**Izstrādes vadītāja ziņojums par Ādažu novada transporta attīstības plāna redakcijas tālāko virzību**

Pašvaldības tematiskais plānojums: Ādažu novada transporta attīstības plāns

Tematiskais plānojums izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” un atbilstoši darba uzdevumam, kas apstiprināts ar Ādažu novada pašvaldības domes 22.03.2023. lēmumu Nr. 105 “Par tematiskā plānojuma “Ādažu novada transporta attīstības plāns” izstrādes uzsākšanu un darba uzdevuma apstiprināšanu”.

Tematiskā plānojuma darba materiālus paralēli dokumenta izstrādei izskatīja ar 27.11.2023. rīkojumu Nr.ANP/1-6-1/23/81 izveidota pašvaldības darba grupa, kuras sastāvā iekļauti dažādi pašvaldības speciālisti no Teritorijas plānošanas nodaļas, Attīstības un projektu nodaļas, Ādažu novada būvvaldes, p/a “Carnikavas komunālserviss”, Ādažu novada pašvaldības vadības.

Tematiskais plānojums tika nodots publiskajai apspriešanai ar Ādažu novada pašvaldības domes 26.09.2024. lēmumu Nr. 377 “Par tematiskā plānojuma “Ādažu novada transporta attīstības plāns” nodošanu publiskajai apspriešanai”. Tematiskā plānojuma publiskā apspriešana notika no 04.10.2024. līdz 01.11.2024., savukārt publiskās apspriešanas sanāksme notika 14.10.2024. plkst.18:00, Ādažu Kultūras centra Vēstures un mākslas galerijā Gaujas ielā 33A un paralēli arī tiešsaistē, ZOOM platformā.

Publiskās apspriešanas laikā tika saņemti 15 privātpersonu iesniegumi un 1 juridiskas personas iesniegums ar priekšlikumiem tematiskajam plānojumam. Saņemti pozitīvi atzinumi no sekojošām institūcijām:

1. VAS “Latvijas valsts ceļi”
2. AS “Latvenergo”
3. Rīgas plānošanas reģiona Telpiskās plānošanas nodaļa
4. Dabas aizsardzības pārvalde

Tematiskais plānojums tika izskatīts 12.februāra Attīstības komitejas sēdē, kur tika lemts, ka plānojuma apstiprināšanai nepieciešams precizēt atsevišķus risinājumus. Pēc Attīstības komitejas nolemtā, tika organizētas Ādažu novada domes pārstāvju tikšanās ar VSIA “Latvijas valsts ceļi” un Satiksmes ministrijas pārstāvjiem, kuru rezultātā izstrādātājs veicis papildinājumus tematiskā plānojuma redakcijā:

1. Autoceļa A1 aizsargjosla (TIN7) 100m platumā no ceļa ass aizstāta ar sarkano līniju 40m platumā no ceļa ass.
2. Netiek paredzēts Baltezera apvedceļa TIN.
3. Autoceļu A1-P1 krustojumā (pagrieziens uz Carnikavu) – tiek saglabāts spēkā esošā teritorijas plānojuma risinājums.

Paralēli tematiskā plānojuma izstrādei, VSIA “Latvijas valsts ceļi” ir uzsākuši izpēti autoceļa A1 paplašināšanai no Alderu pagrieziena, līdz viaduktam Ādažos, tāpēc transporta attīstības plāna ietvaros netiek risināti pagrieziena uz Alderiem risinājumi.

Ņemot vērā, ka transporta tematiskā plānojuma ietvaros netiek veidota sarkano līniju karte, tad paredzamais A1 sarkano līniju risinājums tiks atainots Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā.

**Veiktās korekcijas samazina transporta risinājumu ietekmi uz privātajiem īpašumiem un nerada jaunus apgrūtinājumus, tāpēc atkārtota publiskā apspriešana nav nepieciešama.**

**Pašvaldības tematiskā plānojuma projekts ir virzāms lēmuma par apstiprināšanu pieņemšanai.**

Lokālplānojuma izstrādes vadītājs: vecākais teritorijas plānotājs Miķelis Cinis

06.05.2025.

# Publiskās apspriešanas laikā saņemtie priekšlikumi

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Iesniedzējs** | **Jautājums** | **Atbilde** |
| 1. | Fiziska persona | Aicinu iekļaut topošajā Ādažu novada sabiedriskā transporta plānā arī Āņu ciemu!  Lai gan esam nomale, sabiedriskais transports ir vajadzīgs. Esošais ir vājš. | Sabiedriskā transporta shēmas ir precizētas. Precizēts teksts 5.1.4. nodaļā. |
| 2. | Fiziska persona | .Kanāla iela - posms (40 km/h zona + apdzīt aizliegts) - lielākoties netiek ievērots. Turpat katru dienu esmu novērojis, ka autovadītāji, lielakoties, neievēro šis divas zīmes. Pārkāpj ātrumu un veic bīstamus apdzīšanas manevrus.  Kanāla ielas slodze ir krietni pieaugusi, jo klāt nākušas daudzas jaunas mājas (it sevišķi, 200+ Mārsilu mājas, kas visas izmanto Kanāla ielu).  Manuprāt, to varētu risināt - izbūvējot Mārsilu gala savienojumu ar ceļu V46 (Venču ceļš). Savienojums ir īss, jo no V46 Mārsilus caur mežu jau redz cauri. | Mārsilu apbūvētajā daļā visas ielas ir ar mazu nozīmi un ir paredzētas nokļūšanai uz Alderu ielu un nevar tik veidotas kā maģistrālās ielas.  *Iespējami nav pareizi saprasts piedāvātais novietojums.* |
| 2. V46 dzelzceļa pārbrauktuve - krietni atrisinātu plūsmas noslodzi Kanāla ielai. Pašlaik Ādaži, Podnieki brauc nevajadzīgu līkumu, pa Kanālu, kuru izmanto gan gājēji, riteņbraucēji, bērni un iedzīvotāji pastaigājoties ar suņiem.  Daudzi jauno gājēju celiņu neizmanto, jo tam ir grants segums, pa kuru nav ērti braukt ar velo, elektrisko skūteri utml. | Ņemts vērā. Tematiskajā plānojumā ir paredzēts, ka nākotnē var tikt palielinātas plūsmas pa autoceļu V46. |
| 3. Tilts pār Baltezera kanālu uz vecajiem pamatiem - domāju, tas krietni atvieglotu plūsmas noslodzi, piemēram tiem, kas no Mārsiliem brauc uz Rimi Apelsīnu, vai vēlas nokļūt Ādažu centrā. Ir jābrauc papildus nevajadzīgs līkums. | Pieņemts zināšanai. Nav plānots veidot kā autotransporta savienojumu. |
| Domāju, ka lieti noderētu (pirms nav notikuši nelaimes gadījumi) apsvērt domu, Kanāla ielā ierīkot papildus guļošos policistus, vai stabiņu principu (kā Sigulda), lai samazinu automobiļu ātrumu, kas bieži apdraud satiksmes un ciemata iedzīvotāju drošību. | Ieteikumi ir ietverti plānojuma 4.3. nodaļā |
| 3. | Fiziska persona | Caurskatīju topošā novada transporta tematisko plānu un acīs iekrita ka ignorēts fakts ka Carnikavas pagasta Eimuru ciemā ceļš, lai sasniegtu vairākas mājas, vijas caur Garkalnes novada teritoriju. Vērtējot iespējas izmantot sabiedrisko transportu Jaunciems ir tikai nedaudz tālāk kā Garciems un ir reāla alternatīva. Vēl jo vairāk šis virziens būtu interesants pārvietojoties ar velosipēdu, gan transporta gan rekreācijas nolūkā.  Gribu painteresēties vai normatīvais regulējums šo visu liek ignorēt, jo tā ir cita novada teritorija?  Ceļš par kuru runāju ir tas pa kuru gar Tauriņi 1 nokļūst uz Smilškalniem, Slokaskalniem un citām mājām tajā apgabalā.  Tas pats ceļš cauri mežam var tikt izmantots lai dotos uz autobusa pieturu Zundagi.  Droši vien tas nebūs piemērots auto satiksmei, bet tieši tas to padara pievilcīgāku braukšanai ar velosipēdu.  Kā var redzēt, pats dzīvoju Trimdās un regulāri to izmantoju lai dotos izbraucienos ar velosipēdu. Mežs ir skaists un domāju ka arī citi novada iedzīvotāji to izbaudītu. | Sabiedriskā transporta nodrošināšanai būtu nepieciešama jauna ceļa izbūve. LVC tālā perspektīvā tiek izskatīta iespēja veidot jaunu ceļu. |
| 4. | Fiziska persona | 1. Kadagā būtu nepieciešams uzstādīt gājēju luksoforu, jo pagriezienā uz Cits Mežaparks no Kadagas ceļa, intensīvā satiksmē, ir grūti pamanīt gājēju kustību aiz braucošajiem auto. | Krustojuma tips ir detalizētākas transporta infrastruktūras izpētes jautājums. Izskatāmi būtu gan luksofora izbūve, gan rotācijas apļi. Ādažiem līdz šim nav luksofora objekti. Kā drošāks krustojuma risinājums tiek novērtēts rotācijas aplis  Papildināta 4.3.2. nodaļa. |
| 2. Sākoties skolai, ir ļoti intensīva auto kustība. Krustojumā, pāri Gaujas tiltam pie Ādažu vidusskolas, ir pilnībā nepārredzams ceļš (pagrieziens pa kreisi no tilta uz vidusskolu), kur tikai pēc pieklājības žesta šoferi viens otru palaiž. Manuprāt, šeit arī būtu nepieciešams luksofors vai vēl viena apļa izbūve. | Papildināta 4.3.2. nodaļa, piedāvājot izvietot rotācijas apli. |
| 5. | Fiziska persona | Par apgaismojumu:  Šogad ir uzlikti apgaismojumi pie elektrības stabiem posmā no Inču ielas 9 līdz Inču ielai 14. Cik saprotu, tad šie apgaismojumi tika uzlikti vietās, kur var tik pie elektrības. Tas ir ļoti labi, bet apgaismojot šo mazo posmu visa Inču iela netiek apgaismota.  Ja nav līdzekļu, lai apgaismotu visu Inču ielu, tad vismaz varējāt uzlikt apgaismojumus arī tālāk, kur ir elektrības stabi, tas ir, aiz Inču ielas 27 kalnā esošā elektrības staba (skat foto 1), uz līkuma pirms Inču iela 72 (skat foto 2), pretīm Inču ielai 72 (skat foto 3), pretīm Inču ielai 76 (skat foto 4) un Inču ielā 47 pie trijiem stabiem (skat foto 5, 6 un 7). Tas nedaudz atrisinātu situāciju un vismaz posmos būtu Inču iela apgaismota. Elektrības stabi ir tik cik ir, bet ja uz dažiem varēja pievienot apgaismes sistēmas, tad uz pārējiem arī vajadzētu. | Pieņemts zināšanai. Tehniskā projektā risināms jautājums.  Papildināta 4.2. nodaļa, piedāvājot izvietot apgaismojumu. |
| Inču ielā nepieciešams izvietot vairākus ātruma vaļņus, kas būtiski traucētu vadītājiem braukt pārkāpjot atļauto ātrumu. | Papildināta 4.2. nodaļa, piedāvājot izvietot satiksmes mierinošos elementus. |
| 6. | Fiziska persona | Vēlos izteikt savus priekšlikumus infrastruktūras attistībai Ādažu novadā.  Braucot no Garciema puses uz Gauju jātaisa šausmīgi aplis. Paldies par velo tiltu, bet auto tilts šajā vietā arī ir vajadzīgs.  Varbūt domei jau šobrīd ir plāns uzbuvēt tiltu šajā vietā? | Pieņemts zināšanai. Tomēr finansiālu apsvērumu dēļ, tas var būt tikai ilgtermiņa risinājums. |
| 7. | Juridiska persona | Informējam, ka Āņu ciematā ir reģistrēti vairāki uzņēmumi, kā “MUM” SIA , “Northern Trading Partners” SIA, “Game Oliver” SIA, “Valet & Knave” SIA, “Ready 4” SIA, “North Timber Export” SIA , “CEBURA Investments” SIA, “I.R. arhitektūras darbnīca” SIA, “ME CIAN” SIA, “Osmoterra” SIA. Šie uzņēmumi veicina komercdarbību, attiecīgi piesaistot darba vietas un maksā nodokļus. Tas vistiešākā mērā veicina Ādažu novada attīstību. Ne pie viena no šiem uzņēmumiem nav iespējams atbraukt nedz darbiniekiem, nedz sadarbības partneriem ar sabiedrisko transportu, nemērojot viss maz 4,5km attālumu no Garkalnes.  Balstoties uz augstāk minēto un to, ka vēsturiski vienmēr ir ticis nodrošināts sabiedriskais transports no Ādaži-Garkalne-Ādaži, bet Āņu savienojums ar Ādažiem ir bijis neesošs, lūdzam palielināt esošo maršruta plūsmu – Ādaži-Garkalne – Āņi, lai uzņēmumu darbinieki un sadarbības partneri var nokļūt uz Āņiem un atpakaļ līdz Ādažiem/Rīgai.  **Bez esošajiem diviem reisiem dienā, lūdzam pēc iespējas ātrāk palielināt reisu skaitu maršrutam 6822, kas iziet no Lazdu ielas (Garkalne) uz Āņiem plkst: 9:41; 12:07; 14:45; 19:26; 21:57 un reisam 6821 plkst 17:16 .** | Reisu skaita palielināšana nav tematiskā plānojumā atrisināms jautājums. Šāds ieteikums ir minēts 5.1.4. nodaļā. Iesniegumu rosināts pārsūtīt Autosatiksmes transporta direkcijai, kas regulē sabiedriskā transporta pakalpojumus. |
| 8. | Fiziska persona | 1) Ādažu novadā ir būtiski mazināt transporta maģistrāles negativo ietekmi uz cilvēku drošību un ikdienas pārvietošanos, izmantojot alternatīvus transporta veidus. | Jā. Transporta tematiskā plāna risinājumi uz to ir vērsti |
| 2) Ir būtiski veidot ciemu savstarpēju savienošanu ar gājēju un velosipēdu ceļiem, piemēram, Siguļu ciemā pārvietošanās pa vienīgo ceļu nav droša gājējiem un velosipedistiem. Attiecīgi jāmeklē alternatīva - atsevišķas joslas nodalīšana, vai alternatīva ceļa izveide uz dambja. | Siguļu ciemā ir ierosināts izveidot gājēju ietvi (skatīt 4.2. nodaļu). Ierobežotās infrastruktūras dēl nav iespējams izbūvēt veloinfrastruktūru, tāpēc ir jāturpina mierināt satiksmi. |
| 3) Tāpat ir jāveido ērta savienošana starp Carnikavu un Ādažiem, ko varētu izmantot velosipēdisti un gājēji. Ceļam jābūt asfaltētam un apgaismotam. | Ņemts vērā gan VSIA “ Latvijas valsts autoceļi” , gan pašvaldība s plāni to paredz |
| 4) Nav labs risinājums Gaujas un Siguļu ciema iedzīvotājiem, jo pašlaik ir tikai viens automašīnu cēļš pāri Gaujai - vidējā un ilgtermiņā ir jāskatās uz vēl vienu automašīnu tilta izbūvi, vai gājēji tilta izbūvi Siguļos, lai savienotu to ar Carnikavu. Taisnā līnijā no Siguļiem līdz Carnikavas stacijai ir tuvāk nekā līdz Gaujas stacijai. | Nākotnē ir plānots jauns velo un gājēju tilts Peldu un Līdumu ielu savienošanai. Šobrīd paredzēts kā Teritorija ar īpašiem noteikumiem, kur nav zināms laiks, kāds varētu tikt izbūvēts. |
| 5) Galvenā A1 maģistrāle ir jānodala no apkārtējās vides kā citās Rietumeiropas valstīs, kur ātrgaitas šosejas ir nodalītas no cilvēkiem/velosipēdistiem u.c. ceļa satiksmes dalībniekiem. Virs A1 maģistrāles ir veidojami pārvadi (saprotams, ka tas ir ilgtermiņa projekts), lai Ādažu novada iedzīvotājiem ceļš būtu mazāk pamanāms un mazāk piesārņotu vidi. | Jā, to ir plānots risināt vienotajā A1 un Gaujas ielas attīstības koncepcijā. |
| 9. | Fiziska persona | Velotransporta kartē ir atzīmēts, ka pastāv esošs velo maršruts t.sk. Eurovelo13, kas šķērso Gaujas tiltu/Tallinas šoseju. Iedzīvotāju praktiskumam šajā vietā ir nepieciešama papildus izbūve, jo no tilta iespējams (pa aizaugušām trepēm) nokļūt uz Gaujas uzbērumu Siguļu pusē, taču tas nepievieno šo veloceļu pie pašu Siguļu un Upmalas ciema centrālās infrastruktūras. Burtiski trūkst pārsimts metru ceļa, turklāt tas var būt jebkurā tilta pusē, jo pārsimts metrus tālāk ir gājēju/velo tunelis zem Tallinas šosejas.  Daži teiks ka tur ir iestaigātas pļavas. Praktiski lai nokļūtu no tilta gājēju/velo daļas līdz ielai/ietvei ar sausām kājām ir teju neiespējami.  Šis posms iekrita acīs, jo Siguļos atrodas PII Piejūra, uz kuru bērni tiek vesti arī no pārējā novada. Atkārtoti bija redzamas situācijas kā bērni tiek vesti pār Gaujas tiltu uz velosipēda, taču turpina ceļu pa Tallinas šosejas malu (kur ne gājēju ne velo satiksme nav paredzēta) līdz Siguļu pagriezienam, jo alternatīvas nešķita labākas.  Domāju šis nelielais posms noteikti jāsakārto, tā pievienojot Siguļus/Upmalas pie pārējā novada praktiskajiem veloceļiem. Saprotu, ka ieteikums var nākt vēlu, pēc šī gada apspriedēm, taču šo salabot ilgtermiņā arī būtu panākums vietējiem iedzīvotājiem. | Ņemts vērā, labots. |
| 10. | Fiziska persona | Balstoties uz jūsu paredzēto teritorijas plānojumu, esmu saskāries ar situāciju, kurā provizoriski ir paredzēts no man piederošā privātīpašuma (80440120426) transporta infrastuktūrai atvēlēt 2790m2 (8,8% attiecība pret zemes vienību). Manuprāt, šāda rīcība ir prettiesiska un manu atbalstu noteikti negūs. Lūdzu pārskatīt prognozēto teritorijas plānojumu saistībā ar transporta infrastruktūru manā īpašumā, pretējā gadījumā savas tiesības esmu gatavs aizstāvēt, izmantojot visas savas pieejamās iespējas. Jau saskāros ar to, ka nepamatoti zonā, kur atrodas ēka (pagrabs), kurš jau ir celts ap astoņdesmitiem gadiem un kurš parādās, kā uzmērīta būve robežplānā šobrīd ir nokļuvis sarkanās līnijās, kuras liedz ēku reģistrēt zemes grāmatā, kaut ēka tur bija daudz senāk kā sarkanās līnijas! Tas ir absurdi! Balstoties uz geolatvija.lv vēl joprojām ir iezīmēts ceļš caur manu privātīpašumu uz īpašumu Kad.nr. 80440120278, mums ir bijusi kopīga sēde abām iesaistītajām pusēm, kur tikāmies ar atbildīgajām personām (teritorijas plānotājiem, ceļu indženieriem). Rezūltātā abas puses tika uzklausītas un rasts risinājums, kā arī ir rasti vairāki pievadceļi īpašumam ar Kad.nr 80440120278 Kā arī iepriekš plānotais detālplānojums, cik zināms, šim īpašumam arī vairs nav spēkā esošs. Pēc mūsu kopīgās sēdes nekādas runas par 2790m2 nebija! Nekādas ceļa attīstības tajā ceļa posmā nav niepieciešamas, es par viņu rūpējos, kā par savu īpašumu, jo viņš ir manā īpašumā, kā arī neliedzu pieeju, katram kuram tā ir nepieciešama. Un vēlos savu būvi (pagrabu), kurš šajos ģeopolitiski neskaidrajos apstākļos var izrādīties vitāli svarīgs. Esmu gatavs investēt savus personiskos līdzekļus būves atjaunošanai, restaurācijai, uzlabošanai, bet šobrId es to neveru, jo sarkanās līnijas liedz viņu reģistrēt, vai jeb kā savādāk uzrādīt viņa esamību. Lūdzu pārskatīt plānoto plānojumu, ņemot vērā šo informāciju. | Risināms ārpus transporta tematiskā plānojuma izstrādes. |
| 11. | Fiziska persona | Labdien!  Pamatojoties uz izsludināto publisko apspriešanu, nosūtu priekšlikumu Transporta tematiskā plāna redakcijas papildināšanai.  Lūdzu apstiprināt e-pasta saņemšanu.  Lai atslogotu Carnikavas ciema centru no intensīvās autotransporta satiksmes, ko primāri veido tranzīta plūsma, ilgtermiņā jāplāno arī apvedceļa būvniecība ciema centra apbraukšanai. Paredzot apbraucamo ceļu, kas atzarojas no autoceļa P1 pirms vai tuvu Carnikavas ciema robežām, ciema centrā samazinātos arī tāda autotransporta skaits, kas pārvietojas novada robežās, piemēram, braucot no Garciema uz Gauju vai Ādažiem un otrādi.  Piemērs (apbraucamais ceļš iezīmēts ar zaļu krāsu):  Carnikavas ciema centru ir būtiski atslogot no autotransporta satiksmes. Jau šobrīd nereti veidojas sastrēgumi - ne tikai laikā, kad vilciena satiksmes dēļ ir slēgta dzelzceļa pārbrauktuve, bet pat brīžos, kad gājēji šķērso Rīgas ielu. Savukārt vasaras sezonā, kad centrā pārvietojas liels skaits kājāmgājēju un riteņbraucēju, intensīvā autotransporta plūsma neveicina drošību uz ceļa, kā arī ciemu padara nepievilcīgu - ne tikai ciema iedzīvotājiem, bet arī atpūtniekiem. | Kā nākotnē iespējamais Carnikavas ciema apvedceļš varētu kļūt esošie pašvaldības autoceļi Garciema dzelzceļa pārbrauktuve – Ādažu muiža, Garciema ceļš un Ataru ceļš.  Carnikavas apvedceļa iespējamais risinājums aprakstīts Tematiskā plānojuma 3.2.2 nodaļā. |
| 12. | Fiziska persona | Jāuzsāk plānošana, liela iespēja iegūt finanses no ES satiksmes zaļināšanai.  Jābūvē dzelzceļa līnijas atzars no Skultes līnijas tikai dažus km līdz Ādažu centra,, pārvads pāri šosejai līdz Ādažu centram, iekāpšana var būt uz rampas. Nepieciešams, lai lielam Ādažu iedzīvotāju centram nodrošinātu ātro elektrovilcienu satiksmi a Rīgas centru. Pašreizēja autobusu satiksme bremzē attīstību. | Pieņemts zināšanai. Dzelzceļa satiksmei ir atvēlēta būtiska loma, stiprinot mobilitātes punktus un iespējas kombinēt dažādus transporta līdzekļus. |
| 13. | Fiziska persona | Pastāv nesakritība starp Transporta attīstības plāna 6.pielikumā un GEOLatvija.lv kartē iekļauto informāciju.  Baltezera ielas turpinājumam Ropažu novadā ir piešķirta TR2 kategorija. Lūdzu veikt informācijas saskaņošanu ar VSIA Latvijas valsts ceļi un novērst pretrunas plāna dokumentos, noņemot TIN 7 apgrūtinājumu Baltezera ielai, īpaši ņemot vērā, ka apgrūtinājums liekas nepamatots, neloģisks un dabā tiek pārtraukts meža vidū uz novadu robežas. | Šobrīd Ādažu novada teritorijas plānojums ir izstrādes procesā un var būt nesakritības funkcionālo zonu indeksu numuros un apzīmējumos.  Tā ir teritorija ar īpašiem noteikumiem, kas tiek attēlota atbilstoši VSIA “ Latvijas valsts ceļi” nosacījumiem. |
| Nevajadzētu paredzēt perspektīvo satiksmes ievadu no Baltezera rietumu apvedceļa Ezera ielā, bet saglabāt iebraukšanas iespējas tikai Meža ielas pievienojumā Baltezera ielai ciemata sākumā un otru ievadu pie Dreimaņu ielas. Ezera ielas garenprofils krustojumā ar Baltezera ielu virzienā no meža uz ezeru ir ar izteiktu ievērojamu kritumu, kurš lielāks par 5%. Ņemot vērā, ka ielas ar nesaistītu minerālmateriālu segumu ziemas laikā uztur bez pretslīdes materiālu pielietojuma, šķiet nepieņemami satiksmi pret krustojumu ar “D” kategorijas ielu virzīt “pa slidkalniņu”. | Tālākas detalizācijas jautājums, neatbilst tematiskā plānojuma mērogam. |
| Izskatot satiksmes organizācijas uzlabošanas risinājumus Baltezera ielā, ņemt vērā, ka a/c A1 intensīvas noslodzes rezultātā Baltezera iela laika periodā no aprīļa līdz oktobrim, īpaši nedēļas nogalēs, kļuvusi par tranzīta ielu no Rīgas braucošajam un sastrēgumus apbraukt cerošajam transportam, kas gājēju pārvietošanos pa ielu padara ļoti bīstamu un nepatīkamu. | Pieņemts zināšanai un ir vērtēs tematiskajā plānojumā. Tālākas detalizācijas jautājums, neatbilst tematiskā plānojuma mērogam. |
| Baltezerā nav pārtikas veikalu ir tikai Meksikāņu čipsu tirdzniecības vieta. | Pieņemts zināšanai. |
| Lūdzu akcentēt, ka šis plānā ierakstītais punkts attiecināms uz Baltezera ielu:  *Pašreiz kravas transporta ierobežojumi noteikti vairākās ielās Ādažos, piemēram, Gaujas ielā un Pirmajā ielā. Kravas transporta kustībā 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, pirmskolas izglītības iestādes un aktīvi iedzīvotāju ikdienas galamērķi, ir jāaizliedz kravas transporta tranzīta kustība.* | Attiecināms. Precizēts teksts 2.7. nodaļā |
| 3.3 Valsts vietējo autoceļu pievienojumu izvērtējums  Šajā sadaļā pietrūkst apraksta par pievienojumu izbūvi no Baltezera rietumu apvedceļa līdz Baltezera ciematam. | Nav risināms šobrīd, jo Baltezera apvedceļš vēl nav dabā izbūvēts un nav iespējams detalizēt pievienojumus. |
| Tekstā teikts *Transporta plāna izstrādes ietvaros tiek vērtētas pievienojuma vietas, lai turpmākajā plānošanā samazinātu nepieciešamību veikt detālplānojumu izstrādi*, bet *Tādēļ transporta attīstības plāna ietvaros izteikts priekšlikums potenciālajai lokālplānojuma teritorijai, ietverot vismaz pirmās zemes vienības katrā virzienā no autoceļiem un visas apbūves teritorijas starp minētajiem autoceļiem.*  Kaut ganbūtiskākais noteikums satiksmes drošības uzlabošanai gar a/c A1 būtu pārtraukt nobrauktuvju ierīkošanu autoceļam šajā posmā un ieteikt piekļuvi pierobežniekiem nodrošināt no autoceļam A1 paralēlajiem ceļiem, kā arī paredzēt liegumu apstāties uz paralēlajiem ceļiem un samazināt kreiso pagriezienu iespējas. | Izvērtējot piekļuves vietas autoceļam A1, secināts, ka tas darāms turpmākā plānošanā un lielākā detalizācijā, kurā arī tiks risināta satiksmes organizācija un pievienošanās A1. |
| Plānā uzskaitīti daudzi jaunu veloceliņu potenciālie izbūves maršruti. Vajadzētu pievienot skaidrojumu par izvēles prioritātēm to nesaistot ar gājēju celiņu izbūves vietu izvēles prioritātēm, ka tas šobrīd punktā 4.2.1.. Manuprāt, prioritāri būtu izbūvējama veloceliņu infrastruktūra apdzīvotās vietās gar valsts galvenajiem, tad reģionālajiem un vietējajiem ceļiem, kuriem neapšabāmi lielāka satiksmes intensitāte un lielāks risks mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, nodrošinot veloceliņa nepārtrauktību starp galvenajiem, iedzīvotāju bieži lietotajiem galapunktiem.  Lūdzu skaidrot, kāpēc Baltezera iela, kurā nekādi satiksmes uzlabojumi nav veikti pēdējo 40 gadu laikā un kurai noteikta “D” ielas kategorija, gājēju aizsardzībai no satiksmes drošības viedokļa būtu zemāka prioritāte kā mazākas intensitētes “C” kategorijas ielai? | Tiek piedāvāts veidot ielu līdz dzīvojamās zonas sākumam. Perspektīvā nodalīta gājēju infrastruktūra nepieciešama visā Baltezera ielā.  Kamēr Baltezera ielā ir dzīvojamās zonas statuss, ietve neatbilst dzīvojamās zonas principiem. |
| Lūdzu skaidrot, kāpēc Baltezera iela, kurā nekādi satiksmes uzlabojumi nav veikti pēdējo 40 gadu laikā un kurai noteikta “D” ielas kategorija, gājēju aizsardzībai no satiksmes drošības viedokļa būtu zemāka prioritāte kā mazākas intensitētes “C” kategorijas ielai?  66.lpp labot tekstu:  Baltzezera ciemā perspektīvi izbūvējamās ietves:   * Baltezera ielā no stāvlaukuma pie kapiem līdz Meža ielai.   Baltezera ielā no stāvlaukuma pie kapiem līdz Meža ielai, veicot piegušošā stāvlaukuma seguma pārbūvi ar saistītajiem minerālmateriāliem.  Šobrīd pēc lietus, stāvlaukumā novietotajiem atkritumu konteineriem nav iespējams piekļut peļķu dēl. Ziemā vispār nevar piek\lut, jo neatrisinātās ūdens atvades dēl viss stāvlaukums ir liela peļķe. | Labots šādā redakcijā   * Baltezera ielā no stāvlaukuma pie kapiem līdz Baznīcas ielai. Līdz Meža ielai (pēc Baltezera ielas izveides par D kategoriju ielai. |
| Atzīmētajā vietā Baltezera iela strauji pagriežas gandrīz 100 grādu lenķī un sētas balsts ierakts līdz ar asfaltbetoba klātnes malu , esošajā nomelē. Ceļa posms ir pilnīgi nepārredzams. Jūsu negadījumu kartē tas nav atzīmēts, bet zemes īpašnieks pēc satiksmes negadījumiem sētu labojis vairākkārt. Virknē negadījumu risināta bez policijas iesaistes, tāpēc statistikā neparādās, bet situāciju raksturo labi. Ņemot vērā reālo esošo situāciju, šājā vietā būtu vēlams uzstādīt pārskata spoguli līknes ārējajā nogāzē. | Pieņemts zināšanai |
| 2.7 punkta “Kravas transports” prasības jāattiecina arī uz Baltezera ielu, atbilstoši šajā punktā uzskaitītajiem nosacījumiem: | Attiecināms. Precizēts teksts 2.7. nodaļā |
| Baltezera ielā īstenot plāna 4.3.1 punkta ieteikumus. | Transporta Tematiskā plānojuma risinājumu ieviešana ir veicama atbilstoši pašvaldības budžetam nākamajos plānošanas soļos. |
| Debatējams ieteikums par Horizontālā apzīmējuma Nr. 958 “Ātruma trepe” pielietošanas lietderību. VSIA LVC Satiksmes organizācijas pārvalde projektu izstrādātājiem iesaka neparedzēt šo apzīmējumu apdzīvotās vietās, jo transporta radītais troksnis to šķērsojot ir ievērojams un tuvumā dzīvojošiem traucējošs. Būtu vēlams tekstu papildināt ar norādi, ka šis apzīmējums ierīkojams, kā brīdinājums ārpus apdzīvotām vietām. | Teksts precizēts. |
| 14. | Fiziska persona | Vēja ielas attīstības priekšlikums. | Vēja iela kā pašvaldības nozīmes iela var tikt noteikta ar atsevišķu pašvaldības administratīvo aktu pēc tās izdalīšanas atsevišķā zemes vienībā. Ielā ir plānota veloinfrastruktūra, jo iela ir paredzēta kā D kategorijas iela. Ielā paredzēts sabiedriskais transports. |
| 15. | Fiziska persona | 1.Uzdot Ādažu brīvā Valdorfa skola transporta plūsmu organizēt saskaņā ar iestādes projektu, nevis brīvā interpretācijā. Aizliegt publisko, intensīvo braukšanu no Skolas ielas, dzīvojamās zonas, E klases ielas bez ietves un veloceļa, strupceļā, kurā nav apgriešanās laukuma, novietot auto projektā nesaskaņotās, stihiski izveidotās autostāvvietās skolas teritorijā ar iebraukšanu no Skolas ielas, kā arī novietot auto dzīvojamo māju piegulošās teritorijas zālienā. | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 2.Publisko autostāvvietu trūkuma dēļ Ādažu centrā, PII Strautiņš autostāvvietās Pirmā ielā, Ādažos tiek novietotas stāvēšanai automašīnas ne pēc piederības. Ierosinu PII Strautiņš darba laikā, auto novietošanai šajās stāvvietās noteikt laika limitu. | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 16. | Fiziska persona | 1. Priekšlikums Ādažos izpildīt augstākstāvoša normatīvā dokumenta reglamentētās prasības: 30.04.2013. MK 240 noteikumi, Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi 197. punkts Teritorijas plānojumos un lokālplānojumos nosaka prasības autonovietņu izvietošanai, tai skaitā attālumiem līdz dažādu veidu objektiem, un nepieciešamo autonovietņu skaitu dažādiem izmantošanas veidiem. | Pieņemts zināšanai. Tiks risināts teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros. |
| 2. priekšlikums. Ņemot vērā, ka Ādažos notiek strauja apbūve un arvien aktuālāks kļūst jautājums par sabiedriskās infrastruktūras pārāk tuvo esamību dzīvojamām zonām, jāreglamentē minimālie attālumi starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem un jānosaka prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzība pret troksni, smakām un cita veida piesārņojumu saskaņā ar 30.04.2013. MK 240 noteikumiem, Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi, 145. punkts Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā var noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem.  5.1 nodaļā prasības ciemu un pilsētu teritoriju plānošanai 62.punktā ir noteikts, ka Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā var noteikt prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un cita veida piesārņojumu. | Pieņemts zināšanai. Tiks risināts teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros. |
| 3.priekšlikums. Tranzīta auto plūsmu no Podniekiem, Āņiem, Garkalnes utt. novirzīt no savrupmāju apbūves Ādažu centrā, uzbūvējot Plostnieku-Jaunkūlu un jauna pieslēguma pie A1 ceļu. | Šis jautājums jau ir ņemts vērā un risināts tematiskajā plānojumā. |
| 4.priekšlikums. Satiksmi Skolas ielas, Ādažos posmā pie izglītības iestādēm, atļaut tikai iestāžu darbiniekiem, piegādātājiem un piegulošo īpašumu iedzīvotājiem, Beidzot organizēt auto satiksmi Skolas ielā, Ādažos, pie izglītības iestādēm, saskaņā ar aktuālo normatīvo aktu prasībām. Gadiem informēta Ādažu novada dome, par jebkādu satiksmes drošības prasību pārkāpšanu nepiemērotā infrastruktūrā Skolas ielā, Ādažos, liekot braukt divu izglītības iestāžu apmeklētāju intensīvai satiksmes plūsmai dzīvojamā zonā!!!! Cik ilgi cilvēkiem, tai skaitā bērniem, būs jāiet pa ceļa vidu, arī diennakts tumšajā laikā neapgaismotā ceļa posmā, jo nomalēs novieto auto, laipojot, starp krustām šķērsām braucošām automašīnām, intensīvā satiksmes plūsmā, E klases ielā, kurā nav ietves un velo ceļa, strupceļā, kurā nav auto apgriešanās laukums, atbilstošs normatīvām prasībām? Par ātruma ierobežojuma ievērošanu vispār nav runas, brauc kā FORMULA 1 trasē!!! Vai tiešām jāsagaida, lai notiek kāds nelaimes gadījums, lai paštaisnā dome sāk dzirdēt? Tad gan, šīs bezdarbības seku autoriem, būs konkrēti vārdi un uzvārdi!!! Desmitiem reižu iesniegts priekšlikums, šo ielas posmu izmantot darbinieku, piegādātāju un piegulošo īpašumu īpašnieku transportam. Akli, kurli un mēmi! Kur šajā transporta kustības haosā ir vieta cilvēkam? Kad beidzot organizēs transporta plūsmu atbilstošu drošības prasībām? | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 5.priekšlikums. Šobrīd publiski pieejamas, intensīvi izmantojamas, divu izglītības iestāžu apmeklētāju auto stāvvietas Skolas ielā, Ādažos, kuras uzbūvētas neievērojot spēkā esošu normatīvo dokumentu prasības, 1m attālumā no savrupmājas īpašuma, dzīvojamā zonā, E klases ielā, strupceļā, kurā nav nodalīti mazāk aizsargātie satiksmes dalībnieki-nav ietves, veloceļa, auto apgriešanās laukuma, bez dzīvojamās mājas jebkādas aizsardzības pret troksni. smaku un cita veida piesārņojumu, izmantot tikai izglītības iestāžu darbinieku, piegādātāju un piegulošo īpašumu īpašnieku transportam, saskaņā ar 27.10.2020. Ādažu pašvaldības DOMES Lēmumu!!! | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 6.priekšlikums. Uzbūvēt Ādažu centrā autostāvvietu, publiskajā teritorijā, piemēram, Attekas un Gaujas ielas krustojumā, tuvāk PII Strautiņš un Valdorfa skolai, lai šo iestāžu apmeklētāji nebrauc savrupmāju apbūves teritorijās, veidojot tur aktuāliem normatīviem dokumentiem satiksmes un vides drošības prasībām neatbilstošu transporta plūsmu, neatbilstošā infrastruktūrā!!! | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 17. | Fiziska persona | Izveidot airu laivu piestātni ar novērošanas kameru infrastruktūru, lai Ādažu novada iedzīvotāji, uzrādot izziņu par deklarētu dzīvesvietu (Ādažu novadu), un nosūtot iesniegumu ar lūgumu piešķirt atļauju novietot laivu (aprakstot tajā savu laivu, iespējams, ar laivas foto fiksāciju iesnieguma pielikumā gadījumiem, kad laiva nav reģistrēta (birokrātisku apsvērumu dēļ, ja laiva, piemēram, saņemta mantojumā, bet mantojuma slēdzienā mantinieki nav papūlējušies iekļaut niecīgas vērtības airu laivu, bet CSDD bez īpašumtiesību izcelsmes pierādījuma to nevar reģistrēt) kā arī norādot vēlamo piestātnes izmantošanas periodu un savu kontaktinformāciju) varētu saņemt piekrišanu novietot laivu šajā piestātnē. Ādažu novadā nav drošas, bezmaksas vietas, kur makšķerniekiem vai ūdenstilpņu dabas ainavu baudītājiem novietot savas airu laivas. Mazais Baltezers būtu izcila vieta, kurā būtu liels pieprasījums pēc laivu novietošanas pakalpojuma. Alderu pludmale ir pietiekoši plaša, lai tās sānā šādu piestātni uztaisītu, kas netraucētu pludmalē peldēties, jo iet runa par mazām airu laivām, kas nesaviļņo ūdeni un neizraisa troksni vai degmaisījuma noplūdes piesārņojumu. Alderu līcis ir pietiekoši sekls un brīvs no straumēm, lai laipas (piestātnes) infrastruktūras izbūve neprasītu astronomiskus līdzekļus, jo konstrukcijai nevajadzēs pretoties lielam dabas stihiju spēkam. Novērošanas kameru infrastruktūra uzlabotu drošības apsvērumus, kas, runājot par airu laivu novietošanas apsvērumiem, nav spīdoši. Šādu apstiprinājumu esmu guvis no bijušā Valsts Vides dienesta inspektora, kurš savulaik darbojās Ādažu novada teritorijā. | Ierosinājums par novērošanas kameru izvietošanu ir iesniedzams Ādažu novada domē ar mērķi ar šādu priekšlikumu papildināt Ādažu novada domes saistošos noteikumus. |
| 18. | Fiziska persona | Neatbalstu jaunas ielas izveidi, kas savienotu Krastupes un Dzirnavu ielas. Kā arī neatbalstu plānu mainīt Dzirnavu ielas sākuma posma kategoriju, kas neļautu saglabāt ielas dzīvojamās zonas statusu. Minēto izmaiņu rezultātā, Dzirnavu iela, kas ir šaura privātmāju rajonu apkalpojoša iela bez ietvēm un daļēji noasfaltēta par iedzīvotāju līdzekļiem, kļūtu par rīta sastrēgumu apbraukšanas maršrutu. Tas pasliktinātu satiksmes drošības situāciju uz Dzirnavu ielas dzīvojošajiem, kā arī apkārtnes bērniem, kas lielā skaitā no rīta pa Dzirnavu ielu ar kājām vai velosipēdu dodas uz Ādažu vidusskolu tieši laika posmā, kad pa jauno ielu būtu visintensīvākā satiksme. Ja mērķis ir izveidot ielu, kas apkalpotu jaunbūvējamās skolas rajonu un atslogotu rīta sastrēgumus Krastupes un Podnieku ielas krustojumā, tad iespējams rast citu risinājumu ar jaunās ielas pieslēgumu Podnieku ielai, piemēram, starp Gredzenu un Cepļu ielu vai starp Gredzenu un Jēkaba ielu. Šis risinājums arī samazinātu zemes īpašnieku skaitu, kurus ietekmētu ielas izbūve un neskartu jau apbūvēta privātmāju rajona iedzīvotājus. | Nav ņemts vērā. Mērķis ir izveidot ielu, kas apkalpotu jaunbūvējamās skolas rajonu un atslogotu rīta sastrēgumus Krastupes un Podnieku ielas krustojumā. Ir plānots, ka jaunā D kategorijas iela nodrošinās raitāku un ērtāku nokļūišanu izglītības iestādēs rīta maksimumstundā, atslogojot esošos Podnieku ielas krustojumus. |
| 19. | Fiziska persona | Sveicināti! Kaut arī Dzirnavu ielas (Ādaži) savienojums ar Krastupes ielu ir tikai perspektīvā, jau šobrīd pēc Ādažu novada ielu un ceļu kategoriju plāna ir noteikts, ka Dzirnavu ielas sākumam tiks mainīta ceļu kategorija uz D un pārējai ielai uz E. Lūdzu, saglabāt Dzirnavu ielai visā tās garumā "Dzīvojamo zonu", vai vismaz saglabāt līdz laikam, kad tiks realizēts perspektīvā paredzētais. Ja nav iespējams saglabāt "Dzīvojamo zonu", kā maksimālo atļauto braukšanas ātrumu, lūgums, noteikt ne lielāku kā 30 km/h. | Ņemts vērā. Ņemot vērā ielas atrašanos vietu (pie persp. skolas un privātmāju apbūves) tā nākotnē jāparedz ar ātrumu ne lielāku kā 30km/h , kā arī ielas dizainu maksimāli veidojot ar satiksmi mierinošiem elementiem. |
| 20. | Fiziska persona | Ierosinu paredzēt uz Kadagas ceļa, posmā no Gaujas tilta līdz Kadagas ciemam, uzstādīt drošības barjeras starp gājēju un braucamo daļu, jo satiksme uz Kadagas ceļa ir intensīva un ātra, bet atdalošā zaļā zona ļoti šaura. Īpaši nedroša sajūta kā gājējiem, skrituļlidotājiem, velobraucējiem ir uz līkuma tieši aiz Gaujas tilta, kur arī zaļā, atdalošā josla ir visšaurākā, bet atļautais maksimālais braukšanas ātrums ir 50/60 km/h. | Risināms ārpus transporta tematiskā plānojuma izstrādes. Minētajā posmā atbilstoši LVS būtu nepieciešama ceļa drošības barjera. Perspektīvē izvērtējama ceļa drošības barjeru izbūve arī citos bīstamajos posmos. |
| 21. | Fiziska persona | 1.Uzdot Ādažu brīvā Valdorfa skola transporta plūsmu organizēt saskaņā ar iestādes projektu, nevis brīvā interpretācijā. Aizliegt publisko, intensīvo braukšanu no Skolas ielas, dzīvojamās zonas, E klases ielas bez ietves un veloceļa, strupceļā, kurā nav apgriešanās laukuma, novietot auto projektā nesaskaņotās, stihiski izveidotās autostāvvietās skolas teritorijā ar iebraukšanu no Skolas ielas, kā arī novietot auto dzīvojamo māju piegulošās teritorijas zālienā. | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 2.Publisko autostāvvietu trūkuma dēļ Ādažu centrā, PII Strautiņš autostāvvietās Pirmā ielā, Ādažos tiek novietotas stāvēšanai automašīnas ne pēc piederības. Ierosinu PII Strautiņš darba laikā, auto novietošanai šajās stāvvietās noteikt laika limitu. | Tālākā detalizācijā risināms jautājums. |
| 22. | Fiziska persona | Labdien! Vejoprojām ir aktuāls jautājums par to, kādam nolūkam un kā interesēs caur manu privātīpašumu (80440120426) tiek iezīmēts ceļš, jo uz konkrēto īpašumu uz kuru šis plānotais ceļš ved ir trīs piekļūšanas iespējas? | Risināms ārpus transporta tematiskā plānojuma izstrādes, Ādažu novada teritorijas plānojuma Grafiskajā daļā. |

# Publiskās apspriešanas laikā saņemtie institūciju atzinumi

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Insitūcija** | **Atzinums** | **Komentārs** |
| 1. | VSIA “Latvijas valsts ceļi”  (08.11.2024., Nr. 4.3/20562) | VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Rīgas reģionālā nodaļa (turpmāk – LVC RRN) ir saņēmuši un izskatījuši Jūsu 2024. gada 1. oktobra iesniegumu Nr. ĀNP/1-12-4/24/1414 par atzinuma sniegšanu Ādažu novada transporta attīstības plāna redakcijai (turpmāk – TAP).  Iepazīstoties ar portālā [Ģeolatvija.lv](https://geolatvija.lv/geo/tapis?documents=open#document_26914) pieejamajiem materiāliem, LVC RRN ir fiksējusi vairākas neatbilstības 13.01.2023 izsniegtajiem nosacījumiem Nr.4.3/768 (turpmāk – nosacījumi) un citas nepilnības: |  |
| 1. Vairākos tematiskā plānojuma grafiskajos materiālos figurē novecojusi informācija par valsts autoceļiem (piemēram, 6. attēls, 4. un 6. pielikums, kā arī citviet). Norādām, ka valsts vietējais autoceļš V48 Baltezers–Jaunkūlas vairs neeksistē, jo tas ir pilnībā nodots pašvaldībai. Tāpat, valsts vietējais autoceļš V46 Ādaži–Garkalne, Ādažu pilsētas administratīvajā teritorijā ir nodots pašvaldībai (izņemot posmu starp valsts galveno autoceļu A1 un valsts vietējo autoceļu V30), līdz ar to, pilsētas teritorijā, ielu nebūtu korekti apzīmēt kā V46, bet būtu jālieto attiecīgie ielu nosaukumi. LVC RRN apzinās, ka lielākoties situācija ir radusies dēļ izmantotajām fona kartēm, taču šāda situācija var novest pie plānojuma lietotāju neizpratnes un apjukuma. | Labots. Dati ir ņemti no pieejamām pamatnēm, tāpēc jālabo manuāli. Kā arī dati saņemti no VAS “Latvijas valsts ceļi” par ceļu infrastruktūru.  Labotas shēmas un paskaidrojuma raksta 6. attēls |
| 2. 3. tabulā aicinām neuzrādīt satiksmes intensitātes valsts autoceļu posmiem, kuri neatrodas Ādažu novadā. Tas pats attiecas uz autoceļa V46 posmu, kurš vairs nav LVC pārvaldībā. | Labots. |
| 3. Grafiskajos materiālos aicinām koriģēt autoceļu A1, P1 un Muižas ielas vairāklīmeņa mezgla novietojumu, to paredzot tajā vietā, kur tas attēlots teritorijas plānojumā. | Ņemts vērā. Tiks labots teritorijas plānojuma izstrādes laikā atbilstoši tā brīža aktuālajai informācijai.  Labotas kategoriju kartes. Labots tiešsaistes kartes materiāls. |
| 1. Skaidrot kādēļ grafiskajā daļā esošajā dokumentā “Teritorijas ar īpašiem noteikumiem” nav iekļauts bijušais Carnikavas novads? | Bijušajā Carnikavas novadā netika paredzētas teritorijas ar īpašiem noteikumiem, tāpēc tās netika izvērtētas. Šobrīd transporta tematiskajā plānojumā TIN teritorijas ir vērtētas un noteiktas visā novadā. TĀS ir attēlotas Vienotā ielu un ceļu kartē 4. pielikumā un skaidrojums sniegts 8. pielikumā. |
| 5. TAP 39.lpp ir minēts “Sarkanās līnijas tiek rekomendēts teritorijas plānojuma grafiskajā daļā neattēlot, bet minimālos attālumus starp sarkanajām līnijām iekļaut TIAN.”. Lūdzu skaidrot kādēļ? LVC RRN ieskatā sarkano līniju grafiska attēlošana būtiski uzlabo plānošanas dokumenta pārskatāmību un ņemot vērā sarkano līniju augsto nozīmību teritorijas plānošanas jautājumu risināšana, ļauj izvairīties no dažāda veida neskaidrībām. | Atbilstoši MK 240 noteikumiem 90. punktu  90. Esošo un plānoto ielu sarkanās līnijas nosaka teritorijas plānojuma, lokālplānojuma vai detālplānojuma apbūves noteikumos un atkarībā no detalizācijas pakāpes attēlo grafiskajā daļā. |
| 6. LVC RRN kategoriski iebilst priekšlikumam gar valsts vietējiem autoceļiem pilsētās un ciemos sarkano līniju noteikt 2m attālumā no nodalījuma joslas. Nepieciešams ievērot nosacījumu prasības un paredzēt 10m. Tāpat nav atbalstāma rekomendācija, valsts vietējā autoceļa V47 posmu ietvert Strapiņu ciemā, lai aizsargjoslu aizvietotu ar sarkanajām līnijām. Šāda plānošanas pieeja nav pieņemama un ir pretrunā ar nosacījumu 6. punktu. | Ņemts vērā. Labots citā redakcija. Labojumi ietverti plānojuma paskaidrojuma raksta 2.3. nodaļā. |
| 7. Priekšlikumus teritorijas plānojumam ir jāpapildina ar konkrētu norādi kā panākt nosacījumu 8. punkta b) apakšpunktā iekļauto prasību izpildi. Dotajā brīdī, TAP, ir tikai īsi pieminēts, ka LVC ir izvirzījis tādu prasību, bet nav aprakstīts kā tā tiks noteikta. LVC RRN piedāvā, attiecīgajiem autoceļiem noteikt TIN teritoriju, kurā tiek izvirzīta saskaņošanas prasība. | Ņemts vērā. Labots citā redakcija. Labojumi ietverti plānojuma paskaidrojuma raksta 2.3. nodaļā. Papildināts, ka teritorijas plānojumā jānosaka TIN1 teritorija un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jānosaka prasības. |
| 8. TAP 46.lpp labojama rakstības kļūda ceļu tehniskajām kategorijām. Tehniskās kategorijas apzīmēšanai lietojami grieķu cipari. Attiecīgi rakstāms nevis “AV1”, bet “A VI”. | Labots |
| 9. Pieejamajos materiālos nav atrodama TAP vairākkārt pieminētā tiešsaistes karte. Bez tiešsaistes kartes nav iespējams pārbaudīt un attiecīgi komentēt valsts autoceļu pievienojumu karti un sarakstus, jo pieejamā informācija ir šķietami nepilnīga un konfliktējoša. 1.pielikumā esošajā kartē nav uzrādīta pievienojumu numerācija. Nav uzrādīti likvidējamie un plānotie pievienojumi, vai to potenciālā kategorijas maiņa. | Pievienojumu numerācija un atbilstošs zemes vienību krāsojums ir ietverts 1. pielikumā. |
| 10. Lūdzam nodaļā par pievienojumiem norādīt vispārēju tekstu par to, ka pievienojumi negatīvi ietekmē satiksmes drošību un tāpēc to skaitam jābūt iespējami mazākam. Kā arī būtu jānorāda atsauce uz to, ka jaunu pievienojumu izveidošanai nepieciešams ievērot LVS 190-3:2012 “Ceļu projektēšanas noteikumi. 3. daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgli”. | Nodaļas teksts papildināts 3.nodaļā. |
| 11. Autoceļam V30, 1.pielikumā, nav uzrādīti pievienojumi no ceļa sākuma līdz Draudzības ielai. | Labots. Pievienojumi attēloti uz kartēm. |
| 12. TAP, gan grafiskajos gan tekstuālajos materiālos, kuros tiek runāts par valsts autoceļu pievienojumu reģistru, ir jāiekļauj piezīme, ka pievienojumu reģistrs ir aktuāls tikai uz dokumenta sastādīšanas brīdi un visaktuālākais reģistrs ir saņemams LVC. | Ņemts vērā, papildināts teksts 3. nodaļā un tabulas 1. pielikumā. |
| 13. Pievienojumu sarakstā pievienojumus ir nepieciešams sistematizēt, norādot konkrētu ar tiem veicamo darbību, pievienojumus dalot, piemēram, “esošs saglabājams”, “esošs likvidējams”, “pievienojums nav nepieciešams” u.t.t. Tāpat, aicinām izvairīties no familiārā stilā veidotām piezīmēm un tās noformēt lietišķākā stilā. | 3. nodaļā ir sniegta metodika kā izvērtēti pievienojumi un kāda informācija par tiem ir sniegta, tai skaitā kā apzīmēti jauni pievienojumi. Sniegti komentāri, lai informētu, kāpēc kādas pievienojums ir izveidots, kā arī, lai norādītu nereģistrētus pievienojumus. Tabulas papildinātas, strukturējot pievienojumus pēc to tipa. Pielikums Nr.1 |
| 14. Aprakstot un plānojot velotransporta attīstību aicinām pieturēties pie Ceļu satiksmes noteikumos un Latvijas Valsts standartā noteiktās terminoloģijas un infrastruktūras iedalījuma. Kā arī atgādinām, ka kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš nav uzskatāms par pilnvērtīgu veloinfrastruktūru un 14. attēlā nebūtu iekļaujams zem apzīmējuma “Esošs apzīmēts gājēju – veloceļš”. | Ņemts vērā. Veloshēmās laboti apzīmējumi. |
| 15. Punkts 4.3.2. par paceltām gājēju pārejām. Aicinām, kā konkrētus piemērus nenorādīt valsts autoceļus. Valsts reģionālais autoceļš P1 pilda būtisku savienojošo funkciju un šāda veida satiksmes mierināšanas pasākumi, uz attiecīgās kategorijas autoceļa, drīzāk ir uzskatāmi par izņēmuma risinājumu. | Ņemts vērā, labots teksts 4.3.2. nodaļā 3. apakšpunkts |
| 16. Valsts reģionālajam autoceļam P1, lūdzam noteikt tehnisko kategoriju AII. Papildus tam, aicinām precizēt tehnisko kategoriju valsts vietējam autoceļam V46, to nosakot atbilstoši Ādažu pilsētas administratīvai robežai.  Attēls, kurā ir karte, teksts, atlants  Apraksts ģenerēts automātiski | Ņemts vērā, labots kategoriju kartēs 6. pielikumā. |
| 17. Valsts galvenā autoceļa A1 paralēlajām brauktuvēm piedāvājam noteikt atšķirīgas tehniskās kategorijas nekā pamat brauktuvei. AI kategorijas noteikšana paralēlajiem ceļiem novedīs pie augstām tehniskajām prasībām un ārkārtīgi apgrūtinātas pievienojumu izveides, kas būs pretrunā ar šo ceļu izveides mērķi. Ārpus apdzīvotām vietām, kā piemērotu, uzskatām AV tehniskās kategorijas paredzēšanu. | Ņemts vērā, labots kategoriju kartēs 6. pielikumā. |
| 2. | VAS “Latvijas valsts ceļi”  (13.12.2024. Nr. 4.3 / 22992) | VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Rīgas reģionālā nodaļa (turpmāk – LVC RRN) ir saņēmuši un izskatījuši Jūsu 2024. gada 15. novembra vēstuli Nr. 24/271 par atzinuma sniegšanu labotai Ādažu novada transporta attīstības plāna redakcijai (turpmāk – TAP).  Iepazīstoties ar vēstules pielikumā esošajiem materiāliem, LVC RRN, atkārtoti, ir fiksējusi vairākas neatbilstības 13.01.2023 izsniegtajiem nosacījumiem Nr.4.3/768 (turpmāk – nosacījumi) un citas nepilnības: | Labots un iesniegt VAS “Latvijas valsts ceļi” ar SIA “ Grupa93” 2025. gada 17. janvāra iesniegumu Nr. 26/10 (reģistrēts 1-866). |
| Vēl jo projām, lielā skaitā materiālu parādās nepareiza valsts autoceļu indeksācija. Piekrītam, ka šāda kļūdaina informācija nebūtu kritiska fona kartēs, taču kartēs, kuras tiešā veidā attēlo ceļu infrastruktūru, šādu kļūdu nav iespējams akceptēt. Nepieciešams labot: Kartoshēmas. “Transports ar šķērsojumiem”; Tematiskā plānojuma 6.att “Ādažu novada transporta infrastruktūra” un citviet. | Ņemts vērā. Labots visās shēmās, kur attēlots v/vietējas nozīmes autoceļš V48 un V46. |
| Nav nepieciešams uzrādīt intensitāti autoceļam A1, posmā 21,300 – 31,620km (posms neatrodas Ādažu novadā). | Ņemts vērā, labots |
| Attiecībā uz sarkano līniju noteikšanu piedāvājam veikt redakcionālu korekciju 2.3 nodaļā:   * gar valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem pilsētās un ciemos vietās, kur: * nav esoša apbūve (vairākas blakus esošas neapbūvētas zemes vienības), sarkanās līnijas nosakāmas 10 m attālumā no autoceļa nodalījuma joslas, kas noteikta, ņemot vērā konkrētā autoceļa minimālo nodalījuma joslas platumu; * esošas apbūves gadījumā sarkanās līnijas nosakāmas tādā platumā, lai neskartu esošo apbūvi vai ievērojot iedibināto būvlaidi, veidojot taisnu sarkano līniju; * gar valsts vietējiem autoceļiem pilsētās un ciemos vietās, kur: * nav esoša apbūve (vairākas blakus esošas neapbūvētas zemes vienības), sarkanās līnijas nosakāmas 5 m attālumā no nodalījuma joslas, kas noteikta, ņemot vērā konkrētā autoceļa minimālo nodalījuma joslas platumu; * esošas apbūves gadījumā sarkanās līnijas nosakāmas tādā platumā, lai neskartu blakus esošo apbūvi vai ievērojot iedibināto būvlaidi, veidojot taisnu sarkano līniju vismaz kvartāla garumā; * valsts vietējam autoceļam V30 Baltezers–Ādaži sarkanās līnijas precizējamas lokālplānojumā, ņemot vērā, ka minimālais attālums starp sarkanajām līnijām ir 27 m.   Dotajā redakcijā, nav skaidrs, kas ir saprotams ar kvartālu (ir daudzas vietas, kur šāds termins nav pielietojams), turklāt tas var būtiski variēt izmēros. Esošas apbūves gadījumā būtu jākoncentrējas uz “taisnas” līnijas iegūšanu, jo arī esošajā situācijā, bieži, robežas ir robotas. | Sadaļā veiktas nelielas izmaiņas. Darbs pie sarkano līniju noteikšanas turpināsies Ādažu novada teritorijas plānojuma 1. redakcijas izstrādes laikā.  Šobrīd ir izvērtēti VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegtie nosacījumi teritorijas plānojumam attiecībā uz sarkano līniju noteikšanu, tomēr detalizēts darbs, veicot nepieciešamos precizējumus un izmaiņas, noritēs teritorijas plānojuma 1. redakcijas izstrādes laikā. |
| Informācija par pievienojumiem vēljoprojām nav pilnīga un ir konfliktējoša starp dažādiem pievienotajiem materiāliem. 1.pielikumus ir pievienots gan Tematiskā plānojuma tekstuālajā daļā, gan atsevišķi un starp tiem ir būtiskas atšķirības. Grafiskajos materiālos nav izrādīti likvidējamie vai plānojamie pievienojumi.  Kā plānotie pievienojumi ir uzrādāmi pievienojumi, kuri parādās jau izstrādātos detālplānojumos, tāpat ir uzrādīti vairāki jauni pašvaldības autoceļi, taču to pievienojumi valsts autoceļiem nav plānoti. Ja tabulas tiek pievienotas plānojuma materiāliem, pievienojumus sistematizēt tā pat kā kartē. | Jāņem vērā Paskaidrojuma rakstā pievienotās tabulas, kur minētā informācija sakrīt ar kartēm.  Ņemti vērā sniegtie komentāri par pievienojumiem un veikti labojumi, kur tas ir bijis nepieciešams (daļa ieteikumu jau bija sagatavoti un attēloti).  Labojumi veikti šādiem pievienojumiem:  Autoceļš A1   1. 80440130230 – *papildināts teksts, pie pārbūves piekļuve no paralēlā ceļa* 2. 80440130075 – l*abots* 3. Nr.37 – potenciāli likvidējams (piekļuve no Lībiešu ielas). Papildināts ar piezīmi Ja zemes vienībās ar kad. apz. 80440130008, 80440130013 tiek plānota paplašināšana, piekļuve plānojama no Lībiešu ielas. 4. Nr.40 – potenciāli likvidējams (piekļuve Nr.39, izmantots neatbilstoši reģistrētai kategorijai). *Ņemts vērā, labots.* 5. 80440130273 – *labots uz likvidējams* 6. Nr.49,50,51 – potenciāli likvidējami (piekļuve no Kauguru ielas). *Papildināts ar piezīmi “Jaunas būvniecības vai paplašināšanas gadījumā jāvērtē pievienojuma pārcelšana.”* 7. Nr.61 - izmantots neatbilstoši reģistrētai kategorijai norādīta kategorija I. *Ņemts vērā, labots.*   Autoceļš P1   1. Nr.19 – potenciāli likvidējams (piekļuve Strazdu ielas). – Ņemts vērā, labots 2. Nr.29 – norādīts ka likvidējams, taču pieminēts arī saistībā 80520081332. Dotajā situācijā būtu piedāvājama pievienojuma pārvietošana uz abu īpašumu robežas. *Labots ar tekstu “Piekļuve iespējama no pievienojumam 29, pārvietojot to uz abu īpašumu robežu.”* 3. Nr.30 - *Mainīta kategorija uz II. Pievienots teksts Nr. 30 ir uz dzelzceļu, uz stāvlaukumu. Pie Garciema stacijas. Kategorija jānosaka plānojot.* 4. 80520040384, 80520041328, 80520041330. *Ņemts vērā. Saglabājams, bet veidojams kā kopīgs pievienojums no Nr.44 uz 80520040384, 80520041328, 80520041330, mainot Nr. 44. novietojumu. Risināms būvprojektā.* 5. Nr.70 – potenciāli likvidējams (Attekas ielas). *Ņemts vērā.* 6. 80520051406, 80520051407, 80520051408 – *precizēts teksts. Jārisina piekļuve vienoti 80520051406, 80520051407, 80520051408*   Autoceļš V30 – V30 netiek vērtēts, jo tas jāskata kopīgi attīstības koncepcijā vai LP.  Autoceļš V47   1. 80440090024 – *jauna piekļuve valsts autoceļam nav paredzama. Piekļuve no Ataru ceļa, caur blakus īpašumā esošajām sarkanajām līnijām. Ņemts vērā, labots.*   Autoceļš V50   1. 80440120424 - jauna piekļuve valsts autoceļam nav paredzama. Zemes vienība bez piekļuves. Ir dabā nereģistrēta piekļuve. Jāparedz. Zonējums DzM. Jāmeklē cits risinājums. Kopīgi ar piekļuvi Nr. 19 2. 80440120123 – piekļuvei veidojams servitūts uz Nr.24 vai veicama Nr.24 pārvietošana. *Ņemt vērā, labots.* 3. 80440120117 – kādēļ tiek plānots vēl viens pievienojums, ja viens jau ir? *Mainīts uz likvidējams. Jo ir nevajadzīga, nereģistrēta.*   80440120447, 80440120446, 80440120445, 80440120444 – jāparedz vienots piekļuves risinājums (visdrīzāk veidojot jaunu pievienojumu pret Nr.46). – *ņemts vērā, labots.* |
| 3. nodaļas teksts nav papildināts nepieciešamajā apmērā. LVS 190-3 ir pieminēts tikai attiecībā uz mezglu savstarpējo attālumu, taču standarts definē arī citas prasības. | Ņemts vērā, teksts atbilstoši papildināts. |
| Nav labots grafiskais materiāls par autoceļu kategorijām, attiecībā uz V46 piederību (16. punkts izskatīšanas tabulā). | Ņemts vērā. Materiāls ir salabots. Informācija atjaunota grafiskajā daļā. |
| Autoceļa A1 un Draudzības ielas vairķlīmeņa mezgla rampām noteikt AI tehnisko kategoriju (mezgla elementi ir pielīdzināmi pamatceļa kategorijai). | Ņemts vērā. Materiāls ir salabots. Informācija atjaunota grafiskajā daļā. |
| Autoceļam A1 paralēlo brauktuvi starp autoceļu P1 un Ataru ceļu, nenoteikt ar zemāku tehnisko kategoriju. Šāda īsa posma noteikšana ar zemāku kategoriju nebūtu uzskatāma par racionālu, jo funkcionāli tā ir nemainīga no pārējā ceļa posma. | Ņemts vērā. Materiāls ir salabots. Informācija atjaunota grafiskajā daļā. |
| 3. | VSIA “Latvijas valsts ceļi”  (29.01.2025., Nr. 4.3/1846) | VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Rīgas reģionālā nodaļa izvērtēja iesniegto tematiskā plānojuma projektu “Ādažu novada transporta attīstības plāns” un neiebilst plānojuma risinājumam. Norādām, ka jautājums par sarkano līniju noteikšanu ir turpināms teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros. | Ņemts vērā |
| 4. | AS “Latvenergo”  Saņemts TAPIS 31.10.2024. | Atbilstoši portālā Geolatvija.lv pieejamajiem materiāliem (https://geolatvija.lv/geo/tapis#document\_26914) esam iepazinušies ar izstrādāto Ādažu novada transporta attīstības plāna 1. redakcijas dokumentāciju, un sniedzam sekojošu atzinumu.  Akciju sabiedrība "Latvenergo" TAPIS strukturēti sniedza nosacījumus Ādažu novada transporta attīstības plāna izstrādei, izmantojot zemāk redzamo saiti: https://tapis.gov.lv/tapis/lv/requirement\_request\_projects/6226\_1841 .  Izvērtējot tematiskā plānojuma teksta daļu, esam konstatējuši, ka akciju sabiedrības "Latvenergo" TAPIS publicētie nosacījumi tajā nav iekļauti.  Ņemot vērā augstāk minēto, akciju sabiedrība "Latvenergo" lūdz Ādažu novada transporta attīstības plāna teksta daļā 5.2. punktu "Mobilitātes punkti un stāvvietas" papildināt ar informāciju par vidēji ātrās uzlādes staciju vai ātrās uzlādes staciju ierīkošanu: | Ņemts vērā, veikti precizējumi atbilstoši tematiskā plānojuma kompetencei. Daļa no nosacījumiem tiks iestrādāti Ādažu novada teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūve noteikumos (ĀN TIAN) |
| 1) paredzēt, ka uz 10 stāvvietām, viena stāvvieta tiek nodrošināta ar elektrouzlādi. Pilsētvides ielu malu stāvvietās un stāvlaukumos blakus publiskām pašvaldību iestādēm, parkiem, tūrismu objektiem, dzīvojamo māju pagalmos paredzēt vidēji ātrās uzlādes stacijas, ātrās uzlādes iekārtas. | ĀN TIAN un papildināta 5.2. nodaļa. |
| 2) vienā vidēji ātrās uzlādes stacijā, ātrās uzlādes stacijā paredzēt vismaz četras pieslēgvietas; | ĀN TIAN un papildināta 5.2. nodaļa. |
| 3) vidēji ātrās uzlādes stacijā, ātrās uzlādes stacijā iekārtu izvietojumu paredzēt iespējami tuvu, kur elektrotransportlīdzekļu stāvvietas ir  blakus; | ĀN TIAN un papildināta 5.2. nodaļa. |
| 4) vidēji ātrās uzlādes stacijas, ātrās uzlādes stacijas novietojumu paredzēt fiksētas pieslēguma ampērmaksas zonējumā saskaņā ar AS "Sadales tīkls" digitālo karti: https://karte.sadalestikls.lv/lv/jauna-piesleguma-maksa; | Papildināta 5.2. nodaļa |
| 5) vilcienu staciju vai autoostu tuvumā, kur uzlādi spētu veikt arī sabiedriskais transports – autobusi un mikroautobusi, paredzēt ātrās vai īpaši ātrās uzlādes stacijas, kur stacijā var paredzēt īpaši ātro, ātro un vidēji ātro uzlādes iekārtu kombināciju; | Papildināta 5.2. nodaļa |
| 6) jaunizbūvējamiem vai rekonstruējamiem ceļu posmiem ar stāvvietām ceļu malās un apgaismojumu, paredzēt uzlādes punktus apgaismojuma balstos, kas ir tiešā tuvumā pie stāvvietas; | ĀN TIAN |
| 7) ņemot vērā elektrotransporta attīstības tendences, paredzēt esošajos stāvlaukumus elektrouzlādes punktu izveidi (Ādažu novadā šobrīd ir reģistrētas 192 elektroautomašīnas,  Ādažu novadam ir ērta lokācija, kas izvietota tuvu Rīgai un kur strauji attīstās elektrotransports). | ĀN TIAN un papildināta 5.2. nodaļa. |
| 5. | Rīgas plānošanas reģions  Telpiskās plānošanas nodaļa  (saņemts 11.11.2024. elektroniski) | Darba saturā ir ietverta plaša informācija un detalizēts līdzšinējo pētījumu un pieejamo datu izvērtējums, kas aptver Ādažu novada transporta sistēmas galvenos aspektus un attīstības iespējas. Tematiskajam plānojumam ir plaša grafiskā daļa, kā arī citi shematiskie un kartogrāfiskie materiāli, kas papildina Ādažu novada transporta attīstības plāna rakstisko daļu. Katras nodaļas beigās ir sadaļa “Secinājumi, risinājumi teritorijas plānojumam”, kas uzsver praktiskus ieguvumus no nodaļā veiktās analīzes.  Īpaši uzteicama ir tematiskā plānojuma pirmā nodaļa, kurā ne tikai veikts Ādažu novada transporta infrastruktūras raksturojums, bet arī atspoguļota sasaiste ar vietējā, reģionālā un nacionālā līmeņa plānošanas dokumentiem, tostarp, Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2030 un Rīgas plānošanas reģiona attīstības programmu 2022 – 2027. Šāda pieeja stiprina plāna atbilstību reģionālajai attīstības politikai un plānošanas dokumentiem.  Lai uzlabotu dokumentu, ierosinām uzlabot grafiskā materiāla salasāmību, veidojot viegli izlasāmas un detalizētas leģendas. Kartes un citas grafiski attēlota informācijas ievērojami atvieglo izpratni par infrastruktūras izvietojumu, ceļu un ielu tīkla izkārtojumu, kā arī plānotajām piekļuves vietām, galvenajiem transporta maršrutiem, taču tām jābūt ērti salasāmām arī tematiskā plānojuma teksta daļā.  Ņemot vērā Ādažu novada pieeju pie jūras, būtu vēlams detalizēt transporta risinājumus un piekļūstamības iespējas šajā reģionā. Jāuzsver jūras pieejamības risinājumi un jāintegrē Aizsargjoslu likuma prasības, lai nodrošinātu gan sabiedrības piekļuvi, gan transporta un glābšanas dienestu vajadzības  Pēc Aizsargjoslu likuma 36.panta:  (5) Pašvaldībai vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā ir jāparedz iespēja kājāmgājējiem piekļūt pludmalei un vietas automašīnu (transportlīdzekļu) stāvvietu ierīkošanai. Vietējā pašvaldība organizē gājēju celiņu ierīkošanu, ņemot vērā esošo apbūvi un īpašumu robežas, kā arī to, ka celiņi nedrīkst atrasties tālāk par vienu kilometru cits no cita, izņemot gadījumu, kad to nav iespējams nodrošināt dabā esošo apstākļu dēļ. Ja nepieciešams, pašvaldība vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā var noteikt īpašuma tiesību aprobežojumu par labu sabiedrības iespējai piekļūt pludmalei arī bez nekustamā īpašuma īpašnieka piekrišanas. Zemes īpašniekiem ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību, ja tādi radušies aprobežojuma noteikšanas dēļ. Zaudējumu atlīdzības veidu, apmēru un aprēķināšanas kārtību nosaka Ministru kabinets.  <https://www.varam.gov.lv/lv/media/26443/download?attachment>  Tāpat sasaistē ar jūru būtu izskatāmi risinājumi, kas nodrošinātu operatīvo transportlīdzekļu, piemēram, neatliekamās palīdzības un glābšanas dienestu, efektīvu piekļūšanu pie jūras, it īpaši populārākajās peldvietās. Tas ietver piebraucamos ceļus, kas ir piemēroti ārkārtas situācijām un piekļuvei ar laivām, piemēram, slīkšanas gadījumos. Šādi risinājumi palīdzētu uzlabot drošību un pieejamību ārkārtas situācijās. | Pieņemts zināšanai. Labotas grafisko shēmu apzīmējumu daļas atbilstoši saturam.  Piekļuves pie jūras tiek risināts teritorijas plānojuma ietvaros. |
| 6. | Dabas aizsardzības pārvalde  (Saņemts TAPIS 13.12.2024.) | Dabas aizsardzības pārvaldes Pierīgas reģionālā administrācija (turpmāk – Pārvalde) 2024. gada 1. oktobrī Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmā saņēma paziņojumu par atzinuma sniegšanu par Ādažu novada transporta attīstības plāna 1.0 redakciju (turpmāk – Transporta plāns).  Izskatot Transporta plānu un atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumu Nr. 628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 59. punktam, Pārvalde kopumā **neiebilst Transporta plāna risinājumiem**. Taču papildus sniedz šādus komentārus un viedokli:   1. Jāņem vērā, ka, īstenojot plānotās ieceres, Baltezera apvedceļam (TIN7 teritorija) un Ziemeļu ievadam Rīga – Jaunciems ietekme uz bioloģisko daudzveidību var būt negatīva, jo jauni transporta infrastruktūras objekti tiek plānoti caur mežu teritorijām, kurās reģistrētas plašas teritorijas ar īpaši aizsargājamo sugu un biotopu izplatības teritorijām. Ceļu risinājumus un to nepieciešamību vispusīgi jāizvērtē, lai izvēlētos tādu risinājumu, kas atstātu mazāko ietekmi uz dabas vidi. Pārvaldes ieskatā būtu jāpārskata noteiktās TIN72 teritorijas Baltezera savienojums ar perspektīvo Baltezera apvedceļu nepieciešamība un/vai trases risinājums. 2. Ņemot vērā, ka nebūtu atbalstāma blīvas apbūves veidošana Stapriņu ciemā, Pārvalde atbalsta agrāk plānoto Ataru ciema savienojuma ar Stapriņu ciemu un Ādažiem (TIN72 teritorijas) likvidēšanu. | Pieņemts zināšanai  Jautājumi izskatāmi izstrādājot Ādažu novada teritorijas plānojuma grafisko daļu. |