

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

**OGRES PILSĒTAS TĒLPISKĀS STRUKTŪRAS
VEIDOŠANĀS UN ATTĪSTĪBAS POTENCIĀLS**

BAKALAURA DARBS

Autors: Raitis Boļšakovs

Stud.apl. rb09118

Darba vadītājs: Pēteris Šķiņķis, asoc. prof.

Rīga 2012

ANOTĀCIJA

Pētījuma objekts ir Ogres pilsētas telpiskās struktūras pārmaiņas no vasarnīcu kūrorta laikiem divdesmitā gadsimta sākumā līdz postindustriālai divdesmit pirmā gadsimta pilsētai, kas pārņem ilgtspējīgas attīstības principus un ievieš jaunākās tehnoloģijas pilsētas iedzīvotāju ikdienā. Pētījuma mērķis ir noskaidrot Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās vēsturi un tās attīstības potenciālu. Iegūtie rezultāti ļauj secināt, ka, lai arī Ogre ir pēdējās Latvijas administratīvās reformas rezultātā izveidotā Ogres novada administratīvais, ekonomiskais un kultūras centrs, pilsētas nākotne nesaraucjami saistīta ar Rīgu, jo attālums līdz galvaspilsētai ir tik mazs, ka reģionālās attīstības saites starp Ogrī un Rīgu ir spēcīgākas par Ogres pilsētas saitēm ar pārējām novada pašvaldībām.

Atslēgas vārdi: aglomerācija, ilgtspējīga attīstība, pārmaiņas, telpiskā plānošana.

ANNOTATION

The subject of this research is changes of spatial structure of town Ogre from summerhouse resort in early twentieth century to postindustrial town of twenty first century, that adopts principles of sustainable development and introduces modern technologies into citizens' everyday life. The objective of the research is to determine the formation of spatial structure of Ogre town and its development potential. The results show that even though the town Ogre is the civic, economic and cultural centre of district Ogres novads, created during the last civic reform in Latvia, its future is bound with Riga, because the distance to the capital is so small, that bonds between Ogre and Riga are stronger than bonds between town Ogre and other municipalities in district Ogres novads.

Keywords: agglomeration, changes, spatial planning, sustainable development.

SATURS

	Lpp.
Apzīmējumu saraksts	5
Ievads	6
1. Teorētiskā nostādne un literatūras apskats.....	8
2. Materiāli un metodes	13
3. Pētījuma rezultāti un diskusija.....	15
3.1. Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās.....	15
3.2. Pilsētas attīstības potenciāls.....	19
3.2.1. Telpiskie faktori	19
3.2.2. Iedzīvotāju skaits un resursi to piesaistei.....	21
3.2.3. Uzņēmējdarbība un finanšu iestādes.....	22
3.2.4. Tūrisma objekti	25
3.2.5. Transporta infrastruktūra	26
3.2.6. Inženierkomunikācijas	34
3.2.7. Vides kvalitāte	36
Secinājumi	38
Literatūras saraksts	39

APZĪMĒJUMU SARAKSTS

AIMC – Attīstības un inovāciju centrs

AS – Akciju sabiedrība

ERAF – Eiropas Reģionālās attīstības fonds

ETAP - Eiropas telpiskās attīstības perspektīva

HES - Hidroelektrostacija

ĪADT - Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas

KW - Kilovati

MW - Megavati

OIC – Ogres Interneta centrs

PVISC – Pašvaldību vienotā informatizācijas sistēmu centrs

SEG – Siltumnīcas efekta gāzes

SIA – Sabiedrība ar ierobežotu atbildību

VAS – Valsts akciju sabiedrība

VSIA – Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību

Wi-Fi – Wireless fidelity (tulk.- bezvadu precizitāte; bezvadu interneta protokols)

IEVADS

Laika gaitā Ogres nozīme ir mainījusies no sākotnējā kūrortpilsētas statusa uz industriālo pilsētu padomju laikos, bet mūsdienās tā ir postindustriāla pilsēta ar dominējošu apkalpojošo sfēru. Atbilstoši pilsētas statusam, mainījusies arī tās plānošana un apbūve- kūrortpilsētas laika apbūvei raksturīgas divstāvu vasarnīcu tipa ēkas, kas izvietotas pilsētas gleznainākajos rajonos, netālu no ceļiem, kā arī vēsturiskā centra tuvumā. Padomju laika apbūve galvenokārt sastāv no trīs līdz deviņus stāvus augstām daudzdzīvokļu mājām, kas saistīta arī ar ievērojamo pilsētas iedzīvotāju skaita pieaugumu pēckara gados, kad tradicionālā savrupmāju apbūve nevarēja nodrošināt ar pietiekamu dzīvojamo platību strauji augošo pilsētnieku skaitu.

Mūsdienās Ogres iedzīvotāju skaits ir relatīvi stabils, kā rezultātā pilsētas jaunāko apbūvi veido privātmāju, kā arī agrākajos gados Ogrē neraksturīgs apbūves tips- rindu mājas. Pilsētas veidola pārmaiņas līdz ar nozīmīgiem notikumiem Latvijas politikā ir aizraujošs pētījuma objekts, sevišķi tādēļ, ka pielāgošanās dzīvei Eiropas Savienībā arī šobrīd ievieš jaunas tendences Ogres telpiskajā struktūrā.

Šobrīd Ogres pilsētas attīstība tiek plānota Ogres novada kontekstā, kā novada centra, kas piesaista darbaspēku un piedāvā darbavietas, nodrošina plašu kredītiestāžu tīklu, aktīvu sporta un kultūras dzīvi, sakoptu vidi un videi draudzīgas tūrisma iespējas, taču Latvijas mērogā galvaspilsētas Rīgas tuvums un tās ietekme uz visu novadu, tajā skaitā arī Ogres pilsētu, ir milzīga.

Ik dienu tūkstošiem ogrēniešu dodas uz Rīgu darba, skolas un izklaides gaitās, kā rezultātā lielu nozīmi iegūst transporta tīkls, kas savieno Ogrē un Rīgu. Šobrīd ātrākais veids, kā no Ogres nokļūt Rīgā, ir, izmantojot ekspress vilcienu, kas aizņem vien 29 minūtes- tik ātri Rīgas centrā sastrēgumstundā nav iespējams nokļūt pat no galvaspilsētas nomales. Nākotnē, uzlabojot autoceļu un dzelzceļa kvalitāti, laiks, kas jāpatērē ceļā starp galvaspilsētu un Ogrē, varētu samazināties vēl vairāk un veicināt lielāku cilvēku mobilitāti starp abām pilsētām. Rīgas reģiona attīstības plānā pat paredzēta iespēja, ka līdz 2020.gadam Rīgas aglomerācija varētu izplesties līdz Ogrē.

Pētījuma mērķis ir noskaidrot Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās apstākļus un attīstības potenciālu. Mērķa sasniegšanai veicamie uzdevumi:

- 1) izpētīt Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās stadijas un tās ietekmējošos faktorus;
- 2) noskaidrot Ogres pilsētas mūsdienu nozīmi valstiskā un reģionālā mērogā;
- 3) apzināt Ogres pilsētas transporta un sakaru tīklu;

- 4) noskaidrot plānotos Ogres pilsētas un tai piegulošā transporta tīkla attīstības plānus;
- 5) izdarīt secinājumus par pilsētas attīstības potenciālu.

Pētījuma apjoms ir 40 lappuses, tajā ir iekļauti 11 attēli un 3 tabulas. Pētījums veikts kamerāli, izmantojot vēsturiskus kartogrāfiskus un tekstuālus materiālus, izstrādājot pētījuma sadaļu par Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanos, kā arī izmantojot nozaru statistikas datus, valstiskas, reģionālas un lokālas nozīmes plānošanas dokumentus, izstrādājot pētījuma sadaļu par Ogres pilsētas attīstības potenciālu.

1. TEORĒTISKĀ NOSTĀDNE UN LITERATŪRAS APSKATS

Periodā no neatkarības atgūšanas līdz valsts iestāšanās brīdim Eiropas Savienībā, notika ideoloģiska, politiska un ekonomiska Latvijas pārorientēšanās no iepriekš stratēģiski izdevīgā tuvuma Padomju Savienības politiskajam centram uz atrašanos stratēģiski neizdevīgajā Eiropas Savienības perifērijā. Tranzīts no Krievijas ir galvenais faktors, kā Latvijai izmantot savu ģeogrāfisko stāvokli, taču tranzīta kravu daudzums nekādi neietekmē faktu, ka Latvija atrodas tālu no Eiropas Savienības centra un Eiropas Telpiskās Attīstības Perspektīva praktiski neapskata problēmas, kas valstī rodas pārorientācijas procesā uz rietumiem. Tādējādi ETAP aprakstītās idejas un risinājumi Latvijas plānotājiem un likumdevējiem jāpielāgo pēc saviem uzskatiem vai pat jāizstrādā pilnīgi jaunas telpiskās attīstības koncepcijas (Paalzow, 2008).

Eiropas Savienības paplašināšanās 2004.gadā jaunajās dalībvalstīs ievadīja krasas telpiskās plānošanas koncepciju pārmaiņas, sevišķi izteiktas tās bija postpadomju telpā, kur jaunās idejas un finansiālās iespējas valdībām pavēra iespējas integrēties vienotajā Eiropā vai arī vēl vairāk nostiprināt savu Eiropas perifērijas statusu Visām Baltijas valstīm ir līdzīgas problēmas- par spīti ap galvaspilsētām valdošajai ekonomiskajai rosībai, valstu perifērijās novērojamas pieaugošas negatīvas attīstības tendences, tāpat arī kopumā visās trīs valstīs valda negatīvi demogrāfiskie procesi, kas vēl vairāk pastiprinājušies emigrācijas procesu ietekmē 2008.gadā sākušās finanšu krīzes rezultātā. (Adams, Alden & Harris, 2006). Šim viedoklim piekrīt arī A. Pālzo: "Pašreizējās attīstības tendences parāda to, ka Latvijā arvien vairāk pieaug attīstības reģionālās atšķirības, Rīgas aglomerācijai piesaistot laivas tiesu ārvalstu kapitāla un uzņēmumu, tāpat arī Ventspils un Liepājas pilsētas pateicoties savām ostām gūst labumu no tranzīta kravām. Reģionālās atšķirības vēl vairāk pastiprina tas, ka starp pilsētām un lauku rajoniem padomju laikā bija maz funkcionālu sakaru, kas veidotu koridorus un sakaru tīklus vienmērīgākai reģionu centru un nomaļu attīstībai, samazinot perifēriju atpalcību".

Pašreizējā Eiropas Savienības politika paradoksālā kārtā veicina reģionālas ekonomiskās atšķirības katrā no Baltijas valstīm un ir skaidrs, ka katrā no trim valstīm reģionālā līmenī pārvaldes institūcijām nepietiek rīku un resursu, lai šo situāciju mainītu, tādēļ šo jautājumu jārisina valstiskā līmenī. Finanšu un darbaspēka resursu koncentrēšanās galvaspilsētā un tam sekojošā lauku reģionu novājināšanās, cilvēkiem aizplūstot prom darba meklējumos, tikai padziļina ekonomisko nevienlīdzību valsts robežās. Ilgtermiņa attīstības plānošanu kavē arī pārmaiņas teritoriālajā struktūrā- pāreja uz novadu dalījumu paredz

efektīvāku pakalpojumu un resursu pārvaldīšanu, taču pārejas laikā nav iespējams īstenot ilgtermiņa stratēģijas (Adams, 2006).

Neskaidrību laikā par nacionālo attīstības plānu daudzas pašvaldības pieņēmušas ETAP vadlīnijas un tādas koncepcijas kā policentriska apdzīvojuma sistēmas izveide, transporta koridoru attīstība, kā arī dabas un kultūras mantojuma saglabāšana šobrīd ir sastopamas virknē attīstības dokumentu. Īpaša nozīme ir kultūras mantojuma saglabāšanai, kas iepriekš paveikts piecdesmit gadu okupācijas laikā, vienlaikus integrējot sabiedrībā daudzus padomju gados imigrējušos krievus. Postpadomju laikā aktualizējušās bezdarba, etniskās integrācijas un alkoholisma problēmas, kuras arīdzan skaidri apskatītas teritoriālās attīstības dokumentos (Paalzow, 2008).

Basa Vaterhauta grāmata "The Institutionalisation of European Spatial Planning" ir veltīta ETAP piemērotībai paplašinātajai Eiropas Savienībai un analizē telpiskās attīstības pamatprincipus, kas atbilst visām dalībvalstīm, kā arī norāda uz virkni nepilnību plāniem, kas tiek izstrādāti tā, lai derētu visiem- ja arī galējais rezultāts nav tāds, ka plāns neder nevienam, tomēr jaunajām dalībvalstīm jāpārvar daudzi šķēršļi, kas ETAP nav paredzēti: kā norāda N.Adamss, Dž.Aldens un N.Heriss, neskatoties uz pārstrukturizāciju pēdējās divās desmitgadēs, padomju mantojums Latvijā joprojām jūtams valsts ekonomikā un sociālajā sfērā- īpaši etniskajā sastāvā un pilsonības jautājumos, tāpat arī liela daļa arhitektūras palikusi mantojumā no padomju laikiem (Adams, Alden & Harris, 2006).

B.Vaterhauts raksturo to, kā telpisko plānošanu definē Eiropas Savienības likumdevēji: "Telpiskā plānošana Eiropas Savienības dokumentos tiek raksturota kā metožu kopums, kas tiek izmantots lielākoties publiskajā sektorā, lai veicinātu darbības telpisko izplešanos. Tā uzņemas radīt racionālāku teritorijas organizāciju un optimizēt sakarus starp dažādām teritoriju veidojošajām struktūrām, radot savienojumu kanālus starp tām, kas nodrošinātu pieprasījumu apmierināšanu, un ļautu sasniegt sociālos un ekonomiskos mērķus."

B.Vaterhauts norāda, ka jebkuras plānošanas doktrīnas pamatā ir:

- 1) plānošanas pamatprincipu izvirzīšana,
- 2) telpiskās plānošanas koncepciju izstrāde,
- 3) plānošana sabiedrībai - cilvēciskā faktora izvērtēšana.

Pirmie divi punkti apskata plānošanas dokumentu procesuālo un materiālo pusi, savukārt trešais punkts attiecas uz plānošanas objekta ietekmi uz cilvēkiem.

Plašāks telpiskās plānošanas aptverto jautājumu spektrs aprakstīts grāmatā "Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union" Nīla Adamsa, Džeremija Aldena un Nīla Herisa redaktūrā: "Telpiskā plānošana aptver virkni jomu- tā sniedzas no

ekonomiskās attīstības, transporta un vides aizsardzības līdz pat veselības aprūpei, kultūrai un valodas jautājumiem.”

Tikmēr A.Krīgers un W.S.Sanderss uzskata, ka visas telpiskās plānošanas aptvertās nozares var iedalīt divās daļās- telpiskā dimensija un plaša grupa ar saistītajām telpiskās plānošanas skartajām sfērām. Pirmā, telpiskā dimensija, integrē ģeogrāfisko elementu attīstības stratēģijās un parāda to, ka unificēta pieeja neder katrai vietai, jo lokāli faktori var limitēt plānoto pasākumu efektivitāti. Otrā dimensija attiecas uz saistītajām nozarēm un institūcijām, kurās telpiskais faktors tiek integrēts, parādot telpiskās plānošanas plašo aptveramo jautājumu loku, kā arī tās plašo pielietojamību dažādos organizācijas līmeņos- reģionālā, nacionālā, kā arī starptautiskā līmenī (Krieger and Saunders, 2009).

“Globalizācijas ietekmē pilsētas ir kļuvušas vēl nozīmīgākas- tās izvērtē savu potenciālu un pārveidojas, lai paaugstinātu savu konkurētspēju. Dzīves kvalitātei tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība, tāpēc pilsētu piemērotības iedzīvotāju vajadzībām uzlabošanai jāklūst par katras pilsētas galveno mērķi tās ekonomiskās attīstības stratēģijā,” savā grāmatā “World Cities: Achieving Liveability and Vibrancy” uz pieaugošo pilsētu plānošanas nozīmi norāda Giok Ling un Belinda Yuen.

Dzīves kvalitāti pilsētā vērtē pēc trim galvenajiem kritērijiem- pēc vides stāvokļa, kaimiņu ietekmes, kā arī pēc iedzīvotāju individuālās labklājības. Labvēlīga pilsētvide sevī parasti ietver pievilcīgas sabiedriskās vietas, blīvi apbūvētas dzīvojamās apkaimes, kurās ir zaļās zonas un vietas pastaigām, labs transporta tīkls un saprātīgas nekustamā īpašuma cenas. Labvēlīgā pilsētvidē prioritāte ir gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, nevis ar privāto transportu pārblīvētām ielām. Ilgtspējīga attīstība un pilsētvides uzlabošana iet roku rokā un ilgtspējīgas attīstības principi var uzlabot dzīves kvalitāti arī mūsdienās (Ling and Yuen, 2009).

Kā pirmais Ogres novada attīstības programmas izstrādes princips, tiek minēts ilgtspējīgas attīstības princips, kas saskan ar pasaulē valdošajām tendencēm, ko apstiprina Rakela Pinderhadžesa savā rakstā „Alternative Urban Futures: Designing Urban Infrastructures that Prioritize Human Needs, are Less Damaging to the Natural Resource Base, and Produce Less Waste” grāmatā “Local Sustainable Urban Development in a Globalized World”: „Pēdējās pāris desmitgadēs ilgtspējīga attīstība pilsētplānošanas jomā ir kļuvusi par vispopulārāko koncepciju.”

Šobrīd lielākā daļa vidēja un ilgtermiņa attīstības plānu ietver sevī ilgtspējīgas attīstības principus, taču to izdošanos nevar panākt tikai institucionālā līmenī, ilgtspējīgas attīstības principi ir jāmāca sabiedrībai jau skolā, lai izglītotā sabiedrība pieņemtu attīstības

programmas un būtu atvērta inovācijām, kas paver ceļu uz labāku nākotni (Pinderhughes, 2008).

R. Pinderhadžesa norāda, ka infrastruktūra ir galvenais elements pilsētas attīstībā un galvenā saite starp attīstību un vidi, tai ir milzu ietekme uz pilsētas, kā arī visa reģiona zemes un dabas resursu bāzi, cilvēku ikdienas dzīvi un pilsētas attīstību. Laba infrastruktūra sevī ietver gan būves un iekārtas kā ūdensapgādes stacijas, sanitāros mezglus, notekas, ceļus, atkritumu izgāztuves un to pārstrādes rūpnīcas, gan arī sociālas institūcijas kā izglītības un medicīnas iestādes.

Infrastruktūras atbilstība sabiedrības prasībām ir vitāla pilsētas ekonomiskajai izaugsmei, jo tā ļauj: pārvarēt pārapsaimniecības problēmas, uzlabot dzīves kvalitāti, samazināt nabadzību, uzlabot produktivitāti, aizsargāt vidi un veicināt sociālo un ekonomisko vienlīdzību. Pareizi plānotas un veiktas investīcijas infrastruktūras attīstībā var novest pie dabas resursu pieauguma, uzlabot sabiedrības veselību un pašsajūtu, savukārt, nepareiza pilsētas infrastruktūras pārvaldība var novest pie vies degradācijas, nabadzības un sociālās noslāņošanās (Pinderhughes, 2008). Tamdēļ turpmākajā pētījuma gaitā svarīgi apskatīt Ogres pilsētas infrastruktūras stāvokli, lai varētu izdarīt secinājumus par pilsētas attīstības potenciālu.

Jaunākās tehnoloģijas un līdz ar interneta attīstību pieaugusi virtuālās telpas nozīme daudziem radījusi radījusi bažas par publiskās telpas lomu nākotnē, tomēr Henrijs Šafto uzskata, patiesībā šīs bažas ir nepamatotas, jo cilvēki ir sabiedriskas būtnes un nekas nevar aizstāt fizisku kontaktu. Publiskā telpa ir paredzēta kā cilvēku socializēšanās vieta: tie ir parki, skvēri, bibliotēkas, sabiedriskie centri un laukumi. Publiskā telpa ir arī neapbūvētie laukumi starp mājām, kas bieži vien nav labiekārtoti (Shaftoe, 2008).

Mūsdienās tik daudz lietas ir komercializētas, ka brīvi pieejama, labiekārtota publiskā telpa pilsētā ir īpaši svarīga. Tā ne tikai kalpo kā pulcēšanās vieta, kas ir demokrātisku sabiedrību iezīme, bet tā var nest arī materiālu labumu gan tiešā veidā- kā vieta, kur sīktirgotājiem pārdot preces, gan arī netiešā veidā kā tūristu piesaistes objekts. Sakopta publiskā telpa var palielināt arī apkārtnē esošā nekustamā īpašuma vērtību, kā arī veicināt uzņēmējdarbību (Shaftoe, 2008).

Plānojot publiskās telpas pielietojumu, jāņem vērā dažādu vecuma grupu vajadzības, piemēram, dzīvojamo māju pagalmi bieži vien ir pārvērsti par bērnu rotaļu laukumiem, jo bērni ir mazkustīga sociālā grupa, kurai tāla pārvietošanās saistās ar risku, tāpēc bērnu uzturēšanās lielākoties tiek plānota netālu no mājām. Jaunieši parasti ir vismobilākā iedzīvotāju grupa, tāpēc viņiem piemērota infrastruktūra var atrasties attālināti no pilsētas guļamrajoniem (Shaftoe, 2008).

Pēdējās divās desmitgadēs kultūras plānošana ir bijusi viens no nozīmīgākajām plānošanas virzieniem Ziemeļamerikā, Lielbriānijā un Austrālijā. Kultūras plānošana radās pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados no kultūras teorijas un kultūras studijām, un tās mērķis bija uzlabot publisko telpu, ko parasti panāca iesaistot vietējās komūnas. Sabiedrības iesaiste ļauj plānotājiem caur kultūras plānošanas iniciatīvām noteikt faktorus, kas uzlabo vai pasliktina iedzīvotāju dzīves kvalitāti aplūkojamajā reģionā un attiecīgi izstrādāt rīcības programmu, kas veicinātu pozitīvu attīstību (Young, 2008).

2. MATERIĀLI UN METODEDES

Pētījums veikts kamerāli, izmantojot literatūras studijas, statistikas datu apkopošanu, kā arī kartogrāfisko materiālu apstrādi un analīzi. Vadoties pēc SAGE kvalitatīvo pētījumu enciklopēdijas, aprakstošā statistikas analīze ir pētījumu metode, kas ļauj ar ievāktu datu palīdzību veikt noteiktas parādības vai procesa aprakstu un izdarīt secinājumus, kas šī darba ietvaros uzskatāma par piemērotu pētījuma metodi.

Pētījumā izmantotie materiāli- dažādu hierarhijas līmeņu plānošanas dokumenti Latvijā:

- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam;
- Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2005.-2025.gadam;
- Ogres novada attīstības programma 2011.-2017.gadam.

Dažādu nozaru statistikas datu iegūšanai izmantoti uzņēmumu gada pārskati, piemēram, AS “Latvijas Dzelzceļš” gada pārskats, tāpat izmantota informācija no Eiropas Savienības fondu mājas lapas par aktuālajiem projektiem Ogres pilsētā, kuru īstenošana notiek, izmantojot Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu.

Veidojot sadaļu par transporta infrastruktūru Ogrē, izmantota VAS “Latvijas Ceļi” statistika par satiksmes intensitāti, kā arī ceļu stāvokli pilsētā, Ogres novada attīstības programma, AS “Latvijas Dzelzceļš” pārvadājumu un dzelzceļa satiksmes intensitātes dati.

Informācija par iedzīvotāju skaita izmaiņām Ogrē iegūta no Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes mājas lapas, bet fakti par resursiem iedzīvotāju piesaistei lielākoties iegūti no Ogres novada attīstības programmas.

Pilsētas inženierkomunikāciju esošais stāvoklis lielākoties iegūts no Ogres novada attīstības programmas, bet plānotie inženierkomunikāciju uzlabojumi aprakstīti, vadoties no Eiropas Savienības fondu plānoto projektu datiem.

Tūrisma iespēju sadaļa izveidota, izmantojot tūrisma nozares datus, kā arī Ogres novada attīstības programmu. Vides stāvoklis Ogrē aprakstīts, izmantojot novada attīstības programmu, kā arī LVGMC informāciju par vides piesārņojumu, kas sastādīts 2006.gadā. Visi iztrūkstošie dati papildināti no Ogres novada attīstības programmas, Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojuma vai arī attiecīgās nozares uzņēmumu statistikas.

Ogres pilsētas telpiskās struktūras sadaļa izveidota, izmantojot pilsētas vēstures aprakstus dažādos avotos, kā arī LU WMS serverī atrodamās Latvijas pirmās brīvvalsts laika, kā arī PSRS okupācijas laika kartes.

Pētījumā izmantotā literatūra aptver teritoriālās plānošanas mērķus, problēmas un risinājumus mūsdienu pasaulē, īpaši Latvijā kā postpadomju telpā, kas pārorientējas Eiropas virzienā un integrējas Eiropas Savienībā.

Pētījuma mērķis bija noskaidrot Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās vēsturi un noskaidrot tās attīstības potenciālu, mērķa sasniegšanai tika izvēlētas kamerālas pētījuma metodes, kas, ņemot vērā detalizētu valsts, reģiona un pašvaldības attīstības plānu pieejamību, kā arī vēstures un statistikas datu pieejamību, uzskatāmi par pētījuma mērķim atbilstošām metodēm.

Pētījumā izmantotās datorprogrammas: MS Word 2010, MS Excel 2010, ArcView 9.2.

3. PĒTĪJUMA REZULTĀTI UN DISKUSIJA

3.1. Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās

Ogres pilsētas veidošanās un tās apkaimes attīstība saistīta ar dzelzceļa izbūvi. 1861.gada 12.septembrī atklāja Rīgas – Dinaburgas (tagad – Daugavpils) dzelzceļa līniju. Dzelzceļš un labvēlīgie ģeogrāfiskie un klimatiskie apstākļi veicināja Ogres attīstību par vasarnīcu un atpūtas vietu. 1908.gadā Ogrē jau bija 200 vasarnīcas, līdz pirmajam pasaules karam to skaits pieauga uz pusi, turklāt daļa no tām bija piemērotas arī dzīvei ziemā. 1.Pasaules kara laikā Ogre tika stipri nopostīta, pilsētu caurvija tranšejas un nocietinājumi, bet pēc kara beigām tika izveidoti vairāki brāļu kapi kritušajiem latviešu, vācu un krievu karavīriem (Latvijas Centrs, 2011).

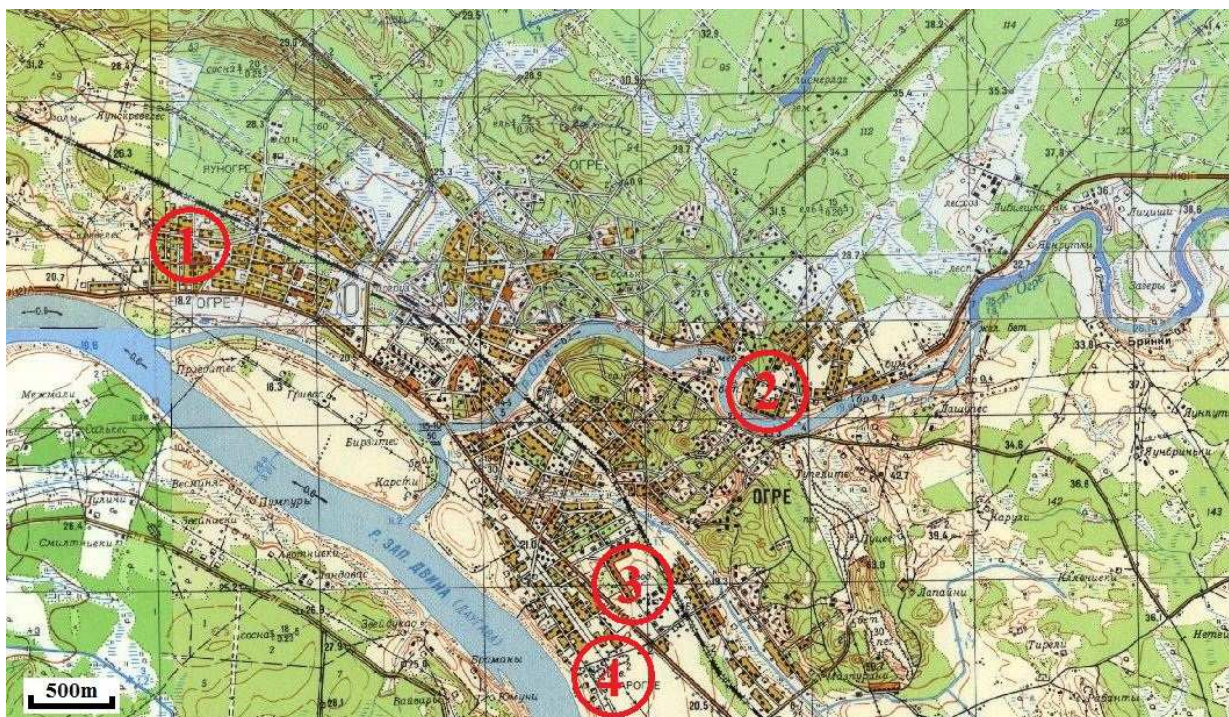


3.1.1.attēls. Latvijas teritorijas administratīvais iedalījums 1914.gadā

(Latvijas Okupācijas muzejs, bez dat.)

3.1.1.attēlā redzamajā Latvijas teritorijas 1914.gada administratīvajā iedalījumā redzams, ka Ogres tolaik ietilpa Vidzemes gubernijas Rīgas apriņķī un bija pat atzīmēta Latvijas teritorijas kartē kā miests, lai arī oficiāli Ogre miesta tiesības ieguva 1920. gadā, bet 1928.gada 25.februārī arī pilsētas tiesības. 1.Pasaules karā nopostītā pilsēta ātri 1926.gadā teritoriju starp dzelzceļu un Daugavu sadalīja apbūves gabalos, kurus piešķīra Latvijas

Papildus trikotāžas kombinātam Ogrē padomju laikā tika izveidots arī dzelzsbetona rūpnīcas cehs, kas 3.1.3. attēlā atrodas zem skaitļa 4, Sauriešu būvmateriālu kombināta filiāle, kas 3.1.3. attēlā atrodas zem skaitļa 3, r/a „Daiļrade” filiāle, darbojās arī kartona fabrika, kas 3.1.3. attēlā atrodas zem skaitļa 2 (Ogres novada dome, 2011; Latvijas Centrs, 2011). Iepriekšminētie rūpniecības objekti veicināja lielu darbaspēka pieplūdumu Ogrē un tādēļ 3.1.3.attēlā redzamo rūpniecības objektu tuvumā divdesmitā gadsimta sešdesmitajos un septiņdesmitajos gados attīstījās dzīvojamo rajonu būvniecība.



3.1.3.attēls. Ogres pilsētas industriālizācijas rajoni padomju laikā
(izstrādājis autors, izmantojot TOPO 25K63g PSRS)

Kopš 2002. gada novembra Ogre ir Ogres novada administratīvais centrs. Administratīvās teritorijas platība, salīdzinot ar agrāko Ogres rajonu, ir samazinājusies, taču pilsēta joprojām darbojas kā apgabala kultūras un ekonomiskais centrs, piesaistot cilvēkus no kaimiņu pagastiem. Šobrīd galvenās teritoriālās attīstības tendences pilsētā saistās ar privātmāju un rindu māju būvniecību, kā arī pilsētas labiekārtošanu (Ogres novada dome, 2011).

Attīstības plānā 2011.-2017. gadam Ogre sevi pozicionē kā reģionālas nozīmes attīstības centru, kuru raksturo:

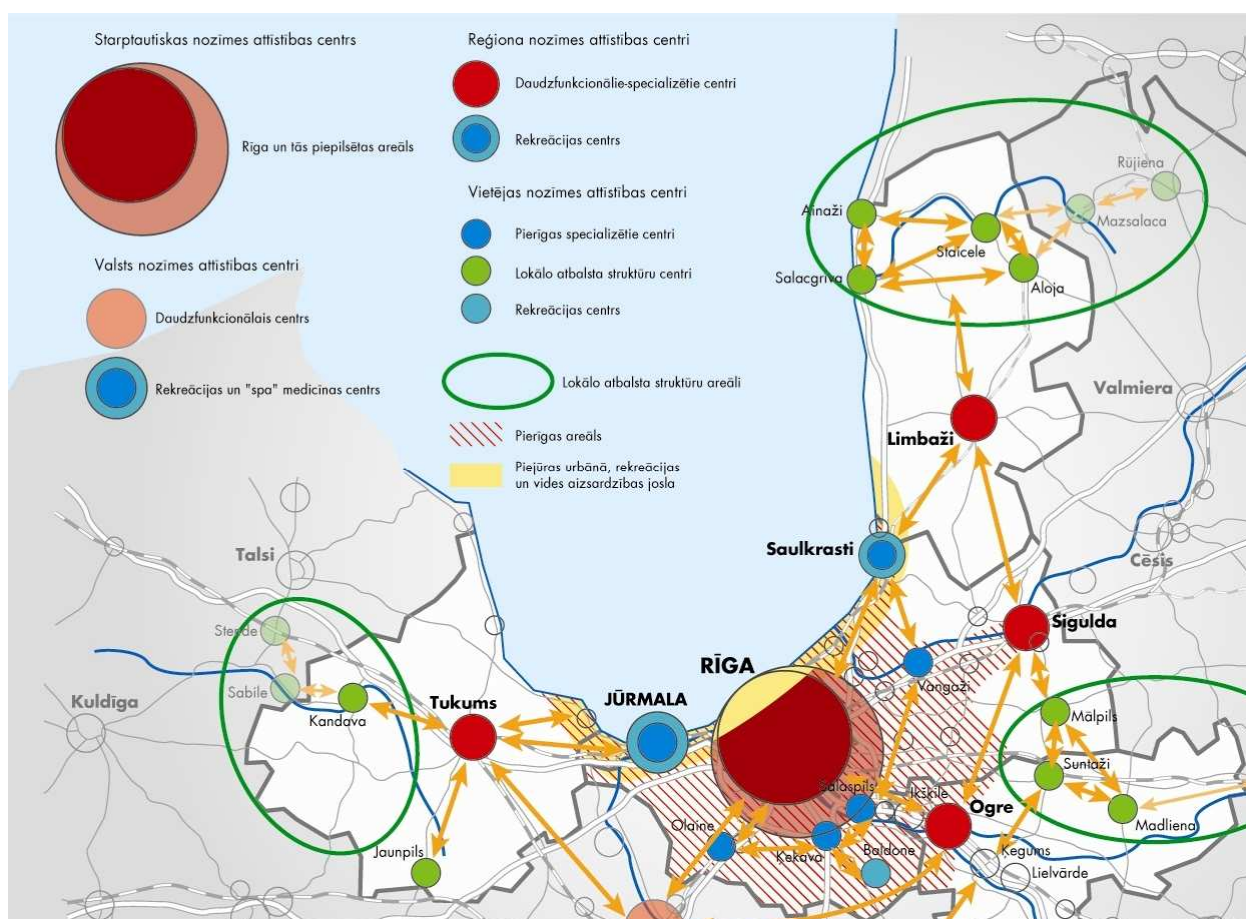
- 1) Daugava un Ogres upe, plašas zaļās teritorijas pilsētā un ap to, tai skaitā Ogres Zilie kalni- NATURA 2000 teritorija;
- 2) laba valsts institūciju pieejamība;

- 3) ražošanas uzņēmumi, kas nodarbina arī citu pašvaldību iedzīvotājus;
- 4) plašs kredītiestāžu tīkls un apdrošināšanas sabiedrību pieejamība;
- 5) būtiski uzlabota siltumapgādes un ūdensapgādes infrastruktūra;
- 6) ļoti labi attīstīta transporta infrastruktūra un sabiedriskā transporta (dzelzceļa un autotransporta) pieejamība;
- 7) plaša izglītības infrastruktūra (valsts ģimnāzija un 3 vidusskolas, 8 pirmsskolas izglītības iestādes, 3 profesionālās izglītības iestādes, 4 profesionālās ievirzes izglītības iestādes);
- 8) moderna sporta infrastruktūra (sporta centrs ar rekonstruēto stadionu, peldbaseins, pie pilsētas robežas – ledus halle, u.c.);
- 9) aktīva kultūras dzīve, kuru nodrošina kultūras centrs, vēstures un mākslas muzejs, bibliotēka u.c. institūcijas;
- 10) attīstīta sociālā infrastruktūra (pansionāts, pašvaldības sociālā dienesta institūcijas – dienas centrs, krīzes centrs, ģimenes atbalsta dienas centrs, jaunatnes veselības centrs, kā arī valsts institūcija - sociālās aprūpes centrs „Saulstari”);
- 11) saglabāta veselības aprūpes infrastruktūra (Ogres rajona slimnīca ar ambulatoro nodaļu, p/a „Dziednīca”, ģimenes ārstu prakses);
- 12) daļēji saglabāta vasarnīcu koloniju un pagājušā gadsimta 20. - 30. gadu apbūve;
- 13) laba sadarbība ar citām Latvijas pašvaldībām tūrisma attīstībā, kultūrā, veselības un sociālajā aprūpē.

3.2. Pilsētas attīstības potenciāls

3.2.1. Telpiskie faktori

Ogre ietilpst Rīgas plānošanas reģionā un atrodas valsts galvaspilsētas Rīgas tiešā ietekmes zonā. Rīgas reģions ir augošs metropoles reģions. Tas veidojas par pārējiem Baltijas jūras telpas metropoļu reģioniem līdzvērtīgu finanšu, starptautiskā biznesa, kultūras un politisko centru, kuram jāatrod un jāizcīna sava vieta starptautiskajā telpā. Rīgā dzīvo trešā daļa no Latvijas iedzīvotājiem, tās uzņēmumi ražo gandrīz 60% no rūpniecības kopprodukcijas. Rīgā koncentrējas gandrīz 40% no Latvijas ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem. Migrācija starp reģiona pilsētām izņemot Rīgu, ir neliela. Izņēmums ir Ogres pilsēta, kas daļēji piesaista migrantus no Ķeguma un Lielvārdes (Rīgas plānošanas..., 2007).

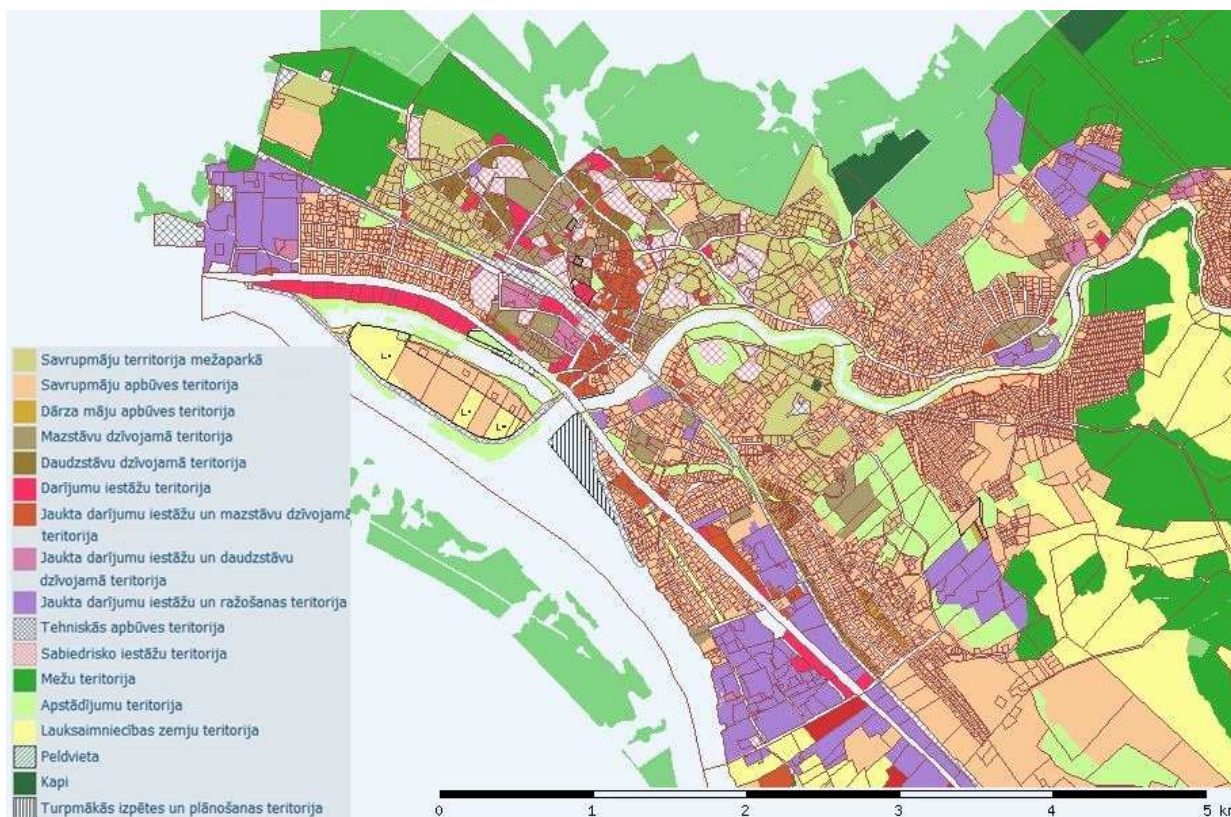


3.2.1.1.attēls. Rīgas plānošanas reģiona apdzīvojuma perspektīva

(Rīgas plānošanas..., 2007)

Pēdējās desmitgadēs stabila bijusi tendence, ka lielās un vislielākās apdzīvotās vietas straujāk veidojušās Rīgas apkaimē. Ap Rīgu ir izveidojies tās ietekmes areāls- Pierīga, kurā dzīvo gandrīz puse valsts iedzīvotāju. Rīgas reģiona attīstības plānā paredzēts, ka līdz 2025.gadam Pierīgas areāls var izplesties līdz Ogrēi, veidojot vienotu aglomerāciju, savukārt

Ogre klūs par daudzfunkcionālas specializācijas centru ar uzsvāru uz rekreāciju, inovatīvām tehnoloģijām un vieglo rūpniecību.

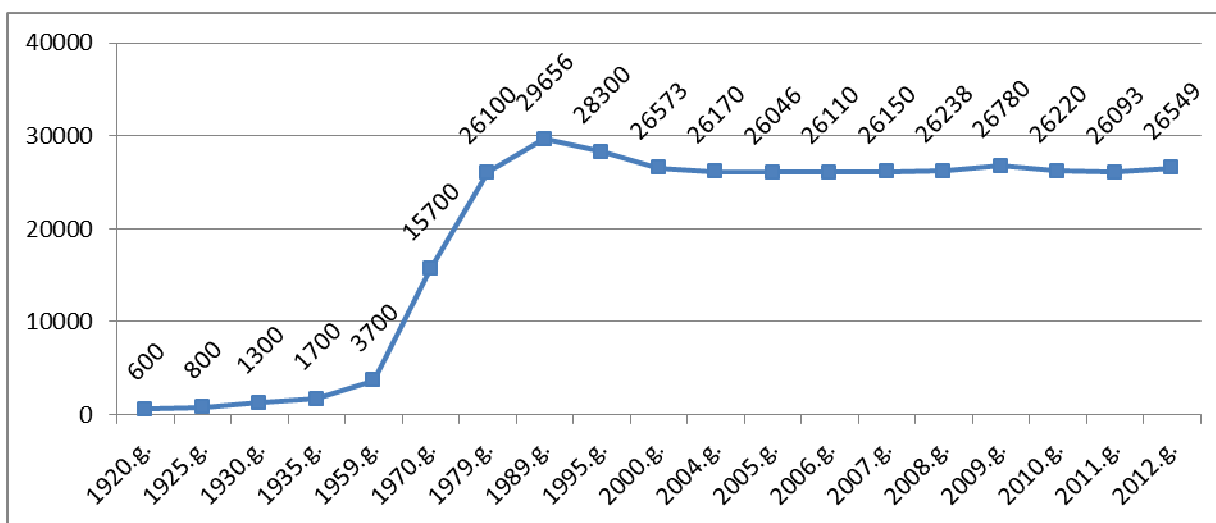


3.2.1.2.attēls. Ogres pilsētas teritorijas plānojums

(Ogres novada dome, bez dat.)

Kā redzams 3.2.1.2.attēlā, lauksaimniecībā izmantojamā zeme Ogrē aizņem nelielu platību, pārsvarā neapbūvētā zeme tiek izmantota kā piemājas dārziņi savrupmāju apbūves teritorijās, nevis komerciāla rakstura lauksaimniecībai. Šāds zemes lietojuma veids ietekmējis plašas pilsētas teritorijas, kurās izveidojušies sākotnēji mazdārziņu kooperatīvi, kuri ar laiku tikuši apbūvēti ar privātmājām un pārveidojušies par mazstāvu apbūves dzīvojamajiem rajoniem. Dominējošais zemes izmantošanas veids Ogrē ir savrupmāju apbūve, pilsētas vēsturiskā centra tuvumā šobrīd dominē daudzstāvu dzīvojamo māju apbūve, bet Ogres ZA, ZR, A un D nomalēs izvietoti rūpniecības areāli. Izteikta tendence, ka darījumu teritorijas koncentrējas šosejas A6 malās, kā arī pilsētas vēsturiskā centra tuvumā.

3.2.2. Iedzīvotāju skaits un resursi to piesaistei



3.2.2.1.attēls Iedzīvotāju skaita izmaiņas Ogres pilsētā

(izstrādājis autors, izmantojot Ogres novada dome, 2011; Pilsonības un migrācijas..., 2012)

Iedzīvotāju skaits Ogres pilsētā un tās tuvumā pēdējos gados lielā mērā nav sarucis valsts iekšējās migrācijas ietekmē, taču dabiskais pieaugums pēdējos gados negatīvs ir gandrīz visās valsts administratīvajās teritorijās, tajā skaitā Ogres pilsētā (Ogres novada attīstības..., 2011). 3.2.2.1.attēlā parādītas iedzīvotāju skaita izmaiņas pilsētā, kopš Ogre ieguva miesta tiesības 1920.gadā, līdz pat mūsdienām. Redzams, ka iedzīvotāju skaits Latvijas pirmās brīvvalsts laikā pieaudzis diezgan lēni, tomēr līdz divdesmitā gadsimta trīsdesmito gadu vidum iedzīvotāju skaits bija gandrīz trīskāršojies, salīdzinājumā ar 1920.gadu. Straujāks iedzīvotāju skaita pieaugums sācies pēc pilsētas tiesību iegūšanas 1928.gadā, tomēr pēc Otrā pasaules kara un rezultējošās padomju okupācijas Ogres iedzīvotāju skaita pieauguma tempi sasniedza jaunus apmērus: pilsētas industrializācijas rezultātā strauji pieauga iebrukušo darbaļaužu skaits, kā rezultātā no 1959.gada nākamajās divās desmitgadēs pilsētas iedzīvotāju skaits pieauga par vairāk kā desmit tūkstošiem cilvēku katrā no tām. Šādi pieauguma tempi nevarēja turpināties mūžīgi un, līdz ar padomju varas norietu sasniedzis savu maksimumu pie 29656 cilvēkiem, Ogres iedzīvotāju skaits sāka pamazām samazināties līdz 26 tūkstošu iedzīvotāju līmenim, ap kuru tas svārstās visu pēdējo dekādi.

Novadā norisinās iedzīvotāju mehāniskā kustība - iekšējā un ārējā migrācija, taču pašvaldības rīcībā nav precīzas informācijas par procesu raksturojošiem skaitliskajiem rādītājiem. Tāpat kā visā Latvijā, pēdējo piecu gadu laikā vērojama iedzīvotāju, jo īpaši darbaspējas vecumā, migrācija uz citām valstīm sociāli ekonomisko apstākļu dēļ. Novada iedzīvotāju mehānisko kustību būtiski ietekmē Rīgas aglomerācija, jo iedzīvotāji labprāt

izvēlas dzīvesvietu Rīgas tuvumā, vietās ar labu satiksmes infrastruktūru, mācību iestādēm un darbavietu pieejamību (Ogres novada attīstības..., 2011).

Ogrē iespējams iegūt izglītību sākumskolas, pamatskolas un vidusskolas līmeņos- pilsētā darbojas viena pamatskola un četras vidusskolas, tāpat iespējams iegūt profesionālo izglītību kādā no trim arodskolām, kā arī apmeklēt mūzikas, mākslas vai basketbola skolu, kā arī profesionāli nodarboties ar virkni sporta veidu Ogres Sporta centrā. Sporta infrastruktūra pilsētā pēdējos gados ir intensīvi attīstīta- uzbūvēta jauna sporta halle Ogres 1.vidusskolā, atjaunots pilsētas stadions, kuram blakus uzbūvēts skeitparks, rotaļu laukums, kā arī izveidoti pludmales volejbola laukumi, 2011.gadā atjaunots arī Ogres Valsts ģimnāzijas sporta laukums. Pilsētā darbojas astoņas pirmsskolas izglītības iestādes. Ogrē nav nevienas augstākās izglītības iestādes, taču to izveidi pilsētā kavē nelielais attālums no Rīgas, kur ir liels daudzums augstākās izglītības iestāžu.

Veselības aprūpi Ogrē nodrošina SIA „Ogres rajona slimnīca”, pašvaldības aģentūra „Dziednīca”, specializētais sociālās aprūpes centrs „Saulstari” un VSIA „Bērnu klīniskās universitātes slimnīca” rehabilitācijas nodaļa Ogrē. No sociālajām iestādēm pilsētā atrodas: Ogres novada sociālais dienests, dienas centrs „Saime”, krīzes centrs „Laipas”, ģimenes atbalsta dienas centrs, jaunatnes veselības centrs, sociālā māja „Indrāni”, Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra un pansionāts „Ogre”.

3.2.3. Uzņēmējdarbība un finanšu iestādes

Valsts straujā ekonomiskā izaugsme līdz 2008. gadam radīja labvēlīgus priekšnosacījumus gan nefinanšu, gan ārvalstu investīciju apjoma pieaugumam Ogres novadā, it īpaši Ogres pilsētā. Kā atzīmē vairāku uzņēmumu pārstāvji, kuri izvēlējušies Ogrī par savu investīciju vietu, izvēlē starp Rīgu un Ogrī noteicošais ir bijis gan tas, ka no loģistikas viedokļa nav būtiskas atšķirības starp kādu galvaspilsētas priekšpilsētas teritoriju vai Ogrī, gan tas, ka mazākā pilsētā ir atsaucīgāka pašvaldība. Ārvalstu tiešo investīciju apjoms Ogres novadā no 1991. gada līdz 2010. gada jūlija beigām ir sasniedzis 10 777 148 latu, no tā 10 351 309 latu jeb 96 % - Ogres pilsētā (Ogres novada attīstības..., 2011).

Ogres pilsētas lielākie uzņēmumi pēc apgrozījuma 2009.gadā

(Ogres novada attīstības..., 2011)

N.p.k. 2009. gadā	N.p.k. 2008. gadā	Uzņēmums	apgrozījums, milj. LVL	pret 2008. gadu	pret 2007. gadu	pret 2006. gadu
1.	2.	SIA „FAZER MAIZNĪCAS”	12 835 253	-1%	26%	67%
2.	1.	SIA „OGRES JUMIS”	9 476 277	-38%	-42%	-26%
3.	3.	SIA „TM METAL BALTIC”	6 622 702	nav datu	7 %	90 %
4.	5.	SIA „OGRES PRESTIŽS”	4 294 664	-37%	-55%	1%
5.	13.	SIA „OGRES RAJONA SLIMNĪCA”	3 264 361	-16%	0%	57%
6.	11.	SIA „FAZER AMICA”	3 055 854	-27%	5%	21%
7.	17.	SIA „BARKS M”	3 028 595	-2%	-4%	1%
8.	16.	SIA „AURORA BALTIKA”	2 921 060	-17%	-30%	-32%
9.	8.	SIA „IG CENTRS”	2 703 837	-45%	54%	nav datu
10.	10.	SIA „HANZAS ELEKTRONIKA”	2 676 117	-42%	-48%	-48%

Ogres pilsētā 2010.gada sākumā bija reģistrēti 1239 uzņēmumi, no kuriem lielākie pēc apgrozījuma apskatāmi 3.2.3.1.tabulā. Visos apskatāmajos uzņēmumos 2009.gadā vērojams liels apgrozījuma kritums, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, savukārt lielākais uzplaukums fiksēts pirms ekonomiskās krīzes sākuma- 2007.gadā. Pēc apgrozījuma lielākie uzņēmumi pārstāv lielākoties nozares, kuras veic mazāk izplatītu darbību- SIA “Fazer Maiznīcas” un SIA “Fazer Amica” nodarbojas ar pārtikas produktu ražošanu, rūpniecības preces ražo SIA “TM Metal Baltic”, SIA “Barks M”, SIA Aurora Baltika”, SIA “IG Centrs” un SIA “Hanzas Elektronika”. Gan pārtikas rūpniecība, gan rūpnieciskā ražošana 3.2.3.2.tabulā apkopotajos Ogres pilsētas uzņēmumu galvenajos darbības veidos neietilpst pilsētai raksturīgo uzņēmumu darbības veidu sarakstā, kas norāda uz to, ka lielākā daļa pilsētas uzņēmumu (19.1%) ir nelieli vai pat tie ir individuālie komersanti, kas nodarbojas ar augkopību, lopkopību vai medniecību. No Ogres raksturīgajām uzņēmumu nozarēm lielākie ir mazumtirdzniecības uzņēmumi SIA “Ogres Jumis” un SIA “Ogres prestižs”, mazumtirdzniecība ir otra izplatītākā uzņēmējdarbības sfēra pilsētā ar 12.3% reģistrēto uzņēmumu.

Ogres pilsētā reģistrēto uzņēmumu skaits atbilstoši pamatdarbības veidam 01.01.2010.

(Ogres novada attīstības..., 2011)

Pamatdarbības veids	Uzņēmumu skaits 01.01.2010.	% no kopējā uzņēmumu skaita
Augkopība un lopkopība, medniecība un saistītas palīgdarbības	381	19,1
Mazumtirdzniecība, izņemot automobiļus un motociklus	245	12,3
Sabiedrisko, politisko un citu organizāciju darbība	102	5,1
Specializētie būvdarbi	99	5,0
Vairumtirdzniecība, izņemot automobiļus un motociklus	98	4,9
Operācijas ar nekustamo īpašumu	77	3,9
Automobiļu un motociklu vairumtirdzniecība, mazumtirdzniecība un remonts	67	3,4
Sauszemes transports un cauruļvadu transports	59	3,0
Sporta nodarbības, izklaides un atpūtas darbība	57	2,9
Juridiskie un grāmatvedības pakalpojumi	53	2,7

Ogres pilsētā ir divas lielas rūpnieciskās zonas, kas atrodas pilsētas nomalēs. Rietumu daļā – bijušā Ogres trikotāžas kombināta telpās- atrodas vairāki trikotāžas un dzijas ražotāji, bet austrumu daļā ir izveidots biznesa parks SIA „Business Park Ogre” - viens no pirmajiem pilna servisa industriālajiem parkiem Latvijā. Tas dibināts 2001. gadā un izveidots, izmantojot Norvēģijas industriālās attīstības korporācijas SIVA SF ilggadējo pieredzi un sadarbības tīklu. Pamata produkcija ir augstas kvalitātes biroju krēslu mehānismi, taču uzņēmumā ir iespējams veikt arī cita veida pasūtījumus. Gatavo produkciju eksportē uz Norvēģiju, Zviedriju, Vāciju un citām pasaules valstīm.

Biznesa parkā izvietoti tādi uzņēmumi kā SIA „TM Metal Baltic”, kas ir pirmais un lielākais industriālā parka nomnieku uzņēmums. Uzņēmuma galvenā ražošanas produktu grupa ir kuģu dzenskrūvju lāpstas, kā arī citas detaļas kuģniecības dzinējspēka iekārtām. Tāpat biznesa parkā atrodas SIA „AGA”, kas Ogrē ir izveidojusi modernu medicīnisko gāzu uzpildes staciju, ar produkciju apgādājot medicīnas iestādes visās trīs Baltijas valstīs, kā arī SIA „Satema Baltic”, kas ir nozīmīgs piegādātājs celtniecības un būvindustrijas sektoram, tā pamatprodukcija ir pārvietojamās elektrosadales būvobjektiem, spēka elektrosadales un automātikas un vadības skapji. Netālu no biznesa parka atrodas SIA „Hanzas Elektronika”-privāta kompānija, kas dibināta 1999. gadā un ražo augstas kvalitātes elektroniskās ierīces, kā arī sniedz projektēšanas pakalpojumus.

Pašvaldība plāno attīstīt projektus infrastruktūras un pievadkomunikāciju sakārtošanai uzņēmējdarbībai svarīgām teritorijām, kas ir noteiktas teritorijas plānojumā. Uzņēmumiem

Ogres novadā ir iespējams saņemt nekustamā īpašuma nodokļa atlaides, ja tie nodarbina noteiktu darbinieku skaitu un veic ieguldījumus uzņēmuma infrastruktūras attīstībā (Ogres novada attīstības..., 2011).

Finanšu pakalpojumu pieejamība ir būtisks uzņēmējdarbības un ekonomikas attīstības faktors, finanšu sektora stiprināšana ir arī viens no Ogres novada attīstības programmā minētajiem mērķiem. Ogrē darbojas astoņu Latvijas banku filiāles. Tās ir:

- „DnB NORD Banka”,
- „GE Money Bank”,
- „Latvijas Hipotēku un zemes banka”,
- „Latvijas krājbanka”,
- „Norvik banka”,
- „Parex banka”,
- „SEB banka”,
- „Swedbank”.

3.2.4. Tūrisma objekti

Ogres pilsēta pēdējā desmitgadē, pateicoties mērķtiecīgiem pašvaldību ieguldījumiem tūrisma infrastruktūras attīstībā, kļuvusi arvien pievilcīgāka kā galamērķis galvenokārt vietējiem tūristiem. Teritorija ir pievilcīga ar tās stratēģisko novietojumu attiecībā pret tūrisma plūsmām - Rīga, Vidzemes augstiene un Daugavas ieleja, kā arī ir piemērota vienas vai vairāku dienu nesteidzīgiem ceļojumiem (Latvijas Centrs, 2012). Ogres pilsētas popularitāti veicina šādi priekšnoteikumi:

- 1) pilsētas atrašanās pie divām lielām upēm- Ogres un Daugavas, un rekreācijas iespējas pie tām;
- 2) daudzveidīga un pievilcīga mozaīkveida ainava;
- 3) kultūrvēsturiskās liecības.

Dabas parks „Ogres Zilie kalni” ir viens no perspektīvākajiem tūrisma resursiem Ogres pilsētā, kurā tūrisms var tikt apvienots ar aktīvu un izglītojošu atpūtu. Ogres upe ir piemērota ūdenstūrisma, taču šī tūrisma nozare šobrīd praktiski nav attīstīta. Pie pilsētas kultūras un vēstures resursiem pieskaitāmas arī baznīcas, muzeji (Ogres Vēstures un mākslas muzejs pilsētā organizē ekskursijas profesionālu gidu pavadībā), parki (īpaši atzīmējams ir Lazdukalnu dendroloģiskais parks pilsētas austrumu daļā), skvēri un alejas, tāpat arī nesekonstruētais pilsētas vēsturiskais centrs un daļēji saglabājusies vēsturiskā vasarnīcu apbūve.

Kultūras vidi papildina dažādi festivāli, koncerti, izstādes un atpūtas pasākumi Ogres Kultūras namā un pilsētas estrādē, tiesa pēdējo gadu laikā koncertu darbība Ogres estrādē lielā mērā apsīkusi pēc domes pieņemtajiem pasākumu ilguma un trokšņa līmeņa ierobežojumiem (Latvijas Centrs, 2012; Ogres novada attīstības..., 2011).

Savdabīgiem, ārvalstu tūristus interesējoši objekti ir sakoptās kapsētas, tajā skaitā Ogres Brāļu kapi. Dabas un kultūrvēsturisko objektu un tiem piegulošo teritoriju sakopšana, kā arī piemērošana mūsdienu tūristu vajadzībām, nākotnē var būtiski uzlabot novada kopējo pievilcību. Kaut arī mūsdienās Ogre ir zaudējusi savu vēsturisko kūrorta vietas nozīmīgumu, tomēr novada dabas resursi, it īpaši pazemes ūdeņu resursi, ir labs priekšnoteikums kūrorta vietas atdzimšanai nākotnē. Ņemot vērā novada īpašās dabas vērtības, jāizvērtē ar vides izglītību un ekotūrisma saistītas infrastruktūras attīstība.

Mazattīstīta tūrisma nozare Ogrē ir velotūrisms- lai arī pilsētas centrā pēdējos gados ir izveidoti vairāki veloceliņi, to kopējais garums ir neliels, daļa no veloceliņiem nav savstarpēji savienoti, kā arī pagaidām nav izveidots vienots maršruts, kas aptvertu pilsētas tūrisma objektus. Lai arī Ogre ir zaudējusi kūrortpilsētas statusu, tā ir saglabājusi faktorus, kas noteica kūrorta izveidošanos- veselīgs klimats sauso priežu mežu tuvumā, zems gaisa piesārņojuma līmenis, kā arī rekreācijas iespējas pie ūdeņiem- Ogrē ir ierīkotas divas labiekārtotas peldvietas-viena no tām atrodas Ogres vecupes labajā krastā, bet otra pie Ogres HES- tamdēļ nākotnē iespējama veselības un rekreācijas tūrisma atdzimšana.

3.2.5. Transporta infrastruktūra

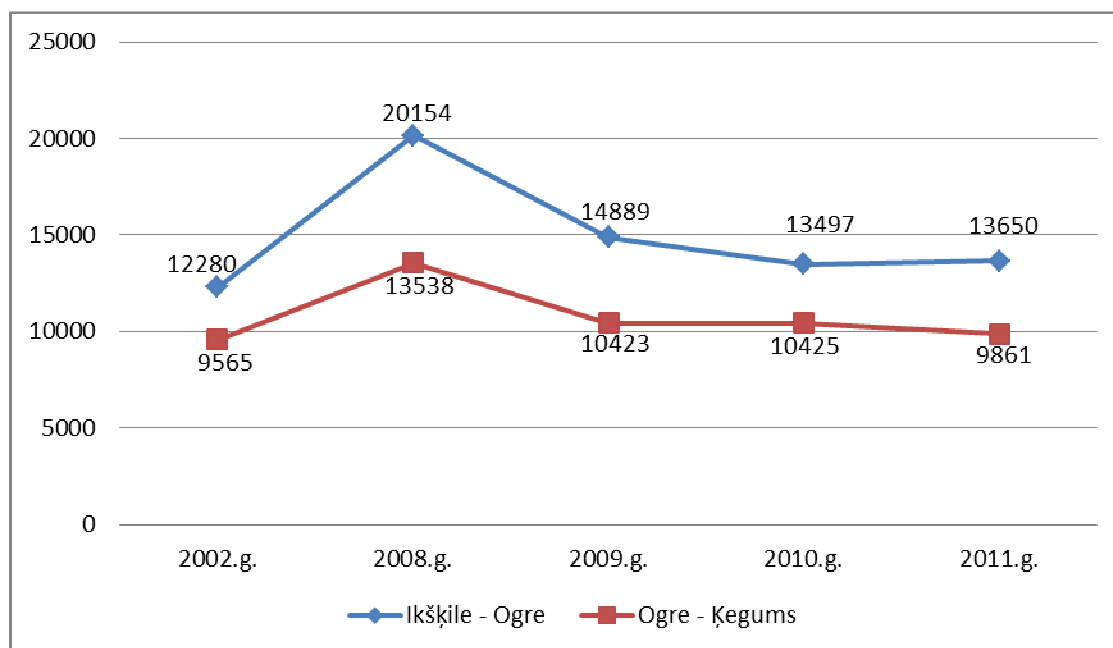
Satiksmes infrastruktūra ir viens no galvenajiem faktoriem, kas nodrošina pilsētas attīstību un ekonomisko izaugsmi, sakārtota un mūsdienīga satiksmes infrastruktūra veicina iedzīvotāju mobilitāti un pārējo reģionu sasniedzamību. Ogres pilsētas atrašanās Latvijas centrālajā daļā, kuru šķērso valsts nozīmes autotransporta ceļi un dzelzceļš, rada labvēlīgus apstākļus pasažieru un kravu pārvadājumu attīstībai. Pilsētas starptautisko sasniedzamību uzlabo Rīgas ostas un starptautiskās lidostas „Rīga” tuvums.

Ogres pilsētas ielu kopējais garums ir 103.73km, no kuriem 56.1km ir ar melno segumu. Pilsētas savienojumi ar tuvākajām pašvaldībām ir asfaltēti, tomēr pusei no šiem ceļiem tuvākajā laikā nepieciešams remonts. Perspektīvs ir autoceļa P5, kas laika posmā no 2008.-2009.gadam rekonstruēts 50% garumā posmā Ogre – Rīga, izmantojums kā ātrākais savienojums ar Rīgas dienvidaustrumu daļu, taču pašreizējā ceļa kvalitāte posmā Ogre – Tīnūži raksturojama kā avārijas stāvoklī esoša. Īpaši sliktā stāvoklī ir ap Ogres pilsētu esošie

2.šķiras autoceļi, trūkst līdzekļu to uzturēšanai un rekonstrukcijai. Viens no galvenajiem trūkumiem saistībā ar ceļu infrastruktūru ir nepietiekamais tiltu skaits pāri Ogres upei, kā rezultātā Ogres pilsēta ir sadalīta divās daļās un nokļūšana otrā upes pusē saistīta ar garu apkārtoceļu, tāpat Ogres pilsētas teritorijā nav tiltu pāri Daugavai, tāpēc nokļūšana Daugavas kreisajā krastā iespējama tikai, šķērsojot Ķeguma HES vai pa apvedceļu gar Rīgas ūdenskrātuvi, kas bieži vien, gluži kā gadījumā ar Ogres upi, saistīta ar lieku laika patēriņu (Ogres novada attīstības..., 2011; Rīgas plānošanas..., 2007).

Nozīmīgākā transporta plūsma pilsētā notiek pa A6 maģistrāli Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža, ko ietekmē intensīvā tranzīta transporta plūsma un svārstmigrantu ikdienas plūsmas. Maģistrāle 2008.gadā tika rekonstruēta gan virzienā no Ogres uz Rīgu, gan virzienā uz Daugavpili, uzlabojot satiksmes organizāciju, drošību un arī palielinot autotransporta plūsmas caurlaidību.

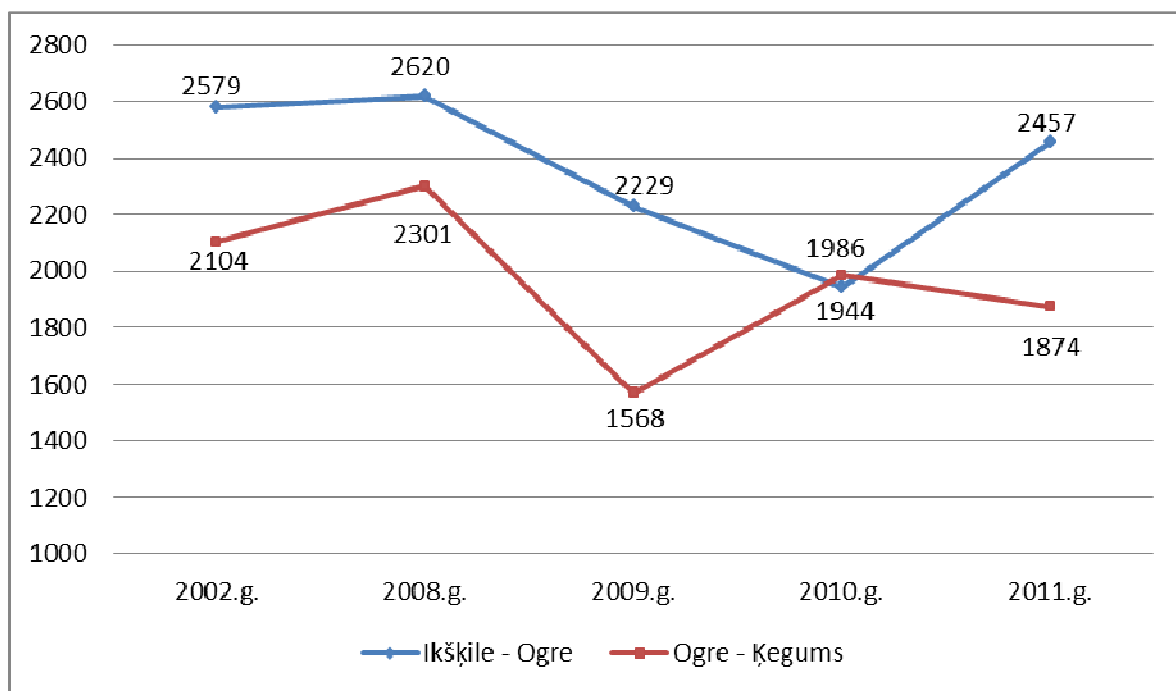
3.2.5.1.attēlā redzams, ka autotransporta intensitātei bija izteikta tendence pieaugt gan posmā Ikšķile – Ogre, gan posmā Ogre – Ķegums līdz 2008.gadam, taču 2009.gadā tā ievērojami samazinājās līdz ar ekonomiskās situācijas pasliktināšanos valstī.



3.2.5.1.attēls. Diennakts kopējā automašīnu plūsma ceļa posmos Ikšķile-Ogre un Ogre-Ķegums (izstrādājis autors, izmantojot Latvijas Valsts ceļi, 2012)

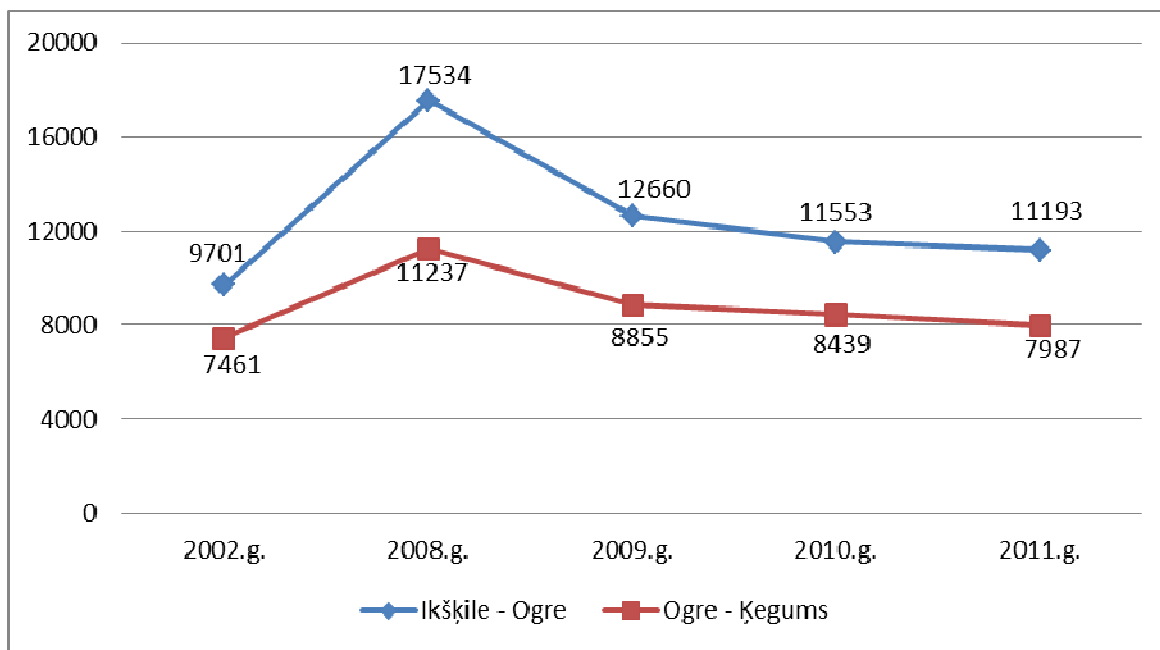
Satiksmes intensitātes pieaugums līdz 2008.gadam skaidrojams ar tranzītkravu skaita pieaugumu, kas redzams 3.2.5.2.attēlā, taču no šī attēla var secināt arī to, ka galvenais kopējās automašīnu plūsmas pieaugums gan ceļa posmā Ikšķile-Ogre, gan ceļa posmā Ogre-Ķegums,

bijis privāto automobiļu skaita palielināšanās, pastiprinoties iedzīvotāju svārstmigrācijai, jo kravas tranzītkravu pieaugums laikā posmā no 2002.-2008.gadam ceļa posmā Ikšķile-Ogre sastāda vien 6% no kopējā transporta plūsmas pieauguma, bet ceļa posmā Ogre-Ķegums kravas tranzītkravu pieaugums sastāda vēl mazāku daļu no kopējā plūsmas pieauguma-4.96%.



3.2.5.2.attēls. Diennakts kravas transporta plūsma ceļa posmos Ikšķile-Ogre un Ogre-Ķegums (izstrādājis autors, izmantojot Latvijas Valsts ceļi, 2012)

Ceļa posmā Ikšķile - Ogre no 2008.gada līdz 2010.gadam vērojams liels automašīnu plūsmas kritums: 2010.gadā kopējā transporta plūsma ir samazinājusies par 33%, salīdzinājumā ar 2008.gadu, tajā skaitā kravas transporta plūsma ir samazinājusies par 24%, bet vislielākais kritums ir vieglo automašīnu plūsmā, kas sastāda 34%.



3.2.5.3.attēls. Diennakts vieglo automašīnu plūsma ceļa posmos Ikšķile-Ogre un Ogre-Ķegums (izstrādājis autors, izmantojot Latvijas Valsts ceļi, 2012)

3.2.5.3.attēlā redzamā vieglo automašīnu plūsma ceļa posmos Ikšķile-Ogre un Ogre-Ķegums laika posmā no 2002.-2011.gadam parāda to, ka kopš ekonomiskās krīzes sākuma vieglo automašīnu plūsma nepārtraukti samazinās un 3.2.5.1.attēlā redzamo kopējās transporta plūsmas pieaugumu posmā Ikšķile-Ogre veicina straujais kravas transporta plūsmas pieaugums, kas no 2010.-2011.gadam gandrīz atgriezies līmenī, kāds bija pirms krīzes sākuma.

Kopumā var secināt, ka autoceļu, kas savieno pilsētu ar apkārtējām teritorijām, noslogojums ir tālu no maksimālā (saskaņā ar VAS „Latvijas Valsts ceļu” statistikas datiem uz valsts 1. un 2. šķiras autoceļiem satiksmes intensitāte 2008.gadā, kad fiksēta maksimālā transporta plūsma, nepārsniedza 1000 automašīnas diennaktī), tādējādi iespējams palielināt gan kravas pārvadājumu, gan vieglo automašīnu plūsmu caur Ogrī, taču šāds plūsmas pieaugums iespējams galvenokārt caur šoseju A6, jo zemākas nozīmes ceļu kvalitāte un tehniskais stāvoklis šobrīd nav apmierinoši un tiem steidzami nepieciešams remonts.

Ogres pilsētā kā viena no problēmām ir ietvju trūkums gar ielām un ceļiem. Pilsētas teritorijā ietvju nav galvenokārt privātmāju apbūves teritorijās, tiesa pēdējo gadu laikā Ogrē pieaudzis izbūvēto ietvju vai kājāmgājēju celiņu garums, piemēram, izbūvētas ietves Brīvības ielas posmā no Kranciema ielas līdz Suntažu ielai, Meža prospektā, Rīgas un Daugavpils ielās (Ogres novada attīstības..., 2011).

Ogres pilsētu šķērso dzelzceļa maģistrāle Rīga - Daugavpils - Indra – valsts robeža, šī līnija ir elektrificēta, un tiek izmantota pasažieru un kravu pārvadājumiem. Ogrē ir trīs

dzelzceļa pārbrauktuves, kurās visi autoceļi ir vienā līmenī ar sliežu ceļu. Vadoties pēc 3.2.5.4.tabulas datiem, vidējā dzelzceļa sastāvu kustības intensitāte Ogres stacijā sastāda vienu vilciena sastāvu ik pēc desmit minūtēm, taču, ņemot vērā to, ka pasažieru vilcieni naktī nekursē, bet rīta un vakara stundās kursē biežāk, nekā dienas vidū, tad rīta un vakara pīķa stundās kustības intensitāte vilcieniem izteikti palielinās, rezultātā nepietiekamais dzelzceļa šķērsošanas vietu skaits Ogres pilsētā kļūst par nozīmīgu satiksmes organizācijas problēmu, jo dzelzceļa kustības intensitāte diennakts satiksmes pīķa stundās apgrūtina autotransporta kustību, radot sastrēgumus. Pēc 3.2.5.4. tabulas datiem kopējā dzelzceļa kustības intensitāte pieauga laikā līdz 2010.gadam, kad par 10% tika samazināts pasažieru vilcieni kustības biežums, taču kravu pārvadājumu skaits turpina pieaugt arī pēc 2010.gada, un pēc AS „Latvijas Dzelzceļš” datiem Latvijā ir visstraujāk augošais kravu pārvadājumu īpatsvars pa dzelzceļu.

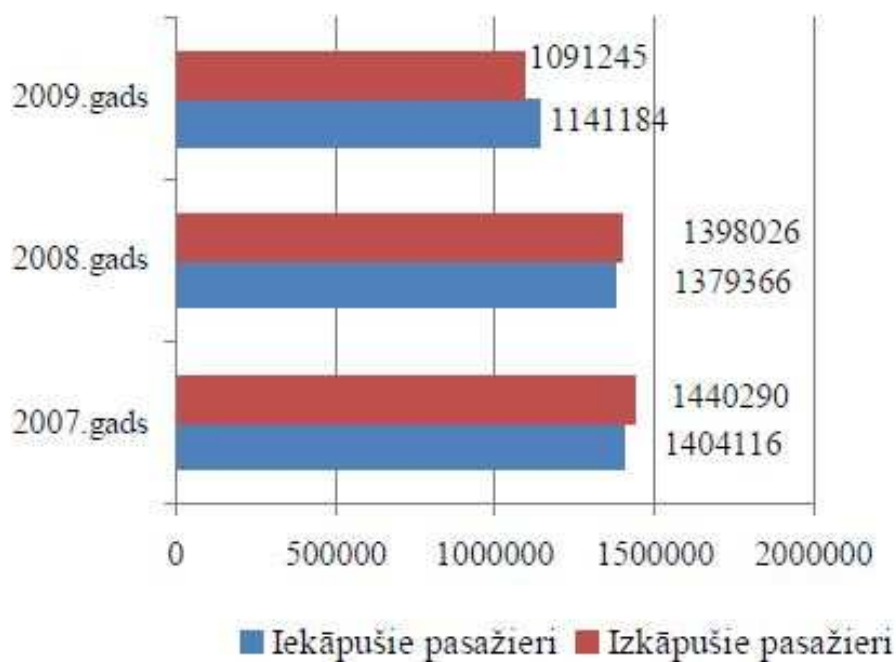
3.2.5.4.tabula

Vilcienu kustības intensitāte caur Ogres staciju diennaktī

(Latvijas dzelzceļš, 2011; Ogres novada attīstības..., 2011)

	2006.g.	2007.g.	2008.g.	2009.g.	2010.g.
Pasažieru vilcieni	88	88	90	91	80
Kravas vilcieni	55	54	54	56	60
Kopā	143	142	144	147	140

Aktuāla ir arī gājēju drošība dzelzceļa šķērsošanas vietās, ik gadu vairāki cilvēki zaudē dzīvību, neuzmanīgi šķērsojot dzelzceļa sliedes, jo pilsētā ir tikai viens gājēju tunelis zem dzelzceļa- šajā gadījumā kopējā dzelzceļa kustības intensitātes palielināšanās ir faktors, kas paaugstina iedzīvotāju apdraudējumu. Tiesa, pēdējos gados, saistībā ar ekonomisko situāciju valstī, ir atcelti vairāki pasažieru pārvadājumu reisi, tādējādi izlīdzinot pieaugumu, ko izraisa kravu pārvadājumu pieaugums.

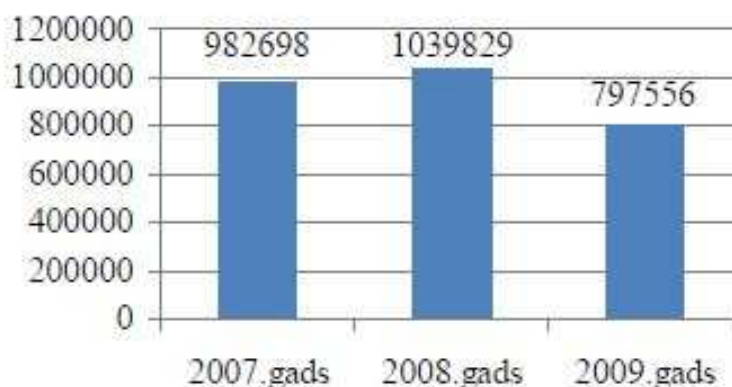


3.2.5.5.attēls. Ogres dzelzceļa stacijās iekāpušo un izkāpušo pasažieru skaits 2007.-2009.gadā (Ogres novada attīstības..., 2011)

Pasažieru pārvadājumi galvenokārt notiek virzienā Ogre - Rīga, virzienā Ogre - Lielvārde pārvadāto pasažieru skaits ir mazāks. Pēc AS „Latvijas Dzelzceļš” datiem, Ogres pilsētā iekāpušo un izkāpušo pasažieru skaits regulāri ir pieaudzis līdz 2007. gadam, bet pēc tam samazinājies. Piemēram, stacijā „Pārogre” 2009. gadā izkāpušo un iekāpušo pasažieru skaits, salīdzinot ar 2005. gadu, ir samazinājies par 46 tūkstošiem, stacijā „Jaunogre” par 158,9 tūkstošiem, bet stacijā „Ogre” par 316,5 tūkstošiem pasažieru. Dzelzceļa pasažieru skaita dinamika redzama 3.2.5.5.attēlā- tajā uzskatāmi parādīts straujais pasažieru pārvadājumu skaita kritums 2009.gadā, valstī iestājoties ekonomiskajai krīzei (Ogres novada attīstības..., 2011)

Esošajam dzelzceļa transportam ir savi trūkumi - lēna ritošā sastāva kustība, tā zemā kvalitāte, tehniskais un morālais nolietojums, kā arī nepiemērotība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. 2007.–2016.gadam paredzēts nomainīt visus elektrovilcienu sastāvus un daļēji dīzeļvilcienu sastāvus. Dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanai tiek piesaistīti līdzekļi gan no Eiropas Savienības līdzekļu fondiem (Kohēzijas fonds), gan no valsts budžeta kā projektu līdzfinansējums, gan no dzelzceļa fonda. Pasažieru vilcienu modernizācijai tiek piesaistīti ERAF līdzekļi. Tāpat 2012.gada aprīlī noslēdzies konkurss par jaunu elektrovilcienu un dīzeļvilcienu iepirkumu, kas paredz 41 jauna vilcienu sastāva iegādi, uzlabojot dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kvalitāti un vilcienu kustības ātrumu (Balgalve, 2012; Ogres novada attīstības..., 2011).

Pilsētas teritorijā pasažieru pārvadājumus nodrošina SIA „Ogres Autobuss”, uzņēmuma autobusi Ogres robežās kursē sešos maršrutos, 2007. un 2008.gadā pārvadājot aptuveni miljonu pasažieru.



3.2.5.6.attēls. SIA „Ogres Autobuss” pārvadāto pasažieru skaits 2007.-2009.gadā (Ogres novada attīstības..., 2011)

3.2.5.5.attēlā redzams, ka 2009.gadā notika straujš pārvadāto pasažieru skaita kritums Ogres pilsētā, kas skaidrojams ar iedzīvotāju maksātspējas samazināšanos un bezdarba pieaugumu, tāpat arī ar autopārvadātāju finansiālajām problēmām, palielinoties degvielas cenām un ekonomiskās krīzes iespaidā samazinātajām valsts dotācijām autopārvadātājiem, kā rezultātā pilsētas robežās veikto reisu skaits ievērojami krities, veicinot arī pārvadāto pasažieru skaita samazinājumu.

Ogres novadā izveidoti 13 iekšējie autobusu maršruti, kuri nodrošina pagastu centru savstarpēju sasniedzamību un saikni ar Ogres pilsētu. Pašvaldības teritorijā 2009. gadā pārvadāti 294 407 pasažieri, salīdzinājumā ar 2008. gadu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 47 109 pasažieriem, bet salīdzinājumā ar 2007. gadu - par 14 550 pasažieriem. Lielākās problēmas sabiedriskā transporta uzturēšanai rada nekvalitatīvie ceļi novada teritorijā, kas sadārdzina autobusu ekspluatāciju un palielina izmaksas, kā arī augošās un svārstīgās resursu, tai skaitā degvielas, cenas, kas sadārdzina satiksmes pārvadājumus (Ogres novada attīstības..., 2011).

Kopumā Ogres pilsētai ir plašs un daudzveidīgs transporta tīkls, kas ļauj ātri sasniegt gan galvaspilsētu, gan citas tuvējās apdzīvotās vietas. Sabiedriskā transporta kustība virzienā uz galvaspilsētu ir visintensīvākā, kā arī visaugstākajā līmenī, savukārt virzienā uz citām Ogres novada apdzīvotajām vietām sabiedriskā transporta kustībai ir virkne ierobežojošo faktoru, no kuriem galvenie ir zemākas šķiras ceļu kvalitāte, kā arī relatīvi nelielā pasažieru plūsma, kas līdzekļu ekonomijas dēļ pārvadātājiem liek samazināt reisu skaitu.

Gaidāmā pasažieru vilcienu sastāvu nomaina var ievērojami uzlabot dzelzceļa transporta līmeni, taču šobrīd valdošā ažiotāža ap vilcienu iepirkuma procedūru, kā arī iespējamā tiesvedība par konkursa rezultātiem var par vairākiem gadiem atlikt iepriekš minētos uzlabojumus.

3.2.6. Inženierkomunikācijas

Ogres iedzīvotāju ūdensapgādi pilnībā nodrošina pazemes saldūdens avoti. Centralizēta ūdensapgāde ir pieejama 85% pilsētas iedzīvotāju. Ogrē ir vairāk, nekā 90 ekspluatācijas urbumu un liels daudzums individuālo aku. Artēzisko urbumu dziļums ir ļoti atšķirīgs – no dažiem desmitiem metru līdz vairāk kā 200 m dziļumam. Būtiski, ka lielākā daļa artēzisko urbumu netiek ekspluatēta ar pilnu jaudu (Ogres novada attīstības..., 2011).

Galvenās problēmas nākotnē saistāmas ar labas kvalitātes dzeramā ūdens nodrošināšanu centralizētajās ūdens apgādes sistēmās un atsevišķu kvalitātes rādītāju uzlabošanu - pilnīgāku atdzelzošanu un ūdens mīkstināšanu. Īpaša uzmanība pievēršama piesārņojuma draudu novēršanai pazemes urbumos.

Ogres pilsētā 2006.gadā uzsākti ERAF finansēti ūdenssaimniecības infrastruktūras uzlabošanas darbi, kas turpinās vēl šobrīd un kuru ietvaros tiek ierīkoti jauni artēziskie urbumi, būvētas jaunas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas un kanalizācijas ūdeņu sūkņu stacijas, rekonstruēti ūdensvadi, tiek paplašināti ūdensapgādes, kā arī notekūdeņu savākšanas tīkli (Krūkle, 2009).

Ogres pilsētas kanalizācijas sistēmas kopējais garums ir 25,7km, lielākā daļa kanalizācijas tīkla ir aptuveni 30 gadus veca, mitrajā periodā tajā vietām vērojama virszemes ūdeņu infiltrācija (Ogres novada attīstības..., 2011).

Ogres pilsētā 2008. gada beigās noslēdzās Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansētā projekta pirmā kārtā, tās ietvaros rekonstruēti 5,36km kanalizācijas tīklu. Projekta otrās kārtas ietvaros līdz plānota 6,87km kanalizācijas tīklu rekonstrukcija un jaunu tīklu izbūve 18,06km garumā, kā arī jaunas augstspiediena kanalizācijas mašīnas un tīklu video inspekcijas iekārtas iegāde, 6 jaunu sūkņu staciju būvniecība (Krūkle, 2009).

Pilsētā pieslēgums centralizētajai kanalizācijas sistēmai pieejams tikai 69% Ogres pilsētas iedzīvotāju, kas neatbilst vispārējos pakalpojumu standartos noteiktajiem mērķiem - 95%. Īstenojot projektu un paplašinot kanalizācijas tīklus, plānots, ka 79% iedzīvotāju būs pieejami pieslēgumi kopējai kanalizācijas sistēmai un centralizēti savāks 82% no pilsētas notekūdeņu kopējā apjoma (Ogres novada attīstības..., 2011).

Ogres pilsētas fiksēto telefonsakaru uzturētājs ir SIA „Lattelecom”, mobilo sakarus nodrošina SIA „Latvijas Mobilais Telefons”, SIA „Tele 2” un SIA „Bite”, gan fiksēto, gan mobilo sakaru pārklājums pieejams visā pilsētas teritorijā. Informāciju tehnoloģiju attīstībai Ogrē vienmēr bijusi pievērsta liela uzmanība, un datorizācijas līmenis ir vērtējams kā salīdzinoši augsts.

Ogres rajona pašvaldības un vietējo pašvaldību mērķtiecīgie ieguldījumi informatizācijas procesa attīstībā pēdējā desmitgadē un to aktīva dalība dažāda mēroga projektos ir nodrošinājuši strauju interneta lietotāju skaita pieaugumu. Iedzīvotājiem ir pieejams kvalitatīvs bezmaksas interneta pieslēgums bibliotēkās, arī skolās ir nodrošināts stabils un ātrdarbīgs interneta pieslēgums. Ar pieeju internetam ir nodrošinātas visas pašvaldības iestādes un struktūrvienības (Ogres novada attīstības..., 2011).

Kopš 1996. gada Ogrē darbojas Ogres Interneta Centrs, kas apkalpo bijušā Ogres rajona teritoriju, tajā skaitā daļu pašvaldības iestāžu. Nozīmīgākais projekts, kura realizācijā Ogres rajonā iesaistījās OIC, bija Ogres rajona Pašvaldību vienotā informatizācijas sistēmas centra izveidošana, bet iestāde līdz ar Ogres rajona reorganizāciju darbību pārtrauca. PVISC vietā ir izveidojusies biedrība „Attīstības un Inovāciju mācības centrs”, kas turpina inovatīvas, uz zināšanām balstītas uzņēmējdarbības attīstību un moderno izglītības tehnoloģiju apmācību metožu ieviešanu un izmantošanu, sekmējot indivīdu un sabiedrības profesionālo kapacitāti, kvalifikāciju, konkurētspēju un sadarbību (Ogres novada attīstības..., 2011).

Līdztekus fiziskajai telpai šobrīd ir arvien lielāku nozīmi gūst virtuālā telpa. Virtuālā telpa šobrīd jau daudzās jomās pārklājas ar fizisko telpu, tomēr piekļuve virtuālajai telpai, esot kustībā vai ārpus telpām, joprojām ir ierobežota. Bezvadu piekļuves punkti internetam var paplašināt virtuālo telpu un uzlabot tās pieejamību, gan arī vienlaikus uzlabot pilsētas infrastruktūru. Wi-Fi tehnoloģija, kas 1997.gadā kļuva par dominējošo bezvadu interneta protokolu, nodrošina ātru piekļuvi globālajam tīmeklim un ļauj izmantot visas interneta priekšrocības ārpus telpām. Izmantojot internetu ārpus telpām, iespējams panākt biežāku cilvēku saskarsmi un arī mobilitāti, tādējādi bezvadu interneta piekļuves punktu tīkla paplašināšana pilsētā var palīdzēt Ogrē ātrāk pielāgoties 21.gadsimta prasībām un kļūt par vienu no progresīvākajām pilsētām Latvijā (Aurigi and De Cindio, 2008).

Elektroenerģijas sadales pakalpojumus un elektroenerģijas piegādi Ogrē nodrošina AS „Latvenergo” meitas sabiedrība AS „Sadales tīkls”, kuru pārziņā ir 20 kV un zemāka sprieguma elektropārvades līnijas. Sadales tīkla elektropārvades līnijas daļēji ir novecojušas, tādēļ nepieciešams veikt esošo tīklu rekonstrukciju un samazināt gaisa elektropārvades tīklu īpatsvaru, šādi samazinātos drošības riski un elektroenerģijas pārrāvumu skaits avāriju vai dabas stihiju rezultātā, kā arī rastos labvēlīgāki apstākļi uzņēmējdarbības attīstībai (Latvenergo, 2012; Ogres novada attīstības..., 2011).

Pagājušā gadsimta 60. - 80. gados celtajās daudzdzīvokļu mājās esošie kabeļi neatbilst mūsdienās nepieciešamajai slodzei. Lielākie elektroenerģijas patērētāji pilsētā ir rūpniecības uzņēmumi. Ogrē darbojas koģenerācijas stacija - uzņēmums SIA „Elektro bizness”, kas ražo siltumu un elektrību ar 7,38 MW jaudu. Kā kurināmais tiek izmantota dabasgāze. Pilsētā

atrodas arī viena HES- tā atrodas uz Ogres upes un darbojas ar jaudu 639KW. Jaunu HES būvniecība uz Ogres upes nav plānota, to nepieļauj arī dabas parka „Ogres ieleja” dabas aizsardzības plāns un normatīvie akti (Latvenergo, 2012; Ogres novada attīstības..., 2011).

Centralizēto siltumapgādi Ogres pilsētā nodrošina p/a „Mālkalne”, un siltumapgādes sistēmas ir salīdzinoši labā stāvoklī. Ogrē ir desmit mūsdienu prasībām atbilstošas katlumājas, kas gada laikā realizē ap 100 000 MWh. Siltuma zudumi sistēmā svārstās ap 18 %. Kopējā apkurināmā platība Ogrē ir apmēram 350 000 m². Daudzdzīvokļu mājām ir uzstādīti siltuma piegādes regulēšanas mezgli, ir izstrādāti tipveida ēku siltināšanas projekti, un aptuveni 40 % no tīklu kopējā garuma Ogres pilsētā ir atjaunoti. Tāpat ir veikta divu lielāko Ogres katlumāju savienošana, šim nolūkam ir izbūvēta siltumtrase zem dzelzceļa, kas veicina siltumapgādes piegādes drošību un padevi abās pilsētas daļās (Mālkalne, 2009).

Ogres pilsētā centralizētai siltumapgādei pievienoti galvenokārt daudzstāvu daudzdzīvokļu māju rajoni un atsevišķas daudzdzīvokļu ēkas, kopumā ap 7276 mājāsaimniecību, kā arī pašvaldības iestādes. Kopējais siltumtrašu garums pilsētā ir ap 25 km. Ogres pilsētā vēl nepieciešams atjaunot ap 60 % siltumtīklu un risināt jautājumu par individuālās apbūves teritoriju pieslēgšanu centralizētajai siltumapgādes sistēmai (vai centralizētas gāzes piegādes sistēmai), tādējādi nodrošinot gan iedzīvotāju dzīves apstākļu uzlabošanu, gan samazinot kopējo gaisa piesārņojumu, gan arī paaugstinot drošību (Mālkalne, 2009; Ogres novada attīstības..., 2011).

Ogres pilsētā gāzes apgādes pieslēgums ir pieejams aptuveni pusei iedzīvotāju, tomēr lielākā daļa pilsētas individuālo privātmāju ir bez gāzes pieslēguma. Visas Ogres pilsētas katlumājas ir nodrošinātas ar atbilstošiem gāzes vadu pieslēgumiem, lai nodrošinātu siltumapgādi (Ogres novada attīstības..., 2011).

3.2.7. Vides kvalitāte

Satiksmes infrastruktūras objektiem ir liela ietekme uz vides kvalitāti. Mobilie piesārņojuma avoti ir automašīnas un dzelzceļa sastāvi, bet, tā kā gaisa piesārņojuma mērījumi Ogres novadā nav veikti, tad nav iespējams objektīvi raksturot to radīto apkārtējās vides piesārņojumu.

Pieaugot satiksmes intensitātei uz valsts galvenajiem autoceļiem, būtu nepieciešams uzsākt piesārņojuma līmeņa mērījumus vismaz pilsētas teritorijā. Teritorijās gar zemes seguma ceļiem papildu gaisa piesārņojumu rada putekļi. Joslā gar dzelzceļu kravas un pasažieru pārvadājumi ar dīzeļlokomotīvēm rada paaugstinātu piesārņojuma un trokšņu līmeni (Ogres novada attīstības..., 2011).

Mobilu telefonu staciju radītais elektromagnētiskais starojums Ogres pilsētā ir ļoti mazs (nepārsniedz $0,001 \text{ W/m}^2$). Ņemot vērā to, ka nav datu par vidējas, lielas vai superjaudas elektromagnētiskā starojuma iekārtām Ogrē, uzskatāms, ka elektromagnētiskais starojums pilsētā nerada apdraudējumu cilvēku veselībai (Ogres novada attīstības..., 2011).

Radiācija un kodoldrošība nav uzskatāma par prioritāru problēmu, jo Latvijai nav savas kodolprogrammas un valsts teritorijā kopš 1998. gada, kad tika apturēts Salaspils kodolreaktors, nav kodolobjektu. Vienīgais kodolapdraudējuma avots var būt avārija kaimiņvalstīs.

Ogres pilsētas lielākie SEG emisijas avoti ir katlumājas, kas darbojas, sadedzinot dabasgāzi, kā arī autotransports. Rūpniecības nozares emisijas ir minimālas, jo kopš neatkarības atjaunošanas ražošanas apjomi ir ievērojami kritušie, vairāki uzņēmumi pārtraukuši darbību, kā arī uzlabojuši izmešu filtrāciju. Lai paaugstinātu energoefektivitāti un samazinātu kaitējumu videi, pilsētā plašā mērogā tiek īstenota dzīvojamo ēku ārējo siltināšana, piesaistot Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus.

Ogres upes ūdens kvalitāte ir laba, atskaitot Daugavu, kuras ūdens kvalitāte ir slikta (Latvijas Vides..., 2006). Pēc Rīgas HES izveidošanas katru gadu daļa Ogres pilsētas ir pakļauta plūdu riskam. Augšup no Ogres HES plūdu risku iespējams mazināt, regulējot ūdens līmeni ūdenskrātuvē, taču, neskatoties uz šo iespēju, vēl 2012.gada pavasarī Ogrē applūda privātmāju teritorijas augšpus Ogres HES.

No īpaši aizsargājamajām dabas teritorijām (ĪADT) Ogres pilsētā atrodas vien Ogres Zilo kalnu dabas parks, taču pilsētā izveidoti vairāki mikroliegumi augu un dzīvnieku sugu, un meža biotopu aizsardzībai.

Kopumā pilsētā ir laba vides kvalitāte, jo Ogrē ir daudz meža teritoriju, kas absorbē lielu daļu no SEG gāzēm, pilsētā tiek veikti optimizācijas pasākumi kaitīgo izmešu samazināšanai, kā arī tiek uzlabotas notekūdeņu attīrīšanas un savākšanas sistēmas, notiek intensīva atkritumu apsaimniekošana un pārstrāde.

SECINĀJUMI

Ogres pilsēta izsenis bijusi pazīstama kā kūrorts un mūsdienās saglabājusi labvēlīgo klimatu, kas reiz sekmēja kūrorta rašanos. Pilsētā ir sakopta vide, relatīvi tīri virszemes ūdeņi, laba ūdensapgāde, augsts elektrifikācijas un mobilo sakaru pārklājums, kā arī, izmantojot Eiropas Savienības fondus, aktīvi tiek realizēti infrastruktūras uzlabojumi. Pēdējā desmitgadē pilsētā ir uzbūvēta virkne jaunu dzīvojamo ēku- gan daudzdzīvokļu, gan privātmājas, gan arī rindu mājas, kas, līdz ar dzīvojamo fondu, kas palicis no padomju laikiem, nodrošina pietiekamu skaitu kvalitatīvu mājokļu pilsētas iedzīvotājiem, jo vecākajām Ogres daudzdzīvokļu ēkām intensīvi notiek uzlabošanas darbi- mājas tiek siltinātas, renovētas, tām tiek modernizēta siltumapgādes sistēma. Visi šie faktori veicina pozitīva pilsētas tēla veidošanos, piesaistot jaunus iedzīvotājus, kas atspoguļojas arī statistikas datos- lai arī iedzīvotāju dabiskais pieaugums Ogrē ir negatīvs, migrācijas rezultātā pilsētas iedzīvotāju skaits nesmazinās.

Latvijā valdošās attīstības tendences, kuru rezultātā perifēriju attīstība stagnē, bet Pierīgas reģionā vērojama aktīva ekonomiskā darbība, attiecas arī uz Ogres pilsētu, kura atrodas tiešā Rīgas pilsētas ietekmes zonā, Rīgas aglomerācijā. Nelielais attālums no galvaspilsētas un labie transporta sakari starp Rīgu un Ogrī veicina Ogres specializācijas veidošanos par pakalpojumu sfērā orientētu pilsētu, kurā ir liels īpatsvars strādājošo Rīgā. Tāpat pilsētā saglabājusies daļa vieglās rūpniecības uzņēmumu un izveidojies biznesa parks, kas līdz ar dominējošajiem apkalpojošās sfēras uzņēmumiem piesaista strādājošos no citām Ogres novada pašvaldībām. Lai arī Ogres pilsēta savu attīstību saista ar vadošās lomas saglabāšanu novada robežās, inovācijām, videi draudzīgu un ilgtspējīgu attīstību, tomēr valsts mērogā pilsētas attīstību nākotnē turpinās ietekmēt Rīga un suburbanizācijas procesi tajā, uz ko norāda arī Rīgas plānošanas reģiona attīstības programmā redzamās prognozes par Rīgas aglomerācijas iespējamo izplešanos līdz 2020.gadam līdz pat Ogrē.

LITERATŪRAS SARAKSTS

- Adams, N. 2006. Regional Development and Spatial Planning in the Baltics. In: Adams, N., Alden, J. & Harris, N. (eds.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union*. Abingdon, Ashgate Publishing Group, pp. 155-244.
- Adams, N., Alden, J. & Harris, N. 2006. Introduction: Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union. In: Adams, N., Alden, J. & Harris, N. (eds.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union*. Abingdon, Ashgate Publishing Group, pp. 3-17.
- Aurigi, A. & De Cindio, F. 2008. *Augmented Urban Spaces*. Abingdon, Ashgate Publishing Group.
- Krieger, A. & Saunders, W.S. 2009. *Urban Design*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Ling, O.I. & Yuen, B. 2009. *World Cities: Achieving Liveability and Vibrancy*. River Edge, World Scientific Publishing Co.
- Paalzwow, A. 2006. Barriers to Regional Development in the New Member States: The Latvian Experience. In: Adams, N., Alden, J. & Harris, N. (eds.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union*. Abingdon, Ashgate Publishing Group, pp. 181-199.
- Pinderhughes, R. 2008. Alternative Urban Futures: Designing Urban Infrastructures that Prioritize Human Needs, are Less Damaging to the Natural Resource Base, and Produce Less Waste. In: Heberle, L.C. & Opp, S.M. (eds.) 2008. *Local Sustainable Urban Development in a Globalized World*. Abingdon, Ashgate Publishing Group, pp. 9-18.
- Shaftoe, H. 2008. *Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places*. London, Earthscan.
- The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods. Volumes 1&2. Given, L.M. (ed.). Thousand Oaks, California, SAGE Publications, Inc. pp .
- Waterhout, B. 2008. *The Institutionalisation of European Spatial Planning*. Amsterdam, IOS Press.
- Young, G. 2008. *Reshaping Planning with Culture*. Abingdon, Ashgate Publishing Group.

Nepublicētie materiāli

- Balgalve, E. 2012. *Noslēdzies vilcienu iepirkuma process*. Sk. 17.05.2012. Pieejams http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=8&art_id=2764
- Krūkle, Z. 2009. *Turpinās Ogres ūdensapgādes, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes uzlabošana*. Sk. 17.05.2012. Pieejams <http://www.esfondi.lv/events.php?id=1&arhivs=all&action=event&category=45&eid=1251>
- Latvenergo 2012. *Enerģijas ražošana*. Sk. 10.05.2012. Pieejams http://www.st.latvenergo.lv/portal/page/portal/Latvian/latvenergo/main_page/energijas_razosana/ENERGIJAS_RAZOSANA/
- Latvijas Centrs 2012. *Ogres novads*. Sk. 05.05.2012. Pieejams http://www.latvijascents.lv/lv/saturs/21/ogres_novads
- Latvijas Dzelzceļš 2011. *Gada pārskats*. Sk. 11.05.2012. Pieejams http://www.ldz.lv/texts_files/2010_Gada_parskats.pdf
- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam. Pieņemta 2008.gada novembrī.

Latvijas Okupācijas muzejs [Bez dat.] *Latvija Eiropā. Vēsturiskais atlants. No vikingu laikiem līdz mūsdienām*. Sk. 10.05.2012. Pieejams http://www.omf.lv/images/Kartes/Karte_1-48/index.php?sfpq=KjIyLmpwZyoqaW1hZ2Vmb3JtKipkODFkYzBkMTc5YzBkMzU5NzUxNmI5YzBiZDI3YjNlMw

Latvijas Valsts ceļi 2012. *Satiksmes intensitāte valsts autoceļos*. Sk. 06.05.2012. Pieejams <http://www.lvceli.lv/LV/?i=231>

Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģijas centrs 2006. *Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs*. Sk.01.04.2012. Pieejams http://vdc2.vdc.lv:8998/p_ppv.html

Mālkalne 2009. *2008.gada pārskats*. Sk.11.05.2012. Pieejams <http://www.malkalne.lv/?pg=5&gads=2008>

Ogres novada attīstības programma 2011.-2017.gadam. Pieņemta 20.01.2011.

Ogres novada dome 2011. *Vēsture*. Sk. 03.05.2012. Pieejams http://www.ogresnovads.lv/lat/par_ogres_novadu/vesture/

Ogres novada dome [Bez dat.] *Teritorijas plānojums*. Sk. 09.05.2012. Pieejams <http://teritorijasplanojums.ogredome.lv/>

Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde 2012. *Statistika- iedzīvotāju reģistrs*. Sk.17.05.2012. Pieejams <http://www.pmlp.gov.lv/lv/statistika/iedzivotaju.html>

Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums. Pieņemts 02.02.2007.

TOPO 25K63g PSRS. *Bijušās PSRS armijas ģenerālštāba 63.gada sistēmas topogrāfisko karšu mozaīka mērogā 1:25000*. LU ĢZZF WMS. Sk. 10.05.2012. Pieejams <http://kartes.geo.lu.lv/wms.html>

TOPO 75K Latvijas laika. *Latvijas armijas galvenā štāba topogrāfisko karšu mozaīka mērogā 1:75000*. LU ĢZZF WMS. Sk. 10.05.2012. Pieejams <http://kartes.geo.lu.lv/wms.html>

Bakalaura darbs „Ogres pilsētas telpiskās struktūras veidošanās un attīstības potenciāls”
izstrādāts LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātē.

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

Autors: Raitis Boļšakovs

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Zinātniskais vadītājs: asoc.prof., Pēteris Šķiņķis

Recenzents: zinātniskā asistenta p.i., Guntis Šolks

Darbs iesniegts Ģeogrāfijas nodaļas lietvedībā

Nodaļas lietvede

Noslēguma darba aizstāvēšanas rezultāti:

Bakalaura darbs aizstāvēts Dabas zinātņu bakalaura ģeogrāfijā akadēmisko studiju gala
pārbaudījumu komisijas sēdē

.....
gads, datums, mēnesis

protokola nr.

vērtējums

Sekretārs
