

Ādažu novada pašvaldības
Projekta
“Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība Gaujā”
izmaksu - ieguvumu analīzes ziņojums

2026. gada februāris

Satura rādītājs

1. Esošās situācijas novērtējums.....	5
1.1. Ievads un īsa Projekta konteksta analīze.....	5
1.1.1. Vilciena kā sabiedriskā transporta izmantošana	5
1.1.2. Apdzīvojuma struktūras īss raksturojums dzelzceļa pieturas “Gauja” ietekmes areālā	7
1.2. Esošās situācijas īss apraksts un risināmās problēmas	8
2. Projekts	10
2.1. Projekta idejas īss apraksts.....	10
2.2. Projekta investīcijas un prognozētie finanšu avoti	11
2.3. Projekta inducēto papildus pasažieru prognozes	12
3. Projekta izmaksu – ieguvumu analīze	14
3.1. Finanšu analīze	14
3.1.1. Pieņēmumu sadaļa	14
3.1.2. Projekta ietekme uz uzturēšanas izmaksām	15
3.1.3. Projekta finanšu plāns un ilgtspēja	16
3.1.4. Projekta finanšu rādītāji	17
3.2. Sociālekonomiskā analīze.....	18
3.2.1. Pieņēmumu sadaļa un ieguvumu identifikācija	18
3.2.2. Fiskālās korekcijas.....	18
3.2.3. Projekta radīto sociālekonomisko ieguvumu un izmaksu novērtējums	19
3.2.4. Sociālekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums	27
3.2.5. Kvalitatīvi novērtējamo sociāl ekonomisko ieguvumu un izmaksu novērtējums	28
4. Risku analīze	29
5. Nobeigums, secinājumi	32

Tabulu rādītājs

Tabula 1. Projekta plānotais budžets (EUR)	11
Tabula 2. Projekta makroekonomiskie pieņēmumi	14
Tabula 3. Projekta finansiālās ilgtspējas aprēķins (tūkst. EUR).....	17
Tabula 4. Projekta finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums	17
Tabula 5. Projekta fiskālās korekcijas (EUR)	19
Tabula 6. Projekta rezultātu inducēto VIVI papildus pasažieru skaits un to vidējais aizvietotā brauciena ar automašīnu ceļa garums (2030. gada prognoze). Ieguvumu aplēse (EUR)	22
Tabula 7. CO2 emisiju samazinājuma aprēķina skaidrojums un pieņēmumu skaidrojums	23
Tabula 8. Projekta radīto SEG emisiju samazinājuma aprēķins 2030. gadam (t/gadā), pārejot no privātā autotransporta izmantošanas uz VIVI izmantošanu	23
Tabula 9. Sabiedrības CSNg izmaksas (EUR) atkarībā no CSNg veida.....	25
Tabula 10. Projekta radītie CSNg samazinājuma sociāli – ekonomiskie ieguvumi.....	25

Tabula 11. Satiksmes dalībnieku autokilometra izmaksas Skautu un Jūraskrastu ielās (EUR/km) 2026. gada cenās	27
Tabula 12. SEI faktoru kopsavilkums un to diskontētās vērtības (EUR) Projekta dzīves cikla laikā	27
Tabula 13. Sociālekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums	28
Tabula 14. Kvalitatīvi novērtētie sociāl ekonomiskie ieguvumi un izmaksas	28
Tabula 15. Projekta identificētie riski ar nozīmīgu ietekmi uz sociālekonomisko efektivitāti	30

Ilustrāciju rādītājs

Ilustrācija 1. VIVI pārvadāto pasažieru skaits laika posmā no 2015. līdz 2024. gadam	5
Ilustrācija 2. Gaujas dzelzceļa pieturā reģistrēto pasažieru skaits 2020-2024. gados	6
Ilustrācija 3. Gaujas dzelzceļa pieturas tvēruma areāls	8
Ilustrācija 4. Gaujas dzelzceļa pieturas apkārtnē	9
Ilustrācija 5. Gaujas dzelzceļa pieturā Projektā plānotie pasākumi	11

Izmantotie saīsinājumi un terminoloģija

ĀNP	Ādažu novada pašvaldība
B/C	ieguvumu un izmaksu attiecība
CSNg	ceļu satiksmes negadījumi
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSP	Centrālā Statistikas pārvalde
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
ENPV	ekonomiskā neto pašreizējā vērtība
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ERR	ekonomiskā ienesīguma norma
FNPV/C	finansiālais investīciju neto tagadnes ienesīgums
FNPV/K	finansiālais kapitāla neto tagadnes ienesīgums
FRR/C	finanšu iekšējā investīciju peļņas norma
FRR/K	finanšu iekšējā kapitāla peļņas norma
GVDI	satiksmes gada vidējā diennakts intensitāte
IIA	ši Projekta sociālekonomiskā (izmaksu un ieguvumu) analīze
IIA vadlīnijas	Eiropas Komisijas IIA sagatavošanas vadlīnijas: “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 -2020” un “Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 General Principles and Sector Applications”
IKP	iekšzemes kopprodukts

LVC Metodiskie

norādījumi Valsts SIA "Latvijas Valsts ceļi" izstrādātie "Metodiskie norādījumi autoceļu un velosipēdu ceļu projektu izmaksu - ieguvumu analīzes sagatavošanai" (2025. gads)

MK noteikumi

Nr. 42 Ministru kabineta noteikumi Nr. 42 (Rīgā 2018. gada 23. janvārī (prot. Nr. 5 33. §))
"Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika"

n/a neattiecas

n/d dati nav pieejami

Projekts šis projekts "Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība Gaujā"

PVN pievienotās vērtības nodoklis

SEG siltumnīcas efektu radošās gāzes

tūkst. tūkstotis

VIVI AS "Pasažieru vilciens"

WTP teorētiskā lietotāju "vēlme maksāt" par mobilitātes pakalpojumu, kurš ir pieejams bez maksas visiem lietotājiem (angliski – willingness to pay)

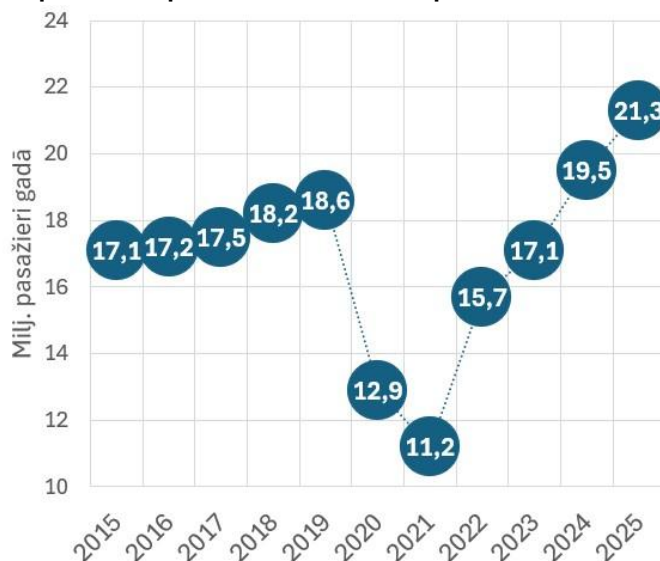
1. Esošās situācijas novērtējums

1.1. Ievads un īsa Projekta konteksta analīze

1.1.1. Vilciena kā sabiedriskā transporta izmantošana

VIVI pārvadāto pasažieru skaits, no kuriem vairāk nekā 95 % (2019. gada dati) tika pārvadāti Rīgas pilsētas plašākās aglomerācijas ietvaros (maršrutos “Rīga-Tukums”, “Rīga-Jelgava”, “Rīga-Aizkraukle”, **“Rīga-Skulte”** (svarīga Projekta kontekstā) un “Rīga-Sigulda”), ir bijis relatīvi stabils un laika posmā no 2015. līdz 2019. gadam audzis vidēji tikai par 1,8 % gadā. 2020. un 2021. gados būtiskais pārvadāto pasažieru apjoma kritums ir saistīts ar Covid-19 pandēmijas izraisītajām pārmaiņām. 2023. un 2024. gada dati rāda būtisku pasažieru plūsmu atgūšanos, kas arī lielā mērā ir saistīts ar jauno VIVI elektrovilcienu iegādi.

Ilustrācija 1. **VIVI pārvadāto pasažieru skaits laika posmā no 2015. līdz 2025. gadam**



Datu avots: CSP. Atsauces kods TPA020. Pasažieru pārvadājumi (milj. pasažieru) 1990.–2024

Saskaņā ar VIVI datiem 2025. gadā pārvadāto pasažieru skaits ir kāpis vēl par gandrīz 10% un ir sasniedzis aptuveni 21,3 miljonus.

VIVI kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs Ādažu novadā nodrošina pasažieru pārvadājumus dzelzceļa pieturās Kalngale, Garciems, Carnikava, Gauja un Lilaste, kas atrodas maršrutā “Rīga–Skulte”. Arī šajā maršrutā pēdējos gados ir novērojams būtisks pasažieru skaita pieaugums, ko lielā mērā ir sekmējusi jaunās Škoda 16Ev elektrovilcienu paaudzes pieejamība sabiedrībai.

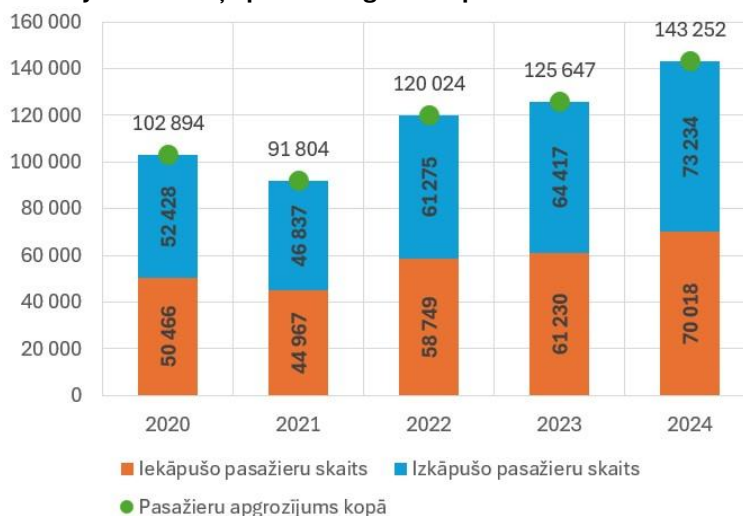
Pārvadāto pasažieru skaits maršrutā jau ir pārsniedzis pirmspandēmijas līmeni, un laika posmā no 2023. līdz 2024. gadam tas pieaudzis par 16,2%, sasniedzot 2,42 miljonus pasažieru. Savukārt 2025. gada 10 mēnešu dati liecina, ka šajā gadā pasažieru skaits pieaugs vēl par 10–14%, sasniedzot

aptuveni 2,75 miljonus pasažieru, no kuriem būtiska daļa dodas tieši uz Ādažu novadā esošajām pieturvietām.

Saskaņā ar SIA “Autotransporta direkcija” datiem Gaujas dzelzceļa pieturvietā 2024. gadā tika apkalpoti aptuveni 3,0% no maršrutā “Rīga–Skulte” pārvadātajiem pasažieriem. Pēdējo gadu laikā šīs pieturvietas izmantošanas īpatsvars ir pakāpeniski pieaudzis - ja 2021. gadā tas veidoja tikai 2,7%, tad 2024. gadā jau sasniedza 3,0%. Tas norāda, ka Gaujas ciematā dzīvojošo iedzīvotāju mobilitātes paradumi attīstās straujāk par maršruta vidējo, un aizvien lielāka daļa iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās vajadzībām izvēlas ilgtspējīgu sabiedrisko transportu.

Detalizēts apkalpoto pasažieru skaits ir sniegts ilustrācijā 2.

Ilustrācija 2. **Gaujas dzelzceļa pieturā reģistrēto pasažieru skaits 2020-2024. gados**



Datu avots: ATD

Dati par Gaujas dzelzceļa pieturvietu rāda pakāpenisku un stabilu pasažieru skaita pieaugumu: no aptuveni 103 tūkst. pasažieru 2020. gadā līdz vairāk nekā 143 tūkst. 2024. gadā. Gan iekāpjošo, gan izkāpjošo pasažieru skaits palielinās, tomēr visos gados saglabājas viena raksturīga tendence - izkāpjošo pasažieru ir vairāk nekā iekāpjošo. 2024. gadā starpība sasniedza 3,2 tūkst. pasažieru, kas norāda, ka daļa iedzīvotāju rīta stundās uz Rīgu dodas ar privāto transportu, bet atgriežas ar vilcienu.

Šo mobilitātes modeli nosaka vairāki faktori, kas raksturīgi Pierīgas apdzīvotajām vietām:

- (1) no rītiem biežāk izmanto automašīnas (parasti visdrīzāk, ka kopbraukšanu),
- (2) pēcpusdienā vilciens ir ērtāks, ātrāks un izvairās no satiksmes sastrēgumiem Rīgas pilsētā,
- (3) piekļuve stacijai agrās rīta stundās nav tik ērta, lai motivētu izmantot vilcienu abos virzienos.

Starpības apjoms - aptuveni 13 cilvēki katru darba dienu - apliecina, ka pastāv reāls un izmērāms papildus pieprasījuma potenciāls, kas varētu materializēties, ja tiktu uzlabota piekļuve dzelzceļa pieturai:

- (1) drošāki un labāk izgaismoti gājēju maršruti,

- (2) nepārtraukta velo infrastruktūra,
- (3) labākas un drošākas stāvvietas tiešās dzelzceļa pieturas tuvumā (skat. IIA 1.1.2. sadaļu)
- (4) komfortabls un drošs stacijas tuvums tumšajā laikā.

Kopumā Gaujas dzelzceļa pieturas dati parāda, ka tā jau šobrīd ir labi izmantota, īpaši atpakaļceļā, taču zināmi ierobežojumi kavē vilciena pilnvērtīgu potenciālu arī rīta stundās. Līdz ar to piekļuves uzlabojumi varētu palielināt rīta braucienu skaitu un uzlabot sabiedriskā transporta kopējo lietojamību Gaujā.

Ņemot vērā VIVI sniegtos datus par 2025. gada pirmajiem desmit mēnešiem maršrutā “Rīga–Skulte”, ir iespējams prognozēt, ka Garciema dzelzceļa pieturā apkalpoto (iekāpjošo un izkāpjošo) pasažieru skaits 2025. gadā sasniegs aptuveni 198 tūkstošus.

1.1.2. Apdzīvojuma struktūras īss raksturojums dzelzceļa pieturas “Gauja” ietekmes areālā

Dzelzceļa pieturas piekļuves un ietekmes areāla noteikšanā būtiski ir ņemt vērā atšķirīgos pārvietošanās veidus, jo katrs no tiem veido atšķirīgu tvēruma rādiusu. Saskaņā ar vispār aprobēto mobilitātes plānošanas praksi gājēju piekļuves zonu visbiežāk definē kā 800 - 1200 metru rādiusu jeb aptuveni 10 - 12 minūšu pastaigu, kas tiek uzskatīts par dzelzceļa stacijas/pieturas “kodola” teritoriju.

Savukārt velosipēdu un citas mikromobilitātes piekļuves areāls ir būtiski plašāks. Šajos pārvietošanās režīmos stacija ir dabiski sasniedzama 3–4 km rādiusā, kas atbilst 10–15 minūšu ceļam un ir pilnībā reālistisks ikdienas izmantošanai.

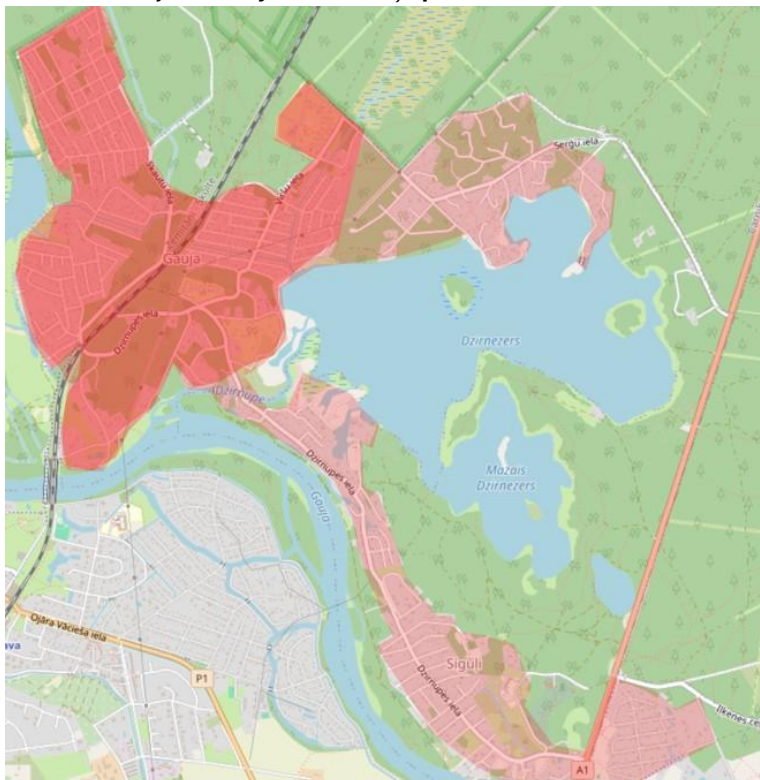
Plašākais piekļuves tvērums veidojas, izmantojot automašīnu - gan Kiss & Ride, gan Park & Ride režīmos. Šeit Gaujas pieturas efektīvā ietekmes zona var sasniegt 5–7 km rādiusu, un pareizi izveidota īstermiņa apstāšanās un stāvvietu infrastruktūra ir izšķiroša, lai nodrošinātu ērtu pārsēšanos no privātā transporta uz vilcienu. Šie piekļuves režīmi ir būtiski Pierīgas apdzīvotajās vietās, kur attālumi ir lielāki un ģimenes bieži izmanto kombinētu pārvietošanās modeli - auto rīta posmā un vilcienu atpakaļceļā.

Ilustrācijā 3 ir attēlots Gaujas dzelzceļa pieturas tvēruma areāls, kas aptver gan tiešo gājēju piekļuves zonu, gan plašāku ietekmes teritoriju, kur stacija primāri tiek sasniegta ar mikromobilitātes līdzekļiem vai veicot īsu posmu ar automašīnu. Ar tumšāku sarkano toni ir iezīmēta tiešā piekļuves zona, kas ietver Dzirnupes ielas apkārtni, Gaujas centra dzīvojamo apbūvi un piegulošos rajonus ziemeļu (Kāpas) un austrumu (Zvejnieks) virzienā. Šajā teritorijā stacija ikdienā ir ērti sasniedzama kājām, ja vien tiek nodrošināta atbilstoša gājēju infrastruktūra un apgaismojums.

Gaišākais tonējums apzīmē plašāko ietekmes areālu, kas ietver teritorijas ārpus Gaujas centra - īpaši gar Dzirnupes ielu, Siguļos, kā arī Ādažu pagasta teritorijā esošās Upmalas, kur iedzīvotāji

nokļūšanai uz Gaujas dzelzceļa pieturu visbiežāk izmanto privāto transportu. Šīs zonas savienojums ar Gaujas staciju ir būtisks, jo to raksturo strauji augoša privātmāju apbūve un liels ikdienas svārstmigrācijas apjoms uz Rīgas pilsētu.

Ilustrācija 3. **Gaujas dzelzceļa pieturas tvēruma areāls**



Kartes pamatne: openstreetmap.org

Saskaņā ar CSP datiem¹ Gaujas pieturas tiešajā tvēruma areālā 2025. gadā dzīvoja aptuveni 1,5 tūkst. Ādažu novada iedzīvotāju, savukārt plašākajā piekļuves zonā – aptuveni 2,4 tūkst. iedzīvotāju.

1.2. Esošās situācijas īss apraksts un risināmās problēmas

Dzelzceļa pieturā “Gauja” VIVI gan darba dienās, gan brīvdienās (arī svētku) dienās pietur 18 reizes virzienā gan uz Rīgu, gan uz Skulti.

Galvenās problēmas, kas saistās ar dzelzceļa pieturas “Gauja” un VIVI pakalpojumu pieejamību un sasniedzamību, ir šādas:

- (1) Dzelzceļa pieturas “Gauja” apkārtnē raksturīga fragmentēta un nedroša piekļuve gan gājējiem, gan velobraucējiem, gan autotransportam, vienlaikus nenodrošinot mūsdienu prasībām atbilstošu Park & Ride un pirmās/pēdējās jūdzes mobilitāti.

¹ CSP atsaucies kods IRD081. Iedzīvotāji pēc dzimuma un vecuma grupām reģionos, pilsētās, novados, pagastos, apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās gada sākumā.

- (2) Autotransporta piekļuve un novietošana pie stacijas ir neorganizēta. Kā redzams 4. ilustrācijas 1. attēlā, iedzīvotāji automašīnas novieto ceļa nomalēs un meža zonas malās, kur nav marķētu stāvvietu un nav izbūvēta cieta seguma. Šāda prakse rada satiksmes drošības riskus, bojā zaļo zonu un būtiski ierobežo stāvvietu kapacitāti. Atsevišķos brīžos novērojama arī satiksmes caurplūdes pasliktināšanās Skautu ielā.
- (3) Skautu ielas segums ir nolietots un tehniski nepietiekams (skat. 2. attēlu). Brauktuvei raksturīgas plaisas un lokāli deformēts asfaltbetona segums, trūkst lietusūdens novadīšanas risinājumu, un nav gājēju ietves. Vienlaikus Skautu iela ir galvenā ass, pa kuru uz staciju dodas Gaujas ziemeļu daļas apkārtnes iedzīvotāju – tādēļ esošā infrastruktūra ne tikai neveicina drošu pārvietošanos, bet arī rada barjeras mobilitātes paradumu maiņai.

Ilustrācija 4. Gaujas dzelzceļa pieturas apkārtnē



- (4) Nav izbūvētas drošas un sakārtotas gājēju piekļuves no blakus dzīvojamajām teritorijām (Mazā Stacijas iela, Niedrāju iela, Dzirnupes iela). Ilustrācijā 4. (3. un 4. attēli) skaidri parāda iedzīvotāju iestaigātas takas (angliski t.s. “*desired paths*”), kuras tiek izmantotas ikdienas kustībai uz dzelzceļa pieturas peronu. Šīs takas ir šauras, bez seguma, tumšajā laikā neapgaismotas un neatbilst ne drošības, ne universālā dizaina prasībām. Tā ir būtiska problēma, jo šie maršruti savieno staciju ar lielu daļu Gaujas ciema dzīvojamās apbūves.
- (5) Pie pieturas nav nodrošināta pilnvērtīga publiskā labiekārtojuma infrastruktūra – nav publiskās tualetes, nav pārvietošanās risinājuma bez kāpnēm perona ziemeļaustrumu pusē, un nav pieejama arī drošībai svarīgā videonovērošanas infrastruktūra. Tas īpaši skar iedzīvotājus ar kustību traucējumiem, vecākus ar bērnu ratiņiem, seniorus un velobraucējus.

Šo problēmu kombinācija nozīmē, ka, neraugoties uz Gaujas dzelzceļa pieturas augošo pieprasījumu, tās piekļuve šobrīd nav droša, ērta vai multimodāli integrēta. Līdz ar to projektā paredzētie uzlabojumi ir kritiski nepieciešami, lai:

- (1) nodrošinātu piekļuvi sabiedriskajam transportam bez fiziskām barjerām,
- (2) radītu drošas un sakārtotas mobilitātes plūsmas,
- (3) veicinātu mikromobilitāti un P&R izmantošanu,
- (4) uzlabotu iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās kvalitāti un drošību.

2. Projekts

2.1. Projekta idejas īss apraksts

Projekta primārā mērķa grupa ir satiksmes dalībnieki un iedzīvotāji, bet jo īpaši visi tie Ādažu novada un Rīgas pilsētas aglomerācijas iedzīvotāji, kas jau esošajā situācijā izmanto dzelzceļa pieturas “Gauja” pakalpojumus tajā, vai nu iekāpjot, vai nu izkāpjot no VIVI pasažieru vilciena.

Projekta mērķis ir veicināt multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstību ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu, izveidojot sabiedriskā transporta savienojuma punktus, un vienlaikus kopējā mobilitātē veicinot mikromobilitāti. Projekts veicinās iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu, attīstot integrētu ilgtspējīgas mobilitātes punktu ap dzelzceļa pieturu “Gauja”, nodrošinot tās labāku integrāciju Rīgas aglomerācijas sabiedriskā transporta tīklā un uzlabojot tās saikni ar “*pirmās/pēdējās*” jūdzes mobilitātes risinājumiem.

Projekts paredz būtiski uzlabot piekļuvi Gaujas dzelzceļa pieturai, sakārtojot nozīmīgākās transporta un gājēju plūsmas ass Skautu ielā un tās savienojumos ar apkārtnējiem dzīvojamajiem rajoniem:

- (1) plānots pārbūvēt ~1100 metru garu Skautu ielas posmu (ilustrācijā 4 – marķēta sarkanā krāsā), kā arī atjaunot 150 metru garu posmu Jūraskrastu ielā (gaiši zilas krāsas marķējums ilustrācijā 4), saglabājot esošo garenprofilu un reljefu. Gar abām ielām tiks izbūvēta 2 metrus plata ietve ar nesaistītu segumu, kas nodrošinās drošu un nepārtrauktu gājēju kustību uz vilciena pieturu;
- (2) Projektā paredzēta arī jauna publiskā stāvvietu zona, kas nodrošinās aptuveni 15 automašīnu vietas. Daļa tiks izvietota gar Skautu ielu, bet daļa tiks izveidota, izmantojot pašreizējo brīvo teritoriju pie pašas dzelzceļa pieturas. Šīs stāvvietas ievērojami uzlabos Park & Ride funkcionalitāti un mobilitātes pieejamību tiem iedzīvotājiem, kas uz vilcienu nokļūst ar auto.
- (3) No Gaujas dzelzceļa pieturas vilciena perona ziemeļaustrumu puses tiks nodrošināta pandusa tipa (bez kāpnēm) piekļuve līdz Skautu ielai, kā arī tiks izveidots gājējiem paredzēts savienojums ar Mazo Stacijas ielu (zaļš marķējums ilustrācijā 4).
- (4) Visā Skautu ielas posmā tiks izbūvēta videonovērošanas infrastruktūra, nodrošinot drošību gājējiem, velobraucējiem un autovadītājiem, kā arī uzlabojot sabiedriskās kārtības uzraudzību. Apgaismojums un satiksmes organizācija tiks pielāgota mūsdienu prasībām, īpaši ņemot vērā pietiekami intensīvās gājēju plūsmas uz Gaujas peronu.
- (5) Paredzēta papildu gājēju infrastruktūras izbūve – 690 metru garš ietves un apgaismojuma posms (violets marķējums ilustrācijā 4), kas savienos perona ziemeļaustrumu piekļuvi ar Niedrāju, Viršu un Dzirnupes ielām. Šajā posmā iepļānota 2 metrus plata, nesaistīta seguma ietve, nodrošinot drošu pārvietošanos tumšajā laikā un sliktos laikapstākļos. Šis risinājums būtiski paplašina stacijas sasniedzamību kājām un mikromobilitātē.

Projektā paredzētie galvenie risinājumi ir vizualizēti ilustrācijā 4

Ilustrācija 5. Gaujas dzelzceļa pieturā Projektā plānotie pasākumi



Kartes pamatne: openstreetmap.org

Kopumā projektā paredzēto risinājumu mērķis ir nodrošināt modernu, drošu un pieejamu mobilitātes mezglu Gaujas dzelzceļa pieturas apkaimei, uzlabojot gan gājēju infrastruktūru, gan auto piekļuvi, gan stacijas sasniedzamību no plašāka dzīvojamo teritoriju loka. Precīzi projektēšanas apjomi, to novietojums un tehniskie parametri tiks detalizēti precizēti projektēšanas gaitā, tādēļ šajā ziņojumā norādītās vērtības uzskatāmas par provizoriskām.

2.2. Projekta investīcijas un prognozētie finanšu avoti

Projektā plānoto aktivitāšu apraksts un provizorisks fiziskie indikatori ir sniegti IIA sadaļā 2.1. Projekta budžets ir norādīts tabulā 1.

Tabula 1. Projekta plānotais budžets (EUR)

Kods	Izmaksu pozīcijas nosaukums	Izmaksas		KOPĀ		t. sk. PVN
		Attiecināmās	Ārpus projekta izmaksas	EUR	%	
1	2	3	4	5	6	7
6	Aprīkojuma un iekārtu izmaksas	62 000,00	0,00	62 000,00	3,83	10 760,33
7	Būvniecības izmaksas, t. sk.	1 553 685,00	0,00	1 553 685,00	96,05	269 647,81
7.1.	Projektēšana	34 727,00	0,00	34 727,00	2,15	6 027,00
7.2.	Autoruzraudzība	4 828,00	0,00	4 828,00	0,30	837,92

Kods	Izmaksu pozīcijas nosaukums	Izmaksas		KOPĀ		t. sk. PVN
		Attiecināmās	Ārpus projekta izmaksas	EUR	%	
1	2	3	4	5	6	7
7.3.	Būvuzraudzība	32 300,00	0,00	32 300,00	2,00	5 605,79
7.4.	Būvniecības izmaksas	1 481 830,00	0,00	1 481 830,00	91,61	257 177,11
11	Projekta dokumentācijas sagatavošanas izmaksas	1 815,00	0,00	1 815,00	0,11	315,00
n/a	KOPĀ	1 617 500,00	0,00	1 617 500,00	100,00	280 723,14

Paredzams, ka Projekta attiecināmās izmaksas tiks finansētas ar ERAF atbalstu 74,99 % apmērā, bet 25,01 % nodrošinās ĀNP, piesaistot kredītlīdzekļus no LR Valsts kases. Aizņēmumu ir plānots piesaistīt uz 5 gadu periodu par orientējošo aizņēmumu likmi 3,054%² gadā. Paredzēts piesaistīt aizņēmumu 404,5 tūkst. EUR apmērā.

Ārpus projekta izmaksas Projekta ieviešanas gaitā, ja tādas radīsies, segs ĀNP no sava budžeta finanšu resursiem.

Projekta būvniecības fāzi iecerēts pabeigt 2028. gada laikā un no 2029. gada visi Projekta rezultāti būs pilnvērtīgi pieejami sabiedrībai.

2.3. Projekta inducēto papildus pasažieru prognozes

Pētnieciskās literatūras izpēte nedod nepārprotamu un precīzu priekšstatu par iespējamo pasažieru pieaugumu, izbūvējot Projekta ietvaros plānoto infrastruktūru. Lielākoties tiek secināts, ka katrs Projekts un tā rezultātus ietekmējošie rezultāti ir pietiekami unikāli un vispārējus secinājumus nav iespējams izdarīt. Zemāk tiek apkopoti atsevišķu pētījumu rezultāti, kas ir svarīgi Projekta kontekstā:

- (1) Pētījumā *“The effects of station enhancements on rail demand”*³ ir secināts, ka stacijas un stacijas apkārtnes labiekārtošana, sasniedzamības uzlabošana un drošības uzlabošana, var palielināt pasažieru skaitu līdz pat 8%, ja uzlabojumi ir bijuši būtiski un viegli identificējami. Vienlaikus pētījumā tiek identificēts, ka puse no pieauguma varētu būt balstīta uz pasažieru piesaisti no citām stacijām pilsētas apstākļos (respektīvi, ir vērojami distribucionāli efekti).
- (2) Pētījumā *“Park and ride, effects on public transport ridership”*⁴ tiek secināts, ka atsevišķos gadījumos viena jauna Park&Ride laukuma izveide devusi no ~0% līdz pat >400% pasažieru skaita pieaugumu konkrētajā stacijā (400% - ekstrēmi gadījumi mazās, iepriekš vāji apkalpotās dzelzceļa stacijās). Pārreķinot uz vienu stāvvietu pētījumā tiek secināts, ka vienas automašīnas stāvvietas izveide var dot ~0,09–0,44% pasažieru skaita pieaugumu konkrētajā dzelzceļa stacijā.

² LR Valsts kases dati uz 05.01.2026. Avots: <https://kase.gov.lv/pakalpojumi/aizdevumi-un-galvojumi/aizdevumi-pasvaldibam/aizdevumu-likmes>

³ J. Preston, S. Blainey *“The effects of station enhancements on rail demand”* (Wardman, 2008)

⁴ Lidström Olsson *“Park and ride, effects on public transport ridership”* (2021)

- (3) Bostonas (ASV) plānošanas reģiona pētījumā “Improving Pedestrian and Bicyclist Access to Selected Transit Stations”⁵ analizēti seši staciju areāli. Galvenais secinājums ir, ka lētas, ātri ieviešamas lietas (papildus trotuāri, gājēju pārejas, velo stāvvietas, labāks apgaismojums, ceļazīmes, kiss&ride zonas u.tml.) būtiski uzlabo dzelzceļa staciju pieejamību. Nelieli ieguldījumi staciju sasniedzamībā palielina braucēju skaitu ar vilcienu, un samazina spiedienu uz dārgām P&R stāvvietu paplašināšanās. Ziņojumā netiek minēti izolētas konkrētas vērtības, taču tiek izmantoti jēdzieni kā “zināms pieaugums” vai “būtisks pieaugums salīdzinājumā ar pieejamības un sasniedzamības aspektā veiktajām investīcijām”.
- (4) Pētījums par BRT (metrobuss – brauc pa nodalītu no pārejās satiksmes joslu) pieturu uzlabojumiem⁶ rāda, ka BRT pieturas ar labākām ērtībām (nojumes, sēdvietas, informācijas displeji, apgaismojums u.c.) ir saistītas ar augstāku ST izmantošanu. Salīdzināmie dati (piemēram, līdzīgs iedzīvotāju skaits pieturas tvēruma areālā) starp dažādām pieturām (*angl. - cross-section*) konsekventi rāda, ka labāk aprīkotas un drošākas pieturas rada augstāku sabiedriskā transporta noslodzi.

Šī iemesla dēļ visos aprēķinos ir izdarīts ļoti pietiekami konservatīvs pieņēmums, ka pasažieru pieaugums Projekta rezultātā būs 5% un to būs stimulējusi jauno stāvvietu izveide, kā arī labāka dzelzceļa pieturas “Gauja” sasniedzamība ar kājām. Plānots, ka ieguvums realizēsies 2029. un 2030. gada laikā.

Esošajā situācijā dzelzceļa pieturu “Gauja” 2024. gadā izmantoja 143,3 tūkst. VIVI pasažieri, bet 2025. gadā šī vērtība tuvināti sasniegs 155 tūkst. Tas nozīmē, ka Projekta rezultātā VIVI aptuveni divu gadu laikā pēc Projekta rezultātu nodošanas ekspluatācijā varētu iegūt papildus 5% jeb 7,8 tūkst. papildus pasažierus gadā.

⁵ Dantas et. al. MBTA/CTPS report “Improving Pedestrian and Bicyclist Access to Selected Transit Stations” (2005)

⁶ Shi et al. “Does improving stop amenities help increase Bus Rapid Transit ridership? Findings based on a quasi-experiment” 2021

3. Projekta izmaksu – ieguvumu analīze

3.1. Finanšu analīze

3.1.1. Pieņēmumu sadaļa

Projekta makroekonomiskie pieņēmumi balstīti uz prasībām, kas noteiktas MK noteikumos Nr. 408 “Kārtība, kādā Eiropas Savienības fondu vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina šo fondu ieviešanu 2021.-2027. gada plānošanas periodā”. Galvenie IIA izmantotie makroekonomiskie pieņēmumi ir norādīti tabulā 2.

Tabula 2. Projekta makroekonomiskie pieņēmumi ⁷

Gads	2025	2026	2027	2028	2029 un turpmāk
1	2	3	4	5	6
Darba algas (bruto) izmaiņas, salīdzināmās cenās (%)	3,9	3,6	3,2	2,7	2,1
Iekšzemes kopprodukta izmaiņas uz vienu iedzīvotāju, salīdzināmās cenās (%)	2,3	3,2	3,4	3,1	2,6
Iekšzemes kopprodukta deflators (%)	3,3	2,5	2,5	2,4	2,0

Visi IIA aprēķini ir veikti salīdzināmajās 2026. gada cenās, turpmākajiem gadiem nepiemērojot inflācijas koeficientus. Līdz ar to aprēķinos tiek izmantotas reālās diskonta likmes:

- (1) reālā sociālā diskonta likme 5 %;
- (2) reālā finansiālā diskonta likme 4 %.

Citi galvenie finanšu un sociālekonomiskās analīzes pieņēmumi:

- (1) IIA analīzes periods ir noteikts saskaņā ar 2.3.1.2. pasākuma “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls” izmaksu un ieguvumu analīzes aprēķinu modeļa aizpildīšanas metodiku: ceļi (savienojošā infrastruktūra) – 25 gadi un ūdensapgādes un sadzīves kanalizācijas infrastruktūra sabiedriskā transporta savienojumu punktos – 30 gadi. Tādējādi, Projekta dzīves cikls pamata komponentēm ir noteikts no 2026. līdz 2050. gadam. Vienlaikus faktiskais kalpošanas laiks Projekta ietvaros izbūvētajai infrastruktūrai ir ne mazāks par 30 gadiem;
- (2) Finanšu un sociālekonomiskās cenas ir aprēķinātas reālajās cenās, par bāzes cenu gadu nosakot 2026. gadu. Projekta rezultātu ikdienas uzturēšanas izmaksas, kā arī sociālekonomiskie ieguvumi un izmaksas tiek indeksētas tikai par darbaspēka izmaksu daļu;
- (3) Projekts ir ieņēmumus neradošs ĀNP, t. i., visi Projekta rezultāti bez samaksas būs pieejami Ādažu novada iedzīvotājiem un tā viesiem;

⁷Noteiktas 2025. gada 7. jūlijā. Pieejamas šeit: <https://www.fm.gov.lv/lv/makroekonomiskie-pienemumi-un-prognozes>

- (4) Projekta naudas un sociālekonomisko ieguvumu un izdevumu plūsmu diskontē, piemērojot diskonta faktoros un izmantojot programmatūru ar standarta funkcijām Projekta finanšu un sociālekonomiskās atdeves indikatoru aprēķināšanai;
- (5) FNPV, FRRc, FRRk, ENPV, ERR un B/C koeficienti tiek aprēķināti, izmantojot vispārpieņemtus šo rādītāju aprēķina algoritmus. Tie tiek noteikti par Projektu kopumā un atsevišķi ĀNP;
- (6) Finansiālo izdevumu un sociālekonomisko ieguvumu plūsmas tiek novērtētas, izmantojot papildu izmaksu metodi. Tiek pieņemts, ka scenārijā BEZ Projekta situācija saglabājas nemainīga - dzelzceļa pietura "Gauja" un tai piegulošās teritorijas turpina funkcionēt esošajā, nepilnīgajā tehniskajā un funkcionālajā stāvoklī. Šis scenārijs kalpo kā atskaites punkts, salīdzinot pret to Projekta investīciju un darbību radīto naudas plūsmu, kā arī sociālekonomiskos ieguvumus. Citiem vārdiem, visi Projekta ieguvumi un izmaksas tiek mēriti attiecībā pret "neko nedarīt" alternatīvu jeb scenāriju BEZ Projekta.
- (7) Projekta aprēķinu naudas plūsmā ir iekļautas Projekta dzīves ciklā plānotās izmaksas (ieguldījumi, ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksas, elektroenerģijas izmaksas);
- (8) Aprēķinos iekļautās pēdējā gada naudas plūsmas ieņēmumos un sociālekonomisko 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. Tiek pieņemts, ka vidējais faktiskais Projektā izbūvēto pamatlīdzekļu kalpošanas laiks ir 30 gadi. Atlikušās vērtības aprēķins ir norādīts pievienotajā IIA modelī un tā ir noteikta 431,3 tūkst. EUR apmērā.

3.1.2. Projekta ietekme uz uzturēšanas izmaksām

Esošajā situācijā Skautu un Jūraskrastu ielu posmu ikdienas uzturēšanas izmaksas, saskaņā ar p/a "Carnikavas komunālserviss" datiem, laika posmā no 2023. līdz 2025. gadam ir sasniegušas 13 280 EUR jeb vidēji 4 427 EUR gadā. No kopējās summas aptuveni 90% (3 984 EUR gadā) attiecināmi uz Skautu ielu, un 10% (aptuveni 443 EUR gadā) – uz Jūraskrastu ielas uzturēšanu. Pēdējos gados nozīmīgi remontdarbi nav veikti, un uzturēšana tiek nodrošināta tikai minimālā apjomā. Ikdienas uzturēšanas darbos ietilpst: brauktuves tīrīšana un gružu savākšana, ziemas uzturēšanas darbi, zāles pļaušana, ceļa zīmju uzturēšana un bojāto elementu nomaiņa.

Scenārijā AR Projektu uzturēšanas izmaksas tiek prognozētas, balstoties uz LVC metodiskajos norādījumos minētajiem optimālajiem izmaksu līmeņiem:

- (1) Skautu ielai – izmantojot ceļa ar normālprofilu 7,5 m izmaksu līmeni (aptuveni 3 400 EUR gadā), proporcionāli ielas faktiskajam garumam, uzturēšanas izmaksas tiek novērtētas ap 3,7 tūkst. EUR gadā.

- (2) Jūraskrastu ielai – izmantojot ceļa ar normālprofilu 5,5 m izmaksu līmeni (aptuveni 1 200 EUR gadā), proporcionāli attiecīgajam posmam uzturēšanas izmaksas tiek novērtētas ap 180 EUR gadā.

Līdz ar to Skautu un Jūraskrastu ielu ikdienas uzturēšanas izmaksas scenārijā AR Projektu tiek noteiktas aptuveni 3,9 tūkst. EUR gadā, kas ir par aptuveni 12% zemākas nekā esošajā situācijā.

Papildus tiks izbūvēts jauns 0,7 km garš gājēju celiņš no Gaujas dzelzceļa pieturas līdz Niedrāju, Dzirnupes un Viršu ielām. Tas būs uzturams gan vasaras, gan ziemas sezonā, nodrošinot regulāru tīrīšanu un ziemā – kaisīšanu ar pretslīdes materiāliem. Balstoties uz p/a “Carnikavas komunālserviss” sniegto informāciju un LVC publiski pieejamajiem datiem par apvienoto gājēju/veloceliņu uzturēšanas izmaksām ārpus pilsētvides, tiek prognozēts, ka šī posma uzturēšana izmaksās aptuveni 800 EUR gadā (2026. gada cenās, ar PVN).

Projektā paredzēts izbūvēt arī apgaismojumu visā jaunā gājēju celiņa garumā. Nepieciešamā kopējā jauda tiek prognozēta ap 800 W. Pie ekspluatācijas režīma 3 800 stundas gadā un vidējās pilnās elektroenerģijas cenas 0,15 EUR/kWh (ar PVN), papildu elektroenerģijas izmaksas ĀNP būs aptuveni 455 EUR gadā.

Tādējādi Projekta rezultātā ĀNP ikgadējās infrastruktūras ikdienas uzturēšanas izmaksas palielināsies tikai nedaudz – par aptuveni 700 EUR gadā. Kopējās scenārija AR Projekta uzturēšanas izmaksas tiek novērtētas ap 5,2 tūkst. EUR gadā.

Projekta rezultātu uzturēšanas izmaksas tiks indeksētas atbilstoši darbaspēka izmaksu dinamikai, un detalizēts aprēķins pa gadiem ir atspoguļots šim IIA pievienotajā finanšu un sociālekonomisko aprēķinu elektroniskajā modelī.

3.1.3. Projekta finanšu plāns un ilgtspēja

ĀNP pirms Projekta apstiprināšanas ES finansējuma saņemšanai par saviem finanšu līdzekļiem ir sākusī finansēt Projekta sagatavošanas izmaksas – būvprojekta izstrādes izmaksas un IIA analīzes sagatavošanas izmaksas. Būvprojekta sagatavošanas izmaksas tiek iekļautas Projekta budžetā. Projekta ieviešanas gaitā pašvaldības līdzfinansējuma, priekšfinansējuma izmaksu segšanai tiks izmantoti aizņēmuma Valsts kasē finanšu līdzekļi. Aizņēmumu ir paredzēts piesaistīt uz 5 gadu ilgu periodu no Valsts kases un tā apkalpošanai gadā būs nepieciešami aptuveni 83 līdz 93 tūkst. EUR.

Projektā iekļautās mobilitātes infrastruktūras ikdienas uzturēšanas izmaksas, kas ir saistītas ar infrastruktūras stāvokļa ilgstošu saglabāšanu teicamā vai labā stāvoklī, kā arī Projekta līdzfinansējuma aizņēmuma pamatsummas un procentu maksājumu atmaksu veiks ĀNP.

Tabulā 3 ir atspoguļoti indikatīvie budžeta resursi, kas ĀNP būs nepieciešami Projekta rezultātu ilgtspējas nodrošināšanai (2026. gada cenās).

Saskaņā ar tabulā 3 norādītajiem datiem pēc Projekta rezultātu nodošanas ekspluatācijā ĀNP savā budžetā ik gadu kopumā jāparedz aptuveni 89-99 tūkst. EUR (tabulā 3 rindiņa 1.3.), sākot ar 2029. gadu, kas galvenokārt ir saistīts ar Projekta līdzfinansējuma aizņēmuma procentu un pamatsummas atmaksu, kā arī ap dzelzceļa pieturu “Gauja” esošās Projekta teritorijas uzturēšanu labā tehniskā un funkcionālā kārtībā. Ikdienas uzturēšanu izmaksu pieaugums ir relatīvi neliels un tā segšanai ik gadus ĀNP budžetā tiks paredzēti nepieciešamie finanšu līdzekļi.

Tabula 3. Projekta finansiālās ilgtspējas aprēķins (tūkst. EUR)

Nr.	Naudas plūsmas pozīcijas	2026	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5	6	7
1.	Kopējie ieņēmumi (+):	41,0	321,0	1272,0	98,6	96,2
1.1.	Projekta ieņēmumi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.2.	Aizņēmuma pamatsummas saņemšana	9,1	79,1	316,3	0,0	0,0
1.3.	Publiskais finansējums	4,5	4,8	7,3	98,6	96,2
1.4.	Privātais finansējums	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.5.	ES fondu līdzfinansējums	27,4	237,1	948,4	0,0	0,0
2.	Kopējās izmaksas (-):	-41,0	-321,0	-1272,0	-98,6	-96,2
2.1.	AR projektu darbības izmaksas	-4,5	-4,5	-4,6	-5,4	-5,4
2.2.	Investīciju izmaksas	-36,5	-316,2	-1264,8	0,0	0,0
2.3.	Finansēšanas izmaksas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.	Aizņēmuma pamatsummas maksa	0,0	0,0	0,0	-80,9	-80,9
2.5.	Aizņēmuma procentu maksa	0,0	-0,3	-2,7	-12,4	-9,9
3	Neto naudas plūsma	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

3.1.4. Projekta finanšu rādītāji

Apkopojot sadaļās 3.1.1 līdz 3.1.3. definēto un aprakstīto, ir veikts Projekta finanšu analīzes novērtējums, kurš ir atspoguļots tabulā 4. Pilni aprēķini ir pieejami IIA Pielikumā Nr. 1 – finanšu un sociālekonomiskās analīzes elektroniskajā modelī, kas ir neatņemama šī Projekta IIA ziņojuma sastāvdaļa.

Tabula 4. Projekta finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums

Nr.	Parametrs	Bez ERAF atbalsta		Ar ERAF atbalstu	
		A		B	
1	Finanšu atdeves likme (%)	-5,88%	FRRc	-3,39%	FRRk
2	Neto pašreizējā vērtība (EUR)	-1 352 499,15	FNPVc	-587 288,60	FNPVk

No tabulā 4 atspoguļotajiem rezultātiem ir skaidri redzams, ka Projektam nav komerciāls raksturs un Projektam nepieciešams ES finansējuma atbalsts.

3.2. Sociālekonomiskā analīze

3.2.1. Pieņēmumu sadaļa un ieguvumu identifikācija

Sociālekonomiskajā analīzē ir izmantoti tie paši pieņēmumi, kur tas ir attiecināms, kuri ir norādīti IIA sadaļā 3.1.1.

Papildus no pieņēmumu un metodoloģiskā viedokļa ir jāuzsver šādi aspekti:

- (1) Sociālekonomiskajā analīzē ir veiktas fiskālās korekcijas, investīciju un uzturēšanas izmaksu plūsmās izslēdzot PVN, kā arī darba devēja veiktās sociālās apdrošināšanas iemaksas (skat. sadaļu 3.2.2.).
- (2) Tā kā nacionālā līmenī nav noteikts konversijas faktora lielums un nav pieejami publiski dati, kas ļautu to precīzi aprēķināt, šajā IIA tiek izdarīts pieņēmums, ka konversijas faktors ir vienāds ar 1.

Galvenās Projekta rādītās sociālekonomisko ieguvumu grupas:

- (1) sabiedrības ieguvumi, izmantojot piemērotāku mobilitātes infrastruktūru;
- (2) brauciena izmaksu (privāto automašīnu autokilometru) samazināšanās tiem ST pasažieriem, kuri sāks izmantot VIVI Projekta rezultātu dēļ, kā arī braucienu izmaksu neliels samazinājums visiem satiksmes dalībniekiem, kas izmantos Projekta ietvaros pārbūvēto ielu posmu;
- (3) siltumnīcas efekta gāzu (SEG) un gaisa piesārņojuma samazināšanās ieguvumi, kas rodas, iedzīvotājiem mainot mobilitātes paradumus par labu ST izmantošanai;
- (4) ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās.

Daļa definētie sociālekonomiskie ieguvumi ir balstīti uz esošajām un plānotajām ST pasažieru un privātā transporta plūsmām. Daļai sociālekonomisko ieguvumu ir ņemta vērā pozitīvā sociālekonomiskā ietekme, ko varētu radīt braucienu maršrutu maiņas vai braucienu paradumu maiņas, kā arī papildu inducētie braucieni. Sīkāks metodoloģiskais apraksts ir norādīts turpmākajās IIA 3.2.sadaļas apakšsadaļās.

Ņemot vērā, ka nacionālā līmenī nav aprobētas metodoloģijas citu ieguvumu novērtēšanai (trokšņu samazinājums, mobilitātes uzlabošanās u. c.), šie ieguvumi IIA ietvaros ir novērtēti tikai kvalitatīvi, kaut arī ir skaidrs, ka šādi ieguvumi eksistē.

3.2.2. Fiskālās korekcijas

Darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas (VSAOI) ir transferta maksājumi, kas nerada reālas ekonomiskas izmaksas vai ieguvumus sabiedrībai, jo tie ietver tikai kontroli pār atsevišķiem resursiem, pārvedot tos no vienas sabiedrības grupas uz citu. Tāpēc IIA vajadzībām no Projekta investīciju un Projekta rezultātu uzturēšanas ir pilnībā izslēdzama darbaspēka darba devēja sociālā

nodokļa izmaksu komponente. Visas izmaksas Projektā ir aprēķinātas ar PVN, līdz ar to, PVN fiskālās korekcijas ir arī tikušas veiktas, no aprēķiniem izslēdzot PVN daļu.

Darba spēka īpatsvars, veicot fiskālās korekcijas ir novērtēts šādā apmērā:

- (1) Projekta ietvaros iepērkamie pakalpojumi – 60% (4,6% no Projekta izmaksām);
- (2) Būvniecības komponente – 35% (95,4% no Projekta izmaksām);

Vidēji svērtās darbaspēka izmaksas Projekta kapitālieguldījumu izmaksās ir noteiktas 36,15% apmērā. Kopējās Projekta ieguldījumu fiskālās izmaksas ir noteiktas 373,0 tūks. EUR apmērā un to sadalījums pa komponentēm laikā ir norādīts tabulā 5. Fiskāli koriģētās Projekta investīciju izmaksas ir noteiktas 1,245 milj. EUR apmērā.

Tabula 5. **Projekta fiskālās korekcijas (EUR)**

Nr	Faktors	2026	2027	2028	Kopā
1	2	3	4	5	6
1	Darba algu fiskālās korekcijas (VSAOI)	2 083,82	18 030,92	72 123,68	92 238,42
2	PVN fiskālās korekcijas	6 342,00	54 876,23	219 504,91	280 723,14
3	Fiskālās korekcijas kopā	8 425,82	72 907,15	291 628,59	372 961,56

Fiskālās korekcijas ir veiktas arī Projekta ietvaros izveidotās infrastruktūras uzturēšanas izmaksām, pieņemot, ka darbaspēka komponente šo izmaksu struktūrā veido 30%.

3.2.3. Projekta radīto sociālekonomisko ieguvumu un izmaksu novērtējums

3.2.3.1. Sabiedrības komforta un drošības ieguvumi, izmantojot piemērotāku mobilitātes infrastruktūru

Sabiedrības sociālekonomisko ieguvumu novērtēšanai no bezmaksas infrastruktūras izmantošanas, piemēram, uzlabotām ietvēm, velonovietnēm, paaugstinātām platformām vai *kiss & ride* zonām, “*vēlmes maksāt*” (WTP) novērtējuma metode piedāvā visaptverošu un pietiekami precīzu pieeju. WTP metode mēra, cik daudz infrastruktūras lietotāji hipotētiski būtu gatavi maksāt par konkrētu uzlabojumu (pat ja infrastruktūra ir bez maksas) un ļauj tieši kvantificēt šo infrastruktūras elementu vērtību sabiedrības acīs monetārā izteiksmē.

Pirmkārt, WTP metode spēj aptvert gan tiešos, gan netiešos ieguvumus, ko indivīdi gūst no uzlabotas infrastruktūras. Piemēram, uzlabotas ietves, veloceļi un augstākas dzelzceļa platformas nodrošina drošāku un ērtāku piekļuvi, kas palielina lietošanas apmierinātību un veicina sabiedriskā transporta izmantošanu. WTP pieeja ļauj novērtēt ne tikai praktiskos uzlabojumus, bet arī emocionālos un estētiskos aspektus, kas bieži vien citās metodēs paliek nepamanīti. Otrkārt, WTP spēj ņemt vērā dažādu sabiedrības grupu specifiskās preferences. Piemēram, aktīvā dzīvesveida piekritēji novērtēs velonovietņu pieejamību mobilitātes punktā. Treškārt, WTP metode nodrošina monetāru novērtējumu, kas ir viegli saprotams un salīdzināms ar projekta izmaksām. Tas ir īpaši svarīgi, izvērtējot sabiedrības labuma un ieguldīto resursu attiecību. Piemēram, ja infrastruktūras

uzlabojumi rada lielāku vērtību sabiedrībā nekā sākotnēji ieguldītās izmaksas, tas apliecina projekta ekonomisko pamatotību un ilgtspēju.

Latvijā nav veiktas WTP izpētes un nav arī zināma sabiedrības izpratne par to izmantošanu. Arī šīs IIA ietvaros nav tikusi veikta WTP anketēšana, bet tā vietā ir veikts zinātniskās literatūras izpēte, adaptējot tajā iegūtos secinājumus šī Projekta apstākļiem. Zinātniskās literatūras izpēte fokusējās uz sabiedriskā transporta infrastruktūras pieejamības un kvalitātes jautājumiem.

Šie pētījumi fokusējās uz sabiedriskā transporta ritošā sastāva kvalitātes WTP aspektiem:

- (1) Gēteborgā (Zviedrija) 9 % pasažieru 2010. gadā ir izteikuši gatavību maksāt būtiski lielāku braukšanas maksu, ja tiek uzlabots brauciena komforts⁸;
- (2) Stokholmā (Zviedrija)⁹ pasažieri 2015. gadā būtu bijuši gatavi palielināt braukšanas maksu par:
 - a. 1 EUR/h (vidēji papildu EUR 0,5 par braucieniem jeb aptuveni 8–16 % no esošās biļetes cenas (biļetes cena atkarīga no virknes faktoru)), ja sabiedriskajā transportā ir garantēta sēdvietas pieejamība;
 - b. pasažieru pieblīvējuma samazinājuma no 4 cilvēkiem uz 1m² līdz 1 cilvēka uz 1 m² vērtība ir novērtēta aptuveni 1,2–1,3 EUR/h jeb aptuveni 10–19 % apmērā no brauciena biļetes cenas;
- (3) Kozenca (Itālija)¹⁰ tika veikta apjomīga izpēte, kur katram sabiedriskā transporta pakalpojumu aspekta uzlabojumam tika piešķirtas “vēlmes maksāt” raksturlielumi, kopumā secinot, ka visu to ieviešanas rezultātā 22 % no biļetes cenas (biļetes cenas pieaugums, kas netiek reāli piemērots) varētu tikt attiecināta tieši uz pakalpojuma kvalitatīvajiem aspektiem, t. sk. brauciena komfortu;
- (4) Austrālijā, Brisbenā un Kanberā pasažieri¹¹ būtu gatavi papildus maksāt 8 % no sabiedriskā transporta biļetes, ja vien tas pilnībā atbilstu viņu prasībām un izpratnei par ērtu un modernu sabiedrisko transportu.

Zemāk norādītie pētījumi fokusējās uz staciju, pieturu un citu līdzīgu infrastruktūru:

- (1) 2024. gadā publicētajā pētījumā¹² Itālijā ir secināts, ka tūristi būtu gatavi autobusa biļetei papildus piemaksāt EUR 4,35, ja vien būtu pieejamas labas kvalitātes autoostas ar dažādiem pieejamiem pakalpojumiem. Jāuzsver, ka tie ir vien 5–15 % no autobusu biļetes cenas;
- (2) Nīderlandē veiktais pētījums¹³ 2015. gadā norāda, ka velosipēdisti, veicot “pēdējo jūdzi” tieši līdz dzelzceļa stacijai (un atbilstošo laika ietaupījumu par to), novērtē EUR 0,87 apmērā par

⁸ Karlsson et. al. “Passengers’ Valuation of Quality in Public Transport with Focus on Comfort”, 2010

⁹ Björklund et. al. “Valuing in-vehicle comfort and crowding reduction in public transport”, 2015

¹⁰ L. Eboli et. al. “Willingness-to-pay of public transport users for improvement in service quality”, 2008

¹¹ T. Litman. *Valuing Transit Service Quality Improvements Considering Comfort and Convenience in Transport Project Evaluation*, 2023

¹² Carteni et. al. “The value of waiting spaces: Tourists’ willingness to pay for high-quality bus terminals”, 2024

¹³ Molin et. al. “Bicycle parking demand at railway stations: Capturing price-walking tradeoffs”, 2015

vienu dienu. Ņemot vērā Nīderlandes IKP uz vienu cilvēku izaugsmi, 2026. gadā šis WTP ieguvums varētu tikt novērtēts aptuveni EUR 1,25 apmērā;

- (3) Indijā 2016. gadā veiktajā pētījumā¹⁴ par velmi maksāt par Kalkutas pilsētas metro staciju apkārtējo un stacijas infrastruktūru (gājēju un velosipēdistu infrastruktūra, atpūtas un pulcēšanās vietas, vizuālais noformējums un tam citi tamlīdzīgi aspekti) tika secināts, ka pasažieru vērtējums par dažādiem aspektiem ir 0,6–3,1 Indijas rūpijas vērtībā. Indeksējot šo novērtējumu uz 2026. gada cenām un adaptējot to Latvijas apstākļiem pēc pirktspējas paritātes būtu novērtējami 4,8–24,8 eirocentu vērtībā, bet summārais WTP par visiem iespējamajiem komforta uzlabojumiem metro stacijā 2026. gada cenās būtu novērtējams EUR 1,12 apmērā.

Balstoties uz minētajiem pētījumiem un tos adaptējot Latvijas apstākļiem, kā arī ņemot vērā to, ka dzelzceļa pieturas “Gauja” sasniedzamība Projekta ietvaros tiek būtiski uzlabota salīdzinājumā ar esošo situāciju (sasniedzamības, drošības un ainaviskie uzlabojumi), ieguvuma (WTP) vērtība 2026. gada cenās tiek noteikta 0,276 EUR apmērā uz vienu pasažieri (aptuveni 12% no pilnas biļetes cenas), kas izmantos Projekta ietvaros izbūvēto infrastruktūru.

Tādējādi, pie prognozēta pasažieru skaita dzelzceļa pieturā “Gauja” 162,8 tūkst. pasažieru apmērā 2030. gadā (skat. aprēķinus), kopējais WTP ieguvums ir novērtēts 43,1 tūkst. EUR apmērā. Pakāpeniski pieaugot gan WTP vērtībai, gan pasažieru skaitam, kas izmantos dzelzceļa pieturu “Gauja”, kopējā nediskontētā WTP ieguvuma vērtība Projekta dzīves cikla laikā ir noteikta 1,52 milj. EUR apmērā.

3.2.3.2. VIVI jauno papildus pasažieru brauciena izmaksu samazinājums

Tai sabiedrības daļai, kas aizstās braukšanu ar privāto autotransportu, mainot mobilitātes paradumus par labu VIVI izmantošanai, veidosies brauciena ar privāto automašīnu (autokilometru) izmaksu ietaupījumi. Vienlaikus šos ietaupījumus negatīvi amortizēs maksa, kas būs veicama par ST pakalpojumu izmantošanu.

Viena autokilometra brauciena izmaksas pilsētas apstākļos 2026. gada cenās ir noteiktas EUR 0,26 vērtībā, indeksējot tās vērtības, kas 2025. gada cenās ir norādītas LVC Metodiskajos norādījumos. Papildus ir pieņemts, ka, braucot ar automašīnu, vismaz EUR 3 dienā tērē par automašīnas novietošanu maksas stāvvietā. Šīs izmaksas tiek novērstas, veicot braucienu ar VIVI.

Tabulā 6 norādīts Projekta rezultātu inducēto VIVI papildus pasažieru skaits un to vidējā aizvietotā brauciena ar automašīnu ceļa garums. Brauciena ar automašīnu garums ir noteikts, pieņemot, ka

¹⁴ Sadhukhan et. al. “Commuters’ willingness-to-pay for improvement of transfer facilities in and around metro stations – A case study in Kolkata”, 2016

pasažieri tradicionāli varētu doties uz Rīgas pilsētas centrālo daļu svārstmigrācijas procesu ietvaros. Tāpat ir pieņemts, ka vienā automašīnā vidēji būtu bijuši 1,5 cilvēki, ieskaitot vadītāju¹⁵.

Tabulā ir atspoguļota tikai 2030. gada prognoze aizvietojamajiem kilometriem un sagaidāmajiem ieguvumiem. Projekta papildus inducēto pasažieru skaits noteikts 5% apmērā no tā bāzes pasažieru skaita, kuri esošajā situācijā ir identificēti IIA 2.3. sadaļā.

Tabula 6. Projekta rezultātu inducēto VIVI papildus pasažieru skaits un to vidējais aizvietotā brauciena ar automašīnu ceļa garums (2030. gada prognoze). Ieguvumu aplēse (EUR)

Nr.	Inducēto VIVI pasažieru skaits (tūkst. gadā), 2030. gads	Novērtētais vidējais brauciena ar automašīnu attālums (km)	Novērtētais brauciena ar automašīnu ietaupījumi (tūkst. km/gadā), 2030. gads	Novērtētais brauciena ar automašīnu ietaupījumi (tūkst. EUR/gadā), 2030. gads	Pasažieru papildu izmaksas par ST biļetēm (tūkst. EUR/gadā), 2030. gads	Mobilitātes izmaksu samazinājums (tūkst. EUR/gadā), 2030. gads
1	2	3	4=3*2/(1,5)	5=4*0,26 + stāvvietas izmaksas	6	7=6-5
1	7,8	29	151,7	56,2	11,0	45,2

Kopējais jauninducēto VIVI pasažieru braucienam izmaksu samazinājuma sociālekonomiskais nediskontētais ieguvums Projekta dzīves cikla laikā ir novērtēts 1,0 milj. EUR apmērā.

3.2.3.3. SEG emisiju samazinājums

Oglekļa dioksīds (CO₂) ir SEG, kuras koncentrāciju atšķirībā no gaisa piesārņojošo vielu koncentrācijas nerēķina lokāli, jo šīs vielas nav kaitīgas to tiešās iedarbības vietā, bet to kaitējums ir globāls saistībā ar to izkliedēšanos atmosfērā un ar kopējā atmosfēras siltumnīcas efekta veicināšanu.

IIA 2.3. sadaļā ir sniegta to ST pasažieru prognoze situācijām AR un BEZ Projekta realizācijas. Starpība starp abiem scenārijiem ir uzskatāma par to pasažieru plūsmu, kas ir attiecināma uz Projekta ieguvumiem un no kuras tiek veikts SEG un arī citu kaitīgo vielu emisiju samazinājuma aprēķins.

SEG emisiju samazinājuma aprēķinam, kas rodas mainot pārvietošanās paradumus no privātās automašīnas par labu ST (VIVI), tiek izmantota MK noteikumu Nr. 42 "Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika" 41.1. punktā 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;

¹⁵ CSP preses relīze RTP2204 (27.09.2022.). Pieejama šeit: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/pasazieru-parvadajumi/preses-relizes/14195-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

K_{vis} – CO₂ emisijas faktors, izmantojot vieglo autotransportu, atkarībā no izmantotā fosilās degvielas veida atbilstoši MK noteikumu Nr. 42 1. pielikuma 6. punktam, kg CO₂/km;

K_{pub} – CO₂ emisijas faktors, izmantojot sabiedrisko transportu, atkarībā no izmantotā sabiedriskā transporta veida atbilstoši MK noteikumu Nr. 42 1. pielikuma 6. punktam, kg CO₂/km;

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

Vieglo automašīnu proporcija atbilstoši dzinēju tipiem ir noteikta, balstoties uz CSDD¹⁶ datiem par 2025. gada 1. janvāri, kas norāda, ka no visām automašīnām 28,9 % bija ar benzīna dzinēju (ieskaitot tos dzinējus, kuriem ir arī gāzes sadedzināšanas iekārta), 69,9 % ar dīzeļdegvielas dzinēju, bet 1,2 % ar elektrodzinēju. Šī proporcija ir ievērota, nosakot automašīnu nobraukto kopējo kilometrāžas apjomu sadalījumā pa dzinēju veidiem.

Tabula 7. CO₂ emisiju samazinājuma aprēķina skaidrojums un pieņēmumu skaidrojums

Nr.	Faktors formulā	Faktora skaidrojums	IIA aprēķinos noteiktā vērtība	Komentāri
1	2	3	4	5
1	K_{vis}	CO ₂ emisijas faktors automašīnā atkarībā no tās dzinēja veida un pieņemot, ka vidējais automašīnas aizpildījums ir 1,5 cilvēki, ieskaitot vadītāju.	0,0774	K_{RAZ} faktors dīzeļdegvielai - 0,145, benzīnam - 0,185. Pie aizpildījuma 1,5 cilvēki automašīnā, tiek aprēķināts kā $(0,185 * 28,9\% + 0,145 * 69,9\%)/1,5$
2	K_{pub}	Vilciens CO ₂ emisijas faktors saskaņā ar MK Noteikumu Nr. 42 pielikuma Nr. 1 tabulu Nr. 4.	0,0032	n/a
3	L	Saskaņā ar IIA ziņojuma tabulā 6 kolonnā Nr. 4 norādīto aprēķināto vērtību. Prognoze 2030. gadam.	151,7	tūkst. km.

Nemot vērā iepriekš šajā sadaļā norādītos pieņēmumus, aprēķina rezultāti par SEG emisiju ietaupījumu 2030. gadam, ir norādīti tabulā 8.

Tabula 8. Projekta radīto SEG emisiju samazinājuma aprēķins 2030. gadam (t/gadā), pārejot no privātā autotransporta izmantošanas uz VIVI izmantošanu

Pāreja no vieglā autotransporta izmantošanas uz ST	Mērv./ parametrs	Rādītāji	
		2030	Visa Projekta dzīves cikla laikā
1	2	3	4
Vieglās automašīnas nobraukuma samazinājums	tūkst. km (L)	151,7	3 260,6
CO ₂ e emisiju samazinājums $m_{SEG\ izm}$	t	11,3	241,9

IIA finanšu un sociālekonomisko ieguvumu un izmaksu elektroniskajā modelī, kas ir neatņemama šīs IIA sastāvdaļa, katram gadam šis lielums ir aprēķināts atsevišķi. Vienas ietaupītās CO₂e tonnas

¹⁶ Pieejams šeit: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesas-dati>

ieguvuma vērtība saskaņā ar EK IIA sagatavošanas vadlīnijām¹⁷ ir nosakāma EUR 182 tonnā 2026. gada cenās. Katram nākamajam gadam CO₂e ieguvums tiek indeksēts, palielinot vienas tonnas vērtību saskaņā ar EK IIA sagatavošanas vadlīnijas noteiktajiem lielumiem. Pamatojoties uz IIA aprēķiniem, var secināt, ka CO₂e emisiju ietaupījums Projekta dzīves cikla laikā varētu sasniegt aptuveni 242 tonnas, un kopējā nediskontētā ieguvumu vērtība ir noteikta aptuveni 125,4 tūkst. EUR apmērā.

3.2.3.4. Citu piesārņojošo vielu emisiju samazinājums

Papildus SEG emisijām samazināsies arī citas kaitīgās vielu emisijas, kas rodas, sadegot dīzeļdegvielai. Šīs vielas ir oglekļa monoksīds (CO), slāpekļa dioksīds (NO₂), oglekļa nesadegušās suspendētās PM_{2,5} daļiņas, viegli gaistošie ūdeņraži (VOC) un amonjaks (NH₃).

Galvenie negatīvie gaisa piesārņojuma ietekmes subjekti ir:

- (1) pie ielām, kur kursē sabiedriskais transports, dzīvojošo iedzīvotāju veselība¹⁸;
- (2) pilsētu ekosistēmu vājināšana un bioloģiskās daudzveidības samazināšana tiešā sabiedriskā transporta infrastruktūras tuvumā;
- (3) urbānā vide (ilgtermiņa negatīvā ietekme uz pie ielām esošo ēku pamatiem un fasādēm).

Saskaņā ar Eiropas Komisijas IIA Vadlīnijām izmaksu un ieguvumu analīzes sagatavošanai no 2014. līdz 2020. gadam pilsētas vidē 2013. gada cenās viena privātā autotransporta autokilometra radītā piesārņojuma monetārā vērtība ir ekvivalenta EUR 0,03. Šī vērtība ir noteikta vieglajam transportlīdzeklim ar vidējo ātrumu 21–30 km/h, kas kopumā atbilst vidējam privātā autotransporta braucienam pilsētā. Pieņemot, ka no Gaujas lielākā daļa autobraucēju, kas pārsēdīsies uz vilcienu, dodas uz Rīgu, tad pieņēmums nav pilnībā neprecīzs, tā kā ievērtējot satiksmes aizkavējumus vidējais ātrums braucienā no Gaujas līdz Rīgas centram nepārsniedz 35-40 km/h.

Piesārņojuma vienības vērtība ir tikusi indeksēta 2026. gada cenās atbilstoši tai metodoloģijai, kuru nosaka IIA Vadlīnijas, t. i., indeksējot šo vērtību ar IKP pieaugumu uz 1 iedzīvotāju ar elastības pakāpi 0,7. Tādējādi 2026. gada cenās 1 automašīnas ar dīzeļdzinēju autokilometra radītā gaisa piesārņojuma (papildus SEG emisijām) ēnu cena sasniedz EUR 0,051/km¹⁹.

Samazināto brauciena (autokilometru) skaits ir norādīts iepriekš IIA 3.2.3.3. sadaļā. Kopējā nediskontētā ieguvuma vērtība Projekta dzīves cikla laikā ir pārējo piesārņojošo vielu emisiju samazinājumam ir novērtēta 151,1 tūkst. EUR apmērā.

¹⁷ *Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 General Principles and Sector Applications*. Pieejams <https://ej.uz/vsej>

¹⁸ Saskaņā ar EK aplēsēm 178 tūkst. nāves Eiropas Savienībā 2019. gadā ir saistāmas ar gaisa piesārņojumu. Avots: <https://www.eea.europa.eu/lv/themes/air>

¹⁹ CSP dati. Atsauces kods IKP010 "Iekšzemes kopprodukts pavisam, uz vienu iedzīvotāju un uz vienu nodarbināto 1995–2024". Ņemot vērā, ka Latvijas Banka prognozē, ka 2025. gadā IKP izaugsme būs 1,2%, 2026. gada cenu aprēķinu vajadzībām ir pieņemts, ka indekss 2025. gadam ir 1,012. Kopējais indekss, kas piemērots no 2013. uz 2025. gada cenām, ņemot vērā definēto metodoloģiju, ir 69,7%.

3.2.3.5. Ceļu satiksmes negadījumu samazināšanās riski

Esošajā situācijā nav iespējams prognozēt, kur un cik lielā mērā izpaudīsies sabiedrības ieguvumi, kas ir saistīti ar CSNg risku samazināšanos. Projekts neparedz aktivitātes, kas būtu tieši vērstas uz satiksmes drošības uzlabošanas. Vienlaikus gan ir skaidrs, ka Projekts veicinās ilgtspējīgus mobilitātes principus, privāto automašīnu aizstājot ar sabiedriskā transporta lietošanu.

Balstoties uz iepriekšējās IIA sadaļās veiktajām aplēsēm, ir iespējams noteikt, kāds autokilometru skaits pēcprojekta fāzē vairs netiks veikts Rīgas pilsētas aglomerācijā. Samazinoties veikto autokilometru apjomam, samazinās arī sabiedrības locekļu iespējas ar automašīnu iekļūt CSNg.

Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem ārpus pilsētas atkarībā no ceļa parametriem CSNg skaits uz 1 miljonu autokilometru (ceļi ar nelielu reljefu un dažādiem plāna liknes rādusiem) var svārstīties 0,2–1,06 apmērā. Ņemot vērā to, ka Projekta rezultātā būtiska daļa no novērstajiem braucieniem ar privāto automašīnu būs vērojami pilsētas apstākļos (Rīga, Kalngale, Garciems, Garupe, Carnikava), bet pilsētā ir vērojama daudz augstāka CSNg intensitāte (dati par CSNg skaitu pilsētas apstākļos uz 1 milj. km nav pieejami ne Latvijas, ne ES mērogā), IIA aprēķinos tiek izmantota vērtība 1,06 CSNg apmērā uz 1 milj. autokilometru²⁰.

Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem no visiem pilsētā notiekošajiem CSNg smagie CSNg sastāda 6,2%, kuros katrā ir vidēji 0,015 bojā gājušie, 1,052 viegli ievainotie un 0,058 smagi ievainotie. CSNg izmaksas par 1 CSNg ir atspoguļotas tabulā 9.

Tabula 9. Sabiedrības CSNg izmaksas (EUR) atkarībā no CSNg veida

Nr.	CSNg zaudējumu veids	Izmaksas (EUR), 2026. gada cenās
1	2	3
1	Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi)	2 996
2	Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais	4 538
3	Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais	26 639
4	Ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais	808 178

Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi (cenas indeksētas no 2025. uz 2026. gadu ar koeficientu 1,036)

Balstoties uz iekonomētajiem autokilometru apjomiem un CSNg struktūru pilsētās, ir iespējams novērtēt kopējos CSNg risku samazinājuma vērtību monetārā izteiksmē. Tie ir norādīti tabulā 10.

Tabula 10. Projekta radītie CSNg samazinājuma sociāli – ekonomiskie ieguvumi

Nr.	Faktors	2030	Visā Projekta dzīves cikla laikā
1	2	3	4
1	Ietaupītie autokilometri (tūkst. km gadā)	151,7	3 260,6
2	CSNg skaita samazinājums, t.sk.	0,161	3,46
2.1.	Viegli ievainotie	0,01	0,23

²⁰ Faktiski šis lielums, visticamāk, ir aptuveni 2–3 reizes augstāks, nekā to norāda atsevišķi publiski pieejamie pētījumi internetā. Ņemot pārāk daudz ietekmējošo mainīgo lielumu atšķirības (satiksmes intensitāte, transporta infrastruktūras risinājumi, iedzīvotāju un darbavietu blīvums, sabiedriskā transporta sistēma utt.), šo pētījumu rezultātus korekti adaptēt Rīgas aglomerācijas apstākļiem nav iespējams.

Nr.	Faktors	2030	Visā Projekta dzīves cikla laikā
1	2	3	4
2.2.	Smagi ievainotie	0,00	0,00
2.3.	Bojā gājušie	0,00	0,00
3	CSNg ieguvumu monetārā vērtība (EUR)	596	15 827

Projekta dzīves cikla laikā paredzamo sociālekonomisko ieguvumu nediskontētā vērtība no CSNg samazinājuma varētu sasniegt 15,8 tūkst. EUR.

3.2.3.6. *Privātā transporta brauciena izmaksu samazinājumi*

Lai nodrošinātu dzelzceļa pieturas “Gauja” sasniedzamību, Projektā ir paredzēta Skautu un Jūraskrastu ielu posma pārbūve. Abu ielu tehniskais stāvoklis esošajā situācijā ir ļoti slikts.

IIA sagatavošanas ietvaros 2025. gada 2. decembrī tika veikts satiksmes plūsmas novērtējums abu ielu krustojumā atbilstoši tai metodoloģijai, ko nosaka VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Rokasgrāmata par satiksmes uzskaites sistēmu²¹. Atbilstoši rokasgrāmatai, piemērojot nelielas sezonālās korekcijas, kas ir raksturīgas Piejūras teritorijām un tai specifiskajai apbūvei, ir konstatēts, ka gada vidējā diennakts intensitāte (GVDI):

- (1) Skautu ielā ir 810²² vienības, t.sk.
 - a. Vieglais autotransports – 92%;
 - b. kravas transporta līdz 3,5 tonnām (mazie busi) īpatsvars - 7%;
 - c. kā arī kravas transports ar masu lielāku par 3,5 tonnām – 1%.
- (2) Jūraskrastu ielā ir 440 vienības, t.sk.:
 - a. vieglais autotransports – 95%;
 - b. kravas transports līdz 3,5 tonnām - 4%;
 - c. kā arī kravas transports ar masu lielāku par 3,5 tonnām – 1%.

Autokilometra (brauciena) izmaksas saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem ietver pilnīgi visas braukšanas izmaksas – t.i., ne tikai degvielas izmaksas, bet arī automašīnas nolietojumu, remontdarbu izmaksas un apdrošināšanas izmaksas. Satiksmes dalībnieku izmaksas, pārvietojoties pa sliktā stāvoklī esošu asfaltbetona vai grants brauktuves segumu, ir augstākas nekā, izmantojot labā vai teicamā stāvoklī esošas brauktuves asfaltbetona segumu, kas ir saistīts gan ar mazāku rites pretestību, gan mazāku kustīgo daļu nodilumu, gan zemāku degvielas patēriņu, kā arī citiem tamlīdzīgiem faktoriem²³. Nosakot brauciena izmaksu izmaiņas, ir ņemts vērā Skautu un Jūraskrastu ielu posma orientējošais normālprofils pirms un pēc Projekta realizācijas.

²¹ Pieejama šeit: https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2020/09/Rokasgramata_Satiksmes_intensitates_uzskaites_sistema.pdf

²² Te jāuzsver, ka šiem posmiem ir raksturīga augsta sezonālitate un ziemā Skautu ielā faktiskā satiksmes intensitāte var sasniegt vien 400 vienības, kamēr karstā vasaras dienā tā varētu tuvojies 2 tūkstošiem vienību dienās.

²³ Abās ielās teorētiski pastāv arī brauciena laika un SEG emisiju samazinājuma ieguvumi, taču ņemot vērā ielu garenprofilus un šķērsprofilus, šo ieguvumu vērtība ir niecīga un grūti kvantificējama.

Tabula 11. **Satiksmes dalībnieku autokilometra izmaksas Skautu un Jūraskrastu ielās (EUR/km) 2026. gada cenās**²⁴

Transportlīdzekļa veids	Scenārijs BEZ Projekta		Scenārijs AR Projektu	
	NP7,5, sliktis a/b, Skautu ielas posms	NP 4,5, sliktis a/b, Jūraskrastu ielas posms	NP7,5, teicams a/b, Skautu ielas posms	NP 4,5, teicams a/b, Jūraskrastu ielas posms
1	2	3	4	5
Vieglais auto	0,324	0,439	0,255	0,283
KT ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām	0,478	0,656	0,373	0,423
KT ar pilnu masu virs 3,5 tonnām	1,057	1,520	0,817	0,972

Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi

Ietaupījumus aprēķina kā starpību starp autokilometra izmaksām scenārijos BEZ Projekta un AR Projektu, katra scenārija izmaksas aprēķinot kā katra transportlīdzekļa veida rezultātu summu, katra atsevišķā transportlīdzekļa veida rezultātu aprēķinot katram scenārijam: $GVDI * 365$ (dienu skaits gadā) * autokilometra izmaksas (EUR/km) * ielas posma garums (km).

Kopējie ietaupīto autokilometra izmaksu ieguvumi naudas izteiksmē 2029. gadā sastāda 29,5 tūkst. gadā. Kopējā brauciena izmaksu samazinājuma ieguvumu nediskontētā vērtība Projekta dzīves cikla laikā sastāda aptuveni 706 tūkst EUR.

3.2.4. Sociālekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums

Tabulās 12 un 13 atspoguļoti kopējie IIA rezultāti, kas apstiprina, ka Projekta realizācija rada ievērojamus ieguvumus sabiedrībai kopumā un ka Projekta realizācija un tās ietvaros izvirzītais tehniskais risinājums ir ekonomiski pamatoti.

Tabula 12. **SEI faktoru kopsavilkums un to diskontētās vērtības (EUR) Projekta dzīves cikla laikā**

Nr.	Sociālekonomiskais ieguvums	Diskontētā vērtība (EUR) IIA analīzes periodā
1	2	3
1	Sabiedrības komforta un drošības ieguvumi, izmantojot piemērotāku mobilitātes infrastruktūru	699 476,93
2	VIVI jauno papildus pasažieru brauciena neto izmaksu samazinājuma ieguvumi	535 686,38
3	SEG samazinājuma ieguvumi	60 575,00
4	Citu gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazinājumi	78 178,29
5	Ceļu satiksmes negadījumu risku samazināšanās ieguvumi	8 147,77
6	Privātā transporta brauciena izmaksu samazinājumi, izmantojot Skautu un Jūraskrastu ielas	378 673,55
7	Ieguvumi kopā	1 760 737,92

²⁴ Indeksētas no 2025. gada cenām uz 2026. gada cenām ar koeficientu 1,027.

Nr.	Sociālekonomiskais ieguvums	Diskontētā vērtība (EUR) IIA analīzes periodā
1	2	3
8	Projekta fiskāli korigētie kapitālieguldījumi (atskaitot Projekta atlikušo vērtību)	1 007 059,63
9	Fiskāli korigētās ikdienas uzturēšanas izmaksas	9 211,31
10	Izmaksas kopā	1 016 270,94

Tabula 13. Sociālekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums

Nr.	Galvenie parametri un rādītāji	Vērtība
1	2	3
1	Ekonomiskā neto pašreizējā vērtība (ENPV), EUR	744 466,98
2	Ekonomiskā ienesīguma vērtība (ERR), %	10,26%
3	Ieguvumu un izmaksu attiecība (B/C)	1,73

Projekta ERR ievērojami pārsniedz noteikto diskonta likmi 5 % apmērā, tādējādi apliecinot Projekta kopējo izdevīgumu sabiedrībai. Faktiskie Projekta rezultāti ir vēl labāki, jo virkni SEI, kas ir identificēti IIA 3.2.5. sadaļā, ir iespējams novērtēt tikai kvalitatīvā formā.

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

3.2.5. Kvalitatīvi novērtējamo sociāl ekonomisko ieguvumu un izmaksu novērtējums

Projekts radīs vairākus iespējamus labumus, kurus nav iespējams precīzi kvantificēt un noteikt to vērtības monetārā izteiksmē. Tabulā 14 atspoguļots kvalitatīvi novērtētais sociālekonomisko ieguvumu un izmaksu kopsavilkums. Ieguvumi un izmaksas tabulā 14 ir sarakstoti atbilstoši to svarīguma pakāpei, t. i., Nr. 1 ir svarīgākais faktors ar iespējamo augstāko ietekmi uz Projekta sociālekonomiskās efektivitātes rezultātiem, bet Nr. 6 ir vismazāk nozīmīgais faktors.

Tabula 14. Kvalitatīvi novērtētie sociāl ekonomiskie ieguvumi un izmaksas

Nr.	Sociālekonomiskais ieguvums vai izmaksas	Apraksts
1	2	3
1	Brauciena laika ieguvumi vai zaudējumi jaunajiem VIVI pasažieriem	Pasažieri, kas sāks izmantot VIVI pakalpojumus Projekta infrastruktūras pieejamības dēļ, var gan iegūt, gan arī zaudēt laiku. Brauciena ilgums no dzelzceļa pieturas "Gauja" līdz Rīgas pilsētas centram un pretējā virzienā ar privāto automašīnu rīta un maksimuma stundās var sasniegt pat 80 minūtes (Google Maps dati). Brauciens ar VIVI, ieskaitot nokļūšanu līdz vilcienam un galamērķim, neprasa vairāk par 60 - 70 minūtēm (VIVI brauciena ilgums – 45 minūtes). Ņemot vērā augsto

Nr.	Sociālekonomiskais ieguvums vai izmaksas	Apraksts
1	2	3
		nenoteiktību, kas saistās ar šādiem aprēķiniem, iespējamie ieguvumi vai izmaksas ir novērtēti tikai šeit kvalitatīvā formā.
2	Drošības ieguvumi dzelzceļa pieturas "Gauja" tiešā tuvumā	Esošajā situācijā dzelzceļa pieturas "Gauja" tuvumā daži esošie gājēju savienojumi nav atbilstoši izbūvēti un tajos nav apgaismojums. Tas palielina dažādus drošības riskus, jo sevišķi diennakts tumšajā laikā. Projekta ietvaros paredzētā infrastruktūra un apgaismojums būtiski samazinās šos riskus un padarīs uzturēšanos dzelzceļa pieturas tiešā tuvumā daudz patīkamāku.
3	Ainaviskie uzlabojumi	Projekta ietvaros tiek plānota dažādu antropogēno vidi ietekmējošu objektu izbūve – apstādījumi un koki, un soliņi, celiņu izveide, kā arī Skautu un Jūraskrastu ielu posmu pārbūve. Kopējā Projekta koncepcija paredz sakārtotas un viegli saprotamas antropogēnās vides veidošanu, kas ir svarīgs priekšnoteikums iedzīvotāju apmierinātības ar apkārtējo vidi pieaugumam.
4	Samazinātas kaitīgās trokšņu un vibrāciju emisijas apdzīvotajās vietās	Palielinoties VIVI pasažieru plūsmām, ir sagaidāms, ka nedaudz samazināsies satiksmes intensitāte dažādās Rīgas aglomerācijas apdzīvoto vietu ielās. Tas ir priekšnoteikums, lai antropogēnajā vidē nonāktu mazāks apjoms trokšņu un dažādu vibrāciju, un ir priekšnoteikums kopējās dzīves kvalitātes uzlabojumiem Rīgas pilsētas aglomerācijas esošajās apdzīvotajās vietās.
5	Brauciena komforta uzlabošanās dzelzceļu dublējošajos automašīnu maršrutos	Tā kā ir paredzams, ka vismaz daļa Gaujas ciema automašīnu lietotāju sāks izmantot VIVI pakalpojumus, ir sagaidāma pavisam neliela automašīnu kopējās intensitātes samazināšanās. Mazāka GVDI apdzīvotā vidē nozīmē augstāku braukšanas komfortu, t. i., paaugstinātu drošību un samazinātus CSNg riskus, mazākus sastrēgumus, kā arī vidējo braukšanas ātrumu, kas ir tuvāks atļautajam braukšanas ātrumam.
6	CSNg risku pieaugums mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem	Tiem cilvēkiem, kas aizstās pārvietošanos ar privāto automašīnu par labu ST, veidosies papildus veicamais ceļa garums vai nu ar kājām vai arī ar velosipēdu nokļūšanai līdz dzelzceļa pieturai "Gauja". Šajā laikā pastāv pavisam niecīgs risks iekļūt CSNg.

Sagaidāms, ka tabulā 14 norādītie nekvantificētie ieguvumi pārsniedz nekvantificētos iespējamos sociālekonomiskos izdevumus. Tādējādi ar augstu ticamību var apgalvot, ka faktiskie Projekta ENPV, ERR un B/C rādītāji ir vēl augstāki, nekā ir norādīts IIA 3.2.4. sadaļā un Projekta ekonomiskā lietderība sabiedrībai ir pārliecinoši pozitīva.

4. Risku analīze

Tabulā 15 norādīti identificētie riski, šo risku paredzamās ietekmes un varbūtības pakāpes novērtējums, kā arī preventīvo pasākumu identifikācija. Tabulā ir norādīti tikai tie riski, kuri ir nozīmīgi Projekta sociālekonomiskās efektivitātes indikatoru kontekstā.

Tabulā 15 nav parādīti riski, kas saistīti ar Projekta ieviešanu. Tie ir norādīti Projekta iesnieguma veidlapā un šeit netiek norādīti atkārtoti.

Tabula 15. Projekta identificētie riski ar nozīmīgu ietekmi uz sociālekonomisko efektivitāti

Nr.	Riska nosaukums		Riska		Preventīvie pasākumi
			Ietekmes pakāpe	Varbūtība	
1	2		3	4	5
1	Finanšu risks	Sadārdzinājums	Būtiska	Vidēja	Būvprojektā plānotie tehniskie risinājumi tiks izstrādāti optimāli, lai nodrošinātu to pilnvērtīgu funkcionēšanu un vienlaikus mazinātu operacionālos un funkcionālos riskus Projekta īstenošanas un ekspluatācijas laikā. Projektēšanas fāzē tiks rūpīgi kontrolēts Projekta aktivitāšu un tehnisko risinājumu apjoms, lai pēc iespējas samazinātu potenciālos Projekta izmaksu sadārdzinājuma riskus. Tomēr gadījumā, ja izmaksu sadārdzinājuma risks tomēr iestājas, tiks izvērtēta iespēja atteikties no atsevišķu komponentu izbūves, kurām nav kritiskas ietekmes uz Projekta mērķu sasniegšanu. Vienlaikus ticamāks risinājums ir papildu finansējuma nodrošināšana no ĀNP budžeta, lai segtu sadārdzinājuma rezultātā radušās izmaksas. Šī riska varbūtība tiek vērtēta kā vidēja, jo Projekta sagatavošanas brīdī vēl nav izstrādāts būvprojekts un nav veikts iepirkums, kas ļautu fiksēt Projekta kopējo budžetu.
2	Operacionālie riski	Projekta rezultātu uzturēšanas kvalitāte zemāka nekā tā varētu būt	Vidēja	Zema	Projekta rezultātu uzturēšanai un to nepārtrauktas operacionalitātes nodrošināšanai nepieciešamās izmaksas tiks paredzētas ĀNP ikgadējā budžetā. Tomēr gadījumā, ja pašvaldības finansiālā situācija pasliktinās, pastāv risks, ka Projekta rezultātu uzturēšanai īslaicīgi var tikt atvēlēti mazāki resursi, nekā tas būtu optimāli nepieciešams. Ja šāda situācija ir īslaicīga (līdz 3–4 gadiem), Projekta rezultātu kvalitāte un funkcionālie rādītāji kopumā no tā būtiski necietīs. Izņēmuma gadījumi var rasties periodos ar nelabvēlīgiem laikapstākļiem (piemēram, rudens sezonā vai pēc intensīvām sniega vētrām), kad infrastruktūra netiek uzturēta pietiekamā līmenī, lai nodrošinātu pakalpojuma pieejamības nepārtrauktību. Šādos gadījumos var tikt negatīvi ietekmēti Projekta plānotie efektivitātes rādītāji. Kā preventīvs pasākums paredzēta lēmumu pieņēmēju informētības un izpratnes veicināšana par nepieciešamību nodrošināt pietiekamu un stabilu finansējumu visiem Projekta ietvaros izbūvētās infrastruktūras uzturēšanas darbiem.

Nr.	Riska nosaukums		Riska		Preventīvie pasākumi
			Ietekmes pakāpe	Varbūtība	
1	2		3	4	5
3		Nepietiekams atbalsts satiksmes drošības nodrošināšanai	Neliela	Zema	Ja veloceļos, gājēju celiņos un to krustošanās vietās ar motorizētā transporta infrastruktūru netiek nodrošināti nepieciešamie satiksmes drošības elementi, pastāv risks palielināt CSNg skaitu. Galvenais preventīvais pasākums ir atbilstoša horizontālā un vertikālā marķējuma, kā arī apgaismojuma nodrošināšana vietās, kur tas ir nepieciešams. Šie aspekti tiks ņemti vērā, izstrādājot Projekta būvprojektus.
5	Pieprasījumu risks	Pieprasījums ir zemāks, nekā novērtēts šajā IIA	Zema	Vidēja	Ja sabiedrība nepāriet uz VIVI pakalpojumu izmantošanu kā primāro mobilitātes veidu, pastāv risks, ka daļa no paredzētajiem Projekta rezultātiem, piemēram, SEG emisiju samazinājums, netiks pilnībā sasniegta. Nepietiekama sabiedrības informētība vai izpratne par Projekta rezultātu darbību un pieejamību var radīt zemāku pieprasījumu, nekā tas būtu potenciāli iespējams. Kā preventīvu pasākumu ĀNP plāno nodrošināt mērķtiecīgu informācijas izplatīšanu masu medijos un sociālajos tīklos, lai potenciālie lietotāji būtu informēti par Projekta rezultātu pieejamību un izmantošanas iespējām. Vienlaikus šī riska kopējā ietekme tiek vērtēta kā zema, jo Projekta rezultātus izmantos arī esošās VIVI pasažieru plūsmas, kurām veidosies ar to saistīti sociālekonomiskie ieguvumi. Turklāt ieguvēja būs sabiedrība kopumā arī no uzlabotas infrastruktūras izmantošanas, pat gadījumos, kad VIVI pakalpojumi netiek izmantoti kā primārais pārvietošanās veids. Ja uzvedības maiņa notiek lēnāk nekā prognozēts (piem., ieradumu inerces, komforta vai laikapstākļu dēļ), īstermiņā ieguvumi var būt nedaudz zemāki kā plānots šajā IIA.
6	Pieņemumu risks	Makroekonomiskie pieņēmumi nākotnē ir atšķirīgi no tiem, kas norādīti šajā IIA.	Vidēja	Augsta	Sociālekonomiskie ieguvumi (īpaši veselības, laika ietaupījuma, komforta un labbūtības ieguvumi) ir tieši atkarīgi no: - darba algu pieauguma tempa, - izmantotajiem WTP koeficientiem, - diskonta likmes. Ja makroekonomiskā vide ilgstoši stagnē vai algu pieaugums ir zemāks par pieņemto, monetizēto ieguvumu faktiskā vērtība var būt zemāka, taču visdrīzāk, ka ne tik ļoti, lai Projekts būtu sociālekonomiski nepamatots.
7	Laika apstākļu risks	Klimata pārmaiņas var stimulēt vai bremsēt Projekta rezultātu izmantošanu	Zema	Vidēja	Latvijas klimatiskie apstākļi (nokrišņi, sals, sniegš, garš tumšais periods) var: - samazināt veloceļu un gājēju infrastruktūras izmantošanas intensitāti atsevišķos gados, īpaši rudens un ziemas sezonā;

Nr.	Riska nosaukums		Riska		Preventīvie pasākumi
			Ietekmes pakāpe	Varbūtība	
1	2		3	4	5
					- ierobežot prognozēto ar fizisko aktivitāti saistīto veselības ieguvumu realizāciju īstenošanā. Vienlaikus, kopumā vērtējot ilgtermiņa tendences, klimata pārmaiņu ietekmē ziemas kļūst siltākas un īsākas, kā arī palielinās laika periods gadā, kurā iedzīvotāji nokļūšanai uz dzelzceļa stacijām un pieturām var izmantot velosipēdu vai pārvietoties ar kājām. Līdz ar to šī riska ilgtermiņa ietekme uz Projekta sociālekonomiskās atdeves rādītājiem tiek vērtēta kā zema.

5. Nobeigums un secinājumi

IIA ietvaros izvērtētais projekts “Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība Gaujā” ir vērstas uz būtisku dzelzceļa pieturas “Gauja” piekļuves, drošības un funkcionālās kvalitātes uzlabošanu, risinot identificētās esošās situācijas problēmas gājēju, mikromobilitātes un autotransporta piekļuves jomā. Projekts reaģē uz pieaugošo VIVI pasažieru plūsmu un Gaujas ciemata attīstību un pakāpenisko iedzīvotāju skaita pieaugumu tajā, vienlaikus veicinot ilgtspējīgus mobilitātes paradumus Rīgas aglomerācijas ietvaros.

Esošās situācijas analīze parāda, ka, neraugoties uz stabilu un augošu dzelzceļa pieturas izmantošanu, piekļuve stacijai šobrīd ir fragmentēta, nedroša un funkcionāli nepilnīga. Neorganizēta autostāvvietu izmantošana, noliecots ielu segums pieturas tuvumā, nepietiekama gājēju infrastruktūra un universālā dizaina risinājumu trūkums ierobežo dzelzceļa pieturas pilnvērtīgu potenciālu, īpaši rīta un vakara stundās. Projekta risinājumi – ielu pārbūve, gājēju savienojumu izveide, Park & Ride funkcionalitātes uzlabošana, apgaismojums un drošības infrastruktūra – tieši adresē šo ierobežojumu risināšanu.

Finanšu analīzes rezultāti apliecina, ka Projekts ir ieņēmumus neradošs un tam nav komerciāla rakstura, līdz ar to tā īstenošana nav iespējama bez publiskā finansējuma, tostarp ERAF atbalsta. Vienlaikus Projekta ietekme uz Ādažu novada pašvaldības ikgadējām uzturēšanas izmaksām ir salīdzinoši neliela un uzskatāma par finansiāli ilgtspējīgu, ņemot vērā sagaidāmos sociālekonomiskos ieguvumus. Arī nepieciešamais aizņēmums ir pavisam neliels kopējā Ādažu novada aizņēmumu portfeļa kontekstā.

Sociālekonomiskā analīze rāda, ka Projekts rada būtisku pozitīvu ietekmi uz sabiedrības labklājību. Galvenie kvantificētie ieguvumi veidojas no VIVI esošo un nākotnes papildus pasažieru uzlabotās mobilitātes infrastruktūras izmantošanas (WTP metode), privātā autotransporta aizvietošanas ar sabiedrisko transportu, ceļu satiksmes negadījumu riska samazinājuma, kā arī siltumnīcefekta gāzu un citu piesārņojošo emisiju samazināšanas. Papildus tam Projekts rada arī vairākus kvalitatīvus

ieguvumus, tostarp uzlabotu drošības sajūtu, teritorijas vizuālo kvalitāti un pieejamību dažādām sabiedrības grupām.

Riska analīze liecina, ka identificētie riski – galvenokārt saistīti ar būvniecības izmaksu nenoteiktību, infrastruktūras uzturēšanas finansējumu un lietotāju paradumu maiņu – ir vadāmi un tiem ir ierobežota ietekme uz Projekta kopējo sociālekonomisko efektivitāti. Pieņemot konservatīvus pieņēmumus un ievērojot piesardzīgu pieeju aprēķinos, Projekta ieguvumu–izmaksu attiecība saglabājas pozitīva.

Kopumā secināms, ka Projekts ir sociālekonomiski pamatots, stratēģiski nozīmīgs Ādažu novada mobilitātes sistēmas attīstībai un atbilst ilgtspējīgas transporta politikas mērķiem. Tā īstenošana veicinās sabiedriskā transporta izmantošanu, uzlabos dzīves kvalitāti Gaujas apkaimē un radīs ilgtermiņa ieguvumus gan vietējā, gan reģionālā mērogā.

Pielikums

Projekta finanšu un sociālekonomiskās analīzes modelis Microsoft Excel datnes formātā.

/ši lapa ir apzināti atstāta tukša/