



Vispārīga Preiļu novada un detalizēta Preiļu pilsētas transporta attīstības koncepcija

2024

Satura rādītājs

levads.....	3
1. Transporta nozare plānošanas dokumentos.....	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 2012. – 2027. gadam	7
1.1.4. Reģionālas nozīmes transporta attīstības koncepcija 2021. – 2023. gadam	8
1.2. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti.....	9
1.2.1. Latgales stratēģija 2030	9
1.3. Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti	10
1.3.1. Preiļu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija	10
1.3.2. Spēkā esošie teritorijas plānojumi.....	13
1.3.3. Preiļu novada attīstības programma	15
2. Vispārīgs teritorijas un transporta infrastruktūras raksturojums	16
2.1. Teritorija, novietojums un platība	16
2.2. Transporta infrastruktūra	17
2.2.1. Autoceļu tīkls	17
2.2.2. Valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums	17
2.2.3. Tilti	18
2.2.4. Komersanta ceļi.....	19
2.2.5. Dzelzceļa infrastruktūra	20
2.2.6. Drošība	22
2.3. Sabiedrības viedoklis.....	23
3. Risinājumi nacionālas un vietējas nozīmes transporta infrastruktūrai	25
3.1. Nacionālas un vietējas nozīmes transporta attīstības teritorijas	25
3.2. Valsts autoceļi, to aizsargjoslu un sarkano līniju platumi	25
3.3. Pievienojumi valsts ceļu tīklam	26
4. Risinājumi transporta infrastruktūrai Preiļu pilsētā un ciemos.....	28
4.1. Normatīvo aktu priekšnosacījumi transporta infrastruktūras plānošanai	28
4.2. Preiļu pilsētas transporta infrastruktūras un mobilitātes attīstība	31
4.2.1. Esošais un plānotais ielu tīkls un kategorijas	31
4.2.2. Esošā un plānotā mobilitātes attīstība	32
4.3. Ielu, ceļu piederība un klasifikācija apdzīvotās vietās un ārpus tām	35

IEVADS

Preiļu novada dome 2022. gada 29. decembrī pieņēma lēmumu "Par Preiļu novada teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu" (prot. Nr. 26., 31. §) un apstiprināja Darba uzdevumu.

Transporta attīstības koncepcijas teritorija ir Preiļu novada administratīvā teritorija.

NORMATĪVAIS REGULĒJUMS

Transporta attīstības koncepcijas izstrādi reglamentē Ministru kabineta noteikumu Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 76.punkts, kas nosaka, ka *teritorijas plānojumā vai lokālpļānojumā ietver vispārīgu transporta attīstības plānu, kurā shematiski attēlo vienotu ielu un ceļu tīklu, tai skaitā plānoto ielu un ceļu trases, perspektīvos pievienojumus, transporta mezglus, kā arī ielu kategorijas un Zemes pārvaldības likuma, 5. pants, kas paredz pašvaldībai nepieciešamību noteikt tehniskās publiskās infrastruktūras teritorijas, tai skaitā ilgtermiņā izvērtējot/izpētot nepieciešamību pēc šādu teritoriju noteikšanas un to realizācijas iespējām.*

Tāpat arī Ministru kabineta noteikumu Nr.628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" 31.2.2. punkts, kas nosaka, ka teritorijas plānojuma grafiskajā daļā attēlo *publiskās infrastruktūras objektus (izņemot sociālās infrastruktūras objektus), norādot plānotos ceļus un plānotās pievienojumu vietas valsts un pašvaldību autoceļiem (publiskās lietošanas autoceļu tīklam), kuru novietojums var tikt precizēts būvprojektā atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem un 39.3. punkts nosaka nepieciešamību ar detālpļānojuma izstrādi risināt pievienojumus valsts autoceļiem, ja tas nav risināts teritorijas plānojumā, lokālpļānojumā vai tematiskajā plānojumā.*

DARBA UZDEVUMS

Darba uzdevuma 4.13. punkts nosaka *sagatavot vispārīgu novada un detalizētu Preiļu pilsētas transporta attīstības koncepciju, apzinot esošo transporta plūsmu un sagatavot priekšlikumu attīstībai perspektīvā un savukārt 4.14. punkts nosaka teritorijas plānojuma ietvaros izstrādāt novada vienoto pašvaldības ceļu un ielu klasifikāciju, noteikt prasības pieslēgumu veidošanai, noteikt ceļu nodalījumu joslas un ielu sarkanās līnijas, ielu un ceļu tipiskos šķērsprofilus, t.sk. velo un sabiedriskā transporta plānošanai.*

Atsevišķs lēmums par "Vispārīgas Preiļu novada un detalizēta Preiļu pilsētas transporta attīstības koncepcijas" izstrādi nav pieņemts (turpmāk tekstā – Transporta attīstības koncepcija).

SASKAŅOTĪBA

Transporta attīstības koncepcijas izstrādē izmantota Preiļu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija no 2022.gada¹ un Attīstības programma 2022. – 2029. gadam.²

SABIEDRĪBAS LĪDZDALĪBA

Visi paziņojumi par Transporta attīstības koncepcijas izstrādes gaitu publicēti Preiļu novada pašvaldības tīmekļa vietnē www.preili.lv un informatīvajā izdevumā "Preiļu Novada Vēstis".

¹ https://geolativija.lv/geo/tapis#document_19389

² https://geolativija.lv/geo/tapis#document_19391

Informācija par Transporta attīstības koncepcijas izstrādi pieejama Valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā "Ģeolatvija.lv" Preiļu novada teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros.

Transporta attīstības koncepcijas izstrādes procesā iesaistītas valsts iestādes, Preiļu novada pašvaldības iestādes un kapitālsabiedrības, struktūrvienību pārstāvji u.c.

Noformējumam izmantoti fotoattēli no Preiļu novada pašvaldības arhīva, t.sk. sociālo tīklu vietnes Facebook, no Latgales tūrisma interneta vietnes.



Anese Anina

1. TRANSPORTA NOZARE PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS

1.1. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti

1.1.1. LATVIJAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2030. GADAM

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam³ (turpmāk – Stratēģija 2030) transporta infrastruktūras jautājumus iezīmē divās prioritātēs – “Inovātīva un ekoeftīva ekonomika” (prioritārais ilgtermiņa rīcības virziens “Energoefektivitāte un videi draudzīga transporta politika”) un “Telpiskās attīstības perspektīva” (prioritārie ilgtermiņa rīcības virzieni “Transporta infrastruktūras plānošana un sabiedriskais transports” un “Transporta infrastruktūras attīstība”).

Attiecībā uz energoefektīvu un videi draudzīgu transporta politiku Stratēģija 2030 prioritātē “Inovātīva un ekoeftīva ekonomika” nosaka, ka **attīstāms videi draudzīgs transports**, veicinot sabiedriskā transporta un privātā autotransporta pāreju uz elektrisko piedziņu, ar biogāzi un biodegvielu darbināmiem un ar hibrīddzinējiem aprīkotiem automobiļiem utt.

Prioritātē “Telpiskās attīstības perspektīva” akcentē trīs galvenos aspektus – **sasniedzamības uzlabošana, apdzīvojums** kā ekonomiskās attīstības, cilvēku dzīves un darba vidi un nacionālo interešu telpas, kas ir unikālas specifiskas teritorijas, kas nozīmīgas visas valsts attīstībai.

Stratēģija 2030 nosaka nepieciešamību **uzlabot iekšējo un ārējo sasniedzamību**, kas īstenojams caur:

- transporta infrastruktūras plānošanu;
- integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošanu;
- autoceļu tīkla attīstību;
- dzelzceļa transporta attīstību;
- gaisa satiksmes attīstību;
- ostu attīstību;
- u.c.

Apdzīvojuma izaicinājumu risināšanai, lai iedzīvotājiem nodrošinātu līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus neatkarīgi no dzīves vietas un nostiprinātu valsts policentrisku apdzīvojuma struktūru, Stratēģija 2030 noteikusi būtiskākos rīcības virzienus ar iespējamajiem risinājumiem:

- attīstības centru izaugsme – reģionu attīstības virzītājspēka (pilsētu) potenciāla un konkurētspējas paaugstināšana atbilstoši to resursiem un prioritātēm, veidojot pievilcīgu pilsētvidi gan iedzīvotājiem, gan investoriem;
- pilsētu un lauku teritoriju mijiedarbības veicināšana, cita starpā sekmējot mobilitātes iespējas, t.sk. nodrošinot attīstības centru sasniedzamību lauku iedzīvotājiem, kā arī radot iespējas lauksaimniecības un mežsaimniecības produkcijas realizācijai;
- attīstības centru funkcionālais tīkla stiprināšana, nozīmīgu lomu piešķirot mobilitātei – labāka attīstības centru sasniedzamība veicinās lauku teritoriju integrēšanu kopējā funkcionālajā tīklā. Efektīva mobilitāte ir jānodrošina gan starp dažāda līmeņa attīstības centriem, gan ar galvaspilsētu.

³ [Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam](#)

Lauku teritorijām, kā nacionālo interešu telpām, Stratēģija 2030 uzsvēr **attīstības centru izaugsmi un pilsētu un lauku mijiedarbības nepieciešamību**, kuru iespējams sekmēt, uzlabojot mobilitātes iespējas, tostarp nodrošinot attīstības centru sasniedzamību lauku iedzīvotājiem, kā arī radot iespējas lauksaimniecības un mežsaimniecības produkcijas realizācijai.

Attiecībā uz Rīgas metropoles areālu kā valsts interešu telpu ar izcilu vērtību un nozīmi valsts ilgtspējīgai attīstībai, identitātes saglabāšanai un ietver valsts attīstībai nozīmīgus stratēģiskos resursus, Stratēģija 2030 norāda uz nepieciešamiem **kompleksiem risinājumiem un mērķtiecīgu politiku** koordinētas attīstības veicināšanai, ņemot vērā, ka šajā teritorijā veidojas dažādi interešu konflikti un problēmas, kas pārsniedz reģionu un atsevišķu nozaru kompetenci.

1.1.2. LATVIJAS NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2021. – 2027. GADAM

Latvijas nacionālā attīstības plāna 2021. – 2027. gadam⁴ (turpmāk – NAP2027) viena no prioritātēm ir “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” - 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. 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**.

Saistītā rīcības virziena “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” mērķis transporta jomā ir **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, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti.

Saistītā rīcības virziena “Līdzsvarota reģionālā attīstība” 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. Uzdevumu kopums ir vērsts uz to, lai ar vietējās pašvaldības mērķtiecīgu politiku uzlabotu publisko infrastruktūru uzņēmējdarbības atbalstam, piesaistītu investīcijas inovāciju radīšanai, radītu darbavietu un pakalpojumu daudzveidību un uzlabotu uzņēmējdarbības vidi, **nodrošinātu darbaspēka mobilitāti** reģionu iekšienē un starp reģioniem un vienlaikus saglabātu valsts un pašvaldību pakalpojumu pieejamības līmeni – gan izmantojot digitalizācijas iespējas, gan ieviešot alternatīvus fizisko pakalpojumu sniegšanas modeļus, kas pielāgoti atsevišķas apdzīvotās vietas vajadzībām.

Stratēģijā 2030 viena no noteiktajām interešu telpām, tāpat kā Rīgas metropoles areāls un attīstības centri, ir lauku attīstības telpa, kam NAP2027 pilsētu un lauku mijiedarbības dimensijā kā vienu dimensiju saredz administratīvo – kopīgu projektu realizēšanu (pakalpojumu pieejamībai un mobilitātei) **sadarbojoties** sabiedriskā transporta tīklu nodrošināšanā un alternatīvu mobilitātes modeļu ieviešanā.

⁴ [Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam](#)

1.1.3. TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2012. – 2027. GADAM

Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnēm 2012. – 2027. gadam⁵ (turpmāk – Pamatnostādnes 2027), transporta politikas mērķis ir **integrēta transporta sistēma**, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku. Mērķis noteikts, pamatojoties uz Eiropas Zaļo kursu: paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.

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.

Pamatnostādnēs 2027 noteikti pieci **sasniedzamie politikas rezultāti** ar sasniedzamajiem rādītājiem:

- 1) uzlabotas mobilitātes iespējas;
- 2) samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte;
- 3) nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma;
- 4) paaugstināta transporta drošība un drošums;
- 5) sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

Ieviešot risinājumus, tiem jābūt vēršiem 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;
- **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 piekļūstamību**, 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;
- **kvalitatīvu un konkurētspējīgu infrastruktūru**, kas veicina valsts kopējo ekonomisko izaugsmi;
- **stabilitāti un godīgu konkurenci** darba tirgū, nodrošinot cienīgus darba apstākļus un samaksu transporta darbiniekiem, atbalstot un sekmējot sociālo partneru centienus Ģenerālvienošanās slēgšanai transporta nozarēs;
- **drošību un drošumu**, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus;
- **labu pārvaldību** valsts mobilitātes un loģistikas aktīvos un uzņēmumos, kā arī efektīvi funkcionējošu pakalpojumu un investīciju tirgu.

Pamatnostādņu 2027 īstenošanas plānā **pašvaldības kā līdzatbildīgās institūcijas** norādītas vairākos uzdevumos, piemēram, izveidot mobilitātes punktus; ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu); ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu; izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai; Īstenojot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu

⁵ [Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam](#)

un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai u.c., savukārt kā *atbildīgās institūcijas* – pasākumā “TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru”.

1.1.4. REĢIONĀLAS NOZĪMES TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA 2021. – 2023. GADAM

Reģionālas nozīmes transporta attīstības koncepcijā 2021. – 2023. gadam⁶ sniegts esošās situācijas raksturojums, izvirzīti galvenie izaicinājumi, dots pamatojums nepieciešamajām izmaiņām, noteikti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pamatprincipi un iezīmēti attīstības virzieni laika periodam no 2021. līdz 2030. gadam.

Sabiedriskā transporta sistēmas attīstības pieci mērķi	Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, noteikti pakalpojumu sniegšanas pamatprincipi
1) nodrošināt labu sasniedzamību, sniedzot efektīvus transporta pakalpojumus visos novados (reģionos), lai veicinātu to līdzsvarotu attīstību	1) sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pieejami un ērti sasniedzami iedzīvotājiem visā Latvijas teritorijā, kā arī spēj apmierināt iedzīvotāju mobilitātes vajadzības
2) veicināt sociālo integrāciju, uzlabojot transporta pakalpojumu pieejamību visām iedzīvotāju grupām	2) sabiedriskais transports ir pievilcīgs pasažieriem un ērti lietojams
3) uzlabot sabiedriskā transporta sistēmas efektivitāti, nodrošinot ērtus savienojumus starp dažādiem maršrutiem un transporta veidiem un paplašinot vienoto biļešu ieviešanu un inovatīvus norēķinus par braucienu	3) dažādi sabiedriskā transporta pakalpojumu veidi ir savstarpēji savienojami (saistīti), saskaņojot maršrutus un laika grafikus, kas nodrošina pasažierim ērtu nokļūšanu no sākumpunkta līdz izvēlētajam galamērķim
4) uzlabot pārvadājumu kvalitāti un satiksmes drošību visos pārvadājumu veidos	4) sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājums ir elastīgs, spēj ātri reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām
5) samazināt negatīvu ietekmi uz apkārtējo vidi, veicot ieguldījumus transporta infrastruktūrā un transportlīdzekļos, kas samazina izmešu emisijas un enerģijas patēriņu. Saglabāt pārvadājumus pa dzelzceļu par prioritāriem vietās ar lielu pasažieru plūsmu	5) sabiedriskā transporta sistēma ir ekonomiski efektīva, sniedzot pēc iespējas lielākus sociālekonomiskos ieguvumus sabiedrībai ar pieejamiem resursiem
	6) autobusu maršruti, kas kursē paralēli dzelzceļa maršrutiem un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, tiek apkalpoti uz komerciāliem principiem bez valsts dotācijām

⁶ Nav publiski pieejams, skatīt Satiksmes ministrijas informatīvo ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam" <https://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473219>, <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/valdiba-atbalsta-sabiedriska-transporta-koncepciju>

1.2. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti

1.2.1. LATGALES STRATĒGIJA 2030

Latgales stratēģijas lielais mērķis ir panākt straujāku reģiona ekonomisko attīstību, lai palielinātu cilvēku ienākumus, saglabātu un vairotu Latgales bagātīgo potenciālu un padarītu Latgali par pievilcīgu dzīves vidi arī nākamajām paaudzēm.

Latgales stratēģija 2030 nosaka **četrus stratēģiskos virzienus**, kuri koncentrē uzmanību galvenā mērķa sasniegšanai. Tie ir cieši saistīti savstarpēji, vienlaikus katrs prasot speciālus uzdevumus. Latgales reģiona izaugsme būs iespējama, ja reģiona vērtība būs uzņēmība, un uzņēmumi saņems efektīvu atbalstu, ja reģions būs iekšēji un starptautiski savienots, ja Latgale **nepārtraukti pilnveidos savas prasmes un tiks realizēti labas pārvaldības principi:**

- Prasmes
- Savienojumi
- Gudra pārvaldība
- Efektīvi uzņēmumi

Savienojumi ir īstenojami tehniski un sociāli. Tehniskie jeb infrastruktūras risinājumi ceļu, satiksmes, informācijas pārraides, savienotu transporta veidu un mezgla vietu formās nepieciešami, lai samazinātu "attālumu laikā", radītu pakalpojumu pieejamību, drošību un ātru komerciālās darbības apriti. Sociālie tīkli un biznesa tīkli nepieciešami, lai veidotu un realizētu jaunas idejas.

Svarīgi ir šādi savienojumi:

- nokļūšana reģiona centros – radiālo struktūru izveide (no jebkuras vietas 30 minūšu laikā līdz tuvākajai pilsētai / attīstības centram un 45 minūšu laikā līdz nacionālas nozīmes pilsētai), savienojumi līdz pagastu centriem;
- transporta koridori Austrumu-Rietumu un Dienvidu-Ziemeļu virzienos (dzelzceļš/autoceļi – multimodālās asis);
- dzelzceļa savienojums ar Rīgu (nodrošinot nokļūšanu Rīgā no Daugavpils vai Rēzeknes 2 stundu laikā);
- autosatiksmes ar Rīgu (četrus joslus autoceļš Daugavpils-Rīga un Rēzekne-Rīga);
- Daugavpils lidostas savienojumi ar Rīgu, Minsku, Sanktpēterburgu un Viļņu, kā arī ar citām Eiropas pilsētām;
- Austrumu sēģis projekts;
- esošie robežšķērsošanas punkti ar Krieviju un Baltkrieviju, jaunu robežšķērsošanas punktu izveide;
- platjoslas interneta savienojums visā teritorijā – atbalsts pakalpojumu pieejamībai un uzņēmējdarbībai.

Savienojumi nodrošinās mobilitāti, elastību, informētību un neierobežotību dažādos veidos un laikā, kā arī minimālo standartu nokļūšanu.

Gudra pārvaldība īstenojama pašvaldībām, rodot pamatu pilnvērtīgai reģiona resursu izmantošanai.

Pilsētas koncentrē zināšanas, darba vietas, sabiedriskos un komerciālos pakalpojumus, kā arī **satiksmi un infrastruktūru**. Tās **nodrošina atbalsta saiknes** ar citām apdzīvotām vietām un lauku teritorijām reģionā. Nākotnē pilsētās dzīvos trīs ceturtdaļas Latgales reģiona iedzīvotāju, stipras pilsētas ir reģiona izaugsmes priekšnoteikums. Pilsētas, kurām ir skaidri saprotamas to dažādās lomas un kuras tās spēlē reģiona, valsts un pasaules līmenī. Preiļi ir viens reģiona attīstības centriem un partneriem valsts un starptautiskā līmenī.

1.3. Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti

1.3.1. PREIĻU NOVADA ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA

Preiļu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā no 2022.gada⁷ (turpmāk – Stratēģija) iekļautā **ilgtermiņa vīzija**

Preiļu novads ir starptautiski atpazīstama latgaliska teritorija, pievilcīga vieta biznesam un darbam, laikmetīga un tīra vide, kur izaugt veselam un laimīgam bērnam.

Preiļi VAR – Preiļi, Vārkava, Aglona, Riebiņi – ir darbīgas un pašpietiekamas vietējās kopienas ar rūpēm par vietu un apkārtējiem

iezīmē teritorijas vēlamu attīstības virzienu un stratēģiskais mērķis “Pievilcīga dzīves vide” ir viens no četriem, ar kuru palīdzību jāpanāk saskaņota un koordinēta virzība uz vīzijas sasniegšanu, un tiecas uz to, lai Preiļu novads būtu pievilcīga un ilgtspējīga dzīves vide. Iedzīvotājiem un uzņēmumiem ir pieejama kvalitatīva publiskā un inženiertehniskā infrastruktūra, ērtas mobilitātes iespējas un savienojumi. Preiļu novads ir klimatneitrāls un ilgtspējīgs resursu izmantošanā. Dabas un vides vērtības tiek saglabātas nākamajām paaudzēm.

Ilgtermiņa prioritāte “Ērta, droša, patīkama vide un savienojumi” aptver sabiedrībai ērtas, drošas un patīkamas dzīves vides veidošanu – publiskās infrastruktūras attīstība, publiskās ārtelpas un vides, ainaviskās kvalitātes uzlabošana. Droša mobilitāte un ērti savienojumi sekmē arī strādājošo konkurētspēju. Klimatneitralitāte un pielāgošanās spējas stiprināšana iezīmē dienaskārtību straujās mainības apstākļos.

Loģistika un transports ir viens no novada ekonomiskās specializācijas virzieniem, kuri atspoguļo perspektīvās ekonomiskās attīstības iespējas un virzienus, balstoties uz esošajiem resursiem un iespējam.

Galvenie transporta koridori un infrastruktūra ir viens no Preiļu novada nozīmīgākajiem esošās **telpiskās struktūras elementiem**. Katram telpiskās struktūras elementam ir iekļautas **vadlīnijas** to plānošanai un izmantošanai, un vadlīnijas sniedz norādes turpmākajai Preiļu novada teritorijas izmantošanai un attīstības plānošanai – tās izmanto **par pamatu teritorijas plānojumam, lokālplānojumam un tematisko plānojamu izstrādē**.

Preiļu novads ilgtermiņa perspektīvā cita starpā **atbalsta** Esošās apdzīvotuma struktūras saglabāšanu un Apdzīvoto vietu sasniedzamības nodrošināšanu.

Vadlīnijas transporta infrastruktūras attīstībai un plānošanai:

- jāattīsta efektīva un ilgtspējīga novada **iekšējā sasniedzamība** starp apdzīvotām vietām, rekonstrējot autoceļus;
- jāattīsta efektīva un ilgtspējīga novada **ārējā sasniedzamība** ar blakus novadiem un valstspilsētām, veicinot autoceļu rekonstrukciju;
- jāsekmē **drošas un kvalitatīvas** ceļu, ielu, ietvju, stāvlaukumu infrastruktūras attīstība;
- jāuzlabo **pilsētas un ciemu** galveno ielu seguma kvalitāte;
- apdzīvotajās vietās jāparedz **ielu apgaismojuma** izveide un modernizācija;

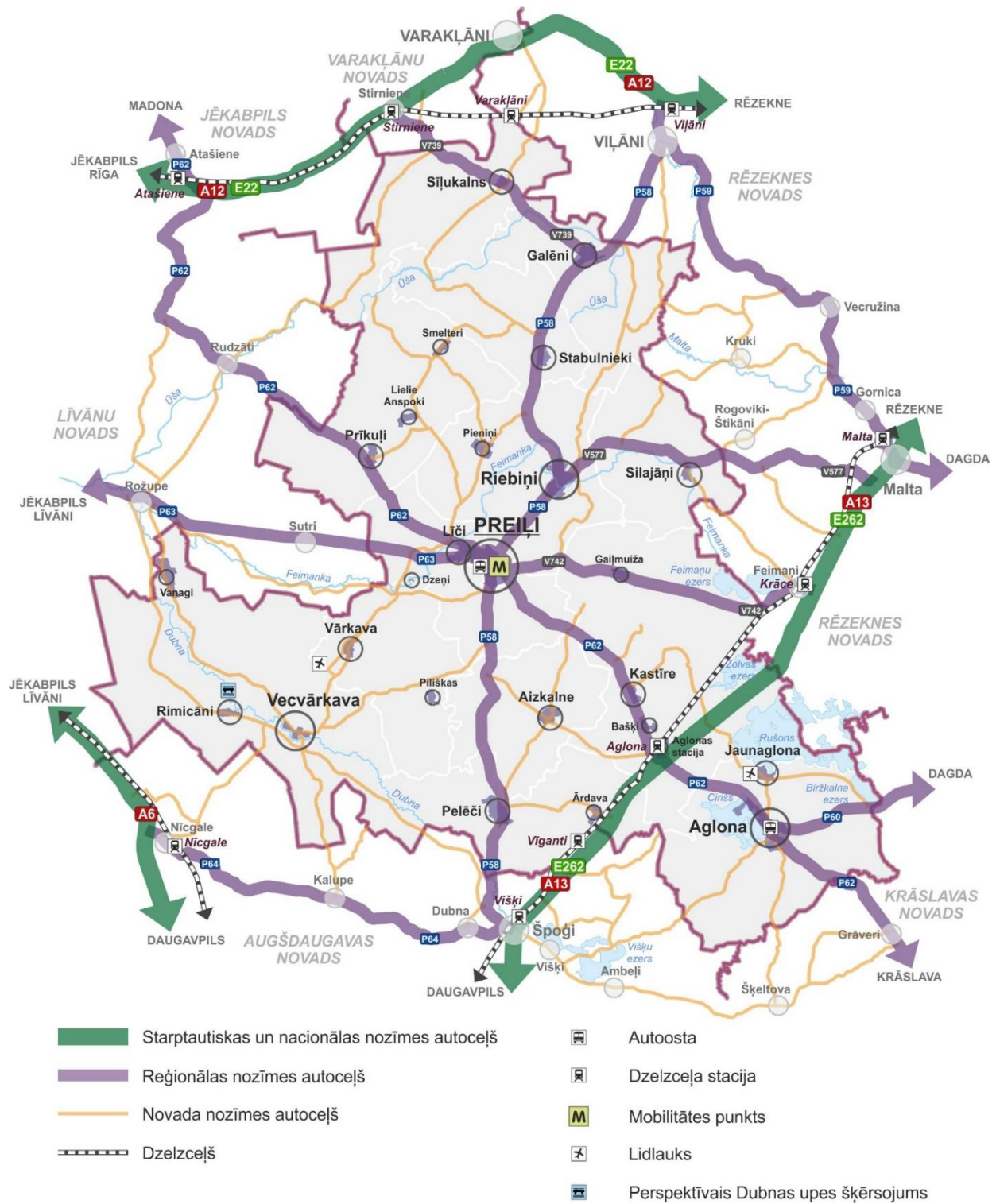
⁷ [Preiļu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija no 2022. gada](#)

- jāizveido **efektīva sabiedriskā transporta** sistēma;
- jāveicina **dzelzceļa pasažieru pārvadājumu izveide**;
- pašvaldības teritorijas attīstības plānošanas dokumentos jāparedz **veloceļu** tīklu izveide, ielas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma takas;
- veicot ielu un autoceļu rekonstrukciju, jāparedz **gājējiem un velobraucējiem piemērota infrastruktūra**;
- **apbūve** jāplāno tādā attālumā no ceļiem, kas neprasa papildu pasākumus aizsardzībai pret autotransporta radīto troksni, izplūdes gāzēm un citu negatīvo ietekmi;
- lai racionāli izmantotu teritoriju, jāparedz pēc iespējas **kompaktāka** visu **inženiertīklu** koncentrēšana transporta koridoros gar autoceļiem vai dzelzceļiem.

Starp Stratēģijā iekļautajām prioritāri attīstāmajām teritorijām⁸ ir **Dubnas upes šķērsojuma atjaunošana** Rimicānu pagastā pie Rimicāniem (kādreizējā vēsturiskā upes šķērsojuma atrašanās vietā) nolūkā uzlabot lauksaimnieciskās darbības efektivitāti.

Novadu šķērsojošie ceļi pilda ne tikai fizisko savienojumu funkciju, bet lielā mērā kļuvuši arī par tūrisma un ainavu ceļiem, nodrošinot novada sasniedzamību un veicinot tūrisma attīstību. Perspektīvā saglabājami un atsedzami ainaviskie skatu punkti no ceļiem.

⁸ Prioritāri attīstāmās teritorijas lielākoties ir areāli vai vietas, kurās notiek vai tiek plānota aktīva saimnieciskā darbība un kuru attīstība dod nozīmīgu piensu Preiļu novada pašpietiekamības nodrošināšanā, ekonomiskā attīstībā un dzīves kvalitātes uzlabošanā.



ATTĒLS 1. Izkopējums no Stratēģijas. Galvenie transporta koridori un infrastruktūra

Balstoties apdzīvojuma struktūrā, attīstības potenciālā, iedzīvotāju skaitā, infrastruktūras un publisko pakalpojumu nodrošinājumā, Stratēģija nosaka **4 attīstības centru līmeņu iedalījumu: reģionālas, novada, vietējas nozīmes attīstības centrs un ciems**, papildus definējot funkcionāli nozīmīgas vietas. Katra attīstības centra līmenim paredzēts vēlāmais pakalpojumu grozs, t.sk. arī attiecībā uz transporta infrastruktūru un mobilitāti.

TABULA 1. Preiļu novada attīstības centri un vēlāmais minimālais pakalpojumu grozs

Apdzīvotās vietas nosaukums	Līmenis	Vēlāmais minimālais pakalpojumu grozs
Preiļi	Reģionālas nozīmes attīstības centrs	ielu apgaismojums, gājējiem un velobraucējiem pieejama infrastruktūra, sabiedriskais transports, elektrouzlādes punkti, mobilitātes punkti u.c.
Aglona, Riebiņi, Vecvārkava	Novada nozīmes attīstības centrs	ielu apgaismojums, gājējiem un velobraucējiem pieejama infrastruktūra, melnā seguma ceļš līdz novada administratīvajam centram, sabiedriskais transports, elektrouzlādes punkts, mobilitātes punkts u.c.
Aizkalne, Galēni, Jaunaglona, Kastīre, Liči, Pelēči, Pīkuļi, Rimicāni, Silajāņi, Sīļukalns Stabulnieki, Vārkava	Vietējas nozīmes attīstības centrs	ielu apgaismojums, gājējiem un velobraucējiem pieejama infrastruktūra, melnā seguma ceļš līdz novada nozīmes vai administratīvajam centram, sabiedriskais transports ar pieturvietu u.c.
Bašķi, Aglonas stacija, Ārdava, Vanagi, Piliškas, Dzeņi, Gaiļmuiža, Pieniņi, Lielie Anspoki, Smelteri	Ciems	gājējiem un velobraucējiem pieejama infrastruktūra, melnā seguma ceļš līdz vietējas nozīmes, novada nozīmes vai administratīvajam centram, sabiedriskais transports un pieturvieta u.c.

1.3.2. SPĒKĀ ESOŠIE TERITORIJAS PLĀNOJUMI

Preiļu novada teritorijas plānojums 2016. - 2031. gadam (ar 2018. gada grozījumiem)⁹ (turpmāk – Preiļu novada TP) ietver prasības transporta infrastruktūrai, t.sk. – prasības jaunu ielu projektēšanai un prasības velosipēdu un automašīnu novietņu izveidošanai. Iekļauta arī nodaļa par ielu klasifikāciju, sarkanajām līnijām un redzamības nodrošināšanu. Saskaņā ar TIAN 31. punktu, Preiļu pilsētas esošajām ielām sarkanās līnijas tiek noteiktas 1.pielikumā.

Iekļauts magistralo un galveno ielu minimālais platums sarkanajās līnijās (15 m) un minimālais brauktuves platums (5 m). Vietējām ielām, izņemot piebrauktuves minimālais platums sarkanajās līnijās ir 10 m, bet brauktuves minimālais platums – 4,5 m.

Nav noteiktas nacionālas vai vietējas nozīmes transporta attīstības teritorijas.

Grafiskajā daļā ielas un laukumi attēloti kā Transporta infrastruktūras teritorijas (TR). Plānotās ielas grafiskajā daļā atsevišķi netiek izdalītas.

⁹ [Preiļu novada teritorijas plānojums 2016.-2031.gadam \(ar 2018.gada grozījumiem\)](#)

Vārkavas novada teritorijas plānojumā 2016. - 2026. gadam¹⁰ (turpmāk – Vārkavas novada TP) iekļauta atsevišķa nodaļa transporta infrastruktūras plānošanai ar apakšnodaļām – Vispārīgās prasības transporta tīkla plānošanai, lelu un ceļu iedalījums, lelu sarkanās līnijas, lelu un autoceļu pievienojumi (pieslēgumi), letves un gājēju celiņi, Gājēju pārejas un tuneli, Sabiedriskā transporta pieturvietas, Veloceliņi. Atsevišķa nodaļa paredzēta arī Transportlīdzekļu novietošanai un Aizsargjoslām gar ielām un ceļiem, nosakot, ka gar valsts vietējiem autoceļiem aizsargjosla ir 30 m uz katru pusi no ceļa ass un gar pašvaldības autoceļiem – 30 m uz katru pusi no ceļa ass (informācija atspoguļota arī Grafiskajā daļā).

Vārkavas novada pašvaldības autoceļu saraksts dots 4. tabulā "Vārkavas novada pašvaldības ceļi" un novada ciemu ielu sarkano līniju platumi doti 5. tabulā "Vārkavas novada ciemu ielu sarkano līniju platumi".

Grafiskajā daļā transporta infrastruktūra ir iekrāsota tumši pelēka, taču leģendā nav atšifrējums.

Riebiņu novada teritorijas plānojumā 2012. – 2024. gadam¹¹ (turpmāk – Riebiņu novada TP) iekļautas nodaļas par piekļūšanas noteikumiem, krustojumu pārredzamību, būvju attālumu no ceļiem un transportlīdzekļu novietnēm.

Nodaļā *Transporta infrastruktūras teritorijas (I)* iekļautas trīs apakšnodaļas, ietverot vispārīgās prasības transporta infrastruktūras teritorijās (t.sk. valsts ceļu saraksts un parametri), prasības ceļu un ielu izbūvei, prasības dzelzceļa infrastruktūras teritoriju un to apkārtnes izmantošanai.

Grafiskajā daļā attēloti ceļi ar un bez asfalta seguma (ar grants segumu), attēlotas Transporta infrastruktūras teritorijas .

Aglonas novada teritorijas plānojumā 2013. – 2025. gadam¹² (turpmāk – Aglonas novada TP) iekļautas nodaļas – *Redzamības trīsstūri un redzamības nodrošināšana, Piekļūšanas noteikumi, Prasības automašīnu un velosipēdu novietošanai, Aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem* (saraksts ar valsts autoceļiem novadā un attiecīgi aizsargjoslu platumi), *Transporta infrastruktūras teritorija (TR)* .

Nodaļā *Prasības apstādījumu ierīkošanai un uzturēšanai* iekļauti attālumi no ietvēm un gājēju celiņa malas, ielas brauktuves, ceļa nostiprinātās apmales mala vai grāvju augšmalas, tilta, estakādes, pārvada apgaismojuma balsta vai staba līdz koka stumbram (m) un līdz krūma vidum (m).

Nodaļā *Transporta infrastruktūras teritorija (TR)* ietver prasības un nosacījumus atļautajai izmantošanai, palīgizmantošanai, minimālajai zemes vienības platībai, aizsargjoslām ap valsts un pašvaldības autoceļiem, ielu (ceļu) izbūvei un rekonstrukcijai, satiksmes infrastruktūras teritoriju uzturēšanai, ielas šķērsprofilu un ceļu zemes nodalījuma joslu minimālajiem platumiem, ielu klasifikācijai, ielu platumam starp sarkanām līnijām ciemu teritorijās, strupceļiem, ielu, ietvju ierīkošanai, veloceliņiem, brauktuvju noapaļojumu rādiesiem, inženierkomunikācijām zem ielu brauktuvēm, klātnēm (segums) un palīgizmantošanu noteikumus.

Grafiskajā daļā ielas un laukumi attēloti kā, attēlotas arī valsts reģionālo autoceļu (60 m) un valsts vietējo autoceļu (30 m), pašvaldības autoceļu (30 m) aizsargjosla.

Papildus informāciju skatīt 4. nodaļā.

¹⁰ [Vārkavas novada teritorijas plānojums 2016. – 2026. gadam](#)

¹¹ [Riebiņu novada teritorijas plānojums 2012. – 2024. gadam](#)

¹² [Aglonas novada teritorijas plānojums 2013. – 2025. gadam](#)

1.3.3. PREIĻU NOVADA ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA

Preiļu novada attīstības programma 2022. – 2029. gadam¹³ ir pašvaldības vidēja termiņa plānošanas dokuments, kurā noteiktas novada attīstības prioritātes nākamajiem septiņiem gadiem, izvirzīti rīcības virzieni un tam pakārtotie uzdevumi, kurus pašvaldība apņēmusies īstenot tās novada ilgtspējīgas, integrētas un koordinētas attīstības nolūkos. Plānošanas dokuments kalpos par pamatu vietējiem iedzīvotājiem teritorijas un iesaistīto pušu interešu aizstāvībai un ieceru realizācijai turpmākajos gados.

Vidēja termiņa prioritāte "Droša, pieejama un labiekārtota dzīves telpa" cita starpā ietver arī **satiksmes infrastruktūru un mobilitāti** – sabiedrībai aktuāla ir droša un ērta pārvietošanās, ko sekmē kvalitatīvi autoceļi un ielas, nodalīta gājēju un velosipēdistu infrastruktūra, jauni mobilitātes veidi.

Viens no prioritātes rīcības virzieniem ir "Attīstīt līdzsvarotu un savstarpēji papildinošu ceļu tīklu, satiksmes infrastruktūru un ērtu mobilitāti". Tā **uzdevumi** paredz:

- atjaunot un uzlabot pašvaldības autoceļu, ielu un autostāvvietu infrastruktūru, ar to papildinot pašvaldības pakalpojumu attīstību vai valsts ieguldījumus autoceļu un satiksmes infrastruktūrā;
- attīstīt gājējiem un velosipēdistiem paredzēto infrastruktūru un veicināt videi draudzīga transporta izmantošanu;
- attīstīt pārdomātus un pamatotus pasažieru, skolēnu un citu iedzīvotāju grupu pārvadājumus.

¹³ [Preiļu novada attīstības programma 2022. – 2029. gadam](#)

2. VISPĀRĪGS TERITORIJAS UN TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS RAKSTUROJUMS

2.1. Teritorija, novietojums un platība

Līdz ar 2021. gada 1. jūliju **Preiļu novadu veido 15 teritoriālā iedalījuma vienības**¹⁴, kas līdz tam pastāvēja kā Aglonas novads (viens pagasts)¹⁵, Preiļu novads, Riebiņu novads un Vārkavas novads.

Novads atrodas Latvijas Dienvidaustrumos, Latgales plānošanas reģionā, Latgales kultūrvēsturiskajā reģionā – starp trim valstspilsētām un republikas nozīmes attīstības centriem – Daugavpili, Jēkabpili un Rēzekni, kuras savstarpēji savieno automaģistrāles un dzelzceļa līnijas, un novada administratīvais centrs – Preiļu pilsēta – ir šī trijstūra centrā.

Novada teritorijas platība 1313,31 km². Attālums no novada administratīvā centra līdz lielākajām pilsētām: Daugavpilij – 55 km, Rēzeknei – 54 km, Jēkabpilij – 66 km, Krāslavai – 60 km, Rīgai – 201 km.



ATTĒLS 2. Izkopējums no Stratēģijas. Preiļu novada novietojums Latvijā

Novads robežojas ar Līvānu, Jēkabpils, Varakļānu, Rēzeknes, Krāslavas un Augšdaugavas novadiem.

¹⁴ Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums (2020), nosaka, ka līdz ar 2021. gada 1. jūliju Preiļu novads sastāv no 15 teritoriālā iedalījuma vienībām: 1) Aglonas pagasts, 2) Aizkalnes pagasts, 3) Galēnu pagasts, 4) Pelēču pagasts, 5) Preiļu pagasts, 6) Preiļu pilsēta, 7) Riebiņu pagasts, 8) Rožkalnu pagasts, 9) Rušonas pagasts, 10) Saunas pagasts, 11) Silajāņu pagasts, 12) Sījukalna pagasts, 13) Stabulnieku pagasts, 14) Upmalas pagasts, 15) Vārkavas pagasts.

¹⁵ Līdz 2021. gada 1. jūlijam pastāvošā Aglonas novada Aglonas pagasts no 2021. gada 1. jūlija ietilpst Preiļu novadā, Grāveru, Kastuļinas un Šķeltovas pagasts ietilpst Krāslavas novadā.

2.2. Transporta infrastruktūra

2.2.1. AUTOCEĻU TĪKLS

Kvalitatīva, droša un integrēta transporta infrastruktūra ir būtisks attīstības priekšnoteikums ikvienai teritorijai. Novada ārējo sasniedzamību nodrošina starptautiskas un nacionālas nozīmes, reģionālas nozīmes autoceļi. Preiļu novadā ir **samērā blīvs autoceļu tīkls**, ko veido valsts un pašvaldības pārziņā esoši autoceļi, ielas. Mobilitātei būtisks ir kvalitatīvs ceļu segums un regulāri ceļu uzturēšanas un tīrīšanas darbi. Iekšējās sasniedzamības nodrošināšanai – mobilitātei uz pakalpojumu centriem – būtiski ir arī valsts vietējie un pašvaldības autoceļi teicamā kvalitātē. **Kopumā Preiļu novada esošā ceļu infrastruktūras kvalitāte (2021. gadā) nav apmierinoša, tās pilnveide kā viena no prioritātēm iekļauta novada un reģiona attīstības uzdevumu sarakstā.**

Saskaņā ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālās nodaļas sniegto informāciju, novadu **šķērso valsts galvenais autoceļš – A13** Krievijas robeža – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (šķērso Pelēču pagasta teritoriju), **4 valsts reģionālie autoceļi** – P58, P60, P62 un P6, un **34 valsts vietējie autoceļi**. Optimālu satiksmes infrastruktūru papildina arī pašvaldības ceļi un ielas.

2.2.2. VALSTS UN PAŠVALDĪBU AUTOCEĻU UN PAŠVALDĪBU IELU GARUMS

2023.gada beigās kopējais **valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums** novadā bija 1 433 km, no kuriem 477 km (33,3 %) bija valsts autoceļi, 878 km (61,3 %) pašvaldības ceļi un 78 km (5,4 %) pašvaldības ielas.¹⁶ **Vairāk kā divas trešdaļas jeb 1 107 km no kopējā valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garuma ir ar šķembu un grants segumu (77,3 %) un 326 km ar asfaltbetona un citiem bituminizētiem segumiem (22,7 %) (skatīt tabulu Nr. 2), t. sk.:**

- valsts autoceļi ar asfaltbetona un citiem bituminizētiem segumiem ir 252 km (77,3 %), ar šķembu un grants segumu ir 225 km (20,3%);
- pašvaldības autoceļi ar asfaltbetona un citiem bituminizētiem segumiem ir 21 km (6,4 %), ar šķembu un grants segumu ir 857 km (77,4 %);
- pašvaldības ielas ar asfaltbetona un citiem bituminizētiem segumiem ir 53 km (16,3 %), ar šķembu un grants segumu ir 26 km (2,3%).

Pēdējo divu gadu laikā nav palielinājies pašvaldības autoceļu un ielu garums ar asfaltbetona vai citu bituminizēto segumu.

TABULA 2. Valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums pa segumu veidiem (km) Preiļu novadā¹⁷

Gads	Valsts autoceļi		Pašvaldības autoceļi		Pašvaldības ielas	
	Asfaltbetona u.c. bituminizētie segumi, km	Šķembu un grants segumi, km	Asfaltbetona u.c. bituminizētie segumi, km	Šķembu un grants segumi, km	Asfaltbetona u.c. bituminizētie segumi, km	Šķembu un grants segumi, km
2021	255	245	3	251	29	10
2022	255	245	21	857	53	26
2023	252	225	21	857	53	26

Preiļu novadā **nav pašvaldības nozīmes ceļi** (ārpus ciemiem), izrietoši no Zemes pārvaldības likuma 8.¹ panta un **nav arī privātās ielas**.

¹⁶ Valsts un pašvaldību autoceļu un ielu garums reģionos, valstspilsētās un novados gada beigās

¹⁷ TRS020. Valsts un pašvaldību autoceļu un ielu garums reģionos, valstspilsētās un novados gada beigās (km) 2021 - 2023

2.2.3. TILTI

Preiļu novadā uz valsts ceļiem atrodas **viens tilts** un uz pašvaldības ceļiem atrodas **trīs tilti**. 2023.gada beigās tika veikta tiltu eksperimentāle un ir sagatavots **slēdziens**.

Vienīgais tilts uz valsts autoceļa šķērso Preiļupi Vārkavas pagastā.

TABULA 3. Tilta vispārīgās inspekcijas kopsavilkums

Tilts	Pār Preiļupi Vārkavas pagastā
Inventarizācijas dati	
Nr. Datu bāzē	2142
Ceļš	Šķilteri-Ūdenskrātuve-Maskvina
Šķērslis	Preiļupe
Pagasts, pilsēta	Vārkavas
Laiduma konstrukcijas nesošā elementa materiāls	Tērauds
Garums (m)	6,8
Tilta platums (m)	6,2
Brauktuves platums (m)	5,6
Ierobežojumi	-
Tehniskā stāvokļa novērtējums	
Rekomendācijas	Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi
Tilta tehniskā stāvokļa novērtējums	Slikts

Uz pašvaldības ceļiem esošie **trīs tilti kopā sastāda 56,3 m garumu**¹⁸. Pa vienam tiltam ir Preiļu pilsētā (Preiļupes tilts), Pelēču pagastā (Arendoles tilts) un Saunas pagastā (Lakausku tilts).

TABULA 4. Tiltu vispārīgās inspekcijas kopsavilkums

Tilta nosaukums	Arendoles tilts	Preiļupes tilts	Lakausku tilts
Inventarizācijas dati			
Nr. Datu bāzē	2134	2135	2140
Ceļš	a/c Arendole-Pelēči	Pils iela	a/c Priekuļi-Pūrmāji
Šķērslis	Dubna	Preiļupe	Sauna
Pagasts, pilsēta	Pelēču pag.	Preiļi	Saunas pag.
Laiduma konstrukcijas nesošā elementa materiāls	Dz/b	Tērauds	Dz/b
Garums (m)	39,5	4,8	12
Tilta platums (m)	6,5	6,4	7
Brauktuves platums (m)	5,6	5	6,2
Ierobežojumi	C/Z Nr. 208, 209	C/Z Nr. 208, 209, 306	-
Tehniskā stāvokļa novērtējums			
Rekomendācijas	-	Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi	Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi
Tilta tehniskā stāvokļa novērtējums	Labs	Slikts	Apmierinošs

¹⁸ Pašvaldības sniegtā informācija, uz 27.11.2023.

Attīstības programmas Investīciju plānā 2022. – 2025. gadam rīcību virziena 2.2. “Attīstīt līdzsvarotu un savstarpēji papildinošu ceļu tīklu, satiksmes infrastruktūru un ērtu mobilitāti” 2.2.1. uzdevumā “Atjaunot un uzlabot pašvaldības autoceļu, ielu un autostāvvietu infrastruktūru, ar to papildinot pašvaldības pakalpojumu attīstību vai valsts ieguldījumus autoceļu un satiksmes infrastruktūrā” kā viens no projektiem iekļauts “Tilta pār Preiļupi uz autoceļa A66 atjaunošana” (Vārkavas pagastā).

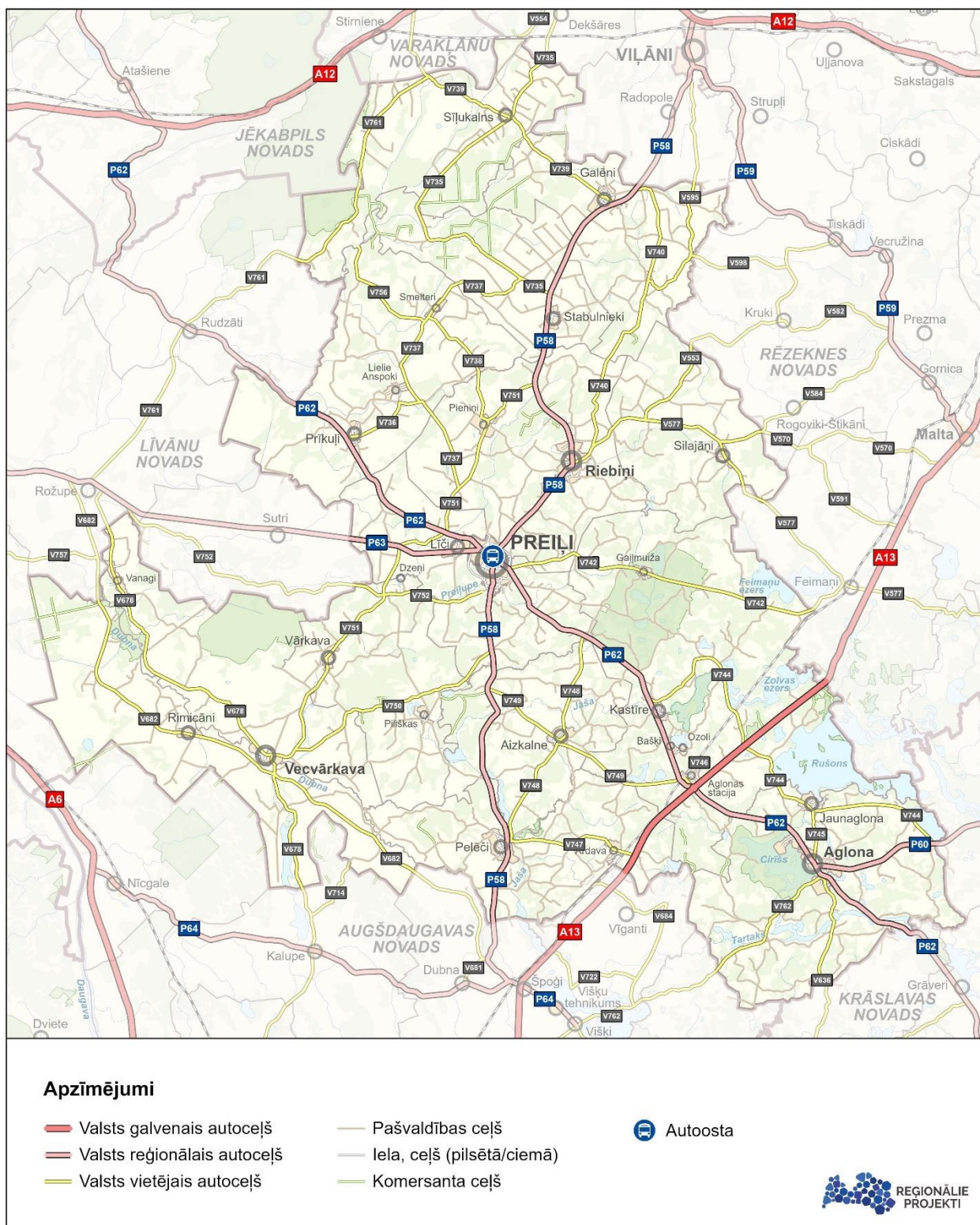
Transporta attīstības koncepcijā **netiek paredzēti jauni tilti.**

2.2.4. KOMERSANTA CEĻI

Preiļu novada teritorijā ir **34 AS “Latvijas valsts meži” ceļi**. Komersantam piederošais un uzturētais ceļu tīkls ir neatņemama Preiļu novada ceļu tīkla sastāvdaļa, jo sniedz piekļuvi mežu teritorijām, kā arī atsevišķām apdzīvotām vietām un teritorijām. *Sīkāku informāciju skatīt Pielikumā Nr. 17.*

Transporta attīstības koncepcijā **netiek paredzēti jauni komersantu ceļi.**

AS “Latvijas valsts meži” ceļi **attēloti** Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā.



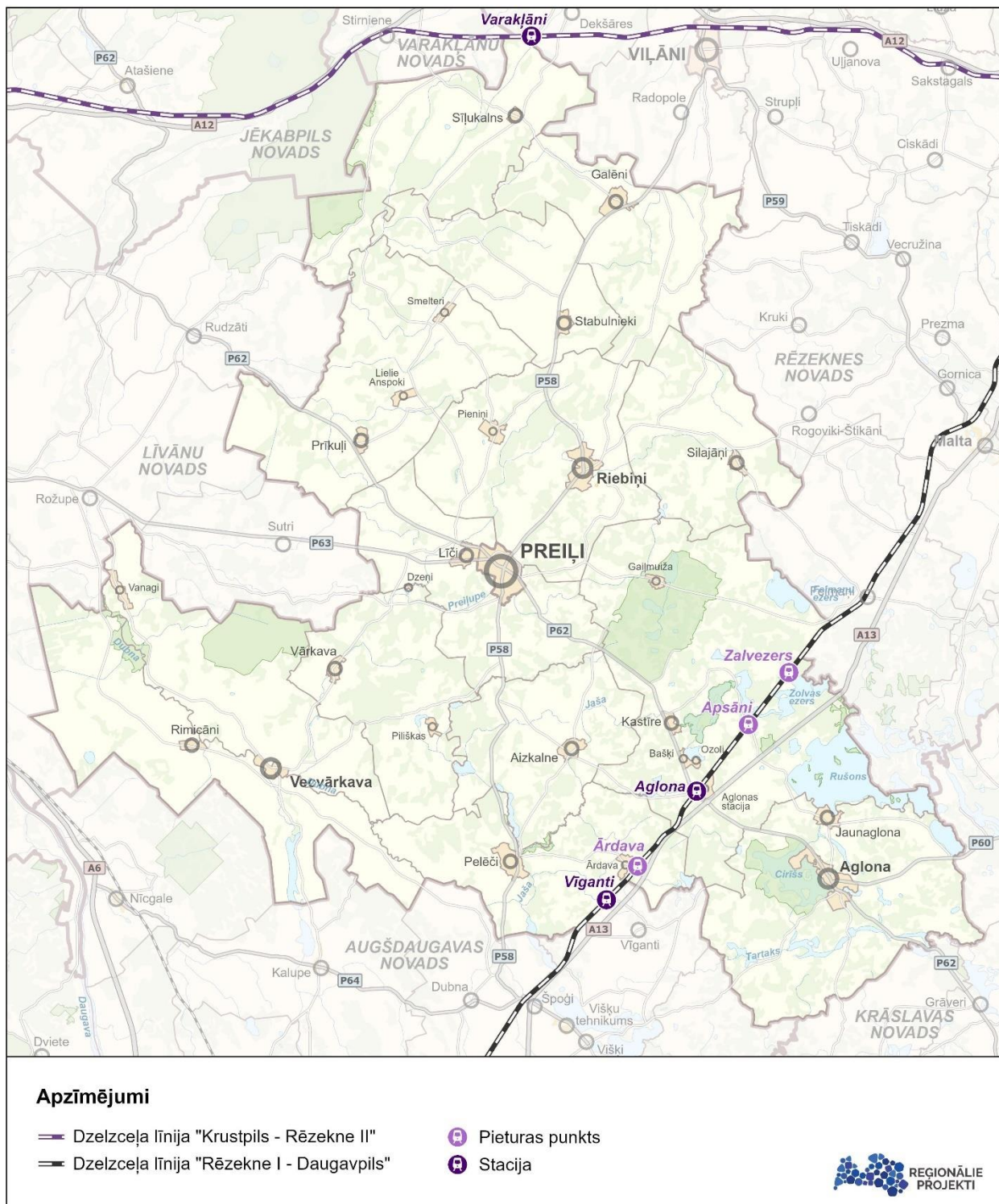
ATTĒLS 3. Autoceļu infrastruktūra Preiļu novadā¹⁹

2.2.5. DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA

Novadu šķērso **dzelzceļa līnija Rēzekne – Daugavpils**, kas nodrošina kravu pārvadājumus. Novada teritorijā atrodas stacija "Aglona" un trīs pieturas punkti. Saskaņā ar Stratēģiju, nākotnē **vēlams atjaunot pasažieru vilciena kustību** maršrutā Rēzekne – Daugavpils ar

¹⁹ Pašvaldības, VAS "Latvijas valsts ceļi", VAS "Latvijas dzelzceļš" informācija, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras topogrāfiskā karte M1:10 000

Preiļu novada iedzīvotājiem svarīgām pieturvietām Vīganti, Aglonas stacija, Krāce, uzlabojot mobilitātes iespējas.



ATTĒLS 4. Dzelzceļa infrastruktūra Preiļu novadā²⁰

Transporta attīstības koncepcijā **netiek paredzēti jauni dzelzceļa pārvadi, gājēju pārejas vai cita dzelzceļa infrastruktūra.**

Atbilstoši VAS "Latvijas Dzelzceļš" nosacījumiem Teritorijas plānojuma izstrādei, Teritorijas plānojumā dzelzceļa infrastruktūras teritorijām **tiks noteikts funkcionālais zonējums –**

²⁰ Pašvaldības, VAS "Latvijas valsts ceļi", VAS "Latvijas dzelzceļš" informācija, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras topogrāfiskā karte M1:10 000

Transporta infrastruktūras teritorijas (TR) un tiks uzraudzītas dzelzceļa zemes nodalījuma joslas robežas.

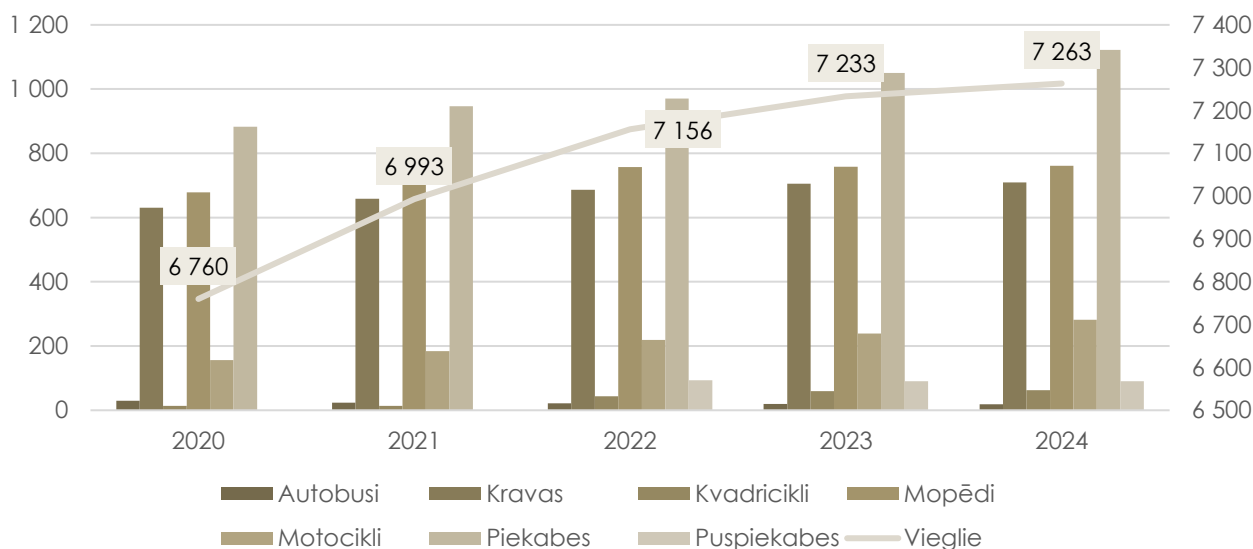
2.2.6. DROŠĪBA

Saskaņā ar Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" mājas lapā publiski pieejamo informāciju²¹, Preiļu novadā 2020. – 2022. gadā neatradās **neviens "melns punkts"** jeb bīstamais posms un krustojums uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem.

Autotransporta skaitam novadā, līdzīgi kā kopumā Latvijā, ir tendence pieaugt. Uz 2024. gada sākumu novadā bija reģistrēti 10 309 transporta līdzekļi, t.sk. 3 491 bija reģistrēti Preiļu pilsētā (34 %) un 6 818 bija reģistrēti pārējā novada teritorijā (66 %).²² Lielāko īpatsvaru starp reģistrētajiem transporta līdzekļiem 2024. gadā sastāda vieglās automašīnas – 7 263 jeb 70 %.

Pēc pašvaldības sniegtās informācijas, Preiļu novadā **satiksmes plūsmas intensitātes mērījumi nav veikti.**

Kopējais reģistrēto transporta līdzekļu skaits Preiļu novadā laika periodā no 2020. gada līdz 2024. gadam pieaudzis par 1 156 transporta līdzekļiem jeb par 13 %. (skatīt attēlu Nr. 5)



ATTĒLS 5. Reģistrēto transportlīdzekļu skaits Preiļu novadā

Novadā pamazām pieaug arī elektroautomobiļu skaits – 2023. gada 1. janvārī Preiļu novadā uzskaitē bija 4 elektromobiļi M1 un N1, bet 2024.gada 1. janvārī – jau 11.²³

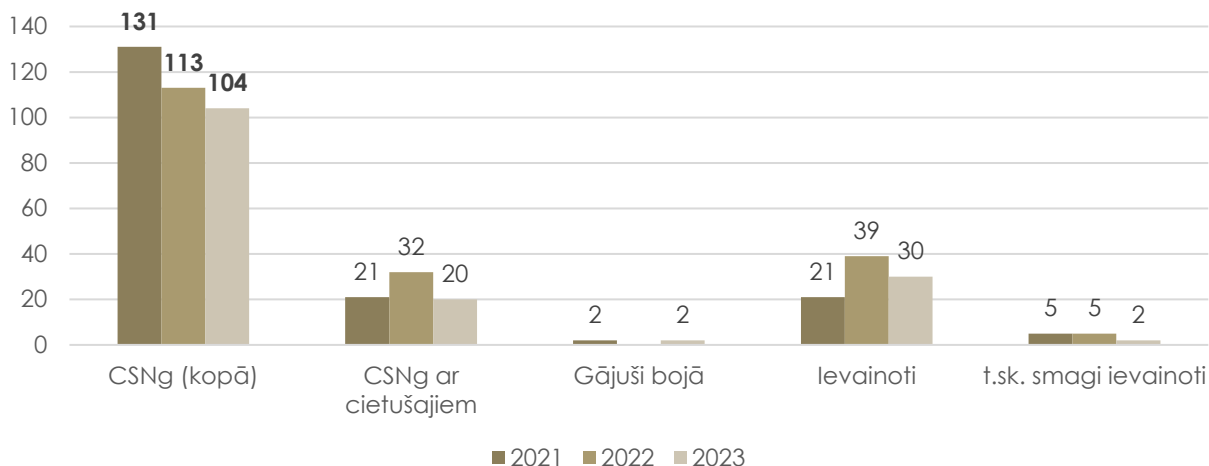
Laika posmā no 2021. gada līdz 2023. gadam **ceļu satiksmes negadījumu skaitam** (turpmāk – CSNg) **Preiļu novadā ir tendence samazināties**, taču pieaudzis ievainoto skaits un bojā gājušo skaits saglabājies nemainīgs. (skatīt attēlu Nr. 2)²⁴

²¹ [Melnie punkti, 2020-2022](#)

²² [Reģistrēto transportlīdzekļu skaits](#)

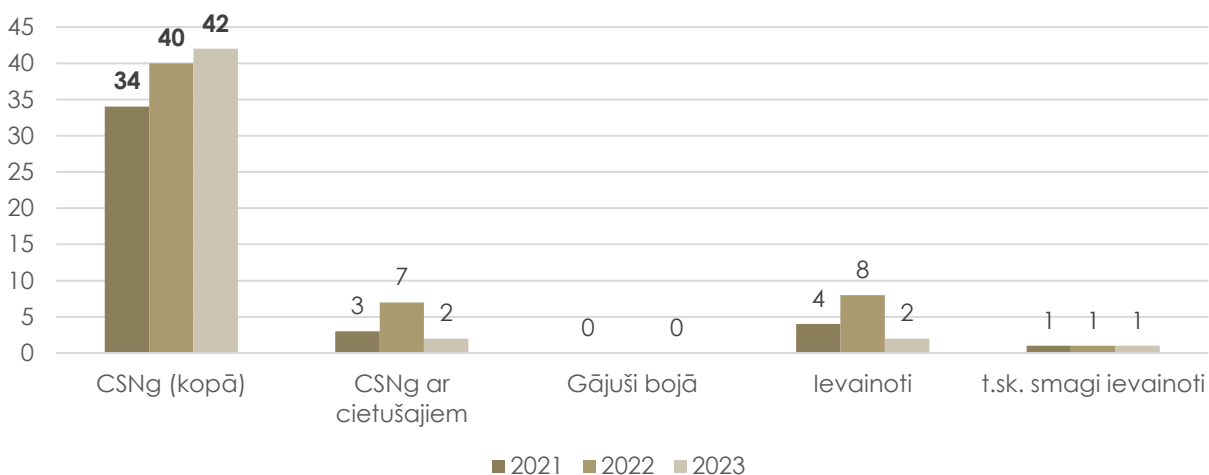
²³ [Elektrotransportlīdzekļi](#)

²⁴ [Ceļu satiksmes negadījumi](#)



ATTĒLS 6. Valsts policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu un cietušo skaits Preiļu novadā 2021. – 2023. gadā

Preiļu pilsētā ceļu satiksmes negadījumu skaitam ir tendence pieaugt, taču cietušo un ievainoto skaits samazinās, smagi ievainoto skaits nepieaug un nav bojā gājušo. (skatīt attēlu Nr. 3)



ATTĒLS 7. Valsts policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu un cietušo skaits Preiļos 2021. – 2023. gadā

2.3. Sabiedrības viedoklis

Preiļu novada Attīstības programmas 2022.-2029. gadam izstrādes ietvaros tika veikta esošās situācijas analīze un vairākās jomās **kā vājā puse SVID analīzē²⁵ tika skarta transporta tēma**. Piemēram, uzņēmējdarbības SVID analīzē kā vājā vieta norādīta daudzviet nepamierinošā infrastruktūra – ielas un ceļi. Jaunatnes jomas SVID analīzē kā vājā vieta norādīta nepietiekami attīstīta infrastruktūra (velo celiņi, sporta laukumi, viedie soliņi, piknika vietas u.c., it īpaši lauku teritorijā) un sabiedriskā transporta nepietiekamība. Savukārt tūrisma jomas speciālisti norādīja uz veloceļu trūkumu.

Preiļu novada Attīstības programmas 2022.-2029.gadam izstrādes ietvaros 2021.gadā tika veikta arī sabiedrības viedokļa noskaidrošana jeb aptauja²⁶, t.sk. par ilgtermiņa attīstību

²⁵ SVID analīze iekļauta [Esošās situācijas raksturojumā](#)

²⁶ Aptaujas kopsavilkums iekļauts [Preiļu novada Ilatspējīgas attīstības stratēģijā no 2022.gada](#)

uz ko sabiedrības daļa norādīja, ka **divi no būtiskākajiem Preiļu novada attīstības riskiem sekmīgai attīstībai ir ceļu infrastruktūras neapmierinošs stāvoklis un sabiedriskā transporta tīkls un satiksmes plānojums.**

Infrastruktūras attīstība, t.sk. **transports**, aptaujā tika izvirzīts **kā trešais būtiskākais Preiļu novada attīstības virziens**, aiz uzņēmējdarbības attīstības un pakalpojumu attīstības.

3. RISINĀJUMI NACIONĀLAS UN VIETĒJAS NOZĪMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAI

Nodaļas sagatavošanā notikušas vairākas diskusijas ar saistītajām pašvaldības iestādēm un nodaļām, kā arī ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" par optimālo risinājumu noteikšanu. Rezultātā panākta **konceptuāla vienošanās attiecībā uz ceļiem un ielām, to kategorijām, aizsargjoslu un sarkano līniju platumiem** u.c. risinājumiem, kuri iekļauti 3. un 4. nodaļā.

3.1. Nacionālas un vietējas nozīmes transporta attīstības teritorijas

PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

Uz Transporta attīstības koncepcijas izstrādes laiku Preiļu novada **teritorijā nav noteiktas ne nacionālas nozīmes transporta attīstības teritorijas** jeb teritorijas ar īpašiem noteikumiem, **ne vietējas nozīmes transporta attīstības teritorijas**.

Satiksmes ministrija nav sniegusi nosacījumus teritorijas plānojuma izstrādei, savukārt ne VAS "Latvijas dzelzceļš"²⁷, ne VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālā nodaļa²⁸ neizvirza prasību noteikt kādu nacionālas nozīmes transporta attīstības teritoriju.

RISINĀJUMI



Transporta attīstības koncepcijā **netiek noteiktas nacionālas vai vietējas nozīmes transporta attīstības teritorijas**.

3.2. Valsts autoceļi, to aizsargjoslu un sarkano līniju platumi

PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

Valsts autoceļiem izvērtētas un precizētas aizsargjoslas un sarkano līniju platumi, ņemot vērā veiktās izmaiņas apdzīvoto vietu robežās. *Sīkāku informāciju par izmaiņām apdzīvoto vietu robežās skatīt Paskaidrojuma raksta 1. Pielikumā.*

RISINĀJUMI



Teritorijas plānojumā noteikta un Grafiskajā daļā attēlota teritorija, kurā **būvniecību saskaņo ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi"** (TIN11).



Transporta attīstības koncepcijas izstrādes laikā **precizēts esošo pašvaldības ceļu izvietojums** (attēlots Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā) un **noteikta jauna vienota pašvaldības ceļu numerācija**.

Transporta attīstības koncepcijas izstrādes laikā precizētas ciemu robežas un attiecīgi pārskatīts ielu tīkls un to kategorijas. *Sīkāku informāciju par apdzīvoto vietu robežu izmaiņām skatīt Teritorijas plānojuma Paskaidrojuma rakstā.*

²⁷ VAS "Latvijas dzelzceļš", 31.01.2023. Nr.DNP-6.4.16/21-2023

²⁸ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālā nodaļa, 09.02.2023. Nr.4.6/2267

☀️ Valsts, pašvaldību un komersantu autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai tiek noteikta ceļu zemes nodalījuma josla.²⁹

☀️ Valsts autoceļu **ceļu zemes nodalījuma joslas platums** no autoceļa ass uz katru pusi:

- Valsts galvenajam autoceļam (A13) ir 15,5 m;
- Valsts reģionālajiem autoceļiem (P58, P60, P62, P63) no 11,0 m līdz 13,5 m;
- Valsts vietējiem autoceļiem (V553, V570, V577, V584, V595, V598, V636, V678, V682, V714, V735, V736, V737, V738, V739, V740, V741, V742, V743, V744, V745, V746, V747, V748, V749, V750, V751, V752, V756, V757, V761, V762, V763, V764) – 9,5 m, izņemot V741, kam noteikts 13,5 m.

☀️ Valsts autoceļu **aizsargjoslu platums** ārpus apdzīvotām vietām:

- Valsts galvenajam autoceļam – 100 m;
- Valsts reģionālajiem autoceļiem – 60 m;
- Valsts vietējiem autoceļiem – 30 m.

☀️ **Attālums no ceļa zemes nodalījuma joslas** līdz sarkanajai līnijai:

- Valsts galvenajam autoceļam – 20 m;
- Valsts reģionālajiem autoceļiem – no 3 m līdz 30 m vai pa autoceļa/ielas zemes vienības robežu (sarkanās līnijas platums šādā gadījumā no 15 m līdz 47 m);
- Valsts vietējiem autoceļiem – no 2 m līdz 10 m.

☀️ Ar 2024. gada 25. jūlija Preiļu novada domes sēdes lēmumu Nr. 10 (47.§) Preiļu novada **pašvaldības īpašumā pārņemt** sekojoši valsts vietējie autoceļi:

- V741 Preiļu apvedceļš 0,400 km – 2,960 km, kopā – 2,56 km;
- V743 Pievedceļš Zīlānu karjeram 0,000 km – 2,800 km, kopā – 2,800 km;
- V763 Pievedceļš Kankuļu karjeram 0,000 km – 2,000 km, kopā – 2,000 km;
- V764 Pievedceļš Skangaļu karjeram 0,000 km – 6,580 km, kopā – 6,580 km.

Sīkāku informāciju par valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslas platumu, aizsargjoslu platumu, autoceļa (ielas) nosaukumu apdzīvotajā vietā, autoceļa (ielas) kategoriju apdzīvotajā vietā un attālumu no ceļa zemes nodalījuma joslas līdz sarkanajai līnijai skatīt Pielikumā Nr. 16.

3.3. Pievienojumi valsts ceļu tīklam

PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

Saskaņā ar VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegtajiem nosacījumiem teritorijas plānojuma izstrādei, Transporta attīstības plānā (koncepcijā) shematiski, viegli pārskatāmā veidā attēlo:

- perspektīvos pievienojumus, transporta mezglus;
- LVC valsts autoceļu ceļu pievienojumu reģistrā dotos ceļu pievienojumus un to kategorijas atbilstoši Ministru kabineta 2008. gada 7. jūlija noteikumiem Nr.505 “Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem”;

²⁹ [Likums “Par autoceliem, 27.1 pants. Valsts, pašvaldību un komersantu autoceļu ceļu zemes nodalījuma josla](#)

- plānoto piekļuvi teritorijām un zemes gabaliem blakus valsts autoceļiem, kuriem tā pašlaik nav nodrošināta.

Valsts autoceļiem reģistrētās ceļu pievienojumu vietas un to kategorijas atbilstoši Ministru kabineta 2008. gada 7. jūlija noteikumiem Nr. 505 "Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem" tika pieprasītas un saņemtas atsevišķi no VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālā nodaļas. Kopumā tika saņemta informācija par 35 valsts autoceļu 3988 pievienojuma vietām.

Uzņēmuma dati par pievienojumu vietu bija attēloti tabulu formā bez aktuālas ģeotelpisko datu piesaistes³⁰.

RISINĀJUMI



Saskaņā ar Transporta attīstības koncepcijas izstrādes laikā saņemto informāciju, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" **veic ceļu pievienojumu digitalizāciju**, kuru plānots pabeigt līdz 2025. gada decembrim.

Līdz ar to, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" neuztur iepriekš nosacījumos izvirzīto prasību par reģistrēto pievienojumu norādīšanu. Tā vieta iekļaujama atsauce uz VSIA "Latvijas Valsts ceļi" digitālo pievienojumu reģistru³¹ un Transporta attīstības koncepcijā jānorāda tikai tās vietas, kurās notiek izmaiņas – veidots jauns pievienojums, esošā pievienojuma kategorijas maiņa, vai esošā pievienojuma likvidēšana.



Transporta attīstības koncepcijā **netiek paredzēta jauna piekļuve teritorijām un zemes gabaliem** blakus valsts autoceļiem, kuriem tā pašlaik nav nodrošināta.



Transporta attīstības koncepcijas izstrādes laikā notikušas vairākas diskusijas ar VSIA "Latvijas valsts ceļi", kuru laikā panākta **konceptuāla vienošanās attiecībā uz ceļu un ielu pievienojumiem un krustojumiem:**

- jaunus ceļu un ielu pievienojumus projektē no hierarhiski zemākās kategorijas ceļa vai ielas;
- minimālais attālums starp diviem krustojumiem C vai D kategoriju ielās ir 50 m, minimālais attālums starp diviem krustojumiem divās E kategorijas ielās vai E kategorijas ielas pievienojumam pie D vai C kategorijas ielas ir 30 m no krustojuma rādiusa malas;
- zemes vienības pieslēguma veidošana D vai E kategoriju ielas brauktuvei pieļaujama ne tuvāk par 10 m no krustojuma rādiusa malas;
- zemes vienības pieslēguma veidošana C kategorijas ielas brauktuvei pieļaujama ne tuvāk par 50 m no krustojuma (no krustojuma rādiusa malas) un 30 m no sabiedriskā transporta pieturvietas. Paredzot pieslēgumu C kategorijas ielai, izvērtējot zemes vienības konfigurāciju un novietojumu pret krustojumu, būvvalde attālumu no krustojuma var atļaut samazināt, bet ne mazāk kā līdz 20 m;
- uz zemes vienību paredz vienu iebrauktuvi, izņemot, ja ar pašvaldību saskaņots cits risinājums. Iebrauktuvi izbūvē uz mazākas nozīmes ielas pusi.

³⁰ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" plāno informāciju par valsts galveno autoceļu pievienojuma vietām digitalizēt 2024.gada otrā pusē. Līdz tam informācija tiek attēlota tabulu veidā, norādot vai tiek mainīta ceļa pievienojuma kategorija.

³¹ [VSIA "Latvijas Valsts ceļi" digitālo pievienojumu reģistrs](#)

4. RISINĀJUMI TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAI PREIĻU PILSĒTĀ UN CIEMOS

4.1. Normatīvo aktu priekšnosacījumi transporta infrastruktūras plānošanai

Ceļu projektēšanas noteikumi Latvijas Valsts standarts LVS 190-2 ielu klasifikāciju grupē kategorijās, ko apzīmē ar burtiem no A līdz E. Tie balstās uz saprotami definētām pazīmēm: ceļš atrodas ārpus apdzīvotas vietas (A) vai apdzīvotā vietā (B, C, D, E), kā arī pēc pamatfunkcijas, ko ceļš pilda. Un tās ir:

- savienojošā funkcija – A, B, C;
- piekļūšanas funkcija – D;
- uzturēšanās funkcija – E.

Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" ielu kategoriju sadalījums ir atšķirīgs no LVS 190-2 Ceļu projektēšanas noteikumiem, taču tie kalpo par primāriem noteikumiem ielu kategoriju plānošanai:

- tranzīta iela (B kategorija) – 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;
- maģistrālā iela (C kategorija) – nodrošina savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasību ievērošana;
- pilsētas vai ciema nozīmes iela (D kategorija) – nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var veikt arī savienošanas funkciju;
- vietējas nozīmes iela (E kategorija) – nodrošina uzturēšanās funkciju, pakārtoti veicot arī piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasību ievērošana.

Ielu tehniskos parametrus nosaka atkarībā no ielas kategorijas, ņemot vērā konkrētās apdzīvotās vietas telpiskās struktūras īpatnības (piemēram, šauras maģistrālās ielas vēsturisko centru apbūvē vai plašas ielu sarkanās līnijas perifērijas teritorijās).

Nosakot ielu kategoriju, jāņem vērā, ka visas trīs funkcijas ir raksturīgas gandrīz visām ielām, tāpēc svarīgi ir noteikt ielas dominējošo funkciju. Ir pieļaujams vienai ielai dažādos posmos piešķirt dažādas kategorijas, kuras ir atbilstošas attiecīgā posma apbūves un vēlamās satiksmes organizācijas prasībām.


RISINĀJUMI




Izvērtējot spēkā esošos teritorijas plānojumus, institūciju sniegtos nosacījumus Teritorijas plānojuma izstrādei un faktisko situāciju dabā, Transporta attīstības koncepcijā **iekļauts plānoto ielu un ceļu filka risinājums pilsētās un ciemos, nosakot to kategorijas, aizsargjoslu un sarkano līniju platumu.**

 **Jaunveidojamas ielas, ceļa un piebrauktuves parametrus** pieņem atbilstoši projektēšanas standartu prasībām.

 **Ielas iedala B, C, D, E kategorijās** saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, atbilstoši to atrašanās vietai, nozīmei ielu tīklā, funkcijām un prasībām, kas jānodrošina ielu projektēšanā, būvniecībā, pārbūvē un ekspluatācijā. *Kategorijas, to aizsargjoslu platums (tai skaitā sarkano līniju platums) iekļauts Teritorijas plānojumā.*


 **Noteiktās kategorijas** atļauts mainīt, izstrādājot teritorijas plānojuma grozījumus vai lokālpilnojamu, izmaiņas pamatojot ar prognozējamo satiksmes intensitāti, atbilstību projektēšanas standartiem vai izmaiņām transporta infrastruktūrā.


 **Sarkanās līnijas** precizē un grafiski attēlo lokālpilnojamu, detālpilnojamu vai būvprojektā.

 **Ielas telpas šķērprofilu** nosaka būvprojektā, lokālpilnojamu vai detālpilnojamu atkarībā no plānotās ielas kategorijas, paredzot iespēju nodrošināt transportlīdzekļu un gājēju satiksmi, kā arī inženierbūvju izvietojumu saskaņā ar inženiertīklu īpašnieku vai turētāju izsniegtiem nosacījumiem vai tehniskajiem noteikumiem un ievērojot inženierbūvju projektēšanas normatīvu prasības.

 **Veicot ielu pārbūvi vai jaunu ielu būvniecību**, ierīko vaļējo vai slēgto lietus ūdens atvadi, veic ielas apstādījumu atjaunošanu vai jaunu apstādījumu veidošanu visā ielā vai ielas posmā vienlaikus, ņemot vērā ielas telpiskos parametrus un inženiertīklu izvietojumu.

 Valsts autoceļiem un pašvaldību ceļiem ĪADT atļauts **veikt ceļu ikdienas uzturēšanas darbus**, bez papildus saskaņošanas ar Dabas aizsardzības pārvaldi.

 **Lauku teritorijā** kokus un krūmus, kuru pieauguša auga augstums pārsniedz 10 m atļauts ieaudzēt vai stādīt ne tuvāk kā 3 m no valsts autoceļu un pašvaldības ceļu zemes nodalījuma joslas. Augstāku apstādījumu izveidošana atļauta tikai rakstiski saskaņojot ar robežojošās zemes vienības īpašnieku vai tiesisko valdītāju.

 Transporta attīstības koncepcijas izstādes laikā notikušas vairākas diskusijas ar VSIA "Latvijas valsts ceļi", kuru laikā panākta **konceptuāla vienošanās attiecībā uz ceļiem un ielām, to kategorijām, aizsargjoslu un sarkano līniju platumiem.**

 **Minimālās prasības plānotajai tranzīta (B kategorijas) ielas telpai:**

- paredz divas braukšanas joslas ar katras minimālo platumu 3,5 m;
- sagatavojot detālpilnojamu vai būvprojektu, izvērtē iespējamo gājēju un velosipēdistu intensitāti plānotajā ielā un pamato ietves un velosipēdu ceļa risinājumu, ņemot vērā:
 - pieļaujams ietvi apvienot ar velosipēdu ceļu ar minimālo platumu 2,5 m;
 - ja ietvi un velosipēdu ceļu veido kā nodalītu infrastruktūru, paredz ietvi ne mazāk kā 1,5 m platumā, bet divvirzienu velosipēdu ceļu – 2,5 m platumā;
 - ja velosipēdu ceļu paredz katrā brauktuves pusē un nosaka braukšanas virzienu, minimālais velosipēdu ceļa platums – 1,6 m;
- joslu starp brauktuvi un ietvi/velosipēdu ceļu paredz apgaismojuma izvietojumam, apstādījumiem un lietīšķajam labiekārtojumam pēc nepieciešamības.



Minimālās prasības plānotajai maģistrālās nozīmes (C kategorijas) ielas telpai:

- paredz divas braukšanas joslas ar katras minimālo platumu 3,5 m;
- sagatavojot detālplānojumu vai būvprojektu, izvērtē iespējamo gājēju un velosipēdistu intensitāti plānotajā ielā un pamato ietves un velosipēdu ceļa risinājumu, ņemot vērā:
 - pieļaujams ietvi apvienot ar velosipēdu ceļu ar minimālo platumu 2,5 m, ja plānotā intensitāte nepārsniedz 100 gājējus un velosipēdistus stundā;
 - ja ietvi un velosipēdu ceļu veido kā nodalītu infrastruktūru, paredz ietvi ne mazāk kā 1,5 m platumā, bet divvirzienu velosipēdu ceļu – 2,5 m platumā;
 - ietvi izbūvē abās ielas pusēs vai vienā ielas pusē ne mazāk kā 1,5 m platumā;
 - ja velosipēdu ceļu paredz katrā brauktuves pusē un nosaka braukšanas virzienu, minimālais velosipēdu ceļa platumš – 1,6 m.
- joslu starp brauktuvi un ietvi/velosipēdu ceļu paredz apgaismojuma izvietošānai, apstādījumiem un lietīšķajam labiekārtojumam pēc nepieciešāmības;
- ja ielā kursēs sabiedriskais transports, uzstāda pieturvietas nojumi, šai zonai paredzot vismaz 3 m platu joslu.



Minimālās prasības plānotajai pilsētas vai ciema nozīmes (D kategorijas) ielas telpai:

- divas braukšanas joslas ar platumu 3,5 m, ja ielā netiek plānota kravas transporta kustība, katras braukšanas joslas minimālais platumš – 3 m;
- paredz ietves izbūvi vismaz vienā ielas pusē ar minimālo platumu 1,5 m;
- atļauts paredzēt kopīgu velosipēdu ceļu un ietvi ar minimālo platumu 2,5 m;
- joslu starp brauktuvi un ietvi/velosipēdu ceļu paredz apgaismojuma izvietošānai, apstādījumiem un lietīšķajam labiekārtojumam pēc nepieciešāmības.



Minimālās prasības plānotajai vietējas nozīmes (E kategorijas) ielas telpai:

- ja plāno divas braukšanas joslas, katras minimālais platumš 2,75 m;
- ja plāno vienu braukšanas joslu, minimālais platumš 5,55 m vai 4 m, paredzot iespēju izmainīties ar prefī braucošu transportlīdzekli;
- ja iela nav aprīkota ceļa zīmi Nr.533 "Dzīvojamā zona", ierīko ietvi ar minimālo platumu 1,5 m;
- ja iela aprīkota ar ceļa zīmi Nr.533 "Dzīvojamā zona", ielas brauktuvi izmanto kā dalītu telpu gājējiem, velosipēdistiem un autotransportam ierīkojot satiksmes drošības un mierināšanas elementus;
- paredz ielas apgaismojumu, apstādījumuš un lietīšķo labiekārtojumumu pēc nepieciešāmības.

4.2. Preiļu pilsētas transporta infrastruktūras un mobilitātes attīstība

4.2.1. ESOŠAIS UN PLĀNOTAIS IELU TĪKLS UN KATEGORIJAS

PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

Preiļu pilsētā esošajām ielām klasifikācija un sarkano līniju platums tiek noteikts saskaņā ar Preiļu novada TP:

- maģistrālo ielu – Brīvības iela, Aglonas iela, Daugavpils iela, Rēzeknes iela – sarkano līniju platums 7 m līdz 7,4 m no ielas ass uz katru pusi;
- galveno ielu – Brīvības iela, Aglonas iela, Daugavpils iela, Rēzeknes iela, Raiņa bulvāris – sarkano līniju platums no 7 m līdz 7,4 m no ielas ass uz katru pusi;
- vietējo ielu sarkano līniju platums no 3 m līdz 7 m no ielas ass uz katru pusi (Tirgus laukumam nav noteikts).

Papildus informācijai par prasībām jaunu ielu projektēšanai skatīt 1.3. nodaļā.

RISINĀJUMI



Preiļu pilsētā pašvaldības ielām, ceļiem vai to posmiem noteiktas šādas **kategorijas un sarkano līniju platumi**:

- E kategorija un sarkanās līnijas platums ir no 7 m līdz 24 m;
- B kategorija un sarkanās līnijas platums ir no 15 m līdz 47 m;
- D kategorija un sarkanās līnijas platums ir no 8 m līdz 24 m;
- C kategorija un sarkanās līnijas platums ir no 15 m līdz 28 m;
- atsevišķām ielām, ceļiem vai to posmiem ir noteiktas dažādas kategorijas un atšķirīgu sarkano līniju platumu.



Kā **perspektīvās ielas** ar sarkanajām līnijām noteiktas:

- Kārsavas un Liepu ielas savienojums;
- A. Upīša ielas un Daugavpils ielas savienojums;
- Kooperatīva ielas un Celtnieku ielas savienojums.



Atbilstoši paredzētajām Preiļu pilsētas robežas izmaiņām:

- V741 Preiļu apvedceļš (Lāčplēša un Kalna ielas) atstāts pilsētas teritorijā, pārdēvējot par P63 turpinājumu (nākotnē iespējams tranzīta ielas statuss);
- no pilsētas teritorijas izņemts P58 posms.
- visa Rietuma iela kā tranzīta iela tiek iekļauta pilsētas teritorijā līdz V752, pievienojot pilsētai A. Upīša ielas "trijstūri".

Sīkāku informāciju skatīt Pielikumā Nr. 1 un Teritorijas plānojuma Paskaidrojuma rakstā.

4.2.2. ESOŠĀ UN PLĀNOTĀ MOBILITĀTES ATTĪSTĪBA

PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

Preiļu novadā pieejama **viena autoosta** – Preiļu autoosta (Tirgus laukumā 9, Preiļos), kas ir Jēkabpils autobusu parka filiāle³² un saskaņā ar Valsts SIA “Autotransporta direkcija” datiem ir trešās kategorijas autoosta.³³ Kopš 2022.gada 1. jūlija autobusu pārvadājumus nodrošina SIA “Tukuma auto”.³⁴

Attīstības programmas Investīciju plānā 2022. – 2025. gadam rīcību virziena 2.2. “Attīstīt līdzsvarotu un savstarpēji papildinošu ceļu tīklu, satiksmes infrastruktūru un ērtu mobilitāti” 2.2.1. uzdevumā “Atjaunot un uzlabot pašvaldības autoceļu, ielu un autostāvvietu infrastruktūru, ar to papildinot pašvaldības pakalpojumu attīstību vai valsts ieguldījumus autoceļu un satiksmes infrastruktūrā” kā projekts iekļauts “Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība Preiļos” – Pārbūvēta autoostas ēka ar funkcionālo teritoriju (īstenošana tiks virzīta caur SAM 2.3.1.).

Lai nodrošinātu kvalitatīvu un ātru sasniedzamību ar **sabiedrisko transportu**, novadam ir jāattīstās līdz ar kopējā Latgales reģiona sabiedriskā transporta sistēmas pilnveidi. Visā novadā jāveido ar Preiļiem un citiem Latgales reģionālajiem centriem vienojoša, savstarpēji integrēta sabiedriskā transporta sistēma. Tā jāveido saistībā ar perspektīvo apdzīvojuma struktūru. Kvalitatīvam sabiedriskajam transportam jānodrošina novada iedzīvotāju iespējas pēc iespējas īsākā laikā sasniegt savas dzīves un darbavietas gan novada teritorijā, gan apdzīvotajās vietās ārpus novada teritorijas.

Sabiedriskā transporta maršrutos jānodrošina visu novada ciemu sasniedzamība ne retāk kā 2 reisi dienā (katrā virzienā) ar aprēķinu, lai maksimālais attālums kājāmgājējiem līdz sabiedriskajam transportam nepārsniegtu 3 km. Esošais sabiedriskā transporta pieturpunktu izvietojums Preiļos ir optimāls, nepārsniedzot 3 km attālumu.

Preiļu pilsētā **nav pilsētas maršruti** un iedzīvotāji mobilitātei var izmantot esošos starppilsētu maršrutus, kas nodrošina optimālu sasaisti starp apdzīvotajām vietām. Iedzīvotāju ērtībai pieejamas gandrīz 20 **pieturvietas**. *Informāciju par pieturvietām skatīt Pielikumos Nr. 1. līdz 15.*

Saskaņā ar Stratēģiju, Transporta attīstības koncepcijas izstrādes laikā Preiļu novadā ir viens mobilitātes punkts – Preiļi, taču Stratēģijā noteikts **veidot mobilitātes punktus** – vismaz divus līdz 2030. gadam un vismaz četrus līdz 2040.gadam. Pēc attīstības centru līmeņos pieejamajiem pakalpojumu groziem, tie būtu jāattīsta ne tikai reģionālas nozīmes attīstības centrā – **Preiļos**, bet arī trīs novada nozīmes attīstības centros – **Aglonā, Riebiņos un Vecvārkavā**.

Attīstības programmas Investīciju plānā 2022. – 2025. gadam rīcību virziena 2.2. “Attīstīt līdzsvarotu un savstarpēji papildinošu ceļu tīklu, satiksmes infrastruktūru un ērtu mobilitāti” 2.2.3. uzdevumā “Attīstīt pārdomātus un pamatotus pasažieru, skolēnu un citu iedzīvotāju grupu pārvadājumus” kā viens no projektiem iekļauts “Mobilitātes punktu attīstība” – sabiedriskā transporta pieturvietu infrastruktūras, autoostu pilnveide. Apgaismojums, droša nokļūšana, labierīcības u.c. sadarbībā ar ceļu uzturētājiem.

AS “Latvenergo” nosacījumos Teritorijas plānojuma izstrādei aicina **paredzēt elektrotransporta uzlādes infrastruktūras izveidi**, tajā skaitā iekārtu izvietošana publiski pieejamos stāvlaukumos un stāvēšanai atļautās brauktuviņu malās, lai nodrošinātu

³² [Latvijas autoostas](#)

³³ [Reģistrēto autoostu saraksts](#)

³⁴ [Sabiedriskā transporta maršrutu izmaiņas Preiļu novadā no 1.jūlija](#)

elektromobilitātes attīstību un uzlādes tīklu paplašināšanu, veicinot elektrotransporta uzlādes iespēju pieejamību.

GĀJĒJIEM UN VELOSATIKSMEI PAREDZĒTĀ INFRASTRUKTŪRA

VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtītajā informatīvās bāzes atjaunošanā pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā 2022.gadā Preiļu novadā velosatiksmes infrastruktūras garums sastādīja 3,47 km. Bez veloinfrastruktūras rekonstruēšanas vai garuma palielināšanas plānota arī velo pašapkopes stacijas uzstādīšana, riteņbraukšanas un ceļu satiksmes apmācību laukuma izveide.³⁵

Velosatiksmes infrastruktūra attīstāma arī esošo velomaršrutu un gājēju taku ietvaros, veicot marķēšanu, kā arī veloceļu izbūvi, kur iespējams. Ieteicams veidot rekreācijas veloceļus ap ezeriem, tai skaitā Kaučera un Salmeja ezeriem.

Attīstības programmas Investīciju plānā 2022. – 2025. gadam rīcību virziena 2.2. "Attīstīt līdzsvarotu un savstarpēji papildinošu ceļu tīklu, satiksmes infrastruktūru un ērtu mobilitāti" 2.2.2. uzdevumā "Attīstīt gājējiem un velosipēdistiem paredzēto infrastruktūru un veicināt veidi draudzīga transporta izmantošanu" kā projekti iekļauti:

- "Gājēju veloceļa izbūve Riebiņi - Preiļi" – 7,5 km gara veloceļa izbūve Riebiņi - Preiļi, satiksmes drošības uzlabošana novada iedzīvotājiem, velotūrisma attīstība, aktīvs dzīvesveids;
- "Gājēju – veloceļa izbūve vai atjaunošana pagasta ciemos" – izbūvēti vai atjaunoti gājēju/ velo ceļi pagastu ciemos Aglonā – (Somersētas, Jaunaglonas, Krāslavas ielā) – 1,6 km, Stabulniekos – 0,6 km, Riebiņos 0,4 km, Galēnos Skolas ielā - 0,8 km. Palielināta satiksmes drošība. *Izbūvētos veloceļu posmus un ierīkotās velonovietnes Preiļu pilsētā skatīt Pielikumā Nr. 1.*

RISINĀJUMI

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS



Transporta attīstības koncepcijā **netiek detalizēti** sabiedriskā transporta pārvadājumu un mobilitātes pilnveides risinājumi.



Prasības mobilitātes attīstībai, izvērtējot institūciju sniegtos nosacījumus, tiks iekļautas Teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, atbilstoši kompetencei.

GĀJĒJIEM UN VELOSATIKSMEI PAREDZĒTĀ INFRASTRUKTŪRA



Stratēģija noteic, ka gājējiem un velosatiksmei piemērota infrastruktūra **attīstāma primāri starp apdzīvotajām vietām un 5-10 km areālā ap Preiļiem un novada nozīmes attīstības centriem**, kur tas nepieciešams. Turpmākajā novada attīstībā veicama veloceļu izbūve šādos posmos:

- visā Preiļu pilsētā, t.sk. gar tranzīta ielām – Daugavpils iela, Aglonas iela, Brīvības iela;
- Preiļi – Riebiņi;
- Līči – Moskvina;
- Preiļi – Gaiļmuiža;

³⁵ Informatīvās bāzes atjaunošana pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā

- Polkorona – Stabulnieki;
- Aglonas stacija – Kastīre (Bašķi).

Plānotos veloceļu posmus Preiļu pilsētā skatīt Pielikumā Nr. 1.

☀ Spēkā esošajos teritorijas plānojumos ir iekļauti nosacījumi ielu telpai, tai skaitā gājēju un velosatiksmes infrastruktūrai ir pārskatīti un risinājumi iekļauti Transporta attīstības plāna 4. nodaļā.



4.3. Ielu, ceļu piederība un klasifikācija apdzīvotās vietās un ārpus tām

PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

Teritorijas plānojumos lielākoties ir iekļautas **ielu, ceļu kategorijas un sarkano līniju platums ciemos.**

Preiļu novada TP:

- pašvaldības ceļi tiek iedalīti kategorijās un papildus aizsargjoslām ir noteiktas arī zemes nodalījuma joslas:
 - pagasta ceļi, kas nodrošina piebraukšanu ne mazāk kā 10 saimniecībām – zemes nodalījuma josla – 15 m;
 - pagasta ceļi, kas nodrošina piebraukšanu ne mazāk kā 5 saimniecībām – zemes nodalījuma josla – 8 m;
 - pagasta ceļi, kas nodrošina piebraukšanu ne mazāk kā 2 saimniecībām – zemes nodalījuma josla – 6 m;
 - pārējie ir vietējas nozīmes ceļi. Tiem noteikta sekojoša zemes nodalījuma josla – 8 m līdz 12 m ar piebraukšanu ne mazāk kā 5 saimniecībām, un – zemes nodalījuma josla – 6 m ar piebraukšanu ne mazāk kā 2 saimniecībām. Uzņēmumu un māju ceļiem zemes nodalījuma josla ir ceļa zemes klātnes platumā.

Vārkavas novada TP:

- esošo ielu sarkano līniju platums ciemos (nedalot kategorijās):
 - Vecvārkavas ciemā, Vārkavas ciemā un Vanagu ciemā – no 7 m līdz 12 m;
 - Dzeņu ciemā, Pilišķu ciemā – 7 m;
 - Rimicānu ciemā – 12 m.

Riebiņu novada TP:

- aizsargjoslas gar ielām un ceļiem:
 - ciemos (bīvi apdzīvotajās vietās) – nosaka turpmākās plānošanas gaitā zemes gabalu plānos atzīmē kā sarkano līniju sakrīt ar ceļa zemes nodalījuma joslu;
 - noteiktas arī aizsargjoslas gar autoceļiem lauku apvidos.

Aglonas novada TP:

- valsts, pašvaldību, komersantu un māju ceļu zemes nodalījuma joslas minimālais platums no autoceļa ass uz katru pusi:
 - 25 metri – divu brauktuvju autoceļam ar sadalošo joslu līdz 10 metriem;
 - 15,5 metri – vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 12,5 metriem līdz 20 metriem;
 - 13,5 metri – vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 10,5 metriem līdz 12 metriem;
 - 11 metru – vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 8,5 metriem līdz 10 metriem;
 - 9,5 metri – vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu līdz 8 metriem.

- ielu platums starp sarkanām līnijām ciemu teritorijās:
 - maģistrālas nozīmes ielām:
 - platums sarkanajās līnijās no 15 – 25 m,
 - brauktuves minimālais platums – 6 m,
 - ietve abās brauktuves pusēs ar minimālo platumu no 2 m vai apvienota ar veloceliņu – 3 m,
 - ja nepieciešams, izbūvējams novadgrāvis,
 - apgaismojums.
 - vietējas nozīmes ielām:
 - platums sarkanajās līnijās no 10 – 15 m,
 - brauktuves minimālais platums – 5,5 m,
 - ietve ar minimālo platumu 1,5 m vai apvienota ar veloceliņu – 3 m,
 - ja nepieciešams, izbūvējams novadgrāvis,
 - apgaismojums.
 - piebrauktuvēm atsevišķām mājām:
 - ciemos platums sarkanajās līnijās no 8 – 12 m,
 - brauktuves minimālais platums – 5,5 m, vienvirziena brauktuvei 3,5 m,
 - ietve ar minimālo platumu 1,5 m ja nepieciešams, izbūvējams novadgrāvis,
 - apgaismojums.
 - sarkano līniju platumi var tikt palielināti vai samazināti, ja teritorijai tiek izstrādāts lokālplānojums, detālplānojums, zemes ierīcības projekts, kas paredz jaunu teritorijas apbūvi, vai projektēta atbilstoši iedibinātai sarkanai līnijai, ņemot vērā esošo apbūvi.

RISINĀJUMI



Transporta attīstības koncepcijā **netiek paredzēti jauni pašvaldības nozīmes ceļi un ielas**. 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.



Pašvaldības ceļiem, to posmiem **aizsargjoslas platums** ārpus apdzīvotām vietām noteikts 30 m.



Pašvaldības ielām un ceļiem, to posmiem:

- apdzīvotās vietās **sarkano līniju platums** noteikts robežā no 5 m līdz 25 m. Pašvaldības ielām un ceļiem, kam apdzīvotā vietā nav noteikta kategorija, sarkanās līnijas platums ir no 1 m līdz 5 m no ceļa zemes vienības robežas;
- apdzīvotās vietās lielākoties **noteikta E kategorija**;
- atsevišķām pašvaldības ielām, ceļiem vai to posmiem apdzīvotās vietās **netiek noteikta kategorija**.

Sīkāku informāciju par ielu un ceļu kategorijām, sarkano līniju platumiem ciemos skatīt Pielikumos Nr. 2 līdz Nr. 15.

Sīkāku informāciju par apdzīvoto vietu robežu izmaiņām skatīt Teritorijas plānojuma Paskaidrojuma rakstā.

Preiļu novada pašvaldība

Kontakti: Raiņa bulvāris 19, Preiļi, Preiļu novads, LV-5301,
tālr: +371 65322766, dome@preili.lv, www.preili.lv

Izstrādes vadītāja: Tatjana Kārkliece

Izstrādāts sadarbībā ar SIA "Reģionālie projekti"

Projekta izstrādes komanda: Santa Pētersone, Ivo Narbutis, Jānis Ozols,
Anatolijs Boiko, Līva Meļķe-Tropiņa, Sanita Fazilova u.c.

Kontakti: Rūpniecības iela 32b – 2, Rīga, LV – 1045, tālr.: +371 67320809,
birojs@rp.lv, www.rp.lv



REGIONĀLIE
PROJEKTI