

Ropažu novads

Transporta infrastruktūras attīstības tematiskais plānojums

REDAKCIJA 1.1

Pasūtītājs: Ropažu novada pašvaldība

Izstrādātājs: SIA "Grupa93"



Saturs

1	Ievads.....	4
2	Izpētes metodikas apraksts	5
3	Esošās situācijas raksturojums	6
3.1	Atbilstība transporta nozares plānošanas dokumentiem.....	6
3.1.1	Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti.....	6
3.1.2	Reģiona līmeņa plānošanas dokumenti	10
3.1.3	Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti	13
3.2	Vispārīga informācija	16
3.2.1	Iedzīvotāju izvietojums un to skaita izmaiņas.....	16
3.2.2	Pakalpojumi.....	21
3.3	Transporta infrastruktūra	23
3.3.1	Ielu un ceļu tīkls.....	23
3.3.2	Ielu un ceļu kategorijas	26
3.3.3	Satiksmes intensitāte.....	26
3.3.4	Ielu un ceļu kvalitāte	27
3.3.5	Sabiedriskais transports	28
3.3.6	Dzelzceļš.....	34
3.3.7	Mobilitātes punkti un autostāvvietas	35
3.3.8	Piekļuves iespējas zemes vienībām	36
3.4	Satiksmes drošība.....	36
3.5	Transporta trokšņu piesārņojums un kravas transports.....	41
3.6	Velotransporta un gājēju infrastruktūra	44
3.6.1	Gājēju infrastruktūra	44
3.6.2	Velotransporta infrastruktūra.....	44
3.7	Kopsavilkums par satiksmes infrastruktūras esošo situāciju	44
4	Transporta infrastruktūras attīstības risinājumi.....	45
4.1	Transporta infrastruktūra	45
4.1.1	Ceļu un ielu kategorijas, sarkanās līnijas	45
4.1.2	Ceļu (ielu) tipveida šķērsprofili	49
4.1.3	Vienotais novada ceļu un ielu tīkls	50
4.1.4	Ceļu un ielu kvalitāte, rekomendācijas segumu uzlabošanai.....	51
4.1.5	Sabiedriskais transports	52
4.1.6	Dzelzceļš.....	65
4.1.7	Mobilitātes punkti un autostāvvietas	66
4.1.8	Piekļuves zemes vienībām veidošanas principi	75
4.2	Satiksmes drošība.....	78
4.2.1	Satiksmes drošības uzlabošanas risinājumi ar satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem	78
4.2.2	Satiksmes drošības uzlabošanas risinājumi ielu dizainā	83

4.3	Transporta trokšņu piesārņojums un kravas transports.....	89
4.4	Velotransporta un gājēju infrastruktūra	90
4.4.1	Gājēju infrastruktūra	90
4.4.2	Velotransporta infrastruktūra.....	97
4.5	Dabas aizsardzības aspekti transporta infrastruktūras attīstības plānošanā	102
4.6	Kopsavilkums un risinājumi teritorijas plānojumam	104
5	Pielikumi	106
1.	pielikums. Ielu un ceļu kategoriju un to sarkano līniju saraksts	106
2.	pielikums. Ielu un ceļu kategoriju karte	106
3.	pielikums. Vienotā ielu un ceļu tīkla karte	106
4.	pielikums. Tipveida šķērsprofilu shēmas.....	106
5.	pielikums. Perspektīvo gājēju ceļu shēmas	106
6.	pielikums. Perspektīvo velo ceļu shēmas	106
7.	pielikums. Esošo un plānoto pievienojumu pie valsts autoceļiem shēma.....	106
8.	pielikums. Esošo un plānoto pievienojumu pie valsts autoceļiem saraksts	106

1 Ievads

Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. panta 5. punkts nosaka, ka tematiskais plānojums ir teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atbilstoši plānošanas līmenim risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra, veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojums) vai specifisku tematu (piemēram, inženiertīklu izvietojums, ainaviski vērtīgas teritorijas un riska teritorijas).

Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamību nosaka Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 3. un 19. punkts, Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. panta 5. punkts, 3. panta 8. punkts, 12. panta pirmā daļa un 32. panta otrā daļa, Ministru kabineta noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 77. un 78. punkts, Ministru kabineta noteikumi Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" 49., 127. un 129. punkts, Ropažu novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022. – 2038. gadam un Attīstības programma 2022. – 2028. gadam.

Tematiskais plānojums "Ropažu novada transporta infrastruktūras attīstības tematiskais plānojums" (turpmāk – Transporta attīstības plāns) izstrādāts kā daļa no Ropažu novada teritorijas plānojuma atbilstoši Ropažu novada domes 2023. gada 12. jūlija lēmumam Nr. 2512 "Par Ropažu novada teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu" un atbilstoši veicamajiem darba uzdevumiem, kas noteikti Ropažu novada domes 2023. gada 8. marta lēmumā Nr. 2098 "Par Ropažu novada transporta infrastruktūras attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu". Tā izstrādi veica SIA "Grupa93", pamatojoties uz 2024. gada 24. aprīlī noslēgto līgumu Nr. 12.1/2024/32.

Transporta attīstības plāna mērķis ir izstrādāt detalizētu transporta infrastruktūras attīstības plānu, iekļaujot tekstuālu un grafisku informāciju par Ropažu novada galvenajiem transporta infrastruktūras elementiem, ievērojot augstākstāvošo institūciju plānotos pasākumus, institūciju un nozaru plānus, tai skaitā Eiropas Savienības līmeņa projektus, Ropažu novada pašvaldības un kaimiņu pašvaldību plānojumu risinājumus, kā arī sagatavot priekšlikumus un vadlīnijas, kas turpmāk būtu jāievēro izstrādājot dažādu līmeņu pašvaldības plānošanas dokumentus.

Transporta attīstības plāna izstrādes laikā iegūtie dati ir vizuāli attēloti Transporta attīstības plāna tiešsaistes ArcGis kartē, kas ļauj tos savstarpēji analizēt. Pēc dokumenta apstiprināšanas vektordati tiks iesniegti pašvaldībā, dati būs izmantojami plānošanas dokumentu izstrādē.

Transporta attīstības plāna publiskā apspriešana norisinājās no 2025. gada 22. septembra līdz 17. oktobrim un tas apstiprināts ar Ropažu novada domes 2025. gada 3. decembra sēdes lēmumu Nr. 340 (prot. Nr.14/2025, 65. §).

2 Izpētes metodikas apraksts

Transporta attīstības plāna izstrādes ietvaros veikta esošās situācijas izpēte un paredzēti risinājumi efektīvas un ilgtspējīgas transporta infrastruktūras veidošanai. Darbu ietvaros izmantotas sekojošas pētījuma metodes:



Pieejamo datu analīze

Analizēti spēkā esošie vietējie, reģionālie un nacionālie plānošanas dokumenti, kā arī citi informācijas avoti par transporta infrastruktūru.



Apsekošana dabā

Transporta attīstības plāna izstrādes laikā veikta Ropažu novada apsekošana dabā, lai iegūtu vizuālu un strukturālu priekšstatu par teritoriju. Apsekošanas ietvaros apzināta esošā transporta infrastruktūras situācija, iekšējā ielu un ceļu tīkla savienojamība, satiksmes organizācija un drošība.



Grafiskā materiāla izstrāde

Grafiskais materiāls sagatavots esošai situācijai un nākotnes risinājumiem. Izmantojot kartogrāfisko metodi, iespējams novērtēt kopējo transporta infrastruktūru novadā, kā arī kombinēt datus par pakalpojumu objektu un iedzīvotāju izvietojumu un satiksmes intensitāti, ļaujot plānot infrastruktūru atbilstoši esošajai situācijai.



Darba grupas

Organizētas darba grupas, kurās piesaistīti pašvaldības un iesaistīto institūciju speciālisti. Darba grupās apzināts dalībnieku viedoklis un redzējums par attīstību.

3 Esošās situācijas raksturojums

3.1 Atbilstība transporta nozares plānošanas dokumentiem

3.1.1 Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti

Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (turpmāk – Stratēģija) uz transporta infrastruktūras nozari attiecināmi jautājumi iezīmēti prioritātēs:

- P4 – Inovatīva un ecoefektīva ekonomika;
- P6 – Telpiskās attīstības perspektīva.

Prioritāte “Inovatīva un ecoefektīva ekonomika”

Prioritātes attīstības virziena “Atjaunojama un droša enerģija” mērķis ir nodrošināt valsts enerģētisko neatkarību. Attiecībā uz enerģijas patēriņu transporta jomā, elektroenerģijas un biodegvielas patēriņa īpatsvars ir ļoti minimāls. Izaicinājums transporta jomā ir plašāka elektriskās piedziņas izmantošana gan sabiedriskajā transportā, gan privātajā autotransportā. Biodegvielai un biogāzei ir potenciāls nodrošināt transportu ar enerģiju.

Ilgttermiņa rīcības virziens “**Atjaunojamo enerģijas resursu izmantošana un inovācija**” izceļ AER tehnoloģiju (turpmāk – AER) attīstības nepieciešamību, īpaši lielu nozīmi piešķirot elektrodzinēju un ūdeņraža dzinēju tehnoloģiju attīstībai.

Ilgttermiņa rīcības virziens “**Energoefektivitātes pasākumi**” nosaka valstiski nozīmīgu uzdevumu – transporta degvielas taupības pasākumus, palielinot sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošanu.

Ilgttermiņa rīcības virziens – **energoefektīva un videi draudzīga transporta politika**. Stratēģija mudina uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību un kvalitāti, veicināt privātā transporta lietošanas ierobežojumus, radīt gājējiem un velosipēdistiem drošu un atbilstošu infrastruktūru. Tāpat arī jāveicina pāreja uz elektroautomobiļu izmantošanu, sabiedriskā transporta apkalpošana ar AER degvielas veidiem un transporta infrastruktūras pielāgošana vietēji saražotas biogāzes un biodegvielas izmantošanai.

Attīstot videi draudzīgāku un kvalitatīvāku sabiedriskā transporta infrastruktūru, t.sk. uzlabojot reģionālo un starptautisko satiksmi, par prioritāru jānosaka sliežu transports un tā sasaiste ar pilsētu sabiedrisko transportu.

Stratēģijā energoefektīva un videi draudzīga transporta politika nosaka videi draudzīga transporta izmantošanas veicināšanu, attālinātā darba un izglītības iespēju paplašināšanu, samazinot transporta izmantošanas nepieciešamību un biežumu, un gājēju ielu, veloceļu un zaļo koridoru integrēšanu.

Prioritāte “Telpiskās attīstības perspektīva”

Prioritāte uzsver trīs aspektus ilgtspējīgai un līdzsvarotai valsts teritorijas attīstībai:

- sasniedzamības uzlabošana;
- apdzīvojamums;
- nacionālo interešu telpas.

Attīstības virzienā “**Sasniedzamības uzlabošana**”, noteikti 3 rīcības virzieni:

- transporta infrastruktūras plānošana un sabiedriskais transports;
- transporta infrastruktūras attīstība;
- komunikāciju tīkla attīstība.

“Sasniedzamības uzlabošanai” un tās nodrošināšanai tiek minēti šādi galvenie izaicinājumi:

- autoceļu tīkls, kas ir pietiekami blīvs, tomēr ceļu kvalitāte ir ļoti zema;

- neapmierinošs citu transporta veidu infrastruktūras nodrošinājums, sabiedriskā transporta īpatsvara samazināšanās;
- ārējās sasniedzamības uzlabošanā būtiska loma ir starptautiskas nozīmes autoceļu, dzelzceļu infrastruktūras attīstībai, lai attīstītos kā nozīmīga tranzītvalsts;
- nepieciešamas investīcijas Latvijas maģistrālo dzelzceļu, valsts galveno autoceļu attīstībai, lai Latvija būtu pievilcīga kravu tranzīta valsts;
- mobilitātes uzlabošanai prioritāri ir jāpievērš uzmanība videi draudzīgu transporta veidu attīstībai.

Attīstības virziena "Sasniedzamības uzlabošana" virzieni un risinājumi:

- transporta infrastruktūras plānošana: teritorijas attīstības plānošanas dokumentos ir jāiekļauj tās teritorijas, kas nepieciešamas nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai, kā arī jānosaka reģionālas un vietējas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervējamās teritorijas. Rīgas un Pierīgas teritorijai, nepieciešams izstrādāt un īstenot Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānu. Jāizvērtē nepieciešamību izstrādāt reģionāla līmeņa mobilitātes plānus arī citiem reģioniem;
- integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošana: jārada ērta un vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot dažādu transporta veidu savstarpēju saskaņotību un atbilstošu sabiedriskā transporta komforta līmeni. Saskaņojot sabiedriskā transporta maršrutus un to apkalpošanas laika grafikus, ir jāsamazina kopējais ceļā pavadītais laiks. Ar valsts atbalstu ir jānodrošina vismaz minimālās mobilitātes prasības – iespēju katru dienu ar sabiedrisko transportu nokļūt novada centrā, apmeklēt izglītības iestādes, nokļūt darba vietās, valsts un pašvaldību institūcijās, it īpaši mazāk apdzīvotajās lauku teritorijās;
- autoceļu tīkla attīstība: ir jāuzlabo satiksmes drošība un jāsamazina transporta radītā kaitīgā ietekme uz vidi. Jāpalielina melnā seguma īpatsvars, savienojot apdzīvotās vietas lauku teritorijās. Pieaugošās satiksmes intensitātes dēļ Rīgas metropoles reģionā jāuzlabo autoceļu un ielu infrastruktūru, jāparedz un jānodrošina teritorijas nozīmīgu transporta infrastruktūras objektu izbūve. Jāizbūvē apvedceļi tām pilsētām un apdzīvotām vietām, ko šķērso ievērojamas tranzīta plūsmas;
- dzelzceļa transporta attīstība: lai dzelzceļa transporta potenciāls tiktu izmantots efektīvi un racionāli arī iekšzemes vajadzībām, ir jāpalielina tā loma, atjaunojot slēgtās dzelzceļa līnijas vietās, kur tas ir ekonomiski pamatoti un var dot būtisku ieguldījumu teritoriju attīstībai. Jāīsteno starptautiskā dzelzceļa projekts „Rail Baltic”;
- ostu attīstība: ostām jāspecializējas noteiktu kravas veidu apkalpošanā un savstarpēji jāsadarbojas, nevis jākonkurē. Mazajām ostām, specializējoties galvenokārt kokmateriālu eksportā, zvejas kuģu un jahtu apkalpošanā, ir jāveidojas par reģionāliem ekonomiskās aktivitātes centriem, tādējādi ieņemot stabilu vietu Latvijas ekonomikā. Kravu pārvadājumu uzlabošanai ir jāveicina lielo un mazo ostu sasaiste ar sauszemes transporta veidiem.

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam (turpmāk – NAP2027) ir galvenais valsts vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā. NAP2027 ietvaru veido četri stratēģiskie mērķi un sešas prioritātes, kurās sagrupēti astoņpadsmit rīcības virzieni.

Uz transporta plānu attiecināma prioritāte "**Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība**", kuras mērķis ir dzīves vides kvalitātes uzlabošana līdzsvarotai reģionu attīstībai. Daudzu tautsaimniecības sektoru veiksmīga darbība ir atkarīga no **transporta pakalpojumu nepārtrauktības**. Tādēļ būtisks atbalsta faktors līdzsvarotai teritoriju attīstībai ir **transporta infrastruktūras nodrošināšana**, reģionu nomales iekļaujot nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru ekonomikas ietekmes zonās, atjaunojot slīktā stāvoklī esošos ceļu tīklu posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (paaugstinot infrastruktūras pieļaujamo ātrumu) efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai.

Transporta infrastruktūras efektivitāte tieši iespaido konkurētspēju, uzņēmējdarbības aktivitāti un valsts attīstību kopumā, tādēļ, plānojot teritoriju attīstību un reaģējot uz

sociālekonomiskās vides izmaiņām, kā arī izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, tiks veidota **hierarhiska transporta infrastruktūras un mobilitātes sistēma**.

Transporta infrastruktūra ir cieši saistīta ar klimata pārmaiņām, tādēļ jāsasniedz nozīmīgi enerģijas ietaupījumi, pārejot uz mazemisiju vai **nulles emisiju transportu gan privātā, gan sabiedriskā transporta izmantošanā (t. sk. dzelzceļā)**. Zaļo zonu, gājēju ielu un veloceļu pārklājuma pieaugums pilsētvidē un starp apdzīvotām vietām vairo vides kvalitātes pievilcīgumu, fizisko aktivitāšu palielināšanos iedzīvotāju vidū.

Prioritātē “**Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība**”, noteikts **rīcības virziens “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi”** ar mērķi – 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.

Rīcības virziens “Līdzsvarota reģionālā attīstība”, kura mērķis ir reģionu potenciāla attīstība un ekonomisko atšķirību mazināšana, stiprinot to iekšējo un ārējo konkurētspēju, kā arī nodrošinot teritoriju specifikai atbilstošus risinājumus apdzīvojuma un dzīves vides attīstībai, nosakot uzdevumu kopumu, vērstu uz publiskās infrastruktūras uzlabošanu, investīciju piesaistīšanu, uzņēmējdarbības vides izaugsmi, darbaspēka mobilitātes nodrošināšanu reģionu iekšienē un starp reģioniem.

Viens no NAP2027 **telpiskās attīstības perspektīvas** virzieniem ir Rīgas metropoles areālam vienotas transporta infrastruktūras izveide, sabiedriskā un velotransporta kustības nodrošināšana, urbānās (apbūves) attīstības plānošana, tai skaitā – kopīgu projektu realizēšana.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (turpmāk – TAP2027) ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai. Tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmē, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā.

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. **Tāpat TAP2027 uzsver ilgtspējīgas mobilitātes jautājumu risināšanu Rīgā un tās metropoles areālā.**

TAP2027 transporta politikas pamatprincipi

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. Risinājumiem jābūt vērstiem 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;
- **kvalitatīvu un konkurētspējīgu infrastruktūru**, kas veicina valsts kopējo ekonomisko izaugsmi;
- **digitalizāciju, inovāciju un pētniecību**, kas ne tikai nodrošina plašākas un ērtākas mobilitātes iespējas un Latvijas transporta nozares konkurētspēju starptautiskā līmenī, bet arī veicina transporta nozares negatīvās ietekmes uz klimatu mazināšanos;
- **pieejamību un piekļūstamību**, nodrošinot transporta infrastruktūru un pakalpojumus, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā un sociālā stāvokļa un iespējas tiem piekļūt fiziski un lietot, izmantojot vairākus sensoros (redze, dzirde, tauste) kanālus;
- **drošību un drošumu**, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus;

- **teritoriju attīstības** principa ievērošana transporta nozarē, kas nozīmē sasniedzamības un mobilitātes iespēju uzlabošanu visiem Latvijas iedzīvotājiem, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā vai veselības stāvokļa. Šajā sakarā transporta nozarē ir būtiski nodrošināt transporta infrastruktūru līdzsvarotai valsts un tās teritoriju attīstībai un cilvēku labklājības nodrošināšanai.

Transporta politikas teritoriālā perspektīva paredz **uzlabotu novadu administratīvo centru sasniedzamību**. Teritoriālās sasniedzamības uzlabošana, t.sk. samazinot ceļā pavadīto laiku, tiek paredzēta veicot ieguldījumus autoceļu kvalitātes paaugstināšanā, par pamatu izvirzot drošu pārvietošanos. Lai uzlabotu iedzīvotāju ikdienu – nodrošinātu novada administratīvo centru labāku sasniedzamību un uzlabotu piekļuvi valsts un pašvaldību sniegtajiem pakalpojumiem, darbavietām, tad būtisks priekšnoteikums ir mērķtiecīga autoceļu attīstība.

Sekojošā klimata neitralitātes principu ieviešanai, valstī ir **jāsekmē bezizmešu transporta ieviešana**, bet pašvaldībām ir **jāattīsta ilgtspējīgus mobilitātes risinājumus**, veicinot bezizmešu transporta izmantošanu. Pašvaldību aktivitāte būs viens no noteicošajiem faktoriem **elektrouzlādes infrastruktūras attīstībai**, piemēram, caur saistošajiem noteikumiem risinot būvniecības procesa jautājumus – nodrošinot elektrotransportlīdzekļiem (turpmāk – ETL) uzlādes infrastruktūras pieejamību dzīvojamo māju pagalmos un publiskajās stāvvietās.

Kā viena no pašvaldību līdzatbildības jomām minēta **nepieciešamība iesaistīties sabiedriskā autotransporta un dzelzceļa transporta integrēšanā**, nodrošinot daudzveidu mobilitātes iespējas reģionos un pilsētās. Iesaistes iespējas ir no visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanas.

Ātru un efektīvu Rīgas metropoles areāla ārējo un iekšējo sasniedzamību nodrošinās virzība uz **oglekļa mazietilpīgas, daudzveidu mobilitāti** atbalstošas transporta sistēmas izveidi ar uzsvaru uz dzelzceļa attīstību, pieejamu, pieklūstamu un videi draudzīgu sabiedrisko transportu. **Būtiski ir izmantot iespējas, ko sniegs Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūve**, to integrējot un sasaistot ar Rīgas metropoles areāla transporta un loģistikas infrastruktūru. Rīgas pilsētā un metropoles areāla teritorijā jāveido **mobilitātes punktu tīkls, kā arī jāattīsta sabiedriskais transports**, kas ir saistīts ar dzelzceļu un mobilitātes punktiem. Prioritāri multimodāls transports attīstāms Rīgas metropoles areālā, kur notiek ievērojamākā cilvēku svārstmigrācija.

TAP2027 noteikti šādi pašvaldībai būtiski sasniedzamie politikas rezultāti:

- 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.

Transporta attīstības pamatnostādņu īstenošanas plānā noteikti vairāki **rīcības virzieni, uzdevumi un pasākumi**, kuros pašvaldība norādīta kā līdzatbildīgā institūcija. Uzdevumi, kuros pašvaldības ir līdzatbildīgās institūcijas:

- jaunu dzelzceļa reģionālo pasažieru maršrutu attīstība;
- pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu;
- mobilitātes punktu izveide;
- vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmas (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu) ieviešana;
- braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmas ieviešana;
- izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību;
- īstenojot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai;
- ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai;

- atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu.

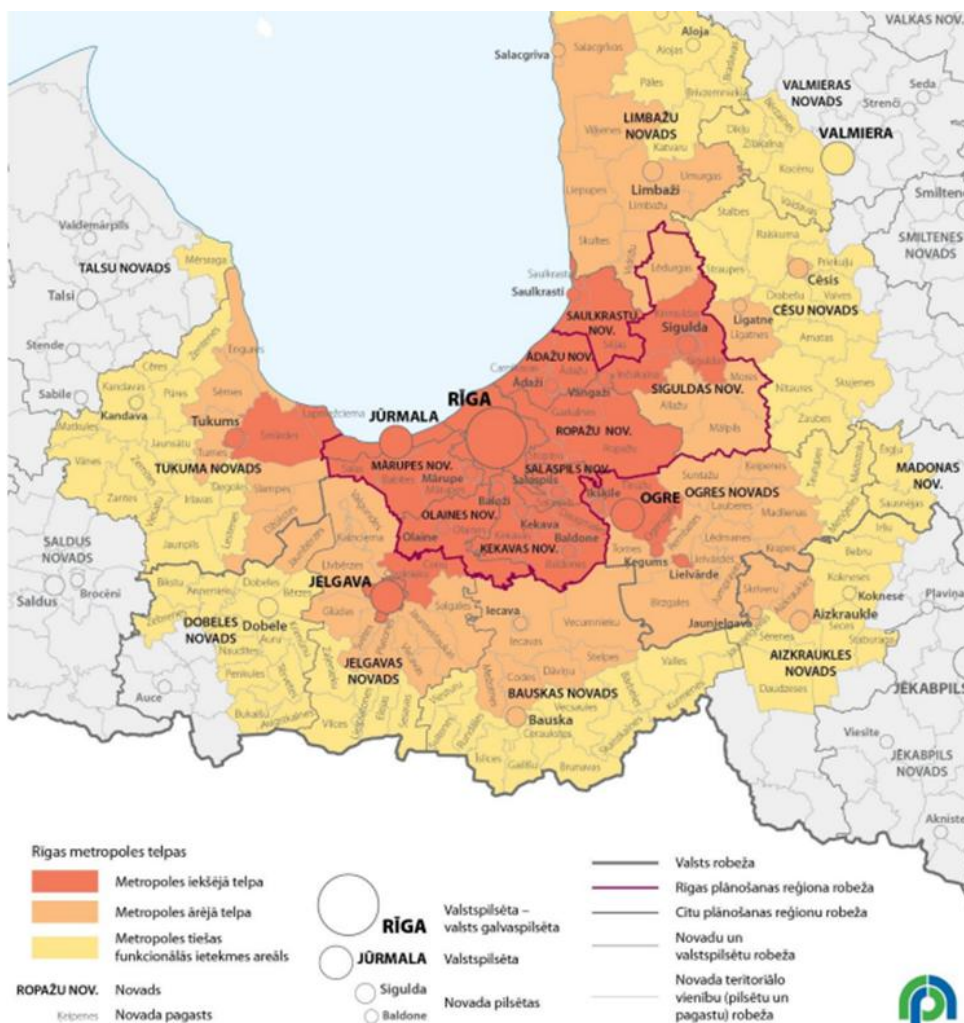
Pašvaldības kā atbildīgās institūcijas ir noteiktas uzdevumā – Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas).

3.1.2 Reģiona līmeņa plānošanas dokumenti

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 un attīstības programma 2022 – 2027

Rīgas plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas (turpmāk – RPR IAS) (RPR Stratēģijas 2014 – 2030 aktualizācija, apstiprināta 24.03.2023) vīzijā ir uzskaitītas galvenās tās raksturojošās iezīmes. Viena no tām ir **mobilitāte**, kas nosaka – reģionā attīstās **vienota transporta un mobilitātes sistēma**, kuras pamatu veido **visu veidu sabiedriskā transporta tīkli**, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību laikā atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām, kā arī atbilstoši Eiropas zaļā kursa prasībām, kur reģions ir vienota darba – mājokļa telpa.

Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programma 2022. – 2027. gadam (turpmāk – RPR AP) ir reģionāla līmeņa vidēja termiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kas nosaka reģiona attīstības prioritātes, sasniedzamos mērķus un pasākumu kopumu RPR IAS izvirzīto stratēģisko mērķu īstenošanai.



Attēls 1. Rīgas metropoles areāla telpas¹

¹ Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030

Ropažu novads iekļaujas Rīgas metropoles iekšējā telpā.

Rīgas reģiona stratēģiskie mērķi ir nākošās paaudzes dzīves kvalitāti noteicošie orientieri, kas saskaņoti ar ilgtspējīgas attīstības trijām pamatdimensijām – sociālo, ekonomisko, ekoloģisko.

Tiek definēti trīs stratēģiskie mērķi: Sociāli iekļaujoša dzīve labklājīgās kopienās, zināšanās balstīta “zaļa” inovatīva un elastīga ekonomika, ekoloģiski tolerants dzīves veids un vietas.

Viens no stratēģiskā mērķa “**Zināšanās balstīta “zaļa”, inovatīva un elastīga ekonomika**” “atslēgas” vārdiem ir **efektīva mobilitāte**.

Stratēģiskā mērķa sasniegšanai ir izvirzītas ilgtermiņa un vidēja termiņa prioritātes.

Prioritāti 4 “**Komfortabla, ātra un klimatneitrāla pārvietošanās un loģistika**” raksturo „atslēgas” vārdi: **Transports un mobilitāte** – sasniedzamības pakalpojumu un infrastruktūras kvalitāte, IKT iespējas un lietojamība. Prioritātes sasniegšanai ir definēti sekojoši rīcības virzieni:

- RV 4.1. – vienoto iekšējās un ārējās sasniedzamības infrastruktūras tīklu stiprināšana (Starptautiskā lidosta “Rīga”, Rail Baltica, Via Baltica, Rīgas brīvosta);
- RV 4.2. – integrēta sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas attīstība, tostarp “light rail”;
- RV 4.3. – kompleksu satiksmes mezglu (mobilitātes punktu) attīstība;
- RV 4.4. – reģionālo veloceļu un Rīgas – Pierīgas savienojumu attīstība;
- RV 4.5. – integrēta iekšējo un Piekrastes ūdeņu savienojumu tīkla, ūdenstransporta un saistītās infrastruktūras attīstība;
- RV 4.6. – bezizmešu transporta līdzekļu izmantošanas iespējošana un popularizēšana, paradumu maiņas sekmēšana.

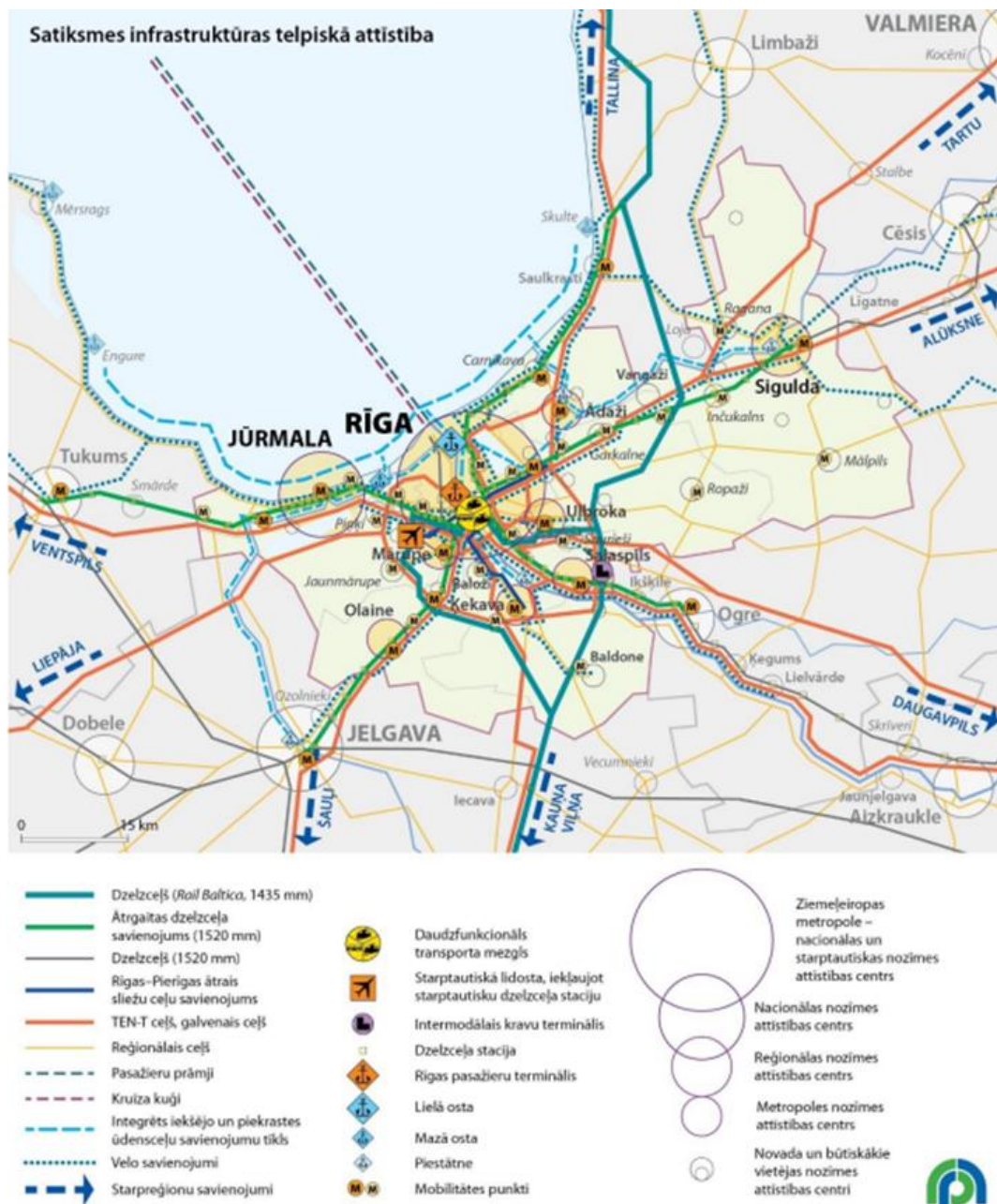
Rekomendācijas attīstības plānošanai – telpiskā perspektīva. Vispārējās rekomendācijas satiksmes infrastruktūrai

Transporta un mobilitātes struktūra veido vienotu funkcionālu sistēmu ar apdzīvojumu, nodrošinot tā telpiskās struktūras papildināmību. **Transporta perspektīvā nozīmīga ir starptautiskā (ārējā) sasniedzamība, reģiona nozīmes centru savstarpējā (iekšējā) un apkārtējo teritoriju sasniedzamība.**

Reģionālā līmenī būtiskākā nozīme ir Rīgas un Pierīgas sasaistei, ko nodrošina reģionālie savienojumi pa dzelzceļu un valsts galvenajiem autoceļiem. Iedzīvotāju skaits Pierīgas teritorijā ir pietiekoši liels, lai mobilitātes infrastruktūras uzturēšana būtu pamatota.

Ilgtermiņā liela nozīme būs mobilitātes punktiem dažādās Pierīgas vietās, kas ir ērti savienojami ar sabiedriskā transporta sistēmu, t.sk. Ulbrokā, lai samazinātu individuālā autotransporta plūsmas.

Pierīgā, kur tas ir pamatots, veidojami sliežu un elektrotransporta savienojumi, sasaistot tos ar transporta organizācijas mezgliem, kas ļaus samazināt gaisa piesārņojumu.



Attēls 2. Satiksmes infrastruktūras telpiskā attīstība²

RPR IAS izvirza šādas mobilitātes vadlīnijas:

- stratēģiski jauno attīstību plānot teritorijās, kas pieejamas ar sabiedrisko transportu, prioritāri tajās vietās, kas pieejamas pa dzelzceļu;
- pilsētās paredzēt visefektīvāko zemes izmantošanu, nosakot atbilstošu apbūves blīvumu, intensitāti un daudzveidīgas izmantošanas iespējas, lai mazinātu pārvietošanās ar transportu nepieciešamību. Plānot labāku pilsētas teritoriju sasniedzamību, paredzot pasākumus mazefektīvas pārvietošanās samazināšanai un transporta līdzekļu izmantošanas vajadzību samazināšanai;
- paredzēt pasākumus un iespējas palielināt videi draudzīgu transporta un pārvietošanās veidu: sabiedriskā transporta, dzelzceļa, ūdens un velotransporta un kājāmgājēju īpatsvaru;
- teritoriju plānojumos paredzēt perspektīvo transporta un infrastruktūras maģistrālo trašu rezervēšanu, teritoriju rezervēšanu pārvadu un apļveida krustojumu izbūvei, pieslēgšanās vietas, teritorijas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma taku, un veloceļu tīklu izveidei.

² Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030

Tāpat tiek izvirzītas vadlīnijas atšķirīgām mobilitātes telpām. Ar Ropažu novadu ir saistāmas šādu mobilitātes telpu vadlīnijas:

Pierīga

Transporta modu koordinācija, ātras satiksmes savienojumi, reģionālās satiksmes organizācijas vietas – mobilitātes punkti, transporta apkalpes areāli, Rīgas sasniedzamības minimālie raksturlielumi;

Lauki un piepilsēta

Lokālie transporta mezgli – mobilitātes punkti, sasaiste ar reģionālajām satiksmes organizācijas vietām, transporta, reģiona centru sasniedzamības minimālie raksturlielumi;

Sasniedzamības nodrošinājums, ceļu kvalitātes prasības, sabiedriskā transporta loma, alternatīvas satiksmes risinājumi.

3.1.3 Vietēja līmeņa plānošanas dokumenti

Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2038. gadam

Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2038. gadam (turpmāk – Ropažu novada IAS) ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikts vietējās pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, mērķi, prioritātes un telpiskās attīstības perspektīva.

Vīzija: “Ropažu novads – spēcīga un saliedēta, pārtikušu novada iedzīvotāju kopiena, kura lepojas ar savu novadu, kurā ir izcili apstākļi dzīvošanai, darbam un atpūtai. Novads, kurā mijiedarbojas un savstarpēji savienojas lielpilsētas ātrums un lauku miers.” Ropažu novads partnerībā ar Rīgu un Rīgas metropoles areāla pašvaldībām ir daļa no starptautiski konkurētspējīgās Rīgas metropoles, kas savukārt ir daļa no starptautiski konkurētspējīgā un labklājība Ziemeļeiropas reģiona.

Lai virzītos uz novada attīstības redzējumu, attiecībā uz transporta nozari, ir izvirzīts stratēģiskais mērķis “**SM2 Savienotāks novads**”, kas paredz piedalīties ilgtspējīgas daudzveidīgas mobilitātes nodrošināšanai Pierīgā un uzlabot transporta savienojumus novada teritorijā.

Viens no galvenajiem attīstības ilgtermiņa rādītājiem ir **automašīnu skaits un automobilizācijas līmenis**. Rādītāja sasniedzamā vērtība 2038. gadā: automobilizācijas līmenis novadā saglabā zemu pieauguma tempu, pieaug zemu un 0 izmešu transportlīdzekļu īpatsvars.

SM2 sasniegšanai ir noteikta ilgtermiņa prioritāte “**IP3 Attīstīts transporta tīklojums un ilgtspējīga mobilitāte**”. Mērķa sasniegšanai nepieciešama novada iekšējo ceļu tīkla attīstība, tostarp gājēju un velosipēdu ceļu tīkla attīstība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām, un būtiska pārvietošanās paradumu maiņa.

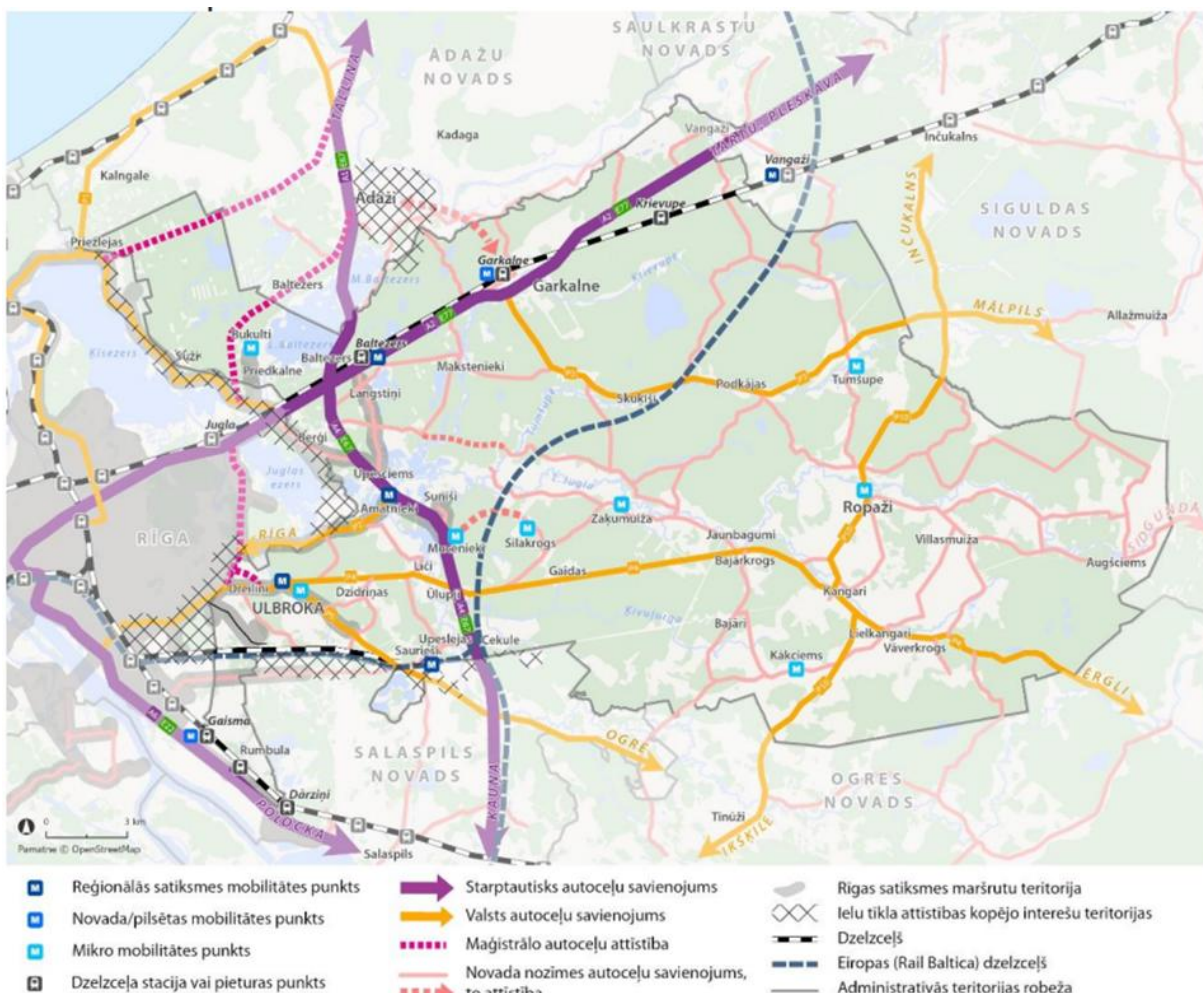
IP3 prioritāte aptver pasākumus, kas ir saistīti ar **bezizmešu mobilitātes** veicināšanu transporta nozarē, informācijas un komunikācijas infrastruktūras attīstību un daudzveidīgu pārvietošanās iespēju nodrošināšanu, attīstot **mikromobilitāti** un **transporta mijas punktus**.

Ropažu novada IAS ietver Ropažu novada telpiskās attīstības perspektīvu, kas nosaka ilgtspējīgas un līdzsvarotas Ropažu novada teritorijas attīstības struktūru un prioritārās teritorijas investīciju ieguldīšanai. Viens no telpiskās attīstības perspektīvas galvenajiem mērķiem (principiem) ir **attīstīts transporta tīkls novada apdzīvoto vietu savienošanai un starptautiskai sasniedzamībai**.

Vadlīnijas dzīvojamās apbūves attīstībai nosaka to, ka attīstot autoceļus un ielas caur esošām dzīvojamās apbūves teritorijām apdzīvotajās vietās, jāveido gājējiem un citiem satiksmes dalībniekiem ērta un kvalitatīva ielu telpa, **jānodrošina satiksmes drošības, prettrokšņu** un citi vides aizsardzības pasākumi, izvairoties no maģistrālu ielu kategorijām atbilstošu ielu būvniecības.

Ropažu novada IAS ir noteikti **galvenie transporta koridori** un **sabiedriskā transporta infrastruktūra**, kas nodrošina Ropažu novada ārējo sasniedzamību un savienojumus starp novada apdzīvotajām vietām.

- valsts galvenie autoceļi:
 - VIA Baltica Tallinas šosejas posms, Eiropas transporta pamattīkla ceļš (A1 (Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)), nākotnē – jaunā trasējumā Ādaži Garkalne);
 - Vidzemes šoseja, Eiropas transporta pamattīkla ceļš (A2 Rīga –Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene));
 - VIA Baltica Rīgas apvedceļa posms (A4 Rīgas apvedceļš (BaltezersSaulkalne)),
 - Daugavpils šoseja (A6 Rīga–Daugavpils);
- pieci valsts reģionālie autoceļi un 15 valsts vietējie ceļi;
- dzelzceļš:
 - dzelzceļa līnija Rīga–Valga ar divām dzelzceļa stacijām Garkalni un Krievupi (stacija Vangaži– Siguldas novadā; Baltezers– pašreiz slēgta);
 - elektrificēta dzelzceļa līnija Rīga–Aizkraukle ar dzelzceļa pieturu Gaisma;
 - projektējamā Rail Baltica dzelzceļa līnija ar reģionālās satiksmes staciju Sauriešos;
- stratēģiskie mobilitātes punkti pie dzelzceļa stacijām un automaģistrālēm.



Attēls 3. Transporta infrastruktūra³

Vadlīnijas transporta infrastruktūras attīstībai un ilgtspējīgai mobilitātei:

³ Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2038. gadam

- Ropažu novada mobilitātes politika ir vērsta uz ilgtspējīgu cilvēku mobilitātes vajadzību apmierināšanu, pakalpojumu pieejamību, uzņēmējdarbības vides attīstību un velosipēdu un citu mikromobilitātes rīku lietošanas ikdienā veicināšanu;
- ir jāuzlabo autoceļu kvalitāte, lai nodrošinātu piekļuvi Eiropas transporta tīkla ceļiem, kā arī savienojumus starp novada apdzīvotajām vietām un kaimiņu pašvaldību apdzīvotajām vietām;
- dzelzceļa līnijās ir jā saglabā dzelzceļa stacijas, kas ir nozīmīgas pasažieru pārvadājumiem Ropažu novadā, kā arī jāattīsta Rail Baltica plānotās stacijas;
- ņemot vērā novada apdzīvojuma, autotransporta maģistrāļu un dzelzceļa līniju izvietojuma specifiku, Ropažu novadā ir jāattīsta dažāda mēroga mobilitātes punkti;
- reģionālās satiksmes mobilitātes punkti ir jāizvieto pie dzelzceļa stacijām novada nozīmes apdzīvotu vietu tuvumā un pie automaģistrāļu ievadiem Rīgā, kur ir nozīmīga autoplūsma, kā arī piedāvāt velosipēdu un citu mikromobilitātes transportu;
- pilsētas/novada mobilitātes punktiem ir jāapkalpo novada nozīmes apdzīvotās vietas, nodrošinot iespēju pārsēties no automašīnas uz Pierīgas un Rīgas sabiedrisko transportu vai dzelzceļu;
- lokāli jeb mikromobilitātes punkti ir veidojami pēc nepieciešamības, izmantojot Pierīgas un Rīgas sabiedriskā transporta pieturas, apdzīvojuma blīvumu un pakalpojumu koncentrēšanās vietas. Tajos ir jānodrošina automašīnu stāvvietas, mobilitātes pakalpojumi, līdz punktiem, līdz sabiedriskā transporta pieturām jāizbūvē droša gājēju un velosipēdistu infrastruktūra;
- velosipēdu un gājēju infrastruktūra daudzveido pārvietošanās veidus ikdienā, īpaši attālumos līdz 5 km, kalpo atpūtai, veselības uzlabošanai un tūrismam. Vēlamā perspektīvā velosatiksmes struktūra ietver divu līmeņu gājēju un velosipēdu infrastruktūru;
- velosipēdu un gājēju infrastruktūra ir jābūvē mobilitātes punktos un līdz mobilitātes punktam tuvākajai apdzīvotajai vietai;
- ceļu, ielu, gājēju ceļu, velosipēdu ceļu, stāvlaukumu un citas transporta infrastruktūras būvniecība jāveic pēc ilgtspējīgiem standartiem un jāparedz elektrouzlādes infrastruktūru;
- jāattīsta tūrisma velomaršruti, nodrošinot norādes, satiksmes organizācijas pasākumus posmos, kur velomaršruts pietuvinās vai šķērsos valsts un pašvaldības autoceļus, informāciju par pakalpojumiem un iespēju robežās uzlabojot ceļu segumu (piemēram, meža ceļi u.tml.);
- autoceļiem, kas ir Ropažu novada velotīkla sastāvdaļa, piemēro ekonomiski pamatotus un autosatiksmes intensitātei atbilstošus satiksmes drošības pasākumus.

Ropažu novada attīstības programma 2022.–2028. gadam

Ropažu novada attīstības programma 2022.–2028. gadam (turpmāk – Ropažu novada AP) ir vidēja termiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā ir noteiktas vidēja termiņa prioritātes, rīcību virzieni un uzdevumi un īstermiņa pasākumi (rīcības plāns, investīciju plāns) Ropažu IAS izvirzīto ilgtermiņa stratēģisko uzstādījumu īstenošanai.

Vīzija: “Ropažu novads – spēcīga un saliedēta, pārtikušu novada iedzīvotāju kopiena, kura lepojas ar savu novadu, kurā ir izcili apstākļi dzīvošanai, darbam un atpūtai. Novads, kurā mijiedarbojas un savstarpēji savienojas lielpilsētas ātrums un lauku miers”. Ropažu novada attīstība balstās uz 3 stratēģiskiem mērķiem, un ir noteiktas 6 ilgtermiņa prioritātes un 7 vidēja termiņa prioritātes. Uz šo transporta plānu ir attiecināms stratēģiskais mērķis “**SM2 Savienotāks novads**”, kas ietver ilgtermiņa prioritāti “**IP3 Attīstīts transporta tīklojums un ilgtspējīga mobilitāte**” un vidēja termiņa prioritātes “**VP3 Daudzveidu mobilitāte (vai bezizmešu mobilitāte)**” un “**VP4 Transporta infrastruktūras attīstība**”.

No “**VP3 Daudzveidu mobilitāte**” (vai bezizmešu mobilitāte) izriet 2 uzdevumi – U1 un U2.

U1 Palielināt sabiedriskā transporta un dzelzceļa kā tā mugurkaula lietošanu ikdienas braucienos Rīgas metropolē

Atbilst rīcības virzieniem:

- mobilitātes punktu izveide pie dzelzceļa stacijām un pie galvenajiem ceļiem pirms iebraukšanas Rīgā;
- sabiedriskā transporta maršrutu tīkla attīstība Pierīgā.

U2 Palielināt velosipēdu un citu mikromobilitātes rīku lietošanu ikdienā

Atbilst rīcības virzieniem:

- sadarbība starptautisku, nacionālu un reģionālu velosipēdu ceļu izbūvē;
- lokālo gājēju un velosipēdu ceļu izbūve apdzīvotajās vietās un starp tām;
- gājēju un velosipēdu infrastruktūras attīstība mobilitātes punktos.

No “**VP4 Transporta infrastruktūras attīstība**” izriet 3 uzdevumi – U1, U2, U3.

U1 Attīstīt ceļu tīklu starp novada apdzīvotajām vietām un Rīgas metropoles pašvaldībām

Atbilst rīcības virzieniem:

- valsts autoceļu kvalitātes uzlabošana;
- pašvaldības ielu un ceļu tīkla attīstība.

U2 Uzlabot satiksmes drošību uz automaģistrālēm

Atbilst rīcības virzienam:

- valsts galveno autoceļu barjeras efekta mazināšana.

U3 Nodrošināt Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras un plānoto dzelzceļa staciju integrāciju Ropažu novada ceļu un apdzīvoto vietu ielu tīklā

Atbilst rīcības virzienam:

- pašvaldības publiskās infrastruktūras pārbūve Rail Baltica dzelzceļa integrācijai apdzīvoto vietu ielu tīklā un pašvaldību ceļu tīklā.

3.2 Vispārīga informācija

3.2.1 Iedzīvotāju izvietojums un to skaita izmaiņas

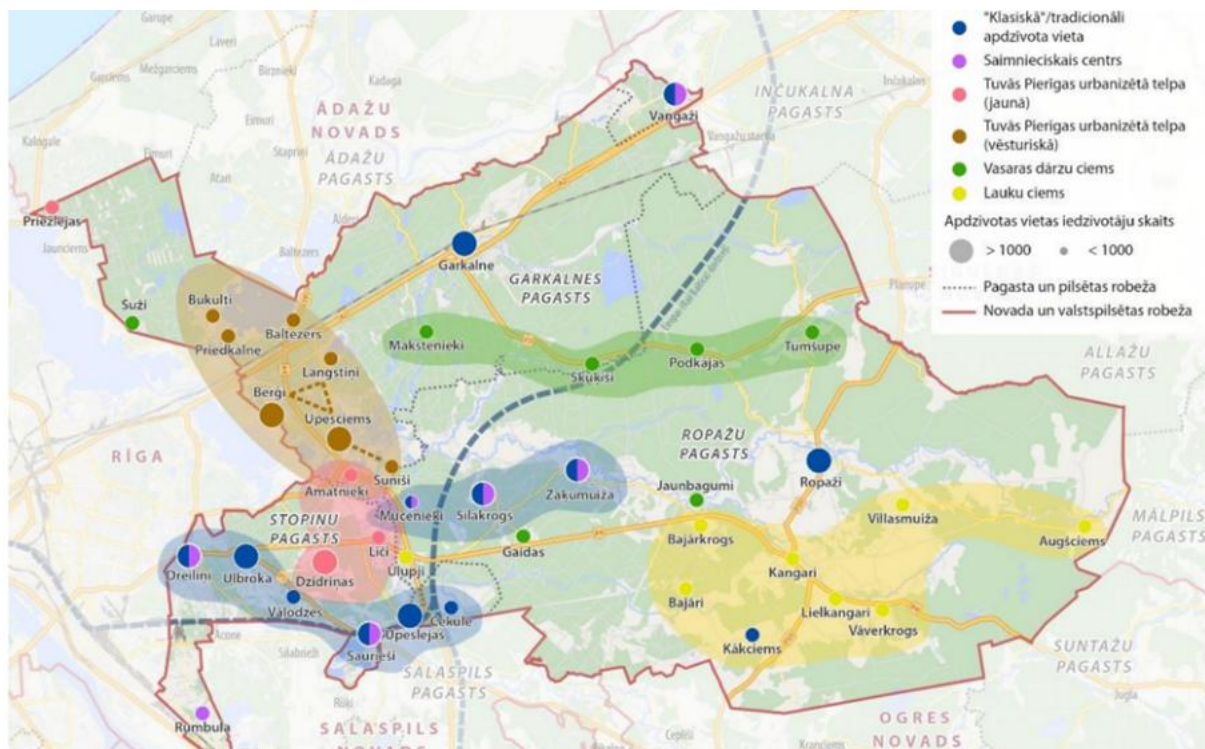
Ropažu novada apdzīvojuma tīklu raksturo daudzas nelielas, novada teritorijā izkļiedēti izvietotas apdzīvotās vietas, nav izteiktu centru. Apdzīvotās vietas ir krasi atšķirīgas – no nodrošinātām privātajām savrupmāju (villu) apbūves teritorijām līdz bijušajiem dārzu kooperātiem, kuros atsevišķiem mājokļiem nav pat elektrības pieslēguma.⁴

Ropažu novada apdzīvotās vietas ir iedalītas grupās pēc apdzīvoto vietu teritoriālajām saitēm, līdzīgām iezīmēm un kopējām interesēm (vajadzībām):

- **Tuvās Pierīgas urbanizētā telpa** – tuvās Pierīgas vēsturiskā apbūve ir Berģi, Langstiņi, Upesciems, Sunīši, Bukulti, Priedkalne, Baltezers, jaunā apbūve – Līči, Dzidriņas, Amatnieki, Priežlejas;
- **Tradicionālās apdzīvotas vietas** – apdzīvotās vietas, kas veidojušās vēsturiski, savā laikā bijušas ar administratīvām funkcijām, attīstījušās padomju laikā ar daudzdzīvokļu apbūvi, infrastruktūru, pakalpojumiem un uzņēmumiem: Garkalne, Vangaži, Ropaži, Zaķumuiža, Silakrogs, Mucenieki, Dreiliņi, Ulbroka, Upeslejas, Saurieši, Cekule;
- **Saimnieciskie centri** – apdzīvotās vietas ar nozīmīgu ražošanas funkciju: Rumbula, Saurieši, Vangaži, Dreiliņi, Zaķumuiža, Mucenieki un Silakrogs;
- **Vasaras dārzu ciemi** – padomju laikā izveidotās dārzkopības kooperatīvu teritorijas padomju saimniecību vai uzņēmumu darbiniekiem: Jaunbagumi, Bajāri, Gaidas, Kangari, Makstenieki, Podkājas, Skuķīši, Tumšupe un Sužu ciema daļa;

⁴ Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2038. gadam

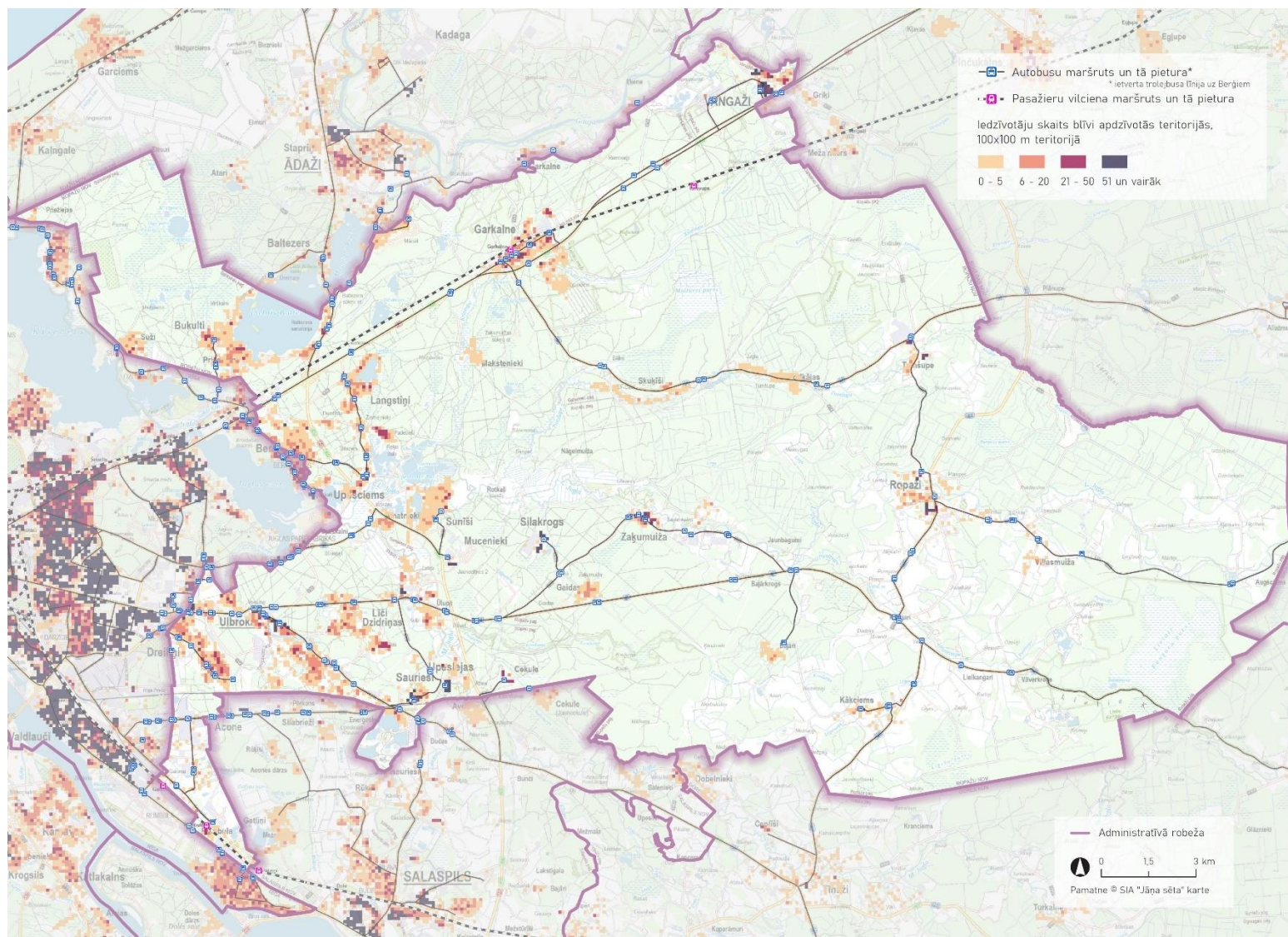
- **Lauku ciemi** – kādreizējo viensētu un padomju kolektīvo objektu apkārtņē veidojušās lauku privātmājas un saimniecības ar vēsturiskajiem ciemu nosaukumiem: Augšciems, Bajārkrogs, Kākiems, Lielkangari, Ūlupji, Vāverkrogs, Villasmuiža.



Attēls 4. Apdzīvoto vietu iedalījums grupās⁵

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem Ropažu novadā 2024. gadā sākumā dzīvoja 34 888 iedzīvotāji. Ropažu novadā deklarēto iedzīvotāju skaits sastādīja 36 553 iedzīvotāju. 13 746 iedzīvotāju dzīvoja Stopiņu pagastā, 10 364 iedzīvotāju – Garkalnes pagastā, 7 297 iedzīvotāju Ropažu pagastā un 3 184 iedzīvotāju – Vangāžos.

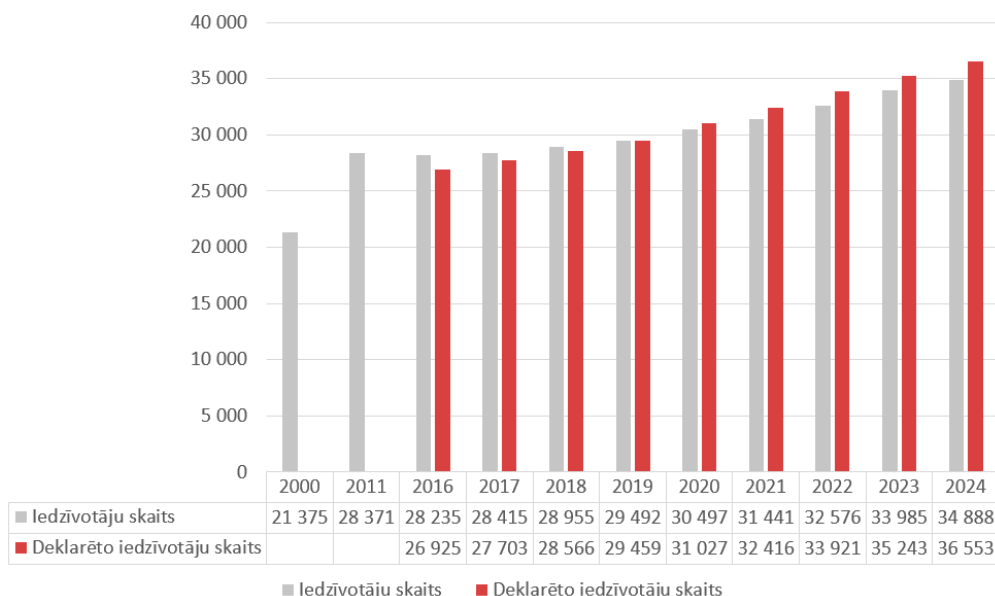
⁵ Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2038. gadam



Attēls 5. Iedzīvotāju izvietojums Ropazu novadā⁶

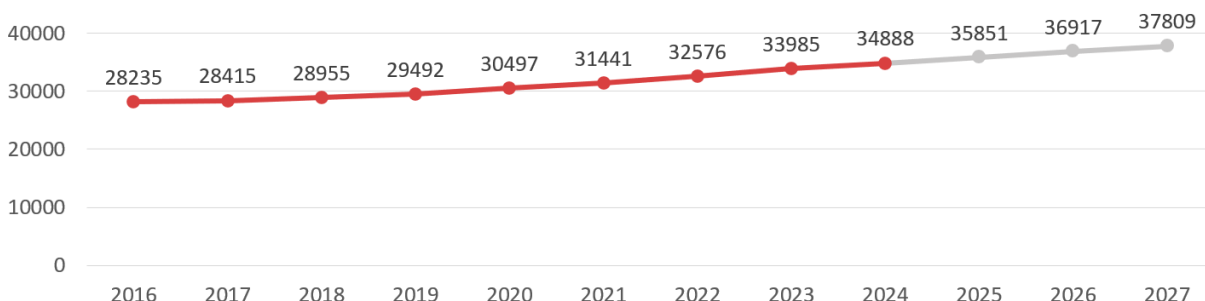
⁶ Centrālā statistikas pārvalde, Iedzīvotāju skaits reģionos, novados, pilsētās, pagastos, apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās; datu analīzes rīks – Visvaris

Salīdzinot ar 2000. gadu iedzīvotāju skaits Ropažu novadā pieaudzis par 13 513 iedzīvotājiem jeb 63%. Salīdzinot 2011. gadu ar 2016. gadu, iedzīvotāju skaits gandrīz nav mainījies. Tomēr kopš 2016. gada iedzīvotāju skaits stabili palielinās un ir pieaudzis par 6 517 iedzīvotājiem jeb 24%.



Attēls 6. Iedzīvotāju un deklarēto iedzīvotāju skaita izmaiņas Ropažu novadā no 2000. gada līdz 2024. gadam⁷

Iedzīvotāju skaita pieauguma temps Ropažu novadā būtiski palielinājies 2020. gadā. Ja no 2017. līdz 2019. gadam iedzīvotāju skaits katru gadu pieauga par mazāk nekā 2%, tad kopš 2020. gada (izņemot 2024. gadu) iedzīvotāju skaits katru gadu palielinājās par vairāk nekā 3%, savukārt, 2023. gadā par vairāk nekā 4%, tomēr 2024. gadā zem 3%. Gadījumā, ja iedzīvotāju skaita pieauguma temps Ropažu novadā saglabāsies, tad 2027. gadā iedzīvotāju skaits var pietuvoties 38 000.



Attēls 7. Ropažu novada iedzīvotāju skaita izmaiņas un prognoze⁸

Salīdzinot ar 2011. gadu, iedzīvotāju skaits procentuāli visvairāk ir samazinājies Vāverkrogā (–32%; –12 iedz.). Iedzīvotāju skaits ir samazinājies arī Tumšupē (–14%; –66 iedz.), Cekulē (–12%; –26 iedz.) un nedaudz Zaķumuižā (–5%; –49 iedz.), Augšciemā (–5%; –4 iedz.), Kākcimā (–1%; –3 iedz.) un Silakrogā (–0,3%; –4 iedz.). Pārējos ciemos, salīdzinot ar 2011. gadu, iedzīvotāju skaits ir palielinājies. Salīdzinot ar 2018. gadu iedzīvotāju skaita samazinājies tikai Zaķumuižā (–3%; –25 iedz.), Tumšupē (–6%; –25 iedz.) un Cekulē (–6%; –12 iedz.).

Salīdzinot ar 2011. gadu, iedzīvotāju skaits vairāk nekā divas reizes ir palielinājies Jaunbagumos (+200%; +10), Podkājās (+140%; +146), Dzidriņās (134%; +814), Bajārkrogā (+107%; +16) un Bajāros (+105%; +62). Nedaudz mazāk nekā divas reizes Bukultos (+96%; +647) un Skuķīšos (+91%; +145). Visos ciemos, kur, salīdzinot ar 2011. gadu, iedzīvotāju

⁷ Centrālā statistikas pārvalde, iedzīvotāju skaits reģionos, novados, pilsētās, pagastos, apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās; datu analīzes rīks – Visvaris

⁸ SIA “Grupā93” statistiskā prognoze

skaits ir palielinājies, iedzīvotāju skaita pieauguma dinamika saglabājas, arī salīdzinot ar 2018. gadu.

Tabula 1. Iedzīvotāju skaita izmaiņas Ropažu novada ciemos no 2000. gada līdz 2024. gadam⁹

Ciems	2000	2011	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Izmaiņas , 2024. – 2011.	Izmaiņa s, %	Izmaiņa s, 2024. – 2018.	Izmaiņas , %
Ulbroka	3 306	3 855	3 751	3 702	3 776	3 911	4 185	4 478	4 833	5 187	5 437	1582	41%	1 661	44%
Dzidriņas	108	609	790	832	876	970	1 085	1 162	1 219	1 344	1 423	814	134%	547	62%
Bukulti	143	676	759	830	899	932	1 046	1 109	1 174	1 246	1 323	647	96%	424	47%
Dreiliņi	223	1 395	1 430	1 408	1 460	1 508	1 566	1 690	1 765	1 823	1 895	500	36%	435	30%
Sunīši	50	596	626	661	682	706	757	809	825	893	962	366	61%	280	41%
Līči	522	733	798	828	850	857	922	979	1 016	1 079	1 097	364	50%	247	29%
Baltezers	365	495	508	531	542	561	603	649	702	739	806	311	63%	264	49%
Berģi	587	1 130	1 140	1 143	1 160	1 194	1 253	1 306	1 330	1 409	1 431	301	27%	271	23%
Garkalne	1 181	1 759	1 787	1 827	1 865	1 896	1 905	1 914	1 950	1 980	2 016	257	15%	151	8%
Upesciems	511	1 116	1 125	1 114	1 133	1 138	1 188	1 198	1 221	1 240	1 307	191	17%	174	15%
Gaidas	33	172	194	210	274	285	290	294	317	334	334	162	94%	60	22%
Podkājas	23	104	109	112	147	155	167	190	208	227	250	146	140%	103	70%
Skukīši	36	159	173	204	219	243	231	240	257	293	304	145	91%	85	39%
Saurieši	1 458	1 593	1 592	1 642	1 636	1 666	1 719	1 732	1 721	1 722	1 729	136	9%	93	6%
Langstiņi	408	742	741	730	759	765	768	780	820	842	849	107	14%	90	12%
Rumbula	274	343	356	351	364	390	416	430	441	429	445	102	30%	81	22%
Suži	5	270	277	269	260	275	304	294	319	345	370	100	37%	110	42%
Amatnieki	5	179	181	180	194	184	196	220	234	240	257	78	44%	63	32%
Upeslejas	1 123	1 240	1 221	1 227	1 210	1 203	1 248	1 291	1 309	1 311	1 316	76	6%	106	9%
Bajāri	12	59	77	74	87	96	98	104	105	120	121	62	105%	34	39%
Makstenieki	41	105	114	124	129	137	136	136	152	150	151	46	44%	22	17%
Villasmuiža	140	149	145	146	150	154	166	182	185	193	190	41	28%	40	27%
Ropaži	1 481	1 490	1 513	1 503	1 495	1 502	1 505	1 502	1 522	1 518	1 529	39	3%	34	2%
Kangari	65	109	100	112	102	107	107	112	122	129	130	21	19%	28	27%
Ūlupji	54	54	48	58	61	59	58	70	77	70	73	19	35%	12	20%
Priežlejas	27	39	33	37	38	36	38	44	45	50	55	16	41%	17	45%
Bajārkrogs	5	15	19	19	23	22	23	23	24	27	31	16	107%	8	35%
Mucenieki	748	700	602	581	589	578	579	572	547	599	714	14	2%	125	21%
Jaunbagumi	–	5	5	5	5	16	17	17	19	17	15	10	200%	10	200%
Rotkaļi	14	13	15	14	18	19	22	23	23	22	23	10	77%	5	28%
Priedkalne	117	263	236	231	234	233	242	241	252	259	270	7	3%	36	15%
Lielkangari	43	38	33	38	42	40	40	37	37	40	44	6	16%	2	5%
Kārciems	215	239	223	214	221	217	216	221	233	230	236	–3	–1%	15	7%
Silakrogs	820	1 248	1 123	1 150	1 150	1 152	1 139	1 139	1 226	1 239	1 244	–4	–0,3%	94	8%
Augšciems	51	73	60	62	64	65	61	64	69	66	69	–4	–5%	5	8%
Vāverkrogs	29	37	27	23	22	24	25	24	22	24	25	–12	–32%	3	14%
Cekule	155	216	204	204	202	200	194	189	193	202	190	–26	–12%	–12	–6%
Zaķumuiža	1 006	956	946	914	932	919	911	895	898	889	907	–49	–5%	–25	–3%

⁹ Centrālā statistikas pārvalde, Iedzīvotāju skaits reģionos, novados, pilsētās, pagastos, apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās

Tumšupe	418	465	431	428	424	414	394	385	396	405	399	-66	-14%	-25	-6%
---------	-----	------------	-----	-----	------------	-----	-----	-----	-----	-----	------------	-----	------	-----	-----

Tabula 2. Iedzīvotāju skaita izmaiņas Ropažu novada pagastos no 2000. gada līdz 2024. gadam¹⁰

	2000	2011	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Izmaiņas , 2024. – 2011.	Izmaiņas , %	Izmaiņa s, 2024. – 2018.	Izmaiņa s, %
Garkalnes pagasts	3 731	7 769	7 943	8 120	8 347	8 547	8 921	9 197	9 525	9 937	10 364	2 595	33%	2 017	24%
Ropažu pagasts	6 174	6 904	6 638	6 645	6 805	6 831	6 834	6 867	6 968	7 100	7 297	393	6%	492	7%
Stopiņu pagasts	7 298	10 096	10 256	10 310	10 495	10 835	11 460	12 098	12 683	13 291	13 746	3 650	36%	3 251	31%
Vangaži	4 172	3 602	3 398	3 340	3 308	3 279	3 282	3 279	3 271	3 240	3 184	-418	-12%	-124	-4%
Ropažu novads	21 375	28 371	28 235	28 415	28 955	29 492	30 497	31 441	32 576	33 985	34 888	6 517	23%	5 933	20%

Iedzīvotāju skaita pieauguma temps Ropažu pagastā ir ievērojami zemāks nekā Garkalnes un Stopiņu pagastos. Ja kopš 2011. gada iedzīvotāju skaits Stopiņu pagastā palielinājies par 36% jeb 3 650 iedzīvotājiem un Garkalnes pagastā par 33% jeb 2 595 iedzīvotājiem, tad Ropažu pagastā tikai par 6% jeb 393 iedzīvotājiem. Vangažos iedzīvotāju skaits samazinās, un salīdzinot ar 2011. gadu tas ir samazinājies par 12% jeb 418 iedzīvotājiem.

3.2.2 Pakalpojumi

Izglītība

Ropažu novadā kopā ir piecas pašvaldības pirmsskolas izglītības iestādes, pie četrām vispārējās izglītības iestādēm iekārtotas pirmsskolas izglītības grupas un 8 privātās pirmsskolas izglītības iestādes. Pirmsskolas izglītība pieejama kopumā 15 novada apdzīvotajās vietās. Novadā ir viena sākumskola – Upesleju sākumskola. Pamatizglītību var saņemt Berģu Mūzikas un mākslas pamatskolā (Upesciemā), Garkalnes Mākslu un vispārīzglītojošā pamatskolā, Ropažu vidusskolā (Zaķumuižā un Ropažos), Ulbrokas vidusskolā, Vangažu vidusskolā un Stopiņu pamatskolā (Sauriešos). Novadā ir trīs vidusskolas – Ulbrokas vidusskola, Ropažu vidusskola un Vangažu vidusskola. Profesionālās ievirzes izglītību mūzikā un mākslā var saņemt Garkalnes Mākslu un vispārīzglītojošā pamatskolā, Ropažu Mūzikas un mākslas skola "Rodenpois", Berģu Mūzikas un mākslas pamatskolā (Upesciemā), Vangažu Mūzikas un mākslas skolā un Ulbrokas Mūzikas un mākslas skolā. Novadā ir speciālās izglītības iestāde – Gaismas pamatskola (Rumbulā).

Kultūra

Ropažu novada pašvaldībā ir sešas bibliotēkas – Ulbrokā, Garkalnē, Upesciemā, Vangažos, Sauriešos un Ropažos ar filiālbibliotēku Zaķumuižā un četriem grāmatu izsniegšanas punktiem dienas centros. Četri kultūras centri – Ulbrokā, Berģos, Vangažos un Ropažos ar filiāli Zaķumuižā.

Sports

Novadā ir trīs pašvaldības sporta iestādes, kuras apsaimnieko pašvaldības sporta infrastruktūru un organizē sporta dzīvi pagastos un Vangažu pilsētā. Sporta bāzes ir arī pie izglītības iestādēm vai pie citām iestādēm Vangažos, Ropažos, Zaķumuižā, Upeslejās, Upesciemā, Garkalnē, Ulbrokā un Sauriešos. Brīvpieejas sporta laukumi ir Silakrogā, Kākcimā, Tumšupē, Muceniekos, Līčos, Cekulē, Upeslejās un Baltezerā.

Veselības aprūpe

Veselības centrs "Baltezers", pašvaldības aģentūra "Stopiņu ambulance", kā arī 15 ģimenes ārstu un 6 zobārstu prakses. Stopiņu pagasta Upeslejās atrodas Rīgas Austrumu klīniskās

¹⁰ Centrālā statistikas pārvalde, Iedzīvotāju skaits reģionos, novados, pilsētās, pagastos, apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās

universitātes slimnīcas stacionārs "Tuberkulozes un plaušu slimību centrs" ar 300 gultasvietām.

Sociālie pakalpojumi

Pašvaldības sociālais dienests, pieci radošās attīstības centri Stopiņu pagastā, četri multifunkcionālie centri Ropažu pagastā, dienas centrs Vangažos un divi dienas centri Garkalnes pagastā, biedrību un privātā sektora sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas pakalpojumi, tostarp biedrības "Latvijas Sarkanais Krusts" centrs pie Patvēruma meklētāju centra Muceniekos pilngadīgām personām – bēgļiem un personām, kas ieguvušas alternatīvo statusu. Ropažos atrodas valsts sociālās aprūpes centra "Zemgale" filiāle "Ropaži" pilngadīgām personām ar invaliditāti un fiziska rakstura traucējumiem un personām ar garīga rakstura traucējumiem.

Drošība un sabiedriskā kārtība

Pašvaldības policija atrodas Stopiņu, Garkalnes un Ropažu pagastos un Vangažu pilsētā. Ropažu novada pašvaldība sadarbojas ar Inčukalna brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrību, kas kopā ar Valsts ugunsdzēsības dienestu izbrauc uz izsaukumiem Vangažu, Garkalnes un Ropažu pagasta teritorijās

Komercpakalpojumi

Komercpakalpojumu sektors (veikali, degvielas un gāzes uzpildes staciju tīkls, bankomāti, pakomāti, aptiekas un citi pakalpojumu objekti) ir attīstīts pamatā tikai desmit apdzīvotajās vietās: Baltezers, Berģi (Rīgas teritorijā, pie pagasta pārvaldes), Dreiliņi, Garkalne, Langstiņi, Līči, Ropaži, Saurieši, Ulbroka, Upesciems, Upeslejas, Vangaži un Zaķumuiža.

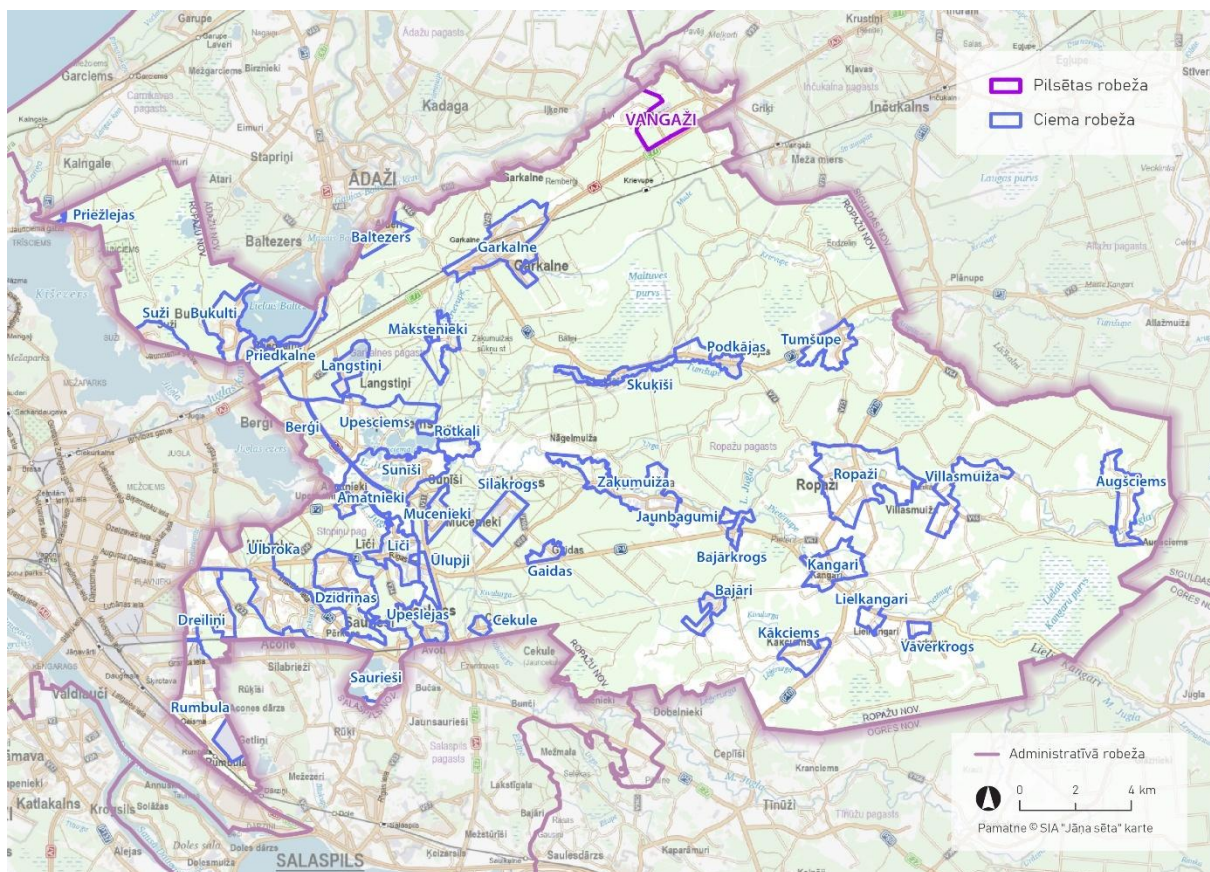
Apdzīvoto vietu iedalījums attīstības un pakalpojumu centros nosaka publisko pakalpojumu nodrošinājumu:

Novada nozīmes **attīstības un pakalpojumu centri** ir Ulbrokas pilsēta, Ropaži, Vangažu pilsēta, Upesciems, Garkalne, kuros ir jāattīsta novada nozīmes vispārējās izglītības, veselības aprūpes, sporta, kultūras un sociālie pakalpojumi, centralizēti komunālie pakalpojumi atbilstoši apdzīvotās vietas un apkopes teritorijas mērogam (iedzīvotāju skaitam).

Vietējās nozīmes attīstības un pakalpojumu centri ir Zaķumuiža, Silakrogs, Līči, Dreiliņi, Berģi, Baltezers, Saurieši, Upeslejas. Tajos ir jāattīsta vispārējās izglītības, veselības aprūpes, sporta, kultūras un sociālie pakalpojumi, centralizēti komunālie pakalpojumi, ņemot vērā pakalpojumu lokālo raksturu.

Pārējos ciemos (Langstiņi, Mucenieki, Cekule, Kākciems, Tumšupe, Rumbula, Sunīši, Bukulti, Priedkalne, Priežlejas, Dzidriņas, Amatnieki, Skuķīši, Podkājas, Makstenieki, Jaunbagumi, Suži, Gaidas, Bajārkrogs, Bajāri, Kangari, Lielkangari, Vāverkrogs, Augšciems, Villasmuiža un Ūlupji) ir jāattīsta komunālie pakalpojumi un publiskā infrastruktūra, jāmazina apbūves ārpus centralizētajiem inženiertīkliem radītais piesārņojums, kā arī jāveido vietējie pakalpojumi, ja ir pamatota nepieciešamība, piemēram pirmsskolas izglītības iestādes, jauniešu interešu centri, sociālās rehabilitācijas un aprūpes dienas centri.¹¹

¹¹ Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.–2038. gadam



Attēls 8. Apdzīvotās vietas Ropažu novadā

3.3 Transporta infrastruktūra

3.3.1 Ielu un ceļu tīkls

Ropažu novadu šķērso:

- 3 valsts galvenie autoceļi:
 - A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži), no 0,000 līdz 2,590 km;
 - A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene), no 12,405 līdz 30,800 km;
 - A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne), no 0,000 līdz 12,090 km;
- 5 valsts reģionālie autoceļi:
 - P2 Juglas papīrfabrikas ciemats–Upesciems, no 0,000 līdz 2,727 km;
 - P3 Garkalne–Alaukstis, no 0,000 līdz 17,960 km;
 - P4 Rīga–Ērgļi, no 5,726 līdz 37,096 km;
 - P4 Rīga–Ērgļi, no 37,096 līdz 38,721 km;
 - P5 Ulbroka–Ogre, no 0,000 līdz 6,480 km;
 - P10 Inčukalns–Ropaži–Ikšķile, no 14,970 līdz 31,860 km;
- 16 valsts vietējie autoceļi:
 - V31 Pievedceļš Muceniekiem, no 0,000 līdz 1,210 km;
 - V32 Dreiliņi – Acones stacija, no 0,000 līdz 3,925 km;
 - V33 Saurieši – Salaspils, no 0,000 līdz 0,535 km;
 - V34 Līči – Upeslejas, no 0,000 līdz 3,022 km;
 - V35 Šķīrotava – Saurieši, no 1,740 līdz 3,350 km un no 8,360 līdz 8,840 km;
 - V36 Juglas papīrfabrikas ciemats – Ulbroka, no 0,000 līdz 2,224 km;
 - V46 Ādaži – Garkalne, no 4,539 līdz 11,540 km;
 - V49 Garkalne–Ošlauki, no 0,000 līdz 3,359 km;
 - V50 Baltezers–Āņi–Lapmeži, no 0,000 līdz 11,000 km;
 - V54 Pievedceļš Langstiņiem, no 0,000 līdz 1,441 km;

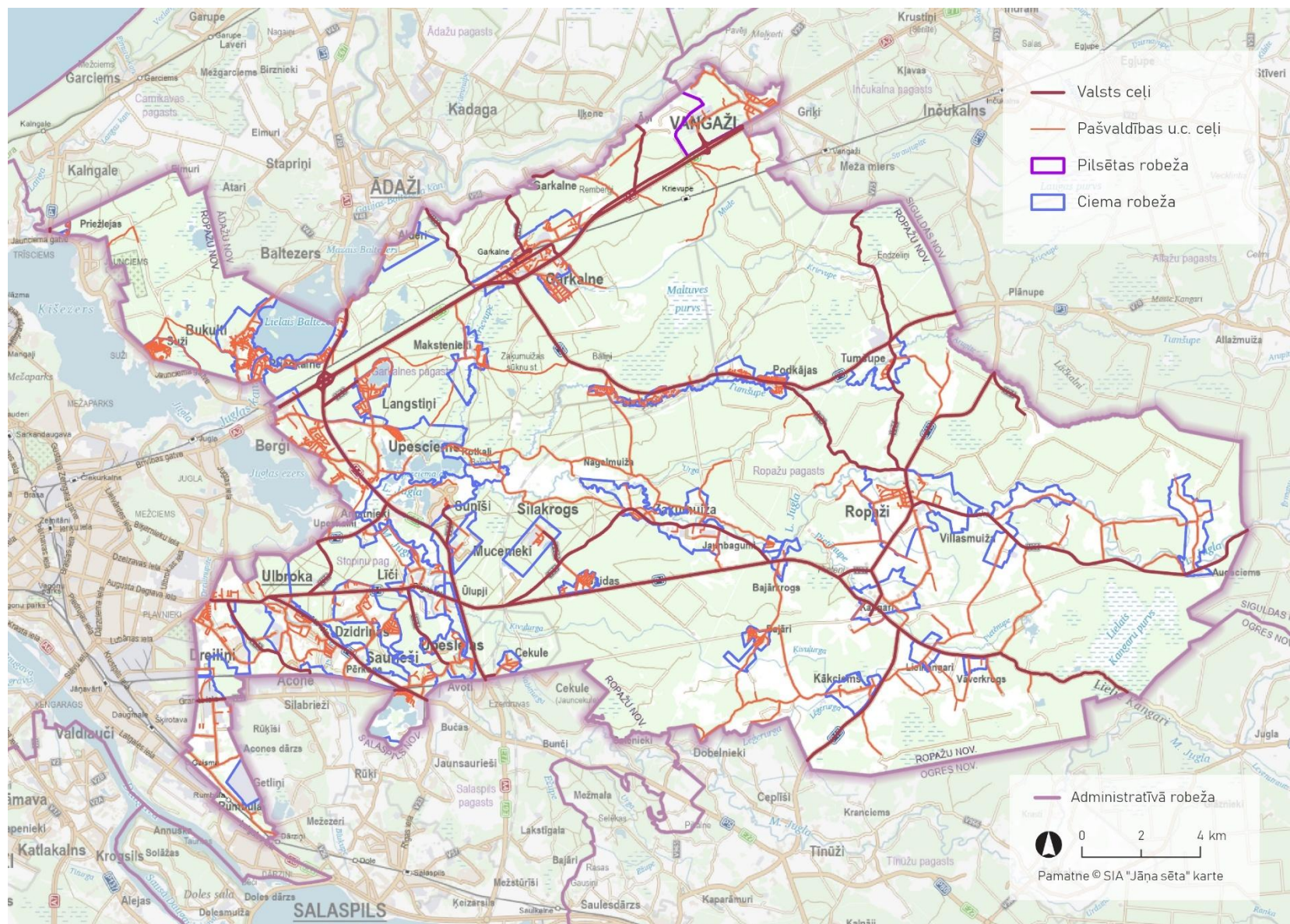
- V64 Pievedceļš Gaitiņu karjeram, no 0,000 līdz 1,752 km;
- V66 Sidgunda–Ropaži, no 0,000 līdz 20,260 km;
- V67 Pietāni–Purmaļi, no 0,000 līdz 1,200 km;
- V68 Dāvidi–Zaķumuiža–Bajārkrogs, no 0,000 līdz 10,800 km;
- V74 Ropaži–Raunas, no 0,000 līdz 5,746 km;
- V75 Ropaži–Griķukrogs, no 0,000 līdz 16,065 km;

Valsts galvenais autoceļš A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži) šķērso Garkalnes pagasta teritoriju rietumu daļā. Valsts galvenais autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) šķērso Garkalnes pagastu visā tā garumā, kā arī pagastā ietilpstošo Berģu un Garkalnes ciemu un robežojas ar Vangažu pilsētu. Valsts galvenais autoceļš A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne) šķērso visus trīs novada pagastus, kā arī šķērso vai tieši robežojas ar 4 ciemiem – Berģiem, Upesciemu, Amatniekiem un Sunīšiem.

Ropažu novada pašvaldības ceļu un ielu kopējais garums 2023. gada sākumā bija 614 km. Vairāk kā puse jeb 59% valsts un pašvaldības ceļu un ielu ir ar šķembu un grants segumu.¹² Valsts un pašvaldības autoceļu stāvoklis nav apmierinošs un to nepieciešams uzlabot.

Novadā ir izveidots sabiedriskā transporta tīkls, kas sasaista Ropažu novada nozīmes un vietējas nozīmes centrus ar Rīgu. Detalizētāku sabiedriskā transporta vērtējumu novadā skatīt apakšnodaļā “Sabiedriskais transports”.

¹² Centrālā statistikas pārvalde



Attēls 9. Ropazu novada esošā transporta infrastruktūra

3.3.2 Ielu un ceļu kategorijas

Ropažu novadā pēc administratīvās reformas tika apvienoti Ropažu novads, Garkalnes novads, Stopiņu novads un Inčukalna novada Vangažu pilsēta. Ielu klasifikācija novados pirms apvienošanas tika risināta ar atšķirīgu pieeju, piemēram, klasificējot ielas atbilstoši uzturēšanas klasei.

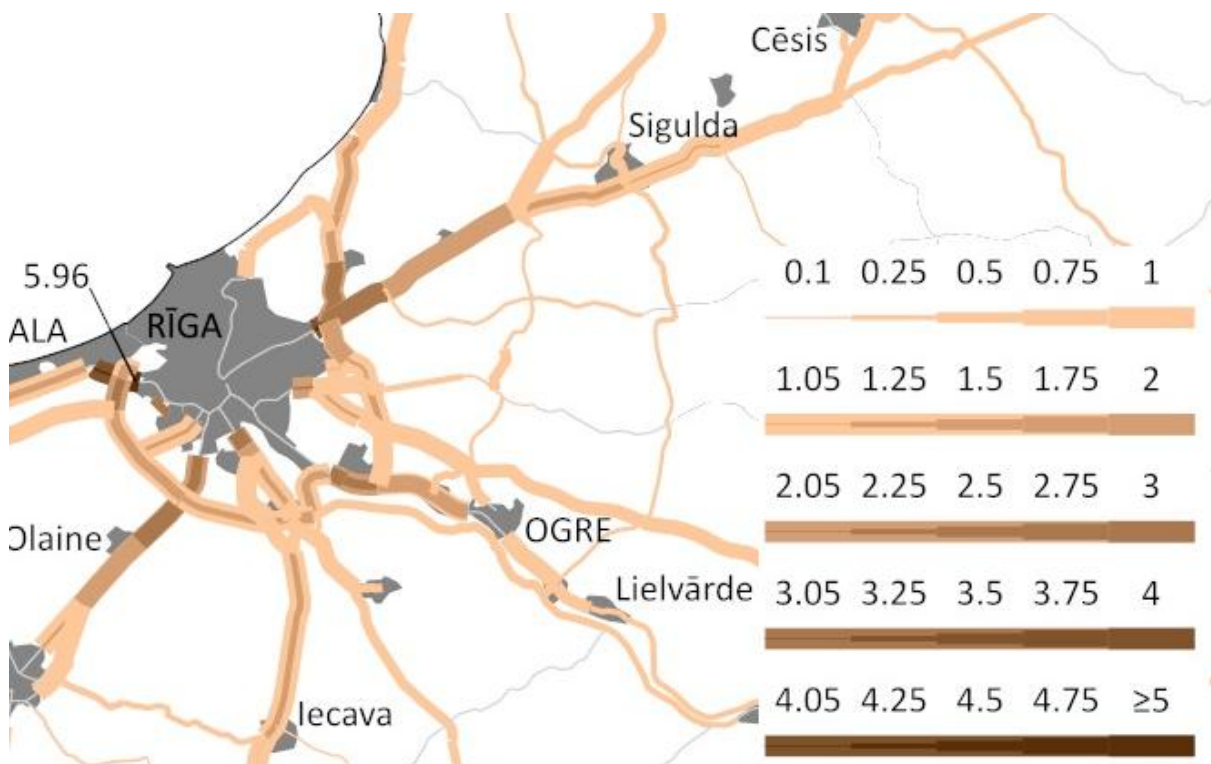
Garkalnes novadā ielas tika klasificētas izdalot tikai 3 kategorijas – B, C un D.

Stopiņu novada Stopiņu pagastam ielas klasificētas 4 kategorijās – B, C, D un E.

Vangažu pilsētai ielas tika iedalītas pēc kategoriju grupām – maģistrālas nozīmes iela, pilsētas nozīmes maģistrālā iela, vietējas nozīmes iela un mikrorajona nozīmes maģistrālā iela.

3.3.3 Satiksmes intensitāte

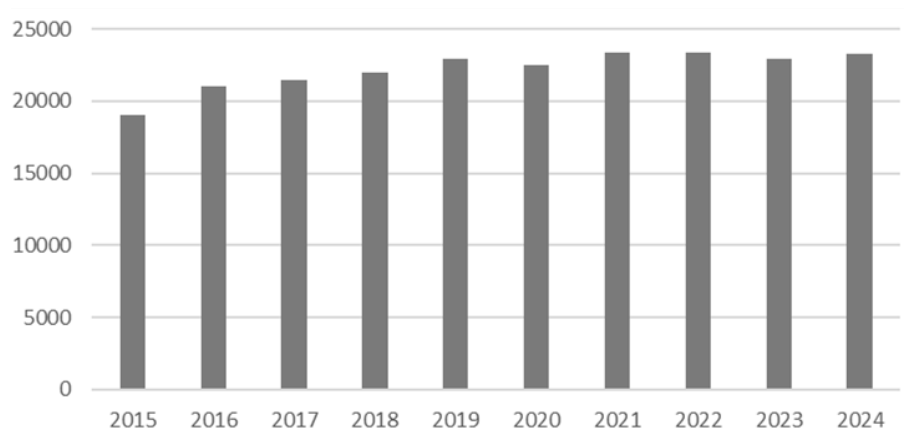
Galvaspilsētas Rīgas tuvums, kā arī fakts, ka Ropažu novadu šķērso 3 valsts galveno autoceļu posmi, kā arī 5 valsts reģionālie autoceļi, Ropažu novada teritorijas rietumu daļā tiek ģenerētas lielas satiksmes plūsmas. Tāpat arī Pierīgas aglomerācija, kā arī ciemu attīstība Ropažu novadā rada izaicinājumu satiksmes infrastruktūrai un rada ietekmi uz satiksmes drošību šajā apgabalā. Atbilstoši VSIA "Latvijas Valsts ceļi" datiem visintensīvākā satiksme ir valsts galveno autoceļu A1, A2 un A4 posmos (10–40 tūkst. automašīnu diennaktī), kam seko reģionālie autoceļi P4 un P5, kur vidējā diennakts satiksmes intensitāte ir aptuveni 3000 transportlīdzekļu.



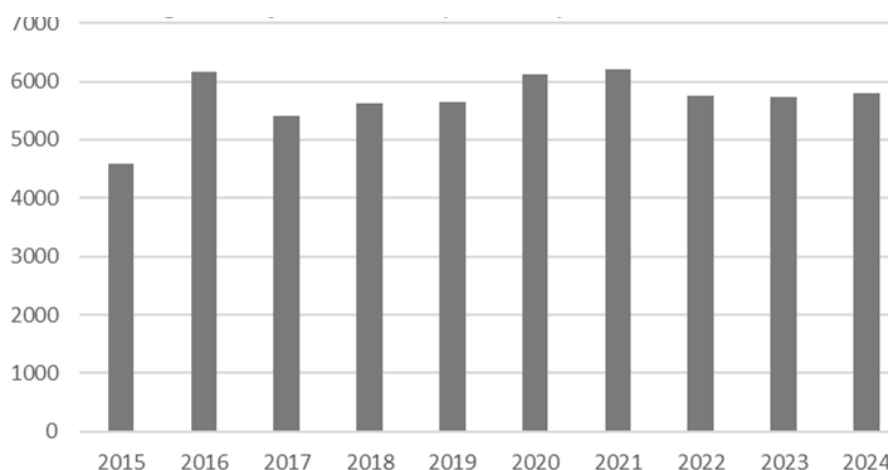
Attēls 10. Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte (10000 automašīnu diennaktī) valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos 2023. gadā¹³

Atbilstoši VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pieejamajai informācijai par pēdējiem 10 gadiem valsts galvenajos autoceļos ir tendence satiksmes intensitātes nelielam pieaugumam. Savukārt valsts reģionālo autoceļu posmos Ropažu novadā no 2015. līdz 2021. gadam bija novērojams intensitātes pieaugums, bet pēdējos 3 gados novērojuma intensitātes stagnācija. Neskatoties uz to, satiksmes intensitāte ir vērtējama kā augsta un turpmākajos gados nav pazīmes, ka automobilizācijas līmenis samazināsies un intensitāte būtiski kritīsies.

¹³ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un Centrālā statistikas pārvalde



Attēls 11. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem Ropažu novadā

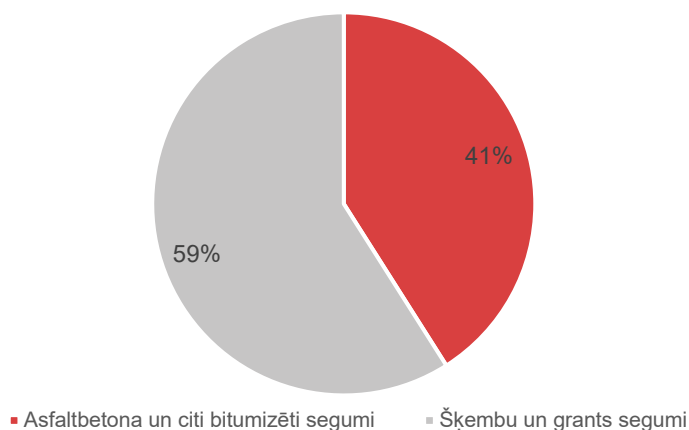


Attēls 12. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts reģionālajiem autoceļiem Ropažu novadā

3.3.4 Ielu un ceļu kvalitāte

Atbilstoši Centrālā statistikas pārvalde datiem valsts un pašvaldību autoceļu un pašvaldību ielu kopgarums 2023. gada beigās Ropažu novadā bija 614 km, no kuriem asfaltbetona un citi bitumizētie segumi sastāda 254 km (tai skaitā pašvaldības ielas 88 km), bet šķembu un grants segumi sastāda 360 km (tai skaitā pašvaldības ielas 104 km).

Ropažu novadā ielu un ceļu kvalitāte ir nevienmērīga. Ņemot vērā, ka novadā ir skaitliski liela nesaistīto segumu (šķembas, grants) kilometrāžu, arī vidējā ielu un ceļu seguma kvalitāte ir viduvēja vai zema. Savukārt ņemot vērā lielo satiksmes intensitāti uz asfaltētajiem segumiem, to ikdienas uzturēšanai jāvelta vairāk gan darba, gan finansiālie resursi.



Attēls 13. Ielu un ceļu segumu sadalījums (%) Ropažu novadā

3.3.5 Sabiedriskais transports

Tiesības lemt par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu reģionālās nozīmes maršrutos ir Sabiedriskā transporta padomei, kas ir Satiksmes ministrijas institucionālā pārraudzībā esoša koleģiāla institūcija.¹⁴ VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta padomes uzdevumā organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos. Rīgas plānošanas reģiona kompetencē ir:

- sagatavot un sniegt priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā;
- noskaidrot un apkopot plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu reģionā;
- apsekot pieturvietas plānošanas reģiona teritorijā un sniegt priekšlikumus par to nepieciešamību, izbūvi un iekļaušanu maršrutu kustības sarakstos vai maršrutu aprakstos.

Ropažu novads ietilpst Pierīgas urbanizētajā telpā un tajā notiek aktīva savrupmāju būvniecība, attīstās ražošanas un loģistikas uzņēmumi, pieaug iedzīvotāju skaits, kas saistīts ar novada novietojumu tiešā galvaspilsētas tuvumā, Rīgas metropoles areālā. Pieaugot iedzīvotāju skaitam, svārstmigrācijas apjomiem, uzņēmējdarbībai un migrācijai novada robežās, pieaug pieprasījums pēc ērtiem un funkcionāliem sabiedriskā transporta savienojumiem.

Galvaspilsētas tuvuma un novada straujās attīstības dēļ ir būtiski attīstīt efektīvus dažādu sabiedriskā transporta veidus un mobilitātes punktus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu iedzīvotāju pārvietošanos gan novada ietvaros, gan uz galvaspilsētu un kaimiņu pašvaldībām.

Pasažieru pārvadājumus ar autobusu Ropažu novada teritorijā veic dažādi pakalpojumu sniedzēji, nodrošinot pārvadājumus starp apdzīvotām vietām novada ietvaros, uz blakus novadiem un Rīgu. Autobusu pārvadājumus novadā veic reģionālas nozīmes starppilsētu maršrutu pārvadātājs AS "Nordeka", AS "CATA", SIA "Galss Buss", SIA "Liepājas autobusu parks", SIA "Norma-A" un SIA "VTU Valmiera", vietējas nozīmes un starppilsētu maršrutu pārvadātājs SIA "Latvijas Sabiedriskais Autobuss", kā arī SIA "Rīgas Satiksme", kas nodrošina autobusu un trolejbusu pārvadājumus starp Rīgu un vairākiem Ropažu novada ciemiem.^{15, 16}

Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek nodrošināti šādos maršrutos (novada teritorijā atrodas pieturvietas):

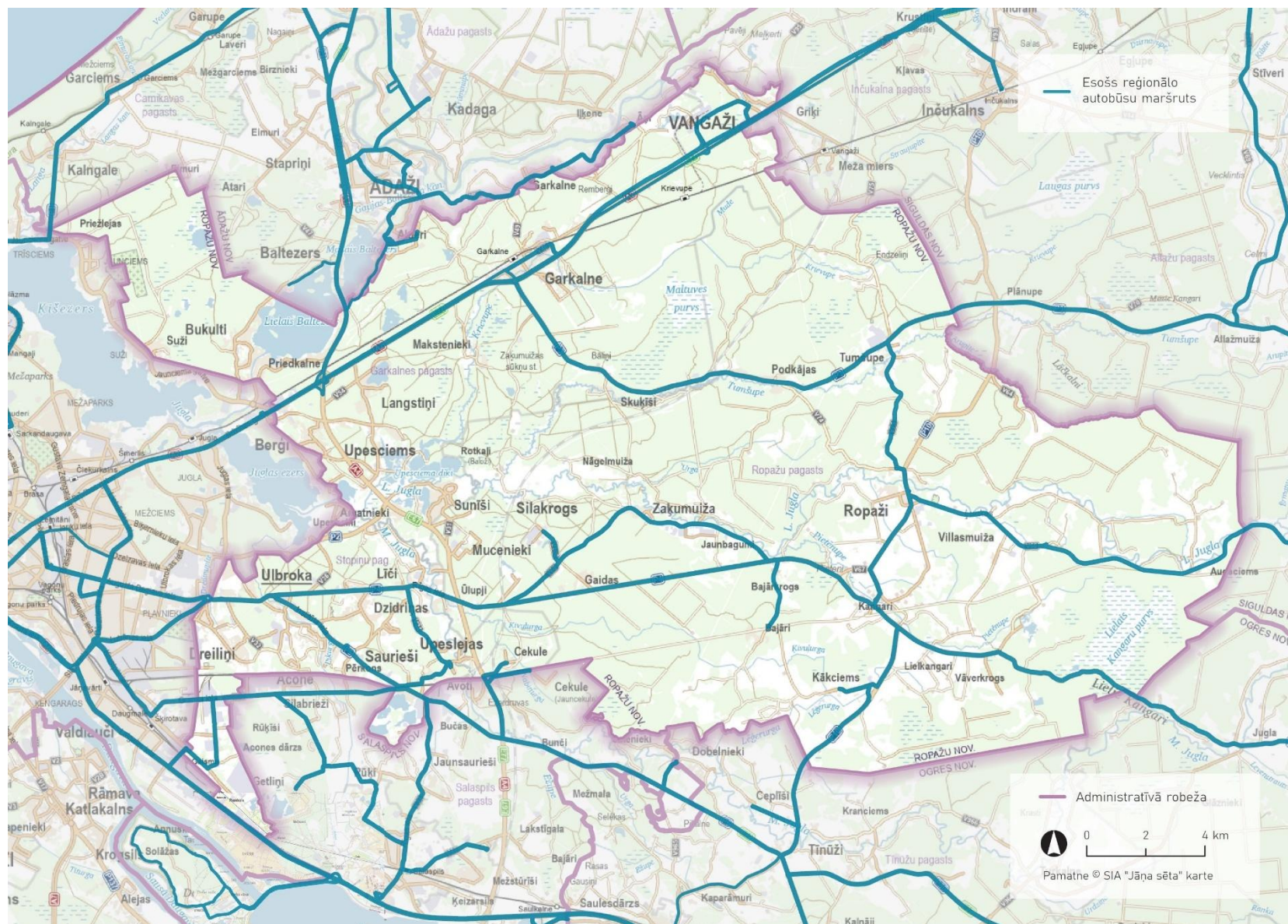
- AS "Nordeka" 11 maršrutos:
 - 5530 – Rīga – TEC–2 – Saurieši – Jauncekle – Cekule;
 - 5777 – Rīga – DS Getliņi – Salaspils;
 - 5835 / + – Salaspils – Daugavas muzejs – TEC – 2 – Saulkalne;
 - 5836 – Rīga – Saurieši – Salaspils;
 - 6827 – Rīga – Saurieši – Upeslejas;
 - 6829 / + – Rīga – Ropaži;
 - 6830 – Rīga – Juglas iecirknis;
 - 6831 – Rīga – Kākciems;
 - 6835 – Rīga – Upeslejas – Jauncekle;
- AS "CATA" 21 maršrutā:
 - 5612 – Rīga – Garkalne – Ragana – Krimulda – Sigulda;
 - 6251 / + – Rīga – Zaķumuiža – Ropaži – Tumšupe – Allaži – Sigulda;
 - 6255 – Rīga – Sigulda;
 - 6724 – Rīga – Garkalne – Sēja – Pabaži – Saulkrasti;
 - 6826 – Rīga – Garkalne – Vangaži;
 - 6992 / + – Rīga – Garkalne – Tumšupe – Mālpils

¹⁴ Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums

¹⁵ Informācija no Ropažu novada mājas lapas, <https://www.ropazi.lv/lv/sabiedriskais-transport>

¹⁶ VSIA "Autotransporta direkcija", 2024

- 7179 – Rīga – Kursīši – Saulkrasti;
- 7514 – Rīga – Saulkrasti – Ainaži;
- 7516 – Rīga – Saulkrasti – Tūja – Limbaži;
- 7624 – Rīga – Sigulda – Bērzkrogs – Taurene – Jaunpiebalga;
- 7660 – Rīga – Ragana – Lēdurga – Limbaži;
- 7661 – Rīga – Ragana – Limbaži – Aloja – Ainaži;
- 7662 – Rīga – Sigulda – Cēsis – Madona;
- 7663 – Rīga – Ragana – Limbaži;
- 7664 – Rīga – Sigulda – Bērzkrogs – Vecpiebalga – Cesvaine;
- 7730 – Rīga – Sigulda – Cēsis;
- 7731 – Rīga – Sigulda – Āraiši – Cēsis;
- 7732 – Rīga – Sigulda – Līgatne – Skujene – Vecpiebalga – Jaunpiebalga;
- 7748 – Rīga – Garkalne – Mālpils – Nītaure – Zaube;
- SIA “Galss Buss” 1 maršrutā:
 - K6317 – Rīga – Salaspils;
- SIA “Liepājas autobusu parks” 5 maršrutos:
 - 5416 – Ogre – Tīnūži – Kārkliems – Ropaži (aprūpes centrs);
 - 7227 – Rīga – Ulbroka – Saurieši – Tīnūži – Ogre;
 - 7788 – Rīga – Salaspils – Ogre;
 - 7964 / + – Rīga – Lielkangari – Suntaži – Ērgļi;
- SIA “Norma-A” 8 maršrutos:
 - 7618 – Rīga – Sigulda – Velēna – Gulbene;
 - 7905 – Rīga – Sigulda – Smiltene – Vidaga – Jaunlaicene – Alūksne;
 - 7906 – Rīga – Sigulda – Smiltene – Ape – Alūksne;
 - 7908 – Rīga – Sigulda – Rauna – Smiltene – Gaujiena;
 - 7910 – Rīga – Sigulda – Smiltene – Gulbene – Balvi;
 - 7911 – Rīga – Sigulda – Gulbene – Balvi – Viļaka – Žituri;
 - 7912 – Rīga – Sigulda – Gulbene – Balvi – Viļaka – Baltinava;
 - 7968 – Rīga – Sigulda – Vecpiebalga – Madona;
- SIA “VTU Valmiera” 4 maršrutos:
 - 7599 – Rīga – Ragana – Valmiera;
 - 7743 – Rīga – Ragana – Valmiera – Rūjiena;
 - 7744 – Rīga – Ragana – Valmiera – Mazsalaca – Rūjiena;
 - 7902 – Rīga – Sigulda – Rauna – Smiltene;
- SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” 4 maršruti –
 - 5269 – Baltezers – Alderi – Ādažu centrs;
 - 6822 – Rīga – Ādaži – Podnieki – Garkalne;
 - 6824 – Rīga – Ādaži – Carnikava;
 - 6821 – Rīga – Ādaži – Kadaga.

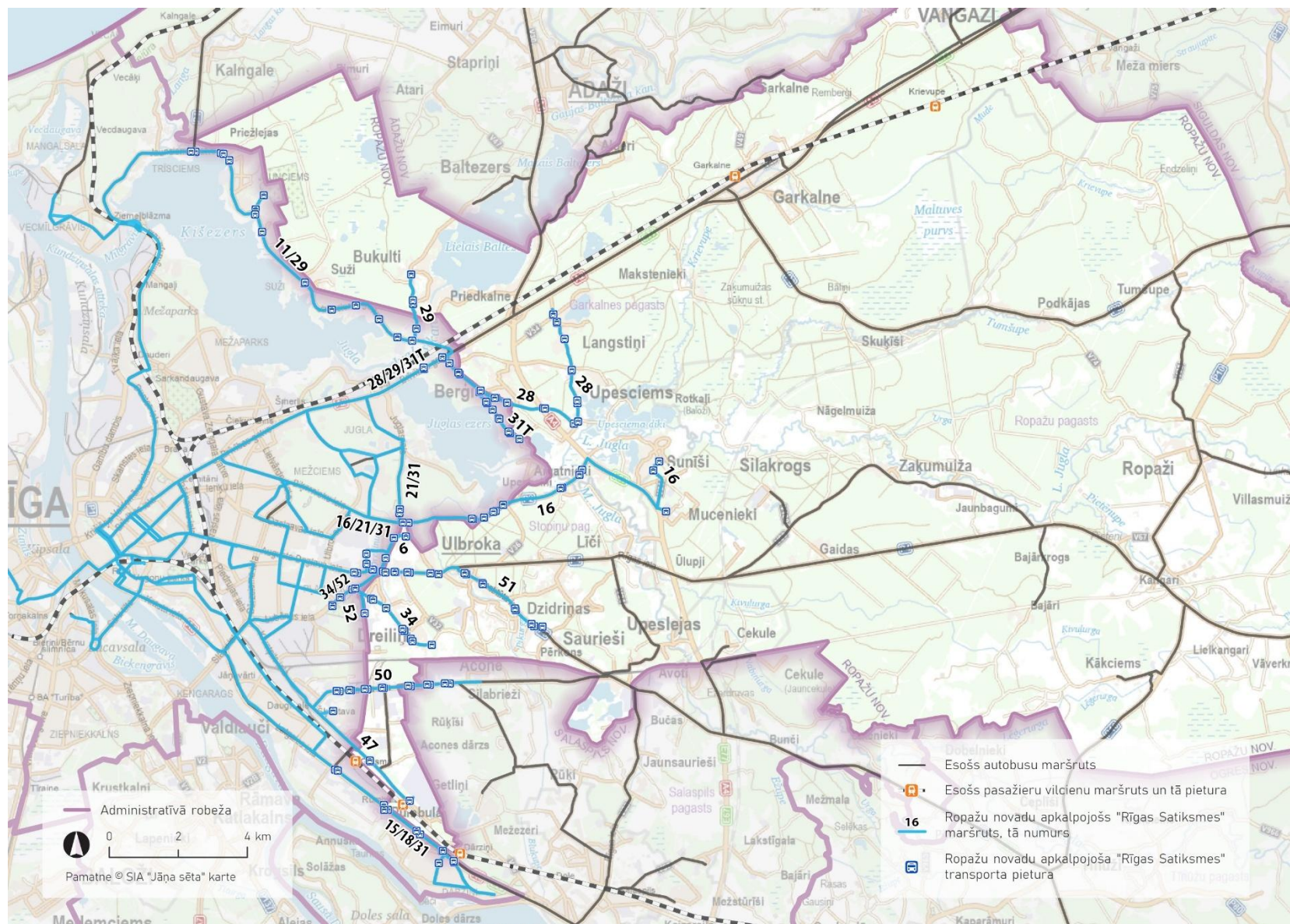


Attēls 14. Reģionālo autobusu maršruti Ropažu novadā

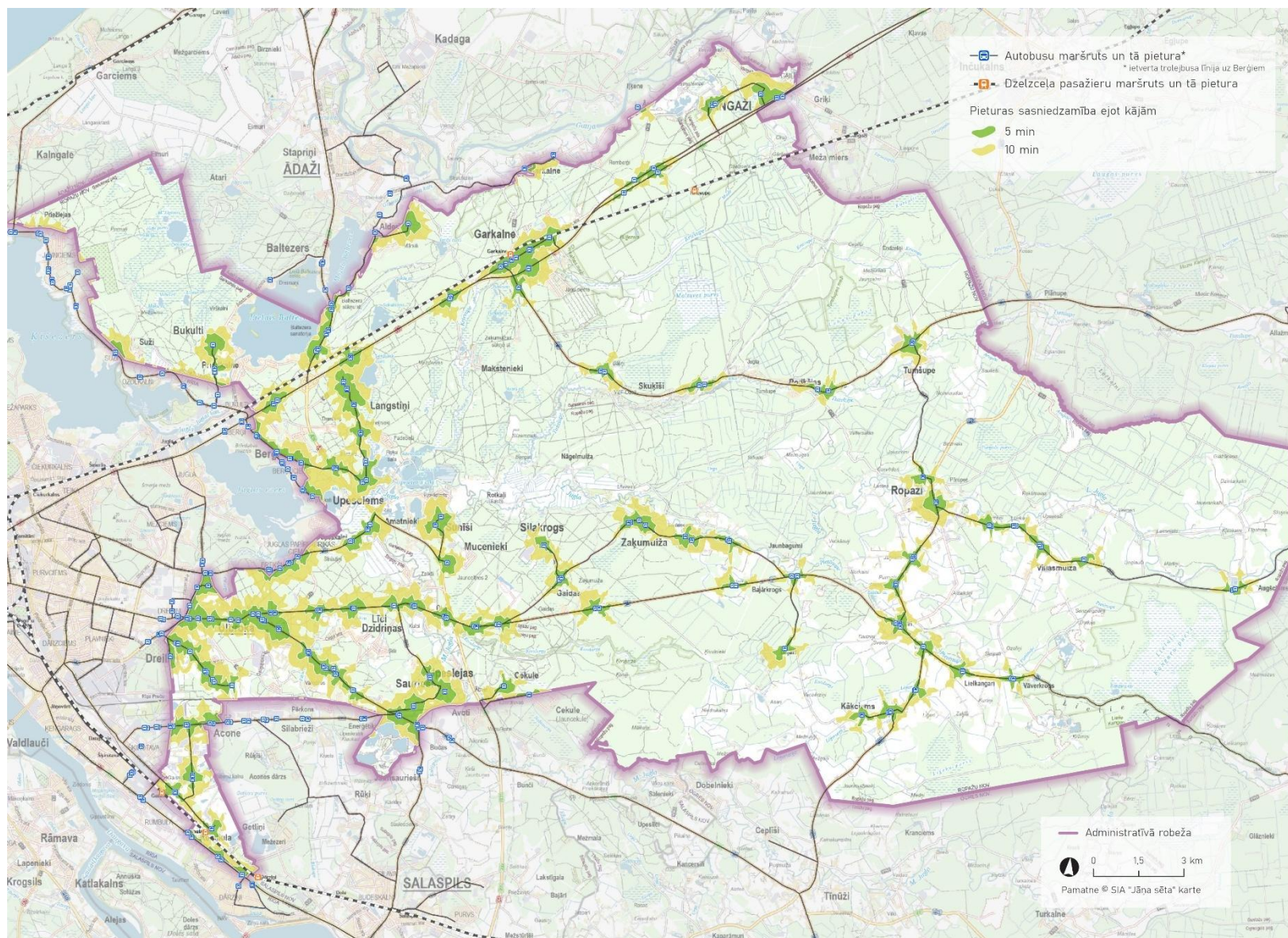
Izmantojot sekojošus SIA "Rīgas Satiksme" sabiedriskā transporta maršrutus iespējams nokļūt no Ropažu novada apdzīvotajām vietām uz Rīgu:

- 14 autobusu maršruti:
 - 6 – Abrenes iela – Lubānas aplis – Biķeri;
 - 11 – Abrenes iela – Jaunciems – Suži;
 - 15 – Dārziņi – Rumbula – Mežciems – Jugla;
 - 16 – Abrenes iela – Papīrfabrika "Jugla" – Mucenieki – Sunīši;
 - 18 – Abrenes iela – Rumbula – Dārziņi;
 - 21 – Imanta – Biķernieku iela – Jugla;
 - 28 – Jugla – Bergi – Upesciems – Langstiņi;
 - 29 – Mežciems – Bukulti – Suži – Jaunciems – Vecmīlgrāvis;
 - 31 – Dārziņi – Rumbula – Biķernieku iela – Jugla;
 - 34 – Centrāltirgus – Lubānas aplis – Ozolu iela – Saulīši (Dreiliņi);
 - 47 – Abrenes iela – Krustpils iela – Getliņi;
 - 50 – Abrenes iela – Krustpils iela – TEC-2;
 - 51 – Abrenes iela – Lubānas aplis – Ulbroka – Ulbrokas skola (Vālodzes);
 - 52 – Abrenes iela – Lubānas aplis – Pļavnieku kapi;
- 1 trolejbusa maršruts:
 - 31 – Centrāltirgus – Jugla – Bergi – Berguciems.

Ropažu novadā ir izvietotas 226 sabiedriskā transporta pieturvietas. Balstoties uz attīstības plānošanas dokumentiem – Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas un attīstības programmas esošās situācijas raksturojuma, pieturvietas ir sasniedzamas 3 km rādiusā. Tomēr ne vienmēr pieturvietu attālums, autobusu maršruti un to kursēšanas biežums ir apmierinošs, lai iedzīvotāji atteiktos no privātā transporta izmantošanas.



Attēls 15. SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskā transporta maršruti Ropažu novadā



Attēls 16. Pieturvietas un to apkalpes zonas

Balstoties uz esošajiem autobusu maršrutiem un pieturvietu izvietojumu, ir secināms, ka liela daļu autobusu maršrutu apkalpo nelielu daļu apdzīvotu vietu un arī tās ir vāji savienotas, līdz ar to brauciens ar sabiedrisko transportu ir daudz laikietilpīgāks un veicina privātā transporta izmantošanu.

Pašvaldība organizē arī skolēnu autobusus izglītojamo nokļūšanai uz izglītības iestādēm. Skolēnu pārvadājumi notiek ar sabiedrisko transportu – braucieni, kas pielāgoti skolēniem, pēc mācību gada beigām tiek noņemti un atjaunoti mācībām atsākoties.

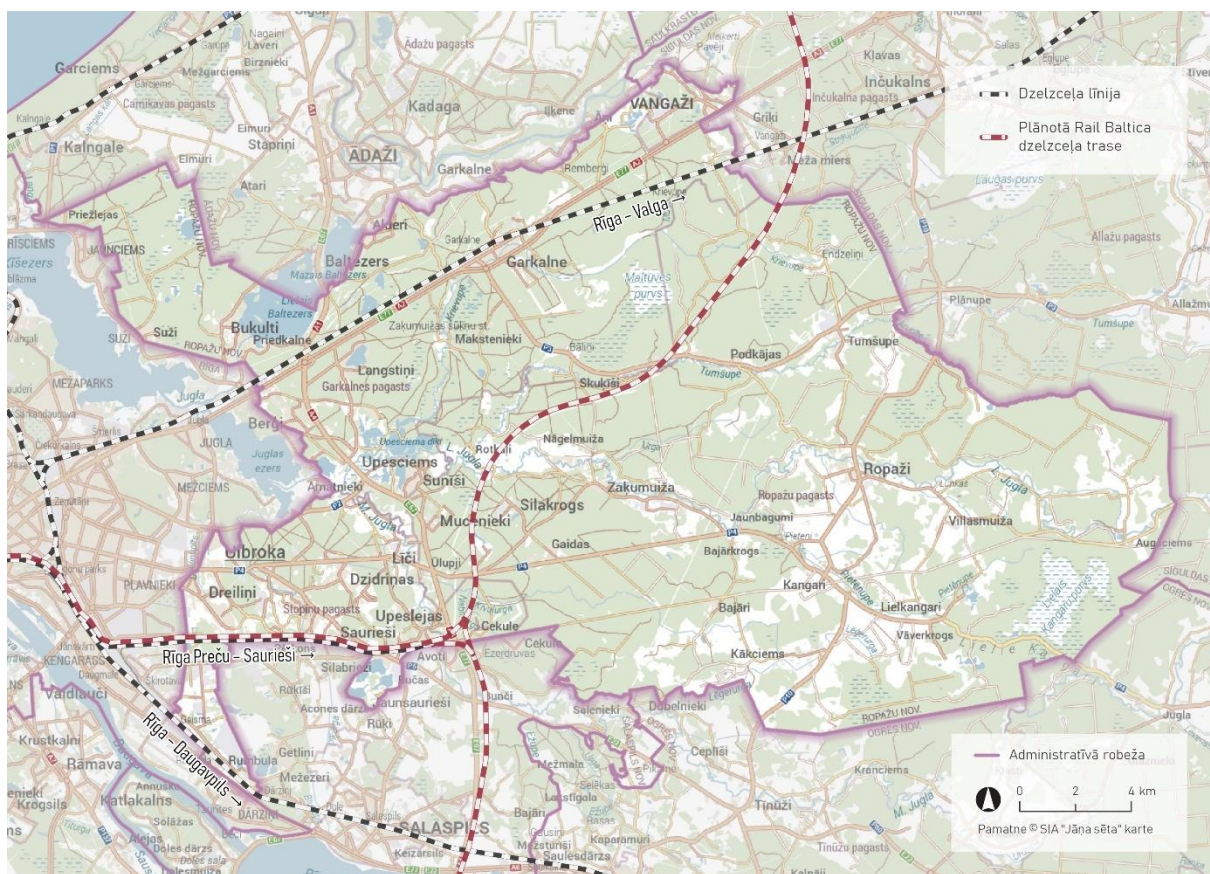
3.3.6 Dzelzceļš

Ropažu novadu šķērso Rīga Pasažieru – Lugaži – valsts robeža (turpmāk – Rīga – Valga), Rīga Pasažieru – Krustpils un Rīga Preču – Saurieši dzelzceļa līnijas. Pasažieru pārvadājumi tiek veikti pa dzelzceļa līnijām Rīga – Valga un Rīga Pasažieru – Krustpils.

Vēl novadu šķērso arī dzelzceļa līnija Rīga – Ērgļi, bet tā tiek izmantota tūrisma nolūkos, attīstītos gājēju un velosipēdu maršruts.

Ropažu novada teritorijā dzelzceļa līnijas Rīga – Valga posmā atrodas Garkalnes un Krievupes stacijas. Ne visi dzelzceļa līnijas Rīga – Valga vilcieni kursē līdz Valgai. Lielākā daļa no braucieniem notiek maršrutā Rīga – Sigulda, Rīga – Cēsis un Rīga – Valmiera. Darba dienās un brīvdienās tiek organizēti 10 – 12 braucieni starp Rīgu un Garkalni vai Krievupi.

Dzelzceļa līnijas Rīga – Krustpils posmā novada teritorijā atrodas Rumbulas stacija, otra tuvākā stacija ir Gaismas, kas atrodas Rīgas pilsētā. Darba dienās un brīvdienās tiek organizēti 15 – 17 braucieni starp Rīgu un Rumbulu un 25 – 27 braucieni starp Rīgu un Gaismu (visintensīvākajos diennakts laikos vilciens kursē ik pa 30 minūtēm).



Attēls 17. Esošo un plānoto dzelzceļa līniju trases

Lai gan vilciens būtu efektīvs transporta veids, kā nokļūt Rīgā vai no Rīgas atpakaļ Ropažu novadā, tā izmantošanu ietekmē savienojumu nepietiekamība, lai nokļūtu vilcienu stacijās. Piemēram, Vangažu stacija (izvietota Siguldas novada teritorijā) atrodas 3 km attālumā no

pilsētas un lai līdz tai nokļūtu, ir jāšķērso valsts galvenais autoceļš A2. Līdz Vangažu stacijai nav izveidots sabiedriskā transporta maršruts.

Būtiski ir veicināt sadarbības projektus ar Rīgas pašvaldību un Rīgas plānošanas reģionu sabiedriskā transporta pakalpojumu kontekstā, jo svārstmigrācija starp Ropažu novadu un galvaspilsētu ir ļoti augsta. Sadarbība ar Rīgu veicinātu efektīvāku integrēta sabiedriskā transporta maršrutu tīklu attīstību Ropažu novadā un Pierīgā / Rīgas metropoles areālā.

Satiksmes ministrija savas kompetences ietvaros koordinē Eiropas Atveseļošanas un noturības mehānisma (ANM) investīciju īstenošanu bateriju vilcienu līnijas izveidei posmā Sigulda – Bolderāja). Šajā posmā plānots izbūvēt arī jaunas pieturas Rīgā (“Stradiņi”, “Alfa”), kas būtiski uzlabos Garkalnes pagasta un Vangažu pilsētas iedzīvotāju mobilitāti ar Rīgas un Siguldas pilsētām.

Caur Ropažu novada teritoriju tiek plānota Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica trase, kas šķērsos visus novada pagastus. Rail Baltica dzelzceļa trases garums novada teritorijā plānots ~67 km garumā. Tuvākās pieturvietas Ropažu iedzīvotājiem plānotas Vangažos un Sauriešos, kas uzlabos Rīgas sasniedzamību ikdienas pārvietošanās nolūkos, kā arī kaimiņvalstu sasniedzamību.

Rail Baltica ietveros plānota gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, kas nepieciešama dzelzceļa līnijas funkcionalitātes nodrošināšanai, gan ar dzelzceļa saistītā infrastruktūra, kuras izbūve nepieciešama pilnvērtīgai dzelzceļa darbības un piegulošo teritoriju savienojamības nodrošināšanai (piemēram, citas sistēmas dzelzceļš, ielas, ceļi, šķērsojumi, dzīvnieku pārejas, piekļuves vai apkalmes ceļi), gan inženiertehnisko infrastruktūru, kuras pārbūve ir nepieciešama dzelzceļa infrastruktūras izbūves nodrošināšanai (piemēram, gāzes vadi, elektrotīkli, ūdens vadi, u.c.), gan Rail Baltica starptautiskās un reģionālās vilcienu stacijas un pieturvietas.

Līdz ar Rail Baltica dzelzceļa būvniecību tiek plānota arī jaunu reģionālo staciju jeb mobilitātes punktu izveide Ropažu novadā un tam piegulošajos novados, kā arī Rīgas pilsētā. Visās Rail Baltica reģionālajās stacijās tiek plānots attīstīt iedzīvotājiem nepieciešamās mobilitātes iespējas un citus pakalpojumus, tādējādi radot priekšnosacījumus mobilitātes punktu attīstībai par pakalpojumu centriem, nodrošinot tajos arī pilsētas un reģionālā sabiedriskā transporta pieturvietu izveidi, auto stāvvietu attīstību, velonovietņu un elektrouzlādes punktu izveidi gan mikromobilitātes, gan autotransporta vajadzībām, kā arī citus risinājumus multimodālas mobilitātes iespējošanai, kas saistāmas ar piegulošo teritoriju nākotnes izmantošanu, piemēram, park&ride attīstības iespējas, velo un gājēju ceļu infrastruktūras attīstības risinājumus u.c. Līdz ar to - gan Ropažu novadā, gan tai tuvumā esošajās teritorijās, saistībā ar Rail Baltica reģionālās satiksmes attīstību, veidosies integrēta transporta sistēma, kas nodrošinās drošu, pieejamu un ilgtspējīgu mobilitāti.^{17, 18}

3.3.7 Mobilitātes punkti un autostāvvietas

Pašlaik Ropažu novadā nav pilnvērtīgi izveidotu mobilitātes punktu, taču tiek plānoti vairāki projekti to attīstībai. Piemēram, Rail Baltica projekta ietvaros Latvijā plānots izveidot 16 reģionālos mobilitātes punktus, tostarp vienu no tiem Ropažu novadā.

Mobilitātes punktam līdzīgu funkciju šobrīd veic, piemēram, Upesciema centrā izveidotais automašīnu stāvlaukums, kam tiešā tuvumā izvietotas autobusu pieturvietas, kā arī ērts labiekārtojums un informācijas stends. Stāvlaukuma ērtais novietojums un brīvā piekļuve ļauj auto koplietošanas operatoriem piedāvāt savus pakalpojumus. Taču, lai mobilitātes punkts kļūtu pilnvērtīgs, tas būtu jāpapildina ar mobilitātes punkta identitātes pīlāru un kādu papildus mobilitātes rīku (koplietošanas velosipēdu, elektroskrejriteņu) nomu. Tāpat arī būtu nepieciešama velonovietne (vēlams segta), kas ļautu lietotājiem ērti novietot savu velo tajā, kamēr tiek izmantots kāds cits no mobilitātes veidiem.

¹⁷ Ropažu novada Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022–2038 un Ropažu novada attīstības programma 2022–2028 Esošās situācijas raksturojums

¹⁸ Satiksmes ministrijas nosacījumi tematiskā plānojuma izstrādei



Attēls 18. Stāvlaukums Upesciemā

3.3.8 Piekļuves iespējas zemes vienībām

VSIA “Latvijas Valsts ceļi” 28.04.2023. izsniegtajos nosacījumus Nr. 4.3/7261 Ropažu novada transporta infrastruktūras attīstības tematiskā plānojuma izstrādi ir norādīts, ka dokumenta izstrādes laikā ir jāveic pievienojuma vietu valsts autoceļu tīklam izvērtējums – jāizvērtē esošie pievienojumi valsts autoceļu tīklam un jāsniedz priekšlikumi jaunu pievienojumu izveidei vietās, kur tas nepieciešams, vai esošo pievienojumu kategorijas maiņai.

Transporta attīstības plāna ietvaros apkopoti un attēloti esošie pievienojumi pie valsts autoceļiem un identificētas zemes vienības, kuras robežojas ar valsts autoceļu, bet tām nav nodrošinātas piekļūšanas iespējas no valsts autoceļa jeb zemes vienībai nav reģistrēta pievienojuma VSIA “Latvijas Valsts ceļi” izsniegtajās pievienojumu vietu tabulās un grafiskajos materiālos.

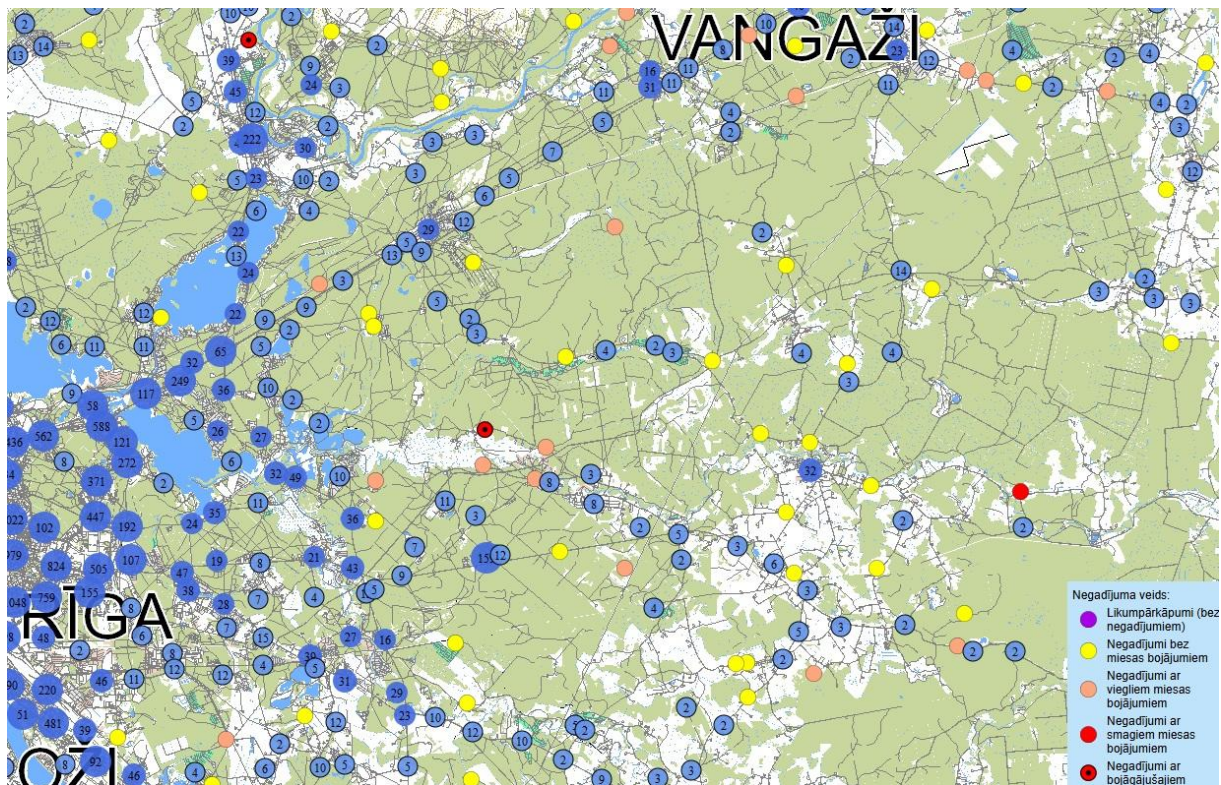
Pievienojumu izvērtējumā piesaistīta autoceļu un ielu projektēšanu regulējošo normatīvo aktu noteiktajā kārtībā reģistrēta juridiska persona SIA “IE.LA inženieri”.

3.4 Satiksmes drošība

Satiksmes drošību Ropažu novadā ietekmē esošās infrastruktūras fragmentācija, nepietiekami mikromobilitātei paredzētās nodalītas infrastruktūras savienojumi, pārāk liels autotransporta kustības ātrums, augsta satiksmes intensitāte, kā arī daudzu apdzīvoto vietu novietojums pret valsts autoceļiem. Šajā transporta plānojumā izskatīti dažādi ar satiksmes drošību saistīti datu avoti.

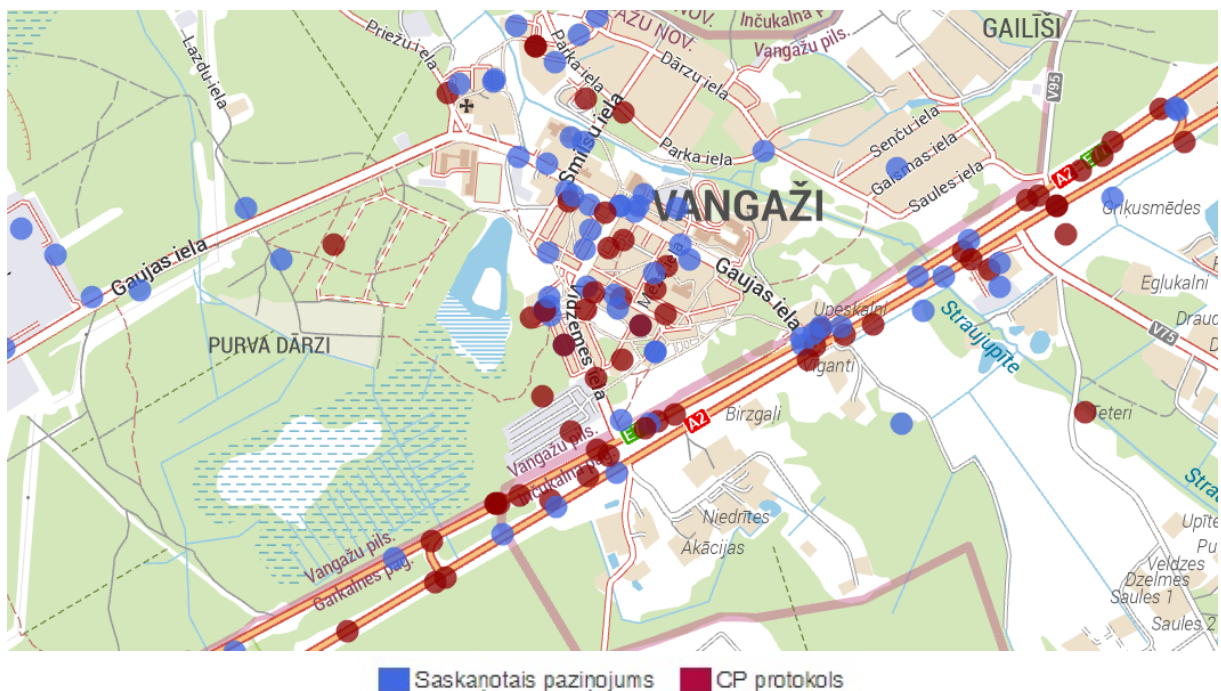
Plānojuma ietvaros analizēta informācija no Iekšlietu ministrijas ceļu satiksmes negadījumu datubāzes laika posmā no 2019. – 2024. gadam (datus skatīt 18. attēlā). Datubāzē norādītās satiksmes negadījumu biežākās vietas ir satiksmes mezgli un ar satiksmi noslogotākie posmi. Kā redzams kartē, tad negadījumi koncentrējas galvenokārt pie valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, kā arī lielāko satiksmes mezglu tuvumā.

Ropažu novadā biežākās negadījumu vietas ir valsts galveno autoceļu A1, A2, A4 un valsts reģionālo autoceļu P3, P4 un P5 posmi apdzīvoto vietu tuvumā. Tāpat arī Vangažu pilsētas un Ulbrokas, Garkalnes, Ropažu un citu ciemu centros – galvenajās ielās ir konstatēti desmitiem negadījumu. Līdz ar to būtiski ir risināt ceļu pievienojumu un krustojumu satiksmes drošības jautājumus.



Attēls 19. Iekšlietu ministrijas interaktīvā ceļu satiksmes negadījumu karte. Cipars norāda uz reģistrēto negadījumu skaitu attiecīgajā punktā¹⁹

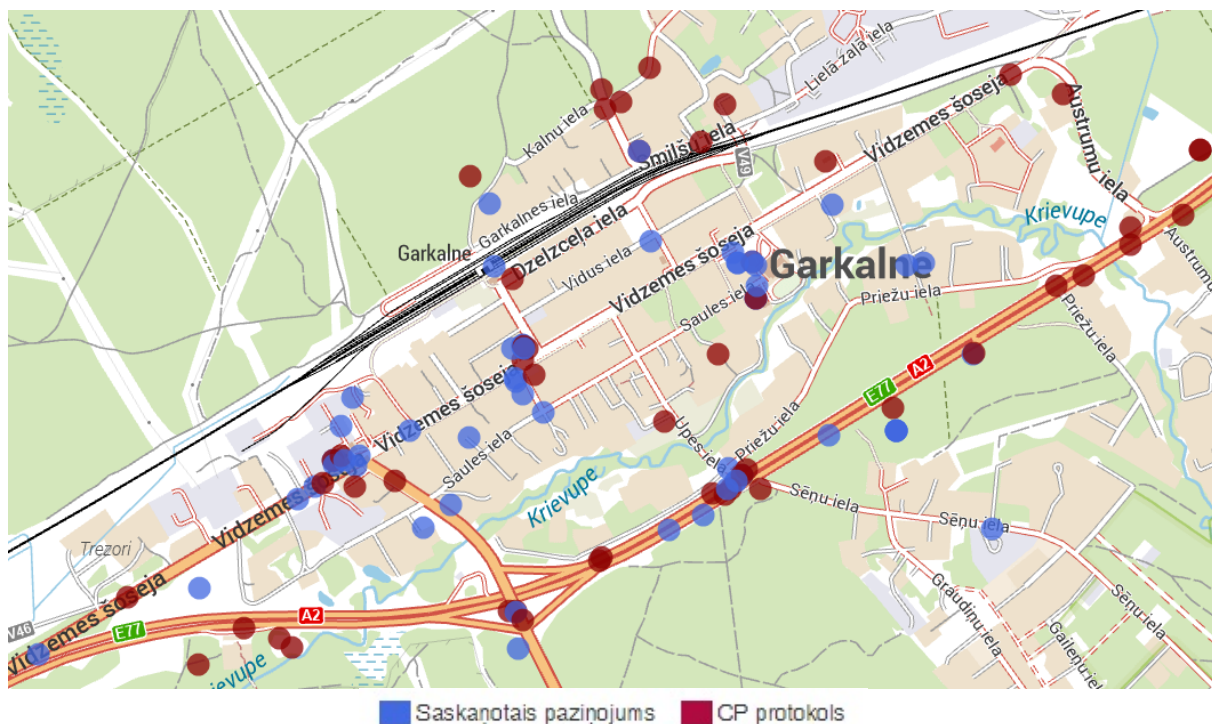
Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja ceļu satiksmes negadījumu interaktīvajos datos arī fiksētas līdzīgas tendences par ceļu satiksmes negadījumu biežumu apdzīvotajos novada centros un pievienojumos valsts ceļu tīklam. Pēdējos 5 gados tie ir aptuveni 1 400 negadījumi, no kuriem lielākā daļa gadījumu ir fiksēti kā saskaņotie paziņojumi. Tajā pašā laikā ir arī negadījumu vietas, kur ir ievērojams skaits gadījumu ar policijas protokoliem, kas liecina par ceļu satiksmes negadījumu nopietnību vai lielākiem zaudējumiem.



Attēls 20. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja CSNG karte Vangazos²⁰

¹⁹ <https://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>

²⁰ <https://map.ltab.lv/Accidents>



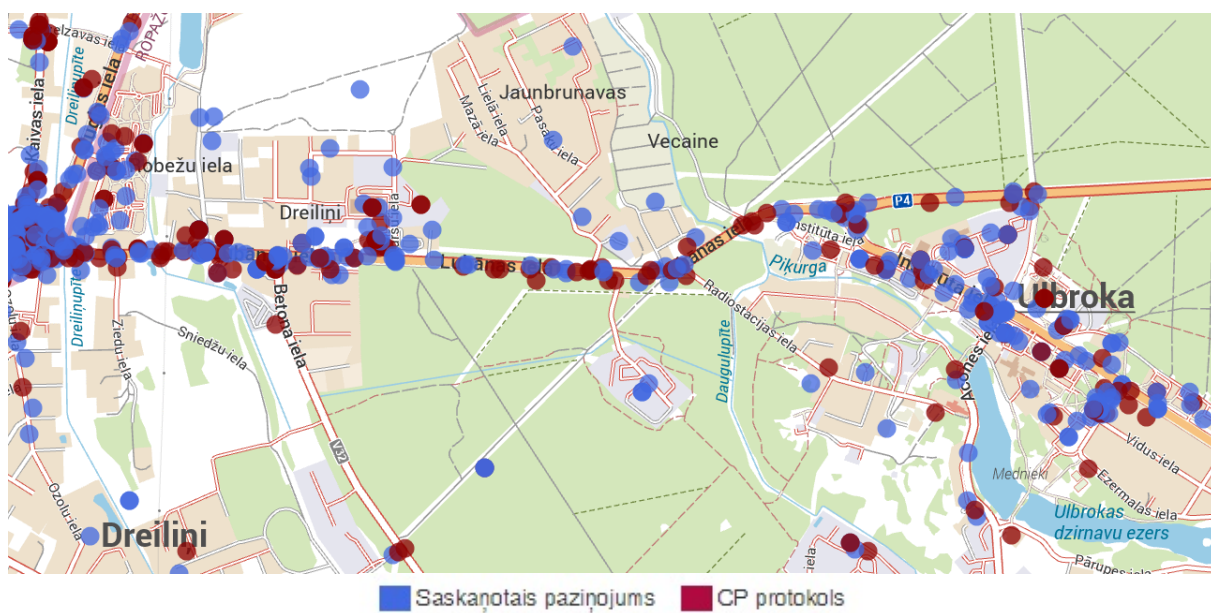
Attēls 21. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja CSNG karte Garkalnē²¹



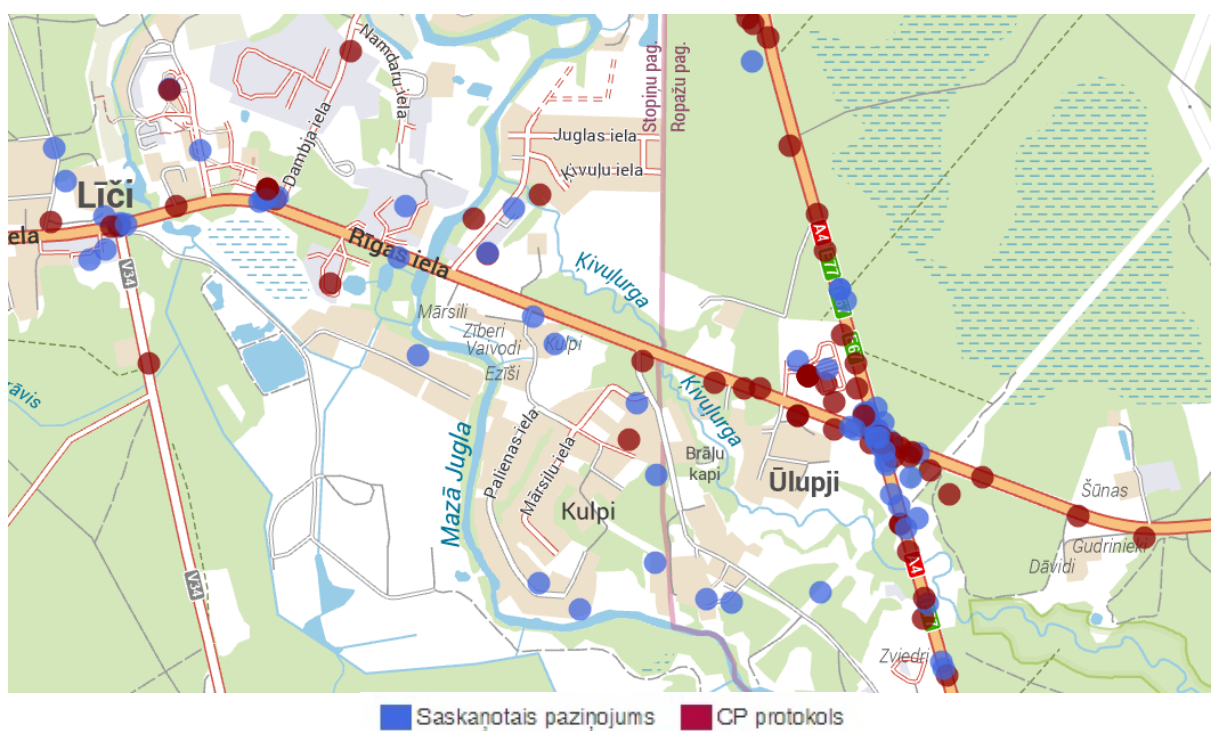
Attēls 22. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja CSNG karte Bergos un pie autoceļu A2 un A4 satiksmes mezgla (2019.–2024.g.)²²

²¹ <https://map.ltab.lv/Accidents>

²² <https://map.ltab.lv/Accidents>



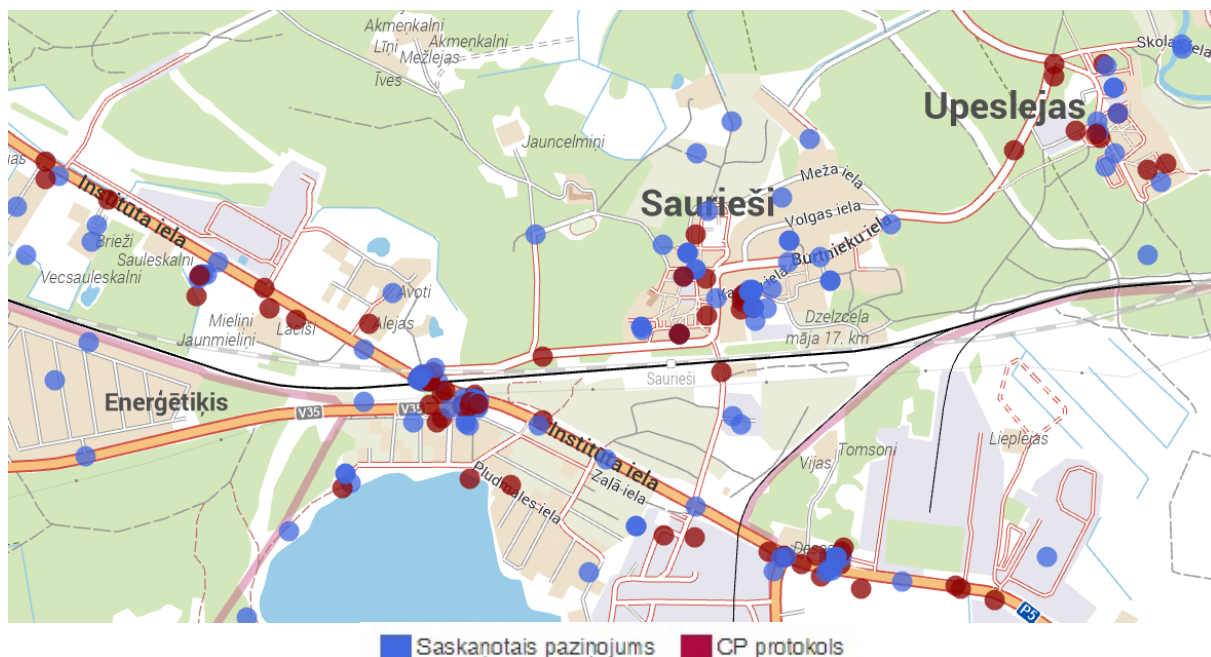
Attēls 23. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja CSNG karte Dreilīņos un Ulbrokā (2019.–2024.g.)²³



Attēls 24. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja CSNG karte Līčos un autoceļu A4 un P4 satiksmes mezglā (2019.–2024.g.)²⁴

²³ <https://map.ltab.lv/Accidents>

²⁴ <https://map.ltab.lv/Accidents>



Attēls 25. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja CSNG karte Sauriešos, Upeslejās un autoceļu P5 un V35 satiksmes mezglā (2019.–2024.g.)²⁵

Ceļu satiksmes drošības direkcijas Eiropas savienības projektā “*Improving road safety for vulnerable road users in Latvia*” (mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku¹⁸ drošības uzlabošana Latvijā)¹⁹, kurā pētīts arī Ropažu novads, ir pievērsta īpaša uzmanība tieši mazaizsargāto satiksmes dalībnieku satiksmes drošības uzlabošanai. Projektā kā negadījumu iemesli minēti nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība), regulējama krustojuma izbraukšanas noliegumu neievērošana, drošas distances un manevrēšanas noteikumu neievērošana un gājēja atrašanās uz brauktuves tam neparedzētā vietā. Kopumā no pieejamajiem datiem grūti spriest par precīziem negadījumu iemesliem, jo pārsvarā kā negadījuma cēlonis tiek atzīmēts cits iemesls.

Ropažu novadā no 2022. līdz 2023. gadam fiksēti 63 negadījumi, kuros ir iesaistīti mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. Satiksmes negadījumi novadā ir ar nevienmērīgu notikuma vietu pārkāpumu. Lielāka negadījumu koncentrācija vērojama Dreiliņos, Ulbrokā, kā arī autoceļu A2 un A4 satiksmes mezgla tuvumā. Vairums no negadījumiem notikuši ceļu un ielu krustojumos vai pievienojumos. Negadījumos bojā gājis viens cilvēks, bet ievainoti 62 cilvēki. Alkohola reibums fiksēts 9 iesaistītajiem. Negadījumos iesaistīti 18 gājēji, 7 velosipēdisti, 3 elektriskā skrejriteņa vadītāji, 18 motociklisti un 4 mopēdu vai motorolleru vadītāji.

Izskatot datus, var secināt, ka negadījumi notiek dažādos laikapstākļos, kā arī dienas tumšajā un gaišajā laikā.

Satiksmes negadījumu apjoms Ropažu novadā ir augsts (piemēram, salīdzinot ar kaimiņos esošajiem Ādažu un Salaspils novadiem), kas ir arī liels apdraudējums mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem. Satiksmes negadījumu skaits bieži vien ir saistīts ar augstu satiksmes intensitāti, kas Ropažu novadā ir augsta galvaspilsētas tuvuma un ar to saistīto valsts galveno un reģionālo autoceļu novietojuma dēļ. Tāpat arī satiksmes kustības ātrums un ātruma atšķirības ir iemesls biežākiem ceļu satiksmes negadījumiem. Kā iemeslu biežākiem ceļu satiksmes negadījumiem var minēt arī faktu, ka sastrēgumu apbraukšanai Rīgas tuvumā tiek izmantotas vietējas nozīmes ielas, kuru pamatfunkcija ir cilvēku uzturēšanās.

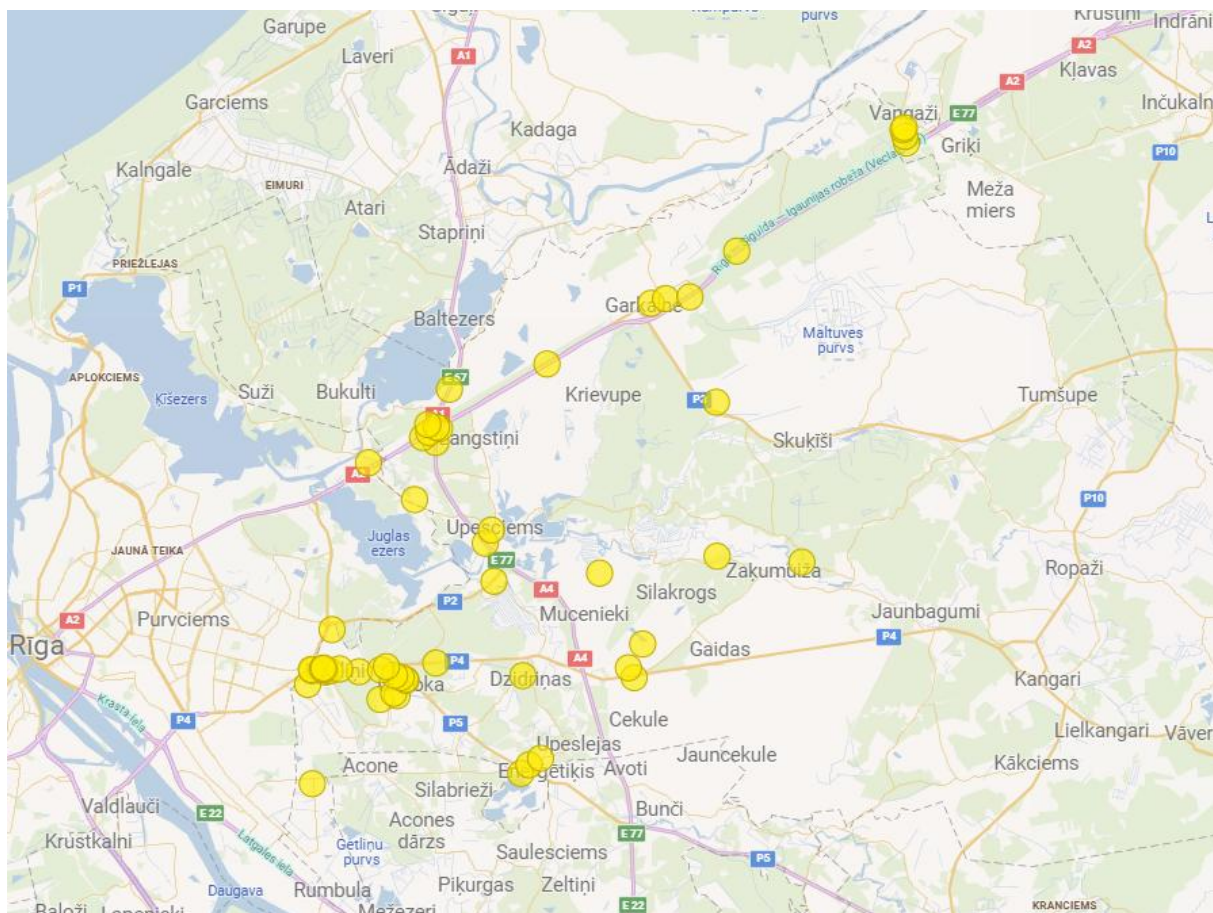
Pozitīvi vērtējams, ka VSIA “Latvijas Valsts ceļi” ir pārorganizējuši valsts galvenā autoceļa A1 satiksmes organizāciju Ropažu novadā. Satiksmes telpas pārkārtošanas rezultātā ir izveidotas sadalošās joslas un ribjoslas uz esošā ceļa, izbūvēti norobežojošie ceļa stabiņi brauktuves sadalošās joslas vidū tai skaitā iepretim pieslēgumiem, izslēgti apdzīšanas un kreisie

²⁵ <https://map.ltab.lv/Accidents>

uzbraukšanas manevri, slēgti kreisie uzbraukšanas manevri no ielām un pieslēgumiem ārpus apdzīvotajām vietām, uzlabota drošība gājēju pārejām Baltezerā, izveidojot drošības salīņas, kā arī izveidotas kreiso uzbraukšanas manevra iekļaušanās joslas.

Lai sasniegtu ievērojamu uzlabojumu ceļu satiksmes drošībā, satiksmes negadījumu skaits būtu ievērojami mazāks un bojāgājušo skaits būtu nulle, paralēli nacionāla līmeņa pasākumiem Ropažu novada pašvaldībai ir jāturpina attīstīt pēc iespējas nodalīta mazaizsargāto satiksmes dalībnieku infrastruktūra (velosipēdu ceļi, ietves, paceltas un apgaismotas gājēju pārejas). Novada apdzīvotajās vietās ir jāpaplašina 30 km/h ātruma ierobežojuma zonas izmantojot zemāk aprakstītos satiksmes mierināšanas risinājumus. Tos var veidot gan ar pagaidu satiksmes tehniskajiem līdzekļiem un citiem elementiem, kā arī pie ielu pārbūves izbūvējot pastāvīgus elementus.

Būtiska ir arī sabiedrības informēšana par ceļu satiksmi, organizējot ceļu satiksmes noteikumu apguvi skolās.



Attēls 26. Mazaizsargāto satiksmes dalībnieku negadījumu vietas Ropažu novadā (2022.–2023.g.)²⁶

3.5 Transporta trokšņu piesārņojums un kravas transports

Ropažu novadu šķērso nozīmīgi valsts galveno un reģionālo autoceļu posmi uz kuriem lielu daļu no kopējās satiksmes intensitātes sastāda kravas transports.

Valsts galveno autoceļu A1 un A4, kas ir Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pamattīkla autoceļi, satiksmes plūsmā kravas transports sastāda līdz pat 30% no kopējās plūsmas. Līdz ar to tās ir nozīmīgas kravas pārvadājumu maģistrāles, ko VSIA “Latvijas Valsts ceļi” nākotnē paredz attīstīt par ātrgaitas maģistrālēm.

Valsts galvenā autoceļu A2 posmā Ropažu novadā kravas transports sastāda līdz 14% no kopējās plūsmas.

²⁶ Projekts “Improving road safety for vulnerable road users in Latvia”

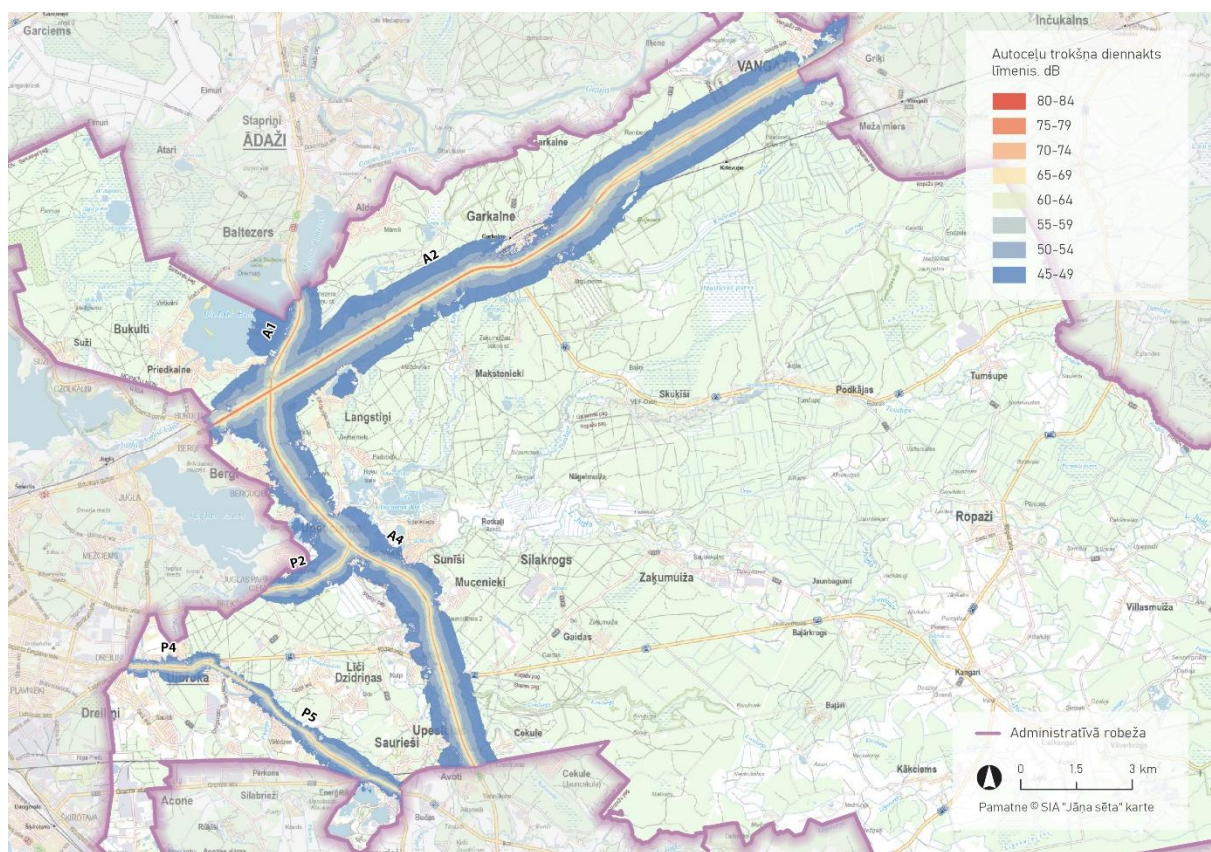
Valsts reģionālo autoceļu P2, P3, P4, P5 un P10 posmos kravas transports sastāda vidēji 10% no kopējās plūsmas, izņemot autoceļa P4 posmu (25.-35. km), kur kravas transports sastāda līdz 26%.

Valsts vietējos autoceļos Ropažu novadā kravas transports sastāda vidēji 7% no kopējās transporta plūsmas.

Pašreiz kravas transporta ierobežojumi noteikti vairākās novada apdzīvoto vietu ielās, piemēram, Acones ielā posmā starp autoceļiem A5 un A4, Vidzemes šosejā Garkalnē, visā Vangažu pilsētas centra daļā u.c.

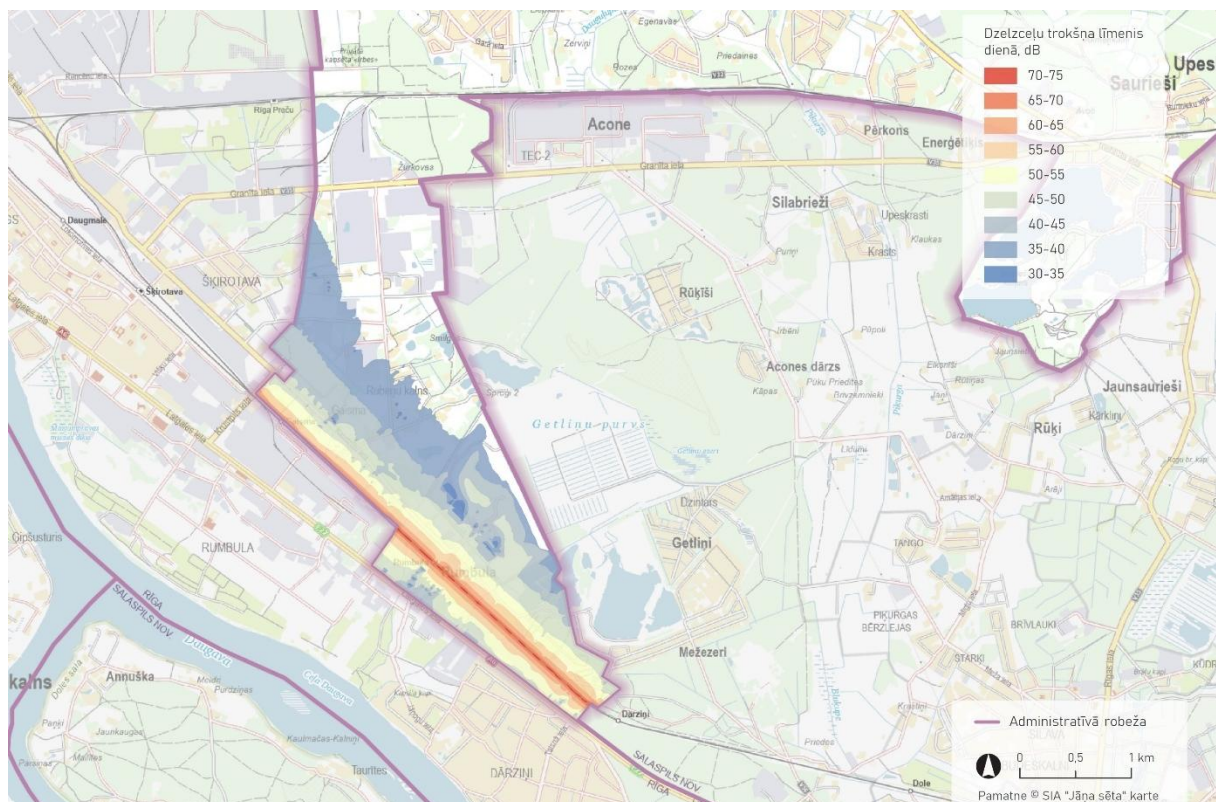
Vairākos ielu posmos ir ierobežota kravas automašīnu pieļaujamā masa, piemēram, autoceļam V34 Līčos, Rožu prospektā Bergos, Upes ielā Garkalnē u.c.

Intensīvās kravas transporta plūsmas uz valsts autoceļiem rada troksni un ietekmē autoceļu tuvumā mītošos iedzīvotājus. Saskaņā ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" trokšņu kartēm valsts galvenajiem autoceļiem A2 un A4 un valsts reģionālajiem autoceļiem P2, P4 un P5 Ropažu novada teritorijā ir noteiktas un grafiski attēlotas trokšņu rādītāju robežlielumu pārsnieguma teritorijas. Uz visiem auto ceļiem ar trokšņu kartēm ir vērojamas arī lielākās kravas transporta plūsmas.



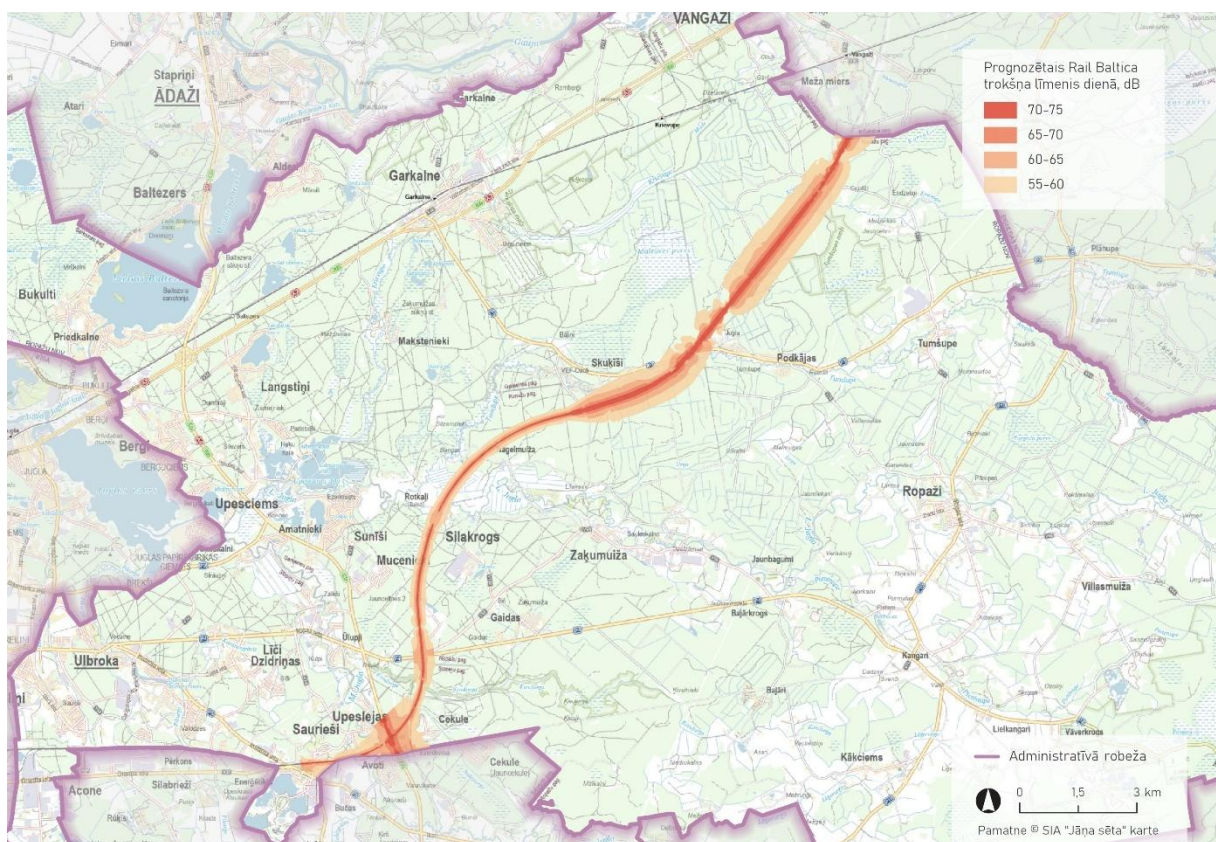
Attēls 27. Valsts autoceļu radītais troksnis diennaktī

Trokšņu pārsniegumi ir vērojami arī no esošās VAS "Latvijas dzelzceļš" infrastruktūras. Trokšņu pārsniegumu karšu modelēšana veikta dzelzceļa līnijai Rīga Pasažieru – Krustpils, kur vilcienu kustības intensitāte 2021. gadā pārsniedza 30 000 vilcienu sastāvu. Rīga – Valga un Rīga Preču – Saurieši dzelzceļa līnijās nav veikta trokšņu modelēšana zemās intensitātes dēļ.



Attēls 28. Dzelzceļa posma Rīga Pasažieru – Krustpils troksnis dienā

Arī Rail Baltica trasei ir veikta trokšņu prognoze, kas perspektīvā var ietekmēt tuvumā dzīvojošos iedzīvotājus.²⁷



Attēls 29. Rail Baltica trases trokšņu prognoze²⁸

²⁷ RB Rail AS vēstule Nr. 1.13/LV-2025-301 no 08.04.2025.

²⁸ RB Rail AS vēstule Nr. 1.13/LV-2025-301 no 08.04.2025.

3.6 Velotransporta un gājēju infrastruktūra

Lai arī pamatā visās novada lielākajās apdzīvotajās vietās ir pieejama gājējiem un velobraucējiem paredzētā infrastruktūra, tomēr tā ir sadrumstalota. Starp dažādām ciema daļām vai ciemiem trūkst infrastruktūras savienojumi. Tāpat arī galvenokārt ciemos, kas ir attālāk no Rīgas, trūkst gājējiem paredzētas ietves līdz tuvākajām sabiedriskā transporta pieturvietām. Arī ģeogrāfiskie aspekti, piemēram, upes atdala ciemu no ciema, bet gājēju/velo tiltu izbūve nav veikta. Plašais valsts galveno un reģionālo ceļu tīkls un tā šķērsojumu neesamība pasliktina iedzīvotāju mobilitāti un rada ietekmi uz satiksmes drošību. Esošā izbūvētā veloinfrastruktūra un gājēju ietves vietām novadā neatbilst LVS tehniskajām prasībām - nav ievēroti segumu minimālie platumi, nav ņemtas vērā drošības joslas un ir izvietotas neatbilstošas ceļa zīmes.

3.6.1 Gājēju infrastruktūra

Gājējiem paredzētā infrastruktūra novadā ir izbūvēta pamatā apdzīvotākajās vietās un gar ielām, kur novērota lielāka satiksmes intensitāte. Daudzos ciemos pamata ielu tīklu veido E kategorijas ielas, kuras bieži vien ir atzīmētas ar "Dzīvojamā zona" zīmēm, kas ļauj neizbūvēt gājēju infrastruktūru. Tāpat bieži vien infrastruktūra ir izbūvēta arī "Dzīvojamās zonās", kas var radīt konfliktsituācijas starp autovadītājiem un gājējiem, jo šādās vietās pēc likuma gājēji var droši pārvietoties arī pa brauktuvi. Ņemot vērā, ka Pierīgā ir izvietoti ļoti daudzi ar rūpniecību, loģistiku saistīti uzņēmumi, to tuvumā esošās ielas/ceļi ir bīstami gājējiem. Vairākās vietās novadā trūkst ietju gar šādu ceļu posmiem.

Intensīvās satiksmes valsts galvenie un reģionālie autoceļi bieži vien ir kā barjera starp apdzīvotām teritorijām. Gājēju pāreju trūkums provocē to šķērsošanu nepiemērotās vietās.

Vairāki reģionālie autoceļi kalpo kā ievadi Rīgā un ģenerē lielas satiksmes plūsmas. Daudzi novada ciemi ir izvietoti tiešā šo autoceļu tuvumā. Ietju trūkums šādās vietās pasliktina kopējo satiksmes drošību un mobilitāti.

3.6.2 Velotransporta infrastruktūra

Ropažu novadā pašlaik ir izbūvēta velo infrastruktūra, kuras kopējais garums ir 21,3 km. Esošās velo infrastruktūras veids galvenokārt ir kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. No gājējiem nodalīta velo infrastruktūra ir veidota tikai vietām, piemēram, gar autoceļu P4 Ulbrokā.

Ropažu novadā ir izveidots "Zaļās vārnas" velomaršruts, kas ir aplveida un sākas un beidzas Zaķumuižā. Maršruta kopējais garums ir 42 km. Novadā ir izveidots arī zaļais velo ceļš (zaļais dzelzceļš), kas ved pa bijušo dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi posmā Cekule – Kangari – Suntaži, kas veicina tūrisma attīstību un piedāvā jaunas iespējas velobraucējiem.

3.7 Kopsavilkums par satiksmes infrastruktūras esošo situāciju

Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam prioritāte P1 "Inovatīva un ekofektīva ekonomika" nosaka attīstības virzienu "Atjaunojama un droša enerģija". Tās ietvaros noteikts valstiski nozīmīgs uzdevums – īstenot transporta degvielas taupības pasākumus, palielinot sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošanu. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam papildus nosaka, ka ir jāveido hierarhiska transporta infrastruktūras un mobilitātes sistēma. Transporta attīstības plāna ietvaros uzdevums tiek risināts, jo ir plānoti jauni velo ceļi apdzīvotās vietās un ārpus tām, izteikts priekšlikums vienota sabiedriskā transporta tīkla izveidei un sasniedzamības uzlabošanai, lai palielinātu lietotāju skaitu, plānoti jauni mobilitātes punkti t.sk. pie dzelzceļa stacijām u.c.

Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2022.–2038. gadam ir izvirzīts stratēģiskais mērķis "SM2 Savienotāks novads", kas paredz piedalīties ilgtspējīgas un daudzveidīgas mobilitātes nodrošināšanai Pierīgā un uzlabot transporta savienojumus novada teritorijā.

Fakts, ka ir nepieciešama transporta infrastruktūras uzlabošana Ropažu novadā ir tas, ka pēdējo 25 gadu laikā iedzīvotāju skaits novadā ir pieaudzis par 63% un sasniedzis 34 888 iedzīvotājus. Ja iedzīvotāju skaita pieauguma temps novadā saglabāsies, tad 2027. gadā tas var pietuvoties 38 000 iedzīvotāju. Ņemot vērā iedzīvotāju skaita pieauguma tendenci, jāplāno pakalpojumu un mājokļu pieejamības uzlabošana, kā arī jāattīsta transporta infrastruktūra un sabiedriskā transporta pārklājuma ērtums un ātrums.

Tomēr līdztekus iedzīvotāju skaita pieaugumam un nepieciešamiem satiksmes infrastruktūras uzlabojumiem jāņem vērā apstākļi, ka novada apdzīvotās vietas ir izvietotas izkliedēti un to apdzīvojamums un attīstība ir krasi atšķirīga (plašas savrupmājas / villas un bijušo dārza kooperatīvu teritorijas, kur atsevišķiem mājokļiem nav pat elektrības), radot sarežģītus apstākļus vienotas transporta infrastruktūras izveidē – regulārs un sasniedzams sabiedriskais transports, droša gājēju un velo infrastruktūra, laba ielu un ceļu kvalitāte utt. Neraugoties uz to, Transporta attīstības plānā rasti risinājumi pamatotai infrastruktūras uzlabošanai visā novada teritorijā.

Pieaugot iedzīvotāju skaitam pieaugusi arī satiksmes intensitāte uz ceļiem, kas palielina ceļa satiksmes negadījumu skaitu. Līdz ar to jāplāno satiksmes drošības uzlabojumi, īpaši blīvāk apdzīvotās vietās, kuras šķērso valsts autoceļi.

Novada teritoriju šķērso 3 valsts galvenie autoceļi A1, A2 un A4, 5 valsts reģionālie autoceļi P2, P3, P4, P5 un P10 un 18 valsts vietējie autoceļi. Pašvaldības ceļu un ielu kopējais garums 2023. gada sākumā bija 614 km. Valsts un pašvaldības autoceļu stāvoklis nav apmierinošs un to nepieciešams uzlabot (vairāk kā puse ceļu un ielu ir ar šķembu un grants segumu).

Pasažieru pārvadājumus Ropažu novada teritorijā veic dažādi pakalpojumu sniedzēji, nodrošinot pārvadājumus starp apdzīvotām vietām novada ietvaros, uz blakus novadiem un Rīgu. Novadā ir izvietotas 226 sabiedriskā transporta pieturvietas, tomēr ne vienmēr pieturvietu skaits un sasniedzamība, autobusu maršruti un to kursēšanas biežums ir apmierinošs, lai iedzīvotāji izvēlētos pārvietoties ar sabiedrisko transportu un atteiktos no privātā transporta izmantošanas.

Novadā ir daļēji attīstīta gājēju un velo ceļu infrastruktūra, kas neveido vienotu tīklu apdzīvotajās vietās un savienojumā starp tām. Plašais valsts galveno un reģionālo autoceļu tīkls un tā šķērsojumu neesamība pasliktina iedzīvotāju mobilitāti un rada ietekmi uz satiksmes drošību.

Pašlaik Ropažu novadā nav pilnvērtīgi izveidotu mobilitātes punktu, taču tiek plānoti vairāki projekti to attīstībai. Piemēram, Rail Baltica projekta ietvaros Latvijā plānots izveidot 16 reģionālos mobilitātes punktus, tostarp vienu no tiem Ropažu novadā.

4 Transporta infrastruktūras attīstības risinājumi

4.1 Transporta infrastruktūra

4.1.1 Ceļu un ielu kategorijas, sarkanās līnijas

Lai novērtētu ceļus un ielas pēc to nozīmes un funkcijas, veikta to klasifikācija pēc kategorijām – sagatavota ielu un ceļu klasifikācija (kategorizācija) un atbilstošas funkcionalitātes raksturojums katrai kategorijai.

Katrai ielai atbilstošās kategorijas saraksts ir sniegts 1. pielikumā, bet tās grafiski ir attēlotas 2. pielikuma kartē.

Lai novērtētu un atbilstoši noteiktu ielu un ceļu kategoriju, izmantoti dati par esošo situāciju – apdzīvojamums un mājokļu tips, sociālās un publiskās infrastruktūras objektu atrašanās novietojums, kā arī dati par perspektīvo situāciju – izstrādātie detālplānojumi un lokālplānojumi un to realizācijas stadijas, plānotie funkcionālie zonējumi un potenciālās apbūves attīstības iespējas.

Ropažu novadā pēc administratīvās reformas tika apvienoti Ropažu novads, Garkalnes novads, Stopiņu novads un Inčukalna novada Vangažu pilsēta. Ielu klasifikācija novados pirms apvienošanas tika risināta ar atšķirīgu pieeju.

Transporta attīstības plāna izstrādes ietvaros izveidota vienota ceļu un ielu kategorizācijas pieeja, sekojot Ministru kabineta noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" noteiktajiem principiem.

Ielu un ceļu kategorijas noteiktas arī atbilstoši VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izvirzītajām prasībām. Tas nepieciešams, lai ceļiem un to pievienojumiem varētu pielāgot tehniskos parametrus atbilstoši Latvijas Valsts standartam. Ceļiem, kas atrodas ārpus apdzīvotām vietām, kategorijas noteiktas atbilstoši Latvijas Valsts standarta LVS 190–2 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili" prasībām. LVS 190–2 paredz ārpus apdzīvoto vietu ceļus (apzīmēts ar burtu A) sakārtot atbilstoši savienojamības pakāpēm, izmantojot romiešu ciparus I, II, III, IV, V, VI, kas arī ņemts vērā izstrādājot Transporta attīstības plānu.

Tabula 3. Ceļu kategoriju skaidrojums

Kategorija CEĻI	Nozīmes un funkcijas atbilstoši LVS 190:2 Normālprofili	Piezīmes
AI	Galvenais savienojums NP 10,5 – NP 35,5	Galvenie savienojumi ar ārvalstīm un valsts galvaspilsētu Trīs un vairāk braukšanas joslas Vēlamie normālprofili NP 15,5 – NP 35,5 m Piemēram, valsts galvenais autoceļš A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) (skat. 2. pielikumu)
AII	Starpreģionāls/reģionāls savienojums NP 9,5 – NP 20,5	Pilsētu savienojumi ar valstspilsētām Valsts galvenie vai reģionālie autoceļi ar vienu brauktuvi un 2 braukšanas joslām Vēlamie normālprofili NP 9,5 – NP 20,5 Ja ir savienojums ar valstspilsētu, tad P ceļam nosaka AII kategoriju
AIII	Apdzīvoto vietu vai to daļu savienojums NP 9,5 – NP 14 Visi reģionālie autoceļi (P)	Reģionālais nozīmes savienojums starp pilsētām NP 9,5 – NP 14 Ja galvenais (ātrākais, īsākais) savienojums ar valstspilsētu ir izmantojot valsts galveno autoceļu, tad citi reģionālo ceļu (P) savienojumi ar to pašu valstspilsētu ir AIII kategorija Piemēram, valsts reģionālais autoceļš P3 Garkalne – Alauksts (skat. 2. pielikumu)
AIV	Mazu apdzīvotu vietu savienojums NP 7,5 – NP 9,5 Visi valsts vietējie autoceļi (V)	Lauku ceļš, savieno mazos centrus, lauku teritorijas Visi valsts vietējie autoceļi (V) Pašvaldības autoceļi starp ciemiem un pilsētām Piemēram, valsts vietējais autoceļš V74 Ropaži – Raunas (skat. 2. pielikumu).
AV	Zemesgabalu pieslēguma savienojums	Lauku ceļš vietējai satiksmei lauku apvidos, savieno ar augstākas kategorijas ceļiem

	NP 7,5	
AVI	Vietējs savienojums NP 3,5 – NP 5,5	Ceļš lauku un mežu apsaimniekošanai, piebraukšanai ražošanas objektiem, zemnieku vai individuālajām saimniecībām, iestādēm un mājām

Ielu kategoriju sadalījums ir veikts atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". Noteikumi paredz pilsētas vai ciema ielu tīklu veidot kā vienotu, dažādu kategoriju ielu hierarhiski sakārtotu sistēmu. Ielu kategorijas apzīmētas ar burtiem B, C, D, E.

Tabula 4. Ielu kategoriju skaidrojums

Kategorija IELAS	Nozīmes un funkcijas atbilstoši Vispārīgo apbūves noteikumu 6.2. nodaļai	Piezīmes
B	galvenā iela – valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošu kvalitātes prasību ievērošana	Galvenokārt ielas, kas ir AI un AII kategoriju jeb valsts galveno autoceļu turpinājumi pilsētā un ciemā, retāk – ielas AIII un AVI kategorijas valsts autoceļu turpinājumi apdzīvotās vietās. B kategorija ir piešķirta visiem valsts autoceļiem apdzīvotu vietu robežās (atbilstoši 519. ceļa zīmes darbības zonai nevis administratīvai robežai) Piemēram, Ozolu iela Tumšupē (skat. 2. pielikumu). NP atbilstoši valsts autoceļa zemes nodalījuma joslai
C	maģistrālā iela – nodrošina savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasību ievērošana	Galvenokārt ielas AIII kategorijas jeb valsts reģionālā (P) autoceļa turpinājumā pilsētā un ciemā, retāk ielas AIV kategorijas jeb valsts vietējā (V) autoceļa turpinājumā apdzīvotās vietās C kategorija ir piešķirta pašvaldības ielām, kuras ir nozīmīgas pilsētas vai ciema daļu savienošanas funkciju izpildē, piemēram, Gaujas iela Vangažos (skat. 2. pielikumu). NP 16,0 –20,0 m
D	pilsētas vai ciema nozīmes iela – nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var veikt arī savienošanas funkciju	Galvenokārt ielas AIV kategorijas jeb valsts vietējā (V) autoceļa turpinājumā pilsētā un ciemā, retāk ielas AV kategorijas lauku ceļa turpinājumā apdzīvotās vietās NP 12,0 m – 16,0 m D kategorija ir piešķirta pašvaldības ielām, kurām nozīmīga ir pilsētas vai ciema daļu gan piekļūšanas, gan savienojošā funkcija, piemēram, Ziedu

		ielā Ropažos un Liepu ielā Ulbrokā (skat. 2. pielikumu).
E	vietējas nozīmes iela – nodrošina uzturēšanās funkciju, pakārtoti veicot arī piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasību ievērošana.	Pārējās ielas E kategorijas ielās rekomendējams satiksmes režīms līdz 20 km/h vai līdz 30 km/h (vietās, kur E kategorijas iela pilda savākšanas funkciju un tās normālprofilā ir izdalāma vieta ietvei). NP 6,0 m – 12,0 m E kategorija nosakāma arī gājēju un velosipēdu ceļiem, kuriem ir piešķirtas atsevišķas trases bez autosatiksmes. NP 3,5 m – 6,0 m

Satiksmes organizācijas regulējumu ciemos un pilsētās var vērtēt pēc noteiktās ielas kategorijas. Visas E kategorijas ielas ir iespējamās veidot kā dzīvojamās zonas, kur ietves var neizbūvēt. E kategorijas ielās, kuras galvenokārt kalpo kā citu E kategorijas ielu savācējielas, vēlama ietves izbūve. D kategorijas ielas ir jāplāno un jāizbūvē tā, lai vismaz vienā ielas pusē tiktu izdalīta ietve. Ielām, kam ir piešķirta D kategorija, bet ielas parametru un apbūves dēļ nav iespējama ietvju izbūve, jāsamazina atļautais braukšanas ātrums un pēc iespējas vairāk jāievieš satiksmes mierināšanas elementi (ātrumažņi, lokāli sašaurinājumi, pacelti krustojumi, paceltas gājēju pārejas u.c.), lai visi satiksmes dalībnieki kopējā ielas telpā varētu uzturēties droši.

1. pielikumā sniegts informatīvs apkopojums – ielu un ceļu kategoriju salīdzinājums ar to uzturēšanas klasēm. Perspektīvās savrupmāju apbūves teritorijas ielas, kurās ir izdalītas sarkanās līnijas (izstrādāti detālplānojumi un tajos apstiprināti šķēršprofili), paredzētas kā perspektīvās E kategorijas ielas. Pārsvarā sarkano līniju koridoru platums šajās zonās ir 10 – 12 m. Pēc Transporta attīstības plānā izstrādātajiem šķēršprofiliem tas neliedz nākotnē kādu no ielām veidot arī kā augstāku – D kategorijas ielu, kas kalpotu kā E kategorijas ielu savācējiela ar pieslēgumu C kategorijas ielai. Kategorijas precizēšana var būt iespējama tikai pie konkrētu attīstības plānu realizācijas un atbilstoši pakāpeniskai teritorijas attīstībai. Ropažu novada teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāietver nosacījums, ka ielas kategorijas maiņa nav teritorijas plānojuma grozījumi.

Transporta attīstības plānā ir izstrādāti principi sarkano līniju noteikšanai jaunajā teritorijas plānojumā saskaņā ar ielu kategorijām:

- saskaņā ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" nosacījumiem valsts autoceļi pilsētā un ciemos atbilst B kategorijas ielām, kur ir jāievēro minimālais nodalījuma joslas platums 19 m – 31 m;
- gar valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem pilsētā un ciemos vietās, kur:
 - nav esoša apbūve (neapbūvētas zemes vienības vismaz kvartāla garumā), sarkano līniju precizē, ņemot vērā 1. pielikumā noteikto papildus attālums ceļa zemes nodalījuma joslas minimālajam platumam no autoceļa ass uz katru pusi, kurā būvniecību saskaņo ar VAS "Latvijas Valsts ceļi";
 - esošas apbūves gadījumā sarkanās līnijas nosakāmas pa zemes vienības robežu;
- gar valsts vietējiem autoceļiem pilsētā un ciemos vietās, kur:
 - nav esoša apbūve (neapbūvētas zemes vienības vismaz kvartāla garumā), sarkano līniju precizē, ņemot vērā 1. pielikumā noteikto papildus attālums ceļa zemes nodalījuma joslas minimālajam platumam no autoceļa ass uz katru pusi, kurā būvniecību saskaņo ar VAS "Latvijas Valsts ceļi";
 - esošas apbūves gadījumā sarkanās līnijas nosakāmas pa zemes vienības robežu;

- pašvaldības ielām ir jāievēro minimālie attālumi starp sarkanajām līnijām, C kategorijas ielām 16 – 20 m, D kategorijas ielām 12 – 16 m un E kategorijas ielām 6 – 12 m.

4.1.2 Ceļu (ielu) tipveida šķērsprofili

Ropažu novada ceļu un ielu tipveida šķērsprofili veidoti balstoties uz Latvijas Valsts standartā noteiktajiem parametriem. Tie izstrādāti novērtējot iespējamo satiksmes telpu, kas pieejama starp zemes līpašumu vienībām vai jau nodefinētām sarkanajām līnijām un nodalījuma joslām. Tipveida šķērsprofili un to skaidrojošā informācija sniegta 4. pielikumā. Piedāvātie tipveida šķērsprofili ir uzskatāmi par ieteicamiem un var tikt pielāgoti atbilstoši situācijai.

Ārpus pilsētas un ciemiem, kā arī caur ciemiem ejošajiem Latvijas Valsts ceļu posmiem nosakāmi LVS 190–2 “Normālprofili” norādītie normālprofili atbilstoši noteiktajai ceļa kategorijai. Tādā veidā nākotnē iespējams analizēt jaunu pievienojumu izveidošanu, kā arī noteikt ceļu pārbūves tehniskos parametrus.

Pilsētas un ciemu ielām tipveida šķērsprofili izstrādāti katrai ielas kategorijai, nosakot nepieciešamo satiksmes infrastruktūras apjomu atbilstoši funkcijai, kādu iela nodrošina. Katrā no ielu kategorijām var atšķirties iespējamie sarkano līniju koridoru platumi, līdz ar to arī tipveida šķērsprofili ir pielāgoti tam.

E kategorijas ielām pamatfunkcija ir piekļuves līpašumiem un uzturēšanās funkcija. Līdz ar to ielā var veidot brauktuvi ar sašaurinājumiem un nav nepieciešams izdalīt ietvi un velosipēdu ceļu, jo šādas ielas pārsvarā ir ar dzīvojamās zonas statusu vai ātruma ierobežojumu 20 km/h. Atsevišķos gadījumos E kategorijas ielām, kas atrodas intensīvākas apbūves teritorijās, ir nepieciešams izdalīt ietvi.

D kategorijas ielās, kurām ir savienjoša funkcija ciema vai pilsētas līmenī, tipveida šķērsprofils var būt mainīgs atkarībā no ielas novietojuma, satiksmes intensitātes un pieejamās ielu telpas. D kategorijas ielās jānodala ietves, kā arī intensīvākas satiksmes gadījumā arī velosipēdu ceļi. Ciemos ar mazāku iedzīvotāju blīvumu arī perspektīvā var nebūt ekonomiski pamatoti izbūvēt nodalītu gājēju infrastruktūru D kategorijas ielās. Šādās ielās ir jāpielieto 4.2.1. nodaļā minētie satiksmes drošības uzlabošanas risinājumi ar satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem un jāseko līdzi iedzīvotāju blīvuma un gājēju intensitātes izmaiņām.

C kategorijas ielās, kā pilsētas maģistrālēs ar lielu tranzīta satiksmi, šķērsprofilos tiek paredzēta nodalītas ietves un velosipēdu ceļi.

Tipveida šķērsprofilos paredzētie brauktuve, ietvju un velosipēdu ceļu platumi ir paredzēti atbilstoši Latvijas Valsts standartā noteiktajiem standarta parametriem. Izstrādājot būvprojektus konkrētiem ielu posmiem šķērsprofilu elementi ir pārskatāmi ņemot vērā noteikto satiksmes intensitāti vai citus ierobežojošos apstākļus, bet tie nevar būt mazāki par Latvijas Valsts standartā noteiktajiem minimālajiem parametriem. Šķērsprofilos paredzētais brauktuves, ietves un velosipēdu ceļa novietojums ielu telpā ir orientējošs un raksturo nepieciešamo funkcionālo programmu katras kategorijas ielās. Izstrādājot ielu būvprojektus, šķērsprofilu elementu novietojums ielu telpā precizējams atbilstoši zemes vienību novietojumam, konkrētajam sarkano līniju platumam, inženierkomunikāciju trašu novietojumam, lietus ūdens novadīšanas risinājumiem un pilsētas ietvju un velo infrastruktūras tīklam.

Sarkano līniju platums un tipveida šķērsprofils konkrētai ielai noteikts skatoties uz tā piemērotāko platumu visā ielas garumā. Esošajā situācijā platumi starp esošajām zemes vienībām mēdz būt ļoti atšķirīgi. Līdz ar to konstruējot sarkanās līnijas var būt ielu posmi, kas ir platāki nekā nepieciešamais tipveida šķērsprofils. Šādos gadījumos brīvās teritorijas var izmantot labiekārtojumam vai ilgtspējīgiem lietus ūdens novadīšanas risinājumiem, kā arī ja nepieciešams autostāvvietu izvietojumam. Gadījumos, kad lokāli ielu telpa ir šaurāka par noteikto tipveida šķērsprofilu un nav iespējama zemes vienību daļu atsavināšana, nepieciešams izvērtēt iespējas sašaurināt šķērsprofilu izmantojot satiksme mīrināšanas risinājumus un satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus.

Nosakot šķērsprofilus ņemt vērā arī VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izdoto materiālu "Ieteikumi ceļu projektēšanai. Normālprofili".

Nosakot velosipēdu ceļa platumu šķērsprofilā ņemt vērā arī plānošanas dokumentu "Rīgas valstspilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030.gadam", kas nosaka minimālos veloinfrastruktūras parametrus un var kalpot kā vadlīnijas satiksmes plānošanā tieši blīvāk apdzīvotās vietās ar lielāku satiksmes intensitāti.

4.1.3 Vienotais novada ceļu un ielu tīkls

Ropažu novada vienotais ceļu un ielu tīkls ir veidots kā vienots, dažādu kategoriju ielu hierarhiski sakārtots tīkls. Ropažu novada vienotajā ceļu un ielu tīklā ietilpst visi Ropažu novadā esošie valsts autoceļi t.sk. to turpinājumi apdzīvotās vietās, pašvaldības ceļi un ielas un pašvaldības nozīmes ceļi un ielas, kas atrodas apdzīvotās vietās un ārpus tām, kā arī citi ceļi un ielas.

Vienotajā Ropažu novada ceļu tīklā iekļautie ceļi un ielas un to īpašumpiederība ir attēlota 3. pielikuma kartē "Ropažu novada vienotais ceļu un ielu tīkls".

Ceļi un ielas ir iedalīti sekojoši:

- valsts autoceļš / iela ciemā vai pilsētā;
- pašvaldības autoceļš / iela;
- plānotais pašvaldības autoceļš / iela;
- pašvaldības nozīmes autoceļš / iela;
- perspektīvais pašvaldības nozīmes autoceļš / iela;
- cits autoceļš / iela;
- AS "Latvijas valsts meži" autoceļš;
- SIA "Rīgas meži" autoceļš;
- plānotais autoceļš / iela.

Tabula 5. Autoceļu un ielu bilance novada vienotajā autoceļu tīklā

Kategorija	Garums (km)
Valsts autoceļš / iela ciemā vai pilsētā	205,09
Pašvaldības autoceļš / iela	401,43
Plānotais pašvaldības autoceļš / iela	1,73
Pašvaldības nozīmes autoceļš / iela	19,38
Perspektīvais pašvaldības nozīmes autoceļš / iela	5,31
Cits autoceļš / iela	781,36
AS "Latvijas valsts meži" ceļš	79,88
SIA "Rīgas meži" ceļš	382,65
Plānotie ceļi	106,86
Kopā:	1983,70

Kā esoši autoceļi vienotā ielu un ceļu tīkla kartē tiek atzīmēti ceļi un ielas, kas dabā pastāv un tiek izmantoti.

Valsts autoceļš / iela ciemā vai pilsētā ir galveno, reģionālo un vietējo valsts autoceļu posmi ārpus apdzīvotām vietām un to turpinājumi apdzīvotās vietās.

Pašvaldības autoceļš / iela ir pašvaldības bilancē esošas ielas un ceļi, bet plānotais pašvaldības autoceļš / iela ir Dzelzavas ielas pagarinājums Ropažu novada teritorijā. Pašvaldības bilancē iekļautas ielas, kas ir pašvaldībai piederīga inženierbūve uz pašvaldības īpašumā esošas zemes un pašvaldībai piederīgās inženierbūves uz privātām zemes vienībām.

Pašvaldības nozīmes autoceļam / ielai ir ar teritorijas plānojumu²⁹ vai domes lēmumu piešķirts pašvaldības nozīmes ielas / ceļa statuss. Uz šiem ceļiem / ielām pašvaldība veic uzturēšanas darbus, bet tie nav iekļauti pašvaldības bilanci. Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojums nekustamajam īpašumam, kas noteikts sabiedrības interesēs, lai nodrošinātu vienotu ceļu un ielu tīklu pašvaldībā un sabiedrības iespējas un tiesības ikvienam to izmantot. Pašvaldības nozīmes autoceļi nav valsts vai pašvaldības ceļu bilanci, bet tiem ir nozīmīga loma Ropažu novada ceļu tīklā (Zemes pārvaldības likuma 8.¹ pants³⁰), lai nodrošinātu vienotu koplietošanas ceļu tīklu un piekļūšanu novada apdzīvotajām vietām. Pašvaldības nozīmes ielas un ceļi ir tie pašvaldības ceļi (inženierbūves), kas atrodas uz privātā īpašumā esošiem nekustamiem īpašumiem, un privātā īpašumā esošie ceļi un ielas, pa kuriem nav atļauts liegt pārvietošanos Zemes pārvaldības likuma kārtībā.

Perspektīvais pašvaldības nozīmes autoceļš / iela ir privātie ceļi / ielas, kas ir būtiski sabiedrības interesēm un kalpo kā vienīgā piekļuve apdzīvotām vietām, ceļā / ielā kursē sabiedriskais transports.

Cits privātais autoceļš / iela ir privātā īpašumā esošie ceļi / ielas, māju ceļi, komersantu ceļi.

Plānotais autoceļš / iela ir novada teritorijā plānotā jaunā satiksmes infrastruktūra t.sk. detālpilānojumos un lokālpilānojumos noteiktās jaunās ielas.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 8. pantu, ja autoceļš reģistrēts kā pašvaldības vai valsts autoceļš un ir iekļauts pašvaldības vai valsts autoceļu bilanci, reģistrēts pašvaldības ceļu un ielu reģistrā un ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa, tas ir koplietošanas ceļš vai iela. Koplietošanas ceļš vai iela ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts, kas pieder pašvaldībai un rada īpašuma apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas. Koplietošanas ielu un ceļu tīkls bez ierobežojumiem pieejams visai sabiedrībai.

Transporta attīstības plānā ir attēlotas arī teritorijas ar īpašiem noteikumiem nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstībai:

- nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN7):
 - valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļa pārbūve (Baltezers – Saulkalne);
 - ātrsatiksmes autoceļš Rīga (Bukulti) – Ādaži – Lilaste;
- vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN71):
 - Dzelzavas ielas pagarinājums.

Pašvaldības nozīmes ielu un ceļu tīkla sastāvs var būt mainīgs un šo statusu var noteikt ar atsevišķu pašvaldības administratīvu aktu ārpus teritorijas plānojuma dokumenta kā to paredz likums, pieņemot atsevišķu administratīvu aktu. Šāds gadījums var būt, piemēram, ja ir saņemts īpašnieku ierosinājums.

4.1.4 Ceļu un ielu kvalitāte, rekomendācijas segumu uzlabošanai

Ceļu un ielu seguma kvalitāte ir atkarīga no to lietošanas intensitātes, kā arī to regulāras uzturēšanas. Nepieciešams prioritizēt posmus ar augstu satiksmes intensitāti vai sabiedriskā transporta maršrutiem. Atbilstoši ceļu un ielu kategorijām, vispirms līdzekļi ieguldāmi augstāku kategoriju ceļu vai ielu posmiem.

Ropažu novadā ielu segumu veidi sadalīti atbilstoši ielu kategorijām un funkcijām.

B kategorijas ielām atbilstoši to tranzīta raksturam un piederībai VSIA "Latvijas Valsts ceļi" autoceļu tīklam brauktuves veidojamas ar asfaltbetona segumu atbilstoši ceļu tehniskajām

²⁹ Saskaņā ar Zemes pārvaldības likumu: 8.1 pants. Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela (2) Pašvaldības nozīmes ceļu vai ielu pašvaldība nosaka pašvaldības teritorijas plānojumā vai lokālpilānojumā. Pašvaldības nozīmes ielas statusu pašvaldība var piešķirt ar atsevišķu administratīvu aktu, kam pievienots grafiskais pielikums

³⁰ Saskaņā ar Zemes pārvaldības likumu: 8.1 pants (1) Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojums nekustamajam īpašumam, kas noteikts sabiedrības interesēs, lai nodrošinātu vienotu ceļu un ielu tīklu pašvaldībā un sabiedrības iespējas un tiesības ikvienam to izmantot.

(5) Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir publiski pieejama, un līdz pašvaldības nozīmes ceļa vai ielas statusa atcelšanai aizliegts ierobežot transporta un gājēju kustību pa to.

specifikācijām. Ietves veidojamas ar betona bruģa vai asfaltbetona segumu un velosipēdu ceļi veidojami ar asfaltbetona segumu. Atsevišķos gadījumos iespējamas atkāpes, ja pašvaldība vienojas ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" par B kategorijas ielas elementu pielāgošanu blīvi apbūvētas teritorijas raksturam, nosakot segumus un citus ielu telpas elementus atbilstoši C kategorijai.

C kategorijas ielas Ropažu novadā pilda tranzīta funkciju caur apdzīvotām vietām vai kalpo kā pievedceļi apdzīvotām vietām. Brauktuves veidojamas ar asfaltbetona segumu. Ietves veidojamas ar betona bruģa vai asfaltbetona segumu un velosipēdu ceļi veidojami ar asfaltbetona segumu.

D kategorijas ielas – ielu brauktuves var veidot ar asfaltbetona segumu vai betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes. Seguma veidi salāgojami tā, lai apdzīvotās vietas ietvaros D kategorijai būtu viena veida segums. Velosipēdu ceļus vēlams veidot ar asfaltbetona segumu. Ietves vēlams paredzēt ar betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes. Novada attālākos ciemos ar mazu iedzīvotāju blīvumu (Villasmuiža, Lielkangari, Augšciems, Kangari, Bajāri u.c.) esošajiem D kategorijas ceļiem/ielām ar grants vai šķembu segumiem regulāri jāveic atputeļošanas pasākumi un iespējami prioritāri jāveic to segumu uzlabošana ar divkārtu virsmas apstrādi.

E kategorijas ielas – ielu brauktuves segumus var veidot gan no asfaltbetona, gan betona bruģakmens, savietojot risinājumus pa kvartāliem vai apdzīvotām vietām. Kā vēl viens risinājums esošu E kategorijas ielu ar nesaistītiem segumiem (grants, šķembas) uzlabošanai ir divkārtu virsmas apstrāde. Šādas virsmas apstrādes ieguvumi ir brauktuves putēšanas novēršana, komfortablāka braukšana, samazinātas ikdienas uzturēšanas izmaksas (iela nav jāgreiderē) un pagarināta ielas ilgtspēja. Divkārtu virsmas apstrāde ir salīdzinoši lēts, bet efektīvs ceļa seguma pārklājuma risinājums kā rezultāta tiek iegūts asfaltam līdzīgs segums. Tas var būt risinājums E kategorijas ielu posmos, kur satiksmes slodzes ir nelielas vai vidējas (piemēram, savrupmāju apbūves kvartālos) un vienmērīgas. Ietves, ja tās atbilstoši ielas raksturam nepieciešamas, E kategorijas ielās jāveido ar betona bruģakmens segumu ar minimālu fāzi (2.00 mm) vai bez fāzes.

Autostāvvietās ar intensīvu automašīnu apriti (piemēram, pie lielākiem tirdzniecības objektiem) brauktuves un stāvvietas rekomendēts veidot ar betona bruģakmeni vai asfaltbetona segumu. Autostāvvietās ar mazāku automašīnu apriti paredzēt betona bruģakmeni ar distanceriem vai stiprinātu zālienu. Loģistikas vai ražošanas teritorijās autostāvvietas var veidot ar asfaltbetona vai atbilstošas stiprības betona bruģakmens segumu, ņemot vērā transporta slodzes.

Šķēršļu zonās vai ietvju malās, kas robežojas ar brauktuvi, paredzams raupjš bruģakmens segums atbilstoši principam "Vides pieejamība bez barjerām". Šis princips nodrošina gājēju telpu brīvu no šķēršļiem. Ietvēm krustojumu zonās paredzams speciāls vides pieejamību nodrošinošs bruģakmens ar reljefu.

4.1.5 Sabiedriskais transports

Analizējot esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību, konstatētas vairākas problēmas saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamību un sasniedzamību.

Viena no galvenajām problēmām novada ietvaros, kas minēta arī Ropažu novada AP – savienojumu trūkums starp apdzīvotām vietām. Vāji savienotās vietas mudina izvēlēties privāto transportu, nevis izmantot publiskā transporta pakalpojumus. Līdzīga tendence manāma dzelzceļa izmantošanā – dzelzceļa satiksmes popularitāti varētu uzlabot, ja attīstītu ērtus savienojumus ar vilcienu stacijām. Pieejamības uzlabošanai nepieciešama cieša sadarbība ar kaimiņu novadiem, piemēram, Siguldas novada pašvaldību, lai veicinātu Vangažu dzelzceļa stacijas pieejamību. Balstoties uz Ropažu novada IAS, jāpievērš uzmanība vilcienu staciju saglabāšanai, jo katra stacija apkalpo konkrētu ciemu iedzīvotājus. Slēdzot kādu no stacijām, tiek ierobežotas vairāku apdzīvotu vietu iedzīvotāju mobilitātes iespējas.

Ropažu novada IAS un AP esošās situācijas raksturojums iezīmē konkrētas problēmas, kas ietekmē un mazina sabiedriskā transporta izmantošanu:

- novada apdzīvoto vietu izklaidētā struktūra;
- automaģistrāļu radiālais izvietojums pret Rīgu nav izdevīgs sabiedriskā transporta izmantošanai;
- sabiedriskā transporta brauciens ir laikietilpīgāks nekā brauciens ar privāto transportu;
- vilciena izmantošanu kavē savienojumu trūkums līdz dzelzceļa stacijām, t.sk. nav savienojuma starp Vangažu pilsētu un Vangažu staciju;
- drošas gājēju un velo satiksmes infrastruktūras trūkums;
- stacijas un to piegulošās teritorijas nav labiekārtotas.

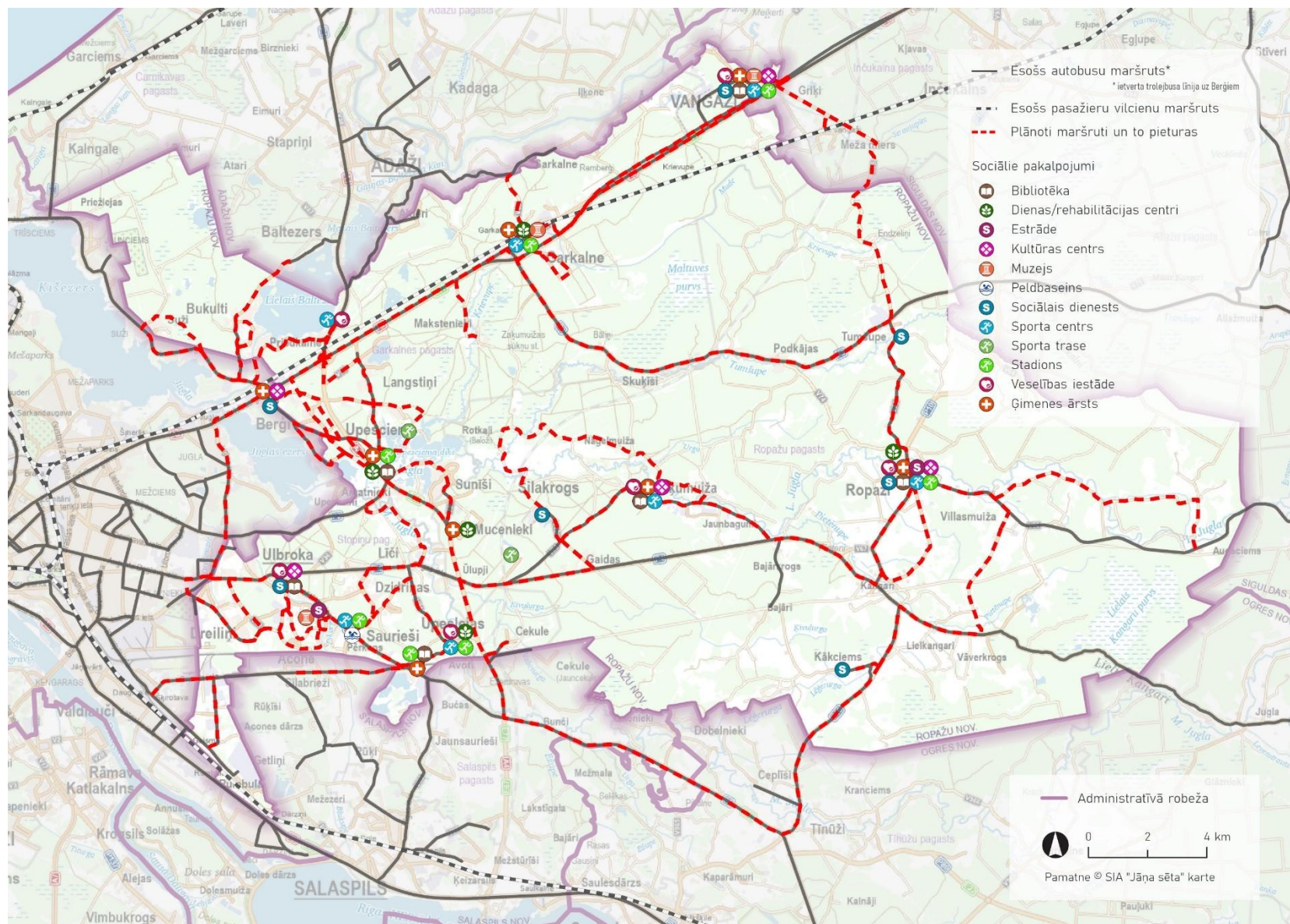
Augstāk minētās problēmas un citi faktori rezultējas ar zemu sabiedriskā transporta izmantošanu. Tikai neliela daļa novada iedzīvotāju un viesu izmanto sabiedrisko transportu, lai nokļūtu Rīgā, bet vēl mazāk iedzīvotāju izvēlas sabiedrisko transportu, lai pārvietotos novada ietvaros. Novadā ir virkne nelielu apdzīvoto vietu, vasarnīcu ciemi, kas nav savienoti – nav pietiekami laba autoceļu kvalitāte un sabiedriskā transporta savienojumi neeksistē vai ir ļoti reti. Visi faktori kopā veido nevienlīdzīgu novada teritoriālu vienotību.

2023. gadā veikta iedzīvotāju aptauja par sabiedriskā transporta risinājumiem apdzīvoto vietu savienošanai Ropažu novadā. Aptauja bija pieejama visiem novada iedzīvotājiem un tā tika publicēta pašvaldības mājas lapā un sociālajos tīklos. Analizējot aptaujas jautājumu par nepieciešamajiem uzlabojumiem un pārmaiņām, iezīmējās vairākas problēmas, kas vairākkārtīgi tika minētas aptaujā:

- savienojumu nepietiekamība novada ietvaros;
- savienojumu nepietiekamība ar blakus novadiem;
- neatbilstoša sabiedriskā transporta un ar to saistītā infrastruktūra;
- kā arī izteikti konkrēti priekšlikumi esošo maršrutu / savienojumu uzlabošanai, braucienu skaita palielināšanai.

Viena no visbiežāk minētajām problēmām ir savienojumu neesamību vai nepietiekamību starp apdzīvotajām vietām un novada pagastiem. Respondenti ir norādījuši gan konkrētas vietas, kur iztrūkst publiskā transporta savienojumi, gan vispārīgi minot to kā problēmu novada ietvaros. Iedzīvotāju norādītās vietas, kurām nav savienojumu ar citām apdzīvotām vietām vai tie nav pietiekami regulāri – Silakrogs, Gaidas, Mucenieki, Podkājas, Zaķumuiža, Upesciems, Sunīši, Dzidriņas, Upeslejas, Dreiliņi, Rumbula, Garkalne, Makstenieki, Līči, Cekule un Vangaži.

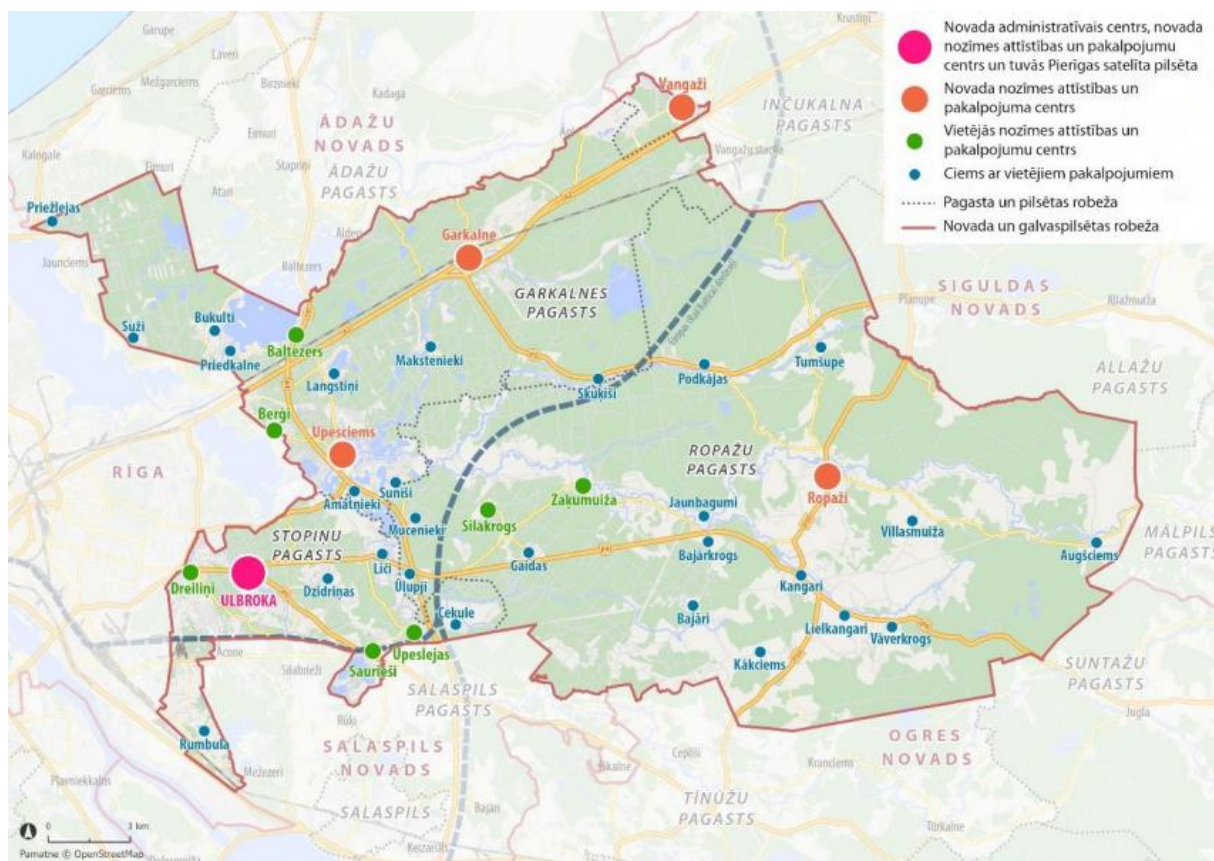
Tāpat tiek izteikti priekšlikumi papildus savienojumu / maršrutu nodrošināšanai ar dažādām iestādēm, institūcijām, publiskām vietām (izglītības iestādes, interešu izglītības iestādes, kultūras iestādēm, novada dome u.c.). Jāattīsta katras apdzīvotās vietas savienojums un sasniedzamības uzlabojums ar Ulbroku kā novada administratīvo centru un novada nozīmes attīstības un pakalpojumu centru. Ulbrokā atrodas Ulbrokas vidusskola, PII "Pienenīte", Ulbrokas Mūzikas un mākslas skola, bibliotēka, kultūras centrs, sociālais dienests, Ulbrokas sporta komplekss, Ropažu novada administrācija un citi pakalpojumu objekti.



Attēls 30. Ropažu novada pakalpojumu objektu izvietojums un esošie un plānotie sabiedriskā transporta maršruti

Novada nozīmes attīstības un pakalpojumu centri ir Upesciems, Garkalne, Vangaži un Ropaži, kuros pieejami vispārējās izglītības, sporta, kultūras un sociālie pakalpojumi, veselības aprūpes u.c. pakalpojumi (Berģu mūzikas un mākslas pamatskola, Garkalnes mākslu un vispārizglītojošā pamatskola, Vangažu vidusskola, Ropažu vidusskola, Vangažu Mūzikas un mākslas skola, Ropažu Mākslas un mūzikas skola, veselības aprūpes iestādes, Vangažu sporta centrs, Upesciema stadions, bibliotēkas, Ropažu brīvdabas estrāde u.c.).

Vietējas nozīmes attīstības un pakalpojumu centri ir Baltezers, Berģi, Dreiliņi, Līči, Saurieši, Silakrogs, Upeslejas, Zaķumuiža.

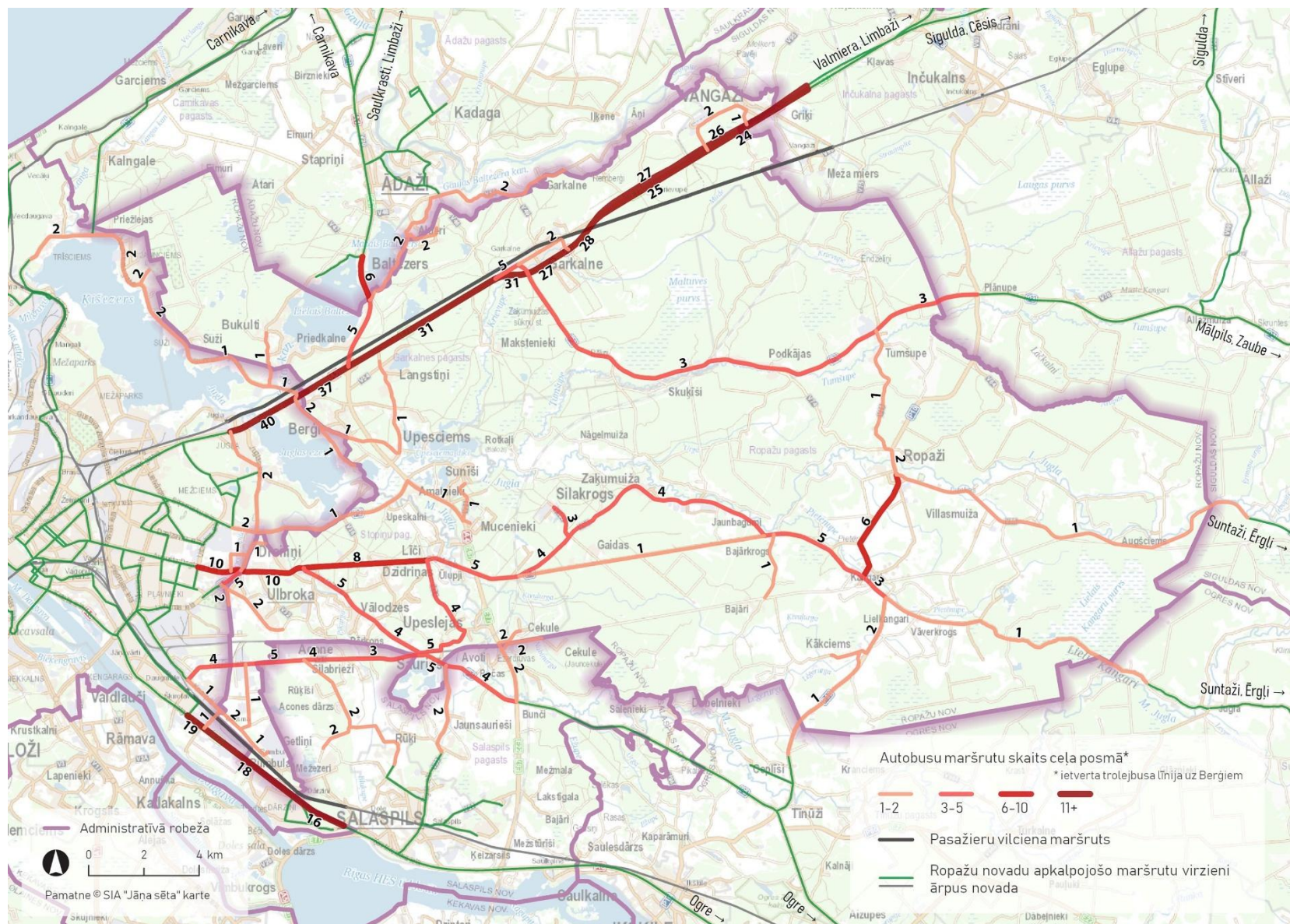


Attēls 31. Attīstības un pakalpojumu centri Ropažu novadā³¹

Ropažu novada savienojuma problēmas ir ne tikai iekšēji novada teritorijā, bet arī savienojumā ar kaimiņu pašvaldībām – līdzās esošo novadu pilsētām un ciemiem. Arī aptaujas respondenti izteikuši priekšlikumu nodrošināt sabiedriskā transporta savienojumam ar Saulkrastiem, Siguldu un Inčukalnu, Cēsu novadu, Salaspils novadu, Ogri, Madonas novadu – Ērgļiem. Tāpat iedzīvotāji norāda, ka Baltezera iedzīvotāji (Ādažu novads) ir bez savienojuma iespējām ar Ropažu novadu.

Novada sasaistei ar Rīgu, kā arī Rīgas centra atslogošanai no autotransporta nozīmīga būtu esošās 6. tramvaja līnijas pagarināšana līdz Berģiem. Šāda iecere jau izstrādāta 2010. gadā un ir iekļauta Rīgas teritorijas plānojumā. Komplektā ar stāvparka (Park&Ride) izbūvi tiktu veicināta sabiedriskā transporta izmantošana, kā arī iedzīvotāji Rīgas pilsētā galapunktos nonāktu ātrāk. Lai arī infrastruktūrai nepieciešamās zemes vienības atrodas Rīgas valstspilsētas pašvaldības īpašumā, tomēr šāda mobilitātes punkta izbūve Ropažu novada apdzīvoto vietu (Bukultu, Baltezers, Berģu, Langstiņu, Garkalnes, Vangažu u.c.) iedzīvotājiem atvieglotu ikdienas mobilitāti.

³¹ Ropažu novada ilgtermiņa attīstības stratēģija

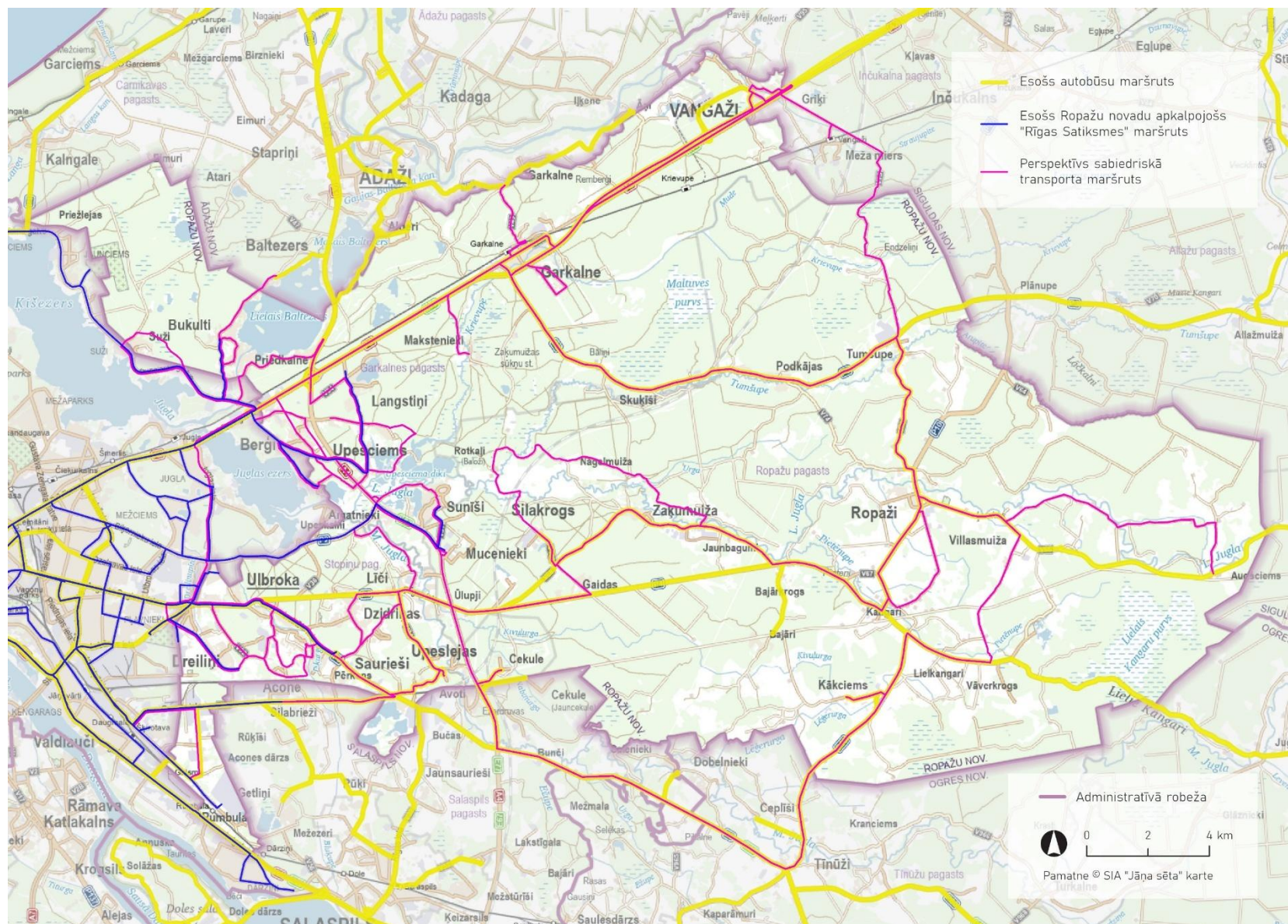


Attēls 32. Sabiedriskā transporta intensitāte un savienojumi Ropažu novadā

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros izvirzīts priekšlikums veidot jaunas, labiekārtotas pieturvietas, kas atrastos tuvāk apdzīvotām vietām un tās būtu sasniedzamas, izmantojot atbilstošu, drošu infrastruktūru – apgaismotus, drošus gājēju un velo ceļus, piemēram:

- gājēju ceļa izbūve Berģos gar valsts reģionālo autoceļu P2 līdz sabiedriskā transporta pieturvietai “Amatnieki”, kā arī gājēju ceļa izbūve Upesciema ielā līdz pieturai “Madaru iela”;
- gājēju ceļa un apgaismojuma izbūve Sunīšos, Kaiceles ielā līdz sabiedriskā transporta galapunktam;
- gājēju ceļa izbūve Rumbulā, Getliņu ielā;
- Park&Ride infrastruktūras izbūve;
- velo ceļu izbūve, kas savienotu novada apdzīvotās vietas;
- saskaņota laika grafika ieviešana skolēnu transportam ar iespēja nokļūt mācību iestādē, izmantojot vienu transporta līdzekli;
- skolēnu transporta nodrošināšana vietās, kur tas netiek nodrošināt, piemēram, no Zaķumuižas līdz Jaunbagumiem;
- autobusu un vilcienu pienākšanas un atiešanas laiku grafika saskaņošana;
- skolēnu braukšanas karšu ieviešana, lai nav jāiesniedz čeki par transporta izmantošanu skolēniem;
- autostāvvietu ierīkošana vai to skaita palielināšana pie stacijām, kas uzlabotu mobilitātes iespējas un samazinātu privātā transporta izmantošanu, piemēram, pie Garkalnes stacijas;
- autostāvvietu pieejamības uzlabošana un tā skaitu palielināšana apdzīvotās vietās pie pakalpojumu objektiem;
- jaunu pieturvietu izveide gan starppilsētu gan vietējiem autobusiem, piemēram Līčos, Upesciemā (Ziedu ielas krustojums) u.c.

Iedzīvotāju aptaujā visvairāk tiek norādīti esošie sabiedriskā transporta maršruti, kuros nepieciešamas izmaiņas – braucienu skaita palielināšana, izmaiņas braucienu maršrutos, to pagarināšana. Vairākkārt minēti maršruti, kuriem jāievieš regulārāki reisi, it īpaši no rītiem un vakaros pirms un pēc darba laika (piemēram, maršrutā Saurieši – Upeslejas pieejams autobuss plkst. 06.46 un pēc tam tikai plkst. 10.00 un līdzīgi arī pēc darba laika, viens brauciens plkst. 13.59, nākamais tikai plkst. 18.31), un arī brīvdienās.



Attēls 33. Potenciālie sabiedriskā transporta maršruti Ropažu novadā

Nemot vērā, ka būtisku sabiedriskā transporta savienojumu ar Rīgu veido tieši SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskais transports, tad pašvaldība jau līdz šim ir sadarbojusies ar SIA "Rīgas satiksme", lai padarītu sabiedriskā transporta pieejamību ērtāku un spētu apkalpot vēl vairāk iedzīvotāju. Novada pašvaldība organizējusi komunikāciju ar SIA "Rīgas satiksme" par konkrētu maršrutu pagarinājumiem, alternatīviem maršrutiem un potenciāliem jaunveidojamajiem maršrutiem. Transporta attīstības plānā izvirzīti sekojoši priekšlikumi SIA "Rīgas satiksme" autobusa maršruta uzlabojumam:

- **51. autobusa maršrutā** ieviest regulārākus autobusa reusus līdz Ulbrokas vidusskolai, arī brīvdienās. Pagarināt maršrutu līdz Sauriešiem vai Upeslejām;
- **34. autobusa maršrutā** ieviest regulārākus reisi no rītiem un vakaros darba dienās un brīvdienās. Maršruta saīsināšana un novirzīšana ārpus Saulīšu ciema (Saulīšu iedzīvotājiem ir apgrūtinājums nokļūt Ulbrokas pilsētā retās autobusa kursēšanas dēļ). Tāpat atgriezt galapunktu Sunīšos vai palielināt braucienu skaitu, kas kursē līdz Sunīšiem. Pagarināt dažus reusus līdz Upesciemam/Langstiņiem, kā arī pagarināt maršrutu caur Līciem, Dzidriņām uz Ulbroku. Atjaunot rīta reisu plkst. 7.00 un palielināt braucienu skaitu darba dienās pēc plkst. 19.30.

Lielāko daļu Ropažu novada teritorijas apkalpo vietējas nozīmes un starppilsētu maršrutu sabiedriskā transporta pāravadātāji līdz ar to Transporta attīstības plānā izvirzīti priekšlikumi arī šo autobusu maršrutu uzlabojumiem:

- **Reģionālais maršruts Nr. 6826 Rīga – Garkalne – Vangaži un Nr. 6255 Rīga – Sigulda:**
 - slēgt reģionālā autobusa Nr. 6826 reisu virzienā uz Rīgu plkst. 19:00 un virzienā uz Vangažiem plkst. 20.10;
 - novirzīt caur Garkalnes pagasta centru un Vangažu pilsētu reģionālās nozīmes maršruta Nr. 6255 virzienā uz Siguldu reisu Nr. 37 plkst. 20.15.

Ropažu novada pašvaldība lūgusi pamatojumu Rīgas plānošanas reģionam un VSIA "Autotransporta direkcija" par reģionālā autobusa Nr. 6826 reisu Vangaži – Rīga plkst. 19:00 un Rīga – Vangaži plkst. 20:10 slēgšanu. Tāpēc novada pašvaldība lūdz atbildīgās institūcijas rast alternatīvu iespēju iedzīvotājiem nokļūt galamērķī attiecīgajā laikā.³²

Uz šo vēstuli ir sniegta VSIA "Autotransporta direkcija" atbilde skaidrojot, ka konkrētie reisi slēgti zemā pieprasījuma dēļ, uzsverot to, ka braucieniem ir alternatīvi reisi, kas nodrošina nokļūšanu Rīgā no Garkalnes un Vangažiem un pretēji. Tāpat tiek minēts, ka Garkalnes iedzīvotājiem pastāv iespēja izmantot arī vilcienu satiksmi.³³

Saņemta arī Rīgas plānošanas reģiona atbilde, kurā kā priekšlikums tiek piedāvāts reģionālās nozīmes maršruta Nr. 6255 Rīga – Sigulda reisu Nr. 37 plkst. 20.15 no Rīgas SAO novirzīt caur Garkalnes pagasta centru un Vangažu pilsētu, tādējādi uzlabojot vietējo iedzīvotāju mobilitātes iespējas. Taču reģionālās nozīmes maršruta Nr. 6255 Rīga – Sigulda reisu Nr. 54 plkst. 18.40 no Siguldas AO nebūtu nepieciešams novirzīt caur Vangažu pilsētu un Garkalnes pagasta centru zemē pieprasījuma dēļ.³⁴

- **Reģionālais maršruts Nr. 7964 Rīga – Sidgunda – Suntaži – Ērgļi:**
 - maršrutā iekļaut jaunas pieturvietas "Ceriņi" un "Upmaļi" plkst. 4.50 un 14.00 virzienā uz Rīgu un plkst. 18.00 virzienā uz Ērgļiem;
 - maršrutā iekļaut jaunu pieturvietu "Jaunzemnieki" plkst. 6.40 un 11.30 virzienā uz Rīgu un plkst. 10.40 un 15.00 virzienā uz Ērgļiem;
 - atjaunot pieturvietu "Pagrieziens uz Linglaučiem".

³² Ropažu novada pašvaldības vēstule Nr. RN2024/4.2–2/152, 24.01.2024.

³³ VSIA "Autotransporta direkcija" vēstule Nr. 6.7/107/2024/NOS

³⁴ Rīgas plānošanas reģiona atbilde Nr. 9.2.2/2024/29/N, 30.01.2024.

Ropažu novada pašvaldība ir saņēmusi kolektīvo iedzīvotāju iesniegumu par papildus pieturvietas “Ceriņi” un “Upmaļi” iekļaušanu maršrutā Nr. 7964 Rīga – Sidgunda – Suntaži – Ērgļi. Pēc iedzīvotāju lūguma un iesnieguma, ko parakstījuši 18 Villasmuižas iedzīvotāji. Pašvaldība lūdz Rīgas plānošanas reģionu un VSIA “Autotransporta direkcija” iekļaut augstāk minētās pieturas konkrētajā maršruta reisā plkst. 4.50, 14.00 virzienā uz Rīgu un plkst. 18.10 virzienā uz Ērgļiem. Šīs pieturvietas ir būtiskas, jo ir vienīgais sabiedriskais transports daļai Villasmuižas iedzīvotāju, lai nokļūtu darba vietā.

VSIA “Autotransporta direkcija” ir sniegusi atbildi, ka no 2024. gada 20. marta reģionālās nozīmēs maršrutā tiks iekļautas vairākas pieturas, t. sk. pieturas “Ceriņi” un “Upmaļi”. Pieturas tiks iekļautas iedzīvotāju iesniegumā minētajos reisos.³⁵

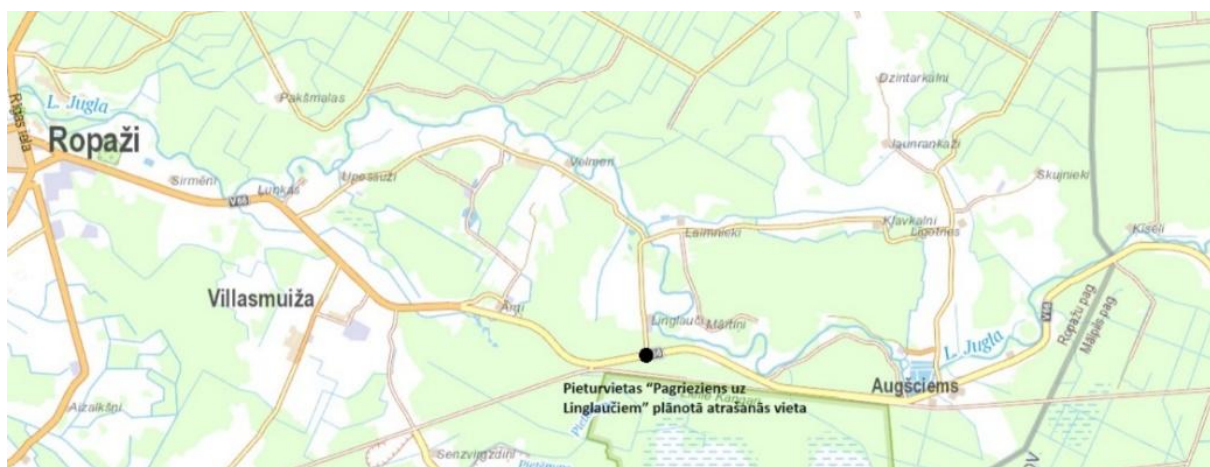
Tāpat Ropažu novada pašvaldība ir saņēmusi kolektīvo iedzīvotāju iesniegumu par pieturas “Jaunzemnieki” iekļaušanu maršrutā Nr. 7964 Rīga – Suntaži – Madliena – Ērgļi. Līdz ar to novada pašvaldība lūdz iekļaut pieturu reģionālās starppilsētu nozīmes maršrutā Nr. 7964 Rīga – Suntaži – Madliena – Ērgļi reisos plkst. 6.40 un 11.30 virzienā no Ērgļu AO uz Rīgu un plkst. 10.40 un 15.00 virzienā Rīga– Ērgļi.³⁶

Rīgas plānošanas reģions atbalsta pieturas “Jaunzemnieki” iekļaušanu maršrutā Nr. 7964 reisos plkst. 06.40 un 11.30 no Ērgļu AO un reisos plkst. 10.40 un 15.00 no Rīgas SAO, lai uzlabotu iedzīvotāju mobilitātes iespējas.³⁷

VSIA “Autotransporta direkcija” informē, ka pēc Rīgas plānošanas reģiona viedokļa saņemšanas, VSIA “Autotransporta direkcija” pieņems lēmumu par pieturas “Jaunzemnieki” iekļaušanu reģionālās nozīmes maršruta Nr. 7964 Rīga – Suntaži – Ērgļi reisos. Par pieņemto lēmumu, VSIA “Autotransporta direkcija” informēs Ropažu novada pašvaldību atsevišķi.

Pašvaldība ir saņēmusi vēl vienu kolektīvo iesniegumu par papildus pieturvietas “Pagrieziens uz Linglaučiem” atjaunošanu reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7964 Rīga – Sidgunda – Suntaži – Ērgļi. Līdz ar to pašvaldība lūdz VSIA “Autotransporta direkcija” un Rīgas plānošanas reģionam atjaunot šo pieturvietu (un pieturā apstāties pēc pieprasījuma).³⁸

Rīgas plānošanas reģions atbildot uz Ropažu novada domes vēstuli, to adresē arī VSIA “Latvijas Valsts ceļi” ar lūgumu VSIA “Latvijas Valsts ceļi” izskatīt iespēju pieturas “Pagrieziens uz Linglaučiem” atjaunošanu abās ceļa pusēs uz valsts vietējā autoceļa V66 Sidgunda – Ropaži ceļa posma 13,1 km.³⁹



Attēls 34. Pieturvietas “Pagrieziens uz Linglaučiem” plānotā atrašanās vietas

³⁵ VSIA “Autotransporta direkcija” vēstule Nr. 2.14/206/2024/NOS

³⁶ Ropažu novada pašvaldības vēstule Nr. RN/2024/4.2–2/676

³⁷ Rīgas plānošanas reģiona vēstule Nr. 9.1.2/2024/94/N, 17.04.2024.

³⁸ Ropažu novada pašvaldības vēstule Nr. RN/2024/4.2–2/540, 25.03.2024.

³⁹ Rīgas plānošanas reģiona vēstule Nr. 9.2.2/2024/83N, 28.03.2024.

VSIA "Autotransporta direkcija" informē, ka pēc Rīgas plānošanas reģiona viedokļa saņemšanas, VSIA "Autotransporta direkcija" pieņems lēmumu par pieturas "Pagrieziens uz Linglaučiem" iekļaušanu autobusu kustības sarakstos. Par pieņemto lēmumu, VSIA "Autotransporta direkcija" informēs Ropažu novada pašvaldību atsevišķi.

– **Reģionālo autobusu Nr. 6829, Nr. 6830 un Nr. 6831 novirzīšana caur Gaidām**

Pēc iedzīvotājas iesnieguma saņemšanas par Ropažu virzienā kursējošo reģionālo autobusu maršrutu Nr. 6829 "Rīga – Ropaži", Nr. 6830 "Rīga – Juglas iecirknis" un Nr. 6831 "Rīga – Kākciems" novirzīšanu caur Gaidām, Ropažu pašvaldība lūdz Rīgas plānošanas reģionu izvērtēt un rosināt VSIA "Autotransporta direkcija" veikt izmaiņas vairākos maršrutos – Nr. 6829 "Ropaži–Zaķumuiža–Rīga", "Rīga–Zaķumuiža–Ropaži" un "Zaķumuiža–Rīga", Nr. 6830 "Juglas iecirknis–Ropaži–Zaķumuiža–Rīga", "Juglas iecirknis–Ropaži–Bajāru stacija–Zaķumuiža–Rīga" un "Rīga–Zaķumuiža–Bajāru stacija–Ropaži–Juglas iecirknis", "Rīga–Zaķumuiža–Ropaži–Juglas iecirknis", Nr. 6831 "Rīga–Kākciems–Ropaži–Rīga", "Rīga–Ropaži–Kākciems–Rīga", un iespējams arī citos maršrutos un reisos.

– **Savienojums Vangažu pilsētai un Garkalnes pagasta ciemiem ar novada administratīvo centru Ulbrokā:**

- plānot jaunus reģionālo maršrutu Vangaži – Ulbroka plānojot piecus reisus darba dienās katrā virzienā – ap plkst. 7.00, 10.00, 14.00, 16.00, 18.00 no Vangažiem un ap plkst. 8.00, 12.00, 15.00, 17.00 un 20.00 no Ulbrokas;
- nodrošināt atsevišķu maršrutu no Vangažiem uz Rīgu un no Garkalnes uz Rīgu (vismaz rīta reisos) un atsevišķu maršrutu vakarā no Rīgas uz Vangažiem un Garkalni;
- plānot tiešais savienojums maršrutā Ropaži – Rīga, neuzkavējoties 15 min pieturvietās pa vidu.

Ropažu novada pašvaldība lūdz VSIA "Autotransporta direkcija" un Rīgas plānošanas reģionu rast iespēju nodrošināt sabiedriskā transporta maršrutus, kas savienotu Vangažu pilsētu un Garkalnes pagasta ciemus ar novada administratīvo centru Ulbrokā. Esošajā situācijā sabiedriskā transporta plūsma ir organizēta virzienā no Rīgas uz Stopiņu pagastu un Ropažu pagastu un otra plūsma organizēta no Rīgas uz Garkalnes pagastu un Vangažu pilsētu. Abas plūsmas savstarpēji nekrustojas. Tādejādi Vangažu pilsētas un Garkalnes pagasta (ciemu Amatnieki, Bāliņi, Baltezers, Berģi, Bukulti, Garkalne, Gāršas, Langstiņi, Makstenieki, Priedkalne, Priežlejas, Skuķīši, Sunīši, Suži, Upesciems) nav iespēju nokļūt ar sabiedrisko transportu Ropažu novada pašvaldības administratīvajā centrā Ulbrokā.

Tāpat izteikts priekšlikums veidot trīs jaunus lokveida sabiedriskā transporta maršrutus, lai uzlabotu novada un līdžās esošo novadu apdzīvoto vietu t.sk. Rīgas savstarpējo savienojamību. Plānojot maršrutu laika grafiku, būtiski nodrošināt maršrutu savstarpējo pārklāšanos, lai iespējama pārsēšanās starp dažādu maršrutu sabiedriskajiem transportiem. Jāņem vērā arī SIA "Rīgas satiksme" maršruti un to laika grafiki, lai lokveida un arī citi maršruti savstarpēji pārklātos un būtu iespējama ērta pārsēšanās un ceļa turpināšana ar sabiedrisko transportu. Lokveida maršrutu priekšlikumi:

- loks caur Vangažiem un Garkalnes un Ropažu pagastiem, savienojot Vangažus, Garkalni, Upescienu, Ropažus u.c. apdzīvotās vietas maršruta ietvaros. Maršruta priekšlikums: Vangaži – Garkalne – Langstiņi – Upesciems – Mucenieki – Silakrogs – Zaķumuiža – Ropaži – Tumšupe – Skuķīši – Vangaži);
- iekšējais loks Ropažu pagasta ietvaros, maršrutu veidojot caur Ropažiem – Kangariem – Zaķumuižu – Silakrogu – Gaidām – Muceniekiem – Cekuli – Tīnūžiem – Kākcietu – Lielkangariem – Villasmuižu – Ropažiem. Loka ietvaros maršruts virzās arī ārpus novada robežām, lai nodrošinātu lokveida maršrutu un papildus savienojumu ar līdžās esošo novadu apdzīvotajām vietām;

- loks Stopiņu un Garkalnes pagasta ietvaros, Rīgas robežas tuvumā. Maršruta priekšlikums: Ulbroka – Saurieši – Dzidriņas – Līči – Amatnieki – Berģi – Baltezers – Priedkalne – Bukulti – Suži – Jugla – Dreiliņi – Ulbroka.

Priekšlikumi vispārējam sabiedriskā transporta tīkla uzlabojumam:

- pagarināt esošo sabiedriskā transporta maršrutu starp Langstiņiem un Juglu Rīgā līdz Ulbrokai, palielinot iedzīvotāju īpatsvaru Dreiliņos un Ulbrokā, kas ar sabiedrisko transportu dotos uz darbu, izglītības vai citām iestādēm, pasākumiem u.c.;
- uzlabotu sabiedriskā transporta pieejamību Rumbulas iedzīvotājiem, novirzot maršrutu pa Bitenieku, Getliņu un Velderes ielām un ieviešot jaunu pieturvietu Subates ielā / Krustpils ielā 139, lai ērtāk ir sasniegt Brīvnieku un Getliņu ielu;
- pielāgot sabiedriskā transporta reisu skaitu atbilstoši skolēnu pārvietošanās laikiem un ieviest papildus braucienus dienas laikā;
- izveidot tiešo savienojumu Ropaži – Rīga, kas ļautu optimizēt ceļā pavadīto laiku vai saglabāt pieturvietas, bet tajās neuzgaidīt 15 minūtes. Tāpat maršrutā Ropaži – Rīga ir jāpalielina braucienu skaitu, it īpaši rītos un vakaros pirms un pēc darba laika, kā arī vēlos vakaros;
- nodrošināt atsevišķu maršrutu no Vangažiem uz Rīgu un no Garkalnes uz Rīgu (vismaz rīta reisos) un atsevišķu maršrutu vakarā no Rīgas uz Vangažiem un Garkalni. Šobrīd ir izveidots maršruts Vangaži – Garkalne – Rīga, bet kas pagarina ceļā pavadīto laiku pieturvietu skaita dēļ, kā arī regulāri šie autobusi ir pārpildīti. Atsevišķi izdalīti maršruti nodrošinātu operatīvāku pārvietošanos uz un no galvaspilsētas, kā arī spētu apkalpot vairāk iedzīvotājus
- izveidot jaunu sabiedriskā transporta maršrutu Vangaži – Ulbroka pa Rīgas apvedceļu, kas nodrošinātu Vangažu, Garkalnes, Langstiņu, Upesciema, Sunīšu, Mucenieku, Līču un Dzidriņu savienojumu ar Ulbroku. Priekšlikums ir veidot piecus reisos darba dienās katrā virzienā – ap plkst. 7.00, 10.00, 14.00, 16.00, 18.00 no Vangažiem un ap plkst. 8.00, 12.00, 15.00, 17.00 un 20.00 no Ulbrokas. Reisu nodrošināšana brīvdienās būtu vērtējama pēc reisu noslodzes darba dienās pirmo mēnešu laikā pēc izmaiņu ieviešanas.⁴⁰ Atsevišķi maršruta posmi būtu izvērtējami, piemēram, vai nepieciešama maršruta izveide caur Dzidriņām, kura ir vienīgā vieta maršrutā bez izbūvētas pieturvietu infrastruktūras. Tomēr maršrutu jebkurā gadījumā būtu jānovirza līdz vai gar Ulbrokas vidusskolu, kur atrodas Ulbrokas sporta komplekss un baseins, kas ir novada mēroga sporta objekts;
- sadarbībā ar SIA "Rīgas satiksme", pagarināt tramvaja līniju no Rīgas līdz Berģiem;
- pašvaldībai izskatīt iespēju slēgt līgumus ar atsevišķiem komersantiem, kas pēc sabiedriskā transporta izmantošanas var nodrošināt tālāku novada vietu iedzīvotāju nokļūšanu galamērķī, piemēram, taksometru uzņēmumiem.

Balsoties uz pieejamo informāciju, iedzīvotāju vēlmēm un viedokļiem, un analizējot esošo sabiedriskā transporta infrastruktūru Ropažu novadā un tuvākajā apkaimē, tiek secināts, kuros posmos būtu nepieciešama papildus maršrutu izveide. Jauno maršrutu rekomendācijas tiek iedalītas prioritāri nepieciešamos maršrutos, sekundāri un perspektīvā nepieciešamos maršrutos.

Prioritāri:

- P4 – Dzidriņas – Ulbrokas vidusskola;
- Uz Maksteniekiem;
- Vangaži – Vangažu stacija;
- Vangaži – Garkalne – Berģi – Upesciems – Mucenieki – Līči – Upeslejas – Saurieši – Ulbroka.

Sekundāri:

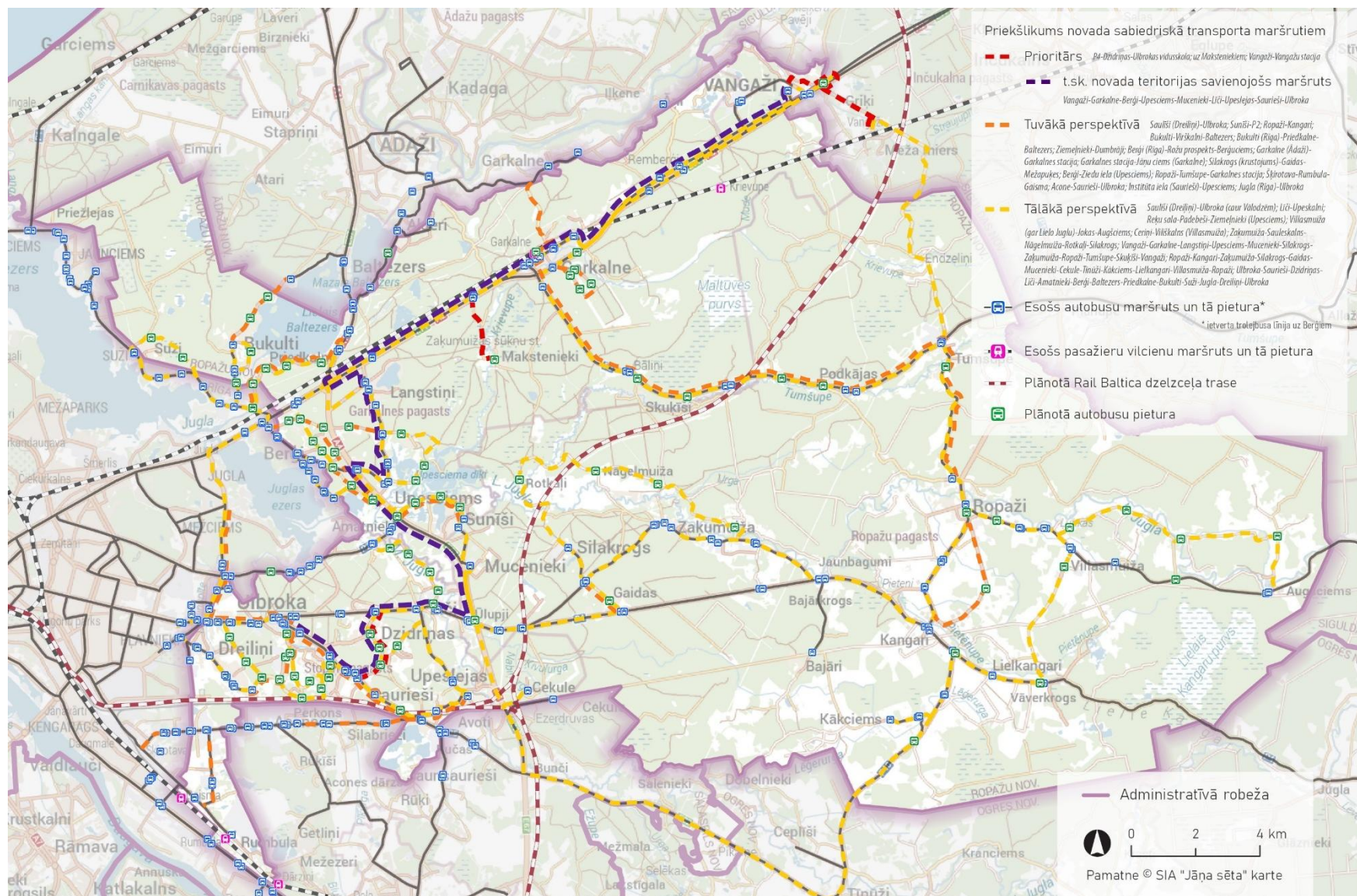
- Saulīši (Dreiliņi) – Ulbroka;

⁴⁰ Ropažu novada pašvaldības vēstule Nr. RN/2023/4.2–2/2093

- Sunīši – P2;
- Ropaži – Kangari;
- Ropaži – Inčukalna stacija;
- Reķu sala (Upesciems);
- Padebeši – Dumbrāji (Upesciems) – Berģi (Rīga);
- Bukulti – Virškalni – Baltezers;
- Bukulti (Rīga) – Priedkalne – Baltezers;
- Garkalnes stacija – Jāņu ciems (Garkalne);
- Garkalne (Ādaži) – Garkalnes stacija.

Tālākā perspektīvā:

- Līči – Upeskalni;
- Vilīškalns (Villasmuiža);
- Zaķumuiža – Sauleskalns – Nāgelmuiža – Rotkaļi – Silakrogs;
- Vangaži – Garkalne – Langstiņi – Upesciems – Mucenieki – Silakrogs – Zaķumuiža – Ropaži – Tumšupe – Skuķīši – Vangaži;
- Ropaži – Kangari – Zaķumuiža – Silakrogs – Gaidas – Mucenieki – Cekule – Tīnūži – Kārciems – Lielkangari – Villasmuiža – Ropaži;
- Ulbroka – Saurieši – Dzidriņas – Līči – Amatnieki – Berģi – Baltezers – Priedkalne – Bukulti – Suži – Jugla – Dreiliņi – Ulbroka.



Attēls 35. Potenciālie autobusu maršruti Ropazu novadā pa prioritātēm

Plānojot jaunus sabiedriskā transporta maršrutus tiek plānotas arī jaunas pieturvietas, līdz ar to Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" pieturvietu platformu:

- projektē brīvu no šķēršļiem un velo satiksmes, tās ierīkošanu paredzot taisnā ceļa posmā un garumu nodrošinot taisnu ne mazāku par 20 m;
- platumu paredz ne mazāku par 2,5 m, nepieciešamības gadījumā to paplašinot atbilstoši plānotajai pasažieru plūsmai;
- aprīko ar ceļa zīmi Nr.541 un papildplāksni, kas izstrādāta atbilstoši SIA "Rīgas luksofors" noteiktajam paraugam un pārklāta ar aizsargpārklājumu (antigrafiti), norādot informāciju par pieturvietas nosaukumu un sabiedriskā transporta maršrutu.

Gadījumā, ja Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskais transports kursē pa jaunām Ropažu novada ielām, tad:

- ielām jāparedz cietais segums un tās platums ne mazāks kā 6,5 m, bet intensīvas satiksmes ielās 7,0 m platums;
- ielu krustojumu pagriezienu rādījumus jāparedz atbilstoši Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme" noteiktajiem parametriem;
- jāņem vērā sabiedriskā transporta gabarīti un svars un jāizvairās no komunikāciju šahtu izvietojuma transporta kustības trajektorijas (rieņu) zonā.

4.1.6 Dzelzceļš

Transporta attīstības plānā ir integrēti jaunie piebraucamie ceļi un satiksmes savienojumi, kas saistīti ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūvi.

Saskaņā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" un Satiksmes ministrijas informāciju ir plānots Rīga – Garkalne – Sigulda – Valmiera – Lugaži – valsts robeža pakāpeniski un pa posmiem palielināt vilcienu kustības ātrumu, veicot dzelzceļa līnijas elektrifikāciju un pielāgojot sliežu ceļus. Pieejamā finansējuma ietvaros līdz 2027. gada beigām plānots modernizēt stacijas un pieturas punktus (tostarp "Garkalne", "Krievupe", kā arī "Vangaži" Siguldas novadā). Ņemot vērā iespējamo dzelzceļa posma "Zemitāni – Garkalne" elektrifikāciju, kas nepieciešama akumulatoru bateriju elektrovilcienu ekspluatācijai līdz Cēsīm un Valmierai, Garkalnes stacijā būtiski pieaugtu vilcienu kustības regularitāte, tādējādi Garkalnes stacija kļūs par būtisku novada mobilitātes punktu, no kurienes ar vilcienu ātri būs iespējams nokļūt gan Rīgas centrā, gan arī Pārdaugavā – Zaslaukā, Ilguciemā un Bolderājā. Mobilitātes punkts kalpotu arī kā pārsēšanas punkts no reģionālās nozīmes autobusiem.

Tāpat pieturas punktā "Gaisma", ko izmanto Ropažu novada iedzīvotāji, paredzēts uzlabot dzelzceļa pasažieru apkalpošanas kvalitāti un drošību, izbūvējot paaugstinātās pasažieru platformas ar uzbrauktuvēm, nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras pieejamību visiem lietotājiem, īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Rīgas valstspilsētas Transporta attīstības tematiskais plānojums paredz izveidot papildu dzelzceļa pieturas vietu Bukultu apkaimē netālu no valsts galvenā autoceļa A2. Mobilitātes punktā varētu tikt nodrošināta savienojamība ar reģionālās un piepilsētas nozīmes vilcienu maršruti, kā arī ar reģionālās nozīmes autobusu maršruti un Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu. Lai gan mobilitātes punkts atrastos Rīgas valstspilsētas teritorijā, Transporta attīstības plānā paredzēta teritorija nepieciešamajai infrastruktūrai mobilitātes punkta sasniegšanai ar mikromobilitātes rīkiem no tuvējiem ciemiem – Bukultiem, Priedkalnes, Berģiem, Upesciema, Langstiņiem u.c.

Plašāk par dzelzceļa staciju sasniedzamību un mobilitātes punktiem skatīt apakšnodaļā "Mobilitātes punkti un autostāvvietas".

Jauni šķērsojumi ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru jāplāno divos līmeņos, kā arī labiekārtojuma elementi un būves nedrīkst pasliktināt dzelzceļa redzamību un kustības drošību.

4.1.7 Mobilitātes punkti un autostāvvietas

Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

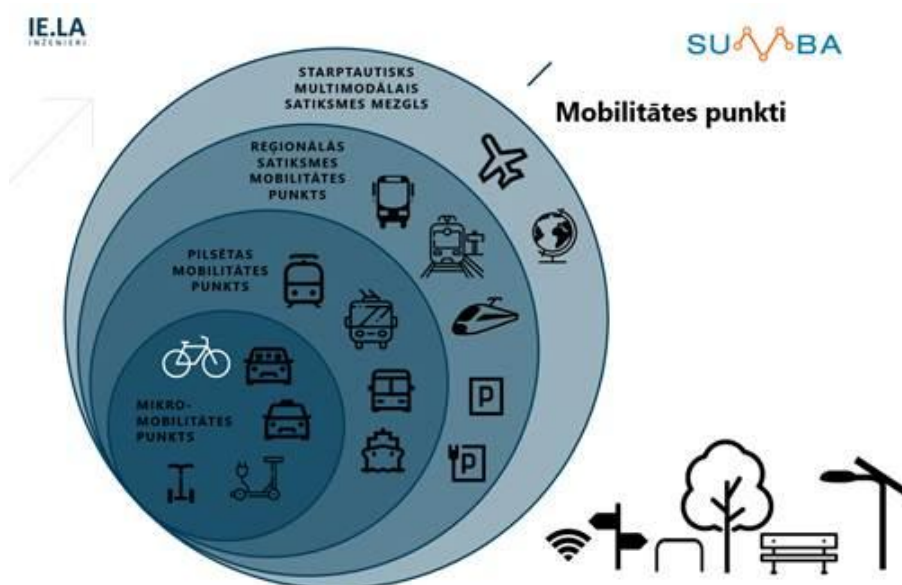
Svarīgs faktors mobilitātes punkta vietas izvēlē ir arī pašvaldībai piederošo zemes vienību pieejamība vai iespēja to atpirkt, kas atrodas stratēģiski labā vietā mobilitātes punkta izveidei.

Tāpat ar mobilitātes punkta jēdzienu tiek saprasts gan koplietošanas automašīnām rezervētas stāvvietas kopā ar mobilitātes punkta identitātes pīlāru, gan multimodāli transporta mezgli, kuros apvienoti dažādi sabiedriskā un koplietošanas transporta veidi (autobuss, koplietošanas velosipēdi, automašīnas, taksometri u.c.).

Mobilitātes punktu gradācija balstās uz esošo un plānoto transporta tīklu katrā no mobilitātes punktu veidiem. Proti, no starptautiskas satiksmes punktiem līdz lokāliem punktiem bez sabiedriskā transporta nodrošinājuma.

Mobilitātes punktiem atkarībā no to veida iespēju robežās ir jānodrošina:

- vietas ērta pieejamība – ar kājām, ar velosipēdu, ar sabiedrisko transportu, ar personīgo auto u.c.;
- sabiedriskā transporta pieejamība;
- pakalpojumu pieejamība un esošas infrastruktūras esamība;
- pietiekami plaša vieta, lai nodrošinātu visus plānotos (īstermiņā un arī ilgtermiņā) pakalpojumus un funkcijas;
- vieta, kas rada pietiekamu drošības sajūtu (piemēram, tā ir pārredzama, bez izteiktiem vizuāliem šķēršļiem, kas varētu apdraudēt drošību vai likt justies nedroši).



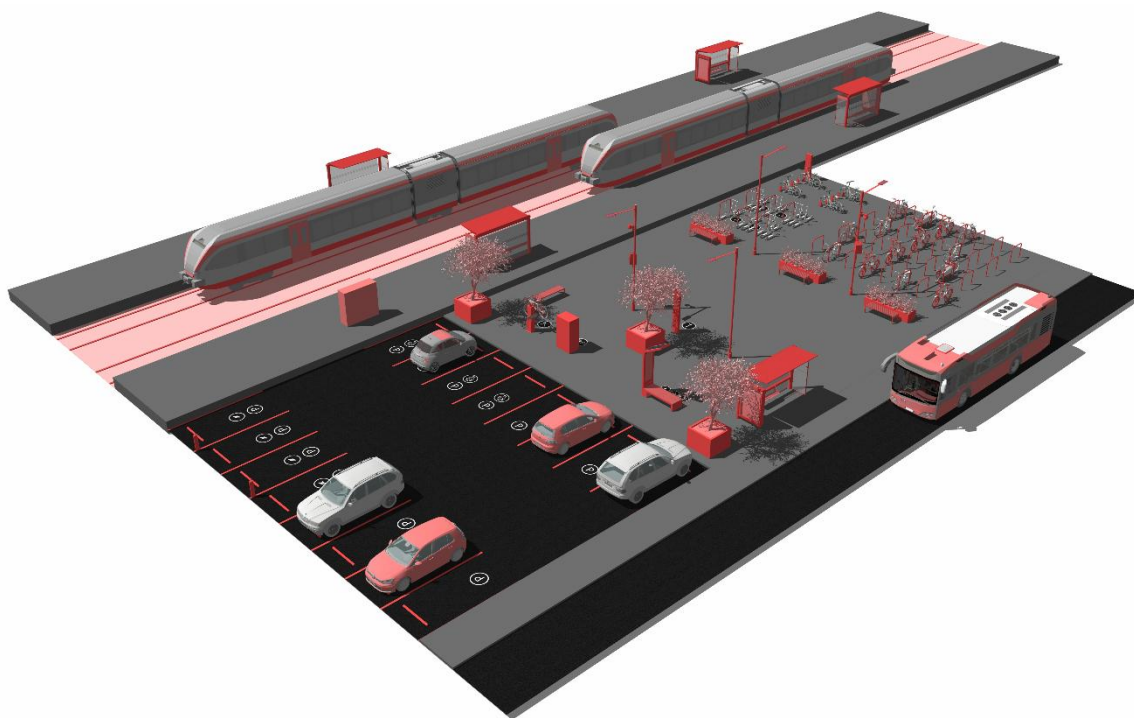
Attēls 36. Mobilitātes punktu kategorijas

Ropažu novada administratīvajās robežās ir iespēja attīstīt 3 veidu mobilitātes punktus: reģionālos, pilsētas (novada) un mikromobilitātes.

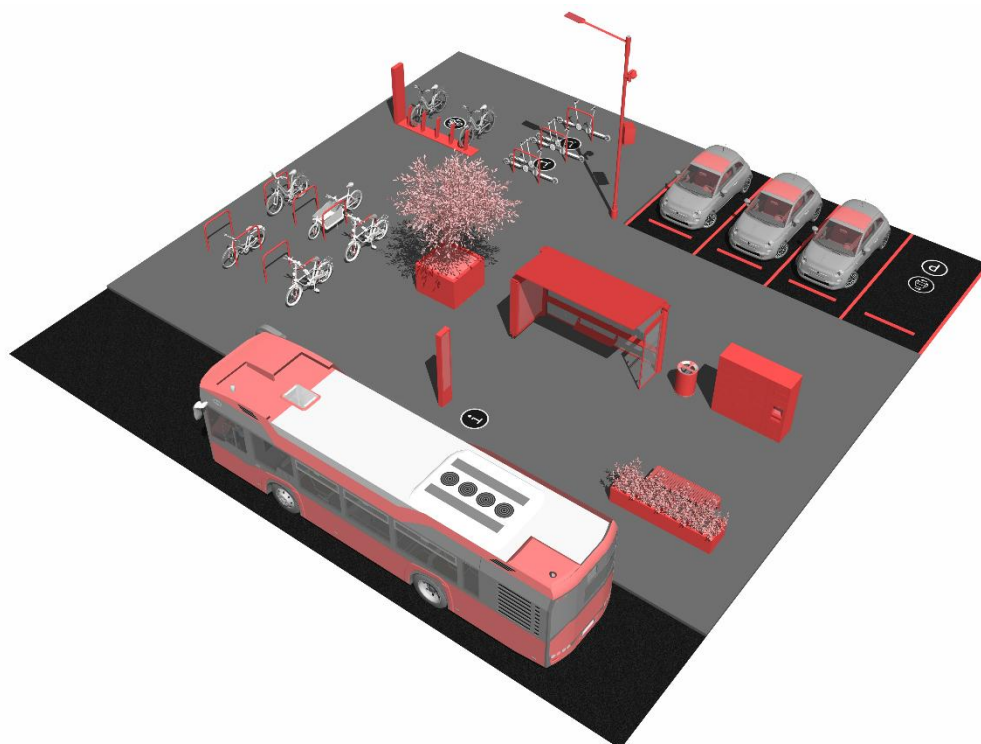
Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti nodrošina reģionālo satiksmi, galvenokārt savienojot novada teritorijā esošos starppilsētu autobusu galapunktus un autoostas, kā arī reģiona vai pilsētas lielākās dzelzceļa stacijas. Perspektīvās dzelzceļa līnijas Rail Baltica reģionālās satiksmes stacijas arī nodrošinātu reģionālo mobilitātes punktu funkcijas.

Pilsētas (novada) mobilitātes punkts ir transporta mezgls, kurā pēc iespējas apvienoti vairāki sabiedriskā transporta veidi (autobuss, tramvajs, trolejbuss, vietējais ūdens transports, kā arī

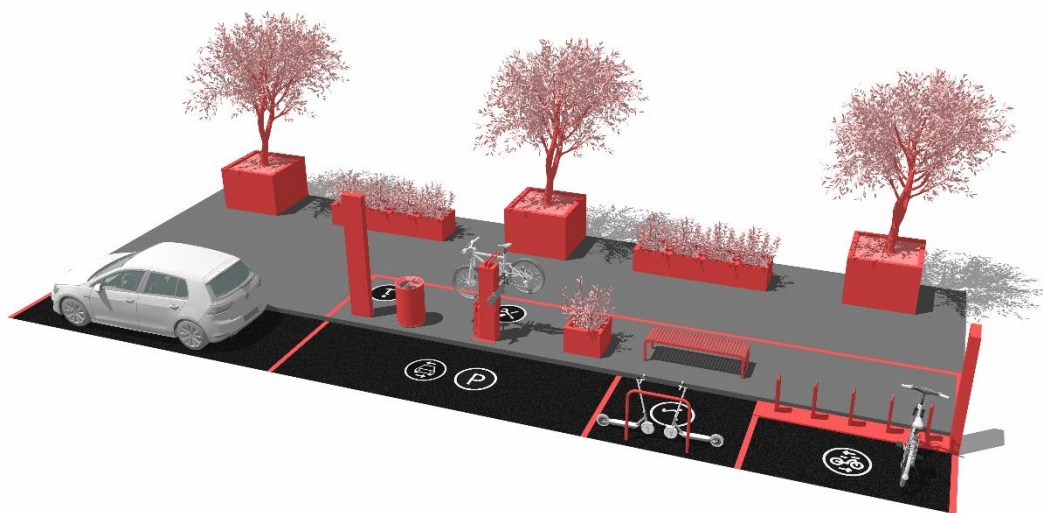
atsevišķos gadījumos dzelzceļš) vai viena transporta veida (piemēram, autobusa) maģistrālie maršruti.



Attēls 37. Reģionālā mobilitātes punkta vizualizācija



Attēls 38. Pilsētas (novada) mobilitātes punkta vizualizācija



Attēls 39. Mikromobilitātes punkta vizualizācija

Mikromobilitātes punkts ir mazākais mobilitātes punkta veids vietās, kur ir pieejama arī sabiedriskā transporta pieturvietā. Punktam jākalpo kā droša pasažieru uzņemšanas vieta un koplietošanas transportlīdzekļu nodrošināšanas vieta. Mikromobilitātes punkti aizņem maz vietas un tos var izveidot vistuvāk ceļojuma galamērķim/sākuma vietai.

	Velosipēdi u.c. mikromobilitātes rīki				Automašīna				Sabiedriskais transports				Informācija				Papildus izmantošanas veidi				DROŠĪBA, APSARDZE, VIDEO NOVĒROŠANA	
	VELOSPĒDU KOPIETOŠANA	VELOSPĒDU NOVĒRTES	VELOSPĒDU PAPILDUS PAKALPOJUMI	MIKROMOBILITĀTES KOPIETOŠANA	PASAŽIERU IZLAISĀNA / UZŅĒMŠANA, T.sk. KOPĀ-BRAUKŠANA UN TAKSOMETRS	AUTO KOPIETOŠANA	ELEKTRISKO AUTOMAŠĪNU INFRASTRUKTŪRA	PRIVĀTĀ AUTO STĀVMETAS / STĀVMĀKUMS	AUTO STĀS, STARPILSĒTU AUTOBUSU GALAPUNKTI	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA GALAPUNKTS	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURĀ, t.sk. mikroautobusi	DZELZCEĻA STACIJA (1520 mm)	DZELZCEĻA STACIJA (1435 mm)	CEĻA ATRĀŠANA / NORĀDES	REĀLLAIKA SATIKSMES INFORMĀCIJA, WIFI	IDENTITĀTES PĪLĀRS	ATBALSTA PERSONĀLS	TIRDZNICĪBAS VIETAS, PAKOMĀTĪ	UZGAIDĀMĀ ZONA (iekšējais vai nojume)	LABĪEKĀRTOJUMS (publiskā ārtelpa)	DROŠĪBA, APSARDZE, VIDEO NOVĒROŠANA	ILGTSPĒJĪGI RISINĀJUMI
Obligāts - ●; Ieteicams - ○; Neobligāts - ◇																						
Starptautisks	●	●	●	○	●	●	●	●	◇	◇	●	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Reģionāls	●	●	●	○	●	●	●	●	○	◇	●	○	○	●	●	●	○	●	●	●	●	●
Pilsētas	●	●	○	○	●	●	○	◇	◇	○	●	◇	◇	●	○	○	◇	○	○	●	●	●
Mikromobilitātes	●	●	◇	○	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	○	◇	○	◇	○	○	○	○	○

Attēls 40. Mobilitātes punktos pieejamo pakalpojumu klāsts

Mobilitātes punktos iekļauto pakalpojumu pārskata tabula kalpo kā palīgs mobilitātes punktu ilgtermiņa plānošanai un izveidošanai. Svarīgi ņemt vērā katras konkrētās vietas kontekstu, iedzīvotāju un pašvaldības nepieciešamības, kā arī attīstības iespējas.

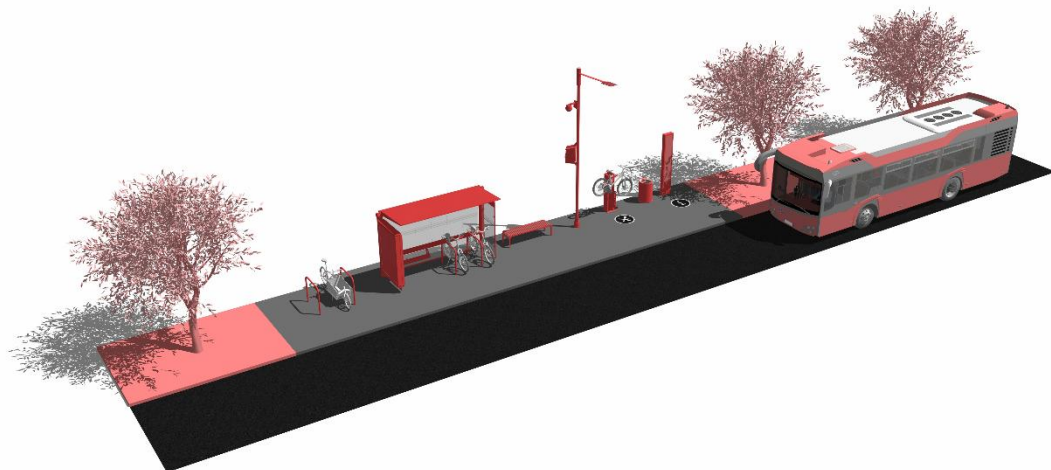
Izvērtējot esošo un plānoto transporta tīklu Ropažu novadā plānoti 4 reģionāli mobilitātes punkti – Rumbulā, Sauriešos, Garkalnē un Ropažos.

Ropažu novadā plānoti 13 pilsētas (novada) mobilitātes punkti – Ulbrokā (2), Dzidriņās, Līčos, Muceniekos, Sunīšos, Upesciemā, Bergos, Bukultos, pie dzelzceļa stacijas "Baltezers", Vangažos, Silakrogā un Zaķumuižā. Tāpat arī plānoti 9 mikromobilitātes punkti – Dreiliņos, Ulbrokā, Sauriešos, Upeslejās, Langstiņos, Skuķīšos, Podkājās, Tumšupē un Kangaros.

Katram mobilitātes punkta veidam (reģionālajam, pilsētas (novada) un mikromobilitātes) konkursa kārtībā izstrādājams tipveida dizaina un funkcionālais risinājums, kas atspoguļo Ropažu novada identitāti. Projektu risinājumos ietveramas sekojošas funkcijas - nojume (pret

lietu, vēju, sauli), sanitāri higiēniskās telpas (WC), velonovietnes, autostāvvietas, informācijas stendi, pakomāti, apstādījumi, u.c. papildfunkcijas (piemēram, maiņas grāmatu plaukti).

Perspektīvā pašvaldībai sadarbībā ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" ieteicams pilnveidot intensīvāk izmantotās sabiedriskā transporta pieturvietas, piemēram, nodrošinot ne tikai pieturvietas nojumi pasažieriem, bet arī nojumi un statīvus velosipēdiem vai citiem mikromobilitātes rīkiem, kā arī, piemēram, velosipēdu apkopes stendu. Šādas autobusu pieturvietas - mikromobilitātes punktus varētu attīstīt attālākās novada apdzīvotās vietās, kur regulāri kursē starppilsētu un vietējie autobusi.



Attēls 41. Autobusu pieturvietas - mikromobilitātes punkta vizualizācija

Visu plānoto mobilitātes punktu uzskaitījums ar to raksturojošiem parametriem:

- **Reģionālais mobilitātes punkts pie dzelzceļa stacijas "Rumbula"**

Adrese: Kaudzīšu iela 72, Rumbula, Stopiņu pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80960090061, 80960090074 (piederība: valsts)

Apraksts: esoša dzelzceļa stacija ar asfaltētu peronu un vienlīmeņa pāreju pār sliežu ceļiem. Piekļuve no Šķeltu un Kaudzīšu ielām. 300 m attālumā autobusu pieturvieta "Getliņi", 800-900m attālumā autobusu pieturvietas "Rumbula" Latgales ielā (Rīgā)

- **Reģionālais mobilitātes punkts pie dzelzceļa stacijas "Saurieši"**

Adrese: dzelzceļa stacijas "Saurieši" teritorija

Kad. nr.: 80960080059 (piederība: valsts)

Apraksts: attīstība ņemot vērā perspektīvo Rail Baltica trasi un piekļaujošās teritorijas infrastruktūras risinājumiem. 150 m attālumā esošās autobusu pieturvietas "Sauriešu ciems" Burtnieku ielā, ap 200 m attālumā vairāki veikali un pakalpojumu sniegšanas vietas, ka arī auto stāvlaukumi. 500 m attālumā autobusu pieturvieta "Saurieši" uz autoceļa P5

- **Reģionālais mobilitātes punkts pie dzelzceļa stacijas "Garkalne"**

Adrese: Dzelzceļa iela 1, Garkalne, Garkalnes pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80600040970 (piederība: valsts)

Apraksts: piekļuve no Stacijas, Dzelzceļa un Kļavu ielām. 250-300 m attālumā autobusu pieturvietas "Stacijas iela" uz Vidzemes šosejas, 200 m attālumā veikals

- **Reģionālais mobilitātes punkts starppilsētu autobusu galapunktā/autoostā Ropažos**

Adrese: pretī Rīgas un Ziedu ielu krustojumam Ropažos

Kad. nr.: 80840090343 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: esošs autobusu maršrutu galapunkts "Ropaži" ar apgriešanās vietu un nojumi pasažieriem. Netālu atrodas Ropažu vidusskola un sporta centrs. Ir esoša gājēju infrastruktūra. 200 m attālumā vairāki veikali, mūzikas un mākslas skola

– **Pilsētas mobilitātes punkts Ulbrokā pie autobusu pieturvietas "Ulbrokas ciems"**

Adrese: Institūta iela 36C, Ulbroka, Stopiņu pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80960031292; 80960031501 (piederība: pašvaldība, valsts)

Apraksts: blakus parks, gājēju un velo infrastruktūra, 50-100m attālumā tirdzniecības centrs ar auto stāvlaukumu

– **Pilsētas mobilitātes punkts Ulbrokā pie autobusu pieturvietas "Dreiliņu pasts" (Lubānas-Deglava-Juglas rotācijas aplis)**

Adrese: blakus Lubānas-Deglava-Juglas rotācijas aplim

Kad. nr.: 80960021636 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: blakus gājēju un velo infrastruktūra, zemesgabalā izveidots grants seguma auto stāvlaukums. 300-400m attālumā autobusu pieturvietas "Kaivas iela" Deglava ielā un "Dreiliņupīte" Juglas ielā

– **Pilsētas mobilitātes punkts Dzidriņās**

Adrese: Ceļa un Dienvidu ielu krustojums

Kad. nr.: 80960040280 vai 80960040136 (piederība: fiziska persona); 80960040085 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: MP izveidojams ciema centrā kopā ar sabiedriskā transporta maršruta ieviešanu. Tā kā visas mobilitātes punkta funkcijas nevar izvietot ielu sarkano līniju koridorā, ir jāizskata iespēja atpirkt zemes īpašumus vai to daļas no fiziskām personām

– **Pilsētas mobilitātes punkts Līčos**

Adrese: zemes vienība blakus adresēm "Veikals Līči", "Krāces" un "Juglas sadale"

Kad. nr.: 80960010526 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: ~50 m no Rīgas ielas (autoceļa P4). Ap 100 m attālumā tirdzniecības vieta ar auto stāvlaukumu, dienas radošais centrs. 150-200 m attālumā vairākas paralēli izvietotas autostāvvietās Rīgas ielā un stāvlaukums pie Dambja ielas krustojuma, kā arī paralēli izvietotas autostāvvietas Dambja ielā. 300-400 m attālumā autobusu pieturvietas "Ceļu meistars" un "Līči" Rīgas ielā

– **Pilsētas mobilitātes punkts Muceniekos**

Adrese: "Mucenieki", Mucenieki, Ropažu pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80840060339 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: Autobusu maršrutu galapunkts. Esošs asfaltēts laukums, kuru iespējams pielāgot MP funkciju nodrošināšanai. Netālu pārtikas veikals, dienas centrs. 200 m attālumā plaša autonovietne. 100-200 m attālumā vairāki rūpniecības uzņēmumi

– **Pilsētas mobilitātes punkts Sunīšos**

Adrese: autobusu pieturvietā "Sunīši", valsts vietējā autoceļa V31 galapunkts

Kad. nr.: 80600120470 (piederība: pašvaldība); 80600120182 (piederība: valsts)

Apraksts: Autobusu maršrutu galapunkts. Pārorganizējot apgriešanās vietu pašvaldības un valsts zemes vienībās iespējams izveidot MP, nodrošinot nepieciešamās funkcijas

– **Pilsētas mobilitātes punkts Upesciemā**

Adrese: Skolas iela 14, Upesciems, Garkalnes pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80600111245; 80600110543; 80600110542 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: Autobusu pieturvietas "Upesciems", autostāvvietas un gājēju/velo infrastruktūras kopums jau šobrīd daļēji nodrošina MP funkciju izpildi. Objekta tiešā tuvumā doktorāts un bibliotēka. 100-200 m attālumā Berģu Mūzikas un mākslas pamatskola, veikals, stadions

– **Pilsētas mobilitātes punkts Berģos**

Adrese: Akmeņu iela 2A, Berģi, Garkalnes pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80600060514 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: ~200 m attālumā autobusu pieturvietas "Upesciema iela" pie Berģu un Upesciema ielu krustojuma, kā arī pārtikas veikals. ~350 m attālumā autobusu pieturvietas "Tadenavas iela". 500 m attālumā gājēju/velo infrastruktūra Līgo ielā. Rīgas pašvaldības plānotā gājēju un velo infrastruktūra Upesciema ielā ir būtiska MP attīstībai

– **Pilsētas mobilitātes punkts Bukultos**

Adrese: blakus Ādažu un Silmalas ielu krustojumam

Kad. nr.: 80600020793 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: 100m attālumā autobusu pieturvietu "Bukulti" ar apgriešanās vietu, kā arī veikals un pakomāti. Ādažu ielā no brauktuves nodalīta gājēju kustībai paredzēta josla

– **Pilsētas mobilitātes punkts pie dzelzceļa stacijas "Baltezers"**

Adrese: "Stacija Baltezers", Garkalnes pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80600030389 (piederība: valsts)

Apraksts: dzelzceļa stacija (šobrīd slēgta). 250-300 m attālumā autobusu pieturvietas "Pagrieziens uz Langstiņiem" uz autoceļa A2 un esošs gājēju tunelis šosejas šķērsošanai. 300 m attālumā gājēju/velo infrastruktūra, kas savienota ar Elenburgas ielu Langstiņos. 0.8 līdz 1 km attālumā kafejnīca, pakomāti un autobusu pieturvietas "Baltezers sanatorija" un "Mežsargs" uz autoceļa A1 Baltezerā, bet trūkst savienojosa ceļu infrastruktūra ar staciju.

Alternatīva: pilsētas mobilitātes punkts pie autoceļu A1 un A2 satiksmes mezgla

Adrese: autoceļu A1 un A2 satiksmes mezgla tuvumā

Kad. nr.: 80600060353 (piederība: juridiska persona)

Apraksts: Stratēģiski laba vieta mobilitātes punkta un Park&Ride (stāvparka) izveidei, jo teritorija atrodas valsts galveno autoceļu A1, A2 un A4 tiešā tuvumā. 200 – 400m attālumā ir esošas sabiedriskā transporta (autobusu) pieturvietas "Autoserviss", kā arī kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš ar pārvadu pār Vidzemes šoseju. Aptuveni 250 m attālumā ir dzelzceļa sliežu ceļš "Rīga-Lugaži". Lai mobilitātes punkts un stāvparks funkcionētu, nepieciešama jaunas dzelzceļa stacijas izbūve (iespējams, aizstājot staciju "Baltezers") un/vai Rīgas 1. tramvaju līnijas pagarināšana līdz perspektīvajai attīstības teritorijai. Jaunas dzelzceļa stacijas izveide arī nodrošinātu Baltezersa un Priedkalnes ciemu, kā arī daļas Berģu un Langstiņu ciemu iedzīvotāju mobilitāti.

– **Pilsētas mobilitātes punkts Vangažos**

Adrese: Vidzemes iela 8, Vangaži, Ropažu nov.

Kad. nr.: 80170020403 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: Autobusu pieturvietu "Vangaži" ar apgriešanās vietu. Blakus asfaltēta autostāvvietu, tirgus laukums, pārtikas veikali, aptieka, kiosks, informācijas stendi. Izbūvētas gājēju ietves, bet tuvākā veloinfrastruktūra ir 250 m attālumā Gaujas ielā.

200-400 m attālumā klientu apkalpošanas centrs, Vangažu vidusskola, kultūras nams.
500-600 m attālumā ir autobusu pieturvietas "Vangaži" uz autoceļa A2

– **Pilsētas mobilitātes punkts Silakrogā**

Adrese: "Silakrogs", Silakrogs, Ropažu pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80840070008 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: Autobusu pieturvietā "Silakrogs" ar apgriešanās vietu. Netālu vairāki asfaltēti auto stāvlaukumi, gājēju infrastruktūra. 100-400 m dažādi ar rūpniecību saistīti uzņēmumi. ~150 m attālumā pārtikas veikals, aptieka

– **Pilsētas mobilitātes punkts Zaķumuižā**

Adrese: Vidzemes prospekta un Mazās Mežziņu ielas krustojums, pretī autobusu pieturvietai "Zaķumuiža"

Kad. nr.: 80840080652 (piederība: pašvaldība)

Apraksts: Pret pieturvietu, ir esošas ietves un gājēju pāreja. 50-100m attālumā pārtikas veikals, pakomāti, informācijas stends, vairākas kafejnīcas un nelieli auto stāvlaukumi. 200-300m attālumā ambulance, bibliotēka un informācijas centrs, vidusskola

– **Mikromobilitātes punkts Dreiliņos**

Adrese: Garās un Asteru ielu krustojums

Kad. nr.: 80960020408 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Ulbrokā**

Adrese: Piķurgas un Acones ielu krustojums

Kad. nr.: 80960030484 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Sauriešos**

Adrese: blakus adresei Burtnieku iela 8, Saurieši, Stopiņu pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80960080377 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Upeslejās**

Adrese: Skolas iela 12, Upeslejas, Stopiņu pag., Ropažu nov.

Kad. nr.: 80960050096 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Langstiņos**

Adrese: Elenburgas un Zariņu ielu krustojums

Kad. nr.: 80600070466; 80600070302 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Skuķīšos**

Adrese: autoceļa P3 un 1.līnijas krustojums

Kad. nr.: 80600100507 (piederība: valsts); 80600100473 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Podkājās**

Adrese: autoceļa P3 un Vēja ielas krustojums

Kad. nr.: 80840040533 (piederība: valsts); 80840040604 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Tumšupē**

Adrese: Autoceļu P3 un V75 krustojums

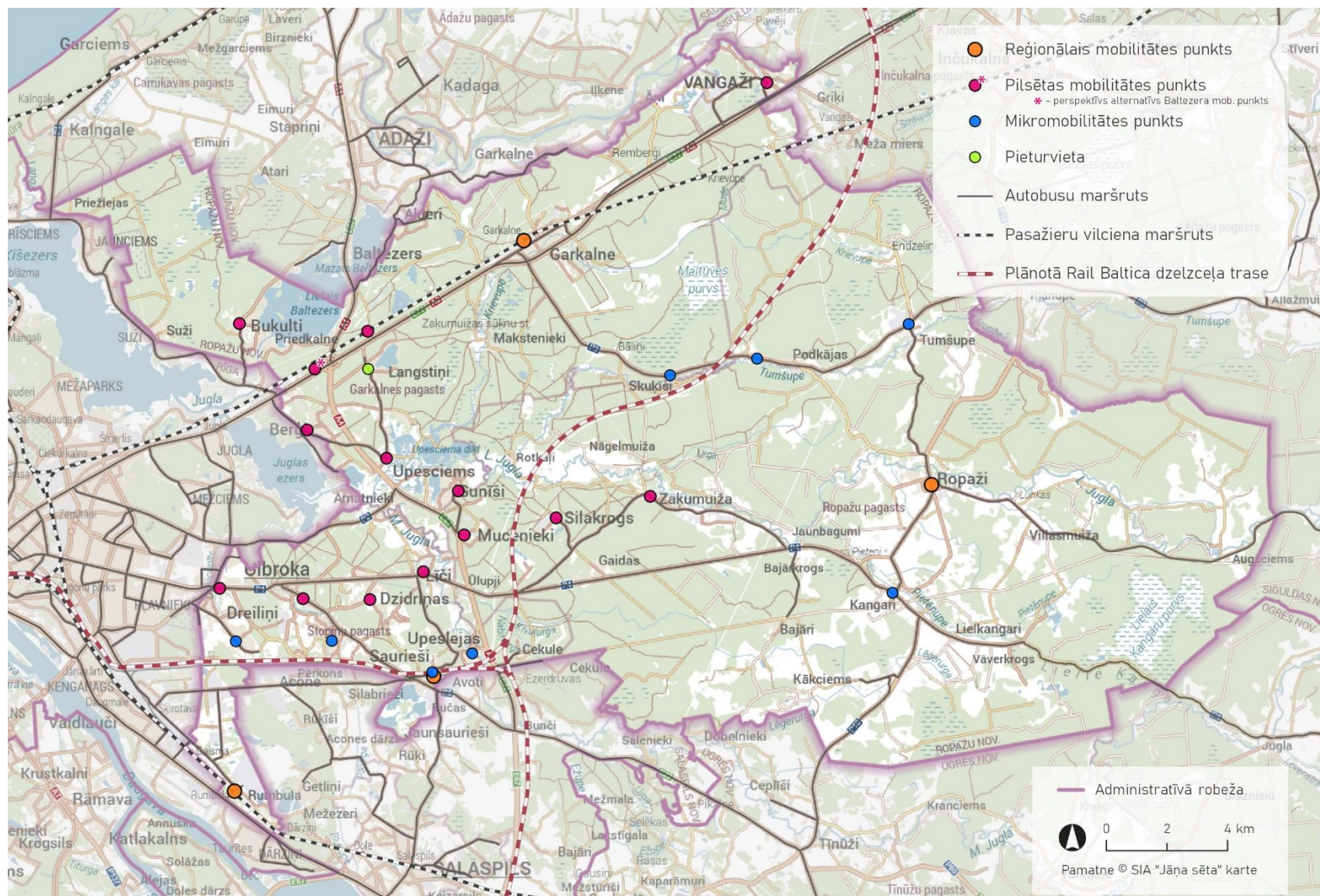
Kad. nr.: 80840050185 vai 80840050184 (piederība: pašvaldība)

– **Mikromobilitātes punkts Kangaros**

Adrese: Autoceļu P4 un P10 krustojums, blakus autobusu pieturvietai

Kad. nr.: 80840150192 (piederība: valsts)

Katra mobilitātes punkta elementu veids, daudzums un funkcijas jāvērtē atbilstoši konkrētas vietas vajadzībām un iespējām to izvietot konkrētajā zemes vienībā, kā arī saskaņojot ar zemes īpašnieku. Piemēram, veidojot mobilitātes punktu valsts ceļa zemes nodalījuma joslā, jāpieprasa tehniskie noteikumi VSIA "Latvijas valsts ceļi".



Attēls 42. Mobilitātes punkti Ropazu novadā

4.1.8 Piekļuves zemes vienībām veidošanas principi

Transporta attīstības plāna ietvaros vērtētas zemes vienības, kas izvietotas gar valsts autoceļiem, bet tām nav nodrošināta piekļuve ne no valsts autoceļa, ne kādā citā veidā, piemēram, no pašvaldības ielas, ceļa vai servitūta. Zemes vienību piekļuves vērtējumam izmantota VSIA "Latvijas Valsts ceļi" 2024. gada novembrī sniegtā informācija par VSIA "Latvijas Valsts ceļi" apzinātiem pievienojumiem un publiski pieejamā informācija, analizējot karšu datus. Valsts autoceļu pievienojumu reģistrs ir aktuāls Transporta attīstības plāna izstrādes laikā un katrā individuālā pievienojuma vietas izmaiņu gadījumā VSIA "Latvijas valsts ceļi" ir jāsaņem aktuālākais reģistrs.

Zemes vienības, kurām nav nodrošināta piekļuve no valsts autoceļa ir izvērtētas, meklējot piekļuves risinājumu. Priekšlikumu izvērtējums izmaiņām pievienojumiem pie valsts autoceļa veikts analizējot situāciju un ņemot vērā īpašumtiesības, zemes vienību struktūru, iespējamo pievienojuma vietu / krustojumu drošību un iespējas nodrošināt piekļuvi no citas vietas, piemēram, no pašvaldības ceļa vai ielas, ja zemes vienība robežojas ar to, vai pa iedibinātu servitūtu. Ņemts vērā, ka pievienojumu skaits negatīvi korelē ar satiksmes drošību un tāpēc to skaitam jābūt iespējami mazākam.

Vietas, kur nākotnē būs nepieciešami jauni pievienojumi valsts autoceļiem identificētas izvērtējot šādus aspektus:

- visā novada teritorijā:
 - īpašumam ir neregistrēta, bet dabā eksistējoša piekļuve un tā ir vienīgā iespējamā piekļuve, kas būtu jāreģistrē;
 - īpašumam ir iespējas piekļūt izmantojot citus ceļus, tai skaitā iespējas veidot jaunu servitūtu;
 - zemes vienības konfigurācija un iespējas tai piekļūt no citām pusēm;
 - īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un aizsargājamo sugu biotopu izvietojumu (katrs individuāls gadījums vērtēts atsevišķi);
 - jaunveidojamo un / vai saglabājamo pievienojumu drošību, tai skaitā ceļu satiksmes intensitātes izmaiņas;
 - savstarpējo pievienojumu novietojumu;
 - iespējas pārkārtot pievienojumus, lai veidotu vienu piekļuvi vairākām zemes vienībām;
 - ir saņemts priekšlikums no zemes vienības īpašnieka par jauna pievienojuma nepieciešamību;
- apdzīvotās vietās:
 - vērtēts Ropažu novadā spēkā esošo teritorijas plānojumu noteiktais funkcionālais zonējums un iespējamie jaunie objekti vai apbūves teritorijas attīstība, kā arī īpašuma atrašanās tuvumā blīvi apdzīvotai vietai un tajā var būt attīstības potenciāls.

Valsts autoceļu tīkls nodrošina autotransporta tranzīta kustību, līdz ar to, lai satiksmes plūsma būtu efektīva un droša, nepieciešams pēc iespējas samazināt pievienojumu skaitu šiem ceļiem.

Valsts galvenajiem autoceļiem nav pieļaujama jaunu atsevišķu zemes vienību pievienošana, tiem jānodrošina piekļuve jau no esošiem pievienojumiem.

Valsts reģionālajiem un augstas intensitātes vietējiem autoceļiem jauni pievienojumi jāplāno pēc iespējas apvienojot piebraukšanu vairākām zemes vienībām kopā. Jaunie pievienojumi jāveido drošā attālumā no valsts ceļu krustojšanās mezgliem. Piemēram, diviem līdzās esošiem īpašumiem bez piekļuves jāplāno viens jauns pievienojums uz abu zemes vienību robežas, kas nodrošina piekļuvi abiem īpašumiem.

Kā piemēru izmantojot esošu pievienojumu valsts autoceļam, nodibinot servitūta ceļu, var nodrošināt piekļuvi vairākiem īpašumiem (skatīt 43. attēlu).

Ja zemes vienība bez pievienojuma atrodas valsts autoceļu krustojumu tiešā tuvumā, tad iespēju robežās jauns pievienojums veidojams pie zemākas kategorijas ceļa. Piemēram, var veidot servitūta ceļu caur citu īpašumu (44. attēlā attēlots pievienojums no pašvaldības zemes vienības), pieslēdzot divus īpašumus. Pievienojuma vieta veidota drošā attālumā no valsts ceļu krustojuma.

Izņēmuma gadījumos, ja pašvaldības ceļš, kuram plānojams jauns pievienojums, ir ar ļoti mazu intensitāti, kā arī jaunais pievienojums nebūs intensīvi izmantots, tad pievienojums var būt pietuvināts valsts vai pašvaldības ceļu krustojumam (skatīt 45. attēlu).



Attēls 43. Servitūta ceļa piemērs ar esošu pievienojumu valsts reģionālajam autoceļam



Attēls 44. Servitūta ceļa piemērs ar pievienojumu valsts vietējam autoceļam



Attēls 45. Servitūta ceļa piemērs ar pievienojumu pašvaldības autoceļam

Vērtējot nepieciešamību pēc jauniem pievienojumiem, izteikts arī priekšlikums atsevišķu pievienojumu likvidēšanai gadījumos, kad zemes vienībām ir nodrošināti vairāki reģistrēti pievienojumi un tie atrodas attālumā zem 100 m un tie funkcionāli varētu nebūt nepieciešami.

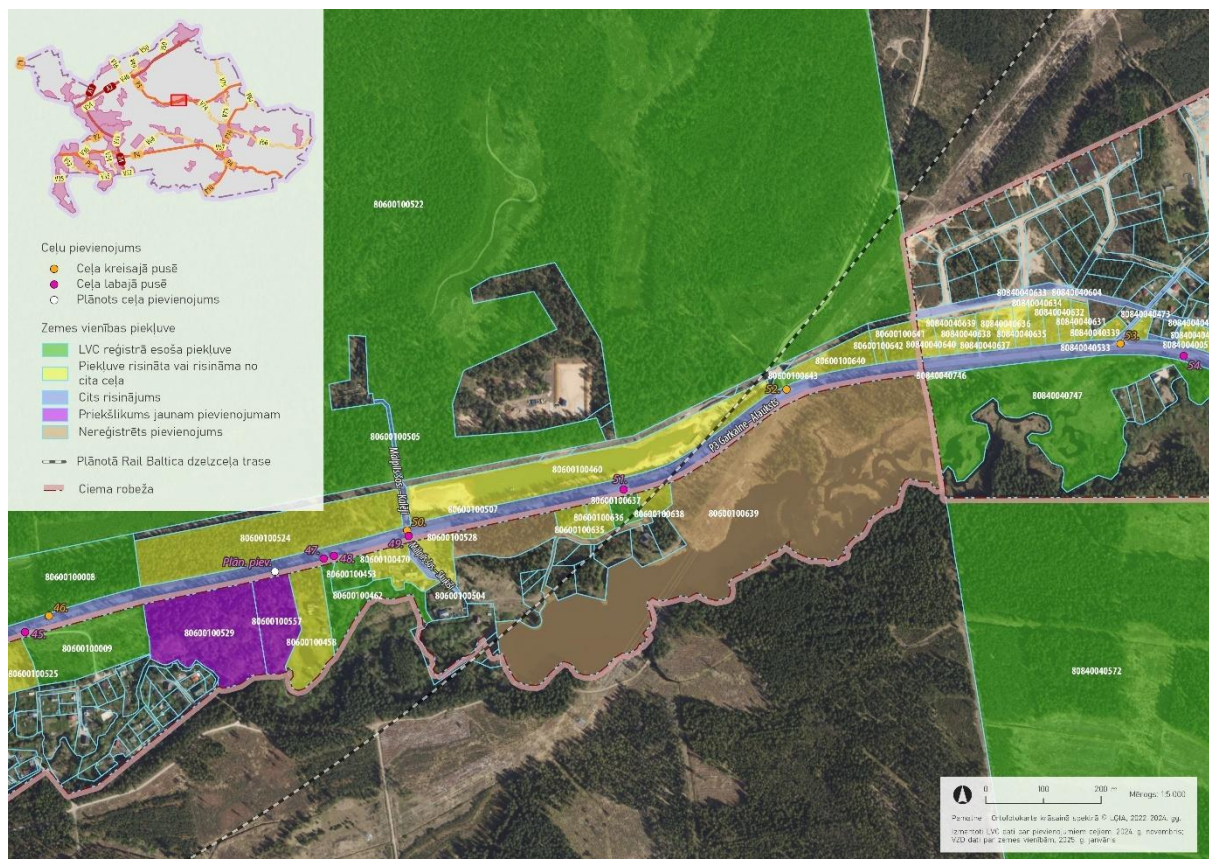
Pievienojumu vietas tiek vērtētas, lai turpmākajā plānošanā samazinātu nepieciešamību veikt detālplānojumu izstrādi kā to nosaka MK noteikumu Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" 39.3. punkts: *risināt pievienojumus valsts autoceļiem ar detālplānojumu, ja tas nav risināts teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai tematiskajā plānojumā.*

Transporta attīstības plānā iekļautajām jaunajām pievienojumu vietām vai to kategoriju maiņai ir jāveic precīzs pievienojuma vietas novietojums būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādes laikā. Pievienojumu plānošanā ievērot Ministru kabineta noteikumu Nr. 505 "Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem" un ņemot vērā ceļa pievienojuma minimālo attālumu starp blakus ceļu mezgliem, atbilstoši Latvijas Valsts standarta LVS 190–3 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli" 4.1. tabulā noteiktajiem rādītājiem. Pievienojumu plānošanā, kā arī būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādē jāvadās pēc LVS 190–3 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli" noteiktajiem tehniskajiem parametriem.

Esošo un plānoto pievienojumu tabulu skatīt 8. pielikumā un shēmas ar esošajiem un plānotajiem pievienojumiem 7. pielikumā. Pievienojumiem saglabāta numerācija atbilstoši VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izsniegtajiem pievienojumu datiem, bet jaunajiem pievienojumu priekšlikumiem numerācija veidota kā apakšnumurs iepriekšējam pievienojuma numuram. Tabulā norādīts vai pievienojums atrodas K (kreisajā), L (labajā) pusē. Tabula ir papildināta ar zemes vienībām, kas robežojas ar attiecīgo valsts autoceļu, norādot, kāds piekļuves risinājums uz zemes vienību attiecas – apdzīvotās vietās ir norādītas visas zemes vienības, kas robežas ar valsts autoceļu un tai nav citas piekļuves iespējas, bet ārpus apdzīvotām vietām norādītas zemes vienības, kurām ir esošs pievienojums, dabā eksistējošs, bet neregistrēts pievienojums,

jāplāno jauns pievienojums pašvaldības īpašumam vai jāplāno jauns pievienojums, ko pieprasījis zemes vienības īpašnieks.

Piemērs no 7. pielikuma, kurā redzams pievienojuma numuru, kas atbilst 8. pielikuma tabulas numerācijai (oranžais punkts – kreisās puses pievienojums, sarkanais – labās puses pievienojums), zaļās krāsas zemes vienības – ir reģistrēts pievienojums, brūnā – nav reģistrēts pievienojums, violetā – priekšlikums jaunam pievienojumam, dzeltenā – piekļuve risināta vai risināma no cita ceļa un zilā – cits risinājums (esošā transporta infrastruktūra).



Attēls 46. Shēma ar pievienojumiem pie reģionālā autoceļa P3 Skuķīšos un Podkājs

4.2 Satiksmes drošība

4.2.1 Satiksmes drošības uzlabošanas risinājumi ar satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem

Autotransporta kustības ātruma ierobežošana

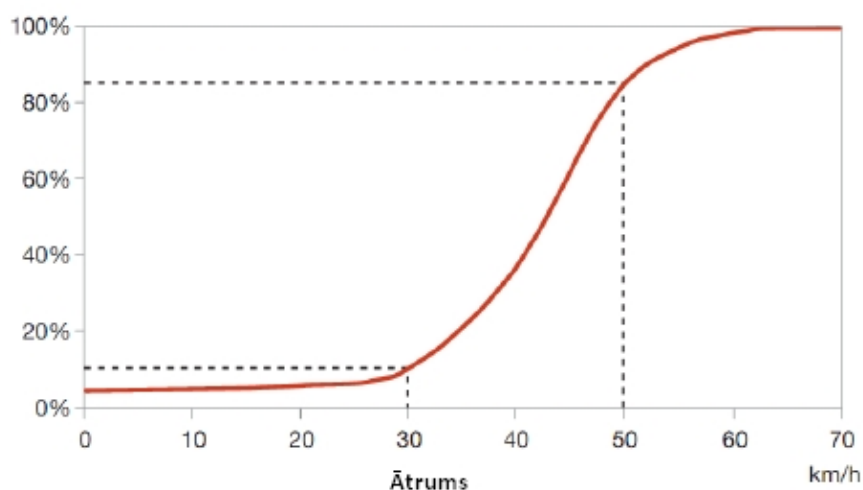
Autotransporta kustības ātrumam ir ļoti liela ietekme uz satiksmes drošību, jo notiekot satiksmes negadījumam, īpaši ar mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem negadījumu sekas ir daudz mazākas pie atļautā braukšanas ātruma 30 km/h kā pie ātruma virs 50 km/h.

Atbilstoši pasaules pētījumiem automašīnas apturēšanai nepieciešamā distance avārijas bremzēšanas laikā pie ātruma 50 km/h ir vairāk nekā divas reizes garāka nekā pie ātruma 30 km/h.



Attēls 47. Apstāšanās distance avārijas bremzēšanas laikā⁴¹

Ja automašīna uzbrauc gājējam, braucot ar ātrumu 50 km/h, pastāv 70% iespēja, ka gājējs ies bojā. Ja braukšanas ātrums tiek samazināts līdz 30 km/h, iespēja iet bojā samazinās līdz 10%. Atļautā braukšanas ātruma ierobežojums līdz 30 km/h sasaistē ar satiksmes mierināšanas pasākumiem ir ļoti efektīvs veids kā samazināt negadījumu un ievainoto skaitu. Ir pierādīts, ka negadījumu skaits samazinās līdz pat divām trešdaļām.⁴²



Attēls 48. Iespējamība iet bojā, ja notriec transportlīdzeklis⁴³

Apdzīvotās vietās ar aktīvu gājēju kustību un fragmentētu infrastruktūru jānosaka autotransporta kustības ātrums 30 km/h. Visērtāk ir veidot 30 km/h zonas, tādā veidā ar ceļazīmēm aprīkojot noteiktas pilsētas apkaimes. Lai 30 km/h ātruma ierobežojumi funkcionētu, nepieciešams ceļa zīmes dublēt ar marķējumiem uz brauktuves ik pa 50 m, kā arī pielietot zemāk uzskaitītos satiksmes mierināšanas elementus, lai transportlīdzekļu vadītājiem vizuāli skaidri norādītu uz lēnas satiksmes telpu. Analizējot ielu tīklu Ropažu novada apdzīvotajās vietās, attālumus starp krustojumiem, kā arī ietvju un velosipēdu ceļu fragmentāciju, 30 km/h ātrums ieteicams kā pamatātrums apbūvētajās teritorijās, kā arī retākos gadījumos valsts autoceļu posmos, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi. Atļautais braukšanas ātrums līdz 50 km/h nosakāms vietās, kur nav intensīva apbūve, ir izbūvētas nodalītas ietves un velosipēdu ceļi, rūpniecības objektu teritorijās, kā arī visiem valsts autoceļiem apdzīvotās vietās. Ropažu novadā ātruma samazināšanas risinājumi jau tiek pielietoti, piemēram, Ādažu ielā Bukultos, Krastmalas ielā Priedkalnē, Skolas ielā Upesciemā, Acones ielā Ulbrokā, Garā ielā Dreiliņos un citās savrupmāju apbūves apkaimēs.

⁴¹ SIA "IE.LA inženieri"

⁴² OECD/ECMT, 2006

⁴³ OECD/ECMT, 2006



Attēls 49. Samazināta ātruma piemērs Skolas ielā, Upesciemā

Autotransporta tranzīta kustības ierobežošana

Samazinoties tranzīta kustībai sarūk potenciālo satiksmes negadījumu iespējamība noteiktā teritorijā. Šādi risinājumi pārsvarā attiecas uz E kategorijas ielām, kas nenodrošina vienīgo savienošanas funkciju starp blakus esošām teritorijām. Ja E kategorijas iela nodrošina tikai uzturēšanās un piekļuves funkciju, vai ir alternatīva citam savienojošam maršrutam, tad ielā var noteikt satiksmes režīmu ar 301. “Iebraukt aizliegts” ceļa zīmi veidojot vienvirziena kustības ielu. Rezultātā maršruta distances dēļ tranzīta satiksme kopējā apkaimes ielu tīklā kļūst neizdevīga.



Attēls 50. “Mākslīgā” vienvirziena iela Kļavu ielā, Dreiliņos

Šādus risinājumus Ropažu novadā var pielietot mazākas nozīmes (E kategorija) ielās, kas izmantojamas kā paralēli maršruti novada galvenajām ielām pie nosacījuma, ka intensīvi noslogoto ielu vietā tranzītam sāk izmantot mierīgas ielas. Mākslīgās vienvirziena ielas princips ir pielietots, piemēram, Kļavu ielā Dreiliņos. Tāpat līdzīgu principu var pielietot arī citās novada ciemu ielās, ja tiek konstatēta sastrēgumu apbraukšana pa tām. Autotransporta ierobežošanas risinājumus var pielietot arī vietās ar izteiktu dzīvojamo funkciju, piemēram ielās pie intensīviem piesaistes objektiem (skolām, veikaliem, pakalpojumu iestādēm u.c.).

Konfliktpunktu skaita samazināšana krustojumos, ierobežojot vai uzlabojot manevrus

Izvērtējot noteiktu krustojumu, tā redzamības brīvlaukus, pievienojumu leņķus un citus tehniskos parametrus, nosakāmi bīstami manevri. Līdz ar to var analizēt šo manevru nepieciešamību un izskatīt iespējas noteiktus manevrus slēgt, tādā veidā samazinot konflikt punktu skaitu. Valsts galveno, reģionālo un intensīvāk lietoto vietējo autoceļu posmos pēc iespējas jāsamazina mazas nozīmes autoceļu un māju ceļu pievienojumu skaits.

Brīdinošais marķējums pirms bīstamām vietām/ gājēju pārejām

Pirms bīstamiem, nepārredzamiem krustojumiem, gājēju pārejām, ātruma ierobežojumu zonām lietojams ceļu satiksmes noteikumos ieviestais ceļa horizontālais apzīmējums Nr. 958 ("ātruma trepe"). To lieto, lai pievērstu transportlīdzekļu vadītāju uzmanību.



Attēls 51. Brīdinošas joslas pirms gājēju pārejas Rīgas ielā, Baložos

Lai īpaši pievērstu autovadītāju uzmanību, pirms gājēju pārejām kā risinājumu var ieviest marķētu, abrazīvu materiāla joslu sarkanā, baltā vai kādā citā brīdinošā krāsā. Risinājums pielietojams ārpus apdzīvotām vietām, kā arī kā pirmais brīdinošais elements iebraucot apdzīvotās vietās pirms bīstamiem un nepārredzamiem krustojumiem, gājēju pārejām, u.c. Brīdinošs marķējums pirms gājēju pārejām būtu ieviešams, piemēram, pirms gājēju pārejas uz autoceļa P5 Sauriešos (netālu no krustojuma ar Granīta ielu) un uz autoceļa P4 pirms gājēju pārejas (pie krustojuma ar Smaidu ielu).

Satiksmes telpas sašaurinājumi

E kategorijas ielās, kā arī atsevišķos gadījumos D kategorijas ielās, ja transportlīdzekļi neievēro atļauto braukšanas ātrumu ielas platuma un taisnā virziena dēļ, tad var izvietot pieskrūvējamus elementus (plastmasas stabiņi, gumijas joslu atdalītāji, mākslīgās salīņas u.c.). Ar šādiem elementiem var sašaurināt brauktuves platumu līdz vienai joslai, tādējādi autovadītājiem radot sajūtu, ka braukšanas ātrums ir jāsamazina. Risinājumi īpaši ir ieteicami ielās, kur gājēji pārvietojas pa brauktuvi vai tās nomali. Šādu risinājumu varētu pielietot, piemēram, Ziemeļu gatvē Ulbrokā.



Attēls 52. Brauktuves telpas sašaurinājuma piemērs Rožu ielā, Siguldā

Interaktīvi kustības ātruma displeji

Displeji, kas attēlo atļauto braukšanas ātrumu zaļā krāsā, kad atļautais braukšanas ātrums tiek ievērots un sarkanā krāsā, kad ātrums tiek pārsniegts. Ātruma displejā, piemēram, ir redzamas emocijzīmes (ar smaidošām vai skumjām sejām), ātruma ierobežojumu simboli un LED cipari, kas palīdz vadītājiem reāllaikā sniegt atgriezenisko saiti par braukšanas ātrumu.

Šādus displejus vēlams izvietot apdzīvotās vietās, kur ir ievērojama gājēju kustība. Īpaši svarīgi ātruma displejus ir izvietot pamatskolu un bērnudārzu tuvumā.



Attēls 53. Kustības ātruma displejs Rīgas ielā, Ropažos

Ātruma radari

Ātruma radarus var iedalīt braukšanas ātruma radaros un vidējā ātruma kontroles radaros. Braukšanas ātruma radari ir ierīces, lai noteiktu ātruma pārsniegšanu un uzņemtu fotoattēlu vai video pierādījumus par transportlīdzekļiem, kuri pārkāpj noteikto ātruma sliekšni.

Vidējā ātruma kontroles radara mērīšana sākas, kad transportlīdzeklis iebrauc noteiktā ceļa posmā. Ātruma kamera fiksē transportlīdzekļa numura zīmi, kad transportlīdzeklis izbrauc no ceļa posma, vidējā ātruma kamera numura zīmi atkārtoti fiksē. Tiek salīdzināti divi datu ieraksti un aprēķināts vidējais ātrums, kas liecina par ātruma pārsniegšanu. Vidējā ātruma radari palielina drošību bīstamos ceļu posmos. Tie uzlabo un nodrošina drošākas satiksmes plūsmas un līdz ar to tiek izdalītas zemākas emisijas.

Kā pamata risinājumi pašvaldības var uzstādīt interaktīvos kustības ātruma displejus, bet ja to izmantošana nepalīdz ātruma samazināšanai, tad kritiskākajās vietās var uzstādīt ātruma kontroles radarus. Radaru izvietošana Latvijā notiek valsts ceļu trasēs, bet pašvaldība var veicināt radaru uzstādīšanu iebraucot arī apdzīvotās vietās.



Attēls 54. Ātruma radars uz autoceļa P5 Ulbrokā

Esošajā situācijā vairumā D kategorijas ielu nav nodalītas gājēju infrastruktūras un tās attīstība saistāma ar lielākām investīcijām un ielu pārbūvēm. Īstermiņā šādās ielās nepieciešams samazināt autotransporta ātrumu un lietot augstākminētos satiksmes mierināšanas risinājumus, lai uzlabotu satiksmes drošību pirms ir iespējama ietvju izbūve. Ciemos ar mazāku iedzīvotāju blīvumu arī perspektīvē var nebūt ekonomiski pamatoti izbūvēt nodalītu gājēju infrastruktūru D kategorijas ielās. Šādās ielās ir jāsamazina autosatiksmes ātrums un jāturpina sekot līdzi iedzīvotāju blīvuma un gājēju intensitātes izmaiņām.

4.2.2 Satiksmes drošības uzlabošanas risinājumi ielu dizainā

Satiksmes drošības sala starp braukšanas joslām iebraucot apdzīvotā vietā

Satiksmes drošības uzlabošanai būtiski ir radīt vizuāli uztveramus un saprotamus dizaina risinājumus. Latvijā iebraucot apdzīvotās vietās vienīgais vizuālais elements ir atbilstoša ceļazīme, līdz ar to nepilnīgi tiek norādīts par ātruma režīma maiņu. Lai iebraukšanu apdzīvotā vietā padarītu vizuāli uztveramāku, tad braukšanas joslā, kas ievieš apdzīvotā vietā, var izveidot pilienvēda drošības salu ap kuru tiek apliekta braukšanas josla. Alternatīva šādam risinājumam ir ātrumvaļņu ierīkošana. Satiksmes drošības salu var izveidot, piemēram, pa autoceļu P5 iebraucot Sauriešos, kur uzstādīta apdzīvotas vietas ceļa zīme vai noteikts samazināts ātruma režīms.



Attēls 55. Satiksmes drošības salas piemērs Paprudžiai ciemā, Lietuvā

Nodalīta satiksmes telpa gājējiem un mikromobilitātei

Pilnveidojot satiksmes infrastruktūru uzsvārs jāliek un atsevišķi izdalītu infrastruktūru mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Kvalitatīvi, nepārraukti, labi uzturēti velosipēdu ceļi veicinās aktīvo mobilitāti un ievērojami paaugstinās satiksmes drošību. Kā labu piemēru novadā var minēt jau līdz šim izbūvēto gājēju un velosipēdu ceļu Dreiliņos gar autoceļu P4.



Attēls 56. Nodalītas gājēju un veloinfrastruktūras piemērs gar autoceļu P4 Dreiliņos

Pacelti krustojumi

Paceltie krustojumi ir vienā līmenī ar ietvi un nodrošina to, ka autovadītāji šķērso krustojumu lēnām. Paceltie krustojumi uzlabo gājēju redzamību, samazina ātrumu un novērš ūdens uzkrāšanos ietvju un brauktuves savienojumos, kas ir īpaši nozīmīgi cilvēkiem ar kustību un redzes traucējumiem.



Attēls 57. Pacelta krustojuma piemērs Centra ielā, Ropažos

Paceltas un apgaismotas gājēju pārejas

Būtisks elements drošai gājēju un velobraucēju kustībai ir drošas gājēju pārejas, kā arī velo pārbrauktuves. Ropažu novadā, novērtējot C kategorijas ielu nozīmi (ielas nenodrošina tranzīta satiksmi), gan C, gan D kategorijas ielās gājēju pārejas veidojamas paceltas. Līdz ar to gājēji varētu brauktuvi šķērsot ietves līmenī, bet transportlīdzekļiem jābrauc pāri ātrumvalnim. Ātrumvalņa pieejas var veidot ar dažādu slīpumu, vērtējot konkrētā gadījumā piemērotāko. Pāreja uz 10 cm augstuma starpību veidojama no 1 m līdz 2 m attālumā. Piemēram, šādi risinājumi būtu pielāgojami Stadiona ielā Ropažos un Burtnieku ielā Sauriešos. Visās gājēju pārejās ir jānodrošina labs apgaismojums.



Attēls 58. Paceltas gājēju pārejas piemērs Skolas ielā, Upeslejās

Ātrumvaļņi

Ātrumvaļņi izmantojami kā satiksmes mierināšanas elementi, lai nodrošinātu 30 km/h vai 20 km/h ātruma režīma ievērošanu, vai bīstamu vietu norādīšanai. Var veidot ātrumvaļņus brauktuves platumā vai arī joslu ātrumvaļņus ielās, kurās jānodrošina ērtāka sabiedriskā transporta kustība. Jaunu ātrumvaļņu ieviešana papildus jau esošajiem būtu nepieciešama, piemēram, Garā ielā Dreiliņos, kur esošās taisnās ielas trases dēļ autovadītāji bieži pārkāpj noteikto braukšanas ātrumu.



Attēls 59. Ātrumvaļņa piemērs Priežu ielā, Vangažos



Attēls 60. Joslu ātrumvaļņu piemērs Dambja ielā, Līčos

Brauktuves sašaurinājumi pie krustojumiem

Krustojumiem, gājēju pārejām vai vietām, kur gājēji var šķērsot brauktuvi, jābūt pēc iespējas ar mazāku distanci. Pēc iespējas mazāki pagriezienu rādiusi nodrošina mazāku kustības ātrumu mežglā. Pagriezienu rādiusi jānosaka atbilstoši transportlīdzekļu sastāvam, kas lieto ielu. Dzīvojamo zonu pievienojumiem ielām pietiek ar 3 m – 5 m rādiusu, ja brauktuves platumi atļauj nogriezties ugunsdzēsēju transportam. It sevišķi E kategorijas ielu tīklā dzīvojamās zonās ir jāizskata iespēja rādiusu samazināšanai pie ielu pārbūves.



Attēls 61. Brauktuves sašaurinājums pie krustojuma Baznīcas laukumā, Smiltene

Brauktuves sašaurinājumi

Dzīvojamās zonās E kategorijas ielās, kur ir tikai savrupmāju apbūve, brauktuves var veidot ar vienu braukšanas joslu ik pa 70 m nodrošinot izmainīšanās vietas. Vai arī, ja intensitāte E kategorijas ielās ir lielāka, tad ielas platumu nodrošinot 4,50 m – 5,50 m un ik pa 70 m veidojot sašaurinājumu uz 3,50 m platu joslu.

Atsevišķos gadījumos joslas sašaurinājumi ar labiekārtotām salām vai koku stādījumiem veidojami arī D kategorijas ielās. Piemēram, šādi risinājumi vēlami izglītības iestāžu tuvumā.

Piemēram, brauktuves sašaurinājumu risinājumu var ierīkot Irbenāju ielā Upesciemā, kā arī, piemēram, Garā ielā Dreiliņos



Attēls 62. Brauktuves telpas sašaurinājuma piemērs Amatnieku ielā, Ogrē

Mākslīgo līkumu izveide E un D kategorijas ielās

Mākslīgu līkumu izveide ir salīdzinoši efektīvs līdzeklis, kā esošas taisnas ielas posmā samazināt braukšanas ātrumu. Visefektīvāk mākslīgo ielas pagriezienu ir veidot, atdalot

pretējos braukšanas virzienā ar centra saliņu. Bez šādas saliņas autobraucējs varētu šķērsot vidussliedzi, lai brauktu pēc iespējas taisnāk, tādējādi samazinot ieviestā līkuma efektivitāti. Tāpat arī centrālā saliņa samazina iespēju, ka autovadītājs nokļūs pretējā virziena joslā un tādējādi vēl vairāk uzlabojas satiksmes drošība. Mākslīgo līkumu izveidi ir ērti apvienot ar automašīnu stāvvietām, kas izvietotas pamīšus vienā un otrā ielas pusē.

Šādi mākslīgo līkumu risinājumi satiksmes mierināšanai ir ieviesti, piemēram, Centra ielā Ropažos.



Attēls 63. Mākslīgā līkuma piemērs Centra ielā, Ropažos

Transporta filtri E kategorijas ielās

Transporta filtri ir satiksmes plānošanas un infrastruktūras elementi, kurus var izmantot, lai no satiksmes plūsmas izfiltrētu nevēlamus satiksmes veidus, vienlaikus ļaujot turpināt caurbraukt vēlamām satiksmes veidiem. Piemēram, gājējiem, velosipēdistiem un operatīvajiem transportlīdzekļiem var ļaut pārvietoties, bet vieglo automobiļu satiksmi novirzīt.

Transporta filtri ir ātri ieviešami un lēti satiksmes mierināšanas instrumenti, kas neprasa dārgas ielu pārbūves.

E kategorijas ielās var veidot sašaurinājumus, kas ar fiziskiem elementiem (barjeras, stabiņi, dekoratīvi betona elementi) nodrošina tālāku kustību tikai gājējiem un mikromobilitātes lietotājiem, kā arī operatīvajam transportam.



Attēls 64. Transporta filtra ielu krustojumā ilustrācija⁴⁴

⁴⁴ ADFC, Timm Schwendy

Rotācijas apļu izveide

Salīdzinot dažāda tipa krustojumus, rotācijas apļos ir ievērojami mazāk konfliktpunktu, bet krustojuma caurlaidspēja ir nodrošināma līdz 2100 a/h. Līdz ar to neliela izmēra rotācijas apļi ir piemēroti Ropažu novada apdzīvotu vietu satiksmes apjomam. Rotācijas apli, piemēram, varētu ierīkot Rīgas ielas, Bērzu ielas, autoceļa V66 un perspektīvās Sidgundas ielas ceļu mežglā Ropažos, kā arī Mālpils šosejas un Vidzemes šosejas krustojumā Garkalnē. Tāpat zināms, ka rotācijas apļa izbūve paredzēta valsts reģionālā autoceļa P5 un Raugas ielas krustojumā, kas atrodas netālu no Ulbrokas vidusskolas. Šāds rotācijas aplis kalpotu arī kā ātrumu samazinošs elements pirms iebraukšanas blīvāk apdzīvotā ciema daļā. Rotācijas apļu ieviešanā ņemt vērā VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izdoto materiālu "Ieteikumi ceļu projektēšanai. Vienlīmeņa ceļu mežgli."

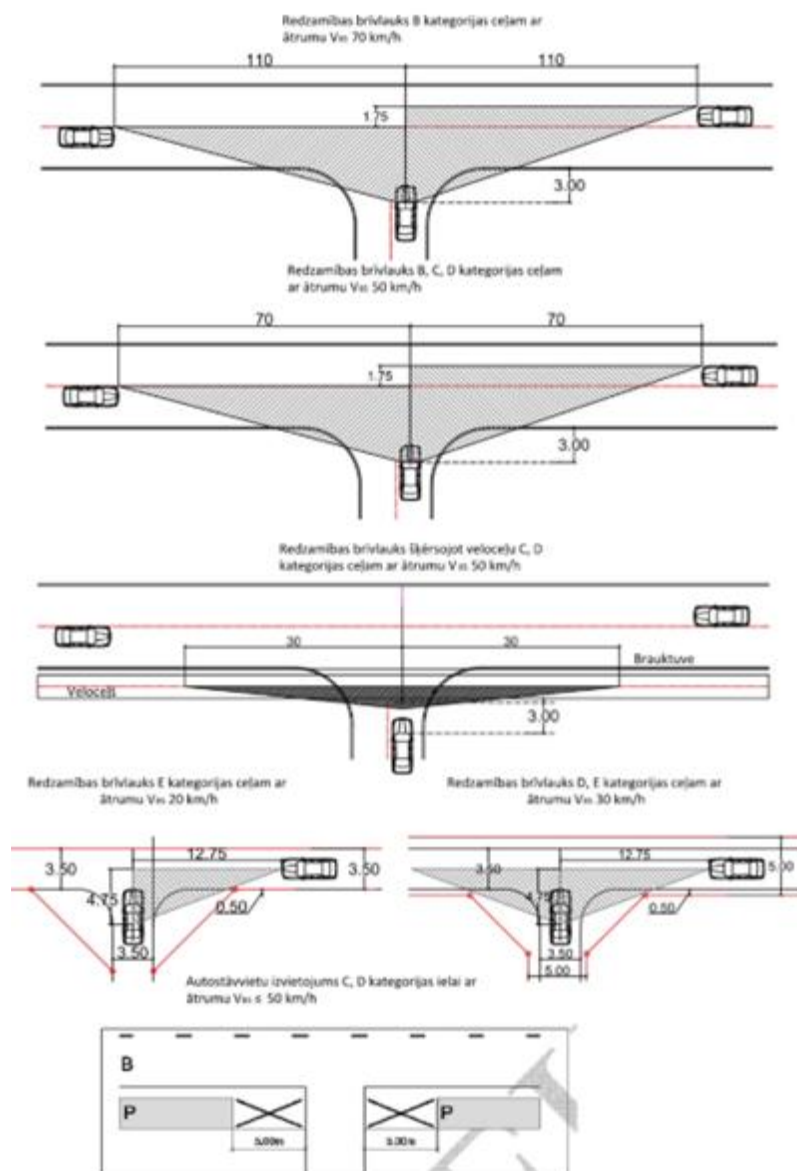


Attēls 65. Rotācijas aplis Gaujas ielas un Rīgas gatves krustojumā, Ādažos

Redzamības brīvlauku nodrošināšana nepārredzamos krustojumos

Bieži vien satiksmes drošību pasliktina nepārredzami krustojumi, līdz ar to krustojumos jānovērtē redzamības brīvlauki. Redzamības brīvlauka (redzamības trīsstūra) robežās nedrīkst atrasties ēkas, būves, mobili objekti (kioski, furgoni, reklāmas stendi, atkritumu konteineri un citi vidi veidojoši elementi), koki un krūmi augstāki par 0,5 m.

Ja redzamības brīvlaukus nav iespējams nodrošināt, jārod risinājumi ātruma samazināšanai vai transportlīdzekļu apturēšanai pirms manevru veikšanas. Redzamības brīvlaukus pie dažādas kategorijas ielām un braukšanas ātruma režīmiem skatīt attēlā zemāk.



Attēls 66. Redzamības brīvlauki

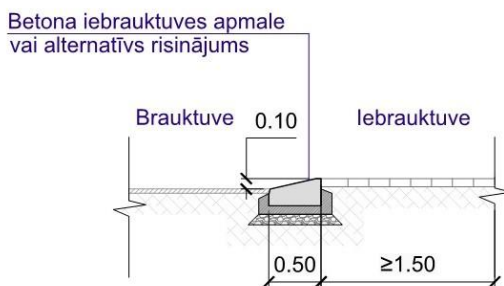
4.3 Transporta trokšņu piesārņojums un kravas transports

Kravas transporta kustība nav pieļaujama vienā telpā ar gājējiem un velotransportu, līdz ar to kravas transporta koridoros satiksmes dalībnieku telpas ir jānodala, bet pārējās ielās jāierobežo kravas transporta tranzīta iespējas. Ielu kvartālos, kuros ir dzīvojamās ēkas, skolas, pirmsskolas izglītības iestādes un aktīvi iedzīvotāju ikdienas galamērķi, ir jāaizliedz kravas transporta tranzīta kustība.

Tālākā attīstībā izstrādājot būvniecības ieceres dokumentāciju zemes vienībām līdzās valsts autoceļiem vai dzelzceļa infrastruktūrai, jāizvērtē vietas, kur nepieciešams veikt trokšņa līmeni samazinošus pasākumus, lai uzlabotu iedzīvotāju dzīves kvalitāti un pēc iespējas samazinātu transporta radīto vides piesārņojumu.

Trokšņa mazināšanu iespējams veikt ar, piemēram, prettrokšņu ekrānu izbūvi un veidojot apstādījumu joslas, kas ne tikai samazina troksni, bet arī aiztur piesārņojumu, kas nāk no ceļa vai dzelzceļa. Lai nākotnē izvairītos no papildus prettrokšņu risinājumiem jaunās apbūves teritorijās, pašvaldībai teritorijas plānojums jāizstrādā tā, lai apbūve tiktu paredzēta pietiekošā attālumā no autoceļiem un dzelzceļa infrastruktūras vietās, kur netiek pārsniegti trokšņu līmeņi.

Iebrauktuves pandusa risinājums (sānskats)



Attēls 68. Iebrauktuves pandusa risinājums⁴⁶

Mazākas nozīmes ielu un zemes vienību pievienojumos ir svarīgi ievērot velosipēdu ceļu un ietvju nepārtrauktību uz galvenās ielas, kā tas ir veidots, piemēram, Skolas ielā Upeslejās. Tas nodrošina ērtu pārvietošanos gājējiem un velosipēdistiem, kā arī vizuāli ir uztverama priekšroka pret automašīnām, kas veic nogriešanās manevrus uz ielu vai atsevišķu īpašumu. Pievienojumam apdzīvotās vietas centrā būtu ieteicams izvēlēties cieto segumu (asfalts vai bruģis), lai vasarā nebūtu problēmu ar putekļu daudzumu un gaisa piesārņojumu. Attālākajos dzīvojamo māju rajonos, kur piebraucamais ceļš tiek izmantots vidēji divas reizes dienā, ir pieļaujams arī grants un šķembu segums.

Gājēju kustību pār sliežu ceļiem jānovirza tikai uz likumīgi izveidotām gājēju pārejām. To var sākotnēji regulēt ar informatīvo un aizlieguma ceļa zīmju pielietošanu, perspektīvā ar žogu izvietojumu. Lai mazinātu sliežu ceļu nelegālu šķērsošanu, jāveido kvalitatīvākas atļautās gājēju pārejas, salāgojot tās ar gājēju un velosatiksmes tīklu.



Attēls 69. Pievienojuma piemērs Skolas ielā, Upesciemā

Analizējot esošo situāciju novada apdzīvotajās vietās, secināti trūkumi gājēju infrastruktūrā, piemēram, fragmentēti ietvju posmi maršrutā, savienojumu trūkums ar sabiedriskā transporta pieturvietām, ietvju iztrūkums gar intensīviem valsts autoceļu posmiem u.c.

Ietves un velosipēdu ceļi prioritāri veidojami un uzlabojami 1,5 km rādiusā ap sabiedriskā transporta pieturvietām un mobilitātes punktiem.

Zemāk izveidots saraksts ar rekomendācijām ietvju veidošanai. Sarakstā nav ietvertas ielas, kuras atrodas dzīvojamā zonās vai ielās ar ātruma režīmu līdz 20 km/h, kurās nav nepieciešams atsevišķi izdalīt gājēju infrastruktūru.

⁴⁶ Autors: "IE.LA inženieri"

Vangažu pilsētā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Saules ielā no Dārzu ielas līdz valsts vietējam autoceļam V95
- Priežu ielā no Priežu ielas 1 līdz Vangažu ielai;
- Saules ielā no Senču ielas līdz valsts vietējam autoceļam V95;
- Vidzemes ielā no Vidzemes ielas 14 līdz valsts galvenajam autoceļam A2.

Garkalnes ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Gaujas ielā no Vidzemes šosejas līdz Dzelzceļa ielai;
- Stacijas ielā no Dzelzceļa ielas līdz Vidzemes šosejai;
- Dzelzceļa ielā;
- Smilšu ielā no Gaujas ielas līdz Dzelzceļa ielai;
- Gaujas ielā no Smilšu ielas līdz Kalna ielai;
- Kalnu ielā no Gaujas ielas līdz Kalnu ielai 7;
- Lielā zaļā ielā no Smilšu ielas līdz ciema robežai;
- zemes vienībā ar kad. nr. 80600040631, savienojot Nākotnes ielu ar Lielo zaļo ielu;
- Mazās meža ielas savienojums ar Lielo zaļo ielu;
- Dzelzceļa ielas savienojums ar Vidzemes šoseju, izmantojot zemes vienību ar kad. nr. 80600041227;
- gar Vidzemes šoseju no Vidzemes šosejas 1 līdz Trezoru ielai;
- Saules ielā no Vidzemes šosejas līdz Upes ielai;
- gar Mālpils šoseju no Saules ielas līdz ciema robežai;
- Upes ielā;
- Sporta ielā no Vidzemes šosejas līdz Sporta ielai 2;
- gar Vidzemes šoseju no Vidzemes šosejas 44C līdz autoceļam A2;
- gar valsts galveno autoceļu A2 no Priežu ielas līdz Vidzemes šosejai;
- Graudiņu ielā;
- Baraviku ielā no Graudiņu ielas līdz Sēņu ielai;
- Sēņu ielā no Graudiņu ielas līdz Baraviku ielai;
- Priežu ielā no valsts galvenā autoceļa A2 līdz Sudraba ielai 2;
- persp. ielā, kas savieno Sēņu ielu ar Priežu ielu.

Berģu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Ziedu ielā no valsts galvenā autoceļa A4 līdz Karpu ielai;
- Karpu ielā no Ziedu ielas līdz Pērses ielai;
- Pērses ielā;
- Mašēnu ielā no Lietus ielas līdz ciema robežai;
- Lietus ielā no Pērses ielas līdz Saktas ielai;
- Līgo ielā no Līgo ielas 34 līdz Upesciema ielai;
- Upesciema ielā no ciema robežas līdz Upesciema ielai 23;
- Taku ielā;
- Rožu prospektā.

Bukultu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Ietves savienojums no Zušu ielas līdz Kīšu ielai;
- Muižas ielā;
- Zušu ielā;
- Nogāzes ielā;
- Nomales ielā;
- Ādažu ielā no ciema robežas līdz Rudens ielai;
- Ādažu ielā no Silmalas ielas līdz ciema robežai;
- Rudens ielā no Ādažu ielas līdz Vecupes ielai;
- Vecupes ielā.

Priedkalnes ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Krastmalas ielā;
- Senču prospektā.

Baltezera ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Senču prospektā;
- Alderu ielā;
- Māras ielā;
- Diānas ielā.

Langstiņu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Krievupes ielā no Ozolu ielas līdz Mežmalas ielai;
- Mežmalas ielā;
- Sila ielā.

Makstenieku ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Zalves ielā.

Upesciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Pērļu ielā;
- Padebešu ielā;
- Kungu ielā;
- Padebešu un Kungu ielu savienojums;
- Garā jūdzē;
- Vilciņu ielā.

Sužu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Miera ielā;
- Pulkveža ielā no Miera ielas līdz Kūdras ielai;
- Ceļmalas ielā no Miera ielas līdz zemes vienībai ar kad. nr. 80600010793.

Amatnieku ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P2.

Sunīšu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar Mucenieku ceļu no Māla ielas līdz Kaiceles ielai;
- gar valsts galveno autoceļu A4, savienojot Rutku ielu ar Upmalas ielu;
- Kaiceles ielā;
- Gaigalu ielā no Cielavu ielas līdz Ērgļu ielai;
- Ērgļu ielā.

Amatnieku ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P2;
- Smennes ielā;
- gar autoceļu, kas savieno Smennes ielu ar Ķiršu ielu.

Mucenieku ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- ielā ar kad. Nr. 80840060339 posmā no Viršu ielas līdz adresei "Pasakas";
- ielā ar kad. Nr. 80840060339 posmā no ciema robežas līdz adresei "Patvēruma meklētāju centrs 2";
- persp. Čiekuru ielā.

Silakroga ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar autoceļu V100 no ciema robežas līdz adresei "Priedes 3";
- no autoceļa V100 līdz ciema robežai.

Dzidriņu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P4;
- Dienvidu ielā no Dzintaru ielas līdz Dienvidu ielai 59;
- Cepļa ielā;
- Nākotnes ielā no Tālivalžu ielas līdz Jaunsišu ielai;
- Tālivalžu ielā.

Līču ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Muižas un Krasta ielu savienojums, šķērsojot Juglas upi;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no ciema robežas līdz Ozolaines ielai;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no tilta pār Mazo Juglu līdz ciema robežai;
- gar valsts vietējo autoceļu V34 no Rīgas ielas līdz ciema robežai.

Ūlupju ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P4.

Ulbrokas ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Acones ielā no Institūta ielas līdz Dauguļupes ielai;
- Radiostacijas ielā no valsts reģionālā autoceļa P4 līdz Radiostacijas ielai 21;
- Smaidu ielā no autoceļa P4 līdz Biķeru ielai 4;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no rotācijas apļa līdz ciema robežai
- gar valsts reģionālo autoceļu P5 no autobusu pieturvietas "Skola" līdz ciema robežai;
- Pārupes ielā no Acones ielas līdz Ievu ielai;
- Ievu ielā no Pārupes ielas līdz Liepu ielai;
- Liepu ielā no Ievu ielas līdz Apiņu ielai;
- Piķurgas ielā;
- Ziemeļu gatvē no Priežu ielas līdz Piķurgas ielai;
- Raugas ielā;
- Acones ielā no Dauguļupes ielas līdz Piķurgas ielai;
- Peldu ielā no Vidus ielas līdz Ezermalas ielai.

Dreiliņu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Garā ielā no Noliktavu ielas līdz ciema robežai.

Upesleju ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Skolas ielā gar adresi Skolas iela 12 līdz ciema robežai.

Sauriešu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Burtnieku ielā no valsts reģionālā autoceļa P5 līdz Burtnieku ielai 6;
- Rūpnīcas ielā;
- Pludmales ielā no Pludmales ielas 1 līdz Rūpnīcas ielai;
- gar valsts reģionālo autoceļu P5;
- gar valsts vietējo autoceļu V35 Sauriešos.

Cekules ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Cekules ielā no Cekules ielas 2 līdz Mazai Dzirņu ielai.

Rumbulas ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Granīta ielā;
- Getliņu ielā no Bitenieku ielas līdz Granīta ielai;
- Bitenieku ielā no Kaudzīšu ielas līdz Getliņu ielai;
- Kaudzīšu ielā no Bitenieku ielas līdz Kaudzīšu ielai 83;
- savienojums starp Kaudzīšu ielu un dzelzceļa staciju "Gaisma";
- savienojums starp Kaudzīšu ielu un dzelzceļa staciju "Rumbula"

Gaidu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Ērgļu ielā.

Zaķumuižas ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Vidzemes prospektā no autobusu pieturvietas "Zaķumuiža" līdz ciema robežai;
- Vidzemes prospektā no Putnu ielas līdz pieturvietai "Zaķumuiža";
- Ozolu ielā;
- gar brauktuvi no Vidzemes prospekta līdz adresei "Zaķumuiža 2002";
- Parka ielā no Vidzemes prospekta līdz Skolas ielai 3;
- Eglaines ielā no Vidzemes prospekta līdz Sauleskalnu ielai.

Bajārkroga ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P4, savienojot autobusu pieturvietas "Bajāri";
- gar pašvaldības autoceļu no autoceļa P4 līdz adresei "Trīsstūrīši".

Skuķīšu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P3 no Duidu ielas līdz ciema robežai;
- gar pašvaldības autoceļu Mālpils šoseja - Tumšupes iela;
- Tumšupes ielā no 16. līnijas līdz 17. līnijai;
- Duidu ielā no valsts reģionālā autoceļa P3 līdz 7. līnijai.

Podkāju ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P3 no Mežciema ielas līdz valsts vietējam autoceļam V74;
- autoceļa P3 un Briežkalnu ielas savienojums.

Bajāru ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Bajāru ielā no ciema robežas līdz Kabažu ielai;
- Melleņu ielā no ciema robežas līdz Dzērveņu ielai;
- Aroniju un Melleņu ielu savienojums.

Kākcimā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Stropu ielā no ielas ar kad. nr. 80840180595 līdz Dzintaru ielai.

Kangaru ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P4, savienojot autobusu pieturvietas "Kangaru stacija";
- gar Pievedceļu Kangaru stacijai.

Lielkangaru ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no pašvaldības autoceļa (kad.nr. 80840160118) līdz pieturvietai "Lielkangari";
- gar pašvaldības autoceļu no valsts reģionālā autoceļa P4 līdz adresei "Jaunkangari".

Tumšupes ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Ozolu ielā no pieturvietas "Tumšupe" līdz Ceriņu ielai.

Ropažu ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- Rīgas ielā no Rīgas ielas 10 līdz ciema robežai;
- Bērzu ielā no Zaļās ielas līdz Rīgas ielai;
- Zaļā ielā no Zaļās ielas 8 līdz Bērzu ielai;
- Stadiona ielā no Sporta ielas līdz valsts vietējam autoceļam V66;
- gar valsts vietējo autoceļu V66 no Stadiona ielas līdz autobusu pieturvietai "Kapi";
- Krasta ielā no Rīgas ielas līdz Zaļai ielai;
- Zaļā ielā no Ziedu ielas līdz Krasta ielai;
- Ziedu ielā no Ķiršu ielas līdz pašvaldības autoceļam Lejzemnieki-Vīndedži.

Villasmuižas ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:

- gar valsts vietējo autoceļu V66, savienojot autobusu pieturvietas "Ceriņi";
- gar pašvaldības autoceļu Villasmuiža-Lielkangari no valsts vietējā autoceļa V66 līdz ciema robežai.

Ārpus pilsētu un ciemu robežām perspektīvi izbūvējamās ietves Ropažu novadā:

- Ceļmalas ielā no Jaunciema gatves līdz Sužu ciema robežai (sadarbībā ar Rīgas pilsētas pašvaldību);
- gar valsts reģionālo autoceļu P2 posmā no valsts vietējā autoceļa V36 līdz Amatnieku ciema robežai;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no Ērgļu ielas pieslēguma līdz autobusu pieturvietām;
- Ērgļu ielā no valsts reģionālā autoceļa P4 līdz Gaidu ciema robežai;
- gar valsts reģionālo autoceļu P3 pie Skuķīšu ciema;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no pašvaldības autoceļa (kad. nr. 80840160118) līdz pieturvietai "Stacija Kangari";
- gar valsts galveno autoceļu A1 pagarinot esošo ietvi līdz autobusu pieturvietai "Baltezera sanatorija";
- Gājēju šķērsojuma izveide pār valsts galveno autoceļu A4 savienojot Amatnieku un Sunīšu ciemus;
- Gājēju šķērsojuma izveide pār valsts galveno autoceļu A4 savienojot Bergus un Upesciemu (Rožu prospekta un Garās jūdzes savienojums);
- gar valsts galveno autoceļu A4 posmā no Ziedu ielas līdz valsts reģionālajam autoceļam P2;
- Cekules un Upesleju ciemu savienojums;
- gar valsts vietējo autoceļu V34, savienojot Līču un Upesleju ciemus;
- gar valsts reģionālo autoceļu P3 no Garkalnes ciema robežas līdz autobusu pieturvietai "Garkalne";
- gar valsts vietējo autoceļu V31;
- Silakroga savienojums ar Muceniekiem un autoceļu V31;
- Gaidu ciema savienojums ar Silakroga ciemu;
- gar autoceļu P4 no Silāju ielas līdz Ērgļu ielai;
- Melleņu ielas Bajāros savienojums ar autobusu pieturvietu "Bajāru stacija";
- gar valsts vietējo autoceļu V66 no pašvaldības autoceļa Bitnieki-Mežkalpi līdz autobusu pieturvietai "Upmaļi";
- gar pašvaldības autoceļu Krasti-Vīksnas, savienojot Ulbrokas un Dzidriņu ciemus;
- gar valsts vietējo autoceļu V32, savienojot Dreiliņu un Ulbrokas ciemus;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4, savienojot Ulbrokas un Dzidriņu ciemus;
- gar valsts reģionālo autoceļu P5, savienojot Ulbrokas un Sauriešu ciemus;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4, savienojot Dzidriņu un Līču ciemus;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4, savienojot Līču un Ūlupju ciemus;

- gar valsts reģionālo autoceļu P4 no Ūlupju ciema robežas līdz valsts galvenajam autoceļam A4;
- gar valsts galveno autoceļu A4 no valsts reģionālā autoceļa P4 līdz persp. Čiekuru ielai Muceniekos;
- gar pašvaldības autoceļu A4-Līči no Līču ciema robežas līdz valsts galvenajam autoceļam A4, veidojot tā šķērsojumu;
- gar pašvaldības autoceļu Rīgas-Siguldas šoseja-Makstenieki;
- gar valsts reģionālo autoceļu P10 no Ropažu ciema robežas līdz valsts vietējam autoceļam V67.

4.4.2 Velotransporta infrastruktūra

Transporta attīstības plāna ietvaros sagatavots velosipēdu ceļu plāns visai novada teritorijai. Tas gatavots balstoties uz iepriekš plānotiem velo satiksmes risinājumiem savietojot nacionālas nozīmes velo satiksmes infrastruktūras plānus, reģionālas nozīmes plānoto infrastruktūru, galvaspilsētas Rīgas velo satiksmes attīstības plānus un Ropažu novada transporta attīstības plānā iekļautās velo satiksmes attīstības perspektīvas.

Velotransporta infrastruktūras attīstība nepieciešama, lai nodrošinātu "zaļās" mobilitātes pieejamību starp apdzīvotām vietām Ropažu novadā, kā arī lai attīstītu novada apkaimju savienojumus, tādējādi dodot pienesumu vides un dzīves kvalitātes uzlabošanā reģiona iedzīvotājiem.

Izvērtēti līdz šim izstrādātie velo satiksmes attīstības plāni:

- nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera–Rīga izpētes projekts;
- atveseļošanas un noturības mehānisma projekta "Maģistrālās veloceļu infrastruktūras būvniecība prioritārajā koridorā Rīga – Ulbroka";
- atveseļošanas un noturības mehānisma projekts "Apvienota gājēju ceļa un veloceļa izbūve gar P4 (Ulbroka - apvedceļš A4) un P5 (Ulbroka - Saurieši)";
- priekšizpēte reģionāla mēroga velo infrastruktūras tīkla attīstībai un mobilitātes punktu integrācijai Rīgas metropoles areālā (SUMBA+).

Ropažu novadā būtiskākie velo satiksmes savienojumi starp apdzīvotām vietām ir Rīgas pilsētas tuvumā esošo ciemu savienojumi ar Rīgu, kā arī nacionālā velosipēdu ceļa savienojums Rīga – Valmiera un reģionāla mēroga velosipēdu ceļa savienojumi Rīga – Sigulda un Rīga – Ogre – Lielvārde.

Nemot vērā novada apdzīvotības blīvumu, kas ir izteikti lielāks Rīgas tiešā tuvumā, tad arī prioritāri būtu jāattīsta lietišķā velo infrastruktūra tieši Rīgas tuvumā, savienojot Ropažu novada ciemus ar Rīgu un veidojot savstarpējos ciemu savienojumus. Attālums no daudziem Ropažu novada ciemiem (Rumbula, Dreiliņi, Ulbroka, Dzidriņas, Līči, Amatnieki, Berģi, Upesciems, Langstiņi, Baltezers, Priedkalne, Bukulti, Suži u.c.) līdz Rīgai svārstās robežās no 10–20 km, atkarībā no galamērķa Rīgā. Līdz ar to tie uzskatāmi par lietišķas lietošanas maršruti. Ropažu novada ciemos, kas atrodas tālāk no Rīgas, ir mazāks iedzīvotāju skaits līdz ar to nav racionāli paredzēt nodalītu velosipēdu ceļu tīklu.

Blakus esošā Salaspils novada centrs Salaspils atrodas vien nepilnu 5km attālumā no Rumbulas un Sauriešu ciemiem. Tādēļ Ropažu novadam ir būtiski arī šo apdzīvoto vietu velo savienojumi, kas arī vērtējami kā lietišķie velomaršruti. Tā kā pamatā šie maršruti atrodas ārpus Ropažu novada teritorijas, ir būtiski veicināt sadarbību ar Salaspils novadu.

Perspektīvā velo infrastruktūra jāveido nepārtraukta un nodalīta no autosatiksmes, tādā veidā nodrošinot pilnvērtīgu mikromobilitātes savienojumu ikdienas lietošanai.

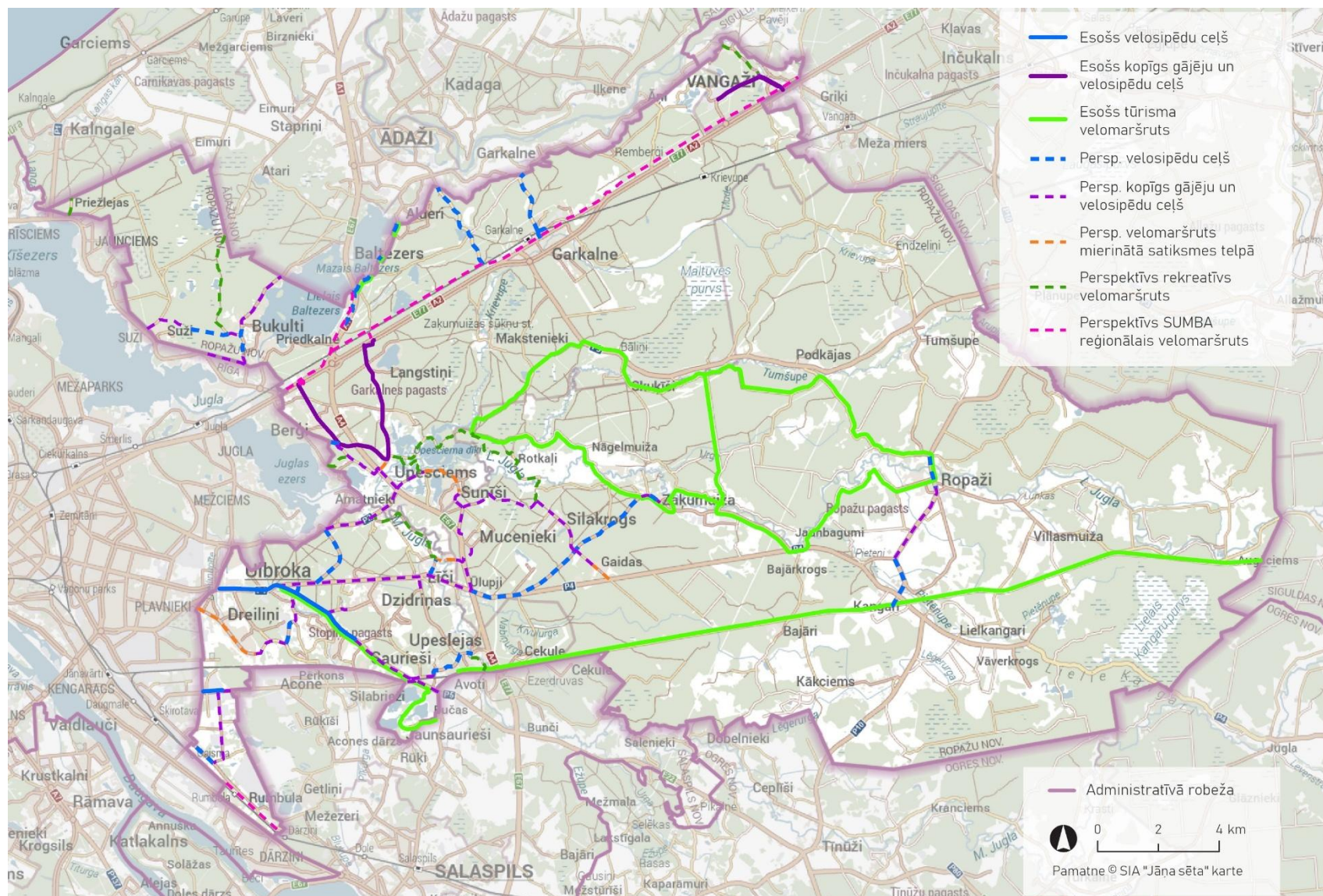
Nozīmīgs velosipēdu ceļš, kas ir nodalīts no intensīvas autosatiksmes, jau ir izveidots gar reģionālajiem autoceļiem P4 un P5 posmā no Rīgas robežas līdz Ulbrokas ciema centram. Šo maršrutu nākotnē būtiski attīstīt tālāk līdz Sauriešu un Līču ciemiem. Tāpat arī pozitīvi

vērtējams Bergu, Upesciema un Langstiņu velo savienojums un velosipēdu ceļš posmā Rīgas robeža – Baltezers.

Būtisku mikromobilitātes uzlabojumu novadā veicinātu arī velosipēdu ceļa Rīga – Sigulda izbūve. Šāds savienojums nodrošinātu Vangažu pilsētas un Garkalnes ciema savienojamību ar Rīgu, kā arī veicinātu savstarpēju apdzīvoto vietu sasaisti. Šāda velo infrastruktūra arī kalpotu kā šo apdzīvoto vietu daļu savienojums, neizmantojot esošās ielas un turklāt pa visīsāko maršrutu.

Ropažu novadā no autotransporta un, vēlams, arī no gājējiem nodalīta velo satiksmes infrastruktūra jāveido B, C un D kategorijas ielās. E kategorijas ielās jānodrošina lēnas satiksmes režīms vai dzīvojamās zonas raksturs. Tur velo satiksme var atrasties vienā satiksmes telpā ar autotransportu nelielā pārvietošanās ātruma dēļ. Dzīvojamās zonās visi satiksmes dalībnieki pārvietojas vienā satiksmes telpā atbilstoši ceļu satiksmes noteikumiem. D kategorijas ielās ar nelielu satiksmes intensitāti vai šauru ielu telpu var neizdalīt velosipēdu infrastruktūru, ja autotransporta kustības ātrums tiek noteikts ne lielāks kā 30 km/h.

Ja velo satiksmes attīstības plānā nav specificēts, kurā brauktuves pusē izbūvējama velo infrastruktūra, tās novietojums nosakāms būvprojekta izstrāde stadijā. Ja velo infrastruktūras attīstība paredzēta abās brauktuves pusēs, tas neliedz izbūvi veikt pakāpeniski – sākamā vienā brauktuves pusē, vēlāk otrā. Tāpat pieļaujamas izmaiņas trases novietojumā, precizējot to, atbilstoši apbūves situācijai.



Attēls 70. Esošā un plānotā velo infrastruktūra Ropažu novadā

Perspektīvās velo infrastruktūras uzskaitījums:

- gar valsts reģionālo autoceļu P5 posmā Ulbroka (Ulbrokas vidusskola) – Sauriešu ciema centrs atbilstoši projektam “Atvērēšanas un noturības mehānisma projekta “Maģistrālās veloceļu infrastruktūras būvniecība prioritārajā koridorā Rīga – Ulbroka – Saurieši”;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 posmā autoceļš P5 – valsts galvenais autoceļš A4;
- gar valsts galveno autoceļu A2 (vai gar dzelzceļa līniju Rīga – Lugaži, Venču ielu, Vidzemes šoseju, autoceļu A2) posmā no Valsts galvenā autoceļa A4 līdz Vangažiem (novada robežai);
- gar dzelzceļa līniju Rīga – Daugavpils atbilstoši priekšizpētei reģionāla mēroga velo infrastruktūras tīkla attīstībai un mobilitātes punktu integrācijai Rīgas metropoles areālā (SUMBA+);
- gar valsts reģionālo autoceļu P2 posmā Rīgas robeža – valsts galvenais autoceļš A4;
- Mārtiņrožu ielā posmā no valsts galvenā autoceļa A4 līdz Ērgļu ielai Sunīšos;
- Ērgļu ielā posmā no Mārtiņrožu ielas līdz Cielavu ielai Sunīšos (ielā veidojot mierinātu satiksmes telpu);
- Cielavas ielā no Ērgļu ielas līdz Kaiceles ielai Sunīšos (ielā veidojot mierinātu satiksmes telpu);
- Kaiceles ielā Sunīšos;
- Granīta ielā Rumbulā;
- gar valsts vietējo autoceļu V35 Sauriešos;
- Kaudzīšu ielā no Rīgas robežas līdz Bitenieku ielai Rumbulā;
- Bitenieku ielā no Kaudzīšu ielas līdz Getliņu ielai Rumbulā;
- Getliņu ielā Rumbulā;
- Ādažu ielā Bukultos;
- Alderu ielā Baltezerā;
- gar valsts vietējo autoceļu V46 no Ādažu novada robežas līdz Garkalnes ciema robežai;
- gar valsts vietējo autoceļu V49 no Ādažu novada robežas līdz Smilšu ielai Garkalnē;
- Upesciema ielā no Rīgas pilsētas robežas līdz Līgo ielai Berģos;
- Burtnieku ielā, Sauriešos;
- gar valsts vietējo autoceļu V34 – Saurieši (Sauriešu un Upesleju savienojums);
- Skolas ielā, Sauriešos;
- Garā ielā, Dreiliņos (ielā veidojot mierinātu satiksmes telpu);
- Dauguļupes ielā, Ulbrokā;
- Acones ielā posmā no Dauguļupes ielas līdz Institūta ielai Ulbrokā;
- Acones ielā posmā no autoceļa P4 līdz autoceļam P5, Ulbrokā;
- gar pašvaldības autoceļu posmā no Garās ielas līdz valsts vietējam autoceļam V32 un gar autoceļu V32 (Dreiliņu un Ulbrokas savienojums).
- Burtnieku ielā posmā no Burtnieku ielas 6 līdz Meža ielai (ciema robežai) Sauriešos;
- gar autoceļu V34–Saurieši posmā no Sauriešu ciema robežas līdz Upesleju ciema robežai;
- Skolas ielā posmā no ciema robežas (Zahārija Stopija iela) līdz Skolas ielai 12 Upeslejās;
- Dambja ielā posmā no Rīgas ielas līdz Birzītes ielai, Līčos;
- Birzītes ielā posmā no Dambja ielas līdz Poldera ielai Līčos;
- Poldera ielā posmā no Birzītes ielas līdz valsts reģionālajam autoceļam P2, Līčos;
- Muižas un Krasta ielās ar perspektīvo tiltu pār Mazo Juglu Līčos (ielās veidojot mierinātu satiksmes telpu);
- gar autoceļu, kas savieno Krasta ielu Līčos ar valsts galveno autoceļu A4;
- gar valsts vietējo autoceļu V34 no Rīgas ielas līdz ciema robežai;
- Viršu ielā posmā no Lāču ielas līdz Čiekuru ielai Muceniekos;
- Čiekuru ielā posmā no Viršu ielas līdz valsts galvenajam autoceļam A4 Muceniekos;
- gar valsts galveno autoceļu A4 posmā no Čiekuru ielas līdz valsts reģionālajam autoceļam P4;

- gar valsts vietējo autoceļu V31 (Pievedceļš Muceniekiem);
- gar pašvaldības autoceļu posmā no valsts vietējā autoceļa V31 līdz "Papardes" Muceniekos;
- Silakroga savienojums ar Mucenieku un Sunīšu ciemiem;
- gar valsts reģionālo autoceļu P4 posmā no valsts galvenā autoceļa A4 līdz valsts vietējam autoceļam V68;
- Ziedu ielā posmā no Skolas ielas līdz autoceļam A4 Upesciemā (ielā veidojot mierinātu satiksmes telpu);
- gar valsts galveno autoceļu A4 posmā no Ziedu ielas līdz valsts reģionālajam autoceļam P2;
- gar valsts vietējo autoceļu V68 posmā no valsts reģionālā autoceļa P4 līdz Zaķumuižas ciema robežai;
- gar valsts vietējo autoceļu V100 un tā turpinājumu – ielu Silakrogā;
- gar jaukta statusa un pašvaldības autoceļu posmā no valsts vietējā autoceļa V68 līdz Gaidu ciema robežai;
- Ērgļu ielā Gaidās;
- Vidzemes prospektā no ciema robežas līdz Ozolu ielai Zaķumuižā;
- gar pašvaldības autoceļu posmā no autoceļa P5 līdz Cepļu ielai Dzidriņās;
- Ceļmalas ielā no Miera ielas līdz zemes vienībai ar kad. nr. 80600010793;
- Bukultu un Sužu ciemu savienojums;
- gar valsts vietējo autoceļu V36;
- gar valsts reģionālo autoceļu P10 posmā caur Ropažu ciemu līdz valsts reģionālajam autoceļam P4;
- gar valsts vietējo autoceļu V76;
- Pērses, Karpu un Ziedu ielās Berģos.

Veloinfrastruktūrai paredzētās trases novietojums var tikt precizēts tālākās izpētes stadijās vai būvniecības ieceres dokumentācijā. To izstrādes laikā jāveic saskaņojumi ar attiecīgām skaņojošajām instancēm, kuru zemes vienības tiek skartas (piemēram, ar VAS "Latvijas dzelzceļš", ja trase skar dzelzceļa infrastruktūru vai tā atrodas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā)

Gājēju un velo infrastruktūras izbūve jāplāno hierarhiski vadoties pēc ielu nozīmes, satiksmes intensitātes un piesaistes objektiem. Prioritāri jānosaka ietvju un velosipēdu ceļu posmi C kategorijas ielās, pie izglītības iestādēm, pilsētu un ciemu centros, kā arī publiskās vietās, kas ikdienā piesaista lielu cilvēku daudzumu. Pakārtota prioritāte būtu gājēju un velo infrastruktūras izbūve D kategorijas ielās. Atkarībā no katras konkrētās D kategorijas ielas profila īpatnībām (sarkano līniju platums, esošā apbūve, esoši koki un to aizsardzības zonas, inženierkomunikācijas u.c.) var izvērtēt, vai veidot nodalītu ietvi un velosipēdu ceļu gar brauktuvi vai mierināt satiksmi ielā (ātruma ierobežojumi ar ceļa zīmēm, ātrumvaļņi, sašaurinājumi u.c.) un izbūvējot nodalītu ietvi un velo satiksmi paredzot pa brauktuvi. Retākās gadījumos arī E kategorijas ielās, kas nodrošina arī piekļūšanas un savākšanas funkciju ielu kvartālā, vēlams veidot nodalītu infrastruktūru, piemēram, kopīgus gājēju un velosipēdu ceļus.

Ja tiek plānota jaunu teritoriju apbūve, tām jāparedz gājēju un velo infrastruktūra, kas savienojas ar esošo tīklu vai tuvākajām sabiedriskā transporta pieturvietām.

Ja tiek plānots pārbūvēt kādu no esošiem ielu posmiem, izvērtējot konkrētā posma nozīmi kopējā gājēju un velo satiksmes tīklā, ir jāparedz ietves un/vai velosipēdu ceļa izbūve.

Lai uzlabotu velo infrastruktūru ir jāizvieto jaunas vai jāuzlabo esošās velo novietnes un jānodrošina iespēju droši novietot velosipēdu pie visiem piesaistes punktiem. Velo novietnēm, kas paredzētas velosipēdu novietošanai uz ilgāku laiku, jābūt zem jumta vai arī iekšējās. Segtas velo novietnes izvietojamas mobilitātes punktos – dzelzceļa stacijās, sabiedriskā transporta (autobusu) galapunktos, sabiedriskā transporta un velosipēdu ceļu krustojumu punktos, kā arī pie mācību iestādēm un sabiedriski nozīmīgām vietām. Pēc tehniskās iespējas un pieprasījuma velo novietnes aprīkojamas arī ar servisa punktu un elektrouzlādes iekārtām. Bērnudārzos ieteicams paredzēt novietnes arī bērnu velosipēdiem, skrejriteņiem, kā arī

paredzēt vietu velo piekabēm. Lai nodrošinātu drošu un ērtu velosipēda pieslēgšanu, velo statīvi jāveido augstā tipa, un tādi, lai velosipēdu varētu pieslēgt divās vietās. Novada lielākajās apdzīvotajās vietās ieteicams izmantot vienota tipa un dizaina velonovietnes tādējādi stiprinot vietas identitāti.

Ropažu novadā segtas velo novietnes ar servisa punktu un velosipēdu elektrouzlādes iekārtu izvietojamas:

- pie Garkalnes skolas Garkalnē;
- stāvlaukumā pie kultūras centra "Ulbrokas Pērle" Ulbrokā;
- atpūtas vietā Simtgades skvērs Ulbrokā;
- parkā pie Straujupītes Vangažos;
- stāvlaukumā pie Berģu Mūzikas un mākslas pamatskolas Upesciemā;
- stāvlaukumā pie Ropažu baznīcas (blakus tūrisma informācijas stendam) Ropažos;
- stāvlaukumā pie Ropažu vidusskolas;
- pie bijušās dzelzceļa stacijas Kangari (Zaļā dzelzceļa);
- pie publiskās peldvietas Langstiņos.

4.5 Dabas aizsardzības aspekti transporta infrastruktūras attīstības plānošanā

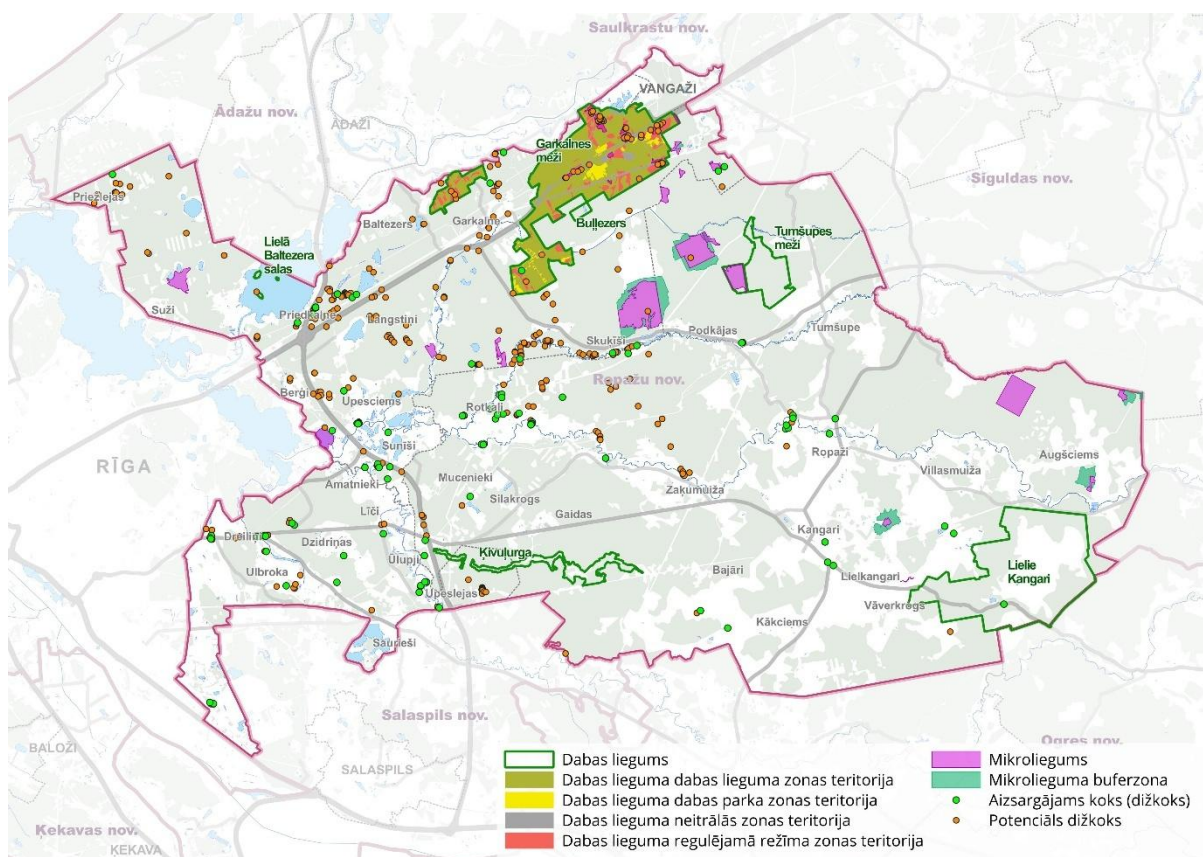
Ropažu novada teritorijā atrodas sešas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (turpmāk - ĪADT): dabas liegums "Bulļezers", dabas liegums "Garkalnes meži", dabas liegums "Tumšupes meži", dabas liegums "Kīvuļurga", dabas liegums "Lielā Balteзера salas" un dabas liegums "Lielie Kangari". Trīs no šīm teritorijām ir iekļautas Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju tīklā - NATURA 2000.

Pēc platības lielākās novada ĪADT ir dabas liegumi "Lielie Kangari" (1936,50 ha) un "Garkalnes meži" (1788,01 ha), bet kopumā valsts nozīmes ĪADT aizņem 4333,80 ha jeb 8 % no novada teritorijas.

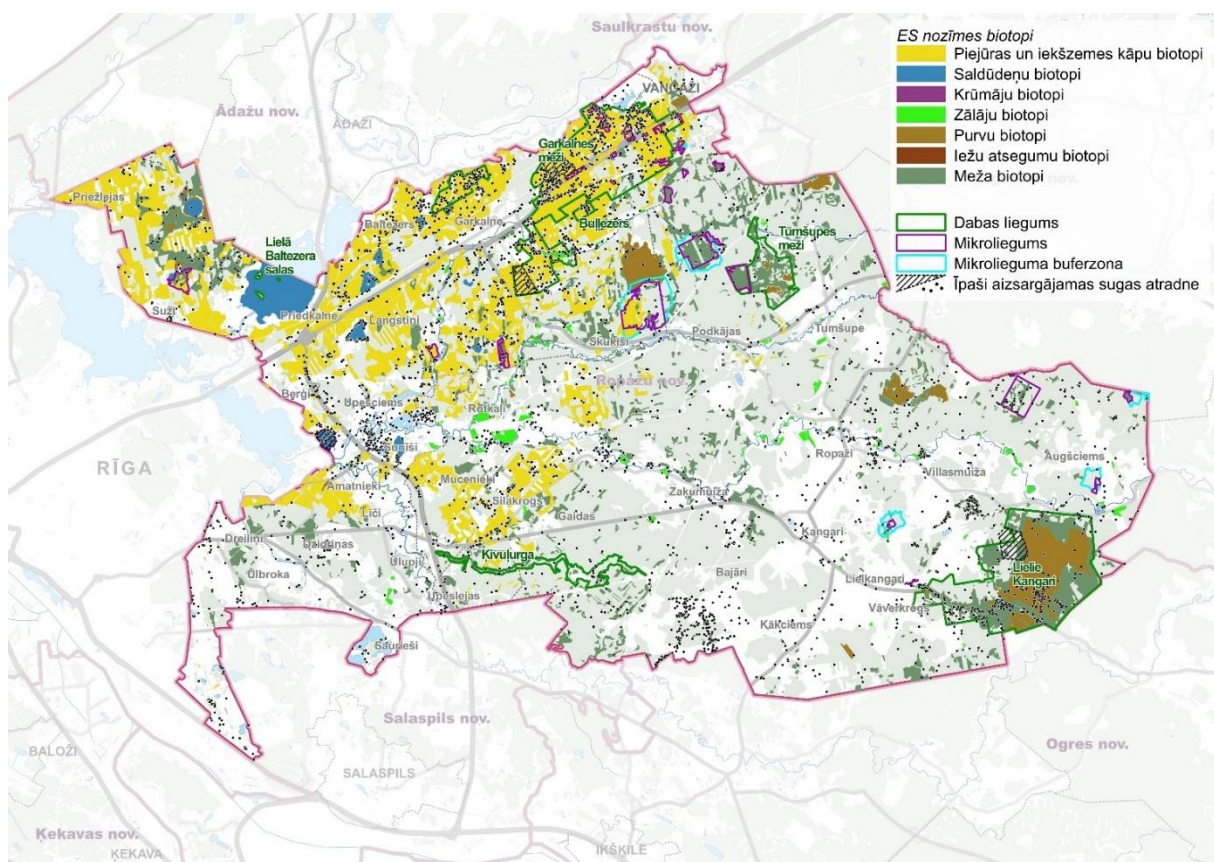
Novadā reģistrēti 94 valsts nozīmes aizsargājami koki (dižkoki), no kuriem lielākā daļa ir priedes (55) un ozoli (19). Novadā atrodas arī 345 potenciāli aizsargājami koki. Lielākā daļa no aizsargājamiem un potenciālajiem aizsargājamiem kokiem ir koncentrējušies Garkalnes un Stopiņu pagastos. Dižkoki ir arī citi novadā esošie koki, kuri nav ietverti dabas datu pārvaldības sistēmā "Ozols", ja tie atbilst 2010. gada 16. marta MK noteikumos Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" noteiktajiem kritērijiem.

Ropažu novadā atrodas 33 mikroliegumi, no tiem 26 ir izveidoti putnu, 5 - biotopu un 2 - vaskulāro augu un paparžaugu aizsardzībai. Kopumā mikroliegumi aizņem 698,04 ha lielu teritoriju. 7 mikroliegumiem ir noteiktas buferzonas.⁴⁷

⁴⁷ Dabas datu pārvaldības sistēma Ozols, 22.08.2025.



Attēls 71. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, aizsargājamie koki un mikroliegumi



Attēls 72. Eiropas Savienības nozīmes biotopi, sugu dzīvotnes un mikroliegumi

Transporta infrastruktūras attīstības plānošanā un īstenošanā ir jānodrošina līdzsvars starp mobilitātes vajadzībām un dabas aizsardzības prasībām.

Ceļu tīklojuma attīstība tiek plānota, papildus nefragmentējot un būtiski neietekmējot Natura 2000 teritorijas un nozīmīgos kultūrvēsturiskos objektos un plānojot arī jaunu infrastruktūra nosacījums ir jāņem vērā.

Izstrādājot detālplānojumu un būvniecības ieceres dokumentāciju jāapzina teritorijā esošie dižkoki un citi aizsargājamie dabas pieminekļi.

Bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai infrastruktūras plānošanā ir paredzēti un perspektīvā jāparedz pasākumi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai. Attīstot transporta infrastruktūru tajā pēc iespējas ir jāintegrē zaļās infrastruktūras elementi, piemēram, pie ceļu pārbūves rekomendējams ierīkot ekoduktus un abinieku un sīko zīdītāju pārejas, ceļmalu apstādījumu ierīkošanā izmantot vietējās sugas, ceļu nomalēs plānot invazīvo augu ierobežošanu, plānot zaļos risinājumus trokšņa un gaismas piesārņojuma samazināšanai. Sevišķi zaļo risinājumu piemērošana izvērtējama, ja paredzēta infrastruktūra, kas skar vai šķērso Natura 2000 teritorijas.

4.6 Kopsavilkums un risinājumi teritorijas plānojumam

Transporta attīstības plāns izstrādāts vērtējot esošās satiksmes problēmas, novada novietojumu valsts transporta tīklā un straujo iedzīvotāju skaita pieaugumu. Ropažu novada autotransporta kustība ievērojami atkarīga no savienojumiem ar Rīgu, kuru ik dienu veic liela daļa novada iedzīvotāju. Līdz ar to attīstot novada transporta infrastruktūru, tā jāveido pēc iespējas multimodālāka, radot risinājumus, kas nodrošina iedzīvotāju iespējas izvēlēties dažādus transporta veidus, kombinējot sabiedrisko transportu ar mikromobilitāti, privāto transportu ar sabiedrisko transportu vai koplietošanas transportu.

Transporta attīstības plāna ietvaros veidots vienots novada ielu ceļu tīkls tajā iekļaujot gan esošo, gan plānoto ielu tīklu, kā arī ielas un ceļi ir vērtētas pēc to nozīmes un funkcijas, piešķirot tām kategorijas. Apdzīvotās vietās ielām kategorijas noteiktas saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi", kas ir B kategorijas ielas (tranzīta iela), C kategorijas ielas (maģistrālā iela), D kategorijas ielas (pilsētas vai ciema nozīmes iela) un E kategorijas ielas (vietējas nozīmes iela). Ārpus apdzīvotām vietām ceļiem kategorijas noteiktas saskaņā ar Latvijas Valsts standartu, kas ir AI kategorijas ceļš (galvenais savienojums), AII kategorijas ceļš (starpreģionāls / reģionāls savienojums), AIII kategorijas ceļš (apdzīvoto vietu vai to daļu savienojums), AIV kategorijas ceļš (mazu apdzīvotu vietu savienojums), AV kategorijas ceļš (zemesgabalu pieslēguma savienojums) un AVI kategorijas ceļš (vietējs savienojums).

Ropažu novada jaunajā teritorijas plānojumā transporta infrastruktūrai (ielas, ceļi, laukumi) rekomendējams noteikt funkcionālo zonējumu Transporta infrastruktūras teritorija (TR), bet dzelzceļa nodalījuma joslai noteikt atsevišķu Transporta infrastruktūras teritorijas apakšzonu (TR1). Teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros pārvērtēt ceļus un ielas, kam piešķirts pašvaldības nozīmes statuss.

Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā ir priekšlikums sarkanās līnijas neattēlot, bet minimālos attālumus starp sarkanajām līnijām iekļaut Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus tabulas veidā. Sarkanās līnijas grafiski attēlot tiek rekomendēts lokālplānojumos, detālplānojumos un būvprojektos, ņemot vērā Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasības par minimālo attālumu starp sarkanajām līnijām, ielas kategoriju un ielai piemēroto šķērspofilu.

Saskaņā ar Latvijas Valsts standartā noteiktajiem parametriem un ielas vai ceļa kategoriju noteikti to tipveida šķērspofilu un sarkanās līnijas, nosakot nepieciešamo satiksmes infrastruktūras apjomu atbilstoši funkcijai, kādu iela nodrošina.

Teritorijas plānojumā plānojot jaunu dzīvojamo un publisko apbūvi pie valsts autoceļiem un B kategorijas ielām, tā jāizvieto tādā attālumā, lai būtu nodrošināti apstākļi, kas neprasa papildus pasākumus aizsardzībai pret radīto troksni, ievērojot Ministru kabineta 2014. gada 17. janvāra noteikumus Nr. 16 "Vides trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība".

Pēc pievienojumu izvērtējuma izteiktas vadlīnijas piekļuves nodrošināšanai pie zemes vienībām, kurām nav nodrošināta tieša piekļuve no valsts autoceļiem. Teritorijas plānojumā rekomendēts identificēt teritorijas, kurās būtu jāizstrādā detālplānojumi, lai risinātu piekļuvi.

Teritorijas plānojumā jānosaka, ka pilsētā un ciemos piebrauktuvi un caurbrauktuvi pieslēgums pie valsts un pašvaldības ceļiem pieļaujams ne tuvāk kā 50 m attālumā no esoša krustojuma D, C un B kategorijas ielām un ne tuvāk kā 20 m attālumā no esoša krustojuma ar E kategorijas ielām. Jaunbūvējamās ielas, piebraucamā ceļa un caurbrauktuves pievienojumu ielas brauktuvei veido ne tuvāk par 30 m no sabiedriskā transporta pieturvietas.

Tāpat pievienojumus pie valsts autoceļiem saskaņo ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Pašvaldība, izvērtējot zemes vienības konfigurāciju un novietojumu pret krustojumu, var atļaut samazināt noteiktos pievienojumu attālumus. Gadījumos, kad iespējams pieslēgties pie dažādas kategorijas ielām, pievienojumu veido pie zemākās kategorijas ielas.

Plānojot jaunus pievienojumus pie valsts vai pašvaldības autoceļa vai ielas tie jāplāno ievērojot "pakāpeniskuma" principu.

Ja zemes vienībā, kurai ir reģistrēts pievienojums pie valsts autoceļa, bet tai var piekļūt arī no pašvaldības vai cita ceļa, veic esošās būves pārbūvi vai teritorijas attīstību, tad ir jāplāno jauns pievienojums no zemākas nozīmes iela vai ceļa un esošais pievienojums pie valsts autoceļa jālikvidē, ja tas ir ekonomiski pamatoti un uzlabotu satiksmes drošību.

Analizējot ielu tīkla drošību Ropažu novada apdzīvotajās vietās, attālumus starp krustojumiem, kā arī ietvju un velosipēdu ceļu fragmentāciju, 30 km/h ātrums nosakāms kā pamatātrums visās novada apdzīvotajās vietās. Atļautais braukšanas ātrums līdz 50 km/h nosakāms vietās, kur nav intensīva apbūve, ir izbūvētas nodalītas ietves un velosipēdu ceļi, kā arī rūpniecības objektu teritorijās.

Veidojot jaunu gājēju un velo infrastruktūru, tā jāplāno nodalīta no autosatiksmes, tādā veidā nodrošinot pilnvērtīgu un drošu mikromobilitātes savienojumu ikdienas lietošanai.

Ropažu novadā novērotas vairākas problēmas, kas ietekmē un mazina sabiedriskā transporta izmantošanu no iedzīvotāju puses, kas ir, piemēram, sabiedriskā transporta brauciens ir laikietilpīgāks nekā brauciens ar privāto transportu, vilciena izmantošanu kavē savienojumu trūkums līdz dzelzceļa stacijām, t.sk. nav savienojuma starp Vangažu pilsētu un Vangažu staciju, drošas gājēju un velo satiksmes infrastruktūras trūkums, kā arī stacijas un to piegulošās teritorijas nav labiekārtotas. Līdz ar to Transporta attīstības plānā piedāvāti risinājumi sabiedriskā transporta izmantošanas uzlabošanā sākot ar konkrētu sabiedriskā transporta maršrutu izmaiņām vai biežāku kursēšanu rīta un vakara stundās, piemēram, SIA "Rīgas satiksmes" autobusu maršrutos Nr. 51 un 34 un starppilsētu autobusu maršrutos Nr. 6826 Rīga – Garkalne – Vangaži un Nr. 6255 Rīga – Sigulda un Nr. 7964 Rīga – Sidgunda – Suntaži – Ērgļi u.c.

Nemot vērā sabiedriskā transporta tīkla un Rail Baltica plānoto attīstību, būtisks ir iedzīvotāju mobilitātes ērtums līdz sabiedriskā transporta pieturvietām. Līdz ar to Transporta attīstības plāna ietvaros izteikts priekšlikums veidot jaunu gājēju infrastruktūru 117,16 km garumā un jaunu velo infrastruktūru 117,95 km garumā, kā arī jaunu mobilitātes punktu ieviešanā, piemēram, Rumbulā, Sauriešos, Garkalnē, Ropažos, Ulbrokā u.c. Kopumā novadā plānoti 4 reģionālie, 13 pilsētas mobilitātes punkti un 9 mikromobilitātes punkti.

Transporta attīstības plāna izstrādes laikā norit darbs pie Ministru kabineta noteikumu Nr. 240 grozījumiem, kas var attiekties arī uz noteikumiem attiecībā par ielu sarkano līniju noteikšanas kārtību. Vienaļcīgi norit diskusijas starp pašvaldībām, teritorijas plānošanas jomu pārraugošajām ministrijām un to pakļautībā esošajām iestādēm par ar satiksmes infrastruktūras plānošanu saistītām tēmām. Tāpēc jautājumi, kas ir saistīt ar aizsargjoslu noteikšanu gar valsts autoceļiem apdzīvotajās vietās (tai skaitā teritorijas ar īpašiem noteikumiem gar valsts autoceļiem to aizsargjoslas platumā (TIN1)), ir jāvērtē turpmāk, izstrādājot Ropažu novada teritorijas plānojumu un ņemot vērā starpinstitutionālā mērogā panāktos risinājumus.

5 Pielikumi

1. pielikums. Ielu un ceļu kategoriju un to sarkano līniju saraksts
2. pielikums. Ielu un ceļu kategoriju karte
3. pielikums. Vienotā ielu un ceļu tīkla karte
4. pielikums. Tipveida šķērsprofilu shēmas
5. pielikums. Perspektīvo gājēju ceļu shēmas
6. pielikums. Perspektīvo velo ceļu shēmas
7. pielikums. Esošo un plānoto pievienojumu pie valsts autoceļiem shēma
8. pielikums. Esošo un plānoto pievienojumu pie valsts autoceļiem saraksts