

# LUDZAS NOVADA TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Vispārīgs Ludzas novada transporta un  
mobilitātes infrastruktūras  
raksturojums

# Satura rādītājs

<b>Ievads</b> .....	<b>3</b>
<b>I Priekšnosacījumi transporta un mobilitātes attīstības plānošanai</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Transports un mobilitāte plānošanas dokumentos</b> .....	<b>6</b>
1.1. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti .....	6
1.1.1. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija .....	6
1.1.2. Latvijas Nacionālais attīstības plāns.....	7
1.1.3. Transporta attīstības pamatnostādnes.....	7
1.1.4. Reģionālas nozīmes transporta attīstības koncepcija.....	9
1.1.5. Valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģija .....	10
1.2. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti.....	10
1.2.1. Latgales stratēģija 2030 .....	10
1.3. Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti.....	11
1.3.1. Ludzas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija .....	11
1.3.2. Spēkā esošie teritorijas plānojumi.....	15
1.3.3. Ludzas novada attīstības programma .....	17
<b>II Vispārīgs transporta infrastruktūras raksturojums</b> .....	<b>18</b>
<b>2. Transporta infrastruktūras pašreizējā situācija – attīstības nosacījumi</b> .....	<b>19</b>
2.1. Valsts autoceļi.....	21
2.2. Pašvaldības autoceļi un ielas.....	22
2.3. Auto stāvlaukumi un stāvvietas .....	23
2.4. Tilti.....	24
2.5. Sabiedriskais transports un mikromobilitāte .....	26
2.6. Cita infrastruktūra.....	26
2.7. Satiksmes drošība .....	27
<b>3. Dzelzceļa infrastruktūra</b> .....	<b>30</b>

## Ievads

Vispārīga Ludzas novada un detalizēta pilsētu transporta attīstības plāna (turpmāk – transporta infrastruktūras attīstības risinājumi) izstrāde uzsākta ar Ludzas novada pašvaldības domes 2023. gada 30. augusta lēmumu “Par Ludzas novada teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu” (lēmums Nr. 557, protokols Nr. 9, 7. §) un apstiprināto Darba uzdevumu<sup>1</sup>.

Darba uzdevuma 3.6. punkts noteic *sagatavot vispārīgu novada transporta attīstības plānu un kā tematisko plānojumu sagatavot detalizētu pilsētu transporta attīstības plānu, apzinot esošo situāciju un sagatavojot priekšlikumu attīstībai perspektīvā, ietverot mobilitātes punktus un mikromobilitātes risinājumus, satiksmes mierināšanas risinājumus intensitātes mazināšanai, kā arī piekļuves nodrošinājumu valsts un pašvaldības ceļiem. Plāna ietvaros izstrādāt novadam piederošo vienoto pašvaldības ceļu un ielu klasifikāciju, noteikt prasības pieslēgumu veidošanai, precizēt ceļu nodalījumu joslas, pilsētās noteikt ielu sarkanās līnijas un tipiskos šķērsprofilus.*

Atsevišķs lēmums par vispārīga novada un detalizēta pilsētu transporta attīstības plāna izstrādi nav pieņemts.

Izstrādi reglamentē Ministru kabineta noteikumu Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 76. punkts, kas nosaka, ka *teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā 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, savukārt 77. punkts nosaka, ka detalizētu transporta attīstības plānu kā tematisko plānojumu izstrādā pilsētām, ciemiem vai to daļām, vai, ja nepieciešams, visai pašvaldības teritorijai.*

Zemes pārvaldības likuma, 5. pants paredz *pašvaldībai nepieciešamību noteikt tehniskās publiskās infrastruktūras teritorijas, tai skaitā ilgtermiņā izvērtējot/izpētīt nepieciešamību pēc šādu teritoriju noteikšanas un to realizācijas iespējām.*

Ministru kabineta noteikumu Nr. 628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 31.2.2. punkts nosaka, ka teritorijas plānojuma grafiskajā daļā attēlo *publiskās infrastruktūras objektus (izņemot sociālās infrastruktūras objektus)* un 39. punkts nosaka gadījumus, kuros nepieciešams izstrādāt detālplānojumu transporta infrastruktūras detalizētam risinājumam.

**Risinājumi transporta infrastruktūras attīstībai izstrādāti Ludzas novada administratīvajai teritorijai, tie aprakstīti Teritorijas plānojuma Paskaidrojuma rakstā un iekļauti Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, līdz ar to kā atsevišķs sējums ir sagatavots tikai esošās situācijas apraksts.**

### Saskaņotība

Transporta infrastruktūras attīstības risinājumu izstrādē izmantota Ludzas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2021. – 2037. gadam<sup>2</sup>, Attīstības programma 2021. – 2027.

<sup>1</sup> Ludzas novada teritorijas plānojums

<sup>2</sup> Ludzas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2021. – 2037. gadam

gadam<sup>3</sup> un spēkā esošie teritorijas plānojumi. Ir ņemta vērā attiecināmā institūciju sniegtā informācija un nosacījumi Ludzas novada teritorijas plānojuma izstrādei.

### Sabiedrības līdzdalība

Visi paziņojumi par izstrādes gaitu publicēti Ludzas novada pašvaldības tīmekļa vietnē . Informācija pieejama arī Valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā "Ģeolatvija.lv" Ludzas novada teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros.

Transporta infrastruktūras attīstības risinājumu publiskā apspriešana īstenota kā teritorijas plānojuma publiskā apspriešana.

---

<sup>3</sup> [Ludzas novada attīstības programma 2021. – 2027. gadam](#)

# I Priekšnosacījumi transporta un mobilitātes attīstības plānošanai

# 1. Transports un mobilitāte plānošanas dokumentos

## 1.1. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti

### 1.1.1. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam<sup>4</sup> (turpmāk – Stratēģija2030) transporta infrastruktūras jautājumus iezīmē divās prioritātēs – “Inovātīva un koefektīva 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 Stratēģija2030 prioritātē “Inovātīva un koefektīva 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 uzlabošanu, apdzīvojumu 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 īstenojama 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 funkcionālā 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.

<sup>4</sup> [Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam](#)

Lauku teritorijām, kā nacionālo interešu telpām, Stratēģija2030 uzsver 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.

Ludza Stratēģija2030 noteikta kā viens no reģionālas nozīmes attīstības centriem, kam nākotnē jāturpina specializēties, attīstot savstarpēji papildinošu sadarbību, tādējādi sasniedzot nacionālas nozīmes attīstības centriem līdzvērtīgu cilvēkresursu un ekonomiskās aktivitātes pievilksanas spēku. Ludza kopā ar Preiļiem, Līvāniem, Krāslavu un Balviem papildinās Latgales attīstības centru funkcionālā tīkla konkurētspēju, nodrošinot reģiona integrāciju pārrobežu sadarbības tīklos.

### **1.1.2. Latvijas Nacionālais attīstības plāns**

Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2021. – 2027. gadam<sup>5</sup> (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 ietekmē 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.

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.

### **1.1.3. Transporta attīstības pamatnostādnes**

Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādņēm 2012. – 2027. gadam<sup>6</sup> (turpmāk – Pamatnostādnes) 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.

<sup>5</sup> [Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam](#)

<sup>6</sup> [Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam](#)

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.

Pamatnostādņēs noteikti pieci politikas rezultāti ar sasniedzamajiem rādītājiem:

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

leviešot 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 mazināšanu;
- 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 Ģenerālvienotības 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 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; īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu 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

Reģionālas nozīmes transporta attīstības koncepcijā 2021. – 2023. gadam<sup>7</sup> 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.

<b>Sabiedriskā transporta sistēmas attīstības pieci mērķi</b>	<b>Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, noteikti pakalpojumu sniegšanas pamatprincipi</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) nodrošināt labu sasniedzamību, sniedzot efektīvus transporta pakalpojumus visos novados (reģionos), lai veicinātu to līdzsvarotu attīstību</li> <li>2) veicināt sociālo integrāciju, uzlabojot transporta pakalpojumu pieejamību visām iedzīvotāju grupām</li> <li>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</li> <li>4) uzlabot pārvadājumu kvalitāti un satiksmes drošību visos pārvadājumu veido</li> <li>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</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pieejami un ērti sasniedzami iedzīvotājiem visā Latvijas teritorijā, kā arī spēj apmierināt iedzīvotāju mobilitātes vajadzības</li> <li>2) sabiedriskais transports ir pievilcīgs pasažieriem un ērti lietojams</li> <li>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</li> <li>4) sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājums ir elastīgs, spēj ātri reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām</li> <li>5) sabiedriskā transporta sistēma ir ekonomiski efektīva, sniedzot pēc iespējas lielākus sociālekonomiskos ieguvumus sabiedrībai ar pieejamiem resursiem</li> <li>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</li> </ol>

<sup>7</sup> 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>

### 1.1.5. Valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģija

Valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģija izstrādāta un iekļauta informatīvajā ziņojumā "Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību"<sup>8</sup>. Tā kalpo kā vadlīnijas gan valstij, gan pašvaldībām par to, kur un kādai vajadzētu būt mikromobilitātes infrastruktūrai, lai mudinātu cilvēkus mazu attālumu pārvarēšanai doties ar kājām vai velosipēdu.

Galvenais nosacījums veiksmīgai mikromobilitātes attīstībai ir kvalitatīva infrastruktūra: gājēju un velosipēdistu skaits pieaug līdz ar mikromobilitātes infrastruktūras attīstību un satiksmes drošības uzlabošanu un kvalitatīva infrastruktūra nodrošina drošību, ātrumu un ērtības.

Pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā<sup>9</sup> noteikti 10 galveno valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutu novietojumi, t.sk. 10. maršruta Rēzekne–Ludza (21 km) novietojums. Tas būtu starppilsētu veloinfrastruktūras Rēzekne–Ludza savienojums atbilstoši esošajai dzelzceļa infrastruktūrai dzelzceļa līnijā Rīga–Daugavpils šajā posmā, t.sk. nodrošinot ērtu piekļuvi esošajām dzelzceļa stacijām un pilsētu centriem. Iespējamās trases nosauktas orientējoši, definējot virzienus. Precīzāks trašu izvērtējums un apjoms jāveic trašu priekšizpētēs. Lai nodrošinātu vienotu infrastruktūras attīstību, prioritāri izbūvējamie maršrutu posmi tiks noteikti ciešā sadarbībā ar pašvaldībām, ko tie šķērso.

## 1.2. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti

### 1.2.1. Latgales stratēģija 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 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

<sup>8</sup> [Informatīvais ziņojums "Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību"](#)

<sup>9</sup> [Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā](#)

(dzelzceļš/autoceļi – multimodālās asis);

- dzelzceļa savienojums ar Rīgu (nodrošinot nokļūšanu Rīgā no Daugavpils vai Rēzeknes 2 stundu laikā);
- autosatiksmē 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 stīgas 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.

### 1.3. Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti

#### 1.3.1. Ludzas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija

Ludzas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2037. gadam (turpmāk – Stratēģija) novada ilgtspējīgai attīstībai izvirzījusi vīziju –

*Ludzas novads – ekonomiski un sociāli aktīvs Austrumlatgales pierobežas novads ar multikulturālu un dinamisku izaugsmi pilsētās, ar apdzīvotu un tīru lauku vidi, ar bagātu dabu un kultūrvēsturisko mantojumu, ar laimīgiem un latgaliski viesmīlīgiem cilvēkiem.*

Lai īstenotu vīziju, ir definēti trīs stratēģiskie mērķi un trīs ilgtermiņa prioritātes, kuras ir vienlīdz nozīmīgas un attiecināmas uz visiem stratēģiskajiem mērķiem, nodrošinot to savstarpēju mijiedarbību.

Transporta un mobilitātes infrastruktūras attīstības kontekstā izceļams stratēģiskais mērķis – (SM) SM2 Droša, dabiska un pieejama vide dzīvošanai, darbam un atpūtai un saistītā ilgtermiņa prioritāte (IP) IP2 Attīstīta transporta, sakaru, ūdenssaimniecības sistēmas, vides un enerģētikas infrastruktūra, ar kuru palīdzību tiks nodrošināta iedzīvotājiem komfortabla vide, kurā strādāt, mācīties, pilnveidoties un aktīvi iesaistīties dažādās aktivitātēs. Attīstīta, sakārtota infrastruktūra veido pievilcīgu vidi un nodrošina iedzīvotāju labklājību un drošību.

Novada perspektīvo telpisko struktūru nosaka savstarpēji integrēts galveno telpisko elementu kopums, lai Ludzas novads attīstītos kā dinamiska, ekonomiski konkurētspējīga teritorija, ar augstu dzīves līmeni un izglītotiem iedzīvotājiem, saglabājot unikālās dabas vērtības un savu identitāti. Ilgtspējīgas attīstības stratēģija iezīmē ilgtspējīgas un līdzsvarotas novada telpiskās

struktūras modeli, kur cita starpā paredzēts attīstīt transporta infrastruktūru, nodrošināt labu novada sasniedzamību.

Stratēģija iezīmē vēlamās plānotās ilgtermiņa pārmaiņas attīstības centriem:

Ludza	Kārsava un Zilupe
Reģionālas nozīmes attīstības centrs	Novada nozīmes attīstības centri
arī nākotnē Ludza turpinās attīstīties kā reģionālas nozīmes ekonomiskais un administratīvais centrs, kur koncentrēti pakalpojumi un dažādas ekonomiskās aktivitātes. Starp Latgales reģiona pilsētām Ludzai, kā pie starptautiskas nozīmes transporta koridora izvietotai pilsētai, būs specifiska loma – galvenās funkcijas būs saistītas ar tranzīta kravu apkalpošanas uzņēmumiem un ražošanas uzņēmumiem, kam nepieciešama laba sasniedzamība.	koncentrēta pašvaldības un citu publisko pakalpojumu pieejamība, radīta pievilcīga un kvalitatīva dzīves vide, nodrošinātas aktivitātes, kas veicinās arī tūristu un teritorijas apmeklētāju skaita palielināšanos. Sevišķi mazo pilsētu ekonomiskajā attīstībā būtiska ir tranzīta loģistika. Ņemot vērā tranzīta kravu apkalpojošo pakalpojumu nepieciešamību Krievijas robežas tuvumā, Kārsavai un Zilupei nozīmīgs ir pierobežas pilsētas statuss.

Viens no galvenajiem novada attīstības priekšnoteikumiem ir iekšējās un ārējās sasniedzamības nodrošināšana. Tādēļ jāizveido sabalansēts un integrēts satiksmes infrastruktūras modelis, kas ietver dzelzceļu, autotransporta tīklus un veloceļus.

Stratēģija iezīmē augstas kvalitātes inženierinfrastruktūras un satiksmes infrastruktūras mērķi – paaugstināt komunikāciju un objektu darbotiespēju, kas nodrošina iedzīvotāju, kravu, enerģijas un informācijas plūsmu. Teicama pilsētu – Ludzas, Kārsavas un Zilupes – un ciemu sasniedzamība ir nozīmīgākais priekšnosacījums, lai attīstītos daudzpusīgas funkcionālās saiknes novada iekšienē, starp lielākiem apdzīvojuma centriem, apkārtējiem novadiem un tālākām teritorijām.

Detalizēti mērķi attiecībā uz satiksmes infrastruktūru noteic:

veicināt Ludzas novada starptautisko, nacionālo un reģionālo sasniedzamību	veicināt novada apdzīvoto vietu sasniedzamību
valsts galveno autoceļu A12 un A13, un dzelzceļa līniju transporta koridora kvalitātes uzlabošanu un attīstīšanu	reģionālas un vietējas nozīmes ceļu tīkla uzlabošanu, lai nodrošinātu visu novada apdzīvoto vietu sasniedzamību
transporta terminālu, loģistikas centru attīstību transporta mezglos	efektīvas sabiedriskā transporta sistēmas attīstību
apkalmes infrastruktūras tīkla izveidošanu un attīstīšanu ap starptautiskajiem un reģionālas nozīmes ceļiem	racionāla un funkcionāla ceļu tīkla izveidošana un ceļu kvalitātes uzlabošanu

Lai nodrošinātu ātras satiksmes iespējas optimālai tranzīta un kravu plūsmai, Stratēģija atbalsta šādu ceļu pārbūvi un attīstību:

Starptautiskās nozīmes transporta koridors	Nacionālās – starpreģionālās nozīmes transporta koridors	Novada nozīmes transporta saites
valsts galvenie autoceļa A12 posms Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova) un autoceļa A13 posms Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Lietuvas robeža (Medumi)	autoceļa trases “Austrumu stīga” koncepciju, paredzot valsts reģionālas nozīmes autoceļa P49 Kārsava – Ludza – Ezernieki pārbūvi.	novada līdzsvarotā attīstībā būtiska loma ir valsts vietējās nozīmes ceļiem, lai nodrošinātu visu teritoriju sasniedzamību. Tiem jābūt teicamā tehniskā kārtībā, saistītiem ar augstāka līmeņa transporta asīm.
dzelzceļa līnijas Rīga – Maskava iecirknis Rēzekne II – Zilupe – valsts robeža un Daugavpils – Sanktpēterburga iecirknis Rēzekne – Bozova	Autoceļa pārbūve un seguma kvalitātes uzlabošana būtiski veicinās novada sasniedzamību ziemeļu – dienvidu virzienā.	
Valsts galvenie autoceļi un dzelzceļa līnijas savieno novadu ar Latgales reģiona apdzīvotajām vietām, Rīgu un Krievijas Federāciju.		

#### Vadlīnijas satiksmes infrastruktūras attīstības mērķu sasniegšanai:

- jāatbalsta transporta un loģistikas pakalpojumu izaugsme kā novada attīstības prioritāte;
- jāveicina transporta apkalpes infrastruktūras tīkla izveidošana un attīstīšana ap starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes ceļiem;
- jāpārbūvē reģionālas un vietējas nozīmes ceļu tīkls, lai nodrošinātu visu apdzīvoto vietu sasniedzamību un labu satiksmi ar blakus novadiem un apdzīvotām vietām;
- jāizveido efektīva sabiedriskā transporta sistēma, balstīta uz iedzīvotāju pieprasījumu un vajadzībām;
- pašvaldības teritorijas attīstības dokumentos jāparedz velociņu tīklu izveide, ielas gājējiem, pastaigu un tūrisma takas;
- plānojot izmaiņas teritorijas struktūrā, vispirms jāatjauno esošās apdzīvotās vietas ar jau pastāvošu transporta infrastruktūru, tās labiekārtojot un paplašinot, nevis jāveido jaunas apbūves teritorijas, kas prasītu papildus jaunu ceļu tīklu izbūvi;
- apbūve jāplāno tādā attālumā no ceļiem, kas neprasa papildus pasākumus aizsardzībai pret autotransporta radīto troksni, izplūdes gāzēm un citu negatīvo ietekmi;
- novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija atbalsta dzelzceļa transporta attīstību, kvalitātes uzlabošanu un ceļā pavadītā laika samazināšanu.



Attēls 1. Izkopējums no Stratēģijas – Ludzas novada galvenie transporta koridori un satiksmes infrastruktūra

Lai veicinātu novada lauku teritoriju ekonomisko izaugsmi, paaugstinātu iedzīvotāju dzīves kvalitāti, saglabātu un vairotu esošās bagātības, Stratēģija izdala lauku teritoriju funkcionāli un telpiski svarīgākos areālus – t. sk. ražošanas, loģistikas un tranzīta attīstības teritorijas. Šajās teritorijās tiek atbalstīta transporta infrastruktūras, loģistikas un tranzīta apkalpes zonu veidošanās gar valsts galvenajiem autoceļiem A12 un A13 un dzelzceļa līnijām. Savukārt pilsētas ar plašākajām ražošanas teritorijām un esošie ražošanas objekti lauku teritorijā darbosies kā ražošanas atbalsta teritorijas.

### 1.3.2. Spēkā esošie teritorijas plānojumi

Nodaļā sniegts kopsavilkums par spēkā esošajos teritorijas plānojumos būtiskāko attiecībā uz transporta infrastruktūru.

#### Ciblas novada teritorijas plānojums 2013.–2025. gadam

Apstiprināts: 2012. gada 27. septembrī.

Transporta infrastruktūras teritorija:

- galvenā izmantošana paredzēta valsts un pašvaldības koplietošanas transportam – ielu un ceļu tīkliem, laukumiem, dzelzceļa un citām inženierbūvēm;
- papildizmantošanas iespējas: gājēju un velosipēdu ceļi, piebrauktuves, autostāvvietas, autoostas un garāžu kompleksi.

Ielu un ceļu prasības:

- strupceļos paredz obligātu apgriešanās laukumu izveidi (iekšējais diametrs vismaz 16 m, sabiedriskajam transportam – vismaz 30 m), tie nav izmantojami stāvvietām;
- brauktuviņu noapaļojumu rādiusi pie maģistrālajām ielām – vismaz 8 m, transporta laukumos – vismaz 12 m, rekonstrukcijās var samazināt līdz 5 m;
- ietvēm jābūt vismaz 1,5 m platām katrā pusē, apvienotajiem velo un gājēju celiņiem – vismaz 3 m platiem;
- veloceliņi var būt vienvirziena vai divvirziena, ar drošības joslām (vismaz 0,5 m) vai barjerām.

Autostāvvietas un velonovietnes:

- minimālais stāvvietu skaits tiek noteikts atbilstoši izmantošanas veidam, piemēram, vienai dzīvokļa vienībai paredz vismaz vienu stāvvietu;
- atļauts veidot kopīgas kvartāla autonomvietnes, nepieciešamības gadījumā tās var atrasties līdz 100 m attālumā no ēkas;
- publiskām ēkām stāvvietām paredz cieto segumu un lietus notekūdeņu attīrīšanas risinājumus.

#### Kārsavas novada teritorijas plānojums 2012.–2024. gadam

Apstiprināts: 2012. gada 22. oktobrī (ar grozījumiem 2015. un 2020. gadā).

Transporta infrastruktūras teritorija:

- funkcionālā zona paredz visu veidu transportlīdzekļu un gājēju kustībai nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lidostu un ostu objektu attīstībai;
- papildizmantošanas veidi: biroju ēku, tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve, noliktavu un aizsardzības iestāžu būvniecība.

Ielu un ceļu prasības:

- ielu kategorijas un šķērsprofili nosakāmi būvprojekta stadijā, ņemot vērā intensitāti un pieslēgumu sistēmu;
- prasības nodrošināt gājēju, velo un transportlīdzekļu kustību, paredzot inženierkomunikāciju ieviešanas iespējas.

Autostāvvietas un velonovietnes:

- nosaka minimālo nepieciešamo stāvvietu skaitu dažādiem izmantošanas veidiem. Ja nav iespējams nodrošināt uz vietas, stāvvietas var paredzēt tuvumā, ja netiek apdraudēta satiksmes drošība;
- var atļaut samazināt prasības līdz 50%, pamatojoties uz sabiedriskā transporta pieejamību un tuvumā esošajām publiskajām stāvvietām.

### Ludzas novada teritorijas plānojums 2013.–2024. gadam

Apstiprināts: 2013. gada 31. janvārī (ar grozījumiem 2022. gadā).

Transporta infrastruktūras teritorija:

- paredz vienotu ielu un ceļu tīklu, savienojot esošās un plānotās zemes vienības;
- aizliegts apgrūtināt dzelzceļa infrastruktūras joslu bez saskaņojuma.

Ielu un ceļu prasības:

- precizēts šķērsprofilu noteikšanas princips (būvprojekts vai lokālpilānojums), nepieciešama lietusūdens novadīšana;
- strupceļos izvērtē turpinājuma iespēju nākotnē, paredzot savienojumu ar citām ielām vai gājēju/velo ceļu koridoriem;
- redzamības prasības, nepieciešamības gadījumā izmantojami kustības regulēšanas līdzekļi.

Autostāvvietas un velonovietnes:

- minimālais stāvvietu skaits definēts detalizēti (piemēram, sabiedriskām ēkām – 1 vieta uz 50 m<sup>2</sup>, tirdzniecības objektiem – 10 vietas uz 100 m<sup>2</sup> zāles platības);
- prasība izbūvēt stāvvietas un velonovietnes vienlaikus ar būvi;
- īpaši aprīkotas velonovietnes jāparedz pie sabiedriskajām un darījumu iestādēm.

### Zilupes novada teritorijas plānojums 2013.–2025. gadam

Apstiprināts: 2013. gada 24. maijā.

Transporta infrastruktūras teritorija:

- galvenā izmantošana: valsts un pašvaldības ceļi, gājēju un velosipēdu ceļi, piebrauktuves, laukumi, dzelzceļa objekti un autoostas;
- papildizmantošana paredz komercdarbības un sabiedriskās funkcijas.

Ielu un ceļu prasības:

- maģistrālās un vietējās nozīmes ielu klasifikācija, ielu šķērsprofilu prasības (LVS 190-2:2007), obligāts cietais segums brauktuvēm un ietvēm;
- ietvēm vismaz 1,5 m platums katrā pusē, apvienotajiem velo un gājēju celiņiem – vismaz 3 m platums;
- veloceliņi ar drošības joslām vai barjerām; velosipēdu joslām uz brauktuves – minimālais platums 1,2–1,5 m.

Autostāvvietas un velonovietnes:

- stāvvietas jāizvieto tajā pašā zemes vienībā vai tajā pašā būvē, kur nepieciešamas;
- stāvvietu minimālais skaits, piemēram: tirdzniecības objektiem – 10 vietas uz 100 m<sup>2</sup>, kultūras iestādēm – 12 vietas uz 100 skatītāju, ražošanas uzņēmumiem – 0,1 vieta uz darbinieku;
- velonovietnes obligāti pie sabiedriskām un darījumu ēkām.

#### Galvenie secinājumi:

- visos bijušajos novados detalizēti noteikts ielu un ceļu tīkls, redzamības prasības, šķērsprofilu parametri un nepieciešamība nodrošināt piekļuvi katrai zemes vienībai;
- kopumā paredz plašu gājēju un velo infrastruktūras attīstību (apvienotie celiņi, veloceliņi, joslas uz brauktuves);
- precīzi regulēts minimālais autostāvvietu un velonovietņu skaits dažādiem izmantošanas veidiem, ar iespēju pielāgot prasības pamatojot ar satiksmes aprēķiniem.

### 1.3.3. Ludzas novada attīstības programma

Lai nodrošinātu sabalansētu un mērķtiecīgu novada ekonomisko attīstību, ir noteikta Ludzas novada specializācija un kā viens no perspektīvajiem virzieniem noteikts transports un loģistika.

Ludzas novada vīzija –

*Ludzas novads – ekonomiski un sociāli aktīvs Austrumlatgales pierobežas novads ar multikulturālu un dinamisku izaugsmi pilsētās, ar apdzīvotu un tīru lauku vidi, ar bagātu dabu un kultūrvēsturisko mantojumu, ar laimīgiem un latgaliski viesmīlīgiem cilvēkiem.*

Ludzas novada attīstības vīzija ekonomikas dimensijā noteic novadam būt ērti sasniedzamam tūristiem – starptautiskiem standartiem atbilstoši autoceļi un dzelzceļa līnija nodrošina novada sasniedzamību. Augstas kvalitātes ceļu tīkls nodrošina jebkuras novada apdzīvotās vietas sasniedzamību, veicinot arī visattālāko lauku teritoriju attīstību.

Vēlamās situācijas sasniegšanai, kas vērsta uz teritorijas attīstības vīzijas sasniegšanu, ir definēti stratēģiskie mērķi (SM) un viens no tiem – *SM2 Droša, dabiska un pieejama vide dzīvošanai, darbam un atpūtai*. Stratēģiskā mērķa īstenošanai noteikta ilgtermiņa prioritāte (IP2) *Attīstīta transporta, sakaru, ūdenssaimniecības, vides un enerģētikas infrastruktūra* un pakārtota vidēja termiņa prioritāte (VTP2) *Tehniskās infrastruktūras attīstīšana un pakalpojumu kvalitātes celšana*.

VTP2 īstenošanai rīcības virziens *Transporta infrastruktūras attīstība (RV1)* ietver sešus uzdevumus, kas pašvaldībai veicami:

- ielu un ceļu infrastruktūras tehniskā stāvokļa uzlabošana un attīstīšana;
- valsts autoceļu atjaunošanas veicināšana;
- inženierkomunikāciju sistēmas uzlabošana un pārbūve;
- elektrotransporta uzlādes stacijas izveidošana;
- kemperu stāvvietu un aprīkojumu izveidošana;
- sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšana un infrastruktūras attīstīšana;
- satiksmes organizācijas un drošības uzlabošana.

## II Vispārīgs transporta infrastruktūras raksturojums

## 2. Transporta infrastruktūras pašreizējā situācija - attīstības nosacījumi

Ludzas novads pamatoti uzskatāms par vārtiem starp austrumiem un rietumiem. Novada teritoriju šķērso svarīgi starptautiskie tranzīta koridori: valsts galvenais autoceļš A12 Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova), kas ietilpst starptautiskajā Eiropas nozīmes transporta maršrutā E22; valsts galvenais autoceļš A13 Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi), kas ietilpst starptautiskajā Eiropas nozīmes transporta maršrutā E262; austrumu – rietumu dzelzceļa koridora līnijas Zilupe – Rēzekne – Krustpils – Jelgava – Ventspils un Kārsava – Rēzekne – Daugavpils<sup>10</sup> (attēls Nr. 2).

Esošais autoceļu tīkls ir pietiekami attīstīts un funkcionāls gan reģionālās, gan vietējās nozīmes attīstības centru sasniedzamības ziņā. Taču būtiski jāpaaugstina autoceļu kvalitāte, pārbūvējot atsevišķus posmus, uzlabojot ceļu segumu, veidojot jaunas trases un apvedceļus, pārbūvējot tiltus.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Ludzas novada Attīstības programma 2021. – 2027. gadam

<sup>11</sup> Ludzas novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2037. gadam



Attēls 2. Transporta infrastruktūra Ludzas novadā

## 2.1. Valsts autoceļi

2024.gada beigās valsts autoceļu garums Ludzas novadā bija 781 km, no kuriem 303 km ar asfaltbetona vai citu bituminizētu segumu (38,8 %) un 478 km ar šķembu un grants segumu (61,2 %).<sup>12</sup>

Saskaņā ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālās nodaļas sniegto informāciju<sup>13</sup>, Ludzas novada valsts autoceļu tīklu veido:

- divi valsts galvenie autoceļi:
  - 1) A12 Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova);
  - 2) A13 Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi);
- pieci valsts reģionālie autoceļi:
  - 1) P45 Viļaka–Kārsava, P48 Kārsava–Tilža–Dubļukalns;
  - 2) P49 Kārsava–Ludza–Ezernieki;
  - 3) P50 Kārsava–Krievijas robeža (Aizgārša);
  - 4) P52 Ploski–Zilupe–Šķaune–Ezernieki;
  - 5) P136 Ludza–Brigi–Zilupe;
- 53 valsts vietējie autoceļi – V493 Ruskulova–Bērzpils, V499 Rogovka–Mežvidi–Pušmucova, V500 Rogovka–Dekteri–Zobļova, V501 Ludza–Stiglova–Kārsava, V502 Pievadceļš Mežvidu stacijai, V503 Kārsava–Kārsavas stacija, V504 Bozova–Kaskāni, V505 Mērdzene–Goliševa, V506 Malzubi–Istalsna–Perekļi, V507 Seļekova–Degļova–Goliševa, V508 Brigi–Krivanda–Cibla–Seļekova, V509 Djatlovka–Līdumnieki–Krievijas robeža (Gorki), V510 Zilupe–Dilāni, V511 Mežavepri–Tridņa, V512 Kovaļki–Andži, V513 Ploski–Sovāni, V514 Duboviki–Lauderi, V515 Joņički–Pasiene, V516 Sprikutova–Raipole–Nirza, V517 Pakalni–Lauderi–Ploski, V518 Šuškova–Beļejova, V519 Krievijas robeža–Opuļi–Brigi, V520 Meikšāni–Draudzības Kurgāns, V521 Ņukši–Andži, V522 Vecslabada–Rundēni–Zeļova, V523 Raipole–Rundēni, V524 Ņukši–Rosica, V525 Ričiki–Kivdolova, V526 Rontorta–Auziņi–Stoļerova, V527 Garbari–Evertova, V530 Livziņi–Krīvu Stiglova, V531 Salnava–Motriņa, V532 Nesteri–Dagušova–Brižovka, V533 Mērdzene–Stiglova, V534 Mērdzene–Čeri, V535 Kušneri–Plaudiši, V537 Jaunā Slobodka–Reiki, V538 Zilupe–Pasiene, V539 Surbeļi–Šķirpāni, V540 Šķirpāni–Soboļina, V541 Bambāni–Raipole, V542 Konecpole–Vertulova, V543 Nirza–Lielā Pīkova–Tridņa, V544 Nirza–Lauderi, V545 Lauderi–Vecslabada–Šķaune, V566 Kaunata–Rundēni, V600 Zvirgzdene–Bērzgale–Bringi, V607 Zamšoviki–Tīmaņi–Zirgi.

<sup>12</sup> Valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu garums reģionos, valstspilsētās un novados gada beigās (km)

<sup>13</sup> VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālā nodaļa, nosacījumi Teritorijas plānojuma izstrādei, O3.10.2023. Nr.4.6/17179

## 2.2. Pašvaldības autoceļi un ielas

2024. gada beigās pašvaldības īpašumā esošo ielu kopējais garums ir 159,254 km, t. sk. ar melno segumu 110,801 km. Pašvaldības īpašumā esošo ceļu garums ir 1219,190 km, t. sk. ar melno segumu – 21,190 km (tabula Nr. 1).

Tabula 1. Ludzas novada pašvaldības ielu un ceļu garums, t. sk. ar melno segumu 2024. gada novembrī

Administratīvajā teritorijā ietilpstošās teritoriālās iedalījuma vienības	Pašvaldību īpašumā esošo ielu garums un laukums				Pašvaldības īpašumā esošo ceļu garums	
	kopā		t. sk. ar melno segumu		pašvaldības reģistrētie ceļi	t. sk. ar melno segumu
	garums	laukums	garums	laukums		
Blontu pagasts	2,498	13642	2,184	11662	38,41	1,52
Brīģu pagasts	2,392	10911	1,044	3759	32,01	1,49
Ciblas pagasts	7,662	51106	4,486	26776	48,97	0,7
Cīrmas pagasts	2,218	8886	0,871	3440	55,41	3,45
Goliševas pagasts	3,278	14047	1,937	7157	34,39	0
Isnaudas pagasts	2,225	7601	2,204	7527	60,13	2,73
Istras pagasts	1,663	8005	1,663	8005	79,89	0
Kārsavas pilsēta	24,644	149108	16,985	103578	0	0
Lauderu pagasts	1,806	14287	1,589	12334	34,44	0,15
Līdumnieku pagasts	1,945	12462	0,436	3408	46,89	0
Ludzas pilsēta	49,696	312059	38,515	243782	0	0
Malnavas pagasts	4,9	20957	3,308	13313	110,9	3,47
Mežvidu pagasts	2,904	15206	2,411	12415	69,91	0,91
Mērdzenes pagasts	6,042	26336	4,292	18696	43,55	0
Nirzas pagasts	0,52	1920	0,454	1623	41,28	0,27
Ņukšu pagasts	1,407	5682	0,973	3665	58,45	2,2
Pasienes pagasts	0,6	3600	0,6	3600	65,91	1,71
Pildas pagasts	3,273	15870	2,181	11406	72,92	0,29
Pureņu pagasts	1,253	6440	0,685	3644	44,57	0,02
Pušmucovas pagasts	2,95	13303	2,95	13303	38,58	0,86
Rundēnu pagasts	1,157	5402	0,795	3435	34,95	0
Salnavas pagasts	4,66	28498	2,049	11463	88,39	1,3
Zaļesjes pagasts	1,21	6320	0,16	960	47,58	0
Zilupes pilsēta	24,944	159051	16,759	113203	0	0
Zvirgzdenes pagasts	3,407	17434	1,27	7459	71,66	0,12
KOPĀ	159,254	928133	110,801	649613	1219,190	21,190

Kārsavā un Ludzā pašvaldības ielām ir B, C, D un E kategorija, Zilupē – B, D un E kategorija. Ludzas novadā nav pašvaldības nozīmes ielas vai ceļi.

## 2.3. Auto stāvlaukumi un stāvvietas

Pēc pašvaldības sniegtās informācijas, novadā ir vairāk kā 50 vietas/teritorijas, ko izmanto kā stāvlaukumus un stāvvietas (tabula Nr. 2, tabula Nr. 3, tabula Nr. 4).

Tabula 2. Auto stāvvlaukumi un stāvvietas Ludzā

Nr. p. k.	Adrese	Kadastra Nr.
1.	Raiņa iela 16	68010060402
2.	Stacijas iela 41	68010060233
3.	Raiņa iela 26	68010060047
4.	Raiņa iela 40C	68010060496
5.	P. Miglinīka 27	68010060396
6.	Latgales iela 156	68010060521
7.	Baznīcas iela 23	68010040048
8.	Blaumaņa iela 4	
9.	Kr. Barona iela 20A un Kr. Barona iela	68010040351 68010040714
10.	1. Maija iela 7	68010040719
11.	Latgales iela 123A	68010040542
12.	Tālavijas iela 11A	68010050308
13.	Latgales iela 123A	68010040709
14.	Kr.Barona 66	68010050182
15.	Peldu iela 21	68010040412
16.	A.Upīša iela 16	68010040513
17.	Latgales iela 61	68010040430
18.	18. novembra 17	68010040448
19.	Raiņa iela 43	68010040442
20.	18. novembra 17A	68010040156
21.	Latgales iela 34A	68010030029
22.	Stacijas iela 90	68010060419
23.	Sporta iela 21	68010060525
24.	Stacijas iela 57	68010060507
25.	Stacijas iela 44	68010060227
26.	Stacijas iela 57A un 57B	68010060445
27.	Skolas iela 26	68010040311
28.	Latgales iela 238B	68010080057
29.	Baznīcas iela 54	68010050269

Tabula 3. Auto stāvvlaukumi un stāvvietas Kārsavā

Nr. p. k.	Adrese	Kadastra Nr.
1.	Malnavas iela 49	68090030242
2.	Vienības iela 101	68090030285
3.	Vienības iela 101	68090020360
4.	Vienības iela 101	68090030285
5.	Vienības iela 72A	68090030040
6.	Parka iela 1	68090030195
7.	Vienības iela 83A	68090020478

8.	Parka iela 2A	68090030273
9.	Vienības iela 52	68090030068
10.	Vienības iela 50	68090030284
11.	Vienības iela 48	68090030284
12.	Vienības iela 46	68090030284
13.	Vienības iela 59	68090020142
14.	Vienības iela 57	68090030284
15.	Sporta iela 6	68090030277
16.	Nākotnes iela 2	68090010104
17.	Vienības iela 49C	68090010105
18.	Vienības iela 32A	68090010279

Tabula 4. Auto stāvvlaukumi un stāvvietas Zilupē

Nr. p. k.	Adrese	Kadastra Nr.
1.	Meža iela 7A	68170020231
2.	Raiņa iela 6	68170030259

## 2.4. Tilti

Uz valsts autoceļiem Ludzas novadā atrodas 31 tilts ar kopējo garumu 890,29 m (tabula Nr. 5):

- 10 ir izvietoti uz valsts galvenā autoceļa A12;
- viens ir izvietots uz valsts galvenā autoceļa A13;
- 6 ir izvietoti uz valsts reģionālajiem autoceļiem;
- 14 ir izvietoti uz valsts vietējiem autoceļiem.

Tabula 5. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Latgales reģionālās nodaļas tiltu saraksts 2024.gada 31.decembrī Ludzas novada teritorijā

Nr. p.k.	Autoceļa indekss	Autoceļa nosaukums	km	Šķērslis	Tilta garums (m)
1.	A12	Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova)	124,100	Garbarupe	20,5
2.	A12		129,800	Pilda	23,86
3.	A12		133,700	caurbrauktuve	4,8
4.	A12		134,260	caurbrauktuve	6,8
5.	A12		144,000	caurbrauktuve	6,8
6.	A12		146,150	caurbrauktuve	6,8
7.	A12		154,300	Istra	99
8.	A12		158,100	caurbrauktuve	6,8
9.	A12		161,150	Zilupe	60
10.	A12		161,150	Zilupe	63,06
		A12 kopā:			298,42

Nr. p.k.	Autoceļa indekss	Autoceļa nosaukums	km	Šķērslis	Tilta garums (m)
11.	A13	Krievijas robeža (Grebņeva)-Rēzekne-Daugavpils-Lietuvas robeža (Medumi)	11,000	Rītupe	34,16
		<i>Galvenie ceļi kopā:</i>			332,58
12.	PO49	Kārsava-Ludza-Ezernieki	7,600	Rītupe	22,7
13.	PO49	Kārsava-Ludza-Ezernieki	32,400	Kivdolova	18,04
14.	PO50	Kārsava-Krievijas robeža (Aizgārša)	6,500	Rītupe	34,2
15.	PO50	Kārsava-Krievijas robeža (Aizgārša)	15,200	Ludza	42,25
16.	P136	Ludza-Briģi-Zilupe	5,740	Istalsna	24,05
17.	P136	Ludza-Briģi-Zilupe	26,740	Istra	34,16
		<i>Reģionālie ceļi kopā:</i>			175,4
18.	V0499	Rogovka-Mežvidi-Pušmucova	5,100	Iča	16,84
19.	V0500	Rogovka-Dekteri-Zobļeva	8,900	Iča	28,78
20.	V0503	Kārsava-Kārsavas stacija	1,800	Rītupe	34,16
21.	V0506	Malzūbi-Istalsna-Perēkļi	2,500	Istalsna	22,76
22.	V0508	Briģi-Krivanda-Cibla-Seļekova	28,000	Ludza	50,4
23.	V0511	Mežavepri-Tridņa	1,600	Istalsna	30,05
24.	V0514	Duboviki-Lauderi	7,700	Istra	34,16
25.	V0517	Pakalni-Lauderi-Ploski	22,400	Istra	22,8
26.	V0519	Krievijas robeža-Opoļi-Briģi	6,400	Zilupe	42,3
27.	V0527	Garbari-Evertova	1,900	Pļitņica	7,5
28.	V0535	Kušneri-Plaudīši	5,900	Ludza	20,3
29.	V0538	Zilupe-Pasiene	13,400	Zilupe	36,12
30.	V0545	Lauderi-Vecsloboda-Sķaune	2,63	Istra	18,07
31.	V0545	Lauderi-Vecsloboda-Sķaune	6,93	Istra	18,07
		<i>Vietējie ceļi kopā</i>			382,31
		<b>PAVISAM KOPĀ</b>			<b>890,29</b>

Uz pašvaldības ielām un ceļiem atrodas 11 tilti ar kopējo laukumu 1672,8 m<sup>2</sup><sup>14</sup> (tabula Nr. 6).

Tabula 6. Tiltu (satiksmes pārvadu) skaits un laukums, m<sup>2</sup>

Administratīvajā teritorijā ietilpstošās teritoriālā iedalījuma vienības	Tiltu (satiksmes pārvadu) skaits	Tiltu (satiksmes pārvadu) laukums, m <sup>2</sup>
Isnaudas pagasts, uz ceļa Ludza–Jurzdika–Kreiči un uz ceļa V506 Malzubi–Istalsna–Perekļi	2	181
Kārsavas pilsēta, Vienības ielā (P45 tranzītiela)	1	99
Līdumnieku pagasts, uz ceļa Lineja–Klešniki–Vjarumi–Dubrovka	1	252
Ludzas pilsēta, Tālavijas ielā (P49 tranzītiela) un Liepājas ielā	2	199
Malnavas pagasts, uz ceļa Zelčeva–Kabilova–Rudiņeva	1	268
Pasienes pagasts, uz ceļa Pasiene–Grišina–Katalova	1	253,1
Rundēnu pagasts, uz ceļa Mačuli–Testečkova	1	133
Salnavas pagasts, uz ceļa Bļāši–Čāvi	1	91,2
Zilupes pilsēta, Raiņa iela	1	196,5

## 2.5. Sabiedriskais transports un mikromobilitāte

Sabiedriskā transporta pakalpojumi nodrošina savienojumus ar Rīgu un Rēzekni gan ar autobusiem (starppilsētu autobusu maršruti), gan vilcieniem. Ir pieejami vietējie reģionālie maršruti, lai nokļūtu arī attālākās lauku vietās.

Autoostas ir Kārsavā un Ludzā. Autobusu pieturvietas Ludzā ir vairākas, Zilupē viena, taču Kārsavā nav neviena.

Gājēju ceļi novadā ierīkoti posmā Kārsava – Malnava (kadastra Nr. 68680090538, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” īpašums) un posmā Mērdzene–Pudinava (kadastra Nr. 68720050335 VSIA “Latvijas Valsts ceļi” īpašums) un kadastra Nr. 68010030228 (posmā no rotācijas apļa līdz dzelzceļa pārbrauktuvei – apvienota ietve un veloceļš, Ludzas pilsētā).

## 2.6. Cita infrastruktūra

Ludzas novadā ir 157 AS “Latvijas Valsts meži” ceļi / ceļu posmi (sīkāka informācija Paskaidrojuma raksta pielikumā Nr. 16.27.).

Privātās ielas Ludzas novadā nav.

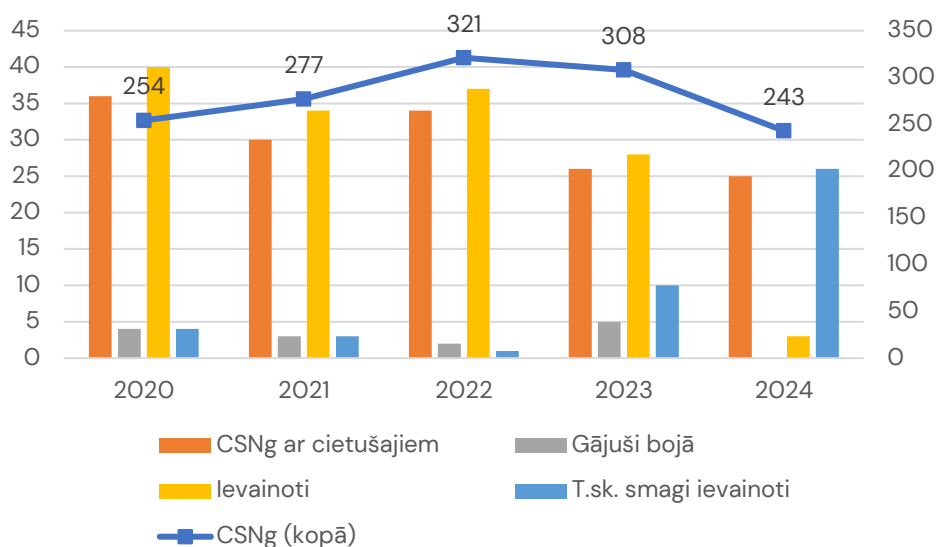
Isnaudas pagastā netālu no Ludzas ir sertificēts helikopteru lidlauks (sīkāka informācija Paskaidrojuma raksta pielikumā Nr. 16.9.).

<sup>14</sup> Pašvaldības sniegtā informācija, 2025. gada pavasarī

## 2.7. Satiksmes drošība

Saskaņā ar Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" mājas lapā publiski pieejamo informāciju<sup>15</sup>, Ludzas novadā 2017. – 2019. gadā un 2020. – 2022. gadā neatradās neviens "melns punkts" jeb bīstamais posms un krustojums uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem.

Laika posmā no 2020. gada līdz 2024. gadam kopējam ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaitam Ludzas novadā ir tendence samazināties, taču būtiski ir pieaudzis smagi ievainoto skaits – no 4 ievainotajiem 2020. gadā līdz 10 ievainotajiem 2024. gadā<sup>16</sup> (attēls Nr. 3).



Attēls 3. Valsts policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu un cietušo skaits Ludzas novadā laika periodā no 2020. gada līdz 2024. gadam<sup>17</sup>

Laika posmā no 2020. gada līdz 2024. gadam kopējais CSNg skaits Kārsavā un Ludzā ir samazinājies, bet Zilupē palicis nemainīgs. Ludzā būtiski ir samazinājies ievainoto skaits, taču pieaudzis smagi ievainoto skaits (tabula Nr. 7).

<sup>15</sup> [Bīstamie posmi un krustojumi uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem 2017-2019](#)

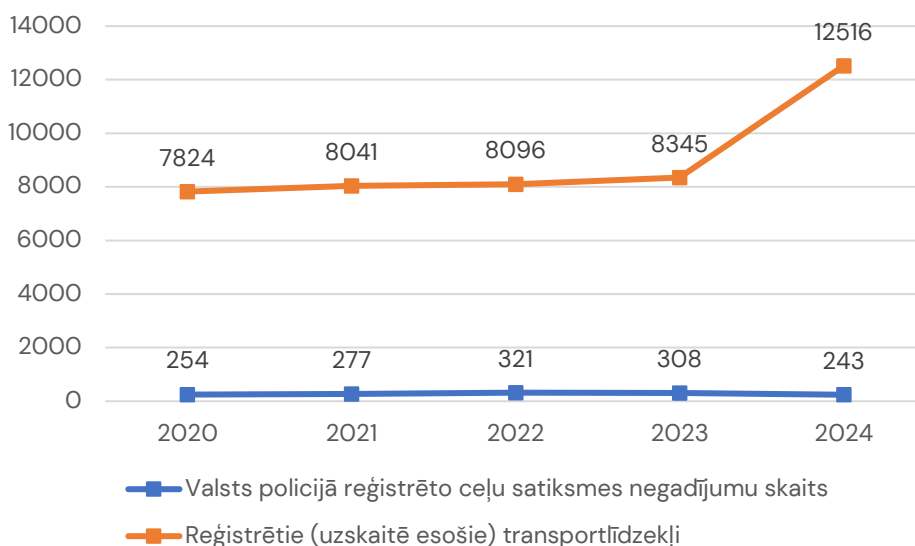
<sup>16</sup> [Ceļu satiksmes negadījumi](#)

<sup>17</sup> [Valsts policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu un cietušo skaits](#)

Tabula 7. Ceļu satiksmes negadījumu skaits Ludzas novada pilsētās laika periodā no 2020. gada līdz 2024. gadam

Teritorija	Gads	CSNg (kopā)	CSNg ar cietušajiem	Gājuši bojā	levainoti	T. sk. smagi ievainoti
Kārsava	2000	21	2	0	2	0
	2021	16	2	0	2	0
	2022	20	1	0	1	0
	2023	15	3	1	3	1
	2024	11	0	0	0	0
Ludza	2000	77	12	0	12	1
	2021	84	9	0	9	1
	2022	70	7	0	8	0
	2023	87	2	0	2	1
	2024	74	8	0	0	10
Zilupe	2000	5	0	0	0	0
	2021	5	0	0	0	0
	2022	1	0	0	0	0
	2023	3	1	0	1	0
	2024	5	0	0	0	0

Valsts policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu skaits un reģistrēto (uzskaitē esošo) transportlīdzekļu skaits<sup>18</sup> Ludzas novadā laika periodā no 2020. gada līdz 2024. gadam nenorāda uz savstarpēju saikāību – būtiski palielinoties reģistrētajam transportlīdzekļu skaitam, ceļu satiksmes negadījumu skaits ir samazinājies (attēls Nr. 4).

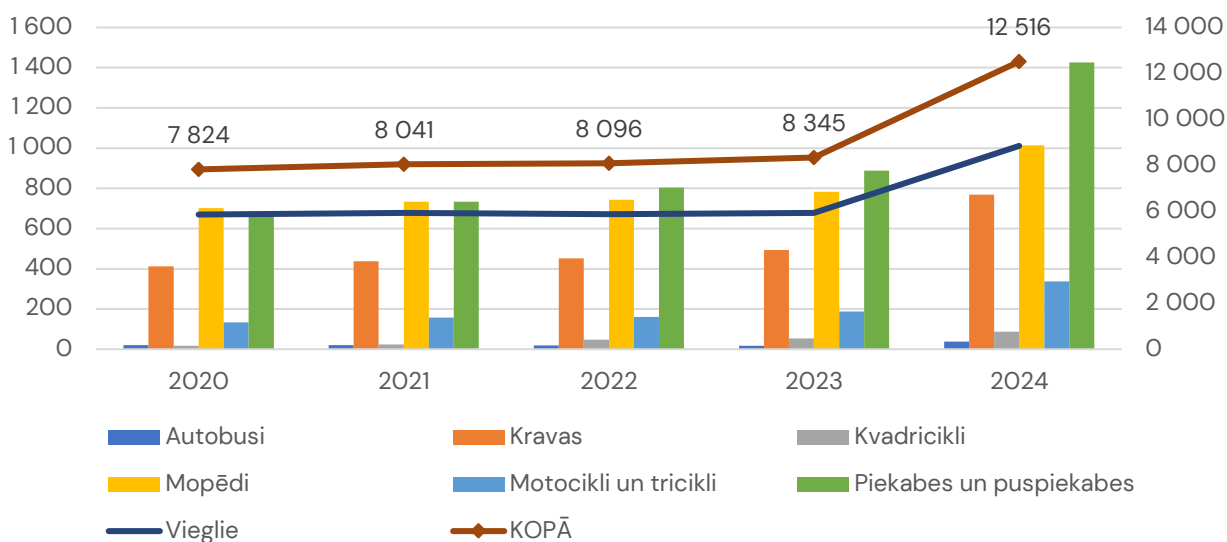


Attēls 4. Valsts policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu skaits un reģistrēto (uzskaitē esošo) transportlīdzekļu skaits Ludzas novadā laika periodā no 2020. gada līdz 2024. gadam

<sup>18</sup> Reģistrētie (uzskaitē esošie) transportlīdzekļi

Apskatot detalizētāk reģistrēto (uzskaitē esošo) transportlīdzekļu sadalījumu (attēls Nr. 5), var secināt:

- autobusu skaits šajā laika periodā pieaudzis par 90 % jeb par 18 vienībām (38 vienības 2024. gadā);
- kravas automobiļu skaits pieaudzis par 86 % jeb par 356 vienībām (768 vienības 2024. gadā);
- kvadriciklu skaits pieaudzis par 412 % jeb par 44 vienībām 87 vienības 2024. gadā);
- mopēdu skaits pieaudzis par 44 % jeb par 312 vienībām (1014 vienības 2024. gadā);
- motociklu un triciklu skaits pieaudzis par 151 % jeb par 203 vienībām (337 vienības 2024. gadā);
- piekabju un puspiekabju skaits pieaudzis par 110 % jeb par 747 vienībām (1426 vienības 2024. gadā);
- vieglo automobiļu skaits pieaudzis par 51 % jeb par 2986 vienībām (8846 vienības 2024. gadā).



Attēls 5. Reģistrēto (uzskaitē esošo) transportlīdzekļu skaits Ludzas novadā laika periodā no 2020. gada līdz 2024. gadam

2025. gada 1. aprīlī Ludzas novadā ir 15 uzskaitē esoši elektromobiļi (2024. gada 1. ceturksnī – 12, 2023. gada 1. ceturksnī – 8, 2022. gada 1. ceturksnī – 5)<sup>19</sup>. Kopējais pieaugums četrus gadu periodā (no 5 līdz 15 elektromobiļiem) ir 200 %.

<sup>19</sup> [Statistika par reģistrētajiem elektrotransportlīdzekļiem](#)

### 3. Dzelzceļa infrastruktūra

Ludzas novadu šķērso valsts publiskās lietošanas, stratēģiskās (valsts) nozīmes dzelzceļa infrastruktūras iecirknis *Rēzekne II-Zilupe-valsts robeža* (pasažieru pārvadājumi) un iecirknis *Rēzekne I-Kārsava-valsts robeža* (kravu pārvadājumi – galvenokārt naftas produkti, minerālmēslojums, metāli un kokmateriāli).

Četri dzelzceļa pieturas punkti:

- iecirknī *Rēzekne II-Zilupe-valsts robeža* – “Malnava” (Salnavas pagastā), “Briģi” (Zaļesjes pagastā), “Istalsna” (Istalsnas pagastā);
- iecirknī *Rēzekne I-Kārsava-valsts robeža* – “Malnava” (Malnavas pagastā).

Septiņas dzelzceļa stacijas:

- iecirknī *Rēzekne II-Zilupe-valsts robeža* – “Ludza” (Ludzas pilsētā), “Nerza” (Nirzas pagastā), “Cirma”, “Zilupe” (Zilupes pilsētā);
- iecirknī *Rēzekne I-Kārsava-valsts robeža* – “Kārsava” un “Pureņi” (Malnavas pagastā), “Mežvidi” (Mežvidu pagastā).

Ludzas novadā ir vairākas dzelzceļa šķērsojuma vietas autotransportam, gājējiem / velobraucējiem.

Pasūtītājs: **Ludzas novada pašvaldība**

Kontakti: Raiņa iela 16, Ludza, Ludzas novads, LV-5701, [pasts@ludzasnovads.lv](mailto:pasts@ludzasnovads.lv),  
tel.: 65707400, [www.ludzasnovads.lv](http://www.ludzasnovads.lv)  
Izstrādes vadītāja: Mārīte Romanovska



Izstrādātājs: **SIA "Reģionālie projekti"**

Projekta izstrādes komanda: Līva Meļķe-Tropiņa, Ivo Narbutis, Jānis Ozols, Vita Jumtiņa, Laine Šildere, Anatolijs Boiko, Sanita Fazilova u.c.

Kontakti: Rūpniecības iela 32b – 2, Rīga, LV – 1045, tel.: 67320809, [birojs@rp.lv](mailto:birojs@rp.lv),  
[www.rp.lv](http://www.rp.lv)



**REĢIONĀLIE  
PROJEKTI**