

Ieteikumi gājēju pārejām un krustojumiem Talsu novadā

I. Vispārīgie jautājumi

1.1. Rīcības soli gājēju pāreju un krustojumu uzlabošanai:

- 1.1.1. Gājēju pāreju audits;
- 1.1.2. Projektēšanas uzdevums, pamatojoties uz audita datiem;
- 1.1.3. Iepirkums projektēšanai;
- 1.1.4. Projektēšanas gaita, kurā iesaista transporta, būvvaldes un attīstības nodaļas speciālistus;
- 1.1.5. Būvniecības iepirkums;
- 1.1.6. Būvdarbi;
- 1.1.7. Objekta ekspluatācija.

1.2. Izmantotie termini:

- 1.2.1. Brauktuve – ceļa daļa, kas paredzēta transportlīdzekļu braukšanai. Ceļam var būt vairākas brauktuves, kuras norobežotas ar sadalošajām joslām un barjerām.
- 1.2.2. Ietve – ceļa daļa, kas paredzēta gājējiem. Ietve piekļaujas brauktuvei vai ir atdalīta no tās.
- 1.2.3. Koplietošanas ielas telpa – ceļa daļa, kur gājējiem, velosipēdistiem un autobraucējiem ir vienlīdzīgas tiesības vai gājējiem ir piešķirta prioritāte. Brauktuve var būt vienā līmenī no apbūves līnijas līdz apbūves līnijai, neatdalot ar ietves apmali.
- 1.2.4. Pilsētu vēsturisko centru ielas – valsts aizsargājamo pilsēt būvniecības pieminekļu teritoriju un to aizsargjoslu ietverošs ielu tīkls.
- 1.2.5. Speciālais apgaismojums – asimetrisks vertikālā apgaismojuma risinājums, kas nodrošina augstas izšķirtspējas gājēju pārejas izgaismošanu autovadītāja redzamības laukā.

2. Vecpilsētu ielas

2.1. Kopējās rekomendācijas Valsts nozīmes pilsēt būvniecības pieminekļa teritorijā, tā aizsardzības zonā:

- 2.1.1. Ceļa zīmes vienā ielas posmā izvieto vienā joslā tā, lai tās netraucē gājēju, tehniskā transporta kustību, un lai tiktu ievērotas vides pieejamības prasības.
- 2.1.2. Izvietojot jaunus satiksmes organizācijas un labiekārtojuma elementus pilsētvidē, to vizuālie risinājumi jāsakrāj ar Talsu novada būvvaldi (turpmāk – Būvvalde). Ja jauni satiksmes organizācijas un labiekārtojuma elementi tiek izvietoti Talsu pilsētas vēsturiskajā centrā, ir jāņem vērā pielikumā nr. 1 “Talsu inventarizācija” noteiktās skatu perspektīvas un raksturīgos skatu punkti.
- 2.1.3. Izvietojamas tikai maza izmēra ceļa zīmes, izņemot gadījumus, kad tas nav atļauts satiksmes un gājēju drošības apsvērumu dēļ. Ceļa zīmju vizuālais risinājums jāsakrāj ar Būvvaldi.

- 2.1.4. Ceļa zīmju uzstādīšanas tehnisko risinājumu saskaņo pašvaldības ceļa speciālists.
- 2.1.5. Izvietojami tikai maza izmēra laternu stabi (3 - 4 m).
- 2.1.6. Izmantojami melni (RAL 9004 MATT) ceļazīmju un laternu stabi. Ceļa zīmju otra puse arī tiek krāsota melna (RAL 9004 MATT).
- 2.1.7. Ielas posmā vismaz viena kvartāla garumā, skvērā vai parkā uzstāda viena veida vai savstarpēji stilistiski saskaņotus funkcionāli nepieciešamos labiekārtojuma elementus: laternas, atkritumu tvertnes, velonovietnes, soliņus u.tml. elementus.
- 2.1.8. Nav pieļaujama speciālā apgaismojuma izveide virs gājēju pārejām.
- 2.1.9. Izbūvējot jaunus ietvju, brauktuvju, laukumu un iebrauktuvju segumus, tie maksimāli jāveido vienā līmenī.
- 2.1.10. Pieļaujams norobežot brauktuvi no ietves ar satiksmes organizācijas un labiekārtojuma elementiem – puķu podiem, koka barjerām un metāla, akmens vai koka stabiņiem. Nav pieļaujami satiksmes organizācijas risinājumi no sintētiskiem un tehniskiem materiāliem. Norobežojumu vizuālo risinājumu ir jāsaskaņo ar Būvvaldi.

2.2. Risinājumi:

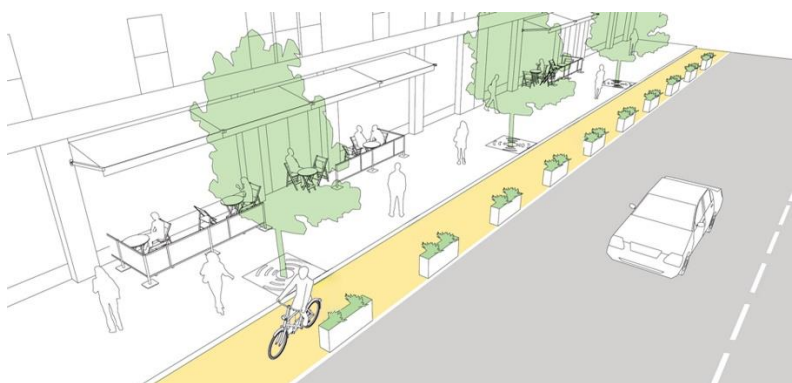
- 2.2.1. Koplietojamas ielas telpa (gājējs, velo, auto) – atļautais braukšanas ātrums 20 km/h.
- 2.2.2. Pilsētu vēsturisko centru ielās, kuras netiek veidotas kā koplietojamas ielas telpas, pieļaujama braukšanas ātrums 30 km/h.
- 2.2.3. Maksimāli jāsamazina ielas brauktuves platums, lai samazinātu vidējo braukšanas ātrumu. Samazinot ielas platumu, iegūto laukumu paredzēt velojoslai un/vai plašākai gājēju ietvei, kurai var pievienot ielu mēbeles, puķu podus un/vai citus labiekārtojuma elementus, tā labvēlīgi ietekmējot velosatiksmi un cilvēku uzturēšanos vecpilsētas ielās.



Brauktuves platums samazināts ar pamīšiem ietves paplatinājumiem, kas mazina satiksmes intensitāti un palielina gājējiem pieejamo publisko ārtelpu.



Ietves paplašināšana, pārdalot ielas telpu, ar āra mēbeļu grupām.



Ietves paplašināšana ar atdalītu gājēju un velosipēdistu joslu. Kā nodaloši elementi izmantoti viegli pārvietojami labiekārtojuma elementi (puķu kastes)

Avots: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide>

2.2.4. Gājēju pāreju marķējumu iestrādāt ielas segumā, izņemot asfaltbetona ielās.

2.2.5. Drošas gājēju infrastruktūras atdalīšanai no autotransporta jāparedz vēsturiskajai apbūvei saudzīgāki un materiālu ziņā autentiskāki risinājumi, piemēram, izmantojot akmens bruģa klājuma kombinācijas ar betona lējuma plāksnēm, taktilu betona lējuma bruģi ar vēsturiskā bruģa tendencēm un metāla punktveida reljefu.



Viena līmeņa gājēju pārejas marķējumā izmantota akmens bruģa klājuma kombinācija ar betona lējuma plāksnēm

Avots: <https://www.ksv-natursteinwelt.de/blog/natursteinpflaster-verlegen/>

2.2.6. Ielu un gājēju pāreju apgaismošanai ir pieļaujams izmantot apgaismojumu ar siltu balto gaismu (2700K). Izņēmuma gadījumi saskaņojami Būvvaldē.

3. Pilsētas ielas

3.1. Kopējās rekomendācijas pilsētas ielām, kas atrodas ārpus Valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa teritorijas vai tā aizsardzības zonas un nav tranzīta iela:

- 3.1.1. Gājēju pārejās un velosipēdu ceļu pārejās ietves izbūvē, paaugstinot brauktuvi līdz ietves līmenim.
- 3.1.2. Ātruma paškontrolei uzstādāmi ātruma mērīšanas displeji. Iekārtas vizuālais risinājums saskaņojams ar Būvvaldi.
- 3.1.3. Gājēju pāreju tuvumā nedrīkst atrasties lietus ūdens savākšanas kanalizācijas akas, tās jāveido tā, lai ūdens nesakrātos gājēju pārejas vietās.

3.2. Risinājumi:

- 3.2.1. Paaugstinātas gājēju pārejas – jārisina kopā ar lietusūdens kanalizācijas sistēmu, ja nepieciešams jāveido jaunas gūlijas lietusūdens novadīšanai.



Paaugstinātas gājēju pārejas ielās ar vidējas intensitātes satiksmi nodrošina gan drošu, gan aicinošu vidi kājāmgājējiem to ikdienas maršrutos.



Paaugstināti krustojumi palēnina braukšanas ātrumu un palielina gājēju drošību nozīmīgās publiskās ārtelpas zonās.

Avots: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide>

- 3.2.2. Jāpielieto horizontālais brauktuves marķējums, ar kuru norāda atļauto braukšanas ātrumu, vietās, kur tas ir samazināts, piemēram, dzīvojamās zonās, koplietošanas ielas telpā velo + auto.
- 3.2.3. Horizontālais brauktuves marķējums uz noteiktu laiku (vismaz uz vienu gadu) jāpielieto vietās, kurās tiek mainīts atļautais braukšanas ātrums.

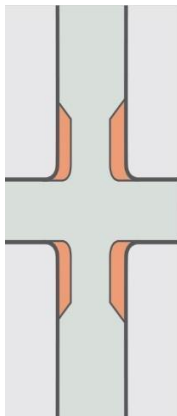


Monohroms horizontālais brauktuves marķējums.

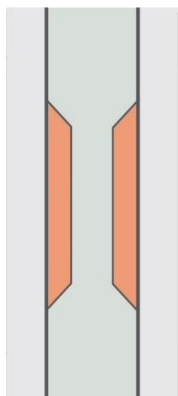


Kombinēts horizontālais brauktuves marķējums, uzrādot gan atļauto braukšanas ātrumu, gan mazaizsargātākos satiksmes dalībniekus.

- 3.2.4. Divvirzienu ielās un ielās ar intensīvu satiksmi jāveido brauktuves sašaurinājums pirms un pēc gājēju pārejas vai jāveido gājēju drošības salīņu brauktuves vidus daļā.
- 3.2.5. Gājēju pārejas tiek izgaismotas ar ielu apgaismojumu. Nav pieļaujama speciālā apgaismojuma izbūve.
- 3.2.6. Pieļaujams izmantot gājēju pārejas segumā iestrādātu apgaismojumu.
- 3.2.7. Ielu apgaismošanai ir izmantojams apgaismojums ar siltu balto gaismu (3000K), bet gājēju pāreju izgaismošanai – neitrālu balto gaismu (4000K – 5000K).



Paaugstinātas gājēju pāreja ar brauktuves sašaurinājumu kā atgādinājums par ātruma samazinājumu mazākas nozīmes ielā.



Gājēju pāreja ar brauktuves sašaurinājumu.



Avots: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide>

Paaugstināta gājēju pāreja ar drošības salu. Risinājums tiek piemērots vietās ar intensīvu gājēju plūsmu – pie skolām, parkiem, muzejiem, veikaliem.

4. Tranzīta ielas

4.1. Kopējās rekomendācijas:

- 4.1.1. Krustojumos un pie gājēju pārejām visu veidu stabi - luksofori, ceļa zīmes, apgaismojums - ir jāmarķē ar dzeltenu, kontrastējošu krāsu vai līmlenti 160 cm, 140 cm un 35 cm augstumā no ceļa virsmas.

- 4.1.2. Starp brauktuvi un ietvi jāparedz krāsojuma kontrasts, reljefa maiņa vai aizsargmargas, kas brīdinātu par novirzīšanos no ietves uz braucamo daļu.
- 4.1.3. Krustojumos uzstādītajiem luksoforiem ir jāparedz skaņas funkcija un taktilās norādes.
- 4.1.4. Gājēju pāreju marķējumam no visām pusēm ir jābūt labi saredzamām un izgaismotām.
- 4.1.5. Brauktuves šķērsošanas vietai ir jābūt vienā līmenī ar brauktuvi.
- 4.1.6. Gājēju pāreju tuvumā nedrīkst atrasties lietussavākšanas kanalizācijas akas, tas jāveido tā, lai ūdens nesakrātos gājēju pārejas vietās.

4.2. Risinājumi:

- 4.2.1. Divvirzienu ielās un ielās ar intensīvu satiksmi jāveido brauktuves sašaurinājums pirms un pēc gājēju pārejas vai veido gājēju drošības salīņu brauktuves vidus daļā, dod iespēju gājējiem droši pabeigt kustību.



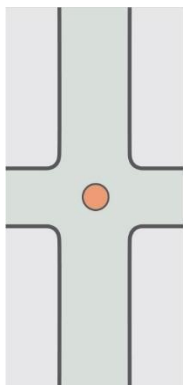
Kompakts krustojuma risinājums ar brauktuves sašaurinājumiem un pārejām ar optimālu brauktuves šķērsošanas attālumu. Gājēji pārvietojas tieši autovadītāja redzamības laukā.



Kombinēts risinājums ar vairākām drošības salīm ielām ar intensīvu satiksmi. Velojosta atdalīta no gājēju plūsmas un autotransporta.

Avots: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide>

- 4.2.2. Jānodrošina pāreju redzamība ar atbilstošu ielas vai speciālo apgaismojumu gājēju pārejām. Pieļaujams izmantot gājēju pārejas segumā iestrādātu apgaismojumu.
- 4.2.3. Gājēju pārejām uz ielām ar intensīvu satiksmi vai ātrumu 50 km/h un vairāk ir jānodrošina brīdinošs gaismas signāls diennakts tumšajā laikā.
- 4.2.4. Ātruma paškontrolei uzstādāmi ātruma mērīšanas displeji. Iekārtas vizuālais risinājums saskaņojams ar būvvaldi.
- 4.2.5. Plašos krustojumos, lai uzlabotu visu satiksmes dalībnieku redzamību, pieļaujama brauktuves sašaurināšana ar nelielu apļu izveidi.



Pat izveidojot nelielu apli, plašs krustojums kļūst pārredzamāks, jo visi satiksmes dalībnieki pārvietojas viens otra redzamības laukā.

Avots: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide>

- 4.2.6. Gājēju pārejām uz ielām ar intensīvu satiksmi pieļaujams izvietot luksoforus ar izsaukuma pogu.
- 4.2.7. Ielu apgaismošanai ir izmantojams apgaismojums ar siltu balto gaismu (3000K), bet gājēju pāreju izgaismošanai – neitrālu balto gaismu (4000K – 5000K).

Fragments no Talsu inventarizācijas

Skatu punkti ar augstu autentiskuma pakāpi

