

# Gājēju infrastruktūras izveides principi Talsu novadā

## I. Vispārīgie jautājumi

### 1.1. Rīcības soli gājēju infrastruktūras uzlabošanai:

- 1.1.1. Gājēju infrastruktūras izvērtējums;
- 1.1.2. Projektēšanas uzdevums;
- 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. 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.
- 1.2.2. Pilsētu vēsturisko centru ielas – valsts aizsargājamo pilsētībūvniecības pieminekļu teritoriju un to aizsargjoslu ietverošs ielu tīkls.

## 2. Pilsētas vēsturisko centru ielas

### 2.1. Kopējās rekomendācijas Valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa teritorijā, tā aizsardzības zonā:

- 2.1.1. Gājēju pārejas tiek projektētas atbilstoši LVS standartam 190-10 “Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi”, bet ceļa zīmju izvietojumu nosaka LVS standarti - 77-1:2016 “Ceļa zīmes 1. daļa: Ceļa zīmes”, 77-2:2016 “Ceļa zīmes. 2. daļa: Uzstādīšanas noteikumi”, 77-3:2016 “Ceļa zīmes. 3. daļa: Tehniskās prasības”.
- 2.1.2. Visi ceļa pieslēgumi uz blakus teritorijām un iekšpagalmiem tiek veidoti ievērojot gājēju ietves nepārtrauktības principu.
- 2.1.3. Izvietojot jaunus satiksmes organizācijas un labiekārtojuma elementus pilsētvidē, to vizuālie risinājumi jāaskaņo 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 punktus.
- 2.1.4. Ceļa zīmju vizuālais risinājums jāaskaņo ar Būvvaldi.
- 2.1.5. Ceļa zīmju uzstādīšanas tehnisko risinājumu saskaņo pašvaldības ceļa speciālists.
- 2.1.6. Izvietojami tikai maza izmēra laternu stabi (3 - 4 m).
- 2.1.7. Izmantojami melni (RAL 9004 MATT) ceļazīmju un laternu stabi. Ceļazīmju un laternu stabi, kas atrodas gājēju satiksmes telpā ir jāmarķē ar kontrastējošas krāsas joslām. Pilsētu vēsturisko centru ielās pieļaujams baltas un melnas krāsas marķējums.

- 2.1.8. 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.
- 2.1.9. Gājēju pārejas jānodrošina ar vēsturiskajai videi saudzīgiem apgaismojuma risinājumiem, kas nodrošina gājēja redzamību gan pirms, gan uz gājēju pārejas.
- 2.1.10. Izbūvējot jaunus ietvju, brauktuvju, laukumu un iebrauktuvju segumus, tie maksimāli jāveido vienā līmenī.
- 2.1.11. 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 jāaskaņo ar Būvvaldi.

## 2.2. Risinājumi:

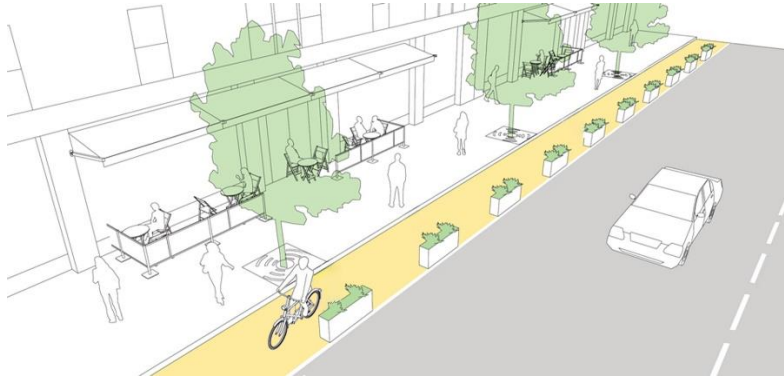
- 2.2.1. Koplietojamas ielas telpa (gājējs, velo, auto) – atļautais braukšanas ātrums 20 km/h.
- 2.2.2. Pilsētu vēsturisko centru ielās, kuras netiek veidotas kā koplietojamas ielas telpas, pieļaujama braukšanas ātrums 30 km/h.
- 2.2.3. Maksimāli jāsamazina ielas brauktuves platums, lai samazinātu vidējo braukšanas ātrumu. Samazinot ielas platumu, iegūto laukumu paredzēt veloinfrastruktūru 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 paplašinājumiem, kas mazina satiksmes intensitāti un palielina gājējiem pieejamo publisko ārtelpu.



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



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

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

2.2.4. Horizontālie apzīmējumi var tikt iestrādāti ielas segumā, izmantojot kvalitatīvus bruģa risinājumus.

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.



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

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

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 un velo infrastruktūras šķērsojumi tiek veidoti ievērojot gājēju ietves nepārtrauktības principu, paaugstinot brauktuvi līdz ietves līmenim.

3.1.2. Ātruma paškontrolē uzstādāmi ātruma mērīšanas displeji. Iekārtas vizuālais risinājums saskaņojams ar Būvvaldi.

3.1.3. Lietus ūdens savākšanas kanalizācijas akas 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 gūlījas 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. Vietās, kurās tiek mainīts atļautais braukšanas ātrums, ieteicams izmantot 952. apzīmējumu.





Monohroms horizontālais  
brauktuves marķējums



- 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, nodrošinot gājēja redzamību gan pirms, gan uz gājēju pārejas. Nav pieļaujama speciālā apgaismojuma izbūve.
- 3.2.6. Pieļaujams izmantot gājēju pārejas segumā iestrādātus papildus atstarojošos elementus.
- 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.



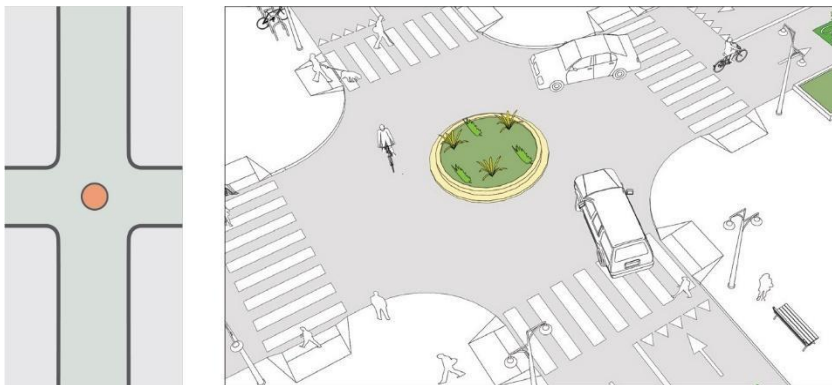
Gājēju pāreja ar brauktuves sašaurinājumu.



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

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

3.2.8. Plašos krustojumos, lai uzlabotu visu satiksmes dalībnieku redzamību, pieļaujama brauktuves sašaurināšana ar nelielu apli izveidi, ievērojot braukšanas trajektoriju ierobežojumus.



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. Tranzīta ielas**

### **4.1. Kopējās rekomendācijas:**

- 4.1.1. Krustojumos un pie gājēju pārejām visu veidu stabi, kas atrodas gājēju satiksmes telpā (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. Brauktuves šķērsošanas vietai ir jābūt vienā līmenī ar brauktuvi.
- 4.1.5. Lietus ūdens savākšanas kanalizācijas akas 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 salām 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 paredzams speciālais apgaismojums gājēju pārejām.
- 4.2.4. Ātruma paškontrolei uzstādāmi ātruma mērīšanas displeji. Iekārtas vizuālais risinājums saskaņojams ar būvvaldi.

- 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).

2024

Talsu novada būvvalde



## Fragments no Talsu inventarizācijas

### Skatu punkti ar augstu autentiskuma pakāpi

