežojumi transportlīdzekļu iebraukšanai.

2. Siguldas pilsētas un novada ciemu teritorijās:

- ▶ Noteikt esošo un plānoto pašvaldības ielu kategorijas;
- ▶ Noteikt/precizēt ielu sarkanās līnijas, izstrādāt ielu sarkano līniju plānus, ņemot vērā esošās zemes vienību robežas un zemes vienību platību atsavināšanas nepieciešamību;

- ▶ Noteikt teritorijas, transporta koridorus vai trases, kas nepieciešamas jaunu transporta infrastruktūras objektu būvniecībai, tajā skaitā ievērtējot detālplānojumos paredzēto ielu un esošu ielu – strupceļu optimālu savienošanu ar kopējo ielu tīklu;
- ▶ Noteikt prasības ielu/ceļu segumu veidiem, izbūves secībai, kas ievērojama, realizējot detālplānojumus un veicot jaunu teritoriju apbūvi, brauktuvju šķērsprofilu tipus;
- ▶ Sniegt priekšlikumus iespējamo stāvparku un mobilitātes punktu izvietojumam;
- ▶ Noteikt prasības autonomvietņu izvietošanai, nepieciešamo autonomvietņu skaitu dažādiem izmantošanas veidiem;
- ▶ Paredzēt vienotu gājēju ceļu tīklu;
- ▶ Paredzēt vienotu velosipēdu ceļu tīklu;
- ▶ Noteikt iebrauktuvju pieslēgumu savstarpējos attālumus un attālumus no ielu un ceļu krustojumiem.
- ▶ Izvērtēt esošos, teritorijas plānojumos noteiktos velomaršrutus un pamatot jaunu velomaršrutu noteikšanu.

Izstrādātā plāna ietvaros veicamo darbu izpilde tiks turpināta, veicot Siguldas novada teritorijas plānojuma risinājumu izstrādi. Piemēram, tiks pārskatītas un grafiski attēlotas ielu sarkanās līnijas, izvirzītas prasības Siguldas novada Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos transporta infrastruktūrai.

Transporta TmP izstrādāja SIA „METRUM” teritorijas attīstības plānošanas speciālisti, ceļu projektētāji Jānis Bidzāns un Jānis Sperga, sadarbībā ar Siguldas novada pašvaldības speciālistiem, ievērojot iepirkuma „Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrāde, ietverot stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma un transporta attīstības plāna izstrādi” (identifikācijas Nr. SNP 2023/29/AK) 2. pielikumu – Tehnisko specifikāciju.

1. TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS NOSTĀDNES STRATĒGISKĀ LĪMENĪ

1.1. Nacionālā līmenī

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (turpmāk – Latvija 2030) transporta infrastruktūras jautājumi ir izvirzīti divās prioritātēs:

- ▶ „Inovatīva un ekoe efektīva ekonomika” – ietverot prioritāro ilgtermiņa rīcības virzienu „Energiefektivitāte un videi draudzīga transporta politika”;
- ▶ „Telpiskās attīstības perspektīva” – aptverot divus prioritāros ilgtermiņa rīcības virzienus: „Transporta infrastruktūras plānošana un sabiedriskais transports” un „Transporta infrastruktūras attīstība”.

Saskaņā ar Latvija 2030 Telpiskās attīstības perspektīvu, Siguldas novads atrodas Rīgas metropoles areālā, kuru šķērso divi starptautiskas nozīmes transporta koridori, kā arī nacionālo interešu objekts – plānotā Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra *Rail Baltica*.

Telpiskās attīstības perspektīvā transporta infrastruktūras attīstībā tiek izcelti trīs galvenie aspekti: (1) sasniedzamības uzlabošana, (2) apdzīvojums kā ekonomiskās attīstības, dzīves un darba vides pamats un (3) nacionālo interešu telpas, kas ir specifiskas, unikālas teritorijas ar būtisku nozīmi valsts attīstībā.

Dokuments nosaka nepieciešamību uzlabot iekšējo un ārējo sasniedzamību, īstenojot šādus pasākumus:

- ▶ **Transporta infrastruktūras plānošanu** – viens no piedāvātajiem risinājumiem, lai uzlabotu ārējo un iekšējo sasniedzamību, ņemot vērā transporta infrastruktūras plānus un veiktās izpētes, nosaka, ka teritorijas attīstības plānošanas dokumentos ir jāiekļauj teritorijas, kas nepieciešamas nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai, kā arī jānosaka reģionālas un vietējas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervējamās teritorijas.
- ▶ **Integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošanu** – tiek uzsvērta nepieciešamība nodrošināt sabiedrisko transportu starp nacionālas un reģionālas nozīmes centriem.
- ▶ **Autoceļu tīkla attīstību** – nosaka, ka Rīgas metropoles reģiona ietilpstošo pašvaldību teritorijas plānojumos jāparedz un jānodrošina teritorijas nozīmīgu transporta infrastruktūras objektu izbūvei. Savukārt, lai mazinātu transporta kaitīgo ietekmi uz pilsētu iedzīvotāju drošību un veselību, ir jāizbūvē apvedceļi tām pilsētām un apdzīvotām vietām, ko šķērso ievērojamas tranzīta plūsmas.
- ▶ **Dzelzceļa transporta attīstību** – jāīsteno starptautiskā dzelzceļa projekts „Rail Baltica”.
- ▶ **Gaisa satiksmes un ostu attīstību** – nav attiecināms uz Siguldas novadu.

Latvijas nacionālajā attīstības plānā 2021.-2027. gadam (turpmāk – NAP2027) viena no prioritātēm ir „Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” – dzīves vides kvalitātes uzlabošana līdzsvarotai reģionu attīstībai.

Transporta infrastruktūra tiek izcelta kā stratēģiski nozīmīgs resurss, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību un iekšējo mobilitāti. NAP2027 paredz, ka dzelzceļš tiks izmantots kā sabiedriskā transporta mugurkauls, savukārt *Rail Baltica* nodrošinās Latvijas iekļaušanos Eiropas Savienības pamattīklā.

Saskaņā ar **Transporta attīstības pamatnostādņēm 2012.–2027. gadam** (turpmāk – Pamatnostādnes 2027), transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku. Mērķis ir noteikts, pamatojoties uz Eiropas Zaļo kursu, t. i., paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.

Pamatnostādņu 2027 īstenošanas plāna galvenie uzdevumi pašvaldībām saistīti ar mobilitātes punktu izveidi, vienotas sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ieviešanu, infrastruktūras projektiem velosipēdistiem un gājējiem u. c.

Šajā dokumentā norādīts, ka transporta nozares būtiskākie izaicinājumi, raugoties no infrastruktūras viedokļa, ir nodrošināt pilnvērtīgu integrēšanos TEN-T tīklā, kā arī Latvijas dzelzceļa telpas nošķirtība no Eiropas dzelzceļa tīkla, ko nākamajā periodā ir plānots risināt ar jauna dzelzceļa koridora *Rail Baltica* attīstību.

Nacionālais interešu objekts „Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa līnija Rail Baltica” šķērso Siguldas novada Inčukalna pagastu, kas līdz 2021. gada administratīvi teritoriālai reformai atradās Inčukalna novadā.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 17. panta pirmo un otro daļu, kā arī MK 24.08.2016. rīkojuma Nr. 468 „Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica” (turpmāk – MK rīkojums Nr. 468) 2. punktu, Latvijas Republikas Satiksmes ministrija Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmā publicē un aktualizē *Rail Baltica* un ar tās izveidi saistīto būvju – funkcionēšanai nepieciešamo teritoriju.

Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija no 2020.–2040. gadam¹ (turpmāk – Valsts autoceļu Stratēģija) ir valsts autoceļu tīkla attīstības vīzija, un tā pamatzdevums ir pārskatīt valsts autoceļu tīklu, izvērtēt tā efektivitāti, noteikt tā stratēģiskos uzdevumus, prioritāros attīstības virzienus, indikatorus un to mērķa vērtības 2040. gadam, kas kalpo par pamatu nozares vadībai un budžeta plānošanai ilgtermiņā, kā arī pamatojumu citu finansējuma avotu piesaistei.

Valsts autoceļu Stratēģija ir izstrādāta, lai izpildītu NAP2027 rīcības virziena „Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” uzdevumus, kā arī Pamatnostādņu 2027 projektā rīcības virziena „Starptautiskās savienojamības uzlabošana” uzdevumu „Uzlabot TEN-T autoceļu kvalitāti un drošību”.

Saskaņā ar šo dokumentu, Latvijā ir paredzēta vairāku valsts galveno autoceļu pārbūve un izbūve, to plānojot īstenot trīs posmos (1. posms no 2020. līdz 2030. gadam; 2. posms no 2030. līdz 2035. gadam un 3. posms no 2035. līdz 2040. gadam).

Pēc katra posma īstenošanas ir paredzēts veikt starpizvērtējumu un analizēt tālākos veicamos uzdevumus, nepieciešamības gadījumā pārskatot Valsts autoceļu Stratēģijas īstenošanas posmos iekļautās prioritātes.

Valsts galveno autoceļu pārbūves 1. posma otrais attīstības virziens ietver esošo divu brauktuvi autoceļu pārbūvi, kurā paredzēts īstenot autoceļa A2 pārbūvi Siguldas novada teritorijā.

Piektais pārbūves projekts „Autoceļa A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) posma autoceļš A4-Lorupes grava (divbrauktuvi posms) pārbūve” aptver 32,0 km garu posmu (skatīt 1. attēlu).

¹ 2021. gada 29. jūnijā pieņemts Ministru kabinetā kā informatīvais ziņojums „Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam”

„Autoceļa A2 posma Lorupes grava–Cēsu pagrieziens pārbūve” 31,6 km garumā ir plānota attīstības 2. posmā, ko paredzēts īstenot no 2030. līdz 2035. gadam. Šis laika posms, kas tika saistīts ar potenciālo Siguldas apvedceļa īstenošanu (izvērtējot tehniski-ekonomiskos aspektus), ir minēts arī VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2008. gada izpētē „Autoceļa A2 Rīga –Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte–Rīdzene attīstības izpētei” (turpmāk – LVC 2008. gada izpēte).

2. attēlā redzams arī jauns satiksmes mezgls un jauns autoceļa A1 posms. Projekta nosaukums ir „Autoceļa A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži) pārbūve”, un to paredzēts īstenot 101,7 km garumā. Šis transporta mezgls līdz šim nav detalizēts un atainots pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentos. Ņemot vērā minēto, Transporta TmP ietvaros tika izskatīti arī valsts autoceļu attīstības virzieni.



1. attēls. Valsts autoceļa tīkla 1. posma otrais attīstības virziens, kas skar Siguldas novada teritoriju

Avots: Informatīvais ziņojums „Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam



2. attēls. Valsts autoceļa tīkla 2. posma otrais attīstības virziens, kas skar Siguldas novada teritoriju

Avots: Informatīvais ziņojums „Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam

Atzīmējams, ka VSIA „Latvijas Valsts ceļi” pašreiz veic Valsts autoceļu Stratēģijas pārskatīšanu, kurā par prioritāri īstenojamo pasākumu tiek plānota valsts galvenā autoceļa A7–A1 (*Via Baltica*) un Rīgas apvedceļa trašu pārbūve.

Koncepcijā infrastruktūras attīstībai līdz 2035. gadam (VAS „Latvijas Dzelzceļš”) definētas infrastruktūras attīstības prioritātes un realizējamie projekti klientu ērtību uzlabošanai, vilcienu ātruma palielināšanai, dzelzceļa drošības līmeņa paaugstināšanai un tā radītā kaitējuma videi samazināšanai. Minētā koncepcija paredz valsts publiskās lietošanas stratēģiskās (valsts) nozīmes dzelzceļa infrastruktūras iecirknī „Rīga Pasažieru–Lugaži–valsts robeža” pakāpeniski un pa posmiem palielināt vilcienu kustības ātrumu, veicot dzelzceļa līnijas elektrifikāciju, pielāgojot sliežu ceļus, paaugstinot satiksmes drošības līmeni uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī rosinot attiecīgas izmaiņas normatīvajos aktos. Pieejamā finansējuma ietvaros līdz 2027. gada beigām ir plānots modernizēt stacijas un pieturas punktus, nodrošinot kvalitatīvu, drošu un ērtu infrastruktūru un vides pieejamību visām sabiedrības grupām.²

► Rail Baltica

Nākotnē Siguldas novadu (Inčukalna pagastu) šķērsos elektrificēta dzelzceļa līnija *Rail Baltica*, tādēļ, izstrādājot Siguldas novada teritorijas plānojumu, jāņem vērā šīs trases un ar tās būvniecību saistīto būvju un plānotās reģionālās stacijas izvietojumu, nosakot un integrējot teritorijas plānojuma risinājumos dzelzceļa līnijas un ar to funkcionāli saistīto objektu izbūvei nepieciešamās teritorijas.

² Informācija atbilstoši VSIA „Latvijas Dzelzceļš” 31.05.2023. vēstulē Nr. 6.4.16/116–2023 sniegtajai informācijai

Saskaņā ar 2016. gadā veiktās ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem **teritorijās gar *Rail Baltica* dzelzceļa līniju ir prognozēts palielināts vides troksnis**, un mājokļu paredzēšana šādā vietā nav ilgtspējīgs risinājums, tādēļ, izstrādājot Siguldas novada teritorijas plānojuma risinājumus, **plānotās dzelzceļa līnijas tuvumā jānosaka tādu funkcionālo zonējumu, kas nebūtu pretrunā ar MK 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 147. un 147.¹ punktā noteikto.**

Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, izsniedzot nosacījumus teritorijas plānojuma izstrādei, informēja, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika veikts arī zīdītāju monitorings, kura rezultātā ir konstatēts, ka Siguldas novada teritorijā notiek dzīvnieku migrācija.

Tādējādi pār *Rail Baltica* dzelzceļa trasi atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējumam ir paredzēts izbūvēt speciālas dzīvnieku pārejas, lai saglabātu dzīvnieku migrācijas koridorus. Viena no šādām pārejām (zaļais tunelis Nr. 3275 (kombinētā autoceļa pārvada vietā)) ir paredzēta zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 8064 001 0154. Tāpat ir plānots pielāgot Gaujas un Straupjupītes šķērsojumu tiltus, lai nodrošinātu pietiekamu brīvtempu dzīvnieku migrācijai.

Latvijas Republikas Satiksmes ministrija aicina:

- ▶ Siguldas novada teritorijas plānojumā izstrādē **ņemt vērā noteiktos dzīvnieku pāreju risinājumus un izbūves vietas**, plānojot to tuvumā teritorijas izmantošanas veidus, kas neizslēdz dzīvnieku migrāciju.
- ▶ **Izvērtēt, vai ar teritorijas plānošanas instrumentiem**, piemēram, pilnveidotiem nosacījumiem apbūves izvietojumam, brīvo teritoriju plānošanai, prasībām un ierobežojumiem attiecībā uz teritoriju nožogojumu u. c., **pastāv iespēja nodrošināt ekonomisko un dabas aizsardzības interešu sabalansēšanu**, saglabājot esošos dzīvnieku migrācijas ceļus.
- ▶ **Paredzēt risinājumus, kas nodrošina jauno piebraucamo ceļu un satiksmes savienojumu, kas saistīti ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūvi, integrēšanu novada transporta organizācijas shēmā**, kurā shematiski attēlojama esošo un jauno ceļu/ielu infrastruktūra un to klasifikācija.

1.2.Reģionālā līmenī

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam ir ietvertas rekomendācijas attiecībā uz satiksmes infrastruktūru. Tās vadlīnijās ietverti vairāki ieteicamie pasākumi kā, piemēram, paredzēt iespējas palielināt videi draudzīgu transporta un pārvietošanās veidu īpatsvaru, paredzēt perspektīvo transporta un infrastruktūras maģistrālo trašu rezervēšanu, lokālos transporta mezglus – mobilitātes punktus, sasaistē ar reģionālajām satiksmes organizācijas vietām u. tml.

Rīgas metropoles attīstības rīcības plāns nosaka, ka Rīgas metropoles areālam būtu jāveidojas kā policentriskam, telpiski un sociāli vienotam reģionam, kurā ir integrēta ātrvilciena sliežu līnija un kurš ir ekonomiski dinamisks, energoefektīvs un oglekļa neitrāls, bet zaļie koridori ir spēcīgs reģionāli vienojošs elements.

Rīcības plānā norādīts, ka transporta un mobilitātes jautājumi ir būtiski pārējo metropoles funkciju pilnvērtīgai nodrošināšanai. Sagatavotajā mobilitātes vīzijā Siguldas novads atrodas metropoles tiešas funkcionālās ietekmes areālā, bet Siguldas pilsētā atrodas mobilitātes punkts. Neskaitot galvenos transporta koridorus, kuri šķērso/-s Siguldas novadu (TEN-T ceļi/valsts galvenie autoceļi, plānotā dzelzceļa *Rail Baltica* trase), vīzijā atzīmēti arī velo savienojumi.

1.3.Vietējā līmenī

Siguldas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2021.-2045. gadam (turpmāk – Siguldas novada IAS) Telpiskās attīstības perspektīvā ir attēlots esošais valsts autoceļu ceļš, esošais mobilitātes centrs, esošā un plānotā dzelzceļa infrastruktūra. Siguldas novada IAS norādīts, ka pēc plānotās *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras, tai skaitā Vangažu reģionālās dzelzceļa stacijas izbūves, to apvienojot vienotā struktūrā ar esošo Vangažu dzelzceļa staciju, novada teritorijā tiks nodrošināta iespēja izveidot otru mobilitātes centru. Abu mobilitātes centru funkcijas būs savstarpēji saistītas, nodrošinot ātru un ērtu abu centru sasniedzamību.

Tāpat dokumentā ietverts secinājums, ka jaunu pašvaldības ceļu ierīkošana Siguldas novada teritorijā nav nepieciešama. Vienlaikus Siguldas novada IAS ilgtermiņā saglabā ieceri izbūvēt plānoto Siguldas pilsētas apvedceļu, tādējādi novirzot visas tranzīta plūsmas ārpus pilsētas teritorijas.

Papildus jāpiemin, ka 2019. gadā tika izstrādāts „Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums”, kura viena no sadaļām bija „Satiksmes infrastruktūras plānošana”. Tā ietvaros tika izvērtēta esošā Siguldas pilsētas satiksmes infrastruktūra, kā arī sagatavots priekšlikums perspektīvajai satiksmes organizācijai, izstrādāts velosatiksmes infrastruktūras un autostāvvietu attīstības plāns. Minētais dokuments kalpoja arī kā pamatojums spēkā esošā Siguldas novada teritorijas plānojuma (administratīvajai teritorijai līdz 01.07.20221.) 2021.-2024. gada grozījumu (stājās spēkā 2022. gadā) risinājumiem.



3.attēls. Transporta galvenie koridori Siguldas novada Telpiskajā attīstības perspektīvā

Avots: Siguldas novada IAS

2. NOVADA CEĻU UN IELU TĪKLS

Transporta infrastruktūra ir viens no galvenajiem telpiskās struktūras elementiem, kas ietekmē Siguldas novada dzīvotspēju un konkurētspēju. Ceļu un ielu teritoriju plānošanas nepieciešamību regulē gan valsts, gan pašvaldību izdoti normatīvie akti. Vispārīgās prasības pašvaldības transporta tīkla plānošanai ir noteiktas MK 30.04.2013. noteikumos Nr. 240.

Saskaņā ar likuma „Par autoceļiem” otrajā pantā noteikto, **autoceļi ir kompleksa inženierbūve ārpus pilsētas robežām**, kas izmantojama transportlīdzekļu satiksmei ar noteikto ātrumu, normatīvos paredzētajām slodzēm un gabarītiem. Savukārt **ielas ir transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve pilsētas teritorijā**. Šī paša likuma 1. panta otrajā daļā noteikts, ka **pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā**, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes.

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka likuma „Par autoceļiem” prasības un no likuma deleģētie noteikumi nav attiecināmi uz ielām, ja šā likuma tekstā nav tieši noteikts citādi.

Pašlaik Latvijā ir 148 km valsts autoceļu, kas atrodas pilsētu teritorijā. Šiem autoceļu posmiem likumiski būtu jāatrodas pašvaldību īpašumā.

Likums par autoceļiem nosaka, ka visi Latvijas autoceļi pēc to nozīmes iedalāmi:

- ▶ Valsts autoceļos;
- ▶ Pašvaldību ceļos;
- ▶ Komersantu ceļos;
- ▶ Māju ceļos.

Valsts autoceļi iedalāmi:

- ▶ Galvenajos autoceļos, kas valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu – ar pārējām valstspilsētām vai kas ir valstspilsētu apvedceļi;
- ▶ Reģionālajos autoceļos, kas novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar valstspilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā valstspilsētas;
- ▶ Vietējos autoceļos, kas 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.

Jāatzīmē, ka MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 nenosaka ceļu iedalījumu ārpus apdzīvotām vietām.

2.1. Esošais novada ceļu tīkls

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem³, ceļu kopējais garums 2023. gadā Siguldas novadā sastādīja 1072 km. ~33,8 % no visiem ceļiem un ielām ir ar melno (asfaltbetona vai citu bitumizēto) segumu, savukārt ~66,2 % ir šķembu un grants segumu.

► Valsts autoceļi

Siguldas novada valsts autoceļu kopējais garums – 398 km.

Valsts autoceļu funkcija ir savienošana, nodrošinot ātru, ērtu un drošu transporta plūsmu starp pilsētām un apdzīvotām vietām. Uz tiem ir lielāks braukšanas ātrums un caurlaides spēja. Ierobežots ceļu mezglu un pievienojumu skaits. Mezgli maksimāli droši (divlīmeņu).⁴

Siguldas novadu šķērso valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) un valsts galvenais autoceļš A3 Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka), valsts reģionālie autoceļi P3, P6, P7, P8, P9, P10, P32, kā arī valsts vietējie autoceļi.

Siguldas novada valsts autoceļu saraksts iekļauts 1. tabulā.

1. tabula. Valsts autoceļu saraksts⁵

Nr. p. k.	Autoceļa indekss	Autoceļa nosaukums	Ceļu zemes nodalījuma joslas min. platums no autoceļa ass uz katru pusi, m	Aizsargjoslas platums no autoceļa ass uz katru pusi, m
Valsts galvenie autoceļi				
1.	A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) 30,800 – 60,010 km	15,5 – 50	100
2.	A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka) 0,000 – 1,500 km, 4,580 – 26,837 km	13,5	100
Valsts reģionālie autoceļi				
1.	P3	Garkalne–Alauksts (18,000 – 48,200 km)	11	60
2.	P6	Saulkrasti–Sēja–Ragana 0,400 – 17,160 km	11	60
3.	P7	Ragana–Turaida 0,000 – 9,760 km	13,5	60
4.	P8	Inciems–Sigulda–Ķegums 0,000 – 44,125 km	13,5	60
5.	P9	Ragana–Limbaži 0,000 – 4,965 km	13,5	60
6.	P10	Inčukalns–Ropaži–Ikšķile 0,000 – 14,970 km	13,5	60
7.	P32	Augšlīgatne–Skriveri (8,700 – 14,000 km)	11	60
Valsts vietējie autoceļi				
1.	V58	Sigulda–Allaži–Ausmas 0,173 – 14,702 km	13,5	30
2.	V59	Mālpils–Peļņi 0,000 – 8,442 km	11	30
3.	V60	Mālpils–Zaube–Kliģene 0,000 – 7,585 km	9,5	30
4.	V61	Mālpils–Vite 0,000 – 5,835 km	9,5	30
5.	V62	Glāznieki–Vatrāne 0,000 – 5,530 km	9,5	30
6.	V63	Vite–Viršukalns 0,000 – 3,150 km	9,5	30
7.	V65	Pādes–Tūžas 0,000 – 1,600 km	13,5	30
8.	V66	Sidgunda–Ropaži 0,000 – 7,440 km	9,5	30

³ Valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums reģionos, valstspilsētās un novados gada beigās.

Centrālā statistikas pārvalde

⁴ VSIA „Latvijas Valsts ceļi”

⁵ Saskaņā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” 02.06.2023. vēstulē Nr. 4.3/9509 sniegto informāciju

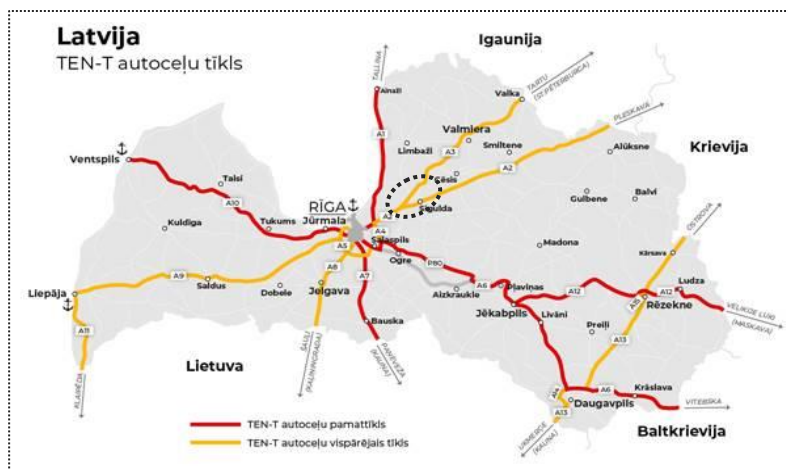
9.	V69	Klints–Celmi 0,000 – 4,904 km	9,5	30
10.	V70	Pievedceļš Mazajiem Kangariem 0,000 – 3,900 km	9,5	30
11.	V71	Bukas–Mālpils 0,000 – 3,881 km	9,5	30
12.	V72	Mālpils–Slieķi 0,000 – 4,924	9,5	30
13.	V73	Sidgunda–Vite–Kniediņi 0,000 – 13,755 km	9,5	30
14.	V75	Ropaži–Griķukrogs (10,500 – 15,900 km)	9,5	30
15.	V80	Eikāži–Bīriņi 0,000 – 6,732 km	9,5	30
16.	V81	Lēdurga–Inciems 0,000 – 11,425 km	9,5	30
17.	V82	Inciems–Straupe 0,000 – 6,600 km	9,5	30
18.	V83	Sigulda–Vildoga–Līgatne 0,000 – 7,834 km	9,5	30
19.	V84	Inčukalns–Kalējībūņas 0,000 – 13,140 km	11	30
20.	V85	Jūdaži–Nītaure 0,000 – 1,670 km	11	30
21.	V86	Pievedceļš Vangažu asfaltbetona rūpnīcai 0,000 – 1,000 km	11	30
22.	V89	Inciems–Gauja 0,000 – 6,622 km	9,5	30
23.	V90	Krimuldas sanatorija–Graši 0,000 – 5,408 km	9,5	30
24.	V91	Taigas–Zutiņi 0,000 – 4,225 km	9,5	30
25.	V92	Sunīši–Viesturi 0,000 – 4,000 km	9,5	30
26.	V93	Indrāni–Inčukalns 0,000 – 2,173 km	9,5	30
27.	V94	Sēnīte–Kārļzemnieki 0,000 – 1,700 km	9,5	30
28.	V95	Griķukrogs–Meļķerti 0,000 – 5,400 km	9,5	30
29.	V96	Pievedceļš Lorupes gravai 0,000 – 1,980 km	9,5	30
30.	V99	Pievedceļš Vangažu stacijai 0,000 – 0,440 km	11	30
31.	V128	Straupe–Lēdurga–Vidriži–Skulte 4,035 – 17,729 km	11	30
32.	V129	Alkšņi–Lēdurga–Ausmas–Mārstagi 1,978 – 21,963 km	9,5	30
33.	V150	Dzirnieki–Vanagi 1,286 – 4,490 km	9,5	30
34.	V318	Eglaine–More 0,000 – 3,000 km	9,5	30
35.	V319	Peļņi–More 0,000 – 5,600 km	9,5	30

Tabulā norādīti ceļu zemes nodalījuma joslas minimālie platumi (m), atbilstoši likuma „Par autoceļiem” 27.¹ pantam. Minimālais ceļu zemes nodalījuma joslas platums attiecas uz posmiem, kur nav veikta mērniecība. Aizsargjoslas platums noteikts saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 13. panta otrās daļas 2. punktu.

Valsts galvenie autoceļi A2 un A3 ir arī TEN-T autoceļu vispārējā tīkla sastāvdaļa, tādēļ šo autoceļu tīkla tehniskās prasības reglamentē Eiropas parlamenta un padomes regula 2024/1679.

Atbilstoši regulai, jānodrošina, ka abi valsts galvenie autoceļi atbilst šādām prasībām:

- ceļi ir īpaši projektēti, būvēti vai modernizēti mehānisko transportlīdzekļu satiksmei;
- izņemot īpašus punktus vai uz laiku, ceļi nodrošina atsevišķas brauktuves diviem satiksmes virzieniem, kuras viena no otras atdalītas ar sadalošu joslu, kas nav paredzēta satiksmei, vai ar citiem līdzekļiem, kuriem ir līdzvērtīgs drošuma līmenis un



4. attēls. TEN-T autoceļu tīkls Latvijā

Avots: Informatīvs ziņojums „Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam”

- ceļiem nav viena līmeņa krustojumu ar autoceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, velosipēdistu vai gājēju ceļiem.

Regula pieļauj arī atkāpes no augstāk minētā, proti, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no atsevišķām izklāstītajām prasībām attiecībā uz ceļiem gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību.

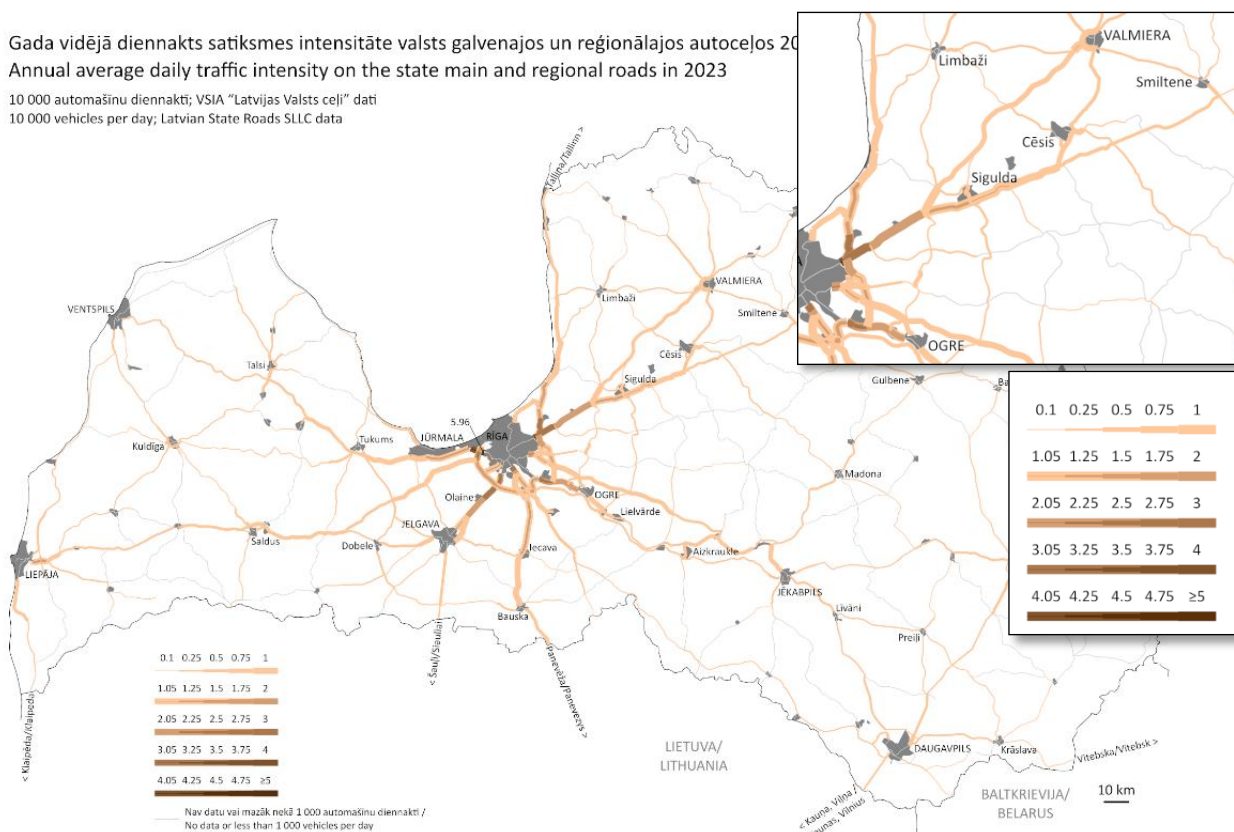
Saskaņā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” datiem⁶, gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2023. gadā valsts galvenā autoceļa A2 posmā no Garkalnes līdz Sēnītei bija 20 298 vienības, bet posmā no Sēnītes līdz Siguldai – 12 683 vienības.

Satiksmes intensitāte 2024. gadā valsts galvenā autoceļa A2 posmā caur Siguldu un līdz Augšlīgatnei bija 10 514 vienības. Tā ir bijusi lielāka par 10 000 vienībām, tādēļ attiecīgais autoceļa posms pakļaujas iepriekš minētās Eiropas Parlamenta padomes regulas prasībām.

Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2023. gadā valsts galvenā autoceļa A3 bija mazāka par 10 000 vienībām. T. i., posmā no Sēnītes līdz Raganai – 9657 vienības, bet ar pieaugošu tendenci.

Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos 2023. gadā
Annual average daily traffic intensity on the state main and regional roads in 2023

10 000 automašīnu diennakts; VSIA „Latvijas Valsts ceļi” dati
10 000 vehicles per day; Latvian State Roads SLLC data



5. attēls. Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte valsts galvenajos autoceļos 2023. gadā⁷

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” datiem, Siguldas novadā laika posmā no 2020. līdz 2022. gadam⁸ bija viens „melns punkts” – bīstamais posms atrodas valsts galvenā autoceļa A2 posmā gar krogu „Sorbas”, degvielas uzpildes staciju „Totāls”.

⁶ VSIA „Latvijas Valsts ceļi” dati

⁷ admin.stat.gov.lv

⁸ VSIA „Latvijas Valsts ceļi” [ceļu karte „Melnie punkti”](#)

► Pašvaldības ceļi

Siguldas novada pašvaldības ceļu garums – 466 km.

Pašvaldības ceļu (arī komersantu ceļu, māju ceļu un ielu) funkcija ir apkalpošana un piekļūšana, nodrošinot transporta satiksmi ceļa tuvumā esošajos objektos, īpašumos, apdzīvotās vietās.⁹

► Komersantu ceļi

Nozīmīgu lomu Siguldas novada kopējā ceļu struktūrā ieņem AS „Latvijas Valsts meži” ceļi, kas nodrošina piekļūšanu ne tikai uzņēmuma pārziņā esošajiem nekustamajiem īpašiem, bet arī savienojamību starp Siguldas novada teritorijas daļām.

► Blakus esošo novadu ceļu tīkls

Lai plānoto Siguldas novada ceļu tīklu saskaņotu ar blakus novadu ceļu tīklu, Transporta TmP ietvaros tika skatīti blakus esošo pašvaldību spēkā esošajos plānošanas dokumentos plānotais ceļu tīkls. Tajā pašā laikā jāņem vērā, ka visas pašvaldības, kuras robežojas ar Siguldas novadu, izstrādā jaunus teritorijas plānojumus. Limbažu novadam ir izstrādāta teritorijas plānojuma 1. redakcija, Saulkrastu novada teritorijas plānojums ir apstiprināts (statusā „Atcelšana daļā”, situācija uz 09.04.2025.), savukārt Cēsu, Ādažu, Ogres un Ropažu novadam teritorijas plānojuma 1. redakcijas izstrāde vēl notiek.

Kopīgā interešu teritorija Siguldas novadam ar Saulkrastu novadu ir *Rail Baltica* dzelzceļa šķērsojums (tilts) pāri Gaujai. Saulkrastu novada teritorijas plānojumā dzelzceļa līnijas trase noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem (TIN7 „Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija Rail Baltica”).

Saulkrastu novada Transporta vispārīgajā plānā norādīts, ka līdzšinējā Sējas novada teritorijas plānojuma grafiskās daļas kartē „Sējas novada teritorijas funkcionālā zonējuma karte” bija attēloti izpētes „Autoceļa A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka) posma Inčukalns- Ragana attīstības izpēte” (AS „Ceļuprojekts”, 2008. g.) transporta risinājumi – projektētie vietējas nozīmes ceļi un to varianti. Jaunajā teritorijas plānojumā šis valsts galvenā autoceļa posms vairs netiek noteikta kā „Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN71). Risinājums pamatots ar to, ka šo projektu nav īstenots noteiktajā (7+7) gadu periodā.

Vienotajā Saulkrastu novada ceļu tīklā nav attēloti plānoti ceļi Siguldas novada tuvumā.

Limbažu novada teritorijas plānojuma (1. redakcija)) Vispārīgajā transporta plānā ietvertie plānotie transporta infrastruktūras objekti saistīti ar *Rail Baltica* dzelzceļa līniju, savukārt jaunu ceļu būvniecība Siguldas novada pierobežā nav plānota.

Limbažu novada pašvaldība, sniedzot nosacījumus Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrādei, aicināja Transporta TmP izstrādes gaitā ņemt vērā esošo autoceļu tīklu noslodzi un īpašu uzmanību pievērst valsts reģionālajam autoceļam P9 Ragana-Limbaži plānotajai kategorijai, kas nodrošina autotransporta plūsmu no Rīgas valstspilsētas uz Limbažu pilsētu, paredzēt starpnovadu vienotā velosipēdu ceļu tīkla iekļaušanu transporta attīstības plānā, kā arī ņemt vērā Limbažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2022.-2046. gadā telpiskās attīstības perspektīvā noteiktos mobilitātes punktus.

Cēsu novada pašvaldība lūdz saskaņot valsts un pašvaldību autoceļu aizsargjoslu ģeotelpiskos datus (A2, A3, VI28, V83, kā arī pašvaldības ceļiem 3-4 un 3-12). Savukārt Ropažu novada pašvaldība aicina pievērst uzmanību dzelzceļa stacijas „Vangaži” stratēģiskai nozīmei kā Siguldas novada, tā arī Ropažu novada iedzīvotājiem, atbilstoši paredzot iespēju pie tās nākotnē attīstīt

⁹ VSIA „Latvijas Valsts ceļi”

reģionālās satiksmes mobilitātes punktu. Tāpat aicina sadarbībā ar Ropažu novada pašvaldību plānot autoceļu V75 Ropaži–Griķukrogs un V99 Pievedceļš Vangažu stacijai (Pļavziedu iela) gājēju un velo kustības infrastruktūras uzlabošanu un stāvlaukumu pie stacijas iekārtošanu, uzlabojot dzelzceļa stacijas „Vangaži” pieejamību.

Saulkrastu novada un Ādažu novada pašvaldība nosacījumos sniedza vispārīgus nosacījumus par transporta infrastruktūras sasaisti.

2.2. Plānotais novada ceļu tīkls

Siguldas novada ceļu tīkls ir veidots kā vienots, dažādu kategoriju ceļu hierarhisks tīkls. Šajā tīklā iekļautie ceļi un to piederība ir attēloti 7. attēlā. Kartē ir attēloti tikai esoši valsts un pašvaldības autoceļi, jo pēc konsultācijām ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” tika secināts, ka jaunu valsts autoceļu būvniecība novadā nav plānota, kā arī valsts autoceļiem rezervēto teritoriju apjoms ir jāsamazina.

Transporta TmP izstrādes ietvaros ir vērtētas šādām transporta būvēm rezervētās teritorijas (vairāk skatīt 4. nodaļā), kas minētas arī institūcijas 02.06.2023. izsniegtajos nosacījumos:

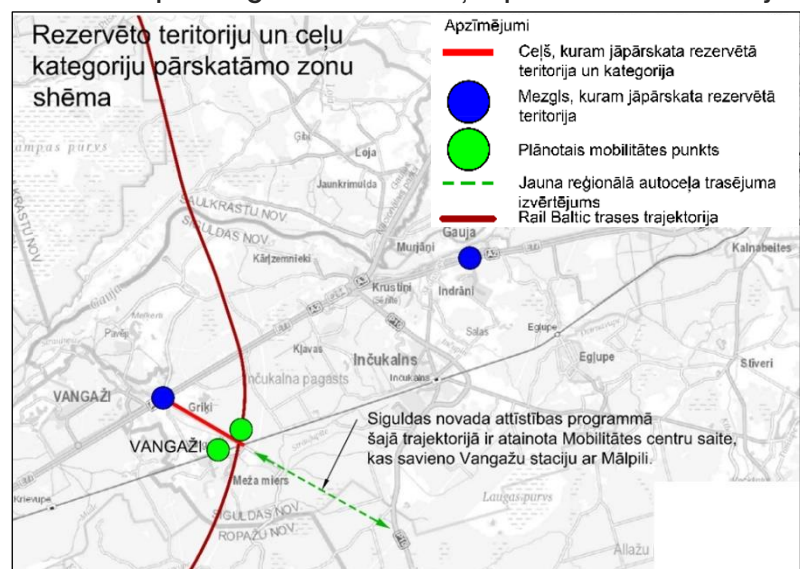
- ▶ Autoceļa E77/A2 posms Rīgas apvedceļš–Sēnīte;
- ▶ Autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte–Rīdzene attīstības izpēte.

Pamatojoties uz 2024. gada augustā notikušajām konsultācijām ar VSIA „Latvijas valsts ceļi”, tika konstatēts, ka attiecīgo autoceļu pārbūve un būvniecība nav plānota līdz 2040. gadam. Līdz ar to institūcija neuzskata par nepieciešamu rezervēt attiecīgās teritorijas zonas pašvaldības teritorijas plānojumā.

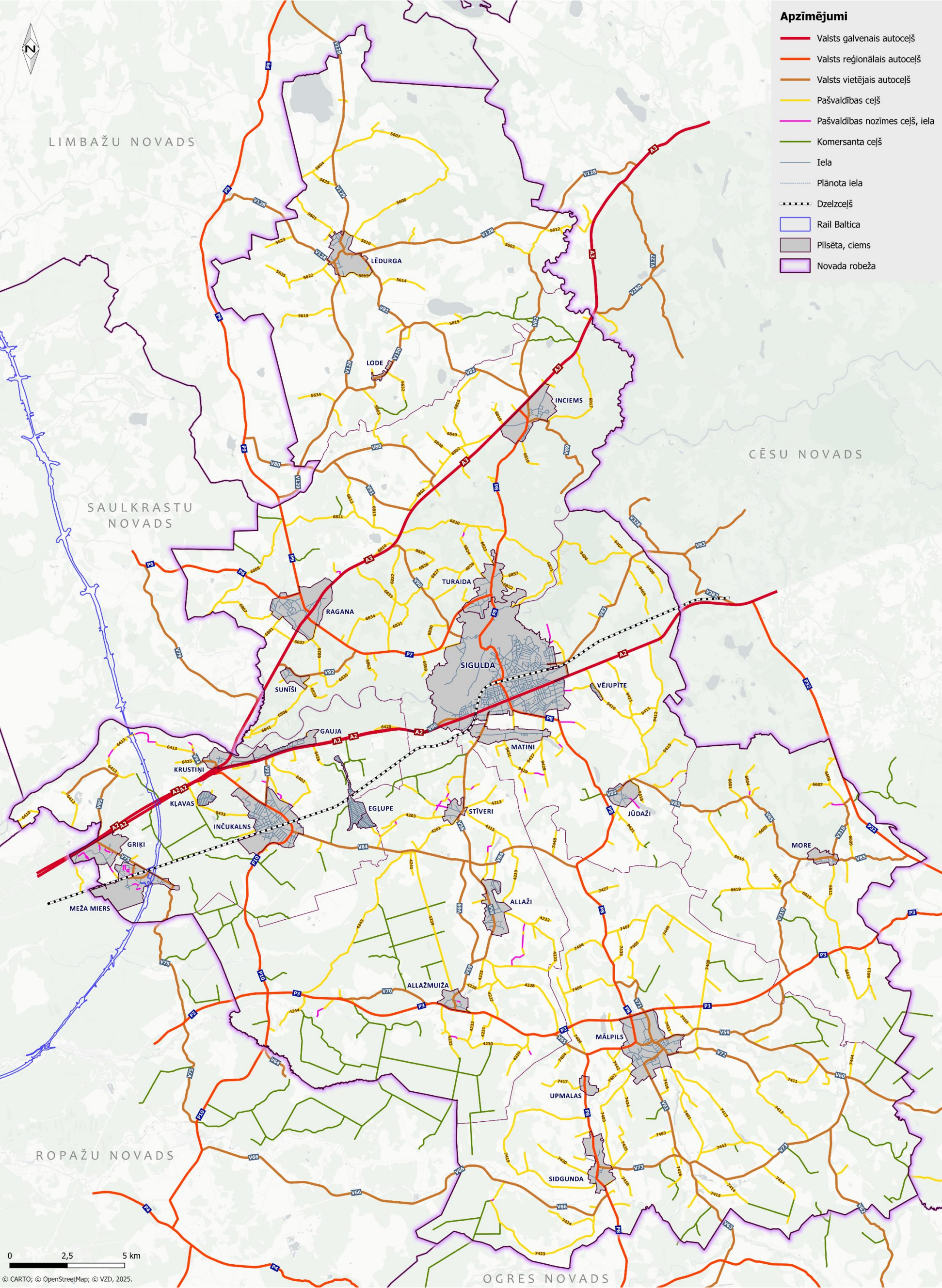
Vienlaikus, ņemot vērā esošās satiksmes drošības uzlabošanas vajadzības uz valsts autoceļiem, pēc VSIA „Latvijas Valsts ceļi” aicinājumu ir izstrādātas transporta mezglu shēmas autoceļam A2 pie Vangažiem un Gaujas ciema (skatīt attiecīgo apakšsadaļu).

Papildus tika pieprasīta papildus informācija par *Rail Baltica* reģionālās stacijas „Vangaži” projekta risinājumiem. Ņemot vērā potenciālā mobilitātes punkta nozīmi – reģionāla, rekomendējams pārskatīt vietējā autoceļa V75 kategoriju posmā no A2 līdz dzelzceļam (mobilitātes punktam), nākotnē nosakot to par reģionāla autoceļa posmu un rezervējot attiecīgas zonas jaunajā Siguldas novada teritorijas plānojumā. Perspektīvā reģionālā autoceļa mezgls ar valsts galveno autoceļu A2 būtu jāveido kā vairāklīmeņu mezgls.

Ņemot vērā Siguldas novada AP iezīmētos cilvēku plūsmu virzienus un reģionālās nozīmes mobilitātes punkta savienojuma uzlabošanas nepieciešamību, atsevišķos pētījumos un tehniskajos pamatojumos būtu lietderīgi izvērtēt autoceļu P10 un V75 savienošanas iespējas.



6. attēls. Valsts autoceļu posmi, kur pēc papildus informācijas saņemšanas jāpārskata kategorija vai rezervētās teritorijas



7. attēls. Plānotais Siguldas novada ceļu tīkls

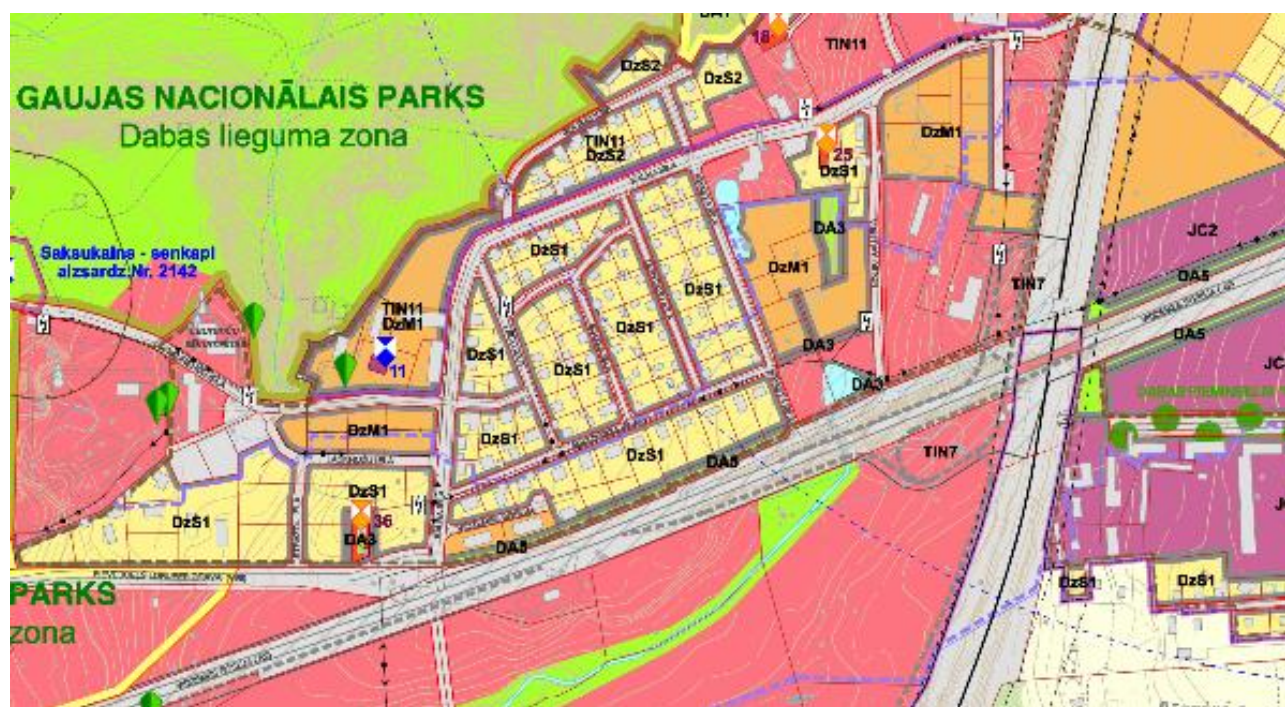
► **Šveices ielas, Kalna ielas un autocela A2 mezgla attīstība**

Teritorijas perspektīvais mezgls starp Šveices ielu un Vidzemes šoseju Siguldas novada TP 2021 (skatīt 8. un 9. attēlu) ir noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem – „**Vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija**” (TIN7). Šis vairākļīmeņu mezgls tika iekļauts jau LVC 2008. gada izpētē, bet līdz šim nav realizēts. Vairākļīmeņu mezgla īstenošana paredz Kalna ielas pievienojuma slēgšanu pie Vidzemes šosejas, kas būtiski uzlabotu satiksmes drošību.



8. attēls. Iepriekš plānotais transporta mezgls starp Šveices ielu un Vidzemes šoseju¹⁰

Avots: Siguldas novada TP 2021 sadala „Paskaidrojuma raksts”



9. attēls Siguldas novada TP 2021 funkcionālā zonējuma fragments Siguldas pilsētā

Avots: Siguldas novada TP 2021 sadala „Grafiskā daļa”

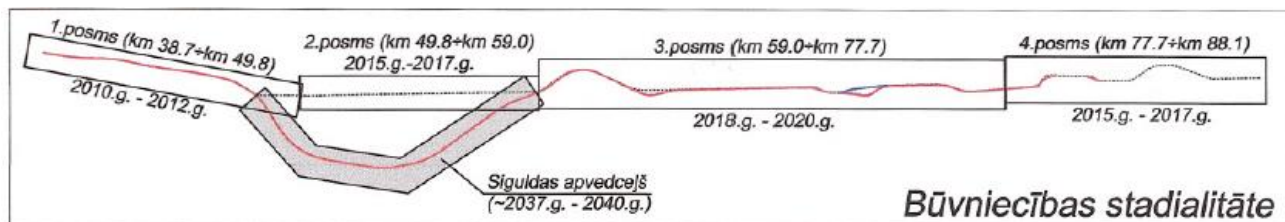
Ņemot vērā Valsts autoceļu Stratēģijā noteikto par valsts autoceļu piederību pilsētu teritorijās, pašvaldībai sadarbībā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” nepieciešams izvērtēt, vai Siguldas novada TP 2021 attēlotā „Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN7) (plānotais Vidzemes

¹⁰ Avots: Siguldas novada TP 2021 sadala „Tematiskie plāni”

šosejas un Šveices ielas pagarinājuma divlīmeņu satiksmes mezgls) turpmāk nav jānosaka kā pašvaldības nozīmes infrastruktūras attīstības objekts.

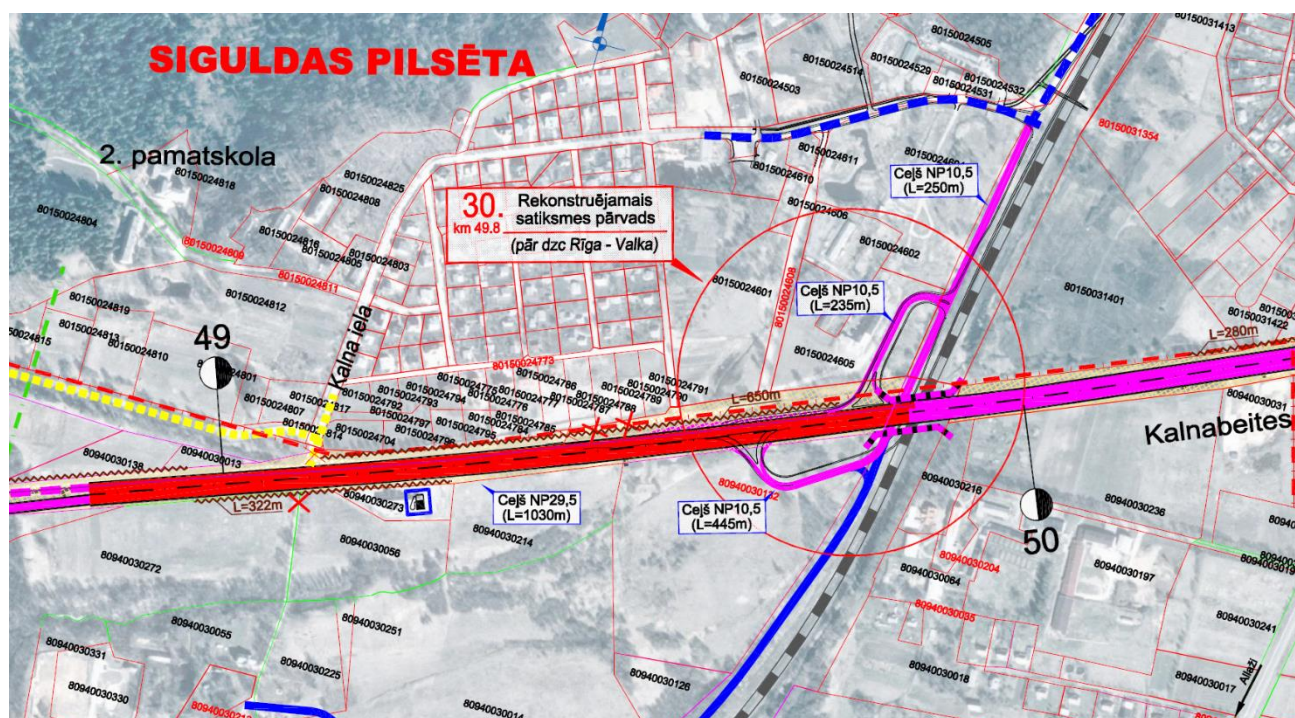
Kā tas jau tika norādīts iepriekš, Šveices ielas, Kalna ielas un autoceļa A2 mezgls iepriekš tika pētīts LVC 2008. gada izpētē un risinājums bija iekļauts Siguldas novada TP 2021. No piedāvātā risinājuma var secināt, ka tā mērķis ir uzlabot satiksmes drošību autoceļa A2 posmā no Kalna ielas līdz pārvadam pār dzelzceļu, kā arī mazināt satiksmes intensitāti Kalna ielas posmā Siguldas pilsētā.

Saskaņā ar veikto izpēti, tika plānots autoceļa A2 posmu no Lorupes gravas caur Siguldas pilsētu pārbūvēt 2. posmā no 2015. līdz 2017. gadam, īstenojot NP29,5 un NP20,5 normālprofilu caur Siguldas pilsētu.



10. attēls. Valsts autoceļu būvniecības stadialitāte Siguldas apkārtnē

Risinājums paredz jauna vairāklīmeņu satiksmes mezgla izveidi uz autoceļa A2, nodrošinot savienojumu ar Šveices ielu. Šī projekta īstenošanas rezultātā tiks slēgts Kalna ielas pievienojums pie autoceļa A2, savukārt autoceļš A2 tiks pārbūvēts atbilstoši normālprofilam NP29,5.



11. attēls. Aktuālais risinājums atbilstoši VSIA „Latvijas Valsts ceļi” izpētei

Īstenojot satiksmes mezglu ar šādu ģeometriju, pastāv iespēja, ka ielas garenprofils veidosies ar stāviem kāpumiem un kritumiem, kas var negatīvi ietekmēt redzamību un satiksmes drošību.

Pamatojoties uz Likumā par autoceļiem noteikto definīciju: (6) *Tranzīta iela ir pašvaldības īpašumā esoša pilsētas iela, kura ir valsts autoceļa sākums vai turpinājums un pa kuru notiek tranzīta satiksme*”, kā arī ņemot vērā Valsts autoceļu Stratēģiju, maz ticams, ka autoceļa A2 posma pārbūvi veiks VSIA „Latvijas Valsts ceļi”.

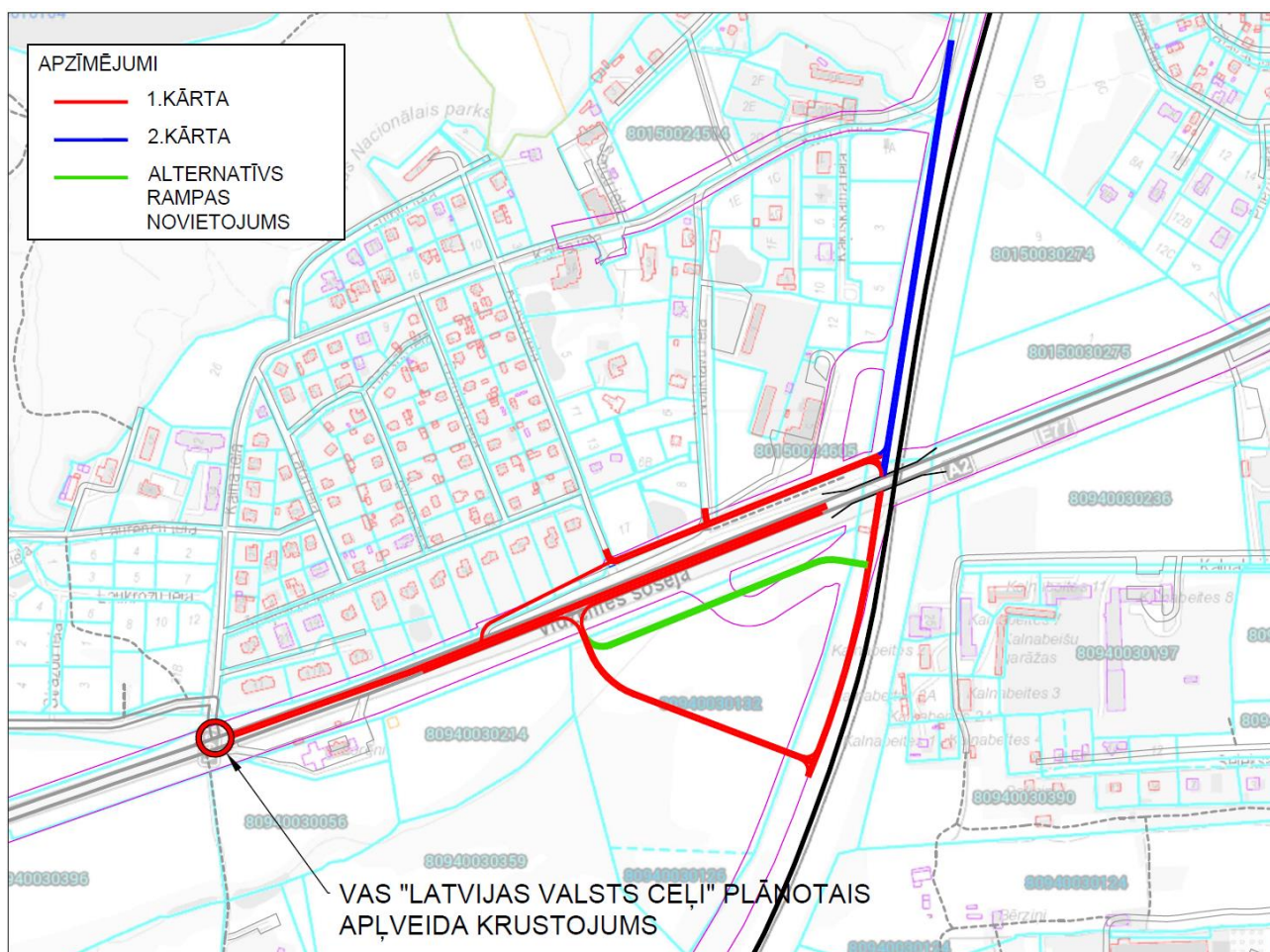
2024. gada augustā organizētajā darba sanāksmē ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” pārstāvjiem, kuri norādīja, ka pašreizējos plānos nav iekļauti autoceļa A2 posma pārbūves darbi caur Siguldas pilsētu. Tā vietā tiek plānota apļveida krustojuma izbūve Kalna ielas un Vidzemes šosejas krustojumā.

Ņemot vērā risinājuma mērķi un potenciālo pārbūves veicēju, Transporta TmP ietvaros pārskatīts šī transporta mezgla risinājums, izvērtējot arī stadiālās būvniecības iespējas.

Priekšlikums transporta mezgla attīstībai:

- Lai samazinātu rampu garenlīpumus un uzlabotu redzamību, kā arī nodrošinātu, ka ieskrējiena un lēnināšanas joslas tiek izveidotas atbilstoši LVS 190-4 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Vairāklīmeņu mezgli”, pievienojuma vieta ir attālināta no dzelzceļa sliedēm salīdzinājumā ar iepriekš piedāvāto risinājumu.
- Pirmās kārtas risinājums paredz savienojuma izveidi ar Noliktavu ielu nevis Šveices ielu. Šāds risinājums ļautu samazināt pirmās kārtas ietvaros izbūvējamās ielas garumu, kā arī mazinātu riskus, kas saistīti ar zemes īpašumu jautājumiem.
- Savukārt otrās kārtas ietvaros varētu tikt realizēts savienojums ar Šveices ielu gar dzelzceļu. Tomēr jāņem vērā, ka šis risinājums skar dzelzceļa nodalījuma joslu, un tā īstenošanai nepieciešamas konsultācijas ar VAS „Latvijas Dzelzceļš”.

12. attēlā ir attēloti abi risinājuma varianti, kā arī alternatīvs rampas novietojums, kuru būtu jāanalizē, ņemot vērā apkārtnējo zemju izmantošanas veidus.



12. attēls. Šveices ielas un autoceļa A2 mezgla priekšlikums

► Alternatīvā risinājuma priekšlikums

Jāņem vērā, ka esošā laiduma garums pār dzelzceļu ir ierobežots, un, lai nodrošinātu papildus brauktuves ietilpināšanu zem pārvada, būtu nepieciešams skart dzelzceļa nodalījuma joslu. Šajā sakarā ir nepieciešamas konsultācijas ar VAS „Latvijas Dzelzceļš” par iespējamajiem risinājumiem un ierobežojumiem.

Ja dzelzceļa nodalījuma joslas skaršana netiks atbalstīta, ir izstrādāts alternatīvs risinājums, kas paredz jauna tuneļa izbūvi zem autoceļa A2, nodrošinot tā savienojumu ar esošo Noliktavu ielu.



13. attēls. Alternatīvais A2 mezgls ar Noliktavu ielu

► Siguldas apvedceļš

Saskaņā ar Darba uzdevumu ir aplūkotas teritorijas, kuras līdz šim tika rezervētas transporta infrastruktūrai, bet kurās līdz šim tā nav īstenota.

Spēkā esošā Siguldas novada teritorijas plānojumā 2012.-2024. gadam ar 2021. gada grozījumiem (turpmāk – Siguldas novada TP 2021) tematiskajā kartē „Valsts autoceļi un pašvaldības ceļi Siguldas novadā” (skatīt 14. attēlu) ir attēlota plānotā Siguldas apvedceļa trase kā perspektīvais valsts galvenais autoceļš. Tās novietojums ir atbilstošs 2008. gadā VSIA „Latvijas Valsts ceļi” pasūtītajai „Autoceļa A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte-Rīdzene attīstības izpētei”.

Siguldas novada TP 2021 teritorija ir noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem „Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija – projekta „Autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)” (TIN7).

Apvedceļa trase tika plānota, lai optimizētu satiksmes plūsmu un mazinātu satiksmes intensitāti Siguldas centrā. Sākotnēji tika paredzēts, ka apvedceļa izbūve uzlabos piekļuvi valsts autoceļiem un veicinās reģiona transporta tīkla attīstību, nodrošinot efektīvu un drošu satiksmes plūsmu.



14. attēls. Iepriekš plānotā Siguldas apvedceļa trase (attēlota ar sarkanas krāsas raustītu līniju)

Avots: Siguldas novada TP 2021 sadaļa „Tematiskie plāni”

Darba sanāksmē 2024. gada augustā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” tika pārrunāts Siguldas apvedceļa risinājums un priekšlikumi tā pilnveidošanai, tomēr izstrādātāji no valsts institūcijas pārstāvjiem saņēma informāciju, ka tā neuztur un netiks izrādīta iniciatīva tā uzturēšanai jaunajā Siguldas novada teritorijas plānojumā.

Ņemot to vērā, Siguldas novada pašvaldība teritorijas plānojuma izstrādes darba grupas ietvaros lēma, ka arī Siguldas novada dome plānu par apvedceļa trasējumu plānošanas dokumentā neiniciēs uzturēt. Tādēļ Siguldas apvedceļam rezervētās teritorijas ar īpašiem noteikumiem Siguldas novada teritorijas plānojumā nav jānosaka.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma (spēkā no 01.01.2015.) 5.panta (6) daļu: “Tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamās teritorijas un šā panta otrajā daļā noteiktajos gadījumos paredzētos teritorijas izmantošanas nosacījumus paredz uz laiku līdz septiņiem gadiem ar iespēju termiņu pagarināt, kopā nepārsniedzot 14 gadus, vai līdz uzsāktās tehniskās publiskās infrastruktūras būvniecības pabeigšanai [...]”. Siguldas apvedceļa trase kā perspektīvais valsts galvenais autoceļš ir attēlots (rezervēts) gan spēkā esošajā Siguldas novada teritorijas plānojumā 2012.–2024. gadam ar 2021. gada grozījumiem, kā arī tas jau tika attēlots (rezervēts) Siguldas novada teritorijas plānojumā 2008.–2020.gadam (pamatojoties uz VAS „Latvijas Valsts ceļi” 05.10.2007. vēstuli Nr.2.1/3528), t.i. vairāk kā pirms 14. gadiem.

Siguldas apvedceļa plānošanas vēsture aizsākās jau 20.gadsimta otrajā pusē, ņemot vērā Latvijas PSR Ministru padomes 1968.gada 23.jūlija rīkojumā Nr.332 „Par Siguldas pilsētas attīstību kā atpūtas, tūrisma un sporta centru” noteikto, ka, saskaņā ar uzdevumiem, kas uzdoti rīkojumā, ir jānodrošina 1971.–1972.gadā Siguldas ģenerālplāna izstrāde. Līdz ar to Siguldas pilsētas ģenerālajā plānā 1973.–2000.gadam (izstrādātājs – Latvijas Valsts pilsētu celtniecības projektēšanas institūts „Pilsētprojekts”, projekta galvenais arhitekts ir G.Lūsis–Grīnbergs) tika risināti vairāki transporta jautājumi, t.sk. Siguldas apvedceļa jautājums, norādot iespējamo ceļa trasi. Līdz ar to var secināt, ka Siguldas apvedceļa plānošana tika uzsākta vairāk kā pirms 50 gadiem, bet tā realizācija nav notikusi, kā arī ir mainījusies gan valsts iekārta, gan apvedceļa nepieciešamības pamatojums un nepieciešamība kopumā.

2.3. Pašvaldības ielas

Ielu teritoriju plānošanas nepieciešamību pilsētu un ciemu teritorijās nosaka gan valsts, gan pašvaldību izdoti normatīvie akti, un tieši ielas sarkanās līnijas vai ielas aizsargjoslas noteikšanas galvenais uzdevums ir noteikt nepieciešamo ielas koridoru ielas uzturēšanai un/vai attīstībai.

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem¹¹, Siguldas novada pašvaldību ielu garums ir 208 km.

► Ielu kategorijas

Saskaņā ar MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240, ielas pēc to funkcijas un nozīmes iedala šādi:

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

Transporta TmP izstrādes ietvaros ir pārskatītas Siguldas pilsētas un ciemu ielu kategorijas (to grafisks attēlojums skatāms pielikumā), tomēr jāatzīmē, ka tās jāpārskata arī turpmākajā Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrādes laikā, kontekstā ar ielu sarkano līniju un funkcionālā zonējuma noteikšanu.

Jāatzīmē, ka Transporta TmP nav uzrādīts perspektīvais Šveices ielas pagarinājums un mezgls ar autoceļu A2. Savukārt valsts reģionālais autoceļš P8 ir norādīts kā C kategorijas autoceļš, lai gan MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 definē, ka galveno un reģionālo autoceļu posmi pilsētu, ciemu teritorijās ir uzskatāmi par B kategorijas ielām.

Transporta TmP ietvaros ir sagatavoti vairāki priekšlikumi Siguldas pilsētai:

¹¹ Valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums reģionos, valstspilsētās un novados gada beigās. Centrālā statistikas pārvalde

- Attēlot perspektīvo Šveices ielas pagarinājumu un tās mezglu ar valsts galveno autoceļu A2. Ņemot vērā mezgla potenciālos tehniskos risinājumus un radītos savienojumus, attiecīgais Šveices ielas posms būtu uzskatāms par C kategorijas ielu.
- Lai veicinātu transporta plūsmu koncentrēšanu uz atbilstošas kategorijas ielām, Televīzijas ielu, Līvkalna ielu, Dārza ielu un Krišjāņa Barona ielu noteikt kā C kategorijas ielas.
- Lai potenciāli uzlabotu mobilitātes punkta sasniedzamību, Ausekļa ielas posmu noteikt kā C kategorijas ielu. Ņemot vērā ierobežoto manevru apjomu krustojumā ar autoceļu A2, Nītaures ielas posmu no Pulkveža Briēža ielas līdz autoceļam A2, noteikt kā D kategorijas ielu.
- Pašreizējā situācijā Pils iela posmā no Raiņa līdz Ausekļa ielai ir, tā saucamā, "velo iela" ar līdzīgiem parametriem visā posma garumā un ir galvenā iela attiecībā pret pārējām. Tādēļ arī visā posma garumā būtu rekomendējams to noteikt kā vienu kategoriju. Lai arī pēc būtības ("auto ir viesis") tā atbilst E kategorijas ielai, tomēr esošie pakalpojumu objekti, kā arī Siguldas slimnīcas novietojums rada nepieciešamību to noteikt kā D kategorijas ielu visā posma garumā.
- Siguldas pilsētā ieteicams saglabāt teritorijas plānojumā noteikto vietējas nozīmes ielu (E kategorija) sīkāko iedalījumu – E1 un E2 kategorijas.

► **Ekspluatācijas aizsargjosla gar ielām jeb sarkanās līnijas**

Aizsargjoslu likuma 1. panta pirmās daļas 13. punktā **sarkanā līnija** ir definēta kā līnija, kas norobežo ielas vai piebrauktuves (arī inženiertīklu koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju, kurā nekustamā īpašuma lietošanas tiesības aprobežotas saskaņā ar normatīvajiem aktiem, no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās teritorijas un ko pilsētās un ciemos nosaka vietējā pašvaldība normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

MK 30.04.2014. noteikumi Nr. 240 nosaka, ka ielu sarkanās līnijas nosaka atbilstoši katras ielas kategorijai. Vienai ielai tās dažādos posmos var būt arī dažādas kategorijas ar atšķirīgu sarkano līniju platumu. Esošo un plānoto ielu sarkanās līnijas nosaka teritorijas plānojuma, lokālpilānojuma vai detālpilānojuma apbūves noteikumos un atkarībā no detalizācijas pakāpes attēlo grafiskajā daļā.

Siguldas novada šobrīd spēkā esošajos teritorijas plānojumos ir grafiski attēlotas ielu sarkanās līnijas, izņemot bijušā Krimuldas novada teritorijas plānojumu (attālumi starp sarkanajām līnijām noteikti Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos).

Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrādes gaitā tiks pārskatītas un grafiski attēlotas ielu sarkanās līnijas, ņemot vērā: ielas kategoriju, vēsturiski noteiktās/iedibinātās ielu sarkanās līnijas, esošo un plānoto inženiertīklu izvietojumu ielā, esošo apbūvi, grāvjus un citus nosacījumus.

Vienlaikus jāņem vērā, ka atbilstoši normatīvo aktu prasībām un VSIA „Latvijas Valsts ceļi” nosacījumiem, esošo pilsētu un ciemu robežās, kur iepriekšējos bijušo novadu teritorijas plānojumos valsts autoceļu aizsargjoslas vietā ir noteiktas sarkanās līnijas, tās jānosaka vismaz 10 m attālumā no ceļa zemes nodalījuma robežas.

3. PIEVIENOJUMI PIE VALSTS AUTOCEĻU TĪKLA

Saskaņā ar VSIA „Latvijas valsts ceļi” sniegtajiem nosacījumiem teritorijas plānojuma izstrādei, transporta attīstības plānā shematiski jāattēlo autoceļu esošie un perspektīvie pievienojumi. Jaunu pievienojumu plānošana valsts autoceļiem pieļaujama tikai tad, ja tiek nodrošināts minimālais attālums starp blakus ceļu mezgliem atbilstoši Latvijas Valsts standarta LVS 190-3 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli” 4.1. tabulai. Jauna pievienojuma plānošanas gadījumā attiecīgajā valsts autoceļa posmā jāplāno esošo pievienojumu likvidēšana, pārceļšana vai pārbūve, samazinot valsts autoceļa posmā esošo konfliktpunktu skaitu.

Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrādes sākumposmā tika saņemts valsts autoceļu reģistrēto ceļu pievienojumu vietu saraksts. Valsts uzņēmuma dati par pievienojumu vietām ir attēloti tabulu formā, bez aktuālas ģeotelpisko datu piesaistes, tādēļ to atjaunināšana, strukturēšana un apkopošana plānošanas procesā tiek uzskatīta par nesamērīgu.

Ņemot vērā, ka VSIA „Latvijas Valsts ceļi” plāno digitalizēt¹² informāciju par valsts autoceļu pievienojumu vietām, esošās pievienojumu vietas valsts autoceļiem ir vērtētas tikai divu autoceļu posmos. Šāda pieeja izvēlēta pēc sarunām ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” pārstāvjiem, identificējot problēmvietas jau esošajā situācijā. Kā problēmposmi tika noteikts reģionālā autoceļa P10 posms gar Inčukalnu un valsts galvenā autoceļa A2 posms gar Vangažiem un Gaujas ciemu, kas reizē ir arī TEN-T sastāvdaļa.

Izvērtējot piekļuves iespējas pie esošām zemes vienībām Siguldas pilsētā ir konstatēts, ka divām neapbūvētām zemes vienībām ar adresi Vidzemes šosejā 11 un 13 (kadastra apzīmējumi 8015 003 1720 un 8015 003 1730) nav nodrošināta piekļuve no pašvaldības ielām. Šobrīd spēkā esošajā Siguldas novada teritorijas plānojumā 2012.–2024. gadam ar 2021. gada grozījumiem abām zemes vienībām ir noteikts funkcionālais zonējums “Jauktas centra apbūves teritorijas” (JC2) un “dabas un apstādījumu teritorija” (DA5) (gar autoceļu A2), bet Siguldas novada teritorijas plānojumā 2008.–2020.gadam tās bija noteiktas kā teritorijas, kurām apbūve nav galvenais izmantošanas veids – “Citas zaļumu platības”. Izstrādājot jauno Siguldas novada teritorijas plānojumu nepieciešams atkārtoti izvērtēt minēto zemes vienību apbūves iespējas, vai noteikt tās kā teritorijas ar īpašiem nosacījumiem – obligātā detālplānojuma vai lokālplānojuma teritorija.

► Pievienojumi autoceļa P10 posmam gar Inčukalnu

Priekšlikumi par slēdzamajiem pievienojumiem ir apkopoti 2. tabulā.

2. tabula. Slēdzamo pievienojumu saraksts uz autoceļa P10 ap Inčukalnu

Pievienojuma Nr.	~P10 kilometrs, ceļa puse	Zemes vienības kadastra apzīmējums	Piezīmes
11	1.92 km, labā	8064 006 0046	Piekļūšana zemes vienībai ir jānodrošina pa pašvaldības ielu (kadastra apzīmējums 8064 006 0760). Tiek rekomendēts pārbūvēt pašvaldības ielas pievienojumu pie P10 (~1,82 km), to paplašinot.
13	2.22 km, labā	8064 006 1109 8064 006 0124	Piekļūšana zemes vienībām ir jānodrošina no pašvaldības ielas, Riekstu ielas, izbūvējot vietējo brauktuvi ~40 m garumā.
18	2.94 km, labā	8064 006 0221	

¹² Saskaņā ar mutiski sniegto informāciju 2024. gadā, to plānots paveikt 2025. gadā

			Pieklūšana zemes vienībai ir jāorganizē no Nākotnes ielas caur zemes vienību ar kadastra apzīmējumu 80640060744, kur ir iedibināts ceļa servitūts.
19	3.08 km, labā	8064 006 0038	Pieklūšana zemes vienībai ir jāorganizē no Nākotnes ielas.
20	3.09 km, labā		
22	3.33 km, labā	8064 006 0055	Pieklūšana zemes vienībām ir jānodrošina no pašvaldības ielas, Avotkalnu ielas, izbūvējot vietējo brauktuvi ~83 m garumā.
27	4.43 km, kreisā	8064 006 0868	Pieklūšanu zemes vienībām ir jāorganizē, izbūvējot vietējo brauktuvi ~95 m garumā un to pieslēdzot pie leviņu ielas (šobrīd nepieder pašvaldībai).
28	4.47 km, kreisā	8064 006 0900	Pieklūšanu zemes vienībām ir jāorganizē, izbūvējot vietējo brauktuvi min. ~50 m garumā un to pieslēgt pie leviņu ielas (šobrīd nepieder pašvaldībai). Tā pati vietējā brauktuve, kas paredzēta zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu 8064 006 0868.
29	4.77 km, labā	8064 006 1291	Pieklūšana zemes vienībai ir jānodrošina no Bērzu ielas.

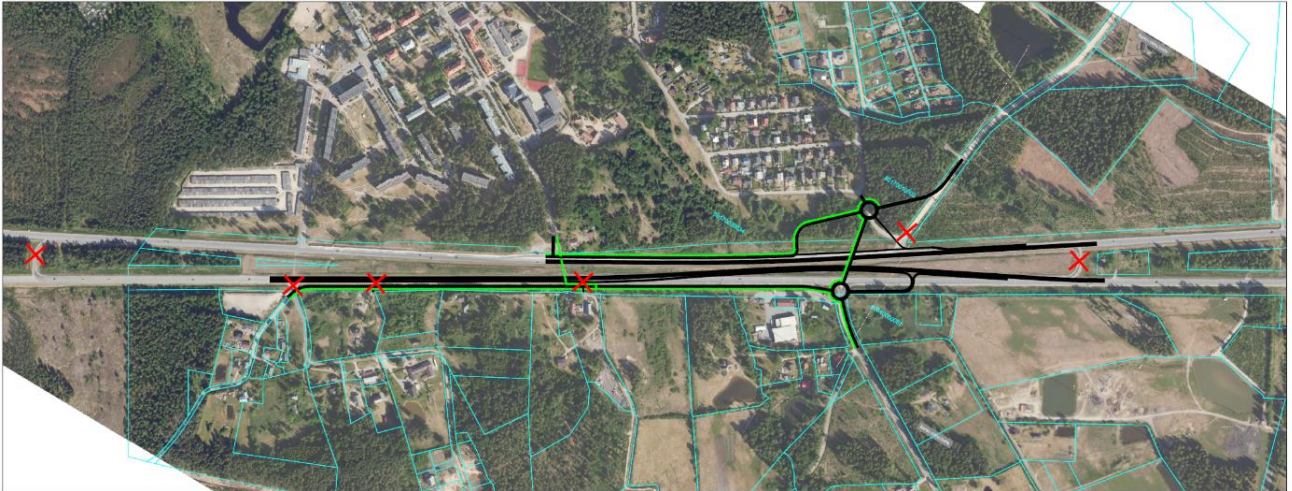


15. attēls. Pievienojumu pārkārtošanas shēma pie P10 posmā no 1.92 – 4.77 km

Kopumā priekšlikums paredz deviņu pievienojumu likvidēšanu valsts reģionālā autoceļa P10 2,85 km posmā. Tāpat nepieciešams pārbūvēt vismaz vienu pievienojumu un izbūvēt ~218 m vietējo brauktuvi. Ar šādu risinājumu attiecīgajā P10 posmā pievienojumi būtu tikai ar valsts ceļiem vai pašvaldības, privātām ielām, kurām noteiktas sarkanās līnijas (tai skaitā detālplānojuma ietvaros) vai izdalīta nodaļuma josla. Šāds risinājums sniegtu satiksmes drošības uzlabojumus valsts reģionālā autoceļa P10 posmā no 1.92 – 4.77 km.

► Pievienojumi autoceļam A2 gar Vangažiem

Lai samazinātu pievienojumu skaitu pie valsts galvenā autoceļa, kā arī likvidētu vienlīmeņa mezgla elementus, Transporta TmP ietvaros ir sagatavots priekšlikums par vairāklīmeņa mezgla izveidi valsts autoceļa A2 un V75 krustojumā. Šāds risinājums atbilstīs arī nepieciešamajām satiksmes drošības, caurlaidspējas un kvalitātes prasībām, kad tiks īstenota *Rail Baltica* reģionālā stacija Vangažos (mobilitātes punkts).



16. attēls. Vairāklīmeņu mezgla priekšlikums Vangažos

Risinājums paredz valsts vietējā autoceļa V75 ass savienojanu, kā arī V75 virzīšanu virs valsts galvenā autoceļa A2. Autoceļa labās puses brauktuve būtu jāpārbūvē, pietuvinot to kreisās puses brauktuvei, kas atbrīvotu vietu gan vietējās brauktuves izveidei labajā pusē, gan aplveida krustojuma izbūvei uzbērumā. Autobusu pieturvietas būtu jā saglabā esošajā novietojumā, bet gājēji būtu jāvirza tunelī zem autoceļa A2. Mezgla īstenošanas rezultātā varētu tikt likvidēti pieci vienlīmeņa pievienojumi pie autoceļa A2, kā arī divas apgrīšanās vietas.

Jāņem vērā, ka daļa risinājumu skar teritorijas ārpus Siguldas novada robežām jeb Ropažu novadā, kā arī ticamākais, ka risinājums skars privātpersonai piederošu zemes vienību ar kadastra apzīmējumu 8064 005 0087.

Risinājums ir koriģējams un precizējams tālākās plānošanas stadijās.

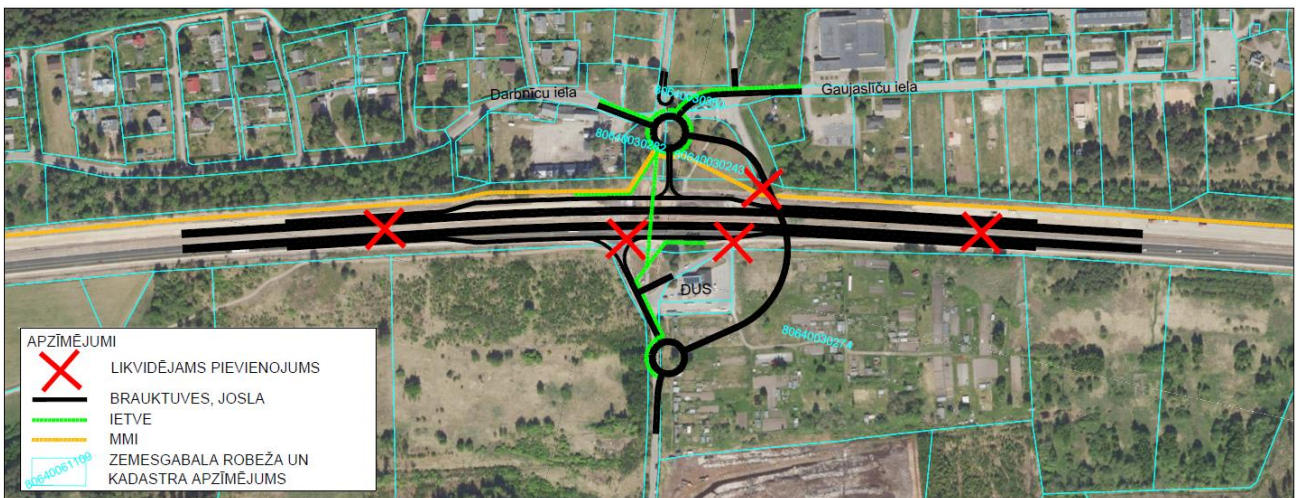
► A2 gar Gaujas ciemu

Lai samazinātu pievienojumu skaitu pie valsts galvenā autoceļa, kā arī likvidētu vienlīmeņa mezgla elementus, sagatavots priekšlikums par vairāklīmeņa mezgla izveidi uz autoceļa A2 pie Gaujas ciema.

Risinājums paredz izveidot vietējās brauktuves gar autoceļu A2, bet virs autoceļa A2 izveidot savienjošo brauktuvi, kā arī abās pusēs apļveida krustojumus manevru nodrošināšanai. Gājēju kustība būtu organizējama caur esošo tuneli, bet sabiedriskā transporta pieturvietas abos virzienos būtu izvietojamas uz vietējās brauktuves.

Īstenošanas rezultātā tiktu likvidēti trīs vienlīmeņa pievienojumi un likvidētas divas apgriešanās vietas, taču risinājumi skartu privātpersonām piederošas zemes vienības ar kadastra apzīmējumiem 8064 003 0129 un 8064 003 0243.

Risinājums ir koriģējams un precizējams tālākās plānošanas stadijās.



17. attēls. Vairāklīmeņu mezgla priekšlikums pie Gaujas ciema

4. PAŠVALDĪBAS NOZĪMES CEĻI UN IELAS

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 8. pantu, ja autoceļš reģistrēts kā pašvaldības vai valsts ceļš un iekļauts pašvaldības vai valsts bilanci, reģistrēts pašvaldības ceļu un ielu reģistrā un ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa, tas ir koplietošanas ceļš vai iela. Koplietošanas ceļš vai iela ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts, kas pieder pašvaldībai un rada īpašuma apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas.

Vienotajā ielu un ceļu tīklā ietilpst arī privātā īpašumā esoši ceļi, ja tiem ir noteikts pašvaldības nozīmes ielas vai autoceļa statuss. Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojums nekustamajam īpašumam, kas noteikts sabiedrības interesēs, lai nodrošinātu vienotu ceļu un ielu tīklu pašvaldībā un sabiedrības iespējas un tiesības ikvienam to izmantot.

Pašvaldības ielas statusu nosaka primāri ar mērķi, lai nodrošinātu juridiski piekļuvi īpašumiem, teritorijā, kur nav publiski lietojamu ceļu, kā arī ar mērķi, lai pašvaldībai piešķirtu tiesības ceļu uzturēt. Statusu var piešķirt ar teritorijas plānojumu, vai arī ārpus teritorijas plānojuma dokumenta kā to paredz likums, pieņemot atsevišķu administratīvu aktu.

Siguldas novadā esošām ielām līdz šim nav noteikts pašvaldības nozīmes ceļa/ielas statuss.

Transporta TmP izstrādes ietvaros tika analizēts pašvaldības vienotais ielu un ceļu tīkls, to saistot ar pašvaldības nozīmes statusa noteikšanu apbūves teritoriju savienojumiem un caurbraucamām ielām, paredzot to arī kā nosacījumu jaunu apbūves teritoriju attīstībā, lai novērstu piekļuves problēmas, kādas pastāv privāto ielu situācijās.

Siguldas novadā pašvaldības nozīmes ceļa statuss noteikts 41 ceļiem/to posmiem (skatīt 3.tabulu un 7.attēlu). Tas nozīmē, ka minētais statuss tiks noteikts, apstiprinot teritorijas plānojumu. Savukārt, ja tiks secināts, ka šāda statusa piešķiršana nepieciešama vēl citos gadījumos, Siguldas novada pašvaldība var šādu statusu varēs noteikt, pieņemot atsevišķu administratīvu aktu.

Risinājums par pašvaldības nozīmes ielas statusa noteikšanu tiks sagatavots turpmākajā plānošanas gaitā, izstrādājot Siguldas novada teritorijas plānojuma 1. redakciju.

Pašvaldības nozīmes ielu un ceļu tīkla izmaiņas, kas rodas nosakot pašvaldības nozīmes ielu un ceļu statusu ar atsevišķu pašvaldības administratīvu aktu, kā arī pašvaldības bilanci esošo ielu sastāva izmaiņas vai pašvaldības nozīmes ielu un ceļu uzturēšanas nosacījumu izmaiņas, nebūs uzskatāmi par teritorijas plānojuma grozījumiem.

3. tabula. Pašvaldības nozīmes ceļi

Nr. p. k.	Pagasts	Ceļš	Zemes vienības kadastra apzīmējums
1.	Allažu	4205 Eglupes ceļš	8042 001 0011
2.	Inčukalna	6401 Griķi-Puriņi	8064 005 0021 8064 005 0045
3.	Siguldas	9409 Kūdru ceļš	8094 004 1176 8094 004 0096 8094 004 0828
4.	Siguldas	9411 A2-Muldas	8094 004 0062
5.	Siguldas	9416 V85-Mežakas	8094 005 0068
6.	Siguldas	9429 Pelītes-Sāri	8094 004 0733 8094 004 1151 8094 004 0152 8094 004 0641 8094 004 1150
7.	Mores	6604 Kārtūži-Madlēni	4266 001 0002
8.	Mores	6608 Bērziņi-Piejaugi	4266 002 0023 4266 002 0118 4266 002 0035 4266 002 0009
9.	Mores	6614 Mergupes tilts-pagasta robeža	4266 006 0040
10.	Allažu	4204 Eglupes ceļš-Mežāres (atzars uz Bisenieku ceļu)	8042 001 0157 8042 001 0011
11.	Allažu	4207 Pansionāts-Silciems	8042 002 0216
12.	Allažu		8042 002 0255
13.	Allažu		8042 002 0095
14.	Allažu		8042 002 0059
15.	Allažu	4208 Dārznieki-Vizbuļi	8042 002 0097 8042 002 0030 8042 002 0096
16.	Allažu	4216 Mazvildas-Rumpji	8042 004 0012
17.	Allažu	4229 Šķiliņi-Ozolkalns	8042 009 0018 8042 009 0020
18.	Allažu	4230 Līdumi-Rūtiņi	8042 007 0218 8042 007 0219
19.	Allažu	4236 Pūpoli-Mūrnieki	8042 007 0070 8042 007 0148
20.	Allažu	4245 P3-Dalbjī	8042 005 0012 8042 005 0023 8042 005 0074
21.	Mālpils	7406 Bukas-Žiburti-Tūžas	8074 002 0061
22.	Mālpils	7438 Sidgunda-Ropaži- Cepļiši	8074 005 0307
23.	Inčukalns	6406 Ceļš uz Kastaņām	8064 005 0113 8064 005 0107 8064 005 0088
24.	Inčukalns	6407 Ceļš uz Pūcēm	8064 005 0085
25.	Inčukalns	6409 Uz Meža Mieru	8064 008 0154 8064 008 0265
26.	Inčukalns	6413 Vangažu baznīca-Kārļzemnieki	8064 001 0002 8064 001 0024

			8064 001 0086
27.	Inčukalns	6419 Uz Grantiņiem	8064 003 0069 8064 003 0013 8064 003 0009 8064 003 0015 8064 003 0080 8064 003 0079
28.	Inčukalns	6420 Uz Smaidām	8064 006 0354 8064 006 0355 8064 006 0908 8064 006 0527 8064 006 0415
29.	Inčukalns	6427 Ceļš pie Zilniekiem	8064 008 0890 8064 008 0014 8064 008 0103
30.	Inčukalns	6437 Kārļzemnieki-Zuši	8064 002 0720 8064 002 0718 8064 002 0606 8064 002 0767 8064 002 0768
31.	Krimulda	6809 Mangaļi-Zilkalni-Mežlapiņas	8068 007 0547
32.	Krimulda	6824 Birznieki-Kalna Melderīši	8068 002 0290
33.	Siguldas	9402 V83-Daudas	8094 002 0350 8094 002 0349 8094 002 0058
34.	Siguldas	9425 Roķēnu ceļš	8094 004 0016
35.	Siguldas	9426 P8-Rožlapas	8094 004 0559
36.	Siguldas	9430 Pelītes-1-Ziedi	80940040598 8094 004 0354
37.	Allažu	4209 Piebraucamais ceļš uz Ūdru mājām	8042 002 0095 8042 002 0254
38.	Allažu	4210 Ceļš Kaļķugravās	8042 002 0059
39.	Allažu	4212 Stīverkalns-Strautnieki	8042 002 0130 8042 002 0179
40.	Allažu	4223 Zvirgzdi-Puriņi	8042 004 0032 8042 004 0025 8042 004 0049 8042 004 0163 8042 008 0081 8042 008 0104

5. ĪPAŠA REŽĪMA ZONA

Saskaņā ar likuma „Pašvaldību likums” 45. pantu pašvaldības dome ir tiesīga izdot saistošos noteikumus un paredzēt administratīvo atbildību par to pārkāpšanu arī jautājumā par transportlīdzekļu iebraukšanu īpaša režīma zonās, kuras noteiktas attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumā ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, sabiedrības veselības, sabiedriskās kārtības un drošības nodrošināšanai, kā arī dabas, īpaši aizsargājamo kultūrvēsturisko teritoriju un kultūras pieminekļu aizsardzība.

Saskaņā ar Transporta TmP darba uzdevumu, viens no tā izstrādes ietvaros veicamajiem darbiem paredzēja noteikt īpaša režīma satiksmes zonas, kurās noteikti ierobežojumi transportlīdzekļu iebraukšanai.

Galvenie mērķi šādu zonu izveidei ir saistīti ar satiksmes regulēšanu un drošību, vides aizsardzību, kultūras un vēsturiskā mantojuma saglabāšanu, tūrisma un rekreācijas veicināšanu, kā arī sabiedriskās kārtības un drošības īstenošanas pasākumiem. Piemēram, samazinot transportlīdzekļu skaitu šādās zonās, tiek mazināti sastrēgumi un uzlabota satiksmes plūsma, samazināts izmešu daudzums un uzlabojas gaisa kvalitāte, uzlabota gājēju drošība, tiek veidota pievilcīgāka vide tūristiem un uzlabotas rekreācijas iespējas vietējiem iedzīvotājiem u. tml.

Līdz šim šādas zonas Latvijā ir noteiktas Jūrmalas un Rīgas valstspilsētās. Īpaša režīma zona Rīgas valstspilsētas administratīvajā teritorijā tika noteikta 1997. gadā un pastāvēja līdz 2009. gadam. Tās robeža noteikta arī jaunajā Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā, taču atsevišķi saistošie noteikumi (ar mērķi uzlikt nodevas personām, kuru transportlīdzekļi iebrauc attiecīgajā īpaša režīma zonā) Ministru kabineta noteiktajā kārtībā uz šo brīdi nav pieņemti. Savukārt Jūrmalā šāda zona ir noteikta Jūrmalas valstspilsētas teritorijas plānojumā ar 2024. gada grozījumiem, kā arī ir izdoti Jūrmalas domes 29.06.2023. saistošie noteikumi Nr. 13 „Par transportlīdzekļu iebraukšanu īpaša režīma zonā Jūrmalas valstspilsētas administratīvajā teritorijā”.

Izstrādājot Transporta TmP, transporta speciālisti piedāvāja izskatīt iespēju jaunajā Siguldas teritorijas plānojumā noteikt īpaša režīma zonu transportlīdzekļu iebraukšanai Siguldas pilsētas centra daļā starp Raiņa ielu un Ausekļa ielu (abas ielas ir arī valsts reģionālā autoceļa P8 posms), un Gaujas ielejas augšējo terasi. Izskatot jautājumu darba grupā, tika pieņemts lēmums neparedzēt šādu īpaša režīma zonu.

6. MOBILITĀTE

Mobilitātes punkts ir transporta mijas punkts, kas nodrošina dažādu – vismaz divu – transporta formu sasaisti un veicina ilgtspējīgu pārvietošanās formu izmantošanu. Mobilitātes punktu galvenais mērķis ir veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu un samazināt privāto transportlīdzekļu nobraukto kilometru skaitu. Par mobilitātes punktu var uzskatīt arī dažādu sabiedriskā transporta formu vai maršrutu mijas punktu.

Stāvparks ir viens no mobilitātes punkta elementiem – tā ir zona, kurā novietot privāto automašīnu, lai turpinātu pārvietošanos ar kādu citu pārvietošanās formu.

Mobilitātes punktu prakse pasaulē ir diezgan izplatīta, bet pēdējos gados tiek attīstīti principi ar nelieliem mobilitātes punktiem, kuros nepieciešams apvienot vismaz piecus dažādus transporta līdzekļu pakalpojumus. Mobilitātes punktā var būt dzelzceļš, autobusu satiksme, automašīnu noma, kopbraukšanas punkts, koplietošanas velosipēdu stacija, kravas velosipēdu noma u. tml.

Mobilitātes punkti uzlabo cilvēku pārvietošanās spējas, kā arī veicina pakalpojumu objektu attīstību apkārtnē. Tomēr tie var radīt arī dažus izaicinājumus. Piemēram, mobilitātes punkti var palielināt transporta plūsmas pieguļošajā ielu tīklā, kas var apgrūtināt lokālo satiksmi. Tie var aizņemt lielas teritorijas, kas citādi varētu tikt izmantotas atšķirīgi.

Mobilitātes punkta plānošanā jāņem vērā šādi aspekti:

- ▶ **Labiekārtots laukums** – jāparedz vismaz 20 vieglo automašīnu stāvvietas, tostarp vietas elektroauto uzlādei. Tāpat jāizveido velosipēdu novietne, velo remontstacija, īstermiņa autostāvvietas pasažieru uzņemšanai un izlaišanai, kā arī elektrisko automašīnu uzlādes zona.
- ▶ **Velosipēdu novietne** – jānodrošina vismaz 20 vietas velosipēdu novietošanai un pieslēgšanai.
- ▶ **Velo remontstacija** – tai jābūt aprīkotai ar velosipēdu statīvu, rokas sūkni un remonta darbarīkiem, kas piemēroti dažādu veidu velosipēdu labošanai.
- ▶ **Mikromobilitātes rīku novietne** – jāparedz brīva vieta personīgo mikromobilitātes rīku novietošanai. Ņemot vērā to lietošanas sezonālītāti un neprognozējamo intensitāti, vietu skaits var būt elastīgi pielāgojams. Papildus tam, neskatoties uz videonovērošanu, būtu jānodrošina specifiski un droši pieslēgšanas veidi šiem rīkiem.
- ▶ **Norādes un identitātes elementi** – tuvākajā apkārtnē jāizvieto norādes par mobilitātes punkta atrašanās vietu. Lai tas būtu viegli pamanāms, jāuzstāda identitātes pīlārs (punkta norāde). Pīlārs jānovieto tā, lai tas būtu redzams no dažādiem skatu punktiem. Teritorijā jāizvieto arī norādes uz tuvākajiem piesaistes objektiem, piemēram, pastu, tirdzniecības laukumu vai iepirkšanās vietām.
- ▶ **Publiskās ārtelpas kvalitāte** – mobilitātes punktam jābūt pievilcīgai un labiekārtotai publiskajai ārtelpai ar soliņiem, galdiņiem un apstādījumiem.
- ▶ **Videonovērošana** – novērošanas kameras jāuzstāda tā, lai tās aptvertu visu mobilitātes punkta teritoriju.

6.1. Esošie mobilitātes punkti

Siguldas novada attīstības programmā 2021.-2027. gadam (turpmāk – Siguldas novada AP) ir ietverta karte „Siguldas novada administratīvā struktūra un funkcionālās saites” (skatīt 18. attēlu), kur ir atzīmēts viens esošs mobilitātes punkts Siguldas pilsētā pie dzelzceļa stacijas. Savukārt kā plānotais mobilitātes punkts ir atzīmēts Vangažu esošās dzelzceļa un plānotās Rail Baltica reģionālās dzelzceļa stacijas apkārtnē.

6.2. Mobilitātes punktu attīstība

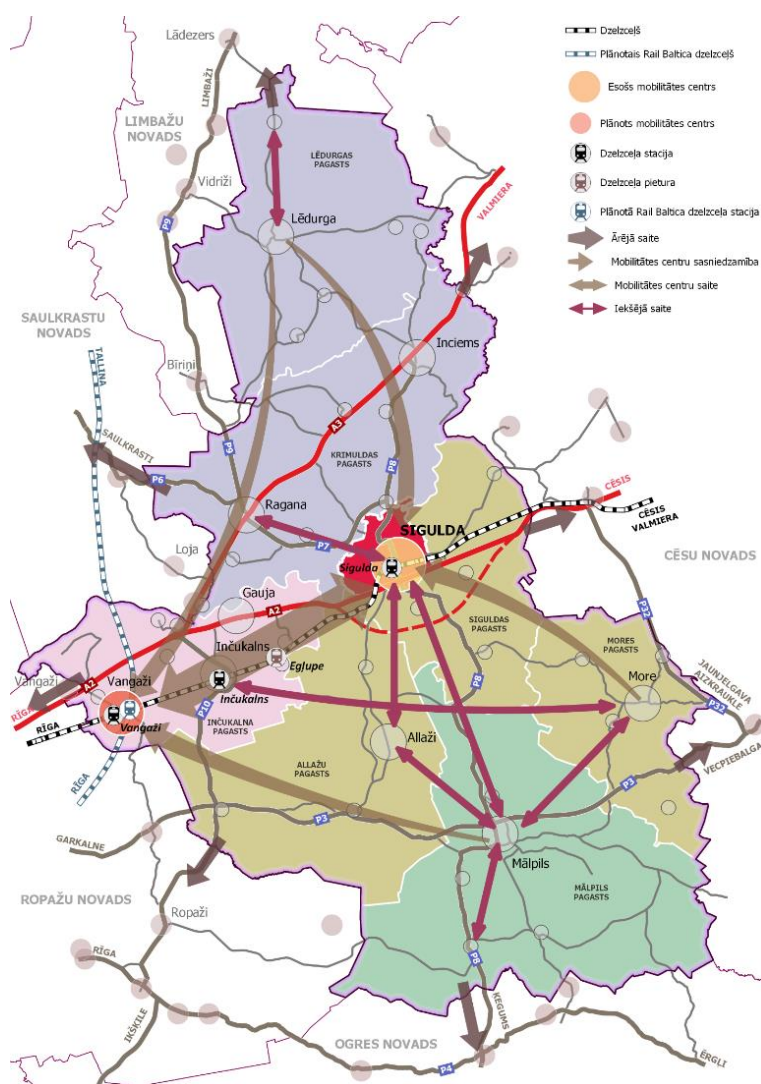
Mobilitātes punktu iedalījums Siguldas novadā:

- ▶ **reģionālās satiksmes mobilitātes punkts** (autobuss (arī starppilsētu), vilciens, autostāvvietas, elektrouzlādes iespējas, velosipēdu novietnes, būtiska saikne ar Rīgu un citām pilsētām);
- ▶ **vietējas nozīmes mobilitātes punkts** (autobuss, autostāvvietas, vietējais sabiedriskais transports, saikne ar reģionālo satiksmes mobilitātes punktu);
- ▶ **mikromobilitātes punkts** (velosipēdu novietnes, WiFi, koplietošanas velosipēds, elektriskais skrejriteņis u. c., iespējama pasažieru uzņemšanas vieta, uzlādes iespējas, koplietošanas transports, skolēnu maršruta autobusa pieturvietas (galapunkti)). Mikromobilitātes punktus var izvietot pie biroja centriem, daudzdzīvokļu namiem, svarīgu kultūras vai rekreācijas objektu tuvumā. Mikromobilitātes punkti veicina velosipēdu infrastruktūras attīstību.

Priekšlikums izveidot šādus mobilitātes punktus Siguldas novadā:

- ▶ **reģionālās satiksmes mobilitātes punkti** – Siguldā un pie plānotās Vangažu dzelzceļa pieturas uz Rail Baltica dzelzceļa līnijas;
- ▶ **vietējas nozīmes mobilitātes punkti** – Siguldas pilsētā (papildus 2 vai 3), Mālpils centrā, Inčukalnā pie dzelzceļa stacijas, Eglupē pie dzelzceļa pieturas, Raganā un Lēdurgā.

Mikromobilitātes punktus nosaka pati pašvaldība atbilstoši situācijai novadā, ņemot vērā situācijas attīstību konkrētās apkaimēs un pie esošiem un plānotiem objektiem.



18. attēls. Siguldas novada administratīvā struktūra un funkcionālās saites. Avots: Siguldas novada AP

Ņemot vērā negatīvos aspektus, kurus rada transporta plūsmas, ieteicams Siguldā attīstīt reģionālās satiksmes mobilitātes punktu – pārsēšanas punktu starp reģionālo satiksmi un mikromobilitātes pārvietošanās formām. Šāda pieeja ietver velo un gājēju infrastruktūras attīstību ap šo punktu, kas uzlabos pārvietošanās iespējas pilsētā kopumā un uzlabos centra daļas sasniedzamību. Šis mobilitātes punkts būs orientēts uz pakalpojumu sniegšanu tieši Siguldas iedzīvotājiem.

Tā kā vidējais pasažieru apgrozījums Siguldas dzelzceļa stacijā dienā ir aptuveni 500 pasažieru, būtu nepieciešams izveidot stāvparku. Šis skaits var mainīties atkarībā no sezonas, jo Sigulda ir populārs galamērķis tūristiem un aktīvās atpūtas cienītājiem. Īpaši vasarā un rudenī, kad daudz cilvēku apmeklē Siguldu un Turaidu. Pēc mobilitātes punkta attīstības Vangažos, Siguldas pilsētā nav ieteicams palielināt stāvvietu skaitu mobilitātes punkta vajadzībām.

Rail Baltica projektā Latvijā papildus divām starptautiskajām stacijām Rīgā plānots izveidot 16 reģionālos mobilitātes punktus, tostarp Vangažu apkārtnē (skatīt 18. attēlu). 2022. gadā tika uzsākta šo reģionālo staciju būvprojektēšana.

Plānots, ka *Rail Baltica* reģionālie vilcieni pieturēs gan starptautiskajās stacijās, gan reģionālajās pieturvietās. Vangažu reģionālā stacija būs viens no šādiem mobilitātes punktiem, nodrošinot ērtu piekļuvi reģiona iedzīvotājiem. Attīstot reģionālos mobilitātes punktus, būtiska ir citu sabiedriskā transporta veidu maršrutu savienošana ar reģionālajām stacijām.

Mobilitātes punkts pie plānotās Vangažu *Rail Baltica* dzelzceļa pieturas varētu tikt veidots kā pārsēšanās punkts starp privāto autotransportu un dzelzceļa sabiedrisko transportu, kā arī dažādu dzelzceļa maršrutu mijas punkts. Šādam mobilitātes punktam būtu nepieciešams stāvparks un ietvju sasaiste gan starp *Rail Baltica*, esošo pieturvietu, kā arī velo un gājēju sasaiste ar Vangažu pilsētu un tuvākajiem ciemiem. Vangažu mobilitātes punktam būs nepieciešama atbilstoša sasaiste ar valsts galveno autoceļu A2.

Tematiskajā plānojumā „Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums” ieteikts veidot vēl divus vai trīs mazākus mobilitātes punktus Siguldas attālāko vietu iedzīvotāju (apmēram 2 km no centra) mobilitātes nodrošināšanai. To ieteicamais novietojums būtu pie valsts galvenā autoceļa A2 pašreizējās autobusu pieturvietas „Institūts”, Gāles ielas un autoceļa A2 krustojuma tuvumā un tirdzniecības centra „Šokolāde” apkaimē. Šajos punktos varētu būt izvietotas gan pilsētas un novadu/starppilsētu autobusu maršrutu pieturvietas, gan automašīnu nomas vai kopbraukšanas punkti, kā arī elektroautomašīnu uzlādes un velosipēdu iznomāšanas vietas. Tādējādi iedzīvotājiem jebkurā vietā pilsētā būtu pieejams kvalitatīvs transports un serviss, nemērojot attālumu, kas ir lielāks par 1 km.

► Valsts ceļu prioritātes

Mikromobilitātes infrastruktūras attīstībai ir veikts „Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā”. Tāpat Latvijas Republikas Satiksmes ministrija izstrādājusi informatīvo ziņojumu „Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību”, kurā ir izvirzītas prioritātes mikromobilitātes attīstībai. Saskaņā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” 12.09.2024. sniegto informāciju, institūcija strādā pie valsts mikromobilitātes infrastruktūras (turpmāk – MMI) attīstības valstī atbilstoši iepriekš minētajam ziņojumam, kurā ir definētas šādas valsts mikromobilitātes attīstības prioritātes:

- galvenā valsts nozīmes MMI, kas savā starpā savieno blīvāk apdzīvotās Latvijas vietas;
- apdzīvotu vietu un to sasniedzamības robežu savienošā MMI atbilstoši apdzīvotas vietas un tā sasniedzamības robežā dzīvojošo iedzīvotāju skaitam;
- valsts MMI fragmentācijas novēršana un esošās infrastruktūras pilnveidošana.

VSIA „Latvijas Valsts ceļi” identificējuši šādus iespējamus MMI savienojumus Siguldas novadā (skatīt 19. attēlu):

1. Sigulda–Augšlīgatne gar autoceļu A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Vecclaicene), posmā no 53,40 km līdz 63,10 km;
2. Sigulda–Ragana gar autoceļu P7 Ragana–Turaida, posmā no 0,00 km līdz 9,8 km;
3. Sigulda–Gauja gar autoceļu A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Vecclaicene), posmā no 41,90 km līdz 50,40 km;
4. Sigulda–Allaži gar autoceļu V58 Sigulda–Allaži–Ausmas, posmā no 1,90 km līdz 9,90 km.

Vienlaikus VSIA „Latvijas Valsts ceļi” norāda, ka, ņemot vērā „Valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģijas” prioritātes attiecībā uz citiem maršrutiem, šiem posmiem tiek piešķirta zemāka prioritāte. Līdz ar to šo posmu realizācija nav iekļauta valsts autoceļu tīklā veicamo darbu plānos.

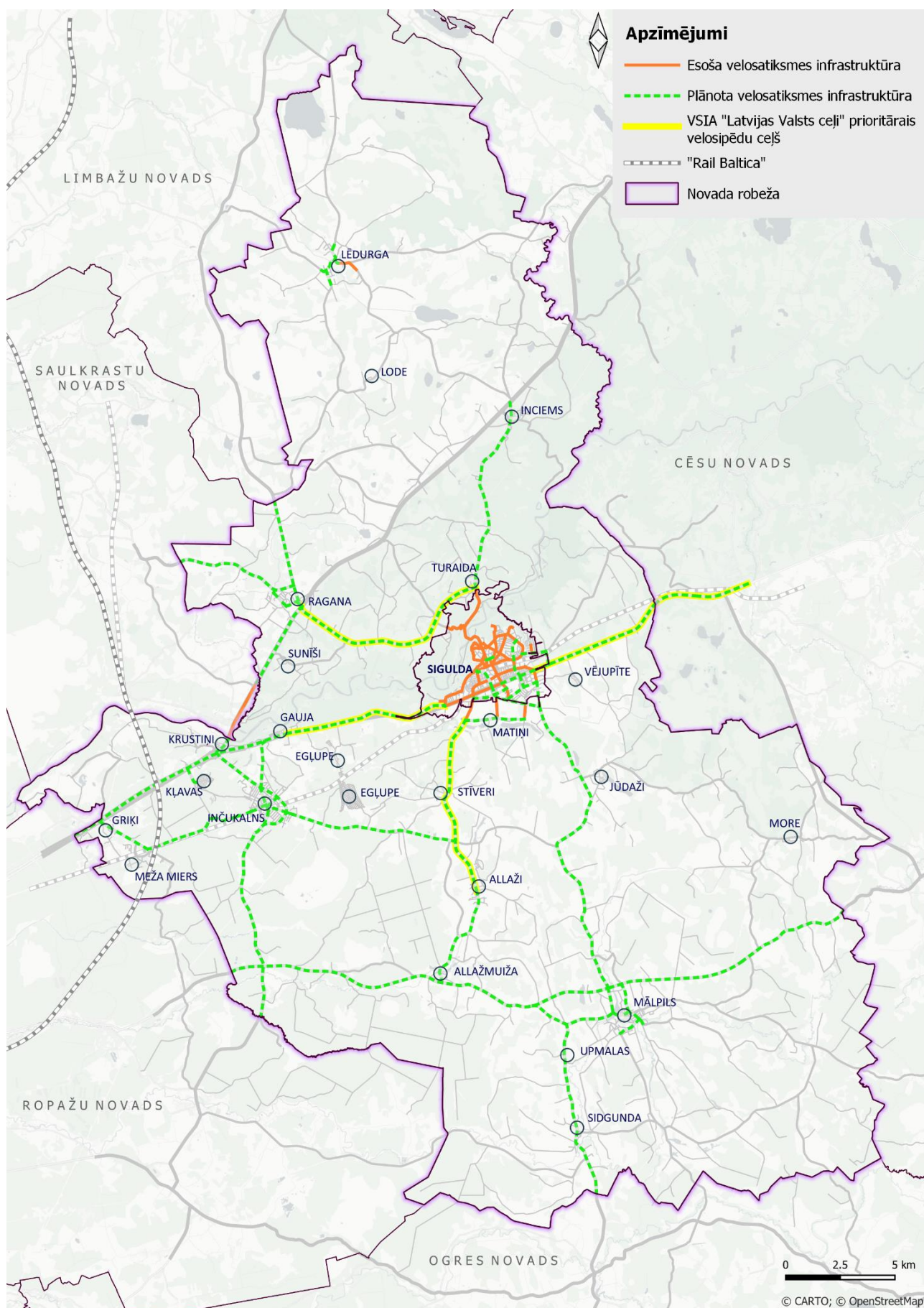
► **Siguldas novada pašvaldības priekšlikumi**

Saskaņā ar Transporta TmP ietvaros veicamajiem darbiem, Siguldas pilsētā un ciemos jāizvērtē esošos, teritorijas plānojumos noteiktos velomaršrutus/jāpamato jaunu velomaršrutu noteikšana, jāparedz vienots velosipēdu ceļu tīkls un vienots gājēju ceļš.

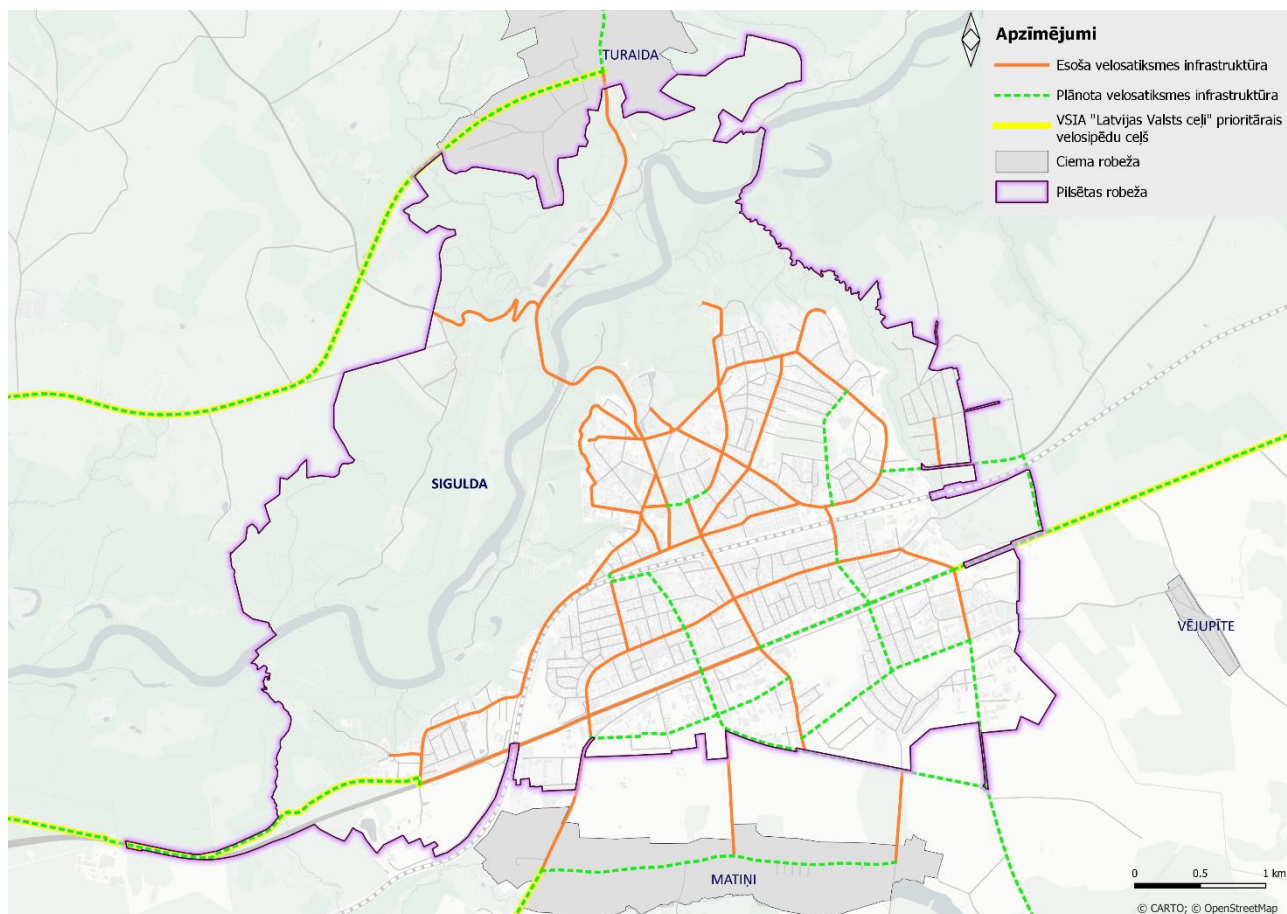
MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 nosaka, ka detalizētajā transporta attīstības plānā jāiekļauj velotransporta un gājēju kustības organizācijas shēmu, tai skaitā gājēju ielas, ielas ar prioritāti gājējiem un velotransportam.

Siguldas novada teritorijas plānojuma izstrādes darba grupā tika secināts, ka velomaršruti plānojami kontekstā ar tūrisma infrastruktūras plānošanu. Līdz ar to Transporta TmP ir **sagatavots risinājums Siguldas pilsētas un atsevišķu ciemu velosatiksmes infrastruktūrai** (skatīt 19. un 20. attēlu).

Jāatzīmē, ka atsevišķi Siguldas pašvaldības priekšlikuma maršruti sakrīt ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi” plānotajiem velosipēdu ceļiem (skatīt 19. attēlā).



19. attēls. Siguldas novada pašvaldības MMI izveides priekšlikumu apkopojums gar valsts autoceļiem



20. attēls. Siguldas pašvaldības MMI izveides priekšlikums Siguldā

► **Priekšlikumi MMI izveidei Mālpils ciemā:**

1. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš „P8, Mālpils apdzīvotās vietas robežās – atzars pāri Sudas upei (V59) (līdz Pils ielai)”;
2. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš „Pils iela-V72 „Mālpils-Slieķi””;
3. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš „V59 „Mālpils Peļņi”-Dīķu iela”;
4. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš „V59 „Mālpils Peļņi”-„P3 „Garkalne-Alauksts””.

► **Priekšlikumi MMI izveidei Lēdurgas ciemā:**

1. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš „Lēdurgas apdzīvotās vietas robeža (Vidriži) – esošā ietve”;
2. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kurš sadalītos divos posmos „Lēdurgas apdzīvotās vietas robeža (no P9 puses) – kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar V128 – Lēdurgas apdzīvotās vietas robeža (uz Aijažu ezera pusi)”.

8. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

Sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina autobusu pārvadājumi un dzelzceļa satiksme. Pašvaldība papildus nodrošina autobusus skolēnu pārvadājumu veikšanai.

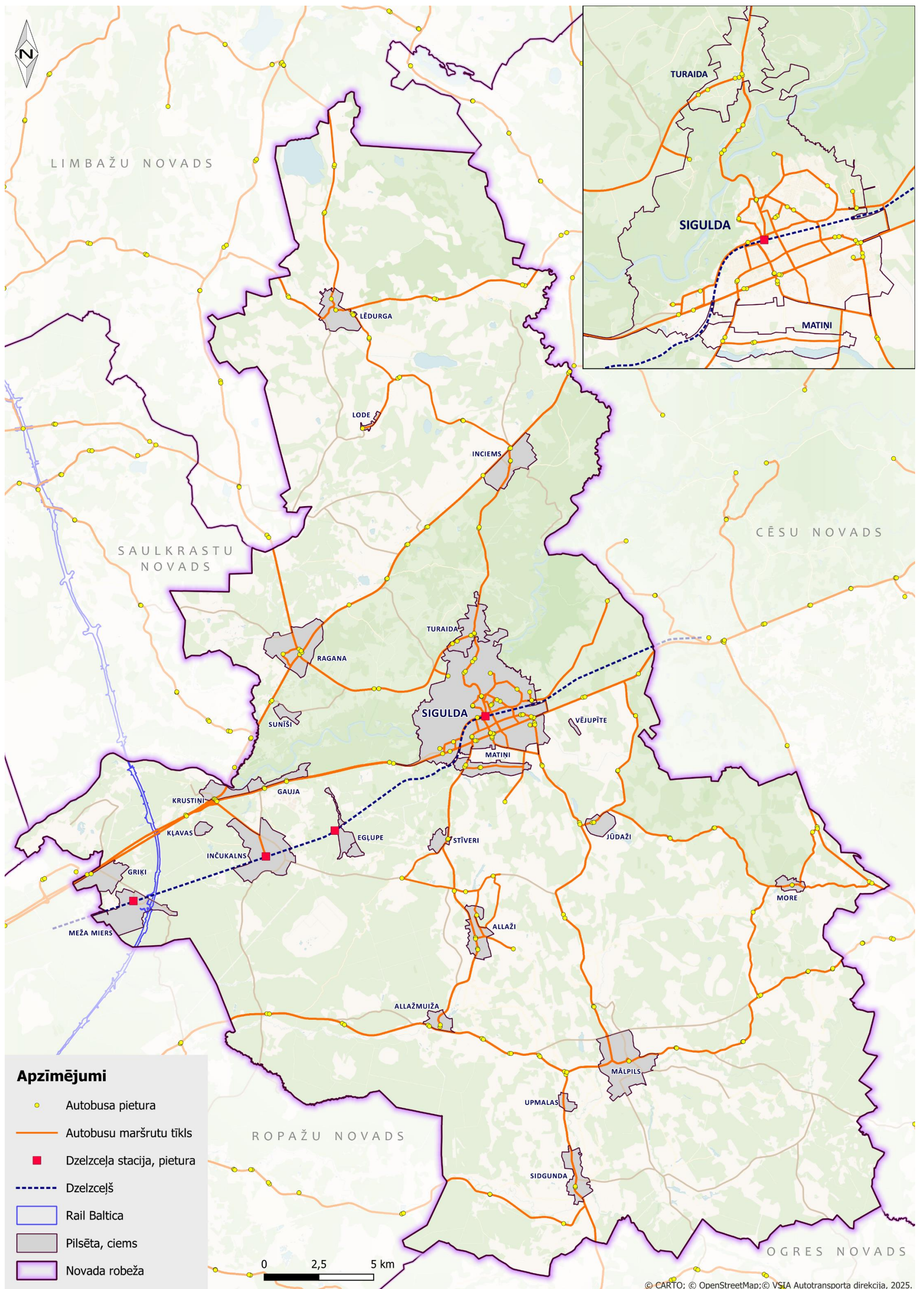
Ikdienā nozīmīgākā sabiedriskā transporta satiksme ir Siguldas novada ietvaros un ar Rīgu. Tāpat tiek nodrošināti vairāki autobusu maršruti gan pilsētas, gan reģionālajos virzienos. Autobusu maršruti aptver tādas vietas kā Turaida, Krimulda, Ķīpari, Kaķīškalns, Institūts, Jūdaži, Allaži, Mālpils, Nurmīži un citas.

Saskaņā ar Autotransporta direkcijas reģistru autoostas statuss ir Siguldas autoostai (III kategorijas autoosta, kas atrodas reģionālās nozīmes attīstības centrā, un citas autoostas, kas apkalpo vairāk nekā 10 000 reisus un vairāk nekā 10 000 pasažieru).

Siguldas novada teritorijas plānojumā netiek detalizēti sabiedriskā transporta pārvadājumu pilnveides risinājumi. 21. attēlā ir parādīts esošais sabiedriskā transporta nodrošinājums.

► Dzelzceļš

Siguldas novadu teritoriju šķērso dzelzceļa līnija „Rīga–Lugaži–valsts robeža”. Novada teritorijā atrodas trīs dzelzceļa stacijas – Sigulda, Inčukalns un Vangaži, un viens dzelzceļa pieturas punkts – Egļupe. Esošā dzelzceļa infrastruktūra nodrošina ērtus sabiedriskā transporta savienojumus gan novada teritorijā, gan ar valsts galvaspilsētu – Rīgu.



21. attēls. Sabiedriskā transporta nodrošinājums

PIELIKUMS

Siguldas pilsētas un ciemu ielu kategorijas

