

7. TRANSPORTS

SATURA RĀDĪTĀJS

Ievads	4
7.1. Rīgas reģiona transporta shēma	4
7.3. Ārpilsētas transports	8
7.4. Ielas	10
7.4.1. Ielu tīkla struktūra	10
7.4.2. Ielu kategorijas	12
7.4.3. Ielu sarkanās līnijas un šķērsprofili	14
7.4.4. Ielu tīkla blīvums	15
7.5. Satiksmes intensitāte un prognozes	15
7.6. Autostāvvietas	18
7.7. Īpašā režīma zona	24
7.8. Sabiedriskais transports	25
7.9. Kravas autotransports.....	27
7.10. Dzelzceļš	27
7.11. Upju transports	30
7.9. Gājēju satiksme	30
7.10. Velotransports.....	33
7.11. Satiksmes drošība	33
Pielikumi.....	37
7.1. pielikums. Ceļu satiksmes negadījumu analīze krustojumos	38

Kartoshēmas

7.1. kartoshēma. Pieslēgumi valsts autoceļu tīklam.	6. lpp.
7.2. kartoshēma. Ielu klasifikācija.	11. lpp.
7.3. kartoshēma. Autonovietņu izvietojums un iedalījums pēc izmantošanas nolūka.	21. lpp.
7.4. kartoshēma. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība.	25. lpp.
7.5. kartoshēma. Dzelzceļa šķērsojumi.	28. lpp.
7.6. kartoshēma. Ūdenstransporta infrastruktūra.	30. lpp.
7.7. kartoshēma. Velotransports.	34. lpp.
7.8. kartoshēma. Transporta negadījumi.	35. lpp.
7.9. kartoshēma. Plānotā transporta shēma.	36. lpp.

Ievads

Transporta shēma Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojuma sastāvā izstrādāta ar mērķi pilnveidot pilsētas transporta sistēmu, uzlabojot tās pieejamību, drošību un atbilstību iedzīvotāju un pilsētas attīstības vajadzībām.

Transporta shēmas plānojums izstrādāts, balstoties uz Jūrmalas pilsētas domes transporta politikas **pamatprincipiem**:

- prioritāte gājējiem un riteņbraucējiem;
- priekšroka sabiedriskā transporta uzturēšanai un pilnveidošanai;
- ūdenstransporta attīstība;
- jaunas pilsētas ieejas, tranzīta satiksmes organizācijas pārskatīšana;
- ielu tīkla sakārtošana;
- tranzīta autosatiksmes ierobežošana;
- atbalsts vietējo iedzīvotāju priekšrocību saglabāšanai.

Transporta shēmas risinājumus nosaka Jūrmalas **specifika**:

- braucienų galamērķis;
- Rīgas satelīts;
- kūrorts;
- ekskluzīva dzīves vieta;
- lineāra pilsēta;
- sezonālitate ar transporta intensitātes palielinājumu vasarā.

Jūrmala atrodas tiešā Rīgas pievārtē; tai ir laba sasaiste ar galvaspilsētu, tostarp arī Rīgas lidostu - autoceļš un dzelzceļa līnija. Pilsētas funkcionālā struktūra kopš 20.gs. deviņdesmitajiem gadiem ievērojami mainījies - Jūrmala no iecienīta Padomju Savienības kūrorta lielā mērā transformējies par ekskluzīvu dzīvojamo rajonu. Savukārt kūrorta tālāka attīstība ir viens no pilsētas svarīgākajiem stratēģiskajiem mērķiem.

Pilsēta ir nosacīti izolēta, tās telpiskās paplašināšanas iespējas ierobežo novietojums šaurā joslā starp Lielupi un Rīgas līci. Pilsētas lielākā daļa atrodas Lielupes kreisajā krastā, pār upi ir divi autotilti un dzelzceļa tilts. Transporta struktūra ir izteikti lineāra, ar divām galvenajām garenasīm austrumu - rietumu virzienā - maģistrālo ielu un dzelzceļa līniju. Pilsētai raksturīga vēsturiski veidojusies vienkārša ortogonāla ielu sistēma ar šaurām ielām. Pilsētībūvniecības pieminekļu teritorijās dominē 19.gs un 20.gs sākuma vasarnīcu dzīvojamā apbūve. Ražošanas teritoriju īpatsvars ir nenozīmīgs. Nav viena centra, pilsētas apbūvētie fragmenti mijas ar plašām dabas teritorijām. Izteiktas perifērijas zonas (Ķemeri, Lielupes labā krasta teritorijas). Transporta shēmas kontekstā jāņem vērā arī izteiktā vietējo iedzīvotāju koncentrācija pilsētas rietumu daļā – Kauguros un Slokā.

Jūrmalas specifika diktē teritorijas plānojuma mērķus un uzdevumus transporta infrastruktūras attīstības jomā.

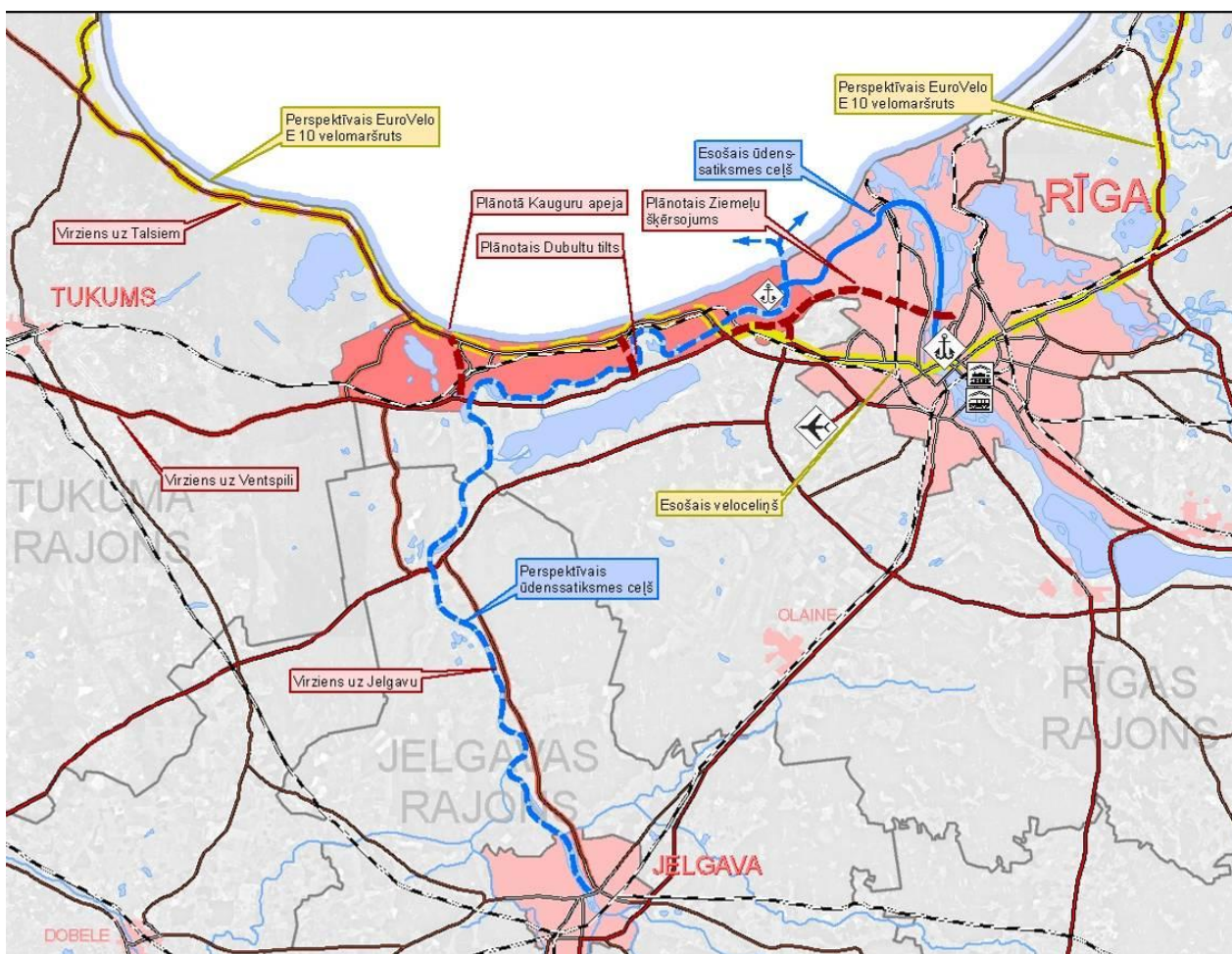
- **Transporta plānošanas mērķi**: nodrošināt un pilnveidot ērtas saiknes un kustību - gan ar citām vietām, gan pilsētas robežās; saglabāt augstus dzīves vides kvalitātes standartus.
- **Plānošanas uzdevumi**: izveidot vai atjaunot transporta sistēmas integritāti: savienot vietas, objektus, jūru un upi; transporta veidus un transporta dalībniekus.

7.1. Rīgas reģiona transporta shēma

Reģiona kontekstā transporta infrastruktūras attīstību Jūrmalu skars vairāki valsts līmeņa projekti (skatīt 7.1.attēlu):

- Apvedceļa (A10 Rīga-Ventspils) ceļa rekonstrukcija (pārbūve par divu brauktuviņu ceļu ar vairāku līmeņu ceļumezgliem) tiks veikta atbilstoši a/s „Ceļuprojekts” izstrādātajam skiču projektam;

- Slokas savienojums - A10 Rīga-Ventspils savienojuma izbūve Slokā (Kauguru apejas 1.posms);
- Kauguru apeja, kas uzlabos sasaisti starp Rīgu un Rīgas jūras līča Kurzemes piekrasti;
- "Ziemeļu koridors" (skat. 7.2. attēlu. Plānojumā rezervējamās abas maģistrāles trases);
- Veloceliņu sasaiste ar Rīgu (pāri Lielupei pa dzelzceļa tiltu).



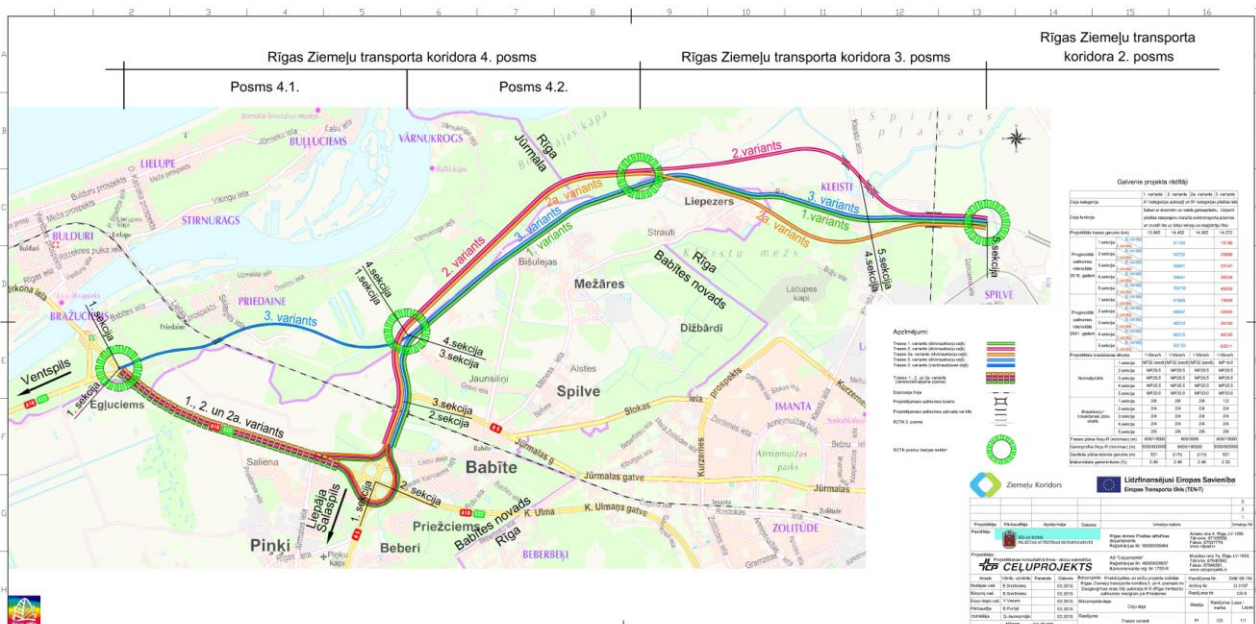
7.1. attēls. Plānotie liela mēroga transporta infrastruktūras projekti reģionā.

Jūrmalas īpatnība ir tās izolētība un lineārais raksturs. Pilsētai ir tikai trīs galvenie pieslēgumi valsts autoceļu tīklam (ceturtais pieslēgums – Ķemeru) (skat.7.1. kartoshēmu).

Reģionā Jūrmala ir izteikts braucieni galamērķis. Tranzīta satiksmes dalībnieki dod priekšroku apbraukt pilsētu pa autoceļu A10/E-22 Rīga - Ventspils. Šī tendence pieaug, īstenojot autoceļa Rīgas - Ventspils rekonstrukciju un vēlāk izbūvējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posmu (skatīt 7.2. attēlu). 4.1. posma 3. variants tiks izbūvēts vienīgi gadījumā, ja tiks pārsniegta maksimālā satiksmes intensitāte trasē, ko paredz 1. un 2. variants. Tas nenotiks tuvāko 30 gadu laikā, taču teritorijas plānojumā ir rezervēta arī 3. varianta teritorija, lai radītu skaidru priekšstatu par infrastruktūras ilgtermiņa attīstību.

Reģiona transporta shēmas trūkums ir sliktā Jūrmalas sasniedzamība no dienvidiem (skatīt 7. 1. kartoshēmu). Rīgas reģiona teritorijas plānojumā redzams, ka šo problēmu arī turpmāk nav paredzēts risināt (skatīt 7.3. un 7.4. attēlus).

7.1. kartoshēma. Pieslēgumi valsts autoceļu tīklam.



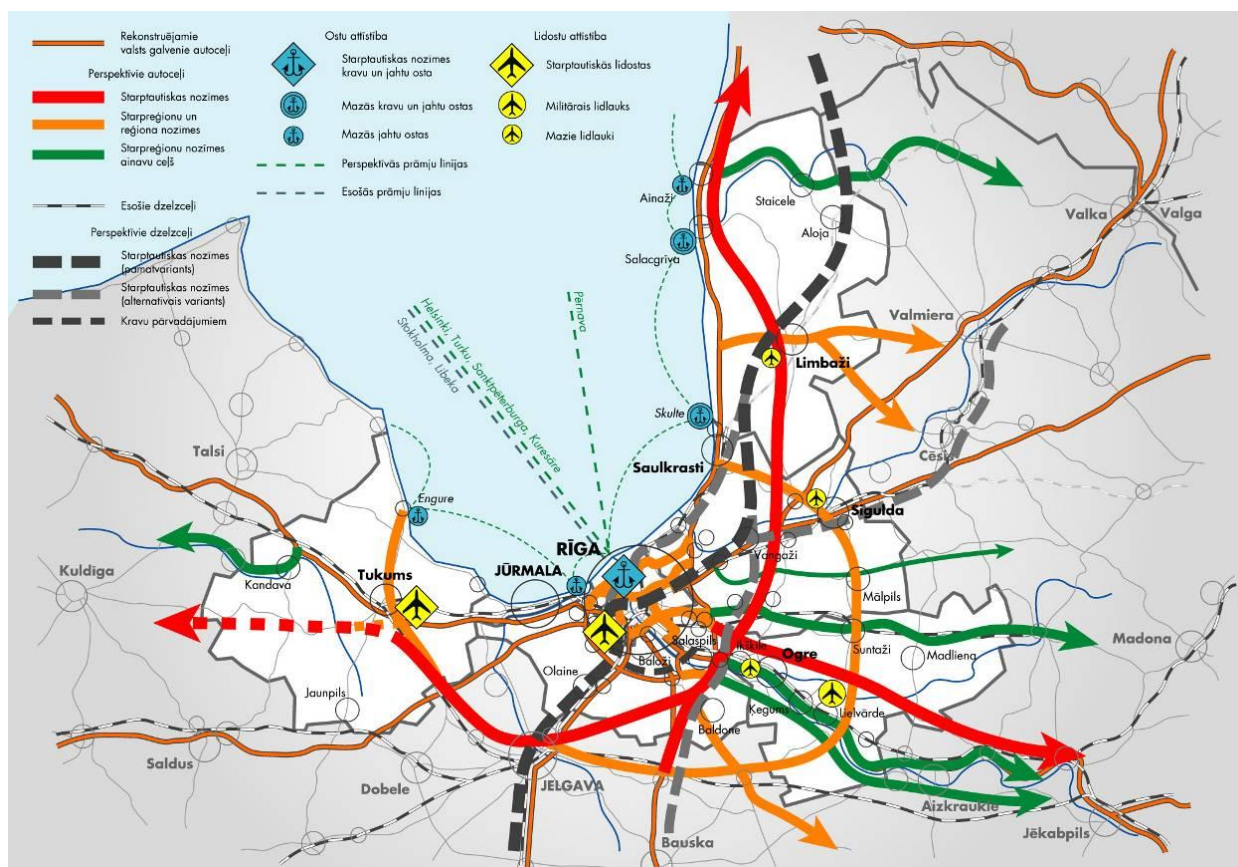
7.2. attēls. Rīgas Ziemeļu koridora 3. un 4. posma trases varianti 2009. gada 1. jūlijā pirms skiču projekta konkursā.



7.3. attēls. Rīgas Reģiona transporta tīkls¹.

¹ Rīgas reģiona teritorijas plānojums 2006-2028

Jūrmalas attīstības potenciālu būtiski vairotu sasniedzamības un sadarbības saišu stiprināšana ar Jelgavu, veidojot pilsētu funkcionālo sadarbības tīklu Rīga-Jelgava-Jūrmala (kultūra - darbs - atpūta un veselības uzlabošana). Lai šo „trijstūri” attīstītu, ir nepieciešama labāka transporta saikne ar Jelgavu. Tās veidošanai vajadzētu kļūt par vienu no Jūrmalas prioritātēm turpmākajā reģiona vai starpreģionu plānošanas procesā.



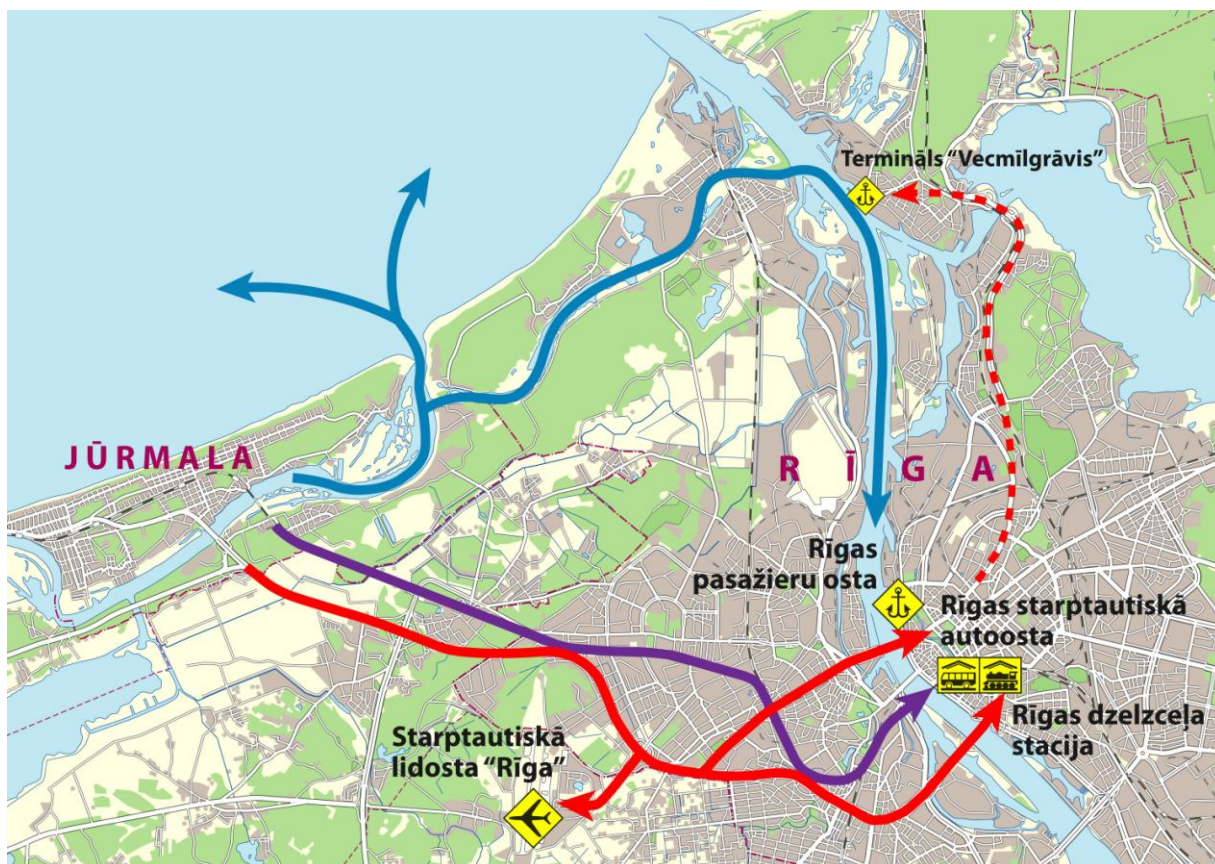
7.4. attēls. Rīgas reģiona transporta plānotā telpiskā struktūra.

7.2. Ārpilsētas transports

Ārpilsētas pārvadājumus Jūrmalā veic autotransports un dzelzceļš. Ūdenstransporta nozīme ir niecīga (vasarā no Rīgas līdz Majoriem kursē upju kuģītis, Lielupē var ienākt jahtas no Rīgas un upes augšteces). Ir attīstīta autobusu satiksme ar citām apdzīvotām vietām. Pilsētas teritoriju šķērso dzelzceļa līnija Rīga – Tukums, kas ir daļa no Rīgas piepilsētas elektrificētā dzelzceļa tīkla. Pasažieru vilcienu reisu skaits dienā vienā virzienā - 38, tostarp viens reiss uz Ventspili.

Piepilsētas satiksmei ar Rīgu ir īpaša nozīme, kam ir vairāki iemesli:

- Jūrmala ir kļuvusi par vienu no Pierīgas ekskluzīvajiem dzīvojamajiem rajoniem; ikdienā pastāv ievērojama svārstmigrācija uz Rīgu;
- Rīgas lidosta, osta un autoosta ir no Jūrmalas labi sasniedzami starptautiski transporta mezgli (skatīt shēmu 30.attēlā);
- ārvalstu viesi Jūrmalā pamatā ierodas no Rīgas;
- lielākā daļa pasākumu un pludmales apmeklētāju uz Jūrmalu dodas no Rīgas.



7.5. attēls. Jūrmalas transporta saiknes ar Rīgu.

Jūrmalas saiknes ar Rīgu ir labas (skat. 7.5. attēlu) - četru joslu autoceļš un dzelzeļš ar samērā intensīvu pasažieru vilcienu kustību. No Rīgas uz Jūrmalu ved iecienīts veloceļš. Tomēr vasarā, arī populāru pasākumu reizēs, autosatiksmes intensitāte un pasažieru daudzums sabiedriskajā transportā pārsniedz kapacitāti. Veidojas sastrēgumi pie Priedaines caurlaižu punkta un ielu krustojumos, trūkst autostāvvietu, bet vilcieni ir pārpildīti. Atbilstoši statistikai, arī lielākā daļa ceļu satiksmes negadījumu notiek vasarā.

Jūrmalai nepieciešams maksimāli izmantot priekšrocības, ko sniedz Rīgas tuvums, vienlaikus mazinot Jūrmalas apmeklētāju daudzuma pieauguma negatīvās sekas un nodrošinot labu dzīves vides kvalitāti pilsētā. Jaunās transporta būves - Jaundubultu tilts un Kauguru apvedceļš sekmēs transporta situācijas uzlabošanu un ļaus izvēlēties alternatīvus ceļus. Jūrmalas pievilcību vairošanos Lielupes ostas rekonstrukcija - jahtas no Rīgas varēs nokļūt Jūrmalā pa jūru. Ziemeļu koridors būtiski uzlabos Daugavas labā krasta sasniedzamību Rīgā.

Lai optimāli izmantotu visas iespējas, ko sniedz Rīga, būtu nepieciešami arī citi plānošanas un organizatoriskie pasākumi - stāvparku izveide pie pilsētas robežām (Priedainē un arī pie plānotā Jaundubultu tilta), organizējot sabiedrisko transportu uz pasākumu norises vietām un pludmali, arī velonomas organizēšana; sabiedriskā transporta kustība uz Rīgas lidostu. Jūrmalai izdevīgs lidostas pievadceļu risinājuma variants būtu dzelzceļa atzara izbūve no dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums līdz lidostai, tādējādi veidoties tiešs, īsāks un ērtāks savienojums ar Jūrmalu.

Risinājumi un ieteikumi ārpuspilsētas transporta jomā:

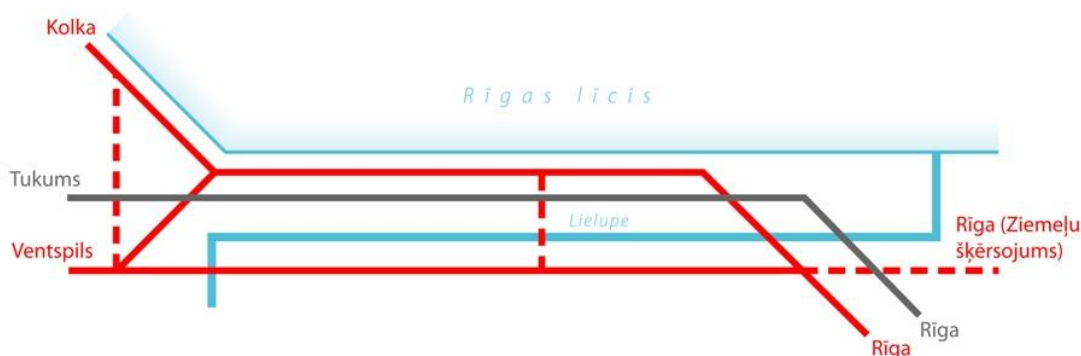
- Nepieciešamie pasākumi ārpuspilsētas transporta satiksmes pilnveidošanai:
 - ārējā transporta tīkla attīstības shēma - nepieciešamās saiknes Jelgavas (dienvidu) virzienā risināmas reģiona plānošanas ietvaros;
 - Jaundubultu tilta un Kauguru apejas teritorijas - labāka Jūrmalas sasaiste ar Rīgu, Kurzemi un Latvijas dienvidu daļu;

- plānotais Eiroveloceļš - vairo Jūrmalas pievilcību un sasniedzamību;
- sabiedriskais transports uz Rīgas lidostu (risināms organizatoriski);
- sabiedriskā transporta pārsēšanās mezgli dzelzceļa pieturās;
- stāvparku izbūve pie Jūrmalas robežām;
- ielu tīkla rekonstrukcijas turpināšana;
- Lielupes ostas rekonstrukcija;
- upju transporta aktivizēšana (piestātņu vietas pie upes un piebrauktuves tām; apbūves noteikumos - pieļaut iespējas izbūvēt infrastruktūru un pakalpojumu objektus).
- Teritorijas plānojuma risinājumi - jauno galveno satiksmes teritoriju izbūvei rezervētās teritorijas:
 - Kauguru apejai no Slokas līdz Talsu šosejai noteiktas sarkanās līnijas;
 - autoceļa „Rīga-Ventspils” (A10) posmam „Priedaine-Ķemeri” noteiktas sarkanās līnijas, ņemot vērā nelielu rezervi (~3 m) tehniskajai projektēšanai;
 - Jaundubultu tilta un Ziemeļu transporta koridora izbūvei noteiktas Satiksmes infrastruktūrai rezervētās teritorijas (Rez). Nosakot Ziemeļu koridora trasi, ņemts vērā, ka tā projektēšanas gaitā var būtiski mainīties.

7.3. Ielas

7.3.1. IELU TĪKLA STRUKTŪRA

Jūrmalai raksturīga vienkārša, izstiepta taisnleņķa ielu struktūra ar vienu izteiktu garenasi. Atsevišķi neregulāri fragmenti ir galvenokārt vecākajās vēsturiskās apbūves teritorijās, kas veidojušās zvejniekiem vietās. Ielu tīkla karkasu veido galvenā maģistrālās satiksmes iela, autoceļš Ventspils - Rīga, kas novada satiksmi apkārt pilsētai, un pievadi pilsētai (skatīt 7.6. attēlu). Lielākā transporta slodze jāuzņem galvenajai ielai, kas savāc un sadala plūsmas no citām pilsētas nozīmes un vietējām ielām.



7.6. attēls. Jūrmalas ielu tīkla karkass. Situācija un plānotās transporta būves.

Izvērtējot ielu funkcijas ar perspektīvā plānoto Jaundubultu tiltu, Kauguru apeju, u.c. satiksmes būvēm, teritorijas plānojuma ietvaros ir pārskatīta ielu klasifikācija (skatīt 7.2 kartoshēmu un 7.1. tabulu).

7.2. kartoshēma Jūrmalas esošā ielu klasifikācija.

7.3.2. IELU KATEGORIJAS

Ielu kategoriju grupas nosaka atbilstoši to galvenajai nozīmei (ielas funkcijai), bet kategorijas atvasina no to grupām, detalizējot ielas funkcijas (skatīt 7.1. tabulu).

7.1 tabula. Jūrmalas ielu klasifikācija.

Ceļa (ielas) kategorija, atbilstoši normatīvo aktu prasībām ²	Ielas kategorija atbilstoši nozīmei ielu tīklā	Ielas nosaukums
Iela	B	Jaundubultu tilts, savienojums Ventspils šoseja – Strēlnieku prospekts posmā no Ventspils šosejas līdz Slokas ielai
Tranzīta iela	B	Kauguru apvedceļš
Tranzīta iela, reģionālais autoceļš Sloka – Talsi P128	B, C	Kolkas iela, Talsu šoseja (autoceļš „Sloka-Talsi”, P128)
Valsts galvenais autoceļš Rīga Ventspils A10; atbilstoši starptautiskajai klasifikācijai – (starpceļš) E22; tranzīta iela	B, C, D1	Ventspils šoseja (autoceļš „Rīga-Ventspils”, A10/E22)
Iela	C	Asaru prospekts
Iela	C	Dubultu prospekts
Iela	C	Emīla Dārziņa iela
Iela	C	Gulbju iela
Iela	C	Jaundubultu tilts, savienojums Jūrmalas apvedceļš – Strēlnieku prospekts posmā no Slokas ielas līdz Strēlnieku prospektam
Iela	C	Jaunķemeru ceļš
Iela	C	Jūrkalnes iela
Tranzīta iela	C*, plānota D1	Lienes iela
Tranzīta iela	C	Mellužu prospekts
Iela	B, C	Noliktavas iela
Tranzīta iela	C	Pērkona iela (no Rīgas ielas līdz autoceļam „Rīga-Ventspils”, A10/E22)
Valsts galvenais autoceļš Rīga Ventspils A10; atbilstoši starptautiskajai klasifikācijai – (starpceļš) E22; tranzīta iela.	C	Rīgas iela
Iela	C	Rubeņu iela no Noliktavas ielas līdz Slokas ielai
Tranzīta iela	C	Skolas iela
Iela	C	Slokas iela
Tranzīta iela	C	Strēlnieku prospekts

² Likums „Par autoceļiem”; Ministru kabineta 2009.gada 15.septembra noteikumi Nr.1052 „Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība”; Eiropas līgums par galvenajām starptautiskajām automaģistrālēm.

Ceļa (ielas) kategorija, atbilstoši normatīvo aktu prasībām²	Ielas kategorija atbilstoši nozīmei ielu tīklā	Ielas nosaukums
Iela	C	Tukuma iela
Iela	C	Tūristu iela
Tranzīta iela	C, plānota D1*	Z.Meierovica prospekts
Iela	D1	Babītes iela
Iela	D1	Bulduru prospekts
Iela	D1	Cīruļu iela
Iela	D1	Dārzu iela
Iela	D1	Dreiliņu iela
Iela	D1	Dzintaru prospekts
Iela	D1	Emīlijas iela
Iela	C, plānota D1*	Jomas iela (posmā no Lienes ielas līdz Z. Meierovica prospektam)
Iela	D1	Jūrnieku iela
Iela	D1	Lapsu iela
Iela	D1	Lielais prospekts
Iela	D1	Meža prospekts
Iela	D1	Mežmalas iela
Iela	D1	O.Kalpaka prospekts
Iela	D1	Piekrastes iela
Iela	D1	Rēzeknes pulka iela
Iela	D1	Rīgas iela (gals pret Vienības prospektu)
Tranzīta iela	D1	Satiksmes iela
Iela	D1	Spilves iela
Iela	D1	Valtera prospekts
Iela	D1	Vārnukroga ceļš
Iela	D1	Vienības prospekts
Iela	D1	Viestura iela no Rīgas ielas līdz Pērkona ielai
Iela	D1	Vikingu iela
Iela	D2	Apes iela
Iela	D2	Brīvības prospekts
Iela	D1, D2	Dāvja iela (D1 kategorija – posmā līdz Jūrkalnes ielai)
Iela	D2	Dīķu iela
Iela	D2	Edinburgas prospekts
Iela	D2	Ezeru iela
Iela	D2	Ērgļu iela
Iela	D2	Ganību ceļš
Iela	D2	Ģertrūdes pr. no Dārzu iela līdz Ezeru ielai
Iela	D2	J.Pliekšāna iela
Iela	D2	Jūras iela
Iela	D2	Kapteiņa Zolta iela
Iela	D2	Kāpu iela
Iela	Plānota D2	Lauztuves iela, plānojot Kauguru apvedceļa mezglus
Iela	D2	Lītenes iela
Iela	D2	Kāpu iela
Iela	D2	Muižas iela
Iela	D2	Nometņu iela
Iela	D2	Palienes iela
Iela	D2	Pulkv. Brieža iela
Iela	D2	Robežu iela

Ceļa (ielas) kategorija, atbilstoši normatīvo aktu prasībām ²	Ielas kategorija atbilstoši nozīmei ielu tīklā	Ielas nosaukums
Iela	D2	Rīgas iela (gals no Turaidas ielas līdz Lielupes krastam)
Iela	D2	Skautu iela no Dāvja ielas līdz Zemgales ielai
Iela	D2	Tallinas iela
Iela	D2	Tiltu iela
Iela	D2	Tirzas iela
Iela	D2	Turaidas iela
Iela	D2	Upmalas iela
Iela	D2	Vasaras iela
Iela	D2	Vārnukroga ceļš (Z gals, uz Z no Kleistes ielas)
Iela	D2	Zemeņu iela
Iela	D2	Zīlīšu iela
Iela	D2	Zvejas iela
Iela	E	Šajā tabulā neietvertās ielas

A kategoriju grupa aptver ceļus ārpus pilsētām caur neapbūvētām teritorijām. Tie kalpo apdzīvotu vietu savienošanai vai piekļūšanai tām. Šo ceļa posmu veidošanai noteicošas ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības. Piekļūšanas un uzturēšanās funkcijas ir pakārtotas. Jūrmalas pilsētā nav A kategorijas ielu (ceļu), bet šādai (A1 vai A2) kategorijai atbilst autoceļš A10 (E22) Rīga – Ventspils ārpus pilsētas robežām.

B kategoriju grupa aptver ielas (ceļus) apdzīvoto vietu neapbūvētās teritorijās, ar dominējošu savienošanas funkciju un piekļūšanas funkciju nelielā apjomā.

C kategoriju grupa aptver ceļus (ielas) vai to posmus apdzīvotās vietās caur apbūves teritorijām (arī caur teritorijām, kuras plānotas apbūvēt), un kuros darbojas savienošana, piekļūšana un uzturēšanās. Šo ielu veidošanai noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības. To bieži var ierobežot nepieciešamība piekļūt pie piegulošajām apbūves teritorijām. Nevienu no funkcijām nedrīkst atstāt bez ievēribas. Atkarībā no piekļūšanas un uzturēšanās nepieciešamības arī šīs grupas ielām apsver ātruma samazināšanas lietderību, aizsardzības pasākumus pret troksni, apvedceļu izbūvi.

D kategoriju grupa aptver ielas vai to posmus apdzīvotās vietās caur apbūvētām teritorijām (arī caur teritorijām, kuras plānotas apbūvēt), kuras nodrošina transporta un gājēju sakarus starp pilsētas teritorijām, sabiedriskajiem centriem, savienojumus ar C un E kategorijas ielām. D kategorijas ielām ir savienošanas, piekļūšanas un uzturēšanās nodrošināšanas funkcija. Funkciju konflikta situācijā noteicošās ir piekļūšanas prasības. Lai konfliktus samazinātu, šajos ielu posmos jānosaka zemākas savienošanas kvalitātes prasības. Tā kā šīs ielas pastiprināti lieto gājēji un velosipēdisti, viņu vajadzības ir jāsamēro ar autotransporta piekļūšanas prasībām. Lietderīgi šai ziņā ir ātrumu ierobežojoši satiksmes organizācijas pasākumi. Ievērojamas nepieciešamības gadījumā satiksmi organizē, pielietojot būvpasākumus (sašaurināti ielas posmi, drošības salas, utml.)

E kategoriju grupa aptver ielas un to posmus apdzīvotās vietās caur apbūvētām teritorijām (arī caur teritorijām, kuras plānotas apbūvēt), kuras galvenokārt nodrošina uzturēšanos un piekļūšanas funkciju. E kategorijas ielas izvada autosatiksmi uz augstākas kategorijas ielām.

7.4.3. IELU SARKANĀS LĪNIJAS UN ŠĶĒRSPROFILI

Jūrmalas ielu sarkanās līnijas ir noteiktas iepriekšējā plānošanas periodā un apstiprinātas ar Jūrmalas pilsētas domes 2001. gada 8. marta saistošiem noteikumiem Nr.3 „Par Jūrmalas ielu sarkano līniju korekcijas plāna apstiprināšanu”. Jaunajā teritorijas plānojumā attālumi starp sarkanajām līnijām

pamatā palikuši iepriekšējie, jo tie lielākoties ir noteikti ar pietiekamu rezervi ielu paplašināšanai (ielu paplašināšanas iespējas un sarkano līniju izvietojumu pamatā ierobežo zemes īpašumu robežas).

Jūrmalas pilsētā ielu platumi sarkanajās līnijās ir šādās robežās:

- nozīmīgākajām ielām (jaunajā teritorijas plānojumā – B, C, D kategorijas ielas) no 12 līdz 60m;
- pārējām pilsētas ielām no 4 – 30 m.

7.4.4. IELU TĪKLA BLĪVUMS

Jūrmalas kopējā platība - 99.9 km²; ielu kopgarums - 381 km. Atbilstoši transporta plānošanas metodikām, pilsētas izbūvētajās teritorijās maģistrāļu tīkla blīvumam jābūt vidēji 2,0 - 2,5 km/km², tostarp pilsētas centrā >4,0 km/km² un pilsētas nomales apdzīvotajās teritorijās 1,0-1,5 km/km². Vidējais ielu tīkla blīvums Jūrmalā ir 3.8 km/km². Tas nozīmē, ka jaunas ielas būs nepieciešamas, vienīgi pilnveidojot pilsētas kopējo transporta struktūru (Jaundubultu šķērsojums, Kauguru apvedceļš), attīstot jaunas apbūves teritorijas un veicot plašus kompleksus zemes vienību dalīšanas pasākumus.

Risinājumi un ieteikumi ielu tīkla plānošanas jomā:

- Teritorijas plānojumā ir izmantoti Jūrmalas pilsētas domes apstiprinātie ielu tipveida profili, tajos nav veiktas korekcijas.
- Sarkanās līnijas noteiktas atbilstoši Jūrmalas ielu sarkano līniju korekcijas plānam (apstiprināts ar Jūrmalas pilsētas 2001. gada 8. marta saistošajiem noteikumiem Nr.3).
- Priekšlikumi ielu sarkano līniju pārkārtošanai izstrādāti Slokas papīrfabrikas teritorijai, lai optimizētu tās organizāciju un turpmākās attīstības iespējas.
- Prasības teritorijas izmantošanai apbūves noteikumos: izstrādājot konkrētu ielu būvprojektus, arī rekonstrukcijas projektus, ielas profils var tikt koriģēts atbilstoši plānotajām ielas funkcijām un apstākļiem (piemēram, ielas paplašināšanas iespējas var ietekmēt esošā apbūve, zemes īpašumu robežas vai vērtīgi koku stādījumi ielas malā).
- Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ietvertas tabulas, kurās atspoguļots dažādu kategoriju ielu funkciju klāsts un projektēšanas rādītāji ielu šķēršprofilu elementiem. Šie parametri izmantojami ielu projektēšanā, tostarp rekonstrukcijā.
- Jaunās transporta būves ļauj perspektīvā nomierināt satiksmi centrā, pazeminot Z. Meierovica prospekta kategoriju Majoros, arī pārskatīt ielas profilu - mazāk braukšanas joslu; iespējama apstāšanās josla vai joslas ielas malās.
- Prasības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos: detālplānojuma sastāvā, plānojot nozīmīgus objektus, izstrādāt transporta izpēti un prognozes projektu.
- Piekļūšana zemes vienībām jānodrošina no iespējami zemākas kategorijas ielām (arī projektējot jaunas ielas).
- Plānojot ielas, tās jānodala atsevišķās zemes vienībās.

7.4. Satiksmes intensitāte un prognozes

Latvijā 2009. gada laikā ievērojami samazinājies automašīnu skaita pieauguma temps. Iepriekšējos divos gados ikgadējais pieaugums bija 10%, 2009.gadā – 3.3%. Reģistrēto transporta līdzekļu kopskaits – 1 206 928. Transporta līdzekļu skaita dinamiku Latvijā skatīt 7.2. tabulā.

7.2. tabula. Latvijā reģistrētie transporta līdzekļi³.

Gads	01.01.2005	01.01.2006	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009
Transporta līdzekļu skaits	898145	966342	1062935	1168756	1206928
Skaita pieaugums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, %	-	7,6%	10%	10%	3,3%

³ CSDD dati uz 01.01.2009

Jūrmalā samazinājums ir bijis vēl jūtams. Laika posmā no 2008.gada līdz 2009.gadam pilsētā reģistrēto transporta līdzekļu skaits palielinājies tikai par 268 vienībām (skatīt 7.3. un 7.4. tabulu).

7.3. tabula. Jūrmalā reģistrētie transporta līdzekļi⁴.

Gads	01.01.2005	01.01.2006	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009
Transporta līdzekļu skaits	23842	25744	27943	29908	30176
Skaita pieaugums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, %	-	7,9%	8,5%	7%	1%

7.4. tabula. Transporta līdzekļu un to reducēto vienību skaits atbilstoši transporta veidiem.

Transporta līdzekļa veids	Skaitis 2009.g.	% no kopējā skaita	Transporta reducēšanas koeficienti	Reducētās vienības
vieglās automašīnas	25263	84	1	25263
kravas automašīnas	2133	7	2	4266
autobusi	206	0,7	2,5	515
piekabes, puspiekabes	1570	5,2	1	1570
motocikli, tricikli	651	2	1	651
mopēdi	319	1	1	319
kvadricikli	34	0,1	1	34
Kopā	30176	100	-	32618

2009.gadā atbilstoši VAS „Latvijas Valsts ceļi” datiem fiksētā vidējā satiksmes intensitāte Priedainē, pie ievada Jūrmalā ir 41600 transporta līdzekļu diennaktī. No tiem 9%, jeb 3744 ir kravas automašīnas. Uz Ventspils šosejas aiz ievada Jūrmalā satiksmes intensitāte ir 12500 transporta līdzekļu, no kuriem 12%, jeb 1500 ir kravas automašīnas. Tātad, **vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz Lielupes tilta** ir 29100 automašīnas diennaktī, no tām 2244, jeb 7,7% ir kravas automašīnas. Pārreķinot reducētajās vienībās, tas ir **31344** reducēto vienību diennaktī (skatīt 7.7. attēlu).



7.7. attēls. Satiksmes intensitāte uz Jūrmalas pilsētas robežām (Lielupes tilts Priedainē).

Braucienų sadalījums diennaktis un nedēļas griezumā nav būtiski mainījies, tāpēc maksimālās satiksmes intensitātes īpatsvars pieņemts atbilstoši Jūrmalas transporta attīstības koncepcijā izmantotajam aprēķinam. Uz autoceļa Rīga-Ventspils līdz Priedainei ir izteiktas divas diennakts maksimumstundas. Virzienam no Jūrmalas uz Rīgu ir izteikta maksimumstunda (8 līdz 9) no rīta un tā

⁴ CSDD dati 01.01.2009

veido 11% no kopējās diennakts intensitātes. Tas izskaidrojams ar to, ka lielākā daļa Jūrmalas iedzīvotāju dodas uz darbu Rīgā. Virzienam no Rīgas uz Jūrmalu vakara maksimumstunda (18 līdz 19) ir mazāk izteikta un tā sastāda 8% no kopējās diennakts intensitātes.

Atbilstoši aprēķiniem rīta maksimumstundas intensitāte virzienā uz Rīgu ir ne vairāk kā 1724 reducētās vienības, bet vakara maksimumstundas intensitāte virzienā uz Jūrmalu ir 1254 reducētās vienības (kopējā rīta maksimumstundas intensitāte ir 3448 reducētās vienības, bet kopējā vakara maksimumstundas intensitāte – 2508 reducētās vienības). Aprēķinātā posma caurlaides spēja vienā virzienā ir 2600 (A/st), tātad tilta kapacitāte nav izsmelta (7.5. tabula).

7.5. tabula. Satiksmes mezglu caurlaidspēja.

Ielas posms vai satiksmes mezgls	Aprēķinātā posma caurlaidspēja vienā virzienā (a/st.)
Lielupes tilts	2600
Rīgas un Viestura ielas krustojums	1660
Rīgas iela	1360
Meža prospekts, Lienes iela (pēc rekonstrukcijas)	1950
Dubultu, Strēlnieku, Meierovica prosp. un Slokas ielas krustojums	720
Skolas iela	720

Satiksmes vidējā intensitāte stundā sastāda 702 automašīnas, pa mēnešiem skatīt 7.6. tabulā. Diennakts vidējā satiksmes intensitāte ir 10205 automašīnas.

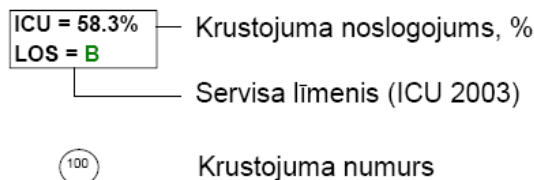
7.6. tabula. Satiksmes intensitāte uz autoceļa-Ventspils-Rīga⁵.

	2009.g. maijs	2009.g. jūnijs	2009.g. jūlijs	2009.g. augusts
Automašīnu skaits	209295	332535	357621	354892
ātrums	85.0 km/st.	86.4 km/st.	86.3 km/st.	86.3 km/st
Kravas transporta īpatsvars	21.1%	20.7%	20.2%	19.6%

Pēc vizuāliem novērojumiem **satiksmes komforta līmeņi** ielās un krustojumos pamatā atbilst B un C līmeņiem; maksimumstundās - D un E līmeņiem (komforta līmeņu raksturojums – 7.9. un 7.10.attēlā un 7.7.tabulā). Sastrēgumi ir epizodiski.

7.7. tabula. Krustojuma noslogojums un atbilstošais ICU 2003 standarta servisa līmenis.

ICU 2003	Servisa līmenis
<55%	A (labākais)
>55% ÷ 64%	B
>64% ÷ 73%	C
>73% ÷ 82%	D (pēdējais pieņemamais)
>82% ÷ 91%	E
>91% ÷ 100%	F
>100% ÷ 109%	G
>109%	H (sliktākais)



7.9. attēls. Krustojumu apkalpošanas līmeņu novērtējums atbilstoši dažādām metodikām.

⁵ Tiešraides satiksmes dati valsts autoceļu tīklā <http://www.lvceli.lv/traffic/Yearly.php>

7.5. Autostāvvietas

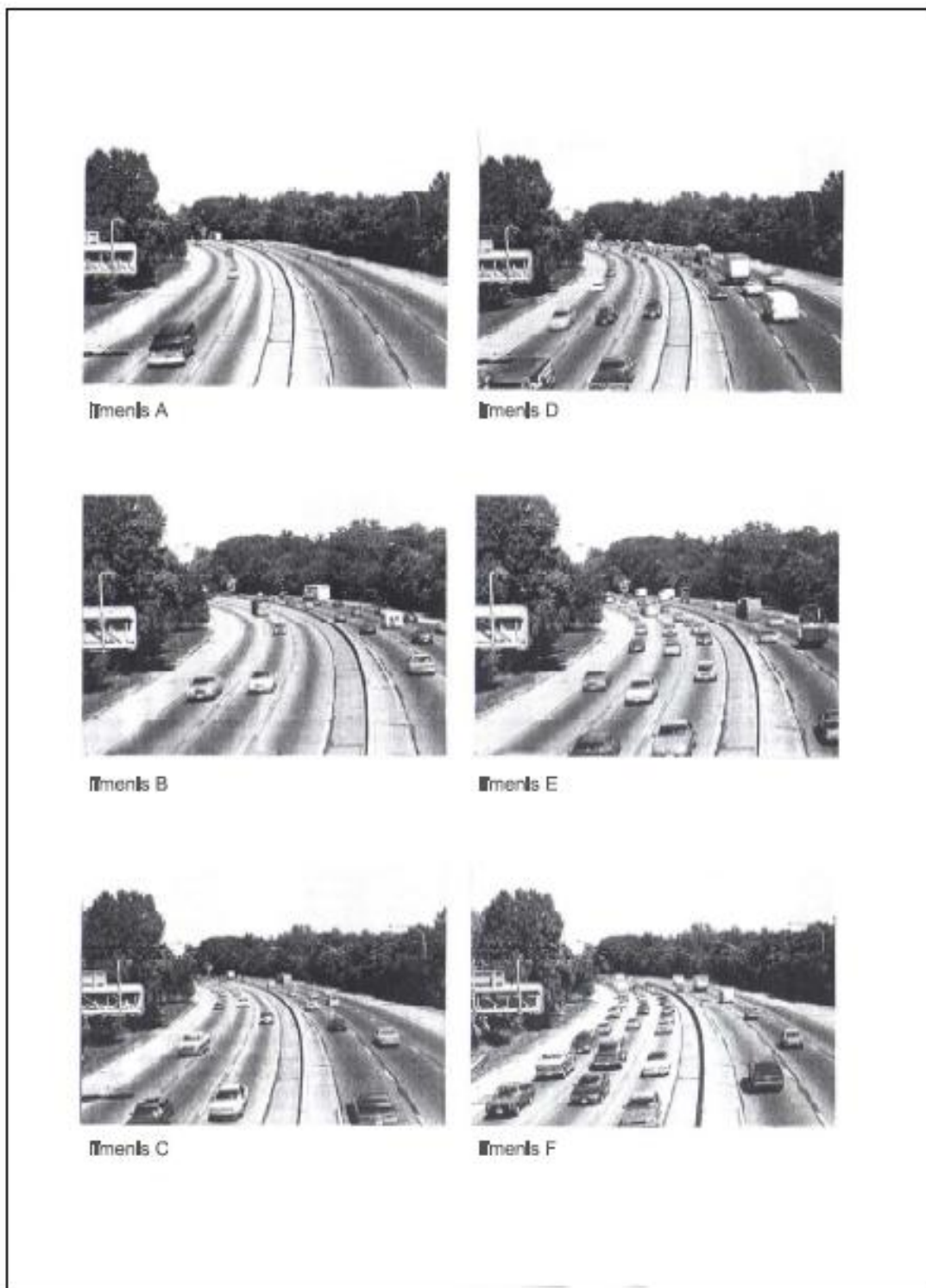
Saskaņā ar teritorijas plānojumā veiktajiem aprēķiniem Jūrmalā ir 11 publiskās autonomvietnes 41019,2 m² platībā un stāvēšanas joslas ielās. Tajās var izvietot ap 1620 stāvvietas. Automašīnas novieto arī ielu malās. Stāvvietas un garāžu kompleksi vietējo iedzīvotāju vajadzībām izveidoti 156582,9 m² platībā. Tajās var izvietot 6263 stāvvietas. Autonomvietnes pie pakalpojumu objektiem izveidotas 70487,4 m² platībā. Tajās var izvietot 2820 stāvvietas. (pavisam kopā Jūrmalā – 10 702 stāvvietas). Izveidoto autostāvvietu izvietojumu pilsētā skatīt 7.3. kartoshēmā „Autonomvietņu izvietojums un iedalījums pēc izmantošanas nolūka”. 7.8. tabulā apkopota informācija par vietu skaitu stāvvietās.

Pieaugot atpūtnieku īpatsvaram, pieprasījums pēc autostāvvietām palielinās. Viesi cenšas novietot automašīnas pēc iespējas tuvāk pludmalei. Teritorijas plānojumā analizētas un atzīmētas galvenokārt vietas, kur nepieciešamas papildus autostāvvietas īslaicīgajiem atpūtniekiem, jo dzīvojamās apbūves teritorijās un pie pakalpojumu objektiem nepieciešamo stāvvietu skaitu nosaka būvnormatīvi un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasības. Publisko stāvvietu nepieciešamība analizēta apmeklētākajā Jūrmalas daļā – **no Lielupes līdz Dubultiem**, kur koncentrējas pakalpojumi un ir tuvākais attālums līdz pludmalei. Šis posms ir blīvākais, kurā ar sarkanām līnijām noteikti pieejas ceļi līdz pludmalei.

Nepieciešamība pēc publiskām autonomvietnēm dzīvojamajos rajonos un pie pakalpojumu objektiem var rasties vienīgi atsevišķās vietās (piem., Kapteiņa Zolta ielas galā pie pludmales, pie glābšanas stacijas). Tās būs vajadzīgas, arī veidojoties jaunām attīstības zonām, piem., Jaunķemeru pludmalē un AS Jūras līcis teritorijā pie Lielupes ostas (skat. 7.11. attēlu).

Slokā un Kauguros, arī Ķemeru prioritāri ir nodrošināt vietējo iedzīvotāju autotransporta novietošanu un stāvvietas pie pakalpojumu objektiem, Nepieciešamība pēc publiskajām stāvvietām ir neliela.

SATIKSMEŠ KOMFORTA LĪMEŅU UZSKATĀMS RAKSTUROJUMS



AVOTS: Traffic Engineering Handbook, 1999

7.10. attēls. Satiksmes komforta līmeņu uzskatāms raksturojums.



7.11. attēls. Teritorijas, kurās nepieciešams plānot jaunas publiskās autostāvvietnes.

Risinājumi un ieteikumi autostāvvietu jomā:

- Teritorijas plānojumā izvērtēta publisko stāvvietu nepieciešamība pilsētas daļās (skat. 7.3. kartoshēmu).
- Centrs (Jomas un Jūras ielas) ir aizpildīts. Jaunas stāvvietas centrā nav plānotas, lai nepasliktinātu vietas kvalitāti. Jaunas stāvvietas centrā ierīkojamas vienīgi pie jauniem pakalpojumu objektiem, izvērtējot, vai nav iespējams samazināt normatīvos noteikto stāvvietu skaitu, un izmantojot stāvvietas apkārtējos kvartālos.
- Jaunu stāvvietu veidošanā teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteikti izņēmuma risinājumi, kas atļauj stāvvietas veidot pamatojoties uz publiskās privātās partnerības principiem: „Objekta stāvvietas ierīko zemes vienībā, kurā tas atrodas, izņemot šādus gadījumus:
 - ir nodibināts stāvvietu servitūts uz objekta kalpošanas ilgumu citā zemes vienībā un reģistrēts Zemesgrāmatā,
 - autostāvvietne tiek būvēta kā publiskā infrastruktūra un pēc izbūves tiks nodota pašvaldībai.
 - stāvvietu nodrošinājumu un piebraucamos ceļus līdz objektam nosaka detālplānojumā, detālplānojuma teritorijā iekļaujot zemes vienības, kurās stāvvietas plānots izvietot.
- Ieteikumi jaunu satiksmes organizācijas principu ieviešanai: ziemā kustība abos virzienos, vasarā – stāvvietas brauktuves malā;
- Kur iespējams, autostāvvietas izvietojamas ielu teritorijā starp sarkanajām līnijām, veicot ielu rekonstrukciju:
 - Meža prospektā;
 - Dzintaru prospektā;
 - Bulduru prospektā, nosakot vienvirziena kustību (atgriešanās virziens pa Meža prospektu);
 - gar dzelzceļu Edinburgas prospektā;
 - gar dzelzceļu Zigrīda Meierovica prospektā pie Dubultu stacijas;
 - Buļļuciemā Lašu ielas sarkanajās līnijās;
 - zemesgabalos Aizputes ielā 1B, Dubultu pr. 23 (kopā ar skvēru), daļa no Dubulti 0102 (saskaņā ar detālplānojuma risinājumiem);
 - Kāpu ielā.
- Priedaines stacija var attīstīties pēc stāvparka principa, kad no tālākajiem Vaivaru, Asaru u.c. daļām atbrauc līdz dzelzceļa stacijai un tālāk uz Rīgu dodas ar vilcienu.
- Veikt pasākumus, kas samazina pilsētas pievilcību tranzītam:
 - Noteikt ātruma ierobežojumus uz maģistrālās ielas, piemēram, posmā starp Majoriem un Dubultiem (Z.Meierovica prospektā) ierīko plašas gājēju pārejas;
 - rekonstruē maģistrālo ielu, samazinot braukšanas joslu platumu, ierīkojot drošības salas gājējiem vai atsevišķos ielu posmos izbūvē paaugstinātu un plašāku ietvi un velojoslu.

7.3. kartoshēma. Autonovietņu izvietojums un iedalījums pēc izmantošanas nolūka.

7.8. tabula. Vietu skaits autostāvvietās.

Nr. kartē	Autostāvvietas veids	Vietu skaits
1	Publiska	42
2	Publiska	45
3	Pie pakalp. objekta	45
4	Pie pakalp. objekta	60
5	Publiska	64
6	ie pakalp. objekta	36
7	Pie pakalp. objekta	25
8	Pie pakalp. objekta	44
9	ledzīvotājiem	2257
10	ledzīvotājiem	318
11	Publiska	58
12	ledzīvotājiem	67
13	Pie pakalp. objekta	61
14	Pie pakalp. objekta	113
15	Pie pakalp. objekta	15
16	ledzīvotājiem	2
17	ledzīvotājiem	75
18	Pie pakalp. objekta	42
19	ledzīvotājiem	147
20	Pie pakalp. o jekta	214
21	Pie pakalp. objekta	127
22	ledzīvotājiem	61
23	ledzīvotājiem	43
24	ledzīvotājiem	70
25	Pie pakalp. objekta	169
26	Publiska	78
27	Pie pakalp. obje ta	72
28	Pie pakalp. objekta	50
29	Pie pakalp. objekta	18
30	Pie pakalp. objekta	101
1	ledzīvotājiem	134
32	Pie pakalp. objekta	32
33	Pie pakalp. objekta	83
34	Pie pakalp. objekta	46
35	Pie pakalp. objekta	254
36	Pie pakalp. objekta	53
37	Publi ka	300
38	Pie pakalp. objekta	87
39	ledzīvotājiem	1623
40	ledzīvotājiem	161
41	Publis a	102
42	Publiska	38

Nr. kartē	Autostāvvietas veids	Vietu skaits
43	Publiska	28
44	Publiska	19
45	Publiska	39
46	Publiska	23
47	Publiska	38
48	Pie pakalp. o jekta	63
49	ledzīvotājiem	95
50	Pie pakalp. objekta	32
51	Publiska	29
52	Publiska	22
53	ledzīvotājiem	25
54	Publiska	45
55	Publiska	68
56	Pie pakalp. objekta	87
57	Publiska	46
58	Publiska	23
59	Publiska	92
60	Publiska	55
61	ledzīvotājiem	95
2	ledzīvotājiem	131
63	Publiska	78
64	ledzīvotājiem	102
65	ledzīvotājiem	208
66	ledzīvotāji m	90
67	ledzīvotājiem	29
68	ledzīvotājiem	133
69	Pie pakalp. objekta	20
70	Pie pakalp. objekta	48
71	Publiska	42
72	Publiska	89
74	Pie pakalp. objekta	5 1
73	Pie pakalp. objekta	150
75	Pie pakalp. objekta	80
76	ledzīvotājiem	40
77	ledzīvotājiem	49
78	ledzīvotājiem	17
79	Publiska	67
80	ledzīvotājiem	211
81	Publiska	64
82	Publiska	8
83	Publiska	37

7.6. Īpašā režīma zona

Viens no Jūrmalas pilsētas stratēģiskajiem mērķiem ir kļūt par „starptautiski pazīstamu, modernu piekrastes kūrortu un populārāko kūrortpilsētu Baltijas jūras reģionā”. Lai pilsētas viesiem piedāvātu augsta līmeņa atpūtu kūrortoloģijas un veselības tūrisma jomā, pilsētai ir jānodrošina paaugstināts komforts, iespēju robežās samazinot vidi ietekmējošos un traucējošos faktorus – gaisa piesārņojumu, troksni, antropogēno ietekmi uz dabas teritorijām.

Saskaņā ar SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” izstrādāto Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātu kopsavilkumu un Rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.- 2019. gadam (iekļauta arī Jūrmalas pilsētas teritorija līdz Dubultiem) par akustiskā diskomforta zonu atzīta dzīvojamās apbūves teritorija no Dzintariem līdz Dubultiem, kur nozīmīgākie trokšņa avoti ir autotransports un sliežu transports.

Gaisa piesārņojuma galvenais avots pilsētā ir saistīts ar autotransporta izplūdes gāzēm un izmešiem, tādēļ, lai saglabātu īpaši tīru un nekaitīgu gaisa kvalitāti, kas vienmēr ir bijusi tradicionāla vērtība Jūrmalas pilsētā, ir nepieciešams ierobežot autotransporta kustību pilsētā, īpaši tās šaurākajā un apmeklētākajā daļā - posmā starp Majoriem un Dubultiem, kur Lielupi no līča šķir vien 380m plata sauszemes teritorija, kuru šķērso Jūrmalas pilsētas galvenā maģistrālā iela, kam cieši piekļaujas krasta kāpas un vēsturiskā apbūve. Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010. - 2030. gadam paredz jauna apvedceļa būvniecību gar Kauguriem, tādejādi novadot automašīnu plūsmu, kuru galamērķis ir Kurzemes jūrmala, pa autoceļu Rīga – Ventspils.

Nosakot ierobežojumus autotransporta iebraukšanai Jūrmalas pilsētā, tiek radīta iespēja mainīt cilvēku paradumus, lai mazinātu nelabvēlīgo faktoru ietekmi uz pilsētas vidi. Sagaidāms, ka īpašā režīma zona mudinās izvēlēties videi draudzīgākus pārvietošanās veidus – sabiedrisko transportu, velosipēdus, tā uzlabojot ne tikai vides kvalitāti pilsētā, bet arī veicinot veselīgu dzīvesveidu. Ņemot vērā pilsētas vēsturisko struktūru un lielo atpūtnieku un tūristu skaitu, sevišķi svarīgi ir pilsētas apmeklētākajā daļā nodrošināt gājēju kustības prioritāti pār autotransportu.

Kārtība, kādā saņemamas iebraukšanas atļaujas īpašajā zonā, kā arī nodevas likmes ir noteiktas īpašos pašvaldības saistošajos noteikumos („Noteikumi par iebraukšanas un uzturēšanās kārtību īpašā režīma zonā Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā”). Izstrādājot saistošos noteikumus, Jūrmalas pilsētas dome garantē vides aizsardzības pasākumu veikšanu un nosaka nodevas likmi samērīgi pašvaldības sniegtajam nodrošinājumam. Nodeva par iebraukšanas atļauju Jūrmalas īpašā režīma zonā tiek noteikta saskaņā ar Ministru kabineta 2005. gada 28. jūnija noteikumu Nr.480 „Noteikumi par kārtību, kādā pašvaldības var uzlikt pašvaldību nodevas” 11. punktu.

Risinājumi un ieteikumi īpašā režīma zonai:

- Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā ir noteikta īpašā režīma zona, kurā iebraukt un uzturēties ar autotransporta līdzekļiem (izņemot elektromobilus) ir atļauts, saņemot vai iegādājoties iebraukšanas atļaujas Jūrmalā. Šādas zonas izveidošanas mērķi ir tranzīta autosatiksmes ierobežošana vides kvalitātes saglabāšanas nolūkā, dabas un kūrortoloģisko resursu aizsardzība un ilgtspējīga apsaimniekošana, kā arī ceļu satiksmes uzlabošana un kultūras pieminekļu aizsardzība.
- Īpašā režīma zonas robežas ir noteiktas pa Lielupes kreiso krastu, sākot no Lielupes ietekas Rīgas jūras līcī līdz Vecslocenes ietekai Lielupē; pa Vecslocenes upes kreiso krastu līdz Kauguru apejas trasei, pa plānotās Kauguru apejas trasi līdz Kolkas ielai; pa Kolka ielu līdz sanatorijai „Jaunķemeri”; gar sanatoriju līdz Slokas ezeram; pa Slokas ezera krastu līdz Jaunķemeru ceļam; pa Jaunķemeru ceļu līdz Rīgas jūras līča krastam; pa Rīgas jūras līča krasta līniju līdz Lielupes ietekai Rīgas jūras līcī.(skat. karti Īpašā režīma zona transportlīdzekļu iebraukšanai)

7.7. Sabiedriskais transports

Jūrmalas sabiedriskajā transportā liela nozīme ir dzelzceļam. Aptuveni 45% Jūrmalas apbūvēto teritoriju atrodas 10 minūšu gājiena attālumā no dzelzceļa stacijām.

Pārējā teritorijā pasažieru pārvadājumus veic starppilsētu maršrutu autobusi, pilsētas maršrutu autobusi, mikroautobusi un taksometri (skat. 7.5. kartoshēmu).

Sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšana ir apgrūtināta teritorijās, kur brauc tikai pilsētas maršrutu autobusi. Tie kursē reti un nedublējas ar starppilsētu maršrutu autobusi vai dzelzceļu. Šādas vietas ir, piemēram, Bulluciemā un dzīvojamajos rajonos pie Lielupes.

Atbilstoši aptaujas⁶ rezultātiem, iecienītākais ārpuspilsētas transports līdz Jūrmalai ir pasažieru vilciens (43,7%). Tam seko personīgais transports (35,2%), bet salīdzinoši mazāk iedzīvotāju pārvietojas ar maršruta mikroautobusu (7,3%). Ļoti maz izmanto upes kuģīšus, velosipēdu un lidostas autobusus (katram no šiem transporta veidiem īpatsvars nepārsniedz 1,5%). Respondenti kopumā ir apmierināti ar transporta infrastruktūru Jūrmalā: 21,9% ir ļoti apmierināti, 59,8% ir apmierināti, neapmierināti ir 16,4% un ļoti neapmierināti – 1,9%.

Risinājumi un ieteikumi sabiedriskā transporta jomā:

- Sabiedriskā transporta uzlabošana vairāk saistīta ar ekonomiskiem un organizatoriskiem pasākumiem – maršrutu saglabāšanu, savienojumu saglabāšanu starp pilsētas daļām, maršrutu biežumu, transportlīdzekļu veidu izvēli. Piemēram, ārpuspilsētas sabiedriskā transporta maršruti Vārnukroga apkalpošanai veidojami sadarbībā ar Rīgas pašvaldību un Babītes novadu.
- Teritorijas plānojuma risinājumi sniedz analītisku materiālu par situāciju un nodrošina iespējas labāk piemērot ielu tīklu sabiedriskā transporta vajadzībām.
- Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā atzīmēti dzelzceļa staciju un autobusu satiksmes apkalpes rādiusi un to savstarpējā sasniedzamība; konstatētas vietas, kur ir slikta sabiedriskā transporta pieejamība.
- Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos paredzēta sabiedriskā transporta pieturu „kabatu” izbūve maģistrālajās (B, C kategorijas) ielās. Rekonstrukcijas gaitā tās iespējams labāk pielāgot sabiedriskā transporta vajadzībām.
- Risinājumi veicina tūristiem pievilcīgu transporta veidu ieviešanu – upes, jūras kuģīšu transports, pietātnes un saistītā infrastruktūra, Ķemeru un jūras savienojuma veidošana.

⁶ „B & V projekti” Pirmreizējs pētījums par vietējo iedzīvotāju un tūristu apmierinātību ar tūrisma pakalpojumiem Jūrmalas pilsētā, 2008 (2008.gada augustā un septembrī veiktā aptauja (1004 respondenti)).

7.4. kartoshēma. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība.

7.8. Kravas autotransports

Kravas autotransports veido nenozīmīgu daļu kopējās transporta plūsmās pilsētā (uz Lielupes tilta dienā 9%). Tas izskaidrojams ar pilsētas specifiku - Jūrmalā ir tikai daži ražošanas objekti un noliktavu kompleksi, kas atrodas Slokā (SIA „Degvielas apgāds” naftas bāze, asfaltbetona ražotne, būvmateriālu ražotāji). Kravu autotransports virzās pa autoceļu „Rīga-Ventspils”. Satiksmes intensitāte ir līdz 200 a/d jeb 20% no transportlīdzekļu kopskaita. Kravas transportlīdzekļu iebraukšana centrā ir aizliegta.

Pēc Kauguru apejas un Slokas pieslēguma izbūves kravas transportlīdzekļi iebrauks Jūrmalā pa jauno ceļu. Autoceļu caur Ķemeriem („Lapmežciems - Antiņciems – Jāņukrogs” (V 1472)) plānots slēgt tranzīta kravas transportam. Prognozējams, ka kravas autotransporta kustība būs nenozīmīga, jo Lapmežciema novada piekrastes attīstība ir vērsta uz tūrismu.

Risinājumi un ieteikumi kravas autotransporta jomā:

- Plānojumā paredzēts saglabāt kravas transporta iebraukšanas aizliegumu Jūrmalas centrālajā daļā. Kravas transporta kustība atļauta:
 - Ķemerros, izņemot pilsētbūvniecības pieminekļa teritoriju;
 - Atsevišķās ielās Kauguros un Slokā;
 - Uz Kauguru apvedceļa pēc tā izbūves.

7.10. Dzelzceļš

Pasažieru pārvadājumi. Jūrmalas pilsētas teritoriju šķērso dzelzceļa līnija Rīga – Tukums, kas ir daļa no Rīgas piepilsētas elektrificētā dzelzceļa tīkla. Dzelzceļš savieno gandrīz visas Jūrmalas pilsētas daļas un ir būtiska pilsētas sabiedriskā transporta sastāvdaļa. Pārvadāto pasažieru skaits ik gadus pieaug. 2008.gadā kopumā līnijā Rīga – Tukums pārvadāti 9 300 406 pasažieri⁷.

Elektrovilcienu maršrutu galapunkti - Dubulti, Sloka, Ķemeru un Tukums. Vienreiz dienā cauri Jūrmalai kursē dīzeļvilciens uz Ventspili. Pašlaik katrā virzienā kursē 38 vilcieni dienā (viens no tiem - uz Ventspili). Intensīvākā kustība - līdz Dubultu stacijai. Priedaine – Dubulti: vidējais vilcienu kustības intervāls 17 min. (vasaras sezonā ir vairāki atsevišķi norīkoti vilcieni, kas kursē tikai līdz Dubultiem); Dubulti – Sloka: vidējais vilcienu kustības intervāls 17 min.; Sloka – Ķemeru: vidējais vilcienu kustības intervāls 66 min.

Kā trūkums atzīmējama dzelzceļa transporta sliktā integrācijas ar citiem sabiedriskā transporta veidiem.

7.8. tabula. Dzelzceļa pasažieru sadalījums pa ceļa posmiem.

Dzelzceļa līnijas posms	Posmā (pasažieri pārvietojušies tikai posma robežās)		Tranzītā (pasažieri ir iebraukuši no citiem posmiem vai caur braukuši attiecīgo posmu)	
	2007.g.	2008.g.	2007.g.	2008.g.
Rīga - Ķemeru	8 595 140	8 559 979	653 704	681 851
Rīga - Dubulti	6 077 647	6 021 357	2 837 395	2 913 210
Jaundubulti - Ķemeru	199 677	171 333	2 971 520	3 049 140

Kravas vilcienus caur Jūrmalu caurlaiž diezgan reti un tikai gadījumā, ja pamatvirziens Ventspils-Jelgava ir pārslogots⁸. Kravas vilcienu pieņemšana un nodošana pārejas punktā Ķemeru-Tukums II pēdējos 2 gados bija mazāk par 1 vilcienu nedēļā, pamatā tie ir tukši vagoni. Uzņēmumu darbībai, kuri atrodas Jūrmalas teritorijā, kravu pieņemšanu un nosūtīšanu veic Slokas stacijā. Iekraušana un izkraušana šajā stacijā parādīta 7.10. tabulā. Slokas stacijā 2008. gadā izkrauti vidēji 0,8 vagoni diennaktī. Pamatkravas, kuras apstrādā Slokas stacijā, ir papīrs un kokvilna, nenozīmīga daļa – 5% dīzeļdegviela.

⁷ AS "Pasažieru vilciens"

⁸ SIA „LDZ Cargo” 2009.gada 25.marta vēstule Nr.D-7/302 „par informācijas sniegšanu”

7.9. tabula. Kravas Slokas stacijā, tūkst. tonnu.

2005.g.		2006.g.		2007.g.		2008.g.	
Iekrauts	Izkrauts	Iekrauts	Izkrauts	Iekrauts	Izkrauts	Iekrauts	Izkrauts
35,1	66,2	16,9	39,1	21,1	38,8	11,3	34,2

Dzelzceļa kravu apstrādei izbūvētie sliežu atzari (uz Slokas papīrfabrikas teritoriju) ir sliktā stāvoklī un nav izmantojami.

Publiskās dzelzceļa infrastruktūras attīstību VAS „Latvijas dzelzceļš” plāno esošās dzelzceļa zemes nodalījuma joslas robežās. Dzelzceļa iecirknī Torņakalns - Tukums perspektīvā paredzēts:

- modernizēt elektrificēto dzelzceļa iekārtas uz maiņstrāvas 25 kV,
- ieviest vienoto dzelzceļa mobilo komunikācijas GSM - Rail sistēmu (2012.g. - 2015.g.).

Dzelzceļa šķērsojumi. Dzelzceļš pilsētas teritoriju pārdala divās daļās – dzīvojamajos rajonos („aiz dzelzceļa”) un pakalpojumu, viesnīcu un vasarnīcu rajonos pie jūras. Pilsētā ir 10 vienlīmeņa šķērsojumi, divi divlīmeņu šķērsojumi – viadukts Dzintaros pāri dzelzceļam un Rēzeknes Pulka iela, kas šķērso dzelzceļu gar Lielupes krastu zem dzelzceļa tilta. Nākotnē, izbūvējot Slokas pieslēgumu līdz Kauguru apvedceļam, plānots trešais divlīmeņu šķērsojums (skat. 7.5. kartoshēmu).

VAS „Latvijas dzelzceļš” ir ieinteresēts, lai tiktu samazināts dzelzceļa pārbrauktuvju skaits un perspektīvā tiktu paredzēta pārvadu celtniecība pāri sliežu ceļiem esošo pārbrauktuvju vietā.

Risinājumi un ieteikumi dzelzceļa jomā:

- VAS „Latvijas dzelzceļš” pasūtītajā pētījumā⁹ secināts, ka vairākas staciju ēkas ir piemērotas daudzfunkcionālai izmantošanai. Teritorijas plānojums dzelzceļa stacijas plāno kā potenciālo vietu stāvvietu ierīkošanai, tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, informācijas izvietojumam, stacijas telpu un apkārtnes teritoriju labiekārtošanai ar gājējiem, velobraucējiem nepieciešamo infrastruktūru, nomas punktiem, u.tml.
- Priedaines stacija var attīstīties pēc stāvparka principa, kad no Vaivariem, Asariem un citām tālākām pilsētas daļām atbrauc līdz dzelzceļa stacijai un turpina ceļu uz Rīgu ar vilcienu.
- Veicot ielu rekonstrukciju un stāvvietu izbūvi dzelzceļa staciju apkārtnē, jāizstrādā satiksmes pārkārtošanas risinājumi, lai uzlabotu dzelzceļa integrēšanu pilsētas vienotā sabiedriskā transporta tīklā.
- Dzelzceļa stacijas un pludmali savienojošās ielas iezīmē galvenos gājēju kustības virzienus.
- Sadarbībā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" Rīgas ceļu distanci precizētas dzelzceļa zemes nodalījuma joslas robežas.

⁹ Autors: SIA „Remeda group”, 2009

7.5. kartoshēma. Dzelzceļa šķērsjumi.

7.11. Upju transports

Lielupes un Rīgas jūras līča tuvums rada labas iespējas ūdenstransporta attīstībai Jūrmalā, bet pagaidām tam ir niecīga nozīme. Lielupes grīva ir aizsērējusi, Lielupes osta nedarbojas. Trūkst piestātņu pie upes, piekļūšana krastiem ir slikta.

Vasarā no Rīgas līdz Majoriem kursē upju kuģīši. Jahtas Lielupē no Rīgas var ienākt pa Bullupi līdz dzelzceļa tiltam, kur to kustību ierobežo dzelzceļa tilts (augstums - 4,7 m), bet tālāk - autotilts (augstums - 5,2 m). Līdz Lielupei var nokļūt tikai nelielas jahtas, jo to izmērus ierobežo Bullupes dzelzceļa tilta gabarīti - 7 m.

Upi izmanto motorlaivas, airu laivas, kuteri. Švertjahtas pagaidām ir maz izplatītas. 2008. gadā Jūrmalā bija reģistrēti 462 ūdens transporta līdzekļi – tātad, viens uz aptuveni 120 iedzīvotājiem. Salīdzinājumam – Liepājā reģistrēti 753, bet Ventspilī – tikai 293 ūdens transporta līdzekļi. Gaidāms, ka līdz ar ūdensmalu attīstības veicināšanu, laivu un jahtu skaits Jūrmalā pieaugs.

Lielupes krastmala ir grūti izmantojama. Lielu daļu aizņem aizsargājamas dabas teritorijas, citviet tā ir applūstoša, pieejamību vietumis ierobežo arī privātie zemes īpašumi. Gar Lielupes krastu Jūrmalas pilsētas teritorijā izvietotas ap 20 laivu piestātņu. Tās pieder privātām personām, jahtklubiem un uzņēmumiem (skat. 7.6. kartoshēmu).

Lielupes ostas darbības atjaunošana saistās ar būtiskiem ieguldījumiem – mola, aizsargbarjeras-vilņlauža un krasta nostiprinājumu izbūvi, Lielupes grīvas gultnes padziļināšanu. Ostas savrupais novietojums un apgrūtinātā piekļūšana no sauszemes arī prasa investīcijas – Bulluciema satiksmes organizācijas pārkārtošanu, jauna ceļa izbūvi, tostarp skarot arī dabas parka „Ragakāpa” teritorijas malu.

Risinājumi un ieteikumi upju transporta jomā:

- Ūdeņu izmantošanas intensificēšanai, tostarp ūdenstransporta attīstībai, nepieciešams izveidot piestātnes un atbilstošu infrastruktūru upes krastos. Teritorijas plānojumā noteiktas īpašās zonas „Ūdensmala” un „Jaunā ostmala”, kas iekļauj gan sauszemi, gan ūdeni, lai nodrošinātu arī ūdenstransporta infrastruktūras attīstību
- Ūdenstransporta sasaistīšanai ar pilsētas satiksmi teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktas prasības plānot autonomvietnes laukumus un publisko telpu pie piestātnēm.
- Teritorijas plānojumā ietverti Lielupes krastmalu izmantošanas priekšlikumi, nosakot tās kā īpašas teritorijas un plānojot ūdensmalu attīstību – daudzveidīgu izmantošanu, piestātnes, ūdenssporta un ūdenstransporta infrastruktūru.

7.12. Gājēju satiksme

Jūrmalā ir aktīva gājēju kustība, īpaši vasarā. Lielākās gājēju plūsmas saistītas ar atpūtnieku kustību - cilvēki no dzelzceļa stacijām dodas uz pludmali vai kultūras un izklaides pasākumiem. Tuvējās apkārtnes iedzīvotāji turp dodas kājām vai ar velosipēdu, tomēr lielākoties apmeklētāji Jūrmalā ierodas ar vilcienu, autobusu vai personīgo automašīnu, tādēļ virzienā uz pludmali un atpakaļ gājēju plūsmu galamērķi ir stacijas, autobusa pieturas un autostāvvietas. Pilsētā ir viena gājēju iela - Jomas iela, aktīvākie gājēju ceļi ved uz jūru. Ielu rekonstrukcijas projektos tiek ietverti risinājumi, kas uzlabo gājēju ērtības un drošību (ietvju, gājēju pāreju izbūve, citi satiksmes organizācijas pasākumi (skatīt 7.11. tabulu).

7.6. kartoshēma. Ūdens transporta infrastruktūra.

7.11. tabula. Dzelzceļa stacijas un pludmali savienošās ielas iezīmē galvenos gājēju kustības virzienus.

Dzelzceļa stacija	Iela līdz pludmalei
Lielupe	P.Stradiņa iela
Bulduri	5.līnija, 6.līnija
Dzintari	Nokļūšanas virziens nav izteikts. 1) Lai nebūtu jāšķērso galveno maģistrāli, var iet zem viadukta, caur parku 2) Ja parka vietā vēlas iet pa ielu, iet pa Edinburgas prospektu līdz Turaidas ielai, šķērso pilsētas maģistrāli (šajā posmā: Lienes iela) un pa Turaidas ielu gar Dzintaru koncertzāli nonāk pludmali
Majori	Gājēju plūsma sadalās: Jomas iela - Ātrā iela vai omnibusa iela – Tirgoņu iela, Lienes iela – Vanagu iela vai Undīnes iela – Kaiju iela.
Dubulti	Pils iela - Parka iela (plūsma var sadalīties līdz R.Blaumaņa ielai, ietverot Baznīcas ielu, Slokas ielu, Bangu ielu, Liedaga ielu)
Jaundubulti	Abavas iela – Amulas iela (Ventas iela neiziet pludmalē?)
Pumpuri	Kronvalda iela – Salacas iela
Melluži	Mežsargu iela – Rožu iela
Asari	Stacijas iela – Birzes iela vai Dzimtenes iela
Vaivari	Laimdotas iela vai Acālijas iela, vai Virsaišu iela – Vēju iela vai Skautu – Kāpu – Vēju iela
Sloka	Ir izveidots savienojums Slokas stacija - Satiksmes iela - Raiņa iela – Kapteiņa Zolta iela. Atbraucēji ir vietējie un viņiem nav nepieciešams nokļūt no stacijas pludmalē. Gājēju kustības virziens nozīmīgs Kauguru, Slokas iedzīvotājiem. Parasti plūsma izmanto Artilērijas ielu – Tirzas ielu – Raiņa ielu, retāk Tallinas ielu, tā kā lielākajā daļā tā ir ar grants segumu.
Kūdra	-
Ķemeri	Nav savienojumu ar jūru, ko var izmantot gājēji dēļ lielā attāluma. Būtiskas ir ielas un celiņi līdz Tukuma ielai. Jūras virziena savienojums izmantojams ar velosipēdiem, vai kādiem transportlīdzekļiem, kas piesaista tūristus.

Risinājumi un ieteikumi gājēju satiksmes jomā:

- Izvērtētas iespējas un sniegti priekšlikumi gājēju maršrutu attīstībai (pastaigas, objektu savienojumi).
- Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos precizētas prasības satiksmes infrastruktūras teritorijām.
- Transporta attīstības koncepcijā (2000.g.) sniegti priekšlikumi gājēju pāreju ierīkošanai dažādos līmeņos (tuneļiem pie Majoru, Dubultu un Slokas stacijām). Jaunajā teritorijas plānojumā šādi risinājumi nav ietverti - tuneļi ir nepievilcīga vide; tie izmaksā dārgi. Gājēju ērtības un drošību iespējams uzlabot, veicot krustojumu rekonstrukciju un satiksmes organizācijas pasākumus, izstrādājot optimālus luksoforu signālpāreju.
- Radikālākās izmaiņas transporta plūsmu izkārtojumā var prognozēt līdz ar Jaundubultu tilta un Kauguru apvedceļa izbūvi. Šīs būves dotu iespēju nomierināt satiksmi pilsētas sabiedriskajā centrā – Majoros un Dubultos. Ņemot vērā nākotnes projektus, teritorijas plānojumā ietverts priekšlikums perspektīvā pazemināt ielas kategoriju Jūrmalas centra teritorijā, kas sniegtu iespēju to rekonstruēt, pielāgojot gājēju ērtībām.
- TIAN ir ietverta prasība, veidojot jaunas zemes vienības un izstrādājot detālplānojumus teritorijām, kas robežojas ar publiskajām teritorijām un Ūdeņu teritoriju, nodrošināt brīvu pieeju (gājēju ceļš ar minimālo platumu 1,5m) Ūdeņu teritorijām (krastmalai).
- TIAN ietverta prasība ar žogiem nenorobežot pieeju jūrai, saglabājot kājāmgājējiem iespēju brīvi pārvietoties tauvas joslā un pludmalē.
- Attiecībā uz gājēju kustību gar Lielupi, īpašā attīstības zona „Ūdensmala” izveidota ar mērķi

atgriezt pilsētas dzīvi Lielupes krastos, padarīt tos pieejamus pilsētas iedzīvotājiem un viesiem, veidojot organizētu gājēju un velosipēdistu infrastruktūru gar Lielupi, kā arī ierīkojot atpūtas vietas, piestātnes, izbūvējot laipas, nelielus molus ūdenī u.c. infrastruktūru, kas atjauno dzīvi uz un pie ūdens. Detalizētas prasības šīs funkcionālās zonas izmantošana ir iekļautas TIAN katras attiecīgās pilsētas daļas teritorijas izmantošanas noteikumos.

7.13. Velotransports

Velotransports Jūrmalā ir populārs pārvietošanās veids. Laika gaitā velobraucēju ērtības ir uzlabotas, izbūvējot, piemēram, velojoslu pāri Lielupes tiltam. Iepriekšējā plānošanas posmā izstrādāta veloceļu shēma, ietverot Eiroweloceliņu gar jūras līča krastu. Pašreiz Jūrmalā ir jau izveidoti velosipēdu maršruti, kuru atsevišķi posmi ir Eiropas velomaršruta EV10 sastāvdaļa. Maršruti ir aprīkoti ar ceļa zīmēm. Ierobežotie finansu līdzekļi rada nepieciešamību noteikt prioritāri izbūvējamus celiņus, Celiņu izbūvi būtu lietderīgi turpināt, veidojot lietišķiem braucieniem izmantojamus noslēgtus maršrutus.

Risinājumi un ieteikumi velotransporta jomā:

- Aktuālie pasākumi:
 - Plānot velonovietnes (arī apsargātas) gar jūru, pie lielākajiem veikaliem, atpūtas kompleksiem.
 - Izskatīt iespēju par jauna maršruta gar Lielupi izveidošanu (Mežmalas iela un Slokas iela).
 - Projektējot jaunas ielas vai rekonstruējot esošās, ietvert risinājumus nobrauktuvju ierīkošanai velosipēdiem un ratiņiem.
- Velojosla ir noteikta kā ielu profila nepieciešama sastāvdaļa, gan izbūvējot jaunas ielas, gan veicot to rekonstrukciju.
- Pārskatot ielu kategorijas un veicot to rekonstrukciju pilsētas centrā, ieteikts pazemināt Z.Meierovica prospekta kategoriju pēc Jaundubultu tilta izbūves un rekonstruēt ielas posmu pilsētas centrā, padarot to ērtāku gājējiem un velosipēdistiem.

7.11. Satiksmes drošība

Atbilstoši Ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem un negadījumu analīzei ceļu satiksmes negadījumu skaits Jūrmalā ikgadu samazinās. Situācijas uzlabošanas veicina ielu un krustojumu remonta, rekonstrukcija un satiksmes organizācijas uzlabošanas pasākumi. Uzlabojas arī braukšanas kultūra.

Bīstamākie krustojumi ar lielāko negadījumu skaitu ir Pērkona un Viestura ielu krustojums, Rīgas un Muižas ielu krustojums, Skolas un Nometņu ielu krustojums, Viestura un Muižas ielu krustojums un Rīgas un Kr.Barona ielu krustojums. Šajos krustojumos notikušo negadījumu analīze ir ietverta 7.1. pielikumā. Negadījumu skaits krustojumos atspoguļots arī shēmā 7.8. kartoshēmā.

Risinājumi un ieteikumi satiksmes drošības jomā:

- Teritorijas plānojumā risinājumi kopumā vērsti uz satiksmes drošības uzlabošanu: ielu profilu pilnveidošanu, ielu struktūras attīstību, autosatiksmes tranzīta ierobežošanu pilsētas centrālajā daļā.

7.7. kartoshēma. Velotransports.

7.8. kartoshēma. Transporta negadījumi.

7.9. kartoshēma. Plānotā transporta shēma.

Pielikumi

7.1. PIELIKUMS. CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU ANALĪZE KRUSTOJUMOS

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa pagastiem 2008.gadā

	CSNg	CSNg AR CIETUŠAJIEM	BOJĀ GĀJUŠI	IEVAINOTI
LATVIJA (KOPĀ)	30162	4196	316	5408
PILSĒTA				
RĪGA	14014	1595	46	1932
DAUGAVPILS	1029	121	2	149
JELGAVA	835	96	2	104
JŪRMALA	683	76	4	102
LIEPĀJA	769	105	6	146
RĒZEKNE	431	31	0	36
VENTSPILS	303	27	1	29

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa pagastiem 2007.gadā

RAJONS	PILSĒTA, PAGASTS, U.C.	CSNg	CSNg AR CIETUŠAJIEM	BOJĀ GĀJUŠI	IEVAINOTI
DAUGAVPILS	DAUGAVPILS	1128	145	6	175
JŪRMALA	JŪRMALA	765	92	2	114
LIEPĀJAS	LIEPĀJA	935	114	5	132
RĒZEKNES	RĒZEKNE	510	37	4	39
RĪGA	CENTRA RAJONS	893	81	3	90
RĪGA	KURZEMES RAJONS	555	69	2	82
RĪGA	LATGALES PRIEKŠPILSĒTA	1263	167	15	194
RĪGA	NEDEFINĒTS	12982	1362	40	1640
RĪGA	VIDZEMES PRIEKŠPILSĒTA	902	119	6	140
RĪGA	ZEMGALES PRIEKŠPILSĒTA	685	72	1	98
RĪGA	ZIEMEĻU RAJONS	568	64	3	87
KOPĀ		17848	1934	70	2331
VENTSPILS	VENTSPILS	353	34	2	41

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa pagastiem 2006.gadā

RAJONS	PILSĒTA, PAGASTS	CSNg	CSNg AR CIETUŠAJIEM	BOJĀ GĀJUŠI	IEVAINOTI
LATVIJA (KOPĀ)		31092	4302	407	5404
RĪGA	NEDEFINĒTS	1559	149	6	174
RĪGA	CENTRA RAJONS	2401	208	3	234
RĪGA	KURZEMES RAJONS	1682	221	15	254
RĪGA	LATGALES PRIEKŠPILSĒTA	3771	445	16	547
RĪGA	VIDZEMES PRIEKŠPILSĒTA	2760	307	12	405
RĪGA	ZEMGALES PRIEKŠPILSĒTA	2163	236	9	298
RĪGA	ZIEMEĻU RAJONS	1847	172	9	211
KOPĀ		16183	1738	70	2123
JŪRMALA		617	96	5	110

DAUGAVPILS	DAUGAVPILS	889	141	3	163
JELGAVAS	JELGAVA	854	111	4	130
LIEPĀJAS	LIEPĀJA	711	111	1	134
VALMIERAS	VALMIERA	233	49	1	57
VENTSPILS	VENTSPILS	352	39	0	44

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa pagastiem 2005.gadā

RAJONS	PILSĒTA, PAGASTS	CSNg (KOPĀ)	CSNg AR CIETUŠAJIEMGĀJUŠI	BOJĀ IEVAINOTI	IEVAINOTI
LATVIJA (KOPĀ)		39424	4466	442	5600
RĪGA	NEDEFINĒTS	1472	134	6	163
RĪGA	CENTRA RAJONS	3247	240	2	265
RĪGA	KURZEMES RAJONS	2138	195	14	248
RĪGA	LATGALES PRIEKŠPILSĒTAS	5118	457	16	528
RĪGA	VIDZEMES PRIEKŠPILSĒTAS	3680	329	9	400
RĪGA	ZEMGALES PRIEKŠPILSĒTAS	2943	244	10	296
RĪGA	ZIEMEĻU RAJONS	2421	218	9	261
KOPĀ		21019	1817	66	2161
JŪRMALA		924	104	11	126
DAUGAVPILS	DAUGAVPILS	1321	115	11	141
JELGAVA	JELGAVA	1193	96	2	116
LIEPĀJAS	LIEPĀJA	997	121	6	135
RĒZEKNES	RĒZEKNE	511	30	1	31
VENTSPILS	VENTSPILS	422	19	2	18

Pērnavas un Viestura ielu krustojums

Esošās situācijas analīze

Pilsētas nozīme maģistrālo ielu krustojums, kas tiek regulēts ar luksoforu palīdzību. Krustojums ir plašs, uz Pērkonas ielas krustojuma pieejās ir 5 braukšanas joslas. Krustojuma pieejās apstāties un stāvēt aizliegts. Gājēju satiksme tiek noteikta ar gājēju ietvēm, kuras pieslēgtas krustojumam, un regulē ar attiecīga veida luksofora papildsekciju.

Ir uzstādītas gājēju barjeras, kas liedz gājējiem šķērsot krustojumu un tā pieejas tam neparedzētā vietā. Atļautais kreisā pagrieziena manevrs No Pērkonas ielas uz Viestura ielu ir organizēts no atsevišķas joslas un ar kreisā pagrieziena luksofora papildsekciju. Autobusa pieturvietā ierīkota kabatā, ceļa apzīmējums un ceļa zīmes labā tehniskā stāvoklī. Krustojumā un tā pieejā veiktie pasākumi pieskaitāmi pie labas prakses satiksmes organizācijas piemēriem.

To apliecina arī pēdējo gadu ceļu satiksmes negadījumu statistikas dati. Laika posmā no 2006. gada līdz 2008. gadam ieskaitot, krustojumā notikuši 18 negadījumi, 2008. gadā – 5 CSNg. Salīdzinājumam – no 2001. gada līdz 2002. gadam ir notikuši 26 negadījumi, vidēji 13 negadījumi gadā!

Negadījumu analīze

Apskatot un analizējot esošos datus par ceļu satiksmes negadījumiem, laika periodā no 2006. gada līdz 2008. gadam, var secināt sekojošus lietas:

- Pa šo laika periodu ir notikuši kopā 18 CSNg, kuros miesas bojājumus guvuši 11 cilvēki;
- Seguma stāvoklis 56% gadījumos negadījuma brīdī ir bijis sauss;
- Laika apstākļiem CSNg brīdī ir samērā noteicošs faktors – snidzis, lijis lietus vai laiks ir bijis pamācies 61% gadījumos;

- Apgaismojums CSNg brīdī - 67% gadījumos noticis gaišā dienas laikā, kad ir vislielākā satiksmes intensitāte;

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa negadījuma veidiem:

- Sadursmes ar priekšā braucošu transportlīdzekli ir bijis 39% gadījumos. Tas ir „klasisks” negadījuma veids regulējamos krustojumos, braucot ar neatbilstošu ātrumu un distances neievērošanas dēļ. Paaugstināts braukšanas ātrums novērots uz Pērkona ielas, it īpaši no tilta puses, jo uz tilta atļautais braukšanas ātrums ir 70 km/h un brauktuves pieeja krustojumam ir kritumā (virziens uz Jūrmalas pilsētas centru);
- Otrais lielākais negadījuma īpatsvars ir uzbraukums šķērslim – 28 %. Uzbraukums šķērslim varētu arī nebūt galvenais negadījuma iemesls, bet gan sekas, piemēram, lai izvairītos no negadījuma automašīna ir ietriekusies gājēju barjerās vai nobrukusi no ceļa;
- 11% negadījumiem ir notikuši transportlīdzekļiem saduroties izbraucot uz galvenā ceļa no kreisās puses.

Rīgas un Muižas ielu krustojums

Esošās situācijas analīze

Pilsētas ielu četrzaru krustojums, kurš netiek regulēts ar luksofora objektiem, Rīgas iela attiecībā pret Muižas ielu ir galvenā. Krustojumā atļauti visa vieda manevri. Rīgas ielai ir 2 braukšanas joslas, tā ir vienvirziena virzienā uz Pērkona ielu. Muižas iela ir divvirzietu pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā. Krustojumā nav nodrošināti redzamības trīsstūri. Braukšanas ātrums krustojuma pieejā liels, it īpaši pa Rīgas ielu braucošajiem taisni. Uz Muižas ielas ir izvietoti ātrumvaļņi, kas slāpē braukšanas ātruma krustojuma pieejā.

Uz Rīgas ielas krustojuma pieejā ir neregulējama gājēju pāreja. Tā nav droša, jo ierīkota pāri divām joslām vienā virzienā, nav gājēju barjeru, citu papildelementu neregulējamās gājēju pārejas drošības uzlabošanai (speciāls apgaismojums pārejas vietā, drošības salīņas, joslu sašaurināšana, u.c.).

Negadījumu analīze

Apskatot un analizējot esošos datus par ceļu satiksmes negadījumiem, laika periodā no 2006. gada līdz 2008. gadam, var secināt sekojošus lietas:

- Pa šo laika periodu ir notikuši kopā 14 CSNg, kuros vieglus ievainojumus guvuši divi ceļu satiksmes dalībnieki;
- Brauktuves segums 64% gadījumos CSNg brīdī ir bijis slapjš vai apledojis. Kā zināms pie slapja seguma stāvokļa, transportlīdzekļu bremzēšanas ceļš pagarinās, līdz ar to tas var būt par iemeslu, kādēļ nav bijis iespējams izvairīties no sadursmes;
- 65% gadījumos negadījumu ir notikuši skaidrā laikā vai kad spīdējusi saule.
- 79% gadījumos ceļu satiksmes negadījumi notikuši gaišajā diennakts laikā, kad īpaša piepūle saredzēt citus transportlīdzekļus nevajadzētu būt.

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa negadījuma veidiem:

- Galvenais negadījumu veids krustojumā ir bijusi sadursme, izbraucot uz galvenā ceļa no kreisās puses jeb ceļa nedošana – 50%. Krustojumā nav nodrošināta nepieciešamā redzamība. Krustojums būtu veidojams kā regulējams, apvienojot arī gājēju pāreju. Līdz tam kā pagaidu situācijas uzlabošanas pasākums varētu būt 207. ceļa zīmes paredzēšana uz Muižas ielas;
- Sadursmes, kuras notikušas kustības joslās maiņa pa kreisi – 21% gadījumos.

Skolas un Nometņu ielu krustojums

Esošās situācijas analīze

Pilsētas nozīmes ielu četrzaru krustojums, kas tiek regulēts ar luksofora objektu. Krustojumā atļauti visa veida manevri. Nometņu ielā ir divas braukšanas joslas, pa vienai katrā virzienā. Skolas ielā arī

ir pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā, bet tās platumi dod iespēju vieglajiem transportlīdzekļiem krustojuma pieejā izkārtoties divās rindās.

Krustojumā ir dzīvas gājēju satiksme, krustojumā ir paredzēti arī gājēju luksofori, tomēr gājēju barjeras krustojuma pieejā nav pietiekamā skaitā, līdz ar to gājējiem ir iespēja šķērsot krustojumu tam neparedzētā vietā un veidā.

CSNg analīze

Apskatot un analizējot esošos datus par ceļu satiksmes negadījumiem, laika periodā no 2006. gada līdz 2008. gadam, var secināt sekojošus lietas:

- Pa šo laika periodu ir notikuši kopā 13 CSNg, kuros ievainojumus guvuši divi ceļu satiksmes dalībnieki;
- Seguma stāvoklim negadījuma brīdī nav bijis noteicošais faktors – 69% negadījuma brīdī brauktuves segums ir bijis sauss;
- Laika apstākļi ceļu satiksmes negadījuma brīdī – 62% gadījumos negadījums noticis brīdī, kad ir bijis apmācies, lietus vai snidzis;
- Apgaismojums negadījuma brīdī - 62% negadījumu notikuši gaišajā diennakts laikā, 38% pie mākslīgā pilsētas ielu apgaismojuma;

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa negadījuma veidiem:

- Sadursmes veicot kreiso pagriezianu ir notikusi 23% gadījumos. Skolas ielā brauktuves platums būtu koriģējams tādā veidā, ka kreisajam pagriezienam tiktu atvēlēta atsevišķa josla;
- Otrais lielākais negadījuma īpatsvars ir sadursme ar transportlīdzekļa sāniem, kam par iemeslu ir intervāla neievērošana – 15% gadījumos. Lai arī joslu skaits Skolas ielā ir pa vienai katrā virzienā, uz Skolas ielas pirms krustojuma ar Nometņu ielu autovadītāji var un veido divas rindas;
- Sadursmes ar priekšā braucošu transportlīdzekli notikušas 15% gadījumos. Distances neievērošana ir raksturīga visiem regulējamiem krustojumiem;
- Pa 8% negadījumu ir bijis uzbraukums šķērslim; kustības joslas maiņa pa labi; sadursme ar priekšā braucošu transportlīdzekli.

Viestura un Muižas ielu krustojums

Esošās situācijas analīze

Trīszaru krustojums, kurš netiek regulēts ar luksofora objektu. Muižas iela ir divvirzienu iela ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā, savukārt Viestura iela ir vienvirziena, bet ar trim braukšanas joslām. Krustojuma pieejā organizēti vairāki pieslēgumi tirdzniecības objektiem. Uz Viestura ielas neregulējama gājēju pāreja, kas pāri trim joslām vienā virzienā nav droši.

CSNg analīze

Apskatot un analizējot esošos datus par ceļu satiksmes negadījumiem, laika periodā no 2006. gada līdz 2008. gadam, var secināt sekojošus lietas:

- Pa šo laika periodu ir notikuši kopā 11 CSNg, kuros viens cilvēks ir guvis ievainojumus, bet viens cilvēks ir gājis bojā;
- Seguma stāvoklim negadījuma brīdī nav bijis noteicošais faktors – 82% negadījuma brīdī brauktuves segums ir bijis sauss;
- Laika apstākļi ceļu satiksmes negadījuma brīdī – 63% gadījumos negadījums noticis brīdī, kad ir bijis saulains vai skaidrs laiks;
- Apgaismojums negadījuma brīdī - 64% negadījumu notikuši gaišajā diennakts laikā, 36% pie mākslīgā pilsētas ielu apgaismojuma;

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa negadījuma veidiem:

- Lielākais ceļu satiksmes negadījumu veids ir bijis kustības joslu maiņa pa kreisi;
- Otrais lielākais negadījuma īpatsvars ir sadursme veicot kreiso pagriezianu – 27%. Kreisais pagrieziens krustojumā ir atļauts gan no Viestura iela uz Muižas ielu, gan arī no Muižas ielas uz Viestura ielu;

- Trešais lielākais negadījumu veids - gājēji šķērso brauktuvi tuvu braucošajam transportlīdzeklim priekšā – 9% gadījumos. Neregulējam gājēju pāreja uz Viestura ielas atrodas uzreiz aiz krustojuma ar Muižas ielu. Ņemot vērā arī iepriekš apskatītos negadījuma veidus, kas notiek šajā krustojumā, būtu izvērtējams jautājums par luksofora objektu ierīkošanu šajā krustojumā, vienlaicīgi nodrošinot drošu gājēju satiksmi krustojumā. Luksofora objekts būtu sakoordinējams ar netālu esošo Viestura un Pērkona ielu krustojuma objektu.

Rīgas un Kr. Barona ielu krustojums

Esošās situācijas analīze

Neregulējams trīszaru krustojums. Rīgas iela ir pilsētas nozīmes maģistrālā iela, savukārt Kr.Barona iela ir vietējas nozīmes iela. Kr. Barona ielai pa vienai šaurai braukšanas joslai katrā virzienā. Rīgas ielai ir pa divām braukšanas joslām katrā virzienā. Krustojumā ir pieļauti kreisie pagriezieni bez atsevišķas joslas, kā arī neregulēti.

Krustojuma pieejā uz Rīgas ielas aiz krustojuma ar Kr.Barona ielu Rīgas pilsētas virzienā ir regulējama gājēju pāreja. Krustojums nākotnē būtu veidojams kā regulējams, apvienojot regulējamo gājēju pāreju vienotā regulējamā krustojumā.

CSNg analīze

Apskatot un analizējot esošos datus par ceļu satiksmes negadījumiem, laika periodā no 2006. gada līdz 2008. gadam, var secināt sekojošus lietas:

- Pa šo laika periodu ir notikuši kopā 9 CSNg, kuros divi cilvēki ir guvis ievainojumus;
- Seguma stāvoklis negadījuma brīdī – 67% slapjš. Rīgas iela ir pietiekami intensīva un, it īpaši kreiso manevru veikšana, ir sarežģīta un ļoti bīstama pie tādiem satiksmes apstākļiem. Kā zināms pie slapja seguma stāvokļa, transportlīdzekļu bremzēšanas ceļš pagarinās, līdz ar to tas var būt par iemeslu, kādēļ nav bijis iespējams izvairīties no sadursmes;
- Laika apstākļi ceļu satiksmes negadījuma brīdī – 44% gadījumos negadījums noticis brīdī, kad ir bijis saulains vai skaidrs laiks;

Ceļu satiksmes negadījumu sadalījums pa negadījuma veidiem:

- Pārsvarā ceļu satiksmes negadījuma iemesls ir bijis distances neievērošana - 33% gadījumi. Kreisais pagrieziens no Rīgas ielas uz Kr.Barona ielu nav izteiksmīgs, nav izcelts, līdz ar to autovadītājiem var būt negaidīta priekšā braucošā bremzēšana un manevrs pa kresi Kr.Barona ielā. Otrs apstākļi ir regulējamā gājēju pāreja – autovadītāju paaugstinātais braukšanas ātrums pirms gājēju pārejas, kā arī distances neievērošana var kalpot par negadījuma iemeslu;
- Otrais un trešais lielākais negadījuma iemesls – pa 22% ir bijis uzbraukums šķērslim un negadījums, kurā iesaistīts gājējs;
- 11% negadījumu iemesls ir bijis sadursmes veicot kreiso pagriezienu. Krustojums būtu veidojams kā regulējams, apvienojot regulējamo gājēju pāreju vienotā regulējamā krustojumā. Līdz ar to, gājējiem būtu iespēja droši šķērsot brauktuvi visā krustojumā.