

# ĀDAŽU NOVADA VELOKONCEPCIJA

ĀDAŽI, 2016  
ĀDAŽU NOVADA DOME



IEVADS .....	3
1. Priekšvārds .....	3
2. Velosatiksmes attīstības mērķis .....	4
3. Uzdevumi mērķu sasniegšanai .....	5
4. Esošā situācija .....	6
4.1. Sasniedzamība .....	7
4.2. Esošās veloinfrastruktūras klasifikācija .....	8
4.2.1. Ādažu ciema centrālā ārtelpa .....	8
4.2.2. Daudzstāvu dzīvojamo namu apbūve .....	9
4.2.3. Savrupnamu apbūve .....	9
4.2.4. Zaļās teritorijas un ūdensmalas .....	9
4.3. Secinājumi .....	10
5. Velosatiksmes infrastruktūras veidošanas principi .....	11
5.1. Velosatiksmes infrastruktūra .....	11
5.2. Velosatiksmes plānošana un vadība .....	12
5.3. Velosatiksmes popularizēšana un sabiedrības izglītošana .....	13
6. Velosatiksmes attīstības vīzija .....	14
6.1. Sasniedzamība .....	14
6.2. Velo transports kā daļa no mobilitātes sistēmas .....	15
7. Velosatiksmes infrastruktūras koncepcija 2016.—2020. gadam .....	16
7.1. Veloinfrastruktūras galvenie elementi .....	16
7.2. Veloinfrastruktūras tīkla attīstības principi .....	16
7.3. Prioritārie attīstības virzieni .....	17
7.4. Veloinfrastruktūra lietišķai velo braukšanai ādažu novadā .....	18
7.5. Veloinfrastruktūra rekreatīvai velobraukšanai ādažu novadā .....	19
7.6. Velosipēdu novietošana .....	20
7.7. Velosatiksmes savienošana ar novada sabiedrisko transportu .....	21
7.8. Velo apkopes stends .....	21
7.9. Informācijas stendi .....	21
7.10. Veloinfrastruktūras tipoloģija .....	22
Profilu tipveida risinājumi .....	23
Koncepcijas īstenošanas pasākumi .....	34
Pielikumi	



## 1. PRIEKŠVārds

Velotransporta izmantošana motorizētā transporta vietā visā pasaulē aizvien straujāk pieaug. Cilvēki izvēlas arī savās ikdienas gaitās izmantot vairāk videi draudzīgus un vidi mazāk degradējošus pārvietošanās līdzekļus. Tas ievērojami uzlabo gan iedzīvotāju veselību, gan socializācijas spējas.

Velotransporta izmantošanā būtiska atšķirība ir starp Ādažu ciema centru un ārpus tā. Centrā dominē ikdienas jeb lietišķā velobraukšana, savukārt ārpus centra lielāku nozīmi iegūst rekreatīvā velobraukšana un pārvietošanās uz nozīmīgākajiem sabiedriskajiem objektiem.

Liela velobraucēju intensitāte novērojama uz Rīgas gatves, Gaujas ielas un Kadagas ceļa virzienā uz Ādažu centru, kā arī ārpus Ādažiem virzienā uz Ādažu centru un vidusskolu. Līdz ar to nepieciešams pievērst papildus uzmanību riteņbraucēju un gājēju satiksmes infrastruktūras pilnveidošanai iepriekšminētajos posmos.

Faktori, kas visvairāk ietekmē pārvietošanos ar kājām vai velosipēdu norāda uz galvenajiem pasākumiem, kas nepieciešami situācijas uzlabošanai – ietvju seguma kvalitātes uzlabošana, velosatiksmes nodalīšana no gājējiem un autosatiksmes intensitātes samazināšanai intensīvākajās teritorijās.

Koncepcija balstās uz trīs galvenajām sastāvdaļām:

1. Velosatiksmes infrastruktūra;
2. Velosatiksmes plānošana un vadība;
3. Velosatiksmes popularizēšana un izglītība. Koncepcijā sagatavots rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras izbūvei 2016. – 2020. gadam.

Koncepcija izstrādāta pamatojoties uz Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepciju 2015. – 2030. gadam, LVS standartu "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes", sadarbojoties ar Ādažu velo biedrību.



Ādažu velo pasākums, 2016. gada maijā



## 2. VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS

### 2. VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS

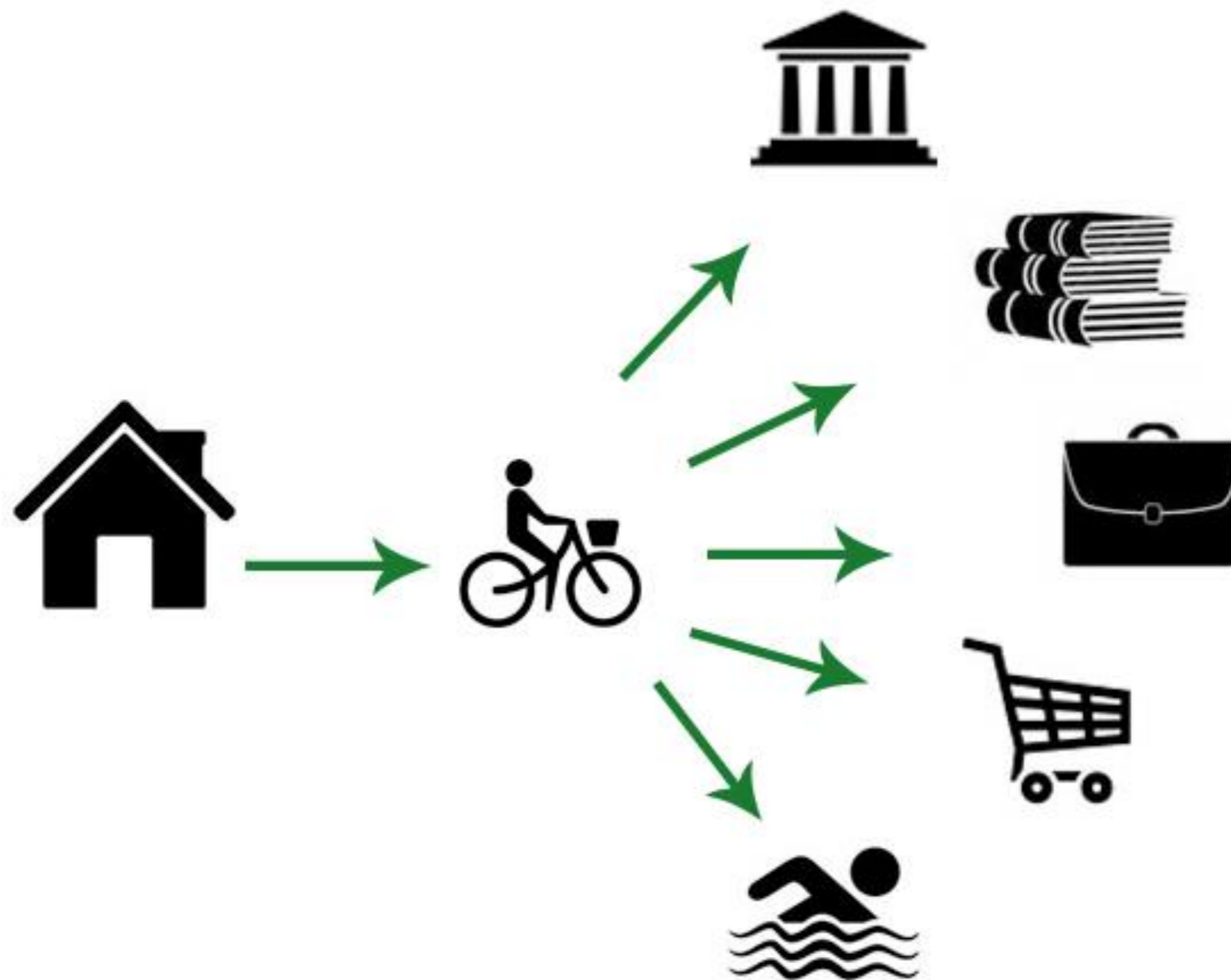
Attīstīt velokustību gan ikdienas (lietišķiem), gan rekreatīviem (atpūtas un sporta) mērķiem, paredzot velosatiksmes infrastruktūru integrēt novada kopējā satiksmes infrastruktūrā.

Koncepcija paredz samazināt autotransporta īpatsvaru novada iedzīvotāju ikdienas galamērķu sasniegšanai (skolas, bērnu dārzi, mākslas un mūzikas skola, iestādes, veikali, ražošanas objekti).

Leviešot jaunus velomaršrutus, veicināt velokustību kā aktīvā dzīves veida sastāvdaļu, īpaši skolas vecuma jauniešiem. To panākt izveidojot veloceliņu tīklus no blīvāk apdzīvotajām teritorijām līdz izglītības iestādēm un jauniešu atpūtas galamērķiem.

Palielinot rekreatīvo maršrutu skaitu, nodrošināt ērtāku piekļuvi rekreācijas un aktīvās atpūtas teritorijām, tādejādi popularizējot novadu.

Sadarbojoties ar blakus esošajiem novadiem, veidot savstarpēji saistītus brīvdienu velomaršrutus – „Rīga - Ādaži”, „Ādaži - Carnikavas jūrmala”, „Ādaži - Garkalne”.



# 3. UZDEVUMI MĒRĶU SASNIEGŠANAI

## UZDEVUMI:

1. Attīstīt (veidot) veloceļus un velojoslas novadā, savienojot novada ciemus un aktīvās izmantošanas teritorijas
2. Pielāgot esošo infrastruktūru riteņbraucēju vajadzībām – uzlabojot ietvju segumu, samazinot apmaļu augstumu, uzstādot informācijas un norādes zīmes.
3. Attīstīt un popularizēt rekreatīvos maršrutus – reģionālie veloceļi sadarbībā ar blakus pašvaldībām, izveidot GreenWays Outdoor veloceļus.
4. Attīstīt velonovietņu un velo stāvvietu sistēmu, rodot iespēju savienot velosipēdu ar sabiedrisko transportu. Paredzēt velo apkopes stacijas.
5. Savienot velosipēdu ar sabiedrisko transportu.

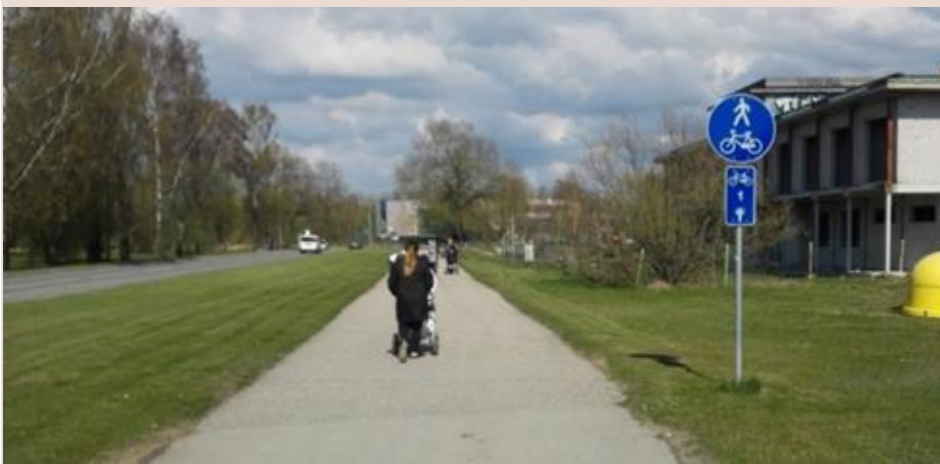




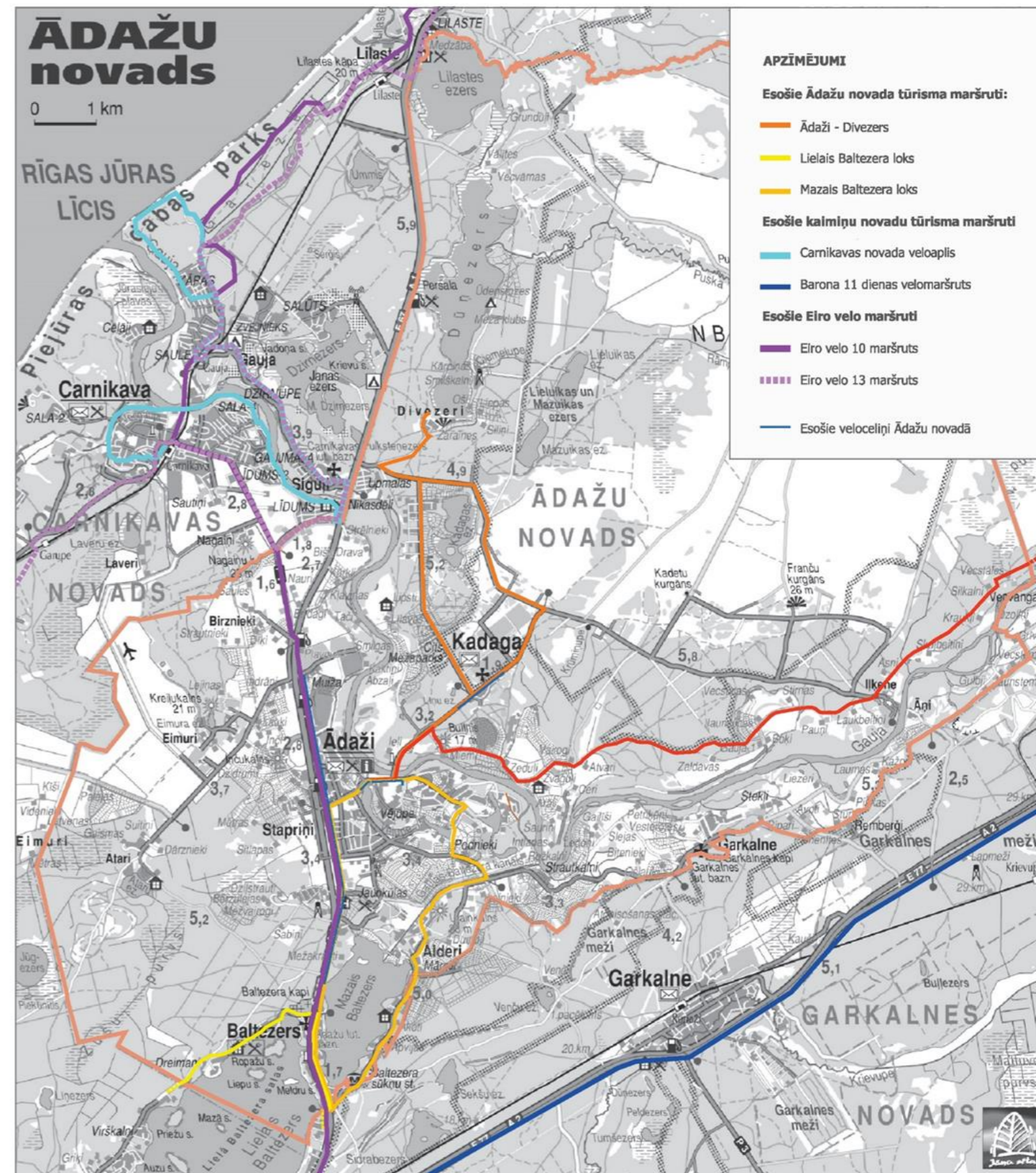
# 4. ESOŠĀ SITUĀCIJA

Uz 2016. gadu Ādažu novadā ir realizēti sekojoši veloinfrastruktūras objekti – veloceliņš „Rīgas gatve”, „Gaujas iela no Attekas ielas līdz Ādažu vidusskolei”, „Veloceļš no Baltezera līdz Rīgas gatvei, Ādažos”, „Kadagas ceļa posms”. Kā arī vairāki dabā marķēti velo tūrisma maršruti – „Ādaži-Divezers”, „Lielais Baltezera loks”, „Mazais Baltezera loks”.

Esošie veloceliņi ir marķēti tikai ar ceļa zīmēm un risināti kā apvienots gājēju un riteņbraucēju ceļš, kas veidoti vienā plaknē ar gājēju ietvi, kas rada satiksmes saspīlējumus starp gājējiem un riteņbraucējiem. Ādažu un Garkalnes ciemos pie nozīmīgiem vai bieži apmeklētiem objektiem ir uzstādītas velonovietnes. Būtiski velosatiksmes infrastruktūras attīstību ietekmē noslodze uz vietējas nozīmes ceļiem privātmāju teritorijās, kur ceļa platums apgrūtinā kvalitatīvas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras ieviešanu. Trūkst velotransporta savienojumi ar sabiedrisko transportu.



Apvienots gājēju un veloceļš Gaujas ielā



Esošā veloinfrastruktūra



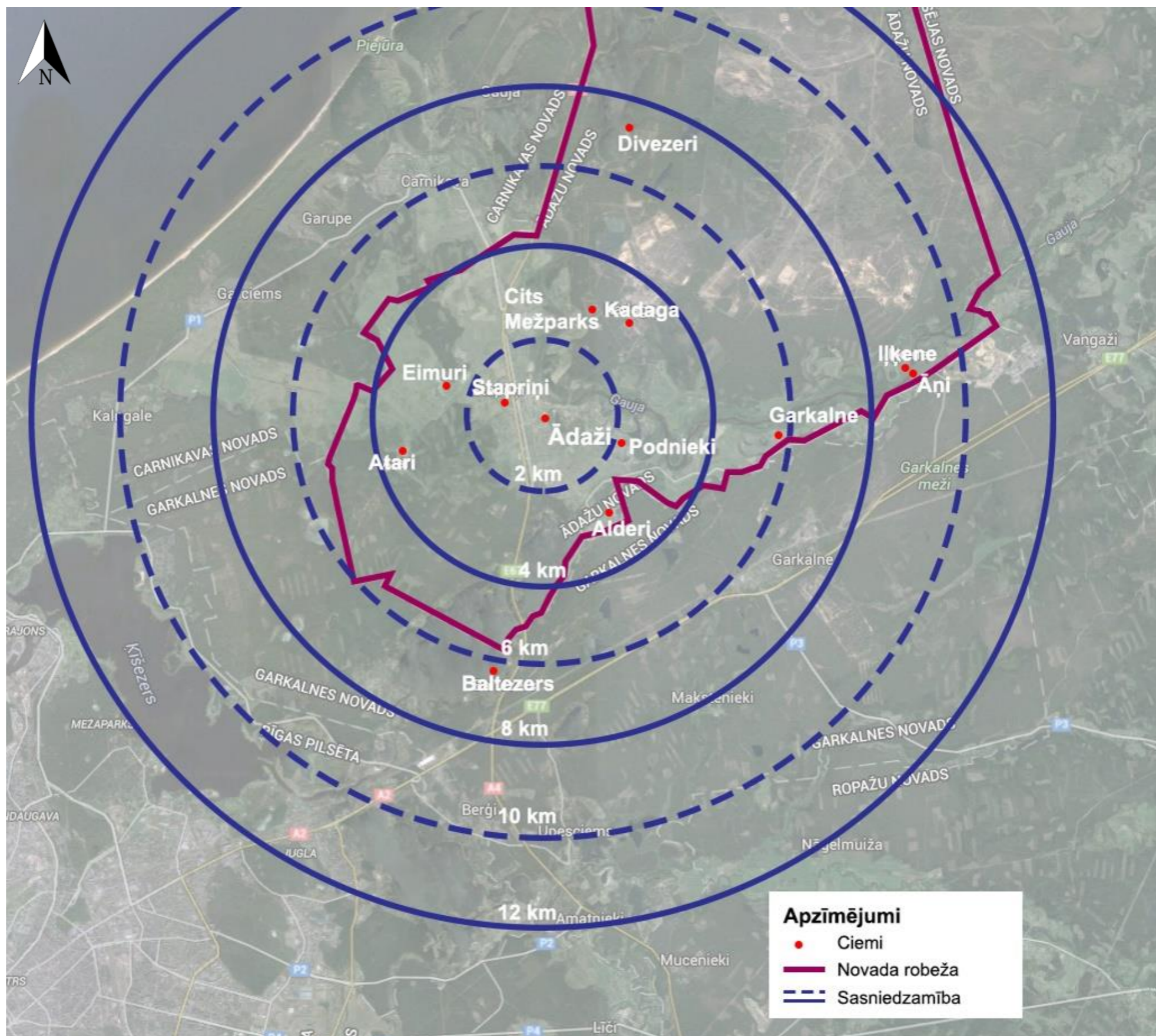
# 4. ESOŠĀ SITUĀCIJA

## 4.1. SASNIEDZAMĪBA

Sekmīgai un visaptverošai velosatiksmes attīstībai viens no būtiskākajiem nosacījumiem ir sasniedzamība jeb iedzīvotāju izvietojuma un galamērķu savstarpējais attālums. Tradicionāli par ērtu attālumu, kas riteņbraucējam veicams vienā braucienā bez īpašas fiziskās sagatavotības vai piepūles tiek uzskatīta 8 km distance. No Ādažu centra 8 km rādiusā ietilpst Ādažu novada ciemi - Atari, Stapriņi, Eimuri, Baltezers, Kadaga, Cits Mežparks, Garkalne, Divezeri; Carnikavas novada ciemi – Carnikava, Gauja, Siguļi, Garupe, Garciems. Tālākie ciemi Ādažu novadā ir 10 km sasniedzamībā – Ilķene un Āņi.

Lielākā daļa Ādažu ciema daudzstāvu dzīvojamie nami, sabiedriskās iestādes un publiskās vietas ir sasniedzamības 2 km rādiusā, kas ir viegli veicams attālums ikdienas velobraukšanai. Tas liecina par augstu riteņbraukšanas potenciālu.

Ņemot vērā, ka velobraukšanas distances lielākas par 5 km samazina velobraukšanas pievilcīgumu, garos velomaršrutos jaunas infrastruktūras attīstībā jāpievērš uzmanība velobraukšanas ātruma palielināšanas iespējām.



Sasniedzamība, attālumi līdz Ādažu centram



# 4. ESOŠĀ SITUĀCIJA

## 4.2. ESOŠĀS VELOINFRASTRUKTŪRAS KLASIFIKĀCIJA

Kā šķērslis sekmīgai veloinfrastruktūras ieviešanai publiskajā un profesionālajā diskusijā bieži tiek minēts telpas trūkums esošajā apbūves struktūrā. Veicot esošo un plānoto velo maršrutu inventarizāciju (skat. 1.pielikums), tika izstrādāta velo ceļu tipoloģija. Veloceliņu izvietojumu attiecībā pret apbūves struktūru var iedalīt 4 kategorijās :

1. Ādažu ciema centrālā ārtelpa;
2. Daudzstāvu dzīvojamo namu apbūve;
3. Savrupnamu apbūve;
4. Zaļās teritorijas un ūdensmalas.

Lai arī katram veloceliņam, izvērtējot iespēju ierīkot veloinfrastruktūru, jāveic detalizēta izpēte, turpmākā analīze ilustrē dažus ārtelpas dizaina principus, kas dod iespēju atrast telpu jaunai veloinfrastruktūrai esošajā apbūvē.

### 4.2.1. ĀDAŽU CIEMA CENTRĀLĀ ĀRTELPA

Ielas telpas analīze veikta 27. aprīļa pēcpusdienā, kad laika apstākļi ir patīkami un iedzīvotāji izvēlas doties pastaigā, kā rezultātā ceļa noslogojums ir viens no lielākajiem dienas gaitā.



1. attēls. Apvienotais gājēju un veloceļš Gaujas ielā



2. attēls. Gājēju ceļš Gaujas ielā

1. attēlā vērojama liela satiksmes intensitāte uz apvienotā gājēju un velosipēdistu ceļa. Starp brauktuvi un gājēju un velosipēdistu ceļu ir plata zaļā sadalošā josla. Intensitāte uz gājēju ceļa otrā pusē brauktuvei (skatīt 2. attēlu) ir ievērojami mazāka. To izskaidro otrās ietves novietojums, kas šajā posmā ir krietni zemāks par brauktuvi un ietves platums paredz gājēju divvirziena kustību, bet ne velotransporta kustību vai ērtu māmiņu ar bērnu ratiņiem pārvietošanos. Piekluve pie tās no otras ietves ir nodrošināta ar gājēju pāreju no krustojuma ar Attekas ielu un ar gājēju pāreju pie domes ēkas. Iedzīvotāji pavasarīgām pastaigām labāk izvēlas platākas un saulainākas ietves.

Posmā no Rīgas gatves līdz Attekas ielai abās brauktuves pusēs ietve nav pilnvērtīgi izmantojama, tās seguma nevienmērības dēļ. Vietām ietvi sedz betona plāksnes, kuras ir morāli novecojušas un nav estētiski pievilcīgas. Posmā no Slimnīcas pieturas līdz Attekas ielai un Slimnīcas pieturas segumi nav uzskatāmi par pilnvērtīgi lietojamiem. Vietām betona plāksnes ir sadrupušas vai to vispār nav, kā rezultātā ceļš regulāri ir dubļains un neizejams.



Esošais velosipēdistu un gājēju celiņš Rīgas gatvē



# 4. ESOŠĀ SITUĀCIJA

## 4.2.2. DAUDZSTĀVU DZĪVOJAMO NAMU APBŪVE

Ādažu novadā daudzstāvu dzīvojamo namu apbūve galvenokārt ir izvietota Ādažos Pirmās ielas rajonā un Podniekos, kā arī Kadagā. Šajās ielās starp brauktuvi un ēkām vairumā gadījumu ierīkotas zaļās zonas vai augu stādījumi.



### Pirmā iela

Pirmās iela gājēju celiņš no brauktuves tiek atdalīts ar apstādījumu joslu vai nomali. Posmā no Rīgas gatves līdz Gaujas ielai ietves segumu veido bruģis 1.20 – 1.50 m platumā. Ietve izvietota abās brauktuves pusēs un no brauktuves tiek atdalīta ar zaļo zonu vai apstādījumu zonu. No krustojuma ar Gaujas ielu līdz bērnu dārzam ietves segumā pamatā

lietots asfaltbetons, ietve arī ir izvietota abās brauktuves pusēs, kā arī pamatā atdalīta ar zaļo zonu, nomali vai apstādījumu zonu. Pārsvārā šīs zonas no brauktuves un ietves nav nodalītas ar bortakmeni, tāpēc vērojami izbradājumi vai zeme iznēsājas uz ietves un brauktuves. Pēc krustojuma ar Ziedu ielu ietves platums būtiski sašaurinās un ietve atrodas tikai vienā ceļa pusē, tā ir aptuveni 80 cm plata un to klāj asfaltbetons. Tā kā no bērnu dārza Pirmā iela ir dzīvojamās zonas statusā, tad pie esošās situācijas tā ir labvēlīga riteņbraucējiem, kur dzīvojamās zonas statuss tiem nodrošina prioritāti attiecībā pret autotransportu.



### Kadaga

Kadagas ciemā ir izveidots apvienots gājēju un velosipēdistu celiņš no iebraukšanas Kadagā no Ādažu puses līdz sabiedriskā transporta galapunktam. Celiņš no brauktuves ir atdalīts ar zaļo zonu, kura no celiņa ir atdalīta ar bortakmeni.



### Krastupes iela

Podnieku daudzstāvu namu kvartāls pie esošās situācijas velobraucējiem un gājējiem ir labvēlīgs, kur arī ir noteikts dzīvojamās zonas statuss, kas

nodrošina prioritāti attiecībā pret autotransportu, taču atsevišķi marķētu veloceļu nav. Pie Podnieku teritorijas pievedošajai ielai ir noteikts ātruma ierobežojums 30 km/h un atsevišķi nodalīta gājēju ietve, kas mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem rada drošus pārvietošanās apstākļus.

## 4.2.3. SAVRUPNAMU APBŪVE



### Ķiršu iela

Lai radītu labvēlīgus apstākļus riteņbraucējiem, ne vienmēr nepieciešama specializēta infrastruktūra. Galvenais riteņbraucēju drošības drauds rodas no autotransporta nepareizi izvēlēta ātruma. Esošajā situācijā savrupnamu apbūvē nav marķēti vai atsevišķi ierīkoti veloceļi, kā arī esošā ielas telpa lielākoties ir šaura. Tāpēc savrupnamu apbūves ielas

ārpus maģistrāliem ceļiem organizējamās pēc dzīvojamās zonas principa ar pazeminātu autotransporta ātrumu, kas ne tikai veicina riteņbraucēju drošību, bet arī uzlabo dzīvojamās vides kvalitāti. Tādejādi atsevišķi nodalīta telpa riteņbraucējiem nav nepieciešama un tie var saplūst ar kopējo satiksmi.

## 4.2.4. ZAĻĀS TERITORIJAS UN ŪDENSMALAS



### Inču ielas dabiskās teritorijas

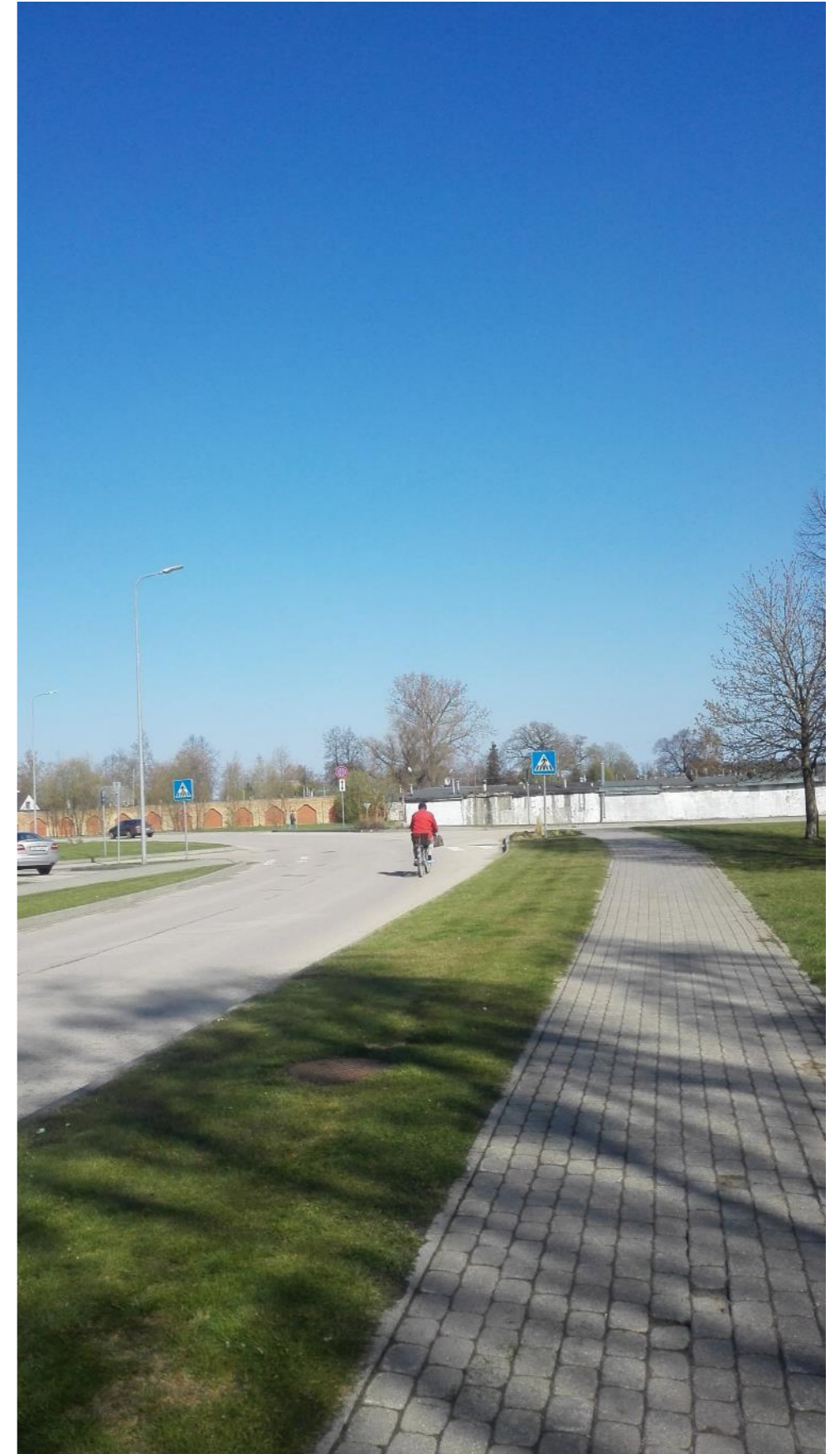
Ņemot vērā, ka liela daļa velobraucēju tiek veikta rekreatīviem nolūkiem – atpūtai un sportam, veloinfrastruktūras jāattīsta zaļajās un

ūdensmalu teritorijās. Kā patīkams galamērķis no Ādažiem ir Carnikavas jūrmala aptuveni 9 km attālumā, kas ir sasniedzams divu veidu maršrutos – pa automaģistrāli dodoties uz Carnikavu, vai caur Stapriņu, Eimuru un Laveru ciemiem caur mežu un pļavu teritorijām. Ādažu ciema teritorijā patīkams atpūtas maršruts būtu veidojams Vējupes tuvumā un savrupnamu teritorijā blakus Vējupei. Esošajā situācijā gan nav atsevišķas veloinfrastruktūras vai marķēti veloceļi. Daudzos rekreatīvajos maršrutos ir grants ceļa iesegums un ceļa platums paredz divvirziena autotransporta kustību, kas nerada drošas pārvietošanās iespējas mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.



## 4. SECINĀJUMI

1. Esošā veloinfrastruktūra uz ietvēm nenodrošina pietiekamu gājēju un riteņbraucēju savstarpējo nodalījuma pakāpi.
2. Esošās veloinfrastruktūras maršruti un trajektorijas ne vienmēr nodrošina riteņbraucējiem ērtu un ātru pārvietošanos.
3. Ādažu ciema centrālās ārtelpas daļa Gaujas ielā nav pilnvērtīgi izmantota. Izvērtējot telpas faktisko izmantošanu, realizējot ielas pārbūves darbus ir iespējams rast telpu veloinfrastruktūrai visas ielas garumā.
4. Daudzstāvu apbūves teritorijās lielākoties ir sakoptas un ir atrisinātas gājēju infrastruktūras jautājums, taču nepilnvērtīgi nodrošināta velosipēdistu kustība kā rezultātā velobraucējam bieži jāizvēlas, vai braukt pa ietvi vai brauktuvi.
5. Savrupnamu teritorijas vairāk koncentrējas attālākās Ādažu ciema daļās un novada ciemos. Tās ir sakoptas un nodrošina patīkamus skatus. Ceļa segumi ir grants segumi vai asfaltbetona segumi, ceļa platums paredz autoplūsmas divvirziena kustību un lielākoties to ierobežo nomales, kuras tad biežāk izmanto gājēji un velosipēdisti. Aktīvāk izmantotajās teritorijās trūkst atdalītas gājēju ietves no brauktuves. Dzīvojamo māju teritorijās pietrūkst apzīmējumu — dzīvojamā zona, kur priekšroka būtu gājējiem un velosipēdistiem attiecībā pret autotransportu.
6. Ādažu novads ir kompakts un sasniedzams ar līdzenu reljefu, kas ir pozitīvi priekšnosacījumi sekmīgai velotransporta attīstībai.



Velosipēdisti uz Pirmās ielas



# 5. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS VEIDOŠANAS PRINCIPI

## 5.1. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRA

Kvalitatīva infrastruktūra ir galvenais nosacījums velosatiksmes attīstībai. Velosatiksmes pieaugums seko līdzī veloinfrastruktūras attīstībai un satiksmes drošības uzlabošanai.

### KVALITATĪVA INFRASTRUKTŪRA NODROŠINA:

**DROŠĪBU** – iespējami maz konflikta punkti ar automašīnu kustību. Kā rādītājs kalpo ceļa satiksmes negadījumu skaits;

**ĀTRUMU** – lai būtu motivācija izvēlēties velosipēdu kā alternatīvu automašīnai vai kādam citam motorizētajam transportam. Rādītājs – ceļā pavadītais laiks ar velosipēdu pret pavadīto laiku ar motorizēto transportu.

**ĒRTĪBU** – kvalitatīva veloinfrastruktūra, ērti lietojama, labs ceļa segums, kas nesagādā grūtības pārvietoties. Maršruta ietvaros nav pārvietošanās grūtību sagādājoši šķēršļi. Maršruts viegli saprotams gan uz kartes, gan dabā. Kā arī dabā nolasāmas norādes un informācijas zīmes. Izveidotas velo novietnes galamērķos.



Plānotais atsevišķi nodalīts velosipēdistu celiņš Gaujas ielā



# 5. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS VEIDOŠANAS PRINCIPI

## 5.2. VELOSATIKSMES PLĀNOŠANA UN VADĪBA

Velosatiksmes plānošana ir daļa no ielas plānošanas sistēmas, kurā veloinfrastruktūru jāskata kopā ar ielas telpisko struktūru, mobilitātes sistēmu, esošajiem un plānotajiem transporta attīstības virzieniem. Iela ir publiskās ārtelpas būtiska sastāvdaļa, kurā saskaras visu iedzīvotāju intereses. Savukārt publiskā telpa pēc definīcijas ir sabiedrības galvenā pastāvēšanas un mijiedarbības platforma.

Latvijā tradicionāli ceļu projektēšanas un būvniecības nozarē ir izveidojusies personīgajam autotransportam draudzīga sistēma. Pieaugot autotransporta skaitam, tam paredzētā brauktuves daļa būtiski palielinājusies, samazinot gājēju un videi draudzīgo un mazāk degradējošo transportlīdzekļu izmantošanas platību. Rezultātā bieži vien ērtāk šķiet sasniegt galamērķi ar personīgo autotransportu, kas būtiski nesaskan ar dāņu arhitekta J. Gēla teoriju par drošu un ērtu dzīves vidi cilvēkam. Blīvi apbūvētās teritorijās grūti izveidot publiskās ārtelpas identitāti, lai sakombinētu visus priekšnosacījumus modernai un cilvēkam draudzīgai videi – mobilitāte (gājējiem, velobraucējiem, sabiedriskajam un auto transportam), arhitektūra, dizains, apstādījumu un labiekārtojuma elementi. Līdz šim teritorijas attīstības un transporta jautājumi nav skatīti pietiekami kompleksi.

Turpmākajā publiskās ārtelpas risinājumu izstrādē nepieciešams izveidot kompleksu pieeju satiksmes infrastruktūras objektu plānošanā un realizācijā paredzēt visus iepriekšminētos priekšnosacījumus.

Plānojot un projektējot ielu telpu un publisko ārtelpu novadā, ar visiem labiekārtojumu elementiem, nepieciešama sadarbība starp dažādiem nozares profesionāļiem – transporta plānotājiem, ceļu būves inženieriem, pilsētplānotājiem un ainavu arhitektiem, inženierkomunikāciju speciālistiem, būvinženieriem u.c. ar satiksmes nozari saistītiem speciālistiem. Būtiski plānošanas procesā iesaistīt arī ikdienas riteņbraucējus un nevalstisko organizāciju piederzi.

Ādažu novada veloinfrastruktūras koncepcijas izstrādē piesaistīta Ādažu velo biedrība un aktīvākie Ādažu novada velobraucēji, veiktas konsultācijas ar dažādu nozaru profesionāļiem. Darba gaitā apspriesti gan tehniskie risinājumi, gan veiktas pārrunas ar iesaistītajiem nozares profesionāļiem, gan komunicēts ar kaimiņu pašvaldībām.

Detalizētai novada satiksmes jautājumu risināšanai tehnisko projektu stadijā, nepieciešams piesaistīt ceļu nozares speciālistus, kas nodarbotos ar satiksmes un transporta plānošanu un projektu sagatavošanu realizācijai, satiksmes pārvaldību, komunikāciju ar iedzīvotājiem un uzņēmējiem.

## VELOSATIKSMES PLĀNOŠANAS UN VADĪBAS UZDEVUMU KOPSAVILKUMS

1. Nepieciešams papildus piesaistīt profesionālus satiksmes un transporta plānošanas speciālistus un inženierus, detalizētai novada satiksmes un transporta jautājumu risināšanai un satiksmes infrastruktūras projektu sagatavošanai.
2. Izveidojams informatīvais velo informācijas centrs, kas veicinātu veloceliņu un velomaršrutu popularizēšanu un iedzīvotāju informēšanu par aktīvu un rekreatīvu dzīves veidu Ādažu novadā.
3. Paredzēt budžeta programmu velosatiksmes koncepcijas realizācijai, sagatavot ikgadējo rīcības plānu ar nepieciešamo finansējumu.
4. Piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu velosatiksmes projektu realizācijai.
5. Veicināt Ādažu novada domes iestāžu un tās pakļautībā esošo struktūrvienību savstarpējo sadarbību, veicināt velotransporta izmantošanu, nodrošinot attiecīgu veloinfrastruktūru.
6. Veicināt iedzīvotāju interešu grupu iesaisti veloinfrastruktūras izveidē un attīstībā. Izstrādāt atbalsta mehānismus, kas ieinteresētu novada iedzīvotājus pilnveidot veloinfrastruktūru arī ārpus pašvaldības īpašumā esošiem objektiem.
7. Regulāri sadarboties ar Ādažu Velo biedrību un aktīvākajiem velobraucējiem, pārzināt sabiedriskās domas viedokli.



# 5. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS VEIDOŠANAS PRINCIPI

## 5.3. VELOSATIKSMES POPULARIZĒŠANA UN SABIEDRĪBAS IZGLĪTOŠANA

Ādažu novadā lielāko velobraucēju skaitu veido skolas vecuma bērni un jaunieši. Galvenokārt velotransportu izmanto, lai nokļūtu no mājvietas līdz Ādažu vidusskolai vai mūzikas un mākslas skolai. Kā otra biežāk sastopamā velobraucēju grupa ir citu ciemu iedzīvotāji, kuri velosipēdu izmanto, lai nokļūtu līdz tuvējam veikalam vai Ādažu centram. Retāk novērojami brīvdienas velomaršrutu izmantotāji.

Īpaša uzmanība riteņbraukšanas popularizēšanā būtu jāpievērš atsevišķām mērķgrupām, kuru vidū tradicionāli ikdienas riteņbraukšana nav izplatīta: vecākiem ar bērniem, lietišķiem darījuma cilvēkiem. Jāvelta uzmanība tradicionālu mītu un stereotipu likvidēšanai – svīšana, speciāla inventāra nepieciešamība, riteņbraukšana kā mazākturīgu iedzīvotāju transporta līdzeklis, riteņbraukšana ziemas apstākļos u.c. Būtiski informēt par visu satiksmes dalībnieku savstarpējo cieņu un drošu satiksmi.

Jāsniedz informācija un jāizglīto iedzīvotāji par riteņbraukšanas pozitīvajām iezīmēm – veselīgs un aktīvs dzīvesveids, ātrāks pārvietošanās veids, savstarpējā kultūra, saskarsme ar līdzcilvēkiem. Kā arī jāizglīto kopējā sabiedrība par ceļu satiksmes noteikumiem, novērojumi rāda, ka mazāk aizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki ir arī vismazāk informētie par ceļu satiksmes noteikumiem, saviem pienākumiem un tiesībām.

Sekmīgai veloinfrastruktūras plānošanai un izveidei nepieciešams sabiedrības atbalsts. Sabiedrības atbalsts iegūstams uzturot nepārtrauktu dialogu un gūstot atgriezenisko saiti. Tas ļauj ne tikai sekmīgāk ieviest pārmaiņas, kas skar daudzus sabiedrības locekļus, bet arī iegūt specifiskākas zināšanas par vietas un laika problemātiku. Dialoga un atgriezeniskās saites formu var iedalīt divās kategorijās – virtuālā un fiziskā vide.

**Atgriezeniskā saite – virtuālā vide.** Interneta vidē jābūt publiski pieejamai vienotai, apkopotai visai aktuālajai informācijai par esošajiem un plānotajiem veloceliņiem, maršrutiem, satiksmes izmaiņām, statistiku, apkalpes objektiem, novietnēm u.c. infrastruktūras objektiem. Interneta vietnes funkcija ir informēt sabiedrību par aktuālajiem projektiem, kā arī uzraudzīt esošo infrastruktūras situāciju un sabiedrisko domu. Šim nolūkam ir jāparedz sabiedrības līdzdalības iespēja. Jārada ērta iespēja ziņot pašvaldībai par jebkāda vada apgrūtinājumiem vai nepilnībām, šim nolūkam var kalpot pašvaldības mājas lapa vai sociālie tīkli.

**Atgriezeniskā saite – fiziskā vide.** Papildus virtuālajai videi jānodrošina dialogs un atgriezeniskā saite klātienē. Tas palīdz detalizētāk izprast vietas problemātiku un iesaistīto pušu nostāju apskatāmajā jautājumā – sarunāties ir vieglāk, nekā rakstīt formālas vēstules. Atrāšanās reālajā vidē, rūpīgi izvēlētā vietā, palielinās iespēju, ka iesaistīsies tā sabiedrības daļa, kurai citkārt līdzdalības pasākumi ir vienaldzīgi. Apskatāmo projektu autoru vai atbildīgo amatpersonu klātbūtne un personīgā attieksme pret situāciju stiprina sabiedrības uzticību.

### VELOSATIKSMES POPULARIZĒŠANAS UN IZGLĪTOŠANAS UZDEVUMU KOPSAVILKUMS:

1. Nepieciešama vienota pašvaldības komunikācijas stratēģija sadarbībā ar sabiedrisko attiecību speciālistiem par visu satiksmes dalībnieku savstarpējo cieņu un drošu satiksmi.
2. Sadarbība starp Ādažu novada domes Sporta daļu, sabiedrisko attiecību daļu, Ādažu velo biedrību komunikācijas un izglītošanas pasākumu organizēšanā.



ĀDAŽU NOVADA  
DOME



IEDZĪVOTĀJI



SPECIĀLISTI



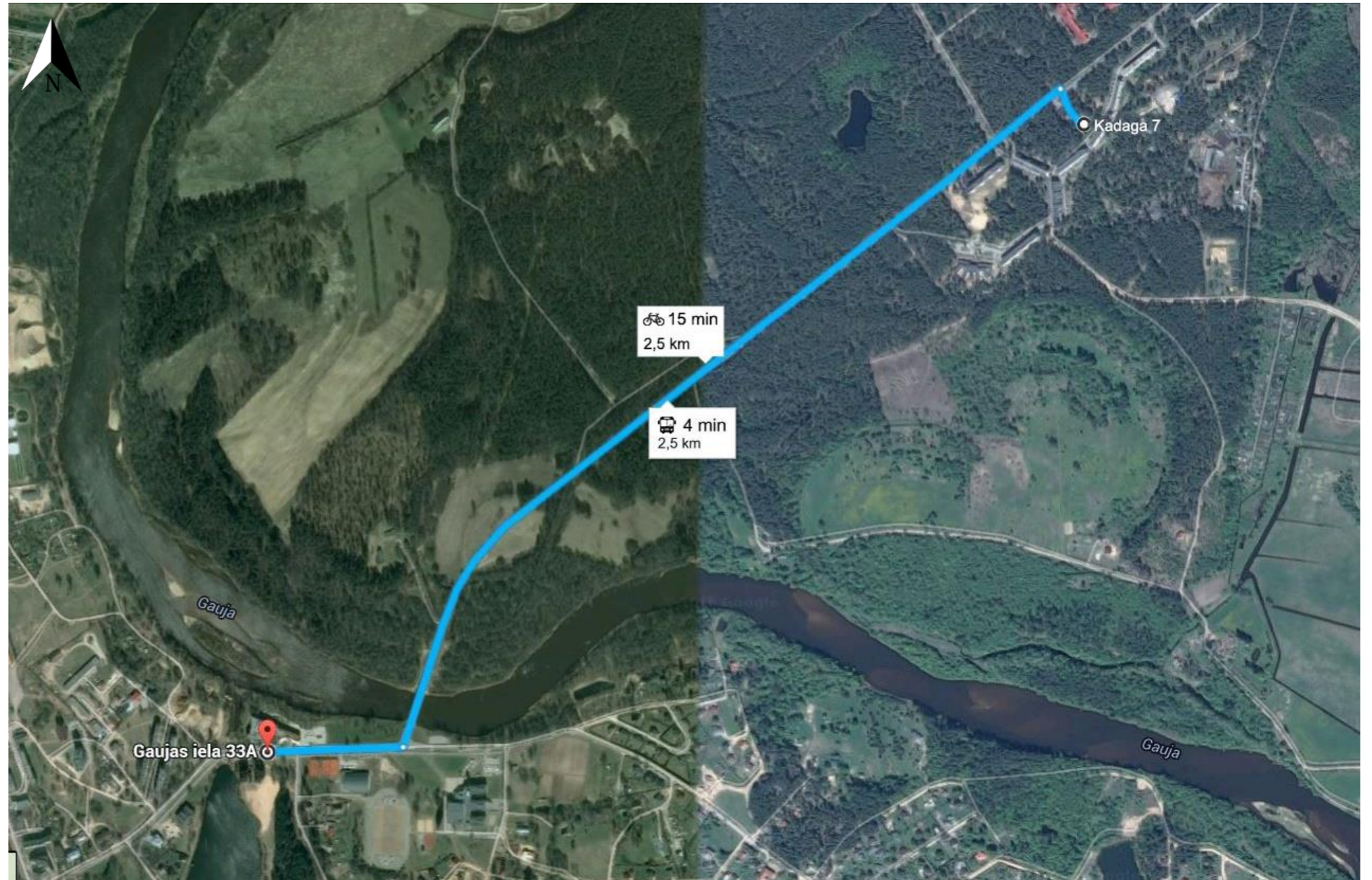
# 6. VELOSATIĶSMES ATTĪSTĪBAS VĪZIJA

## 6.1. SASNIEDZAMĪBA

Ādažu novadā mūsdienīga ekonomiskā, politiskā un kultūras centru funkcijas piedāvā Ādažu ciems. Šīs telpiskās dzīves formas konkurētspēju veicina pakalpojumu un resursu klāsts jeb izvēles iespējas, ko tā sniedz iedzīvotājiem attiecībā pret citām dzīves telpas formām. Savukārt izvēles iespēju pakāpe jeb pakalpojumu, zināšanu un resursu pieejamība ir vistiešākā veidā atkarīga no pilsētvides telpiskās struktūras un mobilitātes tajā.

Blīvāka pilsētvides struktūra nodrošina sasniedzamības daudzveidīgumu, ko piedāvā pilsētvide un mazāk laika jāpavada ceļā starp galamērķiem. Līdz ar to sasniedzamība ir viens no galvenajiem faktoriem, kas nosaka konkurētspēju un labklājības veidošanos, tā veicina, ekonomisko attīstību, sociālo labklājību un dzīvojamās vides kvalitāti.

Sasniedzamība aplūkojama no indivīda perspektīvas, nosakot dzīvojamās vides kvalitāti. Sasniedzamības nodrošināšanai primāri jāveido iespēja pārvietoties ar kājām un velotransportu, un sabiedrisko transportu, kas ir videi un veselībai draudzīgāki transporta līdzekļi. Ērta pilsēta cilvēkam pēc dāņu arhitekta J. Gēla domām ir tad, ja galamērķis ir sasniedzams ar kājām piecu minūšu laikā.



### Piemērs — maršruts no daudzdzīvokļu namiem Kadagā līdz Ādažu novada domei

Veicamais maršruts ir tikai 2,5 km garšs, taču ļoti svarīgs Kadagas iedzīvotājiem. Lai gan laika ziņā ērtāk šķiet izmantot sabiedrisko transportu vai personīgo automašīnu, ne visiem iedzīvotājiem ir pieejamas šādas iespējas—nav personīgais auto transports, sabiedriskais transports nekursē bieži un lai nokļūtu turp un atpakaļ par biļetēm kopsummā jāizdod Euro 1,10.

Maršrutu iedzīvotāji izmanto pārsvarā, lai nokļūtu līdz Ādažu centram, pārtikas veikaliem, slimnīcai, pludmalei un Ādažu vidusskolai.

Izmantojot velotransportu iedzīvotāji nodrošina sev fizisku aktivitāti un pozitīvas emocijas no dabas skatiem. Atkarība no sabiedriskā transporta vairs nav tik liela un būtiski var ietaupīt gan laiku, gan finansiālos līdzekļus.



# 6. VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBAS VĪZIJA

## 6.2. VELOTRANSPORTS KĀ DAĻA NO MOBILITĀTES SISTĒMAS

Ilgospējīgas mobilitātes principi paredz alternatīvu transporta sistēmu ieviešanu un reizē autotransporta ierobežošanu intensīvākajās teritorijās.

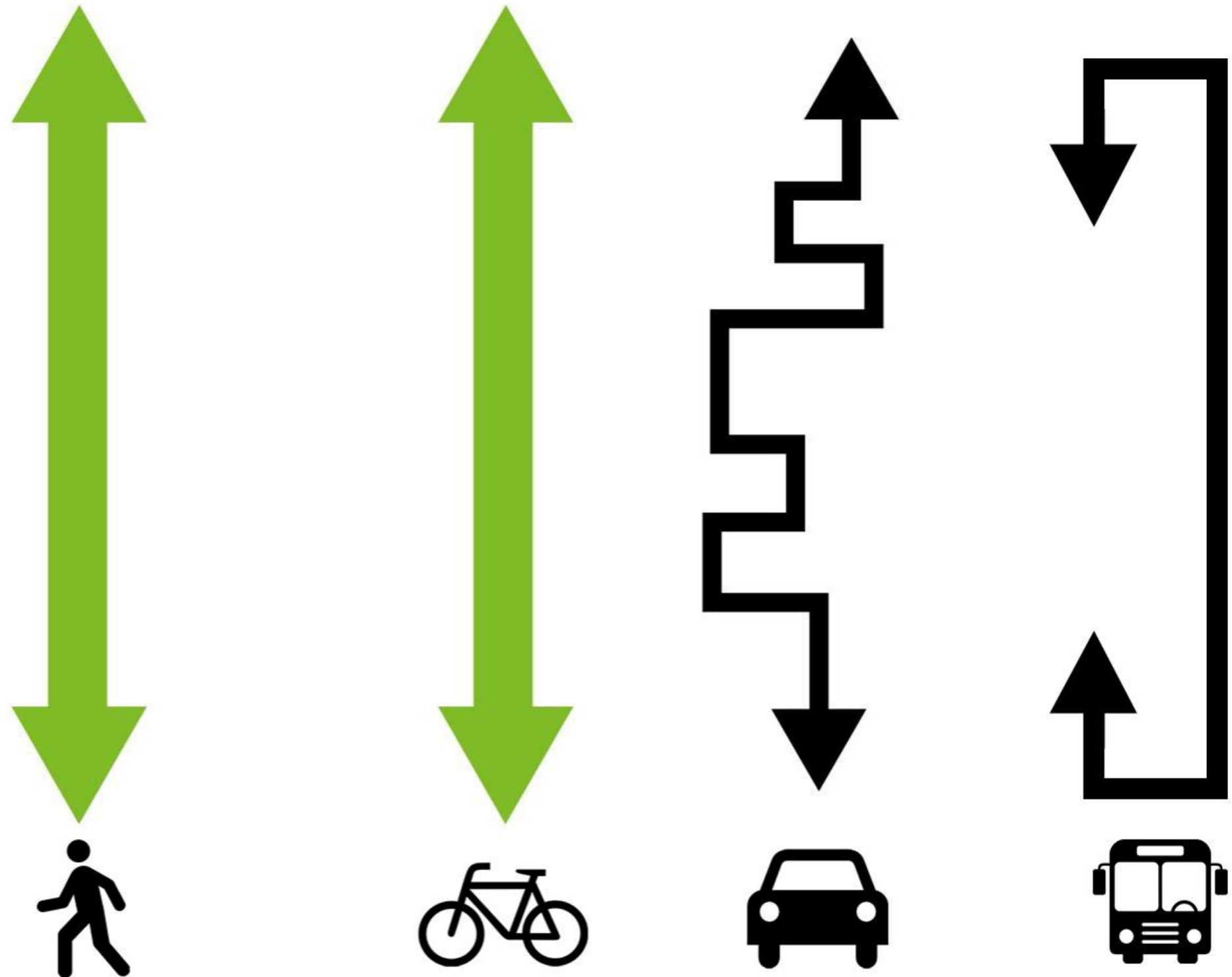
Alternatīvo transporta līdzekļu sistēma sevī ietver sabiedriskā transporta sistēmas pilnveidošanu, multifunkcionālu transporta mezglu izveidi, kas nodrošina pasažieriem ērtu un ātru transporta līdzekļu maiņu, auto stāvparku sistēmas izveidi, kā arī attīstītu velotransporta sistēmu.

Ilgospējīgas mobilitātes mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem ātrus, ērtus un viegli kombinējamus sasniedzamības instrumentus, priekšroku dodot mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem un transporta veidiem, kas atstāj vismazāko negatīvo ietekmi uz vidi.

Attīstīta velosatiksmē ir ekonomiski izdevīgs, pieejams un kopēju labumu nesošs instruments dzīvojamās vides kvalitātes uzlabošanai. Velotransports aizņem vismazāk vietas no visiem transporta līdzekļiem un palielinot tā īpatsvaru kopējā satiksmē, iegūstam vairāk vietas ielas telpā.

Vairāk vietas ielas telpā dod iespēju attīstīt sabiedrības stiprināšanos un nekustamā īpašuma vērtību uzlabojošus labiekārtojuma elementus. Savukārt vairāk cilvēku uz velosipēdiem nozīmē kustīgāku, veselīgāku sabiedrību un augstāku sociālās mijiedarbības pakāpi. Velobraucēji ir aktīvāki vietējās ekonomikas un kultūras patērētāji un palīdz stiprināt dzīves vides kvalitāti.

Ādažu novada velosatiksmes attīstības vīzija paredz novadā integrētu velosatiksmi mobilitātes veicināšanai, kas ilgtermiņā veicinās dzīvojamās vides kvalitāti, ekonomisko izaugsmi un sabiedrības labklājību.





# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

## 7.1. VELOINFRASTRUKTŪRAS GALVENIE ELEMENTI

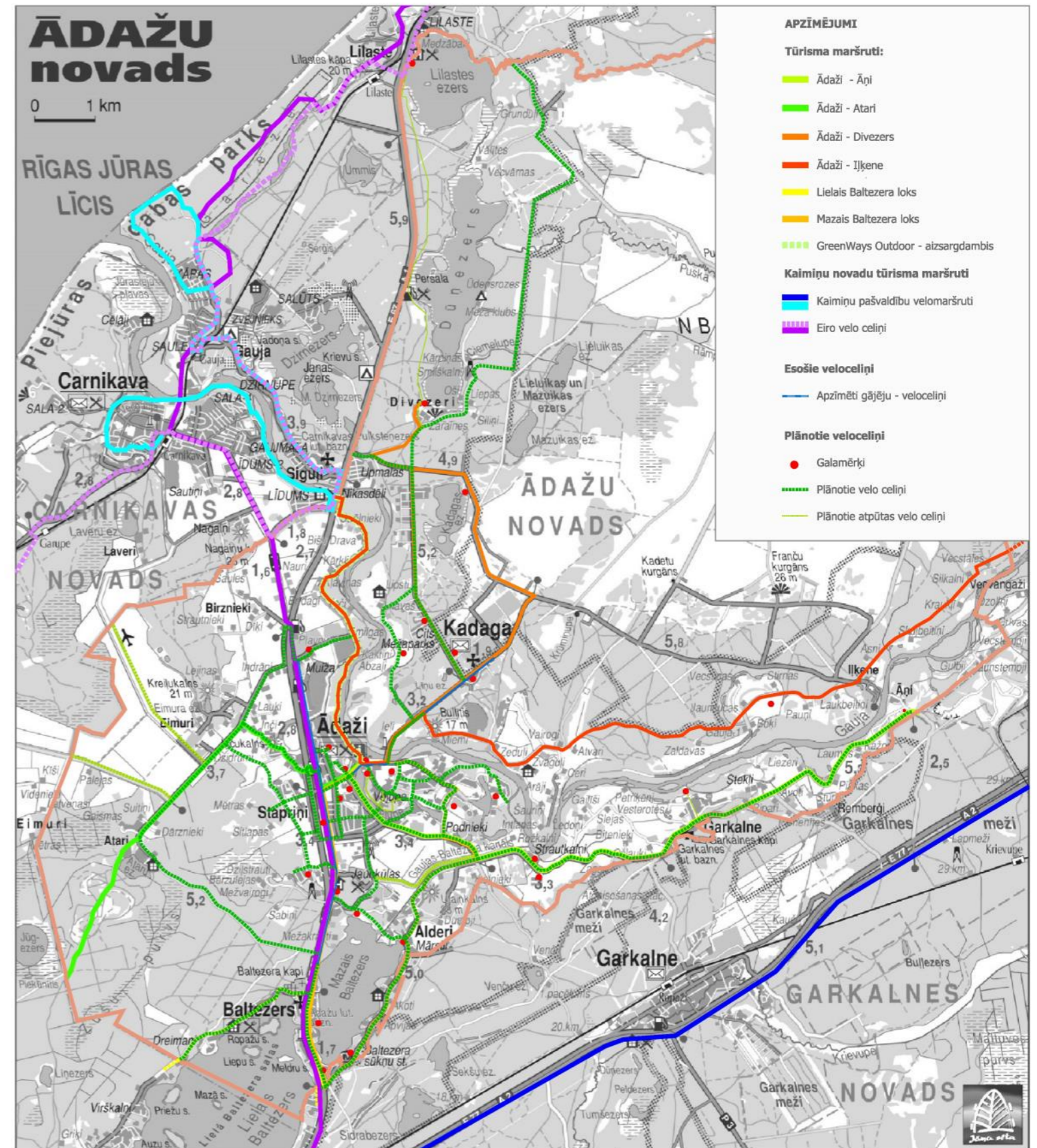
Veloinfrastruktūru veido trīs galvenie elementi:

- glabāšana dzīves vietā,
- ceļš,
- glabāšana galapunktā.

Plānojot pilsētas veloinfrastruktūru vienlīdz liela uzmanība jāpievērš visiem trim elementiem. Kā papildus elements minams ar veloapkopi saistīti infrastruktūras objekti – pašapkalpošanās remonta stendi.

## 7.2. VELOINFRASTRUKTŪRAS TĪKLA ATTĪSTĪBAS PRINCIPI

Analizējot velomaršrutu nepieciešamību Ādažu novadā, kā galvenais priekšnosacījums tika izvirzīts savienošais elements starp nozīmīgākajiem punktiem Ādažu novadā. Konceptijas galvenais mērķis ir nodrošināt novada ciemu savienošo saiti ar novada centru – Ādažiem, kā arī blakus ciemu savstarpējus savienojumus.



Plānotā veloinfrastruktūra



# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

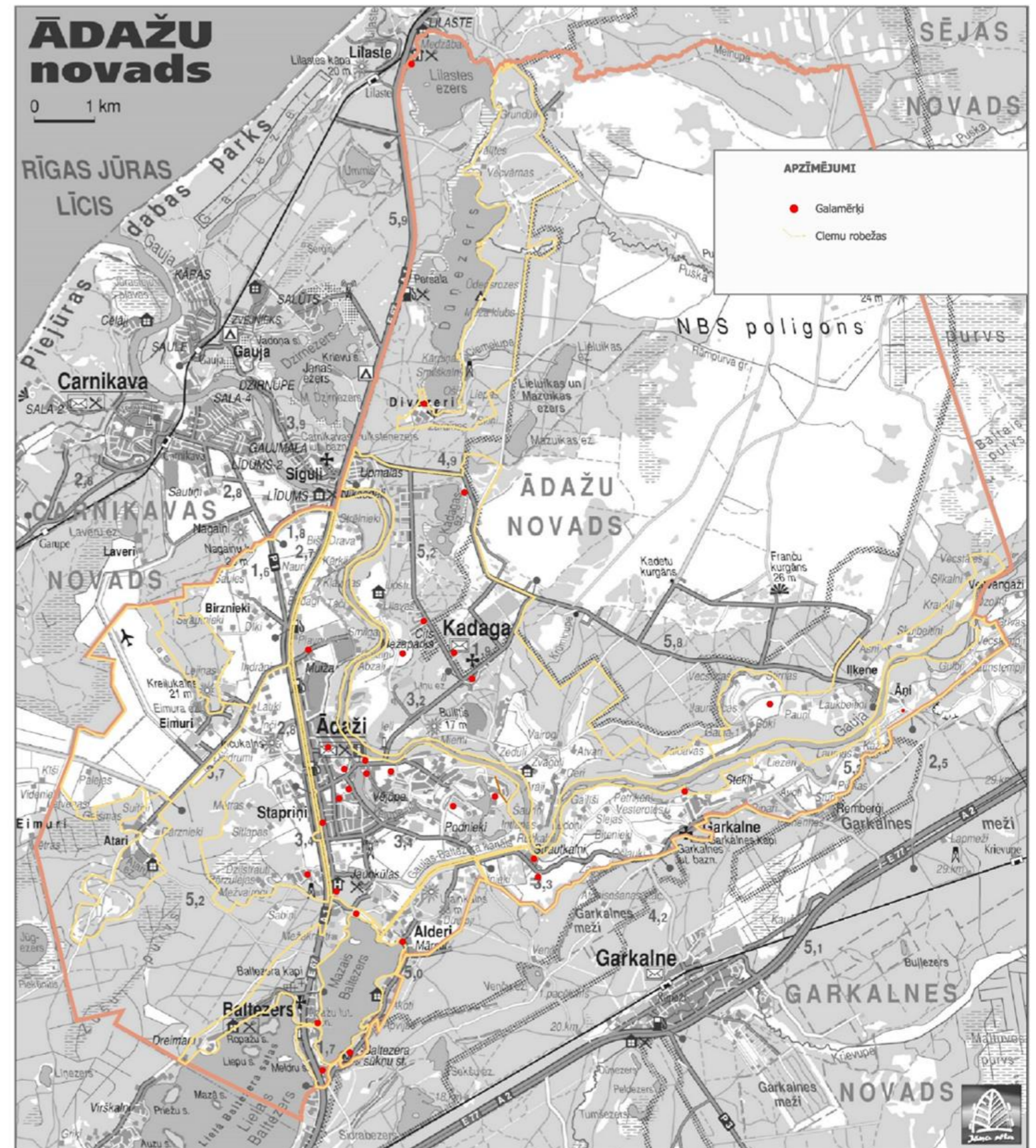
## 7.3. PRIORITĀRIE ATTĪSTĪBAS VIRZIENI

Principiālās shēmas ieviešana novada telpiskajā struktūrā iedalāma sekojošos soļos:

1. Esošās veloinfrastruktūras pilnveidošana;
2. Novada ciemu maģistrālie savienojumi ar novada centru – Ādažiem;
3. Novada ciemu savstarpējie savienojumi;
4. Rekreatīvie - sporta un atpūtas maršruti;
5. Novada savienojumi ar kaimiņu pašvaldībām.

Ņemot vērā uzstādījumu, ka velotransports skatāms kompleksi kā daļa no mobilitātes sistēmas, tad plānojot veloinfrastruktūru, galvenais uzstādījums ir savienot cilvēkiem nozīmīgus galamērķus, nevis teritoriālas vienības.

Par pamatu velosatiksmes attīstības virzieniem ņemtas vērā satiksmes plūsmas, pieprasījums pēc veloinfrastruktūras, kā arī dati par iedzīvotāju un galamērķu (sabiedriskās un izglītības funkcijas) izvietojumu un blīvumu.



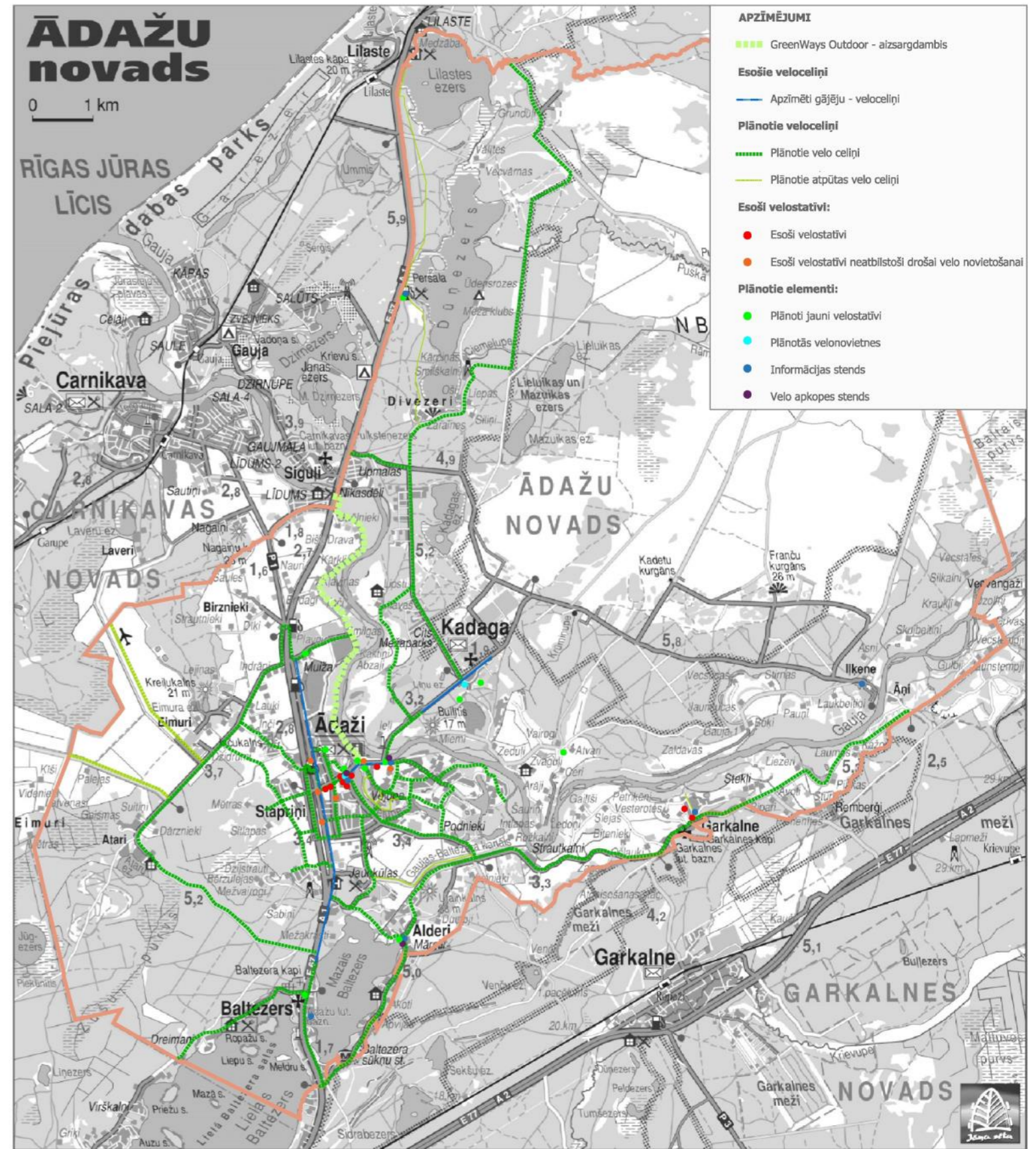
Galamērķi



# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

## 7.4. VELOINFRASTRUKTŪRA LIETIŠKAJAI VELOBRAUKŠANAI ĀDAŽU NOVADĀ

Koncepcija paredz izveidot velomaršrutu sistēmu lietišķai jeb ikdienas velobraukšanai. Izveidotais lietišķais veloceliņu tīkls nodrošina ērtas pārvietošanās iespējas no novada ciemiem līdz novada centram—Ādažiem. Kā arī savieno Ādažu ciema savrupnamu un daudzdzīvokļu namu teritorijas ar Ādažu centru un Ādažu vidusskolu.



Lietišķie velomaršruti



# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

## 7.5. VELOINFRASTRUKTŪRA REKREATĪVAI VELOBRAUKŠANAI ĀDAŽU NOVADĀ

Koncepcija paredz izveidot plašākus rekreatīvās jeb atpūtas velomaršrutus, nodrošinot savienjošus elementus Ādažu novadam ar Saulkrastu un Carnikavas novadiem:

### Ādažu novada iespējamie savienojumi ar Saulkrastu novadu:

Ādaži—Lilaste

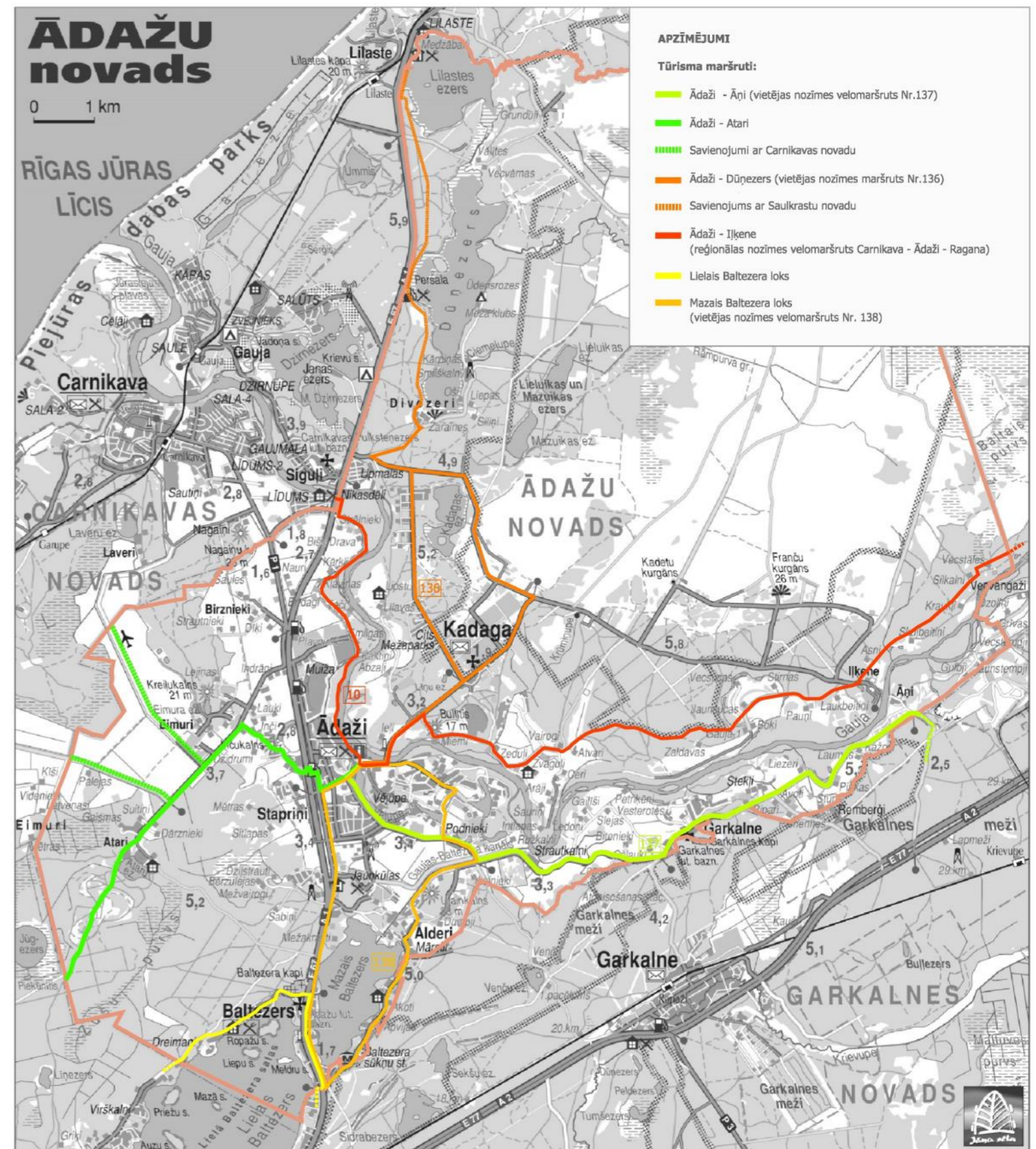
### Ādažu novada iespējamie savienojumi ar Carnikavas novadu:

Ādaži—Sigulī

Ādaži—Laveri

Ādaži—Garciems

Dodoties maršrutā Ādaži—Divezers koncepcija paredz šī maršruta pagarinājumu līdz Lilastei, Saulkrastu novadā. Ērts šāda veida savienojums būtu arī tiem iedzīvotājiem, kuri vēlētos nokļūt līdz Lilastes vilciena stacijai, lai dotos uz Rīgu vai Saulkrastiem. Taču dodoties maršrutā Ādaži—Atari ir iespēja doties pa Laveru ceļu uz lidlauku un tālāk uz Laveru ciemu Carnikavas novadā, kā arī turpinot ceļu, nokļūt līdz Carnikavai un Carnikavas vilciena stacijai. Pa Garciera ceļu nodrošināt savienojumu līdz Garcieram, Carnikavas novadā.



Rekreatīvie velomaršruti



# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

## 7.6. VELOSIPĒDU NOVIETOŠANA

Būtisks šķērslis velotransporta ikdienas izmantošanai ir atbilstošu velosipēda glabāšanas apstākļu trūkums. Īpaši aktuāli tas ir daudzdzīvokļu namu iedzīvotājiem, kuriem ne vienmēr pieejami droši pagalmi vai telpas velosipēdu glabāšanai. Velosipēda nešana uz augstākiem stāviem un glabāšana nelielos dzīvokļos ir apgrūtināta. Sekmīgai velotransporta attīstībai ir sistemātiski jānodrošina esošie un plānotie daudzdzīvokļu mājokļi ar velonovietnēm.

Bez velosipēda novietošanas mājoklī ir jāparedz tā novietošana galamērķī. Kā galamērķi saprotot publiski pieejamās vietas un sabiedriskās ēkas, tādejādi ir iespējams paredzēt vajadzīgākās vietas un iespējas statīvus un novietnes uzturēt.

### NOSAĪJUMI KVALITATĪVAI VELONOVIENTNEI MĀJOKLĪ:

Velonovietnes mājoklī tiek paredzētas ilglaicīgai velosipēda novietošanai, kas pārsniedz diennakti. Tā ir slēdzama uzglabāšanas vieta tikai velotransportam.

**Drošība** – vēlamais risinājums ir individuālas slēdzamas kabīnes pēc individuālā autotransporta garāžas principa vai jānodrošina slēdzamas telpas.

**Nokrišņi** – velosipēdiem jābūt pasargātiem no atmosfēras nokrišņiem.

**Ērtums** – velonovietnei pēc iespējas jābūt ielas līmenī, lai izvairītos no velosipēda nešanas pa kāpnēm. Kā arī tās jāparedz pēc iespējas tuvāk mājas ieejas durvīm.

Ja esošajos daudzdzīvokļu mājokļos nav iespējams iegūt atsevišķu slēdzamu telpu velonovietnei, tad jāizbūvē tam speciāli paredzēta būve:

1. Slēdzama būve ēkas pagalmā, ja pagalmi ir vaļējs;
2. Neslēdzama būve, ja pagalmi ir slēdzams;
3. Ja pagalmā nevar izvietot velo novietni, slēdzama būve ielas telpā.



Rekomendējamas slēdzamas velonovietnes ilglaicīgai velotransporta novietošanai

### IEVIEŠANAS INSTRUMENTI

Iestrādāt būvniecības darba uzdevumos prasības, kas paredzētu obligātu velonovietņu izbūvi atbilstoši augstāk minētajām prasībām daudzdzīvokļu māju jaunbūvju un pārbūvju projektos, kā arī sabiedrībai nozīmīgu ēku projektos.

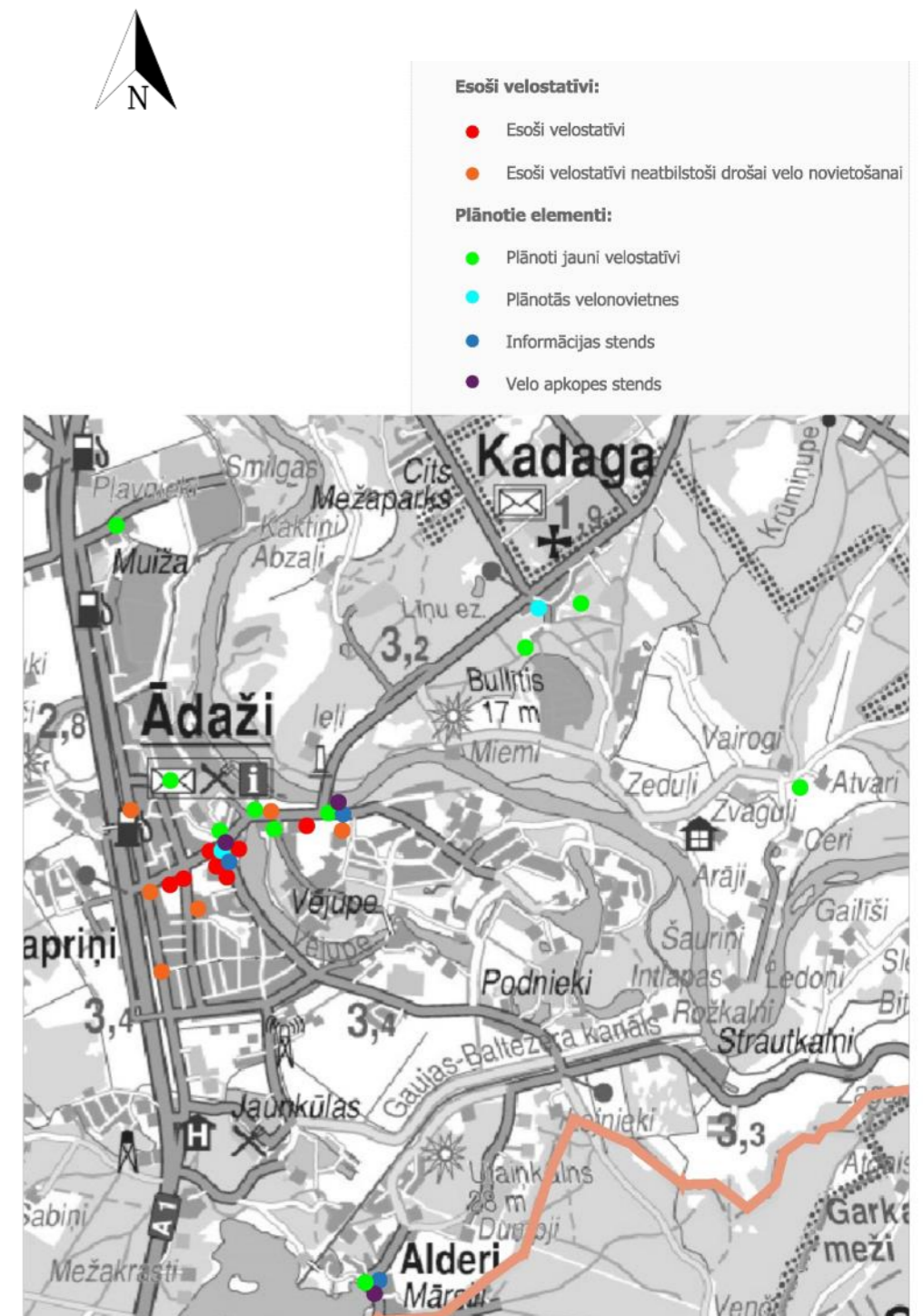
Pārbūvju projektos, kur objektīvu iemeslu dēļ nav iespējams izbūvēt velonovietnes, paredzēt iespēju privātiem attīstītājiem izbūvēt velonovietnes ielas telpā, neprasot par to zemes nomas maksu. Velonovietnes ielas telpā, ja gājēju ietves nav pietiekoši platas, izbūvējamas uz autostāvvietu rēķina.

### VELOSTATĪVI GALAMĒRĶĪ ĪSLAICĪGAI VELOSIPĒDU NOVIETOŠANAI

Publiski pieejamās vietās un pie sabiedriskajām ēkām jāparedz izvietot velostatīvus ērtai un drošai velosipēda novietošanai. Velostatīvi publiskās vietās tiek paredzēti īslaicīgai velosipēda novietošanai, kas nepārsniedz diennakti. Tās nav slēdzamas vai apsargājamas būves.



Ieteicamais risinājums velostatīviem



Velostatīvu un velonovietņu izvietojums Ādažos



# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

## 7.7. VELOSATIKSMES SAVIENOŠANA AR NOVADA SABIEDRISKO TRANSPORTU

Velotransporta savienojumu ar sabiedrisko transportu var iedalīt divās kategorijās:

1. Iespēja ērti kombinēt velotransportu ar citiem pārvietošanās veidiem.
2. Velosipēdu pārvadāšana sabiedriskajā transportā.

### VELONOVĪTNES SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MEZGLOS

Svarīgākie un intensīvāk lietotie transporta mezgli jāapriko ar drošām un segtām velonovietnēm. Tas ļaus ievērojami veicināt to iedzīvotāju skaita palielināšanos, kuri vēlas izmantot iespēju kombinēt velotransportu ar sabiedrisko transportu. Šādu velonovietņu ieviešana veicinās iedzīvotāju vēlmi izmantot velotransportu un sabiedrisko transportu. Ādažu novadā tie jāparedz pie sabiedriskā transporta biežāk lietotajām pieturām.

### VELOPĀRVADĀŠANA SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

Šobrīd SIA „Ekspress Ādaži” sabiedriskajā transportā ievērojot kārtības noteikumus ir atļauts velosipēdu pārvadāšana bez maksas. Šis pakalpojums no riteņbraucēju viedokļa ir ļoti atbalstāms, jo dod iespēju neparedzētos gadījumos izmantot sabiedrisko transportu. Tiesa gan esošie autobusi neparedz ērtas iespējas pārvadāt velosipēdus un autobusus atvēlētā vieta invalīdu ratiņiem, bērnu ratiņiem vai velosipēdiem ir nepietiekama vairāku augstāk minēto elementu pārvadāšanai vienlaicīgi.



Velostāvparks



Velosipēda pārvadāšana ar sabiedrisko transportu

## 7.8. VELO APKOPES STENDS

Koncepcijā paredzētas vietas velo apkopju stendu (veloremonta stendu) izvietojšanai. Šādu stendu mērķis ir nodrošināt velobraucējiem iespējas bez maksas jebkurā diennakts laikā salabot savu velosipēdu vai uzpumpēt riepas.

Veloremonta stends nodrošināts ar izvelkamām trosēm, kurām pievienotas atslēgas—universālā atslēga, biežāk lietotie skrūvgriežņi, seškantes un divu izmēru roratslēgas, kā arī lāpstīņa riepu montāžai. Savukārt blakus remonta stendam novietots velopumpis ar universālu galviņu—gan resnajam, gan šaurajam ventilim. Tajā iestrādāts industriāls cilindrs, kas darbināms ar roku spēku, lai stends nebūtu atkarīgs no elektrības.

Koncepcija paredz velo apkopes stendus izvietot Ādažos, Līgo laukumā, stāvvietā pie Kadagas tilta un Alderu pludmalē. Izvēlētas vietas apkopes stendu izvietojšanai ir pietiekami ērtās vietās velobraucējam.



Velo apkopes stends



Remontstends un pumpis

## 7.9. INFORMĀCIJAS STENDI

Informācijas stendu izvietojums aplūkojams pielikumā “Velostatīvi un novietnes”. Izvēlētas vietas informācijas stendu izvietojšanai ir ērtas velobraucējiem. Tajā pieejamā informācija saturēs kartes ar specifisku lokālu informāciju (piemēram, par teritorijā sastopamajiem apskates objektiem, augu un dzīvnieku sugām, tradicionālo nodarbošanos, kā arī īsu ieskatu par blakus esošajiem maršrutiem un iespējām, ko sniedz tie). Liela uzmanība piešķirama tieši laba mēroga vietējās apkārtnes kartei, papildinātai ar informāciju par pieredzamo maršruta tuvumā. Visa maršruta pārskata kartes var būt tikai shematiskā veidā un noteikti aizņemt mazāku laukuma daļu.

Statiska informācija veido arī maršruta dizainu un liecina par maršruta apsaimniekošanu. Stends būs vieta, kur piestāt arī atpūsties, tāpēc tam blakus būtu izvietojami velostatīvi un soliņi vai pat piknika vietas. Kā arī kopā ar informācijas stendiem vēlams uzstādīt arī velo apkopes stendus.



Informācijas stenda piemērs



# 7. VELOSATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS KONCEPCIJA 2016.—2020. GADAM

## 7.10. VELOINFRASTRUKTŪRAS TIPOLOĢIJA

Katram veloinfrastruktūras tīkla posmam pielietojams atbilstošs ielas profila risinājums, kas nosaka velotransporta attiecības ar pārējiem satiksmes dalībniekiem. Kā galvenais izejas lielums satiksmes iekārtojuma pielietošanai tiek pieņemts autosatiksmes ātrums un velomaršruta nozīme.

Autosatiksmes ātrums ir noteicošais faktors kopējās satiksmes drošībai. Ceļu satiksmes negadījumu skaits ar letāliem iznākumiem ir tieši proporcionāls autosatiksmes ātrumam – jo lēnāka satiksme, jo drošāka tā ir. Intensīva, bet lēna satiksme ir drošāka riteņbraucējam, nekā mazāk intensīva, bet ātra. Tāpēc sekmīga veloinfrastruktūras ieviešana ir cieši saistīta ar pieļaujamā auto satiksmes ātruma samazināšanu, īpaši intensīvāk izmantojamajās teritorijās.

Zemāks autosatiksmes ātrums ne vienmēr nozīmē lēnāku satiksmi. Ātruma samazināšana jāskata kontekstā ar krustojumu caurlaidību. Paaugstināts autosatiksmes ātrums sevi neattaisno no kopējās caurplūdes viedokļa.

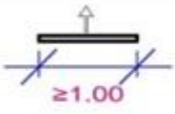
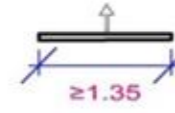
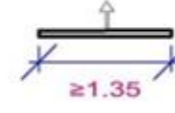
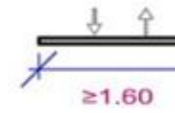
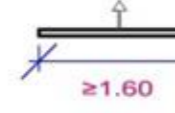
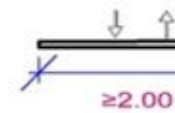
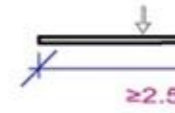
Veloinfrastruktūras ieviešana attiecībā pret autosatiksmes intensitāti jāskata tādā gadījumā, kad tas būtiski ietekmē ielas autosatiksmes caurlaidību, t.i., uz intensīvi noslogotām ielām tiek samazināts autojoslu skaits.

Turpmākie profilu tipveida risinājumi ir izstrādāti, kā vadlīnijas velosatiksmes tīkla attīstībai Ādažu novadā.



# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## DEFINĪCIJAS

	Shēmas	Statuss	Apzīmējums	Pielietojums	Piemērs
Rekomendējošā velojosla		Pa ielu pārvietoties drīkst gan autotransports, gan velotransports vienā virzienā. Priekšroka velotransportam.	Pārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves un velo piktogramma ar virziena norādi. Ātruma ierobežojums dzīvojamajās zonās.	Atsevišķos posmos, kad brauktuves platums nepieļauj velojoslu ierīkošanu. Vietējas nozīmes ielās pie zemas auto intensitātes.	Ķiršu iela
		Pa ceļu pārvietoties drīkst gan autotransports, gan velotransports vienā virzienā. Priekšroka velotransportam.			
Velojosla		Tikai velotransportam vienvirziena kustībā. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētā vietā.	Nepārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves, velo piktogramma.	Ieteicamais risinājums ciemos un tajos esošām ielām bez kapitālas ielas profila pārbūves.	
		Tikai velotransportam divvirziena kustībā. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētā vietā.			
Veloceļš		Vienvirziena veloceļš. Paredzēts tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētās vietās.	Fiziski atdalīts no brauktuves ar augstāku līmeni un/vai paceltu drošības vai apstādījumu joslu, velo piktogramma.	Ieteicamais risinājums ciematu ielām pie kapitālas ielas profila pārbūves.	
		Divvirziena veloceļš. Paredzēts tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētās vietās.	Fiziski atdalīts no brauktuves ar drošības zonu, velo piktogramma.		Gaujas iela, Attekas iela, Pirmā iela
		Kopīgs gājēju un divvirziena veloceļš. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētās vietās.	Fiziski atdalīts no brauktuves ar drošības zonu, izvietotas ceļa zīmes un velo piktogrammas.		

### VELOINFRASTRUKTŪRAS TIPOLOĢIJA

Ielu profilu risinājumi atbilstoši maršrutu hierarhijai, ielu platumiem un autosatiksmes ātrumam. Risinājumi izstrādāti kā vadlīnijas. Katras ielas risinājums jāizvērtē individuāli, atbilstoši kopējai satiksmes situācijai un pilsētvides kontekstam. Doti minimālie rekomendējošie izmēri.



# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## REKOMENDĒJOŠĀ VELOJOSLA

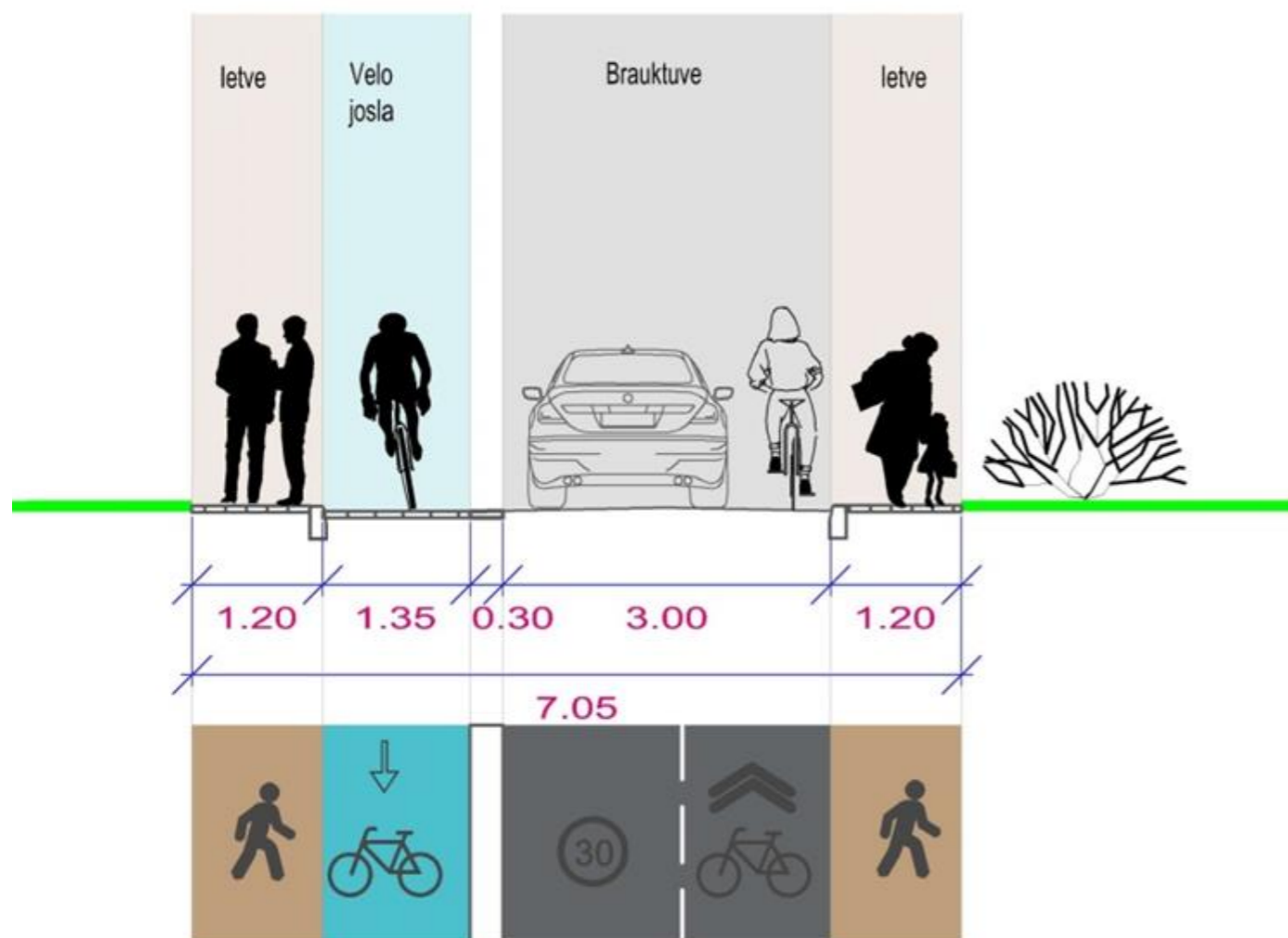
**Statuss:** Pārvietoties drīkst gan autotransports, gan velotransports. Priekšroka velotransportam.

**Apzīmējums:** Pārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves un velo piktogramma ar virziena norādi.

**Max autotransporta ātrums:** 30 km/h

**Pielietojums:** Atsevišķos posmos, kad brauktuves platums nepieļauj velojoslu ierīkošanu. Vietējas nozīmes ielās pie zemas autosatiksmes intensitātes.

**Piemērs:**



## VELOJOSLA

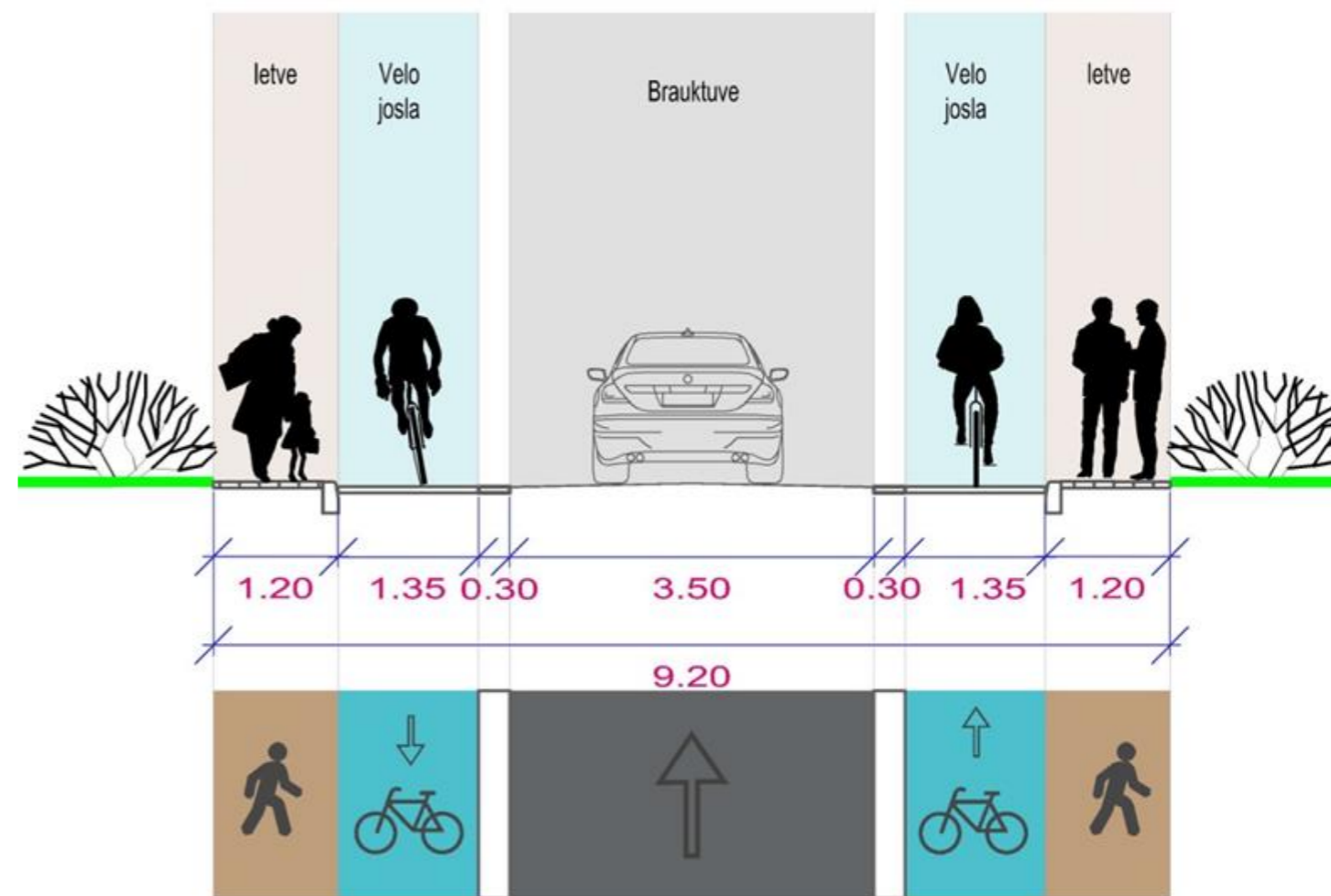
**Statuss:** Tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētajās vietās.

**Apzīmējums:** Nepārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves, velo piktogramma.

**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums daudzdzīvokļu namu kvartālos.

**Piemērs:** Ķiršu iela





# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## VIENVIRZIENA VELOJOSLA UN GĀJĒJU CEĻŠ

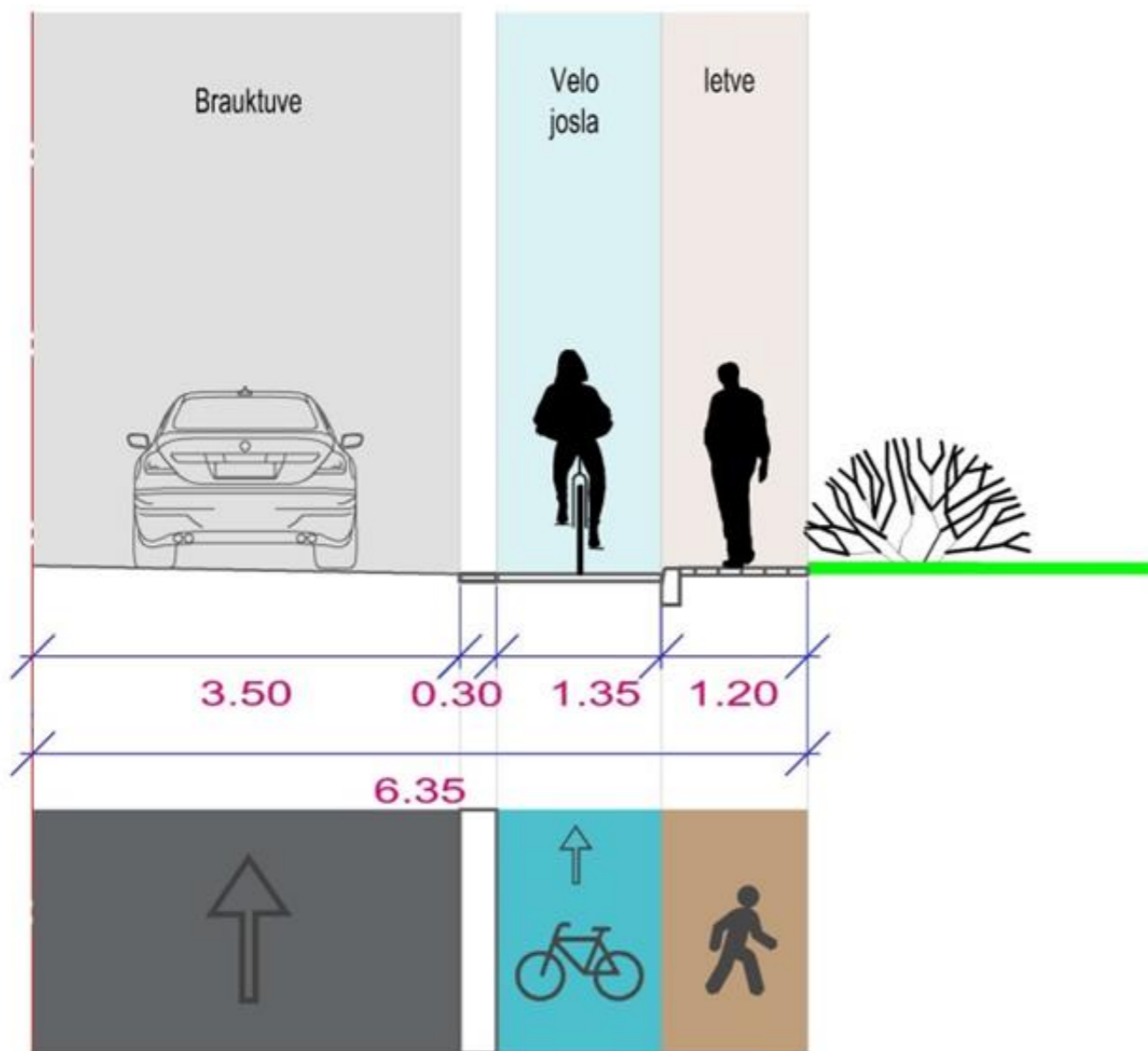
**Statuss:** Autotransporta virzienā pa velojoslu pārvietojas tikai velotransports. Autotransports drīkst šķērsot tam atļautajās vietās. Priekšroka velotransportam.

**Apzīmējums:** Nepārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves ar piktogrammu velojoslai.

**Max autotransporta ātrums:** 30 km/h

**Pielietojums:** Vietējas nozīmes ielās pie zemas autosatiksmes intensitātes.

**Piemērs:**



## DIVVIRZIENA VELOJOSLA UN GĀJĒJU CEĻŠ

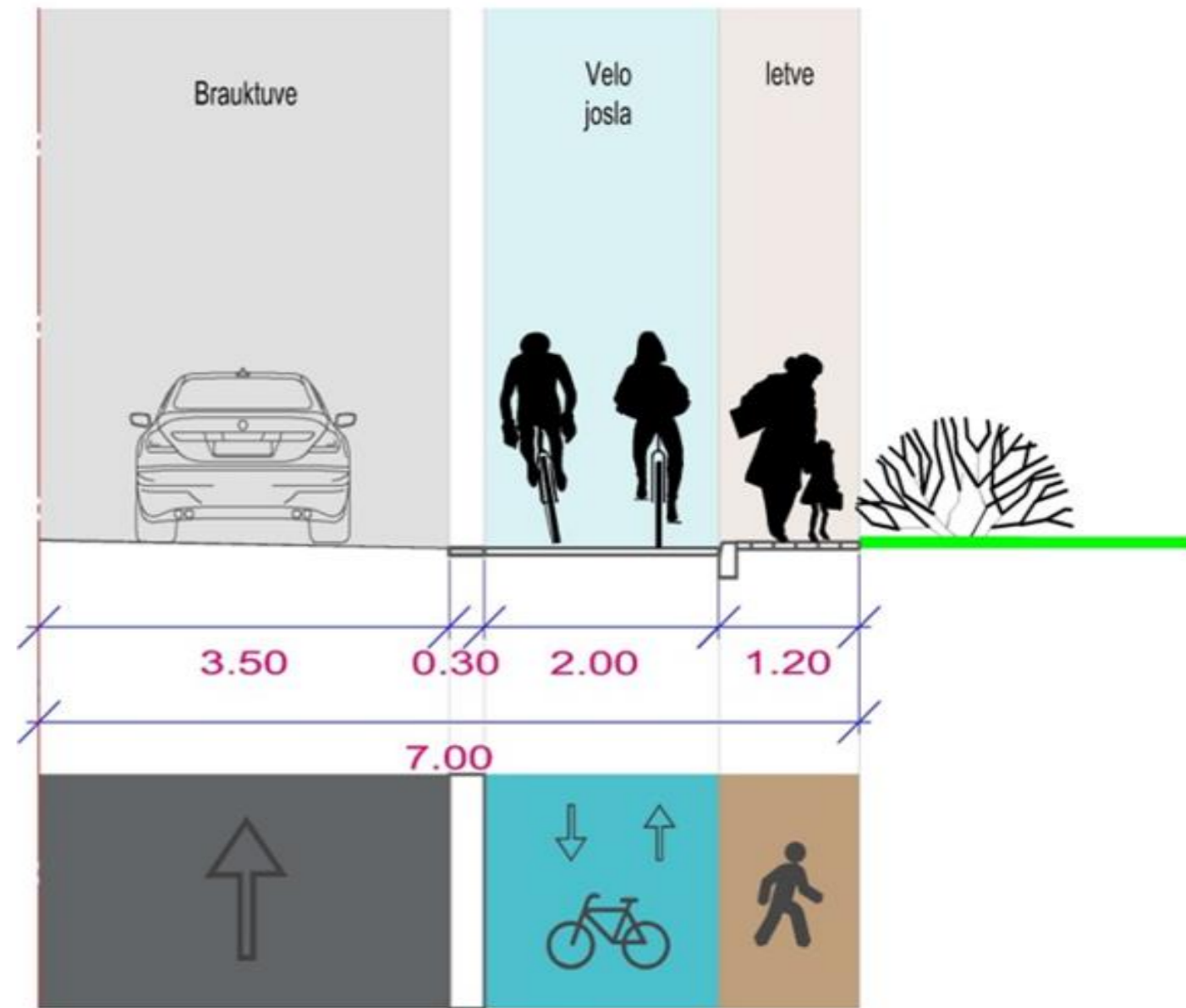
**Statuss:** Atsevišķas velojoslas abos braukšanas virzienos. Pārvietoties drīkst velotransports. Atsevišķos posmos, kur tas ir atļauts, drīkst šķērsot autotransports. Priekšroka velotransportam.

**Apzīmējums:** Pārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves un velo piktogrammas ar virziena norādēm.

**Max autotransporta ātrums:** 30 km/h

**Pielietojums:** Vietējas nozīmes ielās pie zemas autosatiksmes intensitātes.

**Piemērs:**





# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## VELOJOSLA + AUTONOVĪETNE VIENVIRZIENA IELAS MALĀ

**Statuss:** Tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētā vietā.

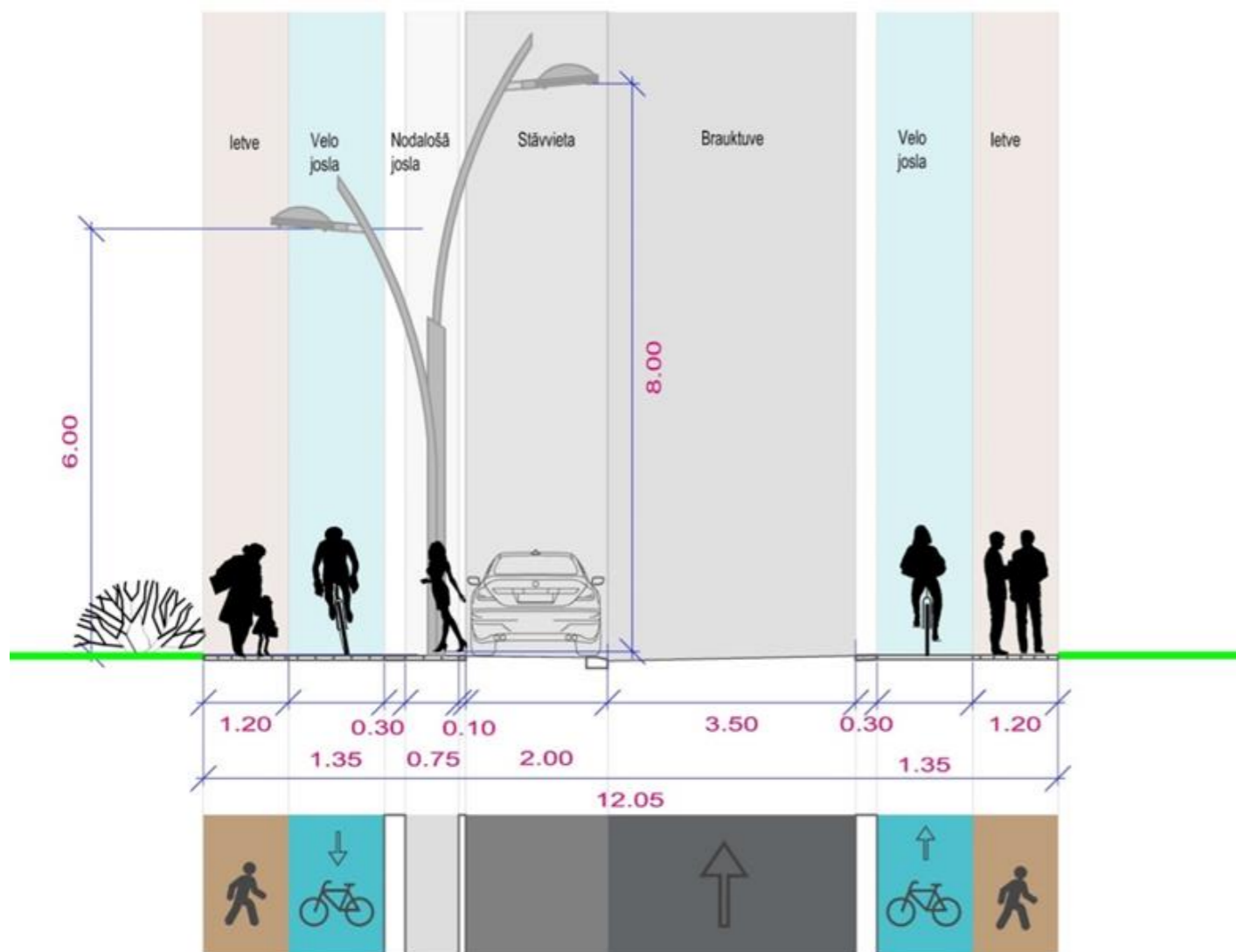
**Apzīmējums:** Nepārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves ar piktogrammu velojoslai. Pārtraukta līnija norāda uz vietām, ko drīkst šķērsot autotransports.

**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h

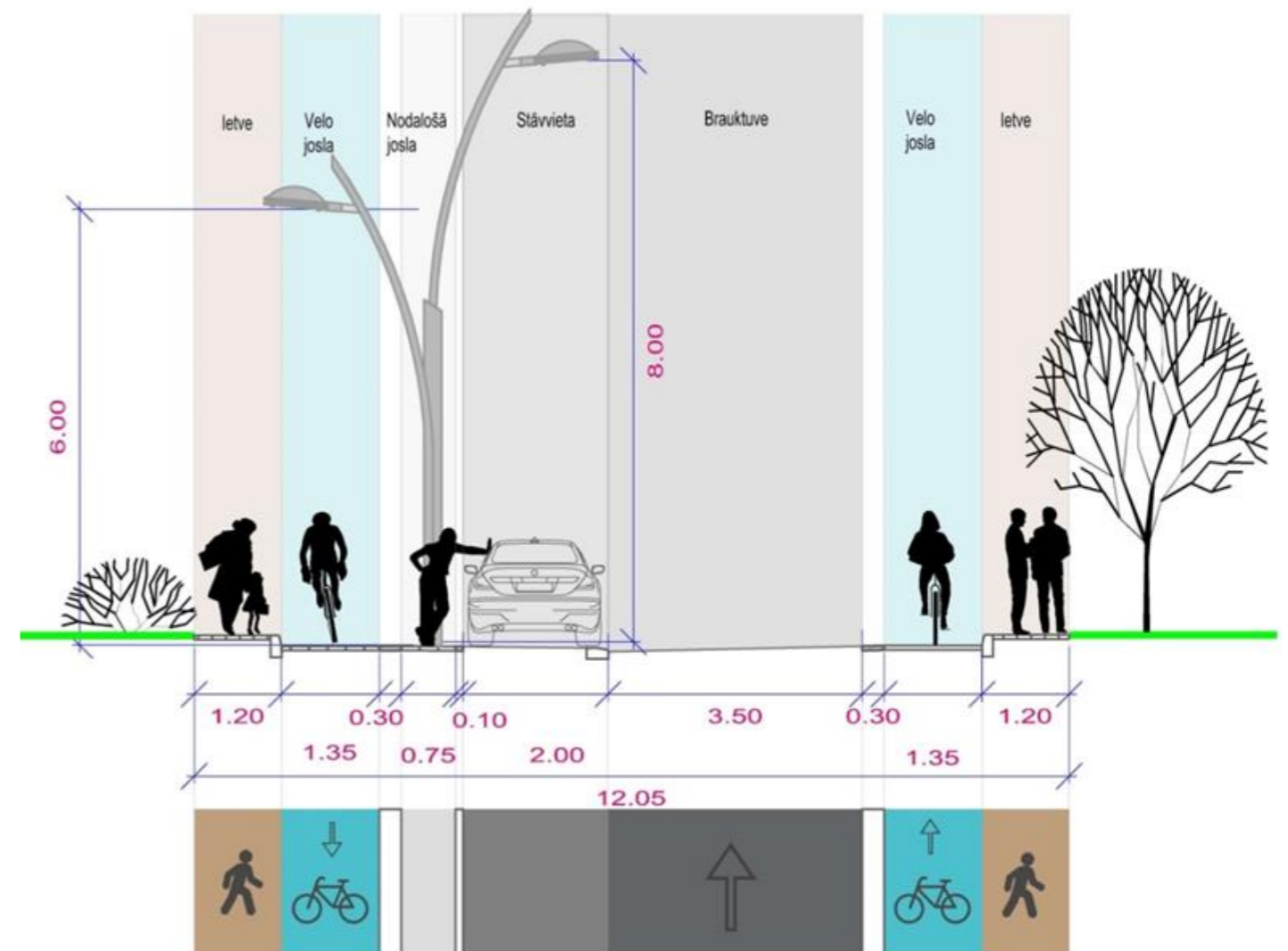
**Pielietojums:** Ciema centrālajās daļās pie sabiedriskas nozīmes ēkām.

**Auto novietne:** Starp velojoslu un braktuvi

**Piemērs:**



Gājēju ietve un velojosla vienādos līmeņos



Gājēju ietve un velojosla atšķirīgos līmeņos



# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## VELOJOSLA + AUTONOVĪETNE DIVVIRZIENA IELAS MALĀ

**Statuss:** Tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētā vietā.

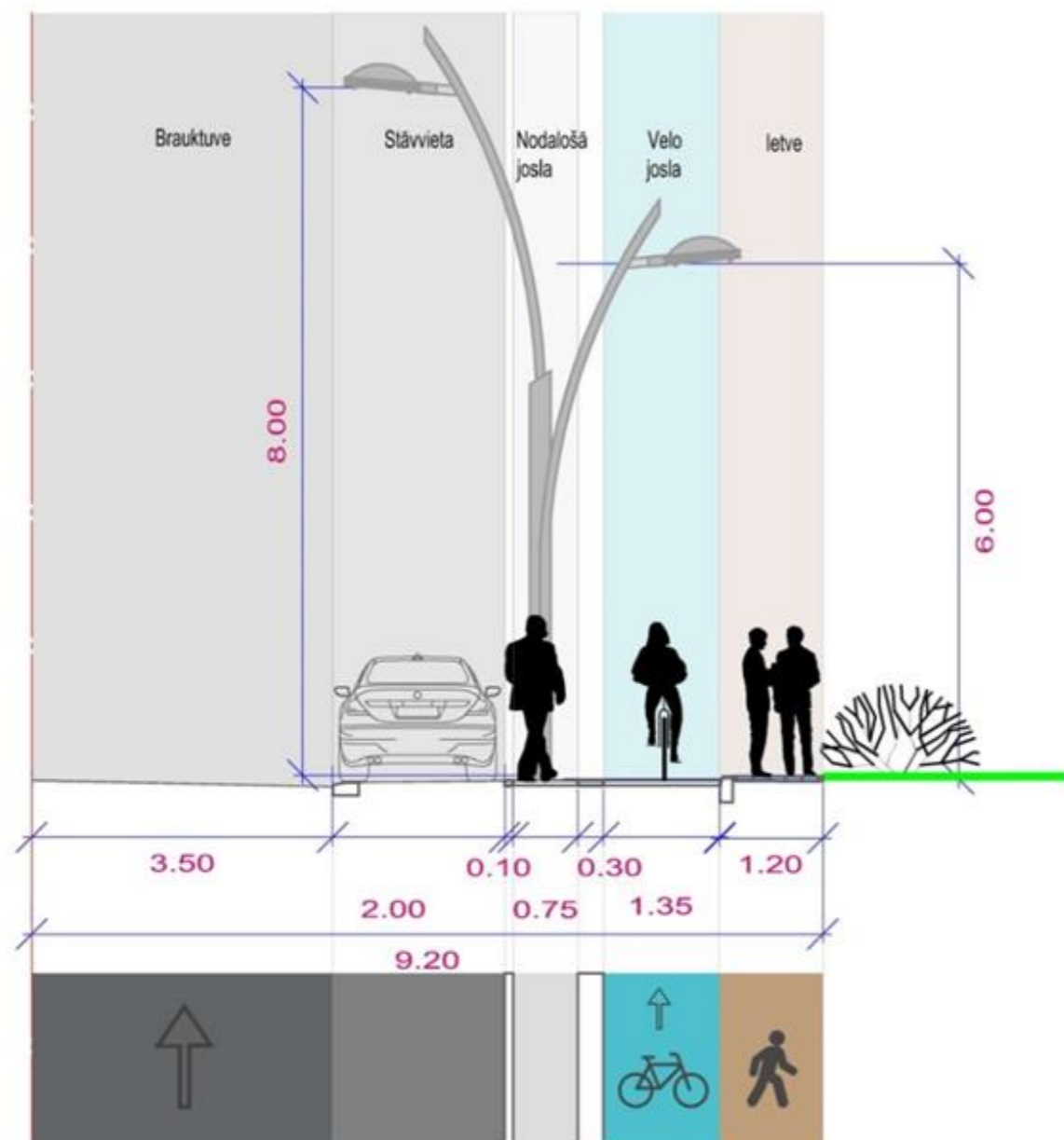
**Apzīmējums:** Nepārtrauktas līnijas marķējums uz brauktuves ar piktogrammu velojoslai. Pārtraukta līnija norāda uz vietām, ko drīkst šķērsot autotransports.

**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h

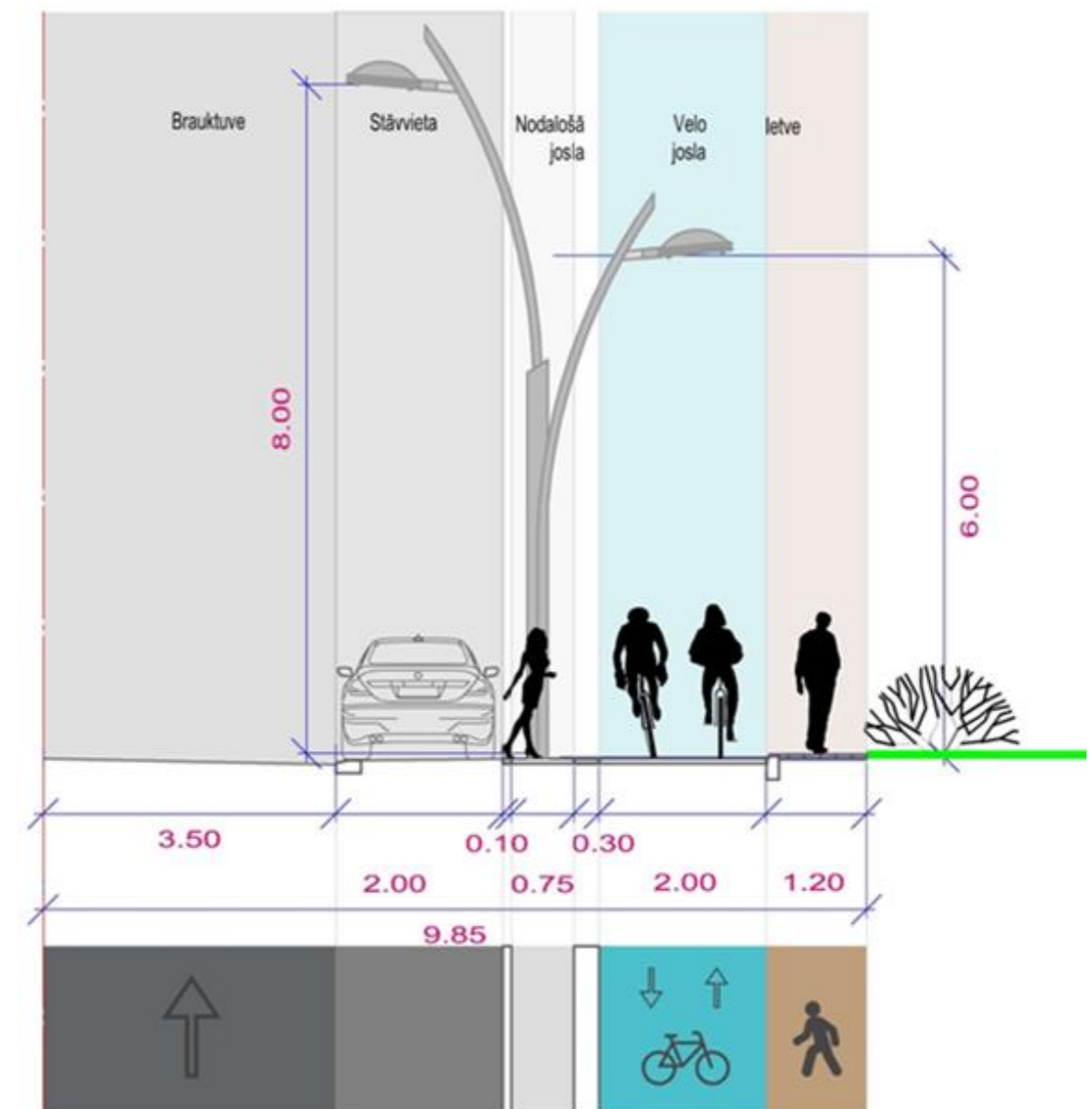
**Pielietojums:** Ciema centrālajās daļās pie sabiedriskas nozīmes ēkām.

**Auto novietne:** Starp velojoslu un braktuvi

**Piemērs:** Gaujas iela



Vienvirziena velojosla



Divvirziena velojosla



# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## DIVVIRZIENA VELOCEĻŠ VIENĀ IELAS PUSĒ

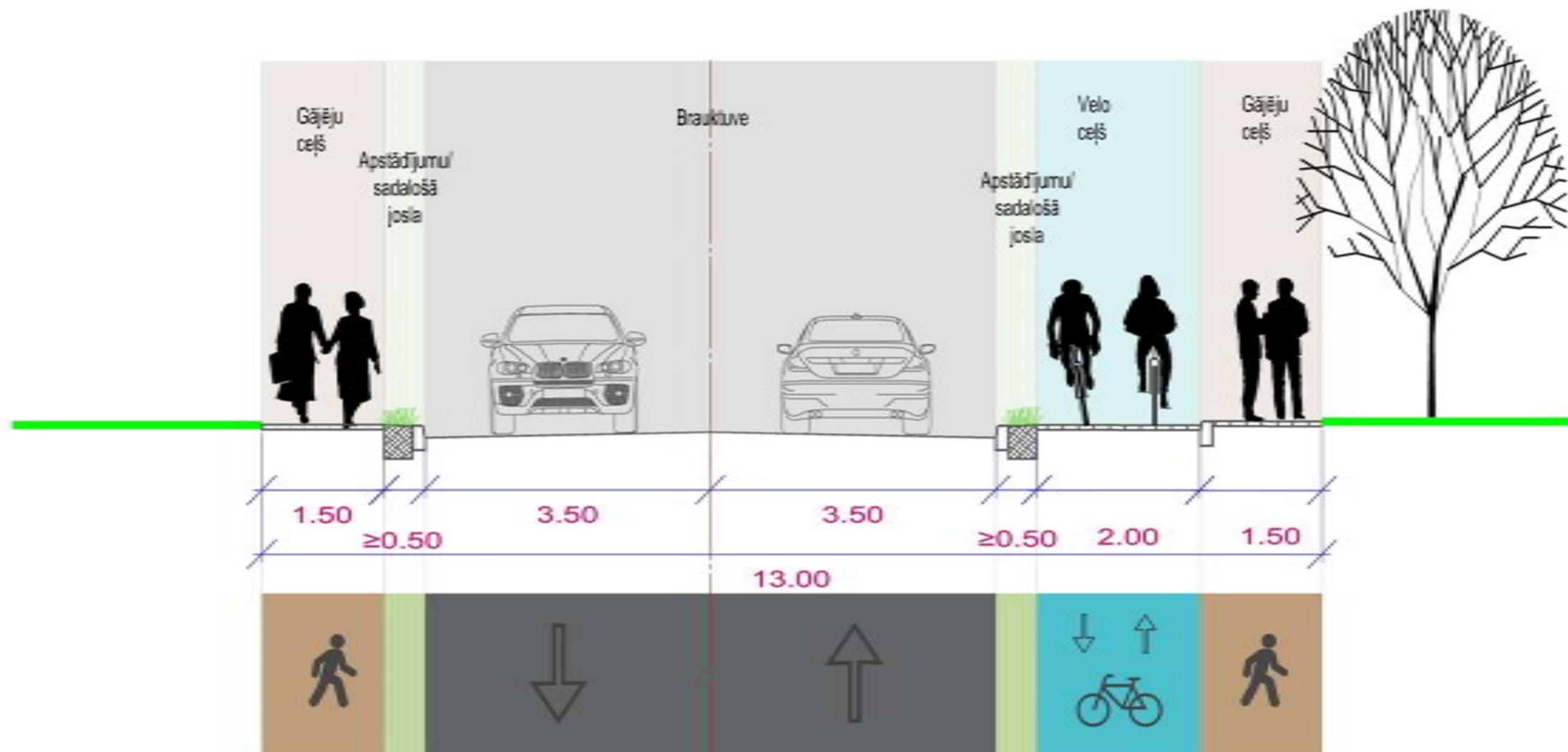
**Statuss:** Tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētās vietās.

**Apzīmējums:** Fiziski atdalīta no brauktuves ar drošības zonu, velo piktogramma.

**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h <

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos, gar maģistrālām ielām.

**Piemērs:** Gaujas iela, Pirmā iela, Attekas iela





# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## DIVVIRZIENA VELOCEĻŠ VIENĀ IELAS PUSĒ

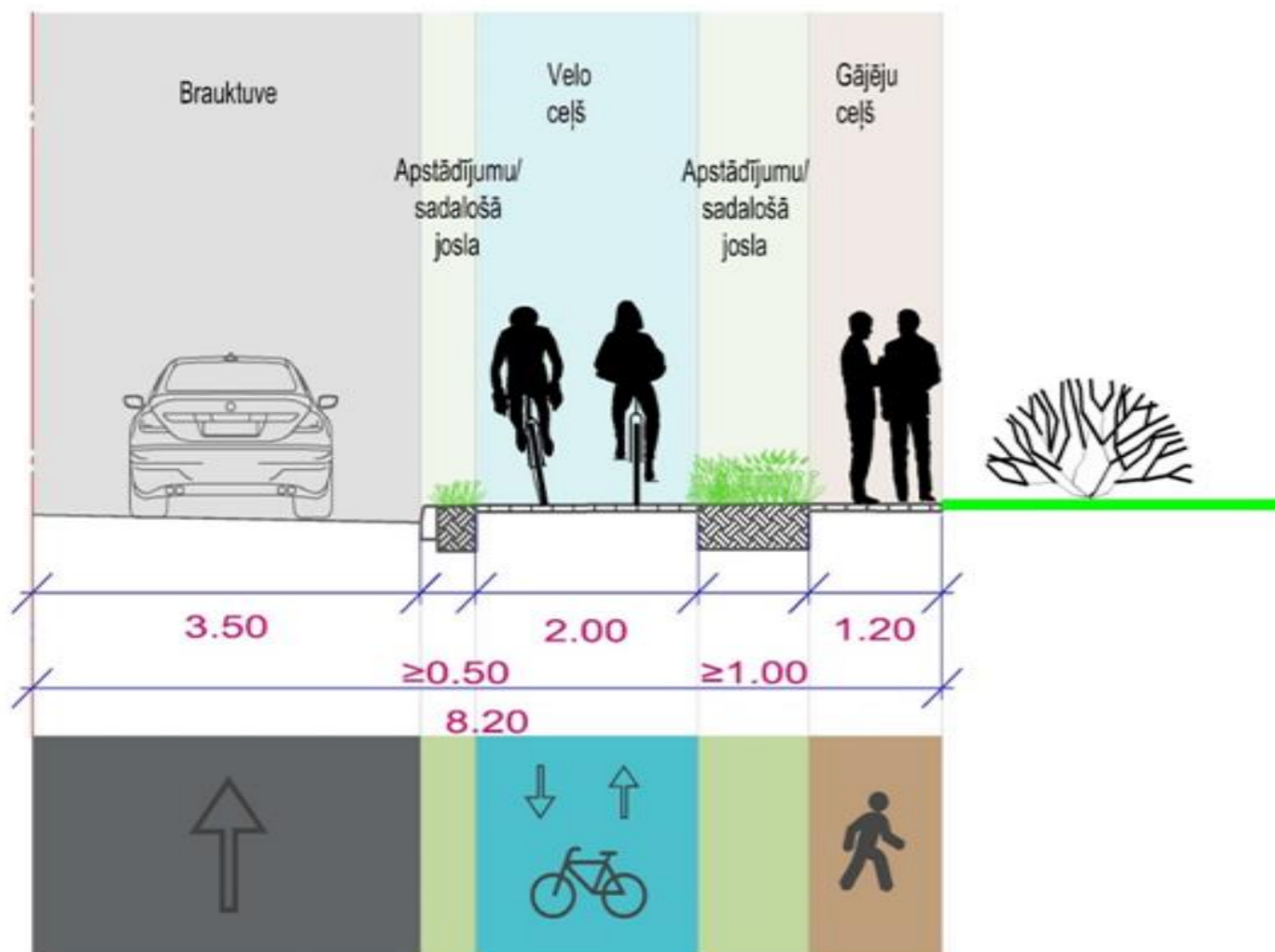
**Statuss:** Tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētās vietās.

**Apzīmējums:** Fiziski atdalīta no brauktuves ar zaļo zonu augstākā līmeni vai nomali, velo piktogramma.

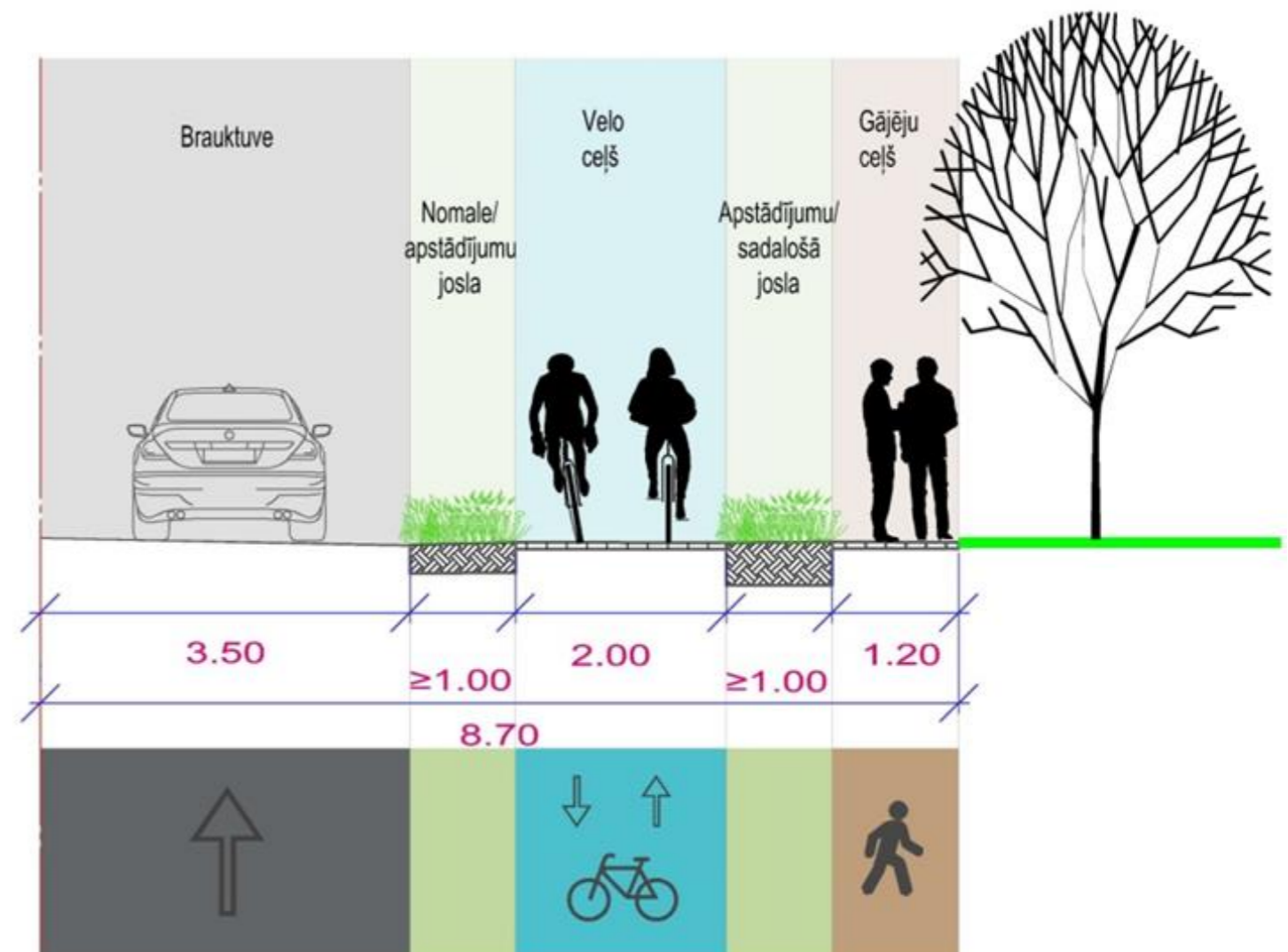
**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h <

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos, gar maģistrālām ielām.

**Piemērs:**



Veloceļš no brauktuves atdalīts ar bortakmeni



Veloceļš no brauktuves atdalīts ar nomali

# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## VIENVIRZIENA VELOCEĻŠ VIENĀ IELAS PUSĒ

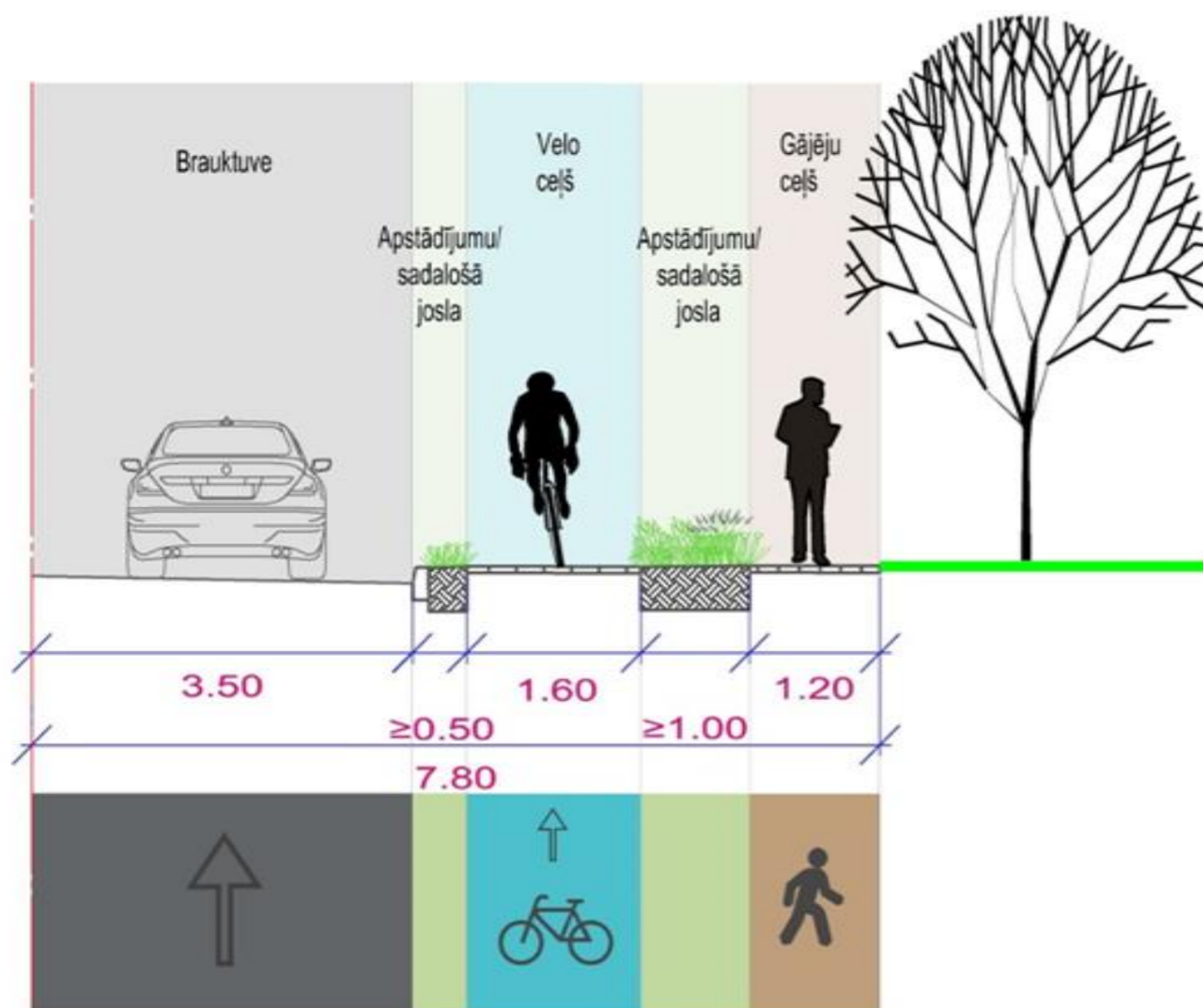
**Statuss:** Tikai velotransportam. Autotransportam atļauts šķērsot tam paredzētās vietās.

**Apzīmējums:** Fiziski atdalīts no brauktuves ar drošības zonu augstākā līmeni vai nomali, velo piktogramma.

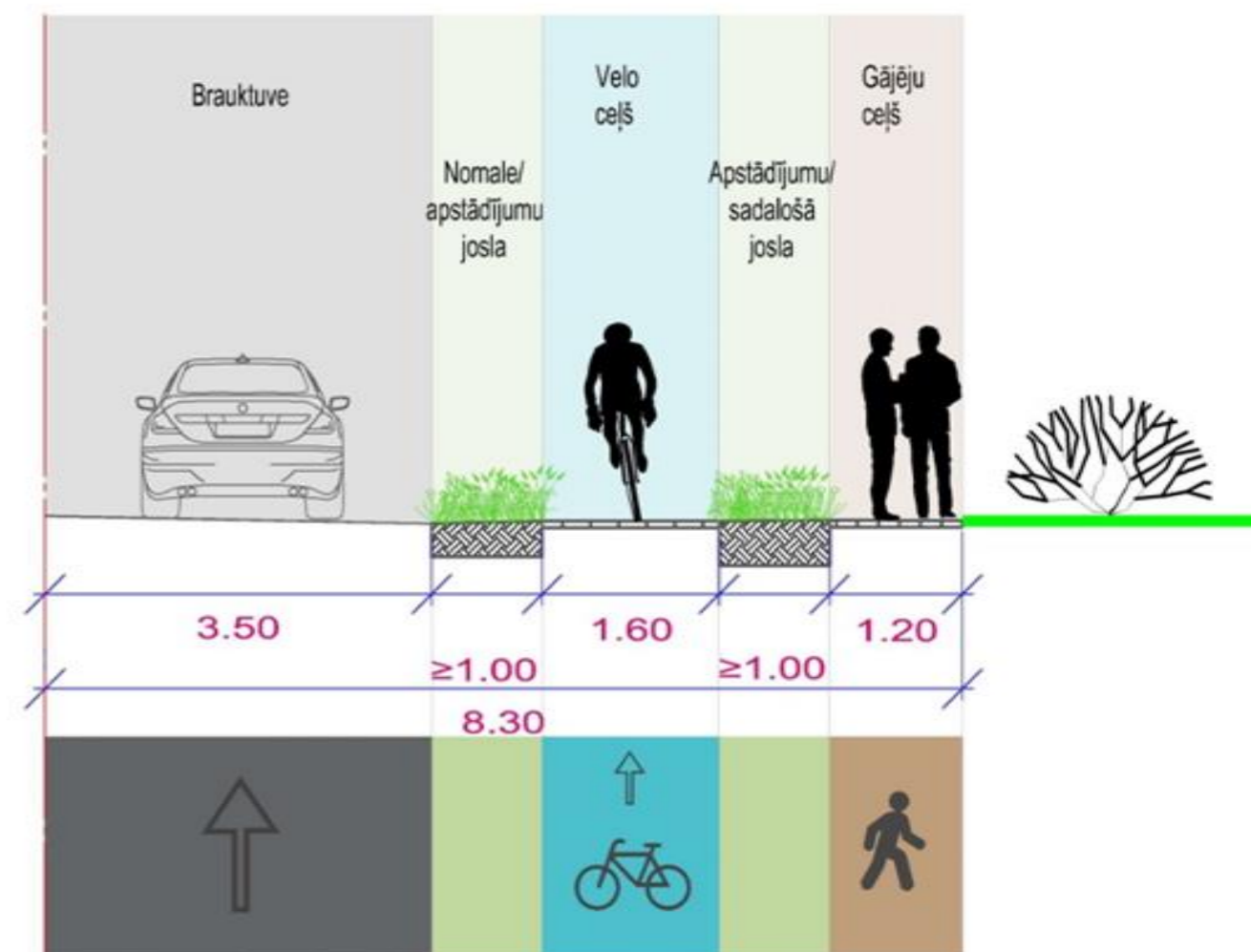
**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h <

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos, gar maģistrālām ielām.

**Piemērs:**



Veloceļš atdalīts ar bortakmeni no brauktuves



Veloceļš atdalīts ar nomali no brauktuves



# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## KOPĪGS GĀJĒJU UN VELOCEĻŠ AR DAŽĀDIEM SEGUMIEM

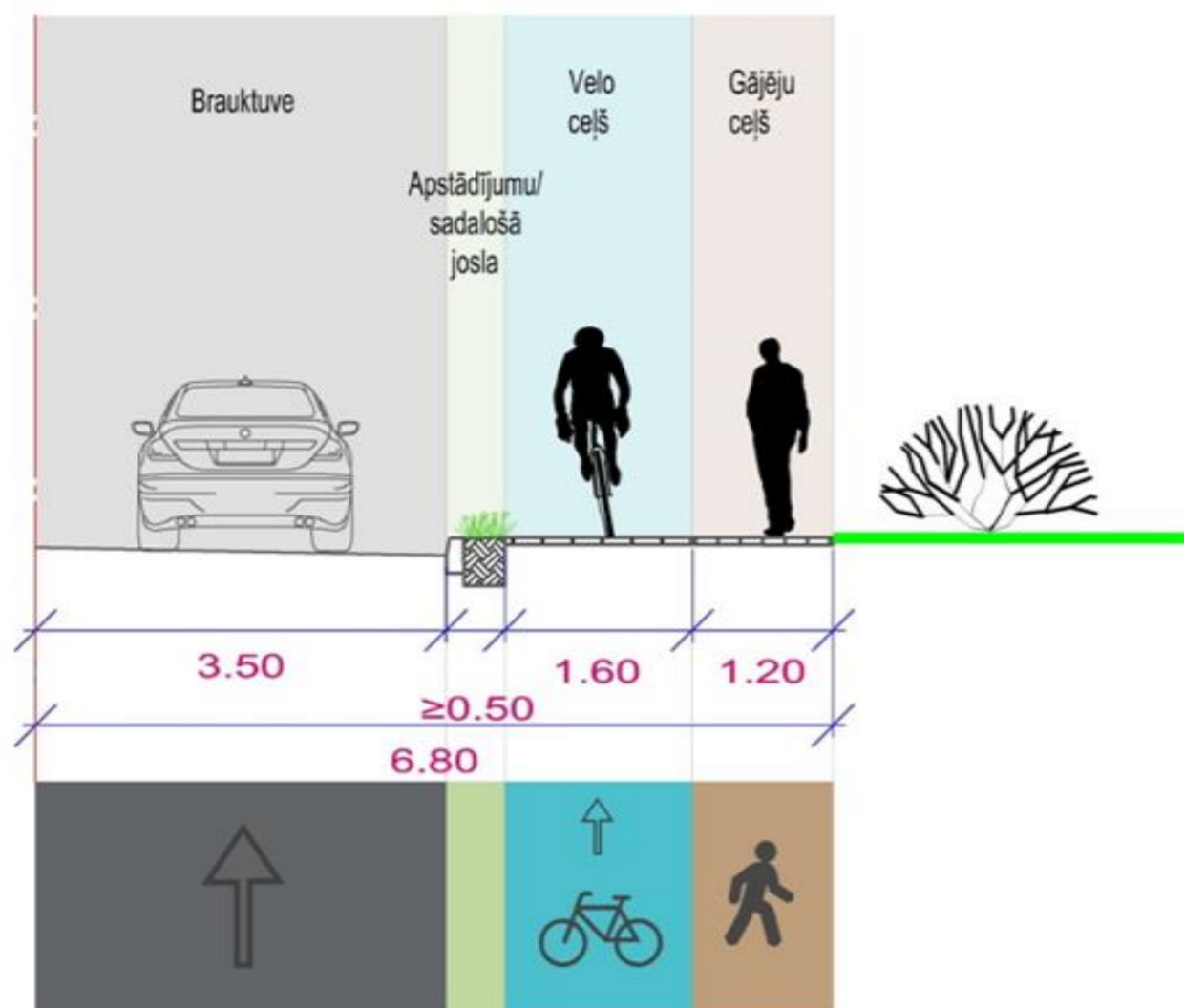
**Statuss:** Izmantojams gan gājējiem, gan velosipēdistiem. Vienā līmenī.

**Apzīmējums:** Fiziski atdalīts no brauktuves ar drošības zonu augstākā līmeni vai nomali. Vizuāli atdalīts gājēju ceļš no velosipēdistu ceļa ar dažādiem segumiem un velo un gājēja piktogramma.

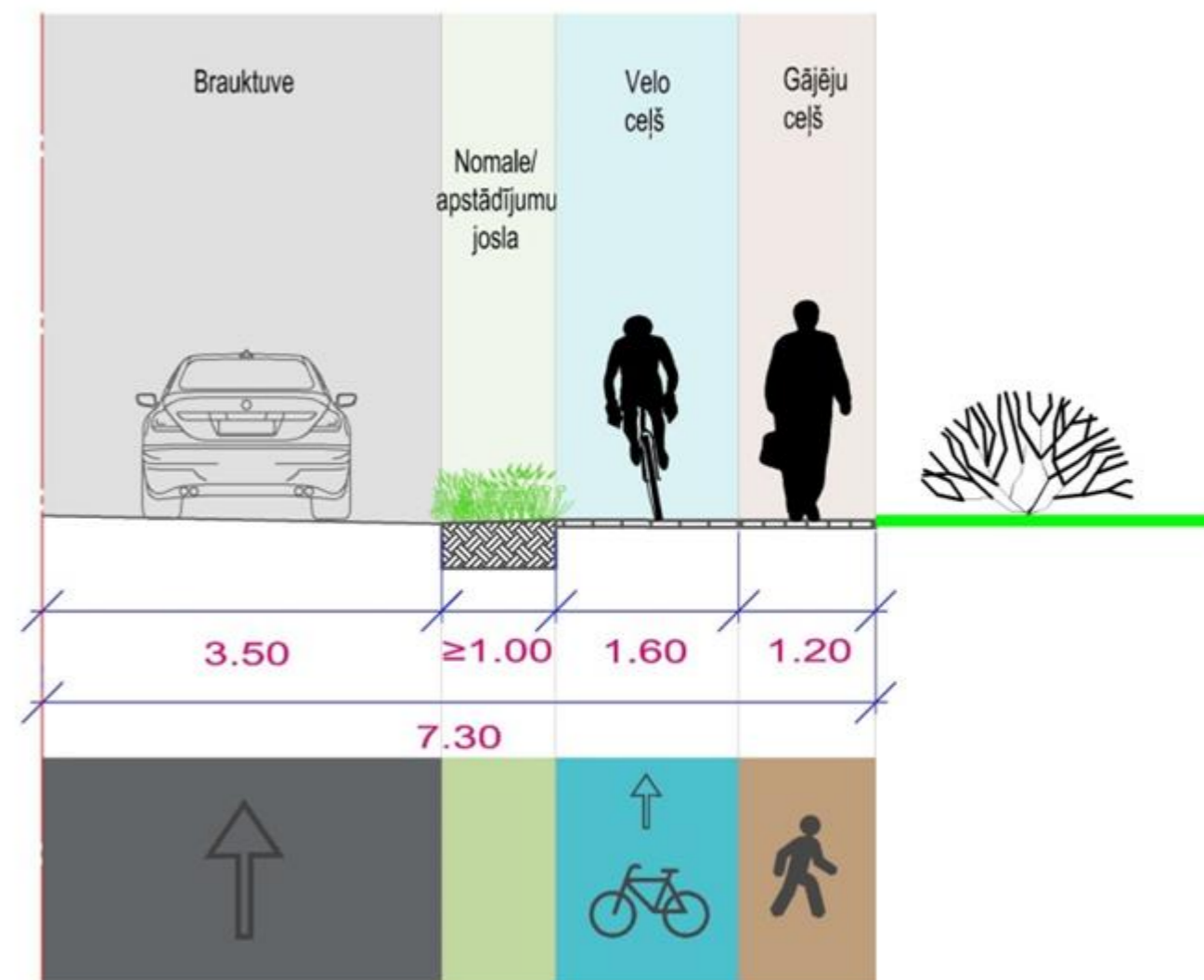
**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h <

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos, gar maģistrālām ielām.

**Piemērs:**



Veloceļš un gājēju ceļš atdalīts ar bortakmeni no brauktuves



Veloceļš un gājēju ceļš atdalīts ar nomali no brauktuves

# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## KOPĪGS GĀJĒJU UN VELOCEĻŠ AR VIENĀDIEM SEGUMIEM

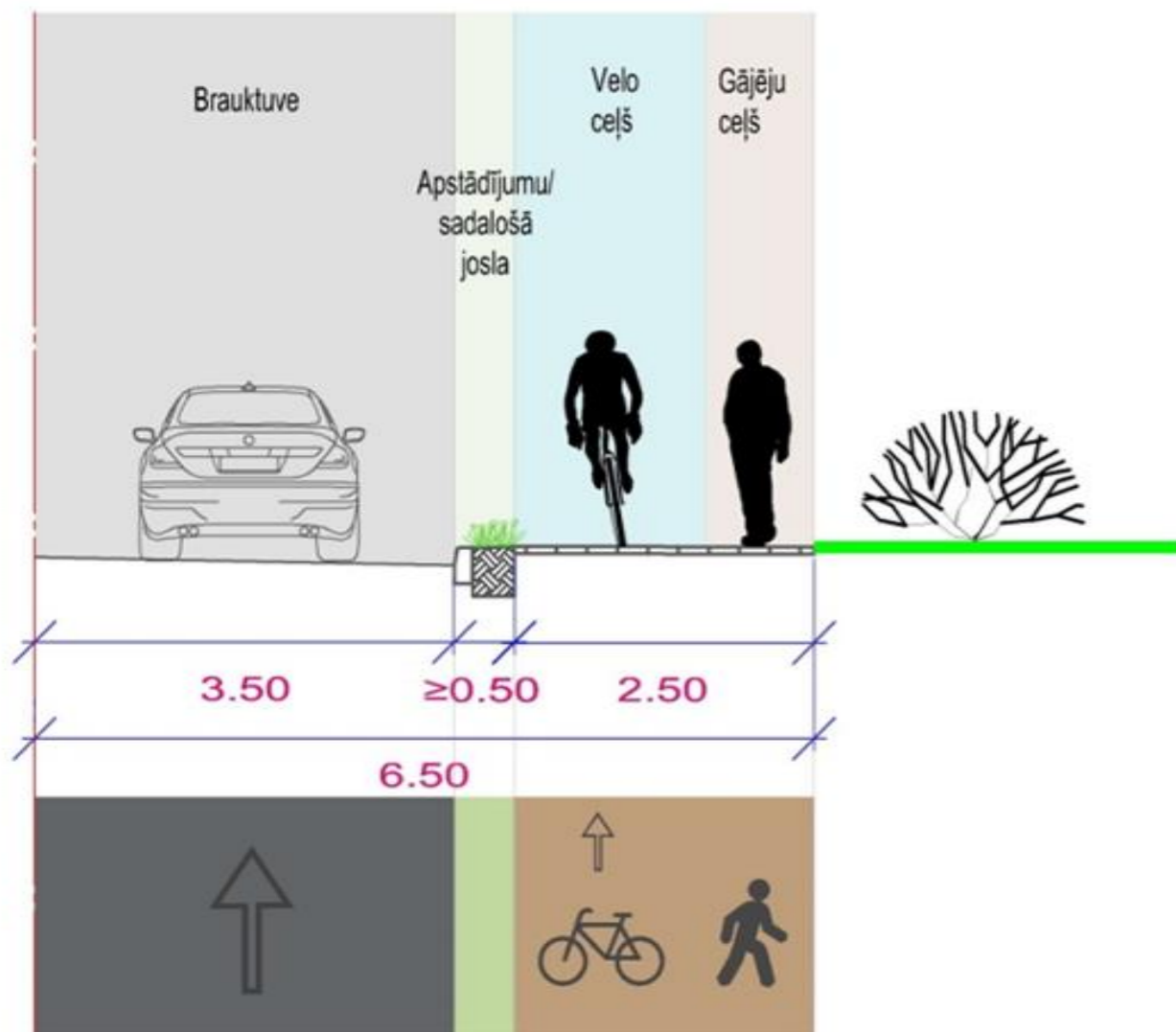
**Statuss:** Vienā līmenī gan veloceļš, gan gājēju ceļš. Izmantojams gan gājējiem, gan velotransportam.

**Apzīmējums:** Fiziski atdalīts no brauktuves ar drošības zonu augstākā līmeni vai nomali, velo un gājēju piktogramma.

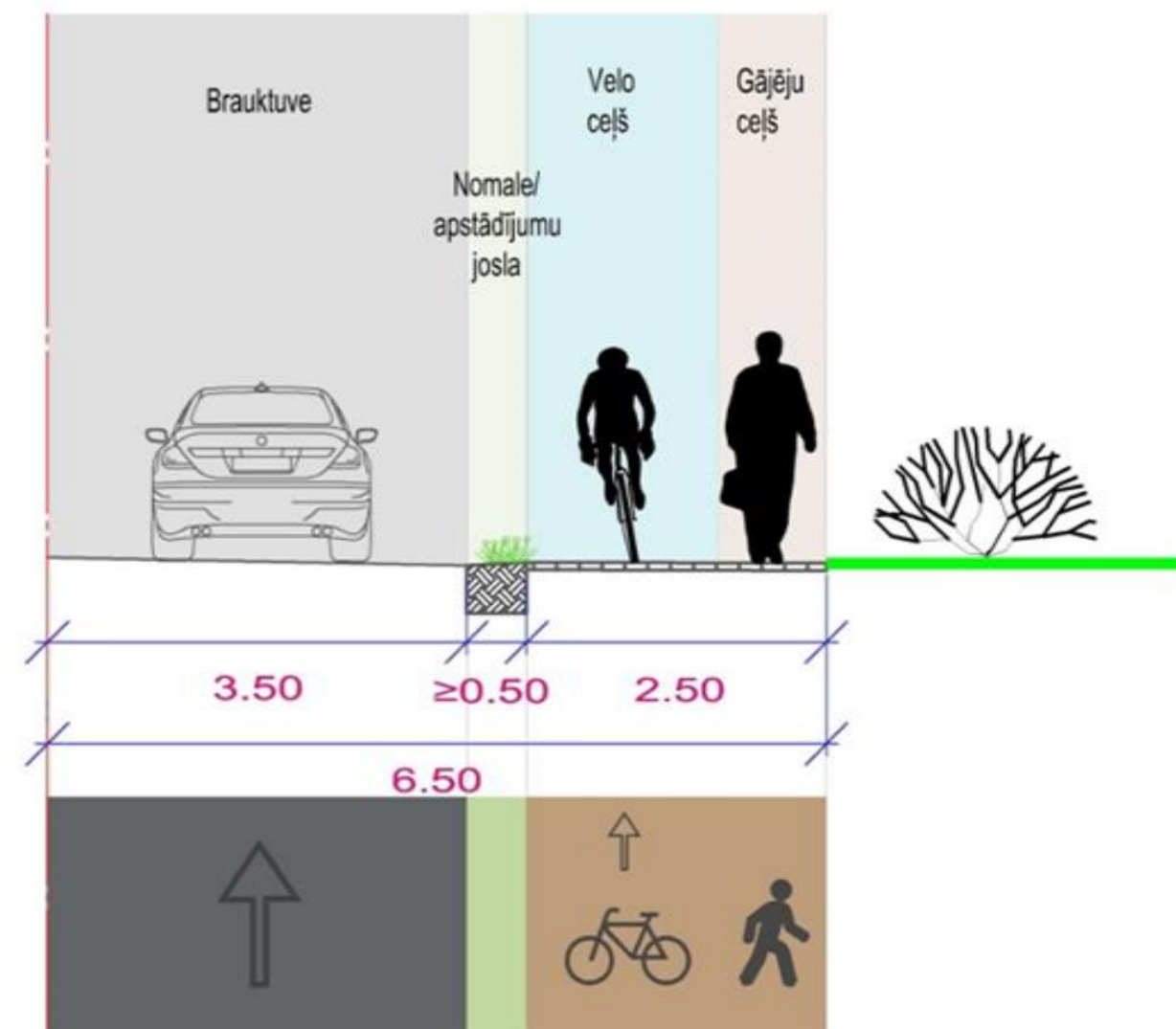
**Max autotransporta ātrums:** 50 km/h <

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos, gar maģistrālām ielām.

**Piemērs:**



Veloceļš un gājēju ceļš atdalīts ar bortakmeni no brauktuves



Veloceļš un gājēju ceļš atdalīts ar nomali no brauktuves



# PROFILU TIPVEIDA RISINĀJUMI

## VIENVIRZIENA VELOCEĻŠ UN GĀJĒJU IETVE DAŽĀDOS LĪMENOS

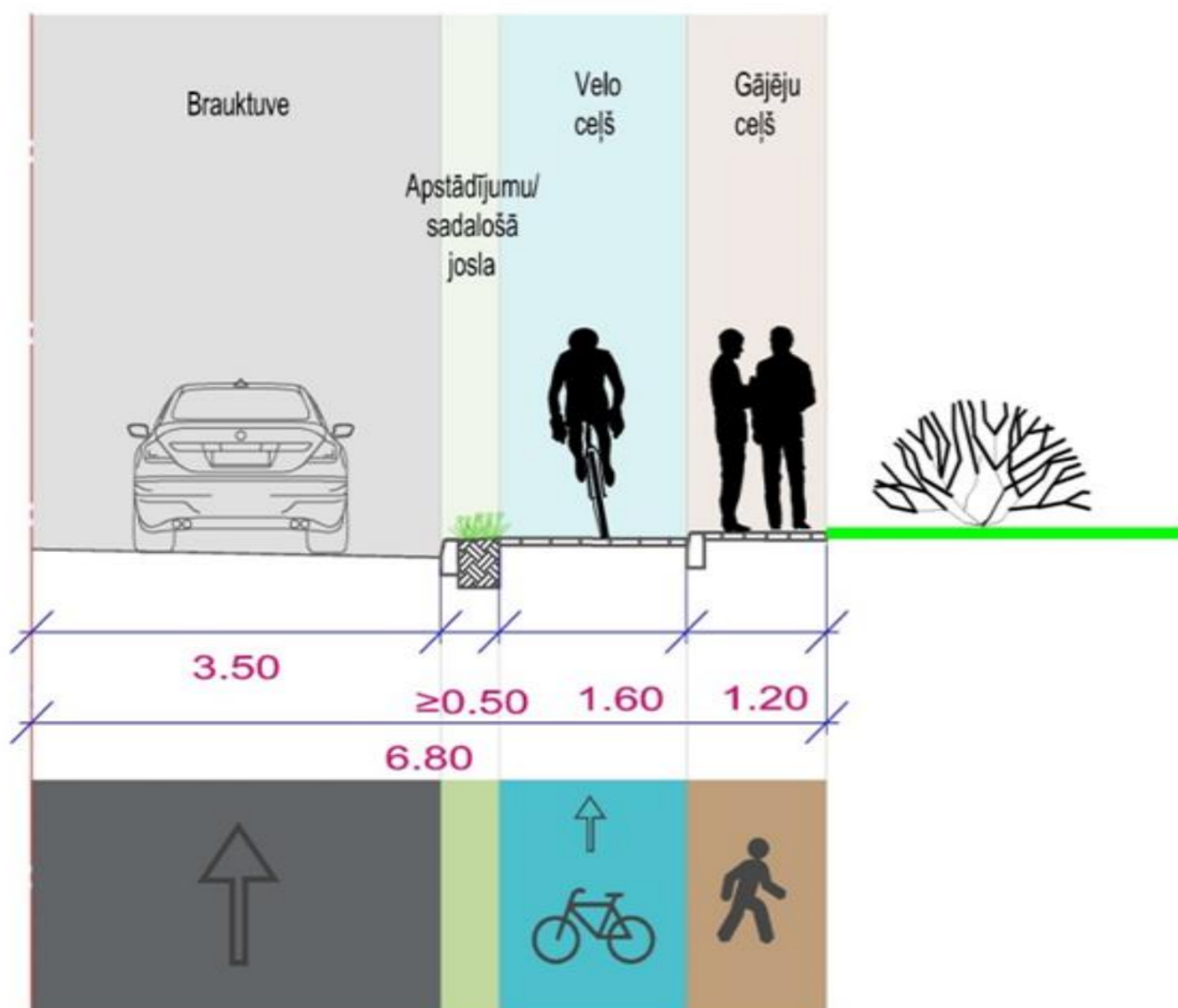
**Statuss:** Vienā līmenī veloceļš, augstākā gājēju ceļš. Izmantojams atsevišķi.

**Apzīmējums:** Fiziski atdalīts no brauktuves ar drošības zonu augstākā līmeni vai nomali, kā arī gājēju ietve fiziski atdalīta no veloceļa, paceļot augstākā līmeni.

**Max autotransporta ātrums:** nav

**Pielietojums:** Ieteicamais risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos.

**Piemērs:**



Vienvirziena veloceļš un gājēju ietve

## VELO LIELCEĻŠ

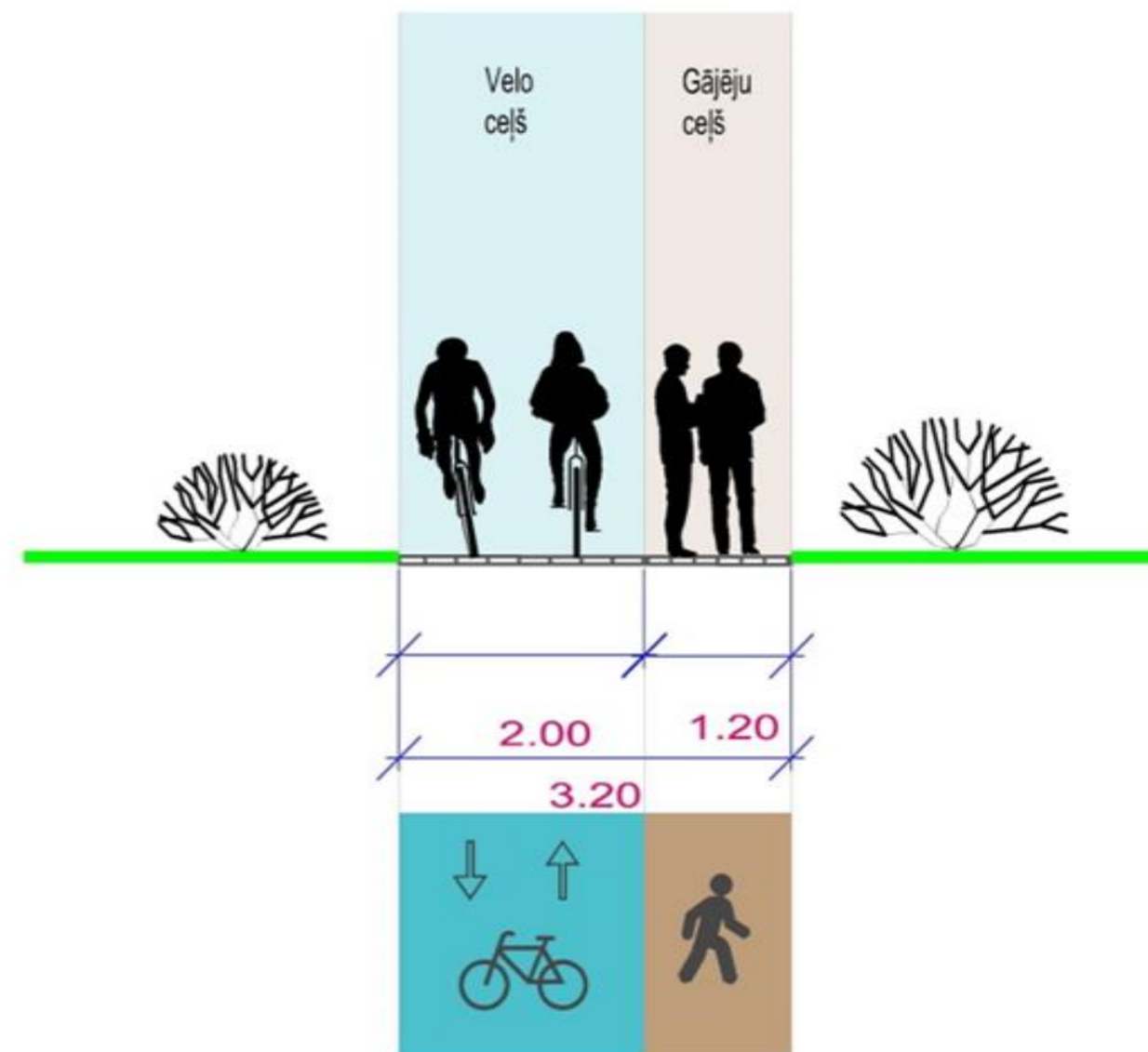
**Statuss:** Tikai velotransportam.

**Apzīmējums:** Autonomas veloceļš uz asfaltbetona vai cieta seguma.

**Max autotransporta ātrums:** nav

**Pielietojums:** Ieteicams risinājums ārpus blīvi apbūvētām teritorijām, apkaimju savienojumos.

**Piemērs:** Podnieku ceļš.



Kopīgs gājēju un veloceļš ar dažādiem segumiem

# KONCEPCIJAS ĪSTENOŠANAS PASĀKUMI

AKTIVITĀTE	ĪSTENOŠANAS PASĀKUMI	ATBILDĪGAIS PAR ĪSTENOŠANU	LAIKS
<p>1. VELOINFRASTRUKTŪRAS LIETIŠĀI VELOBRAUKŠANAI IZBŪVE</p>	<p>1.1. Esošo veloceliņu pilnveidošana padarot tos draudzīgākus velobraucējiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Esošo veloceliņu pieguļošo teritoriju sakopšana, krūmu izzāģēšana, malu piebēršana;</li> <li>Esošajiem veloceliņiem pieguļošo īpašumu apzināšana un īpašnieku informēšana par ceļa pārredzamībai nepieciešamajiem parametriem;</li> <li>Esošo veloceļu segumu remontu un segumu horizontālās virsmas uzlabošana;</li> <li>Savienojumi ar šķērsojošajām ielām un pievedceļiem.</li> </ul> <p>1.2. No jauna izbūvējamo velo joslu un velo celiņu projektēšana un izbūve, saskaņā ar Saimniecības un infrastruktūras daļas esošo ielu rekonstrukciju un remonta grafiku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ielu, ceļu un laukumu tehnisko projektu un pārbūves projektu tehniskajās specifikācijās iekļaut prasības velo joslu vai velo ceļu plānošanai saskaņā ar Ādažu novada velokonceptiju (ceļu profilu tipveida risinājumu piemērošana konkrētai situācijai).</li> <li>Iedzīvotāju informēšana par veloinfrastruktūras attīstības tendencēm un jaunumiem</li> </ul>	<p>Saimniecības un infrastruktūras daļa, Attīstības un investīciju daļa</p> <p>Attīstības un investīciju daļa, Sabiedrisko attiecību speciālisti</p> <p>Saimniecības un infrastruktūras daļa, Attīstības un investīciju daļa</p> <p>Saimniecības un infrastruktūras daļa, Attīstības un investīciju daļa un Būvvalde</p> <p>Saimniecības un infrastruktūras daļa, Attīstības un investīciju daļa un Būvvalde</p> <p>Sabiedrisko attiecību speciālisti, Attīstības un investīciju daļa</p>	<p>2016.- 2017.gads</p> <p>2016.– 2017.gads</p> <p>Tekošie projekti</p> <p>Tekošie projekti</p> <p>Tekošie projekti</p> <p>Tekošie projekti</p> <p>Tekošie projekti</p>
<p>2. VELOSIPĒDU NOVIETOŠANA</p>	<p>2.1. Prasību iekļaušana par velosipēdu statīvu uzstādīšanu ielu, ceļu un laukumu, kā arī pakalpojumu sniegšanas objektu būvniecības vai pārbūves projektu tehniskajās specifikācijās atbilstoši Ādažu velokonceptijai un Ādažu publiskās ārtelpas koncepcijai.</p> <p>2.2. Iedzīvotāju un uzņēmēju iniciatīvu atbalstīšana (aicinot gatavot projektus pašvaldības un citu finanšu instrumentu atbalstītajos projektos) velosipēdu statīvu izgatavošanai un uzstādīšanai gan pie dzīvojamajām ēkām, gan pie sabiedriski pieejamiem objektiem.</p> <p>2.3. Velosipēdu novietņu ilgstošai velosipēdu novietošanai plānošana un izbūve, savienojumu veidošana ar sabiedriskā transporta mezgliem.</p>	<p>Saimniecības un infrastruktūras daļa, Attīstības un investīciju daļa un Būvvalde</p> <p>Attīstības un investīciju daļa un Būvvalde</p> <p>Saimniecības un infrastruktūras daļa, Attīstības un investīciju daļa un Būvvalde</p>	<p>Tekošie projekti</p> <p>Tekošie projekti</p> <p>Tekošie projekti</p>



# KONCEPCIJAS ĪSTENOŠANAS PASĀKUMI

AKTIVITĀTE	ĪSTENOŠANAS PASĀKUMI	ATBILDĪGAIS PAR ĪSTENOŠANU	LAIKS
<p>3. VELOINFRASTRUKTŪRAS REKREATĪVAI VELOBRAUKŠANAI IZVEIDE</p>	<p>3.1. Pārmarķēt esošo velomaršrutu norādes zīmes atbilstoši apstiprinātajai jaunajai vienotajai velonumerācijai.</p> <p>3.2. Iesnīgt jaunizveidotos velomaršrutus vienotās velonumerācijas numuru saņemšanai, dabā uzstādīt velomaršrutu norādes zīmes.</p> <p>3.3. Sadarbības organizēšana ar kaimiņu pašvaldībām kopēju velomaršrutu plānošanai, tai skaitā iespējamo savienojumu ar sabiedriskā transporta mezgliem ārpus Ādažu novada teritorijas.</p>	<p>Attītības un investīciju daļa</p> <p>Attītības un investīciju daļa</p> <p>Attītības un investīciju daļa</p>	<p>2016.-2018. gads ( LEADER projekta ietvaros)</p> <p>2016.-2018. gads ( LEADER projekta ietvaros)</p> <p>2017.gads—2020.gads</p>
<p>4. INFORMĀCIJAS STENDI</p>	<p>4.1. Velo informācijas stendu izgatavošana uz uzstādīšana.</p> <p>4.2. Attīstīt un paplašināt veloinformācijas stendu izvietojumu, īpaši rekreatīvās velobraukšanas trašu teritorijās.</p>	<p>Attītības un investīciju daļa, Būvvalde</p> <p>Attītības un investīciju daļa</p>	<p>2017.gads ( LEADER projekta ietvaros) - 2020.gads</p> <p>2017. ( LEADER projekta ietvaros) - 2020. gads</p>
<p>5. VELO KUSTĪBAS POPULARIZĒŠANA NOVADĀ</p>	<p>5.1. Velomaršrutu bukleta izstrāde un izdošana.</p> <p>5.2. Jauno velomaršrutu un velopasākumu popularizēšana sociālajos tīklos un preses izdevumos.</p> <p>5.3. Velopasākumu organizēšana un atbalstīšana, sadarbība ar sabiedriskajām organizācijām.</p>	<p>Attītības un investīciju daļa, Sabiedrisko attiecību speciālisti</p> <p>Sabiedrisko attiecību speciālisti</p> <p>Sabiedrisko attiecību speciālisti, Sporta daļa</p>	<p>2016. ( LEADER projekta ietvaros) - 2017. gads</p> <p>2016.-2020.gads</p> <p>2016.-2020.gads</p> <p>2016. ( LEADER projekta ietvaros) .-2018. gads</p>
<p>6. VELO APKOPES STENDS</p>	<p>6.1. Veloapkopes stendu uzstādīšana.</p> <p>6.2. Veloapkopes stendu popularizēšana.</p>	<p>Attītības un investīciju daļa, Būvvalde</p> <p>Sabiedrisko attiecību speciālisti</p>	<p>2016.-2020.gads</p>

# KONCEPCIJAS ĪSTENOŠANAS PASĀKUMI

AKTIVITĀTE	ĪSTENOŠANAS PASĀKUMI	ATBILDĪGAIS PAR ĪSTENOŠANU	LAIKS
<p><b>7. VELOSATIKSMES SAVIENOŠANA AR NOVADA SABIEDRISKO TRANSPORTU</b></p>	<p><b>7.1. Sadarbības organizēšana ar novadā esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvātājiem un velonovietņu tīkla plānošanā un popularizēšanā saistībā ar sabiedriskā transporta tīklu.</b></p> <p><b>7.2. Iedzīvotāju iesaiste nepieciešamā velo tīkla savienojumiem ar sabiedriskā transporta tīklu izveidei.</b></p> <p><b>7.3. Sadarbības organizēšana ar kaimiņu pašvaldībām un ar pašvaldībām, ar kuru teritorijām savieno sabiedriskais transports.</b></p>	<p><b>Attītības un investīciju daļa</b></p> <p><b>Attītības un investīciju daļa, Sabiedrisko attiecību speciālisti</b></p> <p><b>Attītības un investīciju daļa</b></p>	<p><b>2017.-2020.gads</b></p> <p><b>2017.-2020.gads</b></p> <p><b>2017.-2020.gads</b></p>