



Dienvidkurzemes
novads



DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTAIS MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNS LĪDZ 2035. GADAM

PĀRSKATS PAR SABIEDRĪBAS LĪDZDALĪBU UN
IEINTERESĒTO PUŠU VIEDOKĻU APKOPOJUMS

2025. gada septembris



Co-funded by
the European Union
Interreg



1. Ievads

Dienvidkurzemes novada integrētā mobilitātes rīcības plāna līdz 2035. gadam (turpmāk – DKN IMRP) ietvaros tika organizētas trīs darba grupas ar ieinteresēto pušu līdzdalību: 2024. gada 30. septembrī (DKN IMRP Esošās situācijas raksturojuma prezentācija), 2025. gada 31. martā (DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupa) un 2025. gada 9. septembrī (DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanāksme).

Pārskats par sabiedrības līdzdalību un ieinteresēto pušu viedokļu apkopojums (turpmāk – Pārskats) ir sagatavots, pamatojoties uz DKN IMRP 2. darba grupas sanākumi (DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupa) 2025. gada 31. martā, DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanākumi 2025. gada 9. septembrī, kā arī ieinteresēto pušu komentāriem par Liepājas IMRP 1. redakciju.

Ieinteresēto pušu viedokļu apkopojums tiks izmantots DKN IMRP gala redakcijas sagatavošanai. Zemāk dotajā tabulā nav iekļauti ieinteresēto pušu priekšlikumi redakcionāliem un pareizrakstības labojumiem DKN IMRP tekstā.

Tabulā izmantotie saīsinājumi:

- DKN – Dienvidkurzemes novads;
- Liepāja – Liepājas valstspilsēta.

2. Ieinteresēto pušu viedokļu apkopojums

Nr.p.k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupa (31.03.2025)					
1.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Juris Dubars	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Vai ir paredzēts, ka no Cimdeniekiem uz Grobiņu vairāk neies sabiedriskais transports?	Šobrīd lielākā daļa sabiedriskā transporta pārvadājumi reģionālajā maršrutu tīklā notiek pa autoceļu A9. DKN IMRP Autoru priekšlikums ir pārkārtot reģionālo autobusu maršrutu tīklu tā, lai sabiedriskā transporta piedāvājums maršrutos caur Cimdeniekiem tiek palielināts. Priekšlikums ir palielināt maršrutu un reisu skaitu, kas posmā starp Grobiņas mobilitātes punktu un Brīvības ielas un Lidostas ielas krustojumu brauks caur Cimdeniekiem pa valsts vietējās nozīmes autoceļu V1222 "Nīca – Otaņķi – Grobiņa" un Lidostas ielu Liepājā. DKN IMRP Autoru ieskatā nebūtu lietderīgi atgriezties pie iepriekšējā – vēsturiskā – modeļa – kad Grobiņu apkalpoja gan pilsētas, gan reģionālā maršrutu tīkla autobusi.
2.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Ilva Markus-Narvila	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Kā tiks organizēts transports pēc pieprasījuma? Vai tas būs regulārs vai neregulārs pakalpojums?	Tas būtu regulārs sabiedriskā transporta piedāvājums, bet ar daļēji vai pilnībā neregulāru maršrutu un reisa izpildi pēc pieprasījuma. Šādam transportam pēc pieprasījuma ir vairāki principiālie modeļi (skatīt priekšlikumus DKN IMRP 4.1.3. sadaļā "Maršrutu tīkla attīstības principi"): 2.a. variantam ir sākumpunkts un galapunkts, un aiz galapunkta papildu pieturas pēc pieprasījuma. 2.b. variantā autobuss izpilda regulāru reisu pēc kustības grafika un veic iebraucienus apdzīvotās vietās pēc pieprasījuma. 2.c. variantā autobuss savāc pieprasījumus no dispečerdieneštas vai mobilās aplikācijas, un maršrutu plānošanas rīks izplāno visefektīvāko maršrutu iedzīvotāju pārvadāšanai. Autobusam ir noteikts laiks, kurā jāierodas galapunktā (tiek nodrošināta pārsēšanās uz autobusiem vai vilcienu, kas kursē pēc noteikta kustības grafika), bet nav noteikts izbraukšanas un konkrētu pieturu apkalpošanas laiks (tas mainās atkarībā no pieprasījuma). Pārsvārā tiek izmantoti M1 kategorijas transportlīdzekļi.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
3.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Būtu labi uzmodelēt uz konkrētas apdzīvotās vietas piemēra un parādīt, kā tas darbosies. Tas palīdzētu labāk saprast, kā šāds modelis faktiski strādātu.	DKN IMRP ir iekļauts konceptuāls apraksts iespējamajiem modeļiem, t.sk. definētas pilotteritorijas, kurās tiktu īstenots kāds no piedāvātajiem "transports pēc pieprasījuma" variantiem. Tomēr jāņem vērā, ka pirms uzsākt pārvadājumus pēc transports pēc pieprasījuma modeļa, nepieciešams sagatavošanās laiks modeļa izstrādei (modelis un maršruti DKN), pakalpojuma iepirkumam un pilotaktivitātēm. DKN IMRP paredzēti atbilstoši pasākumi.
4.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ir paredzēts autobusus no Pāvilostas novirzīt caur Grobiņu. Vai ir pētīts, cik darbinieku un pacientu šie reisi nogādā uz Liepājas slimnīcu?	Darba grupas sanāksmes laikā DKN IMRP Autori, izmantojot Autotransporta direkcijas (ATD) sagatavotos datus pētījuma vajadzībām, ilustrēja pastāvošo situāciju. Ir ļoti neliels iedzīvotāju skaits, kas brauc no Pāvilostas virziena uz Liepājas reģionālo slimnīcu. Vidējais šādu personu skaits reisā ir 1,2. Kopumā Pāvilostas un Vērgales virzienu maršrutu reisos ar pieturu pie reģionālās slimnīcas pasažieru skaits reisā nepārsniedz vidēji 10 personas (ATD dati, 2023.gads). Lai uzlabotu reģionālās slimnīcas pieejamību ne tikai Pāvilostas un Vērgales virzienos, bet DKN kopumā, Liepājas un DKN reģionālā transporta maršrutu tīkls organizējams tā, ka tādi galamērķi kā reģionālā slimnīca sasniedzami ar vienu pārsēšanos. Tādējādi ievērojami palielinās savienojumu skaits dienā nokļūšanai uz/no šādiem objektiem, vienlaikus saglabājot nobraukumu maršrutu tīklā esošajā līmenī. Kopējā sabiedriskā transporta pieejamība Pāvilostas iedzīvotājiem pieaugs, jo viņi varēs braukt biežāk, izmantojot vairāk sabiedriskā transporta maršrutu. Nav izslēgts, ka daļai iedzīvotāju atsevišķos maršrutos caur Grobiņas mobilitātes punktu būs jābrauc ilgāk, nekā viņi brauc šobrīd. Nav iespējams izveidot sabiedriskā transporta sistēmu, kas ir ideāla jebkuram satiksmes dalībniekam. Konkrēti reģionālās slimnīcas savienojuma attīstībai jāprioritizē Saulesdruvu mobilitātes punkta attīstība (pasākums iekļauts kā prioritārs Liepājas IMRP) un reģionālo un pilsētas autobusu kustības grafiku integrācija nolūkā nodrošināt ērtus pārsēšanās laikus. Visbeidzot, kā trešais pasākums, ieviešama vienotā Liepājas–DKN sabiedriskā transporta biļete. Šo trīs pasākumu komplekss

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
					nodrošina viendabīgu un labāku piedāvājumu kā sasniegt reģionālo slimnīcu no DKN (savienojums katru stundu no visiem virzieniem, ko apkalpo perspektīvie pamatmaršruti pretstatā pašreizējai situācijai, kur ir divi savienojumi dienā katrā virzienā vienīgi ar Vērgali un Pāvilostu).
5.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ziemupes arāls (Dunalka). Kā tas sasaistās?	Ir paredzēts izmantot "transports pēc pieprasījuma" modeli, savienojot šos maršrutus ar tangenciālu pievedošo maršrutu pēc pieprasījuma regulārās satiksmes maršrutiem, kas iet cauri Aizputei, Dunalkai un Vērgalei. Ziemupes areāla aprakstīšana ir pārāk detalizēts risinājums mobilitātes plāna tvērumam. Ir iespējams izveidot sabiedriskā transporta pārsēšanās punktu Vērgalē. Šis areāls ir pilotizpētes teritorija.
6.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ja gandrīz visiem virzieniem ir 30 minūšu intervāls pīķa stundās, tad Durbes virziena intervāls ir 60 minūtes. Kāpēc šajā virzienā ir paredzēts piedāvāt sliktāku pakalpojumu?	Tas ir tāpēc, ka Durbes pilsētas iedzīvotājiem ir papildus pieejami starppilsētu autobusu maršruti, kas nav pieejami citos virzienos no Grobiņas pilsētas. Ir iespējams izskatīt jautājumu par līdzīga pakalpojuma piedāvāšanu arī Durbes virzienam. Tomēr IMRP autoru ieskatā piedāvājuma uzlabošana līdz 30 minūšu intervālam pīķa stundās var nenest attiecīgu pasažieru plūsmas pieaugumu, lai šāds sabiedriskā transporta piedāvājums būtu ekonomiski attaisnojams.
7.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Blakus esošajam Lieģu ciemam, kas iedzīvotāju skaita ziņā ir lielāks par Durbi, nav pieejama starppilsētu autobusu pieturvieta, tāpēc šeit starppilsētu autobusi neļaus kompensēt samazināto reģionālo maršrutu reisu piedāvājumu.	Aicinām iesniegt sabiedriskā transporta pasūtītājam ATD attiecīgu iesniegumu par pieturvietas iekļaušanu noteiktos maršrutos/reisos. DKN IMRP autoru ieskatā šīs pieturas iekļaušana starppilsētu autobusu maršrutos nepagarinās reisa izpildes laiku, un attiecīgi šādam pasākumam nebūs negatīva ietekme uz esošo maršrutu tīklu kopumā.
8.	Henrijs Vītants	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Atbilstoši piedāvātajam kustības grafikam, kā tiks nodrošināta pārsēšanās uz R1 reģionālo maršrutu kontekstā ar Pāvilostas maršrutu?	Kustības grafiku sinhronizācijas variants ir vēl uzlabojams. Izskatāmās DKN IMRP redakcijas grafikā Priekulei un Pāvilostai bija noteikta prioritāte (ievērojami samazinās braukšanas laiks līdz Rīgai). Pilnveidotajā DKN IMRP redakcijā prioritizācija ir piedāvāta šādā secībā: Pāvilosta, Priekule/Vainode, Bārta/Dubēni. Savukārt Aizputes un Durbes virzieniem sinhronizācija nav prioritāra, jo Aizpute būtu savienojama caur Skrundas vai Kuldīgas autoostām, savukārt Durbei jau ir starppilsētu autobusu pietura. Lai izveidotu un aprobētu optimālu modeli DKN, ir nepieciešami apmēram 10 gadi, un kustības grafiku sinhronizācija būtu

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
					ieviešama pakāpeniski, pabeidzot to pilnībā līdz ar jauna pārvadājumu līguma noslēgšanu šajā maršrutu tīkla daļā.
9.	Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Slimnīcas sasniedzamības risināšanai R2 varētu uztaisīt ar iebraucieniem slimnīcā un biznesa centrā (vismaz laika periodā, kamēr netiek izbūvēti mobilitātes punkti).	Pieņemts zināšanai.
10.	Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Vai R3 maršrutam Skrudas galapunkts uzskatāms par alternatīvu?	R3 maršrutam primārais galapunkts ir Kuldīgā, bet līdz Skrundai primāri brauktu R4 maršruts. Tomēr galīga izvēle būtu veicama jau detalizētas maršrutu tīkla pārplānošanas stadijā.
11.	Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Vai atšķirīgie R3 un R4 maršrutu garumi (laiks ceļā) un biežums nerada grūtības salāgot grafikus tā, lai būtu iespējama pārsēšanās Aizputē?	Nav iespējams izveidot sabiedriskā maršruta sistēmu DKN, kas pilnvērtīgi apmierinātu visu pasažieru vajadzības. Svarīgi noteikt prioritātes. DKN IMRP Autoru skatījumā prioritāte pārsēšanās īstenošanai ir piešķirama īsākajiem un ātrākajiem maršrutiem.
12.	Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	R3 un R4 maršruti ieteicams izskatīt jautājumu braukšanai uz Kuldīgu. Jāskatās laika patēriņš braukšanai no Grobiņas un Kuldīgu. Jāņem vērā starppilsētu savienojums caur Kuldīgu uz Talsiem, jo arī šis maršruts visdrīzāk tiktu iekļauts regulārā intervāla grafikā.	Šie maršruti krustojas. R4 varētu būt līdz Skrundai un R3 attiecīgi līdz Kuldīgai. Prioritāte pārsēšanās īstenošanai ir īsākajiem un ātrākajiem maršrutiem.
13.	Laura Pavlova	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Vai 2.a. un 2.b. ir daļa no maršrutu tīkla, bet 2.c. un 2.d. tiktu organizēts no plānošanas reģiona vai pašvaldības puses?	Tā tas varētu būt. Vienlaikus, ja strādā 2.c. modelis, tad var atteikties no 2.a. un 2.b. modeļa, un valsts var finansēt 2.c. veida maršrutu. Attiecīgā modeļa izvēle būtu skatāma kontekstā ar nacionāla līmeņa lēmumiem par sabiedriskā transporta sistēmas attīstību, t.sk. attiecībā uz sabiedriskā transporta pēc pieprasījuma organizatorisko un pārvaldības modeļu izvēli.
14.	Laura Pavlova	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Piedāvājot piecus galvenos maršrutus, jāvērtē pārējo maršrutu nozīme skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā. Jāpiebilst, ka ATD maršrutu tīklā pagaidām nav norāžu, ka šie maršruti tiek izpildīti tikai mācību laikā. Šis jautājums ir jāskata plānošanas reģionam kopā ar DKN pašvaldību.	DKN IMRP ir atsauce, ka jāizvērtē skolēnu maršrutu tīkls. Pasākumu sarakstā ir iekļauts pasākums, kas paredz abu transporta sistēmu integrētu izvērtējumu. Turklāt piecu galveno maršrutu piedāvājums nenozīmē, ka ir pilnā apmērā jāslēdz visi pārējie maršruti. Šie pieci maršruti būtu pamatmaršruti jeb "mugurkauls", ap kuru organizējami pārējie maršruti un sabiedriskā transporta pēc pieprasījuma piedāvājums.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
				Ir plānoti Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma grozījumi, kur ir paredzēti jauni kritēriji valsts garantētā apjoma minimuma noteikšanai. Pēc šiem kritērijiem tiks vērtēti visi maršruti Latvijā.	Vienlaikus ir svarīgi, lai maršrutu tīkls būtu saprotams lietotājiem, tostarp maršrutu numerācijā atteikties no četru zīmju numuriem pasažieru informēšanā (maršrutu numerācijas pieeju profesionālajā vidē (pasūtītāja un pārvadātāja pusē) var saglabāt arī esošā kārtībā, ja tam ir priekšrocības).
15.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Juris Grasmanis	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Pirmais reiss no Aizputes Liepājā pietur pie Liepājas Olimpiskā centra, kur ir ierobežotas iespējas pārsēties uz citiem pilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem.	Šī problēma tiks risināta līdz ar mobilitātes/pārsēšanās punktu izveidi un pilsētas sabiedriskā transporta piedāvājuma izmaiņām Liepājā. Kopumā DKN IMRP autoru ieskatā visiem reģionālo maršrutu autobusiem būtu jāveido vienota pieeja attiecībā uz apkalpojamajām pieturām. Attiecīgi priekšlikumi sniegti DKN IMRP dokumentā. Piemēram, pēc integrēta DKN un DKN sabiedriskā transporta maršrutu tīkla izveides Aizputes virziena autobuss (R3) pieturētu visās pilsētas pieturās starp Grobiņu un Saulesdruvu mobilitātes punktu (pārsēšanās uz autobusiem uz Karostu, Slimnīcu, Biznesa centru un Ziemeļu priekšpilsētu). Nākamā pietura būtu Metalurģs (pārsēšanās uz tramvaju) un galapunkts būtu Autoosta (pārsēšanās uz vilcienu, tramvaju, autobusiem uz Ziemeļu priekšpilsētu).
16.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Juris Grasmanis	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Vai jūs esat runājuši ar pārvadātājiem, vai viņiem būs jāsaņem papildu subsīdijas par nerentabliem maršrutiem?	DKN IMRP Autori ir veikuši konsultācijas ar AS "Liepājas autobusu parks" kā lielāko reģionālo pārvadātāju DKN. Uzņēmumam nav konceptuālu iebildumu pret maršrutu tīkla izmaiņām ar nosacījumu, ka nepieaug tā saucamo tehnisko reisu skaits (par kuriem nemaksā ATD). Jāņem vērā, ka DKN IMRP piedāvā konceptuālus risinājumus modālās pārsēšanas veicināšanai, bet detalizēti risinājumi ir ATD un Sabiedriskā transporta padomes kompetencē. Vienlaikus jāņem vērā, ka ir risinājumi, kurus var ieviest esošā pārvadājumu līguma ietvaros un ir risinājumi, kas ir iespējami nākamā pārvadājuma līguma ietvaros.
17.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Ilva Markus-Narvila	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Veicot maršruta tīkla pārplānošanu, paralēli būtu veicama arī skolēnu pārvadājumu maršrutu un reisu laiku optimizācija ar mērķi novērst pārkāšanos vai trūkstošā piedāvājumu.	Skatīt atbildi uz 14. punkta jautājumu. Kopumā DKN IMRP Autoru ieskatā un atbilstoši definētajai mobilitātes vīzijai skolēnu pārvadājumi būtu pilnvērtīgi integrējami Liepājas un DKN sabiedriskā transporta maršrutu tīklā.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
18.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Kādi bija Grobiņas dzelzceļa stacijas lokācijas izvēles kritēriji un kāds ir šīs stacijas plānotais tehniskais risinājums?	Vietas izvēles kritēriji: a) Līdzens reljefs; b) Pēc iespējas mazāks attālums līdz apdzīvotās vietas centram; c) Tuvumā pieejama ielu/ceļu infrastruktūra; d) Pēc iespējas ērtāka pievedošo sabiedriskā transporta maršrutu organizēšana. Plānotie tehniskie risinājumi: a) Autobusu stāvvietā; b) <i>Park&ride/Kiss&ride</i> autostāvvietas. Pēc Radzeviča kunga ierosinājuma DKN IMRP dokumentā sniegts detalizētāks alternatīvu vietu konceptuālais izvērtējums.
19.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Alternatīvajā stacijas izbūves vietā pie dzelzceļa pārbrauktuves uz ceļa P106 ir pieejamas lielākas valstij piederošās zemes platības. Papildu tam, uz šī ceļa ir lielāka satiksme, un attāluma atšķirība starp izraudzīto vietu un šo vietu vietu līdz Grobiņas aplveida krustojumam ir vien 600 m, kam nebūtu jābūt šķērslim autobusu maršrutu novirzīšanai. Ņemot vērā šos apstākļus, vai jaunās dzelzceļa stacijas vietas izvēlei pie P106 dzelzceļa pārbrauktuves Grobiņā nebūtu dodama priekšroka?	Šis priekšlikums tiks izskatīts un iekļauts DKN IMRP gala variantā. Jānorāda, ka pašreiz izraudzītais jaunveidojamās stacijas novietojums ir vislabvēlīgākais tieši Grobiņas iedzīvotājiem, lai nokļūtu ar kājām vai mikromobilitātes braucamrīkiem, jo šajā vietā ir vismazākais attālums līdz pilsētas centram. Pēc Radzeviča kunga ierosinājuma DKN IMRP dokumentā sniegts detalizētāks abu alternatīvu vietu konceptuālais izvērtējums.
20.	Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija"	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Līdzšinējā pieredze ar pasažieru apgrozījumu dzelzceļa stacijās, kuras atrodas tālu no apdzīvotām vietām, liecina, ka pieprasījums pēc tām neattaisno stacijas pastāvēšanu. Šajā sakarā vēršama uzmanība uz priekšlikumu atjaunot staciju Ilmājā. Iespējams, lielāks potenciāls būtu stacijas darbības atjaunošanai un mobilitātes punkta izveidei bijušajā Kalvenes stacijā. Neskatoties uz to, ka šajā scenārijā pieaugtu attālums tiem, kas brauktu no Priekules, taču Kalvenes stacijas tuvumā ir apdzīvota vieta (Kalvenes ciems), kā arī tā būtu ātrāk sasniedzama no Aizputes puses.	Lai arī Kalvenes stacija būtu tuvāka Aizputes iedzīvotājiem, taču viņiem līdzvērtīgā attālumā ir pieejama Skrundas stacija, līdz kurai pašreiz ir nodrošināts reģionālo autobusu piedāvājums. Savukārt mobilitātes punkta izveide Kalvenes stacijā Priekules iedzīvotājiem būtu faktiski tikpat neizdevīgā attālumā, kā pašreiz jau funkcionējošā Skrundas stacija. DKN IMRP Autoru priekšlikums būtu atlikt Ilmājas stacijas izveides ieceri uz laika periodu pēc 2035. gada, vienlaikus ņemot vērā, ka stacijas attīstības priekšnosacījums ir autoceļa P114 pārbūve par autoceļu ar asfalta segumu. Pēc Vīganta kunga ierosinājuma DKN IMRP dokumentā sniegts detalizētāks alternatīvu vietu konceptuālais izvērtējums.

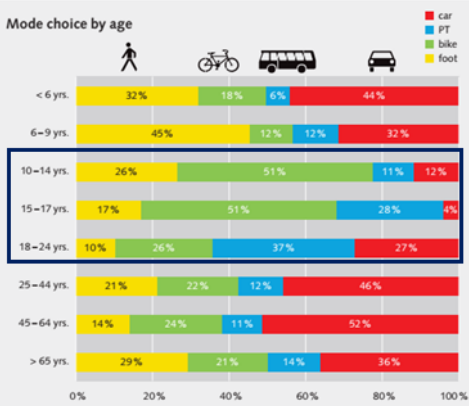
Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
21.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Juris Grasmanis	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Par labu Kalvenes stacijai, kā vietai dzelzceļa mobilitātes punkta attīstībai, ir esošās infrastruktūras esamība (stacijas laukums, labā stāvoklī esošs asfaltbetona ceļš P115). Papildu jautājums - kāpēc stacijas izveide Grobiņā ir prioritārāka nekā Ilmājā/Kalvenes stacijā, ja Liepājas stacija ir vien 10 km attālumā no Grobiņas centra?	Grobiņa ir novada administratīvais centrs, un Grobiņas stacijas mobilitātes punkts nodrošinātu labāku dzelzceļa pieejamību DKN Ziemeļu un Austrumu daļā, kā arī Bārtas un Dubeņu apkaimē dzīvojošajiem, jo alternatīvā, kurā tiek braukts uz Liepājas staciju, papildus jāreķinās ar ilgāku laiku ceļā (par 30 – 60 minūtēm vairāk nekā situācijā, ja iespējama pārsēšanās Grobiņā). DKN IMRP autoru ieskatā Grobiņas stacija: ▪ Stiprinātu Grobiņu kā novada funkcionālo un administratīvo centru; ▪ Ietaupa laiku ceļā (Pāvilostas / Vērgales un Bārtas / Dubeņu virzienos); ▪ Uzlabo savienojumu skaitu dienā Pāvilostas / Vērgales un Bārtas/Dubeņu, kā arī Priekules virzienos; ▪ Paaugstina dzelzceļa stacijas pieejamību ar kājām vai velosipēdu; ▪ Veicina modālo pārnese no autotransporta uz dzelzceļa transportu. Pēc Grasmaņa kunga ierosinājuma DKN IMRP dokumentā sniegts detalizētāks alternatīvu vietu konceptuālais izvērtējums. Ņemot vērā, ka Aizputes iedzīvotājiem Kalvenes stacija un Skrundas stacija sasniedzamības ziņā ir līdzvērtīgas, ieteicams pārsēšanos organizēt Skrundā, jo Skrunda ir kopumā lielāks attīstības centrs, līdz ar to arī galamērķis Aizputes iedzīvotājiem citiem braukšanas mērķiem. Ilmājas stacija sniedz būtiskas priekšrocības Priekules un apkaimes iedzīvotājiem, tomēr stacijas attīstība būtu skatāma kontekstā ar autoceļa P114 attīstību (priekšnosacījums – asfaltēts autoceļš, pēc tam mobilitātes punkta attīstība Ilmājā).
22.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Jāņem vērā, ka VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) plāno ieguldīt būtiskus līdzekļus P106 ceļa posma atjaunošanai, kas savukārt nozīmē, ka pēc šī projekta īstenošanas visticamāk LVC vēl ilgstoši neveiks seguma atjaunošanas darbus uz P114, kas ir būtisks priekšnoteikums Ilmājas stacijas sekmīgai funkcionēšanai. Tas būtu uzskatāms par papildu argumentu tam, ka primāri dzelzceļa mobilitātes punkta izveide būtu	Šis priekšlikums tiks izskatīts un izvērtējuma secinājumi tiks iekļauti DKN IMRP gala variantā. DKN IMRP sniegtais izvērtējums parāda, ka Ilmājas stacijas attīstība sniedz Priekules un apkaimes iedzīvotājiem braukšanas laika ietaupījumu līdz aptuveni 30 minūtēm. Neattīstot Ilmājas staciju, sabiedriskā transporta sistēma būtu veidojama tā, ka dzelzceļam pievedošo autobusu maršrutu tīkls tiek organizēts, nodrošinot savienojumu ar vilcienu Grobiņas un Skrundas stacijās.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
				Istenojama Kalvenes stacijā, kuru savienošais ceļš ir labā tehniskā stāvoklī.	
23.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Juris Grasmanis	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	DKN IMRP rīcības plānā iekļauti salīdzinoši daudz pasākumi jaunu gājēju pāreju izveidei. Daudz kur Eiropā novērota tendence no tām atteikties. Ņemot vērā, ka daudzās vietās, kur plānots ierīkot gājēju pāreju, ir salīdzinoši zema gājēju satiksme, vai nebūtu jāsamazina jaunveidojamo gājēju pāreju skaits?	Šeit jāņem vērā, ka ne visur ir paredzēts izveidot gājēju pāreju ar atbilstošu horizontālo ceļa apzīmējumu un ceļa zīmi, kas piešķir kustības prioritāti gājējiem un mikromobilitātei. Daļa no piedāvātajiem pasākumiem paredz šķērsojumu izveidi, kur netiek veidots horizontālais ceļa apzīmējums, taču ietvē tiek ierīkota uzbrauktuve, kas ir vienā līmenī ar brauktuvi, ērtākai ceļa šķērsošanai (sevišķi, ja pārvietojās ar mikromobilitātes rīkiem, ratiņkrēslā vai nepieciešams uzstumt bērnu ratiņus). Izvēli par labu gājēju pārejas vai šķērsošanas vietas izveidi nosaka LVS 190-10 "Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi", kur augstākas gājēju un autosatiksmes intensitātes gadījumā priekšroka dodama gājēju pāreju iekārtošanai.
24.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Sākot ar P112 krustojumu virzienā uz Liepāju autosatiksmes intensitāte, krasi pieaug, tāpēc būtu jāizskata iespēja ilgtermiņā A9 posmu no P112 līdz pilsētas robežai pārbūvēt par četru joslu ceļu. Papildu tam, pēc personīgiem novērojumiem katru gadu A9 ceļa posmā P112 krustojuma tuvumā ("Šukteru posmā") notiek CSNg.	Šis priekšlikums tiks izskatīts un iekļauts DKN IMRP gala variantā. Aktuālajā DKN IMRP nodevuma redakcijā ir iekļauts pasākums par optimālākā pārbūves risinājuma izpēti izstrādi A9 posmam no Liepājas administratīvās robežas līdz krustojumam ar P112.
25.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	DKN IMRP jāiekļauj iecere par valsts vietējā autoceļa V1222 "Nīca-Otaņķi-Grobiņa" (Liepājas apvedceļa) ceļa asfaltēšanu.	Šis priekšlikums tiks izskatīts un iekļauts DKN IMRP gala variantā situācijā, ja Liepājas apvedceļš netiek izbūvēts.
26.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Kāda ir sagaidāmā autosatiksmes intensitāte uz valsts vietējā autoceļa V1222 pēc tā pārbūves?	2023. gadā GVDI uz V1222 bija 583 automašīnas, no kurām 11% bija smagais kravas auto. Atbilstoši Liepājas transporta modeļa datiem 2023. gadā pilsētu tranzītā šķērsoja 5200 automašīnu diennaktī, no kuriem aptuveni 20% (atbilstoši datiem no valsts galvenajiem autoceļiem A9 un A11) varēja būt smagais kravas auto. Līdz ar to, V1222 pārbūves rezultātā kļūstot par pilsētas apvedceļu, tas vidējā gada dienā apkalpotu vismaz 5 800 automašīnu lielu autosatiksmi, no kuriem ap 20% veidotu smagās kravas automašīnas.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
27.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Izvērtēt vai atsevišķās samazinātā ātruma zonu ielās vai ielu posmos varētu aprobežoties ar mazāk radikāliem ātrumu ierobežojošajiem risinājumiem, piemēram, ieviešot viedās ceļazīmes (iespējams mākslīgā intelekta vadītas), kuras maina maksimāli atļauto braukšanas ātrumu atkarībā no diennakts laika (piemēram, diennakts tumšajā laikā paaugstinot to līdz 50 km/h) un/vai citiem satiksmi ietekmējošajiem apstākļiem.	Priekšlikums tiks izvērtēts un iekļauts DKN IMRP gala nodevumā. Tiek norādīts, ka viedo ceļa zīmju sistēmas ierīkošana DKN visdrīzāk pieprasīs satiksmes vadības centra izveidi, kas uzrauga un kontrolē šīs sistēmas darbību. Visticamāk DKN teritorijā esošo satiksmes vadības sistēmu pārvaldību būtu racionāli uzticēt Liepājā dibināmajam satiksmes vadības centram (pasākums iekļauts Liepājas IMRP). DKN IMRP tiks iekļauts arī priekšlikums par mākslīgā intelekta risinājumu integrēšanu satiksmes vadības sistēmā.
28.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Satiksmi palēninošo pasākumu ieviešanā nepieciešams ņemt vērā iespējamās uzņēmumu vajadzības, kuriem pārveidojamā iela, iespējams, ir vienīgais piebraucamais ceļš, pa kuru brauc smagais autotransports, vai arī tiek piegādātas negabarīta kravas, kam atsevišķi satiksmi palēninošie risinājumi (piemēram, ielu sašaurināšana) radītu loģistikas izaicinājumus.	Šis priekšlikums tiks izskatīts un iekļauts DKN IMRP gala variantā.
29.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Iekļaut rīcību plānā investīciju izmaksu aplēses un funkcionalitātes aprakstu par sanāksmē izskanējušiem priekšlikumiem (Kalvenes stacijas mobilitātes punktu, satiksmes vadības sistēmu DKN (elektroniskās ceļa zīmes 30 km/h zonās) u.c.)	Šis priekšlikums tiks izskatīts un iekļauts DKN IMRP gala variantā.
30.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Sniegt izvērstāku (vai precizēt) funkcionalitātes aprakstu par Grobiņas mobilitātes punktu (Priežu un Lielās ielas krustojumā), sevišķi attiecībā uz <i>Park&Ride</i> stāvvietas ietilpību. Bažas rada izvēlētais lokācijas ierobežojumi pietiekamas ietilpības autostāvvietu iekārtošanai (pašlaik darbadienās novērojams, ka ar esošo autonovietņu kapacitāti bieži vien nepietiek, lai apmierinātu pieprasījumu). Vai no šī viedokļa nebūtu lietderīgāk Grobiņas mobilitātes punktu veidot Ceļnieku ielā?	Atbilstoši DKN IMRP Autoru iecerei šajā mobilitātes punktā ir iezīmēti divi zemesgabali <i>Park&Ride</i> stāvvietu izbūvei ar kopējo ietilpību 60 vieglājo automašīnu novietošanai. Mobilitātes punkta novietojumam var izvēlēties citu vietu Grobiņas pilsētā (nevis Lielajā ielā), bet jāņem vērā, ka Lielā iela ir optimāla atrašanās vieta līdz galvenajām pakalpojumu saņemšanas vietām pilsētā.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
31.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Izvērtēt Grobiņas un Priekules mobilitātes punktu izveides izmaksu samērīgumu (Grobiņā – 600 tūkst. EUR; Priekulē – 800 tūkst. EUR).	DKN IMRP Autori veica indikatīvo būvniecības izmaksu pārskatīšanu. Pašreizējā DKN IMRP redakcijā Grobiņas mobilitātes punkta izbūve varētu izmaksāt ap 520 tūkst. EUR, bet Priekules mobilitātes punkta izbūve – ap 650 tūkst. EUR. Izmaksu atšķirības lielākoties nosaka nepieciešamība pēc mobilitātes punktam pieguļošā krustojuma pārbūves Priekulē ar mērķi uzlabot satiksmes drošību.
32.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Ilva Markus-Narvila	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Vai Grobiņas mobilitātes punkta autobusu pieturvietu izvietošana iepretim baznīcai būtu korekts risinājums, raugoties no baznīcas kultūrvēsturiskās nozīmības un reliģiskās funkcijas viedokļa? <u>Šajā jautājumā jāsaņem atgriezeniskā saite no DKN pašvaldības vadības (DKN Domes vadības pārstāvji sanāsmē nebija klātesoši).</u>	
33.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Ilva Markus-Narvila	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ierosinājums sabiedrisko apspriešanu par Liepājas un DKN IMRP rīkot vienlaicīgi par abiem dokumentiem. <u>Šajā jautājumā tiks veiktas konsultācijas ar Akselu Rupertu.</u>	
34.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Sniegt izvērstāku pamatojumu par R2 maršrutu (Pāvilosta-Grobiņa-Liepāja) novirzīšanu caur Grobiņas pilsētu, ņemot vērā pasažieriem, kas dodas uz/no Liepājas, radītās neērtības no papildu ceļā pavadītā laika.	Šis priekšlikums tiks izskatīts un iekļauts DKN IMRP gala variantā. DKN IMRP autoru priekšlikums R2 maršruta (tāpat arī pārējo maršrutu R1-R5) savienošanai ar Grobiņas centru nodrošina vismaz šādas priekšrocības: ▪ Grobiņas kā funkcionāla un administratīva centra stiprināšanu; ▪ DKN savstarpējo savienotību pretstatā pašreizējam maršrutu tīklam, kas ir radiāls un nodrošina tikai novada savienotību ar Liepāju; ▪ Būtiski samazina laiku ceļā un uzlabo savienotību ar galvaspilsētu Rīgu un citiem galamērķiem. Jeb, citiem vārdiem sakot, vairāk galamērķu, vairāk savienojumu par to pašu finansējumu maršrutu tīklam.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
35.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ņemt vērā Slimnīcas ielas nozīmību Liepājas reģionālās slimnīcas sasniedzamībai ar kājām un mikromobilitātes rīkiem DKN iedzīvotājiem virzienā uz/no A9.	Liepājas IMRP projekts par Slimnīcas ielā izbūvējamo gājēju un veloinfrastruktūru ieguvis prioritārā projekta statusu.
36.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ņemt vērā, ka tie, kas no DKN ar sabiedrisko transportu visbiežāk apmeklē Liepājas reģionālo slimnīcu, ir vecāka gadagājuma cilvēki, nereti ar slimību saasinātām pārvietošanās grūtībām. Šī pasažieru kategorija novērtētu iespēju nokļūt slimnīcā bez vajadzības veikt pārsēšanos kādā no mobilitātes/pārsēšanās punktiem.	Lūdzam skatīt atbildi 4.punktā. Papildus jāpiebilst, ka attīstot mobilitātes punktus, jānodrošina pilnvērtīga vides pieejamība; tāpēc viena pārsēšanās nebūtu uzskatāma par trūkumu vai apgrūtinājumu (pie nosacījuma, ja maršrutu tīklā kursē zemās grīdas autobusi, mobilitātes punktu infrastruktūrā ir integrēti vides pieejamību uzlabojoši risinājumi, sabiedriskā transporta kustības grafiks ir integrēts un nodrošina ērtus pārsēšanās laikus, un ja ir ieviesta viena biļete).
37.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Pašreizējās situācijas analīzē nav pamatoti vienā vecuma grupā iekļaut iedzīvotājus vecumā no 10 līdz 24 gadiem.	DKN IMRP ir dots skaidrojums šādas vecuma grupas izveidei. Šai vecuma kategorijai piemīt izteiktas mobilitātes paradumu iezīmes: pārvietošanās iemeslā dominē izglītība (vispārējā, profesionālā un augstākā izglītība), mobilitātes neatkarība (bez pavadonā) un paļaušanās uz privātajam autotransportam <u>alternatīvajiem</u> pārvietošanās veidiem. Šis pazīmju kopums izriet no pētījuma par dažāda vecuma Brēmenes iedzīvotāju mobilitātes datu analīzi. Pētījuma dati liecina, ka, sākot ar 10 gadu vecumu, strauji samazinās braucienu skaits ar automašīnu (pasažiera kapacitātē), norādot, ka vecāki kļūst pieļāvīgāki tam, lai bērni patstāvīgi dodas uz mācību iestādēm un citiem galamērķiem. Papildu tam, Latvijā Ceļu satiksmes likuma 24.panta ceturtais punkts nosaka to, ka sākot ar 10 gadu vecumu ir atļauts patstāvīgi piedalīties ceļu satiksmē ar velosipēdu, ja ir iegūtas velosipēda vadīšanas tiesības. Šīs vecuma grupas augšējais vecuma sliekšnis - 24 gadi – arī tādā tika definēts, balstoties no pētījuma datiem par Brēmenes iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem. Dati rāda, ka, sākot ar 25 gadu vecumu, strauji pieaug privātās automašīnas lietošanas biežums, kas norāda, ka šajā vecumā iedzīvotāji arvien biežāk uzsāk darba gaitas, un ar gūtajiem ieņēmumiem viņi sāk iegādāties automašīnu. Līdz ar to, sākot ar 25 gadiem iedzīvotāju mobilitātes modelis sāk vairāk līdzināties strādājošo iedzīvotāju mobilitātes paradumiem (pakārtots nokļūšanai uz darbavietām un ar lielāku paļaušanos uz

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri																																													
					privāto automašīnu). Attēlā zemāk ir ekrānšāviņš no Brēmenes IMRP datiem par iedzīvotāju modālo sadalījumu atkarībā no viņu vecuma: Mode choice by age <table><thead><tr><th>Age Group</th><th>car</th><th>PT</th><th>bike</th><th>foot</th></tr></thead><tbody><tr><td>< 6 yrs</td><td>44%</td><td>6%</td><td>18%</td><td>32%</td></tr><tr><td>6-9 yrs</td><td>32%</td><td>12%</td><td>12%</td><td>45%</td></tr><tr><td>10-14 yrs</td><td>12%</td><td>11%</td><td>51%</td><td>26%</td></tr><tr><td>15-17 yrs</td><td>4%</td><td>28%</td><td>51%</td><td>17%</td></tr><tr><td>18-24 yrs</td><td>27%</td><td>37%</td><td>26%</td><td>10%</td></tr><tr><td>25-44 yrs</td><td>46%</td><td>12%</td><td>22%</td><td>21%</td></tr><tr><td>45-64 yrs</td><td>52%</td><td>11%</td><td>24%</td><td>14%</td></tr><tr><td>> 65 yrs</td><td>36%</td><td>14%</td><td>21%</td><td>29%</td></tr></tbody></table> DKN IMRP Autori saprot, ka ir daļa no iedzīvotājiem, kas jau sākot ar 18 gadu vecumu uzsāk aktīvas darba gaitas, vai arī ir daudzi 10 un vairāk gadus veci bērni, kurus turpina izvadāt vecāki ar automašīnu, taču vecuma grupu definēšanas mērķis stratēģiska plānošanas dokumenta kontekstā ir noteikt dominējošās mobilitātes paradumu iezīmes, izvairoties no pārlietu detalizētas analīzes, kas apgrūtinātu secinājumu veikšanu par iedzīvotāju mobilitātes kopainu. Līdz ar to, pašreizējais vecuma grupu dalījums, nodrošina optimālu līdzsvaru starp analīzes detalizācijas pakāpi un skaidrību par situācijas kopainu. <u>Vienlaikus, ņemot vērā šo komentāru, DKN IMRP šī vecuma grupa tika sadalīta divās: 10-18 gadu un 19-24 gadu vecuma grupās. 10-18 gadu vecuma grupas galvenā mobilitātes pazīmes ir lielāka mobilitātes patstāvība salīdzinājumā ar 0-10 gadu vecuma grupu, pārvietošanās vajadzībām visbiežāk tiek izmantoti privātajam autotransportam alternatīvie pārvietošanās veidi, bet pārvietošanās galamērķu struktūrā dominē izglītības iestāžu apmeklēšana. 19-24 gadu vecuma grupa ir definējama, kā mobilitātes paradumu pārejas grupa, kur sāk pieaugt privātā autotransporta izmantošanas biežums un darbavietu apmeklēšanas nozīmība. Tomēr šajā vecuma</u>	Age Group	car	PT	bike	foot	< 6 yrs	44%	6%	18%	32%	6-9 yrs	32%	12%	12%	45%	10-14 yrs	12%	11%	51%	26%	15-17 yrs	4%	28%	51%	17%	18-24 yrs	27%	37%	26%	10%	25-44 yrs	46%	12%	22%	21%	45-64 yrs	52%	11%	24%	14%	> 65 yrs	36%	14%	21%	29%
Age Group	car	PT	bike	foot																																														
< 6 yrs	44%	6%	18%	32%																																														
6-9 yrs	32%	12%	12%	45%																																														
10-14 yrs	12%	11%	51%	26%																																														
15-17 yrs	4%	28%	51%	17%																																														
18-24 yrs	27%	37%	26%	10%																																														
25-44 yrs	46%	12%	22%	21%																																														
45-64 yrs	52%	11%	24%	14%																																														
> 65 yrs	36%	14%	21%	29%																																														

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
					<u>grupā vēl joprojām nozīmīga loma salgabājas mācību (profesionālās un augstākās izglītības) iestāžu apmeklēšanai.</u>
38.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Andrejs Radzevičs	<i>Jautājums DKN IMRP 1. redakcijas 2. darba grupas ietvaros</i>	Ievērot Ministru kabineta noteikumus atrunāto attīstības plānošanas dokumentu izstrādāšanas, apstiprināšanas, aktualizācijas un spēka zaudēšanas kārtību, darbības termiņu un pārskatu sniegšanas kārtību, kā arī to ietekmes izvērtēšanas (izņemot stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu) kārtību. <u>Sevišķu uzmanību pievērst Ministru kabineta noteikumos atrunāto kārtību sabiedrības līdzdalības organizēšanai.</u>	Šis jautājums ir DKN pašvaldības kompetencē.
39.	Kurzemes plānošanas reģions	Inguna Tomsone	<i>DKN IMRP 1.redakcija.</i>	Vai respondentu daudzums ir reprezentabls un atspoguļo iedzīvotāju vairākumu?	Iedzīvotāju kvantitatīvo apsekojumu veica DKN pašvaldība kopā ar Liepājas pašvaldību Eiropas mobilitātes nedēļas ietvaros 2024. gada septembrī. Papildu tam, iedzīvotāji varēja aizpildīt aptaujas anketu tiešsaistē Liepājas pašvaldības mājas lapā. Iedzīvotāju kvantitatīvais apsekojums nav iekļauts DKN IMRP darba uzdevumā. Līdz ar to, ir pamats uzskatīt, ka aptaujāto respondentu daudzums ir optimāli iespējamais dotajos apstākļos (kopumā tika aptaujāti 357 DKN iedzīvotāji). No respondentu sadalījuma pēc dzīvesvietas secināms, ka salīdzinoši daudz pārstāvēts iedzīvotāju viedoklis no bijušo Durbes un Nīcas novadu teritorijām, turpretim daudz mazāk pārstāvēts iedzīvotāju viedoklis no bijušo Priekules, Vaiņodes un Grobiņas novadu teritorijām. Dzīvesvietu (pagastu, pilsētu) nav norādījuši 12 jeb 3% no respondentiem. Dzimumstruktūras ziņā aptaujā ir vairāk pārstāvēts sieviešu viedoklis (par 10 procentpunktiem lielāks īpatsvars nekā faktiskais sieviešu īpatsvars DKN 2024. gadā). Respondentu vecumstruktūra liecina, ka daudz vairāk ir pārstāvēts iedzīvotāju vecumā virs 25 gadiem viedoklis. Aptaujā praktiski nav pārstāvēts iedzīvotāju vecumā zem 10 gadiem viedoklis. Papildus iepriekš minētajam 72% respondentu veic algoto darbu, 8-4% aptaujāto norādīja, ka ir uzņēmēji/pašnodarbinātas personas, pensionāri, bezdarbnieki, skolēni/studenti. 5% aptaujāto nodarbošanos nav minējuši.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
40.			<i>DKN IMRP 1.redakcija.</i>	Ja plānots mobilitātes punktu ieviest Grobiņas centrā, ir vairākas bažas, kas jāņem vērā saistībā ar mobilitāti un pasažieru ērtībām: - Pagarināts brauciena laiks un attālums – Visi sabiedriskā transporta maršruti, tai skaitā tie, kas izmanto A9 autoceļu, iebrauks Grobiņas pilsētā, kas var radīt papildu kilometrus un ilgāku brauciena laiku; - Satiksmes intensitāte centrā – Grobiņas centrs jau tagad ir noslogots, un papildu transporta kustība var radīt sastrēgumus un palēnināt satiksmi. Mobilitātes punkts ir paredzēts, lai koncentrētu sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas vietu tuvāk iedzīvotājiem un uzlabotu savienotību starp reģionālajiem maršrutiem. Priekšlikums: 1. Veikt mobilitātes plūsmas analīzi, lai noteiktu optimālo mobilitātes punkta atrašanās vietu. 2. Ieklausīties iedzīvotāju un sabiedriskā transporta operatoru viedoklī par centrālās novietojuma lietderības jautājumu. Izskatīt iespēju mobilitātes punktu izvietot Lielās ielas tuvumā, kur savienojumi ar A9 autoceļu un citiem reģionālajiem ceļiem būtu ērtāki un mazāk traucējoši kopējai satiksmei.	Atsevišķiem maršrutiem ar gala mērķi Liepājā var pieaugt brauciena laiks, bet ir jāņem vērā kopējie ieguvumi maršrutu tīklā: uzlabotas nokļūšanas iespējas (palielināts reisu skaits) uz Rīgu, citiem gala mērķiem ārpus DKN, kā arī uz gala mērķiem DKN teritorijā. Mobilitātes plūsmas analīze optimālā mobilitātes punkta atrašanās vietas noteikšanai ir veicama nākamajā pētniecības stadijā ārpus DKN IMRP ietvara. Mobilitātes punkta novietojumam var izvēlēties citu vietu Grobiņas pilsētā (nevis Lielajā ielā), bet jāņem vērā, ka Lielā iela ir optimāla atrašanās vieta līdz galvenajām pakalpojumu saņemšanas vietām pilsētā. Ja mobilitātes punktu pārvieto tuvāk valsts galvenajam autoceļam A9, tas palielina pārvietošanās attālumu līdz pilsētas centram par 500 – 700 m.
41.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 4.1.2. "Sabiedriskā transporta attīstības posmi"</i>	Jā, ir plānots ieviest R1 maršrutu uz Nīcu, taču būtu nepieciešams arī apstāšanās punkts tuvāk Liepājas otrajai robežai. Šobrīd nav loģiski, ka pasažieriem, piemēram, no Ezerkrasta jābrauc uz Jaunliepāju, lai pēc tam atkal šķērsotu visu pilsētu ceļā uz Nīcu.	Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu attīstība ir plānota kontekstā ar Liepājas sabiedriskā transporta maršrutu izmaiņām. Ja iedzīvotāji no Ezerkrasta apkaimes vēlēšies nokļūt uz Nīcu, viņi varēs izmantot Liepājā plānotos mobilitātes punktus un sabiedriskā transporta pārsēšanās punktus, piemēram Klaipēdas – Ventas ielas sabiedriskā transporta pārsēšanās punktu.
42.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 3.1. "Dienvidkurzemes"</i>	Kurzemes plānošanas reģiona dokuments "Transporta organizācijas un pārvaldības	Plānošanas dokuments "Transporta organizācijas un pārvaldības stratēģija" tiks izņemts no 3-1. attēla.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
			<i>novada integrētā mobilitātes rīcības plāna līdz 2035. gadam plānošanas ietvars</i>	stratēģija” ir sagatavots 2010. gadā. Tā izmantošanā jāpieiet kritiski.	
43.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 2.2.4. “Pieprasījuma analīze” (2-16. tabula)</i>	Atsevišķi maršruti nosaukti precīzi, citi izskatās savietoti no vairākiem. Priekšlikums runāt par virzieniem.	Maršrutu nosaukumi ir doti atbilstoši ATD pētījuma vajadzībām sagatavotajā datu bāzē dotajiem maršrutu nosaukumiem.
44.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 3.2. “Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīzija 2035. gadam.” (3-2. tabula)</i>	Kādiem kritērijiem jāizpildās, lai skolēnu maršrutu tīkls varētu tikt uzskatīts par integrētu?	Skolēnu maršrutos ir jābūt iespējām pārvadāt arī citus pasažierus, ne tikai skolēnus. Papildu tam, iespēju robežās ir jānodrošina kustības grafiku savstarpējā saskaņotība jeb integrācija, kā arī jābūt vienotai biļetei, kas nodrošina tiesības pārvietoties maršrutu tīklā, neatkarīgi no pasūtītāja vai maršruta veida (tramvajs, pilsētas autobuss, reģionālais autobuss, skolēnu reģionālais autobuss). Sabiedriskā transporta maršrutus, kas nav galvenie pieci pārvadājumu maršruti un kuros tiek piedāvāts izmantot “transporta pēc pieprasījuma” principu, var apvienot ar skolēnu pārvadājumu maršrutiem.
45.			<i>DKN IMRP 1.redakcija. Sadaļa 3.2. “Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīzija 2035. gadam” (3-2. tabula)</i>	Vai Liepājas pašvaldība plāno savas un privātas investīcijas stacijas apkārtnes attīstībai? Šobrīd šai vietā tuvumā nav nedz iepirkšanās vietu, nedz kafejnīcu un citu komercpakalpojumu sniedzēju, nedz arī iespēja pārsēsties uz pilsētas maršrutu autobusiem.	Jā, Liepājas pašvaldība plāno izveidot Flotes ielas – Stacijas mobilitātes punktu kā Liepājas stacijas mobilitātes punkta nākamo attīstības kārtu. Vienlaikus Liepājas prioritizē Liepājas stacijas mobilitātes punktu kā galveno pilsētas reģionālo mobilitātes punktu. Papildus nodrošinot Liepājas un DKN sabiedriskā transporta maršrutu tīkla attīstību DKN IMRP rekomendētajā virzienā, ir sagaidāms apmeklētāju skaita pieaugums Liepājas stacijas mobilitātes punktā (pašreiz tiek apkalpoti ap 1 miljonu pasažieru gadā). Pieaugot pasažieru un apmeklētāju skaitam, pieaug mobilitātes punkta komercializācijas potenciāls/komerčiāla rakstura investīciju pamatojība.
46.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 3.2. “Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīzija 2035. gadam” (3-2. tabula)</i>	Aicinu tomēr uzmanīgi vērtēt pilnīgi visu sabiedriskā transporta plūsmas no un uz Liepājas novirzīšanu caur Grobiņas centru. Vai ir veiktas aplēses par cik minūtēm palielināsies ceļā pavadītais laiks, piemēram, no Aizputes uz Liepāju no Liepājas uz Rīgu utt. Vai aptaujāti esošo maršrutu lietotāji un viņu attieksme par ceļā pavadītā laika palielināšanu?	Dažus no maršrutiem (piemēram, starppilsētu maršrutus, kas brauc pa valsts nozīmes autoceļu A9) ir iespējams nenovirzīt uz Grobiņas pilsētu. DKN IMRP izstrādes ietvaros nav intervēti konkrētu maršrutu lietotāji, jo šāds padziļināts apsekojums ir ārpus DKN IMRP tvēruma un izskatāms turpmākajās plānošanas stadijās.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
					Tajā pašā laikā ir sagatavots autobusu kustības grafika piemērs, un atsevišķiem maršrutiem, kuru gala mērķis ir Liepāja, braukšanas laiks līdz Liepājai pieaug par 3–7 minūtēm. Vienlaikus ir jāņem vērā, ka mobilitātes punkta izveide Grobiņā DKN iedzīvotājiem rada iespējas saņemt biežāku sabiedriskā transporta pakalpojumu, jo attiecīgi pieaug sasniedzamo gala mērķu un reisu skaits no Grobiņas pilsētas.
47.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 3.2. "Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīzija 2035. gadam" (3-2. tabula)</i>	Kā tiek pamatots R1 savienojums tieši Nīca - Priekule? Pēc kādiem kritērijiem tas atzīts par perspektīvāku par, piemēram, Aizputes virzienu? Vai veiktas iedzīvotāju aptaujas?	Maršruts R1 ir izvēlēts, analizējot pasažieru skaitu esošajos sabiedriskā transporta maršrutos no Priekules. Vienlaikus tas neizslēdz veidot šādu maršrutu arī, piemēram, no Aizputes pilsētas. Padziļināta izpēte ir veicama turpmākajās plānošanas stadijās.
48.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 3.2. "Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīzija 2035. gadam" (3-2. tabula)</i>	Ņemot vērā iepriekš norādīto autobusu noslodzi posmā Nīca – Liepāja, vai 15 minūšu intervāls pīķa stundās ir ekonomiski pamatots?	DKN IMRP ir paredzēts pamatā 60 minūšu intervāls un 30 minūšu intervāls pīķa stundās.
49.			<i>DKN IMRP 1.redakcija Sadaļa 3.2. "Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīzija 2035. gadam" (3-2. tabula)</i>	Kam pieejams, visiem? Vai punkts skaitās izpildīts, ja ir kaut viens šāds reiss DKN? Ir reisi, kuri kursē vēlāk par 22:00. Vai tos tiek rosināts slēgt?	Autobusu reisu pēc plkst. 22.00 nav paredzēts slēgt, bet vēlākās diennakts stundās reisu intensitāte ir mazāka (tai skaitā neizslēdzot iespēju izmantot cita veida transporta pakalpojumus, piemēram, transportu pēc pieprasījuma) nekā diennakts posmā no plkst. 4.30 līdz plkst. 22.00.
50.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Artis Čanders	<i>DKN IMRP 1.redakcija.</i>	Aizputē pie ietvju izveides vēl vajadzētu iekļaut Avotu iela no Upes ielas līdz Kapu ielai un Upes iela no Avotu ielas līdz minimums Brīvības ielai, max ideālais variants līdz Misiņkalna kapiem.	Priekšlikums tiks ņemts vērā DKN IMRP gala varianta izstrādē.
Liepājas IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešana (25.08.2025-9.09.2025)					
51.	Iedzīvotājs	Uldis Tabūns	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanāksme</i>	Iepriekšējā prezentācija tika minēts, ka Mobilitātes plāns neietekmēs dabas aizsardzības objektus. Bet cauri manai saimniecībai iet ainaviskais ceļš, kas šķērso dabas rezervātu. Tur ir tāds objekts iekšā ainaviskais ceļš, un tas ainaviskais ceļš ir iezīmēts tieši cauri rezervātam. Ceļš atrodas manā teritorijā, un to ir plānots izmantot kā koplietošanas ceļu. Es esmu uzsācis sarunas	DKN IMRP neparedz slēgt nevienu ceļu. Šis jautājums ir DKN teritorijas plānojuma izstrādātāju kompetencē.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
				par šo jautājumu ar pašvaldības teritorijas plānotājiem.	
52.	Iedzīvotājs	Uldis Tabūns	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanāksme</i>	Jautājums par riteņiem un citiem transporta līdzekļiem. Sabiedriskā transportā nevar nolikt riteņus. Ja velosipēds nav jāatstāj, bet var ņemt līdzī un tālāk lietot, tad ir ērti pārvietoties ar velosipēdu.	Šāda iespēja jau ir paredzēta esošajos līgumos ar autobusu pārvadātājiem reģionālajā maršrutu tīklā, t.sk. AS "Liepājas autobusus parks" un PSIA "Ventpils reiss", kas apkalpo DKN maršrutu tīklu. Šajos pārvadājumos ir paredzētas prasības par velosipēdu pārvadāšanu. Ir autobusi velo turētājiem autobusa aizmugurē, lai gan ne visiem. Pasažieriem būtu ieteicams sazināties ar attiecīgo pārvadātāju pirms brauciena, un noskaidrot velosipēdu pārvadāšanas iespējas. Tāpat, lai gan šobrīd vēl nav iespējams, izmantojot "1188" uzzīņu servisu vai citus mobilitātes plānošanas digitālos rīkus, jābūt iespējai šajos rīkos noskaidrot, vai attiecīgajā maršrutā var pārvadāt ar autobusu velosipēdu.
53.	Dienvidkurzemes novada pašvaldība	Mārtiņš Sants	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanāksme</i>	Vai plānota satiksmes mezgla izveide Skrundā? Skrundā ir dzelzceļš, autoosta, kas varētu atvieglot DKN iedzīvotāju nokļūšanu līdz galvaspilsētai.	Skrundas pilsēta neatrodas DKN IMRP izpētes areālā, bet no DKN sabiedriskā transporta plānošanas viedokļa šādam savienojumam ir perspektīva. Piemēram, ir potenciāls palielināt autobusu reisu skaitu maršrutā starp Aizputi un Skrundu. To ir iespējams paveikt esošā finansējuma ietvaros, pārkārtojot maršrutu tīklu. Papildus iepriekš minētajam ir iespējams samazināt autobusu braukšanas laiku un izveidot maršruta savienojumu ar Skrundas dzelzceļa staciju (papildus esošajai pieturai Skrundas autoostā). Šo savienojumu nozīme pieaugs, kad tiks veikti uzlabojumi Liepāja – Rīga dzelzceļa līnijā un palielināts vilcienu kustības ātrums. Iepriekšējās diskusijās ar pašvaldības pārstāvjiem tika apspriesta arī Kalvenes dzelzceļa stacija kā pasažieru apmaiņas punkts (priekšlikums ir iekļauts DKN IMRP ar augstāko prioritāti pašvaldības ieskatā). Nākotnē ir papildus jāvērtē šī priekšlikuma lietderīgums un iespējamība, jo Kalvenes dzelzceļa stacija atrodas tuvu Skrundas dzelzceļa stacijai, un abi varianti sniedz vienādu laiku ceļā no Aizputes līdz Rīgai.
54.	Liepājas valstspilsētas pašvaldība	Aksels Ruperts	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanāksme</i>	Kuras ir galvenās sadarbības jomas DKN ar Liepāju, lai uzlabotu transportu un mobilitāti visā reģionā?	Viens no kopīgas sadarbības piemēriem ir vienotās sabiedriskā transporta iestādes izveide, jo šeit ir runa par integrētu sabiedriskā transporta sistēmu. Ar to jāsaprot vienotu maršrutu, vienotu tarifu un vienotu biļešu sistēmu.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
					Ir svarīgi veidot tādu sabiedriskā transporta sistēmu, kas ir lietojama un kas ir iedzīvotāju vajadzībām atbilstoša. Viens vienots maršrutu tīkls, un nav svarīgi, kura iestāde nodrošina transporta pakalpojumus – pasažierim ir vienota biļete arī tad, ja nepieciešama pārsēšanās. Tam pamatā ir vienots tarifs, kas ir vienkāršs un viegli saprotams. Otra tēma, kas prasa lielākas investīcijas, ir sabiedriskā transporta pārsēšanās punkti un mobilitātes punkti. Tādi ir paredzēti gan Grobiņā, gan Liepājas pilsētā, piemēram, pietura “Saulesdruvas” Brīvības un Cukura ielas krustojumā. Grobiņai jābūt ne tikai Grobiņas iedzīvotāju, bet arī visu pārējo novada iedzīvotāju satikšanās vietai. Piemēram, ar vienu pārsēšanos ērti var nokļūt Liepājas slimnīcā vai Ziemeļu priekšpilsētā, vai Karostā. Līdz ar to, vienotajam maršrutu tīklam ir nepieciešamas investīcijas mobilitātes punktu infrastruktūrā. Sabiedriskā transporta piedāvājuma attīstības sakarā ir arī jāpiemin, ka ir svarīga arī Liepājas un DKN pašvaldību kopīga sadarbība ar Latvijas valsti un Latvijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju Liepājas dzelzceļa līnijas attīstībā. Šobrīd Rīga – Daugavpils dzelzceļa līnijas apkalpes areālā ir līdzīgs iedzīvotāju skaits kā Rīga – Liepāja dzelzceļa līnijai, bet uz Daugavpili brauc septiņi vilcieni dienā katrā virzienā, kamēr uz Liepāju tikai viens vilciens dienā katrā virzienā, izņemot svētdienas, kad ir divi vilcieni katrā virzienā. Uzdevums ir nokļūt no Rīgas līdz Liepājai mazāk kā trīs stundu laikā, piemēram, 2,5 stundu vai īsākā laikā. Dzelzceļa pārvadājumi šo uzdevumu risina, un var nodrošināt braucienu, kas ir drošāks, ātrāks un uzticamāks, nekā ar privāto autotransportu. Līdz ar to dzelzceļa satiksme ir risinājums, kam ir pozitīva ietekme - samazina autobraucēju skaitu un attiecīgi ceļu satiksmes negadījumu risku. Trešais punkts ir vienota velo celiņu infrastruktūra starp Liepāju un tuvāko apkārtni, lai ikdienas vajadzībām būtu labas pārvietošanās iespējas. Papildu tam, DKN ir divi lieli plānotie infrastruktūras objekti, kas atstās būtisku ietekmi uz Liepāju. Liepājai un DKN būtu cieši jāsadarbojas, bet šeit ir iesaistītas arī valsts institūcijas. Plānā iekļauta nepieciešamība pēc DKN

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
					šķērsojošā V1222 ceļa pārbūves par Liepājas apvedceļu, kas ir nepieciešams Liepājai klimata neitralitātes mērķu sasniegšanai. Papildu tam, autoceļa A9 ievadam Liepājā ir ieteicama pārbūve par divu joslu ceļu posmā no Grobiņas pilsētas vai Aizputes autoceļa, vai arī, sākot jau no Rīgas.
55.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskā apspriešana</i>	DKN plānā un tā pasākumu sarakstā norādīti priekšlikumi, pasākumi un rīcības, kas skar LVC pārvaldīto valsts autoceļu tīklu. Tāpat atsevišķām rīcībām/projektiem Ministrija un LVC norādīti kā vienas no atbildīgajām iestādēm. Vēršam uzmanību, ka Ministrija ir deleģējusi LVC valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu un valsts autoceļu tīkla finansējuma administrēšanu un šo autoceļu attīstība notiek atbilstoši valsts politikas plānošanas dokumentos noteiktajām prioritātēm un uzdevumiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, aicinām DKN plānā iekļaut tikai tos pasākumus un rīcības, kas saistīti ar pašvaldību pārziņā esošajiem ceļiem un ielām, un mikromobilitātes infrastruktūru, citus pasākumus un rīcības Ministrija lūdz svītrot. ▪ DKN un Liepājas IMRP norādītās atsauces uz Liepājas apvedceļa izbūvi kā priekšnoteikumu mobilitātes attīstībai un TEN-T infrastruktūras uzlabošanai rada maldīgu priekšstatu un faktiski nav korektas, jo šāda projekta īstenošana tuvākajā nākotnē nav plānota; ▪ Valsts vietējā autoceļa V1222 asfaltēšana netiek plānota, jo neatbilst [pašreizējām] valsts autoceļu attīstības prioritātēm; ▪ Nav plānota DKN IMRP minētā mikromobilitātes infrastruktūras izbūve gar valsts galveno autoceļu A9 līdz Grobiņas Ventspils ielas krustojumam un valsts autoceļu A9 un P114, V1197 satiksmes mezgla pārbūve, tāpēc lūdzam tos neiekļaut pasākumu plānā.	Satiksmes ministrija un LVC, kā atbildīgās iestādes, ir izslēgtas no DKN IMRP pasākumu saraksta.

Nr.p. k.	Institūcija	Vārds, uzvārds	DKN IMRP sadaļa	Ieinteresēto pušu viedokļi	DKN IMRP Autoru komentāri
56.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskā apspriešana</i>	Lūdzam dokumentos precizēt terminu "TEN-T autoceļu vispārinātajā tīklā" uz "TEN-T visaptverošajā tīklā".	Komentārs ņemts vērā.
57.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskā apspriešana</i>	Uzstādot rezultatīvo rādītāju mērķa vērtības, ņemt vērā tikai darbības un projektus, kas saistīti ar pašvaldību pārziņā esošajām ielām, ceļiem un mikromobilitātes infrastruktūru.	Komentārs ņemts vērā.
58.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskā apspriešana</i>	DKN IMRP precizēt valsts galvenā autoceļa indeksu - ņemot vērā pabeigto autoceļa A11 pārbūvi.	Komentārs ņemts vērā.
59.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskā apspriešana</i>	Šobrīd notiek projektēšana DKN IMRP minētajai gājēju ietves/mikromobilitātes infrastruktūrai gar valsts reģionālo autoceļu P106 līdz pagriezienam uz Ilģiem. Projekta realizācija būs atkarīga no pieejamā finansējuma valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstībai.	Komentārs ņemts vērā.
60.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP un Vides pārskata 1. redakcijas sabiedriskā apspriešana</i>	Ņemot vērā, ka Aizputē ir mazāk kā 5000 iedzīvotāju, tā neatbilst prioritāri savienojamo pilsētu subjektam atbilstoši valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģijai	Komentārs ņemts vērā.
61.	Satiksmes ministrija	Andulis Židkovs	<i>DKN IMRP 1. redakcija</i>	Lūdzam DKN plāna pasākumu sarakstā svītrot Ministriju un LVC kā atbildīgos pasākuma 1.4.70 izpildē, jo ceļš Tāši – Ābeļi ir pašvaldības īpašumā.	Komentārs ņemts vērā.
62.	Iedzīvotājs	Olafs Anzenavs	<i>DKN IMRP 1. redakcija</i>	Lūgums veikt precizējumus DKN IMRP, un atbilstoši nosūtītajai skicei iekļaut kā Aizputes pilsētas mobilitātes punktu plānoto stāvlaukumu ar satiksmes autobusu gala pieturvietām Ceriņu ielā 2A, Aizputē.	DKN IMRP izstrādes laikā ir notikušas sarunas starp esošās Aizputes autoostas īpašnieku un DKN pašvaldību par infrastruktūras uzlabošanu Aizputes autoostā un iespējamu mobilitātes punkta izveidi esošās autoostas teritorijā. Līdz ar to esošās autoostas attīstība (Ceriņu iela 2A, Aizpute), iespējams, ir alternatīvs risinājums mobilitātes punkta izveidei Zvaigžņu ielā 9. Vienlaikus, plānojot autoostas attīstību esošās autoostas teritorijā, jāņem vērā funkcionālās prasības, kas ietvertas 4-1. tabulā "Dienvidkurzemes novada plānotie mobilitātes punkti un to funkcionalitātes apraksts".