

Gala ziņojums

Tehniski ekonomiskais pamatojums Atveseļošanas un noturības mehānisma projektam “Mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošana Rīgas metropoles areālā – “Carnikava””

Pasūtītājs:



Ādažu novada pašvaldība
Reģ. Nr. 90000048472,
Gaujas iela 33A, Ādaži, Ādažu nov., LV-2164
tālr. +371 67997350, e-pasts: dome@adazi.lv

Izpildītājs:



SIA „Grupa93”
Reģ. Nr. LV50103129191
Torņa iela 4, IIC-202 (Jēkaba Kazarmas), Rīga, LV-1050
tālr. +371 27373939, e-pasts: info@g93.lv



SIA "IE.LA inženieri"
Reģ. Nr. LV50103698041
Ganību dambis 17A, Rīga, LV-1045
tālr. +371 28 600 515, e-pasts: viesturs@ielainzenieri.lv

Rīga, 2023

Saturs

Saīsinājumi un definīcijas	4
1. Vispārēja informācija.....	5
1.1. Pētījuma mērķis, mērķa grupas un uzdevumi	6
1.2. Pētījuma izklāsts	6
1.3. Pētījuma rezultāts	6
2. Esošās situācijas analīze	7
2.1. Ādažu novada ‘profils’ un apdzīvotās vietas	7
2.2. Demogrāfiskā situācija un prognozes	8
2.3. Nodarbinātības attīstība	10
2.4. Satiksmes, sabiedriskā transporta infrastruktūra.....	11
2.4.1. Satiksmes intensitāte galvenajos ceļos.....	11
2.4.2. Sabiedriskā transporta (reģionālo autobusu un dzelzceļa) infrastruktūra	12
2.4.3. Gājēju ceļi un veloceļi	13
2.4.4. Ilgtspējīgā transporta mērķi	14
2.5. Esošā situācija mobilitātes punkta apkārtnē	15
2.5.1. Dzelzceļa infrastruktūra un tās attīstība	15
2.5.2. Esošie savienojumi ar sabiedrisko transportu	17
2.5.3. Gājēju un velo savienojumi	18
2.5.4. Automašīnu stāvvietas	19
2.5.5. Bezemisiju transportlīdzekļu - velosipēdu un skrejriteņu novietnes	20
3. Pieprasījums pēc mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanas Rīgas metropoles areālā - Carnikava	20
3.1. Svārstmigrācijas datu analīze Rīgas un Saulkrastu virzienā.....	21
3.1.1. Ādažu novada iedzīvotāju darba vietas.....	21
3.1.2. Ādažu novadā strādājošo dzīves vieta	24
3.1.3. Lielākās nodarbināto svārstmigrācijas plūsmas Ādažu novadā.....	26
3.2. Autotransporta direkcijas datu analīze par sabiedriskajiem transportiem	27
3.3. Aptaujas rezultātu analīze	28
3.4. Autostāvvietu un velosipēdu novietņu pieprasījuma aprēķins.....	30
4. Mobilitātes punkta vietas noteikšana pie dzelzceļa stacijas “Carnikava”	33
4.1. Mobilitātes punkta funkcijas.....	33
4.2. Pieejamie zemes gabali	34
4.3. Mobilitātes punkta izvietojuma alternatīvas	35
5. Izmaksu-ieguvumu analīze	41

5.1.Finanšu analīze.....	42
5.1.1.Finanšu avoti.....	42
5.1.2.Projekta radītie ieņēmumi	43
5.1.3.Projekta ieviešanas izdevumi.....	43
5.1.4.Finanšu analīzes kopsavilkums.....	43
5.2.Sociāli ekonomiskā analīze.....	45
5.2.1.Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums	45
5.2.2.Brauciena izmaksu (autokilometra) izmaksu samazinājums	46
5.2.3.Siltumnīcas efekta gāzu emisiju izmaiņu novērtējums	46
5.2.4.Sabiedrības veselības ieguvumi, kas rodas regulāri braucot ar velosipēdu	49
5.2.5.Ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās.....	50
5.2.6.Nekustamā īpašuma vērtības pieauguma ieguvums	51
5.2.7.Kvalitatīvi novērtētie sociāli-ekonomiskie ieguvumi un izmaksas	52
5.2.8.Sociāli ekonomiskās analīzes kopsavilkums	53
5.3.Jūtīguma un riska analīze.....	55
5.3.1.Jūtīguma analīze.....	55
5.3.2.Risku identifikācija, novērtēšana un vadība	57
5.3.3.Riska analīze	59
6.Rīcības plāns	66
7.Projektēšanas darba uzdevumi.....	68
Pielikums.....	72

Saīsinājumi un definīcijas

Saīsinājums	Skaidrojums
ANM	Atvaseļošanās un noturības mehānisms
ATD	Autotransporta direkcija
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
ES	Eiropas Savienība
ENPV	Ekonomiskā neto pašreizējā vērtība
ERR	Ekonomiskā ienesuma norma
IIA	Izmaksu-Ieguvumu analīze
IKP	Iekšzemes kopprodukts
LDZ	Latvijas Dzelzceļš
NVA	Nodarbinātības valsts aģentūra
MK	Ministru Kabinets
MP	Mobilitātes punkts
PV	Pasažieru vilciens
PVN	Pievienotās vērtības nodoklis
SEG	Siltumnīcu gāzu emisijas
TEP	Tehniski ekonomiskais pamatojums

Kiss&Ride - pasažieru izlaišana/savākšana kādā sabiedriskā transporta mezglā - kā lidostā, stacijā u.c.

Mobilitātes punkts - dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu¹.

Park&Ride - automašīnas novietošana kādā lokācijā, kur tās pasažierim ir iespēja turpināt savu braucienu ar kādu no sabiedriskajiem transportlīdzekļiem.

Svārstmigrācija - viens no migrācijas veidiem, kas vērojams starp lielpilsētām un to piepilsētām, apkārtnējiem lauku rajoniem. Cilvēku regulāra pārvietošanās uz darbu un atpakaļ.

¹ Biedrība „Baltijas Vides Forums” Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāna sadaļu izstrāde (R074) - Mobilitātes punktu izvietojanas un izveidošanas plāns, pieejams https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2020/09/Mobilitates_punktu_plans_SUMBA-1.pdf

1. Vispārēja informācija

Saskaņā ar Eiropas Savienības atveseļošanās un noturības mehānisma plānā (2021.-2026.)² noteikto, ANM plāna īstenošanai viena no komponentēm ir klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja, un tās ietvaros, galvenie reformu un investīciju virzieni ir siltumnīcefektu gāzu emisijas (SEG) mazināšana transporta sektorā, kuras ietvaros ir Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana. Šim mērķim plānotās investīcijas paredzētas videi draudzīgu uzlabojumu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā saistīto pasākumu izveidei. ANM plānā tiek noteikts, ka, lai nodrošinātu būtisku SEG emisiju samazinājumu transporta sektorā, nepieciešami nozīmīgi ieguldījumi infrastruktūrā, kā arī reformas, kuras stimulētu pasažieru paradumu maiņu un pāreju uz videi draudzīgākiem transporta risinājumiem. Viens no galvenajiem mērķiem īstenot Rīgas metropoles areālā pārvietošanās paradumu maiņu, veidojot konkurētspējīgu sabiedriskā transporta piedāvājumu attiecībā pret privāto transportu, tajā skaitā sasaistē ar mikromobilitāti, veicot satiksmes plūsmu pārstrukturizāciju alternatīvu maršrutu izveidē, ir pasažieru autotransporta lietotāju pārsēdināšana uz sabiedrisko un sliežu transportu, tādējādi sekmējot transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazinājumu.

Investīcijas mērķis ir nodrošināt prioritāro Rīgas metropoles areāla transporta koridoru attīstību, izveidojot multimodālus savienojumus un maršrutu tīklu integrāciju, uzlabojot ar dzelzceļa staciju sabiedriskā transporta pieejamību un saistītās piekļuves infrastruktūru, tādējādi iespējot integrētu sabiedriskā transporta sistēmu.

Saskaņā ar 2019. gada aprēķiniem, aptuveni 15% no visiem Carnikavas novada iedzīvotājiem uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu. Pēc pieejamās informācijas var secināt, ka vidējais pasažieru apgrozījums dienā Carnikavas stacijā ir līdz aptuveni 2 tūkstošiem dienā. Tiek ierosināts Carnikavas novadā izveidot: Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas “Carnikava”³.

Mobilitātes punkti ir primāri saistīti ar sabiedriskā transporta pieejamību un to nolūks ir atvieglot pāreju no viena transporta veida uz otru, nodrošināt ērtu savienojumu starp galamērķiem un nodrošināt daudzveidīgu atbalsta infrastruktūru “pēdējam kilometram”⁴.

Ādažu novada pašvaldība 27.07.2021. apstiprināja Ādažu novada attīstības programmu (2021.-2027.), kurā tika noteikti vairāki pasākumi attīstītas, drošas un mobilas satiksmes infrastruktūras attīstībai kā arī klimatneitrālas enerģijas izmantošanai un ģenerācijai novadā:

1. C3.2.2.1. Auto stāvvietu izveide un paplašināšana;
2. C3.2.2.2. Mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošana Rīgas metropoles areālā- “Carnikava”;
3. C6.3.1.1. Mobilitātes veicināšana novada teritorijā un ar citām pašvaldībām;
4. C6.3.1.4. Videi draudzīga novada apmeklētāju pārvietošanās un autostāvvietu ierīkošana u.c.

²Eiropas Savienība atveseļošanās un noturības mehānisma plāns (2021.-2026), pieejams: https://www.esfondi.lv/upload/anm/01_anm_plans_04062021.pdf

³ Biedrība „Baltijas Vides Forums” Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāna sadaļu izstrāde (R074) - Mobilitātes punktu izvietojanas un izveidošanas plāns, pieejams https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2020/09/Mobilitates_punktu_plans_SUMBA-1.pdf

⁴ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija Gala ziņojums (2019), pieejams: https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

Ādažu novada pašvaldība 10.01.2022. pieņēma lēmumu Nr. 6 “Par projektu “Mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošana Rīgas metropoles areālā – “Carnikava””.

Piesakoties publiskā finansējuma saņemšanai “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna komponentes Nr.1 “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” reformu un investīciju virziena 1.1. “Emisiju samazināšana transporta sektorā” reformas 1.1.1.r. “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” investīcijas 1.1.1.2.i “Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” saistīto pasākumu 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. īstenošanas noteikumi” ietvaros, jāiesniedz projekta iesniegums t.sk. izmaksu - ieguvumu analīze mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanai.

1.1. Pētījuma mērķis, mērķa grupas un uzdevumi

TEP izstrādes mērķis ir noteikt tehniski, sociāli un ekonomiski piemērotāko risinājumu mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanai Rīgas metropoles areālā – Carnikava, Rīgas metropoles areāla prioritāro transporta koridoru attīstībai, izveidojot multimodālus savienojumus un maršrutu tīklu integrāciju, kā arī, uzlabojot ar dzelzceļa staciju sabiedriskā transporta pieejamību saistītās piekļuves infrastruktūru, rezultātā sekmējot radīto SEG emisiju apjoma mazināšanu transporta sektorā. Mobilitātes punkta mērķa grupa ir Ādažu novada iedzīvotāji, kuri dotos darba, mācību vai pakalpojumu saņemšanas nolūkā maršrutā Carnikava – Rīga. Mobilitātes punkta sekundārā mērķa grupa ir Rīgas metropoles attālāku areāla teritoriju iedzīvotāji, kas mobilitātes punktu izmantos aktīvās atpūtas, ceļošanas un sporta vajadzībām. Tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādes uzdevumi ir sekojoši:

- Veikt esošās situācijas analīzi;
- Izvērtēt pieprasījumu pēc mobilitātes punkta izveidošanas;
- Veikt izmaksu – ieguvumu analīzi vispiemērotāko variantu mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanai;
- Noteikt iespējamus risinājumus mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanai Carnikavā un pamatot vispiemērotākā risinājuma izvēli;
- Izstrādāt rīcības plānu mobilitātes punkta infrastruktūras attīstībai;
- Izstrādāt projektēšanas darba uzdevumu mobilitātes punkta izveidošanai.

1.2. Pētījuma izklāsts

TEP ietvaros ir veikti šādi izstrādes posmi:

- Politikas plānošanas dokumentu, pētījumu, normatīvo aktu un citu dokumentu analīze;
- Statistikas datu un esošās situācijas pakalpojumu analīze;
- Fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze;
- Kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze;
- Citas metodes (kas minētas TEP ietvaros veicamo darba uzdevumu pretendenta interpretācijā).

1.3. Pētījuma rezultāts

Balstoties uz TEP priekšizpēti un izmaksu - ieguvumu analīzi par ekonomiski pamatotāko risinājumu mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanai Rīgas metropoles areālā- Carnikava, tiks sagatavots Projekta pieteikums iesniegšanai Centrālajā finanšu un līgumu

aģentūrā saskaņā ar Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna komponentes Nr.1 “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” reformu un investīciju virziena 1.1. “Emisiju samazināšana transporta sektorā” reformas 1.1.1.r. “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” investīcijas 1.1.1.2.i “Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” saistīto pasākumu 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. īstenošanas noteikumi” prasībām.

2. Esošās situācijas analīze

2.1. Ādažu novada ‘profils’ un apdzīvotās vietas

Ādažu novads atrodas ekonomiski un ģeogrāfiski ļoti izdevīgā vietā - 25 km attālumā uz ziemeļiem no Rīgas pilsētas. Novads iekļaujas Rīgas plānošanas reģionā un robežojas ar Rīgu un Ropažu, Siguldas un Saulkrastu novadiem. Teritoriju šķērso galvenais autoceļš A1 (Rīga- Igaunijas robeža (Ainaži)), valsts reģionālais autoceļš P1 (Rīga - Carnikava - Ādaži), kā arī elektrificēta dzelzceļa līnija Rīga - Skulte.



2.1.attēls.Ādažu novada teritorija(OpenStreetMaps)⁵

Ādažu novadā ietilpst divas teritoriālās vienības - bijušais Ādažu un Carnikavas pagasts. Novadā ir 21 ciems (Alderī, Atari, Āņi, Baltezers, Birznieki, Carnikava, Divezeri, Eimuri (Ādažu pag.), Eimuri (Carnikavas pag.), Garciems, Garkalne, Garupe, Gauja, Ilķene, Kadaga, Kalngale, Laveri, Lilaste, Mežgarciems, Sigulī, Stapriņi) ar administratīvo centru Ādažos. Teritorijas kopējā platība ir 243,342 km².

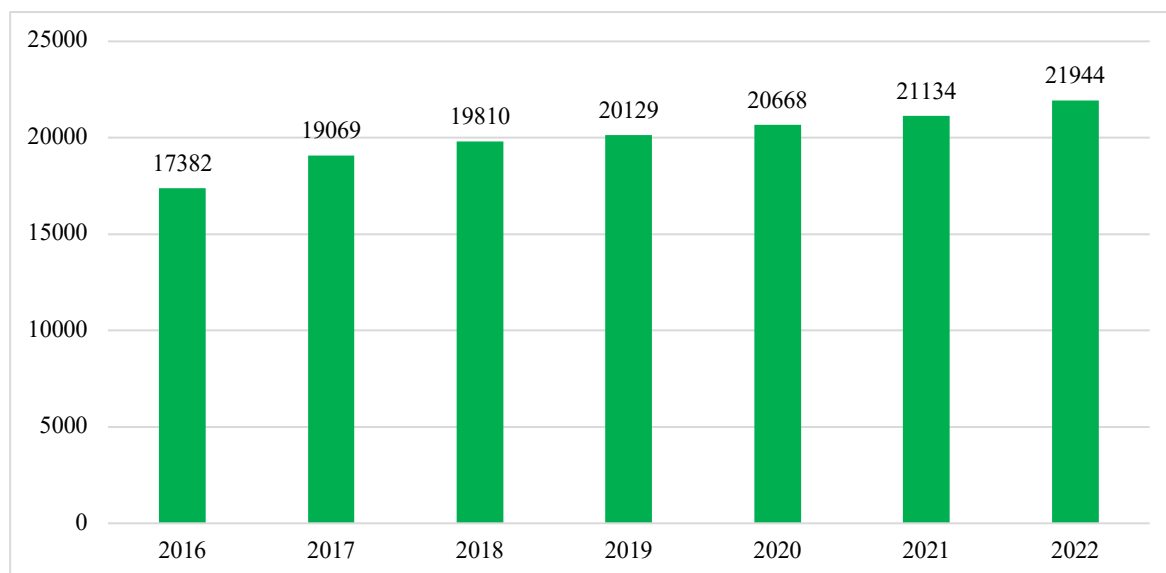
Aptuveni 50% no kopējās platības aizņem mežsaimniecības un īpaši aizsargājamās teritorijas. Savukārt, 23% aizņem lauksaimniecībā izmantojamā zeme, no kuras daļa atrodas poldera sateces baseina robežās. Mazāku daļu no kopējās teritorijas aizņem apbūves teritorijas.

Novads specializējas pārtikas ražošanā, transporta un loģistikas pakalpojumu sniegšanā un izglītības un kultūras pakalpojumu nodrošināšanā. Tāpat, Ādažu novads ir atpazīstams ar to, ka tajā ir izvietota lielākā militārā bāze Baltijā. Teritorija ir iecienīta rekreācijai, aktīvajam un veselības tūrismam visa gada garumā.

⁵ OpenStreetMaps.Piecejams: <https://www.openstreetmap.org/#map=7/56.895/24.608>

2.2. Demogrāfiskā situācija un prognozes

Ādažu novada teritorijā 2022. gada sākumā deklarēti 21944 iedzīvotāji. Kā liecina Centrālās statistikas pārvaldes apkopotā informācija⁶, kopš 2017. gada iedzīvotāju skaitam Ādažu novadā ir tendence pieaugt (pēdējo 5 gadu laikā to skaits pieaudzis gandrīz par 3 tūkstošiem).



2.2.attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas esošajā Ādažu novadā laika posmā no 2016.-2022.gada (Autoru veidots pēc CSP datiem)⁷

Iedzīvotāju skaits Rīgas pilsētā pastāvīgi samazinās jau 30 gadus. Tas ir saistīts gan ar negatīvu dabisko pieaugumu, gan ar Rīgas pilsētas izplešanās procesu - ievērojams skaits Rīgas pilsētas iedzīvotāju pēdējo 20 gadu laikā ir migrējuši no savas dzīvesvietas uz Pierīgā esošajiem novadiem. Rīgā iedzīvotāju skaits kopš 2012. gada ir vidēji samazinājies par 0,6%. Vienlaikus Rīgas aglomerācijā iedzīvotāju skaits šajā laika posmā ir audzis par vidēji 0,5% ik gadu. Ādažu novadā pēc SIA "Grupa 93", SIA "Jāņa sēta" un CSP iedzīvotāju skaita statistikas prognozēm gaidāms iedzīvotāju pieaugums. Vidējais prognozētais Ādažu novada iedzīvotāju pieaugums 2025. gadā ir 15%, bet 2030.gadā ir 30,2%, salīdzinot ar 2020.gadu.

2.1.tabula

Ādažu novada iedzīvotāju skaita pieauguma prognoze (Autoru veidots)

	2020.gads	2025.gads	2030.gads
SIA "Grupa 93"	20668	24046	27542
SIA "Jāņa sēta"	20668	22526	24400
Prognoze pamatojoties uz CSP statistiku ⁸	20584	24636	28688
Vidējais pieaugums		23736	26877

⁶ Centrālās statistikas pārvaldes dati par iedzīvotāju skaitu. Pieejami:

https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRS/IRS030/table/tableViewLayout1/

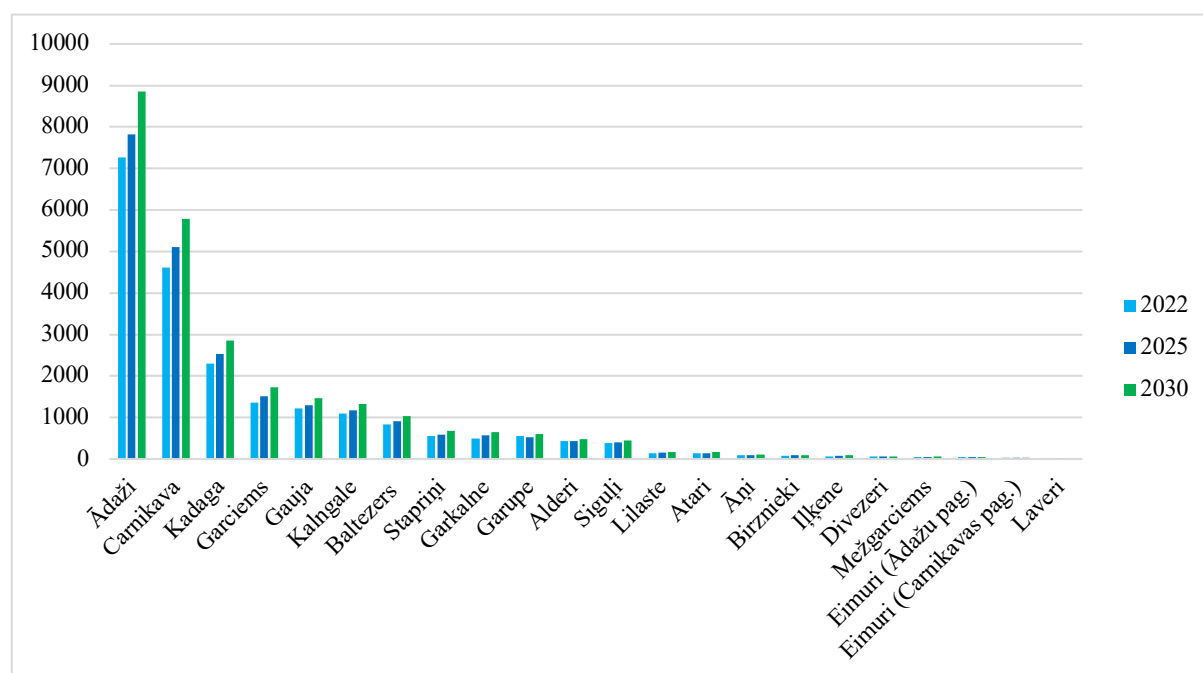
⁷ Centrālās statistikas pārvaldes dati par iedzīvotāju skaitu. Pieejami:

https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRS/IRS030/table/tableViewLayout1/

⁸ Centrālās statistikas pārvaldes dati par iedzīvotāju skaitu. Pieejami:

https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRS/IRS030/table/tableViewLayout1/

2022.gadā lielākais iedzīvotāju skaits pēc CSP eksperimentālās statistikas datiem⁹ ir Ādažos (7269), Carnikavā (4618), Kadagā (2300) un Garcēmā (1362). Balstoties uz iepriekš minētajiem datiem laika periodā no 2016. līdz 2022.gadam, izņemot 2017.gadu, jo tajā bijusi Carnikavas novads dome pieņēma lēmumu par NĪN atlaižu piemērošanu, ir izveidota iedzīvotāju skaita prognoze 2025. un 2030. gadam. Iedzīvotāju skaita pieaugums ir prognozēts visās apdzīvotajās vietās Ādažu novadā. Carnikavas ciemā iedzīvotāju skaits no 2022.gadam līdz 2030.gadam palielināsies par aptuveni 25.8%.

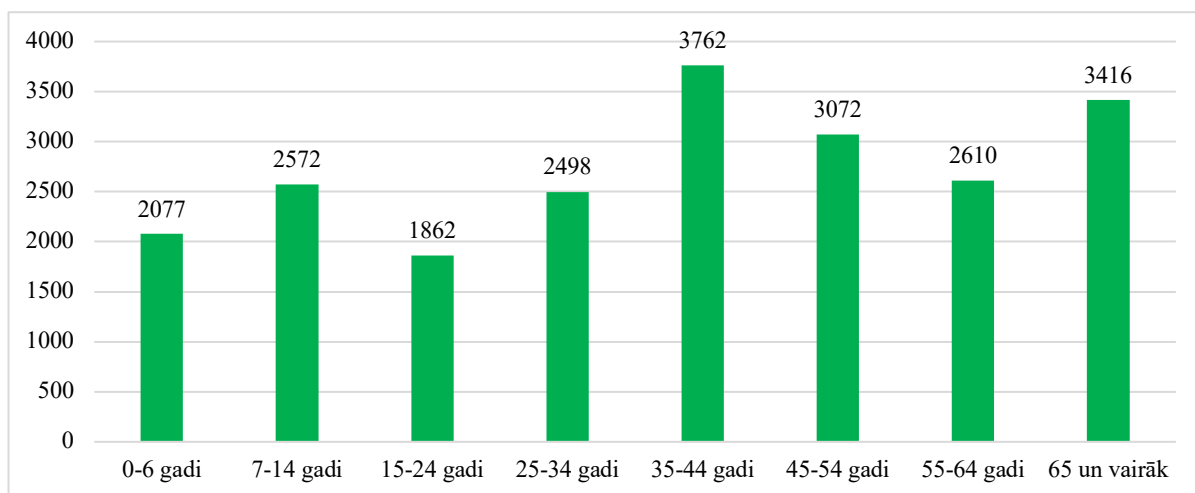


2.3.attēls. Iedzīvotāju skaits un tā prognozes Ādažu novadā (Autoru veidots pēc CSP datiem)¹⁰

Vidējais mājsaimniecības lielums Ādažu novadā ir aptuveni 2,4 personas. 2022. gadā aptuveni 51% no iedzīvotājiem ir sievietes. Novadā lielākais iedzīvotāju skaits ir vecumā no 35 - 44 gadiem un 65 un vairāk. Salīdzinoši mazāk ir jauniešu vecumā no 15 līdz 24 gadiem, šajā vecumā iedzīvotāji dodas iegūt augstāko izglītību ārpus novada teritorijas.

⁹ Iedzīvotāji pēc dzimuma un vecuma grupām reģionos, novados, pilsētās, pagastos, ciemos (atbilstoši robežām 2022. gada sākumā), apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās (eksperimentālā statistika) – Visas teritorijas un Laika periods. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRD/RIG010/

¹⁰ Iedzīvotāji pēc dzimuma un vecuma grupām reģionos, novados, pilsētās, pagastos, ciemos (atbilstoši robežām 2022. gada sākumā), apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās (eksperimentālā statistika) – Visas teritorijas un Laika periods. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRD/RIG010/



Ādažu novada iedzīvotāju skaits pēc vecuma 2022.gadā (Autoru veidots pēc CSP datiem)¹¹

Pēc Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes 2021. gada datiem, Ādažu novada teritorijā 68,4% iedzīvotāju ir latvieši, tomēr pārstāvēts ir arī plašs citu tautību loks: krievi (20%), baltkrievi (2,4%), ukraiņi (2,3%) un citas tautības (poļi, lietuvieši, vācieši, igauņi, armēņi, ebreji, tatāri, agulieši, lībieši u.c.).

2.3. Nodarbinātības attīstība

Ādažu novads ir daļa no starptautiski konkurētspējīgā Rīgas metropoles reģiona, kas specializējas bioekonomikā, it īpaši, pārtikas ražošanā, transporta un loģistikas pakalpojumos, kvalitatīvas un daudzveidīgas kultūras nodrošināšanā un konkurētspējīgu izglītības pakalpojumu sniegšanā.

Salīdzinot Ādažu novadā strādājošo bruto darba samaksas lielumu 2021. gadā ar vidējiem rādītājiem Rīgā un valstī kopumā, redzams, ka visos sektoros Ādažu novadā tie ir mazāki nekā netālu esošajā Rīgā.

2.2.tabula

Bruto darba samaksas rādītāji Latvijā, Rīgā un Ādažu novadā 2021.gadā (CSP)¹²

2021	
Pavisam, bez privātā sektora komersantiem ar nodarbināto skaitu <100	
Latvija	1291
Rīga	1424
Ādažu novads	1098
Sabiedriskajā sektorā (bez nodibinājumiem, biedrībām un fondiem)	
Latvija	1250
Rīga	1453
Ādažu novads	1175
Privātā sektora komersanti ar nodarbināto skaitu ≥100	
Latvija	1355
Rīga	1410
Ādažu novads	940

¹¹ Iedzīvotāju skaits un īpatsvars pēc dzimuma pa galvenajām vecuma grupām reģionos, republikas pilsētās, novados un 21 attīstības centrā gada sākumā 1970 – 2022. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRD/IRD010

¹² Mēneša darba samaksa pēc dzīvesvietas reģionos, novados, pilsētās, pagastos (atbilstoši robežām 2021. gada sākumā), apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās. Pieejams: <https://data.gov.lv/dati/eng/dataset/menesa-darba-samaksa>

Neskatoties uz to, ka bruto darba samaksa Ādažu novadā ir mazāka nekā Rīgā un valstī kopumā, vidējais bezdarba līmenis novada teritorijā ir bijis ievērojami zemāks nekā valstī, Rīgā vai Pierīgas reģionā vidēji. Pēc Nodarbinātības valsts aģentūras 2022. gada datiem¹³, uz 2022. gada 31. janvāri, Ādažu novadā bija reģistrēti 425 bezdarbnieki.

2.3.tabula

Reģistrēto bezdarbnieku skaits 2022. gada 31. janvārī (NVA)¹⁴

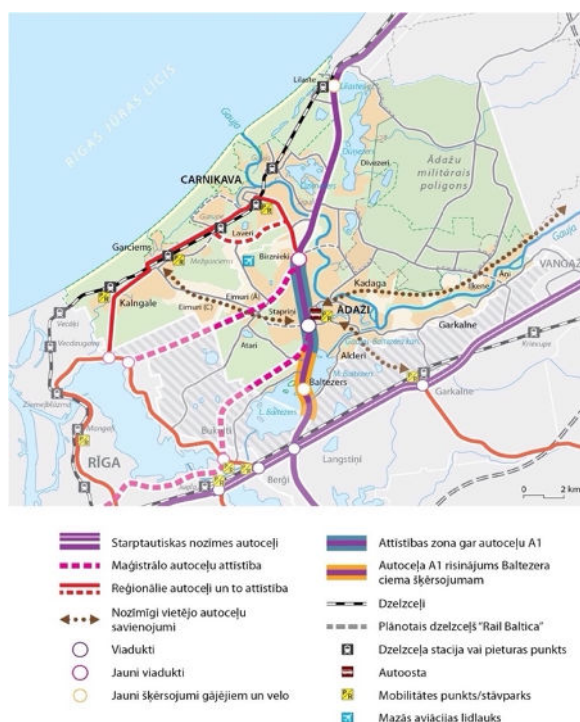
Pilsētas un novadi	Reģistrēto bezdarbnieku skaits	Bezdarba līmenis (%)
Valstī	62270	5,2
Rīga	14114	3,7
Ādažu novads	425	3,1

Laika posmā no 2021. gada līdz 2022. gada demogrāfiskās slodzes līmenis Ādažu novadā ir samazinājies ļoti minimāli, pašlaik tas līdz darbības vecumam ir 347, bet virs darbības vecuma - 262.

2.4. Satiksmes, sabiedriskā transporta infrastruktūra

2.4.1. Satiksmes intensitāte galvenajos ceļos

Liela nozīme Ādažu novada teritorijas attīstībā, kā arī iedzīvotāju labklājības celšanā, ir transportam un labi attīstītam ceļu tīklam. Ādažu novadu šķērso autoceļš - A1 Rīga (Baltezers)-Igaunijas robeža (Ainaži), kas ir arī transeiropas transporta tīkla (TEN-T) pamattīkla koridorā un starptautiskas nozīmes E67 maršrutā.



2.5.attēls. Transporta ceļu struktūra Ādažu novadā (Ādažu novada attīstības stratēģija 2013.-2037.gadam)¹⁵

¹³ Reģistrēto bezdarbnieku skaits sadalījumā pa pilsētām un novadiem 2022.gadā. Pieejams: <https://www.nva.gov.lv/lv/2022gads>

¹⁴ Reģistrēto bezdarbnieku skaits sadalījumā pa pilsētām un novadiem 2022.gadā. Pieejams: <https://www.nva.gov.lv/lv/2022gads>

¹⁵ Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. gadam. Pieejams: https://www.adazi.lv/wp-content/uploads/2021/07/2021.07.27._Adazu_ilgtspējigas_attistibas_strategijas_aktualizacija.pdf

Pašreizējā situācijā satiksmes ērtības līmenis E67 posmā Rīga – Lilaste ir ļoti zems, kas norāda uz to, ka autoceļa posms ir lielā mērā noslogots, pat pārslogots. Tādējādi tas ir problemātiskais posms E67 maršrutā Latvijas teritorijā. Pēc Latvijas valsts ceļu datiem¹⁶, laika posmā no 2020. gada līdz 2021. gadam intensitāte uz A1 šosejas Ādažu novadā ir samazinājusies. Intensitātes samazinājums uz autoceļa būtu izskaidrojams ar Covid19 pandēmijas radīto ietekmi uz cilvēku ikdienas paradumiem un pieņemtajiem pārvietošanās ierobežojumiem šajā laika periodā.

2.4.tabula

Ceļa intensitāte uz galvenā autoceļa Ādažu novadā (auto/diennaktī) (Autoru veidots pēc LVC datiem)¹⁷

Ceļa posms	2017	2018	2019	2020	2021
A1, posms A2- Draudzības iela Ādažos (0 līdz 6,940 km)	25 809	26 856	27 425	26 859	23756
A1, posms Draudzības iela Ādažos- V45 (no 6,940 līdz 13,030 km)	13 464	14 802	14 742	14 259	13900
A1, posms V45-V101 (no 13,030 līdz 21,300 km)	13526	13 035	13 527	13 237	12949

2008. gadā tika pabeigta “Ātrsatiksmes autoceļa Rīga (Bukulti) – Ādaži – Lilaste iespējamības izpēte” un ietekmes uz vidi novērtējums, ar rekomendāciju izbūvēt Baltezera apvedceļu un pārbūvēt esošā autoceļa A1 posmu Ādaži – Lilaste no divām uz četrām kustības joslām. Baltezera apvedceļa sākums ir Jaunciema gatves (Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā) un apvedceļa krustojums, kurā paredzēts izbūvēt divlīmeņu satiksmes mezglu, ievērojot Rīgas pilsētas Brīvības ielas dubliera projektu. Līdz ar apvedceļa izbūvi, smagajam transportam būs liegts iebraukt Baltezerā.

Pieaugot automobilizācijas līmenim, liela loma ir kā racionālam ielu un ceļu tīklam, tā arī kvalitātei un satiksmes drošībai. Turpinot racionāli plānot ceļu un maģistrālo ielu tīklu Ādažu novada teritorijā, būtu iespējams samazināt transporta izraisīto ietekmi uz vidi, optimizēt transporta pārbraucienus attālumus un, līdz ar to, samazināt transportlīdzekļu radīto vides piesārņojumu.

2.4.2. Sabiedriskā transporta (reģionālo autobusu un dzelzceļa) infrastruktūra

Ādažu novadā ir salīdzinoši labi attīstīta sabiedriskā transporta satiksme, kas sasaista Ādažu novada nozīmes un vietējas nozīmes centrus ar Rīgu. Pieejama pietiekama autobusu satiksme starp Ādažu centru un apdzīvotām vietām savā starpā, kā arī citām kaimiņu pašvaldībām.

Novada teritoriju šķērso arī tālsatiksmes (ir pieturvietas uz Rīgas gatves) un starptautisko līniju autobusi. Galvenā satiksme novada teritorijā notiek pa autoceļu A1 (Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži)), kā arī elektrificēto dzelzceļa līniju Rīga – Skulte (Ādažu novadā 6 pieturvietas). Dzelzceļš nodrošina savienojumu ar Rīgas pilsētu un Saulkrastu novadu. Paredzamais kustības biežums pēc jauno “Pasažieru vilciens” pasažieru vilcienu piegādes 2023. gadā tiek plānots ik pa 20 minūtēm maršrutā Carnikava-Rīga. Nepieciešams salāgot sabiedriskā transporta kustības grafiku, nodrošinot iespējas nokļūt kaimiņu novados, izmantot publiskos pakalpojumus un ērti nokļūt Rīgā.

Carnikavas ciemu šķērso dzelzceļa līnija Rīga – Skulte, ir dzelzceļa stacija Carnikava. Ciemā pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi, ir 4 autobusa pieturas. Lai pārvietotos maršrutā

¹⁶ Latvijas valsts ceļu dati par galveno autoceļu intensitāti. Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

¹⁷ Latvijas valsts ceļu dati par galveno autoceļu intensitāti. Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

Rīga – Carnikava/Carnikava – Rīga, iespējams izmantot elektrificēto dzelzceļa līniju vai reģionālas nozīmes starppilsētu autobusus.

2.4.3. Gājēju ceļi un veloceļi

Ādažu novada teritorijas visblīvāk apdzīvotās vietas vēsturiski ir izveidojušās gar autoceļa A1 piegulošajām teritorijām (Baltezerā un Ādažu centrā), gar ceļa P1 piegulošajām teritorijām (Kālnalē, Garcimā, Carnikavā), ap Ādažu – Podnieku ceļu, Alderos un daļēji Kadagā. Papildus tam, pēdējo gadu laikā, tāpat kā visā Pierīgā, Ādažu novadā īstenoti daudzi jauni savrupmāju apbūves projekti ar jaunām ielām, kurās vietām nav uzbūvētas gājēju ietves un veloceļi. Nepietiekamas un nedrošas ir gājēju šķērsojumu vietas pāri valsts autoceļiem A1 un P1, kā arī citiem autoceļiem un maģistrālajām ielām novada teritorijā. Līdz ar to, aktuāli ir satiksmes drošības jautājumi. Lai uzlabotu gājēju drošību, ir jāveic dažāda veida ar satiksmes drošības uzlabošanu saistītas darbības (jaunu gājēju šķērsojumu izveide, gājēju ietvju un apgaismojuma izbūve, īpaši starp apdzīvotām vietām; drošības pasākumu projektēšana un īstenošana, jaunu ceļu zīmju uzstādīšana, intensīvāko gājēju pāreju izgaismošana u.c.).

Veloceļu tīkls Ādažu novadā ir vāji attīstīts, trūkst pilnvērtīgu savienojumu starp novada centriem, dzīvojamajiem rajoniem un pakalpojumu sniegšanas vietās, mācību iestādēm, dzelzceļa stacijām un sabiedriskā transporta pieturvietām. Novadā atsevišķu velo ceļu nav, bet ir gājējiem un velobraucējiem piemērota infrastruktūra, kā arī tiek plānots EuroVelo 13 posms cauri Carnikavas pagasta teritorijai no robežas ar Rīgas pilsētu, Vecāķos līdz robežai ar Saulkrastu novadu.



2.6. attēls. Ādažu novada velo infrastruktūras karte (Ādažu novada attīstības stratēģija 2013.-2037.gadam)¹⁸

¹⁸ Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. gadam. Pieejams: https://www.adazi.lv/wp-content/uploads/2021/07/2021.07.27_Adazu_ilgtspējīgas_attīstības_stratēģijas_aktualizācija.pdf

Novada teritorijā esošie velo maršruti, kas ir arī marķēti dabā:

- EuroVelo 13 maršruts;
- EuroVelo 10 maršruts;
- Reģionālas nozīmes velomaršruts Nr.10 “Ādaži – Ilkene”;
- Carnikavas veloaplis;
- Barona 11 dienas velomaršruts;
- vietējas nozīmes velomaršruts Nr. 136 “Ādaži – Divezers”;
- vietējas nozīmes velomaršruts Nr. 137 “Ādaži – Āņi”;
- vietējas nozīmes velomaršruts Nr. 138 “Mazais Baltezera loks”;
- velomaršruts “Ādaži – Atari” (ir savienojums ar Carnikavas pagastu, GreenWays Outdoor veloceļu).

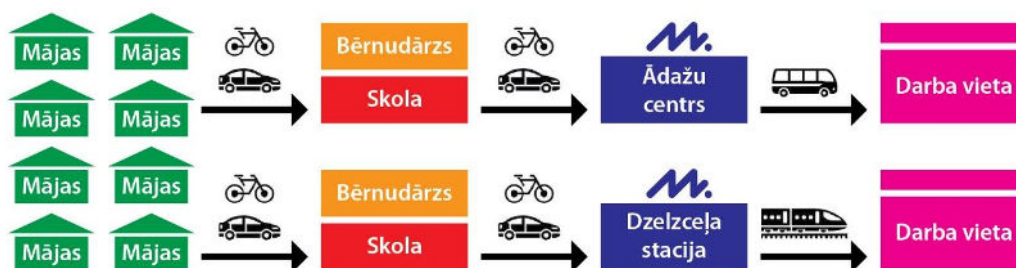
Velo maršrutu tīkla paplašināšana vēlama visa novada teritorijā. Nepieciešams izbūvēt velosipēdu ceļu trases, savstarpēji savienojot ciemu teritorijas. Mobilitātes punkta izveide sekmētu novada un reģionālās nozīmes veloinfrastruktūras sasaisti. Mobilitātes punkts kalpotu gan kā dažādu velomaršrutu galapunkts, gan kā pārsēšanās vieta uz citu transporta veidu, kā arī papildus informētu gājējus un velosipēdistus par mobilitātes un tūrisma iespējām reģionā.

Ādažu novada pašvaldībai ir jāsekmē sadarbība ar kaimiņu pašvaldībām saistībā ar reģionālas nozīmes veloceļu infrastruktūras attīstību. Esošos un potenciālos velomaršrutus nepieciešams ietvert EuroVelo maršrutu tīklā.

2.4.4. Ilgtspējīgā transporta mērķi

Ādažu novadam ir raksturīga svārstmigrācija - ikdienas vai bieži braucieni uz Rīgu darba, mācību vai pakalpojumu saņemšanas nolūkā. Pašlaik šos braucienus novada iedzīvotāji lielākoties veic ar personīgajiem autotransporta līdzekļiem. Ņemot vērā, ka Rīgas metropoles areāla transporta nākotnes struktūru/karkasu veidos dzelzceļa tīkls un vilcienu satiksme, nepieciešams būtiski uzlabot pasažieru nokļūšanas iespējas līdz vilcienam vai autobusam, nodrošinot sabiedriskā transporta maršrutu savienojamību un ērtus velo un gājēju kustības apstākļus. Ādažu novada attīstības stratēģijā 2013. – 2037. gadam paredzēts, ka novada teritorijas iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitāte būs balstīta transporta daudzveidībā – vilciens, autobuss, automašīna, velosipēds, mikromobilitātes rīki un kājāmiešana - visi transporta veidi sekmīgi savienoti novada teritorijā, ļaujot ērti pārvietoties novada teritorijā un sasniegt Rīgas centru 40 minūtēs.

Ādažu novadam ir mērķis sabiedrisko transportu novada teritorijā organizēt pēc pakāpeniskuma principa, organizējot nelielu mikroautobusu kustību novada iekšienē – tie nogādās pasažierus uz mācību iestādēm, veselības un citu pakalpojumu sniegšanas vietām, darbavietām Ādažu novadā, līdz sabiedriskā transporta pieturvietām – dzelzceļa stacijām vai Ādažu centra autoostai – mobilitātes punktam.



2.7.attēls. Ādažu novadā paredzētā transporta shēma (Ādažu novada attīstības stratēģija 2013.-2037.gadam)¹⁹

Pieaugošā satiksmes intensitāte uz autoceļa A1 palielina novada pakalpojumu uzņēmumu klientu skaitu, tomēr tajā pašā laikā arī būtiski apgrūtina iedzīvotāju kustību un saimniecisko darbību. Veismīgai novada attīstībai nepieciešama autoceļa A1 ciešāka integrācija novada teritorijā, nodrošinot efektīvu tranzīta plūsmu un vienlaicīgi izveidojot drošas autoceļa šķērsošanas iespējas dažādajiem transporta veidiem, nodrošinot satiksmes drošību un teritorijas ekonomisko attīstību.

Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013.-2037.gadam kā svarīgākie uzdevumi tiek minēti:

- autoceļu A1/P1 divlīmeņu šķērsojuma izbūve, t.sk. gājēju un veloceļa izveide pāri A1;
- pašreizējo Baltezera, Alderu, Stapriņu, Sigulū, Gaujas, Ataru, Eimuru, Birznieku, Lilastes u.c. ciemu sasniedzamības nodrošinājums;
- drošs gājēju un velosipēdistu šķērsojums pāri A1;
- gājēju un velosipēdistu tuneļu izbūve zem šosejas A1.

2.5. Esošā situācija mobilitātes punkta apkārtnē

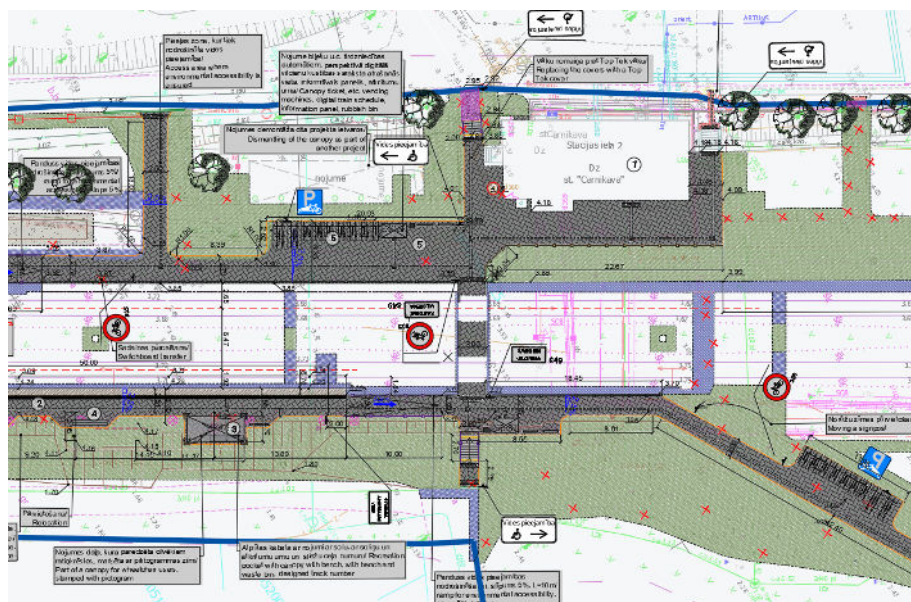
2.5.1. Dzelzceļa infrastruktūra un tās attīstība

Esošajā situācijā gar dzelzceļa staciju “Carnikava” ir divi sliežu ceļi. Stacijas dienvidu daļā ir izvietots vēl viens papildus sliežu atzars. Gar sliežu ārējām malām ir izvietoti peroni pasažieriem. Peroni veidoti no asfaltbetona seguma, kas lielākoties ir saplaisājis un stipri nolietojies. Uz seguma izveidojušies iesēdumi, kur krājas lietuss ūdens. Tāpat arī pieejas peroniem un esošais aprīkojums ir vizuāli nolietojies un vietām bojāts. Zonā pie stacijas ēkas, kā arī 110 m tālāk uz ziemeļiem ir izveidotas gājēju šķērsojuma vietas pār dzelzceļu. Tās veidotas no betona plāksnēm, nenodrošinot vides pieejamību.

Dzelzceļa stacijai “Carnikava” tiek izstrādāta būvniecības iecere “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija - pārbūve stacijā Carnikava” (BIS lieta Nr. BIS-BL-425891-432), kas paredz modernizēt dzelzceļa infrastruktūru. Projekts paredz paaugstināto platformu izbūvi, dzelzceļa šķērsojumu vietu izbūvi, kā arī pienākošo gājēju celiņu pilnveidošanu un pārbūvi ar vides pieejamības nodrošināšanu. Gar sliežu austrumu malu paredzēta paaugstinātā pasažieru platforma 125 m garumā un 2.9 m platumā (ieskaitot drošības joslu). Esošo dzelzceļa sliežu atzaru paredzēts pārvirzīt tālāk no pamatlīnijas, likvidējot perona daļu gar ārējo malu.

¹⁹ Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. gadam. Pieejams: https://www.adazi.lv/wp-content/uploads/2021/07/2021.07.27._Adazu_ilgtspējigas_attistibas_strategijas_aktualizacija.pdf

Esošo divu gājēju šķērsojuma vietā tiks nodrošinātas 3 šķērsojuma vietas pār dzelzceļu. Atbilstoši projektam ziemeļu pārejai ir saglabāts esošais novietojums, bet pāreja pie stacijas ēkas ir pārvietota 25 m tālāk uz dienvidiem. Papildus paredzēta jauna šķērsojuma vieta pār dzelzceļu, kas atradīsies aptuveni 190 m no stacijas ēkas Rīgas virzienā.



2022. gada 27. maijā AS “Pasažieru vilciens” noslēdza līgumu ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru par Eiropas Savienības fonda projekta Nr.4.5.1.1/I/001 īstenošanu. Projekta “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadāšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde” mērķis ir attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta), iegādājoties jaunus pasažieru elektrovilciena sastāvus.

Vilcienos būs viena līmeņa iekāpšana no pasažieru platformām, kas ne tikai nodrošinās pakalpojuma pieejamību ikvienam, bet arī saīsinās pasažieru apmaiņas laiku pieturvietās. Pēc jaunu elektrovilcienu iegādes, AS "Pasažieru vilciens" varēs ieviest intervāla grafikus visos elektrovilcienu maršrutos. Tas nozīmē, ka darba dienu rītos un vakaros, kas tradicionāli ir noslogotākais laiks, vilcieni Carnikavā kursēs ik pēc 20 minūtēm. Paredzēts, ka ar jaunajiem vilcieniem izpildīs reisu Aizkraukles, Tukuma, Skultes un Jelgavas virzienā. AS" Pasažieru

vilciens” prognozē, ka 3 gadus pēc jaunu elektrovilcienu iegādes, pasažieru skaits pieaugs no 17 līdz 25 milj. pasažieru.

2.5.2. Esošie savienojumi ar sabiedrisko transportu

Mobilitātes punkta tiešā tuvumā atrodas divas sabiedriskā transporta - autobusa pieturvietas (“Carnikava”). Viena no tām atrodas Rīgas ielā netālu no Stacijas ielas pieslēguma Rīgas ielai. Tā apkalpo maršrutus nr. 5371 un 6855. Pasažieru iekāpšanas vietas izvietotas Rīgas ielas abās pusēs brauktuves “kabatās”. Pieturvietas ir aprīkotas ar soliņiem, bet nav izvietotas nojumes, kur pasažieriem patverties, piemēram, lietus laikā. Pieturvietu attālums līdz dzelzceļa stacijas ēkai ir aptuveni 130 m. Maršruts veicams gar Stacijas ielas kreisās puses ietvi vai gar autostāvvietu ielas otrā pusē.



2.9.attēls. Autobusa pieturvietas “Carnikava” Rīgas ielā (IE.LA inženieri)

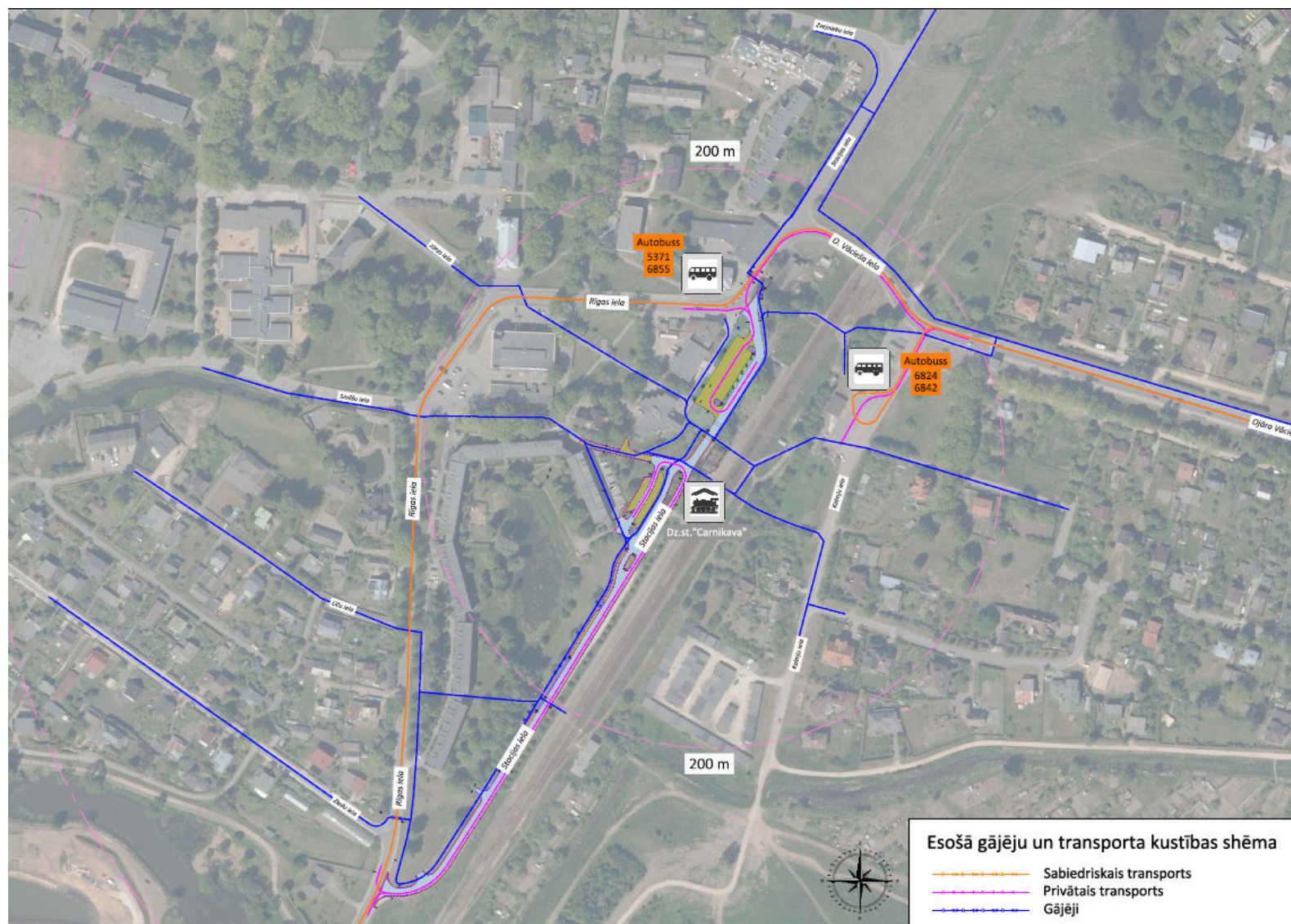
Otra autobusu pieturvieta atrodas otru pusē dzelzceļam, blakus Carnikavas tirgus laukumam Kalmju ielā. Tā apkalpo maršrutus nr. 6824 un 6842. Laukumā malā izvietota pasažieru nojume ar soliņu. No pieturvietas ir esoši gājēju ceļu savienojumi ar stacijas ēku un peroniem. Aptuvenais attālums līdz stacijai ir 80 m.



2.10. attēls. Autobusu pieturvieta “Carnikava” Kalmju ielā (IE.LA inženieri)

2.5.3. Gājēju un velo savienojumi

Esošie gājēju savienojumi stacijas apkārtnē aplūkoti 2.10.attēlā.



2.10.attēls. Esošā gājēju un sabiedriskā transporta kustības shēma (Autoru veidots)

2.5.4. Automašīnu stāvvietas

Dzelzceļa stacijas tuvumā ir izvietoti vairāki automašīnu stāvlaukumi. Divi no tiem ir izvietoti gar Stacijas ielu. Tuvākais stāvlaukums stacijas ēkai ir ar ietilpību 36 automašīnas. Otrs laukums izvietots nedaudz tālāk dienvidrietumu virzienā no stacijas ēkas. Tā ietilpība ir 19 vietas.



2.11.attēls. Stāvlaukums pie stacijas ēkas (IE.LA inženieri)



2.12.attēls. Stāvlaukums pie tirdzniecības centra Rīgas ielā 14 un 14a (Google Maps)

Pie veikaliem Rīgas ielā 14 un Rīgas ielā 14a izvietoti vairāki laukumi automašīnu novietošanai ar kopējo ietilpību aptuveni 60 automašīnām. Attālums no šīm autonovietnēm līdz stacijas ēkai ir aptuveni 200 m.

2.5.5. Bezemisiju transportlīdzekļu - velosipēdu un skrejriteņu novietnes

Dzelzceļa stacijas tuvumā ir izvietotas 2 velosipēdu novietnes. Pie pašvaldības ēkas Stacijas ielā 5 ir vieta 10 velosipēdiem, savukārt Stacijas ielā 7 ir vieta 8 velosipēdiem. Dzelzceļa stacijas vajadzībām velosipēdu statīvi nav nodrošināti.

Carnikavas ciemā izpētes laikā netika konstatēti koplietošanas transporta (auto, velosipēdu vai elektrisko skrejriteņu) operatori. Carnikavai tuvākie koplietošanas transporta operatori darbojas Ādažos.

Elektrotransporta un velosipēdu līdzekļu uzlādes infrastruktūra Carnikavā nav fiksēta.

Tuvākā publiskā automašīnu elektrouzlādes stacija ir Ādažos.

Stacijas ielas posmā gar dzelzceļa staciju, kā arī blakus esošajās autonovietnēs ir uzstādīts energoefektīvs apgaismojums – LED tipa gaismekļi.

3. Pieprasījums pēc mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošanas Rīgas metropoles areālā - Carnikava

Nodaļā tiek apskatītas svārstmigrantu un tūristu galvenās plūsmas, un izvirzītas prognozes svārstmigrantu skaitam Ādažu novadam 2025. un 2030. gadā, uzskatot, ka tās ir galvenās plūsmas, kas var nodrošināt mobilitātes punkta pieprasījumu. Tāpat tiek definētas galvenās cilvēku plūsmas ar sabiedrisko transportu, lai identificētu pasažierus, kuri turpmāk varētu pārvietoties izmantojot Carnikavas mobilitātes punktu.

Pētījuma ietvaros tika veikts maršrutu salīdzinājums (skat.3.1.tab.), aplūkojot potenciālo pārvietošanās laiku atkarībā no transporta veida. Salīdzinājums veidots izmantojot “Google Maps” pieejamo informāciju par potenciālo laiku maršruta veikšanai 2022.gada decembra sākumā.

Ērta savienojuma gadījumā, Carnikavas mobilitātes punktu būs iespējams izmantot ne tikai Carnikavas pagasta, bet arī blakus esošo ciemu iedzīvotājiem un apmeklētājiem. Kadagas, Ādažu un Saulkrastu iedzīvotājiem, kuri ikdienā pārvietojas savienojumā uz Rīgu, ātrāka un izdevīgāka pārvietošanās būs ar privāto auto, braucot līdz Carnikavas mobilitātes punktam un pēc tam turpinot braucienu ar vilcienu, tādā veidā izvairoties no sastrēgumiem pīķa stundās. Tiek apskatīts arī variants doties uz mobilitātes punktu ar velosipēdu, cilvēkiem, kas vēlas pārvietoties videi draudzīgāk un uzlabot savu fizisko veselību.

3.1.tabula

Maršrutu salīdzinājums atkarībā no pārvietošanās veida (Autoru veidots)

Maršruts	Autobuss	Mašīna	Vilciens	Caur Carnikavas MP ar automašīnu	Caur Carnikavas MP ar velo
Carnikava- Rīga (Centrs)	41- 48 min 55-60 min ^{1.}	35-48 min	36 min	36 min	36 min
Garciems- Rīga (Centrs)	36-46 min	28-55 min	31 min	46 min	63 min
Kalngale-Rīga (Centrs)	31- 40 min	25-55 min	28 min	49 min	75 min
Carnikava- Rīga (Sarkandaugava)	28-33 min	24-35 min	25 min	25 min	25 min

Maršruts	Autobuss	Mašīna	Vilciens	Caur Carnikavas MP ar automašīnu	Caur Carnikavas MP ar velo
Garciems- Rīga (Sarkandaugava)	21-26 min	18-30 min	19 min	43 min	52 min
Kalngale-Rīga (Sarkandaugava)	16-20 min	16-26 min	15 min	35 min	64 min
Kadaga-Carnikava- Rīga (Centrs)	58 min	30-60 min		49 min	75 min
Kadaga-Carnikava- Rīga (Sarkandaugava)	50 min	30-60 min		38 min	64 min
Ādaži-Rīga (Centrs)	49 min ^{2.}	30-60 min		44 min	62 min
	53 min ^{3.}				
Saulkrasti- Carnikava- Rīga (Centrs)	95 min	45-70 min	57 min	56 min	108 min

1.Autobusa maršrutā Carnikava-Baltezers- Rīga (Centrs)

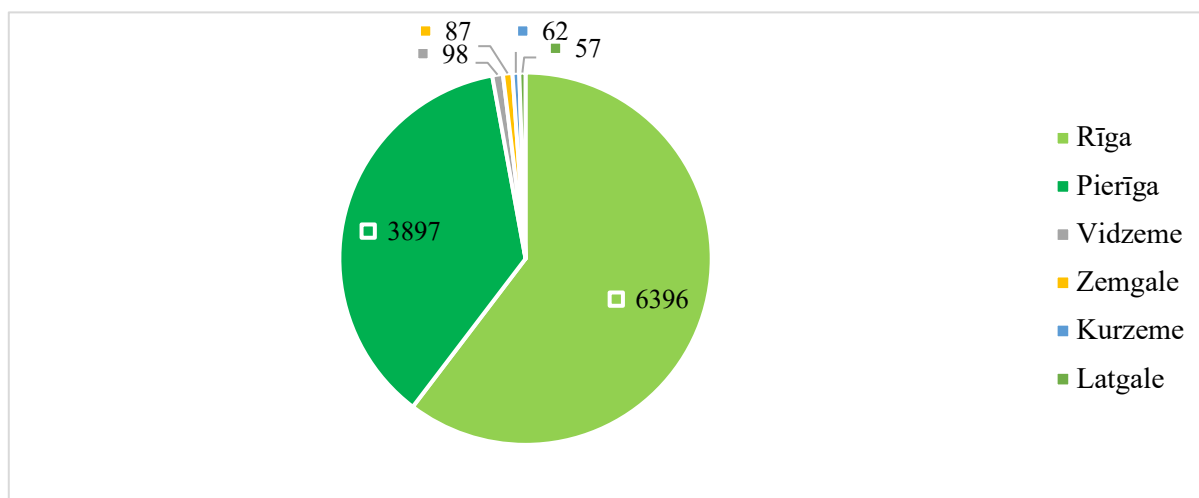
2.Autobusa maršrutā Ādaži -Carnikava- Rīga (Centrs)

3.Autobusa maršrutā Ādaži-Baltezers-Rīgas (Centrs)

3.1. Svārstmigrācijas datu analīze Rīgas un Saulkrastu virzienā

3.1.1. Ādažu novada iedzīvotāju darba vietas

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes eksperimentālās statistikas datiem par 2017. gadu²⁰, Ādažu novada teritorijā pēc 2021. gada Administratīvi teritoriālās reformas, dzīvojošie lielākoties strādā Rīgā un Pierīgas reģionā, kopumā 97,13% no kopējā strādājošo iedzīvotāju skaita. Novada lielāko apdzīvoto vietu iedzīvotājiem visbiežāk darba vieta atrodas Rīgā, izņēmums ir Kadagas ciems, kur lielākā daļa iedzīvotāju strādā Pierīgas reģionā. Šādas situācijas iemesls ir Ādažu novada ekonomiski un ģeogrāfiski izdevīgā atrašanās vieta.



3.1.attēls. Ādažu novada iedzīvotāju darba vietu atrašanās vietas iedalījums (Autoru veidots pēc CSP datiem)²¹

Pašreizējā Ādažu novada iedzīvotāju darba vietas lielākoties atrodas Rīgā, Ādažu, Ropažu, Mārupes, Salaspils, Ķekavas, Jūrmalas, Siguldas un Saulkrastu novados. Carnikavas iedzīvotāju darba vietu procentuālais izvietojums ir ļoti līdzīgs kopējam Ādažu novada iedalījumam. 1736 iedzīvotāji no Carnikavas dodas uz darbu Rīgā, 735 strādā novada teritorijā,

²⁰ Centrālās statistikas datiem par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.
Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

²¹ Centrālās statistikas datiem par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.
Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

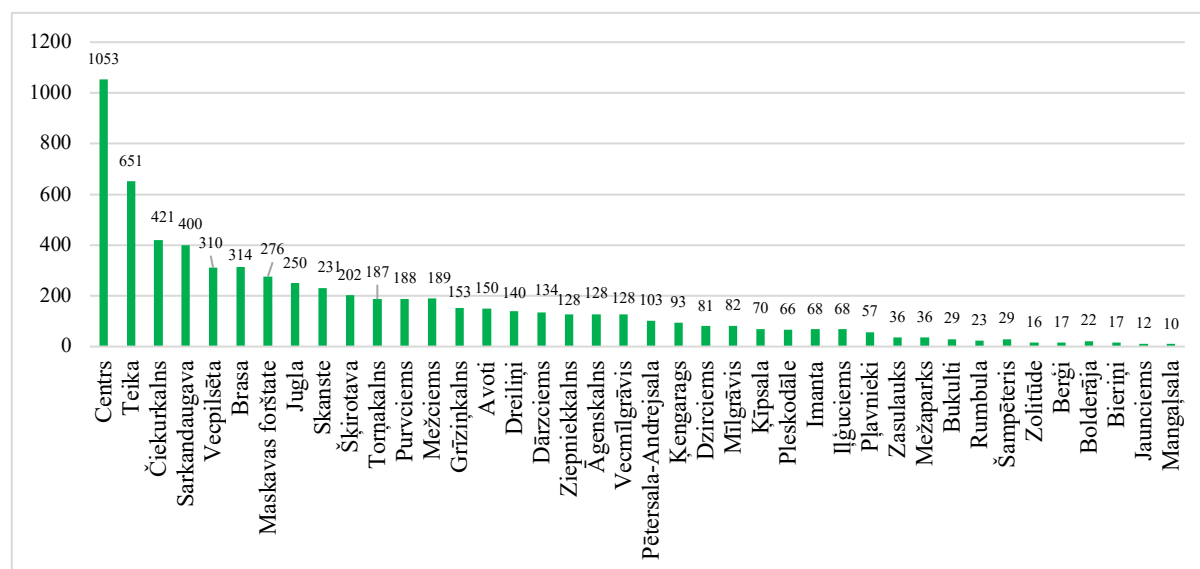
bet 69 cilvēku darba vietas atrodas blakus esošajā Ropažu novadā. Saulkrastu novadā darba vieta atrodas tikai 48 novada iedzīvotājiem, toties Limbažu novadā 29. No 735 Carnikavas pagastā strādājošajiem iedzīvotājiem 511 strādā Carnikavā, 171 Ādažos, 20 Kadagā un 13 Baltezerā.

3.2.tabula

Ādažu novada iedzīvotāju darba vietu skaits 9 pašvaldībās ar vislielāko darba vietu skaitu (Autoru veidots pēc CSP datiem)²²

Dzīves vieta	Rīga	Ādažu novads	Ropažu novads	Mārupes novads	Salaspils novads	Ķekavas novads	Jūrmala	Siguldas novads	Saulkrastu novads
Ādažu novads	6396	2916	351	202	89	74	61	70	48
Carnikava	1736	735	69	53	20	16	18	14	15
Ādaži	1882	1194	134	40	17	32	18	34	10
Garciems	495	76		12				12	
Kalnale	301	83		18					
Garkalne	82	55							
Kadaga	340	402	13	13					
Garupe	119	22							

Ādažu novada iedzīvotāju darba vietas atrodas gandrīz visās Rīgas apkaimēs. Visvairāk tās ir Rīgas labajā krastā, īpaši, Centra, Teikas, Čiekurkalna un Sarkandaugavas apkaimēs. Pusē no visām apkaimēm darba vietu skaits pārsniedz 128. Centra apkaimē ir ievērojamāki lielāks darba vietu skaits salīdzinoši ar citām apkaimēm – 1053 no tām 290 ir Carnikavas iedzīvotāju, 322- Ādažu, 109 – Garciema, bet 81 – Kalngales iedzīvotāju darbavietas. Mazākais darba vietu skaits atrodas Mangaļsalā, Jaunciemā un Bieriņos.



3.2.attēls. Ādažu novada iedzīvotāju darba vietu sadalījums par apkaimēm (Autoru veidots pēc CSP datiem)²³

²²Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.
Pieejams:https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UFR/NPV031

²³Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.
Pieejams:https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UFR/NPV031

Ādažu novada iedzīvotāji visvairāk strādā tajās Rīgas apkaimēs, kas atrodas teritoriāli vistuvāk novadam. Lai gan pasažieru vilcienam ir pieturas Mangaļos, Vecdaugavā, Vecāķos, Ziemeļblāzmā, šajās apkaimēs nav liels darba vietu skaits. Pretēja situācija ir Brasas, Sarkandaugavas un centra apkaimēs.

3.3.tabula

Rīgā strādājošo Ādažu novada iedzīvotāju darba vietu sadalījums par apkaimēm (Autoru veidots pēc CSP datiem)²⁴

Darbavieta	Ādažu novads	Carnikava	Garciems	Ādaži	Kalnale	Kadaga
Centrs	1053	290	109	322	81	53
Teika	651	167	43	235	27	41
Čiekurkalns	421	119		128	21	59
Sarkandaugava	400	132	45	94	37	29
Vecpilsēta	310	92			18	16
Brasa	314	83	32	104	13	14
Maskavas forštate	276	73	26	85	23	17
Jugla	250	57	15	105		15
Skanste	231	75	20	72	15	
Šķirotava	202	59	11	52	15	16
Torņakalns	187	60	10	48	10	15
Purvciems	188	56	24	48	10	
Mežciems	189	50	11	65		14
Grīziņkalns	153	49	17	43	11	10
Avoti	150	43		39	13	
Dreiliņi	140	27	62			
Dārziems	134	35		51		
Ziepniekkalns	128	44		44		
Āgenskalns	128	42	16	32		
Vecmīlgrāvis	128	49	14	14	29	
Pētersala- Andrejsala	103	24	13	28	13	
Ķengarags	93	27		25		
Dzirčiems	81	17	13	27		
Mīlgrāvis	82	37	23		13	
Ķīpsala	70	24				
Pleskodāle	66	14		28		
Imanta	68	17	10	11		
Ilģuciems	68	11		22		
Pļavnieki	57	13		15		
Zasulauks	36	10		16		
Mežaparks	36	12				
Bukulti	29	11		12		
Rumbula	23	11		11		
Šampēteris	29	10				
Zolitūde	16	10				
Bergī	17			10		
Bolderāja	22					
Bieriņi	17					
Jaunciems	12					
Mangaļsala	10					

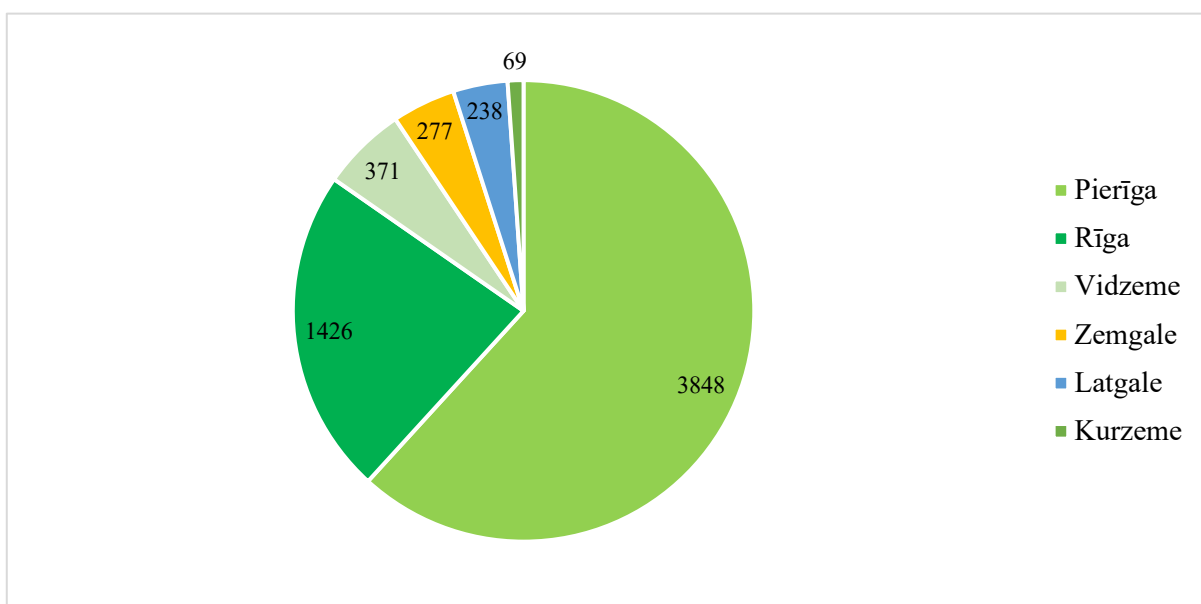
²⁴Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.

Pieejams:https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

Darbiavietā	Ādažu novads	Carnikava	Garciems	Ādaži	Kalnāle	Kadaga
Atgāzene	29					
Vecāķi	28		11			

3.1.2. Ādažu novadā strādājošo dzīves vieta

Pēc Centrālās statistikas pārvaldes eksperimentālās statistikas datiem par nodarbināto iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017. gadā²⁵, Ādažu novada teritorijā (pēc Administratīvi teritoriālās reformas 2021. gadā) lielākoties strādā cilvēki, kuri dzīvo Rīgā (22,94%) un Pierīgas reģionā (59,98%). Līdzīgs dzīves vietu sadalījums novērojams visās Ādažu novada blīvi apdzīvotās vietās. Carnikavas pagastā strādā 745 iedzīvotāji no Pierīgas reģiona, bet 236 no Rīgas.



3.3.attēls. Ādažu novadā strādājošo cilvēku dzīves vietu sadalījums pa reģioniem (Autors veidots pēc CSP)²⁶

Neskaitot Ādažu novadu, kurā dzīvo lielākā daļa novadā strādājošo, ievērojams cilvēku skaits ir no Rīgas – 1589 cilvēki un netālu esošajiem Saulkrastu, Ropažu, Siguldas un Limbažu novadiem. Carnikavas pagastā strādājošie lielākoties dzīvo Ādažu novadā- Carnikavā, Ādažos un Kalnālē un Rīgā.

3.4.tabula

Ādažu novadā strādājošo sadalījums 9 pašvaldībās ar lielāko dzīves vietu skaitu (Autors pēc CSP datiem)²⁷

Darba vieta	Ādažu novads	Rīga	Saulkrastu novads	Ropažu novads	Siguldas novads	Limbažu novads	Ogres novads	Salacgrīvas novads	Jūrmala
Ādažu novads	2916	1589	211	162	154	142	75	64	56

²⁵Centrālās statistikas pārvaldes dati par nodarbināto iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā. Pieejams:https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

²⁶Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā. Pieejams:https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

²⁷Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā. Pieejams:https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

Darba vieta	Ādažu novads	Rīga	Saulkrastu novads	Ropažu novads	Siguldas novads	Limbažu novads	Ogres novads	Salacgrīvas novads	Jūrmala
Ādaži	1629	619	140	131	45	120	22	48	19
Kadaga	320	426		31		17	38		
Carnikava	609	236	34						10
Kalnale	53	60							
Garciems	37	63							
Garupe	16	22							
Garkalne	15								

Uz Ādažu novadu strādāt dodas cilvēki no dažādām Rīgas apkaimēm. Visvairāk cilvēku dzīvo Rīgas labā krasta – Purvciema, Juglas, Pļavnieku un Centra apkaimēs. Pusei no apkaimēm iedzīvotāju skaits pārsniedz 45 cilvēku sliekšni. Lielākā daļa no Carnikavā strādājošajiem rīdziniekiem dzīvo Pļavniekos, Centrā un Purvciemā.

3.5.tabula

Ādažu novadā strādājošo dzīves vietu sadalījums pa Rīgas apkaimēm (Autoru veidots pēc CSP)²⁸

Dzīves vieta	Ādažu novads	Ādaži	Kadaga	Carnikava	Garciems
Purvciems	152	59	43	16	10
Jugla	152	66	59	12	
Pļavnieki	104	34	34	19	
Centrs	97	41	15	18	
Teika	93	47	19	12	
Vecmīlgrāvis	63	17		11	
Ziepniekkalns	63	26	15	12	
Ķengarags	62	16			
Āgenskalns	61	23		12	
Mežciems	59	26	16		
Imanta	49	30	15		
Maskavas forštate	47	16			
Avoti	45	19			
Sarkandaugava	43	14			
Brasa	40	17			
Iļģuciems	36	14			
Grīziņkalns	35	18	15		
Dārziems	27	16			
Jaunciems	24				
Dzirziems	23		13		
Čiekurkalns	21				
Dreiliņi	19				
Berģi	13	10			
Mežaparks	11				
Torņakalns	10				

²⁸Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.

Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

3.1.3. Lielākās nodarbināto svārstmigrācijas plūsmas Ādažu novadā

Lielākās nodarbināto plūsmas Ādažu novadā ir no/uz Rīgas labā krasta apkaimēm. 363 nodarbināto ikdienā pārvietojas maršrutā Ādaži – Rīgas centrs, bet 308 savienojumā Carnikava – Rīgas centrs. Neskaitot Rīgas valstspilsētu, ievērojamākās cilvēku plūsmas ir Carnikava – Saulkrasti un Ādaži – Limbaži savienojumos. Kopumā 112 savienojumos no/uz Ādažu novadu svārstmigrē 5485.

Prognozēts, ka līdz 2025. gadam Ādažu novadā svārstmigrētāju skaits mazliet samazināsies salīdzinājumā ar 2017. gadu, bet pēc tam pieaugs. Prognoze tika izstrādāta, ņemot vērā 8,4% iedzīvotāju skaita pieaugumu laika posmā no 2017. līdz 2020. gadam, SIA "Grupa93" izstrādāto prognozi iedzīvotāju skaitu 2025. un 2030. gadam (skat.2.1.tab.), kā arī Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi.

3.6.tabula

Nodarbināto cilvēku svārstmigrācija Ādažu novadā (25 lielākās plūsmas) (Autoru veidots pēc CSP)²⁹

Savienojums		Darbavieta	Dzīvesvieta	2017.gadā kopā	Prognoze 2025.gadam	Prognoze 2030.gadam
Ādaži -	Centrs	322	41	363	361	408
Carnikava -	Centrs	290	18	308	306	346
Ādaži -	Teika	235	47	282	280	317
Carnikava -	Teika	167		167	166	188
Carnikava -	Sarkandaugava	132		132	131	148
Ādaži -	Čiekurkalns	128		128	127	144
Ādaži -	Brasa	104	17	121	120	136
Carnikava -	Čiekurkalns	119		119	118	134
Ādaži -	Vecpilsēta	103	14	117	116	131
Garciems -	Centrs	109		109	108	122
Ādaži -	Saulkrasti	11	98	109	108	122
Ādaži -	Sarkandaugava	94	14	108	107	121
Ādaži -	Purvciems	48	59	107	106	120
Ādaži -	Maskavas forštate	85	16	101	100	113
Carnikava -	Vecpilsēta	92		92	91	103
Carnikava -	Brasa	83		83	82	93
Kalngale -	Centrs	81		81	80	91
Carnikava -	Skanste	75		75	75	84
Carnikava -	Maskavas forštate	73		73	73	82
Ādaži -	Skanste	72		72	72	81
Carnikava -	Purvciems	56	16	72	72	81
Ādaži -	Ziepniekkalns	44	26	70	70	79
Kadaga -	Centrs	53	15	68	68	76
Ādaži -	Dārziņi	51	16	67	67	75
Ādaži -	Grīziņkalns	43	18	61	61	69
Kopā (112 savienojumos)		4603	882	5485	5451	6160

²⁹ Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.

Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

3.2. Autotransporta direkcijas datu analīze par sabiedriskajiem transportiem

Carnikavas stacijā 2018.gadā kopumā apgrozījās 370 807 cilvēku jeb 1016 cilvēku dienā. AS “Pasažieru vilciens” prognozē, ka pēc pasažieru pieauguma apgrozījums stacijā pieaugs līdz 526 546 cilvēkiem gadā.

Analizējot pasažieru plūsmas Ādažu novadā, tika apskatīti 5 sabiedriskā autobusa maršruti:

- Rīga – Carnikava – Zvejniekciems (Maršruta Nr.5371);
- Rīga – Carnikava – Ādaži – Kadaga (Maršruta Nr.6855);
- Rīga – Ādaži – Carnikava (Maršruta Nr.6824);
- Ādaži – Carnikava (Maršruta Nr.6842);
- Rīga – Ādaži – Kadaga (Maršruta Nr.6821).

Laika posmā no 2018. gada jūlija līdz 2019. gada jūnijam, visvairāk biļetes ir pirktas maršrutā Nr.6821 Rīga – Ādaži – Kadaga, tad seko maršruts Nr.6842 Ādaži – Carnikava un maršruts Nr.6824 Rīga – Ādaži – Carnikava.

Carnikavas stacijas pieturā dienā apgrozās vidēji apmēram 115 autobusa pasažieri, bet Carnikavas tirgus pieturā apmēram 122 pasažieri. Visvairāk tie dodas no/uz Rīgas SAO, Siguliem, Ādažiem un Juglu.

Ādažu novada iedzīvotāji un apmeklētāji visvairāk pārvietojas maršrutā Ādaži – Rīgas centrs caur Baltezeru. Maršrutā vidēji dienā tiek iegādātas 464 biļetes. Uz pusi mazāk biļetes tiek iegādātas sabiedriskā autobusa savienojumā Ādaži – Jugla, kopumā 106 biļetes. Carnikavas pagasta kontekstā, visvairāk biļetes ir pirktas savienojumos uz Rīgas centru (caur Baltezeru), Juglu un Ādažiem.

3.7.tabula

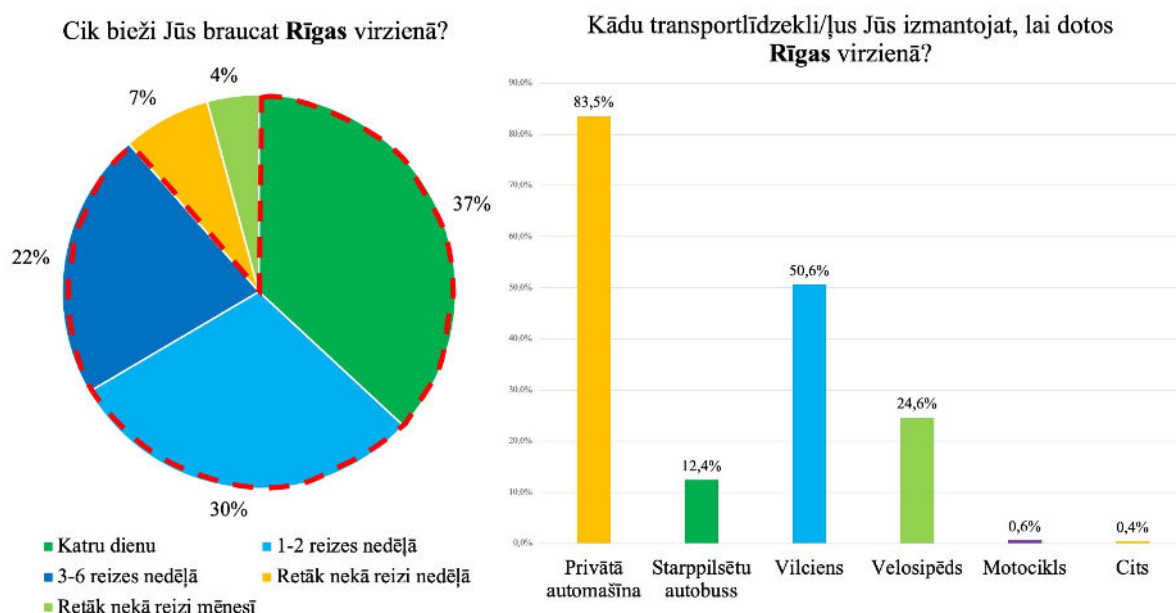
Lielākas sabiedriskā autobusa pasažieru plūsmas Ādažu novadā (Autoru veidots pēc ATD sniegtajiem datiem)

Maršruts	Kopā gadā	Vidēji dienā
Ādaži-Baltezers- Rīga (Centrs)	152985	464
Ādaži-Rīga (Jugla)	35137	106
Carnikava-Baltezers-Rīga (Centrs)	20607	62
Kadaga-Rīga(Jugla)	16649	50
Carnikava- Rīga (Jugla)	11397	35
Kalngale-Rīga (Centrs)	10235	31
Carnikava- Ādaži	9551	29
Carnikava- Rīga (Centrs)	7398	22
Kalngale-Rīga (Sarkandaugava)	4726	14
Garciems- Rīga (Centrs)	4522	14
Sigulī-Rīga (Centrs)	3898	12
Saulkrasti- Carnikava- Rīga(Centrs)	2371	7
Kadaga-Carnikava- Rīga (Centrs)	1676	5
Carnikava- Rīga (Sarkandaugava)	1423	4
Sigulī- Rīga (Sarkandaugava)	1364	4
Garciems- Rīga (Sarkandaugava)	989	3
Inčupe-Rīga (Centrs)	652	2
Ādaži-Carnikava-Rīga (Centrs)	569	2
Kadaga-Carnikava- Rīga (Sarkandaugava)	515	2
Kopā		869

3.3. Aptaujas rezultātu analīze

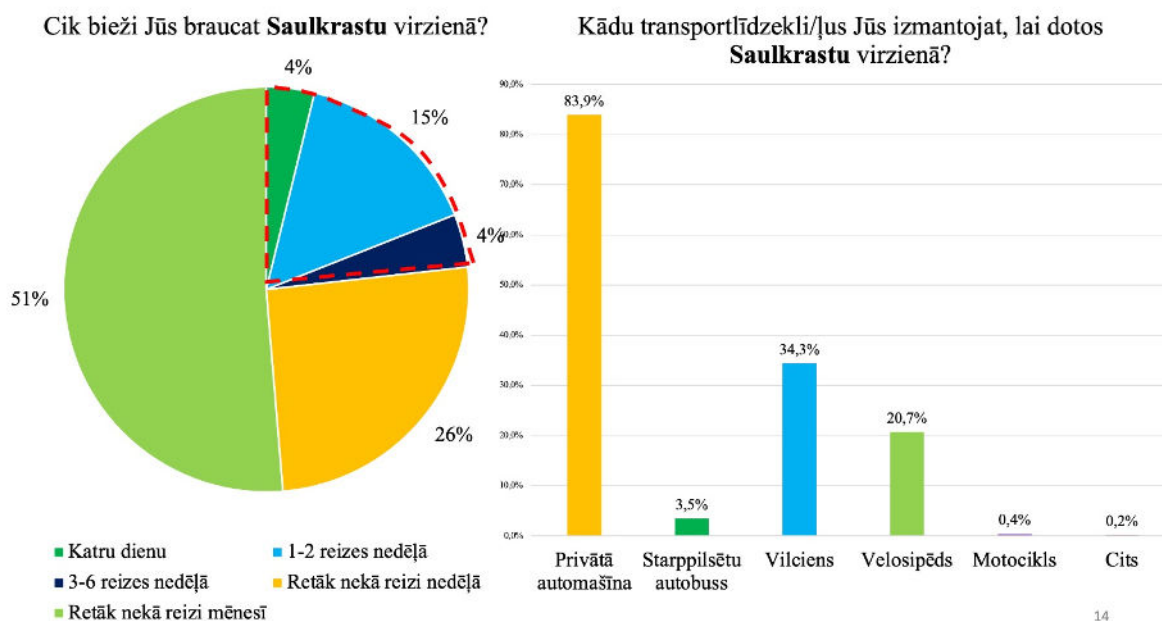
No 2022. gada 1. decembra līdz 2022.gada 31. decembrim norisinājās aptauja par mobilitātes punkta un veloceļa Rīga - Carnikava izveidi. Aptaujas respondenti bija Ādažu novada iedzīvotāji un aptaujas mērķis bija noskaidrot Ādažu novada iedzīvotāju pārvietošanās paradumus un viedokli par Carnikavas stacijas mobilitātes punkta un velo ceļa Rīga - Carnikava izveidi. Aptauja norisinājās tiešsaistē, “Google Forms” programmatūrā, un tā tika popularizēta pašvaldības sociālajos tīklos. Aptaujā piedalījās 500 respondentu. Iegūtie aptaujas rezultāti palīdz novērtēt potenciālo mobilitātes punkta pieprasījumu un tam nepieciešamās funkcijas.

Lielākā daļa respondentu ir vecumā no 31 – 45 gadiem. Lielākā daļa no viņiem dzīvo Carnikavā (35,8%), Kalngalē (21%), Garcēmā (15%), Ādažos (9,4%) un Garupē (8%). 89% no respondentiem vismaz reizi nedēļā no Ādažu novada brauc Rīgas virzienā, 37% no tiem dodas Rīgas virzienā katru dienu. Lielākoties viņi pārvietojas ar privāto automašīnu (83,5%), vilcienu (50,6%) un velosipēdu (24,6%).



3.6.attēls.Respondentu pārvietošanās ieradumi virzienā uz Rīgu (Autoru veidots)

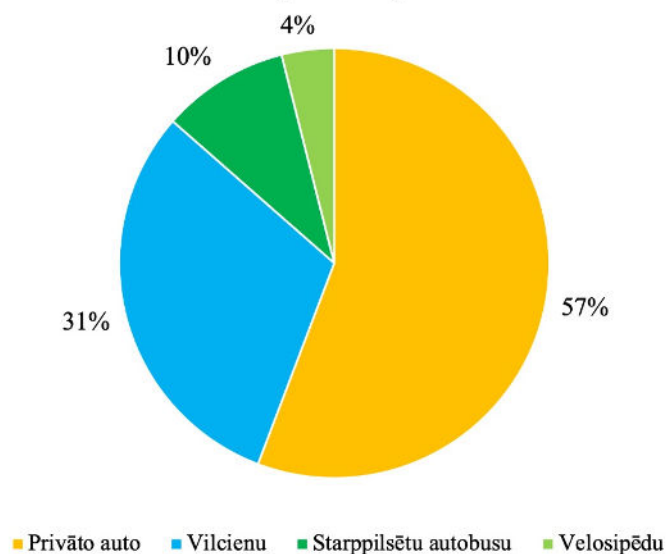
Lielākā daļa Ādažu novada iedzīvotāju Saulkrastu virzienā dodas retāk nekā reizi mēnesī. Tikai 23% no respondentiem dodas Saulkrastu virzienā vismaz reizi nedēļā. Visvairāk pārvietošanās vajadzībām tiek izmantots privātais auto (57,8%), vilciens (24,2%) un velosipēds (15%).



3.7.attēls. Respondentu pārvietošanās ieradumi virzienā uz Saulkrastiem (Autoru veidots)

Bērni, kuri ikdienā dodas Rīgas vai Saulkrastu virzienā, visbiežāk tiek vesti ar privāto automašīnu (57%) vai brauc ar starppilsētu autobusu (10%), vilcienu (31%).

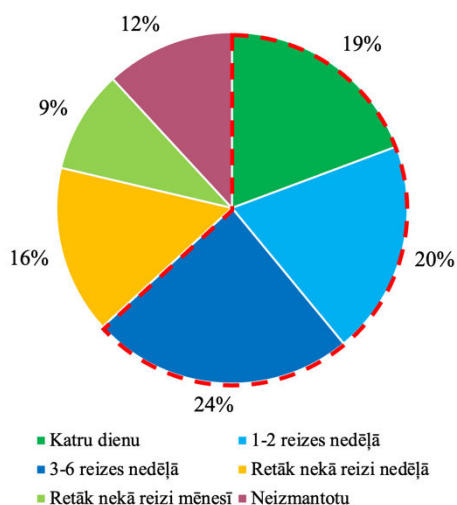
Ja Jums ir bērni, kuri ikdienā dodas Rīgas vai Saulkrastu virzienā, ar kādu transportu viņi tur dodas?



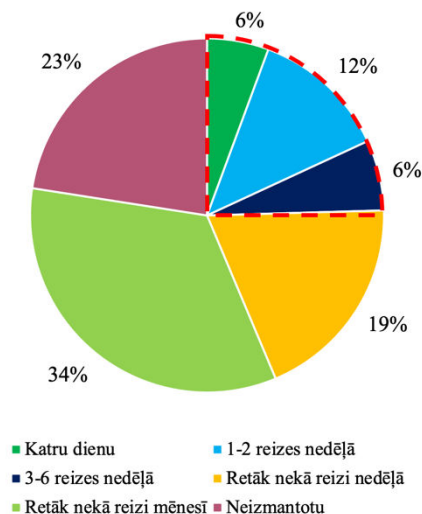
3.8.attēls. Respondentu bērnu pārvietošanās ieradumi virzienos uz Rīgu un Saulkrastiem (Autoru veidots)

63% respondentu apgalvo, ka ērta savienojuma gadījumā izmantotu mobilitātes punktu vismaz reizi nedēļā virzienā uz Rīgu. Katru dienu mobilitātes punktu izmantot, lai dotos Rīgas virzienā, plāno 19% respondentu. Saulkrastu virzienā, vismaz reizi nedēļā, izmantojot Carnikavas mobilitātes punktu, plāno doties 24% respondentu.

Ja būtu izveidots ērts savienojums un visas tam nepieciešamās funkcijas, cik bieži Jūs izmantotu Carnikavas stacijas mobilitātes punktu virzienā uz Rīgu?

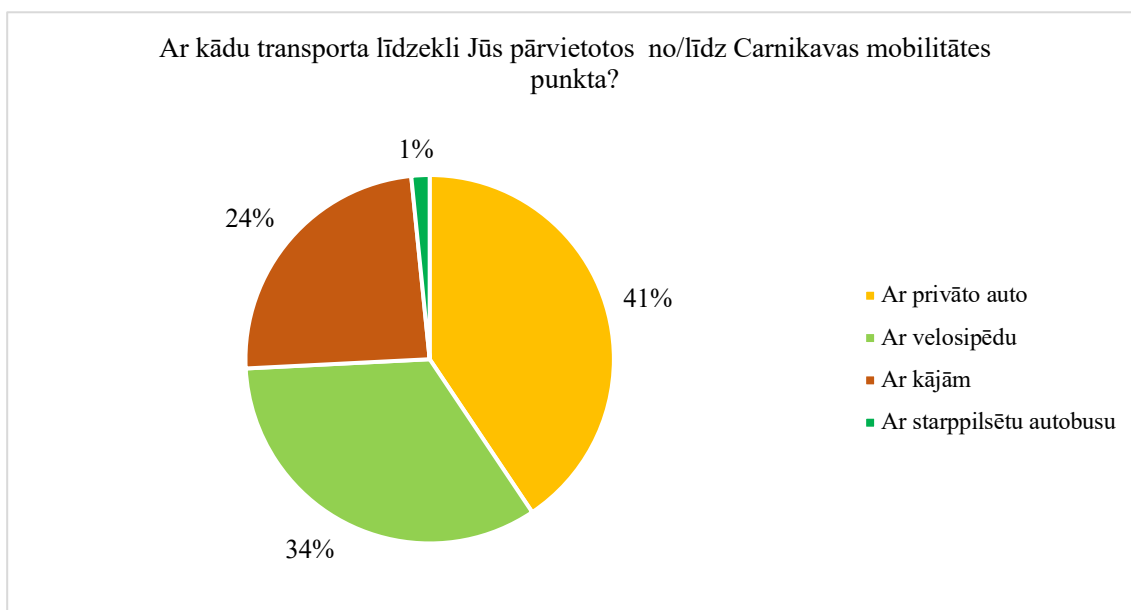


Ja būtu izveidots ērts savienojums un visas tam nepieciešamās funkcijas, cik bieži Jūs izmantotu Carnikavas stacijas mobilitātes punktu virzienā uz Saulkrastiem?



3.9.attēls. Potenciālie Carnikavas mobilitātes punkta lietotāji (Autoru veidots)

41% respondentu plāno no/līdz mobilitātes punktam pārvietoties ar privāto automašīnu, 34% ar velosipēdu, bet 24% ar kājām. Tikai 1% plāno izmantot starppilsētu autobusu.



3.10.attēls. Transporta veids nokļūšanai līdz Carnikavas mobilitātes punktam (Autoru veidots)

3.4. Autostāvvietu un velosipēdu novietņu pieprasījuma aprēķins

Lai noteiktu pieprasījumu pēc autostāvvietām un velosipēdu novietnēm, tika izstrādāti 3 dažādi pieņēmumi tā noteikšanai, balstoties uz Centrālās statistikas pārvaldes datiem par iedzīvotāju svārstmigrāciju, Autotransporta direkcijas datiem par pasažieru plūsmām sabiedriskajā transportā un Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas rezultātu datiem, kuri analizēti iepriekšējās darba nodaļās.

1.pieņemums ir veikts izmantojot Autotransporta direkcijas sniegtos datus par pasažieru apgrozījumu Carnikavas stacijā 2018. gadā un pēc plānotā pieauguma, kā arī iedzīvotāju aptaujas datus, jautājumā par to, kādu transporta veidu viņi izmantos, lai nonāktu līdz Carnikavas mobilitātes punktam (skat. 3.10.att).

2.pieņemums ir veikts izmantojot Centrālās statistikas eksperimentālos datus par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017. gadā³⁰ un iedzīvotāju aptaujas datus jautājumos par to, cik bieži viņi izmantotu mobilitātes punktu (skat.3.9.att.) un ar kādu transportu viņu tur nonāktu.

3. pieņemums ir veikts izmantojot Centrālās statistikas datus par iedzīvotāju skaita sadalījumu pēc vecuma 2020. gadā³¹ (prognozē izmantots cilvēku skaits vecumā no 15 līdz 54 gadiem) un iedzīvotāju aptaujas datus jautājumos par to, cik bieži viņi izmantotu mobilitātes punktu (skat.3.9.att.) un ar kādu transportu viņu tur nonāktu.

Pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem³² 2021.gadā Latvijā pilsētu un to svārstmigrāciju zonās vienā mašīnā vidēji pārvietoja 1,5 cilvēku. Jāņem vērā, ka ikdienā reālais pasažieru skaits automašīnā var būt citādāks, tāpēc tiek apskatīti 3 varianti ar dažādu to skaitu mašīnā.

Neviena pieņēmuma aprēķinā netiek ietverta Kiss& Ride funkcija, tādēļ reālais pieprasījums pēc mobilitātes punkta autostāvvietām ir mazāks nekā aprēķinātais.

Pieņēmumu aprēķini aplūkoti 2.,3. un 4.pielikumā.

3.7.tabula

Pieņēmumu un to prognožu kopsavilkums (Autoru veidots)

	Privāta automašīna			Starppilsētu autobuss	Ar kājām	Velosipēds
	1 pasažieris mašīnā	2 pasažieri mašīnā	3 pasažieri mašīnā			
1.pieņemums	352	176	117	43	146	291
<i>2030.gada prognoze</i>	382	191	127	47	159	316
2.pieņemums	968	484	323	20	535	681
<i>2030.gada prognoze</i>	1051	526	350	22	581	740
3.pieņemums	3479	1740	1160	160	1376	2772
<i>2030.gada prognoze</i>	4560	1890	1260	208	1792	3609
Vidējais skaits	1600	800	533	74	686	1248
Vidējais 2030.gadā	1988	869	579	92	844	1555

Veikto pieņēmumu vidējais nepieciešamais autostāvvietu skaits 2030.gadā pēc mobilitātes punkta izbūves atkarībā no pasažieru skaita automašīnā svārstās diapazonā no 579 līdz 1988. Nepieciešamo autostāvvietu skaitu izdalot ar vidējo pasažieru skaitu mašīnā pēc CSP datiem³³, tiek iegūts, ka vajadzīgais automašīnu stāvvietu skaits mobilitātes punktā 2030.gadā būtu

³⁰ Centrālās statistikas dati par iedzīvotāju svārstmigrāciju 2017.gadā.

Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENT_UF_UFR/NPV031

³¹ Iedzīvotāju skaits un īpatsvars pēc dzimuma pa galvenajām vecuma grupām reģionos, republikas pilsētās, novados un 21 attīstības centrā gada sākumā 1970 – 2022. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRD/IRD010

³² Vidējais vieglo automobiļu noslogojums šajos braucienos pēc brauciena zonas. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD__apsekojumi__mobilitate/MOB203.px/table/tableViewLayout1/

³³ Vidējais vieglo automobiļu noslogojums šajos braucienos pēc brauciena zonas. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD__apsekojumi__mobilitate/MOB203.px/table/tableViewLayout1/

1325. Visu pieņemumu prognozētais aritmētiski vidējais nepieciešamais velosipēdu novietņu skaits 2030.gadam ir 1555.

Veikto prognožu rezultātu skaitliskie lielumi ir dažādi, jo katra nākamā prognoze iekļauj lielāku potenciālo lietotāju skaitu. 1. pieņemuma rezultāti ir skaitliski mazāki nekā pārējo abu rezultāti, jo tie balstās uz ATD sniegtajiem datiem, kuros netiek pilnīgi ņemta vērā potenciālā svārstmigrantu pārvietošanās ieradumu maiņa. Attiecīgi 3. pieņemuma rezultāti ir vislielākie, jo tie balstās uz CSP datiem, kuros iekļauti visi Ādažu novada iedzīvotāji vecumā no 15-54 gadiem neatkarīgi no darbavietu un izglītības iestāžu lokācijas.

Visu 3 pieņemumu prognozes paredz pieprasījuma pieaugumu līdz 2030.gadam. 1. un 2. pieņemuma prognozēs ir ņemta vērā arī Covid-19 pandēmijas radītā ietekme, jo dati ir no 2017. un 2018.gada.

4. Mobilitātes punkta vietas noteikšana pie dzelzceļa stacijas “Carnikava”

4.1. Mobilitātes punkta funkcijas

Reģionālo un pilsētas mobilitātes punktu funkciju nodrošināšanai pašvaldības var attīstīt saistīto infrastruktūru pašvaldībai piederošos zemes gabalos, bet, lai mobilitātes punkts funkcionētu pilnvērtīgi, nepieciešama sadarbība starp pašvaldībām, Satiksmes ministriju, VSIA Autotransporta direkciju, VAS Latvijas dzelzceļu, AS Pasažieru vilcienu un koplietošanas transporta attīstītājiem vai operatoriem. Minētās institūcijas jau strādā pie sabiedriskā transporta sistēmas modernizācijas un optimizācijas, kā arī vienotās biļetes ieviešanas³⁴.

Līdz ar autobusu pakalpojumu uzlabojumiem un jaunajiem vilcieniem mobilitātes punktā jāpanāk ērta pārsēšanās starp transporta veidiem. Jāveido skaidra navigācija, koplietošanas transporta piedāvājums un droša privāto velosipēdu novietošana. Mikromobilitātes elementi jāizvieto pēc iespējas kompaktāk, tuvāk peroniem, līdz ar to nepieciešama infrastruktūras attīstīšana dzelzceļa nodalījuma joslā.

Reģionālā mobilitātes punkta obligātās funkcijas un pakalpojumi:

- Velosipēdu un auto koplietošanas iespējas;
- Velosipēdu novietnes;
- Velosipēdu papildus pakalpojumi (Remontstacija);
- Pasažieru izlaišanas/ uzņemšanas punkts;
- Elektrisko automašīnu infrastruktūra;
- Privātā auto stāvvietas;
- Sabiedriskā transporta pietura;
- Ceļa norādes;
- Reāllaika satiksmes informācija tablo;
- Bez maksas publiskais internets;
- Tirdzniecības vietas;
- Pakomāti;
- Uzgaidāmā zona (iekštelpas vai nojume);
- Labiekārtojums (publiskā ārtelpa);
- Kvalitatīvs apgaismojums;
- Apsardze.

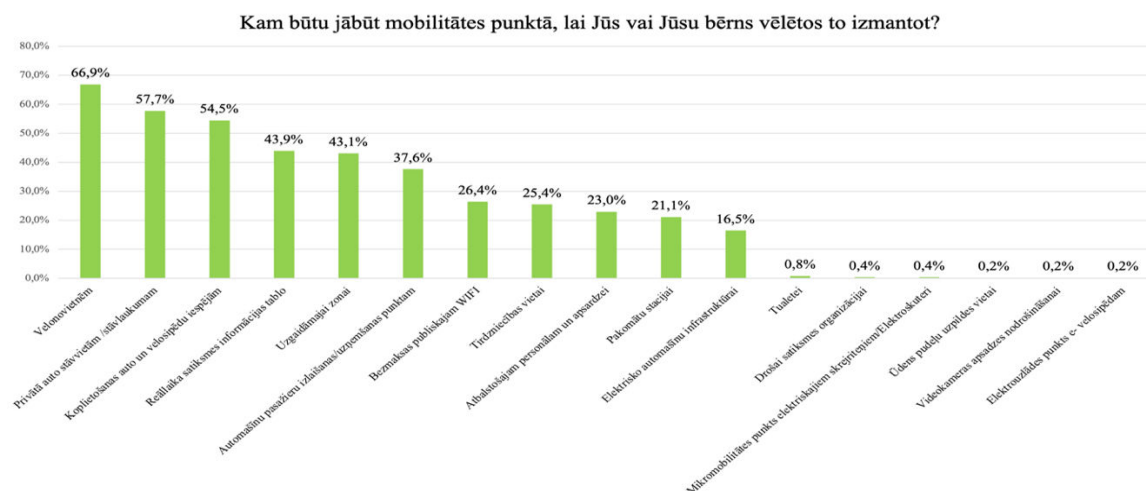
Ieteicamās mobilitātes punkta funkcijas:

- Mikromobilitātes koplietošanas iespējas;
- Autoostas, starppilsētu autobusu galapunkti;
- Dzelzceļa stacija;
- Atbalsta personāls.

TEP izstrādes ietvaros tika veikta Ādažu novada iedzīvotāju aptauja par mobilitātes punkta izveidi Carnikavas pagastā. Aptauja norisinājās internetā, izmantojot “Google Forms” lietotni un tajā piedalījās 500 respondenti. Tika noskaidrots, ka cilvēkiem ir svarīgi, lai mobilitātes punktā būtu nodrošinātas velosipēdu novietnes (66,9%), privātā auto stāvvietas

³⁴ Mobilitātes punktu iespējamības izpēti Rīgas metropoles areāla pašvaldībās. Pieejams: https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2022/04/Mobilitates_punktu_iespejamibas_izpete_FINAL-2.pdf

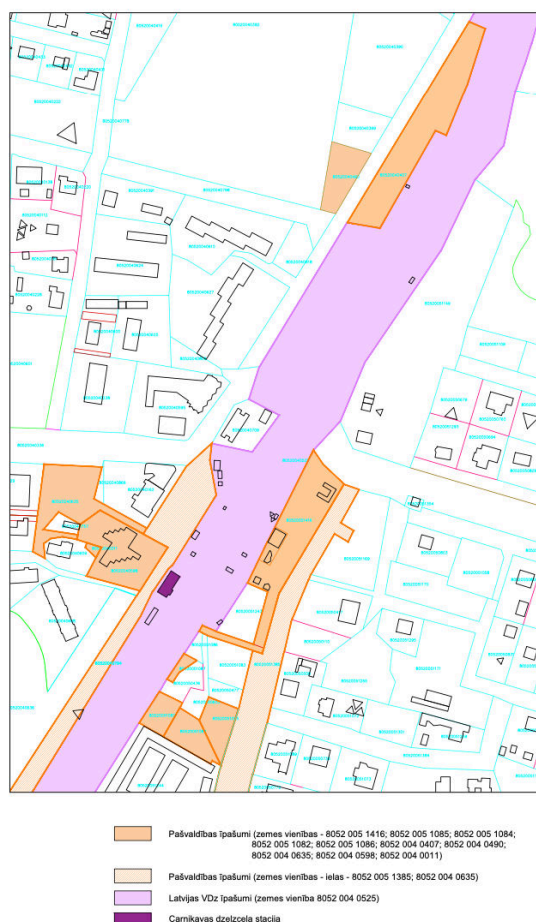
(57,7%), koplietošanas auto un velosipēdu iespējas (54,5%) un reāllaika satiksmes informācijas tablo (43,9%).



4.1.attēls. Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti par svarīgākajām Carnikavas mobilitātes punkta funkcijām (Autoru veidots)

4.2. Pieejamie zemes gabali

Mobilitātes punktu ir plānots attīstīt pašvaldības un Latvijas LDz teritorijā. Park & Ride autostāvvietā plānota uz pašvaldības īpašuma.



4.2.attēls. Zemesgabalu iedalījums Carnikavas stacijas apkārtnē (Ādažu novada pašvaldība)

4.3. Mobilitātes punkta izvietojuma alternatīvas

Ādažu novada pašvaldība mobilitātes punkta izvietojumam kopumā ir piedāvājusi izvērtēt 12 zemes vienības, no kurām divas zemes vienības ir ar ielas funkciju. Zemesgabali ir izvietoti, galvenokārt, dzelzceļa stacijas “Carnikava” tuvumā, sliežu ceļa abās pusēs. Divas zemes vienības atrodas nedaudz tālāk, ~300 m attālumā ziemeļaustrumu virzienā un robežojas ar Stacijas ielu.

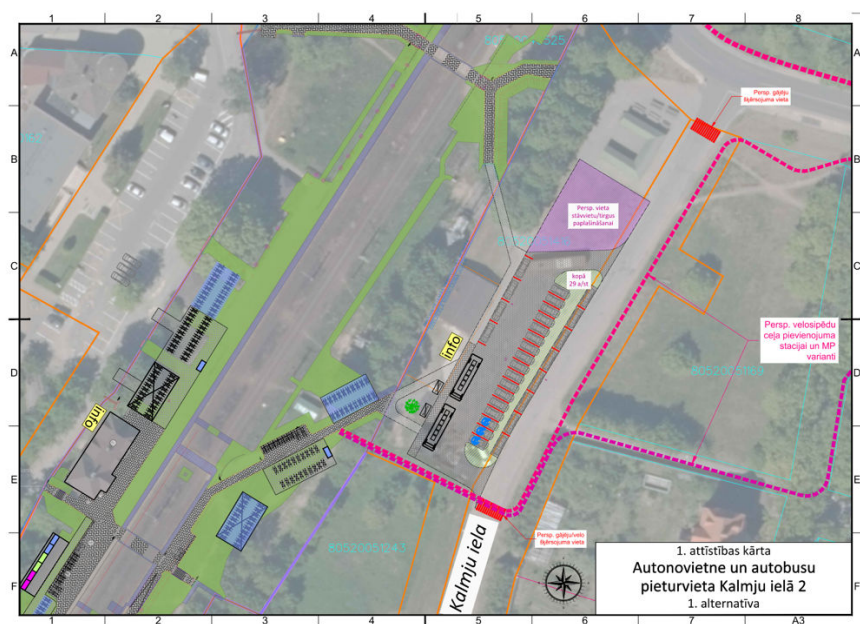
Nemot vērā pašvaldībai piederošos zemesgabalu novietojumu attiecībā pret dzelzceļa staciju, to pašreizējo pielietojumu un konfigurāciju, kā arī iespējamo transporta un gājēju piekļūšanu tiem, par piemērotākajām mobilitātes punkta attīstībai izpētes autori uzskata zemes vienības Kalmju ielā 2 (kad. Nr. 80520051416), Kalmju ielā 4D un 4E (kad. Nr. 80520051085; 80520051084) un zemes vienību bez adreses (kad. nr. 80520051082). Iepriekš minētajām zemes vienībām ir izstrādātas divas alternatīvas mobilitātes punkta funkciju nodrošināšanai. Savukārt, pie tālākas mobilitātes punkta attīstības ir apskatīts scenārijs ar valsts kapitālsabiedrības “Latvijas dzelzceļš” zemes vienības (kad. Nr. 80520040525) Stacijas ielā, kā arī tam piekļaujošo pašvaldības zemes vienību ar kad. Nr. 80520040407 izmantošanu.

Neatkarīgi no izvēlētajām alternatīvām saistībā ar automašīnu novietnēm un sabiedriskā transporta pieturvietām, reģionālajā mobilitātes punktā tiek paredzēts papildus Latvijas Dzelzceļu peronu projektam nodrošināt novietnes 140 velosipēdiem. Velosipēdu novietnes plānots izvietot tiešā peronu tuvumā, tām ir jābūt augstā tipa un ar iespēju novietot dažāda tipa velosipēdus. Būtiska sastāvdaļa ir slēgta, segta velonovietne ar 40 velosipēdiem. Kopā ar dzelzceļa stacijas infrastruktūras aprīkojumu būs pieejamas novietnes 176 velosipēdiem. Šāds velosipēdu novietņu skaits nav uzskatāms par atbilstošu aprēķinātajam pieprasījumam un tālākas attīstības kārtās jāparedz lielāks to skaits.

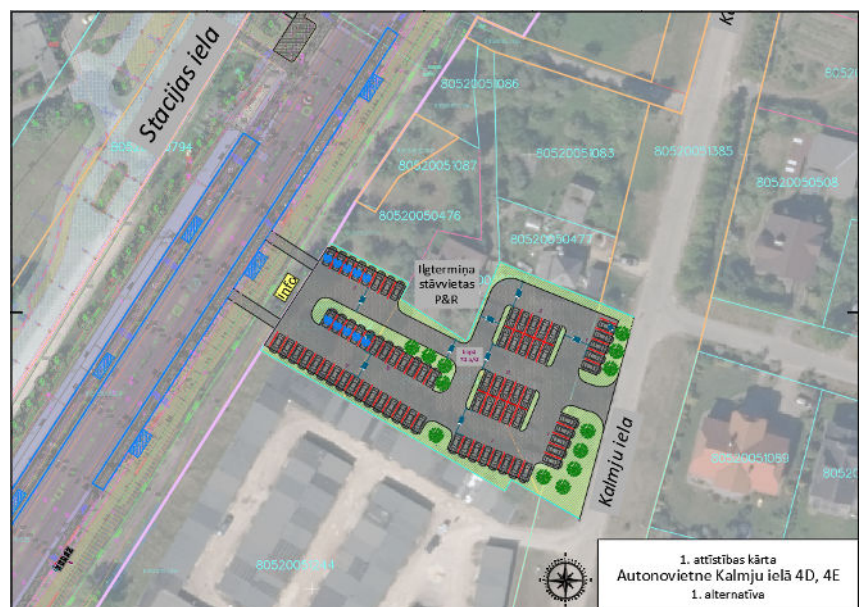
Būtiski būtu nodrošināt elektrouzlādes iespēju un, lai veicinātu velosatiksmes attīstību, arī velosipēdu remonta mazgāšanas iespējās. Uzlabojot mobilitātes punkta apmeklētāju ērtības, nepieciešams veidot skaidru navigāciju izmantojot dažāda tipa norādes, tajā skaitā digitālas. Kā nozīmīgu elementu redzam stacijas ēkas funkciju pilnveidošanu, jo tā ir mobilitātes punkta centrālais objekts. Tajā būtu jā saglabā uzgaidāmās telpas funkcija, kā arī jānodrošina komercietelpa (kiosks). Tiešā stacijas tuvumā ir jānodrošina brīvpieejas ūdens krāns. Mobilitātes punktā nepieciešams izveidot arī preču piegādes pakomātus. Tam tiek piedāvāts izmantot esošo vēsturisko nojumi peronu tuvumā.

Koplietošanas transporta novietnes mobilitātes punktā paredzētas tiešā peronu tuvumā abpus dzelzceļam. Autotransportam tiek rezervētas 3 stāvvietas katrā pusē dzelzceļam. Līdzvērtīgs apjoms stāvvietu paredzēts arī īslaicīgai pasažieru atvešanai (Kiss&Ride). Koplietošanas velosipēdu un skrejriteņu operatoriem tiek paredzēta novietnes vieta pie segtās velonovietnes.

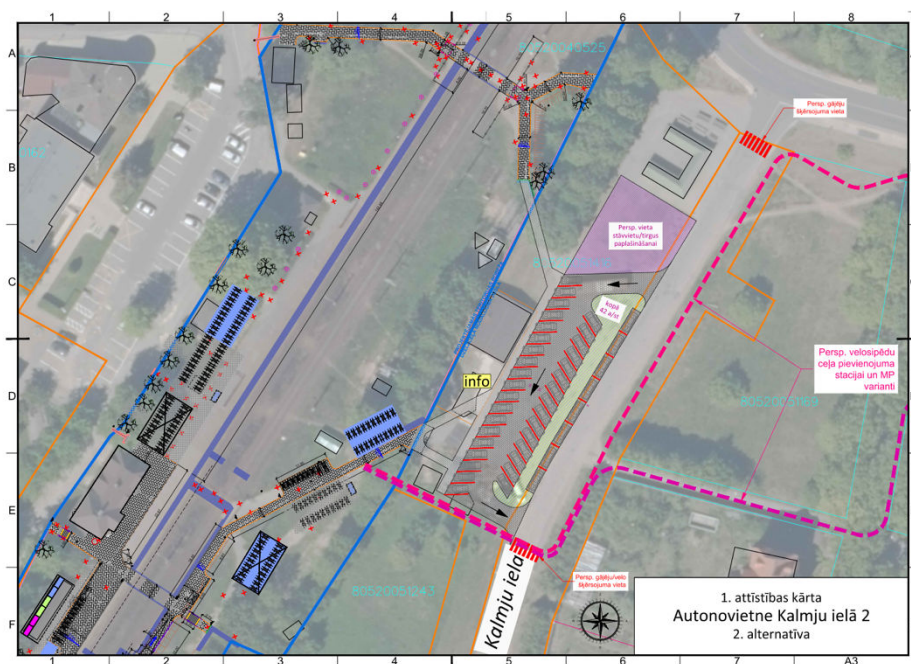
Mobilitātes punktā stacijas apkārtne tiek paredzēta izvietot ātrās elektrouzlādes punktu, novietojumu precizējot atbilstoši elektrības pieslēguma iespējām. Elektrouzlādes punktu būtu iespējams izmantot gan Carnikavas stacijas tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, gan mobilitātes punkta lietotājiem.



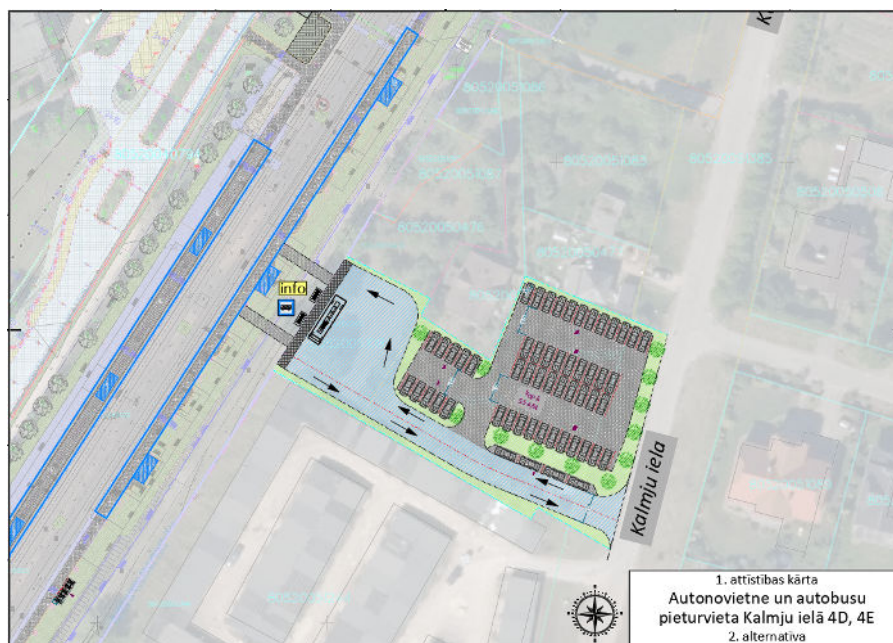
4.3.attēls.1.alternatīva. Autonovietne un autobusu pieturvietā Kalmju ielā 2 (Autoru veidots)



4.4.attēls. 1.alternatīva. Autonovietne Kalmju ielā 4D,4E (Autoru veidots)



4.5.attēls. 2.alternatīva. Autonovietne Kalmju ielā 2 (Autoru veidots)



4.6.attēls. 2.alternatīva. Automašīnu novietne un autobusu pieturvietā Kalmju ielā 4D, 4E (Autoru veidots)

1.alternatīvā atšķirībā no 2.alternatīvas ir iespēja novietot platformu diviem autobusiem un tiem ir īsāks un ātrāks ceļš līdz pieturvietai. Pasažieriem ir psiholoģiski ērtāks maršruts līdz stacijas ēkai un Carnikavas centram, taču ir jāveic lielāks attālums no autobusu pieturas līdz jaunajiem peroniem. 1.alternatīvas gadījumā autobusu klātesamība liek šķēršļus laukuma multifunkcionālai attīstībai nākotnē.

2.alternatīvā atšķirībā no 1.alternatīvas autobusu pieturvietā izvietota tieši jauno peronu vidusdaļā, blakus nojumēm un to satiksmes telpa ir nodalīta no auto transporta. Stāvvietu

blakus tirgum ir iespējams modificēt, piemēram, gadatirgus vai citu lielāku pasākumu vajadzībām. 2.alternatīvā kā negatīvais faktors ir autobusu satiksmes dziļāka virzīšana savrupmāju apbūves zonā, kā arī kopējais autostāvvietu skaits ir nedaudz mazāks nekā 1. alternatīvā.

4.1.tabula

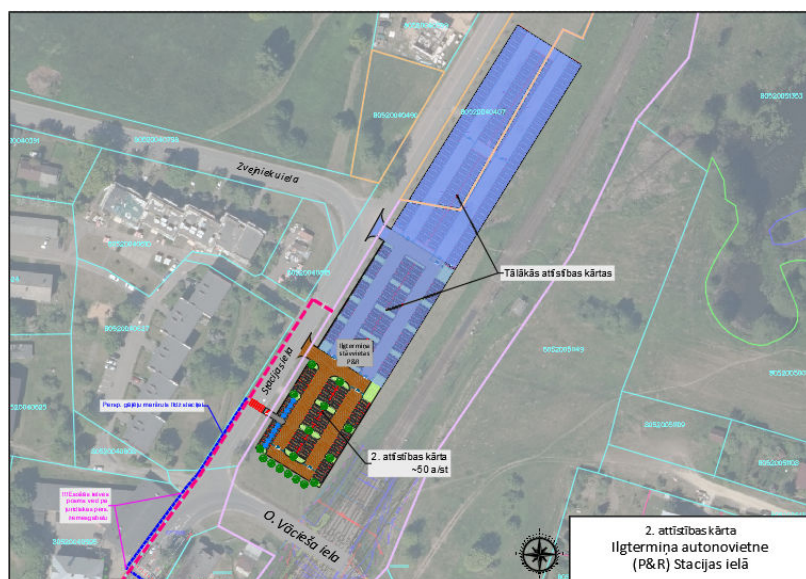
Potenciālais autostāvvietu skaits. Alternatīvu salīdzinājums (Autoru veidots)

		1.alternatīva	2.alternatīva
Esošās stāvvietas	Pie stacijas ēkas	55	55
	Pie tirdzniecības centra	60	60
	Kopā	115	115
1.kārta	Pie tirgus	29	42
	Pie perona	74	55
	Kopā (Esošajā situācijā un 1.kārtā)	218	212
Tālākās attīstības kārtas	Park & Ride (2.kārta)	52	52
	Park & Ride (Tālākās attīstības kārtas)	205	205
	Kopā (Esošajā situācijā un visās attīstības kārtās)	475	469

Primāri plānots izveidot autostāvvietas pie tirgus un perona, kas kopā ar esošajām autostāvvietām būtu 212-218.

Šāds automašīnu stāvvietu skaits ir pārāk mazs potenciālajam mobilitātes punkta pieprasījumam, tādēļ būtu nepieciešams izskatīt iespēju attīstīt arī ilgtermiņa autostāvvietu (Park&Ride) otrpus dzelzceļam Stacijas ielā, kas definēta kā 2.kārta. Gan pašvaldības, gan dzelzceļam piegulošajos zemesgabalos ir iespējams izvietot automašīnu novietnes ar kopējo ietilpību vēl vismaz 170-250 automašīnām.

2. attīstības kārtā sākotnēji plānots izveidot autonovietni ar 52 autostāvvietām. Autonovietnei ir jānodrošina pietiekami ērts gājēju satiksmes savienojums ar dzelzceļa staciju. Lai to realizētu, nepieciešams izveidot papildus gājēju šķērsojuma vietu Stacijas ielā. Tāpat ir nepieciešams sakārtot ietvi gar juridiskas personas īpašumu Rīgas ielā 23 (šobrīd ietve neatrodas pašvaldības zemesgabalā).



4.7.attēls. 2. attīstības kārtā. Ilgtērmiņa autostāvvietas Stacijas ielā (Autoru veidots)

Piedāvātais un pieprasītais autostāvvietu skaits ir uzskatāms par lielu un nesamērīgu, ņemot vērā, ka lielāks autostāvvietu skaits palielinās satiksmes intensitāti, negadījumu skaitu un gaisa piesārņojumu Carnikavas pagastā. Ilgtērmiņa attīstības ietvaros būtu nepieciešams izvērtēt sabiedriskā transporta reorganizācijas iespējas, nodrošinot ērtāku un biežāku Ādažu novada iedzīvotāju nonākšanu līdz Carnikavas pagastam.

Papildus funkcijas, kas tiks nodrošinātas mobilitātes punktā uzskaitītas tabulā zemāk.

4.2.tabula

Dzelzceļa stacijas un mobilitātes punkta perspektīvais aprīkojums (Autoru veidots)

	Nojumes	Soli	Velonovietnes	Informācijas stends/tablo	Cits aprīkojums
Dzelzceļa stacijas aprīkojums	Pasažieru nojumes-3, biļešu automātu nojumes-3	Soli bez atzveltnes- 5, šaurie soli bez atzveltnes- 5.	2 atklātas- kopā 36 velosipēdiem	Informācijas stendi- 3 Digitālie displeji-3	Nav informācija
Mobilitātes punkta aprīkojums	Autobusu pieturas nojumes- 2		1.kārta: 1 segta, slēgta- 40 velosipēdiem; 2 atklātas- kopā 80 velosipēdiem; 2 atklātas- kopā 20 velosipēdiem . Kopā: 140 velosipēdiem Tālākā attīstības kārtā: 1 segta, slēgta- 40 velosipēdiem; 2 atklātas- kopā 80 velosipēdiem; 1 atklāta – 16 velosipēdiem; 1 atklāta-10 velosipēdiem	Tablo vai digitālie displeji- 2	Pakomātu punkts, velo mazgāšanas iekārta, dzeramā ūdens punkts

Nojumes	Soli	Velonovietnes	Informācijas stends/tablo	Cits aprīkojums
		Pavisam kopā:286 velosipēdi		

Lai Carnikavas iedzīvotājiem būtu ērti sasniedzama mobilitātes punkta infrastruktūra, nepieciešams uzlabot Rīgas ielas šķērssošanas iespējas. Esošo gājēju pāreju skaits nav pietiekams, lai uz rietumiem no Rīgas ielas dzīvojošie cilvēki droši šķērsotu pietiekami intensīvo brauktuvi. Izpēte paredz izveidot papildus 3 jaunas gājēju pārejas – pie Līču ielas, Smilšu ielas un Jūras ielas.

5. Izmaksu-ieguvumu analīze

Izmaksu-ieguvumu analīzes mērķis ir demonstrēt to kādus ieguvumus un izmaksas sabiedrībai kopumā radīs Projekta ieviešana.

IIA ziņojuma neatņemama sastāvdaļa ir finanšu modelis, kas pamato visu IIA ietvaros veikto aprēķinu vērtības.

IIA ir sagatavota pamatojoties uz tām prasībām, kuras izvirza sekojoši metodoloģiskie materiāli un normatīvie akti:

- EK 2014. gada decembrī apstiprinātās vadlīnijās “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 -2020”;
- EK 2021. gada apstiprinātās vadlīnijās “Economic Appraisal Vademecum 2021 - 2027 General Principles and Sector Applications”.
- EK 2019.gadā aktualizētā rokasgrāmata “Handbook on the External Costs of Transport”;
- MK rīkojums Nr. 292 (28.04.2021.) “Par Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plānu”;
- Valsts SIA “Latvijas valsts ceļi” (LVC) “Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai” (2019);
- MK Noteikumi “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna komponentes Nr.1 “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” reformu un investīciju virziena 1.1. “Emisiju samazināšana transporta sektorā” reformas 1.1.1.r. “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” investīcijas 1.1.1.2.i “Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” saistīto pasākumu 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. īstenošanas noteikumi”.

Galvenie pieņēmumi

Projekta makroekonomiskie pieņēmumi balstīti uz prasībām, kuras ir noteiktas Ministru kabineta 06.10.2009. noteikumu Nr.1152 “Kārtība finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanai, publiskās un privātās partnerības līguma veida noteikšanai un atzinuma par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem sniegšanai” 11. punktā³⁵.

5.1.tabula

Makroekonomiskie pieņēmumi cenu indeksu izmaiņām (pa gadiem) (Finanšu ministrija)³⁶

Gads	2022	2023	2024	2025	Vidēji 2022-2025	Vidēji 2026-2045
Iekšzemes kopprodukta deflators (%)	13,5	6,7	2,3	2,6	6,3	2,0
Darba algas (bruto) izmaiņas, salīdzināmās cenās (%)	8,0	6,0	5,3	5,0	6,1	2,1
Iekšzemes kopprodukta izmaiņas, salīdzināmās cenās (%)	2,8	1,0	3,0	3,4	2,6	1,9

³⁵Noteiktas 27.09.2022. Datu avots:http://www.fm.gov.lv/lv/sadalas/ppp/tiesibu_akti/makroekonomiskie_pienemumi_un_proгноzes/

³⁶Noteiktas 27.09.2022. Datu avots:http://www.fm.gov.lv/lv/sadalas/ppp/tiesibu_akti/makroekonomiskie_pienemumi_un_proгноzes/

Gads	2022	2023	2024	2025	Vidēji 2022-2025	Vidēji 2026-2045
Iekšzemes kopprodukta izmaiņas uz vienu iedzīvotāju, salīdzināmās cenās (%)	3,7	2,0	4,2	4,8	3,7	2,7

Visi IIA aprēķini ir veikti salīdzināmajās 2023.gada cenās turpmākajiem gadiem, nepiemērojot inflācijas koeficientus visiem rādītājiem, izņemot 1 tonnas CO₂ emisiju vērtībai eiro. Līdz ar to, aprēķinos saskaņā ar IIA Vadlīnijām tiek izmantotas reālās diskonta likmes:

- Reālā sociālā diskonta likme 5 %;
- Reālā finansiālā diskonta likme 4 %.

Citi galvenie finanšu un sociāli- ekonomiskās analīzes pieņēmumi:

1. Saskaņā ar IIA vadlīnijām analīzes periods noteikts 20 gadu apmērā pēc Projekta uzsākšanas, jeb no 2023. līdz 2042.gadam;
2. Iekļauto finansiālo izdevumu sociāli-ekonomisko ieguvumu plūsmu vērtība tiek noteikta ar papildus izmaksu metodi. Tiek pieņemts, ka situācijā “bez projekta” situācija saglabājas kāda tā šobrīd ir- mobilitātes punkts nedarbojas. Šis scenārijs tiek izmantots kā atskaites punkts un Projekta investīciju/darbību naudas plūsma un ekonomiskie ieguvumi tiek salīdzināti ar šo bez projekta alternatīvu;
3. Aprēķinos iekļautās pēdējā gada naudas plūsmas ieņēmumos un sociāli – ekonomisko ieguvumu plūsmā tiek norādīta Projekta ieguldījumu atlikusī vērtība. Atlikušo vērtību nosaka atbilstoši grāmatvedības nolietojuma aprēķināšanas metodei. Projekta atlikusī vērtība tiek noteikta pamatojoties gan uz dažādu komponentu dzīves cikliem, gan arī ņemot vērā faktisko prognozēto nolietojumu;
4. Naudas plūsmās ir iekļautas Projekta dzīves ciklā plānotās izmaksas (Ieguldījumi, ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksas).

5.1. Finanšu analīze

5.1.1. Finanšu avoti

Ministru Kabineta noteikumu ““Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna komponentes Nr.1 “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” reformu un investīciju virziena 1.1. “Emisiju samazināšana transporta sektorā” reformas 1.1.1.r. “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” investīcijas 1.1.1.2.i “Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” saistīto pasākumu 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. īstenošanas noteikumi” 8. punkts nosaka, ka “Atbalsta intensitāte Projekta iesniegumā norādītajai attiecināmajai izmaksu pozīcijai ir 100 procenti”.

Kopējais ANM finansējums mobilitātes punkta izveidei ir paredzēts 1 186 500 EUR apmērā (bez PVN).

Projekta neattiecināmās izmaksas, ja tādas rādīsies, finansēs Ādažu novada pašvaldība, kombinējot pašu budžetu un aizņēmumu no Valsts kases resursiem.

5.1.2. Projekta radītie ieņēmumi

Projekts neradīs tiešus ieņēmumus. Projekta ietvaros izbūvētā infrastruktūra būs pieejama bez papildus maksas.

Ieņēmumi varētu rasties VSIA “Pasažieru vilcienam”, pieaugot kopējam mobilitātes punkta lietotāju skaitam. IIA analīzē PV ieņēmumi ir norādīti kā kompensējošais lielums tām izmaksām, kuras ir iekļautas sociāli-ekonomiskajā analīzē, veicot aprēķinus par tām izmaksām, kuras radīsies sabiedrībai mainot savus mobilitātes paradumus par labu sabiedriskajam transportam.

Pēc būtības šīm sabiedrības izmaksām ir distribucionāls raksturs saistībā ar sabiedriskā transporta sniedzēju papildus ieņēmumiem.

5.1.3. Projekta ieviešanas izdevumi

Projekta ieviešana ir sadalīta vairākās kārtās, kuras tiek plānots īstenot pakāpeniski.

Ar ANM finansējumu mobilitātes punkta izveidei ir plānots īstenot Projekta 1. un 2. attīstības kārtu. To izmaksas ir 1 435 665,00 EUR (ar PVN), kas sastāv no 3 daļām: mikromobilitātes infrastruktūras, labiekārtojuma elementiem un projektēšanas un būvuzraudzības. Projekta uzturēšanas izmaksas, ietverot tīrīšanu, kopšanu un atjaunošanu reizi 5 gados ir paredzētas 117 805,60 EUR apmērā..

Nākamajās attīstības kārtās plānots jau izbūvēto mobilitātes punkta infrastruktūru papildināt ar papildus velosipēdu novietnēm un cieto segumu automašīnu stāvvietās. Kopumā visu attīstības kārtu izdevumi (neiekļaujot uzturēšanas izmaksas) ir plānoti 1 997 448,34 EUR (ar PVN).

5.1.4. Finanšu analīzes kopsavilkums

Apkopojot IIA sadaļās definēto un aprakstīto, ir veikts finanšu analīzes novērtējums par Projektu kopumā.

5.2.taubula

Projekta finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums (Projekts kopumā, EUR, %) (Autoru veidots)

Parametrs	Vērtība	Saīsinājums
Finanšu atdeves likme	-22%	FRR (C)
Neto pašreizējā vērtība	-1 610 025,21	FNPV (C)

5.3.tabula

Finanšu analīze (Autoru veidots)

Projekta gads	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Kalendārais gads	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Projekta iegūmumi																				
Projekta atlikusi vērtība																				251 241,38
Investīciju izmaksas	(25 367,65)	(183 951,83)	(613 172,76)	(613 172,76)					(88 354,20)					(88 354,20)					(88 354,20)	
Projekta darbības izmaksas un papildu finanšu izdevumi				(14 725,70)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)
Neto naudas plūsma (bez finansēšanas) -FNPVc aprēķinam	(25 367,65)	(183 951,83)	(613 172,76)	(627 898,46)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	221 789,98
Neto naudas plūsma (ņemot vērā nacionālās izmaksas)-FNPVc aprēķinam	0	0	(106 418,41)	(121 144,11)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)
Projekta finansējums - ES finansējums	20 965,00	152 026,30	506 754,35	506 754,35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(251 241,38)
Projekta un darbības izmaksu finansējums - valsts un pašvaldību budžeta līdzekļi	0	0	0	14 725,70	29 451,40	29 451,40	29 451,40	29 451,40	117 805,60	29 451,40	29 451,40	29 451,40	29 451,40	117 805,60	29 451,40	29 451,40	29 451,40	29 451,40	117 805,60	29 451,40
Cits finansējums (neattiecināmās izmaksas)	4 402,65	31 925,52	106 418,41	106 418,41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neto naudas plūsma ar finansējumu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

5.2. Sociāli ekonomiskā analīze

Galvenās Projekta rādītās sociāli-ekonomisko ieguvumu grupas ir sekojošas:

- Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums;
- Brauciena izmaksu (autokilometra) izmaksu samazinājums;
- Siltumnīcas efekta gāzu emisiju izmaiņu novērtējums;
- Sabiedrības veselības ieguvumi, kas rodas regulāri braucot ar velosipēdu;
- Ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās;
- Nekustamā īpašuma vērtības pieauguma ieguvums

Daļa no minētajiem ieguvumiem ir balstīti uz esošajām un plānotajām sabiedriskā transporta un privātā auto plūsmām. Ieguvumu analīzes procesā ņemta vērā pozitīvā sociāli-ekonomiskā ietekme, ko varētu radīt iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņa.

Ņemot vērā, ka nacionālā līmenī nav aprobētas metodoloģijas citu ieguvumu novērtēšanai, šie ieguvumi IIA ietvaros ir novērtēti tikai, kvalitatīvi, kaut arī ir skaidrs, ka šādi ieguvumi eksistē.

2026.gada sociāli ekonomisko ieguvumu vērtības ir aprēķinātas tikai 6 mēnešu periodam, pieņemot, ka Projekts ir pabeigts 2026.gada 31.maijā. Pēc Projekta 1. un 2. kārtas kopumā būs izbūvētas 220 automašīnu stāvvietas un novietnes 140 velosipēdiem.

5.2.1. Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums

Projekta rezultātā radīsies laika ietaupījumi jaunajiem mobilitātes punkta lietotājiem, kuri mainīs savus ikdienas mobilitātes paradumus. Ietaupīto laiku viņi varēs pavadīt lietderīgi, veicot gan darba un skolas pienākumus, gan veltot laiku atpūtai un pašizpaušmei.

Mobilitātes punkta lietotāju laika ieguvums aprēķināts, apskatot lielākās nodarbināto svārstmigrācijas plūsmas Ādažu novadā (skat.3.1.nodaļu) un izpētot iespējamās pārvietošanās alternatīvas tajās 2023.gada februārī ar Google Maps programmas palīdzību. Pieņemts, ka visiem iedzīvotājiem, kuri mainīs savus pārvietošanās paradumus būs laika ieguvums, tādēļ laika ieguvuma aprēķinā ņemti vērā tikai tie savienojumi, kuros cilvēkiem ir reāls laika ieguvums, pārejot no privātā transporta uz sabiedrisko.

Automašīnu vadītājiem ir papildus aprēķināts laika ieguvums 45% apmērā no pavadītā laika sabiedriskajā transportā, pieņemot, ka šo laiku pēc mobilitātes paradumu maiņas viņi varēs pavadīt lietderīgāk nekā iepriekš, piemēram, strādājot vai lasot.

Mobilitātes punkta lietotāju laika ietaupījuma vērtība noteikta, balstoties uz VSIA "Latvijas Valsts ceļi" metodiskajos norādījumos izmaksu- ieguvumu analīzes izgatavošanai norādītajām vērtībām.

5.4.tabula

Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksas (EUR/h)

	Braucošo vidējā svērtā laika izmaksa (EUR/h), 2019. gada cenās (LVC Metodiskie norādījumi)	Braucošo vidējā svērtā laika izmaksa (EUR/h), 2023. gada cenās ³⁷
Vidējās sabiedriskā transporta viena pasažiera 1 stundas laika izmaksas, EUR/h	3,04	3,97

³⁷ Indeksācija veikta saskaņā ar Metodiskajiem norādījumiem, izmantojot IKP deflatoru.

Tiek pieņemts, ka mobilitātes punkta automašīnu novietnēm būs aizpildījums 90% apmērā darba dienās, bet 45% brīvdienās. Kopējais laika ieguvums gadā novērtējams kā 31 058,69 stundas. Pasažieriem mainot savus mobilitātes paradumus, viena gada laika ieguvuma vērtība ir 123 457,09 EUR.

5.2.2. Brauciena izmaksu (autokilometra) izmaksu samazinājums

Tiem mobilitātes punkta lietotājiem, kuri iepriekš pārvietojās ar privātajām automašīnām, pārejot uz sabiedrisko transportu, radīsies ietaupījumi no nenobraukto autokilometru skaita, kas iekļauj automašīnas nolietojuma, patērētās degvielas, eļļas, remonta un citas izmaksas.

Nobraukto autokilometru ietaupījums radīsies arī cilvēkiem, kuri pēc mobilitātes punkta izveides kombinēs velosipēdu un sabiedrisko transportu, tā aizvietojo ar privāto automašīnu. Šo mobilitātes punkta lietotāju skaits pieņemts 25% apjomā no visiem velobraucējiem.

Novērsto autokilometru skaits ir aprēķināts balstoties uz Ādažu novadā 10 lielākajās nodarbināto svārstmigrantu plūsmās vidējo nenobraukto kilometru skaitu, pieņemot, ka ar privāto auto/ velosipēdu tiek braukts tikai no/līdz mobilitātes punktam.

Tiek uzskatīts, ka mobilitātes punkta automašīnu novietnēm būs aizpildījums 90% apmērā darba dienās, bet 45% brīvdienās. Līdzīgs pieņēmums ir veikts saistībā ar velonovietnēm, to vidējais aizpildījums darbdienās novērtēts 50% apmērā, bet brīvdienās 25%.

Novērsto automašīnu braucienu kilometru skaits ir 8 296,75 dienā.

LVC Metodiskajos noteikumos noteikts, ka viena autokilometra vidējās izmaksas 2019.gadā ir 0,25 EUR, koriģējot vērtību ar IKP deflatoru, 2023.gadā tie ir 0,33 EUR. Vidējās sabiedriskā transporta izmaksas dienā ir pieņemtas 2,50 EUR apmērā, balstoties uz vidējām vilciena izmaksām maršrutā Rīga-Carnikava pēc aplikācijā “Mobilly” pieejamās informācijas.

5.5.tabula

Mobilitātes punktā inducēto sabiedriskā transporta pasažieru skaits un to vidējais aizvietotā brauciena ar automašīnu ceļa garums (Autoru veidots)

Novērsto braucienus ar automašīnu ietaupījumi, EUR/gadā	Pasažieru papildus izmaksas par sabiedriskā transporta biļetēm, EUR/gadā	Mobilitātes izmaksu samazinājums, EUR/gadā
848 503,13	211 178,57	637 324,56

5.2.3. Siltumnīcas efekta gāzu emisiju izmaiņu novērtējums

CO₂ jeb oglekļa dioksīds ir siltumnīcu efekta gāzu emisija, kuras koncentrāciju nerēķina lokāli, jo šīs vielas nav kaitīgas to tiešā iedarbības vietā. Kaitējums tiek radīts globāli, veicinot atmosfēras siltumnīcas efekta veicināšanu.

Mobilitātes punkta izveides procesā paredzēta jaunu atvērto un slēgtu velonovietņu izbūve, kuru primārā mērķa auditorija ir iedzīvotāji, kas ikdienā pārvietojas ar pasažieru vilcieni, bet velosipēdu izmanto tikai lai nokļūtu no/līdz mobilitātes punktam.

Lielu daļu no velonovietnēm izmantos arī jau esošie pasažieru vilciena izmantotāji, kuri tādā veidā pilnveidos savus mobilitātes procesus, aizstājot iešanu ar kājām uz galamērķi ar braucienu ar velosipēdu.

Valstu kā Nīderlandes, Vācijas un Beļģijas pieredze liecina, ka velosipēdu novietnes pie dzelzceļa stacijām ir populāras un to aizpildījums nereti sasniedz 100%. Tomēr Latvijā izteiktās sezonālītātes dēļ velonovietņu aizpildījums tiek pieņemts 50% apmērā darba dienās, bet 25% - brīvdienās. Gadu laikā aizpildījums pakāpeniski varētu palielināties, bet precīzu tā pieaugumu nav iespējams noteikt.

CO₂ emisiju samazinājuma aprēķinam, kas radīsies izmantojot velonovietnes privātā auto vietā, izmantota Ministru Kabineta noteikumu Nr.42 "Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika" 39. noteikto formulu:

$$m_{SEG} = \frac{L \times C}{1000} \times \rho \times Q_z^d \times K_{CO2}, \text{ kur}$$

m_{SEG} -SEG emisiju apjoms pirms pasākuma īstenošanas t CO₂ ekv./gadā;

C-transportlīdzekļa vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš, l/km;

L- transportlīdzekļa vidējais nobraukums gadā uz velonovietnes pastāvīgajiem klientiem, km/gadā;

ρ - fosilās izcelsmes degvielas blīvums (degvielas patēriņa pārejai no tilpuma uz masas mērvienībām), t/m³;

Q_z^d - fosilās izcelsmes degvielas zemākais sadegšanas siltums, TJ/t;

K_{CO2} - CO₂ emisijas faktors fosilajai degvielai, tCO₂/TJ.

Transportlīdzekļa vidējais nobraukums gadā uz 1 velonovietnes pastāvīgo klientu tika aprēķināts pieņemot, ka vidēji ar velosipēdu tiks nobraukti 1,5 km līdz/no mobilitātes punktam un 45% no lietotājiem mainīs savus mobilitātes paradumus no automašīnas par labu velo.

Mainot mobilitātes paradumus no automašīnas par labu velosipēdam, tiks ietaupītas aptuveni 5,21 tCO₂ ekv/gadā.

Oglekļa dioksīda samazinājuma aprēķinam, kas rodas mainot pārvietošanās paradumus no privātās automašīnas par labu sabiedriskajam transportam, tika izmantota Ministru Kabineta noteikumu Nr.42 "Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika" punktā 41.1. norādītā formula:

$$m_{SEG_{izm}} = \frac{(k_{vie} - k_{pub}) \times L}{1000}, \text{ kur}$$

$m_{SEG_{izm}}$ - SEG emisiju apjoma izmaiņas, t CO₂ ekv.gadā;

k_{vie} - CO₂ emisijas faktors, izmantojot vieglo autotransportu, atkarībā no izmantotā fosilās degvielas veida atbilstoši šo noteikumu 1. pielikuma 6. punktam, kg CO₂;

k_{pub} - CO₂ emisijas faktors, izmantojot sabiedrisko transportu, atkarībā no izmantotā sabiedriskā transporta veida atbilstoši šo noteikumu 1. pielikuma 6.punktam, kg CO₂;

L- kopējais ar vieglo autotransportu nobrauktais attālums gada laikā, ko paredzēts aizvietot, izmantojot sabiedrisko transportu, km/gadā.

Vieglo automašīnu proporcija atbilstoši dzinēju tiem ir noteikta balstoties uz CSSD datiem par 2022.gadu³⁸, kas norāda, ka no visām automašīnām 31,4% bija ar benzīna dzinēju (ieskaitot tos dzinējus, kuriem ir arī gāzes sadedzināšanas iekārta), 65,6% ar dīzeļdegvielas dzinēju, bet 0,4% ar elektrodzinēju. Šī proporcija ir ievērota, nosakot automašīnu nobraukto kopējo kilometrāžas apjomu sadalījumā pa dzinēju veidiem.

5.6.tabula

CO2 emisiju samazinājums 2026.gadam, pārejot no privātā auto uz sabiedrisko transportu (Autoru veidots)

Pāreja no vieglā autotransporta izmantošanas uz ST (2027. gada prognoze)	Mērv./ parametrs	Rādītāji
Vieglās automašīnas nobraukuma samazinājums	km (L)	2 595 697,5
Auto ar benzīna dzinēju	%	31,40%
Emisijas faktors (benzīns)	kg CO ₂ /km (K _{vie})	0,0925
CO ₂ e - benzīns	t	75,39
Auto ar dīzeļdegvielas dzinēju	%	65,60%
Emisijas faktors (dīzeļdegviela)	kg CO ₂ /km (K _{vie})	0,0725
CO ₂ e -dīzeļdegviela	t	123,45
Kopējais CO ₂ e samazinājums no automašīnu nenobrauktajiem kilometriem	t	198,84

CO2 emisiju ietaupījumu (t) aprēķinu un to monetārās vērtības sadalījumu Projekta dzīves cikla pirmajos 5 gados atspoguļo zemāk esošā 5.8.tabula. Vienas CO₂ tonnas monetārās vērtības prognozē iekļautajiem gadiem ņemtas no interneta vietnē “JASPERS” 2016.gadā izveidotā ekonomiskā novērtējuma³⁹, kas pārveidotas atbilstoši 2023. gadam, izmantojot IKP deflatoru.

5.8.tabula

CO2 emisiju samazinājuma aprēķins un tā monetārā vērtība pirmajiem 5 gadiem (Autoru veidots)

Faktors	2026	2027	2028	2029	2030
Ietaupītās CO ₂ emisijas (t)	204,06	204,06	204,06	204,06	204,06
Vienas ietaupītās CO ₂ tonnas vērtība (EUR/t)	261,04	285,42	309,81	334,19	358,57
Ietaupījuma monetārā vērtība (EUR)	53 266,79	58 242,26	63 217,73	68 193,19	73 168, 66

Papildus CO₂ emisijām, iedzīvotājiem mainot savas mobilitātes paradumus, samazināsies arī citas kaitīgās vielu emisijas, kuras rodas, sadegot degvielai. Šīs vielas ir slāpekļa dioksīds (NO₂), sēra dioksīds (SO₂), oglekļa monoksīds (CO) un viegli gaistošie ūdeņraži (VOC).

³⁸ Transporta līdzekļu iedalījums pēc enerģijas avota (2022) Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati>

³⁹JASPERS “Economic Appraisal Vademecum 2021-2027. General Principles and sector applications”. Pieejams: <https://jaspers.eib.org/LibraryNP/EC%20Reports/Economic%20Appraisal%20Vademecum%202021-2027%20-%20General%20Principles%20and%20Sector%20Applications.pdf>

Piesārņojuma samazinājums veidots balstoties uz iepriekš minētajiem izejas datiem un pieņēmumiem. Piesārņojošo vielu vērtība ir ņemta no EU “Cooperative information platform for low carbon and sustainable mobility”⁴⁰ datiem par 2010. gadu un koriģēta 2023.gadam.

5.9.tabula

Gaisa piesārņojuma izmaksas un to ietaupījums gadā, EUR (Autoru veidots)

Faktors	Mērv.	1 tonnas vērtība, EUR		Izmaksu ietaupījums gadā, EUR
Vieglās automašīnas ar benzīna dzinēju nobraukuma samazinājums	km / gadā	593794,41		
CO	1,549	1,263	54,66	69,02
NO _x	0,048	0,039	13 432	525,48
SO ₂	0,086	0,070	16 564	1 161,05
VOC (gaistošie ogļūdeņraži)	0,008	0,007	2 483	16,19
Vieglās automašīnas ar dīzeļdegvielas dzinēju nobraukuma samazinājums	km / gadā	1240538,64		
CO	0,732	1,246	54,66	68,13
NO _x	0,473	0,805	13 432	10 818,17
SO ₂	0,225	0,383	16 564	6 346,11
PM _{2,5}	0,041	0,051	332736	23 299,59
VOC (gaistošie ogļūdeņraži)	0,078	0,097	2483	329,78
Kopā				31 009,15

Mobilitātes paradumu maiņas dēļ katru gadu no gaisa piesārņojošo vielu samazinājuma tiks ietaupīti 42 563,51 EUR.

5.2.4. Sabiedrības veselības ieguvumi, kas rodas regulāri braucot ar velosipēdu

Fiziskās aktivitātes ikdienā, kas saistītas ar paaugstinātu kardiovaskulāro aktivitāti, sniedz būtiskus ieguvumus veselībai. Pat neliels fizisko aktivitāšu pieaugums var uzlabot cilvēka veselību, jo nepietiekama fiziskā aktivitāte var izraisīt dažādas slimības kā, piemēram, insultu, diabētu, osteoporozi u.c.

Ir skaidrs, ka braukšana ar velosipēdu rada pozitīvu ietekmi uz iedzīvotāju veselību, tomēr Latvijā nav izstrādātas skaidras metodoloģijas, kā noteikt šo ieguvumu vērtību. Lai novērtētu šos ieguvumus IIA ietvaros ir apskatītas un apkopotas konstatētās monetārās vērtības ārvalstu pētījumos, lai adaptētu vērtību Latvijas apstākļiem.

5.10. tabula

Sabiedrības veselības ieguvumu novērtējums monetārā izteiksmē (EUR/km) (Autoru veidots)

⁴⁰ ICT towards low carbon and sustainable mobility – a multiscale perspective (2011) (EU CISMOB - Cooperative information platform for low carbon and sustainable mobility)

Valsts	Monetārā 1km brauciena ar velosipēdu vērtība	Avots un novērtējuma gads	Adaptētā vērtība Latvijai (EUR, 2022.gada cenās) ⁴¹
Nīderlande	0,68 EUR	Harms and Kansen “Cycling Facts” Netherlands Institute for Transport Policy Analysis KiM (2018).	0,40 EUR
Dānija	0,74	Gössling, S. & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Ecological Economics 113.	0,45 EUR
Eiropas Savienība	1,19 EUR	Neun, M. and Haubold, H. 2016. The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy. European Cyclists’ Federation, Brussels, December 2016.	0,98 EUR

Lai nepārspīlētu iespējamās veselības ieguvumus un ievērotu piesardzības principus tiek izdarīts pieņēmums, ka katra ar velosipēdu nobrauktā 1 kilometra ar veselību saistītie sociāli-ekonomiskie ieguvumi Latvijas apstākļos ir vismaz 0,50 EUR.

Ieguvumu aprēķins balstīts uz pieņēmumu, ka kopējais velonovietņu aizpildījums gada laikā darbadienās ir 50%, brīvdienās- 25%, bet vidējais nobrauktais attālums līdz/ no mobilitātes punktam ir 1,5 km. Velosipēdu novietņu klientu ieguvumi tiek attiecināti uz Projektu, jo esošajā situācijā trūkst drošu velonovietņu pie stacijas un nav iespējams pilnvērtīgi izmantot dzelzceļa staciju un vilciena pakalpojumus.

5.11. tabula

Sabiedrības veselības ieguvumi no mobilitātes paradumu maiņas gadā (Autoru veidots)

Sabiedrības veselības ieguvums no 1 km nobraukta ar velosipēdu, EUR	Gadā nobrauktie km no/ līdz mobilitātes punktam ar velosipēdu	Sabiedrības veselības ieguvums no mobilitātes paradumu maiņas gadā, EUR
0,50	65700	32 850,00

Kopumā no 2026.-2042. gadam ieguvums novērtējams 542 025,00 EUR apmērā.

5.2.5. Ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās

Nav iespējams prognozēt, kur un cik lielā mērā izpaudīsies sabiedrības ieguvumi, kas ir saistīti ar ceļu satiksmes negadījumu risku samazināšanos. Projekts neparedz aktivitātes, kas būtu tieši vērstas uz satiksmes drošības uzlabošanas.

Saskaņā ar Latvijas Valsts ceļu Metodiskajiem norādījumiem ārpus pilsētas atkarībā no ceļa parametriem skaits uz 1 miljonu autokilometriem var svārstīties 0,2 līdz 1,06 apmērā. Ņemot vērā, ka brauciens ar privāto auto tiek veikts Pierīgas reģionā, kur negadījumu intensitāte ir liela gan apdzīvotās, gan neapdzīvotās vietās, IIA aprēķinos tiek izmantota vērtība 1,06 CSNg apmērā uz 1 milj. autokilometru.

⁴¹ Adaptētā vērtība EUR izteiksmē ir noteikta, balstoties uz savstarpējo pirktspējas paritāti un indeksējot vēsturisko gadu vērtējumu uz 2022. gada cenām, piemērot patēriņa cenu indeksu.

Ieguvuma aprēķinā tika pieņemts, ka apdzīvotas un neapdzīvotas vietas kilometri dalās uz pusi.

Smago un vieglo ceļas satiksmes negadījumu attiecība, negadījumos ievainoto cilvēku iespējamība un negadījumu monetārā vērtība ir iegūta no Latvijas Valsts ceļu metodiskajiem noteikumiem.

5.11. tabula

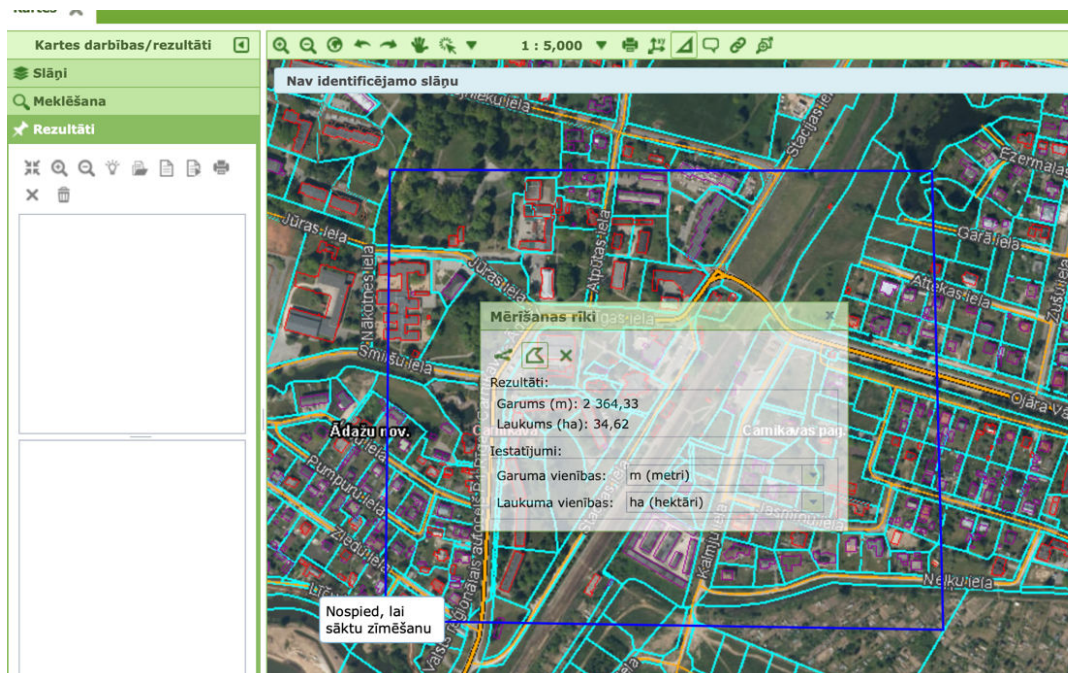
Ceļa satiksmes negadījumu skaita samazinājums un tā monetārā vērtība (Autoru veidots)

Neapdzīvota vieta			Apdzīvota vieta		
Smagi CSN	21,40%	0,294	Smagi CSN	9,20%	0,127
Bojā gājušie (vidēji uz vienu smagu CSNg)	0,14	0,041	Bojā gājušie (vidēji uz vienu smagu CSNg)	0,016	0,002
Viegli ievainotie (vidēji uz vienu smagu CSNg)	1,44	0,424	Viegli ievainotie (vidēji uz vienu smagu CSNg)	1,16	0,147
Smagi ievainotie (vidēji uz vienu smagu CSNg)	0,26	0,077	Smagi ievainotie (vidēji uz vienu smagu CSNg)	0,08	0,010
Vieglie CSN	78,60%	1,081	Vieglie CSN	90,80%	1,249
		EUR			EUR
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais	740152,24	30506,53	Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais	740152,24	1498,85
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais	3900,43	1 653,56	Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais	3900,43	572,65
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais	53571,76	4 100,65	Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais	53571,76	542,43
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (vieglis CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)	2947,22	3 186,88	Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (vieglis CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)	2947,22	3681,54
Kopā		39 447,62	Kopā		6 286,47

Kopumā no ceļu satiksmes negadījumu samazinājuma tiks ietaupīti aptuveni 45 743,09 EUR gadā.

5.2.6. Nekustamā īpašuma vērtības pieauguma ieguvums

Projekta izbūves ietvaros tiks veidota patīkama vide mobilitātes punkta apkārtnē. Tas paaugstinās gan sabiedrības kopējo apmierinātību, gan nekustamo īpašumu vērtību mobilitātes punkta apkārtnē.



5.1.attēls. Ekrānuņēmums no “KADASTRS.LV” ar mobilitātes punkta ietekmēto teritoriju (Autoru veidots)

Nekustamo īpašumu vērtības ir noteiktas balstoties uz interneta vietnē “KADASTRS.LV” pieejamo informāciju. Tika apskatīta 34,62 ha liela teritorija un pieņemts, ka pirmos piecus gadus pēc Projekta realizācijas nekustamo īpašumu vērtība palielināsies par 1% no bāzes gada vērtības.

5.12.tabula

Nekustamo īpašumu vērtības mobilitātes punkta apkārtnē (Autoru veidots)

	Kadastrālā vērtība, EUR	Nekustamo īpašumu vērtība pēc Projekta īstenošanas, EUR
Zemes vienības	1 496 428	213 504,25
Būves	4 270 085	74 821,4

Nekustamo īpašumu vērtības mobilitātes punkta ietekmes areālā gada laikā pēc Projekta realizācijas palielināsies par 57 665,13 EUR.

5.2.7. Kvalitatīvi novērtētie sociāli-ekonomiskie ieguvumi un izmaksas

Projekts radīs vairākus iespējamus labumus, kurus nav iespējams precīzi kvantificēt un noteikt to vērtības monetārā izteiksmē.

5.13. tabula

Kvalitatīvi novērtētie sociāli- ekonomiskie ieguvumi un izmaksas (Autoru veidots)

Sociāli ekonomiskais ieguvums vai izmaksas	Apraksts
Ainaviskie uzlabojumi	Projekta ietvaros paredzēta dažādu pilsētvidi ietekmējošu objektu izbūve- dažādi apstādījumi, velosipēdu novietnes u.c. Kopējā

Sociāli ekonomiskais ieguvums vai izmaksas	Apraksts
	konceptija paredz sakārtotas un viegli saprotamas pilsētvides veidošanu, kas ir svarīgs priekšnoteikums vietējo iedzīvotāju apmierinātības ar apkārtējo vidi pieaugumam un nekustamo īpašumu cenu pieaugumam.
Brauciena komforta uzlabošanās	Palielinoties sabiedriskā transporta pasažieru plūsmām, ir sagaidāms, ka samazināsies satiksmes intensitāte Ādažu novadā un tā apkārtnē.
Priekšnoteikumu radīšana mazumtirdzniecības un pakalpojumu attīstībai mobilitātes punkta tuvumā	Ar mobilitātes punkta izbūvi palielinās cilvēku skaits, kas atrodas pilsētvidē bez automašīnās. Tas palielina attīstības iespējas dažādām mazās uzņēmējdarbības formām.
Darbaspēka mobilitātes uzlabošanās	Projekta ieviešana atvieglos vairāku Ādažu novada ciemu iedzīvotāju iespējas izvēlēties darba vietu citās Pierīgas reģiona vietās.

5.2.8. Sociāli ekonomiskās analīzes kopsavilkums

Zemāk esošā 5.14. tabula atspoguļo kopējos IIA rezultātus, kas apstiprina, ka Projekta realizācija rada ievērojamus ieguvumus sabiedrībai kopumā un, ka Projekta realizācija un tās ietvaros izvirzītais tehniskais risinājums ir ekonomiski pamatoti.

Projekta ERR ievērojami pārsniedz noteikto diskonta likmi 5% apmērā (tas ir 70,20%), tādējādi, apliecinot Projekta kopējo izdevīgumu sabiedrībai kopumā. Faktiskie Projekta rezultāti ir vēl labāki, tā kā virkni sociāli ekonomisko ieguvumu, kas ir identificēti 5.2.7.nodaļā ir iespējams novērtēt tikai kvalitatīvi.

Izvērsti ieguvumu un izmaksu aprēķini ir pieejami IIA finanšu un sociāli – ekonomiskās analīzes modelī, kas ir pieejams Microsoft Excel formātā un ir neatņemama šī IIA ziņojuma sastāvdaļa.

5.14.tabula

Sociāli ekonomiskā analīze (Autoru veidots)

Projekta gads		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Kalendārais gads		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Sociāli ekonomiskie ieguvumi					496435,08	997845,63	1002821,10	1007796,57	1012772,03	963301,79	971496,68	979691,57	988179,14	996081,35	1003983,57	1011885,79	1019788,00	1027690,22	1035592,43	1043494,65	1051396,86
1. Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums					61728,54	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09	123457,09
2. Brauciena izmaksu (autokilometra) izmaksu samazinājums					318662,28	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56	637324,56
3.SEG samazinājums, kuru rada iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņa					47915,15	100805,77	105781,24	110756,71	115732,18	123927,07	132121,96	140316,85	148804,41	156706,63	164608,84	172511,06	180413,27	188315,49	196217,70	204119,92	212022,13
4.Sabiedrības veselības ieguvumi, kas rodas regulāri braucot ar velosipēdu					16425,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00	32850,00
5.Ceļu satiksmes negadījumi skaita samazināšanās					22871,54	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09	45743,09
6.NI vērtības palielināšanās					28832,57	57665,13	57665,13	57665,13	57665,13												
Finanšu ieguvumi																					251241,3757
Projekta ieņēmumi																					
Projekta atlikusi vērtība																					251241,3757
Finanšu un sociālekonomiskie ieņēmumi					496435,08	997845,63	1002821,10	1007796,57	1012772,03	963301,79	971496,68	979691,57	988179,14	996081,35	1003983,57	1011885,79	1019788,00	1027690,22	1035592,43	1043494,65	1302638,24
Sociāli ekonomiskās izmaksas																					
Finanšu izmaksas		(25 367,65)	(183 951,83)	(613 172,76)	(627 898,46)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)
Investīciju izmaksas		(25 367,65)	(183 951,83)	(613 172,76)	(613 172,76)	0	0	0	0	(88 354,20)	0	0	0	0	(88 354,20)	0	0	0	0	(88 354,20)	0
Projekta darbības izmaksas un papildu finanšu izdevumi		0	0	0	(14 725,70)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)
Finanšu un sociālekonomiskās izmaksas		(25 367,65)	(183 951,83)	(613 172,76)	(627 898,46)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(29 451,40)	(117 805,60)	(29 451,40)
Fiskālās korekcijas, t.sk.		4 893,23	35 482,94	118 276,47	121 116,94	5 680,96	5 680,96	5 680,96	5 680,96	22 723,82	5 680,96	5 680,96	5 680,96	5 680,96	22 723,82	5 680,96	5 680,96	5 680,96	5 680,96	22 723,82	(37 922,92)
PVN		4402,65	31 925,52	106 418,41	108 974,11	5 111,40	5 111,40	5 111,40	5 111,40	20 445,60	5 111,40	5 111,40	5 111,40	5 111,40	20 445,60	5 111,40	5 111,40	5 111,40	5 111,40	20 445,60	(38 492,48)
IIN		490,581	3 557,42	11 858,05	12 142,83	569,56	569,56	569,56	569,56	2 278,22	569,56	569,56	569,56	569,56	2 278,22	569,56	569,56	569,56	569,56	2 278,22	569,56
Neto ekonomiskā naudas plūsma		(20 474,42)	(148 468,89)	(494 896,30)	(10 346,44)	974 075,18	979 050,65	984 026,12	989 001,59	868 220,02	947 726,24	955 921,13	964 408,69	972 310,91	908 901,79	988 115,34	996 017,56	1 003 919,77	1 011 821,99	948 412,87	1 235 263,92

5.3. Jūtīguma un riska analīze

5.3.1. Jūtīguma analīze

Jūtīguma analīzes mērķis ir veikt projekta stabilitātes izpēti un noskaidrot projekta sasniedzamo rezultātu atkarību (jutīgumu) no ietekmējošo parametru svārstībām un to iespējamām izmaiņām⁴².

Jūtīguma analīzes izstrādes gaitā tika identificēti vairāki mainīgie rādītāji no finanšu un sociāli ekonomiskās analīzes. Jūtīguma pārbaude ir veikta katram identificētajam mainīgajam, samazinot vai palielinot to vērtības par 1%. ERR ir norādīts procentpunktos.

5.15.tabula

Mainīgo jutīguma (novirzes) analīze (Autoru veidots)

Mainīgais	Procentuālās izmaiņas	Iegūtā finanšu un sociālekonomisko rādītāju novirze,%	
		ENPV	ERR
Investīciju izmaksas	1,00%	-0,12%	-0,85%
Uzturēšanas un remonta izmaksas	1,00%	-0,04%	-0,02%
Atlikusī vērtība	1,00%	0,01%	0,00%
Izveidojamo stāvvietu skaits	1,00%	1,14%	0,84%
Izveidojamo velonovietņu skaits	1,00%	0,241%	0,20%
Autostāvvietu aizpildījums	1,00%	1,04%	0,77%
Velonovietņu vidējais aizpildījums	1,00%	0,15%	0,11%
Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums (laika izmaksa)	1,00%	0,14%	0,12%
Vidējās sabiedriskā transporta viena pasažiera izmaksas , EUR/dienā (Ietaupītie autokilometri)	1,00%	-0,24%	-0,19%
Viena autokilometra brauciena izmaksas, EUR/km (Ietaupītie autokilometri)	1,00%	1,0%	0,73%
CO2 samazinājums, t (SEG emisijas)	1,00%	0,12%	0,05%
CO izmaksas, EUR/t (SEG emisijas)	1,00%	0,00%	0,00%
Nox izmaksas, EUR/t (SEG emisijas)	1,00%	0,01%	0,01%
SO izmaksas, EUR/t (SEG emisijas)	1,00%	0,02%	0,02%
PM _{2.5} izmaksas , EUR/t (SEG emisijas)	1,00%	0,00%	0,0%
VOC izmaksu ietaupījums, EUR/t (SEG emisijas)	1,00%	0,04%	0,03%
Veselības ieguvums no 1 nobraukta km ar riteni (Sabiedrības veselības ieguvums)	1,00%	0,05%	0,04%
Ceļu satiksmes negadījumu skaits uz 1 km (CSNg samazinājums)	1,00%	0,04%	0,03%
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais (CSNg samazinājums)	1,00%	0,00%	0,02%
Ekonomiskie zaudējumi, ka rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais (CSNg samazinājums)	1,00%	0,00%	0,00%

⁴²VARAM "Specifiskā atbalsta mērķa 5.4.1.1.pasākuma "Antropogēno slodzi mazinošas infrastruktūras izbūve un rekonstrukcija Natura 2000 teritorijās" izmaksu-ieguvumu analīzes aizpildīšanas metodika"

Mainīgais	Procentuālās izmaiņas	Iegūtā finanšu un sociālekonomisko rādītāju novirze,%	
		ENPV	ERR
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais (CSNg samazinājums)	1,00%	0,01%	0,00%
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi) (CSNg samazinājums)	1,00%	0,01%	0,01%
Nekustamā īpašuma vērtības palielinājums	1,00%	0,00%	0,00%

Elastība ir pārbaudīta sociāli ekonomisko un finanšu rādītāju vērtībai mainot identificētos mainīgos 1% robežās. Ja kāds no rādītājiem mainās vairāk nekā 1%, tad šim mainīgajam elastības pakāpe ir noteikta kā augsta (A) un tas tiek atzīmēts kā jūtīgs. Ja kāds no rādītājiem mainās robežās no 0,1 līdz 1%- šim mainīgajam elastības pakāpe ir vidēja (V) un tas netiek atzīmēts kā jūtīgs, bet ja kāds no finanšu un sociālekonomiskajiem rādītājiem mainās robežās līdz 0,1%, tad mainīgajam elastības pakāpe ir zema (Z).

5.16.tabula

Mainīgo elastības pakāpes noteikšana (Autoru veidots)

Identificētie mainīgie	Elastības pakāpe	Jūtīgais mainīgais (Jā/Nē)
Investīciju izmaksas	V	Nē
Uzturēšanas un remonta izmaksas	Z	Nē
Atlikusī vērtība	Z	Nē
Izveidojamo stāvvietu skaits	A	Jā
Izveidojamo velonovietņu skaits	V	Nē
Autostāvvietu aizpildījums	A	Jā
Velonovietņu vidējais aizpildījums	V	Nē
Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums	V	Nē
Vidējās sabiedriskā transporta viena pasažiera izmaksas, EUR/dienā	V	Nē
Viena autokilometra brauciena izmaksas, EUR/km	V	Jā
CO2 samazinājums, t	V	Nē
CO izmaksas, EUR/t	Z	Nē
Nox izmaksas, EUR/t	Z	Nē
SO izmaksas, EUR/t	Z	Nē
PM _{2.5} izmaksas, EUR/t	Z	Nē
VOC izmaksu ietaupījums, EUR/t	Z	Nē
Veselības ieguvums no 1 nobraukta km ar riteni	Z	Nē
Ceļu satiksmes negadījumu skaits uz 1 km	Z	Nē
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais	Z	Nē
Ekonomiskie zaudējumi, ka rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais	Z	Nē
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais	Z	Nē
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)	Z	Nē
Nekustamā īpašuma vērtības palielinājums	Z	Nē

Atbilstoši elastības pārbaudei jūtīgie mainīgie ir identificēti: izveidojamo autostāvvietu skaits, autostāvvietu aizpildījums un viena autokilometra brauciena izmaksas.

Pārslēgšanās punkti- galveno mainīgo izmaiņas, lai pašreizējās vērtības ir vienādas ar nulli.

5.17.tabula

Pārslēgšanās punkti (Autoru veidots)

Pārslēgšanās punkts (ENPV=0)	
Izveidojamo stāvvietu skaits	-87,00
Autostāvvietu aizpildījums	-101,00%

5.3.2. Risku identifikācija, novērtēšana un vadība

Projekta gaitā var rasties dažādi riski, kas var ietekmēt tā norises gaitu. Tādēļ tos ir svarīgi identificēt jau projekta sākuma posmā.

5.18. tabula

Projekta identificētie riski (Autoru veidots)

Riska nosaukums	Riska ietekmes pakāpe	Riska varbūtība	Preventīvie pasākumi
Datu pieejamība un to kvalitāte	Vidēja	Augsta	Darba izstrādes apjoms un rezultāti balstās uz datu pieejamību un kvalitāti. Izpildītāja rīcībā šobrīd ir daļa no datiem, kā arī pieejami dati no Latvijas atvērtā datu portāla pētījuma darba uzdevumu veikšanai. Tomēr, tie nenoklāj visus tehniskajā specifikācijā noteiktos darba uzdevumus. Lai to novērstu tika veikta iedzīvotāju aptauja.
Nesakārtotas zemju īpašumtiesības (nav tiesību ieviest projektu)	Kritiska	Vidēja	Plānojot Projekta aktivitātes, visi risinājumi cik tālu tas ir bijis tehniski iespējams ir plānoti "sarkano līniju" ietvaros. Projekta izveidei plānots izmantot zemes vienības, kas pieder pašvaldībai un VAS "Latvijas dzelzceļš" ar kuru ir atrasts risinājums zemes izmantošanai.
Vispārējas likumdošanas izmaiņas	Neliela	Liela	Tiek paredzēts, ka Projekta ieviešana notiks, piemērojot atsevišķus projektēšanas un būvniecības līgumus, kas nedaudz palielina riskus, ka likumdošanas aktu prasību maiņas gadījumā periodā starp projektēšanu un būvniecību būs nepieciešama
Projektu ietekmējošās likumdošanas izmaiņas	Lielas	Maza	

Riska nosaukums		Riska ietekmes pakāpe	Riska varbūtība	Preventīvie pasākumi
				būvprojekta aktualizācija un atkārtota saskaņošana.
Pieprasījuma izmaiņas		Vidēja	Ļoti maza	Covid-19 pandēmijas rezultātā būtiski samazinājās pasažieru skaits sabiedriskajā transportā un mobilitātes nepieciešamība. IIA ietvaros šis faktors ir ņemts vērā. Pastāv ļoti maza iespēja, ka šie rādītāji nākotnē varētu būt vēl mazāki.
Sabiedrības pretestība		Vidēja	Maza	Projekta izpēti laikā tika iesaistīta daļa aktīvo sabiedrības pārstāvju, lai noskaidrotu viņu pārvietošanās paradumus un komentārus par projektu. Projektēšanas laikā notiks sabiedriskās apspriešanas, kuru laikā sabiedrībai tiks skaidrota Projekta lietderība kā arī tā iespējas uzlabot mobilitātes paradumus un pilsētvidi kopumā.
Pasūtītāja izmaiņas Projektā ieviešanā		Maza	Liela	Projektēšanas laikā var tikt uzzināta līdz tam brīdim nezināma informācija vai pieņemtas jaunas prasības, kas var ietekmēt Projekta norisi. Nav iespējams veikt preventīvus pasākumus tā novēršanai.
Nodokļi	PVN likme	Maza	Vidēja	Proaktīvu preventīvo pasākumu nav. Pasūtītājam un izpildītājam riska gadījumā ir jāvienojas par izmaiņu pieņemšanu nepieciešamības gadījumā.
	Likumdošanas prasības	Vidēja	Liela	
Finansējuma pieejamība		Kritiska	Vidēja	Risks ir saistīts ar iespējamo izmaksu pieaugumu Projekta izstrādes laikā. Izmaksu sadārdzinājuma gadījumā kā papildus izmaksu segšanas avoti ir uzskatāmi pašvaldības budžets, aizņēmums Valsts kasē un papildus granti no citiem ES finanšu instrumentiem.
Būvizmaksu palielināšanās		Liela	Vidēja	Būvniecības cenu izmaksām ir tendence pazemināties/palielināties īsos laika termiņos, lai novērstu potenciālus riskus Projekta īstenošanā, budžetā plānā tiek atvēlēta daļa iespējamam cenu pieaugumam.

5.3.3. Riska analīze

Riska analīze tiek izdarīta attiecībā uz sociālekonomiskās atdeves rādītāju ERR. Riska analīze norāda, ka, ņemot vērā dažādu faktoru iespējamās variācijas, projekta paredzamie rezultāti attiecībā uz sociālekonomisko atdevi būtiski nemainīsies un būs pozitīvi, kas vēlreiz pasvītros projekta vērtību.

Zemāk norādīti riska analīzes rezultāti katram mainīgajam atsevišķi un visiem kopā.

Investīciju izmaksas

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-20%	0%	5,0%	67,34%
-10%	5%		
0%	60%		
+10%	20%		
+20%	10%		
+30%	5%		

Darbības izmaksas

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-20%	0%	8,5%	70,06%
-10%	5%		
0%	50%		
+10%	20%		
+20%	10%		
+30%	10%		
+40%	5%		

Izveidojamo autostāvvietu skaits

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-40%	1%	0,4%	70,22%
-30%	5%		
-20%	7%		
-10%	11%		
0%	48%		
+10%	15%		
+20%	7%		
+30%	5%		
+40%	1%		

Izveidojamo velosipēdu novietņu skaits

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-20%	3%	3,3%	70,22%
-15%	5%		
5%	20%		

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
0%	40%		
+5%	17%		
+15%	7%		
+20%	5%		
+25%	3%		

Automašīnu aizpildījums

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-30%	3%	-1,8%	69,23%
-15%	11%		
-10%	16%		
-5%	16%		
+0%	18%		
+5%	16%		
+10%	12%		
+15%	8%		

Velonovietņu aizpildījums

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-30%	3%	-1,5%	70,09%
-15%	9%		
-10%	16%		
-5%	16%		
+0%	20%		
+5%	16%		
+10%	12%		
+15%	8%		

Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-30%	6%	5,3%	70,60%
-15%	16%		
-5%	20%		
+0%	17%		
+15%	20%		
+30%	13%		
+45%	8%		

Vidējās sabiedriskā transporta viena pasažiera izmaksas

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-30%	3%	-1,5%	70,38%
-15%	5%		
-10%	16%		
-5%	20%		
+0%	20%		

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
+5%	20%		
+10%	12%		
+15%	4%		

Viena autokilometra brauciena izmaksas, EUR/km

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-30%	1%	1,4%	70,92%
-15%	3%		
-10%	15%		
-5%	17%		
+0%	15%		
+5%	20%		
+10%	18%		
+15%	11%		

CO₂ samazinājums, EUR/t

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-30%	1%	3,8%	70,34%
-15%	3%		
-10%	15%		
-5%	17%		
+0%	15%		
+5%	20%		
+10%	18%		
+15%	11%		

CO izmaksas, EUR/t

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	1%	10,0%	70,31%
-10%	3%		
-5%	8%		
0%	20%		
+5%	19%		
+10%	22%		
+20%	18%		
+45%	9%		

NOx izmaksas, EUR/t

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	1%	10,4%	70,27%
-10%	3%		
-5%	4%		
0%	20%		
+5%	23%		
+10%	22%		

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
+20%	18%		
+45%	9%		

SO izmaksas EUR/t

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	1%	10,2%	70,24%
-10%	3%		
-5%	5%		
0%	20%		
+5%	21%		
+10%	24%		
+20%	17%		
+45%	9%		

PM_{2,5} izmaksas, EUR/t

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	1%	9,9%	70,34%
-10%	3%		
-5%	8%		
0%	21%		
+5%	18%		
+10%	22%		
+20%	18%		
+45%	9%		

VOC izmaksas, EUR/t

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	1%	9,7%	70,20%
-10%	3%		
-5%	9%		
0%	21%		
+5%	18%		
+10%	22%		
+20%	17%		
+45%	9%		

Veselības ieguvums no 1 nobraukta kilometra ar riteņiem

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	5%	1,8%	70,23%
-10%	10%		
-5%	15%		
0%	25%		
+5%	20%		
+10%	15%		

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
+15%	5%		
+20%	5%		

Ceļu satiksmes negadījumu skaits uz 1 kilometru

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	5%	1,5%	70,24%
-10%	5%		
-5%	21%		
0%	25%		
+5%	22%		
+10%	15%		
+15%	5%		
+20%	2%		

Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	5%	1,3%	70,22%
-10%	5%		
-5%	21%		
0%	27%		
+5%	22%		
+10%	13%		
+15%	5%		
+20%	2%		

Ekonomiskie zaudējumi, ka rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	5%	1,5%	70,20%
-10%	5%		
-5%	21%		
0%	25%		
+5%	23%		
+10%	13%		
+15%	6%		
+20%	2%		

Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	5%	3,2%	70,21%
-10%	5%		
-5%	15%		
0%	25%		
+5%	24%		
+10%	15%		

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
+20%	6%		
+25%	5%		

Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	5%	3,0%	70,21%
-10%	5%		
-5%	10%		
0%	25%		
+5%	30%		
+10%	15%		
+15%	5%		
+20%	5%		

Nekustamā īpašuma vērtības palielinājums

Mainīgā izmaiņas	Varbūtība	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
-15%	1%	9,1%	70,20%
-10%	3%		
-5%	5%		
0%	25%		
+10%	30%		
+15%	20%		
+20%	10%		
+30%	6%		

Visi faktori apkopoti 5.18.tabulā

5.19.tabula

Riska analīzes faktoru apkopojums (Autoru veidots)

Mainīgais	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
Investīciju izmaksas	5,0%	68,01%
Darbības izmaksas	8,5%	
Atlikusī vērtība	-2,1%	
Izveidojamo autostāvvietu skaits	0,4%	
Izveidojamo velosipēdu novietņu skaits	3,3%	
Automašīnu aizpildījums	-1,8%	
Velonovietņu aizpildījums	-1,5%	
Sabiedriskā transporta pasažieru laika izmaksu ietaupījums	5,3%	
Vidējās sabiedriskā transporta viena pasažiera izmaksas	-1,5%	
Viena autokilometra brauciena izmaksas, EUR/km	1,4%	
CO2 samazinājums, t	3,8%	
CO izmaksas, EUR/t	10%	
NOx izmaksas, EUR/t	10,4%	
SO izmaksas EUR/t	10,2%	
PM _{2,5} izmaksas, EUR/t	9,9%	

Mainīgais	Paredzamā vērtība	ERR paredzamā vērtība
VOC izmaksas, EUR/t	9,7%	
Veselības ieguvums no 1 nobraukta kilometra ar riteni	1,8%	
Ceļu satiksmes negadījumu skaits uz 1 kilometru	1,5%	
Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais	1,3%	
Ekonomiskie zaudējumi, ka rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais	1,5%	
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)	3,2%	
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)	3%	
Nekustamā īpašuma vērtības palielinājums	9,1%	

6. Rīcības plāns

Rīcības plāna mērķis ir panākt projekta īstenošanas saskaņotu attīstību un tur notiekošo procesu koordinēšanu, izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu visu iesaistīto pušu intereses.

Projekta realizācija sastāv no 7 sadaļām:

- Projekta finansējuma iegūšana;
- Līguma noslēgšana ar VAS “Latvijas Dzelzceļš”;
- Projektēšanas un autoruzraudzības iepirkums;
- Būvprojekta izstrāde;
- Būvdarbu iepirkums;
- Būvuzraudzības iepirkums;
- Būvdarbu veikšana un kontrole.

Sīkāks uzdevumu sadalījums ar laika grafiku skatāms 6.1.tabulā.

6.1. tabula

Rīcības plāna laika grafiks (Autoru veidots)

	Apr-23	May-23	Jun-23	Jul-23	Aug-23	Sept-23	Oct-23	Nov-23	Dec-23	Jan-24	Feb-24	Mar-24	Apr-24	May-24	Jun-24	Jul-24	Aug-24	Sept-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	Jan-25	Feb-25	Mar-25	Apr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Aug-25	Sept-25	Oct-25	Nov-25	Dec-25	Jan-26	Feb-26	Mar-26	Apr-26	May-26	
1.Projekta finansējuma iegūšana																																							
Iepazīšanās ar finansējuma iegūšanas priekšnoteikumiem	X	X																																					
Pieteikuma izstrāde un iesniegšana	X	X																																					
Finansējuma apstiprināšana	X	X	X	X	X																																		
2.1.Līguma noslēgšana ar VAS "Latvijas Dzelzceļš"																																							
Līguma veida noteikšana, procedūras izvēle un dokumentācijas izstrāde		X	X	X																																			
Līguma, vispārējās vienošanās noslēgšana un izpilde			X	X	X																																		
3.Projektēšanas un autoruzraudzības iepirkums																																							
Vajadzību apzināšana un tirgus izpēti organizācija (ja nepieciešams)	X																																						
Līguma veida noteikšana, procedūras izvēle un dokumentācijas izstrāde	X	X																																					
Iepirkuma izsludināšana, piedāvājuma saņemšana un informācijas apmaiņa ar pretendentiem			X	X	X																																		
Piedāvājumu atvēršana un izvērtēšana					X	X																																	
Līguma, vispārējās vienošanās noslēgšana					X																																		
Rezerves lauks pārsūdzībām u.c.						X	X																																
4.Būvprojekta izstrāde																																							
Tehnisko nosacījumu pieprasīšana un saņemšana								X	X	X																													
Būvprojekta izstrāde								X	X	X	X	X	X	X	X	X																							
Būvprojekta apstiprināšana																	X																						
5.Būvdarbu iepirkums																																							
Vajadzību apzināšana un tirgus izpēti organizācija (ja nepieciešams)														X	X	X																							
Līguma veida noteikšana, procedūras izvēle un dokumentācijas izstrāde																	X	X	X																				
Iepirkuma izsludināšana, piedāvājuma saņemšana un informācijas apmaiņa ar pretendentiem																		X	X	X																			
Piedāvājumu atvēršana un izvērtēšana																		X	X	X																			
Līguma, vispārējās vienošanās noslēgšana																			X	X	X	X	X																
Rezerves lauks pārsūdzībām u.c.																				X	X	X	X	X															
6.Būvuzraudzības iepirkums																																							
Līguma veida noteikšana, procedūras izvēle un dokumentācijas izstrāde														X	X	X																							
Iepirkuma izsludināšana, piedāvājuma saņemšana un informācijas apmaiņa ar pretendentiem																X	X	X																					
Piedāvājumu atvēršana un izvērtēšana																X	X	X																					
Līguma, vispārējās vienošanās noslēgšana																	X	X	X																				
7. Būvdarbu veikšana un kontrole																																							
Būvatļaujas izsniegšana																										X													
Būvdarbu veikšana															X	X	X									X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Būvdarbu pieņemšana un mobilitātes punkta nodošana ekspluatācijā																											X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

7. Projektēšanas darba uzdevumi

7.1.tabula

Projektēšanas uzdevums (Autoru veidots)

1.	Būvprojekta projektēšanas un/vai būvniecības kārtas	Projektēšana un būvniecība tiek sadalīta divās kārtās un tālākā attīstības kārtā (skat. rasējumu “Mobilitātes punkta shēma”): 1. kārtā: - labiekārtotas autonovietnes ar cieto segumu (ietilpība ~74 vieglās automašīnas) izbūve Kalmju ielā 4e, Kalmju ielā 4d un Kalmju ielā bez nr. (kad. nr. 80520051082); - labiekārtotas autonovietnes ar cieto segumu (ietilpība ~29 vieglās automašīnas) izbūve Kalmju ielā 2; - autobusu pieturas nojumes (2 gab.) izbūve Kalmju ielā 2; - esošās stacijas ēkas pielāgošana uzgaidāmās telpas un tirdzniecības kioska izveidei; - pagaidu autonovietnes ar šķembu segumu (ietilpība ~50 vieglās automašīnas) izbūve Stacijas ielā (kad. nr. 80520040525) - esošo autonovietņu Stacijas ielā pielāgošana īstermiņa autostāvvietu (6 gab.) funkciju nodrošināšanai; - gājēju ceļu un velosipēdu novietnēm paredzēto platību ar cieto segumu izbūve (~800 m²); - segtas velonovietnes (~40 vietas) izbūve pie stacijas “Carnikava”; - velonovietnes (40 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525) tiešā stacijas tuvumā; - velonovietnes (40 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525) tiešā stacijas tuvumā; - velonovietnes (10 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525); - velonovietnes (10 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525); - reāllaika satiksmes informācija tablo (3 gab.) abās pusēs dzelzceļam; - esošās stacijas nojumes pielāgošana piegādes pakomātu izvietošanai; - dzeramā ūdens brīvkrāna uzstādīšana; - velosipēdu apkopes stenda uzstādīšana (2 gab.) abās pusēs dzelzceļam blakus velonovietnēm; - velosipēdu mazgāšanas iekārtas uzstādīšana tiešā stacijas tuvumā; - gājēju pāreju ierīkošana (4 gab.) nokļūšanai uz mobilitātes punktu;
----	--	--

		- ceļa norādes uz mobilitātes punktu galveno ielu krustojumos. 2. kārtā: - autonovietnes ar šķembu segumu pārbūve izbūvējot cietos segumus un labiekārtojumu Stacijas ielā (kad. nr. 80520040525); Tālākas attīstības kārtas (izstrāde skiču projekta līmenī): - labiekārtotas autonovietnes ar cieto segumu (ietilpība ~150 vieglās automašīnas) izveide Stacijas ielā (kad. nr. 80520040525 un 80520040407); - segtas velonovietnes (~40 vietas) izbūve pie stacijas “Carnikava”; - velonovietnes (40 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525) tiešā stacijas tuvumā; - velonovietnes (40 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525) tiešā stacijas tuvumā; - velonovietnes (16 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525); - velonovietnes (10 vietas) izbūve (kad. nr. 80520040525); - velosipēdu ceļa (~170 m) izbūve no Rīgas ielas līdz stacijai “Carnikava”; - velosipēdu ceļa (~210 m) izbūve no Ojāra Vācieša ielas līdz stacijai “Carnikava”.
2.	Būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādes virsmērķis	Reģionālās satiksmes mobilitātes punkta izveide pie dzelzceļa stacijas “Carnikava”, Carnikavā, Carnikavas pag., Ādažu nov. Mobilitātes punkta izveides nolūks ir atvieglot pāreju no viena transporta veida uz otru, nodrošināt ērtu savienojumu starp galamērķiem un nodrošināt daudzveidīgu atbalsta infrastruktūru “pēdējam kilometram”.
3.	Pamatuzdevumi būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādē	Būvniecības ieceri Objektam izstrādāt saskaņā ar Būvniecības likumu, Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumiem Nr. 633 “Autoceļu un ielu būvnoteikumi”, Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumiem Nr. 500 “Vispārīgie būvnoteikumi”, Ministru kabineta 2017. gada 9. maija noteikumiem Nr. 253 “Atsevišķu inženierbūvju būvnoteikumi”. Izstrādē ņemt vērā “Ādažu novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, “Carnikavas novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 223-15 “Kanalizācijas būves””, 2014. gada 30. septembra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 574 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 “Inženiertīklu izvietojums””, kā arī citus būvniecību regulējošos normatīvos aktus.

	Autonovietņu parametrus un seguma konstrukciju projektēt atbilstoši perspektīvai satiksmes intensitātei un transportlīdzekļu sastāvam. Vismaz 10% no autonovietnes stāvvietām paredzēt aprīkot ar elektrouzlādes iekārtām. Autostāvvietas projektēt saskaņā ar LVS 190-7 "Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi". Blakus autobusu pieturvietām Kalmju ielā paredzēt 4 īstermiņa (kiss&ride) autostāvvietas, pasažieru izlaišanai vai sagaidīšanai. Projektēt 6 īstermiņa autostāvvietas esošajās autonovietnēs Stacijas ielā. Plānojot gājēju un velosipēdu ceļus, ievērot vides pieejamības prasības un paredzēt savienojumus ar esošo gājēju un velosipēdu infrastruktūru. Ietves paredzēt minimums 1.8 m platumā vai minimums 2.0 m platumā, ja ietve atradīsies tieši blakus brauktuvei. Veloinfrastruktūru projektēt atbilstoši LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē". Ņemt vērā tehniski ekonomisko pamatojumu (TEP) <i>"Maģistrālās veloceļu infrastruktūras būvniecība prioritārajā koridorā Rīga – Carnikava"</i>. Būvprojekta risinājumus veidot saistīti ar TEP dokumentācijas piedāvātajiem risinājumiem. Projektu izstrādāt nodrošinot virszemes ūdeņu novadīšanu, neapgrūtinot esošās brauktuves un blakus esošos īpašumus. Projektā uzrādīt principiālos ūdens novades risinājumus saskaņā ar ieteikumiem ceļu projektēšanai "Ūdens novade". Izskatīt iespēju ierīkot ilgtspējīgus "zaļos" risinājumus. Vietās, kur tas iespējams, gājēju pārejas projektēt izceltas virs brauktuves līmeņa. Nodrošināt gājēju pāreju apgaismojumu. Velostatīvus projektēt ar savstarpējo attālumu ne mazāku kā 1.0 m. Ieteicamais velostatīva augstums no virsmas – 0.9 m. Velosipēdam jābalstās statīvā vismaz divās vietās un ir jābūt iespējai pieslēgt pie velostatīva velosipēda rāmi un abas riepas. Segtajai velonovietnei jābūt apsargātai (video novērošana), slēgtai (piem. digitāla piekļuves sistēma), apgaismotai un ar iespēju tajā novietot arī kravas velosipēdus. Velonovietnes dizainu izvēlēties tādu, kas raksturo Carnikavu, izceļot tās identitāti (piem. nēģa simboli utml.). Būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādē ņemt vērā projektēšanas stadijā esošo būvniecības ieceri "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija - pārbūve stacijā Carnikava" (BIS lieta nr. BIS-BL-425891-432), būvniecības ieceri "Tirdzniecības ēkas jaunbūve, Kalmju ielā 1, Carnikavā" (BIS lieta nr. BIS-BL-356984-3529), būvniecības ieceri "Ojāra Vācieša un Kalmju ielas krustojuma Carnikavā pārbūve" (BIS-BL-356999-3790).
--	---

		Būvprojekts jāizstrādā uz topogrāfisko uzmērījumu plāna, saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 30. jūnija noteikumiem Nr. 334 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 005-15 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā” ar inženiertīkliem, kā arī dzelzceļa, zemesgabalu kadastrālajām robežām, ielu sarkanajām līnijām un dzelzceļa zemes nodalījuma joslas robežām.
--	--	--

Pielikums

1.Pielikums. Lielākās cilvēku plūsmas pēc CSP 2017.gada svārstmigrāciju datiem

Savienojums		Darbavieta	Dzīvesvieta	Kopā 2017.gadā	Prognoze 2025.g.	Prognoze 2030.g.
Ādaži -	Centrs	322	41	363	361	408
Carnikava -	Centrs	290	18	308	306	346
Ādaži -	Teika	235	47	282	280	317
Carnikava -	Teika	167		167	166	188
Carnikava -	Sarkandaugava	132		132	131	148
Ādaži -	Čiekurkalns	128		128	127	144
Ādaži -	Brasa	104	17	121	120	136
Carnikava -	Čiekurkalns	119		119	118	134
Ādaži -	Vecpilsēta	103	14	117	116	131
Garciems -	Centrs	109		109	108	122
Ādaži-	Saulkrasti	11	98	109	108	122
Ādaži -	Sarkandaugava	94	14	108	107	121
Ādaži -	Purvciems	48	59	107	106	120
Ādaži -	Maskavas forštate	85	16	101	100	113
Carnikava -	Vecpilsēta	92		92	91	103
Carnikava -	Brasa	83		83	82	93
Kalnale -	Centrs	81		81	80	91
Carnikava -	Skanste	75		75	75	84
Carnikava -	Maskavas forštate	73		73	73	82
Ādaži -	Skanste	72		72	72	81
Carnikava -	Purvciems	56	16	72	72	81
Ādaži -	Ziepniekkalns	44	26	70	70	79
Kadaga -	Centrs	53	15	68	68	76
Ādaži -	Dārziems	51	16	67	67	75
Ādaži -	Grīziņkalns	43	18	61	61	69
Carnikava -	Torņakalns	60		60	60	67
Carnikava -	Vecmīlgrāvis	49	11	60	60	67
Kadaga -	Teika	41	19	60	60	67
Kadaga -	Čiekurkalns	59		59	59	66
Ādaži -	Avoti	39	19	58	58	65
Carnikava -	Ziepniekkalns	44	12	56	56	63
Ādaži -	Āgenskalns	32	23	55	55	62
Garciems -	Teika	43	12	55	55	62
Carnikava -	Āgenskalns	42	12	54	54	61
Ādaži -	Plavnieki	15	34	49	49	55
Carnikava -	Grīziņkalns	49		49	49	55
Carnikava -	Saulkrasti	14	35	49	49	55
Ādaži -	Torņakalns	48		48	48	54
Ādaži -	Limbaži		47	47	47	53
Garciems -	Sarkandaugava	45		45	45	51
Carnikava -	Avoti	43		43	43	48
Kadaga -	Purvciems	43		43	43	48
Ādaži -	Ķengarags	25	16	41	41	46
Ādaži -	Imanta	11	30	41	41	46
Carnikava -	Mīlgrāvis	37		37	37	42
Kalnale -	Sarkandaugava	37		37	37	42
Ādaži -	Ilguciems	22	14	36	36	40
Carnikava -	Dārziems	35		35	35	39
Ādaži-	Jūrmala	18	17	35	35	39
Ādaži -	Ogre	16	19	35	35	39
Garciems -	Purvciems	24	10	34	34	38
Kadaga -	Plavnieki	34		34	34	38
Carnikava -	Plavnieki	13	19	32	32	36
Garciems -	Brasa	32		32	32	36
Ādaži-	Jelgava	18	14	32	32	36
Ādaži -	Vecmīlgrāvis	14	17	31	31	35
Garciems -	Vecpilsēta	31		31	31	35
Garupe -	Centrs	31		31	31	35
Kadaga -	Ogre		31	31	31	35
Kadaga -	Sarkandaugava	29		29	29	33
Kalnale -	Vecmīlgrāvis	29		29	29	33

Savienojums	Darbavieta	Dzīvesvieta	Kopā 2017.gadā	Prognoze 2025.g.	Prognoze 2030.g.
Ādaži - Pleskodāle	28		28	28	31
Ādaži - Pētersala-Andrejsala	28		28	28	31
Garciems - Čiekurkalns	28		28	28	31
Carnikava - Jūrmala	18	10	28	28	31
Ādaži - Dzirciems	27		27	27	30
Carnikava - Ķengarags	27		27	27	30
Kalnale - Teika	27		27	27	30
Garciems - Maskavas forštate	26		26	26	29
Carnikava - Pētersala-Andrejsala	24		24	24	27
Carnikava - Ķīpsala	24		24	24	27
Garciems - Mīlgrāvis	23		23	23	26
Kalnale - Maskavas forštate	23		23	23	26
Kalnale - Čiekurkalns	21		21	21	24
Garciems - Skanste	20		20	20	22
Kalnale - Vecpilsēta	18		18	18	20
Ādaži- Garciems		18	18	18	20
Kadaga - Saulkrasti		18	18	18	20
Carnikava - Dzirciems	17		17	17	19
Carnikava - Imanta	17		17	17	19
Carnikava- Kalnale	18		18	18	20
Garciems - Grīziņkalns	17		17	17	19
Kadaga - Maskavas forštate	17		17	17	19
Ādaži - Ķīpsala	16		16	16	18
Ādaži - Zasulauks	16		16	16	18
Garciems - Āgenskalns	16		16	16	18
Garupe - Sarkandaugava	16		16	16	18
Kadaga - Vecpilsēta	16		16	16	18
Kadaga - Torņakalns	15		15	15	17
Carnikava - Pleskodāle	14		14	14	16
Kalnale - Skanste	15		15	15	17
Garciems - Vecmīlgrāvis	14		14	14	16
Garkalne - Centrs	14		14	14	16
Kadaga - Brasa	14		14	14	16
Garciems - Dārziems	13		13	13	15
Garciems - Pētersala-Andrejsala	13		13	13	15
Garupe - Teika	13		13	13	15
Kalnale - Brasa	13		13	13	15
Kalnale - Pētersala-Andrejsala	13		13	13	15
Carnikava - Mežaparks	12		12	12	13
Kalnale - Mīlgrāvis	13		13	13	15
Garupe - Čiekurkalns	12		12	12	13
Carnikava - Ilģuciems	11		11	11	12
Kadaga - Dzirciems	12		12	12	13
Kalnale - Grīziņkalns	11		11	11	12
Carnikava - Zolitūde	10		10	10	11
Carnikava - Šampēteris	10		10	10	11
Kalnale - Avoti	11		11	11	12
Garciems - Torņakalns	10		10	10	11
Kalnale - Torņakalns	10		10	10	11
Kalnale - Purvciems	10		10	10	11
Ādaži- Salacgrīva		10	10	10	11
Kopā	4603	882	5485	5451	6160

2.Pielikums. Pieprasījuma pēc mobilitātes punkta aprēķina 1.pieņēmums (Autoru veidots).

Pašvaldība	Stacija, pieturas punkts	Pasažieru apgrozījums gadā	Pasažieru apgrozījums dienā	Potenciālais pieaugums gadā pēc pieauguma	Pasažieru apgrozījums dienā pēc
Ādažu	Carnikava	370 807	1 016	526 546	1 443
		185404	508	263273	721
		222485	610	315928	865

Pieņemot, ka viens pasažieris apgrozījumā tiek ieskaitīts divas reizes, tas tiek dalīts uz pusi un reizināts ar 1,2.

2018.gada pasažieru apgrozījums

Privāta automašīna	Starppilsētu autobuss	Ar kājām	Velosipēds
0.407	0.07	0.24	0.336
Nepieciešamais a/st skaits			Nepieciešamais v/n skaits
248	43	146	205

Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas dati ļauj izvērtēt, kādu transporta veidu viņi izmantos, lai nonāktu līdz Carnikavas mobilitātes punktam.

Prognozētais pasažieru apgrozījums

Privāta automašīna	Starppilsētu autobuss	Ar kājām	Velosipēds
0.407	0.07	0.24	0.336
Nepieciešamais a/st skaits			Nepieciešamais v/n skaits
352	43	146	291

Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas dati ļauj izvērtēt, kādu transporta veidu viņi izmantos, lai nonāktu līdz Carnikavas mobilitātes punktam.

2030.gads	382	47	159	316
-----------	-----	----	-----	-----

Prognose 2030.gadam rēķināta, balstoties uz iepriekš darbā noteikto vidējo prognozēto iedzīvotāju pieaugumu 2030.gadā visam Ādažu novadam un Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi, kas samazina pieprasījumu par 20% (attiecinīgi iedzīvotāju skaita pieauguma koeficientam 1.357 tiek piemērots samazinājuma koeficients 0.8). Rezultātā tiek pieņemts, ka pieprasījums pēc mobilitātes punkta infrastruktūras palielināsies par 8.6% salīdzinot ar 2018.g. sākumu

3.Pielikums. Pieprasījuma pēc mobilitātes punkta aprēķina 2.pieņēmums (Autoru veidots).

Rīgas virziens

CSP 2017. gada svārstīgāciju dati par Ādala novada apdzīvoto vietu nodarbināto plūsmām Rīgas virzienā.

Ādali	2191
Carnikava	1759
Garciems,Kalnāle,Garupe	872
Visos pārējos savienojumos kopā	430
Kopā	5252

Ādalu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to cik bieži viņi izmantotu mobilitātes punktu virzienā uz Rīgu.

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādali	21.74%	13.04%	13.04%	23.91%	16.22%
Carnikava	14.86%	30.86%	19.43%	15.43%	9.14%
Garciems,Kalnāle,Garupe	21.66%	22.58%	22.12%	13.36%	8.29%
Visos pārējos savienojumos kopā	25.00%	19.64%	17.86%	14.29%	10.71%

Ādalu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to ar kādu transportu viņi plāno nonākt līdz Carnikavas mobilitātes punktam.

	Privāta automašīna	Starpnieciskie autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādali	63.04%	0.00%	6.52%	30.43%
Carnikava	19.43%	0.57%	55.43%	24.57%
Garciems,Kalnāle,Garupe	52.53%	2.30%	5.99%	39.17%
Visos pārējos savienojumos kopā	41.07%	3.57%	14.29%	41.07%

Kopējais apgrozījums sadalīts pa braucienu biežumu	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādali	476	296	296	524	333
Carnikava	261	543	342	271	161
Garciems,Kalnāle,Garupe	189	197	193	116	72
Visos pārējos savienojumos kopā	108	84	77	61	46

Iegūtie rezultāti par apgrozījuma sadalījumu atkarībā no braukšanas biežuma tiek daļti ar koeficientiem, lai uzzinātu vidējo cilvēku apgrozījumu dienā. Koeficients tiek aprēķināts 7 dienas dalot ar apmeklējumu biežumu.

Kopējais apgrozījums sadalīts pa braucienu biežumu	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī	Vidējais apgrozījums vienā dienā, ņemot vērā ar to, kas brauc retāk nekā katru dienu
Ādali	476	204	82	37	6	805
Carnikava	261	388	96	19	3	769
Garciems,Kalnāle,Garupe	189	141	55	8	1	394
Visos pārējos savienojumos kopā	108	60	22	4	1	195

	Privāta automašīna	Starpnieciskie autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādali	507	0	52	245
Carnikava	149	4	426	189
Garciems,Kalnāle,Garupe	207	9	24	154
Visos pārējos savienojumos kopā	80	7	28	80
Kopā	944	20	530	668

2030.gads	1025	22	576	726
-----------	------	----	-----	-----

Prognose 2030. gadam rēķināta, balstoties uz iepriekš darbā noteikto vidējo prognozēto iedzīvotāju pieaugumu 2030. gadā visam Ādalu novadam un Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi, kas samazina pieprasījumu par 20% (attiecīgi iedzīvotāju skaita pieauguma koeficientam 1.357 tiek piemērots samazinājuma koeficients 0.8). Rezultāti tiek pieņemti, ka pieprasījums pēc mobilitātes punkta infrastruktūras palielināsies par 8.6%, salīdzinot ar 2018. g. sākumu.

Saulkrastu virziens

CSP 2017. gada svārstīgāciju dati par Ādalu novada apdzīvoto vietu nodarbināto plūsmām Saulkrastu virzienā.

Ādali	166
Carnikava	49
Garciems,Kalnāle,Garupe	18
Kopā	233

Ādalu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to cik bieži viņi izmantotu mobilitātes punktu virzienā uz Saulkrastiem.

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādali	13.04%	4.35%	8.70%	17.39%	34.78%
Carnikava	2.29%	3.43%	8.57%	21.71%	42.29%
Garciems,Kalnāle,Garupe	4.61%	10.60%	16.13%	17.51%	27.65%

Ādalu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to ar kādu transportu viņi plāno nonākt līdz Carnikavas mobilitātes punktam.

	Privāta automašīna	Starpnieciskie autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādali	63.04%	0.00%	6.52%	30.43%
Carnikava	19.43%	0.57%	55.43%	24.57%
Garciems,Kalnāle,Garupe	52.53%	2.30%	5.99%	39.17%

Kopējais apgrozījums sadalīts pa braucienu biežumu	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādali	22	7	14	29	58
Carnikava	1	2	4	11	21
Garciems,Kalnāle,Garupe	1	2	3	3	5

Iegūtie rezultāti par apgrozījuma sadalījumu atkarībā no braukšanas biežuma tiek daļti ar koeficientiem, lai uzzinātu vidējo cilvēku apgrozījumu dienā. Koeficients tiek aprēķināts 7 dienas dalot ar apmeklējumu biežumu.

Kopējais apgrozījums sadalīts pa braucienu biežumu	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī	Kopā
Ādali	22	5	4	2	1	34
Carnikava	1	1	1	1	0	5
Garciems,Kalnāle,Garupe	1	1	1	0	0	3

	Privāta automašīna	Starpnieciskie autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādali	21	0	2	10
Carnikava	1	0	3	1
Garciems,Kalnāle,Garupe	2	0	0	1
Kopā	24	0	5	13

2030.gads	26	0	5	14
-----------	----	---	---	----

Prognose 2030. gadam rēķināta, balstoties uz iepriekš darbā noteikto vidējo prognozēto iedzīvotāju pieaugumu 2030. gadā visam Ādalu novadam un Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi, kas samazina pieprasījumu par 20% (attiecīgi iedzīvotāju skaita pieauguma koeficientam 1.357 tiek piemērots samazinājuma koeficients 0.8). Rezultāti tiek pieņemti, ka pieprasījums pēc mobilitātes punkta infrastruktūras palielināsies par 8.6%, salīdzinot ar 2018. g. sākumu.

Kopsavilkuma tabula.

	Privāta automašīna	Starpnieciskie autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Rīgas virzienā	944	20	530	668
Saulkrastu virzienā	24	0	5	13
Kopā	968	20	535	681
2030.gads	1051	22	581	740

4.Pielikums. Pieprasījuma pēc mobilitātes punkta aprēķina 3.pieņēmums (Autoru veidots).

Rīgas virziens

CSP dati par 2020.gada iedzīvotāju skaitu vecumā no 15-54 gadiem Ādažu novadā.

Ādaži	3458
Carnikava	2259
Garciems, Kalngale, Ģarupe	1456
Visos pārējos savienojumos kopā	4061
Kopā	11234

Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to cik bieži viņi izmanto mobilitātes punktu virzienā uz Rīgu.

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādaži	21,74%	13,04%	13,04%	23,91%	15,22%
Carnikava	14,86%	30,86%	19,43%	15,43%	9,14%
Garciems, Kalngale, Ģarupe	21,66%	22,58%	22,12%	13,36%	8,29%
Visos pārējos savienojumos	25,00%	19,64%	17,86%	14,29%	10,71%

Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to ar kādu transportu viņi plāno nonākt līdz Carnikavas mobilitātes punktam.

	Privāta automašīna	Starpniecību autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādaži	63,04%	0,00%	6,52%	30,43%
Carnikava	19,43%	0,57%	55,43%	24,57%
Garciems, Kalngale, Ģarupe	52,53%	2,30%	5,99%	39,17%
Visos pārējos	41,07%	3,57%	14,29%	41,07%

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādaži	752	451	451	827	526
Carnikava	336	697	439	349	206
Garciems, Kalngale, Ģarupe	315	329	322	195	121
Visos pārējos savienojumos kopā	1015	798	725	580	435

Iegūtie rezultāti par aptaužu sadalījumu atkarībā no braukšanas biežuma tiek dalīti ar koeficientiem, lai uzzinātu vidējo cilvēku aptaužu dienā. Koeficients tiek aprēķināts 7 dienas dalot ar apmeklējumu biežumu.

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī	Vidējais aptaužu vienā dienā, ņemot vērā arī tos, kas brauc retāk nekā katru dienu
Ādaži	752	322	129	59	9	1271
Carnikava	336	498	125	25	3	987
Garciems, Kalngale, Ģarupe	315	235	92	14	2	658
Visos pārējos savienojumos kopā	1015	570	207	41	7	1841

	Privāta automašīna	Starpniecību autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādaži	801	0	83	387
Carnikava	192	6	547	243
Garciems, Kalngale, Ģarupe	346	15	39	258
Visos pārējos savienojumos kopā	756	66	263	756
Kopā	2095	86	933	1643

2030.gads	2727	112	1212	2136
-----------	------	-----	------	------

Prognose 2030.gadam rēķināta, balstoties uz iepriekš darbā noteikto vidējo prognozēto iedzīvotāju pieaugumu Ādažu novadā kopumā, kas novērtēts 30,2% apmērā.

Saulkrastu virziens

CSP dati par 2020.gada iedzīvotāju skaitu vecumā no 15-54 gadiem Ādažu novadā.

Ādaži	3458
Carnikava	2259
Garciems, Kalngale, Ģarupe	1456
Visos pārējos savienojumos kopā	4061
Kopā	11234

Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to cik bieži viņi izmanto mobilitātes punktu virzienā uz Saulkrastiem.

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādaži	13,04%	4,35%	8,70%	17,39%	34,78%
Carnikava	2,29%	3,43%	8,57%	21,71%	42,29%
Garciems, Kalngale, Ģarupe	4,61%	10,60%	16,13%	17,51%	27,65%
Visos pārējos	25,00%	19,64%	17,86%	14,29%	10,71%

Ādažu novada iedzīvotāju aptaujas rezultāti jautājumā par to ar kādu transportu viņi plāno nonākt līdz Carnikavas mobilitātes punktam.

	Privāta automašīna	Starpniecību autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādaži	63,04%	0,00%	6,52%	30,43%
Carnikava	19,43%	0,57%	55,43%	24,57%
Garciems, Kalngale, Ģarupe	52,53%	2,30%	5,99%	39,17%
Visos pārējos	41,07%	3,57%	14,29%	41,07%

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī
Ādaži	451	150	301	601	1203
Carnikava	52	77	194	491	955
Garciems, Kalngale, Ģarupe	67	154	235	255	403
Visos pārējos savienojumos kopā	1015	798	725	580	435

Iegūtie rezultāti par aptaužu sadalījumu atkarībā no braukšanas biežuma tiek dalīti ar koeficientiem, lai uzzinātu vidējo cilvēku aptaužu dienā. Koeficients tiek aprēķināts 7 dienas dalot ar apmeklējumu biežumu.

	Katru dienu	4-6 reizes nedēļā	1-3 reizes nedēļā	Retāk nekā reizi nedēļā	Retāk nekā reizi mēnesī	Kopā
Ādaži	451	107	86	43	20	707
Carnikava	52	55	55	35	16	213
Garciems, Kalngale, Ģarupe	67	110	67	18	7	269
Visos pārējos savienojumos kopā	1015	570	207	41	7	1841

	Privāta automašīna	Starpniecību autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Ādaži	446	0	46	215
Carnikava	41	1	118	52
Garciems, Kalngale, Ģarupe	141	6	16	106
Visos pārējos savienojumos kopā	756	66	263	756
Kopā	1385	73	444	1129

2030.gads	1803	95	577	1468
-----------	------	----	-----	------

Prognose 2030.gadam rēķināta, balstoties uz iepriekš darbā noteikto vidējo prognozēto iedzīvotāju pieaugumu Ādažu novadā kopumā, kas novērtēts 30,2% apmērā.

Kopsavilkuma tabula

	Privāta automašīna	Starpniecību autobuss	Ar kājām	Velosipēds
Rīgas virzienā	2095	86	933	1643
Saulkrastu virzienā	1385	73	444	1129
Kopā	3479	160	1376	2772
2030.gads	4530	208	1792	3609

5.Pielikums. Tiešsaistes fokusa grupas “Carnikavas stacijas mobilitātes punkts un veloceļš Carnikava-Rīga (ANM projekts)” 2022. gada 13. decembra sanāksmes protokols.

Laiks: 9.00 – 11.00

Sanāksmi vada: Jurijs Kondratenko.

Dalībnieki:

Jurijs Kondratenko, Grupa93

Viesturs Laurs, Ie.la inženieri

Aigars Ulmanis, Ie.la inženieri

Rēzija Vārna, Grupa93

Elīza Mellēna, Grupa93

Iluta Plikgalve, Ādažu novada pašvaldība

Iveta Grīviņa, Ādažu novada pašvaldība

Inga Pērkone, Ādažu novada pašvaldība

Gunta Dundure, Ādažu novada pašvaldība

Genovefa Kozlovska, Ādažu pašvaldības domes priekšsēdētājas vietniece pašvaldības funkciju jautājumos

Tālivaldis Vectirāns Satiksmes Ministrija

Rūdolfš Cimdiņš, RPR

Viesturs Krūmiņliepa, Rīgas valstspilsētas pašvaldība

Edgars Kozlovskis, VAS “Latvijas dzelzceļš”

Zigmārs Grūbe, Valsts reģionālās attīstības aģentūra

Valērijs Bulāns, Ādažu novada pašvaldības priekšsēdētājas vietnieks attīstības jautājumos

Prezentācijas tēma – **Tehniski ekonomiskie pamatojumi Atveseļošanās un noturības mehānisma projektiem “Mobilitātes punkta infrastruktūras izveidošana Rīgas metropoles areālā – “Carnikava”” un “Maģistrālās veloceļu infrastruktūras būvniecība prioritārajā koridorā Rīga-Carnikava”.**

Prezentācijā tiek apskatīta potenciālo lietotāju analīze un prognozes, paredzētā mobilitātes punkta (MP) funkcijas un to izvietojums, veloceļu alternatīvu salīdzinājums.

Prezentāciju prezentē: Jurijs Kondratenko, Grupa93 un Viesturs Laurs, Ie.la inženieri

- Prezentāciju iesāk ar projekta pamatinformācijas apskatu, darbu mērķi un pamatu ANM projekta pieteikumam, termiņu.
- Tiek apskatīta esošā ceļu un velo infrastruktūra Ādažu novadā, demogrāfijas tendences, iedzīvotāju pieaugums.
- Pēc tam tiek apskatīti potenciālie mobilitātes punkta un velo ceļa lietotāji, to daudzums Ādažu novada ciemos un Rīgas apkaimēs
- Tālāk tiek apskatīta nodarbināto iedzīvotāju svārstmigrācija 2017.gadā
- Padziļinātāk tiek apskatīti potenciālie mobilitātes punkta lietotāji dažādos savienojumos un esošās cilvēku plūsmas dažādos sabiedriskā transporta maršrutos
- Tiek apskatīti velo ceļa potenciālie lietotāji, svārstmigrācijas Ādažu novadā un Rīgas apkaimēs
- Tālāk tiek prezentēta informācija par aptauju un tās starprezultātiem
- Tālāk prezentācija tiek veltīta mobilitātes punkta risinājumiem, ko prezentē Viesturs Laurs. Viesturs Laurs iepazīstina ar esošās gājēju un transporta kustības shēmu, mobilitātes punkta

shēmu, ilgtermiņa autostāvvietu (P&R) pakāpeniskas attīstības shēmu, izsaka ideju par Rīgas un Stacijas ielu izveidi par vienvirziena ielām, samazināta ātruma zonām un to iespējamiem ieguvumiem

- Tālāk sanāksmē tiek apskatītas veloceļa trasējuma alternatīvas. Apskatot alternatīvas pēc dažādiem kritērijiem, 1. alternatīva tiek novērtēta kā visveiksmīgākā.
- Papildus tiek norādīts, ka apgaismojuma nepieciešamība veloceļam varētu izmaksāt vairāk nekā iespējamais finansējums projektam, līdz ar to būtu nepieciešami citi finansējuma avoti.

Seko diskusija par mobilitātes punktu un veloceļu ar ieinteresētajām pusēm.

Iluta Plikgalve, Ādažu novada pašvaldības pārstāve, iesāk ar jautājumu par gājēju pāreju un drošību Carnikavā pie potenciālām autostāvvietām, šķērsojot Stacijas ielu. V. Laurs atbild, ka par šo vēl nav vestas sarunas ar LVC, jo pašlaik tiek meklēts, kāds būtu vislabākais risinājums. Kā arī tiek norādīts, ka līdzīga problēma varētu būt ar citām gājēju pārejām, piem., uz Rīgas ielas un iespējamais risinājums varētu būt samazinātas ātruma zonas izveide. Jāturpina diskusijas, lai saprastu gājēju pārejas iespējamību pāri Stacijas ielai.

I.Plikgalve tālāk jautā, vai ir apskatīta iespējamība izveidot elektrouzlādes punktus Ādažu pusē (pie autobusa apstāšanās vietām), vai šī puse tiek apskatīta kā potenciāla vieta elektrouzlādei. V. Laurs atbild, ka šī puse varētu būt ar nelielu stāvvietu skaitu, no kurām dažas varētu būt ar elektrouzlādes iespēju.

Tālāk I.Plikgalve turpina ar jautājumu par provizorisko veloceļa lietotāju skaitu un kāds būtu iespējamais nepieciešamais platums veloceļam, lai plūsma uz veloceļa būtu droša. Uz šo jautājumu tiek sniegta atbilde, ka šajā izpētes posmā vēl netiek precīzi apskatīts provizoriskais veloceļa platums.

Diskusiju turpina Iveta Grīviņa jautājot, vai mobilitātes punkta ietvaros tiek apskatītas piegulošās teritorijas stacijai abās pusēs, kuras arī potenciāli var izmantot mobilitātes punkta pakalpojumu/funkciju izveidei. Šobrīd esot sadzirdēti pakalpojumi - tikai velonovietnes un ilgtermiņa autostāvvietas. I.Grīviņa norāda, ka pašvaldībai interesētu risinājums, ka mobilitātes punkts ietvertu dažādus elementus, pakalpojumus, infrastruktūru, lai tur varētu tikt sniegti dažādi pakalpojumi, būt pakalpojumu sniedzēji.

Vēl I.Grīviņa norāda, ka paredzētais laukums autostāvvietām jau darbojas kā a/st. un ir pilns, jo nodrošina apkārtējo ēku funkcionalitāti. Iveta uzskata, ka šis laukums nedrīkst tikt apskatīts kā ilgtermiņa stāvvietas risinājums. To šobrīd nevar izmantot kā park&ride, jo tur esot ceļa zīmes, kas norāda, ka stāvvietā ir īslaicīgai lietošanai, piem., lai apmeklētu blakus esošās iestādes. I.Grīviņa norāda, ka laukums, kas, iespējams, nākotnē varētu kalpot kā ilgtermiņa stāvvietas ir akūti nepieciešams. Tāpat norāda, ka neuzskata gājēju pārejas risinājumu par labu, lai no a/st. droši nokļūtu stacijā. Vēlas redzēt vairāk risinājumus otrā pusē dzelzceļam, lai attīstītu arī tai pusē esošās teritorijas.

J.Kondratenko sniedz atbildi, ka risinājumi tika veidoti balstoties uz aptaujas rezultātiem un projekta budžetu, izmaksām, lai samērīgi izveidotu mobilitātes punktu. Par piegulošo teritoriju izmantošanu tiek argumentēts ar to, ka sākotnēji maksimāli jāizmanto pašas stacijas ēka. Piekrīt, ka būtu nepieciešamība pēc dažādiem pakalpojumiem, tirdzniecības,

bet tas nav tik būtiski kā auto novietnes, velo novietnes. Norāda, ka a/st. stacijas pusē būs paredzētas tieši īstermiņa stāvēšanai. V. Laurs piebilst, ka ne visas funkcijas šobrīd ir apskatītas, jo šobrīd ir apskatītas galvenās un visvairāk teritoriju aizņemošās funkcijas.

Iveta Grīviņa uzsver, nepieciešama lielāka funkcionalitāte šim mobilitātes punktam, tāpēc vēlas redzēt arī otrā pusē dzelzceļam izmantotas teritorijas. Uzskata, ka nepieciešami dažādi mikromobilitātes pasākumi, lai MP būtu pilnībā funkcionējošs.

Par veloceļu I.Grīviņa norāda, ka 2. alternatīva sakrīt ar izprojektēto EuroVelo13 trasi, kas ir ļoti dārga, jo trase iet caur mežu, dažāda seguma teritorijām, līdz ar to nepieciešami dažādi risinājumi atbilstošam segumam, kas jāņem vērā arī šajā projektā. Piem., dzelzceļa tuvumā ir mežains, smilšains, līdz ar to būtu jāizvēlas tāda velo ceļa alternatīva, kas pēc iespējas mazāk sadārdzinātu izbūvi un kas tehnoloģiski būtu labākais variants.

J.Kondratenko norāda, ka 1. alternatīvai ir jau veikta ietekmes uz biotopiem izpēte, bet 2.,3.,4. alternatīvai tā būtu vēl jāveic, kas paildzinātu procesu. I.Grīviņa pauž, ka EuroVelo ietvaros ir veikta biotopu izpēte, kas pārklājas ar 2. alternatīvu. Uzskata, ka šim veloceļam būtu jābūt maģistrālam, lai tas savienotu pēc iespējas vairāk teritoriju, lielākas plūsmas, līdz ar to 2.alternatīva ir vairāk derīga tūrismam/rekreācijai. J.Kondratenko skaidro to, ka 1. alternatīva būtu laba kā vidusceļš rekreācijai un ikdienas lietošanai.

V. Laurs pauž, ka šajā izpētes posmā ir apskatītas izmaksu atšķirības, skatoties uz jau esošo infrastruktūru. Vēl V.Laurs norāda, ka arī izpētē tika secināts, ka 2.alternatīva nav izdevīga, jo nav savienojumi ar sabiedrisko transportu, tas nav maģistrāls, un tajā nav apgaismojuma.

Diskusiju turpina Tāļivaldis Vectirāns no SM, jautājot, kas ir pamats veloceļam un kura tad ir maģistrāle. Vaicā, kurš variants ir labākais no projektētāju viedokļa uz ko J.Kondratenko atbild, ka tā ir 1.alternatīva. T.Vectirāns norāda/jautā, vai šis variants arī pēc 10 gadiem būs vislabākais. Arī V.Laurs atbild, ka izmaksu un pieejamības ziņā pirmais variants ir visoptimālākais, un arī iedzīvotāji šo uzskata par labāko alternatīvu.

T.Vectirāns turpina, apšaubot nepieciešamību pēc EUS, jo tieši elektrotransportam iespējams nākotnē būs priekšrocība atrasties zemo emisiju zonā, kas nozīmē, ka iedzīvotāji paši brauks uz Rīgu ar savu privāto auto un arī to lādēs savās mājās, kas izmaksu ziņā iedzīvotājam būs izdevīgāk, nekā to lādēt MP. Rezumējot, EUS nav prioritārā nepieciešamība MP. Tālāk T.Vectirāns arī norāda uz problēmu ar satiksmi un gājēju pārejām pašā Carnikavā pie MP, kā arī to, vai veloceļš tiešām būs maģistrāls – ar to domājot, ka velobraucējam nebūs jāuztraucas par apkārt esošajām mašīnām, bērniem, kas var izskriet uz ceļa utt. Vēl T.Vectirāns norāda, ka P1 autoceļš neatbilst reģionāla autoceļa statusam, tas nav labs savienojums un pa to šobrīd jau ir aizliegts pārvietoties kravas transportam. J.Kondratenko jautā, kuru alternatīvu T.Vectirāns uzskata par vislabāko, uz ko viņš atbild, ka tāda alternatīva, kas ietu cauri visām stacijām un pēc iespējas visu apvienotu, un ar iespējamām atzariem, piem. uz Mežciemu, bet ne gar jūru. Tātad caur Kalngali vai arī caur Kalngales staciju ar atzaru uz Kalngales centru. T. Vectirāns norāda uz maģistrāles nozīmīgumu, kā arī to, ka, piem., tūristiem iespējams pat nav nepieciešams veloceļu segums, tas var būt mīkstāks, dabiskāks, bet lai nokļūtu uz Rīgu ir nepieciešams kārtīgs segums, bez traucējumiem un ar atzariem.

I.Plikgalve papildina ar to, ka svarīgs būtu Kalngales atzars. Un, ja tiek izvēlēta 1. alternatīva un veidots atzars uz Kalngali, tas nozīmē, ka jāveido dzelzceļa šķērsošana, kas rezultējas zemākā satiksmes drošības vērtējumā un lielākās izmaksās. Arī, ņemot vērā faktoru, ka savienojums ar Kalngali ir nepieciešams, kā arī Kalngalē sagaidāms iedzīvotāju pieaugums, vai tiešām tad 1.alternatīva ir labākā? I.Plikgalve izsaka viedokli, ka iespējams labāka ir 4. alternatīva, kas ir līdzīga 1. bet savienojas ar Kalngali.

J.Kondratenko atbild, ka būtu jāiedziļinās būvniecības izmaksās, bet, runājot par potenciālajiem lietotājiem un drošību, lielākā lietotāju plūsma nāktu no Carnikavas, Garciema, Garupes, kas veido daudz lielāku pieprasījumu nekā potenciālā Kalngales teritorijas puse. Jāiedziļinās arī citos aspektos – veloceļa maģistrālais raksturs, veloceļa lielie attālumi starp, piem., Carnikavu un Rīgu, dzelzceļa pārbrauktuves un satiksmes drošība.

I. Plikgalve izsaka viedokli par MP autostāvvietām – pēc iedzīvotāju aptaujas un 1.attīstības kārtā paredzēto a/st. skaitu, potenciālais lietotāju skaits jau pārsniedz plānoto a/st. skaitu. Un visticamāk, ka lielākais īpatsvars būtu ilgtermiņa lietotāji. J.Kondratenko arī uzskata, ka tas ir par mazu, bet ierobežojošais faktors ir finansējums. I.Plikgalve ierosina, ka varbūt daļu no a/st. var paredzēt ar grants vai līdzīgu segumu, papildus 50a/st. ar cietu segumu. V.Laurs piebilst, ka šāds risinājums ir Salaspilī un arī piebilst, ka par a/st. daudzumu vēl var diskutēt.

Genovefa Kozlovskā, Ādažu novada domes priekšsēdētājas vietniece, izsaka patiku, ka tiek apskatīta 1.alternatīva ar atzariem uz ciemiem un atbilstošu infrastruktūru. Vēl G.Kozlovskā runā par satiksmes drošību un plānoto tuneli zem dzelzceļa pirms Gaujas gājēju tilta. G.Kozlovskā rosina, varbūt nākotnē Kalngalē arī varētu tikt apskatīts šāds risinājums. Šobrīd gājēju pāreja Carnikavā arī nav pietiekami droša.

Inga Pērkone no Ādažu novada pašvaldības nokomentē iedzīvotāju skaita prognozes, ka tās būtu savādākas, ja ņemtu vērā 2017. gada straujo pieaugumu sakarā Carnikavas pašvaldības veiktajiem pasākumiem nodokļu atlaižu piemērošanai tiem īpašumiem, kuros kāds ir deklarējies. Attiecīgi piem. Gaujā un Garupē noteikti iedz.sk. nepieaugtu tik krasi. J.Kondratenko atbild, ka tāpēc ir aprēķināts arī vidējais pieaugums starp 3 prognozēm.

I.Pērkone vēl interesējas, vai ar “Latvijas Dzelzceļš” (LDz) jau ir veikta vienošanās, ka pašvaldība drīkst attīstīt infrastruktūru viņu teritorijā. I.Grīviņa piebilst, ka nākotnē veiksmīgai sadarbībai ar LDz grib dzirdēt kārtīgi pamatotu risinājumu, skaidrojumu, kāpēc labākais risinājums ir gar dzelzceļu. Izvēloties šādu alternatīvu, kā sadzīvot veloceļam ar dzelzceļu, kā tos labāk nodalīt (barjera, siena), lai viens otram netraucētu funkcionēt.

Edgars Kozlovskis no AS “Latvijas Dzelzceļš” apstiprina, ka būs sadarbība starp AS “Latvijas Dzelzceļš” un Ādažu novada pašvaldību. Konceptuāli LDz šobrīd atbalsta MP un veloceļu dzelzceļa tuvumā. Kad būs apstiprināti risinājumi, tad pašvaldībai un LDz jāuzsāk zemes jautājumu kārtošana.

E.Kozlovskis pārjautā, vai velonovietnes paredzētas abās perona malās? Un vai daudzums ir samērīgs? V.Laurs atbild, ka vienā pusē tās ir vairāk, jo vienā pusē būs arī segtas

novietnes, tomēr to izmaksas ir daudz lielākas. Tiek precizēts, ka tiek runāts par perona galiem, nevis pusēm.

J.Kondratenko jautā E.Kozlovskim viedokli par veloceļa alternatīvām uz ko E.Kozlovskis sniedz atbildi, ka Vertex pētījumā ir redzami nosacījumi, uz kuriem LDz ir gatavs izbūvēt šo velo ceļu. E.Kozlovskis izpauž bažas par veloceļa platumiem un to, ka dzelzceļa nodalījuma josla nav pietiekami plaša vairākās vietās. J.Kondratenko saka, ka jāpārbauda Vertex Projekti ziņojumā atrodamo informāciju.

Vēl jautājums LDz pārstāvim par to, vai ir kādi plāni attiecībā uz stacijas aizpildījumu ar dažādiem pakalpojumiem. E.Kozlovskis piemin, ka stacija ir diezgan aizpildīta. E.Kozlovskis lūdz iesniegt informāciju konkrēti par to, kas tiek sagaidīts no Ldz puses un kas ir plānots dzelzceļa ēkā. E.Kozlovskis ir skeptisks par pakomātu novietojumu drošības apsvērumu dēļ. Tos nevajadzētu novietot tur, kur ir lielas cilvēku plūsmas, šis jautājums ir jāsaskaņo.

E.Kozlovskis vēl piebilst, ka bez lietojuma paliek pasažieru platformas nojume un aicina, rast iespēju to integrēt projektā. (Pēc pasažieru perona pārbūves, nojume paliek zaļajā zonā, ja atrod pielietojumu, iespējams var pabīdīt platformas pārbūves risinājumu, citādi tā tiks nojaukta).

Viesturs Krūmiņliepa uzsver, ka nav līdž galam saprašana par austrumu puses risinājumiem un netiek risināti jautājumi ar sabiedriskā transporta (ST) piekļuvi, pieturvietām, vides pieejamību. MP ietvaros nepieciešamība pēc ST un piekļuves tam ir kritiska. Vēl V.Krūmiņliepa norāda, ka vienvirziena satiksmes risinājums, kur maģistrālā satiksme tiek laista starp MP elementiem, nav pats labākais. Satiksmes plūsmai labāk būtu jābūt aiz MP elementiem. Kolīdz ir zināma izvēle par veloceļa trasējumu, par šo jāinformē Rīgas pašvaldība.

J.Kondratenko dalībniekiem vaicā, vai būtu iespējas sniegt finansējumu apgaismojumam no pašvaldības. I.Plikgalve atbild, ka ir vietas, kur jau ir apgaismojums, bet primāri varētu skatīties uz apgaismojuma izvietošanu apdzīvotās vietās, bet noteikti visam trasējumam to nevar finansēt. Vēl J.Kondratenko jautā par satiksmes organizāciju Stacijas ielā. I.Plikglave atbild, ka Rīgas iela šobrīd ir maģistrālā iela un uz tās noteikti nevar veidot vienvirziena satiksmi. Abi min to, ka varbūt risinājums ir Rīgas iela kā divvirzienu satiksme un Stacijas ielā izveidot vienvirziena satiksmi. Dotajā brīdī Stacijas ielas risinājums neparedz izdalītas veloinfrastruktūras izveidi.

J.Kondratenko informē, ka 2023.g. tiks organizēta nākamā sapulcē konkrētāko risinājumu apspriešanai, pateicas sapulces dalībniekiem un slēdz sapulci.