

SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNS

GALA ZIŅOJUMS

2021. GADA AUGUSTS



SATURA RĀDĪTĀJS

SATURA RĀDĪTĀJS	2
TABULU SARAKSTS	4
ATTĒLU SARAKSTS	6
SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS	8
IEVADS	9
1. MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES MĒRĶIS UN METODIKA	10
1.1 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES MĒRĶIS UN SAGAIĀMIE IEGUVUMI	10
1.2 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES PROCESS	10
1.2.1 <i>Ilgspējīga urbānās mobilitātes plāna pieeja</i>	10
1.2.2 <i>Mobilitātes Plāna izstrādes posmi</i>	10
1.3 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDĒ IESAISTĪTĀS PUSES	11
2. MOBILITĀTES PLĀNA TIESISKAIS IETVARIS	12
2.1 LATVIJAS NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2021-2027	12
2.2 TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2021-2027	12
2.3 REĢIONĀLĀS POLITIKAS PAMATNOSTĀDNES 2021-2027	12
2.4 LATVIJAS ADMINISTRATĪVI TERITORIĀLĀ REFORMA.....	12
2.5 SMILTENES, APES UN RAUNAS NOVADU ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTI	13
3. MOBILITĀTES PROBLĒMU IDENTIFICĒŠANA UN VAJADZĪBU APZINĀŠANA	14
3.1 IEDZĪVOTĀJU PĀRVIETOŠANĀS ANALĪZE	14
3.1.1 <i>Izmantoto pārvietošanās veidu sadalījums Smiltenes pilsētā un lauku teritorijās</i>	14
3.1.2 <i>Transportlīdzekļu veidu izmantošanas dinamika pa vecuma grupām</i>	18
3.1.3 <i>Privāto automašīnu pieejamība novadu iedzīvotājiem</i>	20
3.1.4 <i>Pārvietošanās galamērķi un attālums</i>	21
3.1.5 <i>Secinājumi</i>	26
3.2 SMILTENES KĀ NOVADA ADMINISTRATĪVĀ CENTRA SASNIEDZAMĪBA.....	26
3.2.1 <i>Privāto un publisko pakalpojumu sniegšanas vietu izvietojums pilsētā</i>	26
3.2.2 <i>Lielāko darba devēju atrašanās vietas</i>	30
3.2.3 <i>Secinājumi</i>	31
3.3 SMILTENES PILSĒTAS SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA	31
3.3.1 <i>Transportlīdzekļu un gājēju satiksmei atvēlētā telpa</i>	31
3.3.2 <i>Transportlīdzekļu novietošanas iespējas</i>	33
3.3.3 <i>Secinājumi</i>	34
3.4 SMILTENES NOVADA AUTOTRANSPORTA PLŪSMA	34
3.4.1 <i>Autoceļu un ielu noslogojums</i>	34
3.4.2 <i>Autosatiksmes drošības līmenis</i>	42
3.4.3 <i>Secinājumi</i>	44
4. SOCIĀLEKONOMISKĀS ATTĪSTĪBAS TENDENČU ANALĪZE	45
4.1 VĒSTURISKĀS TENDENCES	45
4.1.1 <i>Teritorijas apdzīvotība, apdzīvojums un vecumstruktūra</i>	45

4.1.2	<i>Ekonomiskā darbība</i>	52
4.1.3	<i>Motorizēto pārvietošanās alternatīvu izmaksas</i>	63
4.1.4	<i>Tehnoloģiju un cilvēku paradumu maiņas ietekme uz mobilitātes raksturu</i>	69
4.1.5	<i>Secinājumi</i>	74
4.2	SOCIĀLEKONOMISKĀS SITUĀCIJAS PROGNOZE LĪDZ 2030. GADAM.....	78
5.	MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI UN UZDEVUMI	81
5.1	MOBILITĀTES PLĀNA ATTĪSTĪBAS PRINCIPI.....	81
5.2	MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI UN PAKĀRTOTO RĪCĪBU APRAKSTS	81
5.3	MOBILITĀTES PLĀNA UZDEVUMI	82
5.4	MOBILITĀTES PLĀNA UZRAUDZĪBAS RĀDĪTĀJI	83
6.	MOBILITĀTES PLĀNA SCENĀRIJI	87
6.1	MOBILITĀTES ATTĪSTĪBAS BĀZES SCENĀRIJS	87
6.1.1	<i>Mobilitātes pieprasījuma attīstības bāzes scenārijs</i>	87
6.1.2	<i>Mobilitātes piedāvājuma bāzes scenārijs</i>	94
6.2	ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJS	95
7.	MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU PLĀNS LĪDZ 2030. GADAM	97
7.1	SATIKSME DROŠĪBA.....	97
7.2	AUTOSATIKSME	97
7.3	VELO SATIKSME	98
7.4	GĀJĒJU SATIKSME	100
7.5	IELU PLĀNOJUMS UN SASNIEDZAMĪBA SMILTENES PILSĒTAS CENTRĀ	101
8.	MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU PLĀNA PRIORITĀTES	104
8.1	SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU DAUDZKRITĒRIJU ANALĪZE.....	104
LITERATŪRAS UN AVOTU SARAKSTS		106
PIELIKUMS		109
1.	PIELIKUMS. SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI, UZDEVUMI, PASĀKUMI UN UZRAUDZĪBAS RĀDĪTĀJI ...	110
2.	PIELIKUMS. SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU DAUDZKRITĒRIJU ANALĪZES MATRICA PASĀKUMU PRIORITĀTES NOTEIKŠANAI (MS EXCEL DATNE).....	118

TABULU SARAKSTS

3-1. tabula. Iedzīvotāju pārvietošanās paradumi ar sabiedrisko transportu un velosipēdu dažādās vecuma grupās Apes, Raunas, Smiltenes novadā un Smiltenes pilsētā	20
3-2. tabula. Iedzīvotāju pārvietošanās paradumi vecuma grupā virs 65 gadiem apvienotā Smiltenes novada lauku teritorijās un pilsētās	20
3-3. tabula. Fiziskām personām reģistrēto transportlīdzekļu skaits bijušo Apes, Raunas un Smiltenes novadu pagastos 2021. gada 1. janvārī.....	21
3-4. tabula. Apkaimes, kuru attālums no pagasta centra vai tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai pārsniedz 3 km.....	24
3-5. tabula. Smiltenes pilsētas sasniedzamība no apvienotā novada apdzīvotajām vietām	25
3-6. tabula. Primārās nepieciešamības pakalpojumu sniegšanas vietas Smiltenes pilsētā	27
3-7. tabula. Lielāko darba devēju atrašanās vietu izvietojums Smiltenes pilsētā.....	30
3-8. tabula. Apes, Raunas un Smiltenes novadu autoceļu tīkla garums 2019. gadā.....	35
3-9. tabula. Valsts galvenā autoceļa A2 noslodze laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam dažādos posmos Raunas, Smiltenes un Apes novados	36
3-10. tabula. Valsts reģionālo autoceļu noslodze laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam dažādos posmos Raunas, Smiltenes un Apes novados	36
3-11. tabula. Valsts vietējo autoceļu noslodze laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam dažādos posmos Raunas, Smiltenes un Apes novados.....	37
3-12. tabula. Ceļu satiksmes negadījumu skaits pēc to veida atkarībā no notikuma vietas 2015.-2020. gadā....	43
4-1. tabula. Kopējais (faktiskais) iedzīvotāju skaits un izmaiņas apvienotā Smiltenes novada pagastos un Smiltenes pilsētā, 2011.-2020. gads	45
4-2. tabula. Kopējais (faktiskais) iedzīvotāju skaits un izmaiņas apvienotā Smiltenes novada mobilitātes areāla pašvaldībās, 2011.-2020. gads	46
4-3. tabula. Apes, Raunas un Smiltenes novadu apdzīvotās vietās (faktiski) dzīvojošo iedzīvotāju skaita un īpatsvara izmaiņas, 2011.-2020. gads	47
4-4. tabula. Apdzīvotības blīvums Smiltenes pilsētā, apvienotā Smiltenes novada pagastos kopumā un ārpus apdzīvotām vietām, 2020. gada sākumā	48
4-5. tabula. Apes, Raunas un Smiltenes novada faktiskā iedzīvotāju skaita un īpatsvara izmaiņas sadalījumā pa vecuma grupām, 2011.-2020. gads	49
4-6. tabula. Apvienotajā Smiltenes novadā deklarēto strādājošo skaita sadalījums pēc to darbavietas juridiskās atrašanās vietas Latvijas pašvaldībās un tur strādājošo īpatsvara izmaiņas, 2016.-2019. gads	50
4-7. tabula. Smiltenes novadā deklarēto strādājošo skaita sadalījums pēc to darbavietas juridiskās atrašanās vietas Latvijas pašvaldībās un tur strādājošo īpatsvara izmaiņas, 2016.-2019. gads	51
4-8. tabula. Apes novadā deklarēto strādājošo skaita sadalījums pēc to darbavietas juridiskās atrašanās vietas Latvijas pašvaldībās un tur strādājošo īpatsvara izmaiņas, 2016.-2019. gads	51
4-9. tabula. Raunas novadā deklarēto strādājošo skaita sadalījums pēc to darbavietas juridiskās atrašanās vietas Latvijas pašvaldībās un tur strādājošo īpatsvara izmaiņas, 2016.-2019. gads	52
4-10. tabula. Tirgus un ārpustirgus vienību skaits, blīvums, vienību skaita un īpatsvara izmaiņas apvienotajā Smiltenes novadā, 2013.-2019. gads	53
4-11. tabula. Gada vidējais Strādājošo skaits, blīvums, strādājošo skaita un īpatsvara izmaiņas pēc faktiskās darbavietas apvienotajā Smiltenes novadā, 2013.-2019. gads	54
4-12. tabula. Vidējais darbavietā strādājošo skaits un tā izmaiņas pēc faktiskās darbavietas apvienotajā Smiltenes novadā, 2013.-2019. gads	54
4-13. tabula. Gada vidējais strādājošo skaits, blīvums, strādājošo skaita un īpatsvara izmaiņas pēc faktiskās darbavietas apvienotā Smiltenes novada pagastos, 2013.-2019. gads	55

4-14. tabula. Uzņēmumu lieluma kategorijas un apvienotajam Smiltenes novadam noteiktās vidējās svērtās darbinieku skaita intervāla vērtības.....	56
4-15. tabula. Provizoriskais apvienotā Smiltenes novada tirgus sektorā strādājošo skaita sadalījums, strādājošo skaita un īpatsvara izmaiņas sadalījumā pēc NACE red. 2 nozarēm, 2013.-2019. gads.....	56
4-16. tabula. Tirgus un ārpustirgus vienību skaits, blīvums, vienību skaita un īpatsvara izmaiņas mobilitātes areālā, 2013.-2019. gads	57
4-17. tabula. Gada vidējais strādājošo skaits, blīvums, strādājošo skaita un īpatsvara izmaiņas pēc faktiskās darbavietas apvienotajā Smiltenes novadā, 2013.-2019. gads	58
4-18. tabula. Provizoriskais mobilitātes areāla tirgus sektorā strādājošo skaita sadalījums, strādājošo skaita un īpatsvara izmaiņas sadalījumā pēc NACE red. 2 nozarēm, 2013.-2019. gads	59
4-19. tabula. Latvijā sastopamo iekšdedzes un elektrisko dzinēju auto modeļu degvielas/ enerģijas patēriņa un izmaksu salīdzinājums	65
4-20. tabula. Braucienu cena reģionālo starppilsētas nozīmes autobusu maršrutos no Smiltenes uz Rīgu, Valmieru, Api un Raunu, 2012.-2021. gads	69
4-21. tabula. Sociālekonomisko faktoru rādītāju bāzes gada vērtības un prognozējamā vērtību izmaiņu apmītūda līdz 2030. gadam.....	79
5-1. tabula. Mobilitātes Plāna mērķi un to apraksts.....	82
5-2. tabula. Mobilitātes Plāna mērķi un uzdevumi	82
5-3. tabula. Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāju bāzes un mērķa vērtības.....	85
6-1. tabula. Mobilitātes projektu skaits un īstenošanas statuss apvienotajā Smiltenes novadā	95
6-2. tabula. Attīstības scenārijā iekļautie mērķi un uzdevumi.....	95
8-1. tabula. Mobilitātes Plāna pasākumu kritēriju apraksts	104

ATTĒLU SARAKSTS

0-1. attēls. Mobilitātes Plāna teritorija.....	9
1-1. attēls. Mobilitātes Plāna izstrādes darba organizācija	11
3-1. attēls. Ikdienas pārvietošanās paradumi Smiltenes lauku teritorijā, Raunas novadā un Apes lauku teritorijā, %	14
3-2. attēls. Ikdienas pārvietošanās paradumi Smiltē un Apē, %	15
3-3. attēls. Sabiedriskā transporta maršruti un pieturas apvienotajā Smiltenes novadā	16
3-4. attēls. Sākumskolas un pamatskolas skolēnu pārvietošanās paradumi apvienotajā Smiltenes novadā.....	17
3-5. attēls. Vidusskolu skolēnu pārvietošanās paradumi apvienotajā Smiltenes novadā	17
3-6. attēls. Uzņēmēju atbalsts darbinieku nokļūšanai uz darba vietu	18
3-7. attēls. Automobiļu ikdienas izmantošanas paradumi dažādās vecuma grupās Smiltenes pilsētā, Smiltenes, Raunas un Apes novados, %.....	19
3-8. attēls. Ikdienas pārvietošanās kājām dažādās vecuma grupās Smiltenes pilsētā, Smiltenes, Raunas un Apes novados, %.....	19
3-9. attēls. Valsts un pašvaldības pakalpojumu sniegšanas vietas apvienotajā Smiltenes novadā	22
3-10. attēls. Privāto primārās nepieciešamības pakalpojumu sniegšanas vietas apvienotajā Smiltenes novadā 23	
3-11. attēls. Valsts un pašvaldības pakalpojumu sniegšanas vietas Smiltenes pilsētā	29
3-12. attēls. Privāto primārās nepieciešamības pakalpojumu sniegšanas vietas Smiltenes pilsētā.....	30
3-13. attēls. Daugavas iela jeb valsts reģionālā autoceļa P18 virziens.....	32
3-14. attēls. Valkas iela jeb valsts reģionālā autoceļa P24 virziens	32
3-15. attēls. Rūpniecības iela jeb valsts reģionālā autoceļa P25 virziens	32
3-16. attēls. Daugavas, Valkas un Rūpniecības ielas krustojums.....	32
3-17. attēls. Gaujas iela jeb valsts reģionālā autoceļa P27 virziens	32
3-18. attēls. Atmodas iela jeb valsts reģionālā autoceļa P27 virziens.....	32
3-19. attēls. Pils iela ar skatu uz Baznīcas laukumu	33
3-20. attēls. Pils iela ar skatu uz Abula ielu	33
3-21. attēls. Smiltēnē publiski pieejamo autostāvvietu izvietojuma shēma	34
3-22. attēls. Apes, Raunas un Smiltenes novadu autoceļu tīkls	35
3-23. attēls. Vieglo transportlīdzekļu plūsmas Smiltenes novada mobilitātes areālā 2019. gadā (neiekļaujot tranzīta satiksmi)	39
3-24. attēls. Kravas transportlīdzekļu plūsmas Smiltenes novada mobilitātes areālā 2019. gadā (neiekļaujot tranzīta satiksmi)	40
3-25. attēls. Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2012.-2020. gadā Atmodas ielas posmā no Blaumaņa ielas līdz Lejas ielai	41
3-26. attēls. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte Valkas, Marijas un Gaujas ielās pa nedēļas dienām.....	41
3-27. attēls. Transporta plūsmu izmaiņas diennakts laikā Atmodas ielā 2018. gada 2. maijā.....	42
3-28. attēls. Ceļu satiksmes negadījumu skaits Raunas, Smiltenes un Apes novados 2015.-2020. gadā	43
3-29. attēls. Ceļu satiksmes negadījumos ievainotie un bojāgājušie Vidzemes reģionā	43
4-1. attēls. Smiltenes novada naktsmītnēs apkalpoto personu pavadīto nakšu skaits, 2011.-2019. gads.....	60
4-2. attēls. Latvijas vienas dienas tūristu veikto braucienu skaits uz VPR un Latvijas vairākdienu tūristu kopējais pavadīto nakšu skaits VPR un to pavadīto nakšu skaits oficiālajās VPR naktsmītnēs, 2011.-2019. gads	61

4-3. attēls. Ārvalstu vairākdienu tūristu pavadīto nakšu skaits Latvijā un Igaunijas vienas dienas tūristu veikto braucienu skaits uz Latviju, 2012.-2019. gads.....	61
4-4. attēls. Latvijas preču ārējās tirdzniecības apjomi ar Igauniju, 2011.-2019. gads.....	62
4-5. attēls. Latvijas preču ārējās tirdzniecības apjomi ar Krieviju, 2011.-2019. gads	63
4-6. attēls. Igaunijas preču ārējās tirdzniecības apjomi ar Baltkrieviju, 2011.-2019. gads.....	63
4-7. attēls. Transporta izdevumu īpatsvars Latvijas vidējās mājsaimniecības kopējā izdevumu struktūrā, 2011.-2019. gads.....	64
4-8. attēls. Fosilās degvielas un elektroenerģijas gala patēriņa cena, 2011.-2019. gads.....	66
4-9. attēls. Elektroauto īpatsvars no kopējā vieglo auto skaita Latvijā un ES-28, 2013.-2019. gads	67
4-10. attēls. Apvienotā Smiltenes novada un VPR darbavietās strādājošo neto darba samaksa, 2011.-2019. gads	68
4-11. attēls. VPR pašvaldībās deklarēto strādājošo īpatsvara sadalījums pēc bruto darba samaksas līmeņa, 2015. un 2019. gads.....	68
4-12. attēls. Vidējais mēnesī izmaksātās vecuma pensijas apmērs, 2011.-2019. gads	68
4-13. attēls. Vieglo auto skaits uz 1 000 iedzīvotājiem Latvijā un reģionālo maršrutu autobusos pārvadāto pasažieru skaits uz vienu Latvijas iedzīvotāju (bez Rīgas), 2011.-2019. gads	70
4-14. attēls. Latvijas, VPR un Rīgas iedzīvotāji, kuri ir vai nav veikuši pirkumus tiešsaistē personiskiem mērķiem, procentos no iedzīvotāju kopskaita attiecīgajā reģionā, 2013.-2019. gads	71
6-1. attēls. Vieglo auto gada vidējā diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas uz apvienotā Smiltenes novada valsts reģionālajiem un galvenajiem autoceļu posmiem, 2011.-2019. gads.....	88
6-2. attēls. Kravas auto gada vidējā diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas uz apvienotā Smiltenes novada valsts reģionālajiem un galvenajiem autoceļu posmiem, 2011.-2019./2020. gads.....	90
7-1. attēls. Esošās un plānotās veloinfrastruktūras tīkla izvietojums Smiltenes pilsētā	99
7-2. attēls. Ātrumvaļņu salīdzinājums, saskaņā ar LVS 99 "Ceļa ātrumvaļņi"	100
7-3. attēls. Mobilitātes punkta piemērs	102
7-4. attēls. Apvienotā Smiltenes novada esošie velomaršruti	103

SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
ATD	VSIA "Autotransporta direkcija"
AS	Akciju sabiedrība
ATR	Administratīvi teritoriālā reforma
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
EK	Eiropas Komisija
GVDI	Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte
IKP	Iekšzemes kopprodukts
km	Kilometrs
km ²	Kvadrātkilometrs
LVC	VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
LVS	Latvijas Valsts standarts
m ²	Kvadrātmetrs
m ³	Kubikmetrs
MARA	Projekts "Mobilitāte un pieejamība lauku reģionos – jaunas pieejas mobilitātes koncepciju izstrādei attālos lauku reģionos"
MK	Ministru kabinets
Mobilitātes Plāns	Smiltenes novada mobilitātes plāns
MPM	Mobilitātes Plāna mērķis
MPU	Mobilitātes Plāna uzdevums
MPP	Mobilitātes Plāna pasākums
µg	Mikrograms
NACE	Saimniecisko darbību statistiskā klasifikācija Eiropas Kopienā (franču val. <i>Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne</i>)
NAP2027	Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam
OIK	Obligātā iepirkumu komponente
Plāna Autori	SIA "Ardenis", SIA "Reģionālie projekti", SIA "BRD projekts"
pp	Procentpunkts
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SUMP	Ilgspējīgas urbānās mobilitātes plāns (angļu val. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
t	Tonna
TAP2027	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VDI	Vidējā diennakts satiksmes intensitāte
VPR	Vidzemes plānošanas reģions
VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību

IEVADS

Meklējot risinājumus mobilitātes pakalpojumu pieejamības un kvalitātes uzlabošanai, Vidzemes plānošanas reģions (turpmāk – VPR) ir iesaistījies starptautiskā projektā “Mobilitāte un pieejamība lauku reģionos – jaunas pieejas mobilitātes koncepciju izstrādei attālos lauku reģionos” (turpmāk – MARA).

Projekta mērķis ir veicināt iedzīvotāju mobilitāti attālinātās lauku teritorijās un uzlabot teritoriju pieejamību gan vietējiem iedzīvotājiem, gan tūristiem. Projekta ietvaros tiek pētīta jaunu mobilitātes risinājumu ieviešanas un izmantošanas iespējamība, lai uzlabotu sasniedzamību, pieejamību un reģiona pievilcību.

Tā kā projekta realizācijas laikā Latvijā tiek īstenota administratīvi teritoriālā reforma (turpmāk – ATR), būtisks aspekts ir mobilitātes risinājumi apvienoto novadu ietvaros.

Smiltenes novads ir viens no Vidzemes reģiona teritorijām, kura ATR rezultātā būtiski paplašināsies, iekļaujot arī pašreizējo Apes un Raunas novadu teritoriju. Līdz ar to sagaidāmas izmaiņas novada iedzīvotāju pārvietošanās paradumos, kas rada jaunus izaicinājumus pašvaldībai, uzņēmējiem un citām iesaistītajām pusēm.

Gan Smiltenes novada pašvaldība, gan arī Apes un Raunas novadu pašvaldības ir ieinteresētas šo jautājumu risinājumā, tāpēc tika pieņemts lēmums projekta MARA ietvaros veikt apvienotā Smiltenes novada mobilitātes plāna (turpmāk – Mobilitātes Plāns) izstrādi.



1-1. ATTĒLS. MOBILITĀTES PLĀNA TERITORIJA

Avots: Plāna Autori

Mobilitātes Plāna izstrādei 2020. gada 13. janvārī VPR noslēdza līgumu ar SIA “Ardenis”.

Plāna izstrādē ir iesaistīti SIA “Ardenis”, SIA “BRD projekts” un SIA “Reģionālie projekti” speciālisti (turpmāk – Plāna Autori).

1. MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES MĒRĶIS UN METODIKA

1.1 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES MĒRĶIS UN SAGAIĀMIE IEGUVUMI

Ņemot vērā Smiltenes novada (pirms ATR) ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013.-2037. definēto novada attīstības vīziju un stratēģiskos mērķus, kas saistīti ar ekonomiskās vides, sabiedrības un kvalitatīvas dzīves vides attīstību, Mobilitātes Plāna izstrādes mērķis ir sagatavot stratēģiskās plānošanas dokumentu apvienotajam Smiltenes novadam, kas tiktu izmantots kā vadlīnijas mobilitātes pakalpojumu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmēju mobilitātes vajadzības gan Smiltenes pilsētā, gan novada lauku teritorijās, tādējādi uzlabojot dzīves kvalitāti.

Mobilitātes Plāna realizācijas rezultātā sagaidāmi šādi galvenie ieguvumi:

- Uzlabota Smiltenes pilsētas kā apvienotā novada administratīvā centra sasniedzamība;
- Nodrošināta ērta piekļuve darba vietām, izglītības, veselības aprūpes, kultūras un valsts pārvaldes iestādēm un privāto pakalpojumu sniegšanas vietām Smiltenes pilsētā;
- Sasniegts augstāks satiksmes drošības līmenis;
- Samazināts satiksmes dalībnieku ceļā pavadītais laiks;
- Optimizēta kravu pārvadātāju, tai skaitā, preču piegādātāju plūsma un uzlabota satiksmes ērtība;
- Mazināta sociālā atstumtība Smiltenes novada lauku teritorijās;
- Pieaugusi iedzīvotāju pārvietošanās ar kājām, ar velosipēdu un citiem mikromobilitātes transportlīdzekļiem, kā arī sabiedriskā transporta izmantošana;
- Mazināta satiksmes sistēmas radītā negatīvā ietekme uz klimatu, cilvēku veselību un apkārtējo vidi.

1.2 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES PROCESS

1.2.1 ILGTSPĒJĪGA URBĀNĀS MOBILITĀTES PLĀNA PIEEJA

Mobilitātes Plāna izstrādei tiek izmantota ilgtspējīga urbānās mobilitātes plāna (angļu val. *Sustainable Urban Mobility Plan jeb SUMP*) pieeja.

Saskaņā ar definīciju ilgtspējīgs urbānās mobilitātes plāns ir “stratēģisks plāns, kas izstrādāts, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitātes vajadzības pilsētās un to apkārtnē, lai panāktu labāku dzīves kvalitāti. Tas balstās uz esošo plānošanas praksi un ņem vērā integrācijas, līdzdalības un novērtēšanas principus”.

Eiropas vadlīnijas SUMP izstrādei:

- Nodrošināt visiem iedzīvotājiem transporta iespējas, kas ļauj piekļūt galvenajiem galamērķiem un pakalpojumiem;
- Paaugstināt satiksmes drošību;
- Samazināt gaisa piesārņojumu un troksni, siltumnīcefekta gāzu emisijas un enerģijas patēriņu;
- Uzlabot pasažieru un kravu pārvadāšanas efektivitāti un rentabilitāti;
- Paaugstināt pilsētvides pievilcību un kvalitāti iedzīvotāju, ekonomikas un visas sabiedrības labā.

1.2.2 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES POSMI

Saskaņā ar Tehnisko specifikāciju Mobilitātes Plāna izstrāde notiek četros posmos:

- 1) Problēmu identificēšana un vajadzību apzināšana;
- 2) Mobilitātes Plāna mērķu definēšana;
- 3) Attīstības scenārija izstrāde;
- 4) Pasākumu plāna izstrāde mērķu sasniegšanai.

Katrā no posmiem tiek veiktas secīgas darbības, kas plānveidīgi un secīgi sagatavo nākamajam posmam nepieciešamo informāciju.

Pārskats par Mobilitātes Plāna izstrādes gaitā veicamajām aktivitātēm skatāms 1-1. attēlā.



1-1. ATTĒLS. MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDES DARBA ORGANIZĀCIJA

Avots: Plāna Autori

1.3 MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDĒ IESAISTĪTĀS PUSES

Sekmīgai Mobilitātes Plāna izstrādei un realizācijai būtiska ir visu ieinteresēto pušu aktīva iesaiste.

Visnozīmīgākā loma šajā procesā ir Smiltenes novada pašvaldībai kā plāna izstrādes iniciatorei.

Ņemot vērā, ka plāns tiek izstrādāts apvienotajam Smiltenes novadam, kurā iekļausies arī pašreizējie Apes un Raunas novadi, līdz ar to būtiska ir arī šo novadu pašvaldību iesaiste.

Mobilitātes Plāna mērķis ir apmierināt iedzīvotāju un uzņēmēju mobilitātes vajadzības, ļoti būtiski ir ņemt vērā šo iesaistīto pušu intereses un vēlmes. Lai noskaidrotu novada iedzīvotāju un uzņēmēju viedokli par esošo situāciju mobilitātes jomā, kā arī nepieciešamajiem uzlabojumiem, tika veiktas divas aptaujas. Iedzīvotājiem bija iespēja izteikt savu viedokli, gan aizpildot elektronisko aptaujas anketu pašvaldību mājaslapās, gan izdarīt to papīra versijā, kas tika publicēta Apes, Raunas un Smiltenes novadu vietējos laikrakstos.

Savukārt visu trīs novadu uzņēmējiem aptaujas anketa tika nosūtīta e-pastā, aicinot izteikt viedokli par mobilitātes situāciju un izaicinājumiem no darba devēju skatupunkta.

Svarīga koordinējošā funkcija plāna izstrādē ir VPR administrācijai, kas nodrošina plāna izstrādes kopīgo vadību projekta MARA ietvaros.

2. MOBILITĀTES PLĀNA TIESISKAIS IETVARŠ

2.1 LATVIJAS NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2021-2027

Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam (turpmāk – NAP2027)¹ nosaka lielākos valsts budžeta ieguldījumus Latvijas attīstībā un cilvēku dzīves kvalitātes uzlabošanā turpmāko septiņu gadu periodā. Tas ietver valsts attīstības prioritātes, mērķus un investīciju virzienus, kā arī plānotās reformas un politikas izmaiņas. Plāns līdzsvaro ieguldījumus jeb tēriņus un iespējas valstij un iedzīvotājiem "nopelnīt".

Plānu īsteno galvenokārt ar publiskiem resursiem, ir paredzēts piesaistīt arī privāto finansējumu. Arī Eiropas Savienības atbalsta instrumenti ir ieguldījums Latvijas iedzīvotāju nākotnē, atbalstot un līdzfinansējot NAP2027 mērķu īstenošanu.

2.2 TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2021-2027

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

Šobrīd pieejams TAP2027 projekts², kas jāizskata Valsts sekretāru sanāksmē un jāapstiprina Ministru kabinetam (turpmāk – MK).

2.3 REĢIONĀLĀS POLITIKAS PAMATNOSTĀDNES 2021-2027

Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021-2027³ ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kas nosaka Latvijas reģionālo politiku, aptverot laika periodu līdz 2027. gadam. Pamatnostādnes detalizē NAP2027 uzstādījumus, rīcības virzienus un uzdevumus reģionālajā politikā.

2.4 LATVIJAS ADMINISTRATĪVI TERITORIĀLĀ REFORMA

Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums, kas stājās spēkā 2020. gada 23. jūnijā⁴, paredz, ka Latvijā pēc 2021. gada pašvaldību vēlēšanām būs 42 pašvaldības līdzšinējo 119 vietējo pašvaldību vietā. Jaunās pašvaldību domes darbu uzsāka 2021. gada jūlijā.

Saskaņā ar ATR apvienotajā Smiltenes novadā ietilpst Apes, Raunas un Smiltenes bijušie novadi ar administratīvo centru Smiltēnē (reģionālās nozīmes attīstības centrs)⁵.

¹ Pieejams vietnē: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf

² Pieejams vietnē: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>

³ Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

⁴ Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/315654-administrativo-teritoriju-un-apdzivoto-vietu-likums>

⁵ Pieejams vietnē: https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/content/files/ATR%20reforma/Info%20par%20novadiem/smiltenes_novads_2020.pdf

2.5 SMILTENES, APES UN RAUNAS NOVADU ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTI

- Smiltenes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037.⁶;
- Smiltenes novada Attīstības programma 2012.-2018. gadam⁷;
- Apes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2030. gadam⁸;
- Apes novada Attīstības programma 2014.-2020. gadam⁹;
- Apes novada Investīciju plāns ar grozījumiem uz 12.11.2020¹⁰;
- Raunas novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. gadam;
- Raunas novada Attīstības programma 2014.-2020. gadam;
- Raunas novada Attīstības programmas 2014.-2020. gadam aktualizētais investīciju plāns¹¹.

⁶ Pieejams vietnē: <https://smiltene.lv/attistiba/planosanas-dokumenti/ilgtspejas-attistibas-strategija/>

⁷ Pieejams vietnē: <https://smiltene.lv/attistiba/planosanas-dokumenti/attistibas-programmas/>

⁸ Pieejams vietnē: http://www.apesnovads.lv/wp-content/uploads/2012/01/APE_IAS_2013-2030_apstiprinats_28.11.2013-2.pdf

⁹ Pieejams vietnē: <http://www.apesnovads.lv/wp-content/uploads/2018/02/Apes-novada-att%C4%ABst%C4%ABbas-programmas-2014.-2020.gadam-aktu%C4%81%C4%81-redakcija-ar-groz%C4%ABjumiem-uz-25.01.2018..pdf>

¹⁰ Pieejams vietnē: http://www.apesnovads.lv/wp-content/uploads/2020/11/Investiciju_plans_ar_groz_12-11-2020.pdf

¹¹ Pieejams vietnē: <https://rauna.lv/pasvaldiba/normative-akti-un-attistibas-planosanas/planosanas-dokumenti/>

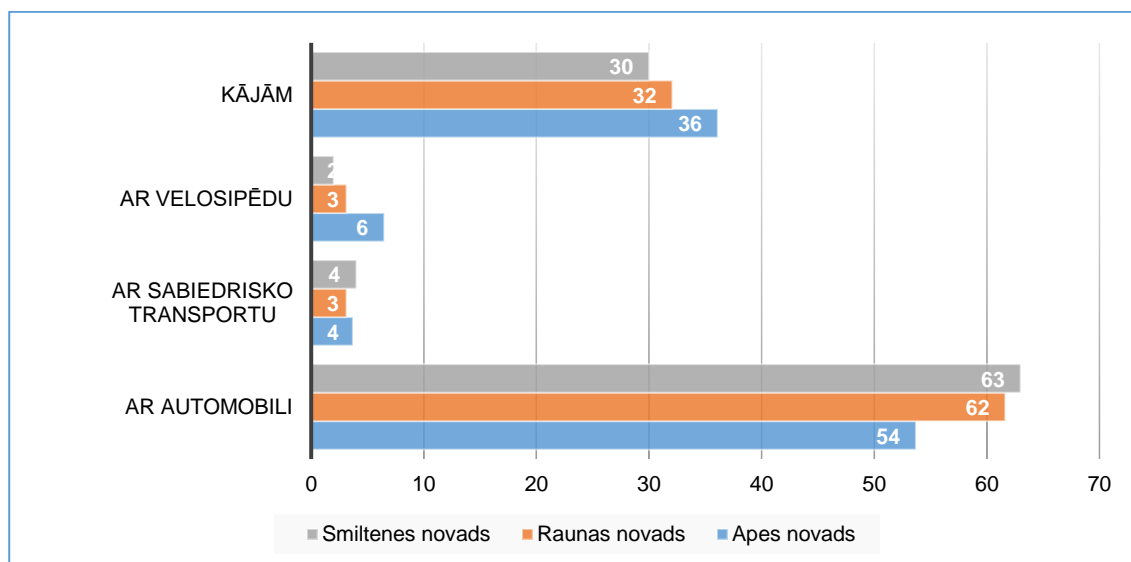
3. MOBILITĀTES PROBLĒMU IDENTIFICĒŠANA UN VAJADZĪBU APZINĀŠANA

3.1 IEDZĪVOTĀJU PĀRVIETOŠANĀS ANALĪZE

3.1.1 IZMANTOTO PĀRVIETOŠANĀS VEIDU SADALĪJUMS SMILTENES PILSĒTĀ UN LAUKU TERITORIJĀS

Apvienotā Smiltenes novada teritorijā tiek izmantoti dažādi pārvietošanās veidi ikdienas aktivitātēm, piemēram, lai dotos uz darbu, izglītības iestādēm, saņemtu dažādus pakalpojumus. Apskatot iedzīvotāju ikdienas pārvietošanos, galveno vietu ieņem autotransports un pārvietošanās kājām gan novadu teritorijās ārpus pilsētām (3-1. attēls), gan arī Smiltenes pilsētā.

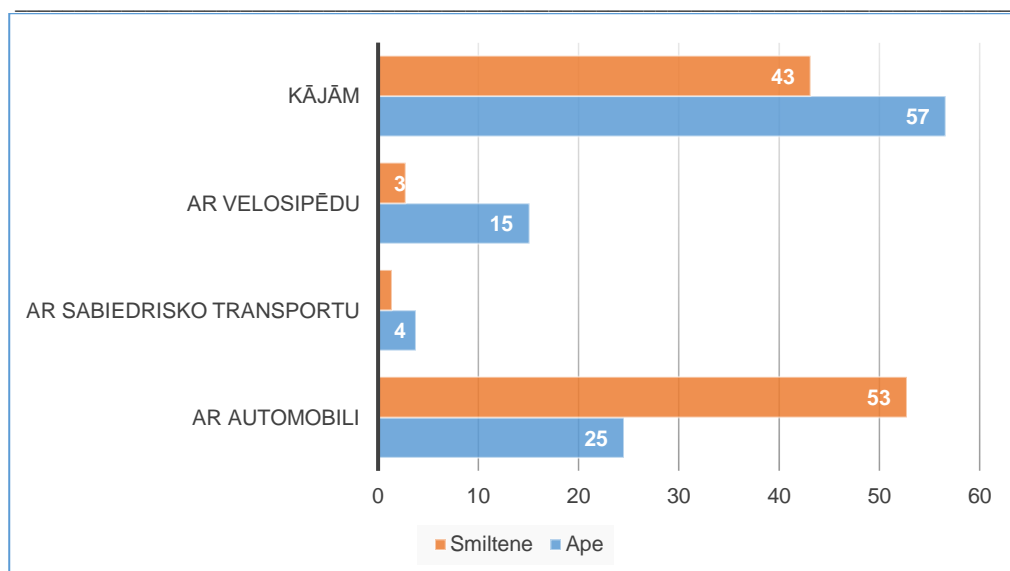
Ārpus pilsētām Smiltenes novada iedzīvotāji katru dienu ar automobili pārvietojas 63% gadījumu, Apes novadā 54% gadījumu, bet Raunas novadā 62% gadījumu, lai dotos uz darbu vai saņemtu pakalpojumus. Kājām ikdienas gaitās lauku teritorijās pārvietojas aptuveni trešdaļa iedzīvotāju: Apes novadā – 36%, Raunas novadā – 32% un Smiltenes novada lauku teritorijās – 30% gadījumu. Velosipēds kā pārvietošanās līdzeklis ikdienas gaitās vispopulārākais ir Apes novada lauku teritorijā (6%). Vismazākā nozīme ikdienas gaitās ir sabiedriskajam transportam.



3-1. ATTĒLS. IKDIENAS PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI SMILTENES LAUKU TERITORIJĀ, RAUNAS NOVADĀ UN APES LAUKU TERITORIJĀ, %

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltenes novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada iedzīvotāju aptaujas datus

Ņemot vērā to, ka pilsētas teritorija ir neliela, vairāk nekā puse Apes iedzīvotāju (57%), dodoties uz darbu vai nepieciešamo pakalpojumu saņemšanai iet kājām vai izmanto velosipēdu (15%). Smiltenes iedzīvotāji priekšroku dod vieglajam automobilim (53%), bet 43% gadījumu dodas ikdienas gaitās kājām. Velosipēdu ikdienā izmanto 3% Smiltenes iedzīvotāju (3-2. attēls).



3-2. ATTĒLS. IKDIENAS PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI SMILTENĒ UN APĒ, %

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltenes novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada iedzīvotāju aptaujas datus

Sabiedriskā transporta loma ikdienas pārvietošanās vajadzību apmierināšanā nav liela, bet tas ir nozīmīgs iedzīvotāju grupām, kurām nav pieejams privātais automobīlis un kuri nedodas uz darbu katru dienu.

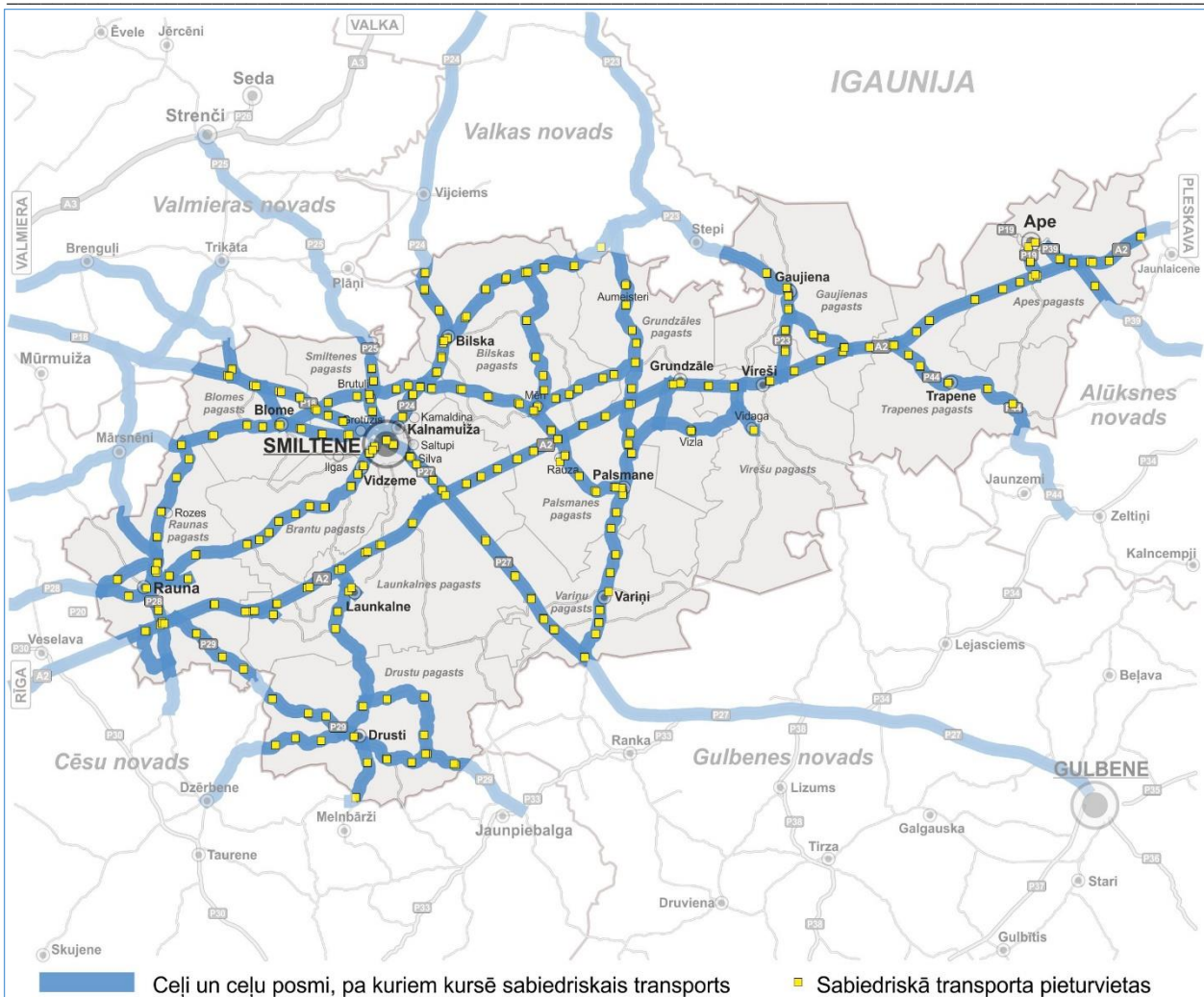
Sabiedriskā transporta nodrošinājums novada teritorijā atbilst iedzīvotāju apdzīvotības blīvumam. Vairāk reģionālo vietējās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutu kursē pa pagastiem ap Smiltēni, Raunu, mazāk pārējā apvienotā novada teritorijā. Apvienotā Smiltenes novada teritoriju 2019. gadā apkalpoja 32 reģionālie vietējās nozīmes maršruti ar 135 reisiem, 78 no tiem bija sezonālie, pielāgoti skolu mācību laikam un brīvlaikiem. Sezonālie reisi nodrošina skolēnu nokļūšanu uz skolu no rītiem un pēcpusdienā – atpakaļ. Skolēnu brīvlaikus saglabājas divi līdz trīs reisi nedēļā.

Reģionālie vietējās nozīmes maršruti savieno atsevišķas apkaimes ar pagastu centriem un attīstības centriem Smiltēni, Valku, Cēsīm. Šos maršrutus 2019. gadā apvienotā Smiltenes novada teritorijā pasažieri izmantojuši 147,7 tūkstošus reižu.

Apskatāmo teritoriju šķērsoja un pakalpojumus sniedza 29 reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti ar 75 reisiem, no kuriem 15 bija sezonālie, pielāgoti skolu mācību laikam. Reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti ļauj pārvietoties novada ietvaros, kā arī nokļūt galvaspilsētā Rīgā un attīstības centros Alūksnē, Cēsīs, Valmierā, Gulbenē, Madonā, Rēzeknē un tālākos centros. Īpaši nozīmīga loma iedzīvotāju vietējā mobilitātē reģionāliem starppilsētu nozīmes maršrutiem ir Apes, Gaujienas, Trapenes un Variņu pagastos, kur šie maršruti ļauj nokļūt uz pagastu centriem un Smiltēni (3-3. attēls).

Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek dotēti no valsts budžeta. Reģionālie starppilsētu maršruti tiek dotēti 30-50% apmērā, bet reģionālie vietējās nozīmes maršruti pat līdz 90%. Tas skaidrojams ar mazo pasažieru skaitu reisos. Tā, Apes novada vietējās nozīmes maršrutā nepieciešamās dotācijas veido 79%, Raunas novadā trijos no deviņiem maršruti nepieciešamā dotācija ir lielāka par 80%, divos – lielāka par 75%, bet Smiltenes novadā deviņos no 18 reģionālās vietējās nozīmes maršruti nepieciešama dotācija virs 80% (vienā gadījumā 95%), bet piecos maršrutos – virs 75%.

Pasažieru noslodze reisos ir dažāda, piemēram, Apes novadā tā ir vidēji pieci pasažieri reisā gadā, Raunas novadā 4-17 pasažieri, bet Smiltenes novadā 6-29 pasažieri, bet vienā maršrutā, kurš pārvadā pārsvarā skolēnus, pat 52 pasažieri un tikai vienā maršrutā tiek pārvadāti mazāk nekā divi pasažieri. Visus maršrutus, kuros dotācijas pārsniedz 75%, ATD regulāri pārskata un spriež par iespēju tos reorganizēt vai slēgt.



3-3. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTI UN PIETURAS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Avots: Plāna Autori, izmantojot ATD datus

Papildu valsts subsidētajiem sabiedriskā transporta maršrutiem vietējās pašvaldības nodrošina skolēnu pārvadājumus uz skolām un atpakaļ uz mājām.

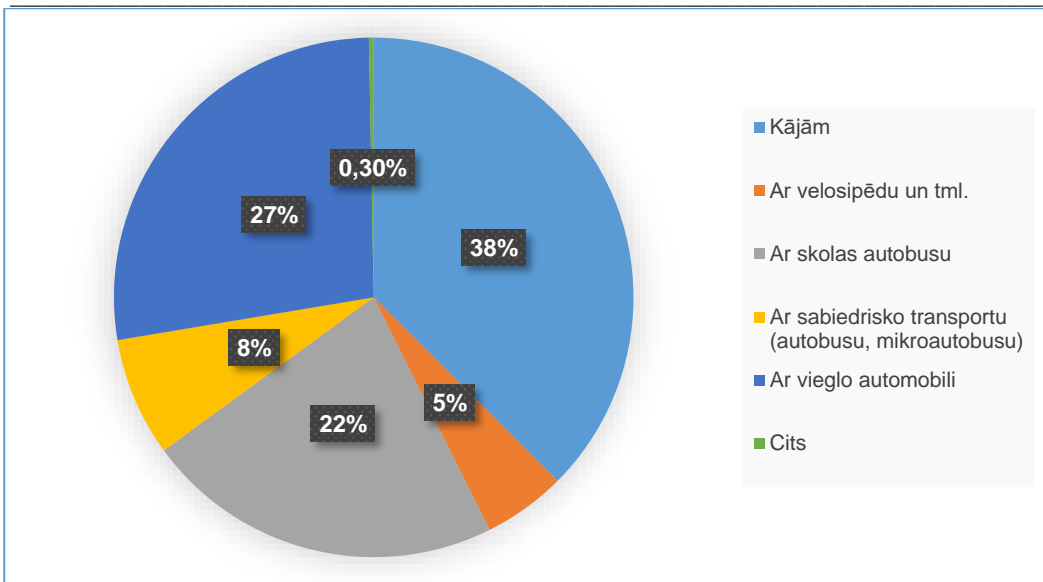
Bijušajā Alūksnes novadā tie ir četri skolēnu maršruti, kas nodrošina nokļūšanu Apes skolās, Vidagas mācību punktā, Gaujienas pamatskolā, Trapenes sākumskolā, kā arī līdz pieturai "Līzespasts", kurā ir iespēja skolēniem pārsēties reģionālos starppilsētu maršrutos, lai nokļūtu mācību iestādēs Alūksnē, Smiltēnē, Valmierā, Cēsīs. Šos pakalpojumus regulāri izmanto ap 100 skolēnu.

Bijušajā Smiltēnes novadā pašvaldības organizēti skolēnu pārvadājumi tiek nodrošināti uz Smiltēnes vidusskolu, Blomes pamatskolu, Variņu pamatskolu, Grundzāles pamatskolu un Bilskas pamatskolu, kurus regulāri izmanto 200 skolēnu.

Bijušajā Raunas novadā pašvaldības organizēti skolēnu pārvadājumi tiek nodrošināti uz abām novada skolām ar sešiem skolēnu maršrutiem, kurus regulāri izmanto ap 70 skolēnu.

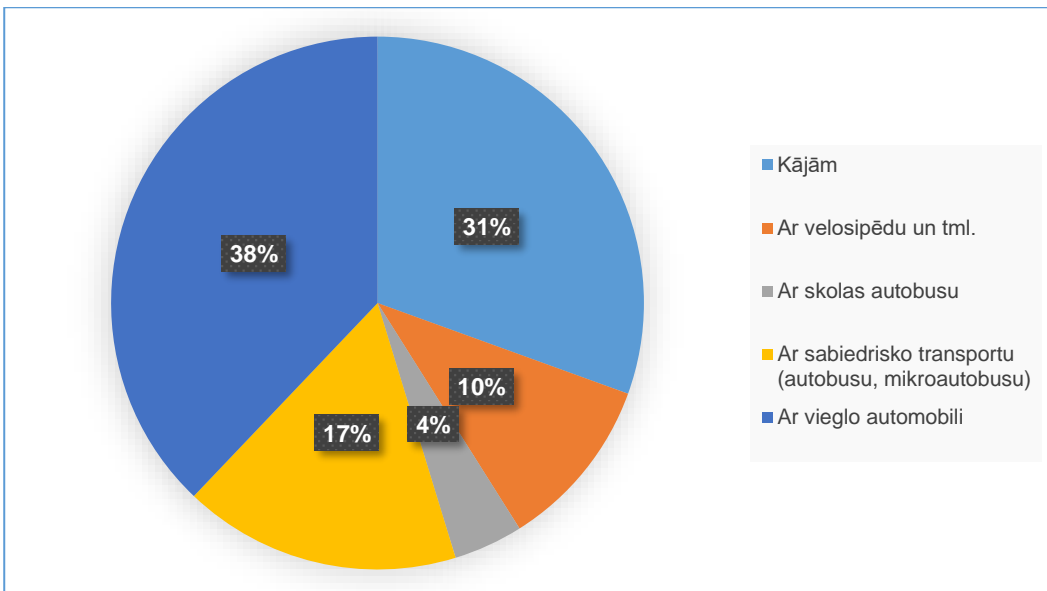
Bijušajos Smiltēnes un Raunas novados skolēnu pārvadājumus veic arī SIA "VTU Valmiera" un AS "CATA" pēc atsevišķas vienošanās ar pašvaldībām.

Saskaņā ar Mobilitātes Plāna ietvaros veiktās skolēnu aptaujas datiem, lai nokļūtu skolā, skolēni visbiežāk iet kājām vai tiek nogādāti skolās ar privāto autotransportu (3-4. attēls, 3-5. attēls). Tajā pašā laikā sākumskolu un pamatskolu audzēkņi biežāk izmanto skolas autobusu pakalpojumus – 22% gadījumu, kamēr vidusskolēni tikai 4% gadījumu. Vidusskolēni biežāk lieto sabiedriskā transporta pakalpojumus (17%).



3-4. ATTĒLS. SĀKUMSKOLAS UN PAMATSKOLAS SKOLĒNU PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Avots: Plāna Autori, izmantojot Mobilitātes Plāna skolēnu apsekojuma datus

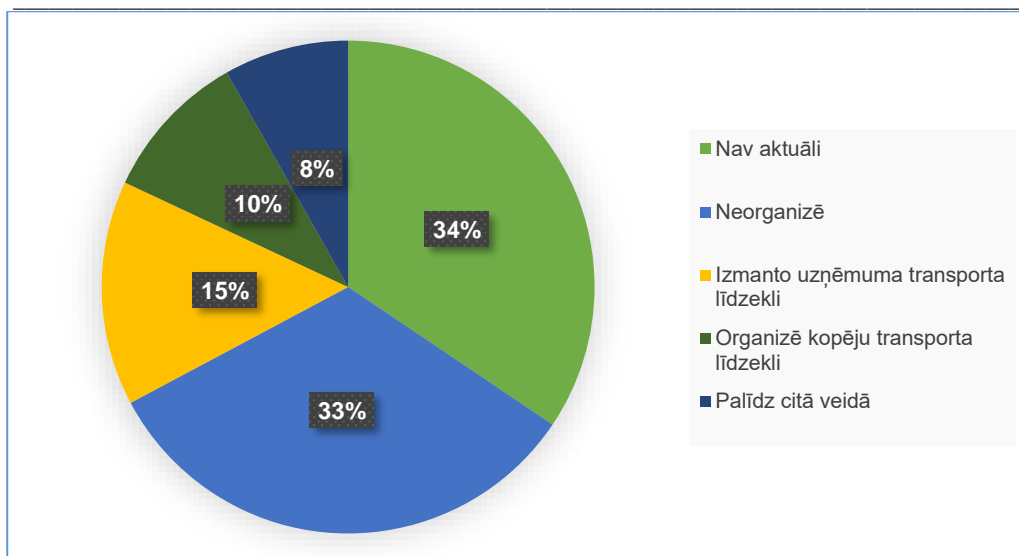


3-5. ATTĒLS. VIDUSSKOLU SKOLĒNU PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Avots: Plāna Autori, izmantojot Mobilitātes Plāna skolēnu apsekojuma datus

Veicot Apes, Raunas un Smiltenes uzņēmēju aptauju, Plāna Autori ieguva informāciju par uzņēmumu atbalstu saviem darbiniekiem nokļūšanai darba vietā un no tās (3-6. attēls). Lai gan 34% uzņēmumu, kuri piedalījās aptaujā, darbiniekiem nav aktuāls atbalsts nokļūšanai uz darbu, divām trešdaļām tas ir aktuāls. Trešā daļa uzņēmumu sniedz atbalstu saviem darbiniekiem transporta jautājumā: 15% uzņēmēju ļauj darbiniekiem izmantot dienesta transportlīdzekli nokļūšanai darbā, 10% uzņēmēju organizē darbiniekiem kopēju transportu, lai nokļūtu uz darbu un uz mājām, bet 8% sniedz atbalstu darbiniekiem citā veidā, piemēram, atmaksā transporta izdevumus, piedāvā dienesta viesnīcu. Uzņēmumi, kas sniedz atbalstu saviem darbiniekiem, darbojas dažādās nozarēs, tostarp lauksaimniecībā, mežsaimniecībā un mežizstrādē, apstrādes rūpniecībā, kokapstrādē un būvniecībā.

Kopumā darbinieku vajadzības tiek apmierinātas, kaut gan, lai samazinātu privāta transporta izmantošanu, atsevišķās vietās, iespējams, būtu lietderīgi novirzīt sabiedriskā transporta maršrutu reisu un pieskaņot tos uzņēmumu darba laikiem.



3-6. ATTĒLS. UZŅĒMĒJU ATBALSTS DARBINIEKU NOKĻŪŠANAI UZ DARBA VIETU

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltenes novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada uzņēmēju aptaujas datus

3.1.1.1 KOPLIETOŠANAS TRANSPORTA PAKALPOJUMI

Viens no transporta pakalpojumu veidiem, kas pēdējos gados strauji attīstās, ir koplietošanas transporta pakalpojumi (angļu valodā – *Car Sharing* vai *Bike Sharing*).

Šis pakalpojums ir īpaši ērts pilsētu iedzīvotājiem, kuriem nav nepieciešams katru dienu izmantot personīgo automašīnu, līdz ar to tās uzturēšana nav ekonomiski izdevīga.

Gadījumos, kad sabiedriskā transporta izmantošana nav parocīga, ir iespējams ar lietotnes palīdzību identificēt tuvumā atrodošos automašīnu vai velosipēdu un iznomāt to konkrētam braucienam vai uz noteiktu laika periodu.

Šis pakalpojums kļūst arvien populārāks visā pasaulē, arī Rīgā to piedāvā jau trīs uzņēmumi (*Car Guru*, *City Bee* un *Fiqsy*).

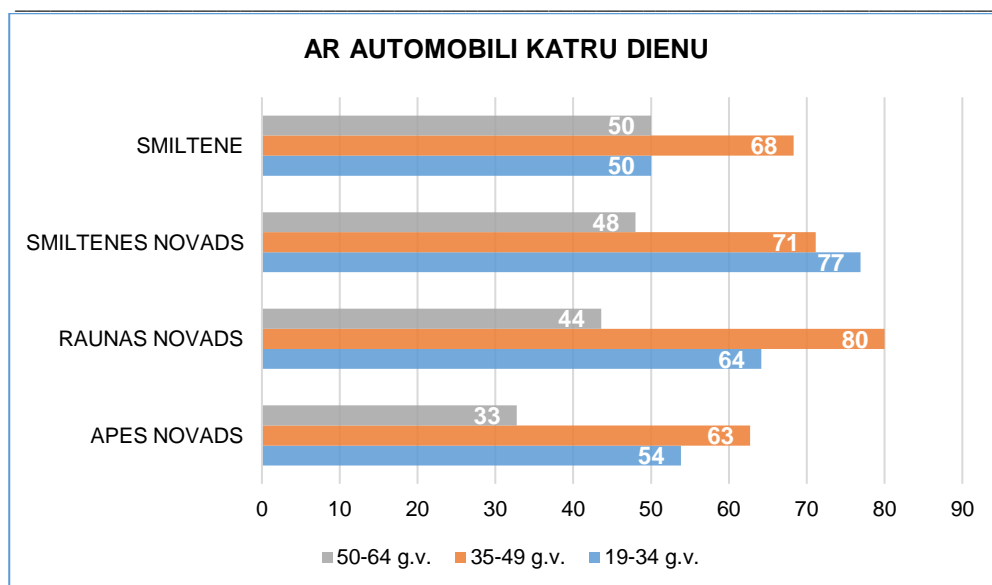
Apvienotajā Smiltenes novadā šāds pakalpojums pagaidām vēl netiek piedāvāts un Plāna Autoriem nav ziņu, ka kāds no komersantiem to plānotu uzsākt. Maz ticams, ka ierobežotā pieprasījuma dēļ tuvākajā nākotnē automašīnu koplietošanas pakalpojums Smiltenes novadā varētu kļūt komerciāli izdevīgs, taču vismaz Smiltenes pilsētā būtu iespējams attīstīt velosipēdu vai elektrisko skrejriteņu koplietošanas pakalpojumus, īpaši vasaras sezonā, kad tos varētu izmantot gan novada iedzīvotāji, gan tūristi.

Elektrisko velosipēdu koplietošanas sistēmas ieviešanas iespējas tika padziļināti pētītas VPR 2020. gadā veiktajā priekšizpētē "Par jaunu transporta pakalpojumu ieviešanu Vidzemes Plānošanas reģiona pašvaldībās".

3.1.2 TRANSPORTLĪDZEKĻU VEIDU IZMANTOŠANAS DINAMIKA PA VECUMA GRUPĀM

Pārvietošanās paradumu un transportlīdzekļu izmantošanas dinamikas analīze dažādās iedzīvotāju vecuma grupās balstīta uz Smiltenes novada Attīstības programmas 2021.-2030. gadam 2021. gada martā un aprīlī veiktās iedzīvotāju aptaujas datiem Apes, Raunas un Smiltenes novados. Saņemta 671 respondenta anketa. Apsējumā iedzīvotāji tika sadalīti piecās vecuma grupās: līdz 18 gadu vecumam (64 respondenti), 19-34 gadu vecumā (171 respondents), 35-49 gadu vecumā (213 respondenti), 50-64 gadu vecumā (175 respondenti) un vecāki par 65 gadiem (78 respondenti). Atbildējušo iedzīvotāju skaits vecuma grupā līdz 18 gadiem nav pietiekams, lai veiktu padziļinātu analīzi šajā grupā. Tā kā šajā vecuma grupā pārsvarā ir skolēni, viņu pārvietošanās veidi uz mācību iestādēm aplūkoti iepriekš 3.1.1 sadaļā. Respondentu skaits virs 65 gadu vecumam ir pietiekams, lai aplūkotu viņu pārvietošanās paradumus atsevišķi Smiltenes pilsētā un Apes, Raunas un Smiltenes novados kopumā. Pārējās trijās vecumu grupās, kuras var uzskatīt par darbaspējīgo vecumu, respondentu skaits ir pietiekams, lai analizētu pārvietošanās paradumus trijos novados un atsevišķi Smiltenes pilsētā.

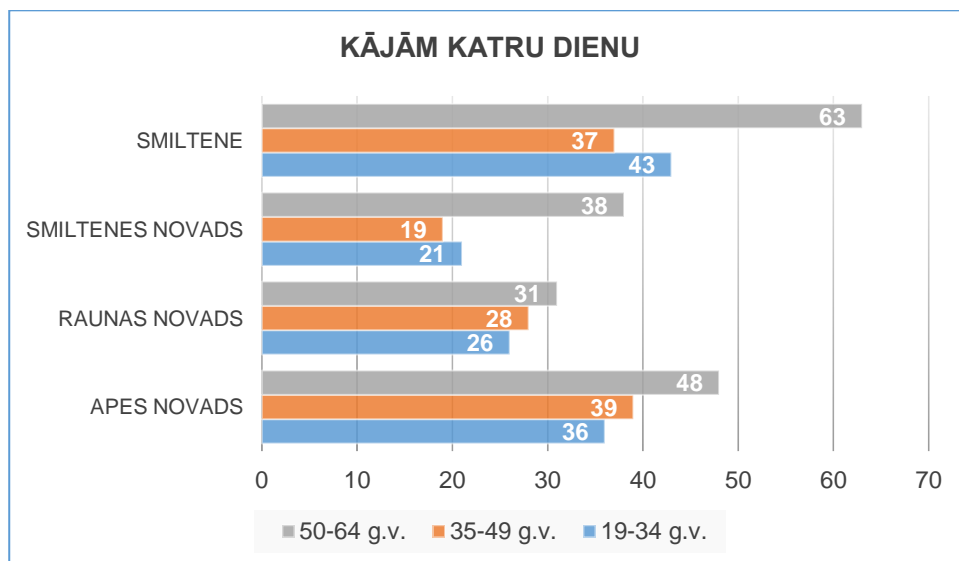
Visbiežāk galamērķu sasniegšanai iedzīvotāji visās darbaspējīgā vecuma grupās izmanto vieglo automobili, bet šie paradumi nedaudz atšķiras pa novadiem un atsevišķām grupām (3-7. attēls). Visaktīvāk automobili izmanto iedzīvotāji vecuma grupā no 35 līdz 49 gadiem un paši aktīvākie ir Raunas novada iedzīvotāji. Smiltenes novadā aktīvākie ir 19 līdz 34 gadus veci iedzīvotāji.



3-7. ATTĒLS. AUTOMOBILU IKDIENAS IZMANTOŠANAS PARADUMI DAŽĀDĀS VECUMA GRUPĀS SMILTENES PILSĒTĀ, SMILTENES, RAUNAS UN APES NOVADOS, %

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltene novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada iedzīvotāju aptaujas datus

Otrs biežākais ikdienas pārvietošanās veids visās vecuma grupās un visos novados ir pārvietošanās kājām. Aktīvākās ir personas vecumā no 50 līdz 64 gadiem. Visbiežāk kājām pārvietojas Smiltene pilsētas iedzīvotāji šajā vecuma grupā (63%), tiem seko Apes novada iedzīvotāji (48%), Smiltene, un Raunas novada iedzīvotāji katru dienu iet kājām savās ikdienas gaitās 38% un 31% gadījumu. Pārējās divās vecuma grupās iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās kājām novadu teritorijā ir sastopama nedaudz retāk, bet Smiltene pilsētā arī vecuma grupā 19 līdz 34 gadiem un no 35 līdz 49 gadiem pārvietošanās kājām ir iecienīta (attiecīgi 43 un 37%)(3-8. attēls).



3-8. ATTĒLS. IKDIENAS PĀRVIETOŠANĀS KĀJĀM DAŽĀDĀS VECUMA GRUPĀS SMILTENES PILSĒTĀ, SMILTENES, RAUNAS UN APES NOVADOS, %

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltene novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada iedzīvotāju aptaujas datus

Kājāmgājēju pārvietošanās ērtībai un drošībai būtu svarīgi veidot uz ielām un ceļiem atbilstošu infrastruktūru, īpaši pilsētās un lielākajos ciemos.

Sabiedriskais transports un velosipēds ir visnepopulārākie ikdienas pārvietošanās veidi Apes, Raunas un Smiltene novados, lai gan daļa iedzīvotāju tos izmanto 1-2 reizes nedēļā un gandrīz trešdaļa vismaz 3-5 reizes mēnesī visās vecuma grupās (3-1. tabula).

3-1. TABULA. IEDZĪVOTĀJU PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI AR SABIEDRISKO TRANSPORTU UN VELOSIPĒDU DAŽĀDĀS VECUMA GRUPĀS APES, RAUNAS, SMILTENES NOVADĀ UN SMILTENES PILSĒTĀ

Teritorija	Vecuma grupa	Respondenti, kas pārvietojas ar sabiedrisko transportu, %		Respondenti, kas pārvietojas ar velosipēdu, %	
		1-2 reizes nedēļā	3-5 reizes mēnesī	1-2 reizes nedēļā	3-5 reizes mēnesī
Apes novads	19-34 gadi	3	23	18	23
	35-49 gadi	2	20	24	25
	50-64 gadi	9	14	17	14
Raunas novads	19-34 gadi	6	19	10	26
	35-49 gadi.	6	20	8	20
	50-64 gadi.	10	15	8	3
Smiltene novads	19-34 gadi	3	21	18	23
	35-49 gadi	12	6	21	21
	50-64 gadi	4	20	15	20
Smiltene	19-34 gadi	3	8	15	40
	35-49 gadi	12	17	21	33
	50-64 gadi	4	4	8	17

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltene novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada iedzīvotāju aptaujas datus

Senioru grupā pārvietošanās paradumi nedaudz atšķiras no pārējām vecuma grupām. Šajā grupā ikdienas populārākais pārvietošanās veids ir pārvietošanās kājām, kam seko pārvietošanās ar automobili (3-2. tabula).

3-2. TABULA. IEDZĪVOTĀJU PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI VECUMA GRUPĀ VIRS 65 GADIEM APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA LAUKU TERITORIJĀS UN PILSĒTĀS, %

Teritorija	Pārvietošanās biežums	Ar automobili	Ar sabiedrisko transportu	Ar velosipēdu	Kājām
Smiltene un Apes lauku teritorijā un Raunas novadā	Katru dienu	26	2	2	38
	1-2 reizes nedēļā	34	13	4	19
	3-5 reizes mēnesī	4	17	6	9
	Nekad	38	69	88	35
Smiltene un Apē	Katru dienu	17	0	3	47
	1-2 reizes nedēļā	33	13	10	23
	3-5 reizes mēnesī	7	13	7	7
	Nekad	43	73	80	23

Avots: Plāna Autori, izmantojot Smiltene novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes 2021. gada iedzīvotāju aptaujas datus

3.1.3 PRIVĀTO AUTOMAŠĪNU PIEEJAMĪBA NOVADU IEDZĪVOTĀJIEM

Ņemot vērā iedzīvotāju izvietojumu teritorijā un ierobežoto sabiedriskā transporta pieejamību, 59% iedzīvotāju darbības vecumā (no 19 līdz 64 gadiem) katru dienu nokļūšanai sev vēlamo galamērķi izmanto vieglo automobili. Vieglo automobiļu pieejamība iedzīvotāju privātajā īpašumā apvienotajā Smiltene novadā ir lielāka nekā vidēji valstī. 2021. gada 1. janvārī apvienotajā Smiltene novadā uz 1 000 iedzīvotājiem bija 419 fiziskām personām piederoši viegļie automobiļi, kamēr Latvijā kopā 354. Novadā tiek izmantoti arī juridiskām personām piederoši viegļie automobiļi, to ir 391, vairāk nekā puse no tiem pieder juridiskām personām Smiltene, Raunas pagastā un Launkalne pagastā.

Vislielākais fiziskām personām piederošu vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem ir Apes, Virešu un Grundzāles pagastos, bet vismazākais Smiltene pilsētā, Trapene un Gaujienas pagastos.

Kopumā apvienotajā Smiltene novadā reģistrēti 7 628 fiziskām personām piederoši automobiļi. Novadā reģistrēti arī 328 motocikli un tricikli, 13 kvadricikli un 429 mopēdi. Motocikli visvairāk iecienīti Smiltene pilsētā un Raunas pagastā, bet mopēdi Apē, Smiltene un Raunas pagastā (3-3. tabula).

3-3. TABULA. FIZISKĀM PERSONĀM REĢISTRĒTO TRANSPORTLĪDZEKĻU SKAITS BIJUŠO APES, RAUNAS UN SMILTENES NOVADU PAGASTOS 2021. GADA 1. JANVĀRĪ

Teritorija	Fiziskām personām reģistrētie viegie automobiļi	Motocikli un tricikli	Mopēdi	Fiziskām personām reģistrētie viegie automobiļi uz 1 000 iedzīvotājiem
Apes novads, Apes pilsēta	322	13	39	385
Apes novads, Apes pagasts	199	9	24	480
Apes novads, Gaujienas pagasts	294	13	17	377
Apes novads, Trapenes pagasts	235	17	17	350
Apes novads, Virešu pagasts	285	10	8	551
Raunas novads, Drustu pagasts	314	1	10	407
Raunas novads, Raunas pagasts	1 003	53	94	446
Smiltenes novads, Smiltenes pilsēta	1 956	115	62	372
Smiltenes novads, Bilskas pagasts	493	25	29	466
Smiltenes novads, Blomes pagasts	373	14	19	450
Smiltenes novads, Brantu pagasts	237	11	11	436
Smiltenes novads, Grundzāles pagasts	370	9	15	475
Smiltenes novads, Launkalnes pagasts	503	19	25	459
Smiltenes novads, Palsmanes pagasts	344	10	22	427
Smiltenes novads, Smiltenes pagasts	413	11	28	433
Smiltenes novads, Variņu pagasts	287	8	9	435
KOPĀ apvienotajā Smiltenes novadā	7 628	338	429	440
KOPĀ Latvijā				354

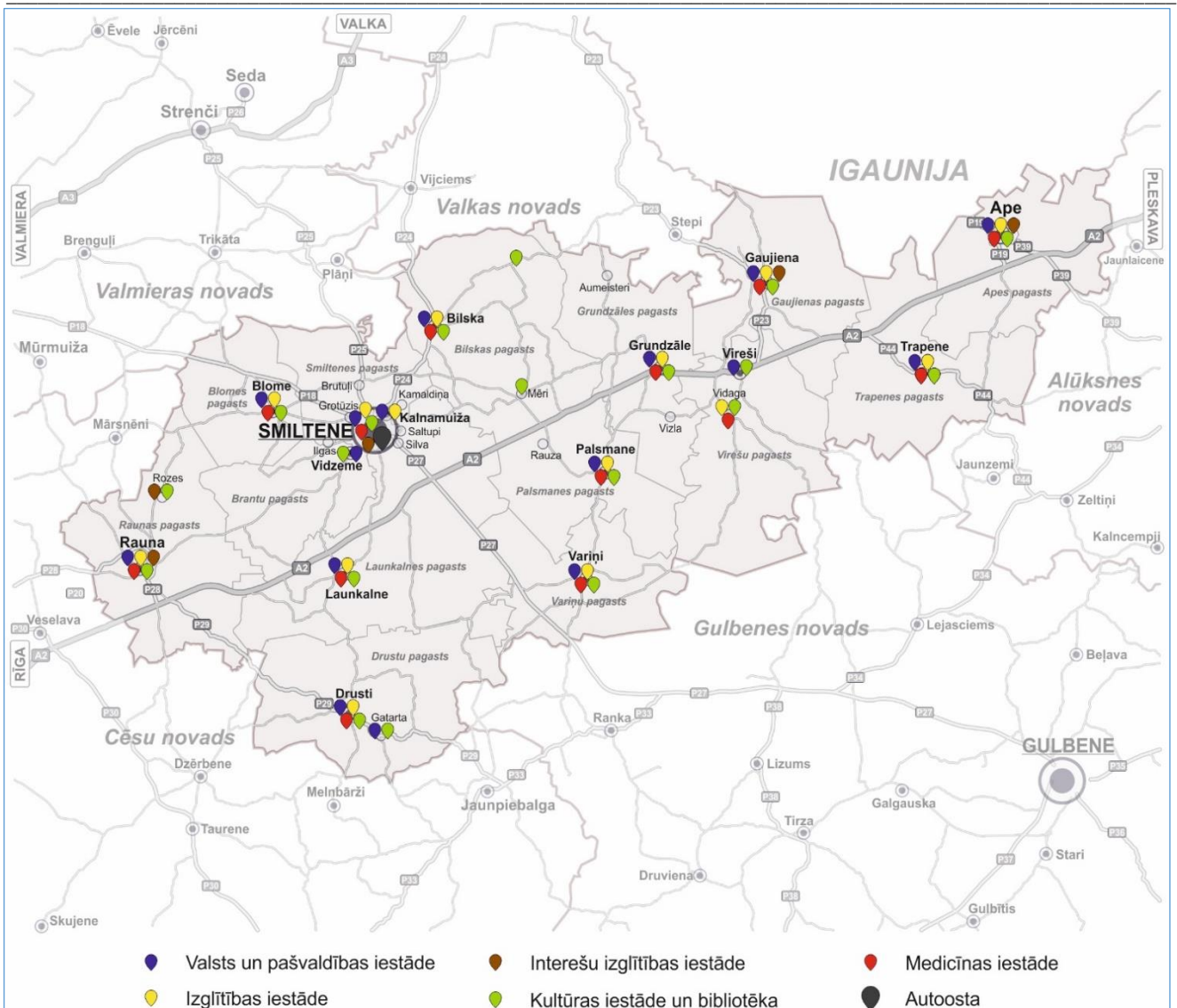
Avots: Plāna Autori, izmantojot CSDD un CSP datus

3.1.4 PĀRVIETOŠANĀS GALAMĒRĶI UN ATTĀLUMS

Pārvietošanās galamērķus iedzīvotājiem pārsvarā nosaka ikdienas vajadzības, tā ir nokļūšana darba vietās, izglītības iestādēs, iespēja saņemt medicīnas pakalpojumus, pasta un bankas pakalpojumus, friziera pakalpojumus, iespēja iegādāties pārtiku un citas nepieciešamās preces, apmeklēt valsts iestādes.

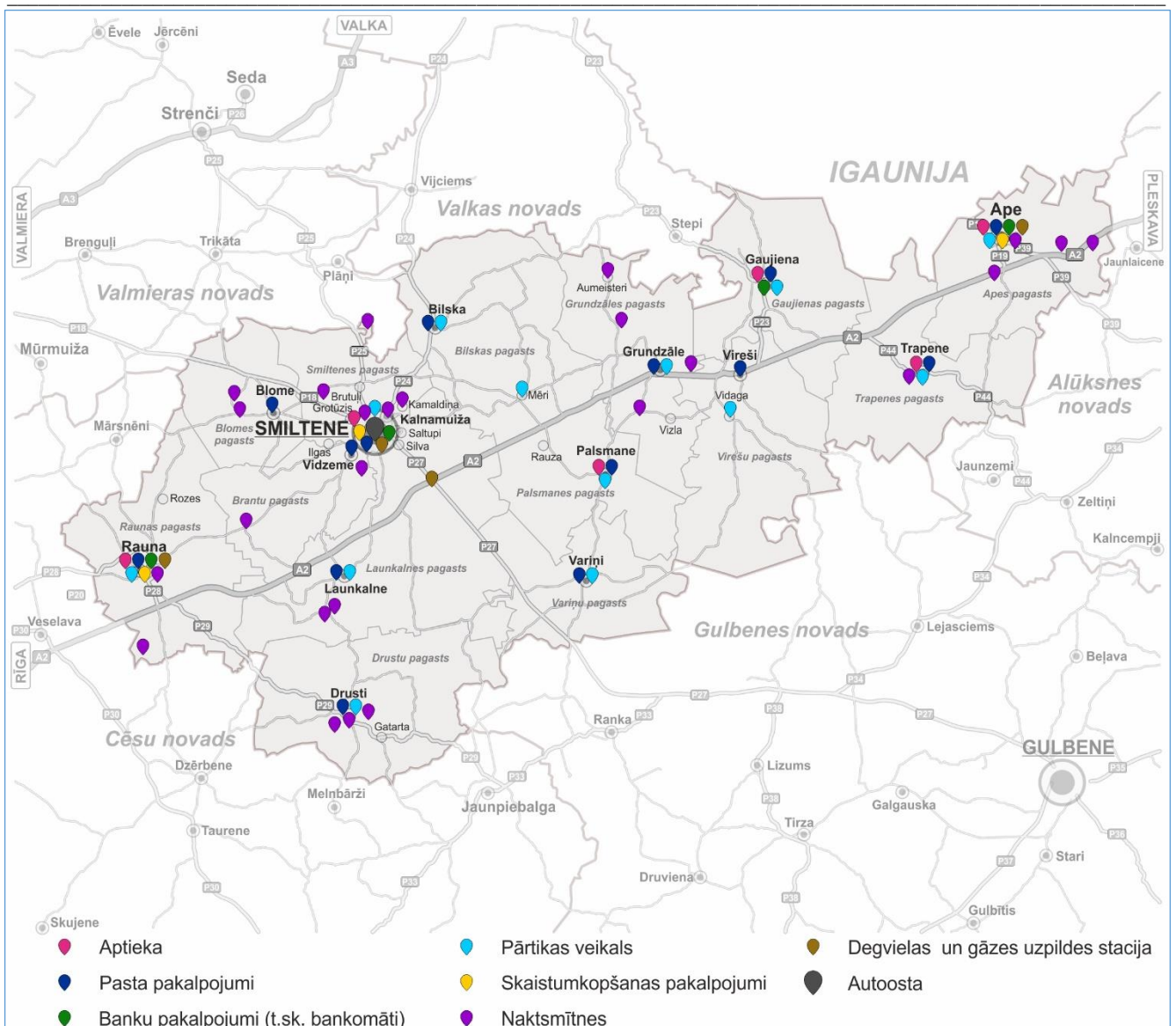
Apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem pirmās nepieciešamības pakalpojumi ir pieejami pagastu centros. Tur izvietotas izglītības iestādes – sākumskolas vai pamatskolas, kurām ir arī pirmsskolas izglītības grupas. Vidusskolas atrodas Smiltēnē, Raunā, Apē, kā arī Dāvja Ozoliņa Apes vidusskolas izglītības programmu realizēšanas vieta Vidagā. Palsmanes pagastā darbojas Smiltenes novada speciālā pamatskola. Raunā un Apē no 2021. gada 1. septembra vidusskolas tiks pārveidotas par pamatskolām.

Pakalpojumu sniegšanas vietas apvienotajā Smiltenes novadā skatāmas 3-9.un 3-10. attēlā.



3-9. ATTĒLS. VALSTS UN PAŠVALDĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS VIETAS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Avots: Plāna Autori



3-10. ATTĒLS. PRIVĀTO PRIMĀRĀS NEPIECIEŠAMĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS VIETAS APVIENOTĀJĀ SMILTENES NOVADĀ

Avots: Plāna Autori

Izglītības iestādes atrodas gan tiešā apkaimju tuvumā, gan attālināti līdz pat 25 km attālumā no tām. Skolēnu nokļūšanu līdz izglītības iestādēm nodrošina sabiedriskais transports (skolēniem tiek nodrošināta kompensācija), skolēnu autobusi vai vecāki ar savu transportu. Atsevišķās pašvaldībās vecākiem par skolēnu nogādāšanu mācību iestādē tiek maksāta kompensācija.

Visos pagastu centros ir pieejama primārā medicīniskā aprūpe, Virešu pagastā feldšerpunkts atrodas Vidagas ciemā. Zobārstniecības pakalpojumus, steidzamo medicīnisko palīdzību, sociālo aprūpi un rehabilitāciju var saņemt SIA "Sarkanā Krusta Smiltene slimnīca".

Pagastu centros atrodas bibliotēkas, kuras papildus plašam grāmatu klāstam piedāvā arī brīvu pieeju internetam un nodrošina palīdzību tā izmantošanā, lai sazinātos ar valsts un pašvaldību iestādēm, nokārtotu bankas maksājumus u.tml. Visbiežāk bibliotēkas izvietotas vienā ēkā ar Tautas namu, Kultūras namu vai Saieta namu, kur ir iespējas piedalīties dažādās pašdarbības aktivitātēs un baudīt kultūras pasākumus.

Pagastu centros atrodas VAS "Latvijas Pasts" nodaļas, kā arī pārtikas un pirmās nepieciešamības preču veikali.

Izņemt naudu no bankomāta var Raunā, Apē un Gaujienā, bet Smiltēnē ir arī izmaksas/iemaksas bankomāts.

Atsevišķus pakalpojumus iespējams saņemt Smiltēnē, kas ir apvienotā novada attīstības centrs. Tie ir ārstu speciālistu pakalpojumi, friziera pakalpojumi un interešu izglītības pakalpojumi (mūzikas, mākslas un sporta skolas). Smiltēnē atrodas Nodarbinātības valsts aģentūras un Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes nodaļas.

Smiltēnē darbojas arī novada nozīmes valsts un pašvaldību vienotais klientu apkalpošanas centrs, kur iedzīvotāji var saņemt biežāk klātienē izmantotos Valsts ieņēmumu dienesta (turpmāk – VID) un citu valsts iestāžu pakalpojumus.

Atsevišķus pakalpojumus, piemēram, specifiskus veselības aprūpes pakalpojumus, banku pakalpojumus, profesionālās vai augstākās izglītības pakalpojumus u.c., iespējams saņemt tikai ārpus apvienotā Smiltēnes novada – lielākos attīstības centros kā Cēsīs, Alūksnē un Valmierā vai Rīgā.

Sakarā ar ārkārtas stāvokli COVID-19 pandēmijas dēļ lielākā daļa valsts un pašvaldību iestāžu klientus apkalpo tikai attālināti ar interneta platformu starpniecību. Arī skolas pārsvarā strādā attālināti. Plāna Autori uzskata, ka arī pēc pandēmijas daļa pakalpojumu būs pieejami attālināti, un iedzīvotājiem nebūs fiziski jābrauc uz pakalpojumu saņemšanas vietu.

Šādos apstākļos vissvarīgākā nozīme ir interneta pieejai māsaimniecībās vai to tuvākajā apkārtnē. Diemžēl apvienotajā Smiltēnes novadā ir vietas, kuras ar internetu nav sasniedzamas.

Apskatot pirmā līmeņa galamērķu, kas atrodas pagastu centros, sasniedzamību, jāsecina, ka gandrīz katrā pagastā ir apkaimes, kuru attālums līdz pagasta centram vai līdz tuvākajai autobusa pieturai pārsniedz 3 km (3-4. tabula).

3-4. TABULA. APKAIMES, KURU ATTĀLUMS NO PAGASTA CENTRA VAI TUVĀKAJAI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURAI PĀRSNIEDZ 3 KM

Teritorija/ apkaime	Attālums līdz pagasta centram, km	Attālums līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai, km
Apes novads		
Apes pagasts		
Peļļi	16,0	4,9
Žagatas	10,3	3,9
Žubes	9,2	4,3
Gaujienas pagasts		
Mežciems	4,0 (ar auto 5,9)	4,0
Virešu pagasts		
Līves	15,4	9,8
Saliņkalns	11,0	5,2
Sikšņi	9,0	3,4
Raunas novads		
Drustu pagasts		
Mīlakšas	8,1	3,3
Raunas pagasts		
Mūri	3,9	3,9
Stuķi	6,2	6,2
Smiltēnes novads		
Brantu pagasts		
Žīguri	11,3	7,4
Grundzāles pagasts		
Grundzāles muiža	6,0	3,6
Rudaci	5,5	5,4
Palsmanes pagasts		
Ceplji	6,0	6,1
Mačāni	3,2	3,2
Lankaskalns	3,5	3,5
Smiltēnes pagasts		
Ilgas	3,4	2,9

Teritorija/ apkaime	Attālums līdz pagasta centram, km	Attālums līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai, km
Lūkalni	9,4 (līdz Smiltenei)	7,7
Variņu pagasts		
Jaunzemi	4,8	3,4
Lazdiņi	3,9	3,9
Rudbārži	7,2	7,2
Siliņi	4,9	4,9

Avots: Plāna Autori, izmantojot ATD un Google Maps datus

Šāda situācija apgrūtina daļai iedzīvotāju iespējas saņemt viņiem vajadzīgos pakalpojumus. Smiltenes novada Attīstības programmas 2021.-2030. gadam iedzīvotāju aptaujā tika izteiktas arī pretenzijas par sabiedriskā transporta kursēšanas grafiku, kas liedz, piemēram, Gaujienas iedzīvotājiem aizbraukt uz novada centru Apī, nokārtot nepieciešamās darīšanas un pēc 2-3 stundām atgriezties. Papildus iepriekš minētajam nav nodrošināta iespēja doties no Gaujienas uz darbu Smiltē un pēc darba atgriezties. Iedzīvotāji norādījuši, ka ir neapmierinoša sabiedriskā transporta satiksme starp Smiltenes pagasta un Launkalnes pagasta apdzīvotajām vietām un Smiltēni, nepietiekams reisu skaits starp Raunu un Smiltēni. Iedzīvotāji ierosina izveidot Smiltēnē "pilsētas" maršrutu. Trapenes pagasta iedzīvotājiem problēmas sagādā sabiedriskā transporta trūkums nokļūšanai novada centrā un uz lielākiem attīstības centriem. Uz Smiltēni sabiedriskais transports šobrīd kursē pulksten 5:23 no rīta un ierodas Smiltēnē 6:10, kas ir par agru gan braukšanai uz darbu, gan iestāžu apmeklēšanai.

Dati par Smiltenes pilsētas sasniedzamību no apvienotā novada apdzīvotajām vietām ar sabiedrisko transportu un privātajiem transportlīdzekļiem apkopoti nākamajā tabulā (3-5. tabula).

3-5. TABULA. SMILTENES PILSĒTAS SASNIEDZAMĪBA NO APVIENOTĀ NOVADA APDZĪVOTAJĀM VIETĀM

Apdzīvotā vieta	Attālums līdz Smiltenes autoostai (km)	Laiks ceļā ar maršruta autobusu (minūtes)	Laiks ceļā ar privāto automašīnu (minūtes)	Iespēja nokļūt Smiltēnē starp 7:30 un 9:00 un izbraukt atpakaļ starp 17:00 un 18:30
Ape	55,5	48-77	43	Nav
Gaujiena	39,9	45-75	32	Nav
Trapene	46,5	47-49	36	Nav
Vireši	31,7	32-40	26	Ir
Rauna	23,5	30-36	23	Ir
Drusti	26,1	-	32	-
Bilska	10,4	11-14	11	Ir
Blome	8,3	11-14	9	Ir
Vidzeme	3,0	6	6	Ir
Grundzāle	25,9	24-26	21	Ir
Launkalne	13,7	27	16	Nav
Palsmane	22,2	26-28	19	Nav
Kalnamuiža	1,8	-	4	-
Variņi	23,2	39-42	21	Nav

Piezīmes: Branti netika iekļauti jo tiem nav ciema robežu

Avots: Plāna Autori, izmantojot ATD un Google Maps datus

No tabulas datiem redzams, ka Smiltenes pilsēta ir sasniedzama no visiem pagastu centriem gan ar sabiedrisko transportu (izņemot Drustus un Kalnamuižu), gan ar privātajiem transportlīdzekļiem.

Lielākajā daļā maršrutu laiks, kas jāpavada ceļā ar sabiedrisko transportu, ir aptuveni vienāds vai tikai nedaudz pārsniedz laiku, kas nepieciešams nokļūšanai ar privāto automašīnu. Izņēmums ir Gaujiena un Variņi, no kuriens brauciens sabiedriskajā transportā aizņem apmēram divas reizes ilgāku laiku nekā ar privāto transportlīdzekli.

Tomēr sabiedriskā transporta kursēšanas grafiki ne visos maršrutos ir pieskaņoti nokļūšanai Smiltē uz darba laika sākumu (7:30 līdz 9:00) un nokļūšanai mājās pēc darba laika (17:00-18:30). Šādas iespējas nav vairāk nekā pusē visu savienojumu (septiņos no 13).

Līdz ar to varam secināt, ka Smiltē pilsētas sasniedzamība pakalpojumu saņemšanai ir apmierinoša (izņemot no Drustiem), taču lielai daļai citu pagastu iedzīvotāju, kas vēlētos nokļūt Smiltē, lai strādātu, vienīgā iespēja ir izmantot privāto autotransportu. Jāņem gan vērā, ka saskaņā ar iedzīvotāju apsekojumu un VID datiem, lielākā daļa iedzīvotāju strādā savā novadā, un uz Smiltēni darba vajadzībām nebrauc.

Lielāki attīstības centri no Smiltēnas sasniedzami gan ar sabiedrisko transportu, gan privāto transportu. Valmiera atrodas 35 km attālumā, Cēsis – 46 km, Alūksne – 80 km, bet galvaspilsēta Rīga – 128 km attālumā.

Iedzīvotāju aptaujā noskaidrots, ka lielākā daļa no tiem, kuri strādā algotu darbu, to ir atraduši savā novadā – Apes novadā tie ir 63%, Raunas novadā 60% un Smiltēnas novadā 78%, līdz ar ko pārvietošanās uz un no darba vietas notiek sava novada ietvaros. Tāpat arī divas trešdaļas no uzņēmējiem veic savu uzņēmējdarbību savā novadā.

Apes novada iedzīvotājiem otrs populārākais galamērķis darbavietai un uzņēmējdarbībai ir Smiltēnas novads (attiecīgi 14% un 17%), bet Raunas novadam un Smiltēnas novadam tās ir pilsētas ārpus apvienotā Smiltēnas novada – Raunai tās ir Cēsis un Rīga, Smiltēnai – Valmiera un Rīga.

Iegūt izglītību trešdaļa iedzīvotāju dodas uz sava novada mācību iestādēm, bet vairāk nekā puse Apes, Raunas un Smiltēnas iedzīvotāju, kuriem tas ir aktuāli dodas uz Cēsīm, Valmieru un Rīgu.

3.1.5 SECINĀJUMI

- Gan novadu teritorijās ārpus pilsētām, gan arī Smiltēnas pilsētā galvenie iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās veidi ir autotransports un pārvietošanās kājām;
- Sabiedriskā transporta loma ikdienas pārvietošanās vajadzību apmierināšanā nav liela, bet tas ir nozīmīgs iedzīvotāju grupām, kurām nav pieejams privātais automobilis un kuri nedodas uz darbu katru dienu;
- Lai nokļūtu skolā, skolēni visbiežāk iet kājām vai tiek nogādāti skolās ar privāto autotransportu. Sākumskolu un pamatskolu audzēkņi biežāk izmanto skolas autobusu pakalpojumus – 22% gadījumu, kamēr vidusskolēni tikai 4% gadījumu;
- Fiziskām personām reģistrēto vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem apvienotajā Smiltēnas novadā ir lielāks nekā vidēji valstī (attiecīgi 440 un 354 auto uz 1 000 iedzīvotājiem);
- 59% iedzīvotāju darbības spējas vecumā katru dienu nokļūšanai sev vēlamajā galamērķī izmanto vieglo automobili;
- Trešā daļa uzņēmumu sniedz atbalstu saviem darbiniekiem nokļūšanai darba vietā – 15% ļauj darbiniekiem izmantot dienesta transportlīdzekli, 10% organizē darbiniekiem kopēju transportu, bet 8% sniedz atbalstu darbiniekiem citā veidā (atmaksā transporta izdevumus, piedāvā dienesta viesnīcu);
- Apvienotā Smiltēnas novada iedzīvotājiem pirmās nepieciešamības pakalpojumi ir pieejami pagastu centros. Tur izvietotas arī izglītības iestādes – sākumskolas vai pamatskolas;
- Gandrīz katrā pagastā ir apkaimes, kuru attālums līdz pagasta centram vai līdz tuvākajai autobusa pieturai pārsniedz 3 km;
- Lielākā daļa iedzīvotāju algotu darbu strādā savā novadā – Apes novadā 63%, Raunas novadā 60% un Smiltēnas novadā 78%.

3.2 SMILTENES KĀ NOVADA ADMINISTRATĪVĀ CENTRA SASNIEDZAMĪBA

3.2.1 PRIVĀTO UN PUBLISKO PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS VIETU IZVIETOJUMS PILSĒTĀ

Privāto un publisko primārās nepieciešamības pakalpojumu sniegšanas vietas Smiltēnē var tikt iedalītas sekojošās grupās:

- 1) Izglītības iestādes;
- 2) Interesu izglītības iestādes;

- 3) Medicīnas iestādes;
- 4) Aptiekas;
- 5) Pārtikas veikali;
- 6) Kultūras un atpūtas iestādes;
- 7) Pasta pakalpojumi;
- 8) Banku pakalpojumi;
- 9) Skaistumkopšanas pakalpojumi;
- 10) Valsts un pašvaldības iestādes;
- 11) Sabiedriskais transports;
- 12) Naktsmītnes.

Nākamajā 3-6. tabulā apkopota informācija par šīm pakalpojumu sniegšanas vietām un to attālumu no Smiltenes autoostas.

3-6. TABULA. PRIMĀRĀS NEPIECIEŠAMĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS VIETAS SMILTENES PILSĒTĀ

Nr. p.k.	Pakalpojumu sniegšanas vieta	Adrese	Attālums no autoostas (m)
I.	Izglītības iestādes		
1.	Smiltenes vidusskola	Dakteru ielā 27, Smiltene	1 000
2	Smiltenes PII "Pīlādzītis"	Rīgas iela 8A, Smiltene	1 300
II.	Interesešu izglītības iestādes		
3	Smiltenes bērnu un jauniešu interesešu izglītības centrs/ Bērnu un jaunatnes sporta skola	Gaujas iela 2, Smiltene	280
4	Smiltenes mūzikas skola	Pils iela 3, Smiltene	110
5	Smiltenes mākslas skola	Vaļņu iela 2, Smiltene	950
III.	Medicīnas iestādes		
6	SIA "Sarkanā Krusta Smiltenes slimnīca"	Dakteru iela 14, Smiltene	800
7	Ģimenes ārstu prakse	Raiņa iela 12, Smiltene	550
8	Ģimenes ārstu prakse	Baznīcas laukums 6, Smiltene	200
9	Ārsta prakse pneimonoloģijā	Dārza iela 13, Smiltene	250
10	Zobārstniecība SIA "Agnese 1"	Dakteru iela 22, Smiltene	650
11	Ārsta prakse zobārstniecībā "Caune Sarmīte"	Baznīcas laukums 11A, Smiltene	100
12	Zobārstniecība SIA "Klints I"	Daugavas iela 1A, Smiltene	450
13	Zobārstniecība SIA "Rugīta"	Pils iela 4, Smiltene	90
14	Zobārstniecības klīnika "Elexdent"	Dakteru iela 14, Smiltene	800
14	Nacionālā Veselības dienesta Vidzemes nodaļa	Pils iela 6, Smiltene	80
IV.	Aptiekas		
16	Union Med aptieka	Baznīcas laukums 6, Smiltene	170
17	Mēness aptieka	Baznīcas laukums 2, Smiltene	130
18	Doktorāta aptieka	Blaumaņa iela 2A, Smiltene	350
19	Aptieka "Inta"	Pils iela 4, Smiltene	90
20	Līvena aptieka	Dakteru iela 14, Smiltene	800
V.	Pārtikas veikali		
21	Veikals "top!"	Baznīcas laukums 2, Smiltene	130
22	Veikals "top!"	Daugavas iela 1B, Smiltene	450
23	Veikals "top!"	Rīgas iela 5, Smiltene	1 200
24	Veikals "Maxima X"	Atmodas iela 4, Smiltene	500

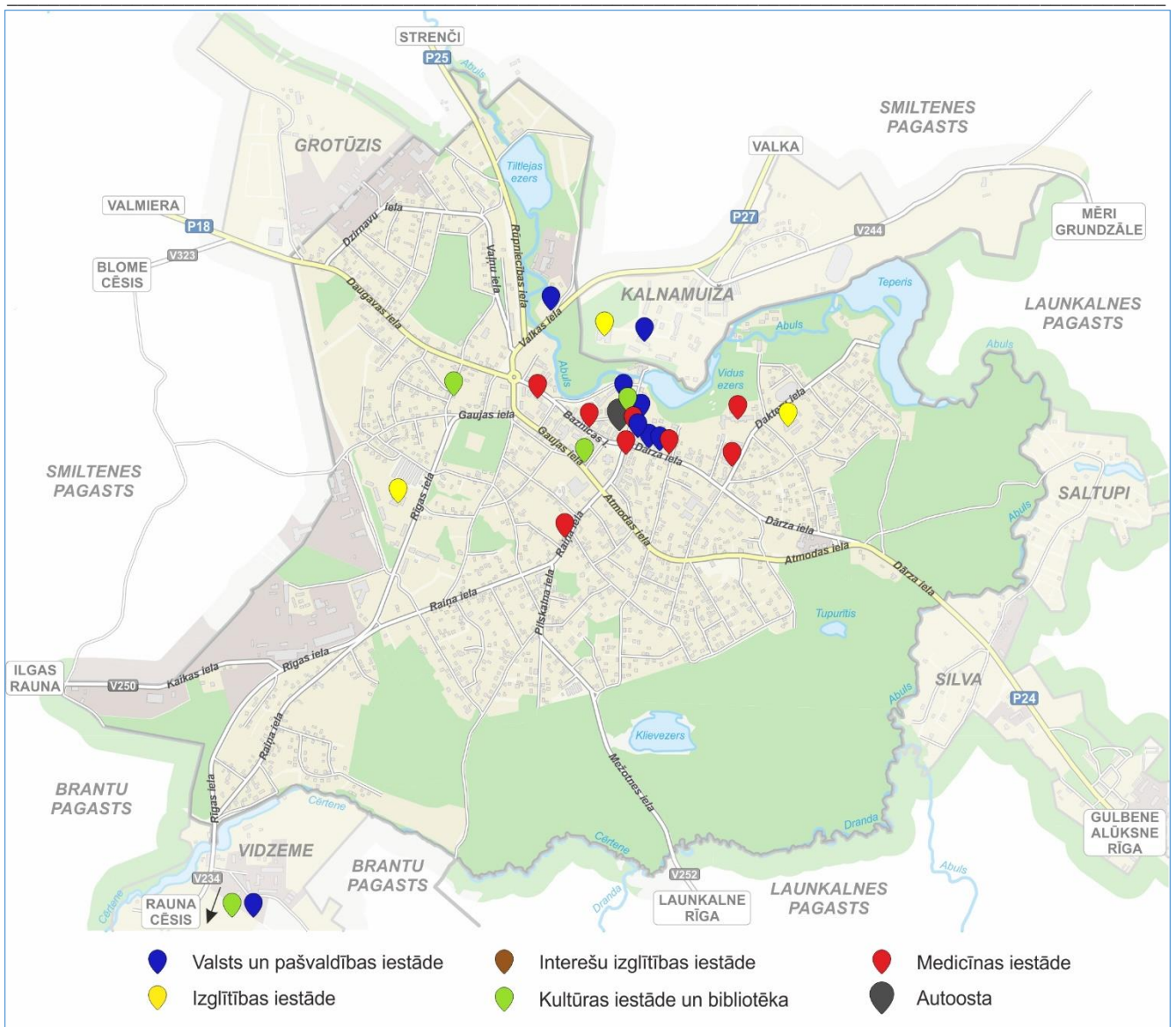
Nr. p.k.	Pakalpojumu sniegšanas vieta	Adrese	Attālums no autoostas (m)
VI.	Kultūras un atpūtas iestādes		
25	Smiltenes novada kultūras un sporta centrs, kinoteātris, bērnu un jauniešu bibliotēka	Gaujas iela 1, Smiltene	270
26	Smiltenes novada bibliotēka	Baznīcas laukums 13, Smiltene	210
VII.	Pasta pakalpojumi		
27	Latvijas Pasta nodaļa, vēstuļu kastīte 4729	Dārza iela 1, Smiltene	130
28	Vēstuļu kastīte 4741	Atmodas iela 4, Smiltene	450
VIII.	Banku pakalpojumi		
29	Iemaksas/izmaksas bankomāti (Swedbank, SEB, Citadele, Luminor)	Baznīcas laukums 2, Smiltene	130
30	SEB Bankas pašapkalpošanās centrs	Dārza iela 11, Smiltene	240
31	SEB bankomāts	Daugavas iela 1A, Smiltene	450
IX.	Skaistumkopšanas pakalpojumi		
32	Smiltenes frizētava	Baznīcas laukums 14, Smiltene	220
33	Frizētava salons "Tom Dži"	Baznīcas laukums 13A, Smiltene	180
34	Frizētava salons "Freya"	Pils iela 1B, Smiltene	30
X.	Valsts un pašvaldību iestādes		
35	Smiltenes novada dome, novada nozīmes vienotais valsts un pašvaldību klientu apkalpošanas centrs	Dārza iela 3, Smiltene	170
36	Smiltenes novada Pašvaldības policija	Pils iela 2A, Smiltene	130
37	SIA "Smiltenes NKUP" (komunālā saimniecība)	Pils iela 3A, Smiltene	160
38	Nodarbinātības valsts aģentūra/ PMLP Smiltenes filiāle	Dārza iela 11, Smiltene	240
XI.	Sabiedriskais transports		
39	Smiltenes autoosta	Pils iela 1, Smiltene	0
XII.	Naktsmītnes		
40	Parka viesnīca "Brūzis"	Brūža iela 2, Smiltene	950
41	Viesnīca "Kalna līgзда"	Kalnamiža -7, Smiltene	1 200
42	Apartamenti "Kaktuss"	Rīgas iela 7-46, Smiltene	1 300
43	Viesu māja "Vilks un Briedis"	Ceriņu iela 5, Smiltene	2 200
44	"Kalbakas Apartamenti"	Rīgas iela 7-16, Smiltene	1 300
45	Viesu nams "Oāze"	Ābeļu iela 4, Smiltene	1 800
46	Viesu nams "Meteorīts"	Augstā iela 1, Smiltene	850

Avots: Plāna Autori, izmantojot Google Maps datus

Kā redzams no tabulas, absolūti lielākā daļa no svarīgākajām pakalpojumu sniegšanas vietām atrodas tiešā autoostas tuvumā (ne vairāk kā 500 m attālumā), izņemot slimnīcu un izglītības iestādes (Smiltenes vidusskolu, pirmsskolas izglītības iestādi "Pīlādzītis", mākslas skolu), kas atrodas 0,8-1,3 km attālumā no autoostas, kā arī naktsmītnes, kas atrodas 0,8-2,2 km attālumā no autoostas.

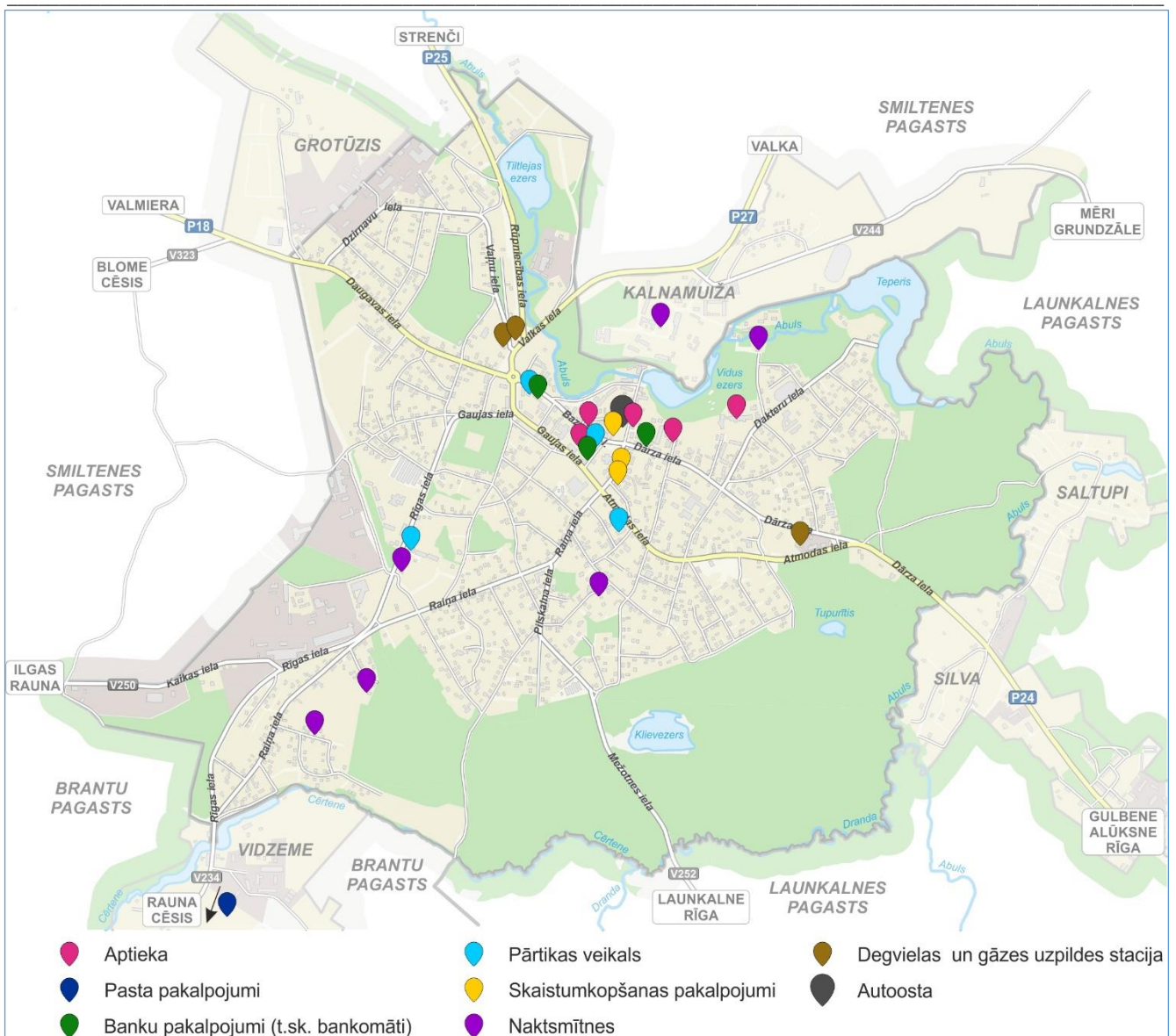
Līdz ar to var secināt, ka iedzīvotāji, kas Smiltē ierodas ar maršruta autobusu, svarīgākajās pakalpojumu sniegšanas vietās var viegli nokļūt kājām.

Smiltenes pilsētā pieejamo valsts un pašvaldības pakalpojumu sniegšanas vietas redzamas 3-11. attēlā, bet privāto primārās nepieciešamības pakalpojumu sniegšanas vietas 3-12. attēlā.



3-11. ATTĒLS. VALSTS UN PAŠVALDĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS VIETAS SMILTENES PILSĒTĀ

Avots: Plāna Autori



3-12. ATTĒLS. PRIVĀTO PRIMĀRĀS NEPIECIEŠAMĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS VIETAS SMILTENES PILSĒTĀ

Avots: Plāna Autori

3.2.2 LIELĀKO DARBA DEVĒJU ATRAŠANĀS VIETAS

Nākamajā 3-7. tabulā apkopota informācija par Smiltene pilsētas lielāko darba devēju atrašanās vietām. Tajā iekļauti tie Smiltene pilsētā reģistrētie uzņēmumi, kuros 2019. gadā bija nodarbināti vismaz 25 darbinieki.

3-7. TABULA. LIELĀKO DARBA DEVĒJU ATRAŠANĀS VIETU IZVIETOJUMS SMILTENES PILSĒTĀ

Nr. p.k.	Uzņēmuma atrašanās vieta	Adrese	Attālums no Smiltene autoostas (m)
1	SIA "Firma Madara 89"	Baznīcas laukums 2, Smiltene	130
2	SIA "8 CBR"	Rīgas iela 16, Smiltene	1 700
3	AS "Smiltene piens"	Mūrnieku iela 2, Smiltene	400
4	SIA "Troll Smiltene"	Rīgas iela 18, Smiltene	1 800
5	SIA "Lauku apgāds un meliorācija"	Dzirnavu iela 18, Smiltene	1 800
6	SIA "Sarkanā Krusta Smiltene slimnīca"	Dakteru iela 14, Smiltene	800
7	SIA "Saukas kūdra", SIA "Vaidens"	Daugavas iela 1A, Smiltene	450
8	SIA "Smiltene NKUP"	Pils iela 3A, Smiltene	160

Nr. p.k.	Uzņēmuma atrašanās vieta	Adrese	Attālums no Smiltenes autoostas (m)
9	SIA "TIM-T" (bāze, ražotne)	Dakteru iela 28B, Smiltene	700
10	SIA "TIM-T" (veikals)	Atmodas iela 4C, Smiltene	450
11	SIA "Smiltenes koks"	Valkas iela 4, Smiltene	1 000
12	SIA "ASE"	Daugavas iela 22, Smiltene	1 200
13	SIA "Ceļinieks 2010"	Lielā iela 2, Smiltene	1 500
14	SIA "Mežvalde AD"	Daugavas iela 1A, Smiltene	450

Avots: Plāna Autori

No tabulas redzams, ka Smiltenes pilsētas lielāko darba devēju atrašanās vietas ir līdz 1,8 kilometru attālumā no Smiltenes pilsētas centra (autoostas). Līdz ar to tās ir ērti sasniedzamas ar sabiedrisko transporta (maršruta autobusiem). Tomēr ne vienmēr maršruta autobusu kustības grafiki ir pieskaņoti darba laikam tā, lai darba laika sākumā strādājošie varētu no savas dzīvesvietas nokļūt Smiltē un pēc darba laika beigām atgriezties dzīvesvietā.

3.2.3 SECINĀJUMI

- Lielākā daļa no pirmās nepieciešamības pakalpojumu sniegšanas vietām Smiltenes pilsētā atrodas tiešā autoostas tuvumā (ne vairāk kā 500 m attālumā);
- Smiltenes pilsētas lielāko darba devēju atrašanās vietas ir līdz 1,8 kilometru attālumā no Smiltenes pilsētas centra (autoostas);
- Smiltenes pilsēta ir sasniedzama no visiem pagastu centriem gan ar sabiedrisko transportu (izņemot Drustus), gan ar privātajiem transportlīdzekļiem.
- Lielākajā daļā maršrutu laiks, kas jāpavada ceļā ar sabiedrisko transportu, ir aptuveni vienāds vai tikai nedaudz pārsniedz laiku, kas nepieciešams nokļūšanai ar privāto automašīnu.
- Sabiedriskā transporta kursēšanas grafiki ne visos maršrutos ir pieskaņoti nokļūšanai Smiltē uz darba laika sākumu (7:30 līdz 9:00) un nokļūšanai mājās pēc darba laika (17:00-18:30). Šādas iespējas nav vairāk nekā pusē visu savienojumu (septiņos no 13).
- Smiltenes pilsētas sasniedzamība pakalpojumu saņemšanai ir apmierinoša (izņemot no Drustiem), taču lielai daļai citu pagastu iedzīvotāju, kas vēlētos nokļūt Smiltē, lai strādātu, vienīgā iespēja ir izmantot privāto autotransportu.

3.3 SMILTENES PILSĒTAS SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA

3.3.1 TRANSPORTLĪDZEKĻU UN GĀJĒJU SATIKSMEI ATVĒLĒTĀ TELPA

Smiltenes pilsēta atrodas vairāku reģionālās nozīmes autoceļu krustpunktā, un tie krustojas pilsētas centrā. Šie reģionālie autoceļi veido tiešus savienojumus starp:

- Valmieru – Gulbeni – Rēzekni;
- Strenčiem – Gulbeni – Rēzekni;
- Valku – Gulbeni – Rēzekni;
- citām apdzīvotām vietām.

Šo valsts reģionālo autoceļu (P18, P24, P25 un P27) virzieni veido maģistrālo ielu tīklu Smiltenes pilsētā.



**3-13. ATTĒLS. DAUGAVAS IELA JEB VALSTS
REĢIONĀLĀ AUTOCEĻĀ P18 VIRZIENS**



**3-14. ATTĒLS. VALKAS IELA JEB VALSTS
REĢIONĀLĀ AUTOCEĻĀ P24 VIRZIENS**



**3-15. ATTĒLS. RŪPNIECĪBAS IELA JEB VALSTS
REĢIONĀLĀ AUTOCEĻĀ P25 VIRZIENS**



**3-16. ATTĒLS. DAUGAVAS, VALKAS UN RŪPNIECĪBAS
IELAS KRUSTOJUMS**



**3-17. ATTĒLS. GAUJAS IELA JEB VALSTS
REĢIONĀLĀ AUTOCEĻĀ P27 VIRZIENS**



**3-18. ATTĒLS. ATMODAS IELA JEB VALSTS
REĢIONĀLĀ AUTOCEĻĀ P27 VIRZIENS**

Avots: Plāna Autori un Google Maps

Maģistrālo ielu ielas telpu veido brauktuves 7,0-7,5 m platumā ar ietvi vienā vai abās brauktuves pusēs aptuveni 1,5-2,5 m platumā. Audēju ielas posmā no Gaujas ielas līdz apļveida krustojumam vienā pusē ir izvietots apvienotais gājēju un velosipēdistu ceļš. Gājēju pārejas krustojumos, lielākoties, ir izvietotas tikai vienā krustojuma pusē, daudzviet gājēju plūsmu virzot ar gājēju barjerām un tādējādi, pagarinot veicamo attālumu. Kopumā maģistrālo ielu telpu var vērtēt kā šauru, jo ietves ir izvietotas tuvu brauktuvei, pa kuru ir intensīva kravas

transporta kustība, kā arī satiksmes organizācija ir ar izteiktu prioritāti auto transportam, par ko liecina gājēju pāreju izvietojums.

Līdzās maģistrālajam ielu tīklam atrodas pilsētas centrālā daļa, kuru veido ielas ar piekļūšanas un uzturēšanās funkciju. Centrā atrodas Smiltenes autoosta, baznīca, kā arī tirdzniecības un pakalpojumu sniegšanas vietas. Lielākā cilvēku plūsma ir novērojama tieši šajā pilsētas daļā, ko apliecina arī autostāvvietu izvietojums pilsētā.

Pilsētas centrālā daļa ir kompakta, tajā viss atrodas kājāmgājējam sasniedzamā attālumā, tomēr atsevišķas pilsētas daļas atrodas vairāk nekā 1,5 km attālumā no centra (vidusskola ~ 1 km). Lai nokļūtu pilsētas centrā, ir jāšķērso maģistrālās ielas – Valkas, Audēju, Gaujas un Atmodas ielas.

Smiltenes centra daļā pēdējā gada laikā ir veikta Daugavas ielas pārbūve no apļveida krustojuma līdz Marijas ielai, sašaurinot brauktuvi, paplašinot ietves, ieviešot rekomendējošo velojoslu, kā arī pārorganizējot autostāvvietas. Attiecīgus uzlabojumus pakāpeniski ir plānots veikt arī citās pilsētas centra daļas ielās. Tomēr pašlaik vēl atsevišķi centra ielu posmi ir plaši (skatīt 3-19. attēlu), neradot skaidrību par konkrētām visu satiksmes dalībnieku kustību trajektorijām. Tomēr atsevišķos ielu posmos ir veikti brauktuvju sašaurināšanas pasākumi, paaugstinot gājēju drošību (skatīt 3-20. attēlu).



3-19. ATTĒLS. PILS IEĻA AR SKATU UZ BAZNĪCAS LAUKUMU



3-20. ATTĒLS. PILS IEĻA AR SKATU UZ ABULA IEĻU

Avots: Plāna Autori

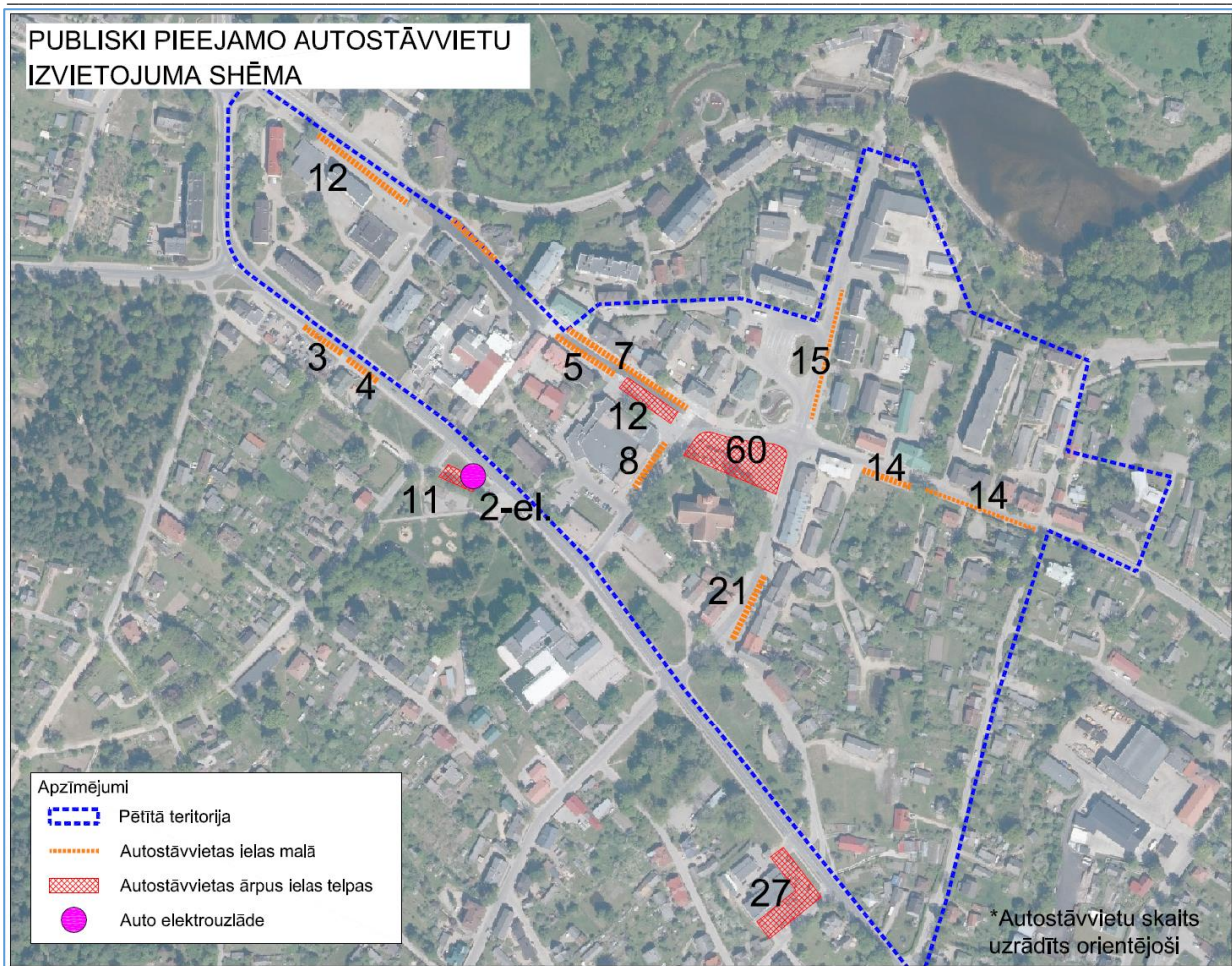
3.3.2 TRANSPORTLĪDZEKĻU NOVIETOŠANAS IESPĒJAS

Transportlīdzekļu novietošanas iespējas detalizētāk ir pētītas pilsētas centra daļā, kur ir vērojams augstākais pieprasījums pēc tām. Ņemot vērā objektu izvietojumu, var noteikt, ka autostāvvietas nodrošina pieejamību šādiem pakalpojumiem sniedošiem objektiem:

- Autoosta;
- Tirdzniecības centri un veikali;
- Ēdināšanas uzņēmumi;
- Pakalpojumu sniegšanas uzņēmumi (skaistumkopšana, pasts, u.c.);
- Pašvaldības iestādes;
- Baznīca.

Autostāvvietas izmanto gan šo iestāžu darbinieki, gan apmeklētāji.

Nākamajā 3-21. attēlā ir atainots publiski pieejamo autostāvvietu izvietojums pilsētas centra daļā, kuras izvietotas uz pašvaldībai piederošās zemes. Pēc ietilpības lielākā autostāvvietā ir Baznīcas laukumā – aptuveni 60 automašīnām, bet kopumā pilsētas centra daļā un tuvākajā apkārtnē ir autostāvvietas vairāk nekā 200 automašīnām, kā arī elektroauto uzlādes punkts ar divām pieslēgvietām. 3-21. attēlā norādīts aptuvenš autostāvvietu skaits.



3-21. ATTĒLS. SMILTENĒ PUBLISKI PIEEJAMO AUTOSTĀVVIETU IZVIETOJUMA SHĒMA

Avots: Plāna Autori, izmantojot BalticMaps kartes pamatni

3.3.3 SECINĀJUMI

- Smiltenes pilsēta atrodas vairāku reģionālās nozīmes autoceļu krustpunktā, un tie krustojas pilsētas centrā;
- Smiltenes pilsētas centrālā daļa ir kompakta, tajā visi sabiedriski nozīmīgi objekti atrodas kājāmgājējam sasniedzamā attālumā, tomēr atsevišķas pilsētas daļas atrodas vairāk nekā 1,5 km attālumā no centra;
- Pilsētas maģistrālo ielu telpu var vērtēt kā šauru, jo ietves ir izvietotas tuvu brauktuvei, pa kuru ir intensīva kravas transporta kustība, kā arī satiksmes organizācija ir ar izteiktu prioritāti auto transportam (maz gājēju pāreju, velosipēdu ceļu);
- Lielākā autostāvvietu koncentrācija ir pilsētas centrā, kas nodrošina piekļuvi pakalpojumu sniegšanas un tirdzniecības vietām, kā arī autoostai.

3.4 SMILTENES NOVADA AUTOTRANSPORTA PLŪSMA

3.4.1 AUTOCEĻU UN IELU NOSLOGOJUMS

3.4.1.1 AUTOCEĻU NOSLOGOJUMS

Autoceļu tīkls Apes, Raunas un Smiltenes novados sastāv no:

- Valsts galvenā autoceļa A2;
- Valsts reģionālajiem autoceļiem;
- Valsts vietējiem autoceļiem;

- Pašvaldību autoceļiem;
- Pašvaldību ielām.

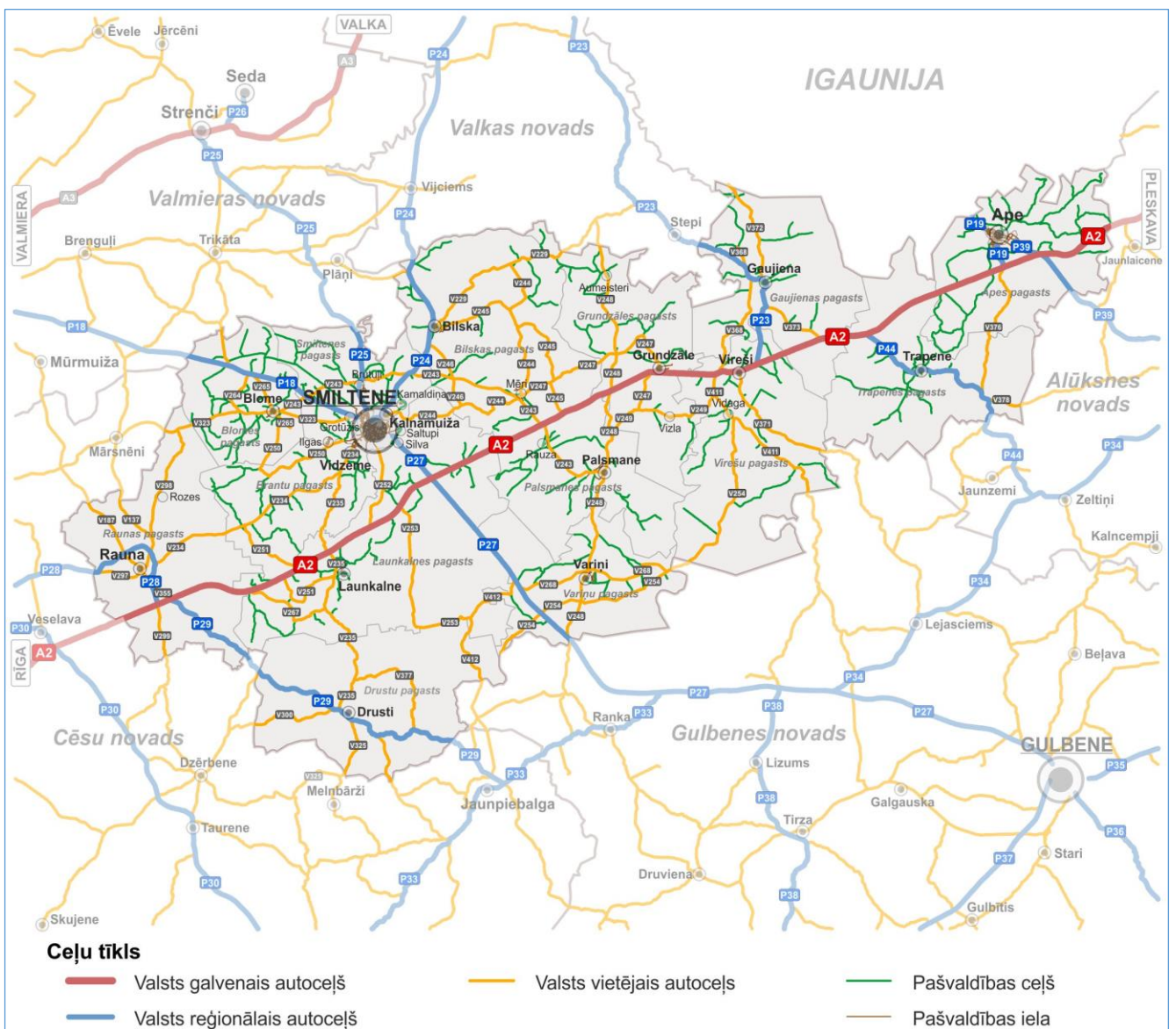
Nākamajā 3-8. tabulā redzams apvienotā Smiltenes novada autoceļu un ielu kopējais garums.

3-8. TABULA. APES, RAUNAS UN SMILTENES NOVADU AUTOCEĻU TĪKLA GARUMS 2019. GADĀ

Teritorija	Valsts autoceļu garums (km)		Pašvaldības autoceļu garums (km)		Pašvaldību ielu garums (km)	
	Asfaltbetona segums	Šķembu un grants segumi	Asfaltbetona segums	Šķembu un grants segumi	Asfaltbetona segums	Šķembu un grants segumi
Apes novads	69	62	15	149	8	12
Raunas novads	34	88	3	155	8	6
Smiltenes novads	171	208	10	333	51	21
Kopā	274	358	28	637	67	39

Avots: Plāna Autori, izmantojot CSP datus

Trīs novadu autoceļu tīkla shēma skatāma nākamajā 3-22. attēlā.



3-22. ATTĒLS. APES, RAUNAS UN SMILTENES NOVADU AUTOCEĻU TĪKLS

Avots: Plāna Autori

Valsts galvenais autoceļš A2 šķērso visus trīs novadus un ir uzskatāms par apvienotā Smiltenes novada ceļu tīkla mugurkaulu. No autoceļa A2, izmantojot reģionālās un vietējās nozīmes ceļus, ir iespējams sasniegt lielāko daļu novadu apdzīvoto vietu.

Aplūkojot gada vidējās diennakts satiksmes intensitātes (turpmāk – GVDI) izmaiņas uz šī autoceļa laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam, var secināt, ka vairākos posmos transporta plūsmas ir samazinājušās, tomēr atbilstoši VSIA “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – LVC) prognozei līdz 2045. gadam ir gaidāms transporta plūsmu pieaugums. Pašreizējā noslodze ir robežās no 778-3 535 automašīnām diennaktī, samazinoties Latvijas robežas virzienā, bet prognoze liecina, ka uz 2045. gadu transporta plūsma varētu būt robežās no 1 406 līdz 6 366 automašīnām diennaktī. Uz autoceļa A2 novērojama arī ievērojama kravas satiksme, kas dažādos posmos svārstās no 16 līdz 29 procentiem.

3-9. TABULA. VALSTS GALVENĀ AUTOCEĻA A2 NOSLODZE LAIKA POSMĀ NO 2018. LĪDZ 2020. GADAM DAŽĀDOS POSMOS RAUNAS, SMILTENES UN APES NOVADOS

Nr. p.k.	Ceļa Nr.	Posms	GVDI			Kravas satiksme (%)			LVC prognoze 2045. gadam
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	
1	A2	Novada robeža - P27	3 975	3 836	3 523	20	22	24	6 366
2		P27 - P39	1 657	1 699	1 390	27	26	29	2 512
3		P39 - LV robežai	782	999	778	25	23	16	1 406

Avots: Plāna Autori, izmantojot LVC datus

Cauri apvienotajam Smiltenes novadam iet vairāki reģionālie autoceļi. LVC satiksmes intensitātes dati liecina, ka visnoslogotākie ir reģionālie autoceļi P18 un P27, kas veido savienojumus maršrutā Valmiera – Smiltene – Gulbene - Rēzekne. Tāpat autoceļi P18 un P27 tiek izmantoti, lai no autoceļa A2 Apes un Alūksnes virziena nokļūtu Valmierā un pretēji. Lai arī transporta plūsmu apjoms šajā maršrutā laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam ir bijis svārstīgs, LVC sniegtā informācija liecina, ka arī šajā maršrutā līdz 2045. gadam ir sagaidāms transporta plūsmas pieaugums.

Lielākā daļa reģionālās nozīmes ceļu ir ar asfaltbetona segumu, bet atsevišķi to posmi – ar grants segumu. Balstoties uz Plāna Autoru veikto apsekojumu, lielākās problēmas varētu būt sagaidāmas uz autoceļa P29, kurš veido savienojumu starp autoceļu A2, Drustu ciemu un Jaunpiebalgu (autoceļu P33). Autoceļš P29 atbilstoši LVC GVDI datiem ir noslogotākais reģionālais autoceļš ar grants segumu un uz šī autoceļa apsekojuma dienā tika novērots sliktākais seguma stāvoklis. Tomēr jāņem vērā, ka 2021. gadā ar dubultās virsmas apstrādes tehnoloģiju plānots būtiski uzlabot šī ceļa seguma stāvokli posmā no krustojuma ar A2 līdz krustojumam ar V235 Drustos (0,05 līdz 15,911 km).

3-10. TABULA. VALSTS REĢIONĀLO AUTOCEĻU NOSLODZE LAIKA POSMĀ NO 2018. LĪDZ 2020. GADAM DAŽĀDOS POSMOS RAUNAS, SMILTENES UN APES NOVADOS

Nr. p.k.	Ceļa Nr.	Posms	GVDI			Kravas satiksme (%)			LVC prognoze 2045. gadam
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	
1	P19	A2 - Ape		977			15		
2		Ape - LV robeža	959	756		37	20		
3	P18	Valmiera - Smiltene	3 664	3 327	3 753	10	7	7	6 781
4	P23	Novada robeža - Gaujiena	163			12			
5		Gaujiena - Vireši		816	1 024		11	20	
6	P24	Smiltene - Bilska	1 181	2 095	2 042	12	10	8	3 690
7		Bilska - novada robeža		757	1 028		12	11	1 597
8	P25	Smiltene - novada robeža	556		854	9		12	1 156
9	P27	Smiltene - A2	4 012	3 830	4 132	17	9	10	7 466
10		A2 - novada robeža	2 471	2 249	2 351	24	19	19	3 652
11	P28	Novada robeža - Rauna		970	1 830		11	8	
12		Rauna - A2		1 172	1 231		13	9	
13	P29	A2 - novada robeža		752	432		3	4	
14	P39	Novada robeža - A2	1 153	1 456	1 591	19	11	12	

Nr. p.k.	Ceļa Nr.	Posms	GVDI			Kravas satiksme (%)			LVC prognoze 2045. gadam
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	
15		A2 - Ape	593		652	7		8	
16	P44	Novada robeža - Līzespasts			379			8	

Avots: Plāna Autori, izmantojot LVC datus

Lielāko daļu ceļu kopgaruma novadā veido valsts vietējas nozīmes autoceļi. Tie nodrošina ciemu sasniedzamību visos trīs novados. Lielākā daļa no tiem ir grants seguma ceļi. Tomēr atsevišķi vietējās nozīmes ceļi ir ar cieto segumu, kā, piemēram, V243 posmā no autoceļa A2 līdz Palsmanei, kā arī autoceļš V234, kurš veido taisnāko savienojumu starp Raunu un Smilteni, kā arī citi vietējās nozīmes autoceļi un to posmi.

Noslogotākais vietējas nozīmes autoceļš ar grants segumu ir V187, kurš veido savienojumu starp Raunu un Valmieru. Šis arī ir īsākais savienojums starp abām pilsētām. Pārējo grants segumu autoceļu noslodze ir mazāka par 400 GVDI (izņemot V300, kur LVC datu apjoms neļauj izdarīt secinājumus par posmu tieši Raunas novadā).

3-11. TABULA. VALSTS VIETĒJO AUTOCEĻU NOSLODZE LAIKA POSMĀ NO 2018. LĪDZ 2020. GADAM DAŽĀDOS POSMOS RAUNAS, SMILTENES UN APES NOVADOS

Nr. p.k.	Ceļa Nr.	Posms	GVDI			Kravas satiksme (%)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
1	V183	Rauna - Mārsnēni - Ķerves	256		256	6		7
2	V187	Valmiera - Rauna	561		646	13		13
3	V229	Vecbilska - Cirgaļi	<100			25		
4	V234	Smiltene - Rauna	597		956	20		15
5	V235	Lembis (Smiltene) - Drusti - Vecpiebalga	308			7		
6	V243	Blome - Brutuļi		<100			12	
7		Blome - P24	143			9		
8		P24 - Palsmane	173			19		
9	V244	Smiltene - Mēri - Lobērgji	214			4		
10	V245	Meimuri - Pubuļi - Vecbilska		157		4		
11	V246	Miži - Stars - Vecbilska	<100			18		
12	V247	Mēri - Grundzāle - Vizla		178			5	
13	V248	Cirgaļi - Palsmane - Ūdrupe	281			10		
14	V249	Lankaskalns - Vidaga	181			11		
15	V250	Blome - Strante - Smiltene		181			3	
16	V251	Branti - A2		<100			12	
17		A2 - Launkalne		<100			9	
18	V252	Smiltene - Mežoles skola		<100			9	
19	V253	Menskas - Medņi		<100			8	
20	V254	Vidaga - Grošji - Krustakmens		<100			9	
21	V264	Jaunsmiltene - Garoziņa		<100			9	
22	V265	Jaunsmiltene - Blomes skola	251			9		
23	V267	Ķieģeļceplis - Lizdole		<100		9		
24	V268	Ķeņģi - Variņi - Rudbārži	356			7		
25	V297	Strīķeļi - Pāvuli - Bormaņi			310			4
26	V298	Cimze - Lisa	251			3		
27	V299	Rauna - novada robeža			218			11
28	V300	Drusti – novada robeža	384		407	3		21
29	V323	Novada robeža - Smiltene (caur Blomi)		878			9	
30	V355	Rauna - Vidzemes šoseja	303			3		
31	V368	Zvārtava - Vireši	Nav datu					
32	V371	Vireši - Dūre - Lejasciems	144			4		

Nr. p.k.	Ceļa Nr.	Posms	GVDI			Kravas satiksme (%)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
33	V372	Gaujiena - Lejaskrogs	276			14		
34	V373	Gaujiena - Verasskola	240			8		
35	V376	Ape - Ādams			<100			13
36	V378	Alsviķi - Ādams		127			2	
37	V411	Velēna - Vireši	202			30		
38	V412	Ķeņģi - Jaunpiebalga	<100	<100		16	19	

Avots: Plāna Autori, izmantojot LVC datus

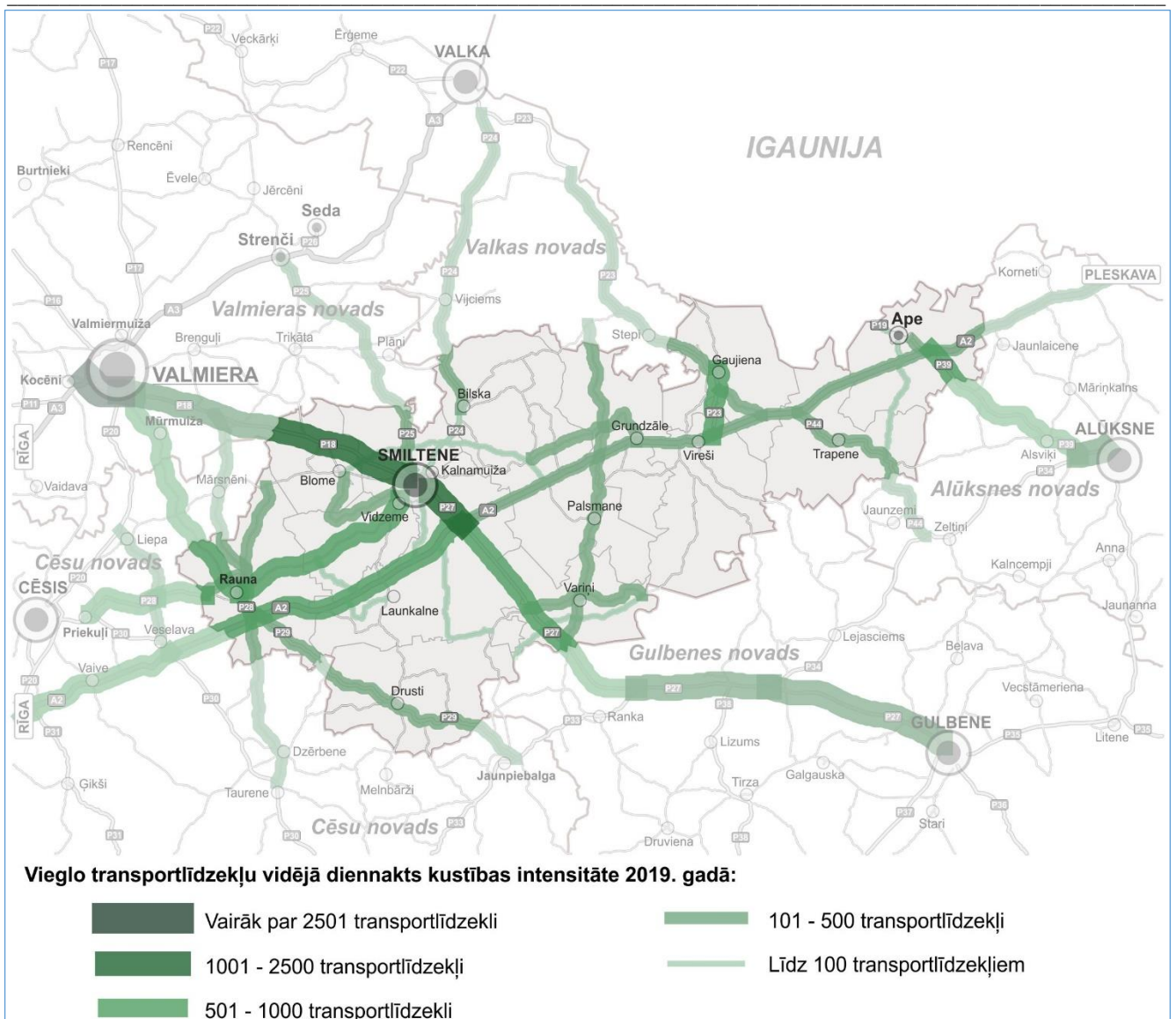
Nākamajos 3-23. un 3-24. attēlos skatāmas satiksmes plūsmu kartes atsevišķi vieglajiem un kravas transportlīdzekļiem (neiekļaujot tranzīta satiksmi) 2019. gadā.

Šajās kartēs redzamas vieglā un kravas transporta plūsmas, kuru sākuma punkts vai galamērķis atrodas Smiltenes novadā. Salīdzinot ar kopējām transporta plūsmām, relatīvi lielāks vietējo plūsmu apjoms ir vērojams uz vietējās un reģionālās nozīmes ceļiem. Karte uzrāda izteiktas mobilitātes saiknes starp:

- Smiltēni un Valmieru, Gulbeni, Cēsīm;
- Raunu un Valmieru, Cēsīm, Smiltēni;
- Api un Alūksni.

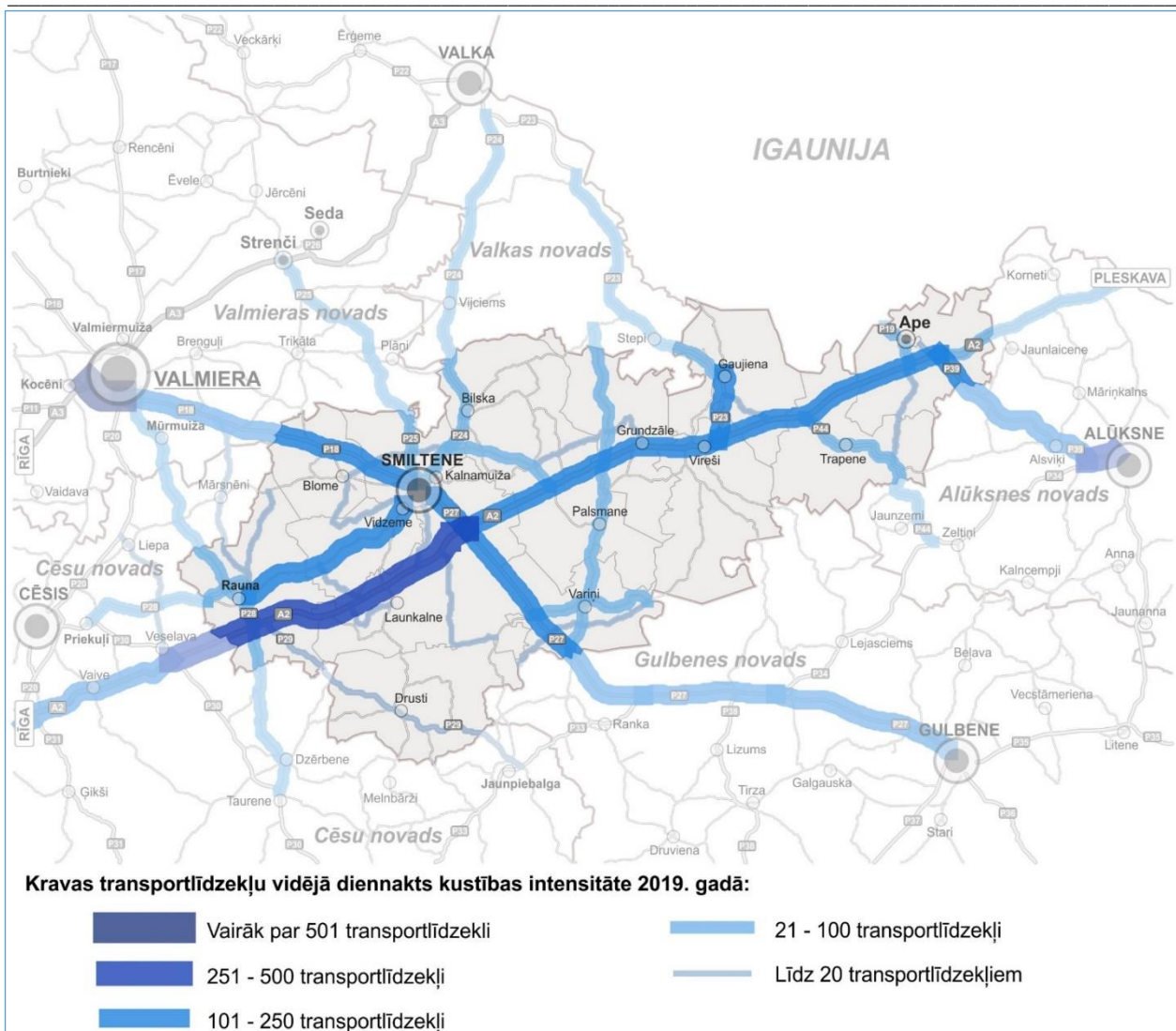
Vieglā transporta plūsmu karte uzrāda arī augstu vietējo plūsmu apjomu starp Gaujienu un autoceļu A2, tomēr pieejamie dati neļauj izdarīt viennozīmīgus secinājumus, vai Gaujienai ir izteiktāka saikne ar Api un Alūksni, vai Smiltenes virzienu.

Ne tikai kopējo transporta plūsmu apjoms, bet arī vietējo plūsmu apjoms pieaug virzienā uz galvaspilsētu.



3-23. ATTĒLS. VIEGLO TRANSPORTLĪDZEKĻU PLŪSMAS SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES AREĀLĀ 2019. GADĀ (NEIEKĻAUJOT TRANZĪTA SATIKSMI)

Avots: Plāna Autori, izmantojot LVC datus



3-24. ATTĒLS. KRAVAS TRANSPORTLĪDZEKĻU PLŪSMAS SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES AREĀLĀ 2019. GADĀ (NEIEKĻAUJOT TRANZĪTA SATIKSMI)

Avots: Plāna Autori, izmantojot LVC datus

LVC satiksmes intensitātes dati ne vienmēr ļauj noteikt ceļa posmu, uz kuru tie attiecas. Piemēram, dati par valsts vietējo autoceļu V243 ir sadalīti trīs posmos, no kuriem viens ir no autoceļa P24 līdz Palsmanei. Šajā posmā ceļa segumi ir dažādi, kā arī transportlīdzekļu galamērķi var būt ļoti atšķirīgi, tādēļ dati par atsevišķiem posmiem var neatspoguļot patieso situāciju.

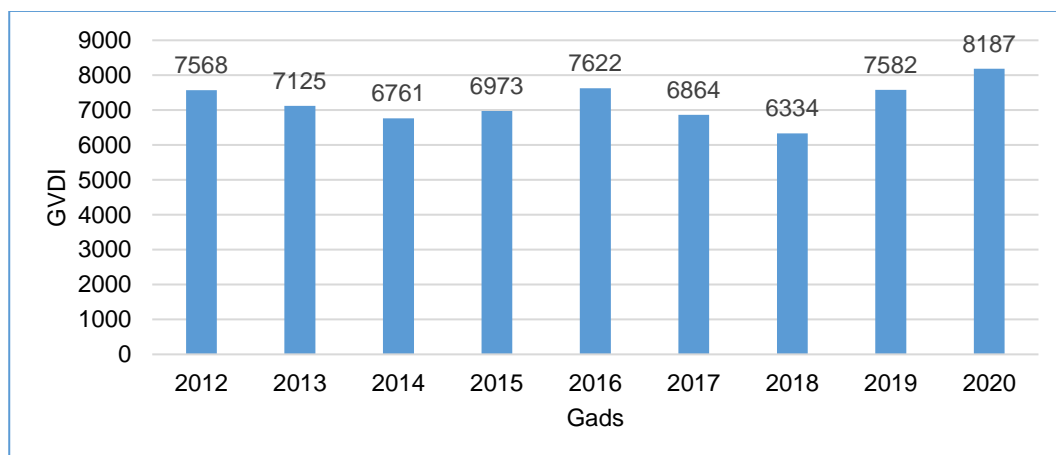
3.4.1.2 IELU NOSLOGOJUMS SMILTENĒ

Transporta plūsmas Smiltenes pilsētā tieši ietekmē transporta plūsmas uz reģionālajiem autoceļiem, kas ved cauri Smiltenes pilsētai. Atbilstoši LVC sniegtajai informācijai nākotnē ir sagaidāms šo plūsmu pieaugums, līdz ar to arī transporta plūsmu pieaugums uz maģistrālajām ielām Smiltenē.

Smiltenes novada pašvaldība ir veikusi satiksmes intensitātes uzskaiti dažādos ielu posmos un dažādos laika periodos. Šīs uzskaites dati ir izmantoti tālākajā analizē.

Aplūkojot transporta plūsmas izmaiņas Atmodas ielas posmā no Blaumaņa ielas līdz Lejas ielai (3-25. attēls), var secināt, ka kopš 2012. gada satiksmes intensitāte uz šīs maģistrālās ielas ir pieaugusi. 2020. gadā GVDI uz Atmodas ielas sastāda 8 187 transporta vienības, no kurām 28% ir kravas transports. 2019. gadā kravas transporta apjoms sastādīja tikai 11%, bet 2017. gadā 20%, kas liecina par tā svārstību.

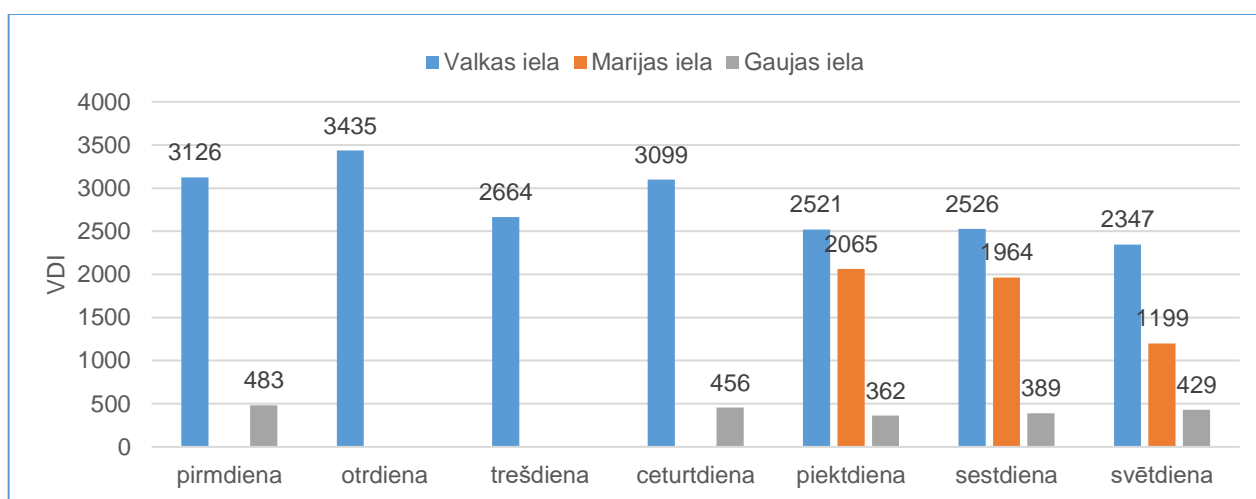
Maģistrālo ielu divjoslu normālprofili spēj uzņemt 14 000 – 18 000 augstu VDI¹². Līdz ar to var secināt, ka ielas šķērsgrīzumā maģistrālo ielu caurlaidspēja ir pietiekama. Uz maģistrālajiem autoceļiem atrodas arī viens apļveida krustojums (mezgls, kur ir jādod ceļš). Apļveida krustojuma caurlaides spēja ir augstāka par 15 000 transportlīdzekļu 24 stundās¹³, kas nozīmē, ka arī tā ir pietiekama.



3-25. ATTĒLS. GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTE 2012.-2020. GADĀ ATMODAS IELAS POSMĀ NO BLAUMAŅA IELAS LĪDZ LEJAS IELAI

Avots: Plāna Autori pēc Smiltenes novada pašvaldības datiem

Izmantojot 2020. gada oktobrī nedēļas garumā Valkas ielā Smiltenes pašvaldības veiktās satiksmes uzskaites datus (3-26. attēls), novērojama atšķirīga satiksmes intensitāte atkarībā no nedēļas dienas. Uz maģistrālās ielas (Valkas iela) augstāka intensitāte ir novērojama darbdienās, bet nedēļas nogalē ir vērojams neliels samazinājums. Marijas ielā, kas ir uzskatāma par ielu ar piekļūšanas un uzturēšanas funkciju, svētdienā ir vērojams vēl lielāks satiksmes intensitātes samazinājums. Savukārt Gaujas ielas posmā, kas nav valsts reģionālā autoceļa sastāvdaļa, nav novērojamas būtiskas transporta plūsmu izmaiņas atkarībā no nedēļas dienas.



3-26. ATTĒLS. VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTE VALKAS, MARIJAS UN GAUJAS IELĀS PA NEDĒĻAS DIENĀM

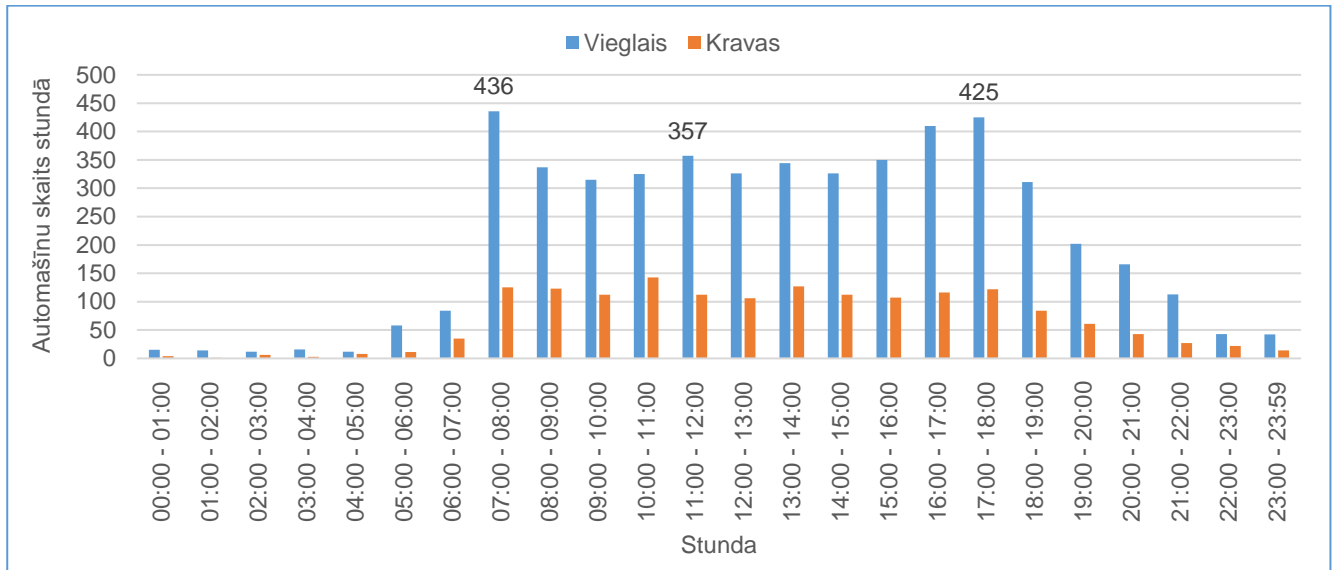
Avots: Plāna Autori pēc Smiltenes novada pašvaldības datiem

Aplūkojot 3-27. attēlā redzamos Smiltenes novada pašvaldības datus par transporta plūsmu izmaiņām diennakts laikā, kā arī salīdzinot 2018. gada un 2020. gada datus, var novērot atšķirīgas tendences. Proti, dati par vairākiem ielu posmiem 2020. gadā neuzrāda rīta maksimuma stundas pīķa slodzi. Tas ir skaidrojams ar valstī izsludināto ārkārtas situāciju un pāreju uz attālinātajiem procesiem gan darbavietās, gan izglītības iestādēs. 2020. gada datus pirmais pīķis novērojams laika posmā no pulksten 11:00-13:00, kas aptuveni atbilst pusdienas laikam. Šāds

¹² LVS 190-2 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili."

¹³ LVS 190-3 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli."

dienas vidus maksimums novērojams arī 2018. gada datos. Savukārt gan 2018., gan 2020. gada dati uzrāda vakara maksimuma stundu laika posmā no pulksten 17:00-18:00.



3-27. ATTĒLS. TRANSPORTA PLŪSMU IZMAIŅAS DIENNAKTS LAIKĀ ATMODAS IELĀ 2018. GADA 2. MAIJĀ

Avots: Plāna Autori pēc Smiltenes novada pašvaldības datiem

3.4.2 AUTOSATIĶSMES DROŠĪBAS LĪMENIS

Par pamatu satiksmes drošības novērtējumam ir izmantoti LR Iekšlietu ministrijas dati par ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk – CSNg) skaitu ar ievainotajiem un bojāgājušajiem laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. decembrim¹⁴.

Nākamajā 3-28. attēlā redzams CSNg ģeogrāfiskais sadalījums Raunas, Smiltenes un Apes novados, kā arī to iedalījums pēc smaguma pakāpes.



¹⁴ Pieejams vietnē: <https://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>

3-28. ATTĒLS. CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU SKAITS RAUNAS, SMILTENES UN APES NOVADOS 2015.-2020. GADĀ

Avots: Plāna Autori, izmantojot Iekšlietu ministrijas datus un BalticMaps kartes pamatni

Nākamajā 3-12. tabulā ir apkopota informācija par CSNg skaitu trijos novados sadalījumā pēc notikuma vietas un smaguma pakāpes.

3-12. TABULA. CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU SKAITS PĒC TO VEIDA ATKARĪBĀ NO NOTIKUMA VIETAS 2015.-2020. GADĀ

Nr. p.k.	Notikuma vieta	Ar viegli cietušajiem	Ar smagi cietušajiem	Ar bojāgājušajiem	Kopā
1	Raunas ciems	10	-	-	10
2	Smiltenes pilsēta	21	10	-	31
3	Apes pilsēta	3	-	-	3
4	Bilskas ciems	1	3	-	4
5	Zeltiņu ciems	-	3	-	3
6	Mēru ciems	1	1	1	3
7	Autoceļš A2	17	8	3	28
8	Autoceļš P24	3	6	-	9
9	Autoceļš P27	6	4	-	10
10	Citi	18	17	5	40
	KOPĀ:	80	52	9	141

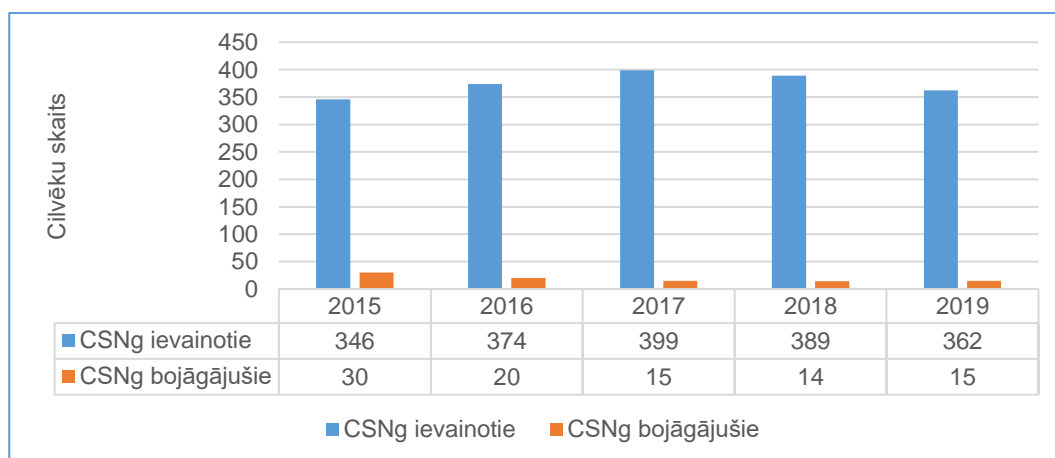
Avots: Plāna Autori, izmantojot Iekšlietu ministrijas datus

No kartes un tabulas var secināt, ka lielākais CSNg skaits ir noticis tieši Smiltenes pilsētā. Arī Raunā sešu gadu laikā ir notikuši 10 CSNg. Starp ciemiem lielākais CSNg skaits ir noticis Bilskā un Zeltiņos – katrā pa trim.

Uz valsts autoceļiem visvairāk CSNg noticis tieši noslogotākajos ceļu posmos un pirms/pēc citu autoceļu pieslēgumiem un satiksmes mezgliem. Uz autoceļa A2 82 km garā posmā ir notikuši 28 CSNg (0,34 CSNg/km), bet uz autoceļa P27 21 km garā posmā 10 CSNg (0,48 CSNg/km).

Kopā visos trijos novados sešu gadu laikā ir notikuši deviņi CSNg ar bojāgājušajiem. Jāņem vērā, ka CSNg skaits, izvietojums un smaguma pakāpe var būt atšķirīgi atkarībā no datu avota.

Aplūkojot Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk – CSP) datus par CSNg statistiskajos reģionos un republikas pilsētās (3-29. attēls), var secināt, ka laika posmā no 2015. līdz 2019. gadam Vidzemes reģionā, tāpat kā kopumā Latvijā ir vērojams CSNg bojāgājušo skaita samazinājums, tomēr statistika šajā laika periodā neuzrāda CSNg cietušo skaita samazināšanos. Arī valstī kopumā cietušo skaita samazinājums nav novērojams.



3-29. ATTĒLS. CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMOS IEVAINOTIE UN BOJĀGĀJUŠIE VIDZEMES REĢIONĀ

Avots: Plāna Autori, izmantojot Iekšlietu ministrijas datus

CSNg skaita izmaiņu tendences aplūkotajos trijos novados sakrīt ar kopējām cietušo un ievainoto skaita tendencēm Vidzemes reģionā. Lai arī CSNg bojāgājušo skaits kopumā samazinās, tomēr tas vēl arvien ir

ievērojami augstāks nekā citās Eiropas valstīs¹⁵, kā arī nav novērojams cietušo skaita samazinājums, kas tiek izvirzīts kā mērķis "Ceļu satiksmes drošības plānā 2021.-2027. gadam"¹⁶.

3.4.3 SECINĀJUMI

- Valsts galvenais autoceļš A2 šķērso visus trīs novadus un no tā, izmantojot reģionālās un vietējās nozīmes ceļus, ir iespējams sasniegt lielāko daļu novadu apdzīvoto vietu;
- Satiksmes intensitāte vairākos autoceļa A2 posmos pēdējos gados ir nedaudz samazinājusies (apmēram par 10%), bet saskaņā ar LVC prognozi līdz 2045. gadam ir gaidāms transporta plūsmu pieaugums par līdz pat 80%¹⁷;
- Visintensīvākā satiksme ir uz reģionālajiem autoceļiem P18 un P27, kas veido savienojumus maršrutā Valmiera – Smiltene – Gulbene – Rēzekne;
- Lielākā daļa reģionālās nozīmes ceļu ir ar asfalta segumu, bet atsevišķi to posmi - ar grants segumu. Lielākās problēmas ar seguma kvalitāti apsekojuma dienā konstatētas uz noslogotākā autoceļa ar grants segumu P29, kurš savieno autoceļu A2, Drustu ciemu un Jaunpiebalgu (autoceļu P33). Atzīmējams, ka 2021. gadā LVC uz šī autoceļa teju 16 km garā posmā no A2 līdz Drustu centram veic dubultās virsmas apstrādi;
- Noslogotākais vietējās nozīmes autoceļš ar grants segumu ir V187, kas veido savienojumu starp Raunu un Valmieru;
- Satiksmes intensitāte Smiltenes pilsētā pēdējo trīs gadu laikā ir pieaugusi. Atmosferas ielas posmā no Blaumaņa ielas līdz Lejas ielai GVDI 2020. gadā bija 8 187 transporta vienības, no kurām 28% bija kravas transports;
- Transporta plūsmu uzskaites dati uzrāda, ka kopš pandēmijas sākuma transporta plūsmu raksturs pilsētā ir mainījies, un 2020. gadā diennakts laikā nav bijušas novērojamas divas izteiktas maksimuma stundas;
- Lielākais CSNg skaits sešu gadu laikā (2015.-2020. g.) ir noticis Smiltenes pilsētā (31), Raunas ciemā ir notikuši desmit CSNg, bet Bilskā un Zeltiņos – katrā pa trim;
- No 2015. līdz 2019. gadam Vidzemes reģionā, tāpat kā kopumā Latvijā ir vērojams CSNg bojāgājušo skaita samazinājums, tomēr cietušo skaita samazināšanās nav notikusi.

¹⁵ Pieejams vietnē: <https://ec.europa.eu/latvia/news/2019-gada-ce%C4%BCu-satiksmes-dro%C5%A1%C4%ABbas-statistika-ko-atkl%C4%81j-skait%C4%BCi-lv>

¹⁶ Pieejams vietnē: <https://www.sam.gov.lv/lv/celu-satiksmes-drosibas-plans-2021-2027-gadam>

¹⁷ LVC Stratēģiskās daļas attīstības pārvaldes dati

4. SOCIĀLEKONOMISKĀS ATTĪSTĪBAS TENDENČU ANALĪZE

Vajadzību pēc mobilitātes rada patērētāju un to pieprasītā piedāvājuma ģeogrāfiskā izkliede. Tā ir aktuāla gan māsaimniecībām, kuru dzīvesvietas atrašanās vietas nesakrīt ar pakalpojumu saņemšanas vietu, rekreācijas un darbavietu lokāciju, gan saimnieciskās darbības veicējiem, kuru piegādātāji, sadarbības partneri un galapatērētāji neatrodas vienuviet. Attiecīgi teritorijas iedzīvotājus un saimnieciskās darbības veicējus raksturojošie dati, kā arī cita veida sociālekonomiskos un tehniskos faktorus raksturojošā informācija ļauj izskaidrot pētāmās teritorijas svārstmigrācijas ainu izmaiņu cēloņus.

4.1 VĒSTURISKĀS TENDENCES

Vēsturisko sociālekonomisko tendenču analīzē izmantojamo statistikas datu laika nogrieznis aptver starp-krīžu laika posmu no 2011. gada sākuma līdz 2020. gada sākumam, bet teritoriāli atkarībā no datu pieejamības un analītiskās nepieciešamības, gan apvienotā Smiltenes novada teritoriju, gan teritorijas ārpus tās.

4.1.1 TERITORIJAS APDZĪVOTĪBA, APDZĪVOJUMS UN VECUMSTRUKTŪRA

4.1.1.1 IEDZĪVOTĀJU SKAITS UN TĀ IZMAIŅAS

Apvienotā Smiltenes novada teritorijā, kurā ietilpst Apes, Raunas un Smiltenes novadu pašvaldības, 2020. gada sākumā dzīvoja 18 224 iedzīvotāji jeb 9,9% no VPR kopējā iedzīvotāju skaita. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Smiltenes novadā samazinājās par 11,4%, kas ir par 1,8 procentpunktiem mazāk nekā VPR kopā.

2020. gada sākumā lielākā daļa (65,7% jeb 11 985 cilvēku) apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju dzīvoja pašreizējā Smiltenes novadā, savukārt Apes novadā dzīvoja 17,7% (3 220) bet Raunas novadā –16,6% (3 019) iedzīvotāju. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam Raunas un Apes novados bija vienlīdz straujš iedzīvotāju skaita samazinājums – attiecīgi -16,3% un -16,2%, savukārt Smiltenes novadā iedzīvotāju skaits šajā laikposmā samazinājās par 8,6%.

Pašreiz apvienotā Smiltenes novada teritorijā atrodas 14 pagasti, Smiltenes un Apes pilsētas: četri pagasti Apes novadā, divi pagasti Raunas novadā un astoņi pagasti Smiltenes novadā. Iedzīvotāju skaita ziņā lielākās ir administratīvās teritorijas, kurās atrodas novadu centri: Smiltenes pilsēta, Raunas ciems (Raunas pagasts) un Apes pilsēta (Apes pagasts). 2011.-2020. gada periodā visos apvienotā Smiltenes novada pagastos iedzīvotāju skaita dinamika bija negatīva. Visstraujāk iedzīvotāju skaits samazinājās Variņu, Drustu un Virešu pagastos, vismazāk – Smiltenes pilsētā, Launkalnes pagastā un Smiltenes pagastā.

Detalizētu informāciju par iedzīvotāju skaitu un tā izmaiņām apvienotajā Smiltenes novadā skatīt 4-1. tabulā.

4-1. TABULA. KOPĒJAIS (FAKTISKAIS) IEDZĪVOTĀJU SKAITS UN IZMAIŅAS APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA PAGASTOS UN SMILTENES PILSĒTĀ, 2011.-2020. GADS

Teritoriālā vienība	Kopējais iedzīvotāju skaits, 2020. gada sākumā	Iedzīvotāju skaita izmaiņas, 2011.-2020. gada periodā
Smiltenes pilsēta (Smiltenes novads)	5 267	-5,2%
Raunas pagasts (Raunas novads)	2 248	-15,2%
Apes pagasts (Apes novads)	1 251	-16,5%
Launkalnes pagasts (Smiltenes novads)	1 092	-7,0%
Bilskas pagasts (Smiltenes novads)	1 053	-12,3%
Smiltenes pagasts (Smiltenes novads)	948	-8,3%
Blomes pagasts (Smiltenes novads)	825	-10,6%
Palsmanes pagasts (Smiltenes novads)	805	-10,4%
Gaujienas pagasts (Apes novads)	780	-14,2%
Grundzāles pagasts (Smiltenes novads)	778	-13,3%
Drustu pagasts (Raunas novads)	770	-18,2%
Trapenes pagasts (Apes novads)	670	-16,8%
Variņu pagasts (Smiltenes novads)	658	-19,8%
Brantu pagasts (Smiltenes novads)	543	-11,9%

Teritoriālā vienība	Kopējais iedzīvotāju skaits, 2020. gada sākumā	Iedzīvotāju skaita izmaiņas, 2011.-2020. gada periodā
Virešu pagasts (Apes novads)	513	-17,4%

Avots: CSP

Pieprasījumu pēc mobilitātes apvienotā Smiltenes novada transporta sistēmā var radīt ne tikai Apes, Raunas un Smiltenes novadu pastāvīgie iedzīvotāji, bet arī blakus teritorijās¹⁸ dzīvojošie iedzīvotāji. 2020. gada sākumā mobilitātes areāla blakus teritorijās dzīvoja 99 468 iedzīvotāju (54% no VPR kopējā iedzīvotāju skaita). 73% šo blakus teritoriju iedzīvotāju 2020. gada sākumā dzīvoja četrās no 10 areālā ietilpstošajām pašvaldībām: Valmieras pilsētā, Gulbenes novadā, Cēsu novadā un Alūksnes novadā. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits blakus teritorijās samazinājās par 13,6% (par 2,2 procentpunktiem vairāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā). Straujākais iedzīvotāju skaita samazinājums bija Strenču (-26,1%) un Alūksnes novadā (-19,3%), bet mazākais – Valmierā (-9%), Priekuļu novadā (-10,0%) un Beverīnas novadā (-10,6%). Datus skatīt 4-2. tabulā.

4-2. TABULA. KOPĒJAIS (FAKTISKAIS) IEDZĪVOTĀJU SKAITS UN IZMAIŅAS APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES AREĀLA PAŠVALDĪBĀS, 2011.-2020. GADS

Teritoriālā vienība	Kopējais iedzīvotāju skaits 2020. gada sākumā	Iedzīvotāju skaita izmaiņas, 2011.-2020. gada periodā
Valmiera	23 050	-8,6%
Gulbenes novads	19 771	-13,5%
Cēsu novads	16 291	-11,1%
Alūksnes novads	13 895	-19,3%
Valkas novads	7 603	-18,5%
Priekuļu novads	7 556	-10,0%
Vecpiebalgas novads	3 555	-14,9%
Beverīnas novads	2 927	-10,6%
Strenču novads	2 838	-26,1%
Jaunpiebalgas novads	1 982	-17,3%
Kopā	99 468	-13,6%

Avots: CSP

Efektīva transporta sistēmas piedāvājuma plānošanā būtisks apsvērums ir arī teritorijas apdzīvojuma un apdzīvotības blīvums.

4.1.1.2 APDZĪVOJUMA BLĪVUMS

Apdzīvojuma blīvums parāda teritorijas iedzīvotāju dzīvesvietu ģeogrāfiskās izklienētības/koncentrācijas pakāpi. No šī rādītāja atkarīgs satiksmes ģeogrāfijas raksturs, proti, cik lielā mērā reģionā dominē starppilsētu vai iekšpilsētu mobilitāte. Jo lielāks iedzīvotāju īpatsvars dzīvo blīvi apdzīvotās vietās (pilsētās un ciemos), jo lielāka nozīme ir apdzīvoto vietu iekšējām transporta sistēmām un to transporta sakariem ar pārējām apdzīvotajām vietām. Apvienotā Smiltenes novada apdzīvojuma blīvums tika analizēts, balstoties uz datiem par iedzīvotāju skaitu, kas dzīvo novada apdzīvotās vietās¹⁹.

Atbilstoši CSP datubāzes RIG010 statistikas tabulai par blīvi apdzīvotām teritorijām apvienotajā Smiltenes novadā uzskatāmas 26 teritoriālās vienības (divas pilsētas un 24 ciemi). 2020. gada sākumā šajās pilsētās un ciemos kopumā dzīvoja 64% novada iedzīvotāju. Laikaposmā no 2011. līdz 2020. gadam šo apdzīvoto vietu iedzīvotāju skaits samazinājās par 9%, kad kopējais iedzīvotāju skaits šajā pašā periodā samazinājās par 11,4%. Lēnāka samazinājuma tempa rezultātā iedzīvotāju īpatsvars apvienotā Smiltenes novada apdzīvotās vietās 2011.-2020. gada periodā pieauga par 1,7 procentpunktiem.

Apes novadā atbilstoši CSP RIG010 statistikas tabulai atrodas piecas apdzīvotās vietas (viena pilsēta un četri ciemi), kurās kopumā 2020. gada sākumā dzīvoja 59% novada iedzīvotāju. Iedzīvotāju skaita ziņā lielākajā novada apdzīvotajā vietā – Apes pilsētā – mītnējās 26% novada iedzīvotāju. Apes novada ciemos 2020. gada

¹⁸ Apvienotā Smiltenes novada mobilitātes areālam, pirmkārt, pieskaitāmas tās pašvaldības, kurām ir kopīga robeža ar Apes, Raunas vai Smiltenes novadu. Tās ir Alūksnes novads, Gulbenes novads, Vecpiebalgas novads, Jaunpiebalgas novads, Priekuļu novads, Beverīnas novads, Strenču novads un Valkas novads. Tāpat pie blakus teritorijām pieskaitītas arī Cēsu novada un Valmieras pašvaldības, kurās atrodas reģionālās attīstības centri Cēsu pilsēta un Valmieras pilsēta.

¹⁹ Dati par iedzīvotāju skaitu Apes, Raunas un Smiltenes apdzīvotās vietās tika ņemti no CSP datubāzes RIG010 "Pastāvīgo iedzīvotāju skaits pēc dzimuma un vecuma statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novados, novadu pilsētās, pagastos, ciemos un apkaimēs (atbilstoši robežām 2020. gada sākumā)".

sākumā vidēji dzīvoja 268 iedzīvotāju. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits Apes novada apdzīvotajās vietās samazinājās par 14,5%. Visstraujākais samazinājums bija Vidagas ciemā (-25%). Kopējais iedzīvotāju skaits samazinājās par 16,2%, tādēļ apdzīvotās vietās dzīvojošo īpatsvars pieauga par vienu procentpunktu.

Raunas novadā atbilstoši minētai statistikas tabulai atrodas trīs apdzīvotas vietas (visi ciemi). 2020. gada sākumā šajās apdzīvotās vietās dzīvoja 50% novada iedzīvotāju. Skaitliski lielākais rezidentu skaits ir novada administratīvajā centrā Raunā, kurā mitinās 37% novada iedzīvotāju. Drustu ciemā savukārt dzīvoja 229 iedzīvotāju, bet Rožu ciemā – 174 iedzīvotāju. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits Raunas novada apdzīvotajās vietās samazinājās par 14%. Visstraujākais samazinājums bija Rozes ciemā (-15%). Kopējais iedzīvotāju skaits apskatāmajā periodā samazinājās par 16,3%, tādēļ apdzīvotās vietās dzīvojošo īpatsvars pieauga par vienu procentpunktu.

Smiltenes novadā atrodas 18 apdzīvotas vietas (viena pilsēta un 17 ciemi). 2020. gada sākumā tajās dzīvoja 69% novada iedzīvotāju. 44% novada iedzīvotāju dzīvoja novada administratīvajā centrā, un apvienotā Smiltenes novada lielākajā apdzīvotajā vietā – Smiltenes pilsētā. 2020. gada sākumā vidējais iedzīvotāju skaits Smiltenes novada ciemos bija 179 cilvēki. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits Smiltenes novada apdzīvotajās vietās samazinājās par 6%. Visstraujākais rezidentu skaita samazinājums ciemos ar iedzīvotāju skaitu lielāku par 100 bija Bilskas ciemā (-21%). Kopējais iedzīvotāju skaits novadā samazinājās par 8,6%, tādēļ apdzīvotās vietās dzīvojošo īpatsvars (attiecībā pret citviet dzīvojošajiem) pieauga par pusotru procentpunktu.

Kopsavilkums par iedzīvotāju skaita un īpatsvara izmaiņām apvienotajā Smiltenes novadā apskatāms 4-3. tabulā:

4-3. TABULA. APES, RAUNAS UN SMILTENES NOVADU APDZĪVOTĀS VIETĀS (FAKTISKI) DZĪVOJOŠO IEDZĪVOTĀJU SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS, 2011.-2020. GADS

Teritoriālā vienība	Iedzīvotāju skaits, 2020. gada sākumā	Iedzīvotāju skaita izmaiņas, 2020. gads pret 2011. gadu	Īpatsvars no kopējā iedzīvotāju skaita novadā, 2020. gada sākumā	Iedzīvotāju īpatsvara izmaiņas, 2020. gads pret 2011. gadu
Apes novads	1 907	-15%	59%	1 pp
Raunas novads	1 519	-14%	50%	1 pp
Smiltenes novads	8 302	-6%	69%	1,5 pp
Apvienotais Smiltenes novads	11 728	-9%	64%	1,7 pp

Avots: CSP

4.1.1.3 APDZĪVOTĪBAS BLĪVUMS

Apdzīvotības blīvums kontekstā ar apdzīvojuma blīvumu no mobilitātes viedokļa sniedz priekšstatu, piemēram, par priekšnoteikumiem finansiāli ilgtspējīga sabiedriskā transporta piedāvājuma nodrošināšanai.

Apvienotais Smiltenes novads aizņem 1 801 km² lielu platību jeb 12% no VPR kopplatības. Platībai attiecinot 2020. gada sākumā novadā dzīvojošo iedzīvotāju skaitu, iegūst apdzīvotības blīvumu 10 cilvēku uz km² (VPR – 12 cilvēku/km²). Atsevišķa uzmanība pievēršama apdzīvotības blīvumam ārpus apdzīvotām vietām. Apvienotajā Smiltenes novadā ārpus apdzīvotām teritorijām²⁰ 2020. gada sākumā dzīvoja 6,4 tūkstoši cilvēku jeb 4 cilvēki uz vienu km².

Apes novads aizņem 30% (545 km²), Raunas novads – 17% (309 km²), bet Smiltenes novads – 53% (947 km²) no apvienotā Smiltenes novada platības. Kontekstā ar novadu iedzīvotāju skaitu iegūst, ka lielākais iedzīvotāju skaita blīvums ir Smiltenes novadā (13 cilvēki/km²), kam seko Raunas novads (10 cilvēki/km²) un Apes novads (seši cilvēki/km²). Cita secība ir, ja salīdzina iedzīvotāju blīvumu ārpus novadu apdzīvotām vietām: Raunas novadā pieci cilvēki/km², Smiltenes novadā četri cilvēki/km², bet Apes novadā divi cilvēki/km².

Vidējā apvienotā Smiltenes novada pagastu platība ir 129 km². Teritoriāli lielākais ir Launkalnes pagasts (222 km²), bet mazākie – Smiltenes un Blomes pagasti (abi 76 km²). Atsevišķi izdalāma 7,2 km² lielā Smiltenes pilsētas administratīvā teritorija. Vidējais iedzīvotāju blīvums pagastos 2020. gada sākumā bija astoņi iedzīvotāji uz km². Vislielākais iedzīvotāju blīvums 2020. gadā reģistrēts pagastos, kuru teritorijā atrodas novadu centri vai daļa to aglomerācijas (Raunas pagastā 15 cilvēki/km², Smiltenes pagastā 12 cilvēki/km²). Vienā Smiltenes pilsētas kvadrātkilometrā 2020. gada sākumā savukārt dzīvoja vidēji 732 cilvēki. Visretāk apdzīvots ir Apes novada Virešu pagasts ar trīs cilvēkiem/km². Apskatot apdzīvotību ārpus apdzīvotām vietām, vidējais apdzīvotības blīvums pagastos ārpus apdzīvotām vietām 2020. gada sākumā bija četri cilvēki/km². Visblīvāk apdzīvotās lauku teritorijas

²⁰ Par pamatu ārpus apdzīvotām vietām dzīvojošo iedzīvotāju skaita aprēķinam tika izmantoti CSP RIG010 statistiskās tabulas dati par iedzīvotāju skaitu apdzīvotās vietās.

ir Smiltenes un Blomes pagastos (abos - astoņi cilvēki uz km²). Tiem seko Raunas pagasts ar sešiem cilvēkiem/km². Vairāk par apdzīvotības blīvumu pagastos skatīt 4-4. tabulu.

4-4. TABULA. APDZĪVOTĪBAS BLĪVUMS SMILTENES PILSĒTĀ, APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA PAGASTOS KOPUMĀ UN ĀRPUS APDZĪVOTĀM VIETĀM, 2020. GADA SĀKUMĀ

Teritoriālā vienība	Apdzīvotības blīvums pagastos, iedz./km ²	Apdzīvotības blīvums pagastos ārpus apdzīvotām vietām, iedz./km ²
Smiltenes pilsēta (Smiltenes novads)	732	-
Raunas pagasts (Raunas novads)	15	6
Smiltenes pagasts (Smiltenes novads)	12	8
Blomes pagasts (Smiltenes novads)	11	8
Apes pagasts (Apes novads)	10	3
Palsmanes pagasts (Smiltenes novads)	8	3
Brantu pagasts (Smiltenes novads)	7	5
Variņu pagasts (Smiltenes novads)	7	3
Bilskas pagasts (Smiltenes novads)	7	4
Gaujienas pagasts (Apes novads)	6	2
Grundzāles pagasts (Smiltenes novads)	6	3
Launkalnes pagasts (Smiltenes novads)	5	2
Drustu pagasts (Raunas novads)	5	3
Trapenes pagasts (Apes novads)	5	2
Virešu pagasts (Apes novads)	3	2
Vidēji (pagastos)	8	4

Avots: CSP

4.1.1.4 IEDZĪVOTĀJU VECUMSTRUKTŪRA

Dažādām iedzīvotāju vecuma grupām ir raksturīga īpatnēja ekonomiskā uzvedība, kas izpaužas tostarp arī mobilitātes paradumos. Līdz ar to demogrāfisko faktoru apskatā iekļauta arī pētāmās teritorijas vecumstruktūras analīze, kas attiecīgi ļauj spriest par reģionā prevalējošajiem māsaimniecību mobilitātes galamērķiem.

Iedzīvotāju vecumstruktūra analizēta trīs vecuma grupu griezumā:

- 0-18 gadu vecuma grupa;
- 19-64 gadu vecuma grupa;
- virs 65 gadu vecuma grupa.

Šāds vecuma intervālu dalījums tiek pamatots ar katrai vecuma grupai raksturīgo dominējošo mobilitātes mērķi, proti, vairums iedzīvotāju vecuma grupā no 0 līdz 18 gadu vecumam apmeklē pirmsskolas vai vispārizglītojošās mācību iestādes, bet iedzīvotāji vecumā no 19 līdz 64 gadu vecumam ikdienā dodas uz savām darbavietām. Virs-darbaspējas vecuma iedzīvotāju grupa turpretim izceļas nevis pārvietošanās galamērķa, bet gan pārvietošanās veida un intensitātes ziņā (ārvalstīs veiktajos pētījumos secināts, ka seniori ir tendēti ceļot retāk un mazāk paļauties uz privāto autotransportu²¹).

2020. gada sākumā 20% apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju bija vecumā līdz 18 gadiem (VPR 19%) un tikpat – vecumā virs 64 gadiem (VPR 22%). Pārējie 60% iedzīvotāju bija ekonomiski aktīvā vecuma kategorijā (VPR 59%). Absolūtā izteiksmē 2011.-2020. gada periodā iedzīvotāju skaita samazinājums bija visu trīs vecuma kategorijās, taču visstraujāk skaits samazinājās 0-18 gadu vecuma grupā (-13,4%), kurai sekoja 19-64 gadu vecuma grupa (-12,4%). Virs-darbaspējas vecuma iedzīvotāju skaits samazinājās vien par 6,2%.

Runājot par vecumstruktūras atšķirībām novadu griezumā, lielākais gados jaunāko vecuma iedzīvotāju skaita īpatsvars 2020. gada sākumā bija Smiltenes novadā, kurā bija arī zemākais šī vecuma iedzīvotāju skaita samazināšanās temps. Pārējos novados jauniešu samazinājuma temps bija trīskārt lielāks, kas izskaidro arī

²¹ L.Böcker, P.Amen, M.Helbich. "Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands," Transportation, Springer, vol. 44(4), pages 831-852, July 2017.

zemāku īpatsvaru kopējā iedzīvotāju skaitā 2020. gadā un straujāku īpatsvara samazināšanos salīdzinājumā ar 2011. gadu.

Mazāka īpatsvara starpība novadu starpā ir darbaspējīgo iedzīvotāju vecuma grupā. Būtiskākas atšķirības novērojamas vien absolūtās šīs kategorijas iedzīvotāju skaita izmaiņās, kur Smiltenes novadā tās bija vismazākās. Taču, neskatoties uz to, tieši Smiltenes novadā bija relatīvi lielākās darbaspējīgo iedzīvotāju īpatsvara izmaiņas, kas izskaidrojamas ar relatīvi mazākām iedzīvotāju skaita izmaiņām Smiltenes novada pārējās divās vecuma grupās.

Lielākais iedzīvotāju skaita īpatsvars vecumā virs 64 gadiem 2020. gada sākumā bija Raunas novadā. Pārējo vecuma grupu kontekstā salīdzinoši zems senioru skaita samazinājuma temps Raunas novadā izskaidro arī lielāko šīs vecuma grupas pārstāvju īpatsvara pieaugumu pārējo novadu vidū. Līdzvērtīgs virs-darbspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars bija arī Apes novadā, turpretim Smiltenes novadā tas bija par trim procentpunktiem mazāks nekā Apes novadā un par četriem procentpunktiem mazāks nekā Raunas novadā.

Dati par vecumstruktūru un tās izmaiņām novados apkopoti 4-5. tabulā.

4-5. TABULA. APES, RAUNAS UN SMILTENES NOVADA FAKTISKĀ IEDZĪVOTĀJU SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS SADALĪJUMĀ PA VECUMA GRUPĀM, 2011.-2020. GADS

Teritoriālā vienība	Iedzīvotāju skaits, 2020. gads	Iedzīvotāju skaita izmaiņas, 2020. gads pret 2011. gadu	Īpatsvars, 2020. gads	Īpatsvara starpība, 2020. gads pret 2011. gadu
0-18 gadu vecuma iedzīvotāji				
Apes novads	790	-22,5%	19,0%	-1,6 pp
Raunas novads	703	-24,9%	17,5%	-2,0 pp
Smiltenes novads	2 756	-7,8%	21,2%	0,2 pp
19-64 gadu vecuma iedzīvotāji				
Apes novads	2 250	-15,3%	59,2%	0,6 pp
Raunas novads	2 167	-16,9%	59,6%	-0,4 pp
Smiltenes novads	7 964	-10,3%	59,6%	-1,1 pp
Virsi 64 gadu vecuma iedzīvotāji				
Apes novads	801	-12,2%	21,8%	1,0 pp
Raunas novads	738	-6,4%	22,9%	2,4 pp
Smiltenes novads	2 399	-4,2%	19,2%	0,9 pp

Avots: CSP

4.1.1.5 DARBSPĒJĪGO IEDZĪVOTĀJU NODARBINĀTĪBA

Atsevišķa uzmanība pievēršama skaitliski lielākajai darbaspējīgā vecuma demogrāfiskai grupai. Kā tika minēts iepriekš, šī vecuma pārstāvji, 2020. gada sākumā (2019. gada beigās) veidoja 60% (10 851) no apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju kopskaita. 66% no šīs vecuma grupas iedzīvotājiem dzīvoja Smiltenes novadā, 18% Apes novadā un 17% Raunas novadā. Atbilstoši CSP datiem laika posmā no 2016. līdz 2019. gada beigām Vidzemes reģionā bija nodarbināti 69% iedzīvotāju vecumā no 15 līdz 64 gadiem. Attiecīgi iedzīvotāju nodarbinātības līmenis vecuma grupā no 19 līdz 64 gadiem šajā laika periodā varētu būt lielāks par 70%.

Attiecinot CSP datus par VPR nodarbināto skaitu attiecībā pret iedzīvotāju skaitu 19-64 gadu vecuma grupā, 2019. gada beigās apvienotajā Smiltenes novadā faktiski dzīvoja aptuveni 7,8 tūkstoši darba ņēmēju²². No tiem 68% dzīvo Smiltenes novadā, 16% – Raunas novadā un tikpat – Apes novadā. Darba ņēmēju skaits apvienotajā Smiltenes novadā 2016.-2019. gada periodā būtiski nemainījās – strādājošo skaita samazinājumu Apes un Raunas novados kompensēja strādājošo skaita pieaugums Smiltenes novadā.

VID datubāzē pieejama arī statistika par pašvaldības deklarēto strādājošo darbavietu juridisko atrašanās vietu. Šie dati sniedz ieskatu apvienotā Smiltenes novada strādājošo iedzīvotāju darba svārstmigrācijas ģeogrāfijā. Jāatzīmē, ka zināmu kļūdas klātbūtni VID datu izmantošanai darba svārstmigrācijas ģeogrāfijas noteikšana rada iepriekš minētā problēma par deklarētās dzīvesvietas neatbilstību faktiskai, kā arī darbavietas juridiskās adreses

²² Darba ņēmēji, lai arī nenozīmīgā apjomā, var pārstāvēt arī vecāka un jaunāka gada gājuma vecuma grupas.

iespējamā nesakrītība ar faktisko atrašanās vietu. Tomēr šo nesakrītību īpatsvars nav tik liels²³, tāpēc ļauj ar pietiekamu ticamības pakāpi spriest par teritorijā dzīvojošo iedzīvotāju ikdienišķo darba ceļojumu ģeogrāfiju.

Laika posmā no 2016. līdz 2019. gadam apvienotā Smiltenes novadā deklarētie darba ņēmēji atbilstoši VID datiem strādāja 108 pašvaldību reģistrētajās darbavietās. Lai mazinātu deklarētās dzīvesvietas un juridiskās adreses kļūdu un vienlaikus izslēgtu no darbaspēka svārstmigrācijas apjoma viedokļa nenozīmīgos galamērķus, tika atlasītas tās pašvaldības, uz kurām 2016.-2019. gada periodā vidēji devās vismaz aptuveni simts strādājošo. Rezultātā tika atlasītas 11 pašvaldības: trīs apvienotā Smiltenes novada pašvaldības, piecas mobilitātes areāla pašvaldības, Rīga un divas Pierīgas pašvaldības. Šajās pašvaldībās 2016.-2019. gada periodā kopumā bija nodarbināti 88% apvienotā Smiltenes novada darbaspēka. Pārējo 12% strādājošo darbavietas bija reģistrētas 97 Latvijas pašvaldībās.

Apskatāmajā laikposmā vidēji 53% apvienotā Smiltenes novada strādājošo darbavietas atradās turpat apvienotajā Smiltenes novadā (75% Smiltenes novadā, 13% Apes novadā un 12% Raunas novadā). Uz mobilitātes areāla pašvaldībām devās 9% strādājošo (34% uz Valmieru, 26% uz Cēsu novadu, 15% uz Gulbenes novadu, 13% uz Priekuļu novadu un 12% uz Alūksnes novadu). Pārējie 26% nodarbināto darba vajadzībām brauca uz Rīgu un Pierīgu (88% uz Rīgu, 7% uz Mārupes novadu un 5% uz Ķekavas novadu). Novērojamas arī izmaiņas darbaspēka nodarbinātības ģeogrāfijā. 2019. gadā salīdzinājumā ar 2016. gadu par vienu procentpunktu samazinājās strādājošo īpatsvars minētajās 11 pašvaldībās. Šo samazinājumu noteica Rīgā strādājošo skaita un arī īpatsvara samazināšanās par teju diviem procentpunktiem. Apvienotajā Smiltenes novadā un mobilitātes areālā izvietotās pašvaldībās, toties īpatsvars pieauga (attieciņi par 0,6 procentpunktiem un par 0,2 procentpunktiem). Visstraujāk nodarbināto skaita īpatsvars pieauga Smiltenes novada darbavietās (+1,7 procentpunkti), kam sekoja darbavietas Valmierā un Cēsu novadā (abiem +0,3 procentpunkti). Detalizētai informācijai skatīt 4-6. tabulu.

4-6. TABULA. APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ DEKLARĒTO STRĀDĀJOŠO SKAITA SADALĪJUMS PĒC TO DARBAVIETAS JURIDISKĀS ATRAŠANĀS VIETAS LATVIJAS PAŠVALDĪBĀS UN TUR STRĀDĀJOŠO ĪPATSVARA IZMAIŅAS, 2016.-2019. GADS

Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	2016.-2019. gada periodā vidējais strādājošo īpatsvars	Strādājošo īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2016. gadu	Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	Strādājošo skaita īpatsvars, 2019. gads
Smiltenes novads	39,5%	1,7 pp	Smiltenes novads	40,3%
Rīga	23,1%	-1,8 pp	Rīga	22,1%
Apes novads	6,9%	-0,9 pp	Apes novads	6,5%
Raunas novads	6,3%	-0,2 pp	Raunas novads	6,2%
Valmiera	2,9%	0,3 pp	Valmiera	3,1%
Cēsu novads	2,2%	0,3 pp	Cēsu novads	2,4%
Mārupes novads	1,9%	0,0 pp	Mārupes novads	1,9%
Ķekavas novads	1,3%	-0,1 pp	Gulbenes novads	1,4%
Gulbenes novads	1,3%	0,0 pp	Ķekavas novads	1,3%
Priekuļu novads	1,1%	-0,1 pp	Alūksnes novads	1,1%
Alūksnes novads	1,1%	-0,1 pp	Priekuļu novads	1,1%
Kopā	87,7%	-0,8 pp	Kopā	87,4%

Avots: VID

Skatot dominējošos darbaspēka svārstmigrācijas galamērķus²⁴ atsevišķi par katru pašreizējo apvienotā Smiltenes novada pašvaldību, Smiltenes novadā 2019. gadā atbilstoši VID datiem un faktiskā strādājošo skaita aprēķiniem dzīvoja aptuveni 5,5 tūkstoši strādājošo (+1,5% salīdzinājumā ar 2016. gadu) jeb 68% visa apvienotā Smiltenes novada darbaspēka. Vairāk nekā puse šo darba ņēmēju 2016.-2019. gada periodā bija nodarbināti turpat Smiltenes novadā. Tai pašā laikā divās nozīmīgākajās mobilitātes areāla pašvaldībās (Valmierā un Gulbenes novadā) strādāja 5% strādājošo, bet Rīgā un divās Pierīgas pašvaldībās (Mārupes novadā un Ķekavas novadā) – 25%. Četrus gadus laikā būtiskākais nodarbināto centrtieces pieaugums novērojams Smiltenes novada

²³ Piemēram, atšķirība starp faktisko un deklarēto iedzīvotāju skaita Apes, Raunas un Smiltenes novados 2016.-2019. gadā bija no astoņiem līdz sešiem procentiem liela.

²⁴ Par dominējošajiem darba svārstmigrācijas galamērķiem tiek uzskatītas tās pašvaldības, kurās vismaz vienu gadu 2016-2019. gada periodā bija nodarbināti vismaz 2% Apes, Raunas un Smiltenes novada strādājošo.

un Valmieras pilsētas darba devēju virzienā (attiecīgi 1,7 un 0,4 procentpunktu pieaugums). Šo potenciālās svārstmigrācijas plūsmas pārnesei veicināja ne tikai tur strādājošo skaita palielināšanās, bet arī būtiski samazinājusies Rīgas nozīmība Smiltenes novada darba ņēmēju nodarbināšanā (-2,2 procentpunkti). Pilna statistikas aina par Smiltenes novada strādājošo darbavietām ir dota 4-7. tabulā:

4-7. TABULA. SMILTENES NOVADĀ DEKLARĒTO STRĀDĀJOŠO SKAITA SADALĪJUMS PĒC TO DARBAVIETAS JURIDISKĀS ATRAŠANĀS VIETAS LATVIJAS PAŠVALDĪBĀS UN TUR STRĀDĀJOŠO ĪPATSVARA IZMAIŅAS, 2016.-2019. GADS

Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	2016.-2019. gada periodā vidējais strādājošo īpatsvars	Strādājošo īpatsvara starpība, 2019. gads pret 2016. gadu	Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	Strādājošo skaita īpatsvars, 2019. gads
Smiltenes novads	54,5%	1,7 pp	Smiltenes novads	55,4%
Rīga	22,3%	-2,2 pp	Rīga	21,0%
Valmiera	3,5%	0,4 pp	Valmiera	3,7%
Mārupes novads	1,7%	-0,2 pp	Mārupes novads	1,6%
Gulbenes novads	1,4%	-0,2 pp	Gulbenes novads	1,5%
Ķekavas novads	1,3%	0,0 pp	Ķekavas novads	1,3%
Kopā	84,8%	-0,4 pp	Kopā	84,6%

Avots: VID

Atbilstoši VID datiem un faktiskā iedzīvotāju skaita korekcijai darba ņēmēju skaits Apes novadā 2019. gadā bija mazāks nekā Raunas novadā. Ir jāņem vērā, ka, pamatojoties uz Apes novada pašvaldības sniegto informāciju, aptuveni simts Apes novada iedzīvotāju darbavietas atrodas Igaunijas Republikā un šie strādājošie neparādās aplūkojamajā VID statistikā. Līdz ar to par otro lielāko novadu darba ņēmēju skaita ziņā ir pamats uzskatīt Apes novadu.

VID dati liecina, ka Apes novadā 2019. gadā dzīvoja nedaudz mazāk par 1,3 tūkstošiem Latvijā nodarbinātu darba ņēmēju (-5% salīdzinājumā ar 2016. gadu). 2016.-2019. gada periodā puse šo strādājošo bija nodarbināti vai nu Apes novadā (78%), vai arī Smiltenes novadā (22%). Vidēji 9% strādāja mobilitātes areāla darbavietās (53% Alūksnes novadā). Savukārt Rīgā un Pierīgas divos novados kopumā bija nodarbināti 28% darba ņēmēju (88% Rīgā, 8% Mārupes novadā un 4% Ķekavas novadā). Četrus gadus laikā būtiskākais pieaugums nodarbināto svārstmigrācijā no Apes novada skāra Valmieras, Ķekavas novada un Smiltenes novada darba devējus. Turpretim lielākais potenciālās svārstmigrācijas plūsmas kritums reģistrēts attiecībā uz Apes novada darbavietām. Dati par Apes novada strādājošajiem apkopoti 4-8. tabulā zemāk.

4-8. TABULA. APES NOVADĀ DEKLARĒTO STRĀDĀJOŠO SKAITA SADALĪJUMS PĒC TO DARBAVIETAS JURIDISKĀS ATRAŠANĀS VIETAS LATVIJAS PAŠVALDĪBĀS UN TUR STRĀDĀJOŠO ĪPATSVARA IZMAIŅAS, 2016.-2019. GADS

Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	Vidējais strādājošo īpatsvars 2016.-2019. gada periodā	Strādājošo īpatsvara starpība, 2019. gads pret 2016. gadu	Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	Strādājošo skaita īpatsvars, 2019. gads
Apes novads	39,4%	-3,6%	Apes novads	38,0%
Rīga	25,4%	0,4%	Rīga	25,7%
Smiltenes novads	10,8%	0,6%	Smiltenes novads	10,7%
Alūksnes novads	4,9%	-0,3%	Alūksnes novads	4,9%
Mārupes novads	2,5%	0,3%	Mārupes novads	2,7%
Gulbenes novads	1,5%	0,3%	Valkas novads	1,8%
Valmiera	1,5%	-0,3%	Gulbenes novads	1,7%
Valkas novads	1,3%	1,0%	Valmiera	1,4%
Ķekavas novads	1,2%	0,7%	Ķekavas novads	1,4%
Kopā	88,4%	-0,9%	Kopā	88,3%

Avots: VID

Atbilstoši faktiskajam iedzīvotāju skaitam koriģētie VID dati par Raunas novada strādājošajiem liecina, ka 2019. gadā novads bija dzīvesvieta nedaudz mazāk par 1,3 tūkstošiem darba ņēmēju (-4% salīdzinājumā ar 2016. gadu). Laika periodā no 2016. līdz 2019. gadam lielākās strādājošo frakcijas (42%) darba svārstmigrācijas areāls

nepārsniedza apvienotā Smiltenes novada robežas. 85% šo strādājošo darbavietas atradās Raunas novadā, bet 15% – Smiltenes novadā. Atlasītajās mobilitātes areāla pašvaldībās²⁵ bija nodarbināti 19% Raunas novada darba ņēmēju, no tiem 71% Cēsu (46%) un Priekuļu novadā (25%). Pie Rīgas un atlasīto Pierīgas novadu darba devējiem strādāja 28% darba ņēmēju (87% Rīgā un kopā 13% Mārupes un Ķekavas novadā). Nodarbinātības ģeogrāfijas struktūra 2016.-2019. gadā mainījās par labu mobilitātes areāla pašvaldībām (visstraujākais Raunas novada strādājošo skaita pieaugums bija novērojams Cēsu novadā). Taču krasākais samazinājums reģistrēts attiecībā uz Rīgā un Raunas novadā strādājošajiem. Detalizētāku skaitlisko informāciju skatīt 4-9. tabulā.

4-9. TABULA. RAUNAS NOVADĀ DEKLARĒTO STRĀDĀJOŠO SKAITA SADALĪJUMS PĒC TO DARBAVIETAS JURIDISKĀS ATRAŠANĀS VIETAS LATVIJAS PAŠVALDĪBĀS UN TUR STRĀDĀJOŠO ĪPATSVARA IZMAIŅAS, 2016.-2019. GADS

Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	2016.-2019. gada periodā vidējais strādājošo īpatsvars	Strādājošo īpatsvara starpība, 2019. gads pret 2016. gadu	Pašvaldība, kurā reģistrētas darbavietas	Strādājošo skaita īpatsvars, 2019. gads
Raunas novads	35,8%	-0,5%	Raunas novads	35,6%
Rīga	24,0%	-1,7%	Rīga	22,9%
Cēsu novads	8,8%	1,7%	Cēsu novads	9,7%
Smiltenes novads	6,1%	-0,1%	Smiltenes novads	6,2%
Priekuļu novads	4,6%	-0,8%	Priekuļu novads	4,4%
Mārupes novads	2,1%	0,4%	Mārupes novads	2,4%
Valmiera	2,1%	0,2%	Valmiera	2,0%
Jaunpiebalgas novads	1,7%	0,2%	Jaunpiebalgas novads	1,8%
Ķekavas novads	1,6%	0,0%	Amatas novads	1,8%
Amatas novads	1,5%	0,4%	Ķekavas novads	1,6%
Kopā	88,3%	-0,2%	Kopā	88,4%

Avots: VID

4.1.2 EKONOMISKĀ DARBĪBA

Saimnieciskās darbības veicēji un publiskās iestādes apmierina māsaimniecību pieprasījumu pēc darbavietām, precēm un pakalpojumiem, kā arī nodrošina viens otru ar funkcionēšanai nepieciešamajām precēm un pakalpojumiem. Ņemot vērā, ka uzņēmumi, iestādes un māsaimniecības ir ģeogrāfiski izklaidēti ekonomikas subjekti, to pieprasījuma apmierināšana un piedāvājuma virzīšana tirgū pieprasa fizisku patērētāju un piedāvājuma pārvietošanu. Attiecīgi šo objektu klātbūtne teritorijā rada iegāsti cilvēku un kravu kustībai, būdami gan pārvietošanās galamērķi, gan sākumpunkti. Balstoties uz to, noteiktiem teritorijas ekonomiskās aktivitātes parametriem pastāv funkcionāla saikne ar šīs teritorijas mobilitātes pieprasījuma aspektiem.

Pēc Plāna Autoru domām par nozīmīgākajiem mobilitātes pieprasījumu ietekmējošajiem ekonomiskās aktivitātes aspektiem kalpo ekonomiskās aktivitātes apjoms/intensitāte, ekonomiskās aktivitātes ģeogrāfiskā izklide/koncentrācija un ekonomiskās specializācijas struktūra:

- Teritorijā realizētās ekonomiskās aktivitātes intensitāte korelē ar vispārējo satiksmes intensitāti teritorijā. Ekonomiskās aktivitātes vēriens primāri izsakāms, izmantojot radītā reālā iekšzemes kopprodukta (turpmāk – IKP) apjoma rādītāju, ko iespējams papildināt, vai nepieciešamības gadījumā arī aizvietot ar sekundārajiem datiem par darba devēju skaitu un to strādājošo skaitu. Intensitātes noteikšanai šo rādītāju vērtības izdala ar teritorijas platību;
- Ekonomiskās aktivitātes ģeogrāfiskā izklide ir saistīta ar satiksmes intensitātes atšķirībām teritorijas ietvaros. Ģeogrāfiskās izklides apzināšanai pieejami dati par strādājošo skaitu novados, pagastos un pilsētās;
- Teritorijas ekonomiskā specializācija jeb teritorijā pārstāvētā nozaru struktūra atstāj ietekmi gan uz satiksmes intensitāti, gan uz pārvietošanās veida un pārvietojamo objektu sadalījumu. Teritorijas ekonomiskā specializācija primāri nosakāma, balstoties uz teritorijā funkcionējošo nozaru saražotā reālā IKP sadalījumu, bet kā alternatīva izmantojami dati par uzņēmumu skaita un to lieluma sadalījumu pa nozarēm.

²⁵ Izņēmuma kārtā mobilitātes areālam tika pieskaitīts Amatas novads.

Mobilitāti apvienotajā Smiltenes novadā nosaka ne tikai apvienotā Smiltenes novada tirgus sektora un ārpustirgus sektora vienību darbība, bet arī ekonomiskā aktivitāte mobilitātes areālā un ārpus tā. Šīs ekonomiskās aktivitātes rezultātā rodas pieprasījuma apmierināšanā motivēta darbaspēka, patērētāju, pakalpojumu sniedzēju, preču un izejvielu kustība uz un no mobilitātes areāla ekonomiskajiem centriem, kuri pārvietošanās vajadzībām izmanto apvienotā Smiltenes novada transporta infrastruktūru. Līdz ar to analizē ietveramas arī ārējās teritorijas, kuru ekonomiskā aktivitāte ietekmē mobilitātes pieprasījumu apvienotajā Smiltenes novadā.

4.1.2.1 VISPĀRĒJĀ EKONOMISKĀS AKTIVITĀTES INTENSITĀTE APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Kā iepriekš minēts, pilnvērtīgākais teritorijas ekonomiskās intensitātes indikators ir teritorijā radītais reālais IKP. Dati par pievienoto vērtību zemākajā teritoriālajā līmenī pieejami vien par statistiskajiem reģioniem. Turklāt rādītāja vērtības ir izteiktas faktiskajās cenās, kas nozīmē, ka cenu svārstības var maldināt par reālo saimnieciskās darbības līmeni reģionā.

2019. gadā VPR tika radīta 1,57 miljardu EUR vērtā pievienotā vērtība, tādējādi saimnieciskās darbības intensitāte sastādīja 103 tūkstošus EUR uz vienu reģiona km². Salīdzinājumam pārējo Latvijas reģionu (bez Rīgas) ekonomiskā intensitāte 2019. gadā bija 193 tūkst. EUR/km². Laika posmā no 2013. līdz 2019. gadam VPR tirgus un ārpustirgus vienību radītā pievienotā vērtība faktiskajās cenās pieauga par 25,9%, kas ir par 9,2 procentpunktiem vairāk nekā vidēji pārējos statistiskajos reģionos.

Novadu līmenī ekonomiskās aktivitātes intensitāti datu ierobežojumu dēļ iespējams atspoguļot, vien izmantojot datus par tirgus un ārpustirgus vienību skaitu un tajos nodarbināto skaitu.

2019. gadā apvienotajā Smiltenes novadā saimniecisko darbu veica 1 752 ekonomiskās vienības (10,2% no VPR) jeb 0,97 vienības uz vienu apvienotā novada kvadrātkilometru (VPR vidēji 1,13 vienības/km²). Laika posmā no 2013. līdz 2019. gadam (ārpus) tirgus vienību skaits topošajā novadā pieauga par 5,5% (VPR vidēji skaits pieauga par 5,2%).

Pašreizējo novadu griezumā vislielākais ārpustirgus un tirgus vienību skaits un blīvums ir Smiltenes novadā. Zemākais rādītājs ir Apes novadā, taču tur novērojams straujākais ekonomisko vienību skaita pieaugums 2013.-2019. gada periodā, kas nodrošināja arī lielāko īpatsvara pieaugumu apvienotajā Smiltenes novadā. Pozitīvu ekonomisko vienību īpatsvara ekonomiskās aktivitātes pārdali par labu Apes un Smiltenes novadiem nodrošināja šo vienību skaita samazināšanās Raunas novadā. Vairāk skatīt 4-10. tabulā zemāk.

4-10. TABULA. TIRGUS UN ĀRPUSTIRGUS VIENĪBU SKAITS, BLĪVUMS, VIENĪBU SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ, 2013.-2019. GADS

Teritoriālā vienība	Vienību skaits, 2019. gads	Vienību skaits uz vienu km ² , 2019. gads	Vienību skaita izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Vienību īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
Apes novads	295	0,54	18,5%	1,8%
Raunas novads	300	0,97	-10,2%	-3,0%
Smiltenes novads	1 157	1,22	7,3%	1,1%
Apvienotais Smiltenes novads	1 752	0,97	5,5%	

Avots: CSP

Papildu, tirgus un ārpustirgus vienību skaitam un blīvumam teritorijas ekonomisko aktivitāti atspoguļo arī darbaspēka apjoms un blīvums.

2019. gadā apvienotais Smiltenes novads bija darbavieta teju 6,8 tūkstošiem strādājošo (10% no VPR strādājošo skaita). Pārreķinā uz teritorijas platību tie ir 3,8 strādājošie uz vienu kvadrātkilometru (VPR vidēji 4,4 strādājošie/km²). Periodā no 2013. līdz 2019. gadam strādājošo skaits apvienotajā Smiltenes novadā pieauga par 4,4% (VPR – par 3%).

74,3% topošā novada strādājošo darbavietas 2019. gadā atradās Smiltenes novadā. 13,7% strādāja Apes novadā un 12% – Raunas novadā. Neskatoties uz to, Raunas novadā ir par 55% lielāks darbinieku blīvums nekā Apes novadā. Vislielākais strādājošo blīvums (par 44% lielāks nekā vidēji apvienotajā novadā) toties ir Smiltenes novadā. Gan Raunas, gan Smiltenes novados strādājošo skaits palielinājās par 11%. Atzīmējams, ka Raunas novadā šajā pašā laika posmā bija darbadevēju skaita samazinājums. Turpretim Apes novadā, kur ekonomisko vienību skaits pieauga, strādājošo skaits samazinājies par 24%. Pilnu statistisko ainu skatīt 4-11. tabulā.

4-11. TABULA. GADA VIDĒJAIS STRĀDĀJOŠO SKAITS, BLĪVUMS, STRĀDĀJOŠO SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS PĒC FAKTISKĀS DARBAVIETAS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ, 2013.-2019. GADS

Teritoriālā vienība	Strādājošo skaits, 2019. gads	Strādājošo blīvums 2019. gadā, cilv./km ²	Strādājošo skaita izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Strādājošo skaita īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
Apes novads	928	1,7	-24,1%	-5,1%
Raunas novads	818	2,7	11,0%	0,7%
Smiltenes novads	5 042	5,3	11,1%	4,4%
Apvienotais Smiltenes novads	6 788	3,8	4,4%	

Avots: CSP

4.1.2.2 EKONOMISKĀS AKTIVITĀTES IZKLIEDE APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Skatot kopsakarībā datus par tirgus un ārpus tirgus vienību skaitu un strādājošo skaitu, iespējams noteikt vidējo darbinieku skaitu apvienotā Smiltenes novada uzņēmumos un sabiedriskajās iestādēs. No mobilitātes viedokļa šī informācija ļauj izdarīt secinājumus par darbaspēka svārstmigrācijas galamērķu koncentrācijas pakāpi.

2019. gadā apvienotajā Smiltenes novadā vienā darbavietā vidēji strādāja 3,9 darbinieki – tikpat, cik vidēji VPR. Šis skaits 2013.-2019. gada periodā samazinājās par vienu procentu (VPR: -2%). Krasākas atšķirības novērojamas atsevišķi katrā no pašreizējiem novadiem. Vidēji lielākais darbinieku štats 2019. gadā bija pie Smiltenes novada darba devējiem (4,4 darbinieki). Tam seko Apes novads ar 3,2 darbiniekiem un Raunas novads ar 2,7 darbiniekiem. Straujākās uzņēmumu un iestāžu lieluma izmaiņas bija Apes un Raunas novados – Apes novadā vidējais nodarbināto štats samazinājās par 36%, turpretim Raunas novadā tas pieauga par 24%. Zīmīgi, ka 2013. gadā vidējais uzņēmuma/iestādes darbinieku skaits Apes novadā bija lielākais trīs novadu vidū – 4,9 darbinieki, laikā, kad visos novados kopā, darba devēji vidēji algoja 3,9 strādājošos. Vairāk informācijai skatīt 4-12. tabulu zemāk.

4-12. TABULA. VIDĒJAIS DARBAVIETĀ STRĀDĀJOŠO SKAITS UN TĀ IZMAIŅAS PĒC FAKTISKĀS DARBAVIETAS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ, 2013.-2019. GADS

Teritoriālā vienība	Vidēji vienā darbavietā strādājošo skaits, 2019. gads	Vidēji vienā darbavietā strādājošo skaita izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
Apes novads	3,2	-36,0%
Raunas novads	2,7	23,6%
Smiltenes novads	4,4	3,5%
Apvienotais Smiltenes novads	3,9	-1,0%

Avots: CSP

Precīzākai ar saimniecisko darbību saistītās satiksmes pieprasījuma noteikšanai apvienotā Smiltenes novada ietvaros apskatīti arī dati par strādājošo skaitu un blīvumu pagastos un Smiltenes pilsētā.

Apvienotā Smiltenes novada pagastu darbavietās 2019. gadā vidēji strādāja 271 darbinieks (mediāna – 174). Smiltenes pilsētā 2019. gadā strādāja 2 996 darbinieki jeb 44% no visiem apvienotajā Smiltenes novadā nodarbinātajiem. Pagastos strādājošo blīvums vidēji bija divi darbinieki uz vienu kvadrātkilometru (Smiltenes pilsētā – 416 strādājošie/km²). Lielākais nodarbināto skaits un to blīvums izņemot Smiltenes pilsētu ir Apes un Raunas novadu centrālajos Apes un Raunas pagastos, kā arī Smiltenei pieguļošajā Launkalnes pagastā. Šajos trīs pagastos un Smiltenes pilsētā kopumā atrodas darbavietas 73% no visiem apvienotajā Smiltenes novadā nodarbinātajiem. Laika posmā no 2013. līdz 2019. gadam straujākais strādājošo pieaugums bija reģistrēts Smiltenes novada pagastos (Blomes, Bilskas un Launkalnes pagastos), savukārt straujākais samazinājums – Apes novada pagastos (Virešu, Trapenes un Gaujienas pagastos). Īpatsvara izteiksmē būtiskākais strādājošo daļas pieaugums apvienotā Smiltenes novada ietvaros novērojams Launkalnes pagastā un Smiltenes pilsētā, bet nozīmīgākais īpatsvara samazinājums minētajos trīs Apes novada pagastos. Pilnai informācijai skatīt 4-13. tabulu zemāk.

4-13. TABULA. GADA VIDĒJAIS STRĀDĀJOŠO SKAITS, BLĪVUMS, STRĀDĀJOŠO SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS PĒC FAKTISKĀS DARBAVIETAS APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA PAGASTOS, 2013.-2019. GADS

Teritoriālā vienība	Strādājošo skaits, 2019. gads	Strādājošo blīvums 2019. gadā, cilv./km ²	Strādājošo skaita izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Strādājošo īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
Smiltene	2 996	416,1	8,2%	1,5%
Launkalnes pagasts	806	3,6	29,6%	2,3%
Raunas pagasts	692	4,5	10,5%	0,6%
Apes pagasts	453	3,6	-4,6%	-0,6%
Gaujienas pagasts	283	2,2	-32,3%	-2,3%
Smiltenes pagasts	271	3,6	-14,5%	-0,9%
Palsmanes pagasts	226	2,3	1,8%	-0,1%
Bilskas pagasts	181	1,1	36,1%	0,6%
Blomes pagasts	167	2,2	70,4%	1,0%
Variņu pagasts	148	1,5	-5,1%	-0,2%
Grundzāles pagasts	141	1,1	25,9%	0,4%
Drustu pagasts	126	0,8	13,5%	0,1%
Trapenes pagasts	107	0,8	-36,3%	-1,0%
Brantu pagasts	106	1,3	-4,5%	-0,1%
Virešu pagasts	85	0,6	-47,5%	-1,2%
Vidēji (pagastos)	271	2,1		
Mediāna (pagastos)	174	1,8		

Avots: CSP

4.1.2.3 APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA EKONOMISKĀ STRUKTŪRA

Kā tika minēts apakšsadaļas ievadā, nozaru ekonomiskās darbības veids ir saistāms ar noteiktu mobilitātes modeli (mobilitātes intensitāti, pārvietošanās veida izvēli un pārvietojamo objektu). Šajā sakarā tika veikta analīze par apvienotā Smiltenes novada tautsaimniecības nozaru struktūru. Analīze balstījās uz datiem par Saimniecisko darbību statistisko klasifikāciju Eiropas Kopienā (turpmāk – NACE) red. 2 nomenklatūras nozarēm piederīgo tirgus sektora uzņēmumu skaitu un to lielumu.

Analīzē iekļautas 18 NACE red. 2 nomenklatūras nozares, no apskata izslēdzot tādas nozares, kā “O. Valsts pārvalde un aizsardzība, obligātā sociālā apdrošināšana”, “T Mājsaimniecību kā darba devēju darbība, pašpatēriņa preču ražošana un pakalpojumu sniegšana individuālajās mājsaimniecībās”, “U. Ārpusteritoriālo organizāciju un institūciju darbība” (šajās kategorijās apvienotajā Smiltenes novada teritorijā nebija reģistrēts neviens tirgus sektora uzņēmums). Tāpat netika iekļauti nenoteiktās nozares kategorijas “NSP. Nav noteikts” uzņēmumi. Šajā kategorijā 2013. gadā bija iekļauti 50 uzņēmumi, bet 2019. gadā – trīs, tādējādi daļu no uzņēmumu skaita pieauguma nosaka iepriekš nenoteikto vienību pieskaitīšana konkrētajai nozarei.

Datubāzē, no kuras ņemti dati, uzņēmumu lielums bija izteikts piecās darbinieku skaita intervālu kategorijās. Lai uzņēmuma lieluma datus būtu iespējams izmantot kvantitatīvajā analīzē, bija nepieciešams darbinieku skaita intervālus pārveidot par vidējo vērtību. Vidējās intervāla vērtības tika piemeklētas ar iterācijas metodi, proti, vairākkārtīgi dažādas vērtības sareizinot ar attiecīgajā uzņēmuma lieluma kategorijā ietilpstošo uzņēmumu skaitu, līdz iegūst tādu darbinieku kopsummu, kas tuvinātos kopējam tirgus sektorā nodarbināto skaitam novadā²⁶. Rezultātā par piemērotākajām izrādījās intervāla vērtības, kuras ir 20% apmērā no intervāla lielākās un mazākās vērtības starpības. Ar rezultātiem var iepazīties 4-14. tabulā.

²⁶ Tirgus sektorā strādājošos skaits tika aprēķināts no CSP statistiskās tabulas DVA050 “Vidējais darbinieku skaits pēc faktiskās darba vietas”, atņemot attiecīgā gada un teritoriālās vienības datus par sabiedriskajā sektorā aizņemtajām darbavietām no CSP statistiskās tabulas DVA020.

4-14. TABULA. UZŅĒMUMU LIELUMA KATEGORIJAS UN APVIENOTAJAM SMILTENES NOVADAM NOTEIKTĀS VIDĒJĀS SVĒRTĀS DARBINIEKU SKAITA INTERVĀLA VĒRTĪBAS

Uzņēmuma lielums	Vidējā svērtā intervāla vērtība
0–9 darbinieki	2
10–19 darbinieki	12
20–49 darbinieki	22
50–249 darbinieki	60
250 un vairāk darbinieki	250

Avots: Plāna Autori

Līdz ar to jāuzsver, ka turpmāk apskatāmie dati ir aptuveni, taču pietiekami, lai apzinātu apvienotā Smiltenes novada ekonomikas specializācijas aprises.

Attiecinot 4-14. tabulas vidējās svērtās vērtības uz NACE red. 2 nozarēs ietilpstošo uzņēmumu skaitu, iegūstam, ka 2019. gadā uzņēmumu piesaistītā darbaspēka ziņā lielākā bija lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības nozare ar aptuveni 35% tirgus sektorā strādājošajiem. Pēc aprēķiniem vairāk nekā 10% nodarbināto 2019. gadā bija arī apstrādes rūpniecībā un vairumtirdzniecības/mazumtirdzniecības, automobiļu un motociklu remonta nozarē (respektīvi 17% un 13%). Kopumā šajās nozarēs 2019. gadā pēc aprēķiniem varēja būt nodarbināti 65% topošā novada darba ņēmēju.

2013.-2019. gada periodā vairāk nekā divkārt pieauga trīs nozaru jauda – ieguves rūpniecības un karjeru izstrādes nozare, informācijas un komunikācijas pakalpojumu nozare un mākslas, izklaides un atpūtas nozare. Turpretim krasākais uzņēmumu un to darbinieku skaita samazinājums reģistrēts elektroenerģijas, gāzes apgādes, siltumapgādes un gaisa kondicionēšanas nozarē, izmitināšanas un ēdināšanas pakalpojumu nozarē, kā arī operāciju ar nekustamo īpašumu nozarē. Taču izmaiņu temps var arī neliecināt par būtiskām strukturālām izmaiņām, tāpēc tika veikts arī īpatsvara izmaiņu aprēķins. Tas parāda, ka īpatsvars pieauga 12 nozarēs, bet samazinājās – sešās nozarēs. Viskrasākās īpatsvara izmaiņas bija lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības nozarē, kur darbaspēka apjoms 2013.-2019. gada periodā samazinājās par 3,6 procentpunktiem. Augošu nozaru spektra galā īpatsvara pieauguma temps bija salīdzinoši vienmērīgs, kur būtiskāko uzņēmumu/strādājošo daļas izaugsmi 0,7-0,6 procentpunktu apmērā uzrādīja sešas nozares.

4-15. TABULA. PROVIZORISKAIS APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA TIRGUS SEKTORĀ STRĀDĀJOŠO SKAITA SADALĪJUMS, STRĀDĀJOŠO SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS SADALĪJUMĀ PĒC NACE RED. 2 NOZARĒM, 2013.-2019. GADS

NACE red. 2 nozare	Nodarbinātā darbaspēka īpatsvara sadalījums pa nozarēm, 2019. gads	Nozarē nodarbinātā darbaspēka absolūtās izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Nozarē nodarbinātā darbaspēka īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
A. Lauksaimniecība, mežsaimniecība un zivsaimniecība	35%	-6%	-3,6%
C. Apstrādes rūpniecība	17%	2%	-0,2%
G. Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība, automobiļu un motociklu remonts	13%	4%	0,1%
S. Citi pakalpojumi	7%	12%	0,6%
F. Būvniecība	6%	-2%	-0,3%
H. Transports un uzglabāšana	5%	20%	0,6%
M. Profesionālie, zinātniskie un tehniskie pakalpojumi	3%	30%	0,7%
L. Operācijas ar nekustamo īpašumu	3%	-10%	-0,5%
I. Izmitināšana un ēdināšanas pakalpojumi	2%	-8%	-0,3%
N. Administratīvo un apkalpojošo dienestu darbība	2%	48%	0,7%
Q. Veselība un sociālā aprūpe	2%	29%	0,3%
B. Ieguves rūpniecība un karjeru izstrāde	1%	158%	0,7%
R. Māksla, izklaide un atpūta	1%	133%	0,6%
P. Izglītība	1%	47%	0,2%

NACE red. 2 nozare	Nodarbinātā darbaspēka īpatsvara sadalījums pa nozarēm, 2019. gads	Nozarē nodarbinātā darbaspēka absolūtās izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Nozarē nodarbinātā darbaspēka īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
J. Informācijas un komunikācijas pakalpojumi	1%	111%	0,4%
D. Elektroenerģija, gāzes apgāde, siltumapgāde un gaisa kondicionēšana	0%	-25%	-0,1%
K. Finanšu un apdrošināšanas darbības	0%	40%	0,1%

Avots: CSP

4.1.2.4 EKONOMISKĀS AKTIVITĀTES INTENSITĀTE MOBILITĀTES AREĀLĀ

Atbilstoši apakšsadaļas ievadā sniegtajam skaidrojumam mobilitātes situāciju apvienotajā Smiltenes novadā var ietekmēt arī ekonomiskā aktivitāte mobilitātes areālā, tāpēc šeit tiks apskatīti dati, kas raksturo šī reģiona saimnieciskās darbības intensitāti un struktūru.

2019. gadā apvienotā mobilitātes areāla 10 pašvaldībās saimniecisko darbību kopumā veica 9 125 ekonomiskās vienības (53% no VPR) jeb 1,4 vienība uz vienu areāla kvadrātkilometru (par 0,4 vienībām vairāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā). Laika posmā no 2013. līdz 2019. gadam (ārpus) tirgus vienību skaits topošajā novadā pieauga par 6,4% (par 0,9 procentpunktiem vairāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā).

Pašreizējā mobilitātes areāla pašvaldību griezumā vislielākais ārpustirgus un tirgus vienību skaits un blīvums 2019. gadā bija Valmieras pilsētā. Novados lielākais šo vienību skaits un blīvums ir Cēsu un Gulbenes novados. Zemākie rādītāji ir Strenču novadā. Uzmanība pievēršama arī Alūksnes, Priekuļu un Beverīnas novadu gadījumiem. Alūksnes un Priekuļu novados ir salīdzinoši liels darba devēju skaits, taču relatīvi zems to blīvums, kas liecina par ekonomiskās aktivitātes koncentrēšanos novadu centros. Turpretim, neskatoties uz relatīvi nelielu ekonomisko vienību kopskaitu Beverīnas novadā, šeit reģistrēts ceturtais augstākais vienību blīvums.

No dinamikas viedokļa atzīmējams, ka 2013.-2019. gada periodā straujākais (ārpus) tirgus vienību skaita pieaugums bija Beverīnas, Cēsu un Priekuļu novados. Īpatsvara ziņā lielākā izaugsme bija Cēsu novadā. Krasākais uzņēmumu/iestāžu skaita relatīvais un absolūtais samazinājums savukārt novērojams Valkas novadā. Vairāk skatīt 4-16. tabulā zemāk.

4-16. TABULA. TIRGUS UN ĀRPUSTIRGUS VIENĪBU SKAITS, BLĪVUMS, VIENĪBU SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS MOBILITĀTES AREĀLĀ, 2013.-2019. GADS

Teritoriālā vienība	Tirgus un ārpustirgus vienību skaits uz vienu km ² , 2019. gads	Tirgus un ārpustirgus vienību skaits, 2019. gads	Tirgus un ārpustirgus vienību skaita izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Tirgus un ārpustirgus vienību īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
Valmiera	2 184	112,8	6,3%	0,0%
Cēsu novads	1 811	7,2	15,9%	1,6%
Gulbenes novads	1 586	5,3	5,2%	-0,2%
Beverīnas novads	317	1,8	20,1%	0,4%
Valkas novads	605	1,6	-7,5%	-1,0%
Vecpiebalgas novads	388	1,3	-2,8%	-0,4%
Alūksnes novads	1 235	0,7	3,8%	-0,3%
Jaunpiebalgas novads	219	0,4	-2,7%	-0,2%
Priekuļu novads	613	0,3	11,1%	0,3%
Strenču novads	167	0,2	1,8%	-0,1%
Mobilitātes areāls	9 125	1,4	6,4%	

Avots: CSP

Papildu uzņēmumu un iestāžu skaita un blīvuma datiem, apskatāma arī statistika par strādājošo skaitu un blīvumu mobilitātes areāla pašvaldībās.

2019. gadā mobilitātes areāla tirgus un ārpustirgus vienības nodrošināja darbavietas teju 41,3 tūkstošiem strādājošo (61% no VPR strādājošo skaita). Pārrēķinā uz teritorijas platību tie ir 6,4 strādājošie uz vienu kvadrātkilometru (par 2,6 strādājošajiem vairāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā). Periodā no 2013. līdz 2019.

gadā strādājošo skaits mobilitātes areālā pieauga par 4,1% (par 0,3 procentpunktiem mazāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā).

Lielākais strādājošo skaits (35% no kopējā skaita mobilitātes areālā) 2019. gadā bija Valmieras pilsētā. Vairāk nekā 10% mobilitātes areālā nodarbināto bija arī Cēsu, Gulbenes un Alūksnes novados. Kopumā šajās četrās pašvaldībās strādāja 82% no visiem mobilitātes areālā nodarbinātajiem. Lielākais darba ņēmēju blīvums toties bija tikai trijās no šīm pašvaldībām, proti, neskatoties uz salīdzinoši lielo strādājošo skaitu Alūksnes novadā, lielāks nodarbināto blīvums bija Beverīnas, Valkas un Vecpiebalgas novados.

Septiņās no 10 mobilitātes areāla pašvaldībām strādājošo skaits 2013.-2019. gada periodā pieauga, bet trijās – samazinājās. Straujākais strādājošo skaita pieauguma temps 2013.-2019. gada periodā bija Beverīnas novadā, Vecpiebalgas novadā un Valmierā. Straujākais darbaroku samazinājums bija Strenču novadā. Apjomīgākais nodarbināto pieaugums absolūtā izteiksmē bija Valmieras pilsētā, bet apjomīgākais samazinājums – Gulbenes novadā.

Pilnu statistisko ainu par nodarbināto skaitu un blīvumu mobilitātes areālā skatīt 4-17. tabulā.

4-17. TABULA. GADA VIDĒJAIS STRĀDĀJOŠO SKAITS, BLĪVUMS, STRĀDĀJOŠO SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS PĒC FAKTISKĀS DARBAVIETAS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ, 2013.-2019. GADS

Teritoriālā vienība	Strādājošo skaits, 2019. gads	Strādājošo skaita blīvums, cilv./km ²	Strādājošo skaita izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Strādājošo skaita īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
Valmiera	14 453	746,5	9,8%	1,8%
Cēsu novads	7 886	31,4	4,9%	0,1%
Gulbenes novads	7 100	23,5	-5,1%	-1,7%
Alūksnes novads	4 465	2,6	4,0%	0,0%
Valkas novads	2 364	6,3	6,8%	0,1%
Priekuļu novads	2 029	1,1	0,6%	-0,2%
Vecpiebalgas novads	902	3,0	10,3%	0,1%
Strenču novads	809	0,9	-13,8%	-0,4%
Beverīnas novads	808	4,7	13,6%	0,2%
Jaunpiebalgas novads	467	0,9	-3,1%	-0,1%
Mobilitātes areāls	41 283	6,4	4,1%	

Avots: CSP

4.1.2.5 MOBILITĀTES AREĀLA EKONOMISKĀ STRUKTŪRA

Apskatāmi arī dati par mobilitātes areāla ekonomisko specializāciju, lai sniegtu padziļinātu izpratni par vēsturisko mobilitātes veidolu, kas tranzīta veidā varēja ietekmēt apvienoto Smiltenes novadu.

Mobilitātes areāla tautsaimniecības ekonomiskās struktūras analīzei izmantoti tās pašas datubāzes dati, kas tika izmantoti apvienotā Smiltenes novada ekonomiskās struktūras analīzē. Līdz ar to tika izmantota līdzīga pieeja datu apstrādei, proti, iekļautas 18 NACE red. 2 nomenklatūras nozares un izmantotas iteratīvi noteiktās vidējās svērtās darbinieku skaita intervāla vērtības. Atzīmējams, ka mobilitātes areāla gadījumā, lai pielīdzinātu aprēķināmo darbinieku kopskaitu CSP datubāzē norādītajam darbinieku skaitam tirgus sektorā, tika piesaistītas lielākas vidējās intervāla vērtības nekā apvienotā Smiltenes novada gadījumā (25% no intervāla lielākās un mazākās vērtības starpības). Tas ir izskaidrojams ar to, ka mobilitātes areāla uzņēmumos strādā vidēji par 17% lielāks darbinieku skaits nekā apvienotā Smiltenes novada uzņēmumos.

Pievēršoties rezultātiem, iespējams secināt, ka mobilitātes areāla tautsaimniecība ir diversificētāka. 2019. gadā piesaistītā darbaspēka apjoma ziņā lielākā arī bija lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības nozare, taču nozares līderība nav tik izteikta – par 15 procentpunktiem mazāks strādājošo īpatsvars nekā apvienotajā Smiltenes novadā. Vairāk nekā 10% nodarbināto 2019. gadā bija arī apstrādes rūpniecībā, vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības, automobiļu un motociklu remonta nozarē un būvniecības nozarē. Kopumā šajās nozarēs 2019. gadā bija nodarbināti aptuveni 60% mobilitātes areālā nodarbināto darba ņēmēju.

2013.-2019. gada periodā 14 nozarēs bija pozitīvas, bet četrās – negatīvas uzņēmumu un tajos strādājošo skaita izmaiņas. Straujākais pieauguma temps bija mākslas, izklaides un atpūtas nozarē, bet krasākais samazinājums – elektroenerģijas, gāzes apgādes, siltumapgādes un gaisa kondicionēšanas nozarē. Īpatsvara ziņā pozitīvās un negatīvās dinamikas nozaru sadalījums ir vienāds. Lielākais darbaspēka pieplūdums apskatāmajā laikposmā bija citu pakalpojumu un būvniecības nozarē. Savukārt apjomīgākais darbaspēka samazinājums novērojams

vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības, automobiļu un motociklu remonta nozarē un lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības nozarē. Plašākai informācijai skatīt 4-18. tabulu.

4-18. TABULA. PROVIZORISKAIS MOBILITĀTES AREĀLA TIRGUS SEKTORĀ STRĀDĀJOŠO SKAITA SADALĪJUMS, STRĀDĀJOŠO SKAITA UN ĪPATSVARA IZMAIŅAS SADALĪJUMĀ PĒC NACE RED. 2 NOZARĒM, 2013.-2019. GADS

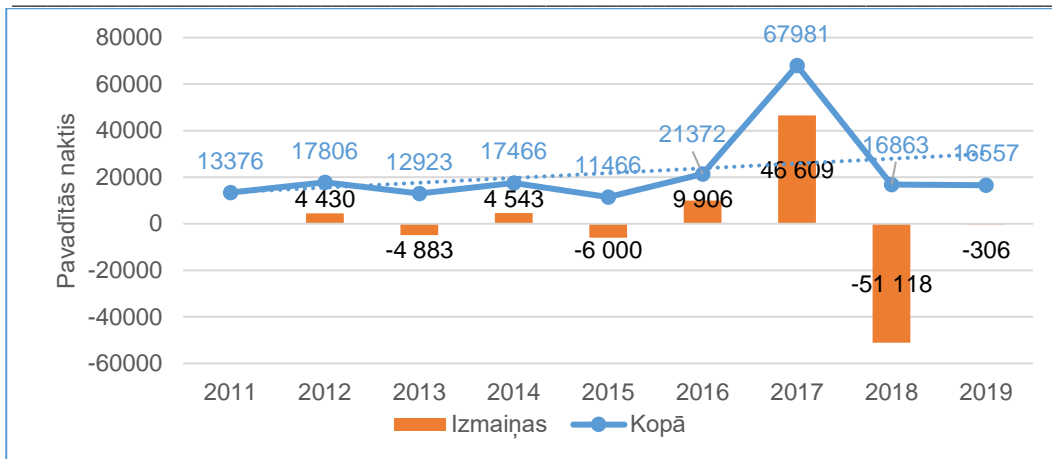
NACE red. 2 nozare	Nodarbinātā darbaspēka īpatsvara sadalījums pa nozarēm, 2019. gads	Nozarē nodarbinātā darbaspēka absolūtās izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu	Nozarē nodarbinātā darbaspēka īpatsvara izmaiņas, 2019. gads pret 2013. gadu
A. Lauksaimniecība, mežsaimniecība un zivsaimniecība	20%	0%	-1,7%
C. Apstrādes rūpniecība	16%	3%	-0,8%
G. Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība, automobiļu un motociklu remonts	14%	-5%	-1,9%
F. Būvniecība	10%	25%	1,3%
S. Citi pakalpojumi	9%	30%	1,5%
M. Profesionālie, zinātniskie un tehniskie pakalpojumi	6%	20%	0,6%
H. Transports un uzglabāšana	5%	6%	-0,1%
L. Operācijas ar nekustamo īpašumu	4%	4%	-0,2%
Q. Veselība un sociālā aprūpe	4%	3%	-0,2%
I. Izmitināšana un ēdināšanas pakalpojumi	3%	25%	0,4%
N. Administratīvo un apkalpojošo dienestu darbība	2%	-2%	-0,2%
R. Māksla, izklaide un atpūta	2%	93%	0,9%
J. Informācijas un komunikācijas pakalpojumi	2%	58%	0,5%
P. Izglītība	1%	29%	0,2%
E. Ūdens apgāde, notekūdeņu, atkritumu apsaimniekošana un sanācija	1%	17%	0,1%
K. Finanšu un apdrošināšanas darbības	1%	6%	0,0%
D. Elektroenerģija, gāzes apgāde, siltumapgāde un gaisa kondicionēšana	0%	-31%	-0,2%
B. Ieguves rūpniecība un karjeru izstrāde	0%	-24%	-0,1%

Avots: CSP

4.1.2.6 TŪRISMA SEKTORS

Atsevišķa uzmanība pievēršama tūrisma sektoram. Konkurētspējīgs teritorijas tūrisma piedāvājums rada vilkmi tūristu apmeklējumiem un līdz ar to arī rada mobilitātes pieprasījumu pētāmajā teritorijā.

Ar tūrismu saistītās mobilitātes mēroga noteikšanai apvienotajā Smiltenes novadā pieejami vien dati par Smiltenes novada naktsmītnēs apkalpoto viesu skaitu un to pavadīto nakšu skaitu. Smiltenes novada naktsmītnēs 2019. gadā tika apkalpoti 8,3 tūkstoši viesu, kuri kopumā pavadīja 16,5 tūkstošus nakšu (viena persona naktsmītnēs pavadīja vidēji divas nakts). 2011.-2019. gada periodā viesu skaits Smiltenes novada naktsmītnēs pieauga par 26% (VPR – 84%), bet to uzturēšanās ilgums samazinājās par 2% (VPR par 1%). Attiecīgi pavadīto nakšu skaits palielinājās par 24% (VPR – 82%). Smiltenes novada naktsmītnēs pavadīto nakšu skaitam apskatāmajā periodā bija izteikta svārstveida dinamika. Izslēdzot vienreizējo epizodi ar sevišķi lielu pārnakšņojumu skaita kāpumu 2017. gadā, vidējais viesu pavadīto nakšu skaits 2011.-2019. gada periodā pieauga par 9% gadā. Plašākai informācijai skatīt 4-1. attēlu.



4-1. ATTĒLS. SMILTENES NOVADA NAKTSMĪTNĒS APKALPOTO PERSONU PAVADĪTO NAKŠU SKAITS, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP

Šie dati tomēr nesniedz pilnu priekšstatu par tūristu apgrozījumu novadā, jo neaptver tos vairākdienu tūristus, kuri pārnakšņo oficiāli neregistrētajās komerciālajās naktsmītnēs vai pie radiem/draugiem/paziņām, kā arī vienas dienas ceļotājus. Šāda veida statistika novadu līmenī netiek apkopota, tāpēc, lai iegūtu aptuvenās aplēses par Smiltenes novadu, tika attiecinātas VPR proporcijas starp Latvijas vairākdienu tūristu pavadītajām naktīm komerciālajās naktsmītnēs un kopējo pavadīto nakšu skaitu²⁷, kā arī izmantota attiecība starp Latvijas vairākdienu ceļotāju un vienas dienas ceļotāju veiktajiem braucieniem VPR. Rezultātā tika aprēķināts, ka Smiltenes novadā 2019. gadā:

- Latvijas vairākdienu tūristi pavadīja aptuveni 50 tūkstošus cilvēk-dienakšu;
- Latvijas vienas dienas tūristi veica aptuveni 70 tūkstošus apmeklējumu;
- ārvalstu vairākdienu tūristi pavadīja aptuveni 10 tūkstošus cilvēk-dienakšu;
- ārvalstu (pamatā Igaunijas) vienas dienas tūristi veica aptuveni 15 tūkstošus apmeklējumu²⁸.

Kopumā Smiltenes novadā 2019. gadā tūristi kopumā varēja pavadīt vairāk nekā 145 tūkstošus diennakšu. Lai iegūtu intuitīvu izpratni par šī apjoma ietekmi uz mobilitātes pieprasījumu novadā, šī vērtība tika attiecināta uz dienu skaitu gadā un, ņemot vērā vidējo apmeklējumu intensitāti sadalījumā pa tūrisma sezonas un ne-sezonas mēnešiem²⁹. Rezultātā tika aprēķināts, ka vidēji tūrisma sezonā ik dienu Smiltenes novadā uzturējās vairāk nekā 500 tūristu, bet ne-sezonā – aptuveni 300 tūristu. Attiecīgi katrs šāds novada viesis rada vienam novada pastāvīgajam iedzīvotājam līdzvērtīgu mobilitātes pieprasījuma ekvivalentu.

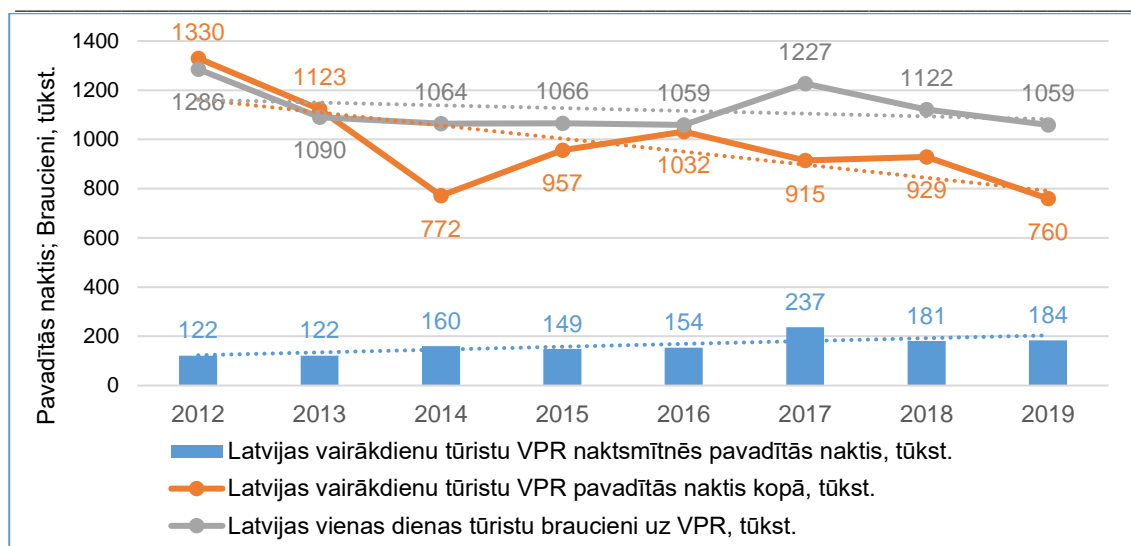
Apvienotā Smiltenes novada tūrisma apmeklētāju kopu veido ne tikai tieši uzrunātās mērķauditorijas tūristi, bet arī VPR apmeklējušie tūristi, kuru ceļojuma maršrutā apvienotais Smiltenes novads varētu būt tikai viens no vairākiem ceļojuma galamērķiem. Šajā sakarā aplūkojami arī dati par tūristu apgrozījumu VPR.

Apskatot datus par Latvijas tūristiem VPR (skatīt 4-2. attēlu zemāk), pievēršama uzmanība tam, ka, neskatoties uz 2012.-2019. gada periodā pieaugošu komerciālajās naktsmītnēs pavadīto nakšu skaitu (+51%), kopējais Vidzemē pavadīto diennakšu skaits gan vienas dienas, gan vairākdienu Latvijas tūristiem samazinās (attiecīgi -18% un -43%). Ņemot vērā, ka 2017. gadā bija vienlīdz straujš gan naktsmītnēs pavadīto nakšu skaits, gan CSP datubāzē registrēto komerciālo naktsmītņu skaita pieaugums, secināms, ka pozitīva tendence komerciālo naktsmītņu sektorā ir saistīta ar ēnu ekonomikas īpatsvara samazināšanos VPR izmitināšanas nozarē. Līdz ar to vispārējā Latvijas tūristu apgrozības apjoma tendence VPR ir lejupvērsta.

²⁷ Ārvalstu viesu gadījumā tika izmantota Latvijas mēroga CSP statistikas datus aprēķinātā attiecība – 2019. gadā oficiālajās naktsmītnēs nakšņoja vien 47% Latviju apmeklējušo ārvalstu tūristu.

²⁸ Vienas dienas ārvalstu tūristu veikto braucienų apjoma noteikšanai izmantota attiecība starp VPR Latvijas vairākdienu tūristu pavadīto nakšu un Latvijas vienas dienas tūristu veikto braucienų skaitu.

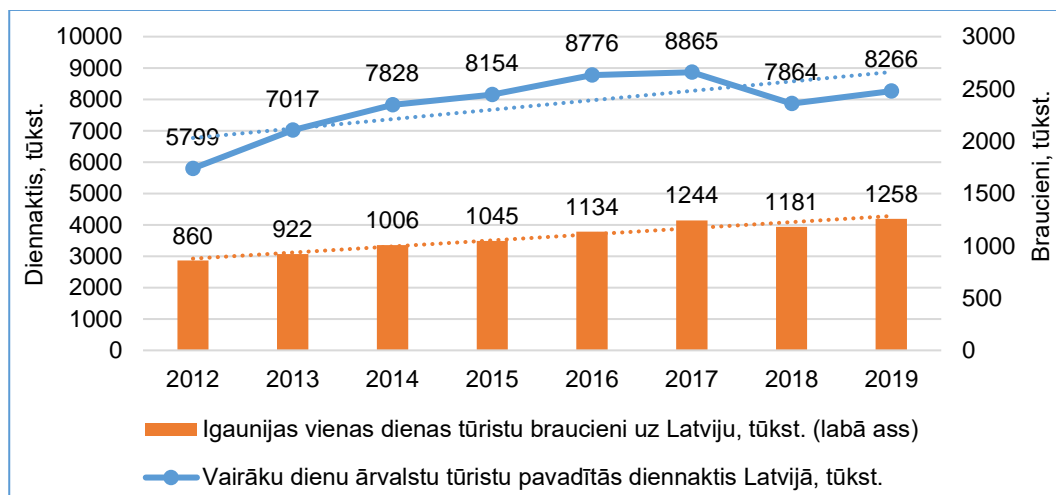
²⁹ Tūrisma sezonas mēneši tika noteikti, izmantojot datus par Latvijas naktsmītnēs 2019. gadā apkalpoto viesu skaita sadalījumu pa mēnešiem. Vislielākais viesu īpatsvars bija maija-septembra mēnešos, kuros 152 dienās tika apkalpoti 56% no gada laikā naktsmītnēs apkalpotā viesu kopskaita. Pārējos septiņos mēnešos (211 dienās) tika apkalpoti atlikušie 44% viesu.



4-2. ATTĒLS. LATVIJAS VIENAS DIENAS TŪRISTU VEIKTO BRAUCIENU SKAITS UZ VPR UN LATVIJAS VAIRĀKDIENU TŪRISTU KOPĒJAIS PAVADĪTO NAKŠU SKAITS VPR UN TO PAVADĪTO NAKŠU SKAITS OFICIĀLAJĀS VPR NAKTSMĪTNĒS, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP

Papildu Latvijas tūristiem, apvienotais Smiltenes novads var kļūt arī par vienu no VPR apmeklējušo ārvalstu tūristu galamērķiem. Attiecībā uz ārvalstu tūristu pavadīto nakšu skaitu VPR pieejami vien dati par tiem ceļotājiem, kas apmetās oficiāli reģistrētajās komerciālajās naktsmītnēs. Šo ceļotāju pavadīto diennakšu skaits 2012.-2019. gada periodā uzrāda svārstīgu, taču augšupejošu tendenci (+75%). Tomēr šeit jāņem vērā iepriekš minētais apstāklis, ka naktsmītnu nodrošinātie dati neaptver visus galamērķi apmeklējušo tūristu un to pavadīto diennakšu apjomu, kā arī pēdējo trīs gadu tendenci nosaka oficiālā statistikas pārskatā iekļauto izmitināšanas iestāžu skaita pieaugums. Šajā sakarā kontekstam tika apskatīti dati (skatīt 4-3. attēlu zemāk) par kopējo ārvalstu vairākdienu viesu Latvijā pavadīto nakšu skaita izmaiņām. 2012.-2019. gada periodā tie uzrāda stabilu pieaugošu tendenci (+43%). CSP neapkopo datus par Latviju apmeklējušo vienas dienas ārvalstu ceļotāju galamērķu ģeogrāfiju, taču ņemot vērā VPR kopīgo robežu ar Igauniju, tika izvirzīts pieņēmums, ka VPR vienas dienas braucienos lielākoties apmeklē tieši igauņu tūristi. To vienas dienas braucieni skaits 2012.-2019. gada laikposmā stabili pieaug vidēji par 5,7% gadā.



4-3. ATTĒLS. ĀRVALSTU VAIRĀKDIENU TŪRISTU PAVADĪTO NAKŠU SKAITS LATVIJĀ UN IGAUNIJAS VIENAS DIENAS TŪRISTU VEIKTO BRAUCIENU SKAITS UZ LATVIJU, 2012.-2019. GADS

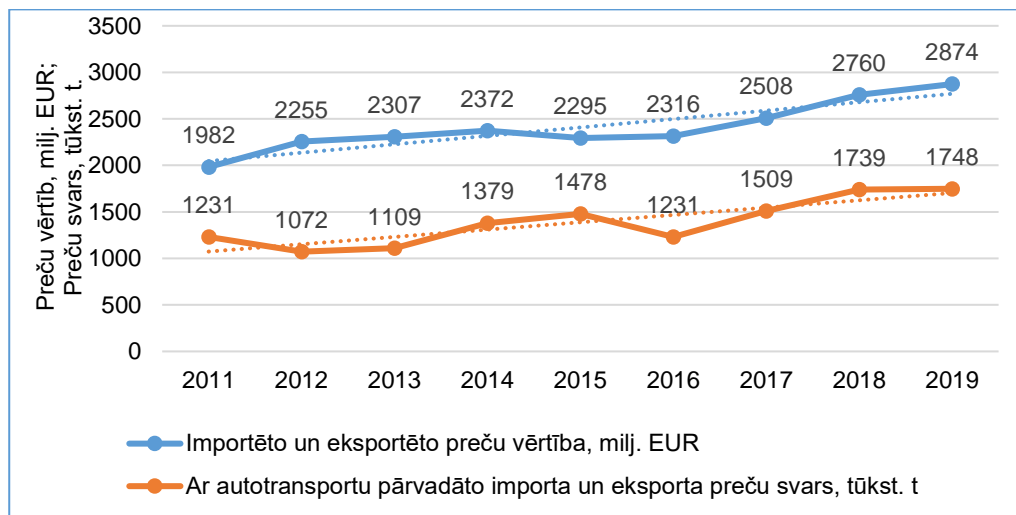
Avots: CSP

Sintezējot datus par Latvijas tūristu apmeklējumiem un, pārnesot Latvijas tūristu kategoriju skaita attiecīgos datus par ārvalstu viesu pavadītajām naktsmītnēs, iegūst, ka 2019. gadā tūrisma sezonas mēnešos ik dienu VPR uzturējās vairāk nekā 8 000 tūristu, bet tūrisma klusās sezonas dienās – vidēji 4,5 tūkstoši tūristu, radot atbilstoša mēroga papildu mobilitātes pieprasījumu.

4.1.2.7 PREČU ĀRĒJĀ TIRDZNICĪBA

Paralēli mobilitātes areāla ekonomiskajai darbībai tranzīta satiksmes plūsmu caur apvienotā Smiltenes novada teritoriju rada arī Latvijas un citu kaimiņvalstu savstarpējā ārējā preču tirdzniecība. Apvienotā Smiltenes novada izvietojums un to šķērsojošās maģistrāles norāda, ka novada teritoriju varētu šķērsot kravas transports, kas saistīts ar Latvijas preču ārējo tirdzniecību ar Igauniju un Krieviju, kā arī Igaunijas preču ārējo tirdzniecību ar Baltkrieviju.

2019. gadā preču ārējās tirdzniecības apjoms ar Igauniju sastādīja 10% no Latvijas kopējā ārējās tirdzniecības apjoma. Laika posmā no 2011. līdz 2019. gadam tirdzniecības apgrozījums pieauga par 45%. Pieejami arī dati par autotransporta pārvadāto eksporta un importa preču svaru, kas ļauj precīzāk novērtēt mobilitātes izvērtējumam aktuālo fiziskās pārvietošanas mērogu. 2011.-2019. gada periodā ar autotransportu pārvadāto kravu apjoms veidoja vidēji 47% no kopējā pārvadāto preču svara. Šajā laika posmā pa sauszemi pārvadāto kravu apjoms pieauga līdzīgā tempā kā tirdzniecības vērtība – par 42% (skatīt 4-4. attēlu zemāk).

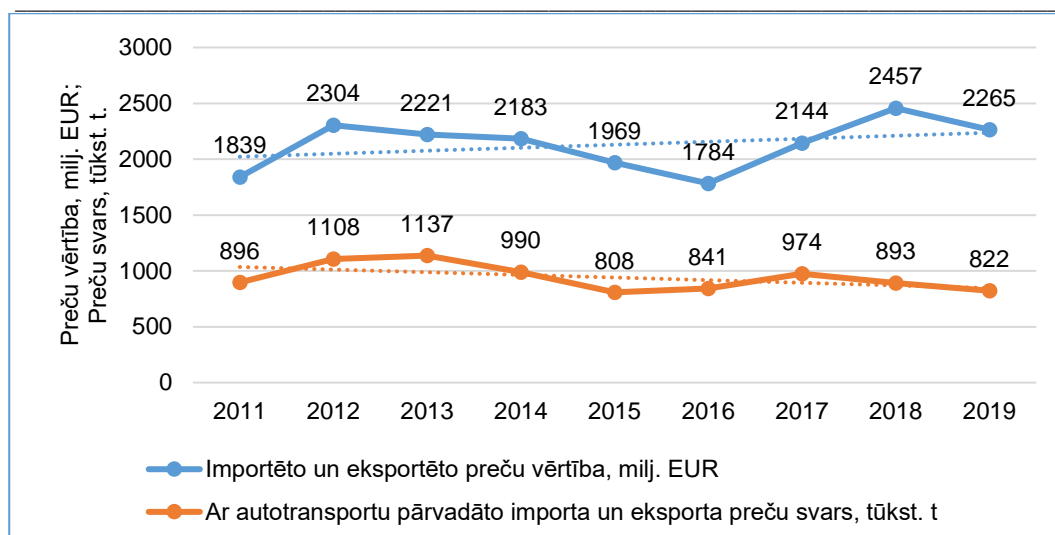


4-4. ATTĒLS. LATVIJAS PREČU ĀRĒJĀS TIRDZNICĪBAS APJOMI AR IGAUNIJU, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP

Jāatzīmē, ka ne viss preču apjoms starp Latviju un Igauniju tiek pārvadāts, izmantojot apvienotajā Smiltenes novadā esošos ceļu tīkla posmus. Ņemot vērā, ka Kurzemes reģionam, Rīgai, Pierīgai, Zemgales un Vidzemes reģionu rietumdaļai transporta sakariem ar Igauniju ir izdevīgāk izmantot valsts galvenos autoceļus A1 un A3, apvienotā Smiltenes novada reģionālo ceļu tīklu un valsts galveno autoceļu A2 preču ārējai tirdzniecībai ar Igauniju racionāli var izmantot vien kravu pārvadājumiem uz un no Austrumvidzemes un Latgales reģiona ekonomiskajiem centriem. Vidzemes un Latgales reģionos summārais ekonomiskās aprites apjoms 2011.-2018. gada periodā sastāda vidēji 12,2% no Latvijas kopprodukta (ar tendenci īpatsvaram samazināties), tādējādi var pieņemt, ka šo reģionu daļa Latvijas ārējā tirdzniecībā ar Igauniju ir apmērā līdzvērtīga.

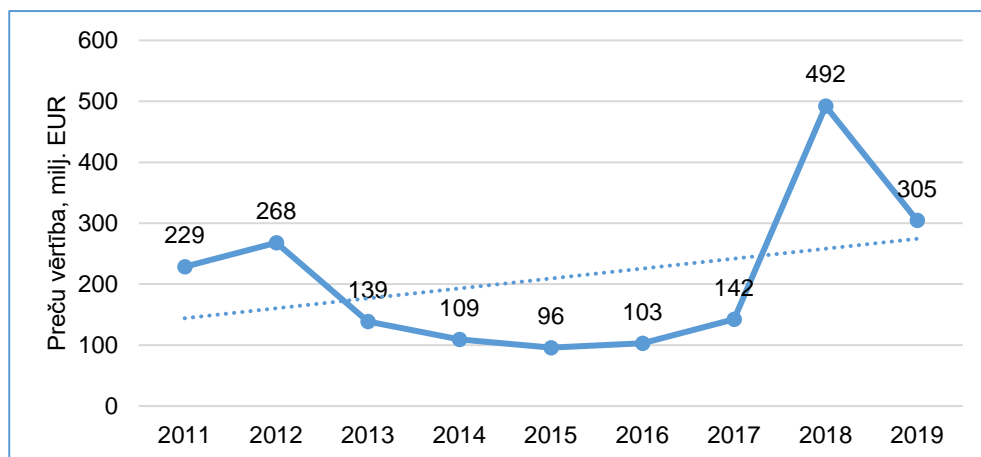
Apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošais valsts galvenais autoceļš A2 kalpo par transporta koridoru Latvijas sakariem ar Krievijas ziemeļrietumu ekonomiskajiem centriem Pleskavu un Sanktpēterburgu. Līdz ar to ir pamats uzskatīt, ka daļa no preču ārējās tirdzniecības starp Latviju un Krieviju tiek īstenota kravu satiksmei, izmantojot valsts galveno autoceļu A2 un apvienotā Smiltenes novada teritorijā esošos reģionālos ceļus, preču pārvietošanai uz un no Vidzemes un Latgales ekonomiskajiem centriem. 2019. gadā Latvijas preču ārējās tirdzniecības apjomi ar Krieviju veidoja 7,8% no kopējās preču ārējās tirdzniecības vērtības. Tirdzniecības vērtība pieauga par 23%, turpretim ar autotransportu pārvadāto kravu apjoms starp abām valstīm, kas 2011.-2019. gada periodā nodrošināja vidēji 31% apjomā no kopējā importēto un eksportēto preču svara, samazinājās par 8% (skatīt 4-5. attēlu zemāk).



4-5. ATTĒLS. LATVIJAS PREČU ĀRĒJĀS TIRDZNICĪBAS APJOMI AR KRIEVIJU, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP

Mobilitātes kontekstā jāņem vērā arī Igaunijas ārējā tirdzniecība ar Baltkrieviju, kuras izvietojums uz dienvidaustrumiem no Latgales norāda uz to, ka preču pārvadājumiem starp šīm valstīm varētu noteiktā apmērā tikt izmantots apvienotā Smiltenes novada ceļu tīkls. Šajā sakarā apskatāmi 4-6. attēlā redzamie dati par importēto un eksportēto preču apgrozījumu starp Igauniju un Baltkrieviju. 2011.-2019. gada periodā preču apgrozījuma apjoms krasi mainījās. Preču ārējā tirdzniecība starp abām valstīm vidēji bija 209 milj. EUR vērtībā. 2018. gadā pēc piecu gadu stagnācijas vidēji 118 milj. EUR apmērā, ārējās preču tirdzniecības apjoms pieauga četrkārt un sasniedza teju 500 milj. EUR, 2019. gadā noslīdot līdz 305 milj. EUR. Neskatoties uz ievērojamām svārstībām, ārējās tirdzniecības apjomam starp abām valstīm ir pieaugoša tendence.

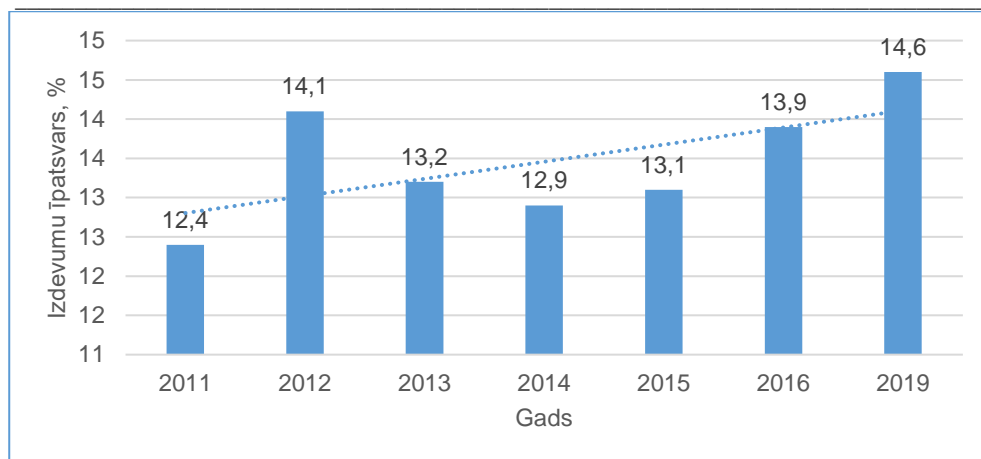


4-6. ATTĒLS. IGAUNIJAS PREČU ĀRĒJĀS TIRDZNICĪBAS APJOMI AR BALTAKRIEVIJU, 2011.-2019. GADS

Avots: Statistikaamet

4.1.3 MOTORIZĒTO PĀRVIETOŠANĀS ALTERNATĪVU IZMAKSAS

Nepieciešamība izmantot motorizēto pārvietošanās veidu māsaimniecībām uzliek ievērojamu finansiālo slogu un šis slogs 2011.-2019. gada periodā ir ar pieaugošu tendenci (skatīt 4-7. attēlu). Līdz ar to māsaimniecības jūtīgi uztver iespējas optimizēt izdevumus par motorizētas mobilitātes izmantošanu. Attiecīgi cenas izmaiņas par Latvijas un apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem pieejamajām motorizētās pārvietošanās alternatīvām atspoguļojas pieprasījumā pēc tiem, kas savukārt atstāj iespaidu uz vienu no pētāmajiem mobilitātes pieprasījuma aspektiem – mobilitātes modālo sadalījumu apvienotajā Smiltenes novadā.



4-7. ATTĒLS. TRANSPORTA IZDEVUMU ĪPATSVARŠ LATVIJAS VIDĒJĀS MĀJSAIMNIECĪBAS KOPĒJĀ IZDEVUMU STRUKTŪRĀ, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP

Izmaksu konkurētspēja un tās dinamika tiks analizēta atsevišķi privātā autotransporta alternatīvām un sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

4.1.3.1 PRIVĀTĀ AUTOTRANSPORTA ALTERNATĪVU IZMAKSU KONKURĒTSPĒJA

Pārvietošanās modālais sadalījums ir aktuāls no mobilitātes ilgtspējas viedokļa, tāpēc analizē izdalāmas divas privātā autotransporta alternatīvas: iekšdedzes dzinēja un elektriskās piedziņas autotransports. Šo alternatīvu izmaksu konkurētspēja salīdzināma divās dzīves cikla izmaksu komponentēs: iegādes izmaksas un ekspluatācijas izmaksas.

Auto iegādes izmaksas patērētāji bieži vien uztver par būtiskāko faktoru spēkrata izvēlē³⁰. 2015. gada pētījumā norādīts, ka jauns elektroauto Eiropas tirgū ir vidēji par 10 000 EUR dārgāks nekā tādas pašas klases iekšdedzes dzinēja auto³⁰. Elektromobilitātes attīstības plānā 2014.-2016. gadam minēts, ka elektroauto ir vidēji par 20-30% dārgāki nekā iekšdedzes dzinēja analogi. Latvijas auto tirgus gadījumā jāņem vērā, ka Latvijā lielākā daļa auto tirdzniecības notiek sekundārajā jeb lietoto auto tirgū, taču saistībā ar augstāko sākotnējo cenu arī lietots elektroauto salīdzinājumā ar līdzvērtīga modeļa, izlaiduma gada un nobraukuma iekšdedzes dzinēja auto būs relatīvi dārgāks. Papildu tam, jāņem vērā, ka plašpatēriņam piemērotie elektroauto tirgū sāka parādīties vien sākot ar 2011. gadu³¹, tāpēc lietoto auto tirgū ir ievērojami lielāks agrāka izlaiduma gada iekšdedzes dzinēju auto piedāvājums, kuri cenas ziņā būs konkurētspējīgāki par vēlāka izlaiduma gada elektriskās piedziņas auto.

Tiek prognozēts, ka līdz ar jaunu ražotāju iesaisti, ražošanas apjomu kāpināšanos un elektroenerģijas akumulēšanas tehnoloģiju tālāko attīstību, konkurences, mēroga ekonomijas un resursefektīvāku tehnoloģiju parādīšanos, prognozējama elektriskās piedziņas autotransporta iegādes cenas samazināšanās. Kā apliecinājums tam ir fakts, ka 2020. gadā viens no auto ražotājiem paziņoja, ka tā elektroauto bāzes modeļu cena salīdzinājumā ar līdzvērtīgiem iekšdedzes dzinēja modeļiem faktiski ir izlīdzinājusies³². No otras puses pastāv bažas par elektromotoru ražošanai nepieciešamo reto metālu piedāvājuma ilgtspēju, ja tiks būtiski palielināti transportlīdzekļu ražošanas apjomi, tādējādi apdraudot iepriekš minēto cenu samazinošo faktoru pienesumu.

Runājot par ekspluatācijas izmaksu salīdzinājumu, primāri salīdzināmas degvielas izmaksas. Lai tās būtu salīdzināmas starp iekšdedzes dzinēju un elektriskās piedziņas autotransportu, tika aprēķināts vidējais degvielas/eлектроenerģijas patēriņš uz 100 km, kuram attiecināta degvielas mazumtirdzniecības un mājāsaimniecību elektroenerģijas cena. Izmantojot CSDD statistiku par Latvijā 2020./2021. gadā populārākajām dīzeļdegvielas, benzīna un elektrisko vieglo automobiļu markām un to modeļu degvielas patēriņu, aprēķināts vidējais svērtais degvielas patēriņš katrā no šīm trim auto kategorijām. Šīs vērtības tika sareizinātas ar 2020. gada cenām par auto dīzeļdegvielu un 95. markas benzīnu. Elektroenerģijas cenai tika izmantoti dati par galapatēriņa elektroenerģijas tarifu mājāsaimniecībām ar gada vidējo elektroenerģijas patēriņu 2 500-5 000 kWh³³.

³⁰ Electric vehicles in Europe: Europe Environment Agency, No 20/2016. Pieejams vietnē: <https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-in-europe>

³¹ D. Hall, S. Wappelhorst, P. Mock, AND N. Lutsey. European Electric Vehicle Factbook 2019/2020: International Council on Clean Transportation, 2020

³² Pieejams vietnē: <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/stories/the-big-cost-comparison-e-car-vs-combustion-engine-5869>

³³ Tas tiek pamatots ar to, ka visbiežāk elektriskos auto uzlādē naktīs laikā, izmantojot mājāsaimniecības elektrotilku. Šis apstāklis savukārt nosaka to, ka elektrotransporta pie pašreizējās uzlādes infrastruktūras pieejamības Latvijā ir praktiski izmantojams vien privātmājās

Kā redzams 4-19. tabulā zemāk, brauciens līdzvērtīgos attālumos ar vieglo elektroauto izmaksā vairāk nekā trīs reizes lētāk nekā ar iekšdedzes dzinēju.

4-19. TABULA. LATVIJĀ SASTOPAMO IEKŠDEDZES UN ELEKTRISKO DZINĒJU AUTO MODEĻU DEGVIELAS/ENERĢIJAS PATĒRIŅA UN IZMAKSU SALĪDZINĀJUMS

Rādītājs	Dīzeļdegvielas dzinēja auto	Benzīna dzinēja auto	Elektriskā dzinēja auto*
Vidējais svērtais visu markas modeļu degvielas/enerģijas patēriņš	6,93 l/100km	6,86 l/100km	17,0 kWh/100km
Vidējā degvielas/elektroenerģijas cena 2020. gadā	1,05 EUR/l	1,15 EUR/l	0,14 EUR/kWh
Vidējās izmaksas par degvielas/enerģijas patēriņu 100 km braucienam 2020. gada cenās, EUR	7,30 EUR/100 km	7,89 EUR/100 km	2,43 EUR/100 km

Piezīmes:

*Iekļauts tikai baterijas jeb pilnas elektriskās piedziņas autotransports

Avots: CSDD, CSP, Plāna Autoru aprēķini

Aplūkojot vēsturiskos degvielas un elektroenerģijas galapatēriņa cenas izmaiņu datus (skatīt 4-8. attēlu), attiecībā uz fosilo kurināmo 2011.-2019. gadā secināms, ka, pretēji prognozēm³⁴, kuras balstītas 21. gadsimta pirmās desmitgades tendencēs, ir novērojama lejupvērstā tendence. Analizējot informāciju par turpmākajā desmitgadē sagaidāmajām degvielas cenas izmaiņām, Latvijas degvielas tirgus tomēr būs vairāk pakļauts augšupvērstiem faktoriem, proti, ES dalībvalstu nodokļa likmju izlīdzināšanās par labu dalībvalstīm ar augstākām likmēm³⁴, kā arī sagaidāmā jēlnaftas iepirkuma cenas pieaugumu par 30% 2020.-2030. gada periodā³⁵. Elektroenerģijas cena 2011.-2019. gadā turpretim uzrāda augošu tendenci, ko lielā mērā noteica cenas kāpums līdz ar Latvijas vairumtirdzniecības elektroenerģijas tirdzniecības uzsākšanu *Nord Pool* elektroenerģijas biržā 2013. gadā³⁶. Elektroenerģijas cenas izmaiņu prognozei Latvijas galapatērētājiem atrodamas sadrumstalotas prognozes par atsevišķiem galapatēriņa cenu veidojošajiem faktoriem. Sagaidāms elektroenerģijas vairumtirdzniecības cenas pieaugums līdz 2030. gadam, ko ietekmēs cenu kāpums importa elektroenerģijas cenās, kuras ražošanai tiek izmantots fosilais kurināmais, kā arī augošas CO₂ emisiju kvotu cenas³⁶. Elektroenerģijas sadales tīklu tarifi līdz 2024. gadam samazināsies pateicoties sadales pakalpojumu sniedzēja izdevumu optimizācijas pasākumiem³⁷, taču šo samazinājumu tālākā nākotnē visdrīzāk nonivelēs inflācijas ietekme uz izmaksām. Vēl viena galapatēriņa elektrības cenas komponente ir Obligātā iepirkumu komponente (turpmāk – OIK). Šajā sakarā valdība plāno mobilizēt resursus OIK pieauguma slāpēšanai³⁸. Šī pētījuma ietvaros tiks izvirzīts pieņēmums, ka relatīvā elektroenerģijas cenas konkurētspēja attiecībā pret fosilo degvielu saglabāsies 2020. gada līmenī.

Īpašniekiem, kuru mājāsaiņniecības vidējais elektroenerģijas patēriņš svārstās 2 500-5 000 kWh robežās.

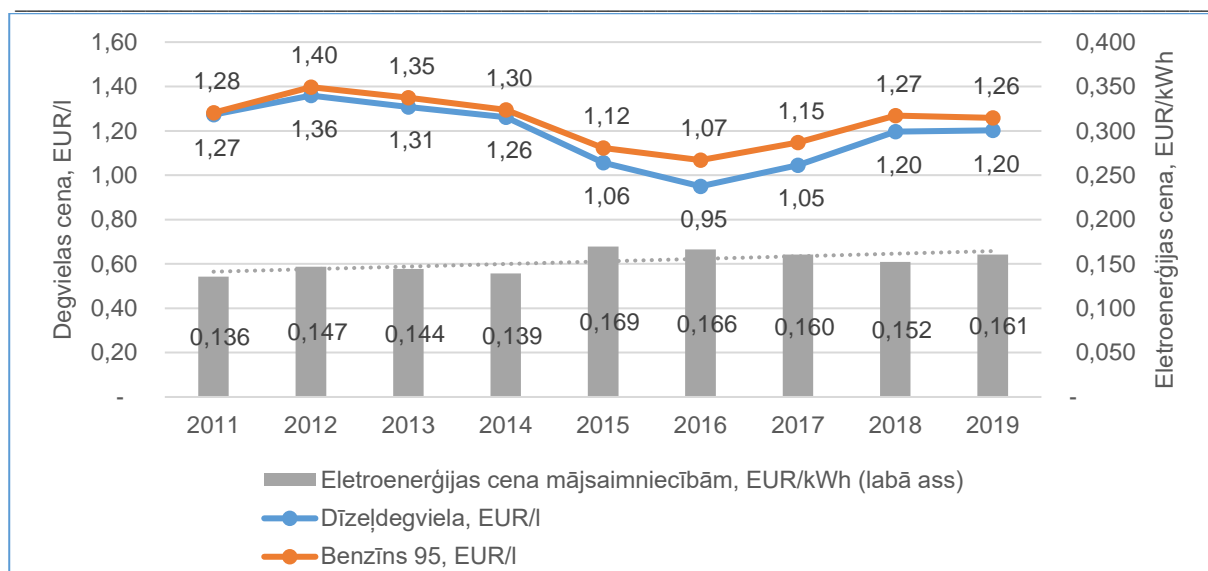
³⁴ Elektromobilitātes attīstības plāns 2014.–2016. gadam

³⁵ Pieejama vietnē: [U.S. Energy Information Administration - EIA - Independent Statistics and Analysis](https://www.eia.gov/)

³⁶ A.Sauhats, K.Baltputnis, Z.Broka. Elektroenerģijas cena un to ietekmējošie faktori. Rīga: RTU, 2017

³⁷ AS „Sadales tīkls” elektroenerģijas sadales sistēmas pakalpojumu tarifu projekts 2020.-2024. gada regulācijas periodam. Pieejams vietnē: https://www.sprk.gov.lv/sites/default/files/uzklausisanas_sanaksmes/Tarifa_projekts_2020-2024T_publick%25C4%2581%2520versija_0.pdf

³⁸ Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/317922-par-konceptualo-zinojumu-kompleksi-pasakumi-obligata-iepirkuma-komponentes-problematikas-risinasanai-un-elektroenerģijas>



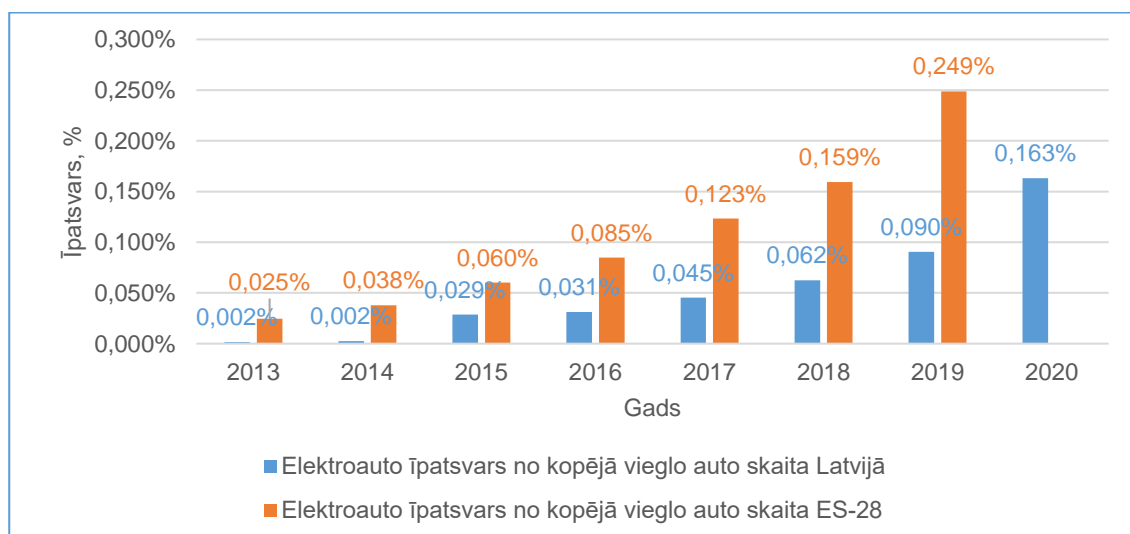
4-8. ATTĒLS. FOSILĀS DEGVIELAS UN ELEKTROENERĢIJAS GALPATĒRIŅA CENA, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP, Eurostat

Papildu degvielas izmaksām, elektriskā autotransporta ekspluatācijas izmaksu konkurētspēju nodrošina relatīvi zemākas tehniskās apkopes izmaksas (nav nepieciešama eļļas un eļļas filtra nomaiņa, mazāks bremžu uzliku nolietojums), kā arī atbrīvojums no ekspluatācijas nodokļa maksāšanas. Tiem elektroauto īpašniekiem, kuri darba vai patēriņa vajadzībām regulāri pārvietojas pa Rīgu, ievērojamu finansiālu atspaidu rada iespēja bez maksas novietot auto "Rīgas satiksmes" autostāvvietās. Ekspluatācijas izmaksu konkurētspēju toties samazina salīdzinoši dārgāka apdrošināšanas maksa, kura izriet no būtisku bojājumu remonta dārdzības elektriskajiem auto.

Iegādes un ekspluatācijas izmaksas iespējams aplūkot kopsakarībā kā transportlīdzekļa dzīves cikla izmaksas. 2017. gadā elektriskā transportlīdzekļa un iekšdedzes transportlīdzekļa kopējo dzīves cikla izmaksu starpība Latvijā pie vidējā nobraukuma 15 000 km gadā ir aptuveni 7 000 EUR³⁹. Paralēli vēl joprojām esošajai finansiālajai plaisai, elektroauto masveida ienākšanu Latvijas un citu valstu tirgū ierobežo uzlādes sarežģītība (nepraktiski ilgs uzlādes ilgums salīdzinājumā ar iekšdedzes dzinēju auto⁴⁰), elektroauto (īpaši vecāku modeļu) nelielais nobraukums ar vienu uzlādi, patērētāju daudzveidīgajām vajadzībām atbilstošas modeļu un modifikāciju daudzveidības trūkums, patērētāju aizspriedumi un informētības trūkums par elektroauto tehniskajām īpatnībām. Šo faktoru rezultātā 2019. gadā vien 0,09% (2020. gadā jau 0,16%) no kopējā vieglo auto parka Latvijā veido elektriskās piedziņas auto. Eiropas Savienībā šis īpatsvars ir lielāks, taču vēl joprojām nenozīmīgs.

Detalizētai informācijai skatīt 4-9. attēlu zemāk.



³⁹ Pieejams vietnē: [Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020. gadam \(likumi.lv\)](http://Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020. gadam (likumi.lv))

⁴⁰ Attiecas arī uz ātrās uzlādes stacijām, kurās bateriju uzlādei vidēji nepieciešams no 30 līdz 50 minūtēm.

4-9. ATTĒLS. ELEKTROAUTO ĪPATSVARŠ NO KOPĒJĀ VIEGLO AUTO SKAITA LATVIJĀ UN ES-28, 2013.-2019. GADS

Avots: CSDD, Eurostat, Plāna Autoru aprēķini

Neskatoties uz nelielo videi draudzīgā auto transporta īpatsvaru, vienlaikus atzīmējams, ka to skaits gan Latvijā, gan ES, tostarp zemā bāzes efekta dēļ, pieaug daudzkārt straujāk nekā kopējais vieglo auto skaits. 2013.-2019. gada periodā elektrisko auto skaits Latvijā pieauga 370 reīzu straujāk nekā kopējais autoparks (ES-28 – 100 reizes). Ņemot vērā ES apņemšanos sasniegt klimata mērķi līdz 2030. gadam par 40% samazināt CO₂ izmešus salīdzinājumā ar izmešu apjomu 1990. gadā, no ES un Latvijas publiskā sektora puses sagaidāma ne tikai esošo elektromobilitātes stimulu saglabāšanās, bet arī to pastiprināšanās. Ar to jāsaprot videi kaitīgā transporta tiešās finansiālās konkurētspējas samazināšana, vienlaicīgi subsidējot elektrisko auto dzīves cikla izmaksu samazināšanos, Latvijā ieviešot Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020. gadam ietvertu pasākumu par palastu elektroauto iegādei, kā arī veicinot elektroauto lietišķo konkurētspēju, piemēram, paplašinot ātrās uzlādes tīklu un izvēršot popularizējoši skaidrojošas informatīvās kampaņas. Līdz ar to var pamatoti pieņemt, ka elektrisko auto īpatsvars līdz 2030. gadam turpinās pieaugt. Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020. gadam prognozēts, ka elektroauto kopējais īpatsvars starp vieglajām automašīnām līdz 2030. gadam sasniegs aptuveni 4% (TAP2027 – 3%), bet 2050. gadā – 9%.

4.1.3.2 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IZMAKSU KONKURĒTSPĒJAS IZMAIŅAS

Sabiedriskais transports ir sociāli iekļaujoša pārvietošanās alternatīva, kas nodrošina mobilitātes iespēju tiem, kam nav pieejams privātais transportlīdzeklis⁴¹.

Ierobežota privātā transportlīdzekļa pieejamība visbiežāk ir saistīta ar māsaimniecības zemo finansiālo rocību vai arī cilvēka piederību vecuma grupai, kurai liegts patstāvīgi vadīt auto (bērni un jaunieši vecumā līdz 18 gadiem). Sabiedriskā transporta sociālā funkcija nozīmē to, ka tā pakalpojumiem jābūt finansiāli pieejamiem relatīvi mazāk pārtikušām sabiedrības grupām, kā arī finansiāli pieejamiem bērniem un jauniešiem, kuru mobilitātes vajadzību apmierināšanai, demogrāfijas veicināšanas nolūkos, jārada pēc iespējas zemāks finansiālais slogs uz ģimenēm ar bērniem.

Lai veicinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu finansiālo pieejamību un sociālekonomisko pienesumu, Ministru kabinets ir noteicis pasažieru kategorijas⁴², kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus sabiedriskā transporta maršrutos, vai arī saņemt par tiem kompensāciju. Savu administratīvo teritoriju robežās braukšanas maksas atvieglojumus ir tiesīgas noteikt arī pašvaldības, taču Apes, Raunas un Smiltenes novadu saistošo noteikumu kontentanalīze neliecina, ka šīs pašvaldības nodrošina braukšanas maksas atvieglojumus reģionālo maršrutu autobusos, papildu tiem, kas noteikti Ministru kabineta noteikumos. Līdz ar to pilnās braucienu maksas izmaiņas vistiešāk skar atvieglojumiem neizvirzītās iedzīvotāju grupas⁴³, proti, ekonomiski aktīvos iedzīvotājus un vecuma pensionārus (neskaitot daudz bērnu māsaimniecības un personas ar invaliditāti un represētos). Sabiedriskā transporta cenas konkurētspēja ir attiecīgi nosakāma, salīdzinot pakalpojuma cenas izmaiņas ar šo sociālo grupu ieņēmumu izmaiņām.

Ieņēmumu līmeņa izmaiņu tendenču analīzei izmantoti dati par lielāko ekonomiski aktīvo iedzīvotāju grupu – strādājošajiem, kuru darbavietā atrodas apvienotajā Smiltenes novadā vai pārējā VPR teritorijā, pieņemot, ka novadā un pārējā reģionā strādājošie ir lielākā vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu patērētāju grupa ekonomiski aktīvo iedzīvotāju vidū⁴⁴.

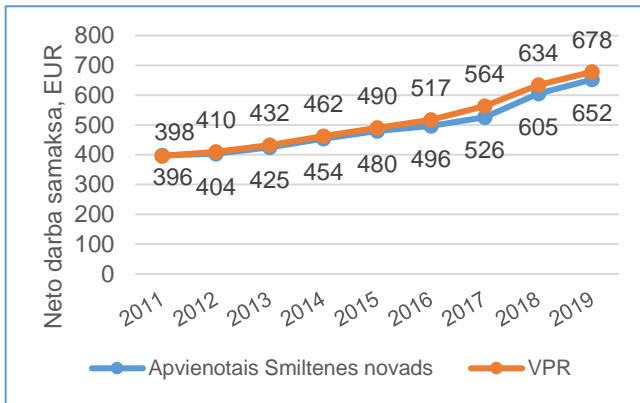
4-10. attēlā apkopotie neto darba samaksas dati liecina, ka darba samaksas līmenis VPR un atsevišķi apvienotā Smiltenes novada darbavietās 2011.-2019. gada periodā pieauga līdzvērtīgi. Tas sasauca ar blakus 4-11. attēlā redzamajiem datiem par VPR deklarēto darba ņēmēju sadalījumu pēc bruto darba samaksas līmeņa 2015. un 2019. gadā, kur īpatsvara pieaugums novērojams vienīgi trīs augstākā atalgojuma kategorijās.

⁴¹ Šeit jāpiebilst, ka iedzīvotāji apvienotajā Smiltenes novadā un lauku teritorijas kopumā ir tendēti vairāk paļauties uz privāto autotransportu, nekā vidēji valstī - 2019. gada beigās apvienotajā Smiltenes novadā bija reģistrēts par 18% lielāks vieglo auto skaits uz 1 000 iedzīvotājiem. Neskatoties uz to, uzskatāms, ka sabiedriskais transports pilda būtisku papildinošu funkciju visaptverošas novada iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai.

⁴² Saskaņā ar Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumu Nr. 371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" otro punktu braukšanas maksas atvieglojumus ir tiesīgi saņemt I un II grupas invalīdi, bērni un bez vecāku apgādības palikušie bērni, politiski represētās personas, pirmsskolas vecuma un ārpus pilsētām dzīvojošie vispārējo izglītības iestāžu audzēkņi un daudz bērnu ģimeņu locekļi.

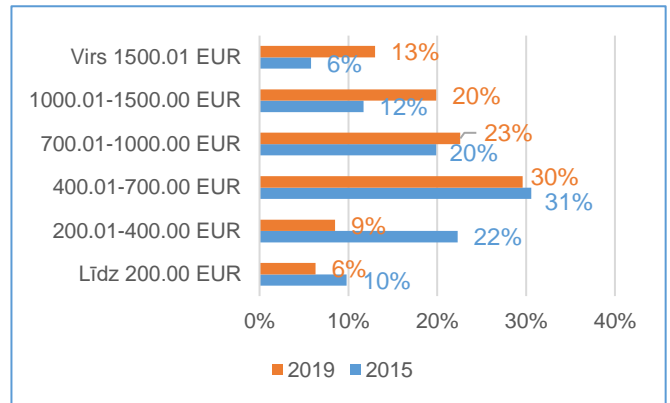
⁴³ Atvieglojumi nav paredzēti arī skolēniem, kuri dzīvo pilsētās, taču šeit jāņem vērā, ka, Smiltenes un Apes pilsētu skolēniem varētu būt zems pieprasījums pēc sabiedriskā transporta, ņemot vērā, ka turpat pilsētā atrodas novadu lielākās vispārīgizglītojošās mācību iestādes.

⁴⁴ Pieņēmums tiek argumentēts ar iepriekš aplūkotojumiem VID datiem par novadā deklarēto darba ņēmēju darbavietām – 53% darba ņēmēju bija nodarbināti turpat apvienotajā Smiltenes novadā (62% kopā ar mobilitātes areāla pašvaldībām).



4-10. ATTĒLS. APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA UN VPR DARBAVIETĀS STRĀDĀJOŠO NETO DARBA SAMAKSA, 2011.-2019. GADS

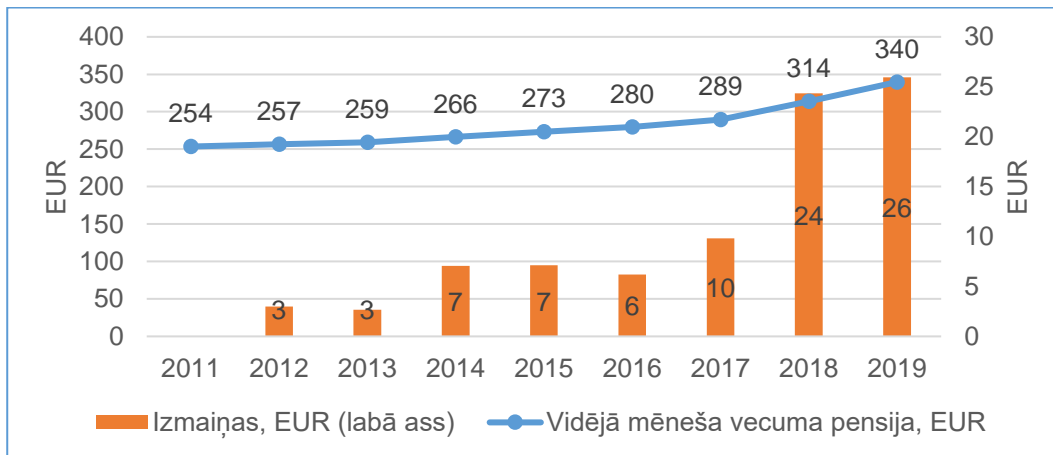
Avots: CSP



4-11. ATTĒLS. VPR PAŠVALDĪBĀS DEKLARĒTO STRĀDĀJOŠO ĪPATSVARA SADALĪJUMS PĒC BRUTO DARBA SAMAKSAS LĪMEŅA, 2015. UN 2019. GADS

Avots: CSP

Vairumam virs darbības vecuma iedzīvotāju galvenais ieņēmumu avots, no kura tiktu finansēta sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošana, ir vecuma pensija. Mēnesī izmaksātās vecuma pensijas apmērs 2011.-2019. gadā pieauga par 34% (skatīt 4-12. attēlu). Vairāk nekā puse no absolūtā pieauguma bija reģistrēta vien 2018. un 2019. gadā.



4-12. ATTĒLS. VIDĒJAIS MĒNESĪ IZMAKSĀTĀS VECUMA PENSIJAS APMĒRS, 2011.-2019. GADS

Avots: CSP

Apskatītie dati par sabiedriskā transporta lietotāju grupu ieņēmumu izmaiņām nodrošina atskaites punktu analīzei par sabiedriskā transporta cenas konkurētspējas izmaiņām.

4-20. tabulā zemāk apkopota informācija par pašreizējām biļešu cenām reģionālajos starppilsētu autobusu maršrutos, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus starp Smiltene pilsētu un apvienotā Smiltene novada attīstības centriem, kā arī republikas nozīmes pilsētām Rīgu un Valmieru. Tabulā parādītas galapunktus savienošo dārgāko un lētāko maršrutu biļešu cenas. Cenas salīdzinātas ar tām, kuras pēc informācijas par braukšanas maksas izmaiņām 2019. gadā un 2020. gadā bija laika posmā no 2012. līdz 2019. gadam. Kā redzams, cenas pieaugums, ko noteica fiksētās iekāpšanas maksas palielinājums par 0,30 EUR maršrutos uz/no Rīgas un 0,20 EUR palielinājums maršrutos uz/no pārējiem attīstības centriem, bija mērenāks par apskatīto iedzīvotāju grupu ieņēmumu pieaugumu. Līdz ar to apvienotā Smiltene novada sabiedriskā transporta pakalpojumu finansiālā pieejamība apskatāmajā periodā pieauga.

4-20. TABULA. BRAUCIENU CENA REĢIONĀLO STARPPILSĒTAS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTOS NO SMILTENES UZ RĪGU, VALMIERU, API UN RAUNU, 2012.-2021. GADS

	Smiltene-Rīga		Smiltene-Valmiera		Smiltene-Ape		Smiltene-Rauna
	Dārgākais maršruts	Lētākais maršruts	Dārgākais maršruts	Lētākais maršruts	Dārgākais maršruts	Lētākais maršruts	
Bīlešu cena no 2012.- 2019. g., EUR	5,5	5,3	2,2	1,8	2,95	2,4	1,25
Pašreizējā bīlešu cena, EUR	5,8	5,6	2,4	2	3,15	2,6	1,45
Pieaugums, EUR	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Izmaiņas, %	5%	6%	9%	11%	7%	8%	16%

Avots: 1188, Plāna Autori

4.1.4 TEHNOLOĢIJU UN CILVĒKU PARADUMU MAIŅAS IETEKME UZ MOBILITĀTES RAKSTURU

Šajā sadaļā analizētas aktuālākās pārmaiņas cilvēku paradumos un tehnoloģiju jaunievedumi, kuri tuvākajā nākotnē varētu atstāt iespaidu uz mobilitātes pieprasījumu Latvijā un apvienotajā Smiltenes novadā.

Tehnoloģiju un cilvēku paradumi ir faktori, kas atrodas savstarpējā mijiedarbībā, tāpēc tie ir apskatīti vienā sadaļā.

2020. gada pandēmijas dziļā ietekme uz cilvēces ikdienas un mobilitātes paradumiem nosaka to, ka tā zināmā mērā koriģēs pirms-pandēmijas periodā novērotās tendences pārvietošanās raksturā. Līdz ar to sadaļai ir trīs daļas, kur pirmajā daļā analizēti pirms-pandēmijas periodā (2011.-2019. gadā) dominējošie tehnoloģiju un paradumu faktori Latvijā un pasaulē, kam seko pandēmijas radītā iespaids apskats un tad ir dots ieskats tajā, kā pandēmija varētu nākotnē koriģēt pirms-pandēmijas tendences.

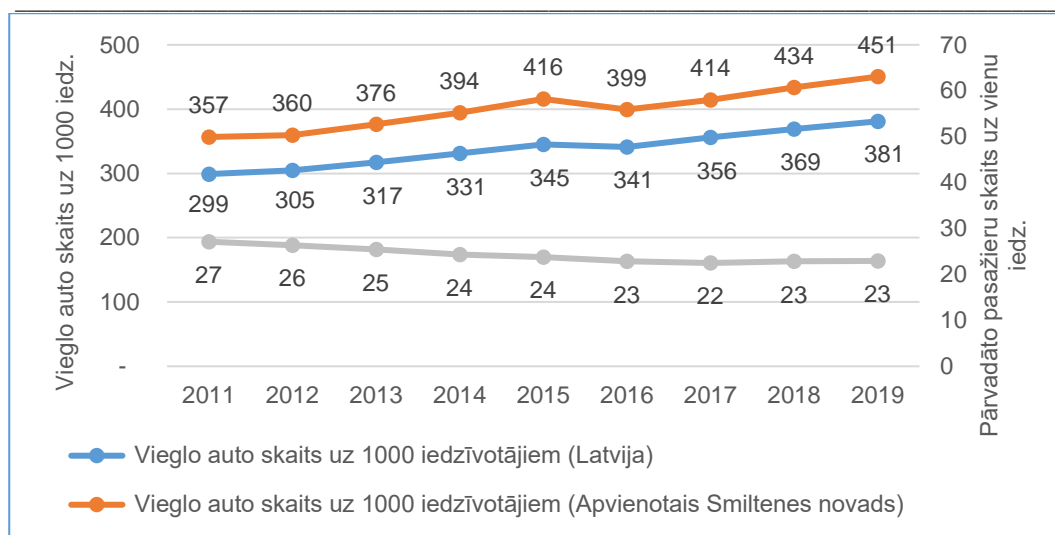
4.1.4.1 PIRMS-PANDĒMIJAS TENDENCES

Latvijas un apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāji pagājušās desmitgades laikā bija tendēti vienlīdz straujā tempā izmantot labklājības pieaugumu, lai arvien biežāk pārvietotos ar auto. Šī tendence skaidri redzama 4-13. attēlā par vieglo automašīnu skaitu uz 1 000 iedzīvotājiem. Turklāt attēls parāda reti apdzīvotām lauku teritorijām raksturīgo problēmu ar mobilitātes alternatīvu trūkumu. Tā rezultātā šo teritoriju iedzīvotāji ir sevišķi atkarīgi no privātā autotransporta: laika posmā no 2011.-2019. gadam apvienotajā Smiltenes novadā bija vidēji par 18% lielāks vieglo automašīnu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem nekā vidēji valstī.

4-13. attēlā redzams, ka laika posmā no 2011.-2019. gadam reģionālo maršrutu autobusus⁴⁵ pārvadāto pasažieru skaits uz vienu iedzīvotāju pakāpeniski samazinājās⁴⁶. Vieglo automašīnu skaits minētajā laika periodā pieauga par 27%, bet pārvadāto pasažieru skaits samazinājās par 16%. Sākot ar 2017. gadu, pasažieru skaita kritums faktiski apstājās un turpmākos gadus palika nemainīgs.

⁴⁵ Analīzei izmantoti tikai reģionālo maršrutu autobusus pārvadāto pasažieru skaits, atsaucoties uz to, ka tikai šāda veida sabiedriskais transports pieejams apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem.

⁴⁶ Kā kontroles grupa reģionālo maršrutu autobusu popularitātes mērīšanai izmantoti dati par Latvijas iedzīvotājiem statistiskajos reģionos bez Rīgas, balstoties uz to, ka tieši reģionu iedzīvotāji pamatā izmanto reģionālo maršrutu autobusu pakalpojumus.



4-13. ATTĒLS. VIEGLO AUTO SKAITS UZ 1 000 IEDZĪVOTĀJIEM LATVIJĀ UN REĢIONĀLO MARŠRUTU AUTOBUSUS PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS UZ VIENU LATVIJAS IEDZĪVOTĀJU (BEZ RĪGAS), 2011.-2019. GADS

Avots: CSP, ATD

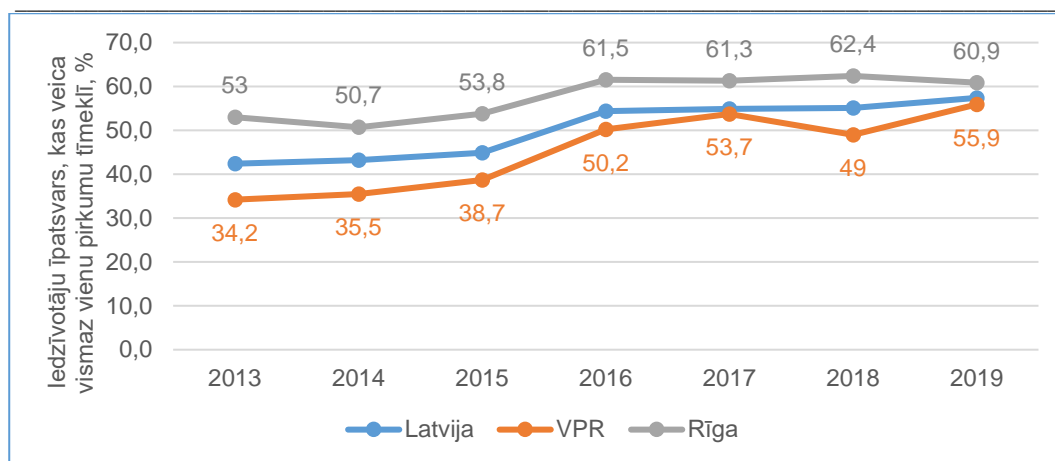
Ņemot vērā ES dalībvalstu centienus urbānā transporta jomas attīstību pakārtot ilgtspējīgas pilsētvides principiem⁴⁷, nozīmīgu lomu ES dalībvalstu, tai skaitā Latvijas transporta rīcībpolitikā iegūst velotransporta izmantošanas popularizēšana. Atbilstoši tam valstis veic soļus sabiedrības izglītošanā un pilsētu veloinfrastruktūras attīstībā ar nolūku panākt sabiedrības pārvietošanās paradumu maiņu. Lai novērtētu Latvijas sabiedrības attieksmes maiņu pret velosipēda izmantošanu ikdienas mobilitātē, salīdzinātas 2014. gada beigās un 2019. gada vidū veiktās aptaujas par iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem. Salīdzināti rezultāti par to respondentu īpatsvaru, kas velosipēdu izmanto katru vai gandrīz katru dienu (rādītājs tiek izmantots Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam). 2014. gada pētījumā⁴⁸ seši procenti no 7 400 respondentu atbildēja, ka ar velosipēdu pārvietojas 5-7 dienas nedēļā. 2019 gada pētījumā⁴⁹ šādu atbildi sniedza 6,4% no visiem 4 061 respondentiem. Šie aptauju dati neļauj secināt par būtiskām pārmaiņām iedzīvotāju tieksmē pārvietoties ar velosipēdu.

Datoru un tīmekļa izmantošana par masveidīgu parādību Latvijā kļuva jau 21. gadsimta pirmajā desmitgadē. Pēckrīzes periodā tāds digitālās sabiedrības paradums kā iepirkšanās tīmeklī jau bija samērā ierasts, taču e-komercijas popularitāte turpināja pakāpeniski augt, līdz 2016. gadā tās pieaugums sāka stagnēt. Kā redzams 4-14. attēlā, visstraujāk e-komercijas popularitāte šajā periodā pieauga Latvijas reģionos. Laikā, kad Latvijā iedzīvotāju īpatsvars, kas veica vismaz vienu iepirkumu tīmeklī, 2013.-2019. gadā pieauga par 15% (Rīgā vien par 8%), VPR šis īpatsvars pieauga par 22%, 2019. gadā sasniedzot valsts vidējo rādītāju.

⁴⁷ BALTĀ GRĀMATA Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu
Pieejama vietnē: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

⁴⁸ Iedzīvotāju veselības apsekojuma dati. CSP, 2016. gads (dati ievākti 2014. gada beigās). Pieejams vietnē: https://www.csb.gov.lv/sites/default/files/publication/2017-08/Nr%2022%20Iedzivotaju%20veselibas%20apsekojuma%20rezultati%20Latvija%20%2816_00%29%20LV.pdf

⁴⁹ Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 2019. gads.
Pieejams vietnē: http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf



4-14. ATTĒLS. LATVIJAS, VPR UN RĪGAS IEDZĪVOTĀJI, KURI IR VAI NAV VEIKUŠI PIRKUMUS TIEŠSAISTĒ PERSONISKIEM MĒRĶIEM, PROCENTOS NO IEDZĪVOTĀJU KOPSKAITA ATTIECĪGAJĀ REĢIONĀ, 2013.-2019. GADS

Avots: CSP

E-komercijas apjoma pieaugums no mobilitātes viedokļa ir saistīts ar pieaugošu satiksmi, ko rada "pēdējās jūdzes" piegādes. ES Baltajā grāmatā šī satiksme tiek identificēta kā preču loģistikas ķēdes visneefektīvākais posms no pārvadāto preču apjoma un nobraukto kilometru attiecības viedokļa, aktualizējot vajadzību pēc risinājuma, kas optimizēs pēdējās jūdzes piegādes maršrūtus⁴⁷. Šīs problēmas risināšanai arī talkā nāk IT nozare, piedāvājot tādus rīkus, kā, piemēram, ZITICITY⁵⁰.

No tehnoloģisko faktoru puses, visbūtiskākās pārmaiņas mobilitātes raksturā viesa dažādu digitālo tehnoloģiju attīstība un to adaptācija sabiedrībai aktuālu vajadzību apmierināšanai, kā arī transportlīdzekļu parka arvien straujāka pāreja uz videi draudzīgu vilkmi (elektroenerģiju)⁵¹. Šie faktori veicināja zemāk aprakstīto patērētāju ikdienu atvieglojošo un uzņēmumu izmaksas optimizējošo risinājumu ieviešanu:

- Neplānotu pakalpojumu iegāde tiešsaistē. E-komercija, kur pasūtījuma noformēšana parasti tiek veikta mājās no datora, nav praktiska spontānai, pēdējā mirkļa pakalpojumu iegādei, pie kuriem bieži vien pieskaitāmi mobilitātes pakalpojumi. Tomēr bezvadu tīmekļa pārklājums, zibmaksājumu sistēma un ērti pārnēsājamās viedierīces nodrošināja priekšnoteikumus tam, ka sabiedriskā transporta braukšanas biļetes, maksājuma veikšana par autostāvvietu vai iebraukšanu maksas zonā kļuva iespējama ar viedtālrunu lietotņu starpniecību. Pakalpojumu saņēmējiem šāda funkcionalitāte nodrošina laika ietaupījumu, ko citādi prasītu transakcijas veikšana pie tirgotāja klātienē. Pakalpojumu sniedzējiem savukārt tā ir iespēja samazināt kapitālieguldījumus un ekspluatācijas izmaksas klātienē transakciju veikšanai nepieciešamās infrastruktūras izveidei un darbaspēka algošanai.
- Minēto tehnoloģiju difūzija veicināja dažādu sadarbības ekonomikas izpausmju izplatību. Mobilitātes jomā izceļami šādi sadarbības ekonomikas fenomeni:
 - Kopbraukšana. Tā ir parādība, kad sociālos tīklos, vai tam speciāli paredzētās lietotnēs lietotāji apmainās ar informāciju par konkrētajā teritorijā esošo pieprasījumu un piedāvājumu pārvietošanai ar personīgo auto uz noteiktiem galapunktiem. Tas veicina vidējo autotransporta pasažieru piepildījumu, tādējādi samazinot braucienu biežumu un likumsakarīgi atstājot pozitīvu ietekmi uz vides piesārņojumu, kā arī uz mājaisniecību budžetu (gan vadītājiem, gan pasažieriem).
 - Auto koplietošana. Bezvadu tīmekļa pieejamība un viedtālrunu elastība dažāda veida lietojumprogrammu izmantošanai radīja uzņēmējdarbības iespējas ērtai koplietošanas auto pakalpojumu sniegšanai. Šādi ērti pieejami auto īres/nomas pakalpojumi atbrīvo daļu mājaisniecību, kurām ir neregulāra vajadzība pēc individuālā transportlīdzekļa, no nelietderīgiem tēriņiem autotransporta iegādei. Teritoriālās mobilitātes mērogā šādi pakalpojumi ļauj samazināt īpašumā esošu auto skaitu (vai to pieauguma tempu), tādējādi samazinot spiedienu uz apdzīvoto vietu ārtelpu, ko rada šo auto novietošanas vajadzība. Tomēr atzīmējams, ka koplietošanas auto pakalpojumus no uzņēmējdarbības viedokļa ir izdevīgi sniegt

⁵⁰ Pieejams vietnē: <https://ziticity.com/lv/blogs/pedejas-judzes-piegade-atklati-par-procesu>

⁵¹ S. Corwin, R. Zarif, A. Berdichevskiy, D. Pankratz. The futures of mobility after COVID-19; Scenarios for transportation in a postcoronavirus world. Deloitte Development LLC, 2020

vien salīdzinoši lielās un blīvi apdzīvotās vietās, kurās var būt pietiekoši apjomīgs pieprasījums pēc šādiem neregulārās vajadzības pakalpojumiem.

- Kopbraukšana un auto koplietošana ir viens no risinājumiem samilzušajām problēmām ar siltumnīcas gāzu emisijām no transportlīdzekļu ekspluatācijas un ražošanas, kā arī sastrēgumiem un vides piesārņojuma urbānajos centros. Tiecoties pēc klimata neitralitātes un dzīvošanai pievilcīgas pilsētvides mērķu sasniegšanas pasaulē un, īpaši ES, ar ražotājus un patērētājus uzrunājošiem stimuliem, kā arī iekšdedzes dzinēja ekspluatācijas izdevību ierobežojošiem normatīviem, tiek veicināta autoparka pāreja no iekšdedzes dzinēja uz videi draudzīgu enerģijas avotu. Iepriekšējā desmitgadē plašpatēriņam pieņemamu izmaksas-kvalitātes sliekšni pārvarēja elektriskās piedziņas tehnoloģijas autotransports. Lai arī elektrisko auto īpatsvars saskaņā 4.1.3.1. sadaļā redzamajiem aprēķiniem nedz Latvijā, nedz ES nav sasniedzis pat viena procenta atzīmi, taču to skaits uz ES ceļiem 2013.-2019. gadu periodā palielinājies vairāk nekā simts reizes.
- Īsi pirms pandēmijas sākuma elektrisko kondensatoru tehnoloģijas straujā attīstība kontekstā ar bezvadu tīmekļa un viedierīču piedāvātajām iespējam pakalpojumu iegādei tiešsaistē ietekmēja arī mikromobilitātes tirgus attīstību pasaulē. Atbilstoši urbānās mobilitātes observatorijai *Eltis*, pie mikromobilitātes transportlīdzekļiem pieskaitāmi lielākoties vienas personas pārvadāšanai izmantojami transportlīdzekļi, kuriem ir elektriskā vilkme, un to svars nepārsniedz 300 kg, bet maksimālais ātrums nav lielāks par 50 km/h⁵². Visbiežāk mikromobilitātei izmantojami skrejriteņi, taču ievērojamu daļu tirgus veido arī elektriskās piedziņas velosipēdi un mopēdi. Mikromobilitātes transports faktiski ir uzskatāms par daļu no koplietošanas transportlīdzekļu tirgus. To galvenās priekšrocības no indivīda viedokļa, papildu tām priekšrocībām, kuras minētas attiecībā uz koplietošanas auto, situācijā, ja pārvietoties nepieciešams tikai vienam cilvēkam un salīdzinoši nelielā attālumā, ir relatīvi zemāka pakalpojuma cena un liela pārvietošanās brīvība, ko nespēj nodrošināt ekvivalenti lēts sabiedriskais transports. No pilsētplānošanas viedokļa mikromobilitātes attīstība ir vēl viens veids kā, pateicoties videi draudzīgam enerģijas avotam un nelielai aizņemtajai telpai (angļu val. – *physical space footprint*), pārvarēt samilzušās satiksmes problēmas pilsētās, ko rada zema pasažieru piepildījuma privāto iekšdedzes dzinēja auto satiksme.

4.1.4.2 PANDĒMIJAS IETEKME

2020. gadā COVID-19 vīrusa uzliesmojums un ar tā apkarošanu saistītie valdību pasākumi ieviesa būtiskas izmaiņas sabiedrības un tautsaimniecības funkcionēšanā un līdz ar to arī mobilitātes izpausmēs.

Sākoties straujam saslimstības tempa pieaugumam pasaulē, daudzas pasaules valstis, tostarp Latvija, īstenoja virkni pasākumu infekcijas izplatības mazināšanai. Pasākumi bija galvenokārt mērķēti uz no ārvalstīm iebrukušo cilvēku plūsmas un valsts iekšienē dzīvojošo cilvēku pulcēšanās intensitātes samazināšanu un distancēšanās ieviešanu.

Uz vietas dzīvojošo cilvēku pulcēšanos ierobežojošie pasākumi epizodiski un ar mainīgiem nosacījumiem iekļāva:

- Liegums sekundārās nepieciešamības pakalpojumu (sekundārās nepieciešamības preču mazumtirdzniecība, ēdināšanas, skaistumkopšanas, sporta, atpūtas un izklaides u.c. pakalpojumi) sniedzējiem nodrošināt pakalpojumu sniegšanu klātienē;
- Attālinātā izglītības procesa nodrošināšana, kā arī ieteikums darba devējiem iespēju robežās organizēt darbu no mājām;
- Liegums privātajās māsaimniecības pulcēties cilvēkiem no vairākām māsaimniecībām;
- Mājsēde pēc plkst. 22:00;
- Ierobežots atļautais pasažieru skaits sabiedriskajā transportā.

Gan aprakstītie pasākumi, gan arī iedzīvotāju patstāvīgā rīcība saslimšanas risku mazināšanai atspoguļojās šādos apvienotajam Smiltenes novadam aktuālajos mobilitātes aspektos:

- Privātais autotransports, būdams no inficēšanās risku viedokļa viena no drošākajām pārvietošanās alternatīvām, bija pakļauts salīdzinoši nelielām lietošanas biežuma izmaiņām. Saskaņā ar LVC datiem kopējā satiksme 2020. gadā attiecībā pret 2019. gadu valsts galveno autoceļu posmos samazinājās par 4,8%. Vieglo auto satiksme samazinājās par 4,5%, bet kravas auto satiksme – par 5,8%;
- Ievērojami krasāka inficēšanās risku un ierobežojumu radītā ietekme uz mobilitātes pieprasījumu bija novērojama sabiedriskā transporta sektorā. Pārvadāto pasažieru skaits reģionālo maršrutu autobusu maršrutos 2020. gadā attiecībā pret 2019. gadu samazinājās par 32%. Pieprasījuma samazinājums tika

⁵² Pieejams vietnē: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/rise-micromobility>

reģistrēts arī citās pasažieru transporta nišās, kuras patērētājs uzskata par epidemioloģiski nedrošām, vai kuras skāra attālinātā darba un ekonomiskās lejupslīdes procesi, proti, koplietošanas auto un taksometra pakalpojumi.

- Velotransports un mikromobilitātes transportlīdzekļi kļuva par inficēšanās riskam nepakļauto pārvietošanās alternatīvu pilsētas sabiedriskajam transportam. Atsevišķi elektrisko skrejriteņu tirgotāji ziņo par pārdošanas apjoma pieaugumu no 20% līdz 60% apmērā 2020. gada pirmajā pusgadā⁵³.
- E-komercija, kļūdama par vienīgo sekundārās nepieciešamības preču (apģērbi, apavi, saimniecības preces) iepirkšanās veidu un veselībai drošu primārās nepieciešamības preču iepirkšanās veidu (pārtika, medikamenti), 2020. gadā piedzīvoja strauju apgrozījuma pieaugumu. Latvijas iedzīvotāju īpatsvars, kas veica vismaz vienu pirkumu tīmeklī, 2020. gadā attiecībā pret 2019. gadu pieauga par 15 procentpunktiem (2013.-2019. gada periodā vidējais gada pieaugums sastādīja divus procentpunktus).
- Pandēmija deva grūdienu uz vietas esošos digitālās ekonomikas faktoros (datortehnikas esamība mājsaimniecībā, sabiedrības datorprasmju izplatība, augsts ātrgaitas tīmekļa pārklājums) pārvērst attālinātā darba potenciāla izmantošanai nozarēs, kur tas tehniski iespējams. 2019. gadā ES attālināti bieži strādāja tikai ap 5% nodarbināto, Latvijā vēl mazāk – 3%, bet visvairāk Somijā – 15%. Pandēmijas sākumā bija straujš attālinātā darba pieaugums. Latvijā 2020. gada aprīļa un maija mēnešos attālināti strādāja 18% strādājošo (ES – vidēji 37%), bet, piemēram, Somijā 61% darbinieku strādāja no mājām⁵⁴.

4.1.4.3 SITUĀCIJA PĒC-PANDĒMIJAS

Situāciju ar pēc-pandēmijas mobilitātes attīstību pasaulē un Latvijā noteiks situācijas attīstība ar pašu pandēmiju.

Sociālās distancēšanās pasākumi, efektīvu vakcīnu izstrāde un iesāktais masveida vakcinācijas process nodrošināja to, ka vairumā pasaules valstu novērojama būtiska saslimstības līmeņa samazināšanās⁵⁵. Sekmīga turpmākā masu vakcinācijas procesa īstenošana nodrošinās to, ka saslimstība saglabāsies sabiedrības normālai funkcionēšanai pieņemamā līmenī. Epidemioloģiskās situācijas uzlabošanās kontekstā ar pakāpenisku distancēšanās ierobežojumu atcelšanu un vēl joprojām īstenojamiem anticikliskajiem fiskālajiem stimuliem dod pamatu pozitīvām ekonomiskās izaugsmes prognozēm ES valstīs⁵⁶. Atbilstoši Eiropas Komisijas 2021. gada pavasara prognozēm ir sagaidāms, ka izaugsme ES atjaunosies jau šā gada otrajā ceturksnī. Kopumā šogad IKP ES – Latvijas nozīmīgākajā ārējās tirdzniecības reģionā – pieaugs par 4,2%, nākamajā gadā par 4,4%⁵⁷. Latvijas Banka prognozē, ka Latvijas IKP 2021. gadā pieaugs par 3,3%, 2022. gadā – par 6,5%, bet 2023. gadā – par 3,6%⁵⁸.

Balstoties uz iepriekšminēto, pandēmijas ietekmi uz turpmāko mobilitātes attīstību, izmantojot starptautiskās profesionālo konsultāciju kompānijas *Deloitte* pētījumā iekļauto leksiku, varētu raksturot kā “pārejošu negaisu” (angļu val. – *passing storm*), neizslēdzot, ka tuvākajā nākotnē tā atstās paliekošu ietekmi uz atsevišķiem mobilitātes aspektiem. Zemāk apkopotās prognozes balstītas uz starptautisko profesionālo konsultāciju kompāniju *Deloitte*⁵¹ un *McKinsey & Company*⁵⁹ veikto pētījumu pieņēmumiem un secinājumiem.

Tātad apstākļos, kad tiks atcelts vairums pulcēšanās ierobežojumu, atliktā pieprasījuma efekts veicinās strauju atgriešanos pie pirms-pandēmijas mobilitātes intensitātes. Pandēmijas uzliesmojuma laikā strauju izplatību guvušais attālinātā darba fenomens, neskatoties uz sagaidāms lielāku tā popularitāti pēc pandēmijas nekā pirms tās⁶⁰, nebūs mobilitātes intensitāti būtiski ietekmējošs faktors. Apvienotā Smiltenes novada gadījumā šī fenomena ietekmi mazina arī tas, ka tās tautsaimniecības struktūrā ir relatīvi neliels to nozaru īpatsvars, kurām ir priekšnoteikumi ievērojamas darbaspēka daļas pārejai uz attālinātu darbu⁵⁴.

⁵³ Pieejams vietnē: [Covid-19 izraisītais elektrisko skrejriteņu bums ir sācies. Vai tas būs vienīgais? | LA.LV](https://www.la.lv/2020/03/01/latest&pickerSort=asc&pickerMetric=location&Metric=Confirmed+cases&Interval=7-day+rolling+average&Relative+to+Population=true&Align+outbreaks=false)

⁵⁴ Pieejams vietnē: <https://www.makroekonomika.lv/attalinatais-darbs-piespiedu-eksperiments-covid-19-laika-vai-paliekosa-vertiba>

⁵⁵ Pieejams vietnē: <https://ourworldindata.org/explorers/coronavirus-data-explorer?zoomToSelection=true&time=2020-03-01..latest&pickerSort=asc&pickerMetric=location&Metric=Confirmed+cases&Interval=7-day+rolling+average&Relative+to+Population=true&Align+outbreaks=false>

⁵⁶ Pieejams vietnē: <https://www.makroekonomika.lv/visi-celi-ved-eiro-zonu-ara-no-covid-19-krizes>

⁵⁷ Pieejams vietnē: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/spring-2021-economic-forecast_en

⁵⁸ Pieejams vietnē: <https://www.makroekonomika.lv/latvijas-banka-parskata-latvijas-makroekonomiskas-prognozes>

⁵⁹ Pieejams vietnē: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/five-covid-19-aftershocks-reshaping-mobilitys-future#>

⁶⁰ 45 % [Latvijā aptaujāto] darba devēju, kas jau izmanto attālinātā darba režīmu, paziņoja, ka pēc pandēmijas plāno turpināt nodarbināt attālināti visus vai lielāko daļu darbinieku, kas pašlaik strādā attālināti.

Pieejams vietnē: <https://www.delfi.lv/news/versijas/mihails-hazans-darbs-no-majam-islaicigi-vai-uz-paliksanu.d?id=53265579>

Neskatoties uz masu vakcinācijas panākumiem infekcijas risku mazināšanā, paredzams, ka tuvākajā nākotnē saglabāsies bažas par COVID-19 izraisošā vīrusa potenciālu izraisīt sezonālu epidemioloģiskās situācijas pasliktināšanos, ko turklāt var veicināt nevakcinētā iedzīvotāju daļa, slimību izraisošā vīrusa mutagenitāte un citi faktori.

Šajā sakarā tiek lēsts, ka infekcijas risks tuvākajā nākotnē saglabāsies kā nozīmīgs apsvērums pārvietošanās veida izvēlē. Līdz ar to sabiedrības atgriešanos pie normālas dzīves pavadīs paliekoša tieksme izmantot privātos transportlīdzekļus, pagarinot pirms-pandēmijas pasažieru piepildījuma atgūšanu sabiedriskajā transportā. Sevišķi izteikti šī tendence varētu būt novērojama starppilsētu pasažieru pārvadājumos. Šī situācija rada izaicinājumus ilgtspējīgas mobilitātes rīcībpolitikas īstenošanai, kuri var saskarties ar paaugstinātu autotransporta satiksmi, tostarp blīvi apdzīvotās vietās. Paralēli privātā autotransporta radītajiem sastrēgumiem un gaisa/trokšņu piesārņojumam urbānajos centros situāciju varētu pasliktināt paaugstināta iedzīvotāju tieksme pēc-pandēmijas periodā iegādāties preces tīmeklī, kas var uzturēt augstu pieprasījumu pēc "pēdējās jūdzes" piegādēm un ar to saistītās autosatiksmes nelabvēlīgajiem ārējiem efektiem.

Lai arī apskatītās pandēmijas sekas rada draudus ilgtspējīgas mobilitātes attīstībai, pandēmija paralēli deva grūdienu arī pozitīvām mobilitātes tendencēm. To starpā ir jāpiemin strauji augoša mikromobilitātes popularitāte. Šo tendenci videi draudzīgu un satiksmes telpu saudzējošu transportlīdzekļu izmantošanā ES un Latvijā paredzams nostiprinās ES apņemšanās ekonomikas atveseļošanās investīcijas sasaistīt ar strukturālām reformām, kurās nozīmīgākā vieta tiek iedalīta klimata neitralitāti veicinošajiem projektiem. Tas nozīmē, ka tiks turpinātas investīcijas pilsētu transporta telpas pielāgošanai velo un mikromobilitātes satiksmes vajadzībām. Papildu tam, ES proaktīvā klimata politika noteiks arī to, ka pandēmija nepārtrauks pagājušā desmitgadē uzsāktu virzību uz elektriskās piedziņas auto īpatsvara palielināšanu kopējā autoparka struktūrā.

4.1.5 SECINĀJUMI

4.1.5.1 TERITORIJAS APDZĪVOTĪBA, APDZĪVOJUMS UN VECUMSTRUKTŪRA

- Iedzīvotāju skaits:
 - Apvienotā Smiltenes novada teritorijā 2020. gada sākumā dzīvoja 18 224 iedzīvotāji jeb 9,9% no VPR kopējā iedzīvotāju skaita. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Smiltenes novadā samazinājās par 11,4% (VPR par 13,2%);
 - 2020. gada sākumā 66% apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju dzīvoja pašreizējā Smiltenes novadā, savukārt Apes novadā dzīvoja 18%, bet Raunas novadā –17% iedzīvotāju. Laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam Raunas un Apes novados bija vienlīdz straujš iedzīvotāju skaita samazinājums – attiecīgi -16,3% un -16,2%, savukārt Smiltenes novadā iedzīvotāju skaits šajā laikposmā samazinājās par 8,6%;
 - Iedzīvotāju skaita ziņā lielākās ir administratīvās teritorijas, kurās atrodas novadu centri: Smiltenes pilsēta, Raunas ciems (Raunas pagasts) un Apes pilsēta (Apes pagasts).
- Apdzīvojuma blīvums:
 - Atbilstoši CSP datubāzes RIG010 statistikas tabulai par blīvi apdzīvotām teritorijām apvienotajā Smiltenes novadā uzskatāmas 26 teritoriālās vienības (divas pilsētas un 24 ciemi). Lielākās apdzīvotās vietas ir pašreizējo novadu centri (Smiltene, Rauna, Ape). Smiltēnē 2020. gada sākumā dzīvoja 5 267 jeb 29% apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju. Vidējais iedzīvotāju skaits pārējās apvienotā Smiltenes novada apdzīvotās vietās 2020. gada sākumā bija 196, no kurām lielākās apdzīvotās vietas (500-300 iedzīvotāju) ir Palsmane, Gaujiena, Silva, Variņi, Trapene, Grundzāle;
 - 2020. gada sākumā šajās pilsētās un ciemos kopumā dzīvoja 64% novada iedzīvotāju. Laikposmā no 2011. līdz 2020. gadam šo apdzīvoto vietu iedzīvotāju skaits samazinājās par 8,9%. Iedzīvotāju īpatsvars apvienotā Smiltenes novada apdzīvotās vietās 2011.-2020. gada periodā pieauga par 1,7 procentpunktiem;
 - Lielākais apdzīvotās vietās dzīvojošo iedzīvotāju skaits bija Smiltenes novadā (69% no visiem novada iedzīvotājiem 2020. gada sākumā). Apes novadā apdzīvotās vietās dzīvoja 59%, bet Raunas novadā – 50% iedzīvotāju. Visstraujāk iedzīvotāju īpatsvars 2011.-2020. gada periodā pieauga Smiltenes novadā (1,5 procentpunkti). Pārējos novados īpatsvars pieauga par vienu procentpunktu.
- Apdzīvotības blīvums:

- Apvienotā Smiltenes novada apdzīvotības blīvums 2020. gada sākumā bija 10 cilvēku uz km² (VPR – 12 cilvēku/km²). Ārpus apdzīvotām vietām iedzīvotāju blīvums 2020. gada sākumā bija četri cilvēki uz vienu km²;
 - Apdzīvotības blīvums pašreizējos novados: Smiltenes novadā 13 cilvēki/km², Raunas novadā 10 cilvēki/km² un Apes novadā seši cilvēki/km². Cita secība ir, ja salīdzina iedzīvotāju blīvumu ārpus novadu apdzīvotām vietām: Raunas novadā pieci cilvēki/km², Smiltenes novadā četri cilvēki/km², bet Apes novadā divi cilvēki/km²;
 - Vidējais iedzīvotāju blīvums pagastos 2020. gada sākumā bija astoņi iedzīvotāji uz km². Vislielākais iedzīvotāju blīvums 2019. gadā reģistrēts Raunas (15 cilvēki/km²) un Smiltenes pagastos. Vienā Smiltenes pilsētas kvadrātkilometrā 2020. gada sākumā savukārt dzīvoja vidēji 732 cilvēki. Visretāk apdzīvots ir Apes novada Virešu pagasts ar trim cilvēkiem/km². Apskatot apdzīvotību ārpus apdzīvotām vietām, vidējais apdzīvotības blīvums pagastos ārpus apdzīvotām vietām 2019. gadā bija četri cilvēki/km². Visblīvāk apdzīvotās lauku teritorijas ir Smiltenes un Blomes pagastos (abos – astoņi cilvēki uz km²).
- Iedzīvotāju vecumstruktūra:
 - 2020. gada sākumā 20% apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju biju vecumā līdz 18 gadiem (VPR 19%) un tikpat vecumā virs 64 gadiem (VPR 22%). Pārējie 60% iedzīvotāju bija ekonomiski aktīvā vecuma kategorijā (VPR 59%). 2011.-2020. gada periodā visstraujāk iedzīvotāju skaits samazinājās 0-18 gadu vecuma grupā (-13,4%), kurai sekoja 19-64 gadu vecuma grupa (-12,4%). Virs-darbspējas vecuma iedzīvotāju skaits samazinājās tikai par 6,2%;
 - Darbspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars pašreizējos trīs novados 2020. gada sākumā bija līdzīgs. Vislielākais iedzīvotāju īpatsvars vecumā līdz 18 gadiem bija Smiltenes novadā (21%), bet vecumā virs-darbspējas – Raunas novadā (23%).

4.1.5.2 DARBSPĒJĪGO IEDZĪVOTĀJU NODARBINĀTĪBA

- Faktiskais apvienotajā Smiltenes novadā dzīvojošo darba ņēmēju skaits 2019. gada beigās varētu būt 8,05 tūkstoši. No tiem 68% dzīvo Smiltenes novadā, 16% Raunas novadā un tikpat Apes novadā. Darba ņēmēju skaits apvienotajā Smiltenes novadā 2016.-2019. gada periodā būtiski nemainījās – samazinājumu Apes (-5%) un Raunas novados (-4%) kompensēja strādājošo skaita pieaugums Smiltenes novadā (+1,5%);
- Laika posmā no 2016. līdz 2019. gadam apvienotā Smiltenes novadā deklarētie darba ņēmēji atbilstoši VID datiem strādāja 108 pašvaldību reģistrētajās darbavietās. Vidēji 100 un vairāk strādājošo šajā laika posmā bija nodarbināti vien 11 pašvaldībās: trīs apvienotā Smiltenes novada pašvaldībās, piecas mobilitātes areāla pašvaldībās, Rīgā un divās Pierīgas pašvaldībās. Šajās 11 pašvaldībās kopumā bija nodarbināti 88% visu apvienotā Smiltenes novada darba ņēmēju (pārējo 12% strādājošo darbavietas bija reģistrētas 97 Latvijas pašvaldībās):
 - 53% apvienotajā Smiltenes novadā, no kuriem 75% Smiltenes novadā;
 - 9% mobilitātes areāla pašvaldībās, no kuriem 60% Valmierā un Cēsu novadā;
 - 26% Rīgā un Pierīgā, no kuriem 88% Rīgā.
- Lielākās izmaiņas apvienotā Smiltenes novada strādājošo nodarbinātības ģeogrāfijā 2016.-2019. gada periodā attiecas uz darba ņēmēju īpatsvara pieaugumu Smiltenes novadā (+1,7 procentpunkti) un to samazinājumu pie Rīgas un Apes novada darba ņēmējiem (attiecināmi -1,8 procentpunkti un -0,9 procentpunkti).

4.1.5.3 EKONOMISKĀ DARBĪBA

- Apvienotā Smiltenes novada ekonomiskās darbības apjoms, blīvums un struktūra:
 - 2019. gadā apvienotajā Smiltenes novadā saimniecisko darbu veica 1 752 ekonomiskās vienības (10,2% no VPR) jeb 0,97 vienības uz vienu apvienotā novada kvadrātkilometru (VPR vidēji 1,13 vienības/km²). Laika posmā no 2013. līdz 2019. gadam (ārpus) tirgus vienību skaits topošajā novadā pieauga par 5,5% (VPR vidēji skaits pieauga par 5,2%). Smiltenes novadā koncentrējas 66% darba devēju un 1,22 vienības/km²;
 - 2019. gadā apvienotais Smiltenes novads bija darbavieta teju 6,8 tūkstošiem strādājošo (10% no VPR strādājošo skaita). Pārreķinā uz teritorijas platību tie ir 3,8 strādājošie uz vienu kvadrātkilometru (VPR vidēji 4,4 strādājošie/km²). Periodā no 2013. līdz 2019. gadam strādājošo

- skaitis apvienotajā Smiltenes novadā pieauga par 4,4% (VPR – par 3%). Smiltenes novadā strādā 74% darba ņēmēju jeb 5,3 darba ņēmēji/km²;
- 2019. gadā apvienotajā Smiltenes novadā vienā darbavietā vidēji strādāja 3,9 darbinieki – tikpat, cik vidēji VPR. Šis skaits 2013.-2019. gada periodā samazinājās par vienu procentu (VPR: -2%). Vidēji lielākais darbinieku štats 2019. gadā bija pie Smiltenes novada darba devējiem (4,4 darbinieki);
 - Apvienotā Smiltenes novada pagastu darbavietās 2019. gadā vidēji strādāja 271 darbinieks (mediāna – 174). Smiltenes pilsētā 2019. gadā strādāja 2 996 darbinieki jeb 44% no visiem apvienotajā Smiltenes novadā nodarbinātajiem. Lielākais nodarbināto skaits un to blīvums izņemot Smiltenes pilsētu ir Apes un Raunas novadu centrālajos Apes un Raunas pagastos, kā arī Smiltenei pieguļošajā Launkalnes pagastā. Kopā ar Smiltenes pilsētu šajos pagastos strādā 73% apvienotajā Smiltenes novadā strādājošo darba ņēmēju. 2013.-2019. gada periodā būtiskākais strādājošo īpatsvara pieaugums apvienotā Smiltenes novada ietvaros novērojams Launkalnes pagastā un Smiltenes pilsētā, bet nozīmīgākais īpatsvara samazinājums Apes novada Virešu, Trapenes un Gaujienas pagastos;
 - 2019. gadā uzņēmumu piesaistītā darbaspēka ziņā lielākā bija lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības nozare ar aptuveni 35% tirgus sektorā strādājošajiem. Nozarēs, kuru darbība ir atkarīga no smagā autotransporta 2019. gadā strādāja 64% strādājošo jeb par 28 procentpunktiem vairāk nekā pakalpojumu nozarēs, kuru darbība lielākoties asociējas ar vieglā transporta satiksmi. Taču pakalpojumu nozaru īpatsvars 2013.-2019. gada periodā pieauga teju par trim procentpunktiem.
- Apvienotā Smiltenes novada vispārējā ekonomiskās darbības apjoms un struktūra:
 - 2019. gadā Mobilitātes areāla 10 pašvaldībās saimniecisko darbību kopumā veica 9 125 ekonomiskās vienības (53% no VPR) jeb 1,4 vienība uz vienu areāla kvadrātkilometru (par 0,4 vienībām vairāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā). Laika posmā no 2013. līdz 2019. gadam (ārpus) tirgus vienību skaits topošajā novadā pieauga par 6,4% (par 0,9 procentpunktiem vairāk nekā apvienotajā Smiltenes novadā). Vislielākais ekonomisko vienību skaits ir Valmieras pilsētā, kā arī Cēsu un Gulbenes novados. 2013.-2019. gada periodā straujākais (ārpus) tirgus vienību skaita pieaugums bija Beverīnas, Cēsu un Priekule novados. Īpatsvara ziņā lielākā izaugsme bija Cēsu novadā. Krasākais uzņēmumu/iestāžu skaita relatīvais un absolūtais samazinājums savukārt novērojams Valkas novadā;
 - Mobilitātes areāla tautsaimniecība ir diversificētāka. 2019. gadā piesaistītā darbaspēka apjoma ziņā lielākā arī bija lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības nozare, taču nozares līderība nav tik izteikta – par 15 procentpunktiem mazāks strādājošo īpatsvars nekā apvienotajā Smiltenes novadā. Sadalījums starp nosacīti smagā transporta un vieglā transporta nozarēm Mobilitātes areālā ir faktiski līdzvērtīgs (pakalpojumu nozaru īpatsvars vien par četriem procentpunktiem mazāks). Arī mobilitātes areālā nosacītās vieglā transporta nozares 2013.-2019. gada periodā īpatsvara ziņā pieauga (par vienu procentpunktu).
 - Tūrisma sektors:
 - Kopumā Smiltenes novadā 2019. gadā tūristi kopumā varēja pavadīt vairāk nekā 145 tūkstošus diennakšu, tādējādi tūrisma sezonā ik dienu Smiltenes novadā uzturējās vidēji vairāk nekā 500 tūristu, bet ne-sezonā – aptuveni 300 tūristu. No tā var secināt, ka tie 2019. gadā radīja no 300 līdz 500 papildu pastāvīgajiem iedzīvotājiem līdzvērtīgu satiksmes mobilitātes pieprasījumu;
 - Vidzemes reģiona apmeklētība no Latvijas iekšzemes ceļotāju puses 2012.-2019. gada periodā samazinājās, taču to var kompensēt ārvalstu ceļotāju pieprasījums - ārvalstu vairākdienu ceļotāju Latvijā pavadīto nakšu skaits, kā arī Igaunijas vienas dienas ceļotāju veikto braucienu skaits uz Latviju 2012.-2019. gadā bija ar pieaugošu tendenci.
 - Preču ārējā tirdzniecība:
 - 2019. gadā preču ārējās tirdzniecības apjoms ar Igauniju sastādīja 10% no Latvijas kopējā ārējās tirdzniecības apjoma. 2011.-2019. gada periodā ar autotransportu pārvadāto kravu apjoms starp abām veidoja vidēji 47% no kopējā pārvadāto preču svara un sastādīja vidēji 1388 tūkst. tonnas. Šajā laika posmā pa sauszemi pārvadāto kravu apjoms pieauga līdzīgā tempā kā tirdzniecības vērtība – par 42%, 2019. gadā sasniedzot 1748 tūkst. tonnas. Jāatzīmē, ka apvienotā Smiltenes novadu šķērsojošos autoceļus preču ārējai tirdzniecībai ar Igauniju racionāli var izmantot vien kravu pārvadājumiem uz un no Austrumvidzemes un Latgales reģiona ekonomiskajiem centriem. Vidzemes un Latgales reģionos summārais ekonomiskās aprites apjoms 2011.-2018. gada

periodā sastāda vidēji 12,2% no Latvijas kopprodukta (ar tendenci īpatsvaram samazināties), tādējādi var pieņemt, ka šo reģionu daļa Latvijas ārējā tirdzniecībā ar Igauniju ir apmērā līdzvērtīga;

- Ņemot vērā to, ka apvienoto Smiltenes novadu šķērso valsts galvenais autoceļš A2, pamatoti pieņemt, ka to daļēji skar Latvijas ārējā preču tirdzniecība ar Krievijas ziemeļrietumu centriem. 2019. gadā Latvijas preču ārējās tirdzniecības apjomi ar Krieviju veidoja 7,8% no kopējās preču ārējās tirdzniecības vērtības. Tirdzniecības vērtība 2011.-2019. gada periodā pieauga par 23%, turpretim ar autotransportu pārvadāto kravu apjoms starp abām valstīm, kas samazinājās par 8% un 2019. gadā bija 822 tūkst. tonnu apmērā;
- Apvienotā Smiltenes novada izvietojums rada nosacījumus tai apkalpot kravu tranzītu, kas izriet no preču ārējās tirdzniecības starp Igauniju un Baltkrieviju. 2011.-2019. gada periodā preču tirdzniecības vērtība starp abām valstīm sastādīja 209 milj. EUR. Neskatoties uz ievērojamām svārstībām, ārējās tirdzniecības apjomam starp abām valstīm ir pieaugoša tendence (2019. gadā ārējā preču tirdzniecības vērtība bija 305 milj. EUR apmērā).

4.1.5.4 MOTORIZĒTO PĀRVIETOŠANĀS ALTERNATĪVU IZMAKSAS

- Privātā autotransporta (elektriskās piedziņas un iekšdedzes dzinēja) alternatīvu izmaksu konkurētspēja
 - Elektroauto iegādes izmaksas 2011.-2019. gada periodā vēl joprojām pārsniedza līdzīgas klases iekšdedzes dzinēja auto izmaksas (vidēji par 20-30% dārgāk), taču 2020. gadā tirgū sāka parādīties elektroauto modeļi, kuri bāzes komplektācijā ir vienlīdz dārgi, cik līdzvērtīgi iekšdedzes dzinēju modeļi. Pieņemams, ka elektroauto iegādes izmaksu konkurētspēja pieaugs arī turpmāk;
 - Eksploatācijas izmaksu griezumā atzīmējams, ka brauciens uz 100 km elektroauto 2020. gada cenās izmaksās trīs reizes lētāk nekā ar benzīnu un dīzeļdegvielu darbināmajam auto. Neviennozīmīgas tendences enerģētikas tirgū liek izvirzīt pieņēmumu, ka līdz 2030. gadam elektroauto degvielas izmaksu konkurētspēja saglabāsies 2020. gada līmenī. Tāpat lētāka ir elektroauto profilaktiskā apkope, taču apdrošināšana un būtisku bojājumu remonts elektriskajiem auto īpašniekiem izmaksās dārgāk;
 - Kopējās elektroauto dzīves cikla izmaksas 2017. gadā bija aptuveni par 7000 EUR lielākas nekā caurmēra iekšdedzes dzinēja vieglajam auto;
 - 2020. gadā vien 0,16% no visiem Latvijā reģistrētajiem vieglajiem auto bija ar elektrisko piedziņu. Šo zemo rādītāju izskaidro ne tikai relatīvi lielākas dzīves cikla izmaksas, bet arī modifikāciju/modeļu izvēles trūkums, relatīvi neliels nobraukuma attālums ar pilnu uzlādi, uzlādes sarežģītība, vispārējā patērētāju neziņa par elektroauto tehniskajām īpatnībām;
 - ES politiskā apņemšanās sasniegt izvirzītos samazināto CO2 emisiju mērķi sagaidāms veicinās dažādu tiešo un netiešo videi draudzīga transporta popularitātes stimulu saglabāšanu un ieviešanu, tostarp nodokļu atvieglojumi un subsīdijas elektroauto iegādei, elektrouzlādes tīkla attīstība u.tml., ko papildinās sabiedrības izglītošana vides aizsardzības jautājumos. Zaļā kursa ietekmi var redzēt jau tagad, proti, 2013.-2019. gada periodā elektrisko auto skaits Latvijā pieauga 370 reižu straujāk nekā kopējais autoparks (ES-28 – 100 reizes). Sagaidāms, ka līdz 2030. gadam elektroauto veidos 4% no kopējā Latvijas vieglo auto skaita.
- Sabiedriskā transporta izmaksu konkurētspējas izmaiņas:
 - Strādājošo apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju un vecuma pensijas saņēmēju ieņēmumi 2011.-2019. gadā pieauga straujāk par braucienu biļešu cenām galvenajos starppilsētas autobusu maršrutos no Smiltenes. Līdz ar to secināms, ka sabiedriskais transports apskatāmajā periodā saglabāja savu finansiālās pieejamības līmeni.

4.1.5.5 TEHNOLOĢIJU UN CILVĒKU PARADUMU MAIŅAS IETEKME UZ MOBILITĀTES RAKSTURU

- Pirms-pandēmijas tendences:
 - Latvijas un apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāji pirms-pandēmijas desmitgadē bija tendēti uzlabot savu mobilitātes pieredzi, par ko liecina stabili augošs automobilizācijas līmenis, turpretim reģionu iedzīvotāju tieksme pārvietoties ar reģionālajiem autobusiem samazinājusies;
 - Apvienotajā Smiltenes novadā pirms-pandēmijas desmitgadē bija vidēji par 18% lielāks vieglo automašīnu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem nekā vidēji valstī;
 - Velotransporta kā ikdienas pārvietošanās transportlīdzekļa piekritēju īpatsvars 2014.-2019. gada periodā stagnēja sešu procentu līmenī no kopējā iedzīvotāju skaita;

- E-komercija sasniedza piesātinājuma punktu – vismaz vienu pirkumu gadā tīmeklī sākot ar 2016. gadu veica vidēji 60% Latvijas iedzīvotāju. E-komercija tika atzīta par cēloni ievērojamai sastrēgumu daļai pilsētās, ko rada tīmeklī iegādāto preču pēdējās jūdzes piegāžu satiksme;
 - Bezvadu tīmekļa, jaudīgo un ērti pārnēsājamo viedtālrunu attīstība, kā arī cilvēku digitālās prasmes pieaugums radīja sinerģisku stimulu būtiskas sabiedriskā transporta pakalpojumu tirdzniecības daļas pārnesei uz e-vidi, kopbraukšanas un koplietošanas transportlīdzekļu izmantošanas kultūras attīstībai;
 - ES klimata politikas rezultātā ieviestie stimuli un elektrisko kondensatoru tehnoloģijas attīstība ļāva elektriskās piedziņas automobiļiem pārvarēt plašpatēriņam pieņemamu izmaksas-kvalitātes sliekšni. Kondensatoru tehnoloģiju attīstība kontekstā ar koplietošanas transportlīdzekļu tirgus izaugsmi nodrošināja apstākļus koplietošanas mikromobilitātes transportlīdzekļu pakalpojumu piedāvājuma straujai attīstībai.
- Pēc-pandēmijas tendences:
 - Īstenotie COVID-19 pārnēsājošā vīrusa izplatības iegrožošanas pasākumi un iedzīvotāju masu vakcinācijas procesa rezultātā tiek prognozēts, ka pandēmijas veselības krīzes kritiskākais punkts attīstīto valstu grupā ir aiz muguras;
 - Epidemioloģiskās situācijas uzlabošanās rezultātā pakāpeniski atvieglotie pulcēšanās ierobežojumi un krīzes seku pārvarēšanai nodrošinātie fiskālie stimuli pēc EK prognozēm dos grūdienu straujai ekonomiskai atkopšanai ES, tostarp arī Latvijā;
 - Attālinātā darba fenomens, neskatoties uz sagaidāmo lielāko tā popularitāti pēc pandēmijas nekā pirms tās, nebūs mobilitātes intensitāti būtiski ietekmējošs faktors. Apvienotā Smiltenes novada gadījumā šī fenomena ietekmi mazina arī tas, ka tās tautsaimniecības struktūrā ir relatīvi neliels to nozaru īpatsvars, kurām ir priekšnoteikumi ievērojamas darbaspēka daļas pārejai uz attālinātu darbu;
 - Augstāka nekā pirms pandēmijas sagaidāma patērētāju tieksme izmantot e-komercijas platformas preču iegādei;
 - Netiek izslēgts scenārijs, kurā COVID-19 var kļūt par sezonālu slimību, tādējādi turpinot zināmā mērā ietekmēt iedzīvotāju mobilitātes paradumus. Šajā sakarā paredzams, ka mobilitātes izvēlē epidemioloģiskā drošība turpinās būt nozīmīgs apsvērums, kas veicinās autotransporta izmantošanu un kavēs pieprasījuma atgūšanos pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem;
 - Mikromobilitātes pakalpojumi, būdami epidemioloģiski droša alternatīva sabiedriskajam transportam, kļūs par arvien izplatītāku urbānās satiksmes elementu, veicinot pilsētvidei draudzīgu pārvietošanos.

4.2 SOCIĀLEKONOMISKĀS SITUĀCIJAS PROGNOZE LĪDZ 2030. GADAM

Ņemot vērā, ka Mobilitātes Plāns paredz mērķu sasniegšanu 2030. gadā, nepieciešams apzināt, kā šajā laikposmā attīstīsies sociālekonomiskie faktori, tādējādi precizējot to ietekmi uz Mobilitātes plāna mērķu sasniegšanu.

Nākotnes prognozes ir izteiktas, norādot faktora sagaidāmo izmaiņu vērsumu (pieaug vai samazinās) un aptuveno izmaiņu amplitūdu. Prognoze veikta balstoties uz vēsturisko faktora attīstības tendenci, attiecinot tai sociāli-ekonomiskajiem faktoriem ilgākā laikposmā raksturīgo krītošo izmaiņu tempu. Apzinoties šādas prognozēšanas metodes precizitātes nepilnības, prognoze izteikta kā izmaiņu amplitūdas vērtību intervāls. Demogrāfiskajiem rādītājiem izmantots šaurāks intervāls, jo tiem raksturīga salīdzinoši vienmērīgāka izmaiņu dinamika.

Prognozēs tiek ņemta vērā arī iespējamā COVID-19 pandēmijas ietekme, taču, atsaucoties uz vairuma pētniecisko materiālu atziņām, pandēmija atstās vien īslaicīgu ietekmi uz vairumu zemāk apskatīto mobilitātes faktoru, būtiski neietekmējot to stāvokli 2030. gadā.

Prognozes par turpmāko faktoru attīstību apkopotas 4-21. tabulā zemāk.

4-21. TABULA.SOCIĀLEKONOMISKO FAKTORU RĀDĪTĀJU BĀZES GADA VĒRTĪBAS UN PROGNOZĒJAMĀ VĒRTĪBU IZMAIŅU APMLITŪDA LĪDZ 2030. GADAM

Sociālekonomiskie faktori	2019./2020. gads	Izmaiņu vērsuma un amplitūdas prognoze 2019./2020.-2030. gada periodam
Demogrāfija un nodarbinātība		
Iedzīvotāju skaits apvienotajā Smiltenes novadā	18,2 tūkstoši Apes nov.: 3 220 Raunas nov.: 3 019 Smiltenes nov.: 11 985	Samazināsies līdz pat 7-10%, tostarp: Apes nov. par -12-15% Raunas nov. par -12-15% Smiltenes nov. – 5-8%
Iedzīvotāju skaits Mobilitātes areālā	99,5 tūkstoši	Samazināsies par aptuveni 10-13%
Iedzīvotāju skaits (un īpatsvars) apvienotā Smiltenes novada apdzīvotās vietās	11,7 tūkstoši (64%)	Iedzīvotāju skaits samazināsies par 5-8% (+1,5-2 procentpunkti) Apes nov. par -10-13% (+1 procentpunkts) Raunas nov. par -10-13% (+1 procentpunkts) Smiltenes nov. – 3-6% (+1,5 procentpunkti)
Iedzīvotāju vecumā līdz 18 gadu vecumam īpatsvars apvienotajā Smiltenes novadā	3,7 tūkstoši 20%	Samazināsies par 10-13% Samazināsies par līdz pat 0,5 procentpunktiem
Iedzīvotāju īpatsvars 19-64 gadu vecuma grupā apvienotajā Smiltenes novadā	10,8 tūkstoši 60%	Samazināsies par 9-12% Samazināsies par līdz pat 0,5 procentpunktiem
Virs-darbspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars	3,7 tūkstoši 20%	Samazināsies līdz pat 6% Pieaugs par līdz pat 1 procentpunktam
Apvienotajā Smiltenes novadā dzīvojošo darba ņēmēju skaits ¹	7,8 tūkstoši	Samazināsies par 4-7%
Apvienotā Smiltenes novada darbaspēka sadalījums pēc darbavietas atrašanās vietas	Apvienotais Smiltenes novads: 53% Mobilitātes areāls: 9% Rīga un Pierīga: 26%	Apvienotais Smiltenes novads: pieaugs līdz 2 procentpunktiem Mobilitātes areāls: pieaugs līdz 1 procentpunktam Rīga un Pierīga: samazināsies līdz 3 procentpunktiem
Ekonomiskā darbība		
Uzņēmumu skaits apvienotajā Smiltenes novadā	1 752 Apes nov.: 295 Raunas nov.: 300 Smiltenes nov.: 1 157	Samazināsies par aptuveni 7-12%, tostarp: Apes nov. samazināsies par 10-15% Raunas nov. samazināsies par 10-15% Smiltenes nov. samazināsies par 5-10%
Strādājošo skaits apvienotajā Smiltenes novadā	6 788 Apes nov.: 928 Raunas nov.: 818 Smiltenes nov.: 5 042	Pieaugs par aptuveni 3%, tostarp: Apes nov. samazināsies par 10-15% Raunas nov. pieaugs par 5-10% Smiltenes nov. pieaugs līdz pat 5%
Vidējais darbinieku skaits apvienotā Smiltenes novada uzņēmumos	3,9	Pieaugs par 10-15%
Tautsaimniecības struktūra (strādājošo īpatsvars sadalījumā pa nozarēm) apvienotajā Smiltenes novadā	Smagā transporta nozares ² : 64% Vieglā transporta nozares: 36%	Smagā transporta nozaru īpatsvars samazināsies par 5 procentpunktiem Vieglā transporta nozaru īpatsvars pieaugs par 5 procentpunktiem
Uzņēmumu skaits Mobilitātes areālā	9 125	Samazināsies par 10-15%
Strādājošo skaits Mobilitātes areālā	41 283	Nemainīsies vai pieaugs līdz pat 5%
Strādājošo bruto darba samaksa VPR (salīdzināmajās cenās)	678 EUR	Pieaugs par 25-30%
Tautsaimniecības struktūra (strādājošo īpatsvars sadalījumā pa nozarēm) Mobilitātes areālā	Smagā transporta nozares: 52% Vieglā transporta nozares: 48%	Smagā transporta nozaru īpatsvars samazināsies par diviem procentpunktiem Vieglā transporta nozaru īpatsvars pieaugs par diviem procentpunktiem
Tūristu skaits, kas vidēji dienā uzturas Smiltenes novadā	600	Samazināsies par 10-15%

Sociālekonomiskie faktori	2019./2020. gads	Izmaiņu vērsuma un amplitūdas prognoze 2019./2020.-2030. gada periodam
Ar autotransportu pārvadāto kravu apjoms, kas daļēji šķērso apvienoto Smiltenes novadu	2 570 tūkst. tonnas Starp Latviju un Igauniju: 1 748 tūkst. tonnas Starp Latviju un Krieviju: 822 tūkst. tonnas	Pieaugšs par 15-20%, tostarp Starp Latviju un Igauniju pieaugšs par 25-30% Starp Latviju un Krieviju samazināšies par 5%
Motorizēto pārvietošanās alternatīvu izmaksas		
Elektroauto dzīves cikla izmaksas salīdzinājumā ar analogisku iekšdedzes dzinēja auto	Vidēji par 7 000 EUR lielākas (2017. gads)	Tehnoloģisko, tirgus un valsts īstenotās rīcībpolitikas ⁴ faktoru iespaidā dzīves cikla izmaksas izlīdzināšies vai pat būs zemākas
Reģionālo maršrutu autobusu biļešu cenas izmaiņas salīdzinājumā ar iedzīvotāju ieņēmumu līmeņa izmaiņām		Reģionālo autobusu maršrutu biļešu cenas saglabās līdzšinējo finansiālo pieejamību, strādājošo iedzīvotāju un vecuma pensionāru ieņēmumu līmenim pieaugot tikpat strauji (vai straujāk), cik biļešu cenas
Tehnoloģiju un cilvēku paradumu izmaiņu tendences		
Apvienotajā Smiltenes novadā un Mobilitātes areālā reģistrēto auto skaits	8 210 (apvienotais Smiltenes novads) 41 781 (Mobilitātes areāls)	Pieaugšs par 5-10%
Apvienotajā Smiltenes novadā un mobilitātes areālā reģistrēto auto skaits uz 1 000 iedz.	451 (apvienotais Smiltenes novads) 416 (Mobilitātes areāls)	Pieaugšs par 15-25%
Pieprasījums pēc koplietošanas auto pakalpojumiem (komerciālo lietotņu veida un nekomerciāla sociālo tīklu sadarbības veida)		Pieaugšs
Reģionālajos autobusu maršrutos pārvadāto pasažieru skaits uz 1 000 Latvijas iedzīvotājiem (ārpus Rīgas)	23	Nemainīšies vai samazināšies par līdz pat 10%
Latvijas iedzīvotāju īpatsvars, kas ikdienā visbiežāk pārvietošas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli	6,4%	Pieaugšs par 5 procentpunktiem ⁵
Pieprasījums pēc mikromobilitātes transportlīdzekļu koplietošanas pakalpojumiem		Pieaugšs
Latvijas iedzīvotāju īpatsvars, kas gada laikā vismaz vienu reizi veica preces vai pakalpojuma iegādi tiešsaistē	57%	Pieaugšs par līdz pat 10 procentpunktiem
Attālināti nodarbināto īpatsvars Latvijā	3%	Pieaugšs par 5-10 procentpunktiem

Piezīmes:

1. Attiecināts VPR īpatsvars.
2. A Lauksaimniecība, mežsaimniecība un zivsaimniecība, C Apstrādes rūpniecība, F Būvniecība, H Transports un uzglabāšana, E Ūdens apgāde, notekūdeņu, atkritumu apsaimniekošana un sanācija, B leguves rūpniecība un karjeru izstrāde.
3. Prognoze veikta balstoties uz Latvijas Republikas Finanšu ministrijas makroekonomisko pieņēmumiem un prognožu skaitliskajām vērtībām;
4. Valsts atbalsts privātpersonas elektroauto iegādes un ekspluatācijas izmaksu samazināšanai, vienlaikus palielinot fiskālo slogu fosilā kurināmā izmantošanai par auto degvielu.
5. Prognoze balstīta uz Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027. gadam ietvertā rezultatīvā rādītāja "Iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli brauc katru, vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā" mērķa vērtību.

Avots: Plāna Autori

5. MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI UN UZDEVUMI

5.1 MOBILITĀTES PLĀNA ATTĪSTĪBAS PRINCIPI

Mobilitātes Plāna mērķis ir apzināt apvienotā Smiltenes novada teritorijā pilnveidojamus mobilitātes aspektus un izstrādāt efektīvus, ar pieejamiem finanšu resursiem samērīgus un laikā terminētus pasākumus šo pilnveidojumu īstenošanai.

Iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitāte ir pakārtota vispārējo sociālekonomisko vajadzību apmierināšanai, ietverot šādus principus:

- Ekonomiski efektīva mobilitāte;
- Droša mobilitāte;
- Sociāli un teritoriāli iekļaujoša mobilitāte;
- Pilsētvidei pievilcīga mobilitāte.

1) **Ekonomiski efektīva mobilitāte**

Efektīva mobilitāte paredz tādu pārvietošanos, kas prasa pēc iespējas mazākas ekonomiskās izmaksas. Izmaksas rodas no satiksmes dalībnieku ceļā pavadītā laika, patērētās degvielas un transportlīdzekļu nolietojuma amortizācijas.

2) **Droša mobilitāte**

Apvienotā Smiltenes novada teritorijas transporta sistēma jāveido tā, lai samazinātu CSNg varbūtību un to iespējamo smaguma pakāpi, tādējādi mazinot CSNg radīto negatīvo ietekmi uz tautsaimniecību un iedrošinot iedzīvotājus izmantot videi draudzīgu mikromobilitāti (mikromobilitāte ir apdraudētākais pārvietošanās veids kopējās satiksmes telpas ietvaros).

3) **Sociāli un teritoriāli iekļaujoša mobilitāte**

Sociālekonomiski efektīvai transporta sistēmai jānodrošina iespēja pārvietoties pēc iespējas plašākam teritorijā mītošajam mājsaimniecību lokam, proti, visiem iedzīvotājiem neatkarīgi no to vecuma, materiālā stāvokļa un dzīvesvietas. Primārā fokusa grupa ir tie apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāji, kuri finansiālu, veselības vai vecuma ierobežojumu dēļ nevar atļauties pārvietoties ar privāto auto.

4) **Pilsētvidei pievilcīga mobilitāte**

Bez transporta nozares nav iespējama nevienas tautsaimniecības nozares darbība. Tomēr transporta un citu tautsaimniecības nozaru līdzāspastāvēšana noteiktos apstākļos var būt problemātiska. Tas ir sevišķi raksturīgi blīvi apbūvētās/apdzīvotās teritorijās, kurās salīdzinoši nelielā platībā ir koncentrēta daudzveidīga ekonomiskā darbība.

Pirmkārt, autotransporta gabarīti un no tā izrietošās vajadzības pēc satiksmes telpas rada pārmērīgu slodzi uz blīvi apbūvētām teritorijām, radot ierobežotu telpu citu ekonomisko funkciju īstenošanai. Otrkārt, autotransporta masa un ātrums to padara par pastāvīgu apdraudējuma avotu alternatīvās mobilitātes satiksmes dalībniekiem (gājējiem, velobraucējiem u.c.), kuri izmanto kolektīvo satiksmes telpu. Treškārt, pārmērīga iekšdedzes dzinēja autotransporta satiksme rada traucējošu trokšņa piesārņojumu un pilsētnieku veselību pasliktinošu gaisa piesārņojumu. Visu šo apstākļu iespaidā autotransporta pārņemtās pilsētas saskaras ar to dzīves telpas un tūrisma piesaistes konkurētspējas kritumu.

5.2 MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI UN PAKĀRTOTO RĪCĪBU APRAKSTS

Mobilitātes Plāna izstrāde balstās uz iepriekš minētajiem sociālekonomiski efektīvas mobilitātes principiem, tāpēc 5-1. tabulā zemāk definēti Mobilitātes Plāna mērķi (turpmāk MPM) un to apraksts:

5-1. TABULA. MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI UN TO APRAKSTS

Mobilitātes Plāna mērķi	Rīcību apraksts
MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti	Apvienotā Smiltenes novada pašvaldības būtiskākās ietekmes sviras laika un ekspluatācijas izmaksu ziņā efektīvākas mobilitātes nodrošināšanai ir uzlabojumi novada satiksmes infrastruktūrā un satiksmes organizācijā. Tie ietver ielu un ceļu seguma kvalitātes uzlabošanu (attiecas uz riteņu transportu), jaunu šķērsojumu (piemēram, pāri ūdens šķērslim) būvniecību ceļa saīsināšanai starp apdzīvotām vietām, efektīvāku krustojumu izveidi konfliktējošo satiksmes plūsmu dīkstāves laika samazināšanai u.c.
MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti	Mobilitātes drošuma paaugstināšanai īstenojami infrastruktūras projekti, kas fiziski nošķir dažādu kategoriju satiksmes dalībnieku plūsmas, kā arī uzlabo drošību konfliktējošajās satiksmes plūsmās, sevišķu uzsvāru liekot uz apdraudētāko satiksmes dalībnieku fiziskās drošības paaugstināšanu.
MPM 3. Attīstīt sociāli un teritoriāli iekļaujošāku mobilitāti	Šī mobilitātes aspekta nodrošināšana ietver vispārpieejamus mobilitātes pakalpojumus, primāri sabiedriskā transporta pakalpojumus, kurus papildina koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumi.
MPM 4. Nostiprināt pilsētvidei draudzīgākus mobilitātes paradumus	Ņemot vērā iepriekšminēto par autotransporta, īpaši iekšdedzes dzinēja, nelabvēlīgo ietekmi uz pilsētvides kvalitāti, pilsētvidei draudzīgākas mobilitātes sekmēšanai īstenojami pasākumi, kas veicina videi draudzīgu iekšpilsētas pārvietošanos, vienlaikus mazinot autotransporta satiksmes intensitāti uz Smiltenes pilsētas ielām. Šie pasākumi var būt mērķēti uz mikromobilitātes popularitātes veicināšanu, autosatiksmes mierināšanu, tranzīta autosatiksmes novirzīšanu no apdzīvoto vietu centriem, elektroauto popularitātes veicināšanu.
MPM 5. Pilnvērtīgāk realizēt sabiedrības līdzdalības un institucionālās sadarbības potenciālu	Papildinošs horizontālās ietekmes mērķis, kura sasniegšana veicinās minēto četru funkcionālo mērķu sasniegšanu, kā arī mobilitātes rīcībpolitikas izmaksu efektivitāti. Mērķa sasniegšanai ieteicams izveidot jaunus vai pilnveidot esošos plašākas sabiedrības iesaistes formātus un komunikācijas kanālus, kā arī dibināt jaunas vai pilnveidot esošas platformas sadarbībai ar ieinteresētajām pusēm no nevalstisko organizāciju, komersantu un publiskā sektora institūciju vidus.

Avots: Plāna Autori

5.3 MOBILITĀTES PLĀNA UZDEVUMI

Lai sasniegtu Mobilitātes Plāna mērķus, katram MPM ir formulēta virkne Mobilitātes Plāna uzdevumu (turpmāk MPU).

Pārskats par MPU dots 5-2. tabulā.

5-2. TABULA. MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI UN UZDEVUMI

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi
MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti	MPU 1.1. Uzlabot valsts un pašvaldību autoceļu un ielu infrastruktūru
	MPU 1.2. Nodrošināt efektīvāku satiksmes organizāciju
	MPU 1.3. Nodrošināt autostāvvietu infrastruktūras attīstību apdzīvotās vietās
MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti	MPU 2.1. Uzlabot satiksmes drošību uz valsts un pašvaldību autoceļiem un ielām visiem satiksmes dalībniekiem
	MPU 2.2. Uzlabot gājēju satiksmes drošību
	MPU 2.3. Uzlabot velo satiksmes drošību
	MPU 2.4. Paplašināt esošo ielu un autoceļu apgaismojuma infrastruktūru
MPM 3. Attīstīt sociāli un teritoriāli iekļaujošāku mobilitāti	MPU 3.1. Paaugstināt regulāro sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un efektivitāti
	MPU 3.2. Nodrošināt pieprasījumam atbilstošu sabiedriskā transporta pieejamību masu pasākumu apmeklēšanai
	MPU 3.3. Pilnveidot skolēnu pārvadājumus
	MPU 3.4. Attīstīt pakalpojuma "Transports pēc pieprasījuma" pieejamību lauku teritorijās
	MPU 3.5. Izmantot IT risinājumus sabiedriskā transporta pakalpojumu konkurētspējas veicināšanai
	MPU 3.6. Attīstīt koplietošanas transporta pakalpojumu piedāvājumu
	MPU 3.7. Attīstīt mobilo pakalpojumu pieejamību (bibliotēkas, veselības aprūpes, pasta u.c. pakalpojumi)

Mobilitātes Plāna vai tā daļu publicēšanas gadījumā jānorāda atsauce uz Plāna Autoriem

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi
	MPU 3.8. Pilnveidot darbaspēka mobilitātes iespējas, kuriem nav pieejams privātais auto
MPM 4. Nostiprināt pilsētvidei draudzīgākus mobilitātes paradumus	MPU 4.1. Samazināt autotransporta satiksmes traucējošo ietekmi uz mikromobilitāti un pilsētvidi kopumā
	MPU 4.2. Attīstīt gājējiem un mikromobilitātes transportlīdzekļiem ērtu pārvietošanās infrastruktūru
	MPU 4.3. Attīstīt pilsētvidei draudzīgu mikromobilitātes pakalpojumu piedāvājumu
	MPU 4.4. Izveidot elektrozlādes infrastruktūru apdzīvotās vietās
	MPU 4.5. Informēt sabiedrību par videi draudzīgu un iedzīvotājiem veselīgu transporta veidu izvēli
MPM 5. Pilnvērtīgāk realizēt sabiedrības līdzdalības un institucionālās sadarbības potenciālu	MPU 5.1. Uzlabot pašvaldības institucionālo struktūru efektīvākai infrastruktūras uzturēšanas uzraudzībai
	MPU 5.2. Iesaistīt uzņēmējus, iedzīvotājus un iedzīvotāju biedrības transporta infrastruktūras uzturēšanas pilnveidošanā
	MPU 5.3. Veicināt vietējo iedzīvotāju līdzdalību mobilitātes attīstības plānošanā
	MPU 5.4. Attīstīt sadarbību ar publisko un privāto autoceļu uzturētājiem (informācija, iepirkumu organizēšana, finansēšana)
	MPU 5.5. Veicināt pašvaldības sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām ES centralizēto programmu un citu ES atbalsta instrumentu finansējuma piesaistei inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanai Smiltenes novadā
	MPU 5.6. Izveidot Smiltenes novada transporta informācijas sistēmu
	MPU 5.7. Uzlabot sadarbību ar apkārtējiem novadiem, reģiona administrāciju un valsts institūcijām

Avots: Plāna Autori

Matrica ar detalizēti izklāstītiem Mobilitātes Plāna mērķiem, uzdevumiem un pasākumiem dota 1. pielikumā "Smiltenes novada Mobilitātes Plāna mērķi, uzdevumi, pasākumi un uzraudzības rādītāji".

5.4 MOBILITĀTES PLĀNA UZRAUDZĪBAS RĀDĪTĀJI

Mobilitātes Plāna mērķu sasniegšanas kontrolei Plāna Autori ir izstrādājuši rezultāta un iznākuma rādītājus. Rezultāta rādītāji raksturo Mobilitātes Plāna mērķu sociāli ekonomisko ietekmi, bet iznākuma rādītāji Mobilitātes Plāna uzdevumu un pasākumu plānoto gala rezultātu. Zemāk tekstā aprakstīti Mobilitātes Plāna mērķu rezultāta rādītāji, to bāzes un mērķa vērtības 2030. gadam. Mobilitātes Plāna uzdevumu un pasākumu iznākuma rādītāji ir doti 1. pielikumā "Smiltenes novada Mobilitātes Plāna mērķi, uzdevumi, pasākumi un uzraudzības rādītāji".

MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti

Objektīva mobilitātes ekonomisko izmaksu izmaiņu uzraudzība radītu pārāk lielu administratīvo slogu un izmaksas. Līdz ar to šī Mobilitātes Plāna mērķa sasniegšanas novērtēšanai ieteicams izmantot iedzīvotāju un uzņēmēju aptauju, iekļaujot šādus jautājumus:

- Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina novada autoceļu un ielu brauktuviņu infrastruktūra;
- Aptaujāto uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina novada autoceļu un ielu brauktuviņu infrastruktūra.

Šo rādītāju bāzes vērtību iegūšanai nepieciešams veikt atsevišķu iedzīvotāju un uzņēmēju kvantitatīvu apsekojumu. Balstoties uz iegūtajiem aptaujas datiem, būs iespējams noteikt mērķa vērtību. Mērķa vērtība šī rādītāja kontekstā ir jānosaka lielāka par bāzes vērtību.

MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti

Datu pieejamība ļauj izmantot šim mobilitātes aspektam visatbilstošāko rezultatīvo rādītāju:

- Apvienotā Smiltenes novada pēdējo trīs gadu vidējais CSNg cietušo skaits uz 1 000 novada iedzīvotājiem.

Šī rādītāja mērķa vērtības noteiktas, balstoties uz TAP2027 rādītāja "Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo/smagi ievainoto skaita samazinājums pret bāzes gadu" mērķa vērtību, kurā plānots sasniegt 35% samazinājumu attiecībā pret bāzes gada vērtību. Ņemot vērā, ka Mobilitātes Plānā CSNg cietušo rādītājā ir iekļauts demogrāfiskais faktors, paredzēts nospraust mērķi par 20% samazinājumu CSNg cietušo skaitā uz 1 000 iedzīvotājiem (atņemot prognozēto iedzīvotāju skaita samazinājumu 15% apmērā).

MPM 3. Attīstīt sociāli un teritoriāli iekļaujošāku mobilitāti

Plāna Autori piedāvā izmantot šādus rezultāta rādītājus sociāli un teritoriāli iekļaujošas mobilitātes uzlabošanās uzraudzībai:

- Apvienotajā Smiltenes novadā gada laikā apkalpoto pasažieru skaits reģionālo maršrutu autobusos, rēķinot uz vienu novada iedzīvotāju⁶¹;
- Apvienotajā Smiltenes novadā kursējošo vietējās nozīmes reģionālo autobusu maršrutu skaits uz 1000 apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem;
- Apvienotajā Smiltenes novadā kursējošo vietējās nozīmes reģionālo autobusu vidējais vienā maršrutā veikto reisu skaits gadā;
- Pašvaldības nodrošināto alternatīvo sabiedriskā transporta pakalpojumu esamība;
- Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina sabiedriskā transporta, tai skaitā skolēnu transporta, pakalpojumi;
- Aptaujāto uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina darbaspēka mobilitāte.

Rādītāja “Apvienotajā Smiltenes novadā gada laikā apkalpoto pasažieru skaits reģionālo maršrutu autobusos, rēķinot uz vienu novada iedzīvotāju” mērķa vērtības noteikšana balstījās uz politisko uzstādījumu uzturēt sabiedriskā transporta pakalpojumu konkurētspēju. Šī uzstādījuma sasniegšanas uzraudzībai rādītājam tika uzstādīta mērķa vērtība, kas tiecas saglabāt līdzšinējo pasažieru apgrozības apjoma attiecību pret iedzīvotāju skaitu, pieļaujot līdz 15% lielu samazinājumu, balstoties uz novērojamo tendenci par arvien pieaugošu iedzīvotāju īpašumā esošo automašīnu skaitu.

“Apvienotajā Smiltenes novadā kursējošo vietējās nozīmes reģionālo autobusu maršrutu skaits uz 1000 apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem” un “Apvienotajā Smiltenes novadā kursējošo vietējās nozīmes reģionālo autobusu vidējais vienā maršrutā veikto reisu skaits gadā” rādītāju mērķa vērtību nospraušana balstījās uz nepieciešamību uzturēt līdzšinējo sabiedriskā transporta teritoriālo un laika pieejamību.

Rādītājs “Pašvaldības nodrošināto alternatīvo sabiedriskā transporta pakalpojumu esamība” sasaucas ar rīcības plānā ietvertajām aktivitātēm par ATD papildinošo pašvaldības sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu. Šādu pakalpojumu koncepts Latvijas pašvaldībām ir jaunums, tāpēc, lai rezultātā iegūtu efektīvu pakalpojumu, to jāattīsta pakāpeniski. Līdz ar to šajā plānošanas periodā par apmierinošu rezultātu būtu tas, ja tiktu izveidota darbaspējīga papildinošā sabiedriskā transporta sistēma un uzsākta pakalpojuma sniegšana minimālā apjomā.

Rādītāju “Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina sabiedriskā transporta, tai skaitā skolēnu transporta, pakalpojumi” un “Aptaujāto uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina darbaspēka mobilitāte” bāzes vērtību iegūšanai nepieciešams veikt atsevišķu iedzīvotāju un uzņēmēju kvantitatīvo apsekojumu. Balstoties uz iegūtajiem aptaujas datiem, būs iespējams noteikt mērķa vērtību. Mērķa vērtība šo rādītāju kontekstā ir jānosaka lielāka par bāzes vērtību.

MPM 4. Nostiprināt pilsētvidei draudzīgākus mobilitātes paradumus

Situācijas uzraudzībai videi draudzīgas mobilitātes jomā Plāna Autori piedāvā izmantot šādus rezultātīvos rādītājus:

- Dati par gaisa piesārņojuma līmeni Smiltenes pilsētā⁶²:
 - Slāpekļa dioksīda (NO₂) koncentrācijas līmenis gaisā;
 - Cieto daļiņu (PM₁₀, PM_{2,5}) koncentrācijas līmenis gaisā vai pieļaujamās diennakts koncentrācijas normas pārsniegšanas reižu skaits gadā.
- Smiltenē dzīvojošo respondentu īpatsvars, kas ikdienas vajadzībām gada siltajā sezonā visbiežāk pārvietojas ar kājām, velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli;
- Apvienotajā Smiltenes novadā reģistrēto auto ar elektrisko piedziņu īpatsvars no kopējā novadā reģistrēto vieglo auto skaita.

⁶¹ Pieejami dati vien par pārvadāto pasažieru skaitu 28 reģionālās vietējās nozīmes autobusu maršrutos, tostarp viens maršruts Apes novadā, 18 maršruti Smiltenes novadā un 9 maršruti Raunas novadā.

⁶² Šādu uzraudzības rādītāju ir iespējams izmantot, ja Smiltenes pilsētā ir gaisa kvalitātes monitoringa stacija. Kā alternatīva tiek piedāvāts šāds aptaujas rezultātā iegūstamais rezultatīvais rādītājs: “Respondentu īpatsvars, kurus apmierina gaisa kvalitāte Smiltenes pilsētā”. Šī rādītāja bāzes vērtību iegūšanai nepieciešams veikt atsevišķu iedzīvotāju un uzņēmēju kvantitatīvo apsekojumu. Balstoties uz iegūtajiem aptaujas datiem, būs iespējams noteikt mērķa vērtību. Mērķa vērtību šī rādītāja kontekstā ir jānosaka lielāku par bāzes vērtību.

Pašreiz nav pieejami dati par gaisa piesārņojuma līmeni Smiltenes pilsētā, līdz ar to nav iespējams konkretizēt nedz piesārņojuma rādītāju bāzes, nedz mērķa vērtības. Līdzko būs pieejami atbilstošie mērījumu rezultāti, būs iespējams noteikt konkrētu mērķa vērtību, kurai jābūt mazākai par bāzes vērtību.

Rādītāja "Smiltē dzīvojošo respondentu īpatsvars, kas ikdienas vajadzībām gada siltajā sezonā visbiežāk pārvietojas ar kājām, velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli" mērķa vērtības noteikšanai tika izvēlēts tiekties samazināt starpību ar Apes pilsētas pašreizējām rādītāja vērtībām. Plānots izlīdzināt Smiltenes respondentu īpatsvaru, kas ikdienā izvēlas pārvietoties kājām, ar Apes pilsētas pašreizējo īpatsvaru. Tāpat plānots izvirzīt mērķi vairāk nekā uz pusi samazināt starpību ar respondentu īpatsvaru, kas ikdienā pārvietojas ar velosipēdu (vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli).

Rādītāja "Apvienotajā Smiltenes novadā reģistrēto auto ar elektrisko piedziņu īpatsvars no kopējā reģistrēto auto skaita novadā" bāzes vērtība 2020. gada sākumā bija 0,04% jeb trīs elektriskie auto, kas reģistrēti Smiltenes novadā⁶³. Attīstot elektrouzlādes infrastruktūru apvienotajā Smiltenes novadā, kā arī valstij turpinot ieviest dažādas priekšrocības elektroauto īpašniekiem, Mobilitātes Plāna autori piedāvā izvirzīt mērķi līdz 2030. gadam sasniegt 0,7% lielu elektroauto īpatsvaru no kopējā novadā reģistrētā vieglo auto parka (tāds īpatsvars atbilst scenārijam, kad apvienotajā Smiltenes novadā tiktu panākts līdzvērtīgs īpatsvara pieauguma temps, kāds tiek prognozēts Latvijai kopumā).

MPM 5. Pilnvērtīgāk realizēt sabiedrības līdzdalības un institucionālās sadarbības potenciālu

Šis Mobilitātes Plāna mērķis nav tieši saistīts ar faktiskajiem mobilitātes uzlabojumiem apvienotajā Smiltenes novadā, bet tā sekmīga īstenošana var radīt papildu priekšnoteikumus transporta sistēmas tālākai un resursefektīvākai attīstībai. Plāna Autori piedāvā izmantot šādus rezultāta rādītājus:

- Aptaujāto novada iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina līdzdalības iespējas pašvaldības darbā;
- Aptaujāto novada uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina sadarbība ar pašvaldību.

Abu rādītāju bāzes vērtību iegūšanai nepieciešams veikt atsevišķu iedzīvotāju un uzņēmēju kvantitatīvo apsekojumu, kurā būtu iekļauti atbilstošie jautājumi. Balstoties uz iegūtajiem aptaujas datiem, būs iespējams noteikt mērķa vērtību. Mērķa vērtība šo rādītāju kontekstā ir jānosaka lielāka par bāzes vērtību.

Mobilitātes Plāna mērķu rezultāta rādītāju bāzes un mērķa vērtību kopsavilkums

Zemāk dota 5-3. tabula, kurā apkopoti visi iepriekš minētie rezultāta rādītāji ar to bāzes un mērķa vērtībām:

5-3. TABULA. MOBILITĀTES PLĀNA REZULTĀTA RĀDĪTĀJU BĀZES UN MĒRĶA VĒRTĪBAS

Rādītājs	Mērvienība	Bāzes vērtība (atskaites gads)	Mērķa vērtība (2030. gads)	Datu avots
MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti				
Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina apvienotā Smiltenes novada autoceļu un ielu brauktuvju infrastruktūra	%		Pieaug	Novada iedzīvotāju apsekojums
Aptaujāto uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina apvienotā Smiltenes novada autoceļu un ielu brauktuvju infrastruktūra	%		Pieaug	Novada uzņēmēju apsekojums
MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti				
Apvienotajā Smiltenes novadā pēdējo trīs gadu vidējais CSNg cietušo skaits uz 1 000 novada iedzīvotājiem	skaitis	2,14 (2018.-2020. g.)	1,7 (2028.-2030.g)	CSDD; CSB
MPM 3. Attīstīt sociāli un teritoriāli iekļaujošāku mobilitāti				
Apvienotajā Smiltenes novadā gada laikā apkalpoto pasažieru skaits reģionālo maršrutu autobusos, rēķinot uz vienu novada iedzīvotāju	skaitis	10	8,5	ATD; CSB
Apvienotajā Smiltenes novadā kursējošo vietējās nozīmes reģionālo autobusu maršrutu skaits uz 1000 apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem	skaitis	1,54 (2019. g.)	>1,50	ATD, CSB
Apvienotajā Smiltenes novadā kursējošo vietējās nozīmes reģionālo autobusu vidējais vienā maršrutā veikto reisu skaits gadā	skaitis	581 (2019. g.)	>500	ATD, CSB

⁶³ Statistiskas dati iegūti, konsultējoties ar CSDD e-transporta speciālistiem.

Pašvaldības nodrošināto alternatīvo sabiedriskā transporta pakalpojumu esamība ¹	Ir/Nav	Nav	Ir	Pašvaldība
Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina sabiedriskā transporta, tai skaitā skolēnu transporta, pakalpojumi	%		Pieaug	Novada iedzīvotāju apsekojums
Aptaujāto uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina darbaspēka mobilitāte	%		Pieaug	Novada uzņēmēju apsekojums
MPM 4. Nostiprināt pilsētvidei draudzīgākus mobilitātes paradumus				
Slāpekļa dioksīda (NO ₂) vidējais gada koncentrācijas līmenis gaisā Smiltenes pilsētā	µg/m ³		Samazinās	Gaisa kvalitātes monitoringa stacija
Cieto daļiņu (PM ₁₀ /PM _{2.5}) vidējais gada koncentrācijas līmenis gaisā Smiltenes pilsētā	µg/m ³		Samazinās	
Smiltene dzīvojošo respondentu īpatsvars, kas ikdienas vajadzībām gada siltajā sezonā visbiežāk pārvietojas ar kājām, velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli	%	43% ² +3% ³ (2021. g.)	55%+10%	Novada iedzīvotāju apsekojums
Apvienotajā Smiltenes novadā reģistrēto auto ar elektrisko piedziņu īpatsvars no kopējā reģistrēto vieglo auto skaita novadā	%	0,04%	0,7%	CSDD
MPM 5. Pilnvērtīgāk realizēt sabiedrības līdzdalības un institucionālās sadarbības potenciālu				
Aptaujāto novada iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina līdzdalības iespējas pašvaldības darbā	%		Pieaug	Novada iedzīvotāju apsekojums
Aptaujāto novada uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina sadarbība ar pašvaldību	%		Pieaug	Novada uzņēmēju apsekojums

Piezīmes:

1. *Netiek iekļauti specializētie skolēnu pārvadājumu pakalpojumi;*
2. *Respondentu īpatsvars, kas ikdienā pa Smiltene visbiežāk pārvietojas ar kājām;*
3. *Respondentu īpatsvars, kas ikdienā pa Smiltene regulāri pārvietojas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli.*

Avots: Plāna Autori

6. MOBILITĀTES PLĀNA SCENĀRIJI

Sadaļas mērķis ir definēt attīstības scenāriju, kas nodrošinās apvienotā Smiltenes novada vajadzībām vispiemērotāko mobilitātes pilnveidošanas pasākumu kopumu.

6.1 MOBILITĀTES ATTĪSTĪBAS BĀZES SCENĀRIJS

Lai izstrādātu efektīvu mobilitātes attīstības scenāriju, jāņem vērā divi nosacījumi. Pirmkārt, Mobilitātes Plāna pasākumi tiks īstenoti nākotnē. Tas nozīmē, ka laika gaitā var mainīties apstākļi, kas var ietekmēt šobrīd izcelto problēmu aktualitāti. Otrkārt, pārliecināšanās par attīstības scenārija efektivitāti paredz salīdzinoša izvērtējuma īstenošanu. Abu nosacījumu apmierināšanai nepieciešams izstrādāt mobilitātes bāzes scenāriju.

Mobilitātes bāzes scenāriju veido mobilitātes pieprasījuma un piedāvājuma komponente.

6.1.1 MOBILITĀTES PIEPRASĪJUMA ATTĪSTĪBAS BĀZES SCENĀRIJS

Bāzes scenārijs no mobilitātes pieprasījuma viedokļa ietver sevī prognozi par sagaidāmajām izmaiņām teritorijas mobilitātes aprisēs. Šīs aprises veido satiksmes intensitāte, ģeogrāfija, pārvietošanās veida struktūra. Mobilitātes pieprasījuma aspektus savukārt ietekmē Mobilitātes plāna 4. sadaļā apskatītie sociālekonomiskie faktori, tāpēc pieņēmumi par sagaidāmajām izmaiņām apvienotā Smiltenes novada mobilitātes pieprasījumā ir balstāmi uz šo faktoru izmaiņu prognozēm (skatīt 4.2. sadaļu).

Mobilitātes pieprasījuma bāzes scenārijs aprakstīts atsevišķi trīs mobilitātes veidu griezumā: autotransports, sabiedriskais transports un mikromobilitāte.

6.1.1.1 AUTOTRANSPORTA PIEPRASĪJUMA ATTĪSTĪBAS BĀZES SCENĀRIJS

Apvienotā Smiltenes novada autotransporta nākotnes satiksmes scenārija pieņēmumi skatīti no vieglo auto un smagā autotransporta skatupunkta.

Vieglā autotransporta nozīmes izmaiņas mobilitātes pieprasījuma apmierināšanai

Autotransports ir vienīgais mobilitātes veids, par kura pieprasījuma izmaiņām apvienotajā Smiltenes novadā ir pieejami vēsturiskie dati. Zemāk 6-1. attēlā aplūkoti LVC dati par vieglo auto satiksmes intensitāti uz apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošajiem valsts reģionālo un galveno ceļu posmiem.

2019. gada kopējā (vidējā) gada diennakts vidējā satiksmes intensitāte uz valsts reģionālajiem autoceļiem novadu griezumā:

- Apes novads: 3 022 (604);
- Raunas novads: 1 719 (860);
- Smiltenes novads: 9 072 (2268);
- Apvienotais Smiltenes novads: 13 813 (1327).

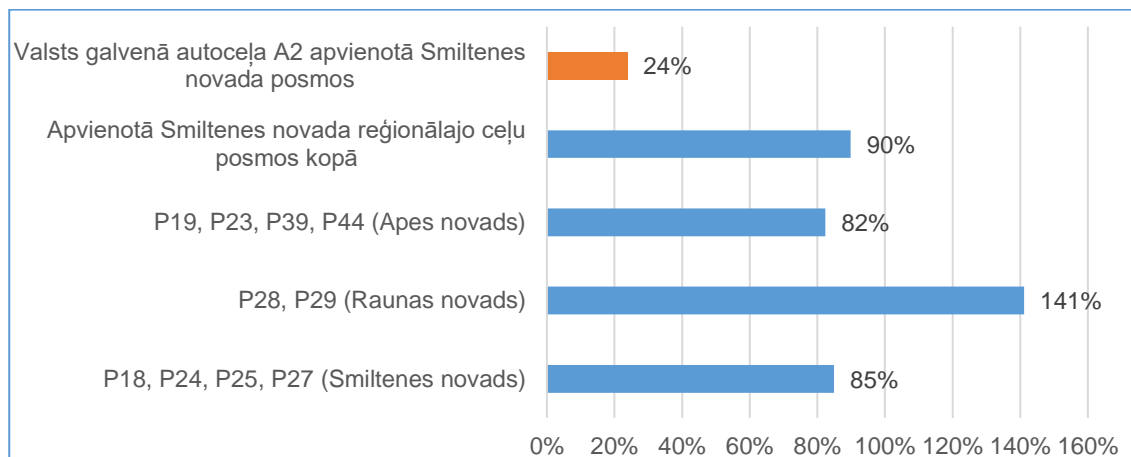
2019. gadā 22% no apvienotā Smiltenes novada kopējās auto plūsmas apkalpoja Apes novada reģionālie ceļi, 12% - Raunas novada reģionālie autoceļi un 66% - Smiltenes novada reģionālie autoceļi.

Laika posmā no 2011. līdz 2019. gadam apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošajos reģionālo ceļu posmos vieglo auto gada vidējā diennakts satiksme kopsummā pieauga par 90%. Visstraujākais summārais satiksmes intensitātes tempa pieaugums novērojams Raunas novada reģionālo ceļu posmos. Šo satiksmes intensitātes izmaiņu rezultātā par trīs procentpunktiem pieauga Raunas novada reģionālo ceļu posmu nozīme pieaugošās satiksmes plūsmas apkalpošanā (par diviem procentpunktiem samazinot Smiltenes novada un par vienu procentpunktu – Apes novada ceļu posmu apkalpotās satiksmes daļu).

Analizējot datus atsevišķu ceļu griezumā, visstraujākais satiksmes intensitātes pieaugums tika reģistrēts uz P23 "Valka-Vireši" Apes novada posmā (201%), uz P24 "Smiltene-Valka" Smiltenes novada posmā (157%), uz P29 "Rauna (Vidzemes šos.) - Drusti - Jaunpiebalga" (149%) un uz P18 "Valmiera-Smiltene" Smiltenes novada posmā (146%). Absolūtā izteiksmē savukārt būtiskākais auto plūsmas kāpums novērots uz trijiem Smiltenes novada ceļu posmiem: P18 "Valmiera – Smiltene" (+1827), uz P24 "Smiltene – Valka" (+1149) un uz P27 "Smiltene – Gulbene" (+978).

Vieglo auto satiksmes intensitāte uz valsts galvenā autoceļa A2 "Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene)" posmā no A30 (pagrieziens uz Cēsīm) līdz P39 (pagrieziens uz Alūksni) pieauga ievērojami mazāk – vien par

24%. Posmā no P39 līdz P27 (pagrieziens uz Smilteni) gada vidējā diennakts intensitāte pieauga par deviņiem procentpunktiem vairāk (30%) nekā posmā no P27 līdz P30.



6-1. ATTĒLS. VIEGLO AUTO GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTES IZMAIŅAS UZ APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA VALSTS REĢIONĀLAJIEM UN GALVENAJIEM AUTOCEĻU POSMIEM, 2011.-2019. GADS

Avots: LVC

Tālāk apskatāmi vieglo auto transporta satiksmes intensitāti apvienotajā Smiltenes novadā ietekmējošie iekšējie un ārējie sociālekonomiskie faktori, kuru izmaiņu vērsums pirms-pandēmijas periodā saskan ar novēroto vieglo auto satiksmes intensitātes pieaugumu.

Iekšējie sociālekonomiskie faktori:

- 2013.-2019. gada periodā tirgus vienību skaits apvienotajā Smiltenes novadā pieauga par 5,5% (pakāpenisks samazinājums, sākot ar 2016. gadu);
- 2013.-2019. gada periodā strādājošo skaits apvienotajā Smiltenes novadā pieauga par 4,4%;
- 2011.-2019. gada periodā apvienotajā Smiltenes novadā reģistrēto vieglo auto skaits, neskatoties uz iedzīvotāju skaita samazināšanos par 11,4%, pieauga par 13,1%.

Ārējie sociālekonomiskie faktori:

- 2013.-2019. gada periodā tirgus vienību skaits Mobilitātes areālā pieauga par 6,4% (pakāpenisks samazinājums, sākot ar 2016. gadu);
- 2013.-2019. gada periodā strādājošo skaits Mobilitātes areālā pieauga par 4,1%;
- 2011.-2019. gada periodā Mobilitātes areālā reģistrēto vieglo auto skaits, neskatoties uz iedzīvotāju skaita samazināšanos par 12,4%, pieauga par 13,6%.

Secinājumi:

- 2011.-2019. gada periodā pieauga autotransporta nozīme pārvietošanās vajadzību apmierināšanai apvienotajā Smiltenes novadā un Mobilitātes areālā. Satiksmes intensitātes pieauguma temps uz valsts galvenā autoceļa A2 bija teju četras reizes mazāks nekā vidēji uz reģionālajiem ceļu posmiem, tādējādi norādot uz apvienotā Smiltenes novada un Mobilitātes areāla ekonomisko centru savstarpējo funkcionālo saišu nostiprināšanos. Izceļams sevišķi būtisks satiksmes intensitātes pieaugums ir uz reģionālajiem ceļiem, kuri savieno Virešus un Valku, Smilteni un Valku, Smilteni un Valmieru, Raunu un Priekuļus (Cēsis), un Raunu ar Drustiem (Jaunpiebalgu);
- Augstākminēto sociālekonomisko faktoru apskats norāda, ka 2011.-2019. gada periodā novēroto vieglo auto satiksmes intensitātes pieaugumu apvienotajā Smiltenes novadā (neizslēdzot arī izpētē neiekļauto faktoru ietekmi), veicināja ekonomiskās aktivitātes intensificēšanās un iedzīvotāju/uzņēmēju īpašumā esošo vieglo auto skaita pieaugums apvienotajā Smiltenes novadā un Mobilitātes areālā;
- Ņemot vērā, ka sociālekonomisko faktoru attīstības prognoze balstās uz to vēsturiskās tendences ekstrapolēšanu, paredzams, ka augstākminēto rādītāju vērtības (izņemot tirgus vienību skaitu, taču ekonomiskā aktivitāte pieaugs uz esošo konkurētspējīgāko uzņēmumu izlaides kāpuma rēķina), lai arī mazākā tempā, taču pieaugs arī turpmāk. Papildu veicinošu ietekmi varētu radīt pēdējās jūdzes piegāžu satiksme no plašāku izplatību guvušās preču iegādes tiešsaistē. Minēto sociālekonomisko faktoru ietekmi varētu mazināt pēc-pandēmijas periodā paliekošā tieksme veikt darbu attālināti nozarēs, kur tas ir tehniski

iespējams (apvienotajā Smiltenes novadā šādu nozaru īpatsvars ir salīdzinoši neliels, taču to īpatsvars tuvākajā desmitgadē pieaugs);

- Mobilitātes plāna autoru vērtējumā sagaidāms, ka iepriekšminēto sociālekonomisko tendenču iespaidā privātā auto loma vietējo un tranzīta pārvietošanās vajadzību apmierināšanai apvienotajā Smiltenes novadā līdz 2030. gadam turpinās pieaugt, taču mazākā tempā nekā līdz šim. Jāizceļ, ka arvien būtiskāku lomu šī arvien pieaugošā autosatiksmes pieprasījuma apmierināšanā veiks novada reģionālie ceļi.

Izmaiņas vieglo auto parka piedziņas veida struktūrā

Atbilstoši CSDD e-mobilitātes speciālistu sniegtajai informācijai 2021. gadā apvienotajā Smiltenes novadā bija reģistrēti trīs elektroauto jeb 0,04% no kopējā novadā reģistrēto vieglo auto skaita. Tas ir piecas reizes mazāks elektroauto īpatsvars nekā Latvijā kopumā (0,18% 2021. gada pirmajā ceturksnī).

TAP2027 minēts, ka valsts transporta rīcībpolitikas rezultātā 2027. gadā paredzams sasniegt 2% lielu elektroauto īpatsvaru no vieglo auto kopskaita Latvijā. Projicējot šo izaugsmes tempu līdz 2030. gadam, iegūst 3% lielu īpatsvaru. Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020. gadam savukārt tiek prognozēts, ka elektroauto 2030. gadā veidos 4% no valsts autoparka. Mobilitātes plāna ietvaros tiek izvirzīts pieņēmums, ka 2030. gadā elektriskās piedziņas autotransporta īpatsvars pieaugs līdz 3,5% no kopējā auto skaita Latvijā, t.i. 19 reizes vairāk nekā 2021. gadā.

Secinājumi:

- Ņemot vērā, ka elektroauto īpatsvars 2021. gadā apvienotajā Smiltenes novadā ir piecas reizes mazāks nekā vidēji Latvijā, kas izriet no piecas reizes lēnāka vēsturiskā pieauguma tempa, izvirzīts pieņēmums, ka vienā no šī rādītāja pieauguma tempa līdz 2030. gadam scenārijiem elektroauto īpatsvara pieaugums apvienotajā Smiltenes novadā saglabāsies piecas reizes lēnāks nekā vidēji valstī. Līdz ar to mobilitātes pieprasījuma pesimistiskā bāzes scenārija vajadzībām tiek lēsts, ka līdz 2030. gadam, apvienotā Smiltenes novada pašvaldībai neīstenojot aktīvu bezizmešu motorizētā autotransporta politiku, elektroauto īpatsvars novadā pieaugs vien līdz 0,15% atzīmei (10-15 auto).
- Optimistiskais scenārijs paredz to, ka noteicošā loma elektroauto skaita un īpatsvara pieaugumam apvienotajā Smiltenes novadā būs nacionālā līmeņa rīcībpolitikas aktivitātēm (subsīdiu sistēmas izveide elektroauto iegādei, tālāka elektroauto fiskālās slodzes samazināšana salīdzinājumā ar iekšdedzes auto, ātrās uzlādes tīkla paplašināšana un citi pasākumi), tāpēc elektroauto skaita pieauguma temps šajā scenārijā varētu būt līdzvērtīgs valsts vidējam pieauguma tempam. Šāda optimistiskā bāzes scenārija gadījumā elektroauto īpatsvars salīdzinājumā ar 2021. gadu pieaugs 19 reizes jeb līdz 0,7 % (60-65 auto);
- Iegūstot pesimistisko un optimistisko bāzes scenāriju prognozes, iespējams aprēķināt reālistiskā scenārija aprises. Izvelkot vidējo no abu scenāriju 2030. gada rādītāju vērtībām, iegūst, ka centrālajā bāzes scenārijā, apvienotā Smiltenes novada pašvaldībai neīstenojot aktīvu bezizmešu motorizētā transporta veicināšanas rīcībpolitiku, 2030. gadā sagaidāms 0,4% liels elektroauto īpatsvars no kopējā vieglo auto skaita novadā (35-40 auto).

Kravas autotransporta nozīme mobilitātes pieprasījuma apmierināšanai

Līdzīgi kā ar vieglo autotransportu zemāk 6-2. attēlā aplūkoti LVC dati par vēsturisko kravas auto satiksmes intensitāti uz apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošajiem valsts reģionālo un galveno ceļu posmiem.

2019. gada kopējā (vidējā) gada diennakts vidējā kravas auto satiksmes intensitāte uz valsts reģionālajiem autoceļiem novadu griezumā:

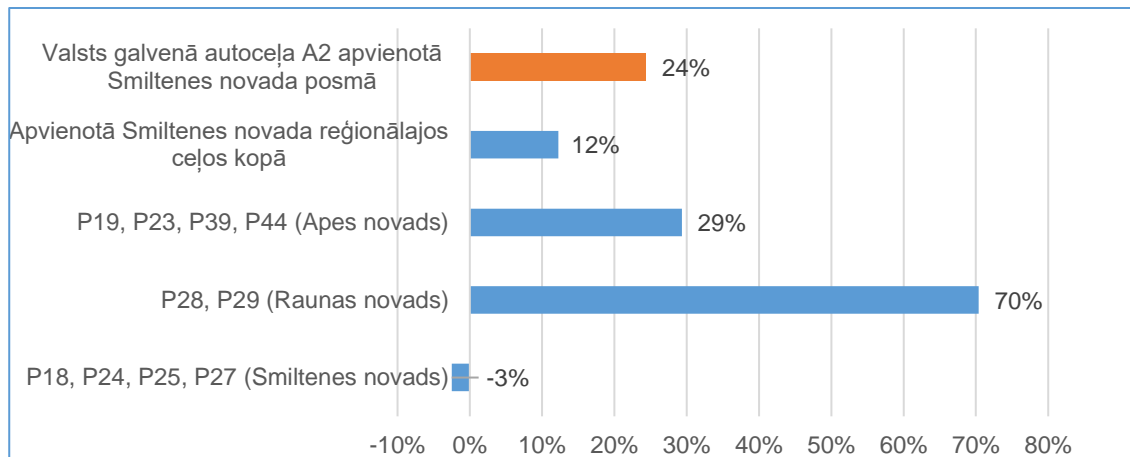
- Apes novads: 584 (154);
- Raunas novads: 177 (138);
- Smiltenes novads: 911 (261);
- Apvienotais Smiltenes novads: 1 364 (211).

Attiecīgi 2019. gadā 35% no apvienotā Smiltenes novada kopējās kravas auto plūsmas apkalpoja Apes novada ceļi, 11% - Raunas novada reģionālie autoceļi un 54% - Smiltenes novada reģionālie autoceļi.

Laika posmā no 2011. līdz 2019./2020. gadam apvienotā Smiltenes novada reģionālo ceļu posmos kravas auto gada kopējā gada vidējā diennakts satiksme pieauga par 12%. Visstraujākais kravas auto satiksmes plūsmas kāpums novērojams Raunas novada ceļu posmos, toties ar kravas auto visnalogotākajā Smiltenes novadā reģistrēts kravas satiksmes samazinājums. Aprakstītās dinamikas dēļ Smiltenes novada ceļu infrastruktūra 2019. gadā apkalpoja par astoņiem procentpunktiem mazāku satiksmes daļu nekā perioda sākumā, attiecīgi par trīs procentpunktiem palielinot Raunas novada un par pieciem procentpunktiem – Apes novada slodzi kravas satiksmes apkalpošanā.

Smiltenes novada negatīvo pieauguma tempu noteica kravas auto dinamika uz P18 "Valmiera – Smiltene", kurā reģistrēts apvienotajā novadā straujākais un apjomā būtiskākais kravas auto satiksmes samazinājums (-48%/-234). Straujākais kravas auto satiksmes intensitātes pieaugums reģistrēts uz P19 "Ape (Vidzemes šoseja) - LR robeža" posmā starp Apes pilsētu un valsts robežu (+169%/+93). Absolūtajā izteiksmē toties par trīs kravas automašīnām lielāks pieaugums reģistrēts uz P27 "Smiltene – Gulbene" (+96).

Kravas auto satiksmes intensitāte uz valsts galvenā autoceļa A2 "Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene)" posma pieauga par 23%. Abos valsts galvenā autoceļa posmos pieaugums bija līdzcērtīgs.



6-2. ATTĒLS. KRAVAS AUTO GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTES IZMAIŅAS UZ APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA VALSTS REĢIONĀLAJIEM UN GALVENAJIEM AUTOCEĻU POSMIEM, 2011.-2019./2020. GADS

Piezīme: Ņemot vērā kravas satiksmes intensitātes svārstības un datu trūkumu, precīzākas satiksmes intensitātes izmaiņu tendences satveršanai noteiktajos ceļu posmos par bāzes gadu izmantots 2012. vai 2013. gads, bet par beigu gadu – 2020. gads.

Avots: LVC

Tālāk apskatāmi kravas auto satiksmes intensitātes potenciāli ietekmējošie iekšējie un ārējie sociālekonomiskie faktori apvienotajā Smiltenes novadā, kuri pēc Mobilitātes plāna autoru domām varēja ietekmēt augstāk apskatīto kravu satiksmes dinamiku.

Iekšējie sociālekonomiskie faktori:

- Kravas auto satiksmi veicinošās sociālekonomiskās tendences:
 - 2013.-2019. gada periodā pieauga vispārējā ekonomiskās aktivitātes intensitāte apvienotajā Smiltenes novadā: tirgus vienību skaits palielinājās par 5,5% (pakāpenisks samazinājums, sākot ar 2016. gadu), bet kopējais strādājošo skaits - par 4,4%;
 - 2011.-2019. gada periodā apvienotajā Smiltenes novadā reģistrēto kravas auto skaits pieauga par 42%. Zīmīgi, ka Raunas novadā, kur fiksēts straujākais kravas auto satiksmes kāpums, reģistrēto kravas auto skaits apskatāmajā laikposmā samazinājās par 16%.
- Kravas auto satiksmi slāpējošās sociālekonomiskās tendences:
 - 2013.-2019. gada periodā nozarēs, kuru darbībai neaizvietošana loma ir smagajam kravas autotransportam, strādājošo skaits samazinājās par nepilnu procentu (laikā, kad no smagā transporta mazāk atkarīgajās nozarēs strādājošo skaits pieauga par aptuveni 12%), norādot uz saimnieciskās darbības apjoma stagnāciju šajās nozarēs.

Ārējie sociālekonomiskie faktori:

- Kravas auto satiksmi veicinošās sociālekonomiskās tendences:
 - 2013.-2019. gada periodā pieauga vispārējā ekonomiskās aktivitātes intensitāte mobilitātes areālā: tirgus vienību skaits palielinājās par 6,4% (pakāpenisks samazinājums, sākot ar 2016. gadu), bet kopējais strādājošo skaits - par 4,1%;
 - 2013.-2019. gada periodā lai arī nozarēs, kuru darbībai neaizvietošana loma ir smagajam kravas autotransportam, strādājošo īpatsvars samazinājās, absolūtajā izteiksmē to skaits - attiecīgi arī izlaides jauda - palielinājās par aptuveni sešiem procentiem;
 - 2011.-2019. gada periodā mobilitātes areālā reģistrēto kravas auto skaits pieauga par 23%;

- Ārējās preču tirdzniecības ietvaros ar autotransportu pārvadāto preču svars starp Latviju un Igauniju pieauga par 42% jeb 518 tūkstošiem tonnu.
- Kravas auto satiksmi slāpējošās sociālekonomiskās tendences:
 - Par 8% jeb 74 tūkst. tonnām samazinājās ar autotransportu pārvadāto preču svara apgrozījums starp Latviju un Krieviju.

Secinājumi:

- 2011.-2019./2020. gada periodā kravas auto satiksme kopumā pieauga, taču ievērojami mazāk nekā vieglo auto satiksme (7,5 reizes mazāks pieaugums uz reģionālajiem ceļiem). Turklāt piecos no 11 reģionālajiem ceļiem kravas auto satiksme samazinājās;
- Kopējo kravas auto satiksmes intensitātes kāpumu no sociālekonomisko procesu skatupunkta varētu izskaidrot vispārējās ekonomiskās aktivitātes intensificēšanās novadā un mobilitātes areālā un tranzīta kravu satiksmes pieaugums starp Latviju un Igauniju. Savukārt vispārējās kravu satiksmes plūsmas relatīvi nelielo pieaugumu (salīdzinājumā ar vieglo auto satiksmi) apvienotajā Smiltenes novadā, kā arī šīs satiksmes samazinājumu uz atsevišķiem ceļu posmiem, pēc Plāna Autoru domām, daļēji izskaidro no smagajiem transportlīdzekļiem atkarīgo nozaru saimnieciskās darbības jaudu stagnācija;
- Administratīvajā teritorijā reģistrēto kravas auto skaita dinamika neizskaidro kravas auto satiksmes intensitātes dinamiku attiecīgajā teritorijā (skat. Raunas novada piemēru);
- Mobilitātes plāna autoru vērtējumā turpmāko kravas auto satiksmes apjomu apvienotajā Smiltenes novadā noteiks strukturālās tautsaimniecības izmaiņas pašā novadā un mobilitātes areālā, proti, no smagā autotransporta atkarīgo nozaru izlaides stagnācija vai pat samazināšanās. Šo strukturālo pārmaiņu slāpējošo ietekmi uz kravas auto satiksmi noteiktā apmērā kompensēs augošais ar autotransportu pārvadāto preču tranzīts starp Latviju un Igauniju. Līdz ar to prognozējams, ka kravas auto satiksmes intensitāte uz apvienotā Smiltenes novada ceļiem pieaugs, taču ievērojami mazāk nekā līdzšinējā desmitgadē.

6.1.1.2 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEPRASĪJUMA ATTĪSTĪBAS BĀZES SCENĀRIJS

Mobilitātes plāna autoru rīcībā nav dati par vēsturiskajām izmaiņām pārvadāto pasažieru skaitā apvienotajā Smiltenes novadā. Zemāk tiks izklāstītas sociālekonomisko faktoru prognozes, kuri ietekmēs pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un uz to pamata veikti secinājumi par sagaidāmajām izmaiņām pieprasījuma aspektos pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

Aplūkojami tādi sabiedriskā transporta pieprasījumu veidojošu faktoru rādītāji, kas raksturo izmaiņas potenciālo pakalpojuma patērētāju skaitā, ģeogrāfiskajā koncentrācijā un pārvietošanās veida preferencēs.

Potenciālā pieprasījuma apjoma pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem izmaiņas

- Par primārajiem sabiedriskā transporta patērētājiem uzskatāmi apvienotā Smiltenes novada pastāvīgie iedzīvotāji:
 - Balstoties uz vēsturiskajām demogrāfiskajām tendencēm, kopējais apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju skaits līdz 2030. gadam samazināsies par aptuveni 7-10%, tostarp:
 - Apvienotajā Smiltenes novada darbaspējīgā vecuma iedzīvotāju skaits prognozējams samazināsies par 9-12%, savukārt novadā dzīvojošo nodarbināto skaita samazināšanās temps paredzams būs lēnāks (aptuveni par 5-8%);
 - Relatīvi biežāk sabiedrisko transportu vecumgrupu griezumā izmanto pilngadību nenasniegušie iedzīvotāji un virs-darbspējas vecuma iedzīvotāji. Iedzīvotāju skaits vecumā līdz 18 gadiem līdz 2030. gadam varētu samazināties visstraujāk - par 10-13%, to īpatsvaram iedzīvotāju vecumstrukturā samazinoties par pus procentpunktu, savukārt virs-darbspējas iedzīvotāju īpatsvars varētu samazināties vislēnāk vecuma grupu ietvaros (ne vairāk par 6%), tādējādi palielinot šī vecuma iedzīvotāju īpatsvaru par vienu procentpunktu.
- Sabiedriskā transporta pakalpojumi apmierina arī apvienotā Smiltenes novada uzņēmumu vajadzības pēc fiziskas piekļuves darbaspēkam un patērētājiem:
 - Tiek prognozēts, ka turpmāko 10 gadu laikā saimnieciskās darbības intensitāte apvienotajā Smiltenes novadā pieaugs. Taču par galveno ekonomiskās aktivitātes dzinuli kalpos esošie konkurētspējīgie uzņēmumi, kuri augošos saimnieciskās darbības apjomus nodrošinās, palielinot strādājošo skaitu novadā par aptuveni trīs procentiem. Tai pašā laikā prognozējama ekonomisko

resursu konsolidācija uz mazāk konkurētspējīgu tirgus vienību rēķina, kopējam uzņēmumu skaitam, samazinoties par aptuveni 7-12%;

- Ienākošais tūrisms uzskatāms par papildu noieta segmentu vietējiem uzņēmumiem, un sabiedriskais transports daļēji nodrošina uzņēmumiem piekļuvi šai patērētāju grupai. Ienākošais tūrisms radīja papildu trīs procentus no pastāvīgo iedzīvotāju mobilitātes pieprasījuma 2019. gadā. Sakarā ar lielākā ienākošo ceļotāju segmenta - Latvijas ceļotāju – negatīvu VPR apmeklējumu biežuma tendenci sagaidāms, ka līdz 2030. gadam gada laikā novadu apmeklējušo viesu skaits samazināsies līdzvērtīgā tempā, cik iedzīvotāju skaits, kā rezultātā to relatīvais pienesums kopējai novada mobilitātes intensitātei saglabāsies esošajā līmenī.

Potenciālā pieprasījuma apjoma ģeogrāfiskās izmaiņas

- Pastāvīgo iedzīvotāju pieprasījuma ģeogrāfiskās izmaiņas:
 - Smiltenes novadā iedzīvotāju skaita samazinājums būs aptuveni divreiz lēnāks nekā Raunas un Apes novados. Attiecīgi Smiltenes novada daļa kopējā iedzīvotāju skaita struktūrā varētu pieaugt par nepilniem diviem procentpunktiem;
 - Iedzīvotāju skaits apdzīvotās vietās samazināsies lēnāk nekā novadā kopumā, tāpēc tiek prognozēts, ka par 1,5-2 procentpunktiem pieaugs apdzīvotās vietās dzīvojošo īpatsvars un attiecīgi – potenciālo sabiedriskā transporta pasažieru īpatsvars;
 - Apvienotā Smiltenes novadā dzīvojošo darba ņēmēju svārstmigrācijas galamērķu struktūrā par diviem procentpunktiem pieaugs vietējo darbavietu īpatsvars, bet par vienu procentpunktu – Mobilitātes areālā izvietoto darbavietu īpatsvars. Attiecīgi par trīs procentpunktiem samazināsies Rīgā un Pierīgā nodarbināto īpatsvars.
- Ekonomiskās aktivitātes koncentrācijas ģeogrāfiskās izmaiņas:
 - Tirgus sektora uzņēmumu skaits samazināsies visos bijušajos novados, taču visstraujāk Raunas un Apes novados (abos par 10-15%). Smiltenes novadā to skaits prognozējams samazināsies 5-10% robežās;
 - Strādājošo skaits pieaugs bijušajā Raunas novadā (par 5-10%) un Smiltenes novadā (līdz pat 5%), savukārt Apes novadā nodarbināto skaits prognozējams samazināsies par 10-15%. Attiecīgi Apes novada daļa darba ņēmēju nodarbināšanā samazināsies par diviem procentpunktiem, kas tiks pārdalīts par labu Smiltenes novadam (1,5 procentpunkti) un Raunas novadam (0,5 procentpunkti).

Potenciālo patērētāju pārvietošanās preferenču izmaiņas

- Iedzīvotāji Latvijā un apvienotajā Smiltenes novadā bija tendēti savu pieaugošo turību izmantot, lai uzlabotu savu mobilitātes pieredzi, iegādājoties privāto auto. To parāda reģistrēto auto skaita izmaiņas pārrēķinā uz 1 000 iedzīvotājiem. 2011.-2019. gada periodā apvienotajā Smiltenes novadā auto skaits uz 1 000 iedzīvotājiem pieauga par 26% (Latvijā – par 27%). Tiek prognozēts, ka šī tendence turpināsies;
- Kontekstā ar datiem par reģistrēto auto skaitu valstī, likumsakarīgi, ka analogiskajā laika periodā reģionālajos autobusu maršrutos pārvadāto pasažieru skaits attiecībā uz vienu reģiona iedzīvotāju samazinājās (par 16%). Tomēr būtiski norādīt, ka sākot ar 2016. gadu reģionālajos autobusu maršrutos pārvadāto pasažieru skaits pārrēķinā uz vienu iedzīvotāju nostabilizējās, lai gan vieglo auto skaits uz 1 000 iedzīvotājiem turpināja pieaugt. Tas liecina, ka, vai nu auto iegādājās pārsvarā tie, kam īpašumā jau bija auto, vai arī reģionālo maršrutu autobusi izrādījās konkurētspējīgāki noteiktu galamērķu sasniegšanai (piemēram, ja nepieciešams tikt uz salīdzinoši attālu galapunktu);
- Apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju un tā viesu tieksmi izmantot sabiedrisko transportu tuvākos gadu (vēlākais līdz 2024. gadam) varētu nelabvēlīgi ietekmēt epidemioloģiskie riski un ar to saistītie pārvietošanās ierobežojumi/apgrūtinājumi sabiedriskā transporta pasažieriem.

Secinājumi

- Prognoze par sagaidāmajām pieprasījuma izmaiņām pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem vietējo iedzīvotāju segmentā:
 - Sagaidāms vispārējs pasažieru apgrozījuma samazinājums sakarā ar apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju skaita samazināšanos visās vecuma grupās;
 - Atšķirīgā demogrāfiskā dinamika dažādās vecuma grupās liek prognozēt, ka palielināsies nodarbināto un virs-darbspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars pārvadājamo pasažieru struktūrā, bet visvairāk samazināsies skolas vecuma pasažieru īpatsvars;

- Ģeogrāfiskā griezumā arvien lielāks īpatsvars pārvadājamo pasažieru kopā būs iedzīvotājiem no Smiltenes novada un apvienotā Smiltenes novada apdzīvotām vietām;
- Nodarbināto segmentā augs to pasažieru daļa, kuriem ikdienā būs jānododas uz darbavietām turpat novadā vai arī Mobilitātes areāla ekonomiskajos centros, īpaši Valmierā un Cēsīs.
- Prognoze par sagaidāmajām pieprasījuma izmaiņām pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem no vietējo uzņēmēju puses:
 - Par aptuveni trīs procentiem pieaugs potenciālo pasažieru skaits no apvienotajā Smiltenes novadā strādājošo vidus, taču par 7-12% samazināsies galamērķu (darba devēju) skaits, kuriem ir aktuāla šī strādājošo nogādāšana;
 - Ģeogrāfiskajā griezumā darba devēju skaits, kuriem būs aktuāla darbaspēka mobilitāte, samazināsies visos novados, taču lēnāks samazinājuma temps būs Smiltenes novadā, tāpēc par 1-2 procentpunktiem pieaugs novada nozīme darba devējiem nepieciešamā darbaspēka pārvietošanai. No strādājošo mobilitātes vajadzību skatupunkta par diviem procentpunktiem samazināsies uz Apes novadu potenciāli nogādājamo darbinieku skaits, taču par pusotru procentpunktu pieaugs Smiltenes novadā un par 0,5 procentpunktiem – Raunas novadā nodarbinātā darbaspēka svārstmigrācijas potenciālie apjomi;
 - Ienākošā tūrisma radītais pieprasījums pēc mobilitātes samazināsies, taču līdzvērtīgā tempā, cik vietējo iedzīvotāju pieprasījuma potenciāls, tāpēc šis segments saglabās līdzšinējo svaru kopējā apvienotā Smiltenes novada mobilitātes pieprasījuma struktūrā.
- Pēdējo gadu dati par pārvadāto pasažieru skaita reģionālo maršrutu autobusos neliecina, ka arvien pieaugošajam automobilizācijas līmenim būtu viennozīmīga ietekme uz iedzīvotāju tieksmi izmantot privāto autotransportu sabiedriskā transporta vietā.

6.1.1.3 MIKROMOBILITĀTES PIEPRASĪJUMA ATTĪSTĪBAS BĀZES SCENĀRIJS

Mobilitātes plāna autoru rīcībā nav dati par vēsturiskajām izmaiņām mikromobilitātes izplatības pakāpi apvienotajā Smiltenes novadā. Zemāk tiks izklāstītas sociālekonomisko faktoru prognozes, kuri Plāna Autoru skatījumā ir funkcionālā sakarībā ar pieprasījumu pēc mikromobilitātes un uz to pamata veikti secinājumi par sagaidāmajām izmaiņām šī pārvietošanās veida pieprasījuma aspektos.

Aplūkojami tādi mobilitātes pieprasījumu veidojošu faktoru rādītāji, kas norāda uz izmaiņām iedzīvotāju skaitā, to ģeogrāfiskajā koncentrācijā un pārvietošanās veida preferencēs.

Potenciālā pieprasījuma apjoma izmaiņas

- Mikromobilitātes objektīvā konkurētspēja pārvietošanās vajadzību apmierināšanai ir spēkā, ja nepieciešams pārvarēt salīdzinoši nelielus attālumus (kājāmgājējām līdz 1,5 km, velobraucējam līdz 5⁶⁴ km). Līdz ar to visbūtiskāk labvēlīgus mikromobilitātes apstākļus ir nodrošināt apdzīvoto vietu ietvaros un tām pieguļošajās teritorijās, ar kurām tām ir cieši funkcionālie sakari. Šajā sakarā izceļams, ka 2011.-2019. gada periodā apvienotā Smiltenes novada apdzīvotajās vietās dzīvojošo iedzīvotāju skaits samazinājās par 8,9%. Tomēr, ņemot vērā, ka tas bija par trīs procentpunktiem lēnāks samazinājuma temps nekā novadā kopumā, apdzīvotās vietās dzīvojošo īpatsvars apskatāmajā laikposmā pieauga par 1,7 procentpunktiem. Sagaidāms, ka šī tendence turpināsies arī līdz 2030. gadam, šim iedzīvotāju īpatsvaram pieaugot vēl par 1,5-2 procentpunktiem;

Potenciālā pieprasījuma apjoma ģeogrāfiskās izmaiņas

- Negatīva apvienotā Smiltenes novada urbāno centru demogrāfiskā dinamika redzama arī visos bijušajos novados, taču visu triju novadu apdzīvotās vietās šī dinamika bija labvēlīgāka nekā novados kopumā, tāpēc pilsētās un ciemos dzīvojošo iedzīvotāju skaita īpatsvars pieauga visos trīs bijušajos novados. Visstraujāk īpatsvars pieauga Smiltenes novadā - par 1,5 procentpunktiem, savukārt Apes novadā - par 1,1 procentpunktu, bet Raunas novadā - par 1,2 procentpunktiem. Prognozējams, ka līdz 2030. gadam šī demogrāfiskā tendence bijušajos novados turpināsies, tāpēc sagaidāma līdzvērtīga īpatsvara pārdale.
- Salīdzinot demogrāfiskās tendences apdzīvoto vietu starpā, jāmin sekojošais:

⁶⁴ Aizgūts no Brēmenes SUMP. Velosatiksmes attīstības plānā 2018.-2020. gadam minēts par 10 km, kā ikdienas vajadzībām pieņemamu distanci pārvietošanai ar velosipēdu, tomēr Mobilitātes plāna autoru skatījumā 5 km attālums ir pieņemams plašākam iedzīvotāju lokam.

- Apes un Raunas novada apdzīvoto vietu rezidentu skaits samazinājās vairāk, nekā divreiz straujāk nekā Smiltenes novada apdzīvotajās vietās. Izvirzīts pieņēmums, ka līdzvērtīgas izmaiņas sagaidāmas arī turpmāko 10 gadu laikā;
- Vienīgā apdzīvotā vieta ar iedzīvotāju skaitu virs 100, kurā iedzīvotāju skaits apskatāmajā periodā pieauga, bija Mēri (Smiltenes novads). Pārējās apdzīvotajās vietās reģistrēta rezidentu skaita reducēšanās;
- Nosakot apdzīvoto vietu rezidentu skaita īpatsvara izmaiņas attiecībā pret kopējo apdzīvoto vietu iedzīvotāju skaitu, iespējams gūt precīzāku izpratni par to, kurās apdzīvotās vietās būs relatīvi lielākās potenciālā pieprasījuma apjoma izmaiņas pēc mikromobilitāti veicinošajiem risinājumiem. Pozitīvais īpatsvara kāpums attiecībā pret kopējo iedzīvotāju skaitu apvienotā Smiltenes novada apdzīvotajās vietās 2011.-2020. gada periodā bija tikai trīs apdzīvotās vietās: Smiltenes pilsētā (+ divi procentpunkti), Mēros (+0,24 procentpunkti) un Palsmanē (+0,18 procentpunkti). Vislielākais īpatsvara samazinājums bija Raunā (-0,64 procentpunkti) un Apē (-0,51 procentpunkti). Prognozējams, ka līdz 2030. gadam turpinās pieaugt Smiltenes pilsētas un bijušās Smiltenes novada ciemu rezidentu īpatsvars apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju kopā (izņemot Bilskas, Variņu, Silvas un Blomes ciemu).

Iedzīvotāju mikromobilitātes preferenču izmaiņas

- Bāzes scenārijā, kurā pašvaldība realizē pasīvu rīcībpolitiku kājāmgājēju pārvietošanās apstākļu uzlabošanai apvienotajā Smiltenes novadā, Mobilitātes autoru vērtējumā pastāv maza varbūtība, ka būs spēkā pietiekami iedarbīgi ārējie faktori, kas veicinās iedzīvotāju tieksmi pārvietoties ar kājām. Šādas paradumu maiņas ierosināšanai nepieciešami ievērojami uzlabojumi gājējiem pielāgotajā ielu infrastruktūrā un saistītajos sabiedriskā transporta pakalpojumos. Līdz ar to tiek prognozēts, ka tieksme pārvietoties ar kājām apdzīvoto vietu ietvaros bāzes scenārijā saglabāsies 2021. gada līmenī;
- Noteicošā loma būtiskai regulāro velobraucēju īpatsvara palielināšanai pašvaldībā ir atbilstošas infrastruktūras attīstība. Bāzes scenārija gadījumā neīstenojot pietiekami vērienīgus pasākumus velobraucējiem ērtas un drošas satiksmes telpas izveidē, regulāro velobraucēju īpatsvars nepieaugs tik lielā apmērā, lai sasniegtu izvirzītos mērķa rādītājus. Neskatoties uz to, zināms īpatsvara pieaugums ir sagaidāms. Tā pamatā ir vispārējās velo kultūras attīstība Latvijas sabiedrībā, ko stimulēs veloinfrastruktūras uzlabojumi citās Latvijas pašvaldībās;
- Atšķirībā no pārējiem mikromobilitātes veidiem, pieprasījumam pēc elektriskās piedziņas mikromobilitātes rīku (pamatā skrejriteņu) izmantošana iedzīvotāju vidū ievērojami pieaugs neatkarīgi no apvienotā Smiltenes novada pašvaldības rīcības vērēna mikromobilitātei piemērotu apstākļu radīšanai. Iespējamība, kurā Smiltenes pilsētā līdz 2030. gadam komersanti nenodrošinās koplietošanas skrejriteņu pakalpojumus, neizslēdz scenāriju, kurā pieaugs šo transportlīdzekļu satiksme (lai arī mazākā apmērā), jo šos transportlīdzekļus, kuru tirgus cena pakāpeniski tuvināsies velosipēdu tirgus cenai, iedzīvotāji var iegādāties īpašumā.

Secinājumi

- Vispārējais iedzīvotāju skaits, kuri dzīvo apvienotā Smiltenes novada apdzīvotās vietās un kuriem sevišķi aktuāli mikromobilitātes apstākļi, samazināsies, taču pieaugs šīs iedzīvotāju grupas īpatsvars (sevišķi Smiltenes pilsētā), kas veicinās šī mobilitātes veida relatīvo nozīmību novada sabiedrības pārvietošanās vajadzību apmierināšanai;
- Pašvaldības pasīvās mikromobilitātes rīcībpolitikas apstākļos paredzams, ka ārējo apstākļu iespaidā apvienotā Smiltenes novadā pieaugs velotransporta un sevišķi skrejriteņu nozīme sabiedrības ikdienišķo pārvietošanās vajadzību apmierināšanai. Līdz ar to novadā augs šī mobilitātes veida proponētāju politiskais spiediens tiem aktuālo mobilitātes apstākļu pilnveidošanai, kā arī kājāmgājēju neapmierinātība ar šo mikromobilitātes satiksmes radītajiem traucējumiem, ņemot vērā, ka tiem jādala salīdzinoši neliela satiksmes telpa.

6.1.2 MOBILITĀTES PIEDĀVĀJUMA BĀZES SCENĀRIJS

Mobilitātes piedāvājuma bāzes scenārijā ir iekļauti šobrīd identificētie un novadu plānošanas dokumentos iekļautie mobilitātes veicināšanas pasākumi (projekti).

Visos trīs apvienotajā Smiltenes novadā ietilpstošajos novados (Smiltenes, Apes un Raunas) šobrīd ir spēkā esošas attīstības programmas, kuru sastāvā ir iekļauti arī investīciju plāni. Plāna Autori veica šo investīciju plānu analīzi no tajos iekļauto mobilitātes projektu viedokļa un apzināja šo projektu īstenošanas statusu uz 2021. gada jūniju.

Pārskatu par investīciju plānos iekļauto mobilitātes projektu realizācijas gaitu skatīt 6-1. tabulā.

Mobilitātes Plāna vai tā daļu publicēšanas gadījumā jānorāda atsauce uz Plāna Autoriem

6-1. TABULA. MOBILITĀTES PROJEKTU SKAITS UN ĪSTENOŠANAS STATUSS APVIENOTAJĀ SMILTENES NOVADĀ

Novads	Mobilitātes projekti kopā		Tai skaitā pabeigti			Tai skaitā īstenošanas procesā			Tai skaitā aktuāli		
	Skaits	Izmaksas (milj. EUR)	Skaits	Izmaksas (milj. EUR)	Izmaksas (% no visiem)	Skaits	Izmaksas (milj. EUR)	Izmaksas (% no visiem)	Skaits	Izmaksas (milj. EUR)	Izmaksas (% no visiem)
Apes novads	5	1,1	3	0,2	18%	2	0,9	82%	0	0	0%
Raunas novads	9	5,2	3	0,5	10%	1	0,6	12%	5	4,1	78%
Smiltenes novads	22	4,7	4	1,9	40%	3	0,4	9%	13	2,4	51%
Kopā	36	11,0	10	2,6	24%	6	1,9	17%	18	6,5	59%

Avots: Plāna Autori

No tabulas redzams, ka augstākais pabeigto mobilitātes projektu apjoms ir Smiltenes novadā (40%), bet zemākais – Raunas novadā (10%). Savukārt Apes novadā ir augstākais īstenošanas procesā esošo projektu apjoms (82%).

6.2 ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJS

Attīstības scenārijā iekļauti iepriekš formulētie Mobilitātes Plāna mērķi (MPM), to sasniegšanai paredzētie Mobilitātes Plāna uzdevumi (MPU) un Mobilitātes Plāna pasākumi (MPP). Pavisam izvirzīti pieci mērķi, 27 uzdevumi un 100 pasākumi.

Pārskatu par mērķiem un uzdevumiem skatīt 6-2. tabulā. Pilnu attīstības scenārija izklāstu, ieskaitot Mobilitātes Plāna pasākumus, iznākuma rādītājus un rezultāta rādītājus skatīt 1. pielikumā “Smiltenes novada Mobilitātes Plāna mērķi, uzdevumi, pasākumi un uzraudzības rādītāji”.

6-2. TABULA. ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJĀ IEKĻAUTIE MĒRĶI UN UZDEVUMI

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi
MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti	MPU 1.1. Uzlabot valsts un pašvaldību autoceļu un ielu infrastruktūru
	MPU 1.2. Nodrošināt efektīvāku satiksmes organizāciju
	MPU 1.3. Nodrošināt autostāvvietu infrastruktūras attīstību apdzīvotās vietās
MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti	MPU 2.1. Uzlabot satiksmes drošību uz valsts un pašvaldību autoceļiem un ielām visiem satiksmes dalībniekiem
	MPU 2.2. Uzlabot gājēju satiksmes drošību
	MPU 2.3. Uzlabot velo satiksmes drošību
	MPU 2.4. Paplašināt esošo ielu un autoceļu apgaismojuma infrastruktūru
MPM 3. Attīstīt sociāli un teritoriāli iekļaujošāku mobilitāti	MPU 3.1. Paaugstināt regulāro sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un efektivitāti
	MPU 3.2. Nodrošināt pieprasījumam atbilstošu sabiedriskā transporta pieejamību masu pasākumu apmeklēšanai
	MPU 3.3. Pilnveidot skolēnu pārvadājumus
	MPU 3.4. Attīstīt pakalpojuma “Transports pēc pieprasījuma” pieejamību lauku teritorijās
	MPU 3.5. Izmantot IT risinājumus sabiedriskā transporta pakalpojumu konkurētspējas veicināšanai
	MPU 3.6. Attīstīt koplietošanas transporta pakalpojumu piedāvājumu
	MPU 3.7. Attīstīt mobilo pakalpojumu pieejamību (bibliotēkas, veselības aprūpes, pasta u.c. pakalpojumi)
	MPU 3.8. Pilnveidot darbaspēka mobilitātes iespējas, kuriem nav pieejams privātais auto
MPM 4. Nostiprināt pilsētvei un draudzīgākus mobilitātes paradumus	MPU 4.1. Samazināt autotransporta satiksmes traucējošo ietekmi uz mikromobilitāti un pilsētvidi kopumā
	MPU 4.2. Attīstīt gājējiem un mikromobilitātes transportlīdzekļiem ērtu pārvietošanās infrastruktūru

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi
	MPU 4.3. Attīstīt pilsētvidei draudzīgu mikromobilitātes pakalpojumu piedāvājumu
	MPU 4.4. Izveidot elektrouzlādes infrastruktūru apdzīvotās vietās
	MPU 4.5. Informēt sabiedrību par videi draudzīgu un iedzīvotājiem veselīgu transporta veidu izvēli
MPM 5. Pilnvērtīgāk realizēt sabiedrības līdzdalības un institucionālās sadarbības potenciālu	MPU 5.1. Uzlabot pašvaldības institucionālo struktūru efektīvākai infrastruktūras uzturēšanas uzraudzībai
	MPU 5.2. Iesaistīt iedzīvotājus un iedzīvotāju biedrības transporta infrastruktūras uzturēšanas pilnveidošanā
	MPU 5.3. Veicināt vietējo iedzīvotāju līdzdalību mobilitātes attīstības plānošanā
	MPU 5.4. Attīstīt sadarbību ar publisko un privāto autoceļu uzturētājiem (informācija, iepirkumu organizēšana, finansēšana)
	MPU 5.5. Veicināt pašvaldības sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām ES centralizēto programmu un citu ES atbalsta instrumentu finansējuma piesaistei inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanai Smiltenes novadā
	MPU 5.6. Izveidot Smiltenes novada transporta informācijas sistēmu
	MPU 5.7. Uzlabot sadarbību ar apkārtējiem novadiem, reģiona administrāciju un valsts institūcijām

Avots: Plāna Autori

7. MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU PLĀNS LĪDZ 2030. GADAM

Ņemot vērā apvienotā Smiltenes novada telpiskās attīstības perspektīvas priekšlikumu, kurš nosaka, ka novadā ir attīstāma policentriska apdzīvojuma struktūra un nodrošināma teicama sasniedzamība, ir izstrādāts pasākumu kopums Mobilitātes Plāna mērķa sasniegšanai: “Transporta veidu vienlīdzības veicināšana, attīstot kvalitatīvu transporta infrastruktūru un paaugstinot satiksmes drošību.”

7.1 SATIKSMES DROŠĪBA

Satiksmes drošība tiek ietekmēta ar ļoti daudziem faktoriem. Mobilitātes Plāna lauks attiecas uz infrastruktūru, cilvēku pārvietošanos, kas savstarpēji mijiedarbojas. Pie apstākļiem, kad iedzīvotāju skaits samazinās, rekomendējama ir transporta plūsmu koncentrēšana uz atbilstošas kategorijas, atbilstoši aprīkoti un uzturētiem ceļiem, proti, relatīvi palielinot nobraukto kilometru skaitu uz atbilstošas kategorijas ceļiem, ielām. Savukārt no otras puses ar pieejamajiem instrumentiem ir jārada apstākļi, lai nobraukto kilometru skaits samazinās, proti, lai samazinās satiksmes intensitāte, radot - uzlabojot alternatīvus pārvietošanās veidus, veicinot multimobilitāti vai mazinot pieprasījumu pēc pārvietošanās.

Pasākumi satiksmes drošības uzlabošanai ir aplūkoti zem apakšmērķa “MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti”. Pasākumi sevī ietver arī auto transporta, gājēju un velotransporta infrastruktūras uzlabojumus, kas detalizētāk ir aprakstīti attiecīgajās sadaļās.

Liela daļa ceļu satiksmes negadījumu ir saistīti ar krustojumiem jeb satiksmes mezgliem. To neatbilstība pastāvošajām transporta plūsmām ievērojami palielina CSNg riskus, tādēļ veicot ceļu, ielu pārbūves, ir jāveic arī krustojumu pārbūve, lai tie atbilstu valsts standartu prasībām. Vēsturiski apdzīvoto vietu centros ir veidojošies plaši laukumi ar neskaidrām transportlīdzekļu, gājēju kustības trajektorijām, tādēļ, lai palielinātu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību tiek rekomendēta šo laukumu pārveide Apē un Raunā, paplašinot ietves, organizējot autostāvvietas un sašaurinot brauktuves. Lielu daļu pašvaldības ielu veido ielas ar piekļūšanas un uzturēšanās funkciju, kur svarīgi ir nodrošināt lēnu satiksmi. Lai risinājumi visiem satiksmes dalībniekiem būtu saprotami, kā arī tie būtu līdzīgi starp dažādām novadā esošajām ielām, tiek rekomendēts izstrādāt vadlīnijas, konceptu par satiksmes lēnināšanu pilsētu un ciemu dzīvojamās zonas ielās.

Papildus plūsmu lēnināšanas pasākumiem uz dzīvojamās zonas ielām, iesakām arī apdzīvotu vietu centra daļās ieviest pazemināta ātruma zonas – 30 km/h. Maksimālā ātruma ierobežojums no 50km/h uz 30km/h dotu par 64% mazāk CSNg, ko apstiprina zemāk esošā formula⁶⁵:

$$n_p^{visi} = \left(\frac{v_p}{v_{pirms}} \right)^2$$

v_p – plūsmas vidējais ātrums pēc ātruma samazināšanas

v_{pirms} - plūsmas vidējais ātrums pirms ātruma samazināšanas

n_p – CSNg skaits pēc ātruma samazināšanas;

7.2 AUTOSATIKSME

Lielākā daļa CSNg ar ievainotajiem un bojāgājušajiem Apes, Smiltenes un Raunas novados ir notikuši uz autoceļiem, tādēļ, lai nākotnē CSNg ar bojāgājušajiem tiektos uz nulli un CSNg skaits ar ievainotajiem mazinātos, ir nepieciešams uzlabot satiksmes drošību uz autoceļiem. Satiksmes drošība uz autoceļiem var tikt paaugstināta:

- Uzlabojot segumu - seguma veids, uzturēšana dažādās sezonās;
- Veicot autoceļu aprīkošanu – apgaismojums, barjeras, ceļa zīmes, signālstabiņi u.c.;
- Tehniskie risinājumi – krustojumu, mezglu konstrukciju atbilstība plūsmu apjomam;

⁶⁵ Formula aizgūta no 2011. gadā Maskavā izstrādātās rekomendācijas autoceļu satiksmes drošības izvērtēšanai (ODM 218.4.005-2010) – izstrādājusi Federālā Ceļu aģentūra (no krievu val.: *Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах, 2011, Москва, Федеральное Дорожное агентство*)

- Autoceļu ģeometrija – atbilstoša plūsmu apjomam, sastāvam un projektētajam ātrumam.
- Gājēju un velosipēdistu infrastruktūras izveide gar autoceļiem.

Reizē ar satiksmes drošības uzlabošanu tiktu veicināta ekonomiski efektīva mobilitāte, kādēļ lielākā daļa tieši uz autosatiksmi attiecināmie pasākumi ir pakārtoti mērķim “MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti”.

Šobrīd, atbilstoši LVC datiem⁶⁶ jau notiek:

- Valsts reģionālā autoceļa P29 A2-Drustu ciems dubultās virsmas apstrāde;
- Valsts galvenā autoceļa A2 (km no 126.63 līdz 142.70) asfaltbetona seguma atjaunošana;
- Valsts reģionālā autoceļa P18 (km no 15.61 līdz 32.89) asfaltbetona seguma atjaunošana;
- Valsts reģionālā autoceļa P23 (km no 35.15 līdz 41.22) asfaltbetona seguma atjaunošana.
- Valsts reģionālā autoceļa P24 (km no 6.10 līdz 15.28) asfaltbetona seguma atjaunošana.

Ņemot vērā iepriekš aplūkotās transporta plūsmas un ceļu stāvokli, ieteicams kā prioritāti nākotnē noteikt arī autoceļu segumu uzlabojumus (ieteicams asfaltbetona segums):

- Valsts reģionālā autoceļa P28 posmā starp Raunas apvedceļu un Raunas ciemu, kur šobrīd ir grants segums;
- Valsts vietējā autoceļa V187 posmā Valmiera – Rauna, kurš veidotu tiešu Raunas savienojumu ar Valmieru;
- Valsts galvenā autoceļa A2 posmus, kur līdz šim nav veikta seguma atjaunošana (t.s. pievienojumu, mezglu pārbūves, lai tās atbilstu Latvijas Valsts standartiem un plānotajām transporta plūsmām).

Tomēr norādītie ir valsts autoceļu posmi, par kuru pārbūvi atbild LVC, tādēļ pašvaldībai un reģionam ir rekomendējams vērsties pie LVC ar ieteikumiem sadarbības veicināšanai.

Pasākumi sevī ietver arī pašvaldības ceļu un ielu posmu uzlabošanu, kas detalizētāk ir skatāmi rīcības plānā un atbilst gan mērķim nodrošināt ekonomiski efektīvu mobilitāti, gan panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošāku mobilitāti.

Papildus tam, lai tiktu veicināta efektīva mobilitāte, ir jāattīsta autostāvvietu infrastruktūra apdzīvotās vietās. Tādēļ iespēja tiek saskatīta, veidojot autostāvvietas tiešā autoostu, autobusu pieturvietu tuvumā apdzīvotajās vietās.

7.3 VELO SATIKSME

Velo satiksme ir alternatīva pārvietošanās forma privātajai automašīnai, kājām iešanai vai sabiedriskajam transportam. Velo satiksmi var iedalīt rekreatīvajā un ikdienas satiksmē, kurām katrai ir dažādas vajadzības. Tiek uzskatīts, ka ikdienā 85% pārvietojumu, kas tiek veikti ar velosipēdu, ir īsāki par 5 km, kas ir apgabals, kurš varētu tikt uzskatīts par sasniedzamu ar velosipēdu no mērķa punkta.

Primāri ikdienas velo satiksme ir jāattīsta starp attāluma ziņā sasniedzamiem mērķu punktiem, starp kuriem pastāv augstākais pieprasījums. Piemēram:

- Dzīvojamās funkcijas teritorijas – darba vietas, pakalpojuma objekti, satiksmes mezgla punkti;
- Dzīvojamās funkcijas teritorijas – skolas;
- Satiksmes mezgla punkti – skolas u. tml.

Atbilstoši ielu kategorijām, satiksmes plūsmām un telpai ir jānosaka piemērotākā velo satiksmes forma drošas infrastruktūras izveidei. Vienlīdz svarīga ir velo novietošanas iespējas nodrošināšana galamērķos. Kā prioritāte būtu izvirzāma droša skolu sasniedzamība ar velosipēdu, kas varētu tikt attīstīts kā velo satiksmes mugurkauls.

Pašreizējā Smiltenes novada teritorijas plānojumā ir atrodama karte “Velotransporta infrastruktūra” savukārt Apes novada teritorijas plānojuma kartēs “Apes pilsētas satiksmes infrastruktūra” un “Apes novada satiksmes infrastruktūra” ir uzrādīti velomaršruti. Apes novada attīstības programmā iekļauts investīciju projekts par veloinfrastruktūras attīstību gar valsts autoceļu P19, savienojot valsts galveno autoceļu A2 ar Apes pilsētas centru. Šādas veloinfrastruktūras garums būtu ~2,5 km un tas veidotu savienojumu starp sabiedriskā transporta pieturvietām autoceļu krustojumā un Apes pilsētas centru, tādējādi veicinot multimobilitāti. Tiek rekomendēts šo

⁶⁶ Pieejams vietnē: https://lvceli.lv/#_buvoobjekti_ierobezojumi

veloceļu gar Pasta ielu turpināt līdz Apes vidusskolai, kas ļaus ne tikai Apes skolēniem droši sasniegt skolu, bet arī tiem, kas pārvietojas kombinējot dažādus pārvietošanās veidus.

Tomēr ir jāvērs uzmanība, ka investīciju plānā paredzētais veloceļš Apes novadā plānošanas dokumentos nav atzīmēts kā veloceļš. Savukārt Smiltenes novada investīciju plānā konkrētu veloinfrastruktūras posmu attīstība nav minēta, bet teritorijas plānojumā tā ir uzrādīta. Tas norāda, ka novados ir nepieciešams ieviest vienotu pieeju veloinfrastruktūras plānošanai. Ņemot vērā to, ka teritorijas plānojumos veloinfrastruktūras attīstības plāni tiek uzrādīti, tad šis var tikt uzskatīts par dokumentu, caur kuru gan tiek nodrošināta sabiedrības iesaiste plānošanā, gan precīzi noteikti veloinfrastruktūras attīstības posmi. Tiek rekomendēts plānošanas dokumentos noteikt arī veloinfrastruktūras formas:

- Velomaršruts, kas ir primāri rekreatīvām funkcijām un var neietvert sevī velo infrastruktūru;
- Veloceļš;
- Velojosta;
- Rekomendējošā velojosta.

7-1. attēlā zemāk ilustrēts esošais un plānotais veloinfrastruktūras tīkls Smiltenes pilsētā:



7-1. ATTĒLS. ESOŠĀS UN PLĀNOTĀS VELOINFRASTRUKTŪRAS TĪKLA IZVIETOJUMS SMILTENES PILSĒTĀ

Avots: Plāna Autori

7.4 GĀJĒJU SATIKSME

Kājām iešana ir pārvietošanās forma, kuru līdzīgi kā velobraukšanu var iedalīt ikdienas un rekreatīvajā. Katrai no šīm formām ir dažādas funkcijas un vajadzības, bet tālāk tiek aplūkotas tieši ikdienas kājām iešanai nepieciešamo uzlabojumi, kas ietver arī satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanu.

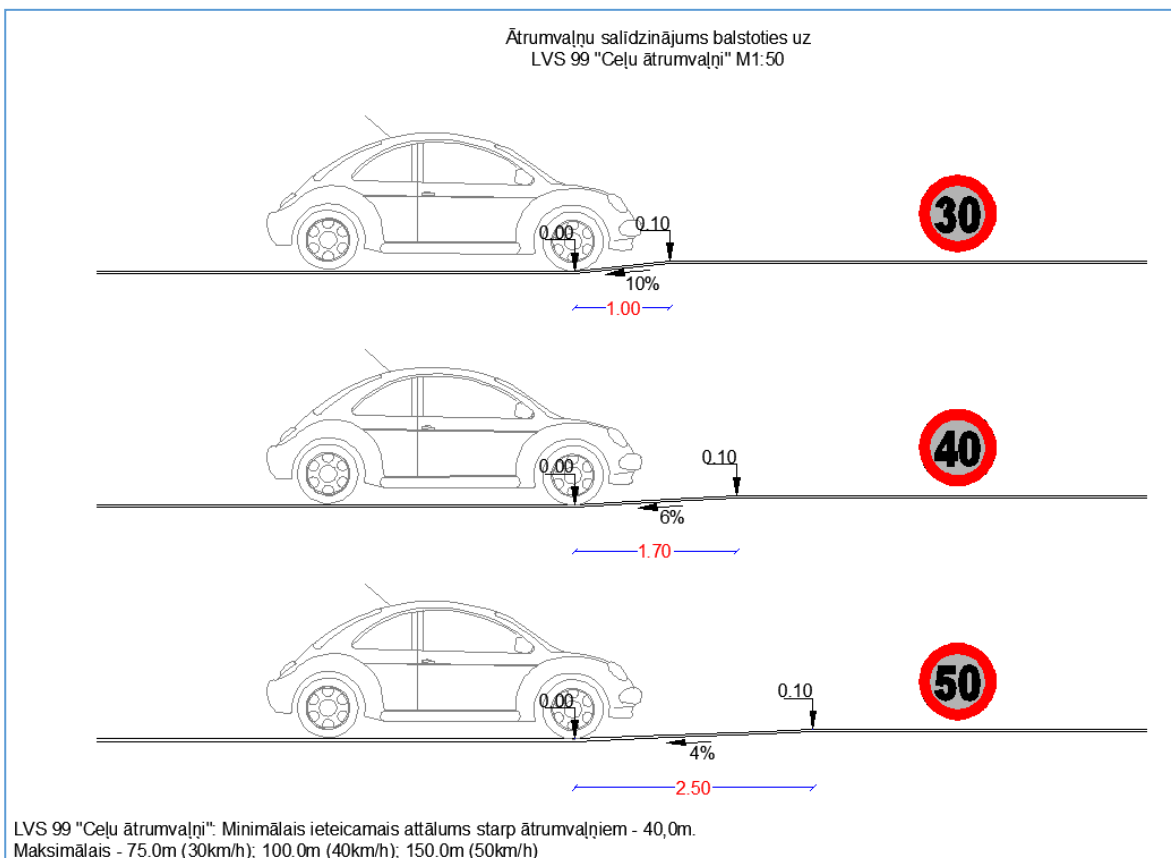
Kājām iešana var tikt izmantota gan gala mērķa sasniegšanai, gan pieturvietas jeb satiksmes mezgla punkta sasniegšanai, kur tālākais ceļš līdz galamērķim tiek turpināts ar citu pārvietošanās veidu. Attiecīgi no tā mainās arī optimālais iešanas attālums. Tiek uzskatīts, ka optimāls kājām iešanas attālums līdz galapunktam ir mazāks par 1,5 km, bet līdz mezgla punktam tas ir atkarīgs no daudziem apstākļiem un svārstās no 300-700 m (vidēji ~ 500 m).

Līdzīgi kā ar velo satiksmi ir rekomendējams izvirzīt kā prioritāti drošu skolas sasniedzamību skolēniem vismaz 1,5 km attālumā ap skolu. Lai veicinātu kājām iešanu, infrastruktūra ir jāveido tā, lai citu satiksmes dalībnieku ietekme uz gājēju tiktu minimizēta. Satiksmes lēnināšana ir viens no veidiem, kā panākt citu satiksmes dalībnieku ietekmes mazināšanu uz gājējiem. Galvenie satiksmes lēnināšanas instrumenti ir:

- Izcelti krustojumi, ātrumvaļņi;
- Sašaurināta brauktuve;
- Brauktuve ar šķēršļiem – ieteicams dzīvojamajās zonās;
- Informatīvi ātruma kontroles rīki (ātruma tablo);
- Akustiskie marķējumi u.c.

Katrs no šiem rīkiem ir pielietojams atšķirīgās situācijās. Tomēr pārvietošanās formu krustojanos nevar izslēgt, tādēļ mezglu punkti ir jāveido ar noteiktajām prioritātēm.

Lai gājēju ērtības tiktu uzlabotas ilgtermiņā, gājēju ietves tiek rekomendēts veidot vienā līmenī vietās, kur tās krustojas ar citu transportlīdzekļu trajektorijām. Zemākajā attēlā ir redzama principiāla krustojuma pacelšanas shēma pie dažādiem atļautajiem braukšanas ātrumiem. Arī pie 50 km/h atļautā braukšanas ātruma krustojumu var veidot "paceltu" tādējādi šāds risinājums ir pielietojams arī uz galvenajām ielām pilsētu un ciemu teritorijās.



7-2. ATTĒLS. ĀTRUMVAĻŅU SALĪDZINĀJUMS, SASKAŅĀ AR LVS 99 "CEĻA ĀTRUMVAĻŅI"

Avots: LVS

Nobrauktuvēs uz īpašumiem, piebraucamajiem ceļiem vai mazām E kategorijas ielām tiek rekomendēts saglabāt ietves nepārtrauktību. Ja ietve tieši pieguļ brauktuvei ar augsto apmali, tad ieteicams ir paredzēt speciālos apmaļu elementus ar slīpo šķautni, nodrošinot, ka ietves saglabājas vienā līmenī.

Lai tiktu paaugstināta gājēju drošības sajūta, ir jāmazina cilvēka atrašanās laiks uz brauktuves, kur tas var konfliktēt ar citiem transportlīdzekļiem. Brauktuvi sašaurināšana mezglu punktos liktu autovadītājiem pievērst pastiprinātu uzmanību, kā arī samazināt braukšanas ātrumu. Sašaurinājumus var veidot gan ar ielu mēbelēm, gan stabiņiem, gan ilgtermiņā – ar brauktuves apmalēm un atšķirīgiem segumiem.

Ietves novietojumam pret brauktuvi ir tieša saistība ar satiksmes plūsmu uz ielas. Tāpat katra situācija ir jāaplūko individuāli, tādēļ tiek rekomendēts teritorijas plānojumos, kuros ir ietvertas arī ielu un ceļu kategorijas, definēt ieteicamos ielu šķēršļus, uzrādot ietvju un brauktuviņu platumus un to novietojumus.

7.5 IELU PLĀNOJUMS UN SASNIEDZAMĪBA SMILTENES PILSĒTAS CENTRĀ

Pēc novadu apvienošanas nav sagaidāma Smiltenes pilsētas centra nozīmes mazināšanās un ticamākais, ka cilvēku plūsmas uz/no tā tikai pieaugs. Ņemot vērā esošos novērojumus, rekomendējams ir radīt apstākļus, lai Smiltenes iedzīvotāji ērti, ātri un droši nepieciešamos objektus pilsētas centrā varētu sasniegt, neizmantojot automašīnas, tādējādi vairojot alternatīvu pārvietošanās veidu popularitāti. Virzīties uz to varētu pakāpeniski īstenojot sadaļās “Velo satiksme” un “Gājēju satiksme” aprakstītos principus.

Līdz šim pēdējos gados ir veikta Daugavas ielas pārbūve, paplašinot ietves, pārorganizējot autostāvvietas. Šādas pārbūves ir vērtējamas pozitīvi, un tiek rekomendēts turpināt pārbūves arī citās pilsētas centra ielās, uzlabojot gājēju ērtības. Kā prioritāte būtu jānosaka Baznīcas laukuma, Pils un Dārza ielas krustojuma pārbūve, iespēju robežās sašaurinot brauktuvi ietvju šķērsošanās vietās un uzlabojot mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību. Sašaurinot brauktuvi, ir jāņem vērā arī autobusu kustības trajektorijas uz/no autoostas. Ir rekomendējams izskatīt risinājumu, kur autobusi autoostu sasniedz un no tās izbrauc no Gaujas ielas puses pa Baznīcas laukuma ielu. Tā rezultātā nākotnē, palielinoties auto un gājēju plūsmām, būtu izskatāma regulējama krustojuma izveide Raiņa un Gaujas ielas krustojumā, kas reizē paaugstinātu arī visu satiksmes dalībnieku drošību. Tajā pašā laikā autobusu satiksme tiktu minimizēta pa Daugavas ielu.

Pašreizējā situācijā vairākus krustojumus ar galveno ielu caur Smiltenes pilsētai gājēji var šķērsot tikai vienā brauktuves pusē. Lai gājēju un citu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku kustība (tai skaitā velosipēdistu, mikromobilitātes rīku izmantotāju) tiktu uzlabota, ir jāsaīsina veicamais ceļš pāri krustojumiem. Tādēļ pie ielu pārbūves tiek rekomendēts izskatīt satiksmes drošību un kustības ērtību uzlabojošus pasākumus.

Balstoties uz izvirzīto principu par to, ka primāri droši veloceļi un gājēju ietves ir jāattīsta skolu virzienā, tad tiek rekomendēts attīstīt un pilnveidot veloceļu no autoostas līdz skolai. Papildus tam, autoostā izveidojot elektrisko transportlīdzekļu (elektrisko skrejriteņu, velosipēdu un citu) nomas punktu, tiktu radītas alternatīvas gan skolas, gan citu Smiltenes pilsētas daļu sasniegšanai. Nomas punkta izveide neietilpst pašvaldības funkcijās, tādēļ pašvaldībai būtu jāveicina uzņēmēju interese šāda nomas punkta izveidē, kas reizē būtu arī mobilitātes punkts ar attiecīgiem elementiem (atpūtas soliņš, elektroierīču uzlādes iespējas, velosipēdu labošanas ierīces u.tml.)



7-3. ATTĒLS. MOBILITĀTES PUNKTA PIEMĒRS

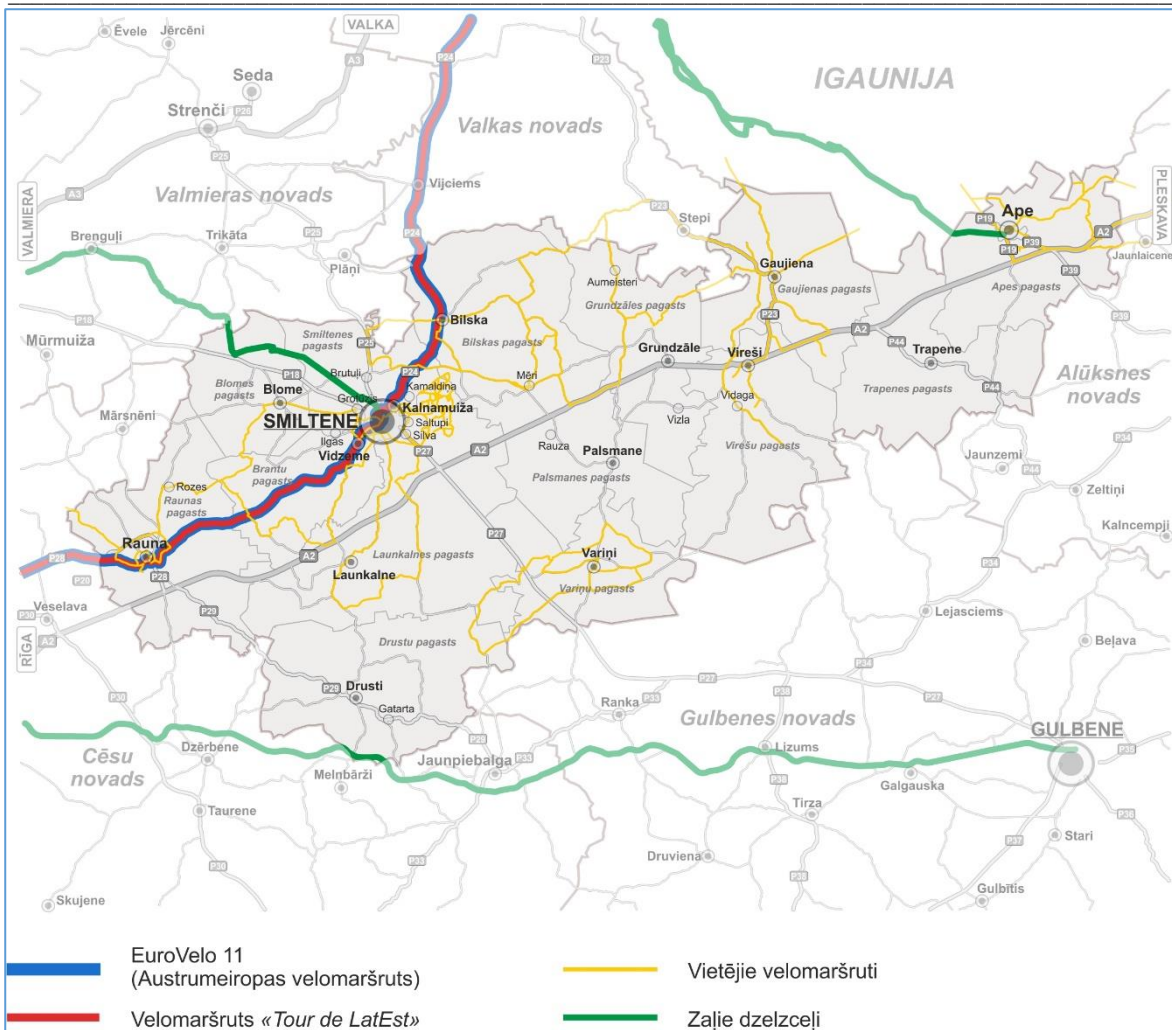
Avots: VEFRESH⁶⁷

Mobilitātes Plāna pasākumi (turpmāk MPP) ir doti 1. pielikumā "Smiltenes novada Mobilitātes Plāna mērķi, uzdevumi, pasākumi un uzraudzības rādītāji".

7-4. attēlā zemāk atainoti esošie apvienotā Smiltenes novada velomaršruti:

⁶⁷ Pieejams vietnē: <https://www.facebook.com/VEFRESHmovement/photos/pcb.730546400810370/730544930810517>

Mobilitātes Plāna vai tā daļu publicēšanas gadījumā jānorāda atsauce uz Plāna Autoriem



7-4. ATTĒLS. APVIENOTĀ SMILTENES NOVADA ESOŠIE VELOMARŠRUTI

Avots: Plāna Autori

8. MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU PLĀNA PRIORITĀTES

8.1 SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU DAUDZKRITĒRIJU ANALĪZE

Mobilitātes Plāna mērķu sasniegšanai ir nepieciešams īstenot visus Plāna Autoru identificētos pasākumus, bet tos visus ir problemātiski īstenot apvienotā Smiltenes novada ierobežoto finanšu resursu dēļ. Mobilitātes Plāna pasākumu daudzkritēriju analīze ļauj noteikt to īstenošanas prioritātes.

Mobilitātes Plāna daudzkritēriju analīze ietver astoņus kritērijus, kas ir pakārtoti Mobilitātes Plāna mērķiem:

- Ilgtspēja (mobilitātes pakalpojumu pieprasījums)
- Efektīva mobilitāte
- Sociālās atstumtības mazināšana
- Piekļuve darba vietām un pakalpojumiem Smiltenes pilsētā
- Satiksmes drošība
- Draudzīgums videi
- Ietekme uz citu tautsaimniecības nozaru attīstību
- Saistība ar citu nozaru infrastruktūras projektiem

Katram kritērijam ir piešķirts statistiskais svars. Plāna Autori ir piešķirušī vienādu punktu skaitu (12,5) katram kritērijam, bet apvienotā Smiltenes novada transporta politikas plānotāji var piešķirt atšķirīgu punktu skaitu atkarībā no politiskajām prioritātēm.

Visi kritēriji tiek novērtēti, izmantojot šādu novērtējuma skalu:

- 3 balles – pieaugoša tendence;
- 2 balles – neitrāla tendence;
- 1 balle – negatīva tendence.

Aprēķiniem tiek izmantota šāda formula: $M = \sum (w_i * a_i)$, kur $i = 1$ līdz 8 (kritēriju skaits):

M – kritēriju punktu summa;

w – kritērija statistiskais svars;

a – vērtējamā kritērija novērtējuma skaitliskā vērtība izvēlētajam pasākumam;

\sum – kritēriju svērto vērtību kopsumma.

Mobilitātes Plāna pasākumu kritēriju skaidrojums ir dots zemāk pievienotajā 8-1. tabulā.

8-1. TABULA. MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU KRITĒRIJU APRAKSTS

Kritērijs	Kritērija skaidrojums	Sagaidāmais rezultāts	Statistiskais svars (%)	Punktu skala (3 = augstākais vērtējums)
1. Ilgtspēja (mobilitātes pakalpojuma pieprasījums)	Sociāli ekonomiskās attīstības prognožu ietekme uz iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitāti laika posmā līdz 2030. gadam kontekstā ar analizējamo pasākumu	3 – pieprasījums pieaug 2 – neitrāla ietekme uz pieprasījumu 1 – pieprasījums samazinās	12,5	3 2 1
2. Efektīva mobilitāte	Vidējais kravu un pasažieru pārvietošanās laiks galapunkta sasniedzamībai, transportlīdzekļu nolietojums un ekspluatācijas izmaksas	3 – efektivitāte uzlabojas 2 – neitrāla ietekme uz sasniedzamību 1 – efektivitāte samazinās	12,5	3 2 1

Kritērijs	Kritērija skaidrojums	Sagaidāmais rezultāts	Statistiskais svars (%)	Punktu skala (3 = augstākais vērtējums)
3. Sociālās atstumtības mazināšana	Mobilitātes pakalpojumu pieejamība visiem apvienotā Smiltenes novada iedzīvotājiem neatkarībā no to dzīvesvietas ieņēmumiem, veselības un vecuma ierobežojumiem	3 – pakalpojums kļūst sociāli pieejams 2 – neitrāla ietekme uz pakalpojuma sociālo pieejamību 1 – pakalpojums nekļūst sociāli pieejams	12,5	3 2 1
4. Piekļuve darba vietām un pakalpojumiem Smiltenes pilsētā	Iedzīvotāju ikdienas pakalpojumu pieejamība Smiltenes pilsētā mobilitātes pasākumu īstenošanas rezultātā	3 – ikdienas pakalpojumi kļūst vairāk pieejami 2 – neitrāla ietekme uz ikdienas pakalpojumu pieejamību 1 – ikdienas pakalpojumu kļūst mazāk pieejami	12,5	3 2 1
5. Satiksmes drošība	Īstenoto mobilitātes pasākumu rezultātā tiek uzlabota satiksmes drošība, samazinot CSNg skaitu	3 – satiksmes drošība uzlabojas 2 – neitrāla ietekme uz satiksmes drošību 1 – satiksmes drošība pasliktinās	12,5	3 2 1
6. Draudzīgums videi	Ietekme uz troksni. Ietekme uz gaisa kvalitāti. Ietekme uz ainavu/kultūrvidi.	3 – negatīvā ietekme samazinās 2 – neitrāla ietekme uz vides draudzīgumu 1 – negatīvā ietekme pieaug	12,5	3 2 1
7. Ietekme uz citu tautsaimniecības nozaru attīstību	Ietekme uz citu tautsaimniecības nozaru attīstību (jaunu darba vietu radīšana apvienotajā novadā apstrādes rūpniecības un pakalpojumu nozarēs, tūrisma veicināšana). Kravu pārvadātāju, t.sk. preču piegādātāju kravu plūsmas optimizācija.	3 – pozitīva ietekme uz citām tautsaimniecības nozarēm 2 – neitrāla ietekme uz citām tautsaimniecības nozarēm 1 – negatīva ietekme uz citām tautsaimniecības nozarēm	12,5	3 2 1
8. Saistība ar citu nozaru infrastruktūras projektiem	Pasākuma īstenošanas iespējamība neatkarīgi no citiem projektiem. Piemēram, ielu seguma atjaunošanu parasti veic kopā ar inženiertīklu rekonstrukciju.	3 – pasākuma īstenošana iespējama neatkarīgi 2 – pasākumu ir iespējams īstenot vienlaikus ar citiem projektiem 1 – pasākumu ir iespējams īstenot tikai pēc citu projektu īstenošanas	12,5	3 2 1
PUNKTU SKAITS			100	

Avots: Plāna Autori

LITERATŪRAS UN AVOTU SARAKSTS

1. ES normatīvie akti un citi dokumenti:
 - 1.1. Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta 2011. gada 28.martā publicētā Baltā grāmata: Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu; COM(2011) 144 galīgā redakcija. Pieejama vietnē: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf
2. Latvijas Republikas likumi:
 - 2.1. Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/315654-administrativo-teritoriju-un-apdzivoto-vietu-likums>
3. Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi:
 - 3.1. Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumi Nr. 371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi". Pieejami vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/291898-brauksanas-maksas-atvieglajumu-noteikumi>
 - 3.2. Ministru kabineta 2020. gada 12. oktobra rīkojums Nr. 595 "Par konceptuālo ziņojumu "Kompleksi pasākumi obligātā iepirkuma komponentes problemātikas risināšanai un elektroenerģijas tirgus attīstībai". Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/317922-par-konceptualo-zinojumu-kompleksi-pasakumi-obligata-iepirkuma-komponentes-problematikas-risinasanai-un-elektroenerģijas>
4. Nacionālie attīstības plānošanas dokumenti:
 - 4.1. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam. Pieejams vietnē: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf
 - 4.2. Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam. Pieejamas vietnē: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>
 - 4.3. Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. Pieejamas vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>
 - 4.4. Ceļu satiksmes drošības plāns 2021.-2027. gadam. Pieejams vietnē: <https://www.sam.gov.lv/lv/celu-satiksmes-drosibas-plans-2021-2027gadam>
 - 4.5. Elektromobilitātes attīstības plāns 2014.–2016. gadam. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/265261-par-elektromobilitates-attistibas-planu-20142016gadam>
 - 4.6. Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.–2020. gadam. Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/290393-par-alternativo-degvielu-attistibas-planu-20172020-gadam>
5. Apvienotā Smiltenes novada pašvaldību normatīvie akti un citi dokumenti:
 - 5.1. Apes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2030. gadam. Pieejama vietnē: http://www.apesnovads.lv/wp-content/uploads/2012/01/APE_IAS_2013-2030_apstiprinats_28.11.2013-2.pdf
 - 5.2. Apes novada Attīstības programma 2014.-2020. gadam. Pieejama vietnē: <http://www.apesnovads.lv/wp-content/uploads/2018/02/Apes-novada-att%C4%ABst%C4%ABbas-programmas-2014.-2020.gadam-aktu%C4%81%C4%81-redakcija-ar-groz%C4%ABjumiem-uz-25.01.2018..pdf>
 - 5.3. Apes novada Investīciju plāns ar grozījumiem uz 12.11.2020. Pieejams vietnē: http://www.apesnovads.lv/wp-content/uploads/2020/11/Investiciju_plans_ar_groz_12-11-2020.pdf
 - 5.4. Raunas novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. gadam. Pieejama vietnē: <https://rauna.lv/pasvaldiba/normativie-akti-un-attistibas-planosanas/planosanas-dokumenti/>
 - 5.5. Raunas novada Attīstības programma 2014.-2020. gadam. Pieejama vietnē: <https://rauna.lv/pasvaldiba/normativie-akti-un-attistibas-planosanas/planosanas-dokumenti/>
 - 5.6. Raunas novada Attīstības programmas 2014.-2020. gadam aktualizētais investīciju plāns. Pieejams vietnē: <https://rauna.lv/pasvaldiba/normativie-akti-un-attistibas-planosanas/planosanas-dokumenti/>
 - 5.7. Smiltenes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. Pieejama vietnē: <https://smiltene.lv/attistiba/planosanas-dokumenti/ilgtspejas-attistibas-strategija/>

5.8. Smiltenes novada Attīstības programma 2012.-2018. gadam. Pieejama vietnē:

<https://smiltene.lv/attistiba/planosanas-dokumenti/attistibas-programmas/>

6. Pārējie informācijas avoti

6.1. AS "Sadales tīkls" elektroenerģijas sadales sistēmas pakalpojumu tarifu projekts 2020.-2024. gada regulācijas periodam. Pieejams vietnē:

https://www.sprk.gov.lv/sites/default/files/uzklausisanas_sanaksmes/Tarifa_projekts_2020-2024T_publicisk%25C4%2581%2520versija_0.pdf

6.2. Attālinātais darbs – piespiedu eksperiments Covid-19 laikā vai paliekoša vērtība? Pieejams vietnē: <https://www.makroekonomika.lv/attalinatais-darbs-piespiedu-eksperiments-covid-19-laika-vai-paliekosa-vertiba>

6.3. A.Sauhats, K.Baltputnis, Z.Broka. Elektroenerģijas cena un to ietekmējošie faktori. Rīga: RTU, 2017

6.4. Centrālās statistikas pārvaldes statistikas dati. Pieejami vietnē: www.csp.gov.lv

6.5. Covid-19 izraisītais elektrisko skrejriteņu bums ir sācies. Vai tas būs vienīgais?

Pieejams vietnē: <https://www.la.lv/virus-liek-parsesties-uz-skrejritenim>

6.6. Eiropas Komisijas informācija: 2019. gada ceļu satiksmes drošības statistika: ko atklāj skaitļi?

Pieejama vietnē: https://ec.europa.eu/latvia/news/2019-gada-ce%C4%BCu-satiksmes-dro%C5%A1%C4%ABbas-statistika-ko-atkl%C4%81j-skait%C4%BCi_lv

6.7. Iedzīvotāju veselības apsekojuma dati. CSP, 2016. gads (dati ievākti 2014. gada beigās).

Pieejams vietnē: <https://www.csb.gov.lv/sites/default/files/publication/2017-08/Nr%2022%20Iedzivotaju%20veselibas%20apsekojuma%20rezultati%20Latvija%20%2816-00%29%20LV.pdf>

6.8. Latvijas Banka pārskata Latvijas makroekonomiskās prognozes. Pieejams vietnē:

<https://www.makroekonomika.lv/latvijas-banka-parskata-latvijas-makroekonomiskas-prognozes>

6.9. LVC: Būvdarbi un ierobežojumi. Pieejams vietnē: https://lvceli.lv/#_buvobjekti_ierobezojumi

6.10. Latvijas Republikas Iekšlietu ministrijas dati par CSNg. Pieejami vietnē:

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

6.11. LVS 99 "Ceļa ātrumaļāņi"

6.12. LVS 190-2 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili"

6.13. LVS 190-3 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli"

6.14. Mihails Hazans: Darbs no mājām – īslaicīgi vai uz palikšanu? Pieejams vietnē:

<https://www.delfi.lv/news/versijas/mihails-hazans-darbs-no-majam-islacigi-vai-uz-paliksanu.d?id=53265579>

6.15. Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 2019. gads.

Pieejams vietnē: http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

6.16. Smiltenes novada mājaslapa: <https://smiltene.lv/>

6.17. VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" statistikas dati. Pieejami vietnē:

<https://www.csdd.lv/csdd/statistika/izvelne/>

6.18. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapa: <https://lvceli.lv/>

6.19. Visi ceļi ved eiro zonu ārā no Covid-19 krīzes. Pieejams vietnē:

<https://www.makroekonomika.lv/visi-celi-ved-eiro-zonu-ara-no-covid-19-krizes>

6.20. Ziticity: Pēdējās jūdzes piegāde: atklāti par procesu. Pieejams vietnē:

<https://ziticity.com/lv/blogs/pedejas-judzes-piegade-atklati-par-procesu>

6.21. Daily new confirmed COVID-19 cases per million people. Pieejams vietnē:

<https://ourworldindata.org/explorers/coronavirus-data-explorer?zoomToSelection=true&time=2020-03-01..latest&pickerSort=asc&pickerMetric=location&Metric=Confirmed+cases&Interval=7-day+rolling+average&Relative+to+Population=true&Align+outbreaks=false>

6.22. D. Hall, S. Wappelhorst, P. Mock, AND N. Lutsey. European Electric Vehicle Factbook 2019/2020: International Council on Clean Transportation, 2020.

6.23. Electric vehicles in Europe: Europe Environment Agency, No 20/2016. Pieejams vietnē:

<https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-in-europe>

6.24. ELTIS: The rise of micromobility. Pieejams vietnē:

<https://www.eltis.org/resources/case-studies/rise-micromobility>

6.25. Five COVID-19 aftershocks reshaping mobility's future. Pieejams vietnē:

-
- <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/five-covid-19-aftershocks-reshaping-mobilitys-future#>
- 6.26. L.Böcker, P.Amen, M.Helbich. "Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands," Transportation, Springer, vol. 44(4), pages 831-852, July 2017.
- 6.27. Spring 2021 Economic Forecast: Rolling up sleeves. Pieejams vietnē:
https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/spring-2021-economic-forecast_en
- 6.28. Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025. Pieejams vietnē:
<https://www.bauumwelt.bremen.de>
- 6.29. S.Corwin, R.Zarif, A.Berdichevskiy, D.Pankratz. The futures of mobility after COVID-19; Scenarios for transportation in a postcoronavirus world. Deloitte Development LLC, 2020
- 6.30. The big cost comparison: e-car vs. combustion engine. Pieejams vietnē:
<https://www.volkswagen-newsroom.com/en/stories/the-big-cost-comparison-e-car-vs-combustion-engine-5869>
- 6.31. US Energy Information Administration. Annual Energy Outlook 2021. Pieejams vietnē:
<https://www.eia.gov/outlooks/aeo/data/browser/#/?id=1-AEO2021®ion=0-0&cases=ref2021~aeo2020ref&start=2019&end=2030&f=A&linechart=~ref2021-d113020a.41-1-AEO2021~aeo2020ref-d112119a.41-1-AEO2021&map=&ctype=linechart&sourcekey=1>
- 6.32. VEFRESH. Pieejams vietnē:
<https://www.facebook.com/VEFRESHmovement/photos/pcb.730546400810370/730544930810517>
- 6.33. .Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах, 2011, Москва, Федеральное Дорожное агентство (ODM 218.4.005-2010).

PIELIKUMS

1. PIELIKUMS. SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNA MĒRĶI, UZDEVUMI,
PASĀKUMI UN UZRAUDZĪBAS RĀDĪTĀJI

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
MPM 1. Nodrošināt ekonomiski efektīvāku mobilitāti	MPU 1.1. Uzlabot valsts un pašvaldību autoceļu un ielu infrastruktūru	MPP 1.1.1. Valsts galvenā autoceļa A2 posms, kur līdz šim nav veikta seguma atjaunošana (t.sk. pievienojumu, mezglu pārbūve, lai tie atbilstu Latvijas Valsts standartiem un plānotajām transporta plūsmām)	Apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošo labā un teicamā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu posmu īpatsvars	Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina novada autoceļu un ielu brauktuvju infrastruktūra
		MPP 1.1.2. Valsts reģionālā autoceļa P28 pārbūve posmā starp Raunas apvedceļu un Raunas ciemu, kur šobrīd ir grants segums	Apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošo valsts reģionālo autoceļu posmu īpatsvars ar cieto segumu	
		MPP 1.1.3. P23 (Valka-Vireši) autoceļa rekonstrukcija no Gaujienas līdz Valkas novada robežai	Apvienoto Smiltenes novadu šķērsojošo labā un teicamā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu posmu (ar cieto segumu) īpatsvars	
		MPP 1.1.4. Valsts vietējā autoceļa V187 posms Valmiera – Rauna rekonstrukcija, kas veidotu tiešu Raunas savienojumu ar Valmieru	Apvienotā Smiltenes novada vietējo autoceļu posmu īpatsvars ar cieto segumu	
		MPP 1.1.5. V373 (Gaujiena-Verasskola) – autoceļa asfalta seguma izbūve, 5,00 km		
		MPP 1.1.6. V372 (Gaujiena-Lejaskrogs) – autoceļa asfalta seguma rekonstrukcija, apgaismojuma ierīkošana, trotuāra izbūve, 0,64 km	Apvienotā Smiltenes novada labā un teicamā stāvoklī esošie valsts vietējo autoceļu posmi (ar cieto segumu)	
		MPP 1.1.7. V372 (Gaujiena-Lejaskrogs) – autoceļa seguma rekonstrukcija, 7,50 km		
		MPP 1.1.8. V371 (Vireši-Dūre-Lejasciems) - grants seguma sakārtošana posmā no A2, E77, 6 km		
		MPP 1.1.9. V411 (Velēna-Vireši): 1. Caurtekas rekonstrukcija (Virešu pagasts) - caurteka valsts vietējā autoceļa V411 adresē: 26km, 671 m 2. Rekonstrukcija no A2, E77 līdz 14. km	Apvienotā Smiltenes novada pašvaldības autoceļu posmu īpatsvars ar cieto segumu	
		MPP 1.1.10. Pašvaldības autoceļu pārbūve: Mežsargi-Abula pļavas		
		MPP 1.1.11. Pašvaldības autoceļu pārbūve: Sijāri-Bērzkalni	Apvienotā Smiltenes novada labā un teicamā stāvoklī esošie pašvaldības autoceļu posmi (ar cieto segumu)	
		MPP 1.1.12. Pašvaldības autoceļu pārbūve: Žubes-Kaikas		
		MPP 1.1.13. Pašvaldības autoceļu pārbūve: Rūpnieki-Palejas		
		MPP 1.1.14. Pašvaldības autoceļu pārbūve: Vērzemnieki-Bērži		
		MPP 1.1.15. Raunas, Drustu un Rozes ciemu ielu atjaunošana un saistītās infrastruktūras uzlabošana		

Mobilitātes Plāna vai tā daļu publicēšanas gadījumā jānorāda atsauce uz Plāna Autoriem

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
		MPP 1.1.16. Ozolu ielas rekonstrukcija Raunas novada Drustu ciemā (papildus izskatīt iespēju par satiksmes lēnināšanu ar ātrumvaļņiem un ielas mēbelēm, lai satiksmes plūsmas ātrums atbilstu ielas kategorijai)	Apvienotā Smiltenes novada apdzīvoto vietu ielu posmu īpatsvars labā un teicamā tehniskā stāvoklī	
		MPP 1.1.17. Smiltenes pilsētas Raiņa ielas kompleksā atjaunošana (posms no Ābeļu ielas līdz Rīgas ielai), izvērtēt iespēju pielietot MPU 2.2., MPU 2.3, MPU 4.1., MPU 4.2. pasākumos minētos priekšlikumus		
		MPP 1.1.18. Skolas ielas un Loku ielas brauktuves segumu atjaunošanas 704 m garumā, pastiprinot to ar jaunu asfalta kārtu, uzstādot ātruma displejus		
	MPU 1.2. Nodrošināt efektīvāku satiksmes organizāciju	MPP 1.2.1. Aplveida kustības izveidošana valsts reģionālā autoceļa P23 un valsts vietējā autoceļa V372 krustojumā Gaujienas ciemā	Jaunu aplveida krustojumu skaits	
	MPU 1.3. Nodrošināt autostāvvietu infrastruktūras attīstību apdzīvotās vietās	MPP 1.3.1. Autostāvvietas nodrošināšana tiešā autoostas tuvumā (mazāk par 150 m) Apes pilsētā	Jaunu publiski pieejamu stāvvietu skaits	
		MPP 1.3.2. Autostāvvietas nodrošināšana tiešā sabiedriskā transporta pieturvietas tuvumā (mazāk par 150 m) Raunā (pie Vidzemes, Cēsu un Rīgas ielas satiksmes mezgla)		
MPP 1.3.3. Smiltenes pilsētas Baznīcas laukuma atjaunošana un labiekārtošana (āra dizaina elementu un projekta izstrāde, laukumu rekonstrukcija, ietvju izbūve, mazo arhitektūras formu (solīņu, apzīmējumu, norāžu, apgaismojuma, urnu uzstādīšana))				
MPM 2. Panākt visiem satiksmes dalībniekiem drošu mobilitāti	MPU 2.1. Uzlabot satiksmes drošību uz valsts un pašvaldību autoceļiem un ielām visiem satiksmes dalībniekiem	MPP 2.1.1. Krustojumu atbilstības Latvijas Valsts standarta prasībām prioritāra noteikšana valsts un pašvaldības autoceļu pārbūves gadījumos	Atbilstoši LVS prasībām pārbūvēto autoceļu krustojumu skaits	Smiltenes novadā notikušajos CSNg cietušo cilvēku skaits
		MPP 2.1.2. Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumu īstenošana Cēsu, Vidzemes un Rīgas ielas krustojumā Raunā (skaidru katra satiksmes dalībnieka kustības trajektoriju izveide, ietvju zonu paplašināšana un brauktuviņu gājēju šķērsošanas vietās sašaurināšana)	Apdzīvoto vietu ielu un krustojumu skaits, kurās veikti kompleksie satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi	
		MPP 2.1.3. Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumu īstenošana Apes pilsētā Dzirnau, Pasta un Stacijas ielu apkārtnē (skaidru katra satiksmes dalībnieka kustības trajektoriju izveide, ietvju zonu paplašināšana un brauktuviņu gājēju šķērsošanas vietās sašaurināšana, autostāvvietu ierīkošana)	Ielu skaits, kurās īstenoti satiksmi mierinoši infrastruktūras risinājumi	
		MPP 2.1.4. Samazināta ātruma zonu ieviešana Raunas centra daļā (Cēsu, Vidzemes un Rīgas ielas krustojuma apkārtnē), 30 km/h		
		MPP 2.1.5. Samazināta ātruma zonu ieviešana Apes pilsētas centrā (Dzirnau, Pasta un Stacijas ielu apkārtnē), 30 km/h		

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
	MPU 2.2. Uzlabot gājēju satiksmes drošību	<p>MPP 2.2.1. Gājēju ietves izbūve Vidagas ciema teritorijā (0,7 km) gar valsts vietējo autoceļu V411 (Velēna-Vireši) Saistīts ar MPP 1.1.9.</p> <p>MPP 2.2.2. Gājēju ietves izbūve Apes pilsētas Pasta ielā ~ 750 m garumā</p> <p>MPP 2.2.3. Gājēju ietves izbūve Apes pilsētas Skolas ielā ~ 1129 m garumā</p> <p>MPP 2.2.4. Gājēju ietves izbūve Apes pilsētas Rūpniecības ielā ~ 400 m garumā</p> <p>MPP 2.2.5. Gājēju ietves izbūve Apes pilsētas Stacijas ielā ~ 750 m garumā</p> <p>MPP 2.2.6. Gājēju ietves izbūve Apes pilsētas Vaidavas ielā ~ 590 m garumā</p> <p>MPP 2.2.7. Gājēju ietves izbūve Gaujienā gar ceļu „Autopietura-Tērces” posmā no Kraujas līdz Tērcēm</p> <p>MPP 2.2.8. Gājēju ietves izbūve gar valsts vietējo autoceļu V372 (Gaujiena-Lejaskrogs), 0,64 km Saistīts ar MPP 1.1.6.</p> <p>MPP 2.2.9. Gājēju ietves izbūve Raunā Valmieras ielā (izskatīt iespēju ietvi pievienojumos un nobrauktuvēs uz īpašumiem veidot vienā līmenī - bez rampām uz gājēju ietves)</p> <p>MPP 2.2.10. Gājēju tilta uzstādīšana uz valsts vietējā autoceļa V234 Smiltene-Rauna Brantu pagasta Vidzemes ciema teritorijā</p> <p>MPP 2.2.11. Smiltenes baznīcas laukuma atjaunošanas projektā paredzēt arī gājēju kustību uzlabojošus pasākumus Baznīcas laukuma, Pils un Dārza ielas krustojumā, iespēju robežās sašaurinot brauktuvi gājēju šķērsošanas trajektorijās</p>	No jauna uzbūvētās lineārās gājēju infrastruktūras garums	
	MPU 2.3. Uzlabot velo satiksmes drošību	<p>MPP 2.3.1. Veloceliņa izbūve Apes pilsētā posmā no autoceļa A2, E77 līdz Loka ielai, gar autoceļu P19, papildinot ar savienojumu līdz skolai</p> <p>MPP 2.3.2. Veloceliņa izbūve Apes pagastā posmā no autoceļa A2, E77 līdz Skolas ielai, gar autoceļu P19, ieteicams papildināt ar savienojumu no Apes pilsētas robežas (Dzirnavu iela) līdz Igaunijas robežai</p> <p>MPP 2.3.3. Velo infrastruktūras izbūve Smiltenes pilsētas Daugavas ielā</p> <p>MPP 2.3.4. Velo infrastruktūras izbūve Smiltenes pilsētas Rūpniecības ielā</p> <p>MPP 2.3.5. Velo infrastruktūras izbūve Smiltenes pilsētas Dārza ielā</p> <p>MPP 2.3.6. Velo infrastruktūras izbūve Smiltenes pilsētas Avotu ielā</p> <p>MPP 2.3.7. Velo infrastruktūras izbūve Smiltenes pilsētā no autoostas līdz skolai (pa Dārza un Dakteru ielām, vai arī nodrošinot esošo veloceļa caur parku drošu savienojumu starp autoostu un skolu)</p>	Jaunizveidoto veloceļu garums	

Mobilitātes Plāna vai tā daļu publicēšanas gadījumā jānorāda atsauce uz Plāna Autoriem

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
		<p>MPP 2.3.8. Velo infrastruktūras savienojumu izveide starp Smiltenes pilsētas centru un pilsētas teritorijām ar dominējošo dzīvošanas funkciju</p> <p>MPP 2.3.9. Vienādu principu piemērošana velo maršrutu iekļaušanai apvienotajā Smiltenes novadā, vienlaikus norādot infrastruktūras formu</p>		
	MPU 2.4. Paplašināt esošo ielu un autoceļu apgaismojuma infrastruktūru	<p>MPP 2.4.1. Brantu pagasta Vidzemes ciema ielu apgaismojuma ierīkošana un atjaunošana</p> <p>MPP 2.4.2. Smiltenes pagasta Kalnamuižas un Brutuļu ciema ielu apgaismojuma ierīkošana un atjaunošana</p> <p>MPP 2.4.3. Blomes ciema ielu apgaismojuma ierīkošana un atjaunošana</p> <p>MPP 2.4.4. Bilskas pagasta Bilskas ciema ielu apgaismojuma ierīkošana un atjaunošana</p> <p>MPP 2.4.5. Palsmanes pagasta Palsmanes ciema ielu apgaismojuma ierīkošana un atjaunošana</p> <p>MPP 2.4.6. Grundzāles ciema ielu apgaismojuma ierīkošana un atjaunošana</p> <p>MPP 2.4.7. Bilskas pagasta Mēru ciema ielu apgaismojuma izbūve</p> <p>MPP 2.4.8. Palsmanes ciema Rūpnieku ielas apgaismojuma izbūve</p> <p>MPP 2.4.9. Gaujienas pagasta ielu apgaismojuma izbūve gar ceļu „Lazdas-Priedaine 1”</p> <p>MPP 2.4.10. Papildu apgaismes stabu uzstādīšana (starp esošajiem stabiem) Apes pilsētas atsevišķos ielu posmos ielu apgaismojuma kvalitātes uzlabošanai</p> <p>MPP 2.4.11. Apgaismojuma ierīkošana gar valsts vietējo autoceļu V372 (Gaujiena-Lejaskrogs), 0,64 km Saistīts ar MPP 1.1.6.</p>	Ielu garums ar jauno apgaismojuma infrastruktūru	
MPM 3. Attīstīt sociāli un teritoriāli iekļaujošāku mobilitāti	MPU 3.1. Paaugstināt regulāro sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un efektivitāti	<p>MPP 3.1.1. Sabiedriskā transporta maršrutu atbilstības iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām apvienotā Smiltenes novada apdzīvotajās vietās regulāra izvērtēšana (reizi pusgadā)</p> <p>MPP 3.1.2. Priekšlikumu iesniegšana Vidzemes plānošanas reģiona administrācijai par nepieciešamajām izmaiņām sabiedriskā transporta kustības grafikos atbilstoši apvienotā Smiltenes novada iedzīvotāju vajadzībām</p> <p>MPP 3.1.3. Apvienotā Smiltenes novada autobusu maršrutu kustības grafiku saskaņošana ar vilcienu kustību grafikiem Cēsīs un Valmierā</p> <p>MPP 3.1.4. Jaunu sabiedriskā transporta pieturvietu ierīkošanas nepieciešamības pie darba vietām izvērtēšana</p>	<p>Izmaiņu skaits sabiedriskā transporta maršrutos</p> <p>Sabiedriskā transporta maršrutu skaits ar izmainītu kursēšanas grafiku un/vai palielinātu kursēšanas biežumu</p> <p>Jaunizveidoto pieturvietu skaits</p>	Apvienotajā Smiltenes novadā gada laikā apkalpoto pasažieru skaits reģionālo maršrutu autobusos uz vienu novada iedzīvotāju

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
	MPU 3.2. Nodrošināt pieprasījumam atbilstošu sabiedriskā transporta pieejamību masu pasākumu apmeklēšanai	MPP 3.2.1. Līdzekļu plānošana sabiedriskā transporta piesaistei, izstrādājot iedzīvotāju masu pasākumu plānus	Masu pasākumu īpatsvars ar tiem pielāgotu sabiedriskā transporta kursēšanu	Aptaujāto iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina sabiedriskā transporta, tai skaitā skolēnu transporta, pakalpojumi
		MPP 3.2.2. Iesniegumu nosūtīšana VSIA "Autotransporta direkcija" par papildu sabiedriskā transporta piesaistes nepieciešamību piecas nedēļas pirms iedzīvotāju masu pasākumu plānotās norises		
	MPU 3.3. Pilnveidot skolēnu pārvadājumus	MPP 3.3.1. Skolēnu plūsmu pārskatīšana sakarā ar Latvijas administratīvo teritoriālo reformu un izglītības reformu	Izmaiņu skaits skolēnu transporta maršrutos	
		MPP 3.3.2. Skolēnu maršrutu atbilstības skolēnu dzīves vietai regulāra pārskatīšana		
		MPP 3.3.3. Priekšlikumu iesniegšana (nepieciešamības gadījumā) VSIA "Autotransporta direkcija" par esošo sabiedriskā transporta maršrutu izmaiņām atbilstoši skolēnu vajadzībām		
	MPU 3.4. Attīstīt pakalpojuma "Transports pēc pieprasījuma" pieejamību lauku teritorijās	MPP 3.4.1. Maršrutu pēc pieprasījuma izstrāde vietām, kur sabiedriskais transports nav pieejams vai nav lietderīgs nelielā iedzīvotāju skaita dēļ	Jaunizveidoto "Transports pēc pieprasījuma" transporta pakalpojuma maršrutu skaits	
		MPP 3.4.2. Transporta pēc pieprasījuma finansējuma apjoma un finanšu avotu noteikšana		
		MPP 3.4.3. Transporta pēc pieprasījuma nodrošināšana		
	MPU 3.5. Izmantot IT risinājumus sabiedriskā transporta pakalpojumu konkurētspējas veicināšanai	Vispirms MPU 5.6. MPP 3.5.1. Vienotas transporta un tūrisma lietojumprogrammas izveide uz tūrisma informācijas centra lietojumprogrammas bāzes	Izstrādāta lietojumprogramma	
	MPU 3.6. Attīstīt koplietošanas transporta pakalpojumu piedāvājumu	MPP 3.6.1. Eksperimentāla trīs pašvaldības stāvvietu atvēršana koplietošanas autotransportam Smiltenes pilsētā uz sešiem mēnešiem	Izveidota stāvvietā	
MPU 3.7. Attīstīt mobilo pakalpojumu pieejamību (bibliotēkas, veselības aprūpes, pasta u.c. pakalpojumi)	MPP 3.7.1. Izbraukuma pakalpojumu nodrošināšana novada iedzīvotājiem, kuriem ir apgrūtināta attiecīgo pakalpojumu saņemšana	Regulāros izbraukumos nodrošināto pakalpojumu skaits		
MPU 3.8. Pilnveidot darbaspēka mobilitātes iespējas, kuriem nav pieejams privātais auto	MPP 3.8.1. Apvienotā Smiltenes novada administrēto nodokļu atlaizu piemērošana uzņēmumiem par transporta kompensācijām darbiniekiem vai transporta pakalpojumu apmaksai darbinieku nokļūšanai uz/ no darbavietām	Uzņēmumu skaits, kas saņem nodokļu atlaides		
MPM 4. Nostiprināt	MPU 4.1. Samazināt autotransporta satiksmes	MPP 4.1.1. Satiksmes lēnināšanas pasākumu īstenošana	Ielu skaits, kas ir iekļautas samazināta ātruma zonā	Gaisa kvalitāte Smiltenes pilsētā (NO2)

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji	
pilsētvidei draudzīgākus mobilitātes paradumus	traucējošo ietekmi uz mikromobilitāti un pilsētvidi kopumā	MPP 4.1.2. Satiksmi mierinošu risinājumu ieviešana, veicot ielu pārbūvi apvienotajā Smiltenes novadā	Smiltenes apvedceļa izbūve	un PM10/PM2,5 cieto daļiņu koncentrācija)	
		MPP 4.1.3. Smiltenes pilsētas apvedceļa izbūve tranzīta autosatiksmes novirzīšanai no pilsētas centra			
		MPP 4.1.4. Smiltenes pilsētas centra pakalpojumu sniedzēju savstarpēji koordinēta preču piegāžu grafika izstrāde komerctransporta satiksmes intensitātes izkliedei	Vienota piegāžu grafika izstrāde		
	MPU 4.2. Attīstīt gājējiem un mikromobilitātes transportlīdzekļiem ērtu pārvietošanās infrastruktūru		MPP 4.2.1. Gājēju kustības ērtību uzlabošana Smiltenes pilsētas Atmosas ielas, Raiņa ielas un Baznīcas laukuma krustojumā, nodrošinot vides pieejamību	Krustojumu skaits, kur veikti gājēju kustības ērtību uzlabojumi	Smiltene dzīvojošo iedzīvotāju īpatsvars, kas ikdienas vajadzībām visbiežāk pārvietojas ar kājām, velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli
			MPP 4.2.2. Gājēju ērtību uzlabošana Smiltenes pilsētas ielu krustojumos (Dakteru-Atmodas, Atmosas-Blaumaņa, Gaujas-Krāsotāju, Gaujas-Audēju, Gaujas-Rīgas iela), veicot ielu pārbūvi		
			MPP 4.2.3. Veicot ielu pārbūvi vai jaunu pievienojumu būvniecību izvirzīt prasību par ietves saglabāšanu vienā līmenī pievienojuma zonā	Ielu skaits, kur ietve ir vienā līmenī brauktuvi un gājējiem nodrošināta priekšrocība	
			MPP 4.2.4. Veicot ielu pārbūvi vai jaunu pievienojumu būvniecību izvirzīt prasību par ietves saglabāšanu vienā līmenī pievienojuma zonā	Krustojumu skaits, kurās brauktuves pārbūvētas, lai būtu vienā līmenī ar ietvēm	
	MPU 4.3. Attīstīt pilsētvidei draudzīgu mikromobilitātes pakalpojumu piedāvājumu		MPP 4.3.1. Velosipēdu, tai skaitā elektrovelosipēdu, elektroskrejriteņu nomas punkta izveide Smiltenes pilsētā (tiešā autoostas tuvumā)	Izveidots velosipēdu, tostarp elektrovelosipēdu, elektroskrejriteņu, nomas punkts Smiltenes pilsētā	Apvienotajā Smiltenes novadā reģistrēto auto ar elektrisko piedziņu īpatsvars
			MPP 4.3.2. Mobilitātes punkta izveide, kur ir iespējams veikt elektroierīču (t.sk. mikromobilitātes rīku) uzlādi un velo apkopi	Izveidots mobilitātes punkts Smiltenes pilsētā	
	MPU 4.4. Izveidot elektrouzlādes infrastruktūru apdzīvotās vietās		MPP 4.4.1. Vismaz divu elektrouzlādes punktu ar stāvvietām ierīkošana Smiltenes pilsētas centra daļā (tiešā autoostas tuvumā)	Izveidots elektrotransporta uzlādes punkts Smiltenes pilsētā	
	MPU 4.5. Informēt sabiedrību par videi draudzīgu un iedzīvotājiem veselīgu transporta veidu izvēli		MPP 4.5.1. Interaktīvu pasākumu organizēšana apvienotā Smiltenes novada vidusskolās par videi draudzīgu un iedzīvotājiem veselīgu transporta veidu izvēli	Organizēto izglītojošo pasākumu skaits Izglītojošos pasākumus apmeklējušo cilvēku skaits	
	MPM 5. Pilnvērtīgāk realizēt sabiedrības līdzdalības un	MPU 5.1. Uzlabot pašvaldības institucionālo struktūru efektīvākai infrastruktūras uzturēšanas uzraudzībai	MPP 5.1.1. Vienota infrastruktūras uzturēšanas uzraudzības dienesta izveide apvienotajā Smiltenes novadā, ieskaitot Api, Raunu un Smiltēni (ceļu, ielu un citu infrastruktūras objektu uzraudzība)	Smiltenes novada pašvaldībā izveidots vienots infrastruktūras uzturēšanas uzraudzības dienests	Aptaujāto novada iedzīvotāju īpatsvars, kurus apmierina līdzdalības iespējas pašvaldības darbā

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
institucionālās sadarbības potenciālu	MPU 5.2. Iesaistīt iedzīvotājus un iedzīvotāju biedrības transporta infrastruktūras uzturēšanas pilnveidošanā	MPP 5.2.1. Konkursu rīkošana par apvienotā Smiltenes novada sakoptāko ielu, pagalmu, apkaimi	Īstenoto konkursu skaits	Aptaujāto novada uzņēmēju īpatsvars, kurus apmierina sadarbība ar pašvaldību
		MPP 5.2.2. Apkaimju biedrību dibināšanas veicināšana un esošo biedrību iesaiste apvienotā Smiltenes novada infrastruktūras stāvokļa uzraudzības īstenošanā un pašvaldības pārstāvju informēšanā par remontdarbu nepieciešamību	No iedzīvotājiem un biedrībām saņemto ziņojumu skaits gadā par problēmām ar apvienotā Smiltenes novada transporta infrastruktūru	
	MPU 5.3. Veicināt vietējo iedzīvotāju līdzdalību mobilitātes attīstības plānošanā	MPP 5.3.1. Apkaimju biedrību iesaiste apvienotā Smiltenes novada infrastruktūras attīstības plānu izstrādē	Apvienotā Smiltenes novada biedrību (juridisku personu) vai iedzīvotāju (fizisku personu) iesniegto mobilitātes attīstības priekšlikumu skaits	
		MPP 5.3.2. Transporta infrastruktūras un pakalpojumu sabiedriskās iniciatīvas projektu konkursa organizēšana ("līdzdalīgā budžetēšana")	Īstenoto transporta infrastruktūras un pakalpojumu projektu skaits	
		MPP 5.3.3. Informatīva atbalsta sniegšana vietējām apkaimēm par apvienotā Smiltenes novada administrācijas plāniem mobilitātes uzlabošanā	Īstenoto informatīvo pasākumu skaits	
	MPU 5.4. Attīstīt sadarbību ar publisko un privāto autoceļu uzturētājiem (informācija, iepirkumu organizēšana, finansēšana)	MPP 5.4.1. Transporta infrastruktūras (ceļu, pievedceļu, stāvlaukumu u.c.) infrastruktūras inventarizācija sadarbībā ar apvienotā Smiltenes novada komersantiem	Izstrādāto un apstiprināto plānošanas dokumentu skaits	
		MPP 5.4.2. Transporta infrastruktūras projektēšanas, būvniecības, finansēšanas un apsaimniekošanas alternatīvu modeļu izstrāde (publiskā un privātā partnerība u.c.)		
		MPP 5.4.3. Publiskās - privātās partnerības vai cita veida iepirkumu organizēšana apvienotā Smiltenes novada autoceļu, to posmu un/vai citu infrastruktūras objektu būvniecībai un uzturēšanai	Noslēgto iepirkuma līgumu skaits	
	MPU 5.5. Veicināt pašvaldības sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām ES centralizēto programmu un citu ES atbalsta instrumentu finansējuma piesaistei inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanai Smiltenes novadā	MPP 5.5.1. Kopīgu apvienotā Smiltenes novada pašvaldības un nevalstisko organizāciju, komersantu, valsts pārvaldes iestāžu projektu iesniegumu sagatavošana un iesniegšana finansētājiem	Kopīgi izstrādāto un iesniegto pieteikumu skaits	
	MPU 5.6. Izveidot Smiltenes novada transporta informācijas sistēmu	MPP 5.6.1. Transporta informācijas sistēmas izveide no Google Maps un apvienotā Smiltenes novada Tūrisma informācijas centra datu bāzes	Funkcionāla transporta informācijas sistēma	
MPU 5.7. Uzlabot sadarbību ar apkārtējiem	MPP 5.7.1. Piedalīšanās Vīdzemes plānošanas reģiona administrācijas rīkotajos pasākumos par aktuālajām tēmām			

Mobilitātes Plāna mērķi	Mobilitātes Plāna uzdevumi	Mobilitātes Plāna pasākumi	Mobilitātes Plāna iznākuma rādītāji	Mobilitātes Plāna rezultāta rādītāji
	novadiem, reģiona administrāciju un valsts institūcijām	MPP 5.7.2. Regulāra komunikācija ar valsts, pašvaldību iestādēm un kapitālsabiedrībām transporta un infrastruktūras attīstības jautājumos	VPR administrācijas rīkoto pasākumu skaits, kuros piedalījušies apvienotā Smiltenes novada pārstāvji	

Apzīmējumi:

	Pasākums realizēts
	Pasākums realizācijas procesā
	Pasākums iekļauts investīciju plānā
	Jauns pasākums

Avots: Plāna Autori

2. PIELIKUMS. SMILTENES NOVADA MOBILITĀTES PLĀNA PASĀKUMU
DAUDZKRITĒRIJU ANALĪZES MATRICA PASĀKUMU PRIORITĀTES
NOTEIKŠANAI (MS EXCEL DATNE)