



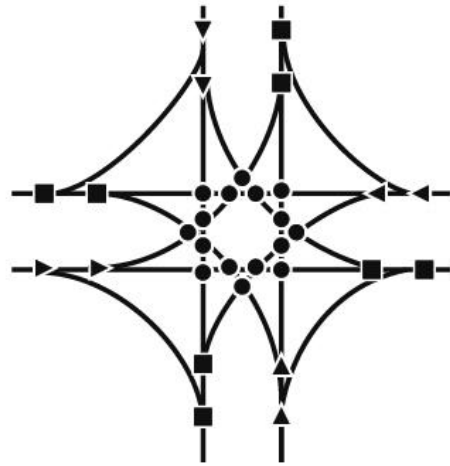
# Pieslēgumi un satiksmes mezgli – galvenie konfliktu punkti uz ceļa. Rīgas reģions

**Antra Roze**

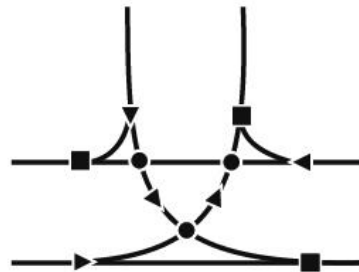
LVC Rīgas nodaļas vadītāja



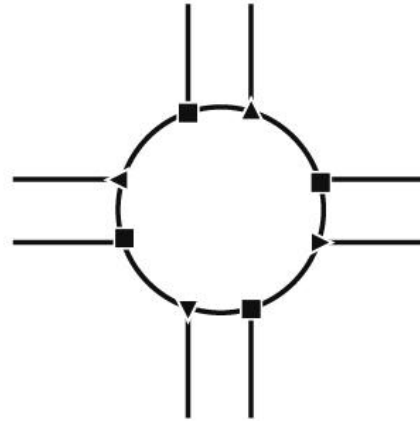
# Negadījumi un konfliktu punkti



32 konfliktu punkti



9 konfliktu punkti



8 konfliktu punkti

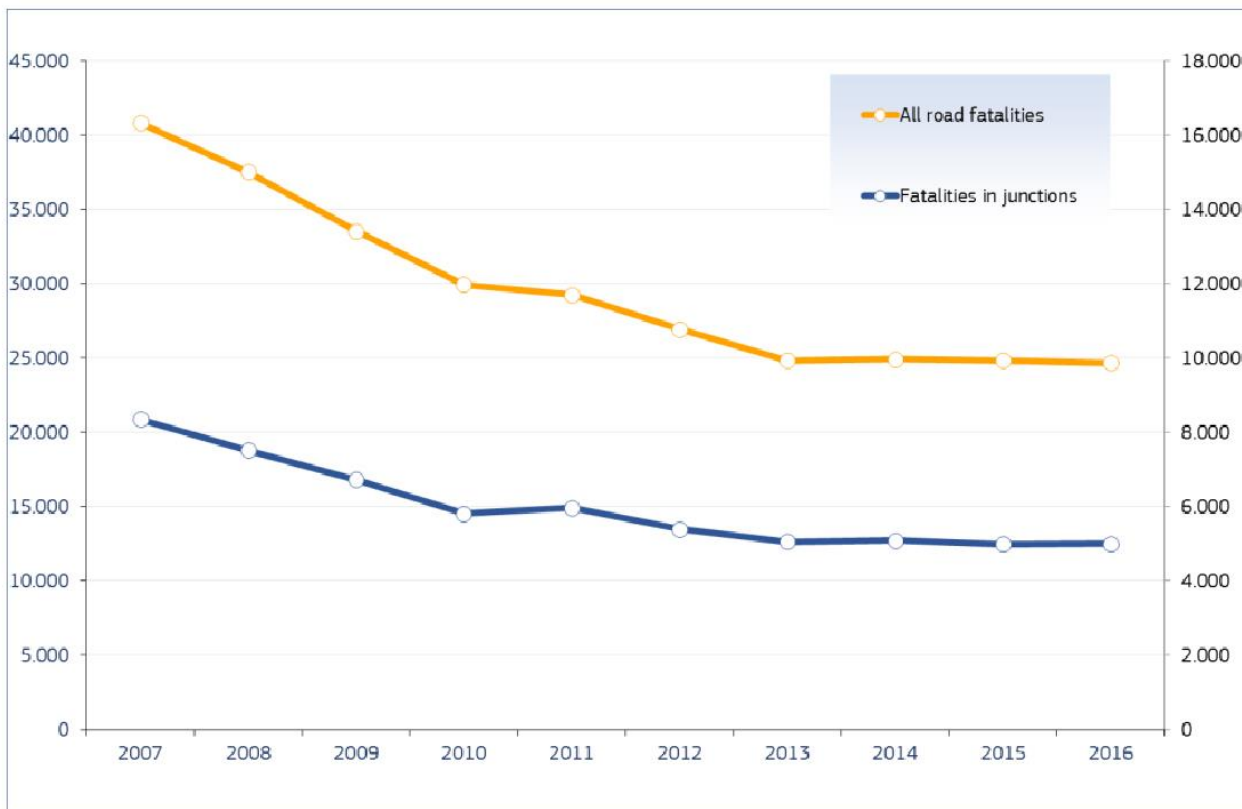
- plūsmu saplūšanas konfliktpunkti
- plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti
- plūsmu krustošanās konfliktpunkti

Satiksmes mezglos notiek **20–40% negadījumu** no visa kopējā skaita.

**Negadījumu skaitu ceļu mezglos ietekmē:**

- Tehniskie risinājumi
- Mezglu blīvums – skaits uz 1km
- Savstarpējais attālums starp mezgliem

# CSNg ar bojāgājušajiem satiksmes mezglos un kopumā ES 2007.–2016. g.



Avots : CARE database, data available in May 2018



Bojāgājušo skaits CSNg satiksmes mezglos samazinās **proporcionāli** kopējam bojāgājušo skaitam.



Aprēķināts, ka 2016.gadā gandrīz **5 000** cilvēki visā ES gāja bojā CSNg satiksmes mezglos.

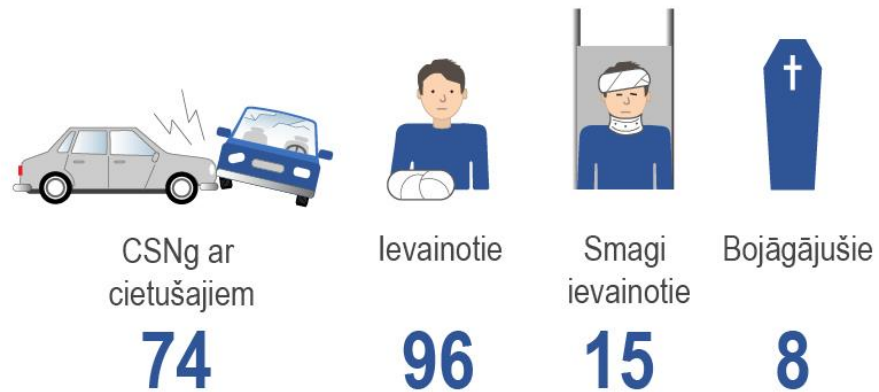


# CSNg ar bojāgājušajiem satiksmes mezglos atkarībā no diennakts laika

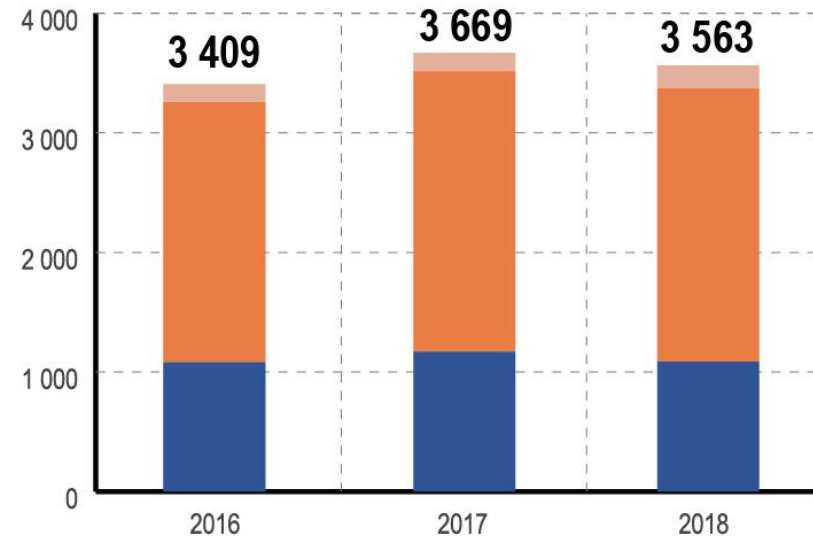


Vairāk CSNg ar bojāgājušajiem satiksmes mezglos notiek **pa dienu**

## CSNg ar cietušajiem satiksmes mezglos uz **valsts ceļiem** valsts ceļiem 2018. gadā

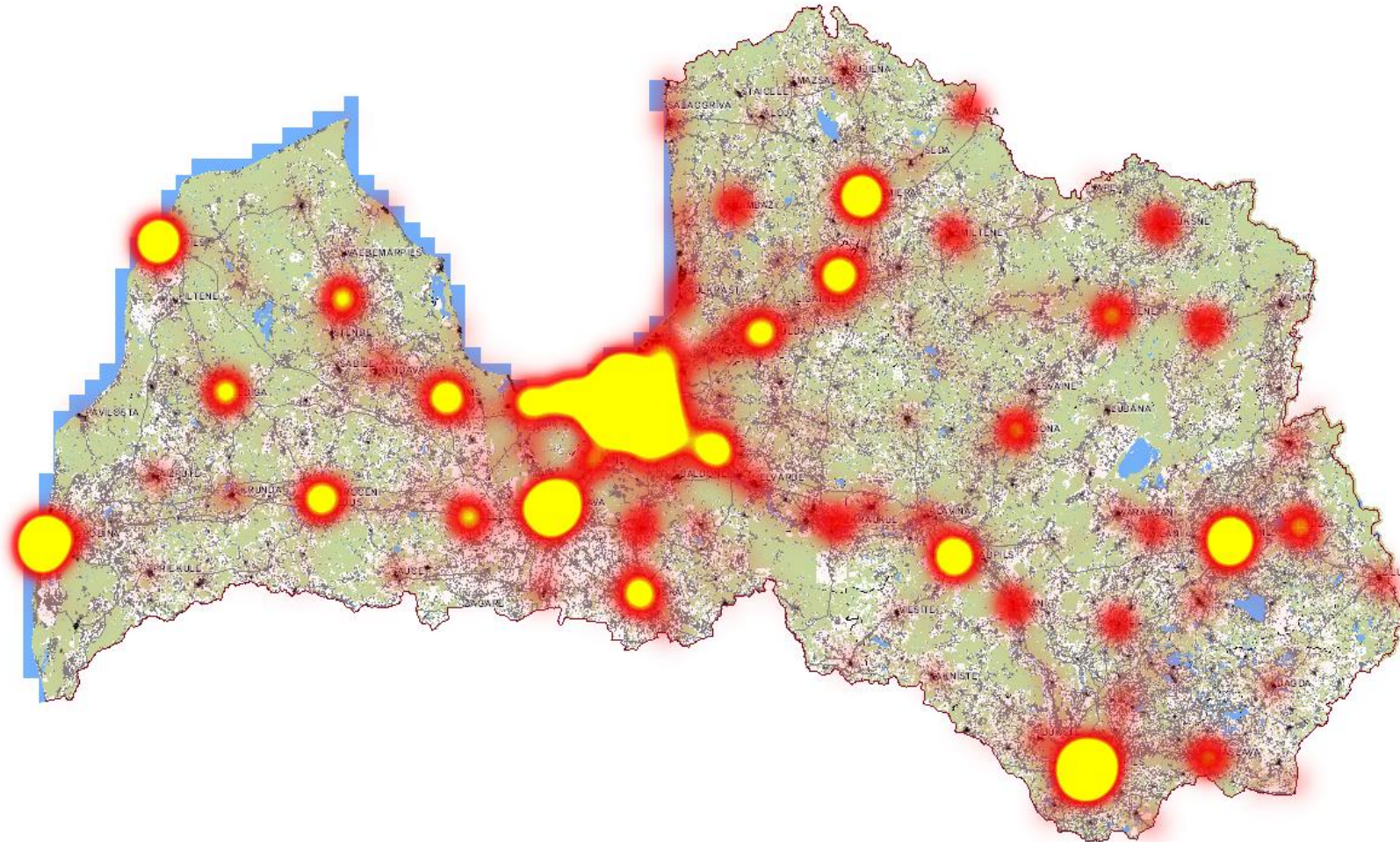


## CSNg satiksmes mezglos Latvijā



- Neregulētie krustojumi
- Ar ceļazīmēm regulētie krustojumi
- Ar luksoforu regulētie krustojumi

# Kopējā CSNg intensitāte 2016.–2018.gadā



Visvairāk CSNg notiek apdzīvotās vietās vai to tuvumā. Īpaši **Pierīgā**

*Blīvākā satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem ir Pierīgā*

# Attīstība bez mobilitātes plāna

---

Kopš 2000.gada Pierīgā ir notikusi strauja attīstība un ciemi ir **sasnieguši pilsētu lielumu** iedzīvotāju skaita ziņā.

Agrāk lauksaimniecībā izmantotās zemes teritoriju plānojumos ir ieguvušas citu izmantošanas veidu:

- savrupmāju apbūves teritorija (DzS)
- mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (DzM)
- daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (DzD)
- jauktas centra apbūves teritorija (JC)
- publiskās apbūves teritorija (P)
- rūpniecības apbūves teritorija (R)

Zemes reformas laikā un pēc tās daudzām teritorijām **nav ieplānota un izbūvēta atbilstoša infrastruktūra**, kas veicinātu drošu piekļuvi.



# Valsts autoceļu funkcija

---

**Valsts autoceļu funkcija** ir savienot objektus tā, lai būtu ērta to sasniedzamība un augsta satiksmes kvalitāte. Satiksmes kvalitātes nosacījumi - braukšanas laika ietaupījums, transporta izmaksas un garantēta satiksmes drošība.\*

**A ceļi** – valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu

**P ceļi** – novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar republikas pilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā republikas pilsētas

**V ceļi** – novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus

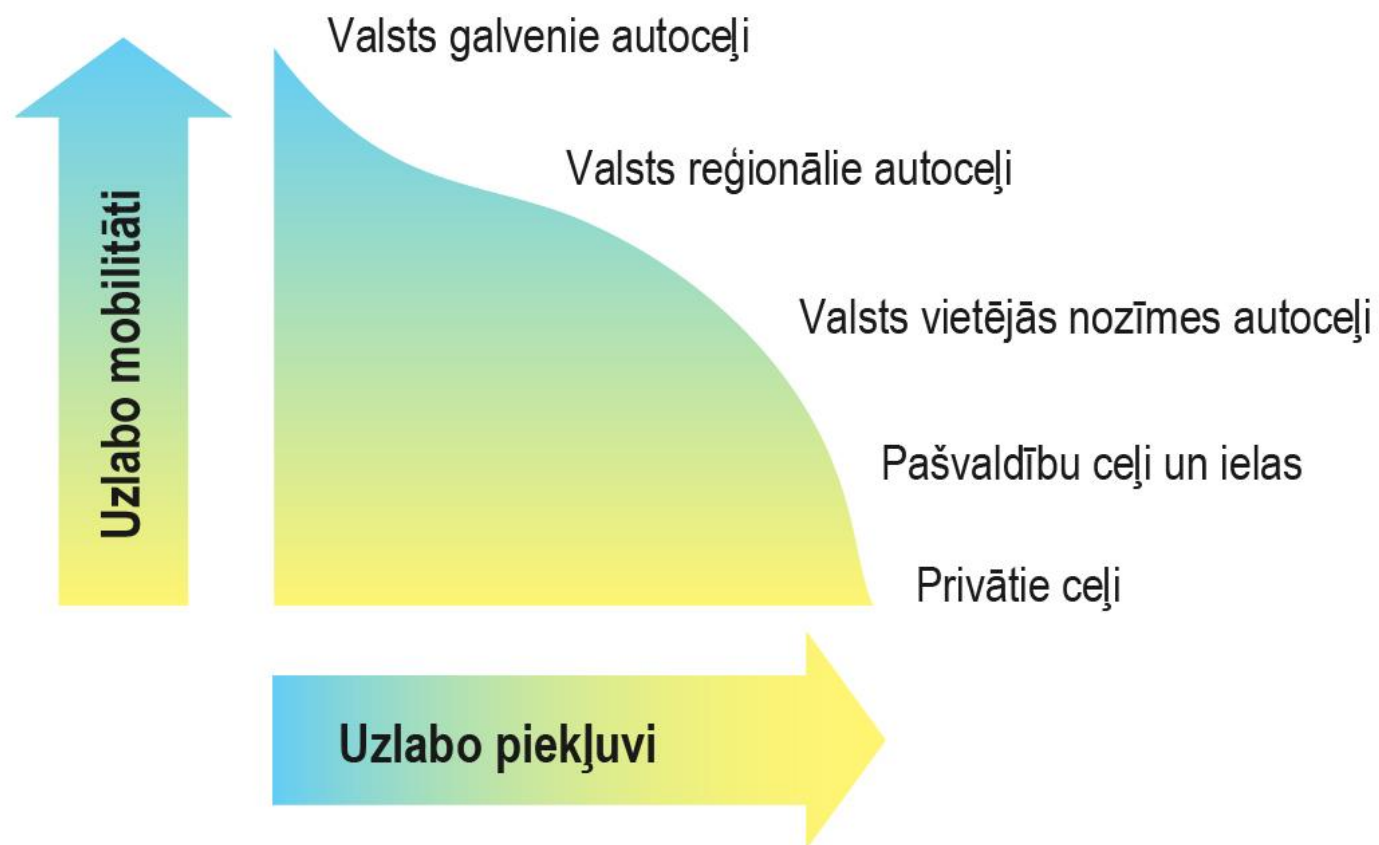
**Pašvaldību un privāto ceļu** funkcija ir nodrošināt piekļuvi atsevišķiem objektiem un teritorijām.

\*Avots: *Likums Par autoceļiem*





# Ceļu funkcijas



Dēļ tā, ka pašvaldību teritorijās netiek izstrādāti mobilitātes plāni un tiek uzstājīgi prasīti pieslēgumi pie valsts autoceļiem **valsts autoceļu savienošanas funkciju sāk nomākt piekļūšanas funkcija.**

# Pieņēmumi par TIEŠU\* piekļuvi

---

Katram īpašniekam domājot **tikai par sevi**, tiek aizmirsts par citiem satiksmes dalībniekiem un viņu nepieciešamības pēc iespējami ērtākas un drošākas satiksmes gan sadzīvei, gan biznesam.

## Pieņēmumi

- Iespējams ātrāk piekļūt un nogādāt produkciju galamērķī
- Ērtāk
- Lētāk (izbūvēt jaunu pievienojumu, nevis paralēlu ceļu no cita pievienojuma)
- Vieglāk piesaistīt klientu
- Veicina biznesa attīstību

\* *teritorijai nav atbilstošs pakārtoto ceļu/ielu tīkls*



# Fakti par TIEŠU\* piekļuvi no valsts autoceļa

---

- Pieaugot pievienojumu skaitam uz ceļa, proporcionāli pieaug satiksmes negadījumu skaits
- Tiek pasliktināta mobilitāte citiem satiksmes dalībniekiem – katra jauna pievienojuma dēļ samazinās braukšanas ātrums uz pamatceļa
- Pievienojumu skaita pieauguma dēļ pasliktinās valsts autoceļu galvenā – savienošanas – funkcija, pakāpeniski pārveidojoties par ceļu ar piekļūšanas un uzturēšanās funkciju. Tā rezultātā satiksmes dalībnieki, kuri nav ieinteresēti piekļūt konkrētajam objektam, meklē citus, bieži vien mazāk drošus maršrutus
- Palielinās brauciena izmaksas citiem satiksmes dalībniekiem
- Palielinās CO2 izmešu skaits
- Ilgāks brauciens citiem satiksmes dalībniekiem
- Klienti izvēlas citu objektu, pie kura ir ātrāk un drošāk piebraukt
- Apgrūtināta pamatceļa uzturēšana (īpaši ziemā)
- Sadārdzinās pārbūves/uzlabošanas projekti
- Ar ceļiem tiek aizņemta daudz lielāka platība, nekā plānojot kompleksi
- CSNg var izrādīties tautsaimniecībai neizdevīgāks nekā atbilstošā infrastruktūrā ieguldītie līdzekļi. 1 bojāgājušais = 500 000 eiro zaudējums ekonomikai

\* teritorijai nav atbilstošs pakārtoto ceļu/ielu tīkls



# Satiksmes intensitātes izmaiņas

---

4X 

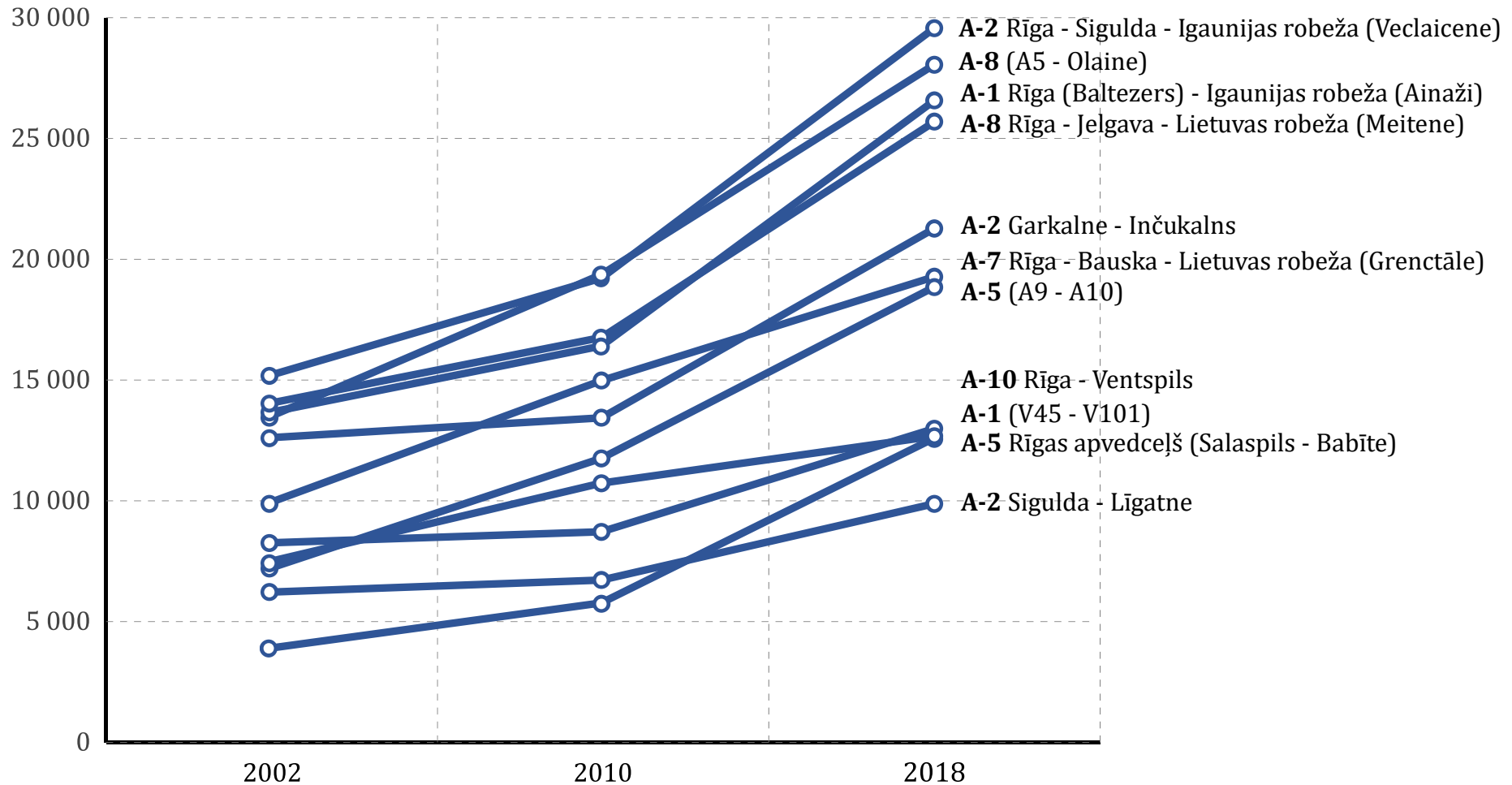


Pierīgas reģionā **20 gadu** laikā ir būtiski pieaugusi **satiksmes intensitāte**.  
Atsevišķos posmos **tā ir palielinājusies pat 4 reizes un vairāk**.

Bieži arguments TIEŠA pievienojuma izveidošanai ir atruna, ka blakus kaimiņam jau ir **nobrauktuve**. Taču daudzas šādas nobrauktuves ir tapušas laikā, kad satiksme uz šiem ceļiem bija daudz mazāka.

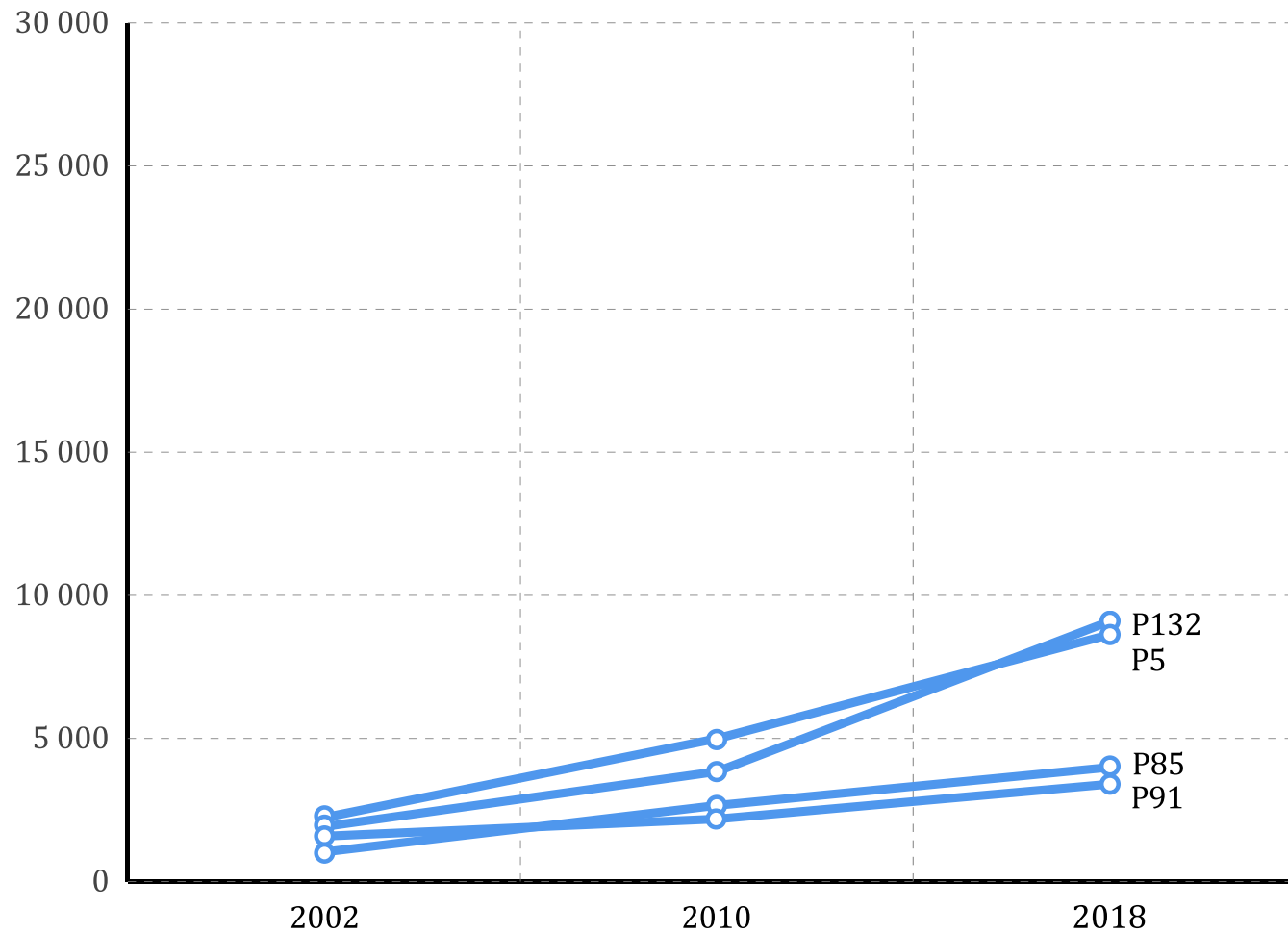
# Satiksmes intensitātes pieaugums uz ceļiem Pierīgā

## Valsts galvenie autoceļi



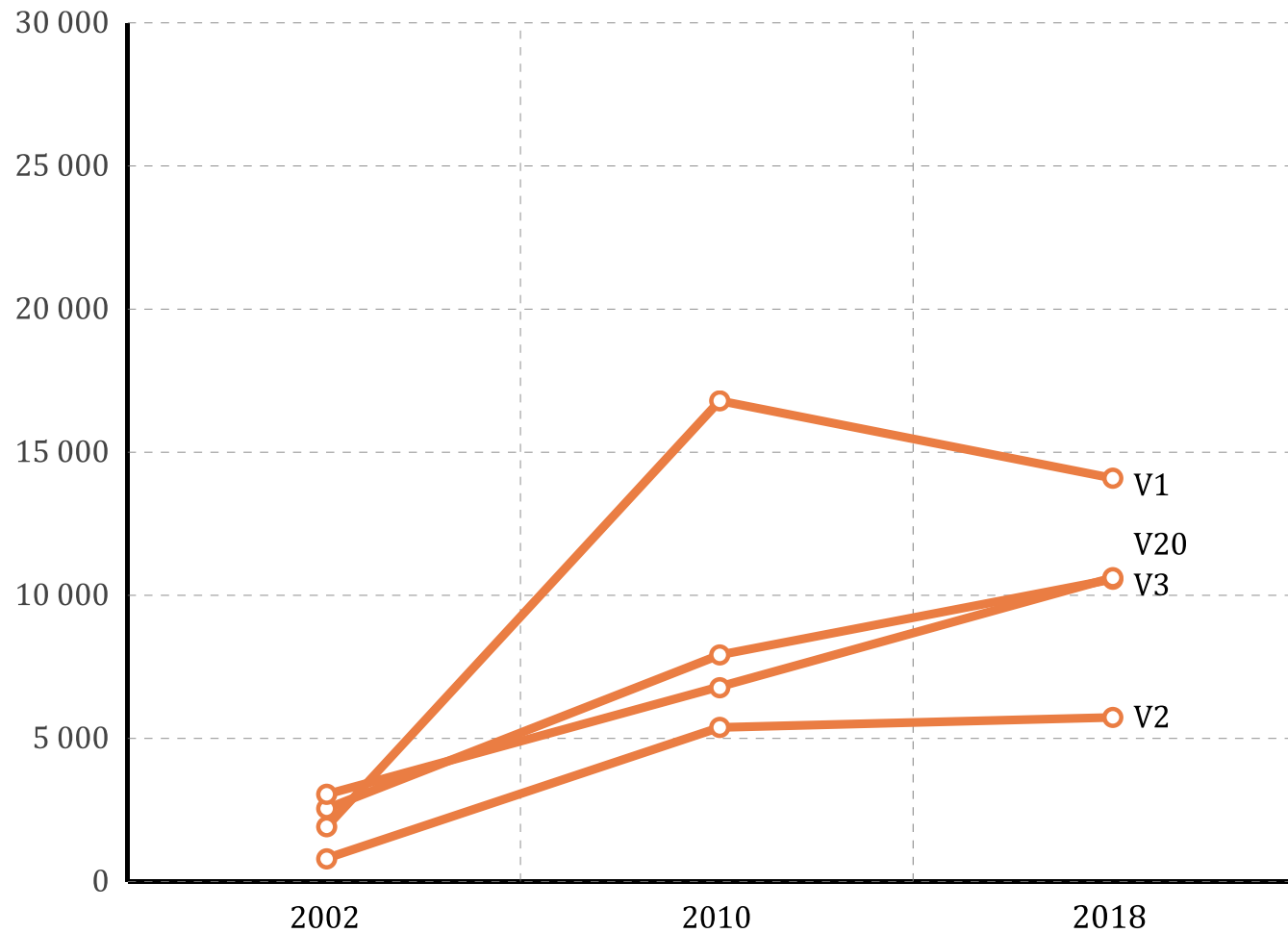
# Satiksmes intensitātes pieaugums uz ceļiem Pierīgā

## Valsts reģionālas nozīmes autoceļi



# Satiksmes intensitātes pieaugums uz ceļiem Pierīgā

## Valsts vietējās nozīmes autoceļi



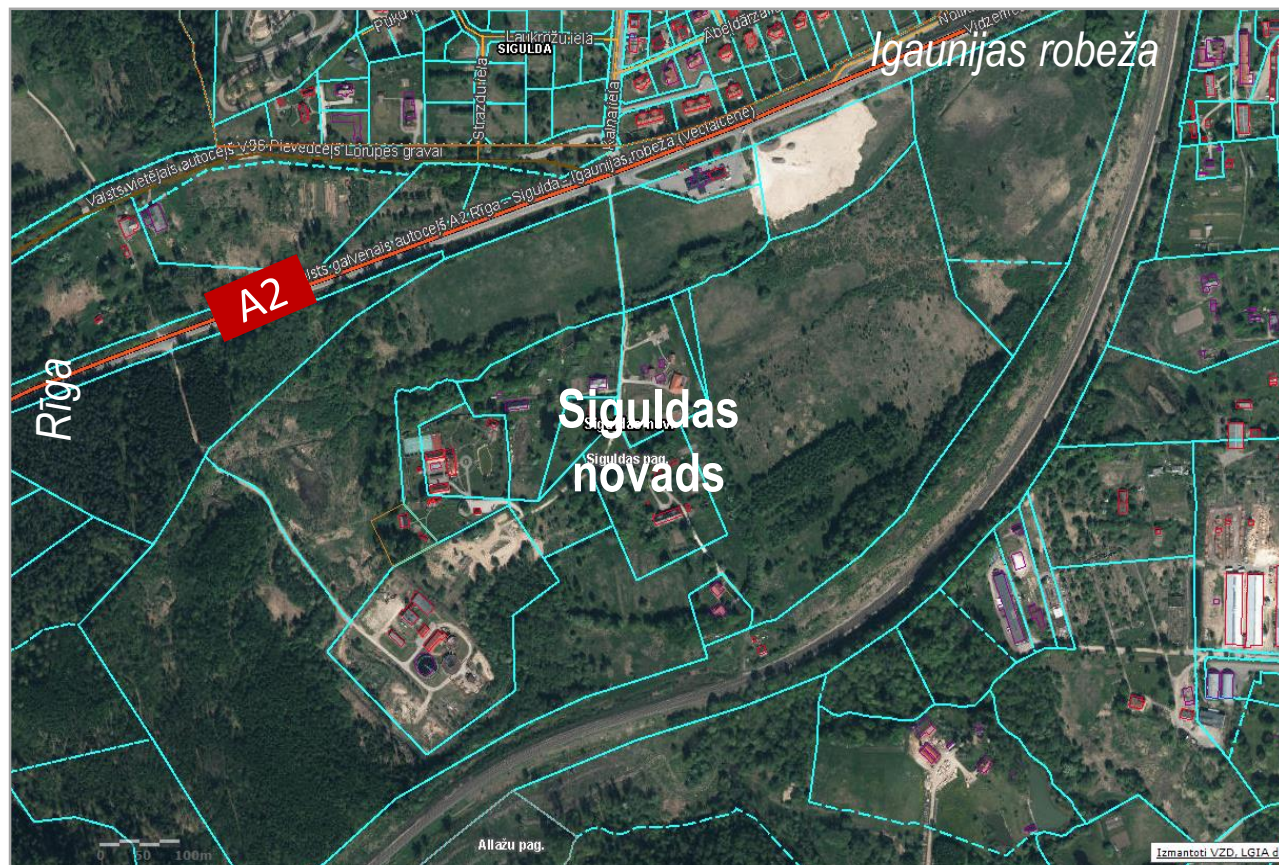
# Piemēru izpēte

## Sliktie piemēri





# A2 –Lorupplavas – Sigulda



## Situācija:

- ~40ha liela teritorija Siguldā, iebraucot pa A2, labajā pusē.
- Pašvaldības teritorijas plānojumā ir atzīmēta kā mazstāvu dzīvojamās apbūves un publiskās apbūves teritorijas
- Nav apbūvēta
- Nav nodrošināta droša un ērta piekļuve, vairākām zemes vienībām piekļuves nav vispār (zilās līnijas)
- Sadalīta zemes gabalos bet piekļuve ir tikai atsevišķām zemes vienībām
- Esošā piekļuve neatbilst atļautajai teritoriju izmantošanai
- Ir tiesvedība starp zemju īpašniekiem.

## Sekas:

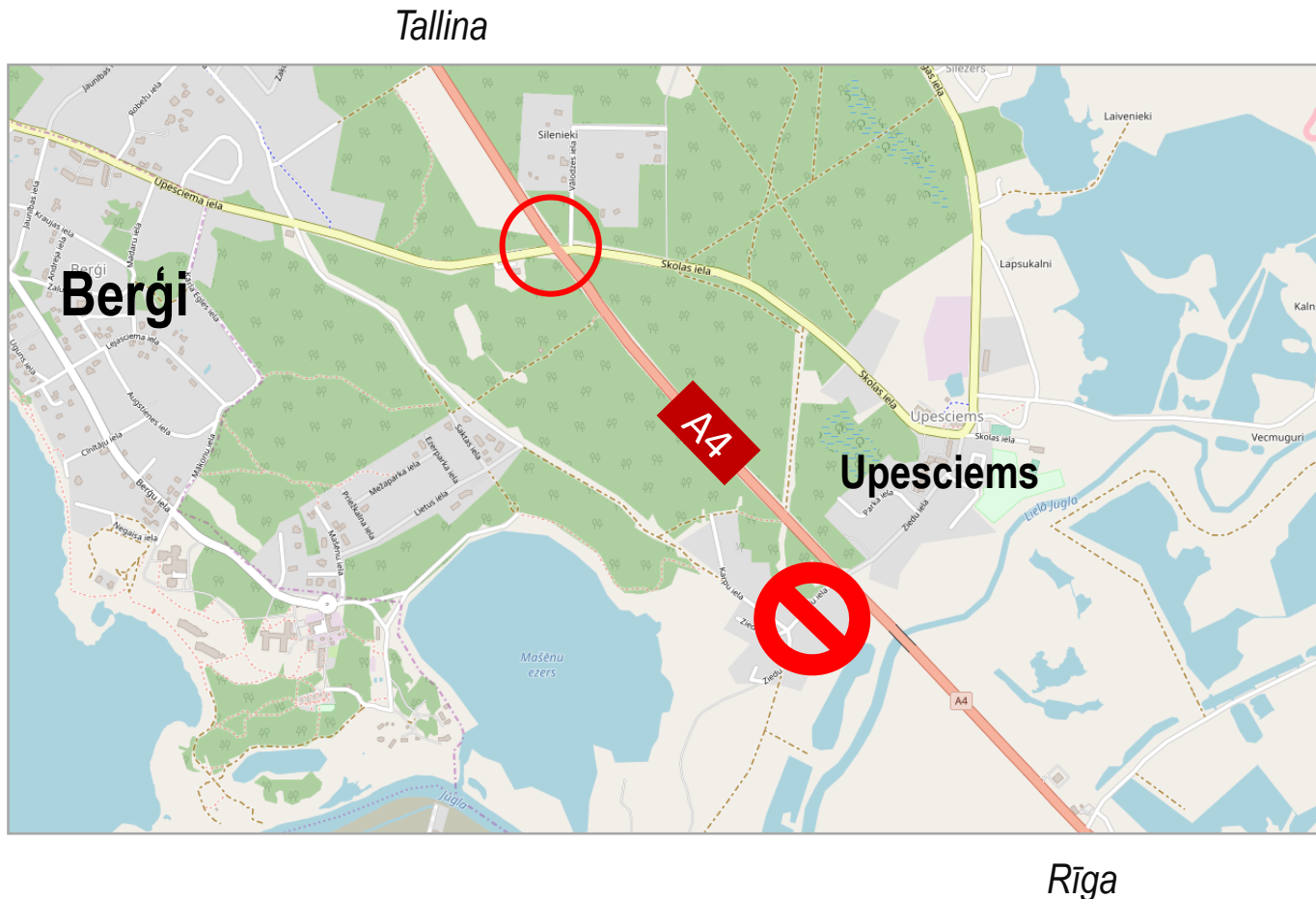
- Aprūtināta piekļuve
- Vēlme pievienoties valsts galvenajam autoceļam
- Apdraudēta satiksmes drošība

## Iespējas:

Pašvaldība var risināt šīs teritorijas piekļuves jautājumus, **paredzot attiecīgu iekšējo ceļu tīklu**, nodrošinot **drošu** piekļuvi.



# Rīgas apvedceļš A4 Garkalnes novada teritorijā



## Situācija:

- Pašvaldības ielu un ceļu infrastruktūra nav pārdomāta un nav savienota savā starpā
- Ir atļauta dzīvojamā apbūve
- Satiksmes intensitāte pieaug
- Pašvaldība nepiekrīt tam, ka tiek aizliegts kreisais pagrieziens uz A4
- 1 km uz priekšu no neregulētā kreisā pagrieziena ir regulēts krustojums ar luksoforu, kur var droši veikt manevru

## Sekas:

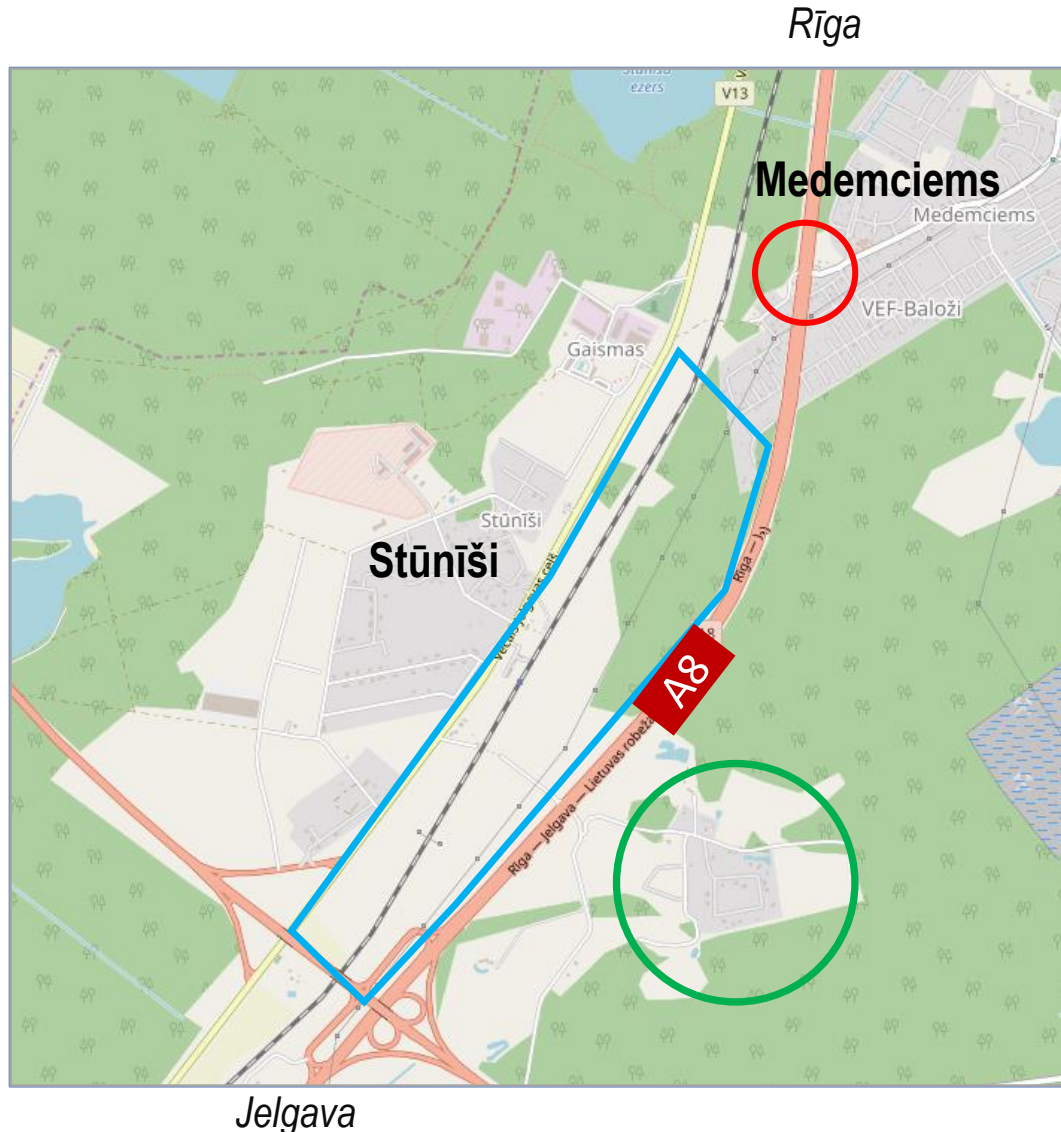
- Upesciema iedzīvotāji veic kreiso pagriezienu uz A4, kas pie šādas satiksmes intensitātes ir ļoti bīstams manevrs
- Iedzīvotāji izvēlas apdraudēt savu un citu ceļu lietotāju dzīvību, nevis nobraukt liekas 5 minūtes
- Pārējiem satiksmes dalībniekiem tiek radīti apgrūtinājumi: ātruma samazinājums, riskants manevrs uz ceļa

## Risinājums:

- Aizliegt neregulētu kreiso pagriezienu
- Pašvaldībai plānot attīstībai atbilstošu ielu tīklu



# Jelgavas šoseja (A8), posms starp Medemciemu un A5



## Situācija:

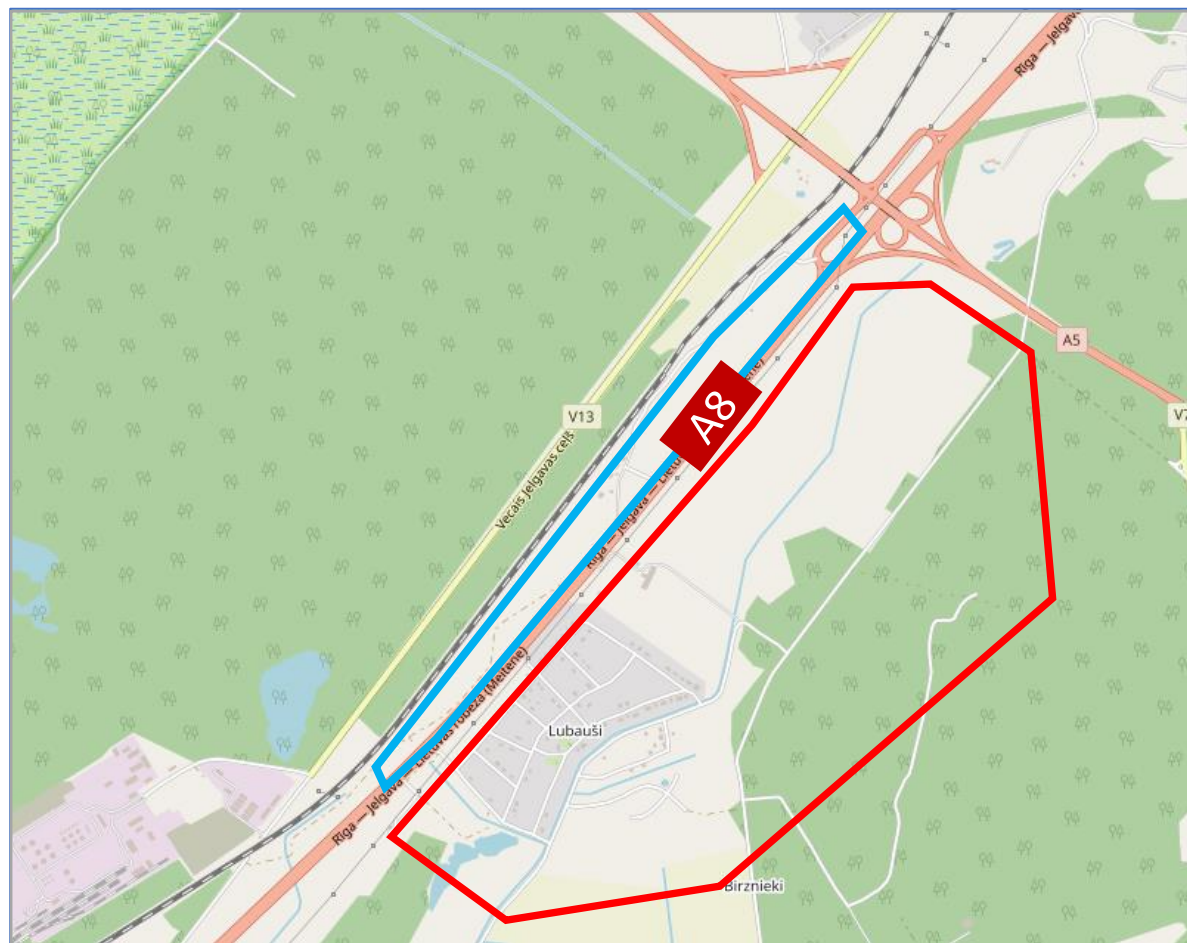
- Pēdējo četrus gadus laikā tur ir notikuši 16 ceļu satiksmes negadījumi, tajā skaitā ar bojāgājušajiem un ar smagiem miesas bojājumiem.
- 2016. gadā tika izstrādāts autoceļa A8 labās brauktuves segas rekonstrukcijas projekts, kura ietvaros tika paredzēts sakārtot Medemciema krustojumu: liegt kreiso pagriezienu, izbūvēt apgrīšanās vietu 11,17. km, braucot Rīgas virzienā.
- Lai veiktu apgrīšanos, braucot Jelgavas virzienā, jau tagad ir iespējams izmantot divlīmeņu krustojumu ar Rīgas apvedceļu A5 (Salaspils–Babīte), 5 km no Medemciema.
- Olaines novada pašvaldība jau vairākus gadus nesaskaņo projektus, pieprasot izbūvēt vēl vienu apgrīšanās vietu Jelgavas virzienā, tuvāk Medemciemam
- Jauna apgrīšanās vieta = potenciālais jaunais konfliktu punkts

## Rīcība:

- Tiek izstrādāts jauns projekts konkrēti šai vietai
- Viena cilvēka dzīvība = 500 000 eiro, nobraukt 6 km līdz apgrīšanās vietai ir lētāk



# Jelgavas šoseja A8, starp apvedceļu A5 un Olaini



Jelgava



## Situācija:

- Zeme ir sadalīta, dažāda līmeņa teritorijas
- plānošanas dokumentos ir risināti piekļuves jautājumi, tomēr

## Vēsturiskā situācija:

- Attīstot dzīvojamo apbūvi Lubaušos pie autoceļa A8 kreisajā pusē, netika nodrošināta atbilstoša pašvaldības infrastruktūra

## Rezultāts:

- Jaunie iedzīvotāji izvēlējās nokļūt uz/no autoceļa A8 “pa taisno” tam neparedzētās vietās, tika izbauktas nogāzes;
- Autovadītājus uz A8 nereti pārsteidza no sāniem dažādās trajektorijās braucoši transportlīdzekļi;

## Esošā situācija

- Uz doto brīdi situācija ir sekojoša – pašvaldība ir izbūvējusi iekšējos ceļus un ielas, nodrošinot ērtu pārvietošanos pa pakārtoto ceļu tīklu;
- LVC, veicot pārbūvi autoceļa A8 kreisajai brauktuvei, ir liegusi iespēju uzbraukt uz A8 (uzstādītas metāla aizsargbarjeras);

## Rezultāts:

- ar veiktajiem pasākumiem nebija pietiekami un pāris īpašumu lietotāji turpināja apdraudēt satiksmes dalībnieku un savu drošību;
- Pašvaldība, noslēdzot līgumu ar LVC, realizēja projektu A8 zemes nodalījuma joslā, izbūvējot gājēju/velo ceļu, uzlabojot piekļuvi pašvaldības ceļu tīklam, liedzot iespēju uzbraukt uz A8 tam neparedzētā vietā.

*Attīstītāji iegādājas zemes gabalus pie autoceļa, pirms tam nepainterēsējoties pašvaldībā, LVC vai neieskatoties teritorijas plānojumā, plāno neatbilstošu apbūvi un jaunu piekļuvi autoceļam vietās, kur tāda nav paredzēta.*

## Izaicinājums:

Posms no apvedceļa līdz Jaunolainei, kur ir šauras teritorijas starp ceļu un dzelzceļu, bet ir liela vēlme kaut ko attīstīt. Teritorijas plānojumā ir perspektīvais paralēlais ceļš, tomēr tas pašlaik nav realizēts.

# Liepājas šoseja A9 pie “Lāčiem”



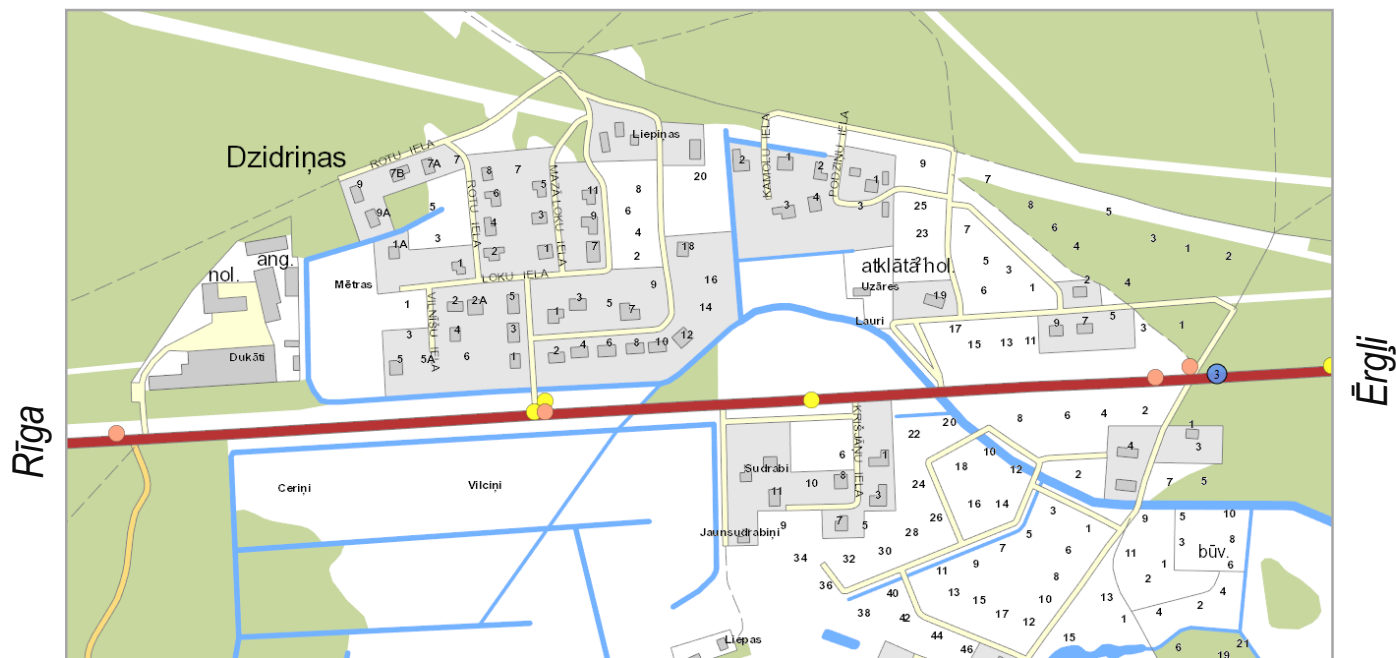
## Situācija:

Aļauts kreisais pagrieziens uz ciemu Lapsas

## Sekas:

- Kopš 2018.gada vasaras ātrums posmā pie ciemata Lapsas (posms no km 6 līdz km 7) samazināts uz 70 km/h
- Par pievienojumu uz ceptuvi Lāči saņemam sūdzības, ka nav iespējams veikt nogriešanās manevrus uz ceptuvi un, ka vajadzētu samazināt ātrumu;
- Ja klāt nāk vēl viens konflikta punkts, vēl vairāk tiek samazināta satiksmes drošība
- Uz/no Saldus/Liepāja/Klaipēda ceļš jau tagad ir garāks un bīstamāks

# Rīga – Ērgļi (P4), ciems Dzidriņas



## Situācija:

- Kopš 2015. ātrums 70 km/h
- Krustojumos regulāri CSNg
- Gājējiem nav nodrošināta iespēja droši pārvietoties
- Problēmas veikt nepieciešamos manevrus uz/no ciemata Dzidriņas

## Risinājums:

- samazināt pievienojumu skaitu,
- veidot pašvaldības iekšējo ielu tīklu,
- ceļu mezglus pārbūvēt,
- nodrošināt infrastruktūru mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem



# Piemēru izpēte

## Labie piemēri



# A1 posms no Baltezera līdz Medzābakiem, Ādažiem



## Situācija:

- Sākotnēji visapkārt bija neapbūvēts, tagad Ādažu un Carnikavas novadā ir **plānota intensīva attīstība**: Orkla plāno būvēt savas saldumu ražotnes, Ādažu militārās bāzes klātbūtne šo teritoriju ir padarījusi ļoti pieprasītu, pieaug pieprasījums pēc pakalpojumiem.
- Būtiski pieaudzis pieprasījums pēc dzīvojamā fonda.
- Visiem objektiem nepieciešama ērta un droša piekļuve
- Esošā infrastruktūra nespēj esošo un plānoto apkalpot: A1/P1, A1/V30, A1/V45 jau ir grūti izbraucami.
- Atsevišķos posmos Ādažu apvedceļam ātrums samazināts uz 70.
- Velosipēdistiem un gājējiem nav infrastruktūra.

## Risinājums:

Carnikavas un Ādažu novadi ir noslēgušas līgumu par izpēti par turpmāko attīstībai šajā posmā.





# CSNg kopš 2014 satiksmes mezglos A1/P1, A1/V30, A1/V45



Rīga



# Daugavpils šoseja (A6) Salaspilī



A6 un 2līmeņu ceļu mezglā bija pašvaldības ceļa pievienojumus, kuru daudzi vainoja biežajos CSNg.

Atbilstoši standartam divlīmeņu ceļu mezglā šādi pievienojumi **nedrīkst būt**.

2017.gadā pašvaldība izbūvēja paralēlo ceļu ar pievienojumu esošajai pašvaldības ielai un veco pievienojumu 2018. gadā LVC slēdza.

**ļespēja izdarīt  
pareizos lēmumus**



# Mārupes teritorijas plānojums

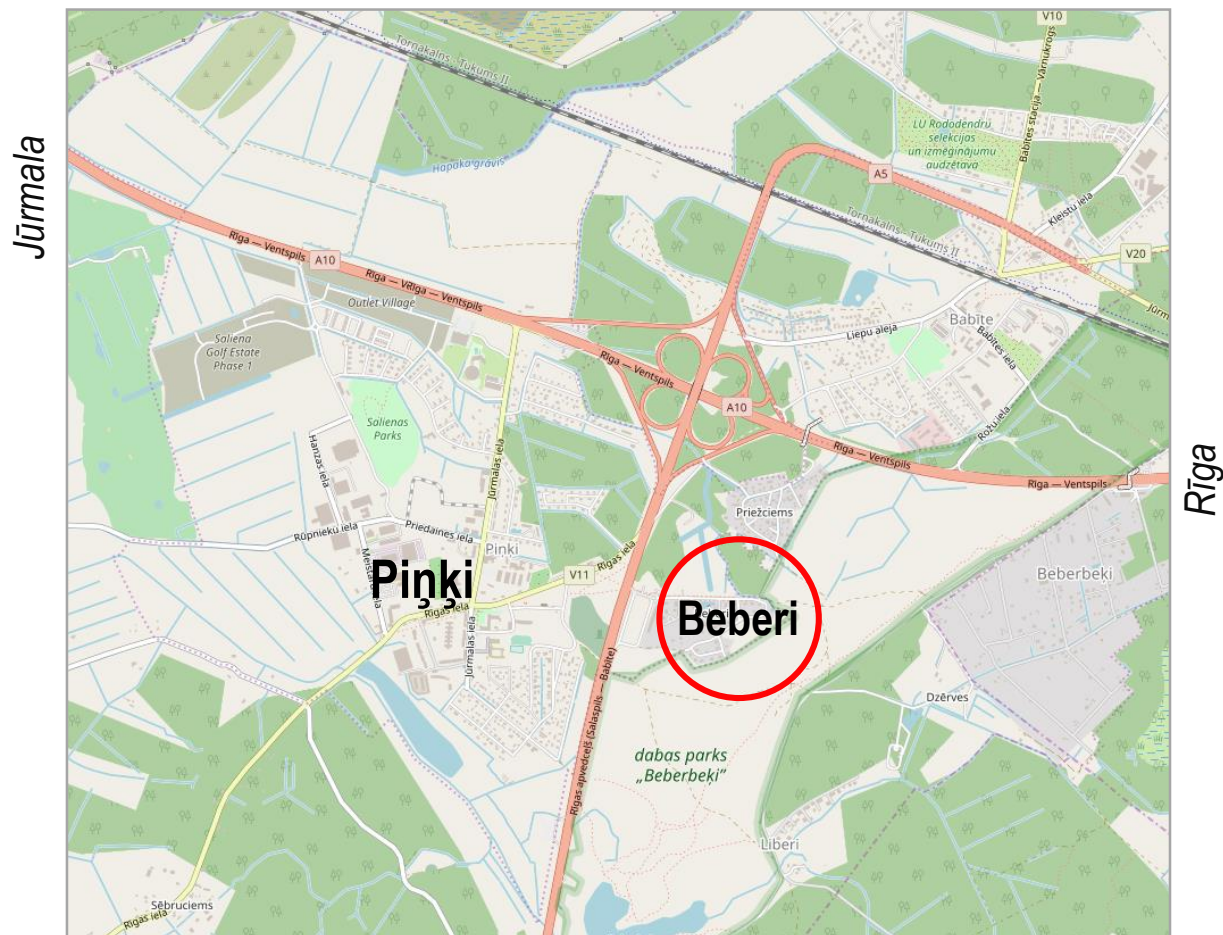


Mārupes  
novads

Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014.–2026.gadam grozījumu izstrādes procesā LVC sniedza **atzinumu** ar iebildumiem, kurus Mārupe ir ņēmusi vērā un grozījumu izstrādes ietvaros pašlaik tiek rūpīgi strādāts pie tā, lai iespējami vairāk teritorijām atrisinātu piekļuves jautājumus.



# Rīgas apvedceļš A5 pie Beberiem



## Situācija:

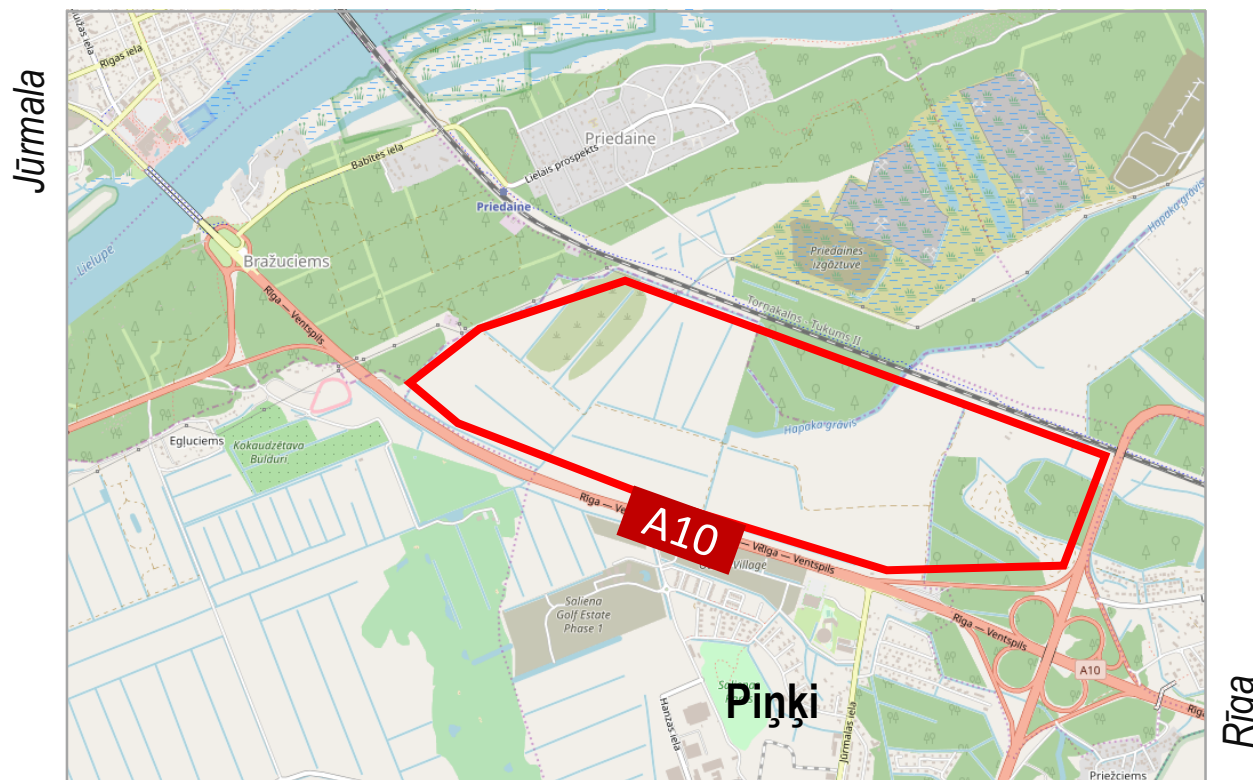
- Savulaik plānojot ciema Beberiem attīstību, risinājumi, kas bija paredzēti vairākās kārtās, ietvēra arī investora izbūvētu divlīmeņu šķērsojumu, kas savienotu Piņķus ar Beberiem.
- Ciems tika uzbūvēts, taču divlīmeņu šķērsojums tā arī diemžēl netapa.
- Satiksmes intensitāte kopš 1999.gada ir pieaugusi no 8130 līdz 19178 automašīnām dienā un investori plāno arvien jaunu apbūvi, tai skaitā RIMI veikalu.
- Tuvākajā apkārtnē ārpus Rīgas nav šādu objektu, kur pirms došanās ceļā (principā visi virzieni no Imanta/Zolitūde uz pārējiem galvenajiem a/c, jo A5 un A4 savieno ar A9, A8, A7, A6, A3, A2, A1, +P ceļi, kā arī izteikti Liepājas un Saldus virzieni) varētu piebraukt un iegādāties nepieciešamo, tāpat arī Piņķos, Beberos, Babītē nav šādu objektu, kas piedāvātu gana plašu sortimentu.
- Arī dzīvojamā apbūve Piņķos, Babītē, Beberos un Brīvkalnos pieaug, kas piesaistīs būtisku vietējo iedzīvotāju plūsmu (gan ar auto, gan velo, gan kājāmgājēji).

## Secinājums:

Nepieciešams drošs risinājums gājēju satiksmei un tas ir divlīmeņu šķērsojums



# Jūrmalas šoseja



## Situācija:

- Jūrmalas šosejai virzienā uz Jūrmalu atrodas neapbūvētas pļavas lielā platībā.
- Agrāk bija lauksaimniecības zeme, tagad atļauta dzīvojamā un darījumu apbūve.
- Saskaņā ar Babrītes teritorijas plānojumu šajā teritorijā ir plānota publiskā un daudzstāvu dzīvojamā apbūve.
- Patlaban nav iespējams piekļūt šai teritorijai no Jūrmalas šosejas
- Investori plāno attīstīt arī šo teritoriju un tiek meklēti iespējami labākie risinājumi, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem.

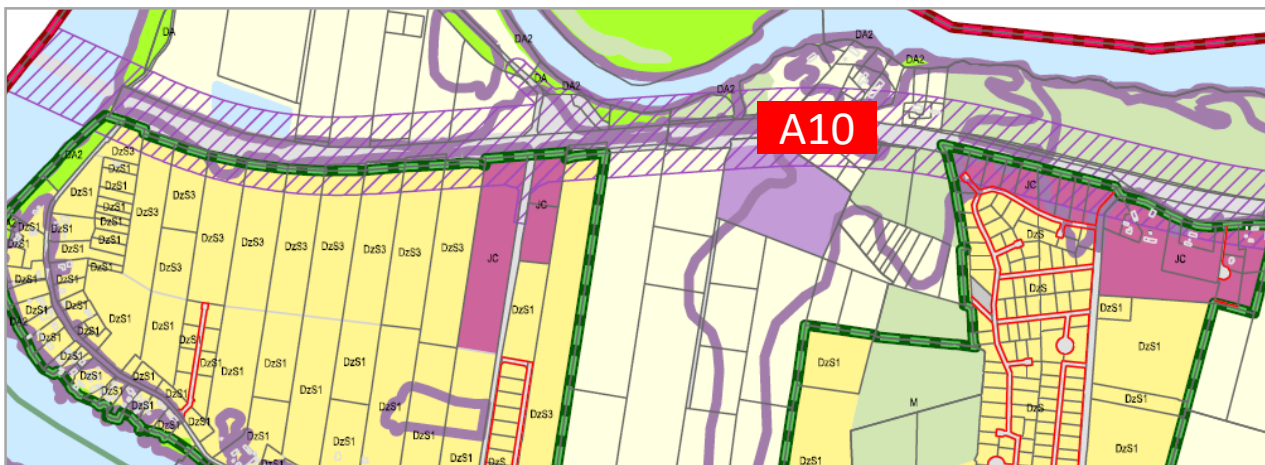
## Risinājums

Investori ir piesaistījuši projektētāju. Patlaban tiek virzīts risinājums ar jauna, ar salīņu vai barjeru atdalīta pievienojuma izveidi no autoceļa A10.



# Babītes teritorijas plānojums

Jūrmala



## Situācija:

- Agrāk bija lauksaimniecības zeme, tagad atļauta apbūve.
- Izstrādē esošais Babītes teritorijas plānojums būtiskus uzlabojumus potenciālajiem iedzīvotājiem un investoriem nesola.
- Ir jārēķinās, ka piekļuve ir nodrošināta tikai tādā apjomā, kā to atļauj esošie ceļu pievienojumi, pārējām teritorijām piekļuves jautājumi visticamāk būs risināmi zemākos teritoriju attīstības plānošanas dokumentos.
- Projektu virzība nebūs ātra.
- LVC iesniegusi savus iebildumus, tikās ar pašvaldības pārstāvjiem un plānotājiem.

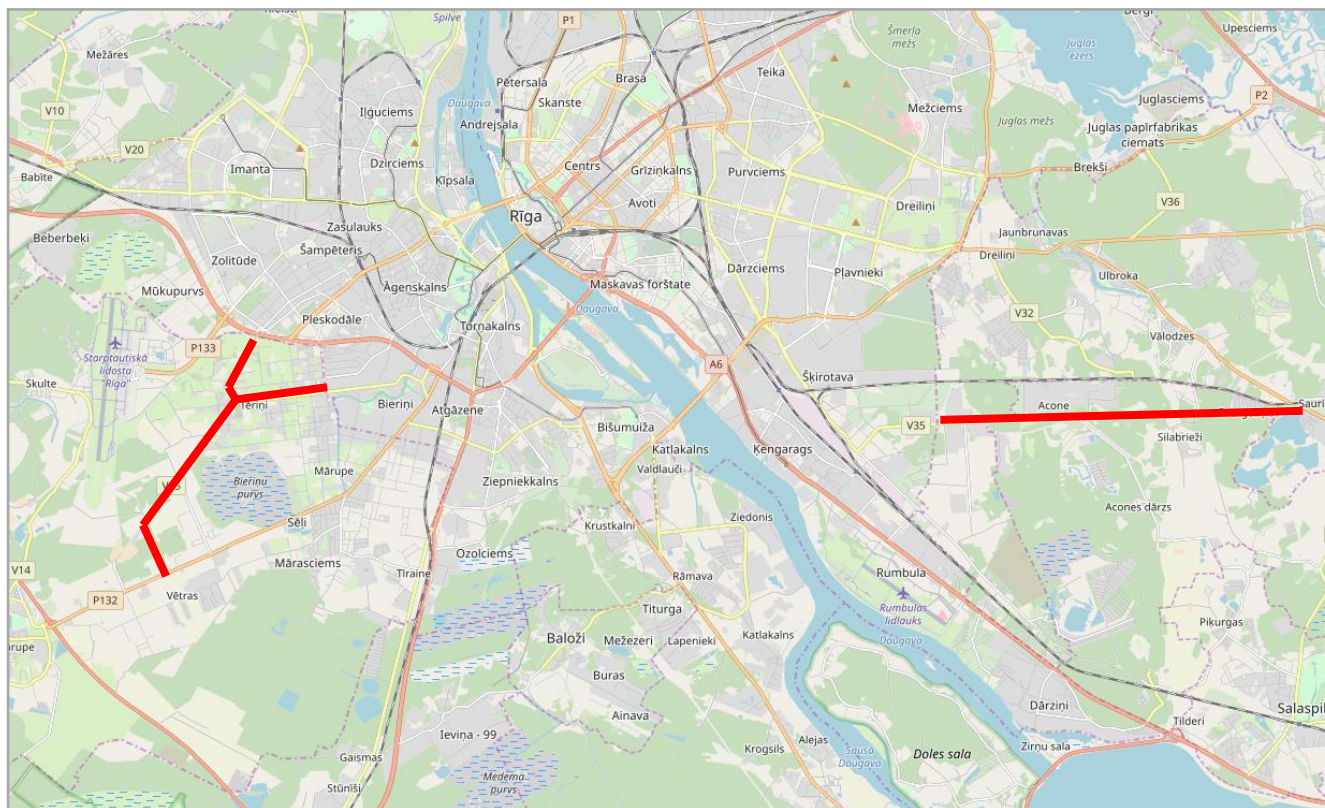
## Risinājums

Izstrādāt perspektīvo pašvaldības ielu/ceļu tīklu.



# Valsts vietējie autoceļi apdzīvotās vietās Pierīgā

Tallina



Jelgava

Daugavpils



Būtu jānodod pašvaldībām un pašvaldībām jāorganizē satiksme atbilstoši iedzīvotāju interesēm.

## Spilgtākie piemēri:

- V15 – Rīgas robeža – Silnieki – Puķulejas (Mārupē zināma kā Kantora iela, Stīpnieku ceļš)
- V16 – K.Ulmana gatve – Silnieki jeb Plieņciema iela
- V35 Šķirotava – Saurieši jeb Granīta iela.





# Secinājumi

---

- Pieslēgums, kas izbūvēts ignorējot satiksmes drošības prasības = potenciālais CSNg, bojāgājušie
- Palielinoties pieslēgumu skaitam, pasliktinās satiksmes drošība un tiek degradēta valsts autoceļu galvenā funkcija – savienošana
- Lielais tiešo pieslēgumu skaits Latviju attālina no satiksmes drošības jomā nospraustā mērķa un *Vision Zero* mērķiem
- Zemju īpašnieki, investori un bieži arī pašvaldības neizprot ceļu tīklu kopumā un pieslēgumu ietekmi uz satiksmes drošību un neizrāda interesi par piekļuves jautājumu kompleksiem risinājumiem
- Lielākā daļa pieslēgumu projektu kas top ir kompromiss. Diemžēl joprojām bieži tas kompromiss tiek panākts uz drošības rēķina
- Ļoti neliels skaits pašvaldību izstrādā Transporta attīstības plānus atbilstoši MK not. Nr. 628
- Jāapzinās **dalīta atbildība par sekām**, kuras rodas pēc drošības prasībām **neatbilstoši pieslēgumu izbūves**: investors, pašvaldība, projektētājs, LVC



# Ko LVC dara lietas labā

---

- Sarunas ar novadiem, lai pārlicinātu plānot teritoriju attīstību un sakārtot piekļuvi valsts autoceļiem
- Sadarbība ar pašvaldībām un zemju īpašniekiem meklējot labākus risinājumus piekļuvei tām teritorijām, kurām tā nav nodrošināta (vēsturiskie aspekti, ierobežojumi)
- Sadarbībā ar SM un VARAM ir veikti grozījumi MK not. Nr. 628 (t.sk. transporta attīstības plāns)
- Izstrādājot projektus pārbūvei, cenšamies samazināt tiešo pievienojumu skaitu. Piemēram – piekļūšana krogam Sorbas uz Vidzemes šosejas (A2) 37 km.



# Kas vēl darāms

---

- Uzlabot sadarbību: pašvaldības, investori, projektētāji, LVC, uzlabojot informācijas apriti
- Vairojot zemju īpašnieku izpratni un vēlmi uzlabot situāciju visiem, nevis tikai sev. Pašlaik izteikta nostāja, kad katram ir nepieciešama sava nobrauktuve, ar kaimiņu vienoties neiespējami un nav vēlēšanās
- Investoriem jāapzinās, ka jebkura jauna objekta attīstība prasa ieguldījumus satiksmes drošībā
- Valsts autoceļa funkcijai neatbilstošie ceļi, vai tie, kur dominē piekļūšanas funkcija, jānodod pašvaldībām, jo valsts ceļu galvenā funkcija ir – uzlabot sasniedzamību, bet pašvaldību – uzlabot piekļuvi
- Izstrādāt mehānismu, lai būtu iespējams ar privāto finansējumu realizēt projektus, kur LVC jau ir veikusi izpēti, taču realizācijai finansējuma nav (piemēram P132)





**Paldies par uzmanību!**  
**Jautājumi?**

Antra.Roze@lvceli.lv  
[www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv)