

# **Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums 35 pašvaldību modelī**

**VARAM konsultācijām ar pašvaldībām par ATR  
gatavoto analītisko ziņojumu apkopojums**

Karšu izdevniecība Jāņa sēta  
Krasta iela 105a, Rīga, LV-1019  
Kontaktpersona: Jānis Turlajs  
janis.turlajs@kartes.lv

Rīga 2019



© "Karšu izdevniecība Jāņa sēta"





### Priekšvārds

2019. gada 21. martā Latvijas Republikas Saeima (turpmāk – Saeima) pieņēma lēmumu “Par administratīvi teritoriālās reformas turpināšanu”, uzdodot Ministru kabinetam veikt konsultācijas ar pašvaldībām un līdz 2019. gada 1. decembrim iesniegt Saeimā konceptuālu ziņojumu un likumprojektu par jaunu valsts administratīvi teritoriālo iedalījumu.

2019. gada 14. maijā Latvijas Republikas Ministru kabinets izskatīja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) sagatavoto informatīvo ziņojumu “Par sabiedriskai apspriešanai izvirzāmo administratīvi teritoriālā iedalījuma modeli”, kurā tika iekļauts VARAM sākotnējais piedāvājums par 35 pašvaldību administratīvi teritoriālo iedalījumu. Par šo informatīvo ziņojumu 2019. gada vasarā VARAM vadība veica konsultācijas ar pašvaldībām, kuras skartu administratīvi teritoriālā reforma, ar mērķi skaidrot ar administratīvi teritoriālo reformu (ATR) saistītos jautājumus un uzklaustīt pašvaldību pārstāvju viedokli par iecerēto reformu. Kā izdales materiāls konsultāciju dalībniekiem teksta formātā katrai sanāksmei tika sagatavots attiecīgās teritorijas profils ar VARAM un piesaistīto ārējo ekspertu sagatavotu dažāda veida informāciju.

**Šajā publikācijā alfabētiskā secībā vienkopus pieejami minētajos profilos iekļautie “Karšu izdevniecība Jāņa sēta” sagatavotie analītiskie ziņojumi, kas, piedaloties autoru pārstāvim, tika prezentēti konsultācijās ar pašvaldībām. Ziņojumi izstrādāti, orientējoties uz 2019. gada pavasarī VARAM informatīvajā ziņojumā “Par sabiedriskai apspriešanai izvirzāmo administratīvi teritoriālā iedalījuma modeli”, piedāvāto 35 pašvaldību modeli, un gatavoti tikai tiem novadiem, kuru teritorijām ATR procesā bija paredzētas būtiskas izmaiņas. Apkopojuma pielikumā iekļautas kartes arī pārējiem novadiem. Vienīgi Smiltenes apvienotā novada teritorijas analīze iekļauta atsevišķā “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” ATR pētījuma publikācijā – “Publisko pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes uzlabošanas iespējas: skolu tīkla un skolēnu pārvadājumu piemēri. Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā”.**

Analītiskajos ziņojumos raksturota plānotās pašvaldības teritorija, raugoties no izvēlēta pašvaldības centra perspektīvas. Sniegts vēsturiskais un ekonomiskais raksturojums ar pamatojumu izvēlēta centra priekšrocībām, salīdzinot ar citām tā ietekmes areālā esošām apdzīvotajām vietām. Tāpat vērtēta jaunveidojamā novada uzņēmējdarbības kapacitāte, ģeogrāfiskās īpatnības, sasniedzamība, esošais un prognozējamais iedzīvotāju skaits. Īsi raksturotas konkrētās teritorijas priekšrocības un problēmas, ar kurām jārēķinās nākotnē. Katrs apraksts ilustrēts ar fragmentu no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” izstrādātās Latvijas administratīvā iedalījuma kartes, kurā teritoriju fona krāsojums dots atbilstoši VARAM sākotnēji piedāvātajam 35 pašvaldību modelim, bet papildus - ar sarkanu raustītu līniju attēlots jaunveidojamās pašvaldības centra optimālais sasniedzamības areāls attiecībā pret citiem plānoto pašvaldību centriem.

Uzņēmējdarbības kapacitāte ziņojumos ilustrēta ar karšu fragmentiem no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” izstrādātās ATR ģeotelpiskās plānošanas platformas <https://atr.kartes.lv/>, kurā pieejama detalizēta informācija par uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjomu pēc uzņēmumu un to vietējo vienību faktiskās atrašanās vietas. Kartē attēloto apļdiagrammu lielums ir proporcionāls pievienotās vērtības apjomam, bet krāsas raksturo uzņēmējdarbības nozares.

Lai gan apkopojumā iekļautie ziņojumi orientēti uz konkrētā apvienojamā novada mērķauditoriju, to saturā iespējama atsevišķu ATR kontekstā svarīgu atziņu atkārtošanās.





## Saturs

Aizkraukles apvienotais novads .....	3
Ādažu apvienotais novads.....	6
Balvu apvienotais novads.....	10
Bauskas apvienotais novads .....	13
Cēsu apvienotais novads.....	16
Daugavpils apvienotais novads .....	21
Dobeles apvienotais novads .....	25
Jelgavas apvienotais novads .....	28
Jēkabpils apvienotais novads .....	32
Krāslavas apvienotais novads .....	36
Kuldīgas apvienotais novads .....	39
Ķekavas apvienotais novads .....	43
Liepājas apvienotais novads.....	46
Limbažu apvienotais novads .....	50
Ludzas apvienotais novads.....	54
Madonas apvienotais novads .....	58
Mārupes apvienotais novads .....	61
Ogres apvienotais novads .....	63
Preiļu apvienotais novads .....	67
Rēzeknes apvienotais novads .....	71
Salaspils apvienotais novads.....	75
Saldus apvienotais novads .....	79
Siguldas apvienotais novads .....	83
Talsu apvienotais novads .....	86
Tukuma apvienotais novads .....	90
Valkas apvienotais novads .....	94
Valmieras apvienotais novads .....	100
Ventspils apvienotais novads.....	104
Pielikums. Citu novadu kartes.....	108
Alūksnes novads.....	108
Gulbenes novads.....	109
Jūrmala.....	111
Līvānu novads .....	112
Olaines novads.....	114
Rīga.....	115



## Aizkraukles apvienotais novads

Aizkraukle ir pilsēta Daugavas krastos. Tās pamatdaļa izvietojusies labajā – Vidzemes, bet vasarnīcu apbūve – kreisajā, Sēlijas krastā. Tā kā šī ir vienīgā vieta starp Ķegumu un Jēkabpili, kur iespējams šķērsot Daugavu, Aizkraukle ir nozīmīgs centrs gan Lejasvidzemes, gan Sēlijas iedzīvotājiem. Pateicoties ērtajiem transporta savienojumiem ar Rīgu (šosejas abos Daugavas krastos, piepilsētas vilcienu satiksme), neraugoties uz 90 km attālumu, tā ir cieši saistīta ar galvaspilsētu un kļuvusi par tās aglomerācijas sastāvdaļu.

Aizkraukle ir viena no jaunākajām Latvijas pilsētām. Tā veidojusies reizē ar Pļaviņu HES būvniecību pirms nepilniem 50 gadiem. 1963. gadā komunistu Pēteris Stučka vārdā nosauktajam HES būvnieku ciematam tika piešķirts pilsētciemata statuss, bet 1967. gadā tas kļuva par pilsētu un jaunizveidotā Stučkas rajona centru. Rajonā tika iekļauta plaša teritorija abos Daugavas krastos, bet jaunajā centrā veidotas iestādes un dienesti teritorijas apkalpošanai. Notika aktīva būvniecība. Reizē ar Baltijā lielāko hidroelektrostaciju šeit tika uzbūvēta arī VEF telefonu rūpnīca, kas nodarbināja ap 1000 darbinieku. Atbilstoši padomju industrializācijas tradīcijām darbaspēks būvniecībai un jaunās pilsētas uzņēmumiem tika nodrošināts ne tikai no Latvijas. Daļa iebraukušo energo celtnieku gan vēlāk pārcēlās uz Salaspili, kur 20. gs. 70. gados būvēja Rīgas HES un Rīgas TEC-2. Neraugoties uz to, Stučkas iedzīvotāju skaits auga strauji, jo pilsētā pie padomju pieticības radušajiem apkaimes iedzīvotājiem bija cerības ātrāk tikt pie labiekārtota mājokļa kādā no pilsētas jaunceltnēm – tipveida piecu vai deviņu stāvu ēkās. 80. gadu beigās Stučka ar 10 tūkst. iedzīvotāju jau bija vairākkārt lielāka par citām rajona pilsētām (Pļaviņas, Jaunjelgava) un pilsētciematiem (Skrīveri, Koknese, Nereta).

Īsi pirms neatkarības atgūšanas 1990. gadā Stučkai beidzot izdevās atbrīvoties no ideologizētā nosaukuma, to nomainot uz Aizkraukli, pirms tam sabiedrībā raisot karstas diskusijas par senā nosaukuma atbilstību padomju pilsētībūvniecības simbolam, par kādu bija izveidojusies šī pilsēta. Tik vienkārši gan nevedās ar sabrukušās padomju komandekonomikas uzņēmumu pielāgošanu darbam brīvā tirgus apstākļos. Arī VEF telefonu rūpnīcai, neizdodoties atrast savai produkcijai noietu, darbu nācās pārtraukt. Tīkmēr pilsētas ekonomikas dzinējspēks – Pļaviņu HES pēc neatkarības atjaunošanas ir modernizēta un turpina pildīt svarīgu lomu Baltijas valstu energoapgādē. Par galveno nozari pilsētas rūpniecībā neatkarības laikā kļuvusi uz eksportu orientētā kokapstrāde (lielākie uzņēmumi – “AKZ” un “Jeld-Wen”). Aizkraukle ir mājvieta arī nozīmīgajam degvielas tirgotājam “Virši-A”. Līdzīgi citām pašvaldībām, arī Aizkrauklē viens no lielākajiem izaicinājumiem ir nolietotās infrastruktūras un padomju laikā būvētā dzīvojamā fonda apsaimniekošana un modernizācija. Tā kā Aizkrauklē padomju laika ēkās dzīvo ne mazāk kā 90% iedzīvotāju, fakts, ka pašvaldībai izdevies ne tikai renovēt sabiedriskās ēkas un atjaunot lielāko daļu ielu, bet arī uzturēt problemātisko dzīvojamo fondu kārtībā, ar ko vairākums padomju mikrorajonu Latvijā nevar lepoties, ir tā vērts, lai Aizkraukles pieredzi pārņemtu citviet.

Tomēr paveiktais arī Aizkraukli nav pasargājis no depopulācijas. Iedzīvotāju skaits kopš 1992. gada 10,5 tūkst. tajā nokrities par trešdaļu – līdz 7 tūkst. 2019. gadā. Tas gan joprojām vairākkārt pārsniedz citu apkārtējo novadu centru iedzīvotāju skaitu: Pļaviņas – 3 tūkst., Koknese – 2,5 tūkst., Skrīveri – 2,3 tūkst., Jaunjelgava – 1,8 tūkst. un Nereta – 1 tūkst. Vēl lielāks Aizkraukles pārsvars vērojams, ja to salīdzina ar citiem centriem pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotā vērtība<sup>1</sup> apjoma: Aizkraukle – 113,4 milj. EUR, Koknese – 10 milj. EUR, Jaunjelgava – 6,5 milj. EUR, Pļaviņas – 5 milj. EUR, Skrīveri – 3,2 milj. EUR, Nereta – 2,2 milj. EUR. Pievienotā vērtība raksturo uzņēmējdarbības aktivitātes līmeni, kas savukārt ir viens no galvenajiem apdzīvotās vietas potenciālu raksturojošajiem parametriem. Šajā ziņā Aizkraukle ir tālu priekšā visām minētajām vietām, tāpēc 2014. gadā Nacionālajā attīstības plānā (NAP) tā iekļauta Latvijas attīstības centru skaitā. Taču vienai pašai tai grūti konkurēt ar tuvākajiem attīstības centriem –

<sup>1</sup> Šeit un turpmāk termins “pievienotā vērtība” attiecināts uz uzņēmējdarbībā samaksāto algu fondu ar visiem nodokļiem un gūto peļņu (pirms nodokļiem), kas “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” atbilstoši VID, CSP u.c. avotu informācijai ar dažādu algoritmu palīdzību sadalīta pa uzņēmumu vietējām vienībām pēc to faktiskās darbības vietas. Aprēķinā izmantoti 2017. gada dati par visiem uzņēmumiem, kuru apgrozījums pārsniedz 70 tūkst. EUR.

iedzīvotāju skaita ziņā vairākkārt pārkāko Ogru un Jēkabpili. Pirms 10 gadiem veiktā reforma Aizkraukli administratīvi atdalīja no tās ietekmes areāla, kas lielā mērā pārklājās ar bijušā rajona teritoriju. Tā kā 2008. gada reforma jaunajām pašvaldībām deleģēja pārvaldes funkcijas, kas līdz tam bija rajonu atbildības līmenis, daudzas no tām jaunajā situācijā rīkojās atbilstoši saviem priekšstatiem – bieži nevis sadarbojoties, bet savos nelielajos centros paralēli veidojot un uzturot neefektīvas pašvaldību struktūras un iestādes. Situācijā, kad turpina sarukt iedzīvotāju skaits un visas reģiona pašvaldības tiek dotētas, lai saglabātu kvalitatīvu publisko pakalpojumu līmeni, dārgākos no tiem būtu jākoncentrē attīstības centrā, vienlaikus novirzot lielākus līdzekļus iedzīvotājiem nozīmīgāko ceļu uzturēšanai. Sešu bijušā Aizkraukles rajona novadu apvienošana ļautu racionālāk izmantot katra atsevišķā novada pieredzi, resursus un publisko finansējumu visa apvienotā novada iedzīvotāju interesēs.



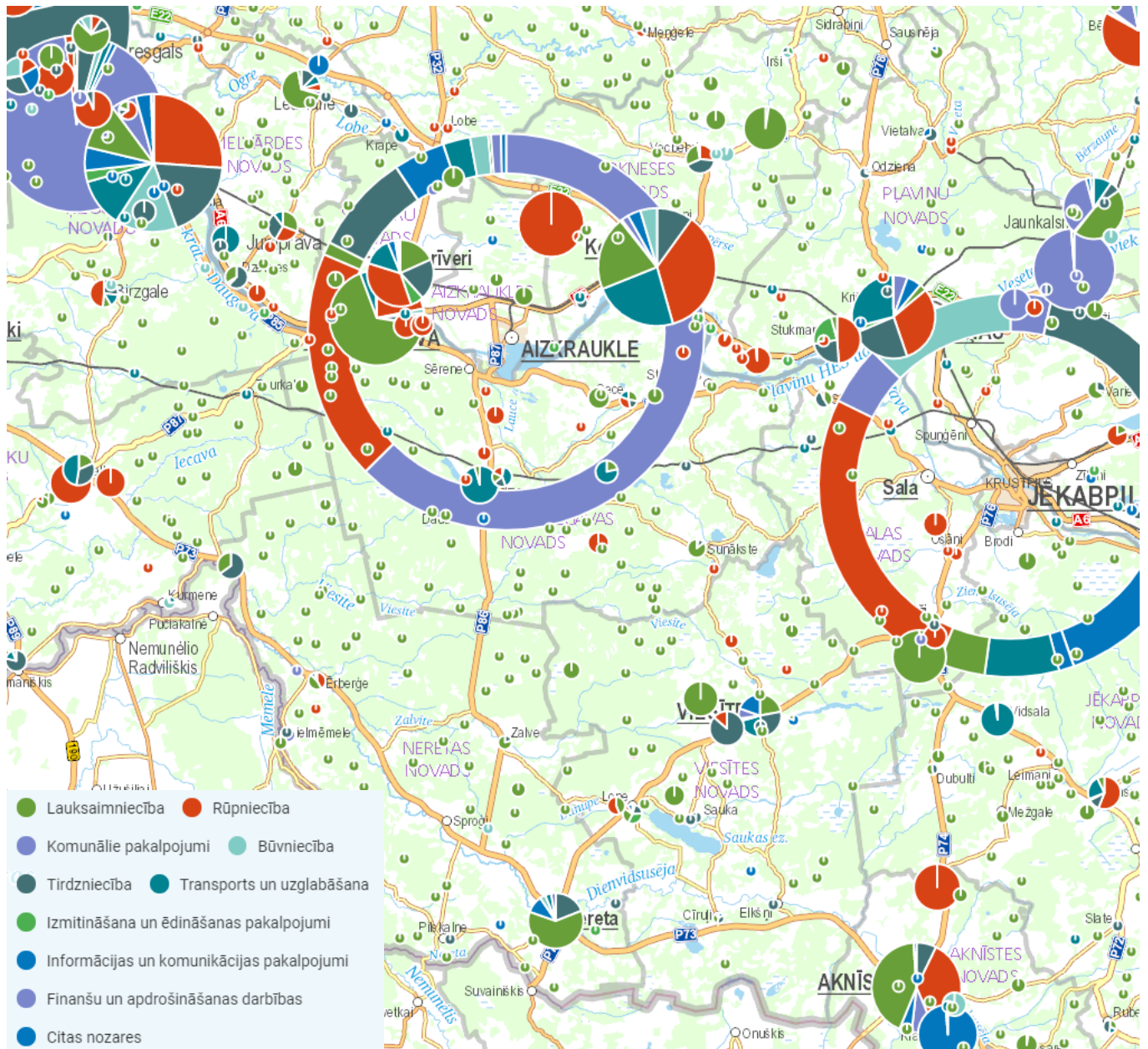
**Aizkraukles optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**





## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

Ar 30 tūkst. iedzīvotāju apvienotais Aizkraukles novads būtu 19. lielākais Latvijā. Platības ziņā (2273 km<sup>2</sup>) tas būtu 13. lielākais valstī, uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (163 milj. EUR) – 11. lielākais, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (5,4 tūkst. EUR), tas būtu augstajā 6. vietā starp 35 plānotajām pašvaldību teritorijām.



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Ādažu apvienotais novads

Ādaži ir strauji augoša apdzīvota vieta Rīgas pievārtē, 35 minūšu brauciena attālumā no pilsētas centra. Tie izvietojušies šaurā zemes joslā starp Gaujas upi un Baltijas valstu galveno automaģistrāli “VIA Baltica”. Pēdējo gadu laikā Ādaži veidojas par centru aizvien blīvāk apbūvētai urbanizētai joslai, kas, mijoties savrupmāju apbūves un darījumu teritorijām, stiepgas austrumos no Rīgas Bergu–Baltezera–Carnikavas un Saulkrastu virzienā.

Par lielāku apdzīvotu vietu Ādaži sāka veidoties tikai 20. gs. 60. gados, kad ap brīvvalsts laikā Gaujas muižā ierīkoto pagasta centru kolhozs “Ādaži” sāka veidot ciematu. Apzinoties, ka tikai ar lauksaimniecību padomju komandekonomikā kļūt turīgākiem nav iespējams, kolhoza vadība tālredzīgi sāka attīstīt palīgrāžošanu – zvērkopību, siltumnīcu saimniecību, kartupeļu pārstrādi, polietilēna iepakojuma un suvenīru ražošanu, maizes cepšanu utt. Arī pirmā picērija Latvijā (1988. g.) tika atvērta tieši Ādažos. Vadības radošā pieeja un spēja uzturēt īpašus kontaktus ar padomju nomenklatūru kolhozu padarīja par vienu no turīgākajiem Latvijā. Tā kā šeit varēja labi nopelnīt, Ādažos ieradās uzņēmīgi cilvēki no plašas apkaimes, aizsākot turīgā vidusslāņa veidošanos, ar ko Ādaži lepojas arī mūsdienās. Līdzās padomju tipveida daudzdzīvokļu namu būvei aktivizējās arī savrupmāju būvniecība. Ar vērienu tika celtas arī sabiedriskās ēkas, īpaši izceļoties vidusskolai un bērnudārzam. Iedzīvotāju skaits Ādažos 20 gadu laikā desmitkārtšajās, 1989. gadā pārsniedzot 4 tūkst.

Rīgas tuvums un uzņēmīgo cilvēku klātbūtne bija galvenie faktori, kas sarežģīto pāreju no brūkošās padomju komandekonomikas uz brīvā tirgus saimniecību pēc neatkarības atjaunošanas Ādažos ļāva realizēt veiksmīgāk nekā lielākajā Latvijas daļā. Lauksaimnieciskā lielražošana gan Ādažos nav saglabājusies. Kolhoza liellopu fermu vietā rosās dažādu nozaru uzņēmumi, bet kartupeļu laukos parādījušies savrupmāju ciemati. Ādaži ir jau saplūduši ar kādreizējām ražošanas teritorijām Podniekos, Jaunkūlās un Muižā, iedzīvotāju skaitam tuvojoties 7 tūkst., bet kopā ar Stapriņiem un Kadagu – 10 tūkst. Par galvenajām ekonomikas nozarēm Ādažos kļuvusi rūpniecība (lielākie uzņēmumi – kartupeļu čipsu ražotājs “Orkla Confectionery & Snacks”, zivju apstrādātājs “KH Select” un kokapstrādātājs “Hornbaek Baltic”) un tirdzniecība (“Rimi”, “Maxima”, “Elvi” lielveikali u.c.). Kopā uzņēmējdarbība Ādažos radījusi pievienoto vērtību 29 milj. EUR apmērā. Tomēr, runājot par ekonomiku, nevar nepieminēt militāro jomu, kurā Ādaži (precīzāk – Kadaga Gaujas labajā krastā) ieņem centrālo vietu Baltijas valstīs. 2019. gadā šeit atklāts vienīgais NATO divīzijas galvenais štābs Baltijas valstīs. Vairāku tūkstošu dažādu valstu militārpersonu un viņu ģimenes locekļu pastāvīga klātbūtne sniedz iespēju palielināt apgrozījumu pakalpojumu jomā strādājošiem uzņēmumiem, tomēr jāņem vērā, ka tā ir arī papildu atbildība un izaicinājums pašvaldībai, lai nodrošinātu atbilstošas kapacitātes infrastruktūru.

Uzņēmējdarbības vēriena ziņā ārpus Ādažiem izceļas Bergu darījumu teritorija abpus Vidzemes šosejai (pievienotā vērtība – 17,6 milj. EUR), kur darbojas lielākie apkaimes loģistikas (“Do It”) un tirdzniecības (“Depo DIY”) uzņēmumi. Arī Saulkrastu–Zvejniekiema uzņēmēju radītā pievienotā vērtība, lai arī divreiz mazāka nekā Ādažos (14 milj. EUR), ir ievērojama. Pamatā to veido ceļu būves (“Binders”), tirdzniecības, kā arī Skultes ostā izvietotie rūpniecības un transporta uzņēmumi. Arī Garkalnes (pievienotā vērtība – 6,9 milj. EUR) lielākais uzņēmums pārstāv ceļu būves nozari (“YIT Infra Latvija”). Bukultos un Carnikavā (kopā ar Garupi un Gauju) uzņēmējdarbībā (pamatā tirdzniecībā un vairumtirdzniecībā) radītās pievienotās vērtības apjoms pārsniedz 4 milj. EUR.

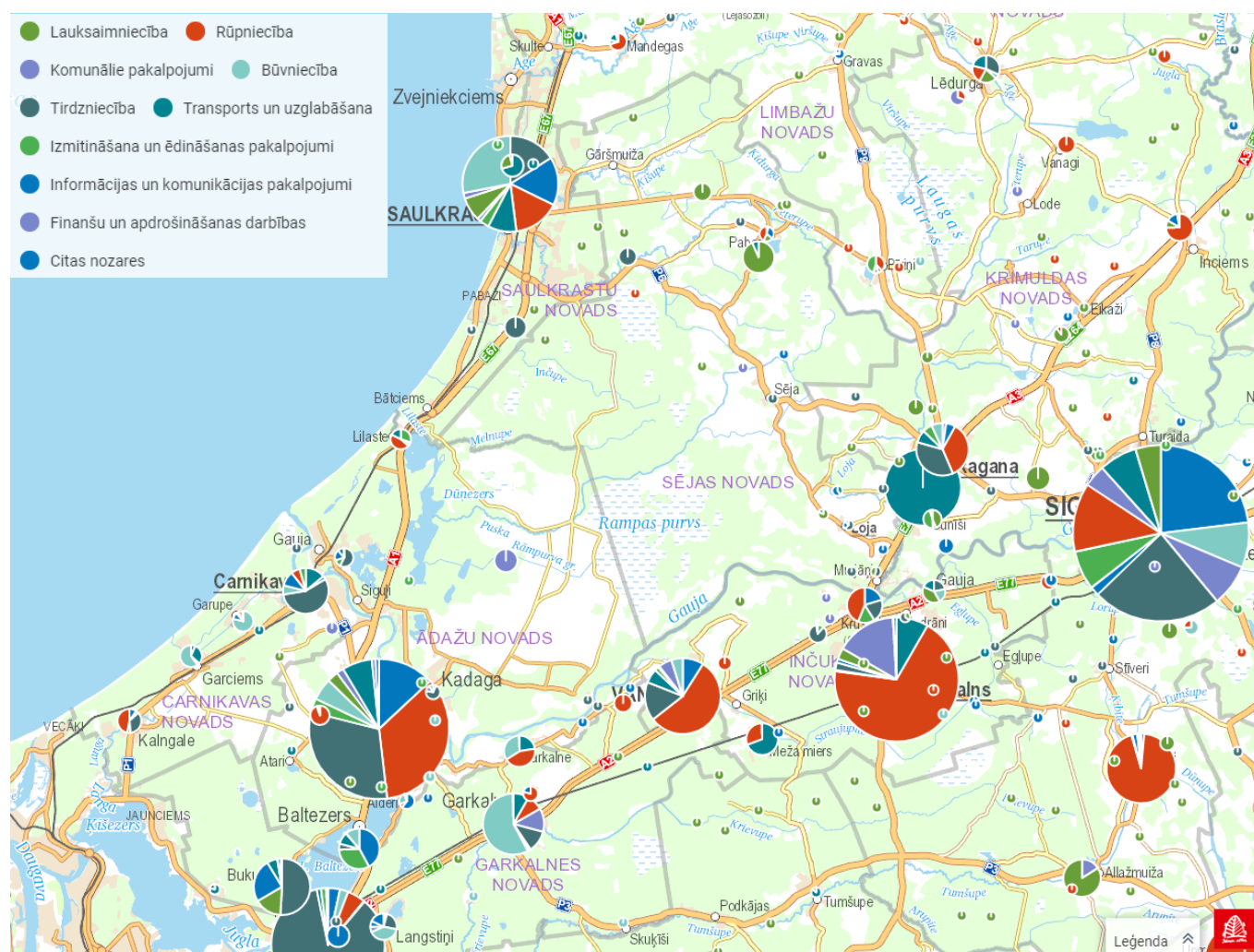
Teritorijā, ko veido Ādažu, Garkalnes, Carnikavas, Saulkrastu un Sējas novads, Ādaži ir iedzīvotāju skaita ziņā lielākā un straujāk augoša apdzīvotā vieta ar labi attīstītu infrastruktūru. Tā ir vienīgā lielā apdzīvotā vieta, kurai šajā teritorijā ar izteiktu piepilsētas “guļamrajona” jeb rekreācijas funkciju ir polifunkcionāls raksturs. Saulkrasti–Zvejniekiems (6,5 tūkst. iedzīvotāju), Garupe–Carnikava–Gauja–Sigulī (6,3 tūkst.), Garciems (1,3 tūkst.), Kalngale (1 tūkst.), Bukulti–Priedkalne–Baltezers (3 tūkst.), Bergi–Langstiņi–Upesciems–Sunīši (4 tūkst.), Garkalne (1,9 tūkst.) pamatā ir veidojušās kā piepilsētas savrupmāju un vasarnīcu apbūves teritorijas ar ļoti ierobežotu darbavietu piedāvājumu.



Pieejamo pakalpojumu klāsts jaunajās apbūves teritorijās ir visai ierobežots, parasti aprobežojoties ar kādu veikalu vai kafējnīcu. Ievērojami labāka situācija pakalpojumu pieejamībā ir Saulkrastos, kur vasarnīcu apbūve un infrastruktūra veidojās jau kopš 20. gs. sākuma (mazākā mērā arī Garkalnē), kā arī bijušajos padomju laika zvejnieku kolhozu centros – Carnikavā un Zvejniekiemā. Tomēr ir jomas, kurās esošais iedzīvotāju skaits šajās relatīvi lielajās Pierīgas apdzīvotajās vietās nav pietiekams, lai uzturētu dārgākos no publiskajiem pakalpojumiem. Viena no tādām ir vidējā izglītība. Atbilstoši jaunā mācību satura prasībām mūsdienīgai vidusskolai jāspēj skolēniem piedāvāt iespēju specializēties vismaz divos mācību virzienos. Tas nozīmē, ka skolēnu skaitam vidusskolas posmā jābūt tādām, lai varētu nokomplektēt vismaz divas paralēlklases. Ja par pilnu klasi uzskatām tādu, kurā ir 25 skolēni, tad 10.–12. klasē vidusskolā būtu jābūt 150 skolēniem. Tikai tā iespējams nodrošināt skolotājiem konkurētspējīgu atalgojumu. Zvejniekciema vidusskolā atbilstoši IZM datiem 2018. gada 1. septembrī bija 36, Saulkrastu vidusskolā – 25, bet Ādažu vidusskolā – 121 vidusskolēns. Neraugoties uz neatbilstošo skolēnu skaitu apkaimes vidusskolās un Pierīgā plaši izplatīto tendenci, beidzot pamatskolu, jauniešiem turpināt mācības kādā no specializētajām Rīgas skolām, arī Carnikavas pašvaldība 2017. gadā aktīvi lobēja vidusskolas būvniecības projektu. Šis piemērs ir apliecinājums ne tikai pašvaldību nepietiekamai sadarbībai, bet arī vājai izpratnei par produktīvu saimniekošanu publisko pakalpojumu jomā. Sadarbību neveicina arī spēkā esošā pašvaldību savstarpējo norēķinu sistēma, kas nemotivē izmantot citas pašvaldības sniegtos pakalpojumus vai, gluži otrādi – nemotivē tos sniegt citā pašvaldībā deklarētiem iedzīvotājiem.



**Ādažu optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

Vairākumam Pierīgas pašvaldību ir līdzīgas problēmas. Augošais iedzīvotāju skaits prasa ātru risinājumu bērnudārzu, sākumskolu un pamatskolu kapacitātes celšanai, infrastruktūras izbūvei jaunajās apbūves teritorijās, rekreācijas apstākļu nodrošināšanai pilsētniekiem, kuri “silda” vietējo pakalpojumu industriju utt. Tajā pašā laikā pašvaldībām jārisina jautājumi, kurus daudz produktīvāk būtu iespējams veikt, ja katras pašvaldības iedzīvotāju skaits būtu ievērojami lielāks, nekā tas ir tagad. Tas attiecas ne tikai uz vidusskolu uzturēšanu, bet arī uz citiem lieliem infrastruktūras objektiem – medicīnas un sociālās aprūpes centriem, peldbaseiniem, stadioniem un sporta hallēm, mākslas un mūzikas skolām utt.

Pašvaldību apvienošanās spēcīgākās vienībās radītu apstākļus produktīvākai publisko pakalpojumu organizācijai un racionālākam resursu izlietojumam visas teritorijas iedzīvotāju interesēs. Rīgas aglomerācijas kodola (intensīvākās svārstmigrācijas teritorijas) ziemeļaustrumu daļai, kas turpinās līdz Skultei Tallinas šosejas un Vangažiem Vidzemes šosejas virzienā, pateicoties rekreācijai nozīmīgiem resursiem (priekšu sili, Rīgas līča piekraste, Gauja, Baltezeri, Lilastes u.c. ezeri) un Rīgas tuvuma radītajiem priekšnoteikumiem veiksmīgas uzņēmējdarbības attīstībai, ir lieliskas iespējas kļūt par vienu no veiksmīgākajām Latvijas pašvaldībām ar Ādažiem kā optimālo sasniedzamības centru šai teritorijai.



Ja atbilstoši VARAM piedāvājumam tiktu apvienoti Carnikavas, Ādažu, Garkalnes, Saulkrastu un Sējas novadi ar 36 tūkst. iedzīvotāju, tad apvienotais Ādažu novads būtu 16. lielākais no 35. Latvijas pašvaldībām, bet pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma (89,3 milj. EUR) tas būtu 24. vietā. Rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (13 tūkst. EUR), tas būtu 25. vietā valstī. Platības ziņā (673 km<sup>2</sup>) tas apsteigtu tikai septiņus novadus.

Sagaidāms, ka līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā novadā pieaugs par 13% – līdz 41 tūkst. Esošo novadu griezumā visstraujākā izaugsme gaidāma Ādažu un Garkalnes novadā, mērena – Carnikavas un Saulkrastu novadā. Tikai Sējas novadā kā tālāk no Rīgas esošā, tāpēc mazāk izteiktu piepilsētas, bet vairāk – lauksaimniecisku raksturu iedzīvotāju skaits lēnām turpinās sarukt. Sējas novads ir arī vienīgais no minētajiem, kura lejasgala (Sēja, Loja, Murjāņi) iedzīvotājiem nedaudz ērtāk par Ādažiem būtu sasniedzama Sigulda, bet ziemeļos esošais Pabažu gals ir nedaudz tuvāks Ādažiem un bijis ar tiem saistīts ne tik senā pagātnē, kad tas ietilpa Ādažu kolhozā. No citiem izņēmumiem būtu jāpiemin Vangažu pilsēta, kas, būdama Siguldai tuvā Inčukalna novada sastāvā, vienmēr bijusi ciešāk saistīta ar Rīgu, tāpēc uzskatāma par piederīgu Rīgas aglomerācijas kodolam. Arī tuvākais no Pierīgas apvienojamo pašvaldību centriem Ādaži no Vangažiem ir nedaudz ātrāk sasniedzams par Siguldu, tāpēc Vangažu iekļaušana apvienotajā Ādažu novadā būtu apsvēršanas vērtā.

## Balvu apvienotais novads

Balvi ir pilsēta Ziemeļlatgalē, nedaudz vairāk kā 3 stundu braucienā no Rīgas, 1 stundas 15 minūšu braucienā no tuvākā reģionālā centra – Rēzeknes un tikai 30 minūšu braucienā no Krievijas robežas. Šāds novietojums Balvus ierindo piecu no Rīgas vistālāk esošo attīstības centru skaitā.

Par lielāku apdzīvotu vietu Balvi sāka veidoties tikai 19. gs. beigās, kad vietā, kur Bolupe savieno Pērkonu un Balvu ezeru, izveidojās ciems. Latvijas brīvvalsts laikā tas strauji attīstījās un 1928. gadā kā pirmais Ziemeļlatgalē ieguva pilsētas tiesības. Lai arī Balvi ar 2 tūkst. iedzīvotāju 20. gs. 30. gados bija lielākā Ziemeļlatgales apdzīvotā vieta, nozīmīgāka administratīvā centra statusu tas ieguva tikai 1950. gadā, kad tika izveidots Balvu rajons.

Kopš viduslaikiem Ziemeļlatgales ietekmīgākais centrs bija Viļaka (toreiz Marienhauzena), bet pēc Pitalovas dzelzceļa mezgla iekļaušanas Latvijas Republikā (1920. g.) jaunās valsts vara izlēma 1925. gadā no Ludzas apriņķa atdalīt Jaunlatgales apriņķa iestādes izvietot Pitalovā, kas tika pārdēvēta vispirms par Jaunlatgali, bet 1938. gadā – par Abreni.

Sākoties otrajai padomju okupācijai, Abrene kopā ar sešiem apkārtējiem pagastiem tika atdalīta no Latvijas, bet apriņķa iestādes – pārceltas uz Viļaku, kam 1945. gadā tika piešķirtas pilsētas tiesības. Pēc apriņķu likvidācijas Viļakas apriņķis vispirms tika sadalīts Abrenes un Balvu rajonā, bet 1959. gadā – atkal apvienots, nu jau Balvu rajonā. Šāds iedalījums ar nelielām izmaiņām (1959.–1962. g. un no 1967. g. tagadējais Liepnas pagasts bija Alūksnes rajonā) pastāvēja turpmākos 48 gadus.

Balviem kļūstot par rajona centru, pilsēta strauji auga. Te tika izvietoti dažādi apkārtējo teritoriju apkalpojošie valsts dienesti, bet to augošajam darbinieku skaitam būvēti tipveida daudzdzīvokļu nami, būtiski mainot bijušās mazpilsētas ainavu un iedzīvotāju sastāvu. Pilsētas iedzīvotāju skaits 1990. gadā sasniedza savu vēsturisko maksimumu – 9,7 tūkst.

Padomju komandekonomikas sabrukumu, kas nāca līdz ar Latvijas valstiskās neatkarības atjaunošanu un pāreju uz brīvo tirgu, pārdzīvoja vien retais no padomju laikā izveidotajiem Balvu rūpniecības uzņēmumiem. Arī lielākais no tiem Balvu gaļas kombināts tā arī nespēja pielāgoties darbam konkurences apstākļos un pēc izsaimniekošanas nonāca pašvaldības īpašumā. Tā izpostītā teritorija kontrastē ar pēdējā desmitgadē galvenokārt ar Eiropas struktūrfondu atbalstu renovētajām pilsētas sabiedriskajām ēkām, sakoptajām ielām un parkiem. Diemžēl pieejamā ES atbalsta izlietojums Balvos nav pietiekamā mērā sekmējis uzņēmējdarbību, izraisot iedzīvotāju masveida aizplūšanu uz vietām, kur tā attīstās veiksmīgāk. 30 gadu laikā iedzīvotāju skaits Balvos sarucis par 37%, noslīdot līdz 6 tūkst. Pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības ar 16 milj. EUR Balvi bija trešais mazākais no attīstības centriem, apsteidzot vien Valku un Ludzu. Zīmīgi, ka trīs lielākie Balvu uzņēmumi ir valsts vai pašvaldību kapitālsabiedrību struktūrvienības (“Balvu un Gulbenes slimnīcu apvienība”, “Sadales tīkls” un “Latvijas autoceļu uzturētājs”). Kaimiņu novados – Viļakā, Rugājos un Baltinavā, kas tika izveidoti 2009. gadā, atdalot tos no Balvu rajona, situācija ir vēl bēdīgāka. Tikai vienā no to centriem – Viļakā 2019. gadā bija vairāk par 1000 iedzīvotājiem (1269) un pievienotā vērtība pārsniedza 1 milj. EUR. Rugājos bija 519 iedzīvotāju, Baltinavā – 438, attiecīgi mazāka arī tur radītā pievienotā vērtība. Rēķinot uz vienu iedzīvotāju, pievienotā vērtība Balvos bija 2,5 reizes, bet citos minētajos centros – vismaz 5 reizes mazāka nekā, piemēram, Smiltēnē, kas līdzīgi Balviem atrodas reti apdzīvotā, purvu un mežu ieskaudā teritorijā, tomēr spējusi veiksmīgi attīstīt uzņēmējdarbību, kļūstot par vienu no rošīgākajiem Ziemeļvidzemes centriem. Tradicionālās uzņēmējdarbības nozares, tāpat kā Smiltēnē, Balvu apkaimē ir lauksaimniecība, mežsaimniecība un kūdras ieguve, pilsētā – tirdzniecība un citas pakalpojumu nozares, tomēr bez rūpniecības tās nespēj nodrošināt tādu darbavietu skaitu, kas būtu nepieciešams, lai mazinātu iedzīvotāju bezdarbu un aizbraukšanu. Viens no retajiem rūpniecības uzņēmumiem, kas turpina darbību Balvu apkaimē, ir “Daiļrade Koks” kokapstrādes cehs Viļakā (pievienotā vērtība – 0,5 milj. EUR).

Aizvien sakoptākie Ziemeļlatgales lauki liecina, ka neapsaimniekotu lauksaimniecības teritoriju arī šeit paliek mazāk. Starp zemnieku saimniecībām aizvien vairāk ir spēcīgu, tirgum ražojošu uzņēmumu. Desmit no tām pievienotā vērtība 2017. gadā pārsniedza 100 tūkst. EUR (“Riekstiņi” un “Grano E” – Baltinavas novadā, “Kotiņi”, “Rozītes”, “Lejas” un “Ķira” – Viļakas novadā, “Vītoli” – Rugājos un “Bērziņi”, “Pīlādži” un “Virbi” – Balvu novadā). Tomēr ļoti augsts ir to zemnieku saimniecību īpatsvars, kas ražo pārsvarā pašpatēriņam, līdz ar to šo saimniecību maksātais ienākuma nodoklis, kas ir galvenais ieņēmumu avots pašvaldību budžetā, ir nepietiekams, lai pašvaldība spētu



## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

uzturēt iedzīvotājiem nepieciešamo infrastruktūru un nodrošināt pakalpojumus, trūkstošo budžeta daļu saņemot no pašvaldību izlīdzināšanas fonda. Zemā produktivitātē lielākajā saimniecību daļā neļauj izmantot algotu darbaspēku. Izmantojot pierobežas situāciju, daļa iedzīvotāju cenšas piepelņoties (vai iekonomēt), regulāri braucot iepirkties uz blakus esošo Krieviju, kur degviela un citas vietējās izcelsmes preces ir lētākas. Savukārt vietējās pašvaldības, apzinoties, ka darbavietas to struktūrās ne tikai ir vienas no retajām, kur vietējiem iedzīvotājiem iespējams saņemt regulāru atalgojumu, bet arī tiek maksāti nodokļi pilnā apmērā, vilcinās ar reformām publisko pakalpojumu tīklā. Arguments, ka gadiem ilgusī neefektīvo iestāžu uzturēšana līdz šim nav spējusi mainīt situāciju, ka iedzīvotāju skaita samazināšanās temps šeit turpina būt viens no straujākajiem valstī, joprojām nav spējis pārliecināt vietvaras veidot racionālāku publisko pakalpojumu tīklu.

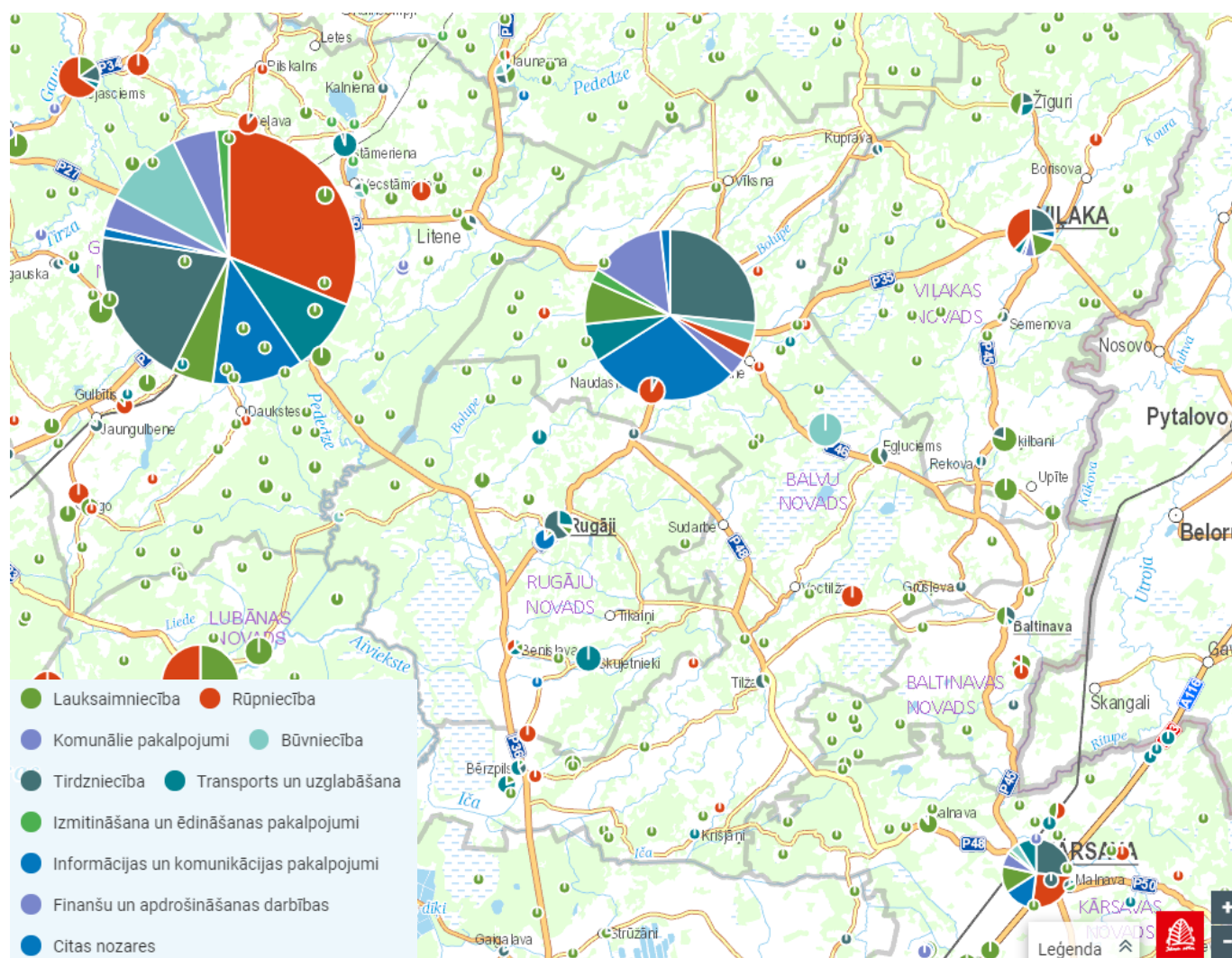


**Balvu optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija.**

Spilgts apliecinājums tam ir vidusskolas. Vidējais vidusskolēnu skaits sešās ārpus Balviem esošajās vidusskolās nepārsniedz 50. Kā šāda lieluma vidusskolās nokomplektēt paralēlklasses, lai atbilstoši jaunajam mācību saturam kvalificēti un labi apmaksāti pedagogi varētu nodrošināt vidusskolēniem specializācijas iespējas vismaz divos mācību virzienos?

Jau pašlaik Balvu apkaimes publiskais sektors lielā mērā ir spiests pārtīkt no dotācijām. Zemā uzņēmējdarbības aktivitāte, aizvien neefektīvākais publiskais sektors, sabiedrības novecošana un rūkošais iedzīvotāju skaits, neveicot reformas, situāciju sarežģīs vēl vairāk. Neraugoties uz bijušā rajona administratīvo sašķelētību, arī pēdējo 10 gadu laikā Balvi apkārtnes iedzīvotājiem turpināja pildīt centra funkcijas, jo to ekonomiskais potenciāls bija vismaz 10 reizes lielāks nekā jebkurai citam centram 35 km rādiusā. Šādos apstākļos četru bijušā Balvu rajona novadu apvienošana ļautu efektīvāk izmantot pieticīgo publisko finansējumu, lai tomēr nodrošinātu apkārtnes iedzīvotājiem kvalitatīvus publiskos pakalpojumus, to skaitā nodrošinātu atbalstu uzņēmējdarbībai.

Ar 20 tūkst. iedzīvotājiem apvienotais Balvu novads būtu 7. mazākais Latvijā. Turklāt jāņem vērā, ka atbilstoši prognozēm līdz 2030. gadam tas samazināsies vēl par ceturtdaļu – līdz 15 tūkst. Platības ziņā (2387 km<sup>2</sup>) ieņemot 13. vietu starp 35 piedāvāto novadu teritorijām, tas iekļautos vidēji lielo novadu skaitā. Viszemākais rādītājs apvienotajam Balvu novadam būtu uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (26,6 milj. EUR) un arī rēķinot uz 1 iedzīvotāju (1,3 tūkst. EUR). Tieši uzņēmējdarbība ir Balvu novada līdz šim neizmantotais potenciāls. Tāpat kā lielais un modernais, bet tikpat kā neizmantotais (Krievijas neieinteresētības dēļ) Eiropas Savienības robežkontroles punkts Vientuļos kaut ko vēl gaida...



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Gulbenes un Balvu apkārtnē. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**





## Bauskas apvienotais novads

Bauska ir Zemgales pilsēta stundas braucienā no Rīgas un tikai 20 minūšu braucienā no Lietuvas robežas. Tā izvietojusies Mūsas un Mēmeles krastos – vietā, kur tecējumu sāk Lielupe un kur Mēmeli šķērso nozīmīgākais Baltijas autoceļš – VIA Baltica.

15. gs. šeit tika uzbūvēta Livonijas ordeņa nocietināta pils ar mērķi sargāt robežas no lietuviešu sirojumiem. Tās novietojums šajā stratēģiski izdevīgajā vietā kļuva par pamatu, lai turpmākajos gadsimtos Bauska pastāvētu kā rosīgs auglīgā Zemgales līdzenuma amatniecības un tirdzniecības centrs. Pilsētas tiesības Bauska ieguva 1600. gadā, kad tā jau bija izaugusi par trešo lielāko Kurzemes un Zemgales hercogistes pilsētu. Neraugoties uz postījumiem karos, pilsēta vienmēr tika atjaunota un pēc iekļaušanas Krievijas impērijā tā kļuva par Kurzemes guberņas apriņķa centru. Lielāku izaugsmi Bauska piedzīvoja 19. gs. beigās, kad pār Mūsu un Mēmeli tika uzbūvēti pirmie pastāvīgie tilti. Aktivizējoties saimnieciskajai rosībai, Pirmā pasaules kara priekšvakarā pilsētas iedzīvotāju skaits sasniedza 8,3 tūkst. (zīmīgi, ka 2019. g. pilsētā bija gandrīz tikpat – 8,4 tūkst. iedzīvotāju).

Latvijas brīvvalsts laikā pēc agrārreformas uz muižai atsavinātās zemes rēķina pilsētas teritorija krietni paplašinājās. Reizē ar aktīvo būvniecību un pilsētas labiekārtošanu uzplaukumu piedzīvoja arī tās sabiedriskā dzīve, tomēr iedzīvotāju skaits pirmskara līmeni nesasniedza, paliekot 5 tūkst. robežās.

Traģiski notikumi pilsētā risinājās Otrā pasaules kara laikā, kad, ienākot nacistu karaspēkam, tika iznīcināta Bauskai nozīmīgā ebreju kopiena, bet, atgriežoties padomju karaspēkam 1944. gadā, niknās kaujās tika nopostīta trešdaļa pilsētas. Padomju okupācijas režīma represijas pret uzņēmīgāko un turīgāko iedzīvotāju daļu īpaši smagi skāra Zemgales pārtikušās zemnieku saimniecības. Lai būtu, kas strādā izpostīto zemnieku saimniecību vietā izveidotajos kolhozos, jaunā vara lielā skaitā ievada ģimenes no Baltkrievijas un Krievijas, būtiski mainot iedzīvotāju etnisko sastāvu gan Zemgales laukos, gan Bauskā, kas no apriņķa centra nu bija pārtapusi par rajona centru.

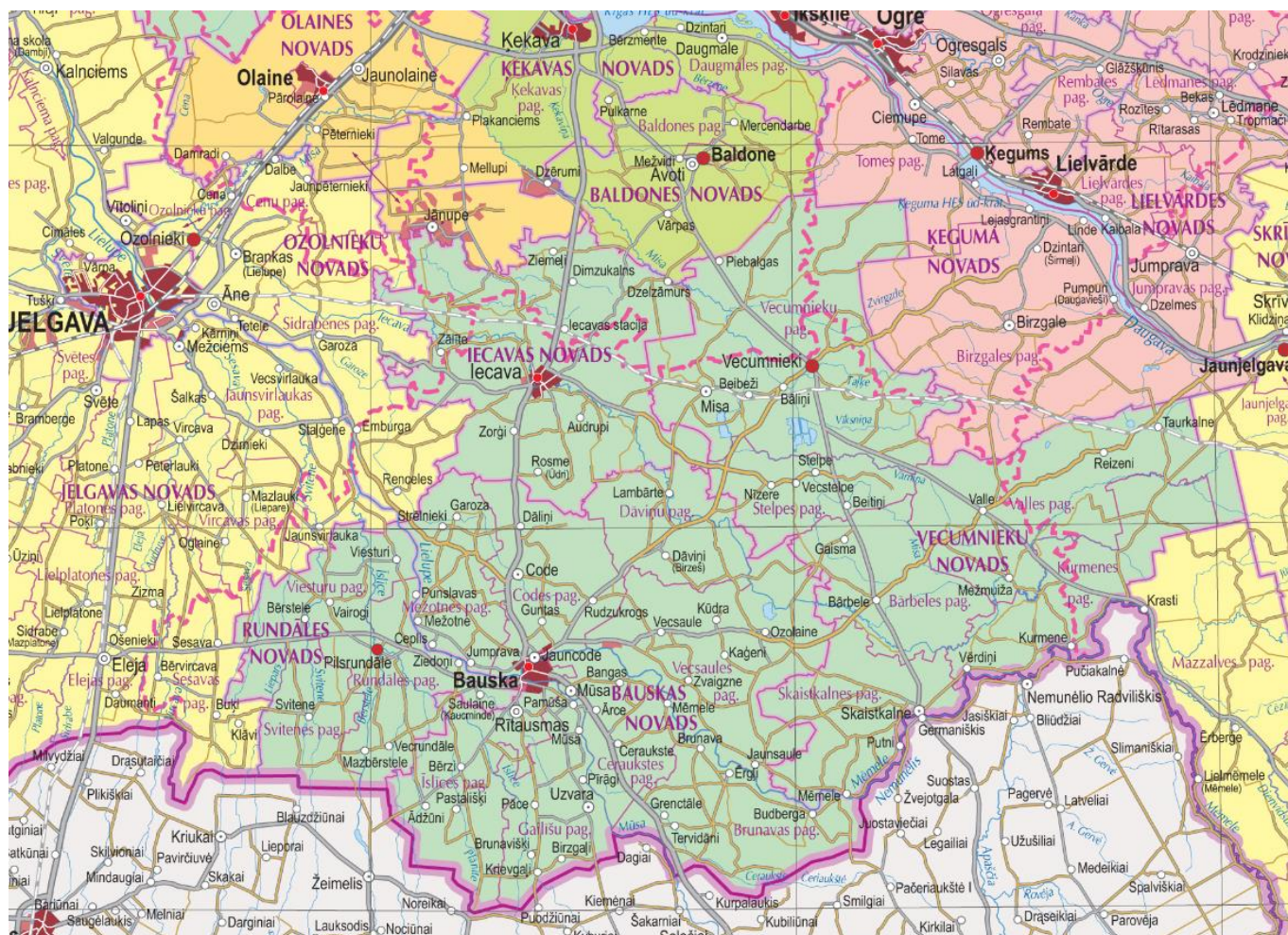
Sociālistiskai plānveida ekonomikai raksturīgā stilā Bauskā tika veidoti uzņēmumi, kas apkalpoja apkārtējo teritoriju, gan saglabājot uzsvaru uz šai pilsētai tradicionālo pārtikas, kokapstrādes un vieglo rūpniecību. Iecavā, kas bija ieguvusi pilsētciemata statusu, tika uzcelta lielākā Latvijas putnu fabrika, kas specializējās olu ražošanā. Tā kā, nodarbojoties ar tradicionālo lauksaimniecību, izdzīvot laukos nebija viegli, apķērīgākie kolhozu priekšsēdētāji arī laukos sāka attīstīt dažādas ražošanas palīgozares savas produkcijas pārstrādei. Turīgākais Bauskas rajona kolhozs bija "Uzvara". Tur, piemēram, tika uzbūvēts savs konservu cehs.

Kopš 70. gadiem gan Bauskā, gan lauku saimniecību centros, risinot mājokļu jautājumu, pastāvīga būvmateriālu deficīta apstākļos steigā tika izvēsta tipveida daudzdzīvokļu ēku būvniecība. Pie padomju pieticības radušie iedzīvotāji, protams, priecājās par iespēju tikt pie sava mājokļa. Problēmas ar šī nekvalitatīvi būvētā energoneefektīvā dzīvojamā fonda apsaimniekošanu, īpaši vietās, kur, ceļoties darba ražīgumam, vairs nebija pieprasījuma pēc darbaspēka tradicionālajās nozarēs, iedzīvotāji un pašvaldības sāka izjust tikai pēc neatkarības atjaunošanas, Latvijai atgriežoties brīvā tirgus ekonomikā. Bija jādomā, kā siltināt ēkas un tikt no bezdarba nomāktajiem ciematiem uz vietām, kur trūkst darbinieku. Bauskas pusē padomju komandekonomikas sabrukumu pārdzīvoja vien daži no bijušajiem rajona uzņēmumiem. Pirmām kārtām tie, kam pirms izsaimniekošanas izdevās atrast investorus un pielāgot saimniekošanu konkurētspējīgas produkcijas ražošanai. Lielākie no tiem ir "Balticovo" (bij. Iecavas putnu fabrika), "Lielzeltiņi" (bij. Bauskas putnu fabrika) un "Bauskas alus". Tomēr daudz vairāk ir jauno vai uz veco uzņēmumu struktūrvienību bāzes veidoto uzņēmumu: lielākie graudkopībā – "Zeltezeri", "Sējas" un "Uzvara Lauks", cūkkopībā – "Gaižēni", kūdras ieguvē – "Flora Balt" un "Galenieki", tirdzniecībā – Rimi hipermarkets Bauskā, kokapstrādē "Wonderwood". Šo un daudzu citu Bauskas ietekmes areāla uzņēmumu izaugsme ļauj ar piesardzīgu optimismu vērtēt novada ekonomisko perspektīvu.

Laikmeta iezīme attīstītajā pasaulē ir uzņēmējdarbības koncentrācija ekonomiskās aktivitātes centros. Bauskas ietekmes areāls šajā ziņā nav izņēmums. Absolūtais vairākums ekonomisko aktivitāšu koncentrēts gar maģistrāli VIA Baltica, jo īpaši Bauskā (kopā ar piepilsētas teritoriju – 13 tūkst. iedzīvotāju; uzņēmējdarbībā radītā pievienotā

vērtība – 47,7 milj. EUR) un Iecavā (nepilni 5,6 tūkst. iedz.; 37,7 milj. EUR). Citos centros tā ir vismaz desmitkārt mazāka. Pat Vecumniekos – trešajā lielākajā Bauskas ietekmes areāla centrā (2 tūkst. iedzīvotāju) uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība nepārsniedza 3 milj. EUR.

Ārpus Bauskas un Iecavas darba ņēmējiem jārēķinās ar ļoti ierobežotu darbavietu piedāvājumu, galvenokārt lauksaimnieciskajā ražošanā un kūdras ieguvē, kas, uzņēmumiem modernizējoties, kļūs vēl mazāks. Tāpat jārēķinās ar faktu, ka, pieaugot darba samaksai, celsies arī kvalifikācijas prasības darbiniekiem. Ņemot to vērā, ārpus šiem centriem dzīvojošajiem darba ņēmējiem jārēķinās ar neizbēgamu ikdienas braukāšanu uz Bausku, Iecavu, Jelgavu vai Rīgu. Īstermiņā tas būs izdevīgāk nekā dzīvot bez darba, tomēr, kā rāda pieredze, ilgtermiņā iedzīvotāji cenšas pārcelt savu dzīvesvietu tuvāk darbavietai, tāpēc arī no galvenajām transporta artērijām nomaļus esošie pagasti iztukšojas straujāk, pat neraugoties uz pašvaldību centieniem iedzīvotājus noturēt, izmantojot nodokļu maksātāju naudu neefektīvu publisko pakalpojumu uzturēšanai vietās ar neatbilstošu iedzīvotāju skaitu. Spilgtākais apliecinājums tam ir dārgākais no pakalpojumiem – vispārējā vidējā izglītība. Jaunais mācību saturs paredz iespēju vidusskolēniem specializēties vismaz divos mācību virzienos, taču, lai to nodrošinātu, garantējot pedagogiem pienācīgu atalgojumu, skolā jābūt vismaz divām paralēlklasēm, tātad ne mazāk kā 120 skolēnu 10.–12. klašu posmā. Bauskas novads ir sācis sarežģīto skolu tīkla optimizācijas procesu un mazajām vidusskolām jau samazinājis izglītības pakāpi, bet Rundāles (52 vidusskolēni Pilsrundāles vidusskolā) un Vecumnieku novadā (Vecumnieku vidusskolā – 58 vidusskolēni, Skaistkalnē – 49, Misā – 19) šī sarežģītā problēma joprojām gaida risinājumu. Likumsakarīga būtu vidusskolu tīkla optimizācija, savstarpēji sadarbojoties bijušā Bauskas rajona novadiem, taču praksē sadarbības vietā bieži vērojama neproduktīva konkurence.

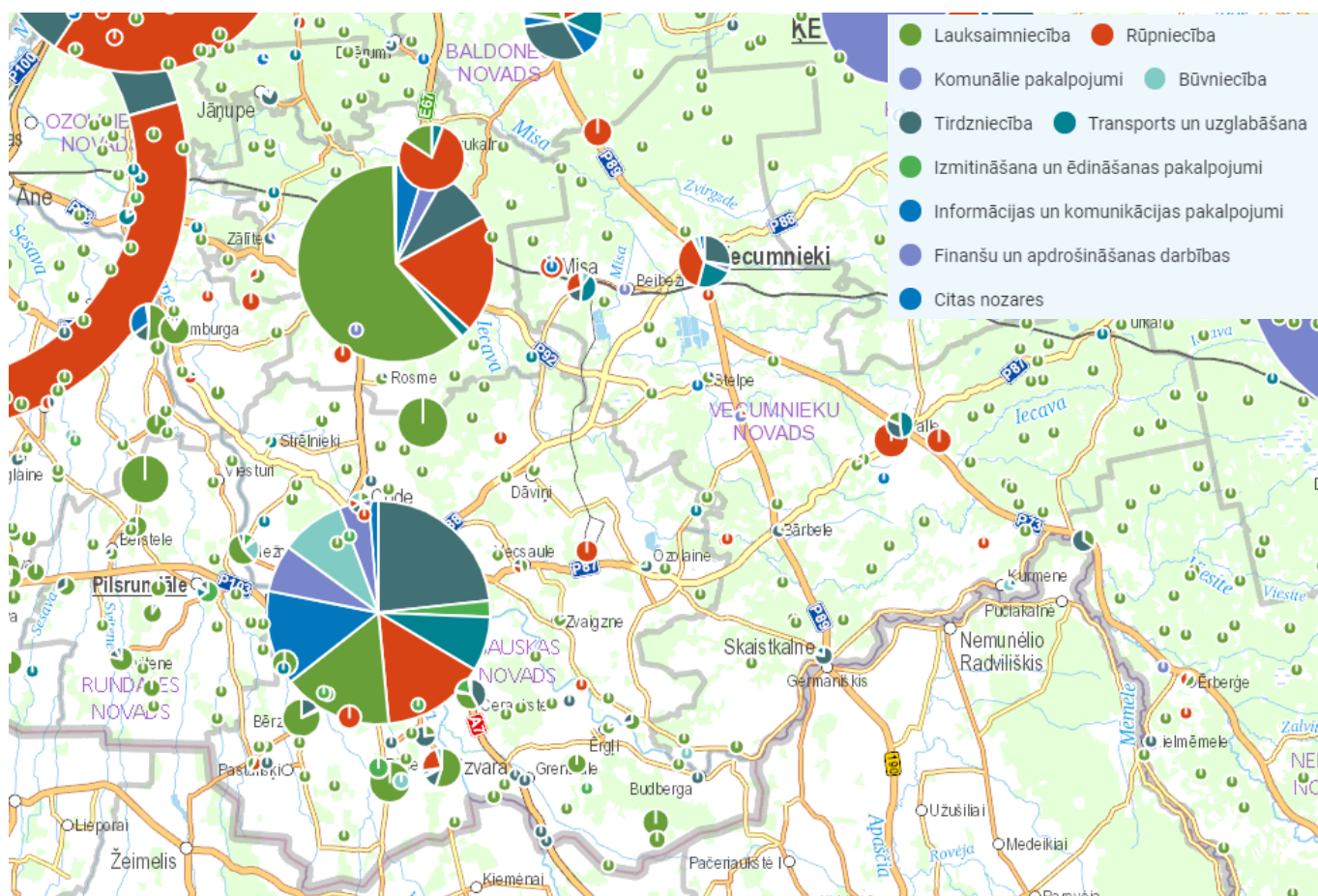


**Bauskas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

Ja izdotos atbilstoši VARAM priekšlikumam apvienot Bauskas, Iecavas, Vecumnieku un Rundāles novadu, tad, kopīgi nodrošinot iedzīvotājiem publiskos pakalpojumus, ne tikai varētu celt to kvalitāti un daudzveidību, bet lielāku resursu atvēlēt arī ceļu sakārtošanai, tādējādi mazinot problēmas ar lielāko centru sasniedzamību. Apvienotais Bauskas novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (125,5 milj. EUR) apsteigtu 18 no 35 piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (2,9 tūkst. EUR), tas ierindotos 21. vietā. Platības ziņā (2173 km<sup>2</sup>) Bauskas apvienotais novads būtu 16. lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (42,7 tūkst.) – astotais. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Bauskas novadā saruks par 16%.



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Cēsu apvienotais novads

Cēsis – pilsēta Vidzemes vidienē, nepilnas pusotras stundas brauciena attālumā no Rīgas. Salīdzinoši ērtā Rīgas sasniedzamība un novietojums gleznainajā Gaujas senleņķī ir priekšnoteikumi, lai Cēsis Rīgas aglomerācijas izaugsmes kontekstā nākotnē kļūtu par aizvien pievilcīgāku dzīvesvietu, līdzīgi kā tas pēdējā desmitgadē noticis ar Siguldu.

Viena no lielākajām Cēsu pilsētas vērtībām ir kultūrvēsturiskais mantojums, tā spilgtākās lappuses saistāmas ar viduslaikiem, kad Cēsis bija ne tikai rosīga varenās Hanzas tirdzniecības savienības pilsēta, bet 15. un 16. gs. mijā arī visas Livonijas ordeņvalsts<sup>2</sup> administratīvais centrs. Turpmākajos karos pilsēta gan tika vairākkārt pilnībā nopostīta, tomēr par agrāko laiku godību joprojām liecina varenās pilsdrupas un Sv. Jāņa baznīca.

Par mūsdienu Cēsu aizsākumu uzskatāma 19. gs. otrā puse, kad tika pabeigta Vidzemes šoseja (1868. g.) un Rīgas–Valkas dzelzceļš (1889. g.), kas Cēsīm nodrošināja ērtu satiksmi ar Rīgu un citiem centriem. Cēsis kļuva par rosīgu apriņķa pilsētu, kur līdzās valdības iestādēm, nelieliem tirdzniecības un rūpniecības uzņēmumiem gleznainākajās vietās veidojās dziednīcas un vasarnīcas, uz kurām brauca atpūsties turīgi ļaudis ne tikai no Rīgas, bet arī no Pēterburgas. Latvijas brīvvalsts laikā Cēsis ar 8,7 tūkst. iedzīvotāju (1935. g.) kļuva par lielāko Vidzemes pilsētu aiz Rīgas. Īpaši pieauga Cēsu kā kultūras centra nozīme. 20. gs. 30. gados šeit aizsākās Draudzīgā aicinājuma kustība un tika dibināta tāda paša nosaukuma ģimnāzija.

Padomju okupācijas laikā, kad Cēsis kļuva par vienu no 26 Latvijas rajonu centriem, atbilstoši sociālistiskās komandekonomikas principiem tika forsēta pilsētas industrializācija. Lielākais uzņēmums pilsētā bija autoremonta rūpnīca, bet tās apkaimē – Lodes drenu cauruļu rūpnīca, katrai no tām nodarbinot pat 1000 darbinieku. Ar līdzīgu vērienu rūpnīcu strādniekiem tika izvēsta Cēsīm neraksturīga daudzdzīvokļu ēku būvniecība, iedzīvotāju skaitam 80. gadu beigās pārsniedzot vēsturisko maksimumu – 21 tūkstoti. Tomēr vērienīgās un pārsvarā nekvalitatīvās padomju būvniecības rezultātā Cēsīm atšķirībā no daudziem citiem Latvijas rajonu centriem izdevās saglabāt savu lielāko arhitektonisko vērtību – kara gados neizpostīto vecpilsētu.

Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process uz brīvā tirgus ekonomiku. Lielākā daļa lielo Cēsu uzņēmumu zemās efektivitātes, pieredzes un investīciju trūkuma dēļ nespēja pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja (viens no retajiem izņēmumiem bija alusdarītava “Cēsu alus”). Bez darba palikušie iedzīvotāji pārcēlās uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvāja lielākas iespējas. 30 gadu laikā iedzīvotāju skaits Cēsīs samazinājās par gandrīz 30% (līdz 15 tūkst. 2019. g.). Bijušo ražotņu vietā rodas aizvien vairāk mūsdienīgu uzņēmumu, taču tie vairs nenodarbina tik lielu strādnieku skaitu, toties veiksmīgi konkurē pasaules tirgū. Interesanti, ka tagad abi lielākie ir kokapstrādes uzņēmumi (“Staļi” Dukuros, pievienotā vērtība 5 milj. EUR, un “Bykolat” Katrīnkalnā, 3,7 milj. EUR), kas savas ražotnes uzcēluši Cēsu pievārtē, nevis pilsētas robežās.

Tas, ka Cēsu pilsētas funkcionālā teritorija ir krietni plašāka par formālajām robežām, nebija šķērslis, lai pirms 10 gadiem veiktajā administratīvi teritoriālajā reformā politisku interešu vārdā tiktu pieņemti no plānošanas viedokļa nepamatoti lēmumi, uz kuru pamata pat Cēsu faktiskās piepilsētas (Līvi – 536 iedzīvotāji 2018. g., Meijermuiža – 135, Priekuļi – 2049, Dukuri – 188, Jāņmuiža – 494) tika iekļautas jaunizveidotās pašvaldībās – Amatas un Priekuļu novadā. Pārējā rajona teritorija tika sadalīta starp

<sup>2</sup> Aptvēra lielāko daļu no tagadējās Latvijas un Igaunijas teritorijas.



Pārgaujas, Līgatnes, Raunas, Vecpiebalgas un Jaunpiebalgas novadu, Cēsu novadam bez pašas pilsētas atstājot vien nelielo Vaives pagastu. Tā kā 2008. gada reforma jaunajām pašvaldībām deleģēja pārvaldes funkcijas, kas līdz tam bija rajonu atbildības līmenis, lielākā daļa dienestu, kas realizēja šo funkciju izpildi un atradās Cēsīs, palika ārpus jaunizveidotajām pašvaldībām, kas jaunajā situācijā rīkojās atbilstoši saviem priekšstatiem, bieži nevis sadarbojoties, bet savos nelielajos centros veidojot neefektīvas paralēlas administratīvās struktūras. Jāatzīmē, ka Amatas, Pārgaujas, Vecpiebalgas un Jaunpiebalgas novadā nav nevienas apdzīvotās vietas ar vismaz 1000 iedzīvotājiem. Autonomi tika veidots skolu tīkls, ne tikai turpinot uzturēt savas vidusskolas un pamatskolas ar neatbilstošu skolēnu skaitu, bet arī tērējot nodokļu maksātāju naudu skolēnu pārvadājumiem (bieži paralēli sabiedriskajam transportam) nevis uz tuvāko skolu, bet savas pašvaldības skolu (piemēram, vidusskolēni no Liepas caur Cēsīm tika vesti uz Priekuļiem).

Vēl skaudrāk nepietiekamā nelielo pašvaldību sadarbība ietekmēja profesionālās izglītības iestādes. Iepriekšējās administratīvās reformas rezultātā viena profesionālā vidusskola<sup>3</sup> palika Cēsīs, bet divas – Jāņmuižā un Priekuļos, kuru prestižs savulaik tika augstu vērtēts pat visa Vidzemes reģiona mērogā, – Priekuļu novadā. Samazinoties audzēkņu skaitam un pieprasījumam darba tirgū pēc tradicionālajām profesijām, bija jāreformē arī profesionālo izglītības iestāžu tīkls. Lai nodrošinātu mūsdienīgu profesionālās izglītības piedāvājumu, sistēmā tika iepludinātas ievērojamas ES un valsts investīcijas, vienlaikus jau kopš 2011. gada veidojot profesionālās izglītības kompetences centrus ar ne mazāk kā 500 audzēkņiem. Tā kā profesionālo izglītību tās specifikas dēļ nevar attīstīt nelielas pašvaldības mērogā, Priekuļu–Cēsu gadījumā pareizākā rīcība būtu bijusi no visu trīs mācību iestāžu konkurētspējīgākajām un pieprasītākajām programmām veidot vienu kopīgu kompetences centru, kas noteiktās profesijās apkalpotu visu Vidzemes reģionu. Pašvaldību atšķirīgo viedokļu dēļ, lai nonāktu līdz šīs ieceres realizācijai, bija nepieciešami vairāk nekā 8 gadi (2019. gadā, apvienojot Priekuļu tehnikumu ar Cēsu profesionālo vidusskolu, tika izveidots Vidzemes Tehnoloģiju un Dizaina tehnikums).

Vērtējot Cēsu ekonomisko potenciālu, daudz pilnīgāku ainu var iegūt, skatot to funkcionālās teritorijas ietvaros (18,7 tūkst. iedzīvotāju), tas ir, kopā ar minētajām piepilsētām, ko ar Cēsīm saista ne tikai pilsētas autobusu satiksme, bet arī kopīgs pamatinfrastruktūras lietojums. Piepilsētā dzīvo 20% iedzīvotāju un tiek radīta piektdaļa no Cēsu funkcionālās teritorijas pievienotās vērtības (tās kopējais apjoms 2017. g. 84,1 milj. EUR). Cēsu ekonomisko nozīmi apstiprina fakts, ka citi bijušā Cēsu rajona nozīmīgākie centri pēc pievienotās vērtības apjoma ir 24 līdz 50 reizes mazāki: Ieriķi (3,5 milj. EUR), Augšlīgatne (2,9), Rauna (2,6), Liepa (2,5), Jaunpiebalga (1,8) un Vecpiebalga (1,7). Ja ar apvienoto Cēsu novadu saprotam bijušo Cēsu rajonu, izņemot tagadējo Raunas novadu (VARAM piedāvājums), tad kopējais tajā radītais pievienotās vērtības apjoms būtu 122,7 milj. EUR, no kura vairāk nekā divas trešdaļas būtu attiecināmas uz Cēsīm. Taču, ņemot vērā, ka Cēsīs (kopā ar piepilsētām) dzīvo mazāk nekā puse (45%) šīs teritorijas iedzīvotāju, tad pievienotās vērtības apjoms uz 1 iedzīvotāju apvienotajā novadā būtu tikai 2,9 tūkst. EUR, kas ir par trešdaļu mazāk nekā Cēsīs. Pēc pievienotās vērtības un iedzīvotāju skaita Cēsīs ir otra lielākā Vidzemes pilsēta ārpus Pierīgas, būtiski atpaliekot tikai no Valmieras, kur radītā pievienotā vērtība ir divas reizes lielāka. Pievienotās vērtības ziņā ar 4,5 tūkst. EUR uz 1 iedzīvotāju Cēsīs Vidzemē ieņem trešo vietu, atpaliekot no Smiltenes (6,5 tūkst. EUR) un Valmieras (6,1). Smiltenes un Valmieras augstākie rādītāji izskaidrojami ar šo pilsētu vadības sekmētajām mērķtiecīgajām investīcijām uzņēmējdarbības, īpaši rūpniecības attīstības veicināšanai, kas radījis vairāk darbavietu un lielāku pievienoto vērtību.

<sup>3</sup> Neskaitot Kultūras ministrijas pakļautībā esošo Cēsu mūzikas vidusskolu.



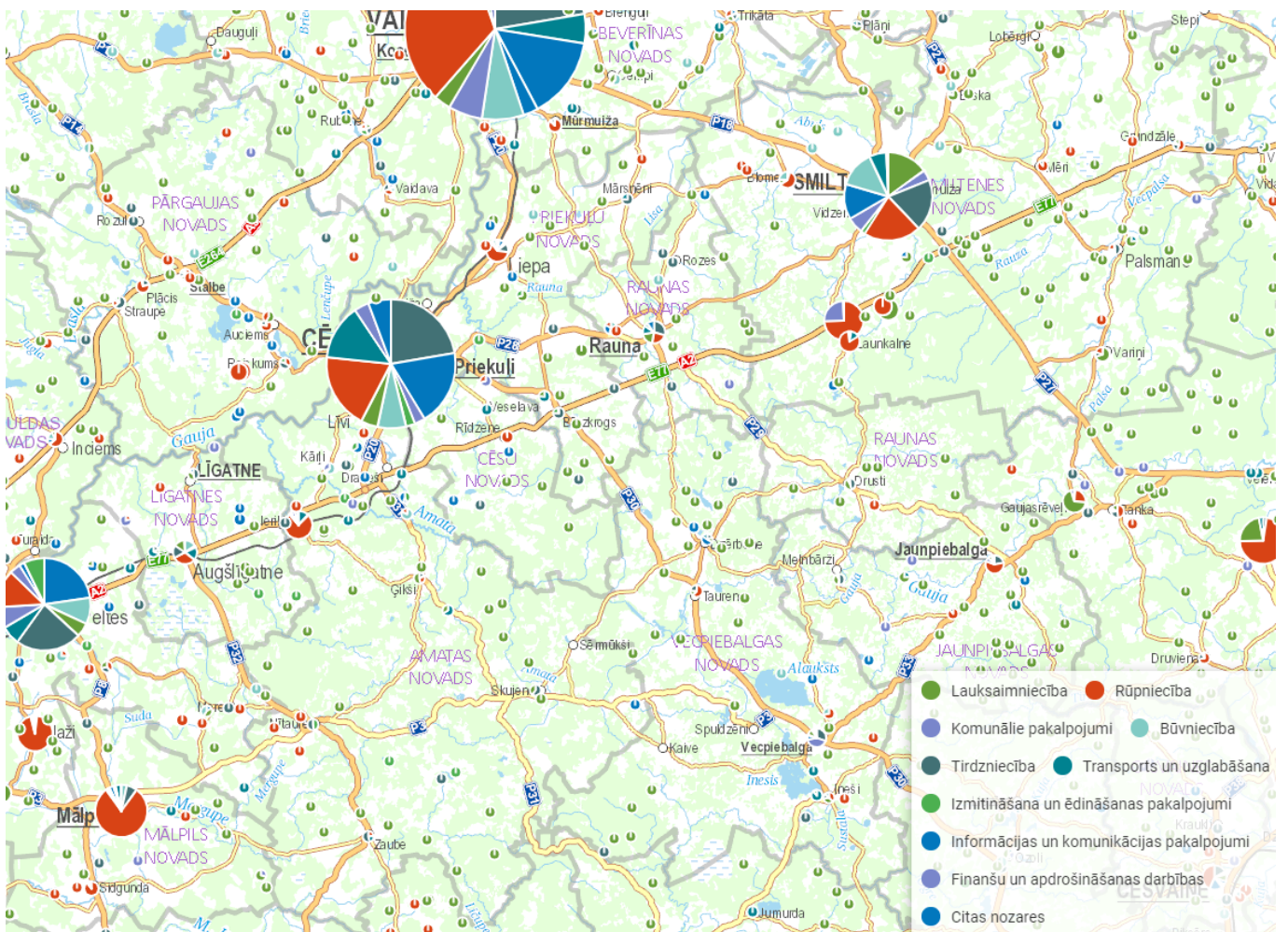
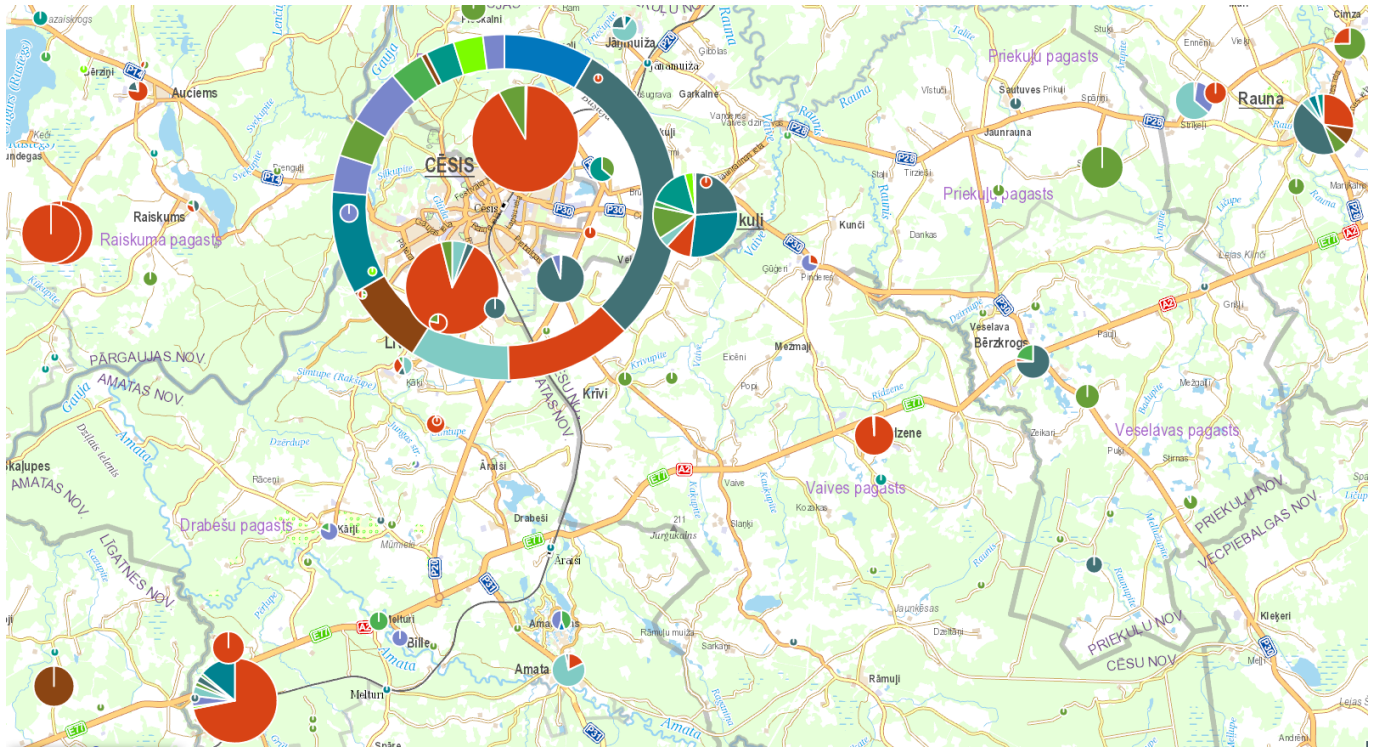
***Cēsu optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija***

Cēsis, sevi vairāk pozicionējot kā kultūras un tūrisma centru, arī investīcijas pēdējo gadu laikā vairāk orientējušas šajā virzienā (Vidzemes koncertzāle, vecpilsētas atjaunošana u.c.). Parasti atdeve no šādām investīcijām nemēdz būt tik ātra, turklāt tā ir pastarpināta un veiksmīgas darbības rezultātā atspoguļojas tādās nozarēs kā tirdzniecība, ēdināšana, izmitināšana, SPA pakalpojumi utt. Cēsis tas viss attīstās, un jācer, ka aizvien sakoptākā pilsētvide kalpos kā magnēts, lai no lielpilsētas kņadas nogurušie rīdzinieki, radošo profesiju pārstāvji, arī tie, kas savus pakalpojumus var piedāvāt attālināti, aizvien lielākā skaitā izvēlētos Cēsis par savu dzīvesvietu un ar samaksājamiem nodokļiem stiprinātu vietējo labklājību. Šajā ziņā būtiska nozīme ir uzlabojumiem Rīgas sasniedzamībā, un 2019. gadā panāktā Cēsu pašvaldības vienošanās ar AS “Pasažieru vilciens” par ekspresvilcienu reisiem, kas ceļu no Cēsīm līdz Rīgai veic 1 stundā 15 minūtēs, ir solis pareizajā virzienā.

Ārpus Pierīgas tikai trīs no NAP noteiktajiem centriem (Smiltene, Sigulda un Līvāni) pirms pēdējās reformas nebija visilgāk (40 gadus) pastāvējušo 26 Latvijas rajonu centru vidū. Tā kā to potenciāls pārsniedza vairāku bijušo rajonu centru potenciālu un šiem centriem jau bija izveidojies vērā ņemams ietekmes areāls, tad šāda statusa piešķiršana tiem uzskatāma par pilnīgi pamatotu.



## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

Tā kā Cēsu optimālās sasniedzamības areāls pārklājas ar divu jauno centru (Sigulda un Smiltene) sasniedzamības areāliem, veidot Cēsu apvienoto novadu bijušā rajona robežās nozīmētu ignorēt jauno centru esamību un to spēcīgo vilkmi. Tāpēc pareizāk būtu ņemt vērā attīstības centru optimālo sasniedzamību no tiem piegulošajām

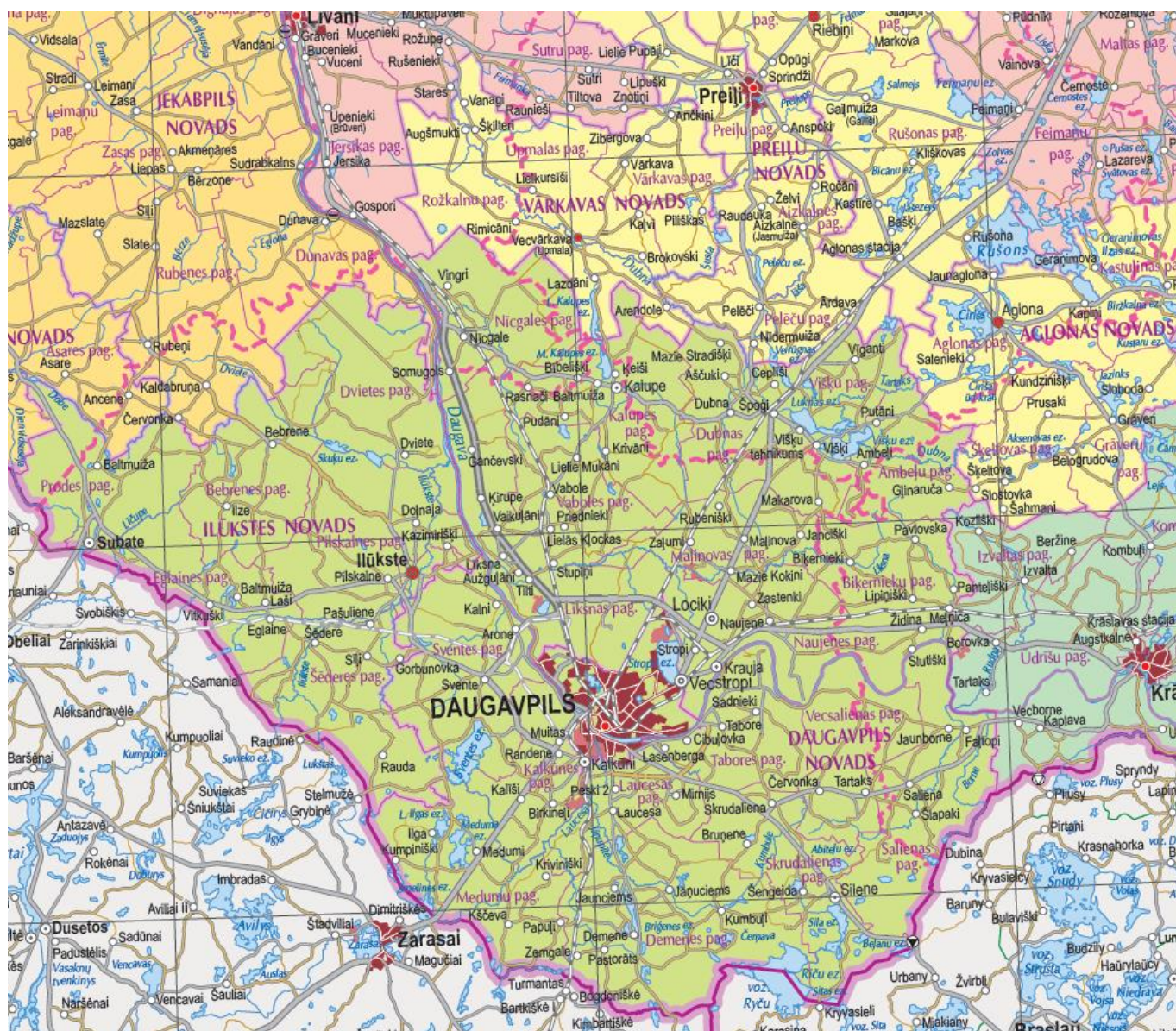
teritorijām. No Pārgaujas un Priekuļu novada visātrāk sasniedzamas ir Cēsis, no Līgatnes novada – Sigulda, no Jaunpiebalgas novada – Smiltene, bet pārējo novadu iedzīvotāju izvietojums visai līdzīgi dalās starp diviem centriem: Vecpiebalgas novads – starp Cēsīm (Dzērbenes, Tauresnes un Kaives pagasts) un Madonu (Vecpiebalgas un Inešu pagasts), Raunas novads – starp Cēsīm un Smiltēni, bet Amatas novads – starp Cēsīm (Skujenes, Amatas un Drabešu pagasts) un Siguldu (Zaubes un Nītaures pagasts). Atšķirība brauciena ilgumā uz vienu vai otru no konkurējošajiem centriem var sasniegt pat divas reizes. Piemēram, no Līgatnes līdz Siguldai var aizkļūt gandrīz divreiz ātrāk nekā līdz Cēsīm, bet no Jaunpiebalgas līdz Smiltenei – 1,6 reizes ātrāk.

Lai arī kādas tiks noteiktas robežas starp apvienotajām pašvaldībām, skaidrs ir viens – potenciālā Cēsu novada teritorijā jebkurā centrā iedzīvotāju skaits un ekonomiskā aktivitāte ir daudz zemāka nekā Cēsīs, Siguldā, Smiltēnē vai Madonā. Tā kā minētās pilsētas absolūtajam iedzīvotāju vairācumam sasniedzamas 10–40 minūtēs, laikā, kad depopulācija reģionā turpinās (līdz 2030. g. apvienotajā Cēsu novadā iedzīvotāju skaits samazināsies vēl par 22%), uzsvars būtu jāliek uz vidējā līmeņa publisko pakalpojumu koncentrāciju tieši šajos centros, paralēli rūpējoties par to ērtāku sasniedzamību gan no Rīgas, gan apdzīvotākajiem pagastu centriem. Tas ir vienīgais ceļš, kā mazināt lauku teritoriju atpalcību.



## Daugavpils apvienotais novads

Daugavpils ir lielākā Latgales pilsēta. Pēc iedzīvotāju skaita tā ir otra lielākā Latvijas pilsēta un nozīmīgs tās ekonomiskais centrs, kur krustojas svarīgas starptautiskā transporta maģistrāles. Daugavpils izvietojusies Daugavas krastos apmēram 3 stundu brauciena attālumā no Rīgas,<sup>4</sup> tikai 20 minūšu braucienā no Lietuvas un 30 minūšu – no Baltkrievijas robežas. Pierobežas novietojums bijis iemesls arī multi-etniskai videi, kas pilsētā veidojusies, līdzās sadzīvojot latviešiem, ebrejiem, baltkrieviņiem, poļiem un krieviņiem.



### Daugavpils optimālais sasniezamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija

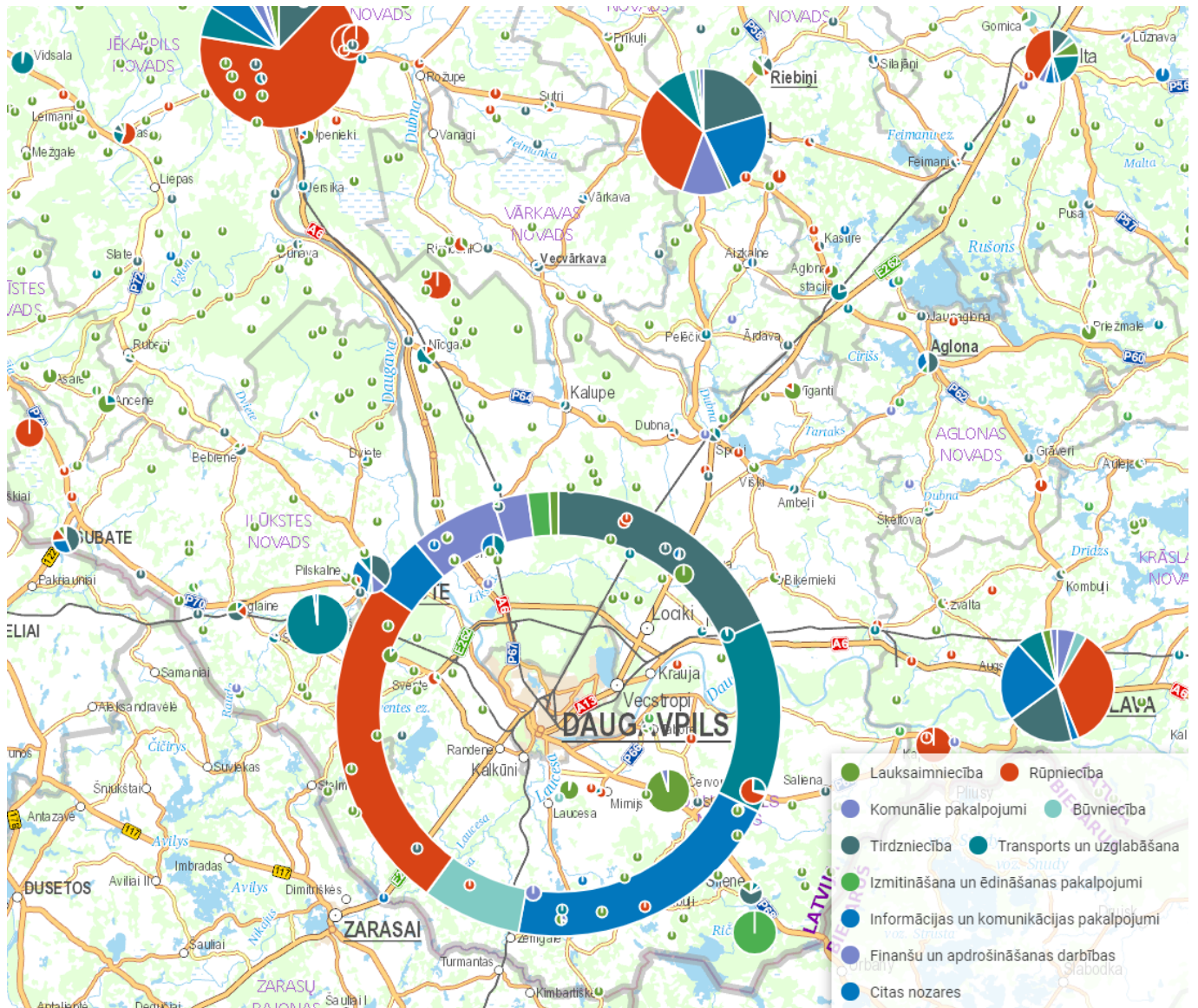
Par lielāku centru Daugavpils (toreiz Dinaburga) izveidojās jau Livonijas laikā, kļūdamā par vienu no Livonijas ordeņa zemju pārvaldnieku rezidencēm. Pēc Livonijas sabrukuma Daugavpils kļuva par Inflantijas jeb Poļu Vidzemes (tagadējā Latgale) administratīvo centru. Uz pašreizējo vietu – 17 km lejup upes tecēšanas virzienā – Daugavpils tika pārcelta pēc nopostīšanas krievu karaspēka iebrukuma laikā (1577. g.). 1582. gadā Daugavpils ieguva pilsētas statusu, bet pēc iekļaušanas Krievijā (1772. g.) no Inflantijas vaivadijas centra tā kļuva par ievērojami mazāku apriņķa centru, vispirms Pleskavas, bet no 1804. līdz 1917. gadam – Vitebskas guberņā. Daugavpils stratēģiskā nozīme

<sup>4</sup> Ar ātrvilcienu Rīga no Daugavpils sasniedzama 2 stundās 42 minūtēs.

pieauga 19. gadsimta sākumā, kad cara valdība, baidoties no Napoleona ekspansijas, uzsāka šeit tiem laikiem moderna cietokšņa būvi, kas turpinājās līdz pat 1833. gadam. Pilsētas tagadējā centra izbūve sākās 1826. gadā pēc Pēterburgā apstiprināta plāna, tomēr īstu uzplaukumu pilsēta piedzīvoja tikai pēc tam, kad to sasniedza dzelzceļš (1860. g.). Daugavpils kļuva par nozīmīgu Krievijas impērijas dzelzceļu mezglu, kur krustojās Pēterburgas–Varšavas, Orlas–Rīgas un Daugavpils–Radvilišķu–Liepājas dzelzceļa līnijas. 19. un 20. gadsimta mijā tā bija lielākais tirdzniecības un rūpniecības centrs Vitebskas guberņā. Strauji attīstījās arī Daugavpils piepilsētas. Daugavas pretējā krastā – Kurzemes guberņā esošā Grīva, kas pilsētas statusu ieguva 1912. gadā, iedzīvotāju skaita ziņā (12,8 tūkst.) Pirmā pasaules kara priekšvakarā jau trīskārt pārsniedza apriņķa centru Ilūkste. Mežciemā pie 1883. gadā izveidotās Poguļankas dziedinātavas bija izaudzis pilsētas lielākais vasarnīcu rajons. Iedzīvotāju skaita ziņā Daugavpils bija kļuvusi par otru lielāko Latvijas pilsētu (kopā ar piepilsētām tas tuvojās 130 tūkst.). Pirmā pasaules kara laikā uz Krievijas vidieni tika evakuēti pilsētas lielākie uzņēmumi ar visiem strādniekiem, un pilsētas iedzīvotāju skaits samazinājās četrkārtīgi. Latvijas brīvvalsts laikā pilsēta tika atjaunota, tomēr pirmskara apgrozījums nozīmīgajā dzelzceļa mezglā tranzītkravu plūsmas samazinājuma dēļ netika sasniegts. Ar 45 tūkst. iedzīvotājiem (1935. g.) Daugavpils bija nozīmīgākais Latgales saimnieciskais centrs un trešā lielākā pilsēta Latvijā. Otrajā pasaules karā (1944. g.) lielākā daļa pilsētas tika nopostīta. Pēckara gados to atjaunoja atbilstoši padomju varas pamatnostādņem, uzsvāru liekot uz industrializāciju un neizteiksmīgu tipveida daudzdzīvokļu ēku būvniecību, lielu daļu rūpnīcu strādnieku piesaistot ārpus Latvijas. Ap pilsētas vēsturisko centru izauga piecu un deviņu stāvu ēku mikrorajoni, bet Cietoksni un pilsētas pievārtē (Locikos) iekārtojās padomju armija, izveidojot šeit lielu gaisa spēku bāzi un karaskolu. Pilsēta kļuva par nozīmīgu PSRS ķīmiskās un mašīnbūves rūpniecības centru. Lielākā no jaunuzceltajām pilsētas rūpnīcām ražoja ķīmisko šķiedru un nodarbināja vairāk nekā 6 tūkst. strādnieku. Daugavpilī, kas vienlaikus bija gan republikas nozīmes pilsēta, gan rajona centrs, tika veidotas ne tikai rajona teritoriju apkalpojošas iestādes un dienesti, bet kā Latgales reģiona lielākajā pilsētā – arī reģionālas nozīmes iestādes, to skaitā viena no lielākajām Latvijas slimnīcām. Daugavpils bija nozīmīgs centrs arī piegulošo Lietuvas un Baltkrievijas rajonu iedzīvotājiem. Pilsētas iedzīvotāju skaits 90. gadu sākumā pārsniedza 127 tūkstošus.

Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process no brūkošās komandekonomikas uz brīvā tirgus ekonomiku. Daugavpilij kā lielam industriālam centram bija jātiek galā ar grandiozo padomju laika mantojumu. Vairākums uzņēmumu zemās efektivitātes, pieredzes un investīciju trūkuma dēļ nespēja pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja. Pāreju uz brīvo tirgu izdevās pārdzīvot vien retajam no lielajiem Daugavpils uzņēmumiem. Daugavpīliešu ciešās saites ar grūti prognozējamo Austrumu kaimiņu, no vienas puses, ļāva ilgāk saglabāt ražošanu padomju laikā veidotajos Daugavpils uzņēmumos, bet, no otras puses, tas traucēja savlaicīgi tiem pārorientēties uz prognozējamāko, taču asākai konkurencei pakļauto Rietumu tirgu. Arī jauni uzņēmumi veco vietā Daugavpilī veidojās gausāk nekā citur Latvijā. To apliecina arī uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības izcelsmes analīze Daugavpilī. Septiņi no desmit lielākajiem pilsētas uzņēmumiem ir valsts vai pašvaldības kapitālsabiedrības: “Latvijas dzelzceļš” (pievienotā vērtība Daugavpilī – 16,8 milj. EUR), Daugavpils reģionālā slimnīca (16,7 milj. EUR), “LDz Ritošā sastāva serviss” (12,8 milj. EUR), “LDz Cargo” (8,6 milj. EUR), “Sadales tīkls” (6,6 milj. EUR), Daugavpils psihoneiroloģiskā slimnīca (5,9 milj. EUR), “Daugavpils satiksme” (4,7 milj. EUR). Zīmīgi, ka Liepājā, kur iedzīvotāju ir 1,2 reizes mazāk nekā Daugavpilī, bet pievienotā vērtība – 1,3 reizes lielāka, starp desmit lielākajiem uzņēmumiem privātie ir septiņi. Uzteicams ir fakts, ka daugavpīliešiem izdevies saglabāt rūpniecības vadošo lomu pilsētas ekonomikā. Tam apliecinājums ir lielākie privātie uzņēmumi,<sup>5</sup> kas pilsētā darbojas tieši rūpniecībā: “Zieglers mašīnbūve” (pievienotā vērtība – 5,8 milj. EUR), “East Metal” (5,6 milj. EUR), “Axon Cable” (4,9 milj. EUR). Tomēr Daugavpils neizmantotais uzņēmējdarbības potenciāls vēl ir ļoti liels. Gan pilsētas, gan apkārtējo novadu pašvaldības nav spējušas pietiekamā mērā piesaistīt privātās investīcijas, lai Daugavpilī un tās apkaimē būtu pieejamas labi apmaksātas darba vietas un iedzīvotājiem nebūtu jādodas uz citiem reģioniem, kur ekonomiskā aktivitāte ir lielāka (iedzīvotāju skaits Daugavpilī kopš 90. gadu sākuma samazinājies par 35%, noslīdot līdz 82,6 tūkst. 2019. g.).

<sup>5</sup> Daugavpils apkaimē darbojas tikai viens uzņēmums, kura pievienotā vērtība gadā pārsniedz 3 milj. EUR. Tā ir “Latrostrans” naftas pārsūkņēšanas stacija Šēderē (5,8 milj. EUR).



### **Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Daugavpils apkaimē. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

Liels izaicinājums Daugavpils un tās apkaimes pašvaldībām ir laika garam neatbilstošās un pilnīgi nolietotās, galvenokārt padomju laikā būvētās infrastruktūras un dzīvojamā fonda apsaimniekošana. Pateicoties ES fondu atbalstam, pēdējo gadu laikā šajā jomā daudz paveikts, īpaši Daugavpils cietokšņa vēsturiskās apbūves atjaunošanā, ielu un komunikāciju pārbūvē, kā arī sabiedrisko ēku renovācijā. Tomēr ne vienmēr valsts un pašvaldības investīcijas ir bijušas pietiekami rūpīgi izvērtas. Spilgtākais piemērs tam ir daudzās skolu ēkas, kas vairākumā gadījumu tika renovētas, nerēķinoties ar trīskāršo skolēnu skaita samazinājumu. Daugavpils un tās apkaimes pašvaldības nav pašpietiekamas, tāpēc saņem dotācijas no pašvaldību izlīdzināšanas fonda. Augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībām atvēlēt vairāk līdzekļu svarīgas infrastruktūras, to skaitā ceļu, uzturēšanai. Risinājums – koncentrēt dārgākos no pakalpojumiem vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija. Administratīvā reforma paredz, veidot Daugavpils novadu, apvienojot Daugavpils un Ilūkstes novadu ar Daugavpils pilsētu, pārliekot akcentu no bieži vērojamas neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu. Šis piedāvājums no Daugavpils apkaimes iedzīvotāju sasniedzamības viedokļa ir tuvs optimālajam. Tikai dažiem no pašlaik Daugavpils novadā esošajiem pagastu centriem Daugavpils nav tuvākais attīstības centrs (Nīcgaļi tie ir Līvāni; Dubnai, Višķiem un Ambeļiem – Preiļi; Biķerniekiem un Salienai – Krāslava), taču, ņemot vērā, ka visi šie pagasti, tāpat kā viss tagadējais Ilūkstes

novads, vairāk nekā 40 gadus (līdz 2009. g.) bija Daugavpils rajonā, vēsturiski izveidojusies saikne ar Daugavpili šo pagastu iedzīvotājiem ir daudz dziļāka, nekā ar laika ziņā ātrāk sasniedzamiem Preiļiem vai Līvāniem. Lai arī Daugavpils pilsēta administratīvi līdz šim neietilpa ne Daugavpils rajonā, ne 2009. gadā izveidotajā novadā, rajona administratīvās iestādes atradās Daugavpilī, bet to iedzīvotāju nozīmīgākā daļa strādāja, mācījās, brauca iepirkties vai izmantot citus pakalpojumus Daugavpilī, kuras ekonomiskais potenciāls vairākkārt pārsniedza citus Latgales attīstības centrus. Kaut gan 2009. gadā izveidotā Ilūkstes novada (6,8 tūkst. iedzīvotāju 2018. g.) centrs atrodas Ilūkstes pilsētā, kas no Daugavpils ir 26 kilometru attālumā, liela daļa iedzīvotāju arī no šī novada ikdienā dodas uz Daugavpili. Ilūkstē ir vidusskola un pat nesen uzcelts peldbaseins, tomēr pilsētiņa ar 2,3 tūkst. iedzīvotāju un uzņēmējdarbībā radītu pievienoto vērtību tikai 2 milj. EUR apmērā (salīdzinājumam Daugavpilī un tās piepilsētas teritorijā – 285 milj. EUR) nespēj piedāvāt tādas iespējas kā Daugavpils. Jāatzīmē, ka Ilūkstes “ziedu laiki” bija Pirmā pasaules kara priekšvakarā, kad tajā bija divreiz vairāk iedzīvotāju (4,1 tūkst.) un tā bija apriņķa centrs Kurzemes guberņā, kurā kā vienā no trim Baltijas guberņām bija no Latgales, kas toreiz ietilpa Vitebskas guberņā, atšķirīga pārvaldes iekārta un likumi. Kara laikā Ilūkstes lielākā daļa tika nopostīta. Latvijai kļūstot par neatkarīgu valsti, reizē ar guberņām izzuda arī ierobežojumi iedzīvotāju kustībai Latvijā, un vienīgā Latgales lielpilsēta kļuva par galveno ekonomisko centru arī daudz nacionālā Ilūkstes apriņķa iedzīvotājiem, Ilūkstei zaudējot agrāko ietekmi. Visas citas tagadējā Daugavpils novada lielākās apdzīvotās vietas (Vecstropi – 1346, Lociki – 1007, Krauja – 893, Kalkūni – 774 iedzīvotāji 2018. g.) atrodas pašā Daugavpils pievārtē un faktiski uzskatāmas par Daugavpils pilsētas turpinājumu. Ar 110,7 tūkst. iedzīvotājiem apvienotais Daugavpils novads būtu otrais lielākais starp 35 jaunajām pašvaldībām. Tomēr jāņem vērā, ka, depopulācijai turpinoties, visticamāk, 2030. gadā šeit dzīvos par 22% mazāk iedzīvotāju – 86,4 tūkst., tas ir gandrīz tikpat, cik prognozēts apvienotajam Liepājas novadam (85,2 tūkst.).

Uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības ziņā apvienotais Daugavpils novads ar 317,2 milj. EUR 2017. gadā ierindots 5. vietā (aiz Rīgas, Liepājas, Mārupes un Salaspils), nedaudz apsteidzot Jelgavu (314,4 milj. EUR). Apvienotais Daugavpils novads būtu ekonomiski spēcīgākais Latgalē. Tā devums Latgales reģiona pievienotajā vērtībā būtu 48%, lai gan šeit dzīvotu tikai 42% reģiona iedzīvotāju. Tā kā pievienotā vērtība, rēķinot uz 1 iedzīvotāju, esošajos Ilūkstes un Daugavpils novados ir krietni zemāka nekā Daugavpils pilsētā, mainot pašvaldību finansēšanas modeli tā, ka tiek ņemta vērā ne tikai iedzīvotāju deklarētā dzīvesvieta, bet arī darbavieta, pretēji šobrīd paustajām bažām, apvienotajā pašvaldībā novadu iedzīvotāji būs lielāki ieguvēji.

Daugavpils saimnieciskā vilkme sniedzas ārpus apvienotā novada robežām, jo īpaši Krāslavas un Preiļu novadā, kuru ekonomiskais potenciāls ir krietni mazāks (pievienotā vērtībā attiecīgi 32,7 un 32,3 milj. EUR). Tomēr, ņemot vērā, ka divas trešdaļas Latvijas pievienotās vērtības ģenerē Rīga un sešas Pierīgas pašvaldības (7,2 mld. EUR), tā turpinās būt visas Latvijas, arī Daugavpils attīstības galvenais dzinējspēks. Lai veicinātu izaugsmi tik nozīmīgā, bet no Rīgas pietiekami attālā centrā kā Daugavpils, valstij un pašvaldībām mērķtiecīgi būtu jāstrādā, lai rastu investīcijas projektiem, kas uzlabotu sasniedzamību. Ātrgaitas satiksmes (dzelzceļa vai auto) savienojuma izveide ar Rīgu ceļa ilgumu līdz galvaspilsētai samazinātu no līdzšinējām trim stundām līdz divām. Šāds savienojums ievērojami celtu Daugavpils reģiona konkurētspēju gan investīciju piesaistē, gan iedzīvotāju dzīvesvietas izvēlē.

Apvienotā Daugavpils novada novietojums perifērijā – Baltkrievijas un Lietuvas pierobežā, kas bieži tiek minēts kā galvenais iemesls vājam ekonomiskās attīstības līmenim, turpinot sakopt degradētās teritorijas un mērķtiecīgi strādājot, arī izmantojot jau pieejamo ES finansējumu pārrobežu projektu atbalstam, varētu sniegt nozīmīgāku pienesumu apkārtnes ekonomikā. Daugavpils cietoksnis, Marka Rotko mākslas centrs, sakoptās apkārtnes muižas un baznīcas, Daugavas loku dabas parks un ainaviskie apkārtnes ezeri, tos aktīvāk popularizējot un attīstot kvalitatīvas nakšņošanas, ēdināšanas, izklaides un aktīvās atpūtas iespējas, daudz lielākā mērā varētu piesaistīt maksātspējīgo Lietuvas, Baltkrievijas un Krievijas caurbraucēju plūsmu.

## Dobeles apvienotais novads

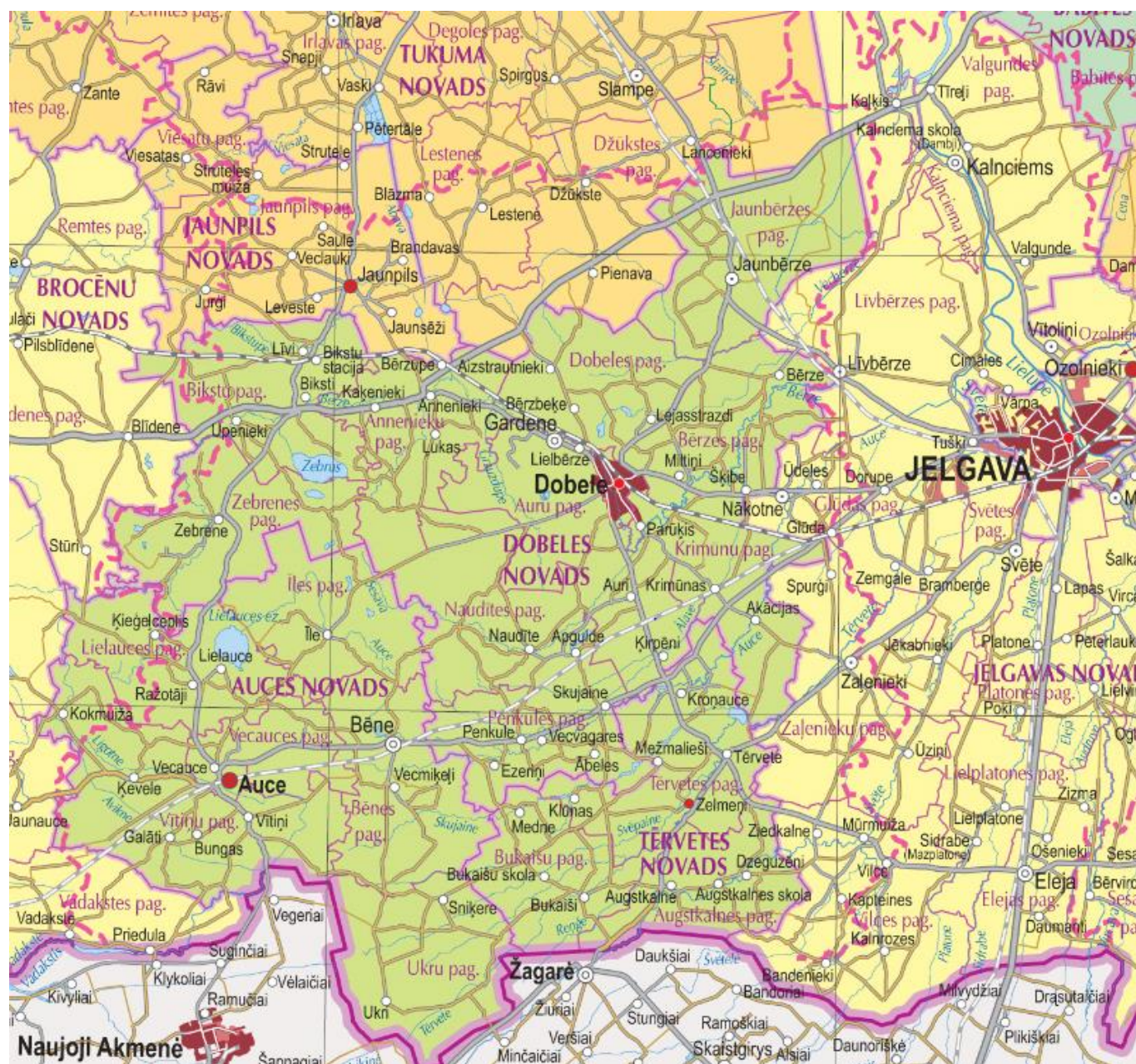
Dobele ir dārzu ieskauda Zemgales pilsēta, kas ceriņu ziedēšanas laikā pulcē viesus no plašas apkaimes, arī Lietuvas un tālākām zemēm. Tā izvietojusies Bēzres upes krastos, apmēram stundas braucienā no Rīgas. Viduslaikos pie Livonijas ordeņa pils šeit bija izveidojusies tirgotāju un amatnieku apmetne (15. gs.). Dobeles miesta nozīme pieauga Kurzemes un Zemgales hercogistes, īpaši hercoga Jēkaba valdīšanas laikā (1642.–1682. g.), kad Bēzres upes ielokā tika uzcelta kokzāģētava, darbojās ūdensdzirnavas, vilnas kārstuve un etiķa vārītava. Saimnieciskā rosība Dobelē apsīka sekojošo karu dēļ. Tā atjaunojās tikai reizē ar kapitālisma attīstību 19. gs. otrajā pusē, kad Dobeles apkārtnē veidojās spēcīgas zemnieku saimniecības un tā kļuva par nozīmīgu apkaimes ekonomisko un kultūras centru. Šajā laikā veidojās mūra apbūve ap Turgus laukumu un Zaļo ielu, kas veda uz tuvāko dzelzceļa staciju Krimūnās (9 km). 1917. gadā Dobele ieguva pilsētas tiesības. Latvijas brīvvalsts laikā izbūvētais Glūdas–Liepājas dzelzceļš nodrošināja Dobelei tiešu satiksmi ar Rīgu (1927. g.), veicinot tās uzplaukumu. Pilsētā tika būvētas sabiedriskās ēkas un aktivizējās dzīvojamo ēku celtniecība. Tomēr iedzīvotāju skaita ziņā (2,5 tūkst. 1935. g.) tā joprojām ievērojami atpalika ne tikai no 30 km attālās Jelgavas (34,1 tūkst.), bet arī otras tuvākās pilsētas (33 km) – Auces (3,3 tūkst.).

Strauja Dobeles izaugsme sākās 20. gs. 50. gados, kad tā kļuva par rajona centru. Pilsētā tika izvietoti rajona teritoriju apkalpojoši dienesti un iestādes. Sociālistiskai plānveida ekonomikai raksturīgā stilā, ievēdot darbaspēku, tika attīstīta rūpniecība. Darbu sāka ķīmiskā rūpnīca “Spodriņa”, gumijas izstrādājumu fabrika un labības produktu pārstrādes kombināts. Līdzās Dobelei tika izvietota viena no lielākajām padomju armijas bāzēm, tās personālam izbūvējot “kara pilsētiņas” – Dobele 1 (Dobelē) un Dobele 2 (Gardenē). Pilsētas iedzīvotāju skaits 80. gadu beigās pārsniedza 15 tūkst., bet latviešu īpatsvars samazinājās no 93 līdz 55%. Kopš 70. gadiem gan Dobelē, gan apkārtējos padomju kolektīvo saimniecību centros, risinot mājokļu jautājumu, pastāvīga būvmateriālu deficīta apstākļos steigā tika izvēsta tipveida daudzdzīvokļu ēku būvniecība. Pie padomju pieticības radušie iedzīvotāji, protams, priecājās par iespēju tikt pie sava mājokļa. Problēmas ar šī nekvalitatīvi būvētā energoneefektīvā dzīvojamā fonda apsaimniekošanu, īpaši vietās, kur, ceļoties darba ražīgumam, vairs nebija pieprasījuma pēc darbaspēka tradicionālajās nozarēs, iedzīvotāji un pašvaldības sāka izjust tikai pēc neatkarības atjaunošanas. Latvijai atgriežoties brīvā tirgus ekonomikā, bija jādomā, kā siltināt ēkas un tikt no bezdarba nomāktajiem ciematiem uz vietām, kur trūkst darbinieku.

Dobeles pilsētā padomju komandekonomikas sabrukumu izdevās pārvarēt veiksmīgāk nekā lielākajā daļā Latvijas. Uz bijušo uzņēmumu bāzes un pilnīgi no jauna šeit, galvenokārt rūpniecībā, veidojās konkurētspējīgi uzņēmumi. Lielākie no tiem (pievienotā vērtība virs 1 milj. EUR) pārstāv pārtikas (“Dobeles dzirnavnieks” – 10 milj. EUR), ķīmisko (“Baltic Candles” – 4,7 milj. EUR, “Tenapors” – 2,6 milj. EUR, “Tenachem” – 1,7 milj. EUR un “Spodriņa” – 1 milj. EUR), metālapstrādes (“East Metal” – 5,7 milj. EUR), kokapstrādes (“Jeld Wen Latvia” – 3,8 milj. EUR) un vieglo rūpniecību (“Nybo Dobele” – 1,2 milj. EUR). Rūpniecība Dobelē veido pusi no te radītās pievienotās vērtības, bijušo rajonu centru vidū šajā ziņā uzrādot augstāko rādītāju valstī. No citiem Dobeles uzņēmumiem pēc pievienotās vērtības lielākais bija “Dobeles un apkārtnes slimnīca” (3,5 milj. EUR). Kopā ar piepilsētas teritoriju Dobelē uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība pārsniedz 70 milj. EUR. Otrā lielākajā Dobeles apkaimes centrā – Aucē tā bija 9 reizes mazāka (7,9 milj. EUR), bet citos lielākajos centros (Jaunpils, Nākotne, Jaunbērze, Kroņauce) – 12 līdz 14 reizes mazāka. Tā kā pievienotā vērtība ir galvenais saimnieciskās aktivitātes rādītājs, šis salīdzinājums netieši parāda, cik spēcīga ir Dobeles ekonomiskā vilkme salīdzinājumā ar citiem tās apkaimes centriem, izņemot Jelgavu (pievienotā vērtība – 255,8 milj. EUR).

Ņemot vērā to, ka, ceļoties darba ražīgumam tradicionālajās saimniecības nozarēs – lauksaimniecībā un mežsaimniecībā, kas ir galvenais iztikas avots lauku iedzīvotājiem, nodarbināto skaits turpinās samazināties, bez darba palikušie iedzīvotāji, tāpat kā līdz šim, dosies strādāt vai pārcelsies uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvā lielākas iespējas. Lai arī Dobelei grūti konkurēt ar Jelgavu vai Rīgu, iespējas atrast darbu tajā ir daudz plašākas nekā, piemēram, Aucē. Pēdējo gadu laikā Dobeles pašvaldība daudz paveikusi pilsētas labiekārtošanā un

nolietotās infrastruktūras atjaunošanā. Tomēr joprojām aktuāla problēma ir kvalitatīvu dzīvokļu trūkums, kas, neraugoties uz ekonomisko aktivitāti un Rīgas tuvumu, ir depopulāciju veicinošs faktors pilsētās ar augstu padomju laika dzīvojamā fonda īpatsvaru (raksturīgi piemēri ir Olaine un Ogre). Iedzīvotāju skaits Dobelē kopš 90. gadu sākuma ir samazinājies par trešdaļu (no 15 398 1991. g. uz 8995 2019. g.), noslīdot zem 9 tūkst., tomēr jāņem vērā, ka vairāk nekā 2 tūkst. iedzīvotāju dzīvo Dobeles piepilsētas teritorijā (Gardēnē 1128, Lielbērzē 253, Liepziedos 145, Ceriņos 148 un citur), kas funkcionāli ir ļoti cieši saistīta ar Dobeli un veido ar to vienotu funkcionālo teritoriju.

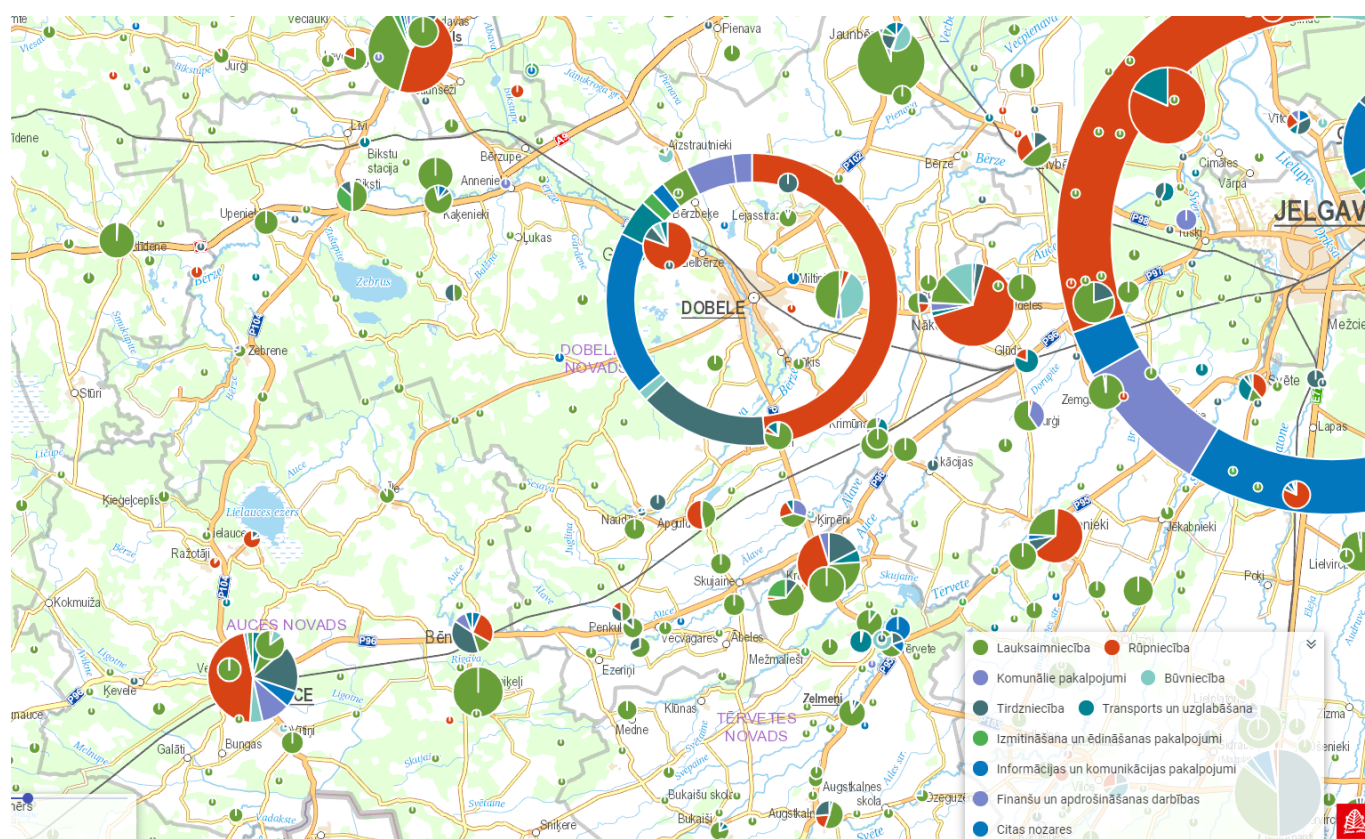


**Dobeles optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**

Lai ilgtermiņā mazinātu tendenci, ka Dobeles apkaimes iedzīvotāji, īpaši jaunās ģimenes, turpina pārcelties uz dzīvi Rīgā vai ārvalstīs, akcents būtu jāpārliet no dārgu publisko pakalpojumu uzturēšanas neatbilstošam klientu skaitam uz ceļu stāvokļa uzlabošanu, lai iedzīvotāji bez grūtībām ikdienā varētu nokļūt attīstības centros, kur pieejami ne tikai pakalpojumi, bet arī darbavietas. Kamēr publiskais sektors kopumā nedarbosies pietiekami produktīvi, valstij un pašvaldībām hroniski turpinās trūkt resursu ceļu un citas infrastruktūras uzturēšanai, arī skolotāju un citu publiskajā sektorā nodarbināto algām.

Administratīvi teritoriālā reforma paredz atkal apvienot bijušo Dobeles rajona teritoriju –Dobeles, Auces un Tērvetes novadu, pārliekot akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās paralēlo pašvaldību iestāžu (to skaitā vidusskolu) uzturēšanas uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu. No optimālā sasniedzamības viedokļa šī teritorija visumā atbilst Dobeles ietekmes areālam. Bez minētajiem arī Jaunpils novads iederētos Dobeles novadā, tomēr, ņemot vērā Jaunpils 46 gadus ilgo piederību Tukuma rajonam (līdz 2009. g.), tās iedzīvotāju svārstmigrācijā nav vērojama izteikta orientācija uz Dobeli, kas šo jautājumu padara mazāk aktuālu.

Apvienotais Dobeles novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (113,8 milj. EUR) apsteigtu 15 no 35 VARAM piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (3,9 tūkst. EUR), tas ierindotos 12. vietā. Platības ziņā (1628 km<sup>2</sup>) Dobeles apvienotais novads būtu 10. mazākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (29,4 tūkst.) – 15. mazākais Latvijā. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Dobeles novadā saruks par 20%.



***Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes***

## Jelgavas apvienotais novads

Jelgava ir lielākā Zemgales pilsēta un tās ekonomiskais centrs, ar nozīmīgu vietu Latvijas kultūrvēsturē. Tā izvietojusies Lielupes krastos, par Latvijas labības klēti dēvētā Zemgales līdzenuma vidusdaļā. Atrodas tikai 45 minūšu brauciena attālumā no Rīgas, tā kļuvusi arī par lielāko augošās Rīgas aglomerācijas pavadoņpilsētu.

Jelgavas kā lielākas apdzīvotās vietas pirmsākumi saistās ar 13. gs. kareivīgo zemgaļu pakļaušanai uzbūvēto Livonijas ordeņa pili. 14. gs. pie tās jau bija izveidojusies tirdzniecības apmetne, bet divus gadsimtus vēlāk Jelgava ieguva pilsētas tiesības (1573. g.) un kļuva par nesen izveidotās Kurzemes un Zemgales hercogistes galvaspilsētu. Īpaši rosīga pilsētas dzīve bija hercoga Jēkaba valdīšanas laikā, kad šeit darbojās manufaktūras un tika veikti pilsētas labiekārtošanas darbi (ierīkots arī pirmais ūdensvads). Neraugoties uz postījumiem turpmākajos karos, Jelgava turpināja būt otra lielākā reģiona pilsēta aiz Rīgas. 1775. gadā šeit izveidoja Pētera akadēmiju, ko var uzskatīt par pirmo augstskolu Latvijas teritorijā. Pēc iekļaušanas Krievijas impērijā (1795. g.) tā kļuva par Kurzemes guberņas centru, un otra svarīgākā administratīvā un kultūras centra nozīmi latviešu apdzīvotajos apriņķos Jelgava saglabāja līdz pat Latvijas neatkarības pasludināšanai.

19. gs. reizē ar satiksmes ceļu būvniecību, Jelgavai kļūstot par nozīmīgu transporta mezglu, kur krustojās dzelzceļi, kas veda no Krievijas un Ukrainas iekšzemes uz nozīmīgajām eksportostām – Liepāju (caur Mažeikiem), Ventspili un Rīgu, pieauga arī tās ekonomiskā nozīme. Pirmā pasaules kara priekšvakarā iedzīvotāju skaits sasniedza 45,7 tūkstošus.

Turpmākajos kara gados pilsēta piedzīvoja pamatīgus postījumus, tās iedzīvotāju skaitam sarūkot vairākkārt. Brīvvalsts laikā pilsēta tika atjaunota, saimnieciskajā attīstībā akcentu liekot uz lauksaimniecības vajadzībām. Bermonta karaspēka nodedzinātajā un 30. gados atjaunotajā Jelgavas pilī tika atvērta Lauksaimniecības akadēmija, bet Pārlielupē uzbūvēta Latvijas pirmā cukurfabrika. 1935. gadā pilsētā dzīvoja 34 tūkst. iedzīvotāju.

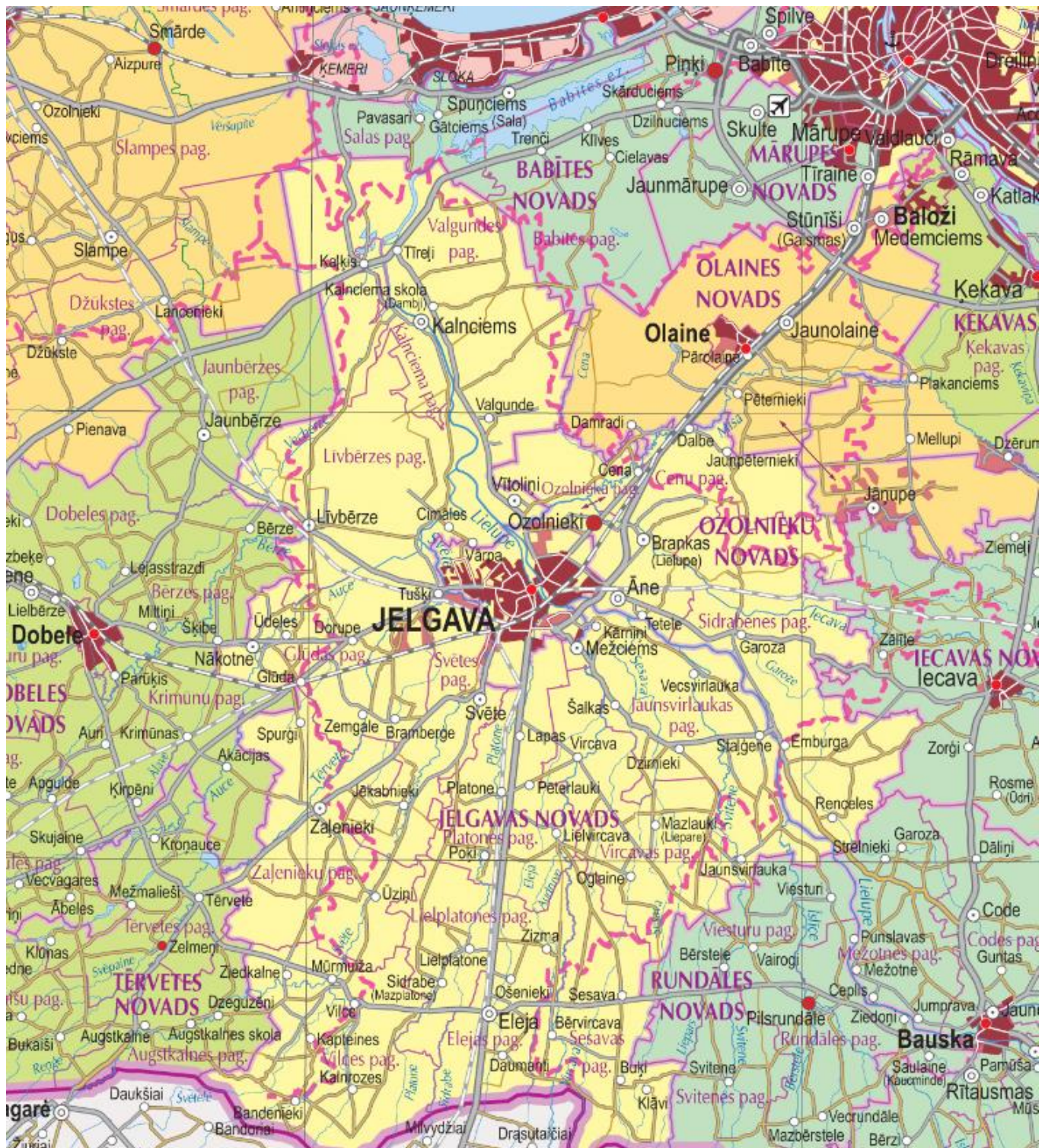
Dramatisks Jelgavai bija 1944. gads, kad kaujās starp vācu un padomju okupācijas karaspēku pilsēta tika pilnībā nopostīta. Tās vēsturiskā apbūve, izņemot atsevišķas ēkas, tā arī netika atjaunota. Tās vietā steigā tika būvētas neizteiksmīgas tipveida daudzdzīvokļu ēkas, jo forsētās industrializācijas apstākļos būvējamo padomju rūpnīcu strādniekiem trūka dzīvokļu. Lielākā rūpnīca RAF, kurā strādāja vairāk nekā 4000 strādnieku, Jelgavā tika uzbūvēta 70. gados. 80. gadu beigās iedzīvotāju skaits sasniedza vēsturisko maksimumu – 74 tūkstošus. Mainījās pilsētas nacionālais sastāvs, tomēr, lielā mērā pateicoties Lauksaimniecības akadēmijas klātbūtnei, līdz neatkarības atjaunošanai Jelgava bija palikusi kā vienīgā no septiņām Latvijas republikas pakļautības pilsētām, kur latviešu īpatsvars vēl bija virs 50%.

Tik lielam industriālajam centram, par kādu bija izaugusi Jelgava, 90. gadu pirmajā pusē bija jāpiedzīvo īpaši daudz izaicinājumu. Padomju komandekonomikas sabrukumu, atveroties brīvajam tirgum, pārdzīvoja vien retais no lielajiem Jelgavas uzņēmumiem. Piemēram, lielākā uzņēmuma RAF ražotie mikroautobusi, kas bija “Padomju Latvijas lepnums” un pieprasīta prece sociālistiskā bloka valstīs, brīvajā tirgū izrādījās nekonkurētspējīgi to zemās kvalitātes un novecojušo tehnoloģiju dēļ. Atbildīgo amatpersonu pieredzes trūkums un nepamatotās ilūzijas par tehnoloģiski novecojušās rūpnīcas tirgus vērtību pasaules autoindustrijas investoru acīs noveda pie tā, ka investīcijas nonāca nevis Latvijā, bet Slovākijā, Čehijā un Polijā, kas nu ir kļuvušas par Eiropas autorūpniecības dzinējspēku. Milzīgās RAF rūpnīcas teritorijas revitalizācija vairāk nekā 20 gadu pēc tās slēgšanas joprojām ir procesā, taču atšķirībā no daudzām līdzīgām teritorijām Latvijā, aktīvi līdzdarbojoties pilsētas pašvaldībai, te izdevies piesaistīt profesionālu investoru industriālo parku apsaimniekošanai. Pateicoties investoram vairākos gandrīz no jauna izbūvētos vecās rūpnīcas korpusos darbu sākuši dažādi uzņēmumi. Turpinot pilsētas mašīnbūves nozares tradīcijas, tikai tagad jau kvalitātē, kas veiksmīgi konkurē pasaules tirgū, Jelgavā un tai piegulošajā industriālajā zonā Raubēnos (Cenu pagasts) ražotnes uzbūvējuši abi pēc pievienotās vērtības lielākie pilsētas uzņēmumi “AKG Thermotechnik Lettland” (11 milj. EUR) un “Dinex Latvia” (8 milj. EUR). Citi pilsētas uzņēmumi, kuru radītā pievienotā vērtība 2017. gadā bija vairāk nekā 5 milj. EUR, ir “Latvijas dzelzceļš” – 8 milj. EUR, “Jelgavas pilsētas slimnīca” un “Sadales tīkls” – pa 6 milj. EUR, kā arī “Rimi Latvia” – 5 milj. EUR. Nozaru griezumā pilsētas ekonomikas

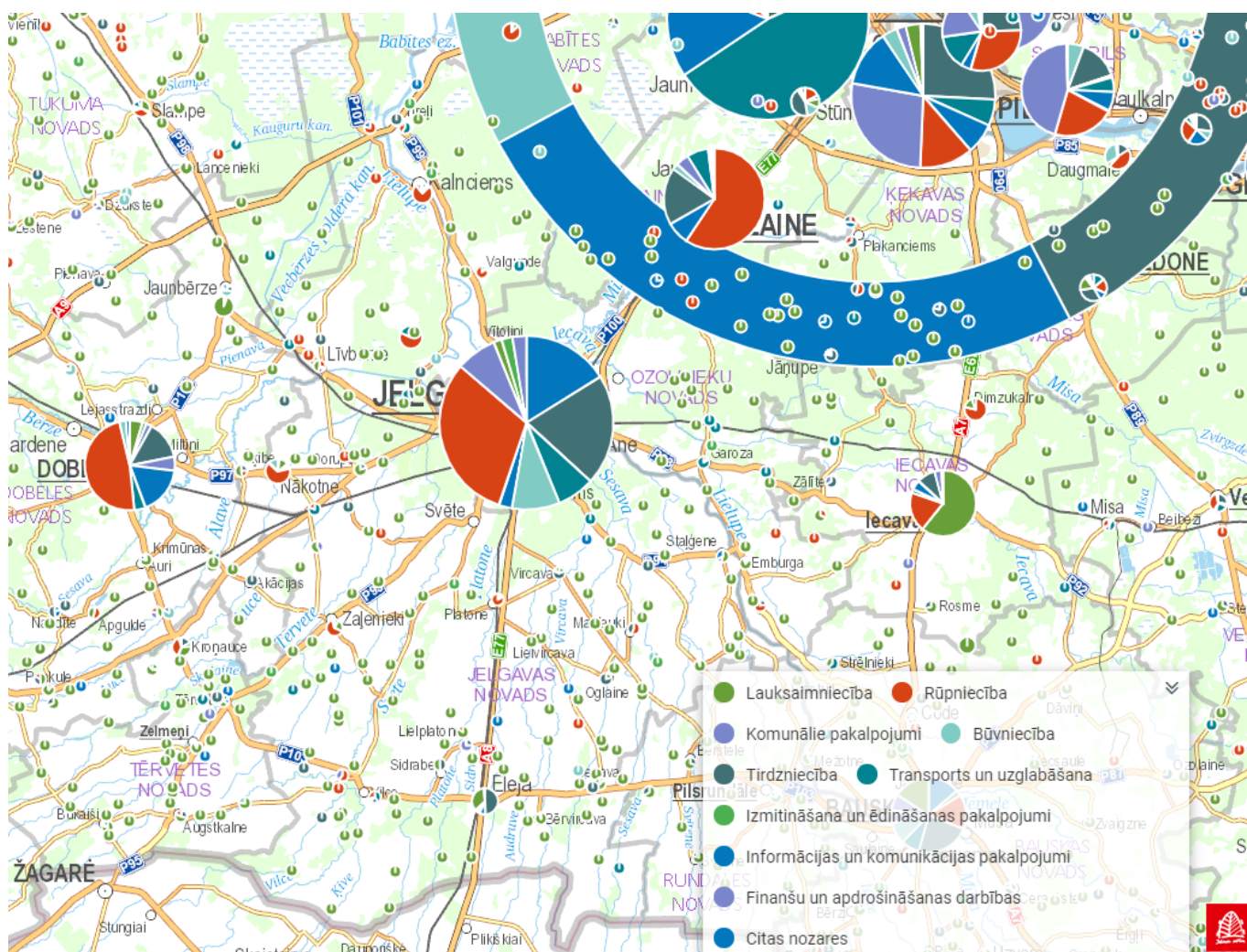
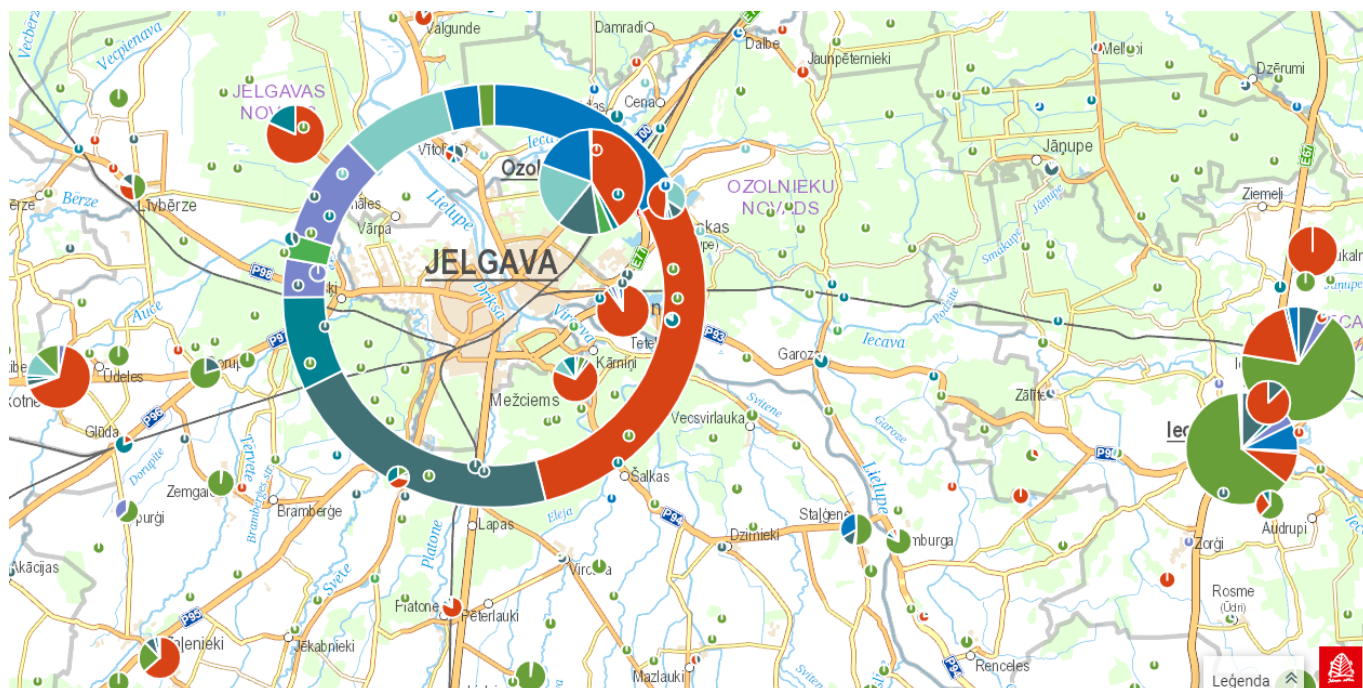




dzinējspēks ir rūpniecība un tirdzniecība, kas veido apmēram pusi no pilsētas uzņēmumos radītās pievienotās vērtības un turpina sekmīgi attīstīties. Tomēr arī citās jomās, lielā mērā pateicoties ES struktūrfondu atbalstam, pēdējo gadu laikā Jelgavā notikusi vērienīga attīstība, uzsvāru liekot uz nolaistās padomju laika infrastruktūras – ielu tīkla, komunikāciju un energoneefektīvo sabiedrisko ēku – pārbūvi. Savu kārtu pārbūvei gaida lielākā daļa pilsētas dzīvojamā fonda. Tās ir problēmas, ar ko saskaras un mēģina tikt galā visas lielās Latvijas pilsētas.



**Jelgavas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



Viens no svarīgākajiem pašvaldības uzdevumiem ir nodrošināt kvalitatīvus publiskos pakalpojumus iedzīvotājiem. Ņemot vērā, ka iedzīvotāju skaits sarūk (Jelgavā salīdzinājumā ar 1989. g. -25%), ierobežotā budžeta apstākļos to iespējams panākt, tikai optimizējot pakalpojumu iestāžu tīklu. 2008. gada administratīvā reforma, atstājot Jelgavu nošķirtu no tās tuvākā ietekmes areāla, šo procesu noteikti nav veicinājusi. Jelgavas un Ozolnieku novads, neraugoties uz to iedzīvotāju ciešo ikdienas saikni ar Jelgavu, izglītības un citu iestāžu tīklu attīstījis autonomi, tikpat kā nerēķinoties ar pilsētas piedāvātajām iespējām. Apstākļos, kad vairāk nekā trešdaļa no abu kaimiņu novadu iedzīvotājiem dzīvo Jelgavas piepilsētas teritorijā (Ozolniekos, Ānē, Brankās, Mežciemā, Svētē, Viesturciemā u.c.), šāda pieeja no publisko līdzekļu racionāla izlietojuma viedokļa nav pamatota. Piemēram, nepopulārā skolu tīkla reforma, ko mērķtiecīgi sākusi Jelgavas pašvaldība, noteikti būtu veicama, ņemot vērā situāciju arī kaimiņu novados. Pēdējo gadu pieredze rāda, ka viens no šķēršļiem tās norisei ir pašvaldību savstarpējie norēķini par izglītības pakalpojumiem, kas varētu izzust tikai pēc pašvaldību apvienošanas ap attīstības centriem. Jelgava ir šāds centrs, turklāt tas ir ērti sasniedzams no apkārtējās teritorijas un var piedāvāt tās iedzīvotājiem gan plašu pakalpojumu klāstu, gan darbavietas.

Apvienojot Jelgavu ar Ozolnieku un Jelgavas novadiem, izveidotos ekonomiski spēcīga pašvaldības teritorija. Pievienotās vērtības apjoma ziņā (314,4 milj. EUR) tā būtu 6. lielākā no pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (3,6 tūkst. EUR), ierindotos 15. vietā. Platības ziņā (1663 km<sup>2</sup>) Jelgavas apvienotais novads būtu 11. mazākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (88,5 tūkst.) – 4. lielākais valstī. Neraugoties uz iedzīvotāju skaita nelielo izaugsmi Jelgavas piepilsētas teritorijā (Ozolnieku, Cenu un Svētes pagastā), sagaidāms, ka migrācijas dēļ, kas, augot efektivitātei lauksaimniecībā, turpināsies no lauku pagastiem, līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits Jelgavas novadā kopumā saruks tāpat kā valstī vidēji – par 10%.

## Jēkabpils apvienotais novads

Jēkabpils ir pilsēta Daugavas krastos, kas mūsdienu izpratnē izveidota tikai 1962. gadā, apvienojot labajā krastā esošo Krustpili ar kreisajā krastā izvietoto Sēlijas lielāko pilsētu Jēkabpili. Tā atrodas Latvijas noslogotāko dzelzceļu (Rīga–Daugavpils un Ventspils–Maskava) krustpunktā 2 stundu brauciena attālumā no Rīgas (ar ātrvilcienu – 1 stunda 35 minūtes). Lai arī Krustpils vēsturiski bijusi Latgales pilsēta, mūsdienās tā, būdama Rīgas piepilsētas vilcienu satiksmes galapunkts, vairāk tiecas augošās Rīgas aglomerācijas virzienā. Šo faktu gan neņem vērā spēkā esošais Latvijas reģionu iedalījums, atbilstoši kuram bijušā Jēkabpils rajona novadi abos Daugavas krastos ir iekļauti Zemgales reģionā.

Vēsturiski Jēkabpils veidojusies 17. gs., kad šeit patvērumu bija raduši vajātie krievu vecticībnieki un otrā poļu–zviedru kara bēgļi. Tā kā Daugavas krāču dēļ šeit nācās izkraut liellaivās no Krievijas uz Rīgu vestās preces, kas tālāk līdz Jaunjelgavai bija jāved pa sauszemi, Jēkabpilī labprāt uzkavējās arī Krievijas strūdzinieki un plostnieki. 1670. gadā hercogs Jēkabs šai rosīgajai apmetnei piešķīra pilsētas tiesības. Daugavas ūdensceļš bija Jēkabpils attīstības dzinējspēks līdz pat 1861. gadam, kad Daugavas pretējā krastā pie jaunizbūvētā Rīgas–Daugavpils dzelzceļa tika atklāta Krustpils un Zīlānu stacija. Krustpils miests pie 13. gs. būvētās Rīgas bīskapa pils bija izveidojies jau viduslaikos (oficiāli miesta statuss gan tika piešķirts tikai 1784. g.), taču par lielāku tirdzniecības un satiksmes centru tas izauga tikai reizē ar dzelzceļa būvi. Satiksmes plūsmai pārvirzoties uz dzelzceļu, pieauga Jēkabpils pārceltuves noslodze. Pirmā tilta būves iespēja starp Krustpili un Jēkabpili 20. gs. sākumā netika izmantota, pilsētas vadībai nespējot vienoties ar Maskavas–Ventspils dzelzceļa būvniekiem, kas 1904. gadā tiltu uzbūvēja 7 km tālāk – pie Zelķiem. Kļūstot par dzelzceļa mezglu, iedzīvotāju skaits Krustpilī strauji auga un Pirmā pasaules kara priekšvakarā pārsniedza 5 tūkst., bet kopā ar Jēkabpili – 13 tūkst.

Latvijas brīvvalsts laikā Jēkabpils attīstījās kā rosīga apriņķa pilsēta – 1919. gadā uz šejieni no Jaunjelgavas tika pārceltas apriņķa iestādes. Ar Krustpili, kam 1920. gadā bija piešķirtas pilsētas tiesības, bet 1932. gadā – uzcelta tiem laikiem moderna cukurfabrika, to 1936. gadā savienoja tilts, ko izmantoja gan platsliežu dzelzceļam, gan autosatiksmēi. Šaursliežu dzelzceļi tālāk Jēkabpili savienoja ar lokālajiem Sēlijas centriem – Viesīti, Daudzevu un Neretu.

Otrā pasaules kara laikā tilts tika uzspriecināts, un līdz 1962. gadam, kad uzbūvēja jaunu tiltu, abas pilsētas bija rajonu centri. Pēc pilsētu apvienošanas abos Daugavas krastos bija izveidots arī kopīgs administratīvais rajons. Pilsētā tika izvēsta padomju industrializācija un ierīkota padomju armijas gaisa spēku bāze ar lidlauku. Darbu uzsāka dzelzsbetona konstrukciju rūpnīcu, piena un gaļas kombināti, Rīgas autoelektropiederumu rūpnīcas cehs, šūšanas uzņēmums “Asote” un citi uzņēmumi, kuros katrā nodarbināto skaits bija simtos mērāms. 20. gs. 80. gados Krustpilī pat tika sākta pulvermetalurģijas rūpnīcas būve, taču tā netika pabeigta. Uzņēmumu strādniekiem steigā tika būvēti tipveida daudzdzīvokļu nami, kas kontrastēja ar pilsētas vēsturisko apbūvi. Mainījās ne tikai pilsētas vēsturiskā ainava, bet arī etniskais sastāvs, latviešu īpatsvaram samazinoties līdz 48%. 1991. gadā iedzīvotāju skaits Jēkabpilī sasniedza vēsturisko maksimumu – 31,3 tūkst.

Padomju komandekonomikas sabrukums 90. gadu sākumā pilsētai ar tik lielu padomju laika mantojumu izvērtās īpaši sarežģīts. Pielāgoties darbam brīvā tirgus apstākļos spēja tikai daži no lielajiem uzņēmumiem. To vietā pamazām veidojās jauni, konkurētspējīgi uzņēmumi, bet ar daudz mazāku nodarbināto skaitu. Pilnībā mainījās Jēkabpils saimniecības nozarstrukturā, par galveno nozari kļūstot kokapstrādei (divas trešdaļas no rūpniecībā radītās pievienotās vērtības) un tirdzniecībai. Jēkabpils lielākie uzņēmumi ir “Jēkabpils reģionālā slimnīca”, kokapstrādātāji – “Gaujas koks” un “Latgran”, daudznozaru uzņēmums “Ošukalns” un būvniecības uzņēmums “Jēkabpils PMK”. Jēkabpils un tās piepilsētas teritorijas uzņēmumos radītās pievienotās vērtības apjoms ir 106,5 milj. EUR, kas ir 10. lielākais rādītājs starp attīstības centriem.



## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis



**Jēkabpils optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**





Jēkabpilij ekonomiskās izaugsmes ziņā vēl ir liels neizmantotais potenciāls. Lielais degradēto platību īpatsvars pilsētā, kam joprojām nav izdevies atrast investorus, kopā ar padomju laika mikrorajonu un infrastruktūras pārbūvi atbilstoši mūsdienu prasībām ir lielākais izaicinājums pašvaldībai, kura mērķtiecīgs risinājums ļautu samazināt straujo depopulāciju pilsētā (-29% kopš 1991. g.). No paveiktā, pateicoties ES fondu atbalstam, pilsētas viesiem redzamākais ir sakoptais pilsētas kultūrvēsturiskais mantojums – vēsturiskā apbūve abos Daugavas krastos un atjaunotā Krustpils pils, kā arī skaisti renovētās sabiedriskās ēkas un atjaunotās ielas.

Pirms 10 gadiem veiktā administratīvā reforma Jēkabpili kā republikas pilsētu nodalīja no tās ietekmes areāla, kas lielā mērā pārklājās ar bijušā rajona teritoriju, kas tika sadalīta Krustpils, Jēkabpils, Viesītes, Salas un Aknīstes novadā. Tā kā 2008. gada reforma jaunajām pašvaldībām deleģēja pārvaldes funkcijas, kas līdz tam bija rajonu atbildības līmenis, daudzas no tām jaunajā situācijā rīkojās atbilstoši saviem priekšstatiem – bieži nevis sadarbojoties, bet savos nelielajos centros veidojot neefektīvas paralēlas struktūras. Jāatzīmē, ka nevienā no jaunajiem pašvaldību centriem iedzīvotāju skaits nepārsniedza 2 tūkstošus (Viesītē – 1522, Salā – 1343, Aknīstē – 1019). Autonomi tika veidots skolu tīkls, turpinot uzturēt savas vidusskolas un pamatskolas ar neatbilstošu skolēnu skaitu.

Bijušā Jēkabpils rajona teritorijā galvenokārt nepietiekamās uzņēmējdarbības aktivitātes dēļ iedzīvotāju skaits samazinās gandrīz divreiz straujāk nekā valstī vidēji (prognozējams, ka līdz 2030. g. samazinājums būs -18,5% salīdzinājumā ar 2018. g.). Nereformējot publisko pakalpojumu tīklu, rūkoša iedzīvotāju skaita apstākļos izmaksas turpina pieaugt. Situācijā, kad visas reģiona pašvaldības jau tiek dotētas, saglabāt kvalitatīvu publisko pakalpojumu līmeni iespējams tikai, koncentrējot dārgākos no tiem attīstības centrā, vienlaikus novirzot lielākus līdzekļus iedzīvotājiem nozīmīgāko ceļu uzturēšanai. Šos jautājumus jārisina paralēli Jēkabpils novada veidošanai bijušā rajona robežās.

Ar 42 tūkst. iedzīvotāju apvienotais Jēkabpils novads būtu 5. lielākais Latvijā. Platības ziņā (2995 km<sup>2</sup>) tas būtu 3. lielākais valstī, bet uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (143,9 milj. EUR) – 13. lielākais. Tikai, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (3,4 tūkst. EUR), tas būtu 16. starp 35 plānotajām pašvaldību teritorijām.

## Krāslavas apvienotais novads

Krāslava ir Dienvidlatgales pilsēta, kas izvietojusies vienā no skaistākajiem Daugavas ielejas posmiem – vietā, kur Daugava met vairākus līkumus un sākas dabas parks Daugavas loki. Senā koka apbūve Daugavas krastos ir viens no raksturīgākajiem pilsētas savdabīgās ainavas elementiem. Pa Vitebskas šoseju no lielākās Latgales pilsētas Daugavpils Krāslava sasniedzama 45 minūtēs. Tomēr līdz Rīgai no Baltkrievijas pierobežā (6 km līdz robežai) esošās Krāslavas jābrauc ar automašīnu ilgāk nekā no jebkura cita Latvijas attīstības centra, izņemot Ludzu, – 3 stundas 40 minūtes. Pierobežas novietojums bijis iemesls multietniskajai videi, kas pilsētā veidojusies, līdzās sadzīvojot latviešiem, ebrejiem, baltkrieviem, poļiem un krieviem.

Divi pilsētā esošie pilskalni liecina, ka Krāslava ir bijusi sena latgaļu apdzīvota vieta, taču lielāka tās izaugsme aizsākās tikai 18. gadsimtā, kad par šeit esošās muižas īpašnieku kļuva Plāteru dzimta. 1729. gadā, Krāslavai iegūstot miesta statusu, te darbojās zirgu pasta stacija, viesnīca un vairāki krogi. Reizē ar vērienīgo Plāteru pils celtniecību miestā attīstījās amatniecība un tirdzniecība. Vienlaikus Krāslava kļuva par nozīmīgu Latgales garīgas dzīves centru. Te tika uzbūvētas katoļu un pareizticīgo baznīcas, kā arī lielākā ebreju sinagoga Latgalē. 1757. gadā darbu sāka arī pirmais katoļu seminārs, kas tolaik bija vienīgā tik augsta līmeņa mācību iestāde Latgalē. Saimnieciskā rosība aktivizējās pēc 1865. gada, kad Krāslavu sasniedza Rīgas–Daugavpils–Orlas dzelzceļa jaunbūve. Te darbojās vairākas ādu fabrikas, dzirnavas, degvīna un alus ražotnes, 13 krogi un vairāk nekā 100 tirgotavu. Iedzīvotāju skaits Pirmā pasaules kara priekšvakarā pārsniedza 10 tūkstošus.

Latvijas brīvvalsts laikā Krāslavai tika piešķirts pilsētas statuss (1923. g.). Tā bija rosīga Daugavpils apriņķa pilsēta ar ģimnāziju, gandrīz 400 tirdzniecības un 300 nelieliem, pārsvarā uz vietējās produkcijas pārstrādi orientētiem amatniecības un rūpniecības uzņēmumiem. Lai gan dzīvojamo ēku skaits tuvojās tūkstošim, iedzīvotāju skaits pirmskara līmeni Krāslavā nerasniedza (4,5 tūkst. – 1935. g.). Pēckara gados Krāslavai tika pievienota tās Pārdaugavas daļa Priedaine. Pēc apriņķu likvidācijas (1949. g.) Krāslava kļuva par jaunizveidotā rajona centru. Tā teritorija bija aptuveni tāda pati kā mūsdienu Krāslavas novadam. Divpadsmit gadus vēlāk (1962. g.) Krāslavas rajonā tika iekļauts Dagdas rajons, un turpmākos 47 gadus tā teritorija lielas izmaiņas vairs nepiedzīvoja. Krāslavā, līdzīgi citiem Latvijas rajonu centriem, tika veidotas apkārtējo teritoriju apkalpojošas iestādes un dienesti. Atbilstoši padomju varas pamatnostādņiem uzsvars attīstībā tika likts uz industrializāciju. Pilsētā uzcēla sausā vājpiena rūpnīcu, atvēra filiāles Rīgas un Daugavpils kokapstrādes un šūšanas uzņēmumiem. Darbojās vairāki pārtikas un tehnikas apkopes uzņēmumi. To darbiniekiem tika būvētas tipveida daudzdzīvokļu ēkas. Iedzīvotāju skaits trīskāršojās, maksimumu sasniedzot 1990. gadā – 12,8 tūkst.

Padomju komandekonomikas sabrukumu un tai sekojošo pāreju uz brīvo tirgu izdevās pārdzīvot vien retajam no Krāslavas uzņēmumiem. Visbiežāk pieredzes un investīciju trūkums bija galvenais iemesls, kā dēļ jaunajiem saimniekiem neizdevās pielāgot uzņēmumus darbam konkurences apstākļos. Arī jauni uzņēmumi veco vietā Krāslavā veidojās gausāk nekā citur Latvijā. Viens no iemesliem tam ir salīdzinoši lielais attālums līdz Rīgai. Rezultātā pašlaik Krāslava pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības (19,3 milj. EUR) kopā ar citiem pierobežas attīstības centriem – Alūksni, Ludzu, Balviem un Valku ir viens no mazākajiem attīstības centriem Latvijā. No jaunajiem uzņēmumiem lielākie Krāslavā un tās apkaimē ir kokapstrādātāji “Latgran” (pievienotā vērtība – 2,1 milj. EUR), “Varpa” (1,9 milj. EUR) un “GL Plus” (0,6 milj. EUR), šūšanas uzņēmums “Nemo” (1,5 milj. EUR), kā arī “Krāslavas piens” (0,8 milj. EUR). Lielāko uzņēmumu vidū ir arī Krāslavas slimnīca (1,8 milj. EUR). Darbavietu trūkums spiež krāslaviešus pamest dzimto pusi, veicinot depopulāciju, kuras līmenis šeit ir viens no augstākajiem Latvijā. Krāslavā 2019. gadā bija 7605 iedzīvotāji, kas ir par 41% mazāk nekā 1990. gadā.





### **Krāslavas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**

Līdzīgi situācija attīstījusies arī 35 kilometru attālumā no Krāslavas esošajā Dagdas pilsētā, kas ir vienīgais no Krāslavas apkaimē esošajiem centriem, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 500. Neraugoties uz to, ka pirms 10 gadiem Dagda kļuva par jaunizveidota novada centru, kas pārmantoja lielāko daļu no publisko pakalpojumu funkciju, kuras līdz tam šajā teritorijā pildīja rajona centrs Krāslava, iedzīvotāju skaits Dagdā samazinājās tikpat strauji (no 3,3 tūkst. 1990. g. uz 2 tūkst. – 2019. g.). Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Dagdā 2017. gadā bija četras reizes mazāka nekā Krāslavā (5 milj. EUR), turklāt vienīgais uzņēmums, kas pēc šī rādītāja varēja līdzināties Krāslavā esošajiem, bija valsts kapitālsabiedrības “Sadales tīkls” filiāle (pievienotā vērtība – 1,4 milj. EUR).

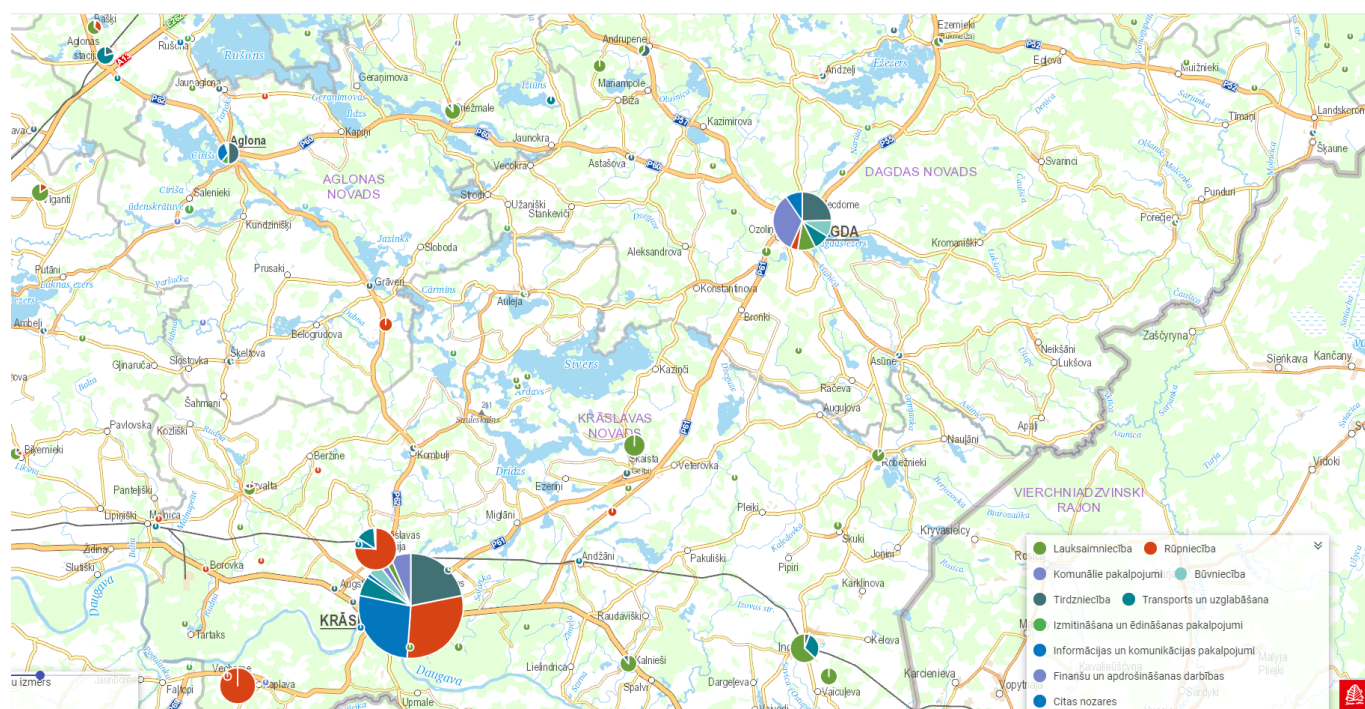
Liels izaicinājums Krāslavas un Dagdas novada pašvaldībām ir laika garam neatbilstošās un pilnīgi nolietotās, galvenokārt padomju laikā būvētās infrastruktūras un dzīvojamā fonda apsaimniekošana. Pateicoties ES fondu atbalstam, pēdējo gadu laikā šajā jomā daudz paveikts, īpaši Krāslavas vēsturiskās apbūves atjaunošanā, ielu un komunikāciju pārbūvē, kā arī sabiedrisko ēku renovācijā. Tomēr ne vienmēr valsts un pašvaldības investīcijas ir bijušas pietiekami rūpīgi izvērtas. Spilgtākais piemērs tam ir daudzās lauku skolu ēkas, kas vairumā gadījumu tika renovētas, nerēķinoties ar trīskāršo skolēnu skaita samazinājumu. Krāslavas un Dagdas novada pašvaldības nav pašpietiekamas, tāpēc saņem dotācijas no pašvaldību izlīdzināšanas fonda. Augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībām atvēlēt

vairāk līdzekļu svarīgas infrastruktūras, to skaitā ceļu, uzturēšanai. Risinājums – koncentrēt dārgākos pakalpojumus vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija.

Administratīvā reforma paredz Krāslavas un Dagdas novada apvienošanu, pārliekot akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu. Ņemot vērā, ka Krāslava iedzīvotāju skaita un pievienotās vērtības ziņā ir četras reizes lielāka par Dagdu, tās potenciālu var uzskatīt par apvienotā novada centram atbilstošu. Vienīgais apstāklis, ar ko jārēķinās, ir tas, ka 45 kilometru attālumā no Krāslavas ir Daugavpils, kuras ekonomiskais potenciāls ir 15 reizes lielāks, tāpēc daudzi Krāslavas apkaimes iedzīvotāji strādā, mācās, iepērkas un izmanto citus pakalpojumus tur, nevis Krāslavā, kaut arī tā ir tuvāk. Savukārt Dagdas apkaimes iedzīvotāji visai bieži, līdzīgu apsvērumu vadīti, dodas uz Rēzekni, kas tiem iznāk ievērojami tuvāk nekā Daugavpils.

Ar 21,5 tūkst. iedzīvotāju apvienotais Krāslavas novads būtu 8. mazākais Latvijā. Tomēr jāņem vērā, ka atbilstoši prognozēm līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits samazināsies par 29% – līdz 15 tūkst. Platības ziņā (2029 km<sup>2</sup>) apvienotais Krāslavas novads būtu 16. lielākais valstī, bet uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (32,7 milj. EUR) tas apsteigtu tikai Balvu, Ludzas, Preiļu un Alūksnes novadu. Rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (1,5 tūkst. EUR), tas būtu 33. no 35. plānoto pašvaldību teritorijām (apsteidzot tikai Balvu un Ludzas novadu).

Apvienotā Krāslavas novada izvietojums perifērijā – Baltkrievijas un Krievijas pierobežā, kas bieži tiek minēts kā galvenais iemesls vājajam ekonomiskās attīstības līmenim, mērķtiecīgi strādājot, varētu kļūt par galveno Krāslavas novada līdz šim neizmantoto potenciālu. Pašlaik pierobežas priekšrocības pamatā izmanto vietējie iedzīvotāji, lai piepelnītos, regulāri ievēdot no Baltkrievijas un Krievijas nelielos apmēros tur lētāk nopērkamo degvielu, cigaretes un citas preces. Lai arī uz Vitebskas šosejas esošais Eiropas Savienības robežas kontrolpunkts Pāternieki ārpolitiskās situācijas dēļ nav tik noslogots kā uz Krievijas robežas esošā Grebņeva vai Terehova, uzlabojoties situācijai un pieaugot tranzītpārvadājumu un pārrobežu tūrisma plūsmai, tas (arī pašlaik slēgtā pārceļtuve Piedrujā) sniegtu biznesa iespējas vietējiem uzņēmējiem, piedāvājot savus pakalpojumus caurbraucēju plūsmai. Arī Krāslavas sakoptā vēsturiskā apbūve un gleznainā apkārtnē, to aktīvāk popularizējot un attīstot kvalitatīvas nakšņošanas, ēdināšanas, izklaides un aktīvās atpūtas iespējas, daudz lielākā mērā varētu piesaistīt maksātspējīgo caurbraucēju plūsmu, vienlaikus atdzīvinot pilsētas nepietiekami izmantoto ekonomisko potenciālu.



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Krāslavas apkaimē. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Kuldīgas apvienotais novads

Kuldīga ir senās Hanzas savienības pilsēta Kurzemes vidienē, divu stundu brauciena attālumā no Rīgas. Novietojums nomaļus no galvenajām 20. gs. Latvijas transporta maģistrālēm pasargājis Kuldīgu no postījumiem pēdējos karos un ļāvis tai saglabāt ne tikai vēsturisko apbūvi, bet arī latvisko vidi. Saudzīgā attieksme pret kultūrvēsturisko mantojumu šo ainavisko pilsētu pie Ventas rumbas padara īpaši pievilcīgu tūristiem.

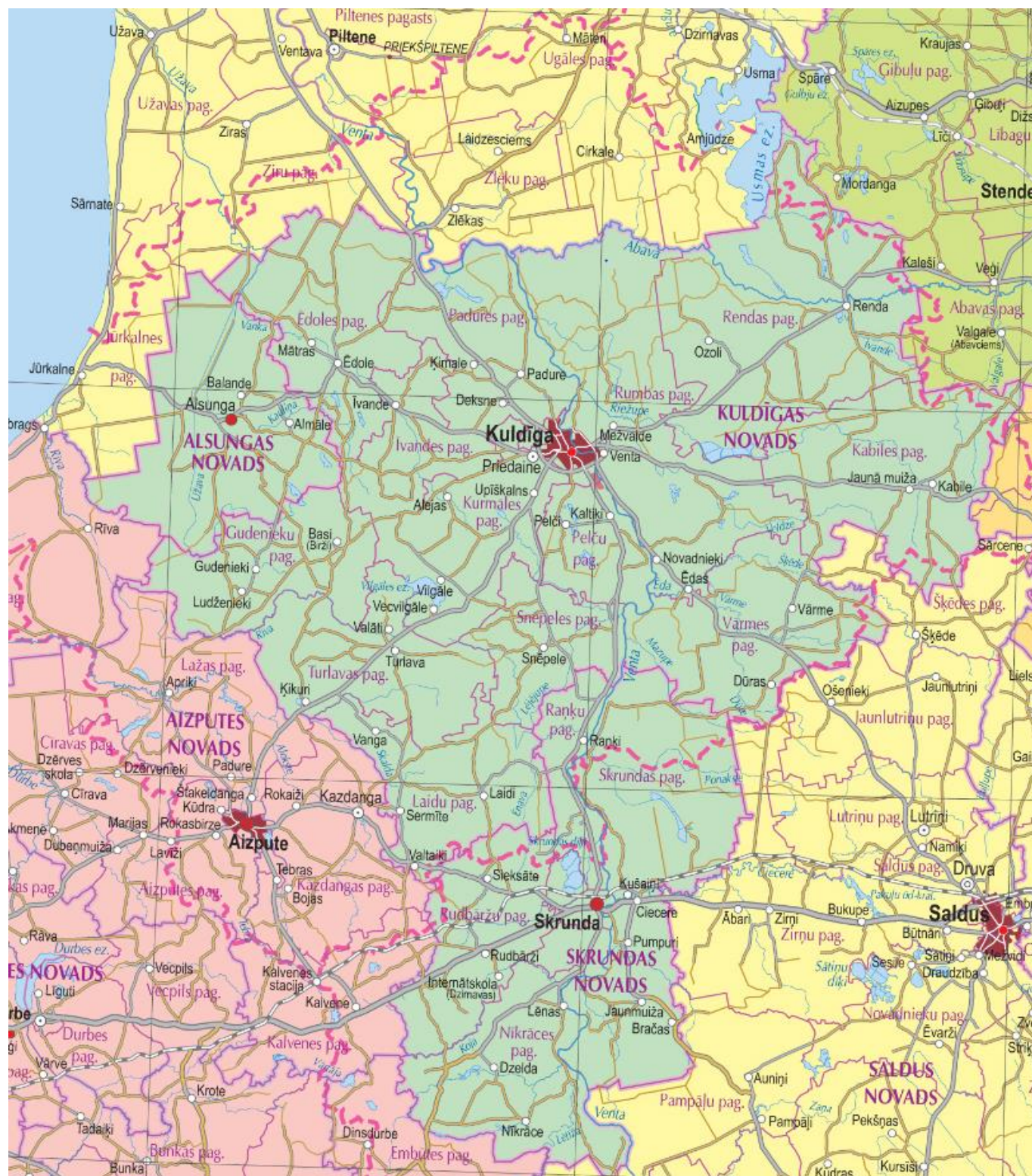
Kuldīgas pilsētas pirmsākumi saistāmi ar 13. gs., kad, pateicoties izdevīgajam novietojumam pie Ventas, tā kļuva par Livonijas ordeņvalsts galveno administratīvo centru Kurzemē. Centra statusu tā saglabāja arī 16. un 17. gs., kopā ar Jelgavu pildot Kurzemes un Zemgales hercogistes galvaspilsētas funkcijas. 17. gs. pirmajā pusē Kuldīga bija rosīgs starptautiskās tirdzniecības centrs, taču pēc postījumiem zviedru karaspēka iebrukuma laikā 1658. gadā tā zaudēja agrāko nozīmi. Lielāka rosība Kuldīgā atsākās tikai 19. gs. otrajā pusē, kad Kuldīgā tika uzbūvētas vairākas fabrikas, to skaitā sērskociņu fabrika “Vulkāns”, kas līdz pat 20. gs. beigām bija lielākais pilsētas uzņēmums. 1874. gadā pār Ventu tika uzbūvēts Kuldīgas lepnums – viens no garākajiem ķieģeļu tiltiem Eiropā. 1886. gadā uz Kuldīgu no Rīgas tika pārcelts Baltijas skolotāju seminārs, padarot to par Kurzemei nozīmīgu kultūras centru. Līdz pat 20. gs. sākumam Kuldīga saglabāja Kurzemes otrās lielākās pilsētas statusu aiz Liepājas, taču, attīstoties dzelzceļu būvei, straujāk auga pilsētas tuvumā, jo īpaši ostas. Kuldīga tāda nebija, un Pirmā pasaules kara priekšvakarā ar 12 tūkst. iedzīvotāju tā vairs nebija konkurente abām Kurzemes ostas pilsētām – Liepājai (94 tūkst. iedzīvotāju) un Ventspilij (29 tūkst.).

Latvijas brīvvalsts laikā Kuldīga bija rosīga apriņķa pilsēta, tomēr pirmskara iedzīvotāju skaitu nerasniedza (7,4 tūkst. 1935. g.). Tā bija vienīgā Latvijas apriņķa pilsēta, kam nebija tolaik tik būtiskā dzelzceļa savienojuma ar citām pilsētām. Lai uzlabotu Kuldīgas sasniedzamību, 20. gs. 20. gados tika uzbūvēta šoseja līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai Skrundā, bet 1935. gadā – atklāta šaursliežu dzelzceļa satiksme uz Liepāju (caur Alsungu). 1939. gadā sākta Kuldīgas–Tukuma dzelzceļa būve okupācijas dēļ netika pabeigta.

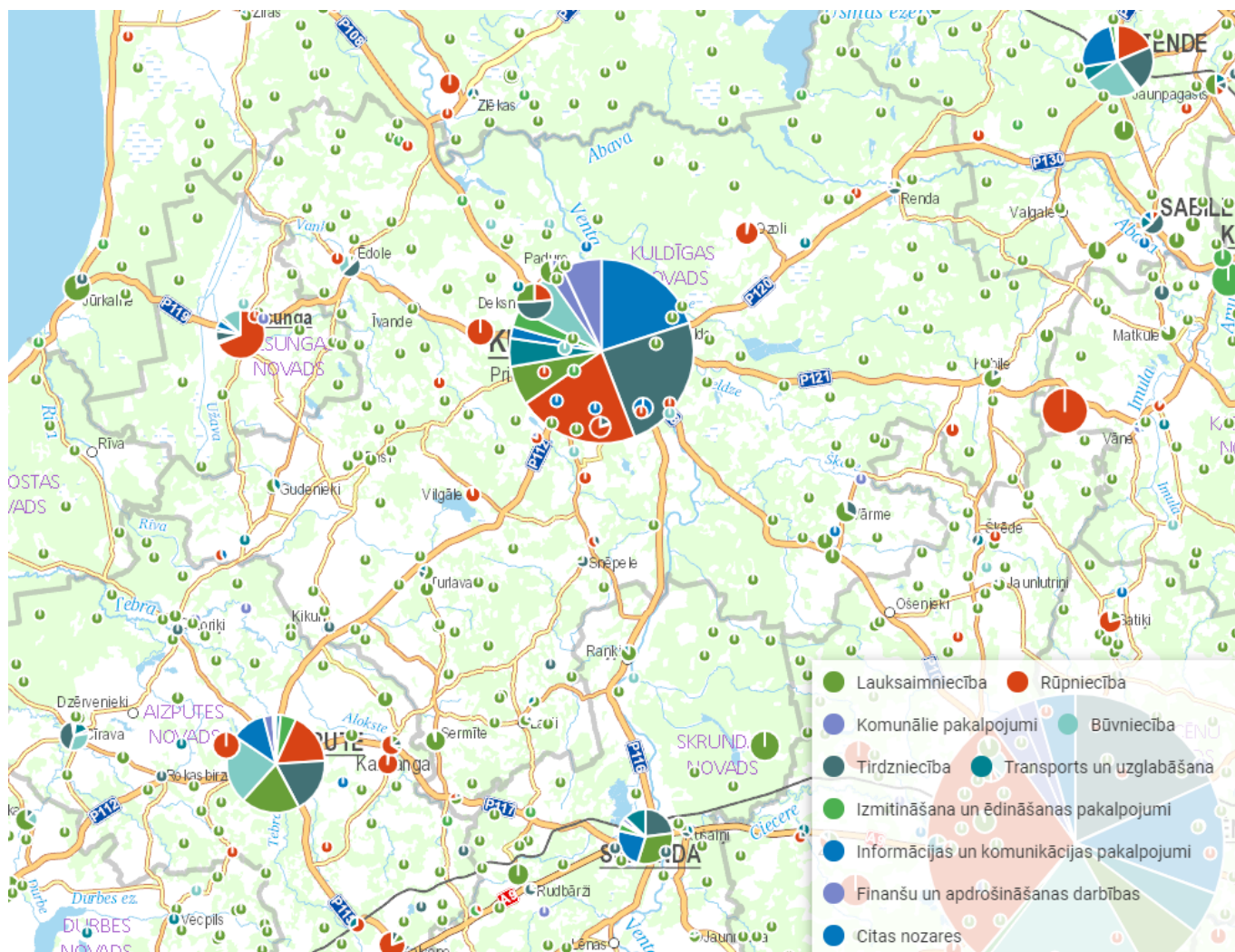
Padomju varas laikā Kuldīga no apriņķa centra vispirms (1949. g.) pārtapa neliela rajona centrā, bet 10 gadus vēlāk, likvidējot mazos rajonus, tā atkal kļuva par centru plašai teritorijai no Alsungas līdz Skrundai, šādā statusā paliekot līdz 2009. gadam. Šajā laikā Kuldīgā mērķtiecīgi tika izvietotas rajona teritoriju apkalpojošas iestādes un dienesti, būvētas sabiedriskās ēkas. Turpināja attīstīties Kuldīgai raksturīgās rūpniecības nozares – kokapstrāde un vieglā rūpniecība. Auga pilsētas iedzīvotāju skaits, vēsturisko maksimumu sasniedzot 1992. gadā – 14,4 tūkst.

Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process no brūkošās komandekonomikas uz brīvā tirgus ekonomiku. Lielākā daļa Kuldīgas padomju laika uzņēmumu, to skaitā kokapstrādes rūpnīca “Vulkāns”, kas nodarbināja vairāk nekā 1000 strādājošo, zemās efektivitātes, pieredzes un investīciju trūkuma dēļ nespēja pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja. Bez darba palikušie iedzīvotāji pārcēlās uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvāja lielākas iespējas. Divdesmit septiņu gadu laikā iedzīvotāju skaits Kuldīgā samazinājās par 27% (līdz 10,5 tūkst. 2019. g.). Tomēr, neraugoties uz lielajiem izaicinājumiem, kas bija jāpārvar kuldīdniekiem pēdējās desmitgadēs, nevar nepamanīt, cik sakopta kļuvusi pilsēta. Pārdomāti un pamatīgi tiek atjaunota gan tās infrastruktūra, gan vēsturiskā apbūve. Augot tūristu skaitam, pamazām attīstās arī saistītās uzņēmējdarbības nozares, īpaši tirdzniecība. Ar “Stiga RM” jaunās finiera rūpnīcas attīstību pēdējos gados savu vēsturisko potenciālu Kuldīgā straujāk atjauno kokrūpniecība (tajā darbojas 10 uzņēmumi). No citām nozarēm spēcīgākās ir pārtikas (īpaši maizes un gaļas), kā arī vieglā rūpniecība (trīs uzņēmumi). Tomēr fakts, ka pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības Kuldīgas lielākais uzņēmums ir slimnīca (2,4 milj. EUR), drīzāk liecina par joprojām līdz galam neizmantoto uzņēmējdarbības potenciālu pilsētā. Kopā ar piepilsētas teritoriju (Priedaine, Venta, Mežvalde u.c.) Kuldīgā radīta pievienotā vērtība 40 milj. EUR apmērā, kas divkārt pārsniedz ekonomiski vājāko attīstības centru – Ludzas, Balvu, Krāslavas, Valkas, Alūksnes – rādītāju, taču ir ievērojami mazāk nekā, piemēram, Dobelē (71 milj. EUR) vai Saldū (106 milj. EUR). Tas nozīmē, ka pašvaldībai jāturpina mērķtiecīgs darbs gan uzņēmēju piesaistē, gan ārvalstu tūristu plūsmas palielināšanā. Pēc CSP apkopotajiem datiem 2018. gadā ārvalstu viesi Latvijas naktsmītnēs nakšņojuši 3,7 milj. reīzu. Gandrīz 90% gadījumu šo pakalpojumu sniegušas Rīgas, Jūrmalas un Siguldas naktsmītnes. Liepājas un Ventspils naktsmītnes kopā izmitinājušas 3% ārvalstnieku, bet

Kuldīgas naktsmītnēs gada laikā ārvalstnieki nakšņojuši tikai 6274 reizes, kas ir desmitkārt mazāk nekā Liepājā (64 380). Zinot, kāda ir tūristu plūsma, piemēram, Igaunijas Sāmsalā (233 tūkst. naktsmītnēs pavadīto nakšu), kuras lielākajā pilsētā Kuresārē nav vairāk iedzīvotāju kā Kuldīgas apkaimē (13 tūkst.), varam tikai iedomāties, kā uzplauktu uzņēmējdarbība, ja Kuldīgai, izmantojot savu unikālo tūrisma potenciālu, izdotos vismaz desmitkārtot viesu skaitu, kas pilsētā arī pārnakšņo. Lai to panāktu, pašvaldībai jāvelta lielāks resurss darbam ar lielajām tūrisma aģentūrām, jo bez to piesaistes ir gandrīz neiespējami nodrošināt stabilu tūristu plūsmu.



**Kuldīgas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



### **Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

Diemžēl augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībai atvēlēt vairāk līdzekļu šādiem mērķiem. Risinājums – koncentrēt dārgākos no pakalpojumiem vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija. Kuldīga atšķirībā no Skrundas (1911 iedzīvotāji 2019. g.) un Alsungas (646 iedzīvotāji) nepārprotami ir šāds centrs, un, ieguldot publisko finansējumu ilgtspējīgos projektos, tajā aktivizētos uzņēmējdarbība, radot darbavietas arī minēto centru iedzīvotājiem. Neraugoties uz esošo novada centra statusu, uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība ne Skrundā, ne Alsungā šobrīd nesasniedz 2,5 milj. EUR, tas ir vismaz 15 reizes mazāk nekā Kuldīgā. Pieticīgā uzņēmējdarbības aktivitāte gan nav bijis šķērslis, lai abos mazajos novadu centros tiktu turpināta dārgākā pašvaldību sniegtā pakalpojuma – vidusskolas uzturēšana neatbilstošam skolēnu skaitam (Alsungā 22, Skrundā 29 10.–12. klašu skolēni, kas ir ap 10 reizu mazāk nekā rekomendēts Igaunijā).

No 2014. gada Nacionālajā attīstības plānā noteikto attīstības centru sasniedzamības viedokļa bijusi Kuldīgas rajona teritorija visumā sakrīt ar Kuldīgas optimālo sasniedzamības areālu. Laika izteiksmē tikai no dažiem bijušā Kuldīgas rajona pagastiem nedaudz ātrāk sasniedzams Saldus (Skrunda, Nīkrāce un Rudbārži). Tajā pašā laikā Kuldīga ir ātrāk sasniedzama no dažām Ventspils (Zlēkas, Jūrkalne) un Liepājas bijušā rajona (Aizpute, Kazdanga, Laža) teritorijām. Tomēr, ņemot vērā vēsturisko šo pagastu iedzīvotāju saikni ar bijušajiem rajona centriem, nepārsteidz fakts, ka nav vērojama izteikta iedzīvotāju svārstmigrācija par labu kādam no alternatīvajiem centriem. Raugoties no kultūrvēsturiskā viedokļa, vienīgais izņēmums varētu būt Jūrkalnes pagasts, jo, iekļaujot to Kuldīgas novadā, ne tikai samazinātos attālums līdz pašvaldībai (vidēji par 9 km), bet izdotos apvienot vienā pašvaldībā arī vēsturisko Suitu



novadu. Pašlaik tas ir sadalīts trīs novados – Alsungas, Ventpils (Jūrkalne) un Kuldīgas (Gudenieki). Visiem suitiem atrodies vienas pašvaldības aizbildniecībā, būtu lielākas iespējas īstenot projektus savu unikālo tradīciju uzturēšanai.

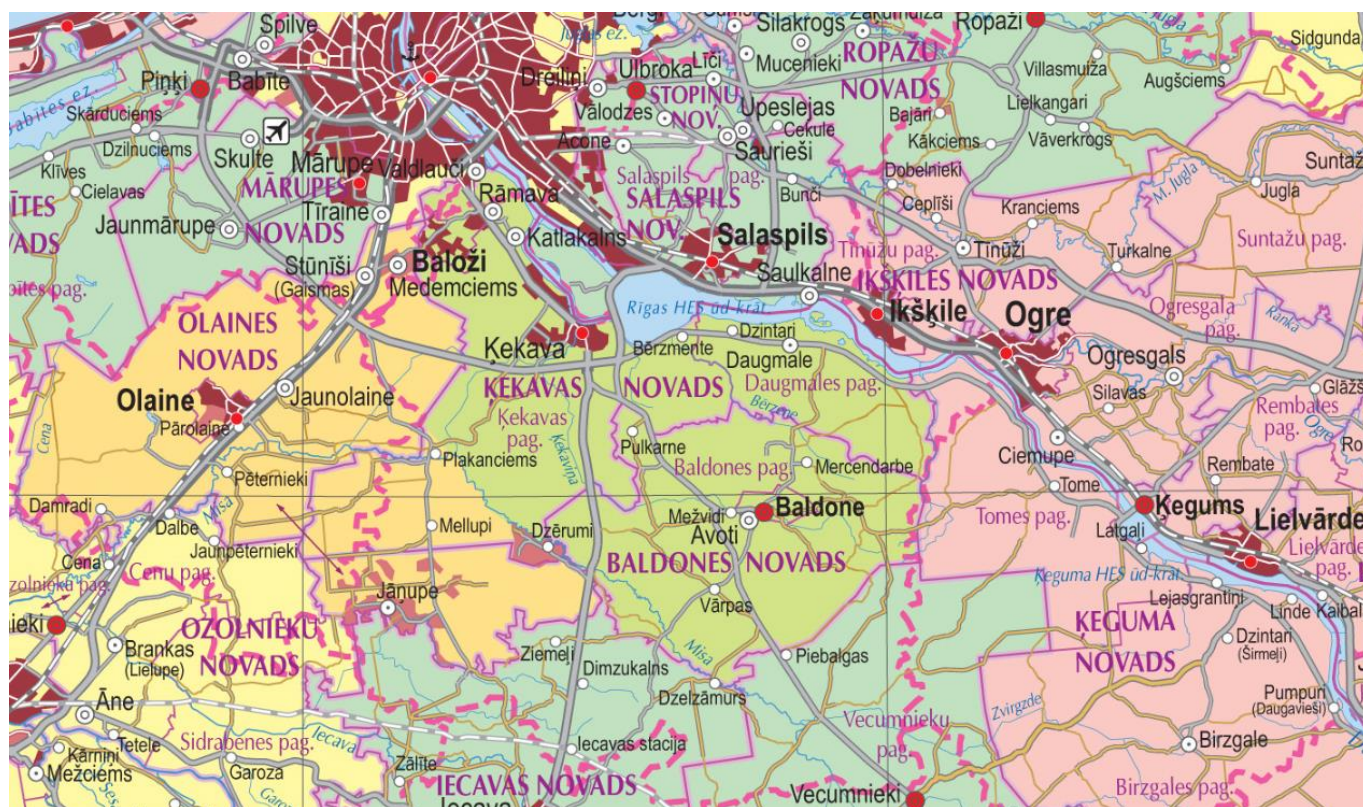
Administratīvi teritoriālā reforma paredz apvienotā Kuldīgas novada izveidi bijušā rajona teritorijā, apvienojot Alsungas, Kuldīgas un Skrundas novadu, pārliedot akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences (piemēram, atsevišķu vidusskolu uzturēšana) uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu.

Apvienotais novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (69,4 milj. EUR) apsteigtu 9 no 35 VARAM piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (2,4 tūkst. EUR), tas ierindotos 27. vietā. Platības ziņā (2504 km<sup>2</sup>) Kuldīgas apvienotais novads būtu 9. lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (28,6 tūkst.) – 23. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Kuldīgas novadā saruks par 17%.

## Ķekavas apvienotais novads

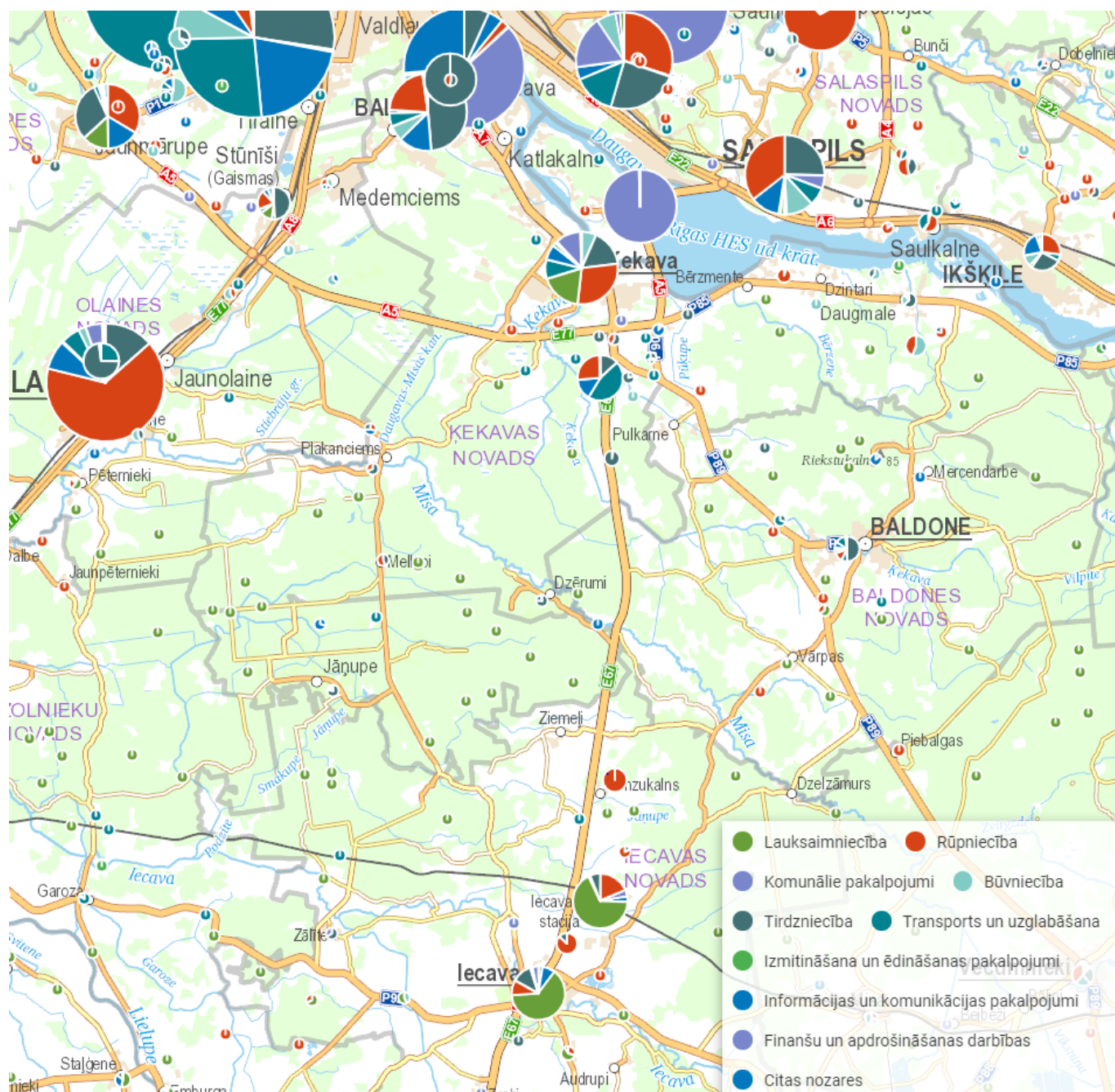
Ķekava ir strauji augoša apdzīvotā vieta Rīgas pievārtē, 18 km attālumā no galvapilsētas centra, līdzās Baltijas valstu galvenās automaģistrāles “VIA Baltica” pieslēgumam Rīgas apvedceļam. Pēdējo gadu laikā Ķekava veidojās par centru aizvien blīvāk apbūvētai urbanizētai joslai, kas, sākot no Dienvidu tilta, Daugavas kreisajā krastā stiepjas gar Bauskas šoseju. Tās intensīvāk apbūvētajā daļā līdz Rīgas apvedceļam iedzīvotāju skaits jau pārsniedzis 20 tūkst. Taču, izplešoties Rīgas aglomerācijai, aizvien straujāk attīstība notiek arī tālāk – Daugmales, Baldones un Iecavas virzienā, Ķekavas kā lokāla centra nozīmei pieaugot vēl vairāk.

Rosīgs miestiņš Ķekavā jau bija izveidojies līdz Pirmajam pasaules karam. Līdzās baznīcai darbojās pārceļtuve uz Doles salu, bet, tā kā Ķekavā no Bauskas ceļa atdalījās ceļš uz citu apriņķa pilsētu – Jaunjelgavu, šeit bija arī iebraucamās vietas un veikali. Latvijas brīvvalsts laikā karā nopostīto Ķekavu atjaunoja, un tā kļuva par Doles pagasta centru ar skolu, tautas namu, pastu, mežniecību un citām iestādēm. Padomju laikā Ķekavas attīstību pamatā noteica tās lielie saimnieki. Apkārtējās zemes nonāca kolhoza “Ķekava” apsaimniekošanā, un bijušais pagasta centrs 20. gs. 60.–80. gados tika attīstīts kā kolhoznieku ciemats. Līdzās tam tika uzsākta Latvijā lielākās gaļas putnu audzētavas būvniecība ar atsevišķu ciematu tās strādniekiem. Ķekavas centrs tika apbūvēts ar tipveida daudzdzīvokļu – pamatā piecstāvu ēkām, bet iedzīvotāju skaits tajā desmitkārsrojās, pārsniedzot 5 tūkst. Ķekavas kolhozā strādājošie nekavējās izmantot kolhoznieka statusu, lai iegūtu apbūves gabalu ģimenes mājas būvei Rīgas tuvumā. Tas veicināja individuālās apbūves teritoriju izaugsmi ap Ķekavu – Odulkalnā, Vimbukrogā, Alejās un Katlakalnā. Pēc neatkarības atjaunošanas savrupmāju būvniecība attīstījās vēl plašākos mērogos, apbūvei turpinoties arī citās Ķekavas apkaimēs – Rāmavā, Lāpeniekos, Krogsilā un Loreķos. Lai arī mūsdienās Ķekava pārtapusi par visai izteiktu Pierīgas “guļamrajonu”, tās lielākais uzņēmums joprojām ir “Ķekavas putnu fabrika”. No padomju laika uzņēmuma, pārvarot izaicinājumus, tas kļuvis par konkurētspējīgu gaļas ražotāju, nodrošinot lielveikalus ar Latvijas iedzīvotājiem tik ierastajām “Ķekavas vīstīņām”.



**Ķekavas optimālais sasniežamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**

Arī citu lielāko Ķekavas apkārtnes centru attīstību padomju laikā noteica kāds konkrēts uzņēmums. Daugmalē tas bija kolhozs “Sarkanais strēlnieks”, bet tagadējā Baložu pilsētā – 1947. gadā dibinātā kūdras fabrika, kurai 1980. gadā pievienojās arī Ķekavas pārvietojamā mehanizētā kolonna (PMK). PMK saviem darbiniekiem uzbūvēja atsevišķu ciematu – Titurgā, atstātais no Staļina laikā veidotā kūdras fabrikas ciemata. 80. gados veidotais ciemats tolaik skaitījās viens no modernākajiem Latvijā. Zīmīgi, ka teritorija tam līdzās ir viena no retajām Pierīgā, kur privātie attīstītāji arī mūsdienās būvē daudzdzīvokļu ēkas.



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**





Rīgas pierobežā – Valdlaučos, kur mūsdienās izvietojušies tādi lieli uzņēmumi kā “SEB banka”, “C.T.Co”, “Baltic Logistic Solutions”, “Maxima”, “Sanitex”, tiek radīta lielākā daļa no Ķekavas novada uzņēmumu pievienotās vērtības (vairāk nekā 100 milj. EUR apmērā). 1964. gadā te tika izveidots PSRS vadošais specializētais piensaimniecības tehnikas konstruktoru birojs (VSKB), kura darbību kaut kādā mērā mūsdienās turpina izstāžu komplekss “Rāmava”. VSKB savulaik nodarbināja ap 500 darbinieku, kuriem ne tikai uzbūvēja savu ciematu, bet arī piešķīra zemi dārzkopības sabiedrībai Daugavas krastā, ko tagad pazīstam kā vasarnīcu ciematu “Ziedonis” Katlakalna ciemā.

Nedaudz atšķirīga bija no Ķekavas 15 km attālumā esošās Baldones pilsētas veidošanās vēsture. Kā Kurzemes un Zemgales hercogistes miests, pateicoties saimnieciskajam uzplaukumam, tā bija izveidojusies jau 17. gadsimtā. Latvijas brīvvalsts laikā, Baldonei attīstoties kā dūņu dziedniecības kūrortam, tā ieguva sev raksturīgo dārzu un parku apbūves plānojumu. Padomju laikā kūrorta attīstība turpinājās plašākā mērogā, galvenokārt orientējoties uz PSRS atpūtniekiem. Ķekavas upes pretējā krastā Baldones kolhozs saviem darbiniekiem uzbūvēja Avotu ciematu, kas tagad kļuvis par Baldones pilsētas sastāvdaļu. Pēc neatkarības atjaunošanas un padomju komandekonomikas sabrukuma Baldonei diemžēl nav izdevies realizēt tās kūrorta potenciālu. Arī lauksaimniecībā, pateicoties tehnoloģiju attīstībai, nodarbināto skaits turpina samazināties. Tā kā pilsētā un tās apkārtnē nav lielu uzņēmumu, lielākā daļa baldoniešu strādā Rīgā un tās apkārtnē, Baldonei kļūstot par klusu Pierīgas “guļamrajonu”. Lai arī Baldone ir novada centrs, tās iedzīvotāju skaits (3,8 tūkst. pilsētā, 5,5 tūkst. visā novadā, 2019. g.) nav pietiekams, lai šeit bez valsts dotācijām būtu iespējams atsevišķi uzturēt dārgākos no publiskajiem pakalpojumiem (vidusskolas posms skolā, sociālās un medicīnas aprūpes iestādes, peldbaseins u.c.), kas atbilst novada līmenim. Minimālais iedzīvotāju skaits, kas nepieciešams produktīvai publisko pakalpojumu organizācijai, Pierīgā ir vismaz 15 tūkst., tātad trīskārt vairāk nekā Baldonē. Ķekava Baldonei ir tuvākais novada centrs, kas atbilst šādām prasībām, turklāt tas ir pa ceļam lielākajai daļai baldoniešu, kas ikdienā mēro ceļu uz Rīgu. Pašlaik Ķekavā gan vēl daudz darāmā, lai tā iegūtu tikpat harmonisku pilsētvidi, kāda vēsturiski izveidojusies Baldonē. Straujās, bet haotiskās attīstības rezultātā Ķekava nav pietiekami izmantojusi savu ainavisko potenciālu – Ķekavas upītes un Sausās Daugavas krastus un 18. gs. būvēto luterāņu baznīcu kā galveno Ķekavas dominanti. Iespējams, to izdosies realizēt, atvirzot intensīvo tranzīsatiksmes plūsmu no Ķekavas centra uz apvedceļu, kura izbūvei jānoslēdzas 2023. gadā.

Apvienojoties Ķekavas un Baldones novadam, tiktu izveidota ekonomiski viena no spēcīgākajām Latvijas pašvaldībām ar vidēji lielu iedzīvotāju skaitu (28,5 tūkst. 2019. g.; 35 plānoto pašvaldību vidū – 23. vieta). Pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma (191,5 milj. EUR) tā dalītu 9.–10. vietu (kopā ar Valmieru), bet pēc šī rādītāja, rēķinot uz 1 iedzīvotāju, ar 6,7 tūkst. EUR – ieņemtu augsto ceturto vietu valstī, atpaliekot vienīgi no Mārupes, Rīgas un Salaspils. Tik liela ekonomiskā potenciāla pieejamība kopā ar izdevīgo novietojumu Rīgas pievārtē ir svarīgs priekšnoteikums, lai apvienotais Ķekavas novads nākotnē spētu realizēt ambiciozus projektus (arī Baldonē) un padarītu savu teritoriju par vēl pievilcīgāku dzīvesvietu tās iedzīvotājiem.

## Liepājas apvienotais novads

Par vēju pilsētu dēvētā Liepāja izvietojusies pašos Latvijas rietumos – zemes joslā starp Baltijas jūru, Liepājas un Tosmares ezeru. Pilsētu šķērso Tirdzniecības un Karostas kanāls, savulaik tie izbūvēti ostas vajadzībām. Liepāja ir Kurzemes lielākā pilsēta un viena no trim lielajām Latvijas ostām. Tā ir otrais lielākais Latvijas ekonomiskais centrs un trešā lielākā pilsēta pēc iedzīvotāju skaita (aiz Rīgas un Daugavpils). Braucot pa Liepājas šoseju, no Rīgas tā sasniedzama apmēram 3 stundās. Liepāja ir vienīgā Latvijas pilsēta ārpus Rīgas, kur pieejama regulāra gaisa satiksme. Lidojums no Rīgas ilgst līdz 40 minūtēm.

Jau 13. gs. Liepājas vietā bijis kuršu zvejniekciems ar ostu, kas bija ierīkota Līvas upes grīvā. Līva esot tecējusi no Liepājas ezera uz jūru. Vēlāk šeit apmetās vācu amatnieki un tirgotāji. Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā Liepāja ieguva pilsētas tiesības (1625. g.), taču tā nespēja konkurēt ar rosīgo Ventspils ostu, jo Līvas upe ap to laiku jau bija aizsērējusi. Jaunas ostas izbūve sākās tikai 17. gs. beigās, ar tiem laikiem vērienīgo Tirdzniecības kanāla izbūvi. 18. gs. rosība ostā ļāva Liepājai izvirzīties par otro lielāko centru Kurzemes un Zemgales hercogistē un trešo (aiz Rīgas un Jelgavas) visā Latvijas teritorijā. Tomēr iedzīvotāju skaits auga gausi līdz pat 19. gs. otrajai pusei, kad Liepāju sasniedza dzelzceļš (1871. g.). Liepāja no provinciālas mazpilsētas dažās desmitgadēs pārvērtās par modernu lielrūpniecības un starptautiskās tirdzniecības centru. Dzelzceļa savienojums ar Romniem nodrošināja Liepājas ostai stabilu lauksaimniecības eksportpreču piegādi no plašiem Iekšējās reģioniem, savukārt augstie ievadmitas tarifi rosināja vācu, britu, zviedru, dāņu, norvēģu u.c. uzņēmējus būvēt rūpnīcas Liepājā, lai ar to ražoto produkciju apmierinātu augošā Krievijas tirgus vajadzības pēc rūpniecības precēm. Tā kā Liepāja bija ērtāk sasniedzamā osta izceļotājiem, kas no Krievijas impērijas (galvenokārt no Polijas, Baltkrievijas, Ukrainas un Lietuvas) 19. un 20. gs. mijā lielā skaitā devās uz ASV, Kanādu, Argentīnu un citām zemēm, tā kļuva arī par lielāko Krievijas emigrācijas centru. Šī iemesla dēļ Liepājā līdz Pirmajam pasaules karam darbojās 17 ārvalstu konsulāti. Ekonomiskā rosība ļāva Liepājai izvirzīties par vienu no turīgākajām Baltijas pilsētām. Centrā tika būvēti jūgendstila īres nami, jūras pusē – greznas villas. Strādnieku priekšpilsētas un Karostu ar pilsētas centru un dzelzceļa staciju savienoja pirmais elektriskais tramvajs Krievijas impērijā (1899. g.). Absolūtais vairākums ielu bija bruģētas, bet daudzas – arī apgaismotas. Iedzīvotāju skaits kopā ar pilsētas ziemeļos izbūvēto Karostu Pirmā pasaules kara priekšvakarā pārsniedza 100 tūkst.

Latvijas brīvvalsts laikā, samazinoties Krievijas tranzītkravu apjomam, arī apgrozījums Liepājas ostā ievērojami samazinājās. Tomēr pilsēta saglabāja Latvijas otra lielākā ekonomiskā un kultūras centra statusu. Te darbojās opera, divi teātri un filharmonija ar simfonisko orķestri. Nozīmīga Liepājai bija Glūdas–Liepājas dzelzceļa atklāšana 1929. gadā, nodrošinot tiešu satiksmi ar Rīgu (līdz tam tā bija iespējama tikai caur Lietuvas Mažeikiem).

Lielus postījumus pilsēta piedzīvoja Otrā pasaules kara laikā. Īpaši smagi cieta tās centrs. Liela daļa grezno īres namu netika atjaunota. Jaunā vara atbilstoši savai izpratnei par arhitektūru to vietā un piepilsētās būvēja neizteiksmīgus tipveida daudzdzīvokļu namus. Par liepājnieku lepnuma – Rožu laukuma jauno “vizītkarti” kļuva padomju neoklasicisma stilā būvētā pompozā Liepājas pedagoģiskā institūta ēka. Ar lielu vērienu pilsētā tika attīstīta rūpniecība, īpaši tai tradicionālā metālrūpniecība, kādēļ Liepāju sāka dēvēt par metalurgu pilsētu. Attīstījās arī citas nozares. 1969. gadā Ziemeļu priekšpilsētā darbu sāka galantērijas kombināts “Lauma”. Ar 5 tūkst. nodarbināto tas kļuva par vienu no lielākajiem sieviešu apakšveļas ražotājiem Eiropā. Liepājā tika izveidota arī okeāna zvejas flotes bāze un zvejnieku kolhozs. Lai nodrošinātu strauji augošos uzņēmumus ar darbaspēku, atbilstoši padomju komandekonomikas tradīcijām liela daļa darbinieku tika vervēta ārpus Latvijas. Taču vislielāko ienācēju klātbūtni pilsētā sekmēja Karosta (toreiz ap 25 tūkst. iedzīvotāju), kur tika ierīkota viena no lielākajām Padomju armijas bāzēm. Militāristi panāca, ka 1967. gadā Liepājas osta tiek slēgta tirdzniecības kuģiem, bet Liepāja kļūst par pilsētu, kur drīkst iebraukt tikai ar īpašām atļaujām. Neraugoties uz īpašo režīmu, pilsētas iedzīvotāju skaits līdz neatkarības atgūšanai, salīdzinot ar pirmskara laiku, bija dubultojies, sasniedzot 115 tūkst. Vienīgi latviešu īpatsvars liepājnieku vidū bija nokrities no 68 uz 39%. Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process no brūkošās komandekonomikas uz brīvā tirgus ekonomiku. Liepājai kā lielam industriālam centram bija jātiek galā ar grandiozo padomju laika mantojumu. Vairākums uzņēmumu zemās efektivitātes, pieredzes un investīciju trūkuma dēļ nespēja

pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja. Tomēr pilsētas demilitarizācija un brīvā tirgus radītās iespējas sekmēja ostas attīstību un jaunu, konkurētspējīgu uzņēmumu veidošanos gan pilsētai tradicionālajās nozarēs – metālrūpniecībā (lielākie uzņēmumi – “AE Partner”, “Jensen Metal”, “Caljan Rite-Hite Latvia”, “Aile grupa” u.c.) un sieviešu apakšveļas ražošanā (“Lauma Fabrics”, “Lauma Lingerie” u.c.), gan pilnīgi jaunās – kā mitro salvešu ražošana (“Icotton”), ārvalstu komunālo pakalpojumu rēķinu apstrāde (“IT Baltik”) vai zvejas kuģu noma (“Baltreids”). Zīmīgi, ka lielākais pilsētas uzņēmums pēc pievienotās vērtības tagad ir arhitektūras pakalpojumu sniedzējs “UPB”. Liepājniekiem izdevies dažādot pilsētas saimniecisko struktūru, saglabājot rūpniecību kā galveno nozari, reizē ievērojami palielinot transporta un tirdzniecības nozaru pienesumu. Ņemot vērā, ka pilsētā vēl ir daudz nepilnvērtīgi apsaimniekotu industriālu teritoriju, pašvaldības lielākais izaicinājums arī nākotnē būs investoru piesaiste šo teritoriju apgūšanai. Veicinot uzņēmējdarbību, pašvaldība vairo nodokļu ieņēmumus, kas ļauj ne tikai atjaunot pilsētas nolietoto infrastruktūru, bet arī veidot mūsdienīgu, cilvēkam draudzīgu pilsētvidi. Nevar nepamanīt, ka liepājnieki to dara ar īpaši saudzīgu attieksmi pret Liepājas daudzveidīgo kultūrvēsturisko mantojumu. Tas kopā ar Liepājas aktīvo kultūras dzīvi, izcilajām pludmalēm, priežu mežiem, apkaimes kāpām un putnu vērošanas vietām slēpj sevī ievērojamu starptautiskā tūrisma potenciālu. 2018. gadā, pēc CSP ziņām, ārzemju viesi Liepājas naktsmītnēs pavadījuši tikai 64,4 tūkst. nakšu, kas ir gandrīz četras reizes mazāk nekā iedzīvotāju skaita ziņā trīskārt mazākajā Igaunijas Sāmsalā. Ja Liepājas tūrisma nozares attīstītājiem izdotos atvilināt iepazīt šo pilsētu tikai nelielu daļu no pusmiljona to emigrantu pēctečiem, kuru senči pirms gadsimta Liepājā gaidīja kādu no 11 okeāna tvaikoņiem, kas toreiz regulāri kursēja uz Jauno pasauli, rosība pilsētā ievērojami pieaugtu. Tāpat Liepājas saimniekiem joprojām nav izdevies no jauna atraisīt savas pilsētas kūrorta potenciālu. Lai gan ekonomiskā aktivitāte Liepājā ir ievērojami augstāka nekā lielākajā daļā Latvijas, depopulācijas dēļ (iedzīvotāju skaits 30 gadu laikā pilsētā samazinājies par 40%, līdz 69 tūkst.) tai aizvien grūtāk konkurēt par investoru piesaisti ar tikai 100 km attālumā esošo, bet divreiz lielāko Lietuvas ostas pilsētu Klaipēdu vai citām Baltijas jūras piekrastes lielpilsētām. Lai vairotu Liepājas konkurētspēju, nepieciešama Liepājā un tās apkaimē pieejamā resursa (kopā ar bijušo Liepājas rajonu iedzīvotāju skaits nedaudz pārsniedz 100 tūkst.) konsolidācija un viedāka izmantošana.

Liepāja jau kopš 18. gs. ir bijusi galvenais Kurzemes attīstības dzinēj spēks. Apkaimes iedzīvotājiem Liepāja joprojām ir ērtākā vieta, kur strādāt, iepirkties, iegūt izglītību un citus pakalpojumus. Laukiem tradicionālajās saimniecības nozarēs – lauksaimniecībā un mežsaimniecībā, attīstoties tehnoloģijām, darbavietu skaits ar konkurētspējīgu atalgojumu turpina samazināties. Par zemo uzņēmējdarbības aktivitāti ārpus Liepājas liecina fakts, ka 80 km rādiusā ap Liepāju, neskaitot Lietuvas teritoriju, ir tikai viens centrs, izņemot Liepājas piepilsētu Grobiņu (15,3 milj. EUR), kur uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība pārsniedz 10 milj. EUR. Tā ir Aizpute (12,4 milj. EUR), kas šajā ziņā trīskārt pārsniedz nākamo lielāko centru – Priekuli (4,4 milj. EUR). Salīdzinājumam – Liepājas pievienotā vērtība kopā ar Grobiņu, Cimdeniekiem un citām tās pievārtes apdzīvotajām vietām ir 372 milj. EUR. Perifērijas iedzīvotāji dodas strādāt vai pārceļas uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvā lielākas iespējas. Liepāja ir šāda vieta. Lai būtiska daļa bez darba palikušo apkaimes iedzīvotāju nedotos uz Rīgu vai ārvalstīm, akcents būtu jāpārliet no dārgu publisko pakalpojumu uzturēšanas neatbilstošam klientu skaitam uz ceļu stāvokļa uzlabošanu, lai iedzīvotāji bez grūtībām ikdienā varētu nokļūt attīstības centrā vismaz no lielākajām apdzīvotajām vietām. Kamēr publiskais sektors kopumā nedarbosies pietiekami produktīvi, valstij un pašvaldībām hroniski turpinās trūkt resursu ceļu un citas infrastruktūras uzturēšanai, arī skolotāju un citu publiskajā sektorā nodarbināto algām.

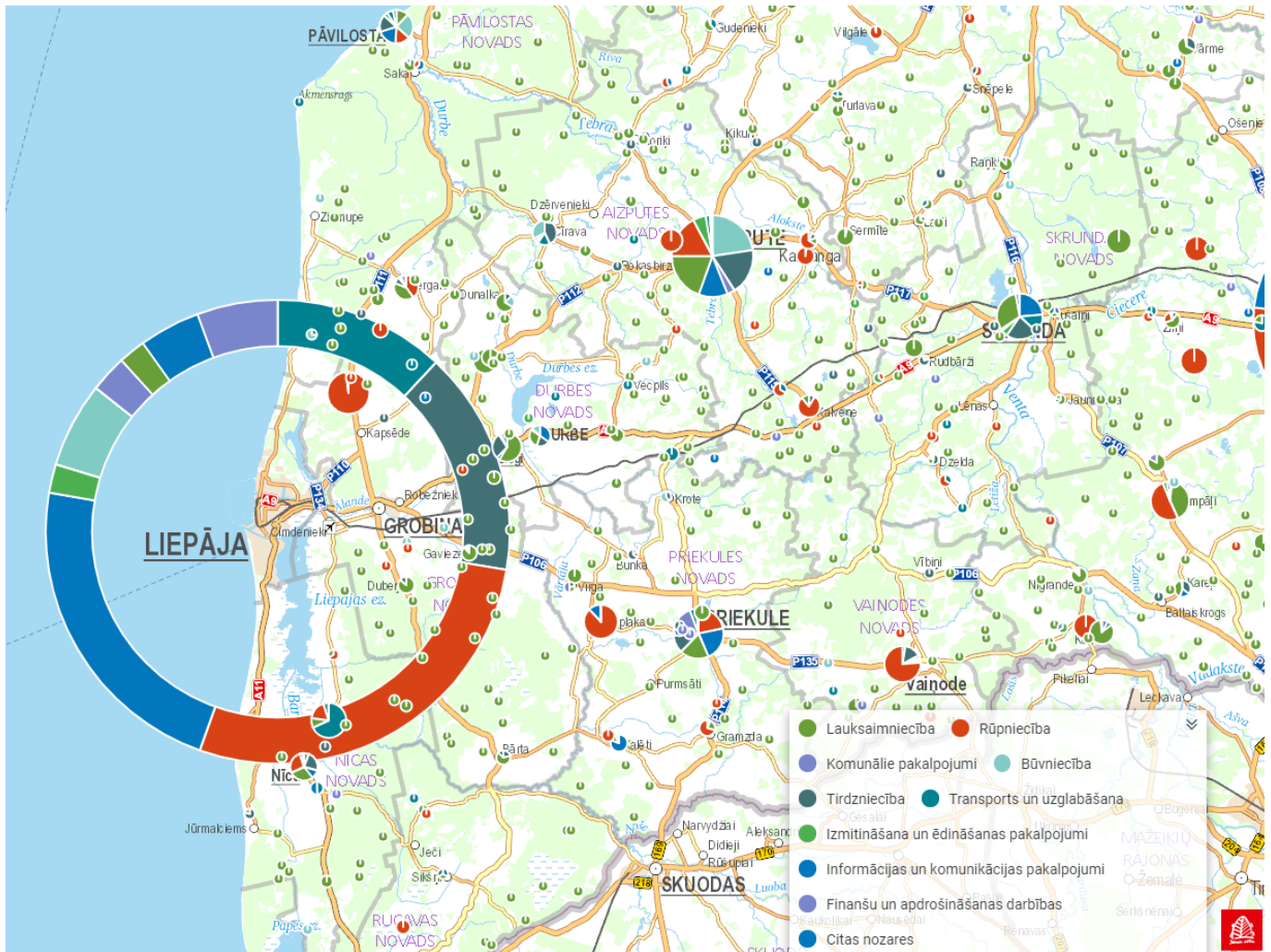
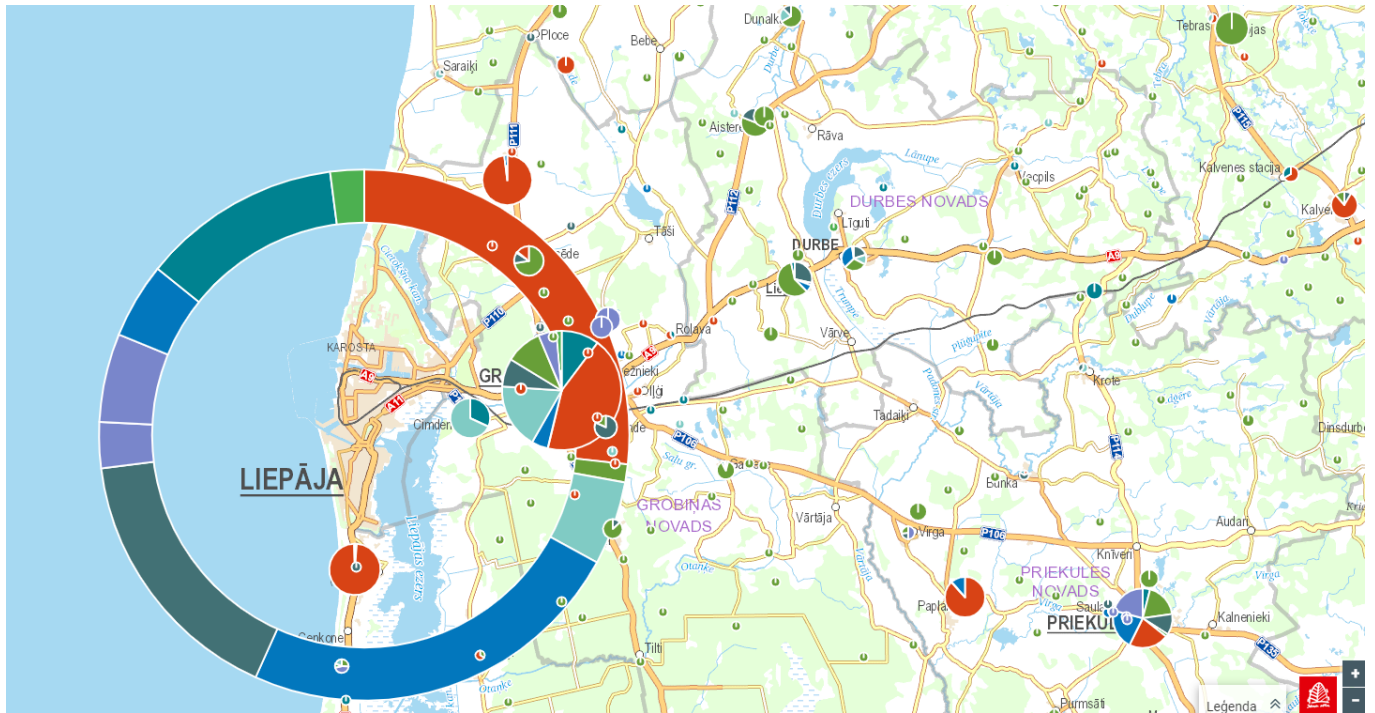
Administratīvi teritoriālā reforma paredz apvienot Liepājas pilsētu ar bijušā Liepājas rajona teritorijā pirms 10 gadiem izveidotajiem Aizputes, Pāvilostas, Grobiņas, Durbes, Nīcas, Rucavas, Priekules un Vaiņodes novadiem, pārliekot akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās paralēlo pašvaldību iestāžu uzturēšanas uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu. Liepājas apvienotais novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (458,6 milj. EUR) būtu otra lielākā no 35 VARAM piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (4,4 tūkst. EUR), tas ierindotos 10. vietā. Platības ziņā (3659 km<sup>2</sup>) Liepājas novads būtu lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (103,5 tūkst.) – trešais lielākais Latvijā (aiz Rīgas un Daugavpils). Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Liepājas novadā saruks par 18% un būs ap 85 tūkst.



Liepājas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija



## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

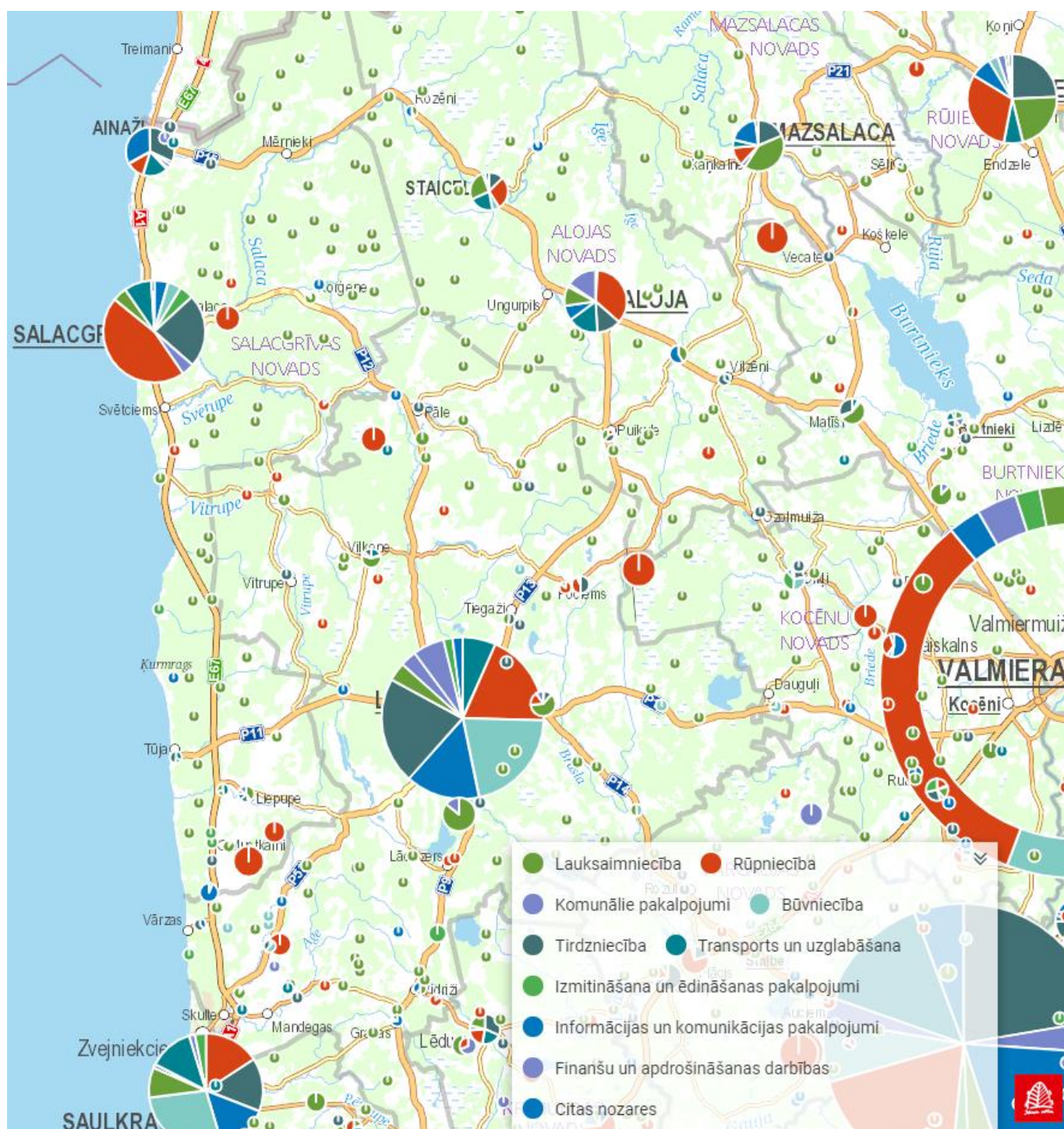
## Limbažu apvienotais novads

Limbaži ir senās Hanzas savienības pilsēta Ziemeļvidzemē, nedaudz vairāk kā stundas brauciena attālumā no Rīgas un tikai 15 minūšu braucienā no Baltijas valstu galvenās automaģistrāles – “VIA Baltica”. Rīgas jūras līča tuvums (21 km pa zemesceļu) un ar to saistītā aktīvā zivju tirdzniecība bija iemesls, kādēļ Limbaži savulaik tika dēvēti par reņģu galvaspilsētu. Viduslaikos, kad Dūņezers un Svētupe vēl bija pietiekami dziļi, no Limbažiem pa ūdensceļu līdz jūrai (60 km) bija ērti transportēt iekšzemes preces. Tas bija viens no iemesliem Rīgas arhibīskapa rezidences ierīkošanai un Limbažu uzplaukumam 14.–16. gs. Toreiz Limbaži bija ne tikai Rīgas arhibīskapijas Līvu gala administratīvais centrs, bet arī nozīmīgs starptautiskās tirdzniecības centrs un otra lielākā pilsēta mūsdienu Latvijas teritorijā. Vēlākajos gadsimtos sekojošo karu dēļ un arī aizsērējot Dūņezeram rosība Limbažos apsīka. Tā atjaunojās tikai 19. gs. otrajā pusē, reizē ar kapitālisma attīstību Latvijā. Šajā laikā darbu Limbažos sāka cepuru fabrika, kas 20. gs., jau ar nosaukumu “Limbažu filcs”, bija lielākais darba devējs pilsētas iedzīvotājiem. Nozīmīgs pilsētas attīstībai bija Latvijas brīvvalsts laikā (1934. g.) izbūvētais dzelzceļa savienojums ar Rīgu, tomēr ar nepilniem 3 tūkst. iedzīvotāju Limbaži bija tikai trešā lielākā Valmieras apriņķa pilsēta (aiz Valmieras un Rūjienas). Straujāka izaugsme Limbažos sākās, kad 1967. gadā tie kļuva par centru plašai, no Valmieras rajona atdalītai teritorijai. Tā iekļāva arī Ainažu un Salacgrīvas pilsētu un Staiceles un Alojās pilsētciematu. Šajā laikā Limbažos mērķtiecīgi tika izvietotas rajona teritoriju apkalpojošas iestādes un dienesti, būvētas sabiedriskās ēkas. Lielākie pilsētas uzņēmumi bija “Limbažu filcs”, kura ražotie velteņi bija plaši pieprasīti PSRS, kā arī “Lauktechnika”, pienotava un mežrūpniecības saimniecība. Lai risinātu dzīvokļu jautājumu augošajam uzņēmumu darbinieku skaitam, pilsētā lielā skaitā būvēja tipveida piecstāvu dzīvojamās ēkas, pamatīgi izmainot senās pilsētas ainavu. Vēsturisko maksimumu pilsētas iedzīvotāju skaits sasniedza 1989. gadā – 9985.

Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process no brūkošās komandekonomikas uz brīvā tirgus ekonomiku. Lielākā daļa Limbažu padomju laika uzņēmumu, to skaitā “Limbažu filcs”, zaudējot tradicionālos noieta tirgus PSRS, nespēja pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja. Bez darba palikušie iedzīvotāji pārcēlās uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvāja lielākas iespējas. Trīsdesmit gadu laikā iedzīvotāju skaits Limbažos samazinājās par 30% (līdz 7 tūkst. 2019. g.). Tomēr, neraugoties uz lielajiem izaicinājumiem, Limbaži turpina attīstīties. Galvenokārt pateicoties ES atbalstam, pilsētā intensīvi tiek atjaunota nolietotā padomju infrastruktūra, renovētas sabiedriskās ēkas un pēdējā laikā arī nepievilcīgie un energoneefektīvie daudzdzīvokļu nami. Limbažu pievārtē esošais Ozolaines ciemats ir viens no retajiem Latvijā, kur renovētas visas daudzdzīvokļu ēkas. Lai arī uzņēmējdarbībā Limbažiem vēl lielā mērā nav. Rūpniecībā dominē kokapstrādes un pārtikas rūpniecības uzņēmumi (lielākais – “N. Bomja maiznīca Lielezers”). Pievienotās vērtības apjoma ziņā rūpniecību nedaudz apsteigusi tirdzniecība (lielākie uzņēmumi – “Madara 93” (veikali “Top”) un “Maxima”) un izdevies izmantot savu potenciālu, pēdējās desmitgadēs arī šeit ir izveidojušies mūsdienīgi uzņēmumi būvniecībā (lielākie uzņēmumi – “Limbažu ceļi” un “VIT būve”). Starp lielākajiem Limbažu uzņēmumiem ir arī “Limbažu slimnīca” un “Sadales tīkls”. Visos minētajos uzņēmumos pievienotā vērtība pārsniedz 1 milj. EUR. Zīmīgi, ka ārpus Limbažiem bijušajā rajona teritorijā vēl ir tikai četri šāda līmeņa uzņēmumi – zivju apstrādātājs “Brīvais vilnis” un kokapstrādātājs “Kubikmetrs” –Salacgrīvā, kartupeļu cietes ražotājs “Aloja Starkelsen” – Ungurpilī un kūdras ieguvējs “Klasmann Deilmann Latvia” (vairākos kūdras purvos). Limbažos uzņēmējdarbībā ir radīta pievienotā vērtība 28,4 milj. EUR apjomā, kas ir ievērojami vairāk nekā citos lielākajos apkaimes centros: Salacgrīvā – 11,5 milj. EUR, Alojā–Ungurpilī – 4,4 milj. EUR, Ainažos – 2,6 milj. EUR, Staicelē – 1,6 milj. EUR apmērā. Arī iedzīvotāju skaits Limbažos (6997 – 2019. g.) ir ievērojami lielāks nekā Salacgrīvā (2606), Alojā (1110), Staicelē (854) un Ainažos (663). Lielāka uzņēmējdarbības aktivitāte nodrošina arī lielāku iedzīvotāju klātbūtni, un ar Limbažiem šajā ziņā citi apkaimes centri nespēj konkurēt. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits bijušajā Limbažu rajonā saruks par 16%. Apstākļos, kad, pateicoties tehnoloģiskajai izaugsmei, turpina samazināties pieprasījums pēc darbaspēka laukiem tradicionālajās nozarēs – lauksaimniecībā, mežsaimniecībā un kūdras ieguvē, iedzīvotāji pārceļ savas dzīvesvietas tuvāk lielākajām pilsētām, īpaši no nomaļajām vietām, kur ceļu stāvoklis neļauj ātri sasniegt pilsētu.



*Limbažu optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija*



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

Diemžēl augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībai atvēlēt vairāk līdzekļu infrastruktūras uzturēšanai. Risinājums – koncentrēt dārgākās no pakalpojumiem vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija. To neveicina arī 2008. gadā veiktā Limbažu rajona sadalīšana, faktiski deleģējot rajona līmeņa pašvaldības funkcijas iedzīvotāju skaita ziņā nepietiekami lielajiem Salacgrīvas un Alojas novadiem. Administratīvās sadrumstalotības dēļ nav izstrādāta vienota stratēģija, piemēram, nodokļu maksātājiem tik dārgi izmaksājošā bijušā Limbažu rajona skolu tīkla optimizācijai. Tā vietā, lai sadarbotos, pašvaldības turpina uzturēt savas vidusskolas neatkarīgi no tā, vai pietiekami skolēnu paralēlklašu atvēršanai, kā to paredz jaunais mācību saturs. Piemēram, Alojas





pašvaldība 33 skolēniem turpina uzturēt valstij nepamatoti dārgi izmaksājošo vidusskolas posmu, lai gan pašai trūkst līdzekļu skolas remontam.

No 2014. gada Nacionālajā attīstības plānā noteikto attīstības centru sasniedzamības viedokļa bijusī Limbažu rajona teritorija visumā sakrīt ar Limbažu optimālo sasniedzamības areālu. Ņemot vērā vēsturisko – vairāk nekā 40 gadu ilgo šīs teritorijas iedzīvotāju saikni ar bijušo rajona centru, Alojās, Salacgrīvas un Limbažu novada apvienošana būtu labākais veids, kā pārlikt akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu. Tas celtu arī apvienotās pašvaldības kapacitāti un konkurētspēju investīciju piesaistē ģeogrāfiski aizvien pievilcīgākajā Rīgas aglomerācijas perifērijā, kurā noteikti iekļaujas arī šīs teritorijas pamatdaļa.

Apvienotais novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (68,3 milj. EUR) apsteigtu 8 no 35 VARAM piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (2,4 tūkst. EUR), tas ierindotos 28. vietā. Platības ziņā (2439 km<sup>2</sup>) Limbažu apvienotais novads būtu 10. lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (28,4 tūkst.) – 24.

## Ludzas apvienotais novads

Ludza ir viena no senākajām un arī skaistākajām Latgales pilsētām. Tā izvietojusies ainaviskā vietā vairāku ezeru krastos, tikai pusstundas braucienā no Rēzeknes. Tomēr līdz Rīgai no Krievijas pierobežā esošās Ludzas jābrauc ar automašīnu ilgāk nekā no jebkura cita Latvijas attīstības centra – 3 stundas 45 minūtes, pat neraugoties uz izdevīgo novietojumu pie Maskavas šosejas.

Par pilsētas seno vēsturi liecina varenās Livonijas ordeņa pilsdrupas, kas bija priekšpostenis Livonijas robežu aizsardzībai pret krievu karaspēka sirojumiem un kas šeit saglabājušās no viduslaikiem. Ludzas miests, kas izveidojās līdzās pilij, pilsētas tiesības ieguva 1777. gadā, kad Ludza kopā ar Rēzekni un Daugavpili kļuva par vienu no trim Latgales apriņķu centriem. Tā attīstījās kā svarīgs tirdzniecības un amatniecības centrs. Līdz 19. gs. vidum ar 5 tūkst. iedzīvotāju Ludza bija otra lielākā Latgales pilsēta. 19. gs. otrajā pusē, sākoties dzelzceļu būvei, Ludzai bija grūti konkurēt ar netālu esošo Rēzekni, kas, kļūstot par svarīgu dzelzceļa mezglu, strauji attīstījās. Daudzi Ludzas ebreju tirgotāji, saskatot izaugsmes iespējas, savus uzņēmumus šajā laikā pārcēla uz Rēzekni.

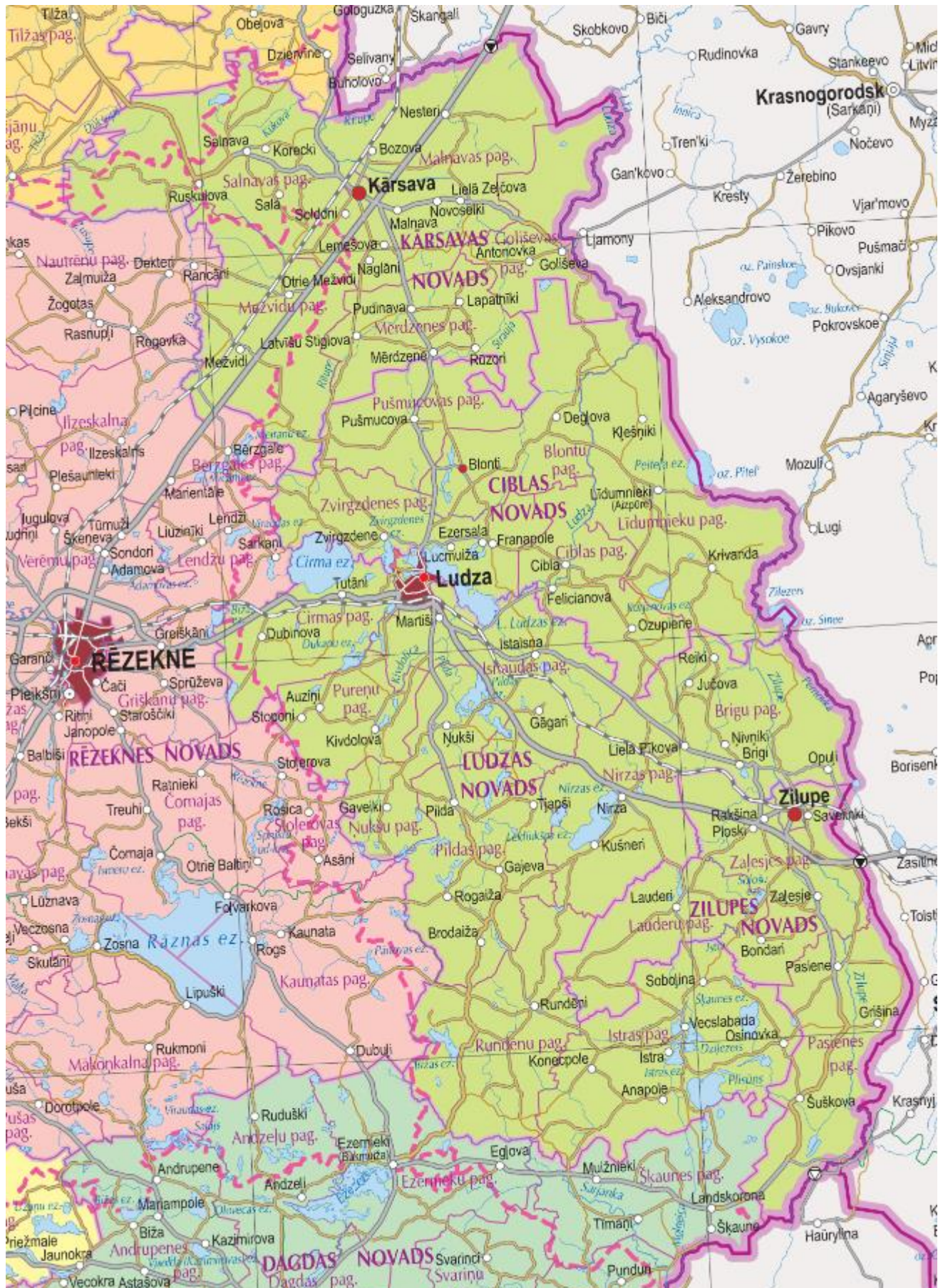
Latvijas brīvvalsts laikā Ludzas apriņķa ziemeļu daļa tika nodalīta, tajā izveidojot Jaunlatgales (vēlāk Abrenes) apriņķi. Neraugoties uz ietekmes areāla samazināšanos, Ludza šajā laikā bija 3. lielākā Latgales pilsēta ar 5,5 tūkst. iedzīvotājiem (1935. g.). Tajā darbojās 356 tirgotavas un 256 nelieli rūpniecības uzņēmumi. 1938. gadā pilsētu piemeklēja viens no postošākajiem ugunsgrēkiem Latvijas vēsturē, nodegot 371 ēkai. Nākamais lielais trieciens pilsētai bija Otrais pasaules karš, kad nacisti iznīcināja pilsētai nozīmīgo ebreju kopienu.

Pēckara gados Ludzā, līdzīgi citiem Latvijas rajonu centriem, uzsvars attīstībā tika likts uz industrializāciju. Pilsētā uzcēla linu apstrādes fabriku un metālapstrādes rūpnīcu. Darbojās arī vairāki pārtikas un kokapstrādes uzņēmumi. To darbiniekiem tika būvētas tipveida daudzdzīvokļu ēkas. Iedzīvotāju skaits dubultojās, maksimumu sasniedzot 1989. gadā – 11,9 tūkst.

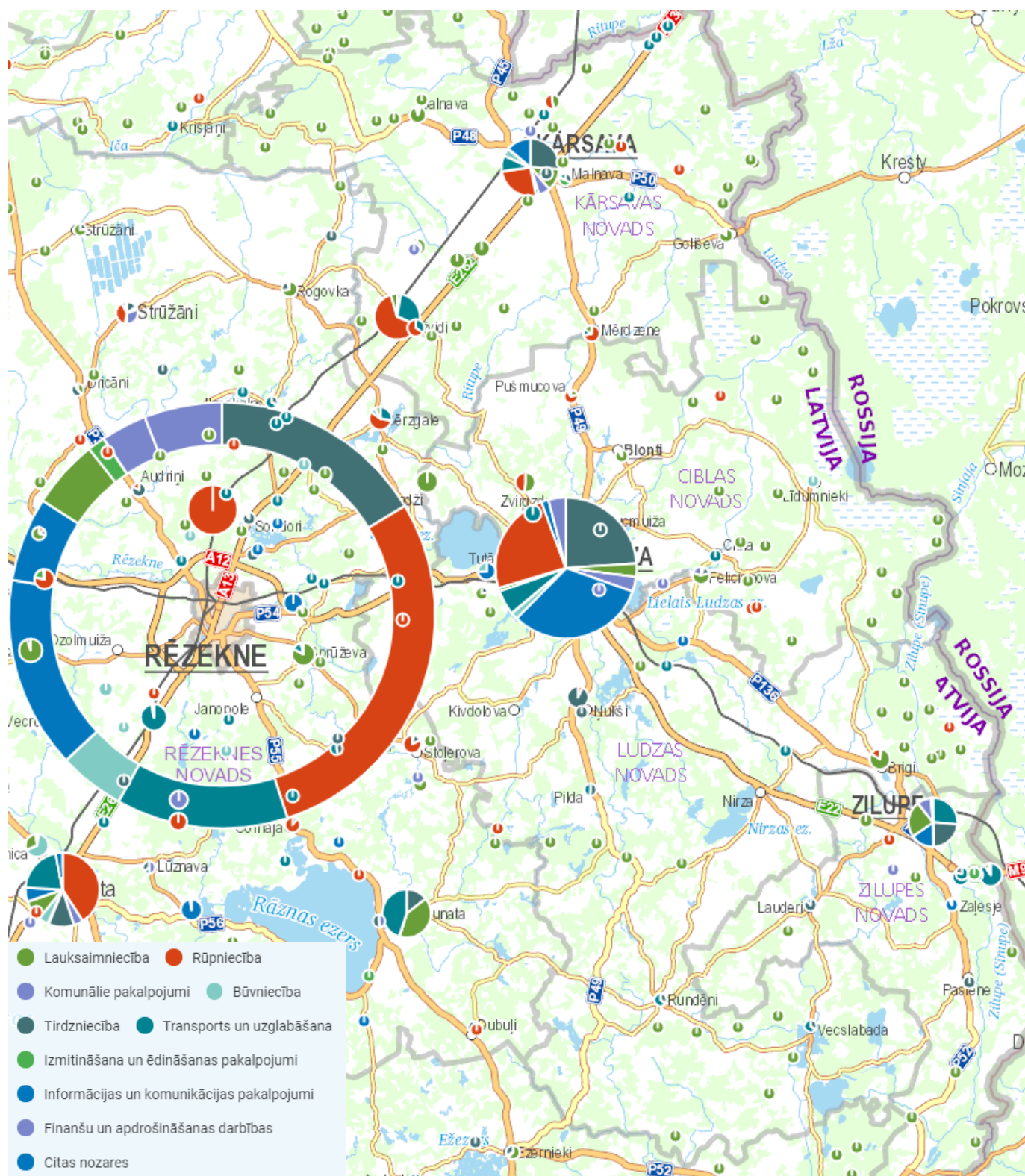
Padomju komandekonomikas sabrukumu un tai sekojošo pāreju uz brīvo tirgu izdevās pārdzīvot vien retajam no Ludzas uzņēmumiem (piemēram, Ludzas maiznīcai). Visbiežāk pieredzes un investīciju trūkums bija galvenais iemesls, kā dēļ jaunajiem saimniekiem neizdevās pielāgot uzņēmumus darbam konkurences apstākļos. Arī jauni uzņēmumi veco vietā Ludzā veidojās gausāk nekā citur Latvijā. Iespējams, ka viens no iemesliem tam bija apstākļi, ka Ludzā kā Krievijas pierobežas rajonā padomju laikā vietējā “nomenklatūra” centīgāk nekā Latvijas iekšzemē apkaroja iedzīvotāju iniciatīvas izpausmes. Daudzi uzņēmīgākie ludzānieši šādos apstākļos bija spiesti doties uz Rīgu vai citām vietām, kur iespējas realizēties bija lielākas. Kad šādas iespējas pēc neatkarības atgūšanas Ludzā parādījās, izrādījās, ka palicēju vidū trūkst ar iniciatīvu apveltītu cilvēku, kas paši ir gatavi uzņemties atbildību un veidot savus uzņēmumus. Rezultātā pašlaik Ludza pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības (15 milj. EUR) kopā ar Balviem un Valku ir viens no trim mazākajiem Latvijas attīstības centriem. No jaunajiem uzņēmumiem lielākie Ludzā ir ēdienu (galvenokārt pelmeņu) ražotājs “Ariols”, kokogļu ražotājs “Bovis” un “Maxima” lielveikali. Pārējie no lielākajiem ir valsts vai pašvaldību uzņēmumi – “Ludzas medicīnas centrs”, “Ludzas apsaimniekotājs” un “Latvijas autoceļu uzturētājs”. Darbavietu trūkums spiež ludzāniešus pamest dzimto pusi, veicinot depopulāciju, kuras līmenis šeit ir viens no augstākajiem Latvijā. Ludzā 2019. gadā bija 7777 iedzīvotāji, kas ir par 35% mazāk nekā 1989. gadā.

Liels izaicinājums pašvaldībai ir laika garam neatbilstošās un pilnīgi nolietotās, galvenokārt padomju laikā būvētās infrastruktūras un dzīvojamā fonda apsaimniekošana. Pateicoties ES fondu atbalstam, pēdējo gadu laikā arī Ludzā daudz paveikts, īpaši vēsturiskā centra atjaunošanā, ielu un komunikāciju pārbūvē, kā arī sabiedrisko ēku renovācijā. Tomēr ne vienmēr valsts un pašvaldības investīcijas ir bijušas pietiekami rūpīgi izvērtas. Spilgtākais piemērs tam ir ar vērienu pārbūvētā Ludzas slimnīca, kam dažus gadus pēc pārbūves nepietiekamas noslodzes dēļ nācies pazemināt statusu.

Ludzas novads un arī citas bijušā Ludzas rajona pašvaldības nav pašpietiekamas, tāpēc saņem dotācijas no pašvaldību izlīdzināšanas fonda. Augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībām atvēlēt vairāk līdzekļu svarīgas infrastruktūras, to skaitā ceļu, uzturēšanai. Risinājums – koncentrēt dārgākos no pakalpojumiem vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija.



Ludzas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



Spilgtākais piemērs tam ir skolu tīkls, kā uzturēšanai tiek tērēta pašvaldību budžeta lielākā sadaļa. Nesadarbojoties un turpinot uzturēt vidusskolas un pamatskolas ar neatbilstošu skolēnu skaitu, pašvaldības rada situāciju, kad nepietiekamais skolēnu skaits uz skolotāju neļauj pedagogiem nopelnīt adekvātu atalgojumu, kas rezultējas kvalificētu pedagogu trūkumā un izglītības kvalitātes kritumā.

Administratīvā reforma paredz Ludzas novada apvienošanu ar bijušā rajona teritoriju – Kārsavas, Ciblas un Zilupes novadu, pārliedot akcentu no bieži vērojamas neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu. Ņemot vērā, ka Ludza iedzīvotāju skaita ziņā ir vismaz četras reizes lielāka par jebkuru citu tās ietekmes areāla apdzīvoto vietu (Kārsava – 1,9 tūkst. iedzīvotāju, Zilupe – 1,4 tūkst.), bet pievienotās vērtības ziņā atšķirība ir vēl lielāka (neviens no trim lielākajiem saimnieciskajiem centriem – Kārsavā, Zilupē un Mežvidos – tās apjoms nepārsniedz 3 milj. EUR, kas ir vismaz 5 reizes mazāk nekā Ludzā), tās potenciālu var uzskatīt par apvienotā novada centram atbilstošu. Vienīgais apstāklis, ar ko jārēķinās, ka netālu no Ludzas ir Rēzekne, kuras ekonomiskais potenciāls ir gandrīz 10 reizes lielāks, tāpēc daudzi no bijušā Ludzas rajona iedzīvotājiem strādā, mācās, iepērkas un izmanto citus pakalpojumus tur, nevis Ludzā, kaut arī tā ir tuvāk (izņemot Mežvidu pagastu, no kura ātrāk sasniedzama ir Rēzekne). Šis faktors īpaši izjūtams Kārsavas novadā, kura galvenā satiksmes artērija (Sanktpēterburgas–Varšavas šoseja) ved uz Rēzekni, nevis Ludzu.

Ar 23 tūkst. iedzīvotājiem apvienotais Ludzas novads būtu 10. mazākais Latvijā. Tomēr jāņem vērā, ka atbilstoši prognozēm līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits samazināsies par 24% – līdz 17 tūkst. Platības ziņā (2413 km<sup>2</sup>) Ludzas novads būtu 12. lielākais valstī, bet uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (31,1 milj. EUR) tas apsteigtu tikai Balvu un Alūksnes novadus. Rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (1,4 tūkst. EUR), tas būt 34. no 35. plānoto pašvaldību teritorijām (apsteidzot tikai Balvu novadu).

Apvienotā Ludzas novada izvietojums perifērijā – Krievijas pierobežā, kas bieži tiek minēts kā galvenais iemesls vājajam ekonomiskās attīstības līmenim, mērķtiecīgi strādājot, varētu kļūt par galveno Ludzas novada līdz šim neizmantoto potenciālu. Pašlaik pierobežas priekšrocības pamatā izmanto vietējie iedzīvotāji, lai piepelnītos, regulāri ievadot no Krievijas nelielos apmēros tur lētāk nopērkamo degvielu, cigaretes un citas preces. Vietējie uzņēmēji nav spējuši pietiekamā mērā izmantot Eiropas Savienības robežas divu noslogotāko Latvijas kontrolpunktu – Grebņevas un Terehovas klātbūtni, piedāvājot savus pakalpojumus caurbraucēju plūsmai. Arī Ludzas sakoptā vecpilsēta, to aktīvāk popularizējot un attīstot kvalitatīvas nakšņošanas, ēdināšanas, izklaides un aktīvās atpūtas iespējas, daudz lielākā mērā varētu piesaistīt inteligento un maksātspējīgo Maskavas caurbraucēju plūsmu, vienlaikus atdzīvinot pilsētas nepietiekami izmantoto ekonomisko potenciālu.

## Madonas apvienotais novads

Madona ir klusa Vidzemes pilsēta, nedaudz nomaļus no galvenajām Latvijas transporta maģistrālēm, vairāk nekā 2 stundu brauciena attālumā no Rīgas. Madonas ainavas raksturīgākā iezīme ir gleznainais reljefs. Novietojums Vidzemes augstienē ziemas šeit padara garākas un ar sniegu bagātākas, bet tas Madonai, pēdējo gadu laikā mērķtiecīgi attīstot infrastruktūru, ļāvis kļūt par otru nozīmīgāko (aiz Siguldas) ziemas sporta centru valstī.

Madona ir viena no jaunākajām Latvijas pilsētām. Par lielāku apdzīvoto vietu tā sāka veidoties tika 20. gs. sākumā, reizē ar Stukmaņu (tagad Pļaviņu) – Valkas dzelzceļa līnijas izbūvi. Līdzās Madonas muižai, ko latvieši tobrīd vēl dēvēja par Biržiem, sākās rosīga būvniecība. Savas mājas šeit būvēja dzelzceļa strādnieki, amatnieki, tirgotāji un ierēdņi. 1921. gadā iedzīvotāju skaits pārsniedza tūkstoti un Madona ieguva miesta statusu. Madonas izaugsme nepalika bez ievēribas arī Rīgā. 1924. gadā, kad Latvijā administratīvās reformas ietvaros tika veidoti jauni apriņķi, Madona, sīvi konkurējot ar Gulbeni, tomēr tika izvēlēta par piemērotāko vietu jaunā apriņķa iestāžu izvietojumam. 1926. gadā tā ieguva pilsētas tiesības. Latvijas brīvvalsts laikā satiksmes “mugurkauls” bija dzelzceļš. Arī Madonas pusē notika aktīva dzelzceļu būvniecība. Cauri Madonai bija paredzēta Rīgas–Kārsavas dzelzceļa līnijas izbūve, taču līdz okupācijai paspēja izbūvēt tikai divus tās posmus – Rīga–Ērgļi un Madona–Lubāna. Pēc apriņķu likvidācijas (1949. g.) okupācijas vara bieži mainīja to vietā izveidoto rajonu robežas, līdz tās Madonas pusē nostabilizējās 1963. gadā un būtiski nemainījās turpmākos 45 gadus.

Šajā laikā Madonā tika izvēsta aktīva būvniecība. Tika būvētas gan administratīvās iestādes un uzņēmumi, gan līdz tam Madonai neraksturīgās tipveida daudzdzīvokļu ēkas, kuru renovācija tagad ir tik liels izaicinājums pašvaldības dienestiem. Iedzīvotāju skaits 20. gs. 90. gadu sākumā pārsniedza 10 tūkst.

Padomju komandekonomikas sabrukumu un pāreju uz brīvo tirgu pieredzes un investīciju trūkuma dēļ veiksmīgi izdevies pārdzīvot vien dažiem bijušā Madonas rajona uzņēmumiem (lielākie no tiem pēc pievienotās vērtības – “Lazdonas piensaimnieks” un “Cesvaines piens”). Daudz vairāk ir uzņēmumu, kas veidojušies pilnīgi no jauna. Lielākie no tiem ir kokapstrādātāji “Norte” (Praulienā), “Baltic block” (Sauleskalnā) un “Latvāņi” (Bērzaunē), sēklu audzētājs “Barka Invest” (Ošupē) un tirdzniecības centri “Maxima” un “Rimi” (Madonā). Zīmīgi, ka trīs lielākie no pievienotās vērtības ziņā vadošajiem Madonas ietekmes areāla uzņēmumiem ir valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības (“Madonas slimnīca”, “Sadales tīkls” un “Latvijas valsts meži”). Diemžēl lielākā daļa no privātajiem uzņēmumiem ir nelieli, tāpēc to ģenerētā nodokļu masa nav pietiekama, lai segtu Madonas apkaimes pašvaldību augošās izmaksas infrastruktūras uzturēšanai aizvien retāk apdzīvotajā teritorijā.

Lielākajā bijušā Madonas rajona teritorijas daļā uzņēmējdarbības aktivitāte ir minimāla, pārsvarā aprobežojoties ar nelielu zemnieku saimniecību darbību. Augot darba ražīgumam lauksaimniecībā, šajās teritorijās vērojama strauja depopulācija. Aktivitātes centrs ir Madona, kurā kopā ar piepilsētas teritoriju (Lazdonu) uzņēmējdarbībā ir radīta pievienotā vērtība 33,8 milj. EUR apmērā, kas ir vismaz 10 reizes vairāk nekā jebkurā Madonas ietekmes areāla centrā, izņemot Aivieksti, kurā, pateicoties “Sadales tīkls” bāzes klātbūtnei, šis rādītājs ir 4,8 milj. EUR. Tas ir likumsakarīgi, jo Madonas iedzīvotāju skaits (7015 2019. g.) ir vismaz četrkārt lielāks nekā jebkurā citā apkaimes centrā: Varakļānos – 1764, Ērgļos – 1731, Lubānā – 1554, Cesvainē – 1313.

Prognozes tuvākajā nākotnē paredz visai strauju iedzīvotāju skaita samazināšanos Madonas, Lubānas, Cesvaines, Ērgļu un Varakļānu novada teritorijā (-23% līdz 2030. g.). Neviena no minētajām pašvaldībām nav pašpietiekama, tāpēc saņem dotācijas no pašvaldību izlīdzināšanas fonda. Augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībām atvēlēt vairāk līdzekļu svarīgas infrastruktūras, to skaitā ceļu, uzturēšanai. Risinājums – koncentrēt dārgākos no pakalpojumiem vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija.



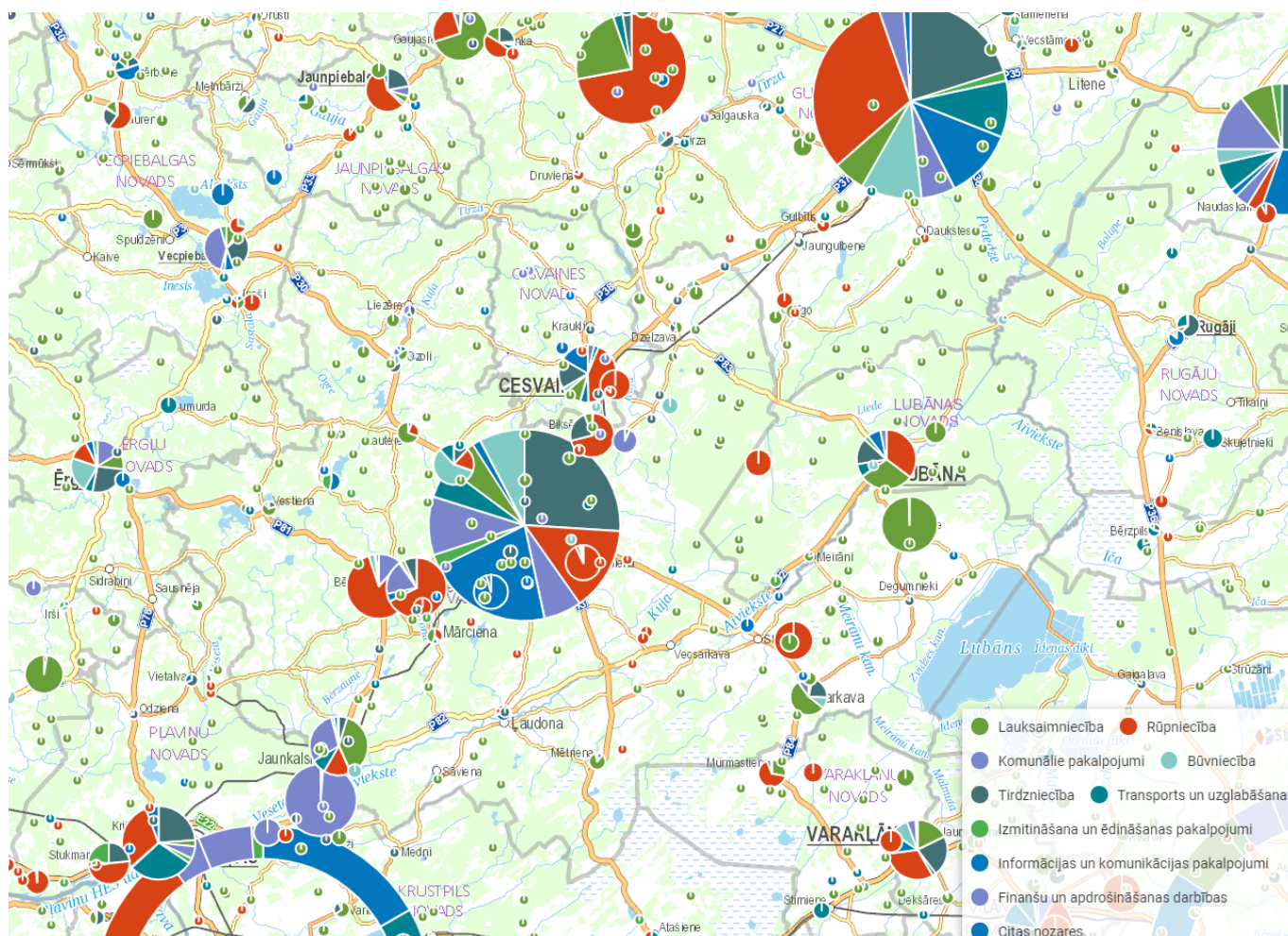
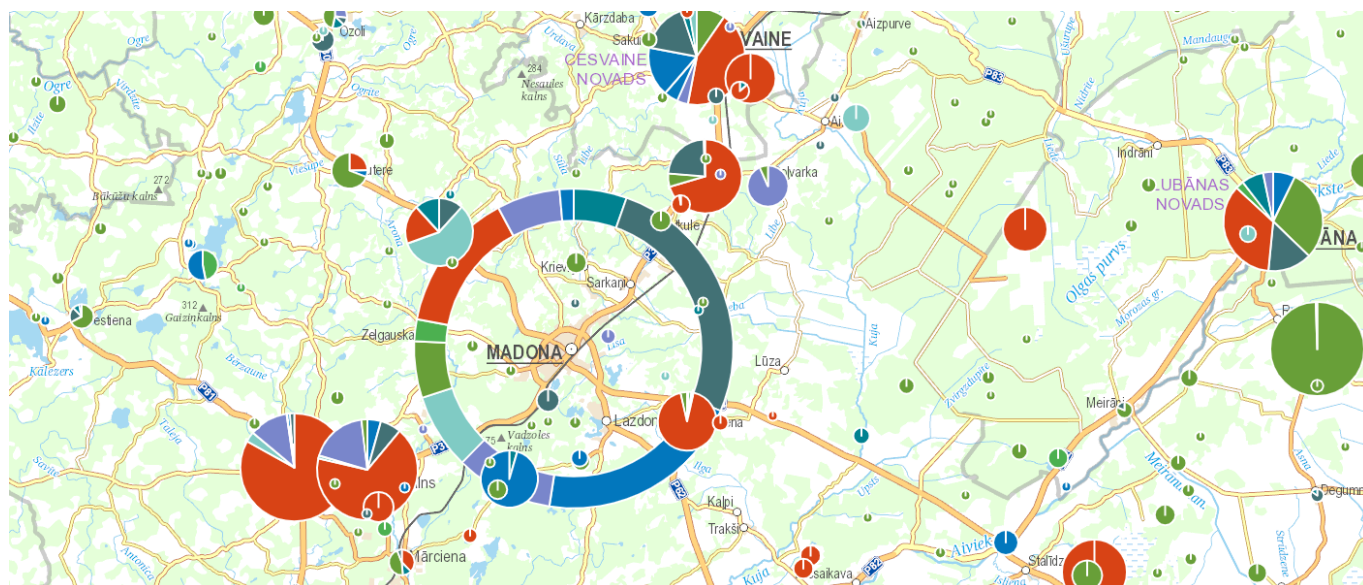
## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

Administratīvi teritoriālā reforma paredz apvienotā Madonas novada izveidi bijušā rajona teritorijā, apvienojot piecas augstāk minētās pašvaldības, pārliekot akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences (piemēram, atsevišķu vidusskolu uzturēšana) uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu.

Ar 33 tūkst. iedzīvotājiem apvienotais Madonas novads atbilstu vidējam Latvijas novadam (18. vieta 35 apvienoto pašvaldību teritoriju skaitā). Platības ziņā (3354 km<sup>2</sup>) tas būtu otrais lielākais valstī (aiz Liepājas novada). Uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (93,1 milj. EUR) Madonas novads būtu 23. vietā, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (2,8 tūkst. EUR), – 24. vietā.



**Madonas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



## Mārupes apvienotais novads

Mārupe ir visbiežāk apdzīvotais un straujāk augošais Latvijas novads. Tas atrodas pašā Rīgas pievārtē, tikai 10 minūšu brauciena attālumā no pilsētas centra. Novada centrs – Mārupe formāli ir lielākais Latvijas ciems. Ar 10 tūkst. iedzīvotāju tas ierindojas 15 lielāko Latvijas apdzīvoto vietu skaitā. Aktīvas būvniecības rezultātā daudzviet tas saplūdis ar Rīgu tādā mērā, ka noteikt, kur beidzas pilsēta un kur sākas ciems, iespējams tikai pēc adreses. Tas pakāpeniski saplūst arī ar pārējiem novada ciemiem, veidojot vienotu Mārupes urbanizēto joslu, kurā dzīvo ap 20 tūkst. iedzīvotāju.

Intensīvāka šīs Pierīgas teritorijas apguve sākās 20. gs. 20. gados, kad pēc agrārreformas uz bijušās Bierīņu muižas zemes izveidojās vairāki simti dārzsaimniecību. Šajā laikā Rīgas pierobežā jau bija saplānots arī regulārs ielu tīkls, kas faktiski turpināja Pārdaugavas ielu plānojumu (īpaši Ozolciemā un Tēriņos), pašu ielu izbūvi atstājot uz vēlāku laiku.

Padomju laikā izvērstā daudzdzīvokļu ēku mikrorajonu būvniecība ekstensīvi apbūvētajās un dārzos slīgstošajās Rīgas piepilsētās tās pārvērtā līdz nepazīšanai, pilnībā mainot ierasto pilsētvidi un iedzīvotāju sastāvu. Mārupei šajā ziņā paveicās, jo Mārupītes krastos izvietotos mazstāvu apbūves kvartālus pārmaiņas skāra minimāli. Pilsētas robežai paliekot vecajā vietā, pagastā saimniekoja Mārupes kolhozs, kas specializējās dārzenkopībā un nodarbināja ap 2000 strādnieku. Tika izveidots siltumnīcu komplekss, pie kura tagad izaudzis Jaunmārupes ciems. Pēc neatkarības atjaunošanas, attīstoties nekustamo īpašumu tirgum, Rīgas pievārtē esošās brīvās teritorijas vēsturiskajos mazstāvu apbūves rajonos kļuva ļoti pieprasītas, un Mārupe no Rīgas nomales pārtapa prestižā dzīvojamā rajonā. Straujā attīstība, iedzīvotāju skaitam pieaugot divkārt, bija liels izaicinājums pašvaldības dienestiem, rūpējoties par nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšanu. Ielas, komunikācijas, skolas un bērnudārzi bija jāpaplašina, vienlaikus nodrošinot tādus kvalitātes standartus, kādus sagaida nodokļu maksātājs, kam rocība atļauj pārcelties uz dzīvi Mārupē.

Ar līdzīgām problēmām bija jāsaskaras arī kaimiņos esošā Babītes novada (10 tūkst. iedzīvotāju) pašvaldībai, kurā iedzīvotāju skaits kopš 2000. gada pieaudzis pusotrkārtīgi. Līdzīgi Mārupei, izdevīgais novietojums pie Rīgas–Jūrmalas šosejas, ap bijušā Bulduru sovhoztehnikuma ciematu, ko toreiz sauca par Salienu, bet tagad – vēsturiskajā vārdā Piņķi, sekmējis strauju brīvo teritoriju apbūvi ar savrupmāju ciematiem, veidojot urbanizētu joslu, kas stiepjas 15 km garumā no Kleistu apkaimes Rīgā, cauri priežu siliem līdz Piņķiem un tālāk – Liepājas šosejas virzienā.

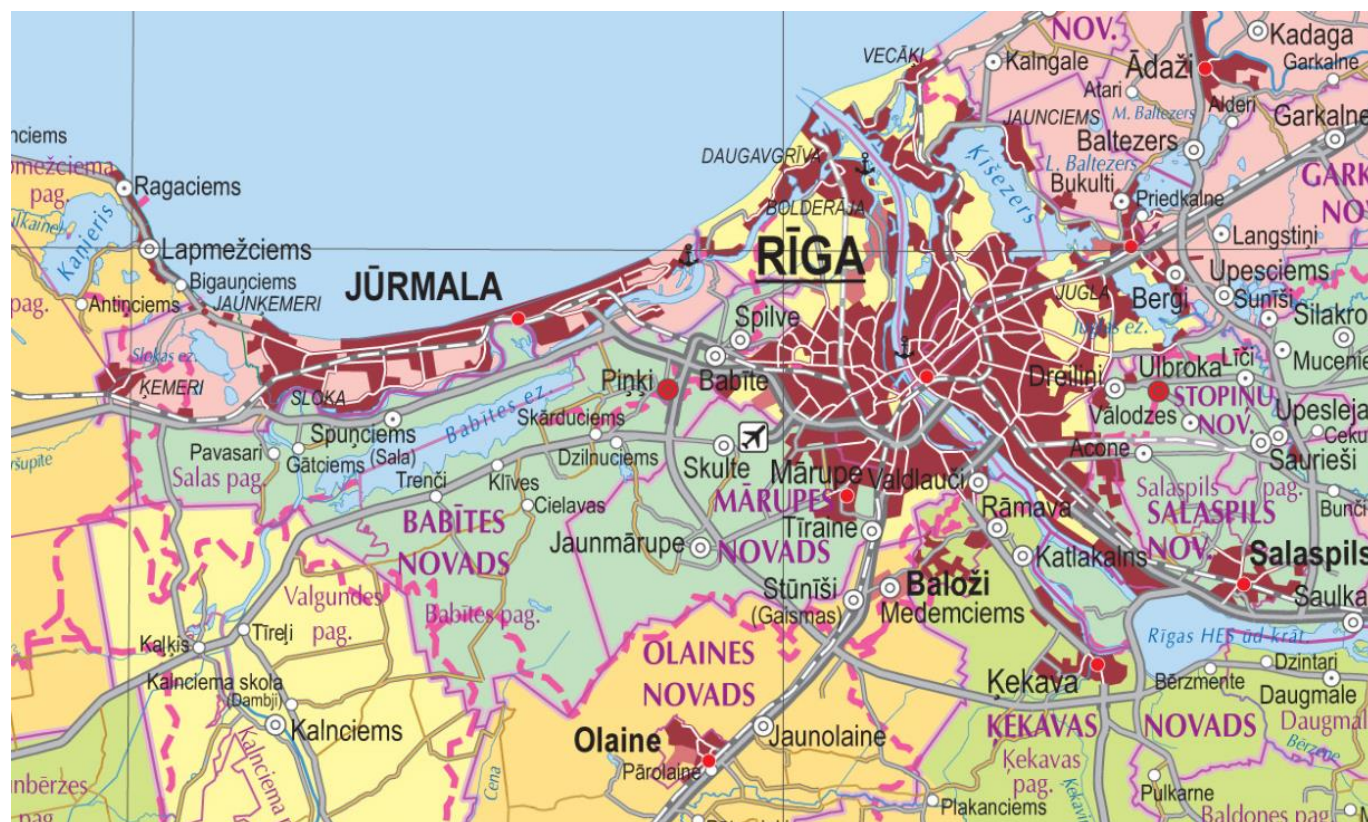
Gan Mārupe, gan Babīte, pildot Rīgas guļamrajona funkcijas, vienlaikus veiksmīgi spējušas attīstīt arī darījumu teritorijas, gan tādas, kas mantotas no iepriekšējās varas (vērtīgākais objekts – Rīgas lidosta), gan pilnīgi jaunas. Pateicoties lidostas klātbūtnei, lielākie no Mārupes uzņēmumiem saistīti ar gaisa satiksmes nozari (“Air Baltic”, “Starptautiskā lidosta Rīga”, “Smartlinx Airlines”, “Rīgas gaisa satiksme” u.c.), taču zīmīgi, ka te mājvieta ir arī Latvijas lielākajam autotransporta uzņēmumam “Kreiss”, pasta pakalpojumu sniedzējiem “Latvijas pasts” un “DHL Latvia”, arī lielajiem azartspēļu uzņēmumiem “Alfor” (spēļu zāles “Fēnikss”) un “Admirāļu klubs”. Mārupē esošā biznesa apjoms un daudzveidība ir tik iespaidīgi, ka lielveikalos nopērkamie un tāpēc visiem labi zināmie Mārupes gurķi un tomāti (uzņēmums “Mārupes siltumnīcas”) veido mazāk par 1% novada uzņēmumos radītās pievienotās vērtības. Lai arī Babītes novadā nav tik lielu uzņēmumu kā Mārupē, vairāki no tiem ir labi zināmi ne tikai Latvijā – pārtikas ražotāji “Lāči” un “Orkla Foods” (bijusī “Spilva”), metālapstrādes uzņēmums “Leax Baltix” un māsasaimniecības priekšmetu iznomātājs “Lindstrom”.

Mārupes un Babītes novadiem ir daudz kopīga. Tiem ir līdzīgas priekšrocības un arī līdzīgas problēmas. Apvienojot abu novadu resursus, kopīgu problēmu risināšana varētu notikt produktīvāk. Neuzturot paralēlas struktūras, apvienotais novads varētu atļauties piesaistīt kvalificētākus speciālistus.

Ar 30 tūkst. iedzīvotāju apvienotais Mārupes novads būtu 20. lielākais no 35. Latvijas pašvaldībām, bet pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma – 388,6 milj. EUR, tas atpaliktu tikai no Rīgas un Liepājas novada. Rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (13 tūkst. EUR), tas būtu 1. vietā valstī. Platības ziņā (347 km<sup>2</sup>)



tas būtu mazākais novads un šajā ziņā apsteigtu tikai Rīgas un Jūrmalas pilsētu. Sagaidāms, ka arī turpmākajos gados Mārupe iedzīvotāju skaita ziņā būs visstraujāk augošais novads Latvijā, un līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits varētu palielināties par 37%.



**Mārupes optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Ogres apvienotais novads

Ogre ir lielākā Daugavas labā krasta Rīgas piepilsēta, kas izvietojusies izdevīgā vietā pie Daugavpils šosejas tikai 40 minūšu brauciena attālumā no Rīgas centra. Neraugoties uz piepilsētas raksturu, Ogre ir nozīmīgākais vietējo pakalpojumu centrs plašai teritorijai, kas aptver ne tikai Ogres, bet arī Ķeguma, Lielvārdes un Ikšķiles novadu, kā arī Ropažu novada austrumu daļu.

Par lielāku apdzīvoto vietu Ogre sāka veidoties tikai pēc Daugavpils dzelzceļa izbūves 1861. gadā, kad līdzās Ogres stacijai uzbūvēja pirmās atpūtas iestādes. Novērtējot šīs vietas ainavisko potenciālu – izteikto reljefu gleznainajos Ogres upes krastos, Rīgas pilsēta 1874. gadā tai piederošo Ogres parku sadalīja gruntsgabalos vasarnīcu būvniecībai. Ogre attīstījās kā populāra Pierīgas kūrvieta. Reizē ar vasarnīcām te tika būvētas pansijas, kūrmašas un sanatorijas, jo Ogrē raksturīgie priežu meži vilināja ne tikai atpūtniekus. To ārstnieciskās īpašības palīdzēja atgūt veselību, jo īpaši toreiz izplatītās tuberkulozes slimniekiem. Lielākās iestādes, kas šeit uzsāka darbību Latvijas brīvvalsts laikā, bija bērnu sanatorija un atpūtas nams "Saulstari". Pirmskara Ogres attīstībā saskatāms daudz līdzību ar Siguldu. Abi kūrorti veidojās vienā laikā, iegūstot tiem raksturīgo dārzu un parku pilsētas plānojumu ar romantisko vasarnīcu apbūvi. Arī pilsētas statusu abas ieguva reizē – 1928. gada februārī. Pastāvīgo iedzīvotāju skaits Ogrē un Siguldā bija gandrīz identisks (ap 1,7 tūkst.).

1947. gadā, Ogrē kļūstot par jaundibinātā apriņķa (no 1950. g. rajona) centru, sākās apkārtējo teritoriju apkalpojošo dienestu un iestāžu veidošana pilsētā. Auga pilsētas iedzīvotāju skaits, ko sekmēja arī Rīgas tuvums. Ogrē lielā skaitā mājvietu centās rast no padomju kolhozu bezcerības bēgošie laucinieki, īpaši no Latgales, kur sovetizācijas slogs bija vissmagākais. Šajā laikā Ogrē līdzās pirmskara savrupmājām un vasarnīcām lielā skaitā parādījās pieticīgā padomju laika individuālā apbūve ("tintnīcas") un pirmās daudzdzīvokļu ēkas, kas dārzu pilsētas raksturu gan īpaši nemainīja. Radikāls pavērsiens pilsētas attīstībā notika 1965. gadā, kad atbilstoši Maskavā pieņemtajam lēmumam Jaunogrē sāka būvēt vienu no lielākajām trikotāžas rūpnīcām Eiropā. Tā kā 5 tūkst. darbinieku jaunajam trikotāžas kombinātam uz vietas nebija, darbaspēks lielā skaitā tika ievests no Krievijas un citām padomju republikām. 20. gs. 80. gados darbaspēka problēmu mēģināja risināt pat ar vjetnamiešu viesstrādnieču palīdzību. Trikotāžas kombināta darbinieku izmitināšanai 70. un 80. gados tika uzbūvētas Ogrē neraksturīgās un neizteismīgās piecu un deviņu stāvu ēkas. Tika uzbūvēta arī virkne nozīmīgu sabiedrisko ēku. Straujās izaugsmes rezultātā iedzīvotāju skaits pilsētā 80. gadu beigās sasniedza 30 tūkst., ierindojot Ogrē starp 10 lielākajām Latvijas pilsētām.

Padomju komandekonomikas sabrukumu 90. gados izdevās pārdzīvot vien atsevišķiem pilsētas uzņēmumiem. Diemžēl darbam brīvā tirgus apstākļos neizdevās piemēroties arī Ogres industriālajam flagmanim, kura ražotie trikotāžas izstrādājumi savulaik tik augstu kotējās PSRS. Zūdot garantētajiem noieta tirgiem, trikotāžas kombināta jaunie saimnieki nespēja piesaistīt investīcijas, lai modernizētu uzņēmumu līdz tādai pakāpei, ka tas spētu sacensties pasaules tirgū ar lētāka darbaspēka valstu ražojumiem. Latvijas neatkarības sniegtās attīstības iespējas slēgto uzņēmumu vietā Ogrē cenšas izmantot daudzi jauni un konkurētspējīgi uzņēmumi.

Zīmīgi, ka pievienotās vērtības ziņā lielākie no tiem tagad koncentrēti Pārogres darījumu zonā, nevis Jaunogrē un pārstāv nevis vieglo rūpniecību, bet pārtikas ("Fazer Latvija") un elektronikas ("Campus Pārogre" un "Hansa Matrix") ražošanas nozares. Arī milzīgo bijušā trikotāžas kombināta teritoriju pakāpeniski apgūst jauni uzņēmumi, taču pagaidām tur radītā pievienotā vērtība ir divkārt mazāka par Ogres lielākajā tirdzniecības centrā "Dauga" radīto, kas liecina par ievērojamo šīs pilsētas neizmantoto potenciālu uzņēmējdarbības jomā. Kopā uzņēmējdarbībā Ogrē ir radīta pievienotā vērtība 64 milj. EUR apmērā, kas ir mazāk nekā vairākos par Ogrē mazākos attīstības centros (Saldus, Dobeles, Cēsis, Tukums, Aizkraukle). Te gan jāņem vērā, ka vairāki tūkstoši ogrēniešu strādā Rīgā, "sildot" Ogres ekonomiku pastarpināti – ar viņu maksātā ienākuma nodokļa daļu, ko saņem vietējā pašvaldība, un izmantojot vietējo uzņēmumu pakalpojumus.

Arī citur Ogres ietekmes areālā ekonomiski aktīvo iedzīvotāju būtiska daļa iztiku pelna Rīgā. Šī tendence īpaši izplatīta bijušā Ogres rajona pilsētās, no kurām Rīga ir visērtāk sasniedzama, jo tās visas izvietotas gar piepilsētas dzelzceļu. Iespējams, šī ir visizteiktākā kopīgā iezīme citādi tik atšķirīgajām Ikšķiles (7156 iedzīvotāji 2019. g.), Ogres

(23 232), Ķeguma (2104) un Lielvārdes (5934) pilsētām, kas tagad ir centri katrs savam novadam, lai gan vidējais attālums starp tiem ir tikai 8 km.

Sešdesmit gadu ilgā kopā būšana Ogres apriņķī un rajonā iedzīvotāju apziņā nostiprinājusi Ogres kā nozīmīgākā plašas apkaimes pakalpojumu centra statusu. Nedz iedzīvotāju skaita, nedz piedāvāto pakalpojumu un darbavietu klāsta ziņā Ikšķile, Lielvārde un Ķegums nespēj sacensties ar Ogrī. Taču katrai no mazajām pilsētām ir savas spēcīgās puses un priekšrocības, kuras, apvienojot ar Ogres līdz galam neizmanto resursu, celtu visas bijušā rajona teritorijas konkurētspēju un pievilcību potenciālo iedzīvotāju un investoru acīs.

Iedzīvotāju labklājības pamats ir veiksmīga uzņēmējdarbība. Šā brīža Latvijas pašvaldību finansējuma modeļa īpatnības ne vienmēr ļauj vietējiem iedzīvotājiem izbaudīt uzņēmējdarbības piensumu, tāpēc daudzviet uzņēmējiem jāstopas ar vietējās varas un iedzīvotāju atbalsta trūkumu. Piemēram, Ķeguma novadā, kur darbojas lielākais bijušā Ogres rajona uzņēmums – Ķeguma HES (pievienotā vērtība ap 20 milj. EUR), uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoms uz 1 iedzīvotāju ir 3,4 reizes lielāks nekā Ikšķiles novadā, bet pašvaldības nodokļu ieņēmumi pirms finanšu izlīdzināšanas – 1,4 reizes mazāki. Abu novadu iedzīvotāji daudz aktīvāk izmanto Ogres pašvaldības finansētos pakalpojumus nekā Ogres iedzīvotāji Ikšķilē un Ķegumā pieejamos pakalpojumus. Šo nevienlīdzību valsts cenšas mazināt ar pašvaldību izlīdzināšanas fonda un savstarpējo norēķinu starpniecību, taču pie tādas administratīvi teritoriālās sadrumstalotības (119 ļoti atšķirīga izmēra un attīstības līmeņa pilsētas un novadi) tas nemotivē pašvaldības vairāk atbalstīt uzņēmējdarbību un celt publisko pakalpojumu produktivitāti. Pamatā tas attiecas uz finanšu ietilpīgiem pakalpojumiem, kuru organizācijas izmaksas kļūst nepamatoti augstas, bet efektivitāte – zema, ja iedzīvotāju skaits nesasniedz 10 tūkstošus reti apdzīvotās teritorijās vai 15 un vairāk tūkstošus biežāk apdzīvotās vietās.

Viens no šādiem pakalpojumiem ir vidējā izglītība, ko sniedz pašvaldību uzturētās vidusskolas. Piemēram, 2018. gada 1. septembrī 10.–12. klasē Ķeguma vidusskolā mācījās 33, bet Ikšķiles – 58 skolēni, kas ir vairākkārt mazāk nekā nepieciešams, lai atbilstoši jaunā mācību satura prasībām spētu nokomplektēt vismaz divas paralēlklases. Turklāt Ikšķiles gadījumā tikai ceturtā daļa novadā deklarēto attiecīgā vecuma jauniešu apmeklēja vietējo vidusskolu, lai gan sākumskolas posmā šis rādītājs bija virs 90%. Tā kā no Ikšķiles ērti un ātri sasniedzama ne tikai Rīga, bet arī Ogre un Salaspils, kur pakalpojumu klāsts, tāpat kā iedzīvotāju skaits, ir vairākkārt lielāks, fakts, ka ikšķilieši tur iepērkas vai ved bērnus uz mūzikas skolu, šķiet pašsaprotams.

Svarīgs ir šī jautājuma ekonomiskais aspekts. Neviens uzņēmējs netur specializētu veikalu vietā, kur nav pietiekams pircēju skaits, taču to pašu nevar teikt par Latvijas pašvaldībām, kuras daudzviet turpina uzturēt savas iestādes arī tad, ja klientu skaits ir nepietiekams. Mūsdienu situācijai neatbilstošais skolu tīkls ir šādas rīcības redzamākā un dārgākā daļa. Tas ne tikai sekmējis neracionālu nodokļu maksātāju naudas izlietojumu, bet arī nav ļāvis skolotājiem par savu darbu saņemt adekvātu atalgojumu. Desmit gadus ilgušais bijušā Ogres rajona dalījums četros novados un ar to saistītā pašvaldību savstarpējo norēķinu sistēma nav sekmējusi pašvaldību reālu sadarbību skolu tīkla plānošanā atbilstoši depopulācijas tendencēm (kopš neatkarības atjaunošanas skolēnu skaits valstī vidēji sarucis divas reizes). Šajā laikā ievērojami ES struktūrfondu un pašvaldību līdzekļi investēti skolu renovācijā, daudzviet ignorējot skolu aizpildījuma perspektīvas (teiktais gan neattiecas uz Ikšķiles un Ogres pilsētu skolām). Latvijā, tāpat kā kaimiņvalstī Igaunijā, daudzviet no padomju laika mantojumā palika apjomīgas, bet energoneefektīvas lauku vidusskolu ēkas, kurās skolēnu skaits kopš 90. gadu sākuma samazinājies trīs un vairāk reizes. Tomēr Igaunijā atšķirībā no Latvijas, izmantojot ES fondu sniegtās iespējas, šīs ēkas nevis siltināja, bet daudzviet nojauca vai pārbūvēja par mūsdienīgām sākumskolām laika garam atbilstošam skolēnu skaitam.

Ceļoties darba ražīgumam lauksaimniecībā un mežsaimniecībā, depopulācija ārpus lielajiem rūpniecības un pakalpojumu centriem turpinās visā attīstītajā pasaulē. Viena no nedaudzajām iespējām, kas Ogres ietekmes areālā to varētu palēnināt vai pat pavērst iedzīvotāju skaita izaugsmes virzienā, kā tas jau noticis Ikšķilē, ir Rīgas tuvuma faktora izmantošana.

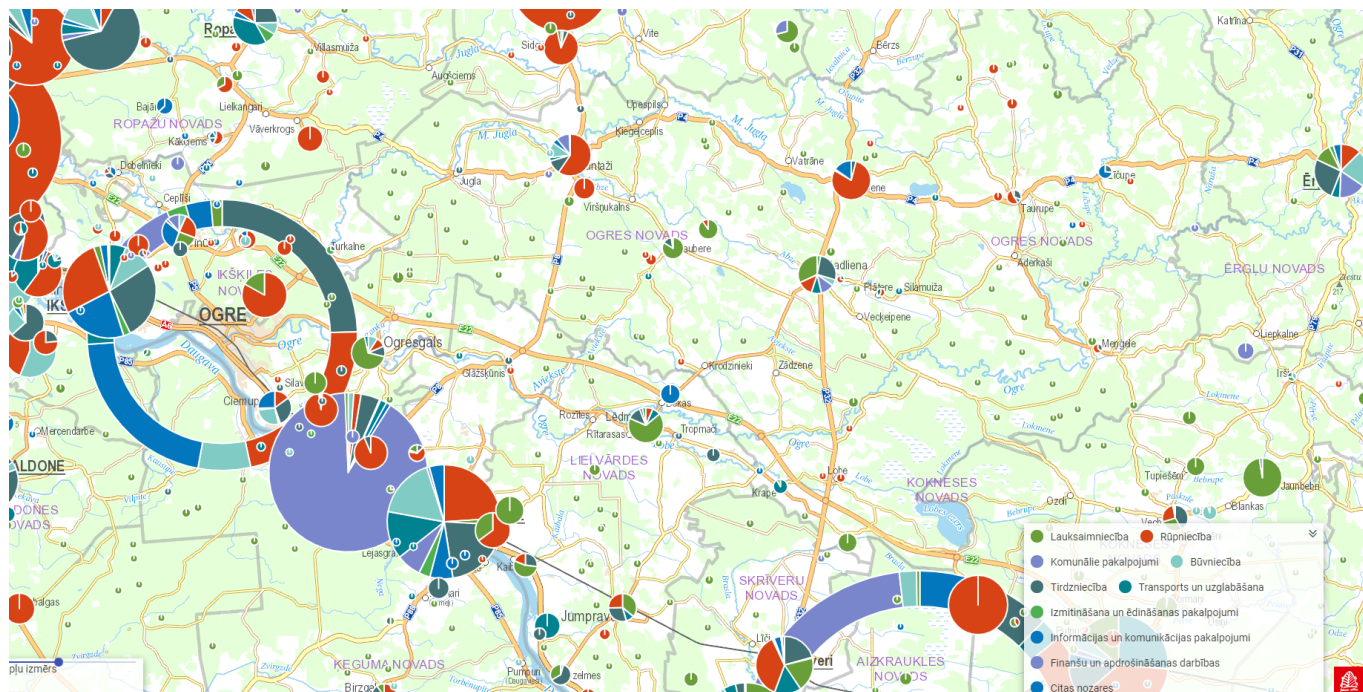


### ***Ogres optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija***

Bijušajam Ogres rajonam ir ievērojams rekreācijas potenciāls – Daugava, Ogres Kangari, priežu meži, savdabīgs kultūrvēsturiskais mantojums (vēsturiskā vasarnīcu apbūve Ogrē, Daugavas ielejas neappludinātā daļa Ikšķilē, Lielvārdes parks u.c.), attīstīta kultūras, sporta un aktīvās atpūtas infrastruktūra utt. un izdevīgi transporta savienojumi ar Rīgu (Daugavpils un Kokneses šoseja, Aizkraukles elektrificētais dzelzceļš). Sadarbojoties apkaimes pašvaldībām un koncentrējot dārgākos publiskos pakalpojumus Ogrē, lielāku publiskā finansējuma daļu varētu atlicināt pievilcīgas dzīves vides radīšanai, īpaši ielu un ceļu infrastruktūras sakārtošanai. Tas ne tikai padarītu ērtāku iedzīvotāju nokļūšanu darījumu centros, bet arī būtiski celtu vides estētisko kvalitāti. Ņemot vērā, ka lielākā daļa Ogres (arī citu lielāko centru) iedzīvotāju joprojām dzīvo šai pilsētai neraksturīgajos 70.–80. gadu energoneefektīvajos un bieži vidi degradējošos daudzdzīvokļu namos, kamēr vēl ir pieejams ES struktūrfondu finansējums šiem mērķiem, pašvaldībai, pārņemot šajā ziņā veiksmīgāko pašvaldību pieredzi, būtu daudz aktīvāk jāmotivē šo namu iedzīvotāji veikt to īpašumā esošo ēku renovāciju. Tas uzlabotu ne tikai iedzīvotāju dzīves

apstākļus, bet arī celtu vides kvalitāti un no tās izrietošo īpašumu vērtību. Šādu īpašumu klātbūtne pašvaldībām rezultējas turīgākos nodokļu maksātājos, un tas viss kopumā vairo visu pašvaldības teritorijā dzīvojošo labklājību.

Ja atbilstoši VARAM priekšlikumam administratīvi teritoriālās reformas ietvaros apvienotu bijušā Ogres rajona novadus, tad pievienotās vērtības apjoma ziņā (134,9 milj. EUR) tas apsteigtu 20 no 35 piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (2,3 tūkst. EUR), ierindotos 29. vietā. Platības ziņā (1838 km<sup>2</sup>) Ogres apvienotais novads būtu 15. mazākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (57,6 tūkst.) – 6. lielākais. Dīvēl, neraugoties uz Rīgas tuvumu, ja vien apvienotā novada pašvaldībai neizdosies radikāli uzlabot situāciju, sagaidāms, ka tuvākajā desmitgadē depopulācija turpināsies lielākajā daļā bijušā Ogres rajona teritorijas. Vienīgi Ikšķilē, kā arī Rīgai tuvākajos – Tīnūžu, Tomes un Ogresgala pagastos sagaidāms neliels iedzīvotāju skaita pieaugums. Visticamāk, Ogrē, Lielvārdē un Ķegumā iedzīvotāju skaits samazināsies lēnāk nekā iepriekš, bet attālākos pagastos gaidāmais depopulācijas temps paliks nemainīgs. Apvienotā Ogres novada vidējais iedzīvotāju skaita samazinājums līdz 2030. gadam varētu būt -8%, kas ir tuvu valsts vidējai prognozei (-10%).



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Preiļu apvienotais novads

Preiļi atrodas pašā Latgales vidienē – 3 stundu brauciena attālumā no Rīgas (no Latgales attīstības centriem tuvāk Rīgai atrodas tikai Līvāni, bet tālāk – seši no Latvijas attīstības centriem). Līdz reģionālās nozīmes centriem Daugavpilij, Rēzeknei un Jēkabpilij ceļā no Preiļiem jāpavada apmēram stunda. Šāds novietojums Preiļu apkārtnes iedzīvotājiem nodrošina relatīvi ērtu un daudzveidīgu pakalpojumu sasniedzamību. Vienīgais mīnuss – galvenās valsts transporta maģistrāles ar intensīvākajām kravām un pasažieru satiksmes (arī tūristu) plūsmām neved caur Preiļiem (tās ir 18 līdz 37 km attālumā).

19. gadsimta vidū (1852. g.) Preiļi ieguva miesta tiesības, un gadsimtu mijā te jau bija rosīgs tirdzniecības un amatniecības centrs ar pāris tūkstošiem iedzīvotāju (2,4 tūkst. 1914. g.), tomēr novietojums nomaļus no dzelzceļa līnijām, kas tajā laikā bija galvenais attīstības dzinējspēks, nesekmēja straujāku Preiļu izaugsmi arī pēc pilsētas statusa piešķiršanas 1928. gadā.

Padomju laikā Preiļi bija viens no mazākajiem Latvijas rajonu centriem (šeit domāts pēdējais, četras desmitgades pastāvējušais rajonu iedalījums), turklāt vienīgais, kas iedzīvotāju skaita ziņā nebija lielākā pilsēta rajonā, taču novietojums salīdzinoši blīvi apdzīvotas teritorijas ceļu krustpunktā, pietiekami tālu no Rēzeknes un Daugavpils, pretstatā 37 km attāļiem, kaut arī Rīgai tuvāk esošajiem Līvāniem, noteica izvēli par labu Preiļiem. Laika gaitā savas bāzes šeit ierīkoja dažādi reģionu apkalpojošie dienesti, kas pēc radītās pievienotās vērtības apjoma joprojām ir starp Preiļu lielākajiem uzņēmumiem (Preiļu slimnīca, Sadales tīkla, Latvijas autoceļu uzturētāja, Jēkabpils autobusu parka, "Lattelecom"(tagad "Tet") un Latvijas gāzes (tagad "Gaso") filiāles). Iedzīvotāju skaits vēsturisko maksimumu Preiļos sasniedza 1992. gadā, pārsniedzot 10 tūkstošus. Reformas, kas turpmākajos gados bija jāveic, pārejot uz tirgus ekonomiku, smagi skāra arī Preiļu uzņēmumus, kuru lielākā daļa kļuva konkurētspējīga un bankrotēja. Tas izraisīja darbaspēka masveida aizplūšanu uz perspektīvākām vietām. Iedzīvotāju skaits Preiļos pašlaik jau ir krities līdz 6,4 tūkstošiem (-36% pret 1992. g.). Tomēr atšķirībā no vairākuma Latgales attīstības centru sarežģītajā privatizācijas procesā Preiļiem izdevies saglabāt arī pilsētai raksturīgās pārtikas un trikotāžas rūpniecības nozares. "Preiļu siers" pēc pievienotās vērtības (5,3 milj. EUR) kļuvis ne tikai par pārliecinoši lielāko uzņēmumu pilsētā, bet arī par vienu no lielākajiem visā Latgalē. Trikotāžas uzņēmums "VS Teks" (pievienotā vērtība 1 milj. EUR) joprojām nodrošina darbavietas vairāk nekā 100 apkārtnes iedzīvotāju. Kopā Preiļos strādājošie uzņēmumi 2017. gadā radīja pievienoto vērtību 23,7 milj. EUR apmērā.

Tā kā pievienotā vērtība ir rādītājs, kas īpaši labi raksturo konkrētās teritorijas saimniecisko perspektīvu, pašsaprotami šķiet apkārtnes iedzīvotāju ikdienas braucieni darba, mācību un citos nolūkos uz Preiļiem. Šajā ziņā Preiļiem jākonkurē ar Līvāniem (pievienotā vērtība 1,5 reizes lielāka), Daugavpili (12 reizes lielāka) un Rēzekni (6 reizes lielāka), mazākā mērā – ar Jēkabpili (4 reizes lielāka) un Krāslavu (1,2 reizes mazāka). Tādi apkārtņē izvietoto nelielo pašvaldību centri kā Varakļāni, Viļāni, Riebiņi, Aglona un Vecvārkava piedāvāto pakalpojumu un darbavietu daudzveidības ziņā nespēj konkurēt ar Preiļiem. Diemžēl 2008. gadā veiktā administratīvā reforma šo faktu nav ņēmusi vērā un ārpus Preiļu novada administratīvi palikusi lielākā daļa tās reālā ietekmes areāla. Tā ir nelogiska situācija, kas rada labvēlīgus apstākļus neracionāla publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai un neveicina efektīvu nodokļu maksātāju naudas izlietojumu.

Spilgtākais piemērs tam ir pakalpojuma izmaksām neatbilstoši mazas citu pašvaldību dibinātas vidusskolas, kas izvietotas netālu (līdz 26 km) no Preiļiem. Visās šajās skolās 10.–12. klašu posmā 2018./19. mācību gadā bija trīs līdz septiņas reizes mazāk skolēnu (Vecvārkavā 22, Rudzātos 27, Riebiņos 46, Aglonā 50, Špoģos 52), kā tas būtu nepieciešams, lai nokomplektētu vismaz divas pilnas paralēlklases, kurās

atbilstoši jaunajam mācību saturam skolēni varētu padziļināti gūt zināšanas vismaz divos mācību virzienos (parasti eksaktajā vai humanitārajā), nodrošinot skolotājiem konkurētspējīgu atalgojumu. Jāatzīmē, ka daļa vecāku jau tagad, rūpējoties par bērnu izglītības kvalitāti un talantu izkopšanas iespējām daudzveidīgā interešu izglītības piedāvājumā, sūta savus bērnus nevis tuvākajā, bet pilsētas skolā.

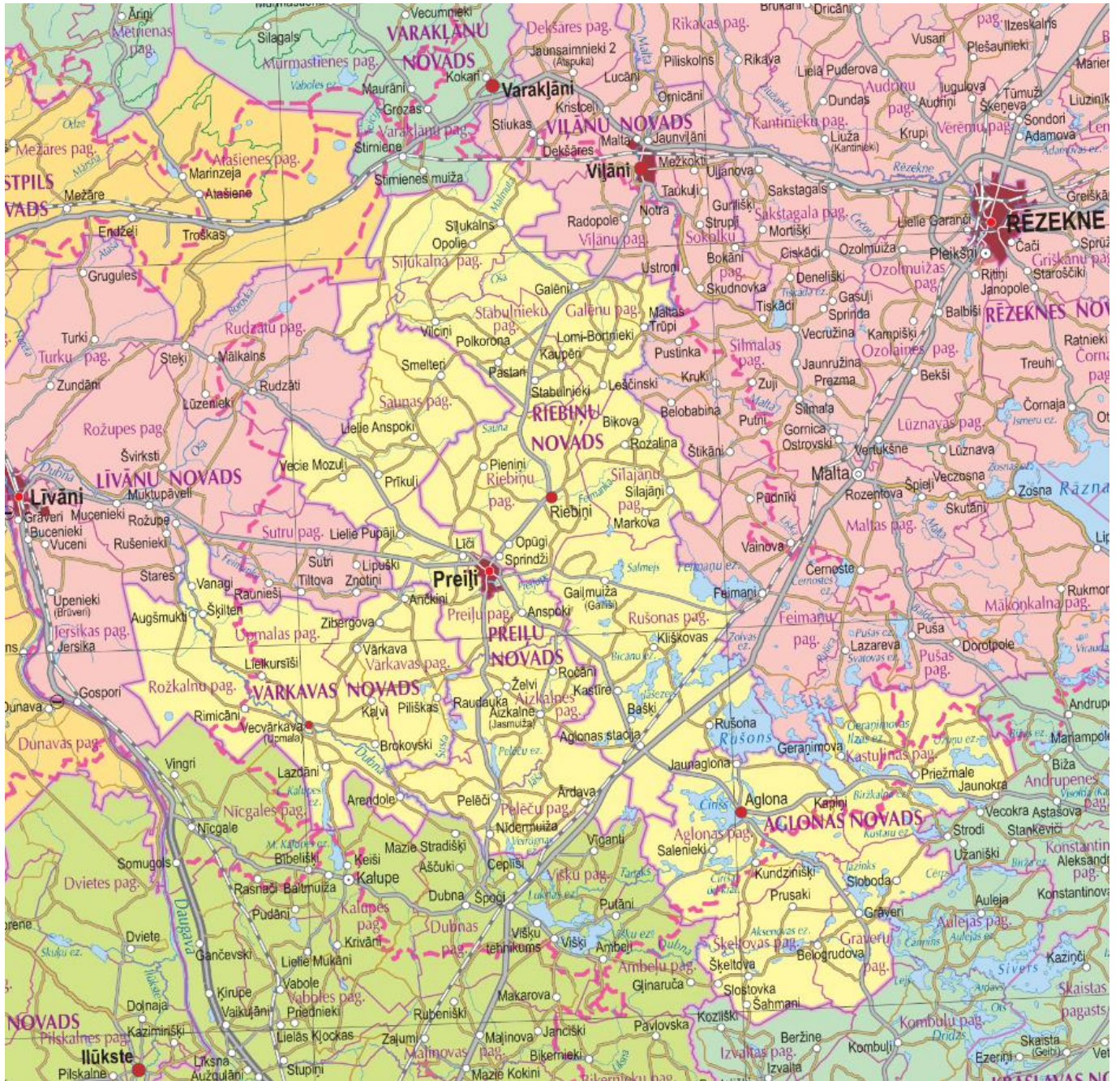
Ja izdotos veikt skolu tīkla optimizāciju, tad vecāko klašu skolēnu pārvadājumu plūsma Preiļu apkārtnē sakristu ar darbaspēka ikdienas migrāciju, kas ļautu racionālāk organizēt sabiedrisko transportu, sinhronizējot skolēnu un citu pasažieru pārvadājumus, būtiski ietaupot nodokļu maksātāju naudu, ko varētu novirzīt vietējo ceļu uzturēšanai vai citiem mērķiem.

VARAM piedāvājums ATR gaitā apvienot Preiļu, Vārkavas, Riebiņu un Aglonas novadu no sasniedzamības viedokļa ir tuvu optimālajam, ko iespējams panākt, negrozot esošās pašvaldību robežas. Visiem apvienojamo pašvaldību centriem Preiļi ir visātrāk sasniedzamais attīstības centrs, turklāt to iedzīvotāju skaits ir 8 līdz 40 reizes mazāks, nekā Preiļos (Aglonā 793, Riebiņos 728, Vecvārkavā 157). Apvienotā Preiļu novada iedzīvotāju skaits 2018. gadā bija 19,3 tūkstoši, bet uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība 2017. gadā – 32,3 milj. EUR. Pēc pievienotās vērtības apjoma, rēķinot uz 1 iedzīvotāju, ar 1,7 tūkstošiem EUR Preiļu novads ieņem 32. vietu starp 35 ATR rekomendētajām pašvaldībām, apsteidzot tikai Balvu, Ludzas un Krāslavas novadu. Salīdzinoši zemais pievienotās vērtības līmenis novadā, neraugoties uz uzņēmējdarbības relatīvi augsto aktivitāti Preiļos, izskaidrojams ar lielo pašpatēriņa zemnieku saimniecību īpatsvaru ap Preiļiem izvietotajos pagastos. To piensums kopējā pievienotajā vērtībā un nodokļu ieņēmumos, neraugoties uz salīdzinoši lielo ar tām saistīto iedzīvotāju skaitu, ir visai pieticīgs. Šajā ziņā atšķirīga situācija varētu būt Aglonā, kam ir lielākais sakrālā tūrisma potenciāls (svētceļojumi uz Aglonas baziliku) Latvijā. Arī Aglonai piegulošās, ezeriem bagātās Feimaņu pauguraines neatkārtojamo Latgales ainavu potenciāls lauku tūrismā joprojām nav pienācīgi izmantots. Tomēr arī Aglonas piensums apvienotā Preiļu novada pievienotajā vērtībā izskatās visai pieticīgs.

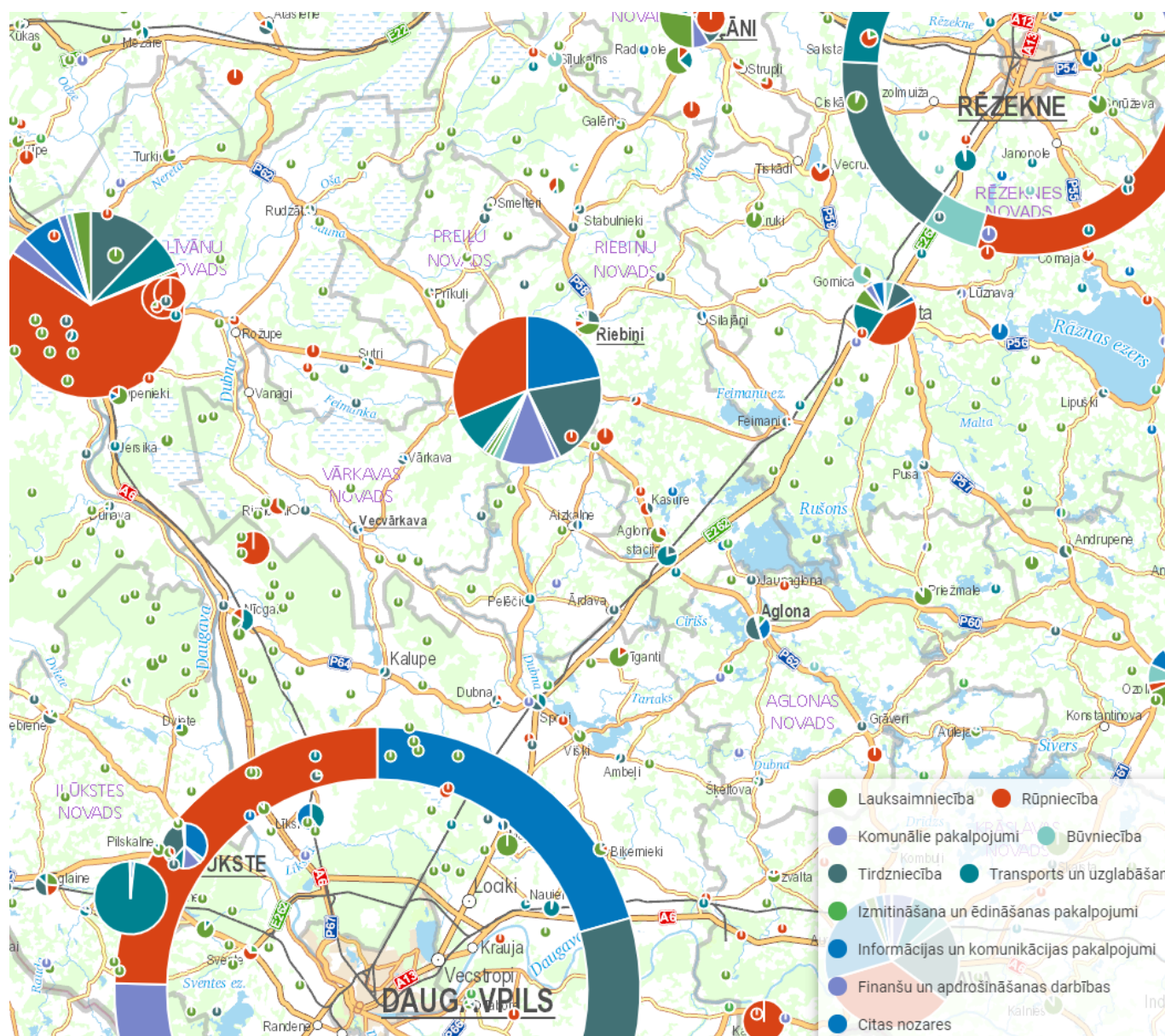
Lai raksturotu situāciju tūrisma nozarē, izmantojot pievienotās vērtības izcelsmes analīzi, varam konstatēt, ka tikai viena apkaimes izmitināšanas uzņēmuma pievienotā vērtība 2017. gadā pārsniedza 30 tūkst. EUR (Cirišu HES viesu nams “Krastmala” – 143 tūkst. EUR). Tūristu plūsmas piensums parasti atspoguļojas arī veikalu, kafejnīcu un degvielas uzpildes staciju (DUS) radītajā pievienotajā vērtībā, taču arī šajā ziņā situācija Aglonas apkaimē nav labāka – pievienotā vērtība virs 30 tūkst. EUR ir vienā veikalā, kafejnīcā, DUS un aptiekā.

Ierobežotais darbavietu skaits, ko globālās konkurences apstākļos ārpus Rīgas spēj piedāvāt produktīvi uzņēmumi (tādi, kas legāli spēj maksāt konkurētspējīgu atalgojumu; laukos tie tradicionāli pārstāv lauksaimniecības un mežsaimniecības nozares), ir galvenais iemesls, kādēļ iedzīvotāji no perifērijas, arī Preiļu apkārtnes, turpina aizplūst uz vienīgās Latvijas lielpilsētas – Rīgas ietekmes areālu vai attīstītākajām Eiropas valstīm. Tā kā šī tendence saglabāsies arī nākotnē, lai mazinātu tās negatīvo ietekmi uz depopulācijas visvairāk skartajām teritorijām, NAP rekomendē “inteliģentās saraušanās” pasākumus – resursu racionālāku izlietojumu, veidojot mūsdienīgu publisko pakalpojumu tīklu, uzsvāru liekot uz attīstības centriem, kas iedzīvotājiem nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu pieejamību nepilnas stundas brauciena attālumā. Saglabājoties depopulācijas tendencēm, līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Preiļu novadā, visticamāk, samazināsies par 24% līdz 14,8 tūkstošiem, tomēr šis iedzīvotāju skaits būs pietiekams, lai Preiļos arī nākotnē atmaksātos uzturēt augstvērtīgu vidējā līmeņa publisko pakalpojumu pieejamību. Dārgie augstāka līmeņa pakalpojumi (piemēram, veselības aprūpē) jau tagad Preiļu apkaimes iedzīvotājiem pieejami tikai reģionālās nozīmēs centros Daugavpilī un Rēzeknē vai galvaspilsētā.





**Preiļu optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Rēzeknes apvienotais novads

Rēzekne ir otra lielākā Latgales pilsēta, ar nozīmīgu vietu Latvijas kultūrvēsturē. Tā izvietojusies paugurainajos Rēzeknes upes krastos, stratēģiski svarīgā vietā, kur krustojas vēsturiskie ceļi, kas no abām Krievijas lielpilsētām – Maskavas un Sanktpēterburgas – ved uz Rietumeiropu. Neraugoties uz 240 km attālumu līdz Rīgai, izmantojot vilcienu, no Rēzeknes to iespējams sasniegt pat 2 stundās 43 minūtēs. Izdevīgais novietojums ir viens no galvenajiem priekšnoteikumiem Rēzeknes attīstībai.

Rēzeknes kā lielākas apdzīvotās vietas pirmsākumi saistās ar 13. gs. uzbūvēto Livonijas ordeņa pili, kas turpmākajos gadsimtos kļuva par plašas apkārtnes administratīvo centru. 16. gs. pie pils jau bija izveidojies paliels ciems, kas, neraugoties uz postījumiem sekojošajos karos, vienmēr tika atjaunots un 1773. gadā ieguva pilsētas tiesības.

19. gs. reizē ar satiksmes ceļu būvniecību (Sanktpēterburgas–Varšavas šoseja 1836. g., dzelzceļš 1860. g., Maskavas–Ventspils dzelzceļš 1904. g.), Rēzeknei no parastas Vitebskas guberņas apriņķa pilsētas kļuva par nozīmīgu transporta mezglu, pieauga arī tās ekonomiskā nozīme. Pirmā pasaules kara priekšvakarā iedzīvotāju skaits sasniedza 22,8 tūkst.

Visai Latvijai nozīmīgi notikumi Rēzeknē risinājās Pirmā pasaules kara laikā. 1917. gada aprīlī te sanākušais Latgales latviešu 1. kongress, neraugoties uz gadsimtiem ilgušo latgaliešu administratīvo nošķirtību no pārējās Latvijas, lēma, ka Latgalei jāapvienojas ar pārējiem Latvijas novadiem. Latgaliešu paustā griba gan varēja īstenoties tikai trīs gadus vēlāk, kad pēc lielinieku padzišanas no Latgales tā beidzot kļuva par Latvijas Republikas pilsētu. Kara gados iedzīvotāju skaits Rēzeknē bija samazinājies divkārt un, lai gan brīvvalsts laikā Rēzekne bija rosīga apriņķa pilsēta (6. lielākā Latvijā), tās iedzīvotāju skaits nepārsniedza 14 tūkst.

Traģiski Rēzeknei bija Otrā pasaules kara gadi. 1941. gadā nacisti iznīcināja Rēzeknei vēsturiski nozīmīgo ebreju iedzīvotāju kopienu, bet 1944. gadā padomju aviācijas uzlidojumos tika sagrauta lielākā daļa pilsētas. Pēckara gados tikai neliela daļa vēsturiskās apbūves tika atjaunota. Forsētās industrializācijas apstākļos Rēzeknē tika būvētas lielas PSRS nozīmes rūpnīcas. Lielākās no tām (elektrobūvinstrumentu (REBIR) un slaukšanas iekārtu rūpnīcas, piena kombināts) katra nodarbināja vairāk nekā 1000 strādnieku, kurus nepietiekamā skaita dēļ jaunā vara lielā skaitā vervēja ārpus Latvijas. Rēzeknē kā vienā no septiņām republikas pakļautības pilsētām un rajona centrā vienlaikus tika izvietotas arī dažādas reģionālās un rajona nozīmes iestādes. Risinot dzīvokļu problēmu augošajam iedzīvotāju skaitam, pilsētā steigā tika būvētas tipveida daudzdzīvokļu ēkas. 1991. gadā iedzīvotāju skaits sasniedza vēsturisko maksimumu – 43 tūkst.

Okupācijas gados radikāli bija mainījies pilsētas iedzīvotāju sastāvs. Uzņēmīgākie un turīgākie rēzeknieši bija gājuši bojā kara gados un deportācijās vai emigrējuši. Pēckara gados daudzi uzņēmīgi rēzeknieši patvērumu no padomju represijām un bezcerības, kas Latgalē izpaudās īpaši skaudri, meklēja Rīgā un citur Latvijā, kur iespējas realizēties bija lielākas. Aizbraukušo vietā gan vadošus amatus, gan ierindas darbus ar retiem izņēmumiem pildīja padomju režīmam paklausīga “nomenklatūra” un strādnieki. Sociālistiskās komandekonomikas sabrukums, kas bijušajā PSRS iestājās 90. gados, pārsteidza nesagatavotu lielāko sabiedrības daļu arī Latvijā, tomēr pāreja uz brīvā tirgus ekonomiku veiksmīgāk noritēja tajos Latvijas reģionos, kurus sovetizācija bija skārusi mazāk. Rēzeknē kā lielā industriālā centrā, kur daļa iedzīvotāju bija vāji integrēta Latvijas sabiedrībā, tie nespēja izprast notiekošā cēloņus un problēmās vainoja atjaunoto Latvijas valsti. Pārmaiņām, kad bija zuduši Rēzeknes rūpnīcu garantētie noieta tirgi “sociālistiskajā nometnē” un tiem ar savu produkciju bija jākonkurē brīvajā tirgū, spēja piemēroties tikai daži no lielajiem Rēzeknes uzņēmumiem. Visveiksmīgāk tas izdevās Rēzeknes gaļas kombinātam, kas joprojām ir viens no lielākajiem pilsētas uzņēmumiem (pievienotā vērtība – 3,7 milj. EUR). Ilgi un neatlaidīgi cīnījies ar skarbajiem ārvalstu tirgu iekarošanas izaicinājumiem, lielākais no pilsētas uzņēmumiem – “REBIR” tagad elektroinstrumentu ražošanas pamatdaļu pārcēlis uz Ķīnu. Tīkmēr par lielākajiem Rēzeknes rūpnīcības uzņēmumiem kļuvušas divas pilnīgi no jauna uzbūvētas ražotnes – “Verems” (pievienotā vērtība kokapstrādē – 13,5 milj. EUR) un “Leax Rēzekne” (pievienotā vērtība metālapstrādē – 4,7 milj. EUR). Jāatzīmē, ka abas šīs ražotnes investori uzbūvējuši pilsētas

pievārtē, bet ārpus tās administratīvajām robežām, raisot jautājumus, kāpēc tik lielām investīcijām netika izvēlēta kāda no stagnējošām rūpnieciskajām zonām pilsētas teritorijā. Pēdējo gadu laikā dažas no tām pilsētas pašvaldība, piesaistot ES finansējumu degradēto teritoriju revitalizācijai, sagatavojušas uzņēmējdarbības veikšanai. Cerams, ka pilsētas pašvaldībai tas palīdzēs investoru piesaistē Rēzeknes speciālajā ekonomiskajā zonā veiksmīgāk, nekā tas izdevies līdz šim. Citi lielākie Rēzeknes uzņēmumi bez nosauktajiem pašlaik ir “Rēzeknes slimnīca” un “Latvijas dzelzceļš”.

Par lielāko pašvaldību izaicinājumu pēdējās desmitgadēs ir kļuvusi energoneefektīvās un nekvalitatīvi būvētās padomju laika infrastruktūras un dzīvojamā fonda apsaimniekošana postpadomju pilsētu mikrorajonos un lauku ciematos. Izmantojot ES fondu piedāvātās iespējas, arī Rēzeknes pusē aktīvi tiek pārbūvētas komunikācijas un ielas, labiekārtota publiskā telpa, renovētas sabiedriskās ēkas, vietām arī dzīvojamās, daudzviet kļūstot par košāko akcentu pelēkā padomju laika apbūvē. Lielais Rēzeknes novads viens no pirmajiem Latvijā spēja visiem pagastu centriem nodrošināt melnā seguma ceļu pieslēgumu nokļūšanai novada centrā. No jauna uzbūvētā koncertzāle “Gors” un radošo pakalpojumu centrs “Zeimuļš” kļuvuši par nozīmīgākajiem Rēzeknes kā Latgales kultūras centra objektiem un pilsētas jaunajām vizītkartēm reizē.

Kopā ar piepilsētas teritorijā esošajiem uzņēmumiem Rēzekne gadā rada pievienoto vērtību 142 milj. EUR apmērā, kas ir 7. augstākais rādītājs starp attīstības centriem. Rēzeknē strādā un izmanto tajā pieejamos pakalpojumus iedzīvotāji ne tikai no Rēzeknes un Viļānu novada, bet arī no Balvu, Ludzas, Preiļu un Gulbenes ietekmes areāliem – reģiona, no kura kopumā zemās uzņēmējdarbības aktivitātes dēļ iedzīvotāji aizplūst visstraujāk. Rēzeknes kā reģionālā centra misija būtu radīt apstākļus, lai vismaz daļa šo aizbraucēju nedotos uz Rīgu, Pierīgu vai ārzemēm, bet varētu strādāt un dzīvot Rēzeknē vai tās tuvumā. Rēzeknei vēl ir liels neizmantotais ekonomiskais potenciāls. Tā apguvi būtu iespējams paātrināt, ja lielāka publiskā finansējuma daļa nekā līdz šim tiktu novirzīta uzņēmējdarbībai svarīgās infrastruktūras veidošanai. Taču to traucē augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks. Risinājums – koncentrēt dārgākos pakalpojumus vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu – tiek ieviests daudz gausāk, nekā to prasa reālā situācija.

Spilgtākais piemērs tam ir skolu tīkls, kā uzturēšanai tiek tērēta lielākā pašvaldību budžeta sadaļa. Nesadarbojoties un turpinot uzturēt savas vidusskolas un pamatskolas ar neatbilstošu skolēnu skaitu, pašvaldības rada situāciju, kad nepietiekamais skolēnu skaits uz 1 skolotāju neļauj pedagogiem nopelnīt adekvātu atalgojumu, kas rezultējas kvalificētu pedagogu trūkumā un izglītības kvalitātes kritumā. Rēzeknes novadā vēl darbojas tradīcijām bagātas vidusskolas ar pieredzējušiem pedagogiem, taču skolēnu skaits tajās nav pietiekams. Ņemot vērā, ka mazākumtautību vidusskolās notiek pāreja uz apmācību latviešu valodā, kvalificētu pedagogu trūkumu ar atbilstošām valsts valodas zināšanām Rēzeknes mazākumtautību skolās būtu jārisina, izmantojot novada pedagogu potenciālu, kas atbrīvotos pēc izglītības pakāpes samazināšanas nelielajās vidusskolās un pamatskolās. Šāda pieeja noteikti sekmētu jaunās rēzekniešu paaudzes veiksmīgāku integrāciju.

Rēzekne un tai piegulošās pašvaldības ir vienas no lielākajām dotāciju saņēmējām no pašvaldību izlīdzināšanas fonda, jo iedzīvotāju maksātais ienākuma nodoklis nespēj segt pašvaldību augošos izdevumus. Cīnoties par nodokļu maksātāju skaita palielināšanu, Rēzeknes pilsēta tajā deklarētajiem iedzīvotājiem atcēlusi braukšanas maksu pilsētas sabiedriskajā transportā, tā panākot vairāku simtu novada iedzīvotāju pārdeklarēšanos Rēzeknē. Ja Rēzeknes pilsēta būtu pašpietiekama un nesaņemtu dotācijas no turīgāko pašvaldību iemaksām, šāda rīcība neraisītu jautājumus, tāpat kā atklātā peldbaseina būvniecība un miljoniem vērtā Kovšu ezera revitalizācija. Taču apstākļos, kad pilsētā trūkst līdzekļu uzņēmējdarbības veicināšanai, šie pasākumi, kādus neatļaujas finansēt pat pašpietiekamās pašvaldības, nekādā gadījumā nav atbalstāmi, jo no valsts interešu viedokļa tie ir neproduktīvi.

Administratīvā reforma paredz Rēzeknes pilsētas apvienošanu ar bijušā rajona teritoriju – Rēzeknes un Viļānu novadiem, pārliekot akcentu no bieži vērojāmās neproduktīvās savstarpējas šo pašvaldību konkurences uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu.

Ar 59 tūkst. iedzīvotājiem apvienotais Rēzeknes novads būtu 5. lielākais Latvijā. Tomēr jāņem vērā, ka atbilstoši prognozēm līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits samazināsies par 22% – līdz 47 tūkst. Platības ziņā (2829 km<sup>2</sup>)

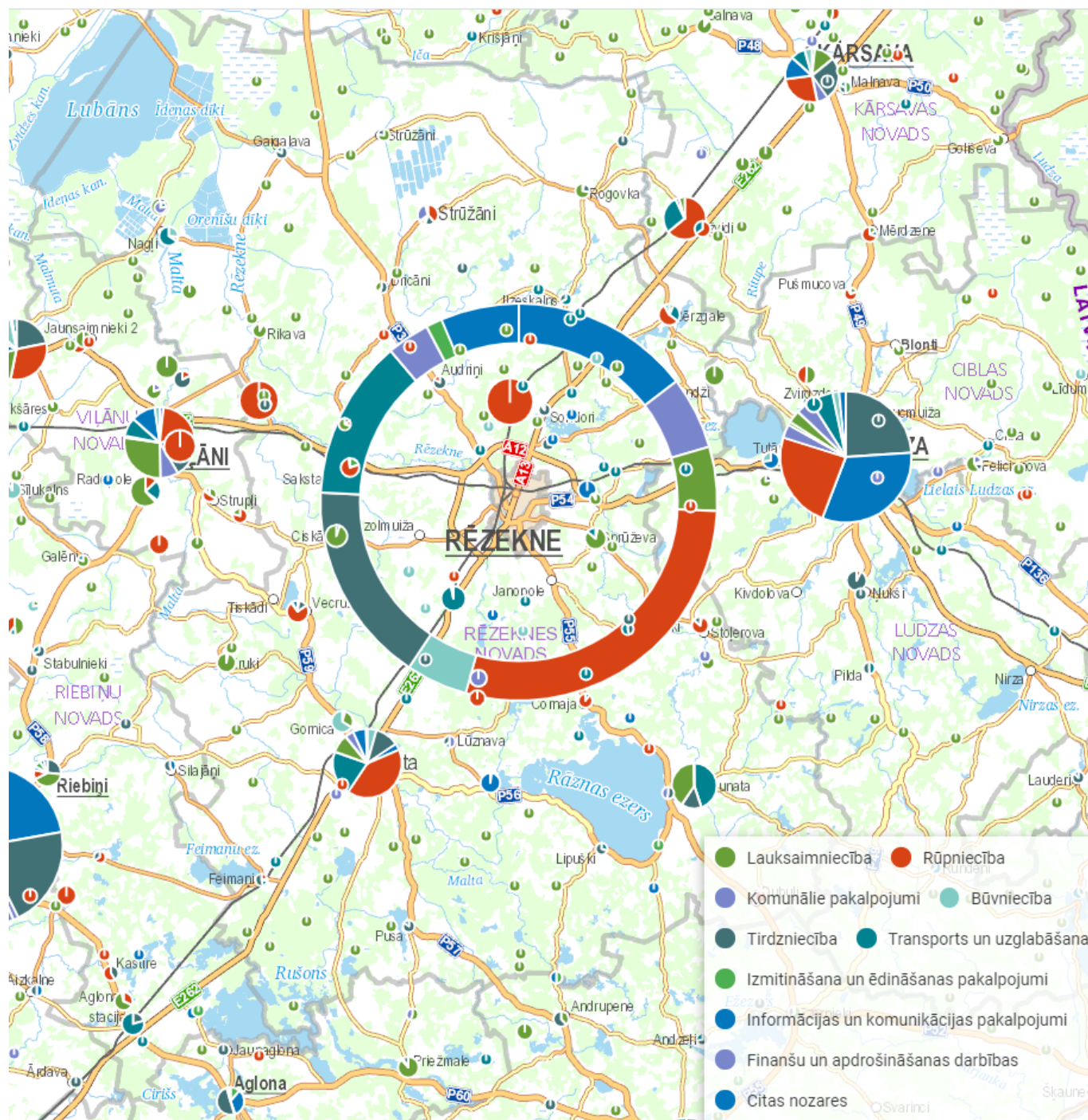


## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

Rēzeknes novads būtu viens no lielākajiem – 4. lielākais valstī, bet uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma ziņā (172,8 milj. EUR) – 10. lielākais. Tikai, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (2,9 tūkst. EUR), tas noslīdētu uz 22. vietu valstī, bet saglabātu 2. vietu Latgalē (aiz Līvānu novada – 3,8 tūkst. EUR).



**Rēzeknes optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Salaspils apvienotais novads

Salaspils ir pilsēta Rīgas pievārtē, 18 km attālumā no galvaspilsētas centra. Tā izvietojusies Daugavas labajā krastā, līdzās Rīgas–Daugavpils šosejai un Rīgas apvedceļam. Kopā ar Jūrmalu un Ogrī pēc iedzīvotāju skaita (18 tūkst.) tā ir viena no trim lielākajām Rīgas piepilsētām.

Salaspils vēsturiski veidojusies no atsevišķām daļām, kas joprojām ir visai atšķirīgas gan apbūves, gan iedzīvotāju sastāva ziņā. Senākā no tām, kas tagad pazīstama kā HES jeb Enerģētiķu ciemats (arī Ķesterciems), jau viduslaikos, galvenokārt pateicoties stratēģiski izdevīgajam novietojumam Rīgas pievārtē pie Daugavas ūdensceļa, bijusi visai nozīmīga apdzīvota vieta, ko vēlākajos gadsimtos apsaimniekojusi Salaspils muiža. Tās centrā, līdzās zviedru laikā būvētajai skanstei un baznīcai, 19. gs. otrajā pusē darbojušies gan krogi, gan skola. Šajā laikā Rīgas pilsēta iznomāja plašu muižas teritoriju karaspēka nometnes izveidei. Turpmāko gadsimtu šajā Salaspils daļā galvenais noteicējs bija dažādu varu karaspēks, līdz 1966. gadā sakarā ar Rīgas HES celtniecību muižas parkā ierīkotā kara pilsētiņa kā pagaidu mājvieta tika nodota energoceltniekiem.

Pēc 1861. gadā pabeigtās Rīgas–Daugavpils dzelzceļa izbūves par lielāku apdzīvotu vietu izauga arī otrs Salaspils centrs – ap Kurtes muižu. Kurtenhofs bija pirmā Daugavpils dzelzceļa stacija ārpus Rīgas. Vēlākajos gados no tās tika izbūvēts šaursliežu dzelzceļa atzars uz Bēma ģipša fabriku Zeltiņos, kas savulaik nodarbināja pat 400 strādnieku (līdzās tagadējam “Knauf” apsaimniekotajam karjeram), un Salaspils stacija kļuva par nozīmīgu kravu pārkraušanas vietu (kopš 20. gs. 30. gadiem te apstrādāja arī vietējo kūdras un kaļķu fabriku kravas). Pie stacijas veidojās rosīgs tirdzniecības centrs (tagad Vecā Salaspils) un tika ierīkota Šoha dārzniecība (tagad Nacionālais botāniskais dārzs). Salaspils apkaime, ieskaitot Doles salu, bija nozīmīgs lauksaimniecības preču piegādātājs Rīgas pilsētai. Pēc Pirmā pasaules kara, kad Salaspilī bija iznīcināts ap 70% ēku, Rīgas tirgus tuvums salaspiliešiem ne tikai palīdzēja ātrāk atjaunot izpostītās saimniecības, bet daudzām no tām – tikt pie turības. Padomju laikā to vietā ar represīvām metodēm tika izveidota valsts saimniecība “Budeskalni”, kas turpmākajos gados aptvēra plašu teritoriju no Tīnūziem līdz Rīgai. Kurtes muižā tika ierīkots jaunās saimniecības centrs. 20. gs. 70.–80. gados, izmantojot Pierīgas priekšrocības un attīstot palīgražošanu, saimniecība tika pie zināmas turības un varēja atļauties izveidot labi apzaļumotu ciematu ar padomju laikam neraksturīgo kotedžu tipa apbūvi (tagad pazīstams kā Agrofīrmas ciemats). Daļa no dzīvokļiem ciematā pienācās galvaspilsētas ministriju darbiniekiem. Tas šai apkaimē piešķīra īpašu kolorītu. Tās kultūras nams kļuva par Salaspils sabiedriskās dzīves centru.

Paralēli tam Salaspils ziemeļu daļā 20. gs. 60.–80. gados veidojās zinātnes centrs, kura iestādes – atomreaktors, fizikas, neorganiskās ķīmijas, bioloģijas un mežzinātnes institūts, mežu tehnikas konstruktoru birojs un rūpnīca u.c. – bija darbavieta vairākiem tūkstošiem darbinieku. Daļa no tiem dzīvoja Salaspilī – jaunuzceltajos Zinātņu akadēmijas un Silavas ciematos. Tomēr vislielākās pārmaiņas Salaspils apkaimē ieviesa Rīgas HES būvniecība. Tā kā valdošā vara Rīgas HES izsludināja par Vissavienības komjauniešu triecienceltni, būvnieki tajā ieradās ne vien no tikko uzceltās Pļaviņu HES, bet no visas Padomju Savienības. HES ūdenskrātuve applūdināja Doles salas apdzīvotāko daļu un gleznaino Daugavas ieleju no Ogres līdz Salaspilij. Bijušās karaspēka nometnes vietā celtnieku un enerģētiķu ģimenēm steigā tika būvēti piecu un deviņu stāvu dzīvojamie nami. Arī applūdināmo teritoriju iedzīvotājiem (vairāk nekā 600 ģimenēm) pienācās dzīvokļi jaunceltnēs, tomēr liela daļa, līdz tam radusi dzīvot viensētās, izmantoja iespēju saņemt apbūves gabalu Agrofīrmas ciemata tuvumā, lai atkal celtu savu māju. Tā vēsturisko Kurtes un Salaspils muižu vietā izveidojās divas visai atšķirīgas Salaspils daļas, ko vienu no otras atdalīja ābeļdārzs.

Pēc neatkarības atjaunošanas un padomju komandekonomikas sabrukuma salaspiliešiem nācās saskarties ar izaicinājumiem, kas radās, pārejot uz brīvā tirgus ekonomiku. Bija jādomā, kā apsaimniekot un modernizēt energoneefektīvo infrastruktūru un dzīvojamo fondu atbilstoši laikmeta prasībām. Tāpat smagā situācijā nonāca zinātniskās iestādes, īpaši tās, kas pamatā pildīja Maskavas pasūtījumus (piemēram, Fizikas institūts). Atomreaktors bija jāslēdz drošības apsvērumu dēļ, jo tā stāvoklis neatbilda mūsdienu prasībām. Darbībai konkurences apstākļos bija jāpiemērojas uz bijušās agrofīrmas ražotņu bāzes izveidotajiem uzņēmumiem. Līdzīgas problēmas nācās risināt

visā Latvijā, taču, kopumā ņemot, Salaspilī to izdevās paveikt veiksmīgāk nekā Latvijas lielākajā daļā. Salaspilieši, aktīvi izmantojot ES atbalsta programmas, ne tikai modernizējuši lielāko daļu infrastruktūras un sabiedrisko ēku, bet arī izvirzījušies starp līderiem Latvijā daudzdzīvokļu namu (to skaitā deviņstāvu) renovācijā. Tas kopā ar mērķtiecīgu pašvaldības darbu cilvēkam draudzīgas pilsētvides radīšanā – apzaļumošana, pagalmu labiekārtošana, veloceļu izbūve, atpūtas zonu ierīkošana pie Daugavas un citām ūdenstilpēm, botāniskā dārza teritorijas publiskā pieejamība – ļāvis mazināt negatīvo padomju mantojuma ietekmi, īpaši HES mikrorajonā, integrējot to pašlaik aktīvi veidojamajā Salaspils pilsētas vienotajā struktūrā ar centru pilsētas vidusdaļā pie dzelzceļa. Mājīga un izkaisīto Salaspils apkaimju iedzīvotājiem ērti pieejama centra izveide būs lielākais tuvāko gadu izaicinājums strauji augošās pilsētas saimniekiem.

Lai gan Salaspils vienmēr bijusi cieši saistīta ar Rīgu, vienlaikus tā pildījusi lielākā lokālā centra funkcijas plašai apkāmei, īpaši Salaspils un Stopiņu pagasta iedzīvotājiem. Latvijas brīvvalsts laikā Salaspils centrs ap dzelzceļa staciju administratīvi piederēja Stopiņu pagastam. Pēc Pirmā pasaules kara pat Kurtenhofas dzelzceļa staciju vispirms pārdēvēja par Stopiņiem un tikai tad – par Salaspili. Stopiņu pagasta valde, skola un tautas nams atradās 5 km no Salaspils (tagad – Salaspils novada Jaunsauriešos), pie ceļa, kas veda uz Sauriešiem. Padomju laikā, īpaši 60.–80. gados, šajā Pierīgas teritorijā arī ārpus Salaspils notika vērienīga būvniecība. Vislielākais objekts – Rīgas TEC-2 70. gados tika uzbūvēts Aconē. Kopā ar īsi pirms tam darbu uzsākušo Rīgas HES šī Latvijas lielākā termoelektrostacija Salaspilij ļāva izvirzīties par lielāko elektroenerģijas un siltuma ražotāju Latvijā. Pie vecajām ģipša un dolomīta ieguves vietām Sauriešos un Saulkalnē 60. gados tika uzceltas lielas fabrikas. Upeslejās bija uzbūvēta Latvijā lielākā tuberkulozes slimnīca, bet Ulbrokā – lauksaimniecības mehanizācijas un elektrifikācijas institūts un viens no lielākajiem cūkkopības kompleksiem Latvijā. Līdzās šiem vērienīgajiem objektiem veidojās ciemati ar padomju laikam raksturīgajām tipveida daudzdzīvokļu ēkām. No ekstensīvi apbūvētajiem Stopiņiem ar Dreiliņiem apvienotā Stopiņu ciema padome (tagadējā novada dome) tika pārcelta uz 7 kilometru attālo Ulbroku. Rīgas ērtā sasniedzamība sekmēja individuālās apbūves teritoriju veidošanos galveno satiksmes artēriju tuvumā, īpaši izceļoties tādai stingriem ierobežojumiem pakļautai padomiskās apbūves formai (ne vairāk kā 600 kvadrātmetru gruntsgabalam un 20 – dzīvojamai platībai) kā dārzkopības sabiedrības (tādu šajā Pierīgas daļā bija ap 20 ar vairākos tūkstošos mērāmu apbūves gabalu skaitu). Pēc neatkarības atjaunošanas individuālā būvniecība Pierīgā attīstījās ar līdz tam nepieredzētu vērienu. Privātmāju ciemati gar maģistrālēm un vietējas nozīmes ceļiem mijās ar darījumu teritorijām un lēnām renovējamo padomju laika daudzstāvu apbūvi, pārveidojot teritoriju līdz Rīgas apvedceļam, bet vietām arī tālāk vienotā urbanizētā joslā, kas piederīga Rīgas aglomerācijas kodolam. Salaspils, Stopiņu, Ikšķiles un daļēji (līdz Zaķumuižai) arī Ropažu novada un Ogres pilsētas teritorija iekļaujas šajā aktīvās svārstmigrācijas zonā. Tā kā nedz Stopiņu (10 834 iedzīvotāji 2019. g. pēc CSP un 82 vidusskolēni pēc IZM Ulbrokas vidusskolā), nedz Ropažu novads (6831 iedzīvotājs un 28 vidusskolēni Ropažu vidusskolā rekomendējamo 150 vietā) neatbilst izvirzītajiem minimālajiem kritērijiem administratīvi teritoriālās reformas ietvaros veidojamiem novadiem Pierīgā, VARAM izvirzījis priekšlikumu tos apvienot vienā pašvaldībā ar Salaspils novadu (22 662 iedzīvotāji un 179 vidusskolēni apvienošanās procesā esošajā Salaspils vidusskolā). Iedzīvotāju skaita ziņā (pēc CSP 2019. g. datiem) lielākās apdzīvotās vietas šajā teritorijā ir Salaspils (17 995), Ulbroka (2760), Dreiliņi (1890), Saurieši (1665), Upeslejas (1203), Saulkalne (1184), Silakrogs (1159), Dzidriņas (970), Zaķumuiža (929), Līči (859), Vālodzes (768), Mucenieki (578) un Acone (526). Vismaz seškārt lielākais iedzīvotāju skaits Salaspilij ļāvis izveidot ievērojami plašāku pakalpojumu pieejamību nekā jebkurā citā apkāmes apdzīvotajā vietā.

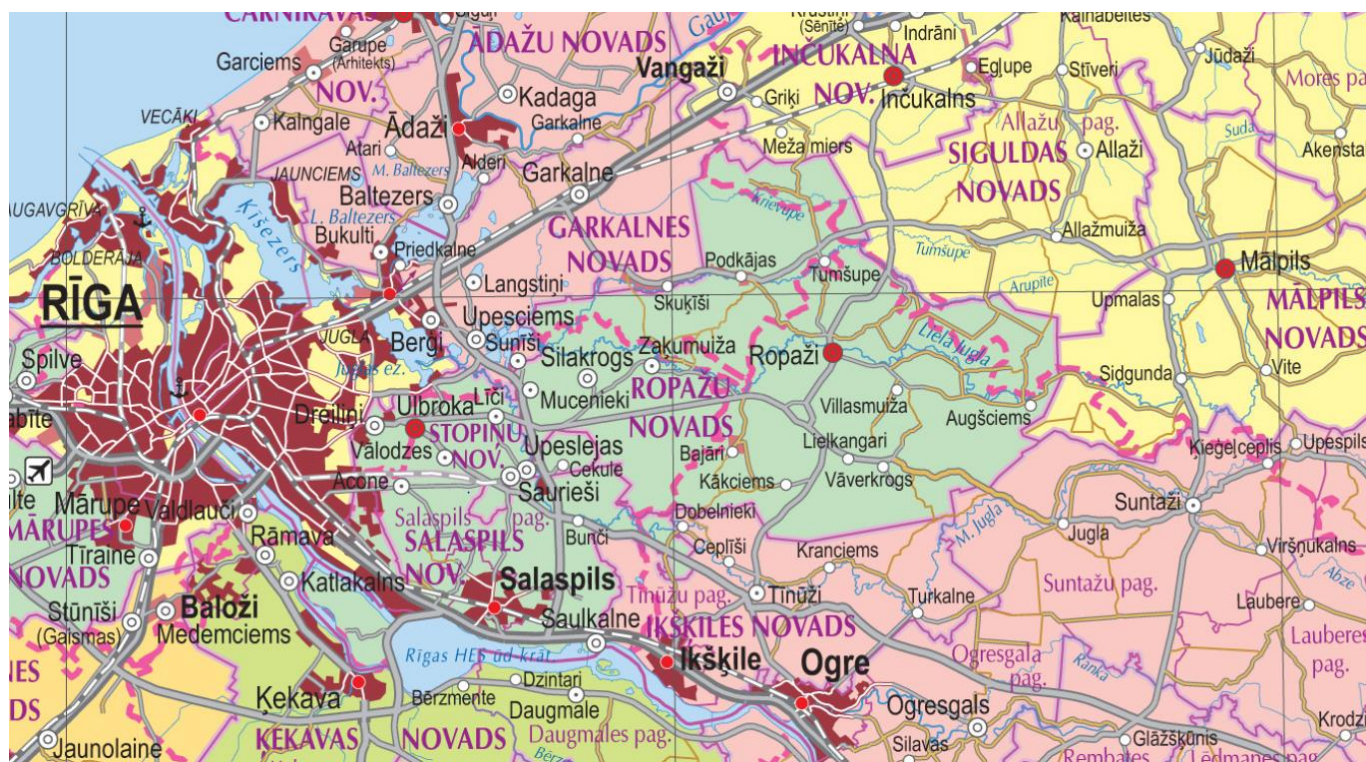
Nedaudz citāds ir uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības teritoriālais sadalījums. Apkaimju griezumā tas bija šāds: Salaspils–Dole – 74,4 milj. EUR (to skaitā Salaspils – 42,9, Dole – 31,5 milj. EUR); lielākie uzņēmumi<sup>6</sup> – Rīgas HES un mežtehnikas ražotājs “Baltrotors”), Acone – 83,6 milj. EUR (lielākie uzņēmumi – Rīgas TEC-2 un būvmateriālu ražotājs “Skonto Prefab”), Rumbula – 53,8 milj. EUR (lielākie uzņēmumi – vairumtirgotāji “Antalis” un “Volvo Truck Latvia”, atkritumu apsaimniekotāji “Eco Baltia Vide” un “Getliņi EKO”, kokapstrādātājs “BSW Latvia” un būvmateriālu ražotājs “Consolis Latvija”), Dreiliņi–Ulbroka – 48,1 milj. EUR (lielākie uzņēmumi – tirgotāji “Depo

<sup>6</sup> Ziņojumā uzskaitīti visi uzņēmumi, kuru pievienotā vērtība apskatāmajā teritorijā pārsniedza 4 milj. EUR.



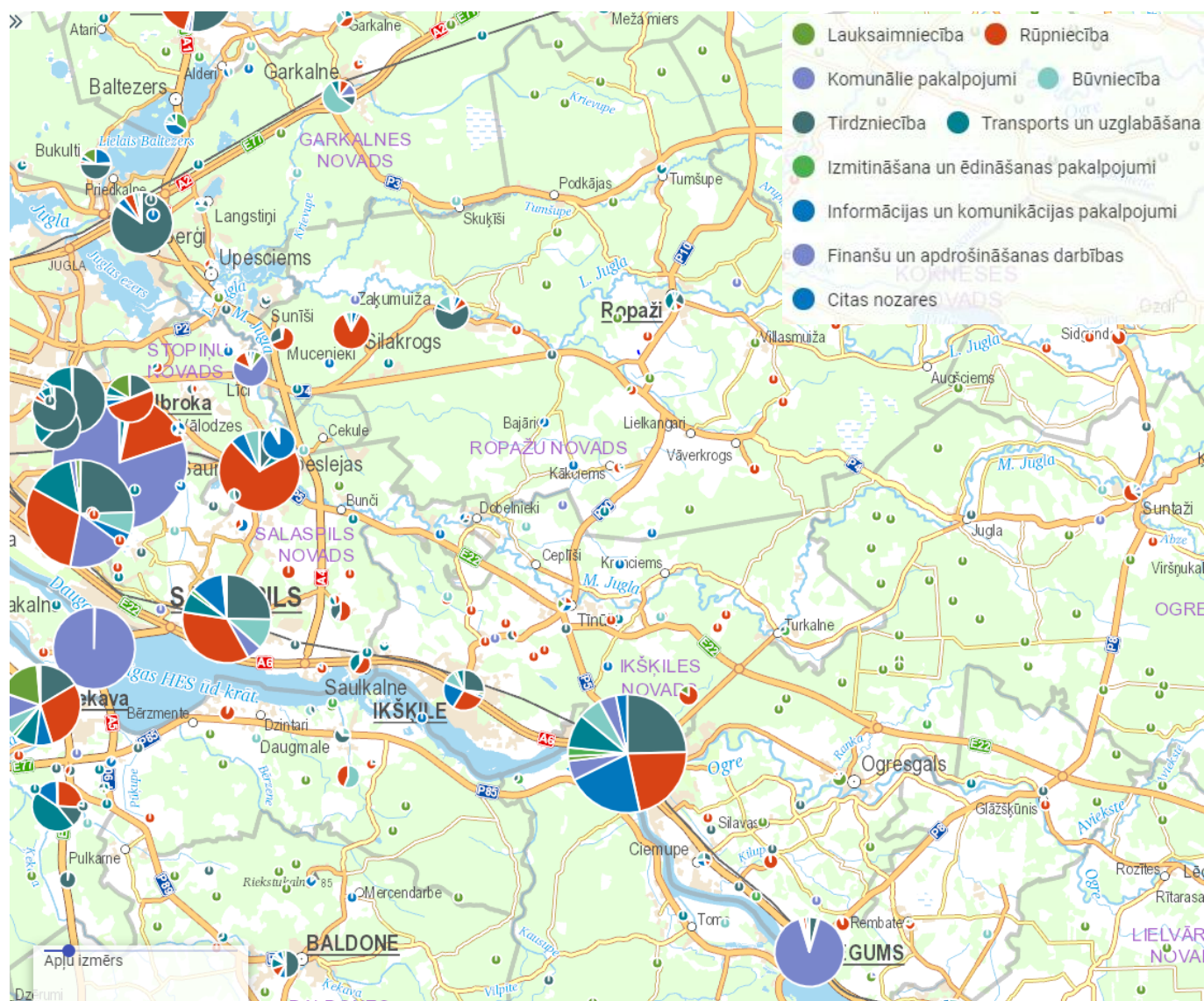


DIY”, “Tamro” un “Amber Distribution”), Saurieši – 30,9 milj. EUR (no tiem 16,5 milj. EUR Salaspils novada teritorijā, bet 14,4 milj. EUR Stopiņu novadā; lielākie uzņēmumi – būvmateriālu ražotāji “Knauf” un “TMB Elements”), Silakrogs – 6,5 milj. EUR (lielākais uzņēmums – tipogrāfija “PNB Print”), Līči – 6,2 milj. EUR (lielākais uzņēmums – “Sadales tīkls”), Zaķumuiža – 5,6 milj. EUR, Upeslejas – 4,9 milj. EUR (lielākais uzņēmums – “Tuberkulozes un plaušu slimnīca”), Saulkalne – 2,1 milj. EUR un Mucenieki – 2 milj. EUR. Salīdzinājumam – Ropažos, kur dzīvoja 1511 iedzīvotāji, uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoms bija 1,8 milj. EUR. Kā redzams no šī uzskaitījuma, Salaspils un Stopiņu novads izeļas ar ļoti augstu uzņēmējdarbības aktivitāti, bet Ropažu novadā lielāki uzņēmumi darbojas tikai Rīgai tuvākajā daļā. Tas, ka uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība ir lielāka vietās, kur koncentrētas darījumu teritorijas, ir likumsakarīgi, un Rīgas pierobeža tam ir spilgts apliecinājums. Sagaidāms, ka arī tuvākajā nākotnē šī teritorija turpinās dinamiski attīstīties. Papildu stimuls tam varētu būt plānotā loģistikas parka izveide pie Salaspils, kur Eiropas platuma ātrgaitas dzelzceļa maģistrāle “Rail Baltica” šķērsos noslogotāko Latvijas dzelzceļu. Apvienotajam Salaspils, Stopiņu un Ropažu novadam ir visi priekšnoteikumi, lai kļūtu par vienu no ekonomiski spēcīgākajām Latvijas pašvaldībām. Apvienota novada ietvaros daudz racionālāk varētu izmantot nodokļu maksātāju naudu dārgāko publisko pakalpojumu nodrošināšanai, izbrīvējot lielāku resursu ceļu un citas infrastruktūras izbūvei, kā arī teritorijas labiekārtošanai. Tas padarītu pievilcīgākas daudzās, joprojām nepietiekami sakoptās apkaimes gan padomju laika, gan jaunajās apbūves teritorijās, ceļot iedzīvotāju dzīves kvalitāti un īpašumu vērtību. Apvienotais novads ar 39,8 tūkst. iedzīvotājiem (2018. g.) 35 plānoto pašvaldību vidū būtu 14. lielākais. Tas būtu viens no tikai četriem Latvijas novadiem, kur prognozējams iedzīvotāju skaita pieaugums (līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits varētu pārsniegt 42 tūkst.). Platības ziņā tas būtu sestais mazākais (501 km<sup>2</sup>), bet pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības apjoma (333,5 milj. EUR) tas būtu ceturtais vietā, atpaliekot tikai no Rīgas, Liepājas un Mārupes. Pēc šī rādītāja, rēķinot uz 1 iedzīvotāju, ar 8,4 tūkst. EUR tas ieņemtu augsto trešo vietu valstī (pēc Mārupes un Rīgas).



**Salaspils optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**

No VARAM piedāvātajiem apvienojamo pašvaldību centriem Stopiņu novada iedzīvotājiem Salaspils pilsēta ir visātrāk sasniedzamais centrs. Ropažu novada gadījumā situācija ir sarežģītāka. Pusei iedzīvotāju, sākot no Zaķumuižas, – tā ir Salaspils, nelielai daļai, sākot no Tumšupes, – Ādaži, bet pārējiem, ieskaitot Ropažus, – Ogre. Vadoties no iepriekš minētā, ja Ropažu novada iedzīvotāji par to ļoti iestātos, būtu apsverama arī šī novada teritorijas sadalīšana starp vairākām pašvaldībām vai pievienošana Ogres novadam.



***Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes***

## Saldus apvienotais novads

Saldus ir rosīga Dienvidkurzemes pilsēta Cieceres upes krastos, apmēram pusotras stundas brauciena attālumā no Rīgas. Par lielāku apdzīvoto vietu Saldus sāka veidoties jau viduslaikos, kad šeit tika uzcelta Livonijas ordeņa pils. Saldus nozīme pieauga Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā. Uzplaukstot hercogistes ekonomikai (17. gs.), Saldus kļuva par nozīmīgu tirdzniecības un manufaktūru centru. Te darbojās lina austuve, ādu mītuves, gateris, dzelzs ceplis, lielgabalu lietuve u.c. uzņēmumi, kuru ražojumi pa Cieceres un Ventas ūdensceļiem tika nogādāti Kuldīgā un Ventspilī, no kurienes tos eksportēja uz ārvalstīm. Pēc postījumiem zviedru karaspēka iebrukuma laikā 1659. gadā Saldus zaudēja agrāko nozīmi, lielākai rosībai atsākoties tikai divus gadsimtus vēlāk, kad Cieceres upes kreisajā krastā muižas zemi sāka izpārdot apbūves gabaliem (1856. g.). Saldū darbu sāka vairākas fabrikas. Miestam strauji augot, tas atkal kļuva par nozīmīgāko novada saimniecisko un kultūras centru, iedzīvotāju skaitam sasniedzot 6 tūkst. (1914. g.). Pilsētas tiesības Saldum tika piešķirtas 1917. gadā.

Latvijas brīvvalsts laikā, kad Saldus bija otra lielākā Kuldīgas apriņķa pilsēta, ievērojami paplašinājās pilsētas teritorija. Pilsētai nozīmīga bija 1929. gadā pabeigtā Liepājas–Glūdas dzelzceļa izbūve, kas Saldum nodrošināja tiešu satiksmi ar Rīgu.

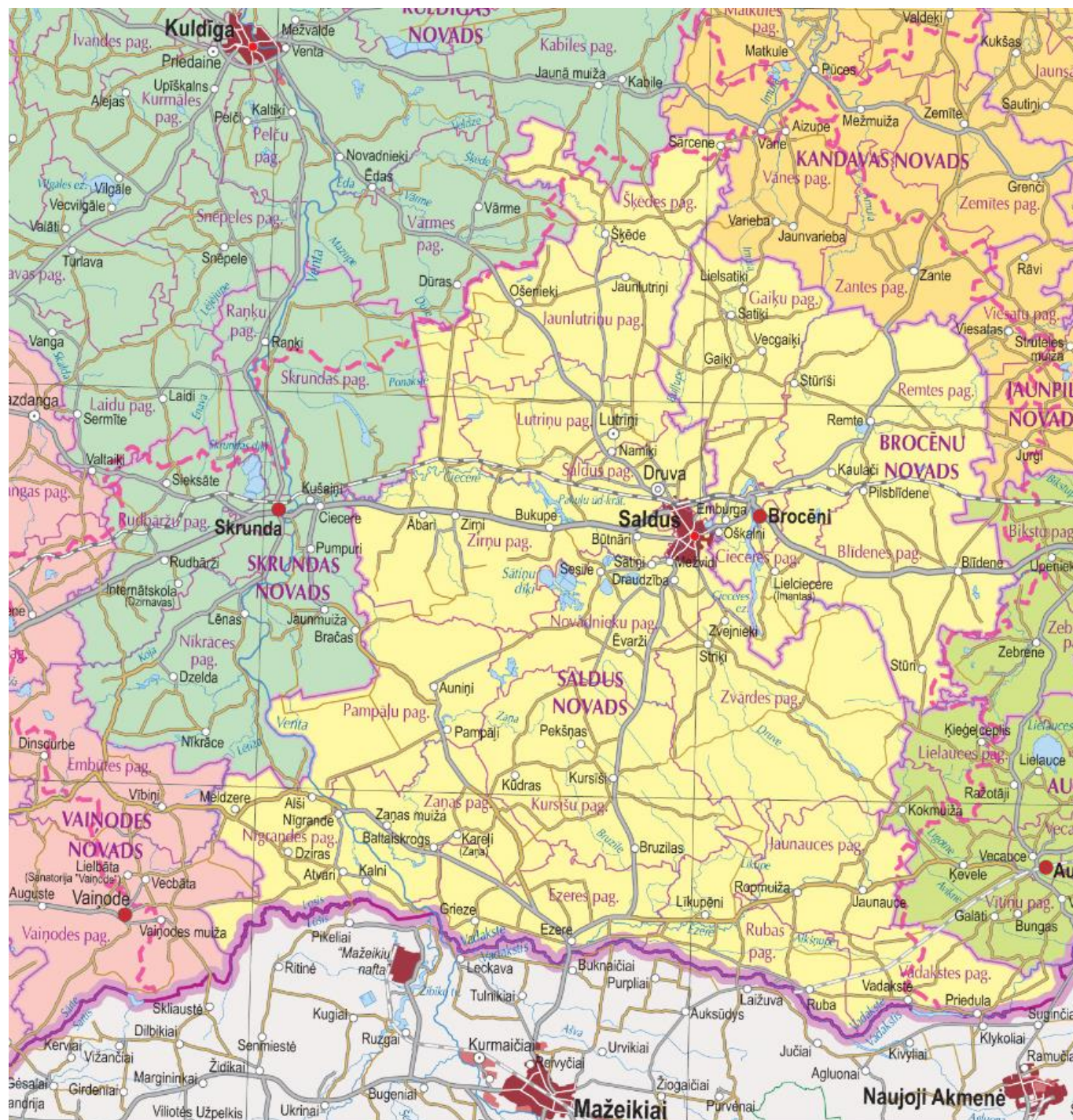
Padomju varas laikā pēc apriņķu likvidācijas (1949. g.) Saldus kļuva par jaunizveidotā Saldus rajona centru, šādā statusā paliekot līdz 2009. gadam. Šajā laikā Saldus strauji attīstījās. Pilsētā tika izvietotas rajona teritoriju apkalpojošas iestādes un dienesti, būvētas sabiedriskās ēkas. Lielākie pilsētas uzņēmumi bija "Lauktechnika", mēbeļu cehs, gaļas kombināts un pienotava. Daudzi lieli uzņēmumi izveidojās Saldus pievārtē: cementa un šifera kombināts Brocēnos, viens no bagātākajiem kolhoziem Druvā, mežrūpniecības saimniecība Mežvidos un putnu fabrika Straumēnos. Iedzīvotāju skaits Saldū sasniedza 12,5 tūkst. (1991. g.), bet kopā ar piepilsētas teritoriju – 19 tūkst., Saldum izvirzoties par 3. lielāko centru Kurzemē aiz Liepājas un Ventspils.

Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process no brūkošās komandekonomikas uz brīvā tirgus ekonomiku. Lielākā daļa Saldus padomju laika uzņēmumu zemās efektivitātes un pieredzes trūkuma dēļ nespēja pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja. Tomēr atšķirībā no lielākās Latvijas teritorijas daļas Saldus pusē veiksmīgāk izdevies piesaistīt privātās investīcijas, kas veco uzņēmumu vietā ļāvis izveidoties daudziem jauniem un konkurētspējīgiem uzņēmumiem, saglabājot rūpniecību kā galveno saimniecības nozari. Latvijā zināmākais piemērs ir mūsdienīgas cementa rūpnīcas būve Brocēnos, taču lielākā pievienotā vērtība tiek radīta jaunajos Saldus kokapstrādes (piemēram, "Pata Saldus"), metālapstrādes, zivju apstrādes, dzīvnieku barības ražošanas un šūšanas uzņēmumos. Tāpat Saldū veiksmīgi darbojas lieli ceļu būves, transporta un degvielas tirdzniecības uzņēmumi. Ar tik daudzveidīgu nozarstrukturū var lepoties reti kura Latvijas pilsēta.

Vēl viena Saldus īpatnība ir lielā iedzīvotāju daļa (5 no 15 tūkst.), kas dzīvo piepilsētas teritorijā – Brocēnos, Druvā u.c. apdzīvotajās vietās līdz 8 km attālumam no pilsētas centra. Pēc šajā teritorijā uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības – 106 milj. EUR (40% no tās piepilsētā) Saldus apsteidz pat tādas iedzīvotāju skaita ziņā lielākas Latvijas pilsētas kā Cēsis un Tukumu. Protams, faktiskais Saldus ietekmes areāls ir daudz plašāks un pavisam noteikti aptver bijušo rajona teritoriju, iestiepjoties arī Skrundas un Kandavas novadā. Šīs teritorijas iedzīvotāju ikdiena ir cieši saistīta ar Saldū, kur daudzi no tiem strādā, mācās, iepērkas vai izmanto citus pakalpojumus.

Ņemot vērā, ka, ceļoties darba ražīgumam tradicionālajās saimniecības nozarēs – lauksaimniecībā, mežsaimniecībā un kūdras ieguvē, kas ir galvenais iztikas avots lauku iedzīvotājiem, nodarbināto skaits samazinās ievērojami straujāk nekā laukos dzīvojošo skaits, bez darba palikušie iedzīvotāji dodas strādāt vai pārceļas uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvā lielākas iespējas. Lai arī Saldus apkaimē uzņēmējdarbība attīstās veiksmīgāk nekā daudzviet citur Latvijā, tā nav spējusi radīt tik daudz darbavietu, lai būtiska daļa bez darba palikušo apkaimes iedzīvotāju nedotos uz Rīgu vai ārvalstīm. Dažkārt noteicošais pat nav darbavietu trūkums, bet ceļu neapmierinošais stāvoklis, kas apgrūtina perifērijas iedzīvotājus ikdienā mērot ceļu uz pilsētu. Diemžēl valstij un pašvaldībām hroniski

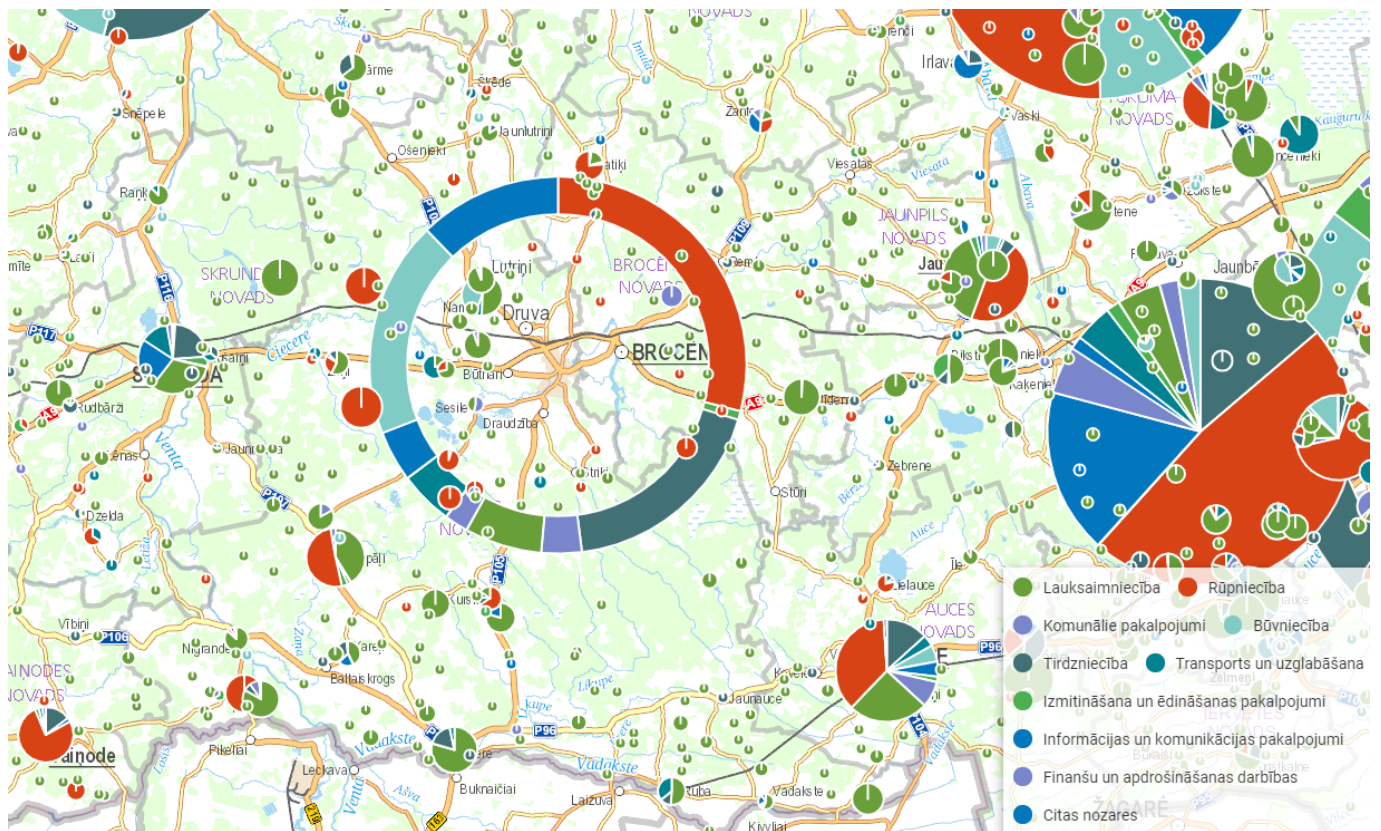
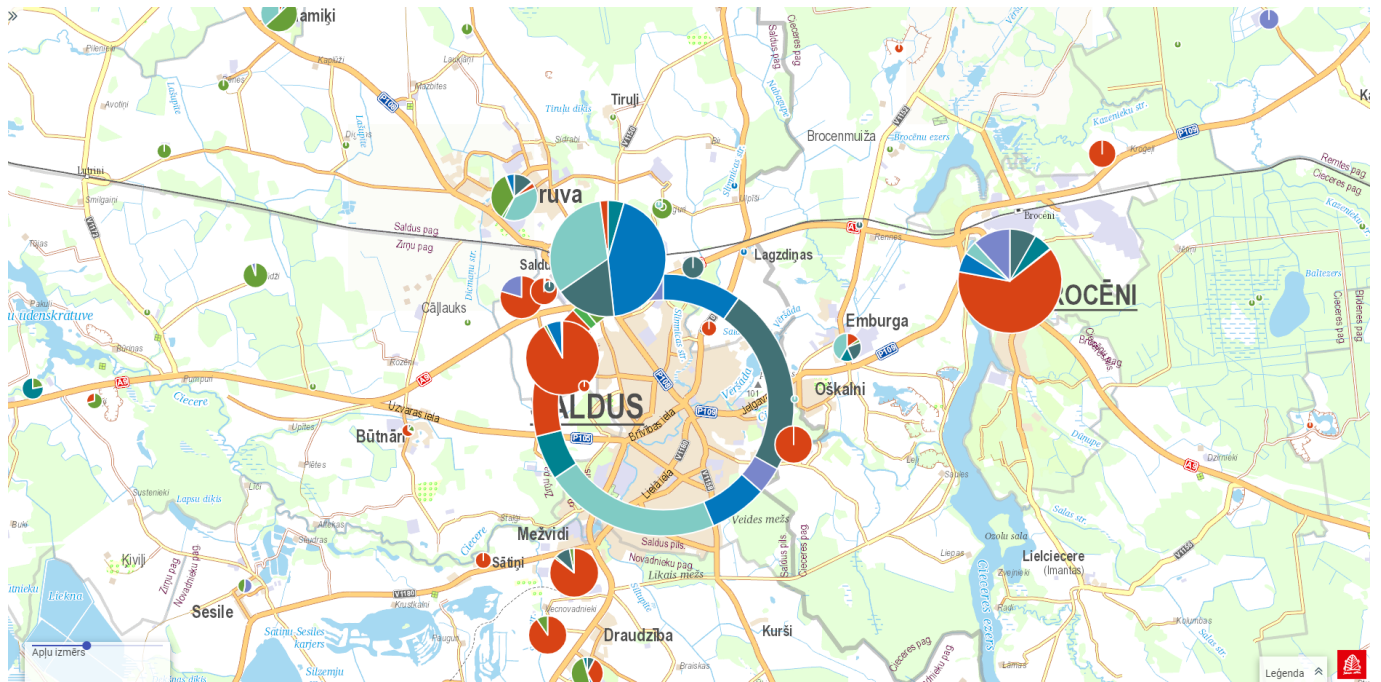
pietrūkst resursu ceļu un citas infrastruktūras uzturēšanai, jo publiskais sektors kopumā nedarbojas pietiekami produktīvi. Augošās izmaksas publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai, kas, samazinoties iedzīvotāju skaitam, kļūst aizvien neefektīvāks, neļauj pašvaldībām atvēlēt vairāk līdzekļu ne ceļu uzturēšanai, ne citiem uzņēmējdarbību veicinošiem pasākumiem. Taču tikai uzņēmējdarbības tālāka attīstība ilgtermiņā straujāk varētu palielināt nodokļu ieņēmumus un celt iedzīvotāju labklājību.



**Saldus optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



Pēc 2009. gadā realizētās administratīvās reformas Brocēniem, kas faktiski ir pārsvarā rūpnieciska Saldus piepilsēta, tika deleģētas tādas pašas rajona līmeņa pārvaldes funkcijas, kādas līdz tam pildīja Saldus. Šī ekonomiski pilnīgi nepamatotā lēmuma rezultātā nepilnu 7 km attālumā tika veidotas paralēlas administratīvās struktūras. Neraugoties uz to, ka Brocēnos, pateicoties jaunās pašvaldības aktivitātēm, veiksmīgi realizēti daudzi tādi projekti, kuru pieredzi būtu vērts pārņemt arī citām pašvaldībām, paralēlu administratīvo struktūru eksistence tik nelielā attālumā nav veicinājusi vairāku valstij svarīgu reformu realizāciju, kas vērsta uz produktivitātes celšanu publiskajā sektorā. Spilgtākais apliecinājums tam ir dārgākā pašvaldību sniegtā pakalpojuma – vidusskolas uzturēšana neatbilstošam skolēnu skaitam (62 vidusskolēni Brocēnu vidusskolā 2018. g. 1. septembrī) apstākļos, kad blakus esošajā Saldū nepopulārā, bet noteikti vajadzīgā vidusskolu tīkla optimizācija mērķtiecīgi tiek turpināta, pat esot ievērojami lielākam skolēnu skaitam.

Administratīvi teritoriālā reforma paredz apvienotā Saldus novada izveidi bijušā rajona teritorijā, apvienojot Brocēnu un Saldus novadu, pārliedot akcentu no bieži vērojamās neproduktīvās savstarpējās šo pašvaldību konkurences uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu.

Apvienotais novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (138,2 milj. EUR) apsteigtu 21 no 35 VARAM piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (4,9 tūkst. EUR), tas ierindotos 8. vietā. Platības ziņā (2178 km<sup>2</sup>) Saldus apvienotais novads būtu 15. lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (28 tūkst.) – 25. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Saldus novadā saruks par 21%.

## Siguldas apvienotais novads

Sigulda ir pilsēta, kas sasniedzama no Rīgas nepilnas stundas braucienā pa Vidzemes šoseju. Tās novietojums Gaujas senlejas posmā, kas bagāts ar gleznainām klintīm un alām, ir iemesls, kāpēc Sigulda tiek dēvēta arī par Vidzemes Šveici. Tā ir svarīgs tūrisma centrs un tagad arī Eiropas nozīmes ziemas sporta centrs, kas kopā ar Stokholmu pretendē uz 2026. gada ziemas olimpisko spēļu rīkošanu. Veiksmīgā attīstība pēdējo gadu laikā ievērojami palielinājusi Siguldas reģionālo ietekmi, kas bija par pamatu tās iekļaušanai attīstības centru skaitā 2014. gadā pieņemtajā Nacionālajā attīstības plānā (NAP).

Siguldas kā lielākas apdzīvotās vietas pirmsākumi saistās ar viduslaikiem, kad Gaujas lībiešu piļu vietā te tika uzceltas nocietinātas mūra pils Livonijas ordeņvalsts (Siguldā) un Rīgas arhibīskapijas (Turaidā un Krimuldā) robežu aizsardzībai. 15.gs. pie Siguldas pils jau bija izveidojusies pilsētiņa, kura tika nopostīta Poļu-zviedru kara laikā 17.gs. Nākamo uzplaukumu Sigulda piedzīvoja tikai trīs gadsimtus vēlāk, kad 1889. gadā tika atklāts Rīgas – Valkas dzelzceļš. Siguldas gleznainā apkārtnē kļuva ērti sasniedzama turīgiem ļaudīm. Sākās vasarnīcu būve uz muižai atdalītiem gruntsgabaliem. Vasarās šeit atpūsties ieradās arī aristokrāti no Pēterburgas un Varšavas, padarot Vidzemes Šveici par populāru galamērķi ceļotājiem arī no tālākiem reģioniem.

Neraugoties uz postījumiem Pirmā pasaules kara un Brīvības cīņu laikā, Latvijas brīvvalsts laikā Siguldas attīstība turpinājās. 1928. gadā tā ieguva pilsētas tiesības. Te aktīvi turpinājās savrupmāju būvniecība un attīstījās sabiedriskās aktivitātes. Par pilsētas īpašo nozīmi pirmskara Latvijā liecina fakts, ka Siguldas pilī regulāri tika rīkotas Preses balles, kas tika uzskatītas par svarīgāko saviesīgās dzīves pasākumu valstī.

Lai gan Otrā pasaules kara postījumi un padomju varas represijas pēckara gados mazināja pilsētas aristokrātisko šarmu, pateicoties dabas un kultūrvēsturisko pieminekļu klātbūtnei un Latvijai netipiskajam reljefam, Sigulda turpināja attīstīties galvenokārt kā tūrisma un ziemas sporta centrs. To sekmēja gan Gaujas nacionālā parka dibināšana, gan unikālu objektu izveide (vienīgais gaisa trošu ceļš Baltijā, Siguldas kamaniņu trase un vērienīgā Turaidas viduslaiku pils atjaunošana ar muzejrezervāta izveidi). Paplašinājās arī pilsētas teritorija, tajā iekļaujot arī Turaidu un Krimuldu. Administratīvā rajona, kas aptvēra tuvāko apkaimi, centra statuss Siguldai bija tikai no 1950. līdz 1961. gadam. Turpmākos 47 gadus Sigulda bija pilsēta Rīgas rajona sastāvā. Iespējams, šī iemesla dēļ padomju varas izvērstā industrializācija Siguldu skāra mazāk, un komandekonomikas sabrukuma apstākļos pāreja uz brīvā tirgus ekonomiku pēc neatkarības atjaunošanas neizsauca tik smagas sekas, kā citās pilsētās.

Jaunajos apstākļos Siguldā uzplauka pakalpojumu industrija. No jauna izveidotās viesnīcas, kafējnīcas, aktīvās atpūtas un veselības aprūpes uzņēmumi apkalpo gan tūristus, gan sportistus, kas modernās sporta infrastruktūras dēļ šeit ierodas no daudzām valstīm ne tikai uz sacensībām, bet izvēlas šeit aizvadīt arī treniņnometnes. Tirdzniecības centrus, kas pēdējos gados izauguši gar Vidzemes šoseju, iecienījuši apmeklētāji no visa Vidzemes reģiona. Starptautiskie Siguldas Opermūzikas svētki un daudzveidīgais citu kultūras pasākumu piedāvājums vairojis pilsētas atpazīstamību arī kultūras jomā. Savukārt izglītības iestāžu audzēkņu (īpaši valsts ģimnāzijas) salīdzinoši augstais izglītības līmenis veicina skolēnu pieplūdumam Siguldas skolās, kurām atšķirībā no vairuma Latvijas skolu nav problēmas ar aizpildījumu. Tajā visā, protams, ļoti nozīmīga loma ir pašvaldības mērķtiecīgajam darbam, modernizējot un būvējot no jauna mūsdienu infrastruktūru, un radot pievilcīgu pilsētvidi. Tas veicinājis nekustamo īpašumu attīstītājus investēt jaunajos projektos Siguldā. Pateicoties šim apstākļu kopumam, aizvien vairāk aktīvu cilvēku, arī jauno ģimeņu, tai skaitā no Rīgas, izvēlas to par savu dzīvesvietu. Sigulda šobrīd ir viena no tikai trīs Latvijas pilsētām (kopā ar Ikšķili un Baložiem), kurā iedzīvotāju skaits ir lielāks, nekā jebkad agrāk, un, neraugoties uz nelabvēlīgo demogrāfisko situāciju valstī kopumā, lēnām turpina augt. 2019. gada sākumā iedzīvotāju skaits bija 11,6 tūkst., bet kopā ar piepilsētas teritoriju (Peltēm, Ķipariem, Kalnabeitēm un Turaidu) – 14,4 tūkst.

Lai arī Rīgā strādājošie ar saviem nodokļu maksājumiem sniedz būtisku pienesumu pašvaldības budžetam, arī pašā Siguldas pilsētā uzņēmējdarbībā tiek radīta ievērojama pievienotā vērtība – 43,7 milj. EUR (kopā ar piepilsētas teritoriju), ko pārsvarā veido nelieli uzņēmumi. Interesanti, ka no trijiem lielākajiem Siguldas novada uzņēmumiem, tikai viens – Siguldas slimnīca (pievienotā vērtība – 2 milj. EUR) ir Siguldā, bet pārējie divi – Allažu pagastā

(“Kopakstrāde 98” – 5,9 milj. EUR un cūkaudzētājs “Baltic Pork” – 1,6 milj. EUR). Vēl lielāki uzņēmumi atrodas Siguldas ietekmes areālā. Inčukalna novadā tāds ir kokapstrādātājs “Rettenmeier Baltic Timber” (11,6 milj.EUR), Mālpils novadā – mēbeļu ražotājs “Kvist” (9 milj. EUR), bet Krimuldas novadā - “Conexus Baltic Grid” (8 milj. EUR), kas vairāk zināms kā Inčukalna pazemes gāzes krātuve.

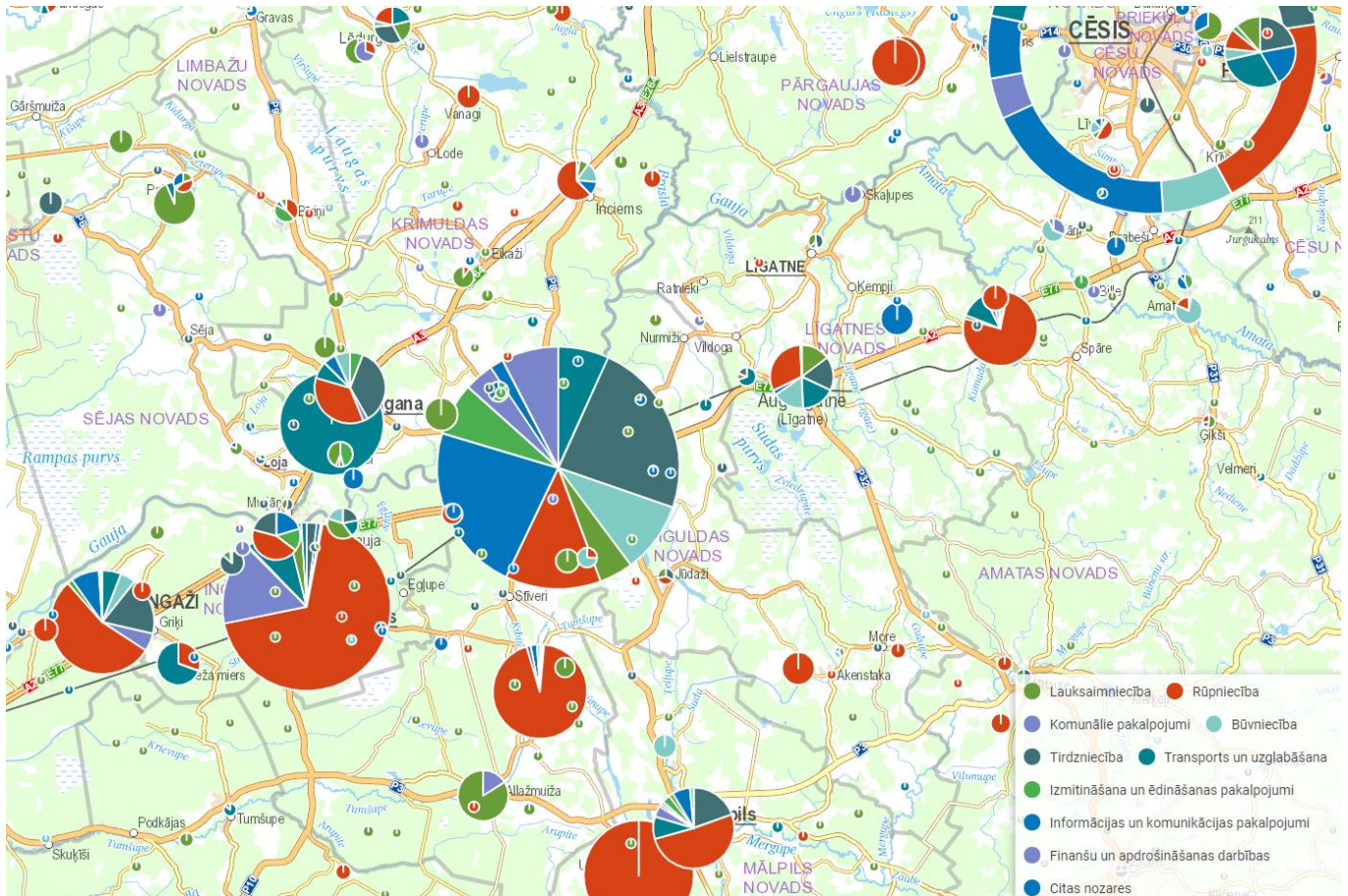


### **Siguldas optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**

Sigulda iedzīvotāju skaita ziņā ir vismaz 8 reizes lielāka par jebkuru tās tuvumā esošo pašvaldības centru, tāpēc tikai likumsakarīgi, ka kaimiņu pašvaldību iedzīvotāji labprāt izmanto Siguldas plašo pakalpojumu klāstu, to skaitā kvalitatīvās izglītības iespējas. Ja izdotos atbilstoši VARAM priekšlikumam apvienot Mālpils, Inčukalna, Krimuldas un Siguldas novadus, tad izveidotos ekonomiski ļoti spēcīgs novads. Pievienotās vērtības apjoma ziņā (126,5 milj. EUR) tas apsteigtu 19 no 35 piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (3,8 tūkst. EUR), ierindotos 14. vietā. Platības ziņā (1034 km<sup>2</sup>) Siguldas apvienotais novads būtu 9. mazākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (33,2 tūkst.) tas atbilstu vidusmēram (17. vieta). Neraugoties uz iedzīvotāju skaita izaugsmi Siguldas pilsētā, sagaidāms, ka tas tomēr nespēs pilnībā kompensēt pārējai apvienotā novada teritorijai raksturīgo mēreno depopulāciju, un līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits Siguldas novadā kopumā saruks par 2% (valstī vidēji – par 10%).



VĒL jāpiebilst, ka minētie novadi nav vienīgās teritorijas, kam Sigulda ir tuvākais no attīstības centriem. Arī Līgatnes novadam Sigulda ir gandrīz divreiz tuvāk, nekā Cēsis. No Amatas novada ērtāka nokļūšana Siguldā (īpaši pēc nesekmīgās vērienīgās Nītaures – Vidzemes šosejas ceļa pārbūves) ir Zaubes un Nītaures pagastu iedzīvotājiem. Tāpat Sigulda ērtāk, nekā Ādaži, sasniedzama vairumam Sējas novada iedzīvotāju (izņemot Pabažu pusē dzīvojošos), kamēr Inčukalna novada Vangažu pilsētai, kuras ikdienas svārstmigrācijas plūsma nepārprotami orientēta Rīgas virzienā, Ādaži iznāk tuvāk.



***Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes***

## Talsu apvienotais novads

Talsi ir ainaviska Ziemeļkurzemes pilsēta pusotras stundas braucienā no Rīgas. Tās ainavas raksturīgākās iezīmes ir vēsturiskā mazstāvu apbūve pie Talsu ezera un paugurainais reljefs, kā dēļ Talsi tiek dēvēti par pilsētu uz deviņiem pakalniem.

No kuršu ciema par lielāku apdzīvotu vietu Livonijas ordenvalstī Talsi izveidojās 15. gs., kad šeit ieradās vācu amatnieki un tirgotāji. Turpmākajos gadsimtos Talsiem bija jāpiedzīvo gan kara postījumi un mēris, gan lielais ugunsgrēks 1733. gadā, līdz 19. gs. pirmajā pusē, kļūstot par apriņķa centru (1819. g.), tā piedzīvoja uzplaukumu. Ap šo laiku šeit sāka ierasties ebreju tirgotāji no Lietuvas un Polijas. 1894. gadā Talsi ieguva ierobežotas pilsētas tiesības (par pilntiesīgu pilsētu tā kļuva 1917. g.). Pirmā pasaules kara priekšvakarā Talsos jau bija 5 tūkst. iedzīvotāju un darbojās vairākas nelielas fabrikas.

Pirmā pasaules kara laikā, cariskās Krievijas varas iestādēm veicot Kurzemes iedzīvotāju masveida evakuāciju, iedzīvotāju skaits Talsos saruka pieckārtīgi. Vācu okupācijas iestādes šajā laikā Kurzemē lielos apmēros izcirta mežus, ērtākam kokmateriālu transportam uzbūvējot šaursliežu dzelzceļus, kas Talsus savienoja ar Stendi, Mērsragu, Roju un Mazirbi. Šie sliežu ceļi Talsu apkārtnē tika izmantoti līdz pat 1967. gadam, kalpojot gan pasažieru, gan kravu pārvadāšanai. Latvijas brīvvalsts laikā Talsi bija rosīga apriņķa pilsēta, taču iedzīvotāju skaita ziņā (4,1 tūkst. 1935. g.) krietni atpalika no kaimiņu apriņķu centriem Ventspils (15,7 tūkst.), Tukuma (8,1 tūkst.) un Kuldīgas (7,4 tūkst.).

Atšķirībā no vairākuma Latvijas pilsētu Otrā pasaules kara gados, atrodoties nomaļus no karadarbības skartajiem rajoniem, Talsiem izdevās izvairīties no postījumiem un saglabāt savu vēsturisko apbūvi. Pēc apriņķu likvidācijas 1949. gadā vispirms tika izveidots Talsu rajons, kurā vairs neietilpa Kandava. 1963. gadā Talsu rajonu krietni paplašināja, pievienojot teritorijas Sabiles, Dundagas un Ventspils apkārtnē. Piecus gadus vēlāk Ventspils apkārtnē gan atkal tika atdalīta, turpmākos 40 gadus rajonu robežām paliekot nemainīgām. Šajā laikā Talsi piedzīvoja vērienīgu attīstību, iedzīvotāju skaitam trīskāršojoties (maksimumu tas sasniedza 1992. g. – 13 162). Talsos tika izvietoti rajonu apkalpojoši dienesti un padomju komandekonomikas rūpniecības uzņēmumi, lielākais no kuriem – metālapstrādes rūpnīca “Talsi” (tautā dēvēts par “dakšīņfabriku”) nodarbināja pat 350 strādnieku. Gan Talsos, gan rajonā izveidotajos kolhozu ciematos tika būvētas Latvijas laukiem neraksturīgas tipveida daudzdzīvokļu ēkas, kuru apsaimniekošana un pārbūve atbilstoši mūsdienu energoefektivitātes prasībām šobrīd ir viens no pašvaldību lielākajiem izaicinājumiem.

Padomju komandekonomikas sabrukumu 20. gs. 90. gadu sākumā Talsu pusē pārdzīvoja vien daži no bijušajiem rajona uzņēmumiem. Viens no retajiem, kam izdevās pielāgot saimniekošanu konkurētspējīgas produkcijas ražošanai, ir “Talsu piensaimnieks” (pievienotā vērtība – 1,7 milj. EUR). Zīmīgi, ka visi pieci pašlaik lielākie Talsu apkaimes uzņēmumi veidojušies pilnīgi no jauna. Tie ir Laucienes kokzāģētava “Vika Wood” (pievienotā vērtība 8,8 milj. EUR), Lielsalas kūdras ieguvējs “Pindstrup Latvia” (4,7 milj. EUR), mežistrādes uzņēmums “Krauzers” (2,8 milj. EUR), SEB bankas Talsu filiāle (1,9 milj. EUR) un Pastendes mājsaimniecības preču ražotājs “Brabantia Latvia” (1,8 milj. EUR).

Darba ražīguma kāpums, pārejot uz tirgus ekonomiku, samazinājis darbaspēka pieprasījumu Latvijas laukiem un perifērijai raksturīgajās tradicionālajās nozarēs. Arī Talsu pusē darba ņēmējiem ārpus Talsiem jāērķinās ar ļoti ierobežotu darbavietu piedāvājumu galvenokārt lauksaimnieciskajā ražošanā, kūdras ieguvē un zivju apstrādē, kas, uzņēmumiem modernizējoties, kļūs vēl mazāks. Tāpat jāērķinās ar faktu, ka, pieaugot darba samaksai, celsies arī kvalifikācijas prasības darbiniekiem. Laikmeta iezīme attīstītajā pasaulē ir uzņēmējdarbības koncentrācija ekonomiskās aktivitātes centros. Talsu ietekmes areāls šajā ziņā nav izņēmums. Absolūtais vairākums bijušā rajona teritorijas ekonomisko aktivitāšu koncentrēts Talsos (pievienotā vērtība 40 milj. EUR) un to apkaimē. Citos centros tā ir daudzkārt mazāka (Rojā – 5,9 milj. EUR, Stendē – 5,4, Dundagā – 3,2 un Mērsragā – 2,2 milj. EUR). Arī iedzīvotāju skaits citos centros ir būtiski mazāks nekā Talsos (9126 – 2019. g.): Rojā – 2062, Stendē – 1634, Dundagā – 1544, Sabilē – 1318, Mērsragā – 1290 un Valdemārpilī – 1169. Šāds iedzīvotāju skaits nespēj ģenerēt pietiekamus nodokļu ieņēmumus, lai valsts un pašvaldības pat ar dotācijām spētu tajos nodrošināt nozīmīgāko publisko pakalpojumu



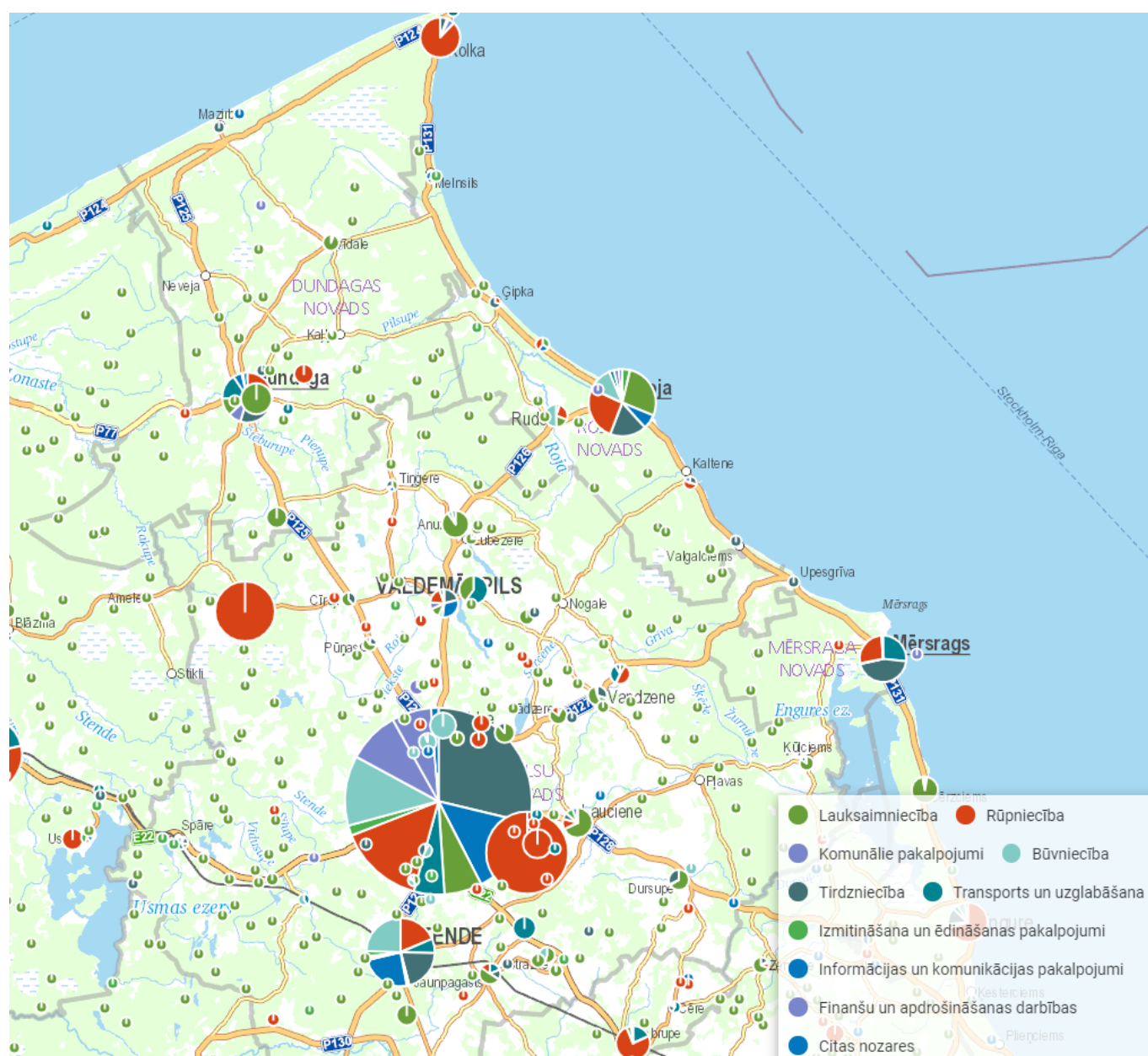
## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

spektru atbilstoši mūsdienu prasībām. Samazinoties iedzīvotāju skaitam un pieaugot pensijas vecuma iedzīvotāju īpatsvaram, nelielajos centros aizvien sarežģītāk ir izbrīvēt resursus arī pamatpakalpojumu nodrošināšanai.

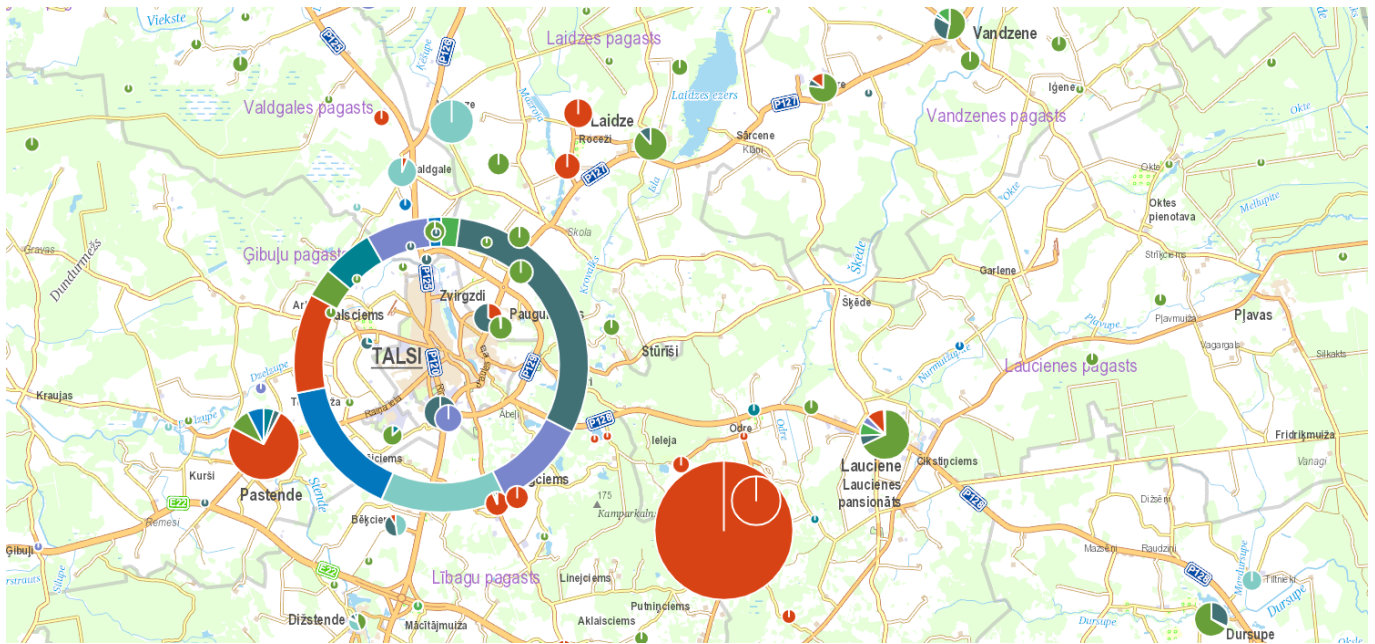


**Talsu optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**

Šī problēma ir raksturīga visai attīstītajai pasaulei, un izplatītākais tās risinājums ir pāreja uz e-pakalpojumiem un dārgāko pakalpojumu koncentrācija vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu. Tomēr Talsu pusē vietējās pašvaldības, apzinoties, ka darbavietas to struktūrās ir ne tikai vienas no retajām, kur vietējiem iedzīvotājiem iespējams saņemt regulāru atalgojumu, bet arī tiek maksāti nodokļi pilnā apmērā, vilcinās ar reformām publisko pakalpojumu tīklā. Arguments, ka gadiem ilgusī neefektīvo iestāžu uzturēšana līdz šim nav spējusi mainīt situāciju, ka iedzīvotāju skaita samazināšanās temps šeit turpina būt viens no straujākajiem valstī, joprojām nav spējis pārliecināt vietvaras veidot racionālāku publisko pakalpojumu tīklu. Spilgts apliecinājums tam ir vidusskolas. Vidusskolēnu skaits ārpus Talsiem esošajās vidusskolās nepārsniedz 60 (Mērsragā – 33, Rojā – 44, Dundagā – 49, Valdemārpilī – 59). Kā šāda lieluma vidusskolās nokomplektēt paralēlklases, lai atbilstoši jaunajam mācību saturam kvalificēti un labi apmaksāti pedagogi varētu nodrošināt vidusskolēniem specializācijas iespējas vismaz divos mācību virzienos? Likumsakarīga būtu vidusskolu tīkla optimizācija, savstarpēji sadarbojoties bijušā Talsu rajona novadiem, taču praksē sadarbības vietā bieži vērojama neproduktīva konkurence.



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



### ***Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Talsu apkaimē***

Ja izdotos atbilstoši VARAM priekšlikumam apvienot Dundagas, Rojas, Mērsraga un Talsu novadu, tad, kopīgi nodrošinot iedzīvotājiem publiskos pakalpojumus, ne tikai varētu celt to kvalitāti un daudzveidību, bet lielākus resursus atvēlēt uzņēmējdarbības atbalstam un ceļu sakārtošanai, tādējādi mazinot problēmas ar lielāko centru sasniedzamību. Apvienotais Talsu novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (112,5 milj. EUR) apsteigtu 14 no 35 piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (3,1 tūkst. EUR), tas ierindotos 19. vietā. Platības ziņā (2749 km<sup>2</sup>) Talsu apvienotais novads būtu 5. lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (36,7 tūkst.) – 15. Dīvēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Talsu novadā saraks par 18%.

## Tukuma apvienotais novads

Tukums ir dārzu ieskauda pilsēta ar izteiktu reljefu pašā Kurzemes pievārtē, tikai stundas brauciena attālumā no Rīgas. Ģeogrāfiski un vēsturiski Tukums vairāk piederīgs Kurzemei – kuršu un lībiešu apdzīvotajai Vanemas zemei, vēlāk Kurzemes un Zemgales hercogistes Lejaskurzemes jeb Kursas daļai, tomēr Latvijas brīvvalsts laikā Tukuma apriņķis tika iekļauts Zemgales apgabalā, tāpēc vēlākajos gados bieži uzskatīts par piederīgu tieši šim Latvijas kultūrvēsturiskajam novadam. Mūsdienās, iekļaujoties Rīgas aglomerācijā, Tukums cilvēku apziņā aizvien ciešāk saistās ar Latvijas visstraujāk augošo daļu – Rīgu un Pierīgu, kas ērti sasniedzama ar piepilsētas transportu un piedāvā plašas darba iespējas un pakalpojumu klāstu.

15. gs. pie Livonijas ordeņa pils un Rīgai svarīgā tirdzniecības ceļa, kas gar Slocenes upi veda uz Kuldīgu un tālāk – uz Prūsiju, mūsdienu Tukuma vietā jau bija izaudzis miests. Kurzemes un Zemgales hercogistes laikos tas kļuva par vienu no četriem tās virspilskunga iecirkņu centriem, bet 1795. gadā ieguva pilsētas tiesības. Straujāku izaugsmi Tukums, jau Kurzemes guberņas apriņķa centra statusā, piedzīvoja 19. gs. otrajā pusē, kad to ar Rīgu savienoja dzelzceļš (1877. g.). Šajā laikā, nojaucot ordeņa pilsdrupas, pilsētas centrā notika aktīva mūra ēku celtniecība. Veidojās rūpniecības uzņēmumi, bet ar Maskavas–Ventspils dzelzceļa izbūvi 20. gs. sākumā Tukums kļuva arī par nozīmīgu transporta mezglu. Šajā laikā pie dzelzceļa stacijas Tukums 2 izveidojās jauna pilsētas daļa – Veļķi, iedzīvotāju skaitam Pirmā pasaules kara priekšvakarā sasniedzot 12,6 tūkst.

Latvijas brīvvalsts laikā Tukums bija rosīgs apriņķa centrs, kura sabiedrisko dzīvi aktivizēja ģimnāzija, komercskola, piensaimniecības skola, Valsts mūzikas skola, kā arī pirmais provincē dibinātais mākslas muzejs (1936. g.). Tā kā brīvvalsts laikā dzelzceļš pildīja satiksmes “mugurkaula” funkciju (Tukumam bija ērta tiešā satiksme ar Rīgu, Jelgavu un Ventspili), lai nodrošinātu ērtāku piekļuvi Kurzemes vidusdaļai, 1939. gadā Tukumā tika uzsākta dzelzceļa būve uz Kuldīgu, taču turpmākajos okupācijas gados tā netika turpināta.

Atšķirībā no vairākuma Latvijas pilsētu Otrā pasaules kara gados Tukumam izdevās izvairīties no postījumiem un saglabāt vēsturisko apbūvi. Pēc apriņķu likvidācijas (1949. g.) pārdēvētā Tukuma rajona teritorija tika sadalīta, izveidojot nelielu Tukuma rajonu, pārējo teritoriju iedalot Kandavas, Dobeles un Saldus rajonam. Taču 10 gadus vēlāk Tukuma rajons atkal tika paplašināts, tam pievienojot Kandavas rajona pamatdaļu. Šādās robežās tas pastāvēja turpmākos 50 gadus. Šajā laikā Tukums piedzīvoja vērienīgu attīstību, iedzīvotāju skaitam maksimumu sasniedzot 1992. gadā – 21 776. Tukumā tika izvietoti ne tikai rajonu apkalpojoši dienesti un nozīmīgi padomju komandekonomikas rūpniecības uzņēmumi, bet arī viens no lielākajiem padomju militārajiem lidlaukiem Baltijā. Militārpersonām un uzņēmumu darbiniekiem masveidā tika būvētas tipveida daudzdzīvokļu ēkas, kuru apsaimniekošana un pārbūve atbilstoši mūsdienu energoefektivitātes prasībām pašlaik ir viens no pašvaldības lielākajiem izaicinājumiem (īpaši bijušajā armijas mikrorajonā Jauntukumā).

Neraugoties uz problēmām, kas, iestājoties padomju komandekonomikas sabrukumam 20. gs. 90. gadu sākumā, bija jāpiedzīvo Latvijas pilsētās ar lielu industriālo mantojumu, tukumniekiem pielāgot uzņēmumus saimniekošanai brīvās tirgus ekonomikas apstākļos izdevies veiksmīgāk nekā lielākajā Latvijas daļā. Rūpniecība joprojām ir pilsētas ekonomikas dzinējspēks. Lai gan tā nodarbina mazāk strādnieku nekā padomju laikā, tagad Tukuma uzņēmumi ražo produkciju, kas spēj konkurēt pasaules tirgū. Rūpniecības nozari pārstāv četri lielākie Tukuma uzņēmumi. Tie ir metālapstrādātāji – “Skonto Plan” (pievienotā vērtība – 6 milj. EUR) un “CSK Steel” (4,2 milj. EUR), piena pārstrādātājs “Tukuma piens” (4,7 milj. EUR) un dzīvnieku barības ražotājs “Vilomix Baltic” (3 milj. EUR). Tukumā sekmīgi darbojas arī šūšanas, kokapstrādes, būvniecības, tirdzniecības un citu nozaru uzņēmumi, kopā radot pievienoto vērtību vairāk nekā 82 milj. EUR apmērā, kas ir gandrīz 14 reizes vairāk nekā otrā lielākajā bijušā Tukuma rajona pilsētā Kandavā (6 milj. EUR). Arī iedzīvotāju skaits Tukumā, lai arī samazinājies (16 999 – 2019. g.), ievērojami pārsniedz citu bijušā rajona vietā 2009. gadā izveidoto novadu centru iedzīvotāju skaitu (Kandava – 3487, Engure – 1310, Jaunpils – 763).

Darba ražīguma kāpums, pārejot uz tirgus ekonomiku, samazinājis darbaspēka pieprasījumu Latvijas laukiem un perifērijai raksturīgajās tradicionālajās nozarēs. Lai arī Tukuma ietekmes areālā pēc neatkarības atjaunošanas

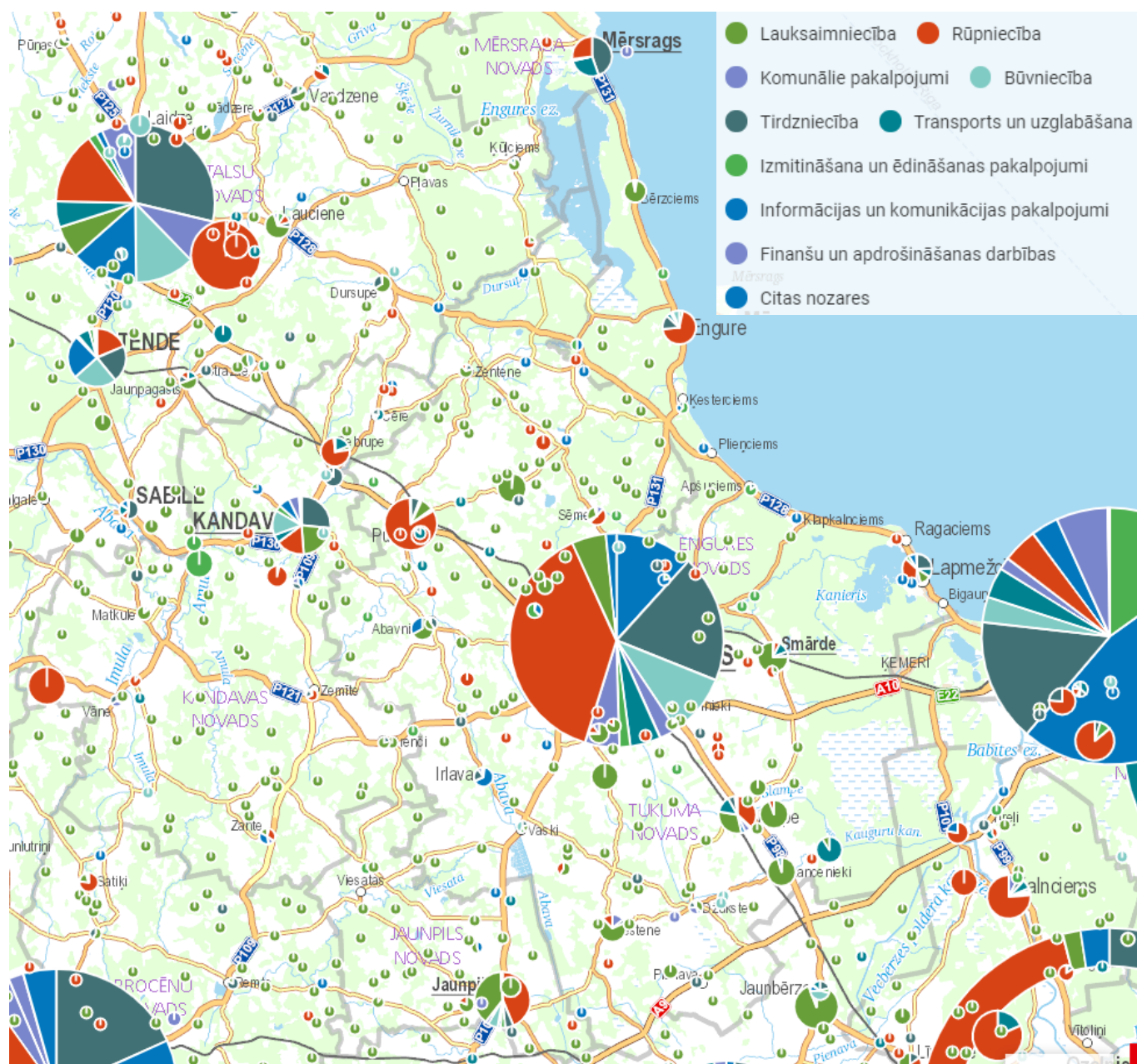


## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

izveidojušies atsevišķi spēcīgi uzņēmumi (īpaši Pūrē un Jaunpilī), darba ņēmējiem ārpus Tukuma jārēķinās ar ļoti ierobežotu darbavietu piedāvājumu galvenokārt lauksaimnieciskajā ražošanā, kūdras ieguvē un zivju apstrādē, kas, uzņēmumiem modernizējoties, kļūs vēl mazāks. Samazinoties iedzīvotāju skaitam un pieaugot pensijas vecuma iedzīvotāju īpatsvaram, nelielajos centros aizvien sarežģītāk ir izbrīvēt publisko finansējumu dārgu pakalpojumu nodrošināšanai.



**Tukuma optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija**



***Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes***

Šī problēma ir raksturīga visai attīstītajai pasaulei, un izplatītākais tās risinājums – pāreja uz e-pakalpojumiem un dārgāko pakalpojumu koncentrācija vietās ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu. Tomēr Tukuma pusē vietējās pašvaldības, apzinoties, ka darbavietas to struktūrās tālāk no Tukuma ir ne tikai ir vienas no retajām, kur vietējiem iedzīvotājiem iespējams saņemt regulāru atalgojumu, bet arī tiek maksāti nodokļi pilnā apmērā, vilcinās ar reformām publisko pakalpojumu tīklā. Arguments, ka gadiem ilgusī neefektīvo iestāžu uzturēšana līdz šim nav spējusi mazināt iedzīvotāju aizbraukšanu no perifērijas, joprojām nav spējis pārliecināt vietvaras veidot racionālāku publisko pakalpojumu tīklu. Spilgts apliecinājums tam ir vidusskolas. Vidusskolēnu skaits ārpus Tukuma esošajās vidusskolās nepārsniedz 60 (Engurē – 37, Jaunpilī – 32, Slampē – 44, Kandavā – 30 un 57). Kā šāda lieluma vidusskolās nokomplektēt paralēlklases, lai atbilstoši jaunajam mācību saturam kvalificēti un labi apmaksāti pedagogi varētu nodrošināt vidusskolēniem specializācijas iespējas vismaz divos mācību virzienos? Likumsakarīga





būtu vidusskolu tīkla optimizācija, savstarpēji sadarbojoties bijušā Tukuma rajona novadiem, taču praksē sadarbības vietā bieži vērojama neproduktīva konkurence.

No sasniedzamības viedokļa bijusī Tukuma rajona teritorija visumā sakrīt ar optimālās sasniedzamības areālu. Laika izteiksmē gan no dažiem pagastiem nedaudz ātrāk sasniedzami citi attīstības centri (no Jaunpils – Dobeles, no Zantes – Saldus, no Kandavas, Matkules un Cēres – Talsi, no Lapmežciema – Jūrmala), tomēr, ņemot vērā šo pagastu iedzīvotāju vēsturisko saikni ar Tukumu kā bijušā rajona centru, nav vērojama iedzīvotāju izteikta svārstmigrācija par labu kādam no alternatīvajiem centriem. Vienīgais izņēmums ir Lapmežciema pagasts, kura iedzīvotāji daudz lielākā mērā ir saistīti ar Jūrmalu nekā Tukumu.

Ja atbilstoši VARAM priekšlikumam apvienotos Engures, Kandavas, Jaunpils un Tukuma novads, tad, kopīgi nodrošinot iedzīvotājiem publiskos pakalpojumus, ne tikai varētu celt to kvalitāti un daudzveidību, bet lielāku resursu atvēlēt uzņēmējdarbības atbalstam un ceļu sakārtošanai, tādējādi mazinot problēmas ar lielāko centru sasniedzamību. Apvienotais Tukuma novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (150 milj. EUR) apsteigtu 23 no 35 piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (3,3 tūkst. EUR), tas ierindotos 17. vietā. Platības ziņā (2448 km<sup>2</sup>) Tukuma apvienotais novads būtu 10. lielākais, bet iedzīvotāju skaita ziņā (44,9 tūkst.) – devītais. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Tukuma novadā saruks par 15%. Jebkurā gadījumā Tukuma novada attīstībā tuvākajā nākotnē viens no noteicošajiem būs Rīgas tuvuma faktors, un no jaunās pašvaldības lielā mērā būs atkarīgs, cik veiksmīgi tas tiks izmantots pievilcīgu dzīves apstākļu nodrošināšanai Tukuma novadā.

## Valkas apvienotais novads

Valkas novads aizņem ap 60 km garumā izstieptu Igaunijas pierobežas joslu, ko no pārējās Latvijas teritorijas atdala Sedas tīrelis un lieli mežu masīvi. Lai nokļūtu Valkā no Rīgas, braucot ar automašīnu, nepieciešamas 2 stundas 20 minūtes. Tikpat ilgs laiks ceļā no Rīgas jāpavada līdz Madonai un Līvāniem. Ilgāks laiks nepieciešams, lai no Rīgas nokļūtu trešdaļā (10 no 29) reģionālo attīstības centru, tāpēc Valkas sasniedzamības rādītāju Latvijas apstākļos var uzskatīt par vidēju.

Lai arī pilsētas tiesības Valkai tika piešķirtas jau 1584. gadā, par lielāku apdzīvoto vietu tā sāka veidoties tikai 19. gadsimtā, kad kļuva par apriņķa centru. Uz šejieni tika pārceltas un veidotas no jauna dažādas iestādes, to skaitā skolotāju seminārs, kam Jāņa Cimzes vadībā bija ļoti būtiska nozīme latviešu inteliģences veidošanās pirmsākumos. 19.–20. gadsimta mijā Valka kļuva par lielāko dzelzceļa mezglu Ziemeļvidzemē. Platsliežu dzelzceļi to savienoja ar Rīgu, Tartu un Pleskavu, bet šaursliežu – ar Pērnavu un Alūksni. Saimnieciskās izaugsmes rezultātā Pirmā pasaules kara priekšvakarā ar vairāk nekā 20 tūkstošiem iedzīvotāju Valka jau bija kļuvusi par otro lielāko Vidzemes (bez igauņu apriņķiem) pilsētu aiz Rīgas.

Nozīmīgākais pavērsiens Valkas vēsturē saistās ar Latvijas un Igaunijas valstu veidošanos un to robežu nosprašanu. Brīvības cīņu laikā (1918.–1920. g.) pilsētas nacionālais sastāvs bija mainījies, latviešiem paliekot mazākumā, kā rezultātā angļu pulkveža S. Talents vadītā robežkomisija 1920. gadā lēma, ka pilsētas lielākā daļa ar tās centru tiek iekļauta Igaunijā, Latvijai atstājot vien Valkas rietumu nomali.



### Valkas–Valgas karte 2018. gadā

Lai arī jaunās Latvijas Republikas valdība centās palīdzēt Valkai atgūties, saglabājot tai apriņķa pilsētas statusu un palīdzot pārcelties vairāk nekā 2000 latviešu iedzīvotāju no Valgas, pēc pilsētas pamatdaļas un dzelzceļa mezgla atšķelšanas abu jauno valstu ieviestās robežkontroles dēļ pieeja tradicionālajam saimnieciskās ietekmes areālam

bija apgrūtināta, un Valkas Latvijas daļa nespēja atjaunot agrāko ietekmi. Būdam aprīnķa centrs, iedzīvotāju skaita ziņā (3,3 tūkst. 1935. g.) tā atpalika no Valkas aprīnķa pilsētām Alūksnes (4,4 tūkst.) un Smiltenes (3,8 tūkst.), bet no tuvākajām aprīnķa pilsētām Cēsīm (8,7 tūkst.) un Valmieras (8,5 tūkst.) pat vairākkārt.

Padomju laikā, valdot komandekonomikai, Latvijas administratīvajai robežai vairs nebija tik liela nozīme. Valkā un tās apkārtnē tika izvietotas padomju karabāzes un dažādi uzņēmumi, kas pildīja plānveida ekonomikas pasūtījumus. Vilcieni no Valgas kursēja gan uz Rīgu, gan Ļeņingradu (tagad Sanktpēterburga) un Tallinu, ko aktīvi izmantoja arī Valkā dzīvojošie. Gan Valka, gan Valga bija rajonu centri, kas bija noteicošais faktors dažādu rajona nozīmes iestāžu un uzņēmumu izvietošanai šeit. Iedzīvotāju skaits Valkā 20. gs. 80. gados pārsniedza 8 tūkstošus, bet Valgā – 18 tūkstošus, sasniedzot savu vēsturisko maksimumu.

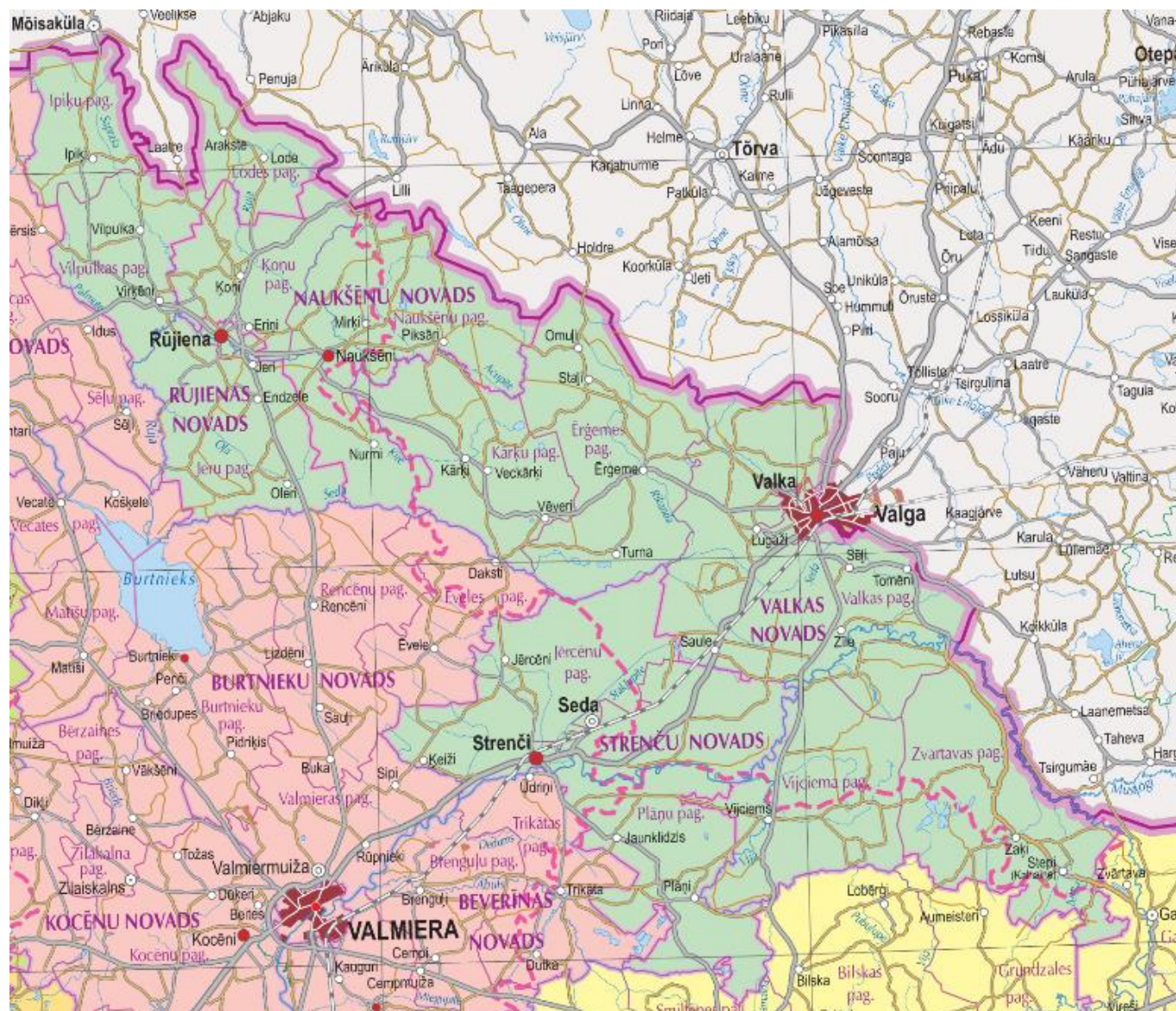
Pēc neatkarības atjaunošanas plānveida ekonomikas sabrukuma apstākļos sākās sarežģītais pārejas process uz brīvā tirgus ekonomiku. Valkā, kas atkal ar reālu valsts robežu bija atdalīta no vēsturiskās pilsētas pamatdaļas Valgas, saimnieciskā rosība atjaunojās valsts perifērijai raksturīgajā gausumā, tā paātrinot šeit valstij kopumā izteikto depopulācijas tempu. No 1989. gada 8230 iedzīvotājiem 2018. gadā Valkā bija palikuši tikai 4592 (55,8%!). Lai arī pēc Latvijas un Igaunijas pievienošanās Eiropas Savienībai un Šengenas zonai ir atjaunojusies preču, pakalpojumu un iedzīvotāju brīva kustība abu valstu starpā, kas Valkas gadījumā nozīmē iespēju ciešākai integrācijai ar Valgu, šķiet, ka pagaidām to savā labā vairāk spējusi izmantot Igaunija. Par to liecina depopulācijas temps Valgā, kas tajā kā Igaunijas perifērijas pilsētā neatkarības gados arī bijis visai straujš (no 1989. g. 17 700 iedzīvotājiem 2018. g. Valgā bija palikuši tikai 12 334 (69,7%), tomēr iedzīvotāju skaita sarukuma temps šajā laikā bijis par 14 % lēnāks nekā Valkā. Viens no faktoriem, kas to ietekmē, ir valcēniešu pārceļšanās uz Valgu pievilcīgākas Igaunijas valsts sociāli ekonomiskās politikas dēļ. Biežākie iemesli, kas tiek minēti no emigrantu puses, ir ievērojami augstāki pabalsti ģimenēm ar bērniem un lielāka bezmaksas pakalpojumu pieejamība veselības aprūpē (ar nosacījumu, ka vismaz viens no ģimenes locekļiem ir nodarbināts un maksā nodokļus Igaunijā). Arī labāk apmaksātu darbavietu pieejamība ir iemesls, kādēļ 500 līdz 700 valcēniešu strādā Igaunijā un maksā tur nodokļus. Te gan jāpiebilst, ka Valgā esot reģistrēti arī ap 160 latviešu bezdarbnieku.



***Igaunijas (Valga–Tartu–Tallina) un Latvijas (Valga–Rīga) vilcieni Valgas dzelzceļa stacijā.***  
**Autors: Ojārs Kehris**  
**(<https://twitter.com/ojars99>)**

Tā kā Igaunijā jau ilgu laiku ievērojami lielāks valsts finansējums tiek atvēlēts ceļu uzturēšanai un veiksmīgāk notiek vilcienu satiksmes modernizācija, apstākļi reģionos dzīvojošo iedzīvotāju mobilitātei ir ievērojami labvēlīgāki nekā Latvijā. Izmantojot to, arī Valkas iedzīvotāju ikdienas migrācija sniedzas tālu ārpus Valkas–Valgas. Pateicoties ērtajai vilcienu satiksmei, valcēnieši par 3 EUR 46 minūtēs var nokļūt 60 km attāļajā līdzīga lieluma Igaunijas mazpilsētā Elvā (5,6 tūkst. iedzīvotāju 2018. g.), kur ir iespējams strādāt lielā industriālās elektronikas uzņēmumā (“Enics Eesti”; gada apgrozījums vairāk nekā 100 milj. EUR) vai arī doties tālāk – uz Valkai tuvāko reģiona lielpilsētu Tartu, kur labi apmaksātu darbavietu izvēle un pakalpojumu klāsts ir vēl plašāks, ceļu mērojot ar modernajiem Šveicē ražotajiem

“Stadler” vilcieniem. Līgums par to piegādi Igaunijai tika noslēgts jau 2010. gadā (85 % no vilcienu iegādes izmaksām finansēja ES Kohēzijas programmas)<sup>7</sup>, tas ir, ap to pašu laiku, kad arī Latvijā tika veiktas līdzīgas darbības, tomēr tās nav noslēgušās joprojām, tāpēc uz Rīgu valcēniešiem jābrauc ar 40 gadus veciem, labākajā gadījumā renovētiem vilcieniem, kam paralēli kursē arī autobusi, ceļā pavadot 2,5 līdz 3,5 stundas. Minētie piemēri norāda tikai uz dažām valsts līmenī risināmām problēmām, kas ietekmē nodokļu maksātāju aizplūšanu no Latvijas. Valkā kā robežpilsētā mūsu valsts konkurētspējas vājās vietas izpaužas īpaši skaidri, jo, valdot šādam fonam, grūtāk izmantot robežpilsētas priekšrocības, kas, neapšaubāmi, ir arī Valkā.



### **VARAM piedāvātā Valkas apvienotā novada teritorija**

Robežpilsētās viens no ekonomikas dzinējspēkiem parasti ir tirdzniecība, kas orientēta uz ārzemnieku apkalpošanu. Kaimiņvalstu iedzīvotāji šeit ierodas, lai izdevīgāk iegādātos noteiktas preces un pakalpojumus. Spilgtākai piemērs Valkas gadījumā saistīts ar akcīzes nodokļa celšanu alkoholiskajiem dzērieniem Igaunijā 2016. gadā. Kopš šī brīža pēc alkoholiskajiem dzērieniem šeit masveidā ierodas Igaunijas un Somijas iedzīvotāji. Igaunju uzņēmēji to apkalpošanai Valkā atvēruši piecus specializētos alkohola veikalus. Situācija īpaši nav mainījies arī 2019. gadā, kad gan Igaunijas, gan Latvijas valdība, konkurējot viena ar otru, veica izmaiņas akcīzes nodokļu likmēs. Lai arī šāda biznesa ētiskā puse nav viennozīmīga, nevar noliegt, ka igauņu un somu pircēju klātbūtne ne tikai krietni papildina

<sup>7</sup> [com/news/sin https://www.railwaygazette.gle-view/view/elektriraudtee-orders-stadler-flirt-trains.html](https://www.railwaygazette.gle-view/view/elektriraudtee-orders-stadler-flirt-trains.html)



nodokļu ieņēmumus Valkā, bet arī veicinājusi ēdināšanas nozares attīstību – pilsētā darbojas septiņas bistro tipa ēstuves. Novērtējot pārtikas kvalitātes un cenas atbilstību, aizvien vairāk Igaunijas iedzīvotāju iepērkas Latvijas pārtikas veikalos un ir telpas saviesīgiem pasākumiem. Tomēr, salīdzinot ar tūrisma industrijas līmeni Igaunijā, piedāvājuma klāsts Valkas pusē joprojām ir daudz pieticīgāks, tāpat kā uzņēmējdarbības aktivitāte kopumā, ko robežpilsētā ļoti ietekmē valsts uzņēmējdarbības vides zemā konkurētspēja salīdzinājumā ar kaimiņvalsti. Šī iemesla dēļ Valkā pat veiksmīgi darbojas konsultāciju uzņēmums, kas palīdz latviešu uzņēmējiem savu biznesu pārcelt uz Igauniju, kur, citējot uzņēmējus, ir zemāki darbaspēka nodokļi un vienkāršākas birokrātiskās procedūras. Jācer, ka valsts līmenī turpināsies reformas (būtisks solis pareizajā virzienā bija 2018. g. lēmums par reinvestētās peļņas neaplikšana ar nodokļiem, kas Igaunijā darbojās jau sen), kas uzņēmējdarbības vidi Latvijā padarīs pievilcīgāku investoriem un biznesam. Valkai šie uzlabojumi būtu kritiski svarīgi ne tikai, lai pagrieztu migrācijas plūsmu pretējā virzienā, bet lai beidzot realizētu savu robežpilsētas biznesa potenciālu.

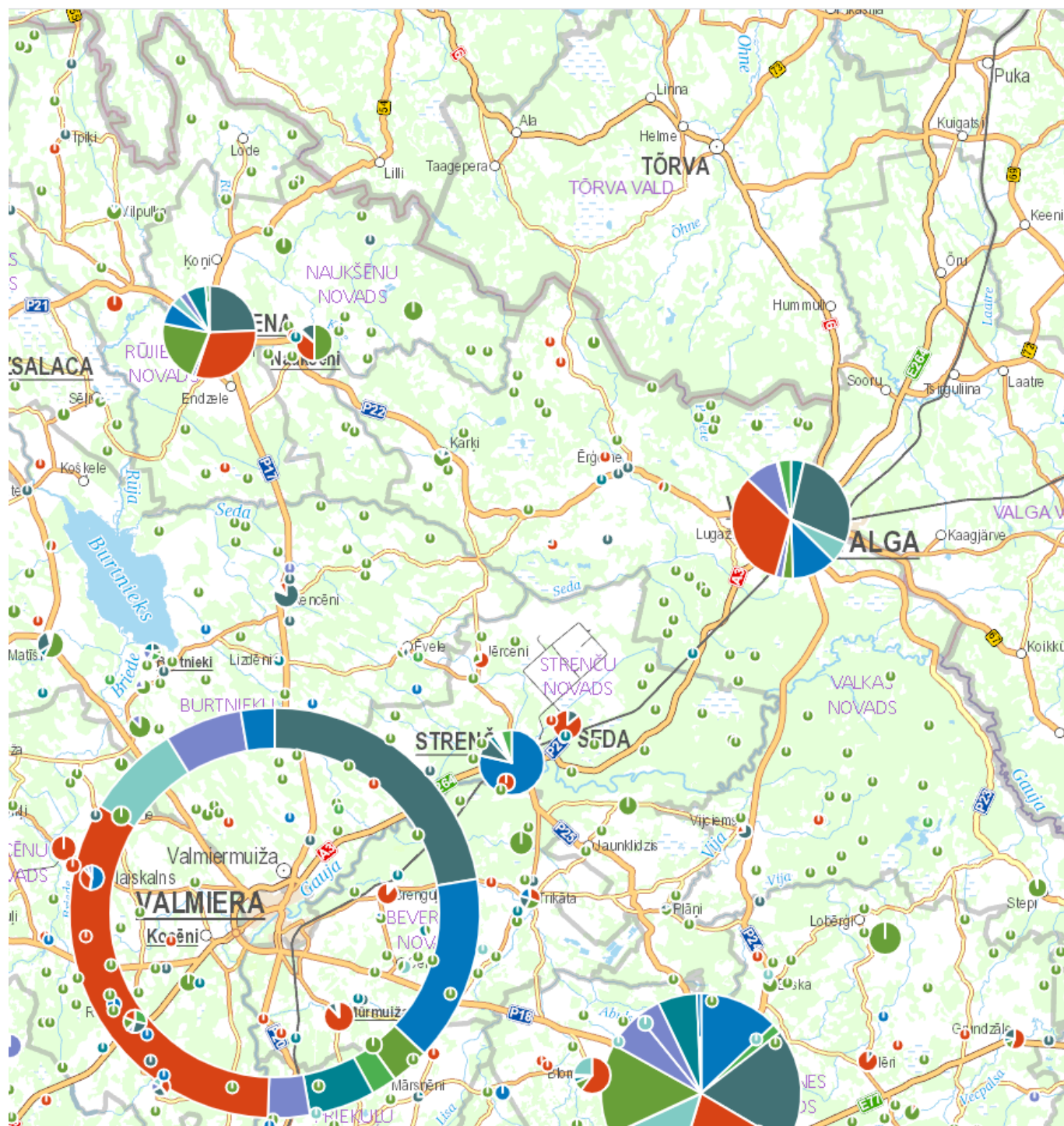


### **Valkas optimālais sasniedzamības areāls**

Šobrīd Valka gan pēc iedzīvotāju skaita (4,6 tūkst. 2019. g.), gan uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības (14,4 milj. EUR) ir mazākais no Latvijas attīstības centriem. Tagadējā Valkas novada aptvertā teritorija visai precīzi sakrīt ar Valkas ietekmes un labākās sasniedzamības areālu. Vienīgi Vīciema pagasta apdzīvotākā daļa ir tuvāk Smiltenei nekā Valkai. Visi apkārtējie pagasti un pilsētas, kas pašlaik atrodas ārpus Valkas novada, sasniedzamības un ikdienas migrācijas plūsmu ziņā vairāk tiecas uz citiem attīstības centriem - vai nu uz Valmieru, vai Smiltēni, tāpēc to iekļaušana Valkas novadā būtu ļoti rūpīgi izvērtējama.

VARAM piedāvājums - apvienot Valkas novadu ar Strenču, Naukšēnu un Rūjienas novadiem, skaidrojams ar vēlmi šādā veidā nodrošināt apvienotajam Valkas novadam administratīvi teritoriālās reformas (ATR) ietvaros izvirzīto kritēriju izpildi reformējamiem novadiem. Esošais Valkas novads (7,8 tūkst. iedzīvotāju) šiem kritērijiem neatbilst, tomēr nevar neņemt vērā faktu, ka Valka ir vienīgā Latvijas dvīņu pilsēta, kas faktiski turpinās kaimiņvalstī. Tā kā

pārrobežu integrācija Eiropas Savienībā visādi tiek sekmēta, ir pamats uzskatīt, ka arī Valkas–Valgas gadījumā nākotnē tā tikai padziļināsies. Abām pilsētām, apvienojot savu demogrāfisko un ekonomisko potenciālu, veidotos centrs, kas iedzīvotāju skaita ziņā līdzinātos Tukumam vai Cēsīm. Tas, protams, pozitīvi ietekmētu reģiona attīstību, jo šāda izmēra centros uzņēmējdarbībai ir lielākas iespējas (vairāk gan klientu, gan strādājošo), tāpēc atmaksājas uzturēt un attīstīt arī tādus resursietilpīgus publisko pakalpojumu infrastruktūras objektus kā slimnīca, peldbaseins, veco ļaužu aprūpes mītne utt.



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



Lai varētu baudīt reālus ieguvumus, ko sniedz racionāls publisko resursu izlietojums, abām valstīm starpvaldību līmenī jāvienojas par īpašo statusu Valkas un Valgas pašvaldību teritorijai (aptver ap 26 tūkst. iedzīvotāju) un jāizstrādā regulējums par Latvijas un Igaunijas dienestu un iestāžu sadarbību un savstarpējiem norēķiniem šajā teritorijā. Bez šāda regulējuma Valkas iedzīvotāji, piemēram, nevar saņemt bezmaksas medicīnisko palīdzību 2 km attālumā esošajā Valgas slimnīcā, tāpēc jādodas uz 55 km attālo Vidzemes slimnīcu Valmierā. Šādu un līdzīgu neērtību izskaušana noteikti mazinātu Valkas iedzīvotāju daļas tieksmi pārcelties uz Igauniju.

Apzinoties, ka integrācijas iespējas un pakāpe dažādās jomās to specifikas dēļ atšķirsies, regulējums vispirms būtu jāizstrādā jomām, kas ikdienā visvairāk skar iedzīvotājus (veselības un sociālā aprūpe, drošība, vietējā satiksme, atkritumu apsaimniekošana un citi komunālie pakalpojumi).

Ņemot vērā, ka viens no priekšnosacījumiem pašvaldības uzturēšanai, realizējot ATR, ir iedzīvotāju skaits, kas nodrošina vidusskolas komplektācijai nepieciešamo audzēkņu skaitu, ir skaidrs, ka esošā Valkas novada ietvaros šādu skaitu nodrošināt nav iespējams. Tā kā tuvākās alternatīvas Valkai būtu Smiltene vai Valmiera, vai arī Valga, tikai igauņu valodā, ņemot vērā līdzšinējo Latvijai neglaimojošo pieredzi citās jomās, jārēķinās ar iespēju, ka vidusskolas likvidācijas gadījumā daļa valcēniešu labāk izvēlēsies turpināt mācības igauņu valodā Valgas ģimnāzijā, nekā braukt uz Valmieru vai Smiltēni, pastāvot lielai varbūtībai, ka šie jaunieši savu nākotni vairāk saistīs ar Igauniju nekā Latviju. Lai šāds scenārijs nerealizētos, Latvijai Valkas īpašajam gadījumam būtu jāparedz izņēmums, kas ļauj saglabāt vidusskolu arī ar mazāku skolēnu skaitu. Lai uzturēt augstu izglītības kvalitāti šādā nelielā vidusskolā, specializēto priekšmetu apmācībā tai būtu jāmeklē sadarbības iespējas ar Valgas ģimnāziju.

Lai atvieglotu abu pašvaldību resursu integrāciju, izskatīšanas vērts būtu priekšlikums par īpaša statusa piešķiršanu latviešu un igauņu valodai Valgas un Valkas pašvaldību teritorijās.

Ja Latvijas valsts tuvāko gadu laikā tomēr nespēs panākt būtisku progresu minētajās jomās, tad, ņemot vērā to, ka atbilstoši prognozēm 2030. gadā Valkas novadā dzīvos tikai 5,6 tūkst. iedzīvotāju, tā pamatdaļa būtu jāiekļauj Valmieras, bet Vijciema un Zvārtavas pagasts – Smiltenes novadā.

## Valmieras apvienotais novads

Valmiera ir pilsēta Gaujas krastos Ziemeļvidzemē, pusotras stundas brauciena attālumā no Rīgas. Tā ir salīdzinoši ērti sasniedzama arī no citām Ziemeļvidzemes daļām, kas kopā ar veiksmīgo uzņēmējdarbības attīstību ļāvis Valmierai izvirzīties par izteiktu Vidzemes reģiona centru.

Tāpat kā vairākumam Latvijas senāko pilsētu, arī Valmieras pirmais uzplaukums saistās ar viduslaikiem. Vietā, kur senais tirdzniecības ceļš no Rīgas gar Gauju sadalījās Tartu (arī Pleskavas) un Vīlandes (arī Tallinas) virzienā, izauga Hanzas tirdzniecības savienības pilsēta, par kuru vēl tagad liecina Livonijas laika pilsdrupas un iespaidīgā Sīmaņa baznīca. Turpmāko gadsimtu karos (16.–18. gs.) pilsēta tika vairākkārt nopostīta, uzplaukumu tā piedzīvoja tikai 19. gs. otrajā pusē, kad pār Gauju tika uzbūvēts pirmais tilts (1865. g.) un Valmieru sasniedza pirmais dzelzceļš (1889. g.), kas veda no Rīgas uz Pēterburgu. Pārgaujā pie stacijas izveidojās rūpniecības rajons – Kārliena. 1912. gadā ar Smiltenes–Valmieras–Ainažu šaursliežu dzelzceļa izbūvi Valmiera kļuva par nozīmīgu Ziemeļvidzemes tirdzniecības centru. Būdamā apriņķa pilsēta, tā konkurēja ar Cēsīm arī kā nozīmīgs kultūras centrs. Te darbojās skolotāju seminārs un 1919. gadā tika izveidots vienīgais profesionālais teātris Ziemeļvidzemē. Latvijas brīvvalsts laikā Valmieras izaugsme turpinājās un ar 8,5 tūkst. iedzīvotāju kopā ar Cēsīm (8,7 tūkst.) tā dalīja Ziemeļvidzemes lielākās pilsētas titulu.

1944. gadā, iebrūkot padomju okupācijas karaspēkam, pilsētas vēsturiskais centrs tika nopostīts. Vēlākajos gados izvērstā padomju rūpnīcu būve veicināja darbaspēka pieplūdumu pilsētā no visas PSRS. Valmieras stikla šķiedras rūpnīcā vien tika nodarbināti vairāk nekā 3000 strādnieku (tas bija lielākais Ziemeļvidzemes uzņēmums). Darbaspēka izmitināšanai tika forsēta Valmierai neraksturīgo tipveida daudzdzīvokļu ēku būvniecība, kas radikāli mainīja pilsētvidi. Iedzīvotāju skaits galvenokārt imigrācijas rezultātā maksimumu – 30 tūkstošus sasniedza 1991. – neatkarības atjaunošanas gadā.

Padomju komandekonomikas sabrukuma apstākļos sākās sarežģītais pārejas process uz brīvā tirgus ekonomiku. Atšķirībā no vairākuma Latvijas pilsētu Valmierai izdevies saglabāt lielāko daļu nozīmīgāko uzņēmumu, atrodot tiem investorus, kas spējuši tos modernizēt, lai tie ražotu brīvā tirgus prasībām atbilstošu produkciju. Lielā mērā to izdevies panākt, pateicoties mērķtiecīgam pašvaldības darbam, radot Valmierā labvēlīgu vidi investīcijām un uzņēmējdarbībai. Pēc uzņēmējdarbībā radītās pievienotās vērtības joprojām vadošais Valmieras uzņēmums ir stikla šķiedras rūpnīca (22,8 milj. EUR). Tai seko Vidzemes slimnīca (7,8 milj. EUR), bet trešais lielākais uzņēmums tagad ir “Bykolat” kokapstrādes rūpnīca (6,3 milj. EUR), kas Valmieras pievārtē (Kocēnu novadā) uzcelta pilnīgi no jauna. Valmieras uzņēmumi kopumā radījuši pievienoto vērtību 143,1 milj. EUR apmērā, bet kopā ar piepilsētas teritoriju – 168,2 milj. EUR. Rēķinot uz 1 iedzīvotāju, tie ir 6,1 tūkst. EUR, kas ir otrais augstākais rādītājs Ziemeļvidzemē (aiz Smiltenes 6,5 tūkst. EUR).

Tā kā ražošanas procesu efektivizācija samazināja strādājošo skaitu, tad arī Valmierā līdz 2017. gadam bija vērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās (-23%, salīdzinot ar 1991. g.). Tomēr, pateicoties saimnieciskajai izaugsmei un pašvaldības aktīvajai rīcībai mājokļu jautājuma risināšanā (ar pašvaldības atbalstu 2018. g. tika uzbūvētas trīs daudzdzīvokļu ēkas), tagad Valmiera kļuvusi par pirmo Latvijas pilsētu ārpus Rīgas aglomerācijas, kur iedzīvotāju skaits vairs nesamazinās. Tas ir nostabilizējies ap 23 tūkstošiem, bet kopā ar piepilsētas teritoriju Valmiermuižu – 2697 iedzīvotāji (2018. g.), Kocēniem – 964, Brandeļiem – 177, Pilātiem – 171 u.c., kas faktiski saplūduši ar Valmieru, ap 27,5 tūkstošiem.

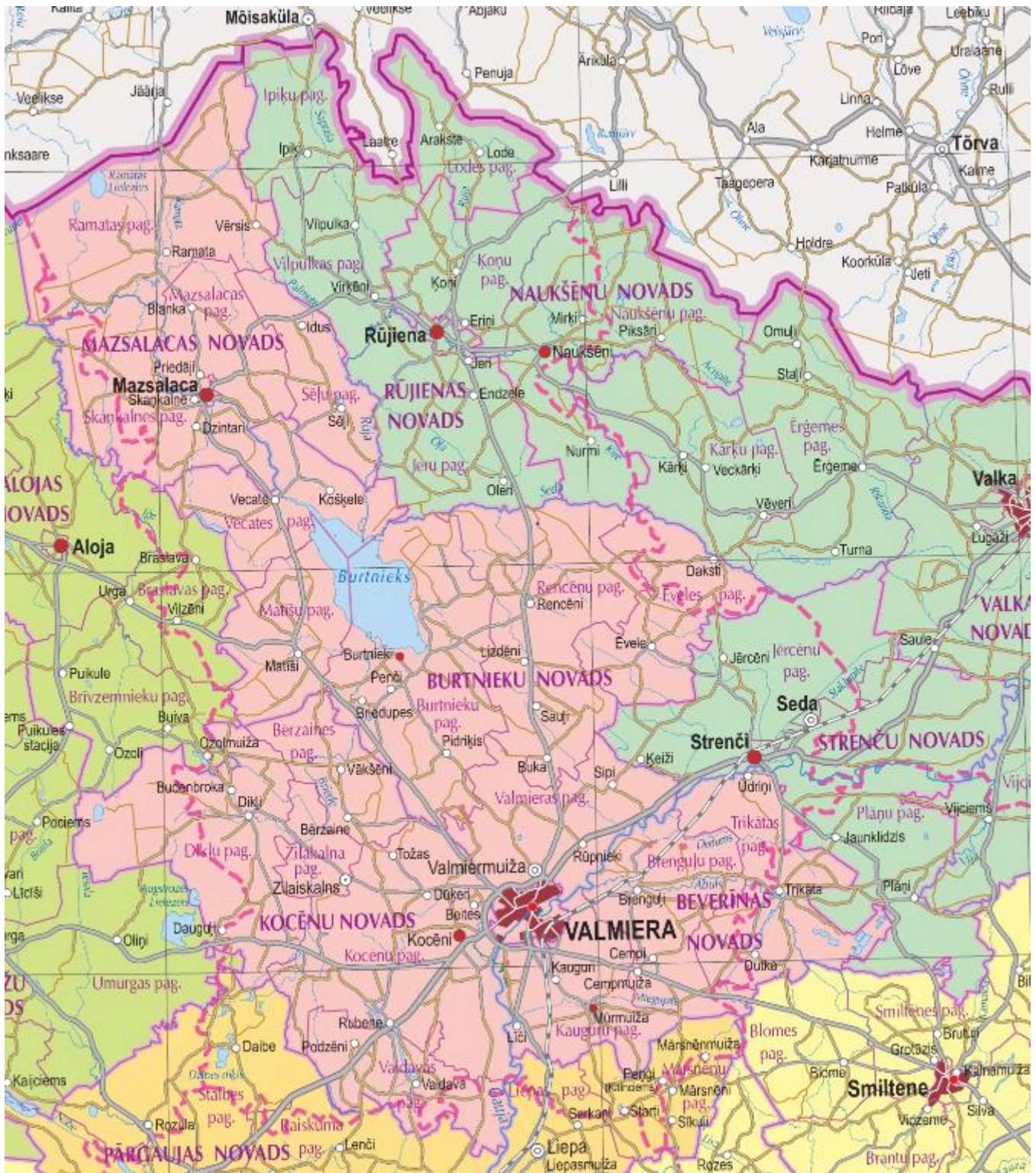
Ne mazāk svarīga saimnieciskā aktivitāte reģiona lielākajā pilsētā ir plašai Valmieras apkārtnes teritorijai, no kuras ikdienā vairāki tūkstoši cilvēku dodas uz Valmieru strādāt, mācīties, iepirkties vai saņemt citus pakalpojumus. Spilgts apliecinājums tam ir 20. gs. 50. gados būvētais Zilākalna kūdras fabrikas ciemats, kas atrodas tikai 13 km attālumā no Valmieras. Vēl nesen šajā depresīvajā vietā valdīja bezdarbs un bezcerība. Domājot, kā izmantot tukšās ēkas, Kocēnu pašvaldība vienā no tām ierīkojusi veco ļaužu aprūpes mītni. Strauji pieaugot veco ļaužu īpatsvaram (90. gadu dzimstības dubultā krituma un darbspējīgo paaugstinātas emigrācijas sekas), jau tuvāko gadu laikā būs jāattīsta tā sauktā sudraba ekonomika, kas ir viena no nedaudzām iespējām, kā stimulēt mazpilsētu un lauku



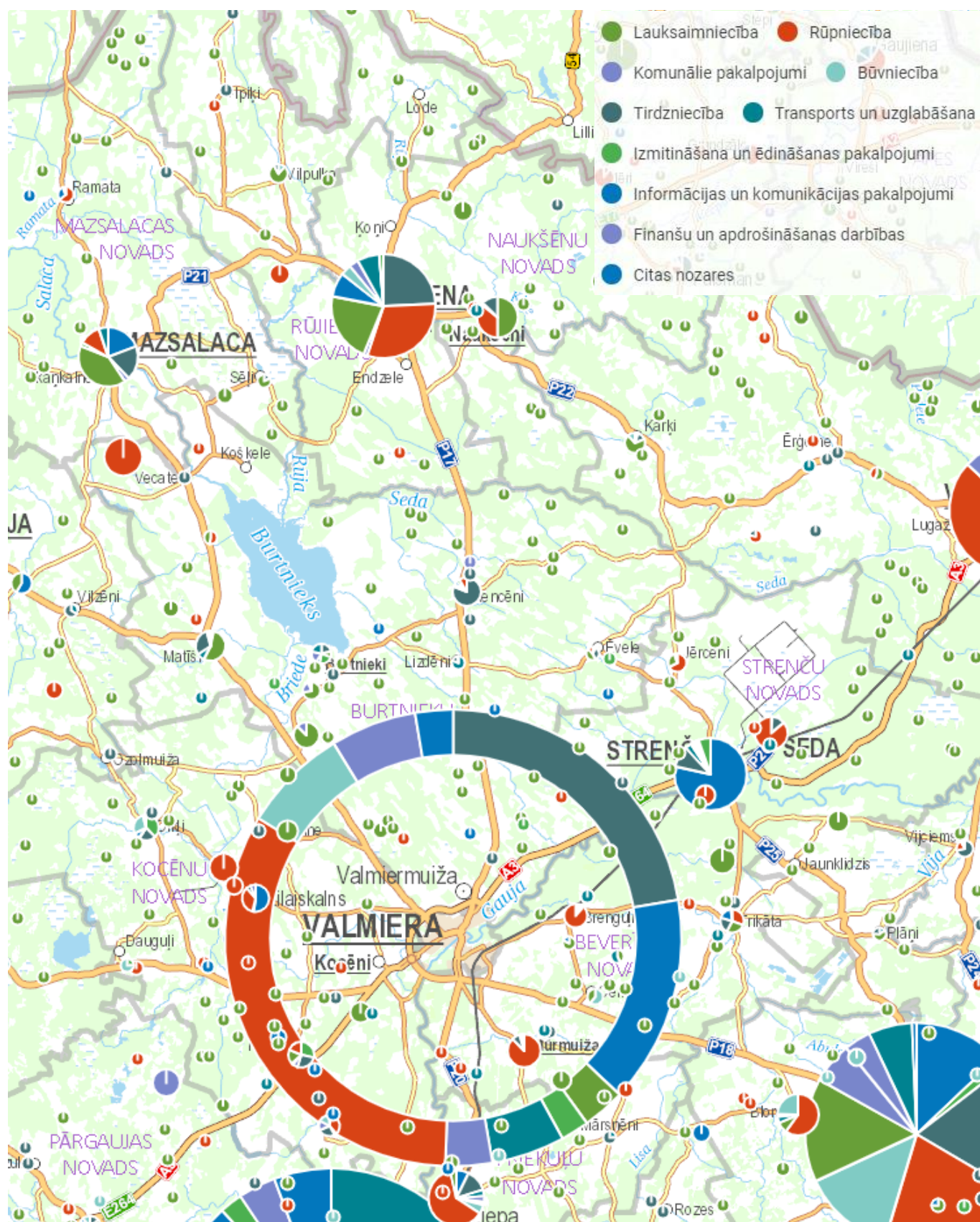


## Jaunveidojamo pašvaldību teritoriju raksturojums – 35 pašvaldību modelis

ciematu attīstību. Tagad Zilākalna lētos Stalina laika dzīvokļus sāk pirkt un remontēt jaunās ģimenes, kas šeit ieradušās pat no Rīgas un pelna iztiku Valmierā. Darbaspēka un mājokļu trūkums Valmieras uzņēmumos ir attīstības iespēja ārpuslētai, kas Valmieras pusē jau tiek izmantota.



*Valmieras optimālais sasniedzamības areāls un VARAM piedāvātā apvienotā novada teritorija*



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

Tas, ka Valmieras ietekmes areāls sniedzas pat ārpus bijušā rajona robežām, pilnībā tika ignorēts pirms 10 gadiem veiktajā administratīvajā reformā. Valmiera kā republikas pilsēta tika atdalīta no bijušā rajona teritorijas, kas savukārt tika sadalīts sešās atsevišķās pašvaldībās. Protams, jaunizveidoto pašvaldību centru vilkme nav salīdzināma ar Valmieru. Tikai divos no jaunajiem centriem ir vairāk nekā 1000 iedzīvotāju (Rūjienā 2770 un Mazsalacā 1099, 2019. g.). Arī uzņēmējdarbības aktivitāte, izņemot Valmieras pievārti, jaunizveidotajās pašvaldībās ir daudz zemāka. Vienīgi Rūjienā pievienotās vērtības apjoms pārsniedz 5,4 milj. EUR, taču, rēķinot uz 1 iedzīvotāju, tie ir mazāk par 2 tūkst. EUR, kas ir trīs reizes mazāk nekā Valmierā. Tas, ka daudzi šajās pašvaldībās deklarētie iedzīvotāji iztiku pelna Valmierā, neatrisina problēmu, ka to maksātais ienākuma nodoklis nespēj kompensēt dzimtās pašvaldības augošās izmaksas, uzturot pašvaldības iestādes arvien mazākam iedzīvotāju skaitam. Starpība tiek segta no pašvaldību izlīdzināšanas fonda.

Spilgtākais piemērs tam ir skolu tīkls. Nesadarbojoties un turpinot uzturēt savas vidusskolas un pamatskolas ar neatbilstošu skolēnu skaitu, pašvaldības rada situāciju, kad nepietiekamais skolēnu skaits uz skolotāju neļauj pedagogiem nopelnīt adekvātu atalgojumu, kas rezultējas kvalificētu pedagogu trūkumā un izglītības kvalitātes kritumā. Valmieras pašvaldības veiktā analīze jautājumā, kāpēc līdz 9. klasei Valmieras skolu audzēkņu sniegums pārbaudes darbos ir krietni virs valsts vidējā, bet 10. klasē pēkšņi strauji kritas, parādīja, ka vidējos rādītājus ietekmē lielais jaunpieņacēju skaits 10. klasē no mazajām lauku skolām, kurās jauniešiem sniegtais izglītības līmenis bijis ievērojami zemāks. Te jāpiebilst, ka Valmieras pedagogi līdz vidusskolas izlaiduma eksāmeniem šo līmeni izlīdzina, taču tas no viņiem prasa papildu slodzi, un daudz produktīvāk būtu, ja šie skolēni atbilstoši vidē nokļūtu uzreiz pēc sākumskolas, kad vēl nav sākušās mācības speciālajos priekšmetos, kā fizika, ķīmija, bioloģija u.c. ATR rezultātā, apvienojot pašvaldības ap spēcīgajiem centriem, ļautu risināt arī šo “sāpīgo” skolu tīkla optimizācijas problēmu.

Atbilstoši optimālai attīstības centru sasniedzamībai Valmiera ir tuvākais centrs Beverīnas, Kocēnu, Burtnieku, Mazsalacas, Rūjienas, Naukšēnu un Strenču novadu iedzīvotājiem. Tas sakrīt arī ar šo novadu iedzīvotāju vairākuma svārstmigrācijas noteicošo virzienu. VARAM piedāvājums ir Valmieras novadu veidot, neiekļaujot Rūjienas, Naukšēnu un Strenču novadu, tādā veidā cenšoties paplašināt Igaunijas pierobežā plānoto Valkas novadu un panākt, lai apvienotie novadi vienmērīgāk sadalītu valsts teritoriju. Ņemot vērā, ka Valmieras saimnieciskā ietekme ne tikai aptver iepriekš minētos novadus, bet pat jūtama Igaunijā, par ko liecina lielais automašīnu skaits ar Igaunijas numurzīmēm pie Valmieras tirdzniecības centriem “Valleta” un “Depo”, jautājums par Valmieras novada robežām joprojām ir atklāts.

Ja tomēr apvienotais Valmieras novads paliktu VARAM piedāvātajā formātā, tad 35 piedāvāto pašvaldību teritoriju vidū tas iekļautos astoņu lielāko pašvaldību skaitā pievienotās vērtības apjoma ziņā (191,6 milj. EUR), bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (4,5 tūkst. EUR), būtu 9. vietā. Platības ziņā (1938 km<sup>2</sup>) Valmieras apvienotais novads būtu 18., bet iedzīvotāju skaita ziņā (42,5 tūkst.) – 11. vietā. Pateicoties Valmieras ekonomiskajai vilkmei, sagaidāms, ka iedzīvotāju skaits apvienotajā novadā turpmākajos gados samazināsies lēnāk nekā valstī vidēji. 2030. gadā tas varētu samazināties līdz 39,2 tūkst. (-8%), bet Valmieras pilsētā tas varētu saglabāties tajā pašā līmenī.

## Ventspils apvienotais novads

Ventspils ir Ziemeļkurzemes lielākā pilsēta un osta pie Baltijas jūras. Braucot pa Ventspils šoseju, no Rīgas tā sasniedzama divarpus stundās. To aptver mežiem bagātais Ventspils novads, kas ir viena no visretāk apdzīvotajām teritorijām Latvijā. Ventspils pievārtē esošā Vārve, Tārgale, Piltene un citas apdzīvotās vietas pamazām pārvēršas par Ventspils “guļamrajoniem”. Uz Ventspili ikdienas darba gaitās dodas arī Ugālē un citos attālākos novada ciemos dzīvojošie, kurus no pārējās Latvijas (īpaši Rīgas virzienā) ar Ventspili kā izteiktu centru ģeogrāfiski šķir lieli mežu masīvi. Salīdzinoši lielā nošķirtība ar reti apdzīvotām teritorijām uzskatāma par iemeslu, kāpēc divi tuvākie attīstības centri – Kuldīga un Talsi, kaut arī to ekonomiskais potenciāls ir krietni mazāks, vairāk orientēti uz tālāk esošo, bet ar daudzkārt lielāko potenciālu apveltīto Rīgu nekā Ventspili.

Ostas ierīkošanai izdevīgais novietojums pie Ventas ietekas Baltijas jūrā bijis par pamatu lielākas apdzīvotas vietas izaugsmei šeit jau viduslaikos. 14. gs. pie Livonijas ordeņa pils izaugusi vācu kolonistu apmetne ieguva pilsētas tiesības un vēlāk kļuva par varenās Hanzas tirdzniecības savienības locekli. Ventspils nozīme pieauga Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā. Uzplaukstot hercogistes ekonomikai (17. gs.), tā ne tikai pildīja hercogistes lielākās ostas funkcijas, bet kļuva arī par nozīmīgu starptautiskās tirdzniecības un kuģubūves centru. Cauri Ventspils ostai uz karu pārņemto Eiropu tika eksportēti Kurzemes manufaktūru ražojumi un pārtika. Uzplaukumu pārtrauca 1659. gada ugunsgrēks zviedru karaspēka iebrukuma laikā, kurā nodega gandrīz visa pilsēta. Agrākā rosība pilsētā atjaunojās tikai 19. gs. vidū reizē ar ostas atjaunošanas darbiem, bet pēc Ribinskas–Maskavas–Ventspils dzelzceļa izbūves pilsēta pārvērtās līdz nepazīšanai. No nelielas aprīņķa pilsētas Pirmā pasaules kara priekšvakarā tā bija izaugusi par lielāko Krievijas impērijas labības un sviesta eksportistu ar 29 tūkst. iedzīvotāju.

Pirmā pasaules kara gados Ventspils osta zaudēja aprīkojuma vērtīgāko daļu, un kā bijusi Krievijas eksportista Latvijas brīvvalsts laikā tā nespēja sasniegt agrāko rosību. Aktivitāte pieauga tikai ziemās, kad, aizsalstot Rīgas jūras līcim, Ventspilij bija jāapstrādā arī Rīgai paredzētās kravas. 1921. gadā pilsētā tika iekļauta Pārventa un apkārtējie ciemi, Ventspils teritorijai palielinoties seškārtīgi. Ar 15,7 tūkst. iedzīvotāju 1935. gadā Ventspils bija 5. lielākā Latvijas pilsēta.

Padomju okupācijas laikā jaunā vara centās izmantot Ventspils izdevīgo novietojumu, īstenojot vērienīgus attīstības plānus. 1964. gadā uz Ventspili izbūvēja naftas vadu, radot priekšnoteikumus, lai turpmākajos gados tā kļūtu par Baltijas jūras lielāko naftas eksportistu. Pēc Ostas rūpnīcas izbūves 20. gs. 70. gadu beigās pēc kravas apgrozības Ventspils kļuva par lielāko Baltijas jūras ostu. Reizē ar ostas attīstību padomju garā, ievēdot darbaspēku no Krievijas un citām padomju republikām, notika pilsētas industrializācija. Lielākie uzņēmumi (“Ventspils koks” un zivju konservu kombināts) katrs nodarbināja vairāk nekā 1000 darbinieku. Strauji augošajam nodarbināto skaitam steigā tika būvēti neizteiksmīgi un energoneefektīvi tipveida daudzdzīvokļu nami. Iedzīvotāju skaits pilsētā 80. gadu beigās pārsniedza 50 tūkst. Šajos gados radikāli bija mainījies ne tikai pilsētas izskats, bet arī tās iedzīvotāju sastāvs, latviešu īpatsvaram sarūkot no 83 līdz 43%. Pārventā saasinājās ekoloģiskā situācija, jo valdošo varu maz uztrauca piesārņojums, ko videi nodarīja kālija sāls un citu kravu pārkraušana ostā.

Pēc neatkarības atjaunošanas sākās sarežģītais pārejas process no brūkošās komandekonomikas uz brīvā tirgus ekonomiku. Līdzīgi kā citur Latvijā, arī Ventspilī vairākums padomju laika uzņēmumu zemās efektivitātes, pieredzes un investīciju trūkuma dēļ nespēja pielāgoties darbībai apstākļos, kur visu nosaka konkurētspēja. Tomēr vairāki stratēģiski svarīgi ostas uzņēmumi arī pēc privatizācijas sekmīgi turpināja attīstīties, ļaujot Ventspilij kļūt par vienu no turīgākajām Latvijas pašvaldībām. Mērķtiecīgi darbojoties, Ventspils pašvaldībai izdevies atrisināt ekoloģiskās problēmas un sakopt pilsētvidi, modernizējot tās infrastruktūru un atjaunojot vēsturisko apbūvi. Lai mazinātu pilsētas ekonomisko atkarību no sarūkošā Krievijas naftas tranzīta, pašvaldība pēdējos gados centusies radīt apstākļus citu nozaru – īpaši rūpniecības (speciālā ekonomiskā zona, SEZ), augsto tehnoloģiju (Ventspils Augsto tehnoloģiju parks) un tūrisma attīstībai. Tas veicinājis privāto investīciju piesaisti, kas veco uzņēmumu vietā ļāvis izveidoties virknei jaunu un konkurētspējīgu uzņēmumu.



Lai arī transporta nozare Ventspils uzņēmējdarbībā joprojām rada vislielāko pievienoto vērtību (86,7 milj. EUR jeb 37% no Ventspils kopapjoma), rūpniecība atkal kļuvusi par otro svarīgāko nozari pilsētā (39,3 milj. EUR jeb 17%). To lielā mērā nodrošinājuši divi uzņēmumi – šveiciešu mašīnbūves uzņēmums “Bucher Municipal” (8,5 milj. EUR pievienotā vērtība un 324 nodarbinātie) un Ventspils pievārtē esošais latviešu kokapstrādes uzņēmums “Kurekss” (7,3 milj. EUR un 202 nodarbinātie). Kopumā Ventspilī un tās piepilsētas teritorijā uzņēmējdarbībā radīta pievienotā vērtība 232 milj. EUR apmērā, pēc šī rādītāja ierindojot Ventspili 5. vietā starp Latvijas attīstības centriem un pieckārtīgi pārsniedzot tuvāko attīstības centru – Kuldīgas un Talsu – rādītāju. Par reto apdzīvotību un salīdzinoši zemo uzņēmējdarbības aktivitāti ārpus Ventspils liecina fakts, ka 50 km rādiusā ap Ventspili ir tikai viens centrs, kurā radītā pievienotā vērtība tuvojās 10 milj. EUR. Tā ir Ugāle, kas šajā ziņā četrciņš pārsniedz nākamo lielāko centru Užavu.

Kopš Latvijai ir pieejami ES struktūrfondi, Ventspils pašvaldība savu projektu realizācijai tos spējusi piesaistīt veiksmīgāk par citām Latvijas pašvaldībām, panākot savā pilsētā valstī relatīvi augstāko iedzīvotāju nodrošinājuma līmeni ar mūsdienīgām kultūras, izglītības un sporta būvēm. Tomēr, neraugoties uz sasniegto, depopulācija pēdējās desmitgadēs turpinās arī Ventspilī. Kopš 90. gadu sākuma iedzīvotāju skaits pilsētā samazinājies gandrīz par trešdaļu, 2019. gadā noslīdot līdz 34,4 tūkst. Līdz ar iedzīvotāju skaita samazināšanos sarūk skolēnu skaits arī Ventspils skaisti izremontētajās skolās, kas jau ir nepietiekams, lai skolotāji varētu nopelnīt cienīgu atalgojumu. Šī problēma vēl skaudrāk izjūtama Ventspils novada skolās. Joprojām tiek uzturētas Piltenes un Ugāles vidusskolas ar attiecīgi 13 un 41 vidusskolēnu katrā. Arī pamatskolas posms (7.–9. klase), kur jānodrošina speciālo priekšmetu (fizika, ķīmija u.c.) pasniegšana, joprojām tiek uzturēts 8 skolās, nevienā no kurām nav vairāk par 50 pamatskolēniem, bet trijās – pat mazāk par 25, kas neļauj nodrošināt pat ceturtdaļslodzi speciālo priekšmetu skolotājiem.

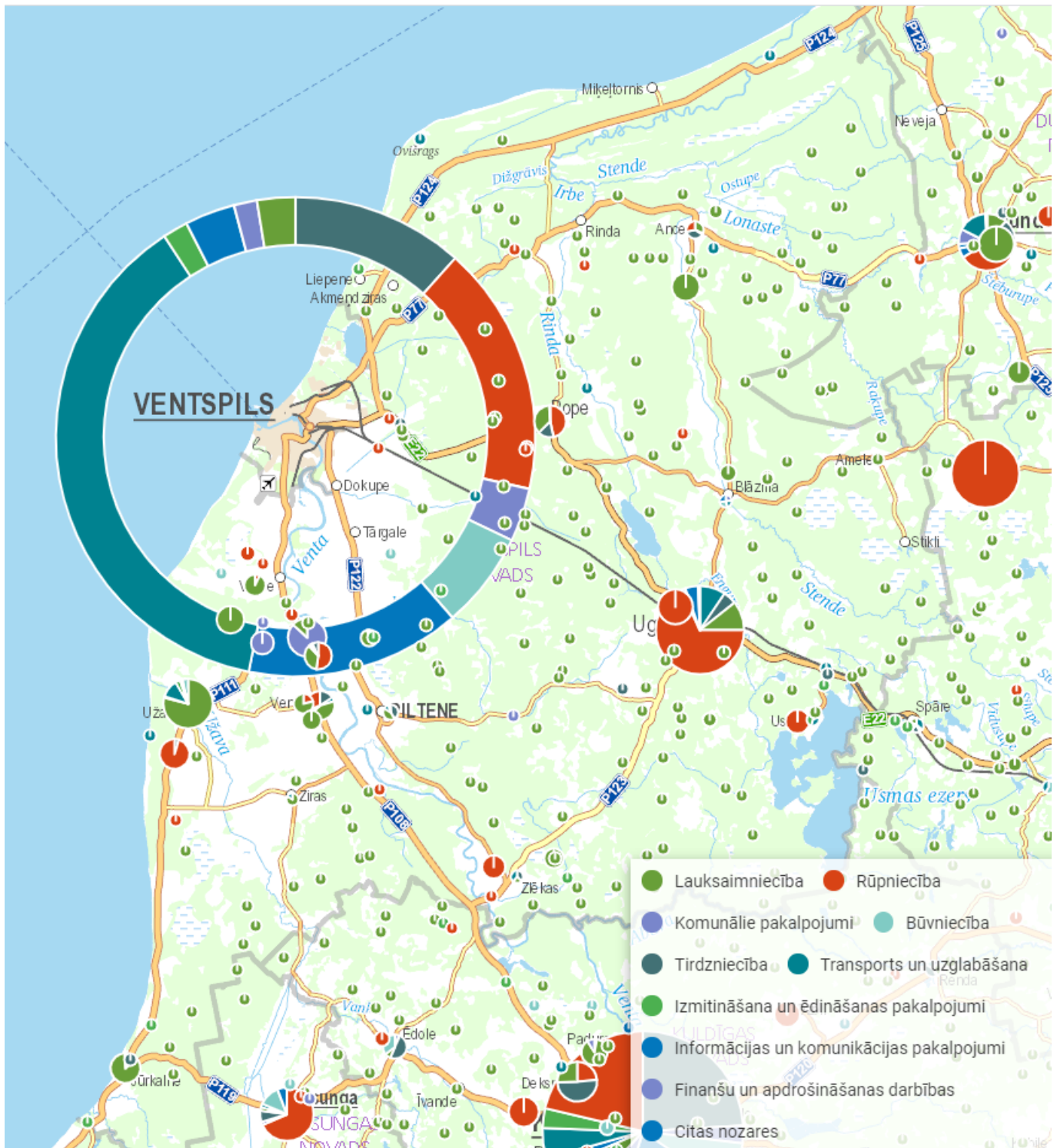
Ņemot vērā, ka, ceļoties darba ražīgumam tradicionālajās saimniecības nozarēs – lauksaimniecībā, mežsaimniecībā un kūdras ieguvē, kas ir galvenais iztikas avots lauku iedzīvotājiem, nodarbināto skaits turpinās samazināties, bez darba palikušie iedzīvotāji, tāpat kā līdz šim, dosies strādāt vai pārcelsies uz dzīvi vietās, kur ekonomiskā aktivitāte piedāvā lielākas iespējas. Tā kā Ventspils ir šāda vieta, lai būtiska daļa bez darba palikušo apkaimes iedzīvotāju nedotos uz Rīgu vai ārvalstīm, akcents būtu jāpārliet no dārgu publisko pakalpojumu uzturēšanas neatbilstošam klientu skaitam uz ceļu stāvokļa uzlabošanu, lai iedzīvotāji bez grūtībām ikdienā varētu nokļūt attīstības centros vismaz no lielākajām apdzīvotajām vietām. Kamēr publiskais sektors kopumā nedarbosies pietiekami produktīvi, valstij un pašvaldībām hroniski turpinās trūkt resursu ceļu un citas infrastruktūras uzturēšanai, arī skolotāju un citu publiskajā sektorā nodarbināto algām.

Administratīvi teritoriālā reforma paredz apvienot Ventspils novadu ar Ventspils pilsētu, pārliekot akcentu no bieži vērojāmās neproduktīvās paralēlo pašvaldību iestāžu uzturēšanas uz integrētu un racionālu kopīgo resursu un pozitīvās pieredzes izmantošanu.

Apvienotais novads pievienotās vērtības apjoma ziņā (273,4 milj. EUR) apsteigtu 28 no 35 VARAM piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (6 tūkst. EUR), tas ierindotos 5. vietā. Platības ziņā (2515 km<sup>2</sup>) un iedzīvotāju skaita ziņā (45,9 tūkst.) Ventspils apvienotais novads būtu astotais. Diemžēl nelabvēlīgā demogrāfiskā situācija un negatīvās migrācijas tendences, īpaši nomaļākajos pagastos, neļaus izvairīties no tālākas depopulācijas, un sagaidāms, ka no 2018. līdz 2030. gadam iedzīvotāju skaits apvienotajā Ventspils novadā saruks par 17%.



*Ventspils optimālais sasniedzamības areāls un novada teritorija*



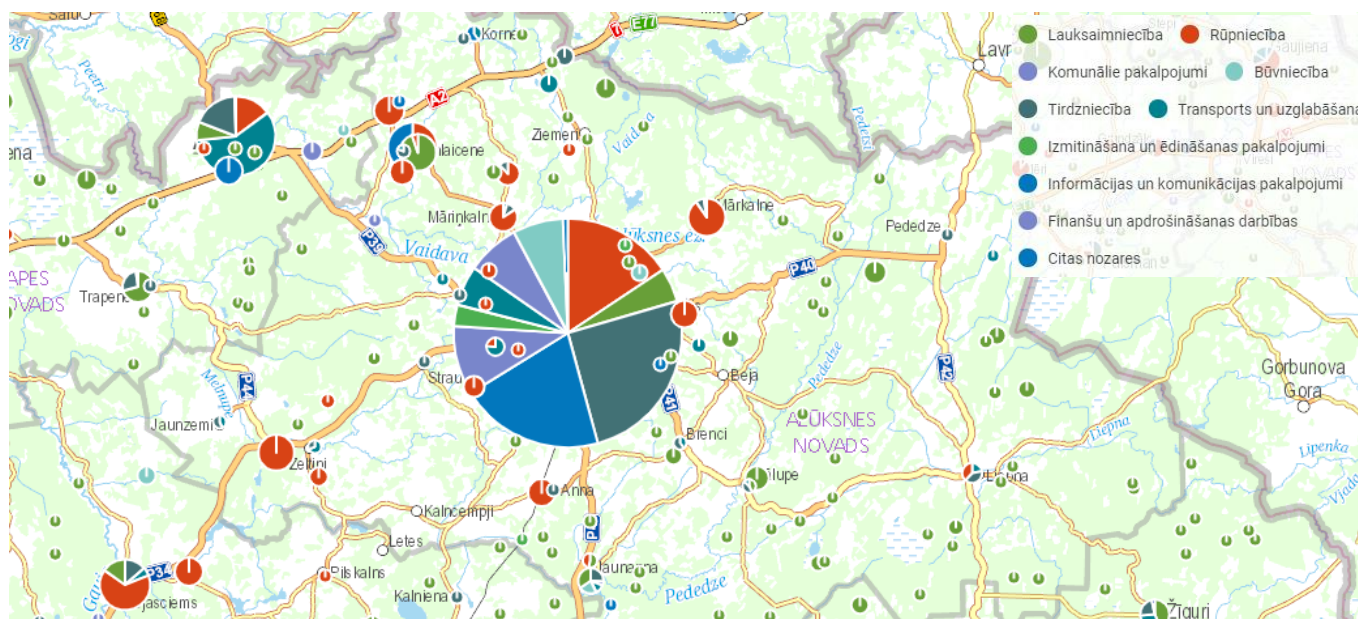
Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība. Fragments no "Karšu izdevniecībā Jāņa sēta" veiktās analīzes

## Pielikums. Citu novadu kartes

### Alūksnes novads



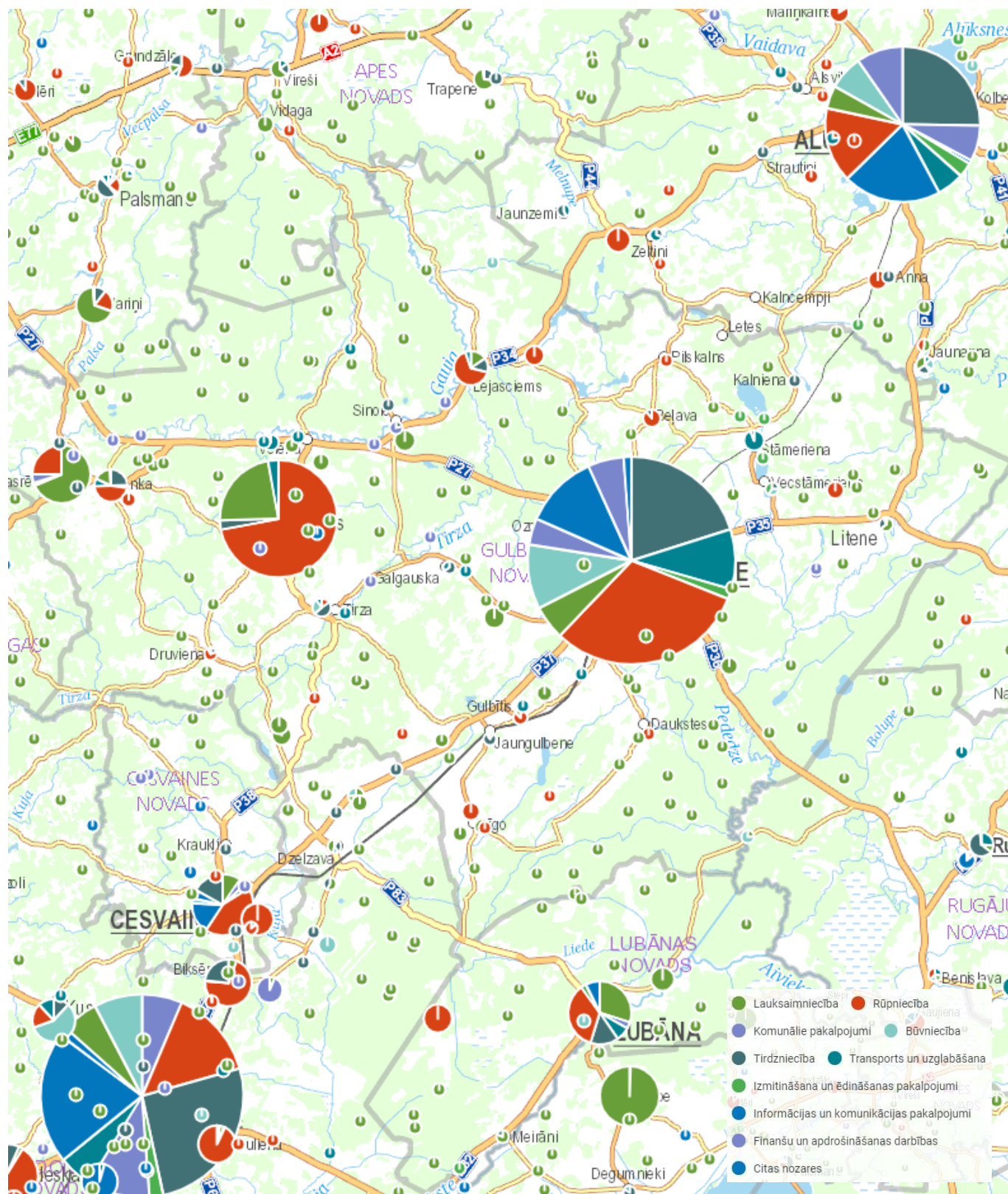
**Alūksnes optimālais sasniedzamības areāls un novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Alūksnes apkaimē. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**





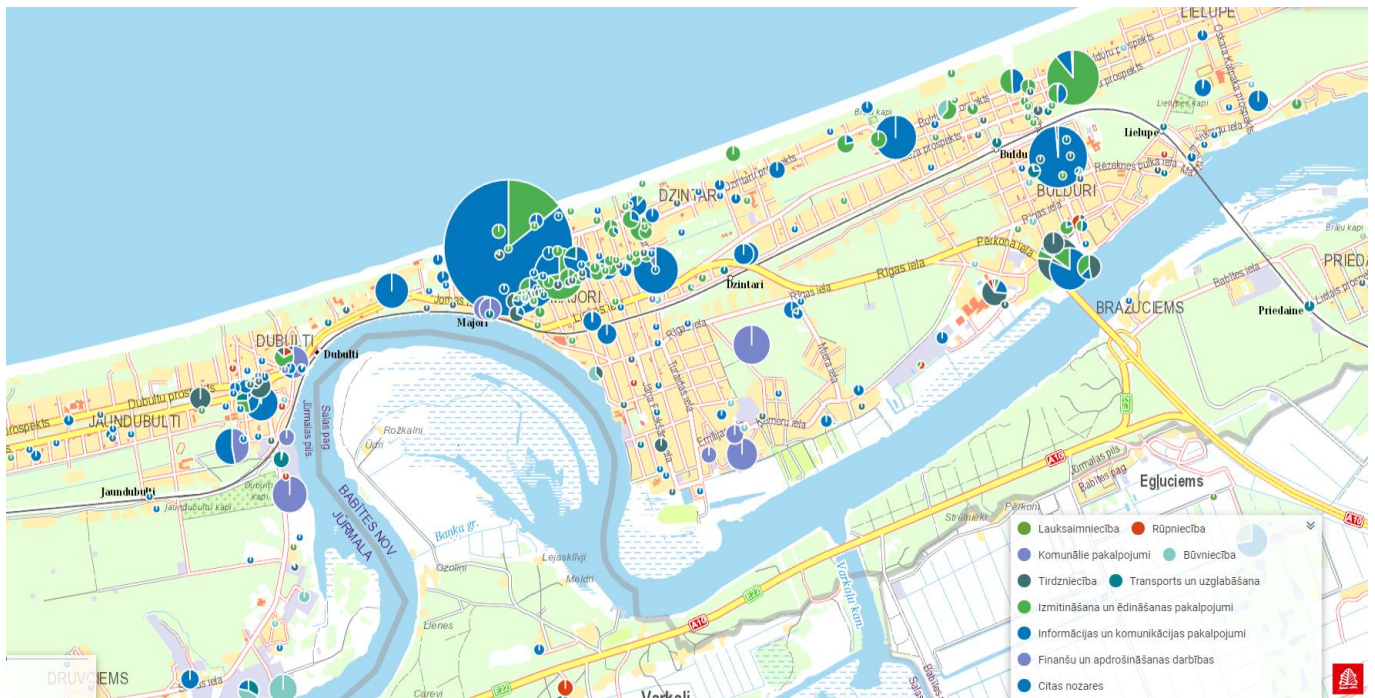


**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Gulbenes apkaimē. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**

## Jūrmala



### Jūrmalas optimālais sasniedzamības areāls



***Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Jūrmalas austrumu daļā. Fragmentis no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes***

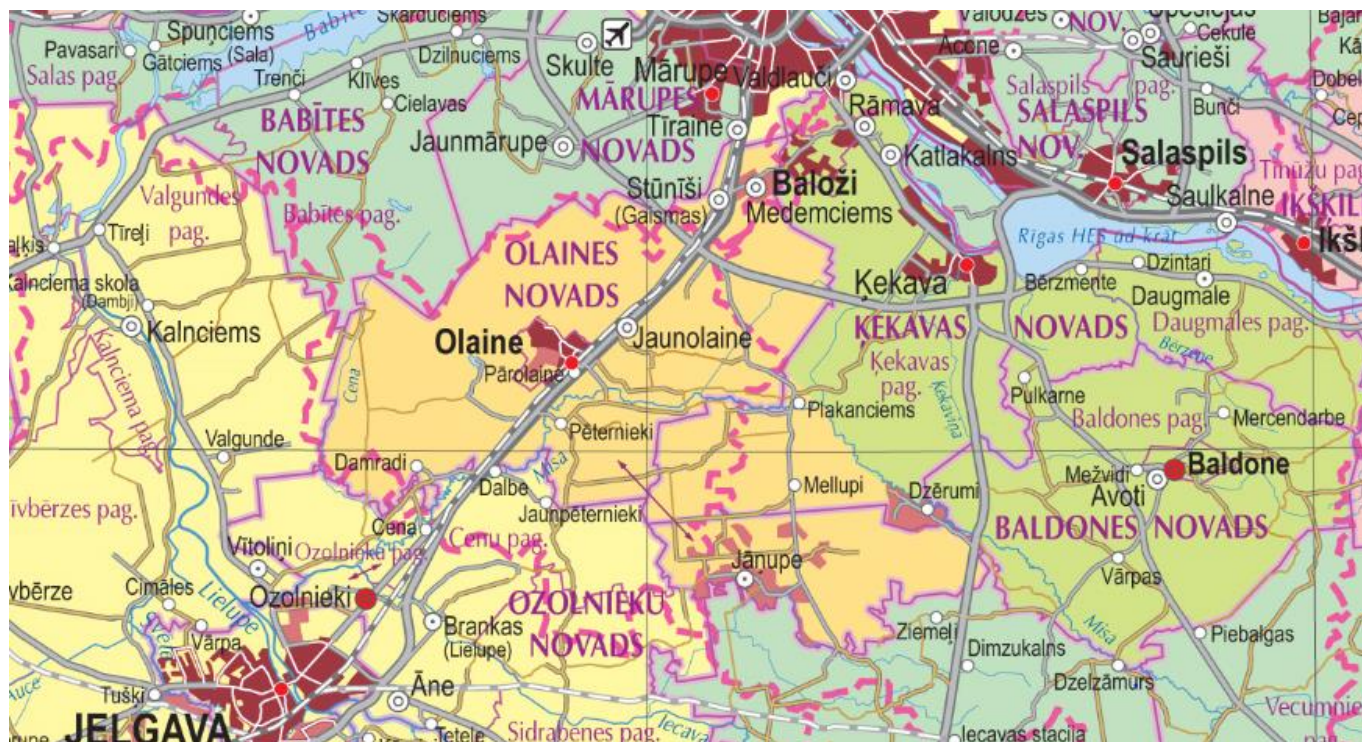
## Līvānu novads



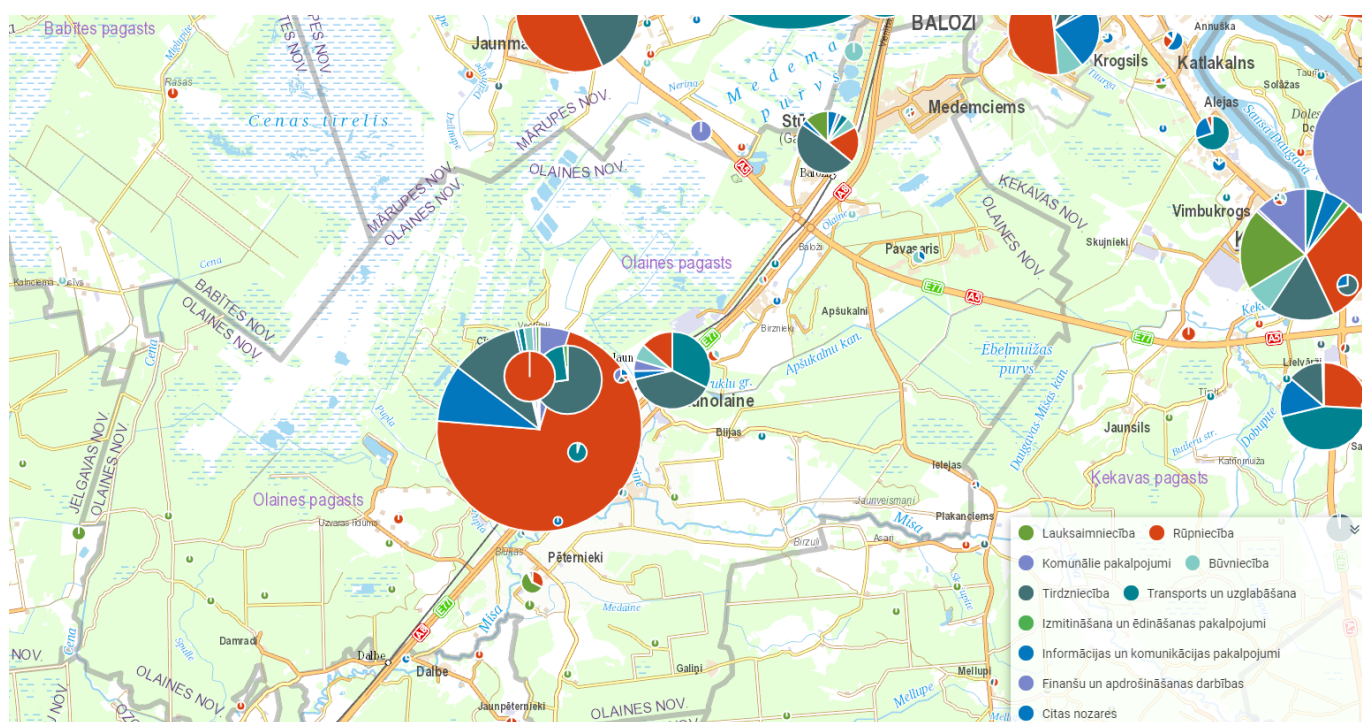
*Līvānu optimālais sasniedzamības areāls un novada teritorija*



## Olaines novads



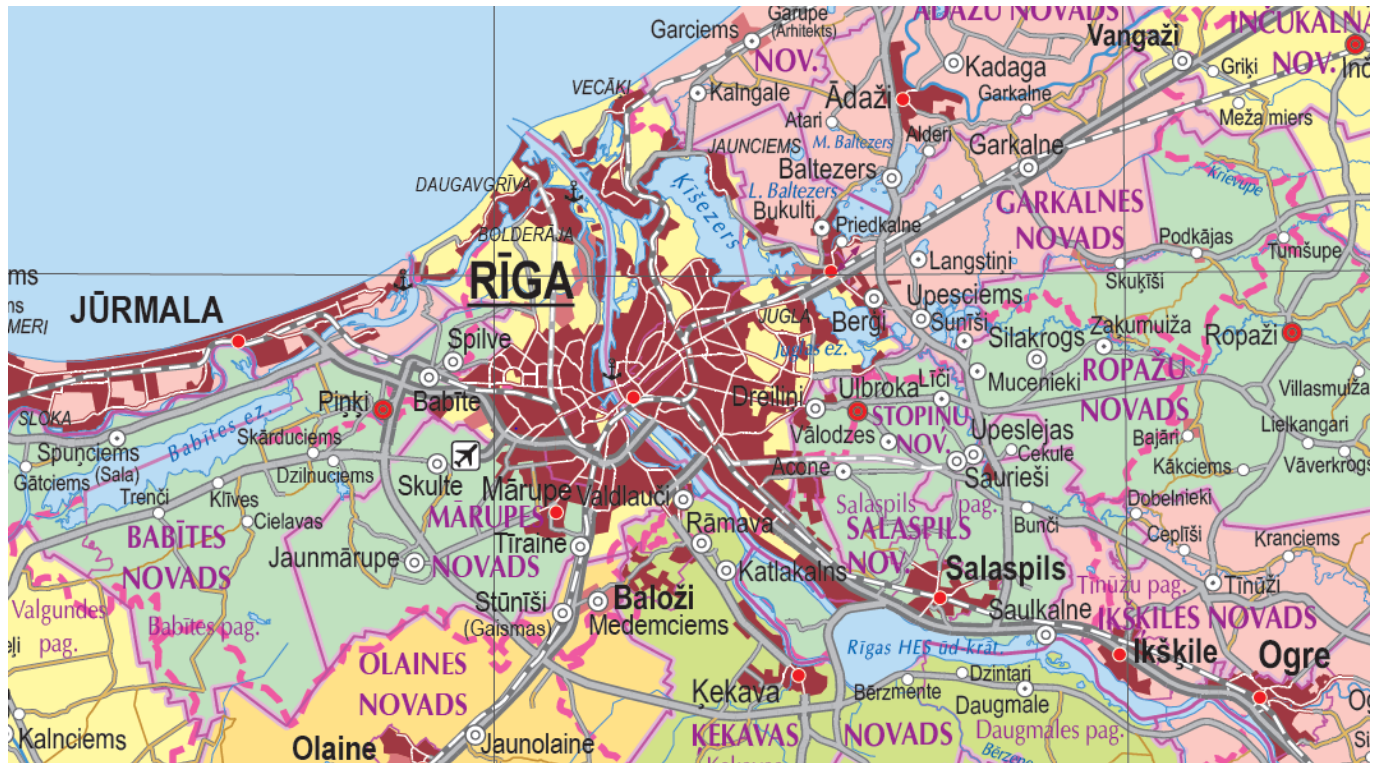
**Olaines optimālais sasniedzamības areāls un novada teritorija**



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Olaines apkaimē. Fragmenti no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**



## Rīga



**Uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība Rīgā un tās apkaimē. Fragments no “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” veiktās analīzes**