

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

IEDZĪVOTĀJU MOBILITĀTES IEZĪMES MĀRUPES NOVADĀ

BAKALaura DARBS

Autors: **Zane Lauva**

Stud. apl. z113011

Darba vadītāja: Dr. geogr. Zaiga Krišjāne

RĪGA 2016

ANOTĀCIJA

Bakalaura darbs “Iedzīvotāju mobilitātes iezīmes Mārupes novadā” ir veltīts suburbanizācijas procesiem, kas izteikti norisinās Rīgas aglomerācijas centrālajā zonā. Par piemēru tiek izmantots Mārupes novads un tajā notiekošie iedzīvotāju mobilitātes procesi, kas vislabāk spēj raksturot kādas teritorijas sociālekonomisko attīstību.

Šī darba mērķis ir novērtēt mobilitātes iezīmes un apdzīvojuma izmaiņas Mārupes novadā. Darbā ir apskatīti Mārupes novada iedzīvotāju mobilitātes procesi, kas iegūti anketēšanas rezultātā, kā arī teritorijas sociālekonomiskie procesi, kas tiek pamatoti uz publiski pieejamo statistisko informāciju un anketēšanas datiem.

Darba pirmā nodaļa tiek veltīta migrācijas būtības aplūkošanai. Otrā nodaļa- piepilsētu apdzīvojuma veidošanās procesiem un Mārupes novada attīstības vēsturei. Bet turpmākajās nodaļās tiek veikta statistikas datu un anketēšanas rezultātu analīze.

Atslēgas vārdi: Mārupes novads, ģeogrāfiskā mobilitāte, iekšzemes migrācija, svārstmigrācija.

ABSTRACT

The bachelor's thesis "Population mobility in Mārupe county" contains the assessment of suburbanization processes which takes place in the core of Riga agglomeration. The author uses Mārupe county as an example on how one territory and its socio-economic parameters can change over time with help of people migration.

The goal of this thesis is to evaluate the mobility pattern and the change of population in the Mārupe municipality. Author uses data which is obtained from surveying as well as public statistical data on Mārupe municipality socio-economic parameters.

First chapter is dedicated to mobility concept and its variations. Second chapter is dedicated to suburb regions and their forming processes, as well as the history of the Mārupe municipality. Remaining chapters contain the analysis of survey and statistical data.

Keywords: Mārupe county, geographical mobility, internal migration, commuting.

SATURS

ANOTĀCIJA.....	2
ABSTRACT.....	3
IEVADS.....	5
1. MOBILITĀTES JĒDZIENS UN FORMAS.....	7
2. PIERĪGAS APDZĪVOJUMS UN TĀ ATTĪSTĪBA.....	10
2.1. Piepilsētu apdzīvojuma attīstība.....	10
2.1.1. Mārupes novada attīstība.....	13
3. IZMANTOTIE MATERIĀLI UN METODEDES.....	15
3. MĀRUPES NOVADA SOCIĀLEKONOMISKAIS UN APDZĪVOJUMA RAKSTUROJUMS.....	17
3.2.1. Mārupes ciems.....	22
3.2.4. Skultes ciems.....	26
3.2.6. Mazciemi.....	29
4.2. Vides kvalitātes novērtējums iedzīvotāju skatījumā.....	34
4.3. Mārupes novada iedzīvotāju svārstmigrācija.....	39
SECINĀJUMI.....	45
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI.....	47
PIELIKUMI.....	50

IEVADS

Bakalaura darba **aktualitāti** nosaka Latvijā noteicošais monocentriskais apdzīvojums ap tās galvaspilsētu- Rīgu (Krišjāne u.c., 2007). Pēc 2012. gada projekta „Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana” tika secināts, ka Rīgas aglomerācijas platība ir 72976 km² jeb 11,3% no Latvijas kopējās platības, un aprēķināts, ka šajā teritorijā dzīvojošo īpatsvars veido 58% no valsts kopējā iedzīvotāju skaita šajā gadā (RD PAD, 2012). 66% no visiem Rīgas aglomerācijas iedzīvotājiem dzīvo novados, kas robežojas ar Rīgu. Tik iespaidīgs aglomerācijā dzīvojošo īpatsvars liecina par bezdarbu un pastiprinātu cilvēku emigrēšanu no citiem valsts reģioniem un aglomerācijas ārējās zonas uz iekšējo (Krišjāne u.c., 2007).

Pierīgas reģions ir vienīgais Latvijā, kam ir pozitīvs migrācijas saldo, 2014.g. tas bijis +594, Rīgai -889; Vidzemes reģionam -1876; Kurzemes reģionam -2301; Zemgales reģionam -1944; Latgales reģionam -2236. Konkrētāk, Mārupes novada migrācijas saldo 2014.g. ir bijis +604, kas ir par 468 cilvēkiem vairāk kā otrajā vietā esošajam Ķekavas novadam, kam seko Babītes novads ar +121, Salaspils ar +86; Garkalnes ar +19; Carnikavas ar +18; Olaines ar +3 un Stopiņu novads ar migrācijas saldo -8 (CSP, 2014). Negatīvais Rīgas migrācijas saldo ir radies Pierīgas reģiona dēļ, kas 'nosmeļ' 54% no Rīgas emigrējušajiem cilvēkiem (Krišjāne u.c., 2007).

Ņemot vērā Latvijas apdzīvojuma īpatnības un demogrāfiskās tendences valstī, ir svarīgi aplūkot kāda situācija iedzīvotāju mobilitātes jomā norisinās vienā no visblīvāk apdzīvotajiem novadiem Latvijā, kas tos ietekmē un kādas ir perspektīvas nākotnei. Autors darbā aplūko ne tikai mobilitāti novadā, bet arī apdzīvojuma veidošanos un pārmaiņas, ko tā tiešā veidā ietekmē.

Bakalaura darba mērķis ir novērtēt mobilitātes iezīmes un apdzīvojuma izmaiņas Mārupes novadā

Lai sasniegtu darba mērķi, tika izvirzīti šādi **uzdevumi**:

1. Raksturot mobilitātes formas un procesus;
2. Raksturot Pierīgas apdzīvojumu iezīmes;
3. Analizēt Mārupes novada apdzīvojumu un sociālekonomiskos procesus;
4. Izvērtēt iedzīvotāju mobilitātes iezīmes novadā.

Pētījums balstās uz 110 autora ievāktajiem datiem Mārupes novada Mārupes, Jaunmārupes, Skultes, Tīraines un Vētras ciemos, kā arī 50 2011. gada datiem par Mārupes ciemu, kas uzkrāti Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātes Cilvēka ģeogrāfijas katedrā. Darba apjoms ir 47 lapaspuses, tekstu ilustratīvi papildina 25 attēli un 7 tabulas.

1. MOBILITĀTES JĒDZIENS UN FORMAS

“Katram cilvēkam ikvienas valsts teritorijā ir tiesības brīvi pārvietoties un izvēlēties dzīvesvietu. Katram cilvēkam ir tiesības atstāt jebkuru, arī savu valsti, un atgriezties savā valstī”- ANO Vispārējā cilvēktiesību deklarācijas preambulas 13. pants (ANO Vispārējā cilvēktiesību deklarācija, 1948).

Starptautiskā Migrācijas organizācija terminu 'migrācija' definē kā “personu vai personu grupu pārvietošanos vai nu pāri starptautiskajām valstu robežām, vai valstu iekšienē. Tā ir iedzīvotāju pārvietošanās, kas sevī ietver jebkādu cilvēku pārvietošanās veidu, neatkarīgi no tā attāluma, rakstura un iemesliem; tā sevī ietver bēgļu, pārvietojamu personu, ekonomisko migrantu un personu, kas pārceļas dažādu citu iemeslu dēļ, piemēram, ģimenes apvienošanās”. Tomēr starptautiskā līmenī nepastāv neviena noteikta migranta definīcija. Šo terminu parasti saprot, kad tiek apspriesti gadījumi, kad cilvēks brīvprātīgi, bez ārēji ietekmējošiem faktoriem izvēlas pārvietoties uz citu teritoriju, lai uzlabotu savu materiālo vai/un sociālo stāvokli, kā arī lai uzlabotu nākotnes materiālo un/vai sociālo stāvokli savai ģimenei (Perruchoud un Cross, 2011).

Sociālajās zinātnēs tiek izšķirti divi mobilitātes veidi- sociālā un fiziskā, jeb ģeogrāfiskā. Sociālā tiek saprasta kā pārvietošanās sociālajā sistēmā starp dažādiem sociālajiem slāņiem, grupām. Taču ģeogrāfiskā ir fiziska pārvietošanās laikā un telpā. Abi šie mobilitātes veidi ir savstarpēji saistīti- jo augstāka pozīcija sociālajā sistēmā, jo plašākas fiziskās mobilitātes iespējas (Šūmane, 2006). Iedzīvotāju ģeogrāfijas galvenās mobilitātes formas ir **migrācija** un **svārstmigrācija**, kas atšķiras pēc pārvietošanās rakstura (Krišjāne u.c., 2007).

- Trīs galvenās migrācijas formas ir starptautiskā migrācija, iekšzemes migrācija un svārstmigrācija:

Starptautiskā migrācija- līdz ar globalizācijas un tehnoloģiju attīstību preču, informācijas un cilvēku plūsmas pasaulē nepārtraukti pieaug. Pasaule kļūst sasniedzamāka, pazūd robežas starp valstīm, un cilvēks mūsdienās ērti un viegli var izvēlēties dzīvot kādā citā valstī, kas ir atvērta ārzemju darbaspēkam (Freeman, 2006). Viena no galvenajām ekonomiskās ģeogrāfijas pamatidejām nosaka to, ka cilvēki izvēlas doties no zemāku ienākumu un darba pieejamības teritorijām uz teritorijām, kur ienākumi un darba iespējas un pakalpojumi pieejamāki. Tomēr ne vienmēr tieši lielākas darba, ienākumu un pakalpojumu

iespējas ir noteicošais faktors. Pastāv dažādas darbaspēka migrantu kategorijas, piemēram, tādi, kas pārceļas paša uzņēmuma atrašanās ārzemēs dēļ, individuāli profesionāļi, kas pārceļas uz ārzemju valsti, lai pievienotos kādam uzņēmumam, cilvēki, kas pārceļas, lai meklētu darbu citur, cilvēki, kas pārcēlušies ne ekonomisku nolūku rezultātā (piemēram, sociālu), un atrod darbu savā jaunajā mītnes zemē (Stephenson un Hufbauer, bez dat.). Latvijas Republikas iedzīvotājiem Iekšlietu ministrijas pārraudzībā esošā Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde piešķir personu apliecinošu statusu, kas ar likumdošanas palīdzību regulē to uzturēšanos teritorijā, tiesības un pienākumus atbilstoši satversmē noteiktajām prasībām. PMLP uzskaitē esošie iedzīvotāji tiek klasificēti kā pilsoņi, nepilsoņi, bēgļi, ar alternatīvo statusu, bezvalstnieki un pārējie (PMLP, bez dat.). Pēc ANO definējuma par starptautisko ilgtermiņa migrāciju var runāt tikai tajā gadījumā, kad persona ir pavadījusi ārzemju valstī vismaz gadu, tas nozīmē to, ka ne visas tūristu kategorijas šajā definīcijā tiek iekļautas (Stephenson un Hufbauer, bez dat.).

Iekšzemes migrācija- gluži tāpat kā starptautiskās migrācijas gadījumā, galvenais cilvēku mobilitātes iemesls ir saistāms ar ekonomiskās attīstības atšķirībām un darba pieejamību reģionos. Īpaši tas attiecināms uz augsti kvalificētu darbaspēku, kurš pamet reģionus ar augstu bezdarba līmeni un dodas uz teritorijām, kur pēc tā pastāv pieprasījums (Bērziņš, 2011). Labāk kvalificēts un izglītots darbaspēks ir daudz mobilāks un biežāk pamet ekonomiski vājākus reģionus, tādējādi tikai pastiprinot teritoriālās atšķirības. Bez darbaspēka pieprasījuma ļoti svarīgs pārcelšanās faktors ir paredzamās ienākumu atšķirības starp izceļošanas un ieceļošanas reģioniem (Bērziņš, 2011.). Faktiski- jo vairāk cilvēku aizbrauc darba neesamības dēļ, jo mazāk darba iespēju paliek, kas vēl vairāk pastiprina aizbraukšanas procesus. Turklāt aizbraukšana tikai pastiprina cilvēku pārapdzīvotības un koncentrācijas procesus noteiktā valsts reģionā, kurā šī iemesla dēļ vairāk jādomā par infrastruktūras, sociālajiem pakalpojumiem (arvien jaunas skolas, slimnīcas, utt.). Laikā, kad 2015. gadā tika slēgtas 15 izglītības iestādes (no kurām tikai viena bija Rīgā), Pierīgas iedzīvotājus uztrauc izglītības iespēju trūkums, skolu pārpildītība (IZM, 2015; Mārupes novada dome, 2012).

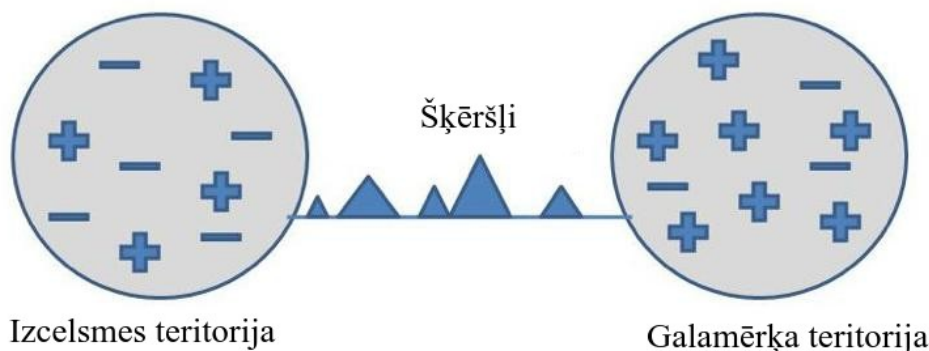
Svārstmigrācija- svārstmigrācija tiek saprasta kā ikdienas pārvietošanās, kuras rezultātā netiek mainīta dzīvesvieta, kā tas notiek migrācijas rezultātā (Krišjāne u.c., 2007). Ja cilvēks dodas uz darbu katru dienu un katru dienu atgriežas atpakaļ, tad procesu dēvē par ikdienas svārstmigrāciju. Taču, ja cilvēks ārpus mājas nakšņo vismaz vienu dienu, tad to var dēvēt par ilgtermiņa svārstmigrāciju. Svārstmigrācijas process nosaka to, cik lielu attālumu cilvēks ir gatavs mērot, lai nokļūtu darbā vai uz mācībām lielpilsētā. Šim attālumam, ko

pavadīt ceļā, jābūt aptuveni stundai. Ļoti bieži iedzīvotāju pārcelšanās uz Pierīgu saistāma ar darba svārstmigrācijas plūsmas pieaugumu, jo vairumā gadījumu cilvēki maina dzīvesvietu, saglabājot esošās darbavietas, jo ļoti reti pārcelšanās ir saistāma ar nodarbinātības iespējām piepilsētā (Bērziņš, 2011). Ģeogrāfiski šīs teritorijas, kuras atrodas aptuveni stundas brauciena attālumā no lielpilsētas, ir 30-50 km rādiusā ap tām, tās dēvē par periurbānām teritorijām jeb tām, kuras funkcionāli arvien ir saistītas ar centrālo pilsētu, taču tādas, kurās norisinās lauku un pilsētvides saplūšana, jeb tajās pazūd tradicionālās lauku apdzīvojuma īpatnības, bet parādās pilsētvidei raksturīgākas. Šo procesu ietekmē migrācijas faktors, kas šajā zonā īpaši dominē, ne tikai iekšzemes migrācija, bet arī ikdienas svārstmigrācija (Bērziņš u.c., 2010).

Migrāciju kopumā ietekmē urbanizācija un iedzīvotāju automobilizācija, kas ļauj tiem pārvietoties tālāk, biežāk, un cilvēkiem samazinās vēlme sevi identificēt ar konkrētu teritoriju, jo ir iespēja nokļūt tur, kur tavas konkrētās vēlmes, piemēram, pēc darba, noteiktas dzīvesvides standartiem tiks apmierinātas labāk, neietekmējot pārējos faktoros, jo ar automašīnu būs iespējams sasniegt tos galamērķus, kas trūkst izvēlētajā teritorijā. Tiek veicinātas galamērķu izvēles alternatīvas, kas ļauj cilvēkam izvēlēties sev atbilstošāko un vēlamāko (Šūmane, 2006).

Migrācijas veidošanās galvenie nosacījumi ir teritoriju savstarpējais tuvums un to ekonomiskā un sociālā attīstība, kas nosaka, ka no vienas teritorijas notiks cilvēku plūsmas 'grūšana', bet otra teritorija šo plūsmu 'pievilks' -push and pull factors (Krišjāne u.c., 2007) (2.1. attēls). Migrācijas galvenie pievilcēj- un atgrūdējfaktori ir darbavietu un citu ikdienai svarīgu pakalpojumu pieejamība vienā vai otrā pašvaldībā (vides kvalitāte), kā rezultātā cilvēks izlemj nevis uz šo teritoriju ikdienā mērot ceļu (tā varētu būt par tālu), bet pārcelties, ja ne uz to, tad kādu blakus teritoriju, kur izdevīgāk un vieglāk nopirkt mājokli. Šo teoriju ir aprakstījis Everets Lī 1966. gadā. Kā redzams attēlā nr. 2.1., gan atgrūšanas, gan pievilksšanas teritorijā ir savi pievilcēj- un atgrūdējfaktori. Tie, piemēram, Mārupes gadījumā būtu zems darbavietu nodrošinājums, kas liek cilvēkiem strādāt Rīgā, bet, turpretim, mierīga, klusa un sakārtota vide notur un pievelk cilvēku šajā teritorijā, neskatoties uz tās mīnusiem. Un otrādi, Rīgas burzma, trokšņu līmenis atgrūž mierīgas dzīves tīkotājus, bet tajā esošās darbavietas un pakalpojumu pieejamība arvien saglabā pievilksšanas faktoru. Rezultātā, ja cilvēkam Mārupē primārais nav darbavieta, kas ir atrasta Rīgā, bet patīkamāki dzīves apstākļi, tad tas ir viens no veidiem, kā šī pašvaldība pievelk cilvēku plūsmas. Atgrūdējfaktori kādā teritorijā ir atkarīgi no pievilcējfaktoriem kādā citā un otrādi- pievilcējfaktori kādā teritorijā ir atkarīgi no atgrūdējfaktoriem kādā citā. Šajā gadījumā matemātiski vietu atkarība ir saistīta ar to tuvumu

kādām citām- jo tuvāk tā atrodas kādai teritorijai, jo izteiktāki ir pievilcēj- un atgrūdējfaktori. Tas nozīmē, ka ja kāda teritorija kādu citu teritoriju padara mazāk pievilcīgu, veicinot atgrūdējfaktoros no tās, tad tas ietekmēs visu pārējo teritoriju pievilcējfaktoros. Un otrādi- kādai teritorijai kļūstot pievilcīgākai, tiek veicināti pievilcējfaktori, kas ietekmē visu pārējo apkārtesošo teritoriju pievilcēj- un atgrūdējfaktoros (Dorigo & Tobler, 1983).



2.1.attēls. Atgrūšanas – pievilkšanas teorija (Lee, 1966)

2. PIERĪGAS APDZĪVOJUMS UN TĀ ATTĪSTĪBA

2.1. Piepilsētu apdzīvojuma attīstība

Ir veikta virkne nozīmīgu pētījumu par iekšzemes migrāciju Pierīgas novados, piemēram, Latvijas Universitātes 2010.g. 752. sējuma rakstos ir publicēts M.Bēziņa, Z.Krišjānes un Ž.Krūzmētras pētījums '*Peri-urbānās attīstības iezīmes Pierīgā*'. Peri-urbānās teritorijas ir teritorijas, kas izplešas 30-50 km rādiusā ap lielpilsētām, tās ir difūzas teritorijas, kas sevī apvieno gan pilsētvidei, gan laukiem raksturīgās īpatnības, kādas vērojamas arī Mārupes novadā. To teritorija ir funkcionāli saistīta ar centrālo pilsētu, ko apliecina svārstmigrācijas plūsma, kas vērsta tieši virzienā uz to. Šo teritoriju izplešanās rādiuss nosaka to, ka ikdienā pārvietošanās uz darbu vai mācībām lielpilsētā ir jāveic aptuveni stundas laikā. Ļoti bieži iedzīvotāju pārcelšanās uz Pierīgu saistāma ar darba svārstmigrācijas plūsmas pieaugumu, jo vairumā gadījumu cilvēki maina dzīvesvietu, saglabājot esošās darbavietas, jo ļoti reti pārcelšanās ir saistāma ar nodarbinātības iespējām piepilsētā (Bērziņš u.c., 2010). Tāpat dr. geogr. Ženijas Krūzmētras promocijas darbs '*Piepilsētas lauku teritorijas apdzīvojuma pārmaiņas Latvijā*' ir veltīts Latvijas peri-urbānajām teritorijām, kur pētījumā

konstatēts, ka vidējais braukšanas laiks uz darbu 1. zonas iedzīvotājiem, kurā ietilpst arī Mārupe, ir 35 minūtes, bet turpat pašvaldībā strādājošie ceļam velta 14 minūtes (Krūzmētra, 2011).

Ir izdalīti četri migrācijas veidi, kas veido peri-urbāno teritoriju apdzīvojuma struktūru, kas nozīmē to, ka iedzīvotāju skaita pieaugums šajās teritorijās tiek izraisīts un ietekmēts no vairākiem faktoriem un procesiem:

- suburbanizācija;
- kontrurbanizācija;
- migrācija vienas teritorijas ietvaros;
- centrīces migrācija (Ourednicek, 2007).

Suburbanizācijas rezultātā samazinās cilvēku koncentrācija centrālajā pilsētā, bet pieaug tās piepilsētas zonā. Šim procesam pamatā ir centrālās zonas procesi, kas izraisa dekoncentrāciju un decentralizāciju centrālajā pilsētā. Šis process tiek ietekmēts no neekonomiskiem faktoriem, piemēram, sakārtotu vidi, iespēju iegādāties lielāku zemes īpašumu, utt. (RD PAD, 2012). Tās rezultātā iedzīvotāji, kā arī uzņēmumi pārceļas no pilsētas centra uz teritorijām ārpus pilsētas robežām, kur ir mazāks apdzīvojuma blīvums, kas arī nosaka zemākas īpašumu cenas un ikdienas dzīves patēriņa izdevumus. Bez tam, arvien ērti sasniedzams pilsētas centrs (Bērziņš, 2011).

Suburbanizācija raksturo procesu, kad piepilsētas iedzīvotāju skaits pieaug daudz straujāk salīdzinot ar centrālo pilsētu. Rīgā iedzīvotāju skaits no 1999.g. līdz 2008.g. sarucis par 16,5 tūkstošiem, bet Pierīgā audzis par 41,3 tūkstošiem, kas liecina par ļoti nozīmīgām iekšzemes migrācijas plūsmām, kas vērstas tieši uz piepilsētām (Bērziņš u.c., 2010). Nozīmīgu ietekmi cilvēku skaita pieaugumā rada arī centrīces migrācija, kas, salīdzinājumā ar suburbanizāciju, nozīmē to, ka cilvēku primārais migrācijas galamērķis var būt tieši piepilsētas lauku zona, kas veicina koncentrācijas procesus, pretstatā suburbanizācijai, kas veicina dekoncentrācijas procesus aglomerācijā (Ourednicek, 2007).

Tieši urbāno teritoriju attīstība ļoti izteikti ietekmē mobilitātes izpausmes (Bauls & Krišjāne, 2000). Suburbanizācijas process Latvijā, kā arī pārējās Baltijas valstīs, ir iesācies 20. gadsimta 60. gadu beigās, ko veicināja imigrācija no visas Padomju Savienības uz pilsētu suburģijām, kas radās no pārtikas trūkuma valstī, kā arī no pilsētplānošanas un imigrācijas ierobežojumiem tām pilsētām, kurās dzīvoja vairāk kā 200000 iedzīvotāju. Šie ļaudis tika koncentrēti pilsētu tuvumā, kur atradās kolhozi, kas nodrošināja ar pārtiku pilsētas, bet ar darbavietām un mājokļiem iebraucējus. 19 gadu laikā no 1970. līdz 1989. gadam Rīgā

un tai pieguļošajās pašvaldībās iedzīvotāju skaits pieauga par 17% (Burgmanis, 2014). Šāda pilsētu attīstība veicināja monocentriska apdzīvojuma veidošanos, kas arvien raksturīga arī mūsdienai Latvijai. Pēc PSRS sabrukuma, piepilsētu apdzīvojuma attīstība tika veicināta ar jauno mājokļu projektu veidošanos, kā arī ar ērtu Rīgas un tajā esošo darbavietu sasniedzamību (Bērziņš, 2011).

Suburbānās teritorijas ietekmē procesi, kas noris centrālajās pilsētās, jo tās ir cieši saistītas, lai gan tās ir atsevišķas pašvaldības. Ja centrālā pilsēta piedzīvo ekonomisko lejupslīdi, tas samazina nodarbinātības un demogrāfiskos rādītājus arī piepilsētas reģionos. Tas pats attiecas arī uz pakalpojumiem un ērtībām, kas pieejamas centrālajā pilsētā. Ja tai ekonomiskajā sektorā klājas ne tik labi, tas atsauksies uz darbavietām, pakalpojumu cenām un to pieejamību, kas savukārt padarīs šo reģionu mazāk pievilcīgu potenciālajiem iekšzemes migrantiem. Respektīvi, centrālās pilsētas 'vērtības' krišanās var jūtami atsaukties uz suburbāno teritoriju zemes īpašumu pārdošanas sektoru, kurš būs kļuvis mazāk iekārojams, līdz ar to, būtiski ietekmējot šo teritoriju ekonomisko un sociālo augšanu (Ihlanfeldt, 1995). Teritorijas ekonomisko attīstību nodrošina tieši demogrāfijas pieaugums (Glaeser, 2010). Kad sabiedrība ir sasniegusi noteiktu bagātības apmēru, kā arī proporcionāli jauno ģimeņu skaits ir augsts, ir liela iespēja, ka teritorijā dominēs suburbanizācijas process (Ihlanfeldt, 1995).

Ekonomiskās labklājības pieauguma rezultātā mainās cilvēku dzīves stils, pieaugot mobilitātes nozīmei ikdienas dzīvē, cilvēki var izvēlēties savu potenciālo dzīvesvietu, balstītu uz vides kvalitāti un sociālajiem labumiem (piemēram, iespēju iegādāties lielāku zemes īpašumu blakus galvaspilsētai), nevis ekonomiskiem (piemēram, darbavietas esamība jaunajā pašvaldībā) (Loibl un Toetzer, 2002). Ekonomiskās labklājības pieaugums ir arī Rīgas aglomerācijas pieauguma pamatā, kura rezultātā iedzīvotājiem ir iespēja apmesties Pierīgas lauku novados, saglabājot darbu Rīgā (Jansons, 2011). Daudziem centrālo pilsētu iedzīvotājiem pārcelšanās uz piepilsētas reģioniem ir saistīta ar apkārtējās vides kvalitātes pārmaiņām, bet darbu centrālajā pilsētā tie var nodrošināt ar savu personīgo auto, kam ir svarīga loma suburbāno teritoriju iedzīvotāju mobilitātē (RD PAD, 2012; D.K. Tensen MSc., 2010). Lielāka distance starp centrālo pilsētu un suburbānajām teritorijām izraisa lielāku satiksmes intensitāti, kā arī vidējā laika patēriņa un braucienu biežuma pieaugumu, ņemot vērā to, ka dažādu pakalpojumu pieejamība, palielinoties attālumam no pilsētas, kļūst arvien izklaidētāka. Tas reģionā liek plānot daudz efektīvāku infrastruktūru, kas nodrošinātu visas ikdienas svārstmigrantu vajadzības centrālajā pilsētā. Ikdienas svārstmigrācijas distance ir zaudējusi savu galveno lomu kā jaunās dzīvesvietas primārais izvēles kritērijs, ko ir

nomainījusi apkārtējās vides sakoptība un pilsētas sasniedzamība (Loibl un Toetzer, 2002).

2.1.1. Mārupes novada attīstība

Mārupes novads (jeb Mārupes pagasts līdz 2009. gadam) līdz 20. gs. vidum ietilpa Rīgas patrimoniālā apgabala Katlakalna draudzes novadā (Mārupes pagasts, 2002). Tas bijis Rīgas pilsētas lauku novads Daugavas abos krastos, ko līdz 17. gadsimtam dēvēja par landfotiju (vācu: *Landvogtey*). To pārvaldīja rātes kungi landfogti, kas zemi lēņoja no Rīgas arhibīskapa (Švābe, u.c., 1935, 1124. lpp.; Rīgas bīskapija, 2014). Tas ticis izveidots 1226. gadā, un tā platība 19. gs. sasniedza 746 km² (Švābe, u.c., 1935, 1124. lpp.; Mārupes pagasts, 2007). Pēc tam, kad 1562. gadā Rīgas arhibīskapijas teritoriju iekļāva Pārdaugavas hercogistes teritorijā, 1566. gadā tika izveidots Rīgas apriņķis kā administratīva vienība, kas pastāvēja līdz 1949. gadam, kad to likvidēja, teritoriju sadalot Rīgas, Baldones, Saulkrastu un Siguldas rajonos (Mārupes pagasts, 2007). Lielu daļu šīs teritorijas apsaimniekoja zemnieki, kas maksāja nodevas Rīgas pilsētai, bet daļu nomāja Rīgas namnieki. Tajā atradās Rīgai piederošas muižas, manufaktūras, muižiņas, kā arī pilsētas ganības u.c. Rīgas pilsētas virsīpašuma tiesības pār šo teritoriju saglabājās līdz 1940. gadam (Mārupes pagasts, 2007).

1910. gadā no Olaines pagasta tika atdalīts Bieriņu pagasts, ko 1925. gadā pārdēvēja par Mārupes pagastu, par godu cauri tekošajai Mārupītei. 1945. gadā tika izveidots Mārupes un Tēriņu ciems, ko 1974. gadā, daļu no tā, atdeva Rīgas pilsētai kā Bieriņu apkaimi. 1964. gadā Tēriņu ciemam bija pievienots Mazcenas ciems. Pēc 1949. gada, kad sadalīja Rīgas patrimoniālo apgabalu, tagadējā Mārupes teritorija līdz 2009. gada teritoriālajai reformai iekļāvās Rīgas rajona teritorijā. 1990. gadā Mārupes ciems tika pārdēvēts par Mārupes pagastu. Daļa teritorijas pagastam tika atdota no Babītes pagasta (Skultes un Mazcenas apkaime), bet neliela teritorija tika atdota Rīgai (Mārupes pagasts, 2007). 1748.g. Portena dzimtsmuiža, nonākot F.Tīringa rokās, ieguva nosaukumu Tīriņi (*Türingshof*- Tīraine), pēc 18 gadiem šeit sāka būvēt Jelgavas ceļu, kas kalpoja par Vācijas- Pēterburgas pasta ceļa posmu. Uz Z no Tīriņu muižas atradās Berensa fon Rautenfelda īpašums Bieriņi (*Lindenruhe*). Tālāk uz R bija Skultes pusmuiža, Švarcekmuiža (*Schwarzecshof*- Jaunmārupe), Piņķu muižas zeme, bet Mārupītes DA krastā- Katrīnmuiža (Lapiņas). 1868.g. uzbūvēja Rīgas- Jelgavas dzelzceļa līniju un Bieriņu purvā sāka iegūt kūdru. Bieriņu muižas zeme tika izrentēta sīksaimniekiem, bet jaunās Bieriņu muižas zeme tika sadalīta apbūvei un pievienota Rīgai

1899. un 1924. gadā. Agrārās reformas laikā muižu zemes tika sadalītas jaunsaimniekiem, Bieriņu muiža- 474 vienībās, 1920. gadā zemes īpašumu skaits tās rezultātā pieauga par 900% (Mārupes pagasts, 2002; Mārupes novads, 2015). Pirmā pasaules kara laikā pagasts atradies frontes joslā, cauri pagastam stiepušies 5 km gari ierakumi (1Švābe, u.c., 1935, 25947. lpp.). Pēc 1935. - 1936. gada Latviešu konversācijas vārdnīcas informācijas, Mārupes pagasts tolaik robežojies ar Katlakalna, Olaines un Babītes pagastiem, kā arī Rīgas pilsētu. Tas piederējis Rīgas lutera un Piņķu evaņģēliski lutera, u.c. draudzēm. Pagasta teritoriāla platība bijusi 2593,89 ha (pretstatā mūsdienu 10391,3 ha (Mārupes novads, 2015). Pagastā bijuši 1875 iedzīvotāji (pretstatā mūsdienu, aptuveni, 17719 iedzīvotājiem (Mārupes novads, 2015)), tas bijis vismazākais pagasts, bet visblīvāk apdzīvotālais Rīgas apriņķī, bijušas 525 saimniecības ar kopējo platību 2185,05ha, kā arī viena jaunsaimniecība, platībā 5,21ha. Pagastam piederējis Bieriņu muižas centrs kopplatībā 12,857ha, pati muižas teritorija bijusi sadalīta 474 zemes vienībās, no kurām 423 bijušas rentes mājas, kopplatībā 1840ha. Pagastā atradusies arī A.Pampes koku zāgētava, tvaika dzirnavas. Pagastā bijusi lauksaimniecības biedrība ar 50 biedriem 1921. gadā, mednieku biedrība ar 20 biedriem 1927. gadā, kā arī citas biedrības. Atradusies arī bibliotēka ar 723 sējumiem (mūsdienās- Švarcenieku bibliotēka Jaunmārupē), Mārupes pagasta pamatskola ar 4 skolotājiem, kas tikusi dibināta jau 1904. gadā (tagadējā Mārupes Vidusskola (Mārupes vidusskola, 2016)), dzirnavas, trīs veikali un restorāns (2Švābe, u.c., 1935, 25947.- 25947. lpp.; Latvijas pagasti, 2002, 39. lpp.; Mārupes novads, 2015).

Padomju laikā 1948.g. tika izveidoti kolhozi "Mārupe", "Pionieris", "Dzimtene". 1949.gadā izveidoja kolhozus "Vairogs" un "Mazcena". Vēlāk 1950.gadā "Dzimtenei" tika pievienots "Vairogs", 1954.gadā "Pionierim"- "Mazcena", bet 1962. gadā "Mārupei"- "Dzimtene". Pagastā darbojās pienotava, Bieriņu purvā darbojās Mārupes kūdras fabrika, ko vēlāk pievienoja Olaines kūdras fabrikai un sāka iegūt kūdru arī Medema purvā un Cenas tīrelī, bet 1960-tajos gados pārtrauca kūdras ieguvi. Padomju laikā darbojās arī mehāniskās darbnīcas, siltumnīcas, 1967.gadā celts kokapstrādes cehs, 1967.gadā uzcelta kažokzvēru ferma, lodīšu pildspalvu ražotne, jaunlopu un liellopu kompleksi. Skultē tika uzcelta slēgta armijas pilsēta un ierīkots lidlauks, kur 1965.-1974.g. uzbūvēja Rīgas civilo lidostu (Mārupes pagasts, 2002). Tā kā kolhozos strādāja liels skaits darbinieku (kolhozā "Mārupe" - 2000), tad teritorijā veidojās ciemi. Mārupes, gluži kā pārējo Pierīgas pašvaldību uzdevums bija apgādāt Rīgas un citu lielāko pilsētu iedzīvotājus ar pārtiku- piena produktiem un dārzeniem (Pūriņš, 1975, 503. lpp.).

3. IZMANTOTIE MATERIĀLI UN METODEDES

Avoti:

1. Bakalaura darba „Iedzīvotāju mobilitātes iezīmes Mārupes novadā” teorētiskajai daļai ir izmantoti 16 zinātniskās **literatūras avoti**- zinātniskie pētījumi un citas publikācijas, kas saistītas ar suburbanizācijas un migrācijas procesiem.

2. Pētījuma pamatā jeb praktiskā daļa ir balstīta uz:

- Iedzīvotāju **anketēšanas** datiem, no kā autors ir ieguvis 160 anketas Skultes, Tīraines, Jaunmārupes un Mārupes ciemos, no kurām 50 par Mārupes ciemu ir tikušas iegūtas no LU ĢZZF Cilvēka ģeogrāfijas katedras. Kā anketu autors izmantojis jau esošo katedras piedāvāto, neizmainot jautājumu skaitu un secību, lai spētu salīdzināt iegūtos datus jau ar katedrā esošajiem (1. pielikums);
- **Valsts un pašvaldības institūciju** datiem.

Metodes:

- **Literatūras studijas;**
- **Sekundāro datu analīze**- statistisko datu analīze, kas publiski iegūstami no Centrālās Statistikas pārvaldes datubāzēm, kā arī Pilsonības un Migrācijas lietu pārvaldes un pašvaldību materiāliem.
- **Anketēšana:** Darba gaitā tiek izmantoti 110 autora iegūtie respondentu dati un 50, kas iegūti no CĢ katedras, no kuriem 50 ir no Mārupes ciema, 30 no Jaunmārupes, 30 no Tīraines, 25 no Skultes un 25 no Vētras ciemiem. Anketēšana ir veikta divos posmos- internetā, kur ir iegūtas 60 anketas un lauka darbos, kur iegūtas atlikušās 50. Pēc respondentu sadalījuma visvairāk atbilžu saņemts no sievietēm, kas pārsniedz vīriešu sniegtās atbildes par 25%. Visgrūtāk autoram bija iegūt Skultes ciema iedzīvotāju datus, pēc novērojumiem viņi nebija atsaucīgi, uzrunājot latviski, atbildēja, ka nesaprot valodu, vai vienkārši nebija ieinteresēti atbildēt. Šajā ciemā arī tikpat kā nemana cilvēkus uz ielām, kas atbilstu galvenajai izpētes grupai (26-45 gadi). Līdzīga situācija autoram izvērtās arī Vētras ciemā, taču, tur iedzīvotāji vienkārši neatrodas uz ielām, ciemā nav vienas cilvēku pulcēšanās vietas. Internetā visvairāk (51,88%) anketas aizpildīja cilvēki darbspējīgā vecumā (26-45). Arī anketējot laukā, autors centās uzrunāt šī vecuma grupas cilvēkus, galvenokārt, jaunos vecākus, ko autors

sastapa uz ielām, tie arī vislabprātāk vēlējās runāt un bija visatvērtākie sarunām. Pēc procentuālā sadalījuma 28,75% aptaujāto cilvēku bija jaunāki par 25 gadiem. Vismazāk procentuālo īpatsvaru aizņem vecuma grupa >65. Ciemos vecuma grupas 46-64 ļaudis tikpat kā nebija sastopami uz ielām, tie steidzās savās ikdienas gaitās un lielai daļai nebija laika atbildēt uz jautājumiem, tādēļ tie aizņem ievērojami mazu daļu visā vecuma sadalījumā- vien 14,38%. Novadā ir augsts to cilvēku skaits īpatsvars, kuriem ir augstākā izglītība- 57,5% . 35% respondentu ir vidējā un vidējā profesionālā izglītība, bet 7,5% ir pamata izglītība. Visaugstākais augstākās izglītības īpatsvars ir Vētras ciemā (80%), bet viszemākais tas ir Mārupes ciemā (36%), Tīrainē respondenti ar augstāko izglītību veido 59,38% no visiem ciema respondentiem, Jaunmārupē- 56,67%, Skultē- 64%, turpretim Mārupes ciemā ir visaugstākais vidējās un vidējās profesionālās izglītības īpatsvars, kur tas veido 44% no ciema respondentu datiem. Sniegtajās atbildēs vērojams, ka 10,63% respondentu skāris bezdarbs, visaugstākais tas ir Vētras ciemā, kur tas veido 16% no nodarbinātības rādītāja šajā ciemā, bet viszemākais tas ir Mārupes ciemā, kur tikai 8% no respondentiem minējuši, ka nestrādā, nemācās un nesaņem pensiju. 58,75% no respondentiem visā novadā strādā, 25,63%- mācās (te ietilpst arī tie, kas gan strādā, gan mācās), bet 6,25% respondentu saņem pensiju. Lielākā daļa jeb 40% no respondentiem, savus ienākumus atzīmējuši kā zemu, bet 32,5% no respondentiem savu algu raksturoja kā 'virs vidējās' .Vidējus ienākumus saņem 27,5% no respondentiem novadā (1. pielikums).

- Darbā izmantota arī metode- **lauka novērojumi**, kas veikta visos Mārupes novada ciemos.
- Pēc datu iegūšanas turpmākais darba process tika balstīts uz **statistiskajām un analītiskajām metodēm**, kas veiktas ar Microsoft Excel datorprogrammu.
- **Kartogrāfiskās metodes**.

3. MĀRUPES NOVADA SOCIĀLEKONOMISKAIS UN APDZĪVOJUMA RAKSTUROJUMS

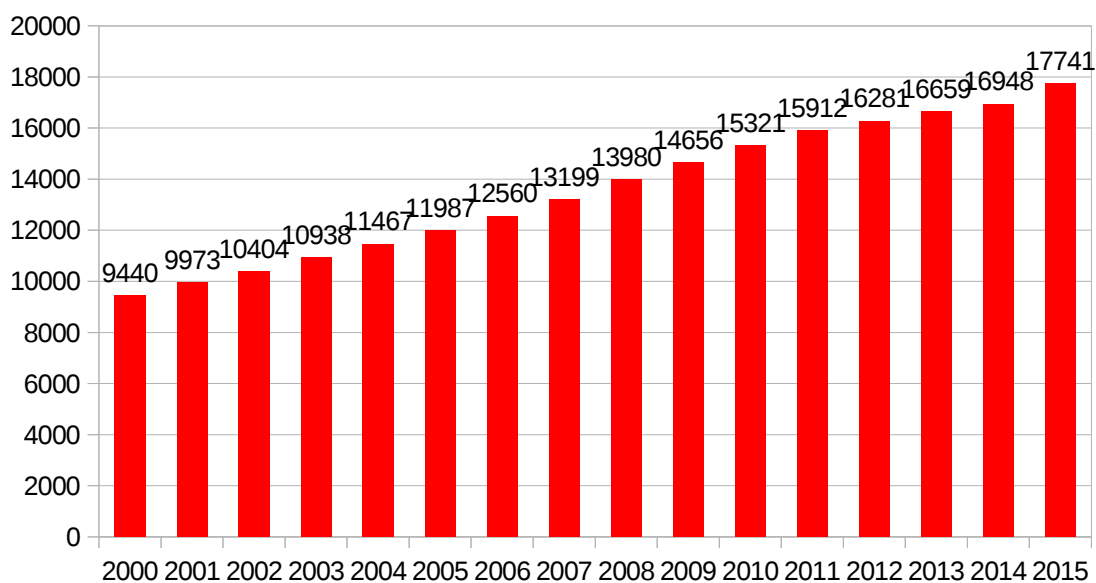
Mārupes novads robežojas ar Rīgas pilsētu, Olaines un Babītes novadiem. Tas ir 4. mazākais novads Latvijā (103,75km²), no kura teritorijas 42,88% aizņem lauksaimniecībā izmantojamās zemes, 2605,91 ha jeb 25% aizņem mežu zemes, 13,3% jeb 1380,6 ha aizņem purvi, bet dažāda veida apbūves teritorijas aizņem 11,82% no novada kopējās platības (Mārupes novada Dome, 2012).

Mārupes novads pēc Latvijas administratīvā dalījuma ir lauku novads, kurā atrodas četri lielciemi- Mārupes, Jaunmārupes, Skultes un Tīraines ciems, kā arī viens vidējciems- Vētras (LĢIA, 2015). No tiem lielākais ir Mārupes ciems, kurā koncentrēti 46% no novada iedzīvotājiem. Jaunmārupes ciemu apdzīvo 18% no novada iedzīvotājiem, 10% dzīvo Tīraines ciemā, bet 9%- Skultes ciemā. Mārupes ciemā atrodas novada administratīvais centrs (Mārupes novada Dome, 2012). Bez lielo ciemu teritorijām novadā atrodas arī mazciemi: Peles, Mētras, Mezāvas, Ieķi un Mežvidi (LĢIA, 2015). Tāpat teritorijā atrodas viensētas un individuāli apbūves objekti- jauno māju projekti, kas sastopami pie ciemu robežām, piemēram, Māras ciems, Sēļi, Ziedlejas, u.c. Apbūves koncentrācija pastiprinās virzienā rietumi-austrumi, kas viskoncentrētākā ir tieši pie Mārupes ārējās rietumu robežas, kā arī gar lielākajiem autoceļiem - A5; A8; P132; A10- veido lineāru apdzīvotuma tipu (ORTOFOTO 5, 2009). Gar Kārļa Ulmaņa gatvi (A10), Mārupes- Jaunmārupes ceļu un Jūrmala- Salaspils apvedceļu ir lielākā uzņēmumu koncentrācija. Novadā darbojas vairāk kā 2200 visdažādāko nozaru uzņēmumi, no kuriem visplašāk pārstāvētas ir konsultāciju, nekustamo īpašumu, būvniecības un loģistikas nozares. Tieši loģistikas un pārvadājumu uzņēmumi var veiksmīgi darboties novadā, pateicoties starptautiskās lidostas "Rīga" tuvumam. Novadā savu darbību ir izvērsuši lielākie šo nozaru uzņēmumi: "Air Baltic Corporation", "Latvijas Pasts", "TNT Latvia", "DHL Latvia", "Kreiss", "Beweship/BEWE RIX" u.c. Bez šiem novadā pārstāvēts arī viens no atpazīstamākajiem Latvijas IT uzņēmumiem- "Draugiem", kā arī viens no Eiropas vadošajiem IT tehnoloģiju un mājas elektronikas vairumtirdzniecības un loģistikas uzņēmumiem "ALSO Latvia" (Mārupes novada Dome, 2012). Lielākie uzņēmumi ietver A/S "AirBaltic Corporation", kura apgrozījums 2015.g. bijis 254 179 669.00 EUR, kas to padara par 15. Latvijas pelnošāko uzņēmumu konkrētajā gadā. Novada pelnošāko uzņēmumu saraksta augšgalā ierindojas loģistikas uzņēmums SIA "Kreiss"; elektronisko ierīču, telekomunikāciju iekārtu un to daļu vairumtirdzniecības uzņēmums SIA "Ourea" , pelnošāko

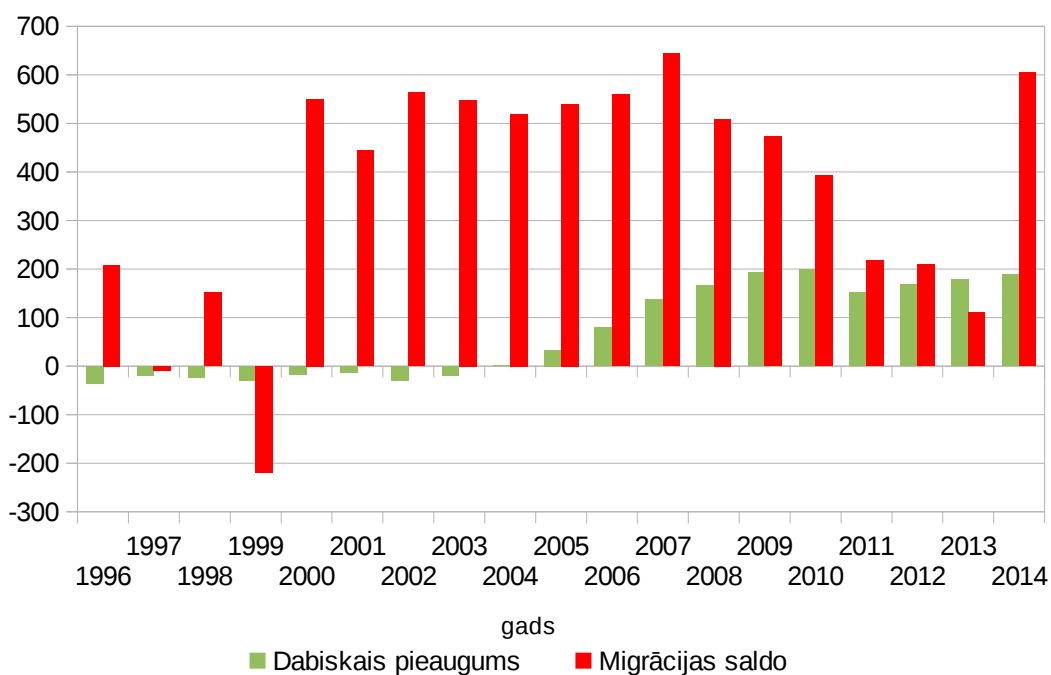
uzņēmumu top 15 iekļuvuši arī divi datoru un to iekārtu vairumtirdzniecības uzņēmumi SIA “MoonCom” un SIA “ALSO Latvija”; elektronisko ierīču, telekomunikāciju iekārtu un to daļu vairumtirdzniecības uzņēmums SIA “Onikatrade”; loģistikas uzņēmums SIA “DHL Latvija” ; VAS Starptautiskā lidosta "Rīga", kas ir lielākā lidosta Latvijā un Baltijas valstīs (2015.g. ir apkalpoti 4780534 pasažieri, veikti 62888 lidojumi (Lursoft, 2016; VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"", bez dat.)) un citi uzņēmumi, kas nodarbojas ar tirdzniecību, dažādu metāla un plastmasas izstrādājumu ražošanu un uzņēmumi, kas saistīti ar lidostu “Rīga”, piemēram, SIA “Rixjet”, kas piegādā degvielu lidmašīnu uzpildei (Lursoft, 2016). Lauksaimniecības sfērā dominē lopkopība, dārzenkopība un augļkopība, kas koncentrējušies galvenokārt Jaunmārupes ciema apkārtnē. 2013.gadā Mārupes novadā bijuši reģistrētas 38 lauksaimniecības komercsabiedrības un 7 mežsaimniecības komercsabiedrības. Starp tām ir jau Latvijā labi zināmais uzņēmums SIA „Mārupes Siltumnīcas”, kas ir lielākais dārzenu audzētājs Latvijā, kuru kopējā siltumnīcu platība ir 9,6 ha, tai skaitā 6 ha gurķu un 3,6 ha tomātu. Uzņēmums nodarbina aptuveni 300 darbiniekus. Galvenais lauksaimniecības uzņēmums novadā ir SIA “Sabiedrība Mārupe”, kas specializējies augkopībā un lopkopībā. Novadā ir reģistrēta arī viena bioloģiskā saimniecība (LDC, 2015).

Pēc 2014. gada Valsts reģionālās attīstības datiem Mārupes novada TAI indekss to ierindo 1. vietā starp visiem Latvijas novadiem. To aprēķinot, ņem vērā bezdarba līmeni, iedzīvotāju ienākumu nodokli uz vienu iedzīvotāju, demogrāfiskās slodzes līmeni un pastāvīgo iedzīvotāju izmaiņas pēdējo 5 gadu laikā procentos, kopējā summa ir TAI indekss 2,9 (Noteikumi par teritorijas attīstības indeksa..., 2010), kas nozīmē to, ka teorētiski pašvaldību var nosaukt kā Latvijas visattīstītāko teritoriju.

Viens no galvenajiem faktoriem reģiona ekonomiskās attīstības veicināšanā ir cilvēkresursi (RTU, 2014). Pēdējo gadu laikā Mārupē pretstatā Latvijai kopumā ir vērojama iedzīvotāju skaita palielināšanās tendence. Kopš 2000. gada līdz 2015. gadam iedzīvotāju skaits audzis par 53%, bet kopš 2010. gada pat par 86% (4.1. attēls). Dabiskās kustības rezultātā iedzīvotāju skaits palielinās ievērojami mazākos tempos kā migrācijas rezultātā. 2014. gada migrācijas saldo pārsniedz dabiskās kustības rezultātus 3,2 reizes. Taču tas nebūt nav pats lielākais rādītājs- kopš 2000. gada migrācijas saldo uzrāda stabili pozitīvus rādītājus, bet dabiskais pieaugums stabili pozitīvs kļūst vien no 2004. gada (CSP, 2014) (4.2. attēls).

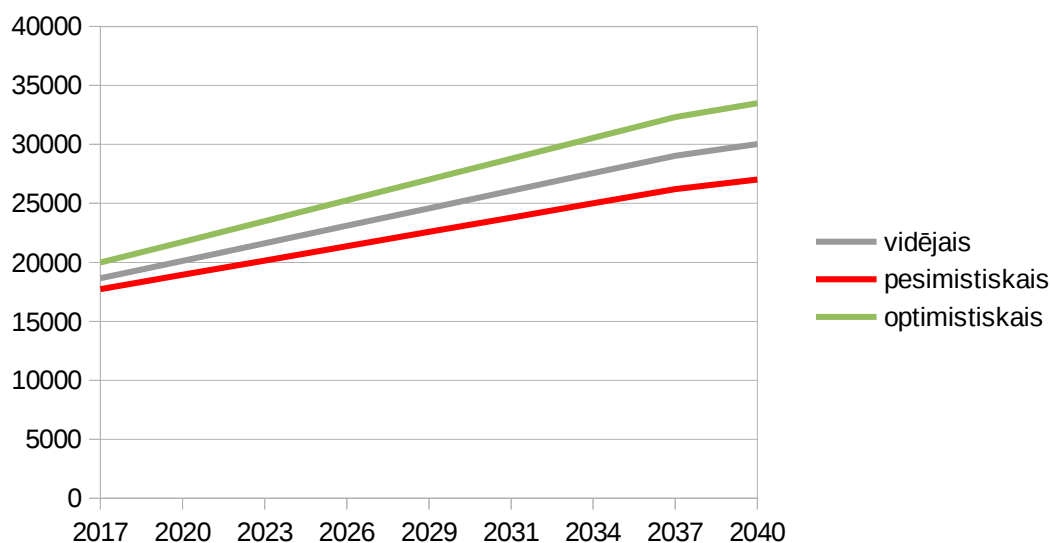


4.1. attēls. Pastāvīgo iedzīvotāju skaits Mārupes novadā no 2000. – 2015. gadam (izveidojis autors, izmantojot CSP datus, 2015)



4.2. attēls. Dabiskā pieauguma un migrācijas saldo rādītāji Mārupes novadā no 1996. – 2014.gadam (izveidojis autors, izmantojot CSP datus, 2014)

4.3. attēlā ir attēlota Mārupes iedzīvotāju skaita prognoze līdz 2040. gadam, kas izveidota ar datu regresijas analīzes rīku programmā MS Excel. Saglabājoties pašreizējām iedzīvotāju skaita pieauguma tendencēm, pēc 24 gadiem Mārupes novada teritorijā, pēc pozitīvajām prognozēm, ir sagaidāms, ka dzīvos 33479 iedzīvotāji, kas ir vairāk kā Latvijas 7. lielākajā pilsētā- Rēzeknē 2014. gadā (neogeo, 2014). Pat pesimistiskā prognoze liecina, ka 2040. gadā iedzīvotāju skaits sasniegs 27020, kas apsteigs Latvijas 11. lielāko pilsētu- Tukumu. Šāds straujš iedzīvotāju skaita pieaugums liecina par ļoti ievērojamu iedzīvotāju blīvuma pieauguma novadā, kas jau ir 3. apdzīvotākais valstī. Ja varētu piepildīties pozitīvās prognozes, tad iedzīvotāju skaita blīvums novadā sasniegs, aptuveni, 323 iedzīvotājs/ km², kas nozīmē to, ka pašvaldībai nāksies nodrošināt gan izglītības iespējas, gan darba vietas, gan veikt sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabojumus, gan samazināt lauksaimniecībā izmantojamo zemju platības, gan ierobežot rūpniecības teritoriju attīstību un paplašināšanos (4.3. attēls).



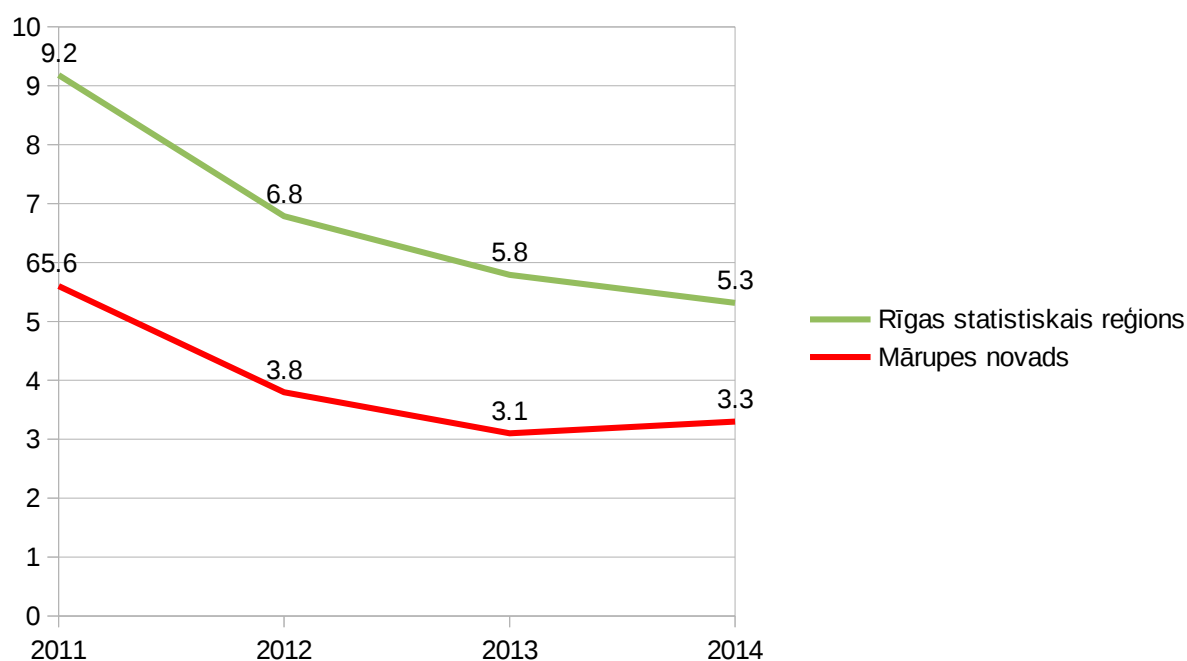
4.3. attēls. **Iedzīvotāju skaita prognoze Mārupes novadam no 2017.-2040. gadam** (izveidojis autors)

Iedzīvotāju skaita ziņā Mārupes novads 2015. gadā bija 16. apdzīvotākais novads Latvijā- 17741 iedzīvotājs (CSP, 2015). Ņemot vērā to, ka tas ir 4. mazākais Latvijas novads, tā apdzīvojuma blīvums bija 3. lielākais valstī – 171 cilvēks/ km², par to vēl blīvāk apdzīvoti novadi ir vien Salaspils (181 cilvēki/ km²) un Stopiņu novads (193 cilvēki/ km²). Sieviešu skaits Mārupes novadā pārsniedz vīriešu skaitu, attiecīgi- 9134 sievietes pret 8607 vīriešiem. Tomēr vīriešu skaits darbaspējas vecumā pārsniedz sieviešu skaitu, attiecīgi 5672 vīrieši pret 5659 sievietēm. Abās dzimumu grupās darba spējas vecuma cilvēki krietni pārsniedz līdz un

pēc darbaspējas vecuma cilvēku skaitu novadā. Kopumā darbaspējas vecuma cilvēku īpatsvars 2015. gada sākumā bija 63,9% (11331 iedz.), pirms darbaspējas vecuma cilvēku skaits- 24,2% (4295 iedz.), bet pēc darbaspējas vecuma cilvēku īpatsvars bija 11,9% (2115 iedz.) (CSB, 2015).

Mārupes novadā 2015. gada sākumā reģistrēti 70,9% (12572) latvieši, 17,7% (3147) krievi, 2,6% (460) ukraiņi, 2,5% (441) baltkrievi, 1,2% (208) poļi, 0,6% (114) lietuvieši un 4,5% (799) citu tautību cilvēki. Kopš 2011. gada audzis ir latviešu īpatsvars- no 70,3%-70,9%, par 1,7% samazinājies krievu īpatsvars, par 0,1% pieaudzis baltkrievu īpatsvars, tāpat kā ukraiņu (0,6%) un citu tautību (0,8%), taču, samazinājies poļu (par 0,1%) un lietuviešu (par 0,2%) īpatsvars novadā (1CSB, 2015). Bez tam, pēc Pilsonības un Migrācijas lietu pārvaldes (PMLP) datiem Mārupes novadā līdz 2015. gada 1. jūlijam reģistrēti kopumā 15897 Latvijas pilsoņi, 1239 Latvijas nepilsoņi un 1 bezvalstnieks (PMLP, 2015).

Nodarbinātības un bezdarba rādītāji ir tie nozīmīgie rādītāji, kas nepieciešami, lai varētu spriest par pašvaldības ekonomiskās attīstības iespējām (RTU, 2014).



4.4. attēls. **Bezdarba rādītāji Mārupes novadā un Rīgas statistiskajā reģionā** (izveidojis autors, izmantojot NVA datus, 2014)

Mārupes novadā 2015. gada 31. janvārī ir bijis pats zemākais bezdarba līmenis (2,9%) ne tikai no visām Rīgas statistiskā reģiona pašvaldībām, bet arī visā valstī (NVA, 2015 (4.3. attēls). Visā valstī tas arvien saglabājas augsts, viszemākais tas ir tieši Rīgas statistiskajā reģionā, bet visaugstākais- Latgales. Mārupes novadā 2011. gadā galvaspilsētā strādājošo iedzīvotāju ienākuma nodokļa īpatsvars no kopējās pašvaldības iegūto iedzīvotāju ienākuma nodokļa summas bija 68,8%, ko veidoja 48,3% novada iedzīvotāju, kas ir viens no visaugstākajiem rādītājiem valstī, turpretim, Mārupes darbavietās strādā 83,4% Rīgā dzīvojošie (RD PAD, 2012).

3.2.1. Mārupes ciems

Mārupes ciems atrodas novada ZA daļā, un tās teritoriju pēc Mārupes novada Domes datiem apdzīvo lielākais iedzīvotāju skaits no visiem ciemiem- aptuveni 11605, kas veido 66% no novada iedzīvotāju kopskaita. Ciemā raksturīga mazstāvu apbūve, kas variē tās vecumos (3.2.1.1. attēls). Mārupes ciemu šķērso vietējas nozīmes ceļš P132. Tas robežojas ar Rīgu tā Z daļā, par robežu ar pilsētu kalpo Kārļa Ulmaņa gatve, jeb, A10 šoseja. Tuvākās pilsētas Mārupes ciemam ir Jūrmala uz ZR un Jelgava uz DR. Ar automašīnu Rīgas centru no ciema ir iespējams sasniegt aptuveni 30 minūšu laikā. Pēc autora novērojumiem un Mārupes Domes dokumentācijas, ceļu izejas uz Rīgas pilsētu ir visai pārslogotas, īpaši darbadienu rītos, kas saistāms ar to, ka šos koridorus izmanto visi novada iedzīvotāji. Sabiedriskā transporta nodrošinājums konkrētajā ciemā ir krietni plašāks, salīdzinot ar pārējiem ciemiem- pasažierus apkalpo 7., 10., 25., 55. Rīgas Satiksmes nodrošinātas autobusu līnijas, kā arī divi "Rīgas Taksometru parka" mikroautobusu maršruti- 5435 (Rīga-Mārupe-Tīraine); 5433 (Rīga- Mārupe- Tīraine), un "Rīgas Satiksmes" nodrošināts minibusu maršruts 241 (Centrs- lidosta). Līdz Rīgas centram no Mārupes ciema ar sabiedrisko transportu ir iespējams nokļūt 30-40 minūtēs, savukārt, izmantojot personīgo automašīnu,- aptuveni 30 minūtēs. Sasaiste ar pārējiem novada ciemiem iespējama ar 10. (Abrenes iela- Jaunmārupe), 25. (Abrenes iela- Tīraine), 55. (Abrenes iela- Jaunmārupe) autobusu maršrutiem, ar kuriem iespējams sasniegt Tīraines, Jaunmārupes un Vētras ciemus. Kā arī ar 5435. (Rīga- Mārupe- Tīraine), 5433. (Rīga- Mārupe- Jaunmārupe) "Rīgas Taksometru parka" rajona autobusu maršrutiem. No ciema ar sabiedrisko transportu nav iespējams sasniegt vienīgi Skultes ciemu un Starptautisko lidostu "Rīga" (Mārupes novada Dome, 2012). Vienīgais autobusu maršruts, kas nekursē uz citiem novada ciemiem ir 7. (Abrenes iela- Stīpnieki), tas kursē salīdzinoši bieži- ik pēc 20,

30 minūtēm. Mārupes teritorijā tam ir vien 3 pieturas, kas visas atrodas uz vienas ielas- Kantora (Rīgas Satiksme, 2016; Mārupes Novada dome, 2012). Ciema vienīgā skola- Mārupes vidusskola nodrošina skolēnus ar bezmaksas skolas autobusu, kas kursē pa četriem maršrutiem no rīta un sešiem maršrutiem vakarā. Tie ietver Mārupes, Jaunmārupes, Tīraines un Vētras ciemus, kā arī 6 pieturas atrodas Rīgas teritorijas Bierīņu apkaimē. Tāpat kā sabiedriskais transports, arī vidusskolas bezmaksas autobuss nekursē uz Skultes ciemu (Mārupes vidusskola, 2015). Ciemā sastopams izteikti plašāks pakalpojumu klāsts salīdzinot ar citiem ciemiem- pieejams gan lielveikals “RIMI”, gan mazi pārtikas veikali, ciemā atrodas ambulance, aptieka, trīs degvielas uzpildes stacijas, autoserviss, banka, frizētava. Pieejams arī veikals “Narvesen”, saimniecības preču veikals, kafējnīcas, restorāni un bistro, kultūras nams, u.c.



3.2.1.1. attēls. Mazstāvu apbūve Mārupes ciemā (autora foto)

3.2.2. Jaunmārupes ciems



3.2.2.1. attēls. Renovēts daudzdzīvokļu nams Jaunmārupē (autora foto)



3.2.2.2. attēls. Mazstāvu ēka Jaunmārupē (autora foto)

Jaunmārupe ir ciems novada centrālajā daļā. Tas robežojas ar automaģistrāli A5 tā ZA daļā, kā arī tās krustojumu ar ceļu P132 (ORTOFOTO 5, 2009). Cauri ciemam tek Neriņas upe (Fizioģeogrāfiskā karte, 1999). Ciems atrodas aptuveni 16 km attālumā no Rīgas centra, aptuveni 9 km no Rīgas- Mārupes robežas, 7 km no Mārupes, 5 km no Skultes, 7 km no Tīraines un 3 km attālumā no Vētras ciema. Kā arī aptuveni 2 km attālumā no Mārupe- Olaine robežas un 4 km attālumā no Mārupe- Babīte robežas uz A5 automaģistrāles (ORTOFOTO 5, 2009). Ciemā pēc PMLP datiem ir aptuveni 2971 iedzīvotājs. Ciems galvenokārt raksturojams ar daudzstāvu apbūvi, īpaši ciema ZA daļā, kur sastopamas, galvenokārt, padomju laikos celtas daudzdzīvokļu ēkas 3 un 4 stāvu augstumā, no kurām lielākā daļa ir celtas ar vairākiem ēku blokiem, kas kopā veido blīvu apdzīvojumu šajā ciema daļā (3.2.2.1. attēls). Pārējā ciema daļā sastopamas mazstāvu apbūve, kas datējama ar dažādiem laika periodiem (3.2.2.2. attēls). Savukārt rūpniecības objekti izvietoti gar ciema robežām ZR un DA daļā, kas saistāms ar blīvo ēku apbūvi ciema centrālajā daļā un lielāko ceļu izvietojumu. Privātmāju izvietojums ir saistāms ar ciema vēsturisko izveidošanos, jaunākajām ēkām kļūstot biežāk sastopamām virzienā uz ciema dienvidu daļu (ORTOFOTO 5, 2009). Mūsdienās ciems atrodas tranzīta stāvoklī, ko nosaka šoseja A5, jeb Rīgas apvedceļa (Salaspils- Babīte), to šķērso vietējas nozīmes ceļš V19, kā arī visriņķī ciemam, to ietverot, atrodas vietējas nozīmes ceļš V21 (Mārupes Novada dome, 2012). Pēc Mārupes Novada domes 2012. gada datiem, ciema autoceļu kopgarums ir 9 km, no kuriem 6 km ir klāti ar asfaltu, 1 km ar granti, bet 1 km ir ar neuzklātu segumu (Mārupes Novada dome, 2012). Jaunmārupe ir sasniedzama ar automaģinu vidēji 40- 50 minūtēs no Rīgas centra. Jaunmārupi ar Rīgas centru savieno divas "Rīgas Satiksmes" autobusu līnijas: 10. (Abrenes iela- Jaunmārupe) un 55. (Abrenes iela- Jaunmārupe), kā arī viena "Rīgas Taksometru parka" rajona mikroautobusu līnija: 5433 (Rīga- Jaunmārupe). Intervāls starp reisiem ir visai ievērojams- 10. autobuss brauc ar 35-40 minūšu intervālu, ceļā starp galapunktiem pavadot 45 minūtes, 55. autobuss brauc ar 55-60 minūšu intervālu, ceļā pavadot 44 minūtes, bet 5433. mikroautobuss ar 30 minūšu intervālu darbadienās, galapunktā nonākot 30-40 minūtēs. Brīvdienās intervāls starp reisiem ir vēl lielāks: 60- 120 minūtes. Sabiedriskā transporta pieturvietas Jaunmārupē ir tikai 10, un tās atrodamas vien uz ceļa V19, kas neietver lielāko daļu no ciema. Sasaiste ar citiem novada ciemiem ir iespējama vien starp Mārupes ciemu, caur kuru kursē autobusi un starppilsētu autobuss (Rīgas Satiksme, 2016). Arī ar vieglo automaģinu ceļš līdz Rīgas centram un otrā virzienā ir pietiekoši ilgs, vidēji ceļā vienā virzienā tiek patērētas 40-50 minūtes. Jaunmārupes Pamatskola nodrošina skolēnus ar bezmaksas autobusu, kas kursē trīs maršrutos turp, bet

piecos atpakaļ, ietverot Mārupes ciemu, Skultes ciemu, Vētras ciemu un Babītes novada Piņķu ciemu. Tāpat pieejams bezmaksas skolēnu autobuss, kas ved uz Babītes vidusskolu vienā virzienā turp, bet divos atpakaļ, ietverot Vētras ciemu, Jaunmārupes pamatskolu, Skultes ciemu un Mārupes ciemu (Jaunmārupes pamatskola, 2014). Tāpat jāmin, ka Jaunmārupē dzīvojošie, gluži kā pārējā novada Rīgas skolās reģistrētie skolēni, Rīgas Satiksmes transportos brauc bez maksas, arī Rīgas augstskolu studenta atlaide attiecas uz novadā dzīvojošajiem studentiem (Par braukšanas maksas., 2010). Bez pamatskolas, ciemā atrodas arī ambulance, mazi pārtikas veikali, aptieka, ziedu salons, kā arī viena kafējnīca un auto serviss. Tajā neatrodas ne banka, ne degvielas uzpildes stacija, nav pieejami friziera pakalpojumi.

3.2.3. Tīraines ciems

Ciems atrodas novada A daļā, un aptuveni visu tā A robežu ar Rīgas pilsētu veido Jelgavas šoseja A8, kā arī daļēji dzelzceļa līnija Rīga- Jelgava. Tas atrodas aptuveni 10 km attālumā no Rīgas centra, 2 km attālumā no Mārupes ciema, 9 km no Jaunmārupes, 8 km no Skultes un 5 km attālumā no Vētras ciema (ORTOFOTO 5, 2009). Ciemā pēc PMLP datiem ir 1432 iedzīvotāji. Ciema apbūve raksturojama ar jaukta tipa apbūvi. Moderni daudzdzīvokļu namu un privātnamu kompleksi sastopami ciema ZR daļā. Gar veco Jelgavas šoseju sastopamas padomju laikos celtas daudzdzīvokļu ēkas, bet pārējā teritorijā gan modernas, gan renovētas privātmājas (3.2.3.2. attēls) un moderni daudzdzīvokļu namu kompleksi (3.2.3.1. attēls). Tīraines ciema sasniedzamība saistāma gan ar dzelzceļa, gan automaģistrāles A8 tuvumu, kas gan padara šo teritoriju par potenciālu izaugsmes vietu nākotnē, gan palielina ciema iedzīvotāju mobilitātes iespējas ikdienā. Tomēr sabiedriskā transporta nodrošinājums ciemā ir nepietiekams, jo uz ciemu kursē tikai viens Rīgas Satiksmes autobusu maršruts- nr. 25 (Rīga- Tīraine) , kura pieturas Tīraines ciema teritorijā ir vien 3, kas atrodas ciema Z daļā uz Vecozolu ielas (Rīgas Satiksme, 2016), turklāt, šo maršrutu pagarināja no sākotnējās galapieturas Mārupes ciemā vien 2015. gada decembrī (News, 2015). Uz ciemu arī ved 2 mikroautobusu līnijas: nr. 5435 (Rīga-Tīraine) un nr. 5139 (Rīga- Gaismas), kas savieno Mārupes ciemu ar Tīraines ciemu un Olaines novadu. 25. autobuss kursē ar 10 minūšu atstarpi rīta stundās, 30 minūšu atstarpi dienas vidū, bet vakara stundās ar 10- 30 minūšu atstarpi darbadienās. Savukārt, brīvdienās tas kursē vidēji reizi stundā. (Rīgas Satiksme, 2016). Mikroautobuss nr. 5435 kursē ar aptuveni 20-40 minūšu atstarpi darbadienās, bet ar 35- 40 minūšu atstarpi brīvdienās (Mārupes novads). Turpretim mikroautobuss nr. 5139 kursē

salīdzinoši retāk- ar aptuveni pusotras stundas atstarpi starp reisiem darbadienās, kā arī ar līdzīgu grafiku arī brīvdienās. Jāpiebilst, ka šis maršruts arī nodrošina pasažieriem nokļūšanu Jaunolainē (Mārupes novads). Vilciena kustības grafiks Tīraine- Rīga darbadienās un brīvdienās ir līdzīgs sabiedriskā transporta kursēšanas biežumam- pieturā tas pienāk ar aptuveni 40 minūšu atstarpi rīta stundās (05:53- 10:18), savukārt pārējā dienas daļā līdz 23:09 tas kursē salīdzinoši retāk- ar aptuveni stundas atstarpi. Līdz Centrālajai Dzelzceļa stacijai tas nokļūst mazāk kā 15 minūtēs, turklāt, arī biļetes cena ir lētāka kā Rīgas Satiksmes transportos: 0,80 € (Pasažieru vilciens, 2016). Turpretim ar mikroautobusu un autobusu laiks, kas tiek pavadīts ceļā līdz Rīgas centram ir 20-40 minūtes (Mārupes Novada dome, 2012). Ciemā esošā Mārupes pamatskola nodrošina skolēnus ar autobusu, kas kursē trīs maršrutos turp, bet četros- atpakaļ. Maršruti ietver Rīgu, Mārupi, Skulti, Vētras un Piņķus (Mārupes pamatskola, 2015). No pakalpojumiem ciemā pieejami kafejnīca, divi pārtikas preču veikali, ambulance, u.c. Trūkst aptiekas, degvielas uzpildes stacijas, bankas, frizētavas, u.c.



3.2.1.1. attēls. **Moderna tipveida daudzdzīvokļu namu apbūve Tīrainē** (autora foto)



3.2.1.2. attēls. **Moderna tipveida privātmāju apbūve Tīrainē** (autora foto)

3.2.4. Skultes ciems

Ciems atrodas novada ziemeļu daļā, kur tā austrumu robeža sakrīt ar Rīgas Lidostas rietumu robežu. Tas atrodas aptuveni 9 km no Mārupes ciema, 9 km attālumā no Babītes novada Piņķu ciema, bet 15 km attālumā no Rīgas centra (ORTOFOTO 5, 2009). Ciems vēsturiski veidojies kā slēgts padomju armijas ciemats, kurā arvien vērojama vēsturiskā daudzstāvu blokmāju apbūve (3.2.4.1. attēls), bet sastopamas arī retas mazstāvu ēkas, kas

celtas dažādos laika periodos (3.2.4.2. attēls). Vēlāk 20. gs. 60.- 70. gados tas veidojies kā kolhoza “Mārupe” ciemats (Mārupes novads, 2016). Ciemā pēc Mārupes novada Domes sniegtajiem datiem ir 1185 iedzīvotāji. Savas vēsturiskās izcelsmes dēļ ciems, pēc autora novērojumiem, liekas palicis pagātnē un vizuāli neiederas pārējā novadā, to paspilgtina tam raksturīgā padomju blokmāju apbūve un uz ielām dzirdamā krievu valoda. Ciemā ir tikai viena iela- Skultes iela, ir sākumskola, pirmsskolas izglītības iestāde, dienas centrs “Skulte”, kas kalpo arī par sociālo centru un ir atklāts 2014. gadā (Aprīņķis, 2014). Ciemā atrodas arī sporta stadions, kā arī viens mazs pārtikas veikaliņš “TOP!”, ambulance, aptieka, Latvijas pasta filiāle.



3.2.4.1. attēls. **Padomju laikos celta daudzdzīvokļu ēka Skultē** (autora foto)



3.2.4.2. attēls. **Mazstāvu apbūve Skultē** (autora foto)

Pēc 2012. gada Rīgas lidostas publicētās trokšņa stratēģiskās kartes spriežot, no lidmašīnu trokšņiem visvairāk cieš tieši šī ciema iedzīvotāji, kas ikdienā izjūt 46-64 decibelus lielu troksni, mazliet mazāk Jaunmārupes un Vētru ciemu iedzīvotāji (45-49 db), bet Tīraines un Mārupes ciemu iedzīvotājus šis troksnis neietekmē (Trokšņa stratēģiskā karte, 2012). Par lidostas tuvumu liecina arī milzīgs Padomju armijas lidmašīnas piemineklis pie blokmājām, kas arī atgādina par ciema vēsturisko izcelsmi. Ciema sasniedzamību ierobežo Starptautiskā lidosta “Rīga”, kuras dēļ jāveic apkārtceļš pa A10 un A5 autoceļiem, kas laika ziņā aizņem aptuveni 30-40 minūtes ar automašīnu līdz Rīgas centram. Otra iespēja kā tikt līdz Rīgas centram no ciema ir pa autoceļu A5, lidostu apbraucot no dienvidu puses, un tad izbraucot cauri Mārupes ciemam, kas laika patēriņa ziņā ir vēl iespaidīgāks laiks- līdz pat stundai (ORTOFOTO 5, 2009). Ar sabiedrisko transportu ciemu var sasniegt vienīgi izmantojot 43. autobusu, kas līdz Skultei nokļūst pa A10 un A5 automaģistrālēm, ceļā starp galapunktiem

pavadot aptuveni 40- 60 minūtes. Ar šo autobusu ir iespējams nokļūt Babītes novada Piņķu ciemā (Rīgas satiksme, 2016). Skultes sākumskola nodrošina savus skolēnus ar autobusu, kas nodrošina Jaunmārupes un Babītes novada Piņķu ciema skolēnus ar bezmaksas transportu (Mārupes Novada Skultes..., 2015). Gan Mārupes novada, gan Starptautiskās lidostas “Rīga” attīstības plānos ir paredzēts attīstīt Skultes ciemu, izbūvēt apvedceļu caur Mārupes novadu, kas savienotu Skultes ciemu ar lidostu, lai nenāktos veikt ievērojamu līkumu cauri Babītes novadam. Šāds ceļš veicinātu uzņēmējdarbību ciemā, radītu jaunas darba vietas, un savienotu ciemu ar pārējo novadu. Līdz ar lidostas paplašināšanos, tiks radītas jaunas darbavietas arī pašā lidotā, kas varēs nodrošināt ciema un pārējā novada iedzīvotājus (Skultes ciems, 2012).

3.2.5. Vētras ciems

Vētras ciems ir pats jaunākais no visiem ciemiem, tas tika atklāts vien 2014. gadā (1Mārupes novads, 2016). Tas atrodas novada centrālajā daļā, paralēli ceļam P132 (Mārupe-Jaunmārupe) tā A daļā, robežojas ar Mārupes ciemu tā ZR daļā un ar Medema purvu D daļā (ORTOFOTO 5, 2009). Ciemā pēc Mārupes domes sniegtajiem datiem ir 226 iedzīvotāji, kas to padara par vidējciemu (LGIA, bez dat.). Ciemā ir reta privātmāju apbūve (3.2.5.1. attēls). Uz ciemu no Rīgas centra var nokļūt ar diviem Rīgas Satiksmes autobusu maršrutiem- 10. (Abrenes iela- Jaunmārupe) un 55. (Abrenes iela- Jaunmārupe), kā arī ar maršruta taksometra līniju nr. 5433 (Rīga- Jaunmārupe) (Rīgas satiksme, 2016).

Tai ir raksturīga skraja privātmāju apbūve, kas nākotnē vēl tikai pieaugs. Pateicoties tā atrašanās vietai, ciemā atrodas blīva rūpniecības uzņēmumu apbūve, kas izvietojusies paralēli ceļam P132, tajā atrodas novada lielāko uzņēmumu teritorijas- SIA “Doka” , “Witraktor”, SIA “Beweship” , “Polipaks NT” (1Mārupes novads, 2015). Ciemā nav skolas, taču kopš 2015. gada vasaras tiek būvēta pirmskolas izglītības iestāde, kuru paredzēts pabeigt 2016. gada vasarā. Tā ar vietām nodrošinātu 280 novada bērņus (2Mārupes novads, 2015). Ciemā iztrūkst arī medicīnas pakalpojumu sniedzēja, pārtikas veikala, nav bankas, pasta, dienas centra, skolas, jebkādas brīvā laika pavadīšanas iespējas.



3.2.5.1. attēls. Tipiska mazstāvu apbūve Vētras ciemā (autora foto)

3.2.6. Mazciemi



3.2.6.1. attēls. Pamesta lauksaimniecības ēka mazciemā Peles (autora foto)



3.2.6.2. attēls. Mazstāvu apbūve mazciemā Mazāvas (autora foto)

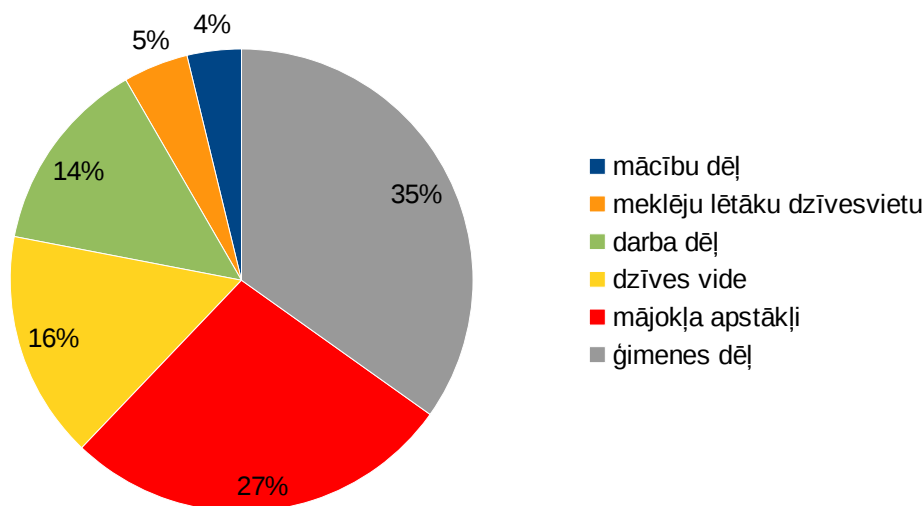
Pēc Latvijas Ģeotelpiskās informācijas datubāzes datiem Mārupes novadā pastāv četri mazciemi- Peles (Stūri), Mētras, Mežvidi un Mazieķi (Ieķi) (LĢIA, 2015). Tie ir ciemi, kurās ir vismaz trīs kompakti izvietotas dzīvojamās ēkas, kur katrai var būt atsevišķs nosaukums. Iedzīvotāju skaits šajos ciemos ir līdz 100, ja neeksistē infrastruktūras objektu, bet līdz 40- ja eksistē (LĢIA, bez dat.). Uz šiem mazciemiem ir salīdzinoši sarežģīti nokļūt, ceļi nav asfaltēti, tie vietām ir grūti izbraucami un bieži neeksistē norādes ne dabā, ne kartē. Darba autors, lauka apgaitā, saskārās ar diviem privatizētiem ciemiem- Mētrām un Mežvidiem, kuros nav iespējams iekļūt bez speciālām atļaujām. Ciemi ir salīdzinoši mazapdzīvoti, ar

retām, pagājušajā gadsimtā vai šī gadsimta sākumā būvētām mazstāvu ēkām (3.2.6.2. attēls), kā arī pamestām vai arvien esošām lauksaimniecības vajadzībām būvētām ēkām. Mazciems Peles raksturojams ar mazstāvu apbūvi, kas pēc vizuālā novērtējuma celta pagājušajā gadsimtā un šī gadsimta sākumā. Tas ir kluss, ļoti mazs ciems, kurā mājas atrodas noslēptas no apkārtējiem skatieniem aiz sētām, dzīvžogiem un dziļi pagalmos. Bez tam, tajā atrodamas arvien esošas, pamestas un izdemolētas lauksaimniecības ēkas, kas aizņem lielāko ciema teritoriju (3.2.6.1. attēls). Mazciemā Mazieķi, jeb Ieķi, pēc vizuālā novērtējuma, atrodas mazstāvu dzīvojamās ēkas, kas celtas pagājušajā gadsimtā vai šī gadsimta sākumā. Lielāko daļu no šī ciema aizņem zemnieku saimniecība “Lielceri” ar tiem piederošajām zirgu novietnēm, ganībām, dīķiem un jāšanas iekštelpu un āra manēžām. Mazciems Mazāvas neatšķiras no pārējiem, tajā atrodas dažas pagājušajā gadsimtā celtas dzīvojamās un lauksaimniecības ēkas (3.2.6.2. attēls), kuras, ašķirībā no mazciemā Peles esošajām, nav izdemolētas un visticamāk vēl tiek izmantotas lauksaimniecības vajadzībām. Uz šiem ciemiem neved sabiedriskais transports, vismaz 5 km rādiusā neatrodas neviens veikals, pasts vai ambulance.

4. MĀRUPES NOVADA IEDZĪVOTĀJU ĢEOGRĀFISKĀ MOBILITĀTE

4.1. Iekšzemes migrācija Mārupes novadā

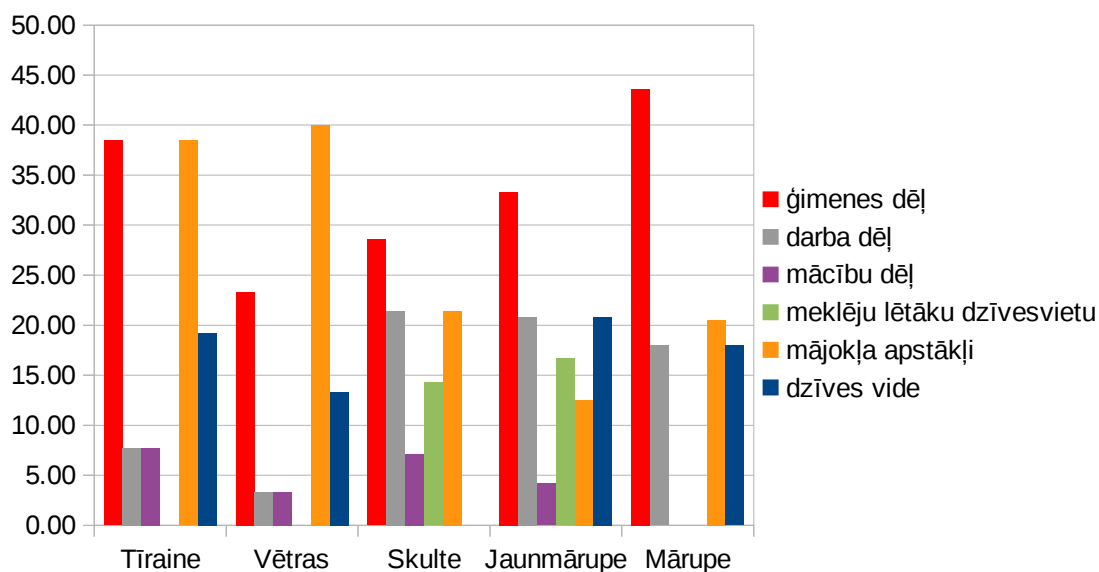
No visiem 160 respondentiem lielākā daļa (38,125%), dzīvesvietā dzīvo kopš 2000. gada, vienādās proporcijās ir to, kas ir ciemos dzimuši un to, kas tur sākuši dzīvot pirms 1991. gada (23,75%), 8,75% ir to respondentu, kas teritorijā dzīvo no 1991.- 2000. gadam, bet 5,65% ir to, kas dzīvesvietā dzīvo tikai mazāk par vienu gadu.



4.1.1. attēls. Respondentu sadalījums pēc pārcelšanās iemesliem (izveidojis autors)

35% respondentu kā pārcelšanās iemeslu norāda ģimenes apstākļus. Mazāk cilvēku (27%) kā iemeslu min mājokļa apstākļus, 16% norādījuši pievilcīgāku dzīvesvidi kā primāro pārcelšanās iemeslu, 14% respondentu pārcēlušies darba dēļ, 4% pārcēlušies mācību dēļ, bet 5% to izdarījuši lētākas dzīvesvietas dēļ (4.1.1. attēls). Kā ģimenes apstākļi jāmin ģimenes nodibināšana, pārcelšanās uz dzīvi pie saviem radniekiem vai kāda ģimenes locekļa darba nomaiņas dēļ. Pievilcīgāka dzīves vide, iespējams, izriet no ģimenes apstākļiem, piemēram, cilvēki nodibina ģimeni un Rīgas mikrorajona dzīvoklī paliek par šauru, ir vēlme pēc dabiskākas un mierīgākas gaisotnes apkārt. Arī materiālie apstākļi ir uzlabojušies, lai spētu atļauties pārcelties. Vismazāk bijis to respondentu, kas minēja, ka pārcēlušies darba, mācību un lētākas dzīvesvietas dēļ. Visbiežāk tie bija cilvēki, kas atraduši darbu Mārupē vai arī tie, kas pārcēlušies no citām pašvaldībām. Arī speciāli meklētu lētāku dzīvesvietu minēja salīdzinoši maz respondentu. Visos ciemos, izņemot Vētras, pie pārcelšanās iemesliem

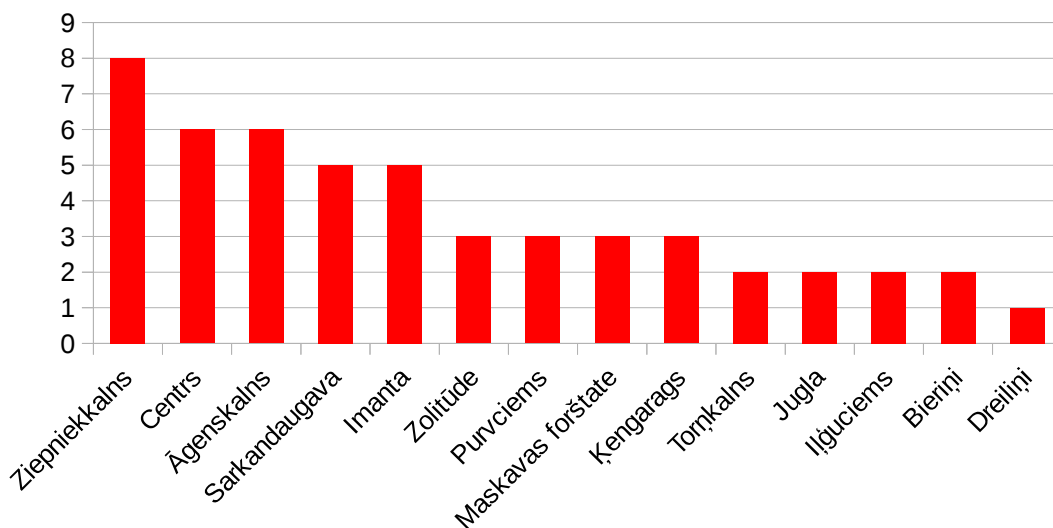
dominē ģimenes apstākļi. Mārupē šis īpatsvars sasniedz 43,59%. Šajā ciemā neviens respondents nav norādījis, ka pārcēlies lētākas dzīvesvietas atrašanās un mācību dēļ, mājokļa apstākļi veido 20,51%, bet dzīves vide un darba apstākļi ir vienādās proporcijās (17,95%). Vētras ciemā dominē mājokļa apstākļi (40%), 23,33% respondentu ir norādījuši, ka pārcēlušies ģimenes dēļ, bet 13,33% dzīvesvides dēļ. Starp Skultes ciema respondentiem ir visaugstākais darba iemesla īpatsvars, tur tas veido 21,43%, kas ir vienāds ar mājokļa apstākļiem. 38,57%, norādījuši ģimenes apstākļus kā galveno pārcelšanās faktoru, 14,29% lētākas dzīvesvietas meklējumus. Mārupes ciemā mājokļa apstākļi veido 20,51%, vilinošāka dzīvesvide 17,95%, kas ir vienāds ar darba iemeslu. Arī Jaunmārupē nekas krasi nemainās, ģimenes iemesls veido 33,33% no visiem pārcelšanās iemesliem, darba un dzīvesvides iemesli ir vienādās proporcijās (20,83%), lētākas dzīvesvides meklējumi veido 16,67% un tas ir augstākais rādītājs starp visiem ciemiem, mājokļa apstākļi- 12,50%, bet mācību iemesls- 4,17% (4.1.2. attēls).



4.1.2. attēls. Respondentu iedalījums pēc pārcelšanās iemesliem ciemos (izveidojis autors)

No 132 respondentiem, kas ir pārcēlušies uz Mārupes novadu no citām Latvijas pašvaldībām, 75%, jeb 99 respondenti no tiem ir bijušie rīdzinieki. No Daugavpils ir 5 respondenti, no Jūrmalas - 3. No Vecumnieku novada, Valmieras novada, Naukšēnu pagasta, Liepājas, Jelgavas un Dobeles ir pa diviem respondentiem. Bet no Smārdes pagasta, Skaistkalnes, Rēzeknes novada, Lūznavas pagasta, Kalnciema, Kaļiņingradas, Dundagas un Dagdas novada, Gulbenes, Mazsalacas, Ventpils un Carnikavas ir pa vienam respondentam.

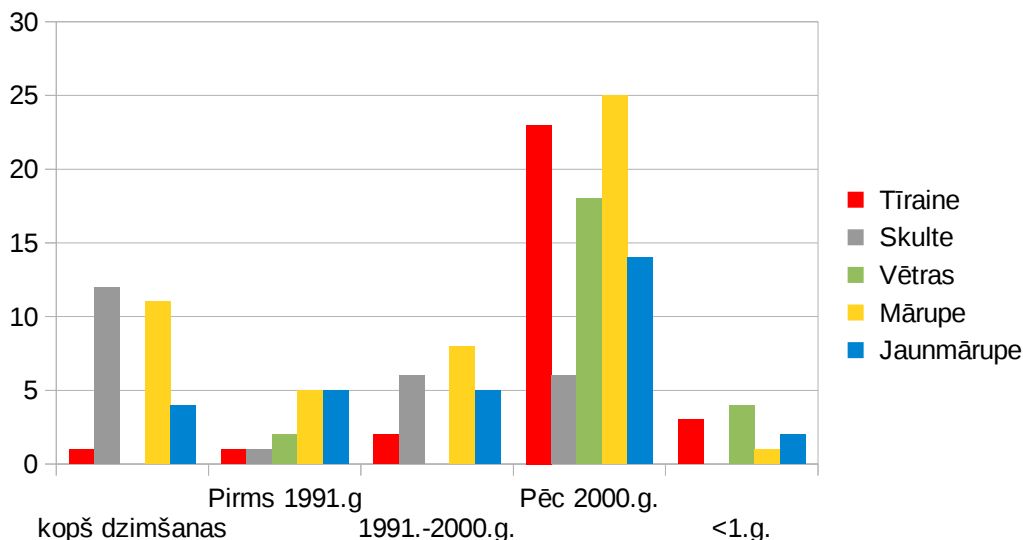
No Rīgas visbiežāk pārceļas tie cilvēki, kas dzīvo daudzdzīvokļu namu apkaimēs, tādos kā Ziepniekkalns, Sarkandaugava, Zolitūde, Purvciems, Imanta, Centrs, Ķengarags, u.c. (4.1.3. attēls)



4.1.3. attēls. **Respondentu sadalījums pēc pārceļšanās no Rīgas apkaimēm**
(izveidojis autors)

Procentuāli to iedzīvotāju, kas ir piedzimuši konkrētajā ciemā (darbaspējas vecumā), visvairāk ir tieši Skultes ciemā, kur šie cilvēki veido 39% no visiem aptaujātajiem darbaspējas vecuma respondentiem. Šie cilvēki pamatā ir krieviski runājoši, kas labi jūtas savā ciema vidē un izvēlas tur turpināt dzīvot, arī veidojot ģimeni. Jaunmārupes ciemā ir intervēts viens respondents darbaspējas vecumā no četriem ciemā dzimušajiem, bet Mārupes ciemā - divi no vienpadsmit. Darbaspējas vecuma cilvēku, kas jau no dzimšanas dzīvo konkrētajā ciemā nav anketēti ne Tīraines, ne Vētras ciemos. Šajos ciemos dominē to cilvēku īpatsvars, kas pārcēlušies uz ciemu pēc 2000. gada vai dzīvo tikai vienu gadu. Tīrainē šie cilvēki veido 76,67% , kas pārcēlušies pēc 2000. gada un 10% to cilvēku, kas ciemā dzīvo mazāk par vienu gadu. Vētrās šis īpatsvars ir 72% un 16%. Salīdzinoši maz šajos ciemos ir to respondentu, kas teritorijā dzīvo jau sākot no 1991. gada vai vēl agrāk. Tīrainē šie cilvēki veido 3,33%, bet to respondentu, kas ciemā dzīvo jau kopš padomju laikiem ir 6,66%. Mārupes ciemā, tāpat kā Tīraines un Vētras ciemos, ir izteikts to respondentu pārsvars, kas ciemā dzīvo kopš 2000. gada, šajā ciemā tie veido 50%, tie, kas ciemā dzīvo tikai vienu gadu, veido 2%. Šajā ciemā ir salīdzinoši augsts to respondentu īpatsvars, kas ciemā dzīvo kopš padomju laikiem (16%), un to, kas pārcēlušies starp 1991. un 2000. gadu . Arī Jaunmārupē to respondentu īpatsvars, kas

pārcēlušies padomju laikos un starp 1991. un 2000. gadu ir visai augsts- 16,67% (4.1.4. attēls).

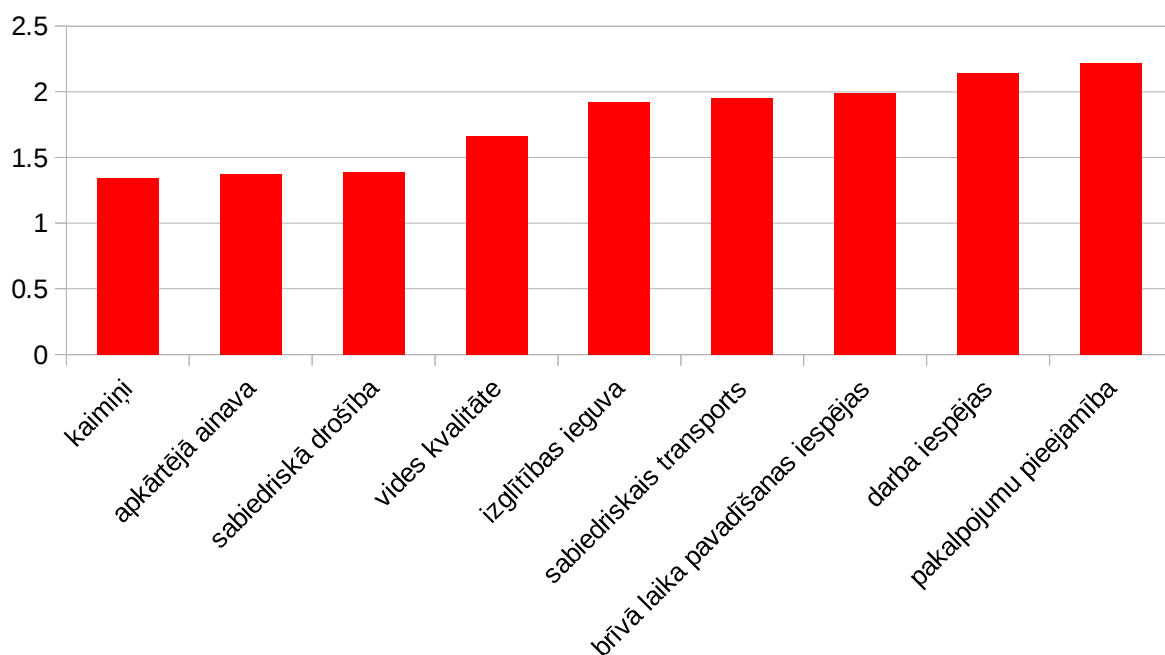


4.1.4. attēls. Respondentu sadalījums pa ciemiem pēc pārcelšanās perioda (izveidojis autors)

4.2. Vides kvalitātes novērtējums iedzīvotāju skatījumā

Viens no svarīgākajiem faktoriem, kas ietekmē migrācijas procesus reģionā ir cilvēku apmierinātība ar dzīves vidi. Liela neapmierinātība var radīt vēlmi mainīt dzīvesvietu uz daudz labāk piemērotu teritoriju, kur, piemēram, būs daudz lielāks darbavietu nodrošinājums, labākas izglītības iespējas vai sakārtotāka vide. Savukārt, teritorija, kuras iedzīvotāju atsauksmes ir pozitīvas, var radīt pievelkošu efektu reģionā un cilvēki var pārcelties no citām teritorijām šurp. Pastāv arī līdzsvars starp neapmierinātību un apmierinātību, kad vairums pozitīvi novērtēto kritēriju kompensē neapmierinātību, un, kas var radīt cilvēku palikšanu teritorijā, neskatoties uz neapmierinātību dažos no kritērijiem. Tamdēļ atsevišķi ir ticis pētīts tieši jautājums, kas skar dzīvesvietas vides kvalitāti novadā, un tam arī veltīta atsevišķa apakšnodaļa bakalaura darbā. Apmierinātība ar dzīves vidi tikusi pētīta 8 kategorijās: apkārtnes sakoptība, kaimiņi, pakalpojumu pieejamība, brīvā laika aktivitātes, izglītības iespējas, sabiedriskā drošība, sabiedriskais transports un darba iespējas. Pastāvot tikai trīs atbilžu variantiem- apmierina (1), daļēji (2) un neapmierina (3), varēja veikt atbilžu pārvešanu grafiskā formā, kas uzskatāmi parāda, ka kopsummā lielākā apmierinātība Mārupes novadā ir ar kaimiņiem, apkārtējo ainavu, sabiedrisko drošību un vides kvalitāti. Bet vislielākā

neapmierinātība ir ar pakalpojumu pieejamību, darba iespējām, brīvā laika pavadīšanas iespējām, sabiedriskā transporta nodrošinājumu un izglītības iespējām.



4.2.1. attēls. Iedzīvotāju dzīves kvalitātes novērtējums (izveidojis autors)

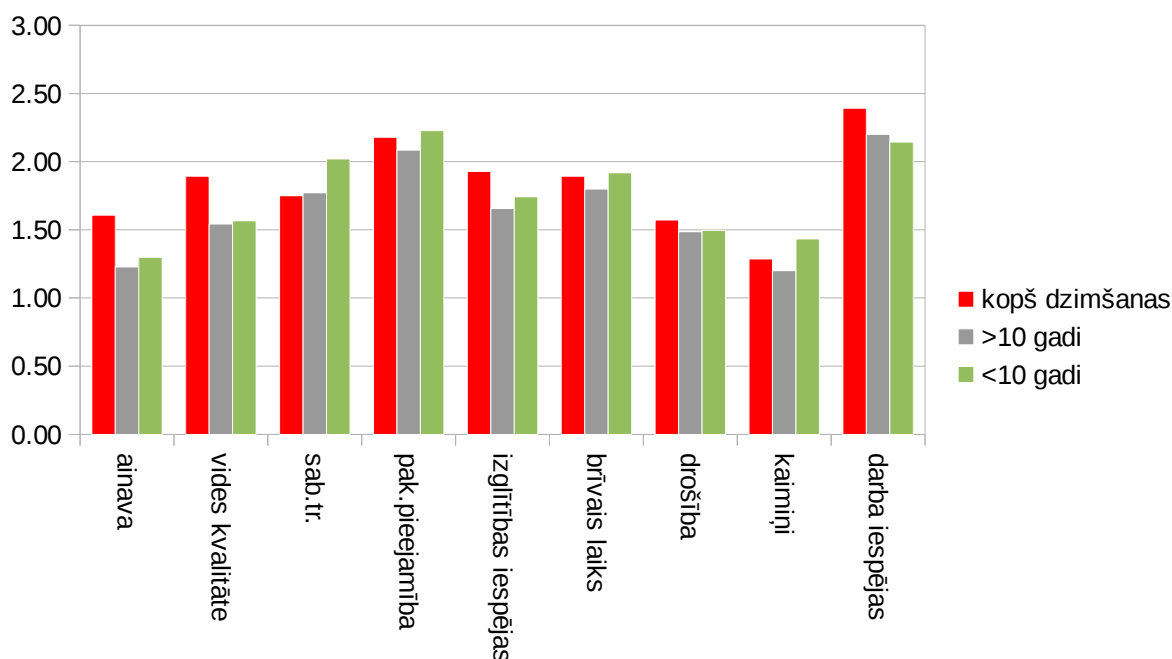
4.2.1. tabula

Vides kvalitātes novērtējums ciemos starp aptaujātajiem iedzīvotājiem (izveidojis autors)

	Apkārtnējā ainava	Vides kvalitāte	Sabiedriskais transports	Pakalpojumu pieejamība	Izglītības iespējas	Brīvā laika pavadīšanas iespējas	Sabiedriskā drošība	Kaimiņi	Darba iespējas
Tīraine	1,33	1,30	1,90	2,03	1,47	2,03	1,33	1,53	2
Vētras	1,60	2,32	2,12	2,32	1,56	2,08	1,52	1,12	2,04
Skulte	1,60	2,28	2,08	2,88	2,28	2,32	1,40	1,36	2,64
Mārupe	1,28	1,42	1,88	1,92	2,04	1,76	1,34	1,28	2
Jaunmārupe	1,20	1,10	1,77	2,10	1,30	1,43	1,50	1,40	2,50

Respondentu atbildēs variē attālumi starp tuvāko veikalu. Vismazākais attālums, kas jāveic līdz tam ir Skultes ciema iedzīvotājiem, kur vidējais laika patēriņš ir 3,8 minūtes. Ciema vienīgais veikals ir mazs "Top!" veikaliņš uz ciema vienīgās ielas. Tīraines ciema iedzīvotājiem līdz tuvākajam veikalam ar kājām nākas mērot vidēji 8 minūtes, bet Mārupes

ciema iedzīvotājiem ar kājām nākas mērot vidēji 10 minūtes. Jaunmārupes iedzīvotāji ikdienā līdz tuvākajam pārtikas veikalam ar kājām var nokļūt 8 minūtēs. Atšķirīga situācija ir Vētras ciema iedzīvotājiem, kurā neeksistē pārtikas veikals, respondenti ir norādījuši, ka līdz tam ar kājām jāmēro vidēji 28 minūtes. Arī par sabiedriskā transporta pieturu pieejamību atbildes atšķiras, vismazākais attālums kāds jāveic līdz pieturai ar kājām ir Skultes ciemā (2 minūtes), Jaunmārupes ciemā tas vidēji ir 7 minūtes, Mārupes ciemā tas ir 9 minūtes, Tīrainē 10 minūtes, bet Vētras ciemā 16 minūtes. Visai augsta neapmierinātība ar dzīves vidi ciemā ir bijusi Skultē, kur cilvēki negatīvi novērtējuši praktiski visu, izņemot kaimiņus, sabiedrisko drošību un apkārtējo ainavu. Kā jau minēts iepriekš, ciemā nav lielveikala, ir tikai sākumskola, nav bankas, bērnudārza, bet no darba iespējām, kā izteicās viens respondents *“ir tikai lidosta vai mazais piemājas pārtikas veikaliņš”*. Līdzvērtīgu neapmierinātību ir izteikuši arī Vētras ciema respondenti, kuriem arī ciemā nav pilnīgi nekādu ikdienas pakalpojumu, ieskaitot pirmsskolas izglītības iestādi, skolu u.c., atskaitot pāris darba vietas, kas iespējams ciema lielākajos uzņēmumos. Taču, arī par darbavietām respondenti izsakās pietiekami negatīvi visos ciemos- tās trūkst, tādēļ jāmeklē citās pašvaldībās. Negatīvi tiek novērtētas arī izglītības iespējas, jo vienīgajās novada skolās visiem vietās nepietiek vai arī vecākiem nākas vest savus bērnus uz tām, kas atrodas citos ciemos. Ļoti augsta neapmierinātība ir ar pakalpojumu pieejamību- tādi pakalpojumi kā banka, frizieris, u.c. sastopami vien lielākajos ciemos, t.i. Jaunmārupē un Mārupē. Bet uz visu novadu pastāv tikai viens lielveikals, kas atrodas Mārupes ciemā, tas ir ticis atvērts vien 2015. gada vasarā. Lielāko neapmierinātību par to izrādījuši to ciemu iedzīvotāji, kas dzīvo tālākajos ciemos, no kuriem nav iespējams īsā laikā nokļūt Rīgā vai Mārupē. Lielu neapmierinātību radījis arī sabiedriskais transports Skultes un Vētras ciemos, kas nepietiekami labi nodrošina cilvēku vajadzības- transporta kursēšanas grafiks beidzas agri, tas kursē pārāk reti- vidēji 20 minūšu atstarpes starp reisiem, sasniedzot pat 30 un 40 minūšu starpības darbadienu vakaros un brīvdienās. Tāpat, esot arī pārāk mazs pieturvietu pārklājums, kas rada neērtības cilvēkiem un liek tiem izvēlēties par labu pārvietošanai ar personīgo auto. Vētras un Skultes ciema respondenti negatīvi novērtējuši arī vides kvalitāti, šajos ciemos trūkst Mārupes, Jaunmārupes un Tīraines ciemu sakoptības (4.2.1. tabula).



4.2.2. attēls. Vides kvalitātes novērtējums pēc respondentu dzīves ilguma dzīvesvietā (izveidojis autors)

Attēlā 4.2.2. ir izšķirtas trīs Mārupes novada iedzīvotāju grupas- tie, kas teritorijā dzīvo kopš dzimšanas, tie, kas dzīvo vairāk kā desmit gadus, un tie, kas dzīvo vairāk kā desmit gadus. Attēlā attēlotas būtiskas atšķirības šo respondentu vides kvalitātes novērtējumā- tie respondenti, kas novadā dzīvo kopš dzimšanas ir daudz negatīvāk novērtējuši gandrīz visus parametrus, izņemot sabiedrisko transportu. Tie respondenti, kas novadā dzīvo kopš dzimšanas ir mazāk apmierināti par apkārtējo ainavu, vides kvalitāti, pakalpojumu pieejamību, brīvā laika aktivitāšu iespējām, izglītības iespējām, sabiedrisko drošību, kaimiņiem un darba iespēām. Tie respondenti, kas novadā dzīvo mazāk kā desmit gadus ir mazāk apmierināti ar apkārtējo ainavu, sabiedrisko transportu, brīvā laika pavadīšanas iespējām, sabiedrisko drošību un kaimiņiem. Bet tie respondenti, kas novadā dzīvo vairāk kā desmit gadus ir mazāk apmierināti vienīgi ar vides kvalitāti. Iespējams, cilvēki, kas dzīvo mazāk kā desmit gadus teritorijā, vēlētos vairāk pārmaiņas, kā tie, kas dzīvo vairāk kā desmit gadus, jo viņiem ir augstākas prasības pret apkārtējo vidi. No šiem cilvēkiem, kas dzīvo vien neilgu laiku teritorijā, pārsvarā ir gados jauni cilvēki, lielākā daļa no viņiem ir jaunie vecāki, kam, iespējams, ir lielāka interese par vides sakoptību, sabiedrisko drošību un nodrošinātību gan sev, gan bērniem, arī kvalitatīvāku un plašāku sabiedriskā transporta nodrošinājumu. Tie ir skeptiski noskaņoti un, iespējams, ar pārāk augstām vides prasībām, ko tā nevar sniegt. Daudzi aptaujātie respondenti, kas Mārupē dzīvo mazāk kā desmit gadus, bija jaunie vecāki,

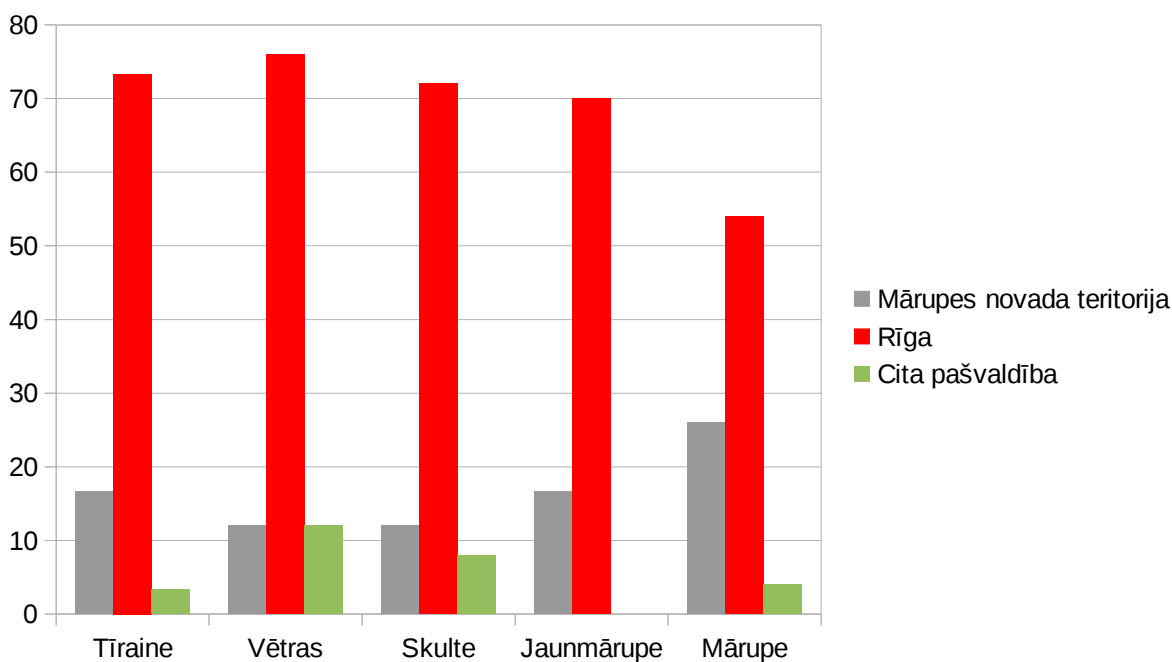
kas pie brīvā laika aktivitātēm pieskaitīja bērnu laukumiņus, taču, viņi gribētu vairāk aktivitāšu, īpaši bērniem. Šie cilvēki ir visapmierinātākie ar izglītības iespējām, iespējams, tādēļ, ka tiek celtas arvien jaunas pirmsskolas izglītības iestādes, visas Mārupes skolas ir modernas un rūpējas gan par izglītības kvalitāti, gan par skolēnu nodrošināšanu, ja pietrūkst vietas novada skolās, tad tuvu ir Rīga un bērnu var vest uz turieni. Šie respondenti ir mazāk neapmierināti ar darba iespējām novadā, lielā mērā tādēļ, ka pārcelšanās iemesls nav bijusi darba vietas iegūšana, tiem darbs saglabājas Rīgā. Turpretim, tie respondenti, kas ir dzimuši novadā, vai pārcēlušies pirms vairāk kā desmit gadiem, varētu vēlēties darbavietu tuvāk mājām (4.2.2. attēls).

Pastāvot visai augstai neapmierinātībai ar novada dzīves vidi, no visiem aptaujātajiem respondentiem, tikai neliela daļa- 5,63% no visiem respondentiem ir atbildējuši, ka viņiem nepatīk dzīvot savā ciemā, bet 8,75% ir atbildējuši, ka viņiem daļēji patīk. 23,13% no visiem aptaujātajiem ir atbildējuši, ka vēlas pārcelties uz citu dzīvesvietu. No tiem, 16,79% ir to, kas atbildēja, ka viņiem patīk dzīvot savā ciemā, 88,89% to, kas atbildēja, ka nepatīk, bet 42,86% to, kas atbildēja, ka daļēji. Vislielākā nepatika pret dzīvesvidi ir Skultes ciema iedzīvotājiem, 24% respondentu ir atbildējuši, ka viņiem nepatīk dzīvot ciemā, 64% ir atbildējuši, ka patīk, bet 4%- daļēji. Tik augsta nepatika nav nevienā citā pētāmajā ciemā- Tīrainē tā ir 0,3% , Vētrās 0%, Mārupē 2%, bet Jaunmārupē 3,33%. Vislielākā vēlme pārcelties ir Tīraines ciema iedzīvotājiem, to norādījuši vienpadsmit no trīsdesmit respondentiem. Atbildēs dominē Rīga, uz to vēlas pārcelties septiņi respondenti, viens respondents vēlas pārcelties uz Ķekavu, viens uz Carnikavu, vēl kāds uz Olaini, bet viens uz Mārupes ciemu. Deviņiem no divdesmit pieciem Skultes ciema respondentiem ir vēlme pārcelties, seši respondenti plāno pārcelties uz Rīgu, viens uz Babītes novada Piņķiem, viens uz Jaunmārupi, bet viens uz Mārupes ciemu. No Jaunmārupes ciema vēlas pārcelties septiņi respondenti, četri no tiem uz Rīgu, viens uz Vāciju, viens uz Mārupes ciemu, bet vēl kāds uz Jaunolaini. No Vētras ciema vēlas pārcelties trīs respondenti, divi no tiem uz Rīgu, bet viens plāno uz Amerikas Savienotajām Valstīm. No Mārupes ciema plāno pārcelties seši respondenti.

No trīsdesmit septiņiem respondentiem, kas vēlas pārcelties, pieci respondenti ciemos dzīvo kopš dzimšanas (no tiem trim ir mazāk par 25 gadiem, bet divi ir vecumā 26-45), trīs respondenti pārcēlušies jau pirms 1991. gada, trīs no 1991.-2000.gada, 24 pēc 2000. gada, bet divi- mazāk kā vienu gadu. No 24 respondentiem, kas teritorijā dzīvo kopš 2000. gada, 6 ir pārcēlušies ģimenes dēļ, 4- darba dēļ, 3- mācību dēļ, 2- lētākas dzīvesvietas dēļ, 5- mājokļa apstākļu dēļ, bet 4- vilinošākas dzīvesvides dēļ. Lielākā daļa (15 respondenti) no šiem

cilvēkiem strādā Rīgā, un tie pārvietojas ar personīgo automašīnu. Tāpat lielākajai daļai (14 respondentiem) ir augstākā izglītība. Astoņi respondenti no tiem novērtējuši savus ienākumus kā zemu, astoņi kā vidējus, bet septiņi kā virs vidējā līmeņa. No tiem- deviņi respondenti strādā, septiņi nestrādā, seši mācās. No visiem trīsdesmit septiņiem respondentiem, lielākā daļa (24) dzīvo dzīvokļos, 12- privātmājās, bet 1- viensētā. Šiem respondentiem varētu neapmierināt pārāk lielais attālums līdz Rīgai, iespējams, darbavietu trūkums, vai tā atrašana citā pašvaldībā. No visiem respondentiem, kas pārcēlušies uz Mārupes novadu pēc 2000. gada un plāno pārcelties uz Rīgu (19 respondenti), tikai 8 respondenti ir pārcēlušies no Rīgas.

4.3. Mārupes novada iedzīvotāju svārstmigrācija



4.3.1. attēls. Respondentu sadalījums (%) pēc darba vai mācību vietu teritorijām (izveidojis autors)

Vislielāko īpatsvaru darbavietu nodrošinājumā novada iedzīvotājiem veido Rīgas pilsēta, kur kopā strādā vai mācās 74% no respondentiem. Mārupes novada teritorijā sev darbavietas vai mācību vietas atraduši 20% no respondentiem, bet citās pašvaldībās- 6% no visiem respondentiem. 2 respondenti no Skultes ciema norādījuši, ka strādā Babītes novada Piņķos, viens respondents no Tīraines ciema strādā Stopiņu novadā, no Vētras ciema viens respondents strādā Olaines novadā un vēl kāds Salaspils novadā. Procentuāli vislielākā daļa

no respondentiem, kas strādā vai mācās Rīgā ir Vētras ciemā (76%), Tīrainē šī attiecība ir 73,33% , Skultē- 72%, Jaunmārupē- 70%, bet Mārupē- 54%. Starp Mārupes ciema iedzīvotājiem ir visaugstākais to respondentu īpatsvars, kas savas darbavietas atraduši ciema teritorijā (26%), Jaunmārupes un Tīraines iedzīvotājiem šī attiecība ir vienāda (16,66%), arī Vētras un Tīraines ciemu iedzīvotāji ir vienādā skaitā (12%) to respondentu, kas strādā pašā novadā (4.3.1. attēls).

Salīdzinot pavadīto laika posmu ceļā līdz darba un mācību vietām, vislielāko laika posmu ceļā līdz Rīgai katru dienu pavada Jaunmārupes ciema iedzīvotāji- vidēji 40 minūtes, arī Skultes ciema iedzīvotāji ikdienā patērē vērā ņemamu laika posmu līdz darbam- 39 minūtes. Galvenokārt tādēļ, ka tiem nākas veikt apkārtceļu cauri Babītes novadam pa A10 šoseju līdz pilsētai. Vismazāko laika posmu līdz Rīgai ikdienā veic repondenti no Mārupes ciema- 32 minūtes, Vētras ciema iedzīvotāji ceļā pavada 33 minūtes, bet Tīraines ciema iedzīvotāji- 32 minūtes. Līdz citām pašvaldībām laiks ceļā tiek patērēts ievērojami mazāks- no Skultes ciema līdz darbavietām Babītes novada Piņķos, respondenti ceļā vidēji pavada 15 minūtes. Respondents no Tīraines ceļā uz Stopiņu novadu ceļā pavada 25 minūtes. Respondents no Vētras ciema ceļā uz Olaini ceļā pavada 15 minūtes, bet respondents, kas strādā Salaspilī- 40 minūtes.

Salīdzinot izmantoto transportu atšķirības starp tiem respondentiem, būtisks ir personīgās automašīnas izmantojums, lai nokļūtu uz darbu. Visvairāk personīgo automobili izmanto Vētras ciema iedzīvotāji, tie, kas izmanto automašīnu, veido 84% no kopējā respondentu apjoma, taču, vismazāk autoamašīnu izmanto Tīraines ciema iedzīvotāji, kur tas veido tikai 51,72% no kopējā izmantoto transporta līdzekļu sadalījuma. Šajā ciemā 20,69% respondenti ir atzīmējuši, ka ikdienas vajadzībām, lai nokļūtu uz darbu vai mācību vietām, tiek izmantots vilciens, kas ir pats lielākais īpatsvars starp visu ciemu respondentiem. Tīraines ciemā ir otrs zemākais autobusa izmantojuma īpatsvars novadā, to atzīmējuši vien 13,79% no respondentiem, kas skaidrojams ar nepietiekamo autobusa pieturu pārklājumu ciemā. Vienādās proporcijās ar autobusu ir arī mikroautobuss, ko arī izmanto vien 13,79% no ciema aptaujātajiem respondentiem. Visvairāk autobusa pakalpojumus izmanto Skultes ciemā, kur 45% no respondentiem atzīmējuši šo kā ikdienas pārvietošanās līdzekli uz darbu vai mācībām. Šajā ciemā personīgo automašīnu izmanto 55% no iedzīvotājiem. Visretāk autobusu kā ikdienas pārvietošanās līdzekli atzīmējuši arī Vētras ciema respondenti, kas arī skaidrojams ar reto pieturu pārklājumu un sarežģīto nokļūšanu pāri ceļam P132 , kas apgrūtināts, jo ciema tuvumā nav gājēju pārejas un luksafori. Šajā ciemā respondenti vismazāk izmanto arī

miroautobusa pakalpojumus – to atzīmējuši tikai 4%, bet uz Skultes ciemu, kā minēts iepriekš, mikroautobusu maršruti neved, tādēļ šī ciema iedzīvotājiem ir maz ikdienas transportlīdzekļu izvēles iespējas. Ja citi respondenti minēja, ka izmanto arī divriteni, vai labā laikā iet ar kājām, tad no šī ciema ar divriteni var Rīgā nokļūt, aptuveni, stundas laikā, ja brauc pa A10, bet ar autobusu jābrauc vismaz 40 minūtes līdz Rīgas centram. Turpretim, 22,22% Jaunmārupes ciema respondenti ikdienā izmanto mikroautobusu pakalpojumus, tikpat daudz ticis atzīmēts arī autobusa pakalpojums, bet ar automašīnu ikdienā pārvietojas 59,26% respondentu. Arī Mārupes ciemā visvairāk respondentu ir atzīmējuši, ka izmanto automašīnu, jeb 53,06%, ar autobusu ikdienā pārvietojas 32,65%, bet ar mikroautobusu 14,29%. Šajā ciemā ir krietni labāks un izdevīgāks sabiedriskā transporta tīkla pārklājums.

4.3.1. tabula

Ceļā pavadītais laika posms līdz darba un mācību vietām, izmantojot dažādus transporta līdzekļus (izveidojis autors)

Maršruts	Transports Ciems	Tīraine	Skulte	Vētras	Mārupe	Jaunmārupe
Ciems- Rīga	auto- mašīna	22	40	33	24	41
	autobuss	42	42	55	30	44
	takso- metrs	38	-		15	50
	vilciens	43	-		-	-
Ciems- Mārupes nov.	auto- mašīna	30	10	30	13	24
	takso- metrs	-	-		10	-
Ciems- cita pašvaldība	auto- mašīna	-	-	17	10	-
	autobuss	-	15	-	-	-
	takso- metrs	-	-	-	20	-

2012. gada pētījumi ir pierādījuši, ka tie cilvēki, kas ikdienā pārvietojas uz darbu ar sabiedrisko transportu, pavada vidēji 13 minūtes ilgāku laiku ceļā, kā tie, kas pārvietojas ar automašīnu (Burgmanis, 2014). Pēc autora veiktajiem pētījumiem, šie rādītāji atšķiras nedaudz vairāk. Tie, kas dodas no Tīraines ciema uz Rīgu ar automašīnu, vidēji patērē 22

minūtes ceļā, ja ar mikroautobusu- 38 minūtes, ar autobusu 42, bet visilgākais ceļš tiek patērēts ar vilcienu- vidēji 43 minūtes līdz darbavietai Rīgā. No šī paša ciema, braucot uz darbavietu Mārupes novadā, respondenti izmanto tikai automašīnu un ceļā pavada vidēji 30 minūtes. Krietni īsāku laika periodu ceļā pavada respondents, kas ar automašīnu ikdienā brauc uz Stopiņu novadu. Braucot ar automašīnu no Vētras ciema uz Rīgu, respondenti ceļā vidēji pavada 33 minūtes, bet braucot ar autobusu krietni ilgāk- 55. Respondenti, kam darba vietas ir Mārupes novadā no šī ciema gan ar automašīnu, gan taksometru brauc vidēji 30 minūtes. Ievērojami īsāks laika patēriņš ir tiem respondentiem, kas ar automašīnu brauc uz citiem novadiem- tikai 17 jeb 15 minūtes līdz Olaines novadam, bet 20 līdz Salaspils. Arī no Jaunmārupes ciema uz Rīgu braucošajiem jāērķinās ar aptuveni 41 minūti, braucot ar auto, mazliet ilgāk- 44 minūtes, braucot ar autobusu, bet 50 minūtes, braucot ar mikroautobusu. Krietni īsāku laiku ceļā pavada tie respondenti, kas no šī ciema dodas strādāt uz darbu savā pašvaldībā, ar automašīnu vidēji tiek pavadītas 24 minūtes ceļā. Neviena no Jaunmārupes respondentiem uz darbavietām Mārupes novadā nedodas ar sabiedrisko transportu. Respondentiem no Skultes ciema laiks ceļā līdz Rīgai ar automašīnu ir vidēji 40 minūtes, bet ar autobusu tas ir 42 minūtes. Ievērojami īsāks laiks tiek patērēts, lai nokļūtu darbavietās novadā vai Babītes novada Piņķos. Novadā patērētais laiks ar automašīnu ir 10 minūtes, bet, lai nokļūtu Piņķos, abi respondenti izmanto autobusu, un laiks ceļā tiem ir vidēji 15 minūtes. Respondenti no Mārupes ciema līdz Rīgai ar automašīnu brauc vidēji 24 minūtes, ar autobusu 30, bet ar taksometru 15. Novada robežās līdz darbavietām tie ar auto nokļūst vidēji 13 minūtēs, bet ar taksometru 10. Uz citām pašvaldībām respondenti no šī ciema dodas ar personīgo automašīnu un maršruta taksometru, kas laika ziņā, attiecīgi, ir vidēji 10 un 20 minūšu laika patēriņš ceļā (4.3.1. tabula).

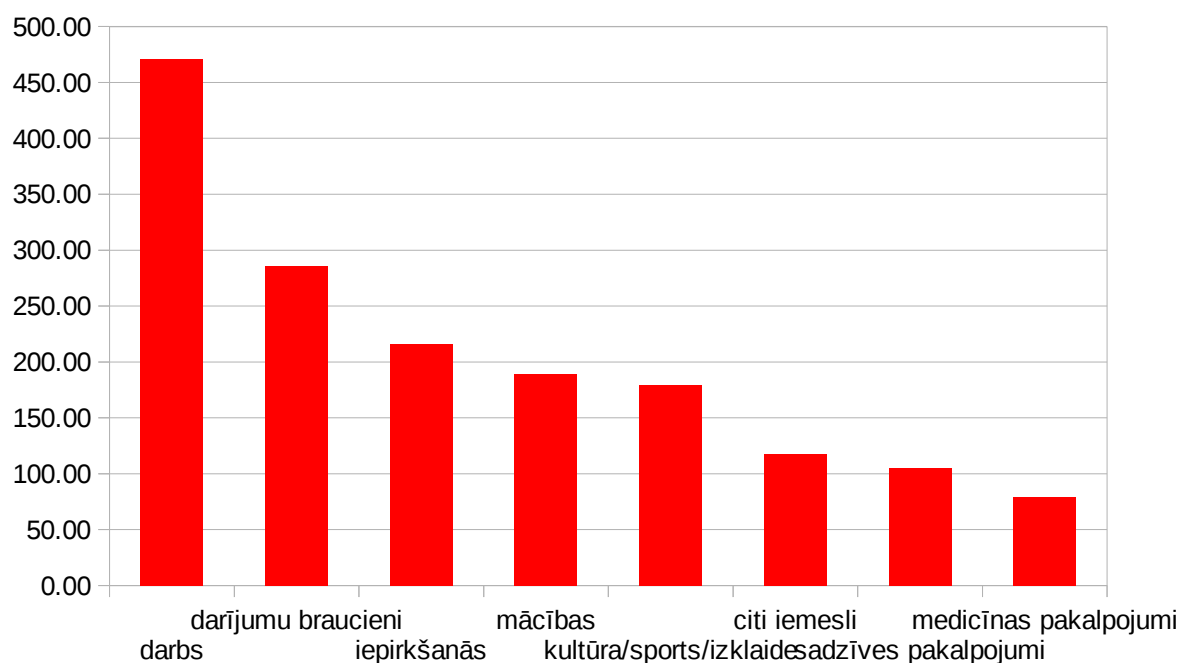
Salīdzinot respondentu ienākumu līmeņus ar to izvēlēto transporta līdzekļa veidiem braucieniem uz Rīgu, autors secina, ka tie praktiski neatšķiras. Cilvēki, kas savus ienākumus atzinuši par zemiem, visbiežāk pārvietojas ar sabiedrisko transportu. Arī iedzīvotāji ar ienākumiem, kas pārsniedz vidējo līmeni salīdzinoši bieži pārvietojas ar sabiedrisko transportu.

Vides kvalitāte lielā mērā nosaka cilvēku ikdienas svārstmigrācijas paradumus, piemēram, ja nav sastopami noteikti pakalpojumi, darbavietas, izglītības iestādes, tās nākas meklēt citur.

Respondentu došanās uz Rīgu biežums (izveidojis autors)

	Uz visu darba nedēļu	Ik darba dienu un biežāk	3-4 reizes nedēļā	1-2 reizes nedēļā	3-4 reizes mēnesī	1-2 reizes mēnesī	4-8 reizes gadā	1-2 reizes gadā	neapmeklēju	Kopējais	Vidējais
Rīga	0	30656	16275	10280	8416	3246	462	119	0	65854	207,74

Analizējot aptaujāto iedzīvotāju Rīgas apmeklēšanas intensitāti, tika izveidota tabula nr 4.3.2. To autors izveidoja pamatojoties uz to, ka ja cilvēks 5 un vairāk dienas nedēļā 2 reizes dienā atrodas ceļā no dzīvesvietas līdz galamērķim un atpakaļ, tad gadā viņš aptuveni 250 reizes šādi abos virzienos atrodas ceļā. Ekvivalenti 3- 4 reizes nedēļā ir 175 reizes gadā, utt. Aplūkojot 4.3.2. tabulu, skaidri redzams, ka lielākais skaits Mārupes novada iedzīvotāju apmeklē Rīgu tieši katru darba dienu, kas veido ļoti izteiktu svārstmigrācijas plūsmu starp pašvaldībām. Izteikti mazāks skaits iedzīvotāju Rīgu apmeklē 3- 4 un vēl retāk reizes nedēļā, kas pamatā bija tie respondenti, kam darba vai mācību vieta neatrodas Rīgas teritorijā, kā arī nestrādājošie respondenti (4.3.2. tabula).

4.3.2. attēls. **Respondentu došanās uz Rīgu iemesli un biežums gadā** (izveidojis autors)

Novērtējot galvenos Rīgas apmeklēšanas iemeslus (darbs, mācības, iepirkšanās, darījumi, kultūra/sports/izklaide, medicīnas pakalpojumi, sadzīves pakalpojumi un citi iespējamie iemesli, jāsecina, ka Rīga tiek apmeklēta tieši to iemeslu dēļ, kas pašvaldībā trūkst visvairāk-darbavietu, pakalpojumu, veikalu, mācību iestāžu u.c. iemeslu dēļ. Vismazāk uz Rīgu mārūpieši dodas medicīnas pakalpojumu dēļ, kas Mārupē ir pieejami (4.3.2. attēls).

SECINĀJUMI

Trīs galvenās formas kādā tiek iedalīta migrācija ir starptautiskā migrācija, iekšzemes migrācija un svārstmigrācija. Migrācija rodas no apstākļu kopuma, kas veicina cilvēku aizbraukšanu vai pievilkšanu kādai konkrētai teritorijai, bet tas ir atkarīgs no šo teritoriju ekonomiskās un sociālās attīstības un ģeogrāfiskā novietojuma.

Mārupes novadam ir cieša saikne ar galvaspilsētu, ko vislabāk raksturo gan iekšzemes, gan svārstmigrācijas plūsmu intensitātes abos virzienos. No 2000. gada līdz 2015. gadam Mārupes iedzīvotāju skaits ir audzis par 53%.

Darbs ir ticis veltīts tam, lai apskatītu kādas ir mobilitātes tendences un iezīmes atšķirīgos novada ciemos. Šī nolūka dēļ, tika analizēti 160 Mārupes iedzīvotāju dati no dažādām sociālajām grupām un no dažādām novada dzīvesvietām. Visplašāk pārstāvēta tā iedzīvotāju grupa, kas ir pārcēlusies, nevis novadā piedzimusī, šie cilvēki veido 76,25% no kopējā respondentu skaita, visplašākā grupa ir to respondentu, kas novadā dzīvo kopš 2000. gada (51,88%, kā arī to respondentu, kuru vecums variē no 26- 45 gadiem. Divas visvairāk pārstāvētās ienākumu līmeņa kategorijas ir zemi ienākumi (40%) un virs vidējā (32,5%). Visbiežākais pārcelšanās iemesls ir ģimenes apstākļi, kas, iespējams, izveido visticamāko "tipiskā mārupieša" portretu: gados jauns cilvēks, kas plāno vai kam jau ir ģimene, un kas vēlas pārcelties prom no Rīgas, kas viņam varētu nešķist piemērota ģimenēm. Tomēr pilsētā viņam saglabājas darba vieta, kas veicina nozīmīgu svārstmigrācijas plūsmu uz Rīgu, kur strādā vai mācās 74% no aptaujātajiem respondentiem, pašā novadā strādā 20% no respondentiem, bet 6%- citās (Babīte, Olaine, Stopiņi, Salaspils). Jauni cilvēki ir daudz mobilāki, aptaujātie seniori bija pārcēlušies, lai dzīvotu tuvāk savai ģimenei, nevis vēlētos pārmaiņas savā dzīvē.

Trešais visbiežākais pārcelšanās iemesls (16%) ir dzīvesvide, kurai ir spēja gan pieasaistīt, gan atgrūst cilvēkus no teritorijas. Visnegatīvāk tiek novērtēta pakalpojumu pieejamība, darba iespējas, jo to izteikti trūkst. Taču, šie iemesli sevišķi neietekmē cilvēku motivāciju pārcelties, jo tendences uzrāda, ka iekšzemes migrācija virzienā uz Mārupes novadu pieaug un arvien turpinās pieaugt. Tas saistāms ar Rīgas tiešo tuvumu, kas spēj nodrošināt praktiski visas nepieciešamās cilvēku vajadzības. Vispozitīvāk tiek novērtēti kaimiņi, ainava un sabiedriskā drošība, kas, visticamāk, ir primārais iemesls kādēļ cilvēki pārceļas, atstājot darba un mācību iespējas kā sekundāro.

Ciemos atšķiras vides novērtējums, kaimiņus vissliktāk novērtē tieši daudzdzīvokļu namu ciemu iedzīvotāji- Skultes, Jaunmārupes, Tīraines. Tas saistāms ar to, ka privātmājās dzīvojošajiem ir plašāka dzīves telpa, nav tik liels apdzīvojuma blīvums vienkopus kā tas ir daudzdzīvokļu ēkās. Arī vides kvalitāte un apkārtējā ainava vissliktāt tiek novērtēta ciemos, kas vēl tikai top (Vētras), vai arī ciemos, kas ir pamesti novārtā (Skulte), kuros vēl nepieciešami plaši vides uzlabojumi. Mārupes iedzīvotāji vienisprātis ir par darba trūkumu, sabiedriskā transporta kursēšanas grafika un pieturu pārklājuma nodrošinājumu, ko tie novērtējuši negatīvi.

Respondentu starpā atšķiras vides kvalitātes novērtējums pēc to nodzīvotā ilguma teritorijā- vissliktāk teritorijas vides kvalitāti novērtē tie iedzīvotāji, kas tur dzīvo jau kopš dzimšanas, tas būtu izskaidrojams ar to, ka viņiem, iespējams, ir augstākas prasības pret vidi- viņi gribētu vairāk darbavietas, vairāk izklaides iespējas, vairāk tos faktorus, kas nodrošina patīkamāku dzīves vidi. Taču pārējie respondenti ir mazāk kritiski pret teritoriju, jo visbiežāk par pārceļšanās iemeslu kalpo vides estētiskā kvalitāte- faktors, kas pietrūkst, piemēram, Rīgas daudzstāvu namu rajonos dzīvojošajiem.

Tomēr pastāvot visai augstai neapmierinātībai, tikai 23,13% ir izteikuši vēlmi pārcelties, kas ir salīdzinoši pozitīvs rādītājs, ņemot vērā augsto neapmierinātību ar primārajiem vides kvalitātes faktoriem.

Pastāvot augstam Rīgā strādājošo īpatsvaram, pastāv arī augsts vidējais laika posms ceļā līdz darbam vai mācību vietai- 35 minūtes. Šis faktors ir jāņem vērā ja cilvēks vēlas dzīvot ārpus pilsētas, kur dzīves vide ir piemērotāka ģimenēm un tā ir daudz mierīgāka un sakoptāka. Novadā pastāv augsts automobilizācijas līmenis, īpaši izteikts tas ir Vētras ciemā, kur 84% respondentu ikdienā pārvietojas ar personīgo automobili, kas saistāms ar šajā apkārtnē sliktu sabiedriskā transporta infrastruktūru. Ar sabiedrisko transportu vidēji tiek patērēts, vidēji, par 11 minūtēm ilgāks ceļa posms kā ar automašīnu.

Iedzīvotāji visvairāk Rīgu apmeklē darba un darījumu iemeslu dēļ, mazāk- iepirkšanās, mācību, kultūras, sporta un izklaides, u.c. Tas saistāms ne ar to, ka Mārupes novads pats spētu nodrošināt, piemēram, iepirkšanās vai izklaides iespējas, bet drīzāk ar to, ka cilvēkam ikdienas vajadzībās neparādās sevišķi augsta vēlme pēc ikdienas kultūras pasākumu apmeklējuma.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

- Bērziņš, M. 2011. *Iedzīvotāju ģeogrāfiskās mobilitātes loma suburbanizācijas norisēs Latvijā: doktora darbs*. Rīga. LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Bērziņš, M., 2011. *Iekšzemes migrācijas reģionālās dimensijas Latvijā*. Latvijas Zinātņu Akadēmijas Vēstis, A daļa, Sociālās un humanitārās zinātnes. 65(3/4), 34.–54.
- Bērziņš, M., Krišjāne Z., Krūzmētra Ž. 2010. Peri-urbānās attīstības iezīmes Pierīgā. Latvijas Universitātes raksti: Zemes un vides zinātnes 752. sējums, 253.–267.
- Burgmanis, Ģ. 2014. Commuting patterns in Riga agglomeration : evidence from a survey analysis of youth. *Regional formation and development studies*, 3 (14), 16.-28.
- Dorigo G., Tobler W. 1983. Push – Pull Migration Laws. *Annals of the Association of American Geographers*, 73(1) 1–11.
- Freeman, R.B. 2006. *People flows in globalisation: working paper*. Cambridge, National bureau of economic research.
- Geyer H.S. 1998. The Differential Urbanization and International Migration: An Urban System Approach. *Crossing Borders: Regional and Urban Perspectives on International Migration*. Aldershot, Ashgate, 161–184.
- I., Ivbulis, B., Krūzmētra, T., Kūle, L., Markausa, I.M., Niklass, M., Pavlina, I., Titova, N., Vanaga, S., Vilciņš, A., Zariņa, I.B. 2007. *Darbaspēka ģeogrāfiskā mobilitāte*, Rīga, Latvijas Universitāte.
- Jansons, I. 2011. Jaunais urbānisms kā alternatīva plānošanas pieeja Pierīgā. *Universitātes 69. zinātniskā konference. Ģeogrāfija, Ģeoloģija, Vides zinātne. Referātu tēzes*. Rīga, LU Akadēmiskais apgāds, 103.-104.
- Krišjāne, Z., Eglīte, P., Bauls, A., Lulle, A., Bērziņš, M., Brants, M., Cunska, Z., Gņedovska, I., Ivbulis, B., Krūzmētra, T., Kūle, L., Markausa, I.M., Niklass, M., Pavlina, I., Titova, N., Vanaga, S., Vilciņš, A., Zariņa, I.B. 2007. *Darbaspēka ģeogrāfiskā mobilitāte*, Rīga, Latvijas Universitāte.
- Krūzmētra, Ž. 2011. *Piepilsētas lauku teritorijas apdzīvojumā pārmaiņas Latvijā: promocijas darba kopsavilkums*. Rīga, LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Loibl. W., Toetzer, T., 2003. Modeling growth and densification processes in suburban regions —simulation of landscape transition with spatial agents. *Environmental Modelling & Software.*, 18(2003), 553–563.
- Ourednicek, M. 2007. Differential Suburban Development in the Prague Urban Region. *Geografiska Annaler*, 89B(2), 111–126.
- Mārupes pagasts 2002. Iltner, A. (red.). *Latvijas pagasti*. 2. daļa, M-Ž. Rīga, Preses nams, 38-40 Mārupes pagasts 2007. Hirša, S. (red.). *Latvijas enciklopēdija*. 3. sējums. Rīga, Valērija Belokuņa izdevniecība, 337-338.
- Perruchoud R. 2004. Glossary on Migration, Geneva, International Organization for Migration (IOM).
- Pūriņš, V. (red.) 1973. *Latvijas PSR ģeogrāfija*. Rīga, Zinātne.
- Stephenson, S. & Hufbauer, G. [Bez dat.] *Labor mobility*, Worldbank, 275-304.
- Šūmane, S. 2006. Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse. Grām.: Bela, B. un Tisenkopfs, T.(sast.) *Dzīves kvalitāte Latvijā*. Rīga, Zinātne, 319.–338.

Nepublicētie avoti

ANO Vispārējā cilvēktiesību deklarācija. Pieņemta 10.12.1948. Apvienoto Nāciju Organizācija. Atsauce tekstā (ANO Vispārējā cilvēktiesību deklarācija, 1948). Pieejams <http://www.tiesibsargs.lv/tiesibu-akti/ano-dokumenti/ano-vispareja-cilvektiesibu-deklaracija/#>

AS "Pasažieru vilciens" 2016. Maršrutu saraksti. Sk. 18.02.2016. Pieejams http://www.pv.lv/lv/marsrutu_saraksts/?from=T%C4%ABraine&stop_from=388&to=R%C4%ABga&stop_to=1&date=13.03.2016

AS "Rīgas Satiksme" 2016. Maršrutu saraksti. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://saraksti.rigassatiksme.lv/index.html#bus/43/b-a/8078/29/map>

CSP 2013. Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde – Statistikas datubāzes. Sk.02.01.2016. Pieejams <http://www.csb.gov.lv/>

Envirotech 2011. GIS Latvija 10.0. Sk. 17.11.2013. Pieejams http://www.geoportals.lv/index.php?v=1&s1_id=396&s2_id=634

Izglītības un zinātnes ministrija 2015. Reorganizētās, slēgtās un dibinātās izglītības iestādes 2015.gadā. Sk. 05.01.2016. Pieejams <http://www.izm.gov.lv/lv/publikacijas-un-statistika/reorganizetas-slegtas-un-dibinatas-izglitibas-iestades/2015-gads>

Jaunmārupes pamatskola 2015. Skolēnu autobuss. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.jmsk.lv/vecakiem/skolenu-autobuss>

Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra 2015. Vietvārdu datubāze. Sk. 05.02.2016. Pieejams http://vietvardi.lgia.gov.lv/vv/to_www.sakt

Latvijas Pasts [Bez dat.] Pasta nodaļas un darba laiki. Sk. 28.02.2016. Pieejams https://www.pasts.lv/lv/kategorija/pasta_nodalas/

Lauksaimniecības datu centrs 2015. Pārraudzība. Pieejams <http://www ldc.gov.lv/lv/statistika/parraudziba>

Lipore, S. 2014. Svētku diena Skultes ciemā. Aprīņķis, 29. augusts. sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.aprinkis.lv/marupes-novads-zinas/sabiedriba/dzive-un-ticiba/item/20088-svetku-diena-skultes-ciema>

Lursoft 2015. Lursoft statistika – Uzņēmumi ar lielāko apgrizījumu pa gadiem Mārupes novadā. Sk. 30.12.2015. Pieejams https://www.lursoft.lv/lursoft_statistika/&novads=100016028&id=391 Mārupes novada Dome, 2012. Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2026. gadam. Pieejams marupe.lv.test.s1.23.pro-9.com/wpcontent/uploads/2013/08/Marupes_pagasta_TP_Paskaidrojuma_raksts.pdf

Mārupes novada Skultes sākumskola 2015. Skolēnu autobuss. Sk. 28.04.2016. Pieejams <http://www.skolaskulte.lv/lv/Skolas-autobuss/t1/29>

Mārupes novada teritorijas plānojums 2014.-2026. gadam. Paskaidrojuma raksts. Pieejams http://marupe.lv.test.s1.23.pro-9.com/wp_content/uploads/2013/08/Paskaidrojuma_raksts_.pdf

Mārupes novads [Bez dat.] Skultes ciems. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/novads/skultes-ciems/>

Mārupes novads 2013. Autobusu kustības saraksts reģionālajā vietējās nozīmes maršrutā Nr. 5435. Sk. 21.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/wp-content/uploads/2013/05/mikroautobuss-nr-5435.pdf>

Mārupes novads 2013. Autobusu kustības saraksts reģionālajā vietējās nozīmes maršrutā Nr. 5435. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/wp-content/uploads/2013/05/mikroautobuss-nr-5435.pdf>

Mārupes novads 2015. Mārupē taps jauns pašvaldības bērnodārzs ar plašu un mūsdienīgi labiekārtotu vidi bērniem. Sk. 02.05.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/marupe-taps-jauns-pasvaldibas-bernodarzs-ar-plasu-un-musdienigi-labiekartotu-vidi-berniem/>

Mārupes novads 2015. Novads. Sk. 02.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/novads/>

Mārupes novads 2015. Skolēnu autobusu maršruti. Sk. 25.04.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/izglitiba/skolenu-autobusu-marsruti/>

Mārupes novads 2015. Vētras ciems. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/novads/vetras-ciems/>

Mārupes novads 2016. Autobusu kustības saraksts reģionālajā vietējās nozīmes maršrutā Nr. 5139. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.lv/wp-content/uploads/2013/05/mikroautobuss-nr-5139.pdf>

Mārupes vidusskola [Bez dat.] Vēsture. Sk. 03.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.edu.lv/par-skolu/vesture>

Mārupes vidusskola 2015. Skolas autobuss. Sk. 18.02.2016. Pieejams <http://www.marupe.edu.lv/vecakiem/skolas-autobuss>

Neogeo, 2014. Latvijas lielākās pilsētas. Sk. 10.05.2016. Pieejams <http://neogeo.lv/?p=19678>

News 2015. No 21. decembra 25. autobusa maršruts tiks pagarināts līdz Tīrainei. Sk. 20.02.2016. Pieejams <http://news.lv/Marupes-Vestis/2015/12/11/no-21decembra-25autobusa-marsruts-tiks-pagarinats-lidz-tirainei>

Noteikumi par teritorijas attīstības indeksa aprēķināšanas kārtību un tā vērtībām. Pieņemti 25.05.2010. Latvijas Republikas Saeima. Atsauce tekstā (Noteikumi par teritorijas attīstības indeksa..., 2010). Pieejams <http://likumi.lv/doc.php?id=211208>

PMLP 2015. Iedzīvotāju skaits pašvaldībās pēc nacionālā sastāva. Pieejams http://www.pmlp.gov.lv/lv/assets/documents/Iedzivotaju%20re%20C4%A3istrs/2015/ISPN_Pasvaldibas_pec_TTB.pdf

Portāls Apriņķis 2012. Skultes ciems. Sk. 01.05.2016. Pieejams <https://www.youtube.com/watch?v=zn0TFWfRlxs>

RD PAD 2012. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments – Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana. Sk. 27.12.2015. Pieejams http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/att_plan_izpetes/09_rigas_aglomeracijas_robezu_noteiksan

Rīgas bīskapija 2014. Vēsture. Sk. 10.05.2016. Pieejams http://vesture.eu/index.php/R%C4%Abgas_b%C4%Abskapija

Rīgas satiksme 2013. Autobusu maršrutu karte. Sk. 18.03.2016. Pieejams <http://saraksti.rigassatiksme.lv/index.html#bus/map>

Rīgas Tehniskā Universitāte 2014. *Rīcības plāns attālinātā darba veicināšanai un attālinātā darba centru veidošanai Latvijā*. Rīga, Rīgas Tehniskā Universitāte. Pieejams [file:///home/zane/Dropbox/Downloads/Ricibas%20plans%20Micropol%20\(1\).pdf](file:///home/zane/Dropbox/Downloads/Ricibas%20plans%20Micropol%20(1).pdf)

Starptautiskā lidosta “Rīga” [Bez dat.] Īsumā par lidostu. Sk. 30.12.2015. Pieejams <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu>

VAS Starptautiskā lidosta “Rīga” 2012. *Trokšņa karte*. VAS Starptautiskā lidosta “Rīga”

PIELIKUMI

<i>1. pielikums. Pētījuma anketa</i>	46
<i>2. pielikums. Mārupes novada teritorija</i>	47
<i>3. pielikums. Iedzīvotāju iekšzemes migrācijas saldo izmaiņas Rīgas aglomerācijas teritorijā no 2010. – 2014. gadam</i>	48
<i>4. pielikums. Aptaujāto Mārupes novada iedzīvotāju iedalījums pēc dzimuma, vecuma, izglītības, nodarbošanās un ienākumiem</i>	49
<i>5. pielikums. Aptaujāto Mārupes novada iedzīvotāju iedalījums pa ciemiem pēc dzimuma, vecuma, izglītības, nodarbošanās un ienākumiem</i>	50
<i>6. pielikums. Sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks Mārupes novadā</i>	51
<i>7. pielikums. Sabiedriskā transporta pieturvietu pārklājums Mārupes novadā</i>	52

Pētījuma anketa (veidojis autors pēc LU GZZF CĢ katedra, 2011)

1. Kur Jūs dzīvojat?

Tīraīne/ Skulte/ Vētras

1a. Lielāko dzīves daļu esat dzīvojis Rīgā laukos
 citā pilsētā

2. Mājokļa veids

- dzīvoklis daudzdzīvokļu mājā
 privātmāja, rindu māja

2a. Celniecības periods

- pirmskara 1991-2000
 padomju pēc 2000

5. Cik ilgi dzīvojat pašreizējā dzīvesvietā?

- kopš dzimšanas 1991.-2000.g. <1.g.
 Pirms 1991.g. Pēc 2000.g.

3. Vai Jums patīk dzīvot savā dzīvesvietā?

- jā 3 grūti pateikt
 nē

3a. Vai plānojat tuvāko pāris gadu laikā mainīt dzīvesvietu?

- jā
 nē

6. No kurienes Jūs ieradāties savā pašreizējā dzīvesvietā?

(lūdzu norādīt teritoriju - pilsēta / novads / pagasts / Rīgas apkaime)

3b. Plānojat pārcelties uz

4. Vai Jūs savā dzīvesvietā apmierina?

- 4.1. Apkārtējā ainava
4.2. Vides kvalitāte
4.3. Sab. Transp. pieejamība
4.4. Pakalpojumu pieejamība
4.5. Izglītības iespējas
4.6. Brīvā laika aktivitātes
4.7. Drošība
4.8. Kaimiņi
4.9. Darba iespējas

- | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|-----------|--------------------------|---|--------|--------------------------|---|-------------|
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |
| <input type="checkbox"/> | 1 | apmierina | <input type="checkbox"/> | 2 | daļēji | <input type="checkbox"/> | 3 | neapmierina |

8. Kāpēc izvēlējāties mainīt dzīvesvietu?

- ģimenes dēļ meklēju lētāku dzīvesvietu
 darba dēļ mājokļa apstākļi
 mācību dēļ Dzīves vide

Lūdzu norādīt, ja ir cits iemesls

9 Kur Jūs strādājat vai mācāties?

10a. Laiks no mājām līdz darbavietai? minūtes _____

7. Kādā mājoklī Jūs dzīvojāt iepriekš?

- 1 privātā dzīvoklī 3 komunālajā dzīvoklī vai īres istabā
 2 īrētā dzīvoklī 4 privātmājā

11 Vai Jūsu dzīvesvietā, ejot ar kājām, ir sasniedzams:

- 1.) Veikals _____ minūtes
2.) Sabiedriskā tr.pietura _____ minūtes

10 Kādu transporta veidu Jūs visbiežāk izmantojat braucieniem uz Rīgu?

- 1 automašīnu 3 mikroautobusu
 2 autobusu 4 vilcienu

12a. Vai Jūs kaut ko audzējat savam patēriņam?

12 Kā Jūs sevi izjūtat? 1 kā rīdzinieku 2 kā pilsētnieku 3 kā laucinieku 1 jā 2 nē

13 Cik bieži apmeklējat Rīgu?

uz visu darba nedēļu 1 ik darbdienu un biežāk 2 3-4 reizes nedēļā 3 1-2 reizes nedēļā 4 3-4 reizes mēnesī 5 1-2 reizes mēnesī 6 4-8 reizes gadā 7 1-3 reizes gadā 8 neapmeklēju 9

14 Kādēļ un cik bieži apmeklējat Rīgu?

	uz visu darba nedēļu	ik darbdienu un biežāk	3-4 reizes nedēļā	1-2 reizes nedēļā	3-4 reizes mēnesī	1-2 reizes mēnesī	4-8 reizes gadā	1-3 reizes gadā	neapmeklēju
1 Darbs									
2 Mācības									
3 Dienesta, darījumu braucieni									
4 Tirdzniecība, iepirkšanās									
5 Kultūra, sports, izklaide									
6 Medicīnas pakalpojumi									
7 Sadzīves pakalpojumi									
8 Citi iemesli									

15. Dzimums 1 vīrietis 2 sieviete **16 Jūsu izglītība?** 1 pamata 2 vidējā 3 vidējā profesionālā 4 augstākā

17 Jūsu vecums? 1 < 25 2 26-45 3 46-64 4 > 64

18 Jūsu nodarbošanās?

- 1 strādā 4 strādā un mācās
 2 nestrādā 5 strādājošs pensionārs
 3 mācās 6 nestrādājošs pensionārs
 6 saņem pabalstu

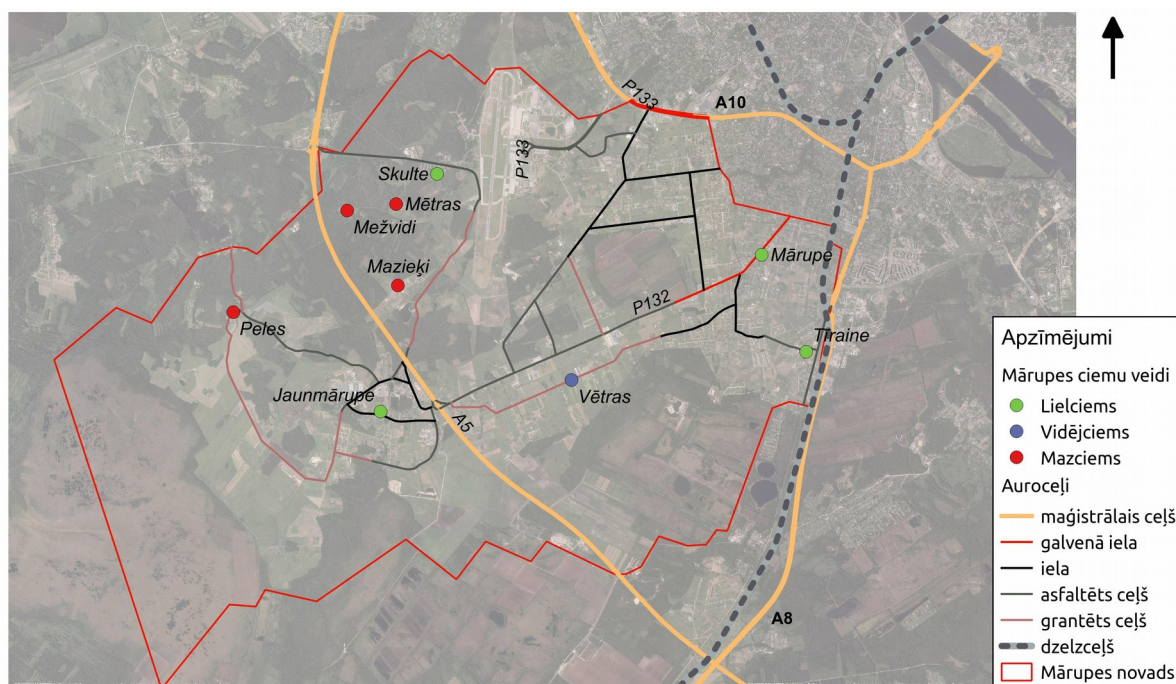
19 Kā Jūs vērtējat savus ienākumus?

- 1 zemi (<350 EUR) 3 virs vidējā (700-1300 EUR)
 2 vidēji (350-700 EUR) 4 augsti (>1300 EUR)

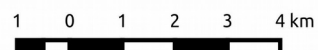
20 Valoda, kādā Jūs visbiežāk ikdienā kontaktējaties?

- 1 latviešu 2 krievu 3 cita

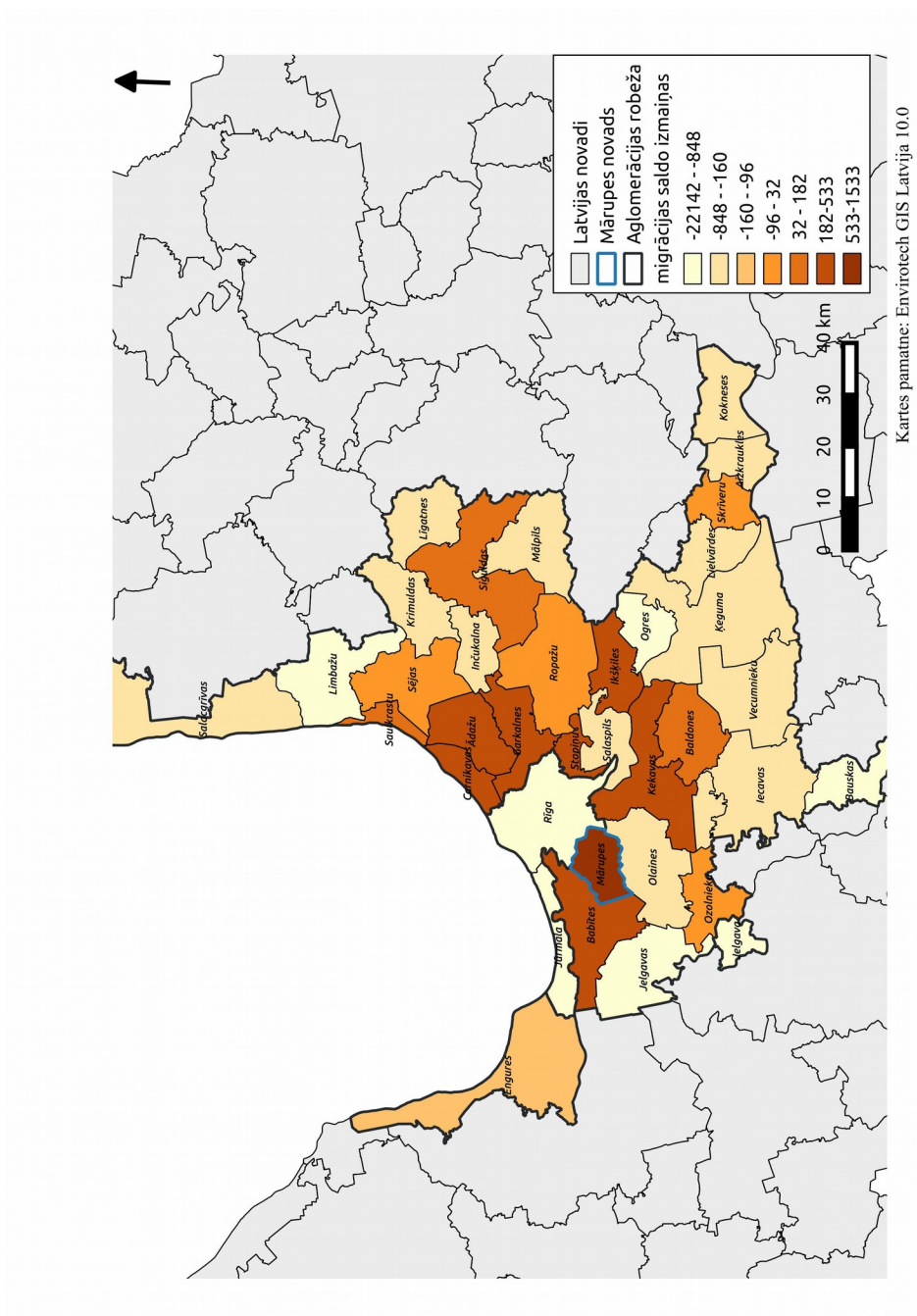
Mārupes novada teritorija (izstrādājis autors, izmantojot Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra, 2015, Envirotech GIS Latvia 10.0, Ortofoto 5)



Izstrādājis autors, izmantojot Latvijas Ģeotelpiskā Informācijas aģentūra, 2015, Envirotech GIS Latvia 10.0, Ortofoto 5



Iedzīvotāju iekšzemes migrācijas saldo izmaiņas Rīgas aglomerācijas teritorijā no 2010. – 2014. gadam (izstrādājis autors, izmantojot CSP, 2015, Envirotech GIS Latvija 10.0)



Aptaujāto Mārupes novada iedzīvotāju iedalījums pēc dzimuma, vecuma, izglītības, nodarbošanās un ienākumiem (izveidojis autors, 2016)

Mārupes novads	
	Dzimums
Sieviete	37,5%
Vīrietis	62,5%
	Vecums
<25	28,75%
26- 45	51,88%
46- 64	14,38%
>64	5%
	Izglītība
pamata	7,5%
Vidējā un vid. prof.	35%
augstākā	57,5%
	Nodarbošanās
strādā	58,75%
nestrādā	10,63%
mācās	25,63%
pensionārs	6,25%
	Ienākumi
zemi (<350EUR)	40%
vidēji (350-700EUR)	27,5%
virs vidējā (750-1300EUR)	32,5%

Aptaujāto Mārupes novada iedzīvotāju iedalījums pa ciemiem pēc dzimuma, vecuma, izglītības, nodarbošanās un ienākumiem (izveidojis autors, 2016)

	Mārupe (50 resp.)	Jaunmārupe (30 resp.)	Tīraine (30 resp.)	Skulte (25 resp)	Vētras (25 resp)
Dzimums					
Sieviete	38%	56,67%	80%	40%	48%
Vīrietis	62%	43,33%	20%	60%	52%
Vecums					
<25	40%	10%	40%	20%	24%
26- 45	30%	70%	56,67%	48%	72%
46- 64	18%	20%	3,33%	24%	4%
>64	12%	0%	0%	8%	0%
Izglītība					
pamata	20%	0%	3,33%	0%	4%
vidējā un vid.prof.	44%	43,33%	26,66%	36%	16%
augstākā	36%	56,67%	70%	64%	80%
Nodarbošanās					
strādā	50%	70%	60%	72%	48%
nestrādā	8%	13,33%	10%	12%	16%
mācās	30%	16,67%	30%	8%	36%
pensionārs	12%	0%	0%	0%	0%
Ienākumi					
zemi	46%	13,33%	60%	29,17%	48%
vidēji	32%	60%	13,33%	16,67%	8%
virs vidējā	22%	26,67%	26,67%	58,33%	44%

Sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks Mārupes novadā (AS "Rīgas Satiksme" 2016)

Sabiedriskais transports	Nokļūšana					Cita pašvaldība	Reisi diennaktī	
	Ciems						Darbadienas	Brīvdienas
	Mārupē	Jaunmārupē	Tīraine	Skulte	Vētras			
"Rīgas Satiksme" maršruts								
7	X						32	23
10	X	X					22	19
25	X		X				58: 20 (uz galapunktu Tīrainē) 38 (uz galapunktu Mārupē)	24: 12 (uz galapunktu Tīrainē) 12 (uz galapunktu Mārupē)
43				X		Babītes novads- Piņķi (tikai virzienā no Rīgas, tikai darbadienās)	23	18
55	X	X					17	17
"Rīgas Taksometru parks" maršruts								
5139			X			Olaines nov.- Jaunolaine, Gaismas	14	7
5433	X	X					13	8 (tikai sestdienās)
5435	X		X				13	13

Sabiedriskā transporta pieturvietu pārklājums Mārupes novadā (AS "Rīgas Satiksme")

autobuss	Maršruts	Pieturu skaits Mārupes novadā
7	Abrenes iela- Jaunmārupe	3- Mārupes ciems 2- Vētras 3- Jaunmārupe
10	Abrenes iela- Brūkleņu iela- Jaunmārupe	4- Mārupes ciems 2- Vētras 3- Jaunmārupe
25	Abrenes iela- Mārupe	5- Mārupes ciems 3- Tīraines ciems
55	Abrenes iela- Jaunmārupe	3- Mārupes ciems 2- Vētras 3- Jaunmārupe

Bakalaura darbs „Iedzīvotāju mobilitātes iezīmes Mārupes novadā” izstrādāts LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autore: Zane Lauva,
vārds, uzvārds *paraksts* *datums*

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Zinātniskā vadītāja: Dr. geogr. Zaiga Krišjāne,
amats, zinātn. grāds, vārds, uzvārds *paraksts* *datums*

Recenzente: Dr. Elīna Apsīte-Beriņa
amats, zinātn. grāds, vārds, uzvārds

Darbs iesniegts Ģeogrāfijas nodaļas lietvedībā
datums

Nodaļas lietvede,,
vārds, uzvārds *paraksts* *datums*

Noslēguma darba aizstāvēšanas rezultāti:

Bakalaura darbs aizstāvēts Dabaszinātņu bakalaura akadēmisko studiju gala pārbaudījumu komisijas sēdē

.....,,
datums *protokola Nr.* *vērtējums*

Sekretāre: Ineta Grīne,
vārds, uzvārds *paraksts* *datums*