

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

LATVIJAS – BALKKRIEVIJAS PIEROBEŽAS PILSĒTU KRĀSLAVAS UN
VERHŅEDVINSKAS IEDZĪVOTĀJU PĀRROBEŽU MOBILITĀTE

MAĢISTRA DARBS

Autore: **Evita Zujeva**
Stud. apl. ez06016

Darba vadītāja: prof. Dr. geogr.
Zaiga Krišjāne

Rīga 2012

SATURS

ANOTĀCIJA	3
ANNOTATION	4
IEVADS	5
1. ROBEŽAS UN PĀRROBEŽU MOBILITĀTE	8
1.1. Robežas definīcijas un izpratnes veidi	8
1.2. Mobilitātes jēdzieni ģeogrāfijā	12
1.3. Pārrobežu mobilitātes izpēte	15
1.4. Pierobežas pilsētas	17
1.5. Pierobežas iedzīvotāji	18
2. MATERIĀLI UN METODES	20
3. KRĀSLAVAS UN VERHŅEDVINSKAS PIEROBEŽAS PILSĒTU IEZĪMES	24
3.1. Krāslavas pilsēta un tās nozīme Latgales reģionā	24
3.1.1 Krāslavas pilsētas raksturojums	24
3.1.2 Krāslavas pilsēta Latgalē	25
3.2. Verhņedvinskas pilsēta un tās nozīme Vitebskas apgabalā	30
3.2.1 Verhņedvinskas pilsētas raksturojums	30
3.2.2 Verhņedvinskas pilsēta Vitebskas apgabalā	31
4. LATVIJAS – BALTĶRIEVIJAS PIEROBEŽAS SAIKNES, VEIDI UN IZPAUSMES	36
4.1. Saikņu veidi un izpausmes	36
4.1.1 Ekonomiskās saiknes	36
4.1.2 Transporta saiknes	39
4.1.3 Institucionālās saiknes	42
4.1.4 Tūrisma saiknes	44
4.1.5 Kultūras saiknes	46
4.1.6 Radniecības saiknes	48
5. KRĀSLAVAS UN VERHŅEDVINSKAS PILSĒTU IEDZĪVOTĀJU PĀRROBEŽU MOBILITĀTE	50
5.1. Pierobežas iedzīvotāju raksturojums	50
5.2. Pārrobežu mobilitāte	52
5.3. Pārrobežu mobilitātes motīvi	53
5.4. Pārrobežas saiknes	59
5.5. Pārrobežas mobilitātes areāls	61
5.6. Robežas uztveres izvērtējums	65
SECINĀJUMI	74
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI	77
PIELIKUMU SARAKSTS	82

ANOTĀCIJA

Maģistra darba „Latvijas – Baltkrievijas pierobežas pilsētu Krāslavas un Verhņedvinskas iedzīvotāju pārrobežu mobilitāte” mērķis ir izpētīt Latvijas – Baltkrievijas pierobežas pilsētu Krāslavas un Verhņedvinskas iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti. Kopš Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā 2004. gada 1. maijā, pārrobežu mobilitātes pētījumu raksturs ir ievērojami mainījies, īpaši saistībā ar ES „iekšējām” un „ārējām” robežām.

Darbs sastāv no 5 nodaļām - ievada, secinājumiem, izmantotās literatūras un pielikumiem. Pirmajā nodaļā apzināti robežas, iedzīvotāju mobilitātes jēdzieni ģeogrāfijā un aplūkoti iepriekš veiktie pētījumi par pārrobežu mobilitāti, pierobežas pilsētām un iedzīvotājiem. Otrajā nodaļā aprakstīti darbā izmantotie materiāli un metodes. Trešajā nodaļā raksturotas Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas un tās aplūktas reģionālajā skatījumā. Ceturtajā nodaļā analizētas Latvijas – Baltkrievijas pierobežas saiknes. Piektajā nodaļā salīdzināta pierobežas pilsētu iedzīvotāju pārrobežu mobilitāte un izvērtēti robežas uztveres veidi.

Atslēgas vārdi: robeža, pierobežas pilsētas, pārrobežu mobilitāte, Krāslava, Verhņedvinska.

ANNOTATION

The aim of the Master's thesis „Latvia – Belorussia cross-border mobility: the case of Kraslava and Verhodvinsk” is to explore population cross - border mobility in the Latvia – Belorussia border towns Kraslava and Verhodvinsk. Since Latvia joined the European Union on May 1 2004, the discourse of cross-border mobility is considerably more active, especially in association with the EU internal and external borders.

The Master's thesis consists of 5 chapters, introduction, conclusions, bibliography and appendix. There are several theoretical points discussed about the borders, population mobility conceptual meanings and previous researches on cross – border mobility, border towns and border inhabitants in the first chapter. In the second chapter there is description of material and method section used in the research. Towns Kraslava and Verhodvinsk are described and discussed in regional aspects in the third chapter. In fourth chapter there is analysis of Latvia – Belorussia border ties. In the fifth chapter mobility evaluation of border town population and analysis of border perception forms is performed.

Key words: border, border towns, cross – border mobility, Kraslava, Verhodvinsk.

IEVADS

Robežas ir un vienmēr ir bijušas svarīgs izpētes objekts ģeogrāfijā. Pastāv dažādas robežas, tomēr nozīmīgākās ir gan dabiskās (piemēram, okeāns, upe, kalns u.c.), gan politiskās robežas (administratīvās vienības robežas, piemēram, valsts, novada, pilsētas utt.). Pirmajām raksturīga samērā neliela mainība ilgstošā laika periodā, savukārt otrās spēj transformēties relatīvi īsā laikā un lielos telpiskajos mērogos, balstoties uz pastāvošo sociālo un politisko situāciju pasaulē (Gorzalak, Jalowiecki, 2002).

Gan dabisko, gan politisko robežu eksistences telpā, liela nozīme ir pastāvošajām barjerām. Dabiskās barjeras, laika gaitā ir mainījušas dabisko robežu nozīmi – kļūstot par daudz sasniedzamākām, pārvaramākām, bez šķēršļiem, savukārt politisko robežu barjeras kļūst aizvien striktākas, tās ierobežo gan cilvēku, gan preču un pakalpojumu plūsmas.

Politisko robežu barjeru nosacījumi nav līdzvērtīgi attiecināmi uz visām valstīm, tie atšķiras. Līdz ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā 2004. gada 1. maijā, ir mainījušās, transformējušās starptautiskās, nacionālās un arī vietējās robežu nozīmes. Latvija, tāpat kā citas ES dalībvalstis, ir ES „iekšējā telpā”, kas ļauj izmantot visas pastāvošās priekšrocības, bet tāpat arī uzliek konkrētas prasības un pienākumus. Šajā gadījumā robežas ar citām ES dalībvalstīm ir caurlaidīgākas, iedzīvotājiem ir brīvāka iespēja migrēt ES telpā. Tāpat arī, savā ziņā, iestāšanās ES ir izveidojusi vienu kopēju nacionālās identitātes sajūtu - ES identitāti.

Pārveidotais Eiropas Savienības robežu režīms (dalījums Šengenas un trešajās valstīs) ir ietekmējis un pat krasī izmainījis Latvijas – Baltkrievijas pierobežas iedzīvotāju ikdienas dzīvi. Ja pastāv robežas, vienmēr kāds vēlēšies tās šķērsot, lai nokļūtu otrajā pusē, bet pēc Latvijas iestāšanās ES, Latvijas – Baltkrievijas robeža ir palikusi vēl striktāka, ar drastiskākiem ierobežojumiem un citām formalitātēm.

Tā kā Latvijas austrumu robeža ir arī ES „ārējā robeža”, tad svarīgs šķiet jautājums par Latvijas – Baltkrievijas robežu, pierobežas teritorijām, iedzīvotāju pārvietošanās motīviem un iespējām. Svarīgi ir izzināt kaimiņvalsts iedzīvotāju migrācijas motīvus, biežumu, uzturēšanās ilgumu Latvijā, lai apzinātu Baltkrievijas iedzīvotāju pārvietošanās paradumus, saikni saistībā ar Latviju, kas ir ļoti nozīmīgi pārrobežu kontekstā.

„Ārējās telpas” fenomens Latvijā ir salīdzinoši maz izpētīts, kas savā ziņā neļauj pilnvērtīgi izmantot visas ar robežu un pierobežu saistītās priekšrocības, kas ir svarīgas kā vietējiem pierobežas iedzīvotājiem, tā arī Latvijai un arī Eiropas Savienībai kopumā.

Pašlaik pasaulē interese par robežām pieaug un līdz ar to palielinās arī robežu pētījumi. Tiek pētīti dažādi robežu aspekti – gan pētot ES – Krievijas starptautiskās attiecības, Krievijas – ES pierobežas reģionu integrāciju ES (Eskilinen, 2010), gan apskatot Latvijas – Krievijas

robežas transformācijas procesus laika gaitā (Oborune, 2007), gan raksturojot Baltkrievijas – Lietuvas pierobežu, saistībā ar iedzīvotāju dzimumu, sociālajām grupām (Sasunkevich, 2011), tāpat arī pētot Baltkrievijas pierobežas reģionu mazās pilsētas (Wrana et al., 2006). Tāpat arī tiek veikti pētījumi, kuros ir aplūkots Eiropas robežu raksturs un funkcijas, robežu uztveres veidi ģeogrāfijā, robežu dramatiskais, mainīgais raksturu (O’Dowd, 2002), tiek apskatītas arī elastīga rakstura pārrobežas migrācijas plūsmas (Houtum, Gielis, 2006), gan arī robežas tiek pētītas, uzsverot to simbolisko nozīmi pierobežas iedzīvotāju identitātes meklējumos (Gorzalak, Jalowiecki, 2002). Tie ir tikai nelieli piemēri skatījumam uz robežām no dažādām prizmām.

Arī Latvijā tiek veikti robežu pētījumi, tomēr tie izpētes jautājumu ziņā ir daudz šaurāki. Sastopami tādi pētījumi, kuros atklājas robežas mainīgais raksturs. Piemēram, robežas tiek pētītas, ietverot pierobežas daudzpusīgo būtību (Melluma, 2000), Latvijas pierobežas attīstības iespējas, problēmas (Ikšelis, 2007), zemes reformu pierobežā (Markausa, 1999), uz robežu veidiem (Kirilko, 2010). Tāpat ir pētījumi, kas attiecas uz Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas robežas problēmām (Mucenieks, 2008) u.c. piemēri, tomēr, kas skar pārrobežas migrācijas pētījumus, tad Latvijas piemērā tie vairāk vērsti uz rietumiem, t.i. Angliju, Īriju, savukārt, kas skar pētījumus austrumu virzienā, to raksturs ir daudz šaurāks, mazāk pētīts.

Kāpēc vispār ir svarīgi pētīt pierobežas reģionus, tāpat arī iedzīvotāju migrāciju pārrobežu kontekstā? Pierobežas iedzīvotāju mobilitātes jautājumi ir svarīgi kā valstij kopumā, tā konkrētā reģiona un iedzīvotāju attīstībai, tie ir globāla rakstura procesi, kas atsaucas uz lokālo mērogu. Šo jautājumu pētījumos svarīgas ir valstu attiecības lielā mērogā, kas ietekmē vietējās attiecības, tāpat arī aktivitātes mazā mērogā atsaucas uz liela mēroga attiecībām (Kaplan, 2001). Tāpat arī visas pārrobežas attiecības, aktivitātes ir izveidotas un pastāv balstoties uz starptautiskiem un pārrobežu līgumiem, sadarbībām.

Pētot ar pierobežu un pārrobežu saistītos jautājumus svarīga ir abpus robežai esošo valstu mijiedarbība. Pierobežās izveidojas no pārējās valsts teritorijas atšķirīgi apstākļi – dažādas ekonomiskās, sociālās, politiskās un kultūras īpatnības, tāpat arī šeit ir pavisam atšķirīga identitātes izjūta, kuru varētu nosaukt par pierobežu identitāti. Pierobežā ir krasi izteikta kultūras pārejas zona, tāpat kā valodas pārejas zona, etniskās piederības pārejas zona un beigu beigās arī attieksmes pārejas zona, kas padara pierobežas telpu īpaši pievilcīgu un „auglīgu” izpētes veikšanai. Kā arī pārrobežu dimensijas izpēte var veicināt ES „ārējās robežas” integrācijas procesus, respektīvi, iekļaujot Latvijas austrumu robežu, pilnvērtīgā ES telpā.

Maģistra darba mērķis ir: izpētīt Latvijas – Baltkrievijas pierobežas pilsētu Krāslavas un Verhņedvinskas iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti.

Izvirzīti šādi darba uzdevumi:

1. Apzināt robežas un iedzīvotāju mobilitātes jēdzienus ģeogrāfijā

2. Aplūkot iepriekš veiktos pētījumus par iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti, pierobežas pilsētām un pierobežas iedzīvotājiem
3. Raksturot Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu iezīmes un aplūkot šīs pilsētas reģionālajā kontekstā
4. Analizēt Latvijas – Baltkrievijas pierobežas saiknes, to veidus un ietekmi uz pārrobežu mobilitāti
5. Salīdzināt Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu iedzīvotāju ģeogrāfisko mobilitāti pārrobežu kontekstā
6. Izvērtēt Latvijas – Baltkrievijas robežas uztveres veidus

Maģistra darbs sastāv no ievada, materiāliem un metodēm, 5 nodaļām, secinājumiem un pielikumiem. Darba apjoms ir 81 lapaspuse un 5 pielikumi. Tajā tiek ietverti 26 attēli un 4 kartes. Pielikumā sniegti izveidoto anketu piemēri, Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu novietojuma karte un apkopotās ekspertintervijas.

1. ROBEŽAS UN PĀRROBEŽU MOBILITĀTE

1.1. Robežas definīcijas un izpratnes veidi

Mūsdienās, ir dažādi veidi kā tiek definētas robežas, kā tās darbojas un kā tās tiek atainotas ikdienas dzīvē. Pēc Nikiforovas (2010) ikvienai robežai ir divējāda nozīme – globāla un lokāla. Iespējams, robežas var uztvert kā pašas par sevi saprotamas, nemainīgas laika gaitā, bet tomēr tā nav. Citviet robežas zūd, bet citviet tās aizvien vairāk nostiprinās. Rodas robežas bezrobežu telpas fenomens.

Tāpat arī pētnieku grupa uzskata, ka robežas ir sociālo, kultūras un politisko procesu rezultāts, tās vairs nav vienkārši kartē noteiktas līnijas (Johnson et al., 2011).

Lulle (2006) pauž, ka robežām ir spēja un jauda dalīt iedzīvotājus atšķirīgās ģeogrāfiskās, politiskās un ekonomiskās sfērās. Tāpat autore uzsver robežu kā valsts drošības un suverenitātes aģentu nozīmi, kas reprezentē valsts attiecības ar tās kaimiņiem.

Robežas tiek definētas arī citā aspektā: „robežas ir emociju, baiļu un atmiņu savienojumi, kas var tikt ātri mobilizēti gan progresīvā, gan regresīvā virzienā. Tāpat arī robežas mūsdienu pasaulē tiek skatītas kā procesi, prakse, paradumi, diskursi, simboli, organizācijas vai sistēmas – caur kurām darbojas, tiek atveidota pastāvošā vara” (Johnson et al., 2011).

Robežas vienmēr ir bijušas nozīmīgas kā valstij, kas pastāv konkrētā teritorijā un kuras robežas ir kā suverenitātes simbols, tā arī indivīdam, kura pārvietošanās telpa ir saistīta ar konkrētām robežām. Tātad, robežas ir pārvietošanās pamatā, tās veido cilvēka dzīvi attiecībā pret valsti un citiem iedzīvotājiem, tās šķir un reizē apvieno. Tās ir nepieciešamas, lai nodalītu atšķirīgas etniskās, arī kulturālās, sociālās grupas. Tomēr migrācijas rezultātā pastāv tendence šīm grupām sajaukties, kas ir noticis vēsturisko notikumu ietekmē un rezultātā šī daudzveidīgā sabiedrība daļa vienotu telpu, neraugoties uz noteiktajām robežām.

Profesora O'Douda (2002) no Kvīnas Universitātes Īrijā, pētījuma objekts ir robežas. O'Douds robežas izvērtē caur Eiropas Savienības un tās paplašināšanās elementiem. Viņš uzskata, ka robežas ir svarīgas mūsu drošības sajūtai, mūsu identitātei, tās dod iespēju aizbēgt no pastāvošās situācijas, despotiskiem režīmiem, nabadzības skartajiem sabiedrības slāņiem. Bet autore uzstāj, ka uz to ir jāskatās daudz kritiskāk un acumirkļi jāuzdod kāds būtisks jautājums: „Vai O'Douds skatoties uz robežām, kā uz glābiņu – ceļu uz labāku dzīvi, ietver arī aspektu, ka reizē šī aizbēgšana no nabadzības skartajiem sabiedrības slāņiem veido pavisam jaunu sociālās segregācijas veidu, kas var ievērojami iedragāt pastāvošo situāciju?”

Doud's (2002) iedala četrus veidus, kā robežas tiek izprastas un vērtē tās Eiropas Savienības kontekstā, uzsverot procesus, kas ir saistīti ar robežu mainību:

- 1) robežas kā barjeras

Piecdesmitie un sešdesmitie gadi iezīmējās ar stabilu, stingri nospraustu robežu 20. gs. Eiropā. No astoņdesmitajiem gadiem, kopš Eiropas Kopienas transformācijas Eiropas Savienībā un tās paplašināšanās procesiem, tika paātrināta valstu robežu rekonfigurācija. Robežas vairs netika skatītas kā barjeras politiskā nozīmē, bet gan kā barjeras, kas traucē Eiropas tirgum. Uz robežām ekonomikā un ekonomiskajā ģeogrāfijā skatījās kā uz pārtrauktām un deformētām plūsmām. Iekšējās ES robežkontroles atcelšana pastiprināja nepieciešamību palielināt ārējo ES robežu kontroli. Mūsdienās, robežas vairs nav tikai ekonomiskās barjeras, bet tās vienlaikus tiek uzskatītas kā administratīvās, juridiskās, politiskās, kultūras un pat psiholoģiskās barjeras.

2) robežas kā tilti

Robežas var būt arī savienojošais elements starp divām atšķirīgām valstīm. Eiropas iekšējās robežas ir mazāk gaistošas salīdzinājumā ar ārējām robežām, līdz ar to tās ļauj izveidot strukturētāku savstarpējo sadarbību, ko nodrošina skatījums uz robežām kā uz tiltiem. Eiropas Savienības iekšējās robežas ir vērti vienotajam Eiropas tirgum, migrācijai, brīvām ceļošanas un darba iespējām. Diemžēl robežas kā tilti ir arī kontrabandas, nelegālo migrantu un citu noziedzīgu aktivitāšu avots.

3) robežas kā resursi

Robežas kā resursi ir skatāmi ekonomiskajā, politiskajā, administratīvajā un likumīgu organizāciju aktivitāšu līmenī. Robežas ir resursi daudziem: gan valsts institūciju, gan dažādu organizāciju speciālistiem, piemēram, valsts ierēdņiem, juristiem, izglītības iestāžu darbiniekiem, u.c. Viņu esošās iemaņas un kvalifikācijas retos gadījumos ir izmantojamas valstu pārrobežu telpā, līdz ar to viņiem robežas ir būtisks resurss.

4) robežas kā identitātes simboli

Visas robežas, tajā skaitā arī valsts robežas, iekļauj sevī simbolisma aspektus. Kopš valstu pievienošanās Eiropas Savienībai, robežas vairs netiek skatītas vienīgi kā suverenitātes simboli, kā barjeras starp homogēnām vienībām un pārējo ārpasauli. Tās veido kopēju Eiropas identitāti. Un Eiropas identitāte savukārt ir sadarbības un demokrātisku robežas režīmu rezultāts. Robežas simboliskā nozīme ir svarīga Eiropas valstu integrācijai.

Kirilko (2010) uzskata, ka robežas jēdziens galvenokārt tiek definēts un saprasts kā politiskā robeža – valsts, novada, pilsētas, privātīpašuma vai citas administratīvās vienības robeža, kas nošķir vienu apgabalu no cita. Šis robežas izpratnes veids ir visizplatītākais, un arī autore, savā darbā minot robežas, domā par politiskajām robežām, kas valsts līmenī ir vissvarīgākās.

Tikpat svarīgi izziņāt arī citus ar robežu saistītos jēdzienus, kas ir noteikti Latvijas Republikas likumdošanā:

Valsts robežas josla – ir 5-6 m plata josla gar valsts robežu, kas noteikta saskaņā ar Latvijas Republikas valsts robežas likumu, starpvalstu līgumiem un Ministru kabineta noteikumiem.

Pierobežas josla – saskaņā ar Latvijas Republikas valsts robežas likuma 18. pantu ir pierobežas sastāvdaļa: josla gar robežu, ne platāka par 2 km. Šajā joslā noteikti ierobežojumi, kas attiecas uz fiziskām un juridiskām personām. Tie nepieciešami, lai samazinātu vai novērstu draudus valsts robežas drošībai un nepieļautu tādu situāciju rašanos, kas varētu skart kaimiņvalstu intereses.

Pierobeža - šis jēdziens tiek lietots Latvijas Republikas valsts robežas likumā un ar to saistītajos Ministru kabineta noteikumos Nr. 247, 1996. g. Likuma 18. pantā noteikts, ka pierobeža ir josla gar valsts robežu, ne šaurāka par 15 km, bet Ministru kabineta noteikumos pierobeža saistīta ar konkrētu pagastu un pilsētu kopu, kas atrodas joslā gar robežu. Pierobeža ir Valsts robežsardzes darbības areāls.

Pierobežas reģions. Jēdzienam ir vairākas izpratnes atkarībā no tā lietošanas jomas:

1) sarunu valodā tas atspoguļo priekšmetus, nevis konkrētu, definētu teritoriju. Šī izpratne neattiecas uz stratēģijas saturu, bet tā jāņem vērā, veidojot sabiedrības attieksmi.

2) reģionālās attīstības politikā jēdziens *pierobežas reģions* vispārējā veidā norāda uz problēmu, tās specifiku saistībā ar vietas atrašanos pie valsts robežas. Šajā gadījumā svarīgs ir problēmu saturs, to dažādība un būtība, nevis to teritoriālā izpausme vai teritorijas lielums un robežas. Šādā izpratnē tas var būt gan administratīvais rajons, gan plānošanas reģions. Tomēr, jo lielāka šī iedomātā teritorija un jo tālāk tā atrodas no valsts robežas, jo mazāk nozīmīgas ir specifiskās pierobežas attīstības problēmas;

3) *pierobežas reģions* kā teritorija fiksētās robežās, ko nosaka Ministru kabineta noteikumi. Tas ir lineārs reģions, izveidots noteiktu funkciju pildīšanai. Vienu reģiona robežu veido valsts robeža ar kaimiņvalstīm (Latvijai tās ir četras), otru – Ministru kabineta noteikumos nosaukto pagastu administratīvās robežas (Melluma, 2000).

Melluma (2000), definējot šos jēdzienus ir balstījies uz Latvijas Republikas valsts robežas likumu un ar to saistītajiem Ministru kabineta noteikumiem Nr. 247, 1996. g. Tomēr šie likumi ir zaudējuši spēku, sākot ar 2003. gadu (citi saistītie dokumenti).

Termins „pierobeža” tiek lietots arī nedaudz detālākā raksturojumā, kā, piemēram, Latgales reģiona teritorijas plānojumā 2006. – 2026. gadam ir dots sekojošs skaidrojums: „Pierobeža ir teritorija ar īpašu statusu, ko nosaka valsts drošības un aizsardzības intereses un kur noteikts īpašs režīms. Tajā pašā laikā tā ir ekonomiski vāji attīstīta nomales teritorija, kur notiek straujāka iedzīvotāju skaita samazināšanās nekā citur. Pierobežai ir savas specifiskas problēmas, ko nosaka tās ģeogrāfiskais izvietojums, iedzīvotāju etniskais sastāvs, vēsturiskās attīstības

īpatnības, dabas apstākļi. Īpašais režīms ierobežo iedzīvotāju brīvu pārvietošanos, lokāla un neregulāra rakstura kaimiņu ekonomiskos un kultūras sakarus” (Latgales reģiona attīstības aģentūra, 2006).

2009. gadā ir pieņemts jauns Valsts robežas likums, kas vairāk attiecas tieši uz Latvijas pievienošanos Šengenas līguma zonai, jo pievienojoties tai, Valsts robežas likums daudzās jomās, kas saistītas ar valsts robežas, robežas joslas un pierobežas joslas noteikšanu, ierīkošanu un uzturēšanu dabā, kļuvis nepilnīgs. Šeit svarīga ir arī sakarība starp „iekšējām” un „ārējām” Eiropas Savienības robežām. Un vecajā Valsts robežas likumā tās nebija izceltas.

Šengenas Konvencijas un Kodeksa mērķis ir īstenot ES paredzēto brīvu personu un preču kustību, atceļot valstu iekšējās robežas (Ārlietu ministrija, 2007).

1) **Iekšējā robeža** – Latvijas Republikas valsts robeža ar mūsu kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju - Latvijas skatījumā. Tāpat par iekšējās robežas šķērsošanu uzskatāmi lidojumi un braucieni uz Šengenas līguma dalībvalstīm.

2) **Ārējā robeža** – Latvijas Republikas valsts robeža ar Krievijas Federāciju un Baltkrievijas Republiku. Vēl par ārējās robežas šķērsošanu uzskatāmi lidojumi un braucieni uz trešajām valstīm, tas ir uz valstīm, kuras nav Šengenas līguma dalībvalstis (Valsts robežsardze, 2010).

Ārējās Latvijas sauszemes robeža ar: Garums, kilometros

Baltkrieviju	172,9
Krieviju	276

Kopš 2004. gada Eiropas Savienības ārējās robežas saskaras ar Baltkrievijas Republikas robežām un ES tuvo un tālāko kaimiņu loks pavirzījies uz austrumiem un mazliet uz dienvidiem. Eiropas Savienības „ārējās robežas” ir kļuvušas par grūti pārvaramām barjerām un simbolizē civilizētu atstarpi starp austrumiem un rietumiem (Bungs, 2006). Respektīvi, Eiropas Savienības austrumu robežas režīma fenomens draud novest pie tā, ka var pastiprināties sociālās nevienlīdzības fenomens pierobežas telpā un savukārt tas, var novest pie plaisas starp Eiropas Savienību un tās austrumu kaimiņiem.

Pārveidotais Eiropas Savienības robežu režīms (dalījums Šengenas un trešajās valstīs) ir ietekmējis un pat krasi izmainījis Latvijas – Baltkrievijas pierobežas iedzīvotāju ikdienas dzīvi. Ja pastāv robežas, vienmēr kāds vēlēsies tās šķērsot, lai nokļūtu otrajā pusē, bet pēc Latvijas iestāšanās ES, Latvijas – Baltkrievijas robeža ir palikusi vēl striktāka, ar drastiskākiem ierobežojumiem un citām formalitātēm.

Jaunākais ierobežojums, kas ir stājies spēkā 2012. g. 1. janvārī, ir attiecināms uz akcīzes nodokli. Grozījumi likumā paredz, ka turpmāk akcīzes preču daudzumu, ko savam patēriņam fiziska persona drīkst ievest Latvijā bez muitas maksājumu veikšanas, drīkstēs ievest ne biežāk

kā reizi septiņās dienās, nevis reizi dienā kā tas bija līdz šim (Grozījumi likumā par akcīzes nodokli, 2011). Samazinot kustības pāri robežām veidojas fenomēns – robežas bezrobežu telpā.

1.2. Mobilitātes jēdzieni ģeogrāfijā

Viena no mūsdienu ikdienas un sociālo dzīvi kopumā raksturojošām parādībām ir pārvietošanās. Ik rīta brauciens autobusā uz darbu vai skolu, došanās uz lielveikalu, vecāku apciemošana kaimiņu pilsētā, kino vai ārsta apmeklējums ir tikai dažas ikdienas prakses izpausmes, kurās parādās mūsdienu dzīves dinamisms un arī kustība. Pārvietošanās kļuvusi par ikdienas neatņemamu sastāvdaļu, un bez tās nav iedomājams īstenot virkni mūsu paradumu, pienākumu un vajadzību (Šūmane, 2006).

Literatūrā pastāv dažādas mobilitātes jēdziena definīcijas. Dažas no tām:

Iedzīvotāju mobilitāte ir raksturojama kā personu gatavība mainīt savu dzīvesvietu uz ilgāku laiku vai arī tikai uz noteiktu laika posmu. Izšķir divus iedzīvotāju mobilitātes veidus: sociālo mobilitāti (izpaužas kā indivīda īstenota pāreja no viena sabiedriski- sociālā slāņa uz citu) un telpas jeb ģeogrāfisko mobilitāti (personu kustību tipi teritorijā) (Krišjāne, 2001).

Migrācija ir pārvietošanās process, kad tiek šķērsotas valstu robežas, vai arī pārvietošanās notiek valsts iekšienē. Tā ir iedzīvotāju pārvietošanās, iekļaujot dažāda veida kustības dažādos attālumos, kompozīcijās un ar dažādiem mērķiem. Tā arī iekļauj bēgļu, izsūtīto un ekonomisko migrantu plūsmas (Apsīte, 2007)

Migrācija ir iedzīvotāju vai citu dzīvu būtņu pārvietošanās, kuras rezultātā uz ilgāku vai īsāku laiku izmainās to izvietojums teritorijā, kā arī skaits un sastāvs katrā no apmaiņas reģioniem (Eglīte, 2007).

Šūmane (2006) savā rakstā „Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse” uzsver, ka uz mobilitātes nozīmi mūsdienu sabiedrībā norāda gan sabiedrības sociāli tehniskā uzbūve, kurā vērojama dažādu pārvietošanās piederumu un arī pakalpojumu pārpilnība (piemēram, tādu kā transporta līdzekļi, telefons, dators, autoceļi, ceļojumu biroji u. c.), gan tās dinamiskais, fragmentētais, elastīgais raksturs un arī pārrobežu un pārnacionālās saiknes, kas kopumā tiek izprastas kā globalizācija.

Tāpat Šūmane (2006) uzskata, ka mobilitāte ir ne tikai mūsdienu dzīves visaptverošs raksturojums un organizējošs ietvars. Tā kalpo arī kā indivīdu un grupu sociālā pazīme: tā liecina par sociālo statusu, sociālajām lomām, dažādu indivīdu un grupu iespējām un ierobežojumiem sociālajā sistēmā. Fiziskā pārvietošanās, tās veidi un līdzekļi, apmeklētās vietas u. tml. kļūst par indivīda sociālo un ekonomisko stāvokli, dzīvesveidu un identitāti veidojošu faktoru un sastāvdaļu. Ar to starpniecību notiek komunikācija ar pārējiem sabiedrības locekļiem.

Kopumā iedzīvotāju kustības veidus iedala 3 dažādos tipos:

- Cikliskā pārvietošanās:

Šāda veida kustības tiek veiktas regulāri. Ikdienā ejot uz skolu vai darbu, pārvietojamies savā darbības telpā, kas jau ir zināma, lai gan dažreiz tā tiek paplašināta, kad dodamies iepirkties, dodamies ceļojumā vai citās aktivitātes, ko neveicam regulāri. Tādā veidā cikliskā kustība sākas mūsu mājās, un galarezultātā mēs atkal nonākam mājās.

- Sezonālā pārvietošanās:

Šīs kustības raksturo darbības, kas tiek veiktas kādas noteiktas sezonas ietvaros. Savu dzīvi plāno saistībā ar sezonu un dodas uz vietu, kur konkrētajā sezonā var nopelnīt. Sezonālo kustību ietvaros cilvēki, kas vasaras pavada savās vasarnīcās pie jūras vai laukos, bet rudenī atkal atgriežas savā pilsētas dzīvoklī. Šīs kustības arī izraisa visievērojamākās ekonomiskās izmaiņas, jo, piemēram, ziemas periodā vasarnīcu rajonā praktiski neviens nedzīvo pastāvīgi, toties vasarā visi šeit dzīvojošie iepērkas un izklaidējas uz vietas, tādā veidā vietējai ekonomikai ļaujot uzplaukt sezonāli.

- Periodiskā pārvietošanās:

Viens no periodisko kustību piemēriem ir studenti, kuri katru rudeni dodas uz savu studiju vietu, kas bieži vien ir pat citā valstī, bet vasarā atgriežas mājās, lai pavadītu vasaras brīvdienas. Kopumā tie ir cilvēki, kuru kustības telpa ir ļoti liela un kas lielāko daļu laika pavada ne savā sākotnējā dzīves vietā, lai gan oficiāli viņi deklarē savu dzīvesvietu šeit (Apsīte, 2009).

Ģeogrāfi ir īpaši ieinteresēti jautājumā kāpēc cilvēki migrē. Kaut arī migrācija notiek biežāk nekā citas mobilitātes formas, tā rada fundamentālas izmaiņas atsevišķiem indivīdiem un pat veselām kultūru grupām. Pastāvīgas kustības uz jaunu vietu „pārrauj” tradicionālās kultūras saites un ekonomiskās sistēmas attīstību vienā reģionā. Tajā pašā laikā, kad cilvēki migrē uz savām jaunajām dzīvesvietām, tie sev līdzī „pārnes” reliģiju, valodu, etnisko piederību un citas ar kultūru saistītās iezīmes, arī personīgās metodes, iemaņas lauku apstrādāšanas tehnikā, kā arī citus ekonomiskos paradumus.

Mūsdienu transporta sistēmas attīstība, īpaši autotransporta un aviotransporta, padara pārvietošanos, kustības izplatīšanos daudz iespējamāku nekā tas ir bijis pagātnē. Pateicoties mūsdienu komunikāciju sistēmām, kustību izplatīšanās nav vairāk būtiski svarīga, lai pārraidītu idejas, domas no vienas vietas uz citu. Kultūra un ekonomika var ātri izplatīties apkārt pasaulei caur palielinātām izplatīšanās formām.

Tāpat arī vieta ir joprojām svarīga mobilitātes un pierobežas teritoriju izpētē. Saskaņā ar Sasunkevičas teikto (2011) par vietu, tad tā nav izolēta, bet gan vienmēr ir atvērta dažādām ārējām mijiedarbībām, tā formējas caur attiecībām ar apkārtējo vidi. Respektīvi, vietu nedrīkst skatīt tikai caur lokālo prizmu, jo tā vienmēr ietver sevī gan lokālos, gan globālos procesus

vienlaicīgi. Un tieši pierobežas teritorijas rada šo globālo un lokālo īpaši redzamu, jo robežas ir daļa no pasaules radītās kārtības un tās ir kā pastāvošās ģeopolitiskās kārtības īstenojums.

Tāpat arī vieta ieņem nozīmīgu lomu iedzīvotāju migrācijas procesos, jo iedzīvotāji migrē, lai „aizbēgtu” no citu kultūras kopienu dominances vai, lai būtu atkal apvienoti ar citiem iedzīvotājiem, no līdzīgām kultūras kopienām. Cilvēku, ar līdzīgām kultūras vērtībām, migrācija rada lokālās daudzveidības rajonus un kaut kādā ziņā arī sociālo grupu nevienlīdzības.

Iedzīvotāji pārsvarā migrē „push” (atgrūšanās) un „pull” (pievilkšanās) faktoru ietekmē. Atgrūšanās faktori pamudina iedzīvotājus atstāt savu pašreizējo dzīvesvietu, turpretī pievilkšanās faktori mudina iedzīvotājus pārvākties uz jaunām dzīvesvietām.

Var noteikt 3 dažādus atgrūšanās un pievilkšanās faktoru galvenos veidus:

- 1) ekonomiskais
- 2) kultūras
- 3) apkārtējās vides

Parasti viens no šiem trim faktoriem izrādās dominējošais, kas arī nosaka migrācijas galvenos cēloņus.

1. Ekonomiskie atgrūšanās un pievilkšanās faktori.

Lielākā daļa iedzīvotāju migrē ekonomisko apstākļu vadīti. Ekonomiskā struktūra un potenciālās darba iespējas bieži vien liek cilvēkiem mainīt savu dzīves vietu un doties no vienas valsts uz otru vai arī pārcelties uz citu reģionu tajā pašā valstī.

Teritorija, kas satur vērtīgu derīgo izrakteņu bāzi, tādu kā nafta vai urāns, var piesaistīt ogļračus un inženierus. Mūsdienu rūpniecības nozare var pievilināt rūpnīcu strādniekus, speciālistus un zinātniekus. Celtniecībā nodarbinātie, restorānu darbinieki un sabiedriskajā sektorā nodarbinātie par sev piemērotām uzskatīs pilsētas vai reģionus, kuros strauji palielinās iedzīvotāju skaits un ir pastiprināts pieprasījums pēc pakalpojumiem sabiedriskajā sektorā.

2. Kultūras atgrūšanās un pievilkšanās faktori.

Šie faktori īpaši attiecas uz atgrūšanās procesiem un kultūru nesaskaņu dēļ pamudina iedzīvotājus emigrēt no valsts. Piespiedu starptautiskā migrācija vēsturiski notikusi divu galveno kultūras iemeslu dēļ:

- 1) verdzības
- 2) politiskās nestabilitātes

Miljoniem cilvēku (īpaši no Āfrikas) 18. un 19. gadsimta sākumā tika nosūtīti uz citām valstīm kā vergi vai cietumnieki. Arī pasaules kari, valstu konflikti ir piespiedu liela mēroga etnisko grupu migrācijas cēloņi 20. gadsimtā. Politiskie apstākļi var darboties arī kā pievilkšanās faktori, īpaši kā brīvības, neatkarības pievilinātāji. Iedzīvotājus „pievelk” demokrātiskas valstis,

kas iedrošina uz izglītības, karjeras un dzīvesvietas individuālām, nepiespiestām izvēles iespējām.

3. Apkārtējās vides atgrūšanās un pievilkšanās faktori.

Cilvēkiem vide, kurā viņi dzīvo, ir ļoti svarīga, tādēļ apkārtējās vides pievilkšanās un atgrūšanās faktori ir ļoti būtiski. Viņus pievelk pievilcīgākas, estētiski baudāmākas vietas, bet atgrūž piesārņotas, neestētiskas teritorijas. Komunikāciju un transporta sistēmu ērā cilvēkiem ir iespējas dzīvot ainaviski pievilcīgākās teritorijās, kas ir nosacīti nošķirtas, un turklāt nejusties izolēti no sabiedriskajām aktivitātēm, darba, iepirkšanās un izklaides iespējām. Savukārt atgrūšanās faktori izpaužas, kad migranti pārvācas no savas pašreizējās dzīvesvietas nelabvēlīgu apstākļu dēļ. Piemēram, daudzi cilvēki ir spiesti pārvākties no plūdu skartajām teritorijām. Arī ūdens trūkums - sausums paātrina iedzīvotājus atstāt savas mājvietas (Rubenstein, 2003; Apsīte, 2007).

1.3. Pārrobežu mobilitātes izpēte

Mūsdienu globalizācijas visaptverošajā pasaulē, iedzīvotāju pārvietošanās iespējas iegūst aizvien plašākus mērogus, bet tajā pašā laikā, tas var sagādāt aizvien jaunus problēmjautājumus, jo līdz ar brīvo pārvietošanos, tiek uzlikti aizvien jauni ierobežojumi robežu šķērsošanai un tiek radīti jauni aizliegumi, kas rezultātā padara brīvo pārvietošanos par savā ziņā kontrolētu un ierobežotu rīcību, kas tālāk noved arī pie virknes citu problēmu, tādu kā nelegālā imigrācija, kontrabandas jautājumi u.c.

Pievēršoties migrācijas fenomeniem, migrācijas ierobežojumiem, pārrobežu kustībai, tiek ietekmētas attiecības starp valsti un teritoriju, pierobežas kopienas un citām kopienām. Līdz ar to jāattīsta jaunas pieejas izpratnē par to – kā robežas kļūst redzamas, vai kā tās izzūd, kā tās kļūst par nozīmīgākām, jēgpilnākām vai arī par maznozīmīgākām. Robežas tiek izmantotas, lai iezīmētu atšķirības – starp „mums” un „viņiem,” starp tiem, kuri ir šaipus robežai un tiem, kuri ir citā robežas pusē. Cilvēkiem, kuri šķērso robežas, teritorija parasti nozīmē gan fizisko telpu, gan iztēles telpu – utopisku vietu, pēc kuras var tiekties vai kuras atmiņās var dzīvot, atceroties laikus, kad robežas neeksistēja (Wrana et al., 2006).

Pasaulē un Eiropā pārrobežu mobilitātes pētījumi pieaug, īpaši pēc aizvien jaunu valstu pievienošanās Eiropas Savienībai, kas paver jaunus apvāršņus arī darbaspēka migrācijai, līdz ar to pētījumi šajā jomā ir ļoti aktuāli un tiek veikti arī Latvijā, kad pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā, šis jautājums ir īpaši aktualizējies.

Pārrobežas mobilitātes pētījumiem uzmanība tiek pievērsta ne tikai Eiropas līmenī, bet arī pasaules mērogā. Kā, piemēram, Akaha (2004) ir pētījis aizvien pieaugošās pārrobežu mobilitātes plūsmas palielināšanos Āzijas ziemeļaustrumos. Pētījumā tiek apskatītas galvenās

tendences ķīniešu un korejiešu pārobežu mobilitātē uz Krievijas austrumiem, tāpat arī apskatītas ķīniešu, korejiešu un krievu migrantu kopienas Japānā un problēmas, ar kādām ir jāsaskaras Dienvidkorejai un Mongolijai, saistībā ar imigrācijas un emigrācijas politikas jautājumiem.

Tiek veikta daudzpusīga pārobežu izpēte, kā, piemēram, pētījums, kurā tiek apskatīta Nepālas un Bangladešas iedzīvotāju pārobežu mobilitāte uz Indiju, kas tiek uztverta kā iespēju zeme, kurā migrantiem ir potenciāls uzlabot savu ekonomisko stāvokli. Pētījuma mērķis ir izprast to, kas ir pārobežu migrācijas pamatā, cik laba migrantiem ir dažādu pakalpojumu pieejamība un kāds risks pastāv migrācijas procesā saslimt ar HIV un AIDS (Samuels et al., 2011).

Izplatīti un nozīmīgi pētījumi pasaulē ir orientēti uz ASV un Meksikas iedzīvotāju pārobežas mobilitātes izziņāšanu. Kā atzīts pētnieks pasaulē ir Duglass Masejs, kurš ir veicis neskaitāmus pētījumus arī par meksikāņu migrantiem, to kopienām un iemesliem, kas viņus piespiež veikt pārobežu mobilitāti Meksikas - ASV robežas kontekstā. Kā izcils piemērs Maseja ieguldījumam robežu izpētē ir pētījums par starptautiskās migrācijas teorijas novērtēšanu, balstoties uz Meksikas-ASV pārobežas migrācijas plūsmu kā uz testpiemēru. Pētījums tiek veikts kopā ar profesoru Espinosu. Kopumā autori ir secinājuši, ka Meksikas-ASV iedzīvotāju migrācija ir radusies trīs abpusēji notiekošu procesu rezultātā:

- 1) sociālā kapitāla veidošanās
- 2) cilvēku kapitāla veidošanās
- 3) tirgus konsolidācijas (Massey, Espinosa, 1997).

Plaši tiek veikti pētījumi arī Eiropas mērogā. Tāpat, kā citur pasaulē, arī šeit ir veikti nozīmīgi pētījumi par pārobežu mobilitāti, kas ir snieguši būtisku ieguldījumu robežizpētē. Liela daļa no šiem pētījumiem orientējas arī uz darbaspēka mobilitāti pārobežu kontekstā.

Aktīvi Eiropā tiek pētīta nelielas distances pārobežu mobilitāte, kā, piemēram, pētījumi par iedzīvotāju pārobežu mobilitāti nīderlandiešu-beļģu un nīderlandiešu-vācu robežas kontekstā, kad iedzīvotāji migrē tikai dažus kilometrus pāri robežai. Tipiskākā nīderlandiešu neliela attāluma migrācija raksturīga ar faktu, ka viņiem dzīvesvietas ir Beļģijā/Vācijā, bet sociālā un darba telpa joprojām tiek saistīta ar Nīderlandi, tādējādi pārvietošanās ir elastīga rakstura. Darbā tiek pētīts, kādu nacionālās identitātes veidu atspoguļo nīderlandieši, kā viņi integrējas beļģu/vācu sabiedrībā. Respektīvi, tiek pētīta pārobežu telpa, tās uztvere un identificēšana (Houtum, Gielis, 2006).

Tiek pētīta arī iedzīvotāju pārobežu telpa saistībā ar ikdienas migrācijas aktivitātēm un darba iespējām Somijas-Zviedrijas pierobežas rajonos. Šo pētījumu ir veikuši profesors Anssi Pāsi un Eeva –Kaisa Prokkola. Autori darbā ir pievērsuši pastiprinātu uzmanību Somijas un Zviedrijas robežas vēsturiskajai izpētei, tāpat arī sadarbībai, kas norādītu vai nacionālie paradumi

un nozīmes joprojām ir svarīgi tādā veidā, kādā tiek formētas robežas to jaunajā - Eiropas kontekstā (Paasi, Prokkola, 2008).

Apskatot pierobežas iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti, jāsecina, ka mūsu kaimiņvalsts – Lietuva ir sākusi ļoti produktīvi apgūt Lietuvas – Baltkrievijas pierobežas izpēti. Jaunākajos Sasunkevičas (2011) pētījumos tiek pamatots, ka robežas šķērsošana ir cieši saistīta ar dzimuma, klases, etniskajām u.c. nevienlīdzībām, to, ka lielā mērā, mūsdienu pasaulē mobilitāte tiek kontrolēta caur robežšķērsošanas režīma regulēšanu. Liels uzsvars tiek likts uz to, ka robeža un tās šķērsošana – fenomenī, veido sava veida sociālo noslāņošanos. Sasunkeviča (2011) uzsver, ka robeža un robežas šķērsošanas prakse mobilitātes problēmu padara daudz redzamāku, jo iegūt tiesības šķērsot robežu, nozīmē būt mobilam, un otrādāk. Robežas veicina to, ka attālumi tiek neredzami palielināti, jo robeža, kas šajā gadījumā, ir kā barjera, kavē nokļūšanu konkrētajā vietā. Tāpat arī robežas izveido īpašu telpu, kas ir balstīta uz drošības politikas nodrošināšanu.

Pievēršoties pētījumiem Latvijā, tad mobilitātes pētījumi galvenokārt tiek orientēti Lielbritānijas un Īrijas kontekstā – darba migrācijas pētījumi, kas pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā, kļuva par īpaši aktuālu tematiku. Savukārt pētījumi, kas attiecas uz pārrobežu mobilitāti ES „ārējo robežu” kontekstā, ir daudz šaurāka rakstura. Lielu ieguldījumu „ārējo telpu” izpētē ir snieguši Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes studenti Kaspars Boldāns (2011) ar pētījumu „Latvijas-Krievijas robežas nozīme pierobežas attīstībā no 2004.-2011. gadam, Vientuļu un Grebņevas robežkontroles punktu piemērs,” Jolanta Bleive (2010) ar darbu „Iedzīvotāju mobilitātes izpausmes Kārsavas pilsētā,” u.c. Tāpat nozīmīgu devumu „ārējo robežu” izpētē ir sniegusi Aija Lulle. Lulles pētījumā (2005) „Lokālais un globālais: Gadījuma izpēte Latvijas un Krievijas pierobežā (Pededze-Lauri)” analizēts kā valsts, pārnacionālie un globālie aģenti ietekmē pierobežas iedzīvotāju dzīvi. Rakstā izklāstīta simbolisko un kultūras robežu nozīme pierobežā. Tāpat tiek salīdzināta pārrobežu sadarbība, kā arī pārrobežu kustība starp Latviju un Krieviju.

1.4. Pierobežas pilsētas

Lai labāk, konstruktīvāk izprastu ar pierobežas pilsētām saistīto iedzīvotāju mobilitāti, jāapskata pierobežas pilsētu definēšana.

Pierobežas pilsētas, no vienas puses, ir kā neatkarīgie mainīgie, kas darbojas abpus robežai un veido dažādu valstu atsevišķas daļas - reģionus, bet no otras puses, kopā ar kaimiņvalstīm, tās ietver funkcijas, kas ir attiecinātas uz savstarpēji saistītiem pienākumiem, saistībām un uz sadarbību starp abpus robežai esošajām pierobežas teritorijām (Wrana et al., 2006). Papildus par pierobežas pilsētām var minēt, ka pierobežas pilsētas ir specifiska pierobežas telpa, kurā ir vērojama izteikta kultūras pārejas zona, tāpat kā valodas pārejas zona, etniskās piederības pārejas

zona un visbeidzot arī attieksmes pārejas zona, kas ļauj skatīt globālo līdzdalības ietekmi uz pierobežām, caur lokālo skatupunktu.

Pierobežas pilsētu izdevīgie novietojuma apstākļi rada labvēlīgu vidi, lai tiktu veicinātas savstarpēji izdevīgas, mijiedarbīgas lokālās attiecības ar abpus robežai esošajām pilsētām. Šīs pilsētas ir kā specifisks fenomens, kas savā ziņā, dažkārt pat ir grūti izprotams, bet tik un tā izteikts ar savu unikalitāti.

Tāpat arī tiek uzskatīts, ka pierobežas pilsētas ir kritiskā robeža, kur saduras ģeogrāfija un politika. Pierobežas pilsētas atrodas izdevīgā novietojumā, lai tiktu iztirzāti un risināti dažādi jautājumi, kas skar drošības, brīvības, arhitektūras, imigrācijas, tirdzniecības, kontrabandas, suverenitātes un identitātes jautājumus (Manaugh, 2011).

1.5. Pierobežas iedzīvotāji

Lai saprastu dažādus notiekošos procesus pierobežā, jāsaprot kā tiek raksturoti pierobežas teritoriju iedzīvotāji. Pēc likuma "Par Latvijas Republikas valdības un Baltkrievijas Republikas valdības vienošanos par Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu," pierobežas teritoriju iedzīvotāji tiek definēti kā personas, kuras pastāvīgi dzīvo pierobežas teritorijā ne mazāk kā vienu gadu, kā arī viņu laulātie, vecāki, vecvecāki, nepilngadīgi bērni, nepilngadīgi adoptētie, nepilngadīgi aizbilstamie, nepilngadīgi mazbērni, nepilngadīgi mazmazbērni, ar kuriem ir kopīga saimniecība, pat ja viņi pierobežas teritorijā dzīvo mazāk nekā vienu gadu (Par Latvijas ..., 2010).

Runājot par pierobežas iedzīvotājiem, bieži vien tiek uzsvērtā lielā atšķirību nozīme, salīdzinājumā ar pārējiem valsts iedzīvotājiem. Pēc Nikiforovas (2010), pierobežas iedzīvotāju īpašās pazīmes ir:

- 1) lokālā mobilitāte
- 2) sevis identificēšana lokālā - vietējā līmenī, nevis valstiskā
- 3) tipiska un vienlaicīga iekļaušanās dažādās, atšķirīgās kultūras telpās
- 4) vairāku valodu pārzināšana (pārsvarā kaimiņvalstu valodu)
- 5) daudz atvērtāka attieksme pret kultūru dažādību
- 6) citu – „svešo” klātbūtnes uztveršana kā ikdienas dzīves normāla parādība
- 7) daudz lielāka tolerance pret citādajiem (salīdzinot ar citiem valsts teritorijā dzīvojošajiem)

Pastāvīgajiem pierobežas iedzīvotājiem bieži ir pārnacionāls dzīvesveids, kamēr tajā pašā laikā viņi ir ļoti cieši iesakņojušies vietējā kopienā (Lulle, 2005). □

Skatoties pēc pārrobežas sakaru - kontaktu līmeņa, Gelbmans un Timotijs (2010) pierobežas iedzīvotājus iedala divos galvenajos veidos: nacionālajos pierobežas iedzīvotājos un

transnacionālajos (starptautiskajos) pierobežas iedzīvotājos. Nacionālajiem pierobežas iedzīvotājiem ir minimālas vai tikai virspusējas saiknes ar otru robežai esošo valsti. Viņiem piemīt vienaldzība pret saviem kaimiņvalsts iedzīvotājiem, tāpat arī nevēlēšanās vai nespēja funkcionēt - darboties pārrobežas telpā. Savukārt transnacionālie pierobežas iedzīvotāji uztur regulāras saiknes ar kaimiņvalsti, viņi meklē veidus kā pārvarēt šķēršļus, kas aizkavē kontaktu veidošanu un meklē izdevīgas iespējas, lai apmeklētu, iepirktos, strādātu mācītos vai pat dzīvotu kaimiņvalstī. Tādā veidā viņu dzīvesstilu spēcīgi ietekmē dažāda ārējā iedarbība un viņi var tikt pārveidoti, var rasties sevis identificēšanas un piederības noteikšanas problēmas.

Tāpat Gelbmans un Timotijs (2010) izsaka viedokli, ka kopienas, kas dzīvo pierobežas teritorijās ir sarežģītās realitātes upuri, kas dzīvo starp divām dažādām sabiedrībām un kultūrām, starp divām ekonomiskajām sistēmām un mainīgo starptautisko attiecību ēnā. Šī realitāte neapšaubāmi satur arī potenciālu ekonomiskajai attīstībai dažādos sektoros, īpaši tūrismā.

Runājot par pierobežas iedzīvotāju robežas uztveres izvērtējumu Aija Lulle (2005) pauž, ka pierobežas iedzīvotāji negatīvos robežas uztveres veidus var nedefinēt daudz vieglāk un skaidrāk, nekā pozitīvos. Visprecīzāk formulētie skatījumi attiecināmi uz robežu kā barjeru un kā viens no faktoriem šādam robežas uztveres veidam ir stingro robežšķērsošanas procedūru nosacījumi un vīzu izmaksas, kas kavē iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti.

Tāpat arī par pierobežas iedzīvotājiem ir teikts: „pierobežas iedzīvotāji ir spējīgi „pārlēkt” pāri dažādiem mērogiem (vietējās nozīmes, nacionālajiem, reģionālajiem, globālajiem), tādēļ viņi neuzskata, ka valsts robeža ir vienīgi barjera. Viņi paši rada savu robežas mēroga uztveri, kas ir lokāla parādība, nācijai – valsts mala, kur robeža var tikt attēlota kā vārti” (Johnson et al., 2011).

2. MATERIĀLI UN METODEDES

Maģistra darbs balstīts uz teorētiskajām un metodoloģiskajām zināšanām, zinātniskajām publikācijām, empīrisko pētījumu un iegūto datu analīzi. Darbā izmantoti šādi materiāli:

1. Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu domes materiāli.
2. Centrālās Statistikas Pārvaldes dati (izmantoti CSP, tāpat arī Baltkrievijas portāla belstat.gov.by – statistiskie dati).
3. Monogrāfijas, zinātnisko žurnālu raksti un iepriekšējo pētījumu avoti (izmantotie avoti lielākoties ir publikācijas dažādos zinātniskajos žurnālos, piemēram, *Journal of Borderlands Studies*, *Regional Studies*, *Human Geography*, *International Journal of Urban and Regional Research*, u.c. Publikāciju meklēšanā pārsvarā izmantotas Latvijas Universitātes elektroniskās datubāzes, piemēram, *ScienceDirect*, *SAGE Journals Online*, *EBSCO*, u.c. Liela nozīme ir arī monogrāfijām, tās lielākoties izmantotas no Latvijas Universitātes, arī no Latvijas Nacionālās bibliotēkas krājumiem. Izmantoti arī rakstu krājumi.
4. Latvijas – Baltkrievijas pierobežas pilsētu iedzīvotāju (Krāslavas un Verhņedvinskas) aptaujas un ekspertintervijas.
5. Kartogrāfiskais materiāls (izmantotas LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātes datubāzes – GIS Latvija 10.0 dati, kā arī interneta vidē pieejamie Baltkrievijas slāņi (*shapefile*)).
6. Vietējās preses publikācijas (tajās meklēta informācija par iedzīvotājiem svarīgiem, aktuāliem jautājumiem, tāpat arī par pilsētās notiekošajām aktivitātēm, piemēram, saistībā ar pārrobežu sadarbību u.c. jautājumiem, kas ir svarīgi pierobežas iedzīvotājiem un, kas var sniegt kādu informāciju par pastāvošajām saiknēm).
7. Pilsētu (Krāslavas un Verhņedvinskas) mājaslapas (no tām iegūta informācija par pilsētu vispārīgajiem aprakstiem, aktuālajiem jautājumiem (kultūras, sporta, izglītības, tūrisma u.c. jomās), dažādiem jaunumiem, kas, savā ziņā, spētu ietekmēt arī iedzīvotāju mobilitātes procesus).
8. Pilsētu teritorijas plānojumi (lai labāk izpētītu un orientētos pilsētas telpā, tāpat arī, lai raksturotu pilsētu iezīmes un, lai izveidotu kartogrāfisko materiālu, būs nepieciešami pilsētu teritorijas plānojumi).
9. Pilsonības un Migrācijas Lietu Pārvaldes un Nodarbinātības valsts aģentūras dati (izmantoti, lai, piemēram, iegūtu informāciju no iedzīvotāju reģistra par Krāslavas iedzīvotāju nacionālo sastāvu, tāpat arī, lai noskaidrotu jautājumus, kas saistīti ar vīzām,

ar uzturēšanās atļaujām, iedzīvotāju nodarbinātību skatoties sadalījumā pēc dažādām grupām, u.c.).

10. Novērojumi maģistra darba izstrādes laikā (tie ir ļoti nozīmīgi pētījuma veikšanā un ietver informāciju par autora subjektīvo un mentālo telpas izjūtu, izpratni un ļauj interpretēt notiekošos procesus konkrētā telpā un izvērtēt tos pēc sava skatupunkta).

Maģistra darba izpētes gaitā tika izmantotas vairākas metodes:

1. Literatūras studijas

Teorētiskajā darba daļā tiek apkopota un izanalizēta literatūra par robežas definīcijām, mobilitātes jēdzieniem, pierobežas pilsētām, pierobežas iedzīvotājiem un pārrobežu mobilitāti, izpētītas dažādu autoru zinātniskās publikācijas, iepriekš veiktie pētījumi par līdzīgām tēmām gan Latvijā, gan ārvalstīs. Tāpat ir veikta iegūto informācijas avotu analīze un atbilstošās argumentācijas selekcija noskaidrojot pētījuma aktualitāti.

2. Teritorijas apsekošana

Apsēkot pētāmo teritoriju ir nozīmīgi, jo tādējādi tiek iegūta izpratne un neformāla, subjektīva informācija par telpu, kas tiek pētīta un objektiem tajā. Teritorijas apsekošanā liela nozīme ir novērojumiem, jo tie ir neatņemama ikviena pētījuma sastāvdaļa, tie ir kā papildinājums jau apkopotajiem un esošajiem materiāliem. Tas ir pētnieka personīgais skatījums uz lietām un telpu kopumā.

3. Statistikas datu apkopošana un analīze

Galvenokārt tika izmantoti Centrālās statistikas pārvaldes, Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes, Nodarbinātības valsts aģentūras un Baltkrievijas nacionālās statistikas komitejas – Belstat (Национальный статистический комитет Республики Беларусь) statistiskie dati. No statistikas datubāzēm var iegūt visdažādāko informāciju, piemēram, par ekonomiskajiem rādītājiem un finansēm, par iedzīvotājiem un sociālajiem procesiem, par rūpniecību, par transporta un tūrisma rādītājiem utt. Statistikas dati tika izmantoti, lai aprakstītu un izanalizētu pierobežas pilsētu sociāli-ekonomiskos rādītājus, tāpat ar iedzīvotājiem saistītos procesus. Kā ierobežojums ir datu pieejamības trūkums atsevišķi par pilsētām, dominē plašākām teritorijām veidoti statistiskie dati, kas ir pagastu, rajonu (Baltkrievijas gadījumā) vai novadu līmenī.

4. Kartogrāfiskā materiāla izveide un analīze, izmantojot Ģeogrāfiskās Informācijas Sistēmas

Ģeogrāfiskās Informācijas Sistēmas (turpmāk ĢIS) ir nozīmīgs instruments analizējot, novērtējot, pārvaldot, attēlojot, un visādi citādi apstrādājot ģeogrāfisku informāciju (Rød et al., 2010). Tās tiek efektīvi pielietotas, lai atrisinātu daudzpusīgas problēmas un uzlabotu procesus visdažādākajās nozarēs un uzņēmumos (piemēram, transporta ģeogrāfijā, pilsētu plānošanā utt.).

GIS ļauj strādāt ar datu kopām, variējot un interpretējot vizuālos rezultātus un parādot tos ikvienam saprotamā, uztveramā veidā.

Darbā ĢIS galvenokārt tika pielietots, lai pēc iedzīvotāju anketēšanas rezultātu apkopošanas, uzskatāmi attēlotu pierobežas pilsētu Krāslavas un Verhņedvinskas iedzīvotāju pārrobežu pārvietošanās areālu un to izanalizētu.

Izmantojot ArcGIS Desktop 10 programmatūru, tika izveidotas sekojošas tematiskās kartes:

- Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu novietojums Latvijā un Baltkrievijā
- Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu novietojums Krāslavas novadā un Verhņedvinskas rajonā
- Krāslavas pilsētas iedzīvotāju pārrobežas mobilitātes areāls Baltkrievijā
- Verhņedvinskas pilsētas iedzīvotāju pārrobežas mobilitātes areāls Latvijā
- Krāslavas novada transporta intensitātes rādītāji 2010. gadā

Lai izveidotu esošās pārrobežas mobilitātes areāla kartes, tika pielietotas sekojošas darbības: **1)** nepieciešamo datu sagatavošana (izmantojot sava pētījuma anketēšanas rezultātus, sagatavoti dati, kas ietvertu informāciju par teritorijas nosaukumu un tajā ieejojošo pārrobežas migrantu biežumu (cik reizes konkrētā teritorija ir tikusi apmeklēta), **2)** sagatavoto datu pievienošana (tika izmantota funkcija *New->Shapefile*, lai izveidotu jaunu slāni. Pievienojot jaunizveidoto slāni, ar *Editor->Start Editing* funkciju ir sākts digitizēt nepieciešamās apdzīvotās vietas un papildus katram digitizētajam objektam atribūttablā norādīts attiecīgais braucienu biežums), **3)** datu klasifikācija (izmantojot *Symbology->Graduated Symbols*), iegūtie dati tiek saklasificēti) un pēdējais posms **4)** kartes noformēšana (lai karte būtu pārskatāmāka un tajā būtu vieglāk orientēties, tiek pievienoti papildus slāņi – *autoceli_line*, *dzelzceļš_line* u.c. Karte noformēta, pievienojot mērogu, apzīmējumus, Z virziena rādītāju u.c.

5. Vietējo iedzīvotāju anketēšana, ekspertu intervēšana anketu/interviju datu apkopošana, apstrādāšana un analīze

Maģistra darba praktiskā daļa lielākoties balstās uz anketēšanas rezultātiem. Ar anketēšanas palīdzību noskaidroti dažādi aspekti, kas saistīti ar pierobežas pilsētu iedzīvotāju pārvietošanos ģeogrāfiskajā telpā – pāri robežai, biežumu, ilgumu, galvenajiem iemesliem, apmeklētajām teritorijām utt. Īpaši tiek uzsvērts valsts robežas starp Latviju un Baltkrieviju, izvērtējums starp pierobežas iedzīvotājiem. Intervēšana notika 2011. gada rudens mēnešos un 2012. gada sākumā Krāslavā un Verhņedvinskā. Kopumā aptaujāti 100 respondenti - no Krāslavas un 100 no Verhņedvinskas pilsētas. Aptaujāti tika tie iedzīvotāji, kuri veic pārrobežu kustības, kā arī tie, kuri neveic. Tāpat arī anketēti dažāda vecuma, dzimuma, tautības un sociālā stāvokļa pārstāvji, lai varētu labāk izprast katras grupas pārvietošanās paradumus.

Anketas izveidotas balstoties uz LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes izstrādāto anketu „Iedzīvotāju dzīves un darbības telpas izpētes anketa.” Tāpat aptaujā ir izmantota Smoļenskas Humanitārās universitātes profesora Aleksandra Katrovska pētījuma anketa (2011) par Baltkrievijas-Krievijas pierobežas iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti. Anketas ir izveidotas gan latviešu, gan krievu valodās, jo anketēšana veikta gan Latvijas teritorijā, gan ārpus tās, respektīvi – Baltkrievijas Republikas Verhņedvinskas pilsētā.

Lai noskaidrotu pierobežas saikņu padziļinātu raksturu pārrobežu kontekstā, veiktas arī ekspertintervijas. Tās veiktas 2012. g. martā – Krāslavā un no 20. – 24. februārim Baltkrievijas Republikā – Verhņedvinskā. Tika intervēta pierobežas pilsētu vadība, kultūras darbinieki, vietējo avīžu redaktori un eksperti tūrisma jomā, kas spētu palīdzēt izvērst jautājumus par saiknēm, kas pastāv starp Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētām, kas spētu izvērtēt visas pozitīvās un negatīvās lietas, kas pastāv atrodoties pierobežā un izteiktu savu – korektu viedokli par to, kā pastāvošā robeža ietekmē iedzīvotāju pārvietošanos utt. Pavisam tika nointervēti 9 eksperti – trīs no Krāslavas un seši no Verhņedvinskas pilsētas.

Izmantota „Microsoft Office Excel 2003” programmatūra datu matemātiskajai apstrādei un salīdzinošo grafiku izveidei. Balstoties uz anketēšanas un ekspertinterviju rezultātiem veikta Latvijas – Baltkrievijas pierobežas pilsētu iedzīvotāju pārrobežu mobilitātes, sadarbības saikņu un robežas uztveres izpēte un analīze.

3. KRĀSLAVAS UN VERHŅEDVINSKAS PIEROBEŽAS PILSĒTU IEZĪMES

3.1. Krāslavas pilsēta un tās nozīme Latgales reģionā

3.1.1 Krāslavas pilsētas raksturojums

Krāslavas pilsēta atrodas Latvijas dienvidaustrumos Daugavas upes ielokā, gleznainā ielejā netālu no Baltkrievijas robežas (aptuveni 33 km attālumā). Lielākā daļa pilsētas atrodas Daugavas labajā krastā, neliela daļa – Priedaine – kreisajā krastā. Krāslavas teritorija robežojas ar Kombuļu pagastu ziemeļos, Krāslavas pagastu ziemeļaustrumos un austrumos, Kaplavas pagastu dienvidos un Ūdrīšu pagastu dienvidrietumos un rietumos.

Krāslavai pilsētas tiesības ir kopš 1923. gada. Pilsētas kopējā platība ir 907 ha. (Krāslavas novada dome, 2008) Iedzīvotāju skaits pilsētā uz 2011. g. 1. jūliju veido 9933 iedzīvotājus (Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde, 2011), latvieši 43 %, krievi 25 %, baltkrievi 18 %, poļi 10 %. Iedzīvotāju nacionālo sastāvu ietekmē pilsētas ģeogrāfiskais novietojums. Tuvāk pierobežai (piemēram, Indras pagastā), palielinās krievu un baltkrievu tautības pārstāvju īpatsvars.

Krāslavas pilsēta atrodas 275 km attālumā no valsts galvaspilsētas Rīgas, 44 km attālumā no Daugavpils un 87 km attālumā no Rēzeknes (Krāslavas novada dome, 2008). Krāslavas pilsēta atrodas aptuveni 33 km no Baltkrievijas robežas – Patarnieku robežkontroles punkta un aptuveni 60 km attālumā no Verhņedvinskas pilsētas Baltkrievijā.

Krāslava ir nozīmīgs autoceļu mezgls, pilsētu rietumu-austrumu virzienā šķērso pirmās šķiras autoceļš A6, kas ved posmā Rīga – Daugavpils – Krāslava - Baltkrievijas robeža (Patarnieki). Vairākas pilsētas maģistrālās ielas ir izeja uz valsts nozīmes 1.šķiras autoceļiem: Aglonas ielas turpinājums ir autoceļš P 62 „Krāslava-Aglona-Preiļi-Madona”, Rēzeknes ielas turpinājums ir autoceļš P 61 „Krāslava-Dagda”, Klusās ielas turpinājums ir autoceļš P 69 „Krāslava-Kaplava-Skrudaliena”, Izvaltas uz Zemgales ielu turpinājums ir valsts nozīmes 2.šķiras autoceļu turpinājums „Krāslava-Izvalta-Šķeltova” un „Krāslava-Varnaviči-Robeždaugava” (Krāslavas novada dome, 2008).

Aptuveni 4 km uz ziemeļiem no pilsētas paralēli autoceļam A6 novada teritoriju šķērso starptautiskas nozīmes dzelzceļa līnija Rīga – Minska, kas nodrošina kravas pārvadājumus. Kopš 2011. gada 1. jūnija tika atjaunoti pasažieru pārvadājumi maršrutā Rīga – Minska, ar vilciena pieturām Rīga, Krustpils, Daugavpils un Indra – Latvijas teritorijā (Uzziņu dienests ..., 2012b). Tomēr pārsvarā Krāslavas autoosta uzņemas visas ar pasažieru pārvadājumiem saistītās darbības vietējos un tālsatiksmes maršrutos. Piemēram, veic pasažieru pārvadājumus arī pārrobežu kontekstā: Vitebska – Krāslava – Daugavpils – Rīga, Verhņedvinska – Krāslava – Daugavpils.

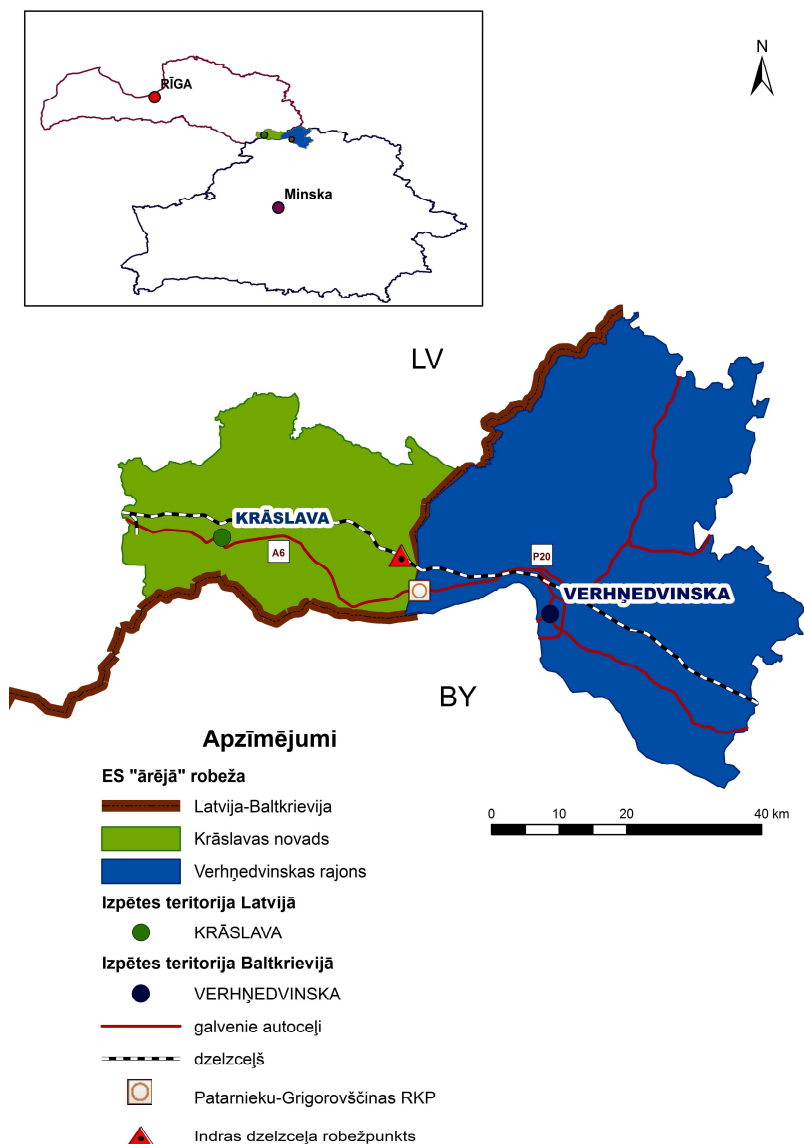
Gandrīz neskarta līdz mūsdienām ir saglabājusies 19.gadsimta koka apbūve, kas Krāslavas pilsētai piešķir savdabīgu skaistumu. Visvairāk koka un mūra ēku Krāslavā uzcēla 18. gs., kad tā nonāca Plāteru dzimtas īpašumā. Apbūves īpatnībās var saskatīt nelielu ietekmi no kaimiņvalsts – Baltkrievijas, tas izpaužas krāsu pielietojumā koka apbūvēs – nereti tiek izmantotas spilgtas un savstarpēji nesaderīgas krāsas, piemēram, zila un zaļa, kas tiek lietotas vienlaicīgi – uz ēku pārklājumiem.

Krāslava pārsvarā ir orientēta uz pakalpojumu sniegšanas nozarēm, ražošana notiek minimāli. Lielākie uzņēmumi ir A/S „Krāslavas piens”, SIA „KREBSAR”, SIA „NEMO”, SIA „Krāslavas ūdens”, SIA „LEVEN”, SIA „Ritms R”, SIA „Kristafors” u.c.

Krāslavas teritorija ir piemērota tūrisma nozares attīstībai, un tautsaimniecības nozaru vidū tūrisms ir viena no prioritātēm. Krāslavas pilsēta ir ne vien novada administratīvais centrs, bet arī pilsēta ar savdabīgu un bagātīgu kultūras mantojumu, viens no pilsētībūvniecības pieminekļiem valstī (Krāslavas novada dome, 2008).

3.1.2 Krāslavas pilsēta Latgalē

Latgales reģiona teritorijas platība ir 14549 km², jeb 22.5% no Latvijas kopējās teritorijas un pēc teritorijas platības tas ir 2. lielākais reģions valstī (pēc Vidzemes – 15246 km²). Tas sastāv no 19 novadiem un 14 pilsētām (LR CSP, 2011). Reģiona novietojumu raksturo Eiropas Savienības Austrumu robeža un blakus esošie Krievijas Pleskavas apgabala un Baltkrievijas Vitebskas apgabala reģioni (SIA „Grupa 93”, 2010). Savukārt Krāslava ir viena no 14 Latgales reģiona pilsētām, kas skatoties pilsētu līmenī, atrodas vistuvāk Baltkrievijas robežai (Kaplavas - Pļusu robežpārejas punktam). Krāslavas novada teritorijas platība ir 1079 km², kas veido 7.4% no Latgales reģiona platības un salīdzinot to ar pārējiem 18 reģiona novadiem, tad tas ir 3. lielākais platības ziņā (pēc Rēzeknes novada - 2525 km² un Daugavpils novada 1876 km²) (LR CSP, 2011). Savukārt Krāslavas pilsētas platība ir 8.6 km² un tā ir 5. lielākā pilsēta Latgales reģionā (pēc Daugavpils 72.48 km², Rēzeknes 17.48 km², Ludzas 10.5 km² un Ilūkstes 9 km² pilsētām).



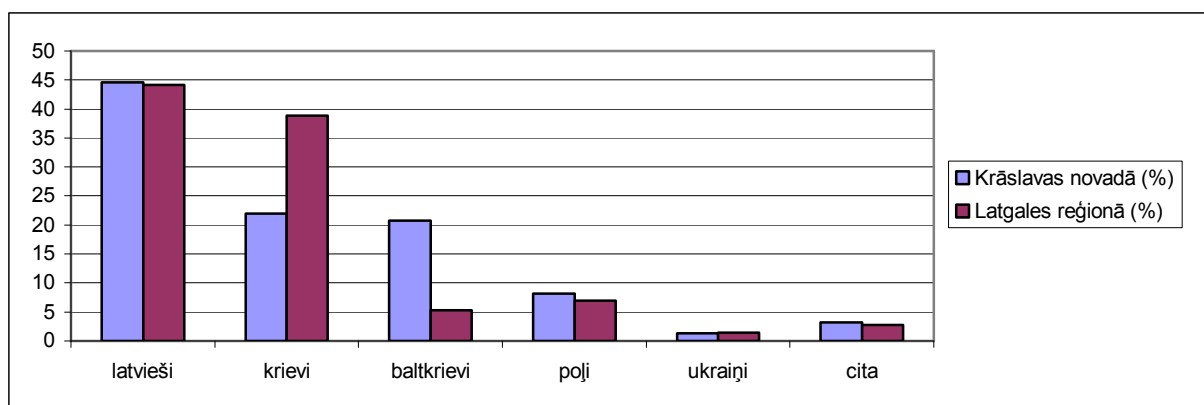
3.1.2.1.attēls. Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu novietojums Krāslavas novadā un Verhņedvinskas rajonā (izstrādājusi autore, izmantojot GIS Latvija 10.0 dmb; Geofabrik, 2011)

Latgales reģionā 2011.gada sākumā dzīvo 335013 iedzīvotāji, no tiem 46.5% vīrieši un 53.5% sievietes. Izvērtējot nacionālo sastāvu, tad no visiem reģiona iedzīvotājiem latviešu īpatsvars ir 44.1%, krievi 38.8%, baltkrievi 5.3%, ukraiņi 1.4%, poļi 7.0%, lietuvieši 0.6% un citas tautības pārstāvju īpatsvars sasniedz 2.8%. Iedzīvotāju blīvums 2011.g. sākumā ir 23.0 cilv./1 km² (LR CSP, 2011). Iedzīvotāju skaits pēdējo piecu gadu laikā reģionā samazinājies par 24,6 tūkstošiem jeb 7%. Iedzīvotāju skaits Latgalē ir samazinājies visvairāk, salīdzinājumā ar citiem reģioniem, un tas 2,5 reizes pārsniedz vidējo iedzīvotāju skaita samazinājuma rādītāju Latvijā (SIA „Grupa 93”, 2010).

Krāslavas pilsētas iedzīvotāju skaits uz 2011. gada 1. jūliju veido 9933 iedzīvotājus (savukārt uz 2012. g. 1. janvāri – 9857 iedz.), no tiem 44.1% - vīrieši un 55.9% sievietes. Salīdzinot Krāslavas pilsētas iedzīvotāju skaitu ar Latgales reģiona iedzīvotāju skaitu – tad tie veido tikai ≈3% no Latgales reģiona iedzīvotājiem. Savukārt skatoties Krāslavas novada līmenī,

kurā uz 2011. g. sākumu dzīvo 19679 iedzīvotāju (uz 2012.g. sāk. 19277 iedz.) – tas ir $\approx 5.9\%$ no Latgales reģiona iedzīvotājiem (PMLP, 2011). Un lielākā daļa $\approx 51\%$ no Krāslavas novada iedzīvotājiem dzīvo tieši Krāslavas pilsētā.

Izvērtējot Krāslavas novada iedzīvotāju nacionālo sastāvu, tad jāsecina, ka tas tāpat kā Latgales reģionā kopumā ir etniski ļoti daudzveidīgs. To neapšaubāmi ietekmē Krāslavas novada ģeogrāfiskais novietojums un vēstures notikumi. Šeit - pierobežā ir vērojama daudznacionāla vide. Dominē latvieši – 44.6%, krievi – 22%, baltkrievi 20.7%, poļi – 8.2%, ukraiņi – 1.3% un citi – 3.2% (PMLP, 2011). Latviešu īpatsvars ir aptuveni vienāds gan Latgales reģionā, gan Krāslavas novada skatījumā, savukārt Latgales reģionā kopumā ir daudz vairāk krievu tautības pārstāvju nekā Krāslavā, bet baltkrievu īpatsvars lielāks ir tieši Krāslavas novadā. To var skaidrot ar Krāslavas ģeogrāfisko novietojumu - pie Baltkrievijas Republikas un ar to saistītajiem vēsturiskajiem notikumiem. Lielais krievu tautības pārstāvju īpatsvars Latgales reģionā saistāms ar Daugavpils pilsētu, kurā krievu īpatsvars sasniedz 51.6% no visiem iedzīvotājiem, savukārt latviešu tautības pārstāvji ir tikai $\approx 18\%$ (PMLP, 2011).



3.1.2.2.attēls. Iedzīvotāju nacionālais sastāvs Latgales reģionā un Krāslavas novadā (%) (izstrādājusi autore, izmantojot CSP, 2011; PMLP, 2011)

Negatīvas izmaiņas skārušas arī iedzīvotāju vecumstruktūru. Pēc dažādiem novecošanās rādītājiem Latgale ir viens no visvairāk novecojošajiem reģioniem Eiropā. Latvijas iedzīvotāju vidējais vecums 2009. gada sākumā bija 40,7 gadi. Vidēji vecākie iedzīvotāji mīt Krāslavas rajonā - vidējais vecums 42,3 gadi - un Ludzas rajonā - 42,2 gadi (SIA „Grupa 93”, 2010).

Tāpat arī Latgales reģionā ir vislielākais negatīvais dabiskais pieaugums valstī, tas veido – 3460 cilvēkus jeb, skatoties uz 1000 iedz. tas ir -10.2 cilv. 2011. gadā Latgales reģionā piedzima 2218 cilvēki, bet nomira 5678. Savukārt Krāslavā uz 2011.g. dabiskais pieaugums sasniedza – 220 cilvēkus (105 ir piedzimuši un 325 nomiruši) un uz 1000 iedz. dabiskais pieaugums ir -11.1, kas ir lielāks nekā Latgales reģionā (LR CSP, 2011).

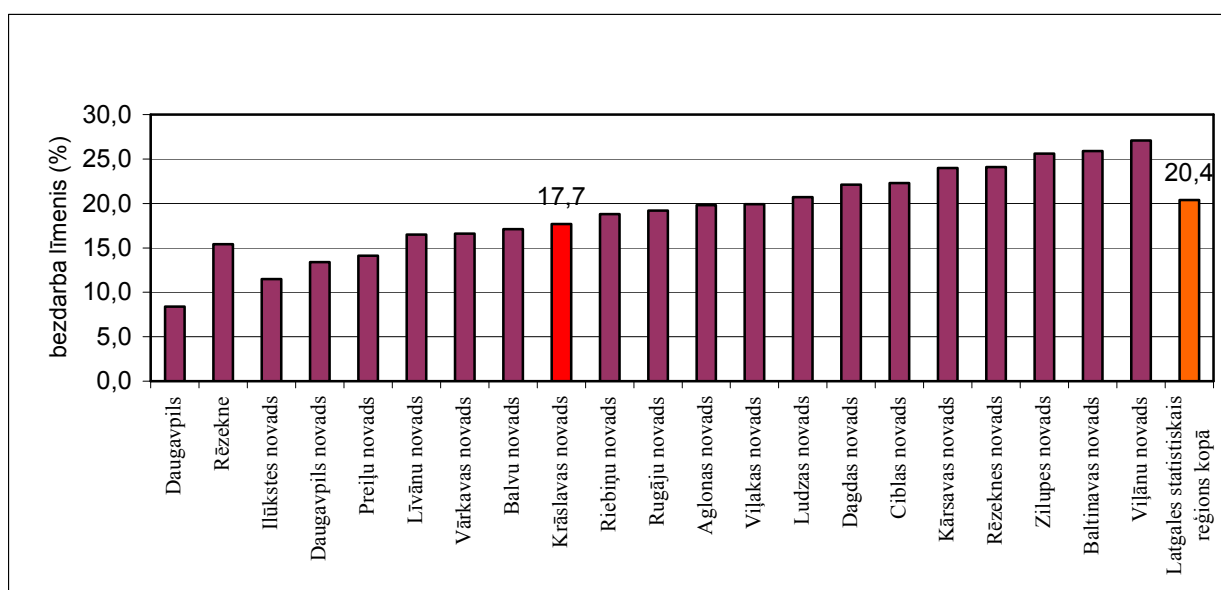
Migrācijas saldo gan Latgales reģionā, gan Krāslavā ir negatīvs, respektīvi, vairāk ir to iedzīvotāju, kas konkrētās teritorijas ir pametuši, nekā to, kas tajās ieradušies. 2010. gadā Latgales reģionā iebruca 5346 cilvēki, bet no tā izbruca 6656 cilvēki, attiecīgi migrācijas saldo

bija negatīvs un veidoja – 1310. Krāslavas novadā iebraukušo skaits veidoja 300 cilvēkus, bet izbraukušo 378, līdz ar to arī šajā gadījumā migrācijas saldo ir negatīvs – 78 (LR CSP, 2011).

Vērtējot iedzīvotājus vecuma grupā no 15-64 gadiem pēc ekonomiskās aktivitātes 2011. gada sākumā, jāsecina, ka Latgales reģionā ir vismazāk ekonomiski aktīvo cilvēku – tie veido 68.7% no Latgales reģiona iedzīvotājiem, savukārt citviet reģionos ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaits svārstās no 69.4% Vidzemes reģionā līdz pat 77.6% Rīgas reģionā, kopā Latvijā ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaits sasniedz 73.3%. Nodarbinātie iedzīvotāji 2011. g. vecumā no 15 – 74 gadiem veido 50.4%, savukārt vecuma grupā no 15 – 64 gadiem – 56.4%. Darba meklētāji šajās pašās vecuma grupās attiecīgi ir 10.9% un 12.4% (LR CSP, 2011). Bezdarba līmenis Latgales reģionā uz 2012. gada 31. martu - 20.3% (valstī 11.7%). 2012. gada februārī bezdarbnieku skaits Latgales reģionā sasniedza 1805 iedz. (NVA, 2012).

Vērtējot Krāslavas darbaspējas vecuma iedzīvotāju struktūru uz 2012. gada sākumu redzam, ka iedzīvotāji līdz darbaspējas vecumam ir 1227 (jeb 12.5% no visiem Krāslavas iedzīvotājiem), darbaspējas vecumā – 6573 (66.7%), pēc darbaspējas vecuma – 2057 (20.8%) (PMLP, 2012).

Bezdarba līmenis Krāslavas novadā uz 2012. gada 29. februāri sasniedz 17.7% - tas ir 7. zemākais no Latgales reģiona 19 novadiem. Savukārt Latgales reģionā kopā bezdarba līmenis uz šo pašu periodu sasniedz 20.4 %.

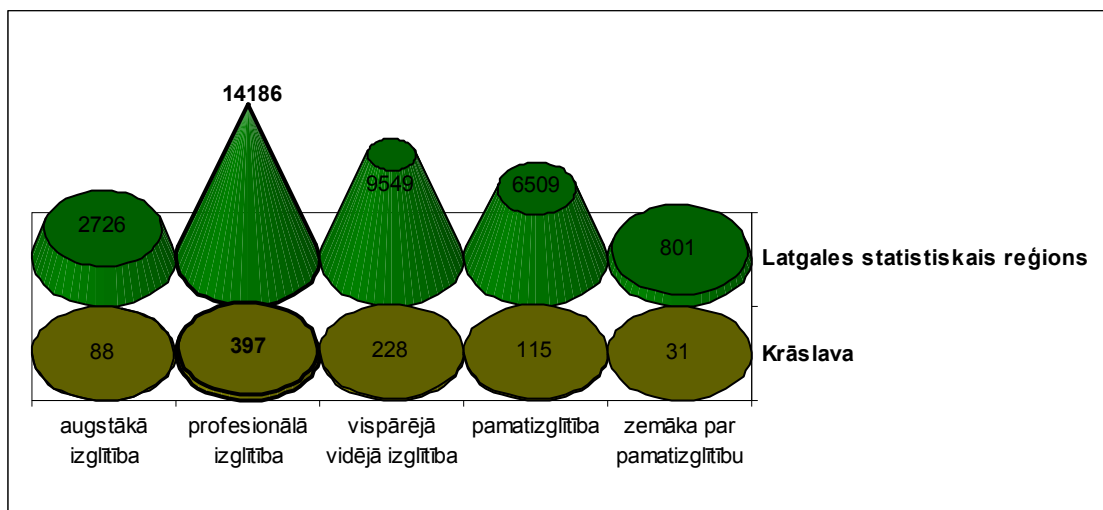


3.1.2.3.attēls. **Bezdarba līmenis (%) Latgales statistiskā reģiona pilsētās un novados uz 2012.g. 29. februāri** (izstrādājusi autore, izmantojot NVA, 2012)

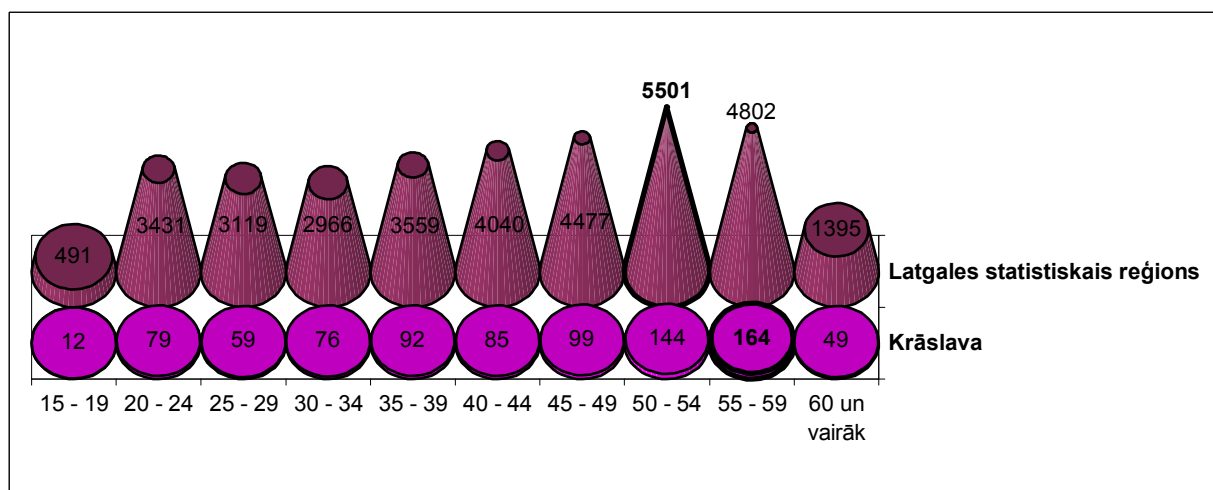
Apskatot Nodarbinātības valsts aģentūras (2012) pieejamos datus par bezdarbnieku sadalījumu pēc izglītības līmeņa un vecuma (3.1.2.4. un 3.1.2.5. att.), veidojas savstarpēja sakarība. Pēc iegūtās izglītības līmeņa gan Latgales reģionā kopā, gan Krāslavā visvairāk bezdarbnieku ir tieši ar profesionālo izglītību. Iespējams tāda situācija ir izveidojusies, jo tieši profesionālā izglītība ir tā, kurā ir visvairāk izglītojamo. Tāpat arī ne visiem iedzīvotājiem ir

iespējas iegūt augstāko izglītību. Savukārt, skatoties bezdarbnieku sadalījumu pēc vecuma, tad redzam, ka visvairāk bezdarbnieku ir vecumā pēc 50 gadiem gan Latgales reģionā, gan Krāslavā.

Izvērtējot abus rādītājus, jāsecina, ka veidojas sakarība – visvairāk bezdarbnieku ir vecuma grupā pēc 50 un arī pēc izglītības līmeņa visvairāk bezdarbnieku ir ar profesionālo izglītību. Līdz ar to, jāsecina, ka iespējams liela daļa bezdarbnieku, kas ir vecuma grupā pēc 50 ir tieši ar šo profesionālo izglītību, kas mūsdienās ir novecojusi, jo tā ir iegūta Padomju laikos, kad aktuāla bija izglītība pavisam citās nozarēs. Iespējams arī šai bezdarbnieku grupai ir grūti apgūt mūsdienās tik nepieciešamās jaunās tehnoloģijas, kas reizē arī apgrūtina darba meklējumus.



3.1.2.4.attēls. **Bezdarbnieku skaits sadalījumā pēc izglītības līmeņiem uz 2012. g. 31. martu** (izstrādājusi autore, izmantojot NVA, 2012)



3.1.2.5.attēls. **Bezdarbnieku skaits sadalījumā pa vecuma grupām uz 2012.g. 31. martu** (izstrādājusi autore, izmantojot NVA, 2012)

Latgale ir vairāk apdzīvota tās dienvidu daļā – te atrodas otrā lielākā Latvijas pilsēta Daugavpils. Lauku un pilsētu iedzīvotāju proporcija ir 41% pret 59%. Latgalē atrodas divi nacionālās nozīmes centri: republikas pilsētas Daugavpils (≈103 tūkst. iedz.) un Rēzekne (≈35 tūkst. iedz.) un pieci reģiona nozīmes centri – Krāslava (10022 iedz. 2011. gada sākumā), Ludza

(9490 iedz.), Līvāni (8802 iedz.), Balvi (7871 iedz.), Preiļi (7862 iedz.). Šīs septiņas reģiona pilsētas veido galveno attīstības centru tīklu Latgalē (SIA „Grupa 93”, 2010).

Latgales reģionā saražotais iekšzemes kopprodukts ir 887 milj. latu jeb 6,9% (otrais mazākais īpatsvars valsts ekonomikā 2010. gadā aiz Vidzemes reģiona - 6,0%). Salīdzinājumā ar 2005. gadu IKP Latgalē ir pieaudzis par 28,2% (līdzīgi, salīdzinājumā ar pārējiem reģioniem un valstī vidējiem IKP palielinājuma tempiem – 41,1%) (SIA „Grupa 93”, 2010).

Uzņēmējdarbība Krāslavas novadā ir attīstījusies vairākos virzienos, taču galvenokārt attīstās tās nozares, kas izmanto vietējo izejvielu. Vadošie uzņēmumi darbojas lauksaimnieciskās produkcijas pārstrādes, kokapstrādes, vieglās rūpniecības un tirdzniecības jomās. No 1995. līdz 2010. gadam pašvaldības teritorijā reģistrēti 586 uzņēmumi, savukārt likvidēti 411 (Krāslavas novada dome, 2011). Skatoties vispārīgi par Latgales reģionu, jāsaka, ka attīstītākās nozares ir tieši – rūpniecība, apstrādes rūpniecība – pārsvarā elektrisko iekārtu ražošana (13698 tūkst. Ls), gatavo metālizstrādājumu ražošana, izņemot mašīnas un iekārtas (11241 tūkst. Ls), pārtikas produktu ražošana (106930 tūkst. Ls), koksnes, koka un korķa izstrādājumu ražošana, izņemot mēbeles, salmu un pīto izstrādājumu ražošana (32162 tūkst. Ls) - skatoties pēc apgrozījuma (tūkst. Ls) (LR CSP, 2011). Tāpat kā Krāslavā, arī visā Latgales reģionā ir svarīga lauksaimnieciskā darbība. Krāslavā darbojas AS „Krāslavas piens” - sausā vājpiena un sviesta rūpnīca, kas ir AS „Preiļu siers” meitas uzņēmums.

Skatoties uz Krāslavu caur Latgales reģionālo prizmu, jāatzīst, ka Krāslavas novads ieņem nozīmīgu lomu reģiona un valsts kravu pārvadājumos, jo novada teritoriju šķērso starptautiskas nozīmes dzelzceļa līnija Rīga – Minska, kas nodrošina kravas pārvadājumus. Dzelzceļš ir arī kā potenciālās uzņēmējdarbības attīstības indikators.

3.2. Verhņedvinskas pilsēta un tās nozīme Vitebskas apgabalā

3.2.1 Verhņedvinskas pilsētas raksturojums

Verhņedvinskas pilsēta (senāk Drissa) atrodas Baltkrievijas Republikas ziemeļrietumu daļā, Vitebskas apgabalā. Pilsēta ir Verhņedvinskas rajona administratīvais centrs un ir novietota ļoti ainaviski pievilcīgā vietā, kur satek divas upes – Drissa un Zemeļdaugava.

Rakstītos avotos pirmoreiz pilsēta tiek minēta 1386. gadā. Verhņedvinskas rajons robežojas ar Mioru rajonu dienvidaustrumos, Polockas rajonu dienvidrietumos, Rossonu rajonu rietumos un Latvijas Republiku dienvidaustrumos un ziemeļaustrumos. Rajona platība ir 2140 km². Iedzīvotāju skaits pilsētā ir 7,3 tūkstoši (uz 2010. gadu). No tiem lielākā daļa – 90.3% ir baltkrievi, 7.4% ir krievi un tad seko citas mazākas minoritātes, kā, piemēram, ukraiņi, poļi, latvieši, lietuvieši u.c. (Зиновский, 2011).

Verhņedvinska atrodas 27 km attālumā no Baltkrievijas-Latvijas robežas, ≈60 km attālumā no Krāslavas pilsētas, tāpat 60 km attālumā no Novopolockas pilsētas, 175 km attālumā no Vitebskas un 270 km attālumā no galvaspilsētas Minskas.

Verhņedvinskas rajonā atrodas daļa Baltkrievijas dzelzceļa līnijas Vitebska-Polocka-Bogisovo-Daugavpils un autoceļi P20 - Vitebska-Polocka-Latvijas Republikas robeža, Azina-Strelki-Osveja, tāpat arī Krievijas Federācijas robeža, autoceļš P18 – Verhņedvinska-Šarkovščina-Kozjani. Nokļūt no Krāslavas uz Verhņedvinsku iespējams izmantojot dažādus sabiedriskā transporta līdzekļus. Autobuss uz Verhņedvinsku (caur Verhņedvinsku uz Vitebsku) iet 5 reizes nedēļā (izņemot otrdienu un trešdienu). Arī satiksme dzelzceļa maršrutos ir regulāra - vilciens atiet katru nedēļu piektdien un svētdien (no 28. maija kursēs katru dienu maršrutā Minska – Rīga), pietura Verhņedvinska, kas atrodas 3 km attālumā no Verhņedvinskas pilsētas (Вікіпедыя: свабодная энцыклапедыя, 2011).

Verhņedvinskas rajona galvenā ekonomikas komponente ir lauksaimnieciskās organizācijas, rūpnieciskie uzņēmumi, tāpat arī tirdzniecības, sabiedriskās ēdināšanas, sadzīves pakalpojumi, mazie uzņēmumi u.c. Kopumā, 14 rajona lauksaimniecības organizācijās ir nodarbināti aptuveni 3000 cilvēku.

Galvenie uzņēmumi ir: SIA „Verhņedvinskas linu fabrika”, Vitebskas filiāles „Verhņedvinskas maiznīca”, Vienotais pašvaldību uzņēmums „Verhņedvinskas galdniecības izstrādājumu rūpnīca,” SIA „Verhņedvinskas sviesta un siera fabrika” un SIA „Invet” (izstrādājumi no plastmasas) (Верхнедвинский районный исполнительный комитет, 2011).

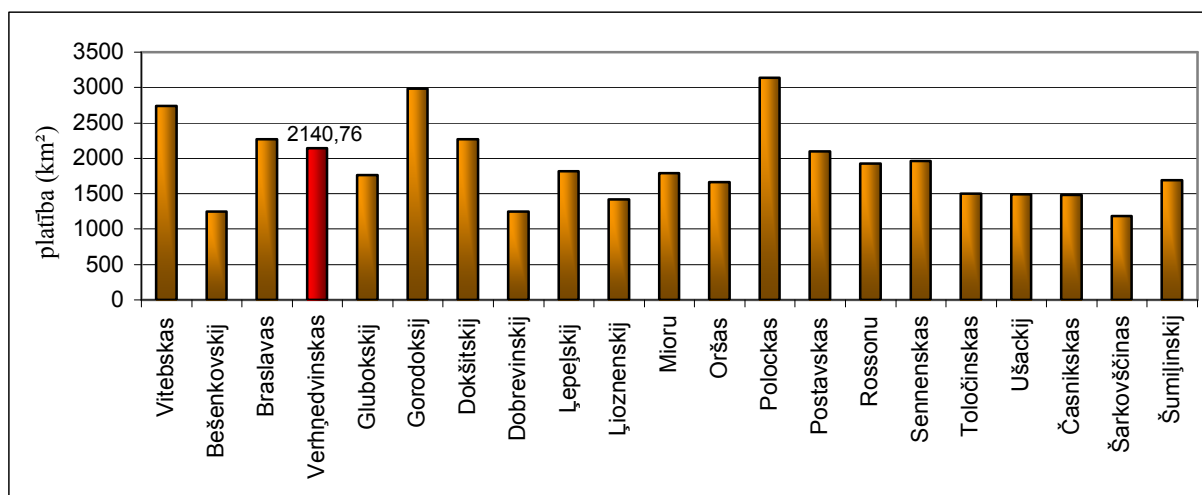
Tāpat arī Verhņedvinskas un tās apkārtnes košā un daudzveidīgā ainava, interesantie dabas objekti, ļauj attīstīt dažādus tūrisma veidus un, sadarbojoties ar Latvijas Republiku, veidojot dažādus kopējus projektus, tiek attīstīta arī tūrisma infrastruktūra Verhņedvinskas rajonā.

3.2.2 Verhņedvinskas pilsēta Vitebskas apgabalā

Baltkrievijas Republika administratīvi dalās sešos apgabalos: 1) Brestas apgabalā, 2) Vitebskas apgabalā, 3) Gomeļas apgabalā, 4) Grodno apgabalā, 5) Mogiļevas apgabalā un 6) Minskas apgabalā. Vitebskas apgabals atrodas Baltkrievijas ziemeļos, tas robežojas ar Mogiļevas un Minskas apgabaliem dienvidos, Grodņas apgabalu rietumos, kā arī ar Lietuvu rietumos, Latviju ziemeļrietumos, Krievijas Pleskavas apgabalu ziemeļos un Smoļenskas apgabalu austrumos. Apgabala administratīvais centrs ir Vitebska (Национальный статистический ..., 2011 b).

Pēc Baltkrievijas statistiskā portāla Belstat datiem, Vitebskas apgabala platība ir 40100 km² – tas ir otrs lielākais Baltkrievijā (pēc Gomeļas apgabala ar platību 40369,51 km²). Skatoties valstiskā līmenī, tad Vitebskas apgabals aizņem 19.3% no kopējās valsts teritorijas. Apgabals

sastāv no 21 rajona un 19 pilsētām (4 ir republikas nozīmes) (Национальный статистический ..., 2011 b). Verhņedvinskas rajons ir viens no 21 Vitebskas apgabala rajoniem. Rajona platība ir 2141 km², kas ir 5.3% no Vitebskas apgabala platības un, skatoties pēc Vitebskas apgabala rajoniem, tad Verhņedvinskas rajons ir 6. lielākais pēc platības 21 rajona līmenī (3.1.2.1. att.) (Национальный статистический ..., 2011 a).



3.2.2.1.attēls. Vitebskas apgabala rajoni pēc platības (izstrādājusi autore, izmantojot Национальный статистический ..., 2011 a)

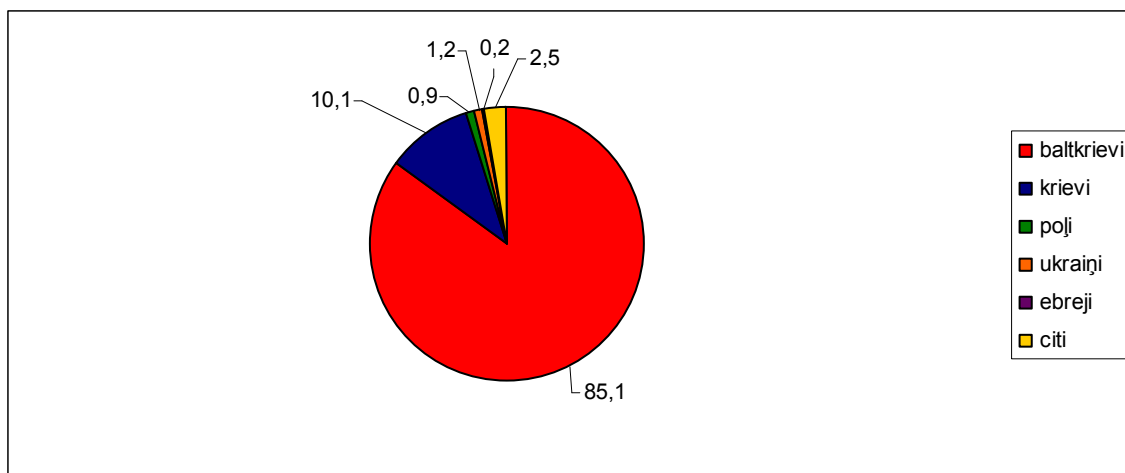
Vitebskas apgabalā uz 2011. gada sākumu dzīvoja 1221,8 tūkst. iedzīvotāju, no tiem 73.9% pilsētā un 26.1% - laukos (46.2% vīrieši un 53.8% sievietes). Iedzīvotāju blīvums ir 31 cilv./1 km². Verhņedvinskā savukārt iedzīvotāju skaits ir 23938 iedz., no kuriem 35.9% dzīvo pilsētās, bet 64.1 % - laukos. Savukārt, skatoties pēc dzimuma, tad 46.6% ir vīrieši un 53.4% - sievietes (Зиновский, 2011).

Verhņedvinskas rajonā ir negatīvs dabiskais pieaugums, uz 2011. gada sākumu tas sasniedz -269 iedz. (244 ir piedzimuši, bet 513 nomiruši), skatoties uz 1000 iedz. tas ir -11.1%. Verhņedvinskas pilsētā dabiskais pieaugums arī ir ar negatīvu zīmi -10 (91 iedz. piedzima, 101 nomira) un procentuāli tas ir -1.4%. Skatoties Vitebskas apgabala līmenī, dabiskais pieaugums sasniedz -8019 iedz. (piedzima 12415 iedz., bet nomira 20434 iedz.) jeb -6.6 uz 1000 iedz. Kopumā, skatoties valstiskā līmenī, tieši Vitebskas apgabalā ir vislielākā iedzīvotāju mirstība uz 1000 iedz. 16.7 mirušie un vismazākā iedzīvotāju dzimstība – uz 1000 iedz. 10.1 dzimušais (vismazākā mirstība ir Brestas apgabalā – uz 1000 iedz. 14.3 mirušie, un vislielākā dzimstība arī ir Brestas apgabalā – 12.2 cilv. uz 1000 iedz.) Visvairāk iedz. ir miruši tieši sirds un asinsvadu saslimšanas dēļ – 9426 mirušie (Зиновский, 2011).

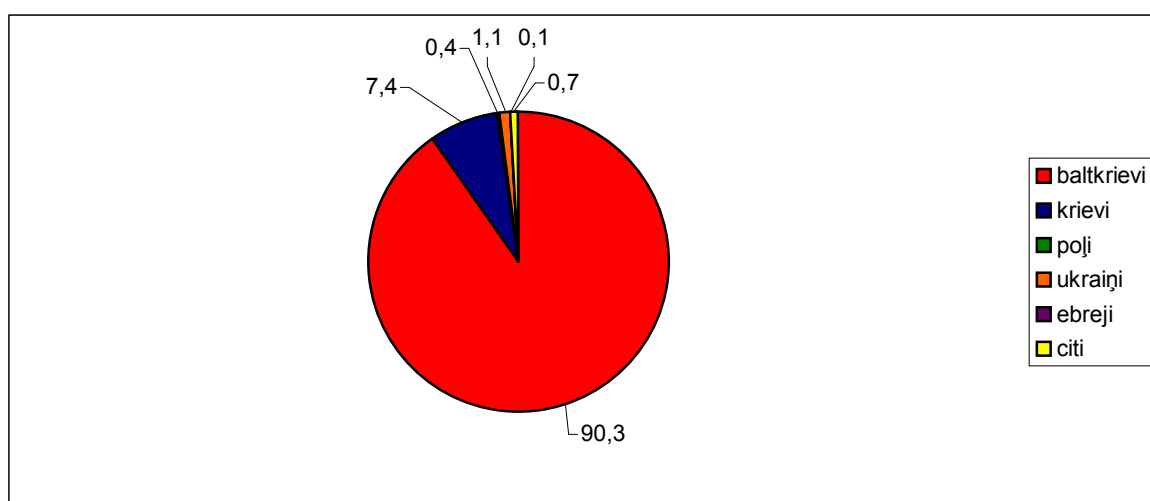
Tāpat kā Krāslavā un Latgales reģionā kopā, arī Verhņedvinskā un Vitebskas apgabalā migrācijas saldo ir negatīvs. Uz 2012. gada sākumu Vitebskas apgabalā migrācijas saldo bija – 145 (5205 cilvēki iebrāuca un 5350 cilvēki izbrāuca). Savukārt Verhņedvinskā iebrāuca 147, bet

izbrauca 248 cilvēki, līdz ar to veidojās arī negatīvs migrācijas saldo (Национальный статистический ..., 2012).

Vērtējot iedzīvotāju pēc nacionālā sastāva, tad jāsaprot, ka gan Vitebskas apgabalā, gan Verhņedvinskas pilsētā ir liels skaits baltkrievu, līdz pat 90% no visu iedzīvotāju īpatsvara. Jāsecina, ka iedzīvotāju nacionālais sadalījums nenorāda uz Verhņedvinskas un kopumā uz Vitebskas apgabala iedzīvotāju multinacionālo vidi. Kā viens no iemesliem iespējams ir tas, ka Padomju okupācijas periodā Latvijā bija augstāks dzīves līmenis, salīdzinājumā ar Baltkrieviju un Krieviju un līdz ar to pārsvarā baltkrievi un citu tautību pārstāvji, migrēja uz Padomju Latvijas teritoriju, kas piedāvāja daudz labākas darba iespējas. Iespējams Baltkrievijā ir tik daudz baltkrievu tautības pārstāvju arī saistībā ar pastāvošo valsts politiku, un liela daļa cilvēku ir integrējušies Baltkrievijā, pieņemot baltkrievu pilsonību. Tas ir izdevīgi izveidojušās divvalodības sistēmas dēļ - Baltkrievijā ir divas oficiālās valodas – baltkrievu un krievu, līdz ar to cilvēkiem ir vieglāk pielāgoties pastāvošajai situācijai.



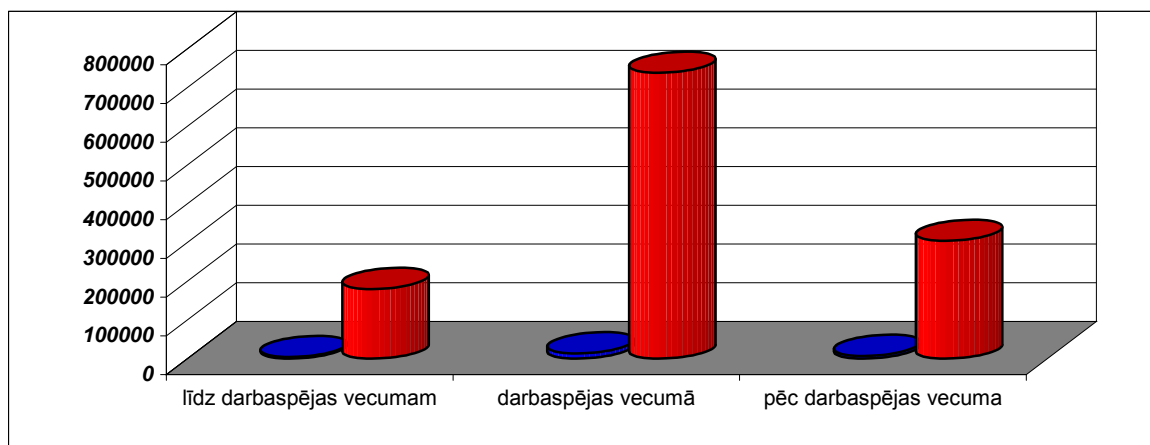
3.2.2.2.attēls. Vitebskas apgabala iedzīvotāju nacionālais sastāvs uz 2011. gadu (%) (izstrādājusi autore, izmantojot Зиновский, 2011)



3.2.2.3. attēls. Verhņedvinskas iedzīvotāju nacionālais sastāvs uz 2011. gadu (%) (izstrādājusi autore, izmantojot Зиновский, 2011)

Vitebskas apgabalā visvairāk ir iedzīvotāju vecuma grupā 70 gadi un vairāk, tie veido $\approx 11.8\%$ no visiem apgabala iedzīvotājiem, tad seko iedzīvotāji vecuma grupā 50 – 54 gadiem, kuru īpatsvars sasniedz $\approx 8.4\%$, savukārt iedzīvotāju vecuma grupā no 65 - 69 ir vismazāk – 41079, tas ir 3.4%.

No visiem Verhņedvinskas rajona iedzīvotājiem (23938), līdz darbaspējas vecumā ir 3734 iedz., darbaspējas vecumā – 13409 iedz. un pēc darbaspējas vecuma – 6795 iedz. Savukārt Vitebskas apgabalā līdz darbaspējas vecumam ir 179705 iedz. (14.7%), darbaspējas vecumā – 738208 iedz. (60.4%) un pēc darbaspējas vecuma – 303917 iedz. (24.9%) (Зиновский, 2011).



3.2.2.4.attēls. Vitebskas apgabala un Verhņedvinskas rajona iedzīvotāju vecumstruktūra (izveidojusi autore, izmantojot Зиновский, 2011)

Baltkrievijas portāla Belstat statistiskie dati liecina, ka nodarbināto iedzīvotāju skaits Vitebskas apgabalā uz 2012.gada janvāri/februāri sasniedz 551 464 iedzīvotājus, savukārt Verhņedvinskā - 11 143 iedzīvotājus. Respektīvi $\approx 2\%$ no visiem Vitebskas apgabalā nodarbinātajiem veido tieši Verhņedvinskas rajona nodarbinātie iedzīvotāji. Un skatoties procentuāli, tad 96.9% no Vitebskas apgabala un 97% no Verhņedvinskas rajona ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem ir nodarbināti. Kopā valstī nodarbināto iedz. skaits sasniedz 4 560 649 iedzīvotājus (Национальный статистический ..., 2012).

Vērtējot bezdarba rādītājus, reģistrēto bezdarbnieku skaits uz 2012. gada martu Vitebskas apgabalā bija 4465 iedzīvotāji un reģistrētais bezdarba līmenis 0.8%, attiecībā pret ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem. Savukārt, Verhņedvinskas rajonā bezdarbnieku skaits veidoja 45 iedz. un bezdarba līmenis bija 0.4%. Salīdzinot rādītājus ar valsts rādītājiem, tad kopumā Baltkrievijā reģistrēto bezdarbnieku skaits - 31 042 iedz. un bezdarba līmenis uz 2012. gadu martu veidoja 0.7% no ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem (Национальный статистический ..., 2012). Ir jūtama būtiska atšķirība starp Latvijas iedzīvotāju un Baltkrievijas Republikas iedzīvotāju nodarbinātības un bezdarba rādītājiem. Liela nozīme tam ir valsts politikai, prioritātes virzieniem un pieejamajiem resursiem.

Apskatot Vitebskas apgabala sociāli-ekonomiskos rādītājus, jāsecina, ka vislielākā nozīme ir rūpniecisko un lauksaimniecības produktu ražošanai. Kopā Vitebskas apgabalā tiek saražots 17.4% no visas Republikas rūpniecības produkcijas un 15.2% no lauksaimnieciskās produkcijas īpatsvara.

Apskatot Verhņedvinskas rajona rūpniecības sektoru, pēc apjoma tas veido 174.4 miljardus rubļu jeb 11824320 LVL. Skatoties pēc galvenajiem rūpniecības produkcijas veidiem uz 2010. gadu – izstrādājumi no plastmasas, kaprona, poliamīda – 1933t, sviesta ražošana tonnās – 679, siers – 4400t, pilnpiena produkcija (pārrēķināta pienā) – 2563t, kombinētā lopbarība – 11854t un augļu vīni - 428 (tūkst./dkl jeb 4.280 milj./l) (Зиновский, 2011).

Verhņedvinskā, tāpat kā visā Baltkrievijā ļoti nozīmīgs ir lauksaimniecības sektors. Belstat dati par Baltkrievijas reģionu galvenajiem sociāli-ekonomiskajiem rādītājiem liecina, ka Vitebskas apgabala Verhņedvinskā uz 2010. gadu tika saražots 42265t graudaugu un pākšaugu (kas veido 5% no Vitebskas apgabalā saražotās graudaugu produkcijas īpatsvara), 4706t kartupeļu (0.5% no Vitebskas apgabalā saražotā kartupeļu daudzuma), 63t dārzeņu un 853t linšķiedru. Galvenā lopkopības produkcija, kas saražota uz 2010. gadu, skatoties sadalījumā pēc lauksaimnieciskajām organizācijām - lopī un putni (dzīvsvārā) kaušanai – 7.2 tūkst. tonnu (un 4.8% no Vitebskas apgabala) un piena ražošana veido 57.3 tūkst. tonnu, kas ir 6% no Vitebskas apgabalā saražotā piena īpatsvara (Зиновский, 2011).

4. LATVIJAS – BALKKRIEVIJAS PIEROBEŽAS SAIKNES, VEIDI UN IZPAUSMES

Mūsdienu robežas vairs nav tikai šķērslis, bet arvien vairāk tās kļūst par sadarbības tiltiem (Kavaļauskas, 2007). Jāuzsver, ka valsts politikas līmenī par pārrobežu sadarbības jautājumiem ir domāts ievērojami daudz. Tāpat arī tiem ir atvēlēta būtiska loma Eiropas Savienības kaimiņattiecību politikas ietvaros, kuras mērķis ir stabilitātes un drošības telpas paplašināšana Eiropas Savienības ārējo robežu tuvumā (Latvijas Republikas Ārlietu ministrija, 2007). Pārrobežu sadarbība formē jaunus izpratnes veidus starp dažādām valstīm, reģioniem un reizē ļauj kopīgiem spēkiem risināt jautājumus, problēmas, kas ir vienlīdz svarīgi abpus robežai esošajām valstīm.

Latvijas un Baltkrievijas pašvaldībām ir ļoti senas un stipras sadarbības tradīcijas, saiknes dažādos līmeņos un jomās, jo īpaši kultūrā. Pēc Latvijas un Baltkrievijas valstu neatkarības atgūšanas, kaimiņvalstu sadarbība tika ierobežota, robežu šķērsošana tika apgrūtināta ar vīzu režīmu, taču draudzīgās attiecības saglabājās. Kaimiņattiecības, aiz tuvākās robežas – ir visvērtīgākās. Tās tiek stiprinātas ar kopējiem kultūras pasākumiem, radniecību, mazākiem un lielākiem informācijas apmaiņas, kultūras, tūrisma, infrastruktūras attīstības, vides aizsardzības un uzņēmējdarbības veicināšanas projektiem (Kavaļauskas, 2007).

Konkrētās saiknes, kas ir aprakstītas šajā nodaļā, ir tās, kas Krāslavas – Verhņedvinskas pilsētu piemērā izpaužas visvairāk, ir visizteiktākās vai satur ļoti lielu potenciālu, lai attīstītos turpmāk jau esošo veiksmīgo sadarbību iespaidā. Tās veido divu abpus robežai esošo pierobežas pilsētu kopējo interešu, izglītības, sadarbības un vērtību telpu, kas veicina teritoriju attīstību un izaugsmi, pierobežas reģionu infrastruktūras uzlabošanu un arī ļauj izveidoties ciešākiem kontaktiem, kas reizē sekmē migrācijas procesu attīstību un palielina tās apjomus. Labas kaimiņattiecības neapšaubāmi sekmē ieinteresētību par pāri robežai esošo reģionu un tādējādi paaugstinās arī mobilitātes līmenis pāri robežām, robežas it kā tiek nojauktas.

4.1. Saikņu veidi un izpausmes

4.1.1 Ekonomiskās saiknes

Ar ekonomikas attīstību, ar valstu ekonomiskā potenciāla palielināšanos, aug arī starptautisko ekonomisko saikņu nozīmība. Bet, tāpat arī katrs valsts reģions dod savu artavu kopējā valsts budžetā, ekonomisko saikņu nostiprināšanā un valsts integrācijā starptautiskajā ekonomikā. Tomēr, lielākoties runājot par ekonomiskajām saiknēm, tās tiek skatītas tieši valstiskajā un reģionālajā mērogā.

Pārrobežu ekonomiskās saiknes ar Baltkrieviju ierobežo fakts, ka Latvijas austrumi ir arī Eiropas Savienības „ārējā robeža”, kas ir kā barjera ar dažādiem ierobežojumiem robežas pārejā, uzturēšanās noteikumiem, stingru kravu un pasažieru plūsmas kontroli. Ekonomiskās saiknes ar Baltkrieviju bremsē vīzu režīms un vairāk tiek īstenota tieši sadarbība kultūras jomā. Tomēr pastāv ļoti liels potenciāls attīstīt ekonomiskās saiknes, jo Krāslavas novadā ir attīstītas transporta maģistrāles, kas satur lielu attīstības potenciālu uzņēmējdarbības izaugsmei (SIA „Konsorts” un SIA „Konsultanti”, 2011).

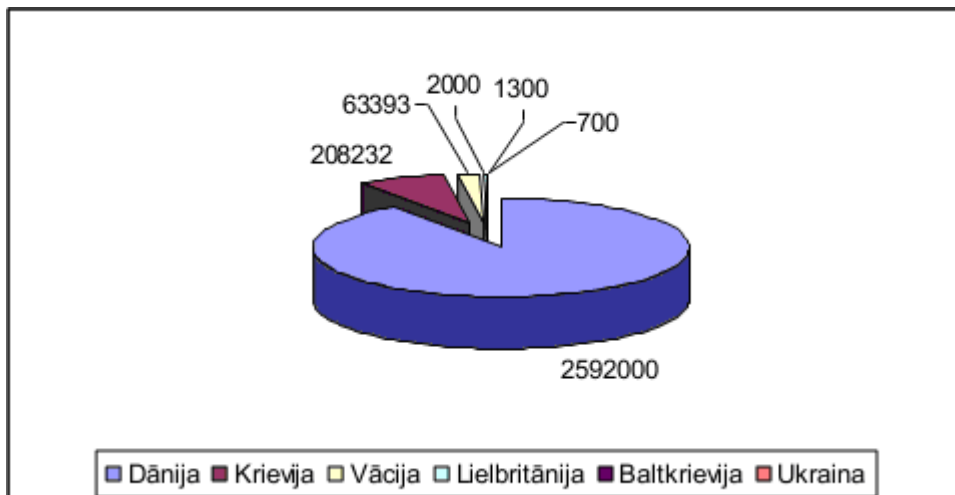
Savukārt, pēc nesensajiem notikumiem saistībā ar Eiropas Savienības sankciju paplašināšanu pret Baltkrieviju, kad ES nevēlamo personu un organizāciju sarakstā iekļauti vēl 12 Baltkrievijas pilsoņi, kā arī 29 kompānijas un organizācijas, kuras iesaistītas cilvēktiesību pārkāpumos valstī (LETA, 2012 b), cerības uz pilnvērtīgu un perspektīvu Latvijas – Baltkrievijas pierobežas teritoriju sadarbību var tikt ievērojami samazinātas un ierobežotas.

Latvija un Baltkrievija ir kaimiņvalstis un līdz šim ir veiksmīgi tikušas realizētas abu valstu sadarbības visdažādākajās meža nozares jomās. Līdz šim abas valstis sadarbojās mežsaimniecības jomā, kokrūpniecības, meža atjaunojamo resursu, meža izglītības un cilvēkresursu sagatavošanā, kā arī jautājumos, kas skar meža pārvaldes tiesiskos un administratīvos aspektus, balstoties uz izstrādāto abu valstu sadarbības rīcības plānu 2007.-2010.gadam, ko apstiprināja Latvijas Republikas Zemkopības ministrija un Baltkrievijas Republikas Mežsaimniecības ministrija (SIA „Konsorts” un SIA „Konsultanti”, 2011).

Kā piemēru sadarbībai starp Latviju un Baltkrieviju var minēt Krāslavas kokapstrādes uzņēmumu SIA «Krebsar», kas sākotnēji nodarbojās galvenokārt ar keramzīta bloku ražošanu un pārdošanu, kā arī ar dažādu celtniecības darbu veikšanu gan Krāslavā, gan arī ārpus tās. Bet tad tika iegādātas iekārtas un izveidots pirmais galdniecības cehs, kas arī sekmēja masīvkoka mēbeļu ražošanu eksportam. Uzņēmums ar Baltkrieviju galvenokārt sadarbojas, lai iepirktu gatavas mēbeļu plātnes, kuras tālāk varētu izmantot mēbeļu ražošanai. Tāpat arī tiek pirktā koksne no Krievijas (aptuveni 20%), jo Latvijā koksne ir kļuvusi dārga (Eiduks, 2007).

Tāpat vairāki uzņēmēji no Latvijas meža nozares cerīgi raugās uz Baltkrievijas perspektīvo noieta tirgu un saskata dažādas sadarbības iespējas starp abu valstu uzņēmējiem. Galvenokārt jau tāpēc, ka Baltkrievijā mežs tapāt kā Latvijai ir viens no galvenajiem valsts dabas resursiem, kas spēlē būtisku lomu valsts ekonomikā. Baltkrievijā mežu klātā platība ir 9,4 miljoni hektāru, kur ikgadējais koksnes krājas pieaugums sasniedz vairāk kā 30 miljonu kubikmetru (SIA „Konsorts” un SIA „Konsultanti”, 2011). No kopējās Baltkrievijas valsts platības meži aizņem ≈45.3%.

Runājot par ārvalstu investīcijām Krāslavas novadā, var apgalvot, ka Baltkrievija tomēr neveido lielu daļu kopējo investīciju apjomā Krāslavas novadā. Ārvalstu investīcijas no Baltkrievijas Republikas 2011. g. veidoja 1300 LVL.



4.1.1.1.attēls. Ārvalstu tiešās investīcijas Krāslavas novadā 2011.gadā sadalījumā pa valstīm un pēc apjoma, LVL (SIA „Konsorts” un SIA „Konsultanti”, 2011).

Vērtējot ārvalstu investīcijas šogad, jāsecina, ka veidotos ievērojami savādāka situācija, jo kopš 2011. gada otras puses Krāslavas novadā (≈4 km no Krāslavas) ir izveidota SIA „Latgran” kokskaidu granulu Krāslavas ražotne (ir arī Jaunjelgavas un Jēkabpils ražotnes). SIA „Latgran” ir kokskaidu granulu ražošanas līderis Latvijā. Jaunuzbūvētā SIA *Latgran* ražotne ir lielākais realizētais investīciju projekts pēdējo 25 gadu laikā Krāslavas apkaimē. Šobrīd uzņēmuma īpašnieki ir „Kinnevik New Ventures” AB no Zviedrijas un „Baltic Resources” AB no Somijas. Runājot par ekonomiskajām saiknēm ar Baltkrieviju, tad tā kā ražotne izvietota līdzās dzelzceļa atzaram (pie Stacijas Krāslava), tad ir iespējas granulu ražošanai nepieciešamās izejvielas importēt no kaimiņvalsts Baltkrievijas (Dienas Bizness, 2011). Arī tādā veidā veidojas ekonomiskā sadarbība.

Kā perspektīvo sadarbības jomu neapšaubāmi ir jāmin loģistika. No Krāslavas pilsētas 4 km attālumā atrodas dzelzceļa stacija, kas ir pozitīvi, jo nepieciešamības gadījumā ir iespējamība, piemēram, no Baltkrievijas ievest izejvielas u.tml.

Pie ekonomiskajām saiknēm starp Krāslavu un Verhņedvinsku netieši var tikt pieskaitīta arī iedzīvotāju individuālā ekonomika. Un jaunākie grozījumi likumā „Par akcīzes nodokli”, kuri ir stājušies spēkā 2011.gada 29. decembrī, ierobežo iedzīvotāju iepirkšanās braucienu biežumu Baltkrievijā. Piemēram, fiziska persona savam patēriņam Latvijā no valsts, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts, ar atbrīvojumu no muitas maksājumu samaksas reizi septiņās dienās ar jebkāda veida transportlīdzekli, izņemot aviotransportu, drīkst ievest 40 cigaretes vai 20 cigarellas, vai 10 cigārus, vai 50 gramus smēķējamās tabakas; vienu litru alkoholisko dzērienu ar

spirta saturu virs 22% vai divus litrus alkoholisko dzērienu ar spirta saturu zem 22% un četrus litrus nedzirkstošā vīna, un 16 litrus alus (Grozījumi likumā par akcīzes nodokli, 2011).

Ekonomisko saikņu potenciālu būtiski ietekmē arī teritoriju infrastruktūras attīstība, kas pierobežas reģionos bieži vien ir nesakārtota. Līdz ar to, tas var būt kā bremsējošais faktors jaunu investīciju piesaistei, arī no pārrobežas puses.

Tāpēc arī Krāslavas novada dome ir nolēmusi izstāties no Latvijas Pašvaldību savienības. Latvijas Pašvaldību savienība ir tiesīga pārstāvēt pašvaldības to sarunās ar Ministru kabinetu un tās galvenie mērķi tiek definēti kā pašvaldību kopīgo problēmu risināšana un pašvaldību interešu aizstāvēšana. Tomēr pēc Krāslavas novada domes priekšsēdētāja domām tā neatbalsta reģionu vienlīdzīgu attīstību - tā joprojām nav izstrādājusi programmu, kas veicinātu dzīves vides uzlabošanu pierobežas pašvaldībās (LETA, 2012 c).

Tas norāda uz to, ka Latvijā, valsts politikas līmenī pierobežas pilsētu attīstības jautājumiem netiek pievērta pastiprināta uzmanība, netiek risinātas pierobežas pilsētas problēmas un līdz ar to samazinās arī ekonomisko saikņu perspektīvā attīstība.

4.1.2 Transporta saiknes

Mobilitātes procesos liela nozīme ir dažādiem ārējiem faktoriem, tajā skaitā transporta sistēmām, sasniedzamībai un attālumam kādā notiek migrācija, transporta veidam, kāds tiek izmantots veicot migrāciju, u.c. faktoriem. Transporta mērķis ir pārvarēt attālumus, telpu, kas ir cilvēku un fiziskās vides veidota un, kas iekļauj tādus faktoros kā attālumu, politiskās robežas, laiku un topogrāfiju (Transport, 2012).

Migrācijas procesi ir nozīmīgi un cilvēki kļuvuši daudz mobilāki, kopš tiek attīstīta transporta infrastruktūra un izmantoti ātrgaitas transportlīdzekļi. Attīstoties transporta sistēmai, arī migrācija var telpiski plašāk izplesties un veidot arvien lielākus un nozīmīgākus starptautiskos tīklojumus. Migrācija, neapšaubāmi ir globāls process, bet tam ir nozīme arī lokālos apmēros.

Attīstoties transporta tīklojumam, lielāki kļūst arī migrācijas apjomi un cilvēkiem ir iespēja pārvietoties aizvien lielākos attālumos un biežāk. Līdz ar to cilvēkiem, kas dzīvo vienā telpā, bet strādā citā, nav nepieciešamības pārcelties tuvāk darbam, jo ir iespējas migrēt plašākos apmēros nemainot savu dzīvesvietu. Mūsdienās cilvēki ir atkarīgi no dažādām transporta sistēmām, jo tās palīdz atbalstīt dažādas aktivitātes.

Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas ir savienotas ar A6 galveno autoceļu (*Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas robeža (Patarnieki)*) no Latvijas puses un ar P20 autoceļu no Baltkrievijas puses. No Krāslavas līdz Verhņedvinskai ir aptuveni 60 km, kas ir relatīvi neliels attālums, lai notiktu regulāras kustības pāri robežai, tomēr transporta saiknes starp Krāslavas un

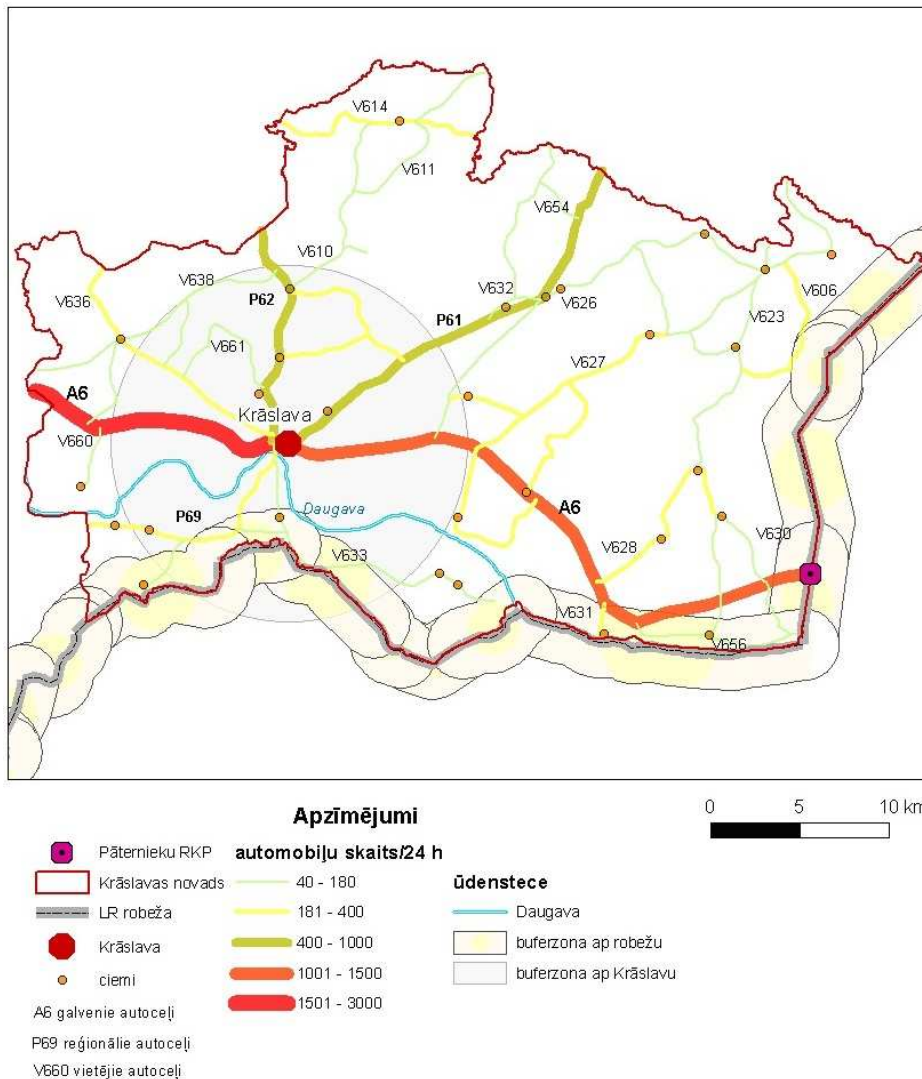
Verhņedvinskas pilsētām ir diezgan vāji izteiktas. Sabiedriskā transporta kustība nav bieža un regulāra, un lielākoties migrācija pāri robežām noris tieši ar personīgo automašīnu.

Tiešie autobusu reisi (ekspreši) no Krāslavas uz Verhņedvinsku nekursē. Ir tikai autobuss maršrutā Rīgas-Vitebska, kas pietur arī Krāslavā un Verhņedvinskā. Autobusu kustība notiek visās dienās, izņemot otrdienu un trešdienu. Ceļojuma ilgums no Krāslavas līdz Verhņedvinskai ir 2 h, 5 min, pasažieru pārvadājumus veic SIA Dautrans (Uzziņu dienests ..., 2012a). Attālums būtu pārvarams relatīvi īsākā laika posmā, bet tā kā jāveic robežkontroles process, tiek aizkavēta nokļūšana galamērķī un nokļūšanas ērtības iespējas samazinās.

Kopš 2011. gada 1. jūnija ir atklāts jauns pasažieru vilciena maršruts Rīga – Minska (pēc 4 gadu pārtraukuma), kas pietur arī Verhņedvinskā, bet diemžēl Krāslavā pieturas nav, tā ir Indrā – Krāslavas novada pagastā, respektīvi, vilciens iet caur Krāslavu neveicot pasažieru uzņemšanu. Diemžēl Latvijā liela daļa dzelzceļa pasažieru maršrutu tika slēgti, arī Krāslava ir viena no tiem. No 28.maija mainīts vilciena Rīga-Minska kursēšanas saraksts un vilciens kursēs katru dienu no Rīgas un Minskas (Uzziņu dienests ..., 2012b).

Sabiedriskā transporta maršrutu palielināšana iespējams sekmētu arī pārrobežas pilsētu sadarbības iespējas. It īpaši tagad, kad pierobežas teritoriju iedzīvotāji var migrēt pāri robežām izmantojot savstarpējo braucienu vienkāršošanas sistēmu.

Nozīmīgu informāciju par iedzīvotāju pārrobežas mobilitāti sniedz arī transporta intensitātes rādītāji.



4.1.2.1.attēls. Krāslavas novada transporta intensitātes rādītāji 2010.g. (izstrādājusi autore, izmantojot Latvijas Valsts ceļi, 2010)

Pēc transporta intensitātes rādītājiem iespējams novērtēt, ka pārvietošanās Latvijas – Baltkrievijas Republikas robežas virzienā, A6 autoceļa posmā Krāslava – Latvijas Republikas robeža, ir ievērojama, tā veido 1001 – 1500 automašīnas diennaktī (precīzāk 1203). No tām lielākā daļa - 889 ir vieglās mašīnas. Līdz ar to šie dati sniedz arī neformālu informāciju par to, cik bieži notiek migrācija pāri robežai. Vienlaicīgi tiek parādīta arī Krāslavas pilsētas sasniedzamība un ērtākie transporta savienojumi ar pārējiem novada ciemiem. Ir uzlikta 2 km buferzona ap valsts robežu, kas norāda to, ka tā ir pierobežas josla, kas ir ne platāka par 2 km un šajā joslā noteikti dažādi ierobežojumi, kas nepieciešami, lai samazinātu vai arī novērstu draudus valsts robežas drošībai un nepieļautu tādu situāciju rašanos, kas varētu skart kaimiņvalstu intereses. Tāpat arī novelkot 10 km lielo buferzonu ap pilsētu, tika parādīts, ka transporta

intensitātes plūsma pieaug Krāslavas pilsētas virzienā. Tas apstiprina un parāda pilsētas nozīmi reģionālā līmenī, jo visas novada transporta plūsmas tieši vai netieši ir saistītas ar novada centru.

Skatoties nacionālajā un starptautiskajā līmenī, ļoti būtiski ir kravu pārvadājumi pa dzelzceļa līnijām. Krāslavu šķērso starptautiskas nozīmes Transeiropas (TEN) dzelzceļa koridors: Indra - Daugavpils - Krustpils – Rīga (Rīga – Minska), kas savieno Latvijas ostas ar Baltkrieviju un ir kā saikne starp Baltijas lielākajiem centriem. Krāslavas atrašanās transporta plūsmu krustpunktā, dod iespēju arī tālāk attīstīt tranzīta ekonomiku, kā arī ar to saistīto transporta, finanšu un sakaru sfēras.

Krāslavas novada atrašanās pie Latvijas – Baltkrievijas robežas sniedz potenciālas iespējas arī transporta infrastruktūras elementu uzlabošanai. 2010. gadā, parakstot protokolu valdību līmenī starp Latviju un Baltkrieviju, tika uzsākts darbs pie muitas un loģistikas centra izveides Latvijas un Baltkrievijas pierobežā Krāslavas novada Patarniekos (aptuveni 2 km attālumā no robežas). Muitas un loģistikas centra izveide sekmētu tranzīta, loģistikas, informatīvās infrastruktūras un ekonomiskās sadarbības, saikņu uzlabošanu abu valstu pierobežas teritorijās. Plānots, ka centrā Baltkrievijas uzņēmēji reklamēs savus ražojumus, tādējādi attīstot sadarbību ar Eiropas Savienības valstīm. Krāslavas novada iedzīvotājiem centrā būs jaunas darba vietas. (Krāslavas novada dome, 2011).

Eiropas reģiona „Ezeru zeme” Latvijas biroja vadītāja Ilze Stabulniece (2012) pauž, ka projekts ir saskaņots ar Vitebskas apgabala izpildkomiteju un 2010. g. 29.septembrī Minskā notikušajā sēdē, kurā piedalījās arī Krāslavas novada domes eksperti, jautājums tika apstiprināts. Pašlaik tiek veikts projekta tehniski-ekonomiskais pamatojums un turpinās darbs ar iespējamajiem projekta atbalstītājiem.

4.1.3 Institucionālās saiknes

Šajā gadījumā institucionālās saiknes, kas pastāv starp Krāslavas un Verhņedvinskas vadībām, organizācijām un iestādēm, sekmē pašvaldību sadarbību, tās palīdz stiprināt pilsētu saiknes un iegūt savstarpējo uzticību, pieredzi, kas balstītas uz kopējām vērtībām un praksi. Sadarbība institūciju līmenī palīdz un veicina sadarbību dažādās nozarēs un starp dažādiem reģioniem.

Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu piemērā saiknes pastāv starp dažāda mēroga un hierarhijas institūcijām – gan pašvaldības mērogā, gan pavisam nelielā kopienu mērogā. Verhņedvinska ir viena no Krāslavas sadraudzības pilsētām Baltkrievijā, ar kuru kopīgi tiek veidoti dažādi projekti un tas ir kā pamatfaktors sadraudzībai starp dažādām organizācijām un biedrībām.

Krāslavas novada dome sadarbojas ar Verhņedvinskas rajona izpildkomiteju - šīs saiknes ir ciešas un pastāv jau sen, kā minēja Eiroreģiona „Ezeru zeme” Latvijas biroja vadītāja: „Abas pašvaldības sadarbojas kopš 1998.gada sabiedriskajā, politiskajā, kultūras un uzņēmējdarbības veicināšanas sektorā. Pašvaldības sadarbojas arī ekstremālo situāciju risināšanā, piemēram, ≈ 2007. gadā naftas noplūdes rezultātā, kad operatīvi tika novērsts tālākais piesārņojuma risks” (Stabulniece, 2012).

Pašvaldību sadarbība periodiski tiek stiprināta piedaloties dažādos kopīgos pasākumos, projektos, kā, piemēram, no 2012. gada 29. līdz 30. martam Krāslavas novada domes pārstāvji piedalījās pirmajā Baltkrievijas – Latvijas sadraudzības pilsētu forumā, kas norisinājās Novopolockā. Tā mērķis bija veicināt Baltkrievijas un Latvijas sadarbību attīstību, paplašināt un nostiprināt starpreģionālos sakarus tirdzniecības un ekonomikas, investīciju un kultūras jomās (Krāslavas novada dome, 2012 b).

Cieša saikne ir izveidojusies starp Krāslavas un Verhņedvinskas kultūras namiem. Kaimiņattiecības tiek uzturētas regulāri - kopīgi tiek rīkoti dažādi pasākumi un kultūras namu pārstāvji labprāt dodas vizītē uz kaimiņvalsts pierobežu pieredzes apmaiņā, lai stiprinātu jau esošos kontaktus. Piemēram, aprīļa sākumā ar draudzības vizīti Verhņedvinskā viesojās Krāslavas novada kultūras darbinieki kopā ar fotogrāfu, Ukrainas fotomākslinieku asociācijas biedru Anatolu Kauškali (Stabulniece, 2012). Anatola darbu izstādi "Pasaule manām acīm" varēja skatīt Verhņedvinskas rajona kultūras namā, bibliotēkā, kā arī vietējā ģimnāzijā (Krāslavas novada dome, 2012 c). Sadarbība kultūras jomā ir ļoti produktīva un daudzpusīga, par to sīkāk izklāsts ir pieejams sadaļā 4.1.5. Kultūras saiknes.

Sadarbība pastāv arī starp Krāslavas un Verhņedvinskas tūrisma informācijas centriem. Sadarbība ir aizsākta projekta „Latvijas – Baltkrievijas informācijas centra izveide” ietvaros un tiek arī turpināta veidojot dažādus kopējus projektus, kā, piemēram, „Bella Dvina” u.c. Sadarbība veidojot kopējus projektus ir ļoti svarīga pierobežas attīstībai un sadarbojoties tiek veicinātas labas kaimiņattiecības un tiek paaugstināta valstu attālo rajonu konkurētspēja caur kultūras, sociālo, ekonomikas u.c. prizmām.

Tāpat arī sadarbība noris dažādu tirdzniecības organizāciju starpā. To apstiprina ekspertintervijā paustais: „ Verhņedvinskā ir pat veikals, kurā tiek pārdoti Krāslavas produkti” (Dobkevičs, 2012). Tomēr tāpat ir jāuzsver, ka Dobkevičs (2012) norādīja, ka kopumā uzņēmējdarbība ir tā joma, kur šīs saiknes nav tik spēcīgas un būtu nepieciešama lielāka uzņēmība gan no Krāslavas, gan Verhņedvinskas puses.

Nozīmīga sadarbība pastāv arī starp Latvijas un Baltkrievijas (Patarnieku un Grigorovščinas) robežkontroles punktiem, kad sadarbojoties ne reizi vien tiek atklāti robežpārkāpēji, kontrabandisti, kuri neievēro ar valsts robežas šķērsošanu saistītos noteikumus.

Šāda veida sadarbība ir nozīmīga, jo tiek organizēta robežapsardzība, reizē arī nodrošināta pierobežas teritorijas iedzīvotāju drošība un savā veidā tiek nostiprināts arī robežas kā barjeras statuss.

Kā norādīja Stabulniece (2012): „Sadarbībai visas sfēras ir atklātas: tūrisms, kultūra, uzņēmējdarbība u.c.” Respektīvi, pastāv reāls potenciāls turpmākai attīstībai dažādu institūciju līmenī, tomēr ir jābūt aktīvāk veidot kontaktus, piemēram, tādā jomā kā uzņēmējdarbība.

4.1.4 Tūrisma saiknes

Tūrisma saiknes pārrobežu kontekstā veido nozīmīgu telpu, kas palīdz attīstīt reģionu sadarbību, nostiprināt ciešākus kontaktus starp pašvaldībām un iedzīvotājiem un arī sekmēt nepārtrauktu pierobežas teritoriju attīstību.

Arī Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas lielā mērā ir saistītas tieši tūrisma jomā. Krāslavas novada dome un tās iestādes sadarbojas ar dažādām institūcijām, iestādēm un pašvaldībām dažādās pilsētās un novados Latvijā un ārvalstīs, tādējādi sekmējot attīstību un pieredzes apmaiņu arī pārrobežu saiknē. Un Verhņedvinska ir viena no Krāslavas sadraudzības pilsētām Baltkrievijā ar kuru kopīgi tiek veidoti arī tūrisma projekti (Krāslavas novada dome, 2012 a).

Pārrobežu sadarbībai ir stipras vēsturiskās tradīcijas dažādos līmeņos un dažādās jomās. 1998. gadā tika dibināts Eiroreģions „Ezeru zeme,” kas pieņēma izaicinājumu stiprināt sadarbību starp trīs kaimiņvalstu – Latvijas, Baltkrievijas un Lietuvas pierobežas pašvaldībām. Tas ir kalpojis kā ietvars sadraudzībai starp pašvaldībām kultūras, ekonomiskās, tūrisma un sociālās attīstības jomās, kā arī ļāvis veidot sadarbību vides aizsardzībā, pierobežas rajonu infrastruktūras un pakalpojumu sektora uzlabošanā un ar robežas šķērsošanu saistītu problēmu risināšanā. Šī ir bijusi platforma veiksmīgu pārrobežas projektu īstenošanai. Un, kopš Latvija un Lietuva ir arī Eiropas Savienībā, īpašu nozīmi ir ieguvusi sadarbība ar Baltkrieviju Eiropas Savienības kaimiņpolitikas ietvaros (Kavaļauskas, 2007).

Eiroreģiona „Ezeru zeme” dalībnieki ir arī Krāslavas un Verhņedvinskas rajonu padomes. Tās tāpat ir iesaistītas dažādos projektos, kas skar arī tūrisma jomu, piemēram, sadarbība ir aizsākta un arī tiek turpināta projekta „Latvijas – Baltkrievijas informācijas centra izveide” ietvaros, kas ir bijis pirmais pārrobežu sadarbības projekts. Šo projektu izstrādāja Krāslavas pilsētas dome sadarbībā ar Verhņedvinskas rajona izpildkomiteju. Projekta mērķis bija kaimiņattiecību starp Latvijas un Baltkrievijas pašvaldībām, nevalstiskajām organizācijām, kultūras iestādēm un uzņēmumiem atjaunošana un konsolidēšana, informācijas apmaiņas koordinēšana, pārrobežu sadarbības stimulēšana pierobežu zonā (Kavaļauskas, 2007).

Kā turpmāko tūrisma saikņu stiprināšanai tika izveidoti arī dažādi citi tūrisma projekti, piemēram, projekts „Lauku tūrisma Eioreģionā „Ezeru zeme” vadīšana un mārketing” no 2002. – 2004. gadam, kura ietvaros tika izstrādāta Eioreģiona „Ezeru zeme” lauku tūrisma attīstības stratēģija, izveidota Ezeru zemes tūrisma mājas lapa, izzināti lauku tūrisma resursi visās robežu pusēs un organizēts pieredzes apmaiņas brauciens uz Vāciju (Kavaļauskas, 2007).

Ne mazsvarīgāks ir projekts par kulinārā mantojuma tīkla uzlabošanu, kas reizē arī sniedz lielu ieguldījumu tūrisma nozarē, atver jaunus apvēršņus un dažādo pieejamo piedāvājumu. Eiropas kulinārā mantojuma tīkls tika izveidots 1995. gadā Zviedrijā un Dānijā, kura darbībā 1999. gadā iesaistījās Eioreģiona „Ezeru zeme” Lietuvas dalībpašvaldības, bet 2003./2004. gadā visā Eioreģiona „Ezeru zeme” teritorijā Latvijas biroja vadībā tika īstenots projekts „Kulināro pakalpojumu tīkla uzlabošana Latgalē pamatojoties uz Kulinārā mantojuma koncepciju.” Un kā viena no aktivitātēm projekta ietvaros bija pieredzes apmaiņas braucieni Latgales un Baltkrievijas kulināro uzņēmumu pārstāvjiem uz Augšaitiju, Lietuvu un Zviedriju. Un 2004. gada 29. jūnijā Postavos (Baltkrievijā) Eioreģiona “Ezeru zeme” Politiskā padome deva piekrišanu Eioreģiona Kulinārā mantojuma koncepcijas tālākai attīstībai, iepazīstinot ar to arī Baltkrievijas pusi un vēršot plašumā projekta pasākumus (Kavaļauskas, 2007).

Eioreģiona „Ezeru zeme” tūrisma projekts „Velo maršrutu tīkla attīstīšana Baltijas Ezeru zemē” tika īstenots no 2005. – 2007. gadam Latvijas un Lietuvas pusē, projekta aktivitātes Baltkrievijā tika pabeigtas līdz 2008. gada maijam. Rezultātā tika izstrādāta un popularizēta mājas lapa, apmācīti Baltkrievijas, Latvijas un Lietuvas tūrisma speciālisti GPS tehnoloģiju izmantošanā, izdoti ceļveži par 51 velo maršrutu, labiekārtotas 67 vietas ar lapenēm, šūpolēm, soliņiem, atkritumu urnām un uzbūvēti 3 skatu torņi (Kavaļauskas, 2007).

Tāpat veiksmīga sadarbība starp Krāslavu un Verhņedvinsku ir izveidojusies projekta „Bella Dvina” ietvaros, kurā ir iesaistītas arī Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas. Projektā pierobežas teritorijas tika veidotas kā vienots tūristu galamērķis ar devīzi „Tīra daba, brīva saruna.” Projekta veidotāji uzskata, ka „Bella Dvina” var būt kā magnēts tūristiem un romantiķiem no visdažādākajām pasaules malām. Šeit ir visas nepieciešamās sastāvdaļas, kas veido vispievilcīgāko tūrisma produktu (Baltkrievijas – Latvijas ..., 2010). Arī Verhņedvinskā intervētie eksperti lielākoties, atbildot uz jautājumiem par sadarbību starp Krāslavu un Verhņedvinsku tūrisma jomā, minēja tieši projektu „Bella Dvina.” Vjačeslavs Boguševičs – Verhņedvinskas fiziskās kultūras, sporta un tūrisma nodaļas vadītājs ir izteicis domu, ka projekti – tie palīdz nodzēst robežas (Boguševičs, 2012).

Popularizējot un uzlabojot pārrobežas tūrisma iespējas un produktus, tiek sekmēta ne tikai reģionu ekonomikas izaugsme un labklājība, bet arī rodas jauni migrācijas plūsmu virzieni un apjomi pārrobežu telpā.

4.1.5 Kultūras saiknes

Kultūras saiknes sākas ar vēsturiskajām saiknēm. Tās tiek veidotas laika gaitā un iekļauj dažādus aspektus – sākot no vietējās identitātes un beidzot ar multinacionālas telpas jautājumiem.

Kultūras saiknes var būt gan starp konkrētām sabiedrības grupām, kopienām, pilsētām, reģioniem un arī valstīm. Tās veido kā šaura tā plaša mēroga attiecības, kurās ir iesaistīti vairāki mainīgie. Īpaši spēcīgas kultūras saiknes var būt izveidojušās tieši starp pierobežas reģioniem. Tās ir teritorijas, kurām ir senas vēsturiskās saiknes, kas nodrošina savstarpējo sapratni, sadarbību un reizē palīdz attīstīties arī citiem saikņu veidiem.

Kultūras saiknes, pēc intervēto Verhņedvinskas ekspertu viedokļa, ir vienas no spēcīgākajām, kas saista Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas. Tomēr kā nozīmīgs faktors, kas traucē attīstīties šīm saiknēm ir tieši pastāvošā administratīvā robeža - „Kā vislielākais mīnuss, manuprāt, ir tas, ka robežas ir aizvērtas un tas traucē veidot ciešāku sadarbību. Gribas, lai robežas būtu daudz atvērtākas. Kādreiz bija tik daudz kopēju kultūras pasākumu!” (Hodorenko, 2012). Tomēr kā pozitīvais faktors ir tas, ka tika pieņemts likums par Latvijas un Baltkrievijas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu un ir pausta cerība, ka tas var pozitīvi ietekmēt gan savstarpējās iedzīvotāju attiecības, gan arī uzlabot kultūras saiknes pašvaldību līmenī. „Pozitīvi es vērtēju to, ka no 20. februāra ir atvieglota pierobežas kustība pierobežas iedzīvotājiem. Tas var uzlabot arī kultūras saiknes, jo dažādi mākslinieki var pārvietoties brīvāk tieši kultūras motīvu vadīti” (Kozel, 2012). Tas ir noteikts arī ar likumu, ka uzturēties otras valsts pierobežas teritorijā pierobežas teritoriju iedzīvotāji drīkst arī, lai regulāri piedalītos kultūras, izglītības, zinātniskos un sporta pasākumos, ko rīko Pušu valstu valsts pārvaldes institūcijas un iestādes (Par Latvijas ..., 2010). Iedzīvotāji steidz izmantot šīs pastāvošās priekšrocības, kā, piemēram, 27. martā Daugavpils Robežsardzes pārvaldei tika nodots 2. saraksts par Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu, kurā tika iekļauti 3153 Daugavpils pilsētas iedzīvotāji (Daugavpils jaunumi, 2012). Savukārt no 1.saraksta atļaujas saņēma, tika iekļauti 1626 Daugavpils iedzīvotāji, bet 710 iedzīvotājiem atļaujas saņemšanā atteikts (LETA, 2012 a).

Savukārt, runājot par Krāslavu, tad kopumā Krāslavas novadā jau februārī tika iesniegti aptuveni 900 iesniegumi par datu iekļaušanu pierobežas teritoriju iedzīvotāju sarakstā. Iespējams, ka šī pastiprinātā aktivitāte, varētu uzlabot arī kultūras saiknes, jo esot Baltkrievijā un veicot pētījumu, tika konstatēts, ka Krāslavas kultūras darbinieki aktīvi meklē sadarbības iespējas ar Verhņedvinskas pilsētu. Krāslavas tautas nama pārstāvji tikās ar Verhņedvinskas kultūras darbiniekiem kultūras pasākumā Verhņedvinskā un apmainījās ar kontaktiem.

Eiropreģiona „Ezeru zeme” darbības pamatā ir pārstāvēt pārrobežu sadarbību dažādos sektoros, un tajā skaitā arī kultūrā. Kultūras saiknes izpaužas dažādos aspektos un līmeņos. Tika izstrādāti vairāki lieli projekti kultūras jomā (starptautiskie festivāli bērniem un pieaugušajiem). Kā svarīgs kultūras saikņu stiprinošs un stimulējošs faktors ir ikgadējie bērnu reģionālie mākslas svētki „Двина-Дзвина-Daugava,” ko organizē Eiropreģiona „Ezeru zeme” dalībpašvaldības, kas norisinās Verhņedvinskā, parasti maija pēdējās brīvdienās. Pasākuma mērķis ir atbalstīt bērnu māksliniecišķos kolektīvus, stiprināt starptautiskās kultūras saiknes, parādīt estētisko skaistumu – rīkojot jauniešu māksliniecišķās modesskates un tāpat arī atbalstīt pašdarbības kolektīvus savos priekšnesumos. Pasākums ir plaša mēroga un tajā piedalās dažādi māksliniecišķie kolektīvi no Baltkrievijas, Krievijas, Latvijas, Lietuvas (Верхнедвинский районный ..., 2012 b).

Kultūras saiknes izpaužas arī Krāslavas baltkrievu kultūras biedrības „Vjasolka” un Krāslavas novada Baltkrievu vokālā ansambļa „Kutok” pastāvēšanā un darbībā. Šo saikņu eksistēšana netieši norāda uz Latvijas – Baltkrievijas kultūras saikņu esamību. Biedrība „Vjasolka” ir izveidota ar mērķi kopt un uzturēt mazākumtautību tradīcijas un reizē stiprināt pārrobežu kultūras saiknes, izzinot otru robežai esošās valsts iedzīvotāju spilgtākās kultūras iezīmes.

Kā puda Verhņedvinskas kultūras nama vadītājs: „Nesen Verhņedvinskas kultūras namā bija Krāslavas mākslinieka Gorgoca gleznu izstāde” (Hodorenko, 2012). Arī tas ir pozitīvs faktors turpmākās kultūras sadarbības veicināšanā, jo galvenais jau ir ieinteresētība un uzdrīkstēšanās veidot sakarus, kas būtu kā pozitīvs „atpēriens” turpmākai darbībai, kurai robežu eksistēšana nebūtu šķērslis. Tāpat saikņu veidošanā ļoti svarīgas ir cieši attīstītas attiecības pašvaldību līmenī: „Svarīgs ir cilvēku faktors – ja ir dialogs, ja aicina, tad braucam” (Kozel, 2012).

Relatīvi nesen - aprīlī kultūras delegācija no Krāslavas viesojās Verhņedvinskā ar pārvietojamo izstādi „Pasaule manām acīm”, kuras radītājs ir fotomākslinieks no Latvijas Anatolijs Kauškalis. Izstāde tika izlikta Verhņedvinskas kultūras namā, bibliotēkā un pēc tam arī Verhņedvinskas ģimnāzijā. Tāpat arī Verhņedvinskas kultūras darbinieki apsolīja, ka baltkrievu kaimiņi arī viesosies Krāslavā ar kādu interesantu projektu (Дзвинская праўда, 2012).

Šajā pasākumā piedalījās arī Krāslavas novada domes izglītības un kultūras nodaļas kultūras metodiķis Jāzeps Dobkevičs, kas ir ļoti gaidīts viesis Verhņedvinskā. Ekspertintervijā viņš sniedza piemērus tam, ka sadraudzībai kultūras jomā ir ļoti ciešas saiknes. Kā, piemēram, 17., 18. maijā norisinājās Verhņedvinskas dienas Krāslavā, bet 29.maijā Piedrujā Baltkrievijas kultūras dienas. Un tad 2. jūnijā Verhņedvinskā būs starptautiskie svētki Dvina-Dzvina-Daugava (Dobkevičs, 2012).

4.1.6 Radniecības saiknes

Ģimenes ir sabiedrības primārā un galvenā organizācijas forma. Tās dzīvo komplicētā mijiedarbības sistēmā, kur rada dažādas sarežģītas un spēcīgas saiknes ar citiem indivīdiem – personām, citām ģimenēm un lielākām sociālām grupām. Tāpat arī ģimenes ietekmē saikņu tīklojumi - tie ir kā efektīvi līdzekļi, lai pārveidotu un pielāgotu šīs kopienas un sasniegtu vienmēr mainīgus apstākļus (Bastida, 1999).

Šīs saiknes tieši kopienu līmenī ir visspēcīgākās. Radniecības saiknes veido un balsta sabiedrības pamatu – respektīvi tās ir mūsu eksistences pamatā. Radniecība iezīmējas ar dažādiem svarīgiem aspektiem: ar mīlošu ģimeni; ar pieaugušajiem, kas rūpējas; ar pastāvību un paredzamību; ar „saknēm,” kas tikai stiprinās dzīves laikā; ar iespēju, ka katram bērnam tiek dota taisnīga izdevība dzīvēt; ar saiknēm, kas saista; ar kopienu, kas rūpējas un aizsargā; ar uzturētām/saglabātām saiknēm; un tāpat arī ar indivīda pirmdzimtības tiesībām (Bastida, 1999). Radniecības saites rada arvien paplašinātākus saistības lokus, atzarojumus jeb tīklojumus arī starptautiskajā telpā.

Radniecības saiknes nav „iesakņojušās” tikai vienas valsts robežās, tās ir iespējamās arī starptautiskajos tīklojumos (Hautaniemi, 2010). Neapšaubāmi migrācija palielina iespējamību veidot jauktās laulības un reizē tiek paplašinātas, izveidotas jaunas starptautiskās radniecības saiknes – tīklojumi. Ja pēta transnacionālo telpu, tad jāsaka, ka radniecības saiknes ietekmē migrantu pārvietošanās paradumus, piemēram, apskatot veiktās ekspertintervijas starp Verhņedvinskas ekspertiem, redzam, ka tiem, kuriem ir radnieki Latvijā, veic kustības pāri robežām diezgan reti, lai satiktu savus ģimenes locekļus. Līdz ar to paliek viens nozīmīgs jautājums – kā pārvietošanos ietekmē robežas fenomens? Vai ģimenes locekļus, kuri dzīvo tikai aptuveni 60 km attālumā (jeb ≈ 1 h brauciena attālumā, braucot ar ātrumu ≈ 90 km/h) viens no otra un teorētiski var tikt katru dienu, ietekmē robežas eksistence? Neapšaubāmi. Kā redzams arī ekspertinterviju rezultātos, tas ir viens no galvenajiem iemesliem tam, kāpēc tie, kuriem ir radnieki Latvijā (un tie ir puse no ekspertintervijā aptaujātajiem Verhņedvinskas ekspertiem), tos apmeklē relatīvi reti. Rezultātā saiknes lēnām zūd. Tomēr kā pozitīvs fakts šeit jāmin nesen spēkā stājušos likumu "Par Latvijas Republikas valdības un Baltkrievijas Republikas valdības vienošanos par Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu." Tas paredz vietējās pierobežas satiksmes atļauju izsniegšanas un vienkāršotas robežas šķērsošanas kārtību Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotājiem. Pierobežas iedzīvotāji otras valsts pierobežas teritorijā drīkst uzturēties dažādos gadījumos, piemēram, regulāra piedalīšanās kultūras, izglītības, zinātniskos un sporta pasākumos, radnieku apmeklēšana, radnieku apbedījuma vietu apmeklēšana u.c. (Par Latvijas ..., 2010). Lielākā daļa Verhņedvinskā aptaujāto ekspertu pauž

viedokli, ka šī vienošanās vērtējama kā pozitīvs faktors, jo tādējādi var tikt uzlabotas arī dažāda veida pārrobežu saiknes starp Latviju un Baltkrieviju. Tāpat vienošanās var palīdzēt arī cilvēkiem pārvietoties nedaudz brīvāk un atjaunot savas radnieciskās saites ar pārrobežā esošajiem radniekiem. „Pozitīvi novērtēju to, ka ir „atvērusies” mazā pierobežas kustība, kas var sekmēt pārrobežu saikņu attīstību starp abām tautām” (Pakuļneviča, 2012).

Jau pirmajā sarakstā par Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu, atļaujas saņēma aptuveni 4000 cilvēki no Latvijas (no Krāslavas, Daugavpils, Dagdas, Ilūkstes, Aglonas, Ludzas, Rēzeknes un Zilupes novadu teritorijas daļām) un aptuveni 200 cilvēki no Baltkrievijas pierobežas (no Verhņedvinskas, Brāslavas, Mioru rajonu teritorijām) (Верхнедвинский районный ..., 2012 a).

Apskatot aptaujas rezultātus, parādās kāds nozīmīgs faktors – radniecības saiknes biežāk uztur tieši Latvijas iedzīvotāji braucot uz Baltkrieviju – pie saviem radniekiem, savukārt, baltkrieviem, kuriem ir radnieki Latvijā, apmeklē tos retāk, un kāda daļa pat neapmeklē vispār (pārsvarā iedzīvotāji līdz 25 g. vecumam), kuri zina, ka viņiem ir radi Latvijā, bet nekad paši nav viņus apmeklējuši. Acīmredzot tas saistīts ar grūtībām šķērsot valsts robežu, kā arī radniecīgo saišu izžušanu paaudžu nomaiņas rezultātā.

5. KRĀSLAVAS UN VERHŅEDVINSKAS PILSĒTU IEDZĪVOTĀJU PĀRROBEŽU MOBILITĀTE

5.1. Pierobežas iedzīvotāju raksturojums

Migrācijas procesu izpratnē liela nozīme ir iedzīvotāju raksturojumam. Atkarībā no tā var uzzināt katras izdalītās grupas īpatnējās tendences, kas saistītas ar pārrobežu migrāciju.

Krāslavas pilsētas respondentu sociāli-ekonomiskais portrets:

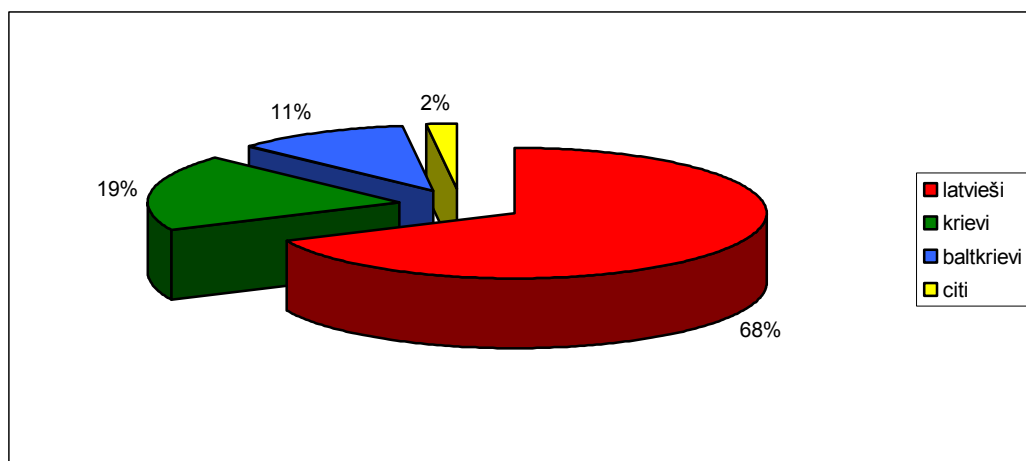
No visiem 100 aptaujātajiem Krāslavas pilsētas iedzīvotājiem, lielākā daļa ir tieši sievietes – 68%, savukārt vīrieši ir tikai 32%, jeb aptuveni 1/3 no visiem aptaujātajiem. Sievietes ir daudz aktīvākas un labprātāk atbild uz uzdotajiem jautājumiem.

Aptaujā ir pārstāvētas gandrīz visas izdalītās iedzīvotāju vecuma grupas, trūkst tikai respondenti vecuma grupā pēc 61 gada. Visvairāk respondentu ir vecuma grupā no 26-45 gadiem – 47%. Tāpat arī relatīvi daudz ir vecumā no 46-60 gadiem, tie veido 42% no visiem iedzīvotājiem, kuri labprāt piedalījās aptaujā.

Apskatot respondentus pēc izglītības līmeņa, jāsecina, ka vienlaicīgi sastopami gan iedzīvotāji ar augstāko izglītību, gan tie, kuri ir ieguvuši vidējo, vidējo profesionālo izglītību – attiecīgi 49% katrā grupā. Tuvākā vieta, kur iedzīvotāji var iegūt augstāko izglītību, ir Daugavpils, tikai 44 km attālumā, savukārt vidējo, vidējo profesionālo izglītību ir iespējams iegūt arī Krāslavā, kur ir pieejams ļoti daudzveidīgs izglītības iestāžu klāsts.

Lielākā daļa aptaujāto iedzīvotāju ir ar vidējiem ienākumiem – 75%, tas ir arī labi saprotams, jo tāpat lielākā daļa respondentu ir strādājoši, tie veido 83% no visiem aptaujātajiem. Bezdarbnieki ir 10% no visiem aptaujātajiem, 4% mācās, kā arī 3% ir pensionāri.

Krāslavai piemīt pierobežas pilsētām raksturīgā iezīme – daudznacionāla vide, to ataino arī anketēšanas rezultāti (5.1.1. att.). Neskatoties uz latviešu dominanci starp aptaujātajiem iedzīvotājiem (68%), ir arī citu nacionalitāšu pārstāvji – tie veido 32%. No tiem lielākā daļa ir krievu tautības pārstāvji (≈59%). Šāda situācija ir izveidojusies, balstoties uz vēsturiskajiem notikumiem, un mūsdienās mazākumtautības ir ļoti labi integrējušās Krāslavas pilsētas vidē.



5.1.1.attēls. Krāslavas pilsētas respondentu sadalījums pēc nacionālā sastāva (izstrādājusi autore)

Verhņedvinskas pilsētas respondentu raksturojums:

No visiem 100 aptaujātajiem Verhņedvinskas iedzīvotājiem 51% ir vīriešu kārtas pārstāvji, savukārt sievietes ir 49%, respektīvi, abi dzimumi aptaujā ir līdzvērtīgi pārstāvēti un ir bijuši vienlīdz aktīvi piedaloties anketēšanas procesā.

Aptaujā ir pārstāvētas visas iedzīvotāju vecuma grupas. Lielākoties ir respondenti vecuma grupā no 26-45 gadiem, tie veido 64% no aptaujāto kopskaita. Seko aptaujātie, kas ir vecuma grupā līdz 25 gadiem – 20%, tad vecumā no 46-60 ir 15% aptaujāto un vismazāk ir vecuma grupā pēc 61 gada, tikai 1%.

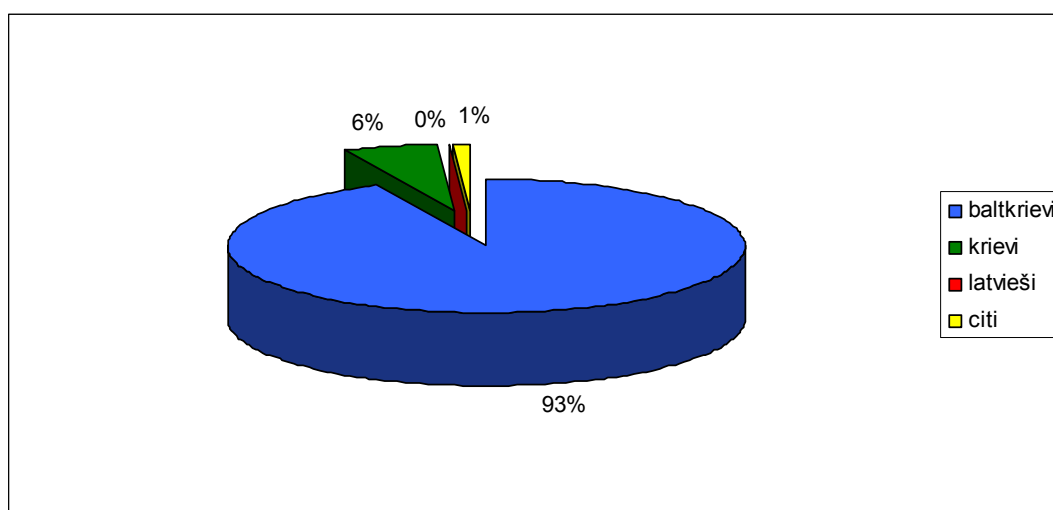
Aplūkojot respondentu sadalījumu pēc izglītības līmeņiem, jāsecina, ka dominē iedzīvotāji ar augstāko izglītību, respektīvi, 43% no visiem, kas piedalījās aptaujā. Tad seko tie, kuri ir pabeiguši profesionālo vidusskolu (tehnikumu, koledžu) – 33% aptaujāto. Savukārt aptaujā nepiedalījās neviens, kuram būtu tikai pamatizglītība. Verhņedvinskā ir sekojošas izglītības iestādes: Verhņedvinskas vispārējā vidusskola №1, Verhņedvinskas vispārējā vidusskola №2 un Verhņedvinskas valsts ģimnāzija. Kopumā rajonā ir 19 izglītības iestādes. Tomēr tie, kuri vēlas iegūt augstāko izglītību, tiem ir jānododas nedaudz tālāk. Vistuvākā izglītības iestāde atrodas Novopolockā – Polockas Valsts Universitāte, kas ir 58 km no Verhņedvinskas. Tāpat arī augstāko izglītību iespējams iegūt trīs Vitebskas Universitātēs, kas atrodas aptuveni 169 km no Verhņedvinskas (Stepaņenko, 2012).

Lielākoties iedzīvotāji ir ar vidējiem ienākumiem – 81% no visiem Verhņedvinskā aptaujātajiem. Neliela daļa – 11% respondentu, atbildēja, ka ir ar zemiem ienākumiem un tikai 8% puda, ka viņu ienākumi ir virs vidējā līmeņa. Baltkrievijā minimālā darba alga no 2012. gada 1. janvāra ir 1 000 000 BYR, kas pārrēķinot latos ir 66.2 LVL (jeb 119.7 USD). Savukārt, stundas minimālā likme - 5 930 BYR vai 0.39 LVL. Turklāt minimālā mēnešalga ir paaugstināta, jo, piemēram, uz 2011. gada novembri tā bija 925 520 BYR apmērā, jeb 61.3 LVL (vai 106.37 USD). Tomēr, jāsaprot, ka Baltkrievijas valdība nevēlas apstāties un viņiem ir ļoti ambiciozs

mērķis - līdz 2015. gadam minimālo mēnešalgu palielināt līdz 800 USD (Stepaņenko, 2012). Līdz ar to latviešiem baltkrievu preces šķiet ievērojami lētākas nekā preces savā valstī, bet, šeit algas ir lielākas un arī attiecīgi preču cenas.

Kā Krāslavas pilsētā, tāpat arī Verhņedvinskā aptaujātie galvenokārt strādā – 88%. Bezdarbnieku ir relatīvi maz, tikai 5%, tāpat kā to respondentu daļa, kura atbildēja, ka mācās. Un ir tikai 2% pensionāru. Kā puda viens no respondentiem - pensionēšanās vecums Baltkrievijā ir 55 gadi sievietēm un 60 gadi vīriešiem. Savukārt, kā zināms, Latvijā pagaidām pensionēšanās vecums gan sievietēm, gan vīriešiem sasniedz 62 gadus.

Salīdzinot Verhņedvinskā pilsētā aptaujātos iedzīvotājus ar Krāslavas pilsētas aptaujātajiem iedzīvotājiem, tad jāsecina, ka Verhņedvinskā iedzīvotāji pēc nacionālā sastāva veido daudz viendabīgāku vidi, galvenokārt dominē baltkrievi – 93% no visiem respondentiem. Pavisam neliels ir citu tautību īpatsvars – krievi veido 6% un citas tautības (ukrainas) 1%.



5.1.2.attēls. Verhņedvinskā pilsētas respondentu sadalījums pēc nacionālā sastāva (izstrādājusi autore)

5.2. Pārrobežu mobilitāte

Lielākā daļa aptaujāto Krāslavas iedzīvotāju (89%) ir bijuši Baltkrievijā, savukārt 11% nekad nav šķērsojuši Latvijas – Baltkrievijas robežu. No visām aptaujātajām 68 sievietēm 89.7% ir bijušas Baltkrievijā, savukārt no 32 aptaujātajiem vīriešiem Baltkrievijā ir bijuši 87.5%.

Vairākums no tiem respondentiem, kuri ir bijuši Baltkrievijā, to ir apmeklējuši laika posmā no 2005.-2011.g., respektīvi, pēc Latvijas iestāšanās ES un stingrāku normu ieviešanas (38%). Ievērojama daļa no aptaujātajiem (47.7%) robežu ir šķērsojuši jau šajā - 2012.gadā. Šis gads tika izdalīts atsevišķi, jo, no 2012.g. janvāra ir stājušies spēkā grozījumi par akcīzes nodokli, kas paredz, ka fiziska persona savam patēriņam Latvijā akcīzes preces drīkst ievest tikai 1 reizi 7 dienu laikā. Savukārt, kā ekspertintervijā pavēstīja Verhņedvinskā sporta un tūrisma nodaļas vadītājs: „Uz Latviju baltkrievi drīkst braukt 1 reizi 8 dienās. Tas ir izdomāts ar nodomu, lai izjauktu režīmu” (Boguševičs, 2012). Tāpat arī – kopš februāra pieņemts likums par Latvijas

un Baltkrievijas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu. Šie faktori var būtiski ietekmēt pārrobežu mobilitāti, īpaši saistībā ar tirdzniecību un iepirkšanos, un radnieku apmeklēšanu, līdz ar to pagaidām 2012. gada iegūtie rezultāti nav absolūti objektīvi, bet tikai norāda uz galvenajām tendencēm, to, ka pārrobežu mobilitātes procesam ir iespējas palielināties.

Padomju Savienības laikā, kad „nepastāvēja robežas” Baltkrieviju ir apmeklējuši 12.4% no respondentiem, kuri ir bijuši Baltkrievijā. Savukārt laika posmā no 1992.-2004. gadam, pirms Latvijas iestāšanās ES un jauninājumiem, stingrākiem noteikumiem robežapsardzībā (uz Eiropas Savienības „ārējām” robežām) pāri Latvijas – Baltkrievijas robežai ir migrējuši 24.7%.

No visiem aptaujātajiem Verhņedvinskas iedzīvotājiem, lielākā daļa, tas ir 66% ir bijuši Latvijā, savukārt 34% aptaujāto nekad nav bijuši Latvijā (jeb aptuveni 1/3 visu respondentu). Jāsecina, ka Krāslavas pilsētas gadījumā ir vairāk pāri Latvijas – Baltkrievijas robežai pārbraukušo iedzīvotāju – 89%. No visām sieviešu kārtas pārstāvētām, kuras tika anketētas, Latvijā ir bijusi lielākā daļa jeb 57.1%, un no visiem aptaujātajiem vīriešiem – 74.5%.

Lielāka daļa no Verhņedvinskā aptaujātajiem iedzīvotājiem Latvijā ir bijuši laika posmā no 2005.-2011. gadam, tie veido 39.4% no visiem respondentiem, kas kādreiz ir bijuši Latvijā. Tiem seko respondenti, kuri Latvijā ir bijuši līdz 1991. gadam. Šo respondentu īpatsvars sasniedz 30.3%. No 1992.-2004. gadam Latviju ir apmeklējuši 21.2% un vismazāk to ir darījuši tieši 2012. gadā – 9.1% no aptaujātajiem respondentiem, kuri ir bijuši Latvijā. Šajā gadījumā tāpat 2012. gada rezultāti nav objektīvi ņemami vērā, jo vēl nav pagājuši pat 6 mēneši un, kā jau iepriekš tika minēts līdz gada beigām iespējams šī situācija var krasi mainīties saistībā ar veiktajiem grozījumiem likumā.

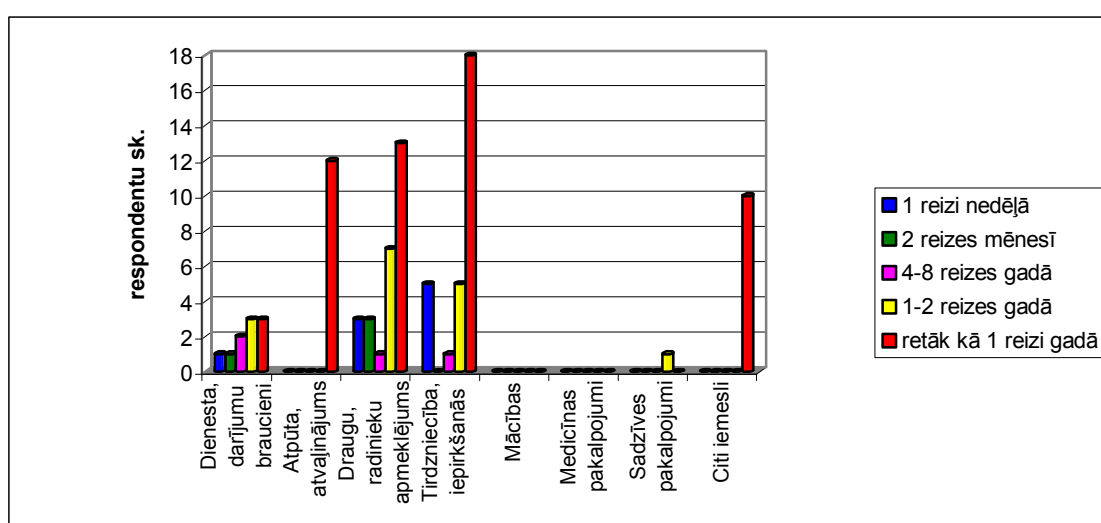
5.3. Pārrobežu mobilitātes motīvi

Kā jau iepriekš tika noskaidrots, Baltkrievijas Republikā ir bijuši 89% no visiem 100 aptaujātajiem Krāslavas pilsētas iedzīvotājiem. No tiem lielākā daļa – 32.6% ir apmeklējuši kaimiņvalsti tieši saistībā ar tirdzniecības un iepirkšanās pakalpojumiem, pietam 62.1% ir darījuši to retāk kā 1 reizi gadā. 17.2% to ir darījuši biežāk – 1 reizi nedēļā un arī 1-2 reizes gadā. Savukārt neviens no respondentiem nenorādīja, ka tirdzniecības un iepirkšanās motīvu vadīts viņš būtu devies uz Baltkrieviju 2 reizes mēnesī. Tie respondenti, kuri pēdējo reizi ir bijuši Latvijā tieši tirdzniecības motīvu vadīti, pārsvarā to ir darījuši laika posmā no 2005.-2011. gadam - 27.6%.

Kā otrs visnozīmīgākais motīvs, kāpēc notiek pārrobežu migrācija uz Baltkrieviju ir radnieku un draugu apmeklēšana – 30.3% gadījumu. Un pārsvarā radnieki tiek apmeklēti retāk kā 1 reizi gadā, procentuāli tas veido 48.1% no visiem tiem, kuri apmeklē radniekus. 25.9% dara

to 1-2 reizes gadā. Savukārt vismazākais respondentu skaits, radus un draugus apciemo 4-8 reizes gadā – 3.7%. Izvērtējot braucienu biežumu saistībā ar radu un draugu apmeklējumiem, jāsecina, ka ģimeņu saites gadu gaitā paliek aizvien vājākas, jo radnieki tiek apmeklēti relatīvi reti. Iespējams tas saistīts arī ar paaudžu nomaiņu abpus robežai, un līdz ar to, dažos gadījumos, ģimenes tiešās saites pārrobežas telpā pamazām izzūd.

Atpūtā un atvaļinājumā uz Baltkrieviju ir devušies 13.5% no visiem tiem, kas ir kādreiz bijuši Baltkrievijā un lielākoties atpūsties iedzīvotāji ir braukuši retāk kā 1 reizi gadā, tas ir pašsaprotams fakts. Nelielu daļu aizņem dienesta, darījumu braucieni un tāpat arī citi iemesli – 11.2% katrs. Savukārt kā galveno motīvu – mācības vai medicīnas pakalpojumus, nav norādījis neviens respondents.



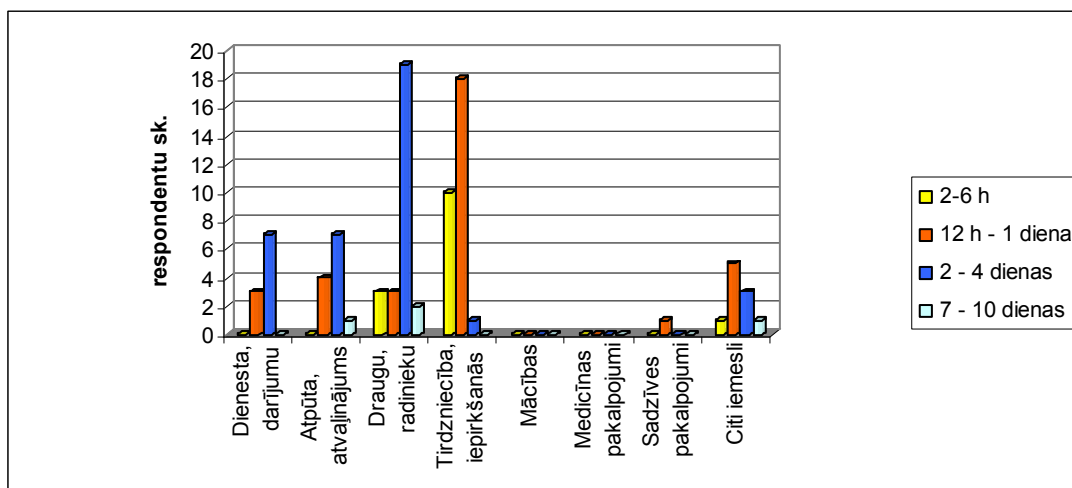
5.3.1.attēls. Krāslavas pilsētas iedzīvotāju galvenie pārvietošanās motīvi pārrobežu kontekstā, atkarībā no intensitātes (izstrādājusi autore)

No visām aptaujātajām sievietēm, kuras brauc uz Baltkrieviju lielākā daļa 32.8% dodas tirdzniecības, iepirkšanās motīvu vadītas. Savukārt, no visiem aptaujātajiem vīriešiem, kas dodas uz Baltkrieviju, līdzvērtīgā proporcijā ir gan tie, kuri brauc, lai apmeklētu radus un draugus, gan arī tie, kuri brauc tirdzniecības, iepirkšanās nolūkā. Šīs abas grupas veido 32.1% katra.

Tie aptaujātie krāslavieši, kuriem nav ne radu, ne draugu Baltkrievijā, galvenokārt pāri robežai migrē, lai tur veiktu ar tirdzniecību vai iepirkšanos saistītas darbības. Tāpat arī apskatot tos respondentus, kuri nekad nav bijuši Baltkrievijā jāsaprot, ka lielākajai daļai tur nav ne radu, ne draugu – 81.8%. Tikai 18.2% no tiem, kuri nekad nav bijuši Baltkrievijā tomēr tur ir radi vai draugi.

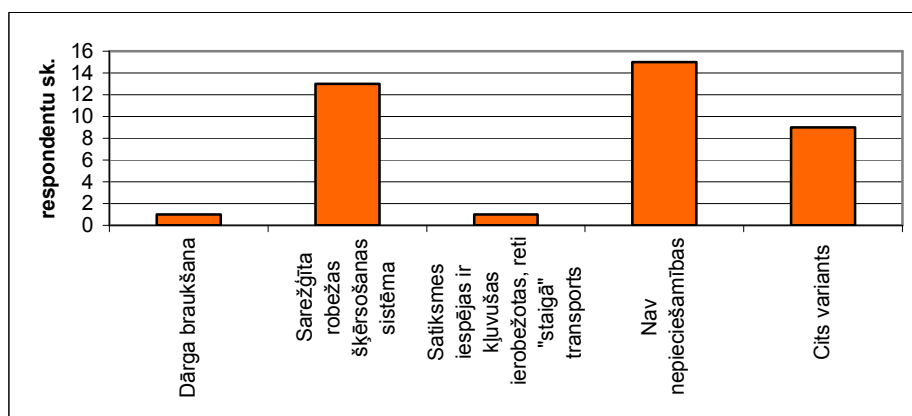
Nozīmīgi ir apskatīt iedzīvotāju uzturēšanās ilgumu pārrobežu telpā, atkarībā no galvenā motīva. Šeit ir vērojama savdabīga nianse – tirdzniecības un iepirkšanās motīvu vadīti iedzīvotāji galvenokārt Baltkrievijā uzturas relatīvi neilgu laiku – no dažām stundām līdz 1 dienai. Savā ziņā tas norāda uz to, ka krāslavieši neizceļo pārāk tālu no Latvijas – Baltkrievijas pierobežas, tas nav nemaz fiziski izdarāms. Iebraucot no Latvijas puses (caur Patarnieku RKP) Baltkrievijas

Republikā, pirmā pilsēta ir tieši Verhņedvinska – kur ir pieejams ļoti plašs piedāvājumu spektrs – ir gan degvielas, gan, gāzes uzpildes stacijas, pārtikas un saimniecības preču veikali u.c. No tiem, kuri apmeklē savus draugus un radus Baltkrievijā – 30.3%, lielākoties uzturas kaimiņvalstī 2-4 dienas 70.3%. Tāpat arī pārsvarā braucot dienesta un darījumu, un atpūtas braucienos, tiek pavadītas 2-4 dienas.



5.3.2.attēls. Krāslavas pilsētas iedzīvotāju galvenie pārvietošanās motīvi atkarībā no uzturēšanās ilguma Baltkrievijas Republikā (izstrādājusi autore)

49% respondentu braucienu skaits uz Baltkrievijas Republiku pēdējā gada laikā ir palicis nemainīgs. Braucienu skaits samazinājies ir 44% iedzīvotāju, kas veic kustības pāri robežām. Savukārt braucienu skaits palielinājies ir tikai 7% respondentu. No tiem, kuri atbildēja, ka braucienu skaits ir samazinājies, vairākums - 38.5% kā iemeslu tam norādīja – nav nepieciešamības. Nozīmīga respondentu daļa tāpat norādīja, ka braucienu skaita samazināšanās ir saistīta ar sarežģīto robežas šķērsošanas sistēmu – 33.3% gadījumu. Sarežģītā robežas šķērsošanas sistēma sevī ietver dažādus formalitāšu aspektus, tādus kā, vīzu, mašīnu apdrošināšanas nepieciešamība u.c. Kāda daļa aptaujāto – 23%, atbildot, ka ir samazinājies braucienu skaits, ir saistījuši to ar citiem iemesliem, kā, piemēram, „nav laiks”, „vadoties pēc jaunā likuma, akcīzes preces drīkst ievest tikai 1 reizi nedēļā”, „grūti iegūt vīzas”.



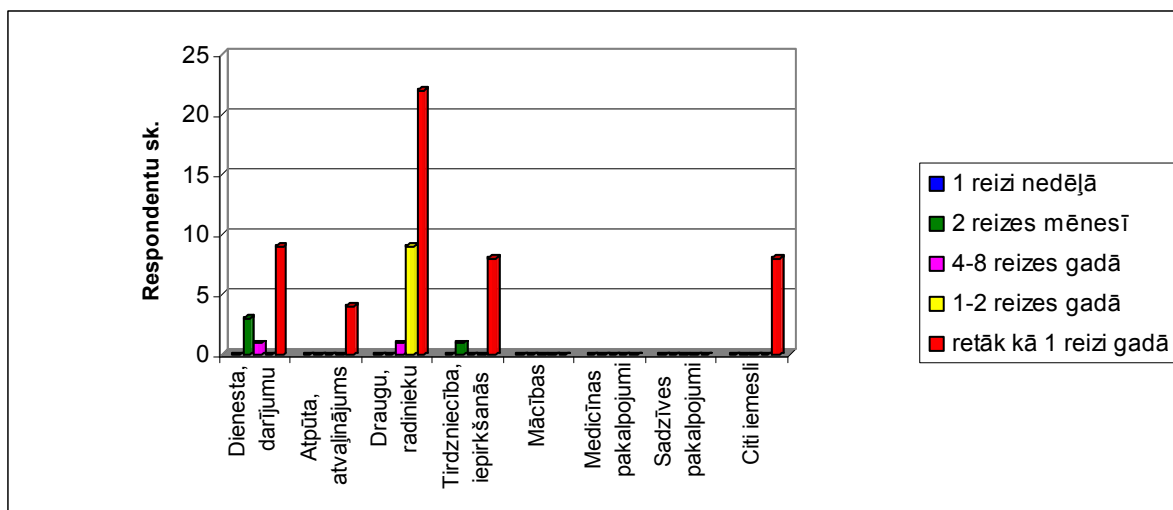
5.3.3.attēls. Galvenie Krāslavas aptaujāto braucienu skaita samazināšanās iemesli uz Baltkrievijas Republiku (izstrādājusi autore)

Savukārt Verhņedvinskas aptaujātie iedzīvotāji galvenokārt uz Latviju ir devušies, lai apmeklētu radus un draugus, no visiem respondentiem, kas ir bijuši Latvijā, tie veido 48.5%, turklāt no tiem lielāko daļu veido tie, kuri apmeklē radniekus retāk kā 1 reizi gadā – 68.8%. Šāda iedzīvotāju neregulāra rakstura pārvietošanās var tikt saistīta ar jau iepriekš minēto radniecības saikņu vājināšanos, kad pastāvošās robežas ietekmē, abpus robežai esošie radnieki vairs nav tik aktīvi komunikāciju veidošanā. Lielākā daļa aptaujāto, kuri ir norādījuši, ka galvenokārt uz Latviju dodas, lai apciemotu savus radus vai draugus, to ir darījuši laika posmā no 2005.-2011. gadam, tie veido 56.3%.

28.1% savus draugus vai radus apmeklē regulāri 1-2 reizes gadā, savukārt tikai 3.1% 4-8 reizes gadā. Neviens no respondentiem savus draugus vai radus Latvijā neapciemo reizi nedēļā vai arī 2 reizes mēnesī. Kaut gan attālumi, piemēram, starp Verhņedvinskas un Krāslavas pilsētām ir relatīvi nelieli, vislielākais izaicinājums ir robežas esamība un ar to saistītās formalitātes, kurām ir pakļauti tie, kuriem ir vēlme to šķērsot. Tāpat arī iespējams radu un draugu ikgadēja apmeklēšana var tikt saistīta, piemēram, ar to, ka radi tiek apciemoti tikai kādos svarīgākajos svētkos – kontaktu uzturēšanai, jo apciemot savus radus vai draugus biežāk ir pārāk dārgs, sarežģīts un laikietilpīgs process.

Kā vēl viens no svarīgākajiem motīviem, kāpēc aptaujātie Verhņedvinskas iedzīvotāji veic pārrobežu mobilitāti, tika minēts arī dienesta un darījumu braucieni, kas veido 19.7%. Un lielākā daļa no šiem 19.7%, respektīvi, 69.2% uz Latviju savās darba darīšanās dodas retāk kā 1 reizi gadā, tad seko tie, kuri dodas 2 reizes mēnesī (23.1%) un pavisam maz 4-8 reizes gadā darba darīšanās brauc 7.7%. Tas norāda uz to, ka nav izveidojusies cieša saikne uzņēmējdarbībā, vai arī vienkārši braucienu biežumu ietekmē, piemēram, tas, ir vai nav nepieciešamība doties darba darīšanās.

Tie, kuri dodas tirdzniecības un iepirkšanās nolūkā uz Latviju, veido 13.6%, un no tiem galvenokārt 88.8% to dara retāk kā 1 reizi gadā un tikai 11.1%, jeb 1 respondents, brauc iepirkties uz Latviju 2 reizes mēnesī. Šis pārrobežu migrācijas motīvs ir izteiktāks starp aptaujātajiem Krāslavas pilsētas iedzīvotājiem, bet Verhņedvinskas iedzīvotāji, kuri brauc uz Latviju tirdzniecības un iepirkšanās nolūkos, galvenokārt to apvieno ar draugu un radu apmeklēšanu. Daļa no tiem respondentiem, kas piedalās kustībā pāri robežām, dara to arī citu iemeslu dēļ - 12.1%. Vērtējot tos respondentus, kas uz Latviju brauc, lai atpūstos, pavadītu atvaļinājumu, jāsaprot, ka tādu nav daudz, tikai 6.1% no visiem tiem, kuri brauc vai ir bijuši Latvijā. Neviens no aptaujātajiem Verhņedvinskas pilsētas iedzīvotājiem uz Latviju nedodas mācību, medicīnas un sadzīves pakalpojumu vadīts.



5.3.4.attēls. Verhnedvinskas pilsētas iedzīvotāju galvenie pārvietošanās motīvi pārrobežu kontekstā, atkarībā no intensitātes (izstrādājusi autore)

Apskatot galvenos migrācijas motīvus sadalījumā pa dzimumiem, gan vīrieši, gan sievietes pārsvarā uz Latviju brauc tieši draugu vai radu apmeklēšanas nolūkā, tie veido 44.7% no visiem vīriešiem un 53.6% no visām sievietēm, kas iesaistās pārrobežu plūsmā. Savukārt dienesta, darījumu braucienos galvenokārt dodas stiprā dzimuma pārstāvji – 26.3% no visiem vīriešiem, kas dodas uz Latviju, savukārt sievietes vairāk dominē braucienos, kuru mērķis ir tirdzniecība un iepirkšanās – 17.9%. Gan sievietes, gan vīrieši brauc atvaļinājumā līdzvērtīgi bieži. Savukārt vīrieši vairāk uz Latviju dodas citu motīvu vadīti (13.2%), kas nav norādīti.

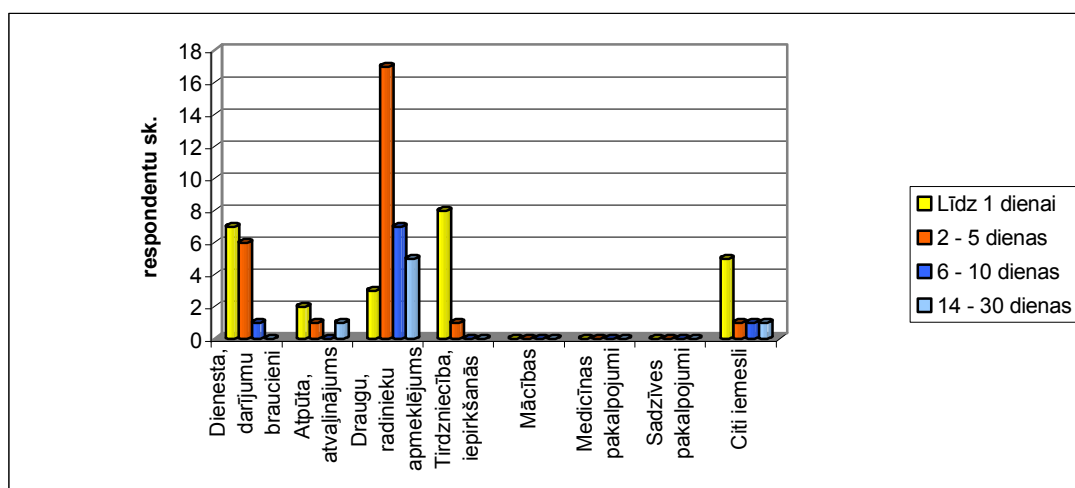
Tie respondenti, kuriem Latvijā nav ne radu, ne draugu, galvenokārt pāri robežai migrē tieši dienesta, darījumu braucienos vadīti – 22.6%, tāpat arī tirdzniecības, iepirkšanās nolūkā – 12.9%. Savukārt mazāk ar mērķi apmeklēt draugus vai radniekus un pavadīt Latvijā atvaļinājumu. Pusei no tiem aptaujātajiem, kuri nekad nav bijuši Latvijā – 17 respondentiem, tomēr tur ir radi vai draugi, un tāpat arī pusei – 17 respondentiem nav. Daļa no aptaujātajiem, kuri nekad nav bijuši Latvijā, lai apciemotu savus radus vai draugus, bet, kuri zina, ka viņiem otrpus robežai pastāv radniecības saiknes, galvenokārt ir respondenti vecumā līdz 25 gadiem.

Izvērtējot respondentu uzturēšanās ilgumu Latvijā, jāsecina, ka kopumā lielākā daļa 39.4% aptaujāto, kas ir bijuši Latvijā, ir uzturējušies šeit 2-5 dienas. Gandrīz tikpat – 37.9% ir uzturējušies Latvijā līdz 1 dienai, 13.6% 6-10 dienas un 10.6% 14-30 dienas.

Visi tie Verhnedvinskas respondenti, kuri uz Latviju ir braukuši tirdzniecības un iepirkšanās nolūkā, ir uzturējušies pārrobežu telpā līdz 1 dienai. Tāpat arī lielākā daļa no tiem, kuri braukuši dienesta, darījumu braucienos, ir uzturējušies Latvijā līdz vienai dienai – 53.8%, savukārt ilgāk 2-5 dienas Latvijā ir uzturējušies 46.2% un pavisam nedaudz, tikai 7.7% respondentu uzturēšanās ilgums Latvijā sasniedz 6-10 dienas.

Draugu un radnieku apmeklējumi raksturojas ar relatīvi īsu uzturēšanās ilgumu, dominē 2-5 dienu apmeklējumi, kas veido 53.1%. Ilgāk 6-10 dienas uzturas 21.9%, 14-30 dienām uzturas

vairs tikai 15.6% un līdz 1 dienai 9.4%. Iespējams liela daļa baltkrievu savus radniekus apmeklē tieši svētkos, līdz ar to arī pārsvarā atbilžu variantos dominē šis 2-5 dienas.



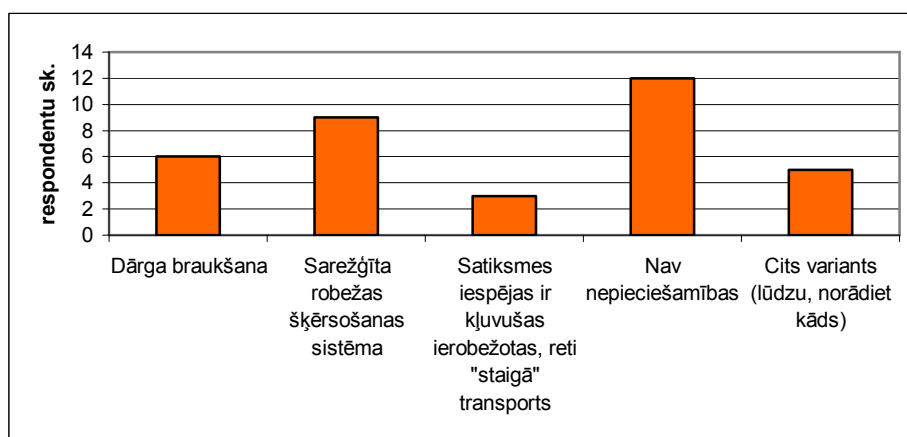
5.3.5.attēls. Verhņedvinskas pilsētas iedzīvotāju galvenie pārvietošanās motīvi atkarībā no uzturēšanās ilguma Latvijas Republikā (izstrādājusi autore)

Puse no visiem Verhņedvinskas aptaujātajiem iedzīvotājiem, kuri brauc uz Latviju (respektīvi, 33 cilvēki), pauž, ka braucienu skaits uz Latvijas Republiku pēdējā gada laikā tomēr ir samazinājies, 39.4% ir norādījuši, ka braucienu skaits ir palicis nemainīgs un tikai 10.6% ir atzīmējuši, ka tas ir palielinājies.

Īpaši svarīgi ir izvērtēt, kāpēc braucienu skaits ir samazinājies. Kā galveno braucienu skaita samazināšanās iemeslu respondenti ir minējuši - "nav nepieciešamības," to ir teikuši 36.4%. Iespējams tas ir saistīts ar to, ka liela daļa respondentu, kuri ir bijuši Latvijā Padomju gados, tur vairs nebrauc, radu un draugu arī Latvijā nav un kopēja uzņēmējdarbība ar kaimiņiem nav uzsākta un attīstīta u.c. To, ka ir sarežģīta robežas šķērsošanas sistēma ir norādījuši 27.3%. Iespējams tieši dažādo formalitāšu kārtošana uz robežas ir atturējusi Verhņedvinskas iedzīvotāju pārrobežu migrāciju uz Latviju. 18.2% ir norādījuši, ka ir dārga nokļūšana Latvijā. Kā "Ezeru zemes" Latvijas biroja vadītāja norādīja: „Baltkrieviem jāmaksā 60 EUR par vienreizējo vīzu iebraukšanai Latvijā tūrisma mērķim (25 eiro par vienreizējo iebraukšanu, lai apciemotu radus), 45 EUR par vienreizējo civiltiesisko apdrošināšanu baltkrievu automašīnas iebraukšanai Latvijā. Pie tam, lai saņemtu Latvijas vīzu baltkrieviem jābrauc 2 reizes līdz Vitebskai. Līdz ar to tiek radīti maksimāli sarežģīti apstākļi baltkrievu iebraukšanai Latvijā” (Stabulniece, 2012).

15.2% respondentu (no visiem tiem, kuri atbildēja, ka braucienu skaits ir samazinājies) kā braucienu skaita samazināšanās iemeslu norādīja „cits variants.” Šis cits variants iekļauj tādas atbildes kā „man nav brīva laika”, „nedod vīzu”, u.c. Un 9.1% norādīja, ka braucienu samazināšanās ir saistīta ar transporta infrastruktūru, respektīvi, satiksmes iespējas ir kļuvušas ierobežotas. Kā jau minēts apakšnodaļā par transporta saiknēm, tad novērtējot tieši sabiedriskā transporta maršrutus, uz Latviju no Verhņedvinskas var aizbraukt ar autobusu Vitebska-Rīga, kas

kursē vienu reizi dienā gandrīz katru darbdienu, izņemot otrdienu un trešdienu. Tāpat ir iespēja uz Latviju nokļūt arī ar vilcienu Minska-Rīga (piektdienās un sestdienās).

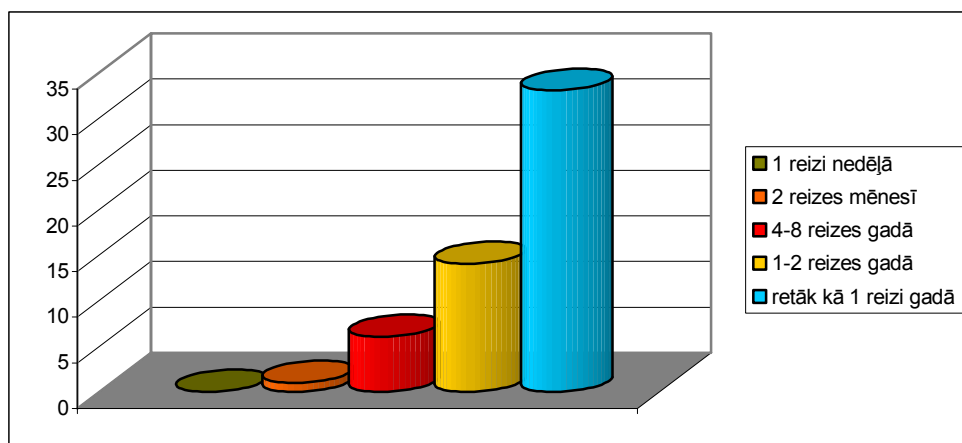


5.3.6.attēls. Galvenie aptaujāto braucienu skaita samazināšanās iemesli uz Latvijas Republiku (izstrādājusi autore)

5.4. Pārrobežas saiknes

Aplūkojot Krāslavas respondentu galvenos pārvietošanās motīvus kā jau tika noskaidrots - draugu un radnieku apmeklēšanu kā galveno pārrobežas migrācijas motīvu ir norādījuši 30.3% no tiem, kuri ir bijuši Baltkrievijā. Līdz ar to, analizējot respondentu saiknes ar Baltkrieviju, respektīvi, apskatot vai aptaujātajiem ir radi/draugi Baltkrievijā, ir acīmredzams fakts, ka lielai daļai ir šīs pārrobežu saiknes. Kopumā no visiem aptaujātajiem iedzīvotājiem, radi un draugi Baltkrievijā ir 55% un attiecīgi 45% nav nedz radu, nedz draugu kaimiņvalstī. Tie, kuriem ir šīs saiknes ar Baltkrieviju, dažreiz mēdz apvienot draugu un radu apmeklēšanu ar tirdzniecību un iepirkšanos – 27.2%.

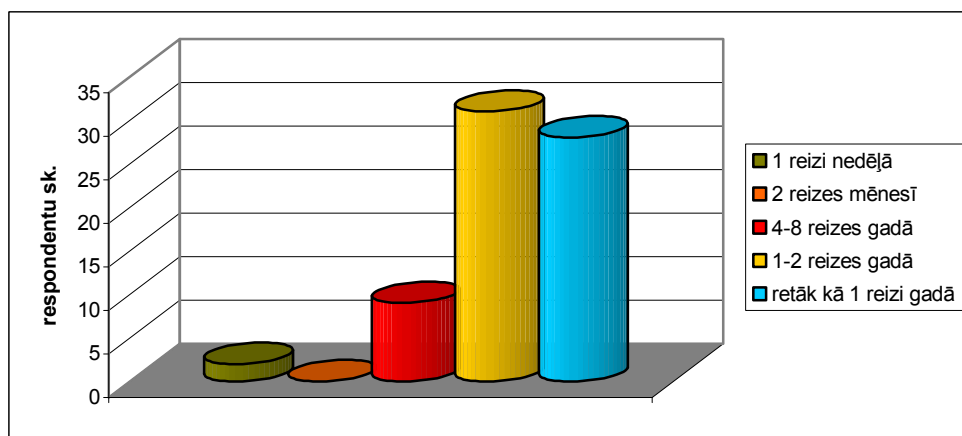
Lielākoties baltkrievu radi vai draugi krāslaviešus apciemo retāk kā 1 reizi gadā, tie veido 60% no tiem respondentiem, kuri norādīja, ka viņiem ir draugi vai radi Baltkrievijā (5.4.1.att.). 25.4% apciemo regulāri 1-2 reizes gadā, 10.9% 4-8 reizes gadā, 1.8% 2 reizes mēnesī un neviens nebrauc apmeklēt savus radus 1 reizi nedēļā. Interesanti būtu novērtēt situāciju, kas būs izveidojusies 2012. gada beigās – saistībā ar 2011.gada nogalē stājušos likumu, kas paredz pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu. Iespējams, saistībā ar to, mainīsies esošā situācija – un baltkrievi, tāpat kā latvieši būs daudz aktīvāki kustībā pāri Latvijas – Baltkrievijas robežai tieši saistībā ar radu un draugu apmeklēšanu un tiks atjaunotas „ierūsējušās” radniecības saiknes.



5.4.1.attēls. Krāslavas respondentu atbildes par to cik bieži viņus apmeklē radi vai draugi no Baltkrievijas (izstrādājusi autore)

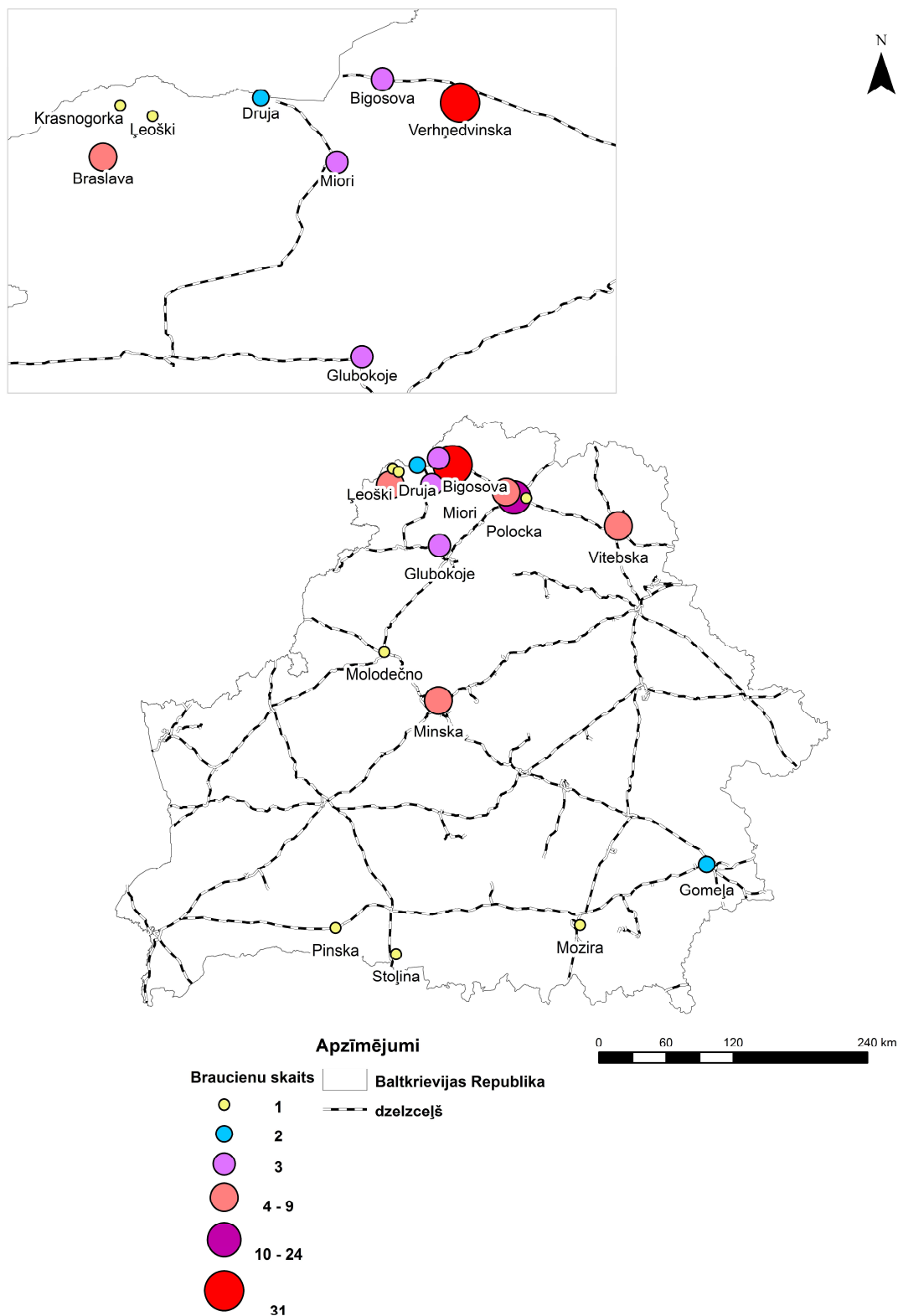
Vairāk nekā 2/3 no aptaujātajiem Verhņedvinskas iedzīvotājiem jeb 69%, ir radi vai draugi Latvijā. Un atbilstoši gandrīz 1/3 jeb 31% aptaujāto nekāda saikne ar Baltkrieviju nepastāv. Radu vai draugu apmeklējums kopvērtējumā ir diezgan regulāra rakstura. Lielākoties latviešu radi vai draugi baltkrievus apmeklē 1-2 reizes gadā – tie veido 44.9% no tiem respondentiem, kuri atbildēja, ka viņiem ir radi vai draugi Latvijā. 40.6% apciemo retāk kā reizi gadā, kāda daļa - 13% arī biežāk 4-8 reizes gadā. Pavisam nedaudz – 2.9% savus draugus vai radus apciemo arī pavisam bieži 1 reizi nedēļā.

Kopumā latvieši savus baltkrievu radus apciemo daudz biežāk (5.4.2.att.). Kā iemesli tam var būt, piemēram, tas, ka latviešiem ir lētāk noformēt visas vajadzīgās formalitātes, tāpat arī tas, ka latvieši bieži vien apvieno radu vai draugu apciemošanu ar iepirkšanos u.c.



5.4.2.attēls. Verhņedvinskas respondentu atbildes par to cik bieži viņus apmeklē radi vai draugi no Latvijas (izstrādājusi autore)

5.5. Pārrobežas mobilitātes areāls



5.5.1.attēls. Krāslavas pilsētas iedzīvotāju pārrobežas mobilitātes areāls Baltkrievijā (izstrādājusi autore, izmantojot Geofabrik, 2011)

No visiem Krāslavas pilsētas aptaujātajiem respondentiem vairums - 89% ir bijuši Baltkrievijā. Un, lielākā daļa no tiem savukārt vienā brauciena reizē ir apmeklējuši vairāk nekā vienu apdzīvoto vietu. Pārvietošanās īpatnības - galvenokārt iezīmējas tieši pierobežas areāls (līdz 30 km) ar dominējošo elementu – Verhņedvinskas pilsētu, kura ir apmeklēta 31 reizi.

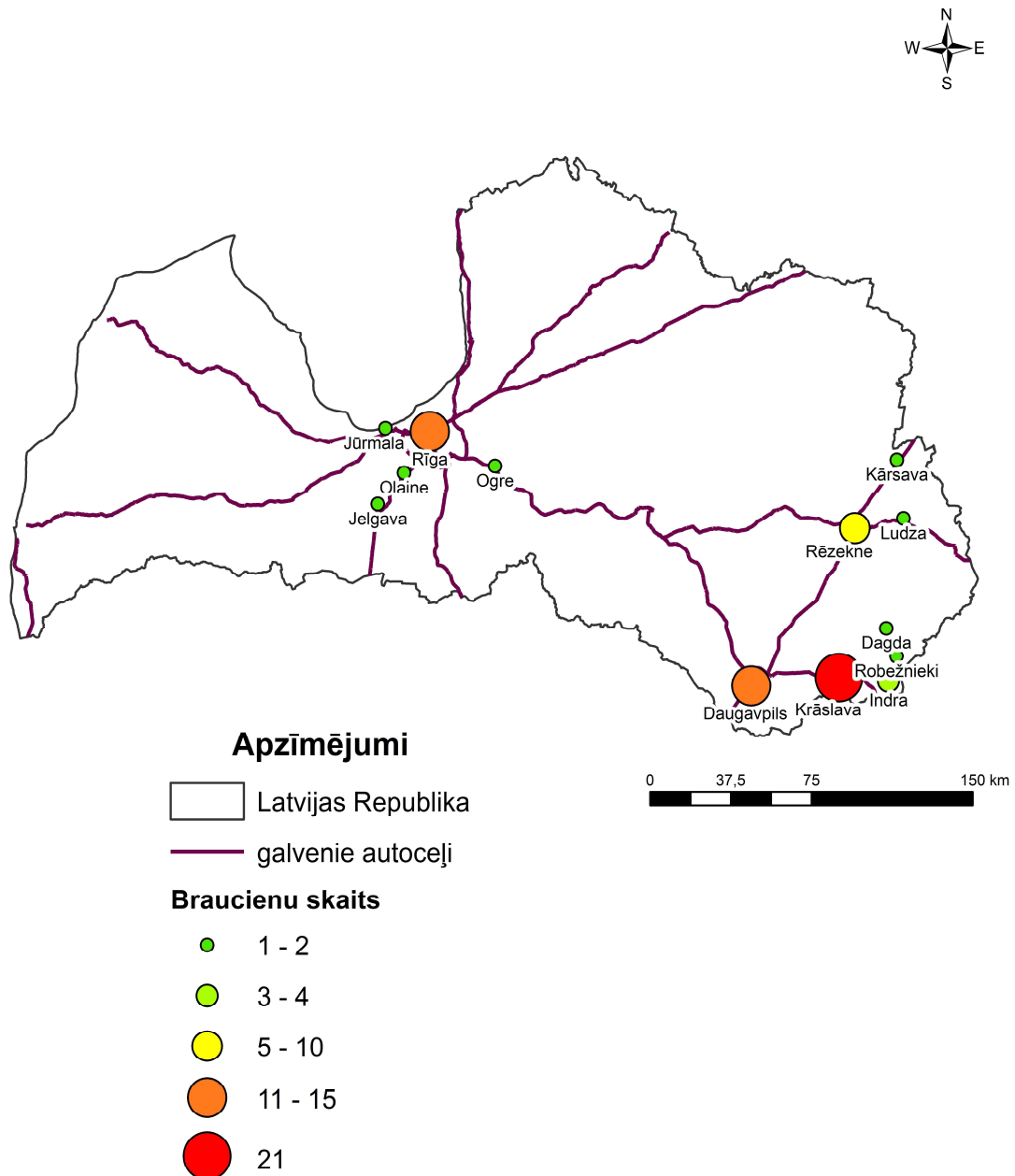
Apskatot migrācijas motīvus un velkot paralēles ar vietām, kuras tikušas apmeklētas, autore secina, ka uz Verhņedvinsku lielākoties respondenti ir devušies tirdzniecības un iepirkšanās motīvu vadīti, tiem seko tie, kuri uz pierobežu ir braukuši, lai apciemotu radus/draugus. Braucot no Latvijas uz Baltkrieviju caur Patarnieku-Grigorovščinas robežkontroles punktu, Verhņedvinska ir tuvākā pilsēta, kurā ir pieejams plašs sadzīves preču klāsts, tāpat kā degvielas uzpildes stacija un gāzes uzpildes stacija. Un savukārt tas, ir būtisks aspekts tiem respondentiem, kuri uz Baltkrieviju dodas iepirkšanās nolūkā. Tāpat uz Verhņedvinsku ir samērā ērtas nokļūšanas iespējas un tie, kuri pārrobežas kustības veic regulāri, ir veiksmīgi pielāgojušies robežkontroles formalitāšu procesam.

Tāpat bieži apmeklēta ir Polocka, pilsēta, kas atrodas ≈ 93 km no Latvijas-Baltkrievijas robežas un uz kuru lielākoties respondenti ir braukuši iepirkties un arī atpūtā, atvaļinājumā. Uz turieni aptaujātie ir devušies 24 reizes. Papildinot, autore pauž, ka galvenokārt tie, kuri ir bijuši Polockā iepirkties, ir bijuši Padomju gados, kad robežas neeksistēja un bija iespējams tur nokļūt bez robežšķērsošanas formalitātēm un iegādāties izslavēto un kvalitatīvo baltkrievu preci (apavus, mēbeles, drēbes, paklājus, utt.).

Pārrobežas braucienos nozīmīga loma ir arī Baltkrievijas galvaspilsētai Minskai, kuru respondenti ir apmeklējuši 9 reizes, tāpat kā Vitebskas apgabala centru Vitebskas pilsētu, Polockas rajona pilsētu Novopolocku un pierobežas pilsētu Braslavu. Uz Minsku krāslavieši pārsvarā ir devušies apmeklēt savus radus, tad atpūtā, atvaļinājumā un arī dienesta, darījumu braucienos. Līdzīgi ir ar Vitebsku – uz turieni galvenokārt aptaujātie ir devušies dienesta, darījumu un atpūtas braucienos.

Skaidri izteikts ir krāslaviešu Baltkrievijas pierobežas teritoriju apmeklēšanas areāls. Ir izveidojies apdzīvoto vietu tīklojums, kas sastāv no Bigosovas, Drujas un Ļeošku ciemiem un nelielas pierobežas pilsētas Krasnogorkas. Kaut arī apmeklējumu skaits uz minētajām vietām ir neliels, robežās no 1-3, tomēr tas atspoguļo Krāslavas pilsētas aptaujāto iedzīvotāju galvenos pārvietošanās virzienus un pierobežas dominanci. Skatoties pēc galvenā motīva, jāsecina, ka tie krāslavieši, kuri ir devušies uz šiem pierobežas ciemiem, galvenokārt ir braukuši apciemot savus radus vai draugus, kuri dzīvo otrpus robežai.

Attēlotās apdzīvotās vietas nav visas, uz kurām brauc Krāslavas iedzīvotāji, tomēr tās parāda aptuveno pārvietošanās areālu Baltkrievijā, to, cik tālu iedzīvotāji migrē no robežas un vēlreiz apstiprina pierobežas lomu pārrobežas mobilitātes procesos.



5.5.2.attēls. Verhnedvinskas pilsētas iedzīvotāju pārrobežas mobilitātes areāls Latvijā (izstrādājusi autore, izmantojot GIS Latvija10.0 dmb)

66% no Verhnedvinskā aptaujātajiem iedzīvotājiem kādreiz ir bijuši Latvijā. Tāpat kā Krāslavas iedzīvotāji, arī kāda daļa Verhnedvinskas respondentu vienā Latvijas apmeklējuma reizē ir bijuši vairākās apdzīvotajās vietās.

Šajā gadījumā tāpat veidojas pierobežas migrācijas fenomens, kad lielākoties aptaujātie baltkrievi Latvijas teritorijā ir migrējuši nevienmērīgi, un pārsvarā gar Latvijas-Baltkrievijas pierobežu. Baltkrievu braucienos uz Latviju dominē Krāslavas pilsēta, kura ir tikusi apmeklēta 21 reizi. Tāpat kā Verhnedvinskā, arī Krāslavas pilsēta atrodas tuvu Latvijas-Baltkrievijas robežai ≈ 33 km, un Verhnedvinskā pilsētai ≈ 60 km attālumā, kas sniedz iespējas uz Krāslavu

migrēt biežāk un lielākos apmēros. Krāslava no Verhņedvinskas aptaujāto puses galvenokārt ir tikusi apmeklēta saistībā ar radu un draugu apciemošanas iemesliem. Jāsecina, ka Verhņedvinskas iedzīvotājiem nav aktuāls jautājums par pārvietošanos pārrobežu telpā saistībā ar tirdzniecības un iepirkšanās jautājumiem, protams, ar atsevišķiem izņēmumiem.

Latvijas galvaspilsēta Rīga un otra lielākā pilsēta pēc iedzīvotāju skaita Daugavpils tāpat ir bieži apmeklētas, tajās attiecīgi aptaujātie ir bijuši 14 un 15 reizes. Uz Rīgu galvenokārt Verhņedvinskas aptaujātie iedzīvotāji ir braukuši, lai apmeklētu savus radus vai draugus, savukārt Daugavpils ir dienesta un darījumu braucienu galvenais galamērķis. Iespējams tas ir izveidojies pilsētas izdevīgā ģeogrāfiskā novietojuma dēļ. Tāpat Daugavpilī ir labvēlīga uzņēmējdarbības vide, kas pilsētai var piesaistīt dažādus investorus, tajā skaitā no Baltkrievijas, rezultātā veidojot jaunus kopuzņēmumus, un izveidojot spēcīgas Latvijas-Baltkrievijas darījumu saiknes dažādos mērogos.

Apskatot 5.5.2. attēlu, redzam, ka iezīmējas arī Pierīga – Jūrmala, Ogre, Olaine un Jelgava. Šīs pilsētas galvenokārt aptaujātie Verhņedvinskas iedzīvotāji apmeklē, lai stiprinātu saiknes ar saviem Latvijā esošajiem radiem. Padomju periodā Latvijā tika radīti apstākļi straujai rūpniecības attīstībai, un tajā tika ieguldīti līdzekļi un piesaistīts darbaspēks no citām Padomju valstīm, tajā skaitā no Baltkrievijas. Rīga un tās apkārtesošās satelītpilsētas Padomju gados ir bijušas nozīmīgi rūpnieciskās koncentrācijas centri uz kuriem tad lielākā daļa ievestā darbaspēka ir migrējuši. Un, laika gaitā Latvijā palikušie baltkrievi ir integrējušies sabiedrībā.

Vērtējot pārrobežu migrāciju no baltkrievu puses, apstiprinās Latvijas pierobežas būtiskā nozīme šajos procesos. Pierobežas apmeklējumā lielu īpatsvaru sniedz Krāslavas un Daugavpils pilsētas, tāpat arī Dagdas pilsēta un ciemi – Robežnieki, Piedruja un Indra. Uz nelielajiem ciemiem baltkrievi galvenokārt migrē, lai satiktu savus draugus vai radus, kas ir apmetušies relatīvi tuvu Latvijas-Baltkrievijas robežai.

Pēc Nikiforovas (2010) pētījumā definētajām pierobežas iedzīvotāju īpašajām pazīmēm, tika uzsvērts pierobežas iedzīvotāju lokālās mobilitātes nozīmīgums. Jāsecina, ka arī attiecīgajā pētījumā veidojas līdzvērtīga sakarība – Krāslavas un Verhņedvinskas pierobežas pilsētu iedzīvotāji, lai gan pārvietojas pārrobežu kontekstā, tomēr pārsvarā lokālos, nelielos attālumos.

Pārrobežu mobilitāte ir nozīmīgs fenomens, kas ir svarīgs kā lokālā, tā valstiskā mērogā. Iedzīvotāji migrē pāri robežām visdažādāko motīvu vadīti – ekonomisko, politisko, etnisko, u.c. Tāpat arī iedzīvotāju pārrobežu mobilitāti ietekmē tādi faktori kā, transporta infrastruktūra, attālums līdz pierobežai, iedzīvotāju valodas un saskarsmes prasmes, radniecības saiknes, tāpat arī svarīgs ir iemesls, kāpēc tiek veikta pārvietošanās u.c. nosacījumi.

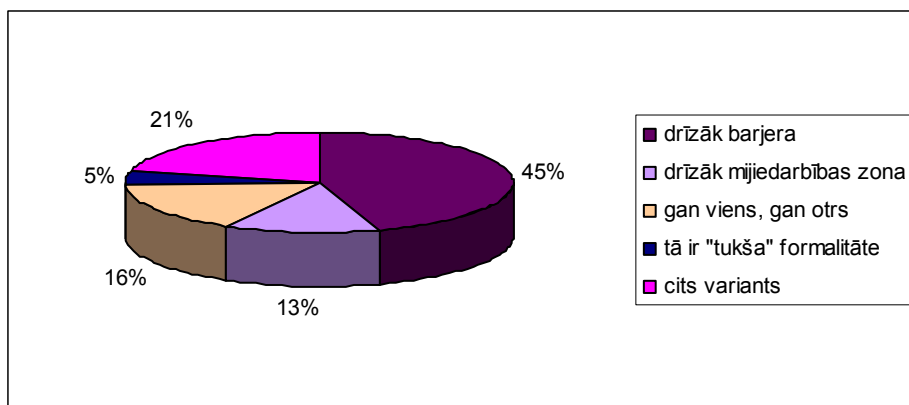
5.6. Robežas uztveres izvērtējums

Robežu uztvere var palīdzēt izprast jautājumus par iemesliem, kāpēc cilvēki migrē, vai kāpēc tie paliek statistiski, vairāk piesaistīti kādai konkrētai vietai. Tāpat arī uztveres izvērtējums starp dažādām respondentu vecuma, dzimuma un nodarbošanās grupām, veicina to, ka tiek izprasts, kā robeža tiek skatīta caur šīm minētajām kategorijām.

Robežas sadala telpas, tās var būt gan fiziskas, gan mentālas, tās ir teritorijas identitātes atspoguļojums un veidotājs, tāpat kā politiskās dzīves un saimnieciskās organizācijas rīks. Tās norobežo telpu ar savām raksturīgākajām identitātēm un tāpat tām ir nozīmīga loma kopienu veidošanā. Un atbildot uz jautājumu: „Kā Jūs uztverat valsts robežu starp Latviju un Baltkrieviju?” tiek veidota iedzīvotāju personīgā attieksme, parādīta nostāja un reizē atspoguļojas izpratne par pastāvošo telpu, par robežu nozīmi, iedzīvotāju identitātes meklēšanas jautājumiem un atklāj iedzīvotāju pārrobežu mobilitātes iespējas vai ierobežojošos faktoros.

No visiem aptaujātajiem Krāslavas pilsētas iedzīvotājiem, lielākā daļa – 45% Latvijas-Baltkrievijas robežu uztver kā norobežojošu barjeru. Šāds cilvēku viedoklis, pēc autores domām, ir izveidojies vairāku iemeslu dēļ. Galvenokārt tieši grūti pārvaramās robežas dēļ. Tāpat arī dažādām formalitātēm, kurām ir jāiziet cauri, lai nokļūtu savā galamērķī. Līdz ar to samazinās iedzīvotāju pārrobežas mobilitātes biežums. Gan Krāslavas, gan Verhņedvinskas pilsētu aptaujātie iedzīvotāji galvenokārt pāri robežai migrē retāk kā reizi gadā. Tomēr ir arī pozitīvais aspekts - daudzkārt minētais pierobežas teritorijas iedzīvotāju atvieglotās robežšķērsošanas likums, kas potenciāli var uzlabot esošo pārrobežu mobilitātes situāciju.

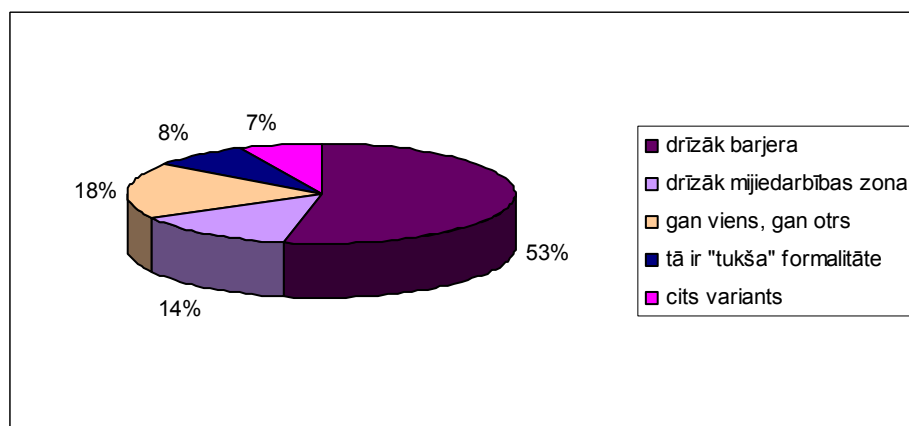
21% Krāslavas respondentu, runājot par robežu uztveri, ir izvēlējušies atbildi – “cits variants.” Respondenti ir bijuši atsaucīgi, tāpēc paši ir piedāvājuši savu interpretāciju tam, ko viņiem nozīmē robežas, vai tās vispār ir nepieciešamas un netieši novērtējuši kā tās ietekmē pārrobežu kustības. Tika izteikti sekojoši viedokļi par robežas uztveri: „robeža kā sadarbības tilts”, „tā ir mana maize, es te strādāju”, „vispār nav jābūt tādām robežām, cilvēkiem ir jāpārvietojas brīvi”. Tāpat arī vairāki aptaujātie ir bijuši vienprātīgi un atbildējuši, ka uztver robežu tā kā tam ir jābūt - kā valsts robežu. Kāds ir arī norādījis, ka būtu daudz labāk, ja nebūtu robežu un arī ekonomika no tā tikai iegūtu. No visiem aptaujātajiem 16% nav spējuši izvēlēties vai robežu uztver kā norobežojošu barjeru, vai tomēr drīzāk kā mijiedarbības zonu un tāpēc ir atbildējuši: „gan viens, gan otrs”. Kāda daļa – 13% respondentu spriež pozitīvāk un uzskata, ka robeža ir drīzāk mijiedarbības zona. Un vismazāk ir to aptaujāto – 5%, kas uzskata, ka robeža ir formāla barjera.



5.6.1.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums starp aptaujātajiem Krāslavas iedzīvotājiem (izstrādājusi autore)

Izanalizējot anketēšanas rezultātus, jāsecina, ka tas kā respondenti uztver robežu veidojas arī atkarībā no braucienu biežuma un laika perioda, kad respondents pēdējo reizi ir bijis pārrobežu telpā. Tā, piemēram, tie Krāslavas pilsētas aptaujātie iedzīvotāji, kuri ir bijuši Baltkrievijā laika posmā no 2005.-2011. gadam un 2012. gadā, uzskata, ka robeža ir norobežojoša barjera.

Tāpat kā aptaujātie Krāslavas iedzīvotāji, arī aptaujātie Verhņedvinskas pilsētas iedzīvotāji lielākoties ir uzsvēruši, ka viņiem pastāvošā robeža ir drīzāk norobežojoša barjera – tā atbildēja 53 no 100 respondentiem. 18% tomēr uzskata, ka robeža ir gan viens, gan otrs, respektīvi, gan barjera, gan mijiedarbības zona. Kāda daļa – 14% uzskata, ka tā drīzāk ir mijiedarbības zona. Iespējams tie, kuri uzskata, ka robeža ir formāla barjera, uzsver to reliģijas, kultūras līmenī un kā zināms, garīgā pasaule iziet ārpus ik vienām robežām un apvieno cilvēkus abās robežas pusēs. Salīdzinot ar aptaujātajiem Krāslavas pilsētas iedzīvotājiem, Verhņedvinskas aptaujātie savu viedokli izteica krietni mazāk, tikai 7 no 100 respondentiem norādīja – „cits variants.” Tas iekļauj sekojošas atbildes par to, kā iedzīvotāji uztver robežu: „Labāk tās nebūtu, būtu vieglāk veidot sakarus, varētu biežāk braukt pie radiem”, „Neesmu saskārusies ar robežu”, „Nekā”, „Tā ir nepieciešamība”, „Kā valsts robežu” un „Kā īslaicīgu, pagaidu barjeru”. Šīs atbildes norāda, ka respondenti tomēr ir ieinteresēti procesos, kas saistīti ar robežu un ir gatavi arī izteikt savu viedokli šajā sakarā.



5.6.2.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums starp aptaujātajiem Verhņedvinskas iedzīvotājiem (izstrādājusi autore)

Ir jāizvērtē kā robežas uztver tie aptaujātie iedzīvotāji, kuri ir bijuši Baltkrievijā un tie, kuri tur nav bijuši. Tātad no visiem Krāslavas aptaujātajiem, kuri ir bijuši Baltkrievijā (89%), galvenokārt 43.8% uzskata, ka robeža ir drīzāk norobežojoša barjera. 23.6% neviens no piedāvātajiem variantiem nešķita īpaši atbilstošs, līdz ar to tika izvēlēts „cits variants”. 15.7% uzskata, ka robeža ir gan norobežojoša barjera, gan mijiedarbības zona. Un 11.2% uzskata, ka Latvijas-Baltkrievijas robeža varētu būt kā mijiedarbības zona.

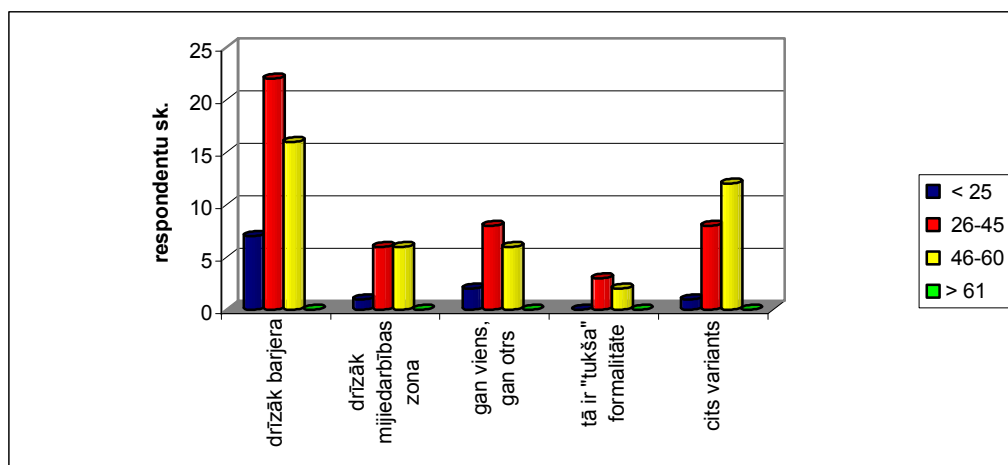
No tiem 11%, kuri Baltkrievijā nekad nav bijuši, vairāk nekā puse – 54.5% tāpat uzskata, ka robeža ir norobežojoša barjera, 27.3% uzskata, ka robeža tā ir mijiedarbības zona un 18.2% - ka robeža ir gan viens, gan otrs. Tāpat arī citi piedāvātie varianti un savi uzskati netika izteikti.

Tāpat kā krāslavieši, arī Verhņedvinskas aptaujātie iedzīvotāji uzskata, ka robeža galvenokārt ir norobežojoša barjera, tā domā vairāk nekā puse no tiem respondentiem, kuri ir bijuši Latvijā, respektīvi, 54.5%. Arī tie, kuri nav bijuši Latvijā uzsver robežas kā norobežojošas barjeras eksistences nozīmību – 50%. Pēc autores domām, šī robeža galvenokārt tiek uztverta kā norobežojoša barjera, jo Baltkrievija nav Eiropas Savienības dalībvalsts un līdz ar to arī nokļūšana Latvijā, kas ir Eiropas Savienības dalībvalsts, ir apgrūtināta, kaut vai finansiālu apstākļu dēļ – vienreizējā tūrisma vīza baltkrievu iebraukšanai Latvijā maksā 60 eiro, un, ja dodas arī ar savu privāto automašīnu, tad apdrošināšana maksā vēl papildus 45 eiro (Boguševičs, 2012).

Vērtīgi ir izvērtēt to kā robežas tiek uztvertas atkarībā no respondentu vecuma. Krāslavas gadījumā: visās vecuma grupās iezīmējās vienāds fenomens - neatkarīgi no vecuma galvenokārt robeža tomēr tiek uztverta kā norobežojoša barjera. Kāpēc veidojas tieši šāds viedoklis, īpaši starp jaunāko respondentu grupu - vecumā līdz 25 gadiem (63.6%), no kuriem pat kāda daļa nekad nemaz nav bijusi Baltkrievijā un kopš sevi atceras, šī robeža valstu starpā vienmēr ir pastāvējusi? Iespējams bieži vien, īpaši jaunākie cilvēki, pakļaujas ģimenes uzskatiem. Piemēram, ģimenei ir radi Baltkrievijā, bet mājās tiek apspriests jautājums par to, ka ir sarežģīti nokļūt pie saviem radiem, jo ir nepieciešams veikt dažādas formalitātes un rezultātā veidojas ierobežojums un veidojas sava – jauna cilvēka attieksme pret pastāvošajām normām, robežām.

Savukārt vecāka gadagājuma cilvēki robežas uztver kā barjeras, jo, pēc autores domām, viņiem ir ierobežotas iespējas apciemot savus radus, draugus, arī kapsētās dusošos. Tāpat liela nozīme ir arī problēmām, kas saistītas ar reliģiju. Kā zināms pierobežas parasti ir teritorijas, kurās ir savienotas gan katoļu, gan pareizticīgo reliģijas. Un katru gadu Visu svēto dienā (1. novembrī katoļiem un 7. novembrī pareizticīgajiem) pierobežas iedzīvotāji vēlas doties uz saviem ģimenes kapiem, respektīvi, apmeklēt otru pierobežas pusi. Šī tradīcija ir ļoti spēcīga un nozīmīga, tā ir daļa no kultūras un reliģijas mantojuma Latvijas-Baltkrievijas pierobežas teritorijās un tāpat tā ir vienlīdz svarīga kā katoļiem, tā arī pareizticīgajiem, kā latviešiem, tā

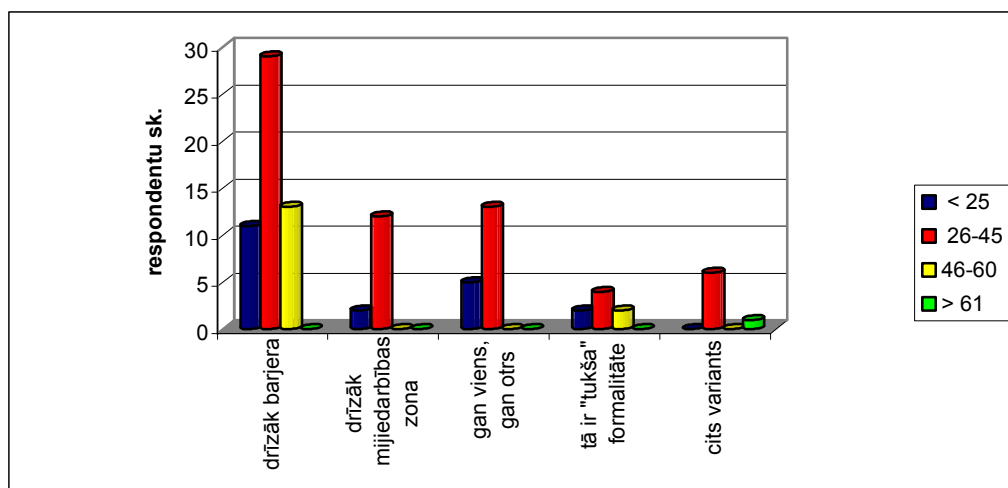
baltkrieviem. Līdz ar to pierobežas iedzīvotāji pastāvošās situācijas dēļ var justies nošķirti un attālināti, jo nevar nokļūt otrpus robežai. No vienas puses viņiem robeža ir kā norobežojoša barjera, kas traucē šķērsot robežu fiziski, bet no otras puses tā ir kā formāla barjera, jo garīgajā dimensijā robežas neeksistē.



5.6.3.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums atkarībā no Krāslavas respondentu vecuma (izstrādājusi autore)

Apskatoties robežas uztveres veidus starp Verhņedvinskas iedzīvotājiem, atkarībā no respondentu vecuma ir jāsecina, ka veidojas situācija praktiski līdzvērtīga Krāslavas gadījumam - tāpat lielākā daļa respondentu, gandrīz visās vecuma grupās, uzskata, ka pastāvošā Latvijas-Baltkrievijas robeža ir drīzāk norobežojoša barjera (55% no aptaujātajiem vecuma grupā līdz 25 gadi, 45.3% vecuma grupā no 26-45 gadiem un 86.6% vecumā no 46-60 gadiem). Nedaudz papildinot jau iepriekš minēto par to, kāpēc vecāka gadagājuma cilvēki pārsvarā robežu uztver kā norobežojošu barjeru, autore vēlas minēt iedzīvotāju atmiņās palikušo spēcīgo skatījumu uz pagātnes robežas situāciju, kad tagadējā pierobeža bija valstu kopējā telpa. Līdz ar to vecāko iedzīvotāju atmiņās tiek atsauktas nostalgiskas atmiņas par to, kā kopā ar ģimeni tika apmeklētas pierobežas teritorijas un rezultātā šie cilvēki tagadējo robežu arī uztver kā norobežojošu barjeru, bet vairāk tomēr sociālā, mazāk politiskā, ģeopolitiskā un kultūras nozīmē.

Atšķirībā no Krāslavas respondentu grupas vecumā līdz 25 gadiem, Verhņedvinskas aptaujātie jaunieši šajā vecuma grupā, robežu kā norobežojošu barjeru izjūt citu iemeslu dēļ. Pēc autore domām, kā galvenais iemesls šādai uztverei ir ierobežojumi, kas skar brīvo pārvietošanos telpā. Baltkrievu jaunieši vēlas brīvi pārvietoties tāpat kā pārējie Eiropas jaunieši. Viņi vēlas būt kosmopolītiski, tāpat kā latvieši un jaunieši Eiropā kopumā. Līdz ar to iespējams kaut kādā ziņā baltkrievu – Verhņedvinskas jaunieši jūtas izolēti no pārējās Eiropas un īpaši asi izjūt pastāvošās robežas.



5.6.4.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums atkarībā no Verhņedvinskas respondentu vecuma (izstrādājusi autore)

Apskatot tos Krāslavas respondentus, kuriem ir radi vai draugi Baltkrievijā, lielākā daļa no tiem pastāvošo robežu uztver kā norobežojošu barjeru, respektīvi, 40%. Tas ir skaidrojams ar to, ka iedzīvotājiem nav iespējamības apmeklēt savus radus un draugus, kad vien ir vēlēšanās. Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas šķir tikai 60 km, tomēr, lai nokļūtu, piemēram, no Krāslavas uz Verhņedvinsku ir jāiziet dažādas formalitātes un šis migrācijas process kļūst daudz sarežģītāks un attālums neredzami tiek palielināts vismaz uz pusi. Tāda pati situācija veidojas arī starp Verhņedvinskas aptaujātajiem iedzīvotājiem, kad 56.5% no tiem, kuriem ir radi vai draugi Latvijā robežu uztver kā norobežojošu barjeru.

Robežas uztvere veidojas arī atkarībā no tā, kāds ir galvenais motīvs iedzīvotāju migrācijai pāri robežām. Piemēram, 44.8% no tiem Krāslavas pilsētas aptaujātajiem, kuri uz Baltkrieviju dodas tirdzniecības un iepirkšanās nolūkā uzskata, ka robeža ir drīzāk norobežojoša barjera. Pēc autores domām, šāds viedoklis ir izveidojies saistībā ar ierobežojumiem attiecībā ar akcīzes preču pārvešanu pāri robežām – cik un ko drīkst ievest un arī pēc jaunākajiem grozījumiem likumā 2012.g. 1 janvārī, par akcīzes nodokli ir noteikts, ka akcīzes preču daudzumu, ko savam patēriņam fiziska persona drīkst ievest Latvijā, varēs ievest ne biežāk kā reizi septiņās dienās (Grozījumi likumā par akcīzes nodokli, 2011). Savukārt līdz šim to varēja darīt katru dienu.

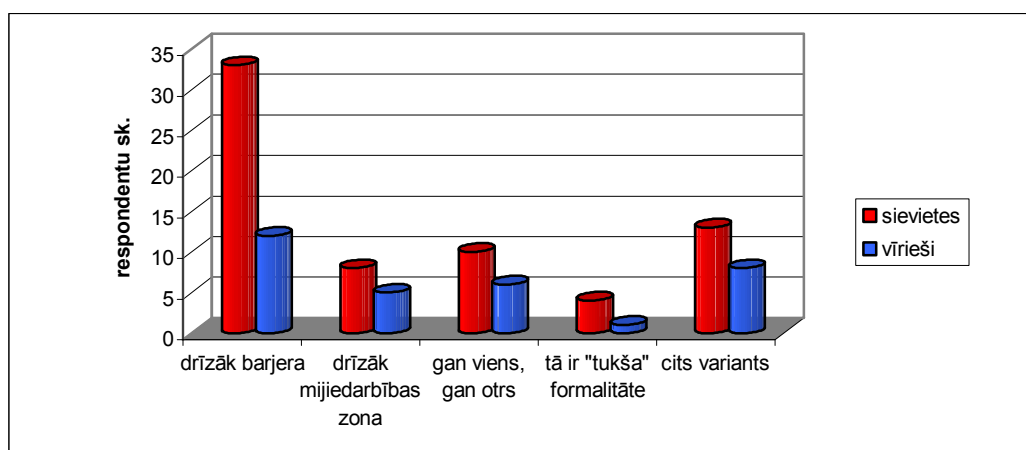
Tie, aptaujātie Krāslavas iedzīvotāji, kuri brauc uz Baltkrieviju, lai apciemotu radus, draugus tāpat galvenokārt Latvijas-Baltkrievijas robežu uztver kā norobežojošu barjeru – 37%. Autore uzskata, ka šī situācija turpmāk var mainīties un iedzīvotāji, kuri brauc uz Baltkrieviju apmeklēt savus radus vairs neuzskatīs, ka pastāvošā robeža ir galvenokārt norobežojoša barjera. Situācija var mainīties pēc pieņemtā likuma „Par Latvijas Republikas valdības un Baltkrievijas Republikas valdības vienošanos par Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu”. Jo tas paredz robežas šķērsošanu pēc vienkāršotās robežas šķērsošanas kārtības Latvijas un Baltkrievijas pierobežas iedzīvotājiem (Par Latvijas ..., 2010). Pēc vietējās pierobežas satiksmes atļaujas saņemšanas vairs nav nepieciešama

vīza. Tāpat arī vietējās pierobežas satiksmes atļaujas izsniegs uz laiku no viena līdz 5 gadiem. Ar šādu atļauju iedzīvotāji varēs uzturēties otras valsts pierobežas teritorijā 90 dienas sešu mēnešu laika posmā. Un maksa par atļauju tiks piemērota 20 eiro, jeb aptuveni 14 latu apmērā (Rimšs, 2012).

Tāpat 66.6% no tiem respondentiem, kuri pārsvarā uz Baltkrieviju brauc atpūsties uztver robežu kā norobežojošu barjeru. Savukārt tie, kuri pārsvarā brauc dienesta, darījumu braucienos pārsvarā uzskata, ka robeža tomēr ir kā norobežojošas barjeras un mijiedarbības zonas apkopojums, respektīvi, gan viens, gan otrs (30%).

Atšķirībā no Krāslavas piemēra, kad liela daļa aptaujāto, kuri brauc uz Baltkrieviju tieši tirdzniecības un iepirkšanās motīvu vadīti, pastāvošo robežu uztver tieši kā norobežojošu barjeru, tad Verhņedvinskas aptaujātie iedzīvotāji neuzskata to par aktuālu problēmu. Lielākoties robežu kā norobežojošu barjeru uztver tie iedzīvotāji, kuri uz Latviju brauc, lai apciemotu savus radus vai draugus – 50%, arī dienesta un darījumu braucienos – 53.8%.

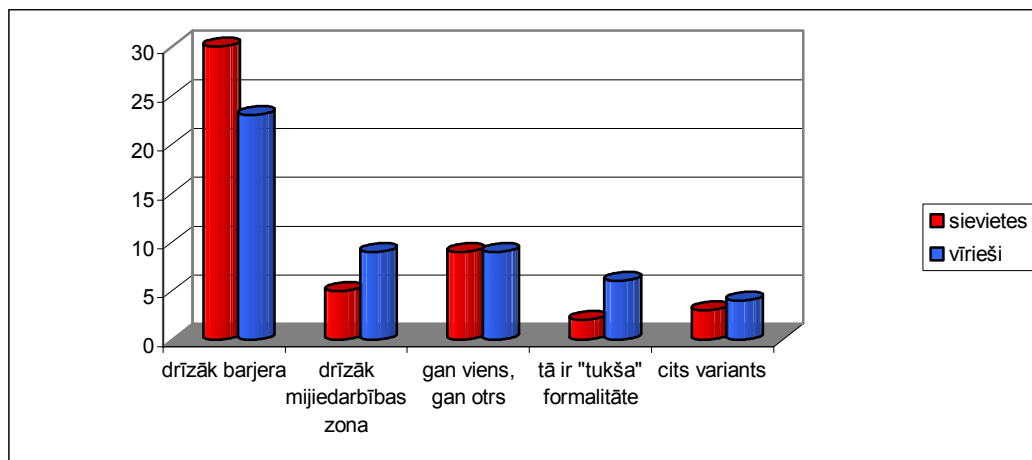
Tāpat arī atkarībā no aptaujāto Krāslavas iedzīvotāju tautības, iezīmējas tāda pati situācija – robežas kā norobežojošas barjeras uztveres dominānce visās izdalītajās tautības grupās. Gandrīz puse no visām aptaujātajām Krāslavas sievietēm – 48.5% uztver robežu kā barjeru. Tāpat arī no visiem vīriešiem pārsvarā - 37.5% domā līdzīgi. Respektīvi, sievietes vairāk uztver robežu kā norobežojošu barjeru. Tāpat arī sievietēm robeža vairāk šķiet kā mijiedarbības zona, nekā vīriešiem un tāpat arī sievietes uzskata, ka robeža ir gan barjera, gan mijiedarbības zona daudz biežāk nekā tā domā vīrieši. Sievietes ir bijušas aktīvākas izsakot savu viedokli par to, ko personīgi domā par pastāvošajām robežām.



5.6.5.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums atkarībā no Krāslavas respondentu dzimuma (izstrādājusi autore)

Verhņedvinskas gadījumā ir līdzīgi – 45.1% no visiem vīriešu kārtas respondentiem uzskata, ka robeža pārsvarā ir norobežojoša barjera, savukārt sievietes robežu kā norobežojošu barjeru uztver vēl nopietnāk - tā domā 61.2% no visām aptaujātajām sievietēm. Atšķirībā no sievietēm vīrieši vairāk robežu uztver tieši kā mijiedarbības zonu – 17.6% no visiem

aptaujātajiem vīriešiem un tikai 10.2% no sievietēm domā līdzvērtīgi. Tāpat arī vīrieši biežāk uztver robežu kā formālu robežu – 11.8% no visiem vīriešiem (tikai 4.1% aptaujāto sieviešu ir izvēlējušās šo variantu).



5.6.6.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums atkarībā no Verhņedvinskas respondentu dzimuma (izstrādājusi autore)

Pārsvārā lielākā daļa aptaujāto iedzīvotāju uztver robežas kā norobežojošas barjeras. Aijas Lulles (2005) pētījumā paustā doma, ka robežu kā barjeru iedzīvotāji uztver pārsvārā stingro robežšķērsošanas procedūru nosacījumu un augsto vīzu izmaksu rezultātā. Līdzvērtīga sakarība atklājas arī autores pētījumā - Krāslavas un Verhņedvinskas iedzīvotāju robežas kā norobežojošas barjeras uztvere galvenokārt ir atkarīga no robežšķērsošanas formalitātēm, vīzu augstajām izmaksām u.c. nosacījumiem.

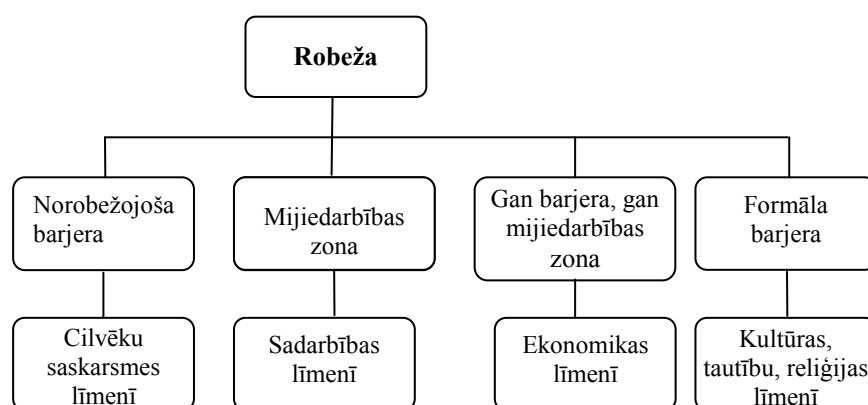
Pēc autores domām, svarīgi ir izvērtēt arī ekspertu pausto viedokli par to kā viņi uztver Latvijas-Baltkrievijas robežu, jo tādējādi tiktu noskaidrots pārrobežas saikņu stiprums un novērtēts iespējamais potenciāls arī nākotnē. Līdz ar to gan Krāslavas, gan Verhņedvinskas pilsētu ekspertiem tika lūgts novērtēt robežas.

Krāslavas novada domes izglītības un kultūras nodaļas metodiķis uzskata: „Nu jā, savā veidā robeža ir kā barjera, kas norobežo. Tomēr es uzskatu, ka robežai ir jāpastāv, jo mūsu valsts ir Latvija. Tautas diplomātija ir viens aspekts, bet valsts diplomātija ir atkal cits. Valstij robežas ir svētas. Tomēr, jāsaka, ka katram jau ir savs - savi uzskati par dzimteni, valsti, suverenitāti un katram no mums ir savas mājas”(Dobkevičs, 2012). Avīzes „Ezerzeme” galvenā redaktore uzsver: „Kā Eiropas Savienības robeža tā noteikti ir vajadzīga, kamēr Baltkrievija nav ES dalībvalsts. Bet cilvēkiem šīs robežas, protams, nav vajadzīgas”(Stepiņa, 2012). Līdzvērtīgi par robežām domā arī Eiroreģiona „Ezeru zeme” Latvijas biroja vadītāja: „Jā, protams, robežai jābūt, taču tai nevajadzētu radīt nepārvaramus šķēršļus, piemēram, finansiālus”(Stabulniece, 2012).

Apskatot Verhņedvinskas ekspertu robežu uztveri, tā ir saturiski līdzīga Krāslavas ekspertu teiktajam. Piemēram, Verhņedvinskas bērnu-jauniešu sporta skolas direktore izsakot savu viedokli pauž: „Jā, robežai ir jābūt. Bet tai ir jābūt daudz vienkāršotākai. Bet tāpat robežām ir jābūt arī striktām

- tieši saistībā ar darbaspēka migrāciju, lai nerastos iespējas doties prom no valsts”(Batjanova, 2012). Savukārt, Verhņedvinskas kultūras nama direktors apgalvo: „Es labi attiecos pret robežām. Tomēr, kā parastam cilvēkam man šķiet, ka robežas nav vajadzīgas. Tās ir tikai politiķu spēles. Robežas, neapšaubāmi traucē veidot kādu ciešāku sadarbību, piemēram, kultūras jomā”(Hodorenko, 2012). Verhņedvinskas rajona deputātu padomes priekšsēdētāja uzskata: „Robežas var arī nebūt. Protams, ir labi, ka vismaz radnieku saites var atjaunot, piemēram, ar šo pašu atviegloto pierobežas režīma kustību”(Kozel, 2012). Verhņedvinskas kultūras nodaļas vadītāja ir bijusi tik pat atsaucīga un par robežām saka: „No vienas puses es uzskatu, ja ir noteikumi, tad tai robežai ir jābūt, lai „ieturētu” mūs vismaz kaut kādos rāmjos, bet no otras puses uzskatu, ka robeža ir kā barjera, jo tās ir nemitīgas procedūras un noteikumi, kuriem ir jāpakļaujas”(Sirovatnikova, 2012). Līdzīgi domā arī Vjačeslavs Boguševičs: „Es uzskatu, ka robežai kā barjerai ir jāeksistē, galvenokārt jau, lai cilvēki nebrauktu meklēt darbu citviet – ārzemēs, tā teikt, lai nerastos kārdinājums. Ja robežas būtu „vaļā” daudzi baltkrievi dotos darba meklējumos uz Krieviju”(Boguševičs, 2012).

Salīdzinot aptaujāto un nointervēto Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu iedzīvotāju viedokļus, jāsecina, ka starp šīm grupām ir izveidojusies būtiska uzskatu dažādība. Aptaujātie iedzīvotāji galvenokārt ir kategoriski pret robežām – uztver tās kā norobežojošas barjeras, kas ievērojami traucē personīgajai dzīves un darbības telpai. Tāpat respondenti uzskata, ka robeža padara viņus ierobežotus un nošķirtus no otrpus robežai esošajiem radiem, draugiem, no saiknēm, kas pastāv, no iespējām. Savukārt eksperti ir daudz reālāki un uz robežām raugās caur savu profesionālu, zinošu cilvēku skatupunktu un lielākoties uzsver robežas nepieciešamību nacionālajā mērogā.



5.6.7.attēls. Latvijas-Baltkrievijas robežas uztveres izvērtējums (izstrādājusi autore)

Izvērtējot Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētās veiktās iedzīvotāju aptaujas un ekspertintervijas, autore ir nonākusi pie secinājuma, ka robežas uztvere veidojas atkarībā no iesaistītajiem faktoriem, no sadarbības līmeņa. Robežas kā norobežojošas barjeras vairāk tiek vērtētas cilvēku saskarsmes līmenī, kad ikkatram ir vēlēšanās brīvi pārvietoties telpā, neizjūtot

robežu ietekmi. Robežas kā mijiedarbības zonas fenomens tiek skatīts caur pašvaldību sadarbības prizmu, kad tās pašvaldības, kuras atrodas pierobežā, ir privilīģētas izmantot savu izdevīgo ģeogrāfisko novietojumu, lai sadarbotos ar saviem kaimiņiem, un lai tiktu veicināta reģionu izaugsme un palielināta konkurētspēja. Gan norobežojoša barjera, gan mijiedarbības zona vairāk tiek uztverta tieši ekonomiskajā līmenī – saistībā ar uzņēmējdarbības iespējām un reizē ar radītajiem ierobežojumiem. Un robeža kā formāla barjera tiek skatīta abpus robežai esošo valstu iedzīvotāju garīgās dimensijas līmenī, kad robeža nav spējīga ierobežot tās saiknes, kas pastāv pavisam citā - dvēseliskā līmenī.

SECINĀJUMI

Robežas ir nozīmīgs izpētes objekts ģeogrāfijā. Tās ir sociālo, kultūras un politisko procesu rezultāts. Darbs veltīts politiskajām robežām, kas iekļauj arī valsts robežas. Valsts robeža pilda nozīmīgas politiskās funkcijas – tā ir kā vārti un reizē arī kā aizsardzības zona. Tāpat valsts robežai piemīt ļoti nozīmīgs simboliskais aspekts. Robežas ir tās, kas sadala, norobežo, uzrauga un apsargā.

Iedzīvotāju mobilitāte un ar to saistītie faktori mūsdienās ir ieguvuši globālu raksturu. Pārrobežu mobilitāte ir viena no ģeogrāfiskās mobilitātes formām. Pārrobežu mobilitāte ir nozīmīgs fenomens skatoties uz to kā lokālā, tā nacionālā mērogā. Iedzīvotāji pāri robežām migrē dažādu motīvu vadīti – ekonomisko, politisko, etnisko, kultūras utt. Tāpat pārrobežu mobilitāti ietekmē virkne citu faktoru, tādu kā: attālums līdz pierobežai, transporta infrastruktūras attīstība, iedzīvotāju valodas un saskarsmes prasmes, vecums, radniecības saiknes, tāpat arī motīvs, kāpēc tiek veikta pārvietošanās, kā migrants uztver robežu u.c. nosacījumi.

Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā 2004. gada 1. maijā iezīmējās ar krasām pārmaiņām, transformācijām robežu politikā un uztveres koncepcijā – dalījumā Eiropas Savienības „ārējās” un „iekšējās” robežās. Latvija ir Eiropas Savienības „iekšējā telpa,” savukārt Latvijas austrumu robeža, tajā skaitā arī robeža ar Baltkrievijas Republiku, ir „ārējā telpa,” kas ir izveidojusies par grūti pārvaramu barjeru, salīdzinājumā ar ES „iekšējām robežām,” kas ES iedzīvotājiem sniedz tiesības brīvi pārvietoties ES dalībvalstu telpā. Šis dalījums ir būtiski ietekmējis Latvijas - Baltkrievijas pierobežas iedzīvotāju ikdienas dzīvi, līdz ar to pētījumi pārrobežu kontekstā ir ļoti nozīmīgi un veido starptautisku mobilitātes telpu, atklāj mobilitāti jaunās tās dimensijās.

Krāslava un Verhņedvinska ir pierobežas pilsētas, kurām ir kopīga vēsturiskā ietekme. Laika gaitā tās ir izveidojušās par unikālām pierobežas pilsētām ar savu individuālo identitāti un īpatnībām.

Kamēr Krāslavas pilsētas etniskais sastāvs atspoguļo pierobežas specifisko novietojumu, dominējot daudznacionālai videi, kurā krievu tautības iedzīvotāju īpatsvars sasniedz $\approx 22\%$ un baltkrievu $\approx 20\%$, Verhņedvinska paliek mononacionāla pilsēta, kurā baltkrievu īpatsvars sasniedz līdz pat 90.3% no visu iedzīvotāju skaita.

Bezdarba līmenis Krāslavas novadā sasniedz 17.7% , savukārt Verhņedvinskas rajonā tas veido 0.4% . Būtiska atšķirība izveidojusies valstu dažādās politikas, izvirzīto prioritāšu virzienu un pieejamo resursu pārvaldības dēļ.

Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas pārsvarā ir orientētas uz pakalpojumu sniegšanas nozarēm. Rūpnieciskā darbība ir svarīgāka sastāvdaļa tieši Verhņedvinskas pilsētas ekonomikā. Tāpat abās pilsētās nozīmīgi ir lauksaimniecisko produkciju pārstrādes uzņēmumi.

Balstoties uz pieejamo informāciju un ekspertintervijām, tika izdalīti vairāki Latvijas - Baltkrievijas pierobežas saikņu veidi: 1) ekonomiskās, 2) transporta, 3) institucionālās, 4) tūrisma, 5) kultūras un 6) radniecības saiknes. Saiknes ir būtisks priekšnosacījums tam, lai attīstītos pierobežas reģioni, uzlabotos infrastruktūra un palielinātos mobilitātes procesi.

Konstatēts, ka tūrisma, kultūras un institucionālās saiknes ir visspēcīgākās, kas pastāv starp Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētām. Tās ir izveidojušās sen un tām ir spēcīgas tradīcijas, sasaiste dažādos līmeņos un jomās, un tās ir visvieglāk īstenojamas, pastāvošās robežpolitikas dēļ.

Ekonomiskās un transporta saiknes ir tās, kurām ir liels potenciāls attīstīties plašāk. Tas ir iespējams, jo gan Krāslavas, gan Verhņedvinskas pilsētām ir izdevīgs ģeogrāfiskais novietojums un attīstītas transporta maģistrāles, kas ļauj izveidot auglīgu vidi uzņēmējdarbībai. Pašlaik šīs saiknes ierobežo ES „ārējo robežu” kārtība, kas ir kā barjera ar dažādiem ierobežojumiem, tajā skaitā ar stingru kontroli pasažieru un kravas plūsmu aprītē, ar vīzu režīmu, ar muitas kontroli u.c.

Savukārt radniecības saiknes ir tās, kuras laika gaitā, pastāvošās Latvijas-Baltkrievijas robežas ietekmē, arī paaudžu nomaiņas rezultātā, sākušas pakāpeniski izzust. Neskatoties uz to šīs saiknes satur atjaunošanās potenciālu saistībā ar 2011. gada 1. decembrī spēkā stājušos likumu, kas paredz vietējās pierobežas satiksmes atļauju izsniegšanas un vienkāršotas robežas šķērsošanas kārtību Latvijas-Baltkrievijas pierobežas teritoriju iedzīvotājiem.

Galvenokārt pārrobežu mobilitātes plūsmā iesaistās Krāslavas aptaujātie iedzīvotāji – lielākā daļa 89% no respondentiem ir bijuši Baltkrievijā. Savukārt no Verhņedvinskas pilsētas respondentiem Latvijā ir bijuši 66%.

No Krāslavā aptaujātajām 68 sievietēm 89.7% ir bijušas Baltkrievijā un no 32 vīriešiem Baltkrievijā ir bijuši 87.5%. No Verhņedvinskā aptaujātajām 49 sievietēm 57,1% kādreiz ir bijušas Latvijā un no Verhņedvinskas 51 aptaujātā vīriešu kārtas pārstāvja Latvijā ir bijuši 74,5%. Lielākā daļa no Krāslavas un Verhņedvinskas respondentiem, kuri ir šķērsojuši Latvijas - Baltkrievijas robežu, to ir darījuši laika posmā no 2005. - 2011. gadam.

Aptaujāto pierobežas iedzīvotāju pārrobežas mobilitāte pārsvarā notiek divu galveno motīvu – draugu, radnieku apmeklējumu un tirdzniecības, iepirkšanās nolūkos. No Krāslavas respondentu puses pārvietošanās pārrobežu telpā lielākoties noris tirdzniecības, iepirkšanās iemeslu dēļ (32.6%), savukārt aptaujātie Verhņedvinskas iedzīvotāji galvenokārt uz Latviju dodas radu, draugu apmeklējumu nolūkos (48.5%). Turklāt, aptaujāto Krāslavas un

Verhņedvinskas iedzīvotāju mobilitāte pārrobežu kontekstā veido neregulāra rakstura pārvietošanos, kad pārrobežu telpa galvenokārt tiek apmeklēta retāk kā vienu reizi gadā.

Uzturēšanās ilgums pārrobežas telpā lielākoties ir atkarīgs no galvenā migrācijas motīva. Tirdzniecības un iepirkšanās motīvu vadīti aptaujātie iedzīvotāji galvenokārt pāri robežām uzturas relatīvi neilgu laiku – no dažām stundām līdz vienai dienai. Tie, kuri dodas apmeklēt savus radus, draugus, pārsvarā kaimiņvalstī uzturas 2-5 dienas, tāpat kā tie, kuri pārrobežu telpā pārvietojas dienesta un darījumu, atpūtas braucienu vadīti. Izņēmums - Verhņedvinskas respondenti, kuri dienesta un darījumu braucienos pārsvarā Latvijā uzturas līdz 1 dienai, tad seko tie, kuri uzturas 2-5 dienas.

Analizējot anketēšanas rezultātus, apstiprinājās Latvijas un Baltkrievijas pierobežas teritoriju dominance pārrobežu mobilitātes procesos - gan Krāslavas, gan Verhņedvinskas aptaujātie iedzīvotāji galvenokārt pārvietojas Latvijas-Baltkrievijas pierobežas areālā (līdz 30 kilometriem). Kā dominējošie elementi ir Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētas, kuras ir tikušas apmeklētas attiecīgi 21 un 31 reizi.

Pierobežas iedzīvotāju robežas uztveres izvērtēšana palīdz izprast iemeslus kāpēc notiek vai nenotiek pārrobežu mobilitāte. Atkarībā no tā kādā līmenī notiek sadarbība, mainās arī robežas raksturs. Ne vienmēr robeža ir kā barjera. Tie, kuri dažādos veidos kontaktējas, dažādi uztver arī robežu.

Robežas kā norobežojošas barjeras galvenokārt tiek izprastas cilvēku saskarsmes līmenī. Robežas kā mijiedarbības zonas fenomens lielākoties tiek skatīts caur pašvaldību sadarbības prizmu. Gan kā norobežojoša barjera, gan kā mijiedarbības zona robeža lielākoties tiek uztverta ekonomiskajā – uzņēmējdarbības līmenī un robeža kā formāla barjera tiek skatīta garīgo vērtību līmenī, kad pastāvošās robežas tiek nojauktas.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

Publicētie materiāli

- Akaha, T. 2004. Cross-border Migration As a New Element of International Relations in Northeast Asia: A Boon To Regionalism Or a New Source of Friction? *Asian Perspective*. 28(2), pp. 101-133.
- Apsīte, E. 2009. Ārvalstu mobilitātes ģeogrāfiskie aspekti: Latvijas iedzīvotāji un to sociālais tīklojums Lielbritānijā. *Latvijas Universitātes 67. zinātniskā konference. Ģeogrāfija, Ģeoloģija, Vides zinātne. Referātu tēzes*. Rīga, LU Akadēmiskais apgāds, 16.-17.
- Bastida, E. 1999. Kinship Ties of Mexican Migrant Women on the United States/Mexico Border. *Journal of Comparative Family Studies*. pp. 549-569.
- Bungs, Dz. 2006. Eiropas Kaimiņu politika un Eiropas Savienības – Krievijas attiecības. Grām.: Ozoliņa, Ž. *Latvijas ārpolitika un „robežu paplašināšana”*. Zinātniski pētnieciskie raksti 1(7), Rīga, Zinātne, 100.-119.
- Eglīte, P. 2007. Migrāciju daudzveidība. *Latvijas Universitātes 65. zinātniskā konference. Ģeogrāfija, Ģeoloģija, Vides zinātne. Referātu tēzes*. Rīga, LU Akadēmiskais apgāds, 33.-34. lpp.
- Eskilinen, H., Liikanen, I. & Scott, J.W. (eds) 2010. *The EU – Russia Borderland*. Oxford, Routledge.
- Gelbman, A., Timothy, D.J. 2010. Border Complexity, Tourism and International Exclaves. *Annals of Tourism Research*. 38(1), pp. 110-131.
- Gorzalak, G., Jalowiecki, B. 2002. European Boundaries: Unity or Division of the Continent. *Regional Studies*. 36(4), pp. 409-419.
- Hautaniemi, P. 2010. Transnational Kinship Ties and Welfare State Resistance. *Suomen Antropologi: Journal of the Finnish Anthropological Society*. 35(4), pp. 42-46.
- Houtum, H., Gielis, R. 2006. Elastic migration: the case of Dutch short-distance transmigrants in Belgian and German borderlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. 97(2), pp. 195-202.
- Ikšelis, A. 2007. Latvijas pierobeža un tās attīstības iespējas: promocijas darbs. Rīga, LU Ekonomikas un vadības fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Johnson, C., Jones, R., Paasi, A., Amooore, L., Mountz, A., Salter, M., Rumford, C. 2011. Interventions on rethinking the border in border studies. *Political Geography*. 30(1), pp. 61-69.
- Kaplan, H.D. 2001. Political Accommodation And Functional Interaction Along The Northern Italian Borderlands. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*. 83B(3), pp. 131-139.
- Kavaļauskas, A. 2007. *Eiropreģionam „Ezeru zeme” – 10*. Krāslava, Biedrība Eiropreģions „Ezeru zeme”.
- Kirilko, I. 2010. Robežu veidi un to izmaiņas Bauskas pilsētā. *Latvijas Universitātes raksti*, 752. sējums, Zemes un Vides zinātnes, Latvijas Universitāte, Rīga, 229. – 235.
- Krišjāne, Z. 2001. Jaunas iezīmes Latvijas mazo pilsētu attīstībā. *Ģeogrāfiski raksti IX.*, Rīga, Latvijas Ģeogrāfu biedrība, 33. – 41.
- Lulle, A. 2005. Lokālais un globālais: Gadījuma izpēte Latvijas un Krievijas pierobežā (Pededze-Lauri). Grām.: Kļaviņš, A. *Globalizācija un globālā politika*. Zinātniski pētnieciskie raksti 5(6), Rīga, Zinātne, 95.-117.
- Markausa, I. 1999. Zemes reforma pierobežā. *Ģeogrāfiski raksti VII*. Latvijas Ģeogrāfijas biedrības zinātnisko darbu krājums. Rīga, Latvijas Ģeogrāfijas biedrība, 73.-84.
- Massey, D.S., Espinosa, K.E. 1997. What's driving Mexico-U.S. migration? A theoretical, empirical, and policy analysis. *American Journal of Sociology*. 104(4), pp. 939-999.
- Melluma, A. 2000. *Latvijas Pierobeža*. Rīga, Zinātne.

- Nikiforova, B. 2010. Transforming borders functions in the Lithuanian – Polish – Belarusian borderland. *LIMES*. 3(2), pp. 124-132.
- O'Dowd, L. 2002. The Changing Significance of European Borders. In: Anderson, J. et al. (eds) *New borders for a changing Europe: cross-border cooperation and governance*. 12(4), London, Frank Cass and Co. Ltd., pp. 13-36.
- Oborune, K. 2007. Paper on specific case study of Latvia (EU)/Russia border: Borders, Borderlands and Security. *GRIN Verlag*. pp. 64-75.
- Paasi, A., Prokkola, E.K. 2008. Territorial Dynamics, Cross-border Work and Everyday Life in the Finnish – Swedish Border Area. *Space and Polity*. 12(1), pp. 13-29.
- Rød, J.K., Larsen, W., Nilsen, E. 2010. Learning geography with GIS: Integrating GIS into upper secondary school geography curricula. *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*. 64, pp. 21-35.
- Rubenstein, M. J. 2003. *The Cultural Landscape. An Introduction to Human Geography*, 7th edition. New Jersey, Pearson Education.
- Samuels, F., Zarazúa, M.N., Wagle, S., Sultana, T., Sultana, M.M. 2011. Vulnerabilities of movement: cross-border mobility between India, Nepal and Bangladesh. *Overseas Development Institute*. pp. 1-12.
- Sasunkevich, O. 2011. Place, gender and class on borderlands: towards a theoretical framework of studying the border between Belarus and Lithuania. *Gender Studies & Research: Lithuania Siauliai University Center for Gender Studies*, pp. 52-66.
- Šūmane, S. 2006. Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse. Grām.: Kļaviņš, A. *Dzīves kvalitāte Latvijā*. Rīga, Zinātne, 319.-338.
- Wrana, J., Ivliczev, W., Smirnova, L., Filippov, S. 2006. Small towns in borderland regions of the Belarus Republic. *Architectural Urban Studies*, pp. 214-218.

Nepublicētie materiāli

- Apsīte, E. 2007. Starpvalstu mobilitāte: Latvijas migrantu grupas Lielbritānijā: maģistra darbs. Rīga, LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Ārlietu ministrija 2007. *Šengenas zona*. Eiropas Savienība, 2007. Sk. 03.03.2010. Pieejams <http://www.esia.gov.lv/lat/sengena/?doc=629>
- Baltkrievijas – Latvijas tūrisma portāls 2010. *Bella Dvina*. Baltkrievijas – Latvijas tūrisma portāls. Sk. 30.03.2012. Pieejams <http://www.belladvina.com/lv/turistam/belladvina>
- Bleive, J. 2010. Iedzīvotāju mobilitātes izpausmes Kārsavas pilsētā: bakalaura darbs. Rīga, LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Boguševičs, V. 2012. Intervija. Verhņedvinska, 23. februārī.
- Boldāns, K. 2011. Latvijas-Krievijas robežas nozīme pierobežas attīstībā no 2004.-2011. gadam: Vientuļu un Grebņevas robežkontroles punktu piemērs: bakalaura darbs. Rīga, LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Daugavpils jaunumi 2012. *Sagatavots otrais saraksts vienkāršotai robežšķērsošanai ar Baltkrieviju*. Daugavpils jaunumi, 28.marts. Sk. 30.03.2012. Pieejams <http://www.d-fakti.lv/lv/news/article/54856/>
- Dienas Bizness 2011. *Granulu gigants izvērsīsies Krāslavā*. Nekrize, 28.oktobris. Sk. 16.04.2012. Pieejams <http://nekrize.lv/granulu-gigants-izversisies-kraslava/>
- Dobkevičs, J. 2012. Intervija. Krāslava, 5. martā.
- Eiduks, A. 2007. *Krāslavas SIA «Krebsar» mēbeļu ražotnē piecos gados plāno investēt ap 500 000 Ls*. Dienas Bizness, 26.novembris. Sk. 05.02.2012. Pieejams

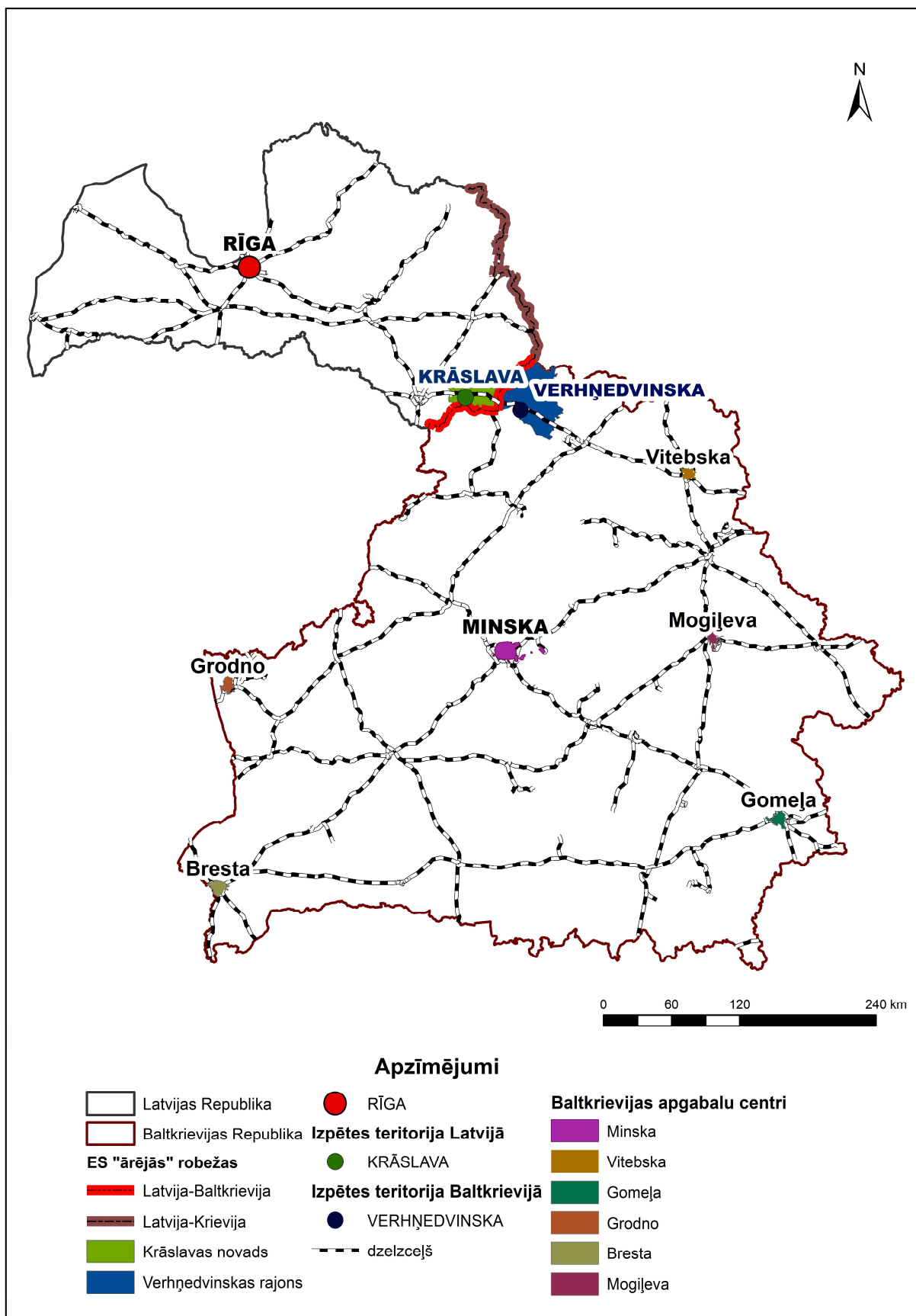
- <http://www.db.lv/razosana/kraslavas-sia-krebsar-mebelu-razotne-piecos-gados-plano-investet-ap-500-000-ls-200533>
- Geofabrik 2011. *Open Street Map Extracts: Belarus shapefiles*. Geofabrik. Sk. 20.03.2012. Pieejams
<http://download.geofabrik.de/osm/europe/>
- Grozījumi likumā par akcīzes nodokli. Pieņemti 29.12.2011. Latvijas Republikas Saeima.
- Hodorenko, V. 2012. Intervija. Verhņedvinska, 21. februārī.
- Katrovskis, A. 2011. Krievijas-Baltkrievijas pierobežas teritoriju iedzīvotāju izpētes anketa. Smoļenska, Smoļenskas Humanitārā Universitāte.
- Kozel, I. 2012. Intervija. Verhņedvinska, 21. februārī.
- Krāslavas novada dome 2008. *Krāslavas novada apvienošanās projekts*. Krāslavas novada dome. Sk. 20.11.2011. Pieejams
http://kraslava.lv/uploads/media/Novada_apvienosanas_projekts_01.pdf
- Krāslavas novada dome 2011. *Krāslavas novada attīstības programma 2012. – 2018.gadam*. Krāslavas novada dome. Sk. 28.03.2012. Pieejams
http://kraslava.lv/uploads/media/Attistibas_programma.pdf
- Krāslavas novada dome 2012 a. *Sadraudzības un sadarbības pilsētas*. Krāslavas novada dome. Sk. 02.02.2012. Pieejams
<http://kraslava.lv/pasvaldiba/sadraudzibas-pilsetas/>
- Krāslavas novada dome 2012 b. *Pirmais sadraudzības pilsētu forums Baltkrievijā*. Krāslavas novada dome, 3.aprīlis. Sk. 05.04.2012. Pieejams
<http://kraslava.lv/zinas/pilns-raksts/article/pirmais-sadraudzibas-pilsetu-forums-baltkrievija/>
- Krāslavas novada dome 2012 c. *Novada kultūras darbinieki viesojas Verhņedvinskā*. Krāslavas novada dome, 12.aprīlis. Sk. 15.04.2012. Pieejams
<http://kraslava.lv/zinas/pilns-raksts/article/novada-kulturas-darbinieki-viesojas-verhnedvinska/>
- Latgales reģiona attīstības aģentūra 2006. *Latgales reģiona teritorijas plānojums 2006.-2026.gadam*. Latgales reģiona attīstības aģentūra. Sk. 06.05.2012. Pieejams
<http://www.latgale.lv/lv/lraa/planosana>
- Latvijas Republikas Ārlietu ministrija 2007. *Latvijas dalība Eiropas Savienībā - pamatprincipi, mērķis, prioritātes un darbība 2007.-2013*. Latvijas Republikas Ārlietu ministrija. Sk. 10.05.2012. Pieejams
<http://www.mfa.gov.lv/lv/eu/Prioritates/ja-par-ES/zinojums/#2>
- Latvijas Republikas valdības un Baltkrievijas Republikas valdības vienošanās par Latvijas Republikas un Baltkrievijas Republikas pierobežas teritoriju iedzīvotāju savstarpējo braucienu vienkāršošanu. Likums. Pieņemts 01.12.2010. Latvijas Republikas Saeima.
- Latvijas Valsts ceļi 2011. *Satiksmes intensitāte*. Latvijas Valsts ceļi. Sk. 21.03.2012. Pieejams
<http://www.lvceļi.lv/LV/?i=231>
- LETA 2012 a. *Sāk izsniegt atļaujas vienkāršotai Baltkrievijas robežas šķērsošanai*. Puaro, 1.februāris. Sk. 20.03.2012. Pieejams
<http://puaro.lv/lv/puaro/sak-izsniegt-atlaujas-vienkarsotai-baltkrievijas-robezas-skersosana>
- LETA 2012 b. *LDDK: Zaudējumus, ko rada sankcijas pret Baltkrieviju, jākompensē ES*. Diena, 11.aprīlis. Sk. 22.04.2012. Pieejams
<http://www.diena.lv/business/finanses/lddk-zaudejumus-ko-rada-sankcijas-pret-baltkrieviju-jakompense-es-13941280>
- LETA 2012 c. *Krāslavas novada pašvaldība nolemj izstāties no Latvijas Pašvaldību savienības*. Diena, 10.maijs. Sk. 12.05.2012. Pieejams
<http://www.diena.lv/latvija/zinas/papildinata-17-27-kraslavas-novada-pasvaldiba-nolemj-izstaties-no-latvijas-pasvaldibu-savienibas-13946238>
- Lipšāne, I. 2011. Intervija, Krāslava, 15. decembrī.

- LR CSP 2012. *Iedzīvotāji un sociālie procesi. Ikgadējie statistikas dati*. Latvijas Republikas Centrālās statistikas pārvaldes datu bāze. Sk. 20.03.2011. Pieejams <http://data.csb.gov.lv/DATABASE/Iedsoc/databasetree.asp?lang=16>
- Manaugh, G. 2011. *Border Town*. BLDGBLOG. Sk. 04.04.2012. Pieejams <http://bldgblog.blogspot.com/search?q=border+town>
- Mucenieks, J. 2008. Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas robežas problēmas: maģistra darbs. Rīga, LU Ekonomikas un vadības fakultāte, Latvijas Universitāte.
- NVA 2012. *Statistika - Bezdarba rādītāji un NVA aktivitātes 2012. gada martā*. Nodarbinātības valsts aģentūra. Sk. 30.03.2012. Pieejams <http://www.nva.gov.lv/index.php?cid=6&mid=404&txt=407&t=stat>
- Pakuļneviča, J. 2012. Intervija. Verhņedvinska, 22. februārī.
- PMLP 2011. *Statistika – Iedzīvotāju reģistrs*. Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde. Sk. 29.03.2012. Pieejams http://www.pmlp.gov.lv/lv/statistika/Ird_arhivs.html
- PMLP 2012. *Statistika – Iedzīvotāju reģistrs*. Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde. Sk. 04.04.2012. Pieejams <http://www.pmlp.gov.lv/lv/statistika/iedzivotaju.html>
- Rimšs, R. 2012. Intervija. Krāslava, 4. aprīlī.
- SIA „Grupa 93” 2010. *Latgales programma 2010-2017*. Latgales plānošanas reģions. Sk. 18.02.2012. Pieejams <http://www.latgale.lv/lv/files/download?id=1583>
- SIA „Konsorts”, SIA „Konsultanti” 2011. *Daugavpils un Krāslavas novadu uzņēmējdarbības vides izpēte*. Daugavpils novada dome. Sk. 13.04.2012. Pieejams http://www.dnd.lv/UserFiles/file/2012/Marts/022_Izpete_Gala_zinojums.pdf
- Stabulniece, I. 2012. Intervija. Krāslava, 23. martā.
- Stepaņenko, L. 2012. Intervija. Verhņedvinska, 20. februārī.
- Transport 2012. Wikipedia: the Free Encyclopedia. Sk. 12.02.2012. Pieejams <http://en.wikipedia.org/wiki/Transport>
- Uzziņu dienests 1188 2012 a. *Starppilsētu autobusi: Krāslava – Verhņedvinska*. 1188. Sk. 17.02.2012. Pieejams <http://www.1188.lv/satiksmes/visi/saraksti?from=Kr%C4%81slavas+AO&from-id=7038&to=Verh%C5%86edvinska+%28Verhnedvinsk%29&to-id=10007>
- Uzziņu dienests 1188 2012b. *Starppilsētu autobusi: Krāslava – Verhņedvinska*. 1188. Sk. 20.03.2012. Pieejams <http://www.1188.lv/satiksmes/vilcieni/saraksti?from=R%C4%ABga&from-id=9578&to=Minska&to-id=9548>
- Valsts robežsardze 2010. *Jautājumi un atbildes: „iekšējā robeža” un „ārējā robeža”*. Valsts robežsardze. Sk. 12.03.2012. Pieejams <http://www.rs.gov.lv/index.php?top=0&id=1010>
- Верхнедвинский районный исполнительный комитет 2011. *Экономика*. Верхнедвинский районный исполнительный комитет. Sk. 20.12.2011. Pieejams <http://verkhnedvinsk.vitebsk-region.gov.by/ru/ekonomika>
- Верхнедвинский районный исполнительный комитет 2012 a. *Первыми участниками малого приграничного движения с Латвией станут около 200 жителей Витебской области*. БЕЛТА. Sk. 15.03.2012. Pieejams <http://verkhnedvinsk.vitebsk-region.gov.by/ru/news/region/?id=9081>
- Верхнедвинский районный исполнительный комитет 2012 b. *Детский праздник «Двина-Дзвина-Daugava»*. БЕЛТА. Sk. 06.03.2012. Pieejams <http://verkhnedvinsk.vitebsk-region.gov.by/ru/news/region/?id=4143>
- Вікіпедыя: свабодная энцыклапедыя 2011. *Горад Верхнядзвінск*. Вікіпедыя: свабодная энцыклапедыя. Sk. 15.12.2011. Pieejams http://be.wikipedia.org/wiki/Горад_Верхнядзвінск

- Дзвінская праўда 2012. *Верхнедвинск прымаў гасцей из Латвіі*. Дзвінская праўда, 10. аргіліс. Sk. 12.04.2012. Píeejams
<http://www.d-p.by/2012/04/verxnedvinsk-prinimal-gostej-iz-latvii/#comment-4551>
- Зиновский, В. И. 2011. *Регионы Республики Беларусь - Статистический сборник*. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Sk. 25.03.2012. Píeejams
<http://belstat.gov.by/homep/ru/publications/regions/2011/Regions%202011.rar>
- Национальный статистический комитет Республики Беларусь 2011 а. *Регионы Республики Беларусь – Верхнедвинский район*. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Sk. 22.04.2012. Píeejams
http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/regions_annual_data/2_Vitebsk/07.pdf
- Национальный статистический комитет Республики Беларусь 2011 б. *Регионы Беларуси в цифрах – Витебская область*. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Sk. 17.04.2012. Píeejams
http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/regions_annual_data/vitebsk.php
- Национальный статистический комитет Республики Беларусь 2012. *Занятость населения и безработица*. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Sk. 20.04.2012. Píeejams
http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/regions_current_data/11.pdf

PIELIKUMU SARAKSTS

1. pielikums **Krāslavas un Verhņedvinskas pilsētu novietojums Latvijā un Baltkrievijā**
2. pielikums **Krāslavas pilsētas iedzīvotāju pārrobežu mobilitātes izpētes anketa**
3. pielikums **Verhņedvinskas pilsētas iedzīvotāju pārrobežu mobilitātes izpētes anketa**
4. pielikums **Ekspertinterviju kopsavilkums: Krāslavas piemērs**
5. pielikums **Ekspertinterviju kopsavilkums: Verhņedvinskas piemērs**





LATVIJAS UNIVERSITĀTE
Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte

Krāslavas pilsētas iedzīvotāju
pārrobežu mobilitātes izpētes
anketa Nr. _____

_____ aptaujas vieta

_____ anketētājs

2012.gada

1. Kur Jūs dzīvojat?

1	pierobežas zonā
2	lauku teritorijā _____
3	mazā pilsētā _____

4	vidējā pilsētā _____
5	Daugavpilī _____
6	Rīgā _____
2. Kopš kura laika Jūs dzīvojat pašreizējā dzīvesvietā?(ja kopš dzimšanas, tad pāriet uz jaut.nr.5)

1	kopš dzimšanas
2	pirms 1991.gada
3	91.-2000.g.
4	pēc 2000.g.
3. No kurienes Jūs ieradāties savā pašreizējā dzīvesvietā?

1	no Rīgas mikrorajona
2	no citas pilsētas Latvijā

3	no Latvijas lauku pagasta
4	no citas valsts

(lūdzu, ierakstiet teritorijas nosaukumu)

4. Kāpēc Jūs mainījāt savu dzīvesvietu? _____
5. Vai Jūs esat bijis/usi Baltkrievijā? (ja nē, tad pāriet uz jaut.nr. 13)

1	jā
2	nē

6. Kad pēdējo reizi bijāt Baltkrievijā? _____
(lūdzu, ierakstiet atbildi)

7. Cik bieži Jūs dodaties uz Baltkrieviju?

1 reizi nedēļā	2 reizes mēnesī	4-8 reizes gadā	1-2 reizes gadā	retāk kā 1 reizi gadā

8. Kur Jūs bijāt pēdējā Baltkrievijas apmeklējuma reizē?

Pilsēta _____ Lauku teritorija _____

9. Kāds bija Jūsu apmeklējuma galvenais motīvs (norādīt tikai 1 atbilžu variantu)

- | | |
|---|------------------------------|
| 1 | Dienesta, darījumu braucieni |
| 2 | Atpūta, atvaļinājums |
- | | |
|---|------------------------------|
| 3 | Draugu, radnieku apmeklējums |
| 4 | Tirdzniecība, iepirkšanās |
- | | |
|---|-----------------------|
| 5 | Mācības |
| 6 | Medicīnas pakalpojumi |
- | | |
|---|----------------------|
| 7 | Sadzīves pakalpojumi |
| 8 | Citi iemesli |

10. Uzturēšanās ilgums Baltkrievijā pēdējā apmeklējuma laikā? _____

11. Braucieni skaits uz Baltkrievijas Republiku pēdējā gada laikā...

- | | |
|---|-------------------|
| 1 | samazinājies |
| 2 | palielinājies |
| 3 | palicis nemainīgs |

12. Ja samazinājies, tad ar ko tas ir saistīts?

- | | |
|---|--|
| 1 | Dārga braukšana |
| 2 | Sarežģīta robežas šķērsošanas sistēma |
| 5 | Cits variants (lūdzu, norādiet kāds) _____ |
- | | |
|---|--|
| 3 | Satiksmes iespējas ir kļuvušas ierobežotas, reti "staigā" transports |
| 4 | Nav nepieciešamības |

13. Vai Jums ir radi vai draugi Baltkrievijā?(ja nav, tad doties uz jaut.nr. 15)

- | | |
|---|----|
| 1 | jā |
| 2 | nē |

14. Ja ir, tad cik bieži viņi Jūs apciemo Latvijā?

1 reizi nedēļā	2 reizes mēnesī	4-8 reizes gadā	1-2 reizes gadā	retāk kā 1 reizi gadā

15. Kā Jūs uztverat valsts robežu starp Latviju un Baltkrieviju?

- | | |
|---|---------------------------|
| 1 | drīzāk barjera |
| 2 | drīzāk mijiedarbības zona |
| 3 | gan viens, gan otrs |
- | | |
|---|---------------------------|
| 4 | tā ir "tukša" formalitāte |
| 5 | cits variants _____ |

16. Dzimums

- | | |
|---|----------|
| 1 | vīrietis |
| 2 | sieviete |

17. Vecums

- | | |
|---|-------|
| 1 | < 25 |
| 2 | 26-45 |
| 3 | 46-60 |
| 4 | > 61 |

18. Izglītība

- | | |
|---|-------------------|
| 1 | pamata |
| 2 | vidējā, vid.spec. |
| 3 | augstākā |

19. Ienākumi

- | | |
|---|-------------|
| 1 | zem vidējā |
| 2 | vidēji |
| 3 | virs vidējā |

20. Nodarbošanās

- | | |
|---|------------|
| 1 | strādāju |
| 2 | nestrādāju |
| 3 | mācos |
| 4 | pensionārs |

21. Tautība

- | | |
|---|------------|
| 1 | latviešu |
| 2 | krievu |
| 3 | baltkrievu |
| 4 | cita _____ |

(lūdzu, norādiet)

Paldies par atsaucību!



LATVIJAS UNIVERSITĀTE
Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte

Verhņedvinskas pilsētas iedzīvotāju
pārrobežas mobilitātes izpētes
anketa Nr. _____

_____ aptaujas vieta _____ anketētājs

2012.gada

1. Где Вы живёте?

1	в приграничной зоне
2	в сельской местности
3	в малом городе

4	в среднем
5	в областном центре
6	в Минске
2. Из какой Вы области? _____
3. Как долго Вы живете в Вашем данном местожительстве? (если с рождения, то переходите к вопросу 6)

1	с рождения
2	до 1991 года
3	91.-2000.г.
4	после 2000.г.
4. Откуда Вы прибыли в свое данное местожительство?(Область, город, село)

1	с другого города (из Витебской области)
2	с другого Белорусского города
3	с сельской местности
4	из другой страны
5. Почему Вы поменяли Ваше местожительство? _____
6. Бывали ли Вы в Латвии? (если нет, переходите к вопросу 14)

1	да
2	нет
7. Когда в последний раз Вы были в Латвии? _____
(пожалуйста укажите)
8. Как часто Вы бываете в Латвии?

раз в неделю	два раза в месяц	4-8 раз в год	1-2 раз в год	Реже чем 1
9. Куда Вы ехали в последний раз (место в Латвии) _____
Город _____ Село _____
10. Каков был основной мотив вашего визита в Латвию (указать только один ответ)

1	Работа, деловая поездка	5	Учеба
2	Отдых, отпуск	6	Медицинские услуги
3	Посещение друзей и родственников	7	Бытовые услуги
4	Покупки и торговля	8	Другой мотив
11. Как долго Вы были в Латвии? _____
12. Число поездок за последний 1 год в Латвийскую Республику...

1	уменьшилось
2	увеличилось
3	не изменилось
13. Если уменьшилось, то это связано?

1	Дорогой проезд	3	Сообщение стало не удобным, редко ходит транспорт
2	Сложности с пересечением границы	4	Нет необходимости
5	Другое (укажите причину) _____		
14. Есть ли у Вас родственники и друзья в Латвии?

1	да
2	нет
15. Если есть, то как часто они Вас навещают в Белоруссии?

раз в неделю	два раза в месяц	4-8 раз в год	1-2 раз в год	Реже чем 1
16. Как Вы воспринимаете государственную границу между Латвией и Белоруссией?

1	скорее барьер	4	это пустая формальность
2	скорее зона взаимодействия	5	другой вариант _____
3	и то и другое		
17. Ваш пол

1	муж.
2	жен.
18. Ваш возраст

1	< 25
2	26-45
3	46-60
4	> 61
19. Какое у Вас образование?

1	начальное или менее (не закончено 7-9 классов)
2	неполное среднее / основное общее среднее (окончил/а неполную школу - 7-9 классов)
3	полное общее среднее (окончил/а школу, лицей, гимназию – 10-11 классов)
4	начальное профессиональное (окончил/а ФЗУ, ПТУ, РУ, СПТУ)
5	среднее специальное / среднее профессиональное (окончил/а техникум, колледж)
6	незаконченное высшее (3 курса ВУЗа)
7	высшее
8	послевузовское (аспирантура, ординатура), второе высшее
20. Ваши доходы

1	ниже среднего
2	средние
3	выше среднего
21. Вид деятельности

1	работаю
2	безработный/ая
3	учусь
4	пенсионер/ка
22. Ваша национальность

1	русский/ая
2	белорус/ка
3	латиш/ка
4	другая _____

(пожалуйста укажите)

Спасибо за отзывчивость!

4. pielikums

Nr.	1. Eksperta ieņemamais amats	2.Vai esat kādreiz bijis Baltkrievijā? Ja esat, tad kādu iemeslu vadīts?	3.Cik bieži braucat uz Baltkrieviju?	4.Vai jums ir kāda „tiešā saikne” ar Baltkrieviju? (radi, draugi)	5.Vai Jūs zināt kādu, kurš bieži dodas uz Baltkrieviju?	6.Kā Jūs uztverat to, ka atrodaties pierobežas zonā? Kādas, Jūsuprāt, šim novietojumam ir pozitīvās un kādas negatīvās puses?	7.Cik daudz Jūs zināt un kā uztverat sadarbību starp Krāslavu un Verhņedvinsku?	8.Vai sadarbība, Jūsuprāt, ir pietiekoša vai nepieciešama lielāka uzņēmība? Ja nepieciešama, tad kādās sfērās?
1.	Krāslavas domes deputāts, Krāslavas novada domes izglītības un kultūras nodaļas kultūras metodiskais	Protams, ka esmu bijis. Galvenokārt es braucu tieši sadarbības draudzības braucienos uz Verhņedvinskas, Braslavas rajoniem. Mēs ar kaimiņiem esam draudzīgi, veidojam dažādas tikšanās, kultūras apmaiņas pasākumus. Piemēram, pagājušajā gadā Verhņedvinskas kultūras namā tika organizēta Krāslavas mākslinieka Gorgoca izstāde.	Braucu bieži. Nesen mums bija tikšanās Drujā (Baltkrievija) ar Piedrujas un Robežnieku (Latvija) kolektīviem. Tāpat 2. jūnijā būs starptautiskie svētki Dvina-Dzvina-Daugava.	Dienzēl radu man Baltkrievijā nav, ir tikai ļoti labi paziņas – saistībā ar darbu un, protams, mēs uzturam ļoti ciešus kontaktus.	Jā, zinu gan. Piemēram, bieži uz Baltkrieviju dodas Krāslavas novada domes priekšsēdētājs, tāpat arī Eiroreģiona „Ezeru zeme” direktorāta vadītāja.	Pozitīvi ir tas, ka draugi ir ļoti tuvu. Arī tas, ka šis novietojums savā ziņā ir kā eksotika, kas pievilina, interesē citus – vai tie būtu apmeklētāji no Latvijas, vai no Baltkrievijas. Pierobeža – tas ir kaut kas unikāls, jo tepat – pāri robežai jau ir cita valsts, cita ietekme. Par negatīvajām pusēm es nevēlētos runāt, vienīgais, ko es varu bilst ir tas, ka ierobežojošais faktors ir tas, ka pierobežas zonā atrodoties, vienmēr līdzī ir jābūt dokumentiem.	Sadarbība ir izveidojusies ļoti cieša, īpaši kultūras jomā un tā tas jau ir diezgan ilgi. Sadarbība - tas ir pozitīvi. Sadarbība pastāv arī citās jomās, kā, piemēram, turisma jomā, tāpat arī izglītības jomā. Un ļoti interesanti ir tas, ka Krāslavas iedzīvotājiem ir jābūt aktīvākiem. Kaut gan tagad jau visi grib vairāk orientēties uz rietumiem, uz austrumiem tā mazāk.	Sadarbība pastāv. Ir ļoti interesanti, ka, piemēram, Verhņedvinskā ir veikals, kurā tiek pārdoti Krāslavas produkti. To, manuprāt, varētu uzskatīt, savā ziņā par Krāslavas un Verhņedvinskas mēru toleranci. Kādreiz Verhņedvinskā bija arī Krāslavas tirgus. Un, manuprāt, sadarbība būtu jāpaplašina tieši tirdzniecības jomā, uzņēmējiem ir jābūt aktīvākiem. Kaut gan tagad jau visi grib vairāk orientēties uz rietumiem, uz austrumiem tā mazāk.
2.	Avīzes „Ezerzeme” galvenā redaktore	Esmu bijusi, kaut gan ļoti sen. Galvenais motīvs ir bijis – iepirkšanās.	Dienzēl nav. Uz Baltkrieviju nebraucu bieži. Pareizāk, pēdējos 23 gadus neesmu bijusi tur.	Jā zinu. Bieži uz Baltkrieviju brauc kultūras darbinieki, pārstāvji no domes. Arī kāds mans kolēģis dodas uz Baltkrieviju pie saviem radiem.	Negatīvās: pārāk tālu līdz valsts galvaspilsētai; pierobeža nevar pārvietoties bez personību apliecināša dokumenta un bez atļaujam. Pozitīvās: tuvu līdz ārzemēm.	Zinu diezgan daudz. Un šo sadarbību, protams, es uztveru ļoti pozitīvi.	Manuprāt, kultūras jomā varētu paplašināt vēl lielāku sadarbību. Savukārt biznesa joma noteikti nav tik ļoti attīstīta. Iespējams arī žurnālistikā ir vajadzīga lielāka sadarbība, jāveido	

3.	Eiropreģiona "Ezeru zeme" Latvijas biroja vadītāja	Jā, esmu bijusi, galvenokārt darba dēļ.	Vidēji 10 reizes gadā	Mana "tiešā saikne" ir mans darbs, jo darbojos Latvijas-Lietuvas-Baltkrievijas pierobežas pašvaldību pārrobežu sadarbības padomē - Eiropreģionā "Ezeru zeme". Radu nav. Pateicoties darbam, ir arī kolēģi, no kuriem daži ir kļuvuši arī par draugiem.	-Kultūras darbinieki un mākslinieki izstāžu, kultūras pasākumu apmeklēšanai un dalībai - Radnieku un kapsētu apmeklētāji galvenokārt degvielas un akcīzes preču ieviešanai - Eiropreģiona "Ezeru zeme" un Latgales plānošanas reģiona un pašvaldību darbinieki pārrobežu sadarbības veicināšanai dažādās jomās: tūrisma, aktīvā dzīvesveida popularizēšanā, vienkārtotās robežšķērsošanas uzlabošanā, uzņēmējdarbības popularizēšanā, dalībai investīciju forumos utml.	Negatīvās puses ir tādas, ka: 1) pierobežā kļūst mazāks apdzīvotums un trūkst iedzīvotāju, kas fiziski te dzīvotu un palīdzētu robežsargiem sargāt robežlīnijas ir arī NACIONĀLĀS DROŠĪBAS JAUTĀJUMS; 2) tiek slikti uzturēti ceļi uz viensētām, kur VĒL joprojām dzīvo un strādā ģimenes, netiek kontrolēti un SODĪTI baļķu izvedēji, kas izdangā ceļus. Pozitīvās: - es dzīvoju pierobežā, te ir manas mājas un prom es nekur netaisos. Atrodami unikāli dabas un kultūrvēsturisko vērtību krustpunktā pārrobežu kontekstā: mēs Latvijā aizsargājamo ainavu apvidū "Augšdaugava" un dabas parkā "Daugavas loki", Baltkrievijā - nacionālais parks "Daugavas loki".	Zinu pietiekoši un uztveru to ļoti pozitīvi. Abas pašvaldības sadarbojas kopš 1998. gada sabiedriskajā, politiskajā, kultūras un uzņēmējdarbības veicināšanas sektorā.	ciešāki kontakti ar mūsu kaimiņu redakcijām. Sadarbība varētu notikt aktīvāk un vairāk. Visas sfēras atklātas: tūrisms, kultūra, uzņēmējdarbība u.c.
----	--	---	-----------------------	--	---	---	--	---

Nr.	9. Kā Jums šķiet, kas ir jādara, lai nākotnē tiktu nodrošināta efektīvāka sadarbība starp Jūsu reģionu un citiem reģioniem Baltkrīvijā?	10. Vai esat bijis pats iesaistīts kādā no sadarbības programmām?	11. Kā Jūs uztverat robežu starp Latviju un Baltkrīvijā? Vai tai vispār ir jābūt?	12. Vai, Jūsprāt, pastāv kādas saiknes starp Krāslavu un Verhņedvinskā (kultūras, sociālās, politiskās, ekonomiskās, etniskās utt.) Sniedziet kādus saikņu piemērus.	13. Vai Jūs esat informēts par Baltkrīvijā (Verhņedvinskā) notiekošajiem notikumiem, pasākumiem, aktualitātēm?	14. Jūsu komentāri
1.	Ir nepieciešama lielāka rošba no abām pierobežas pusēm. Bet ir viens būtisks šķērslis – vīzu noformēšana. Šeit jāpiebilst, ka ļoti labvēlīgs šajā situācijā ir Baltkrīvijā konsulāts Daugavpilī.	Jā, protams. Piemēram, Eirorēģionā „Ezeru zeme” es esmu atbildīgais par kultūru – esmu kultūras darba organizators no sava novada.	Nu jā, savā veidā robeža ir kā barjera. Tomēr es uzskatu, ka robežai ir jāpastāv, jo mūsu valsts ir Latvija. Tautas diplomātija ir viens aspekts, bet valsts diplomātija ir atkal cits. Valstij robežas ir svētas. Tomēr, jāsaka, ka katram jau ir savs...savi uzskati par dzimteni, valsti, suverēnitāti un katram no mums ir savas mājas. Kā ir teicis viens veccilbnieku priesteris: „Kristus mums ir viens, bet katrs mēs lūgsimies savās mājās.”	Jā, protams, ka pastāv. Vairāk izteiktas, manuprāt, ir tieši kultūras, tūrisma saiknes. Kā piemēru tam, ka pastāv ciešas kultūras saiknes es vēlētos minēt faktu, ka, piemēram, 17., 18. maijā norisināsies Verhņedvinskas dienas Krāslavā, bet 29. maijā Piedrujā būs Baltkrīvijā kultūras dienas. Un tad, kā jau minēju 2. jūnijā Verhņedvinskā būs starptautiskie svētki Dvina-Dzvina-Daugava. Tāpat arī ik gadu Krāslavas pilsētas svētkos piedalās arī ansambļi no Baltkrīvijā, kas pie mums ir ļoti mīļi gaidīti.	Jā, esmu informēts – es ļoti regulāri skatos un izpēšu jaunāko informāciju Verhņedvinskas rajona mājaslapā. Tāpat arī saglabājot kontaktus ar Verhņedvinskas kultūras darbiniekiem, man tiek sūtīta jaunākā informācija un aktualitātes arī uz e-pastu.	
2.	Manuprāt, ir jānoslēdz ekonomiskās sadarbības līgums.	Jā, esmu.	Kā Eiropas Savienības robeža tā noteikti ir vajadzīga, kamēr Baltkrīvijā nav ES dalībvalsts. Bet cilvēkiem šīs robežas, protams, nav vajadzīgas.	Pastāv. Latvijā un it īpaši Krāslavā dzīvo daudz baltkrīvu. Līdz ar to ir ciešas radnieciskās saiknes. Kolektīvi no Krāslavas un kolektīvi no Verhņedvinskas sniedz vieskoncertus kaimiņvalstīs. Tāpat arī pārrobežu uzņēmumi	Reizēm, bet ne regulāri.	Jebkuru valstu starpā sakari ir vajadzīgi un noderīgi.

3.	<p>Jāatvieglo robežšķērsošanas nosacījumi, jāizstrādā vairāk bezmaksas vīzas, jāatceļ lielle civiltiesiskās apdrošināšanas izdevumi baltkrievu automašīnām iebraukšanai Latvijā. Valsīm jāatbalsta pierobežas sadarbība. Latvijas-Lietuvas-Baltkrievijas pārrobežu sadarbības programmai EK jāatvēl vairāk līdzekļu nākošajā programmēšanas periodā.</p>	<p>Jā. Latvijas-Lietuvas-Baltkrievijas pārrobežu sadarbības programmā.</p>	<p>Jā, protams, robežai jābūt, taču tai nevajadzētu radīt nepārvaramus šķēršļus, piemēram, finansiālus šķēršļus- baltkrieviem jāmaksā 60 EUR par vienreizējo vīzu iebraukšanai Latvijā, 45EUR par vienreizējo civiltiesisko apdrošināšanu baltkrievu automašīnas iebraukšanai Latvijā, 270km līdz Vitebskai - pie tam 2 reizes, lai saņemtu Latvijas vīzu. Līdz ar to tiek radīti maksimāli sarežģīti apstākļi baltkrievu iebraukšanai Latvijā.</p>	<p>sadarbojas, it īpaši kokapstrādes jomā.</p> <p>Šomēnes Krāslavas fotogrāfs Anatols Kauškalis piedalījās izstādē Verhņedvinskā. Eiroregions "Ezeru zeme" piedalās informatīvās kampaņas organizēšanā par vienkāršoto robežšķērsošanu arī Verhņedvinskas rajonā. Kulinārā mantojuma koncepcija sabiedriskā ēdināšanas servīsā ieviesta arī Verhņedvinskas rajonā. Slēpošanas trases tiks iekārtotas arī Verhņedvinskas rajonā pārrobežu projekta ietvaros. Abu rajonu vadība ir pazīstama un sadarbojas politiskā līmenī un arī ekstremālo situāciju risināšanā (piem. naftas noplūde ≈2007.gadā, kad operatīvi tika novērsts tālākais piesārņojuma risks).</p>	<p>Jā, esmu.</p>	
----	--	--	---	--	------------------	--

5. pielikums

Nr.	1. Eksperta ieņemamais amats	2. Vai esat kādreiz bijis Latvijā? Ja jā, tad kādu iemeslu vadīts?	3. Cik bieži braucat uz Latviju?	4. Vai Jums ir kāda „tiešā saikne” ar Latviju? (radi, draugi)	5. Vai zināt kādu, kurš bieži dodas uz Latviju?	6. Kā Jūs uztverat to, ka atrodaties pierobežas zonā? Kādi, Jūsprāt, tam ir plusi un kādi mīnusi?	7. Cik daudz Jūs zināt un kā uztverat sadarbību starp Krāslavu un Verhņedvinsku?	8. Vai sadarbība, Jūsprāt, ir pietiekoša vai nepieciešama lielāka uzņēmība? Ja nepieciešama, tad kādās sfērās?
1.	Verhņedvinskas bērnu-jauniešu sporta skolas direktore un rajona sabiedriskās organizācijas «Белая Русь» priekšsēdētāja.	Jā, esmu. Pēdējo reizi biju 2000. gadā. Kopā ar jauniešu komandu bijām sporta sacensībās, reizē arī pieredzes apmaiņā (Daugavpilī, Ludzā)	Braucu ļoti reti. Pārsvārā, ja uzaicina uz kādu kopējo pasākumu, pieredzes apmaiņas braucieniem.	Jā, ir radi, kas dzīvo Rīgā, bet kas to zina, varbūt jau uz Ameriku ir pārvākušies, jo tur radiem dēļ dzīvo. Saiknes arī diemžēl vairs neuzturam tik ciešas, sazvānāmiem ļoti reti.	Tāds, kas brauc bieži nepazīstu, bet zinu, ka ir cilvēki, kas vairāk brauc komandējumos, darba darīšanās, piemēram, no Ludzu, arī Krāslavu, bet, kopš ir robežas, vairs nesanāk tik bieži aizbraukt un reizē arī saiknes paliek vājākas.	Zīnu pietiekoši. Ir dažādas sadarbības programmas, lielākoties tūrisma jomā – Bella Dvina u.c., tāpat arī ir izveidots velomaršruts, kas ietver gan Krāslavu, gan Verhņedvinsku, Miorus u.c.	Protams, ka nav pietiekoša sadarbība. Manuprāt, ir nepieciešami tieši vairāk dažādi sporta pasākumi bērniem, jauniešiem. Jo bērni jau ir mūsu nākotne.	
2.	Verhņedvinskas kultūras nama direktors	Jā, esmu bijis. Krāslavā dzīvo draugs, bet Daugavpilī gan māsa, gan brālis. Bet pašlaik māsas meita dzīvo ASV un arī mana māsa pavada aptuveni 6 mēnešus ASV un tad atbrauc uz Latviju uz 6 mēnešiem - naudu tērēt.	Reti. Pēdējo reizi biju 4 gadus atpakaļ, kultūras pasākumā Indrā. Un arī Krāslavā.	Kā jau minēju, man ir māsa un brālis, kas dzīvo Daugavpilī. Tiekamies mēs ļoti reti – gan viņi brauc reti ciemos, gan es pie viņiem. Biežāk sanāk sazvānīties. Vēl man ir 1 māsa tepat Verhņedvinskā. Kopā esam 4 bērni.	Jā, zinu. Manas māsas, kas dzīvo Verhņedvinskā, vīrs bieži brauc uz Latviju darba darīšanās.	Sadarbība ir, īpaši tūrisma jomā. Tāpat arī kādreiz bija sadarbība starp Bigosovu un Indru. Arī kultūras jomā sadarbība ir, piemēram, nesen Verhņedvinskas kultūras namā bija Krāslavas mākslinieka Gorgoca gleznu izstāde. Bet diemžēl, kopumā pašlaik tomēr lielāka sadarbība kultūras jomā mums ir ar Igauniju un Lietuvu.	Grūti atbildēt. Sadarbība pastāv. Bet ir tā, ja mūs uzaicina, tad mēs braucam, nekad neatsakām. Tomēr, ja būtu atvērtākas, brīvākas robežas, tad, protams, būtu vieglāk. Un tad attīstītos arī ciešāka sadarbība kultūras jomā.	
3.	Verhņedvinskas rajona deputātu	Jā. Pēdējo reizi bijām Dagdā – noslēdzam	Kā nu sanāk. Pagājušajā gadā	Tiešās saiknes nav. Ir tikai pazīstami	Jā. Tie pārsvārā ir mani kolēģi no	Poziitīvie faktori: 1) Sadarbība neapšaubāmi pastāv, īpaši tūrisma,	Nepietiekama sadarbība ir tieši	

<p>padomes priekšsēdētāja</p>	<p>sadarbības līgumu.</p>	<p>bijām Rēzeknē, Krāslavā un Preiļos (2011.g). Esmu biedrības Eiroreģiona „Ezeru zemē” locekle, līdz ar to piedalījos sēdēs.</p>	<p>cilvēki no Rīgas (saistībā ar darbu).</p>	<p>rajona padomes, kas dodas komandējumos, apmaiņas braucienos.</p>	<p>februāra ir atvieglota pierobežas kustība (bez vīzas) pierobežas iedzīvotājiem. Tas var uzlabot arī kultūras saiknes, jo dažādi mākslinieki tāpat var pārvietoties brīvāk tieši kultūras motīvu vadīti. 2) Negatīvie faktori: 1) robeža ir kā barjera, 2)</p>	<p>kultūras jomās. Tikai ir grūti, ir nepieciešama lielāka iniciatīva. Piemēram, ja mēs vēlētos tāpat vienkārši braukt uz Krāslavu, lai izrādītu iniciatīvu par sadarbības apspiešanu, mums pat nav tiesību ņemt darba mašīnu un braukt komandējumā. Ja ir vēlme, tad ir jābrauc ar personīgo mašīnu un jāvienojas ar kaimiņiem par iespējamo sadarbību. Savukārt, ja mūs uzaicina, tad tas jau ir komandējums.</p>	<p>vairāk no Baltkrievijas puses. Saītes ir pazaudētas. Šeit svarīgs ir cilvēku faktors – ja ir dialogi, ja aicina, tad brauc. Bet, kā jau es minēju, ir sarežģīti, jo jābrauc ar privāto mašīnu. Ir jāatjauno zaudētā saikne.</p>
<p>4. Verhņedvinskas kultūras nodaļas vadītāja</p>	<p>Jā, esmu bijusi. Pēdējo reizi biju 2008.gadā Rīgā, uz Modes teātri – kosmīmu sirdspuksti („Сердцебиение”, „Сердцебиение”). Tomēr, jāsaka, ka biežāk tomēr dodos uz Igauniju un caur Latviju pārsvarā braucu tikai tranzītā. Ar Igauniju mums ir lielāka sadarbība.</p>	<p>Reti. Kā jau teicu, tagad caur Latviju sanāk lielākoties doties tikai tranzītā.</p>	<p>Radnieku man Latvijā nav, ir tikai draugi. Rīgā ir pazīstama Ginta Traine. Viņa bija mani uzaicinājusi uz festivālu, kas notika 8. februārī, bet diemžēl netiku. Tāpat arī vakar pēc koncerta kultūras namā sapazinātos ar kultūras nama pārstāvi no Krāslavas, viņš man atstāja arī savus kontaktus. Ceram uz turpmāko sadarbību. Brauciet arī jūs uz svētkiem Dvina-</p>	<p>Zinu. Uz Latviju kultūras apmaiņas braucieni brauc reti. Bet nesen uz Latviju bija devusies delegācija (rajona deputāti).</p>	<p>Ģeogrāfiski robeža mums ir blakus, līdz ar to ir audz visādu kontaktu. Tas ir ļoti labi. Jāsaka, ka tomēr Brāslava vairāk kontaktē ar Krāslavu, viņiem pat ir kādi 3-4 projekti kopā. Mums tomēr kaut kā vairāk sanāk ar Lietuvu un Igauniju komunicēt.</p>	<p>Zinu par dažādiem projektiem. Uzteru to ļoti labi. Tomēr, manuprāt, lai šos kontaktus uzlabotu ir vairāk jākontaktējas, vairāk jāizzina vienam otrs.</p>	<p>Manuprāt, ir nepieciešama lielāka uzņēmība. Ja runājam par sfērām, tad noteikti vairāk jāiegulda kultūras un sporta sadarbības veicināšanā. Kādreiz mēs bieži braucām uz Krāslavu, uz Indru. Man pašai Latvija ir ļoti mīļa.</p>

5.	Verhmedvinskas fiziskās kultūras, sporta un tūrisma nodaļas vadītājs	Jā, protams. Darba darīšanās uz Latviju braucu diezgan bieži, tūlīt - nākamnedēļ braukšu uz Daugavpili, uz konferenci, kas veltīta tūrisma.	Uz Latviju braucu diezgan bieži, tūlīt - nākamnedēļ braukšu uz Daugavpili, uz konferenci, kas veltīta tūrisma.	Daugava pie mums – ciemiņi ir vienmēr gaidīti. Latvijā dzīvo mana brāļa sievas radnieki, tieši Ogrē. Viņi biežāk brauc uz Baltkrieviju, bet, arī es šad tad ar brāli dodos uz Latviju un tad apciemoju arī viņus. Protams, Latvijā man ir arī daudz paziņu, partneru darba jomā ar kuriem sanāk uzturēt kontaktus.	Jā, zinu. Mami darba kolēģi. Tāpat arī zinu daudzus tālbraucējus, kas dodas uz Latviju, pareizāk sakot, tranzītā cauri Latvijai. Savukārt, par latviešu braukšanu uz Baltkrieviju, interesantu informāciju man ir pastāstījis kāds paziņa no Daugavpils - Latvijā pat esot tāds portāls, kurā var iegūt informāciju, kur tieši Baltkrievijā ir lētāk iepildīt degvielu un kādos veikalos labāk iepirkties.	Plūsi. 1. Projektu realizācijas (tieši saistībā ar pārrobežas sadarbību), 2. vieglāk kontaktēties ar kaimiņiem (Krāslavu, Daugavpili utt.), 3. Preču apgrozība. <u>Mīnusi</u> . 1. Atrodoties pierobežas teritorijās, piemēram, Bigosovā ir nepieciešama speciāla caurlaide, 2. Uz Latviju braukt drīkst 1 reizi 8 dienās (latvieši var braukt-vest akcīzes preces 1 reizi 7 dienās). Un vispār, braukt uz Latviju ir diezgan dārgi. Piemēram, lai es ar mašīnu aizbrauktu uz Latviju, man vajag apdrošināt mašīnu. Un uz 2 nedēļām mašīnas apdrošināšana izmaksā 30 eiro.	Par projektiem es zinu diezgan daudz, jo pats vairākus esmu izveidojis un piedalījies. Ir tādi projekti kā Bella Dvina, aizraujošais velomaršruts utt. Projekta ietvaros tika rīkots arī velomaratons un tad arī pasākumi, kur dzied utt. Projektu – tie palīdz „nodzēst” robežas. Ja nebūtu vērstos arī Ludzas virzienā, jo tur mums ir kontakti.	Jābūt vairāk uz sportiskām aktivitātēm orientētiem pasākumiem – tādiem, kas uzlabotu arī veselību. Tāpat arī, manuprāt, lielāks uzsvars jāliek uz kultūras mantojumu, jāizveido ciešākas saiknes kultūras sadarbības jomā.
6.	Avīzes „Дзвінская праўда” galvenā	Jā. Mērķis bija radoša sadarbība ar saviem kolēģiem žurnālistiem.	Šobrīd - ne pārāk bieži. Kad sanāk, tad braucu ar	Pavisam „tiesās saiknes” man nav, jo nav radnieki, kas	Jā, zinu cilvēkus, kas bieži dodas uz Latviju – pie	Poziitīvi novērtēju to, ka ir atvēries pierobežas mazā	Zinu par sadarbību starp vietējam pašvaldībām (LV-BY)	Ir nepieciešama lielāka sadarbība tirdzniecības,

	redaktore	Biju Rīgā, Daugavpilī, Krāslavā, Ludzā, Indrā un Ventspilī.	rajona delegāciju.	dzīvo Latvijā. Bet man ir draudzene no Latvijas, kas dzīvo Ventspilī, mēs ar viņu bieži sazināmies.	saviem radniekiem – uz Daugavpili, Rīgu, Krāslavu, arī Ludzu.	kustība, kas var sekmēt pārobežu saikņu attīstību starp abām tautām.	un to es novērtēju ļoti pozitīvi. Negatīvi es vērtēju to, ka nav saikņu starp avižu redaktoriem, kuras pastāvēja pirms Padomju Savienības sabrukuma.	un to es novērtēju ļoti pozitīvi. Negatīvi es vērtēju to, ka nav saikņu starp avižu redaktoriem, kuras pastāvēja pirms Padomju Savienības sabrukuma.	pakalpojumu sfērās, tāpat arī žurnālistikā, kultūras jomā, tāpat arī jomās, kas skar transporta pārvadājumus pārobežu kontekstā un, protams, arī sportā.
--	-----------	---	--------------------	---	---	--	--	--	--

Nr.	9. Kā Jums šķiet, kas ir jādara, lai nākotnē tiktu nodrošināta efektīvāka sadarbība starp Jūsu reģionu un citiem reģioniem Latvijā?	10. Vai esat bijis pats iesaistīts kādā no sadarbības programmām?	11. Kā Jūs uzverat robežu starp Latviju un Baltkrieviju? Vai tai vispār ir jābūt?	12. Vai, Jūsuprāt, pastāv kādas saiknes starp Krāslavu un Verhņedvinsku? (kultūras, sociālās, politiskās, ekonomiskās, etniskās utt.) Sniedziet kādus saikņu piemērus.	13. Vai Jūs esat informēti par Latvija (Krāslavā) notiekošajiem notikumiem, pasākumiem, aktualitātēm?	14. Jūsu komentāri
1.	Kādreiz bija sadarbība vēl ar Daugavpili, Rēzekni. Manuprāt, vajag vairāk uzņēmības, ieinteresētības, lai tiktu veidotas un uzturētas jaunas sadarbības iespējas.	Jā esmu gan. Piemēram, tādos projektos kā Bella Dvina un velomaršruta izveidē.	Jā, robežai ir jābūt daudz vienkāršotākai, kā, piemēram, ir ar lidojumiem. Bet robežām ir jābūt arī striktām - tieši saistībā ar darbaspēka migrāciju, lai nerastos iespējas doties prom no valsts. Skatoties kopumā, ja robežas būtu brīvākas, tad lielāka peļņa, lielāks ieguvums būtu arī valstīm, piemēram, no tā paša tūrisma.	Protams, ka pastāv, tās tikai ir jāatfista vairāk. Īpaši Sporta, tūrisma saiknes – tām ir jābūt vēl spēcīgākām.	Diemžēl nesekoju līdzī.	Kādreiz, kad vēl nebija robežas, kad bijām Padomju Savienībā, braucu uz Latviju un vēl tagad atceros to garšīgo kafiju dzelzceļa stacijā ar saldējuma bumbiņu. Tik garšīgi.
2.	Vissvarīgākais, manuprāt, ir, lai robežas būtu vairāk atvērtākas un tad jau raisītos arī sadarbība.	Jā. Piemēram, palīdzēju ar pasākuma Dvina - Daugava organizēšanu. Šogad arī esam atbildīgi par Draudzības kurgāna	Es labi attiecos pret robežām. Tomēr, kā parastam cilvēkam man šķiet, ka robežas nav vajadzīgas. Tās ir tikai politisku spēles. Robežas, neapšaubāmi traucē veidot kādu	Jā, pastāv saiknes, īpaši kultūras. Bet cits jautājums ir, cik ciešas tās ir. Kā jau minēju, 4 gadus atpakaļ mēs braucām uz Krāslavu, Indru...uz	Jā, esmu. Es klausos Krāslavas radio Retro Fm.	

	organizēšanu. Kultūra – tas ir mans lauciņš, es šajā jomā strādāju jau 35 gadus.	ciešāku sadarbību, piemēram, kultūras jomā.	pasākumiem.			
3.	Manuprāt, ir nepieciešami 3 priekšnosacījumi: 1) vēlēšanās, 2) atrast laiku, 3) atrast speciālistus, kas virzītu šos sadarbības procesus LV-BY līmenī.	Jā. Esmu iesaistīta biedrības Eiroreģions „Ezeru zeme” projektos.	Robežas var arī nebūt. Protams, ir labi, ka vismaz radnieku saites var atjaunot, piemēram, ar šo pašu atviegloto pierobežas režīma kustību. Ja robežu nebūtu ... Bet tomēr, kā tajā vecajā teicienā – „Ir viegli izjaukt, bet grūti salikt.” Tas pats arī attiecas uz robežām. Jo vairāk cilvēkus laidīs uz Latviju vai uz Baltkrieviju, jo lielāka būs savstarpējā interese.	Neapšaubāmi pastāv. Par ekonomiskajām saiknēm ir grūti spriest, jo nav tik milzīgu uzņēmumu, un tik lielas ekonomiskās izaugsmes nedz Krāslavā, nedz Verhņedvinskā. Bet ļoti ciešas, manuprāt, ir kultūras saiknes, tāpat arī emiskās saiknes, kas vieno brāļus abpus robežai.	Jā, zinu par valodas referendumu Latvijā? Kāds tad beigās bija iznākums?	Personīgās tikšanās dažādos līmeņos, „dos” noteiktus mērķus un rezultātus (kādi nu kuram ir) lokālā līmenī. Ir jābūt vairāk personīgo kontaktu.
4.	Ir vairāk jārunājas ar cilvēkiem, jāizrāda iniciatīva. Es uzskatu, ka mums ir tik daudz kopīga ar Latgali. Mums pat etnogrāfiskie kostīmi kaut kādos elementos ir līdzīgi. Mums taču ir viens šūpulis un īstenībā jau nemaz nevajag tik daudz, lai atjaunotu šīs, kaut vai kultūras saites.	Jā esmu. Esam rīkojuši dažādus pasākumus, piemēram, svētkus Dvina-Daugava.	No vienas puses es uzskatu, ja ir noteikumi, tad tai robežai ir jābūt, lai ieturētu mūs vismaz kaut kādos rāmjos, bet no otras puses uzskatu, ka robeža ir kā barjera, jo tās ir nemitīgas procedūras un noteikumi, kuriem ir jāpakļaujas.	Jā, saiknes pastāv. Kur nu bez tām! Bet tikai tās ir jāpadara spēcīgākas.	Godīgi sakot, īsti nezinu gan.	Manuprāt, cilvēkiem, it īpaši tiem, kuri dzīvo pierobežā, ir jānodrošina iespējas braukt apmaiņas braucienos, salīdzināt. It īpaši, ja runājam par jauniešiem, viņiem ir jāuzņem tā zināšanu bagāža – jābrauc, jākonstatē pašiem. Es vēl esmu padomju bērns un man ir bijusi iespēja braukt uz Latviju, kad nebija robežu. Ar Latviju man saistās bērnības atmiņas, mēs braucām apūsties. Nezinu, man vienmēr ļoti pievilcīga ir likusies latviešu mentalitāte, kultūra. Es mīlu Latviju. Atceros, cik Latvijā bija garšs siers un ļoti smaržīga maize – tikko kā no krāsns. Tik garšīgu maizi es vairs nekur neesmu ēdusi.
5.	Iespējams, tomēr lielāks potenciāls ir nevis	Jā, un daudzās. Gan Bella Dvina, gan velomaršruta	Es uzskatu, ka robežai kā barjerai ir jāeksistē, galvenokārt jau, lai cilvēki	Jā, pastāv. Īpaši tūrisma jomā. Kā piemērs ir visi šie	Jā, esmu informēts par to, kas notiek Latvijā.	

<p>sadarboties ar citiem reģioniem Latvijā, bet tieši ar Latgali – kaut vai tāda iemesla dēļ, ka tur ir daudz vairāk krieviski runājošo, kas var vienkāršot saziņas iespējas utt.</p>	<p>izveidē, gan biedrības Eirorēģions „Ezeru zeme” projektos u.c.</p>	<p>nebrauktu meklēt darbu citviet – ārzemēs, tā teikt, lai nerastos kārdinājums. Citādi, ja robežas būtu „vajā” daudzi baltkrievi dotos darba meklējumos uz Krieviju (viena valoda-vieglāk atrast darbu). Robeža – tie ir arī vieni vienīgi izdevumi. Kā jau iepriekš minēju – tai pašai māšīnas apdrošināšanai, tāpat arī vīzai – ir nepieciešami aptuveni 60 eiro. No otras puses – kā vienkārši parasts cilvēks, es uzskatu, ka robežas ir liekas, jo cilvēkiem ir jāļauj brīvi pārvietoties, bet robežas tikai ierobežo.</p>	<p>pārobežu sadarbības projekti – Bella Dvina u.c. Krāslava ar Verhpedvinsku ir sadraudzības pilsētas.</p>	<p>Zinu, par nesen notikušo referendumu par valodām. Kādi beigās bija procentuālie rezultāti?</p>	
<p>6. Ir biežāk jāriko tikšanās dažādos līmeņos un jārūnā, jāvienojas par sadarbības iespējām. Tāpat šajā procesā ir jāiesaista arī dažādas sabiedriskās organizācijas, biznesa pārstāvjus un arī jauniešus.</p>	<p>Jā. Esmu iesaistīta biedrības Eirorēģiona „Ezeru zeme” attīstības projektos.</p>	<p>Manuprāt, robežām nav jābūt...</p>	<p>Jā, manuprāt, tāda vai citādā līmenī, eksistē visi saikņu veidi. Piedalīšanās dažādos kultūras pasākumos, tāpat arī piedalīšanās gadatirgos un citos pasākumos.</p>	<p>Esmu informēta par notikumiem Latvijā, tik lielā mērā, cik to ļauj masu saziņas līdzekļi – internets, un protams, arī braucot darba darīšanās, tiek iegūta informācija.</p>	<p>Gribētos, lai robežas paliktu caurlaidīgākas vai vispār pazustu un saites starp tautām stiprinātos vēl vairāk.</p>

Ekspertu saraksts (4. un 5. pielikums)

Npk.	Vārds, uzvārds
1.	Jāzeps Dobkevičs
2.	Ērika Stepiņa
3.	Ilze Stabulniece
4.	Valentīna Batjanova (<i>Батъянова Валентина Викторовна</i>)
5.	Viktors Hodorenko (<i>Ходоренко Виктор Дмитриевич</i>)
6.	Irina Kozel (<i>Козел Ирина Францевна</i>)
7.	Tatjana Sirovatnikova (<i>Сыроватникова Татьяна Викторовна</i>)
8.	Vjačeslavs Boguševičs (<i>Богушевич Вячеслав Александрович</i>)
9.	Janīna Paķuļņeviča (<i>Пакульневич Янина Станиславовна</i>)