

Apstiprināts ar Talsu novada pašvaldības domes
2024. gada 29. augusta lēmumu Nr. 281

Tematiskais plānojums

“Talsu novada transporta attīstības plāns”

Pasūtītājs



Talsu novada pašvaldība

Reģ. Nr. 90009113532

Kareivju iela 7, Talsi, Talsu novads, LV-3201

E-pasts: pasts@talsi.lv

Izpildītājs



SIA „Grupa93”

Reģ. Nr. LV50103129191

Torņa iela 4, IIC-202 (Jēkaba Kazarmas), Rīga, LV-1050

tālr. +371 27373939, e-pasts: info@g93.lv

2024.

Ievads.....	4
1 Transporta nozares plānošanas dokumenti	5
1.1 Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti	5
1.1.1 Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam	5
1.1.2 Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam.....	6
1.1.3 Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam.....	7
1.1.4 Reģionālās nozīmes transporta attīstības koncepcija 2021. – 2030. gadam.....	9
1.2 Reģiona līmeņa plānošanas dokumenti	10
1.2.1 Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015. – 2030. gadam	10
1.3 Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti	12
1.3.1 Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.-2040. gadam	12
1.3.2 Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam	15
2 Vienotais ceļu un ielu tīkls	16
2.1 Ceļu un ielu kategoriju izvērtējums	17
2.2 Sarkano līniju izvērtējums, noteiktie platumi, šķērsprofili	19
2.3 Identificētās problēmu vietas un risinājumi.....	22
2.4 Vienotais ceļu un ielu tīkls	25
3 Pievienojuma vietas pie valsts autoceļiem	28
3.1 Priekšlikumi par pievienojuma vietu veidošanas principiem pie pašvaldības autoceļiem.....	30
4 Transporta infrastruktūra - aviācija, dzelzceļš, ostas, tilti	31
4.1 Mazo aviācijas lidlauku izvērtējumu un priekšlikumi to izmantošanai	31
4.2 Dzelzceļa infrastruktūras sasaistes ar ceļu tīklu izvērtējums	36
4.3 Ostu sasaistes ar ceļu tīklu izvērtējums.....	36
4.3.1 Rojas osta	37
4.3.2 Mērsraga osta.....	40
4.4 Tiltu izvērtējums	42
5 Mobilitātes risinājumi – velotransports, gājēji, mobilitātes punkti.....	47
5.1 Esošo velo maršrutu izvērtējums	47
5.2 Priekšlikumi jauniem velo maršrutiem	48
5.2.1 Labiekārtojums	49
5.3 Perspektīvā velotransporta attīstība	50
5.4 Priekšlikumi gājēju infrastruktūras (t.sk. gājēju pāreju) uzlabošanai	53
5.5 Mobilitātes punkti	59
5.6 Sabiedriskais transports	63

5.6.1	Esošā situācija.....	63
5.6.2	Priekšlikumi attīstībai	65
5.7	Elektrouzlādes attīstība	65
6	Talsu novada satiksmes infrastruktūras turpmākā attīstība	66
6.1	Ostu infrastruktūra	67
6.2	Lidlauku attīstība	68
6.3	Tiltu prioritārā atjaunošana.....	68
6.4	Gājēju drošības uzlabošana un veloinfrastruktūras attīstība	68
6.5	Mobilitātes risinājumi.....	69
6.6	Vienotais ielu un ceļu tīkls	69
7	Pielikumi	70
1. pielikums	Talsu novada tiltu izvērtējums.....	70
2. pielikums	Šķērsprofili	70
3. pielikums	Pievienojumu izvērtējums VSIA “Latvijas valsts ceļi”	70
4. pielikums	Talsu novada vienotais ielu un ceļu tīkls	70
5. pielikums	Sarkano līniju tabulas	70
6. pielikums	Ielu un ceļu kategoriju kartoshēma	70

Ievads

Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. panta 5. punkts nosaka, 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).

Saskaņā ar Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 77. punktu transporta attīstības plānu kā tematisko plānojumu izstrādā pilsētām, ciemiem vai to daļām, vai, ja nepieciešams, visai pašvaldības teritorijai.

Tematiskais plānojums “Talsu novada transporta attīstības plāns” (turpmāk – Transporta attīstības plāns) izstrādāts saskaņā ar Talsu novada domes 2022. gada 28. jūlija sēdes lēmumu Nr.321 “Par tematiskā plānojuma “Talsu novada transporta attīstības plāns” izstrādes uzsākšanu” un tā izstrādi veica SIA “Grupa93”.

Transporta attīstības plāna **mērķis** ir izvērtējot Talsu novada transporta infrastruktūru, nodrošināt kompleksu skatījumu par transporta sistēmu, kas nodrošina drošu, efektīvu un ilgtspējīgu mobilitāti.

Transporta attīstības plāna izstrādes ietvaros izstrādāta tekstuālā daļa un grafiskā daļa, atbilstoši veicamajiem uzdevumiem iekļaujot:

- izvērtējumu par esošo ceļu un ielu tīklu, kategorijām un identificētajām problēmu vietām;
- priekšlikumu vienotam ceļu un ielu tīklam, nosakot ceļu un ielu piederību, kategoriju, koplietošanas ceļus un ielas, ceļu posmus, kas nosakāmi kā Talsu novada pašvaldības nozīmes ceļi un ielas;
- esošās un plānotās pievienojuma vietas pie valsts autoceļiem, norādot to kategorijas;
- priekšlikumu par pievienojuma vietu veidošanas principiem pie pašvaldības autoceļiem;
- perspektīvo velotransporta attīstības shēmu, tai skaitā plānoto infrastruktūru;
- mobilitātes punktu izvērtējumu;
- priekšlikumus gājēju infrastruktūras (t.sk. gājēju pāreju) uzlabošanai;
- citiem objektiem vai teritorijām saistībā ar transportu.

Transporta attīstības plāna izstrādes procesā piesaistīti nozares eksperti un speciālisti no vairākām institūcijām, tai skaitā no VSIA “Latvijas valsts ceļi”, VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rojas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, speciālisti no Talsu novada pašvaldības iestādēm un struktūrvienībām (ceļa speciālisti, Būvvaldes speciālisti u.c.).

Transporta attīstības plāna izstrādes laikā iegūtie dati ir vizuāli attēloti Transporta attīstības plāna tiešsaistes ArcGis kartē¹, kas ļauj tos savstarpēji analizēt. Pēc dokumenta apstiprināšanas dati būs izmantojami plānošanas dokumentu izstrādē.

Transporta attīstības plāna sabiedrības informēšanas norisinājās no 2024. gada 5. jūnija līdz 26. jūnijam un tas apstiprināts ar Talsu novada pašvaldības domes 2024. gada 29. augusta lēmumu Nr. 281 “Par tematiskā plānojuma “Talsu novada transporta attīstības plāns” apstiprināšanu”.

¹ Transporta attīstības plāna sabiedriskās apspriešanas laikā ArcGis online karte pieejama aplūkošanai saitē <https://g93.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=69c47a663c754ffcb6bc4f88d6185daa&locale=en¢er=22.5076;57.5258&level=-1&hiddenLayers=18c90f3e592-layer-1;18c90f5f5da-layer-13;18c90f5f5db-layer-14;18c90f5f5dc-layer-15;18c90f5f5df-layer-21;18c90f5f5dd-layer-18;18c90f5f5de-layer-19;18c90f5f5e1-layer-22;18c90f5f5e1-layer-23;18c90f5f5e1-layer-24> (Lietotājvārds: onlineG93 Parole: OnlineGIS2021)

1 Transporta nozares plānošanas dokumenti

1.1 Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti

1.1.1 Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

(Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam² (turpmāk – Stratēģija) uz transporta infrastruktūras nozari attiecināmi jautājumi iezīmēti prioritātēs:

P4 - Inovatīva un ekoeffektīva ekonomika,

P6 – Telpiskās attīstības perspektīva.

Prioritāte “Inovatīva un ekoeffektīva ekonomika”

Prioritātes **attīstības virziena atjaunojama un droša enerģija** mērķis ir nodrošināt valsts enerģētisko neatkarību. Attiecībā uz enerģijas patēriņu transporta jomā, elektroenerģijas un biodegvielas patēriņa īpatsvars ir ļoti minimāls. Izaicinājums transporta jomā ir plašāka elektriskās piedziņas izmantošana gan sabiedriskajā transportā, gan privātajā autotransportā. Biodegvielai un biogāzei ir potenciāls nodrošināt transportu ar enerģiju.

Ilgttermiņa rīcības virziens **atjaunojamo enerģijas resursu izmantošana un inovācija** izceļ AER tehnoloģiju (turpmāk - AER) attīstības nepieciešamību.

Ilgttermiņa rīcības virziens **energoefektivitātes pasākumi** nosaka valstiski nozīmīgu uzdevumu – transporta degvielas taupības pasākumus, palielinot sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošanu.

Ilgttermiņa rīcības virziens - **energoefektīva un videi draudzīga transporta politika**. Stratēģija mudina uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību un kvalitāti, veicināt privātā transporta lietošanas ierobežojumus, radīt gājējiem un velosipēdistiem drošu un atbilstošu infrastruktūru. Tāpat arī jāveicina pāreja uz elektroautomobiļu izmantošanu, sabiedriskā transporta apkalpošana ar AER degvielas veidiem un transporta infrastruktūras pielāgošana vietēji saražotas biogāzes un biodegvielas izmantošanai.

Attīstot videi draudzīgāku un kvalitatīvāku sabiedriskā transporta infrastruktūru, t.sk. uzlabojot reģionālo un starptautisko satiksmi, par prioritāru jānosaka sliežu transports un tā sasaiste ar pilsētu sabiedrisko transportu.

Stratēģijā energoefektīva un videi draudzīga transporta politika nosaka **videi draudzīga transporta** izmantošanas veicināšanu, attālinātā darba un izglītības iespēju paplašināšanu, **samazinot transporta izmantošanas nepieciešamību** un biežumu, un **gājēju ielu, veloceļu un zaļo koridoru** integrēšanu.

Prioritāte “Telpiskās attīstības perspektīva”

Prioritāte uzsver trīs aspektus ilgtspējīgai un līdzsvarotai valsts teritorijas attīstībai:

Attīstības virzienā sasniedzamības uzlabošana, noteikti 3 rīcības virzieni:

- transporta infrastruktūras plānošana un sabiedriskais transports;
- transporta infrastruktūras attīstība;
- komunikāciju tīkla attīstība.

² <https://www.pkc.gov.lv/lv/valsts-attistibas-planosana/latvijas-ilgtspejigas-attistibas-strategija>

un sasniedzamības uzlabošanai un tās nodrošināšanai tiek minēti šādi galvenie izaicinājumi:

- Autoceļu tīkls, kas ir pietiekami blīvs, tomēr ceļu kvalitāte ir ļoti zema;
- Neapmierinošs citu transporta veidu infrastruktūras nodrošinājums, sabiedriskā transporta īpatsvara samazināšanās;
- Ārējās sasniedzamības uzlabošanā būtiska loma ir starptautiskas nozīmes autoceļu, dzelzceļu infrastruktūras attīstībai, lai attīstītos kā nozīmīga tranzītvalsts;
- Nepieciešamas investīcijas Latvijas maģistrālo dzelzceļu, valsts galveno autoceļu attīstībai, lai Latvija būtu pievilcīga kravu tranzīta valsts.
- Mobilitātes uzlabošanai prioritāri ir jāpievērš uzmanība videi draudzīgu transporta veidu attīstībai.

Attīstības virziena Sasniedzamības uzlabošana virzieni un risinājumi:

- Transporta infrastruktūras plānošana. Teritorijas attīstības plānošanas dokumentos ir jāiekļauj tās teritorijas, kas nepieciešamas nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai, kā arī jānosaka reģionālas un vietējas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervējamās teritorijas.
- Integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošana. Jārada ērta un vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot dažādu transporta veidu savstarpēju saskaņotību un atbilstošu sabiedriskā transporta komforta līmeni. Saskaņojot sabiedriskā transporta maršrutus un to apkalpošanas laika grafikus, ir jāsamazina kopējais ceļā pavadītais laiks. Ar valsts atbalstu ir jānodrošina vismaz minimālās mobilitātes prasības – iespēju katru dienu ar sabiedrisko transportu nokļūt novada centrā, apmeklēt izglītības iestādes, nokļūt darba vietās, valsts un pašvaldību institūcijās, it īpaši mazāk apdzīvotajās lauku teritorijās.
- Autoceļu tīkla attīstība. Ir jāuzlabo satiksmes drošība un jāsamazina transporta radītā kaitīgā ietekme uz vidi. Jāpalielina melnā seguma īpatsvars, savienojot apdzīvotās vietas lauku teritorijās.
- Dzelzceļa transporta attīstība. Lai dzelzceļa transporta potenciāls tiktu izmantots efektīvi un racionāli arī iekšzemes vajadzībām, ir jāpalielina tā loma, atjaunojot slēgtās dzelzceļa līnijas vietās, kur tas ir ekonomiski pamatoti un var dot būtisku ieguldījumu teritoriju attīstībai.
- Ostu attīstība. Ostām jāspecializējas noteiktu kravas veidu apkalpošanā un savstarpēji jāsadarbojas, nevis jākonkurē. Mazajām ostām, specializējoties galvenokārt kokmateriālu eksportā, zvejas kuģu un jahtu apkalpošanā, ir jāveidojas par reģionāliem ekonomiskās aktivitātes centriem, tādējādi ieņemot stabilu vietu Latvijas ekonomikā. Kravu pārvadājumu uzlabošanai ir jāveicina lielo un mazo ostu sasaiste ar sauszemes transporta veidiem.

1.1.2 Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam³ (turpmāk - NAP2027) ir galvenais valsts vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā. NAP2027

³ <https://www.pkc.gov.lv/lv/nap2027>

ietvaru veido četri stratēģiskie mērķi un sešas prioritātes, kurās sagrupēti astoņpadsmit rīcības virzieni.

Uz transporta plānu attiecināma prioritāte **“Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība”**, kuras mērķis ir dzīves vides kvalitātes uzlabošana līdzsvarotai reģionu attīstībai. Transporta infrastruktūra, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību un kvalitatīvu, ilgtspējīgu iekšējo mobilitāti, ir stratēģiski nozīmīgs saimnieciskās darbības un apdzīvotības resurss reģionos. Daudzu tautsaimniecības sektoru veiksmīga darbība ir atkarīga no **transporta pakalpojumu nepārtrauktības**. Tādēļ būtisks atbalsta faktors līdzsvarotai teritoriju attīstībai ir **transporta infrastruktūras nodrošināšana**, reģionu nomales iekļaujot nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru ekonomikas ietekmes zonās, atjaunojot sliktā stāvoklī esošos ceļu tīklu posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (paaugstinot infrastruktūras pieļaujamo ātrumu) efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai.

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

Transporta infrastruktūra ir cieši saistīta ar klimata pārmaiņām, tādēļ jāsasniedz nozīmīgi enerģijas ietaupījumi, pārejot uz mazemisiju vai **nulles emisiju transportu gan privātā, gan sabiedriskā transporta izmantošanā (t. sk. dzelzceļā)**. Zaļo zonu, gājēju ielu un veloceļu pārklājuma pieaugums pilsētvidē un starp apdzīvotām vietām vairo vides kvalitātes pievilcīgumu, fizisko aktivitāšu palielināšanos iedzīvotāju vidū.

Prioritātē **“Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība”**, noteikts rīcības virziens **“Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi”** ar mērķi - integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību.

Rīcības virziens “Līdzsvarota reģionālā attīstība”, kura mērķis ir reģionu potenciāla attīstība un ekonomisko atšķirību mazināšana, stiprinot to iekšējo un ārējo konkurētspēju, kā arī nodrošinot teritoriju specifikai atbilstošus risinājumus apdzīvojuma un dzīves vides attīstībai, nosakot uzdevumu kopumu, vērstu uz publiskās infrastruktūras uzlabošanu, investīciju piesaistīšanu, uzņēmējdarbības vides izaugsmi, darbaspēka mobilitātes nodrošināšanu reģionu iekšienē un starp reģioniem.

1.1.3 Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam⁴ (turpmāk - TAP2027) ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai. Tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsme, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā.

Transporta politikas mērķis ir **integrēta transporta sistēma**, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, pieklūstamu, viedu un ilgtspējīgu **mobilitāti**, veicina valsts

⁴ <https://www.sam.gov.lv/lv/transporta-attistibas-pamatnostadnes-2021-2027-gadam>

ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku.

TAP2027 transporta politikas pamatprincipi.

Transporta nozares ilgtspējīga attīstība nozīmē cilvēku mobilitātes vajadzību nodrošināšanu un transporta nozares konkurētspējas paaugstināšanu, tajā pašā laikā neradot draudus nākamo paaudžu vajadzību nodrošināšanā, sabalansējot šī brīža sociālekonomiskās vajadzības ar ierobežotajiem dabas un cilvēku resursiem. Risinājumiem jābūt vērstiem uz

- **izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem**, paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju;
- **kvalitatīvu un konkurētspējīgu infrastruktūru**, kas veicina valsts kopējo ekonomisko izaugsmi;
- **digitalizāciju, inovāciju un pētniecību**, kas ne tikai nodrošina plašākas un ērtākas mobilitātes iespējas un Latvijas transporta nozares konkurētspēju starptautiskā līmenī, bet arī veicina transporta nozares negatīvās ietekmes uz klimatu mazināšanos;
- **pieejamību un pieklūstamību**, nodrošinot transporta infrastruktūru un pakalpojumus, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā un sociālā stāvokļa un iespējas tiem piekļūt fiziski un lietot, izmantojot vairākus sensoros (redze, dzirde, tauste) kanālus;
- **drošību un drošumu**, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus;
- **teritoriju attīstības** principa ievērošana transporta nozarē, kas nozīmē sasniedzamības un mobilitātes iespēju uzlabošanu visiem Latvijas iedzīvotājiem, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā vai veselības stāvokļa. Šajā sakarā transporta nozarē ir būtiski nodrošināt transporta infrastruktūru līdzsvarotai valsts un tās teritoriju attīstībai un cilvēku labklājības nodrošināšanai.

Transporta politikas teritoriālā perspektīva paredz uzlabotu novadu administratīvo centru sasniedzamību. Teritoriālās sasniedzamības uzlabošana, t.sk. samazinot ceļā pavadīto laiku, tiek paredzēta veicot ieguldījumus autoceļu kvalitātes paaugstināšanā, par pamatu izvirzot drošu pārvietošanos. Lai uzlabotu iedzīvotāju ikdienu - nodrošinātu novada administratīvo centru labāku sasniedzamību un uzlabotu piekļuvi valsts un pašvaldību sniegtajiem pakalpojumiem, darbavietām un būtisks priekšnoteikums ir mērķtiecīga autoceļu attīstība.

Sekojojot klimata neitralitātes principu ieviešanai, valstī ir jāsekmē bezizmešu transporta ieviešana, bet pašvaldībām ir jāattīsta ilgtspējīgus mobilitātes risinājumus, veicinot bezizmešu transporta izmantošanu. Pašvaldību aktivitāte būs viens no noteicošajiem faktoriem elektrouzlādes infrastruktūras attīstībai, piemēram, caur saistošajiem noteikumiem risinot būvniecības procesa jautājumus - nodrošinot elektrotransportlīdzekļiem (turpmāk – ETL) uzlādes infrastruktūras pieejamību dzīvojamo māju pagalmos un publiskajās stāvvietās.

Kā viena no pašvaldību līdzatbildības jomām minēta nepieciešamība iesaistīties sabiedriskā autotransporta un dzelzceļa transporta integrēšanā, nodrošinot daudzveidu

mobilitātes iespējas reģionos un pilsētās. Iesaistes iespējas ir no visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanas.

TAP2027 noteikti šādi pašvaldībai būtiski sasniedzamie politikas rezultāti:

- Uzlabotas mobilitātes iespējas;
- Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte;
- Nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma;
- Paaugstināta transporta drošība un drošums.

Transporta attīstības pamatnostādņu īstenošanas plānā noteikti vairāki **rīcības virzieni, uzdevumi un pasākumi**, kuros pašvaldība norādīta kā līdzatbildīgā institūcija. Uzdevumi, kuros pašvaldības ir līdzatbildīgās institūcijas:

- Jaunu dzelzceļa reģionālo pasažieru maršrutu attīstība;
- Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu;
- Mobilitātes punktu izveide;
- Vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmas (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu) ieviešana;
- Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmas ieviešana;
- Izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību;
- Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai;
- Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai;
- Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu.

Pašvaldības kā atbildīgā institūcija noteiktas uzdevumā - Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas).

1.1.4 Reģionālās nozīmes transporta attīstības koncepcija 2021. – 2030. gadam

Nav publiski pieejams, skatīt Satiksmes ministrijas informatīvo ziņojumu “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”.⁵

Koncepcija izstrādāta sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstībai, lai veicinātu iedzīvotāju pārsēšanos no privātā automobiļa uz konkurētspējīgu, integrētu un ērtu sabiedrisko transportu. Šāda mobilitātes paradumu maiņa veicinās sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares attīstību un efektīvāku resursu izmantošanu.

Šo mērķi plānots sasniegt, ievērojot šādus četrus reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārzināšanas **pamatprincipus**:

⁵ <https://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473219>, <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/valdiba-atbalsta-sabiedriskā-transporta-koncepciju>

- 1) lielāks uzsvars dzelzceļa pārvadājumiem;
- 2) valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana dotējamo maršrutu segmentā;
- 3) komerciālo/valsts nedotēto maršrutu veidošana;
- 4) bezmaksas sabiedriskais transports.

Sasniedzot nostādīto mērķi, ieguvumus gūst gan pasažieri:

- Uzlabota pārvadājumu kvalitāte un pasažieru ērtības
- Līdzvērtīgi pakalpojumi visā valstī
- Nodrošināta mobilitāte visām sabiedrības grupām
- Multimodāla sabiedriskā transporta sistēma
- Bezskaidras naudas norēķini
- Attīstīta vienotā biļete,

gan valsts:

- Efektīvāka un operatīvāka maršrutu tīkla plānošana
- Samazināta vides piesārņošana un sastrēgumi
- Samazināts valsts budžeta finansējums
- Pilnvērtīgs kontroles mehānisms,

gan pārvadātāji:

- Vienoti standarti un nosacījumi nozarē
- Vienlīdzīgi apstākļi visiem pārvadātājiem
- Saglabāta konkurence.

1.2 Reģiona līmeņa plānošanas dokumenti

1.2.1 Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015. – 2030. gadam

Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2015. – 2030. gadam⁶ (turpmāk - Kurzemes IAS) kā viena no reģiona priekšrocībām minēts ģeopolitisks novietojums A-R transporta koridorā ar paralēliem nacionālas nozīmes dzelzceļa un autoceļu savienojumiem. Transporta struktūra veido pamatu reģionālas un nacionālas loģistikas izveidei.

Līdz ar to būtisks aspekts ir **Infrastruktūras attīstīšana**. Sakārtota un kvalitatīva **transporta** un sakaru **infrastruktūra** ir būtisks priekšnoteikums daudzu nozaru attīstībai, īpaši uz eksportu orientētām un ar informācijas un komunikāciju tehnoloģijām saistītām jomām. Infrastruktūras uzlabošana, sadarbojoties valsts un pašvaldību un privātajam sektoram, veicinās **iekšējo mobilitāti** un **efektīvāku transporta sistēmu**, uzlabojot uzņēmēju iespējas piesaistīt darbaspēku no dažādām reģiona vietām, kā arī veicinās iespējas apgūt jaunus tirgus un paplašināt savu darbību.

⁶ Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam. Apstiprināta Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomē, 22.03.2022., https://geolativija.lv/geo/tapis#document_24074

Kurzemes reģiona attīstības vīzija: Kurzeme 2030 - gudrs, radošs, zaļš, starptautiski konkurētspējīgs un pievilcīgs reģions Baltijas jūras krastā.

Kurzemes IAS stratēģiskās attīstības mērķis **Pievilcīga dzīves vide**. Mērķis vērsts uz dzīves un darbības vides maiņu, kas panākams ar mērķtiecīgām izmaiņām dzīves un darba vidē koncentrējoties uz vietu orientētu attīstību. Ilgtermiņā būtiski jāuzlabo **vietas un cilvēku sasniedzamība energoefektīvā veidā**.

Telpiskās attīstības perspektīvas pamatprincips - vietu sasniedzamība un infrastruktūra. Vietu sasniedzamība ir būtiskākais attīstības faktors – iespēja nokļūt dzīves, darba un pakalpojumu vietā, pieeja telekomunikāciju sniegtajiem pakalpojumiem, enerģijas avotiem ir būtiska gan vietas kvalitātes īpašība, gan nosaka saimniecisko struktūru izvietojumu.

Vietu sasniedzamības mērķis

- Nodrošināt labu vietu sasniedzamību izmantojot energoefektīvus un ekoloģiski drošus risinājumus;
- 45 minūtes no novadu nozīmes centriem līdz reģionālas nozīmes attīstības centram;
- 60 minūtes starp reģiona centriem.

Kurzemes plānošanas reģiona IAS noteiktās vadlīnijas

- Jāpāriet no tradicionālā transporta plānošanas, kuras pamatā ir transporta intensitātes - izmaksu pieejas, uz sasniedzamu vietu plānošanu. Šādā gadījumā plānošana būs vērsta uz cilvēku, kopienu, pakalpojumu, ražošanas vajadzībām.
- Jāparedz transporta mezglu attīstības teritorijas. Plašāk jālieto transporta komodālās (izmantojot dažādus transporta veidus, lai sasniegtu mērķi) plānošanas principi, veidojot satiksmes transporta mezglus/pārsēšanās vietas.
- Plānojot sasniedzamību, jāizvērtē teritoriju ekonomiskos, demogrāfiskos un sociālos rādītājus. Plānojot jāņem vērā sarukšanas tendences. Jāuzlabo laika sasniedzamība, attīstot infrastruktūru un uzlabojot efektīvo pārvadājumu ātrumu.
- Plānojot transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta organizācijas attīstību, ņemt vērā teritorijas ar sliktu sabiedriskā transporta sasniedzamību.
- Veidojot mobilitātes plānus vai plānojot teritoriju sasniedzamību, izvērtēt situāciju funkcionāli skartajās teritorijās, plānojot risinājumus neatkarīgi no teritoriju administratīvās piederības, sadarbojoties ar blakus pašvaldībām.
- Paredzēt sabiedriskā transporta pārsēšanās punktus, kuros nepieciešams attīstīt infrastruktūru - galvenokārt lielu autoceļu malās (*park&ride* infrastruktūra, *kiss&ride* infrastruktūra, *bike&ride* infrastruktūra⁷). Plānojot sabiedrisko transportu noteikt un paredzēt intermodālos perspektīvos pasažieru apmaiņas (mijmaiņas) punktus.
- Paredzēt turpmākos avio nosēšanās laukumu/lidostu attīstību, izvērtējot to izmantošanu tūrisma, operatīvās transporta funkciju veikšanai.
- Jāuzlabo piekļuve nozīmīgākajiem vietējiem objektiem, piemēram, uzņēmējdarbības centriem un tūristu apskates objektiem.

⁷ “Park&ride” – “novieto un brauc”- automašīnu novietošana stāvvietās pārsēšanās punktos, lai izmantotu sabiedrisko transportu. “Bike&ride” – velo novietošana stāvvietās pārsēžoties uz sabiedrisko transportu. “Kiss&ride” – aprīkotas vietas automašīnām pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai, kā arī īslaicīgai gaidīšanai

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

1.3 Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti

1.3.1 Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.-2040. gadam

Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022. – 2040. gadam⁸ ir ilgtermiņa telpiskās attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikts Talsu novada ilgtermiņa attīstības redzējums – vīzija, stratēģiskie mērķi, prioritātes un telpiskās attīstības perspektīva. Stratēģijas **mērķis** ir nodrošināt saskaņotu un koordinētu Talsu novada attīstību ilgtermiņā.

Talsu novada vīzija - Talsu novads – starp Dižjūru un Mazjūru - dižens, pašpietiekams un efektīvi pārvaldīts novads, kur dažādās savā unikalitātē esošās pilsētās, ciemos un laukos dzīvo pilsoniski aktīvi, labklājīgi, radoši un izglītoti ļaudis, un kur drosme, mērķtiecība un cilvēcība ir galvenās vērtības.

Attiecībā uz transporta attīstību, Talsu novada telpiskās attīstības izaicinājumi ilgtermiņā saistīti ar nepieciešamību:

- **pilnveidot mobilitāti**, uzlabojot novada iekšējos savienojumus starp blīvi apdzīvotām vietām, lai sekmētu pakalpojumu pieejamību iekšēji, vienlaicīgi pilnveidojot ārējo sasniedzamību, izmantojot sabiedrisko transportu un transportu pēc pieprasījuma (t.sk. attīstot mobilitātes punktus);
- **attīstīt transporta infrastruktūru** (gan autobraucējiem, gājējiem un velobraucējiem), gan ūdens transportu (jahtu osta).

Lai nodrošinātu Talsu novada ilgtermiņa vīzijas sasniegšanu, izvirzīti četri stratēģiskie mērķi (SM). Stratēģiskie mērķi kalpo par pamatu tālākai prioritāšu noteikšanai un turpmāk veicamo darbību identificēšanai. **SM2 Ilgtspējīga un daudzveidīga vide un mobilitāte** tiecas uz to, lai novads būtu droša, daudzfunkcionāla, un ilgtspējīga dzīves vieta, kur nodrošināta energoefektīva, funkcionāli un vizuāli pievilcīga infrastruktūra un kvalitatīva publiskā ārtelpa, kā arī nodrošināta **ērta un droša satiksmes infrastruktūra** un pieejamas **dažādas mobilitātes iespējas**. Dzīves vide ir pieejama un pievilcīga ikvienam - bērniem, jauniešiem, ģimenēm, senioriem, tūristiem, uzņēmējiem u.c.

Lai sasniegtu izvirzītos stratēģiskos mērķus, tiek noteiktas ilgtermiņa prioritātes (IP).

IP3 Līdzsvarota un mūsdienīga pilsētu, ciemu, piekrastes un lauku attīstība ir vērsta uz dzīves vietas, mājokļu attīstību kā arī pilsētvides kvalitāti (publiskā ārtelpa, inženiertīkli, **mobilitāte**). Infrastruktūras attīstības plānošana notiek integrēti un pārdomāti, nodrošinot labumu iespējami vairākām jomām vai sociālajām grupām. Būtiska ir piekrastes un lauku teritorijas līdzsvarota attīstība, teritorijas kohēzija, pārvaldība un apsaimniekošana, saglabājot vietu identitāti un vērtības.

IP4 Integrēta un daudzveidīga uzņēmējdarbība, pakalpojumu, industriālo un lauku telpu attīstība aptver ekonomiskās vides attīstību, tās daudzveidību, ilgtspējīgi izmantojot esošos resursus un radot augstu pievienoto vērtību. Piekraste un citas dabas

⁸ Talsu novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2021. - 2030. gadam, https://geolativija.lv/geo/tapis#document_23490

un ainaviskās vērtības, **ostu infrastruktūra** un industriālās teritorijas dod pienesumu visa novada attīstībā.

IAS telpiskās attīstības perspektīvā tiek noteiktas Talsu novada teritorijas galvenās funkcionālās telpas un nozīmīgāko telpiskās struktūras elementu attīstības vēlamās ilgtermiņa izmaiņas, attīstības vadlīnijas teritorijas plānošanai un attīstībai.

Telpiskās struktūras elements - **galvenie transporta koridori** – nosaka - kvalitatīva, integrēta un droša transporta infrastruktūra ir būtisks attīstības priekšnoteikums ikvienai teritorijai, arī Talsu novadam. Talsu novada **galvenie transporta koridori** nodrošina **iekšēju un ārēju novada sasniedzamību**, kā arī **starptautiskus, nacionālus un reģionālus savienojumus**. Transporta infrastruktūru veido esošie un plānotie **autoceļi, dzelzceļi**, perspektīvā attīstāmi **mobilitātes punkti, mobilitātes maršruti**, esošā un attīstāmā **gājējiem un velobraucējiem piemērota infrastruktūra** u.c. satiksmes infrastruktūra.

Perspektīvi nozīmīgie un attīstāmie transporta infrastruktūras objekti:

- **Velosatiksmes infrastruktūra** (attīstība nodrošināma gan starptautisko velomaršrutu – EuroVelo 10 (apkārt Baltijas jūrai) un Eurovelo 13 (Dzelzs priekškara maršruts) koridorā, gan pilsētu un ciemu transporta infrastruktūrā, veidojot ērtu un integrētu infrastruktūru velobraucējiem vietās, kur tas nepieciešams (droši savienojumi ar izglītības iestādēm, drošas velonovietnes);
- **Mazās kravu un jahtu ostas** Mērsragā un Rojā, kā arī plānotā jahtu un laivu piestātne Kolkā (ostas ir būtisks transporta elements Talsu novadā, kā arī plānotā jahtu un laivu piestātne Kolkā, kuru attīstot, tiktu pilnveidotas un paplašinātas burāšanas iespējas, ilgtspējīgi izmantots un dažādots piekrastes potenciāls);
- **Dzelzceļa līnija** (Dzelzceļa līnija Zilupe–Krustpils–Jelgava–Tukums- II–Ventspils, kas šķērso Talsu novada teritoriju (dzelzceļa stacijā Stendē) tiek izmantota kravu tranzītam. Tas ir Austrumu-Rietumu transporta koridors starp Ventspils ostu un tālākām valstīm Austrumos);
- **Mobilitātes punkti** (tie nodrošina ērtu pārsēšanos, paredzēti reģionālas nozīmes attīstības centrā – Talsos (reģionālas nozīmes mobilitātes punkts) un novada nozīmes attīstības centros - Stendē, Sabilē, Valdemārpilī, Rojā, Mērsragā, Dundagā un Kolkā (vietējas nozīmes mobilitātes punkti). Izceļams arī Talsu un Stendes mobilitātes punktu savienojums, kas nākotnē varētu ļaut izmantot dzelzceļa satiksmi, ja dzelzceļa līnijā Rīga – Ventspils tiktu atjaunoti pasažieru pārvadājumi, ņemot vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula plānoto nozīmi).

Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022. – 2040. gadam ir noteikti **galvenie transporta koridori un infrastruktūra**, kas nodrošina iekšēju un ārēju novada sasniedzamību, kā arī starptautiskus, nacionālus un reģionālus savienojumus.

Novadu šķērso:

- **Starptautiskas nozīmes autoceļš**
 - o **Valsts galvenais autoceļš A10 (E22) Rīga - Ventspils**. Autoceļš A10 (Eiropas transporta tīkla (TEN-T) ceļu pamattīkls) nodrošina ātras transporta plūsmas satiksmes iespējas un starptautisku savienojamību Talsu novadā.
- **Reģionālas nozīmes autoceļi**

Valsts reģionālie autoceļi:

- P124 Ventspils-Kolka
- P125 Talsi–Dundaga–Mazirbe
- P126 Valdgale–Roja
- P127 Talsi – Upesgrīva
- P128 Sloka –Talsi
- P129 Talsu apvedceļš
- P120 Talsi–Stende–Kuldīga
- P77 Ventspils-Dundaga
- P131 Tukums-Ķesterciems - Mērsrags-Kolka. Reģionālie autoceļi nodrošina savienojumus starp Talsu novada pilsētām un lielākajiem ciemiem, kā arī citām Kurzemes reģiona pilsētām. Valsts reģionālie autoceļi nodrošina arī piekrastes teritoriju sasniedzamību, kā arī ostu sasniedzamību.

- **Novada nozīmes autoceļi**

Valsts vietējie autoceļi:

- V1307 Dundaga-Melnšils
- V1371 Ģibzde – Dundaga
- V1367 Dundaga - Ģipka
- V1401 Stende-Lauciene - Mērsrags
- V1406 Talsi – Remeši
- V1410 Valdemārpils – Pļavas – Sviķi
- V1411 Valdemārpils – Pope. Novada nozīmes autoceļi nodrošina savienojumus starp pārējiem novada attīstības centriem un valsts galveno autoceļu A10, un valsts reģionālajiem autoceļiem, un Mērsraga ostu.

- **Vietējas nozīmes autoceļi**

Valsts vietējie autoceļi un pašvaldības ceļi, kas nodrošina iekšējo novada sasniedzamību un pakalpojumu saņemšanu.

Vadlīnijas transporta infrastruktūras attīstībai un plānošanai:

1. Jānodrošina drošas un kvalitatīvas ceļu, ielu, ietvju, stāvlaukumu infrastruktūras attīstība.
2. Jāpārbūvē pašvaldības, valsts reģionālas un vietējas nozīmes autoceļi, lai nodrošinātu visu apdzīvoto vietu sasniedzamību (pa melnā seguma ceļiem) un labu satiksmi ar blakus novadiem un apdzīvotajām vietām.
3. Jāuzlabo pilsētas un ciemu galveno ielu seguma kvalitāte.
4. Veicot ielu pārbūvi, jāveicina tādi infrastruktūras attīstības projekti, kas iekļauj satiksmes mīkstināšanas pasākumus un ielas telpas integrētu plānošanu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstību.

5. Apdzīvotajās vietās jāparedz energoefektīva ielu apgaismojuma izveide un modernizācija.
6. Sekmēt vienotu un savstarpēji saskaņotu sabiedriskā transporta sistēmu veidošanu, nodrošinot optimālas pārvietošanās iespējas visiem novada iedzīvotājiem, uzņēmējiem un tūristiem.
7. Pašvaldības teritorijas attīstības plānošanas dokumentos jāparedz veloceļu tīklu izveide, ielas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma takas.
8. Attīstāmi velosatiksmes savienojumi no Talsiem uz novada pārējām pilsētām, Talsu piepilsētas ciemiem un tuvākajiem ciemiem, piemēram, Pastende, Lauciene, Laidze u.c.
9. Jāatbalsta transporta un loģistikas pakalpojumu attīstība, veicinot transporta apkalpes infrastruktūras tīkla izveidošanu un attīstīšanu pie galvenajiem transporta koridoriem (autoceļš A10 (E22), reģionālie autoceļi), radot uzņēmējdarbības attīstībai atbalstošu vidi un pakalpojumu nodrošinājumu.
10. Ņemot vērā lauksaimniecības un mežsaimniecības nozares nozīmīgo lomu novada ekonomikā, veicināt pašvaldības grants seguma ceļu seguma kvalitātes uzlabošanu.
11. Veicot ainavisko ceļu pārbūvi un nodrošinot kvalitatīvu segumu, vienlaicīgi pēc iespējas saglabājams ceļa raksturs, ainava un izteiksmīgums.
12. Plānojot izmaiņas teritorijas struktūrā, vispirms jārenovē esošās apdzīvotās vietas ar jau pastāvošo transporta infrastruktūru, tās labiekārtojot un paplašinot, nevis veidot jaunas apbūves teritorijas, kas prasītu papildus jaunu ceļu tīklu izbūvi.
13. Apbūve jāplāno tādā attālumā no autoceļiem, kas neprasa papildus pasākumus aizsardzībai pret autotransporta radīto troksni, izplūdes gāzēm un citu negatīvo ietekmi.
14. Atbalstīt elektrotransporta (elektromobiļu, elektrovēlosipēdu) uzlādes, nomas un tehniskās apkopes staciju veidošanu.
15. Paredzēt labiekārtotu stāvlaukumu veidošanu pie maģistrālajiem autoceļiem, pie populāriem rekreācijas un tūrisma objektiem, veicinot ērti pieejamu ēdināšanas, atpūtas un informācijas ieguves pakalpojumu sniegšanu autoceļu lietotājiem.
16. Ostu attīstība - Kolkā prioritāri paredzama jahtu un laivu piestātnes attīstība, virzībai ar citām piestātnēm un mazajām ostām Latvijā un Igaunijā, iekļaujot to vienotā, plānotā piestātņu tīklā. Rojas ostas piestātņu pārbūve.
17. Novada teritorijā izskatāma iespēja attīstīt mazās aviācijas lidlaukus, kas izmantojami tūrisma un citu saimniecisko mērķu attīstībai.

1.3.2 Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam

Talsu novada Attīstības programma⁹ (turpmāk – Attīstības programma) ir vidēja termiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un rīcības, kuras pašvaldība apņēmusies īstenot novada ilgtspējīgas, integrētas un koordinētas attīstības nolūkos.

Attīstības programmas izstrāde veikta saskaņā ar domes lēmumu, spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, jaunajam Talsu novadam saistošiem attīstības plānošanas dokumentiem un balstoties labajā praksē attīstības plānošanā. Ņemti vērā Vides

⁹ Talsu novada Attīstības programma 2022. - 2028. gadam, https://geolativija.lv/geo/tapis#document_23513

aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) metodiskie ieteikumi attīstības programmu izstrādei reģionālā un vietējā līmenī, kā arī dažādu nozaru politikas vadlīnijas.

Attīstības programmā izvirzītas 5 vidēja termiņa prioritātes:

VTP1 Pilsoniski aktīva, iekļaujoša, ģimeniska un izglītota kopiena

VTP2 Radoša, enerģiska un veselīga sabiedrība

VTP3 Mājoklis, vide un mobilitāte

VTP4 Konkurētspējīga un atpazīstama uzņēmējdarbības vide

VTP5 Efektīva, iedzīvotājiem tuva un klientorientēta pašvaldība.

VTP3 Mājoklis, vide un mobilitāte - kvalitatīva satiksmes infrastruktūra un pakalpojumi ir mugurkauls novada teritorijas attīstībai. Tas nodrošina iedzīvotāju iespējas saņemt visus pakalpojumus, iesaistīties ekonomiskajās aktivitātēs, kā arī ērti pārvietoties gan ārpus novada, gan novada teritorijā. Lai nodrošinātu kvalitatīvu dzīves vidi, jaunu mājokļu būvniecība un esošā dzīvojamā fonda renovācija ir priekšnosacījums, lai iedzīvotāji izvēlētos dzīvot novadā. Fiziskās vides kvalitāti ietekmē pašvaldības rūpes arī par dabas resursu ilgtspējīgu apsaimniekošanu (t.sk. piekrastes), vides aizsardzību, kvalitatīvas publiskās ārtelpas veidošanu un pielāgošanos klimata pārmaiņām.

Balstoties izvirzītajās vidēja termiņa prioritātēs, noteikti rīcības virzieni (RV) – pasākumu kopums, kas sekmē prioritāšu sasniegšanu.

Attiecībā uz transporta infrastruktūras attīstību, iezīmējams šāds rīcības virziens - **RV15 Mobilitāte un transporta infrastruktūra**, no kura izriet 3 uzdevumi:

U37. Attīstīt gājēju un velosatiksmes infrastruktūru ;

U38. Pilnveidot satiksmes un saistīto infrastruktūru drošības un sasniedzamības uzlabošanai;

U39. Attīstīt iekšējo un ārējo sasniedzamību, savienojamību un mobilitātes punktu attīstību.

Talsu novada attīstības programmā izvirzītie rīcības virzieni ir saskaņoti ar NAP2027 un Kurzemes plānošanas reģiona attīstības programmu 2021. – 2027. gadam (1. redakcijas projektu).

Konkrētais **RV15 Mobilitāte un transporta infrastruktūra** ir saistāms ar šiem Kurzemes plānošanas reģiona attīstības programmas 2021. – 2027. gadam (1. redakcija) noteiktajiem rīcības virzieniem:

RV 4.1. Attīstības centru un novada nozīmes centru sasniedzamības nodrošināšana;

RV 4.2. Mobilitātes, mikromobilitātes un efektīvas transporta sistēmas attīstība;

RV 4.3. Viedu mobilitātes risinājumu ieviešana reģionā.

2 Vienotais ceļu un ielu tīkls

Transporta attīstības plāna izstrādes ietvaros ir sagatavots priekšlikums vienotam ceļu un ielu tīklam, nosakot ceļu un ielu piederību, kategoriju, koplietošanas ceļus un ielas un ceļu posmus, kas nosakāmi kā Talsu novada pašvaldības nozīmes ceļi un ielas.

Vienotais ielu un ceļu tīkls ir sagatavots Talsu novadam, ievērojot izstrādes stadijā esošā Talsu novada teritorijas plānojuma (2024. gadā) sagatavoto priekšlikumu par ciemu robežām.

Talsu novada ceļu un ielu tīkls nodrošina iekšēju un ārēju novada sasniedzamību, kā arī starptautiskus, nacionālus un reģionālus savienojumus.

Novadu 38,8 km garumā šķērso valsts galvenais autoceļš A10 (E22) “Rīga – Ventspils”, kas ir Eiropas transporta tīkla (TEN-T) sastāvdaļa un nodrošina ātras transporta plūsmas satiksmes iespējas un starptautisku savienojamību Talsu novadā.

Savienojumus starp Talsu novada pilsētām, lielākajiem ciemiem un blakus novadu pilsētām nodrošina 9 valsts reģionālie autoceļi: P124 “Ventspils - Kolka”, P125 “Talsi – Dundaga – Mazirbe”, P126 “Valdgale – Roja”, P127 “Talsi – Upesgrīva”, P128 “Sloka – Talsi”, P129 “Talsu apvedceļš”, P120 “Talsi – Stende – Kuldīga”, P77 “Ventspils – Dundaga” un P131 “Tukums – Ķesteriems – Mērsrags – Kolka”. Valsts reģionālo autoceļu kopgarums novada teritorijā sastāda 282,7 km.

Talsu novada ceļu tīklā ietilpst 46 valsts vietējie autoceļi. Daļa no tiem nodrošina novada nozīmes, daļa vietējas nozīmes savienojumus. Novada nozīmes autoceļi nodrošina savienojumus starp pārējiem novada attīstības centriem, valsts galveno autoceļu A10, valsts reģionālajiem autoceļiem, kā arī piekrastes ostām. Vietējas nozīmes autoceļi nodrošina galvenokārt iekšējo sasniedzamību un pakalpojumu saņemšanu. Valsts vietējo autoceļu kopgarums novadā sastāda 537,2 km.

Pārējo autoceļu tīklu novadā sastāda pašvaldības ceļi un komersantu ceļi, kuru funkcijas attiecīgi ir iekšējā sasniedzamība un saimnieciskās darbības nodrošināšana. Pašvaldības autoceļu kopgarums novadā ir 944 km un komersantu ceļu kopgarums ir 470 km.

2.1 Ceļu un ielu kategoriju izvērtējums

Lai novērtētu ceļus un ielas pēc to nozīmes un funkcijas, veikta to klasifikācija pēc kategorijām.

Ceļiem, kas atrodas ārpus apdzīvotām vietām, kategorijas noteiktas atbilstoši Latvijas Valsts standartam LVS 190-2 “Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili”. LVS 190-2 paredz ārpus apdzīvoto vietu ceļus (apzīmēts ar burtu A) sakārtot atbilstoši savienojamības pakāpēm, izmantojot romiešu ciparus I, II, III, IV, V, VI (1. tabula).

1. tabula Ceļu kategoriju skaidrojums

Kategorija CEĻI	Nozīmes un funkcijas skaidrojums atbilstoši Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi (iepriekšējā redakcija)	Skaidrojums, piezīmes IE.LA inženieri	Nozīmes un funkcijas skaidrojums atbilstoši LVS 190:2 Normālprofili
AI	Galvenais autoceļš satiksmei ar ārvalstīm un valsts galvaspilsētu	Visi valsts galvenie autoceļi: A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10. Vēlamā atbilstība: Valsts galveno autoceļu posmi ar 3 un vairāk braukšanas joslām. Piem., Jūrmalas šoseja, autoceļš A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža posmā līdz Sēnītei. Vēlamie normālprofili NP 15,5 – NP 35,5	Galvenais savienojums. NP 10,5 – NP 35,5
AII	Starpreģionālais autoceļš satiksmei vairāku reģionu teritorijās starp galvenajiem autoceļiem, savieno galvenos centrus ar vidējiem centriem.	Valstpilsētu savienojumi; Valstpilsētu un novadu galveno pilsētu savienojumi; Reģionālais autoceļš (P) Vēlamā atbilstība: Visi valsts galvenie autoceļi ar vienu brauktuvi un 2 braukšanas joslām. Vēlamie normālprofili NP 9,5 – NP 14. Piem. Carnikava – Rīga (autoceļš P1) -Ja vienīgais savienojums ar valstpilsētu ir izmantojot reģionālo ceļu (P), tad ceļam ir nosakāma AII kategorija.	Starpreģionāls/reģionāls savienojums. NP 9,5 – NP 20,5
AIII	Reģionālais autoceļš satiksmei starp vidējiem centriem, savieno vidējos centrus ar mazajiem centriem	Reģionālais autoceļš (P) Piem. Talsi-Kuldīga -Ja galvenais (ātrākais, īsākais) savienojums ar valstpilsētu ir izmantojot valsts galveno autoceļu, tad citi reģionālo ceļu (P) savienojumi ar to pašu valstpilsētu ir AIII kategorija.	Apdzīvotu vietu vai to daļu savienojums. NP 9,5 – NP 14 Visi reģionālie autoceļi (P) Piem. Talsi-Kuldīga
AIV	Lauku ceļš, savieno mazos centrus, teritorijas	Visi valsts vietējie autoceļi (V) Piem. savienojumi starp ciemiem.	Mazu apdzīvotu vietu vai teritoriju pieslēguma savienojums. NP 7,5 – NP 9,5 Visi valsts vietējie autoceļi (V) Piem. savienojumi starp ciemiem.
AV	Lauku ceļš vietējai satiksmei lauku apvidos, savieno teritorijas ar augstākas kategorijas ceļiem		Zemesgabalu pieslēguma savienojums. NP 7,5
AVI	Lauku ceļš lauku un mežu apsaimniekošanai, piebraukšanai ražošanas objektiem, zemnieku vai individuālajām saimniecībām, iestādēm un mājām		Vietējs savienojums. NP 3,5 – NP 5,5

Ielu kategoriju sadalījums ir veikts atbilstoši Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumiem Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”. Noteikumi paredz pilsētas vai ciema ielu tīklu veidot kā vienotu, dažādu kategoriju ielu hierarhiski sakārtotu sistēmu. Ielu kategorijas apzīmētas ar burtiem B, C, D, E (2. tabula).

2. tabula. Ielu kategoriju skaidrojums

Kategorija IELAS	Nozīmes un funkcijas skaidrojums atbilstoši Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi (aktuālā redakcija)	Skaidrojums, piezīmes IE.LA inženieri	Nozīmes un funkcijas skaidrojums Atbilstoši LVS 190:2 Normālprofilī
B	tranzīta iela – valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošu kvalitātes prasību ievērošana	Pielīdzināms galvenokārt valsts galveno autoceļu AI un AII kategorijām, retāk reģionālā (P) autoceļa AIII kategorijai apdzīvotās vietās	-
C	maģistrālā iela – nodrošina savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasību ievērošana	Pielīdzināms galvenokārt reģionālā (P) autoceļa AIII kategorijai, retāk valsts vietējā (V) autoceļa AIV kategorijai apdzīvotās vietās	-
D	pilsētas vai ciema nozīmes iela – nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var veikt arī savienošanas funkciju	Pielīdzināms galvenokārt valsts vietējā (V) autoceļa AIV kategorijai, retāk lauku ceļa AV kategorijai apdzīvotās vietās	-
E	vietējas nozīmes iela – nodrošina uzturēšanās funkciju, pakārtoti veicot arī piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasību ievērošana.	Satiksmes režīms galvenokārt līdz 20 km/h, retāk līdz 30 km/h (vietās, kur E kategorija pilda savākšanas funkciju un tās normālprofilā ir izdalāma vieta ietvei). E kategorija nosakāma arī gājēju un velosipēdu ceļiem, kuriem ir piešķirtas atsevišķas trases bez autosatiksmes. Pielīdzināms galvenokārt lauku ceļu AV vai AVI kategorijām apdzīvotās vietās.	-

Ceļa vai ielas kategorijas maiņa apdzīvotajās vietās sakrīt ar ceļa funkcionālā režīma maiņu, kas sakrīt ar ceļazīmes “Apdzīvota vieta” novietojumu. Šīs ceļazīmes izvietošanu nosaka pašvaldība vai VSIA “Latvijas valsts ceļi”, atbilstoši apbūves raksturam, bet ne vienmēr tās novietojums sakrīt ar apdzīvotas vietas administratīvo robežu. Piemēram, ciema administratīvajā teritorijā ceļš var šķērsot meža vai lauksaimniecības zemes - šajā gadījumā nosakāma autoceļa kategorija, turpretī aiz apdzīvotas vietas ceļazīmes apbūvētā teritorijā ir skaidrs ielas raksturs, un līdz ar to nosakāma ielas kategorija.

Ielām pilsētās un ciemos, kam Talsu novada vienotajā ielu un ceļu plānā ir noteikta perspektīvā ceļa statuss (Teritorija ar īpašiem noteikumiem TIN72 Piekļuves ceļš), pēc to izbūves tiek noteikta E kategorija, piemērojot atbilstošu E kategorijas ielām noteikto šķērsprofilu; savukārt ceļiem AV kategorija.

Sagatavotais ielu un ceļu kategoriju plāns ietverts 5. pielikumā (Sarkano līniju tabulas) un 6. pielikumā (Ielu un ceļu kategoriju kartoshēmas).

2.2 Sarkano līniju izvērtējums, noteiktie platumi, šķērsprofili

Aizsargjoslu likuma 1.panta 13.punktā ir noteikts, ka sarkanā līnija ir *līnija, kas norobežo ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju, kurā nekustamā īpašuma lietošanas tiesības aprobežotas saskaņā ar normatīvajiem aktiem, no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās*

teritorijas un ko pilsētās un ciemos nosaka vietējā pašvaldība normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" nosaka:

83. Ielas, laukumus, autoceļus un dzelzceļus nosaka kā transporta infrastruktūras teritorijas un izdala kā atsevišķas zemes vienības. Ielu teritoriju nosaka starp sarkanajām līnijām atbilstoši katras ielas kategorijai. Jauno zemes vienību robežas sakrīt ar ielas sarkanajām līnijām vai ceļa nodalījuma joslām, izņemot gadījumus, kad iela ir valsts autoceļa posms apdzīvotā vietā vai gar ielu ir blīva esošā apbūve.

89. Ielu sarkanās līnijas nosaka atbilstoši katras ielas kategorijai. Vienai ielai tās dažādos posmos var būt arī dažādas kategorijas ar atšķirīgu sarkano līniju platumu.

90. Esošo un plānoto ielu sarkanās līnijas nosaka teritorijas plānojuma, lokālplānojuma vai detālplānojuma apbūves noteikumos un atkarībā no detalizācijas pakāpes attēlo grafiskajā daļā.

Sarkanās līnijas noteiktas Talsu novada pilsētās un ciemos valsts autoceļiem, pašvaldības autoceļiem, ielām un tām Zemes pārvaldības likuma kārtībā noteiktajām privātā īpašumā esošajām ielām un ceļiem, kas ir Talsu novada vienotā ielu un ceļu tīkla sastāvdaļa.

Transporta attīstības plāna izstrādes ietvaros ir pārskatītas Talsu novada teritorijā iepriekš noteiktās sarkanās līnijas. Sarkano līniju izvērtēšanā vispārīgā gadījumā tika piemēroti šādi kritēriji:

- ielām noteiktās perspektīvās ielu kategorijas, kas atspoguļo ielas nozīmi apdzīvotajā vietā un attiecīgi tai nepieciešamo ielas šķērsprofilu;
- esošo inženierkomunikāciju izvietoējums ielā un potenciālās jaunās inženierkomunikācijas, kurām ir jāparedz vieta ielas šķērsprofilā, ievērojot minimālos savstarpējos inženierkomunikāciju attālumus;
- esošā apbūve – sarkano līniju platumu rosināts samazināt, ja tās šķērso esošu apbūvi;
- esošās apbūves blīvums ielā – vai apbūve ir pabeigta (apbūve veikta visās zemes vienībās), vai arī ielā ir plānota perspektīva apbūve;
- ielām, kurām līdz šim nav noteiktas vai nav grafiski attēlotas sarkanās līnijas (jaunas ielas, pašvaldības nozīmes ielas), kas pamatā atrodas bijušā Dundagas novada un Mērsraga novada ciemos, sarkano līniju platums noteikts ievērojot zemes vienības robežas un/vai esošo apbūvi, kā arī ielas potenciālo kategoriju.

VSIA "Latvijas valsts ceļi" Talsu novada teritorijas plānojuma izstrādei ir 25.08.2023. izsnieguši nosacījumus Nr.4.4/14772. Tajos minēts, ka sarkanās līnijas ciemos gar valsts autoceļiem var tikt precizētas izstrādājot detālplānojumu vai lokālplānojumu, ka arī izvirza nosacījumus, ka esošo pilsētu un ciemu robežās, kur saskaņā ar spēkā esošo teritorijas plānojumu valsts autoceļiem aizsargjoslas vietā ir noteiktas sarkanās līnijas, tās turpmāk nosakāmas:

- vismaz 10 m attālumā no ceļa zemes nodalījuma robežas;
- teritoriju apdzīvotās vietās gar valsts autoceļiem aizsargjoslu platumā (atbilstoši aizsargjoslu platumam lauku apvidos);
- visa veida būvniecība jāsaskaņo ar VSIA "Latvijas valsts ceļi";

- sarkanās līnijas gar valsts autoceļiem nākotnē var tikt precizētas tikai izstrādājot atsevišķu detālplānojumu (vai lokālplānojumu).

Ievērojot VSIA “Latvijas valsts ceļi” prasības, kas izteiktas nosacījumos, kā arī transporta attīstības plāna izstrādes ietvaros veiktās sarunas ar VSIA “Latvijas valsts ceļi”, izveidots priekšlikums sarkano līniju noteikšanai gar valsts autoceļiem:

- spēkā esošās sarkanās līnijas pilsētās un ciemos ir vērtētas un saglabāts to esošais platums, kas atbilst ceļu nodalījumu joslai;
- izstrādājot Talsu novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, paredzēt:
 - o gar valsts galvenās un valsts reģionālas nozīmes autoceļiem ciemos un pilsētās vietās, kur:
 - i. nav esoša apbūve (neesoša apbūve vismaz kvartāla platumā), sarkanās līnijas nosakāmas 10 m attālumā no nodalījuma joslas;
 - ii. esošas apbūves gadījumā sarkanās līnijas nosakāmas pa zemes vienības robežu;
 - o gar valsts vietējas nozīmes un pilsētās vietās, kur:
 - i. nav esoša apbūve (neesoša apbūve vismaz kvartāla platumā), sarkanās līnijas nosakāmas 2 m attālumā no nodalījuma joslas;
 - ii. esošas apbūves gadījumā sarkanās līnijas nosakāmas pa zemes vienības robežu.
- valsts autoceļu posmiem, kas ir ielas pilsētās un ciemos, vietās, kur sarkanās līnijas nebija attēlotas grafiski, ielu platums noteikts atbilstoši attiecīgā valsts autoceļa nodalījuma joslai un ievērojot apbūvi.

Sarkanās līnijas šajā transporta attīstības plānā ir noteiktas atbilstoši ielas kategorijai. Minimālie attālumi starp sarkanajām līnijām B kategorijas ielām noteikti 12 m – 58 m, C kategorijas ielām noteikti 8 m – 78 m, D kategorijas ielām noteikti 7 m – 58 m, un E kategorijas ielām noteikti 3 m – 45 m.

Valsts autoceļu aizsargjoslu, tostarp sarkano līniju platuma izmaiņas, ieskaitot valsts autoceļus, kam ir piešķirts nosaukums „iela”, pašvaldībai jāaskāņo ar VSIA “Latvijas valsts ceļi” atbilstoši Ministru kabineta 2001. gada 10. aprīļa noteikumiem Nr. 162 „Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodika”.

Sagatavoto ielu sarkano līniju tabulu skatīt 5. pielikumā.

Talsu novada ceļu un ielu tipveida šķērsprofili veidoti balstoties uz Latvijas Valsts standartā noteiktajiem parametriem. Tie izstrādāti novērtējot iespējamo satiksmes telpu, kas pieejama starp zemes īpašumu vienībām vai jau nodefīnētām sarkanajām līnijām un nodalījuma joslām.

Ārpus pilsētām un ciemiem, kā arī caur ciemiem ejošajiem valsts autoceļu posmiem, nosakāmi LVS 190-2 “Normālprofili” norādītie normālprofili, atbilstoši noteiktajai ceļa kategorijai. Tādā veidā nākotnē iespējams analizēt jaunu pievienojumu izveidošanu, kā arī noteikt ceļu pārbūves tehniskos parametrus.

Pilsētu un ciemu ielām tipveida šķērsprofili izstrādāti katrai ielas kategorijai, nosakot nepieciešamo satiksmes infrastruktūras apjomu atbilstoši funkcijai, kādu iela nodrošina (2. pielikums). Katrā no ielu kategorijām var atšķirties iespējamie sarkano līniju koridori

platumi, līdz ar to arī tipveida šķērsprofili ir pielāgoti. Sarkano līniju platums un tipveida šķērsprofils konkrētām ielām noteikts skatoties uz piemērotāko visā ielas garumā. Esošajā situācijā platumi starp esošajām zemes vienībām mēdz būtu ļoti atšķirīgi. Līdz ar to, konstruējot sarkanās līnijas, būs posmi, kas būs platāki nekā nepieciešamais tipveida šķērsprofils. Tādos gadījumos, šādas teritorijas var izmantot labiekārtojumam vai ilgtspējīgiem lietus ūdens atvades risinājumiem, kā arī, ja nepieciešams, autostāvvietu izvietojumam. Gadījumos, kad lokāli ielu telpa ir šaurāka par noteikto tipveida šķērsprofilu un nav iespējama zemes vienību daļu atsavināšana, nepieciešams izvērtēt iespējas sašaurināt šķērsprofilu, izmantojot satiksmes mierināšanas risinājumus un satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus.

E kategorijas ielām pamatfunkcija ir piekļuves nodrošināšana īpašumiem un uzturēšanās funkcija. Līdz ar to ielā var veidot brauktuvi ar sašaurinājumiem, un nav nepieciešams izdalīt ietvi un velosipēdu ceļu, jo šādas ielas pārsvarā ir ar dzīvojamās zonas statusu vai ātruma ierobežojumu 20 km/h. Atsevišķos gadījumos E kategorijas ielām, kas atrodas intensīvākas apbūves teritorijās nepieciešams izdalīt ietvi.

D kategorijas ielās, kurām ir savienjoša funkcija ciema vai pilsētas līmenī, tipveida šķērsprofils var būt mainīgs atkarībā no ielas novietojuma, satiksmes intensitātes un pieejamās ielu telpas. D kategorijas ielās jānodala ietves, kā arī intensīvākas satiksmes gadījumā arī velosipēdu ceļi.

C kategorijas ielās, kā pilsētas maģistrālēs ar lielu tranzīta satiksmi, šķērsprofilos tiek paredzētas nodalītas ietves un velosipēdu ceļi.

B kategorijas ielās, kā valsts reģionālo autoceļu turpinājumos apdzīvotās vietās (pilsētās, ciemos) ar lielu tranzīta satiksmi, šķērsprofilos tiek paredzētas nodalītas ietves un velosipēdu ceļi.

Gājēju ceļi, kā gājēju un/vai velosipēdu kustību nodrošināšanai un izņēmuma gadījumos apkalpes transporta un operatīvā transporta kustības nodrošināšanai.

Tipveida šķērsprofilos norādītie brauktuves, ietves un velosipēdu ceļu parametri ir paredzēti atbilstoši standarta platumiem Latvijas Valsts standartā. Izstrādājot būvprojektus konkrētiem ielu posmiem, tie ir pārskatāmi, ņemot vērā noteikto satiksmes intensitāti vai kādus ierobežojošos apstākļus, bet tie nevar būt mazāki par Latvijas Valsts standartā noteiktajiem minimālajiem parametriem. Šķērsprofilos paredzētais brauktuves, ietves un velosipēdu ceļa novietojums ielu telpā ir orientējošs un raksturo nepieciešamo funkcionālo programmu katras kategorijas ielās. Izstrādājot ielu būvprojektus, šķērsprofilu elementu novietojums ielu telpā precizējams atbilstoši zemes vienību novietojumam, konkrētajam sarkano līniju platumam, inženierkomunikāciju trašu novietojumam, lietus ūdens atvades risinājumiem un pilsētas ietves un veloinfrastruktūras tīklam.

Šķērsprofilu priekšlikumi ir ietverti 2. pielikumā. Katram piedāvātajam šķērsprofilam ir sniegts vizuāls tā attēlojums un apraksts. Aprakstos sniegts skaidrojums tam, kādi satiksmes infrastruktūras elementi attiecīgajam šķērsprofilam ir izvēlēti un to pamatojums.

2.3 Identificētās problēmu vietas un risinājumi

Veicot sarkano līniju izvērtējumu, tika konstatētas tipiskas problēmsituācijas, kas ir saistītas ar līdz šim noteiktajām (attēlotajām) sarkanajām līnijām, ar ielu tīklu un ceļu satiksmes drošību.

Problēmsituācijas un to skaidrojumu skatīt attēlos Nr. 1 līdz Nr. 7.



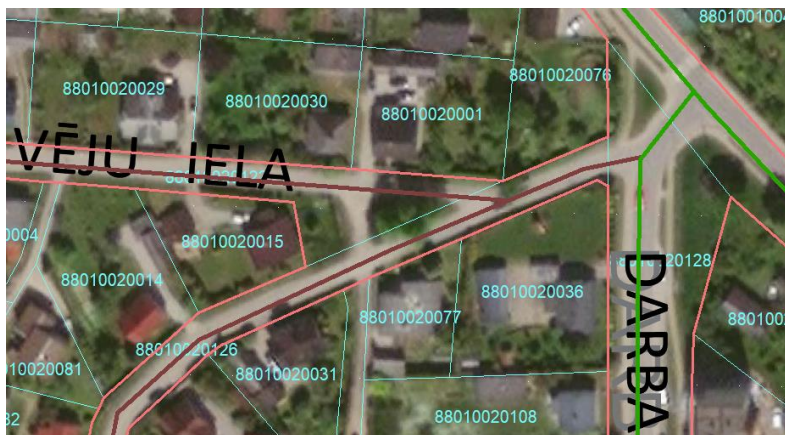
1. attēls. Kļavu ielas posms Talsos

Ielas sarkano līniju novietojums atšķiras no dabā izveidota ceļa vai ielas

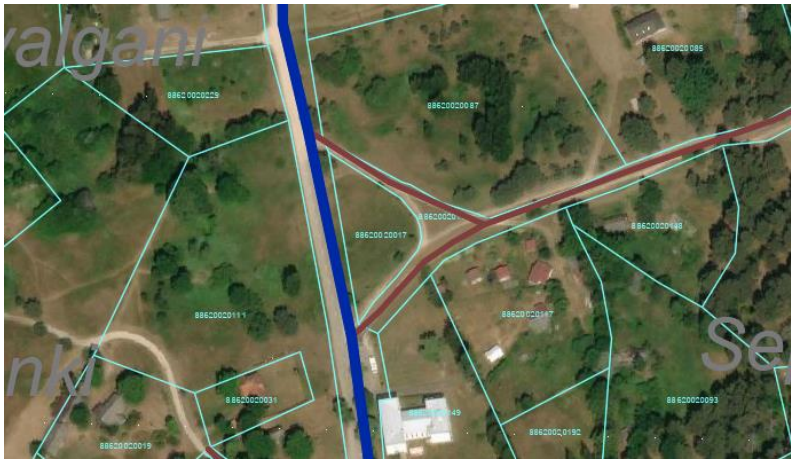


2. attēls. Rietumu ielas posms Talsos

Ielas sarkano līniju novietojums būtiski atšķiras no ielas zemes vienības robežām.



3. attēls. Vēju un Strēlnieku ielu krustojums Talsos



4. attēls. Valsts reģionālā autoceļa P125 un E kategorijas ielu krustojums Mazirbē

3. un 4. attēlā neveiksmīgas konfigurācijas ielu un ceļu krustojumi, kā rezultātā ir samazināta satiksmes drošība. Tāpat arī vēsturiski izveidoti lieki ielu un ceļu pieslēgumi, kas palielina izmaksas to uzturēšanā.



5. attēls. E kategorijas ielas pieslēgums valsts reģionālajam autoceļam P131 Kolkā. Avots: Google.

Ielas pieslēgums galvenajam ceļam šaurā lenķī nenodrošina uzbraukšanas redzamību, būtiski palielinot negadījumu risku.



6. attēls. Nesakārtotas satiksmes telpas piemērs Dundagā. Avots: Google

Pārlietu plaši, neuztverami ielu krustojumi samazina satiksmes drošību un gājējiem pagarina brauktuves šķērssošanas laiku.



7. attēls. Nesakārtotas satiksmes telpas piemērs Sabilē. Avots: Google

Neesoši vai nodzisuši ceļa horizontālie apzīmējumi apgrūtina uztvert satiksmes telpu, it sevišķi diennakts tumšajā laikā.

Satiksmes ministrija sadarbībā ar VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pēc administratīvi teritoriālās reformas stāšanās spēkā ir veikusi visu valsts vietējo autoceļu atbilstības likuma “Par autoceļiem” 3. panta trešajā daļā noteiktajai funkcionālajai definīcijai izvērtējumu. Tā rezultātā Satiksmes ministrija ir iesniegusi Talsu novada pašvaldībai priekšlikumu pārņemt pašvaldības valdījumā valsts vietējos autoceļus, kas ir būtiski infrastruktūras elementi tieši konkrētas pašvaldības mērogā.

Autoceļu padomes 2021. gada 8. decembra sēdē tika apstiprināta “Vietējās sasniedzamības uzlabošanas valsts autoceļu būvniecības stratēģija un prioritātes līdz 2027. gadam”, kuras mērķis ir nodrošināt pagastu centru vietējo mobilitāti un to savienošanu ar administratīvajiem centriem pa autoceļu ar labā stāvoklī esošu melno segumu. Lai sasniegtu iepriekš minēto mērķi, ir jāveic gan sliktā stāvoklī esošo valsts vietējo autoceļu ar asfalta segumu atjaunošana 625 km garumā, gan 526 km grants valsts vietējo un reģionālo autoceļu pārbūve par autoceļiem ar melno segumu. Vietējās sasniedzamības uzlabošanai valsts autoceļu būvniecības prioritātes līdz 2027. gadam atrodamas informatīvā ziņojuma “Par Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. – 2023. gadam izpildi, valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģiju līdz 2027. gadam, kā arī valsts autoceļu tīkla izvērtējumu”¹⁰ 3. pielikumā.

Talsu novada pašvaldība izskatīja Satiksmes ministrijas un VSIA “Latvijas Valsts ceļi” priekšlikumus par autoceļu vai to posmu pārņemšanu, tomēr izlēma valsts vietējos autoceļus vai to posmus nepārņemt pašvaldības īpašumā.

2.4 Vienotais ceļu un ielu tīkls

Talsu novada vienotais ceļu un ielu tīkls ir veidots kā vienots, dažādu kategoriju ielu hierarhiski sakārtots tīkls. Talsu novada vienotajā ceļu un ielu tīklā ietilpst visi Talsu novadā esošie valsts autoceļi, daļa pašvaldības ceļu un ielas un pašvaldības nozīmes ceļi un ielas.

Vienotajā Talsu novada ceļu tīklā iekļautie ceļi un ielas, un to īpašumpiederība ir attēloti kartēs Talsu novada vienotais ceļu un ielu tīkls (4. pielikums). Ir izdalīti šādi ceļi:

- Valsts autoceļš/iela ciemā vai pilsētā
- Pašvaldības bilancē esošs autoceļš/iela
- Pašvaldības bilancē plānots autoceļš/iela

¹⁰ Pieejams: https://tapportals.mk.gov.lv/public_participations/fc9cd4a6-0ff8-4054-bb82-a07fafc66698

- Pašvaldības nozīmes autoceļš/ielā (esošs)
- Pašvaldības nozīmes autoceļš/ielā (plānots)
- Cits autoceļš (tai skaitā komersantu ceļi)

3. tabula. Autoceļu bilance novada vienotajā autoceļu tīklā

Kategorija	Garums (km)
Valsts autoceļš/ielā ciemā vai pilsētā	940
Pašvaldības bilancē esošs autoceļš/ielā	900
Pašvaldības bilancē plānots autoceļš/ielā	50
Pašvaldības nozīmes autoceļš/ielā (esošs)	186
Pašvaldības nozīmes autoceļš/ielā (plānots)	38
Cits autoceļš (LVM)	786
Cits autoceļš (tai skaitā komersantu ceļi)	52
Kopā:	2951

Vienotajā Talsu novada ceļu tīklā ietilpst tie ceļi, kas veido pilsētas un ciemu sasniedzamību un saglabā vēsturisko ceļu struktūru lauku teritorijās, tostarp nodrošinot vēsturisko viensētu, kultūrvēsturisko objektu, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un publisko ūdeņu pieejamību.

Vienotajā ielu un ceļu tīklā ir ietverti arī valsts autoceļi, kas pilnībā vai daļēji atrodas Talsu novada teritorijā, tai skaitā valsts autoceļi, kas ir noteikti kā iela ciemā vai pilsētā.

Vienotajā ceļu tīklā ir iekļauti arī ceļi (ielas), kas vēl nav izbūvēti, bet tie būtu nepieciešami, lai nodrošinātu savstarpēji savienotu ielu un ceļu tīklu visā novadā, piedāvājot ērtu savienojumu starp pašvaldības daļām un nodrošinātu piekļuvi publiskām teritorijām, tai skaitā dabas teritorijām un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Šie ceļi ir **plānotie autoceļi un ielas**. Atbilstoši Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr.240 "Vispārīgie apbūves noteikumi" 82.1 punktam plānotie autoceļi un plānotās ielas kartē Talsu novada vienotais ceļu un ielu tīkls ir attēloti kā ceļu un ielu trases ar raustītu līniju, jo plānotā ceļa precīzs izvietojums un tiesiskais valdītājs vēl nav nosakāms. Plānotie autoceļi un ielas iekļaujas kopējā ceļu tīklā un ir būtiski sabiedrības interesēm.

Transporta attīstības plānā ir izvērtētās Talsu novada teritorijas plānojuma grozījumos noteiktās vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas (TIN7), kas noteiktas perspektīvā plānotā Talsu pilsētas apvedceļa jeb ielas realizācijai nepieciešamai teritorijai, plānotajām ielām un ceļiem, un piekļuves teritorijām. Talsu novada teritorijas plānojuma grozījumos tās noteiktas ņemot par pamatu iepriekš izstrādātā Talsu novada teritorijas plānojumā noteiktās un attēlotās sarkanās līnijas vietās, kur iela nav izdalīta kā atsevišķs objekts vai nav izdalīta atsevišķā zemes vienībā. Transporta attīstības plāna kartē Talsu novada vienotais ceļu un ielu tīkls kā Teritorija ar īpašiem noteikumiem TIN7 ir attēlotas Talsu pilsētas apvedceļa teritorijas, savukārt pārējās plānotās ielas un ceļi noteiktas kā Teritorija ar īpašiem noteikumiem TIN72 Piekļuves ceļi. Piekļuves ceļi ir tādi ceļi, kuri nepieciešami, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem, kas atrodas privātā īpašumā un iela/ceļš nav izdalīta kā objekts atsevišķā zemes vienībā vai nav sasaistīti ar kopējo vienoto ielu un ceļu tīklu, vai nodrošina piekļuvi tikai atsevišķiem īpašumiem. TIN72 noteikšanā ievērotas nodibināto servitūtu trases. TIN72 noteikti arī teritorijām,

kurām ir izstrādāti detālplānojumi, bet nav sāкта to realizācija, lai perspektīvā plānotu vienotu ceļu tīklu.

Plānotais risinājums ir kā priekšlikums transporta infrastruktūras savienojumiem, kas nepieciešami gan nekustamo īpašumu piekļuves plānošanai, gan inženiertīklu izbūvei.

Ar teritorijas plānojumu¹¹ tiek noteikts vienotais pašvaldības ceļu un ielu tīkls un noteikts **pašvaldības nozīmes autoceļu statuss** konkrētām esošām un plānotām vienotā ceļu tīkla ielām un ceļiem. Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojums nekustamajam īpašumam, kas noteikts sabiedrības interesēs, lai nodrošinātu vienotu ceļu un ielu tīklu pašvaldībā un sabiedrības iespējas un tiesības ikvienam to izmantot. Vienotajā ielu un ceļu tīklā tiek iekļauti arī gājēju ceļi, ja tie nepieciešami savienojuma nodrošināšanai ar publisku objektu. Pašvaldības nozīmes autoceļi nav valsts vai pašvaldības ceļu bilancē, bet tiem ir nozīmīga loma Talsu novada ceļu tīklā (Zemes pārvaldības likuma 8.¹ pants¹²), lai nodrošinātu vienotu koplietošanas ceļu tīklu un piekļūšanu novada apdzīvotajām vietām. Pašvaldības nozīmes ielas un ceļi ir tie pašvaldības ceļi (inženierbūves), kas atrodas uz privātā īpašumā esošiem nekustamiem īpašumiem, un privātā īpašumā esošie ceļi un ielas, pa kuriem nav atļauts liegt pārvietošanos Zemes pārvaldības likuma kārtībā. Talsu novadā šādu ceļu kopgarums ir 223 km.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 8. pantu, ja autoceļš reģistrēts kā pašvaldības vai valsts autoceļš un ir iekļauts pašvaldības vai valsts autoceļu bilancē, reģistrēts pašvaldības ceļu un ielu reģistrā un ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa, **tas ir koplietošanas ceļš** vai iela. Koplietošanas ceļš vai iela ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts, kas pieder pašvaldībai un rada īpašuma apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas. Koplietošanas ielu un ceļu tīkls bez ierobežojumiem pieejams visai sabiedrībai.

Citi autoceļi var būt privātā īpašumā un privāti apsaimniekoti, taču, ja tiek saņemts ierosinājums no īpašniekiem pašvaldībai piedalīties attiecīga ceļa uzturēšanā, pašvaldība, konsultējoties ar ceļa īpašniekiem izvērtēs šādu iespēju, pieņemot administratīvo aktu, ja tas tiek atbalstīts.

Pašvaldības nozīmes ielu un ceļu tīkla sastāvs var būt mainīgs, un šo statusu var noteikt ar atsevišķu pašvaldības administratīvu aktu ārpus teritorijas plānojuma dokumenta, kā to paredz likums, pieņemot atsevišķu administratīvu aktu. Šāds gadījums var būt, piemēram, ja ir saņemts īpašnieku ierosinājums.

Pašvaldībai ir tiesības, informējot zemes īpašnieku, koplietošanas ceļa zemes nodalījuma joslā vai sarkanajās līnijās būvēt, rekonstruēt un atjaunot ceļu vai ielu, kā arī ierīkot jaunas inženierkomunikācijas – iekārtas, ierīces, ietaises, tīklus, līnijas un to piederumus – ja tas nepieciešams sabiedrības interešu īstenošanai. Pašvaldības nozīmes ceļu būvniecībā un uzturēšanā pašvaldība piedalās saskaņā ar kārtību, kas nosakāma ar saistošajiem noteikumiem, tai skaitā attiecībā uz izmaksu segšanu par ceļa vai ielas būvniecību un uzturēšanu.

¹¹ Saskaņā ar Zemes pārvaldības likumu: 8.1 pants. Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela (2) Pašvaldības nozīmes ceļu vai ielu pašvaldība nosaka pašvaldības teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā. Pašvaldības nozīmes ielas statusu pašvaldība var piešķirt ar atsevišķu administratīvo aktu, kam pievienots grafiskais pielikums

¹² Saskaņā ar Zemes pārvaldības likumu: 8.1 pants (1) Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojums nekustamajam īpašumam, kas noteikts sabiedrības interesēs, lai nodrošinātu vienotu ceļu un ielu tīklu pašvaldībā un sabiedrības iespējas un tiesības ikvienam to izmantot.

(5) Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir publiski pieejama, un līdz pašvaldības nozīmes ceļa vai ielas statusa atcelšanai aizliegts ierobežot transporta un gājēju kustību pa to.

3 Pievienojuma vietas pie valsts autoceļiem

MK noteikumu Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (14.10.2014.) 39.3. punkts nosaka nepieciešamību ar detālplānojuma izstrādi risināt pievienojumus valsts autoceļiem, ja tas nav risināts teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai tematiskajā plānojumā. Ņemot vērā, ka Transporta attīstības plāns tiek izstrādāts Talsu novada teritorijas plānojuma ietvaros, tad, lai nākotnē samazinātu nepieciešamību pēc jauniem detālplānojumiem, šajā dokumentā izvērtēti esošie pievienojumi valsts autoceļu tīklam Talsu novadā un sniegti priekšlikumi jaunu pievienojumu izveidei.

Kā izejas dati izmantota VSIA “Latvijas Valsts ceļi” sniegtā informācija par apzinātiem pievienojumiem (dati par laika posmu no 2010. gada līdz 2023. gadam) un publiski pieejamā informācija, analizējot karšu datus. Izvērtējot satiksmes intensitāti, detalizēts pievienojumu izvērtējums veikts valsts galvenajiem (A) un valsts reģionālās nozīmes (P) kategorijas ceļiem Talsu novadā. Ņemot vērā valsts autoceļu tīkla kopgarumu Talsu novadā (valsts galvenie autoceļi – 38,80 km, valsts reģionālie autoceļi – 282,72 km, valsts vietējie autoceļi – 537,23 km), pievienojumu vietas valsts autoceļiem vērtētas augstas intensitātes ceļiem.

Minētā informācija attēlota grafiski ArcGis tiešsaistes kartē, norādot pievienojuma vietas, to kategoriju un statusu. Balstoties uz esošo pievienojumu vietu uzskaiti, tika identificētas tās zemes vienības, kurām nav nodrošināta esoša piekļuve – nav likumīga pievienojuma valsts autoceļu tīklam (tas ir – šī pievienojuma vieta nav reģistrēta VSIA “Latvijas Valsts ceļi” izsniegtajās pievienojumu vietu tabulās), nav pievienojuma pašvaldības ceļu tīklam (tika vērtētas zemes vienības, kas robežojas ar valsts ceļu zemes nodalījuma joslu) un nav iedibināta servitūta uz attiecīgo zemes vienību (informācija par servitūtiem iegūta no www.kadastrs.lv brīvpieejas datiem). Visa informācija apkopota ArcGis online kartēs un ir iesniegta pašvaldībai kā *.shp vektordati.

Piemērs no online kartes, kur var redzēt pievienojuma numuru, kas atbilst 3. pielikuma tabulu numerācijai (sarkanais punkts – kreisās puses pievienojums, zaļais – labās puses pievienojums) (8. attēls).



8. attēls. Ekrānšāviņš no tiešsaistes kartes, kurā attēlots pievienojumu izvietojums

Lai nodrošinātu, ka visām zemes vienībām ir nodrošināta piekļuve, balstoties uz apzināto esošo situāciju, tika veikts izvērtējums par nepieciešamajiem jauniem pievienojumiem vai to likvidāciju, piemēram, ja īpašumam ir izveidoti vairāki pievienojumi vai palielinājusies attiecīgā autoceļa satiksmes intensitāte, kas liedz veidot jaunus (drošus) pievienojumus. Jauna pievienojuma plānošanas gadījumā attiecīgajā valsts autoceļa posmā esošo pievienojumu likvidēšana, pārcelšana vai pārbūve paredzēta ar mērķi samazināt valsts autoceļa posmā esošo konfliktpunktu skaitu.

Transporta attīstības plāna līmenī identificētas zemes vienības, kurām nav iespējams pievienojums no cita autoceļa kā valsts autoceļa. Precīzs pievienojuma vietas novietojums ir jāparedz būvprojektā, pievienojumu plānošanā ievērojot Ministru kabineta 2008. gada 7. jūlija noteikumu Nr.505 „Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem” un ņemot vērā ceļa pievienojuma minimālo attālumu starp blakus ceļu mezgliem, atbilstoši Latvijas Valsts standarta LVS 190-3 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli” 4.1. tabulā noteiktajiem rādītājiem.

Priekšlikumu izvērtējums pievienojumiem pie valsts autoceļa izmaiņām veikts, izvērtējot situāciju un ņemot vērā īpašumtiesības, zemes vienību struktūru, iespējamo pievienojuma vietu/krustojumu drošību un iespējas nodrošināt piekļuvi no citas vietas. Vietas, kur nākotnē būs nepieciešami jauni pievienojumi valsts autoceļiem, identificētas, ņemot vērā:

- a) īpašums pieder pašvaldībai,
- b) īpašums atrodas tuvu blīvi apdzīvotai vietai un tajā var būt interese apbūvei,
- c) esošais funkcionālais zonējums paredz apbūvi,
- d) īpašumam ir neregistrēta, bet dabā eksistējoša piekļuve, un tā ir vienīgā iespējamā piekļuve,
- e) vairākām zemes vienībām veidota kopīga piekļuve un cits tuvākais pievienojums atrodas lielā attālumā.

Pēc pievienojumu izvērtējuma, nosakot saglabājamus un likvidējamus pievienojumus, sagatavots priekšlikums esošo pieslēgumu kategorijas maiņai un jauno pievienojumu kategorijai. Kategorija noteikta atbilstoši Ministru kabineta 2008. gada 7. jūlija noteikumiem Nr.505 (prot. Nr.46 21.§) “Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem”.

Visi priekšlikumi ir sagatavoti un ietverti katra autoceļa *Excel* failā, veidojot jaunu lapu “Pievienojumu priekšlikumi” (3. pielikums). Pievienojumiem ir saglabāta numerācija atbilstoši VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegtajai numerācijai, bet jaunajiem pievienojumu priekšlikumiem numerācija ir iedota kā apakšnumurs tam numuram, kas ir bijis iepriekšējais. Kolonās “pa kreisi” vai “pa labi” attiecīgi ielikts “X” un ir sniegts komentārs par nepieciešamajām izmaiņām. Katrā *Excel* failā ir lapa “Zemes vienības”, kur sniegts pamatojums jaunu pievienojumu izveidei vai paskaidrots kā tiek nodrošināta piekļuve tām zemes vienībām, kurām nav tieša pievienojuma valsts autoceļiem.

Tiešsaistes kartē katrai zemes vienībai, kas robežojas ar valsts ceļu ir piešķirtas šādas kategorijas:

- **esošs** (pievienojums ir reģistrēts VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pievienojuma vietu reģistrā)

- **ir cita piekļuve** (piekļuve ir nodrošināta no pašvaldības ielas vai ceļa, vai ir nodibināts servitūts)
- **jauns pievienojums** (nepieciešams jauns pievienojums, pirms tā ierīkošanas jāveic pievienojuma izvērtējums atbilstoši Ministru kabineta 2008. gada 7. jūlija noteikumiem Nr.505 “Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem”)
- **nav, nav nepieciešams** (reģistrētas piekļuves nav un šajā tematiskajā plānā netiek risināta piekļuve. Ja nākotnē nepieciešama, tā ir jārisina atsevišķi. Šāds risinājums ir zemes vienībām, kas ir starpgabali, kas ir lauksaimniecības vai meža zemes un kurām ortofoto kartēs var labi redzēt, ka piekļuve ir no citām zemes vienībām).

Lai nodrošinātu šī pētījuma pēctecību, pašvaldības saistošajos noteikumos (teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi) ietverta informācija par nekustamo īpašumu pievienojumu skaitu ceļiem un to kategorijām, saskaņā ar transporta jomu regulējošiem normatīvajiem aktiem. Kā arī ietverts nosacījums, ka pirms būvniecības uzsākšanas zemes vienībā, kas robežojas ar valsts autoceļu, konkrēto pievienojumu ceļam precīzē, risinājumu saskaņojot ar ceļa īpašnieku.

3.1 Priekšlikumi par pievienojuma vietu veidošanas principiem pie pašvaldības autoceļiem

Pilsētās un ciemos piebrauktuvju un caurbrauktuvju pieslēgums pie pašvaldības ceļiem pieļaujams ne tuvāk kā 20 m attālumā no esoša krustojuma E kategorijas ielām un ne tuvāk kā 50 m attālumā no esoša krustojuma D, C un B kategorijas ielām.

Jaunbūvējamās ielas, piebraucamā ceļa un caurbrauktuves pievienojumu ielas brauktuvei veido ne tuvāk par 30 m no sabiedriskā transporta pieturvietas. Pašvaldība, izvērtējot zemes vienības konfigurāciju un novietojumu pret krustojumu, var atļaut samazināt noteiktos pievienojumu attālumus pašvaldības ielām un ceļiem. Gadījumos, kad iespējams pieslēgties pie dažādas kategorijas ielām, pievienojumu veido pie zemākās kategorijas ielas.

Ja pilsētās un ciemos veido jaunu pievienojumu pie autoceļa, tad vispirms izskatāma iespēja plānot vienu pievienojuma vietu uz divām zemes vienībām, nodrošinot piekļuvi diviem īpašumiem.

Pirms būvniecības uzsākšanas zemes vienībā, kas robežojas ar valsts autoceļu, pievienojuma novietojumu ceļam precīzē, izstrādājot pievienojuma izvērtējumu, saskaņā ar normatīvo aktu prasībām. Pievienojuma vietu vai skaita maiņa, vai to kategorijas izmaiņas nav Teritorijas plānojuma grozījumi.

Talsu novadā, ārpus apdzīvotām vietām, pašvaldības ceļi atbilst A4, A5 un A6 kategorijām. Jauna pievienojuma veidošanai vai esošu pievienojumu pārskatīšanai, jāvērtē pievienojuma satiksmes drošības apstākļi, atbilstoši LVS 190 grupas standartiem. Jānosaka redzamības brīvlauki.

Brauktuvju noapaļojumu rādītājus pie ielu un ceļu krustojumiem, kā arī pieslēgumos pie autoceļiem projektē, ievērojot normatīvo aktu prasības satiksmes jomā. Ielās, kas paredzētas sabiedriskā transporta un kravas transporta kustībai, ņem vērā šo transporta līdzekļu gabarītus.

4 Transporta infrastruktūra - aviācija, dzelzceļš, ostas, tilti

4.1 Mazo aviācijas lidlauku izvērtējumu un priekšlikumi to izmantošanai

Talsu novada teritorijā atrodas nesertificēti mazās aviācijas lidlauki (9. attēls)



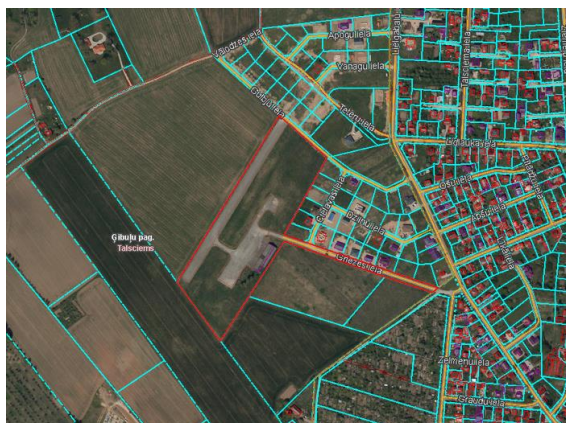
9. attēls. Talsu novada lidlauku, ostu un dzelzceļa novietojums novadā

Talsu lidlauks

Talsu lidlauks ir nesertificēts gaisa pārvadājumu lidlauks, kas atrodas Talsu novada Ģibuļu pagastā, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 88540050056. Lidlaukam ir viens skrejceļš - 400m garš un 20m plats ar asfalta segumu (10. un 11. attēls).

Lidlauku izmanto mazā aviācija, kā arī tas tiek izmantots pasākumu rīkošanai – gan sporta, gan pilsētas svētku rīkošanai.

Adrese – “Lidlauks”, Talsciems, Ģibuļu pag., Talsu nov., LV-3251



10. attēls. Atrašanās vieta (kadastrs.lv)



11. attēls Spēkā esošais funkcionālais zonējums TR1 - Transporta infrastruktūras teritorija (TR1)

Gavsenes lidlauks (Dundagas lidlauks)

Gavsenes lidlauks ir nesertificēts gaisa pārvadājumu lidlauks. Gavsenes lidlauks atrodas Talsu novada Dundagas pagastā, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 88500210023. Nesertificēts lidlauks ar skrejceļa garumu 400 m un platumu 20 m. Sākotnēji attīstīts kā lauksaimniecības lidlauks (1. un 13. attēls).



12. attēls. Atrašanās vieta (kadastrs.lv)



13. attēls. Spēkā esošais funkcionālais zonējums TR Transporta infrastruktūras teritorija L Lauksaimniecības teritorija

Lubes lidlauks

Lubes lidlauks ir nesertificēts gaisa pārvadājumu lidlauks. Lubes lidlauks atrodas Talsu novada Lubes pagastā, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 88740050060.

Nesertificēts lidlauks ar skrejceļa garumu 400m un platumu 20m. Sākotnēji attīstīts kā lauksaimniecības lidlauks (14. un 15. attēls).



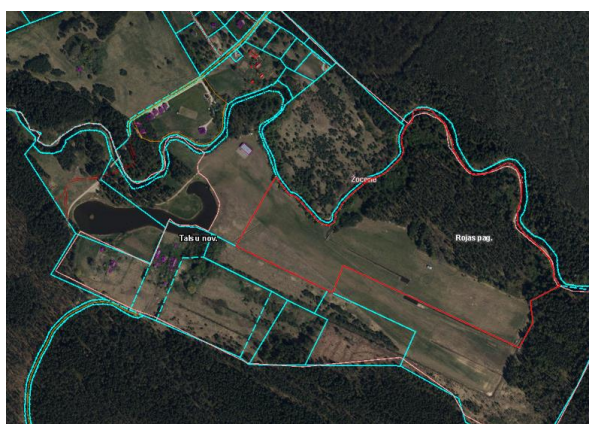
14. attēls. Atrašanās vieta (kadastrs.lv)



15. attēls. Spēkā esošais funkcionālais zonējums TR1 - Transporta infrastruktūras teritorija (TR1)

Žocenes lidlauks

Lidlauks atrodas Talsu novada Rojas pagastā, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 88820060023. Privāts, nesertificēts lidlauks. Lidlaukā atrodas viens skrejceļš bez cietā seguma – 600 m garš un 40 m plats (16. un 17. attēls).



16. attēls. Atrašanās vieta (kadastrs.lv)



17. attēls Spēkā esošais funkcionālais zonējums DzS3 – Savrupmāju apbūves teritorija DzS2 Savrupmāju apbūves teritorija

Oktes lidlauks

Oktes lidlauks vai Laucienes lidlauks ir nesertificēts lidlauks Talsu novada Laucienes pagastā, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 88700050128. Izvietojies 900 m uz ziemeļaustrumiem no Garlenes ciema pie autoceļa V1407. Lidlaukā ir viens 400 m garš un 20 m plats asfalta seguma skrejceļš. Lidlauks izbūvēts 1970. gadā un izmantots kā starpsaimniecību lauksaimniecības aviācijas lidlauks (18. un 19. attēls).



18. attēls. Atrašanās vieta (kadastrs.lv)

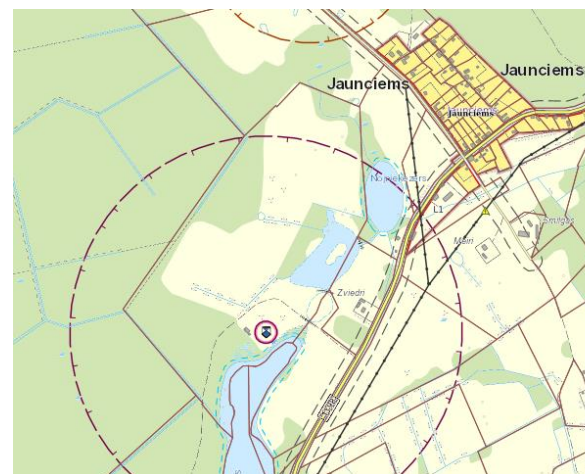


19. attēls. Spēkā esošais funkcionālais zonējums Lauksaimniecības teritorija (L)

Talsu novadā ir viens lidlauks, kas tiek izmantots civilajai aviācijai un kas ir reģistrēts Valsts aģentūrā “Civilās aviācijas aģentūra”. Tas ir vispārējās aviācijas **helikopteru lidlauks “Nogale”**, kas atrodas “Klāši”, Ārlavas pagasts, Talsu novads, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 88370030075 (20. un 21. attēls).



20. attēls. Atrašanās vieta (kadastrs.lv)



21. attēls. Spēkā esošais funkcionālais zonējums Lauksaimniecības teritorija (L)

Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas¹³ vadlīnijas mudina izvērtēt mazo aviācijas lidlauku izmantošanu tūrisma un operatīvās transporta funkciju veikšanai, lai būtu iespējams realizēt to attīstību. Savukārt Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas¹⁴ transporta infrastruktūras attīstības un plānošanas vadlīnijās

¹³ Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam. Apstiprināta Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomē 22.03.2022., https://geolativija.lv/geo/tapis#document_24074

¹⁴ Talsu novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2021. - 2030. gadam (1.1 redakcija), https://geolativija.lv/geo/tapis#document_23490

noteikts, ka novada teritorijā izskatāma iespēja attīstīt mazās aviācijas lidlaukus, kas izmantojami tūrisma un citu saimniecisko mērķu attīstībai.

Spēkā esošajā Talsu novada teritorijas plānojumā¹⁵ Transporta infrastruktūras teritorija (TR1) ir funkcionālā zona, kurā galvenā izmantošana saistīta ar esošu lidlauku teritoriju (Ģibuļu un Lubes pagastos) turpmāko izmantošanu un plānošanu mazās aviācijas attīstībai, kas var sekmēt tūrisma un lauku attīstību.

Transporta attīstības plāna darba uzdevumā ir ietverts nosacījums iekļaut informāciju par mazo aviācijas lidlauku izvērtējumu un priekšlikumus to izmantošanai. Šāds izvērtējums ir svarīgs, lai Teritorijas plānojuma izstrādes laikā varētu paredzēt turpmākās izmantošanas iespējas un atļautos izmantošanas veidus šīm teritorijām.

Lai Transporta attīstības plāna ietvaros varētu sagatavot priekšlikumus par mazo aviācijas lidlauku izmantošanu, lidlauku īpašnieki tikai aicināti izteikt viedokli par turpmāko lidlauku attīstību (tika izsūtītas anketas ar jautājumiem).

Izvērtējot lidlauku īpašnieku saņemtās atbildes, tika secināts, ka nav pamata turpmākai lidlauku uzturēšanai kā lidlauka funkcijai. Jau šobrīd lidlauku (Gavsene, Okte, Lube) asfaltētā daļa tiek izmantota kā lauksaimniecības un mežsaimniecības materiālu uzglabāšanas teritorija. Lidlauks kalpo kā vietējas nozīmes loģistikas centrs. Lai lidlaukus izmantotu kā lidlaukus, tos nepieciešams sertificēt un regulāri iziet akreditācijas procesu, kas ir finanšu ietilpīgi. Ņemot vērā, ka šobrīd nav praktiskas nepieciešamības pēc lauksaimniecībā izmantojamiem lidlaukiem (minerālmēslojuma izkliedei), tad arī lidlaukus nav nepieciešams saglabāt kā lidlauku teritorijas.

Turpmākās izmantošanas priekšlikumi

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” funkcionālajā zonā lauksaimniecības teritorijas kā vienu no teritorijas papildizņemšanas veidiem var noteikt Tehniskā apbūve un teritorijas izmantošana, kurā, cita starpā, atļautā izmantošana ir arī Transporta lineārā infrastruktūra (14002), kas paredz lineāras transporta infrastruktūras izvietojumu.

Turpmākajā plānošanas procesā lidlaukiem Gavsene, Okte, Lube paredzēt funkcionālo zonu “Lauksaimniecības teritorija (L)”, kas ļautu teritoriju izmantot daudzveidīgāk salīdzinājumā, ja teritorijai būtu noteikta funkcionālā zona “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”.

Talsu lidlauks robežojas ar Talsu pilsētu un tiek izmantots dažādām ar avio jomu saistītām aktivitātēm. Ņemot vērā tā atrašanās vietu, arī turpmāk ir gaidāma daudzveidīga lidlauka izmantošana un piedāvājums, tai skaitā lidmodelismā. Talsu lidlaukam tiek rekomendēts saglabāt funkcionālo zonu “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”.

Žocenes lidlauks ir privāts lidlauks, kas atrodas ciema teritorijā. Lidlauks tiek izmantots mazajā aviācijā. Teritorijas plānojumā rekomendējams teritorijā piemērot funkcionālo zonu “Lauksaimniecības teritorija (L)”.

Helikopteru laukumam “Nogale” jāsaglabā funkcionālā zona “Lauksaimniecības teritorija (L)”.

¹⁵ Talsu novada (administratīvā teritorija līdz 01.07.2021.) teritorijas plānojuma grozījumi

4.2 Dzelzceļa infrastruktūras sasaistes ar ceļu tīklu izvērtējums

Dzelzceļa infrastruktūras nozīmība ir uzsvērtā visu līmeņu augstākstāvošos plānošanas dokumentos. Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam uzsvērts, ka, lai dzelzceļa transporta attīstības potenciāls tiktu izmantots efektīvi un racionāli arī iekšzemes vajadzībām, ir jāpalielina tā loma, atjaunojot slēgtās dzelzceļa līnijas vietās, kur tas ir ekonomiski pamatoti un var dot būtisku ieguldījumu teritoriju attīstībai.

Latvijas Nacionālais attīstības plānā 2021.–2027. gadam minēts, ka ir jāpaaugstina dzelzceļa infrastruktūras kvalitāte, paaugstinot infrastruktūras pieļaujamo ātrumu, efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai. Kā arī tiek uzsvērtā dzelzceļa loma ilgtspējīga transporta sistēmā, sniedzot kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas un nodrošinot vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu.

Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021. – 2027. gadam kā viena no pašvaldību līdzatbildības jomām minēta nepieciešamība iesaistīties sabiedriskā autotransporta un dzelzceļa transporta integrēšanā, nodrošinot daudzveidīgu mobilitātes iespējas.

Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015. – 2030. gadam minēts, ka Mērsraga un Rojas infrastruktūras straujas attīstības iespējas ir cieši saistītas ar efektīvu iekšzemes transporta tīklu struktūru, tai skaitā dzelzceļu.

Talsu novadu šķērso valsts nozīmes stratēģisks objekts – kravu tranzīta dzelzceļa līnija Zilupe–Krustpils–Jelgava–Tukums II–Ventspils. Talsu novada teritorijā atrodas Stendes kravas stacija/kravas punkts, kur tiek veiktas kravas operācijas. Dzelzceļa līnija ir Austrumu-Rietumu transporta koridors starp Ventspils ostu un citām ostām (9. attēls).

Dzelzceļa kravu pārvadājumos 79% sastāda tranzīta kravas. Lielākā daļa no tām tiek nogādāta ostās, kas ir Austrumu-Rietumu tranzīta koridora loģistikas posma galapunkts Latvijā un tāpēc galvenajam tranzīta koridoram Austrumi–Rietumi ir īpaša nozīme dzelzceļa nozarē. Pamatā pa dzelzceļu uz Ventspili tiek transportētas naftas, naftas produktu un šķidrās ķīmijas kravas, kālija sāls, ogles, metāli, kokmateriāli, graudaugi. Savukārt no Ventspils pa dzelzceļu tiek transportēti salīdzinoši nedomāz kravu – galvenokārt jēlcukurs, lietotas automašīnas un citas ģenerālās kravas. Stendes stacija atrodas vienā no visvairāk noslogotajiem Eiropas koridoriem, kur ik gadu tiek pārvadātas vairāk kā 20 miljonu tonnu dažādu kravu¹⁶.

Saskaņā ar VAS “Latvijas dzelzceļš” sniegto informāciju, tās ilgtermiņa infrastruktūras attīstības koncepcijā līdz 2035. gadam plānots iecirknī no Rīgas līdz Ventspilij palielināt vilcienu kustības ātrumu līdz 140 km/h.

Par nepieciešamo Stendes sasaisti ar Mērsraga ostu, uzlabojot ceļa seguma kvalitāti autoceļā V1401, informācija sniegta 4.3.2. nodaļā.

Nemot vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula nozīmi, nākotnē par nozīmīgu var kļūt Talsu un Stendes mobilitātes punktu savienojums, ja dzelzceļa līnijā Rīga – Ventspils tiktu atjaunoti pasažieru pārvadājumi.

4.3 Ostu sasaistes ar ceļu tīklu izvērtējums

Talsu novadā atrodas divas ostas – Rojas osta un Mērsraga osta – kas ir stratēģiski nozīmīgi objekti. Abas ostas ir būtiski transporta elementi, jo nodrošina gan mazās kravu

¹⁶ Talsu novada Attīstības programma 2022. - 2028.gadam

ostas, gan jahtu ostas funkcijas. Arī Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā kā īpaši atbalstāmas industriālās zonas noteiktas teritorijas pie esošām kravām un jahtu ostām Rojā un Mērsragā. Ostu izvietojumu novadā skatīt 9.attēlā.

4.3.1 Rojas osta

Pamatinformācija par ostu

Rojas osta atrodas Rīgas Jūras līča ziemeļrietumu krastā Rojas upes grīvā 34 km attālumā no novada administratīvā centra Talsu pilsētas. Tukuma pilsēta atrodas 75 km attālumā no ostas, bet līdz Rīgai no Rojas ostas ir 129 km. Osta atrodas vistuvāk Kolkašā ragam no visām Rīgas jūras līcī esošajām ostām.

Rojas ostas akvatoriju pret viļņošanos aizsargā ZR un DA moli. Vidējais navigācijas perioda ilgums Rojas ostā parasti ir 12 mēneši, ar īsiem pārtraukumiem ledus apstākļu dēļ. Rojas osta ir lielākā zvejas un zivju apstrādes osta pie Rīgas jūras līča ar objektīvi ierobežotu Baltijas jūras reģionālo kravu pārvadājumu intensitāti. Zvejas kuģu ostas apmeklējumu skaits vidēji sastāda 1500 – 2000 reizes gadā.

Rojas ostai tuvākā dzelzceļa stacija ir Stendes kravu stacija, kas atrodas 50 km attālumā (pa valsts reģionālas nozīmes autoceļu P126). Bet tuvākā dzelzceļa stacija, kas veic gan kravu, gan pasažieru pārvadājumus ir Tukums II stacija, kas atrodas 75 km attālumā (pa valsts reģionālas nozīmes autoceļu P131).

Rojas ostas kopējā platība ir 35,65 ha, t.sk. zeme – 15,67 ha, akvatorija – 19,98 ha. Rojas ostas teritorijas pārvaldes funkcijas nodrošina Rojas ostas pārvalde.

Galvenie darbības virzieni, kuros Rojas osta specializējas:

- zveja un zivju apstrāde (t.sk. zivju pārstrāde, zivju saldētavas, ražošanas un noliktavu ēkas);
- kuģu, to mehānismu un kuģošanas tehnisko līdzekļu remonts;
- jahtu servisa pakalpojumi.

Rojas osta nodarbojas ar dažādu produktu transportēšanu, pārkraušanu. Ostas uzņēmējdarbības vidi veido vairāki uzņēmumi, kas nodarbojas ar koksnes produktu pārkraušanu, zivju apstrādi un zvejniecību, kuģu, to mehānismu un kuģošanas tehnisko līdzekļu remontu.

No kopējā Rojas ostas kravu apgrozījuma 86% sastāda koksne un kurināmā šķelda, 14% Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī nozvejotas zivis pārstrādei vietējiem uzņēmumiem. Nelielā apjomā tiek pārkrauta arī grants.

Ar koksnes produktu pārkraušanu nodarbojas SIA “Laskana Mežs”. Ostā tiek pārkrauta papīrmalka un kurināmā šķelda. Ar zivju apstrādi, kā arī kuģu un to aprīkojuma remontu nodarbojas SIA “Gamma A”. Ostā darbojas vairāki zvejniecības uzņēmumi - SIA „Zvejnieku saimniecība Irbe”, SIA „Sibilla”, SIA “Sanda B”, SIA „Grīva”, SIA “Mer Kur”, zvejniecības biedrības “Kolka” un “Roja”, kas nodrošina zivju izkraušanu. Tāpat ostas teritorijā atrodas arī nelieli zvejniecības, zivju pirmapstrādes un jahtu servisa uzņēmumi.

Rojas ostas teritorijā ir iekārtoti divi kraujlaukumi celulozes, kurināmās koksnes un šķeldas uzglabāšanai. Vēl ostas teritorijā atrodas zivju pārstrādes, zivju saldētavas, ražošanas un noliktavu ēkas. Kopā ostā ir izveidotas deviņas piestātnes zvejas kuģu, palīgkuģu, kravu kuģu un jahtu apkalpošanai. To kopējais garums sastāda aptuveni 800 m un dziļums svārstās 2,0-6,2 m robežās. Maksimāli pieļaujamā kuģa iegrimē ir 5,0 m.

Kuģu, to mehānismu, remontam ostas teritorijā ir kuģu remonta darbnīcas ar peldlīdzekļu pacelšanas slīpu.

Ostas infrastruktūras attīstībai nepieciešamā infrastruktūra

Rojas ostā ir atbilstoša, pēdējos gados strauji uzlabota, infrastruktūra jahtu un atpūtas kuģu apkalpošanai un ūdens tūrismam. Rojas ostā tiek nodrošināti jahtu servisa pakalpojumi, Rīgas jūras līča kruīzi un neliela apjoma pasažieru pārvadājumi uz Roņu salu (Igaunijā). Ostā tiek nodrošinātas visas nepieciešamās ērtības burātājiem.

Ņemot vērā jahtu ostas attīstības līmeni un to, ka ikgadēji ostā tiek uzņemtas vietēja vai plašāka mēroga burāšanas sacensības, to laikā ir **konstatēts autostāvvietu trūkums**. Jahtu ostas teritorijā nākotnē jāparedz vieta auto novietnēm/stāvvietai, ko varētu izmantot jahtu ostas apmeklētāji, sportisti, sacensību dalībnieki u.c.

Izvērtējot situāciju un pieejamās teritorijas jahtu ostas tuvumā, secināts, ka ostas teritorijā ir potenciāla teritorija, kura šobrīd netiek izmantota un perspektīvā var tikt paredzēta autostāvvietas izveidei - zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88820081112. Stāvvietas novietojums būtu pietiekami ērts un tuvs, lai to izmantotu ar jahtām saistītais personāls. Iebraukšanai autostāvvietā nepieciešams izmantot jau VSIA "Latvijas valsts ceļi" reģistrētu pievienojumu Nr.417 (novietojumu skatīt 22.attēlā).



22. attēls Potenciālā stāvvietas teritorija Jahtu ostas apmeklētājiem. Elektroauto uzlādes vieta

Uzglabāšanas laukumi

Ostas teritorijā ir blīva apbūve, kā rezultātā ir praktiski neiespējami veidot jaunus kravu uzglabāšanas laukumus un piesaistīt ostai jaunus klientus. Ņemot vērā ostas novietojumu Rojas centrālajā daļā, nav iespējas paplašināties ciema virzienā, tāpēc jāmeklē iespējas esošās apbūvē izvietotās funkcijas pārcelt uz citām ēkām vai veikt ēku pārbūvi, palielinot to apjomus. Tāpat ir izvērtējama iespēja attīstīt teritoriju Rojas ostas Mazupītes un Selgas ielas virzienā.

Ceļu tīkls ostas teritorijā

Transporta plāna izstrādes laikā tika aktualizēts jautājums par Selgas ielas paplašinājumu un ielas statusa noteikšanu Rojas ostas teritorijā, piekļuvei pie uzņēmumiem, kas izvietoti ostas teritorijā. Ir izveidots priekšlikums sarkano līniju

izveidošanai pašvaldībai piederošajam īpašumam ar kadastra apzīmējumu 88820081100 (23. un 24. attēls).



23. attēls. Selgas ielas atzara turpinājums, kas ietverts vienotajā ceļu un ielu tīklā.

Pašvaldībai piederošā zemes vienība



24. attēls. Selgas ielas noteiktās sarkanās līnijas

Sasaiste ar autoceļu tīklu, piekļuves ceļi

Osta atrodas pie valsts reģionālas nozīmes autoceļa Tukums-Kolka (P131). Ostas teritorijā ir izveidota atbilstošā infrastruktūra: iekšējie ceļi ar izeju uz valsts nozīmes ceļiem. Kravu piegāde un nosūtīšana no Rojas ostas pa sauszemi ir iespējama trīs virzienos:

- Talsu virzienā, izmantojot reģionālo autoceļu P126 Valdgale — Roja vai P127 Talsi — Upesgrīva;
- Kolka un Mērsraga virzienā, izmantojot reģionālo autoceļu P131 Tukums — Ķesterciems — Mērsrags — Kolka;
- Mērsraga virzienā arī izmantojot autoceļu P127 Talsi — Upesgrīva.

Stratēģiski svarīgs savienojums ir savienojums ar Laucienes pagastu, kā virzienā tiek virzīta daļa kravu pārvadājumi no Rojas ostas.

Autoceļš P126 atsevišķos posmos ir kritiskā stāvoklī. Dažos posmos ne tikai nav izmantojams kravu pārvadājumiem, bet arī ikdienā pārvietošanās vajadzībām. Komfortablai tā izmantošanai ir nepieciešams autoceļa atjaunošana. Turpretim autoceļš

P131 tiek regulāri uzlabots, kā arī noslodze virzienā uz un no ostas pa šo autoceļu nav tik liela.

4.3.2 Mērsraga osta

Pamatinformācija par ostu

Mērsraga osta atrodas Rīgas Jūras līča rietumu krastā četrus kilometrus uz dienvidiem no Mērsraga zemesraga. Osta ir mākslīgi izveidots līcis Mērsraga kanāla ietekā Rīgas jūras līcī, kuru ierobežo ziemeļu un dienvidu moli.

Mērsraga osta ir nozīmīgs Ziemeļkurzemes reģiona ekonomiskais centrs un transporta mezgls.

45 km attālumā no ostas atrodas Talsu novada administratīvais centrs – Talsu pilsēta. Tāpat 45 km attālumā atrodas Tukuma novada centrs – Tukuma pilsēta. Rīga atrodas 92 km attālumā no ostas. Tuvākā kravas dzelzceļa stacija ir Stende, kas atrodas 50 km attālumā un Tukums II stacija, kas pilda gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu stacijas funkciju.

Ostas kopējā platība ir 75,35 ha, no kuriem zeme zem ūdeņiem 30,7 ha, sauszeme 44,65 ha. Mērsraga ostu un tās infrastruktūru pārvalda un apsaimnieko Mērsraga ostas pārvalde.

45 ha no Mērsraga ostas teritorijas ir iznomāta juridiskām un fiziskām personām uzņēmējdarbības veikšanai, kā arī ēku un būvju uzturēšanai.

Ostas galvenie darbības virzieni ir:

- kravu apstrāde un transports
- zvejas kuģu bāzēšana un zivju pārstrāde
- jūras jahtu apkalpošana
- uzņēmējdarbības veicināšana.

Kravu pārvadājumi ir galvenais Mērsraga ostas darbības veids. Ostā darbojas četri kravu termināļi:

- SIA “Gamma – Rent”
- SIA “Fineks MT”
- SIA “Metsa Forest Latvia”, kraušanas pakalpojumus sniedz SIA “Palgarda Krāni”
- SIA “Mērsraga Termināls”.

Mērsraga ostā darbojas vairāki ārvalstu kompāniju meitas uzņēmumi, kā arī vietējās firmas - SIA "Invessel", SIA “ACA Timber”, Scandbio Latvia SIA, Sveaskog Baltfor SIA, SIA “Domše Latvija”, Stora Enso Latvija AS, Meža enerģija SIA, SCHWENK Latvija SIA, Billerud Latvia SIA, Timberex Group SIA, Ošukalns SIA, Telluss SIA, Krauzers SIA, SIA “ACA Timber” uc. - kas importē un eksportē dažādu veidu materiālus, kravas. Visbiežāk krava tiek importēta vai eksportēta uz/no Skandināvijas valstīm – Norvēģiju, Zviedriju, Dāniju – un arī Somiju. Nākotnē tiek plānots smilts un grants eksports uz Vāciju.

Nozīmīga vieta novada un kravu pārvadājumu kontekstā ir Lauciene, jo pārvadātās kravas tiek nogādātas Laucienē vai kravas tiek eksportētas no Laucienes teritorijas. Laucienes pagasta teritorija no Mērsraga ostas ir sasniedzama izmantojot vietējo

autoceļu V1401 Stende-Lauciene-Mērsrags vai pa garāku ceļu, izmantojot autoceļu P131 Tukums—Ķesteriems—Mērsrags—Kolka gandrīz līdz Engurei, un pie Rideļu dzirnavezera griežoties uz autoceļa P128 Sloka-Talsi.

Ostā uzglabā un pārkrauj galvenokārt eksporta koksnes kravas, t.sk. papīrmalku, apaļkokus, celulozi un kurināmo šķeldu, kā arī koksnes granulas. Pēdējos gados ievērojamu apjomu veido importa kokmateriālu kravas – zāģbaļķi Kurzemes kokapstrādes kompānijām. Mazākos apjomos no ostas eksportē citas vietējās izcelsmes kravas, piemēram, kokus, smilti un labību, kā arī ievēd granīta šķembas no Skandināvijas ostām Kurzemes autoceļu remontiem.

Tāpat ostā periodiski tikušas pārkrautas tādas kravas kā tehniskā sāls, zāģmateriāli, metāla izstrādājumi u.c.

Pēc Mērsraga ostas sniegtās informācijas, 2023. gadā kravu apgrozījumu sastādīja 556,1 tūkst. tonnas pārkrautu importa un eksporta preču. 2023. gadā gandrīz pusi (49,6%) no visu kravu īpatsvara veidoja apaļkoki. 27,7% no apgrozījuma veidoja koksnes šķelda. Ap 10% tika pārkrautas koksnes granulas un smiltis. Ļoti nelielu daļu no kopējā apgrozījuma veido kūdra un zivis.

Zvejas kuģi tiek apkalpoti SIA “Mērsraga Termināls” apsaimniekotajā zvejas piestātnē, kur izvietots angārs un tehnoloģiskais laukums, kas veido ērtu infrastruktūra zvejas kuģu stāvēšanai, zivju izkraušanai un inventāra uzglabāšanai. Ar zivju pārstrādi un ražošanu šobrīd nodarbojas tikai viens uzņēmums - SIA „Bērziems”.

Mērsraga osta nodrošina atbilstošu infrastruktūru jahtām un atpūtas kuģiem. Ostā ir divas jahtu piestātnes, kuras apsaimnieko komersanti SIA “Ada” un SIA “Kurland”. SIA “Ada” ostas labajā krastā izveidojusi jahtklubu ar peldošām piestātnēm, naktsmītni burātājiem un informācijas centra ēku, bet SIA “Kurland” turpina labiekārtot ostas kreisā krasta piestātņi, pie kuras izbūvēts pasažieru terminālis, atpūtas kuģu piestātne un ērti piebraucamie ceļi.¹⁷

Sasaiste ar autoceļu tīklu, piekļuves ceļi

Mērsraga pagasta teritoriju šķērso valsts reģionālas un vietējas nozīmes autoceļi: P131 Tukums – Kolka un V1401 Stende – Lauciene – Mērsrags.

Osta ir ļoti labi savienota ar autoceļiem virzienā uz Rīgu, Talsiem, Tukumu un Kolku. Savienojumu ar Rīgu veido autoceļš P131. Talsu savienojumu veido autoceļš P127 un V1401. Autoceļš, kas savieno Mērsraga ostu ar Tukumu, ir reģionālais autoceļš P131. Līdz tuvākai kravas dzelzceļa stacijai “Stendē” attālums ir 58 km, izmantojot autoceļu P127 vai 51 km, izmantojot autoceļu V1401.

Autoceļu kvalitātes dēļ Mērsraga ostas ekonomiskais potenciāls kravu pārvadājumu jomā pašreizējā periodā netiek pilnībā izmantots, jo daļa tuvējās apkārtnes uzņēmēji savu produkciju transportē caur Liepājas, Ventspils vai Rīgas ostu, kas atrodas tālāk, bet ir ar labāku autoceļu infrastruktūru. Lai gan vienlaicīgi Mērsraga ostā attiecībā uz, piemēram, koksnes kravu apstrādi, ir ar līdzīgām infrastruktūras iespējām.

Viens no faktoriem, kas nosaka ostas attīstības iespējas un ir attiecināms uz tehnisko faktoru grupu, ir ceļu infrastruktūra, kas nodrošinātu piekļuvi dzelzceļam. Šobrīd ostas kravu pārvadājumu attīstību, jo īpaši tranzīta kravu virzienā, kavē dzelzceļa pievada

¹⁷ Mērsraga ostas attīstības programma 2021. – 2025. Gadam https://mersragsport.lv/wp-content/uploads/2017/07/MO-attistibas-programma-2021.-2025.gadam_.pdf

trūkums vai vismaz kvalitatīva autoceļu sasaiste ar tuvējo dzelzceļu, piemēram, asfaltēts autoceļš V1401 Stende – Lauciene – Mērsrags.

Tāpēc turpmākajā plānošanas periodā Mērsraga ostas pārvaldei sadarbībā ar Talsu novada pašvaldību un uzņēmējiem ir ļoti svarīgi risināt jautājumu par kvalitatīva autoceļa izveidošanu posmā no Stendes dzelzceļa stacijas līdz Mērsraga ostai vai no Laucienes līdz Mērsragam (~34 km garumā). It sevišķi V1401 (posmā Lauciene-Mērsrags) ceļa posms ir svarīgs Mērsraga ostai un uzņēmējiem SIA “Metsa Forest Latvia”, SIA “Scandbio Latvia”, SIA “Fineks MT”, SIA “SCWENK Latvia”, SIA “Vika wood”.

Lai arī šķietami attāluma starpība no ostas līdz dzelzceļa stacijai “Stende” un no ostas līdz Laucienes industriālajam parkam starp autoceļiem P127 un V1401 nav liela – 7 km, tomēr veicot pārvadājumus ilgtermiņā, tas ir finansiāls slogs¹⁸. Saskaņā ar VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegto informāciju attiecībā uz autoceļa V1401 remonta darbiem, 2024. gadā plānots veikt seguma atjaunošanu autoceļa posmā no 18,17 km līdz 30,66 km. Pašreiz ostas uzņēmumi izmanto apvedceļus P129 un P127, lai vestu kravas uz Mērsraga ostu no Laucienes pagasta.

Kā viena no ekonomisko aktivitāšu paplašināšanas jomām Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2022. – 2040. gadam, minēta ražošanas un industriālās zonas attīstība Stendē.

Tomēr, lai arī autoceļa V1401 seguma tehniskais stāvoklis ir jāuzlabo, nav izskatāma iespēja ceļa hierarhijas maiņai, šo ceļu veidojot kā reģionālas nozīmes (P kategorija) ceļu, jo šobrīd tā tehniskie parametri (līkumi, pievienojumu skaits) neatbilst P kategorijas ceļam. Tiek rekomendēts uzlabot V1401 ceļa seguma kvalitāti, nodrošinot asfaltbetona segumu.

4.4 Tiltu izvērtējums

Transporta attīstības plāna izstrādes laikā sagatavots Talsu novada tiltu izvērtējums. Tiltu izvērtējums veikts, ņemot vērā šādus materiālus:

- Tiltu inventarizācijas dati. Talsu novada grāmatvedības uzskaitē esošie tilti;
- VSIA “Latvijas valsts ceļi” sagatavotais tiltu un pārvadu saraksts valsts autoceļos Talsu novadā;
- Talsu novada pašvaldības tiltu vispārīgas inspekcijas dati (2022.gads);
- Latvijas Republikas Valsts kontroles izdots “Ceļvedis pašvaldībām tiltu uzturēšanai” (2021);
- Valsts kontroles ziņojums “Pašvaldību tilti: Mobilitātes trauklā ilūzija” (2021).

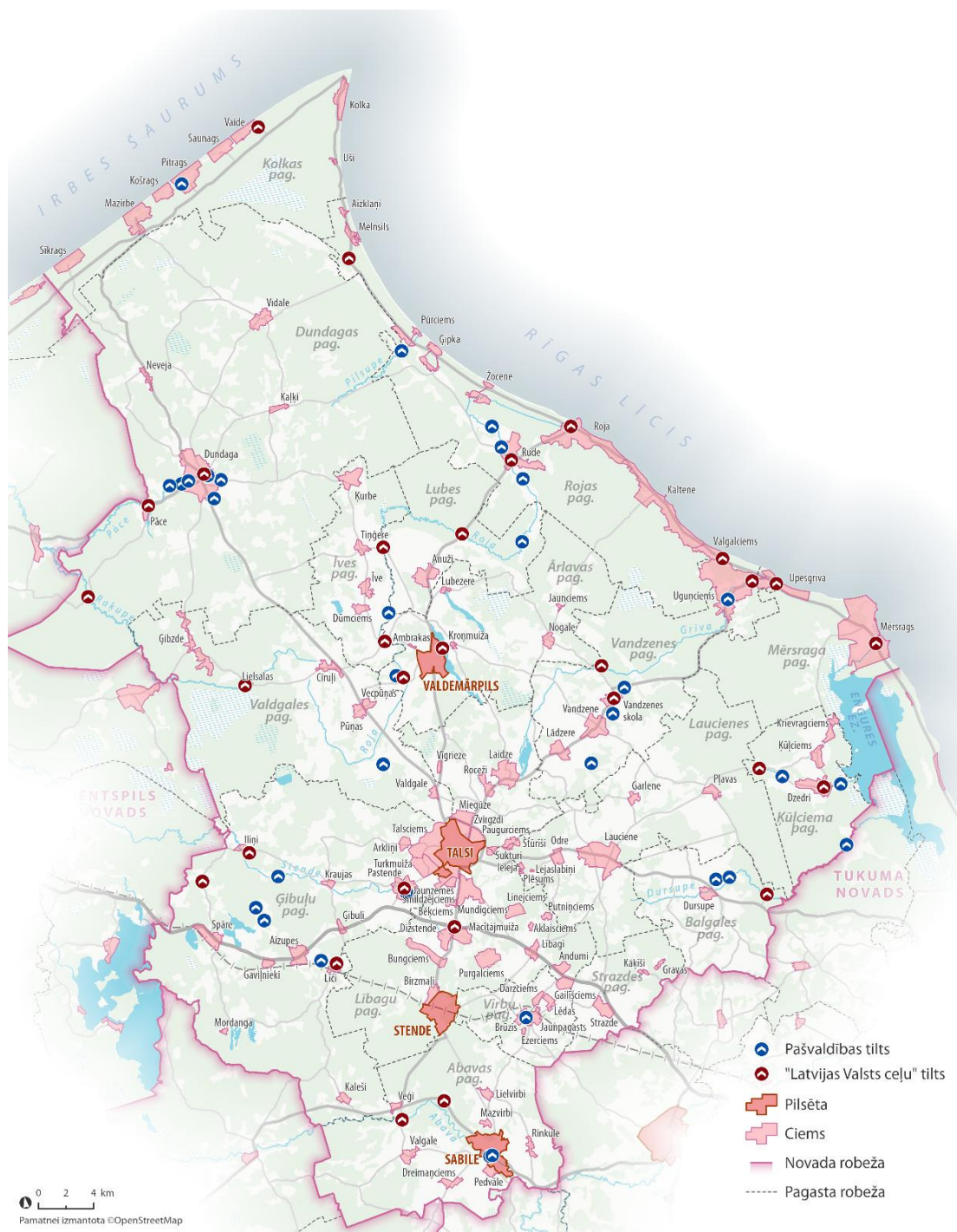
Izvērtējuma **mērķis** ir sagatavot materiālu, lai varētu novērtētu tiltus, kuros prioritāri nepieciešami ieguldījumi.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2021. gada 15. jūnija noteikumu Nr. 384 “Būvju tehniskās apsekošanas būvnormatīvs LBN 405-21” 9.1.2. apakšpunkta pašvaldība *“tiltu tehnisko apsekošanu (galveno inspekciju) veic ne retāk kā reizi piecos gados otrās un trešās grupas tiltiem, ceļu pārvadiem, viaduktiem, estakādēm, gājēju tiltiem un pārvadiem, ceļu*

¹⁸ Pašreiz ostas uzņēmumi izmanto apvedceļus, lai kravas tiktu nogādātas uz Mērsraga ostu, un tas sadārdzina izmaksas par 1-1.20 EUR par vienu tonnu kravu. Mērsraga ostas attīstības programma 2021.-2025. gadam

caurtekām, tuneļiem un atbalstsienām”. Saskaņā ar Talsu novada pašvaldības plānotajiem iepirkumiem, šāda galvenā inspekcija tiks veikta 2024. gadā. Transporta attīstības plāna ietvaros veiktais tiltu prioritārās atjaunošanas priekšlikums ir vērtējams kā viens no atbalsta mehānismiem turpmāko lēmumu pieņemšanai.

Talsu novadā ir 33 autotransportam paredzēti tilti, kas atrodas Talsu novada pašvaldības pārziņā un 29 VSIA “Latvijas valsts ceļi” pārziņā esoši autotransportam paredzēti tilti (24. attēls).

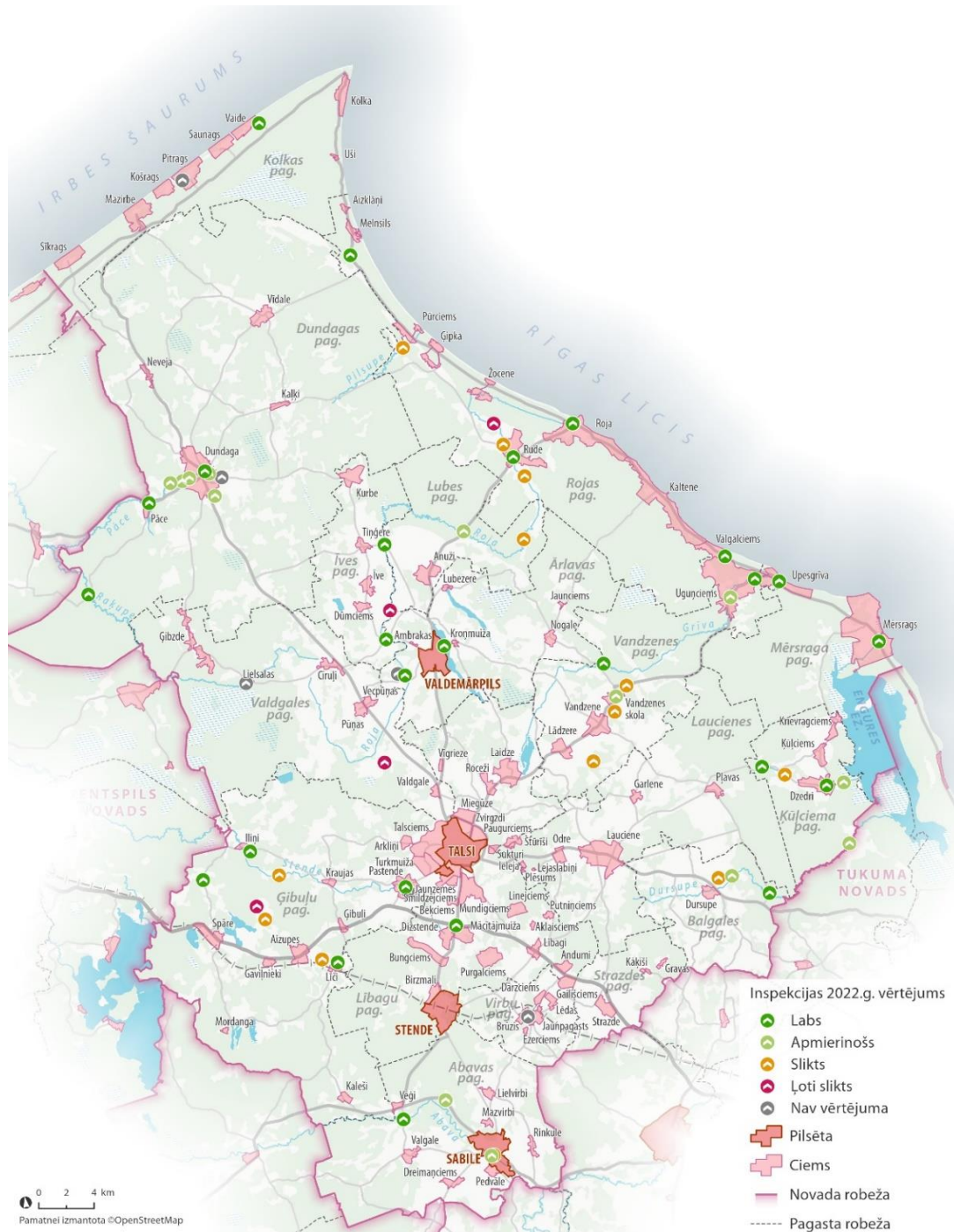


24. attēls. Pašvaldības bilanciē un VSIA “Latvijas valsts ceļi” bilanciē esošo tiltu izvietojums Talsu novadā

Izvērtējuma mērķis ir noteikt prioritāri atjaunojamās pašvaldības īpašumā esošos tiltus. Tiltu izvērtējuma pamatā ir pašvaldības 2022. gadā veiktais tiltu stāvokļa inspekcijas rezultāts. Dati vizuāli attēloti Transporta attīstības plāna tiešsaistes ArcGis kartē, kas ļauj tos savstarpēji analizēt. Lai noteiktu atjaunošanas prioritāti, tika veikta datu analīze, pielietojot šādus kritērijus:

1) Esošais tilta tehniskā stāvokļa novērtējums

Esošais tilta tehniskā stāvokļa novērtējums veikts balstoties uz pašvaldības 2022.gadā veikto tiltu inventarizāciju un tajā novērtēto tiltu tehnisko kvalitāti – (Ļoti slikts, Slikts, Apmierinošs, Labs, Nav vērtējums). Dati atspoguļoti 25. attēlā.



25. attēls. Esošais tilta tehniskā stāvokļa novērtējums izmantot balstoties uz pašvaldības 2022.gadā veikto tiltu inventarizāciju

2) Ceļu satiksmes intensitāte

Dati par ceļu satiksmes intensitāti valsts ceļos (vidējais transportlīdzekļu skaits diennaktī), izmantojot datus par 2022. un 2023.gadu¹⁹. Satiksmes intensitātes dati pieejami tikai par valsts autoceļu tīklu, bet pašvaldības autoceļu satiksmes uzskaitē nav veikta. Tāpēc, veicot pašvaldības prioritāri atjaunojamo tiltu prioritizēšanu, tika veikti pieņēmumi par to, ka starp intensīvas satiksmes valsts autoceļiem, ja tos savieno pašvaldības autoceļš, pie kura atrodas blīvi apdzīvota vieta vai sabiedriska objekts, satiksmes intensitāte ir augstāka, tāpēc tajā esošais tilts ir ar augstāku atjaunošanas prioritāti.

3) Tilts atrodas Talsu novada skolēnu pārvadājumu maršrutā

Talsu novada pašvaldības sniegtie dati par skolēnu pārvadājuma maršrutiem 2023./2024. akadēmiskajā gadā ļauj izvērtēt tos tiltus, kas atrodas sociāli nozīmīgos ceļu posmos.

4) Sabiedriskais transports

Tiešsaistes kartē ietverta informācija par starppilsētu autobusu maršrutiem (dati no VSIA Autotransporta direkcija, 2023.gads), kas ļauj prioritizēt tiltu atjaunošanu atbilstoši tam, vai pa autoceļu tiek trasēts sabiedriskais transports.

5) Valsts tilti kā alternatīvs ceļš

Tika vērtēts vai neatjaunojot tiltu, pastāv alternatīva – VSIA “Latvijas valsts ceļi” uzturēts tilts un attālums, kādā tas atrodas.

Tiltu izvērtējuma rezultāti

Datu analīzes rezultātā, tika izdalītas trīs atjaunošanas prioritātes: 1- augsta, 2 - vidēja, 3 - zema.

Izvērtējums ir pieejams 1.pielikumā. Ar augstu atjaunošanas prioritāti ir 5 tilti, ar vidēju atjaunošanas prioritāti 9 tilti un ar zemu atjaunošanas prioritāti – 19 tilti (26. attēls).

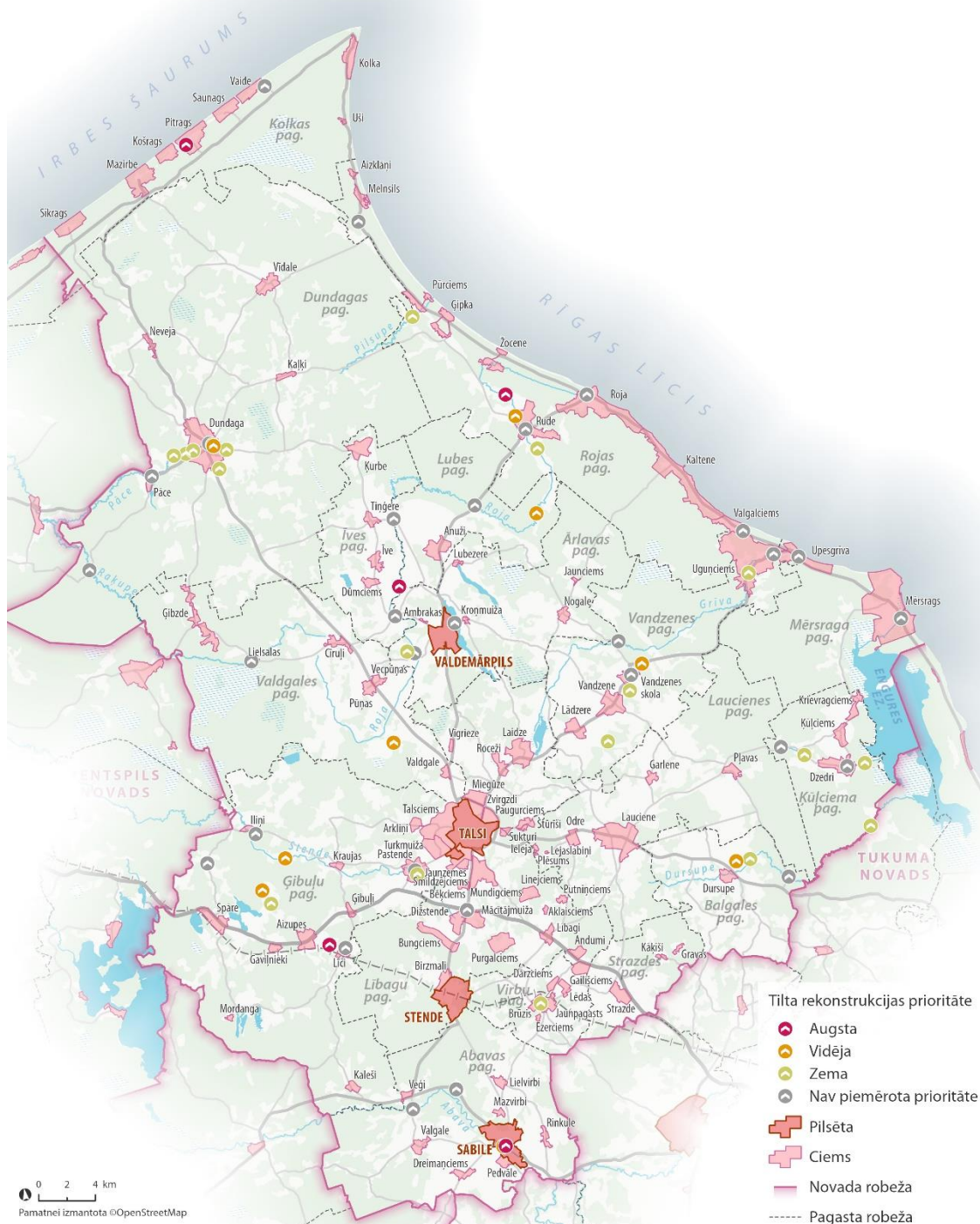
Latvijas Republikas Valsts kontroles 2021. gada septembrī izdotajā “Ceļvedis pašvaldībām tiltu uzturēšanai” sniegti nosacījumi tam, kā ir jānovērtē tilts, un atbilstoši novērtējumam sniegts aptuvenais laiks, kad nepieciešami remonta darbi (4. tabula). Valsts kontrole norāda, ka pašvaldības pienākums ir noteikt tiltu atjaunošanas prioritātes atbilstoši veiktajam novērtējumam. Ņemot vērā, ka šī plāna izstrādes ietvaros nav zināms iespējamais Talsu novada pašvaldības budžets tiltu atjaunošanai nākamajiem gadiem, šajā pētījumā noteiktās prioritātes ir ieteicamas un tās nav piesaistītas kādam laika termiņam, tomēr ir ņemamas vērā, plānojot finanses tiltu atjaunošanai.

4. tabula “Ceļvedis pašvaldībām tiltu uzturēšanai” informācija par tiltu stāvokli

Vērtējums	Vērtējuma apraksts
0	Nav defektu
1	Labs - niecīgi bojājumi vai defekti – nav nepieciešami remonta darbi
2	Apmierinošs – vidēji vai mazi bojājumi vai defekti – nepieciešami remonta darbi 4-10 gadu laikā
3	Slikts - nopietni bojājumi vai defekti – nepieciešami remonta darbi 1-3 gadu laikā

¹⁹ <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

4	Ļoti slikts – kritiski bojājumi vai defekti – nepieciešami remonta darbi 0 - 1/2 gada laikā
---	---



26. attēls. Talsu novada pašvaldības tiltu prioritārās atjaunošanas priekšlikums

5 Mobilitātes risinājumi – velotransports, gājēji, mobilitātes punkti

5.1 Esošo velo maršrutu izvērtējums

Talsu novada teritoriju šķērso divi **Eiropas nozīmes velomaršruti - EuroVelo 10 (Apkārt Baltijas jūrai) un Eurovelo 13 (Dzelzs priekš kara maršruts)** (27 attēls).

Eurovelo 13 - šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātu, Engures, Ķemeru un Slīteres nacionālo parku, dabas parka Pape un Grīņu rezervāta posmus. Maršruts Talsu novadu šķērso no Mērsraga līdz Mazirbei pa Baltijas jūras piekrastes robežu. Maršruts no braukšanas viedokļa nav drošs, jo virzās pa autoceļu, nav ne velosipēdu ceļa, ne ceļa zīmes vai atdalīta atsevišķa velo brauktuve no pārējās brauktuves daļas.

EuroVelo 10 - ietver daudz Eiropas mēroga *NATURA 2000* teritorijas, tostarp Talsu pauguraines dabas parku un Abavas ielejas dabas parku. Maršruts Talsu novadu šķērso no Strazdes caur Talsiem virzoties uz piekrasti, šķērsojot Rojas un Kolkas pagastus. Arī šis maršruts no braukšanas viedokļa nav drošs, jo virzās pa autoceļu, nav velosipēdu ceļa vai atdalīta atsevišķa velo brauktuve no pārējās brauktuves daļas.

Talsu novada teritorijā atrodas septiņi „Latvijas marķēto velo maršrutu un Zaļo ceļu karte”²⁰ **velomaršruti**:

- 553 “Apkārt Engures ezeram”;
- 554 “Talsu pauguraines velomaršruts”;
- 555 “Abavas senlejas velomaršruts”;
- 556 “Velomaršruts Baron bōgan”;
- 557 “Gar Dižjūru un Mazjūru”;
- 558 “Pa lībiešu ciemiem”;
- 559 “Apkārt Usmas ezeram”,

kā arī vairāki citi vietējas nozīmes un **tūrisma speciālistu veidoti velomaršruti** ar asfalta un grants segumu:

- **Talsu pauguraines Sarkanais velomaršruts** (Talsi – Mundigciems – Linejciems – Lejslabiņi – Kamparkalna skatu tornis – Talsi);
- **Talsu pauguraines Violetais velomaršruts** (Talsi – Sukturi – Stūrīši – Šķēde – Lauciene – Odre – Talsi);
- **Dižstend’ – Mazstend’ – Pastend’** - Velomaršruts Talsu apkārtnes iepazīšanai;
- **Liels Talsu apkārtnes veloloks** – lokveida maršruts Talsi – Dižstende – Stende – Lauciene – Talsi;
- **Valdemāra pēdās** - Brauciens pa Krišjāņa Valdemāra pēdām Valdemārpils un Rojas pusē;

²⁰ Vidzemes Tūrisma asociācija kā vadošais partneris Lauku atbalsta dienesta atbalstītajā projektā „Latvijas marķēto velo maršrutu un Zaļo ceļu karte”, pieejams <https://balticcycling.com>

- **Brīvdabas taka gar Rojas upi** – pieejami trīs dažāda garuma maršruti, kuri atsevišķos posmos var būt grūti izbraucami smilšu dēļ.

Informācija par daļu rekreācijas velosipēdu maršrutiem ir atrodamā Talsu novada Tūrisma informācijas centra lapā <https://visittalsi.com/>²¹ kartes/ceļveža formātā (<https://visittalsi.com/maps-cat/velobraucejiem/>).

Talsu novada tūrisma attīstības plāns 2022.-2025.gadam²² īsi raksturo Talsu novada veloinfrastruktūru – “Talsos un apkārtnē ir izbūvēti veloceliņi Talsi – Pastende (līdz Talsu pilsētas robežzīmei) un Talsi – Dižstende (no Stendes ielas un no Rīgas ielas līdz pagriezienam uz Dižstendi), bet citviet Talsu novada teritorijā veloceļi nav izbūvēti. Aktuāla ir velo satiksmes savienojumu attīstība no Talsu pilsētas uz pārējām novada pilsētām, Talsu piepilsētas ciemiem un tuvākajiem ciemiem.”

Tāpat arī Veloinfrastruktūras attīstības koncepcija un audits Talsos²³ norāda uz to, ka Talsu pilsētā nav pieejama velosipēdiem atbilstoša infrastruktūra. Velosatiksmē šobrīd nav prioritāra, velobraucējiem nav priekšrocību pret citiem satiksmes dalībniekiem, kā arī tiem ir jādala telpa gan ar gājējiem, gan autobraucējiem.

5.2 Priekšlikumi jauniem velo maršrutiem

Balstoties uz pieejamo informāciju **par velo piedāvājumu Talsu novadā**, saskaņā ar Talsu novada izpilddirektora 07.12.2021. lēmumu Nr. 4-1/354 izstrādāt un iesniegt priekšlikumus Talsu novada velo tūrisma attīstībai līdz 01.03.2022., paredzot secinājumu un priekšlikumu iestrādi Talsu novada tūrisma jomas plānošanas dokumentos, ir izstrādāta nākotnes infrastruktūras attīstības vīzija, izvirzīti secinājumi un priekšlikumi Talsu novada velo infrastruktūras attīstībai Talsu novadā.

Plānotais velo maršrutu piedāvājums Talsu novadā

Ir plānots velo maršrutus papildināt ar 11 jauniem maršrutiem visā Talsu novada teritorijā, bet lai to izdarītu nepieciešams plānotos maršrutus apsekt dabā, precizēt tehniskās nepieciešamības un zemes piederību.

Plānotie maršruti Talsos un to apkārtnē:

- **Talsu saulītes staru maršruti** (velo tīklojums Talsu pilsētā un tuvākajā apkārtnē, tiks radīti dažādu garumu jauni maršruti, ar atšķirīgām sarežģītības pakāpēm);
- **Līkloči no Talsiem līdz jūrai** (mazo ciemu iepazīšana ar dabas objektiem un skaistiem ainaviskiem skatiem, līnijveida maršruts: Talsi – Ķīvišķrogs – Mežgravas – Valdemārpils – Ārlava – Īve – Tiņģere – Lube- Rude – Roja).

Plānotie maršruti Rojā un tās apkārtnē:

- **Iespēja iepazīt nelielos zvejniekciemus** (maršruts: Pūrciems – Ģipka – Pūrciems vai Melsils – Ģipka – Melsils (precīzāk pēc apsekošanas);

²¹ <https://visittalsi.com/maps-cat/velobraucejiem/>

²² Talsu novada tūrisma attīstības plāns 2022.-2025.gadam
<https://www.talsunovads.lv/lv/media/348/download?attachment>

²³ “Veloinfrastruktūras attīstības koncepcija un audits Talsos”

- **Roja-Kaltene-Roja** (maršruta laikā iespējams iepazīt Kaltēni, apmeklēt dabas/apskates objektu, ražotājus, mājražotājus, ieturēt maltīti un baudīt piejūras. Maršruts: Roja-Kaltene-Roja);
- **Iespēja iepazīt Rojas apkārtni** (Maršruts: Roja - Zibeņdambis – Rude - Rudes smilšu karjera - Rojas upes dabas taka – Roja);
- **Velomaršruts paralēli jūrai** (Maršruts: Roja – Žocene - Roja).

Plānotie maršruti Dundagā, Kolkā un to apkārtnē:

- **Pāces veloaplis** (apļveida maršruts: Dundaga – Stacijas dārzs – Anstrupe – Pāce – Dundaga);
- **Apkārt Slīterei** (Maršruta mērķis ir iepazīstināt ar daudzveidīgo Ziemeļkurzemes pussalas dabas un kultūras mantojumu, kā arī skaistākajām Slīteres nacionālā parka skatu vietām. Maršrutu var veikt ar auto, bet velobraukšanas entuziasti - arī ar divriteni. Vietām pārklājas ar *EuroVelo 557 un 558*). Maršruts: Dundaga – Šlītere – Sīkrags – Mazirbe – Košrags – Pitrags – Saunrags – Kolka – Melsils – Vīdāle – Jaundundaga – Dundaga.

Plānotie maršruti Mērsragā un tā apkārtnē:

- **Mērsrags līdz Upesgrīvai paralēli jūrai** (Maršruts: Mērsrags - Upesgrīva);
- **Mērsrags – Bērziems** (apļveida maršruts, kas būs savienots ar Engures ezera dabas parku. Maršruts: Mērsrags – Bērziems - Mērsrags);
- **Mazbānīša pieturas** (Maršruta laikā būs iespēja iepazīt agrākās mazbānīša pieturas. Maršruts: Mērsrags – Ķipati – un nākamā Alksnāju pusē).

Nākotnes vīzija velo infrastruktūras attīstībai.

- Esošo veloceļu Talsi – Pastende, Talsi – Dižstende savienošana;
- Rekreatīvas taku sistēmu un maršrutu izveide Talsu novadā (Talsu paugurainē);
- Velo infrastruktūras velo tīklojuma attīstība ilgtermiņā;
- Vilkmuīžas ezera apkārtnes infrastruktūras pielāgošana velobraucējam.

Esošā un perspektīvā veloinfrastruktūra un velomaršruti attēloti 28. attēlā.

5.2.1 Labiekārtojums

Plānojot jaunus un uzturot esošos velomaršrutus, būtiski ir plānot atbilstošu labiekārtojuma infrastruktūru. Šobrīd šāda labiekārtojuma nav, līdz ar to pašvaldība saņem iedzīvotāju sūdzības par teritorijas piesārņošanu, infrastruktūras bojāšanu, zemsedzes iznīcināšanu (piekrastes ciemos izvietotie velo maršruti).

Nepieciešamā labiekārtojuma infrastruktūra ir:

- navigācijas zīmju izvietošana;
- regulārā maršruta koridora atbrīvošana no šķēršļiem, lai novērstu novirzīšanos no maršrutiem;
- atkritumu urnu izvietošana;
- atpūtas vietu iekārtošana.

Pašvaldībai, izvērtējot velomaršrutu izvietojumu novadā, jāvērtē iespējas ceļus, pa kuriem ir virzīts maršruts, iekļaut vienotajā pašvaldības ceļu un ielu tīklā, nosakot tiem pašvaldības nozīmes ceļa statusu. Apsaimniekošanas jautājumi var tikt risināti arī pusēm vienojoties.

5.3 Perspektīvā velotransporta attīstība

Perspektīvi attīstāmai veloinfrastruktūrai Talsos par pamatu ņemama SIA “IE.LA inženieri” 2016. gadā izstrādātā izpēte “Veloinfrastruktūras attīstības koncepcija un audits Talsos”, kas paredz veloinfrastruktūras attīstības programmu 3 attīstības kārtās.

Atbilstoši izpētes materiāliem, daļa no paredzētās veloinfrastruktūras ir realizēta. Savukārt, daļa no attīstības kārtās iekļautajiem veloinfrastruktūras attīstības posmiem līdz šodienai dažādu iemeslu dēļ tomēr nav realizēti.

Zemāk uzskaitīti ielu posmi Talsos, kuros jāturpina veloinfrastruktūras izbūve:

- Zvaigžņu ielā, posmā no Lielās ielas līdz Krišjāņa Valdemāra ielai;
- Anša Lerha-Puškaiša ielā, posmā no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz 1. maija ielai;
- Lielā ielā, posmā no Zvaigžņu ielas līdz Krišjāņa Valdemāra ielai;
- Raiņa iela posmā Krišjāņa Valdemāra iela – Dundagas iela;
- Brīvības iela posmā Andreja Pumpura iela – Stendes iela;
- Rīgas iela (ielas labajā pusē) posmā Raiņa iela – Miera iela;
- Dundagas iela (posmā Raiņa iela - pilsētas robeža);
- Ezera iela (un autoceļš V1408, posmā Ezera iela 3 – autoceļš P127);
- Fabrikas iela (posmā Pilsētas laukums – Saules iela);
- Saules ielas un autoceļa P129 “Talsu apvedceļš” savienojums (gar Sauleskalna estrādi un Jaunatnes ielu);
- Saules iela (posmā Kārļa Mīlenbaha iela - Brīvības iela);
- Kārļa Mīlenbaha iela (posmā Rožu iela - Kārļa Mīlenbaha iela 21);
- Rožu iela (posmā Kārļa Mīlenbaha iela – Laidzes iela);
- Laidzes iela un autoceļš P127 (posmā Rožu iela – autoceļš V1408).

Sarakstā uzskaitīto posmu izbūvi pa attīstības kārtām skatīt izpētē “Veloinfrastruktūras attīstības koncepcija un audits Talsos”.

Ņemot vērā, ka Talsu novada teritoriju šķērso divi Eiropas nozīmes velomaršruti - EuroVelo 10 (Apkārt Baltijas jūrai) un Eurovelo 13 (Dzelzs priekškara maršruts), novada veloinfrastruktūra prioritāri būtu attīstāma šo maršrutu ietvaros (16. attēls). Minētie maršruti, neskaitot Talsu pilsētu, šķērso arī tādas apdzīvotas vietas kā Sabile, Stende, Valdemārpils, Mērsrags, Roja, Kolka u.c. mazākus ciemus.



27. attēls. EuroVelo 10 un Eurovelo 13 velomaršrutu izvietojums Talsu novadā

Eurovelo velomaršruta posmi jāparedz kā no autosatiksmes nodalīta veloinfrastruktūra, izņemot posmu Kolka - Sīkrags (autoceļš P124), kur satiksmes intensitāte ir maza, kā arī ceļš nešķērso apdzīvotu vietu centrus un atrodas Slīteres nacionālajā parkā.

Perspektīvi izbūvējamā veloinfrastruktūra Talsu novadā:

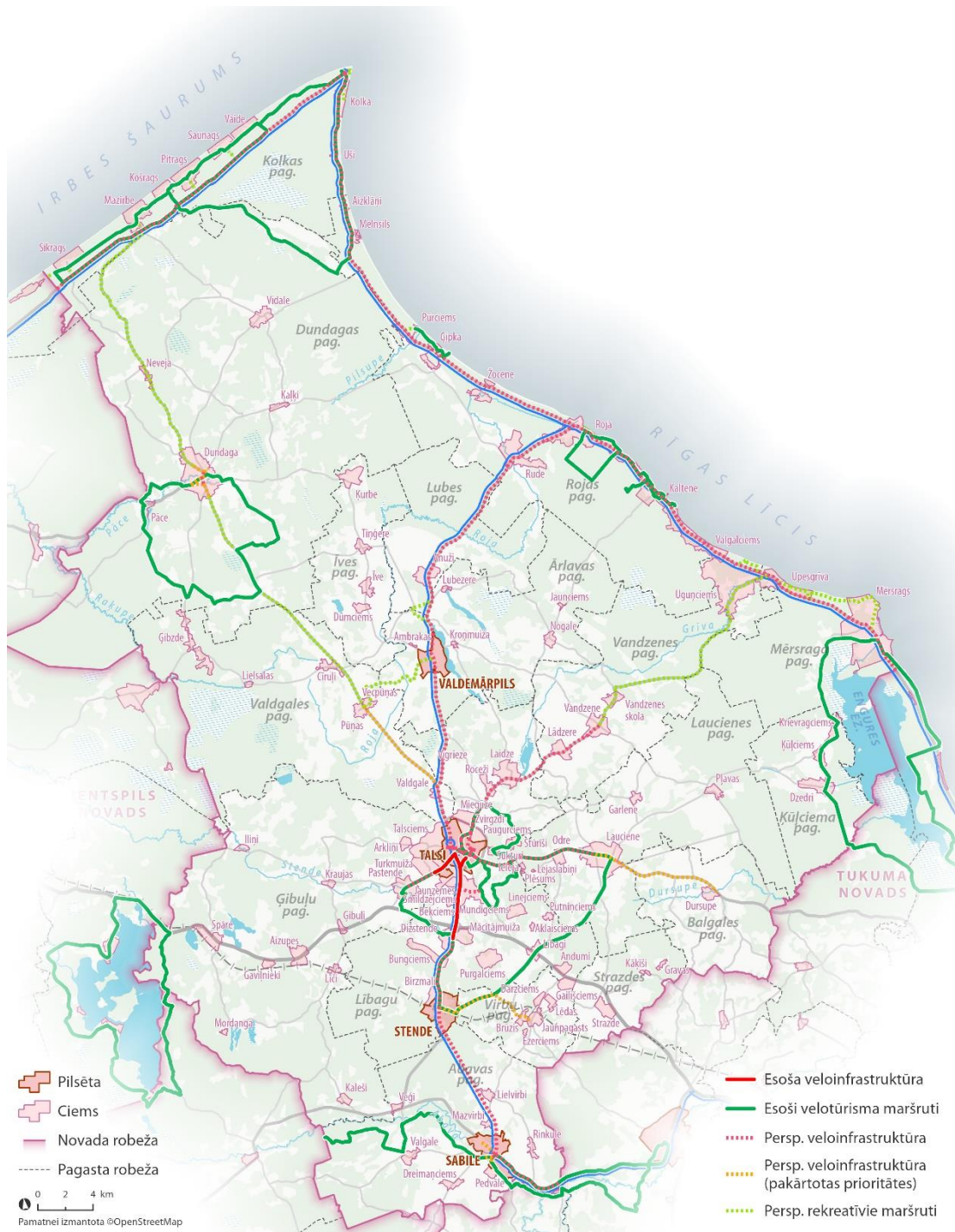
- gar autoceļu P125 posmā Talsu pilsētas robeža - Valdgale;
- gar autoceļu P126 posmā Valdgale - Valdemārpils - Roja;
- gar autoceļu P127 posmā Talsu pilsētas robeža - Vandzene;
- gar autoceļu P128 posmā Talsu pilsētas robeža - Lauciene;
- gar autoceļu V1406 posmā Talsu pilsētas robeža - Pastende;
- gar autoceļiem V1402 un P120 posmā Sabile - Dižstende;

- gar autoceļu P130 posmā Sabile – Talsu novada robeža;
- Mundigciemā no autoceļa P120 līdz autoceļam V1405;
- gar autoceļu P131 posmā Roja - Upesgrīva - Mērsrags- Talsu novada robeža;
- gar autoceļu P131 posmā Roja – Melnsils – Kolka (līdz autoceļam P124);
- Kolkā no autoceļu P124 un P131 rotācijas apļa līdz Kolkas raga autostāvvietai;
- Dundagā, Talsu ielas posmā no Brīvības ielas līdz Šlīteres ielai;
- Sabilē, Kuldīgas ielas posmā no Rīgas ielas līdz Brīvības ielai;
- Sabilē, Ventspils ielas posmā no Talsu ielas līdz Ventspils ielai 19;

Ilgākā laika posmā (pakārtotas secības) realizējamā veloinfrastruktūra Talsu novadā:

- gar autoceļiem V1401, V1409 un V1433 posmā Stende – Jaunpagasts;
- gar autoceļu P128 posmā Lauciene – Dursupe;
- gar autoceļu P125 posmā Valdgale - Pūņas;
- Sabilē, Ventspils ielas posmā no Ventspils ielas 19 līdz Oskara Kalpaka ielai;
- Sabilē, Brīvības ielā no Krišjāņa Barona ielas līdz Blaumaņa ielai;
- Sabilē, Lāčplēša ielā no Brīvības ielas līdz pilsētas robežai;
- Dundagā, Talsu ielas posmā no Brīvības ielas līdz ciema robežai;
- Dundagā, Pāces ielas posmā no Talsu ielas līdz Andreja Upīša ielai;
- Dundagā, Andreja Upīša ielas posmā no Talsu ielas līdz Pāces ielai;
- Dundagā, Pils ielas posmā no Talsu ielas līdz Ernesta Dinsberga ielai;
- Dundagā, Raiņa ielas posmā no Talsu ielas līdz ciema robežai;
- Dundagā, Šlīteres ielā.

Esošā un perspektīvā veloinfrastruktūra un velomaršruti attēloti 27. un 28. attēlā.



28. attēls Perspektīvā velo attīstība Talsu novadā

5.4 Priekšlikumi gājēju infrastruktūras (t.sk. gājēju pāreju) uzlabošanai

Gājēju satiksmes organizācija ir svarīga, lai radītu staigājamu, gājējiem draudzīgu vidi, tādējādi veicinot drošību, pieejamību un augstu dzīves kvalitāti apdzīvotās vietās. Pareiza plānošana un projektēšana var samazināt sastrēgumus un veicināt veselīgākas un ilgtspējīgākas kopienas.

Lai attīstītu gājēju satiksmes infrastruktūru, ieteicams izbūvēt gājēju ceļu trūkstošos posmus apdzīvotajās vietās (primāri pilsētās un lielākajos ciemos) un ar tiem saistīto

infrastruktūru, t.sk. gājēju tiltus, kā arī ierīkot drošas gājēju pārejas, nepieciešamajās vietās esošās papildinot ar ātruma mierinātājiem, apgaismojumu un horizontālo marķējumu. 5. tabulā ir sniegti priekšlikumi ietvju izbūvei Talsu novada pilsētās un ciemos un 6. tabulā - priekšlikumi gājēju pāreju ierīkošanai.

5. tabula. Priekšlikumi ietvju izbūvei Talsu novada pilsētās un ciemos

Apdzīvota vieta	Priekšlikums
Talsi	Anša Lerha Puškaiša ielā no Anša Lerha-Puškaiša ielas 22 līdz pilsētas robežai (un pagarinājumu līdz Liepu kapiem)
	Draudzības ielā no Ezera ielas līdz Dundagas ielai
	Gaismas ielā no Krasta ielas līdz Valdemāra ielai
	1. maija ielā no Kolkas ielas līdz Anša Lerha-Puškaiša ielai
	Rūpniecības ielā no Anša Lerha-Puškaiša ielas līdz 1. maija ielai
	Kļavu ielā no Darba ielas līdz 1. maija ielai
	Miera ielā no Rīgas ielas līdz Egļu ielai
	Friča Blumbaha ielā no Stendes ielas līdz Meža kapiem
	Krišjāņa Barona ielā no Lielgabalu ielas līdz Dundagas ielai
	Krišjāņa Valdemāra ielā no Dundagas ielas līdz Draudzības ielai
	Miera ielā no esošās ietves Miera ielā 4 līdz Raiņa ielai
	Rīgas ielā (Rietumu pusē) no esošās ietves Rīgas ielā 7 līdz Miera ielai
	Saules ielā no Brīvības ielas līdz Kārļa Mīlenbaha ielai
Sabile	Ventspils ielā no Valdemāra ielas līdz Sporta ielai
	Rīgas ielā no Rīgas ielas 41 līdz Rīgas ielai 61
	Brīvības ielā no Lāčplēša ielas līdz Blaumaņa ielai
Stende	Brīvības ielā no Talsu ielas līdz Raiņa ielai
Valdemārpils	Valdemāra ielā no Rožu ielas līdz Dzelzceļa ielai
	Raiņa ielā no Raiņa ielas 10 līdz Ambrakas ielai
	Raiņa ielā no Sakarnieku ielas līdz Straumes ielai
	Lielā ielā no Raiņa ielas līdz Dižliepas ielai.
Dundagas ciems	Talsu ielā no Brīvības ielas līdz Upes ielai
	Šlīteres ielā no Talsu ielas līdz Dārza ielai
	Vīdales ielā no Raiņa ielas līdz Vīdales ielai 6
	Pāces ielā no Talsu ielas līdz Lauku ielai
Kolkas ciems	gar autoceļu P131 no “Ērgļi” līdz “Čiekurkalni”
Mundigciems	gar D kategorijas ielu visā tās garumā (ielas posms no autoceļa P120 līdz autoceļam V1405)
Rojas ciemā	Selgas ielā no esošās ietves Selgas ielā 68 līdz sabiedriskā transporta pieturvietai ”AAS”
	Plūdoņa ielā no Upes ielas līdz Selgas ielai

	Jūras ielā no Ostas ielas līdz sabiedriskā transporta pieturvietai Banga.
Upesgrīvas ciems	gar autoceļu P131 posmā no tilta pār Grīvas upi līdz autoceļam P127
Mērsraga ciems	Ozolu ielā
	Bākas ielā no Lielās ielas līdz Bākas ielai 11
	Zvejnieku ielā no Lielās ielas līdz Ozolu ielai
	Kanāla ielā no Lielās ielas līdz Ozolu ielai
Pastendes ciems	gar autoceļu V1406 no Darba ielas līdz Ozolu ielai
	gar autoceļu V1406 no Liepu ielas līdz pārtikas veikalam Citro MINI
	Skolas ielā posmā no autoceļa V1406 līdz Liepu ielai
	Liepu ielā posmā no autoceļa V1406 līdz Skolas ielai
Laucienes ciems	Darba ielā no krustojuma ar autoceļu V1406 līdz Darba ielai 7
	gar autoceļu P128 no esošās ietves P128 “Urgas” līdz “Nurmuižas Ezergaļi”
	gar autoceļu P128 no esošās ietves P128 “Rasas” līdz krustojumam pie īpašuma “Gobas”
Laidzes ciems	gar autoceļu V1397 no “Gatves” līdz “Oši”
	gar autoceļu P127 no sabiedriskā transporta pieturvietas Laidzes tehnikums līdz ceļu krustojumam netālu no “Vīksnas”

Perspektīvo ietvju izbūvē, kas skar velosipēdu maršrutus, jāizvērtē ietvju tehniskos parametrus atbilstoši velosipēdu telpas ieviešanai. Apgaismojuma balstus nav atļauts izvietot ietves vai veloinfrastruktūras zonā.

Satiksmes drošības uzlabošanai gājēju pārejas vēlams pacelt ietvju līmenī (attēls Nr. 18 un Nr.19), nodrošinot drošu un nepārtrauktu gājēju pārvietošanos pilsētā. Šāds risinājums arī papildus brīdina autovadītājus par gājēju klātbūtni satiksmes telpā, kā arī liek laicīgāk samazināt kustības ātrumu, jo risinājums vizuāli uztverams kā ātrumvalnis.



29. attēls. Paceltas gājēju pārejas piemērs Nīderlandē

Veicot esošo ielu krustojumu pārbūvi vai izbūvējot jaunus krustojumus E un D kategorijas ielās, izvērtēt iespēju veidot paceltos krustojumus. Paceltie krustojumi strādā līdzīgi kā ātrumvalnis un mudina autovadītājus samazināt ātrumu, un rosina pievērst uzmanību gājējiem, kas grasās šķērsot ielu krustojuma robežās.



30. attēls. Pacelta krustojuma piemērs Ķekavā

6. tabula. Priekšlikumi gājēju pāreju ieviešanai

Apdzīvota vieta	Priekšlikums
Talsi	šķērsojot 1. maija ielu gar Raiņa ielu
	šķērsojot 1905. gada ielu gar Andreja Pumpura ielu
	šķērsojot 1905. gada ielu gar Ozolu ielu
	šķērsojot 1905. gada ielu gar Raiņa ielu
	šķērsojot Anša Lerha-Puškaiša ielu pretī Krišjāņa Valdemāra ielai
	šķērsojot Baznīcas lakumu gar Kārļa Mīlenbaha ielu
	šķērsojot Baznīcas lakumu gar Rožu ielu
	šķērsojot Dundagas ielu pretī Krišjāņa Barona ielai
	šķērsojot Draudzības ielu gar Ezera ielu
	šķērsojot Ezera ielu pretī Ezeru laukumam
	šķērsojot Ezera ielu pretī Gravas ielai
	šķērsojot Ezera ielu gar Draudzības ielu
	šķērsojot Fabrikas ielu gar Saules ielu
	šķērsojot Kārļa Mīlenbaha ielu pretī Voldemāra Ruģēna ielai
	šķērsojot Krišjāņa Valdemāra ielu pretī Valdemāra 3
	šķērsojot Laidzes ielu pret Draudzības ielu
	šķērsojot Miera ielu gar Raiņa ielu

	šķērsojot Ozolu ielu gar Stendes ielu
	šķērsojot Ozolu ielu pretī 1905. gada ielai
	šķērsojot Ozolu ielu pretī Dzelzupes ielai
	šķērsojot Raiņa ielu pretī 1905. gada ielai
	šķērsojot Raiņa ielu gar Robežu ielu
	šķērsojot Rīgas ielu pie Rīgas ielas 8
	šķērsojot Rožu ielu pretī Baznīcas laukumam.
	šķērsojot Rīgas ielu pie Rīgas ielas 8
Sabile	šķērsojot Kuldīgas ielu krustojumā ar Rīgas ielu
	šķērsojot Rīgas ielu krustojumā ar Kuldīgas ielu
	šķērsojot Ventpils ielu pretī Ventpils ielai 21
	šķērsojot Meža ielu krustojumā ar Kandavas ielu
	šķērsojot Priežu ielu krustojumā ar Smilšu ielu.
Stende	šķērsojot Brīvības ielu krustojumā ar Stacijas ielu.
Valdemārpils	šķērsojot Raiņa ielu krustojumā ar Lielo ielu
	šķērsojot Lielo ielu krustojumā ar Krišjāņa Valdemāra ielu (abos krustojuma zaros)
	šķērsojot Krišjāņa Valdemāra ielu krustojumā ar Lielo ielu.
Kolkas ciems	pretī lielajam Citro veikalam (“Rūtas”)
	pretī Kolkas Kristus Piedzimšanas pareizticīgo baznīcai
	starp Kolkas Lībiešu namu (“Pastnieki”) un pagasta pārvaldi (“Brigas”)
	šķērsojot autoceļu P131 pretī sabiedriskā transporta pieturvietai Kolka.
Dižstendes ciems	pretī Lībagu skolai
	pretī Lībagu Brīvā laika centram (BLPC)
	pretī veikalam Selekcija.
Mundigciems	pretī Mundigciema pagastmājai.
Rojas ciemā	šķērsojot autoceļu P131 pretī Selgas ielai 25
	šķērsojot autoceļu P131 pretī Selgas ielai 47
	šķērsojot Miera ielu pretī Miera ielai 24
	šķērsojot Jūras ielu krustojumā ar Selgas un Plūdoņa ielu
	šķērsojot Jūras ielu krustojumā ar Ostas ielu.
Dundagas ciems	šķērsojot Talsu ielu krustojumā ar Raiņa ielu
Mērsraga ciems	šķērsojot Zvejnieku ielu krustojumā ar Lielo ielu
	šķērsojot Lielo ielu krustojumā ar Ozolu ielu.
Pastendes ciems	šķērsojot autoceļu V1406 pretī Darba ielai.

Zvirgzdu ciems	šķērsojot autoceļu P127 pretī Zvirgzdi 3.
Strazdes ciems	pretī Strazdes muižai.

Atbilstoši Talsu novada Attīstības programmai 2022.-2028. gadam (Investīciju plāns), jāveic apgaismojuma infrastruktūras modernizācija Talsos, Dundagā, Valdemārpilī un Virbu pagastā.

Vadlīnijas apgaismojumam

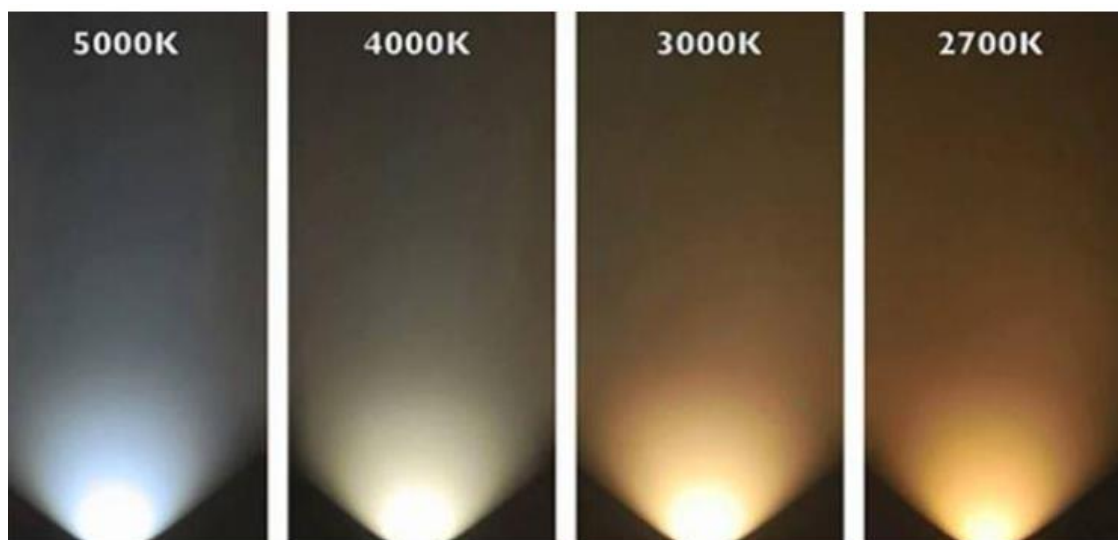
Lai nodrošinātu optimālu ielu apgaismojumu, būvprojektā paredz projektējamai vietai atbilstošu apgaismojuma infrastruktūru - stabu augstumus, izvietojumu, spuldžu stiprumus.

Būvprojektā izstrādā apgaismes plānu, norādot nepieciešamo un projektējamo gaismas spožumu uz brauktuves virsmas un uz gājēju virsmas, un attiecīgi aprēķinot nepieciešamo apgaismes stabu izvietojumu (ielas vienā vai abās pusēs, iekārti virs brauktuves, u.c.) un stabu augstumu. Apgaismojums jāparedz tā, lai nodrošinātu visas ielas apgaismošanu.

Stabu izvietojums jāparedz, lai apgaismojums netraucētu dzīvojamo māju iedzīvotājus. Ja apgaismojums tiek projektēts ielā, kurā ir esoši koki, projektējot apgaismojumu, tie jārespektē. Nozīmīga loma pilsētvides veidošanā nakts laikā ir gaismas avota krāsai, kas vēlams silti balta vai dzeltena, radot mierīgu un patīkamu atmosfēru, kurā ir vēlme uzturēties. Par nepiemērotu pilsētvides izgaismošanai tiek uzskatīta zilā gaisma, kas rada vēsu un nepatīkamu asociāciju. Lai nodrošinātu patīkamu vidi diennakts tumšajā laikā, apgaismes ķermeņus jāparedz ar siltās gaismas spektru (gaismas temperatūra), kas atbilst 2700K - 3000K (31. attēls). Transporta attīstības plāna izstrādes laikā pašvaldībā ir uzsākta esošo ārējā apgaismojuma nātrija lampu nomaiņa pret LED gaismekļiem.

Šobrīd Talsu novadā ir apkopota informācija par esošajiem gaismekļiem, bet tā ir nepilnīga, jo pagastos ik pa laikam tiek veikta gaismekļu nomaiņa.

Ielu apgaismojumam nav izstrādāta inventarizācija, lai precīzi norādītu attālumus no brauktuvē, ietvē un citiem celiņiem un to būtu nepieciešams izstrādāt. Pašvaldībai nepieciešams izstrādāt ielu apgaismojuma un apgaismojuma uz gājēju pārejām vadlīnijas.



31. attēls. Priekšlikums apgaismojuma krāsai

5.5 Mobilitātes punkti

Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

Talsu novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2022. – 2040. gadam ir teikts, ka mobilitātes punktu izveide, kas nodrošina ērtu pārsēšanos, paredzēta reģionālas nozīmes attīstības centrā – Talsos (reģionālas nozīmes mobilitātes punkts) un novada nozīmes attīstības centros - Stendē, Sabilē, Valdemārpilī, Rojā, Mērsragā, Dundagā un Kolkā (vietējas nozīmes mobilitātes punkti). Izceļams arī Talsu un Stendes mobilitātes punktu savienojums, kas nākotnē varētu ļaut izmantot dzelzceļa satiksmi, ja dzelzceļa līnijā Rīga – Ventspils tiktu atjaunoti pasažieru pārvadājumi, ņemot vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula plānoto nozīmi. Stendes pilsētā pašvaldībai piederošs īpašums ar kadastra apzīmējumu 88150020059 būtu piemērots mobilitātes punkta izvietojumam kopā ar valstij piederošo nekustamo īpašumu ap stacijas ēku un peroniem. Stacijas tiešā tuvumā varētu veidot mikromobilitātei paredzētus elementus, bet pašvaldības zemes vienība būtu piemērota autotransporta stāvvietu, autobusu pieturvietu un labiekārtojuma izveidei.

Neatkarīgi no mobilitātes punkta atrašanās vietas, tā galvenais uzdevums ir ikvienam nodrošināt integrētus dažāda transporta veida savienojumus, lai mainītu iedzīvotāju pārvietošanās paradumus uz labai draudzīgākām izvēlēm un risinājumiem.

Mobilitātes punktu iespējamība Talsu novadā vērtēta atbilstoši vietām, kur jau eksistē velosipēdu un mikromobilitātes rīku izmantošanas kultūra, kā arī tuvākajā rādiusā ir pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi. Taču mobilitātes punktus izveido arī tāpēc, lai veicinātu un popularizētu mobilitāti kā koplietošanas pakalpojumu. Skatīt piedāvāto mobilitātes punktu izvietojumu 32. attēlā.

Kā svarīgs faktors mobilitātes punkta vietas izvēlē ir arī pašvaldības gruntsgabalu pieejamība vai iespējamība atpirkt zemes vienību, kas atrodas stratēģiski labā vietā mobilitātes punkta izveidei.

Talsu novadā ieteiktie mobilitātes punkti izvēlēti, lai tie var kalpot gan kā ceļojuma vai brauciena sākuma punkts ar iespēju izvēlēties dažādus transporta veidus atkarībā no brauciena mērķa, gan kā pārsēšanās vieta.

Tāpat ar mobilitātes punkta jēdzienu tiek saprasts gan koplietošanas automašīnām rezervētas stāvvietas kopā ar mobilitātes punkta identitātes pīlāru, gan multimodāli transporta mezgli, kuros apvienoti dažādi sabiedriskā un koplietošanas transporta veidi (autobuss, koplietošanas velosipēdi, automašīnas, taksometri u.c.).

Izpētē izvirzītajiem mobilitātes punktiem iespēju robežās ir nodrošināta:

- vietas ērta pieejamība – ar kājām, ar velosipēdu, ar sabiedrisko transportu, ar personīgo auto u.c.;
- sabiedriskā transporta pieejamība;
- pakalpojumu pieejamība un esoša infrastruktūra;
- pietiekami plaša vieta, lai nodrošinātu visus plānotos (īstermiņā un arī ilgtermiņā) pakalpojumus un funkcijas;

- vieta, kas rada pietiekamu drošības sajūtu (piemēram, tā ir pārredzama, bez izteiktiem vizuāliem šķēršļiem, kas varētu apdraudēt drošību vai likt justies nedroši).

Talsu novada reģionālajam mobilitātes punktam par piemērotu uzskatāma pašreizējā Talsu autoostas teritorija un tās apkārtnē:

- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010090171, ar adresi Dundagas iela 15, Talsi, Talsu nov.; platība: 0,6954ha;
- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010090173; platība: 0,3648 ha;
- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010090174; platība: 0,06 ha;
- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010090216 (Dundagas iela);
- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010090217 (Jaunā iela).

Jau esošajā situācijā teritorijā satiekas dažādi transporta veidi – reģionālie un pilsētas maršrutu autobusi, privātās automašīnas, kā arī mikromobilitātes rīki (skrejriteņi, velosipēdi u. c.).

Perspektīvajos zemesgabalos jāparedz izbūvēt labiekārtotu laukumu, kas nodrošina vietas vismaz 20 vieglo automašīnu stāvvietām, velosipēdu novietnei, velo remontstacijai, īstermiņa autostāvvietas pasažieru uzņemšanai un izlaišanai un zonu elektrisko automašīnu uzlādei.

Velosipēdu novietošanai un pieslēgšanai ir jāparedz vismaz 20 vietas. Velo remontstacijai ir jābūt aprīkotai ar velosipēdu statīvu, rokas sūkni un remonta darbarīkiem, kas paredzēti dažāda tipa velosipēdu labošanai. Jāparedz brīva telpa personīgo mikromobilitātes rīku novietošanai, bet, tā kā nav paredzama to izmantošanas intensitāte, kā arī to lietošanā ir izteikta sezonālitate, vietu skaits var būt pielāgojams atkarībā no situācijas. Papildus tam, neskatoties uz videonovērošanas klātbūtni, šādiem rīkiem būtu jānodrošina specifiski un droši pieslēgšanas veidi.

Precīzs nepieciešamo autonovietņu un velonovietņu skaits jānosaka detalizētākas mobilitātes punkta izpētes ietvaros.

Tuvākajā apkārtņē ap mobilitātes punktu jābūt izvietotām norādēm par punkta atrašanās vietu. Lai mobilitātes punkts būtu vieglāk būtu pamanāms, teritorijā jāuzstāda identitātes pīlārs (punkta norāde). Pīlāra atrašanās vieta jāizvēlas tāda, lai pēc iespējas no dažādākiem punktiem tas būtu pamanāms. Teritorijā ir jāizvieto norādes uz tuvākajiem piesaistes objektiem, piemēram, pastu, tirdzniecības laukumu vai iepirkšanās vietām.

Mobilitātes punktam paredzētajā teritorijā jāveido pievilcīga publiskā ārtelpa. Ap autostāvvietām un velostatīviem jāizvieto labiekārtojuma elementi – soliņi, galdiņi, puķupodi un dažādi apstādījumi.

Videonovērošanas kameras jāuzstāda tā, lai tās aptvertu visu mobilitātes punktu.



32. attēls Piedāvātais reģionālo un pilsētas nozīmes mobilitātes punktu novietojums Talsos – Labāka shēma

Lai nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti Talsu pilsētas ietvarā, izvēlēti 5 pilsētas nozīmes mobilitātes punkti.

Pilsētas vai mikromobilitātes punktiem piemērotās teritorijas:

- teritorija (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010130176) pie pilsētas laukuma, blakus Lielās un Fabrikas ielu krustojumam. Tā kalpotu kā vēsturiskā centra mobilitātes punkts. Esošajā situācijā zemes vienībā izvietots vieglo

automašīnu stāvlaukums, gājēju infrastruktūra, skvērs, tūrisma informācijas centrs u.c.

- teritorija (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010060095) starp Raiņa un Rīgas ielām, blakus rotācijas aplim un pārtikas veikalam "Citro". Esošajā situācijā zemes vienībā izvietots vieglo automašīnu stāvlaukums, gājēju infrastruktūra un apstādījumi. Mobilitātes punkts apkalpotu pilsētas apkaimi, kur pārsvarā ir daudzstāvu apbūve.
- teritorija Dundagas un Lauku ielu krustojumā (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88010100142 vai blakus esošo zemes vienību atpirkšana no fiziskām personām). Esošajā situācijā zemes vienībā izvietota gājēju infrastruktūra gar Dundagas un Lauku ielām. Mobilitātes punkts apkalpotu plašas pilsētas ziemeļu daļas apkaimes, kurās pārsvarā ir savrupmāju apbūve.
- teritorija Zvirgzdos (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88680120157). Esošajā situācijā zemes vienība kalpo kā stāvlaukums un piebraucamais ceļš divstāvu daudzdzīvokļu ēku apbūves centrā. Mobilitātes punkts apkalpotu Talsu pilsētas ziemeļaustrumu daļas apkaimes, kā arī Zvirgzdu un Paugurciema teritorijas.
- teritorija pilsētas dienvidrietumu daļa Raiņa un Celtnieku ielu krustojumā (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 88010040271 un 88010050030 vai blakus esošo zemes vienību atpirkšana no fiziskām vai juridiskām personām). Esošajā situācijā pašvaldības ielu zemes vienībās izvietota gājēju un velo infrastruktūra un autobusu pieturvietas, fizisku personu zemesgabalos vieglo automašīnu stāvlaukumi. Mobilitātes punkts apkalpotu blakus esošo daudzstāvu apbūves un blakus esošās industriālās apbūves teritorijas.

Talsu novada pilsētās un lielākajos ciemos izvēlēti 7 pilsētas vai mikromobilitātes punkti. Mobilitātes punktiem par piemērotām atzītas šādas teritorijas:

- Stendē, Brīvības ielā, blakus veikalam Elvi (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 88150010193 un 88150010197).
- Sabilē, esošās autoostas teritorija un tās apkārtnē (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 88130020123 un 88130020169).
- Valdemārpilī, blakus Talsu, Krišjāņa Valdemāra, Lielās un Dzirnavu ielas rotācijas aplim (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88170020059, platība: 0,1616 ha).
- Mērsragā, Lielās un Jūras ielu krustojumā (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 88780030836 un 88780030640).
- Rojā, Selgas un Celtnieku ielu krustojuma tuvumā (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 88820080644 un 88820080915).
- Dundagā, Talsu un Vecmuižas ielu krustojuma tuvumā (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 88500200425 un 88500200558).
- Kolkā, blakus esošajai autobusu pieturvietai "Kolka" (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 88620070191, platība: 0,3418 ha).

Ņemot vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula nozīmi, nākotnē par nozīmīgu var kļūt Talsu un Stendes mobilitātes punktu savienojums, ja dzelzceļa līnijā Rīga – Ventspils tiktu atjaunoti pasažieru pārvadājumi.

5.6 Sabiedriskais transports

5.6.1 Esošā situācija

Talsu novada sasniedzamība ir apmierinoša, ko nodrošina starppilsētu autobusu maršruti. Talsu novads atrodas izdevīgā vietā starp vairākām lielām pilsētām un citiem novadiem, kas nodrošina pastāvīgu cilvēku plūsmu uz/no Talsu novadu un citiem galamērķiem caur Talsu novadu gan ikdienā, gan neregulāros, piemēram, brīvdienu izbraucienos.

Arī iekšējā sasniedzamība Talsu novadā tiek nodrošināta ar autobusa pasažieru pārvadājumiem. Tomēr būtu nozīmīgi pilnveidot iekšējos pasažieru autobusu savienojumus un mobilitāti, lai uzlabotu sasniedzamību starp blīvi apdzīvotām vietām. Talsu novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā noteikts, ka pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi ir daļa no vēlāmā minimālā pakalpojuma groza gan reģionālas, gan novada, gan vietējas nozīmes attīstības centros.

Dzelzceļa pārvadājumi Talsu novadā tiek nodrošināti tikai kravas pārvadājumiem dzelzceļa līnijā Zilupe–Krustpils–Jelgava–Tukums II–Ventspils. Tuvākā pasažieru dzelzceļa stacija Talsu novadam ir Tukums II stacija, kas ir līnijas Rīga-Tukums II galapunkts. Savienojumu starp Tukumu un Talsiem nodrošina starppilsētu autobusi.

Agrāk pasažieru pārvadājumi ar vilcienu tika veikti dzelzceļa līnijā Rīga – Ventspils, kas tika slēgta uz nenoteiktu laiku 2010. gadā. Attīstot mobilitātes punktus Talsu novadā, iespējams, aktualizētos nepieciešamība un pieprasījums pēc šīs dzelzceļa līnijas atjaunošanas, lai uzturētu galveno mobilitātes punktu uzdevumu, nodrošināt ērtus un integrētus dažāda transporta veida savienojumus.

Sabiedriskā transporta infrastruktūra

Starppilsētu autobusu pasažieru pārvadājumi nodrošina savienojumus starp šādām pilsētām: Talsi – Rīga; Talsi – Liepāja; Talsi – Ventspils; Talsi – Kuldīga, kas arī ietver savienojumu ar citām Talsu novada pilsētām – Stendi, Valdemārpili un Sabili (33. attēls).

Starppilsētu pasažieru pārvadājumus nodrošina AS “Talsu autotransports”, kā arī citi sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēji, kuru maršruti skar Talsu novadu.

Tāpat arī vietējas nozīmes pasažieru pārvadājumus nodrošina AS “Talsu autotransports”, kas nodrošina savienojumus starp Talsu novada pilsētām, pagastiem un to ciemiem.

Lai gan reģionālie un vietējie pasažieru pārvadājumi tiek veikti vairāk nekā 25 maršrutos un ir sasniedzamas gan visas Talsu novada pilsētas, gan liela daļa pagastu un ciemu, tāpat ir nepieciešamība uzlabot iekšējo sasniedzamību.



- Sabile – Valgale – Veģi – Rinkule;
- Strazdi – Lauciene – Virbi;
- Talsi – Vandzene – Talsi;
- Vandzene – Igēne – Šķēde – Lauciene²⁴.

Katrā maršrutā skolēnu autobuss veic divus braucienus dienā, nodrošinot rīta un pēcpusdienas maršrutu, lai nokļūtu uz mācību iestādi un atpakaļ no tās.

5.6.2 Priekšlikumi attīstībai

Izvietojot sabiedriskā transporta pieturvietas, jāievēro LVS 190-8²⁵. Tās nedrīkst traucēt vai ierobežot gājēju satiksmi. Pilsētā pieturvietām jābūt vienā līmenī ar sabiedriskā transporta grīdas līmeni, kas atvieglo iekļūšanu un izkļūšanu no transporta līdzekļa cilvēkiem ar kustību traucējumiem, māmiņām ar ratiņiem, vecākiem cilvēkiem. Pilsētā jāievēro viena tipa pieturvietu dizains. Vēlams izmantot pieturvietas ar nojumi, kas būtu aprīkotas ar papildus izvirzījumu, kur varētu pieslēgt, piemēram, riteni. Tas būtu vēl viens solis tuvāk mobilitātes principu ieviešanā pilsētā, dotu iespēju kombinēt transportlīdzekļu veidus.

Pieturām jābūt aprīkotām ar autobusu maršrutu sarakstu, autoostai – digitālo tablo, lai informācijas apmaiņa notiktu straujāk.

5.7 Elektrouzlādes attīstība

Elektrotransporta nozīme un īpatsvars pieaug, kas ietekmē to, ka palielinās arī elektrotransporta uzlādes infrastruktūras attīstības nozīme.

Automašīnu un velosipēdu elektrouzlādes punkti primāri ir jāattīsta pie reģionāla un vietēja līmeņa mobilitātes punktiem, pie apmeklētākajiem tūrisma objektiem, lielākajiem publisko pakalpojumu centriem un gar intensīvāk lietotajiem autoceļiem un ielām.

Talsu novadā ir pieejamas 6 elektrouzlādes staciju vietas;

- Talsos, Kareivju ielā 12;
- Talsos, Raiņa ielā 26 (2 uzlādes vietas);
- Mācītajmuižā, "Kuršu krogs", Lībagu pagastā;
- Dundagā, stāvlaukumā pie baptistu baznīcas, Bānīšu ielā 1;
- Kolkā, pie bibliotēkas („Zītari”, Kolka, Kolkas pagasts);
- Kolkā, stāvlaukumā pie evaņģēliski luteriskās baznīcas;
- Rojā, Selgas ielā 70;
- Rojā, Upes iela 2 (2 stacijas);
- Sabilē, Ventspils ielā 9 (2 uzlādes vietas).

²⁴ Talsu novada mājas lapa, skolēnu pārvadājumi 2023./2024.m.g. - <https://www.talsunovads.lv/lv/skolenu-parvadajumi>

²⁵ LVS 190-8, 2012. gads, “Ceļu projektēšanas noteikumi. 8. daļa: Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi”

Pašreizējā situācijā izaicinājumi un nepieciešamie uzlabojumi publisko uzlādes punktu attīstībā no lietotāju puses ir:

- Veicināt efektīvu uzlādes punktu izmantošanu un veikt vairāk pārbaudes, vai pie uzlādes punktiem novietotās automašīnas patiešām tiek izmantotas uzlādes veikšanai;
- Uzlabot pieejamo informāciju uzlādes punktos;
- Veicināt vienotas maksājumu sistēmas izveidi, atbalstot autostāvvietu un uzlādes punktu īpašniekus. No lietotāju puses tas būtu liels ieguvums un uzlāde kļūtu pieejamāka.

Ieteikumi uzlādes staciju īpašniekiem ir:

- Sadarboties ar citiem uzlādes staciju operatoriem, lai izveidotu vienotu maksājumu sistēmu;
- Palielināt uzlādes punktu skaitu uz ielas, kas atrodas nozīmīgu galamērķu un aktivitāšu tuvumā;
- Sniegt reāllaika informāciju par pieejamajiem uzlādes punktiem, vai tie ir brīvi vai aizņemti.

6 Talsu novada satiksmes infrastruktūras turpmākā attīstība

Talsu novada Transporta attīstības plāns ir sagatavots, ievērojot Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022. – 2040. gadam stratēģisko mērķi **SM2 Ilgtspējīga un daudzveidīga vide un mobilitāte**, un ievērojot, ka Talsu novadam jāattīstās ar funkcionāli un vizuāli pievilcīgu infrastruktūru un nodrošinātu ērtu un drošu satiksmes infrastruktūru ar pieejamām mobilitātes iespējās.

Transporta attīstības plānā ir apskatīta transporta sistēma makro un mikro līmenī, nosakot turpmākās transporta sistēmas attīstības prioritātes dažādās jomās. Vērtējot iespējamus risinājumus, vērā ņemta Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam un tur noteiktie rīcību virzieni. Šajā plānā tie ir detalizēti un atsevišķas jomas prioritizētas. Pārskatot Attīstības programmas Rīcības daļu, jāņem vērā šajā Transporta attīstības plānā minētais.

Šis plāns kalpo par pamatu Talsu novada teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu daļas izstrādei.

Risinājumu pamatojums ir sniegts Transporta attīstības plāna nodaļās un šeit ir sniegts kopsavilkums par attīstības virzieniem dažādās transporta jomās.

Attiecībā uz transporta infrastruktūras attīstību, iezīmējams šāds rīcības virziens - RV15 Mobilitāte un transporta infrastruktūra, no kura izriet 3 uzdevumi:

U37. Attīstīt gājēju un velosatiksmes infrastruktūru;

U38. Pilnveidot satiksmes un saistīto infrastruktūru drošības un sasniedzamības uzlabošanai;

U39. Attīstīt iekšējo un ārējo sasniedzamību, savienojamību un mobilitātes punktu attīstību.

Talsu novada attīstības programmā izvirzītie rīcības virzieni ir saskaņoti ar NAP2027 un Kurzemes plānošanas reģiona attīstības programmu 2021. – 2027. gadam (1. redakcijas projektu).

Konkrētais RV15 Mobilitāte un transporta infrastruktūra ir saistāms ar šiem Kurzemes plānošanas reģiona attīstības programmas 2021. – 2027. gadam (1. redakcija) noteiktajiem rīcības virzieniem:

RV 4.1. Attīstības centru un novada nozīmes centru sasniedzamības nodrošināšana;

RV 4.2. Mobilitātes, mikromobilitātes un efektīvas transporta sistēmas attīstība;

RV 4.3. Viedu mobilitātes risinājumu ieviešana reģionā.

6.1 Ostu infrastruktūra

Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam, Rīcības plāns, Uzdevums U39. Attīstīt iekšējo un ārējo sasniedzamību, savienojamību un mobilitātes punktu attīstību, Rīcības R39.4., uzdevums U43. Attīstīt industriālās teritorijas un ostas, rīcība R43.1., R43.2.

Rojas osta

- Ņemot vērā zvejniecības nozīmību un pieejamību Rojas ostā, nepieciešams saglabāt un attīstīt zvejniecībai un zvejas kravu apstrādei nepieciešamo infrastruktūru (salīdzinot, Mērsraga osta ir orientēta uz kravu apgrozījumu un ir industriālākā, Rojā vairāk tiek attīstīta zvejsaimniecība).
- Ņemot vērā esošo apbūvi un tās blīvumu ostas teritorijā, attīstība jāvirza uz ostas “ieejas” pusi, tās attīstību. Priekšostas attīstība, kas palielinātu ostas konkurētspēju un pieejamos pakalpojumus.
- Jāattīsta un jāiegulda esošo teritoriju uzturēšanā, ja nav jaunas teritorijas izmantojamas.
- Turpināt jahtu ostas attīstību, padarot to vēl pievilcīgāku tūristiem, sportistiem. Uzlabot sniegtos servisa pakalpojumus peldlīdzekļiem. Līdz šim veiksmīgi izmantots ERAF līdzfinansējums, kas saņemts dažādu ostu infrastruktūras uzlabošanas projektu ietvaros. Jahtu ostas turpmākai attīstībai nepieciešama stāvvietu infrastruktūras sakārtošana.
- Finansējuma piesaiste, ir ļoti būtiska bagarēšanai, kuģu ceļa uzturēšanai, lai nodrošinātu kuģu ienākšanu ostā.

Mērsraga osta

- Ceļu kvalitātes uzlabošana, veicot ieguldījumus ceļu tehniskā stāvokļa uzturēšanā. Prioritāri nepieciešami ieguldījumi autoceļā V1401 Stende – Lauciene – Mērsrags, jo pa šo ceļa posmu (Mērsrags-Lauciene) notiek vislielākā kravu plūsma no un uz ostu.
- Tiek rekomendēts uzlabot V1401 ceļa seguma kvalitāti, nodrošinot asfaltbetona segumu.
- V1041 autoceļa pienācīga kvalitātes uzturēšana ir būtiska, jo šobrīd kravu pārvadājumiem tiek izmantots autoceļš P127 un Talsu apvedceļš P129. Uzlabojot V1401 autoceļu, tiktu mazināta kravu transporta plūsma caur Talsu pilsētu.

- Ostas teritorijas paplašināšana. Šobrīd ostas teritorijas robežas pārklājas ar Engures dabas parka teritorijām. Dabas parka plāna izstrādes laikā nepieciešams pārskatīt robežas.

Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2040. gadam Telpiskās perspektīvas vēlamās ilgtermiņa izmaiņas – “Pilnveidota mazo ostu infrastruktūra un izveidota jahtu un laivu piestātne Kolkā”.

6.2 Lidlauku attīstība

Turpmākajā plānošanas procesā lidlaukiem Gavsene, Okte, Lube paredzēt funkcionālo zonu “Lauksaimniecības teritorija (L)”, kas ļautu teritoriju izmantot daudzveidīgāk salīdzinājumā, ja teritorijai būtu noteikta funkcionālā zona “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”.

Talsu lidlaukam tiek rekomendēts saglabāt funkcionālo zonu “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”.

Žocenes lidlauks ir privāts lidlauks, kas atrodas ciema teritorijā. Lidlauks tiek izmantots mazajā aviācijā. Teritorijas plānojumā rekomendējams teritorijā piemērot funkcionālo zonu “Lauksaimniecības teritorija (L)”.

Helikopteru laukumam “Nogale” jāsaglabā funkcionālā zona “Lauksaimniecības teritorija (L)”.

6.3 Tiltu prioritārā atjaunošana

Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam, Rīcības plāns, Uzdevums U38. Pilnveidot satiksmes un saistīto infrastruktūru drošības un sasniedzamības uzlabošanai, rīcība R38.1.

Veikts Talsu novada tiltu izvērtējums ar mērķi sagatavot materiālu, lai varētu novērtētu tiltus, kuros prioritāri nepieciešami ieguldījumi.

Sagatavoti kritēriji, lai novērtētu prioritāro atjaunošanas secību. Rezultātā tika secināts, ka ar augstu atjaunošanas prioritāti ir 4 tilti, ar vidēju atjaunošanas prioritāti 9 tilti un ar zemu atjaunošanas prioritāti – 20 tilti.

6.4 Gājēju drošības uzlabošana un veloinfrastruktūras attīstība

Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam, Rīcības plāns, Uzdevums U37. Attīstīt gājēju un velosatiksmes infrastruktūru, Rīcības R37.1., R37.2., R37.3., R37.4..

Veikta izpēte par gājējiem un velobraucējiem nepieciešamās infrastruktūras attīstību, sniedzot priekšlikumus nepieciešamai jaunai gājējiem paredzētām ielu un ceļu šķērsošanas vietām, kas apkopots 5.4. nodaļā.

Pieejama informācija par priekšlikumiem ietvju izbūvei Talsu pilsētā, Sabiles pilsētā, Stendes pilsētā, Valdemārpils pilsētā, Dundagas, Mērsraga, Upesgrīvas, Rojas, Laucienes, Pastendes, Kolkas, Laidzes ciemos un Mundigciemā.

Sniegti priekšlikumi gājēju pāreju ieviešanai Talsu, Sabiles, Stendes, Valdemārpils pilsētās un Kolkas, Dižstendes, Mundigciemā, Rojas, Dundagas, Mērsraga, Pastendes, Zvirgzdu un Strazdes ciemos.

5.2. un 5.3. nodaļās sniegta informācija par velo infrastruktūras attīstību. Aprakstīti 11 jauni velomaršruti un uzskaitīti ielu posmi Talsos, kuros jāturpina veloinfrastruktūras izbūve, kā arī norādīta secība, kādā jāveic posmu izbūve. Ir sagatavota informācija par perspektīvi izbūvējamo veloinfrastruktūru Talsu novadā, minot secību un norādot arī ilgtermiņā realizējamus projektus.

6.5 Mobilitātes risinājumi

Talsu novada attīstības programma 2022.-2028. gadam, Rīcības plāns, Uzdevums U39. Attīstīt iekšējo un ārējo sasniedzamību, savienojamību un mobilitātes punktu attīstību, Rīcības R39.1., R39.2., R39.3., R39.4.

Ir veikts izvērtējums par Talsu novadā attīstāmajiem mobilitātes punktiem. Ir izdalīti:

- reģionālas nozīmes mobilitātes punkts. Par piemērotu uzskatāma pašreizējā Talsu autoostas teritorija un tās apkārtnē;
- pieci pilsētas nozīmes mobilitātes punkti;
- Talsu novada pilsētās un lielākajos ciemos izvēlēti 7 pilsētas vai mikromobilitātes punkti. Mobilitātes punktiem par piemērotām atzītas šādas teritorijas: Stende, Sabile, Valdemārpils, Mērsrags, Roja, Dundaga, Kolka.

Mobilitātes punktiem ir izvērtētas pieejamās un piemērotākās teritorijas, norādot adreses un attiecīgās vietas priekšrocības pret citām.

Ir izvērtēti transporta veidu savienojumi līdz mobilitātes punktiem.

Ir vērtēta un uzsvērtā Stendes dzelzceļa stacijas loma saistībā ar ostu pakalpojumu attīstību.

Stendes dzelzceļa stacijai nākotnē var būt loma kā mobilitātes punktam, savienojot Talsu pilsētu ar dzelzceļu.

6.6 Vienotais ielu un ceļu tīkls

Transporta attīstības plāna ietvaros ir sagatavots Talsu novada vienotais ielu un ceļu tīkls, apkopojot un attēlojot situāciju autoceļu piederības jomā.

Ir sniegta informācija par šobrīd pašvaldības bilanci esošajiem ceļiem un pašvaldības bilanci plānotajiem ceļiem, par pašvaldības nozīmes ceļiem (esošiem un plānotiem).

Piekļuves ceļi ir privātā īpašumā esoši ceļi, kuri Vienotajā ielu un ceļu tīklā iekļauti, lai risinātu piekļuves jautājumu zemes vienībām, kurām nav piekļuves. Vienotajā ielu un ceļu plānā šādi ceļi ir apzīmēti arī Teritorija ar īpašiem noteikumiem TIN72 Piekļuves ceļi apzīmējumu.

7 Pielikumi

- | | |
|--------------|--|
| 1. pielikums | Talsu novada tiltu izvērtējums |
| 2. pielikums | Šķērsprofili |
| 3. pielikums | Pievienojumu izvērtējums VSIA "Latvijas valsts ceļi" |
| 4. pielikums | Talsu novada vienotais ielu un ceļu tīkls |
| 5. pielikums | Sarkano līniju tabulas |
| 6. pielikums | Ielu un ceļu kategoriju kartoshēma |

