



Jūrmalas pilsētas dome

Jomas iela 1/5, Jūrmala, LV-2015
tālr.67093816, pasts@jpd.gov.lv
www.jurmala.lv

METRUM

SIA „METRUM”

Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011
tālr.80008100, metrum@metrum.lv
www.metrum.lv

TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija

Izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”

Ierosinātājs: Jūrmalas pilsētas dome, reģ. Nr.90000056357, Jomas iela 1/5, Jūrmala, LV-2015

Tematiskā plānojuma izstrādes vadītājs:

Jūrmalas pilsētas domes Pilsētplānošanas nodaļas ainavu arhitekts Jānis Lediņš

Izstrādātājs: SIA „METRUM”, reģ. Nr.40003388748, Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011

Projekta vadītāja: Māra Kalvāne

Līguma Nr.: 90-16-00001 (07.01.2016.)

Rīga 2016

PROJEKTA NOSAUKUMS:

Tematiskais plānojums „Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija”

Pasūtītājs: Jūrmalas pilsētas dome

_____ / _____ / _____
amats paraksts paraksta atšifrējums

Izstrādātājs: SIA „METRUM”

_____ / _____ / _____
amats z.v. paraksts paraksta atšifrējums

Projekta vadītāja:

_____ / _____
paraksts paraksta atšifrējums

PROJEKTA SASTĀVS:

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Tematiskā plānojuma paskaidrojuma raksts sagatavots saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” un Jūrmalas pilsētas domes 2015.gada 30.jūlija lēmumu. Tajā apkopota informācija par esošo velosatiksmes infrastruktūru, izvērtēti labie piemēri cituviet un sniegti priekšlikumi velotransporta turpmākai attīstībai Jūrmalas pilsētā.

GRAFISKĀ DAĻA

Tematiskā plānojuma grafiskās daļas kartes sagatavotas, izmantojot Jūrmalas pilsētas domes sniegto kartogrāfisko informāciju, tai skaitā topogrāfiskos plānus mērogā 1:500. Grafisko daļu sastāda karte “Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija” un shēmas – “EIROVELO maršruti”, “Tūrisma un atpūtas velo maršruti” un “Prioritāri attīstāmais velosatiksmes tīkls”.

PROJEKTĀ IESAISTĪTIE SPECIĀLISTI:

Projekta vadītāja, arhitekte Māra Kalvāne - tematiskā plānojuma izstrādes procesa organizēšana un vadīšana no izstrādātāja puses, paskaidrojuma raksta atsevišķu daļu gatavošana, grafiskās daļas plānu saturiskā izstrāde

Teritorijas plānotāja Ilze Circene – paskaidrojuma raksta atsevišķu daļu gatavošana, iedzīvotāju un velosatiksmes infrastruktūras lietotāju aptaujas organizēšana un rezultātu analīze

Ainavu arhitekte Sandra Plēpe – paskaidrojuma raksta atsevišķu daļu gatavošana, priekšlikumu izstrāde velomaršrutu pieturpunktu attīstībai un labiekārtojumam, iedzīvotāju un velosatiksmes infrastruktūras lietotāju aptaujas organizēšana

Kartogrāfs Jānis Skudra – grafiskās daļas karšu tehniskā un saturiskā gatavošana

Ceļu inženieris Jānis Bidzāns (SIA “BRD Projekts”) – esošās situācijas analīzes apkopojums un secinājumi, vadoties no spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, ekonomisko aprēķinu veikšana velosatiksmes infrastruktūras attīstības priekšlikumu īstenošanai

Ceļu inženieris Jānis Barkāns (SIA “BRD Projekts”) – detalizētu priekšlikumu izstrāde atsevišķu velosatiksmes infrastruktūras posmu un maršrutu plānošanai

Niklāvs Lizbovskis - tematiskā plānojuma publiskās apspriešanas organizēšana; iedzīvotāju un velosatiksmes infrastruktūras lietotāju aptaujas organizēšana un rezultātu analīze, paskaidrojuma raksta atsevišķu daļu gatavošana, ekonomisko aprēķinu apkopošana velosatiksmes infrastruktūras attīstības priekšlikumu īstenošanai

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS		
1.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA MĒRĶIS UN UZDEVUMI	6
2.	JŪRMALAS PILSĒTAS TERITORIJAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS IEKĻAUTIE MĒRĶI, ATTĪSTĪBAS VIRZIENI UN PRINCIPI VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBAI	7
2.1.	Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010.-2030.gadam	7
2.2.	Jūrmalas pilsētas attīstības programma 2014.-2020.gadam	7
2.3.	Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums	8
2.4.	Tematiskais plānojums „Ķemeru attīstības vīzija”	9
2.5.	Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija 2007. – 2018.gadam	11
2.6.	Veselības veicināšanas plāns Jūrmalas pilsētai 2013.-2020.gadam	11
2.7.	Jūrmalas pilsētas kūrorta koncepcija 2009.-2018.gadam	11
3.	VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBA JŪRMALAS KAIMIŅPAŠVALDĪBU TERITORIJĀS	12
3.1.	Rīga pilsētas pašvaldībā	12
3.2.	Babītes novada pašvaldībā	14
3.3.	Engures novada pašvaldībā	14
4.	VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBU REGULĒJOŠIE NORMATĪVIE AKTI	15
5.	ESOŠĀ VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRA UN TĀS ATBILSTĪBA JŪRMALAS TERITORIJAS PERSPEKTĪVAI ATTĪSTĪBAI	24
5.1.	Esošā velosatiksmes infrastruktūra pilsētas teritorijā	24
5.2.	Esošie / plānotie velomaršruti un to galapunkti	25
5.3.	Izstrādātie, realizētie un nerealizētie skiču projekti, būvprojekti un detālpļanojumi	25
5.4.	Iedzīvotāju un velosatiksmes infrastruktūras lietotāju aptauja, tās rezultāti	28
5.5.	Esošās situācijas analīzes apkopojums un secinājumi	30
6.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS UN PAMATOJUMS	31
6.1.	Priekšlikumi velosatiksmes infrastruktūras attīstībai ilgtermiņā un velosatiksmes formu izvēles pamatojums	31
6.2.	Priekšlikumi velomaršrutu attīstībai	33
6.3.	Priekšlikumi velomaršrutu pieturpunktu attīstībai un labiekārtojumam	35
6.4.	Detalizēti priekšlikumi atsevišķu velosatiksmes infrastruktūras posmu un maršrutu plānošanai	44
7.	VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMU ĪSTENOŠANA	48
7.1.	Jūrmalas pilsētas gūstamo labumu izvērtējums no velosatiksmes infrastruktūras attīstības	48
7.2.	Priekšlikumi sabiedrības informēšanai velotransporta popularizēšanai Jūrmalā	49
7.3.	Ieteikumi velosatiksmes infrastruktūras plānošanai īpaši aizsargājamās dabas un kultūrvēsturiskajās teritorijās	49
7.4.	Ekonomiskie aprēķini velosatiksmes infrastruktūras attīstības priekšlikumu īstenošanai	51
7.5.	Rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras attīstībai īstermiņā un prioritārās attīstības teritorijas	52
8.	GRAFISKĀ DAĻA	56

IEVADS

Līdz šim Jūrmalas pilsētā velotransports un tā infrastruktūra izmantota galvenokārt atpūtai un tūrismam. Pēdējos gados, arvien pieaugot pieprasījumam pēc lietišķā velotransporta, kam, tāpat kā pārējiem transporta veidiem, jānodrošina, lai cilvēkiem ir stabila, ātra un ērta saikne ar viņu darba vietām, valsts un pašvaldību pakalpojumu iestādēm, iepirkšanās centriem un citām vietām, rodas nepieciešamība pievērst pastiprinātu uzmanību arī velo infrastruktūras uzlabošanai.

Velotransporta infrastruktūra Jūrmalā ir attīstīta daļēji – ir nepietiekams ar zīmēm un informāciju aprīkots veloceliņu skaits, kas velobraucējam padara nedrošu pārvietošanos uz ielas braucamās daļas kopā ar pārējiem transporta līdzekļiem, pietrūkst drošu velonovietņu pie sociāli nozīmīgiem objektiem, padarot riskantu velosipēda novietošanu, kā arī novērojamas citas problēmas.

2015.gadā ir stājies spēkā jauns Latvijas Valsts standarts veloinfrastruktūras plānošanā - “LVS 190-9 Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes”, kas formulē velobūvju plānošanas, projektēšanas un izbūves piecus pamatprincipus - drošība, tīkla nepārtrauktība, tiešums, pievilcīgums un komforts. Esošā situācija Jūrmalā šiem kritērijiem atbilst tikai daļēji, jo velobūves plānotas un būvētas agrākos gados, kā arī tapušas fragmentāri dažādu projektu ietvaros.

Lai pilnveidotu esošo velosatiksmes organizāciju un padarītu Jūrmalu par ērtu un izdevīgu velosipēda lietošanas vietu, 2015.gada 30.jūlijā Jūrmalas pilsētas dome pieņēma lēmumu uzsākt tematiskā plānojuma izstrādi - „Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija”. Atzīmējams, ka šāda tematiskā plānojuma izstrāde tika paredzēta jau Jūrmalas pilsētas attīstības programmas 2014. – 2020.gadam rīcības plānā, sekmējot vidēja termiņa mērķa “Komunālā un transporta infrastruktūra” sasniegšanu.

Tematiskā plānojuma mērķis ir attīstīt velosatiksmi un nodrošināt velotransporta kā alternatīvā videi draudzīga pārvietošanās veida līdzsvarotu attīstību Jūrmalas pilsētā, un tā izstrāde tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”.

Tematiskā plānojuma izstrādi veic Jūrmalas pilsētas dome, tās Pilsētplānošanas nodaļas ainavu arhitekta Jāņa Ledīņa vadībā, sadarbībā ar mērniecības un teritorijas attīstības plānošanas uzņēmumu SIA “METRUM”. Tematiskā plānojuma izstrādei Jūrmalas domē tika organizēta darba grupa, iesaistot dažādu Jūrmalas domes struktūrvienību pārstāvjus un speciālistus. Tematiskā plānojuma risinājumi tika izskatīti un saskaņoti darba grupas 5.04.2016.; 10.05.2016., 24.05.2016.; 07.06.2016. sanāksmēs.

Izstrādes laikā noritējušas konsultācijas ar dažādām valsts un pašvaldības iestādēm, tostarp VAS „Latvijas Valsts ceļiem”, VAS „Latvijas Dzelzceļu”, Valsts Vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldi, Dabas aizsardzības pārvaldi un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju. 2016.gada aprīlī veikta iedzīvotāju aptauja, kurā piedalījās 193 respondenti, un kuras rezultāti integrēti tematiskā plānojumā izvirzīto priekšlikumu un risinājumu izstrādē.

Tematisko plānojumu paredzēts veikt līdz 2016.gada rudenim, un turpmākajā pašvaldības darbā pēc tā apstiprināšanas pilsētas domes sēdē, tas kalpos par galveno ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentu velosatiksmes attīstībā Jūrmalā.

Teritorijas attīstības plānošanas dokumenta izstrādē atspoguļoti SIA “METRUM” un citu resursu fotoattēli, kas uzņemti veicot teritorijas apsekošanu 2016.gada pavasarī, un kartes, izmantojot SIA “METRUM” rīcībā esošos datus un Jūrmalas pašvaldības sniegto informāciju.

Teritorijas attīstības plānošanas dokuments veikts saskaņā ar 2016.gada 7.janvārī starp Jūrmalas pilsētas domi kā Pasūtītāju un SIA „METRUM” kā Izpildītāju noslēgto pakalpojuma līgumu Nr.1.2-16.4.3/14 (Pasūtītāja) un Nr.90-16-00001 (Izpildītāja).

1. TEMATISKĀ PLĀNOJUMA MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas domes 2015.gada 30.jūlija lēmumu, tematiskā plānojuma mērķis ir attīstīt velosatiksmi un nodrošināt velotransporta kā alternatīvā videi draudzīga pārvietošanās veida līdzsvarotu attīstību Jūrmalas pilsētā. Ņemot vērā Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģijā 2010.-2030.gadam un citos plānošanas dokumentos ietvertos pilsētas attīstības principus un virzienus, ir noteikti 11 tematiskā plānojuma izstrādes darba uzdevumi – skatīt 1.tabulu, kurā atbilstoši katram darba uzdevumam norādīta tematiskā plānojuma daļa, kurā konkrētais uzdevums ir risināts.

1.tabula. **Tematiskā plānojuma izstrādes darba uzdevums un sadaļa, kurā konkrētais uzdevums ir risināts**

Nr.	Tematiskā plānojuma darba uzdevums (apstiprināts ar Jūrmalas pilsētas domes 2015.gada 30.jūlija lēmumu)	Tematiskā plānojuma daļa, kurā konkrētais uzdevums risināts
1.	Izvērtēt spēkā esošajā teritorijas plānojumā un citos attīstības plānošanas dokumentos noteikto attiecībā uz velotransporta infrastruktūru Jūrmalas administratīvajā teritorijā un pieguļošo pašvaldību teritorijās	Skatīt tematiskā plānojuma 2.sadaļu “Jūrmalas pilsētas teritorijas plānošanas dokumentos iekļautie mērķi, attīstības virzieni un principi velosatiksmes attīstībai” un 3.sadaļu “Velosatiksmes attīstība jūrmalas kaimiņpašvaldību teritorijās”
2.	Izvērtēt esošās un plānotās velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību Jūrmalas teritorijas perspektīvajai attīstībai	Skatīt tematiskā plānojuma 5.sadaļu “Esošā velosatiksmes infrastruktūra un tās atbilstība Jūrmalas teritorijas perspektīvai attīstībai”
3.	Veikt esošās velosatiksmes situācijas izpēti, aptaujājot gan individuālus velosipēdu lietotājus, gan sabiedriskās organizācijas, saistītās valsts un pašvaldību iestādes	Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros veikta teritorijas apsekošana ar mērķi novērtēt esošo velosatiksmes infrastruktūru un pārrunāt iespējamus risinājumus konkrētās problēmterritorijās, kā arī veikta iedzīvotāju aptauja – skatīt tematiskā plānojuma 5.4.sadaļu “Iedzīvotāju un velosatiksmes infrastruktūras lietotāju aptauja, tās rezultāti”
4.	Uz izpētes gaitā gūto informāciju veikt situācijas analīzi, izstrādāt priekšlikumus un rīcības plānu samērīgai un realizējamai velosatiksmes vienmērīgai attīstībai, izvērtējot iespējas, ko velotransporta infrastruktūras attīstība varētu dot Jūrmalai	Skatīt tematiskā plānojuma 6.sadaļu “Tematiskā plānojuma risinājumu apraksts un pamatojums”, 7.sadaļu “Velosatiksmes infrastruktūras attīstības priekšlikumu īstenošana” un tematiskā plānojuma grafisko daļu
5.	Izstrādāt piedāvāto risinājumu skaidrojošo aprakstu un pamatojumu	Skatīt tematiskā plānojuma 6.sadaļu “Tematiskā plānojuma risinājumu apraksts un pamatojums”
6.	Grafiski izstrādāt velotransporta infrastruktūras attīstības plānus, kartes u.c.	Skatīt tematiskā plānojuma grafisko daļu
7.	Saskaņā ar velotransporta infrastruktūras attīstības iecerēm dot detalizētus priekšlikumus velotransporta infrastruktūras objektu risinājumiem (labiekārtojuma elementi, satiksmes mezglu rasējumi u.c.); sarežģītākos posmos izstrādāt vismaz divus priekšlikumu variantus	Skatīt tematiskā plānojuma 6.3.sadaļu “Priekšlikumi velomaršrutu pieturpunktu attīstībai un labiekārtojumam” un 6.4.sadaļu “Detalizēti priekšlikumi atsevišķu velosatiksmes infrastruktūras posmu un maršrutu plānošanai”
8.	Iekļaut ekonomiskos aprēķinus velosatiksmes attīstības priekšlikumu īstenošanai; norādīt iespējamus finansējuma avotus	Skatīt tematiskā plānojuma 7.4.sadaļu “Ekonomiskie aprēķini velosatiksmes infrastruktūras attīstības priekšlikumu īstenošanai”
9.	Sniegt priekšlikumus sabiedrības informēšanai velotransporta popularizēšanai	Skatīt tematiskā plānojuma 7.2.sadaļu “Priekšlikumi sabiedrības informēšanai velotransporta popularizēšanai Jūrmalā”
10.	Sniegt priekšlikumus velotransporta infrastruktūras attīstības iespējamajiem finansējuma avotiem	Skatīt tematiskā plānojuma 7.5.sadaļu “Rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras attīstībai īstermiņā un prioritārās attīstības teritorijas”
11.	Izstrādāt rīcības plānu ar laika grafiku velotransporta infrastruktūras īstenošanai	Skatīt tematiskā plānojuma 7.5.sadaļu “Rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras attīstībai īstermiņā un prioritārās attīstības teritorijas”

2. JŪRMALAS PILSĒTAS TERITORIJAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS IEKĻAUTIE MĒRĶI, ATTĪSTĪBAS VIRZIENI UN PRINCIPI VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBAI

Sadaļā tiek izvērtēts spēkā esošajā Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā un citos Jūrmalas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteiktais attiecībā uz velotransporta infrastruktūru Jūrmalas administratīvajā teritorijā, sniedzot informāciju gan par konkrēto plānošanas dokumentu, gan minot dokumentā noteikto attiecībā uz velomaršrutu vai veloinfrastruktūras plānošanu un to turpmāko attīstību.

2.1. Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010.-2030.gadam

Jūrmalas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2010.-2030.gadam ir noteikti 3 stratēģiskie mērķi un trīs prioritātes – prioritāte “Kūrorts”, prioritāte “Jūrmalnieks” (atzīmējot, ka jūrmalnieki ir gan iedzīvotāji, gan uzņēmēji, gan arī pilsētas viesi) un prioritāte “Daudzveidīga uzņēmējdarbība”.

Kā pasākumu kopums prioritātes “Jūrmalnieks” ieviešanai ir noteikts “Integrētas pilsētas transporta sistēmas izveide” (pasākumu kopums J1), un tās ietvaros atzīmēta pilsētas veloinfrastruktūra, kas perspektīvē raksturota kā plaša veloinfrastruktūra pilsētā, kas ietver velosipēdu nomu dzelzceļa stacijās, pludmales tuvumā un kūrorta objektos, kā arī velojoslu un veloceliņu tīklu izveide. Šis pasākumu kopums nosaka arī velotransporta organizēšanu saistībā ar dzelzceļa satiksmi, veidojot multimodālus transporta mezglus.

Stratēģijā vairākkārt ir uzsvērti arī infrastruktūras veidošana, kas nodrošina gājēju un velobraucēju drošību, šādas infrastruktūras esamība arī veicina veselīgu dzīvesveidu, kas iekļaujas stratēģijas noteiktajos mērķos.

Caur Jūrmalas pilsētu ved arī Eiropas nozīmes riteņbraukšanas tīklu maršruti EuroVelo 10 un EuroVelo 13, un stratēģijā minēts, ka šo velomaršrutu attīstībai ir nepieciešama sadarbība ar apkārt esošajām pašvaldībām – Engures novadu, Babītes novadu un Rīgas pilsētu.

Izvērtējot Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģiju 2010.-2030.gadam, secināms, ka konkrētais teritorijas attīstības plānošanas dokuments rada priekšnoteikumus turpmāk ne tikai īstermiņā, bet arī ilgtermiņā līdz 2030.gadam uzlabot veloinfrastruktūras attīstību Jūrmalas pilsētā, un tematiskais plānojums var kalpot par vienu no instrumentiem stratēģijā noteikto mērķu īstenošanā.

2.2. Jūrmalas pilsētas attīstības programma 2014.-2020.gadam

Jūrmalas pilsētas attīstības programmas 2014.-2020. gadam viens no rīcības virzieniem vidēja termiņa mērķa (M2) “Komunālā un transporta infrastruktūra” mērķa sasniegšanai ir velotransporta infrastruktūras attīstība, kas vērsts uz velomaršrutu EuroVelo 10 un EuroVelo 13 infrastruktūras attīstību, veloceliņu tīkla attīstību, velonomas pakalpojumu attīstību, elektrotransporta pieejamības nodrošināšanu un stāvparku un apsargātu velonovietņu attīstību.

Attīstības programmā minēts, ka neveicot pasākumus veloceliņu un gājēju celiņu attīstībā, netiktu nodrošināti satiksmes drošības uzlabojumi un iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabojumi, kas saistīti arī ar gaisa piesārņojuma mazināšanos. Šī brīža veloceliņu infrastruktūra Jūrmalā attīstības programmas dokumentā tiek raksturota kā vāja.

Attīstības programmas investīciju projektos plānota velomaršrutu EuroVelo10 un EuroVelo13 infrastruktūras attīstība ar marķējuma un zīmju izvietojumu, kā arī veloceliņu atjaunošana, kas atrodas pēc pirmās kāpas un kas izbūvēti cauri pilsētas teritorijai. Attīstība programmā minēts, ka veloceliņu izbūve tiks veikta Jūrmalas pilsētā atbilstoši teritorijas plānojumam un papildus tiks veidoti velonomas punktu tīkli, kas ļautu paņemt velosipēdu vienā no šiem punktiem un atstāt citā, tā sekmējot arī nokļūšanu no Jūrmalas uz Rīgu u.c. tuvējām vietām.

Sadarbojoties ar AS „Latvijas Dzelzceļš”, pilsētā ir iecere izveidot stāvparku un apsargātu velonovietni Jūrmalas dzelzceļa staciju tiešā tuvumā atbilstoši teritorijas plānojumam. Pie sadarbības virzieniem veloceliņu tīklu attīstības jomā ir minēti – Engures novads, Tukuma novads, Jelgavas novads, Babītes novads un Jelgavas un Rīgas pilsēta. Pie konkrētiem darbības pasākumiem minēta sadarbība Rīgas –

Jūrmalas veloceļa un EuroVelo 10 un EuroVelo 13 posma attīstībā un marķēšanā, kā arī veloceļa attīstība starp Ķemeriem un Jelgavu, pirms tam izvērtējot tā iespēju un pieprasījumu, un pozitīva vērtējuma gadījumā to izveidojot.

2.3. Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums

Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums ir Jūrmalas pilsētas domes saistošie noteikumi Nr.42 „Par Jūrmalas pilsētas Teritorijas plānojuma grafiskās daļas, teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu apstiprināšanu” (spēkā no 11.10.2012.).

Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā tiek noteikts, ka visā Jūrmalas teritorijā ir atļauta veloceļa izbūve un velonovietņu ierīkošana un izbūve atļautās izmantošanas nodrošināšanai un ka velosipēdu novietnes obligāti ierīko pie publiskām ēkām.

Pēc noteikumu ielas funkcijām un projektēšanas rādītājiem ielu šķērsprofilu plānošanai, B un C kategorijas ielās velosipēdu kustība veidama atdalītās joslās, un visu kategoriju ielās divvirzienu velosipēdu satiksmei velosipēdu joslas platums ir 2 metri. Teritorijas plānojuma noteikumi nosaka, ka velosipēdu ceļu pārejās ietves apmales veido vienā līmenī ar ielas segumu un ka velosipēdu ceļu veido ar vienvirziena vai divvirzienu kustību ar vismaz 0,5 m platām drošības joslām sānos. Šaurās vietās drošības joslu vietā var ierīkot 0,75 m augstas norobežojošas barjeras.

2.tabula. Izvilcums no teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem attiecībā uz velo infrastruktūru

Nr.p.k.	Teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktais attiecībā uz velo infrastruktūru
1.	Noteikumu 6.punktā noteikts: Visā Jūrmalas pilsētas teritorijā ir atļauta: 6.2. E kategorijas ielas, piebraucamā ceļa un veloceļa un gājēju ceļa izbūve; 6.3. autostāvvietu un velonovietņu ierīkošana un izbūve atļautās izmantošanas nodrošināšanai
2.	Noteikumu 51.punktā noteikts: Ietves minimālais augstums pie ielas braucamās daļas ir no 0,08m līdz 0,15 m, atbilstoši projektam. Gājēju pārejās, kā arī velosipēdu ceļu pārejās ietves apmales veido vienā līmenī ar ielas segumu.
3.	Noteikumu 53.punktā noteikts: Veicot ielu rekonstrukciju vai jaunu velosipēdu ceļu izbūvi, ievēro Satiksmes ministrijas "Rekomendācijas veloceļu projektēšanai" Nr. 01-21/1 (15.05.2002.). Velosipēdu ceļu veido ar vienvirziena vai divvirzienu kustību un ar vismaz 0,5 m platām drošības joslām sānos. Šaurās vietās drošības joslu vietā var ierīkot 0,75 m augstas norobežojošas barjeras.
4.	Noteikumu 54.punktā noteikts: Ielas brauktuves malā velosipēdu ceļu ierīko, atdalot to ar normatīvajos aktos noteiktu ceļa apzīmējumu. Velosipēdu ceļa platums ir vismaz 1,2 m transporta plūsmas kustības virzienā un vismaz 1,5 m – pretējā virzienā. Gar ietvi trasēta velosipēdu ceļa minimālais platums ir 1m.
5.	Noteikumu 79.1. punkts nosaka Satiksmes infrastruktūras teritoriju (S) atļauto izmantošanu teritorijās starp sarkanajām līnijām: 79.1.1. iela, ceļš; 79.1.2. laukums; 79.1.3. transportlīdzekļu novietne; 79.1.4. velonovietne; 79.1.5. ielu apstādījumi.

Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā ir iekļauta kartoshēma “Velotransports”, kurā norādīts lietišķs veloceļa maršruts, atpūtas veloceļa maršruts, perspektīvais EuroVelo EV 10 veloceļiņš un perspektīvais ICT 13 veloceļiņš.

2.4. Tematiskais plānojums „Ķemeru attīstības vīzija”

Lai izvērtētu Ķemeru un Jaunķemeru attīstības iespējas un izstrādātu priekšlikumus turpmākās attīstības veicināšanai, Jūrmalas pilsētas dome 2014.gadā izstrādāja tematisko plānojumu “Ķemeru attīstības vīzija”.

Tematiskajā plānojumā kā viena no Ķemeru apdzīvotās vietas stiprajām pusēm atzīmēta velonomas esamība un gājēju un velosipēdistu celiņš Ķemerī – Jaunķemerī (skatīt 1.attēlu), savukārt Jaunķemeris kā stiprā puse atzīmēta gājēju un velosipēdistu celiņš Kaugurī – Jaunķemerī (skatīt 2.attēlu). Tomēr kopumā norādīts, ka gājēju un velosipēdistu celiņu kvalitāte apdzīvotajā vietā ir vāja.



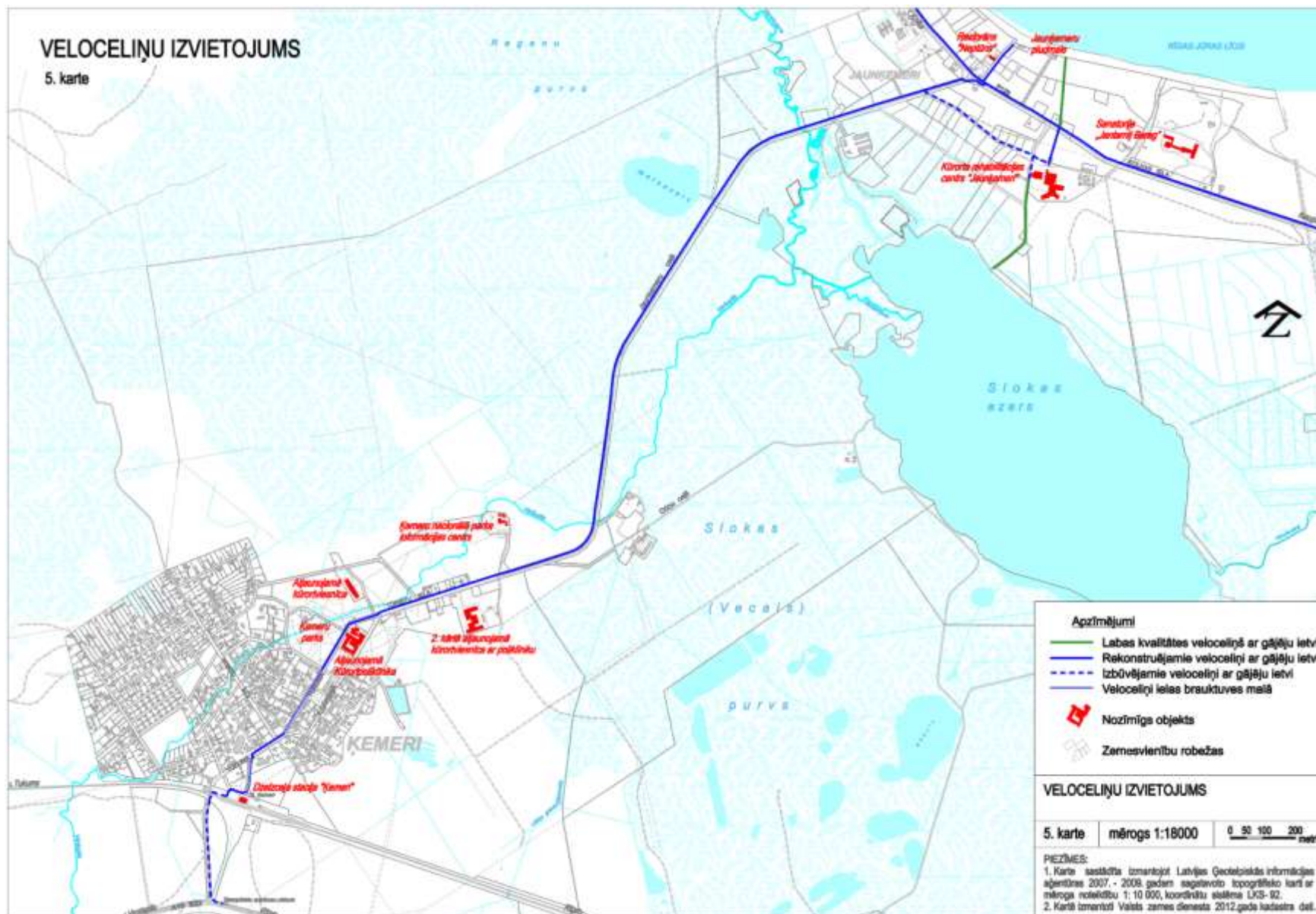
1.attēls. Gājēju un velosipēdistu celiņš Ķemerī – Jaunķemerī.
Foto: P.Grants, 2013

Tematiskajā plānojumā norādīts, ka Ķemerus un Jaunķemerus savieno gājēju celiņš, ko labprāt izmanto arī velosipēdisti. Uzsvērts, ka vietām celiņa platums stipri sašaurinās, kas neļauj gājējam un velosipēdistam samainīties, un celiņa kvalitāte daudzviet ir mainīga. Plānošanas dokumentā norādīts, ka attīstoties kūrortam, šim posmam būtu liela nozīme, jo tas Ķemerus savieno ar pludmali, ierosinot, ka gājēju celiņu vajadzētu rekonstruēt, to paplašinot, kā arī izveidojot gājēju un velosipēdistu joslu. Dokumentā atzīmēts, ka ļoti svarīgi ņemt vērā saikni starp Ķemeriem un kūrorta rehabilitācijas centru "Jaunķemerī", tāpēc būtu veidojams gājēju un velosipēdistu celiņa posms, kas ļautu ērti sasniegt abas šīs vietas (skatīt 3.attēlu).



2.attēls. Gājēju un velosipēdistu celiņš Kaugurī – Jaunķemerī.
Foto: P.Grants, 2013

Velo infrastruktūras attīstība tematiskajā plānojumā noteikta kā viens no rīcības plāna uzdevumiem. Ņemot vērā Ķemeru lomu kā kūrortam, šāda videi draudzīga pārvietošanās veida attīstība ir īpaši svarīga. Pie ieteikumiem veloinfrastruktūras attīstībai minēts konkrēts veidojamā veloceliņa maršruts: no Jaunķemeru puses pa Tūristu ielu, šķērsojot Ķemeru parka teritoriju līdz Katedrāles ielas un Tukuma ielas krustojumam. Tālāk veloceliņš veidojams pa Tukuma ielu līdz E.Dārziņa ielai. Tālāk pa Tukuma ielu līdz pagriezienam uz dzelzceļa staciju, līdz tas nonāk dzelzceļa stacijā. Ņemot vērā iedzīvotāju un tūristu plūsmu no Ķemeriem autoceļa A10 virzienā un otrādi, veloceliņš un gājēju ietve būtu izbūvējama līdz autoceļa A10 krustojumam uz Ķemeriem (skatīt 3.attēlu).



3.attēls. Kartoshēma “Veloceliņu izvietojums” no tematiskā plānojuma „Ķemeri attīstības vīzija”. Avots: Jūrmalas pilsētas pašvaldība, 2014.

2.5. Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija 2007. – 2018.gadam

Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija 2007. – 2018.gadam ir izstrādāta, pamatojoties uz Pasaules Bankas vietējās ekonomikas attīstības metodoloģiju, kura tika izmantota jau 2004./2005.gadā Jūrmalas pilsētas sociāli ekonomiskās attīstības stratēģijas 2005.-2015.gadam izstrādē Pasaules Bankas Pilsētu Alianses projekta ietvaros.

Stratēģijā atzīmēts, ka šobrīd visaktīvāk par velosatiksmi tiek izmantota pludmale, pa kuru vasaras sezonā pārvietojas velosipēdisti. Jūrmalas tūrisma attīstības stratēģijā 2007.-2018.gadam pie vājajām pusēm minēts neattīstītais velosatiksmes tīkls, tā sliktais tehniskais stāvoklis un informācijas trūkums velotūristiem. Kā galvenais īstermiņā pilsētā risināmais jautājums minēta speciālu norāžu, kas paredzētas velosipēdistiem, izvietošana un uzturēšana, lai tādējādi jau šobrīd sekmētu velotūrisma popularitāti un velosipēdisti varētu pārvietoties arī pa esošajām pilsētas ielām vēl pirms speciālu velosatiksmes izbūves.

Lai gan Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija ir izstrādāta pirms vairākiem gadiem, vairākas tajā norādītās velosatiksmes problēmas ir aktuālas un risināmas arī pašreizējā situācijā.

2.6. Veselības veicināšanas plāns Jūrmalas pilsētai 2013.-2020.gadam

Lai nodrošinātu vienotu veselības veicināšanas pasākumu attīstību Jūrmalas pašvaldībā, iesaistot visus pašvaldības sektorus, kā arī veicinātu iedzīvotāju veselīgu dzīvesveidu, 2013.gadā Jūrmalas pilsētas pašvaldība ir izstrādājusi un 2013.gada 30.maijā Jūrmalas pilsētas dome apstiprinājusi Veselības veicināšanas plānu Jūrmalas pilsētai 2013.-2020.gadam. Ilgtermiņa attīstības plānā norādīts, ka liela loma iedzīvotāju veselības saglabāšanā un veselīga dzīvesveida veicināšanā ir pašvaldībai kā sabiedrībai vistuvāk esošajai valsts pārvaldes institūcijai.

Dokumenta norādīts, ka veselīga un droša dzīves vide ir labas sabiedrības veselības priekšnosacījums. Līdzās pastaigu takām, peldvietām un citiem infrastruktūras elementiem, kā būtisks veselīgas un droša dzīves vides elements ir norādīti velosatiksmes tīkli, kas perspektīvē ļauj attīstīties velotūrismam.

Veselības veicināšanas plānā kā stratēģiskās darbības virziens ir iekļauts veselīga dzīvesveida sekmēšana un veselību veicinošu vide. Starp Veselības veicināšanas plānā noteiktajiem mērķiem ir veselību atbalstošas vides un infrastruktūras izveidošana un uzturēšana, pilsētas infrastruktūras veidošanā ievērojot veselības vajadzības un fizisko aktivitāšu veicināšanu sabiedrībā, attīstot vidi, kas veicina pārvietošanos ar kājām un velosipēdiem.

2.7. Jūrmalas pilsētas kūrorta koncepcija 2009.-2018.gadam

Jūrmalas pilsētas kūrorta koncepcija 2009. – 2018.gadam ir apstiprināta 2019.gada 17.decembrī, un tā ir izstrādāta, lai veicinātu kūrorta dabas dziedniecisko resursu apzināšanu un izmantošanu, ar kūrorta pakalpojumiem saistītas uzņēmējdarbības attīstību un pilsētas kā kūrorta vispārējo attīstību.

Jūrmalas pilsētas kūrorta koncepcijā 2009.-2018.gadam kā būtiska kūrorta infrastruktūras sastāvdaļa, ko izmanto ārstniecības, rekreācijas un apkalpes iestādes un to apmeklētāji Jūrmalas pilsētā, ir minēta brīvdabas aktīvā tūrisma infrastruktūra. Koncepcijā minēts, ka ievērojama autotransporta plūsma kūrorta teritorijā rada nevēlamu efektu.

Lai gan Jūrmalas pilsētas kūrorta koncepcijā nav tiešu norāžu par veloinfrastruktūras attīstību un tās turpmāko plānošanu, koncepcijas īstenošana radīs priekšnoteikumus arī velosatiksmes turpmākajai attīstībai kā vienam no veselīga dzīvesveida attīstības virzieniem.

3. VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBA JŪRMALAS KAIMIŅPAŠVALDĪBU TERITORIJĀS

Jūrmalas pilsētas robežas Rīgas pilsētas, Babītes novada, Engures novada un Tukuma novada administratīvo teritoriju (skatīt 4.attēlu).

Jūrmalas pilsētas ilgspējīgas attīstības stratēģijā 2010.-2030.gadam kā viens no prioritāriem jautājumiem sadarbībai ar Rīgas pilsētas pašvaldību, Babītes novada pašvaldību un Engures novada pašvaldību ir noteikta Eurovelo 10 attīstība. Līdzās Eurovelo attīstībai, ir nepieciešams sadarboties ar kaimiņu pašvaldībām arī citu veloinfrastruktūru attīstībā, un šajā nodaļā sniegts ieskats par katras kaimiņu pašvaldības līdz šim noteiktajām un perspektīvē paredzētajām darbībām velosatiksmes attīstības jomā.

Tā kā Jūrmalas pilsēta ar Tukuma novadu robežojas tikai nelielā daļā, tad sadaļā vērtēta Rīgas pilsētas, Babītes novada un Engures novada pašvaldība un tās administratīvā teritorija.



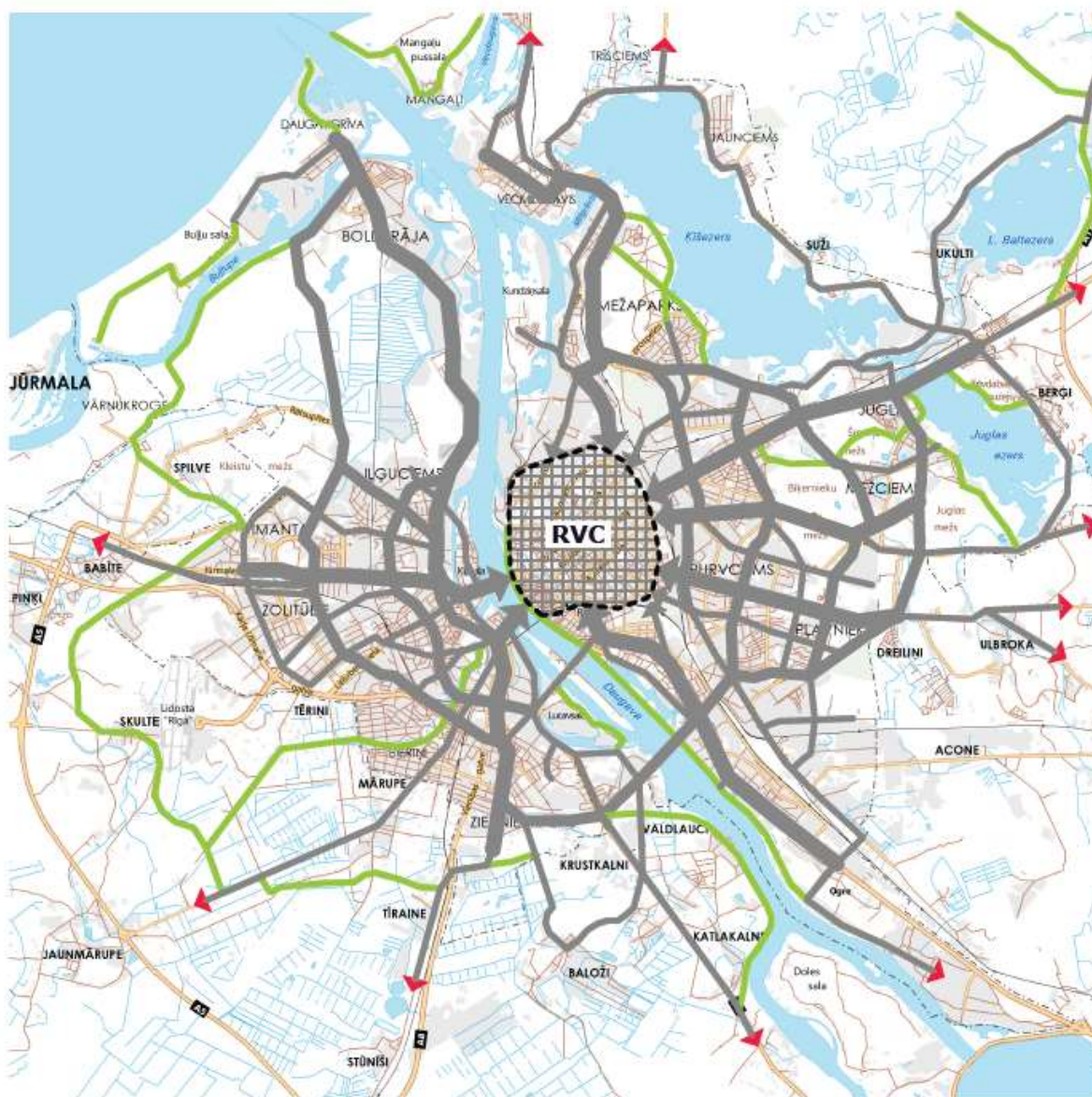
4.attēls. Jūrmalas pilsēta un tās kaimiņpašvaldības. Avots: SIA “METRUM”, 2016








3.1. Rīgas pilsētas pašvaldībā

Rīgas pilsētas ilgspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam vīzijā noteikts, ka pilsēta kļūs velosipēdistiem draudzīga. Stratēģijā noteikts, ka ir jāveicina sabiedrību izmantot velosipēdu ikdienā, nosakot velotransportam augstāku prioritāti un veidojot atbilstošu infrastruktūru. Arī Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam vairākkārt uzsvēta nepieciešamība popularizēt velotransportu un veicināt infrastruktūras attīstību, kurā priekšroka tiek dota gājējiem un velosipēdistiem. Atzīmējams, ka attīstoties veloinfrastruktūrai Rīgas pilsētā, tiks sekmēts velo pieprasījums un piedāvājums arī Jūrmalas pilsētā.

Rīgas dome 2015.gada 7.jūlijā ir apstiprinājusi Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepciju 2015. – 2030.gadam, kuru ir izstrādājis Rīgas domes Satiksmes departaments. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā starp prioritārajiem attīstības virzieniem noteikti pilsētas velomaršrutu savienojumi ar kaimiņu pašvaldībām. Tiek noteikts, ka Rīgas – Jūrmalas veloceļš nodrošina Rīgas savienojumu ar Jūrmalu, vedot cauri Babītes novada teritorijai, savukārt veloceļš no Rīgas caur Vārnukrogu konceptuālajā attīstības plānā noteikts kā rekreatīvs velomaršruts (skatīt 5.attēlu).

Papildus atzīmējams, ka Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments ir uzsācis darbu pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes. Atbilstoši Rīgas domes izsniegtajiem nosacījumiem tematiskā plānojuma izstrādei 2015.gada 29.oktobrī, Rīgas pilsētas pašvaldība aicina sniegt informāciju par tematiskā plānojuma izstrādes rezultātiem, kā arī iesniegt izskatīšanai koncepcijas redakciju.



-  Primārie radiālie attīstības virzieni
-  Sekundārie radiālie attīstības virzieni
-  Primārie lokveida attīstības virzieni
-  Sekundārie lokveida attīstības virzieni
-  Rekreatīvie maršruti
-  Savienojumi ar kaimiņu pašvaldībām
-  Rīgas vēsturiskā centra robežas dzelzceļa loka ietvaros ar blīvu veloinfrastruktūras tīklu

Konceptuālais plāns attīstāms nākamajā plānošanas stadijā, izvērtējot galveno attīstības virzienu attiecības ar esošo velo infrastruktūru, definējot prioritātes un attīstības secību, kā arī veicot detalizētu maršrutu izpēti atbilstoši noteiktām prioritātēm.

5.attēls. Konceptuāls velosatiksmes attīstības plāns Rīgas pilsētā.

Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. – 2030.gadam.

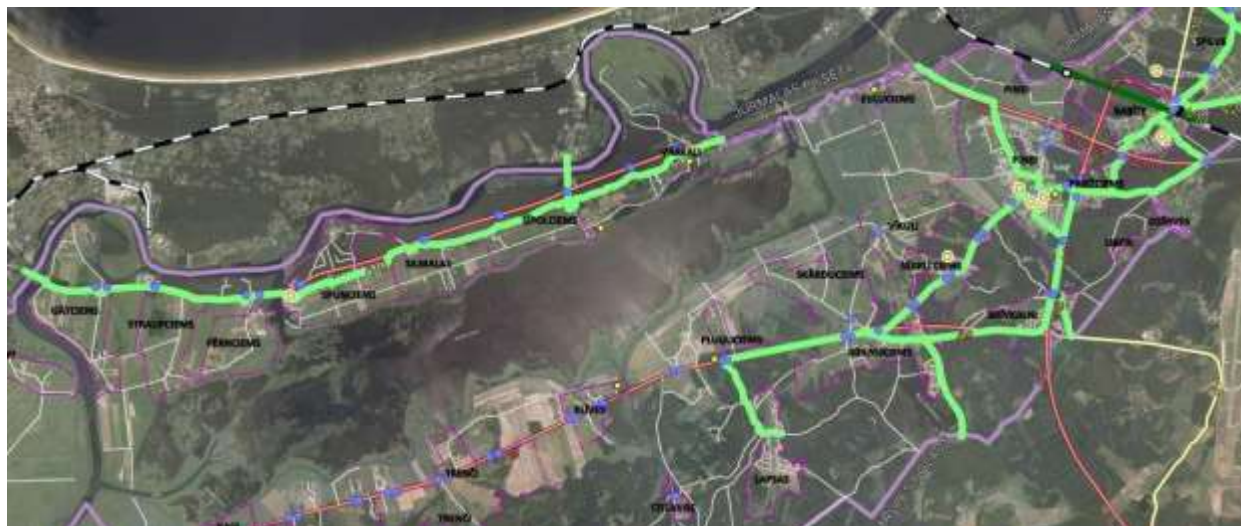
3.2. Babītes novada pašvaldībā

Babītes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam minēts, ka liela nozīme ir satiksmes infrastruktūras savienojumam starp Babītes novadu un Jūrmalas pilsētu. Babītes novada attīstības programmā 2014.-2020.gadam norādīts, ka novada teritorijā pieprasījums pēc velosatiksmes piedāvājumu. Novada teritoriju šķērso gan Eirovelo10 velomaršruts, gan velosatiksmes Rīga – Jūrmala, kas izmantojams par pamatu gan rekreācijas, gan lietišķo velosatiksmes tīkla attīstībai Babītes novada teritorijā.

Babītes novada attīstības programmā minēts, ka perspektīvā jāapsver velosatiksmes būvniecību, lai veicinātu darbavietu un sabiedrisko un atpūtas vietu sasaisti ar dzīvojamajiem kvartāliem. Kā nākotnē nozīmīgs saskares punkts ar kaimiņu pašvaldībām minēts velosatiksmes tīkls.

Babītes novada pašvaldība 2015.gada 26.oktobrī tematiskā plānojuma izstrādei izvirzītajos nosacījumos norāda, ka Babītes novada dome 2015.gada 25.martā pieņēma lēmumu uzsākt Babītes novada transporta infrastruktūras attīstības tematiskā plānojuma izstrādi, kā ietvaros tiks iezīmēti arī perspektīvie velosatiksmes tīkli. Tāpat Babītes novada pašvaldība atzīmē, ka tā plāno veikt velosatiksmes izpēti Babītes novada teritorijā, līdz ar to Babītes novada pašvaldības administrācija saskata sadarbības iespējas velosatiksmes savienojumu attīstībai starp abu pašvaldību teritorijām, veicinot potenciālo galamērķu dažādošanu un paplašinot sasniedzamības teritorijas. Atzīmējams, ka ar Babītes novada pašvaldības domes 30.03.2016. lēmumu Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums ir apstiprināts. Izstrādātajam tematiskajam plānojumam noteikts darbības termiņš līdz 2026.gadam vai līdz jauna Babītes novada teritorijas plānojuma apstiprināšanai. Babītes novada transporta attīstības tematiskajā plānojumā ir paredzēta vairāku velosatiksmes izbūve nākotnē, tos savienojot ar Rīga – Jūrmala velosatiksmes tīklu, un ir norādīts, ka būtiska ir velo infrastruktūras savienotība ar apkārtnē esošajām pašvaldību teritorijām (skatīt 6.attēlu). Savienojumiem ar Jūrmalas pilsētas teritoriju norādīti šādi plānotie punkti:

- pa valsts vietējo autoceļu V10 (tālāk virzot uz pašvaldības autoceļu C-57);
- Piņķi – Salienu – Jūrmala savienojumu ar Jūrmalas pilsētu veidojot Priedainē;
- Varkaļos virzot velosatiksmes gar valsts galvenā autoceļa A10 plānotajiem blakusceļiem;
- Pa perspektīvā plānoto Lielupes šķērsojumu uz Salas ielu Jūrmalas pilsētā;
- Pāri esošajam Lielupes tiltam uz Bračiemu Jūrmalas pilsētā.



6.attēls. Plānotie (gaiši zaļš) velosatiksmes tīkli Babītes novada teritorijā. Avots: Babītes novada transporta infrastruktūras attīstības tematiskais plānojums.

3.3. Engures novada pašvaldībā

Caur Engures novada teritoriju ved EiroVelo10 maršruts, kas Engures novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013.-2030.gadam minēts starp novada galvenajiem transporta ass elementiem, kā arī šī velosatiksmes attīstība norādīta kā kopīga interese ar Jūrmalas pilsētu.

Stratēģijā minēts, ka pašvaldība atbalsta velosatiksmes tīklu un to lomas transporta infrastruktūras kopējā sistēmā paaugstināšanos. Starp kopīgajām interesēm ar Jūrmalas pilsētu minēta velosatiksmes maršrutu

izstrāde. Engures novada teritorijas plānojumā 2013. – 2025.gadam minēts, ka novadā trūkst veloceļu, un ka veloceļu maršrutu izstrāde ir starp kopīgajām interesēm ar Jūrmalas pilsētu. Engures novada integrētās attīstības programmas 2012. – 2018.gadam investīciju plānā norādīts satiksmes drošības uzlabošanas projekts, izbūvējot gājēju ietves un veloceļu gar autoceļu Sloka-Talsi Engures, Klapkalnciema, Apšuciema un Plieņciema ciemu teritorijās.

4. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBU REGULĒJOŠIE NORMATĪVIE AKTI

Viens no vecākajiem būvnormatīviem (pagaidu būvnormatīvs), kas vairāk kā 20 gadus daļēji tika pielietots praksē, ir LBN – 100 „Teritoriālpārplānošana. Pilsētu un pagastu izbūve” (izdots 1992.gada 28.decembrī).

Būvnormatīvā tika noteikts:

“7.16. Apdzīvoto vietu ielu tīkls jāattīsta kā vienota sistēma, ievērojot ielu funkcionālo nozīmi, transporta, velosipēdistu un gājēju kustības intensitāti, teritorijas plānojuma un apbūves raksturu. Ielu tīklā jāizdala autoceļi, maģistrāles un vietējas nozīmes ielas, kā arī galvenās ielas.

7.19. Pilsētu ielu aprēķina parametri jāpieņem pēc 4.tabulas, kā arī ievērojot transporta būvju projektēšanas normatīvu prasības.”

Līdz pat 2002.gadam velosatiksmes infrastruktūras plānošana Latvijā nebija reglamentēta vispār un tikai 15.05.2002. tika izdotas Satiksmes ministrijas "Rekomendācijas veloceļu projektēšanai" Nr. 01-21/1, kas ilgstoši bija vienīgais informatīvais (bet ne normatīvais) materiāls, kas tika izmantots kā palīgmateriāls projektēšanā. Ņemot vērā šī dokumenta ieteikumu raksturu, arī Jūrmalas pašvaldība savos saistošajos noteikumos iekļāva prasību ievērot minētās rekomendācijas, veicot ielu rekonstrukciju vai jaunu velosipēdu ceļu izbūvi.

3.tabulā ir apkopota informācija par šobrīd spēkā esošajiem Latvijas normatīvajiem aktiem, kuru nosacījumi ir jāievēro turpmākajā velosatiksmes infrastruktūras plānošanā un būvniecībā, bet vienlaicīgi Latvijā ir izdota virkne dažādu standartu, kas reglamentē noteiktu jomu. Saskaņā ar Standartizācijas likumu, standartu ievērošana ir brīvprātīga, bet Ministru kabinets var noteikt obligāti piemērojamus Latvijas nacionālos standartus. Bet arī gadījumos, ja prasība izmantot konkrētus standartus ir iekļauta valsts vai pašvaldības izdotajos normatīvajos aktos vai nosacījumos, to pielietošana kļūst obligāta.

Attiecībā uz velosatiksmes infrastruktūras plānošanu tikai 2015.gada novembrī tika izdots pirmais **Latvijas Valsts standarts – “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015”**. Līdz ar to, velosatiksmes infrastruktūra, kas ir bijusi projektēta un/vai izbūvēta līdz 2016.gadam, iespējams ir neatbilstoša izdotajam Latvijas Valsts standartam.

Standarts izmantojams kopējā velotīkla plānošana un dažādu formu veloceļu projektēšanai. Standartā doti velosipēdu ceļu, gājēju un velosipēdu ceļu, kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, velojoslu un rekomendējošo velojoslu izvēles nosacījumi, to parametri un izveides iespējas.

Standartā aprakstīti velosatiksmes plānošanas un projektēšanas pamatprincipi, velosatiksmes infrastruktūras formu izvietojums, trases plāna un garenprofila parametri, velosatiksmes šķērsprofilu parametri, satiksmes organizācijas priekšlikumi, velopārbrauktuvju risinājumi, ceļu segas, veloinfrastruktūras aprīkojuma rekomendācijas.

3.tabula. **Satiksmes intensitāšu vērtības velosatiksmes atdalīšanai no pārējo transportlīdzekļu satiksmes, ja $V_{sd} = 50\text{km/h}$.** Datu avots: LVS 190-9

Mehānisko transportlīdzekļu satiksmes intensitāte VDI (A/24h)	Velosipēdu intensitāte maksimumstundā
5 000 – 10 000	≥50
10 000 – 15 000	≥50
Ja VDI > 15 000 (A/24h), velosatiksmes ir jāatdala	

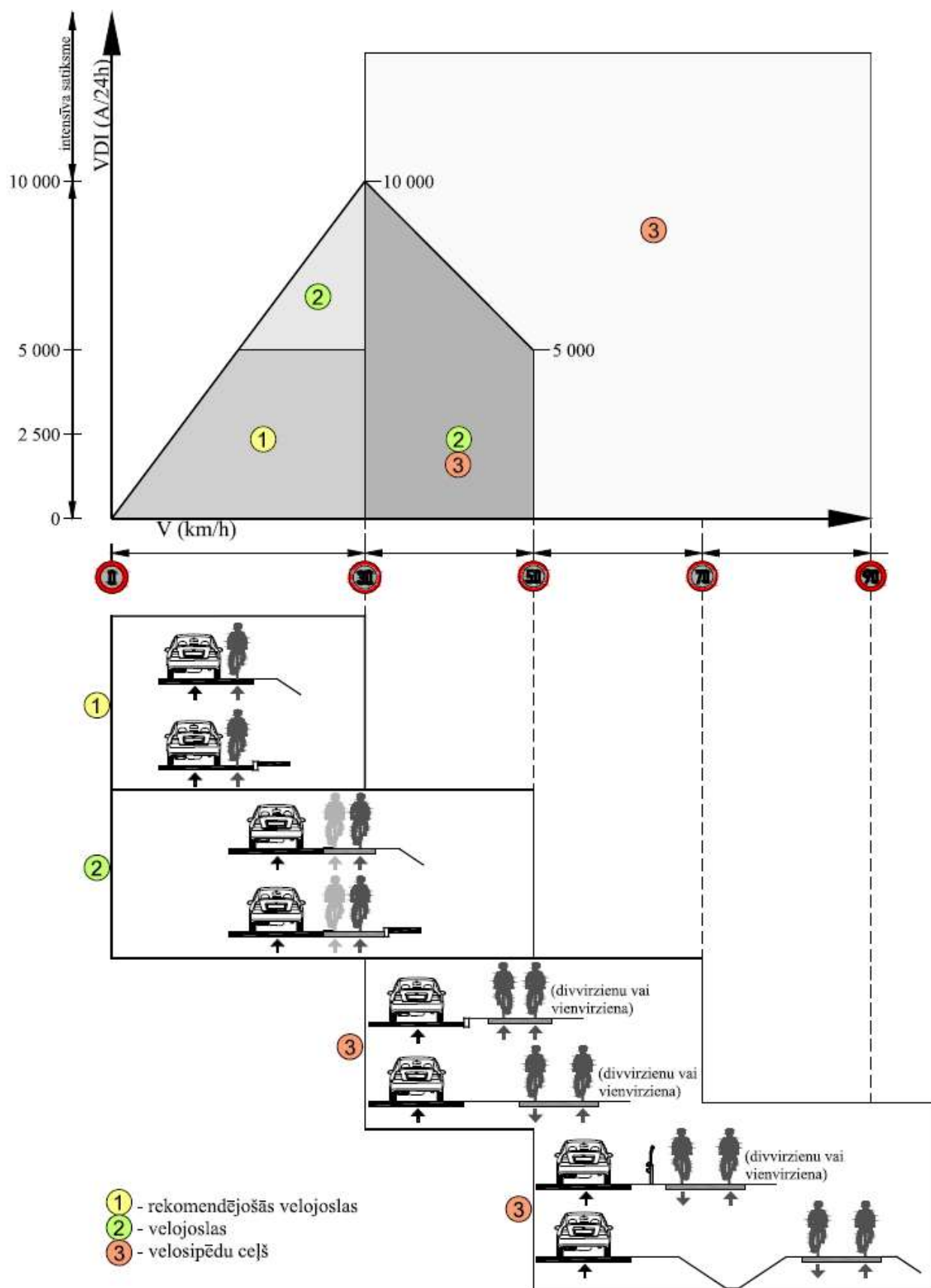
*Neattiecas uz tiltiem, ja pamatotu tehnisku iemeslu dēļ nav iespējams veikt velosatiksmes atdalīšanu.

Velosatiksmei un veloinfrastruktūrai standartā noteikti 5 pamatprincipi, kritēriji, kurus ievērojot ir iespēja panākt efektīvu, ilgtspējīgu un uz veselīgu dzīvesveidu orientētu transporta sistēmas sastāvdaļu – drošība, tīkla nepārtrauktība, tiešums, pievilcīgums un komforts.

Standartā definēti robežlielumi un situācijas, pie kurām rekomendēts izvēlēties konkrētas formas veloinfrastruktūru. Būtiskākie robežlielumi ir braukšanas ātrums, autotransporta intensitāte, velosipēdu intensitāte (skatīt 3.tabulu).

Uzmanību augstāk dotajā tabulā pievērš uzrādītie konkrētie lielumi, kad gan pie 5000, gan 10000 lielas satiksmes intensitātes diennaktī un 50 velobraucēju maksimumstundā (mazāk kā 1 velobraucējs minūtē) nepieciešama atdalīta velosatikme. SIA “METRUM” speciālisti neapšaubā standartā norādītos lielumus un to pamatojumu attiecībā uz drošības aspektu, tomēr aicina pirms atdalītās velosatikmes ieviešanas katru situāciju izvērtēt atsevišķi (protams, neatraujot to no lielāka mēroga plānojuma) un vērtēt šos izvēles kritērijus elastīgāk.

Standartā doti lielumi attiecībā uz velosatiksmes telpas parametriem – platumiem, augstumiem, brīvtelpām un nodalošajām joslām. Nepieciešamais velosatiksmes telpas platums divvirzienu kustībai ir 2.0m; ierobežotu apstākļu gadījumā – 1.60m, bet jāņem vērā arī sānu sadalošās un nodalošās joslas.



7. attēls. Velosatiksmes atdalīšanas no mehānisko transportlīdzekļu satiksmes shēma. Datu avots: LVS 190-9

4.tabula. Spēkā esošie Latvijas normatīvie akti, kuru nosacījumi ir jāievēro izstrādājot tematisko plānojumu un plānojot velosatiksmes infrastruktūru

Nr. p.k.	Normatīvais akts / plānošanas dokuments un tā darbības periods	Specifiskās prasības, kas attiecināmas uz velosatiksmes infrastruktūras plānošanu un attīstību
Teritorijas attīstības plānošanu regulējošie normatīvie akti		
1.	Teritorijas attīstības plānošanas likums (no 01.12.2011.)	<p>Teritorijas plānošanas likums nenosaka nekādas specifiskas prasības konkrēti ielu teritoriju un velosatiksmes infrastruktūras plānošanai, bet gan ir attiecināms uz teritoriju plānošanu kopumā.</p> <p>Likumā norādīts, ka 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).</p>
2.	Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumi Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (no 01.05.2015.)	Izdoti saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 7.panta pirmās daļas 4. un 5.punktu. Noteikumi nosaka tematiskā plānojuma saturu un izstrādes kārtību.
3.	Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (no 22.05.2013.)	<p>Izdoti saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 7.panta pirmās daļas 6. un 7.punktu.</p> <p>Noteikumi nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, kā arī teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju.</p> <p>Noteikumos lietoti šādi termini, kas ir attiecināmi uz tematisko plānojumu:</p> <p>publiskā ārtelpa – sabiedrībai pieejamas teritorijas un telpa, ko veido ielas, bulvāri, laukumi, parki, dārzi, skvēri, pagalmi, krastmalas, pasāžas, promenādes un citas vietas, kas nodotas publiskai lietošanai neatkarīgi no to īpašuma piederības;</p> <p>transporta infrastruktūra – būvju komplekss, kas ietver visu veidu transportam nepieciešamos objektus un to teritorijas – ielas, ceļus, tuneļus, viaduktus, satiksmes pārvadus, dzelzceļus ar dzelzceļa stacijām, jūras un upju ostas, lidostas, kanālus – kā arī citus to izmantošanai un uzturēšanai nepieciešamos objektus un sastāvdaļas;</p> <p>Noteikumu 110.punktā noteikts: Paredzot jaunus veloceļņus (arī apvienotos gājēju un veloceļņus), to izvietojumu plāno pēc iespējas attālināti no ielu un autoceļu brauktuvēm, lai pasargātu velobraucējus un gājējus no transportlīdzekļu radītā piesārņojuma (piemēram, trokšņa, gaisa vibrācijas vai dubļiem) un nepasliktinātu ceļu satiksmes drošību.</p> <p>Noteikumu 111.punktā noteikts: Plānojot ielu un autoceļu brauktuvju malās atsevišķas joslas velosatiksmi, tām paredz pietiekamu teritoriju, ievērojot drošības noteikumus un normatīvo aktu prasības satiksmes jomā.</p> <p>Noteikumu 198.punktā noteikts: Pie nozīmīgām publiskām ēkām papildus autonomvietnēm paredz arī speciāli aprīkotas velosipēdu, motociklu (arī mopēdu un motorolleru) un tūristu autobusu novietnes.</p> <p>Noteikumu 209.punktā noteikts: Velosipēdu novietnes paredz pie tirdzniecības un pakalpojumu objektiem, publiskām pārvaldes, kultūras, izglītības, ārstniecības iestādēm, sporta un atpūtas objektiem.</p> <p>Noteikumu 210.punktā noteikts: Velosipēdu novietnes izvietojiet tā, lai netiktu traucēta gājēju pārvietošanās pa ietvēm un gājēju celiņiem.</p>

		<p>Noteikumu 211.punktā noteikts: Velosipēdu novietnes platību aprēķina, pieņemot, ka viena velosipēda novietošanai nepieciešamā platība ir 1,2 m².</p> <p>Noteikumu 42.punktā noteikts: “Transporta infrastruktūras teritorija” (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.</p> <p>Noteikumu nodaļā 6.1. ir noteiktas vispārīgas prasības transporta tīkla plānošanai, nosakot ka detalizētu transporta attīstības plānu var izstrādāt kā tematisko plānojumu visai pašvaldības teritorijai vai, ja nepieciešams, atsevišķām pilsētām un ciemiem. (77.punkts)</p>
Ielu un velosatiksmes infrastruktūras būvniecību regulējošie normatīvie akti		
4.	Būvniecības likums (no 01.10.2014.)	<p>Likuma mērķis ir kvalitatīvas dzīves vides radīšana, nosakot efektīvu būvniecības procesa regulējumu, lai nodrošinātu ilgtspējīgu valsts ekonomisko un sociālo attīstību, kultūrvēsturisko un vides vērtību saglabāšanu, kā arī energoresursu racionālu izmantošanu.</p> <p>Likuma 4.pants nosaka būvniecības principus, t.sk. vides pieejamības principu, saskaņā ar kuru būvniecības procesā tiek veidota vide, kurā ikviena persona var ērti pārvietoties un izmantot būvi atbilstoši tās lietošanas veidam.</p>
5.	Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumi Nr. 633 „ Autoceļu un ielu būvnoteikumi ” (no 25.10.2014.)	<p>Noteikumi nosaka valsts autoceļu, pašvaldību ceļu, ielu, māju ceļu un komersantu ceļu būvniecības procesa kārtību, būvniecības procesā iesaistītās institūcijas un atbildīgos būvspeciālistus.</p> <p>2.punkts „Noteikumi attiecas uz jaunu valsts autoceļu, ceļu un ielu, komersantu ceļu būvniecību, kā arī uz esošu valsts autoceļu, ceļu un ielu, komersantu ceļu atjaunošanu, pārbūvi un nojaukšanu.”</p> <p>3.punkts „Termini “autoceļš”, “ceļš” un “iela” šajos noteikumos tiek lietoti atbilstoši likumā “Par autoceļiem” un Ceļu satiksmes likumā noteiktajai definīcijai.”</p> <p>Noteikumu 3.nodaļā noteiktās prasības attiecas uz jaunu pašvaldības ceļu, ielu un māju ceļu būvniecību, kā arī uz esošo pašvaldības ceļu, ielu un māju ceļu atjaunošanu, pārbūvi un nojaukšanu.</p>
6.	Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumi Nr.500 „ Vispārīgie būvnoteikumi ” (no 01.10.2014.)	<p>Noteikumi nosaka būvju iedalījumu grupās atkarībā no būvniecības sarežģītības pakāpes un iespējamās ietekmes uz cilvēku dzīvību, veselību un vidi.</p> <p>Noteikumu 1.pielikumā ir noteikts „Būvju iedalījums grupās atbilstoši būvniecības procesam”. Autoceļi un ielas ietilpst inženierbūvju grupā, un attiecīgi sadalīti pa grupām:</p> <p>I grupa – Māju ceļš viena īpašnieka zemes gabalā; II grupa – Inženierbūves, kuras neietilpst 1. vai 3.grupā; III grupa – 1) Automaģistrāles un ātrsatiksmes autoceļi; 2) Tilti, viadukti un ceļu pārvadi; 3) Tuneli, garāki par 100 m</p>
7.	Ministru kabineta 22.12.2009. noteikumi Nr.1620 „ Noteikumi par būvju klasifikāciju ” (no 01.01.2010.)	<p>Izdoti saskaņā ar Valsts statistikas likuma 7.1 pantu.</p> <p>Noteikumi nosaka būvju klasifikāciju pēc lietošanas veida. Klasifikācijas mērķis ir nodrošināt vienotu būvju uzskaiti Latvijas Republikā. Klasifikācijas objekti ir būves un telpu grupas.</p> <p>Noteikumu pielikumā ir iekļauta Būvju klasifikācija. Ielu teritoriju izmantošanai ir piemēroti sekojoši teritorijas izmantošanas veidi:</p> <p>Inženierbūves – visas būves, kurām nav ēku pazīmju, tādas kā sliežu ceļi, autoceļi un ielas, tilti un estakādes, lidostu skrejceļi, inženiertīkli, dambji u.tml.</p>

		<p>Ielas un ceļi - Ielas un ceļi pilsētās un apdzīvotās vietās, tai skaitā šķērsielas, lauku, meža, komersantu, māju ceļi, blakusceļi, pievedceļi, <u>velosipēdistu un gājēju ceļi</u>, kā arī laukumi ar cieto vai mīksto segumu</p> <p>8.punkts „Nosakot inženierbūves galveno lietošanas veidu, ņem vērā tās specifisko lietošanas veidu, kuru attiecina uz noteiktu klasifikācijas pozīciju.”</p>
8.	<p>Standartizācijas likums (no 14.10.1998.)</p> <p>Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi LVS-190-10 (no 03.07.2007)</p> <p>Ceļu projektēšanas noteikumi. 3.daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgli (no 29.11.2012)</p> <p>Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili. LVS-190-2 (no 16.10.2007)</p> <p>Ceļu projektēšanas noteikumi. 5.daļa: Zemes klātne (no 30.06.2011)</p> <p>Ceļu projektēšanas noteikumi. 1.daļa: Ceļa trase LVS-190-1 (no 12.07.2000.)</p> <p>Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015 (no 19.11.2015)</p>	<p>Likums reglamentē standartizācijas principus, uzdevumus, organizatorisko sistēmu un finansēšanas kārtību, kā arī standartu klasifikāciju. Standartizācija ir darbību kopums, kuru mērķis ir noteikt vispārīgus un daudzkārt piemērojamus principus esošo vai perspektīvo uzdevumu risināšanai un tādējādi radīt nosacījumus optimālai sakārtotībai noteiktā jomā.</p> <p>Viens no standartizācijas principiem ir - brīvprātīga piedalīšanās standartizācijā un brīvprātīga standartu piemērošana; bet viens no uzdevumiem - nodrošināt cilvēka dzīvības, veselības un vides aizsardzību.</p> <p>Saskaņā ar Standartizācijas likumu, standartu ievērošana ir brīvprātīga, bet Ministru kabinets var noteikt obligāti piemērojamus Latvijas nacionālos standartus.</p>
Citi		
9.	<p>Ceļu satiksmes likums (no 04.11.1997.)</p>	<p>1.pants. „Likumā lietotie termini:</p> <p>3) ceļš — jebkura satiksmei izbūvēta teritorija (autoceļš, iela, prospekts, šķērsiela un tamlīdzīgas teritorijas visā platumā, ieskaitot brauktuvi, ietves, nomales, sadalošās joslas un salīņas). Ceļa kompleksā ietilpst ceļš, mākslīgās būves (tilti, satiksmes pārvadi, tuneļi, caurtekas, ūdens novadīšanas ietaises, atbalsta sienas un citas būves), ceļu inženierbūves (pasāžieru sabiedrisko transportlīdzekļu pieturvietas un paviljoni, bremzēšanas un paātrinājuma joslas, transportlīdzekļu stāvvietas, atpūtas laukumi, <u>veloceliņi un ietves</u>, ceļu sakaru un apgaismojuma līnijas, elektrotransporta kontakttīkli un citas inženierbūves), satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi (ceļa zīmes, luksofori, signālstabiņi, aizsargbarjeras, gājēju barjeras, vertikālie un horizontālie ceļa apzīmējumi un citi tehniskie līdzekļi);</p> <p>32) velosipēds — transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai, izmantojot uz tā esošā cilvēka muskuļu spēku (izņemot invalīdu ratiņus). Velosipēds var būt aprīkots ar elektromotoru, kura jauda ir ne lielāka par 0,25 kW;</p> <p>10.² pants. Velosipēdu reģistrācija</p> <p>(1) Velosipēdu reģistrācija ir brīvprātīga, un ceļu satiksmē atļauts piedalīties arī ar neregistrētiem velosipēdiem.</p> <p>24.pants. Transportlīdzekļu vadītāju un atsevišķu kategoriju ceļu satiksmes dalībnieku vecuma ierobežojumi:</p>

		<p>(4) Braukt ar velosipēdu ceļu satiksmē patstāvīgi atļauts personai, kura sasniegusi 10 gadu vecumu un kurai ir velosipēda vai jebkuras kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Braukt ar velosipēdu pilngadīgas personas pavadībā pa ietvēm, velosipēdu ceļiem un citām vietām, kur atļauta tikai velosipēdu un gājēju kustība, bērniem atļauts neatkarīgi no to vecuma, bet ceļu satiksmē — no septiņu gadu vecuma. Dzīvojamās zonās, daudzdzīvokļu namu pagalmos un vietās, kur nenotiek mehānisko transportlīdzekļu braukšana, bērniem neatkarīgi no to vecuma braukt ar velosipēdu atļauts patstāvīgi.</p> <p>36.pants. „Ceļu satiksmes organizācijas mērķis ir nodrošināt nepārtrauktu, ritmisku un ātru ceļu satiksmes norisi, kā arī maksimāli garantēt tās drošību.”</p>
10.	Ministru kabineta noteikumi Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" (no 01.01.2016.)	<p>Noteikumi nosaka ceļu satiksmes kārtību Latvijā.</p> <p>Noteikumos lietotie termini:</p> <p><i>2.10. dzelzceļa pārbrauktuve – ceļa krustojumā ar dzelzceļa sliežu ceļa klātni vienā līmenī. Dzelzceļa pārbrauktuves robeža ir iedomāta līnija, kas perpendikulāri ceļa asij šķērso brauktuvi, sākot no dzelzceļa pārbrauktuves barjeras, bet, ja šādas barjeras nav, – no 134. vai 135. ceļa zīmes;</i></p> <p><i>2.17.gājēju un velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta gājējiem un braukšanai ar velosipēdu un apzīmēta ar 419. vai 421. ceļa zīmi;</i></p> <p><i>2.19. kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta jauktai gājēju un velosipēdu satiksmei un apzīmēta ar 417. ceļa zīmi;</i></p> <p><i>2.29. velojosla – josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transportlīdzekļu satiksmes ir atdalīta ar 920. ceļa apzīmējumu (tiek apzīmēta ar 941. ceļa apzīmējumu; var tikt apzīmēta ar 413. un 824. ceļa zīmi);</i></p> <p><i>2.30. velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdiem un apzīmēta ar 413. ceļa zīmi un 932. vai 941. ceļa apzīmējumu.</i></p> <p>7. Gājējiem jāpārvietojas pa ietvi, gājēju ceļu, gājēju un velosipēdu ceļu vai kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, bet, ja to nav, – pa nomali. Ja ietves, gājēju ceļa, gājēju un velosipēdu ceļa, kopīga gājēju un velosipēdu ceļa vai nomales nav vai ja pa to pārvietoties nav iespējams, gājējiem ir atļauts pārvietoties pa brauktuves malu vienā rindā (pa ceļiem, kur ir sadalošā josla, – pa ārmalu).</p> <p>8. Pārvietoties pa ietvi, gājēju ceļu, gājēju un velosipēdu ceļu, kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu vai nomali, izmantojot skrituļslidas, skrituļdēļus u. tml. sporta vai atpūtas inventāru, atļauts, ja tas netraucē pārējos gājējus. Šķērsot brauktuvi ar minēto inventāru atļauts ar ātrumu, kas nepārsniedz gājēju pārvietošanās ātrumu.</p> <p>98. Pa ietvēm, gājēju ceļiem, <u>velosipēdu ceļiem, gājēju un velosipēdu ceļiem, kopīgiem gājēju un velosipēdu ceļiem, kā arī velojoslām mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts</u>, izņemot ceļu uzturēšanas un komunālo dienestu (piemēram, elektroapgādes, siltumapgādes) transportlīdzekļus, ja tie veic ceļu uzturēšanas, remonta vai avārijas seku likvidēšanas darbus, un specializētos tūristu transportlīdzekļus (izņemot pa ietvēm). Pašvaldības ar attiecīgu lēmumu ir tiesīgas noteikt laikposmu, kad pa šiem ceļiem atļauts braukt un stāvēt (tai skaitā stāvēšanas ilgumu) transportlīdzekļiem, kas apkalpo tirdzniecības vai citus uzņēmumus, veic ar īpašumu apsaimniekošanu saistītus darbus (piemēram, pieved preces, būvmateriālus) objektos, kas atrodas tieši pie šiem ceļiem, ja nav citu piebraukšanas iespēju, netiek traucēta gājēju un velosipēdu vadītāju pārvietošanās un attiecīgo transportlīdzekļu pilna masa nepārsniedz 5 t. Novietojot transportlīdzekli</p>

		<p>stāvēšanai, tā salonā pie priekšējā stikla novieto informāciju par laiku, kad transportlīdzeklis novietots.</p> <p>139. <u>Dzīvojamā zonā</u>, degvielas uzpildes stacijās un stāvvietās gājējiem un velosipēdu vadītājiem atļauts pārvietoties pa ietvēm un pa brauktuvi visā tās platumā.</p> <p>140. <u>Dzīvojamā zonā</u>, degvielas uzpildes staciju un stāvvietu teritorijā gājējiem un velosipēdu vadītājiem ir priekšroka, taču viņiem aizliegts nepamatoti traucēt citu transportlīdzekļu braukšanu.</p> <p>22. Papildu prasības velosipēdu vadītājiem:</p> <p>200. Velosipēdu vadītājiem jābrauc pa attiecīgā virziena velojoslu, velosipēdu ceļu vai gājēju un velosipēdu ceļu iespējami tuvāk tā labajai malai. Ja to nav vai tie ir attālināti no ceļa, velosipēdu vadītājiem atļauts:</p> <p>200.1. braukt pa brauktuvi vienā rindā iespējami tuvāk brauktuves (braukšanas joslas) labajai malai. Tālāk uz brauktuves atļauts izbraukt šādos gadījumos:</p> <p>200.1.1. lai apbrauktu, apsteigtu vai apdzītu;</p> <p>200.1.2. lai turpinātu braukt izvēlētajā virzienā apdzīvotās vietās, kur braukšanai vienā virzienā ir ne vairāk par divām joslām, ja malējā labā josla ir iekārtota labajam pagriezienam;</p> <p>200.1.3. pavadot bērnus, kas jaunāki par 12 gadiem;</p> <p>200.2. braukt pa nomali, dodot ceļu gājējiem;</p> <p>200.3. braukt pa ietvi, ja braukšana pa brauktuvi, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, ceļa un meteoroloģiskos apstākļus, nav iespējama, ir apgrūtināta vai bīstama. Braucot pa ietvi, velosipēdu vadītājiem jāizvēlas tāds braukšanas ātrums, lai netiktu apdraudēti vai traucēti gājēji un, ja nepieciešams, jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz gājēju pārvietošanās ātrumu. Velosipēdu vadītāji nekādā veidā nedrīkst apdraudēt vai traucēt gājējus. Gājējiem, pārvietojoties pa ietvi, ir priekš-roka. Braucot pa ietvi vietās, kur velosipēdu vadītāju braukšanas trajektorijas krustojas ar pārējo transportlīdzekļu braukšanas trajektorijām, velosipēdu vadītājiem jānovērtē attālums līdz transportlīdzekļiem, kas tuvojas, kā arī jānovērtē to braukšanas ātrums un jāpārliecinās par drošību.</p> <p>212. <u>Speciāli pasažieru pārvadāšanai vai reklāmas nolūkiem izgatavotiem velosipēdiem</u>, kuru platums pārsniedz 1 m un kuri paredzēti komercpakalpojumu sniegšanai, izmantošanas nosacījumus un kustības maršrutu, izvērtējot tā sabiedriskās nepieciešamības un drošības kritērijus, nosaka pašvaldības dome.</p>
11.	<p>Ministru kabineta 26.08.2003. noteikumi Nr.474 „Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu” (no 30.08.2003.)</p>	<p>Noteikumu 51.punktā noteikts: Kultūras pieminekļu remontā (bojāto daļu vai elementu identiskas atjaunošanas, nomaiņas un pastiprināšanas darbi, kas būtiski nepārveido kultūras pieminekli un uzlabo tā tehnisko stāvokli), konservācijā (pieminekļa vai tā daļas būvnieciska, fizikāla un ķīmiska nostiprināšana), restaurācijā (pieminekļa vai tā daļas zinātniski pamatota atjaunošana sākotnējā veidolā, saglabājot vērtīgākos uzslāņojumus) un rekonstrukcijā (pieminekļa vai tā daļas pārveidošana, mainot apjomu, telpisko struktūru un plānojumu) izvērtē dažādu laiku uzslāņojumus un saglabā:</p> <p>51.1. ēkām un būvēm – oriģinālo konstruktīvo sistēmu un konstrukcijas, plānojumu, apjomu, materiālus, apdari, vērtīgus interjera elementus, detaļas, rotājumus, vēsturiskās iekārtas un komunikācijas;</p> <p>51.2. pilsētu un lauku ēku grupām – vēsturisko plānojumu, reljefa, ūdenstilpju un apzaļumojuma sistēmu, apbūves ārējo veidolu un kultūrvēsturiski vērtīgo labiekārtojumu;</p>

		<p>51.3. nozīmīgām vietām – vēsturisko plānojumu, telpisko izveidojumu, siluetu, reljefu, ūdenstilpju un apzaļumojuma sistēmu, apbūves ārējo veidolu un kultūrvēsturiski vērtīgo labiekārtojumu;</p> <p>51.4. arheoloģiskajiem pieminekļiem – reljefu, struktūru un ārējo veidolu.</p>
12.	<p>Likums Par aizsargājamām teritorijām (07.04.1993.)</p> <p>īpaši dabas (no</p>	<p>Likuma objekti ir īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.</p> <p>Aizsargājamās teritorijas iedala šādās kategorijās: dabas rezervāti, nacionālie parki, biosfēras rezervāti, dabas parki, dabas pieminekļi, dabas liegumi, aizsargājamās jūras teritorijas un aizsargājamo ainavu apvidi.</p> <p>15.pants. Aizsargājamo teritoriju aizsardzības un izmantošanas noteikumi</p> <p>(1) Aizsargājamām teritorijām var izstrādāt aizsardzības un izmantošanas noteikumus, lai nodrošinātu šo teritoriju aizsardzību un tajās esošo dabas vērtību saglabāšanu.</p> <p>(2) Ir aizsargājamo teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi un aizsargājamo teritoriju dabas aizsardzības plāni.</p> <p>17.pants. Individuālie aizsargājamo teritoriju aizsardzības un izmantošanas noteikumi</p> <p>(1) Aizsargājamai teritorijai var izstrādāt individuālos aizsardzības un izmantošanas noteikumus, ņemot vērā konkrētās aizsargājamās teritorijas īpatnības, kā arī tās izveidošanas un aizsardzības mērķus un uzdevumus. Aizsargājamās teritorijas individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi reglamentē pieļaujamo un aizliegto darbību veidus šajā teritorijā, kā arī, ja nepieciešams, tās iedalījumu funkcionālajās zonās.</p> <p>(2) Individuālos aizsargājamo teritoriju aizsardzības un izmantošanas noteikumus reglamentē Ministru kabinets.</p> <p>(3) Pašvaldību izveidoto aizsargājamo teritoriju individuālos aizsardzības un izmantošanas noteikumus reglamentē attiecīgā pašvaldība.</p>
13.	<p>Ministru kabineta noteikumi Nr.309 “Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža” (no 09.05.2012.)</p>	<p>Noteikumi nosaka: kārtību koku ciršanai ārpus meža; kārtību, kādā izsniedz atļauju koku ciršanai ārpus meža; metodiku zaudējumu aprēķināšanai par koku ciršanu pilsētas un ciema teritorijā; gadījumus, kad zaudējumu atlīdzība netiek noteikta.</p>

5. ESOŠĀ VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRA UN TĀS ATBILSTĪBA JŪRMALAS TERITORIJAS PERSPEKTĪVAJAI ATTĪSTĪBAI

5.1. Esošā velosatiksmes infrastruktūra pilsētas teritorijā

Jūrmalas pilsētas veloinfrastruktūru raksturo:

- Jūrmalas pilsētai pārsvarā ir raksturīgs rekreatīvas velobraukšanas raksturs, ar augstu potenciālu lietišķās jeb ikdienas velobraukšanas raksturam;
- Jūrmalas veloinfrastruktūras pamatā ir sadrumstalots velotīkls, kas pārsvarā sastāv no gājēju un velosipēdu ceļiem un kopīgiem gājēju un velosipēdu ceļiem. Ir vērojamas vairākas vietas, kur veloinfrastruktūra neprognozēti izbeidzas, nesniedzot loģisku turpinājumu;
- Daļā velosipēdistu ceļu un joslu izvietojums ir neatbilstošs motorizēto transportlīdzekļu ātrumam;
- Izbūvētie velomaršruti savā starpā nesavienojas;
- Esošo veloceļu iesegums lielākoties ir bruģakmens, vietām asfalts, bet pavisam mazā posmā blietēta grunts;
- Lielā daļā veloinfrastruktūras ir LVS standartiem neatbilstoša satiksmes dalībnieku organizācija, proti, būtu nepieciešams izvietot velo infrastruktūru blakus automašīnām, bet gājējus novirzīt nost no ielas;
- Neskaidro apzīmējumu un marķējumu dēļ, krustojumi nav skaidri uztverami un saprotami;
- Daļa krustojumu nav labi pārrēdzami (nav laba savstarpējā satiksmes dalībnieku redzamība);
- Vietās, kur veloinfrastruktūra šķērso dzelzceļa pārbrauktuves, ir vērojams slikts segums un novirze no rekomendējamā šķērsojuma slīpuma;
- Gan apsekojuma laikā, gan no aptaujas anketām secināms, ka tieši luksofori ir viens no iemesliem pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus;
- Kā specifiskie objekti, kas traucē pārvietošanos ar velosipēdu, ir minami – tilts pār Lielupi un tilts pie Dzintaru stacijas, kā arī barjeras rekonstruētajās dzelzceļa stacijās, kur bieži ar nestandarta riteņiem nav iespējams izbraukt tiem cauri;
- Kā šķēršļi, kas atrodas uz velosipēdu ceļiem un joslām, ir minami ceļazīmes, dekoratīvie bortakmeņi ap apstādījumu, pazeminājumi pie iebrauktuvēm uz blakus teritorijām, kā arī lietus ūdens uztvērējrežģi;
- Vietās, kur ir blakus gājēju ceļš un veloceļš, ir vērojama konkurence starp gājējiem un velobraucējiem, jo paredzētā infrastruktūra ir nepietiekami plata;
- Veloceliņu un gājēju ietvju platumu papildus samazina ielu malās esošie apstādījumi un krūmi, kuru vainags daļēji atrodas velosipēdu braukšanas trajektorijas zonā;
- Veloinfrastruktūra slikti savieno galvenos pilsētas robežās esošos galamērķus – dzelzceļa stacijas ar dzīvojamām zonām, skolām, bērnudārziem, atpūtas un kultūras objektiem;
- Lai gan Jūrmalas pilsētā ir izveidots ievērojams veloceļu tīkls, turpmāk ir nepieciešams pievērst lielāku uzmanību infrastruktūras kvalitātes izpildījumam;



8.attēls. Velonomas punkts Jūrmalā. Avots: SIA "METRUM" 2016

- Kā pozitīva iezīme jūrmalas veloinfrastruktūrā ir raksturojama velonomu esamība. Pēc SIA “METRUM” apkopotās informācijas, Jūrmalas pilsētā pieejami 15 velonomas punkti (skatīt 7.attēlu), no kurām 7 ir pašapkalpošanās “Sixt” velo nomas vietas. Velonomu attīstība ir cieši saistīta ar velobraukšanas popularizēšanu.



9.attēls. Velonomas punkti Jūrmalā. Avots: SIA “METRUM”, 2016

5.2. Esošie / plānotie velomaršruti un to galapunkti

Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas pašvaldībā pieejamo informāciju, Jūrmalā ir izveidoti pieci velomaršruti 53,06 km garumā (skatīt 4.tabulu). Jūrmalu šķērso Eiropas nozīmes veloceļu tīkla maršruti EuroVelo 10 (Hanzas loks) un EuroVelo 13 (Dzelzs aizkara trase) – abu veloceļu trases pilsētā daļēji sakrīt. Veloceliņa infrastruktūra ir izveidota tikai daļā no maršruta, tas nav marķēts.

4.tabula. Velomaršruti Jūrmalā

Nr.p.k.	Velomaršruts	Garums, km
1.	Priedaines dzelzceļa stacija – Babītes iela – Lielupes autotilts – Muižas iela – 6.līnija – velomaršruts Nr.2	5,53
2.	Dome – Jomas iela – Ērgļu iela – Jūras iela – Turaidas iela – Dzintaru prospekts – Lazdonas iela – celiņš gar kāpām – 25.līnija – Bulduru prospekts – 36.līnija	8,65
3.	Lielupes auto tilts – Rīgas iela – Brīvības prospekts	5,83
4.	Kolkas iela – Talsu šoseja – Asaru prospekts	7,55
5.	Pludmale visā garumā	25,5
Kopā:		53,06

5.3. Izstrādātie, realizētie un nerealizētie skiču projekti, būvprojekti un detālplānojumi

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros ir analizēti pašvaldībā izstrādātie skiču projekti, būvprojekti un detālplānojumi, kuru risinājumi skar veloinfrastruktūras attīstību. Daļa no projektos esošajās infrastruktūras ir realizēta, un tā tematiskā plānojuma grafiskajā daļā ir digitalizēta, norādot to kā esošu veloinfrastruktūru.

Pēc Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmā pieejamās informācijas (TAPIS), kas skatīta 2016.gada 30.maijā, Jūrmalas pilsētas pašvaldībā ir spēkā 17 detālplānojumi, savukārt izstrādes stadijā ir 22 detālplānojumi un viens lokālplānojums.

Tematiskā plānojuma izstrādes laikā izvērtēti sekojoši līdz šim vēl daļēji vai pilnībā nerealizētie skiču projekti un būvprojekti:

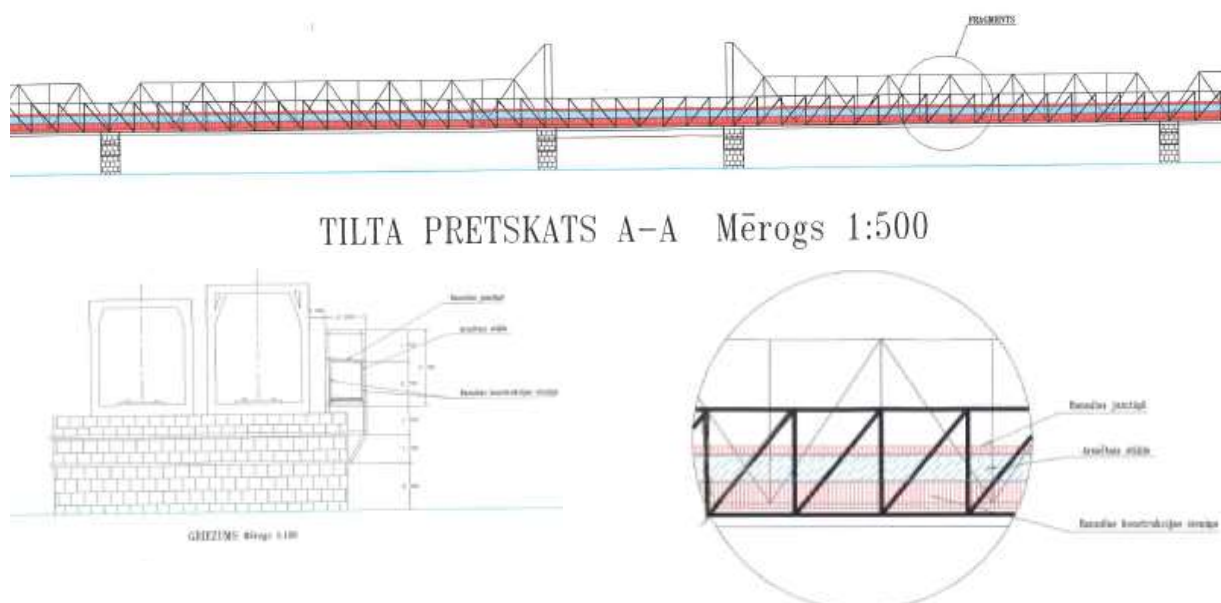
- 2006.gadā izstrādātais skiču projekts “Veloceļņš posmā no Jomas ielas līdz Pils ielai Jūrmalas pilsētā (pasūtītājs Jūrmalas pilsētas dome, izstrādātājs SIA “Likass”) – daļēji realizēts tikai posmā gar Zigfrīda Meierovica prospektu, bet nav realizēts plānotais veloceļa posms gar dzelzceļu;

- 2008.gadā izstrādātais skiču projekts “Veloceliņš posmā no Dubultiem līdz Vaivariem Jūrmalas pilsētā (pasūtītājs Jūrmalas pilsētas dome, izstrādātājs SIA “Likass”) – nav realizēts, bet daļēji izmantojams turpmākajā projektēšanā plānotajam veloceļa posmam no Lielupes ielas (Jaundubultos) līdz Upes ielai (Mellužos).
- 2009.gadā izstrādātais tehniskais projekts “Dubultu satiksmes mezgla rekonstrukcija” (pasūtītājs Jūrmalas pilsētas dome, izstrādātājs SIA “Pk 19+93”) – nav realizēts, bet veicot būvprojekta aktualizāciju nepieciešams tajā papildus iekļaut priekšlikumu par veloceļa izbūvi gar Dubultu prospektu, saglabājot plānoto brauktvju skaitu.
- 2015.gadā izstrādātais būvprojekts “Paaugstināto (550 mm) peronu būvniecība un dzelzeļa pasažieru infrastruktūras modernizācija pieturas punktā “Dzintari”, kas izstrādāts kompleksa projekta “Dzelzeļa pasažieru infrastruktūras modernizācija stacijās Zolitūde, Imanta, Babīte, Bulduri, Dzintari, Vaivari, Pumpuri, Melluži, Asari, Lielupe, Majori, Dubulti, Sloka” sastāvdaļa (pasūtītājs VAS “Latvijas Dzelzeļš”, izstrādātājs SIA “Olimps”) – realizēts, izņemot plānoto gājēju un velobraucēju dzelzeļa šķērsojumu zem Dzintaru pārvada (skat. 5. tabula).

Jūrmalas pilsētas dome 2001.gada 14.novembrī izsludināja atklātu konkursu „VELOCELIŅŠ” par labāko projekta skici – priekšlikumu veloceļa izbūvei pāri Lielupes dzelzeļa tiltam. Konkursa mērķis bija optimālā risinājuma atrašana veloceļa trases novietojumam un dzelzeļa tilta šķērsošanai. Konkursā tika iesniegti 3 skiču priekšlikumi: ar devīzi „Skaistais tērauda laikmets”, „Lielupes savienotie krasti” un „DŽI”. Žūrijas komisija 2001.gada 27.decembrī pasludināja konkursa „VELOCELIŅŠ” rezultātus, kuri bija sekojoši:

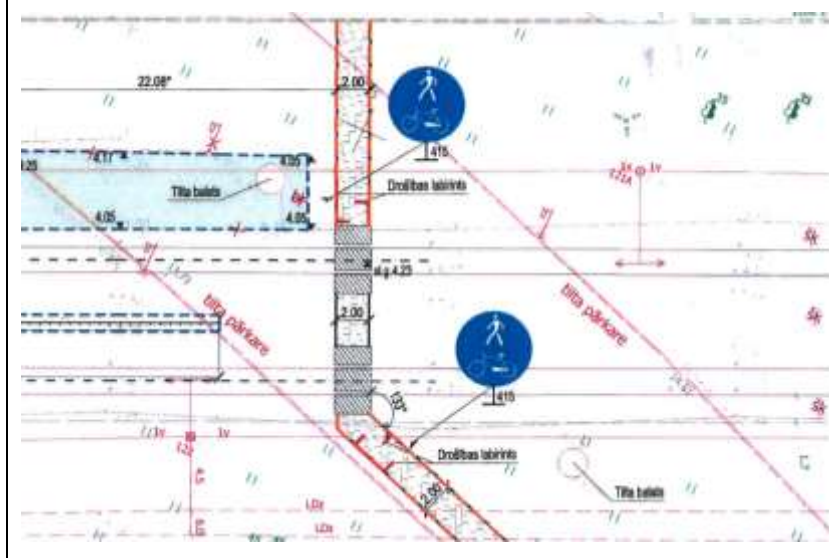
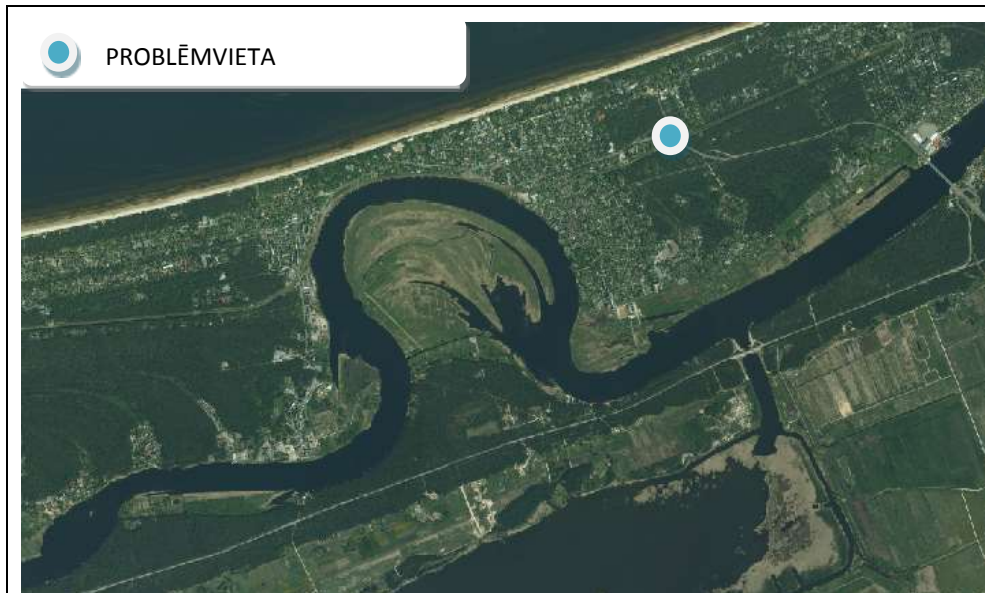
1. Izvirzīt pirmajai vietai skiču projektu „DŽI”, ņemot vērā akciju sabiedrības „Latvijas Dzelzeļš” vēstuli, kā arī to, ka projekta variants bijis finansiāli vislētākais, visvieglākais un tam bijusi vienkāršākā konstrukcija;
2. Izvirzīt otrajai vietai skiču projektu „Lielupes savienotie krasti”, kā trūkumus nosaucot to, ka projekta variantā paredzēta sarežģīta stiprinājumu konstrukcija, nepieciešams novietot celiņa arkas uz tilta balsta otrā pusē veloceļam un projekta izmaksas ir par 37 tūkstošiem latu lielākas, nekā „DŽI” projekta variantā;
3. Izvirzīt trešajai vietai skiču projektu „Skaistais tērauda laikmets”, kā trūkumus norādot to, ka projekta variants bijis visdārgākais un tam bijusi vissmagākā konstrukcija.

Projektā ar devīzi “DŽI” piedāvātajā variantā paredzētas paralēli novietotas metāla kopnes no augstvērtīga „RAUTARUUKKI” tērauda kvadrātiskiem un taisnstūra profiliem. Dzelzsbetona plātņu brauktuve, rannilas sienu un jumtiņa konstrukcija veido noslēgtu tuneļa veida konstrukciju. Tas paredzēts tāpēc, lai brauktuve neapsnigtu un neapledotu. Līdz ar to nav nepieciešama mehāniskā tīrīšana ziemas apstākļos, kā arī samazinās slodzes. Tuneļa izgaismošanai vienā fasādē paredzēts stiklojumos no armētā stikla.








10.attēls. Fragmenti no konkursa projekta ar devīzi “DŽI”

5.tabula. Vieta zem Dzintaru satiksmes pārvada, kur starp tilta balstiem perspektīvā paredzēta gājēju pāreja velosipēdu celiņa vajadzībām – pašreizējā situācija 29.05.2016. un būvprojektā “Paaugstināto (550 mm) peronu būvniecība un dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija pieturas punktā “Dzintari”” (2015) paredzētie risinājumi



PIENĒMTIE APZĪMĒJUMI

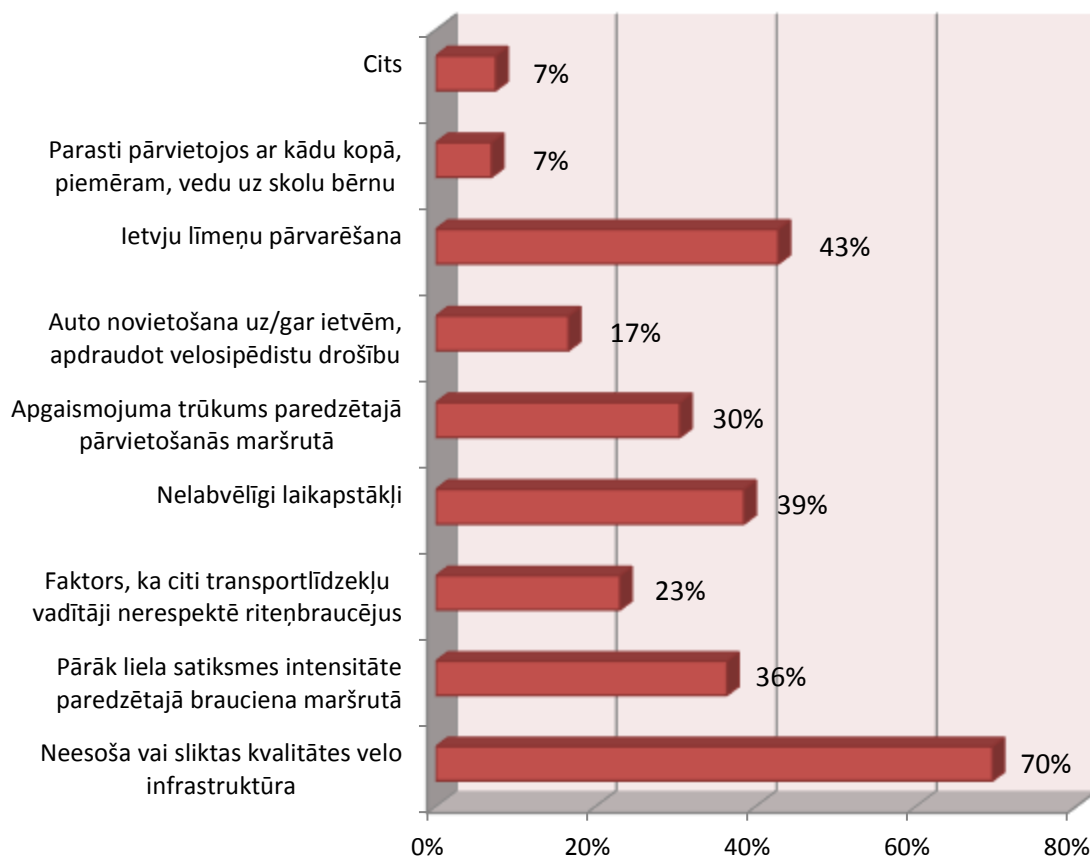
-  Projektējams betona bruģakmens segums
-  Projektējamā plātne uz gājēju pārejas sliežu šķērsošanas vietās
-  Projektējamais drošības aprīkojums
-  Projektējamā ietves apmale BR (100.20.8)
-  Projektējamās rīkojuma zīmes vieta

PAREDZĒTIE RISINĀJUMI BŪVPROJEKTĀ (2015), PAREDZOT GĀJĒJU PĀREJU VELOSIPĒDU CELIŅA VAJADZĪBĀM PĀR DZELCEĻA SLIEDĒM

5.4. Iedzīvotāju un velosatiksmes infrastruktūras lietotāju aptauja, tās rezultāti

Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcijas izstrādes ietvaros tika veikta aptauja, lai noskaidrotu Jūrmalas iedzīvotāju un viesu viedokli par Jūrmalas velo infrastruktūras pašreizējo stāvokli un iespējām to uzlabot. Anketa tika izplatīta 2016.gada aprīļa mēnesī, un tā bija pieejama gan elektroniski Jūrmalas pašvaldības tīmekļa vietnē, gan papīra formātā vairākās publiski pieejamās vietās, tai skaitā tā tika publicēta arī 2016.gada 14.aprīļa Jūrmalas pilsētas pašvaldības informatīvajā izdevumā “Jūrmalas Avīze”. Aptaujas anketu kopumā aizpildīja 193 respondenti.

Lielākā daļa (93%) no respondentiem velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli arī paši izmanto. Tā respondentu daļa, kas velosipēdu neizmanto, atzīmējuši, ka velosipēdu neizmanto, jo ir bailes no intensīvas satiksmes vai arī – līdz šim vēl nav iegādājušies velosipēdu.



11.attēls. Iemesli, kas attur no velosipēda izmantošanas ikdienā

Pēc 8.attēla redzams, ka galvenais iemesls, kādēļ velosipēds netiek izmantots ikdienā, ir neesoša vai sliktas kvalitātes velo infrastruktūra (70%). Nozīmīgi iemesli ir arī ietvju līmeņu pārvarēšana (43%), nelabvēlīgi laika apstākļi (39%), pārāk liela satiksmes intensitāte (36%) un apgaismojuma trūkums (30%) paredzētajā pārvietošanās maršrutā. Kā vēl viens iemesls vairākkārtīgi ir minēts drošu velo novietņu trūkums galamērķī. Pēc šīm atbildēm var secināt, ka galvenais, kas nepieciešams, lai veicinātu velosipēda izmantošanu ikdienā, ir uzlabojumi velo infrastruktūrā, padarot to cilvēkiem drošāku.

Uz jautājumu „Kādu infrastruktūru Jūs izmantojiet, braucot ar velo?”, lielākā daļa respondentu ir atbildējuši, ka dod priekšroku veloceliņiem, taču brauc arī pa ielām, kurās nav ļoti intensīva satiksme (64%). Mazāka daļa atbildējusi, ka jūtas droši un brauc pamatā tikai pa velo celiņiem un ielām, kur velosipēdu josla ir atdalīta no pārējās brauktuves (29%) un ka jūtas komfortabli, dalot brauktuvi ar autovadītājiem (7%). Šādas atbildes liecina par to, ka primāri veloinfrastruktūru būtu jāplāno zemākas satiksmes intensitātes ielās vai arī – tā jāplāno atdalīta no automašīnu brauktuves.

Visbiežāk iedzīvotāji izmanto velosipēdu atpūtai un sporta aktivitātēm (87%), mazāk braucot uz skolu, darbu (33%), dodoties iepirkties (26%) un citu pārvietošanās līdzekļu sasniegšanai (9%). Tātad lielākā daļa velobraucēju velosipēdu neizmanto ikdienā, bet gan atpūtai un sportam. Iemesli, kādēļ tas tā notiek, jau ir minēti augstāk.

Uz jautājumu „Lai sasniegtu kādu galamērķi, vai bieži izmantojiet velosipēdu līdzās kādam citam pārvietošanās līdzeklim?”, lielākā daļa (62%) ir atbildējuši, ka neizmanto, taču 22% iedzīvotāji bieži izmanto velosipēdu, lai sasniegtu vilcienu un 11% - lai sasniegtu autobusu. Daļa aptaujāto izmanto velosipēdu arī lai sasniegtu automašīnu.

Aptaujas rezultāti liecina, ka visbiežāk tiek veiktas distances no 5 līdz 10 kilometriem un vairāk nekā puse aptaujāto parasti veic distances garākas par 10 kilometriem.

Uz jautājumu par apmierinātību ar esošo velo infrastruktūru Jūrmalā, gandrīz divas trešdaļas atbildējuši, ka tā neapmierina. 11% aptaujāto atbildējuši, ka tā ir apmierinoša, savukārt, 25%, ka ir grūti atbildēt. Pie šī jautājuma arī saņemti daudz komentāru par to, kas tieši neapmierina Jūrmalas velo infrastruktūrā. Visvairāk kritikas ir veltīts tieši velo infrastruktūras sliktajai kvalitātei un fragmentārajam raksturam, kas nenodrošina Jūrmalas savienotību ar veloceļu visā pilsētas garumā. Pie komentāriem īpaši ir izcelti arī atsevišķi posmi – Ķemeru savienojums ar Jaunķemeriem, Dubultu – Mellužu savienojums, Jūrmalas savienojums ar Piņķiem un Rīgu un vēl atsevišķi posmi.

Piemēram, kāds komentārs norāda: „Neapmierina tas, ka velo infrastruktūra ir saraustīta. Piemēram, pa velo ceļu varu atbraukt no Rīgas līdz Majoriem, tad no Majoriem līdz Vaivariem nav velo ceļu, savukārt no Vaivariem līdz Ķemeriem vai Lapmežciemam ir. Manuprāt, būtu svarīgi savienot Majorus ar Vaivariem.” Pie komentāriem bieži minēts, ka Jūrmalā nav pietiekami daudz veloceļu un velojoslu, kā arī izteikta neapmierinātība ar lielo gājēju intensitāti un bruģa segumu uz veloceļiem.

Uz jautājumu „Vai Jūrmalā esošo velosipēdu novietņu skaits ir pietiekams?” gandrīz pusei aptaujāto (47%) ir grūti atbildēt, 24% uzskata, ka tas ir pietiekams, bet 30% uzskata, ka velosipēdu novietņu skaits nav pietiekams. Pie šī jautājuma respondentiem tika aicināts izteikt komentārus un norādīt vietas, kur būtu velosipēdu novietnes būtu nepieciešams izvietot. Liels skaits aptaujāto norādījis, ka nepieciešams uzlabot jau esošo velosipēdu novietņu drošību, piemēram, izvietojot tās pie videonovērošanas kamerām un nodrošinot iespēju ērti pieslēgt velosipēda rāmi, jo šobrīd ir bailes novietot velosipēdu esošajās novietnēs. Kā vietas, kur nepieciešams uzstādīt velonovietnes, pārsvarā minētas dažādas sabiedriskās iestādes - poliklīnikas, tirgi, kultūras centri, dzelzceļa stacijas, kā arī pludmale un Jomas ielas apkārtnē. Daļa respondentu norādījusi, ka nepieciešamības gadījumā ir iespējams droši novietot velosipēdu arī pie kokiem vai stabiem.

Aptaujā tika uzdots jautājums „Vai izmantojiet Jūrmalā pieejamos velosipēdu nomas punktus?”, uz kuru tikai 1% aptaujāto jeb 2 respondenti atbildējuši „jā, regulāri”, un 8% - „jā, bet reti”. Pārējie aptaujātie pārsvarā norādījuši, ka neizmanto velosipēdu nomas punktus, jo ikdienā tiek izmantots personīgais velosipēds. Daļa norādījusi, ka neizmanto velosipēdu nomas punktus, jo Jūrmalā to nav pietiekami daudz, un iedzīvotāji nav informēti par tiem.

Pēdējā aptaujas jautājumā iedzīvotāji tika aicināti izteikt priekšlikumus, kā uzlabot velosatiksmes infrastruktūru Jūrmalā. Visvairāk minēta nepieciešamība savienot jau esošos veloceļus, izveidojot vienu veloceļu, kas bez pārtraukumiem turpinātos visas pilsētas garumā. Kā norāda kāds aptaujātais: „Jāsakārto veloceļu tīkls - jābūt savienotam visas pilsētas garumā, bruģis jāmaina pret asfalta segumu, jānodrošina apgaismojums, jāatjauno segums un jāiztīra no krūmiem veloceļa posms starpa abiem prospektiem no Lielupes ielas līdz Upes ielai, jārod risinājums Kāpu ielā - jāuzzīmē veloceļš un jāuzliek zīmes dzīvojamā zona, lai auto satiksme būtu lēnāka, jāsavieno veloceļš no Tiesu nama līdz Lielupes ielai. Jāsavieno veloceļš no Upes ielas līdz Kāpu ielai. Jāizveido veloceļš no Jaunķemeru pagrieziena līdz Ķemeru centram. Jānodala, kura puse ir gājējiem, kura riteņbraucējiem uz Asaru prospekta posmā no Skautu ielas līdz Talsu pagriezienam.”

Vairāki aptaujātie minējuši Kāpu ielu kā potenciālu vietu veloceliņam. Saņemti arī daudz priekšlikumu savienot Jūrmalu un Piņķus ar veloceliņu. Vairāki aptaujātie minējuši, ka esošos veloceliņus nepieciešams apgaismot.

5.4. Esošās situācijas analīzes apkopojums un secinājumi

Esošo Jūrmalas velosatiksmi raksturo daļēji attīstīta veloinfrastruktūra, kuru pamatā izmanto tūrismam un atpūtas braucieniem pilsētas robežās. Pēdējos gados, kopš atceltas aizlieguma zīmes pludmalē, ir pieaudzis velobraucēju skaits gar jūras krastu. Jūrmala ir raksturojama kā vidējas attīstības velosatiksmes pilsēta, kur aizvien pieaug prasības pēc drošības un ērtuma, veloceliņu un transporta sistēmas vienotības. Pēc veiktās aptaujas rezultātiem tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, ir secināms, ka starp velobraucējiem ir aktuāls jautājums par velosatiksmes infrastruktūras funkcionālo pusi, piemēram, par velonovietņu pieejamību un drošību.

Kontekstā ar Jūrmalas pilsētā esošo velosatiksmes infrastruktūru un 2015.gada nogalē izdoto Latvijas Valsts standartu – “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015”, turpmākajā velosatiksmes infrastruktūras attīstībā jāpievērš uzmanība:

- veloceļa novietojumam ielas profilā (gājēju un velosipēdu ceļa gadījumā velosipēdu ceļš izvietojams tuvāk brauktuvei);
- jāievieš nodalošā josla starp velosipēdistiem un gājējiem (tā var būt veidota no atšķirīga seguma, borta vai vienkārši marķējuma);
- jāievieš sānu sadalošā josla starp veloceļu un brauktuvi (vismaz 0.5m platumā);
- jāizvērtē veloinfrastruktūras parametri atbilstoši standartā noteiktajiem platumiem, plāna un garenprofila elementu parametriem;
- jāatbrīvo velosipēdu ceļa telpa no izvietotiem šķēršļiem;
- jāveic uzlabojumi krustojumu zonās, lai panāktu standartam atbilstošu krustojuma šķērsošanu;
- jāuzlabo un jāievieš veloinfrastruktūras aprīkojums.

6. TEMATISKĀ PLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS UN PAMATOJUMS

6.1. Priekšlikumi velosatiksmes infrastruktūras attīstībai ilgtermiņā un velosatiksmes formu izvēles pamatojums

Domājot par velosatiksmes attīstību pilsētas mērogā, rodas vairāki jautājumi:

- Kā veidot efektīvu velosatiksmes attīstības politiku?
- Kāda būtu piemērotāka pieeja Jūrmalas pilsētai?
- Kā nodrošināt un veidot augstas kvalitātes un kultūrvēsturiskās vides prasībām atbilstošu infrastruktūru?
- Kā pamudināt cilvēkus kļūt par velosatiksmes dalībniekiem un attīstīt riteņbraukšanas kultūru pilsētā? Kā arī citi līdzīgi jautājumi.

Eiropā ir zināmi vairāki veiksmes stāsti par velokultūras attīstību, tās aizvien pieaugošo velosatiksmes nozīmi pilsētu attīstībā, ietekmi uz kompakta apdzīvotuma struktūras saglabāšanā un pašpietiekamu, konkurētspējīgu un dzīvotspējīgu pilsētas ar augstu dzīvojamās vides kvalitātes attīstību. Lai arī Jūrmalas pilsētas velosatiksmes attīstība spētu kļūt par vienu no veiksmes stāstiem, ir nepieciešama rūpīgs darbs pēc tematiskā plānojuma izstrādes, realizējot minētos priekšlikumus un domājot ne tikai par funkcionalitāti, bet arī dizainu (skatīt 12. un 13.attēlu).



12.attēls. Dizainiski kvalitatīvas, bet funkcionāli mazvērtīgas velonovietnes. Avots: www.veloriga.lv



13.attēls. Funkcionāli kvalitatīvas velonovietnes. Avots: www.veloriga.lv

Jūrmalas pilsētai ir vairāki izaicinājumi saistībā ar velosatiksmes attīstību:

- Risinājumiem ne tikai jākalpo pārvietošanas kvalitātes, bet arī publiskās ārtelpas uzlabošanai, vienlaikus veidojot kultūrvēsturiskajās teritorijās atbilstošu vizuālo tēlu, saglabājot tās raksturu un noskaņu. Tajā skaitā svarīga ir vēsturisko ielu šķērprofilu respektēšana.
- Sabiedriskā transporta esamība kā masu pārvadāšanas līdzeklis – netiek apmierinātas indivīda pārvietošanās maršruta vajadzības. Šīs nepieciešamība ir labs pamats, lai kombinētu sabiedriskā transporta un velotransporta individuāli nepieciešamo maršrutu sasniegšanai multimodālas transporta sistēmas attīstībai. Līdz ar to ir nozīmīgi sasaistīt dzelzceļu ar velosatiksmi.
- Pilsētas pieejamības samazināšanās ar autotransportu un nepieciešamība pēc alternatīva pārvietošanās veida. Pieaugot autotransporta plūsmai pieaug laiks, kas nepieciešams konkrēta objekta sasniegšanai. Šis jautājums īpaši aktuāls paliek aktīvajā kūrorta sezonā.
- Kā ilgtermiņa darbības virzieni, galvenokārt ir minami, ieguldījumi infrastruktūrā - velosatiksmes komforta un pievilcības nodrošināšana, kā arī velosatiksmes izmantošanu pamudinošas/apbalvojošas sistēmas izveide.
- Nepieciešamība kategorizēt velomaršrūtus atbilstoši galvenajam lietošanas mērķim un LVS standartā noteiktajam.

Pieredze rāda, ka uzlabojot veloinfrastruktūru kopumā, pieaug velosipēdistu skaits. Tamdēļ, lai risinātu velosatiksmes attīstību Jūrmalas pilsētā, tā jārisina vairākos virzienos vienlaicīgi:

- Velosatiksmes plānošana un vadība;
- Kvalitatīvas un dizainiski augstvērtīgas veloinfrastruktūras attīstība;
- Izglītošana un potenciālās infrastruktūras lietotāju piesaiste -. Jūrmalas velokultūras veicināšana.

Par pamatu velosatiksmes plānošanai ir nepieciešams ņemt vērā:

- LVS 190-10 gājēju pāreju projektēšanas noteikumi;
- LVS 190-3 Ceļu vienlīmeņu segumi;
- LVS 190-9 (Velobūves);
- LVS 190-2 (Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili).

Projektējamo velopārbrauktuvju veidu nosaka satiksmes drošības apsvērumi, bet noteicois kritērijs ir mehānisko transporta līdzekļu braukšanas ātrums. Velopārbrauktuvju un izvēles nosacījumi ir noteikti LVS 190-9 (Velobūves) 9.2.nodaļā.

Vienlīmeņa – ar luksoforu regulētu velopārbrauktuvi ierīko, ja tiek izpildīts kāds no šiem nosacījumiem:

- $VDI > 5000 A/24h$ un atļautais braukšanas ātrums ir vai to var paredzēt $V_{atļ} \leq 70$ km/h;
- ceļš ir ar 3 un vairāk braukšanas joslām kopā abos virzienos un atļautais ātrums ir vai to var paredzēt $V_{atļ} \leq 70$ km/h;
- krustojums, kurā paredzēts ierīkot velopārbrauktuvi, ir regulējams.

Izstrādātie priekšlikumi velosatiksmes infrastruktūras attīstībai ilgtermiņā grafiski ir attēloti tematiskā plānojuma **grafiskās daļas kartē “Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija”**. Kartē ir attēlots plānotais velosatiksmes infrastruktūras tīkls, grafiski izdalot četrus savstarpēji atšķirīgus labiekārtojuma līmeņus, kas ir izvēlēti vadoties no LVS 190-9 (Velobūves) izvirzītajiem nosacījumiem velosatiksmes tīkla un būvju izbūvei un attīstībai.

- Velosipēdu ceļš - atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts braukšanai ar velosipēdiem, apzīmēts ar ceļa apzīmējumu un ar ceļa zīmēm;
Velosipēdu ceļš tālākā perspektīvā – tālākā perspektīvā plānots atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts braukšanai ar velosipēdiem, kuru izbūve ir saistīta ar citu plānoto inženierbūvju izbūvi vai pārbūvi (piemēram tilts pār Lielupi, utml.);
- Velojosla – josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transportlīdzekļu satiksmes ir atdalīta ar ceļa apzīmējumu un apzīmēta ar ceļa zīmēm;
- Gājēju un velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts gājējiem un braukšanai ar velosipēdu, apzīmēts ar ceļa zīmēm.
- Velomaršruts – maršruts kas izvēlēts braukšanai ar velosipēdu. Velomaršruts var būt pa dažādās nozīmes ceļiem, ielām, ietvēm, parkiem, takām u.tml..

Tematiskā plānojuma ietvaros ir noteikts vēlamais/ieteicamais velosatiksmes tīkla infrastruktūras labiekārtojuma līmenis, taču attīstoties velosatiksmes intensitātei, atkarībā no velobraucēju skaita un pašvaldības finansiālajām iespējām, koncepcijā noteiktais labiekārtojuma līmenis ir maināms uz augstāku, nodrošinot ērtāku un drošāku vidi velobraucējiem. Izbūvējamo velosipēdu ceļu, velojoslu un gājēju un velosipēdistu ceļu, kas tiek izvietoti ceļa nodalījuma joslā un/vai ielas sarkano līniju koridorā, apgaismojums risināms kopīgi ar attiecīgās ielas apgaismojumu. Gar apstādījumu un dabas teritorijās izbūvējamo vai ierīkojamo velosipēdu ceļu, gājēju un velosipēdistu ceļu vai velomaršruti ieteicams izbūvēt arī apgaismojumu, izņemot tūrisma velomaršrutus īpaši aizsargājamās dabas teritorijās.

Konceptuāli tematiskā plānojuma risinājumi paredz velosipēdu ceļu (maģistrālo veloceļu) izbūvi tikai gar galvenajām pilsētas maģistrālēm ārpus pilsētas centra, kur to nepieciešamību nosaka atļautais autotransporta ātrums un/vai potenciāli lielais velobraucēju skaits. Šo veloceļu galvenais uzdevums

ir nodrošināt galveno velobraucēju plūsmu apkalpošanu, izveidojot centrālo velociņu tīkla asi Jūrmalā no Priedaines līdz Dzintariem un no Jaundubultiem līdz Jaunķemeriem. Velosipēdu ceļu izbūve nepieciešama/plānota arī atsevišķā posmā gar Vikingu ielu, nodrošinot ērtu un drošu velosatiksmi starp Bulduriem un Bulluciemu, kā arī no Ķemeriem līdz Jaunķemeriem.

Pilsētas centrālajā/vēsturiskajā daļā galvenokārt ir paredzēts labiekārtot vai izbūvēt gājējiem un velobraucējiem kopīgi izmantojamas ietves un ceļus, vai ierīkot velomaršrutus, kam nav nepieciešama atsevišķu transporta būvju izbūve.

Velojoslu izbūve nākotnē ir ieteicama gar pilsētas galvenajām ielām, kur atļautais braukšanas ātrums tiks saglabāts vismaz 50 km/h. Pārējā pilsētas daļā galvenokārt ir plānota velomaršrutu ierīkošana, kam nav nepieciešama atsevišķu transporta būvju izbūve, vai gājējiem un velobraucējiem kopīgi izmantojamu ietvju un ceļu izbūve/labiekārtošana.

Kopējā velosatiksmes tīklā ir saglabāti esošie velomaršruti un gājējiem un velobraucējiem kopīgi izmantojamie ceļi, t.sk. gar dzelzceļu. Ņemot vērā iedzīvotāju priekšlikumus, papildus koncepcijā iekļauts jauns velomaršruts Mellužu /Asaru rajonā, daļēji izmantojot salīdzinoši plato un šobrīd neapsaimniekoto dzelzceļa joslu starp Asaru, Mellužu un Pumpuru dzelzceļa pieturām, tādējādi novirzot velobraucējus no galvenās pilsētas maģistrāles uz atsevišķi ierīkojamu gājējiem un velobraucējiem kopīgi izmantojamu ceļu, ar maksimāli samazinātu iespējamo autobraucēju un velobraucēju plūsmu krustošanos.

Plānojot velosatiksmes tīklu galvenokārt tika ņemta vērā jau izbūvētā un/vai plānotā velosatiksmes infrastruktūra, to papildinot ar jauniem maršrutiem un/vai veicot nebūtiskus labojumus iepriekš izstrādātajās shēmās un maršrutos.

6.2. Priekšlikumi velomaršrutu attīstībai

Izvērtējot Jūrmalas pilsētas velomaršrutus, tematiskā plānojuma risinājumi paredz izšķirt 4 velosatiksmes ceļu kategorijas:

- perspektīvo eirovelo EV10 velociņu
- perspektīvo ICT13 velociņu;
- lietišķos velociņu maršrutus;
- atpūtas velociņu maršrutus.

Izstrādātie priekšlikumi velomaršrutu attīstībai ilgtermiņā grafiski ir attēloti tematiskā plānojuma **grafiskās daļas shēmās - “EIROVELO maršruti” un “Tūrisma un atpūtas velo maršruti”**. Shēmā ir “EIROVELO maršruti” ir attēloti plānotie maršruti EuroVelo 10 (Hanzas loks) un EuroVelo 13 (Dzelzs aizkara trase).

Shēmā “Tūrisma un atpūtas velo maršruti” ir attēloti gan esošie, gan plānotie maršruti. Izmantojot izbūvēto un labiekārtoto velosatiksmes tīklu, plānotos tūrisma un atpūtas velo maršrutus iespējams mainīt, grozīt un papildināt pēc nepieciešamības, nodrošinot atpūtas un interesantu objektu apmeklēšanas iespējas gan pilsētas iedzīvotājiem, gan viesiem.

Lietišķo velo maršrutu shēma atsevišķi nav nepieciešama, jo lietišķo braucienu vajadzībām ir iespēja izmantot visu izbūvēto un labiekārtoto velosatiksmes tīklu, atkarībā no katra velobraucēja vajadzībām.

Lai velosatiksmes tīkls būtu efektīvs, kvalitatīvs un iedzīvotāji un Jūrmalas viesi vēlētos to izmantot, tam ir jāatbilst 5 pamatprincipiem, kas jau pieminēti iepriekš:

- nepārtrauktība/vienotība; tiešums; drošība; komforts; pievilcīgums.

Tīkla nepārtrauktība/vienotības pamatā ir iespēja rīteni izmantot no velobraucēja sākumpunkta līdz galapunktam (mērķim). Plānojot nepārtrauktu veloinfrastruktūras tīklu, būtiski ir zināt un ņemt vērā galvenos iespējamus braucienu sākumpunktus, galamērķus un savienojamības iespējas ar citiem transporta veidiem. Pamatojoties uz labās prakses piemēriem un LVS 190-9:2015. tīkla nepārtrauktība pamatā ir sekojoši principi:

- visu esošo un potenciālo sākumpunktu un galamērķu savienotība, tajā skaitā iespēja ērti no viena velomaršruta, velojoslas velosipēda ceļa pārbraukt uz otru;
- vienotība un atpazīstamība. Tajā skaitā, viegli uztverami, ērti un saprotami krustojumi un skaidri saprotama satiksmes organizācija, viendabīgs braukšanas režīms, izvairīšanās no satiksmes formu maiņas.
- saprotama šķēršļu apbraukšana (koki, balsti);
- atbilstoša veloinfrastruktūra ātruma samazināšanai un brīdināšanai par šķēršļiem

Tīkla tiešums saistīts ar attālumu vai laiku, kas nepieciešams, lai nokļūtu no sākumpunkta līdz galamērķim. Pamatprincipi tiešuma nodrošināšanai:

- veidot pēc iespējas īsākus sākuma un gala punktu savienojumus;
- plūsmas optimizācija un laika kavēkļu samazināšana, tajā skaitā, luksoforu signālu optimizācija;
- priekšrokas nodrošinājums salīdzinājumā ar motorizētajiem pārvietošanās līdzekļiem;
- jāplāno infrastruktūra elektrovelosipēdam, attiecīgi, ātrumam 25km/h
- ņemt vērā velobraucēju jau lietotos ikdienas maršrutus.

Viena no primārajām velosatiksmes pamatprasībām ir drošība. Paaugstinot satiksmes drošību velosipēdistiem, to nedrīkst pazemināt pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Drošas velosatiksmes pamatā ir:

- konfliktu punktu skaita samazināšana gan starp velosipēdistiem un autobraucējiem, gan gājējiem un velobraucējiem.
- Redzamības nodrošināšana – nodrošināt redzamību starp velosipēdistiem un citiem satiksmes dalībniekiem.
- ceļa zīmju un norāžu izvietošana;
- atbilstoša braukšanas ātruma izvēle gan autobraucējiem, gan velobraucējiem;
- atdalošo elementu pielietošana transporta veido nodalīšanai.

Velosatiksmes komforts ar ērtas infrastruktūras radīšanu, kas neprasa lielu fizisku piepūli un koncentrēšanos. Tā pamatā ir:

- līdzens, neslīdošs, labi uzturēts velobraukšanas ceļš;
- pietiekami platumi plata velo ceļi, joslas;
- ērti un droši pagriezieni;
- pēc iespējas samazināt apstāšanās nepieciešamība;
- veloinfrastruktūras aprīkošana ar zīmēm.

Savukārt veloinfrastruktūras pievilcīgums ir ne tikai kvalitatīvs dizains, bet arī kopējais veloinfrastruktūras radītais iespaids, kas rada vēlmi izmantot veloinfrastruktūru. Tās pamatā ir sekojoši pamatprincipi:

- sakārtota un nodrošināta veloinfrastruktūra;
- atraktīva un interesanta veloinfrastruktūra;
- kvalitatīva pilsētas vides veidošana;
- veloinfrastruktūra rada drošuma sajūtu un ir labi uzturēta. iespēja brīvi novietot riteni – vienmēr ir pietiekoši daudz vietas, lai novietotu riteni;
- Viegli lietojamas – velonovietnēm ir jābūt ērtām, ideālā gadījumā ir pieejams shematiska informācija par drošu riteņa pieslēgšanu.

Atzīmējams, ka pirms velosatiksmes tīkla izbūves (pa posmiem) ir jāizstrādā detalizēta velotransporta infrastruktūras objektu risinājumu (velonovietņu, informācijas stendu, labiekārtojuma elementu, satiksmes mezglu u.c.) vienots Jūrmalas stils, tā saucamais “unikālais dizains”, cenšoties izvairīties no tipveida vai izteikti utilitāra rakstura risinājumiem.

6.3. Priekšlikumi velomaršrutu pieturpunktu attīstībai un labiekārtojumam

Saistībā ar veloinfrastuktūras labiekārtojumu velomaršrutu pieturpunktos, var runāt par divām to veidojošo elementu grupām:

- specializētajiem: Velonovietnēm un velostatīviem (tajā skaitā segtām, segtām un slēgtām), statīviem skūteriem un specifiskam velotransportam, velo remonta stendiem, ūdens pudeļu uzpildīšanas iekārtām;
- vispārīgajiem labiekārtojuma elementiem – atkritumu urnām, soliņiem, apstādījumiem, apgaismojuma elementiem.

6. tabulā ir sniegta informācija par nepieciešamajiem speciālajiem labiekārtojuma elementiem, savukārt vispārīgie labiekārtoju elementi ir jāparedz atkarībā no vietas kurā pieturpunkts atrodas.

Savukārt par veloinfrastuktūras labiekārtojumu velomaršrutu pieturpunktos un velomaršrutos var runāt par sekojošiem labiekārtojuma elementiem:

- ātrumu samazinošie elementi
- dizaina elementi velocelņu atpazīstamībai un drošības līmeņa uzlabošanai;
- speciālas informatīvās zīmes un stendi;
- atkritumu urnas;
- kāju balsti;
- u.c. elementi.

Atzīmējams, ka tik pat svarīgi kā velonovietņu izvietojums, dizains un kvalitāte, liela nozīme ir arī informatīvo zīmju izvietojumam un velocelņa segumam atkarībā no velocelņa kategorijas, atrašanās vietas un lietošanas biežuma. Kā prioritāro kritēriju ir jāpatur satiksmes drošības un satiksmes kvalitātes princips, nepazeminot satiksmes drošību un cik vien iespējams arī kvalitāti pārējiem satiksmes dalībniekiem.

Lai samazinātu velosatiksmes dalībnieku braukšanas ātrumu pirms bīstamām vietām var lietot ātrumu samazinošos elementus, tādus kā barjeras, ātruma vaļņi brīdinošās līnijas, gaismas signāli.

Tematiskā plānojuma 1.pielikumā ir doti labās prakses piemēri iepriekš minētajiem labiekārtojuma elementiem.



14. attēls. Labās prakses piemērs – autovadītājus brīdinoša gaismas signāla izvietošana pirms velocelņa.



15. attēls. Labās prakses piemērs – Kopenhāģenas vēsturiskā centra vienvirziena ielā velosipēdu kustība ir atļauta abos virzienos. Lai saglabātu autostāvvietas, ir iezīmēts tikai velojoslas sākums.

6.tabula. Nepieciešamā veloinfrastruktūra velomaršrutu pieturpunktos

VIETA	Paredzamais velosipēda novietošanas laiks	VELO INFRASTRUKTŪRA									
		Velo statīvi	Velo novietne	Segta velo novietne	Segta un slēgta velo novietne	Video novērošana	Gaisa pumpis	Velo remonta stends	Pudeļu ūdens uzpildīšanas iekārta	Statīvs skūteriem	Velo novietne specifiskiem riteniem
Daudzstāvu un mazstāvu apbūves	Visu diennakti				x	x					
Atpūtas vietas											
Īslaicīgas apstāšanās vietas velomaršrutos	15 min.	x									
Ilglaicīgas apstāšanās atpūtas punkti	4h	x					x	x	x		
Pašvaldības iestāde, muzejs	30 min.		x	x							
Izglītības iestāde											
Skola	7 h			x	x	x	x	x		x	x
Bērnodārzs	15 min. (vecākiem) 12 h (darbiniekiem un bērnu velosipēdiem)									x	x
Veikals											
Apkaimes veikals	5-10 min.	x								x	
Lielveikals	20 min.-2h	x	x	x							
Kafejnīca	1h	x	x								
Dzelzceļa stacija	9h				x	x	x	x			

Velonovietnes

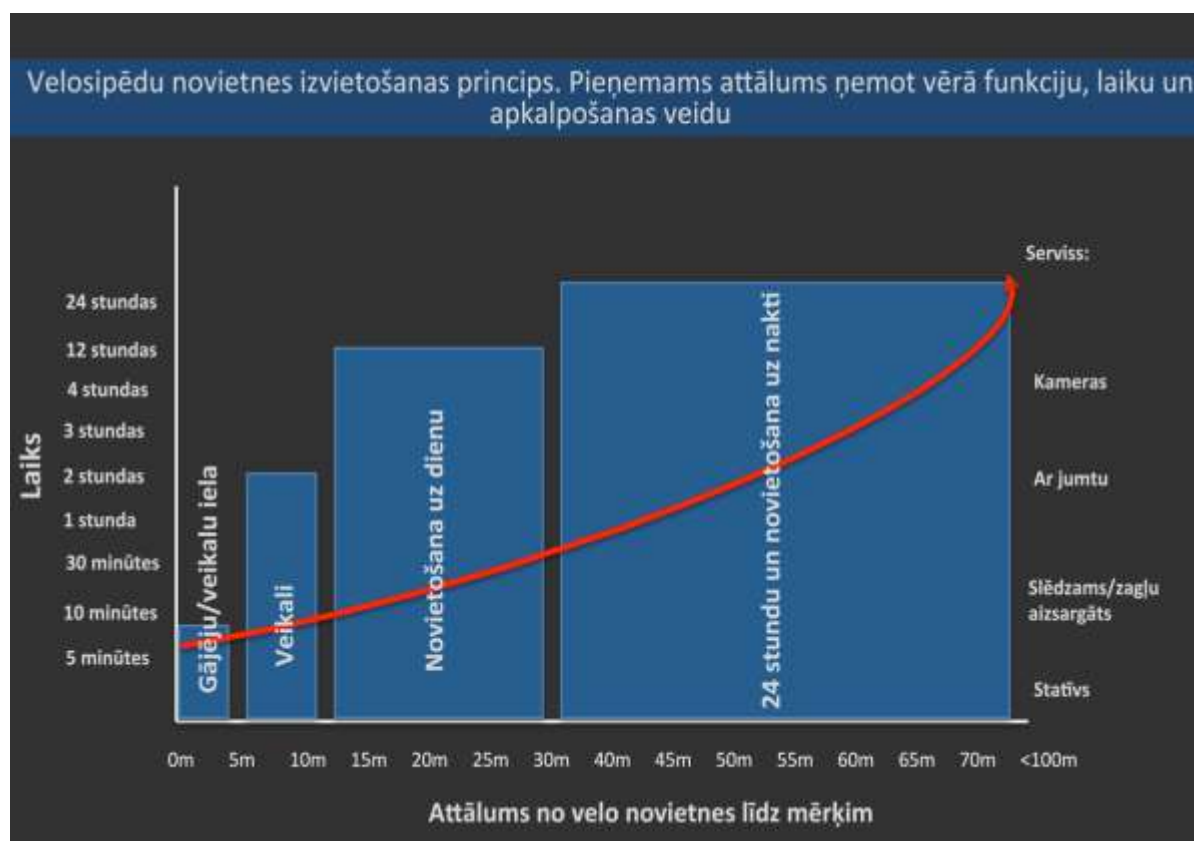
Kā svarīgākais labiekārtojuma elements velomaršrutu pieturpunktos ir minami velostatīvi un velonovietnes.

Atbilstoši Latvijas valsts standartiem “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes”, velostatīvs ir konstrukcija, kas paredzēta, lai velosipēdu varētu stabili novietot stāvus vai uzkārtā veidā un pieslēgt pie statīva ar slēdzeni, bet velonovietnes ir ierīkota vieta, laukums, teritorija ar vairākiem velostatīviem velosipēdu novietošanai.

Atbilstoši 30.04.2013. MK noteikumu “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 209, punktam velosipēdu novietnes paredz pie tirdzniecības un pakalpojumu objektiem, publiskām pārvaldes, kultūras, izglītības, ārstniecības iestādēm, sporta un atpūtas objektiem.

Velonovietņu izvietojums

Velonovietnes ir vēlams izvietot visos velosatiksmes mērķos vai pēc iespējas tuvāk tiem. Velonovietņu izvietojumam ir jābūt pēc iespējas tuvāk velosipēdistu brauciena mērķim – veikalam, darbam, sabiedriskā transporta pieturvietai u.c. Velonovietņu esamība un to tuvums brauciena galamērķim ir nozīmīgs aspekts izvēlei vai pārvietoties ar velosipēdu.



16 attēls. **Vispārīgie velosipēdu novietnes izvietojuma principi.** Avots: V.Silenieka prezentācija.

Plānojot velonovietņu novietojumu jāņem vērā sekojoši nosacījumi:

- redzamība - velonovietnei ir jābūt labi redzamai gan lai pamanītu kur novietot velosipēdu, gan drošības sajūtai.
- sasaiste ar galamērķi. Velonovietnei jāatrodas tiešā galamērķa (biroju ēkas, stacijas, izglītības, atpūtas iestādes, sporta un tirdzniecības centri, servisa uzņēmumi, valsts un pašvaldības iestādes u.c) tuvumā. Attālums līdz galamērķim. Velonovietnēm, kas paredzētas īsam laikam, attālumam no galamērķa nevajadzētu būt lielākam par 15m, bet ilgtermiņa velonovietnēm ir pieļaujams attālums līdz 100m.

- velonovietņu kapacitātei ir jānodrošina sajūta, ka vienmēr ir brīvas vieta kur pieslēgt riteni.
- velonovietnes dizainam ir jābūt vienkāršam un jārada iespaids, ka velosipēda pieslēgšana ir vienkārša un droša.
- to novietojums un konstrukcija nedrīkst traucēt gājējus, traucēt citu ceļu lietotāju redzamību, it īpašu krustojumos un gājēju pāreju vietās. Nedrīkst traucēt piekļuvi publiskiem un privātiem objektiem. Nedrīkst traucēt piekļuvi elektrības sadales skapjiem, gāzes sadales skapjiem, ugunsdzēsības hidrantiem u.c.
- velostatīvu un novietņu izskatam vizuāli jāiekļaujas apkārtējā vidē, tie var tikt veidoti kā publiskās mākslas objekti;
- kā arī ieteicams ņemt vērā vispārīgos velosipēdu novietnes izvietojuma principus, kas atspoguļoti 16. attēlā – drošības līmeni velonovietnēs atkarībā no velosipēda novietojuma ilguma un novietnes attāluma līdz objektam.

Atzīmējams, ka 2015.gadā SIA „METRUM” izstrādāja Jūrmalas centra ārtelpas elementu dizaina koncepciju, kurā kā viena no sadaļām ir velonovietnes. Kā mērķis tika izvirzīts: radīt iespēju apmeklētājam velosipēdu ērti un droši novietot statīvā ar iespēju pieslēgt velosipēda rāmi.

Droši velostatīvi

Par drošu velostatīvu var uzskatītu tādu, pie kura var pieslēgt velosipēda rāmi un abus vai vismaz vienu riteni vienlaikus. Statīvam jābūt stabili nostiprinātam, nodrošinot atbalstu pret velosipēda gāšanos, bet pašai konstrukcijai ir jābūt izturīgai pret mehāniskiem bojājumiem un tas nedrīkst deformēties.

Velostatīviem jānodrošina sekojošām iespējām:

- Tajā jābūt iespējam novietot visus velosipēdus ar jebkuru riteņu izmēru un riepu platumu;
- Jābūt iespējai pieslēgt velosipēdu augšup smaguma centra, lai tas neapgāztos no sānu vēja un bagāžas svara.

Velonovietnes bērnu dārzos un skolās

Par aprēķina vienību velostatīvu skaitam skolās ir jāpieņem:

- Vecākiem pie grupiņām – velo statīvi (aprēķina vienība – 2 vietas uz grupiņu, kas paredzētas izmantošanai uz aptuveni 10 min.);
- Darbiniekiem – vēlams izveidot segtas un slēgtas velo novietnes (aprēķina vienība - 0,4 vietas uz darbinieku);
- Bērnu velo – gan segtas un slēgtas, gan velostatīvi, gan skrejriteņu novietne (aprēķina vienība – 1 vieta uz 3 bērniem).



17. attēls. Labās prakses piemērs – satiksmes noteikumu apmācības laukums.



18. attēls. Labās prakses piemērs – velo un skrejriteņu novietne pie bērnu dārza.

Par aprēķina vienība velostatīvu skaitam skolās ir jāpieņem:

- bērniem 0,5 vieta uz katru skolēnu sākot no 4 klases;
- darbinieku – 0,4 vietas uz katru darbinieku.

Pie velonovietnes vēlams izvietot 1-2 velo remonta standus.

Velonovietnes pie veikliem un lielveikaliem

Pamatojoties uz atšķirību starp vietējā veikalā un lielveikalā pavadāmo laiku, pie lielveikaliem ir vēlams paredzēt gan segtas un apsargātas velonovietnes, gan arī velostatīvus īslaicīgai riteņu novietošanai, savukārt pie apkaimes (vietējās) nozīmes veikaliem rekomendējams paredzēt velostatīvus.



19. attēls. Labās prakses piemērs – apvienota velonovietne ar veikala ratiņu novietni.

Par aprēķinu vienību tiek pieņemams:

- pie lielveikaliem 2 vietas velonovietnē uz katrām 100m²;
- pie apkaimes (vietējās nozīmes) veikaliem – min. 2-4 vietas pie velostatīva.

Velonovietnes pie kafejnīcām un restorāniem

Kafejnīcām un restorāniem velonovietņu skaitu ieteicams aprēķināt balstoties uz sekojošu principu - 1 vieta uz katrām 15 apmeklētājiem un 0,4 vietas uz katru darbinieku.

Darbiniekiem nepieciešamās velonovietnes vēlams izvietot atsevišķi no apmeklētāju, papildus nenoslogotu tās un neradītu iespaidu par to nepieejamību.

Velonovietnes atpūtas vietās

Termins atpūtas vietas ietver sevī divu tipa atpūtas vietas:

- Īstermiņa. Īstermiņa atpūtas vietas ir vēlams izvietot garāku velomaršrutu vai velosipēdu ceļu posmos. Funkcionāli tos var veidot:
 - kā nelielus laukumus, kas var būt apvienoti ar skvēriem vai citām publiskās artelpas daļām. Tajos vēlams izvietot velostatīvus, kas ir paredzēti īslaicīgai riteņu novietošanai ar iespēju tos uz brīdi pieslēgt. Piemēram, pie sabiedriskajām tualetēm.
 - laukumi intensīvi izmantotu velomaršrutu un velosipēdu ceļu tuvumā, kur iespējams uz brīdi atpūsties, vajadzības gadījumā kādam piezvanīt vai ar līdzbraucēju pārrunāt maršrutu citiem velobraucējiem netraucējot, kā arī lai atpūtos vai pārbaudītu velosipēdu tehnisko stāvokli, piemēram, uzpumpētu riepas. Atpūtas laukumus svarīgi ir norādīt pilsētas kartēs, vienlaikus informējot par pakalpojumiem, kas ir tajos pieejami.
- Ilgtermiņa. Jūrmalas gadījumā tās ir vairāku tipa:
 - Pie kultūras objektiem, pludmalēs un parkos. Vēlams veidot 1-4 velostatīvu vietas uz katrām 10 apmeklētājiem.
 - Sporta būves. Velosipēda novietnes aprēķināt sekojoši – 0,6 vienības uz apmeklētāju un 0,4 vienības uz darbinieku.



20. attēls. Labās prakses piemērs –pirmai palīdzībai nepieciešamo lietu automāts

Jūrmalas pilsētā svarīgu lomu spēlē velonovietnes pludmalē un tās tuvumā. Lai nodrošinātu nepieciešamo velonovietņu skaitu būtu vēlams veidot populārākās izejas vietās uz pludmali segtas velonovietnes, bet mazāk populārās – velostatīvus. Gan statīvi gan novietnes ir jāizvieto tiešās tuvumā pie izejas uz jūru. Kā viens no variantiem ir izvietot velonovietnes glābšanas staciju, kafejnīcu tuvumā veidojot mezglpunktus visai tūristiem nepieciešamajai infrastruktūrai. Populārākajos punktos ir vēlams izvietot gan velo remonta stendu ar gaisa pumpi un stendu ūdens pudeļu izpildei (piemērus skatīt 1. pielikumā), gan pirmās palīdzības lietu iekārtas.

Nozīmīgu daļu, lai vairotu vēlmi pārvietoties ar riteni, ir ērta un droša iespēja pārvarēt līmeņu starpību starp pludmali un kāpām. Vietās, kur nav iespējams izvietot pandusus, trepes ir jāapriko ar īpašām metāla uzlikām velosipēdu uzstumšanai.

Kā jau iepriekš minēts, nepietiek nodrošināt tikai drošu un ēru nokļūšanu līdz vēlamajam galamērķim. Ir nepieciešams arī izveidot ērtu un drošu velonovietni. Apsekojot teritoriju 2016. gada maijā, tika konstatēts, ka pie tāda nozīmīga objekta kā Dzintaru mežaparks, kura teritorijā nav atļauts pārvietoties ar riteni, nav pietiekošs velonovietņu skaits.

Pamatojoties uz augstāk minēto, pie parkiem būtu jāparedz velostatīvi, bet pie Dzintaru mežaparka, kur uzturēšanās ilgums ir lielāks, arī segta velonovietne. Pamatojoties uz Dzintaru mežaparka specifiku, ieteikums būtu izvietot arī velosipēdu remonta stendu un iekārtu ūdens pudeļu uzpildīšanai.

Velonovietnes pie pašvaldības iestādēm, birojiem un administratīvām ēkām

Pie pašvaldības iestādes, birojiem un administratīvajām ēkām būtu jānodrošina:

- Vizuāli kvalitatīvi, droši un ērti velostatīvi iestādes apmeklētājiem. Pamatojoties uz labās prakses piemēriem, būtu nepieciešams paredzēt 2 vietas uz katrām 100m² iestādes telpu.
- Dorša, segta un/ vai slēgta velonovietne iestādes darbiniekiem. Par aprēķina vienību velostatīvu aprēķinam var pieņemt 0,4 vietas uz darbinieku.
- Pie ēkām, kas ir saistīta ar pakalpojumu nodrošināšanu bērniem, nepieciešams izvietot arī skrejriteņu novietnes, kur iespējams pieslēgt skrejriteņus.

Tā pat kā citām velonovietnēm ir jāievēro iepriekš minētie izvietojuma principi, vienlaikus atceroties, ka velonovietnes arī pilda reprezentatīvu funkciju.

Velonovietnes pie daudzstāvu un mazstāvu apbūves

Tematiskā plānojuma izstrādes laikā veiktās aptaujas ietvaros tika atzīmēts, ka viens no šķēršļiem velosipēda izmantošanai ikdienā ir riteņu glabāšana dzīvesvietā. Lai arī lielu daļu Jūrmalas pilsētas teritorijas apbūvi veido privātmājas, tomēr ir daļa iedzīvotāju, kas dzīvo mazstāvu dzīvojamā ēkā.

Apsekojot jūrmalas teritoriju tika secināt, ka reti kuras mazstāvu ēkas tuvumā ir izvietoti velostatīvi vai ierīkotas velonovietnes.

Pamatojoties uz augstāk minēto, lai veicinātu velosipēda izmantošanu ikdienā ir nepieciešams veidot kvalitatīvas velonovietnes ēku tiešā tuvumā. Atbilstoši riteņa glabāšanas ilgumam, vispiemērotāk ir izveidot segtas un slēdzamas velonovietnes, kas pieejamas tikai noteiktam iedzīvotāju kopumam 24 h diennaktī, kurās vajadzības gadījumā var novietot arī visus pārvietošanās līdzekļus – skrejriteņus, bērnu ratiņus, riteņu piekabes.

Nepieciešamo velostatīvu skaitu velonovietnē ieteicams aprēķināt pamatojoties uz labās prakses piemēriem – 2-2,5 velostatīvi uz 100m².



21. attēls. Labās prakses piemērs – kompakta slēgta un segta velonovietne pie dzīvojamās ēkas

Velonovietnes dzelzceļa stacijās, autobusu pieturvietās un multimodāla pārvietošanās

Lai stimulētu multimodāla transporta izmantošanu, Eiropā pēdējo gadu laikā tiek praktizēta prakse veidotas segtas un slēgtas velonovietnes pārvietošanās līdzekļa maiņas punktos, piemēram, dzelzceļa stacijās vai autobusu pieturvietās, veidojot vienu apmaksas sistēmu gan par sabiedriskā transporta izmantošanu un gan velosipēdu novietošanu. Ir pieņemts uzskatīt, ka parasti cilvēki ar kājām ir gatavi noiet līdz 1km, lai sasniegt dzelzceļa staciju, bet braucot ar riteņiem – var nobraukt pat 5 km. Līdz ar to attīstot velo infrastruktūru, dzelzceļa stacijas vai autobusu pieturvietas apkalpes rādus var palielināt pat 5 reizes.

Pamatā vairāku transportlīdzekļu izmantošana (ritenis-vilciens) sastāv no piecām daļām:

- riteņu novietņu nodrošinājums dzelzceļa stacijās/pieturās;
- iespēja izīrēt riteņus;
- kompleksa riteņu un vilcienu sistēmas organizēšana;
- viegla apmaksas sistēma;
- mārketinga, sadarbība un atbalsts.

Kā papildus aspekti, kas ietekmē šāda veida pārvietošanos ir:

- drošu, pārredzamu, ērtu velo novietņu esamība mājās, darbā un citos galvenajos mērķos (piemēram, pilsētas centrs, veikals, skola, parks u.c);
- velo lietotājiem draudzīga un droša pārvietošanās iespēja uz un no dzelzceļa pieturas/stacijas;
- pieejam papildus veloinfrastruktūra: velo veikali, remontdarbnīcas, remontstendi, elektrisko riteņu uzlādes punkti u.c.
- prasme braukt ar riteņiem – gan fiziski, gan ceļu satiksmes noteikumu zināšana;
- kā arī citi grūtāk ietekmējami aspekti : laikapstākļi, reljefs, barjeras, kultūras aspekts, velo braukšanas prestižs.

Vienlaikus ir jāņem vērā pirmā un pēdējā kilometra princips – papildus laiks, kas lietotājam ir nepieciešams, lai no mājām sasniegtu dzelzceļa staciju un no dzelzceļa stacijas sasniegtu galamērķi.

Viens no labās prakses piemēriem ir 2 dažādu velonovietņu izveidošana dzelzceļu stacijās/pieturās:

- lielākā no tām ir pieejama visiem un ir salīdzinoši droša (tiek nodrošinātas pamatprasības atbilstoši novietošanas laikam, kā optimāls variants ir nepārtraukta videonovērošana un apsardzes kontrole divreiz dienā);
- otra ir maksas un ar augstāku drošības līmeni, ko bieži nodrošina veidojot lietotāju kopu, piemēram, izveidojot reģistrācijas sistēmu. Autonovietnes izmantošanas maksai ir jābūt adekvātai salīdzinoši ar alternatīvu pārvietošanas veida izmantošanas izmaksām. Ieteikums izmaksas skatīties ne tikai vienā dzelzceļa stacijā, bet arī gala stacijā/pieturā – izvērtējot nepieciešamās izmaksas ceļa turpināšanai. Jāatzīmē, ka ir jābūt nodrošinātai iespējai maksāt



22. attēls. Labās prakses piemērs – labi organizēta un pareizi izvietota velonovietne dzelzceļa stacijā.

gan par dienām, gan nedēļām, gan gadu. Velonovietnei ir jābūt pieejamai 7 dienas nedēļā un 24 stundas dienā. Lai samazinātus velobraucēju izmaksas atstājot maksas stāvvietās, ir iespēja veido velo dalīšanās sistēmu (*bike sharing*).

Balstoties uz Nīderlandes pieredzi, uzsākot pirmo velonovietņu izveidi pie dzelzceļa stacijām, ir vēlams:

- tās izvietot:
 - tiešā stacijas/pieturvietas un platformas sasniedzamības virzienā – mazinot nepieciešamību veikt papildus braucienu ar vilcienu vai iešanu ar kājām;
 - mazākās stacijās 10-20m attālumā no ieejas dzelzceļa stacijā, sliktākajā gadījumā 50-75m attālumā;
 - lielākās stacijās ir iespēja tās izvietot arī tālāk par 50-27m.
- izveidot vairākas velonovietnes gadījumā, ja ir vairākas ieejas;
- izmantot esošas apbūves neizmantoto platību velonovietņu izveidei, izņemot pagrabstāvus.



23. attēls. Labās prakses piemērs – slēgtas velonovietnes, kā arī vieta kur atstāt riteņa atslēgas, kamēr tās netiek izmantotas.

Velostatīvu skaitam velonovietnēs pie stacijas ir jābūt atbilstošam gan esošajam pieprasījumam, gan nākotnes prognozēm. Vieno iespējām ir plānot vismaz par 20% vairāk velonovietnes kā varētu tikt izmantotas noslodzes maksimumstundās. Vienlaikus ir jāņem vērā arī prognozētais vilciena pasažieru skaits turpmākajiem 5 gadiem.

Nepieciešamo velostatīvu aprēķinam var balstīt uz Eiropā pielietoto procentuālo daudzumu no pasažieru skaita, proti, 10-20% no pasažieru skaita. Piemēram:

- pēc pārvadātāja datiem, pasažieru skaits stacijā dienas laikā ir 1000, kas ir vienāds ar 500 cilvēkiem dienā. Ceļā no stacijas dodas 80% un atbrauc 20%. Līdz ar to velostatīvu aprēķinā ir izmantojams 80% no visiem pasažieriem stacijā, bet nepieciešamībai nodrošināt velonomas iespēju, jāpielieto 20% no pasažieru skaita.
- Pamatojoties uz augstāk minēto aprēķinam ir izmantojams 440 pasažieri.
- Piemērojot labās prakses piemēros pielietoto 10-20% nepieciešamību pēc novietnēm, uz 1000 braucieniem dienā ir nepieciešams nodrošināt 44-88 velonovietnes, plus 20% kā papildus brīvos velostatīvus ērtai lietošanai un potenciālam velobraucēju skaita palielinājumam. Veidojot kopējo skaitu 54-105 velostatīvi.

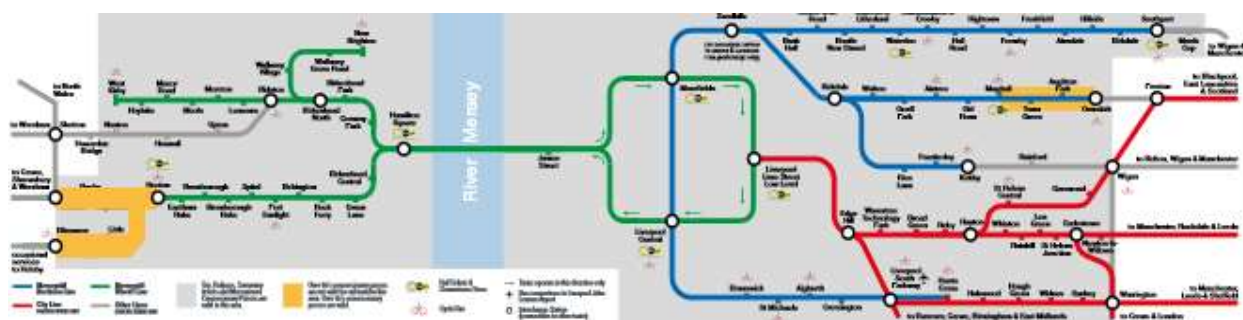
7. tabula – orientējošs velostatīvu aprēķins stacijās/pieturvietās

N.p.k.	Stacijas/pieturvietas nosaukums	Plūsmas, civ./dienā (2013.g.)	Orientējošais velostatīvu aprēķins (neņemot vērā sezonālā noslogojumu, bet pieņemot, ka 80% no pasažieriem dodas no stacijas, 10-20% no braucējiem atstāj velo. Kā arī paredzot 20% rezervi)
1	Asari	571	26-52
2	Bulduri	2870	136-272
3	Dubulti	1349	64-128

4	Dzintari	1707	82-164
5	Lielupe	1348	64-128
6	Majori	2689	129-258
7	Melluži	657	31-62
8	Pumpuri	459	22-44
9	Sloka	3096	148-296
10	Vaivari	505	24-48
11	Priedaine	662	31-62

Jūrmalas pilsētas stacijās un pieturās vidējais pasažieru skaits ir norādīts 7. tabulā.

Protams izvērtējot nepieciešamo velostatīvu skaitu ir jāņem vērā iedzīvotāju vecumstruktūra un velo lietošanas paradumi dažādās vecuma grupās, kā arī Jūrmalas pilsētas gadījumā – sezonālitate. Viena no iespējām, lai iegūtu precīzākus aprēķinus, ir izvērtēt pasažieru skaitu, kas dodas no rīta uz darbu. Savukārt velonomas punktu nodrošināšanai ir jāņem vērā sezonālitate kopsakarā pasažieru skaits, kas ierodas dienas pirmajā pusē.



24. attēls. Labās prakses piemērs – dzelzeļa maršrutu karte ar atzīmētu pieejamo veloinfrastruktūru (nomas punkti, apsargājamas velonovietnes)

Pamatojoties uz augstāk minēto, pirmās slēgtās un/vai apsargājamās velonovietnes ir ieteicams izvietot stacijās ar lielāko pasažieru skaitu (piemēram, Majori, Sloka, Dzintari, Bulduri) pirms tam detalizēti izvērtējot nepieciešamo skaitu balstoties uz aktuālo informāciju.

Lai atvieglotu “pirmās un pēdējā kilometra” sasniedzamību, kā arī nedaudz samazinātu nepieciešamo velostatīvu skaitu, ir iespējams veidot riteņu dalīšanas programmu, piemēram automatizētus velo nomas punktus, tās sasaistot ar dzelzeļa stacijām/pieturām un veidojot vienotu apmaksas sistēmu, piemēram, vilcien biļetei un velosipēda nomai. Riteņu dalīšanas princips strādā, ja tiek ievērota vairāki principi:

- Nomu punktu biežums – optimāli 10-16 punkti uz 1km², veidojot aptuveni 300m lielus apkalpes rādus ērtā iešanas attālumā;
- Velosipēdu skaits – labās prakses piemēros tiek minēts vidējais skaits no 10-30 velosipēdiem uz 1000 iedzīvotāju.
- Kopējais tīkla pārklājums – vēlams lai izveidotais tīkls nebūtu mazāks par 10km².
- Velosipēdu kvalitāte – tiem jābūt izturīgiem, pievilcīgiem un praktiskiem (piemēram, aprīkoti ar velo groziņiem).
- Viegli lietojama sistēma – ātra un ērta norēķināšanas un saprotami noteikumi.

Jūrmalas pilsētai īpaši vasaras periodā ir augsts potenciāls velo dalīšanas programmas izveidei. Jūrmalas pilsētā jau tagad ir pieejami vairāki “Sixt” firmas automatizētās velo nomas, pie tam, viens no tiem jau atrodas Majoru vilciena stacijā.

Ņemot vērā tieši Jūrmalas pilsētas specifiku un tūristu interesi par Ķemeriem, ieteicams aprīkot autobusus un mikroautobusus, kas kursē no Jūrmalas centra uz Ķemeriem (vai citiem tūrisma objektiem), ar velo turētājiem, tādējādi nodrošinot ātrāku un ērtāku nokļūšanu objektā un iespēju tālākai objektu apskatei izmantot velosipēdu.





6.4. Detalizēti priekšlikumi atsevišķu velosatiksmes infrastruktūras posmu un maršrutu plānošanai





Lai nodrošinātu prioritāri attīstāmo velosatiksmes infrastruktūras posmu sakārtošanu un izbūvi, tematiskā plānojuma ietvaros tika veikta atsevišķu teritoriju detalizēta izpēte un sniegti konceptuāli priekšlikumi šo teritoriju esošās infrastruktūras uzlabošanai vai labiekārtošanai un jaunas infrastruktūras izbūvei.

Atsevišķi tika izvērtētas vairākas pilsētas teritorijas, kurās tika identificētas problēmas ar esošās vai plānotās infrastruktūras sakārtošanu vai izbūvi, bet konkrēti piecu teritoriju/ielu attīstības konceptuālie risinājumi ir iekļauti 8.tabulā (skat.zemāk).

8. tabula. Piecu teritoriju/ielu attīstības konceptuālie risinājumi.

Pašreizējā un plānotā vietas situācija	Priekšlikumi, komentāri
<p data-bbox="199 611 311 640">Jūras iela</p> 	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1061 663 1426 723">1. Iespēju robežās saglabāt gājēju un velosipēdu ceļu; <li data-bbox="1061 741 1406 770">2. Braukšanas ātrums - 30km/h; <li data-bbox="1061 788 1358 848">3. Jālikvidē šķēršļi gājēju un velosipēdu ceļa zonā; <li data-bbox="1061 866 1406 965">4. Iebrauktuvēs un krustojumos jāmaina iesegums uz veloceļam paredzēto; <li data-bbox="1061 983 1390 1081">5. Krustojuma zonas un iebrauktuves veidot paceltas - vienā līmenī ar veloceļu; <li data-bbox="1061 1099 1370 1198">6. Iespēju robežās jāpalielina gājēju un velosipēdu ceļa platums.

	
<p>Dubultu prospekts</p>	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Braukšanas ātrums - 30-50km/h; 2. Gājēju un velosipēda ceļa izveide izmantojot esošo braukšanas joslu.
	
<p>Priedaine (Babītes iela)</p>	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Braukšanas ātrums - 50km/h; 2. Park&Bike stāvvietā; 3. Veloceļš (var būt arī ar 3 joslām, vidējā josla maiņvirziena).

	
<p>Vikingu iela</p>	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Braukšanas ātrums - 50 - 70 km/h; 2. Divvirzienu velosipēdu ceļš, no brauktuves atdalīts ar sānu sadalošo joslu vai uz atsevišķas klātnes.
	
<p>Kāpu iela</p>	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Braukšanas ātrums 30 - 50km/h; 2. Divvirzienu velosipēdu ceļš, no brauktuves atdalīts ar sānu sadalošo joslu; 3. Kāpu ielā organizējama vienvirziena satiksme, vietās, kur iespējams var atstāt arī divvirzienu kustību. Ja vieta atļauj



- blakus velosipēdu ceļam var paredzēt ietvi.

7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMU ĪSTENOŠANA

7.1. Jūrmalas pilsētas gūstamo labumu izvērtējums no velosatiksmes infrastruktūras attīstības

Jau Jūrmalas pilsētas attīstības programmā minēts, ka neveicot pasākumus veloceliņu un gājēju celiņu attīstībā, netiktu nodrošināti satiksmes drošības uzlabojumi un iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabojumi, kas saistīti arī ar gaisa piesārņojuma mazināšanos.

Uzlabojot veloinfrastruktūru, tiktu sekmēta dzīves kvalitāte pilsētas iedzīvotājiem un tās viesiem. Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros veiktās aptaujas rezultāti norāda, ka liela daļa respondentu nav apmierināti ar velo novietnēm, uzskatot tās par nepietiekamām un nedrošām. Kā piemēru var atzīmēt pašvaldības ēku, pie kuras esošā velo novietne tika novērtēta tematiskā plānojuma izstrādes laikā (skatīt 11.attēlu), un kuras rādītāji liecina, ka tā nav uzskatāma par drošu novietni. Drošam velo statīvam būtu jānodrošina iespēja novietot velosipēdus ar jebkuru riteņu izmēru un riepu platumu (teritorijas apsekošanas laikā vienu no riteņiem riepu platumā dēļ nebija iespējams novietot), un velo statīvam būtu jābūt tādām, pie kura var



25.attēls. Uzlabojama velonovietne pie Jūrmalas pilsētas domes Jomas ielā 1/5 teritorijas apsekošanas laikā (2016.gada 27.maijā). Avots: SIA “METRUM”, 2016

pieslēgt velosipēda rāmi un abus vai vismaz vienu riteņi vienlaikus (velo novietnē iespējams pieslēgt tikai vienu riteņi). Turklāt atzīmējams, ka pie pašvaldības, līdzīgi kā citās vietās, kā tas tika novērot teritorijas apsekošanas laikā, ir nepieciešams palielināt velonovietņu skaitu.

Kā nozīmīgs ieguvums noteikti ir jāmin papildus tūristu piesaiste, kuru izvēli par labu Jūrmalas pilsētas apmeklēšanai noteiktu drošas veloinfrastruktūras pieejamība pilsētā un ērtu veloceliņu pieejamība uz Jūrmalu no blakus teritorijām. Jau šobrīd var novērot, ka tieši Jūrmalu kā atpūtas vietu vasarā izvēlas daudz rīdzinieku, pateicoties uz to vedošajam velo celiņam, pat neņemot vērā to, ka tā segums atsevišķos posmos ir salīdzinoši sliktā stāvoklī. No šīs infrastruktūras attīstības ekonomisko labumu īpaši gūtu šo celiņu tiešā tuvumā esošie tirdzniecības un ēdināšanas uzņēmumi.

Jūrmalas pilsētas kūrorta koncepcijā 2009.–2018. gadam ir minēts, ka paaugstināta autotransporta plūsma pilsētas teritorijā rada negatīvu efektu, kā risināšanai palīdz nodevas iekasēšana par iebraukšanu Jūrmalas īpašā režīma zonā. Uzlabojot veloinfrastruktūru un veicinot velosipēdu izmantošanu, tiktu mazināti negatīvie autotransporta plūsmas radītie efekti – gaisa piesārņojums, augsts trokšņu un vibrācijas līmenis un uzlabotos kopējā vides nepievilcība. Palielinoties velobraucēju skaitam, vasaras sezonā samazinātos autotransporta stāvvietu trūkums ielās gar jūru.

Veloinfrastruktūras attīstība atbilst Veselības veicināšanas plānā Jūrmalas pilsētai 2013.-2020.gadam noteiktajam par fiziskas aktivitātes veicināšanu un veselību veicinošu vidi. Nozīmīgs ekonomiskais ieguvums no velosatiksmes infrastruktūras ir tās piesaistīto velobraucēju veselības stāvokļa uzlabošanās, emocionālās labsajūtas uzlabošanās un slimību risku samazināšanās. Pasaules veselības organizācija pieaugušajiem rekomendē vismaz 150 minūtes nedēļā nodarboties ar fiziskām aktivitātēm, lai samazinātu saslimšanas risku ar dažādām sirds un asinsvadu slimībām, kas ir izplatītākais nāves cēlonis Latvijā. Veloinfrastruktūrai piesaistot papildus ikdienas braucējus, samazinātos mirstība un slogs uz veselības infrastruktūru, kas kopumā ir būtisks ekonomisks ieguvums.

7.2. Priekšlikumi sabiedrības informēšanai velotransporta popularizēšanai Jūrmalā

Jūrmalas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2010.-2030.gadam noteikts pasākumu kopums prioritātes “Kūrorts” ietvaros, un viens no tiem - popularizēt veselīgu dzīves veidu un dabas dziednieciskos līdzekļus kontekstā ar kūrorta sniegtajiem pakalpojumiem – dažādas aktivitātes, kas vērstas uz Jūrmalas pilsētas dabas resursu kopuma unikalitātes popularizēšanu un informēšanu par tiem.

Svarīgs velosatiksmes attīstības posms ir izglītošana un vietējās velokultūras veicināšana, kas arī ir pamats potenciāli jaunu velosatiksmes lietotāju piesaistei:

- Īpaši velosatiksmes sākumposmā īpaši svarīgi ir uzsvērt un zināmā mērā pat reklamēt/izcelt veiktos uzlabojumus velosatiksmē.
- Kā viens no izglītošanas veidiem ir minami pasākumi, kas stimulē izmēģināt braukt ar riteni ierobežotas transporta plūsmas apstākļos, pārliecinoties par infrastruktūras piemērotību un uzlabojot savas riteņbraukšanas prasmes, kā piemērs ir minams Jūrmalas velomaratons.
- Viens no izglītošanas un kultūras virzieniem ir sapratne par lomu maiņu galamērķa sasniegšanā – veicināt katras lietotāju grupas vajadzību un telpas izmantošanas iemeslus izpratni un veicinot iecietību starp dažādiem telpas lietotājiem.
- Kā nozīmīgs resurss ir minams velonomu kultūras attīstība un pieejamība finansiālā ziņā. Velonomas ir nozīmīgas gan tūristu piesaistei, gan vietējiem iedzīvotājiem izvēloties vairāku pārvietošanās līdzekļus galamērķa sasniegšanai.
- Īpaši svarīgi ir sākt iedzīvotāju izglītošanu par riteņbraukšanas priekšrocībām jau skolas laikā, lai veicinātu ceļu satiksmes noteikumu apgūšanu un drošas braukšanas iemaņas, kam labs piemērs ir CSDD īstenotie izglītības projekti bērniem un jauniešiem.
- Velo infrastruktūras redzamība vidē veicina velotransporta izmantošanu, tāpēc ir svarīgi, lai pie sabiedriskajām iestādēm (bērnu dārzi, skolas, sporta un kultūras iestādes) būtu uzstādītas ērtas un drošas velonovietnes, kurās iedzīvotāji labprāt atstātu savus velosipēdus.
- Nozīmīgu ieguldījumu velokultūras veicināšanā var dot sabiedrībā pazīstamu personu, arī pilsētas amatpersonu, pārvietošanās ar velosipēdu, tādā veidā parādot, ka pārvietoties ar velosipēdu var jebkurš!
- Lai izceltu, ka pilsētā velobraucēju ir daudz, un veicinātu jaunu velobraucēju piesaisti, iespējams rīkot tematiskus pasākumus par velobraukšanu, kā, piemēram, Rīgā organizētā „Rīgas velo nedēļa”.

7.3. Ieteikumi velosatiksmes infrastruktūras plānošanai īpaši aizsargājamās dabas un kultūrvēsturiskajās teritorijās

Jūrmalas pilsētas teritorijā atrodas 4 īpaši aizsargājamas dabas teritorijas:

- **“Ķemeru nacionālais parks”** (38 165 ha sauszemes un 1954 ha jūras akvatorijas, Jūrmalas administratīvajā teritorijā 3243,8 ha) izveidots 1997.g. ar LR Ķemeru NP likumu (izmaiņas 2001.g), ar mērķi saglabāt šīs teritorijas dabas kultūrvēsturiskās un kūrortoloģiskās vērtības, aizsargāt minerālūdeņu un ārstniecisko dūņu veidošanās procesus, kā arī veicināt nenoplicinošu saimniecisko darbību, dabas tūrisma un ekoloģisko izglītību.

Ķemeru nacionālajam parkam izstrādātajā dabas aizsardzības plānā 2002. – 2010.gadam ir minēts, ka nākotnē pieaugs aktīvo parka apmeklētāju skaits, kas ir ieinteresēti velosipēdu maršrutu pieejamībā.

Jūrmalas tiešā tuvumā Ķemeru nacionālais parks attīstījies vairākus populārus tūrisma objektus, tai skaitā velomaršrutu gar Zaļo kāpu.

2014.-2020.gada Eiropas Savienības fonda darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” viens no prioritārajiem virzieniem ir noteikts „aizsargāt un atjaunot bioloģisko daudzveidību un augsni un veicināt ekosistēmu pakalpojumus, tostarp izmantojot *Natura 2000* un zaļo infrastruktūru”. Starp šīs programmas mērķiem ir antropogēno slodzi mazinošas infrastruktūras izbūve *Natura 2000* teritorijās. Kopējais finansējums programmas īstenošanai, kuru var saņemt pašvaldības, ir 4 miljoni eiro. Viens no priekšnoteikumiem finansējuma saņemšanai ir spēkā esošs

dabas aizsardzības plāns, kā rezultātā Jūrmalas pilsētas pašvaldība var pretendēt uz finansējuma piesaisti. Papildus atzīmējams, ka Ķemeru nacionālais parks ir noteikts kā prioritārā īpaši aizsargājamā teritorija, kur varētu notikt dabas aizsardzības plāna izstrāde līdz 2020.gadam. Tā kā tiek plānota dabas aizsardzības plāna izstrāde, Jūrmalas velosatiksmes infrastruktūra ir jāplāno ņemot vērā iespēju šos risinājumus iestrādāt Ķemeru nacionālā parka dabas aizsardzības plānā.

Izstrādātā Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija paredz velomaršrutu ierīkošanu “Ķemeru nacionālā parka” teritorijā, ņemot vērā jau Jūrmalas teritorijas plānojumā paredzētos velomaršrutus un esošās takas, ceļus un ielas, to sarkano līniju koridoru robežās. Velomaršruts uz Ķemeru kapiem un tālāk uz Ķemeru Lielā tīreļa laipu plānojams kopā ar Valsts autoceļa A10/E22 pārbūves darbiem, kad tiks izveidota drošā šī autoceļa šķērsošanas iespēja gan gājējiem, gan velosipēdistiem.

Gājēju un velosipēdistu ceļa būvniecība Stigas ielā Jaunķemerās, Ķemeru nacionālā parka teritorijā īstenojama tikai kopā ar pārējām Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā šajā vietā paredzētajām rīcībām, t.i. kūrorta teritorijas attīstību.

- **Dabas parks "Raga kāpa"** Lielupē ar platību 150,0 ha izveidots 1962.gadā. Robežas apstiprinātas ar Latvijas Republikas MK 2003.gada 8.marta noteikumiem Nr.118. Šobrīd dabas parkam ir spēkā esošs dabas aizsardzības plāns, kurā minēts, ka būtu nepieciešams iekārtot riteņbraucēju taku, kas nav detalizēti izplānota, bet varētu iet pa kādu no sekundārās nozīmes takām. Dabas parka turpmākai attīstībai Jūrmalas pilsētas pašvaldība varētu pretendēt uz 2014.-2020.gada Eiropas Savienības fonda finansējumu “Antropogēnās slodzes mazinošas infrastruktūras izveide un esošās infrastruktūras rekonstrukcija “NATURA 2000” teritorijās” (SAM 5.4.1.), jo tas atbilst visiem nosacījumiem, arī tam, ka tas ir jūtīgs piekrastes biotops. Tādēļ, plānojot Jūrmalas veloinfrastruktūru, būtu jāņem vērā šīs iespējas.

Izstrādātā Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija paredz velomaršrutu ierīkošanu dabas parka “Raga kāpa” teritorijā, ņemot vērā jau Jūrmalas teritorijas plānojumā paredzētos velomaršrutus un esošās takas un ceļus.

- **Dabas liegums "Lielupes grīvas pļavas"** ar platību 277 ha, izveidots 2004.gadā. Dabas lieguma robežas tiek noteiktas 272.pielikumā 2004.gada 8.aprīļa grozījumos Ministra kabineta 1999.gada 15.jūnija noteikumiem Nr.212. Liegums sastāv no sešām atsevišķām teritorijām. Dabas lieguma “Lielupes grīvas pļavas” dabas aizsardzības plāns ir zaudējis spēku 2013.gadā, un tajā veloinfrastruktūra nav minēta.

Izstrādātā Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija neparedz velomaršrutu ierīkošanu dabas lieguma “Lielupes grīvas pļavas” teritorijā.



26.attēls. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Jūrmalā un tās tuvumā . Avots: SIA “METRUM”, 2016

- **Dabas liegums "Darmšstates priežu audze"**, kas dibināts 1977.gadā. Atzīmējams, ka teritorija nav NATURA 2000 teritorija. Dabas liegumam ir izstrādāts dabas aizsardzības plāns 2006. -

2016.gadam. Tā kā dabas lieguma teritorija ir tikai 4,9 ha platībā, kā arī, ņemot vērā, ka dabas aizsardzības plānā norādīts, ka antropogēnā slodze uz teritoriju varētu samazināties, speciāla veloinfrastruktūras attīstība šajā teritorijā nav atzīmējama kā prioritāra (izņēmums varētu būt velonovietnes izveide).

Izstrādātā Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija neparedz velomaršrutu ierīkošanu dabas lieguma “Darmštates priežu audze” teritorijā.

Atzīmējams, ka Jūrmalas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2010.-2030.gadam kā viens no prioritāriem jautājumiem sadarbībai ar Engures novada pašvaldību un Tukuma novada pašvaldību, ir noteikta Ķemeru nacionālā parka teritorijas iespēju izmantošana piedāvājuma veidošanā, saglabājot dabas vērtības.

Kopumā, attiecībā uz velomaršrutiem, kas skar Jūrmalā esošās īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, liela uzmanība jāpievērš apmeklētāju plūsmu regulēšanai (norādes, barjeras u.tml.), lai virzītu tās tieši pa konkrētu maršrutu, maksimāli izmantojot jau esošās takas un ceļus, un nepieļautu antropogēnās slodzes palielināšanos apkārtnē. Ja nepieciešams veikt uzlabojumus velomaršrutu posmos bez jau esoša ceļa seguma, jāizvēlas apkārtējā vidē pēc iespējas iederīgāki un dabai draudzīgāki materiāli.

Kultūrvēsturiskās teritorijas

Tematiskā plānojuma risinājumi veloinfrastruktūras attīstībai ir izstrādāti visas pilsētas teritorijā, t.sk. valsts un vietējas nozīmes pilsētbūvniecisko pieminekļu teritorijās.

Kā norāda Valsts kultūras pieminekļu aizsardzība inspekcija (2015.gada 28.oktobra nosacījumi tematiskā plānojuma izstrādei), izstrādājot veloinfrastruktūras tīkla koncepciju, jārespektē pilsētas vēsturiskā plānojuma sistēma, īpaši kultūras pieminekļu teritorijās un vēsturiski izveidojušās pilsētas teritorijas dzīvošanai un atpūtai.

Velo infrastruktūrai, kas skar pilsētā esošās kultūrvēsturiskās teritorijas, risinājumiem ne tikai jākalpo pārvietošanas kvalitātes, bet arī publiskās ārtelpas uzlabošanai, vienlaikus veidojot kultūrvēsturiskajās teritorijās atbilstošu vizuālo tēlu, saglabājot tās raksturu un noskaņu. Tajā skaitā svarīga ir vēsturisko ielu šķēršprofilu respektēšana. Ņemot to vērā, tematiskā plānojuma risinājumi neparedz nākotnē veikt esošo pilsētas ielu paplašināšanu vai ielu sarkano līniju grozījumus ar mērķi izbūvēt plānoto velosatiksmes infrastruktūru, bet iekļaujas esošo ielu telpā. Atsevišķi nodalītu velosipēdu ceļu (maģistrālo velociņu) izbūve ir plānota tikai gar galvenajām pilsētas maģistrālēm ārpus pilsētas centra, kur to nepieciešamību nosaka atļautais autotransporta ātrums un/vai potenciāli lielais velobraucēju skaits. Pārējā pilsētas daļā galvenokārt ir plānota velomaršrutu ierīkošana, vai plānots izbūvēt gājējiem un velobraucējiem kopīgi izmantojamas ietves un ceļus, kam nav nepieciešama atsevišķu transporta būvju izbūve.

7.4. Ekonomiskie aprēķini velosatiksmes infrastruktūras attīstības priekšlikumu īstenošanai

Kā turpmākie plānošanas posmi pēc tematiskā plānojuma izstrādes, ir minami tematiskā plānojuma īstenošana un monitorings.

Ir jāatzīmē, ka nozīmīgs informācijas avots ir Eiropas Savienības finansiālo atbalstu izstrādātās pieredzes apmaiņas programmas (daļa programmu ir izstrādāti URBACT ietvaros), piemēram:

- Presto – stimulēt riteņbraukšanas attīstību ar mērķi paaugstināt velosipēdu izmantošanu ikdienas vajadzību apmierināšanai;
- Jūrmalas gadījumā, būtu īpaša uzmanība jāvelta programmai BiTiBi – kuras pamatā ir ideja par multimodālu transporta sistēmu pārvietojoties ar riteni, pārsēžoties vilcienā un vēlāk atkal izmantojot riteni lai nonāktu izvēlētajā galapunktā.

Abu minēto programmu pamatā ir pašvaldību dalīšanās pieredzē un sava, konkrētai vietai atbilstoša un realizējama vietējā rīcības plāna izstrāde. Vietējo rīcības plānu ietvaros arī ir apskatīti iespējamie piesaistāmie finansējuma avoti, piemēram, struktūrfondi.

7.5. Rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras attīstībai īstermiņā un prioritārās attīstības teritorijas

Kopš 2015. gada stājies spēkā LVS 190-9 Velosatikme, kas formulē velobūvju plānošanas, projektēšanas un izbūves piecus pamatprincipus - drošība, tīkla nepārtrauktība, tiešums, pievilcīgums, komforts. Esošā situācija Jūrmalā šiem kritērijiem atbilst tikai daļēji, jo velobūves plānotas agrākos gados, kā arī tapušas fragmentāri dažādu projektu ietvaros.

Lai situāciju uzlabotu, būtu nepieciešama esošās veloinfrastruktūras sakārtošana/pārbūve ievērojot drošības un tīkla nepārtrauktības principus (vienoti materiāli, risinājumi krustojumu un iebrauktuvju šķērsošanai, iztrūkstošu posmu realizācija).

Tematiskā plānojuma risinājumi paredz īstermiņā sakārtot esošo velosatiksmes infrastruktūras posmu Priedaine - Dubulti. Kā nākamais solis atzīmējama Babītes ielas pārbūve veidojot P&B stāvvietu un plānoto savienojumu izveide ar dzelzceļa stacijām un skolām.

Kā nākamais būtiskākais veloinfrastruktūras attīstības posms jāmin plānotais velosipēdu ceļa posms no Dubultiem līdz Vaivariem, kas nodrošinātu iespēju ērti pārvietoties ar velosipēdu visā pilsētas garumā no Priedaines līdz Jaunķemeriem. Arī plānoto velosipēdu ceļu izbūve no Lielupes līdz Bullūciemam un Ķemeriem līdz Jaunķemeriem, ir būtiska tieši velosatiksmes nodrošināšanai pilsētas daļās, kas atrodas atstatus no galvenā plānotā velomaršruta - velosipēdu ceļa (Priedaine – Jaunķemeri).

Būtiski īstermiņā sakārtot velo novietnes, tai skaitā, ņemot vērā veiktās iedzīvotāju aptaujas rezultātus tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, palielināt velo stāvvietu skaitu pie Rīmi iepirkšanās centra pie Lielupes tilta un pašvaldības ēkas.

Ņemot vērā pašvaldības iespējas un vēlmi velosatiksmes infrastruktūru attīstīt pakāpeniski, tematiskā plānojuma ietvaros ir izstrādāta grafiskās daļas shēma “Prioritāri attīstāmais velosatiksmes tīkls”, kurā ir apkopoti priekšlikumi par prioritāri attīstāmo velosatiksmes infrastruktūras tīklu un tam atbilstošo sākotnējo labiekārtojuma līmeni. Shēmā grafiski ir attēloti gan esošie/pārbūvējamie velosipēdu ceļi, gan plānotie / jābūvējamie velosipēdu ceļi, kā arī esošie/pārbūvējamie un plānotie / jābūvējamie gājēju un velosipēdu ceļi, un labiekārtojamie velomaršruti.

Shēmā attēlotie prioritāri attīstāmie velosatiksmes tīkla posmi ir iekļauti 9.tabulā, ņemot vērā to iedalījumu pēc labiekārtojuma līmeņa, nevis izbūves secības. Lēmumu par konkrētu velosatiksmes tīkla posmu vai objektu labiekārtošanu, pārbūvi vai izbūvi pieņem pašvaldības dome, izvērtējot konkrētā posma izmaksas un pašvaldībai pieejamos finanšu līdzekļus.

Veicot aptuvenos izmaksu aprēķinus (skat.9.tabulu), tika pieņemtas sekojošas atsevišķu pozīciju un veloceliņu izbūves izmaksas:

Jaunbūve bez komunikācijām ~40eur/m²;
Jaunbūve ar komunikācijām ~120eur/m²;
Jaunbūve ar grants segumu ~30eur/m²;
Seguma virskārtas atjaunošana ~20eur/m²;
Satiksmes organizēšanas līdzekļi ~10eur/m².

Veicot konkrēta būvprojekta būvizmaksas, iespējams veikt detalizētākus aprēķinus, kas var ietvert sekojošas izmaksas:

1m² izmaksas ar bruģa segumu ~ 25 eur + lielā borta izbūve ~ 11.25 eur + mazā borta izbūve ~ 7.80 eur.
1m² izmaksas ar asfalta segumu ~ 20 eur + lielā borta izbūve ~ 11.25 eur + mazā borta izbūve ~ 7.80 eur.
Ceļa zīmes pārceļšana 40 eur;
Jaunas ceļa zīmes uzstādīšana 80 eur.

(Izmaksas pieņemtas no konkrēta infrastruktūras izbūves projekta Rīgas pilsētā, 2015./2016.gada cenās.)

9. tabula. **Prioritāri attīstāmie velosatiksmes tīkla posmi.**

Velosatiksmes infrastruktūras būves tips	Veloša tīkmes infrastruktūras būves tipa statuss	Apkaime	Velosatiksmes tīkla posms	Nepieciešamais labiekārtojums, pārbūve, izbūve	Posma garums / ~izmaksu aprēķins (km/ tūkst. eiro)	Posmu kopgarums / ~izmaksu aprēķins kopā (km/ tūkst. eiro)	
Velosipēdu ceļš	Esošs pārbūvējams velosipēdu ceļš	Priedaine	Pilsētas robeža – Priedaines pārbrauktuve/ dzelzceļa šķērsojums	Jāpārbūvē esošais velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9, to paplašinot līdz trīs braukšanas joslām.	2,4 km / 192	13,1 km / 877	
		Bulduri, Dzintari	Pērkona iela, Rīgas iela, Miera iela, dzelzceļa šķērsojums, Alojās iela	Jāpārbūvē esošais velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9.	3 km / 300		
		Vaivari, Kauguri, Jaunķemeri	Asaru prospekts, Talsu šoseja, Kolkas iela	Atsevišķos posmos un ielu krustojumos jāpārbūvē esošais velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	7,7 km / 385		
	Plānots, jaunbūvējams velosipēdu ceļš	Priedaine	Babītes iela	Jāizbūvē velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9, vēlams ar trīs braukšanas joslām.	1 km / 80	15,3 km / 1552	
		Lielupe, Buļļuciems	Vikingu iela, posmā no Burtnieku ielas, līdz Laivu ielai	Jāizbūvē velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	2,1 km / 252		
		Jaundubulti, Pumpuri, Melliži, Asari, Vaivari	Strēlnieku prospekts posmā no Lielupes ielas līdz Upes ielai, Melližu parks, Dubultu prospekts, Mazā Kāpu iela, Dārzu iela, Kāpu iela, Skautu iela posmā no Kāpu ielas līdz Asaru prospektam	Jāizbūvē velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	6,4 km / 640		
		Ķemeri, Jaunķemeri	Tukuma iela posmā no Robežu ielas līdz Jaunķemeru ceļam, Jaunķemeru ceļš posmā no Tukuma ielas līdz Kolkas ielai.	Jāizbūvē velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	5,8 km / 580		
	Gājēju un velosipēdu ceļš	Esošs pārbūvējams gājēju un velosipēdu ceļš	Lielupe	Autotilts pār Lielupi	Jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9	0,8 km / 8	12,4 km / 313
			Dzintari, Majori	Brīvības prospekts posmā no Miera ielas līdz Turaidas ielai, esošs ceļš gar	Jāveic esošā asfalta seguma remonts, jāuzstāda zīmes un	1,4 km / 56	

			dzelzceļu no Turaidas ielas līdz Smilšu ielai	papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9		
		Lielupe, Bulduri, Dzintari	Esošs ceļš kāpu zonā posmā no 23. līnijas līdz Lazdonas ielai	Jāveic esošā asfalta seguma remonts, jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9	4,6 km / 184	
		Majori	Turaidas iela posmā no Ikšķiles ielas līdz Jūras ielai, Jūras iela, Ērgļu iela	Jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9, jāpazemina esošie bortakmeņi vai jāizbūvē paceltie krustojumi	1,6 km / 16	
		Majori, Dubulti	Jomas iela posmā Ātrās ielas līdz Z.Meierovica prospektam, Z.Meierovica prospekts	Jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9, jāpazemina esošie bortakmeņi vai jāizbūvē paceltie krustojumi	1,5 km / 15	
		Sloka, Kauguri, Kaugurciems	Raiņa iela posmā no dzelzceļa līdz Talsu šosejai, Kapteiņa Zolta iela	Jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9, jāpazemina esošie bortakmeņi vai jāizbūvē paceltie krustojumi	2,2 km / 22	
		Jaunķemeri	Jaunķemeru ceļš posmā no Kolkas ielas līdz pludmalei	Jāveic esošā asfalta seguma remonts, jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9	0,3 km / 12	
Gājēju un velosipēdu ceļš	Plānots, jaunbūvējams gājēju un velosipēdu ceļš	Lielupe	Mastu iela posmā no Lielupes stacijas līdz Vikingu ielai, Vikingu iela posmā no Mastu ielas līdz Burtnieku ielai	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	0,7 km / 84	13,9 km / 1668
		Lielupe	Bulduru prospekts posmā no 33.līnijas līdz 25. līnijai, 25. līnija, Rotas iela no 25. līnijas līdz 23. līnijai, 23. līnijas turpinājums līdz pludmalei	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	0,7 km / 84	
		Dzintari	Meža prospekts posmā no Madonas ielas līdz Rembates ielai, Madonas iela, Raunas un Ikšķiles iela un tās turpinājumi gar Dzintaru mežaparka teritoriju vai tā teritorijā	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	1,5 km / 180	

		Jaundubulti	Lielupes iela posmā no Strēlnieku prospekta līdz dzelzceļam, Dubultu prospekts posmā no Ceriņu ielas līdz Ogres ielai	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	1,1 km / 132	
		Pumpuri	Ineša iela un tās turpinājums līdz Pumpuru dzelzceļa pieturai	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	0,3 km / 36	
		Asari	Valtera prospekts posmā no Piekraustes ielas līdz Zemgales ielai, Zemgales iela no Valtera prospekta līdz Stacijas ielai un Stacijas iela	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	2,7 km / 324	
		Druvciems, Melluži, Valteri	Slokas iela posmā no Ražas ielas līdz Rubeņu ielai, Piekraustes iela posmā no Rubeņu ielas līdz Valtera prospektam, Rubeņu iela no Slokas ielas līdz Gulbju ielai, Gulbju iela posmā no Rubeņu ielas līdz Valtera prospektam	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	5,0 km / 600	
		Sloka	Raiņa iela posmā no dzelzceļa līdz Lielupei	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	0,6 km / 72	
		Ķemeri	Tukuma iela posmā no Robežu ielas līdz pagriezienam uz Ķemeru dzelzceļa staciju un posmā no Brocēnu ielas līdz autoceļam A10 Rīga — Ventspils, Brocēnu iela posmā no Tukuma ielas līdz Ķemeru dzelzceļa stacijai, vienvirziena iela no Ķemeru dzelzceļa stacijas līdz Tukuma ielai	Jāizbūvē gājēju un velosipēdu ceļš atbilstoši LVS 190-9	1,3 km / 156	
Velomaršruts	Labiekārtojams velomaršruts	Visa pilsētas teritorija	Visi plānotie velomaršruti	Jāuzstāda zīmes un papildus marķējums atbilstoši LVS 190-9	Visā pilsētā / ~200	Visā pilsētā / ~200
Visi	Visi	Visa pilsētas teritorija	Visi, prioritāri plānotie, kopā:			54,7 km / 4610