

Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums

I daļa

SATIKSMEŠ INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA

IZSTRĀDĀTĀJS

SIA "IE.LA inženieri"

SIA "Grupa93"

SIA MARK arhitekti"

SIA "Landshape"

Rīga, 2019

SATURS

Ievads	4
1. Esošās situācijas izvērtējums	5
1.1. Plānošanas dokumentu apkopojums	6
1.2. Satiksmes maģistrāles	10
1.3. Publiskie laukumi un autostāvvietas ar un bez labiekārtojuma	17
1.4. Galvenie velosatiksmes un gājēju kustības virzieni un infrastruktūra	19
2. Perspektīvais satiksmes organizācijas plānojums	22
2.1. Ielu struktūra	22
2.2. Sabiedriskais transports	25
2.2.1. Pilsētas un novada autobusu maršruti	25
2.2.2. Vilciens un autobusi uz Rīgu	26
2.2.3. Tūrisma vilcieniņa maršruti	27
2.3. Ieteicamās ceļu un ielas uzturēšanas klases	28
2.4. Satiksmes organizācija	28
3. Satiksmes infrastruktūras vadlīnijas	30
3.1. Sarkano līniju minimālais un ieteicamais platums	31
3.2. Vadlīnijas ielu šķērsprofiliem, gājēju pāreju risinājumiem	31
3.3. Vadlīnijas pievienojumiem	36
3.4. Vadlīnijas segumiem	38
3.5. Vadlīnijas ietvēm	39
3.6. Vadlīnijas zaļajām zonām	39
3.7. Vadlīnijas arhitektūras mazajām formām	39
3.8. Vadlīnijas ielu un virzienu norādēm	41
3.9. Vadlīnijas ielu apgaismojuma risinājumam	42
3.10. Sabiedriskā transporta pieturvietas	42
3.11. Nosacījumi gājēju takas veidošanai gar Gaujas senieleju	42
3.12. Nosacījumi nožogojumiem	42
4. Velosatiksmes infrastruktūras attīstības plāns	43
5. Autostāvvietu attīstības plāns	44
5.1. Satiksmes infrastruktūras izbūves un pārbūves plānu prioritāšu secība	47
6. Elektromobiļu uzlādēšanas staciju tīklu novietojuma attīstības plāns	51
7. Transporta sistēmas attīstības un iedzīvotāju mobilitātes apraksti un shematiski attēlojumi ilglaicīgā aspektā	52
8. VAS “Latvijas Valsts ceļi” autoceļu posmi Siguldas pilsētā	55
9. Siguldas centra ielu telpa un autostāvvietas	57
10. Pielikumi	59
1. Pielikums. Esošie sabiedriskā transporta maršruti, pieturvietas	60
2. Pielikums. Autostāvvietu izvietojums	61
3. Pielikums. Ielu kategorijas	62



4. Pielikums. Projektētais sabiedriskais transports.....	63
5. Pielikums. Ielu saraksts.....	64
6. Pielikums. Satiksmes organizācija.....	73
7. Pielikums. Ielas sarkanās līnijas – problēmzonas.....	74
8. Pielikums. Tipveida šķērsprofili.....	75
9. Pielikums. Precizētie ielu šķērsprofili.....	88
10. Pielikums. Potenciālās autostāvvietas.....	104
11. Pielikums. Veloinfrastruktūra.....	105
12. Pielikums. Ielu uzturēšanās klases.....	106
13. Pielikums. Īstermiņa veloinfrastruktūra.....	107
14. Pielikums. 2019.-2022. gads Īstermiņš.....	108
15. Pielikums 2023.-2030. gads Vidējais termiņš.....	109
16. Pielikums. 2031. - 2040. gads Ilgtermiņš.....	110
17. Pielikums. Redzamības brīvlauki.....	111
18. Pielikums. Satiksmes mierināšanas un krustojumu risinājumu piemēri.....	112
19. Pielikums. References satiksmes mierināšanai un veloielai.....	117
20. Pielikums. Segumu specifikācija.....	124

IEVADS

Pēc Siguldas novada pašvaldības veiktā pasūtījuma „Siguldas identitāti veidojoša tematiskā plānojuma izstrāde” SIA „IE.LA inženieri” birojs laika posmā no 2017. gada decembra līdz 2019. gada aprīlim izstrādāja tematiskā plānojuma Siguldas pilsētas satiksmes infrastruktūras daļu, kas balstīta uz līgumam pievienoto pašvaldības darba uzdevumu un veiktajiem precizējumiem darba gaitā.

Projekta ietvaros tika apsekota pilsētas teritorija, veikts satiksmes infrastruktūras audīts, kā arī konstatētas satiksmes problēmvietas Siguldas pilsētā. Darba ietvaros tika noteiktas ielu kategorijas, ieteiktas ceļu uzturēšanas klases, izstrādāti satiksmes organizācijas ieteikumi, velosatiksmes infrastruktūras attīstības plāns, autostāvvietu attīstības plāns, kā arī noteikta vēlamā pārbūves prioritāšu secība. Kopumā tika izstrādāti ieteikumi satiksmes infrastruktūras uzlabošanai visiem satiksmes dalībniekiem, lai padarītu pilsētas vidi patīkamāku un drošāku.

Satiksmes infrastruktūras sadaļas projekta sagatavošanā piedalījās:

- arhitekts Mārtiņš Ošāns, SIA „Mark arhitekti” valdes loceklis, „Siguldas identitāti veidojošā tematiskā plānojuma” projekta vadītājs;
- ceļu inženieris Rihards Ieviņš, SIA „IE.LA inženieri” valdes loceklis, „Satiksmes infrastruktūras attīstības” sadaļas vadītājs;
- satiksmes infrastruktūras plānotājs Viesturs Laurs, SIA „IE.LA inženieri” valdes loceklis, „Satiksmes infrastruktūras attīstības” sadaļas izstrādātājs (pilsētas apsekošana un fotofiksācija, datu apkopošana, teksts);
- Aigars Ulmanis, SIA „IE.LA inženieri” ceļu inženieris, „Satiksmes infrastruktūras attīstības” sadaļas izstrādātājs (pilsētas apsekošana, fotofiksācija, teksts, pielikumu vizuālie materiāli);
- Lāsma Jauniņa, SIA „IE.LA inženieri” rasētāja, „Satiksmes infrastruktūras attīstības” sadaļas izstrādātāja (pilsētas apsekošana, fotofiksācija, teksts, pielikumu vizuālie materiāli);
- Marta Sarkane, SIA „Grupa 93” kartogrāfe (kartogrāfiskā materiāla izstrāde).

1. ESOŠĀS SITUĀCIJAS IZVĒRTĒJUMS

Sigulda atrodas 53 km attālumā no valsts galvaspilsētas Rīgas. Pilsēta ir kompakta. Visa esošā un plānotā teritorija ir 3 km rādiusā ap pilsētas centru – sabiedriskā transporta mezglu, dzelzceļa staciju un autoostu. Gandrīz visa šī brīža apbūve iekļaujas 2 km rādiusā, savukārt pilsētas centrālā daļa ietilpst 1 km rādiusā. Sigulda ir vide ar plašu un interesantu piedāvājumu iedzīvotājiem un tās viesiem, tās parametri ir piemēroti gājējiem un lietišķajai velobraukšanai. Šobrīd tā ir autocentriska pilsēta, kurā ierasts pārvietoties automašīnās no „durvīm līdz durvīm”. Tāpēc, lai veidotu pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem piemērotāku un draudzīgāku vidi, pēdējos gados izstrādātajos projektos aizvien lielāka uzmanība tiek pievērsta mūsdienīgai velosatiksmes infrastruktūras izveidei.

Pilsētas telpu vizuāli var sadalīt piecās zonās:

- teritorijā, kas atrodas starp Gauju un dzelzceļa līniju, platības ziņā lielāko pilsētas daļu;
- vēsturiskais centra teritorija. Ielu tīkls šeit ir salīdzinoši haotisks ar vairākiem sarežģītas konfigurācijas ielu krustojumiem, lai arī bieži tie ir ortogonāli;
- teritorijā starp dzelzceļu un valsts galveno autoceļu A2, kas ir visblīvāk apbūvētā pilsētas daļa. Ielu plānojums šeit ir loģisks, saprotams un ortogonāls;
- teritorijā, kas atrodas uz dienvidiem no valsts galvenā autoceļa A2, kur pārsvarā ir izvietoti ar rūpniecību saistīti objekti un savrupmājas;
- mazā teritorijā starp Gaujas upi, dzelzceļu un valsts galveno autoceļu A2 pilsētas dienvidrietumu daļā ar savrupmāju apbūves raksturu.

Siguldā ir trīs satiksmes barjeras: dzelzceļš, valsts galvenais autoceļš A2 un Gauja.

Pilsētā un plānotajā tās teritorijā ir pieci ielu šķērsojumi ar dzelzceļu:

- vienlīmeņa pārbrauktuve Rūdolfa Blaumaņa ielā,
- divlīmeņu šķērsojums Nītaures ielā,
- vienlīmeņa pārbrauktuve Rīgas ielā,
- divlīmeņu šķērsojums ar valsts galveno autoceļu A2,
- vienlīmeņa pārbrauktuve virzienā uz Nurmīžiem.

Pie dzelzceļa stacijas ir divas gājēju pārejas pār dzelzceļu. Viena no tām tiek regulēta ar luksofora signalizāciju, otra – neregulēta.

Kaut arī iedzīvotāji pieraduši šķērsot dzelzceļu pa vairākām pašu iemītām takām, VAS „Latvijas dzelzceļš” speciālisti apstiprinājuši, ka neatbalstīs papildu šķērsojumu izveidi.

Pār Gauju ir viens tilts uz valsts reģionālā autoceļa P8 Inciems–Sigulda–Ķegums. Šobrīd uz šī tilta nav atsevišķi izdalītas velosatiksmes infrastruktūras.

Valsts galveno autoceļu A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) var šķērsot 10 vietās:

- Kalna ielā,
- Noliktavu ielā,
- Pulkveža Brieža ielā,
- Beites ielā,
- Gāles ielā,
- Mazā Gāles ielā,
- Rūdolfa Blaumaņa ielā / Jūdažu ielā,

- Nītaures ielā,
- Institūta ielā,
- Pulkveža Brieža ielā / Zinātnes ielā.

Pasaulslavenais arhitekts Jans Gēls, kuram ir liela pieredze pilsētas plānošanā, savā grāmatā „Pilsētas cilvēkiem”¹ min, ka automašīnas ir okupējušas pilsētas, tur strauji pieaug autosatiksmes un satiksmes negadījumu skaits, tiek ierobežota manevrēšanas telpa un pārvietošanās iespējas tieši gājējiem un velosipēdistiem. Pilsētās pārāk daudz telpas aizņem autosatiksmes un autostāvvietas. Uz šaurām ietvēm ir ceļa zīmes, norobežojoši stabi, lampas un citi šķēršļi, lai tie „nestāvētu ceļā” automašīnām. Tāpēc svarīgi ir pārkārtot prioritātes pilsētas telpā un pirmajā vietā likt mazāk aizsargātos satiksmes dalībniekus.

Mūsdienīga pilsēta ir tāda, kurā ievērojama daļa transporta sistēmas var realizēties kā videi draudzīga mobilitāte – ejot kājām, braucot ar velosipēdu un izmantojot sabiedrisko transportu.

Tematiskā plānojuma ietvaros tika apsekota šī brīža situācija Siguldā dažādos gadalaikos, dažādās nedēļas dienās, kā arī pasākumu laikā. Tika veikta foto un video fiksācija, analizēti satiksmes dalībnieku paradumi, konstatētas problēmvietas, veikta sabiedriskā un kopējā transportplūsmu izvērtēšana.

1.1. PLĀNOŠANAS DOKUMENTU APKOPOJUMS

Tematiskā plānojuma ietvaros tika pētīti valsts un Siguldas pašvaldības attīstības plānošanas normatīvie dokumenti:

- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam²,
- Latvijas „Nacionālās attīstības plāns 2014.–2020. gadam”³,
- Siguldas novada „Ilgspējīgas attīstības stratēģija 2013.–2038. gadam”⁴,
- Siguldas novada teritorijas plānojums 2012.–2024. gadam⁵,
- Siguldas novada attīstības programma 2018.–2024. gadam⁶.

Siguldas pašvaldības pārziņā šobrīd ir 177 km ceļu un 73 km ielu. Novada reģionālo un starptautisko sasniedzamību nodrošina:

- valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene),
- dzelzceļa līnija Rīga–Lugaži–valsts robeža.

Apskatītajos Siguldas novada plānošanas dokumentos tiek minēts, ka kopumā ceļu stāvokļa kvalitāte ir zema. Lielākajai daļai ceļu Siguldas novadā ir nepieciešami atjaunošanas darbi, vairāku ceļu stāvoklis šobrīd vērtējams kā kritisks. Plānošanas dokumentos ir uzsvērts gājēju ietvju trūkums pilsētā un kvalitatīvas velosatiksmes infrastruktūras nepieciešamība.

¹ J. Gēls (2018) Pilsētas cilvēkiem

² Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Pieejams: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija_2030_7.pdf

³ Latvijas Nacionālās attīstības plāns 2014. – 2020. gadam. Pieejams: <http://polsis.mk.gov.lv/documents/4247>

⁴ Siguldas novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2038. gadam. Pieejams: https://www.sigulda.lv/public/lat/buvvaldeattistiba/planosana1/ilgtspējīgas_attistibas_strategija/

⁵ Siguldas novada teritorijas plānojums 2012.-2024.gadam. Pieejams: https://www.sigulda.lv/public/lat/buvvaldeattistiba/planosana1/teritorijas_planojums11/

⁶ Siguldas novada attīstības programma 2018-2024. gadam. Pieejams: https://www.sigulda.lv/public/lat/buvvaldeattistiba/planosana1/attistibas_programma1/

Siguldas novada „Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.–2038. gadam” paredz, ka Siguldā var nokļūt ar autobusu, vilcienu vai autotransportu. Lai attīstītu transporta infrastruktūru un uzlabotu satiksmes drošību pilsētā, kā viena no galvenajām prioritātēm tiek minēta velosatiksmes infrastruktūras tīkla veidošana. Tiek minēta arī esošo ielu un ceļu stāvokļa, sabiedriskā transporta kustības un maršrutu uzlabošana, esošo autobusu nomaina pret videi draudzīgākiem autobusiem.

Siguldas novada teritorijas plānojuma 2012.–2024. gadam satiksmes infrastruktūras sadaļā minēts, ka:

- autoceļu kvalitāte ir ļoti sliktā stāvoklī. Apmēram 30% autoceļu ir nepieciešama rekonstrukcija tuvāko 5 gadu laikā. Asfalta/grants segums ir nekvalitatīvs. Ceļu gabarīti nav atbilstoši ielu un autoceļu kategoriju parametriem.
- Problemātiska ir gājēju pārvietošanās Siguldā, ielām trūkst ietvju. Gājēju infrastruktūra pilsētā sakārtojama primāri.
- Trūkst autostāvvietu abos Gaujas upes krastos.

Dokumentā tiek uzsvērts, ka velotransports Siguldas novadā ieņem nozīmīgu vietu. Pie izglītības iestādēm un lielākajām sabiedriskajām iestādēm ir velonovietnes. Apsekojot dabā, tika secināts, ka tās nav atbilstošas mūsdienu drošības standartiem un to skaits nav pietiekošs (skat. Attēls 1). Lai pilnveidotu esošo velosatiksmes infrastruktūru, tiek minēts projekts „Velotūrisma maršruta izstrāde un veloceliņa izbūve Siguldā”, kura ietvaros 2012. gadā ekspluatācijā nodots 10 km garš velosipēdu ceļš un gājēju ietves.



Attēls 1 „Esošās velonovietnes pie Siguldas 1. pamatskolas”. Autors: „IE.LA inženieri”

Teritorijas plānojuma sadaļā par sabiedrisko transportu tiek minēts:

- ar MK noteikumiem Nr. 712 „Par Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu valsts pasūtījuma koncepciju 2007.–2016.gadam”⁷ dzelzceļš noteikts kā pamata transporta veids maršrutā Rīga–Sigulda. Viens no galvenajiem nosacījumiem ir dzelzceļa iekļaušana vienotā

⁷ Ministru kabineta (turpmāk tekstā MK) noteikumi Nr.712 „Par Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu valsts pasūtījuma koncepciju 2007. - 2016.gadam”. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=120804>

sabiedriskā transporta maršrutu tīklā. Šobrīd gandrīz nav starpības ātruma ziņā, izvēloties vilcienu vai autobusu. Autobuss kursē ik pēc 20 min. Kustības intensitāti nodrošina liels starppilsētu autobusu skaits, kas kursē caur Siguldu. Vilciens kursē aptuveni reizi stundā. Problēmas sagādā arī pēdējā vilciena atiešanas laiks no Rīgas plkst. 21.35, jo tas liedz iespēju piedalīties Rīgas kultūras dzīvē un atgriezties Siguldā ar vilcienu;

- par papildu skolēnu autobusiem no jauniem dzīvojamajiem ciemiem, lai atvieglotu transporta kustību pilsētas centrā, mazinātu tur vieglo automašīnu skaitu un sastrēgumus;
- vietējā transporta nodrošinājums uz Siguldas novada ciemiem ir nepietiekams, piemēram, uz Mori pilsētas sabiedriskais transports kursē divas reizes dienā – no rīta plkst.7.35 un pēcpusdienā plkst.14.50. Tātad Mores iedzīvotājiem, kuri strādā Siguldā, nav iespēju izmantot sabiedrisko transportu.

Tiek minētas galvenās satiksmes problēmas:

- Vidzemes šosejas virzība cauri Siguldai;
- dzelzceļa šķērsojums trīs vietās pilsētas teritorijā ir nepietiekami, jo dzelzceļš ir kā nepārvarama satiksmes barjera un var aizkavēt satiksmi kopumā;
- jaunu stāvlaukumu nepieciešamība;
- jauna gājēju un velosipēdistu tilta izbūve pār Gauju ceļā uz Turaidu vai arī esošā tilta rekonstrukcija, integrējot velosipēdu ceļus un atjaunojot gājēju ietves.

Siguldas novada attīstības programmā 2018.–2024. gadam tiek minēts, ka autoceļa A2 priekšizpēte paredz divas alternatīvas:

- izveidot ārsatiksmes ceļu,
- izbūvēt apvedceļu.

Gājēju un velosipēdu ceļu kopējais garums novadā ir 40 km. Saskaitot šobrīd esošos velosipēdu ceļus un kopīgos gājēju un velosipēdu ceļus Siguldas pilsētas teritorijā, to garums ir 14.9 km. Programmā noteikts, ka velotransports ir augstākā transporta attīstības prioritāte un visērtākais pārvietošanās līdzeklis Siguldā. Iedzīvotāju aptaujas rezultāti rāda, ka iedzīvotāji vēlas drošus, no gājēju un autotransporta plūsmām atdalītus velosipēdu ceļus (skat. Attēls 2).



Attēls 2 „Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš pie Siguldas Valsts ģimnāzijas”.
Autors: „IE.LA inženieri”

Attīstības programmas izstrādes darba grupa „Transports, sabiedriskais transports” ir konstatējusi:

- ceļu kvalitāte ir slikta,
- skolēnu transports dublē sabiedrisko transportu, tāpēc tos var apvienot. Skolēni, uzrādot skolēna apliecību, varētu braukt bez maksas pilsētas sabiedriskajā transportā, skolas mēnešos varētu kursētu papildus reisi,
- trūkst elektroauto uzlādes vietu,
- nav atbilstoši aprīkoti sabiedriskā transporta pieturvietu – trūkst soliņu, atkritumu tvertņu, kā arī segtu pieturvietu.

Attīstības programmā stratēģiski uzsvērts:

- jāuzlabo transporta infrastruktūra,
- jāattīsta gājēju un velosipēdu ceļu tīkls,
- jāpilnveido apgaismojums,
- jāpilnveido sabiedriskā transporta tīkls,
- jāuzlabo ceļu un ielu apsaimniekošana ar atbilstošiem materiāliem un tehnisko nodrošinājumu.

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam ir minēts:

- pilnveidot dažādu transporta veidu maršrutu sasaisti, piemēram, attīstīt transportmijas⁸ sistēmu, izveidojot stāvparkus. Tās centrā atrodas autoosta un dzelzceļa stacija,
- iekšzemes pasažieru pārvadājumos pilnvērtīgi jāizmanto esošā dzelzceļa tīkla potenciāls, jā saglabā esošais dzelzceļa tīkls un jāplāno tā uzlabošana.

⁸ MK noteikumi Nr. 78. „Par angļu valodas apzīmējuma park & ride atveidi latviešu valodā”. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=181553>

1.2. SATIKSMES MAĢISTRĀLES

Siguldas pilsētu rietumu-austrumu (R-A) virzienā šķērso valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) jeb Vidzemes šoseja. Tā ir tranzītnozīmes iela cauri pilsētai. Vidzemes šoseja nav Siguldas apvedceļš, ņemot vērā, ka liela pilsētas daļa atrodas arī uz dienvidiem no tās. Šim autoceļam veidoti vairāki gan ar luksoforiem regulēti, gan neregulēti pievienojumi, lai nogrieztos uz dažādām pilsētas daļām.

Kalna iela ar Vidzemes šoseju virzienā no Rīgas veido pirmo, neregulēto krustojumu, kurā izveidotas atsevišķas kreisā pagrieziņa joslas. Tālāk Kalna iela ved pa salīdzinoši šauru, vietām līkumotu brauktuvi caur Kaķīškalna savrupmāju apbūves rajonu līdz Šveices ielai, kas savieno šo apkaimi ar pilsētas centru. Lai gan pašlaik Kalna iela ir samērā intensīva satiksmes iela, tai nebūtu jāklūst par vienu no galvenajām maģistrālēm centra sasniegšanai. Esošie pievienojumi ielai daudzviet ir nepārredzami, un ielā jau tagad ir noteikts ātruma ierobežojums 30 km/h, turklāt vertikālie plāna lūzumi traucē uztvert braukšanas trajektorijas. Gājēju ietves izvietotas gar vienu ielas pusi, posma vidū mainot savu novietojumu uz pretējo ielas pusi.

Noliktavu ielas pievienojums valsts galvenajam autoceļam A2 ir bīstams no satiksmes drošības viedokļa, jo iela ir izvietota paralēli valsts galvenajam autoceļam un tikai pēdējā brīdī ar nepārskatāmu, šauru leņķi pieslēdzas tam. Turklāt no Noliktavu ielas uz autoceļu A2 ir atļauts nogriezties abos virzienos. Uz autoceļa A2 nav atsevišķi izdalītas kreisās nogriešanās joslas.

Pulkveža Brieža ielas un valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) krustojums ir ar luksoforiem regulēts krustojums ar atsevišķi izdalītām kreisā pagrieziņa joslām uz autoceļa A2. Pulkveža Brieža iela ir valsts vietējā autoceļa V58 „Sigulda–Allaži–Ausmas” turpinājums pilsētas teritorijā. Šī ir centrālā iela pilsētas zonas starp dzelzceļu un autoceļu A2. No Pulkveža Brieža ielas organizēts galvenais pievienojums tirdzniecības centram „Šokolāde”. Pulkveža Brieža iela posmā no autoceļa A2 līdz Rīgas ielai ir ar vidēji 9.0 m platu brauktuvi, savukārt ietve ir izvietota gar ielas labo pusi (skat. Attēls 3).



Attēls 3 „Pulkveža Brieža iela posmā no autoceļa A2 līdz Rīgas ielai”. Autors: „IE.LA inženieri”

Pulkveža Brieža ielas brauktuve posmā no Rīgas ielas līdz Nītaures ielai sašaurinās un ir ar vidējo platumu 6.5 m. Ietve ir izbūvēta posma atsevišķās vietās, lai gan savrupmāju apbūve turpinās visas ielas garumā. Neskatoties uz to, ka satiksme ielā nav mierināta, gājēji vietām ir spiesti pārvietoties pa ielas braucamo daļu. Pulkveža Brieža iela posmā no Nītaures ielas līdz Vildogas ceļam ir ar vidēji 6.5 m platu brauktuvi. Gar ielas kreiso pusi ir izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kura platums neatbilst LVS 190-2⁹ prasībām. Pēdējā posmā iela ar luksoforiem regulējamu krustojumu pieslēdzas valsts galvenajam autoceļam A2 pilsētas austrumu daļā. Pēc autoceļa A2 šķērsojuma iela pārtop Zinātnes ielā.

Gāles ielas un valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) krustojums ir ar luksoforiem regulēts krustojums ar atsevišķi izdalītām kreisā pagrieziena joslām. Gāles iela ir valsts reģionālā autoceļa P8 Inciems–Sigulda–Ķegums posms Siguldas pilsētā un kalpo kā viens no galvenajiem satiksmes ievadiem uz Siguldas centru. Gāles iela uz dienvidiem no autoceļa A2 ir vidēji 7.0 m plata. Gar ielas pusi, kur izvietoti rūpniecības objekti un tirdzniecības zona, ir ierīkota gājēju ietve. No Gāles ielas uz autoceļu A2 ir atsevišķi izdalīta kreisā nogriešanās josla. Gāles ielas brauktuve posmā no autoceļa A2 līdz Stacijas ielai ir vidēji no 7.2 līdz 7.5 m plata. Ielas labajā pusē ierīkota gājēju ietve (skat. Attēls 4).



Attēls 4 „Gāles iela posmā no autoceļa A2 līdz Stacijas ielai”. Autors: „IE.LA inženieri”

Jūdažu ielas, Rūdolfa Blaumaņa ielas un valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) krustojums ir regulējams krustojums ar atsevišķi izdalītām kreisā pagrieziena joslām no autoceļa A2. Jūdažu ielas vidējais platums ir 5.5 m. Gar ielu nav izveidota infrastruktūra gājējiem.

Rūdolfa Blaumaņa ielas brauktuve ir vidēji 6.5 m plata, un tā ir izteikti taisna līdz pat tās beigām, kur pārtop par Parka ielu. Ielas posmā no autoceļa A2 līdz Pulkveža Brieža ielai nav ierīkotas gājēju ietves, lai gan iela ved caur apdzīvotu rajonu (skat. Attēls 5). Posmā no Pulkveža Brieža ielas līdz ielas beigām ir ierīkots kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar ielas kreiso pusi. Rūdolfa Blaumaņa ielas šķērsojums ar dzelzceļu ir laikus pamanāms un pārredzams.

⁹ Latvijas valsts standarts (turpmāk tekstā LVS) 190-2 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili.”



Attēls 5 „Rūdolfa Blaumaņa ielas posms bez gājēju infrastruktūras”. Autors: „IE.LA inženieri”

Nītaures ielas un valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaircēne) krustojums ir neregulējams krustojums bez atsevišķi izdalītas kreisās nogriešanās joslas. Nītaures iela kalpo kā īsākais ceļš autobraucējiem, kuri brauc virzienā no austrumiem uz rietumiem pa autoceļu A2 un vēlas šķērsot Siguldu, lai sasniegtu galamērķus, piemēram, Turaidā vai Inciemā. Nītaures iela un Pīlādžu iela savieno Siguldas ziemeļu daļu ar dienvidaustrumu daļu. Nītaures ielā ietve izvietota gar vienu ielas pusi, posma vidū tā maina novietojumu uz pretējo ielas pusi. Ielas platums ir vidēji no 6.5 līdz 7.4 m. Nītaures iela ar dzelzceļu veido divu līmeņu šķērsojumu (skat. Attēls 6).



Attēls 6 „Nītaures ielas šķērsojums ar dzelzceļu”. Autors: „IE.LA inženieri”

Šveices iela ir Kalna ielas turpinājums līdz neregulējamam krustojumam ar Pils ielu starp dzelzceļa nodalījuma joslu un Gaujas senleju. Šī iela posmā no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz krustojumam ar Ausekļa ielu ir vienvirziena iela. Gar vienu ielas pusi ir izveidota atdalīta gājēju un velosatiksmes infrastruktūra. Šveices ielas posmā no Ausekļa ielas līdz Kalna ielai kursē sabiedriskais transports. Krustojums ar Ausekļa ielu ietekmē Ausekļa ielas pārbrauktuves noslogojumu, ņemot vērā šīs ielas savienojumu ar svarīgiem publiskiem objektiem (Siguldas Mākslu skola un koncertzāle „Baltais flīģelis”, Siguldas slimnīca, bobsleja un kamaniņu trase, Laurenču sākumskola, Kaķīškalna apkaime u.c.). Šveices iela ir taisnākais savienojums no pilsētas centra virzienā uz Rīgu. Iela vidēji ir 7 m plata. Ceļa trase ir līkumaina un vietām nepārredzama.

Rīgas iela ir taisna un labi pārredzama. Iela sākas Ausekļa un Stacijas ielu krustojumā un beidzas krustojumā ar Pulkveža Brieža ielu. Posmā no Stacijas ielas līdz Andreja Pumpura ielai gājēju ietves ir izvietotas ielas abās pusēs, bet pēc tam tikai ielas kreisajā pusē. Ņemot vērā, ka apbūve ir abās ielas pusēs, Rīgas iela ir savienojošā iela vairākām ielām ar dzīvojamās zonas raksturu. Tās krustojums ar Pulkveža Brieža ielu ir neregulējams, un galvenais ceļš tajā maina virzienu. Iela vidēji ir 9 m plata.

Stacijas iela ir paralēla iela dzelzceļa sliedēm un ir valsts reģionālā autoceļa P8 Inciems–Sigulda–Ķegums posms cauri pilsētai. Ielas platums variē no 7 m posmā Rīgas iela–Raunas iela un 5.5 m posmā Raunas iela–Viestura iela. Gar ielas malu dzelzceļa stacijas zonā ir novietotas autostāvvietas (skat. Attēls 7). Krustojums ar Rīgas ielu ir neregulēts. Gājēju infrastruktūra ir dažos posmos, kur ir atsevišķi regulēta gājēju pāreja pār sliedēm.



Attēls 7 „Stacijas ielas posms bez gājēju infrastruktūras”. Autori: „IE.LA inženieri”

Ausekļa iela ir galvenā pilsētas centra iela, kas šķērso dzelzceļu, un posmā no Stacijas ielas līdz Raiņa ielai ir valsts reģionālā autoceļa P8 Inciems–Sigulda–Ķegums posms. Ausekļa iela veido neregulējumus ielu krustojumus ar Stacijas, Mazo, Bebreņu, Vidus, Krišjāņa Valdemāra, Pils, Raiņa, Rūdolfa Blaumaņa un Parka ielām. Ņemot vērā, ka Ausekļa ielā ir izvietots sabiedriskā transporta galapunkts, iela regulāri tiek izmantota vairākiem autobusu un mikroautobusu maršrutiem.

Ausekļa un Rīgas ielu krustojums ar Stacijas ielu pēc Ausekļa ielas pārbrauktuves pār dzelzceļu attiecībā pret valsts reģionālo autoceļu P8 Inciems–Sigulda–Ķegums ir regulēts ar ceļa zīmi Nr. 281.5 „Neapstājoties tālāk braukt aizliegts”. Gājēju ietve ir izvietota ielas kreisajā pusē, izņemot atsevišķus posmus pie Siguldas dzelzceļa stacijas laukuma, kur ietve ir izbūvēta arī ielas labajā pusē. Ausekļa ielas vidējais platums ir 7 m. Posmā no Raiņa ielas līdz Parka ielai ir izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.

Dārza iela ir maģistrālā iela, kas savieno Ķīparus, Līvkalnu dzīvojamo māju rajonu ar centru, un ir ātrākais maršruts no pilsētas austrumiem uz Siguldas Valsts ģimnāziju. Dārza ielas krustojums ar Nākotnes ielu ir neregulēts un viegli pārrēdzams. Krustojumā ar Krišjāņa Barona ielu tālāk tiek aizliegta kravu automašīnu kustība. Dārza ielas posmā no Parka ielas līdz Krišjāņa Barona ielai izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kas līdz posma vidum ved pa ielas kreiso pusi un tad maina novietojumu uz ielas labo pusi. Ielas posmā no Krišjāņa Barona ielas līdz Nurmīžu ielai kreisajā pusē izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš ar divvirzienu velosipēdu satiksmi, kaut gan šajā posmā apbūve ir abās ielas pusēs (skat. Attēls 8). No Krišjāņa Barona ielas līdz Nītaures ielai gājēju infrastruktūra ir izvietota abās ielas pusēs. Krustojumi ar šķērsojošajām ielām ir neregulēti. Dārza ielas vidējais platums ir 7 m.



Attēls 8 „Dārza un Krišjāņa Barona ielu krustojums. Velosatiksmes un gājēju infrastruktūra”.

Autors: „IE.LA inženieri”

Krišjāņa Valdemāra iela atrodas pilsētas centrā un savieno Ausekļa ielu ar Šveices ielu. Krišjāņa Valdemāra ielas platums mainās no 6 m pie Šveices ielas līdz 8 m pie Ausekļa ielas. Gājēju infrastruktūra Krišjāņa Valdemāra ielā ir ielas abās pusēs.

Pils iela savieno pilsētas centru ar Siguldas vēsturisko centru – pils kvartālu. Iela veido neregulējamus krustojumus ar Ausekļa, Šveices, Lakstīgalas, Leona Paegles, Jāņa Čakstes, Raiņa, Cēsu, Krišjāņa Barona, Līvkalna un Baznīcas ielām. Pils iela ir 8–9 m plata. No Pils ielas ir piekļuve vienai no lielākajām pilsētas stāvvietām Pils ielā 14a. Gājēju infrastruktūra Pils ielā ir ielas abās pusēs. Ielas posmā no Līvkalna ielas līdz Baznīcas ielai labajā pusē gar ietvi izbūvēts

divvirzienu velosipēdu ceļš. Pils ielā esošie publiskie objekti ir kultūras centrs „Siguldas devons”, Siguldas novada pašvaldības Pakalpojumu centrs, Pils kvartāls..

Raiņa iela no Ausekļa ielas līdz Cēsu ielai ir valsts reģionālā autoceļa P8 Inciems–Sigulda–Ķegums posms. Ielas platums mainās no 7–9 m. Raiņa iela, kas aiz Cēsu ielas turpinās kā Gaujas iela, ir īsākais ceļš, kas savieno pilsētas centru ar Turaidu, veidojot ierobežotas redzamības, bet ļoti intensīvus satiksmes krustojumus ar Pils ielu, kā arī tālāk ar Cēsu ielu. Raiņa iela kalpo kā savācējiela automašīnu plūsmām no Līvkalna ielas privātmāju rajona uz pilsētas centru un Rīgu. Raiņa ielā esošais bērnu rotaļu laukums ir nozīmīgs gājēju, īpaši bērnu, kustībai.

Krišjāņa Barona iela ir viena no pilsētas centra ielām, kas kalpo kā savācējiela automašīnu plūsmām no Atbrīvotāju, Ata Kronvalda un citām mazākas nozīmes ielām, kā arī veido daļu no ielu loka, kas apkalpo Līvkalna un Televīzijas ielas dzīvojamus rajonus. Ielas vienā pusē izveidots gājēju un velosipēdu ceļš (skat. Attēls 9), kas posmā pie Atbrīvotāju ielas maina novietojumu uz pretējo ielas pusi. Krišjāņa Barona ielā atrodas Siguldas Valsts ģimnāzija.



Attēls 9 „Krišjāņa Barona iela. Velosatiksmes un gājēju infrastruktūra”. Autors: „IE.LA inženieri”

Līvkalna un Televīzijas ielās, kas veido loku ap dzīvojamo rajonu, gar vienu ielas pusi ierīkots gājēju un velosipēdu ceļš, kas savā starpā atdalīti ar dažādu segumu veidiem. Ņemot vērā, ka pašreizējā apbūve gar ielām nav blīva visā garumā, šāds risinājums nodrošina gājējiem un velosipēdistiem ērtus un drošus savienojumus ar citām pilsētas apkaimēm.

Atbrīvotāju iela savieno Līvkalna un Krišjāņa Barona ielu un tālāk centra virzienā Parka ielu un pilsētas centru. Tā nodrošina savienojošās ielas funkciju privātmāju apbūves dzīvojamo rajonu automašīnu plūsmām, kā arī skolēniem nodrošina ātrāko savienojumu starp Siguldas Valsts ģimnāziju un pilsētas centru. Posmā no Krišjāņa Barona ielas līdz Parka ielai tā ir divvirziena iela. Šajā posmā ielā ir ieklāts horizontālais marķējums, atdalot autotransportu no gājēju un velosipēdistu plūsmas (skat. Attēls 10).



Attēls 10 „Atbrīvotāju iela posmā no Krišjāņa Barona ielas līdz Parka ielai”. Autors: „IE.LA inženieri”

Strēlnieku iela ir savienojošā iela privātmāju apbūves rajonos starp valsts galveno autoceļu A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) un Pulkveža Brieža ielu. Ielas vidējais platums ir 5 m. Ielas segums posmā no Gāles ielas līdz Pulkveža Brieža ielai (virzienā uz Zinātnes ielu) ir grants segums. Pārējā ielas asfaltētājā posmā no Gāles līdz Pulkveža Brieža ielai ir izveidota atsevišķi izdalīta infrastruktūra gājējiem.

Helmaņa iela savieno Zinātnes un Jūdažu ielas, uztverot visu satiksmes plūsmu no šo ielu zonās esošajiem dzīvojamajiem kvartāliem, kā arī no vairākām rūpnieciskajām ražotnēm, ņemot vērā, ka mazākas nozīmes ielu papildu pievienojumi valsts galvenajam autoceļam A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) nav atļauti. Ielas posmā, kas ved caur privātmāju apbūvi, satiksme regulēta ar „Dzīvojamā zona” zīmēm. Ielā nav atsevišķi izdalītas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras.

1.3. PUBLISKIE LAUKUMI UN AUTOSTĀVVIETAS AR UN BEZ LABIEKĀRTOJUMA

Siguldā kopumā ir vairāk nekā 30 automašīnu stāvlaukumu. Pilsētas centrā 500 m rādiusā no Dzelzceļa stacijas ir vairāk nekā 500 autostāvietas šobrīd esošajos automašīnu stāvlaukumos un apzīmētās stāvvietās gar ielu malām. Pārējās pilsētas daļās ir izvietotas vairāk nekā 1500 autostāvvietas. Lielākā autostāvvietu ietilpība ir pie publiskajiem objektiem, tirdzniecības centriem, veikaliem, kā arī netālu no tūristu apskates objektiem (skat. Attēls 11). Visblīvākā stāvvietu koncentrācija ir zonā starp Dzelzceļa staciju, Gaujas Nacionālā parka robežu un Parka ielu (skat. 2. pielikumu). Pie daudzdzīvokļu ēkām ir izvietotas ceļazīmes ar papildzīmēm, kas atļauj automašīnas šeit novietot tikai iedzīvotājiem. Šajās zonās nav pietiekami daudz vietu, tāpēc automašīnas tiek liktas arī publiskajās stāvvietās. Vietumis pilsētas centrā autostāvvietu trūkuma dēļ pie tirdzniecības objektiem un pakalpojumu saņemšanas vietām apmeklētājiem ir izveidotas bezmaksas stāvvietas, nosakot laika ierobežojumu.



Attēls 11 „Autostāvvietā pie tirdzniecības centra „Maxima” Leona Paegles ielā 3”.

Autors: „IE.LA inženieri”

Kad tirdzniecības objektu vai pakalpojumu objektu sniedzēju stāvlaukumi ir aizņemti, tiek noslogotas ielas dzīvojamajos rajonos, veidojot konfliktsituācijas ar apkārtnes iedzīvotājiem, piemēram, pie tirdzniecības centra „Šokolāde” ar tuvumā esošo Strēlnieku ielas māju iedzīvotājiem.

Siguldā ir liels apmeklētāju pieplūdums kultūras un sporta pasākumu laikā un zelta rudens periodā, tāpēc ir pieejami lielas ietilpības segtie stāvlaukumi, kā arī tikai uz pasākumu norisi tiek organizēti papildu laukumi zaļumvietās (skat. Attēls 12).



Attēls 12 „Autostāvvietas laukums Pils un Cēsu ielu krustojuma tuvumā”. Autors: „IE.LA inženieri”

Pilsētā lielu pasākumu laikā cilvēki pulcējas Svētku laukumā, dzelzceļa stacijas laukumā un Siguldas pils kvartālā. Šīs zonas ir pietiekami ietilpīgas plaši apmeklētu pasākumu vajadzībām. Šādu pasākumu laikā tiek mainīti satiksmes regulējumi, atļaujot auto novietošanu tuvumā esošajās pļavās (skat. Attēls 13).



Attēls 13 „Autostāvvietu laukums pie Svētku laukuma stādu parādē 2018”. Autors: Ģirts Runis

1.4. GALVENIE VELOSATIKSMES UN GĀJĒJU KUSTĪBAS VIRZIENI UN INFRASTRUKTŪRA

Siguldas pilsēta ir kompakta un centriska, iekļaujoties 3 km rādiusā, tā ir viegli pieejama gan gājējiem, gan velosipēdistiem. Siguldā ir salīdzinoši lielas reljefa svārstības, pauguri, kas vietām rada izaicinājumu velosipēdistiem un gājējiem. Tas ir viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ MTB klases riteņbraukšana Siguldā ir tik populāra un te tiek organizētas vairākas augsta līmeņa sacensības, piemēram, LVM MTB Siguldas posms.

Šī brīža gājēju un velosatiksmes infrastruktūra nav pietiekama un vietām nav atbilstoša Latvijas likumdošanai, kas nosaka, ka pie abpusējas ielas apbūves gājēju un velosatiksmes infrastruktūrai ir jābūt iekārtotai abās tās pusēs. Siguldā ietves izbūvētas tikai vienā pusē Rīgas ielā, Raiņa ielā, Dārza ielā, Pulkveža Brieža ielā u.c. Pulkveža Brieža ielā sabiedriskā transporta pietura ir abās ielas pusēs, cilvēkiem nākas šķērsot brauktuvi tam neparedzētā vietā vai arī iet gar ielas malu. Līdzīga situācija ir centrā Ausekļa ielā pretī veikalam „Elvi”, kur autobusa pietura ir dzelzceļa sliežu pusē un nav ietves gājēju pārejas tuvumā.

Šobrīd Siguldā ietves pie iebraucamajiem ceļiem uz mājām ir pazeminātas brauktuves līmenī, veidojot „amerikāņu kalniņus” velosipēdistiem un gājējiem. Problēmas rada ne tikai infrastruktūras pārtrauktība, bet arī tas, ka ietvju apmales nav pazeminātas vai arī darbs veikts nekvalitatīvi, tā apgrūtinot pārvietošanos ar bērnu ratiņiem un cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, kā arī velosipēdistiem (skat. Attēls 14).



Attēls 14 „Piebraucamais ceļš Leona Paegles ielā”. Autors: „IE.LA inženieri”

Atbrīvotāju iela labajā ceļa pusē ir atdalīta ar marķējumu zonu – velojoslu, kurai nav norādīti nekādi citi horizontālie marķējumi vai arī izvietotas regulējošas zīmes. Šobrīd to izmanto gan gājēji, gan velosipēdisti, jo šajā posmā nav atsevišķi izdalītas ietves nevienā ielas pusē. Ietvju un velosipēdu ceļu platumi vietām nav atbilstoši standartam¹⁰, kas nosaka gājēju ietves minimālo platumu 1.5 m, bet divvirzienu velosipēdu ceļa minimālo platumu 2 m. Siguldā daudzviet blakus ietvei ir izbūvēti divvirzienu velosipēdu ceļi, kas savā starpā ir atdalīti ar regulējošām ceļa zīmēm

¹⁰ Latvijas valsts standarts 190-2, „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili.”

un seguma atšķirībām, piemēram, velosipēdu ceļiem izvēloties asfaltu, bet gājēju ietvēm bruģi (skat. Attēls 15).

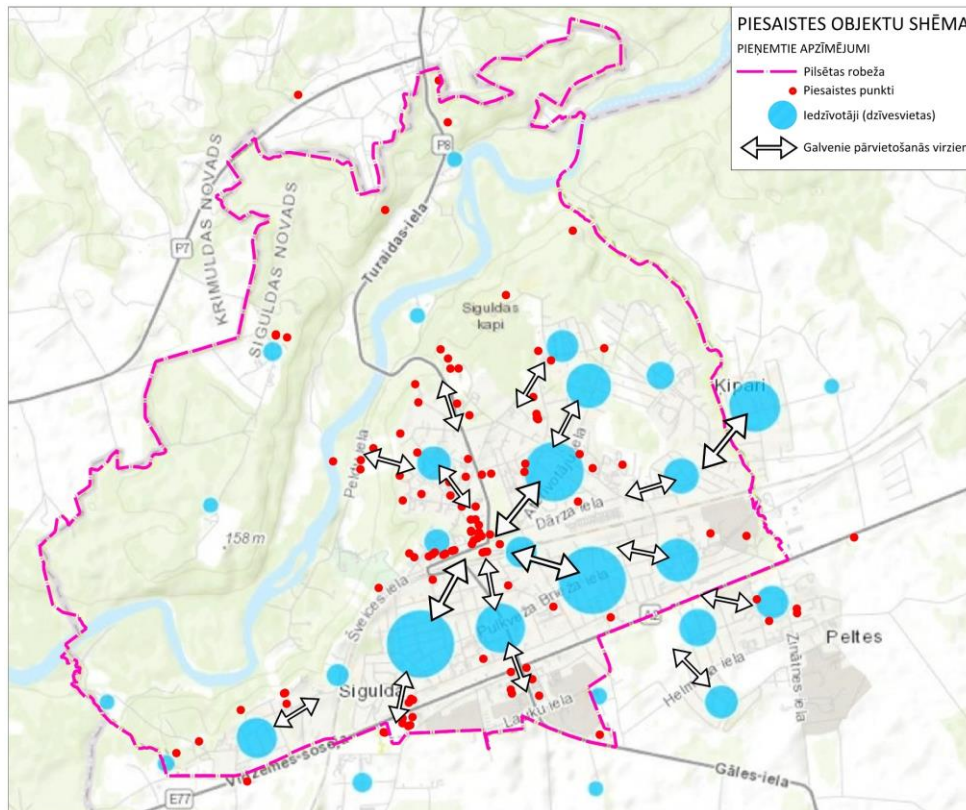
Piesaistes objekti – skolas, kafejnīcas, valsts iestādes, kultūras un aktīvās atpūtas vietas u.c. – lielākoties ir izvietoti pilsētas centrā. Tas nozīmē, ka gājēju un velosatiksmes kustība galvenokārt notiek no iedzīvotāju mājvietām līdz centram un atpakaļ, tādējādi veidojot galvenos pārvietošanās virzienus. Galvenie piesaistes objekti ir bāzēti Siguldas pilsdrupu apkārtnē pilsētas ziemeļos, kā arī tirdzniecības centra „Raibais suns” tuvumā, kas atrodas otrpus valsts galvenajam autoceļam A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaircene). Neveicot plūsmu izpēti, ir izveidota shēma, kas vizuāli iezīmē šos virzienus. Shēmas izejas dati ir piesaistes punktu atrašanās vietas un dzīvojamo māju rajonu (privāto un daudzdzīvokļu māju) iedzīvotāju blīvums. Shēmā attēlots: jo ir lielāks zilās krāsas aplis, jo lielākas iedzīvotāju plūsmas pārvietošanas attiecīgajos virzienos (skat. Attēls 16).

Viena no problēmzonām ir Kalna ielas apdzīvotais rajons, kas dzelzceļa infrastruktūras dēļ tiek nošķirts no pārējās pilsētas daļas. Tas liek iedzīvotājiem kājām vai ar velosipēdu veikt apkārtceļu gar dzelzceļa sliedēm pa Kalna ielu, tālāk pa Šveices ielu un meklēt tuvāko sliežu šķērsošanas vietu, kas ir krustojumā ar Ausekļa ielu. Turklāt šis maršruts ved pa mainīgu reljefu – kalnā (virzienā uz centru). Otrs maršruts virzienā uz centru šobrīd ved pa iestaigātu taku gar autoceļu A2. Šie abi maršrutu varianti nav ērti pilsētas centra sasniegšanai, kā arī apdraud cilvēku drošību. Perspektīvā ir iespējams izveidot gājēju tuneli zem dzelzceļa, kas savienotu Kalna ielu ar Saules ielu. Tūneļa maršrutu jau šobrīd iezīmē iemītā taka pāri sliedēm līdz Saules ielai. Plānu par gājēju pārvadu pār sliedēm varētu īstenot, jo maršruts ved pa pašvaldībai piederošiem zemes gabaliem un dzelzceļa uzbērums ļauj izbūvēt tuneli bez ierakuma vai ar nelielu ierakumu esošajā reljefā.



Attēls 15 „Krišjāņa Barona un Dzērveņu ielas krustojums. Gājēju un velosatiksmes infrastruktūra”.

Autors: „IE.LA inženieri”



Attēls 16 „Gājēju un velosatiksmes galvenie virzieni”. Autors: „IE.LA inženieri”

Viena no pārvietošanās barjerām Siguldā ir valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) ar lielu satiksmes intensitāti, tāpēc tā ir grūti šķērsojama. Te posmā no Pulkveža Brieža ielas līdz Rūdolfa Blaumaņa ielai ietves ir abās ceļa pusēs. Labajā pusē ir kopīgs gājēju un velosatiksmes ceļš, kas neatbilst LVS 190-9¹¹ noteikumiem, kuros ir teikts, ka pilsētas teritorijā velosatiksmes infrastruktūra jāatdala no gājēju infrastruktūras. Posmā no Rūdolfa Blaumaņa ielas līdz pilsētas robežai nav izbūvēta ne gājēju, ne velosatiksmes infrastruktūra. Dzelzceļa līnija sadala Siguldas pilsētu divās daļās un būtiski ierobežo pārvietošanos starp tām. Siguldas centrā pār dzelzceļu ir ierīkota ar luksoforiem regulēta gājēju pāreja, kas savieno Stacijas ielu ar Ausekļa ielu. Luksofora signāls ar informatīvu zīmi „Sargies vilciena!” ir papildu brīdinoši elementi, kas liek cilvēkiem būt piesardzīgākiem sliežu tuvumā (skat. Attēls 17).



Attēls 17 „Gājēju pāreja pār dzelzceļu pilsētas centrā”. Autors: „IE.LA inženieri”

¹¹ LVS 190-9, „Ceļu projektēšanas noteikumi” 9. daļa: Velosatiksmes

2. PERSPEKTĪVAIS SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS PLĀNOJUMS

Siguldā šobrīd savienojumu ar Rīgu nodrošina dzelzceļa līnija Rīga-Lugaži-valsts robeža (53 km līdz galvaspilsētas centram) un valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene), kas atrodas pilsētas dienvidu daļā. Tranzītu cauri pilsētai nav iespējams slēgt, tam būtu nepieciešams izbūvēt alternatīvu apvedceļu. Tāpēc šajā autoceļa posmā svarīgi izveidot drošu gājēju un velosatiksmes infrastruktūru abās ielas pusēs visā garumā.

Gājēju un velosatiksmes infrastruktūras pilnveidošanai jābūt prioritātei, veidojot drošu un patīkamu pilsētas vidi. Lai pārvietošanās kājām būtu ērta un gājiena attālums un ātrums pieņemami, svarīgi, lai infrastruktūrai nebūtu pārrāvumu un šķēršļu. Prioritāri krustojumos būtu vēlams izmantot principu, ka gājējiem ir priekšroka pret velosipēdistiem un velosipēdistiem ir priekšroka pret automašīnām. Tas nozīmētu, ka gājēju infrastruktūra būtu primārā un to nevajadzētu pārraut velosatiksmes infrastruktūrai. Apļos un krustojumos nebūtu vēlams pārraut gājēju un velosatiksmes infrastruktūru, bet likt apstāties automašīnām.

Autoosta un dzelzceļa stacija izvietojas pilsētas centrā un atrodas blakus, kas nodrošina šo abu transporta veidu savienojumus. Tādējādi, piemēram, no Siguldas novada pagastiem ar autobusu var nokļūt līdz centram un tālāk turpināt ceļu vilcienā uz Rīgu. Tas atvieglotu satiksmes slogu gan Rīgā, gan Siguldā. Popularizējot šādu kombinētu pārvietošanos, izveidojot biežākus vilciena reisos un noņemot dublējošos autobusa reisos, tiktu panākta vēl lielāka sabiedriskā transporta efektivitāte.

Viens no galvenajiem tematiskā plāna uzdevumiem ir izveidot patīkamu un drošu pilsētas centru, samazināt automašīnu plūsmu un panākt satiksmes mierināšanu centrā. Plānots pārveidot Ausekļa ielu posmā no Pils ielas līdz Raiņa ielai, veidojot visu šo zonu pievilcīgu gājējiem. Satiksmes mierināšana samazinātu arī skaņas piesārņojumu centrā, iedzīvotājiem un viesiem būtu patīkamāk uzturēties ielās. Šādas ielu telpas pārmaiņas uzlabotu sociālo dzīvi pilsētā, jo radītu piemērotu telpu kafejnīcām un terasēm.

Satiksmes organizācijas ietvaros ir noteiktas ielu kategorijas un izstrādātas kategoriju vadlīnijas, kopumā radot vienotus priekšnoteikumus ātrai, ērtai un drošai ielu telpai, kas ir piemērota visiem satiksmes dalībniekiem.

Sigulda ir pilsēta, kurā notiek liela mēroga pasākumi. Tās apkārtnē, sevišķi zeltītajā rudenī, un vēstures pieminekļi piesaista lielu apmeklētāju skaitu. Tāpēc viena no problēmām ir autostāvvietas, kas, nepārslogojot Siguldas ielas, ir jāizvieto tā, lai atbilstu iedzīvotāju vajadzībām ikdienā, būtu piemērotas apmeklētājiem pasākumu laikā un tūristiem.

2.1. IELU STRUKTŪRA

Tematiskā plānojuma ietvaros ir apskatītas visas Siguldas ielas un izveidots pilsētas ielu kategoriju plāns. Tā pamatu veido esošā apbūve, esošo sarkano līniju tīkls, zemes kadastru robežas, dzelzceļa infrastruktūra un ārpilsētas ceļu pievienojumi. Ielu kategorijas piešķirtas, ņemot vērā vispārīgajos apbūves noteikumos¹² un LVS 190-2¹³ izvirzītos sadalījumus, tālāk tos precizējot un pielāgojot Siguldas pilsētas struktūrai (skat. 3. pielikumu).

¹² MK noteikumi Nr. 240. „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”. Pieejami: <https://likumi.lv/doc.php?id=256866>

¹³ LVS 190-2, „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofilī”

Pilsētas ielas tiek iedalītas šādās kategorijās:

B kategorija (tranzīta iela) – valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Siguldā vienīgā B kategorijas iela ir valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene).

B kategorijas ielas raksturojums:

- 1 vai 2 joslas (3.25–3.5 m platas) katrā virzienā. Esošajā situācijā pa vienai joslai katrā virzienā krustojumu zonās, izdalot atsevišķas manevriem paredzētās joslas. Attiecībā no novietojuma un atļautā ātruma ieteicama sadalošā josla;
- satiksme regulējama, var būt arī dažādos līmeņos – ar attiecīgu pamatojumu;
- atļauts visu veidu sabiedriskais transports;
- atļauts kravu transports;
- nav pieļaujama automašīnu stāvēšana vai novietošana;
- satiksmes plūsmas kontrolē ar rotācijas apliem vai luksoforiem;
- piebraukšana īpašumiem tikai izņēmuma gadījumos;
- fiziski atdalītas ietves gājēju satiksmei atbilstoši apbūves raksturam;
- fiziski atdalīta velosatiksmes infrastruktūra atbilstoši apbūves raksturam;
- izveidoti droši ielas šķērsojumi gājējiem un velosipēdistiem;
- atļautais autotransporta kustības ātrums 50 km/h līdz 70 km/h.

C kategorija (maģistrāla iela) ar savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības. C kategorijas ielas veido pilsētas tranzīta kustības skeletu, kas nodrošina ārpuspilsētas ceļu savienošanu ar pilsētas ielām, kā arī savieno pilsētas dzīvojamos rajonus ar iedzīvotāju darba vietām un pilsētas centru. Tās nodrošina pilsētas iekšējo tranzītsatiksmi.

C kategorijas ielas raksturojums:

- viena josla (3.0–3.25 m plata) katrā virzienā;
- pieļaujamas automašīnu stāvvietas ielās;
- krustojumi vienā līmenī, regulējami;
- pieļaujams visu veidu sabiedriskais transports;
- atļauta piebraukšana pie īpašumiem;
- fiziski atdalītas ietves gājēju satiksmei atbilstoši apbūves raksturam;
- fiziski atdalīta velosatiksmes infrastruktūra atbilstoši apbūves raksturam;
- izveidoti droši ielas šķērsojumi gājējiem un velosipēdistiem;
- atļautais autotransporta kustības ātrums 50 km/h, atsevišķās vietās atļautais braukšanas ātrums var būt mazāks par 50 km/h.

D kategorija (pilsētas vai ciema nozīmes iela) nodrošina pilsētas iekšējo centru savienojumus un vietējo tranzīta satiksmi. Savieno C kategorijas ielu tīklu ar E kategorijas ielu tīklu, kā arī nodrošina piekļuvi īpašumiem. Atsevišķos gadījumos nodrošina savienojumus ar mazākas nozīmes ārpuspilsētas ceļiem.

D kategorijas ielas raksturojums:

- viena josla (3.0 m plata) katrā virzienā;

- pieļaujama automašīnu stāvēšana gar ielas malām;
- pieļaujams sabiedriskais transports;
- atļauta piebraukšana pie īpašumiem;
- atdalītas ietves gājēju satiksmei atbilstoši apbūves raksturam;
- pieļaujama atdalīta velosatiksmes infrastruktūra atbilstoši apbūves raksturam, bet, nodrošinot autotransporta kustību lēnāku par 30 km/h, nodalītu velosatiksmes infrastruktūru var neveidot;
- izveidoti droši ielas šķērsojumi gājējiem un velosipēdistiem;
- satiksmes mierināšanas pasākumi;
- atļautais autosatiksmes ātrums no 30 km/h līdz 50 km/h.

E1 kategorija (vietējas nozīmes iela) nodrošina piekļuves un uzturēšanās funkciju. Var nodrošināt E2 kategoriju savienošānu ar D un C kategorijas ielām.

E1 kategorijas ielas raksturojums:

- brauktuve 5.5 m plata;
- rūpniecības teritorijās brauktuves platums pieļaujams lielāks, atbilstoši kravas transporta vajadzībām, ieteicama ietve;
- atļauta autostāvvietu izvietošana;
- nav ieteicams sabiedriskais transports;
- atļauta piebraukšana pie īpašumiem;
- dzīvojamā zonā iela bez ietves;
- nav izdalīta velosatiksmes infrastruktūra;
- satiksmes mierināšanas pasākumi;
- atļautais autosatiksmes ātrums no 20 km/h līdz 30 km/h.

E2 kategorija (vietējas nozīmes iela ar dzīvojamās zonas raksturu) nodrošina piekļuves un uzturēšanās funkciju.

E2 kategorijas ielas raksturojums:

- brauktuves platums ne lielāks kā 5.5 m;
- dzīvojamās zonās brauktuvei veidojami sašaurinājumi, sašaurinājumu zonā brauktuves platums 3.5 m;
- sašaurinājuma posmi veidojami līdz 20 m gari;
- attālums starp ielas sašaurinājumiem ieteicams ne lielāks kā 70 m;
- atļauta autostāvvietu izvietošana;
- aizliegts sabiedriskais transports;
- atļauta piebraukšana pie īpašumiem;
- dzīvojamā zonā iela bez ietves;
- nav izdalīta velosatiksmes infrastruktūra;
- obligāti satiksmes mierināšanas pasākumi;
- atļautais autosatiksmes ātrums no 20 km/h līdz 30 km/h.

Atsevišķi no ielu kategorijām publiskajā telpā izdalāmi piebraucamie ceļi, gājēju ceļi/takas, laukumi, rekreatīvie velosipēdu ceļi.

2.2. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

2.2.1. PILSĒTAS UN NOVADA AUTOBUSU MARŠRUTI

Siguldas pilsētas un novada sabiedriskā transporta maršrutus nodrošina AS „CATA”.

Siguldas pilsētas teritoriju apkalpo 10 dažādi autobusu maršruti. No tiem 4 maršruti (Nr. 3109, 3111, 3113, 3114) tiek veikti pilsētas teritorijas robežās, bet 6 maršruti (Nr. 3112, 3117, 5087, 5591, 5607, 6876) nodrošina savienojumus ar novada lielākajām apdzīvotām vietām, kā arī papildus pilda dažādu pilsētas daļu savstarpējas sasaistes funkciju¹⁴.

Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls nosedz pilsētas lielāko daļu un (ar atsevišķiem izņēmumiem) nodrošina iedzīvotājiem no jebkuras apdzīvotas vietas pilsētā nokļūšanu līdz autobusu pieturvietai, mērojot attālumu, kas nav lielāks par 400 m.

Perspektīvā būtu jānodrošina papildus autobusu pieturvietas izveide:

- Dārza ielā (pie krustojuma ar Celtnieku ielu). Šo papildu pieturvietu apkalpotu esošie autobusu maršruti Nr. 3111 un 5607, kas Siguldas autoostu savieno ar apdzīvotām vietām Ķīpari un Nurmiži.
- Līvkalna ielā (pie krustojuma ar Rūsiņa ielu), kur šobrīd iet autobusu maršruts Nr. 3111. Tas nodrošinātu privātmāju rajona iedzīvotājus ar sasniedzamu sabiedrisko transportu.
- Ņemot vērā Siguldas pilsētas robežas paplašināšanos dienvidu virzienā otrpus valsts galvenajam autoceļam A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene), nākotnē jāparedz jauna autobusu pieturvieta Helmaņa ielā, kas apkalpotu šīs pilsētas daļas privātmāju iedzīvotājus, kā arī nodrošinātu ērtu nokļūšanu uz apkārt esošajām darbavietām.

Perspektīvā būtu jāslēdz maršruta Nr. 5087 kustība pa Strēlnieku un Jaunatnes ielām, jo autobusi nebūtu ieteicams veikt reisu pa E kategorijas ielām. Tā vietā esošā maršruta autobuss varētu veikt apgrīšanās manevru perspektīvajā Pulkveža Brieža un Strēlnieku ielas rotācijas aplī (skat. 4. pielikumu).

Siguldas centrs (autoosta) no novada teritorijas attālākajām vietām (25–30 km) ir sasniedzams 35–40 minūtēs. Tas nozīmē, ka novads ir pietiekami kompakts un sabiedriskais transports kalpo kā laba alternatīva personīgo automašīnu izmantošanai.

Pilsētai ieteicams veidot komunikāciju ar starppilsētu autobusu satiksmes nodrošinātājiem par esošo autobusu pielāgošanu velotransporta pārvadāšanai un jaunu autobusu iegādi ar jau pielāgotām velonovietnēm tajos (skat. Attēls 18). Pilsētā var tikt izmantoti autobusi ar tajos jau integrētām velonovietnēm – krēsliem, bet ar prioritāti velosipēdu novietošanai (skat. Attēls 19).

¹⁴ <https://www.1188.lv/satiksmes>



Attēls 18 „Autobuss ar pielāgotu velotransporta turētāju”.

Avots: <http://www.universityhopperbus.co.uk>



Attēls 19 „Autobuss ar integrētu velonovietni”. Avots:

<https://www.flickr.com/photos/bikesontransit/36681754>

2.2.2. VILCIENS UN AUTOBUSI UZ RĪGU

Darbdienās no Siguldas uz Rīgu ir vidēji 23 autobusu reisi. To pavadītais laiks ceļā ir, sākot no 1h 05 min līdz 1h 50 min atkarībā no pieturvietu skaita un satiksmes apstākļiem. Vidējais reisu ilgums ir 1h 25 min–1h 30 min. Vidējais laiks starp reisiem ir 37 min. Papildu tiešajiem reisiem darbdienās caur Siguldu (autoceļš A2) kursē vidēji 80 tranzīta autobusu reisi, kas nodrošina pasažieru iekāpšanu/ izkāpšanu pieturvietās pie „Raibā suņa” un „Institūts”.

Vilcienu reisi no Siguldas uz Rīgu darbdienās tiek veikti vidēji 11 reizes dienā. To pavadītais laiks ceļā ir, sākot no 53 min līdz 1h 24 min atkarībā no apkalpojamo staciju skaita. Vidēji vilcienu pavadītais laiks ceļā ir 1h 14 min. Vidējais laiks starp reisiem ir 1h 17 min¹⁵.

¹⁵ <https://www.pv.lv/lv/vilcienu-kustibas-saraksti/>

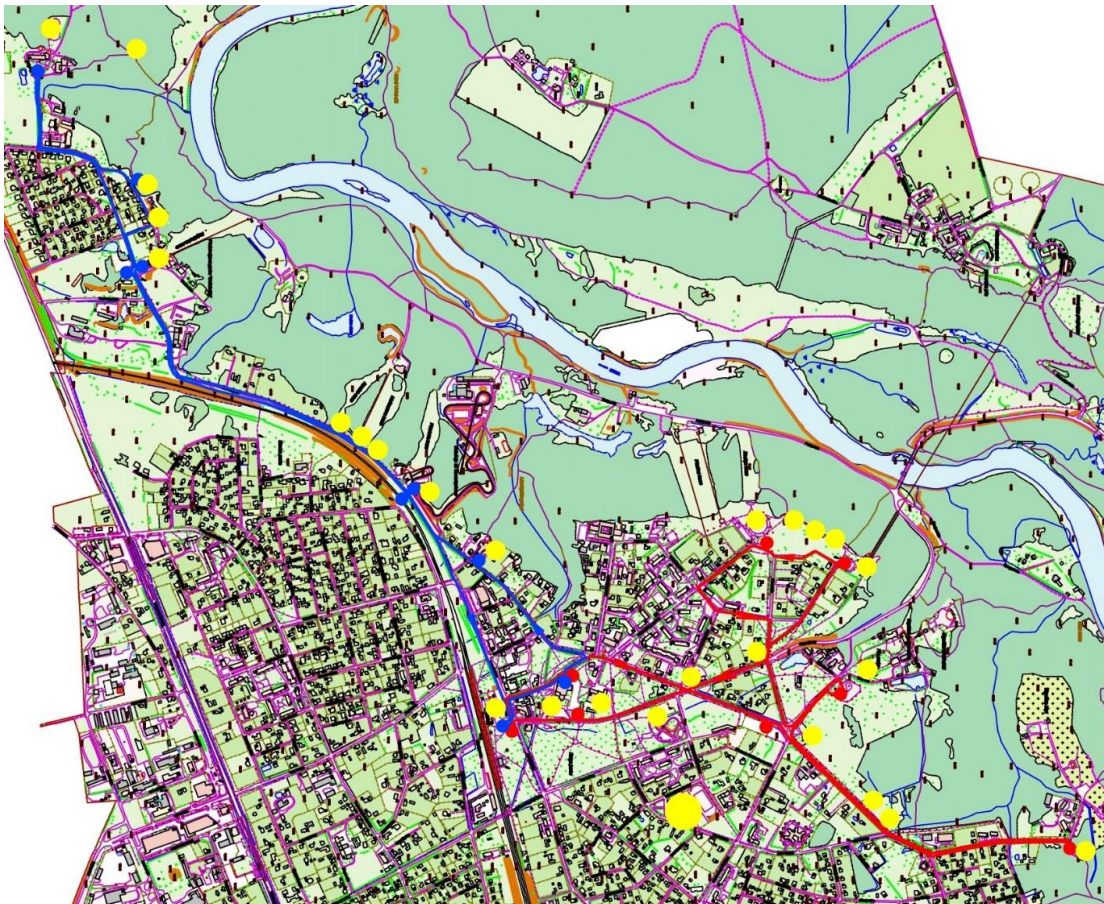
Lai arī vilcienu satiksme ir prognozējamāka laikā un vidējais pavadāmais laiks ceļā ir mazāks, nekā izmantojot autobusus, tomēr pārmērīgi ilgais laiks starp reisiem šobrīd cilvēkus attur savās ikdienas gaitās biežāk izmantot dzelzceļu. Ieteicamais reisu biežums būtu ar intervālu 30–40 min.

Īstenojot papildu vilcienu reisu ieviešanu, ir jāpārskata autobusu maršruti, kas dublējas laikā un apdzīvotās vietās ar satiksmi pa dzelzceļu, un tie jāslēdz. Autobusu reisi, kas ved no novada apdzīvotajām vietām uz pilsētas centru, jāpieskaņo vilcienu kustību sarakstam ērtai pasažieru pārsēšanās nodrošināšanai.

Paralēli vilcienu reisu skaita palielināšanai jāveic pašas dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana – līniju elektrifikācija, vagonu aprīkošana ar papildu velosipēdu statīviem u.c.

2.2.3. TŪRISMA VILCIENIŅA MARŠRUTI

Ņemot vērā, ka nākotnē plānots ieviest tūrisma vilcieniņu Siguldā, ir izstrādāti divi tūrisma maršruti ievērojamu apskates objektu parādīšanai. Ar sarkanu krāsu iekrāsotais maršruts orientēts uz pilsētas objektu apskati, zilais maršruts – uz dabas objektu apskati. Esošo tūrisma maršrutu trajektorijas ir izveidotas veiksmīgi. Perspektīvā, mainoties atsevišķu ielu kustības virzieniem, var tikt regulēts tūrisma maršrutu trajektoriju virziens un apskatāmo objektu secība, tomēr to skaits paliktu nemainīgs. Tūrisma maršrutu sākumpunkts pie stacijas/autoostas arī nākotnē nav jāmaina, jo te plānots pilsētas galvenais mobilitātes punkts ar dažādiem transporta veidiem.



Attēls 20 „Tūrisma vilciena maršruti”. Autors: Siguldas novada pašvaldība

2.3. IETEICAMĀS CEĻU UN IELAS UZTURĒŠANAS KLASES

Autoceļa uzturēšanas klasi nosaka, ņemot vērā autoceļu klasifikāciju un transportlīdzekļu satiksmes intensitāti¹⁶.

Ceļu uzturēšanas klases Siguldā tiek ieteiktas, ņemot vērā ielu kategorijas, jo tematiskā plānojuma ietvaros netika veikta plūsmu skaitīšana, uz kuru pamata varētu precīzi noteikt uzturēšanas klases.

Ceļu uzturēšanas klases ir:

- E2 kategorijas ielām D,
- E1 kategorijas ielām C,
- D kategorijas ielām B,
- C kategorijas ielām A1,
- B kategorijas ielām A.

Uzturēšanas klases ir ieteicamas, un Siguldas pašvaldībai, noslēdzot līgumu ar ceļu un ielu apsaimniekotāju, vēlams noteikt savas prasības C un D kategorijas ielu uzturēšanai un tīrīšanai ziemā. Ietvju un velosipēdu ceļu uzturēšanas klases nosaka to īpašnieks – Siguldas pašvaldība. Ņemot vērā, ka gājējiem un velosipēdistiem jābūt prioritāriem satiksmes dalībniekiem, attiecīgo ielu ietves un velosipēdu ceļi būtu jāuztur kārtībā un ziemā jānotīra pirms ielām. Centra ielās ieteicams izvēlēties augstāku klasi, nekā tas būtu pēc ielu kategorijām (skat. 5. pielikumu un 12. pielikumu).

Ieteicams sekot kaimiņvalsts Igaunijas praksei, kur ziemā Tallinā un citās pilsētās izmanto sīkšķembas kā pretslīdes materiālu, pavasarī tās savācot, attīrot un nākamajos gados izmantojot atkārtoti uz brauktuvēm, ietvēm un velosipēdu ceļiem–velojoslām. Tas ir ilgtermiņa ieguldījums, kas ļauj neizmantojot ielu kaisīšanai sāls šķīdumus un maisījumus, nebojājot ielas un apkārtējo vidi. Mazākas nozīmes kategorijas ielās ceļu kaisīšanas vietā tās ieteicams sagropēt, kas mazina slīdamību.

2.4. SATIKSMES ORGANIZĀCIJA

Siguldā viens no galvenajiem mērķiem ir mierināt satiksmi centrā, to samazināt un novirzīt tā, lai atslogotu Rīgas ielu un Ausekļa ielu. To panāktu ar atsevišķa ielas posma pacelšanu, lai turpinātu pilsētas centrālo laukumu pie Dzelzceļa stacijas. Šis risinājums ne tikai liktu autotransportam samazināt ātrumu, bet būtu arī pilsētas identitāti veidojošs elements. To panāktu, pārceļot galvenās satiksmes plūsmas prom no šīm ielām, novirzot tās uz Rūdolfa Blaumaņa ielu. Centrā pie samazinātiem ātrumiem ir ieteicams izmantot samazināta izmēra ceļa zīmes.

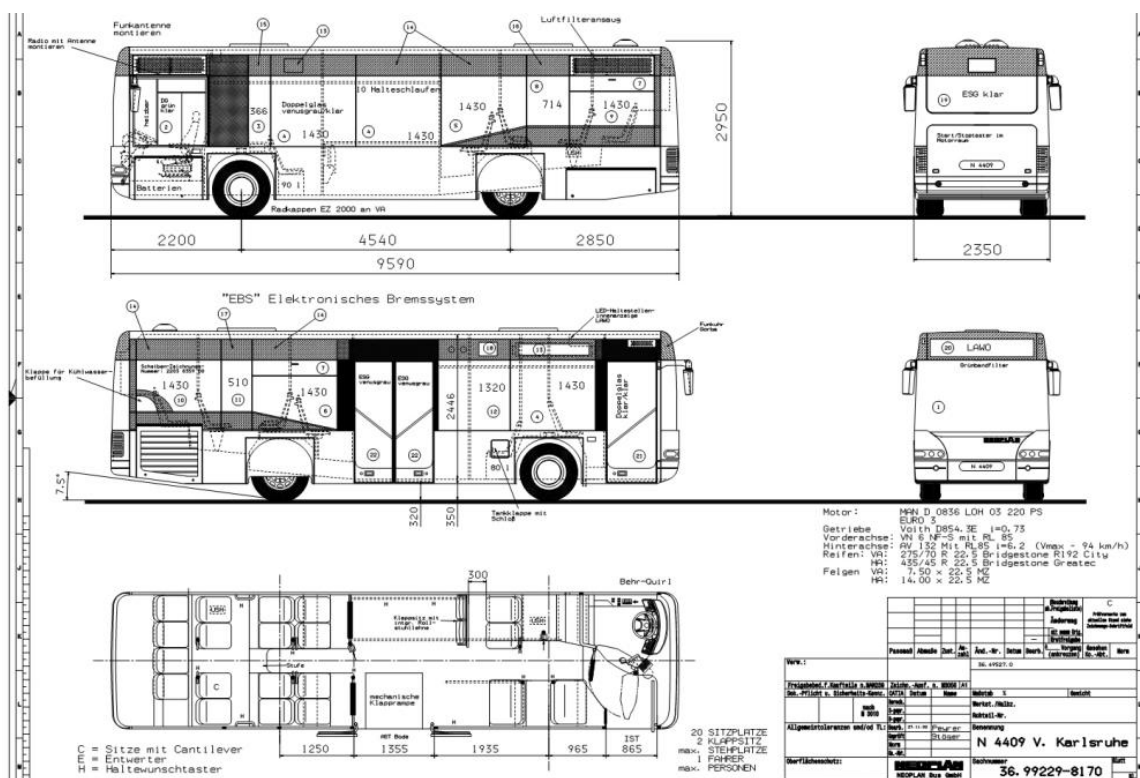
Tika izskatīts un konstatēts, ka, mainot ielu kategorijas, ir jāmaina galvenā ceļa virzieni:

- Rīgas ielā attiecībā pret Stacijas ielu,
- Pulkveža Brieža ielā attiecībā pret Rīgas ielu,
- Pulkveža Brieža ielā attiecībā pret Gāles ielu.

¹⁶ MK noteikumi Nr. 224. „Noteikumi par valsts pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli”

Izvērtējot krustojumu risinājumus Siguldā, tiek piedāvāts tajos izvietot mazos rotācijas apļus. Rotācijas apļos ir ievērojami mazāk konfliktpunktu, salīdzinot ar tradicionālo 4 zaru neregulēto vai ar luksoforu signalizāciju regulēto krustojumu. Rotācijas apļos vienmēr ir kustība, bet, lai tos izbrauktu, autotransportam ir jāsamazina ātrums, līdz ar to tas ir arī kā satiksmi mierinošs elements. Vienas joslas rotācijas apli spēj apkalpot līdz 2500 automašīnām stundā. Tātad tie ir piemēroti plānotajām C un D kategorijas ielām Siguldā.

Pašlaik pēc LVS 190-3¹⁷ noteikumiem rotācijas apļa iekšējam rādiusam ir jābūt 13.25 m, bet ārzemēs un arī Latvijā iepriekšējos gados projektētie apli pierāda, ka arī ar mazāku rādiusu tie ir efektīvi un atbilstoši. Siguldā tāds piemērs ir Pils ielas, Cēsu ielas, Līvkalnu ielas un Krišjāņa Barona ielas rotācijas aplis ar XXm rādiusu, savukārt nesēn Ādažos ir izbūvēts aplis ar 8.5 m rādiusu. Pārbaudot trajektorijas plānotajiem apļiem, piemēram, ar Siguldas sabiedriskā transporta parametriem, apļu rādiuss nerada problēmas to izbraukšanai (skat. Attēls 21).



Attēls 21 „Siguldas sabiedriskā transporta izmēri”. Avots: Siguldas novada pašvaldība

Ņemot vērā visus satiksmes dalībniekus, apļveida krustojumos jāparedz arī nepārtraukta gājēju un velosatiksmes infrastruktūra. Pilsētas robežās apļveida krustojumos šķērsošanas vietās būtu jānodrošina priekšroka gājējiem un velosipēdistiem. Vērā ņemams ir piemērs no Nīderlandes, kur attiecībā pret autosatiksmi prioritāte un infrastruktūras nepārtrauktība tiek nodrošināta gājējiem un velosipēdistiem. Līdz šim šādas rotācijas apļus Latvijā nav pieņemts veidot, bet nākotnē, papildinot ceļu satiksmes noteikumus un LVS, šādu satiksmes organizācijas principu varēs īstenot. Rotācijas apļa piemērs no Nīderlandes (skat. Attēls 22).

¹⁷ LVS 190-3 “Ceļu projektēšanas noteikumi. 3. daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgli”



Attēls 22 „Rotācijas apla piemērs Nīderlandē”. Avots: <https://www.google.lv/maps/place/Rijksstraatweg>

Lai uzlabotu satiksmi centrā, būtu jāaizliedz kravas automašīnām no valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) nogriezties uz Pulkveža Brieža ielu, Gāles ielu, Rūdolfa Blaumaņa ielu, Nītaures ielu, kas ved uz pilsētas ziemeļu daļu.

Valsts reģionālais autoceļa P8 Inciems–Sigulda–Ķegums posmā no Siguldas līdz Turaidai ir aizliegta smagā transporta satiksmei. Siguldas pilsētas ziemeļu daļā nav loģistikas centru, vai citu uzņēmumu, kas intensīvi piesaista kravas transporta tranzītsatiksmi. Līdz ar to kravas transporta aizlieguma regulējumu visracionālāk ir noteikt pie iebraukšanas minētajā pilsētas daļā. Optimizējot pilsētas ielās izvietotās ceļazīmes ar kravas transporta aizliegumu un tās izvietojot ielu pievienojumos A2 autoceļam var nodrošināt efektīvu satiksmes regulējumu, uzlabot satiksmes drošību, samazināt gaisa un pilsētvides piesārņojumu, kā arī samazināt ceļazīmju skaitu pilsētas centrā. Kravas transporta aizliegums ļauj ielu telpu plānot atbilstoši pilsētvides vajadzībām, tas ietver šaurākas braukšanas joslas, mazāki krustojumu noapaļojumi, sašaurināta krustojumu telpa (mazie rotācijas apli). Satiksmes organizācijas izmaiņas ielu telpā, kas saistītas ar ielu brauktuvju braukšanas virzieniem, veidojamas atbilstoši šajā nodaļā minētajiem ielu dizaina principiem. Iespējams veidot gan divvirzienu, gan vienvirzienu brauktuves auto transportam. Vienvirziena ielas Siguldā paredzēts veidot ielās, kur divvirzienu satiksme traucē publisko objektu piekļuvei. Attīstot pilsētas multimobilitāti (dažādu transporta veidu izmantošana), nākotnē iespējams atļaut braukšanas virzienu korekcijas. Vienvirziena satiksme plānota Lāčplēša ielā, Ziedu ielā, Lakstīgalas ielā, Kr. Valdemāra ielā, Oskara Kalpaka ielā, Jēkaba Dubura ielā, Cēsu ielā. (skat. 6. pielikumu).

3. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS VADLĪNIJAS

Siguldas identitāti veidojoša tematiskā plāna ietvaros ir veidotas dažādu kategoriju infrastruktūru vadlīnijas, lai pilsēta kopumā iegūtu saprotamu un skaidru veidolu. Vadlīnijas veidojas, sadarbojoties vairāku nozaru speciālistiem, lai gala rezultāts būtu ne tikai funkcionāls, bet arī drošs, vizuāli pievilcīgs un Siguldai raksturīgs.

Satiksmes infrastruktūras vadlīnijas ir vērstas tā, lai ielu telpa veidotos droša, ātra un saprotama visiem satiksmes dalībniekiem.

Vadlīnijas tiek izstrādātas, sadarbojoties ar visām Siguldas identitāti veidojošā tematiskā plāna daļām:

- II daļa „Inženiertehnisko komunikāciju plāns”,
- III daļa „Kultūrvēsturisko vērtību izpēte un saglabāšanas metodika”,
- IV daļa „Ēku, būvju, mazo arhitektūras formu vizuālie izteiksmes līdzekļi”,
- V daļa „Rekreācijas teritoriju attīstība”,
- VI daļa „Zaļumvietu attīstība un pārvaldība”.

3.1. SARKANO LĪNIJU MINIMĀLAIS UN IETEICAMĀIS PLATUMS

Ielu sarkanās līnijas Siguldā šobrīd atbilst plānotajām kategorijām – telpas platums ir atbilstošs, lai izveidotu attiecīgās kategorijas profilu.

B kategorijas ielas sarkano līniju koridora platums – 45.00 m.

C kategorijas ielu sarkano līniju koridoru platums – 20.00–25.00 m. Izņēmums ir Parka ielā – 15.00 m.

D kategorijas ielu sarkano līniju koridoru platums – 15.00 m–20.00 m.

E1 un E2 kategoriju ielu sarkano līniju koridoru platums – 9.00–12.00 m. Atsevišķās ielās koridoru platums sasniedz 20.00 m.

Ņemot vērā vēsturisko apbūvi (īpašumu kadastrī šķērso ielu sarkanās līnijas), atsevišķās ielās nav iespējams nodrošināt vēlamo ielas telpas platumu, lai gan sarkano līniju platums un ielas kategorija to pieļauj. Savukārt atsevišķas privātu īpašumu kadastru daļas, kas atrodas ielu sarkano līniju koridorā, nav iespējams atsavināt juridisku iemeslu dēļ.

Šīs problēmvietas ir fiksētas grafiskajā pielikumā (skat. 7. pielikumu).

3.2. VADLĪNIJAS IELU ŠĶĒRSPROFILIEM, GĀJĒJU PĀREJU RISINĀJUMIEM

Ielas šķēršprofilos ņemts vērā nepieciešamais brauktuves platums, autostāvvietu nepieciešamība un izvietojums, velosipēdu ceļu konfigurācija, efektīvais ietvju platums atbilstoši potenciālajām gājēju plūsmām, labiekārtojuma zonas atbilstoši ainavu arhitektu norādījumiem un inženierkomunikāciju izvietojums.

Ir izstrādāti tipveida šķēršprofili katrai ielu kategorijai, bet, skatot detalizēti, atsevišķos gadījumos tie tiek konkrēti precizēti (skat. 8. pielikumu).

C kategorijas ielām:

- braukšanas joslas platums 3.25 m, braukšana abos virzienos, atļautais ātrums 50 km/h;
- blakus braukšanas joslām pēc vajadzības var veidot joslu manevriem vai arī auto stāvvietas 2.75 m platumā abās ielas pusēs (joslas garums un tās nepieciešamība jāizvērtē katrā ielā atsevišķi);

- katrā ielas pusē 2.5 m plata zaļā zona, šīs zonas platumu var sašaurināt pēc nepieciešamības līdz 1 m;
- abās ielas pusēs 2 m plats vienvirziena velosipēdu ceļš, pie mazas velosipēdistu intensitātes var samazināt līdz 1.6 m¹⁸ Starp ietvi un velosipēdu ceļu jāveido virsmas līmeņu starpība;
- abās ielas pusēs 2 m platas ietves (izņēmuma gadījumos ne šaurākas par 1.5m).

D kategorijas ielām:

- braukšanas joslu platums 3 m, braukšana abos virzienos un atļautais ātrums 50-30 km/h;
- abās ielas pusēs 3 m platas zaļās zonas, ko var samazināt, pielāgojot situācijai;
- abās ielas pusēs 2 m plati (izņēmuma gadījumos ne šaurāki par 1.6 m) vienvirziena velosipēdu ceļi. Starp ietvi un velosipēdu ceļu jāveido virsmas līmeņu starpība;
- abās ielas pusēs 2 m platas gājēju ietves (izņēmuma gadījumos ne šaurākas par 1.5m).

E1 kategorijas ielām:

- braukšanas joslu platums 2.75 m, braukšana abos virzienos, braukšanas ātrums 20-30 km/h;
- abās ielas pusēs 3 m platas zaļās zonas, ko var samazināt, pielāgojot situācijai;
- abās ielas pusēs 2 m platas gājēju ietves.

Ja atļautais braukšanas ātrums ir 20 km/h, gājēju un velosatiksmes infrastruktūru var atsevišķi neizdalīt.

E2 kategorijas ielām:

- ielas brauktuves platums nepārsniedz 5.5 m. Atļautais ātrums 20 km/h. Maksimāli ik pēc 70 m tiek veidots brauktuves sašaurinājums līdz 3.5 m;
- sašaurinājumu posmu var veidot kā apstādījumu zonu līdz 20 m garumam. Tajā var izvēlēties dažāda rakstura stādījumus, bet tie nedrīkst aizsegt redzamības brīvlaukus. Var apvienot apstādījuma saliņas ar zonu 2–3 autostāvvietām;
- gājēju un velosatiksmes infrastruktūra netiek atsevišķi izdalīta.
- Zaļās zonas paredzētas abās brauktuves pusēs, līdz sarkano līniju robežām, kā arī sašaurinājumu zonās.

Atbilstoši katrai ielu kategorijai ir izstrādāti tipveida šķērsprofili un vizualizācijas, kas ir kā vadmotīvs, kādai katras kategorijas ielai būtu jāizskatās. Ja situācija dabā atšķiras no tipveida risinājumiem, kategoriju šķērsprofili ir jāpielāgo situācijai tā, lai nezustu ielas funkcionalitāte un raksturs.

Īpaša uzmanība ir jāpievērš punktiem, kuros notiek ceļu, ielu krustošanās, un pie gājēju vai velosipēdistu pārejām. Tie ir punkti, kuros visbiežāk rodas konfliktsituācijas. Krustojumu un gājēju pāreju principu izstrādē ir jāievēro ielu kategorijas, kā arī jārada saprotama satiksmes organizācija, lai lietotājiem būtu viegli uztvert, kam dota priekšroka šajos konfliktu punktos.

Pilsētas satiksmes organizācijas plānojumā ir izstrādāti risinājumi satiksmes drošības uzlabošanai un autotransporta satiksmes mierināšanai.

¹⁸ LVS 190-2 Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili”

B kategorijas ielā, kas ir Vidzemes šoseja, krustojumu un gājēju pāreju risinājums paliek nemainīgs.

C kategorijas ielās gājēju pārejām būtu jābūt aprīkotām ar 931.¹⁹ horizontālo marķējumu un ceļa zīmēm 535. un 536²⁰. Jāpievērš uzmanība situācijām pie visām skolām, bērnudārziem, sabiedrībai svarīgiem piesaistes punktiem, kur ir lielas gājēju plūsmas. Šādās vietās gājēju pārejām jābūt paceltām, ar horizontālo marķējumu 931. un 933. un aprīkotām ar attiecīgajām ceļa zīmēm.

D kategorijas ielās krustojumiem jābūt paceltiem, tāpat arī gājēju un velosipēdistu pārejām. Izvērtējot izņēmuma gadījumus, krustojuma līmeni varētu nemainīt. Gājēju pārejām ir jābūt aprīkotām ar attiecīgajām zīmēm un horizontālajiem apzīmējumiem.

E1 kategorijas ielām atbilst tie paši nosacījumi, kas D kategorijas ielām.

E2 kategoriju ielās netiek atsevišķi izdalīta gājēju un velosatiksmes infrastruktūra, arī gājēju pārejas netiek norādītas. Gājējiem un velosipēdistiem visā ielā ir prioritāte pret autovadītājiem.

Lai nodrošinātu dzīvojamās zonas raksturu E2 kategorijas ielās, tiek piedāvāts veidot ielām sašaurinājumus vai līkumus, kas autovadītājiem liek samazināt braukšanas ātrumu. Sašaurinājumu konfigurācija var mainīties, bet tiem ir jābūt viegli uztveramiem un pārskatāmiem no visu satiksmes dalībnieku skatu punktiem. Sašaurinājuma saliņu apzaļojumu vadlīnijas skatīt VI daļā „Zaļumvietu attīstība un pārvaldība” 4. nodaļā. Piemēri no Amatnieku ielas Ogrē (skat. Attēls 23, Attēls 24).



Attēls 23 „Ielas sašaurinājuma piemērs Ogrē”. Autors: „IE.LA inženieri”

¹⁹ LVS 85 “Ceļa apzīmējumi”

²⁰ LVS 77-1 “Ceļa zīmes. 1. daļa: Ceļa zīmes”



Attēls 24 „Ielas sašaurinājuma piemērs Ogrē”. Autors: „IE.LA inženieri”

Ātrumvaļņi uz brauktuves tiek rekomendēti, ja nav pielietojami citi satiksmes mierinošie risinājumi (ielu sašaurinājumi, līkumotas brauktuves, labiekārtojumu elementi uz brauktuves, horizontālie apzīmējumi u.c.). Vēlamos ātrumvaļņu parametrus skatīt 18. pielikumā.

Siguldā jau ir ieviesti vairāki risinājumi, kas uzlabojuši satiksmes drošību. Poruka ielā ir piemērs paceltam krustojumam (skat. Attēls 25), kā arī paceltai gājēju pārejai (skat. Attēls 26).

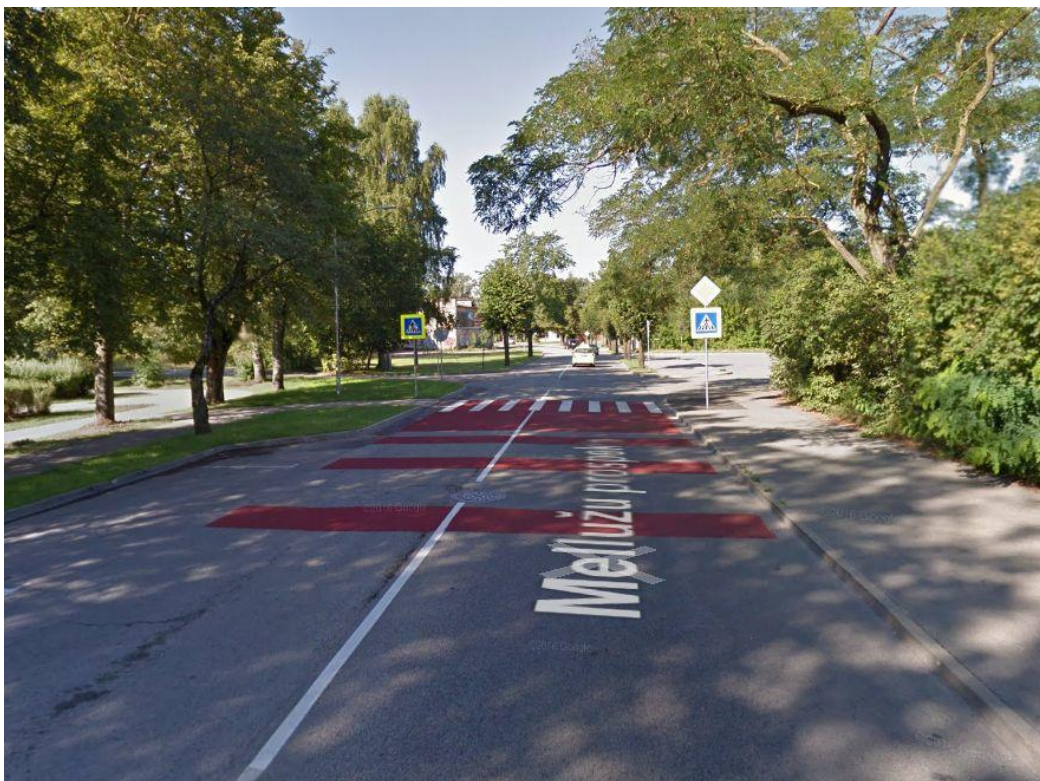


Attēls 25 „Pacelta krustojuma piemērs Siguldā”. Autors: „IE.LA inženieri”



Attēls 26 „Pacelta gājēju pāreja Siguldā”. Autors: „IE.LA inženieri”

Satiksmes drošības uzlabojošus risinājumus var ieviest ar salīdzinoši nelielām izmaiņām ielu telpā, un tas neprasa arī lielas investīcijas. Piemēram, pirms gājēju pārejām var izveidot joslas ar pārklājumu, kuru krāsa padara gājēju pāreju uztveramāku un ātrāk pamanāmu. Speciāla pārklājuma joslas nodrošina arī īsāku bremzēšanas ceļu autotransportam. Šāds joslu risinājums ir izveidots Jūrmalā (skat. Attēls 27).



Attēls 27 „Gājēju pārejas piemērs Jūrmalā”. Avots:
<https://www.google.lv/maps/place/Mellužu+prospekts,+Jūrmala>

3.3. VADLĪNIJAS PIEVIENOJUMIEM

Veidojot pievienojumus ielām un ceļiem, ir jāņem vērā MK noteikumi Nr. 505.²¹ un LVS 190-3²².

Pievienojuma veids un parametri ir atkarīgi no tā, kādas kategorijas ielai notiek pieslēgšanās.

Pie B kategorijas ielām parasti netiek veidoti jauni pievienojumi, tos jācenšas veidot caur zemākas kategorijas ielām. Atsevišķos gadījumos, izpildot MK noteikumu Nr. 505 prasības, var izveidot jaunus pievienojumus.

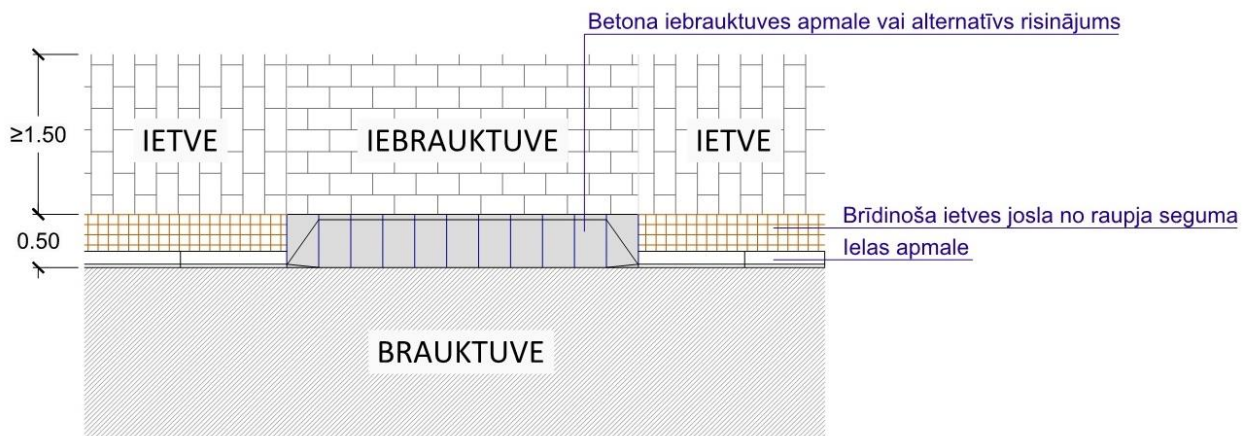
C kategorijas ielām pievienojumus neveidot tuvāk par 50 m no krustojumiem.

D, E1, E2 kategorijas ielām pievienojumi ir ne tuvāk par 20 m no krustojumiem.

Veidojot jaunas iebrauktuves uz privātmāju teritorijām, prioritāri ir jāsaglabā gājēju ietves un velosatiksmes infrastruktūra. Tas nozīmē, ka pievienojums ir jāveido ietves un velosipēdu ceļa līmenī (netiek veidoti „amerikāņu kalniņi”). Pievienojuma zonā ietves horizontālais platums nedrīkst būt šaurāks kā 1.5 m (tehniskos risinājumus skat. Attēls 28 un Attēls 29).

Iebrauktuves uz privātmājām veidojamas ne platākas par 3.5 m. Iebrauktuves uz publiskiem objektiem (piemēram, skolām, degvielas uzpildes stacijām, kultūras objektiem, autonomvietnēm u.c.) veidojamas atbilstoši autotransporta trajektoriju aprēķiniem.

Iebrauktuves risinājums (virsskats)

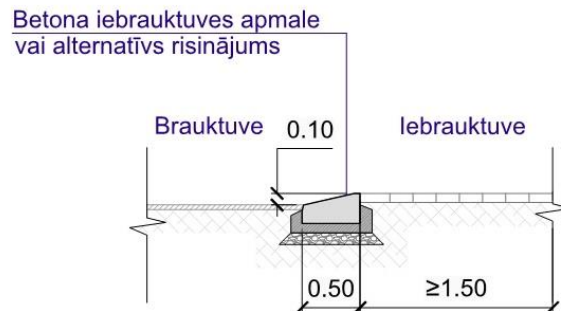


Attēls 28 „Iebrauktuves risinājums”. Autors: „IE.LA inženieri”

²¹ MK noteikumi Nr. 505. “Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem”

²² LVS 190-3 “Ceļu projektēšanas noteikumi. 3. daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgli”

Iebrauktuves pandusa risinājums (sānskats)



Attēls 29 „Iebrauktuves pandusa risinājums”. Autors: „IE.LA inženieri”

Mazākas nozīmes ielu un zemesgabalu pievienojumos ir svarīgi ievērot velosipēdu ceļu un ietvju nepārtrauktību uz galvenās ielas. Piemērs no Gaujas ielas Ādažos (skat. Attēls 30). Tas nodrošina ērtu pārvietošanos gājējiem un velosipēdistiem, kā arī vizuāli ir uztverama priekšroka pret automašīnām, kas veic nogriešanās manevrus uz ielu vai atsevišķu īpašumu. Pievienojumam pilsētas centrā būtu ieteicams izvēlēties cieto segumu (asfalts vai bruģis), lai vasarā nebūtu problēmu ar putekļu daudzumu un gaisa piesārņojumu. Attālākajos dzīvojamo māju rajonos, kur piebraucamais ceļš tiek izmantots vidēji divas reizes dienā, ir pieļaujams arī grants un šķembu segums.



Attēls 30 „Pievienojuma piemērs Ādažos”. Autors: „IE.LA inženieri”

3.4. VADLĪNIJAS SEGUMIEM

Siguldā ielu segumu veidi strukturēti atbilstoši ielu kategorijām un vietas specifikai, galvenokārt Siguldas sabiedriskajā centrā, ievērojot atsevišķus principus (skat. 20. pielikumu).

C kategorijas ielas – ielu brauktuves rekomendējams veidot asfaltbetona segumā, nodrošinot maģistrālu ielu raksturu. Velosipēdu ceļi paredzēti ar asfaltbetona segumu, vēlams sarkanā tonī. Tas nodrošinās to izteiktu uztveramību starp satiksmes lietotājiem. Ietves paredzētas ar betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes.

D kategorijas ielas – ielu brauktuves Siguldas sabiedriskajā centrā un Siguldas dzīvojamās apbūves teritorijās ar īpašiem noteikumiem rekomendējams veidot ar betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes. Siguldas dzīvojamās apbūves teritorijā brauktuvēm var būt asfaltbetona segums. Velosipēdu ceļi paredzēti ar asfaltbetona segumu, vēlams sarkanā tonī. Tas nodrošinās izteiktu uztveramību starp satiksmes lietotājiem. Ietves paredzētas ar betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes.

E1 kategorijas ielas – ielu brauktuves Siguldas sabiedriskajā centrā un Siguldas dzīvojamās apbūves teritorijās ar īpašiem noteikumiem rekomendējams veidot no betona bruģakmens ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes. Siguldas dzīvojamās apbūves teritorijā brauktuvju segumus var veidot gan no asfaltbetona, gan betona bruģakmens, savietojot risinājumus pa kvartāliem. Ietves paredzētas ar betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes.

E2 kategorijas ielas – ielu brauktuves Siguldas sabiedriskajā centrā un Siguldas dzīvojamās apbūves teritorijās ar īpašiem noteikumiem rekomendējams veidot no betona bruģakmens ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes. Siguldas dzīvojamās apbūves teritorijā brauktuvju segumus var veidot gan no asfaltbetona, gan betona bruģakmens, savietojot risinājumus pa kvartāliem.

Autostāvvietās ar intensīvu automašīnu apriti rekomendēts veidot ar betona bruģakmens segumu. Autostāvvietās ar mazāku automašīnu apriti paredzēt betona bruģakmeni ar distanceriem vai stiprinātu zālienu.

Šķēršļu zonās, ietvju malās, kas robežojas ar brauktuvi, paredzams raupjš bruģakmens segums atbilstoši principam „Vides pieejamība bez barjerām”. Ietvēm krustojumu zonās paredzams speciāls vides pieejamību nodrošinošs bruģakmens ar reljefu.

Gar sabiedriski nozīmīgiem publiskiem objektiem ir iespējamās atkāpes. Velosipēdu ceļiem var izvēlēties bezfāzu betona bruģakmeni sarkanā tonī, veloieru segumam – sarkanu asfaltbetonu un sadalošajai mediānai – bruģakmeni ar raupju virsmu. Atbilstoši kontekstam var variēt ieseguma plākšņu lielumu un bruģa seguma rakstu pieskaņot to formai. Bruģakmens raksti ielu telpā veidojami kvartālu kontekstā, tie var mainīties starp apkaimēm (skat. 20. pielikums)..

Ielu brauktuvēm rekomendējams izmantot skujīņveida rakstu, bet uz ietvēm bruģakmeni klāt pamīšus. Ja ir izvēlētas taisnstūra bruģakmens plāksnes, tad tās jāklāj ar garāko malu ietves šķērsvirzienā. Iebrauktuvju zonās betona bruģakmens plāksnes paredzēts klāt ietves garenvirzienā.

Betona bruģakmens plākšņu izmēri jāizvēlas atbilstoši ielu transporta slodzēm.

3.5. VADLĪNIJAS IETVĒM

Organizējot satiksmi Siguldā, prioritāte ir gājējiem piemērotai infrastruktūrai, pilnveidojot ielu tīklu, kas ir atbilstošs apbūves raksturam. Ietves ir jāiekārto pēc vides pieejamības prasībām²³, bez šķēršļiem, to šķērsslīpums nedrīkst pārsniegt 3%, jāievēro ietves platumi un jānodrošina iedziļinātas ielas apmales krustojumos un pie gājēju pārejām. Ietves platums jānosaka tā, lai, izvietojot uz tās citas konstrukcijas (piemēram, pieturvietas nojumes, stabus, reklāmas u.c.), gājēju kustībai pieejamā daļa nebūtu mazāka par 1.2 m. Lai uzlabotu drošību cilvēkiem ar redzes traucējumiem, vietās, kur ietves ved tieši gar brauktuvi, ieteicams veidot raupja bruģakmens joslas (vadlīnijas), kas šos cilvēkus brīdinātu par brauktuves zonas tuvumu (skat. Attēls 28).

Uzbrauktuves uz vai no gājēju pārejas jāveido vienā līmenī ar ielu vai ar slīpumu, kas nepārsniedz 5%. Tas dod iespēju ērtāk pārvietoties cilvēkiem ratiņkrēslos, jaunajām māmiņām, velosipēdistiem, kā arī senioriem.

Siguldā – vienā no populārākajām tūrisma pilsētām Latvijā – pārvietojas lielas cilvēku plūsmas, īpaši tas vērojams rudenī. Tāpēc vēlams pilsētas centrā ietvēm ievērot 2.0 m platumu, bet pārējā pilsētas daļā vismaz 1.5 m platumu.

Gadījumos, kad pašvaldībai jāveic projektēšana tādai ielai, kurā nav bijusi gājēju infrastruktūra, pieļaujams paredzēt ietves izbūvi tikai vienā pusē, rezervējot nepieciešamo platību arī ielas otrā pusē. Šādos gadījumos priekšroka jādod tai ielas pusei, kura ir intensīvāk apbūvēta.

3.6. VADLĪNIJAS ZAĻAJĀM ZONĀM

Iekārtojot apstādījumus satiksmes infrastruktūras tuvumā, jāievēro galvenie priekšnoteikumi – tie nedrīkst aizsegāt satiksmes dalībnieku redzamības brīvlaukus. Pirms gājēju pārejām jānodrošina redzamības brīvlauks 1 m attālumā no brauktuves malas. Redzamība jānodrošina pirms krustojumiem, ņemot vērā, ka vieglo automašīnu vadītājiem acu augstums virs brauktuves ir 1 m, bet kravas automašīnu vadītājiem 2 m. Ir aizliegts ierīkot stādījumus redzamības brīvlauka zonā, kas būtu augstāki par 0.9 m (skat. 17. pielikumu).

Ielu apstādījumu un attīstības un pārvaldības koncepcija, kā arī vadlīnijas izmantojamam augu sortimentam ir aprakstītas VI daļā „Zaļumvietu attīstība un pārvaldība”.

3.7. VADLĪNIJAS ARHITEKTŪRAS MAZAJĀM FORMĀM

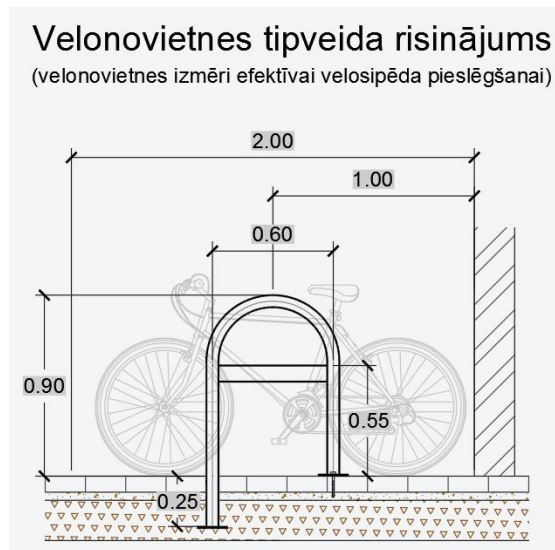
Vadlīnijas soliēm, atkritumu urnām un citām arhitektūras mazajām formām ir aprakstītas IV daļā „Ēku, būvju, mazo arhitektūras formu vizuālo izteiksmes līdzekļi” 9. un 10. pielikumā.

Ieteikums pilsētā neizmantot atdalošo barjeru, piemēram, starp velosatiksmes infrastruktūru un gājēju infrastruktūru, bet atdalošos stabiņus.

Pilsētā ieteicams izvietot vienota tipa velonovietnes pie pašvaldības iestādēm, izglītības iestādēm un pie izklaides vietām, kā arī kontrolēt, kādas novietnes tiek iekārtotas citās pilsētas daļās. Velonovietnēm jābūt pieejamām visā pilsētā, tās jāuzstāda atbilstoši mūsdienu drošības standartiem. Tās ir stabilas augstā tipa velonovietnes, pie tām var novietot jebkura lieluma

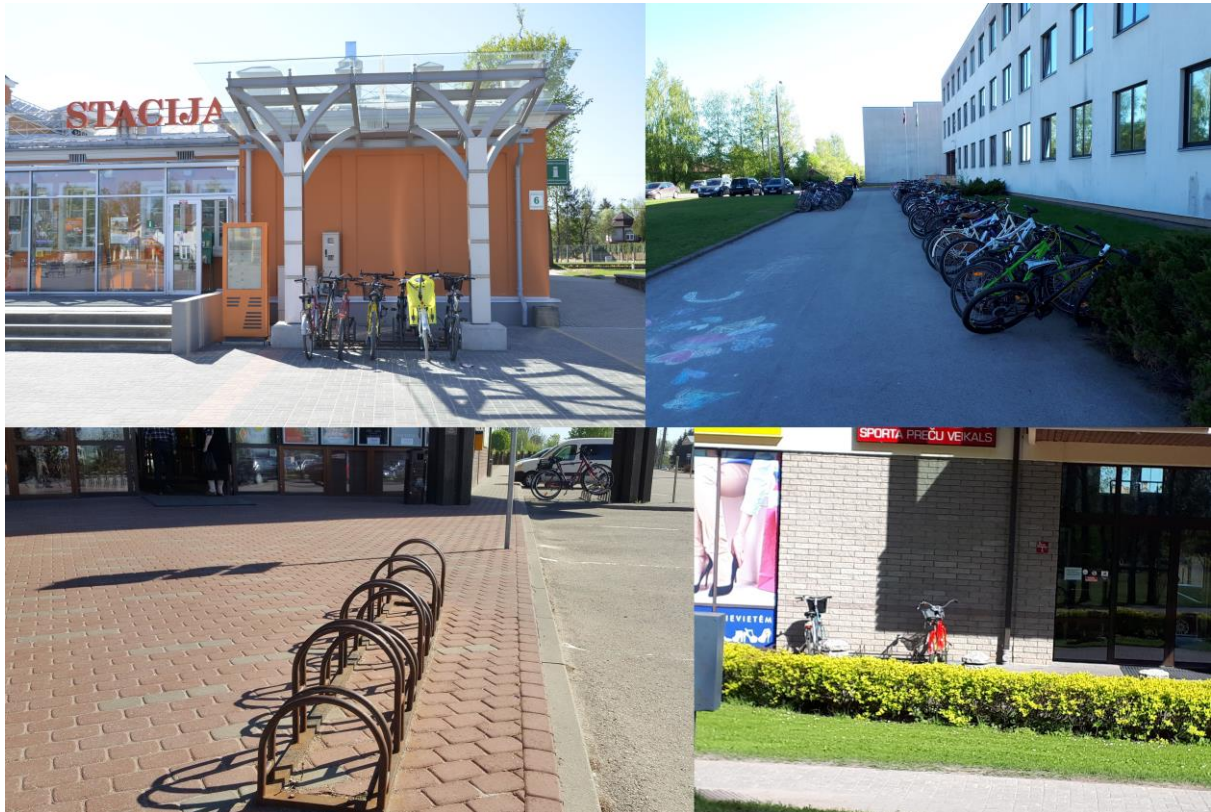
²³ LVS projekts “Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai” Pieejams: http://sf.lm.gov.lv/f/files/vienlidzigas_iespejas_2014-2020/pieejamiba_12042018_LM_vadlinijas.pdf

velosipēdu, pieslēdzot tā rāmi. Ja velosipēdi tā tiek novietoti uz ilgāku laiku, tad vēlams, lai tie būtu zem nojumes (skat. Attēls 31). Velonovietnes attālumam no ēkas vai šķēršļa ir jābūt ne mazākam kā 0.7 m, lai velosipēda pieslēgšana būtu pareiza un ērta.



Attēls 31 „Velonovietnes statīva tipveida konstrukcija”

Esošajā situācijā Siguldā tika konstatēts, ka pie skolām ir izvietotas vienāda izskata velonovietnes, bet to konstruktīvie risinājumi ir nepraktiski un nedroši, kā arī kopējais velonovietņu skaits ir nepietiekams. Arī pie tirdzniecības centriem ir visdažādākie statīvi, lielākoties neatbilstoši (skat. Attēls 32). Siguldā ir vietas, kur blakus neatbilstošajām novietnēm ir arī ieteicamās - augstā tipa velosipēdu novietnes. Šādas novietnes ir, piemēram, pie dzelzceļa stacijas, kur zem jumta ir viena neatbilstoša, bet blakus ir atbilstoša 5 stieņu augstā novietne. Pie Siguldas Sporta centra zem nojumes ir augstā tipa novietnes, bet turpat blakus, pie Siguldas pilsētas vidusskolas, ir LVS neatbilstošas velonovietnes (skat. Attēls 33).



Attēls 32 „Esošās neatbilstošas konstrukcijas velonovietnes Siguldā”. Autors: „IE.LA inženieri”



Attēls 33 „Esošās velonovietnes Siguldā. Labie piemēri”. Autors: „IE.LA inženieri”

3.8. VADLĪNIJAS IELU UN VIRZIENU NORĀDĒM

Vadlīnijas ielu un virzienu norāžu dizaina risinājumiem ir norādītas IV daļas „Ēku, būvju, mazo arhitektūras formu vizuālo izteiksmes līdzekļi” 11. un 12. pielikumā.

Ielu un virzienu norādes vēlams izvietot zaļajā zonā, lai netraucētu un neatņemtu telpu gājējiem un velosipēdistiem.

Sverīgi ir izvietot ielu un virzienu norāžu zīmes tā, lai tās netraucētu un neaizsegtu redzamību citām izvietotajām zīmēm. Veidojot maršrutu līdz objektam, jānodrošina, lai tas nepārtrūktu kādā no krustojumiem.

3.9. VADLĪNIJAS IELU APGAISMOJUMA RISINĀJUMAM

Vadlīnijas ielu apgaismojuma risinājumiem skatīt II daļā „Inženiertehnisko komunikāciju plāns” 2.6.1 nodaļā.

Ārējam apgaismojumam ieteicamas LED spuldzes, kas nodrošina apgaismojumu visiem satiksmes dalībniekiem visā ielas garumā.

Apgaismojuma balstus nav vēlams izvietot gājēju vai velosatiksmes infrastruktūras zonā.

3.10. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURVIETAS

Pieturvietu dizains un apzaļumošanas vadlīnijas aprakstītas VI daļā „Zaļumvietu attīstība un pārvaldība” 5.9. nodaļā.

Izvietojot sabiedriskā transporta pieturvietas, jāievēro LVS 190-8²⁴. Ja autobusu pietura paredzēta ar paplašinājumu, to vēlams veidot ar saīsinātiem izvērsuma un sakļaušanās posmiem.

Autobusu pieturvietas nedrīkst traucēt vai ierobežot gājēju un velosatiksmi. Pilsētā pieturvietu platformai jābūt vienā līmenī ar sabiedriskā transporta grīdas līmeni, kas atvieglo iekļūšanu un izkļūšanu no transporta līdzekļa cilvēkiem ar kustību traucējumiem, māmiņām ar bērnu ratiņiem, senioriem. Pilsētā jāievēro viena tipa pieturvietu dizains. Vēlams ierīkot pieturvietas ar nojumi, kas būtu aprīkotas ar papildus izvīrziņumu, kur varētu pieslēgt, piemēram, velosipēdu. Tas būtu vēl viens solis tuvāk mobilitātes principu ieviešanai pilsētā, dotu iespēju kombinēt transportlīdzekļu veidus. Tādējādi daļu maršrutu var veikt ar velosipēdu, to droši novietojot pieturvietā un turpmāko ceļu pavadīt sabiedriskajā transportā.

Lai nodrošinātu informācijas apmaiņu, pieturās ir autobusu maršrutu saraksti, autoostā – digitālais tablo.

3.11. NOSACĪJUMI GĀJĒJU TAKAS VEIDOŠANAI GAR GAUJAS SENIELEJU

Ņemot vērā, ka gājēju taka tiek plānota Gaujas Nacionālajā parkā, būtiski ir iekļaut to jau esošajā ainavā, saglabājot vizuālo kopskatu. Gājēju takas platumam visā tās garumā jābūt no 2 m līdz 2.5 m, kas ir atbilstoši kopīgam gājēju un velosipēdu ceļam pēc LVS 190-9-2015 prasībām. Vietām platumi var būt lielāki labiekārtotu zonu vai skatu laukumu dēļ. Gājēju takas segums jāizvēlas tāds, kas neizceltos vidē, vietām tas varētu būt grants segums, vietām koka dēļu segums, kas jau tiek izmantots tūristu takām Siguldā. Šīs vadlīnijas vēl minētas tematiskā plānojuma V daļā „Rekreācijas teritoriju attīstība” 4.1.6. un 4.1.8. nodaļā.

3.12. NOSACĪJUMI NOŽOGOJUMIEM

Vadlīnijas par nožogojumu dizainu un formu aprakstītas arī IV daļas „Ēku, būvju, mazo arhitektūras formu vizuālajos izteiksmes līdzekļi” 2.8.11. nodaļā un III daļas „Kultūrvēsturisko vērtību izpēte un saglabāšanas metodika” 2. pielikumā. Savukārt, iespējamais augu sortiments

²⁴ LVS 190-8, „Ceļu projektēšanas noteikumi. 8. daļa: Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi”

uzskaitīts Siguldas identitāti veidojoša tematiskā plānojuma VI daļā “Zaļumvietu attīstība un pārvaldība” 7.7. nodaļā.

No satiksmes infrastruktūras drošības viedokļa svarīgākais būtu ievērot redzamības brīvlaukus (skat. 17. pielikumu) krustojumu tuvumā. Ja tomēr tiek nodrošināta pietiekama žoga caurredzamība, tad to var novietot tuvāk krustojumam, atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajiem attālumiem.

4. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS PLĀNS

Vidi mūsdienās ir svarīgi veidot, vadoties pēc ilgtspējīgas attīstības, veselīga dzīvesveida un efektīvas mobilitātes principiem, veicinot resursu taupīgu izmantošanu tautsaimniecībā. Viens no instrumentiem šī mērķa sasniegšanai ir velosatiksmes attīstīšana pilsētās.

Šodien tās vairs nav modes tendences pilsētplānošanā vai kādas konkrētas interešu grupas iegribas, tā ir nepieciešamība pēc sakārtotas, drošas un cilvēkam draudzīgas vides. Velosatiksmes attīstīšanas mērķis nav pievērst cilvēkus riteņbraukšanai, bet gan izmantot resursus atbilstoši nepieciešamībai. Maksimāli mobilizēt visas iespējas, pielāgojot katrai situācijai atbilstošākos pārvietošanās līdzekļus, tādējādi optimizējot laiku un ietaupot resursus. Velosatiksmes efektīva plānošana ir iespēju un jaunu platformu radīšana pilsētas procesu mūsdienīgai attīstībai.

Ieguvumi no velosatiksmes attīstīšanas ir gan globāli – pilsētvides kvalitātes uzlabošana, izmešu samazināšana, resursu taupīšana, mobilitāte, enerģētiska neatkarība –, gan lokāli – velosatiksmes veicina dažādus socializēšanās procesus, jaunu sociālo grupu veidošanos, ir platforma tematiskiem pasākumiem, kas veicina veselīgu dzīvesveidu un piesaista dažāda vecuma cilvēkus līdzdarboties sociālās aktivitātēs ārpus mājas.

Velosatiksmes tīkls ir ērts un drošs, ja tas tiek izveidots visā pilsētā. Viens no galvenajiem nosacījumiem ir šā tīkla nepārtrauktība, kas ir pamatā labai velosatiksmes infrastruktūrai. Šobrīd Siguldā tā ir fragmentāra, savienota ar tūristu apskates punktiem. Esošā velosatiksmes infrastruktūra ir kopīga ar gājējiem vai ir izvietota blakus ietvēm. Ja gājēji pārvietojas pa velosipēdu ceļu vai velosipēdisti pa ietvēm, veidojas konfliktsituācijas. Īpaši tas tiek novērots skolu tuvumā, kur bērni pārvietojas grupās, izmantojot visu ietves/velosipēdu ceļa platumu, tādējādi padarot to apbraukšanu gandrīz neiespējamu.

Vietās, kur satiksme ir intensīva (B, C, vietām D kategorijas ielās), jāizveido atsevišķa velosatiksmes infrastruktūra – velosipēdu ceļi vai velojoslas. Ielās, kur satiksme ir 30 km/h un zemāk, tās var atsevišķi neizdalīt, jo velosipēdi pārvietojas kopā ar automašīnām. B, C, D kategorijas ielās izbūvētā velosatiksmes infrastruktūra kopā ar D, E1, E2 kategorijas ielu samazināta ātruma režīmu veido vienotu un funkcionālu velosatiksmes tīklu pilsētā. Velosatiksmes infrastruktūras nepieciešamību vienā vai abās ielas pusēs nosaka apbūves raksturs (skat. 11. pielikumu).

1. kārtā īstermiņā ir jāpanāk nepārtraukta velotīkla esamība pilsētā, apvienojot jau esošo infrastruktūru ar jaunas izveidošanu trūkstošajos posmos. To var īstenot ar vairākiem paņēmieniem: veloīelas izveidošanu, ātruma samazināšanu uz 30 km/h, velojoslu iekrāsošanu uz ielas, sašaurinot brauktuvi, kur to atļauj brauktuves platums (tās platumam jāpaliek minimāli nepieciešamajam atkarībā no ielas kategorijas). Prioritāri jānodrošina nepārtraukta velosatiksmes infrastruktūra uz izglītības iestādēm (skat. 13. un 14. pielikumu).

2. kārtā paredzētā veloinfrastruktūras attīstība ir saistīta ar paredzēto ielu pārbūvi, izbūvējot nepieciešamo velosatiksmes infrastruktūru un uzlabojot situāciju kopumā (skat. 15. pielikumu).
3. kārtā ilgtermiņā B, C, D kategorijas ielās būtu jābūt pilnvērtīgam velosatiksmes tīklam, un Sigulda būtu pirmā pilsēta Latvijā ar labi funkcionējošu velosatiksmes infrastruktūru (skat. 16. pielikumu).

Visu gadu Sigulda ir viens no galvenajiem tūristu galamērķiem Latvijā. Lai apskatītu tūrisma objektus, Siguldas pilsētā jau šobrīd ir izveidots labs maršruts ar funkcionējošu velosatiksmes infrastruktūru. Siguldas pilsētai būtu jāpadomā arī par potenciālajiem rekreatīvajiem maršrutiem, kas savienotu to ar Rīgu un Cēsīm. Tas piesaistītu vairāk tūristu un radītu vēl patīkamāku vidi Siguldas iedzīvotājiem.

5. AUTOSTĀVVIETU ATTĪSTĪBAS PLĀNS

Veidojot autostāvvietu attīstības plānu, tika veikta esošās situācijas analīze un vērtēti dažādi pasaules piemēri un to integrēšanas iespējas Siguldas pilsētā.

Autostāvvietām jāatbilst LVS-190-7²⁵ noteiktajiem parametriem.

Analizējot pašreizējo situāciju, konstatēts, ka autostāvvietu trūkums Siguldas centrā ir viena no būtiskākajām infrastruktūras problēmām, kurai tiek piedāvāti vairāki risinājumi. Tematiskajā plānojumā izvirzītie scenāriji ir saskaņoti ar satiksmes infrastruktūras izbūves dalījumu kārtās:

- īstermiņa plāns 2019.–2022. gads (skat. 14. pielikumu);
- vidējā termiņa plāns 2023.–2030. gads (skat. 15. pielikumu);
- ilgtermiņa plāns 2031.–2040. gads (skat. 16. pielikumu).

Īstermiņa plānā ir paredzēts autostāvvietu politiku pārsvarā balstīt uz esošo infrastruktūru, pielāgojot un pārplānojot satiksmes organizācijas risinājumus un to regulējumu, kā arī pašvaldības saistošajos noteikumos samazinot prasības autostāvvietu skaitam Siguldas centrā.

Vidējā termiņa plānā ir ņemtas vērā pašvaldības prasības – palielināt autostāvvietu skaita nodrošinājumu ikdienas un pasākumu vajadzībām.

Ilgtermiņa plānā autostāvvietu politika ir balstīta uz multimodāla transporta sadalījuma principu pamatiem.

Multimodāla transporta sadalījuma principi paredz:

- ērtu pārsēšanos starp dažādiem transportlīdzekļiem, piemēram, Siguldā pasākumu laikā no dzelzceļa stacijas līdz pasākumu norises vietai kursētu tūristu vilcieniņš (vilcieniņa papildus funkcija);
- pārdomātu sabiedriskā transporta tīklu;
- velotransportu un pārvietošanos kājām kā pilnvērtīgu mobilitātes veidu;
- mobilitātes punktus ar plašu transporta līdzekļu piedāvājumu;
- pieejamus automašīnu koplietošanas un kopbraukšanas pakalpojumus u.c.

Kopumā autostāvvietu attīstības plānā ir apskatīti šādi autostāvvietu tipi:

- autostāvvietas ielu telpā,

²⁵ LVS 190-7, „Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi”

- punktveida autostāvvietu laukumi.

Autostāvvietas ielu telpā:

- B kategorijas ielās nav paredzētas autostāvvietas gar brauktuvi, jo tas ir valsts galvenā autoceļa turpinājums pilsētā.
- C kategorijas ielās autostāvvietas var veidot atbilstoši perspektīvajam šķērsprofilam, novietojot tās paralēli gar brauktuves malu. Tam ir paredzēta 2 m plata stāvvietu zona. Ir iespējams izveidot drošības zonu starp brauktuvi un autostāvvietu. Drošības zonas lietojums vērtējams būvprojekta stadijā, un tā nav iekļauta tipveida šķērsprofilos. Slīpa un perpendikulāra novietojuma autostāvvietas ielu telpā nav ieteicamas. Tās ir iespējams iekārtot, atsevišķi izvērtējot satiksmes drošības apdraudējumus, kā arī sarkano līniju un zemes gabalu robežu izvietojumu. Veidojot slīpās un perpendikulārās autostāvvietas ielu telpā, ir jāievēro redzamības brīvlauki un pie tām ieteicams samazināt autosatiksmes ātrumu.
- D kategorijas ielās atbilstoši perspektīvajam šķērsprofilam ir paredzētas paralēlās autostāvvietas abās brauktuves pusēs. Ierobežotas telpas apstākļos autostāvvietas iekārto tikai vienā brauktuves pusē vai neveido vispār. Nav ieteicamas slīpa un perpendikulāra novietojuma autostāvvietas. Tās ir iespējams iekārtot, atsevišķi izvērtējot satiksmes drošības apdraudējumus, kā arī sarkano līniju un zemes gabalu robežu izvietojumu. Veidojot slīpās un perpendikulārās autostāvvietas ielu telpā, ir jāievēro redzamības brīvlauki un pie tām ir ieteicams samazināt autosatiksmes ātrumu.
- E1 kategorijas ielās atbilstoši perspektīvajam šķērsprofilam ir paredzētas paralēlās autostāvvietas vienā vai abās brauktuves pusēs. Nav ieteicamas slīpa un perpendikulāra novietojuma autostāvvietas. Tās ir iespējams iekārtot, atsevišķi izvērtējot satiksmes drošības apdraudējumus, kā arī sarkano līniju un zemes gabalu robežu izvietojumu. Veidojot slīpās un perpendikulārās autostāvvietas ielu telpā, ir jāievēro redzamības brīvlauki un pie tām ir ieteicams samazināt autosatiksmes ātrumu.
- E2 kategorijas ielās atbilstoši perspektīvajam šķērsprofilam autostāvvietas ar paralēlu novietojumu var būt atsevišķās stāvvietu zonās. Tās var kombinēt ar sašaurinājumu zonām, kas ir paredzētas satiksmes mierināšanai un apstādījumiem. E2 kategorijas ielās slīpās autostāvvietas nav veidojamas.

Punktveida autostāvvietu laukumi:

- publiski pieejami pašvaldības autostāvvietu laukumi,
- publiski pieejami privāti autostāvvietu laukumi,
- ierobežotas piekļuves privāti autostāvvietu laukumi.

Siguldā punktveida autostāvvietu laukumi jāizvieto tā, lai tie pēc iespējas mazāk ietekmētu satiksmes režīmu un pilsētvidi kopumā. Pilsētas centrā iekārtojami autostāvvietu laukumi līdz piecdesmit vietām ar integrētu zaļo zonu (skatīt tematiskā plānojuma VI daļu “Zaļumvietu attīstība un pārvaldība” 3.3.1. un 3.10. nodaļās).

Lielāka apjoma autostāvvietu laukumi ir veidojami aktīvākajos pasākumu norises punktos, ap centrālo mobilitātes punktu un pilsētas perifērijā. Tos izbūvējot, ieteicams saglabāt lielus un

vērtīgus esošos kokus, autostāvvietas un brauktuves izvietot starp tiem, ievērojot normatīvos noteiktos attālumus.

Pie publisku pasākumu norises vietām, veidojot autostāvvietu laukumu paplašinājumus, ieteicams brauktuves veidot ar cieto segumu, bet autostāvvietas – stiprinātā zālienā. Te var būt arī citi līdzvērtīgi risinājumi.

Īstermiņa plānā ir iespējams ar minimāliem ieguldījumiem organizēt autostāvvietas tā, lai tās būtu piemērotas lietotāju vajadzībām.

Autostāvvietās Ausekļa ielā šobrīd ir regulēts automašīnu stāvēšanas ilgums. Tāds regulējums ir rekomendējams arī plašākā pilsētas centra zonā, lai autostāvvietas ielu telpā pie aktīviem piesaistes punktiem būtu pieejamas visiem lietotājiem, kuri vēlas saņemt piedāvātos pakalpojumus.

Regulēts stāvēšanas ilgums novērš iespēju automašīnu stāvvietā atstāt visas dienas garumā, jo tas pilsētas centrā nav vēlams. Stāvēšanas laika limitu var noteikt no pusstundas līdz divām stundām atkarībā no vēlamās aprites. Šāda pieeja samazina nepieciešamo kopējo autostāvvietu skaitu pilsētas centrā.

Īstermiņa plānā ir paredzēta arī stāvparka izbūve atkarībā no investīciju iespējām. Stāvparkiem rekomendējams novietojums atrodas starp dzelzceļa staciju un Rūdolfa Blaumaņa ielu, kas ir C kategorijas iela. Tādā veidā tiek panākts optimāls savienojums starp pilsētas maģistrālo ielu tīklu un centrālo mobilitātes punktu. Kopējā vēlamā stāvparku ietilpība ap dzelzceļa staciju ir vismaz 500 vietas. Stāvparki var kalpot lietotājiem, kuri izmantos mobilitātes punktu, lai pārsēstos citos transporta līdzekļos, kā arī lietotājiem, kuri apmeklēs pilsētas centru.

Īstermiņa plānā rekomendējams turpināt kampaņas, kuras informē apmeklētājus par iespējām publisku pasākumu norises vietas sasniegt ar sabiedrisko transportu. Tāpat rekomendējams veidot pilotprojektus elektroniskam autostāvvietu aizpildījuma regulēšanai.

Vidējā termiņa plānā jādrošina autostāvvietu vienai automašīnai uz katriem pieciem pasākuma apmeklētājiem ērti sasniedzamā attālumā.

Izvērtējot pasākumu norises vietu noslodzi, secināts, ka, paplašinot pieejamos autostāvvietu laukumus un intensificējot autostāvvietas ielu telpā, nepieciešamo apjomu tomēr nav iespējams nodrošināt 500 m rādiusā ap tām. Tādas iespējas nav pie Siguldas pils kvartāla un Svētku laukuma. Nepieciešamo apjomu ir iespējams nodrošināt 1 km rādiusā ap visām pasākumu norises vietām.

Pilsētas centrā (atbilstoši pašvaldības norādītajam trūkstošajam autostāvvietu apjomam) ir fiksētas ielas, kurās iespējams paralēlu autostāvvietu vietā izvietot autostāvvietas ar slīpu novietojumu, uzlabojot ikdienas lietotāju un pasākumu norises vietu autostāvvietu nodrošinājumu.

Ielas, kurās ir iespējams izvietot autostāvvietas ar slīpu novietojumu, ir Krišjāņa Valdemāra iela (vienā ielas pusē), Lāčplēša iela (vienā ielas pusē posmā no Cēsu ielas līdz Ziedu ielai), Leona Paegles iela (vienā ielas pusē), Cēsu iela (vienā ielas pusē).

Ilgtermiņa plānā pilsētas ielu telpā ir paredzēts veidot galvenokārt paralēlās autostāvvietas, tās izvietojot grupās pa divām līdz piecām, pārtraukumos ietilpinot labiekārtojuma elementus atbilstoši tipveida šķērsprofilam. Šāds autostāvvietu izvietojums nodrošina kvalitatīvu ielu telpas izveidi, kas ir pietuvināta cilvēka mērogam, nevis tendēta tikai uz autotransportu.

Ilgtermiņa plānā rekomendējams veidot publiski pieejamu pašvaldības autostāvvietu laukumu un publiski pieejamu privātu autostāvvietu laukumu uzraudzības sistēmu, kura ar video analīzes vai

citām metodēm automātiski nosaka to aizpildījumu, nododot iegūto informāciju lietotājam. Izmantojot Siguldas izveidoto mobilo lietotni vai ielu telpā izvietotus ekrānus, lietotāji varēs ērti atrast brīvās vietas autostāvvietu laukumos. Šāda sistēma samazinās tranzīta kustību Siguldas ielās pasākumu laikā.

Ilgtermiņa plānā rekomendējams veidot stāvparku sistēmu, kuras mērķis būtu apkalpot publiskos pasākumus, piemēram, intensīvi kursējoši sabiedriskā transporta līdzekļi nogādātu apmeklētājus no attālākiem autostāvvietu laukumiem uz pasākumu norises vietām. Šādu sistēmu izmantošana ir novērtēta citās līdzīga rakstura pilsētās, kurās regulāri notiek publiski pasākumi, bet autostāvvietas netiek koncentrētas ap pasākumu norises vietām. Stāvparki dažādos dienas laikos var pildīt dažādas funkcijas, piemēram, iespējas pārvietoties ar auto uz darbu Rīgā un uz pasākumiem Siguldā.

Tematiskajā plānojumā piedāvātais autostāvvietu attīstības plāns paredz atšķirīgu to novietojumu ielu telpā un to intensitāti konkrētos ielu posmos. Līdz ar to ielu pārbūves iecerēs ir jāizvērtē autostāvvietu daudzuma nepieciešamība atbilstoši cilvēku pārvietošanās paradumiem. Būvprojekta uzsākšanas stadijā ir jāizvērtē, kurš no variantiem ir lietojams. Ilgtspējīgas pilsētas vides veidošanai ir rekomendējams ilgtermiņa plānā ieteiktais autostāvvietu izvietojums. Stāvvietu perspektīvo situāciju skatīt 10. pielikumā.

5.1. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS IZBŪVES UN PĀRBŪVES PLĀNU PRIORITĀŠU SECĪBA

Satiksmes infrastruktūras attīstība tiek iedalīta trīs kārtās.

Pirmajā kārtā īstermiņā 2019.–2022. gadam ir projekti, kas jau ir izstrādāti un pielāgoti jaunajām ielu kategorijām un to pārbūvei. Ir jāparedz satiksmes mierināšana tajās ielās, kuru pārbūve šobrīd nav iespējama, velojoslu izveide ielās, kur platums to atļauj bez pārbūves darbiem, sašaurinot brauktuves daļu līdz maksimāli 3 m platām joslām katrā braukšanas virzienā. Jāiekārto ietves ielās, kur to nav vispār vai arī apbūves rakstura un plūsmu dēļ tās ir nepieciešamas arī otrā ielas pusē. Ir jāizveido ietilpīgas, mūsdienu standartiem atbilstošas velosipēdu novietnes zem nojumes pie Siguldas dzelzceļa stacijas.

Otrajā kārtā vidējā termiņā laika periodā no 2023. līdz 2030. gadam ir iekļautas ielas, kurām ir vajadzīga pārbūve, mobilitātes punktu un gājēju tuneļa izveide zem dzelzceļa.

Trešajā kārtā ilgtermiņā laika posmā no 2031. līdz 2040. gadam pilsētā ir jābūt pilnīgam ielu tīklam, kas ir atbilstošs kategorijām un ar sakārtotām gājēju, velosatiksmes un transporta infrastruktūrām.

Pirmajā kārtā esošās ielas un to posmi, kas tiks izbūvēti, pārbūvēti, atjaunoti vai uzlaboti:

- Oskara Kalpaka iela posmā no Krišjāņa Barona ielas līdz Parka ielai,
- Turaidas iela posmā no Cēsu ielas līdz Siguldas pilsētas robežai (tilta posms ir pārbūvēts 2018.gadā), realizē VAS “Latvijas valsts ceļi”,
- Vizbuļu iela posmā no Skolas ielas līdz Atbrīvotāju ielai,
- Atbrīvotāju iela posmā no Līvkalnu ielas līdz Krišjāņa Barona ielai,
- Atbrīvotāju iela posmā no Krišjāņa Barona ielas līdz Parka ielai,,
- Kalmju iela posmā no Atbrīvotāju ielas līdz Mālkalnu ielai,

- Meldru iela posmā no Atbrīvotāju ielas līdz Paparžu ielai,
- Doņu iela posmā no Atbrīvotāju ielas līdz Paparžu ielai,
- Mālkalnu iela posmā no Mālkalnu ielas līdz Paparžu ielai,
- Helmaņa iela posmā no Zinātnes ielas līdz Jūdažu ielai,
- Jūdažu iela posmā no autoceļa A2 līdz Gāles ielai,
- Kaijas iela posmā no Pulkveža Brieža ielas līdz Strēlnieku ielai,
- Pulkveža Brieža iela/ Allažu ceļš posmā no Saules ielas līdz Saltavota ielai,
- Sēļu iela posmā no Līvkalna ielas līdz ielas beigām, stiprināts grunts segums,
- Kārklū iela posmā no Kuršu ielas līdz Atbrīvotāju ielai, stiprināts grunts segums,
- Kuršu iela posmā no Skolas ielas līdz Atbrīvotāju ielai, stiprināts grunts segums,
- Skolas iela posmā no Līvkalna ielas līdz Krišjāņa Barona ielai,
- Strēlnieku iela posmā no Pulkveža Brieža ielas līdz Nītaures ielai,
- Melioratoru iela,
- Lauku iela posmā no Jūdažu ielas līdz ielas beigām,
- ceļš C-24 posmā no autoceļa P8 līdz "Pelītēm",
- Rūdolfa Blaumaņa iela posmā no Dārza ielas līdz autoceļam A2,
- Parka iela,
- P. Brieža iela no Pūpolu līdz Aspazijas ielai,
- Ausekļa iela no Šveices ielas līdz dzelzceļa pārbrauktuvei,
- Šveices no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Kalna iela,
- Vildogas ceļš no Pulkveža Brieža ielas apļa līdz pilsētas robežai,
- Raunas iela,
- Trimpus iela,
- Augļu iela,
- Krišjāņa Barona iela no Skolas ielas līdz Dārza ielai,
- Mālpils iela,
- Institūta iela,
- Jaunatnes iela,
- Pulkveža Brieža iela no Saules ielas līdz Rīgas ielai,
- Cēsu iela no Raiņa ielas līdz Lāčplēša ielai,
- Ventas iela,
- Vainagu iela,
- Gaismas iela.

Pēc informācijas aktualizēšanas par visu nekustamo īpašumu pieslēgšanās pie centralizētajiem ūdensvada un sadzīves kanalizācijas tīkliem, ielas tiek izbūvētas ar cieto segumu:

- Pūču iela,
- Jāņa iela.

Jaunu ielu izbūve:

- savienojošas ielas izbūve starp Avotu ielu un Dailes ielu,

Rotācijas apļu izveide:

- Jāņa Čakstes ielas, Raiņa ielas, Oskara Kalpaka ielas, Pils ielas krustojumā,

Satiksmes mierināšana, gājēju pārvietošanās drošības uzlabošana/ atdalīšana ielās un to posmos:

- Bebreņu iela,
- Vidus iela,
- Krišjāņa Valdemāra iela,
- Dzērveņu iela (ātruma ierobežošana ar šķēršļu izvietošanu ielas telpā),
- Leona Paegles iela posmā no Lāčplēša ielas līdz Pils ielai,
- Pils iela posmā no Šveices ielas līdz Raiņa ielai,
- Ausekļa iela posmā no Šveices ielas līdz Raiņa ielai,
- Parka iela,
- Oskara Kalpaka iela posmā no Raiņa ielas līdz Parka ielai,
- Ata Kronvalda iela posmā no Parka ielas līdz Krišjāņa Barona ielai,
- Skolas iela posmā no Līvkalna ielas līdz Krišjāņa Barona ielai,
- Atbrīvotāju iela posmā no Krišjāņa Barona ielas līdz Parka ielai,
- Rožu iela,
- Rūdolfa Blaumaņa iela posmā no Dārza ielas līdz autoceļam A2.

Velosipēdu ceļa izbūve ielās un to posmos:

- Rūdolfa Blaumaņa iela posmā no autoceļa A2 līdz P. Brieža ielai,
- autoceļš A2 posmā no Jūdažu ielas līdz Zinātnes ielai, realizē VAS “Latvijas Valsts ceļi”.

Velojoslu marķēšana esošajās ielās un to posmos:

- Pils iela posmā no Raiņa ielas līdz Ausekļa ielai,
- Rīgas iela,
- Pulkveža Brieža iela posmā no Rīgas ielas līdz Saules ielai.

Velonovietnes izveide zem jumta Siguldas dzelzceļa stacijas laukumā ar augstajiem statīviem 60 velosipēdiem.

Otrajā kārtā vidējā termiņā ir iekļautas ielas, kas tiks izbūvētas, pārbūvētas, atjaunotas vai uzlabotas:

- Raiņa iela posmā no Oskara Kalpaka ielas līdz Ausekļa ielai,
- Nītaures iela posmā no autoceļa A2 līdz Dārza ielai,
- Satezeles ielas savienojums ar Doņu ielu,
- Nurmižu ceļā līdz pilsētas robežai, VAS “LVC” pārziņā,
- Ausekļa iela posmā no Šveices ielas līdz Parka ielai,
- savienojošas ielas izbūve starp Atbrīvotāju ielu un Nurmižu ielu,
- savienojošas ielas izbūve starp Atbrīvotāju ielu un Satezeles ielu,
- Jāņogu ielas un Satezeles ielas savienojums,
- Paparžu ielas un Jāņogu ielas savienojošais posms,
- Kalmju ielas savienojošais posms ar Skolas ielu., stiprināts grunts segums,

Rotācijas apļu izveide:

- Cēsu ielas, Gaujas ielas, Raiņa ielas krustojumā,
- Krišjāņa Barona ielas un Dārza ielas krustojumā,
- Dārza ielas, Jāņogu ielas un Nītaures ielas krustojumā,
- Gāles ielas un Pulkveža Brieža ielas krustojumā,

- Nurmižu ielas, Nākotnes ielas, Dārza ielas un Televīzijas ielas krustojumā.
- Nītaures ielas un Pulkveža Brieža ielas krustojumā,
- Strēlnieku ielas un Pulkveža Brieža ielas krustojumā,
- Ventas ielas un Pulkveža Brieža ielas krustojumā,
- Raiņa ielas un Ausekļa ielas krustojumā,
- Pulkveža Brieža ielas un Rūdolfa Blaumaņa ielas krustojumā,
- Priežu ielas un Mazās Saules ielas krustojumā,
- Parka ielas, Ausekļa ielas, Dārza ielas, Atbrīvotāju ielas un Rūdolfa Blaumaņa ielas krustojumā.

Velosipēdu ceļa izbūve:

- Krišjāņa Barona iela posmā no Atbrīvotāju ielas gar zemes gabalu ar adresi Kr.Barona iela 10,
- Pulkveža Brieža iela posmā no Rīgas ielas līdz Nītaures ielai,

Ietves izbūve ielās un to posmos:

- Krišjāņa Barona ielā posmā no Atbrīvotāju ielas gar zemes gabalu ar adresi Kr.Barona iela 10, apvienots ar veloceļu,
- Šveices ielā posmā no Pils ielas līdz Ausekļa ielai,
- Rīgas ielā posmā no Ausekļa ielas līdz Pulkveža Brieža ielai,
- Pulkveža Brieža ielā posmā no Rīgas ielas līdz Saules ielai, ietves izbūve arī otrā ielas pusē,
- Pulkveža Brieža iela posmā no Rīgas ielas līdz Nītaures ielai,
- Rūdolfa Blaumaņa ielā no Ausekļa ielas līdz autoceļam A2,
- autoceļš A2 posmā no Jūdažu ielas līdz Pulkveža Brieža ielai,
- Pulkveža Brieža ielā posmā no Nītaures ielas līdz autoceļam A2, ietves izbūve otrā ielas pusē.

Pēc informācijas aktualizēšanas par visu nekustamo īpašumu pieslēgšanās pie centralizētajiem ūdensvada un sadzīves kanalizācijas tīkliem, ielas tiek izbūvētas ar cieto segumu.

Stāvlaukuma izveide:

- esošā stāvlaukuma paplašināšana pie Siguldas pils parka, tā vietu skaitu divkāršojot,
- stāvlaukuma izveide zemes gabalā ar kadastra Nr. 80150030314 starp Viestura ielu un Stacijas ielu.

Gājēju tunela izveide zem dzelzceļa sliedēm, kas savienotu Kalna ielu un Saules ielu. Ietves izveide zemes gabalos ar kadastra Nr. 80150031362 un 801150031354.

Mobilitātes punktu izveide centrā Siguldas dzelzceļa stacijas laukumā, uz valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) un Pulkveža Brieža ielas krustojuma, kā arī uz autoceļa A2 pie Zinātnes ielas. Kā alternatīvu mobilitātes punktu pilsētā var izveidot autoceļa A2 un Gāles ielas krustojuma tuvumā.

Trešajā kārtā ilgtermiņā ir tās ielas un to posmi, kas nav pārbūvētas iepriekšējos termiņos atbilstoši jaunajām kategorijām un to profiliem.

Līdz termiņa beigām C, D, E1 kategorijas ielās ir izbūvētas ietves visā pilsētā, C un D ielās ir izveidota pilnīga, vienota velosatiksmes infrastruktūra, kas kopā ar E1 un E2 kategorijas ielām ir nepārtraukts velosatiksmes tīkls visā pilsētā. E2 kategorijas ielās ir jāizveido dzīvojamās zonas raksturs, ja nav plānota visas ielas pārbūve. E2 kategorijas ielās ir jāuzstāda ceļa zīmes Nr.533 „Dzīvojamā zona” un Nr.534 „Dzīvojamās zonas beigas”, kā arī jāpadara drošāka ielas telpa ar satiksmi mierinošiem pasākumiem: ātrumažūnu izvietošanu un pacelto krustojumu izveidi. Pilsētā ir trīs mobilitātes punkti, sabiedriskais transporta tīkls izveidots optimālajos maršrutos un attālumos no pakalpojuma ņēmēja. Pilsētā izbūvētie nepieciešamie automašīnu stāvlaukumi gan novietojuma, gan attāluma ziņā no sabiedriskā transporta maršrutiem nodrošina ērtu tā izmantošanu.

Automašīnu stāvlaukumu novietojums un ietilpība pilnībā nodrošina gan iedzīvotāju, gan viesu pieprasījumu. Satiksmes infrastruktūra ir pilnībā pielāgota gājēju un velosipēdistu vajadzībām visu gadu, līdz ar to pats pilsētas centrs ir pakāpeniski atslogots no autostāvvietām, dodot iespēju ielu telpu veidot zaļāku.

Pēc informācijas aktualizēšanas par visu nekustamo īpašumu pieslēgšanās pie centralizētajiem ūdensvada un sadzīves kanalizācijas tīkliem, ielas tiek izbūvētas ar cieta segumu.

6. ELEKTROMOBILU UZLĀDĒŠANAS STACIJU TĪKLU NOVIETOJUMA ATTĪSTĪBAS PLĀNS

Pasaulē elektroautomašīnu īpatsvara palielināšanās tempi transporta struktūrā ir ļoti dažādi. Pēdējos gados strauji palielinājies autoražotāju skaits, kas piedāvā pietiekami efektīvas automašīnas ar elektromotoriem, lai lietotāji varētu atteikties no iekšdedzes dzinējiem. Vairākās pasaules valstīs nacionālā līmenī tiek veicināta pāreja no automašīnām ar iekšdedzes dzinējiem uz elektroautomašīnām. Analizējot pašreizējo situāciju, var secināt, ka Latvijā elektromobilitāte ir salīdzinoši neattīstīta. Tas kavē iespējas atsevišķām pilsētām veidot nākotnes infrastruktūru, kas būtu atbilstoša gan pasaules tendencēm, gan esošajam nacionālajam līmenim.

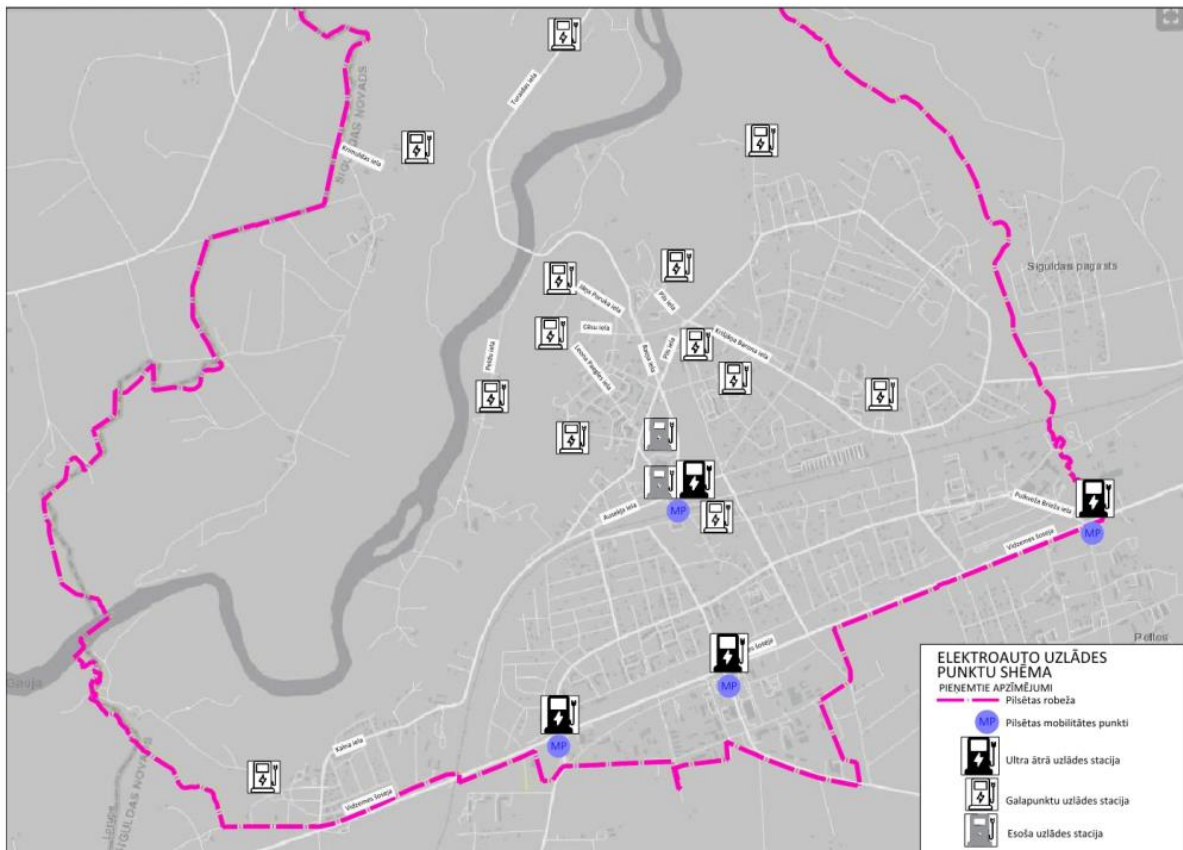
Pašlaik aktīvākā elektrouzlādes punktu ieviešana notiek CSDD projekta ietvaros. Projektā tiek izbūvētas ātrās uzlādes stacijas gar valsts galvenajiem autoceļiem, tā veidojot Latvijā pirmo elektrouzlādes punktu tīklu.

Katru gadu, aktīvi attīstoties tehnoloģijām, mainās nepieciešamība pēc konkrētas jaudas elektrouzlādes punktiem. Neprecizējot jaudas, tiek izdalīti trīs dažādi uzlādes punktu tipi. Ultraātrā uzlādes stacija dod iespēju īsā laikā (15–20 min) uzlādēt elektroautomašīnu. Šāda tipa uzlādes stacijai nepieciešams augstsprieguma pieslēgums. Ultraātrā uzlāde nepieciešama aktīvos piesaistes punktos un transportmiju mezglos. Siguldā tie var būt plānotajos mobilitātes punktos – dzelzceļa stacijas tiešā tuvumā, valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) un Zinātnes ielas krustojuma tuvumā, autoceļa A2 un Gāles ielas krustojuma tuvumā. Nākotnē nepieciešams arī izvērtēt ultraātrās uzlādes punkta potenciālu Kalna ielas un valsts galvenā autoceļa A2 krustojuma tuvumā.

Galapunktu uzlādes stacijās iespējams elektroautomašīnu uzlādēt apmēram 4 stundu laikā. Šādas stacijas paredzētas galapunktos, kuros lietotājiem paredzēts uzkavēties ilgāku laiku. Tas var būt

pie rekreatīviem piesaistes punktiem, pasākumu norises vietām, kinoteātriem, pašvaldību iestādēm u.tml.

Ilgās uzlādes stacijas pēc būtības ielu telpā var uzstādīt, izmantojot apgaismojuma elektrotīklus, līdz ar to nav tehnisku sarežģījumu šādu tīklu izveidei ielās. Analizējot automašīnu tehniskās specifikācijas un nākotnes tendences, konstatēts, ka ikdienā tās var nobraukt vairāk nekā 400 km bez uzlādes. Nākotnē paredzēts, ka šādas automašīnas varēs nobraukt arvien garākas distances. Tādā gadījumā samazinās lēnās uzlādes staciju nozīme ielu telpā. Lēnās uzlādes iespējas jānodrošina pašvaldību un privātajos punktveida stāvlaukumos. Prasībās jaunbūvējamiem vai rekonstruējamiem stāvlaukumiem jāiekļauj elektrouzlādes punktu nepieciešamība. Latvijā normatīvajos aktos nav precīzi norādīts, kāds stāvvietu apjoms jānodrošina ar elektrouzlādes iespējām. Rekomendējams vismaz 10% autostāvvietu aprīkot ar elektrouzlādes punktiem. Jābūt arī iespējai atbilstoši pieprasījumam šo apjomu palielināt.



Attēls 34 „Elektroauto uzlādes punktu shēma”. Autors: „IE.LA inženieri”

7. TRANSPORTA SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS UN IEDZĪVOTĀJU MOBILITĀTES APRAKSTI UN SHEMATISKI ATTĒLOJUMI ILGLAICĪGĀ ASPEKTĀ

Tematiskajā plānojumā transporta sistēmas attīstība skatīta Eiropas, Latvijas un vietējā kontekstā.

Tiek pieņemts, ka tuvākajos 10 gados Latvijā tiks izveidota Eiropas platuma sliežu dzelzceļa trase „Rail Baltica”. Minētā projekta ietvaros paredzēti kvalitatīvi savienojumi starp Baltijas galvaspilsētām, kā arī ar Varšavu, Berlīni un Helsinkiem. Rīgas kontekstā paredzēts arī dzelzceļa savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un lidostu „Rīga”.

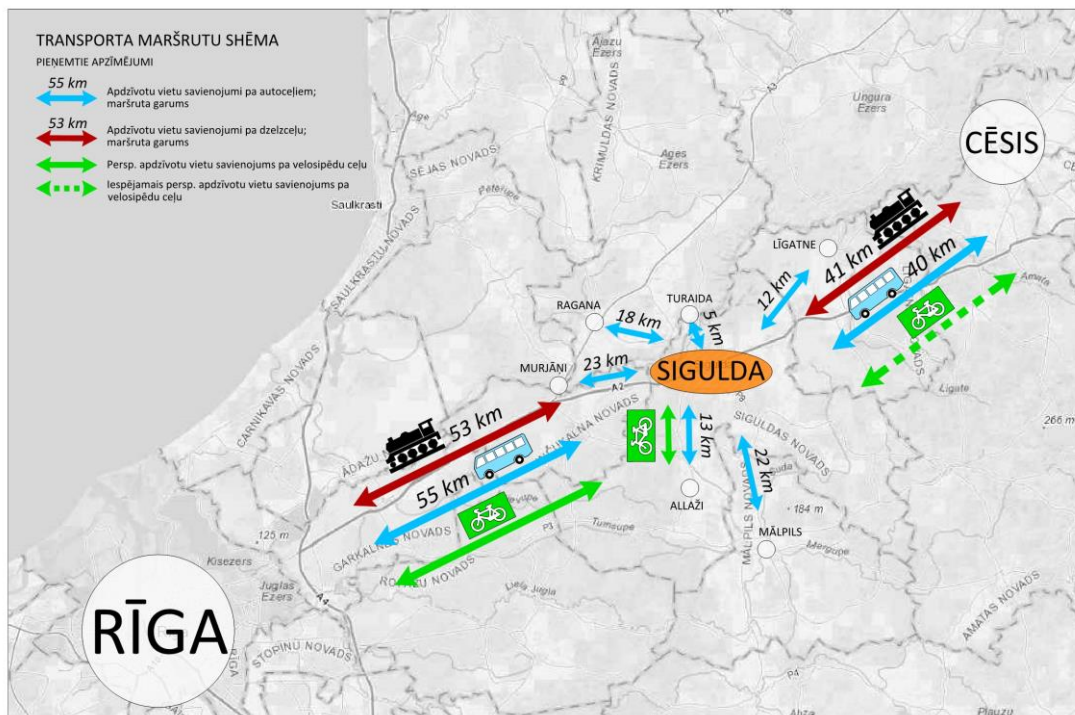
A/S „Pasažieru vilciens” paredz atjaunot ritošos sastāvus, kā arī laika gaitā elektrificēt dzelzceļa līniju caur Siguldā. Šādi uzlabojumi dzelzceļa infrastruktūrā ievērojami mainītu cilvēku mobilitātes iespējas.

Siguldas ikdienas tūristu vilcieniņš pasākumu laikā var kalpot, lai apmeklētājus nogādātu no, piemēram, attālāka stāvlaukuma vai arī dzelzceļa stacijas līdz pasākuma norises vietai.

Korekcijas iedzīvotāju pārvietošanās paradumos ieviesīs arī tehnoloģiju attīstība elektromobilitātes jomā, kā arī velosatiksmes popularitātes pieaugums.

Iepriekš minēto procesu virzība potenciāli ietekmēs arī Siguldas transporta struktūru un Siguldas pievilcību kā dzīvesvietas izvēli.

Pēc „Rail Baltica” projekta pabeigšanas Siguldas iedzīvotājiem būs ērtāk sasniegt Baltijas galvaspilsētas, kā arī lidostu „Rīga”, izmantojot vilcienu. Lidostu „Rīga” būtu iespējas sasniegt aptuveni stundas laikā (skat. Attēls 35).



Attēls 35 „Transporta maršrutu shēma”. Autors: „IE.LA inženieri”

Ārvalstu pieredze liecina, ka pēc modernu vilcienu sastāvu ieviešanas strauji aug dzelzceļa satiksmes izmantošana, jo vilcienos iespējams gan attālināti strādāt, gan atpūties. Tā vilcienu varētu izmantot arī siguldieši, dodoties uz darbavietu Rīgā. Jau pašreiz „Pasažieru vilciena” atjaunotais vagonu sastāvs nodrošina daļu no nepieciešamā komforta. Nākotnē vilcienu vagoniem jābūt ar zemās grīdas risinājumiem, tādā veidā nodrošinot ērtu pārvietošanos gan vecākiem ar bērnu ratiņiem, gan cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, gan velosipēdistiem.

Esošajai Siguldas pilsētas dzelzceļa stacijai, kurā šobrīd izvietota gan dzelzceļa stacija, gan autoosta, ir jāklūst par galveno transporta mobilitātes punktu. Šeit jau papildu esošajām funkcijām būtu jānodrošina arī velosipēdu noma, remontservisu, vieglo automašīnu noma, taksometru stāvvietu u.c. (skat. Attēls 36).

Siguldas attālāko vietu iedzīvotāju (apm. 2 km no centra) mobilitātes nodrošināšanai būtu jāizveido vēl divi vai trīs mazāki mobilitātes punkti. To ieteicamais novietojums būtu pie valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) 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.

Mobilitātes punktu prakse pasaulē ir diezgan izplatīta, bet pēdējos gados tiek attīstīti principi ar nelieliem mobilitātes punktiem, kuros nepieciešams apvienot vismaz 5 dažādus transporta līdzekļu pakalpojumus. Mobilitātes punktā var būt dzelzceļš, autobusu satiksme, automašīnu noma, kopbraukšanas punkts, koplietošanas velosipēdu stacija, kravas velosipēdu noma u.tml.

Siguldas iedzīvotājiem šāda transporta sistēmas attīstība nodrošinātu maksimāli ātru pakalpojumu servisu, par galveno principu izvēloties pārvietošanās veida piemērotību vajadzībai.

Nākotnē pilsētā jāveicina cilvēku pārvietošanās kājām un ar velosipēdiem. To iespējams veikt, veidojot kvalitatīvu ielu telpu, orientētu uz iedzīvotājiem un pilsētas viesiem.

Tematiskajā plānojumā vērtēta arī Siguldas un apkārtējo pilsētu velosatiksmes savienojumu iespējamība. Secināts, ka velosipēdu ceļa izveide no Rīgas uz Siguldu ievērojami uzlabotu Siguldas kā velotūrisma galamērķa pozīcijas. Izveidojot alternatīvu trasi valsts galvenajam autoceļam A2, ievērojami tiktu uzlabota satiksmes drošība, jo velosipēdisti nepārvietotos pa vienu no intensīvākajiem autoceļiem Latvijā.

Paredzams, ka velosipēdu ceļu izmantos šāda iedzīvotāju grupas:

- darījumu cilvēki (dažādās variācijās īsākos posmos: Egļupe–Sigulda, Vangaži–Garkalne, Garkalne–Jugla),
- velosporta treniņu grupas,
- velotūristi,
- ikdienas rekreatīvo maršrutu lietotāji.

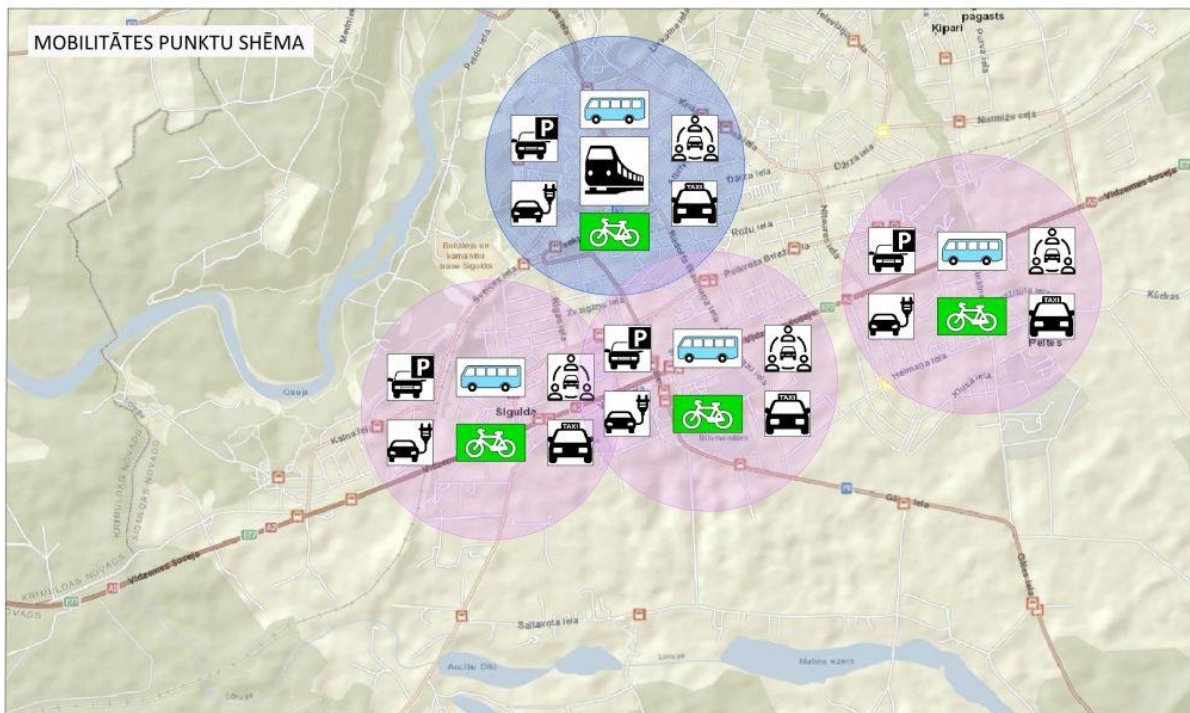
Minētā velosipēdu ceļa izmaksas ir nesalīdzināmi zemākas nekā autoceļu izbūves izmaksas, un to būtu iespējams noteiktos posmos apvienot ar vietējas nozīmes ceļiem.

Tematiskajā plānojumā kā potenciālais velosipēdu ceļa maršruts ieteikts arī Siguldas–Cēsu un Siguldas–Allažu savienojums.

Kopumā transporta sistēmu nākotnē veidos:

- Siguldas dzelzceļa stacija kā centrālais mobilitātes punkts,
- ērti novada sabiedriskā transporta savienojumi ar Siguldas dzelzceļa staciju,
- efektīvs savienojums ar Rīgas centrālo dzelzceļa staciju, Rīgas starptautisko autoostu un lidostu „Rīga”,

- Siguldas ielu struktūra un telpa, kas nodrošina ērtu pārvietošanos kājām un ar velosipēdiem.



Attēls 36 „Mobilitātes punktu shēma”. Autors: „IE.LA inženieri”

8. VAS “LATVIJAS VALSTS CEĻI” AUTOCEĻU POSMI SIGULDAS PILSĒTĀ

Pa Siguldu ved vairāki valsts autoceļu posmi.

Valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) vienlaicīgi ir arī TEN-T un E-ceļu tīkla posms. Siguldā tas turpinās kā Vidzemes šoseja. Ar pārējo pilsētas ielu tīklu autoceļš saslēdzas pārsvarā ar luksoforu signalizāciju regulētiem krustojumiem. Ar luksoforu signalizāciju regulēti krustojumi ir ar Pulkveža Brieža ielu, Gāles ielu, Rūdolfa Blaumaņa un Zinātnes ielu. Neregulēti krustojumi ir ar Kalna ielu, Noliktavu ielu un Nītaures ielu.

Tematiskajā plānojumā netiek ieteikti un plānoti kardināli pasākumi autoceļa A2 trasē. Neregulēto krustojumu aprīkošana ar luksoforu signalizāciju atkarīga no VAS „Latvijas Valsts ceļi” plāniem un satiksmes intensitātēm. Tematiskajā plānā iekļauta informācija par uzsāktiem VAS „Latvijas Valsts ceļi” būvprojektiem autoceļa A2 trasē:

- gājēju un velosipēdu ceļa izveide posmā no Jūdažu ielas līdz Zinātnes ielai,
- gājēju pārejas izveide krustojumā ar Pīlādžu un Nītaures ielu.

Atbilstoši esošās situācijas novērtējumam un izstrādātajam satiksmes infrastruktūras attīstības plānam tiek piedāvāti konkrēti infrastruktūras uzlabojumi:

- pilsētas robežās valsts galvenā autoceļa A2 trasē nākotnē jāparedz LVS 190-9:2015 „Velosatikme” atbilstoša velosatiksmes infrastruktūra un kvalitatīva gājēju satiksmes telpa abās pusēs autoceļam (tas saistīts ar sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumu, kā arī piesaistes punktu un apbūves izvietojumu);
- luksoforu sinhronizācija starp krustojumiem, nodrošinot „zaļo vilni” caurbraucošajam transportam;

- veidot adaptīvus luksoforus, kas reaģē uz pieprasījumu, tādā veidā optimāli apkalpojot satiksmes plūsmas;
- ierobežot manevru virzienus Noliktavu ielas pievienojumā. Nākotnē pievienojumu rekomendējams slēgt.

P8 ir valsts reģionālais autoceļš Inciems–Sigulda–Ķegums. Pilsētas robežās tā trase ved pa Turaidas ielu, Gaujas ielu, Raiņa ielu, Ausekļa ielu, Rīgas ielu, Stacijas ielu un Gāles ielu. Autoceļš P8 nodrošina vieglā transporta tranzītu, bet kravas transportam posms pār Gaujas tiltu ir slēgts. Autoceļa P8 trase esošajā situācijā ved tieši caur Siguldas centru un vairākiem bīstamiem krustojumiem.

Tematiskajā plānojumā paredzēts pilsētas centrā uzlabot satiksmes drošību, nomierināt satiksmes režīmu un nākotnē samazināt autotransporta klātbūtni centra ielu telpā. Līdz ar to nepieciešams pārorganizēt tranzīta satiksmi, to vairāk orientējot uz Jūdažu ielu, Rūdolfa Blaumaņa ielu, Parka ielu un Raiņa ielu. Rekomendējams arī mainīt autoceļa P8 trasi uz iepriekš minēto.

Autoceļa P8 esošās trases ielās plānots sašaurināt autosatiksmes joslas, veidot nodalītu velosatiksmes infrastruktūru, palielināt gājēju pāreju skaitu un pārorganizēt krustojumus. Vairākos krustojumos paredzēti rotācijas apļi. Paredzēti arī citi satiksmes mierināšanas līdzekļi, piemēram, reljefā paceltas gājēju pārejas, pacelti krustojumi. Ausekļa ielu pret dzelzceļa staciju ieteicams veidot vienā līmenī ar stacijas laukumu. P8 trases posmā pa Turaidas un Gaujas ielām jāveido atsevišķi nodalīta gājēju satiksmes telpa, velosatiksmes telpa un motorizēto transportlīdzekļu telpa.

Valsts vietējais autoceļš V83 Sigulda–Vildoga–Līgatne ir Nurmižu ceļa turpinājums. Tematiskajā plānojumā Siguldas esošajā un plānotajā teritorijā Nurmižu ceļš paredzēts kā C kategorijas iela. Tajā turpmāk jānodrošina nodalīta gājēju satiksmes un velosatiksmes telpa.

Gar valsts vietējo autoceļu V58 Sigulda–Allaži–Ausmas līdz Saltavota ielai paredzēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Apskatot Siguldas velosatiksmes savienojumus ar citām apdzīvotām vietām, tiek rekomendēts veidot savienojumu ar Allažiem gar autoceļu V58.

Valsts vietējās nozīmes autoceļš V96 ir pievedceļš Lorupes gravai. Tematiskajā plānojumā nav paredzētas izmaiņas minētajam autoceļa posmam.

Lai veiksmīgi veidotu modernu un pilsētas centram atbilstošu ielu telpu, atbrīvojot to no tranzīta satiksmes, pašvaldībai nepieciešams pārņemt autoceļa P8 pilsētas centra posmu savā īpašumā. Inženierkomunikāciju, stāvvietu, apstādījumu un ielu uzturēšanas jautājumus kvalitatīvi iespējams risināt, ja pilsētas centra ielas ir pašvaldības pārziņā.

Pilsētā izvēlētie ielu infrastruktūras elementi tematiskajā plānojumā doti konceptuāli. Izstrādājot būvprojektus konkrētām ielām un krustojumiem, tehniskie parametri pamatojami, norādot autotransporta trajektorijas, pasaules praksi vai citas tehniskas detaļas, lai Latvijas valsts standartiem šobrīd neatbilstošus, bet kvalitatīvus risinājumus – ielu sašaurinājumus, drošības salas, mazus rotācijas apļus, samazināta izmēra ceļazīmes u.c. – varētu iekļaut ielu tīklā.

9. SIGULDAS CENTRA IELU TELPA UN AUTOSTĀVVIETAS

Tematiskajā plānojumā Siguldas centrs apskatīts vairākos tuvinājumos. Tas veikts atkarībā no teritorijas detalizācijas.

Satiksmes infrastruktūras daļā visdetalizētāk apskatīta teritorija, ko ietver Ausekļa iela, Raiņa iela un Šveices iela. Teritoriju sadala piecas savstarpēji paralēlas ielas – Pils iela, Krišjāņa Valdemāra iela, Vidus iela, Bebrenes iela, Mazā iela. Minētajā teritorijā analizēts autostāvvietu apjoms dažādos griezumos un laika periodos. Analizētas autostāvvietas ielu telpā un gruntsgabalos.

Esošās autostāvvietas ielu telpā izvietotas stāvvietu kabatās ar slīpu novietojumu, kā arī vairākos ielu posmos atļauts stāvēt gar brauktuves malu. Minētais regulējums pēdējā laikā mainījies atkarībā no būvobjektiem apskatāmajā teritorijā.

Tematiskajā plānojumā tiek rekomendēts, ka labākais stāvvietu novietojums ielu telpā Siguldas centrā ir paralēli gar brauktuves malu, vislabāk izbūvētās kabatās komplektos pa 3 līdz 5 autostāvvietām, tās pārtraucot ar labiekārtojuma zonām. Stāvvietām būtu jābūt īstermiņa, un tās paredzētas piekļuvei pie objektiem, piegādei un pasažieru izlaišanai un uzņemšanai. Šāda stāvvietu koncepcija centrā nodrošinātu telpu pārējām ielas funkcijām (gājēju pārvietošanās, uzturēšanās, āra terases, zaļās zonas, apstādījumi, velostatīvi, reklāmas stendi, ūdens ņemšanas vietas, servisa punkti, citas mazās arhitektūras formas, velosatiksmes). Apskatītajā centra zonā noteikts optimālais autostāvvietu skaits ielu telpā.

Ņemot vērā esošo autostāvvietu nepietiekamību un dažādu objektu funkcijas, noteikts maksimālais autostāvvietu skaits, ko var izvietot ielu telpā. Autostāvvietas novietotas slīpi pret brauktuvi, atsakoties no labiekārtojuma zonas un velosatiksmes, bet nodrošinot telpu ietvēm.

Rezultātā konstatēts, ka apskatītajā teritorijā izvietotas 108 autostāvvietas. Ievērojot visus labās prakses principus, ielu telpā paralēli brauktuvei var izvietot 262 autostāvvietas. Maksimālais autostāvvietu daudzums, ko var izvietot teritorijā starp Ausekļa ielu, Raiņa ielu un Šveices ielu, ir 660.

Kompleksi attīstoties ielu telpai un apbūvei, iespējami kompromisa risinājumi. Vairākos ielu posmos iespējams izvietot slīpa novietojuma autostāvvietu kabatas. Autostāvvietu rindas veidojamas 3–5 automašīnām, starp tām izvietojot labiekārtojuma zonas.

Autostāvvietu skaita novērtējumu un autostāvvietu izvietojumu skatīt 2., 9. un 10. pielikumā.

Autostāvvietu izvietojums gruntsgabalos apskatīts centra teritorijas kvartālā starp Pils ielu, Šveices ielu, Vidus ielu un Ausekļa ielu. Aprēķināti 4 iespējamie scenāriji atbilstoši normatīvi prasītajam autostāvvietu skaitam pēc objektu funkcijām:

- esošās apbūves situācijā teritorijā nepieciešamas 379 autostāvvietas,
- pie 40% apbūves blīvuma teritorijā nepieciešama 741 autostāvvietas,
- pie 60% apbūves blīvuma teritorijā, saglabājot esošos apjomus, nepieciešamas 1262 autostāvvietas,
- pie 60% apbūves blīvuma teritorijā (bez esošās apbūves) nepieciešamas 1462 autostāvvietas.

Pieņemts, ka vienai autostāvvietai nepieciešama 25 m² platība.

Siguldas centrā nav iespējams izvietot autostāvvietas gruntsgabalos atbilstoši normatīvi prasītajam 100% nodrošinājumam. Ir jāizskata normatīvi prasītā apjoma samazinājums. Objektu būvējot,

prasītais nodrošinājums varētu būt līdz 30% no normatīvos noteiktā apjoma. Tas nodrošinātu kvalitatīvas un ilgtspējīgas pilsētvides veidošanos. Autostāvvietu pieprasījumu nodrošinātu punktveida stāvvietas ap pilsētas centru un dzelzceļa staciju. Tematiskajā plānojumā likts uzsvars arī uz cilvēku paradumu maiņu un pārvietošanās veicināšanu kājām, ar velosipēdiem un sabiedrisko transportu. Tas, iespējams, nākotnē samazinās pieprasījumu pēc autostāvvietām Siguldas centrā.

Autostāvvietu skaita novērtējumu skatīt 10. pielikumā.

Centra ielās izskatīti īstermiņa un ilgtermiņa risinājumi (skat. 9. pielikumu).

Raiņa ielā paredzēts saglabāt divvirziena motorizēto transportlīdzekļu satiksmi, nodalot atsevišķi autostāvvietu zonu, labiekārtojuma zonu, velosipēdu ceļus un ietves.

Pils ielā ir iespējams izvietot velojoslas un autostāvvietas esošās brauktuves telpā, ja Pils iela tiek veidota kā vienvirziena iela. Rekomendējams izskatīt Pils ielu kā veloielu. Latvijā veloieldas regulējums normatīvajos aktos vēl nav izveidots, bet tāds risinājums būtu piemērots pilsētas galvenajai gājēju un velosatiksmes artērijai. Apskatot veloielu piemērus citās valstīs, redzami galvenie principi:

- autosatiksmē un velosatiksmē pārvietošanas pa brauktuvi,
- velosipēdu satiksmei ir priekšroka,
- autotransportam jābrauc velosipēdu ātrumā,
- autotransporta tranzītam iela ir slēgta.

Šādā ielā ir iespējams arī izvietot autostāvvietas. Pils ielas kā veloieldas risinājumā iespējams saglabāt divvirzieni autotransporta satiksmi.

Krišjāņa Valdemāra iela ir E1 kategorijas iela. To paredzēts veidot kā vienvirziena ielu ar autostāvvietām abās ielas pusēs. Vienā ielas pusē iespējams izvietot slīpa novietojuma autostāvvietas.






Ausekļa iela ir D kategorijas iela, kurā paredzēts no autosatiksmes nodalīt velosatiksmi un gājēju satiksmi. Pilsētas centrālo laukumu rekomendēts paplašināt pāri Ausekļa ielai, tās brauktuvi paceļot laukuma līmenī. Ausekļa ielas un Pils ielas krustojums, kā arī Ausekļa ielas un Raiņa ielas krustojums (rotācijas aplis) paredzēts Siguldas dzelzceļa stacijas laukuma līmenī.

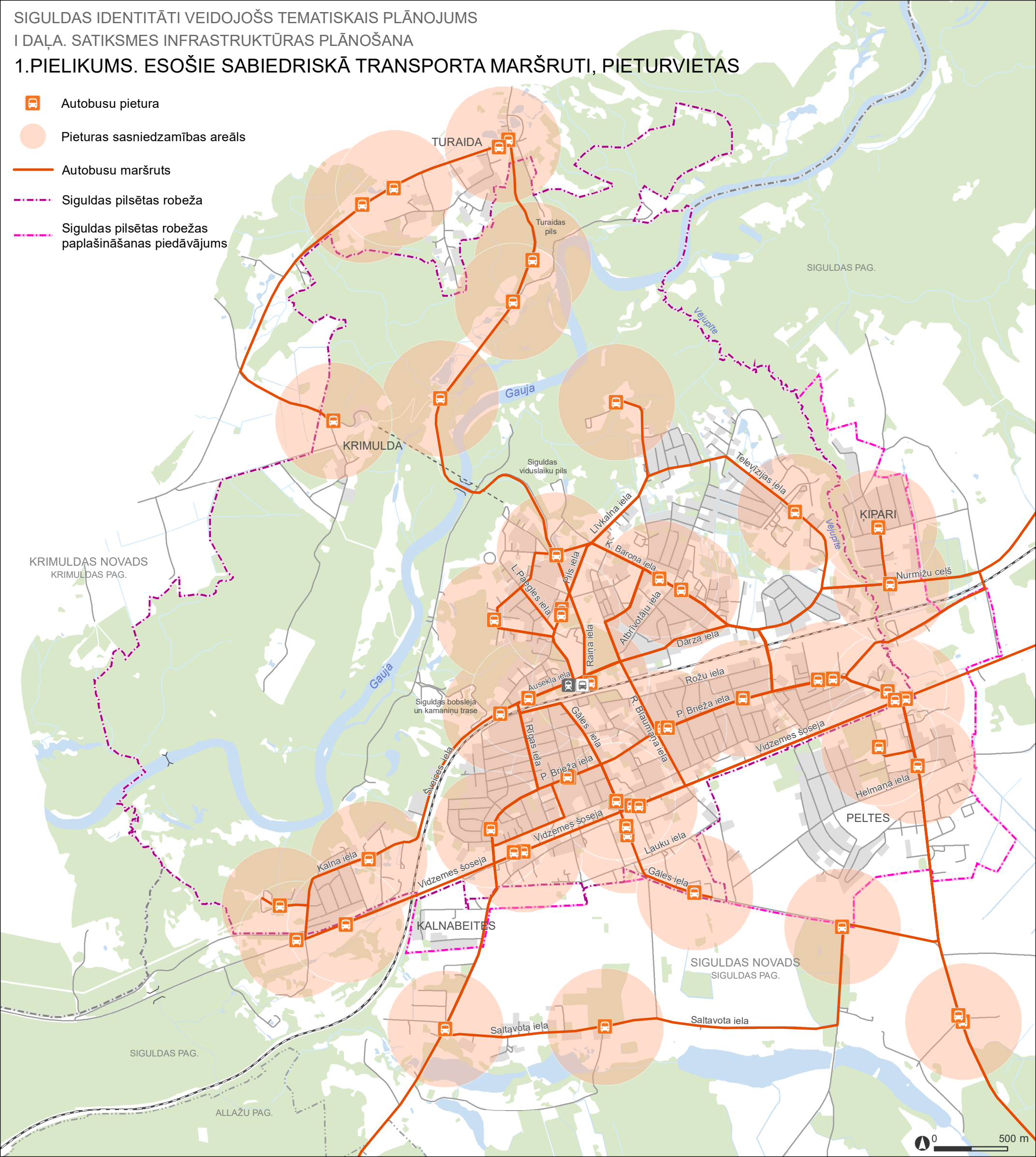
Atsevišķi analizēta teritorija starp Lakstīgalas ielu, Ziedu ielu, Lāčplēša ielu, Cēsu ielu, Leona Paegles ielu un Jāņa Čakstes ielu. Piedāvātos risinājumus skatīt 9. un 10. pielikumā.







10. PIELIKUMI



1. PIELIKUMS. ESOŠIE SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTI, PIETURVIETAS

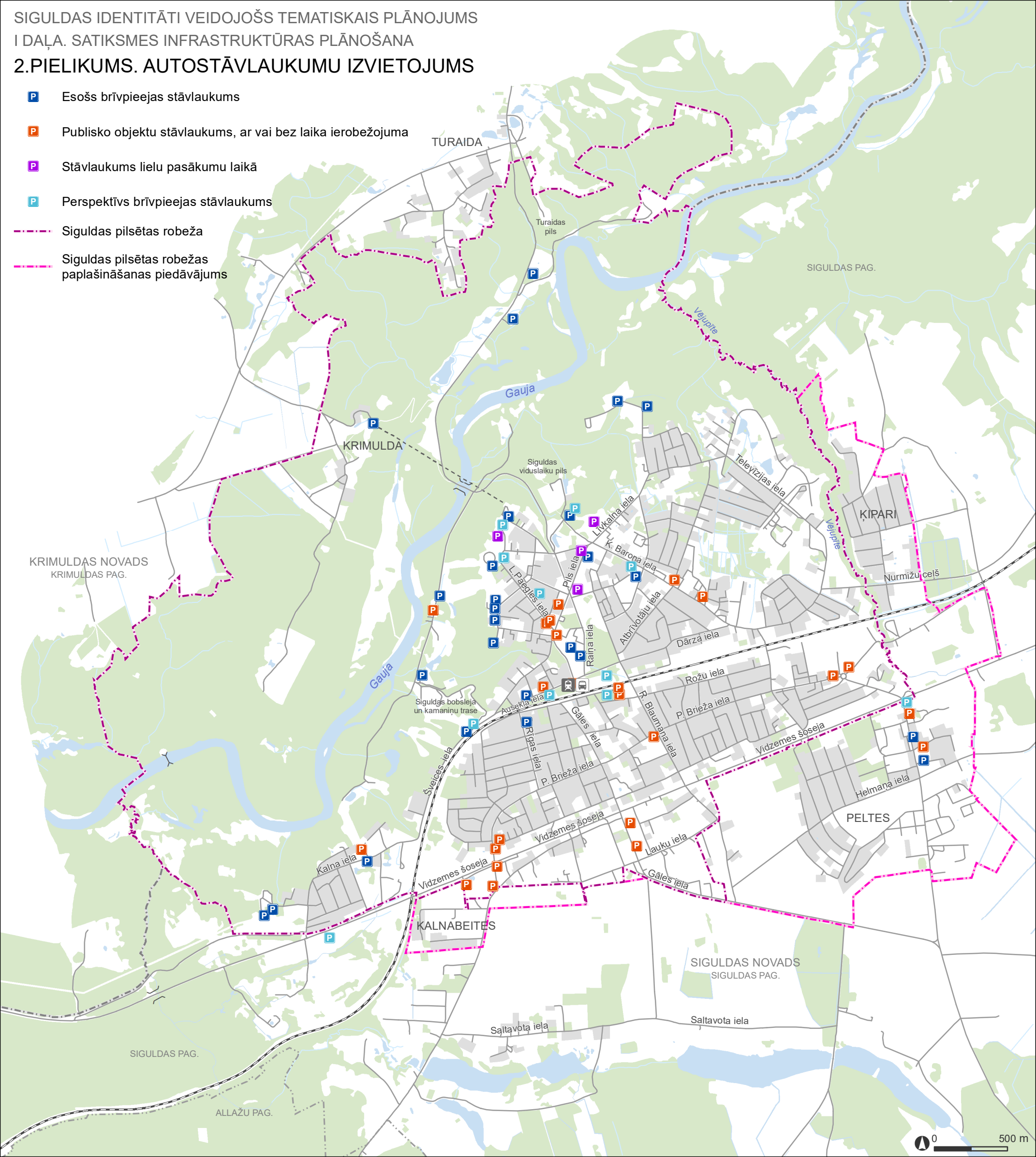
-  Autobusu pietura
-  Pieturas sasniedzamības areāls
-  Autobusu maršruts
-  Siguldas pilsētas robeža
-  Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums














2. PIELIKUMS. AUTOSTĀVLAUKUMU IZVIETOJUMS

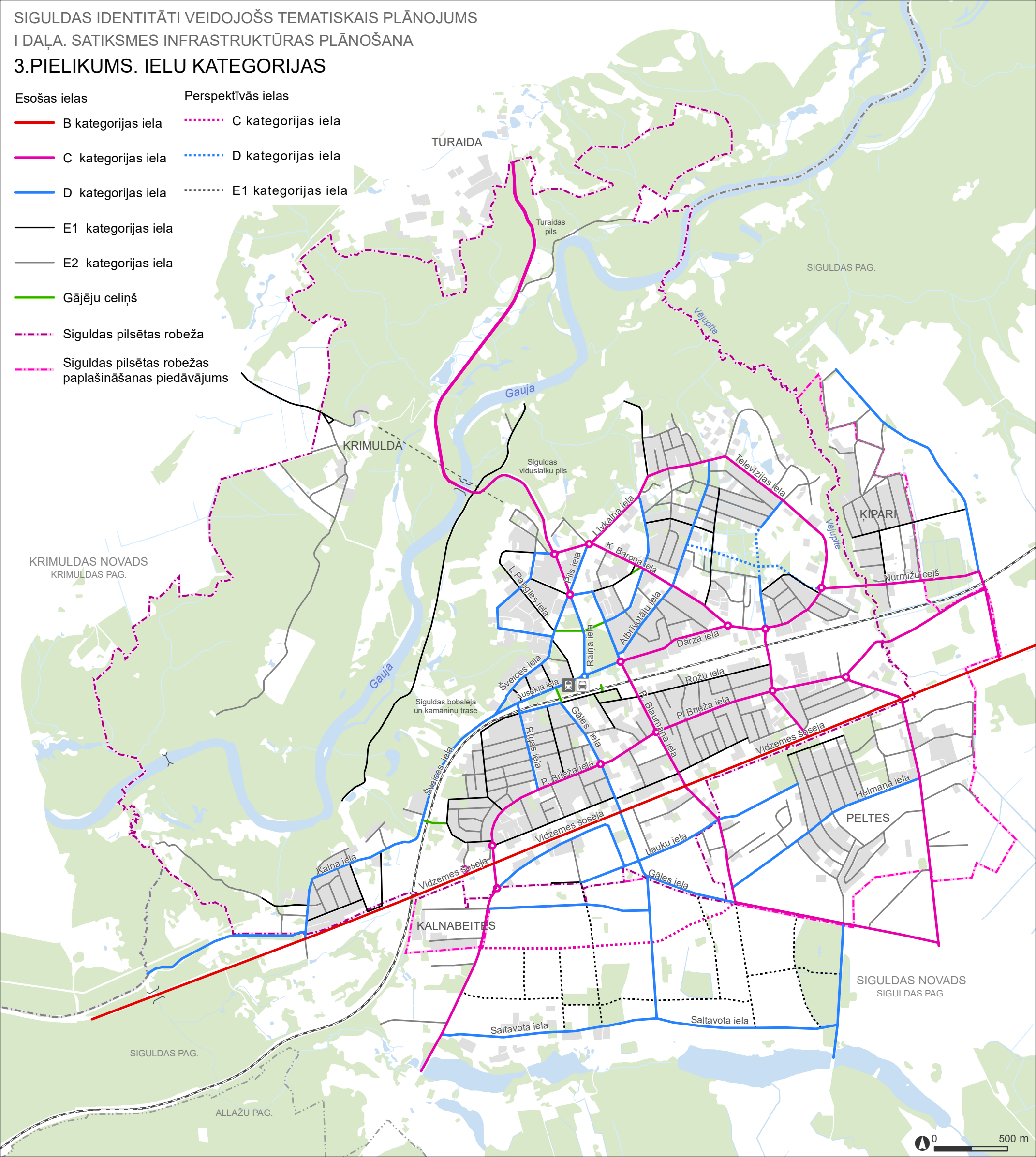
-  Esošs brīvpieejas stāvlaukums
-  Publisko objektu stāvlaukums, ar vai bez laika ierobežojuma
-  Stāvlaukums lielu pasākumu laikā
-  Perspektīvs brīvpieejas stāvlaukums

-  Siguldas pilsētas robeža
-  Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums



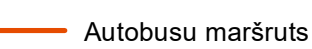
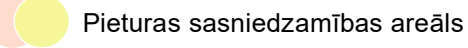
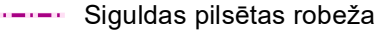
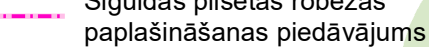


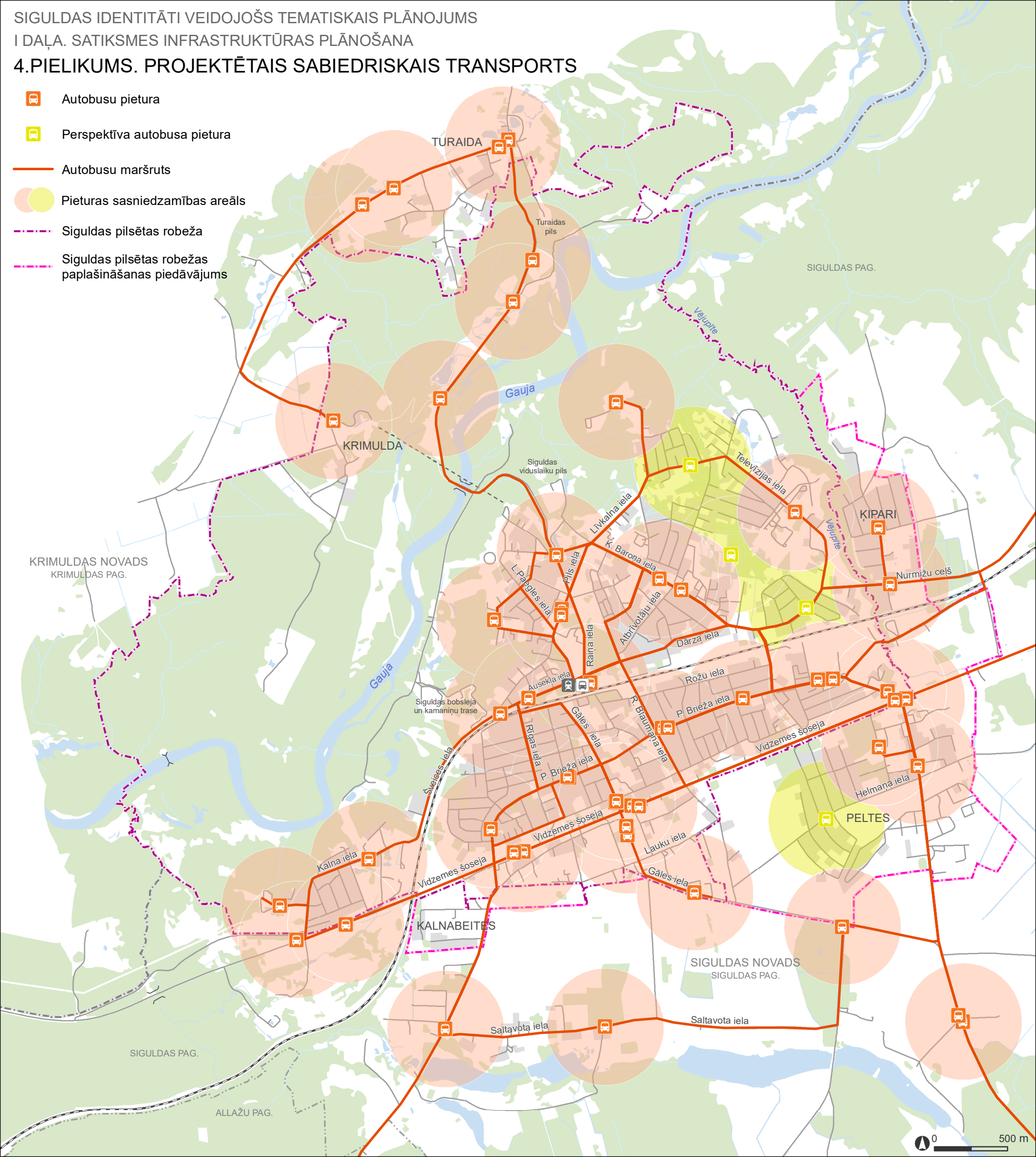
3. PIELIKUMS. IELU KATEGORIJAS

- | Esošas ielas | Perspektīvās ielas |
|---|---|
|  B kategorijas iela |  C kategorijas iela |
|  C kategorijas iela |  D kategorijas iela |
|  D kategorijas iela |  E1 kategorijas iela |
|  E1 kategorijas iela | |
|  E2 kategorijas iela | |
|  Gājēju celiņš | |
|  Siguldas pilsētas robeža | |
|  Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums | |



4. PIELIKUMS. PROJEKTĒTAIS SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

-  Autobusu pietura
-  Perspektīva autobusa pietura
-  Autobusu maršruts
-  Pieturas sasniedzamības areāls
-  Siguldas pilsētas robeža
-  Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums



Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017. gadā	Ielas posmi	Sarkano līniju platums m	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas klase	Ieteicamā ceļa uzturēšanas klase	Seguma veids		
											Brauktuve	Ietve	Veloceļš
1	Dārza iela	1.5	asfalts		25	C	50 km/h	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
2	Kr. Barona iela	1.1	asfalts		25	C	50 km/h	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
3	Pils iela	1.6	asfalts	Posmā no Cēsu ielai līdz Jāņa Čakstes ielai	20-25	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1, B	B	bruģakmens	bruģakmens	bruģakmens
				Posmā no Šveices ielas līdz Jāņa Čakstes ielai		D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			A1			
				Posmā no Cēsu ielas līdz Baznīcas ielai	Dec-25	E2	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			D		-	-
				Posmā no Ausekļa ielas līdz Šveices ielai	12-25	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			A1		bruģakmens	-
4	Pulkveža Brieža iela	3.5	asfalts		20-25	C	50 km/h	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A, A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
5	R. Blaumaņa iela	0.95	asfalts		25	C	50 km/h		A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
6	Rīgas iela	0.55	asfalts		20-25	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		A1	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
7	Nītaures iela	0.8	asfalts		25	C	50 km/h		A1, D	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
8	Ābeļdārza iela	0.4	asfalts		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		C	C	bruģakmens	bruģakmens	-
9	Akas iela	0.08	asfalts		11,5-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
10	A. Kronvalda iela	0.5	asfalts		20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	B	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
11	Allažu iela	0.56	asfalts		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		C	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
12	Aspazijas iela	0.3	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
13	Atbrīvotāju iela	0.4	grants		20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Fragmentāra divvirziena velojosla no Krišjāņa Barona ielas līdz Raiņa ielai	B,C	C	asfalts	bruģakmens	asfalts
		1.1	asfalts	15-20									
14	Augļu iela	0.4	asfalts		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
15	Ausekļa iela	0.15	asfalts		20-26	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A	A1	bruģakmens	bruģakmens	asfalts
16	Ainas iela	0.25	bruģis		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-
17	Baznīcas iela	0.25	asfalts		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D,C	D	bruģakmens	-	-
18	Bebrenes iela	0.1	asfalts		9-12	E1	Dzīvojamā zona (20km/h)		B	B	bruģakmens	bruģakmens	-

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids		
											asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
19	Bērzu iela	0.2	asfalts		12	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		C	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
20	Cēsu iela	0.65	asfalts	Posmā no Gaujas ielai līdz Pils ielai	20-25	C	50 km/h	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
				Posmā no Lāčplēša ielas līdz Gaujas ielai	15-20	D	Satiksmes mierināšana (30 km/h)	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi			bruģakmens		
				Posmā no L. Paegles ielas līdz Lāčplēša ielai	12-25	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi				-	
21	Cielavu iela	0.2	asfalts		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
22	Dabreļa iela	0.4	bruģis		12-14	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
23	Depo iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
		0.06	asfalts										
24	Dzērveņu iela	0.175	asfalts		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
25	Gaismas iela	0.5	asfalts		12	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		C	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
26	Igaņu iela	0.15	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
27	Jaunatnes iela	0.2	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
28	J. Čakstes iela	0.3	asfalts		12-25	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		B	B	bruģakmens	bruģakmens	-
29	J. Dubura	0.35	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D,C	C	asfalts/bruģakmens	-	-
30	J. Poruka iela	0.6	asfalts		12-20	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	C	D	bruģakmens	-	-
31	Kaijas iela	0.2	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
32	Kalna iela	0.9	asfalts		16-20	D	50 km/h	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	bruģakmens	bruģakmens	asfalts
33	Kaupo iela	0.3	bruģis		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
34	Krimuldas iela	0.8	asfalts		12	E2	50 km/h		C	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
35	K. Valdemāra iela	0.15	asfalts		12-15	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		B	B	bruģakmens	bruģakmens	-
36	Lāčplēša iela	0.5	asfalts	Posmā no Ziedu ielas līdz Cēsu ielai	15-25	D	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		B,C	A1	bruģakmens	bruģakmens	asfalts
				Posmā no Cēsu ielas līdz J. Poruka ielai	12-25	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)						
37	Laimas iela	0.2	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids		
											bruģakmens	bruģakmens	asfalts
38	Lakstīgalas iela	0.4	asfalts		12-20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	B	A1	bruģakmens	bruģakmens	asfalts
		0.3	grants										
39	Lauku iela	0.9	asfalts		20	D	50 km/h,		C	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
		0.21	grants	Posmā no Lāču ielas līdz Kalna ielai	9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D,B,C	D	bruģakmens	-	-
40	Laurenču iela	0.4	asfalts	Posmā no Kalna ielas līdz Puķu ielai		E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			C		bruģakmens	-
41	Līvkalnu iela	1.2	asfalts		25	C	50 km/h	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
42	L.Paegles iela	0.72	asfalts		12-25	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		A1	A1	bruģakmens	bruģakmens	-
		0.25	grants										
43	Mazā Gāles iela	0.09	asfalts		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		B	D	asfalts/bruģakmens	-	-
44	Mālpils iela	0.32	asfalts		15-20	D	50 km/h		C	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
		0.22	grants										
45	Melioratoru iela	0.3	asfalts		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
46	Miera iela	0.6	asfalts		12-20	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Fragmentārs divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	B	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
47	Noliktavu iela	0.6	asfalts		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		A1	C	bruģakmens	bruģakmens	-
				Posmā no Pils ielas līdz Parka ielai	12-15	C	50 km/h		C	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
48	O. Kalpaka iela	0.25	asfalts	Posmā no Parka ielas līdz Krišjāņa Barona ielai		E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			B			asfalts/bruģakmens
		0.1	grants										
49	Parādes iela	0.2	asfalts		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
50	Parka iela	0.5	asfalts		15-25	C	50 km/h		A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
		0.84	grants										
51	Peldu iela	1.4	asfalts		5-12	E1	50 km/h		C	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
		0.4	grants										
52	Pēteralas iela	0.2	asfalts		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
		0.45	asfalts	Posmā no Trimpus ielas līdz Stacijas ielai	12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h),		C	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
53	Raunas iela			Posmā no P. Brieža ielas līdz Trimpus ielai	12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)			D			-
54	Rožu iela	0.9	asfalts		18-20	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		B	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
55	Satezeles iela	0.5	asfalts		12-15	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		A1, D, B	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
		0.4	grants										
56	Saules iela	0.15	asfalts		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		D	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids		
											asfalts	bruģakmens	asfalts
57	Skolas iela	0.5	asfalts		20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		B	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
58	Stacijas iela	0.65	asfalts	Posmā no Gāles ielas līdz Rīgas iela	20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		C, D	B	bruģakmens	bruģakmens	asfalts
				Posmā no Viestura ielai līdz Gāles ielai	12-20	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			C			-
59	Strēlnieku iela	2.3	grants	Posmā no Vainagu iela līdz P. Brieža ielai	12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		A1, B, C, D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
		0.6	asfalts	Saules iela līdz Vainagu ielai	12-14	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)			C			
60	Šveices iela	1.65	asfalts		18-20	D	50 km/h	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	bruģakmens	bruģakmens	asfalts
61	Televīzijas iela	1.3	asfalts		25	C	50 km/h	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
62	Trimpus iela	0.2	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
63	Vainagu iela	0.3	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
64	Ventas iela	1	asfalts	Mālpils iela līdz P. Brieža ielai	20	D	50 km/h		A,B	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
			asfalts	P. Brieža iela līdz pilsētas robežai	25	C				A1			
65	Vidus iela	0.15	asfalts		9-12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		B,D	B	bruģakmens	bruģakmens	-
66	Viestura iela	0.25	asfalts		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		B	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
67	Vildogas iela	0.35	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
68	Vildogas ceļš	0.33	asfalts		25	C	50 km/h		A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
69	Vizbuļu iela	0.13	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
		0.31	asfalts	-								-	
70	Zemgales iela	0.08	asfalts		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-
71	Ziedu iela	0.01	asfalts		12-15	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	B	C	bruģakmens	bruģakmens	-
72	Ābelziedu eļa	0.3	grants		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
73	Akāciju iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-
74	Ausmas iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
75	Alauksta iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-
76	Alūksnes iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)				asfalts/bruģakmens	-	-
77	Atmodas iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids		
											asfalts/bruģa kmens	bruģakmens	asfalts
78	Atpūtas iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
79	Aveņu iela	0.25	grants		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		D	C	asfalts/bruģa kmens	bruģakmens	-
80	A. Pumpura iela	0.7	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
81	Beites iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
82	Bezdelīgu iela	0.25	grants		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
83	Birzes iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-
84	Celtnieku iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
85	Cīruļu iela	1.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
86	Ceriņu iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
87	Čiatūras iela	0.45	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
88	Dīķa iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
89	Dzeņu iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
90	Dzintaru iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-
91	Doņu iela	0.5	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
92	Draudzības iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
93	Egļu iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
94	E. Veidenbauma iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
			asfalts	Posmā no Cēsu ielai līdz Turaidas ielai	25-27	C	50 km/h			A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
95	Gaujas iela	0.6	grants	Posmā no Peldu ielas līdz Gaujas upei	12-14	E1	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	C	asfalts/bruģa kmens	bruģakmens	-
96	Gulbju iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-
97	Gāršas iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-
98	Gundegu iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
99	Jāņa iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D,C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
100	Jūdažu iela	0.3	grants		20-25	C	50 km/h		B	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts
101	Jāņogu iela	0.3	grants		15-20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		C	B	asfalts	bruģakmens	asfalts
102	Jaunā iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
103	J. Ozola iela	0.5	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids		
											asfalts/bruģa kmens	-	-
104	Kārķu iela	0.18	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
105	Kļavu iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
106	Krasta iela	0.35	grants		12	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		D,C	C	bruģakmens	bruģakmens	-
107	Kraukļālas iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
108	Kadiķu iela	0.1	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
109	Kalmju iela	0.25	grants		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
110	Kuršu iela	0.32	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
111	Ķiršu iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
112	Lāču iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-
113	Lapu iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
114	Lorupes iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
115	Liepu iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
116	Maijas iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
117	Mednieku iela	0.4	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
118	Mēness iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
119	Mākalnu iela	0.4	grants		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
120	Meldru iela	0.45	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
121	Ogu iela	0.3	grants		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
122	Nurmižu iela	0.75	grants		12-15	E1	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		D	C	asfalts/bruģa kmens	bruģakmens	-
123	Parādes iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
124	Pērkona iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
125	Pērles iela	0.3	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
126	Pērsieša iela	0.5	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
127	Pēterālas iela (mazā)	0.45	grants		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)	Divvirzienu velosipēdu ceļš gar vienu ielas pusi	C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-
128	Pipeņu iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-

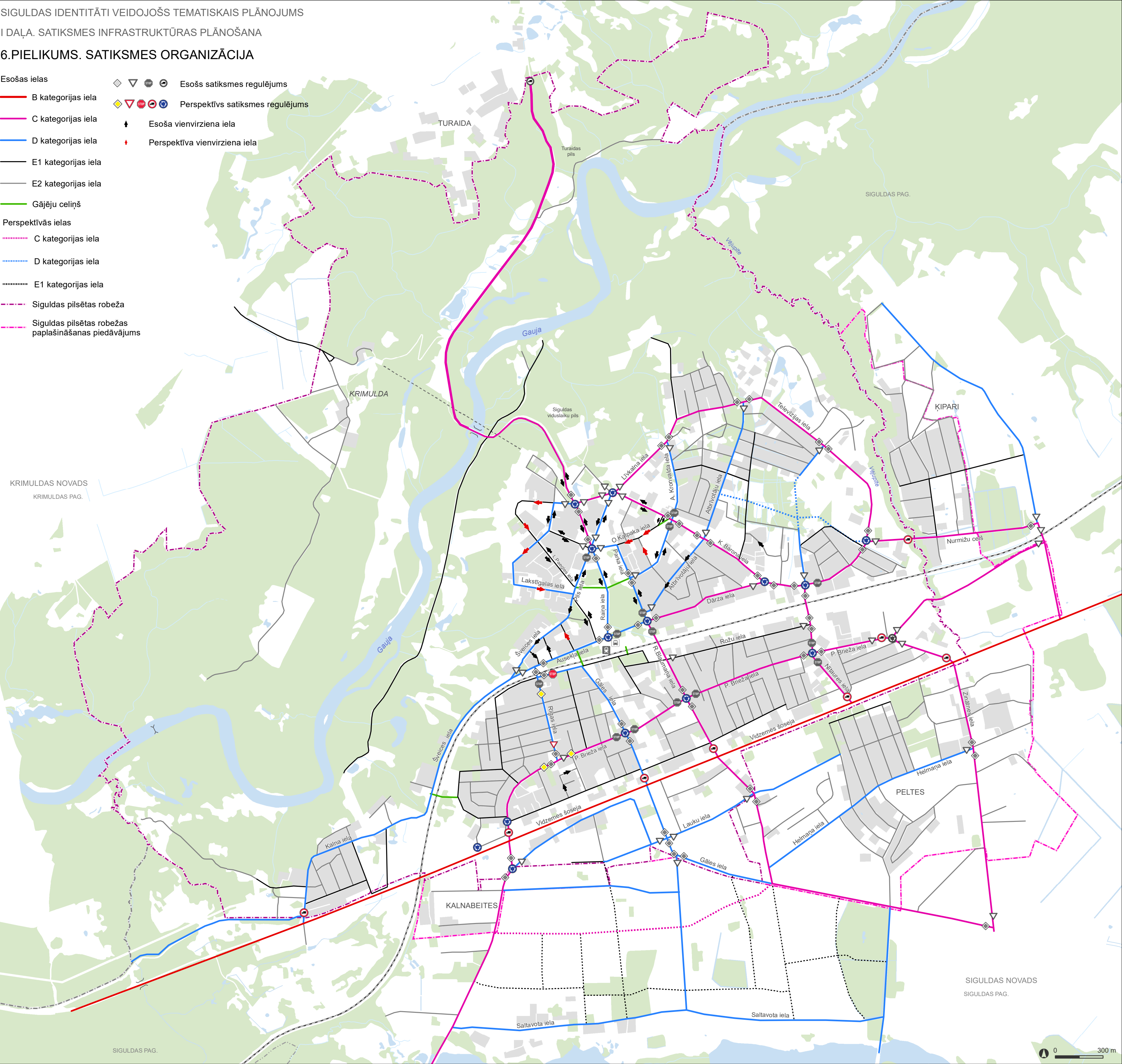
Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids			
											asfalts/bruģakmens	-	-	
129	Pureņu iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
130	Pūpolu iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
131	Paparžu iela	0.25	grants		12-15	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		C	B	asfalts	bruģakmens	asfalts	
132	Plavziedu iela	0.12	grants	Nav ielai sarkanās līnijas un kadastra nr.						D			-	-
133	Pūču iela	0.25	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
134	Priežu iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
135	R. Kaudzītes iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-	
136	Rasas iela	0.15	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
137	Robežu iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
138	Rotas iela	0.35	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
139	Rūsiņa iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
140	Satiksmes iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
141	Saulgriežu iela	0.3	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
142	Smilgu iela	0.1	grants		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
143	Smišu iela	0.15	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
144	Senču iela	0.35	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	bruģakmens	-	-	
145	Slēpotāju iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
146	Tālavas iela	0.25	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
147	Tūristu iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
148	Upeņu iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
149	Vālodzes iela	0.15	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
150	Vārpas iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
151	Vēju iela	0.1	grants		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
152	Vētras iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
153	Velnaļas iela	0.3	grants		12	E2	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-	
154	Zāļu iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids			
											asfalts/bruģa kmens	-	-	
155	Zvaigžņu iela	0.7	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
156	Zaru iela	0.1	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
157	Zemeņu iela	0.15	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
159	Zigurda Zuses iela	0.1	grants	Nav ielai sarkanās līnijas un kadastra nr.						D			-	-
160	Mednieku iela	0.4	asfalts		12	E2	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)		C	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
		0.39	grants						D					
161	Zinātnes iela	1.8	asfalts		25	C	50 km/h		A1	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts	
162	Vējupītes iela	0.2	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)			D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
		0.32	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)							
163	Institūta iela	0.14	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,B	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
		0.8	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)							
164	Helmaņa iela	0.67	asfalts	No Zinātnes ielas līdz Dailes ielai	12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,B	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
		0.68	grants	Posmā no Institūta ielas līdz Zinātnes ielas	20	D	Satiksmes mīrināšana (30 km/h)							B
165	Saulrītu iela		grants		12-14	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)			D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
166	Mores iela	0.24	grants		12-20	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D,B	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
167	Lazdu iela	0.16	grants		12-14	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
168	Dailes iela	0.4	grants		10-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
169	Ābeju iela	0.4	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
170	Pilādžu iela	0.51	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
171	Avotu iela	0.57	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
172	Pļavu iela	0.27	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
173	Griezes iela	0.55	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
174	Strauta iela	0.3	grants		12-15	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
175	Jasmīnu iela	0.32	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
176	Graudu iela	0.38	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
177	Klusā iela	0.27	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
178	Cepla iela	0.18	grants		12-14	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)			D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
179	Ganību iela	0.32	asfalts		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		C,D	D	asfalts/bruģa kmens	-	-	
		0.36	grants											
180	Šķūņu iela		grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)			D	asfalts/bruģa kmens	-	-	

Nr.	Ielas nosaukums	Ceļa klātnes garums km	Segums 2017.	Ielas posmi	Sarkano līniju	Ielu kategorija	Ielas satiksmes režīms	Esošās veloinfrastruktūras veids	Esošā ceļa uzturēšanas	Ieteicamā ceļa uzturēšanas	Seguma veids			
181	Seleksa iela	0.32	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
182	Puku iela	0.07 0.1	asfalts grants	Nav ielai sarkanās līnijas un kadastra nr.						C,D				
183	Graudu iela	0.39	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
184	Nākotnes iela	0.7 0.59	asfalts grants	Posmā no Televīzijas ielas līdz jaunajai pilsētas robežai	25	C	50 km/h		A1	B	asfalts	bruģakmens	asfalts	
				Posmā no Tilta ielas līdz Nakotnes ielai(Nurmižu ceļam)	12	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		D	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-	
				Posmā no Tilta ielas līdz ielas b	12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D			-	-
185	Tilta iela	0.8	grants		12-15	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		C	C		bruģakmens	-	
186	Riekstu iela	0.365	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
187	Gravas iela	0.195	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
188	Līgo iela	0.23	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
189	Ievu iela	0.29	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
190	Viršu iela	0.55	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
191	Purva iela	0.7	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
192	Ķīparu iela	0.135	grants		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		D	D		-	-	
193	Sēju iela	-	-		9-12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		-	D		-	-	
198	Raina iela	0.8	asfalts	Posmā no Ausekļa ielas līdz O. Kalpaka ielai	20-25	C	50 km/h		A	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts	
				Posmā no O. Kalpaka ielas līdz Cēsu ielai	20-25	D	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		A	A1	bruģakmens			
199	Turaidas iela	2.5	asfalts		25-27	C	50 km/h		A	A1	asfalts	bruģakmens	asfalts	
200	Vidzemes šoseja	8.8	asfalts		45	B	50 km/h		A	A	asfalts	bruģakmens		
194	1	-	-		20	D	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		-	B	asfalts	bruģakmens	asfalts	
195	2	-	-		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		-	D	asfalts/bruģakmens	-	-	
196	3	-	-		12	E1	Satiksmes mierināšana (30 km/h)		-	C	asfalts/bruģakmens	bruģakmens	-	
197	4	-	-		12	E2	Dzīvojamā zona (20km/h)		-	D	asfalts/bruģakmens	-	-	

6. PIELIKUMS. SATIKSMES ORGANIZĀCIJA

- Esošas ielas**
 - B kategorijas iela
 - C kategorijas iela
 - D kategorijas iela
 - E1 kategorijas iela
 - E2 kategorijas iela
 - Gājēju celiņš
- Perspektīvās ielas**
 - C kategorijas iela
 - D kategorijas iela
 - E1 kategorijas iela
- Esošs satiksmes regulējums**
 - ◊
 - ▽
 - ⊙
 - ⊖
 - ⊕
- Perspektīvs satiksmes regulējums**
 - ◊
 - ▽
 - ⊙
 - ⊖
 - ⊕
- Esoša vienvirziena iela**
 - ↑
- Perspektīva vienvirziena iela**
 - ↑
- Siguldas pilsētas robeža**
 - - - - -
- Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums**
 - - - - -



KRIMULDAS NOVADS
KRIMULDAS PAG.

SIGULDAS PAG.

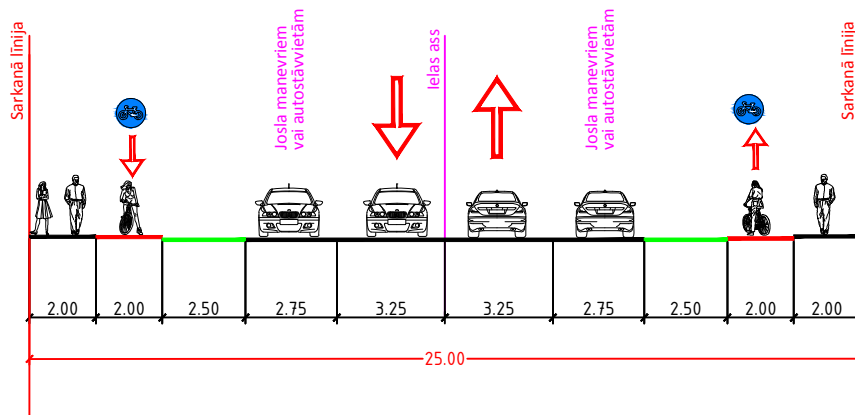
SIGULDAS NOVADS
SIGULDAS PAG.

SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS
I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA
7. PIELIKUMS. IELAS SARKANĀS LĪNIJAS- PROBLĒMZONAS

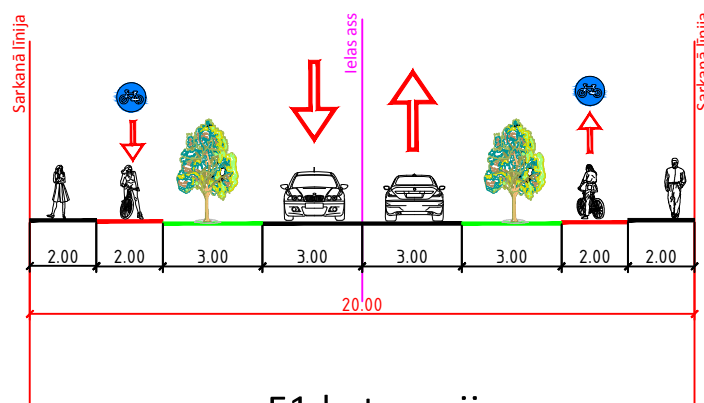
- Posms ar pārāk šauru profilu
- Sarkanā līnija
- - - - - Siguldas pilsētas robeža
- · - · - Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums



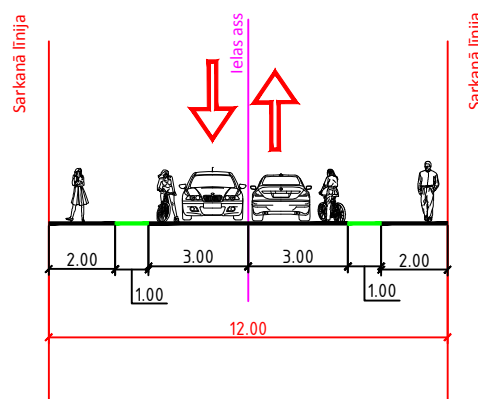
Tipveida šķērsprofili C kategorija atļautais ātrums 50 km/h



D kategorija atļautais ātrums 50 km/h



E1 kategorija atļautais ātrums 20 -30 km/h



IZPĒTE
Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais
plānojums

SHĒMA

Tipveida šķērsprofili

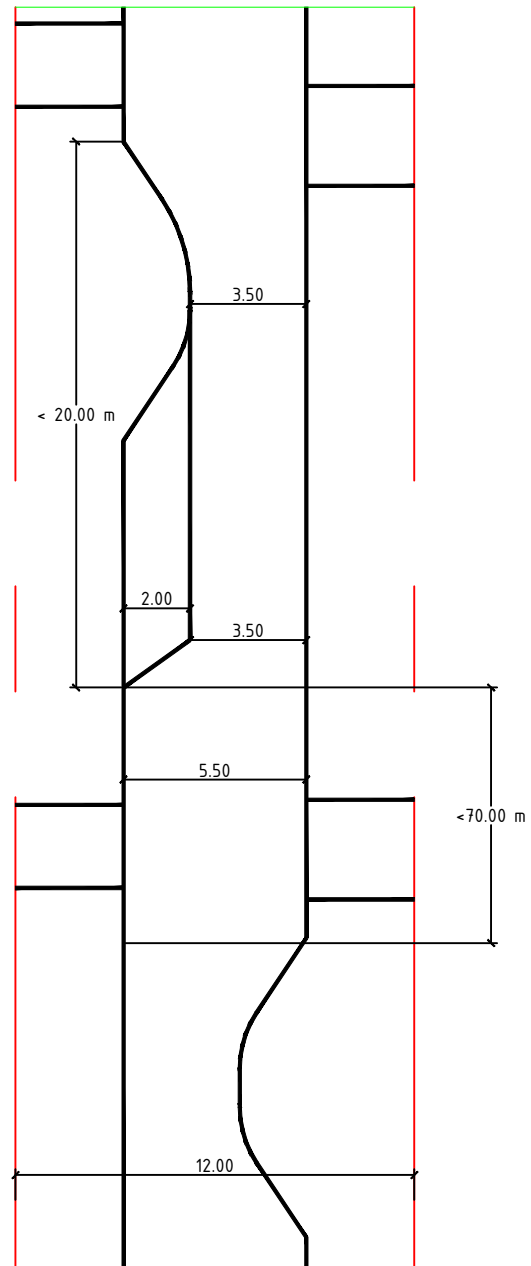
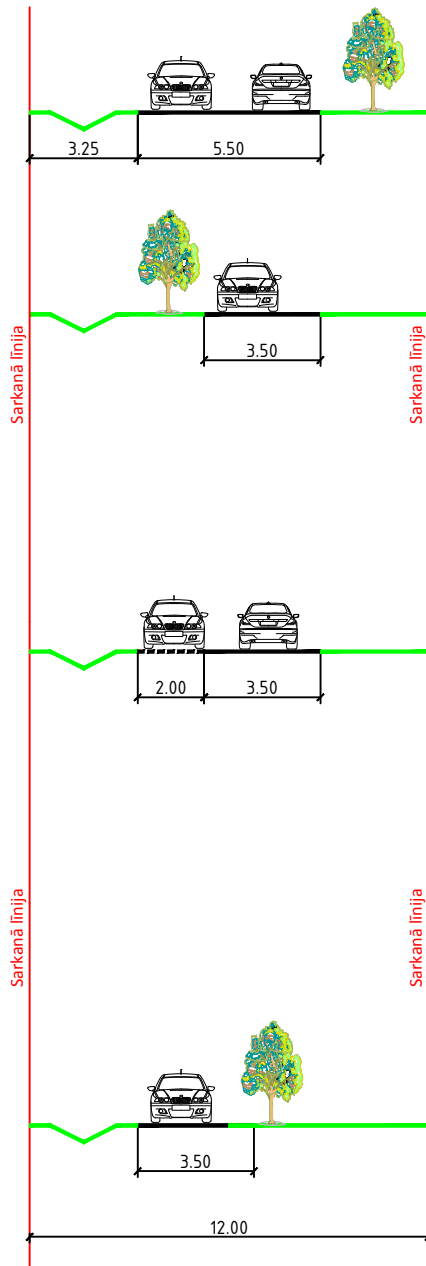
PROJEKTĒTĀJS

IE.LA
INŽENIERI

@: rihards@ielainzenieri.lv
M: 26665029
@: viesturs@ielainzenieri.lv
M: 28600515

E2 kategorijas iela - dzīvojamā zona.
atļautais ātrums 20 km/h

Meldru iela
Doņu iela
Kalmju iela
Kaijas iela
Vizbuļu iela
Mālkalnu iela



IZPĒTE
Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais
plānojums

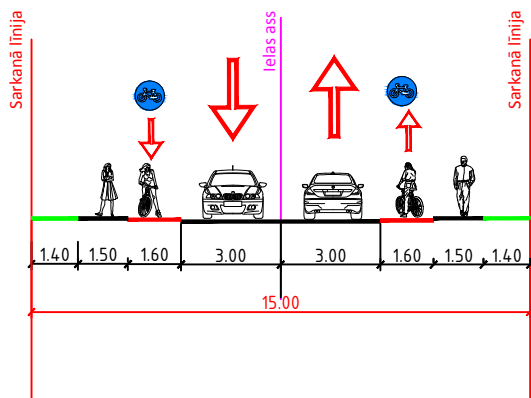
SHĒMA
Tipveida šķērsprofili

PROJEKTĒTĀJS

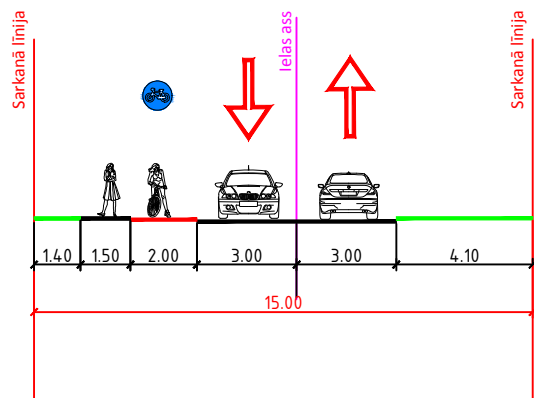
IE.LA
INŽENIERI

@: rihards@ielainzenieri.lv
M: 26665029
@: viesturs@ielainzenieri.lv
M: 28600515

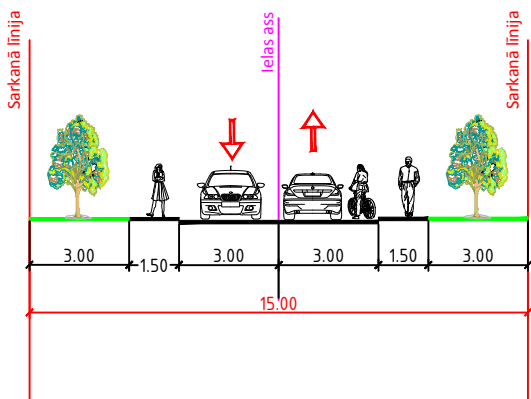
Atbrīvotāju iela (D kategorija) atļautais ātrums 50 km/h



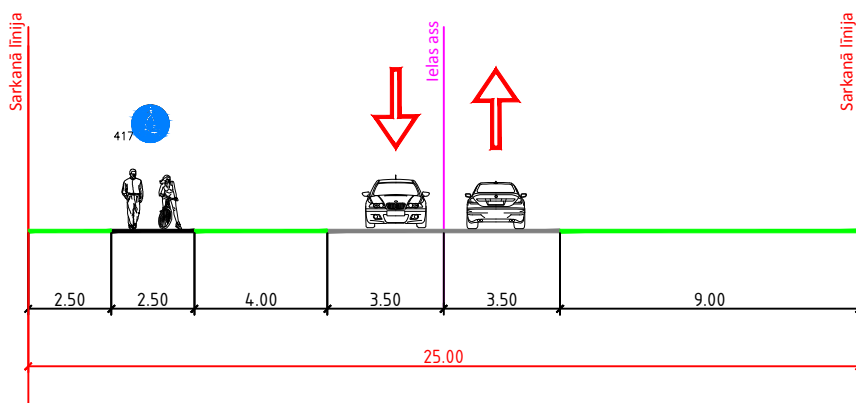
Atbrīvotāju iela (D kategorija) kompromisa variants




Atbrīvotāju iela (D kategorija) atļautais ātrums 30 km/h

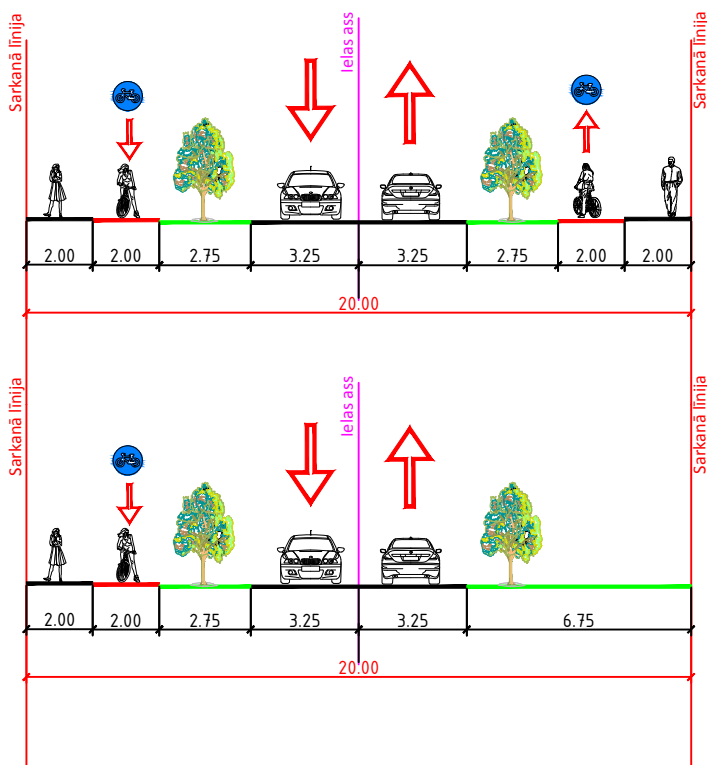


Kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš V58

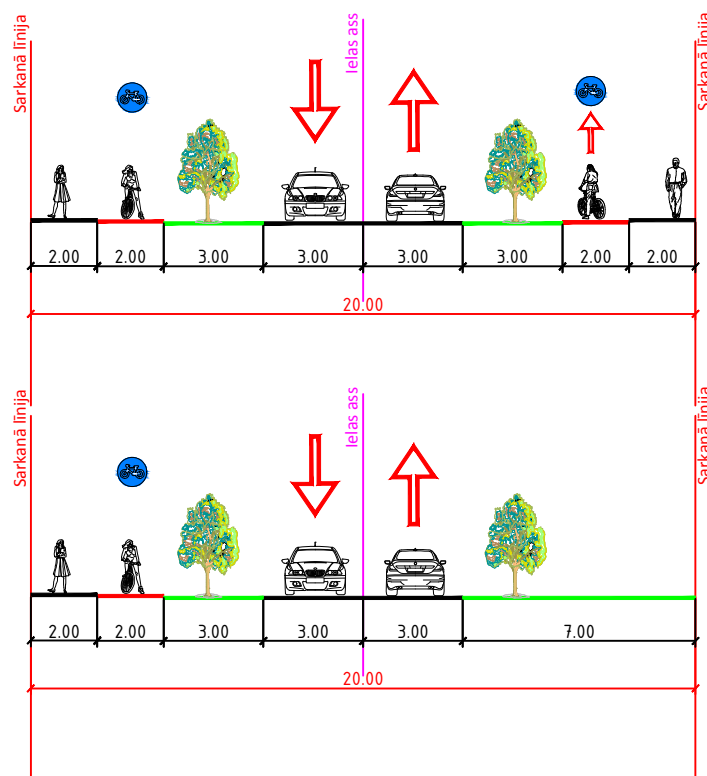


IZPĒTE	Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais plānojums
SHĒMA	Ielu šķērsprofili
PROJEKTĒTĀJS	 @: rihards@ielainzenieri.lv M: 26665029 @: viesturs@ielainzenieri.lv M: 28600515

Jūdažu iela (C kategorija) atļautais ātrums 50 km/h



Helmaņa iela (D kategorija) atļautais ātrums 50 km/h



IZPĒTE
Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais
plānojums

SHĒMA

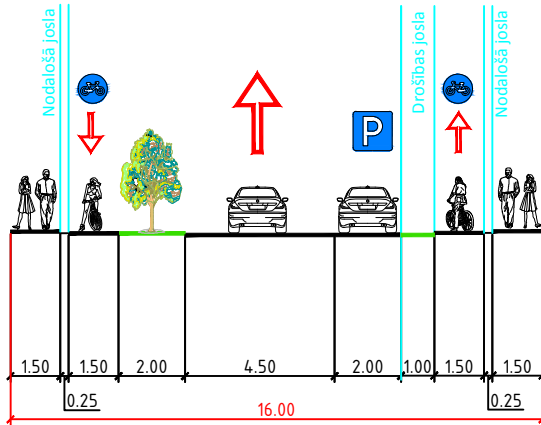
Ielu šķērsprofili

PROJEKTĒTĀJS

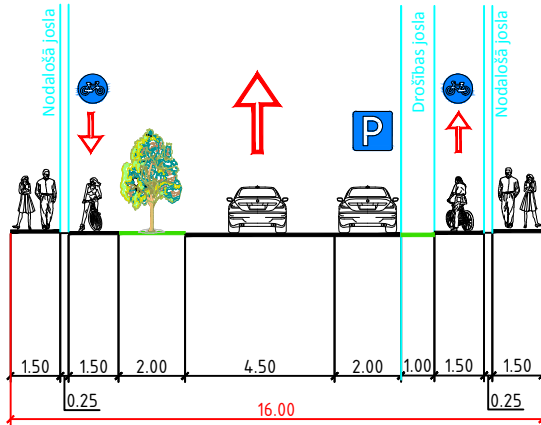
IE.LA
INŽENIERI

@: rihards@ielainzenieri.lv
M: 26665029
@: viesturs@ielainzenieri.lv
M: 28600515

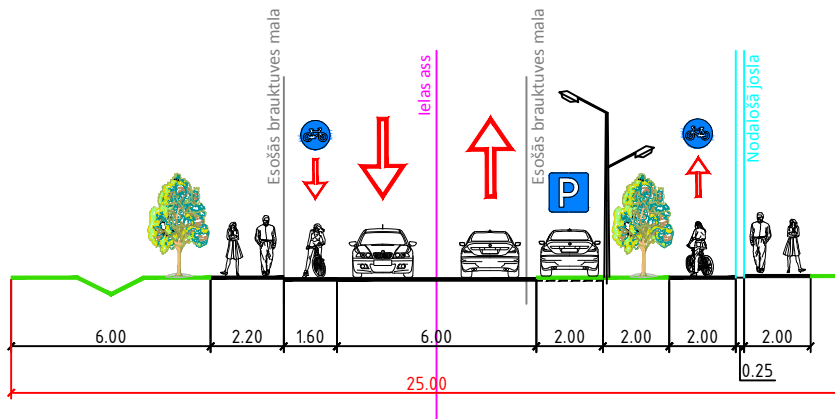
Lakstīgalas iela



Lāčplēša iela



Pils iela (Posms no Raiņa ielas līdz Cēsu ielai)



IZPĒTE
Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais
plānojums

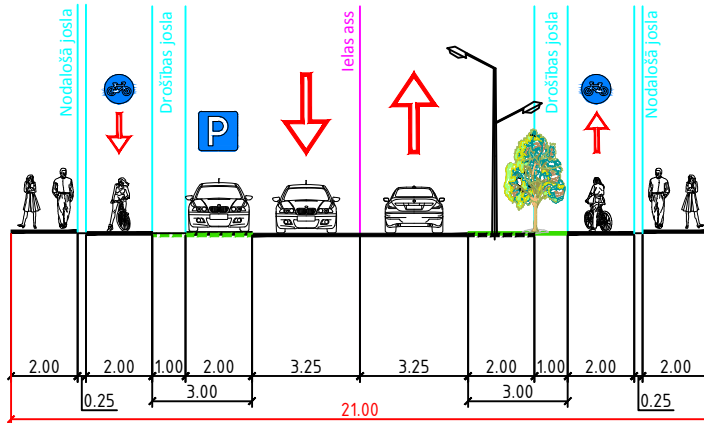
SHĒMA
Ielu šķērsprofili

PROJEKTĒTĀJS

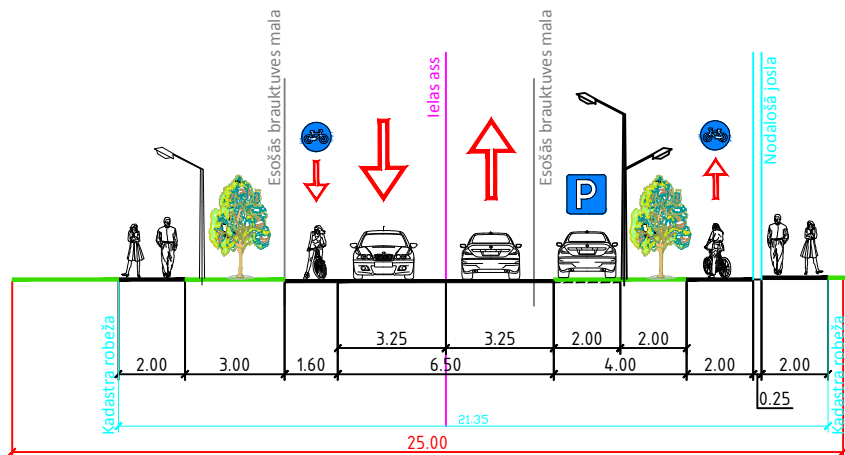
IE.LA
INŽENIERI

@: rihards@ielainzenieri.lv
M: 26665029
@: viesturs@ielainzenieri.lv
M: 28600515

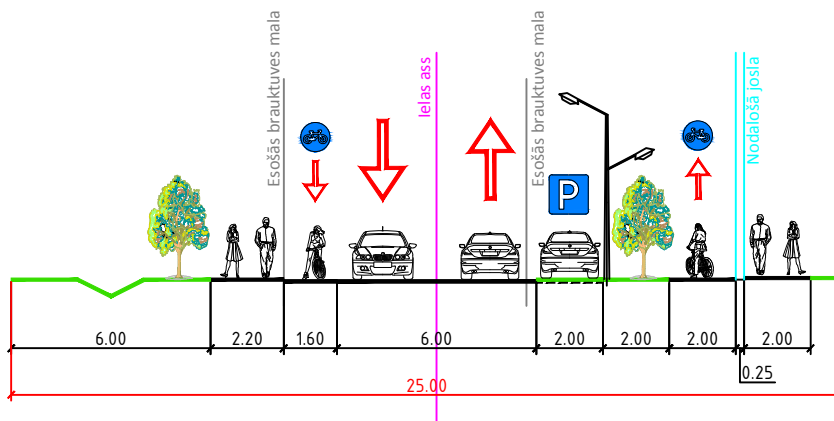
Ausekļa iela




Raiņa iela

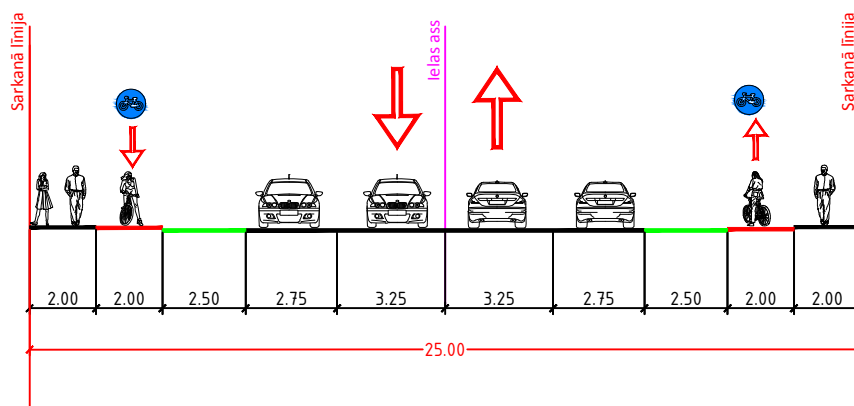


Pils iela (Posms no Raiņa ielas līdz Cēsu ielai)

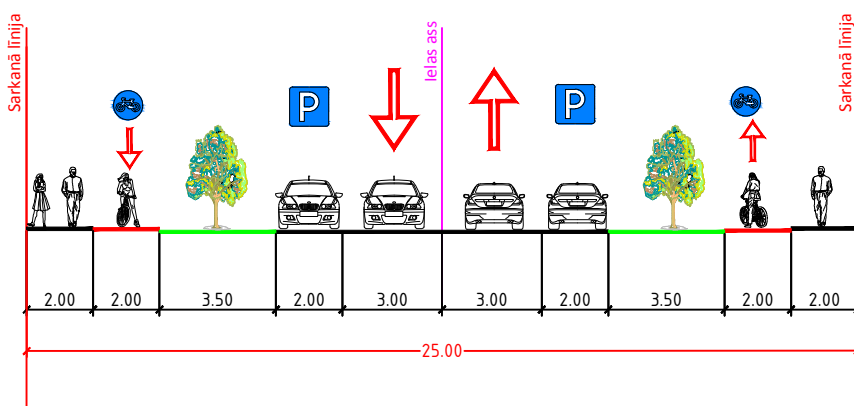


IZPĒTE	Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais plānojums
SHĒMA	Ielu šķēršprofili
PROJEKTĒTĀJS	 @: rihards@ielainzenieri.lv M: 26665029 @: viesturs@ielainzenieri.lv M: 28600515

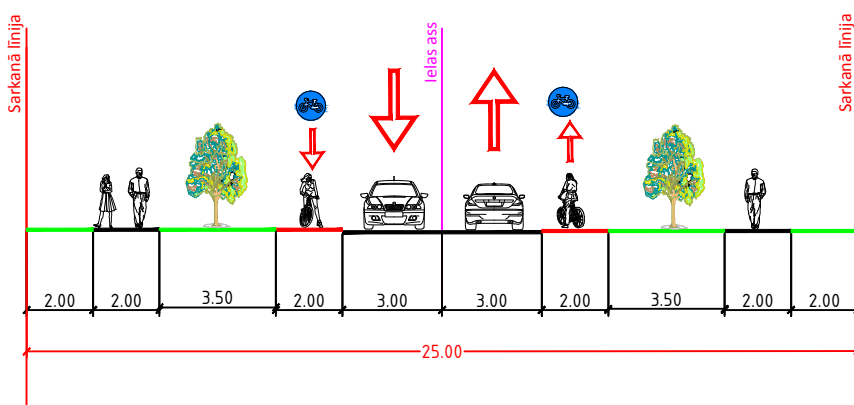
Pulkveža Brieža iela (C kategorija) atļautais ātrums 50 km/h



Rīgas iela (D kategorija) atļautais ātrums 50 km/h



Rīgas iela (D kategorija) atļautais ātrums 50 km/h



IZPĒTE
Siguldas identitāti veidojošs Tematiskais
plānojums

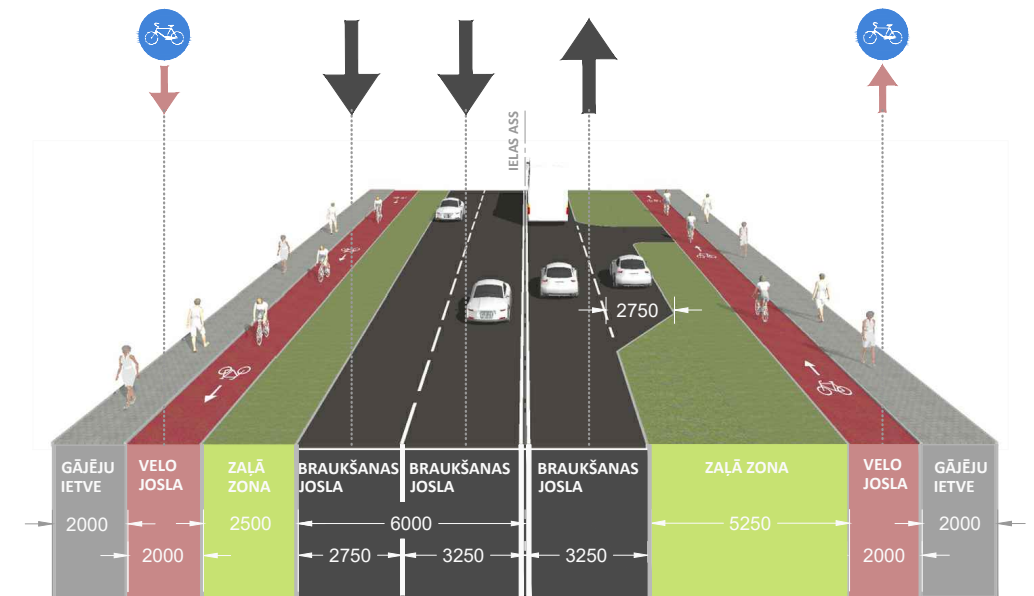
SHĒMA
Ielu šķērsprofili

PROJEKTĒTĀJS
IE.LA
INŽENIERI

@: rihards@ielainzenieri.lv
M: 26665029
@: viesturs@ielainzenieri.lv
M: 28600515

PULKVEŽA BRIEŽA IELA (C KATEGORIJA), ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50km/h
 ŠĶĒRSGRIEZUMS M1:200

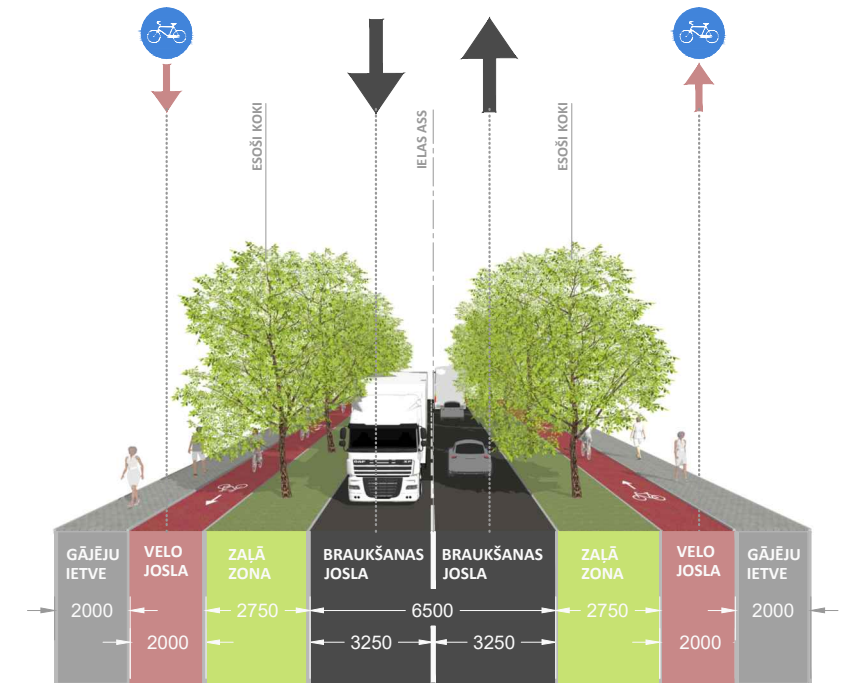
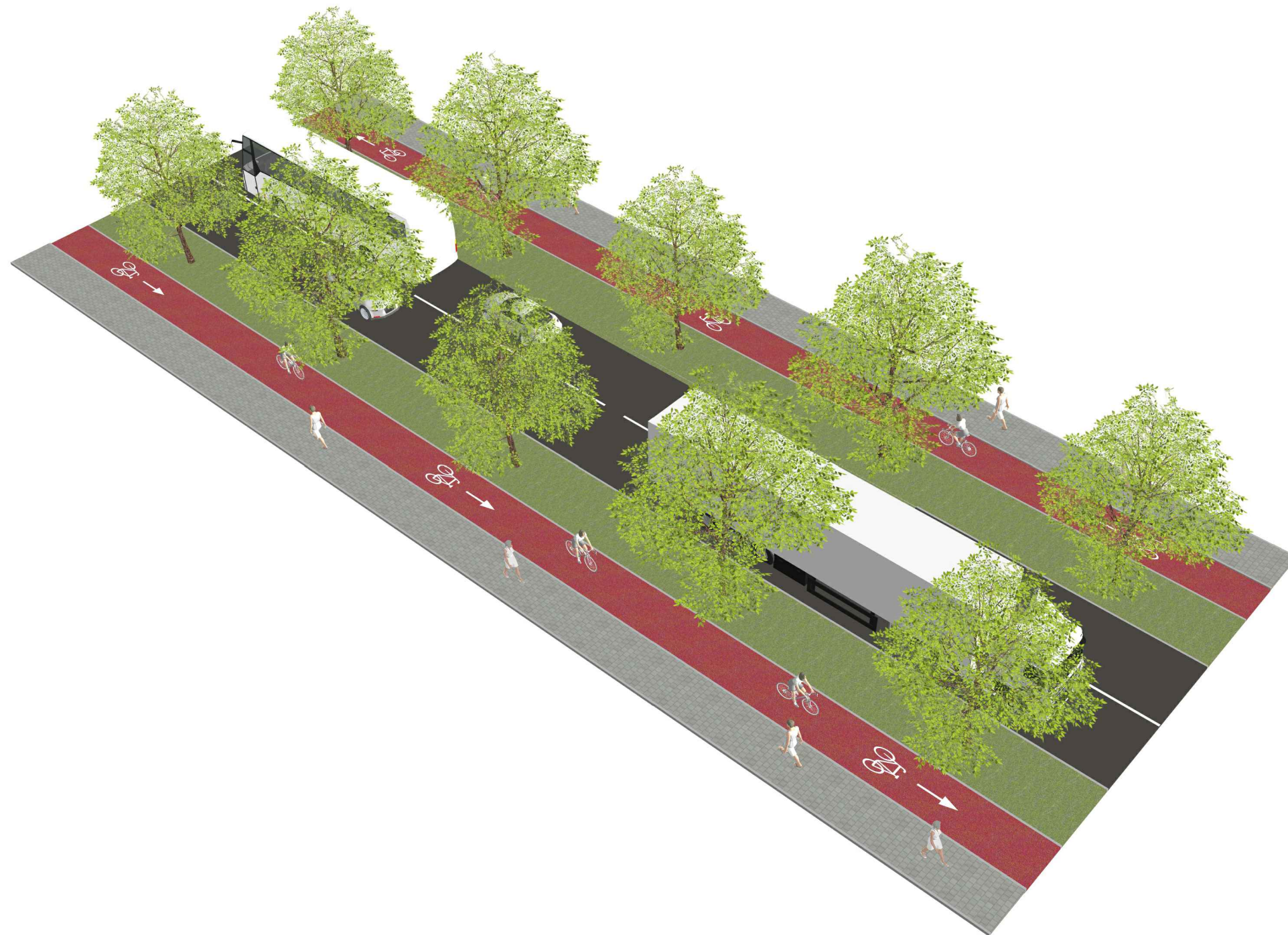
PULKVEŽA BRIEŽA IELA (C KATEGORIJA), ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50km/h
 VIZUALIZĀCIJA



IZPĒTE Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums		RASĒJUMS ŠĶĒRSPROFILS, VIZUALIZĀCIJA	
PASŪTĪTĀJS Siguldas pilsētas pašvaldība		IZSTRĀDĀJA /L.Jauniņa/	IZSTRĀDĀJA /I.Janpavle/
PROJEKTĒTĀJS IE.LA INŽENIERI @: rihards.ievins@gmail.com M: 26665029 @: viesturs.laurs@gmail.com M: 28600515		DATUMS 10.01.2018	RASĒJUMA MARKA - Nr. TP
		PASŪTĪJUMA Nr. 17-21	MĒROGS BM

JŪDAŽU IELA (C KATEGORIJA) ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50 km/h
 ŠĶĒRSGRIEZUMS M1:200

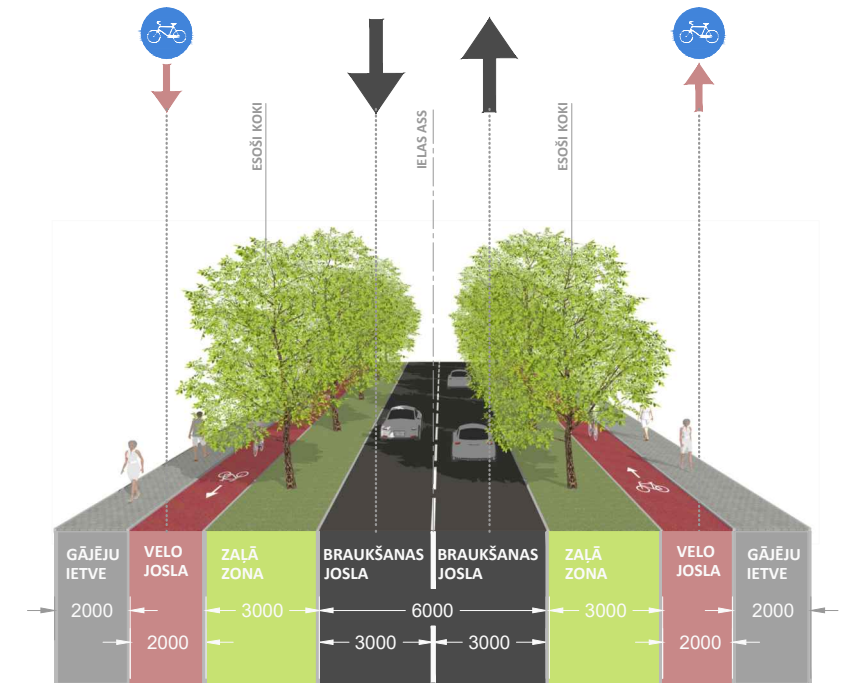
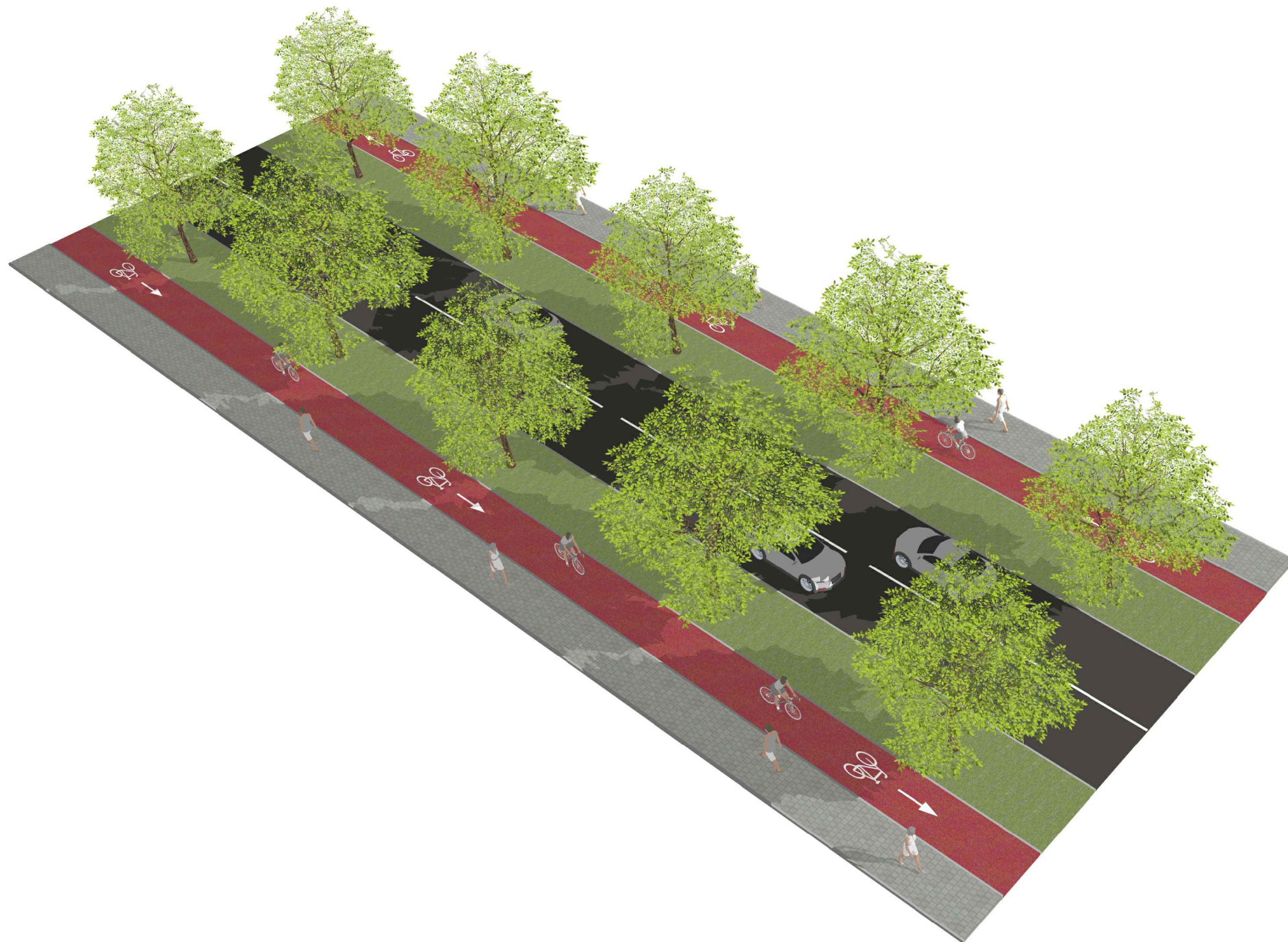
JŪDAŽU IELA (C KATEGORIJA) ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50 km/h
 VIZUALIZĀCIJA



IZPĒTE "Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums"		RASĒJUMS ŠĶĒRSPROFILS, VIZUALIZĀCIJA	
PASŪTĪTĀJS Siguldas pilsētas pašvaldība		IZSTRĀDĀJA /V.Laurs/	IZSTRĀDĀJA /I.Janpavle/
PROJEKTĒTĀJS IE.LA INŽENIERI @: rihards.ievins@gmail.com M: 26665029 @: viesturs.laurs@gmail.com M: 28600515		DATUMS 28.12.2017	RASĒJUMA MARKA - Nr. TP
		PASŪTĪJUMA Nr. 17-29	MĒROGS BM

HELMAŅA IELA (D KATEGORIJA) ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50 km/h
ŠĶĒRSGRIEZUMS M1:200

HELMAŅA IELA (D KATEGORIJA) ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50 km/h
VIZUALIZĀCIJA

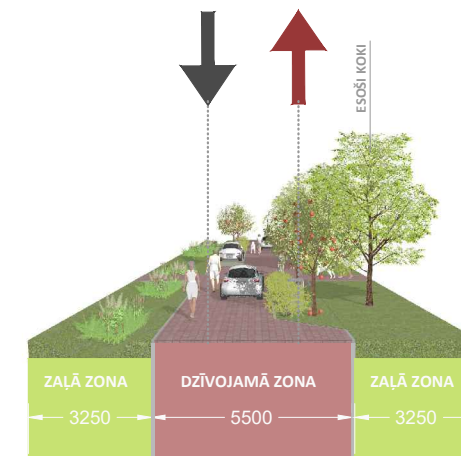


IZPĒTE "Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums"		RASĒJUMS ŠĶĒRSPROFILS, VIZUALIZĀCIJA	
PASŪTĪTĀJS Siguldas pilsētas pašvaldība		IZSTRĀDĀJA /V.Laurs/	IZSTRĀDĀJA /I.Janpavle/
PROJEKTĒTĀJS IE.LA INŽENIERI @: rihards.ievins@gmail.com M: 26665029 @: viesturs.laurs@gmail.com M: 28600515		DATUMS 28.12.2017	RASĒJUMA MARKA - Nr. TP
		PASŪTĪJUMA Nr. 17-29	MĒROGS BM

E KATEGORIJA IELA DZĪVOJAMĀ ZONĀ ATĻAUTAIS ĀTRUMS 20 km/h
VIZUALIZĀCIJA

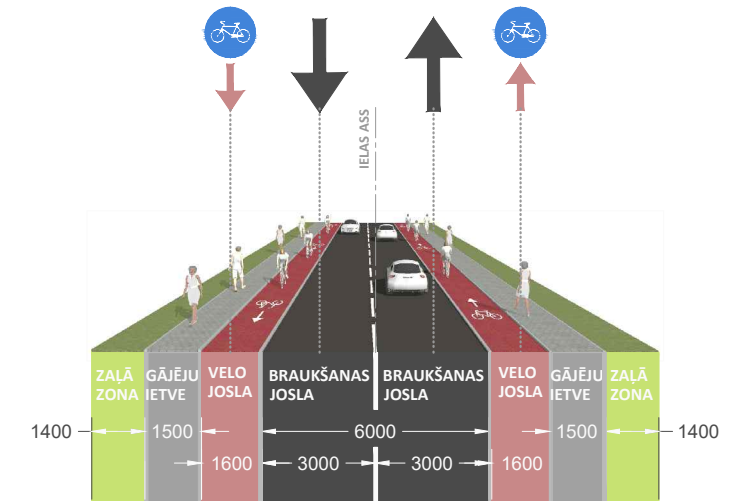


E KATEGORIJA IELA DZĪVOJAMĀ ZONĀ
ATĻAUTAIS ĀTRUMS 20 km/h
ŠĶĒRSGRIEZUMS M1:200

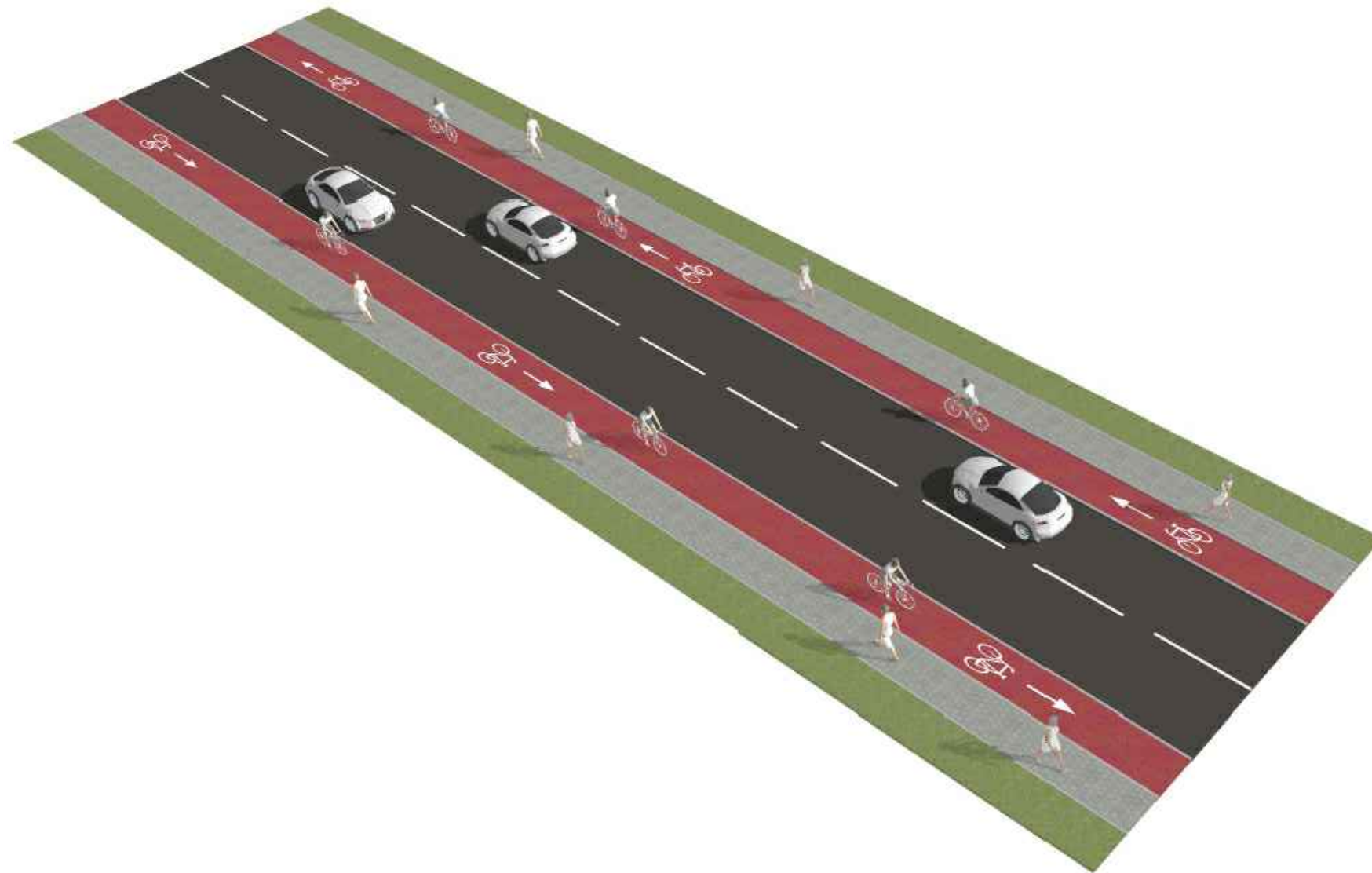


IZPĒTE "Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums"	RASĒJUMS ŠĶĒRSPROFILS, VIZUALIZĀCIJA	
PASŪTĪTĀJS Siguldas pilsētas pašvaldība	IZSTRĀDĀJA /V.Laurs/	IZSTRĀDĀJA /I.Janpavle/
PROJEKTĒTĀJS IE.LA INŽENIERI @: rihards.ievins@gmail.com M: 26665029 @: viesturs.laurs@gmail.com M: 28600515	DATUMS 28.12.2017	RASĒJUMA MARKA - Nr. TP
	PASŪTĪJUMA Nr. 17-29	MĒROGS BM

D KATEGORIJA, ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50 km/h
 ŠĶĒRSGRIEZUMS M1:200

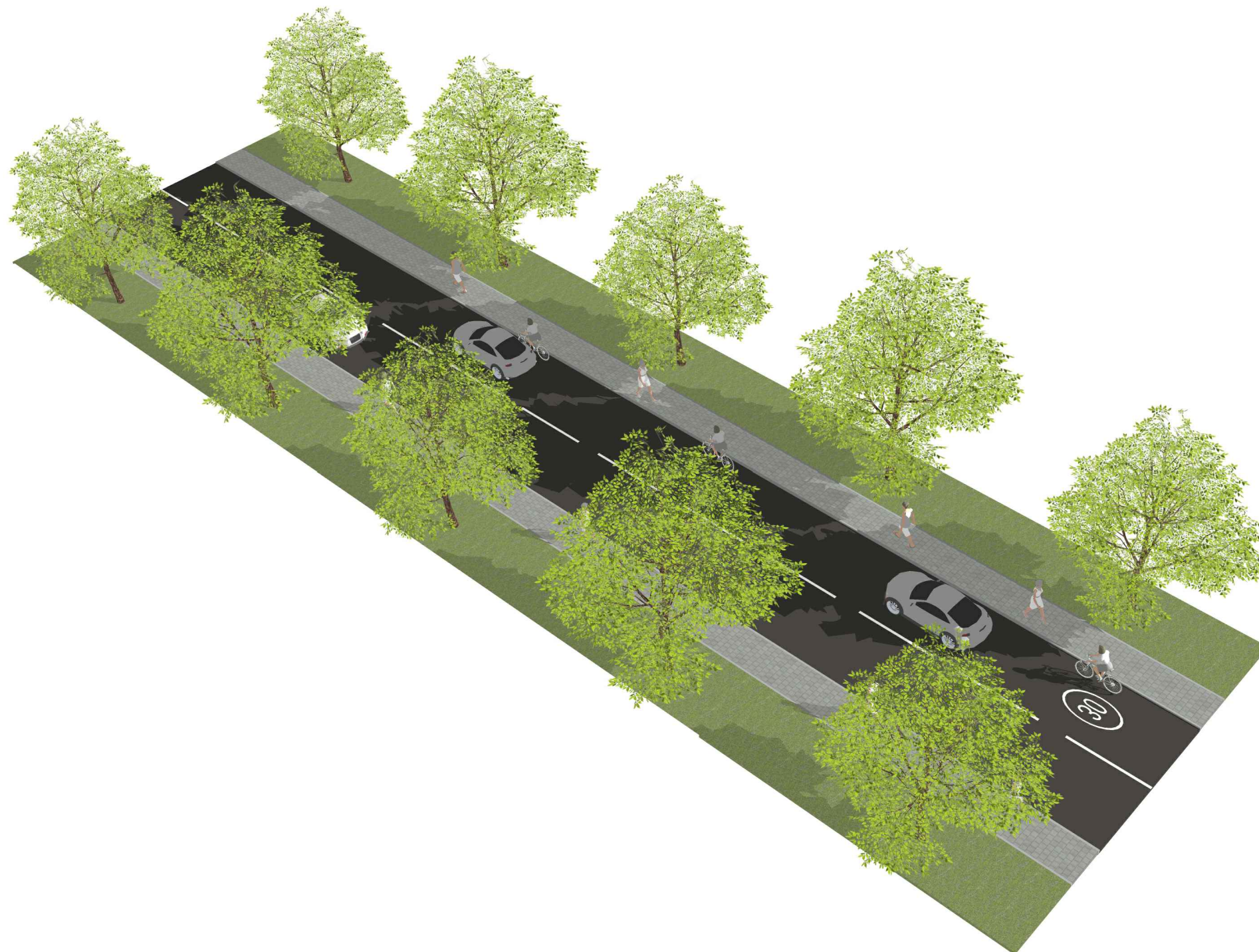


D KATEGORIJA, ATĻAUTAIS ĀTRUMS 50 km/h
 VIZUALIZĀCIJA

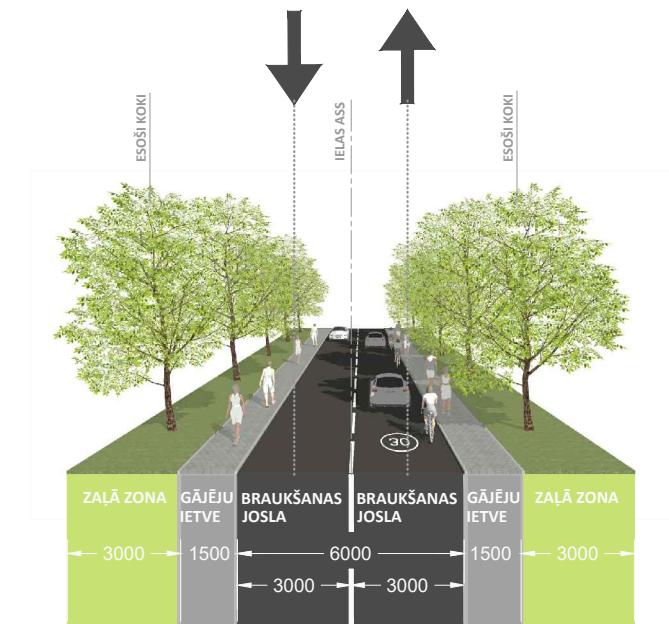


IZPĒTE "Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums"		RASĒJUMS ŠĶĒRSPROFILS, VIZUALIZĀCIJA	
PASŪTĪTĀJS Siguldas pilsētas pašvaldība		IZSTRĀDĀJA /V.Laurs/	IZSTRĀDĀJA /I.Janpavle/
PROJEKTĒTĀJS IE.LA INŽENIERI @: rihards.ievins@gmail.com M: 26665029 @: viesturs.laurs@gmail.com M: 28600515		DATUMS 28.12.2017	RASĒJUMA MARKA - Nr. TP
		PASŪTĪJUMA Nr. 17-29	MĒROGS BM

D KATEGORIJA ATĻAUTAIS ĀTRUMS 30 km/h
VIZUALIZĀCIJA



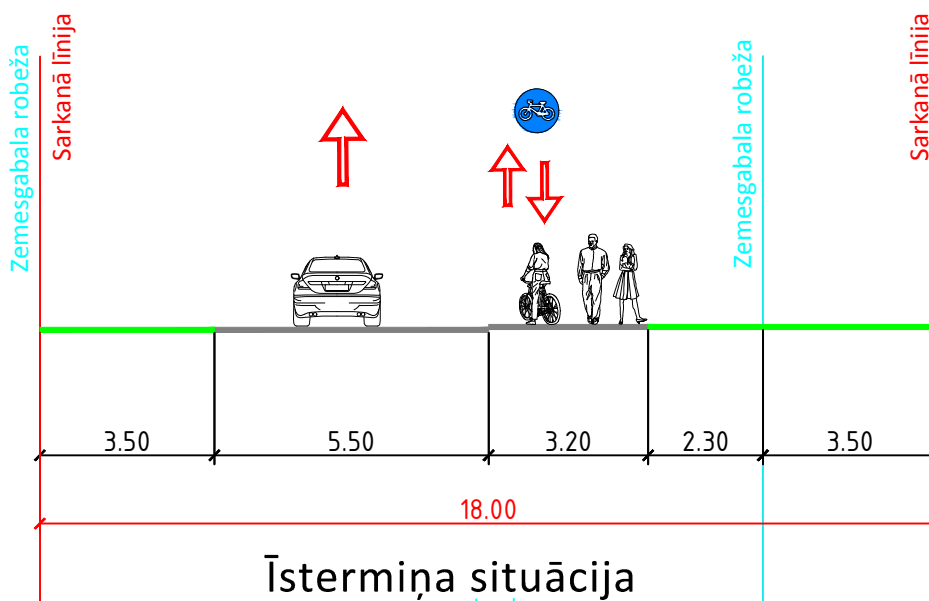
D KATEGORIJA ATĻAUTAIS ĀTRUMS 30 km/h
ŠĶĒRSGRIEZUMS M1:200



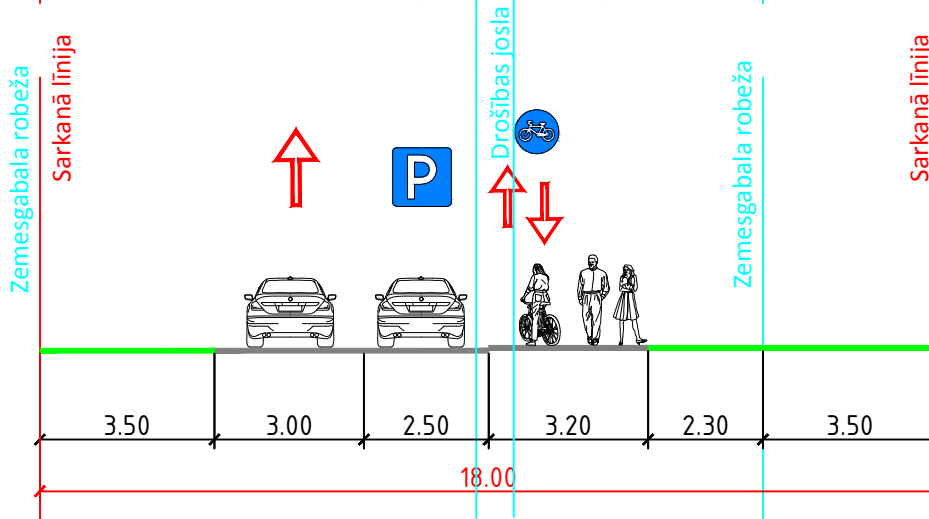
IZPĒTE "Siguldas identitāti veidojošs tematiskais plānojums"		RASĒJUMS ŠĶĒRSPROFILS, VIZUALIZĀCIJA	
PASŪTĪTĀJS Siguldas pilsētas pašvaldība		IZSTRĀDĀJA /V.Laurs/	IZSTRĀDĀJA /I.Janpavle/
PROJEKTĒTĀJS IE.LA INŽENIERI @: rihards.ievins@gmail.com M: 26665029 @: viesturs.laurs@gmail.com M: 28600515		DATUMS 28.12.2017	RASĒJUMA MARKA - Nr. TP
		PASŪTĪJUMA Nr. 17-29	MĒROGS BM

Šveices iela 6-6 vienvirziena iela

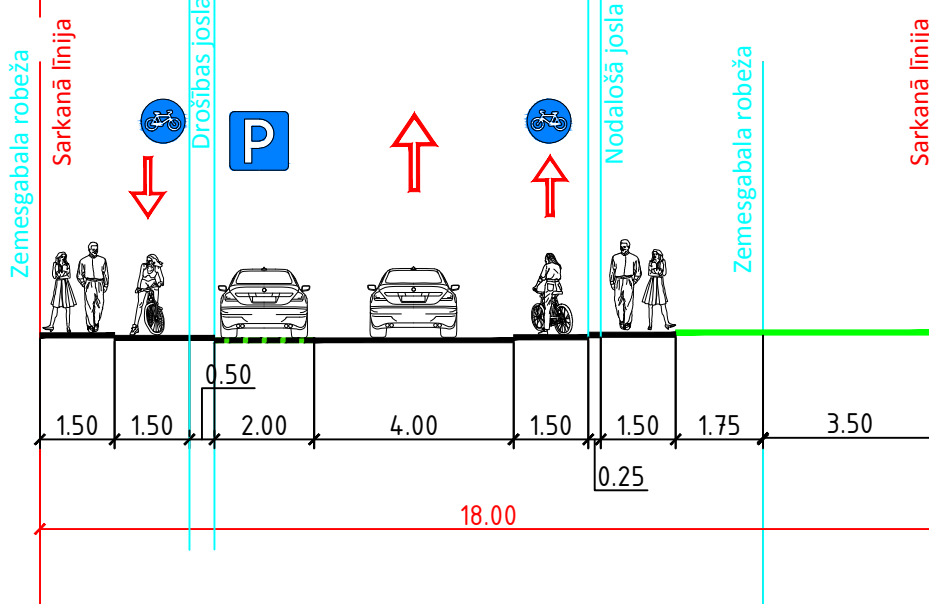
Esošā iela



Īstermiņa situācija

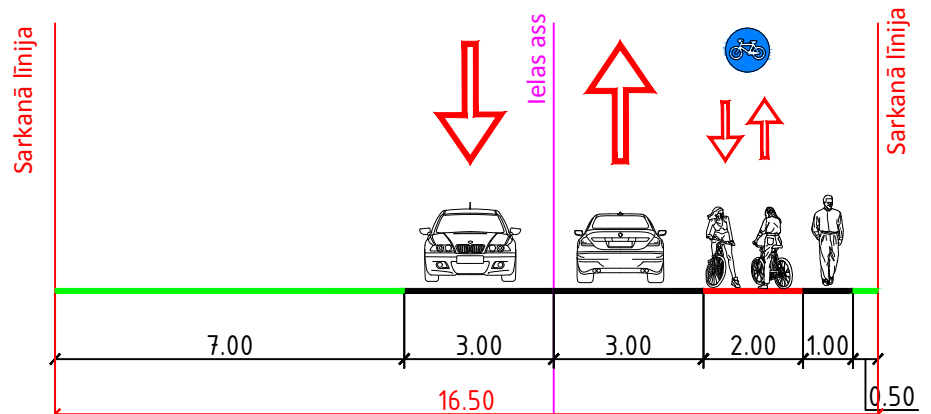


Ilgtermiņa situācija

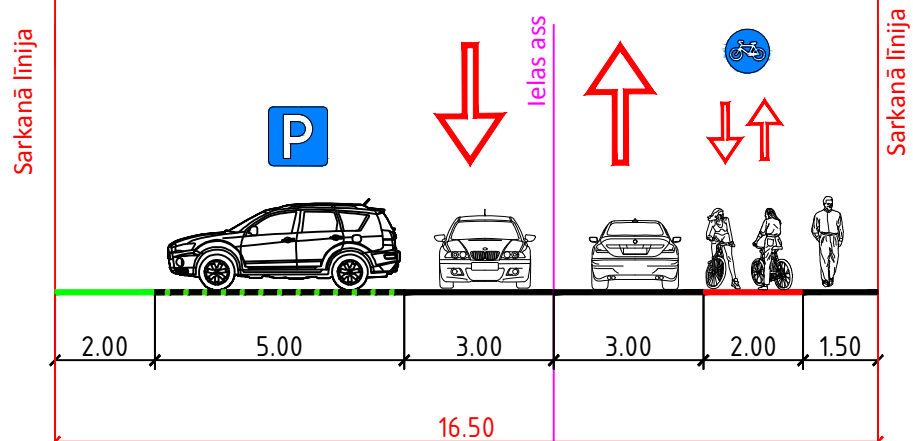


Šveices iela 7-7 braukšanas joslām abos virzienos

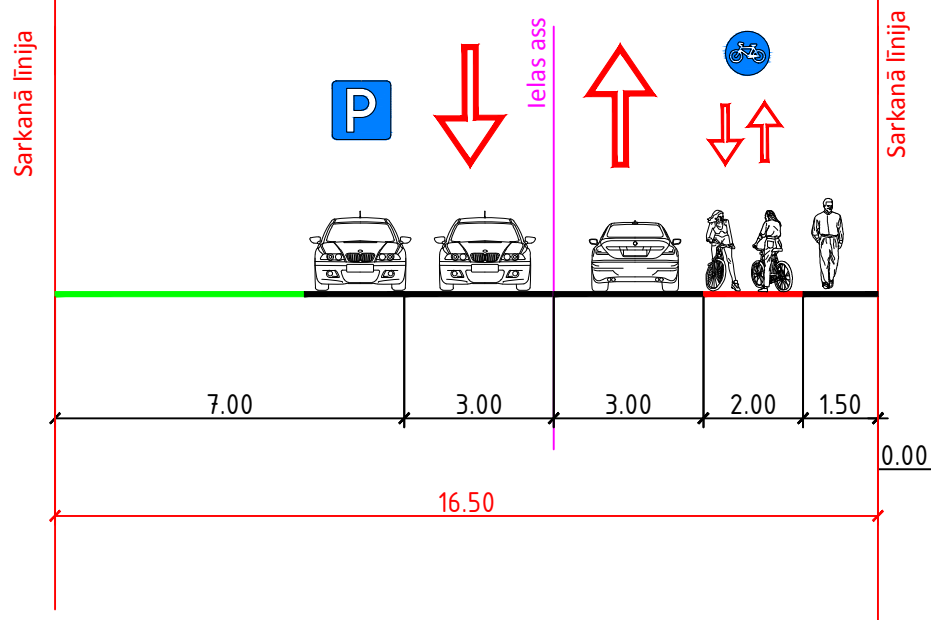
Esošā iela



Slīpās stāvvietas

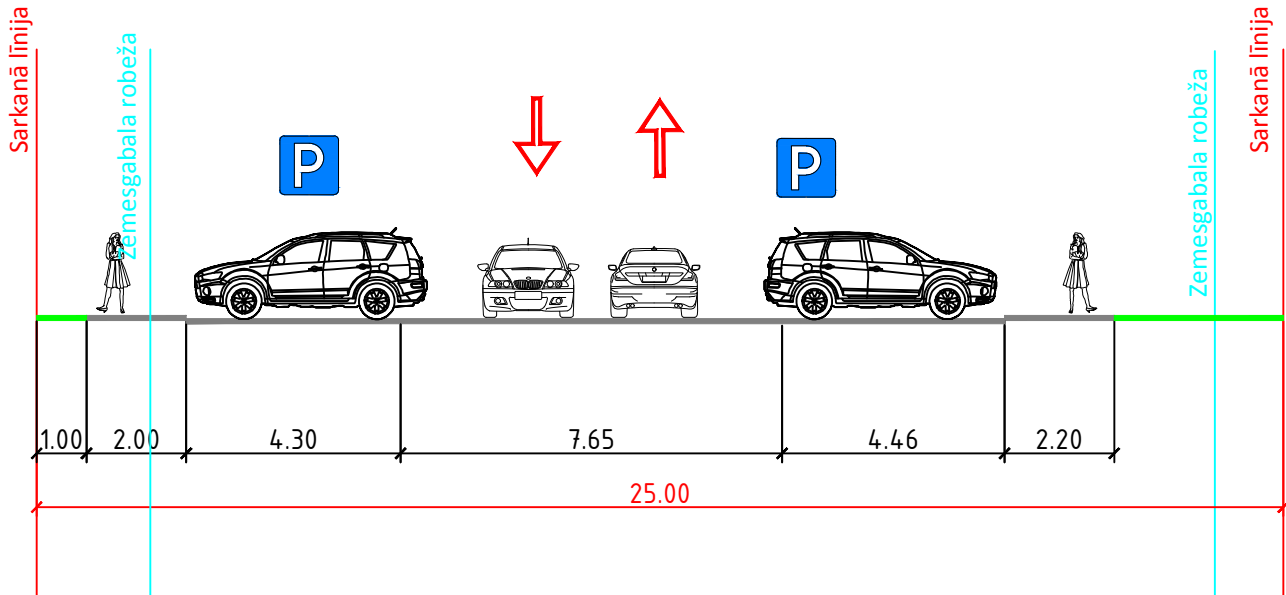


Paralēlas stāvvietas

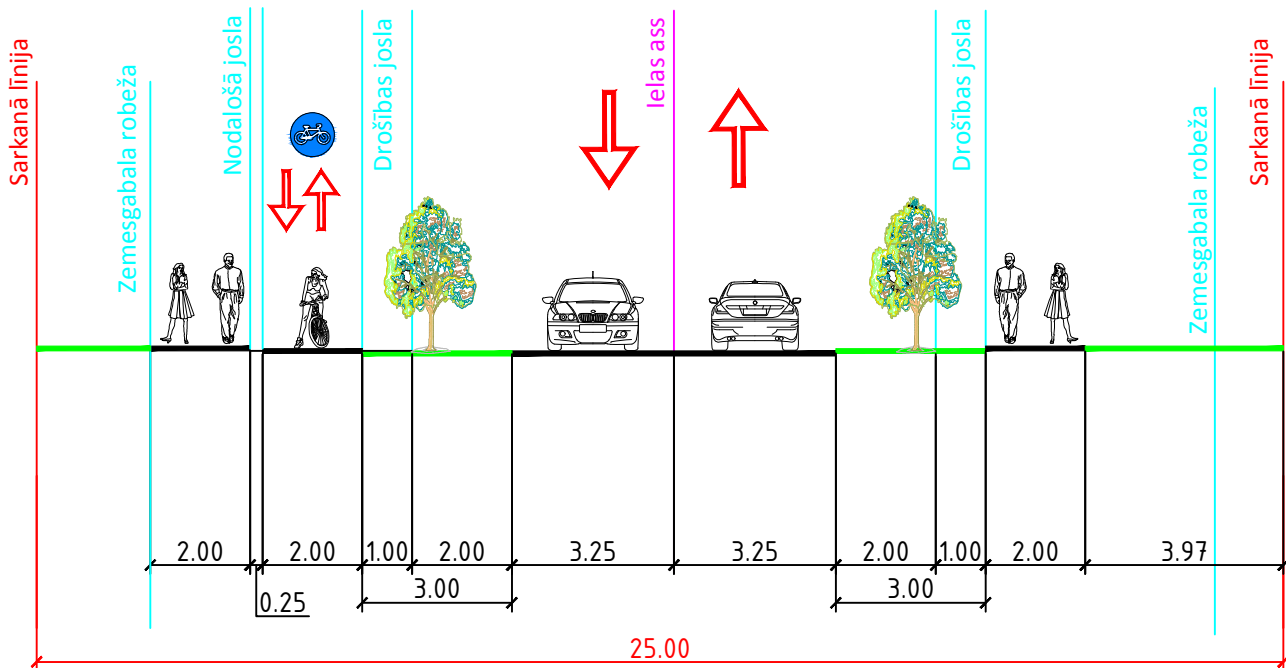


Raiņa iela 6-6

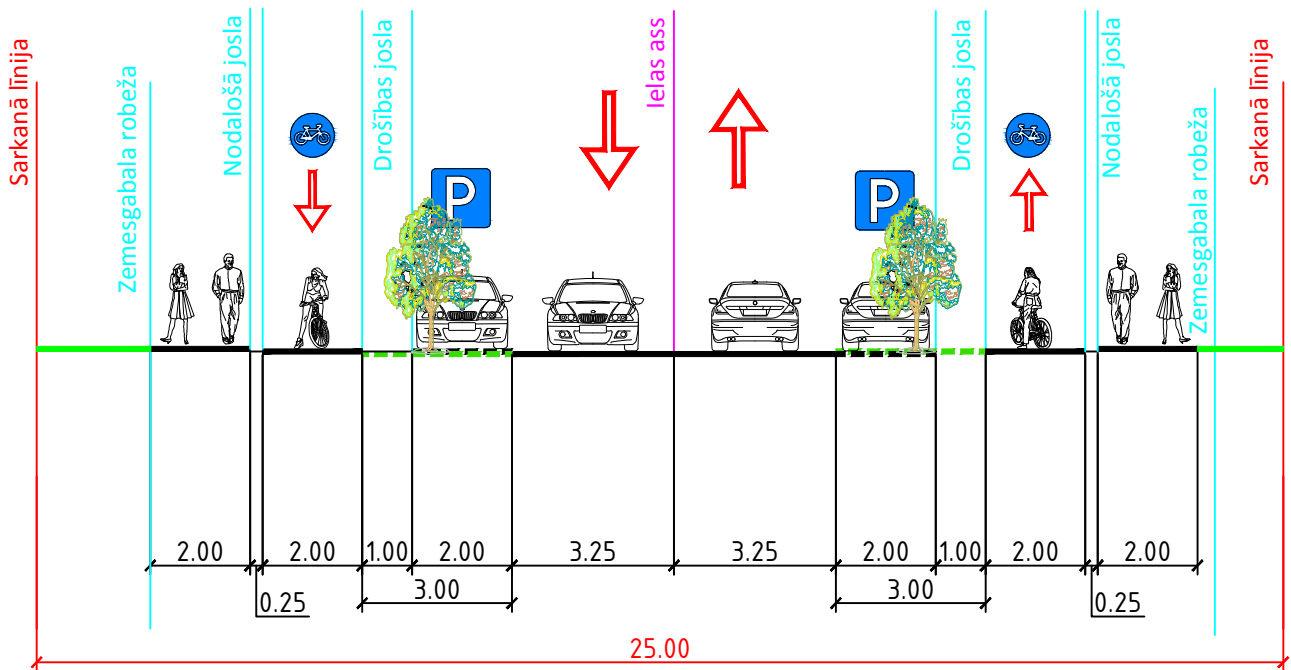
Esošā iela



Īstermiņa situācija

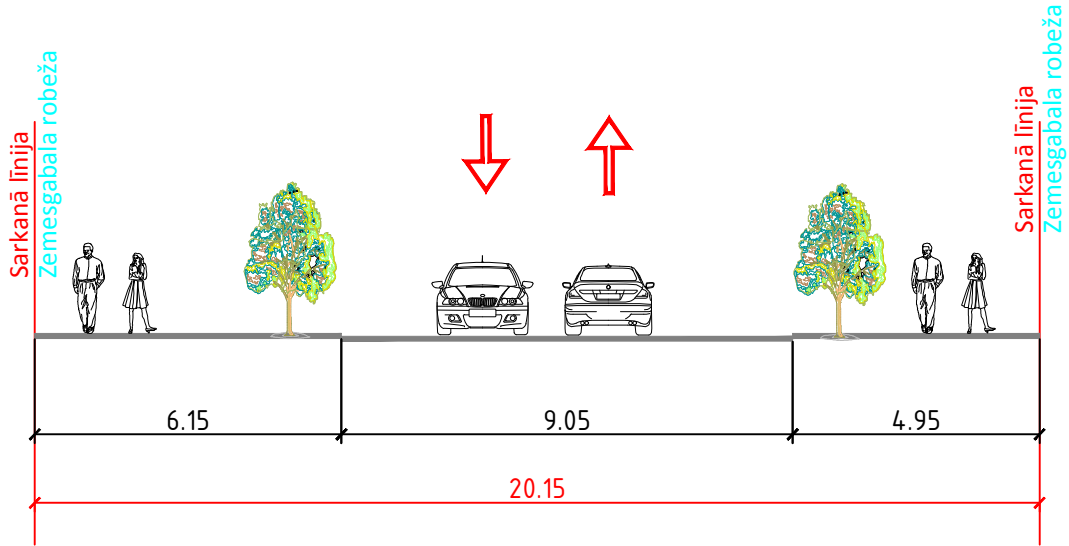


Paralēlas stāvvietas

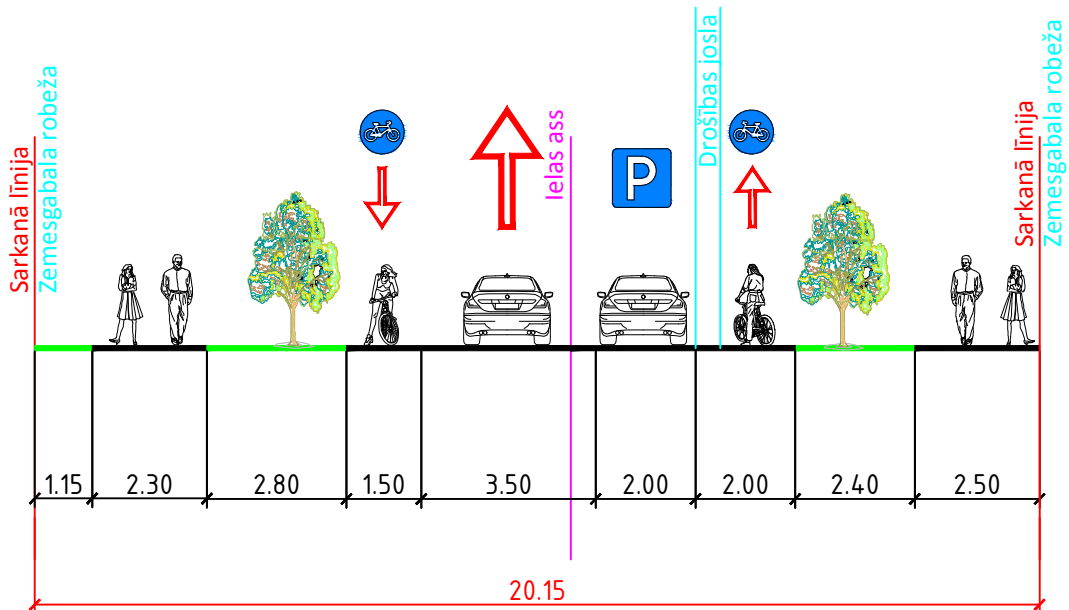


Pils iela 5-5

Esošā iela

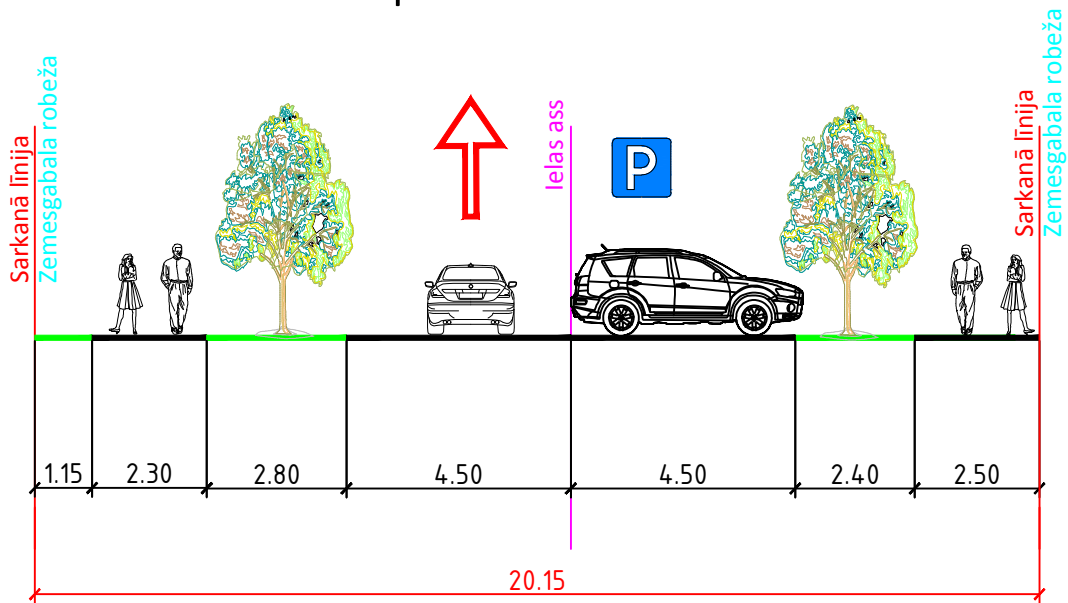


Paralēlas stāvvietas

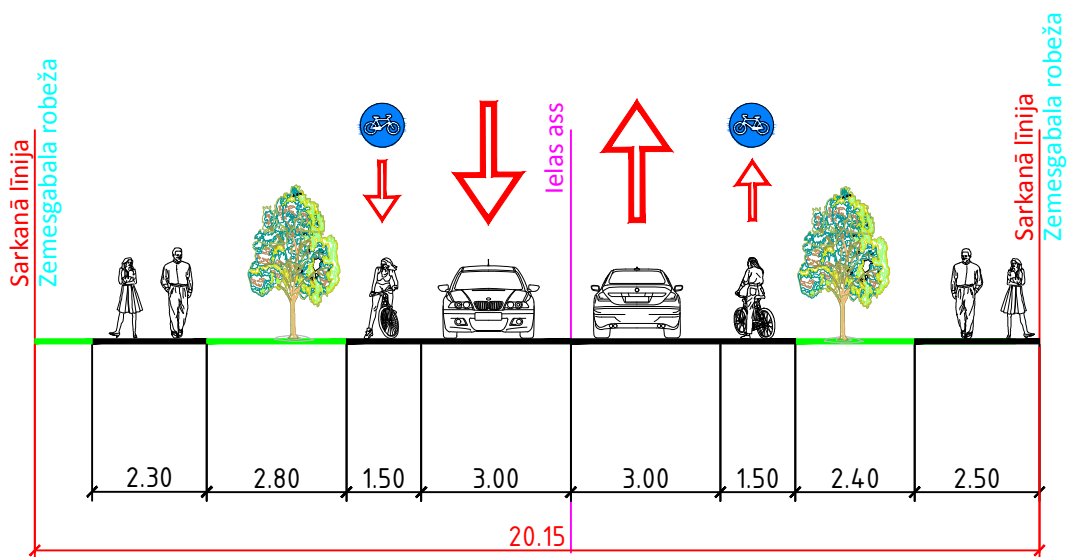


Pils iela 5-5

Slīpas stāvvietas

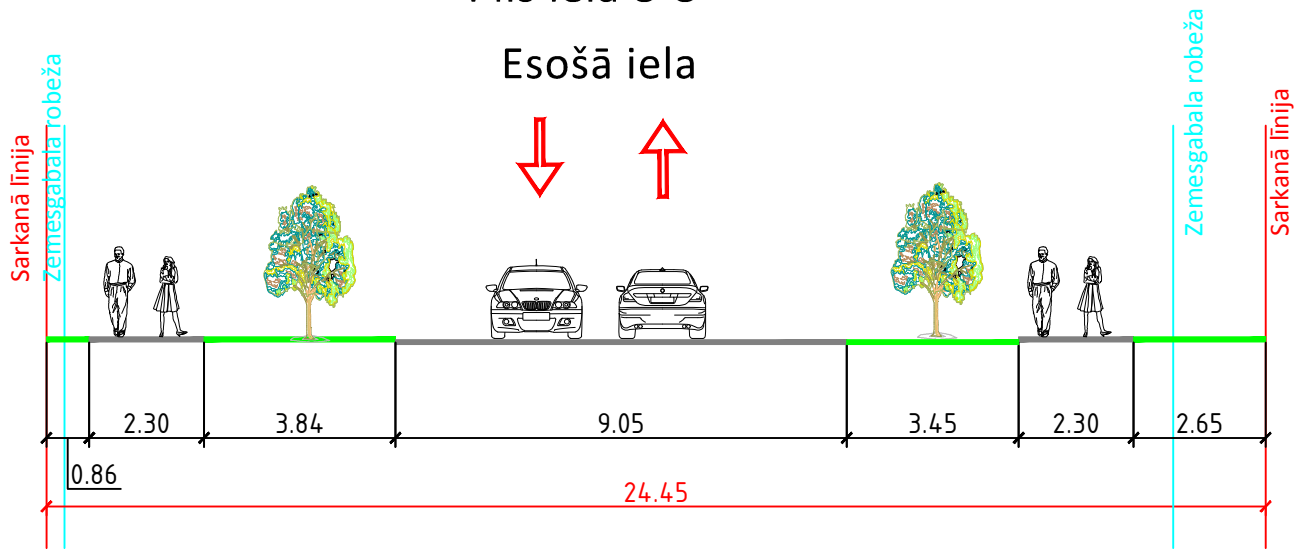


Īstermiņa situācija

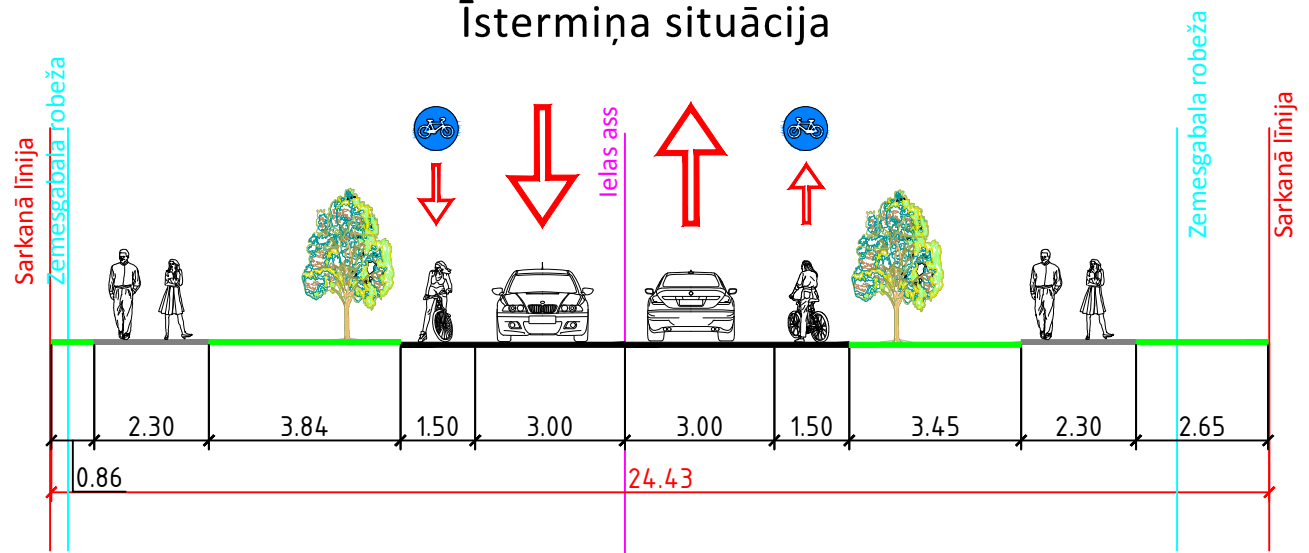


Pils iela 8-8

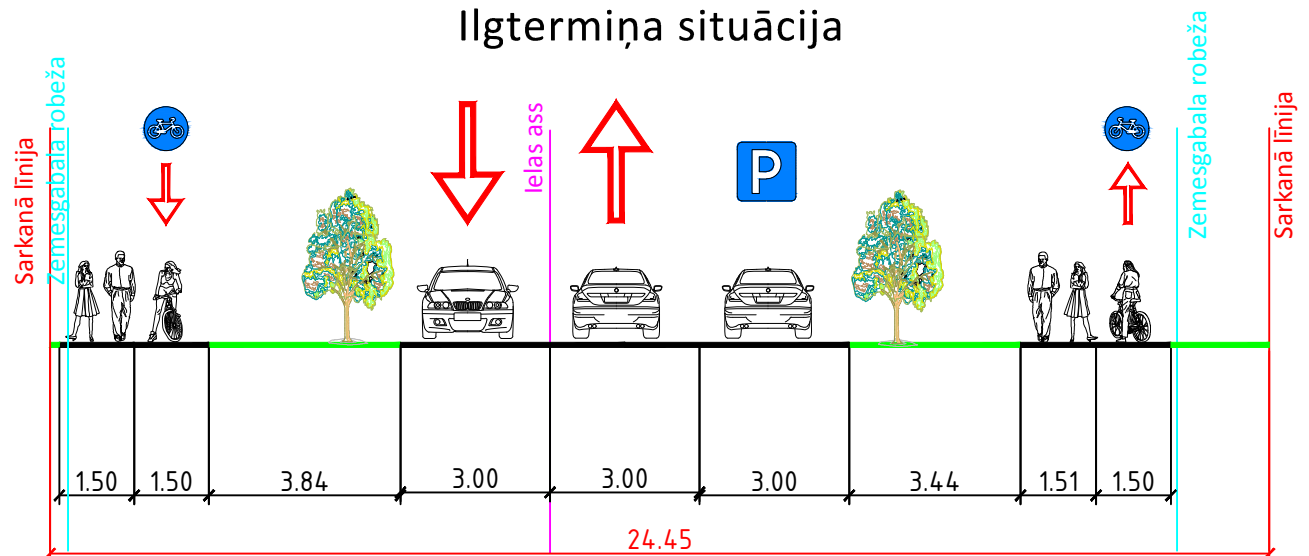
Esošā iela



Īstermiņa situācija

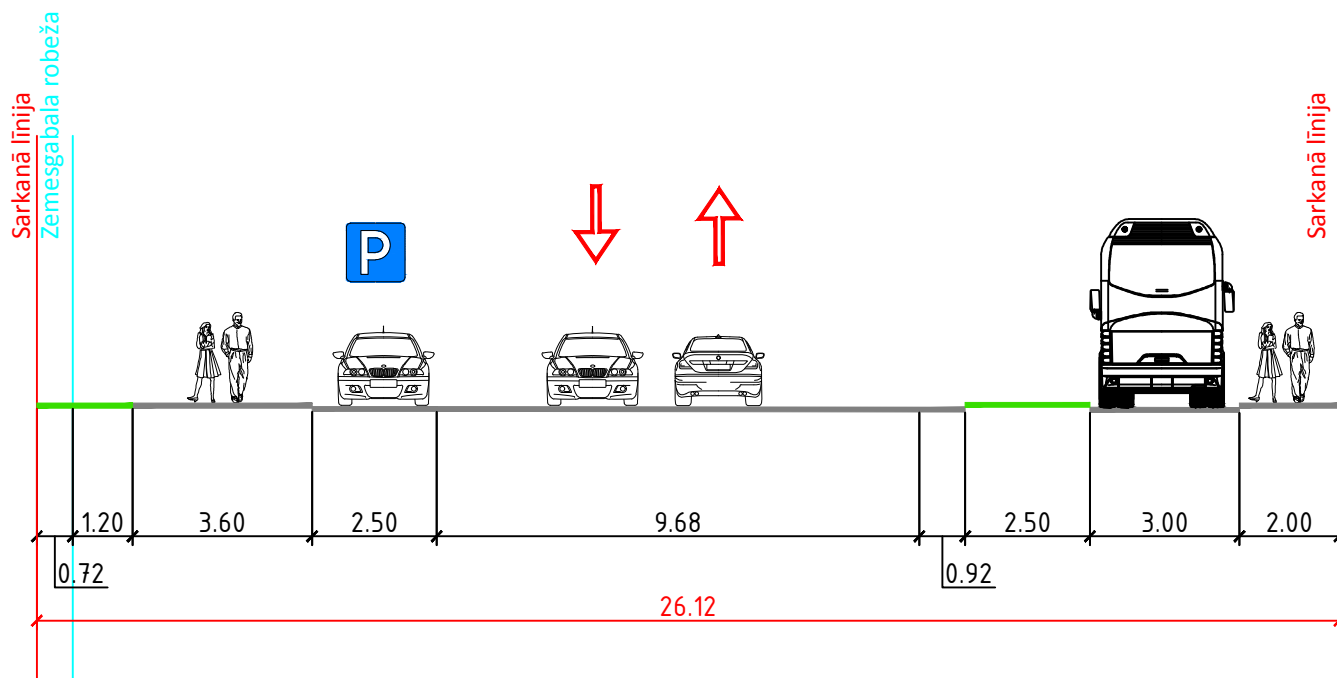


Ilgtermiņa situācija

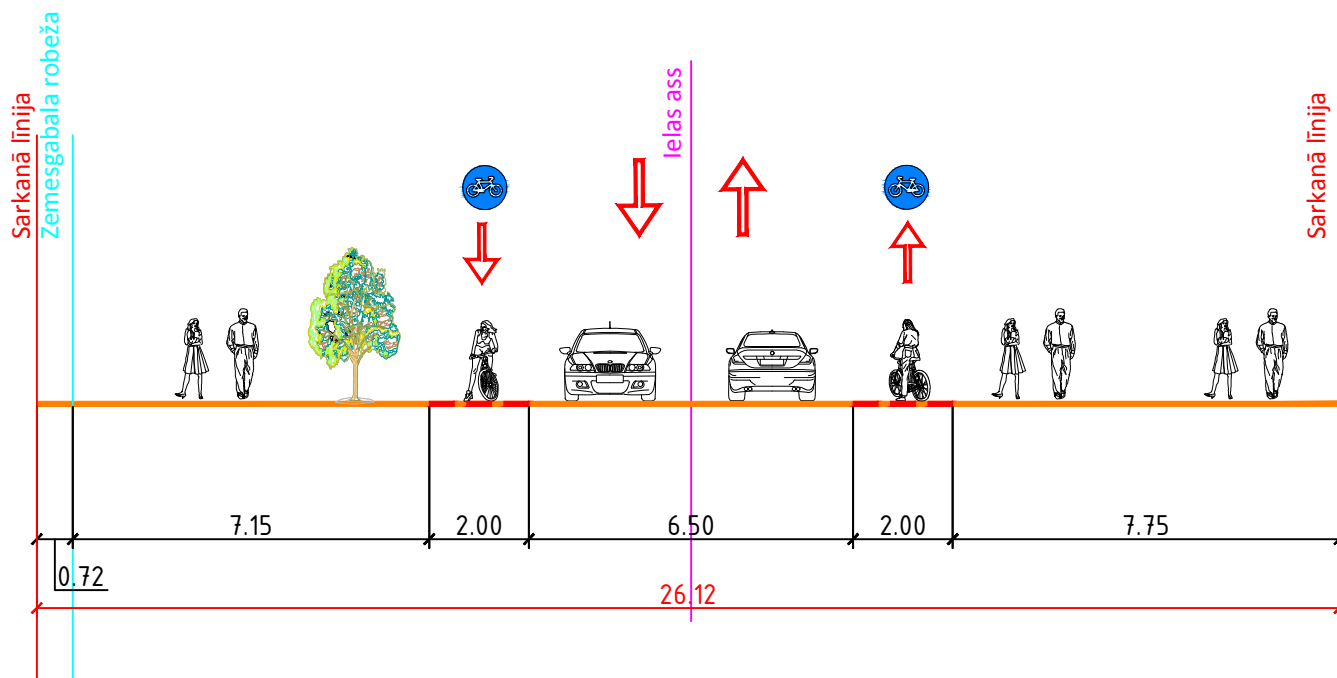


Ausekļa iela (Pils iela - Raiņa iela) 4-4

Esošā iela

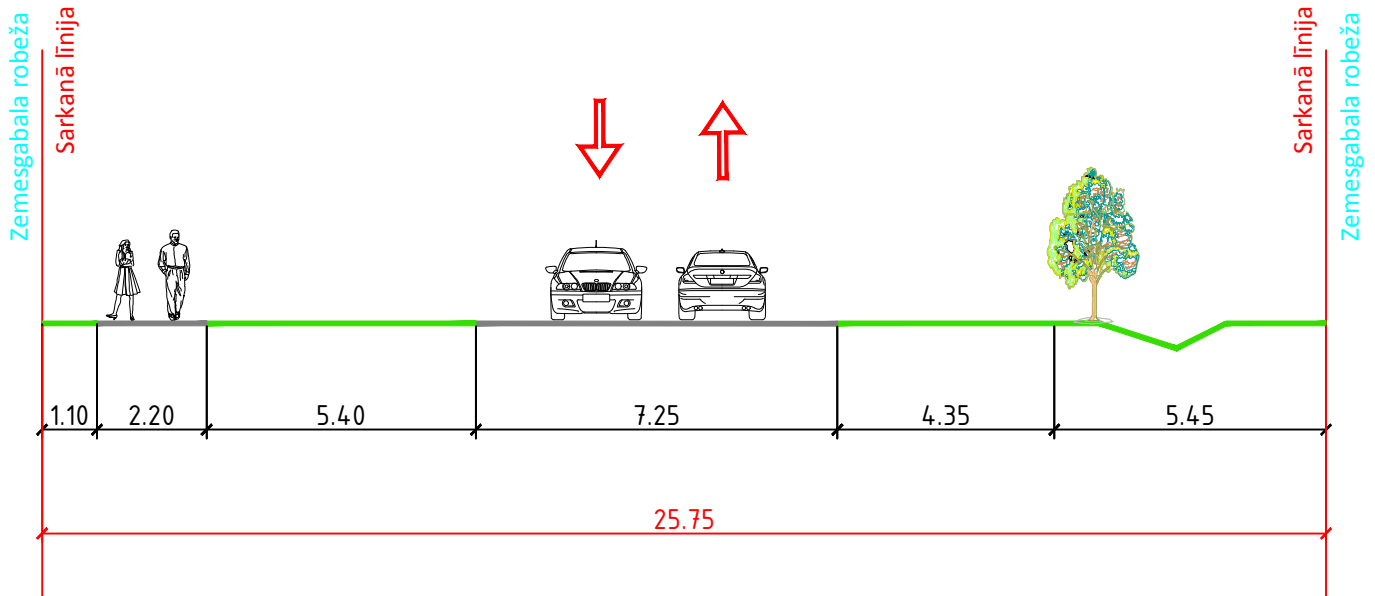


Laukums ar brauktuvi vienā līmenī

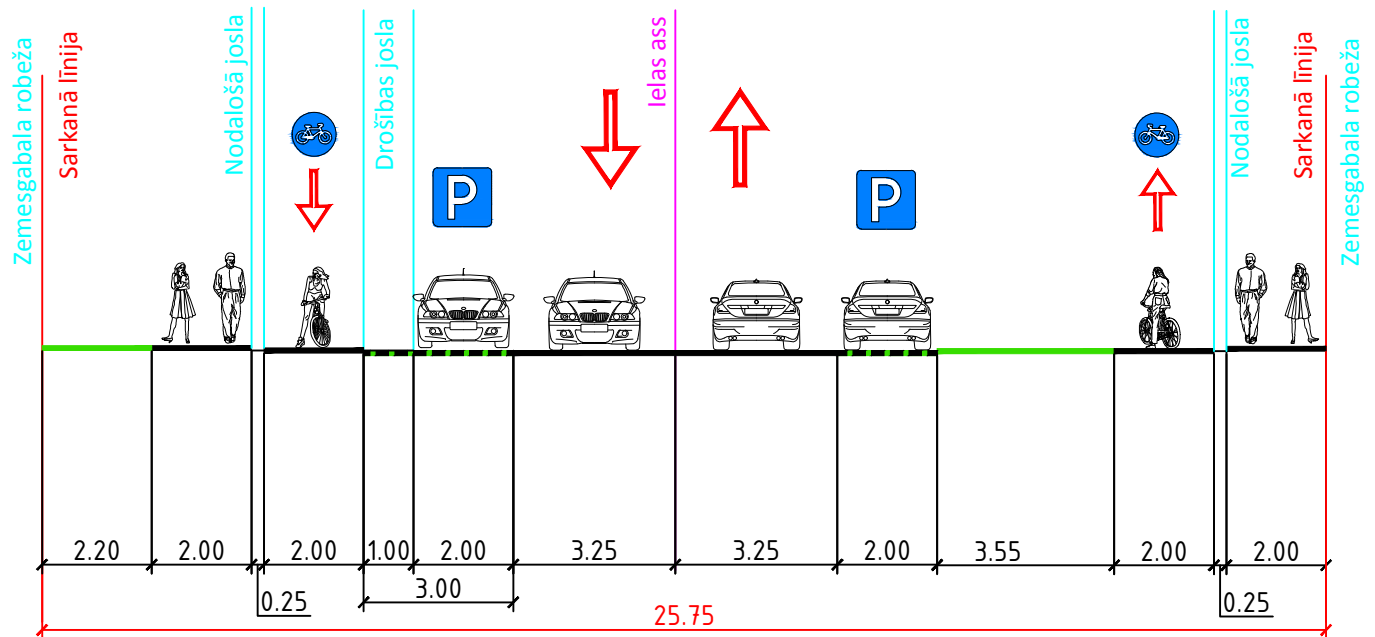


Ausekļa iela 3-3

Esošā iela

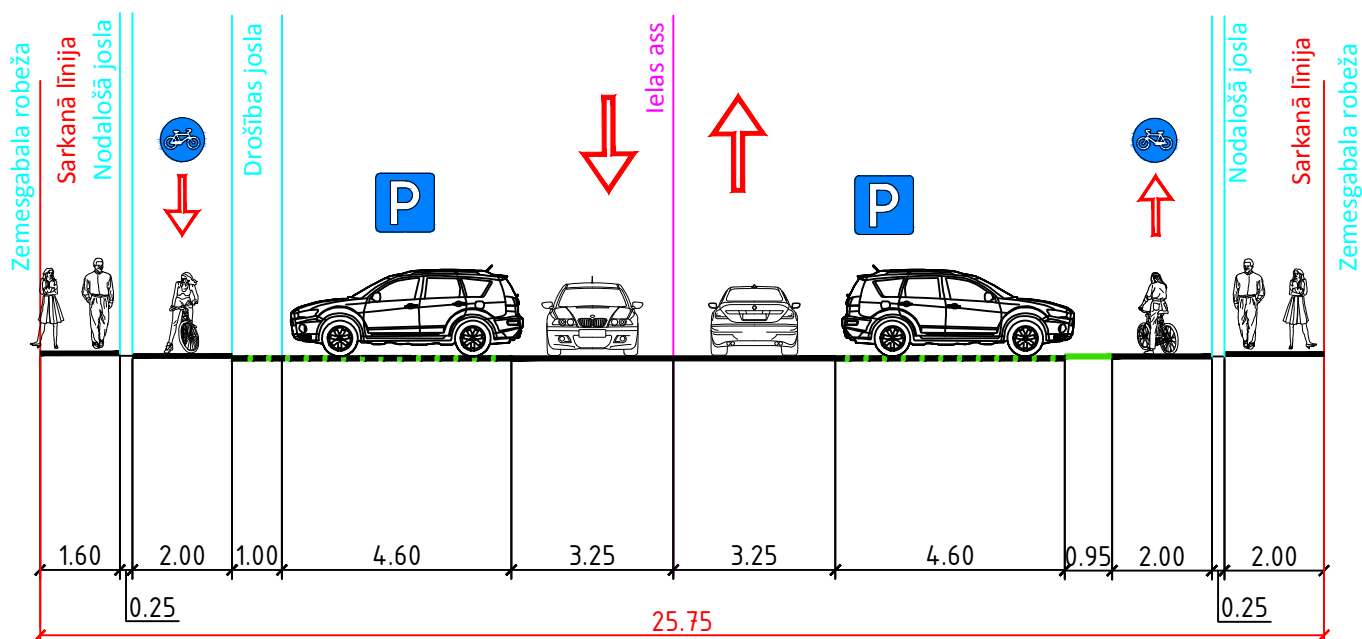


Paralēlas stāvvietas



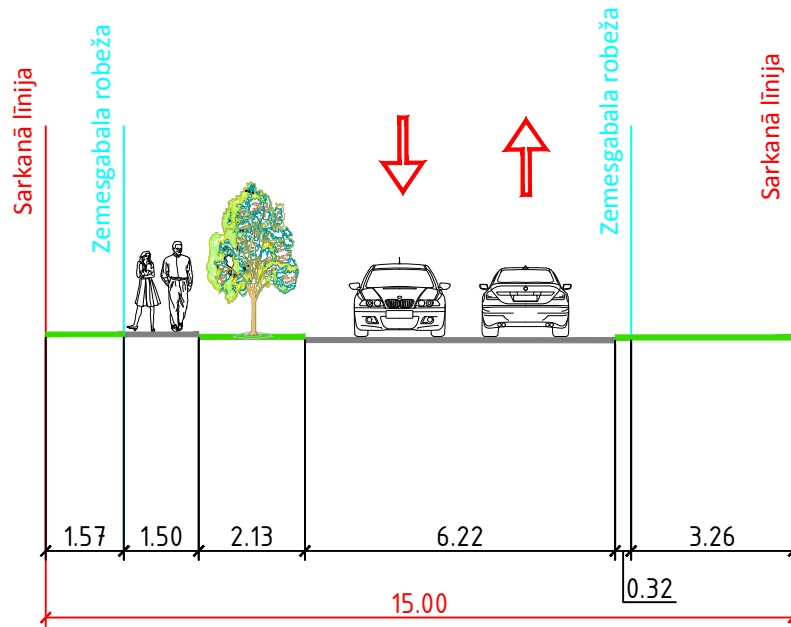
Ausekļa iela 3-3

Slīpas stāvvietas

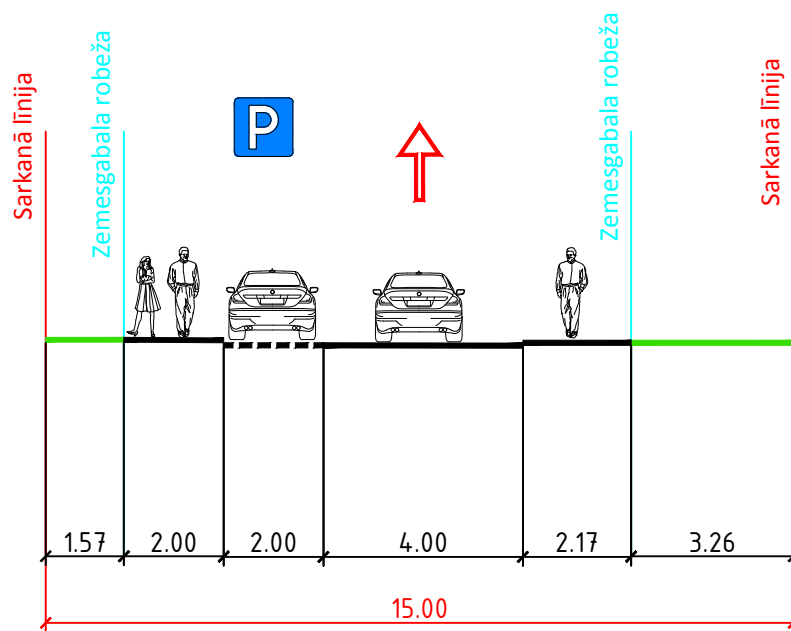


Kr. Valdemāra iela 2-2

Esošā iela

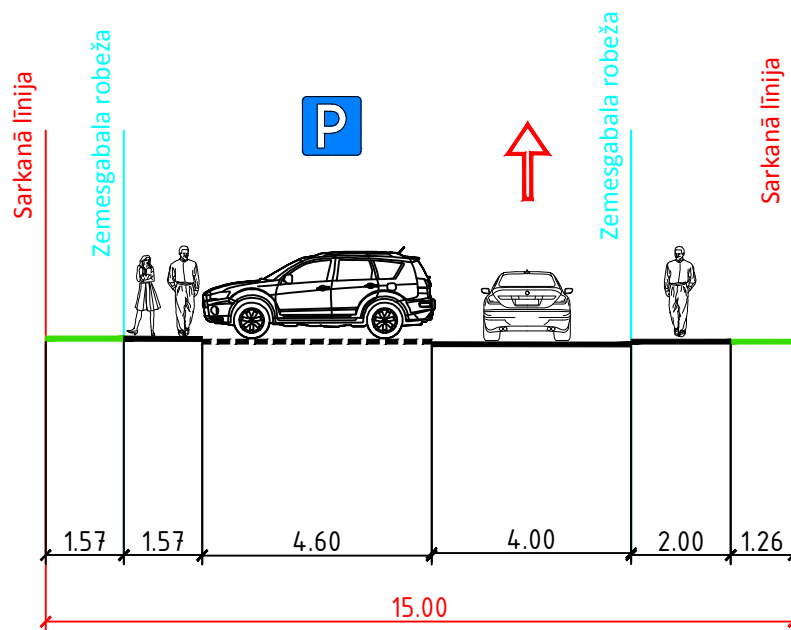


Paralēlas stāvvietas



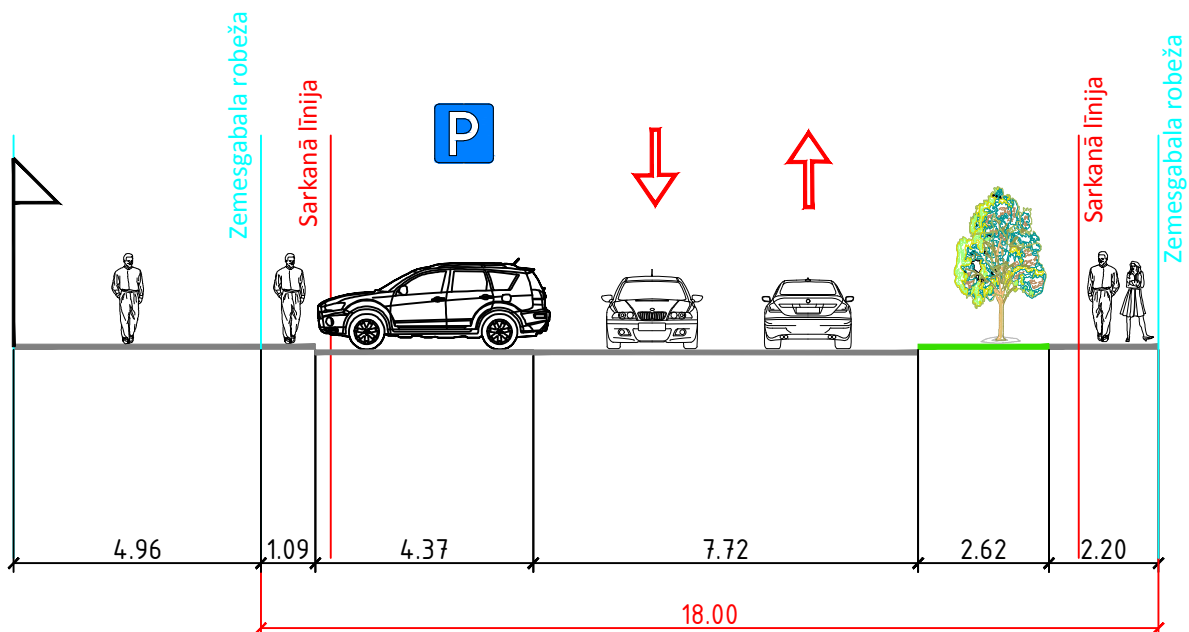
Kr. Valdemāra iela 2-2

Slīpas stāvvietas

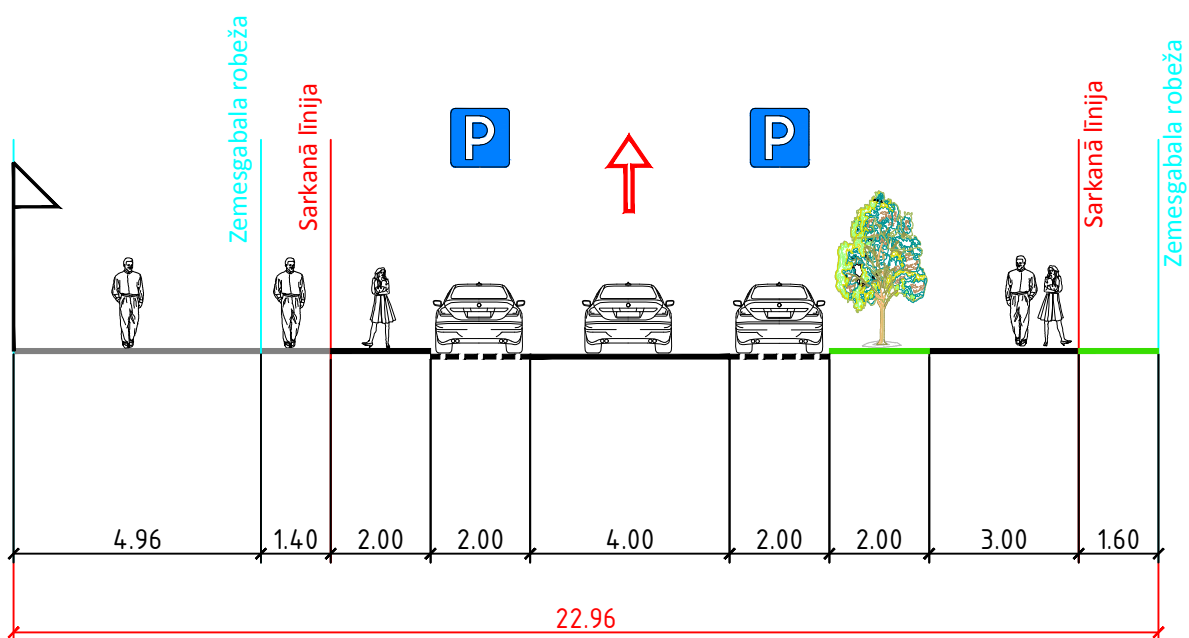


Kr. Valdemāra iela 1-1

Esošā iela

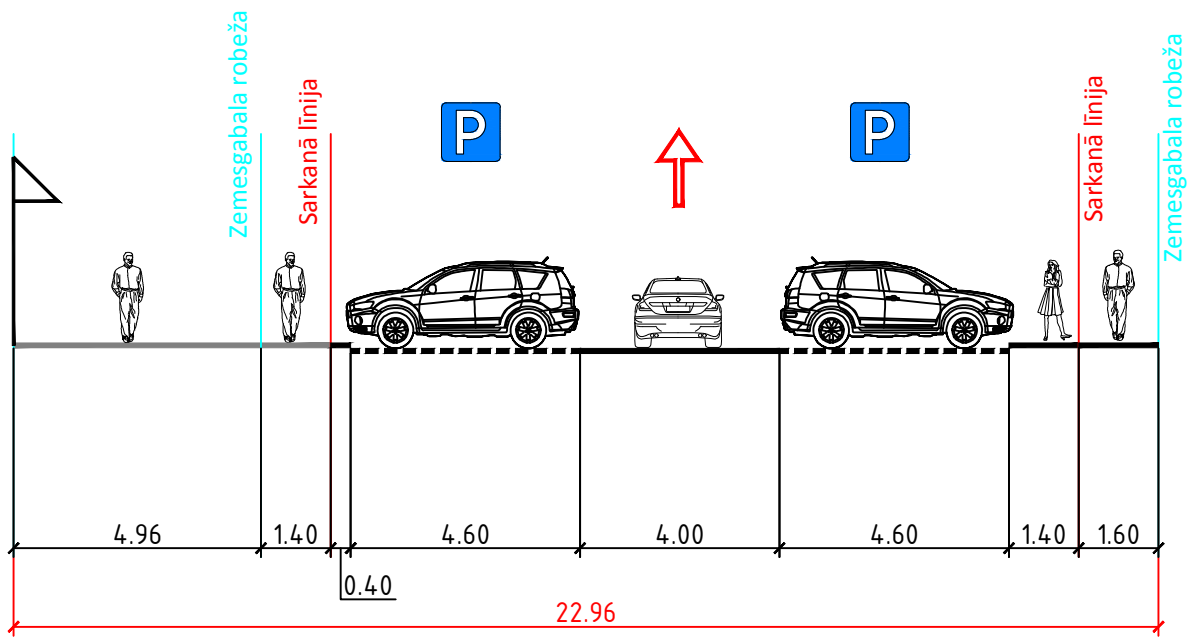


Paralēlas stāvvietas

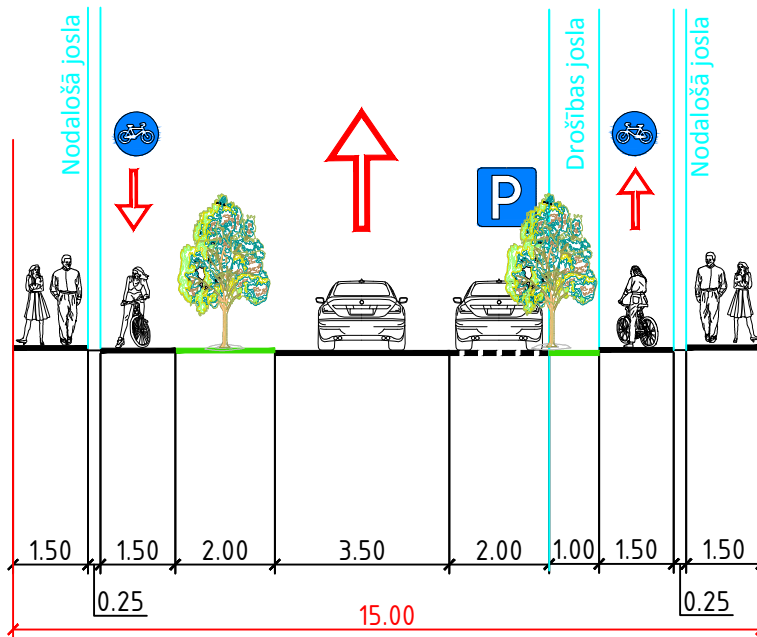


Kr. Valdemāra iela 1-1

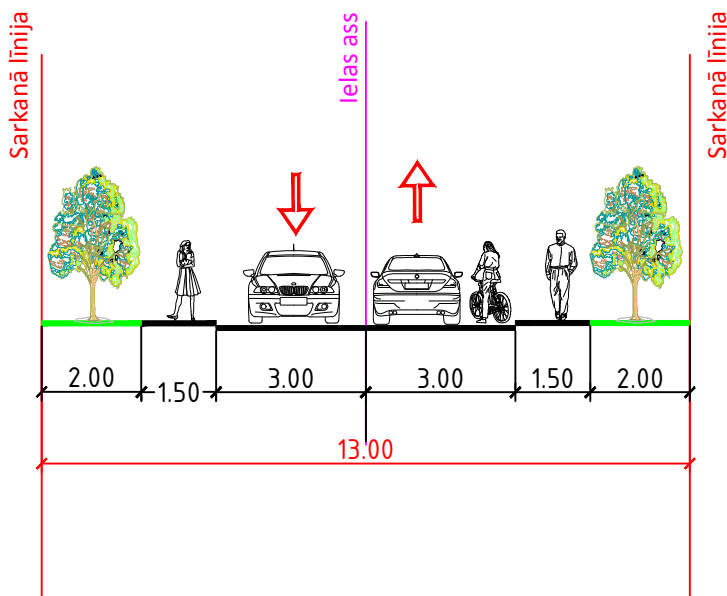
Slīpas stāvvietas



Lakstīgalas iela
Cēsu iela (Raiņa iela - Lāčplēša iela)
Lāčplēša iela
Ziedu iela

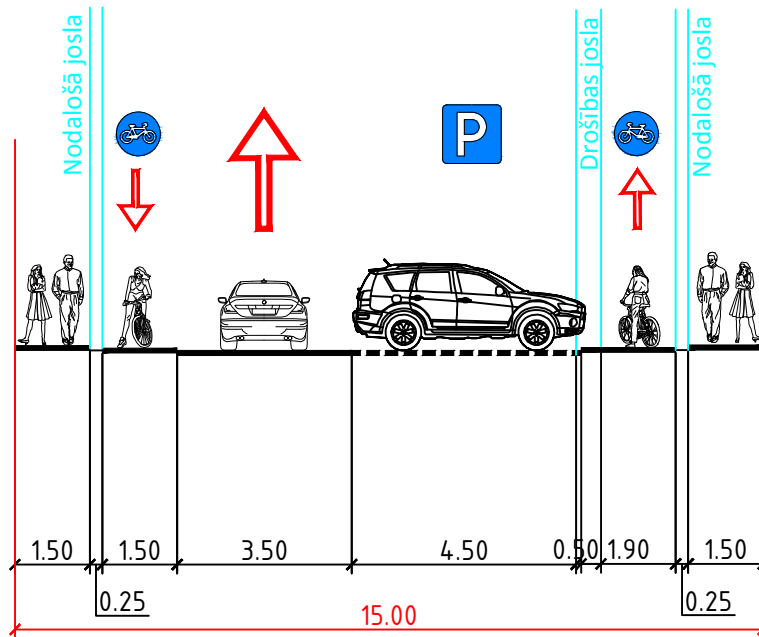


Jāņa Čakstes iela
Leona Paegles iela

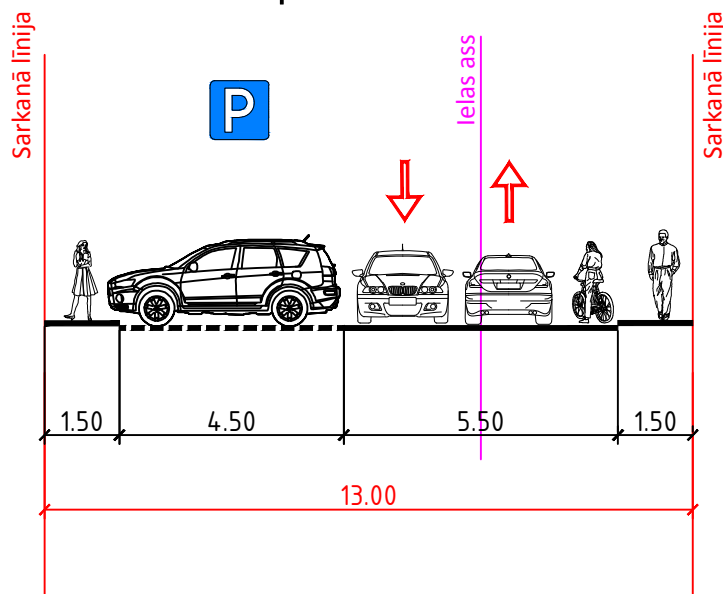


Lakstīgalas iela
Cēsu iela (Raina iela - Lāčplēša iela)
Lāčplēša iela
Ziedu iela

Slīpas stāvvietas



Jāņa Čakstes
Leona Paegles iela
Slīpas stāvvietas



SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA

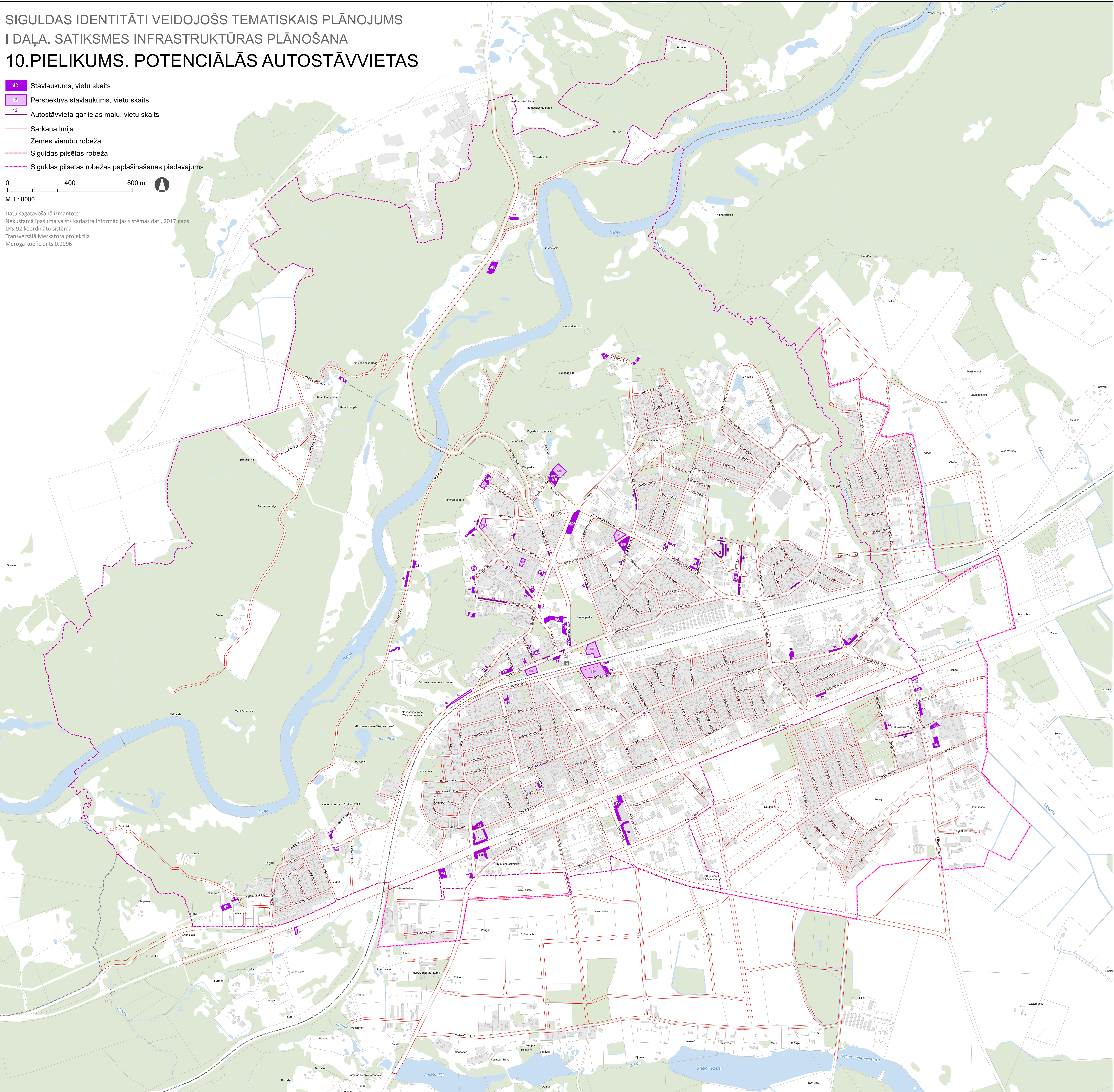
10. PIELIKUMS. POTENCIĀLĀS AUTOSTĀVVIETAS

- 92 Stāvlaukums, vietu skaits
- 12 Perspektīvs stāvlaukums, vietu skaits
- 12 Autostāvvietā gar ielas malu, vietu skaits
- Sarkanā līnija
- Zemes vienību robeža
- Siguldas pilsētas robeža
- Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums

0 400 800 m

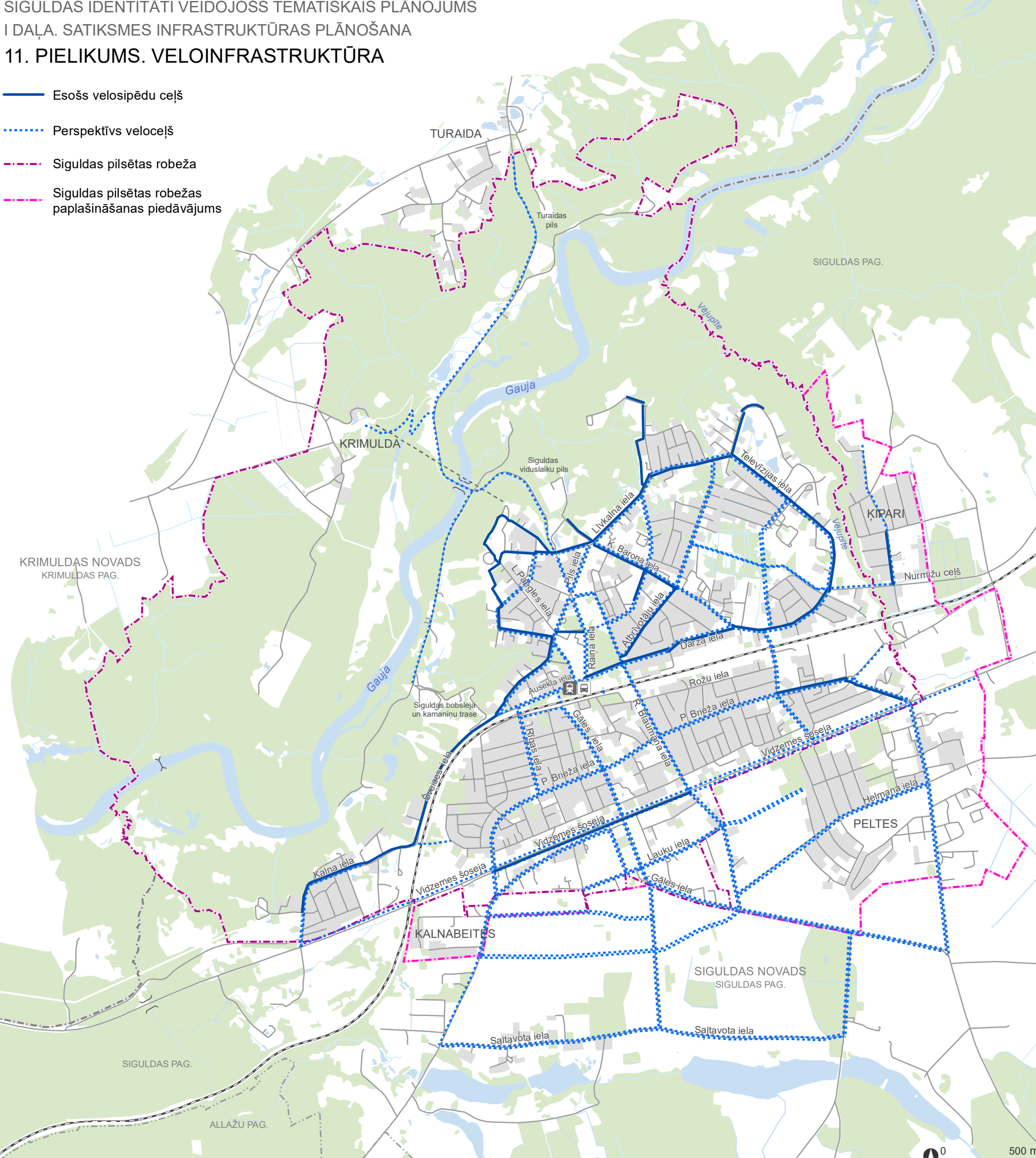
M 1 : 8000

Datu sagatavošanā izmantots:
Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmas dati, 2017.gads
LKS-92 koordinātu sistēma
Transversālā Merkatora projekcija
Mēroga koeficients 0.9996



SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS
I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA
11. PIELIKUMS. VELOINFRASTRUKTŪRA

- Esošs velosipēdu ceļš
- ⋯ Perspektīvs veloceļš
- - - Siguldas pilsētas robeža
- Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums



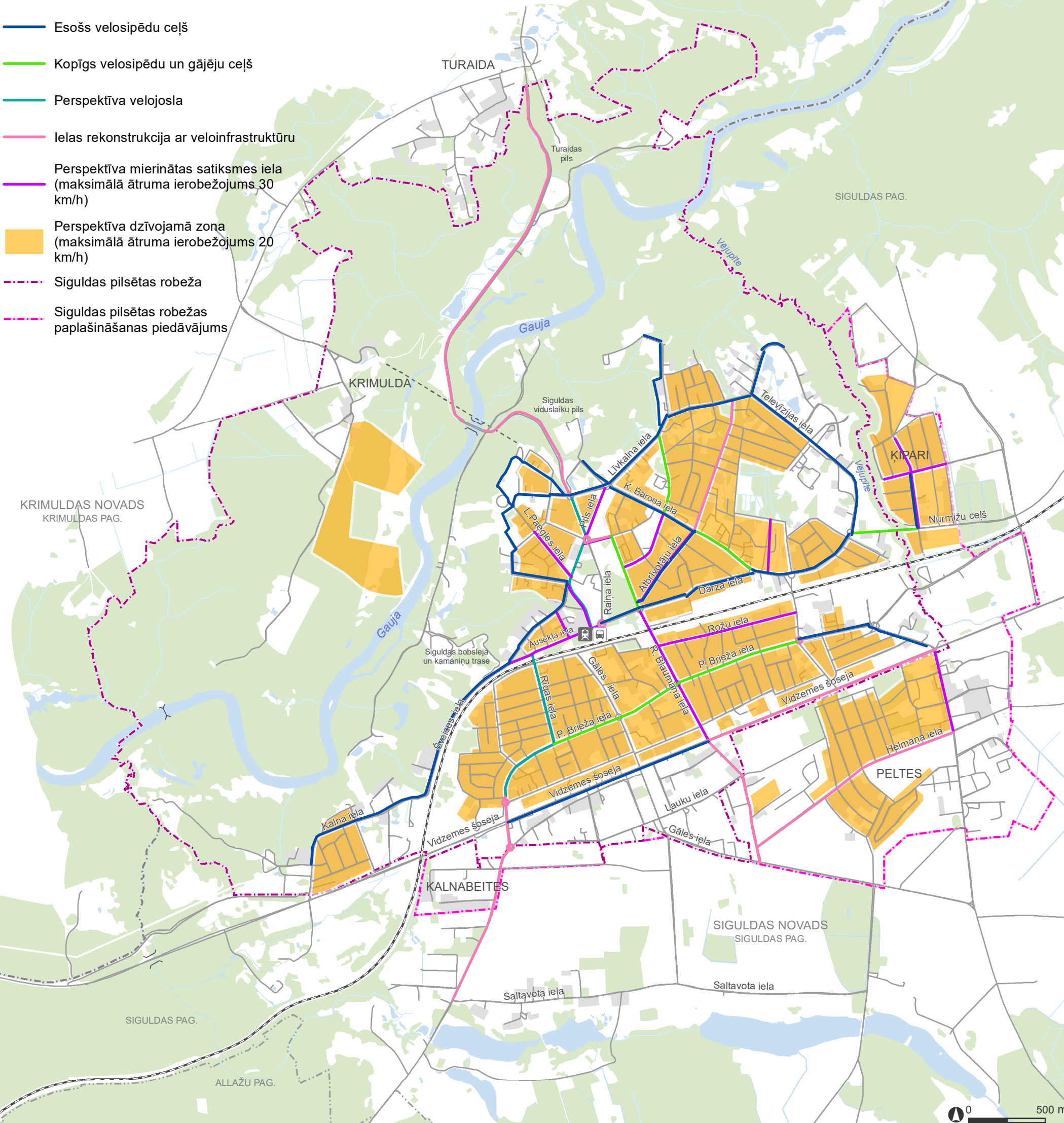
SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS
 I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA
 12. PIELIKUMS. IELU UZTURĒŠANĀS KLASES

- | | |
|--|---------------------------|
| Esošas ielas | Perspektīvās ielas |
| A uzturēšanas klase | A1 uzturēšanas klase |
| A1 uzturēšanas klase | B uzturēšanas klase |
| B uzturēšanas klase | C uzturēšanas klase |
| C uzturēšanas klase | |
| D uzturēšanas klase | |
| Siguldas pilsētas robeža | |
| Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums | |



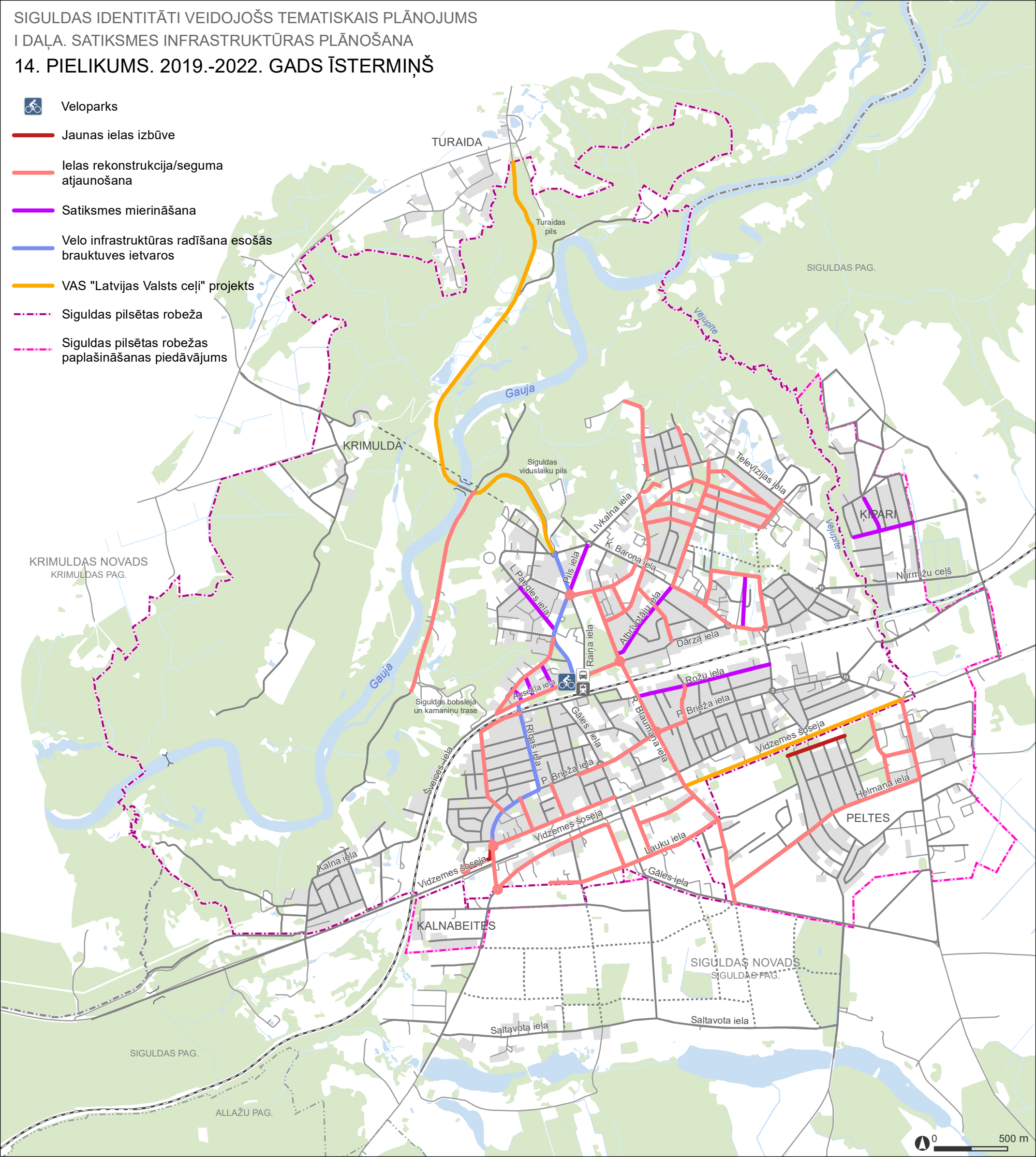
13. PIELIKUMS. ĪSTERMIŅA VELOINFRASTRUKTŪRA

- Esošs velosipēdu ceļš
- Kopīgs velosipēdu un gājēju ceļš
- Perspektīva velojosla
- Ielas rekonstrukcija ar veloinfrastruktūru
- Perspektīva mierinātas satiksmes iela (maksimālā ātruma ierobežojums 30 km/h)
- Perspektīva dzīvojamā zona (maksimālā ātruma ierobežojums 20 km/h)
- Siguldas pilsētas robeža
- Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums



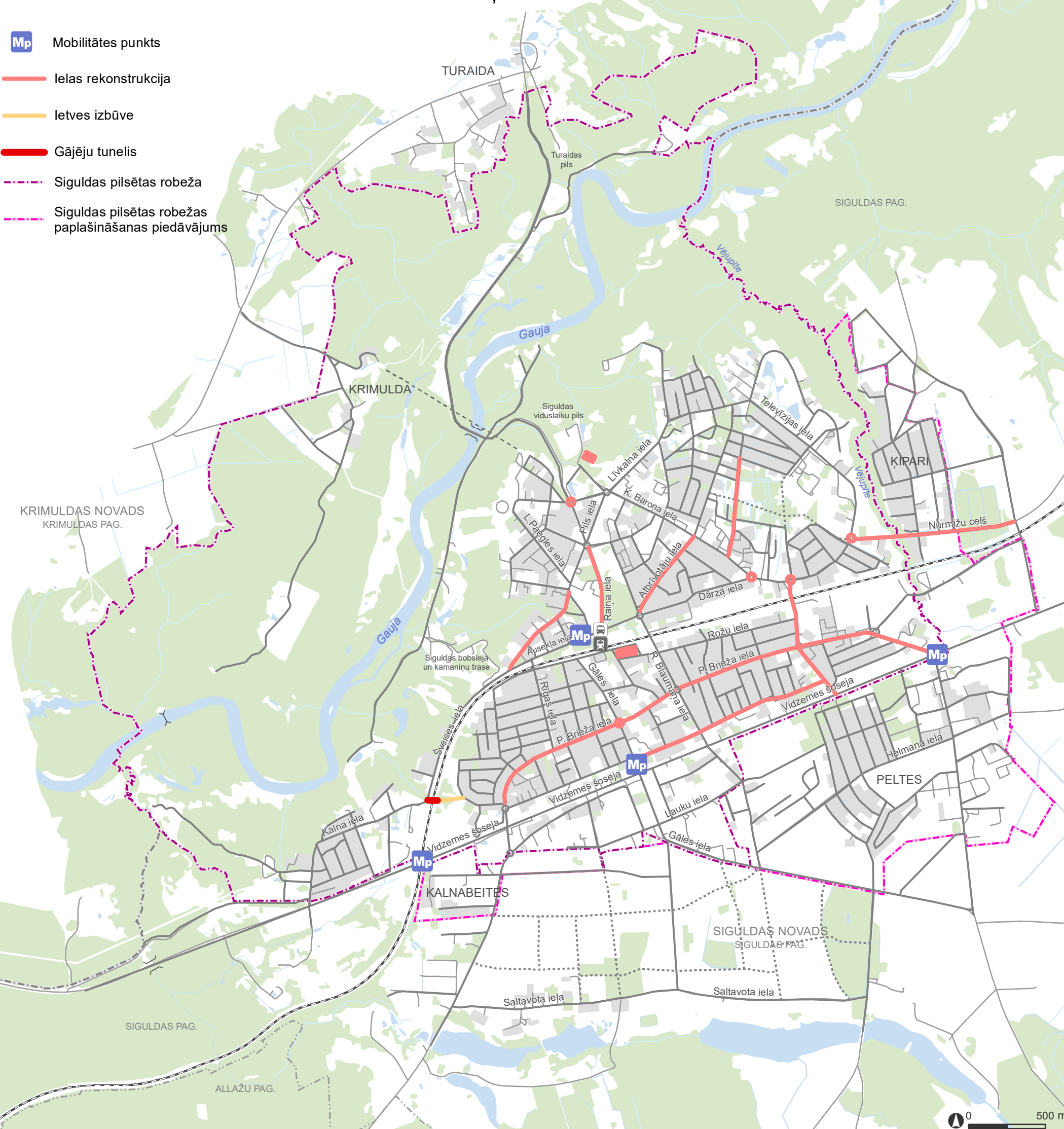
SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS
 I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA
 14. PIELIKUMS. 2019.-2022. GADS ĪSTERMIŅŠ

-  Veloparks
-  Jaunas ielas izbūve
-  Ielas rekonstrukcija/seguma atjaunošana
-  Satiksmes mierināšana
-  Velo infrastruktūras radīšana esošās brauktuves ietvaros
-  VAS "Latvijas Valsts ceļi" projekts
-  Siguldas pilsētas robeža
-  Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums







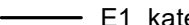
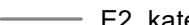
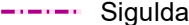



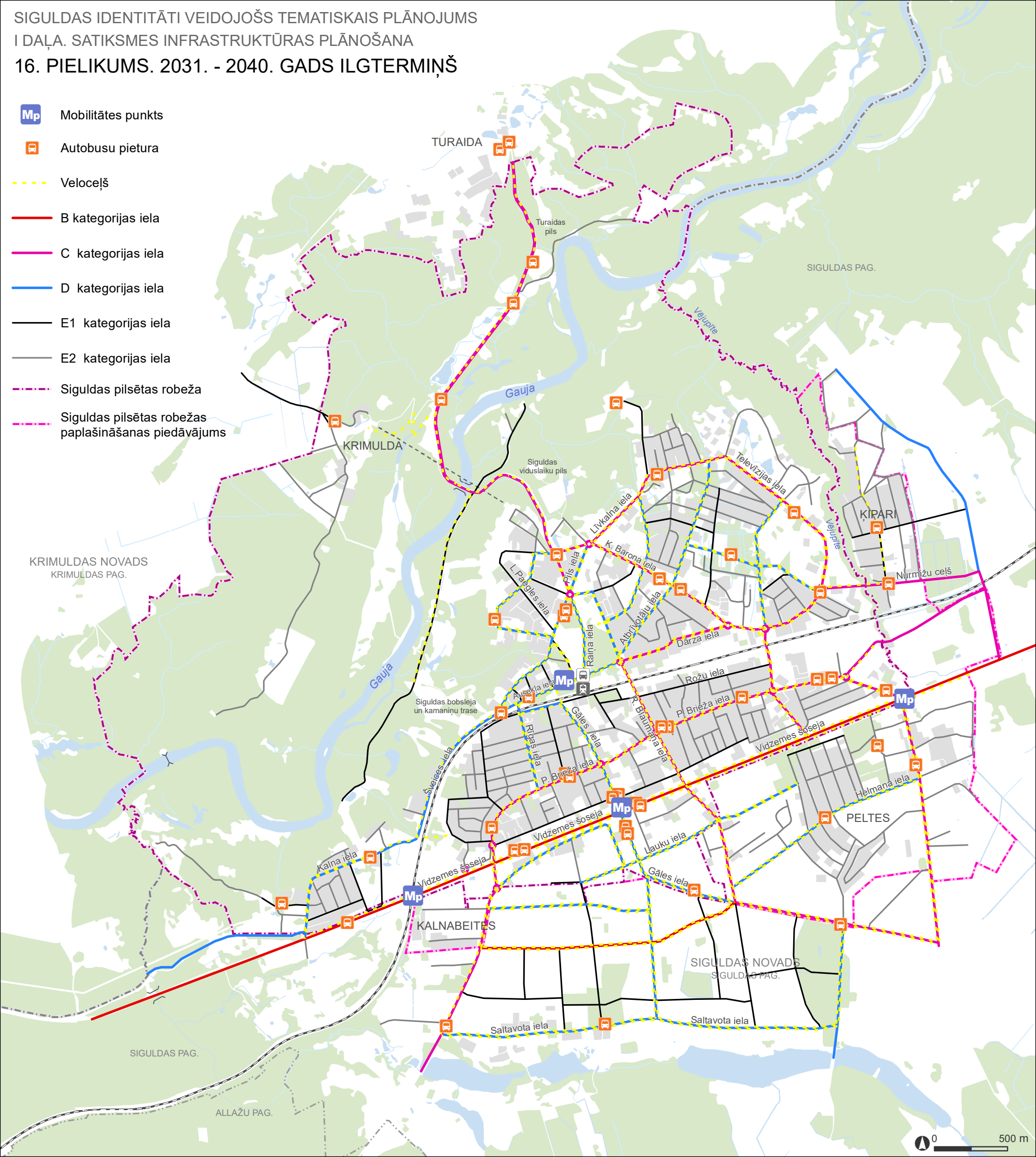
SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS
 I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA
 15. PIELIKUMS 2023.-2030. GADS VIDĒJAIS TERMIŅŠ

- Mp Mobilitātes punkts
- Ielas rekonstrukcija
- Ietves izbūve
- Gājēju tunelis
- Siguldas pilsētas robeža
- Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums

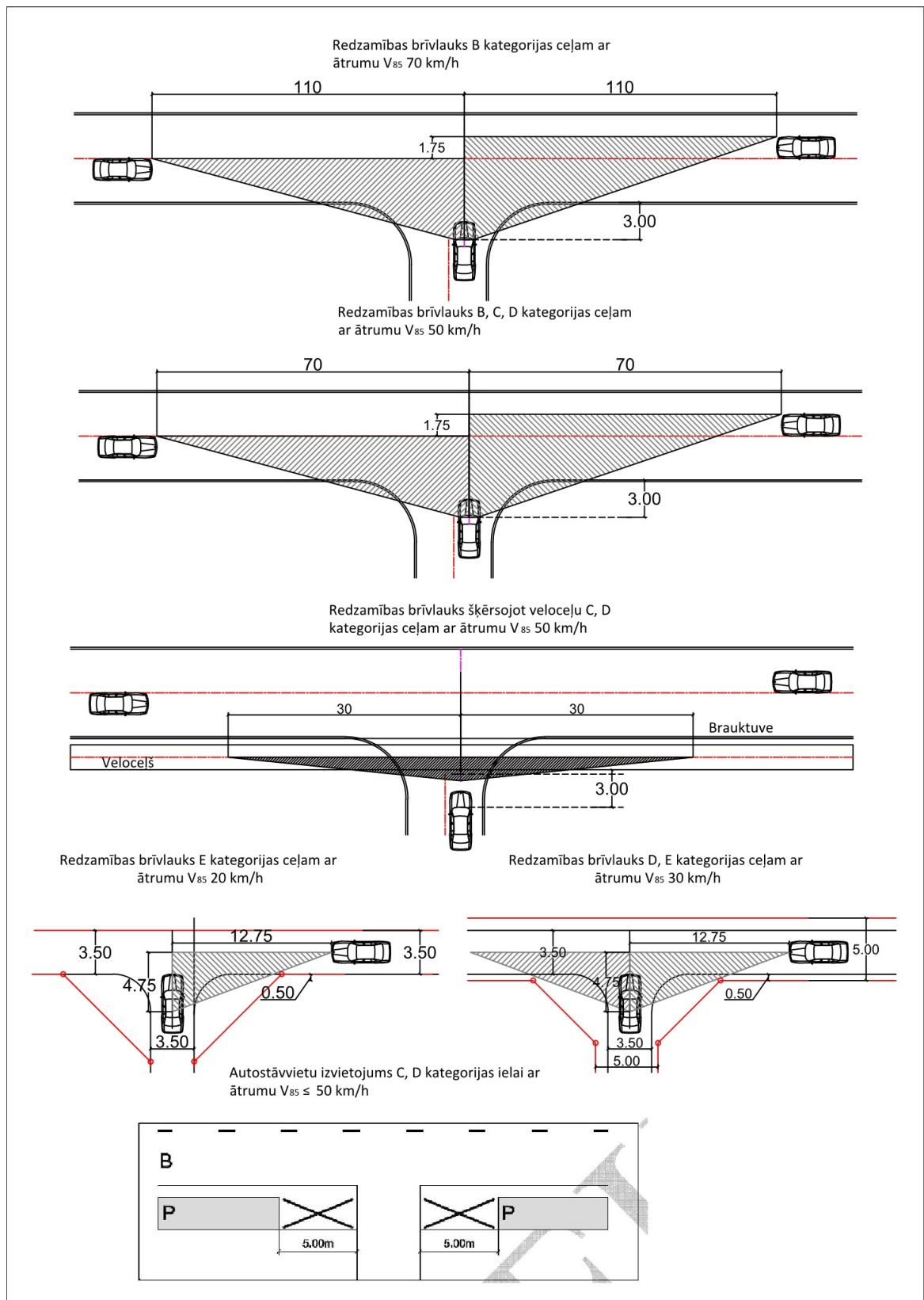


SIGULDAS IDENTITĀTI VEIDOJOŠS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS
 I DAĻA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA
 16. PIELIKUMS. 2031. - 2040. GADS ILGTERMIŅŠ

-  Mobilitātes punkts
-  Autobusu pietura
-  Veloceļš
-  B kategorijas iela
-  C kategorijas iela
-  D kategorijas iela
-  E1 kategorijas iela
-  E2 kategorijas iela
-  Siguldas pilsētas robeža
-  Siguldas pilsētas robežas paplašināšanas piedāvājums

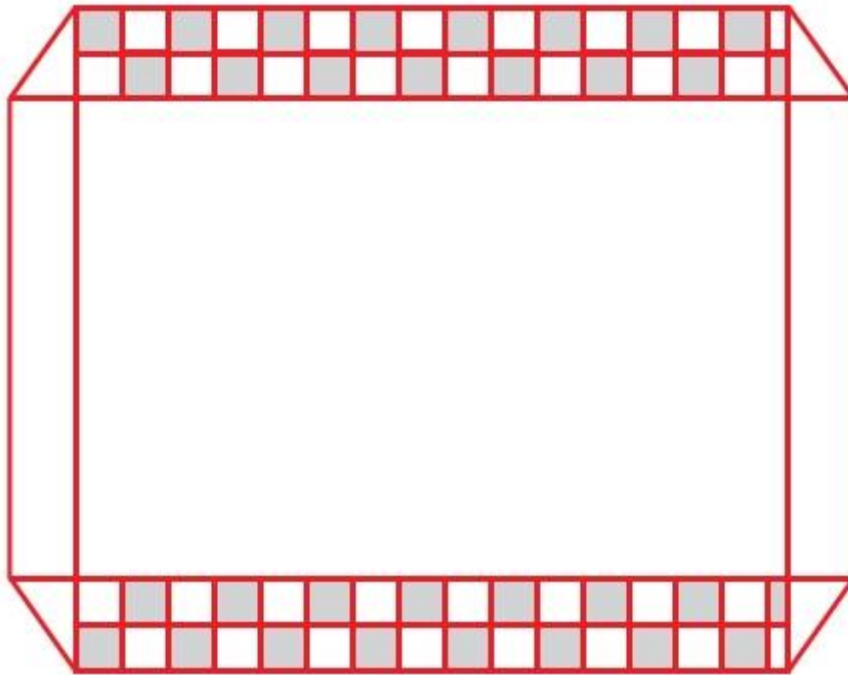


17. PIELIKUMS. REDZAMĪBAS BRĪVLAUKI

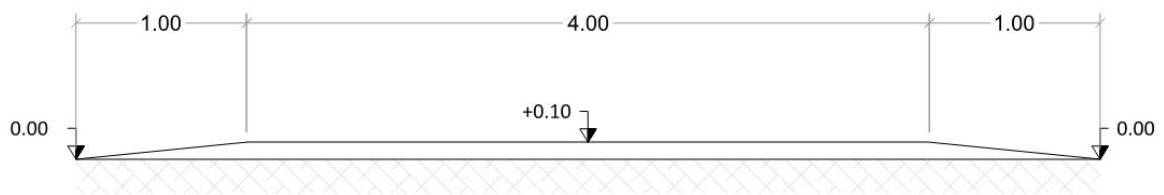


**18. PIELIKUMS. SATIKSMES MIERINĀŠANAS UN KRUSTOJUMU RISINĀJUMU
PIEMĒRI****Trapecveida ātrumvalnis**

Virsskats



Trapecveida ātrumvalņa garengriezums

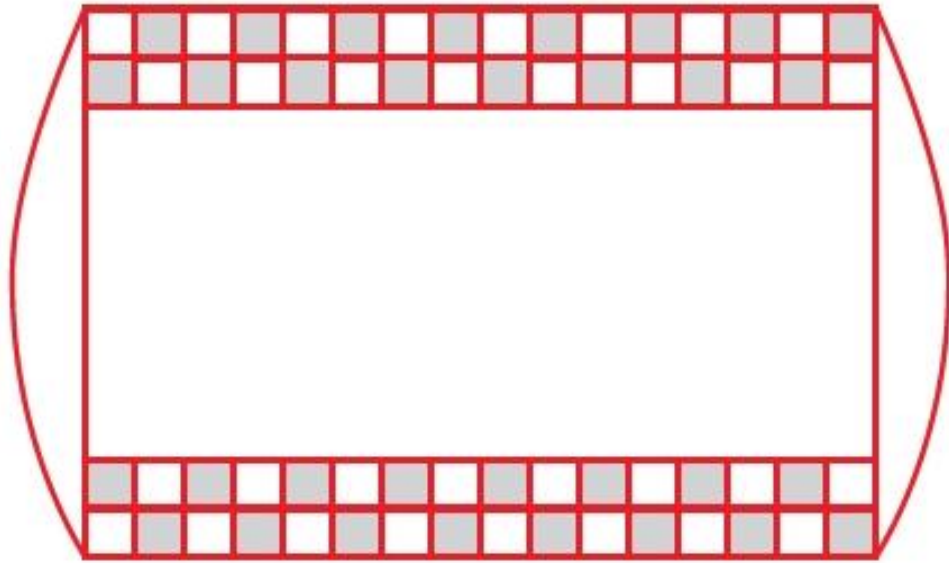


Trapecveida ātrumvalņa šķērsriezums

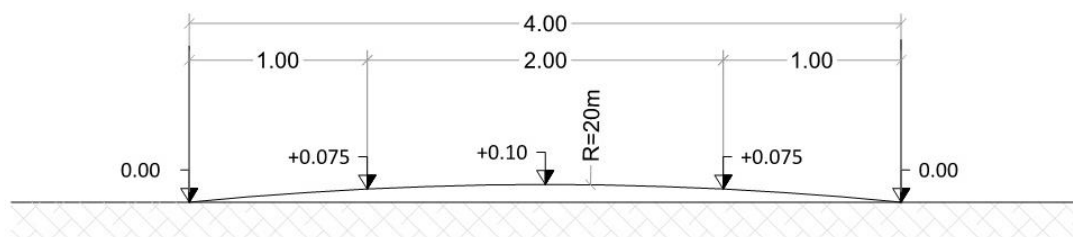


Aploce veida ātrumvalnis

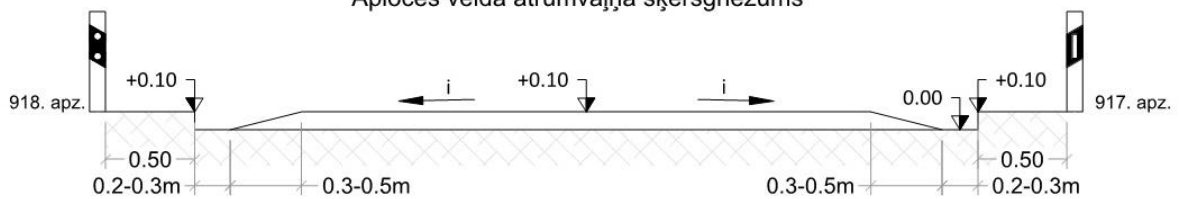
Virsskats



Aploce veida ātrumvalņa garengriezums

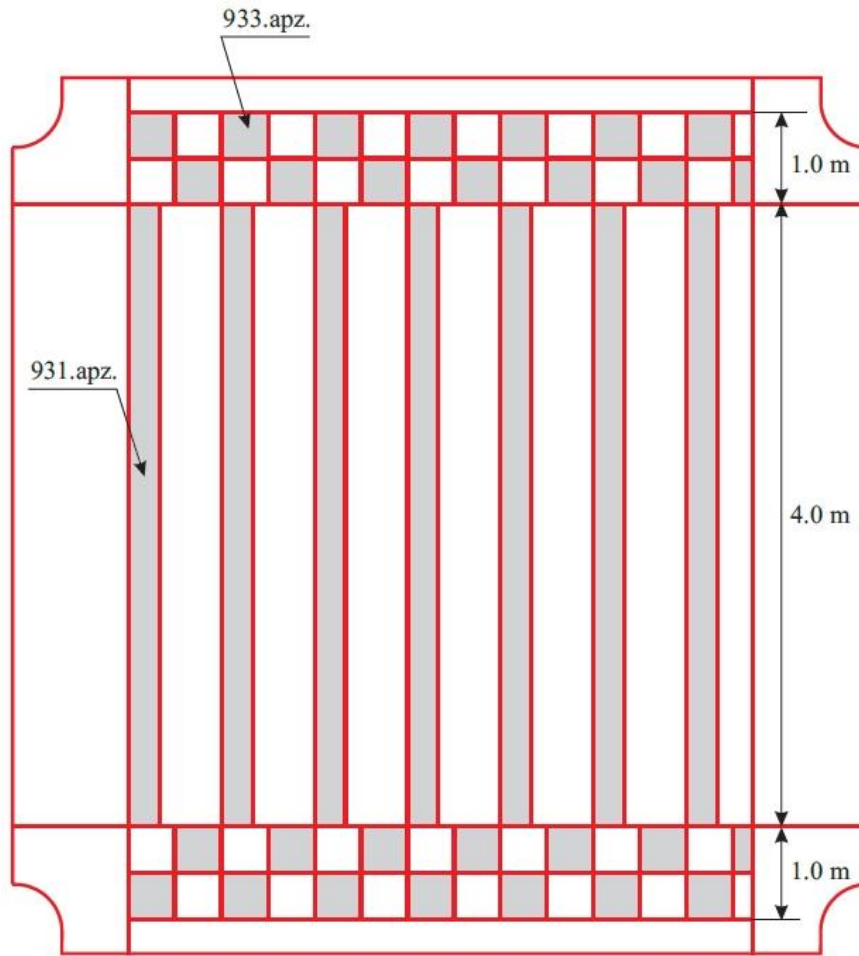


Aploce veida ātrumvalņa šķērsriezums

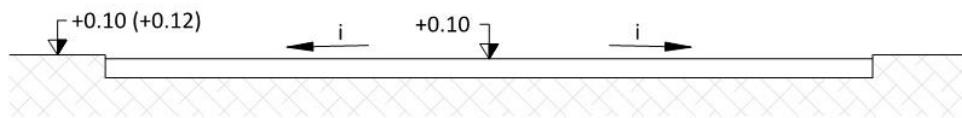


Gājēju pāreja apvienota ar trapecveida ātrumvalni

Virsskats

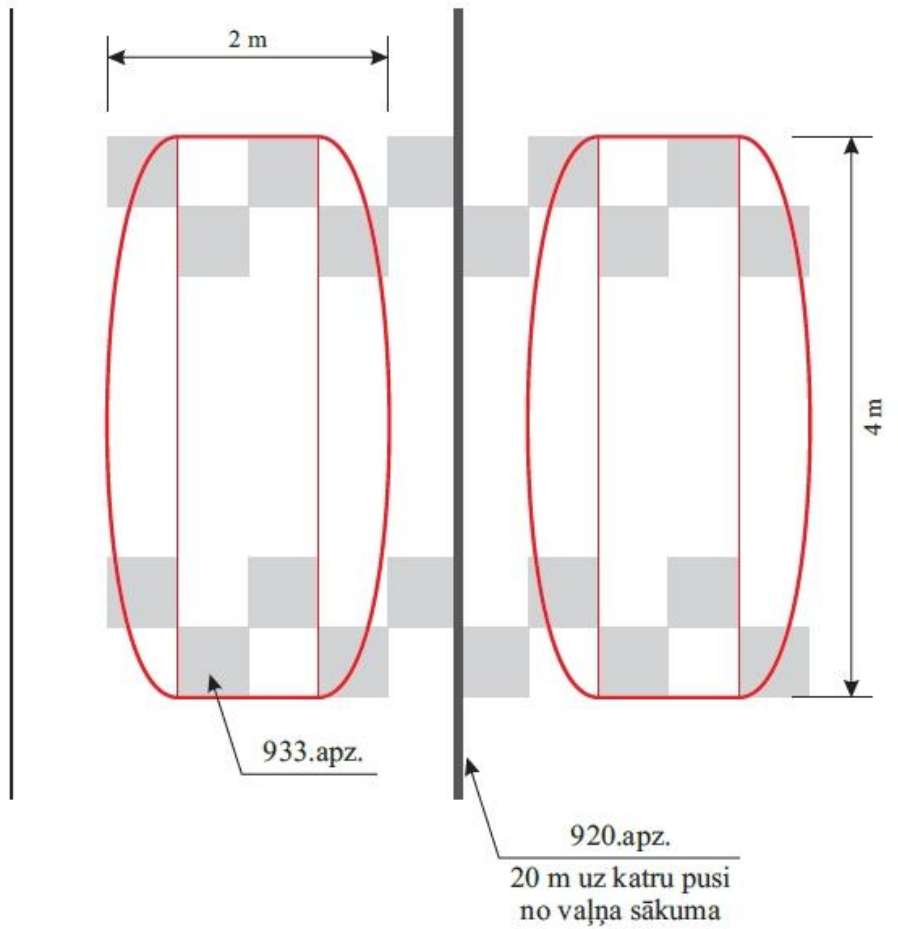


Gājēju pāreja apvienota ar trapecveida ātrumvalni
Šķērsriezums

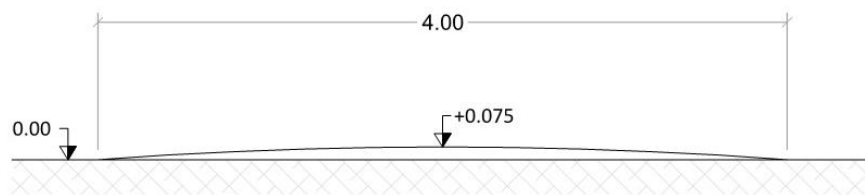


Joslas ātrumvaļņi ielām ar autobusu vai kravas automobiļu satiksmi

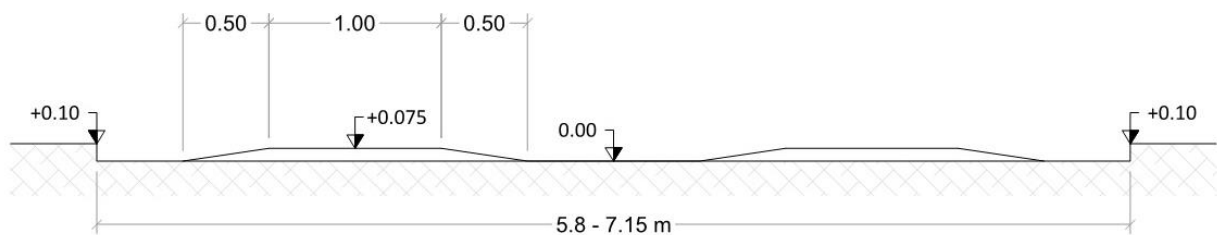
Virsskats



Joslas ātrumvaļņi ielām ar autobusu vai kravas automobiļu satiksmi
Garengriezums



Šķērsriezums





Priekšzīmē "Gaujas ielas rekonstrukcijai" pirmā no Rīgas gatvju līcī
Gaujas iela 20. Ādažu novads
Pasūtītājs: Ādažu novada dome, 05.2015.

19. PIELIKUMS. REFERENCES SATIKSMES MIERINĀŠANAI UN VELOIELAI





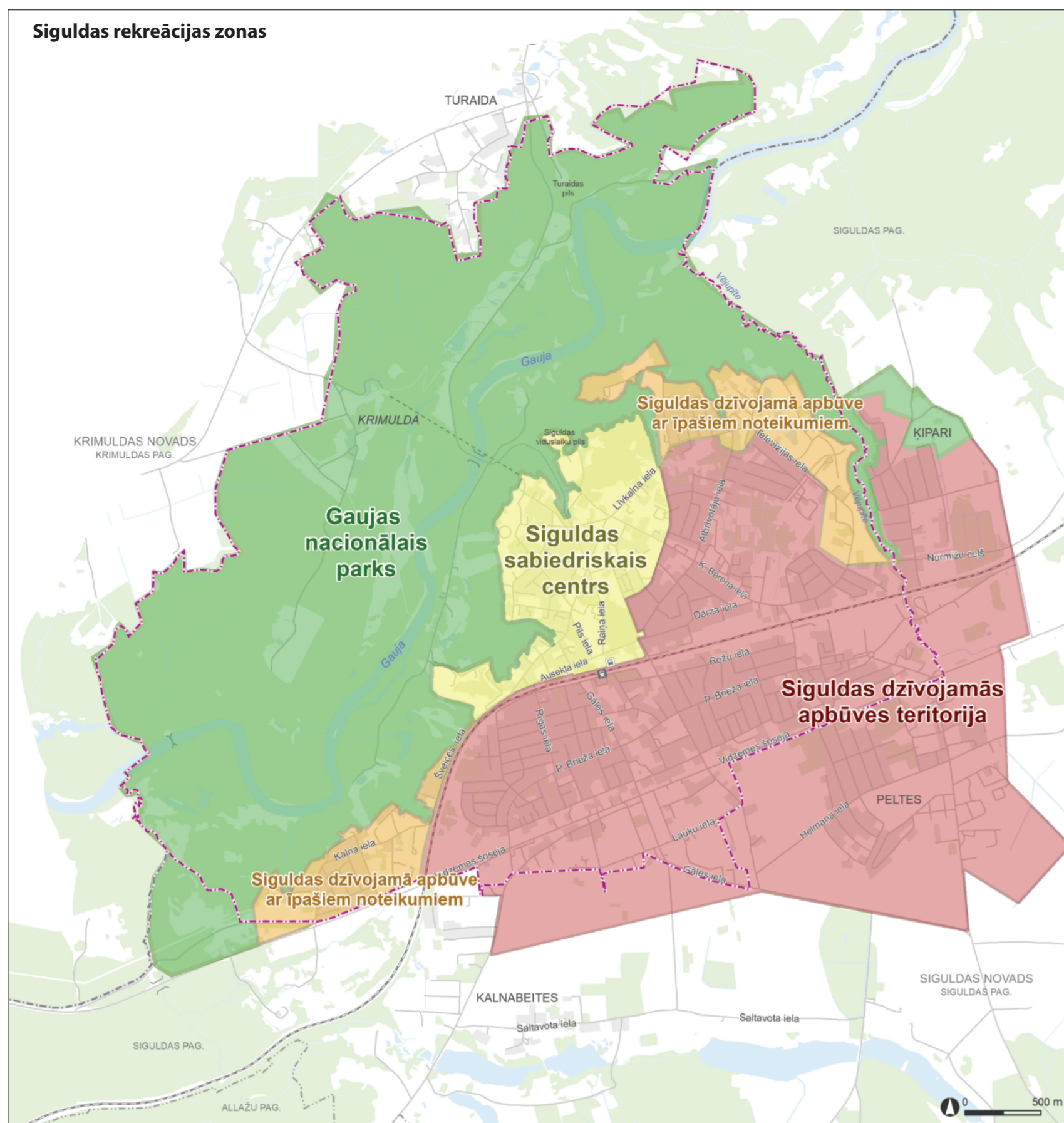




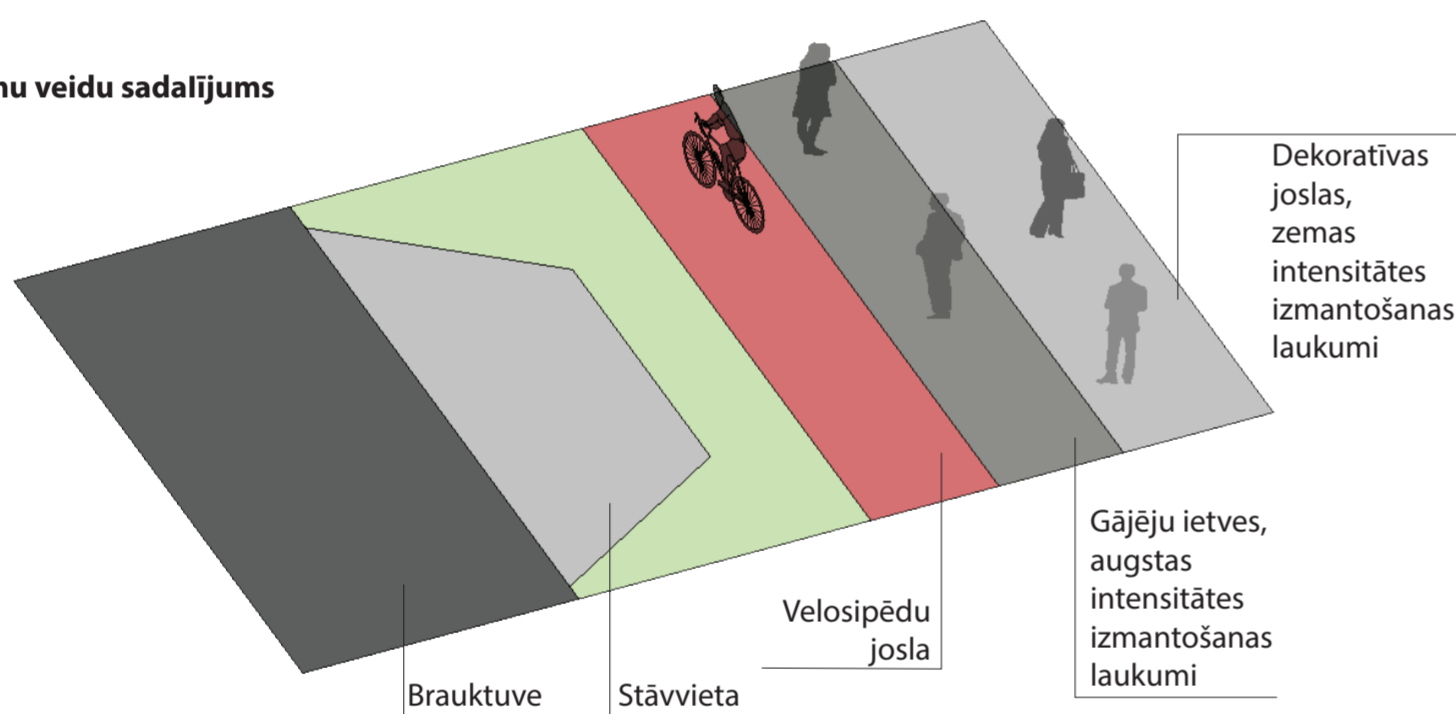




20. PIELIKUMS. SEGUMU SPECIFIKĀCIJA



Segumu veidu sadalījums



SIGULDAS DZĪVOJAMĀ APBŪVES TERITORIJĀ AR ĪPAŠĪEM NOTEIKUMIEM						
Materiāls	Brauktuve	Stāvvietā	Velosipēdu (mikrobilitātes transporta līdzekļu) josla	Gājēju tranzīta zonas (ietves, tranzītzonas laukumos u.c.)	Citi segumi (Dekoratīvās joslas)	
Asfalts	Specifikācija	Tumši pelēks.	Tumši pelēks.	Tumši pelēks.	Tumši pelēks.	Ar krāsainu virsmu.
Betona bruģis	Raksts	<p>Specifiskas formas un individuālas formas bruģakmeņus ieklāt pēc ražotāja norādēm. Mozaikas tipa bruģakmeni ieklāj tā, lai četru bruģakmeņu stūri savstarpēji nesaskaras.</p>				
	Virsmā	Dzīvojamās ielās, bez fāzes minimālu fāzi. Gluda, skalota virsmā.	Ar fāzi, retināts u.c. Gluda virsmā.	Bez fāzes vai minimālu fāzi. Gluda virsmā.	Bez fāzes vai minimālu fāzi. Gluda virsmā.	Ar fāzi, retināts. Gluda, skalota, dekoratīva akmens šķembu faktūras virsmā.
	Krāsa	Pelēks	Pelēks.	Pelēks ar dekoratīvu rakstu.	Dekoratīvs raksts.	Krāsains.
Betona plāksnes	Raksts					
	Virsmā	-	-	-	Gluda, skalota.	Gluda, skalota.
	Krāsa	-	-	-	Pelēks, balts.	Pelēks, balts.

SIGULDAS SABIEDRISKAIS CENTRS						
Materiāls	Brauktuve	Stāvvietā	Velosipēdu (mikrobilitātes transporta līdzekļu) josla	Gājēju tranzīta zonas (ietves, tranzītzonas laukumos u.c.)	Citi segumi (Dekoratīvās joslas, zemas intensitātes laukumi u.c.)	
Asfaltbetons	Specifikācija	Tumši pelēks.	Tumši pelēks.	Tumši pelēks vai ar krāsotu virsmu (sarkans).	Tumši pelēks.	Pelēks vai ar krāsainu virsmu.
Betona bruģis	Raksts	<p>Specifiskas formas un individuālas formas bruģakmeņus ieklāt pēc ražotāja norādēm. Mozaikas tipa bruģakmeni ieklāj tā, lai četru bruģakmeņu stūri savstarpēji nesaskaras.</p>				
	Virsmā	Dzīvojamās ielās, bez fāzes minimālu fāzi. Gluda, skalota virsmā.	Ar fāzi, retināts u.c. Gluda, skalota virsmā.	Bez fāzes vai minimālu fāzi. Gluda, skalota virsmā.	Bez fāzes vai minimālu fāzi. Gluda, skalota virsmā.	Ar fāzi, retināts, dekoratīvs. Gluda, skalota, dekoratīva akmens šķembu faktūras virsmā.
	Krāsa	Pelēks	Pelēks	Pelēks ar dekoratīvu rakstu	-	Vienkrāsains, colormix.
Betona plāksnes	Raksts					
	Virsmā	-	-	-	Gluda, skalota.	Gluda, skalota, dekoratīva akmens šķembu faktūras virsmā.
	Krāsa	-	-	-	Pelēks, balts.	Pelēks, balts.
Klinkera bruģis	Raksts					
	Virsmā	-	-	-	Gluda.	Gluda.
	Krāsa	-	-	-	Brūns.	Brūns.
Dabiskā akmens plāksnes	Raksts					
	Virsmā	-	-	-	Dabīgā akmens virsmā.	Dabīgā akmens virsmā.
	Krāsa	-	-	-	Pelēka, smilšakmens.	Pelēka, smilšakmens.
Granīta bruģis	Raksts					
	Virsmā	-	-	-	-	Dekoratīvām joslām plēsts, dedzināta virsmā, zāģēts.
	Krāsa	-	-	-	-	Daudzkrāsains.

SIGULDAS DZĪVOJAMĀS APBŪVES TERITORIJĀ						
Materiāls	Brauktuve	Stāvvietā	Velosipēdu (mikrobilitātes transporta līdzekļu) josla	Gājēju tranzīta zonas (ietves, tranzītzonas laukumos u.c.)	Citi segumi (Dekoratīvās joslas)	
Asfalts	Specifikācija	Tumši pelēks.	Tumši pelēks.	Tumši pelēks, krāsots- sarkans.	Tumši pelēks.	Melns, gaiši pelēks, krāsains.
Betona bruģis	Raksts	<p>Specifiskas formas un individuālas formas bruģakmeņus ieklāt pēc ražotāja norādēm. Mozaikas tipa bruģakmeni ieklāj tā, lai četru bruģakmeņu stūri savstarpēji nesaskaras.</p>				
	Virsmā	Dzīvojamās ielās, bez fāzes minimālu fāzi. Gluda virsmā.	Ar fāzi, retināts u.c. Gluda virsmā.	Bez fāzes vai minimālu fāzi. Gluda virsmā.	Gluda virsmā.	Gluda virsmā.
	Krāsa	Pelēks.	Pelēks.	Pelēks.	Pelēks, balts.	Pelēks, balts.
Betona plāksnes	Raksts					
	Virsmā	-	-	-	Gluda, skalota.	Gluda, skalota.
	Krāsa	-	-	-	Pelēks, balts.	Pelēks, balts.