



TUKUMA NOVADA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS PLĀNS

TEMATISKAIS PLĀNOJUMS IZSTRĀDĀTS TUKUMA NOVADA
TERITORIJAS PLĀNOJUMA IETVAROS



2023

SATURS

IEVADS 3

1. TRANSPORTA NOZARE PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS 6

- 1.1. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti 6
- 1.2. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti..... 9
- 1.3. Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti 10

2. VISPĀRĪGS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UN MOBILITĀTES RAKSTUROJUMS 19

3. VALSTS UN PAŠVALDĪBAS NOZĪMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA 25

- 3.1. Nacionālas un vietējas nozīmes autoceļu attīstības plāni 25
- 3.2. Valsts autoceļi..... 29
- 3.3. Pašvaldības ceļi 29
- 3.4. Komersanta ceļi 30
- 3.5. Pievienojumi valsts ceļu tīklam 30

4. TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA PILSĒTĀS UN CIEMOS 31

- 4.1. Kandavas esošais un plānotais ielu tīkls un kategorijas 34
- 4.2. Tukuma esošais un plānotais ielu tīkls un kategorijas..... 34
- 4.3. Ātruma režīmi un dzīvojamās zonas pilsētvidē 35
- 4.4. Ielu piederība un klasifikācija ciemos 38

5. GĀJĒJU UN VELOSATIKSMEI PAREDZĒTĀ INFRASTRUKTŪRA UN MARŠRUTI 39

- 5.1. Gājēju un velosatiksmes infrastruktūra..... 39
- 5.2. Velo maršruti 45


6. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS UN MOBILITĀTE 51

7. ENGURES OSTA 61

8. JŪRMALAS LIDOSTA 64


9. STRATĒGISKĀ DAĻA 65

IEVADS

 Tukuma novada dome 2022. gada 27. aprīlī pieņēma lēmumu “Par Tukuma novada teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu” (prot. Nr. 7, 29. §) un apstiprināja Darba uzdevumu. Darba uzdevuma 2.5. punkts paredz teritorijas plānojuma vajadzībām sagatavot tematiskos plānojumus, kas izstrādājami, pamatojoties uz normatīvo regulējumu, speciālistu apkopoto informāciju un, nepieciešamības gadījumā, iesaistot sabiedrību, valsts institūcijas un pašvaldības darbiniekus.

Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāna (turpmāk – Transporta plāns) izstrāde uzsāka ar Tukuma novada domes 2022. gada 26. oktobra sēdes [LĒMUMU](#) “Par tematiskā plānojuma “Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāns” izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr. 18, 33. §).

Transporta plāna [IZSTRĀDI REGLAMENTĒ Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”](#) 7.punkts, kas nosaka, ka teritorijas plānojumā vai lokālpļānojumā ietver transporta attīstības vispārīgu plānu un *Zemes pārvaldības likuma*, 5. pants, kas paredz pašvaldībai nepieciešamību noteikt tehniskās publiskās infrastruktūras teritorijas, tai skaitā ilgtermiņā izvērtējot/izpētīt nepieciešamību pēc šādu teritoriju noteikšanas un to realizācijas iespējām. Tāpat arī *14.10.2014. Ministru kabineta noteikumu Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”* 31.2.2. punkts nosaka “publiskās infrastruktūras objektus (izņemot sociālās infrastruktūras objektus), norādot plānotos ceļus un plānotās pievienojumu vietas valsts un pašvaldību autoceļiem (publiskās lietošanas autoceļu tīklam), kuru novietojums var tikt precizēts būvprojektā atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem un 39.3. punkts nosaka nepieciešamību ar detālpļānojuma izstrādi risināt pievienojumus valsts autoceļiem, ja tas nav risināts teritorijas plānojumā, lokālpļānojumā vai tematiskajā plānojumā.

 Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1.pantu [TEMATISKAIS PLĀNOJUMS](#) ir teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atbilstoši plānošanas līmenim risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra, veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojums) vai specifisku tematu (piemēram, inženiertīklu izvietojums, ainaviski vērtīgas teritorijas un riska teritorijas).

Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāna izstrādes ietvaros apkopota informācija par esošo transporta infrastruktūru un mobilitāti, kā arī sagatavoti priekšlikumi infrastruktūras attīstībai. Izstrādes ietvaros vērtēts sarkano līniju tīkls pilsētās un ciemos, to precizējot, grozot vai nosakot jaunas sarkanās līnijas, atbilstoši nepieciešamībai. Transporta plāna ietvaros noteiktas kategorijas pašvaldības ielām, kā arī sniegti priekšlikumi pilsētvides uzlabošanai, gājēju un velosatiksmes infrastruktūras pilnveidošanai un transporta infrastruktūras elementu plānošanai.

Saskaņā ar apstiprināto darba uzdevumu tematiskā plānojuma [MĒRĶIS](#) ir:

izvērtējot Tukuma novada transporta infrastruktūru, nodrošināt kompleksu skatījumu par transporta sistēmu, kas nodrošina drošu, efektīvu, un ilgtspējīgu mobilitāti

Saskaņā ar Tukuma novada domes 2022. gada 26. oktobra sēdes lēmumu “Par tematiskā plānojuma “Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāns” izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr. 18, 33. §) un apstiprināto Darba uzdevumu tematiskā plānojuma izstrādes uzdevumi ir izstrādāt Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāna [TEKSTUĀLO DAĻU UN GRAFISKO MATERIĀLU](#), tajā iekļaujot:



- 1 izvērtējumu par esošo ceļu un ielu tīklu, kategorijām un identificētajām problēmviētām
- 2 priekšlikumu vienotam ceļu un ielu tīklam, nosakot ceļu un ielu piederību, kategoriju, koplietošanas ceļus un ielas, ceļu posmus, kas nosakāmi kā pašvaldības nozīmes ceļi un ielas
- 3 priekšlikumu par ielu kategorijām un sarkano līniju platumiem
- 4 esošās un plānotās pievienojuma vietas pie valsts autoceļiem, norādot to kategorijas
- 5 priekšlikumu par pievienojuma vietu veidošanas principiem pie pašvaldības autoceļiem
- 6 perspektīvo velotransporta attīstības shēmu, tai skaitā plānoto infrastruktūru
- 7 esošo velo maršrutu izvērtējumu un priekšlikumus jauniem velo maršrutiem
- 8 dzelzceļa infrastruktūras sasaistes ar ceļu tīklu izvērtējumu
- 9 ostu sasaistes ar ceļu tīklu izvērtējumu
- 10 mobilitātes punktu izvērtējumu
- 11 priekšlikumus gājēju infrastruktūras (t.sk. gājēju pāreju) uzlabošanai
- 12 kopējo Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības vīziju, mērķus un uzdevumus mērķu sasniegšanai
- 13 esošo un plānoto ceļu un ielu tīklu
- 14 informāciju par esošajām un plānotajām pievienojumu vietām pie valsts autoceļiem
- 15 esošo un perspektīvo velotransporta attīstības shēmu, t.sk. informāciju par velo maršrutiem
- 16 vispārīgo velotransporta shēmu Tukuma un Kandavas pilsētām un sasaisti ar tuvākajām apdzīvotām vietām
- 17 transporta infrastruktūras objektus
- 18 mobilitātes punktus
- 19 sabiedriskā transporta shēmu
- 20 citus objektus vai teritorijas saistībā ar transportu



Nodaļās 3. VALSTS UN PAŠVALDĪBAS NOZĪMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA, 4. TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA PILSĒTĀS UN CIEMOS iekļautā informācija ir turpmāk attiecināma uz Teritorijas plānojuma izstrādi.



Tematiskā plānojuma teritorija ir Tukuma novada administratīvā teritorija.

Tematiskā plānojuma [IZSTRĀDES VADĪTĀJA](#) – Tukuma novada pašvaldības Attīstības nodaļas teritorijas plānotāja Inga Tramdaha.



Tematiskā plānojuma IZSTRĀDĀTĀJS – SIA “Reģionālie projekti”, projekta vadītāja, teritorijas plānotāja – Laine Šildere, teritorijas plānotājs / kartogrāfs – Ivo Narbutis, kartogrāfs – Jānis Ozols, teritorijas plānotāja – Līva Melķe-Tropiņa, projekta asistente – Sanita Fazilova, transporta infrastruktūras plānotājs – Elmārs Daniševskis.



Visus paziņojumus par Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāna izstrādes gaitu publisko Tukuma novada pašvaldības tīmekļa vietnē www.tukums.lv un informatīvajā izdevumā “Tukuma Novada Vēstis”.

Informācija par Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāna izstrādi pieejama Valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā Ģeolatvija – https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_25731.



Tukuma novada transporta infrastruktūras attīstības plāna IZSTRĀDES PROCESĀ IESAISTA valsts iestādes, Tukuma novada pašvaldības iestādes, kapitālsabiedrības, struktūrvienību pārstāvjus, uzņēmējus un iedzīvotājus, nepieciešamības gadījumā organizē tematiskās darba grupas, vai citus līdzdalības pasākumus. Pēc transporta infrastruktūras attīstības plāna sagatavošanas, sabiedrībai tiek nodrošināta iespēja trīs nedēļas iepazīties ar izstrādāto dokumentu un sniegt priekšlikumus.

Dokumenta noformējumā izmantoti Tukuma novada pašvaldības (t.sk. pagastu pārvalžu) sociālā tīkla Facebook lapās publicētie fotoattēli.

1. TRANSPORTA NOZARE PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS

1.1. NACIONĀLA LĪMEŅA PLĀNOŠANAS DOKUMENTI



LATVIJAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2030. GADAM¹ (turpmāk – Stratēģija 2030) transporta infrastruktūras jautājumus iezīmē divās prioritātēs – “Inovatīva un ekoeftīva ekonomika” (prioritārais ilgtermiņa rīcības virziens “Ergoefektivitāte un videi draudzīga transporta politika”) un “Telpiskās attīstības perspektīva” (prioritārie ilgtermiņa rīcības virzieni “Transporta infrastruktūras plānošana un sabiedriskais transports” un “Transporta infrastruktūras attīstība”).

Attiecībā uz ergoefektīvu un videi draudzīga transporta politiku Stratēģija 2030 prioritātē “Inovatīva un ekoeftīva ekonomika” nosaka, ka **attīstāms videi draudzīgs transports**, veicinot sabiedriskā transporta un privātā autotransporta pāreju uz elektrisko piedziņu, ar biogāzi un biodeģvielu darbināmiem un ar hibrīddzinējiem aprīkotiem automobiļiem utt.

Prioritātē “Telpiskās attīstības perspektīva” akcentē trīs galvenos aspektus - **sasniedzamības uzlabošana, apdzīvojums** kā ekonomiskās attīstības, cilvēku dzīves un darba vidi un nacionālo interešu telpas, kas ir unikālas specifiskas teritorijas, kas nozīmīgas visas valsts attīstībai.

Stratēģija 2030 nosaka nepieciešamību **uzlabot iekšējo un ārējo sniedzamību**, kas īstenojams caur:

- transporta infrastruktūras plānošanu;
- integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošanu;
- autoceļu tīkla attīstību;
- dzelzceļa transporta attīstību;
- gaisa satiksmes attīstību;
- ostu attīstību;
- u.c.

Apdzīvojuma izaicinājumu risināšanai, lai iedzīvotājiem nodrošinātu līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus neatkarīgi no dzīves vietas un nostiprinātu valsts policentrisku apdzīvojuma struktūru, Stratēģija 2030 noteikusi būtiskākos rīcības virzienus ar iespējamajiem risinājumiem:

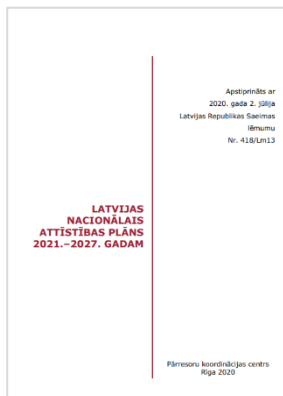
- attīstības centru izaugsme - reģionu attīstības virzītājspēka (pilsētu) potenciāla un konkurētspējas paaugstināšana atbilstoši to resursiem un prioritātēm, veidojot pievilcīgu pilsētvidi gan iedzīvotājiem, gan investoriem;
- pilsētu un lauku teritoriju mijiedarbības veicināšana, cita starpā sekmējot mobilitātes iespējas, t.sk. nodrošinot attīstības centru sniedzamību lauku iedzīvotājiem, kā arī radot iespējas lauksaimniecības un mežsaimniecības produkcijas realizācijai;
- attīstības centru funkcionālais tīkla stiprināšana, nozīmīgu lomu piešķirot mobilitātei - labāka attīstības centru sniedzamība veicinās lauku teritoriju integrēšanu kopējā funkcionālajā tīklā. Efektīva mobilitāte ir jānodrošina gan starp dažāda līmeņa attīstības centriem, gan ar galvaspilsētu.

Lauku teritorijām, kā nacionālo interešu telpām, Stratēģija 2030 uzsver **attīstības centru izaugsmi un pilsētu un lauku mijiedarbības nepieciešamību**, kuru iespējams sekmēt uzlabojot mobilitātes iespējas, tostarp nodrošinot attīstības centru sniedzamību lauku iedzīvotājiem, kā arī radot iespējas lauksaimniecības un mežsaimniecības produkcijas realizācijai.

Baltijas jūras piekrastes ilgtspējīgai izmantošanai cita starpā nepieciešams attīstīt starptautisko **jahtu tūrisma**.

¹ [Latvian Sustainable Development Strategy until 2030. gadam](#)

Attiecībā uz Rīgas metropoles areālu kā valsts interešu telpu ar izcilu vērtību un nozīmi valsts ilgtspējīgai attīstībai, identitātes saglabāšanai un ietver valsts attīstībai nozīmīgus stratēģiskos resursus, Stratēģija 2030 norāda uz nepieciešamiem **kompleksiem risinājumiem un mērķtiecīgu politiku** koordinētas attīstības veicināšanai, ņemot vērā, ka šajā teritorijā veidojas dažādi interešu konflikti un problēmas, kas pārsniedz reģionu un atsevišķu nozaru kompetenci.



LATVIJAS NACIONĀLAJĀ ATTĪSTĪBAS PLĀNĀ 2021.–2027. GADAM² (turpmāk – NAP2027) viena no prioritātēm ir “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” - dzīves vides kvalitātes uzlabošana līdzsvarotai reģionu attīstībai.

Transporta infrastruktūra, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību un kvalitatīvu, ilgtspējīgu iekšējo mobilitāti, ir stratēģiski nozīmīgs saimnieciskās darbības un apdzīvotības resurss reģionos. Būtisks atbalsta faktors līdzsvarotai teritoriju attīstībai ir **transporta infrastruktūras nodrošināšana**, reģionu nomales iekļaujot nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru ekonomikas ietekmes zonās, atjaunojot sliktā stāvoklī esošos ceļu tīklu posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (paaugstinot infrastruktūras pieļaujamo ātrumu) efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai. Transporta

infrastruktūras efektivitāte tieši iespaido konkurētspēju, uzņēmējdarbības aktivitāti un valsts attīstību kopumā, tādēļ, plānojot teritoriju attīstību un reaģējot uz sociālekonomiskās vides izmaiņām, kā arī izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, tiks veidota **hierarhiska transporta infrastruktūras un mobilitātes sistēma**.

Saistītā rīcības virziena “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” mērķis transporta jomā ir **integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma**, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti.

Saistītā rīcības virziena “Līdzsvarota reģionālā attīstība” mērķis ir reģionu potenciāla attīstība un ekonomisko atšķirību mazināšana, stiprinot to iekšējo un ārējo konkurētspēju, kā arī nodrošinot teritoriju specifikai atbilstošus risinājumus apdzīvojuma un dzīves vides attīstībai. Uzdevumu kopums ir vērsts uz to, lai ar vietējās pašvaldības mērķtiecīgu politiku uzlabotu publisko infrastruktūru uzņēmējdarbības atbalstam, piesaistītu investīcijas inovāciju radīšanai, radītu darbavietu un pakalpojumu daudzveidību un uzlabotu uzņēmējdarbības vidi, **nodrošinātu darbaspēka mobilitāti** reģionu iekšienē un starp reģioniem un vienlaikus saglabātu valsts un pašvaldību pakalpojumu pieejamības līmeni – gan izmantojot digitalizācijas iespējas, gan ieviešot alternatīvus fizisko pakalpojumu sniegšanas modeļus, kas pielāgoti atsevišķas apdzīvotās vietas vajadzībām.

Stratēģijā 2030 viena no noteiktajām interešu telpām, tāpat kā Rīgas metropoles areāls un attīstības centri, ir lauku attīstības telpa, kam NAP2027 pilsētu un lauku mijiedarbības dimensijā kā vienu dimensiju saredz administratīvo - kopīgu projektu realizēšanu (pakalpojumu pieejamībai un mobilitātei) **sadarbojoties** sabiedriskā transporta tīklu nodrošināšanā un alternatīvu mobilitātes modeļu ieviešanā.

Saskaņā ar TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNĒM 2021. – 2027. GADAM³ (turpmāk – Pamatnostādnes 2027), transporta politikas mērķis ir **integrēta transporta sistēma**, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, pieklūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku. Mērķis noteikts, pamatojoties uz Eiropas Zaļo kursu: paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.

Transporta nozares ilgtspējīga attīstība nozīmē cilvēku **mobilitātes vajadzību nodrošināšanu** un transporta nozares konkurētspējas paaugstināšanu, tajā pašā laikā neradot draudus nākamo paaudžu

² [Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam](#)

³ [Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam](#)

vajadzību nodrošināšanā, sabalansējot šī brīža sociālekonomiskās vajadzības ar ierobežotajiem dabas un cilvēku resursiem.

Pamatnostādnēs 2027 noteikti pieci **sasniedzamie politikas rezultāti** ar sasniedzamajiem rādītājiem:

- 1) uzlabotas mobilitātes iespējas;
- 2) samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte;
- 3) nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma;
- 4) paaugstināta transporta drošība un drošums;
- 5) sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

leviešot risinājumus, tiem jābūt vērstiem uz:

izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem , paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju	digitalizāciju, inovāciju un pētniecību , kas ne tikai nodrošina plašākas un ērtākas mobilitātes iespējas un Latvijas transporta nozares konkurētspēju starptautiskā līmenī, bet arī veicina transporta nozares negatīvās ietekmes uz klimatu mazināšanos	pieejamību un piekļūstamību , nodrošinot transporta infrastruktūru un pakalpojumus, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā un sociālā stāvokļa un iespējas tiem piekļūt fiziski un lietot, izmantojot vairākus sensoros (redze, dzirde, tauste) kanālus;	
kvalitatīvu un konkurētspējīgu infrastruktūru , kas veicina valsts kopējo ekonomisko izaugsmi	stabilitāti un godīgu konkurenci darba tirgū, nodrošinot cienīgus darba apstākļus un samaksu transporta darbiniekiem, atbalstot un sekmējot sociālo partneru centienus Ģenerālvienošanās slēgšanai transporta nozarēs	drošību un drošumu , kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus	labu pārvaldību valsts mobilitātes un loģistikas aktīvos un uzņēmumos, kā arī efektīvi funkcionējošu pakalpojumu un investīciju tirgu

Pamatnostādņu 2027 īstenošanas plānā **pašvaldības kā līdzatbildīgās institūcijas** norādītas vairākos uzdevumos, piemēram, izveidot mobilitātes punktus; ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu); ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu; izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai; Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai u.c., savukārt *kā atbildīgās institūcijas* - pasākumā "TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru".



REĢIONĀLĀS NOZĪMES TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJĀ 2021. – 2030. GADAM⁴ sniegts esošās situācijas raksturojums, izvirzīti galvenie izaicinājumi, dots pamatojums nepieciešamajām izmaiņām, noteikti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pamatprincipi un iezīmēti attīstības virzieni laika periodam no 2021. līdz 2030. gadam.

⁴ Nav publiski pieejams, skatīt Satiksmes ministrijas informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam" <https://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473219>, <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/valdiba-atbalsta-sabiedriskā-transporta-koncepciju>

Sabiedriskā transporta sistēmas attīstībai noteikti pieci MĒRĶI

- 1) nodrošināt labu sasniedzamību, sniedzot efektīvus transporta pakalpojumus visos novados (reģionos), lai veicinātu to līdzsvarotu attīstību
- 2) veicināt sociālo integrāciju, uzlabojot transporta pakalpojumu pieejamību visām iedzīvotāju grupām
- 3) uzlabot sabiedriskā transporta sistēmas efektivitāti, nodrošinot ērtus savienojumus starp dažādiem maršrutiem un transporta veidiem un paplašinot vienoto biļešu ieviešanu un inovatīvus norēķinus par braucieni
- 4) uzlabot pārvadājumu kvalitāti un satiksmes drošību visos pārvadājumu veidos
- 5) samazināt negatīvu ietekmi uz apkārtējo vidi, veicot ieguldījumus transporta infrastruktūrā un transportlīdzekļos, kas samazina izmešu emisijas un enerģijas patēriņu. Saglabāt pārvadājumus pa dzelzceļu par prioritāriem vietās ar lielu pasažieru plūsmu

Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, noteikti PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS PAMATPRINCIPI

- 1) sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pieejami un ērti sasniedzami iedzīvotājiem visā Latvijas teritorijā, kā arī spēj apmierināt iedzīvotāju mobilitātes vajadzības
- 2) sabiedriskais transports ir pievilcīgs pasažieriem un ērti lietojams
- 3) dažādi sabiedriskā transporta pakalpojumu veidi ir savstarpēji savienojami (saistīti), saskaņojot maršrutus un laika grafikus, kas nodrošina pasažierim ērtu nokļūšanu no sākumpunkta līdz izvēlētajam galamērķim
- 4) sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājums ir elastīgs, spēj ātri reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām
- 5) sabiedriskā transporta sistēma ir ekonomiski efektīva, sniedzot pēc iespējas lielākus sociālekonomiskos ieguvumus sabiedrībai ar pieejamiem resursiem
- 6) autobusu maršruti, kas kursē paralēli dzelzceļa maršrutiem un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, tiek apkalpoti uz komerciāliem principiem bez valsts dotācijām

1.2. REĢIONĀLA LĪMEŅA PLĀNOŠANAS DOKUMENTI



KURZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONA ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAS 2015. – 2030. GADAM⁵ 2.mērķis “Pievilcīga dzīves vide” vērsts uz dzīves un darbības vides maiņu, kas panākams ar mērķtiecīgām izmaiņām dzīves un darba vidē koncentrējoties uz vietu orientētu attīstību. Ilgtermiņā būtiski **jāuzlabo vietas un cilvēku sasniedzamība** energoefektīvā veidā.

Telpiskās attīstības perspektīva balstās uz pamatprincipiem – telpiskā koncentrēšanās, līdzekļu akumulācija un individuālie risinājumi. **Vietu sasniedzamība ir būtiskākais attīstības faktors** – iespēja nokļūt dzīves, darba un pakalpojumu vietā, pieeja telekomunikāciju sniegtajiem pakalpojumiem, enerģijas avotiem ir būtiska gan vietas kvalitātes īpašība, gan nosaka saimniecisko struktūru izvietojumu. Sasniedzamību, bez inženierkomunikāciju infrastruktūras, nosaka gan fiziskā transporta infrastruktūra – ceļi, dzelzceļi, ostas, lidostas, gan sasniegšanas līdzekļi – privātais un sabiedriskais transports, pakalpojumu sniedzēju operatoru darbs.

Vietu sasniedzamības mērķis –

- nodrošināt labu vietu sasniedzamību izmantojot energoefektīvus un ekoloģiski drošus risinājumus;
- 2 stundu sasniedzamība no Liepājas un Ventspils līdz Rīgai pa dzelzceļu un 1 stunda ar lidmašīnu;
- 45 minūtes no novadu nozīmes centriem līdz reģionālas nozīmes attīstības centram;
- 60 minūtes starp reģiona centriem.

⁵ Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam. Apstiprināta Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomē 22.03.2022., pieejama: https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_24074

Jāpāriet no tradicionālā transporta plānošanas, kuras pamatā ir transporta intensitātes - izmaksu pieejas, uz **sasniedzamu vietu plānošanu**. Šādā gadījumā plānošana būs vērsta uz cilvēku, kopienu, pakalpojumu, ražošanas vajadzībām.

Jāparedz **transporta mezglu attīstības teritorijas**. Plašāk jālieto transporta komodālās plānošanas principi, veidojot satiksmes transporta mezglus/pārsēšanās vietas. Transporta mezgli veido jaunas iespējas attīstībai, koncentrējot pakalpojumus un ražošanu.

Plānojot sasniedzamību, izvērtēt teritoriju ekonomiskos, demogrāfiskos un sociālos rādītājus. Plānojot ņemt vērā sarūkšanas tendences. Veidot laika plānošanas teritorijas sasniedzamības modeļus, paredzot adaptīvus risinājumus dažādos gadījumos. Jāuzlabo laika sasniedzamība, attīstot infrastruktūru un uzlabojot efektīvo **pārvadājumu** ātrumu.

Plānojot transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta organizācijas attīstību, ņemt vērā teritorijas ar sliktu sabiedriskā transporta **sasniedzamību**.

Veidojot mobilitātes plānus vai plānojot teritoriju sasniedzamību, izvērtēt situāciju funkcionāli skartajās teritorijās, plānojot risinājumus neatkarīgi no teritoriju administratīvās piederības, **sadarbojoties** ar blakus pašvaldībām.

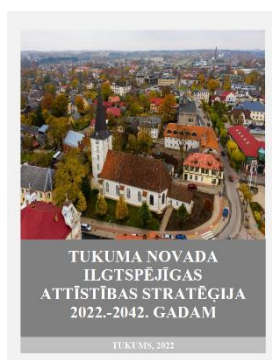
Paredzēt sabiedriskā transporta **pārsēšanās punktus**, kuros nepieciešams attīstīt infrastruktūru - galvenokārt lielu autoceļu malās (park&ride infrastruktūra, kiss&ride infrastruktūra, bike&ride infrastruktūra). Plānojot sabiedrisko transportu noteikt un paredzēt intermodālos perspektīvos pasažieru apmaiņas (mijmaiņas) punktus.

Paredzēt turpmākos **avio** nosēšanās laukumu/lidostu attīstību, izvērtējot to izmantošanu tūrisma, operatīvās transporta funkciju veikšanai.

Jāuzlabo **piekļuve** nozīmīgākajiem vietējiem objektiem, piemēram, uzņēmējdarbības centriem un tūristu apskates objektiem.

Reģiona lauku teritoriju un novada nozīmes centru attīstībai īpaša loma ir reģiona nozīmes **ostu** - Mērsraga, Pāvilostas, Rojas un Engures - infrastruktūras straujai attīstībai, turklāt tā cieši jāsaista ar efektīvu iekšzemes transporta tīklu struktūru, tai skaitā dzelzceļu. Plānot lielāko uzņēmumu transporta infrastruktūras sasaisti ar ostām.

1.3. VIETĒJA LĪMEŅA PLĀNOŠANAS DOKUMENTI



TUKUMA NOVADA ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA 2022. – 2042. GADAM⁶ ir hierarhiski augstākais Tukuma novada ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atspoguļots pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, mērķi, prioritātes un telpiskās attīstības perspektīva.

Tukuma novada **vīzija** ir –

*Tukuma novads – plaukstošs un dzīvošanai pievilcīgs novads Kurzemē.
Autentisks kultūras un dabas mantojums un ilgtspējīga vide uzņēmīgiem un
izglītotiem iedzīvotājiem.*

Novada teritorijas sasniedzamība, daudzveidīgas izglītības, infrastruktūras, uzņēmējdarbības un dabas resursu nodrošinājums ir iespējas ekonomiskajām aktivitātēm un darba vietu radīšanai.

⁶ Apstiprināta ar Tukuma novada domes 30.03.2022. sēdes lēmumu, protokols Nr.6, 2.§., pieejama: https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_23483

Ilgtermiņa stratēģiskais mērķis SM2 "Sasniedzama un pievilcīga dzīves vide" radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīves vietas. Mērķa ietvaros ir paredzamas darbības pakalpojumu un infrastruktūras uzlabošanai, energoefektivitātei, vides un dabas resursu aizsardzībai. Vēl ilgi viena no aktualitātēm būs **ielu un ceļu kvalitātes uzlabošana**, izglītības iestāžu, sporta, kultūras un vēsturiskā mantojuma būvju sakārtošana, kā arī jaunu mājokļu būvniecība. Nodrošinot pievilcīgu, drošu, sasniedzamu, kvalitatīvu un ekonomiski pievilcīgu dzīves vidi, tiek saglabāta teritorijas apdzīvotība. Šī mērķa ietvaros ir paredzēts līdzvērtīgi **nodrošināt novada sasniedzamību**, saglabājot, uzturot un izmantojot vietas unikālās vērtības, kultūrainavu, tradīcijas, dabas un kultūras mantojumu rekreācijai, dzīves vietas izvēlei par labu Tukuma novadam.

IP4 Zaļais kurss un pielāgošanās klimata pārmaiņām ir vērsts uz energoefektīvu transportu, sabiedrisko transportu, viedajiem risinājumiem satiksmes drošībā un satiksmes regulēšanā.

Stratēģijā 2042 telpiskās attīstības perspektīvā ir akcentēti trīs **galvenie aspekti**:

- 1) sasniedzamība un mobilitātes iespējas;
- 2) apdzīvotība kā ekonomiskās attīstības, cilvēku dzīves un darba vides un nacionālo interešu telpa;
- 3) ainaviskās un kultūrvēstures vērtības.

Galvenie transporta koridori un infrastruktūra ir viens no nozīmīgākajiem telpiskās struktūras elementiem. Tukuma novadam ir **stratēģiski perspektīvs novietojums** valsts teritorijā un optimāls savienojumu tīkls ar galvaspilsētu Rīgu un citiem lielākajiem attīstības centriem.

Attīstības centriem mobilitāte un sakari ir viena no minimālā pakalpojumu groza komponentēm, kas savā saturā atšķiras atkarībā no centra līmeņa:

- 1) reģionālas nozīmes attīstības centrs Tukums - droša un ērta gājēju un velo infrastruktūra, reģionālas nozīmes multimodāls mobilitātes punkts, sabiedriskais transports un tā sasaiste ar nacionālas nozīmes attīstības centriem, t.sk. galvaspilsētu Rīgu;
- 2) novada nozīmes attīstības centra pilsēta Kandava u.c. centri⁷ - droša un ērta gājēju infrastruktūra pagasta centrā, sabiedriskā transporta sasaiste ar novada reģionālas un / vai nacionālas nozīmes attīstības centriem;
- 3) vietējas nozīmes attīstības centri⁸ - ielu un ceļu infrastruktūra pagasta centrā, sabiedriskā transporta sasaiste ar vietējās nozīmes specializēto, novada un/ vai reģionālas nozīmes attīstības centriem.

Pašvaldība ir ieinteresēta **integrētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā un mobilitātes punktu izveidē**, kas nodrošina ne vien ikdienas pārvietošanās vajadzības, bet arī tūrisma un biznesa attīstības vajadzības, turklāt veicina sabiedriskā transporta izmantošanu individuālā autotransporta vietā.

VADLĪNIJAS transporta infrastruktūras ilgtermiņa attīstībai:

Sekmēt kvalitatīvu valsts nozīmes, reģionālo un vietējas nozīmes **autoceļu uzturēšanu un attīstību**, kas nodrošina tuvāko valstspilsētu Rīgas, Jūrmalas, Jelgavas, Ventspils un blakus novadu pašvaldību centru – Dobeles, Saldus, Kuldīgas, Talsu sasniedzamību, kā arī Tukuma novada iekšējo sasniedzamību.

Prioritāri attīstāmie valsts augstākās kategorijas autoceļu posmi:

- aktualizēt autoceļa A10 Rīga – Ventspils kustības drošības un caurlaides spējas attīstību (nogriešanās, ieskriešanās un apdzīšanas joslu ierīkošana) un seguma kvalitātes uzlabojumus un pastāvīgu uzturēšanu
- aktualizēt ātrgaitas šosejas attīstību, atslogojot autoceļu A9 un A10 noslogotākos posmus (t.sk. posmā Jūrmala – Tukums), lai uzlabotu caurlaides spēju

Veicināt Tukuma un blakus novadu pašvaldību **savstarpējo sasniedzamību**, aktualizējot valsts autoceļu pārbūvi un uzturēšanu teicamā tehniskā stāvoklī

⁷ Pūre, Slampe, Irlava, Jaunpils, Smārde, Engure, Lapmežciems

⁸ Tume, Vienība, Džūkste, Sēme, Zentene, Lestene, Abavnieki Cēre, Vāne, Matkule, Zemīte, Zante, Viesatas

- Tukums – Kuldīga (P121, P130 un V1474)
- Kandava – Saldus (P109)
- Tukums – Līvberze – Jelgava (P98)
- Tukums – Lestene – Dobeles (V1101)
- Tukums – Jaunberze – Dobeles (P102)

Veicināt Tukuma un Tukuma novada attīstības centru savstarpējo sasniedzamību pa kvalitatīvu asfaltbetona segumu.

Plānot Tukuma pilsētas **apvedceļa** izbūvi.

Organizēt **sabiedrisko transporta sistēmu** efektīvi:

- nodrošinot, lai dienas laikā no novada nozīmes un vietējas nozīmes attīstības centra vairākkārt būtu iespējams nokļūt Tukumā un atpakaļ, tai skaitā darba braucieniem
- nodrošinot transporta sasaisti no zemāka līmeņa attīstības centriem un ciemiem uz augstāka līmeņa attīstības centriem
- nodrošinot, lai nozīmīgākie tūrisma objekti būtu sasniedzami ar sabiedrisko transportu

Veidot reģionāla līmeņa un vietēja līmeņa **mobilitātes punktus**, t.sk. nodrošināt koordinētu un integrētu autotransporta un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kustības grafiku, kas ļautu dienas laikā no novada centriem nokļūt uz Rīgas pusi un atpakaļ:

- reģionālas nozīmes mobilitātes punkti: Tukums I (t.sk. autoosta integrēta ar dzelzceļa staciju “zem viena jumta”), Kandava (mobilitātes punktu veidot sasaistē ar perspektīvo dzelzceļa staciju pasažieru apkalpošanai – Kandava stacija)
- vietējas nozīmes mobilitātes punkti: Engure, Lapmežciems, Smārde, Milzkalne, Tukums Lauktehnika, Pūre un Jaunpils
- citu pašvaldību teritorijā esoši mobilitātes punkti, kuri ir Tukuma novada interesēs: Jūrmalas valstspilsētas stacija (tiks precizēta konkrēta stacija), Jaunmārupe (Rail Baltica), Jelgavas stacija, Biksti

Aktualizēt pasažieru **pārvadājumus pa dzelzceļu**:

- līnijā Rīga – Ventspils ieviest reģionālo ekspresi, pakāpeniski, atbilstoši elektrifikācijas attīstībai vai bateriju elektrovilcienu izmantošanai tīklā. Kā vēlāmais attīstības scenārijs noteikts reģionālais ekspresis reizi stundā pīķa stundās un reizi divās stundās ārpus pīķa stundām
- līnijā Rīga – Jelgava – Liepāja ieviest reģionālo ekspresi, veicināt ātrus pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu, tai skaitā iespējamu elektrifikāciju, veicināt sasniedzamību no Bikstiem uz Jelgavu ne ilgāk kā pusstundas laikā, un no Bikstiem uz Rīgu / Liepāju – ne ilgāk kā stundas brauciena laikā. Kā vēlāmais attīstības scenārijs noteikts reģionālais ekspresis reizi stundā pīķa stundās un reizi divās stundās ārpus pīķa stundām
- līnijā Jelgava – Tukums II – Ventspils ierosināt reģionālā ekspreša attīstību, sākotnēji veicinot līnijas Tukums – Jelgava priekšizpēti un līnijas iekļaušanu sabiedriskā transporta plānā

Sadarboties ar kaimiņu pašvaldībām, Kurzemes plānošanas reģionu un Rīgas plānošanas reģionu mobilitātes jomas attīstībā - izstrādāt **saskaņotus mobilitātes un sabiedriskā transporta plānus**. Veidot reģionālas un vietējas nozīmes mobilitātes punktus pēc vienota principa, paredzot vienotu principu izstrādi mobilitātes punktu attīstībā. Veidot vienotu modeli mikromobilitātes un dalītās mobilitātes pakalpojumu pieejamības veicināšanai.

Iespēju robežās sekmēt **vienotas biļetes** izveidi starp dažādu pilsētu sabiedrisko transportu, dzelzceļa transportu, starppilsētu pārvadājumiem.

Veidot vienotu modeli un pārvadājumu attīstību zema pieprasījuma sabiedriskā transporta maršrutos – “savācējautobuss” uz reģionālajiem mobilitātes punktiem vai autobuss pēc pieprasījuma – modeļu izstrāde un pilotprojekti novadu teritorijās.

Apdzīvotās vietās ierīkot automašīnu un velosipēdu **novietnes**, kas sekmētu attālākās vietās dzīvojošo intensīvāku sabiedriskā transporta izmantošanu.

Radīt **gājējiem un velobraucējiem** drošu ielu un ceļu infrastruktūru, ievērojot vides pieejamības principus, it īpaši pie tādiem objektiem kā grupu mājas, ilgstošās sociālās aprūpes iestādes, izglītības iestādes u.c., t.sk. īstenojot autosatiksmes mierināšanas pasākumus.

Veicināt automašīnu un velosipēdu **elektrouzlādes** punktu attīstību primāri pie reģionāla un vietēja līmeņa mobilitātes punktiem, pie apmeklētākajiem tūrisma objektiem, lielākajiem publisko pakalpojumu centriem.

Aktualizēt **velosipēdu pārvadāšanas** kapacitāti sabiedriskajā transportā – vilcienos, autobusus.

Veicināt **veloceļu attīstību** EuroVelo 10 un EuroVelo 13 maršrutos.

Veicināt vienmērīgu veloceļu attīstību novada teritorijā – apdzīvotās vietās un to tiešā tuvumā, drošu velonovietņu ar nojumēm un apkalpošanas iekārtām izveidi. Ilgtermiņā attīstāmie veloceļu posmi:

- Tukums - Vecmokas - Pūre - Kandava - Sabile
- Tukums - Tume
- Tukums - Jaunpils - Biksti, savienojot A10 un A9 autoceļus
- Tukums - Milzkalne - Klapaklinciems un Apšuciems
- Tukums - Sēme
- Tukums - Ķesterciems – Engure
- gar Rīgas jūras līča piekrasti
- Tukums - Jūrmala - Rīga maršruts no Jūrmalas līdz Tukumam jāveido vienā transporta koridorā ar esošo dzelzceļa līnijas Rīga–Tukums II infrastruktūru (posmā no Rīgas līdz Jūrmalai atbilstoši esošajam velomaršrutam ar velosipēdu ceļa ievadu Rīgā “Centrs–Imanta”).

Attīstīt **Engures ostu** - veicināt zvejniecības, zivju pārstrādes un ūdens sporta bāzes infrastruktūras attīstību.

Mazināt tranzīta kravu transporta kustību piejūras teritorijās.

Teritorijas plānojumā paredzēt **perspektīvo transporta infrastruktūras maģistrālo trašu rezervēšanu**, teritoriju rezervēšanu apvedceļu, pārvadu un apļveida krustojumu izbūvei, pieslēgumvietas, teritorijas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma takām un veloceļu tīklu izveidei.

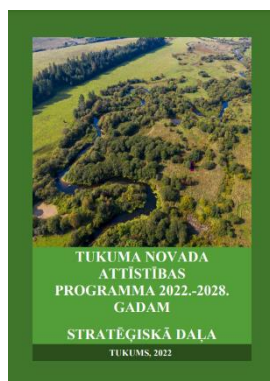
Starp **prioritāri attīstāmajām teritorijām** noteiktas arī ražošanas un transporta attīstības teritorijas. Tās noteiktas, ņemot vērā esošo teritorijas izmantošanu un resursus, transporta infrastruktūras objektus – industriālo parku un ražošanas teritorijas, lidlauku, ostu, valsts autoceļus A9, A10 un P98, dzelzceļa līniju.

VADLĪNIJAS prioritāri attīstāmo teritoriju attīstībai - ražošanas, industriālajām teritorijām, nosaka -

Izmantojot vienu no galvenajām novada konkurētspējīgajām priekšrocībām – transporta koridora Rīga – Ventspils potenciālu, teritorijās ap to paplašināt industriālo telpu – paredzēt

teritorijas transporta, loģistikas un citu saistītu pakalpojumu un apstrādes rūpniecības attīstību. Industriālās teritorijas jānodrošina ar atbilstošām inženierkomunikācijām.

Pēc 2021. gada 1. jūlija administratīvi teritoriālās reformas jaunizveidotajā Tukuma novada administratīvajā teritorijā, kas sastāv no Tukuma un Kandavas pilsētām un Cēres, Degoles, Džūkstes, Engures, Irlavas, Jaunpils, Jaunsātu, Kandavas, Lapmežciema, Lestenes, Matkules, Pūres, Sēmes, Slampes, Smārdes, Tumes, Vānes, Viesatu, Zantes, Zemītes un Zentenes pagastiem, ir spēkā esoši, ČETRI BIJUŠO NOVADU TERITORIJAS PLĀNOJUMI, kas apstiprināti ar saistošajiem noteikumiem. Informācija no tiem iekļauta Transporta plāna 3. nodaļā.



TUKUMA NOVADA ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2022. – 2028. GADAM⁹ ir Tukuma novada pašvaldības vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas prioritātes, rīcības virzieni un uzdevumi.

Vidēja termiņa prioritāte (VP) ir vispārēja teritorijas attīstības aktualitāte, kuras risināšana tiek izvirzīta priekšplānā, salīdzinot ar citām aktualitātēm un jomām. Attīstības programmā ir definētas sešas vidēja termiņa prioritātes, no kurām VP2 “Kvalitatīvāks sakaru pārklājums, drošāka satiksmes infrastruktūra gājējiem un velotransportam, attīstīti zaļie risinājumi un mobilitātes punkti, nodrošināta labāka sasniedzamība starp novada teritorijām” ir attiecināma uz šo tematisko attīstības plānu.

Balstoties uz vidēja termiņa prioritātēm, Attīstības programmā ir definēti rīcību virzieni (RV). Rīcības virzieni ir konkrētu pasākumu kopums, kas ir izvirzīts noteikto vidēja termiņa prioritāšu sasniegšanai. Rīcību ietvaros ir definēti uzdevumi – tie ir iniciatīvu un rīcību kopums, kas izvirzīti noteikto rīcības virzienu īstenošanai, nodrošinot savstarpēji papildinoša un kompleksa atbalsta mehānisma izveidi.

RV7 “Mobilitāte, satiksmes un sakaru infrastruktūra” iekļautie **uzdevumi** –

- 1) veidot ilgtspējīgus, iedzīvotāju vajadzībās balstītus sabiedriskā transporta risinājumus, t.sk. attīstot mobilitātes punktus un nodrošināt ērtu maršrutu savienojamību;
- 2) uzlabot ielu un autoceļu stāvokli;
- 3) attīstīt drošu gājēju, velo u.c. mazjaudas transportlīdzekļu infrastruktūru, veicinot satiksmes dalībnieku un gājēju drošību;
- 4) attīstīt lidostas, ostu un sakaru infrastruktūru.

⁹ apstiprināta ar Tukuma novada domes 30.03.2022. lēmumu (prot. Nr. 6, 3.§), pieejama: https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_23502

Rīcības virzienu novērtēšanai **sasniedzamie rezultāti** ir daļa no attīstības programmas uzraudzības kārtības. Sasniedzamo rezultātu definēšana nodrošina iespēju izvērtēt teritorijas attīstības progresu un attīstības programmas darbības laikā sasniegto.

Prioritāšu, rīcības virzienu novērtēšanai vidējā termiņā sniedzamie rezultātīvie rādītāji:

Rādītājs	Esošā situācija	Sagaidāmā tendence	Sagaidāmā vērtība uz 2028.gadu	Datu avots
Valsts autoceļu ar cieto segumu īpatsvars, %	52% (2020)	Pieaug	53%	CSP (TRG020)
Pašvaldības autoceļu ar cieto segumu īpatsvars, %	5% (2020)	Pieaug	6%	CSP (TRG020)
Pašvaldības ielu ar cieto segumu īpatsvars, %	50% (2020)	Pieaug	55%	CSP (TRG020)
Reģistrētā elektrotransporta vienības	7 (01.2020)	Pieaug	ne mazāk kā 250	CSDD
Vilcienpāru skaits (vilciena reiss turp un atpakaļ) vidēji darba dienā, kas pienāk / atiet no Tukuma	13 (2021)	Pieaug	15	VSIA Autotransporta direkcija
Jaunbūvētās vai pārbūvētās veloceļu infrastruktūras kopgarums, km gada beigās	22,9 (2020)	Pieaug	30	Pašvaldība
Labiekārtoto vai jaunbūvēto reģionālas nozīmes mobilitātes punktu skaits	0	Pieaug	2	Pašvaldība
Labiekārtoto vai jaunbūvēto vietējās nozīmes mobilitātes punktu skaits	0	Pieaug	3	Pašvaldība



TUKUMA PILSĒTAS SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS UN DROŠĪBAS UZLABOŠANAS, TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA 2017.-2023.GADAM¹⁰ ir vidēja termiņa plānošanas dokuments, kas kalpo kā pamatnostādnes atbildīgajām iestādēm politikas veidošanā un plānošanā transporta un satiksmes drošības jomā, uzņēmumiem un iedzīvotājiem.

Transporta attīstības koncepcija **identificē** attīstības virzienus un galvenos pasākumus, kas īstenojami satiksmes organizācijas un drošības jomā un transporta infrastruktūras uzlabošanā. Tā definē vīziju, mērķus un uzdevumus septiņos tematiskos blokos – autotransporta infrastruktūra, sabiedriskā transporta infrastruktūra, velosatiksmes infrastruktūra, gājēju infrastruktūra, publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana, satiksmes organizācija un vadība, satiksmes sistēmas attīstības plānošana. Papildus norādīti arī attīstības principi un prioritārie uzdevumi.

¹⁰ Apstiprināta ar Tukuma novada Domes 2017. gada 28. septembra lēmumu (prot.Nr.16, 6.§.), pieejama [šeit](#), sadaļā "Pārējie plānošanas dokumenti"

Tabula 1. Satiksmes organizācijas un drošības uzlabošanas, transporta infrastruktūras attīstības plāns¹¹

Joma	Vīzija	Mērķi	Uzdevumi
Autotransporta infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> Tukumā izveidota droša, funkcionāli strukturēta, starp dažādiem satiksmes dalībniekiem harmoniski sabalansēta, lietotājam viegli saprotama, ērta un estētiski baudāma, kā arī sistēmiski vadīta satiksmes sistēma, kurā autotransporta infrastruktūras elementiem atvēlēta loma atbilstoši ielas kategorijai (pamatfunkcijai). 	<ul style="list-style-type: none"> Attīstīt sakārtotu un pietiekamu autotransporta infrastruktūru Uzturēt ielu infrastruktūru labā stāvoklī Uzlabot pieejamību publiskiem objektiem pilsētā Attīstīt pievilcīgu vidi dzīvojamās teritorijās un rūpnieciskajās teritorijās Veicināt e-mobilitāti Uzlabot satiksmes drošības rādītājus 2023. gadā salīdzinājumā ar 2015. gada rādītājiem: samazināt kopējo CSNg skaitu par 20%, noturēt CSNg bojā gājušo skaitu 0 cilvēku, samazināt CSNg cietušo skaitu par 20% un samazināt CSNg cietušo bērnu skaitu par 20% 	<ul style="list-style-type: none"> Veikt sliktā stāvoklī esošo ielu pārbūvi Atjaunot sliktā stāvoklī esošo ielu segumu Izbūvēt jaunas ielas jaunizveidotos privātmāju mikrorajonos Izbūvēt jaunas ielas rūpnieciskajās teritorijās Ierīkot ielu apgaismojumu Sakārtot lietus ūdens novades sistēmu Labiekārtot stāvlaukumus pie publiskiem objektiem un daudzdzīvokļu apbūves Ierīkot uzlādes stacijas elektromobīļiem
Sabiedriskā transporta infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> Tukuma pilsētā pieejama droša, starp dažādiem transporta veidiem harmoniski sabalansēta, lietotājam ērta, viegli izmantojama un uzticama sabiedriskā transporta sistēma. 	<ul style="list-style-type: none"> Uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumus, veicot ieguldījumus sabiedriskā transporta infrastruktūrā Nodrošinot ērtus savienojumus un norēķinus par braucienu Uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību visām iedzīvotāju grupām 	<ul style="list-style-type: none"> Ierīkot jaunas autobusa pieturvietas Labiekārtot esošās pieturvietas ar soliņiem, nojumēm Izveidot intermodālo sabiedriskā transporta centru, apvienot autoostu un dzelzceļa staciju Tukums 1
Velosatiksmes infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> Radīta veloinfrastruktūra, kas labi apkalpo ikdienas velobraucējus, nodrošinot tiem drošu, ērtu un ātru pārvietošanos starp galamērķiem. Velonovietnes izvietotas pietiekamā skaitā pie visiem publiskiem objektiem. Izglītības iestādēs nodrošināta velosipēdu droša novietošana. Pie stacijām izveidoti velostāvparki. Attīstīti labiekārtoti tūristu maršruti, savienojot pilsētas kultūras un vēstures centrus ar ainaviskām atpūtas vietām, kā arī tūrisma apkalpojošiem objektiem – viesnīcām, sabiedriskās ēdināšanas objektiem un informācijas centru. 	<ul style="list-style-type: none"> Palielināt līdz 2023. gadam ikdienas velobraucēju īpatsvaru līdz 14% no kopējo satiksmes dalībnieku skaita Radīt iespēju visiem pilsētas iedzīvotājiem ērti un droši izvēlēties velosatiksmi kā ikdienas pārvietošanās veidu Uzlabot veloinfrastruktūras kvalitāti pilsētā, padarot to pievilcīgāku lietotājiem Nodrošināt veloceļu tīkla nepārtrauktību 	<ul style="list-style-type: none"> Izveidot veloceļu savienojumus ar izglītības iestādēm, nodrošināt drošu velonovietņu izbūvi tajās Uzlabot velonovietņu nodrošinājumu pie publiskiem objektiem un pilsētas centrā Veidot jaunus radiālos savienojumus starp centru un apkārtējiem rajoniem. Izbūvēt veloceļu savienojumus, pieslēdzot pilsētas centram Ozoliņus, Veļkus, kā arī Rūpniecības un Melnezera ielu apkārtni

¹¹ Tukuma pilsētas satiksmes organizācijas un drošības uzlabošanas, transporta infrastruktūras attīstības koncepcija 2017.-2023.gadam, <https://www.tukums.lv/lv/attistibas-planosanas-dokumenti>

Joma	Vīzija	Mērķi	Uzdevumi
Gājēju infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> Pilsētas centrā, ap publiskiem objektiem un apbūves rajonos izbūvēta droša, ērta un pievilcīga satiksmes infrastruktūra ar izteiktu gājēju prioritāti. Daudzdzīvokļu un viengīmeņu ēku apbūves rajonos organizēts "Dzīvojamās zonas" princips, kur gājēju prioritāte uzsvērta gan ar ceļa zīmēm (formālais regulējums), gan arī ar ielu un teritoriju labiekārtojuma līdzekļiem. "Mājas sajūtas" princips paplašināts ārpus dzīvokļa un privātmāju robežām. Rūpnieciskās apbūves teritorijās attīstīta funkcionāla un pieprasījumam atbilstoša gājēju infrastruktūra. Velosatikme droši nodalīta no gājēju satiksmes. 	<ul style="list-style-type: none"> Uzlabot gājēju satiksmes drošību Uzlabot gājēju infrastruktūras kvalitāti Nodrošināt gājēju satiksmes prasībām atbilstošas infrastruktūras izbūvi visās pilsētas maģistrālajās ielās un savienojumos starp tām un dzīvojamām vai ražošanas teritorijām 	<ul style="list-style-type: none"> Izbūvēt jaunas gājēju ietves pilsētas ielās Atjaunot ietves segumu esošajiem trotuāriem Izbūvēt apgaismojumu un uzlabot lietusūdens novadi, nodrošinot ērtu un drošu gājēju kustību Veikt satiksmi nomierinošus pasākumus dzīvojamo rajonu iekškvartāla ielās Veidot gājēju infrastruktūru ar izteiktu gājēju prioritāti pār pārējiem transporta veidiem, tai skaitā, velobraucējiem, daudzdzīvokļu apbūves iekšējās teritorijās
Satiksmes organizācija un vadība	<ul style="list-style-type: none"> Satiksmes organizācijai pilsētā ir jābūt viegli uztveramai un saprotamai, pārskatāmai, ar infrastruktūras raksturu, formu un materiāliem akcentējot prioritātes konkrētās pilsētas daļās, harmoniski organizējot telpu un laiku visiem satiksmes dalībniekiem. Tranzīta satiksmei jābūt organizētai tā, lai tā radītu pēc iespējas mazāku ietekmi uz pilsētas dzīvi. Labi organizēta satiksmes sistēma automātiski nodrošina plūsmu "nomierināšanu" atbilstoši nepieciešamībai un plūsmas izvadīšanu pa noteiktiem maršrutiem, lieki nekavējoties. Atkarībā no ielas kategorijas (pamatfunkcijas), satiksmes plūsmu sastāva un intensitātes jāveic atbilstoša satiksmes organizācijas līdzekļu izvēle. 	<ul style="list-style-type: none"> Uzlabot maģistrālo ielu satiksmes organizāciju Mazināt autotransporta īpatsvaru pilsētas telpā un satiksmes dalībnieku sastāvā Samazināt CSNg skaitu maģistrālās ielās 	<ul style="list-style-type: none"> Izvērtēt galvenā ceļa virziena pamatotību Jelgavas, Pasta un Dzelzceļa ielu krustojumā Modernizēt satiksmes uzraudzības un vadības līmeni maģistrālās ielās, akcentu liekot uz satiksmes nomierināšanas pasākumiem Izstrādāt vienotu satiksmes organizācijas un informācijas sistēmu centra kvartālā ap Ledus halli un t/c RIMI
Publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana	<ul style="list-style-type: none"> Kā prioritāri satiksmes dalībnieki vecpilsētās ir jānosaka gājēji un velosipēdisti, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību un uzņēmējdarbības vidi. Ar satiksmes infrastruktūru saistītās publiskās ārtelpas veidošana jāsaista ar ielu pamatfunkcijām. Ielas publiskās ārtelpas elementi ir gan funkcionāli elementi, gan vides kvalitāti un estētisko vērtību nesoši elementi. Svarīga vides kvalitātes sastāvdaļa ir vides pieejamība. Tukumā arī turpmāk visos būvprojektos tiks izvirzītas noteiktas vides kvalitātes prasības. Dzīvojamo zonu un pilsētas centra risinājumos līdz ar funkcionāliem risinājumiem tiks pievērsta uzmanība estētiskām prasībām. 		

Pilsētai vēlams izstrādāt savu ielu klasifikāciju, izmantojot vispārpieņemtu ielu dalījumu B,C,D un E kategorijās un noteikt kategorijām atbilstošas prasības.

Transporta attīstības koncepcija ietver arī **ričības plānu** Tukuma pilsētas satiksmes organizācijas un drošības uzlabošanas, transporta attīstības koncepcijas realizācijai. Tas sagatavots, ņemot vērā izstrādes laikā veikto esošās situācijas analīzi, analizējot satiksmes intensitāti, novērtējot satiksmes organizāciju un drošību, kā arī ņemot vērā citus izstrādes brīdī aktuālos dokumentus, plānus utt. Rīcības plānā ir ietvertas plānotās darbības un to īstenošanas termiņi, plānotās izmaksas, iespējamie finanšu avoti un plānotie rezultātu rādītāji.

Uz šī tematiskā plāna izstrādes brīdi (2023. gada vasara/rudens) ir īstenota lielākā daļa no pasākumā "Ielu pārbūve, atjaunošana, jaunu ielu izbūve" iekļautajām aktivitātēm, piemēram, ir īstenota Kurzemes ielas pārbūve, L. Parka ielas pārbūve, lietus ūdens novades sistēmas sakārtošana (no Alīnes ielas līdz Zemgales ielai) (aktivitāte "Ielu infrastruktūras uzlabošana Tukuma pilsētā"), Līdumu ielas izbūve, pagarinājums (grants, posms gar pilsētas robežu līdz Jumpravas ielai) (aktivitāte "Jaunu ielu posmu izbūve Tukuma pilsētā"), Pētera iela (visā garumā) (aktivitāte "Ielu apgaismojuma izbūve Tukuma pilsētā") utt.

Attiecībā uz pasākumu "Stāvlaukumu labiekārtošana" darbi nav ritējuši tik raiti un tikai viena aktivitāte ir īstenota ("Stāvlaukuma izbūve pie Tukuma 3.pamatskolas sporta halles") un vēl viena ir īstenošanā ("Stāvlaukuma izbūve Pauzera ielā").

Pasākumā "Ielu pārbūve ES līdzfinansēto projektu ietvaros", "Jaunu ietvju izbūve, esošo ietvju atjaunošana/ pārbūve" īstenota lielākā daļa aktivitātes. Attiecībā uz "Velosatiksmes infrastruktūras uzlabojumiem" nav informācija par īstenojamām aktivitātēm, taču pasākumā "Sabiedriskā transporta pieturvietu labiekārtošana" ir īstenota aktivitāte "Sabiedriskā transporta pieturvietu paviljonu ierīkošana Tukuma pilsētā". Pasākumā "Satiksmes drošības un organizācijas uzlabojumi" vairākas aktivitātes ir daļēji īstenotas, piemēram, "Publiski pieejamu ātro uzlādes staciju ierīkošana elektromobīļu uzlādei" un "Gulošo policistu ierīkošana gājēju pārejās Tukuma pilsētā".

Tukuma novada pašvaldība ir izdevusi vairākus **saistošos noteikumus** transporta jomā¹², kas ir saistoši jebkurai fiziskai un juridiskajai personai novada administratīvajā teritorijā:

- Par ielu, laukumu, ēku nosaukumu un telpu grupu numuru zīmju, un norāžu izvietošanas kārtību Tukuma novadā¹³ (saistošie noteikumi Nr. 20, apstiprināti ar Tukuma novada domes 30.03.2022. lēmumu (prot. Nr. 6, 6. §));
- Par Tukuma novada pašvaldības dalību pašvaldības nozīmes ceļu un ielu būvniecībā un uzturēšanā¹⁴ (saistošie noteikumi Nr. 63, apstiprināti ar Tukuma novada domes 26.10.2022. lēmumu (prot. Nr. 18, 3. §));
- Par braukšanas maksas atvieglojumiem un transporta izdevumu kompensēšanas kārtību izglītojamajiem Tukuma novadā¹⁵ (saistošie noteikumi Nr. 68, apstiprināti ar Tukuma novada domes 30.11.2022. lēmumu (prot. Nr. 20, 1. §));

2022. gada 23. februārī (prot. Nr. 3, 51. §) pieņemts lēmums "Par Tukuma novada pašvaldības autoceļu un ielu uzturēšanas klasēm", ar kuru Tukuma novada dome nolemj noteikt Tukuma novada pašvaldības autoceļu ikdienas uzturēšanas klases ziemas sezonai (no 16. oktobra līdz 15. aprīlim) un vasaras sezonai (no 16. aprīļa līdz 15. oktobrim).

¹² [Saistošie noteikumi](#)

¹³ [Par ielu, laukumu, ēku nosaukumu un telpu grupu numuru zīmju, un norāžu izvietošanas kārtību Tukuma novadā](#)

¹⁴ [Par Tukuma novada pašvaldības dalību pašvaldības nozīmes ceļu un ielu būvniecībā un uzturēšanā](#)

¹⁵ [Par braukšanas maksas atvieglojumiem un transporta izdevumu kompensēšanas kārtību izglītojamajiem Tukuma novadā](#)

2. VISPĀRĪGS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UN MOBILITĀTES RAKSTUROJUMS

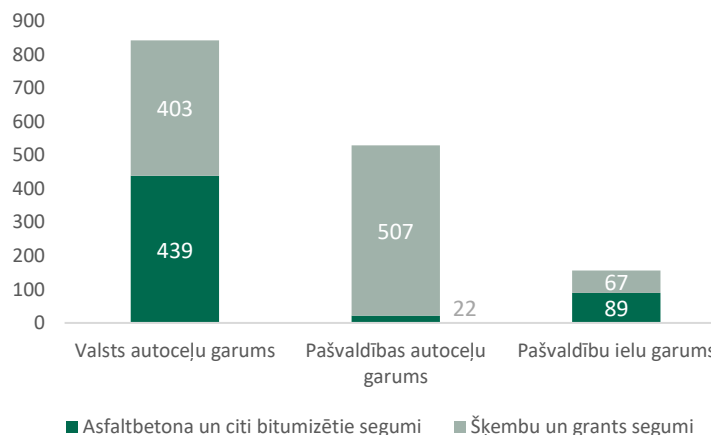
Transporta infrastruktūras nodrošinājums

Transporta infrastruktūra ir multimodāla, to veido dzelzceļa infrastruktūra, valsts galvenie, valsts reģionālie, kā arī vietējie un pašvaldību autoceļi un ielas:

- novadam ir stratēģiski perspektīvs novietojums valsts teritorijā un optimāls savienojumu tīkls ar galvaspilsētu Rīgu un citiem lielākajiem attīstības centriem;
- novadu šķērso divi starptautiskas nozīmes transporta koridori un augstākās kategorijas Latvijas autoceļi: Rīga - Ventspils (A10) un Rīga (Skulte) - Liepāja (A9);
- novadu šķērso trīs dzelzceļa līniju maršruti: Jelgava – Ventspils (tiek veikti kravu pārvadājumi), Rīga – Jelgava – Liepāja (tiek veikti gan kravu, gan pasažieru pārvadājumi), kā arī Rīga – Tukums II (tiek veikti gan kravu, gan pasažieru pārvadājumi);
- nodrošināti starptautiskie savienojumi¹⁶, pateicoties esošai TEN-T pamattīkla un visaptverošā tīkla infrastruktūrai -
 - TEN-T pamattīkla elementi: dzelzceļa līniju iecirkņi Tukums II – Ventspils un Tukums II – Jelgava un autoceļš A10 Rīga – Ventspils;
 - TEN-T visaptverošā tīkla elementi: dzelzceļa līnijas iecirknis Glūda – Liepāja un valsts galvenais autoceļš A9 Skulte – Liepāja.

Kopējais autoceļu un ielu infrastruktūras kopgarums 2020. gadā novadā sasniedz 1527 km, no kuriem lielākā daļa ir valsts autoceļi (842 km; 48%)¹⁷:

- valsts autoceļi ar asfaltbetona un citiem bitumizētiem segumiem ir nedaudz vairāk kā ar šķembu un grants segumiem, attiecīgi 52,1 % (439 km) un 47,9 % (403 km);
- pašvaldības autoceļu kopgarums ir 529 km, no kuriem ar asfaltbetona un citiem bitumizētiem segumiem ir 4,2 % (22 km), ar šķembu un grants segumiem 95,8 % (507 km);
- pašvaldības ielu kopgarums ir 156 km, no kurām ar asfaltbetona un citiem bitumizētiem segumiem ir 57,1 % (89 km), ar šķembu un grants segumiem 42,9 % (67 km).



Attēls 1. Valsts un pašvaldību autoceļu garums un pašvaldību ielu garums 2020. gadā, km

Autoceļu infrastruktūra ir būtiski uzlabojusies pēdējā desmitgadē. Valsts autoceļu kopgarums ar asfaltbetona un citiem bitumizētiem segumiem laikā no 2010. gada līdz 2020. gadam novadā pieaudzis par 13,8 % (53 km), savukārt pašvaldības ielu kopgarums ar asfaltbetona un citiem bitumizētiem segumiem pieaudzis par 23,4 % (29 km). Šajā laika periodā samazinājies pašvaldības autoceļu kopgarums (4,6 %; 50 km).

¹⁶ Pasažieru plūsmām - Rīgas Centrālā stacija, jo īpaši kontekstā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību, kā arī starptautiskā lidosta "Rīga" un Rīgas osta. Kravu plūsmām tā ir Liepājas, Rīgas un Ventspils ostas, kā arī Salaspils intermodālais terminālis kontekstā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību.

¹⁷ [Valsts un pašvaldību autoceļu garums un pašvaldību ielu garums statistiskajos reģionos, republikas pilsētās un novados gada beigās \(km\), 1990.-2020. g.](#)

2021. gadā galveno autoceļu tīkla blīvums novadā ir 0,06 km/km² (2011. gadā 0,07), kopējais autoceļu tīkla blīvums 1,84 km/km² (2011. gadā 3,78), pašvaldības autoceļu tīkla blīvums (pašvaldības autoceļu kopgarums uz 1 km²) ir 0,88 km/km² (2011. gadā 1,86), reģionālo autoceļu tīkla blīvums ir 0,18 km/km² (2011. gadā 0,38), tiltu skaits ir 13 385 (2011. gadā 43), valsts autoceļu ar balto segumu tīkla blīvums ir 0,33 km/km² (2011. gadā 0,72), valsts autoceļu ar melno segumu tīkla blīvums ir 0,37 km/km² (2011. gadā 0,66), valsts autoceļu tīkla blīvums ir 0,7 km/km² (2011. gadā 1,38), vietējo autoceļu tīkla blīvums ir 0,46 km/km² (2011. gadā 0,92)¹⁸.

Aktualitāte pašvaldības autoceļu infrastruktūrā ir un būs grants seguma ceļu pārbūve par autoceļiem ar asfalta segumu un ielu infrastruktūras uzlabojumi, tai skaitā satiksmes drošības uzlabojumi un veloinfrastruktūras attīstība, veidojot drošu velotelpu ikdienas mobilitātes vajadzībām.

Galvenās transporta plūsmas un satiksmes intensitāte

- novadam ir ciešas ekonomiskās saites Rīgas Metropoles areālā, jo īpaši ar Rīgu un Jūrmalu, kā arī Mārupes novadu. Šajos virzienos ir arī apmierinošs un multimodāls sabiedriskā transporta nodrošinājums;
- kaimiņu novadu un tuvāko pilsētu (Dobele, Jelgava, Kuldīga, Talsi, Ventspils) savienojumos ir nozīmīgas, tomēr būtiski zemākas transporta plūsmas un zemāks sabiedriskā transporta nodrošinājums;
- Tukuma novads nepietiekami iekļaujas Kurzemes plānošanas reģiona mobilitātes tīklā, ko apstiprina satiksmes intensitātes mērījumi;

Starptautiskie savienojumi

- Tukuma novada starptautiskos savienojumus nodrošina TEN–T pamattīkla un visaptverošā tīkla mezgli:
 - pasažieru plūsmām – Rīgas Centrālā stacija, jo īpaši kontekstā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību, kā arī starptautiskā lidosta “Rīga” un Rīgas osta;
 - kravu plūsmām – Liepājas, Rīgas un Ventspils ostas, kā arī Salaspils intermodālais terminālis kontekstā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību.
- Piekļūvi šiem mezgliem nodrošina TEN-T pamattīkla un visaptverošā tīkla infrastruktūra – autoceļi un dzelzceļi:
 - TEN-T pamattīkla elementi: dzelzceļa līniju iecirkņi Tukums II – Ventspils un Tukums II – Jelgava un autoceļš A10 Rīga – Ventspils;
 - TEN-T visaptverošā tīkla elementi: dzelzceļa līnijas iecirknis Glūda – Liepāja un valsts galvenais autoceļš A9 Skulte – Liepāja.

Sabiedriskais transports un mobilitāte¹⁹

- Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek nodrošināti piepilsētas vilcienu un reģionālo autobusu maršrutu tīklos;
- Novadā ir četras stacijas vai pieturas punkti, kur notiek pasažieru apkalpošana – Milzkalne, Smārde, Tukums I un Tukums II;
- Dzelzceļa pasažieru transports pieejams līdz Tukuma pilsētai;
- Tukums I stacijai ir reģionāla mobilitātes punkta nozīme un tā nodrošina novada iedzīvotājiem ērtu pārsēšanos starp reģionālo autotransportu un dzelzceļa transportu;
- Vilcienu kustības grafiks kopš 2020. gada decembra ir veidots pēc regulārā intervāla grafika principa ar intervālu aptuveni 60 minūtes galvenās pasažieru plūsmas laikos un aptuveni 180 minūtes ārpus galvenās plūsmas laikiem;
- Dzelzceļa līnijai “Jelgava – Glūda – Liepāja” līdz 2023. gada vasarai bija maznozīmīga nozīme Tukuma novada sabiedriskā transporta sistēmā, jo dzelzceļa pārvadājumi bija vien divi vilcienspāri nedēļā. Kopš 2023. gada vasaras atjaunoti pasažieru vilciena kustība reizi dienā, līdz ar to Bikstu

¹⁸ [Reģionālās attīstības indikators modulis](#)

¹⁹ “Pētījuma par ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāna, kas veidots kā daļa no Rīgas metropoles areāla pilsētasmobilitātes plāna (SUMP-sustainable urban mobility plan), izveidi” darba materiāli, SIA “Ardenis”, 2023.

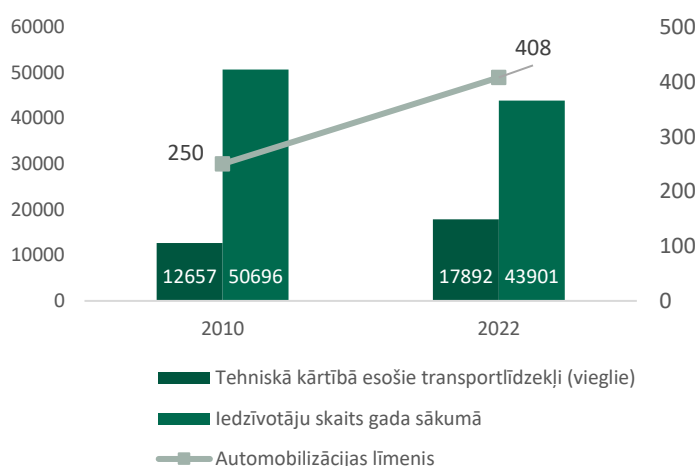
dzelzceļa stacija (atrodas Dobeles novadā) kā mobilitātes punkts kļūst arvien nozīmīgāks Jaunpils un tās apkārtnes iedzīvotājiem;

- Novadam ir ciešas ekonomiskās saites Rīgas metropoles areālā, jo īpaši ar Rīgu un Jūrmalu, kā arī Mārupes novadu. Šajos virzienos ir arī apmierinošs un multimodāls sabiedriskā transporta nodrošinājums;
- Mobilitātes piedāvājums Tukumā ir multimodāls, un nodrošina labu savienojumu starp Tukumu, Jūrmalu un Rīgu, kā arī Ventspili, Kuldīgu un Liepāju (autoceļam A9 tuvākās teritorijas);
- Novads nepietiekami iekļaujas Kurzemes plānošanas reģiona mobilitātes tīklā, lielāka sasaiste ir ar Rīgas metropoles areāla iekšējo telpu;
- Kopumā sabiedriskā transporta pieejamība un savstarpējā sasaiste priekš ērtas pārsēšanās vērtējama kā nepietiekama.

Transporta infrastruktūru skatīt attēlā Nr. 6.

Automobilizācija

- automobilizācijas līmenis jeb tehniskā kārtībā esošo vieglo transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem no 2010. līdz 2022. gadam Tukuma novadā ir pieaudzis straujāk nekā valstī vidēji, 2022. gadā sasniedzot 408 vieglos transportlīdzekļus uz 1000 iedzīvotājiem (valstī vidēji – 371)²⁰;
- automobilizācijas pieaugums valstī vidēji šajā laika periodā bijis par 40,2%, bet Tukuma novadā par 44,7% (2010. gadā automobilizācijas līmenis valstī uz 1000 iedzīvotājiem bija 241 viegls auto, Tukuma novadā – 250 viegls auto);
- elektro auto skaits laika periodā no 2015. gada pakāpeniski pieaudzis no 3 auto (elektrība), līdz 62 auto 2023. gadā (t.sk. 42 auto – elektrība, 17 auto – elektrība un benzīns, 3 auto – elektrība un dīzeļdegviela)²¹;



Attēls 2. Automobilizācijas līmenis Tukuma novadā 2010. gadā un 2022. gadā

Drošība

Saskaņā ar Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Latvijas Valsts ceļi” mājas lapā publiski pieejamo informāciju²², Tukuma novadā 2017. – 2019. gadā atradās trīs “melnie punkti” (MP) jeb bīstamie posmi un krustojumi uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem un pietuvināti vēl viens – “Ķemeru kapi”.

Tabula 2. Bīstamie posmi un krustojumi uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem Tukuma novadā un tuvumā

Nr. (MP)	Autoceļš	km	CSNg				Autoceļa posms
			Kopā	CSNg ar cietušajiem	Bojā gājušie	levainotie	
23	A10	46.	7	4	0	8	Ķemeru kapi
27	A10	63.	11	3	0	5	Krustojums ar Jelgava (Tušķi)–Tukums (P98) (rotācijas aplis)

²⁰ Tehniskā kārtībā esošie transportlīdzekļi; iedzīvotāju skaits gada sākumā

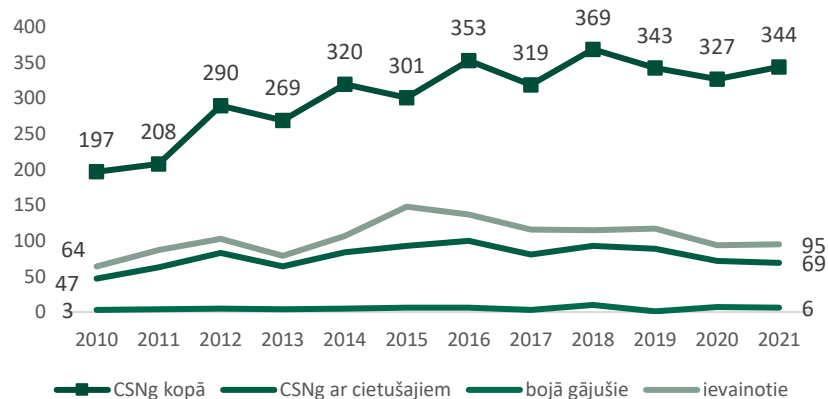
²¹ Transporta līdzekļu skaits pa enerģijas avotiem un novadiem

²² Bīstamie posmi un krustojumi uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem 2017-2019

38	A10	69.	11	2	0	2	Krustojums ar a/c Tukums–Kuldīga (P121) (rotācijas aplis) uzbraukšanas šķērslim vakara stundās
48	A10	54.	9	0	0	0	Smārde

Ceļu satiksmes drošība skar ikvienu iedzīvotāju un satiksmes dalībnieku – gājējus, velobraucējus un auto vadītājus.

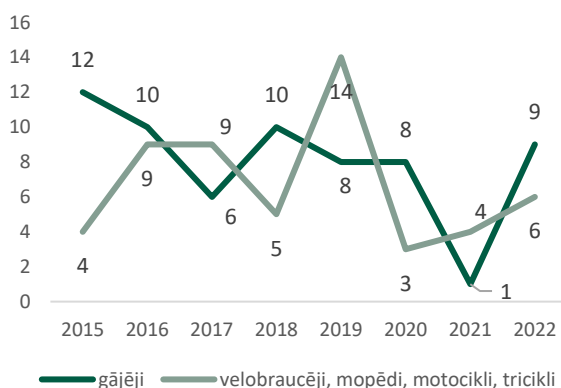
Pieaugot automobilizācijas līmenim, palielinās ceļu satiksmes negadījumu skaits (CSNg), cietušo un ievainoto skaits²³.



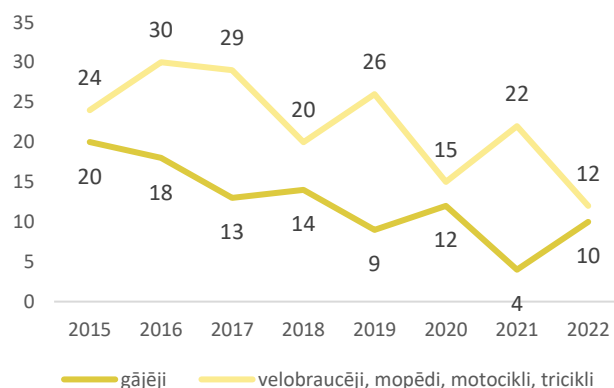
Attēls 3. Ceļu policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu un cietušo skaits

Laika posmā no 2010. gada līdz 2021. gadam kopējais CSNg skaits palielinājies par 74,6 % (no 197 līdz 344), CSNg skaits ar cietušajiem palielinājies par 46,8 % (no 47 līdz 69), bojā gājušo skaits palielinājies par 100 % (no 3 līdz 6), ievainoto skaits palielinājies par 48,4% (no 64 līdz 95) un t.sk. smagi ievainoto skaits arī būtiski palielinājies – par 144.4 % (no 9 2012. gadā līdz 22).

Statistika par mazaizsargāto cietušo skaitu CSNg pieejama no 2015. gada un līdz 2022. gadam nav vērojama vienmērīga tendence vērtējot Tukuma novada statistiku kopumā, taču Tukuma pilsētā vērojama pozitīva tendence – pakāpeniski samazinās mazaizsargāto satiksmes dalībnieku iekļūšana CSNg.



Attēls 4. Mazaizsargātie cietušie ceļu satiksmes negadījumos Tukumā 2015. - 2022. gadā



Attēls 5. Mazaizsargātie cietušie ceļu satiksmes negadījumos Tukuma novadā 2015. - 2022. gadā

Iedzīvotāju viedoklis par transporta infrastruktūru

2021. gada maijā un jūnijā veiktajā jaunizveidotā Tukuma novada iedzīvotāju aptaujā, autoceļu, ielu, velo un gājēju ceļiņu infrastruktūras uzlabošana ir visbiežāk norādītā joma, kur novada iedzīvotāji sagaida steidzamus uzlabojumus.

Iedzīvotāju viedoklis kopumā:

- ar starppilsētu un starptautiskajiem pārvadājumiem 17% ir apmierināti un 32% drīzāk apmierināti;
- ar gājējiem domāto ielu infrastruktūru 15% ir apmierināti un 43% drīzāk apmierināti;

²³ [Ceļu policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu un cietušo skaits](#)

- ar veloceļu infrastruktūru 8% apmierināti un 30% drīzāk apmierināti;
- ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem Tukuma pilsētā apmierināti ir 7% un 20% drīzāk apmierināti. Ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem novados 8% ir apmierināti un 20% drīzāk apmierināti;
- ar autoceļu un ielu stāvokli 7% ir apmierināti un 37% drīzāk apmierināti.

Autoceļu, ielu, velo un gājēju ceļu infrastruktūras uzlabošana ir visbiežāk norādītā joma, kur novada iedzīvotāji sagaida steidzamus uzlabojumus. Iedzīvotāji ir norādījuši, ka vēlētos šādus **uzlabojumus** jomā:

- regulāru, pienācīgu visa veida transporta infrastruktūras uzturēšanu labā stāvoklī;
- ieguldījumus autoceļu un ielu infrastruktūras uzlabošanā visa novada teritorijā, t.sk. asfalta atjaunošanā, grants ceļu asfaltēšanā u.c.;
- ieguldījumus velo un gājēju ceļu infrastruktūras uzlabošanā, t.sk. apgaismojuma nodrošināšanā;
- nodrošinātu labāku sabiedriskā transporta pieejamību, kā arī savstarpēju sasaisti, lai nodrošinātu ērtu pārsēšanos;
- autostāvvietu izbūvi atpūtnieku vajadzībām gar piekrasti un piekrastes ciematos, kā arī pie citiem tūrisma nozīmīgiem objektiem;
- veloceļu izbūvi atsevišķos posmos.

Iedzīvotāji īpaši pozitīvi no pašvaldības paveiktajiem darbiem 2015.–2020. gadā izceļ autoceļa P121 kvalitāti, ceļa segumu atjaunošanu dažādos ceļu un ielu posmos, ielu apgaismojuma jautājuma risināšanu, velo ceļu infrastruktūras attīstību un gājēju ceļu izbūvi dažādās novada teritorijās un ekspressvilcienu uz Rīgu rīta un vakara stundās nodrošināšanu.

Apzīmējumi

- Valsts galvenais autoceļš
- Valsts reģionālais autoceļš
- Valsts vietējais autoceļš
- Pašvaldības autoceļš
- Iela, ceļš (pilsētās un ciemos)
- Komersanta ceļš
- Dzelzceļa līnija (notiek tikai kravas pārvadājumi)
- Dzelzceļa līnija (notiek pasažieru un kravas pārvadājumi)
- ⊕ Dzelzceļa stacija
- ⊕ Engures osta
- ✈ Lidosta "Jūrmala"



Attēls 6. Transporta infrastruktūra Tukuma novadā

3. VALSTS UN PAŠVALDĪBAS NOZĪMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA

3.1. NACIONĀLAS UN VIETĒJAS NOZĪMES AUTOCEĻU ATTĪSTĪBAS PLĀNI

Satiksmes ministrijas un VAS "Latvijas valsts ceļi" NOSACĪJUMOS Tukuma novada teritorijas plānojuma izstrādei norādītas Teritorijas plānojumā nosakāmās un attēlojamās teritorijas ar īpašiem noteikumiem - **nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas**. Transporta plāna izstrādē izmantojami jau izsniegtie nosacījumi no spēkā esošajiem Tukuma (ar visu grozījumu versijām), Kandavas, Jaunpils un Engures teritoriju plānojumiem.



Kā nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas - TERITORIJAS AR ĪPAŠIEM NOTEIKUMIEM (turpmāk – TIN) – TIN7 – ņemot vērā sekojošu projektu perspektīvos risinājumus Tukuma novada teritorijā, Transporta plānā nosakāmas:

- Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no km 45.1 līdz km 91.8 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) iespējamās rekonstrukcijas izpēte;
- Autoceļa A10 posma Priedaine - Ķemeru pagrieziens izpēte;
- Autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja posms km 0.0 – 38.4 (P98) izpēte.

Tukuma novada Teritorijas plānojumā 2011. – 2023. gadam (ar grozījumiem) ir iekļautas teritorijas ar īpašiem noteikumiem un Tukuma novada teritorijas plānojumam sniegts priekšlikums saglabāt, t.sk. saskaņā ar Satiksmes ministrijas izsniegtajiem nosacījumiem Teritorijas plānojuma izstrādei – Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritoriju (TIN71), kas ir valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils pārbūvei nepieciešamā teritorija. TIN71 atbilst autoceļa A10 posmam Tukuma novada teritorijā no robežas ar Jūrmalu līdz pagriezienam uz Kandavu (krustojums ar autoceļu P130). TIN71 teritorijas robežas jāprecizē atbilstoši būvprojektam un jebkurai jaunai būvniecībai būvniecības iecere jāsaskaņo ar Satiksmes ministriju.



Tukuma novada Teritorijas plānojumā 2011. – 2023. gadam noteikta viena vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN72) - perspektīvais pašvaldības ceļa novietojums bijušās Vilksalas muižas centra teritorijā. Šī TIN ir izvērtēta un Transporta plānā netiek saglabāta.

Engures novada teritorijas plānojumā 2013. – 2025. gadam ir noteiktas sekojošas uz autosatiksmes infrastruktūru attiecināmas teritorijas ar īpašiem noteikumiem:

- 1) teritorijas autostāvvietu izvietošanai Ķemeru nacionālā parka dabas lieguma zonā;
- 2) zonas, kur darbība jāsaskaņo ar VAS "Latvijas valsts ceļi" – saskaņā ar Grafisko daļu šīs teritorijas ietver autoceļu A10 Smārdes pagastā un autoceļu P128 Sloka – Talsi Gausās jūdzes posmā no Ragaciema līdz Klakalnciemam ārpus ciemu teritorijām. Ņemot vērā, ka viens no galvenajiem Teritorijas plānojuma izstrādes principiem paredz nedublēt augstāk stāvošu normatīvos aktos paredzēto, priekšlikums Tukuma novada teritorijas plānojumā ietvert autoceļa A10 teritoriju kā nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritoriju (TIN71), savukārt attiecībā uz autoceļu P128 teritoriju ar īpašiem noteikumiem nenoteikt, pieņemot, ka jebkura darbība autoceļa P128 nodalījuma joslā jāsaskaņo ar VAS "Latvijas valsts ceļi".



Transporta plānā no šīm teritorijām kā TIN7 tiek noteikta tikai A10 teritorija.

Kandavas novada teritorijas plānojumā 2013. – 2024. gadam noteiktas nacionālas un vietējas nozīmes tehniskās infrastruktūras teritorija autoceļam A10, un tiek saglabāta Transporta plānā.

Jaunpils novada teritorijas plānojumā 2013. – 2024. gadam nav noteiktas uz autosatiksmes infrastruktūru attiecināmas teritorijas ar īpašiem noteikumiem.



Izstrādes stadijā esošajā Teritorijas plānojumā **vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas tiks definētas kā TIN71, savukārt nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas kā TIN7.**



RISINĀJUMI

Transporta plānā (saskaņā ar Satiksmes ministrijas sniegtajiem nosacījumiem Teritorijas plānojuma izstrādei) **noteiktas trīs nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas (TIN7) teritorijas:**

- Autoceļa A9 (Rīga (Skulte) – Liepāja) posma 0.0 – 38.4 km (P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums) izpēte;
- Autoceļa A10 (Rīga (Skulte) – Ventspils) posma no 45.1 km līdz 91.8 km (P130 Līgas – Kandava – Veģi) iespējamās rekonstrukcijas izpēte;
- Autoceļa A10 (Rīga (Skulte) – Ventspils) posma Priedaine – Ķemeru pagrieziens izpēte.

TIN teritorijas skatīt Attēls 7 un 2. pielikumā "Tukums" (tabula 2.2. Nacionālas (TIN7) un vietējas (TIN71) nozīmes infrastruktūras attīstības teritoriju saraksts Tukumā), 14. pielikumā "Pūres pagasts", 17. pielikumā "Smārdes pagasts".

Transporta plānā tiek **noteiktas 44 TIN71 teritorijas** Kandavas pilsētā, Tukuma pilsētā un 11 piekrastes ciemos Engures pagastā, Lapmežciema pagastā un Smārdes pagastā.

1. Kandavas pilsētā:

1. esošā pašvaldības ceļa 8-8 (P130 – Kārumi – Kandava) ceļa nodalījuma joslas precizēšana ar dabā esošā ceļa novietojumu;
2. Riekstu ielas, Rubeņu ielas un Uzvaras ielas savienojumi;
3. Lāčplēša ielas, Rūmenes ielas un Pļavas ielas savienojumi;
4. plānotā piekļuves nodrošinājums un esošajiem īpašumiem no Ozolu ielas;

2. Tukuma pilsētā:

1. Kūdras ielas savienojums ar Mežmalas ielu, Pārupes ielu un Rūpniecības ielu;
2. pilsētu skar arī autoceļa A10 TIN – iespējamās rekonstrukcijas izpēte;

3. Abragciema ciemā (Engures pagasts):

1. plānotais pašvaldības ceļš piekļuvei uz Abragciema ciemu no valsts reģionālā autoceļa P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka), aizstājot šobrīd esošo Abragciema ielu;
2. Zaļupes ielas pagarinājums caur AS "Latvijas valsts mežu" nekustamo īpašumu;

4. Apšuciema ciemā (Engures pagasts):

1. piekļuve pie apkārt esošajiem nekustamajiem īpašumiem Apšuciemā no valsts reģionālā autoceļa P128 (Sloka – Talsi);
2. plānotā piekļuve / pašvaldības iela no valsts reģionālā autoceļa P128 (Sloka – Talsi);
3. plānotā pašvaldības ceļa pagarinājums uz Lāčupītes teritoriju caur AS "Latvijas valsts mežu" nekustamo īpašumu, nodrošinot piekļuvi esošajiem īpašumiem;

5. Engures ciemā (Engures pagasts):

1. Mežmalas ielas, Paeglīšu ielas un Zirgu ielas savienojumi;
2. Avotkalna un Ziedaines ielas savienojums ar valsts reģionālo autoceļu P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka);

6. Klapkalnciema ciemā (Engures pagasts):

1. Lācēnu un Zvejnieku ielas savienojums (1. variants);
2. Lācēnu un Zvejnieku ielas savienojums (2. variants);
3. Plānotais pašvaldības ceļš / iela uz nekustamajiem īpašumiem Klapkalnciemā;
4. Kalna ielas un Saules ielas savienojums;
5. Eiķēnu ielas un Baltkalnu ielas savienojums;
6. Enkuru un Mēness ielas savienojums;
7. Kooperatīva ielas nodalījuma joslas precizēšana ar dabā esošās un plānotās ielas novietojumu un piekļūšanas iespēju nodrošināšanu apkārt esošajiem nekustamajiem īpašumiem;

7. Ķesterciema ciemā (Engures pagasts):

1. Jūrkalnes ielas savienojums ar valsts reģionālo autoceļu P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka);

2. Augstrožu ielas savienojums ar valsts reģionālo autoceļu P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka);
 3. Augstrožu ielas savienojums ar pašvaldības ceļu 4-3 (Jūrkalnes ceļš);
 4. Teitupes ielas savienojums ar valsts reģionālo autoceļu P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka) un Enģeļu ielu;
 5. Ķesterciema ceļa un Teitupes ielas savienojums;
 6. Enģeļu ielas savienojums ar valsts reģionālo autoceļu P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka);
 7. Ķesterciema ceļa un Ķesteru ielas savienojums;
 8. Zvaigžņu ielas nodalījuma joslas precizēšana ar dabā esošās ielas novietojumu;
 9. Sapnīšu ielas un Vasariņu ielas savienojums;
 10. Plānotais pašvaldības ceļš, kas savieno Ķesterciema Pionieru ielu un Pliņciema Pliņņu ielu;
- 8. Lepstes ciemā (Engures pagasts):**
1. Lepstesciema un Lepstesmuižas ielu savienojums ar valsts reģionālo autoceļu P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka);
- 9. Pliņciema ciemā (Engures pagasts):**
1. Plānotais pašvaldības ceļš, kas savieno Ķesterciema Pionieru ielu un Pliņciema Pliņņu ielu;
 2. Pliņņu ielas nodalījuma joslas precizēšana ar dabā esošās ielas novietojumu;
 3. Gaigaliņu ielas nodalījuma joslas precizēšana ar dabā esošās ielas novietojumu;
 4. Krasta ielas nodalījuma joslas precizēšana ar dabā esošās ielas novietojumu;
 5. Esošā meža ceļa sakārtošana un piekļuves nodrošināšana uz nekustamajiem īpašumiem;
 6. Plānotā iela un piekļuves nodrošināšana uz nekustamajiem īpašumiem Pliņciemā;
- 10. Bigauņciema ciemā (Lapmežciema pagasts):**
1. Meža ielas, Suliņu ielas un Dzērvju ielas savienojumi ar Pīlādžu ielu Lapmežciemā;
 2. Vecā Ķemeru ceļa un autoceļa P128 (Sloka – Talsi) savienojums;
- 11. Lapmežciema ciemā (Lapmežciema pagasts):**
1. Tīrās ielas, Sienāžu ceļa, 1. šķērsielas, Zīļu ielas un Pīlādžu ielas savienojums un ielas turpinājums Bigauņciemā;
- 12. Ragaciema ciemā (Lapmežciema pagasts):**
1. Celmu un Strupās ielas savienojums;
 2. Armijas gatves un Krastmalas ielas savienojums;
- 13. Smārdē (Smārdes pagastā):**
1. Braucēju ielas alternatīva;
 2. Jaunās ielas, Jaundravnieku ceļa un pašvaldības ceļa 15-57 (Jaundravnieku ceļš) savienojums.

TIN teritorijas skatīt Attēls 7 un pielikumos – 1. pielikums “Kandava”, 2. pielikums “Tukums”, 6. pielikums “Engures pagasts”, 11. pielikums “Lapmežciema pagasts”, 17. pielikums “Smārdes pagasts”.

Apzīmējumi

 Vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN7)

Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN7)

- A** Autoceļa A9 (Rīga (Skulte) – Liepāja) posma 0.0 – 38.4 km (P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums) izpēte
- B** Autoceļa A10 (Rīga (Skulte) – Ventspils) posma no 45.1 līdz 91.8 km (P130 Līgas – Kandava – Veģi) iespējamās rekonstrukcijas izpēte
- C** Autoceļa A10 (Rīga (Skulte) – Ventspils) posma Priedaine – Ķemeru pagrieziens izpēte



Attēls 7. Nacionālas nozīmes un vietējas nozīmes transporta infrastruktūras teritorijas Tukuma novadā

3.2. VALSTS AUTOCEĻI

Valsts autoceļiem izvērtētas un precizētas aizsargjoslas un sarkano līniju platumi, ņemot vērā Tukuma novada Apdzīvotuma attīstības plānā ietvertās izmaiņas Tukuma un Kandavas pilsētu un ciemu robežās. (valsts autoceļi parādīti Attēls 6)



RISINĀJUMI

Transporta plānā iekļauts princips daļai ceļu, kas robežojas ar apdzīvoto vietu, apdzīvotās vietās noteikt 2 m, 5 m vai 10 m platu sarkano līniju no tā nodalījuma joslas, jo apdzīvotā vietā nepieciešamās infrastruktūras izbūvei var būt vajadzīga plašāka teritorija par nodalījuma joslu. Šiem ceļiem ārpus apdzīvotās vietas tiek noteikta aizsargjosla saskaņā ar ceļa kategoriju – valsts galvenajam autoceļam 100 m, valsts reģionālajam autoceļam 60 m, valsts vietējam autoceļam 30 m, pašvaldības ceļam – 30 m. Princips tiek saglabāts attiecībā uz visiem autoceļiem (valsts autoceļiem, pašvaldību ceļiem un komersantu ceļiem), ja tam nav noteikts cits sarkanās līnijas platums.

Tukuma novadu šķērso **2 valsts galvenie autoceļi** – **A9 Rīga – Ventspils** un **A10 Rīga (Skulte) – Liepāja**. Autoceļa A9 sarkanās līnijas platums apdzīvotās vietas Pienava pusē ir 2 m no autoceļa nodalījuma joslas. Autoceļam A10 apdzīvotās vietas Industriālais parks teritorijā sarkanās līnijas platums noteikts 10 m, savukārt apdzīvotajā vietā Pūre 50 m līdz 90 m. Abiem valsts galvenajiem autoceļiem aizsargjoslas platums ārpus apdzīvotās vietas noteikts 100 m.

Valsts reģionālie autoceļi ir septiņi un to sarkano līniju platumi apdzīvotās vietās ir robežā no 11 m līdz 59 m (t.sk., 2 m, 5 m vai 10 m no nodalījuma joslas) un aizsargjoslas platums ārpus apdzīvotās vietas noteikts 60 m.

Valsts vietējie autoceļi ir 37 un to sarkano līniju platumi apdzīvotās vietās ir robežā no 11 m līdz 50 m (t.sk., 2 m, 5 m vai 10 m no nodalījuma joslas), aizsargjoslas platums ārpus apdzīvotās vietas noteikts 30 m.

Valsts autoceļu sarakstu, sarkano līniju platumu un aizsargjoslu platumu skatīt Pielikumā Nr. 24 "Valsts autoceļi".

3.3. PAŠVALDĪBAS CEĻI

Pašvaldības ceļi Tukuma novadā veido būtisku daļu no transporta infrastruktūras tīkla. Pašvaldības autoceļu kopgarums novadā ir 529 km, no kuriem ar asfaltbetona un citiem bitumizētiem segumiem ir 4,2 % (22 km), ar šķembu un grants segumiem 95,8 % (507 km)²⁴. Pašvaldības ielas ietvertas 4. *nodaļā TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA PILSĒTĀS UN CIEMOS*.

21 Tukuma novada pagastā kopā ir 627 pašvaldības ceļi. Transporta plānā netiek mainīts esošo pašvaldības ceļu izvietojums un apjoms. Ņemot vērā, ka teritorijas plānojums tiek izstrādāts Tukuma novada administratīvai teritorijai, kas izveidota 2021. gada 1. jūlijā, Transporta plānā tiek noteikta jauna pašvaldības ceļu numerācija, ietverot visu 21 pagastu.

AS "Latvijas valsts meži" nosacījumos Tukuma novada Teritorijas plānojuma izstrādei, lūdz **paredzēt korektu piekļuvi** izveidotajiem mazstāvu dzīvojamo māju apbūves zemesgabaliem Engures pagastā, kā arī pārējā novada teritorijā, **lai plānotie ceļi un ielas, sarkanās līnijas veidotu kompleksus, loģiskus transporta infrastruktūras risinājumus un to sasaisti ar pašvaldību ielu un ceļu tīklu**, kā arī lai nodrošinātu piekļuves ceļu pārvaldības nodrošinājumu (tai skaitā uzturēšanu, apsaimniekošanu).

Tukuma novadā **nav pašvaldības nozīmes ceļi** (ārpus ciemiem), izrietoši no Zemes pārvaldības likuma 8.¹ panta.

²⁴ [Valsts un pašvaldību autoceļu garums un pašvaldību ielu garums statistiskajos reģionos, republikas pilsētās un novados gada beigās \(km\), 1990.-2020. g.](#)



RISINĀJUMI

Papildus jau 3.1 un 3.2. nodaļā iekļautajiem risinājumiem, arī attiecībā uz pašvaldības ceļiem ir pārskatītas to aizsargjoslas un sarkano līniju platumi (ielu sarkanās līnijas nosaka atbilstoši katras ielas kategorijai, vienai ielai tās dažādos posmos var būt arī dažādas kategorijas ar atšķirīgu sarkano līniju platumu):

- aizsargjoslu platumi pašvaldības ceļiem ārpus apdzīvotām vietām noteikti 30 m;
- sarkano līniju platumi pašvaldības ceļiem, kas robežojas ar apdzīvotu vietu un atrodas apdzīvotā vietā (pilsētā vai ciemā), noteikts 2 m no autoceļa nodalījuma joslas apdzīvotās vietas pusē, savukārt otrā autoceļa pusē noteikta aizsargjosla 30 m platumā;
- sarkano līniju platumi pašvaldības ceļiem apdzīvotās vietās, kur tie nav izdalīti kā pašvaldības ielas, noteikti robežās no 10 m līdz 23 m atkarībā no faktiskās situācijas.

Pašvaldības ceļu, to aizsargjoslu un sarkano līniju platumus, kategoriju attēlojumu skatīt 3.-23. pielikumā.

3.4. KOMERSANTA CEĻI

Transporta plānā attēloti komersanta **AS “Latvijas valsts meži”** piederošais un uzturētais ceļu tīkls, kas ir būtiska Tukuma novada **ceļu tīkla sastāvdaļa**, jo sniedz piekļuvi mežu teritorijām, kā arī atsevišķām apdzīvotām vietām un teritorijām. Īpaši piekrastes attīstības kontekstā būtiska ir sadarbība ar AS “Latvijas valsts meži”, jo piejūras teritorijās esošās piekļuves tiek aktīvi izmantotas un antropogēni noslogotas.



AS “Latvijas valsts meži” kā komersanta ceļi tiek attēloti Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā un Transporta plāna Pielikumā Nr.25 “Komersanta (AS “Latvijas valsts meži”) ceļi”.

3.5. PIEVIENOJUMI VALSTS CEĻU TĪKLAM

14.10.2014. MK noteikumu Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 31.2.2. punkts nosaka “publiskās infrastruktūras objektus (izņemot sociālās infrastruktūras objektus), norādot plānotos ceļus un plānotās pievienojumu vietas valsts un pašvaldību autoceļiem (publiskās lietošanas autoceļu tīklam), kuru novietojums var tikt precizēts būvprojektā atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem un 39.3. punkts nosaka nepieciešamību ar detālplānojuma izstrādi risināt pievienojumus valsts autoceļiem, ja tas nav risināts teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai tematiskajā plānojumā.

Tādējādi Teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros izstrādātie transporta risinājumi var samazināt nepieciešamību nākotnē izstrādāt detālplānojumus, ievērojot saskaņotu un vienotu pieeju autoceļu pievienojumiem valsts autoceļu tīklam. Balstoties uz esošām pievienojumu vietām, var identificēt zemes vienības, kurām nav nodrošināta esoša piekļuve. Taču, ņemot vērā, ka ir citi juridiski risinājumi (piemēram, servitūti), katrs jauns ceļa pievienojums izvērtējams atsevišķi. Izvērtējot apbūves raksturu, esošo un plānoto transporta intensitāti, jāņem vērā blakus esošo ceļa pievienojumu iespējas, juridiski vienojoties par to izmantošanu arī blakus esošām zemes vienībām.

Transporta plāna izstrādes ietvaros saņemta VAS “Latvijas Valsts ceļi” informācija par pievienojumiem valsts autoceļu tīklam Tukuma novada teritorijā. Saskaņā ar uzņēmuma sniegto informāciju, ceļu pievienojumu apkopojums izstrādāts 2013. – 2014. gadā, un jaunāki dati nav pieejami. Uzņēmuma dati par vairākiem tūkstošiem pievienojumu vietu attēloti tabulu formā bez aktuālas ģeotelpisko datu piesaistes, tāpēc Transporta plāna ietvaros šo datu atjaunināšana, strukturēšana un apkopošana uzskatāma par nesamērīgu. Ņemot vērā uzņēmuma attīstības plānus, iespējamo datu aktualizāciju un to pārvēršanu ģeotelpiskā datu formātā tuvāko gadu laikā, Transporta plāna ietvaros **netiek vērtētas un attēlotas pievienojumu vietas valsts autoceļiem**. Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēma (TAPIS), kurā tiek izstrādāts Teritorijas plānojums, ļauj savietot un atjaunot dažādu institūciju datus arī pēc teritorijas plānojuma izstrādes noslēgšanas jeb apstiprināšanas.

4. TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA PILSĒTĀS UN CIEMOS

Ceļu projektēšanas noteikumi Latvijas Valsts standarts LVS 190-2 IELU KLASIFIKĀCIJU GRUPĒ KATEGORIJĀS, ko apzīmē ar burtiem no A līdz E. Tie balstās uz saprotami definētām pazīmēm: ceļš atrodas ārpus apdzīvotas vietas (A) vai apdzīvotā vietā (B, C, D, E), kā arī pēc pamatfunkcijas, ko ceļš pilda. Un tās ir:

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

Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” ielu kategoriju sadalījums ir atšķirīgs no LVS 190-2 Ceļu projektēšanas noteikumiem, taču tie kalpo par primāriem noteikumiem ielu kategoriju plānošanai:

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

Ielu tehniskos parametrus nosaka atkarībā no ielas kategorijas, ņemot vērā konkrētās apdzīvotās vietas telpiskās struktūras īpatnības (piemēram, šauras maģistrālās ielas vēsturisko centru apbūvē vai plašas ielu sarkanās līnijas perifērijas teritorijās).

Nosakot ielu kategoriju, jāņem vērā, ka visas trīs funkcijas ir raksturīgas gandrīz visām ielām, tāpēc svarīgi ir noteikt ielas dominējošo funkciju. Ir pieļaujams vienai ielai dažādos posmos piešķirt dažādas kategorijas, kuras ir atbilstošas attiecīgā posma apbūves un vēlamās satiksmes organizācijas prasībām.

Kategoriju izvēlei jābalstās uz satiksmes dalībnieku vēlamajām prioritātēm konkrētajā ielā. Tukuma novadā nevienai ielai/ceļam nav noteikta tikai Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” iekļautā **B kategorija**.

Tukuma novadā nav pašvaldības nozīmes ielas, kas nav pašvaldības īpašumā un kurām grafiskās daļas kartē noteiktas sarkanās līnijas.

Atkarībā no risinājumos noteiktās ielas kategorijas, turpmākā transporta infrastruktūras plānošanā [IZMANTOJAMI TIPVEIDA ŠĶĒRSPROFILĪ.](#)

C kategorijas ielas	D kategorijas ielas	E kategorijas ielas
2 braukšanas joslas + josla starp brauktuvi un ietvi + ietve + ietve un divvirzienu veloceļš + zaļā josla	2 braukšanas joslas + kopīgs veloceļš un ietve + zaļā josla	1 braukšanas josla + ietve VAI Dalītās telpas princips + zaļā josla + atļautais braukšanas ātrums 20 km/h

C kategorijas ielas nodrošina savienojošo funkciju un savstarpēji savieno vairākas pilsētas daļas. C kategorijas raksturojošie elementi:

- divas braukšanas joslas ar platumu 3.5 m katra;
- josla starp brauktuvi un ietvi/veloceļu paredzēta apgaismojuma izvietojumam kā arī apstādījumiem. Ja nepieciešams uzstādīt pieturvietas nojumi, zonai jānodrošina vismaz 3 m plata josla;

- ietve un veloceļi – vēlams veidot nodalītu infrastruktūru, paredzot ietvi 1.5 m platumā, bet divvirzienu veloceļu 2.5 m platumā. Pieļaujams ietvi apvienot ar veloceļu, nepieciešamais platums minimāli 2.5 m. Ja veloceļu paredz katrā brauktuves pusē un definē braukšanas virzienu (vienvirziena veloceļš), minimālais veloceļa platums 1.6 m. Ietvi vēlams izbūvēt abās ielas pusēs;
- zaļā josla paredzēta apstādījumiem un citiem labiekārtojuma elementiem.

Piezīmes:

- *labiekārtojuma un apstādījumu zonu platums mainīgs, atkarībā no sarkano līniju platuma;*
- *izstrādājot būvprojektu, izvērtēt gājēju un velobraucēju intensitātes. Joslu platumus pielāgot situācijai;*
- *C kategorijas ielām pieļaujams apvienot gājēju un veloceļu (2.5 m platumā), ja plānotā intensitāte nepārsniedz 100 gājējus un velobraucējus satiksmes maksimumstundā, kur velosipēdisti ir ne mazāk kā 1/3 daļa;*
- *norādītie minimālie platumi, konkrētos ielu posmos precizējami;*
- *būvlaides attālums no sarkanās līnijas 6 m.*

D kategorijas ielas ir ielas, kuras savieno teritorijas un nodrošina piekļūšanas funkciju. D kategoriju raksturojošie elementi:

- divas braukšanas joslas ar platumu 3.5 m katra. Ja D kategorijas ielā kravas transporta kustības īpatsvars mazāks par 10% un nav plānota sabiedriskā transporta kustība, joslu platumu var samazināt līdz 3.0 m katrā virzienā;
- kopīgs veloceļš un ietve vismaz 2.5 m platā joslā (savstarpēji nodalīta gājēju un veloinfrastruktūra nepieciešama, ja izpildās C kategorijas aprakstā minētais satiksmes intensitātes nosacījums.). Ietves izbūve nepieciešama vismaz vienā ielas pusē;
- zaļā josla paredzēta apstādījumiem, apgaismojumam un citiem labiekārtojuma elementiem; Zaļās joslas platums atkarīgs no sarkano līniju savstarpējā attāluma;

Piezīmes:

- *labiekārtojuma zonas platums mainīgs, atkarībā no sarkano līniju platuma;*
- *ja pa D kategorijas ielām nepārvietoja kravas transports, brauktuves platumu var paredzēt 3 m platumā katrā virzienā;*
- *D kategorijas ielām savstarpēji jānodala gājēju un veloceļu, ja plānotā intensitāte pārsniedz 100 gājējus un velobraucējus satiksmes maksimumstundā, kur velosipēdisti ir ne mazāk kā 1/3 daļa;*
- *norādītie minimālie platumi, konkrētos ielu posmos precizējami;*
- *būvlaides attālums no sarkanās līnijas 6 m.*

E kategorijas ielas ir ielas, kuras savieno teritorijas un nodrošina piekļūšanas funkciju. E kategoriju raksturojošie elementi:

- vismaz viena braukšanas josla ar iespēju izmainīties ar pretī braucošu transportlīdzekli. Brauktuves platums vismaz 5.50 m;
- ja E kategorijas ielas nav aprīkotas ar dzīvojamās zonas zīmēm, vēlams ierīkot ietvi vismaz 1.5m platumā;
- ja E kategorijas ielās uzstādīta dzīvojamās zonas zīmes, ietves nav obligātas un iela darbosies kā dalītā telpa pa kuru brīvi var pārvietoties gājēji, velosipēdisti un transports savstarpēji mijiedarbojoties;
- zaļā zonas platums atkarīgs no brīvās zonas platuma starp sarkanajām līnijām.

Piezīmes:

- *1 braukšanas josla + ietve:*

- labiekārtojuma zonas platums mainīgs, atkarībā no sarkano līniju platuma.
 - ietves platums ne mazāks par 1.5 m.
 - izstrādājot būvprojektu, konkrētos ielu posmos izmēri precizējami.
 - būvlaides attālums no sarkanās līnijas 6 m.
- dalītās telpas princips + zaļā josla, atļautais braukšanas ātrums 20 km/h
- dalītās telpas principus var īstenot visās vietējās nozīmes ielās. Atkarībā no inženierkomunikāciju novietojuma, brauktuvēm privātīpašumos u.c., gājēju, transporta un zaļās zonas izkārtojums var mainīties.
 - ietves nav nepieciešams atdalīt no pārējās ielas daļas un var būt vienā līmenī ar brauktuvi.
 - būvlaides attālums no sarkanās līnijas 3 m.

Brauktuves daļu ir iespējams veidot šaha veidā, izkārtojot stāvnovietnes abās ielas malās ar atšķirīgu iesegumu vai ceļu horizontālo apzīmējumu, tādējādi autovadītājiem liedzot ātru taisnvirziena kustību. Uz ielas brauktuves iespējams izvietot augu konteinerus, radot patīkamāku atmosfēru iedzīvotājiem, bet autovadītājiem papildus elementi, no kuriem jāuzmanās.

Visos tipveida šķērsprofilu risinājumos norādīti minimālie platumi, kurus ir iespējams labot un pielāgot konkrētajai situācijai, piemēram, paredzēt ietves abās ielas pusēs, samazināt vai palielināt zaļās zonas platumus u.c.

Projektējot jaunas E kategorijas ielas sarkanās līnijas paredzēt vismaz 10 metru platumā.

Teritorijas plānojumos iekļautie nosacījumi transporta infrastruktūrai

KANDAVAS NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMĀ 2011.–2023. GADAM²⁵ ielām nav izdalīts atsevišķs zonējums, taču saistošajā daļā kā pielikumi iekļauti “Kandavas pilsētas ielu klasifikācija un to sarkanās līnijas”, “Kandavas pilsētas un ciemu ielu šķērsprofili”, “Redzamības nodrošināšana ielu krustojumos”, “Autostāvvietas cilvēkiem ar kustību traucējumiem” u.tml. Savukārt vispārīgajos noteikumos teritoriju izmantošanā iekļautas “Prasības redzamības nodrošināšanai pie ielu un ceļu krustojumiem”, “Prasības automašīnu un velosipēdu novietošanai” u.tml.. Cita starpā, visā teritorijā kā atļautā izmantošana paredzēta *velosipēdu un autostāvvietu ierīkošanai, bet ne vairāk kā 30% no zemes vienības platības, ja tas nenonāk pretrunā ar vides aizsardzības un sanitāri higiēniskajām prasībām un ceļa, ielas, laukuma un piebrauktuves izbūvei.*

TUKUMA NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2011.–2023. GADAM²⁶ ietver vispārīgas prasības transporta infrastruktūrai – piekļūšanas noteikumi, redzamības brīvlauki, prasības jaunai satiksmes infrastruktūrai un esošās infrastruktūras pārbūvei utt., nosaka funkcionālo zonējumu “Transporta infrastruktūras teritorijas” ar galvenajiem un papildizmantošanas veidiem, apbūves parametriem. Teritorijas plānojumā netiek izdalītas plānotās ielas, taču ir noteiktas ielu sarkanās līnijas un ir iekļautas teritorijas ar īpašiem noteikumiem – nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas.

JAUNPILS NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2013.–2024. GADAM²⁷, līdzīgi kā Kandavas teritorijas plānojums neizdala ielām atsevišķu zonējumu, taču saistošajā daļā ir noteikta ielu klasifikācija un to sarkanās līnijas, prasības redzamības nodrošināšanai pie ielu un ceļu krustojumiem, prasības automašīnu un velosipēdu novietošanai, prasības jaunai satiksmes infrastruktūrai un esošās infrastruktūras rekonstrukcijai u.tml..

ENGURES NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2013.–2025. GADAM²⁸ saistošajā daļā iekļauj zonējumu transporta infrastruktūrai un arī plānotos autoceļus un ceļus novada perspektīvajā izmantošanā, arī pieejas jūrai. Vēl noteiktas būvlaides un apbūves līnijas, prasības satiksmes infrastruktūrai – ietverot ceļus, ielas,

²⁵ apstiprināts ar Kandavas novada domes 2011. gada 30. novembra saistošajiem noteikumiem Nr. 19 “Kandavas novada teritorijas plānojums 2011.–2023. gadam Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, pieejams https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_78

²⁶ apstiprināts ar Tukuma novada domes 2012. gada 26. aprīļa lēmumu “Par Tukuma novada teritorijas plānojuma 2011.–2023. gadam galīgās redakcijas un saistošo noteikumu apstiprināšanu” (prot. Nr. 6, 7. §) un izdoti kā pašvaldības saistošie noteikumi Nr. 12 “Tukuma novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, ar grozījumiem. Pieejams https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_23785

²⁷ apstiprināts ar Jaunpils novada domes 2013. gada 30. janvāra saistošajiem noteikumiem Nr. 2 “Jaunpils novada teritorijas plānojuma 2013.–2024. gadam Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, pieejams https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_5

²⁸ apstiprināts ar Engures novada domes 2012. gada 20. novembra saistošajiem noteikumiem Nr. 19 “Par Engures novada teritorijas plānojuma grafiskās daļas un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu apstiprināšanu”, pieejams https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_76

autostāvvietas un piestātnes. Kā teritorijas ar īpašiem noteikumiem noteiktas teritorijas lidlauka aizsardzībai un teritorijas autostāvvietu izvietošanai Ķemeru nacionālā parka dabas lieguma zonā.

Esošo transporta infrastruktūru pagastos skatīt Pielikumos Nr. 3.-23.

4.1. KANDAVAS ESOŠAIS UN PLĀNOTAIS IELU TĪKLS UN KATEGORIJAS

Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

- Ielu tīklu Kandavā var iedalīt vairākās grupās sasaistē ar apdzīvojuma struktūru:
 - Kandavas vecpilsēta Veckandava ar satiksmes mierināšanas pasākumiem (un salīdzinoši šaurām, vēsturiskā seguma ielām);
 - Maģistrālā iela – Kandavu šķērso valsts reģionālais autoceļš P130 Līgas – Kandava – Veģi, pilsētas teritorijā Abavas un Kūrorta iela;
 - Savienojošās ielas starp apdzīvotām vietām – Jelgavas iela (P109 Kandava – Saldus), Ķiršu iela Lielā iela (daļā), Liepu iela, Ozolu iela, Rūmenes iela (V1433 Kandava – Jaunpagasts – Mazsproģi), Sabiles iela, Skolas iela, Talsu iela (V1433 Kandava – Jaunpagasts – Mazsproģi), Zemītes iela (P109 Kandava – Saldus), Pašvaldības autoceļš 8-8 (P130 – Kārumi – Kandava), Pašvaldības autoceļa 8-9 (Ozolu iela – P130) posms un Pašvaldības autoceļa 8-22 (Smilškalni – Kandava) posms.
 - Dzīvojamo apkaimju ielas Mazkandavas, Jaunkandavas apkaimēs, pilsētas ziemeļu daļā Rūmenes-Liepu ielu apkaimē;
- Jaunu ceļu/ielu ierīkošana nepieciešama vienīgi līdz ar Kandavas pilsētas jauno dzīvojamo teritoriju apgūšanu;
- Kandavas vecpilsētā noteikti ierobežojumi kravas autotransporta iebraukšanai.

Esošo transporta infrastruktūru Kandavas pilsētā skatīt Pielikumā Nr. 1.



Risinājumi

Kandavā pašvaldības ielām noteiktās **kategorijas** ir C, D un E.

Sarkano līniju platums ir robežās no 5 m līdz 37 m. Pašvaldības ceļam, kas robežojas ar Kandavu (pašvaldības ceļa 8-27 (Kandava – Lejas Aizubēji) posms) noteikts sarkanās līnijas platums 2 m no autoceļa nodalījuma joslas Kandavas pusē, savukārt otrā pusē noteikta aizsargjosla 30 m platumā.

Plānotās ielu un ceļu kategorijas Kandavas pilsētā skatīt Pielikumā Nr. 1.

4.2. TUKUMA ESOŠAIS UN PLĀNOTAIS IELU TĪKLS UN KATEGORIJAS

Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

- ielu tīkls ir veidojies ilgstošā laika posmā jauktā sistēmā un atspoguļo pilsētas vēsturisko attīstību. Pilsētas centrālajā daļā ir saglabājušās senās ielas, kuru platums ir 3-4 m, daudzviet ar bruģa segumu, šaurām ietvēm un ar vēsturisko apbūvi ielu malās, un nepietiekamu pārredzamību krustojumos;
- ir izveidots iekšējais loks transporta kustībai apkārt pilsētas centram (savienojot Jelgavas, Dzelzceļa, Meža, Kurzemes, Talsu, Revolūcijas un Stacijas ielas);
- pēc ienākošās un izejošās satiksmes plūsmas secināms, ka tranzītsatiksme ir salīdzinoši neliela, tādēļ nav nepieciešams būvēt pilsētas apvedceļus;
- noslogotākās tranzītielas ir Meža iela (posmā no Rīgas ielas līdz Spartaka ielai) un Kurzemes iela;
- daudzos privātmāju rajonos saglabājušās ielas ar grants segumu;
- Tukuma pilsētā ir labi attīstīts ielu tīkls, kas nodrošina ērtu sasniedzamību ar autotransportu. Maģistrālās ielas ir galvenās satiksmes artērijas, kas saista pilsētas centru ar mikrorajoniem;

- Pilsētas centrālajā daļā ir daudz vienvirziena ielu. Lielai daļai vēsturisko ielu brauktuves platums ir mazāks par 5 m, tādēļ divvirzienu kustība šajās ielās nav iespējama;
- atsevišķos krustojumos, kur ir apgrūtināta redzamība, ir uzstādīti spoguļi, kas palīdz labāk pamanīt pa šķērsojošo ielu braucošus transportlīdzekļus;
- būtiski satiksmes organizācijas un drošības uzlabojumi panākti, izbūvējot rotācijas apļus - satiksmes plūsma krustojumos notiek lokveida kustībā, ir rekonstruētas ietves un izbūvēti veloceļi;
- pilsētā ir dzīvojamās zonas ar ierobežotu transportlīdzekļu kustības ātrumu līdz 20 km/h, tādējādi paaugstinot gājēju un velobraucēju drošību. Pilsētas centra ielās, kur vērojama liela gājēju plūsma, transportlīdzekļu kustības ātrums ir ierobežots līdz 30 km/h, kā arī atsevišķās vietās ierīkoti ātrumvaļņi. Pie skolām ir uzstādītas gājēju drošības barjeras;
- stāvlaukumi pilsētas centrā bieži vien nav nodalīti no brauktuves ar norobežojošu šķērsli, kas paaugstina konfliktsituāciju risku, jo rada neizpratni autovadītājam - vai viņš atrodas uz ielas vai stāvlaukumā;
- pilsētas centrālajā daļā daudzas ielās nav skaidri saprotama satiksmes organizācija – ir mainīgs brauktuves platums, nav uztveramas robežas starp stāvvietām un brauktuvi;
- lielākoties ielas ir E kategorijas, apmēram 30 ielas ir D kategorijas, savukārt C kategorijas ielas lielākoties ir valsts reģionālo autoceļu un valsts vietējo autoceļu posmi (ievadi pilsētā) - Gotlandes iela (plānotā iela), Zemītes iela (P121 Tukums – Kuldīga), Tirgus iela (plānots), Talsu iela (P121 Tukums – Kuldīga), Talsu iela (V1442 Tukums – Lazdas), Stacijas iela (P121 Tukums – Kuldīga), Revolūcijas iela (P121 Tukums – Kuldīga), Raudas iela (P131 Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka), Meža iela (P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums), Lielā iela (V1443 Tukums – Jaunmokas), Lielā iela (P121 Tukums – Kuldīga), Kurzemes iela (P121 Tukums – Kuldīga), Kurzemes iela (P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums), Jelgavas iela (P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums), Dzelzceļa iela (P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums);
- tranzīta kustībai ir izveidots iekšējais loks apkārt pilsētas centram, taču Jelgavas, Pasta un Dzelzceļa ielu krustojumā uzstādītā ceļazīme kā galveno kustības virzienu norāda no Jelgavas ielas uz Pasta ielu, netieši aicinot autobraucējus doties cauri pilsētas centram;
- stāvvietu piedāvājums pilsētas centrālajā daļā daļēji apmierina pieprasījumu.

Esošo transporta infrastruktūru Tukuma pilsētā skatīt Pielikumā Nr. 2.



Risinājumi

Tukumā pašvaldības ielām noteiktās **kategorijas** ir C, D un E.

Sarkano līniju platums ir robežās no 5 m līdz 50 m. Valsts reģionālā autoceļa P131 (Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka) posma, kas robežojas ar Tukumu noteikts sarkanās līnijas platums 10 m no autoceļa nodalījuma joslas Tukuma pusē, savukārt otrā pusē noteikta aizsargjoslas 60 m platumā.

Plānotās ielu un ceļu kategorijas Tukuma pilsētā skatīt Pielikumā Nr. 2.

4.3. ĀTRUMA REŽĪMI UN DZĪVOJAMĀS ZONAS PILSĒTVIDĒ

Ātruma režīmu un dzīvojamo zonu noteikšana ir viens no galvenajiem satiksmes nomierināšanas pasākumiem pilsētvidē. Satiksmes mierināšanas pasākumus lielākoties īsteno noslogotākajās ielās (īpaši – maģistrālajās ielās), lai gājējiem veidotu draudzīgākus un patīkamākus apstākļus pilsētvidē, mazinātu CSNg iespējamību. Satiksmes nomierināšanas pasākumi ir cieši saistīti ar ielu kategorijām un ir jāskata vienlaicīgi.

Kandavā, Tukumā un lielākajos ciemos, kam raksturīgs blīvs apdzīvojums un pilsētvide, jau esošajā situācijā ir noteiktas dzīvojamās zonas, kurās ir ierobežots transportlīdzekļu kustības ātrums līdz 20 km/h un prioritāte ir gājējiem un velobraucējiem, kā arī noteiktas vairākas zonas ar atļauto braukšanas ātrumu 30 km/h, tādējādi paaugstinot gājēju un velosipēdistu drošību. Transporta attīstības plāna ietvaros nav

veikts izvērtējums par šo zonu darbības rezultātiem un iespējamo palielināšanu, noteikšanu jaunās vietās pilsētās un ciemos.

Gan Kandavā, gan Tukumā ir esoši rotācijas apli, kas veiksmīgi regulē satiksmi. Rotācijas apli transportlīdzekļu plūsmas visos virzienos ir līdzvērtīgas un nerada sastrēgumus. Rotācijas apli būtiski samazina automašīnu kustības ātrumu ielu krustojumos.

Gan Kandavā, gan Tukumā (pilsētu centra, vecpilsētas daļās) un dažos ciemos vairākās ielās ir ieviestas vienvirziena ielas, kas nodrošina drošāku gājēju un velosipēdistu kustību.

Pilsētvidē pie izglītības iestādēm un sabiedriski nozīmīgām vietām izvietoti ātrumvaļņi satiksmes mierināšanai, kas samazina transportlīdzekļu plūsmas ātrumu.

Gan Kandavā, gan Tukumā (pilsētu centra, vecpilsētas daļās) ir ierobežota kravas autotransporta kustība, kas saglabājama.

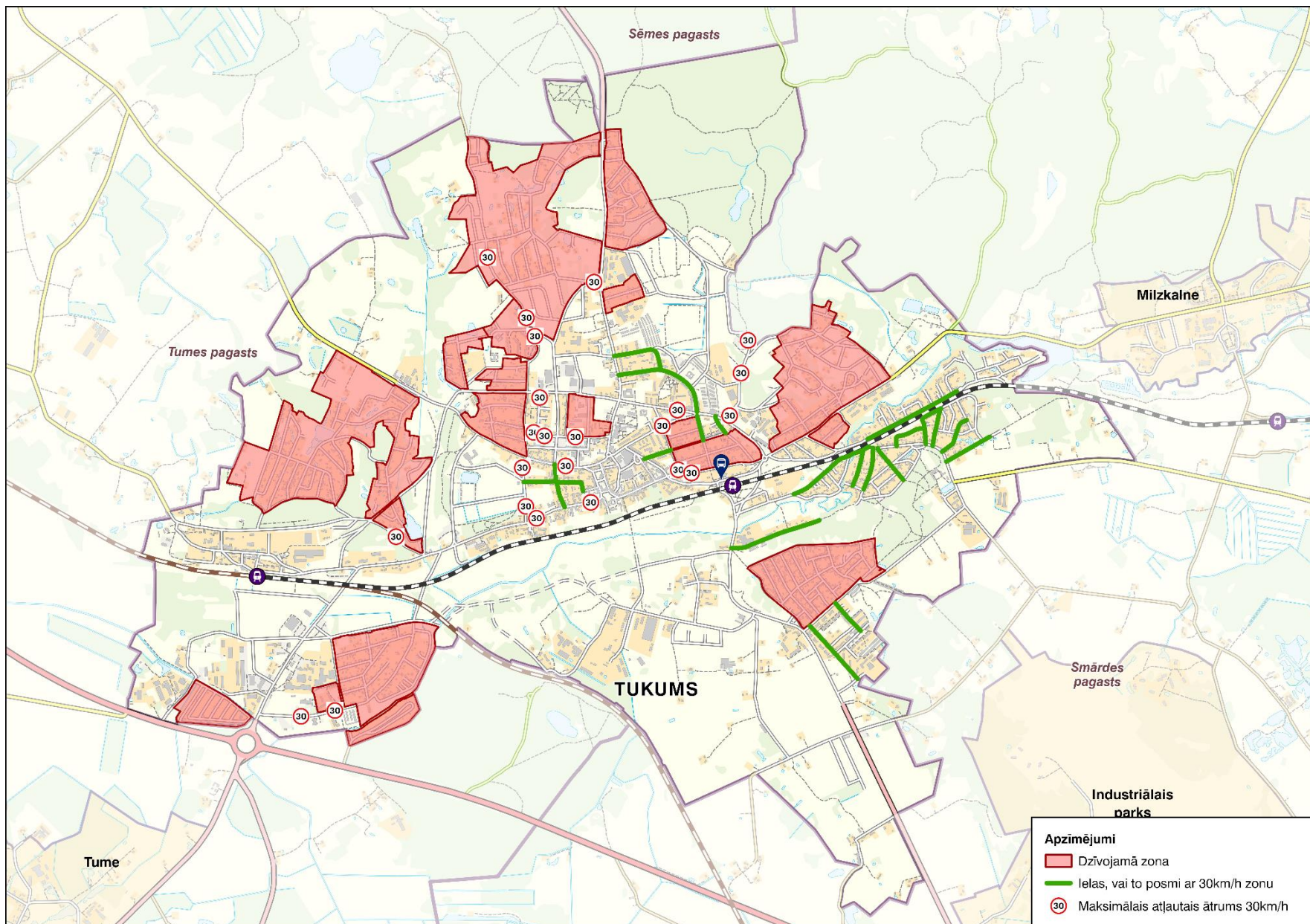


Risinājumi

Kopumā pilsētvidē ieteicams ievērot vispārēju principu satiksmes plānošanai – īstenot satiksmes mierināšanu, kas ietver:

- **ātruma ierobežošanu līdz 30 km/h** pilsētvides centrālajā daļā, īpaši sabiedrisko iestāžu, apmeklētāko objektu tuvumā. Var veidot paceltos krustojumus, veidot ielu sašaurinājumus ar stabiņiem, vai lielu puķu podu izvietojumu braucamajā daļā;
- **dzīvojamo zonu** ieviešanu, kur atļautais pārvietošanās ātrums nepārsniedz 20 km/h un prioritāte noteikta gājējiem un velobraucējiem. Pāreju uz dzīvojamo zonu ieteicams iezīmēt ar seguma maiņu, ātrumvaļņiem, paceltajiem krustojumiem, brauktuvju sašaurinājumiem u.tml.;
- Veicot ielu pārbūvi, ieteicams turpināt izvērtēt satiksmes plūsmas un ieviest **rotācijas aplis**, kur tas iespējams;
- Veicot ielu pārbūvi, lai esošajās ielu sarkanajās līnijās būtu iespējams **paplašināt gājēju ietves** un/vai izveidot **velosipēdu joslas** vai nodalīt veloceļu, trūkstošo satiksmes telpu iespējams iegūt ieviešot **vienvirziena satiksmi**. Šāds risinājums iepriekš jāizvērtē attiecībā uz piekļuves iespējām objektiem pārbūvējamā posmā, kā arī autotransporta plūsmu sagaidāmām izmaiņām apkārtējā ielu tīklā un krustojumos;
- **Gājēju pārejas**, kuras savulaik ierīkotas pie nozīmīgiem objektiem, bet dažādu apstākļu dēļ vairs nefunkcionē vai gājēju plūsmu skaits ir ievērojami krities ir iespēja likvidēt. Pirms gājēju pārejas likvidācijas jāizvērtē vai pāreja neatrodas ielas posmā ar lielu avāriju īpatsvaru kā arī, vai ielu iespējams droši šķērsot citviet;
- Ieteicams izvērtēt un noteikt gājēju/velosipēdistu ielas un ielas ar prioritāti gājējiem un velosipēdistiem. Transporta plāna risinājumi neparedz šādu ielu noteikšanu;
- Ielās ar samazinātu braukšanas ātrumu vai ielās ar nelielu transportlīdzekļu plūsmu, gājēju pārejas ieteicams apvienot ar **ātrumvaļņiem jeb "guļošajiem policistiem"**. "Guļošos policistus" ar ietvi iespējams apvienot arī ielu krustojumos, kur transportlīdzekļu nogriešanās notiek no augstākas kategorijas ielas uz zemākas kategorijas ielu. "Guļošie policisti" jāveido vienā augstumā ar ietvi un jāpieslēdz ietvei, tādējādi neradot apgrūtinājumus gājējiem šķērsot ielu. "Guļošos policistus" nav ieteicams izvietot uz ielām ar sabiedriskā transporta kustību, taču pieļaujams, ja "guļošos policistus" veido platus un ar lēzenām sānu malām;
- jāuzlabo **publiskās ārtelpas kvalitāte** ielās ar dominējošo uzturēšanās funkciju, paredzot seguma, apgaismojuma, soliņu, atkritumu tvertņu, atpūtas vietu, ielu kafejnīcu, apstādījumu, norāžu, WI-FI, mobilo ierīču uzlāžu punktu u.c. elementu izbūvi vai uzstādīšanu. Ierīkojot elementus, jāizvērtē to uzstādīšanas vietas tā, lai neapgrūtinātu ielu pārredzamību un neradītu riskus drošai satiksmei.

Attēls 8 norādītas esošās un plānotās dzīvojamās zonas un ātruma ierobežojumi Tukuma pilsētā, kas ir būtiskas, lai veidotu drošu satiksmi.



Attēls 8. Dzīvojamās zonas un ātruma ierobežojumi Tukuma pilsētā

4.4. IELU PIEDERĪBA UN KLASIFIKĀCIJA CIEMOS

Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

Ielu tīklojumu Tukuma novada ciemos veido pašvaldības ielas un servitūtu ceļi, privātās ielas noteiktas nav.

Lielākajā daļā ciemu ielu kategorijām un sarkano līniju platumiem Transporta plānā nav nepieciešams veikt korekcijas.

Esošais ceļu tīkls nodrošina nepieciešamās saites ciemu iekšienē un starp ciemiem. Jaunu ceļu vai ielu ierīkošana nepieciešama vienīgi līdz ar jauno apbūves teritoriju apgūšanu.

Engures novada teritorijas plānojumā 2013. – 2025. gadam Engures un Lapmežciema pagastu ciemos noteiktas plānoto ielu sarkanās līnijas teritorijās, kur plānota apbūve, bet nav nodrošināta piekļūšana. Dabā šīs ielas nav izdalītas kā atsevišķas zemes vienības, nav izbūvētas un nav reģistrētas.

Esošo transporta infrastruktūru ciemos skatīt 3.-23. pielikumā.

Pašvaldības ceļu, to aizsargjoslu un sarkano līniju platumus, kategoriju attēlojumu skatīt 3.-23. pielikumā.



Risinājumi

Ciemos, tāpat kā Kandavā un Tukumā, ielām papildus C un D kategorijai lielākoties noteikta E kategorija.

C kategorijas ielas noteiktas 17 ciemos – Abragciemā, Apšuciemā, Bērzciemā, Engurē, Klapkalnciemā, Pliņciemā, Sātos, Vaskos, Jaunpilī, Bigauņciemā, Lapmežciemā, Ragaciemā, Pūrē, Slampē, Vānē, Grenčos, Zemītē.

Sarkano līniju platumus ir robežās no 5 m līdz 33 m. Pašvaldības ceļiem, kas robežojas ar ciemiem, noteiks sarkanās līnijas platumus 2 m no autoceļa nodalījuma joslas ciema pusē savukārt otrā pusē noteikta aizsargjoslas 30 m platumā.

Mainoties teritorijas plānošanas regulējumam, Transporta plānā privātu nekustamo īpašumu teritorijās kur plānota apbūve, bet nav nodrošināta piekļūšana, **lielākajā daļā vairs nav nosakāmas plānoto ielu sarkanās līnijas**. Izvērtējot līdzšinējās plānotās ielas, daudzviet sarkanās līnijas ir noņemtas, piekļuves risinājumu izveidi atstājot nekustamo īpašumu īpašnieku rokās, savā starpā vienojoties un slēdzot līgumus par ceļa servitūtu izveidi atbilstoši normatīvo aktu regulējumam. Engures, Lapmežciema un Smārdes pagasta ciemos – Apšuciemā, Engurē, Ķesterciemā, Klapkalnciemā, Lepstē, Pliņciemā, Bigauņciemā, Lapmežciemā, Ragaciemā, Smārdē – vairākās vietās sarkanās līnijas tiek saglabātas/noteiktas kā vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas TIN71, kas kalpo par pamatu tālākām darbībām un ielu izveidei atbilstoši Transporta plānā noteiktajai ielas trasei.

Sarkanās līnijas pārnesamas uz Teritorijas plānojuma Grafisko daļu.

Plānotās ielu un ceļu kategorijas ciemos skatīt Pielikumā Nr.3.-23.

5. GĀJĒJU UN VELOSATIKSMEI PAREDZĒTĀ INFRASTRUKTŪRA UN MARŠRUTI

5.1. GĀJĒJU UN VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRA





Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

- Tukumā:
 - veloinfrastruktūra galvenokārt ir veidota kā ietves daļa, kas izbūvēta ar citas krāsas segumu. Veloceļi kopē ietves reljefu visās iebrauktuvēs, kā arī gājēju pāreju ģeometriju visos krustojumos, kā rezultātā velo satiksme ir apgrūtināta;
 - pie atsevišķām publiskām ēkām ir uzstādīti velostatīvi;
 - pēdējos gados ir veiktas būtiskas investīcijas, lai uzlabotu velosatiksmes un gājēju infrastruktūru – Tukumā ir atjaunots segums gājēju ietvēm, nobruģētas jaunas ietves, ierīkotas gājēju pārejas, ierīkots ielu apgaismojums, uzstādītas gājēju barjeras. Vairākās ielās ir izbūvēti ātrumvaļņi;
 - lai arī ik gadu tiek veikti ieguldījumi velosatiksmes un gājēju infrastruktūras uzlabošanā, joprojām ir mikrorajoni Tukumā, līdz kuriem nevar nokļūt pa drošu gājēju ceļu;
 - 2023. gadā uzsākta gājēju tilta pār dzelzceļu pārbūve Tukumā. Tilts ir sliktā vizuālā un tehniskā stāvoklī. Tas sākas no Pils ielas pilsētas centrā un savienojas ar Dienvidu ielu dzelzceļa otrā pusē;
- Kandavā:
 - Gājēju ietves ierīkotas gar lielākajām ielām, arī Kandavas vecpilsētā;
 - Esošs gājēju un velosipēdu ceļš izveidots 1,5 km garumā gar Abavas un Lielo ielu;
 - Pieejamas velonovietnes pie izglītības iestādām, pie muzeja, Kandavas promenādē un parkā;
 - Pieejama velosporta infrastruktūra (pump-track).
- Lauku apvidos:
 - nav pieejami veloceļi piejūras zonā;
 - nav pieejami veloceļi no pilsētām, kas savienotu tās ar tuvākajām apdzīvotajām vietām un tūrisma objektiem;
 - velonovietnes ciemos izveidotas pie izglītības iestādēm, veikaliem, pagasta pārvaldēm, kultūras namiem, muzejiem, bibliotēkām, sociālo pakalpojumu objektiem, sporta laukumos.

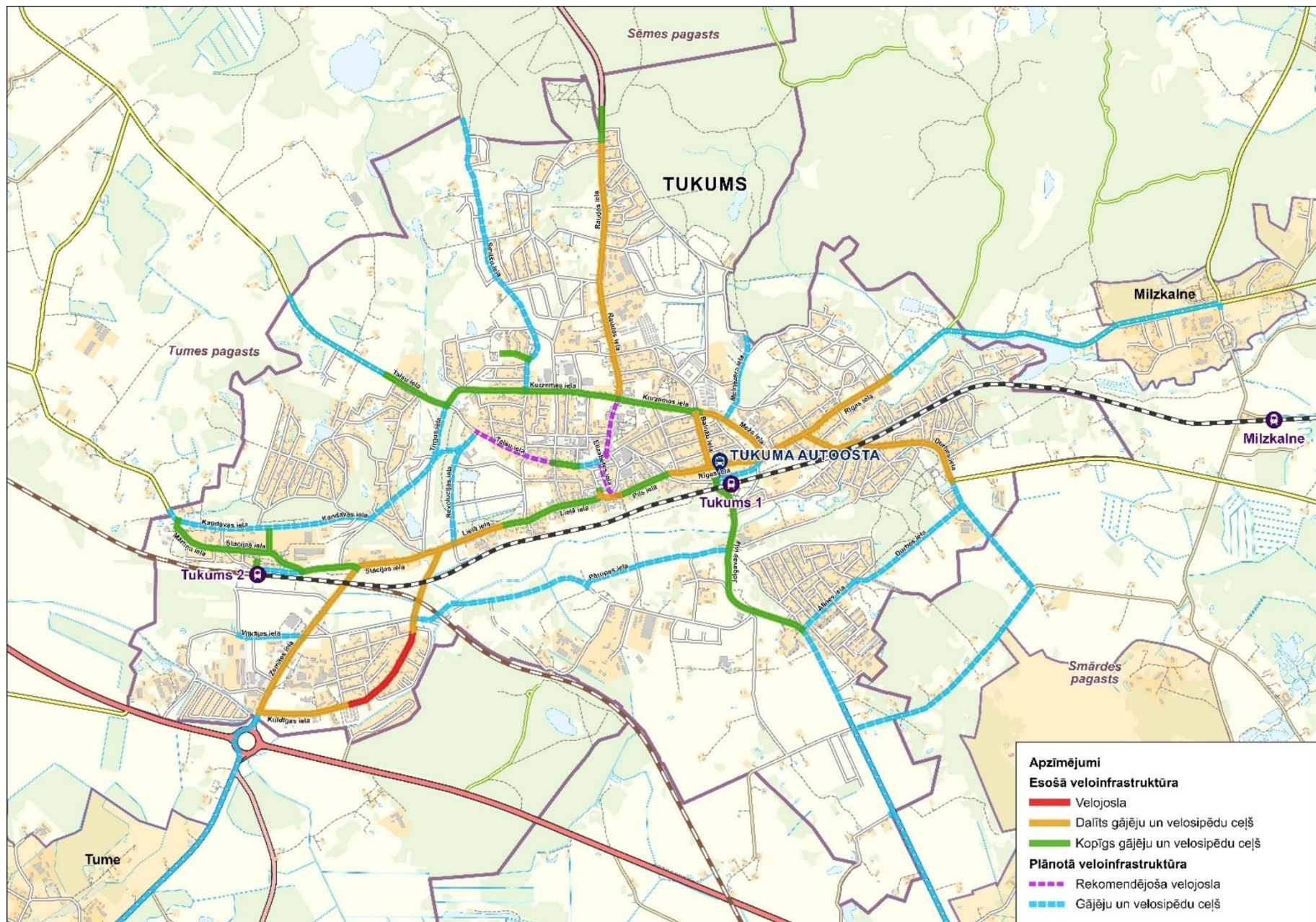
Tematiskā plāna ietvaros tika veikts esošās velonfrastruktūras apkopojums Tukuma novadā, atbilstoši pieciem veloinfrastruktūras veidiem. (Tabula 3)

Papildus tika apkopota informācija par citu būtisku veloinfrastruktūru (velonovietnes, apkopes punkti utt.) un secināms, ka velonovietnes ierīkotas abās pilsētās un gandrīz visos pagastos, izņemot Degoles pagastu, Irlavas pagastu, Lestenes pagastu un Matkules pagastu.

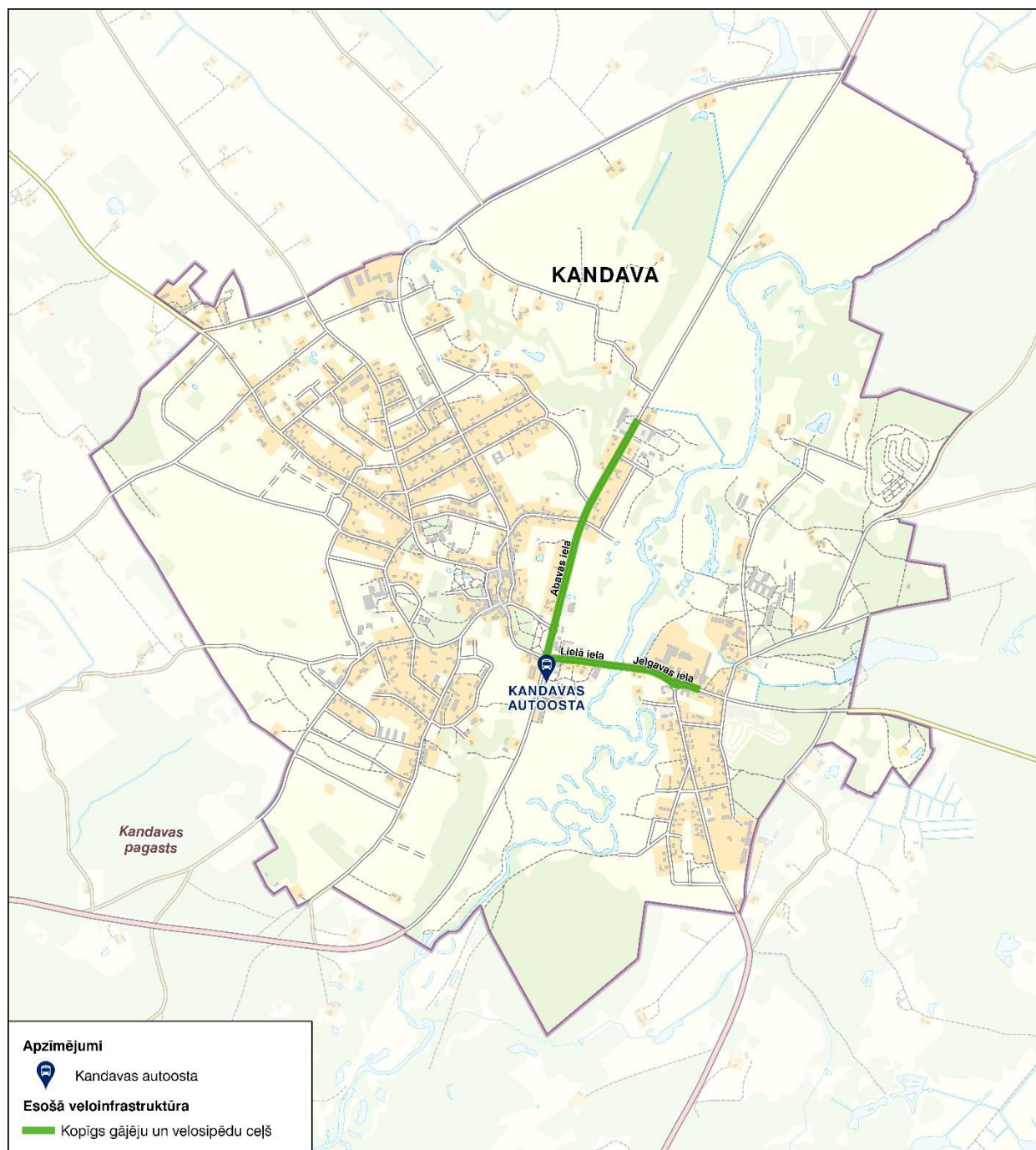
Tabula 3. Esošā veloinfrastruktūra²⁹

<p><u>GĀJĒJU UN VELOSIPĒDU CEĻŠ</u></p>	<p>Atdalīts ceļš, vai ceļa daļa, kas paredzēts gājējiem un braukšanai ar velosipēdu un apzīmēts ar 419. vai 421. ceļa zīmi.</p>		<p>Gājēju un velosipēdu ceļa kopējais garums ir 15,76 km, no kuriem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tukuma pilsētā (12,66 km) • Kandavas pilsētā (1,50 km) • Slampes pagastā (~50 m) • Smārdes pagastā (~ 700 m) • Zantes pagastā (~400 m)
<p><u>KOPĪGS GĀJĒJU UN VELOSIPĒDU CEĻŠ</u></p>	<p>Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts jauktai gājēju un velosipēdu satiksmei un apzīmēts ar 417. ceļa zīmi.</p>		<p>Kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa garums ir 13,253 km, no kuriem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tukuma pilsētā (3,89 km) • Džūkstes pagastā (~ 200 m) • Lapmežciema pagastā (4,70 km) • Jaunpils pagastā (3,013 km) • Smārdes pagastā (1,45 km)
<p><u>VELOSIPĒDU CEĻŠ</u></p>	<p>Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts braukšanai ar velosipēdiem (tiek apzīmēts ar 413. ceļa zīmi "Velosipēdu ceļš" un 932. vai 941. ceļa apzīmējumu).</p>		<p>Velosipēdu ceļš vai velojosla, kas būtu marķēta ar attiecīgo ceļa zīmi Tukuma novadā nav ierīkota.</p>
<p><u>VELOJOSLA</u></p>	<p>Josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transporta līdzekļu satiksmes atdalīta ar 920. ceļa apzīmējumu (tiek apzīmēta ar 941. ceļa apzīmējumu; var tikt apzīmēta ar 413. ceļa zīmi "Velosipēdu ceļš" un 824. ceļa zīmi "Transportlīdzekļa veids").</p>		
<p><u>REKOMENDĒJOŠĀ VELOJOSLA</u></p>	<p>Vieta uz apdzīvotas vietas ielas (autoceļa) brauktuves, kur ar secīgi izvietoties brauktuves apzīmējumiem autovadītājiem tiek atgādināts par velosipēdistu līdzdalību ceļu satiksmē.</p>		<p>Rekomendējošā velojosla ir tikai Tukuma pilsētā.</p>

²⁹ Pašvaldības sniegtā informācija, skatīt Pielikumu Nr. 4 "Veloinfrastruktūra"



Attēls 9. Esošā un plānotā veloinfrastruktūra Tukuma pilsētā



Attēls 10. Esošā veloinfrastruktūra Kandavas pilsētā³⁰



Risinājumi

- Pārdomāti veidot un uzturēt **kvalitatīvu publisko ārtelpu**, lai nodrošinātu pievilcīgu, drošu un iekļaujošu vidi. Publiskās ārtelpas mērķis ir radīt vietas sajūtu, veicināt sociālo mijiedarbību un piedāvāt iedzīvotājiem un apmeklētājiem dažādas aktivitātes un ērtības.
- Ar satiksmes infrastruktūru saistītās **publiskās ārtelpas veidošana jāsaista ar ielu pamatfunkcijām**. Satiksmes dalībniekam apkārtējai telpai jābūt viegli saprotamai, uztveramai, tādai, kas palīdz orientēties telpā un situācijā, un vienlaikus netraucē veikt pārvietošanos.
- Attīstīt **vides pieejamību** – ratiņu nobrauktuves, taktilās vadlīnijas, rampas pie objektiem, gājēju pāreju biežums u.tml..
- Nepieciešams **radīt velosatiksmes infrastruktūru** – veloceļus, velojoslas, veloielas u.c., kas nodrošinātu drošu, ērtu un ātru pārvietošanos.

³⁰ Tukuma novada pašvaldības tūrisma mājaslapa; Latvijas Veloinformācijas centrs

- **Velonovietnēm un velostāvparkiem** jābūt ērti pieejamiem pie visiem publiskajiem objektiem, izglītības iestādēm, mobilitātes punktiem utt.. Tā rezultātā tiks radīta iespēja iedzīvotājiem ērti un droši izvēlēties velosatiksmi kā ikdienas pārvietošanās veidu, palielināsies ikdienas velobraucēju īpatsvars un tiks nodrošināta veloceļu tīkla nepārtrauktība. Iedzīvotāju aktīvāka iesaiste ikdienas velosatiksmē ir veids, kā ievērojami mazināt nepieciešamos ieguldījumus auto infrastruktūrā, galvenokārt, autostāvvietās.
- Pamatprasības **velosatiksmes** infrastruktūras izveidei ietver piecus **pamatprincipus**:

drošību	tīkla nepārtrauktību	tiešumu
	pievilcīgumu	komfortu

No šiem principiem izriet, ka uz veloceļiem nav vēlams izvietot barjeras, ceļa zīmju stabus vai citus šķēršļus, kuri var radīt bīstamas situācijas vai sašaurina velobraucējiem atvēlēto vietu, savukārt pilsētu teritorijā vēlams ieviest vienotu veloceļu risinājumu, lai tas būtu saprotams un atpazīstams, īpaši vietās, kur gājējiem un velosipēdistiem ir kopīgs ceļš.

- Lai nodrošinātu drošu un efektīvu **gājēju pārvietošanos** dažādos apstākļos, piemēram, uz ietvēm, gājēju pārejām, sabiedriskās vietās u. tml., uzmanība jāpievērš telpas un infrastruktūras plānošanai, jo pareiza gājēju satiksmes organizēšana ir būtiska, lai novērstu negadījumus, veicinātu pieejamību un radītu gājējiem draudzīgu vidi.
- **Gājēju satiksmes organizācijas principi lielā mērā ir tie paši, kas velosatiksmēi**, taču uzmanību vērts pievērš tam, ka ir atšķirīgi pārvietošanās ātrumi, līdz ar to arī uztvere un sajūtas. Gājēju satiksmes organizācija ir svarīga, lai radītu staigājamu, gājējiem draudzīgu vidi, tādējādi veicinot drošību, pieejamību un augstu dzīves kvalitāti apdzīvotās vietās. Pareiza plānošana un projektēšana var samazināt sastrēgumus un veicināt veselīgākas un ilgtspējīgākas kopienas.
- Kā PRIORITĀRIE VIRZIENI VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAI ieteicami:

veloceļu tīkla attīstība	nepieciešamā labiekārtojuma attīstība	sabiedrības izglītošana un informēšana
veidot savienojumus starp izglītības iestādēm, starp pilsētām un tuvākajiem piepilsētas ciemiem, starp pilsētu centru un pārejām pilsētas daļām	veidot velosatiksmi papildinošu labiekārtojumu, t.sk. atbilstošu marķējumu	veikt izglītojošo darbu iedzīvotāju aktīvākā iesaistē velosatiksmē
	ierīkot drošas velonovietnes pie publiskiem objektiem, izglītības, kultūras un sporta iestādēm, mobilitātes punktiem	

- **Veloceļu tīkla attīstība** jāplāno kopsakarībā ar apdzīvojuma attīstības plānošanu un darbaspēka koncentrēšanās vietām, t.i. – plānojot veloceļus primāri ielās, kas nodrošina sasaisti starp blīvi apdzīvotajām vietām (arī plānotajām apdzīvojuma attīstības teritorijām) un ar vietām, kas koncentrē darbaspēku. Tāpat būtiski ņemt vērā citu institūciju ieceres gājējiem un velobraucējiem sasniedzamā attālumā, piemēram, uz plānotajiem apskates vai atpūtas objektiem.
- Kā PRIORITĀRIE VIRZIENI GĀJĒJU SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAI ieteicami:

gājēju infrastruktūras attīstība	nepieciešamā labiekārtojuma attīstība
izbūvēt gājēju ceļu trūkstošos savienojumos apdzīvotajās vietās (primāri pilsētās) un tiem saistīto infrastruktūru, t.sk. gājēju tiltus	ierīkot apgaismojumu trūkstošajos posmos un atjaunot esošo
ierīkot drošas gājēju pārejas, t.sk. nepieciešamajās vietās esošās papildinot ar ātruma slāpētājiem, apgaismojumu, horizontālo marķējumu	ierīkot tādus labiekārtojuma elementus kā piemēram, atkritumu urnas, soliņi, informatīvas norādes utt.

- Gājēju un velosatiksmes infrastruktūras attīstība veicinātu ilgtspējīgu apdzīvoto vietu attīstību, samazinātu satiksmes sastrēgumus, uzlabotu gaisa kvalitāti un veicinātu fizisko aktivitāti.
- Minēto virzienu īstenošanai ieteicamie PASĀKUMI:
 - velonovietņu ar nojumēm un apkalpošanas iekārtām ierīkošana apdzīvotās vietās, īpaši izglītības, kultūras u.c. iestāžu tuvumā;
 - turpināt veloceļu attīstība EuroVelo 10 un EuroVelo 13 maršrutos;
 - ilgtermiņā attīstāmie veloceļu posmi:
 - Tukums – Vecmokas – Pūre – Kandava – Sabile
 - Tukums – Tume
 - Tukums – Jaunpils – Biksti, savienojot A10 un A9 autoceļus
 - Tukums – Milzkalne – Klapkalnciems un Apšuciems
 - Tukums – Sēme
 - Tukums – Ķesterciems – Engure
 - gar Rīgas jūras līča piekrasti
 - Tukums – Jūrmala – Rīga maršruts no Jūrmalas līdz Tukumam jāveido vienā transporta koridorā ar esošo dzelzceļa līnijas Rīga–Tukums II infrastruktūru (posmā no Rīgas līdz Jūrmalai atbilstoši esošajam velomaršrutam ar velosipēdu ceļa ievadu Rīgā “Centrs–Imanta”);
 - veloceļa izbūve Melnezera ielā (no Putniņu ielas līdz Melnezera iela 1);
 - veloceļi Sēmes pagastā no Tukuma robežas (Ozoliņiem) līdz Engures aplim (Sēmes pagasta teritorija);
 - izbūvējami veloceļi no Pūres caur Kaivi (Senču ozols), Brizuli;
 - velo ceļa rekomendējošā josla uz brauktuves Raudas ielā (no Kurzemes ielas līdz lokveida krustojumam Raudas, Pasta, Meža ielai) un Elizabetes ielā (no Pasta ielas līdz Brīvības laukumam)
 - izbūvējams apgaismots gājēju – velo ceļš gar reģionālo autoceļu P121 Tukums-Kuldīga, posmā no Tumes līdz Tukuma robežai
 - izbūvējams apgaismots gājēju/ veloceļš Tukumā:
 - starp Tīrgus ielu un Revolūcijas ielu;
 - Revolūcijas ielā;
 - Durbes ielā no Alīnas ielas līdz Milzkalnes ielai;
 - Alīnes ielā no Durbes ielas līdz Jelgavas ielai;
 - veloceļa/gājēju ceļa izbūve Revolūcijas ielā (no Talsu ielas līdz Lielai ielai);
 - veloceļa/gājēju ceļa izbūve Tīrgus ielā (no Talsu ielas līdz Kandavas ielai);
 - veloceļa/gājēju celiņa izbūve Durbes ielā (no Alīnas ielas līdz Milzkalnes ielai);
 - veloceļa/gājēju celiņa izbūve Kandavas ielā (no pilsētas robežas līdz Tīrgus ielai);
 - veloceļa/gājēju celiņa izbūve no Kandavas ielas līdz Stacijas ielai un no Stacijas ielas līdz dzelzceļa stacijai Tukums II;
 - izbūvējams apgaismots gājēju - velo ceļš gar reģionālo autoceļu P121 Tukums – Kuldīga, posmā no Tumes līdz Tukuma robežai;
 - izbūvējams gājēju ceļš pie Darbnīcu ceļa Tumes pagastā;
 - izplānojama gājēju infrastruktūra ar iedzīvotāju iesaisti Bigauņciemā, Lapmežciemā un Ragaciemā. Sākotnēji: jaunu gājēju pāreju izveide Ragaciemā pie ceļa uz kapsētu, Bigauņciemā pie "Dižpriedes", Lapmežciemā pie tīrgus, Meža ielā;
 - gājēju ceļa izbūve Pūrē līdz Pūres skolai;
 - gājēju ceļa izbūve 2,4 km gar Rīgas ielu un autoceļu V1446 Tukuma – Milzkalne;
 - izbūvējams gājēju celiņš Apšuciemā gar šosejas malu posmā veikals – Lāčupītes ielas pagrieziens;
 - izbūvējama bruģakmens gājēju ietve Jūras ielā Engurē;
 - atjaunojams gājēju ceļš starp Lapmežciemu un Ragaciemu – Ragaciema gals no Ragaciema zivju tīrgus līdz Pieturai “Kalniņi”;
 - izveidojama ietve un nodrošināms apgaismojums Ķesterciema ceļam 3,48 km;
 - apgaismota gājēju ceļa izbūve Jaunpilī 1300m gar autoceļu V1458 Jaunpils – Viesatas posmā no Skolas ielas pagrieziens līdz sociālajai mājai “Lodes”;

- gājēju ceļa izbūve Jaunpilī 95 m gar Skolas ielu posmā no autoceļa V1458 Jaunpils – Viesatas līdz gājēju ceļam uz skolu;
- apgaismots gājēju ceļš Sātu centrā gar valsts autoceļu Tukums-Kuldīga 0,5 km garumā;
- apgaismots gājēju ceļš Džūkste pagastā Skolas ielā un A.L.Puškaiša bulvārī;
- apgaismots gājēju ceļš Slampes pagastā gar Zemgales un Krasta ceļu;
- apgaismots gājēju ceļš Slampes pagastā gar Skolas ceļu;
- izbūvējams vai atjaunojams gājēju ceļš Tukumā: Pasta ielā (no Elizabetes ielas līdz Talsu ielai), Talsu ielā (no Pasta ielas līdz Šēseles ielai), Dārzniecības ielā (no Veidenbaumu ielas līdz Krasta ielai), Raiņa ielā (no Lauku ielas līdz Raiņa ielai 24), Mālkalnā, Jelgavas ielā (no dzelzceļa pārbrauktuves gar ēkām);
- izbūvējams apgaismots gājēju / veloceļš Tukumā: starp Tirgus ielu un Revolūcijas ielu; Revolūcijas ielā; Durbes ielā no Alīnes ielas līdz Milzkalnes ielai; Alīnes ielā no Durbes ielas līdz Jelgavas ielai;
- gājēju tilta pārbūve Pils ielā pāri dzelzceļam (2023. gadā sākti būvdarbi);
- ietves izbūve Alīnes ielā (no Jelgavas līdz Oša iela);
- ietves atjaunošana Pasta ielā (no Elizabetes ielas līdz Talsu ielai) un Talsu ielā (no Pasta ielas līdz Revolūcijas ielai);
- ietves izbūve Dārzniecības ielā (no Veidenbauma ielas līdz Krasta ielai);

Veloinfrastruktūras attīstība skatāma kontekstā ar velomaršrutu attīstību.

5.2. VELO MARŠRUTI

Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

Uz tematiskā plāna izstrādes brīdi esošie velomaršruti:

- EuroVelo maršruti:
 - EuroVelo 10 - Baltijas jūras velomaršruts;
 - EuroVelo 13 - Dzelzs priekškara velomaršruts;
- reģionālie velomaršruti:
 - 552 - Valguma velo takas (Lustūžkalna aplis, Meža aplis, Šlokenbekas aplis);
 - 553 - Apkārt Engures ezeram (Engure – Bērziems – Mērsrags – Ķūļciems – Ezermuiža – Engure);
 - 555 - Abavas senlejas velomaršruts (Kandava – Aizdīre – Kalnmuiža – Pedvāle – Sabile – Kandava);
 - 573 - Jaunpils lielais loks (Jaunpils – Kartavu kalns – Elles kalns – Struteles muiža – Jaunpils);
 - 574 - Tukuma apkārtnes pils (Tukums – Vecmokas – Jaunmokas – Durbe – Šlokenbekas muiža);
- citi velomaršruti:
 - Mazais loks pa Tukumu;
 - Lielais loks apkārt pilsētai – Tukumam;
 - Tukuma Meža loks;
 - Uz Jaunmokām un Vecmokām;
 - No Tukuma līdz Valguma ezeram;
 - No Kandavas līdz Rūmenes muižai;
 - Iepazīšanās ar Abavas senlejas sākuma posmu;
 - No Tukuma līdz Kaņiera ezeram (un Ķemeriem);
 - No Tukuma uz Jūru gar Lustūžkalnu;
 - No Tukuma uz Jūru;
 - Brauciens pāri kalniem;
 - Uz Cinevillu;

- No Tukuma caur Džūksti līdz Smārdei;
- Džūkste – Lestene – Cinevilla – Slampe;
- Tukuma lauki un lauksaimniecība;
- No Zemgales uz Kurzemi;
- Zante – Vāne;
- Ar velo Jaunpils pusē;
- Ar velo no Jaunpils līdz Remtei, Zantei un Strutelei;
- Apkārt Ķemeru Nacionālajam parkam;
- Zemgales līdzenums Ķemeru nacionālajā parka;
- Zaļā kāpa.

Tematiskā plāna ietvaros tika veikta aktuālās informācijas apkopošana par marķētiem, labiekārtotiem un izbūvētiem velomaršrutiem, par marķētiem velomaršrutiem, kas nav labiekārtoti un par citiem velotūrisma objektiem un infrastruktūru – lielākā daļa no velomaršrutiem ir marķēti taču bez labiekārtojuma.

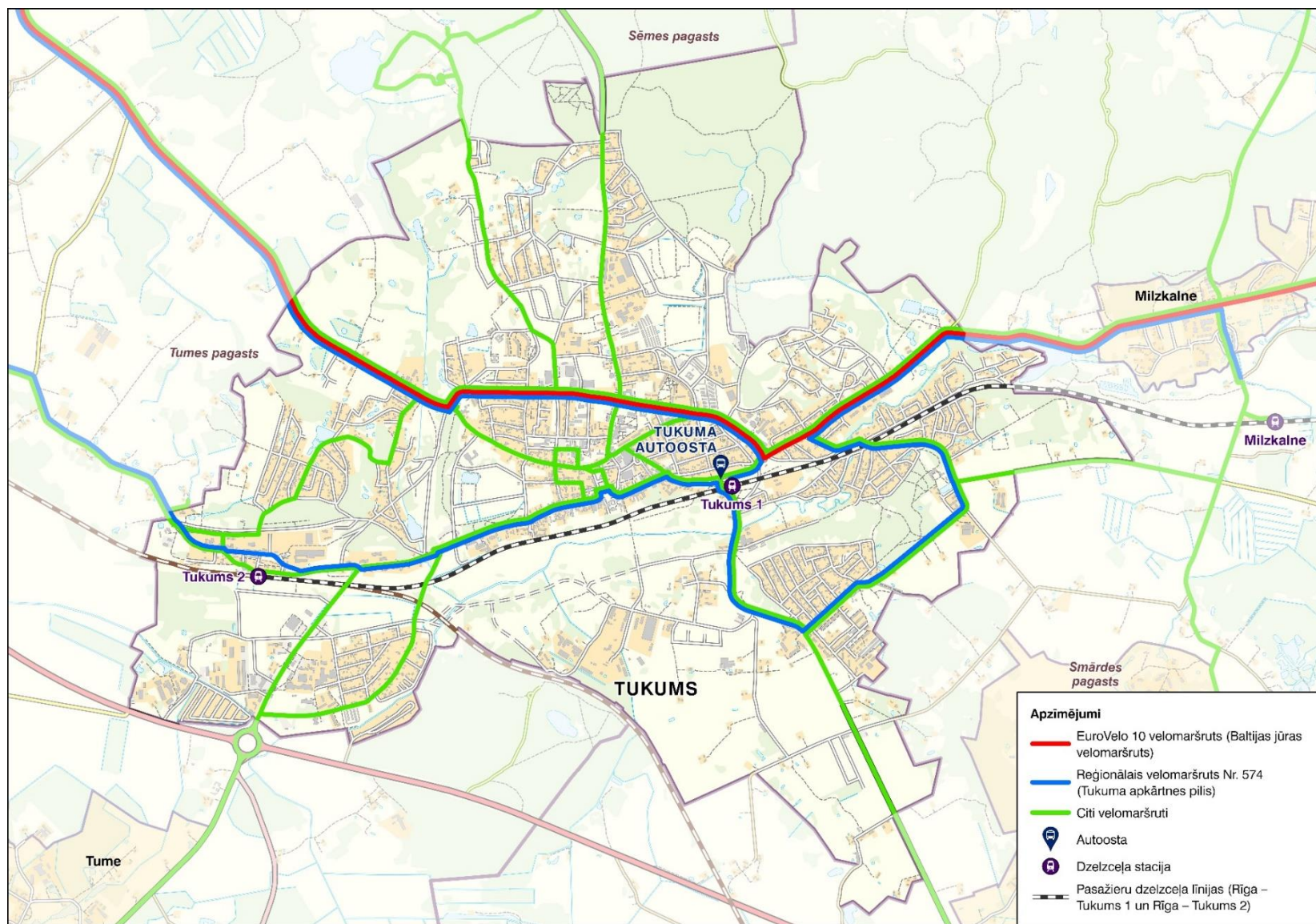
Apzīmējumi

- EuroVelo 10 velomaršruts (Baltijas jūras velomaršruts)
- EuroVelo 13 velomaršruts (Dzelzs priekškara velomaršruts)
- Reģionālie velomaršruti
- Citi velomaršruti



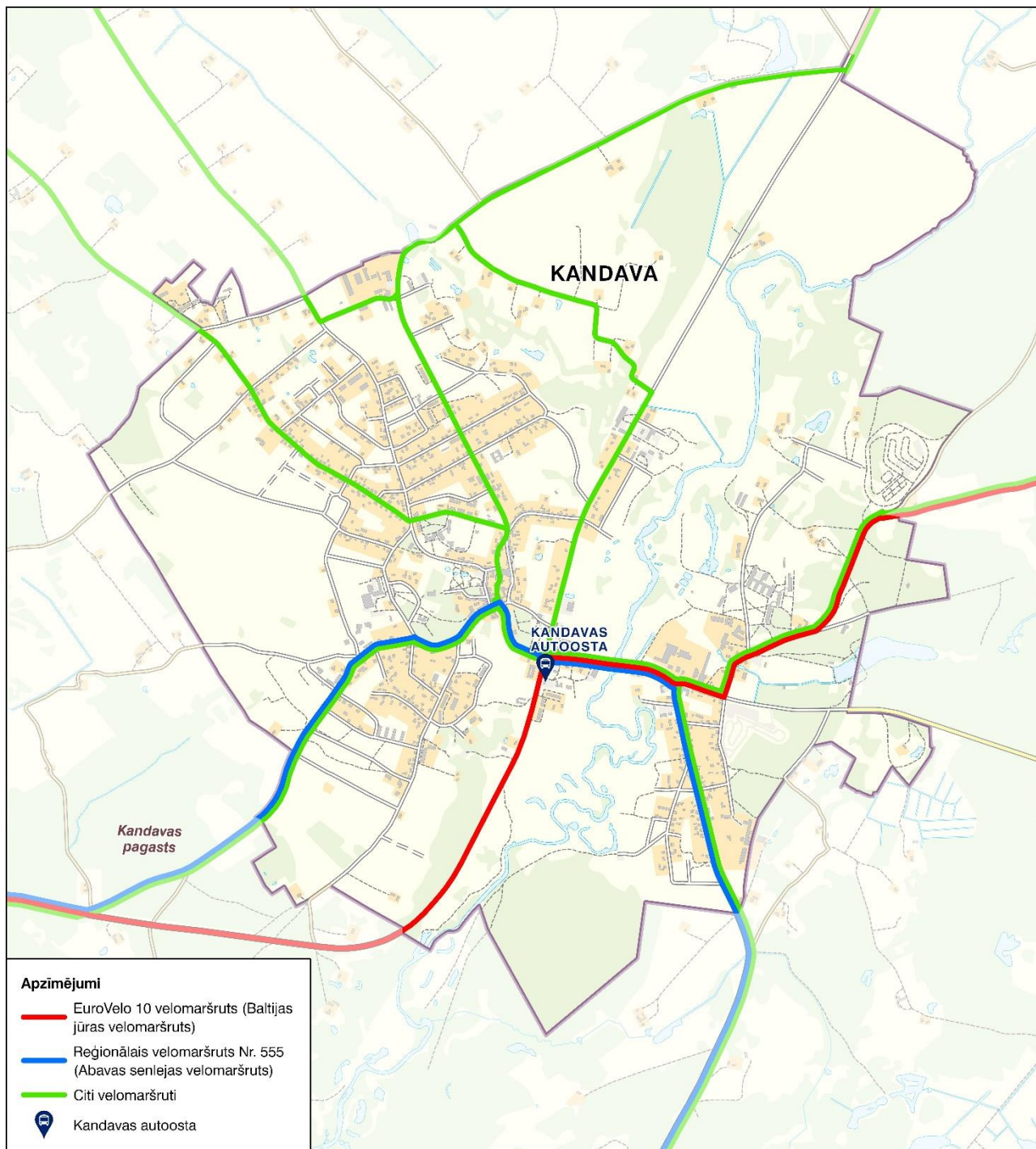
Attēls 11. Velomaršruti Tukuma novadā³¹

³¹ Tukuma novada pašvaldības tūrisma mājaslapa; Latvijas Vēlinformācijas centrs



Attēls 12. Velomaršruti Tukuma pilsētā³²

³² [Tukuma novada pašvaldības tūrisma mājaslapa](#); Latvijas Veloinformācijas centrs



Attēls 13. Velomaršruti Kandavas pilsētā³³



Risinājumi

Velomaršruti bieži ir savienoti ar citiem sabiedriskā transporta veidiem, piemēram, vilcieniem vai autobusiem, ļaujot cilvēkiem ērti kombinēt dažādas pārvietošanās metodes, lai sasniegtu izvēlēto galapunktu. Velomaršruti var piesaistīt tūristus un rekreācijas entuziastus, kas vēlas izpētīt apkārtni vai piedalīties ilgākās velobraucienos, tie var vienas dienas vai garāki maršruti, tajos var organizēt sacensības entuziastiem utt., tādējādi veicinot veselīgu dzīvesveidu un arī stiprinot kopienas.

Velotūrisma attīstībai ir vairāki svarīgi **priekšnoteikumi**, kas ietver gan infrastruktūru, gan sabiedrisko atbalstu. Šie priekšnoteikumi ir būtiski, lai piesaistītu velotūristus, veicinātu ilgtspējīgu tūrismu un radītu

³³ [Tukuma novada pašvaldības tūrisma mājaslapa](#); [Latvijas Veloinformācijas centrs](#)

ekonomisku un vides labklājību. Lai attīstītu veiksmīgu velotūrisma nozari, ir ieteicams ņemt vērā šādus priekšnoteikumus:

- veidot kvalitatīvu un attīstītu velomaršrutu tīklu, ietverot gan īsos izklaižu maršrūtus, gan ilgāku distanču veloceļus;
- nodrošināt informācijas pieejamību par maršrutiem, apskates objektiem tajos, nakšņošanas un ēdināšanas iespējām, informāciju par iespējām sazināties ar palīdzības dienestiem, gan tiešsaistē, gan drukātā veidā;
- attīstīt velotūrismam un velosatiksmei kā tādai nepieciešamo apkalpi, piemēram, veidojot nomas punktus, velo servisa stacijas;
- maršrutu izstrādē ņemt vērā velotūristiem iespējas izbaudīt dabas skaistumu un kultūras pieminekļus, vēsturiskus apskates objektus;
- attīstīt velotūrisma mārketingu, organizējot pasākumus tieši velotūristiem, kas tos piesaistītu no tālākām teritorijām, izmantot sociālos medijus, izstādes, lai reklamētu velotūrisma iespējas un veicinātu tūrisma industrijas attīstību un visas velosatiksmes infrastruktūru kā tādu;
- veidot ilgtspējīga tūrisma apziņu, kas ietver dabas un kultūras vides aizsardzību, atkritumu pārvaldību un sabiedrības izpratni par ilgtspējīgu tūrismu;
- nodrošināt piekļuvi sabiedriskajam transportam un iespēju transportēt velosipēdus;
- izglītot vietējos iedzīvotājus par velotūrismu un veicināt izpratni par tā nozīmi ekonomikā un vides aizsardzībā.

Velotūrisma attīstības priekšnoteikumi prasa **integrētu pieeju un sadarbību** starp tūrisma nozares pārstāvjiem, pašvaldību, vietējām kopienām un pašiem velotūristiem. Ar pareizu plānošanu un resursu ieguldījumu velotūrisma infrastruktūrā var radīt ieguvumus gan tūrismā, gan vides aizsardzībā, kā arī veicināt veselīgu dzīvesveidu un kultūras apmaiņu.

Kā **PRIORITĀRIE VIRZIENI VELOMARŠRUTU INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAI** ieteicami:

velomaršrutu tīkla attīstība	nepieciešamā labiekārtojuma attīstība	popularizēšana
veidot savienojumus starp apdzīvotajām vietām, starp tūrisma magnētiem utt.	marķēt trūkstošos maršrūtus un veikt labiekārtojumu	attīstīt informācijas pieejamību
	ierīkot drošas velonovietnes, apkalpes iespējas	organizēt sabiedrības informēšanu un organizēt popularizēšanas kampaņas

Minēto virzienu īstenošanai ieteicamie PASĀKUMI:

- attīstīt auto/velo maršrutu “Vānes vēstures loks” (Vānes pagasts, anketa 2023);
- plānošanas dokumentos paredzētie veidojamie velomaršruti:
 - Tukums - Milzkalne - jūra;
 - Tukums - Tume;
 - Tukums - Apšuciems - jūra;
 - Tukums - Kandava;
 - Tukums - Jaunpils.
- lai uzlabotu velobraucēju drošību gar perspektīvo Eiropas velomaršrutu EV13 un EV10, kā arī gājēju drošību paredzēts izveidot infrastruktūru:
 - gar P128 (Ķesterciema pagrieziens - Klapkalnciems, Klapkalnciems - Bigauņciems, Ragaciems - Klapkalnciems);
 - gar P131 (Ķesterciema pagrieziens - novada robeža pie Mērsraga), gar V1446 (Tukums - Valgums).
- attīstīt velomaršrutu infrastruktūru – marķēt trūkstošos maršrūtus un veikt labiekārtojumu.

Velomaršrutu attīstība skatāma kontekstā ar veloinfrastruktūras attīstību.

6. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS UN MOBILITĀTE

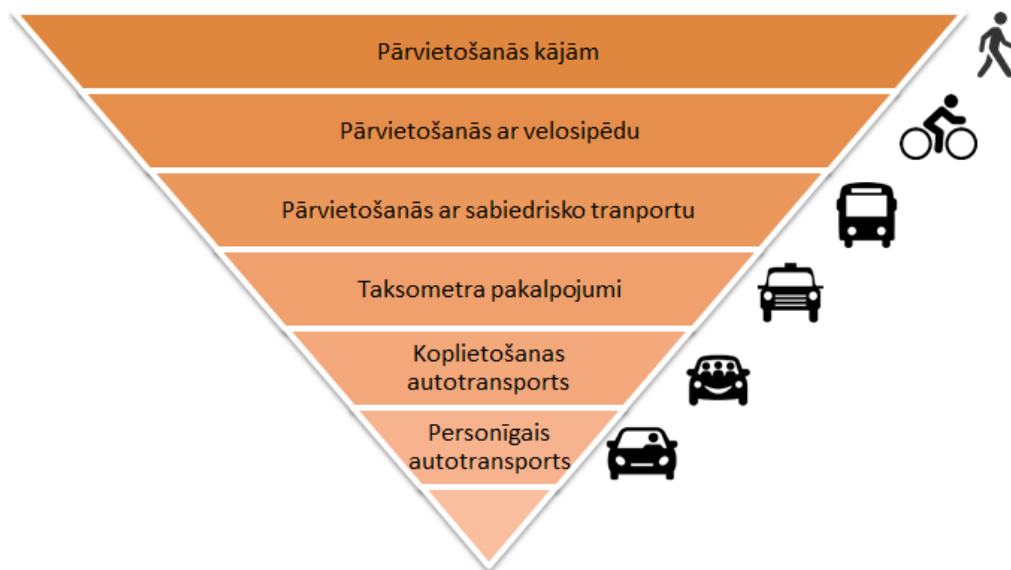
Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

- Tukuma novads ir cieši saistīts ar Rīgas metropoles areāla funkcionālo telpu, un iekļaujas tās ārējā telpā, līdz ar to nozīmīgas pasažieru plūsmas ir saistītas ar Rīgu un Jūrmalu (ikdienas svārstmigrācija);
- novadam ir ciešas ekonomiskās saites Rīgas Metropoles areālā, jo īpaši ar Rīgu un Jūrmalu, kā arī Mārupes novadu. Šajos virzienos ir arī apmierinošs un multimodāls sabiedriskā transporta nodrošinājums;
- mobilitātes piedāvājums ir multimodāls, un nodrošina labu savienojumu starp Tukumu, Jūrmalu un Rīgu, kā arī Ventspili, Kuldīgu un Liepāju;
- Valsts galvenais autoceļš A10 Rīga–Ventpils virzās paralēli dzelzceļa līnijām “Ventpils – Tukums II” un “Torņakalns – Tukums II, taču piekļuvi stacijām nodrošina mazākas nozīmes autoceļi;
- **dzelzceļa infrastruktūru** veido četras dzelzceļa līnijas, no kurām –
 - divās notiek gan pasažieru, gan kravu pārvadājumi - “Jelgava – Liepāja” un “Torņakalns – Tukums II”;
 - divās notiek tikai kravu pārvadājumi – “Ventpils – Tukums II” un “Tukums II – Jelgava”;
- valsts galvenais autoceļš A10 Rīga–Ventpils virzās paralēli dzelzceļa līnijām “Ventpils – Tukums II” un “Torņakalns – Tukums II, taču piekļuvi stacijām nodrošina mazākas nozīmes autoceļi;
- **dzelzceļa infrastruktūra pasažieru pārvadājumiem:**
 - pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu notiek tikai divās no četrām līnijām, kas šķērso Tukuma novada teritoriju – “Jelgava – Liepāja” un “Torņakalns – Tukums II”, taču dzelzceļa stacijas, kurās pietur pasažieru vilciens ir tikai līnijā “Torņakalns – Tukums II” un tās ir – Tukums II, Tukums I, Milzkalne, Smārde, Ķemeri, kas nodrošina pasažieru nokļūšanu no Tukuma Rīgā;
 - dzelzceļa līnija “Torņakalns – Tukums II” ir elektrificēta un pasažieru vilcienu kustība nerada būtisku piesārņojumu novada teritorijā;
 - “Tukums I” stacijai ir reģionāla mobilitātes punkta nozīme un tā nodrošina novada iedzīvotājiem ērtu pārsēšanos starp reģionālo autobusu un dzelzceļa transportu;
 - dzelzceļa līnijai “Jelgava – Liepāja” bija maznozīmīga nozīme Tukuma novada sabiedriskā transporta sistēmā, jo dzelzceļa pārvadājumi bija vien divi vilcienpāri nedēļā. Kopš 2023. gada vasaras atjaunota pasažieru vilciena kustība reizi dienā, līdz ar to Bikstu dzelzceļa stacija (atrodas Dobeles novadā³⁴) kā mobilitātes punkts kļūst arvien nozīmīgāks Jaunpils un tās apkārtnes iedzīvotājiem; vilcienu kustības grafiks kopš 2020. gada decembra ir veidots pēc regulārā intervāla grafika principa ar intervālu aptuveni 60 minūtes galvenās pasažieru plūsmas laikos un aptuveni 180 minūtes ārpus galvenās plūsmas laikiem;
- pieejami starppilsētu, vietējie, piepilsētas un pilsētas autobusu maršruti pasažieru pārvadājumiem;
 - atsevišķām apdzīvotām vietām nav tieša piekļuve sabiedriskā transporta pakalpojumiem (Jurģi, Leveste, Čaukciems, Antiņciems);
 - nepietiekama sabiedriskā transporta pieejamība, savstarpējā sasaiste ērtai pārsēšanās.
- nepietiekams mobilitātes punktu pārklājums ērtai sabiedriskā transporta pieejamībai (izteikti lielāks mobilitātes punktu pārklājums novada ziemeļu daļā, nekā dienvidu daļā);
- novads nepietiekami iekļaujas Kurzemes plānošanas reģiona mobilitātes tīklā;

³⁴ Dobeles novada spēkā esošajos teritorijas attīstības plānošanas dokumentos Bikstu stacija nav noteikta kā mobilitātes punkts.

- Tukumā rekonstruētajos ielu posmos pieturvietas ir labiekārtotas, bet daudzviet vēl ir nepieciešams ierīkot nojumes, uzstādīt soliņus;
- pateicoties esošai TEN-T pamattīkla un visaptverošā tīkla infrastruktūrai ir **nodrošināti starptautiskie savienojumi**³⁵;
 - TEN-T pamattīkla elementi: dzelzceļa līniju iecirkņi “Tukums II – Ventspils” un “Tukums II – Jelgava” un autoceļš A10 Rīga – Ventspils;
 - TEN-T visaptverošā tīkla elementi: dzelzceļa līnijas iecirknis Glūda – Liepāja un valsts galvenais autoceļš A9 Skulte – Liepāja.



Galvenais mobilitātes veidošanas vadmotīvs ir kājāmgājēju, velosipēdistu un sabiedriskā transporta prioritizēšana pār personīgo autotransportu (Attēls 14).





Attēls 14. Satiksmes dalībnieku vēlamā hierarhija

³⁵ Pasažieru plūsmām - Rīgas Centrālā stacija, jo īpaši kontekstā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību, kā arī starptautiskā lidosta “Rīga” un Rīgas osta. Kravu plūsmām tā ir Liepājas, Rīgas un Ventspils ostas, kā arī Salaspils intermodālais terminālis kontekstā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību.



Apzīmējumi

-  Dzelzceļa stacija (pietur pasažieru vilciens)
-  Dzelzceļa stacija (nepietur pasažieru vilciens)

Dzelzceļa līnijas, kurās notiek gan pasažieru, gan kravu pārvadājumi

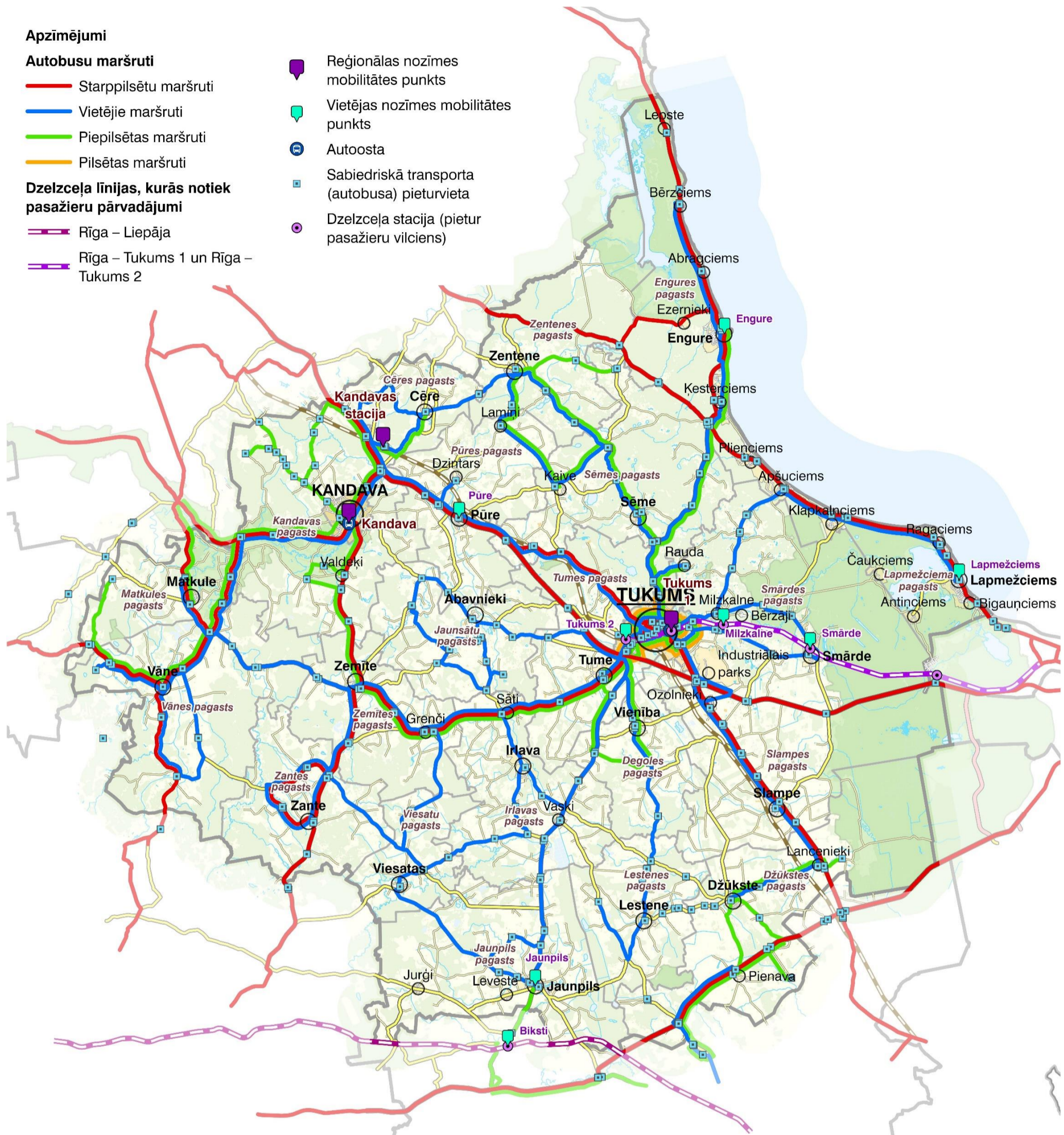
-  Jelgava – Liepāja
-  Torņakalns – Tukums 2

Dzelzceļa līnijas, kurās notiek tikai kravu pārvadājumi

-  Ventspils – Tukums 2
-  Tukums 2 – Jelgava



Attēls 15. Dzelzceļa infrastruktūra Tukuma novadā



Attēls 16. Sabiedriskais transports Tukuma novadā³⁶

³⁶ VSIA "Autotransporta direkcija", SIA "Tukuma auto", 1188.lv – Satiksme, AS "Pasažieru vilciens"

Sabiedriskā transporta maršruti

Maršrutu veidi – pilsētas autobusu, piepilsētu autobusu, vietējie autobusu, starppilsētu autobusu, pasažieru vilciena maršruti. Pasažieru pārvadājumus pilsētas un piepilsētas autobusu maršrutos veic SIA “Tukuma auto”, vietējos un starppilsētu maršrutos pārvadājumus veic AS “Liepājas autobusu parks”, AS “Talsu auto transports”, SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss”, PSIA “Ventspils reiss”, SIA “NORMA-A”.

Sabiedriskā transporta maršruti (aktuālā informācija 2023. gadā septembrī) ietverti Pielikumā Nr.26.

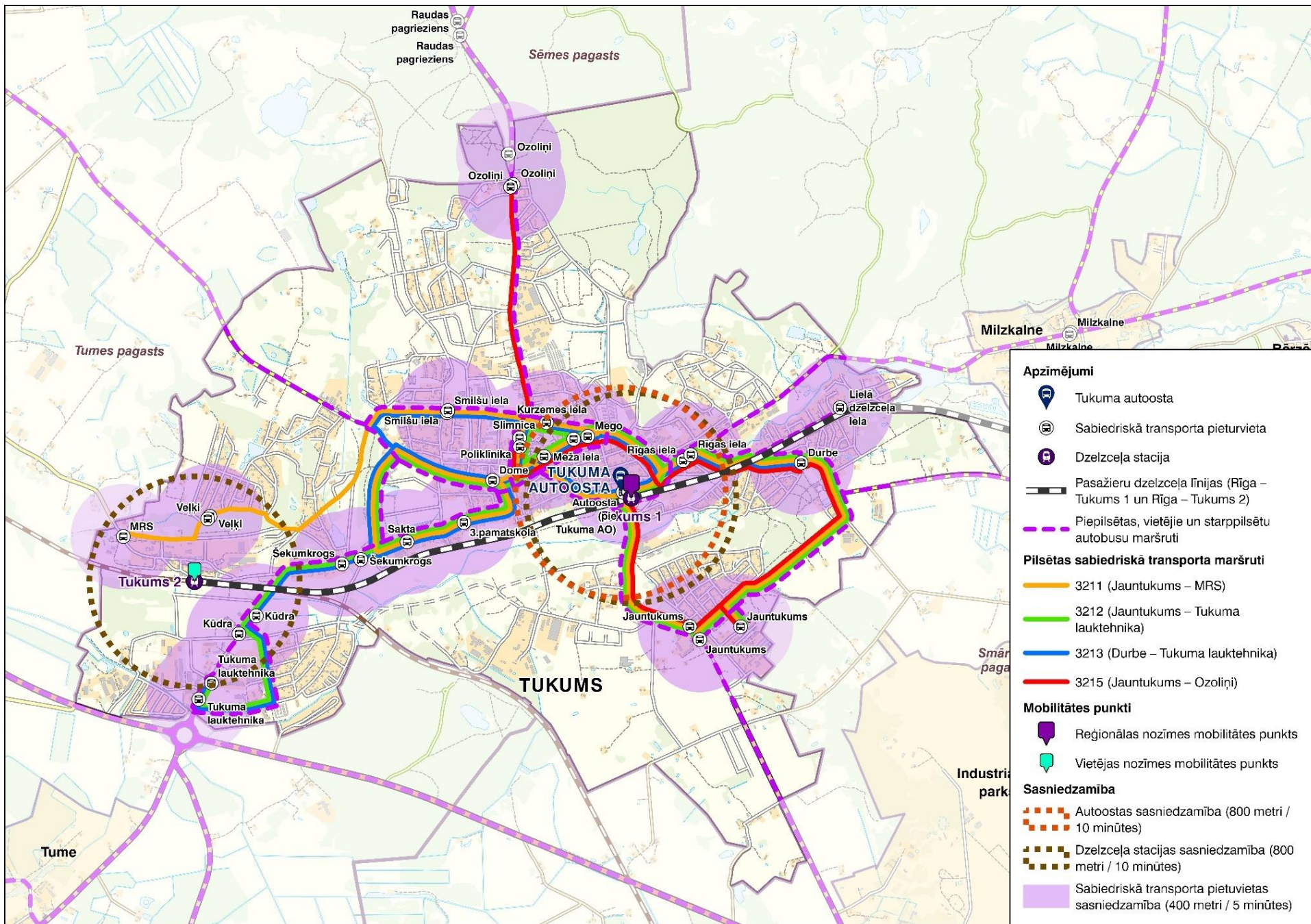
Tukuma pilsētā ar piepilsētas, vietējiem un starppilsētu maršrutiem nodrošināti radiāli savienojumi ar visām apkaimēm, t.sk. ar pilsētas maršrutiem:

- virzienā uz Jauntukumu iespējams nokļūt ar trim pilsētas maršrutiem - Nr. 3211, 3212, 3215;
- virzienu uz Ozoliņiem un MRS nodrošina maršruts Nr. 3215;
- virzienā uz Tukuma lauktechniku iespējams nokļūt ar diviem pilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem – Nr. 3212 un Nr. 3213;
- Tukuma autoostā, ko nākotnē plānots attīstīt par reģionālas nozīmes mobilitātes punktu (kopā ar dzelzceļa staciju “Tukums I”) šobrīd pieejami visi esošie piepilsētas, vietējie un starppilsētu un pilsētas sabiedriskā transporta maršruti;
- autoosta un dzelzceļa stacija Tukums I atrodas blakus, Dzelzceļa ielas pretējās pusēs. Autoostas stāvlaukums ir daļēji labiekārtots;
- pie dzelzceļa stacijas Tukums I ir izveidoti 2 stāvlaukumi – stāvparki, ko iedzīvotāji izmanto, lai no privātām automašīnām pārsēstos vilcienā un dotos uz Rīgu;
- blakus dzelzceļa stacijai Tukums I atrodas taksometru stāvvietā;
- abu dzelzceļa staciju un autoostas ērtas sasniedzamības (10 min) rādiusā atrodas vairākas sabiedriskā transporta pieturvietas;
- sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamība vērtējama kā nepietiekoša, īpaši virzienā uz Ozoliņiem un Liepkalniem, kā arī attiecībā uz mobilitātes punktu dzelzceļa stacijā Tukums II - tā šobrīd neatrodas sasniedzamības attālumā ne no vienas esošas sabiedriskā transporta pieturvietas;
- pilsētas teritoriju šķērso dzelzceļa līnija Rīga – Tukums – Ventspils un divas pasažieru dzelzceļa stacijas – Tukums I un Tukums II;
- pasažieru pārvadājumi tiek veikti elektrificētajā posmā Rīga – Tukums II;
- dzelzceļa stacijās Tukums 1 un Tukums 2 nav augsto peronu, kas apgrūtina pasažieru iekāpšanu vilcienā.
- no 2016. gada 1.oktobra Tukuma novada iedzīvotājiem ir iespēja iegādāties vienoto biļeti, kas derīga braucieniem divos transportlīdzekļos – autobusā (SIA “Tukuma auto” apkalpotos maršrutos Tukuma novadā) un vilcienā (maršrutā Tukums I - Rīga).

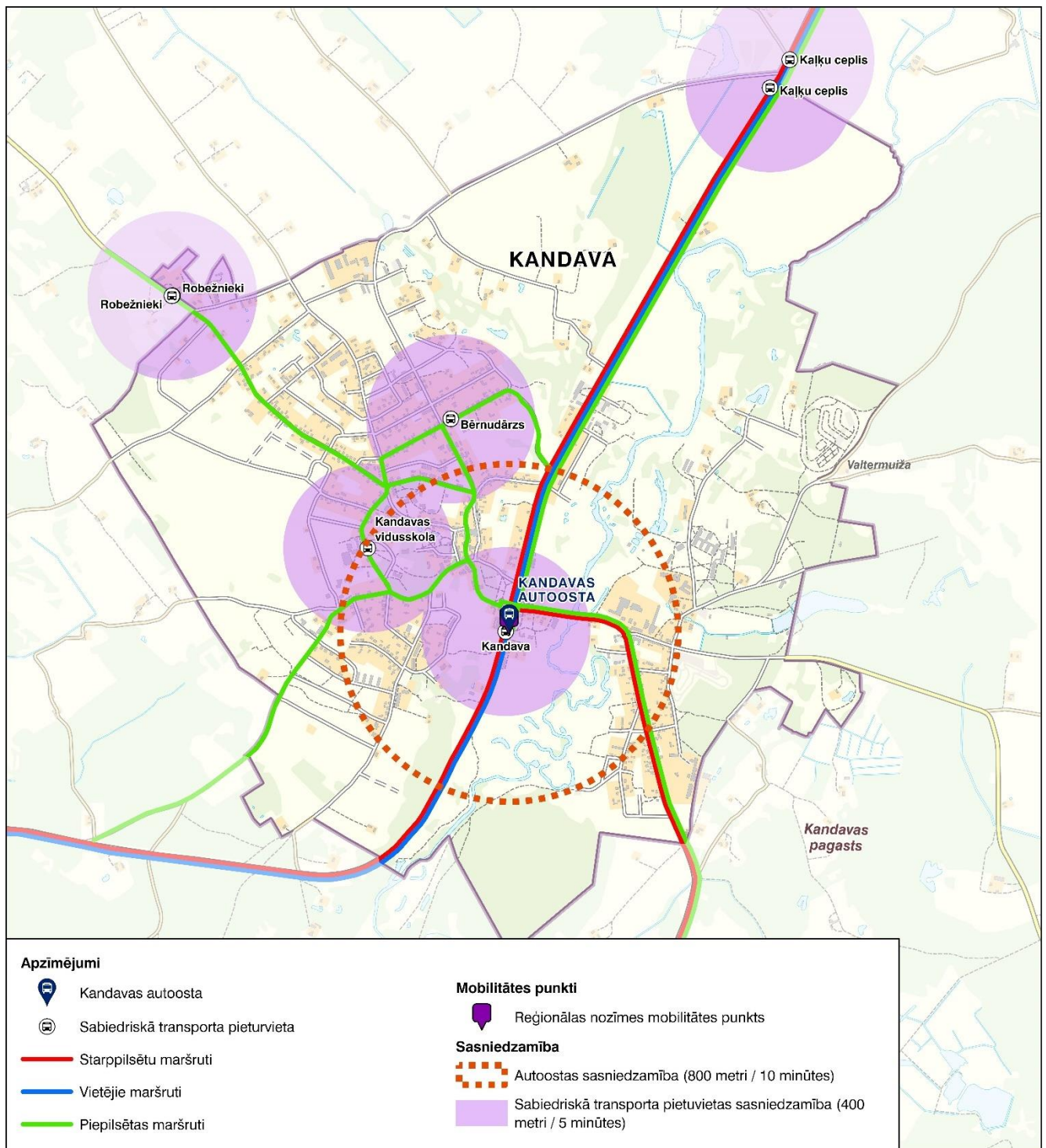
Kandavas pilsētā sabiedriskajam transportam nav izveidoti pilsētas maršruti, taču pakalpojumi tiek nodrošināti ar starppilsētu, piepilsētas un vietējiem maršrutiem:

- pieejamas četras sabiedriskā transporta pieturvietas, no kurām divas atrodas mobilitātes punkta “Kandavas autoosta” sasniedzamības rādiusā;
- sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamība vērtējama kā nepietiekoša.

Attēls 16, Attēls 17, Attēls 18 sagatavoti pēc informācijas no [VSIA “Autotransporta direkcija”](#), [SIA “Tukuma auto”](#), [1188.lv – Satiksmē](#), [AS “Pasažieru vilciens”](#)





Attēls 17. Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls un tā sniedzamība Tukuma pilsētā



Attēls 18. Sabiedriskā transporta tīkls un tā sniedzamība Kandavas pilsētā³⁷

³⁷ [VSIA "Autotransporta direkcija", SIA "Tukuma auto", 1188.lv – Satiksme, AS "Pasažieru vilciens"](#)

Apzīmējumi

-  Reģionālas nozīmes mobilitātes punkts
-  Vietējas nozīmes mobilitātes punkts



Attēls 19. Mobilitātes punkti



Risinājumi

Mūsdienīgs pilsētu mobilitātes attīstības virziens ir autotransporta pievilcīguma pilsētu centros mazināšana, kompensējot to ar sabiedriskā transporta un velosatiksmes, kā arī gājēju infrastruktūras un publiskās ārtelpas uzlabošanu. Sabiedriskā transporta kustība Tukumā tiek organizēta tā, lai radītu labvēlīgus apstākļus iedzīvotāju, darbaspēka un izglītojamo mobilitātei pilsētā un novadā, kā arī savienojumus ar lielākiem centriem.

PAMATPRINCIPI ērtai sabiedriskā transporta un mobilitātes sistēmai:

Sabiedriskā transporta pieturvietas, autoostas, dzelzceļa sasniedzamība ar kājām	Maršrutu savienojamība, iespējas ērti pārsēsties	Pieejami mobilitātes punkti
Dzelzceļš – sabiedriskā transporta mugurkauls	Vides pieejamība (segums, marķējums, skaņas signāli utt.)	Ērta biļešu sistēma

Kā PRIORITĀRIE VIRZIENI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA UN MOBILITĀTES ATTĪSTĪBAI ieteicami:

Izveidoti multimodāli mobilitātes punkti	Uzlabota autoceļu infrastruktūra, palielinot sabiedriskā transporta kustības ātrumu	Nodrošināti ērti, ātri novada centru un pagastu centru savienojumi
Attīstīta datu vākšana, apstrāde un modelēšana ilgtspējīgas mobilitātes plānošanai	Pārskatīti un pielāgoti sabiedriskā transporta maršruti	Izvērtēti un ieviesti transporta pēc pieprasījuma pakalpojumi retāk apdzīvotās vietās
	Attīstīti stāvparki	Attīstīta elektromobilitāti veicinoša infrastruktūra

Pašvaldība ir ieinteresēta integrētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā un mobilitātes punktu izveidē, kas nodrošina ne vien ikdienas pārvietošanās vajadzības, bet arī tūrisma un biznesa attīstības vajadzības, turklāt veicina sabiedriskā transporta izmantošanu individuālā autotransporta vietā.

Minēto virzienu īstenošanai ieteicamie PASĀKUMI:

- jāveicina multimodālu mobilitātes punktu attīstību plašākā novada teritorijā;
- jāsekmē tāda sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, kura veicina mobilitātes vajadzību apmierināšanu, prioritāri izvēloties nemotorizēto mobilitāti un motorizēto mikromobilitāti īsiem ikdienas braucieniem un pirmajiem / pēdējiem brauciena kilometriem;
- jāveicina komforta, ātruma un biežuma ziņā konkurētspējīgāka sabiedriskā transporta attīstība, kur dzelzceļš spēlē mugurkaula lomu, t.sk. perspektīvā Tukuma – Ventspils un Tukuma – Jelgavas virzienos;
- jāīsteno satiksmes infrastruktūras drošības uzlabojumi mikromobilitātei – drošu veloceļu ierīkošana gar autoceļiem ar lielāko satiksmes intensitāti un Eiro Velo 10 un Eiro Velo 13 maršrutos, kā arī velotelpas attīstība ap lielākajiem attīstības centriem un tajos;
- zaļināt sabiedriskā transporta sistēmu, ilgtermiņa perspektīvā sasniedzot sabiedriskā transporta klimatneitralitāti;
- veicināt privātā un komerciālā autotransporta zaļināšanu vidējā termiņā un klimatneitralitātes veicināšanu ilgtermiņā, tai skaitā, bet ne tikai, pašvaldībai iniciējot un īstenojot pilotprojektus;
- veidot reģionāla līmeņa un vietēja līmeņa mobilitātes punktus:
 - reģionālas nozīmes mobilitātes punkti: Tukums I (t.sk. autoosta integrēta ar dzelzceļa staciju “zem viena jumta”), Kandava (mobilitātes punktu veidot sasaistē ar perspektīvo dzelzceļa staciju pasažieru apkalpošanai – Kandava stacija);
 - vietējas nozīmes mobilitātes punkti: Engure, Lapmežciems, Smārde, Milzkalne, Tukums Lauktechnika, Pūre un Jaunpils;

- citu pašvaldību teritorijā esoši mobilitātes punkti, kuri ir Tukuma novada interesēs: Jūrmalas valstspilsētas stacija (tiks precizēta konkrēta stacija), Jaunmārupe (Rail Baltica), Jelgavas stacija, Biksti.
- nodrošināt transporta sasaisti no zemāka līmeņa attīstības centriem un ciemiem uz augstāka līmeņa attīstības centriem;
- atjaunot pasažieru pārvadājumus dzelzceļa maršrutā Rīga – Tukums – Ventspils, kā mobilitātes punktu izmantojot attīstāmo reģionālas nozīmes mobilitātes punktu vienlaikus nodrošinot vides pieejamības prasības;
- attīstīt iespējas vilcienos un autobusos pārvadāt velosipēdus;
- izbūvēt divlīmeņa dzelzceļa šķērsojumu Tukumā;
- pārbūvēt gājēju tiltu pāri dzelzceļam posmā Tukums I - Tukums II.

7. ENGURES OSTA

Kurzemes reģiona lauku teritoriju un novada nozīmes centru attīstībai īpaša loma ir reģiona nozīmes **ostu** infrastruktūras straujai attīstībai, turklāt tā cieši jāsaista ar efektīvu iekšzemes transporta tīklu struktūru³⁸.

Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

- Tukuma novada **vienīgā osta** ir Engures osta, kuras teritorija sastāda 26,4 ha, kopējais piestātņu garums ir 400 m, kuģu ceļa maksimālais dziļums ir 5,0 m, kuģu ceļa platums – 40,0 m;
- Engures ostas teritorijā ir izvietotas Engurē **nozīmīgākās ražošanas teritorijas**;
- Engures ostā darbojas vairāki nozīmīgi **uzņēmumi** SIA “UNDA” (zivju pārstrāde), SIA “O Yachts” (katamarānu ražotne), SIA “Invessel” (zvejas kuģu un laivu ražošana);
- Attīstīta ostas infrastruktūra nodrošina sekmīgu uzņēmuma darbību, tai skaitā katamarānu nolaišanu ūdenī un kuģošanu ostas akvatorijā;
- Kopš 2007. gada Engures ostā **kravu pārkraušana** faktiski vairs netiek veikta;
- Engures ostai **piekļuve nodrošināta** no valsts reģionālā autoceļa P131 pa Undas un Labiešu ielu, kas ir labā stāvoklī. Citus piekļuves jautājumus nav nepieciešams risināt.
- Engures osta ir nozīmīga sastāvdaļa **jahtu ostu tīkla** izveidošanā Rīgas jūras līcī, jo tā atrodas dienas burājuma attālumā no Rīgas, Jūrmalas, Mērsraga, Rojas vai Roņu salas;
- Pēdējo gadu laikā Engures ostā apkalpoto **jahtu skaits**, lai arī ir nedaudz, pakāpeniski ir pieaudzis;
- Ostas attīstībai ir būtiska ostas akvatorija padziļināšana un Ziemeļu mola rekonstrukcija, jo tā pašreizējā stāvokļa dēļ akvatorijā tiek sanestas smiltis;
- Ostu attīstībā lielākās finansējuma piesaistes iespējas ir no Lauku atbalsta dienesta, ar kuru norit aktīva sadarbība;
- Attīstību ierobežo komplicēta nekustamo īpašumu **īpašumtiesību struktūra** – moli nepieder pašvaldībai, daļa ēku ostas teritorijā atrodas kopīpašumā, tāpēc apgrūtināti vienoties par vienotu attīstību;
- Ostā attīstās naktsmītnes – kopš 2023. gadā ostā darbojas uz pontoniem izvietotas naktsmītnes “Ostas mājas”.



Risinājumi

- Engures ostas un tajā ietilpstošo pakalpojumu, tūrisma attīstībai ieteicams **izstrādāt stratēģiju**, jo Engures ostā turpinās attīstīties mūsdienīga un pieprasīta jahtu osta un apbūve (pakalpojumi, dzīvokļi), veidojoties par nozīmīgu tūrisma enkurojektu;
- Teritorijas plānojumā ostai nosakāmas jauktas izmantošanas teritorijas ar iespējami plašām izmantošanas iespējām elastīgai un progresīvai teritorijas attīstībai;
- Engures ostas attīstības prioritāte ir **Ziemeļu mola** rekonstrukcija un pagarināšana, kas sekmēs akvatorija dziļuma saglabāšanu un viļņošanās mazināšanu;
- Zivju pārstrādes uzņēmuma “Unda” notekūdeņu attīrīšanas iekārtas Dienvidu molā pārceļamas uz Engures centrālajām NAI, kas sekmēs teritorijas kompleksu attīstību;
- Engures ostas un Jūrmalas lidostas turpmākā attīstība varētu būt nozīmīgs faktors **nišu tūrisma** attīstībā, kravu pārvadājumu attīstībā un citās ar aviāciju saistītu industriju jomā, kā arī Tukuma novada teritorijas kā tūrisma galamērķa zīmola attīstībā;
- Engures osta esošajā jahtu piestātnē nākotnē ir perspektīva attīstīt arī dažādu **ūdens sporta** veidu bāzi;
- **Jahtu būve un jahtu tūrisms** ir perspektīvi biznesa veidi Engures ostā;
- Veidrojama publiski pieejama promenāde ar kvalitatīvu publisko ārtelpu;
- **Uzturēt** piebraucamos ceļus un transporta infrastruktūru labā stāvoklī, attīstīt autonomvietnes.

³⁸ Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam. Apstiprināta Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomē 22.03.2022., pieejama: https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_24074



Fotofiksācija. Engures osta 2023. gada augustā, Latvijas ūdensmotociklu sporta asociācija

2021. gadā pēc NVO “Piekrastes Konvents” iniciatīvas izstrādāta “IEDZĪVOTĀJU ROSINĀTA ENGURES PIEKRĀSTES ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA”. Dokuments veidots sadarbojoties ar Engures pagasta pārvaldi, vietējām attīstības biedrībām, kā “Partnerība Laukiem un Jūrai” un “Tukuma Tūrisma Informācijas Centru”. Apkopoti zvejnieku, uzņēmēju, burātāju, sportistu un citu iedzīvotāju viedokļi, organizētas iedzīvotāju diskusijas.

Stratēģija piedāvā gan īstermiņa, gan ilgtermiņa ieteikumus. Kā **īstermiņa ieteikumi** minētas šīs jomas:

- atkritumu savākšana;
- dabas aizsardzība;
- labierīcības un pieejamība;
- suņu mīļu jautājumi;
- Ziemeļu mola un teritorijas labiekārtošana īstermiņā (regulāri jākopj pļaujot zāli, izveidot nelielu skatu torni, atjaunot žogu, kas atdala piekrastes teritorijas no “Unda” teritorijas);
- Ostas teritorijas īstermiņa jautājumi (jautājumi par ostas teritorijas ceļu kvalitāti, dažādu norobežojošu žogu palieku atrašanos teritorijā, kā arī uz Dienvidu mola esošo būvgružu aizvākšanu vai vismaz noseģšanu ar vizuāli patīkamu materiālu, vismaz vasaras sezonā pieejamu mantu glabātuvī, vietējiem makšķerniekiem jābūt iespējai bez maksas makšķerēt norādītā vietā Ostas teritorijā vai pie tās, izvietot ostas noteikumus un informējošās zīmes ostas teritorijā);
- Dienvidu mols un pludmale (būvgružu likvidācija vai apsegšana ar akmeņiem, miskastu izvietošana atbilstoši iepriekš minētajai atkritumu apsaimniekošanas politikai, kuģa vraka izcelšana kā arī atkritumu apsaimniekošanas politikas vizuāla skaidrošana izmantojot dažādas norādes);
- Īstermiņa labiekārtošanas idejas (piknika vietu izveide, satiksmes kuģīša kā arī meža kaķa takas vai disku golfa izveide piekrastes mežā, jūras skatu baudītājiem izvietot krēslus, izvietot tālskatus jūras putnu un jahtu vērošanai, un ugunsкура vietas pie jūras izveide, ūdens un piekrastes sporta veidu inventāra nomas punkta izveide, labiekārtota tikšanās vieta).

Savukārt kā **ilgtermiņa ieteikumi** stratēģijā iekļauti:

- Ostas teritorijas īpašumtiesību un labiekārtošanas jautājumi;

- Molu renovācija un navigācijas kanāla atjaunošana;
- Ziemeļu mola teritorijas iekārtošana ilgtermiņā;

Saskaņā ar “Iedzīvotāju rosinātas Engures piekrastes attīstības stratēģijas” aptaujā apkopoto iespējamā Engures ostas **nākotnes attīstības virzieni** ir:

- Aktīvs jahtu tūrisms
- Jahtu būvniecība un apkalpe, uzturēšana
- Jahtu piestāne ar celtni

- Zvejniekiem pielāgoti tīklu un inventāra boksi
- Svaigu zivju tirdzniecības iespējas
- Zvejniecības tradīciju kopšana
- Attīstīti ēdināšanas pakalpojumi

- Burāšanas skolas izveide
- Ūdenssporta sacensību organizēšana
- Ūdenssporta inventāra nomas iespējas
- Sporta un atpūtas kompleksa izveide NAI vietā

8. JŪRMALAS LIDOSTA

Pašreizējā situācija un attīstības nosacījumi

- Jūrmalas lidosta ir nesertificēts gaisa pārvadājumu lidlauks Smārdes pagastā - 7 km (pa ceļu) attālumā no Tukuma pilsētas centra un 1 km attālumā no valsts galvenā autoceļa A10 (Rīga – Ventspils);
- Izvietota zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 90820080173 252 ha platībā;
- Izveidots bijušajā militārajā lidlaukā, kas agrāk bija viens no galvenajiem PSRS militārajiem lidlaukiem Latvijā;
- Lidlaukā ir viens 2502 m garš un 45 m plats betona plātņu seguma skrejceļš. Šādi parametri ļauj uzņemt platas fizelāžas pasažieru lidmašīnas, kas spēj veikt starpkontinentālus lidojumus;
- 2010. gadā lidostā uzbūvēts plašs terminālis pasažieru lidostas vajadzībām, kurš faktiski darbību gan nekad nav veicis;
- Mēģinājumi iegūt sertifikātu ar mērķi uzsākt plānotās darbības – pasažieru, kā arī kravas komerciešu apkalpošanu, iesaistoties Baltijas, Eiropas un Āzijas pārvadājumu sistēmās;
- Lidlauku izmanto mazās aviācijas vajadzībām, tai skaitā lidmašīnu remontam, izklaides lidojumiem;
- Izveidots un darbojas aviācijas muzejs “Sky Zoo”;
- Piekļuve lidostai nodrošināta pa uzņēmumam piederošu asfaltētu un apgaismotu ceļu ar pieslēgumu no autoceļa A10;
- 2023. gadā norit lidostas attīstības stratēģijas izstrāde.



Risinājumi

- Novads saredz potenciālo lidlauka attīstības ietekmi uz uzņēmējdarbības vides attīstību (pasažieru pārvadājumi, nakšņošana, ēdināšana u.c. pakalpojumi)³⁹;
- Engures ostas un Jūrmalas lidostas turpmākā attīstība varētu būt nozīmīgs faktors nišu tūrisma attīstībā, kravu pārvadājumu attīstībā un citās ar aviāciju saistītu industriju jomā, kā arī Tukuma novada teritorijas kā tūrisma galamērķa zīmola attīstībā.
- Ar Tukuma novada Teritorijas plānojumu paredzēs izveidot jaunu ciemu, nosakot ciema statusu un robežas, ar nosaukumu “**Industriālais parks**”, kas ietvers Tukuma lidostas teritoriju un tuvējos nekustamos īpašumus, kuros līdz šim plānotā (atļautā) izmantošana bija noteikta kā komerciāla, un kuros arī perspektīvā attīstīsies uzņēmējdarbība. Tā kā plānojama arī dzīvojamā apbūve teritorijā strādājošajiem, plānošanas procesā ciema izveide izvirzīta kā labākais risinājums;
- Tukuma novada Teritorijas plānojumā Industriālā parkā nosakāmas ielas un sarkanās līnijas uz esošo pašvaldības ceļu bāzes, kā arī risināmi piekļuves un satiksmes organizācijas jautājumi.

³⁹ Tukuma novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022. – 2042. gadam, https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_23483

9. STRATĒGISKĀ DAĻA

Tukuma novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2022. – 2040. gadam izvirzītais stratēģiskais mērķis SM2 “Sasniedzama un pievilcīga dzīves vide” paredz radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīves vietas. Sasniedzamības un mobilitātes iespēju attīstība ir viens no galvenajiem ilgtermiņa attīstības aspektiem, ko sekmēs Transporta plāna ieviešana, radot priekšnoteikumus transporta infrastruktūras attīstībai.

Transporta plāna stratēģiskā daļa veidota, ievērojot saskaņotību ar Tukuma novada ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2022. – 2040. gadam un Tukuma novada Tukuma novada attīstības programmu 2022. - 2028. gadam.

Transporta plāns līdzvērtīgi Tukuma novada teritorijas plānojumam ir ilgtermiņa plānošanas dokuments (līdz 25 gadiem), taču infrastruktūras attīstības jomā ieteicams vidējā termiņā pārskatīt un aktualizēt Transporta plānā iezīmētos veicamos darbus, kā arī pielāgot uzstādījumus tā brīža aktualitātēm.

Ilgtermiņa un vidēja termiņa uzstādījumi, ko Tukuma novada pašvaldība plāno sekmēt satiksmes plānošanas jomā:

Ilgtermiņa mērķis līdz 2040. gadam:

Sasniedzama un pievilcīga dzīves vide

Vidēja termiņa prioritātes līdz 2028. gadam:



Drošāka satiksmes infrastruktūra gājējiem un velobraucējiem



Attīstīti mobilitātes punkti



Nodrošināta labāka sasniedzamība starp novada teritorijām

Uzdevumi:

- Veidot ilgtspējīgus, iedzīvotāju vajadzībās balstītus sabiedriskā transporta risinājumus, t.sk. attīstot mobilitātes punktus un nodrošināt ērtu maršrutu savienojamību
- Uzlabot ielu un autoceļu stāvokli
- Attīstīt drošu gājēju, velo u.c. mazjaudas transportlīdzekļu infrastruktūru, veicinot satiksmes dalībnieku un gājēju drošību
- Attīstīt lidostas, ostu un sakaru infrastruktūru.

Tukuma novada attīstības programmas 2022. - 2028. gadam Rīcības un investīciju plāns ietver detalizētu plānoto darbu uzskaitījumu, izpildes termiņu, finansējuma avotus un atbildīgos. Ņemot vērā, ka attīstības programmas rīcības un investīciju plāns tiek regulāri aktualizēts, transporta infrastruktūras attīstībā primāri ņemama vērā Attīstības programma. Pēc Transporta plāna apstiprināšanas kontekstā ar Transporta plāna risinājumiem pārskatāmas plānotās rīcības, investīciju projekti, nepieciešamības gadījumā veicot Rīcības un investīciju plāna aktualizāciju.

Ņemot vērā Tukuma novada attīstības programmas 2022. – 2028. gadam termiņu, Transporta plāna stratēģiskā daļa un veicamie darbi pārskatāmi līdz ar Tukuma novada attīstības programmas 2022. - 2028. gadam īstenošanas izvērtējumu un nākamās attīstības programmas izstrādi, veicot aktualizāciju.

Pasūtītājs: **Tukuma novada pašvaldība**

Projekta izstrādes vadītāja: Inga Tramdaha

Kontakti: Talsu iela 4, Tukums, Tukuma novads, LV-3101, e-pasts:

pasts@tukums.lv, www.tukums.lv

Izpildītājs: **SIA "Reģionālie projekti"**

Projekta izstrādes komanda: Ivo Narbutis, Līva Meļķe-Tropiņa, Laine Šildere, Jānis Ozols, Elmārs Daniševskis, Sanita Fazilova, u.c.

Kontakti: Rūpniecības iela 32b – 2, Rīga, LV – 1045, tel.: +371 67320809,

birojs@rp.lv, www.rp.lv

