

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA
CILVĒKĢEOGRĀFIJAS KATEDRA

Ģeog 020004

Oksana Tarasenko

**JELGAVAS UN RĪGAS MIJIEDARBĪBAS ĢEOGRĀFISKĀ
SAIKNE**

Bakalaura darbs

Darba vadītājs
Asoc.prof. Zaiga Krišjāne

Rīga, 2006

Saturs

Anotācija.....	3
Annotation	4
Ievads	5
1.Pilsētas un urbanizācijas procesi	7
1.1. Pilsētas, to klasifikācija.....	7
1.2. Apdzīvojuma veidi un urbanizācija.....	8
2.Jelgavas pilsētas raksturojums.....	11
2.1.Jelgavas ģeogrāfiskais stāvoklis	11
2.2.Jelgavas pilsētas vēsture	12
2.3.Iedzīvotāju dinamika un struktūra	15
2.4.Ekonomiskā situācija pilsētā	17
2.4.1.Uzņēmējdarbība Jelgavā.....	17
2.4.2.Nodarbinātības īpatnības	19
3.Iedzīvotāju skaita un apdzīvojuma blīvuma izmaiņas Rīgas aglomerācijā	21
4.Darba svārstmigrācijas dinamika Rīgas aglomerācijā.....	24
5.Jelgavas saikne ar Rīgu.....	25
5.1.Transporta sakari ar galvaspilsētu	25
5.2.Iedzīvotāju aptaujas analīze.....	27
5.3.Padziļinātā intervija ar ietekmīgākajām Jelgavas personām	32
5.4.Studentu apmaiņa starp Jelgavu un Rīgu.....	36
5.5. Ozolnieki- Jelgavas vai Rīgas guļamrajons?.....	38
Secinājumi	41
Izmantotā literatūra.....	42
Pielikums	43

Anotācija

Bakalaura darbs ir par tēmu “ Jelgavas un Rīgas mijiedarbības ģeogrāfiskā saikne”. Darba pirmajā nodaļā ir aprakstīts par pilsētām un urbanizācijas procesiem pasaulē. Otrā nodaļa ir par Jelgavas pilsētu- raksturota tās vēsture, ģeogrāfiskais stāvoklis, iedzīvotāju dinamika un ekonomiskā situācija. Turpmākajās divās nodaļās ir analizēta Rīgas aglomerācijas iedzīvotāju dabiskā un mehāniskā kustība. Pēdējā nodaļā ir apkopoti autores veiktie pētījumi par Jelgavas un Rīgas saikni, un tās galvenajiem iemesliem.

Atslēgas vārdi:

- Pilsēta
- Jelgava
- Rīga
- saikne
- Svārstmigrācija
- Iedzīvotāji
- Darbs
- Izglītība
- Transports

Kā zināms, tad Rīgai, kā jau galvaspilsētai, ir dažāda veida saiknes ar kaimiņu pilsētām, taču šajā darbā ir pētītas Rīgas saiknes ar vienu no Zemgales pilsētām- autores dzimto pilsētu Jelgavu. Aptuveni piektā daļa Jelgavas iedzīvotāju ik dienu pārvietojas no Jelgavas uz Rīgu, un tam ir daudz un dažādu iemeslu- darbs, studijas, iepirkšanās, izklaide utt.

Pēc autores domām, bakalaura darba būtiskāka ir piektā nodaļa, kur aprakstīti pašas veiktie pētījumi. Šajā nodaļā iegūto rezultātu analīze atspoguļo reālo situāciju saistībā ar abām pilsētām, kādu to redz Jelgavas iedzīvotājs, ikdienā pārvietojoties uz galvaspilsētu un atpakaļ.

Annotation

Bachelor theses is about the theme “ Geographical interactions between Jelgava and Riga cities”. The cities and world urbanization proceses are discribed in first chapter. The second one is about Jelgava city – description of it's history, geographical location, population dynamics and economical situation. Next two chapters includes the analysis of population movement within Riga agglomeration. Exploration about connection between Jelgava and Riga, and its main reasons made by author is codified in last chapter.

Key words:

- City
- Jelgava
- Riga
- Connection
- Movement
- Population
- Job
- Education
- Transport

As we know Riga- the capital of Latvia- has many kind of connection between neighbour cities, but in this theses there is an exploration between Riga and one of the city of Zemgale, the author's birth place- Jelgava. Almost 20% of population of Jelgava each day transmigrate from Jelgava to Riga, and there are many reasons for it – job, studies, entertainment, shopping etc.

To author's mind the most important chapter in this theses is number five, where are described explorations made by author, because results gotten within this chapter reflects real situation between both cities, what can see tipical inhabitant of Jelgava.

Ievads

Bakalaura darba tēmas “ Jelgavas un Rīgas mijiedarbības ģeogrāfiskā saikne” izvēles pamatojums balstās uz vēlmi noskaidrot, cik cieša ir Jelgavas un Rīgas ģeogrāfiskā saikne un kādi faktori to nosaka. Šī interese ir diezgan pamatota, jo autore pati vairākus gadus bija un vēl joprojām ir cieši saistīta ar abām šīm pilsētām – darbs un studijas Rīgā, mājas Jelgavā. Tāpat arī autore divus gadus iepriekš izstrādātajā kursa darbā tika aizsākta šīs tēmas izpēte, tāpēc bija vēlme to turpināt.

Kā jau zināms, diezgan liela Jelgavas iedzīvotāju daļa dažādu iemeslu dēļ ik dienu veic ceļu no Jelgavas uz Rīgu un atpakaļ. Iemesli tam ir visdažādākie – gan darbs, gan studijas, izklaide, medicīnas un sadzīves pakalpojumi, iepirkšanās utt. Kaut arī Jelgava ir viena no lielākajām Latvijas pilsētām, tomēr daudziem darbspējas vecuma iedzīvotājiem trūkst darbavietu, tāpat arī kultūras dzīve šeit rit lēnāk un nav tik attīstīta kā galvaspilsētā.

Šo visu iepriekšminēto un vēl daudzu citu iemeslu dēļ Jelgavas iedzīvotāji labprāt vai arī apstākļu spiesti paši pārvietojas no Jelgavas uz Rīgu un otrādi, līdz ar to arī finanses tiek novirzītas uz galvaspilsētu.

Darba mērķis:

- izpētīt Jelgavas un Rīgas mijiedarbības ģeogrāfisko saikni

Darba uzdevumi:

- noskaidrot pilsētas jēdzienu un pasaules pilsētu klasifikāciju
- raksturot pasaules apdzīvojuma veidus un urbanizācijas procesus
- īsumā raksturot Jelgavas ģeogrāfisko stāvokli un vēsturi
- Izvērtēt faktorus, kas nosaka ciešo Jelgavas un Rīgas ģeogrāfisko saikni
- Veikt iedzīvotāju anketēšanu, analizēt iegūtos datus
- Apmeklēt dažādas pašvaldības, izglītības iestādes un privātuzņēmumus nepieciešamās informācijas ieguvei
- Izpētīt un apkopot pieejamo literatūru, kas attiecas uz Jelgavas saikni ar Rīgu

Jelgavas un Rīgas pilsētai ir daudz dažādu saikņu, tomēr šajā darbā akcentēju iedzīvotāju plūsmu starp šīm pilsētām un tās galvenos iemeslus, līdz ar to arī pamatīgāk izpētīju transporta sakarus un studentu apmaiņu starp pilsētām.

Bakalaura darbs sastāv no piecām lielām nodaļām un trīspadsmit apakšnodaļām – apjoms 43.lpp. 1.2.3. un 4. nodaļa ir darba teorētiskā daļa, savukārt visa piektā nodaļa ir autores patstāvīgi veikto pētījumu apkopojums un analīze. Darbā arī iekļauts ilustratīvais materiāls - 2 tabulas un 7.attēli.

Darba sekmīgai izstrādei tika izmantoti dažādi materiāli un metodes. Viena no galvenajām metodēm bija iedzīvotāju anketēšana, kur iegūtie rezultāti ir izanalizēti un attēloti grafiskā veidā tā, lai būtu pārskatāmi un skaidri uztverami ikvienam. Vēl tika izmantota padziļinātās intervijas metode, kas atspoguļota 5. nodaļā.

Tāpat arī tika apmeklētas dažādas pašvaldības iestādes un uzņēmumi, lai iegūtu darba izstrādei nepieciešamo informāciju, jo literatūras avotos, ko iespējams iegūt bibliotēkās, nav nepieciešamās informācijas, un to var iegūt tikai patstāvīgi apmeklējot šīs iestādes un jautājot pēc dažāda veida statistiskajiem datiem, kuri netiek publicēti plašākai sabiedrībai. Nodaļā par transporta sakariem ar Rīgu tika izmantoti dati, kas iegūti, apmeklējot a/s Latvijas Dzelzceļš un Jelgavas Autobusu parks.

Rakstot piekto nodaļu, autore plaši pielietoja savas zināšanas un pieredzi, ko guvusi, 20 gadus dzīvojot Jelgavā. Manuprāt, tās ir zināšanas, kas vislabāk atspoguļo konkrēti pētāmo situāciju, jo nevienā publicētā materiālā nevar iegūt tik konkrētu un patiesībai atbilstošu informāciju.

Protams, tika analizēti un apkopoti arī dažādi literatūras materiāli, kas pieejami par doto tēmu bibliotēkās, kā arī tika izmantoti interneta resursi.

1. Pilsētas un urbanizācijas procesi

1.1 Pilsētas, to klasifikācija

Pilsēta ir apdzīvota vieta, kura saskaņā ar valsts likumdošanu ir ieskaitīta pilsētu kategorijā. Latvijā – apdzīvotas vietas, kuras ir kultūras un ražošanas centri ar attīstītu sociālo infrastruktūru un ar ne mazāk par 2000 pastāvīgo iedzīvotāju.)

Pilsētu iedzīvotāju lielākā daļa atšķirībā no lauku iedzīvotājiem strādā rūpniecībā, tirdzniecībā, apkalpes, zinātnes un kultūras sfērā. Katrai pilsētai ir sava noteikta teritorija un robežas. Piepilsētu “ieslēgšana” pilsētas robežās notiek nepārtraukti. Augsti attīstītās valstīs, kur zeme ir privātīpašums, juridiski pilsētas robežas ir sarežģīti paplašināt.

Mūsdienās pilsētas ir apkārtējā areāla rūpniecības, transporta un arī apkalpes centrs. Pilsētai ir administratīvas, militāras, veselības aprūpes un atpūtas organizēšanas (kūrortpilsētas), reliģiskas (Meka, Vatikāns) funkcijas, kā arī funkcijas zinātnes jomā. Pilsētas funkcionālo struktūru nosaka pēc ekonomiski aktīvo iedzīvotāju nodarbinātības.

Pilsētās ir augsts teritorijas apdzīvotības blīvums. Pilsētām parasti ir tikai tām raksturīgs, specifisks pilsētas veidols – arhitektoniski plānota vide ar vairākstāvu kompaktu apbūvi, kā arī pilsētas sociālā vide, ko nosaka iedzīvotāju pilsētnieciskais dzīvesveids. Pilsēta ir apkārtējās lauku teritorijas politiski administratīvais centrs. Pilsētas viena no otras atšķiras pēc sociāli demogrāfiskajām īpatnībām. Pilsētās iedzīvotāju skaitu palielina dabiskais pieaugums, migrācija, pilsētas robežu paplašināšana. Viena no mazākajām pilsētām pasaulē ir Durbe (432 iedzīvotāji, Liepājas rajons), bet vislielākā pilsēta ir Mehiko (9,2 milj. iedzīvotāju, kopā ar priekšpilsētām- 20 milj.).

Katras pilsētas īpatnības nosaka arī etnokultūras vide. Eiropeskām pilsētām raksturīga ir vecpilsēta, kurai parasti ir harmoniska kompakta apbūve (piemēram Rīgas vecpilsēta Vecrīga). Ziemeļamerikas pilsētas ir jaunas. Tām ir racionāla kvartālveida apbūve, kur debesskrāpji mijas ar katedzām, turklāt 1/3 pilsētu teritorijas aizņem automaģistrāles. Āzijā ir sastopamas ļoti dažādas pilsētas. Valstīs, kuras pēdējo gadu desmitos ir sasniegušas augstu ekonomiskās attīstības līmeni, ir amerikāņu tipa pilsētas ar debesskrāpjiem. Persijas līča naftas ieguves valstīs ir 20. gs. vismodernākā arhitektūra un pilsētu iekārtojums. Dienvidāzijas pilsētās dominē mazstāvu apbūve, zems labiekārtojuma līmenis, iedzīvotāji dzīvo ļoti saspiesti. Arābu apdzīvotajām pilsētām ir raksturīga blīva apbūve, kurā nozīmīga vieta ir iekšējiem pagalmiem. Savdabīgas pilsētas ir Latīņamerikā - uz seno indiāņu pilsētu drupām spāņi ir uzbūvējuši debesskrāpjus. [7]

1.2 Apdzīvojuma veidi un urbanizācija

Pasaulē izšķir divus apdzīvojuma veidus – lauku un pilsētu apdzīvojumu. Kopš lauksaimniecības rašanās laika valdošais apdzīvojuma tips bija lauku apdzīvojums. Pirmās pilsētas pasaulē radās 3.-1. gadu tūkstošā p. m. ē. Ēģiptē, Mezopotāmijā, Sīrijā, Indijā, Ķīnā, Indonēzijā, Eiropā (Vidusjūras piekrastē). 1800. gadā pilsētās dzīvoja 3%, 1900. gadā – 19%, 1990. gadā – 46 % pasaules iedzīvotāju.[2]

Mūsdienās puse no pasaules iedzīvotājiem ir pilsētnieki. To skaits ik gadu palielinās aptuveni par 50 miljoniem cilvēku.

Strauji augošā urbanizācija, kas aptver visus pasaules reģionus, bija viena no spilgtākajām apdzīvojuma maiņas parādībām 20. gadsimtā.

Urbanizācija – ir straujš pilsētu iedzīvotāju skaita pieaugums, pilsētu skaita, robežu un funkciju paplašināšanās, rūpniecībai koncentrējoties lielās pilsētās.

Mūsdienās Austrālijā, ASV, Kanādā un vairākās Rietumeiropas valstīs pāri par 70% valsts iedzīvotāju ir pilsētnieki. Āzijā pilsētās dzīvo vairāk nekā 33% no tās iedzīvotājiem. Latvijā pilsētnieki ir 69% iedzīvotāju.

Pēc urbanizācijas līmeņa pasaules valstis var iedalīt trīs grupās: agrīnās urbanizācijas valstis, mūsdienu urbanizācijas valstis un vēlīnās urbanizācijas valstis. Par agrīnās urbanizācijas valstīm uzskata tās, kurās jau 1920. gadā pilsētās dzīvoja vairāk nekā ¼ no valsts iedzīvotājiem (Lielbritānija, Beļģija, Vācija, Francija, Zviedrija, ASV, Urugvaja u.c.). Mūsdienu urbanizācijas grupā ietilpst valstis, kurās pilsētu iedzīvotāju īpatsvars pārsniedza 25% pēc 1960. gada (Japāna, Brazīlija, Maroka u.c.). Vēlīnās urbanizācijas valstīs vēl 1990. gadā bija zems pilsētu iedzīvotāju īpatsvars (Uganda, Malāvi u.c.). Ir konstatēts, ka, urbanizācijas līmenim sasniedzot 70%, tā augšana palēninās.[2]

Pilsētas ir ne tikai iedzīvotāju koncentrēšanās vietas, bet arī saimnieciskie, politiskie, administratīvie, zinātnes un kultūras centri, kas būtiski ietekmē plašas apkārtnes apdzīvojumu, saimniecisko attīstību un dabas vidi.

Visas pasaules pilsētas aizņem nedaudz vairāk nekā 1% no sauszemes teritorijas, taču tajās dzīvo vairāk nekā 46% pasaules iedzīvotāju, tiek ražots vairāk nekā 80% no pasaules kopprodukta, un diemžēl tās dod vairāk nekā 80% no kopējā atmosfēras un hidrosfēras piesārņojuma.

Pie urbanizētākajām valstīm pieskaitāmas Lielbritānija, Zviedrija, Vācija, Kanāda, ASV un Japāna, kur pilsētnieku īpatsvars iedzīvotāju kopskaitā pārsniedz 4/5.

Urbanizācijas process mūsdienās sevišķi strauji notiek attīstības valstīs – Latīņamerikā, Dienvidrietumāzijā, kur urbanizācijas tempi pārsniedz pat iedzīvotāju pieauguma tempus un ir 4-5 reizes straujāki nekā attīstītajās valstīs.

Urbanizācijas cēloņi dažādos pasaules reģionos ir atšķirīgi. Eiropā un Ziemeļamerikā to veicina labākas darba un ērtākas dzīves iespējas pilsētā, Dienvidrietumāzijā un Āfrikā – relatīva pārapdzīvotība lauku teritorijās un lauksaimniecības zemju trūkums.

Mūsdienām raksturīga urbanizācijas iezīme ir lielo pilsētu (ar vairāk nekā 100 tūkst. iedzīvotāju) augšana. 20.gs. sākumā pasaulē bija 360 lielu pilsētu, kurās dzīvoja tikai 5% pasaules iedzīvotāju. Lielās pilsētas aug ne tikai skaitliski, tās izplešas arī teritoriāli, aizņemot agrākās lauksaimniecības zemes un koncentrējot arvien lielāku skaitu iedzīvotāju. 20. gs. beigās pasaulē bija vairāk nekā 400 pilsētu, kuru iedzīvotāju skaits pārsniedz 1 miljonu.[7]

Lielās pilsētas izplešoties un saplūstot veido pilsētu aglomerāciju – pilsēt kopu ar saplūstošu apbūvi, vienotu satiksmes ceļu tīklu un ciešiem savstarpējiem sakariem. Aglomerācijām var būt viens organizējošs centrs – monocentriska aglomerācija – vai vairāki – policentriska aglomerācija.

Agglomerācijas mūsdienās ir visizplatītākā pilsētu apdzīvojuma forma ekonomiski attīstītos reģionos. Milzīgas agglomerācijas ir izveidojušās ap Maskavu, Mehiko, Tokiju, Sanpaulu, Ņujorku; tajās dzīvo 16-20 milj. iedzīvotāju.

Agglomerācijām vēršoties plašumā, notiek to saplūšana milzīgās urbanizētās joslās – megapolēs. Par megapoli sauc pilsētu aglomerāciju grupu ar policentrisku struktūru. Tajā jādzīvo vismaz 25 milj. iedzīvotāju (10 reižu vairāk nekā visā Latvijā)

Pasaulē lielākās megapoles ir Tokaido (Tokija + Osaka), Bosvaša (Bostona+Vašingtona), kas stiepjas 1000 km garumā. Šinī “ASV galvenajā ielā” dzīvo ap 50 milj. iedzīvotāju. Citu megapoļu vidū jāmin Čipitsa (Čikāga+Pitsburga), Sansana (Sndjego+Sanfrancisko), Reinas-Rūras un Deltapoles (Beļģijas un Nīderlandes Ziemeļjūras piekraste) megapoles.[7]

Daudzās sociālās, ekoloģiskās, transporta un aprūpes problēmas, kuras pieaug, izraisa suburbanizācijas procesus, t.i., pilsētas “smaguma centra” pārnesanu no centra uz perifēriju. Pilsētu centrālo rajonu iedzīvotāji cenšas pārcelties uz piepilsētu zaļajām zonām vai aglomerācijā ietilpstošajām lauku teritorijām ērti sasniedzamā attālumā. Pilsētu centri tiek atslogoti arī no rūpniecības uzņēmumiem, uz perifēriju parasti tiek pārcelti zinātņietilpīgo nozaru uzņēmumi.

Urbanizācijas un arī suburbanizācijas procesi visumā ir patvaļīgi, taču attīstītajās valstīs tiek īstenotas daudzas urbanizāciju un aglomerāciju augšanu regulējošas programmas.

Neraugoties uz straujo urbanizācijas pieaugumu, vēl puse no pasaules iedzīvotājiem dzīvo laukos. Pasaulē ir aptuveni 20 miljoni dažādu veidu lauku apdzīvoto vietu. Atkarībā no dabas apstākļiem un galvenā cilvēku nodarbošanās veida lauku iedzīvotāji var dzīvot kompakti – ciemos –vai izklaidus – viensētās un fermās. Grupveida lauku apdzīvojuma forma (ciemi) ir raksturīga Rietumeiropai, Japānai, Ķīnai, bet ASV, Kanādā, Austrālijā visizplatītākā lauku apdzīvojuma forma ir fermas, savukārt Latvijā – viensētas. Intensīvas zemkopības apgabalos, kur nodarbojas ar darbietilpīgu kultūru –rīsa, kokvilnas, cukurbiešu – audzēšanu, tradicionāli ir izveidojies kompaktais lauku apdzīvojuma tips. Plantāciju saimniecības un ganību lopkopības apgabalos ir izklaidēts lauku apdzīvojums.[2]

2.Jelgavas pilsētas raksturojums

2.1.Jelgavas ģeogrāfiskais stāvoklis

Jelgava izveidojusies Zemgales līdzenumā, reljefs šeit ir līdzens. Jelgava atrodas otras Latvijas lielākās upes – Lielupes abos krastos, 42 km attālumā no Rīgas, Zemgales līdzenuma ziemeļdaļā, kas pāriet piejūras zemienē. Ģeogrāfiskās koordinātas: 23⁰ 45' A gar., 56⁰ 35' Z pl.

Jelgava robežojas ar Ozolnieku un Valgundes pagastu ziemeļos, Cenu un Jaunsvirlaukas pagastu austrumos, Platones un Svētes pagastu dienvidos, Glūdas un Līvberzes pagastu rietumos. No pilsētas iziet piecas dzelzceļa līnijas: uz Rīgu, Krustpili, Šauļiem, Mažeikiem vai Liepāju un Tukumu. To šķērso autoceļš A8 Rīga - Meitene (apvedceļš iet pa pilsētas dienvidaustrumu daļu un ziemeļaustrumos no pilsētas), vecais autoceļa posms P100 iet caur Ozolniekiem līdz Dalbei. Jelgavā sākas autoceļi P93 uz Iecavu, P94 uz Codi, P95 uz Žagari, P97 uz Kalnciemu.

Jelgavas dome pilsētas teritorijas plānojumā paredzējusi pabeigt apvedceļa Loka maģistrāle – Atmosdas iela – Dobeles šoseja izbūvi, lai novirzītu transportu no pilsētas centra. Jaunceļamā Lielupes tilta trase šķērso Lielupes palienes pļavu dabas lieguma teritoriju. Lai nerastos neatgriezeniskas izmaiņas lieguma teritorijā, Jelgavas dome paredz veikt ietekmes uz vidi novērtējumu un noteikt optimālo tilta trasi un citus tehniskos nosacījumus.

Lielupe ir kuģojama cauri Jelgavai līdz Emburgai. Ar Jelgavu iespējama arī gaisa satiksme, jo pilsētas ziemeļu daļā ir lidlauks.

2.2. Jelgavas pilsētas vēsture

Jelgavas vēsture aizsākās 13.gs., kad vācu krustneši ieradās Latvijā. Vēsturnieki domā, ka Jelgavas pilsēta izaugusi no zemgaļu ostas un tirgotāju apmetnes, kam lībieši devuši nosaukumu Jelgab (pilsēta). Kad vācu krustneši bija nostiprinājušies Rīgā, viņi 1219. gadā sāka uzbrukumu zemgaļiem. Vēstures avotos Jelgava pirmo reizi minēta 1265. gadā, kad Livonijas ordeņa komturs tagadējā Pils salā, Lielupes kreisajā krastā sāka celt koka pili, kas nosaukta par Mithow (no šā vārda veidojies Jelgavas vāciskais nosaukums Mitau – mīt, mainīt). Tā tika izmantota par atbalstu ordeņa karaspēka uzbrukumiem zemgaļu pilīm un ciemiem. Iepretī pilij Lielupes kreisajā krastā izveidojās amatnieku un tirgotāju apmetne. Caur Jelgavu gāja Lielupes ūdensceļš, tranzīttirdzniecības ceļš uz Lietuvu un galvenais pasta ceļš no Krievijas uz Rietumeiropu. Jelgavu bieži apdraudēja lietuviešu sirojumi (valdnieka Algirda laikā – 1345., 1361., 1376.g.). Algirda dēla Jagaiļa laikā lietuviešu iebrukumi mitējās un Jelgava sāka uzplaukt un pilsētas tiesības tā ieguva 1573. gadā.

Par oficiālo Kurzemes hercoga rezidenci Jelgava kļuva tikai 1642.gadā. Pilsētā bija apmēram 500 iedzīvotāju, kas galvenokārt nodarbojās ar tirdzniecību un amatniecību. Pēc rātes lēmuma arī dzimcilvēki, kas pilsētā bija nodzīvojuši likumā paredzēto laiku un iemaksājuši pilsētas kasē 4 markas, varēja kļūt par brīviem Jelgavas pilsoņiem. Polijas – Zviedrijas karš (1600.-1629.) Jelgavu skāra tā beigu posmā, kad pilsētu postīja zviedru un poļu karaspēks.

Pēc Altmarkas miera līguma noslēgšanas (1629.g) pilsētā atvēra salpetra vārtavu, kaļķu, ķieģeļu, tērauda un vara cepļus, ierīkoja ūdensvadu, kas darbināja divas dzirnavas un pievadīja pilsētas centram dzeramo ūdeni. Attīstījās amati. 1642. gadā pilsētā bija jau 40 amati ar vairāk nekā 200 amatu meistariem. No 16. gs –18.gs Jelgavā kalta arī nauda (šiliņi, trīsgraši, zelta dukāti, sudraba dālderī).

1658. gadā zviedri no jauna ieņēma Jelgavu, izlaupīja pili un pilsētu, konfiscēja arhīvu un hercoga bibliotēku. Kurzemes hercoga arhīvu Ziemeļu kara laikā (1655.-1660.g.) pārtvēra krievi un aizveda uz Pēterburgu. Jelgava bija tā nopostīta, ka hercogs uz laiku apmetās Grobiņā. saimnieciskā dzīve pamazām atjaunojās, bet tā vairs nerasniedza tādu uzplaukumu, kā pirms kara. Hercoga Jēkaba dēls Frīdrihs Kazimirs vairāk domāja par galma greznību un izpriecām nekā par plašākām Kurzemes hercogistes tirdzniecības un rūpniecības vajadzībām. 1697. gadā Jelgavā viesojās Krievijas cars Pēteris I.[4]

No 1710.-1711. gadam Jelgava cieta no Lielā mēra, kad nomira 1/3 pilsētas iedzīvotāju. Pēc Nīstades miera līguma noslēgšanas (1721.g.) saimnieciskā dzīve atjaunojās un Jelgava atkal izvirzījās par nozīmīgāko hercogistes amatniecības un tirdzniecības centru. Pēc Ketleru dinastijas beigām par Kurzemes hercogu 1737. gadā kļuva Krievijas imperatores Annas Ivanovnas favorīts Ernsts Johans Bīrons. 1792. gada decembrī notika t.s. dzirnavnieku dumpis, kurā piedalījās melderi, vācu un latviešu amatnieki. Dumpi apspieda, bojā gāja 14 cilvēki.

1795. gadā Jelgava tika iekļauta Krievijas sastāvā un tā no hercogistes galvaspilsētas kļuva par Kurzemes guberņas un faktiski arī Dobeles apriņķa centru. Vācu amatnieku ietekmē ieviesa cunfu ierobežojumus pret latviešu amatniekiem, kuru skaits līdz ar to turpmākajos gadu desmitos samazinājās. [3]

1818. g. 30. augustā Krievijas imperatora Aleksandra I klātbūtnē Jelgavas pilī, piedaloties arī latviešu zemnieku pārstāvjiem, pasludināja Kurzemes zemnieku brīvvališanu. 18. gs. beigās sāka darboties cietes fabrika. 1821. gadā darbu sāka Hofa linu vērpstuve, 1865. gadā –ādu fabrika, 1875. gadā – Krāmera atslēgu fabrika. Jelgavai no seniem laikiem bija liela nozīme kā satiksmes un tranzīta tirdzniecības centram. caur Jelgavu uz Rīgu notika Zemgales un Lietuvas linu un labības eksports. 1830.-1857.g. izbūvēja šoseju Rīga - Jelgava. 1873. gadā atklāja dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava – Mažeiki, 1904. gadā – Ventspils – Tukums – Jelgava – Krustpils, bet 1916. gadā – Jelgava –Šauļi. 1902. gadā Jelgavā nodibināja lokomotīvu depo.

Jelgava, tāpat kā daudzas cita Latvijas pilsētas, piedzīvojusi pārvācošanas laikus 19. gs. 1. pusē, pārkrievošanas laikus 19. gs. beigās. Tautisko atmodu tas aizkavēt nespēja. 1905.g. revolucionārie notikumi Jelgavā bija mazāk vētraini, jo Jelgavā kā guberņas centrā bija daudz karaspēka. Liels streiks notika 1905.g. 27. janvārī. soda ekspedīcijas 1906. gadā nošāva 44 revolucionārus, citus aizsūtīja uz Sibīriju vai ieslodzīja cietumos. kopumā tika sodīti 157 cīnītāji. Jelgavas cietumā pusgadu sodu izcieta arī advokāts J. Čakste, vēlāk pirmais Latvijas Republikas prezidents. 1. pasaules kara laikā Jelgavas rūpnīcu iekārtas un strādniekus evakuēja uz Krieviju. 1915.g. 1. augustā pilsētu ieņēma vācu karaspēks. 1918.g.15.martā Vācijas ķeizars Vilhelms II izsludināja Kurzemes hercogistes atjaunošanu Vācijas aizbildniecībā un nozīmēja princi Joahimu par hercogu. 1919.g. no 8. janvāra līdz 18. martam Jelgavā pie varas bija lielinieki. 1919. gadā Bermonts bija izraudzījis Jelgavu par savas darbības centru, no kura virzīja uzbrukumu Rīgai. Tā paša gada 21. novembrī Latvijas armija atbrīvoja Jelgavu. Atkāpjoties bermontieši nodedzināja Jelgavas pili un Jelgavas Pētera akadēmiju. [3]

Pēc kara Latvijas valdība izpostītās vēsturiskās nozīmes celtnes atjaunoja. 1926. gadā Jelgavas cukurfabrika sāka ražot pirmo Latvijas cukuru. 1935. gadā Jelgavā bija 1585 dažāda rakstura tirdzniecības uzņēmumi, no kuriem 93,3% uzņēmumu bija 1-4 strādājošie, bet 6,7%-pieci un vairāk strādājošie. Jelgavā 123 rūpniecības uzņēmumos bija vismaz pieci algoti strādnieki katrā. 1935. gadā pilsētā bija 553 rūpniecības uzņēmumi. 2. pasaules kara laikā vācu okupācijas iestādes bijušajā Siera muižā bija ierīkojušās koncentrācijas nometni. 1944.g. 28. jūlijā padomju okupācijas karaspēks sāka uzbrukumus Jelgavai. Augustā – oktobrī frontes līnija bija nostiprinājusies gar Lielupi. 10. oktobrī, kad Vidzemes un Rīgas evakuācija bija pabeigta, vācu karaspēka daļas atstāja Pārlielupi. Jelgavā bija nopostīti 90% pilsētas ēku. No PSRS okupācijas varas iestāžu rīkotajām represijām un arestiem cieta arī Jelgavas iedzīvotāji.

Pēc 2. pasaules kara Jelgava kļuva par ceturto lielāko Latvijas rūpniecības centru. Tika izveidoti mašīnbūves un metālapstrādes, vieglās, pārtikas un būvmateriālu rūpniecības uzņēmumi, tika uzcelts gāzes vads. Lielākais uzņēmums bija mikroautobusu rūpnīca RAF, kuru 1975. gadā pārcēla no Rīgas uz jaunajām telpām Jelgavā. Jelgavas lauksaimniecības mašīnu rūpnīcu izveidoja 1955. gadā uz piena trauku rūpnīcas bāzes, 1959. gadā tai vēl pievienoja jelgavas remonta rūpnīcu, galvenā produkcija bija skrāpju transportieri. Jelgavas mašīnbūves rūpnīcu nodibināja 1950. gadā uz 1875. gadā atvērtās Krāmēra atslēgu fabrikas bāzes; ražoja g-kārt eļļošanas aparatūru, kļuču bremzes. 1956. gadā dibināta Jelgavas būvmateriālu un konstrukciju rūpnīca, kam 1963. gadā pievienoja celtniecības tresta dzelzsbetona konstrukciju un kokapstrādes cehu; ražoja betonu, fibrolītu, taru. Bijušās tabakas fabrikas vietā uzcēla r/a “Latvijas konservi” korpusus, kur ražoja augļu un sakņu konservus. No jauna tika atvērtas vai paplašinātas r/a “Latvijas lini”, “Latvijas keramika”, “Māra”, “Kosmoss”, “daiļrade” filiāles, Jelgavas cukurfabrika, mākslinieciskās galantērijas fabrika “Lielupe”, labības produktu, piena, gaļas, maizes kombināti, Jelgavas lokomotīvu depo, celtniecības un remontu pārvalde, vispārējās lauksaimniecības celtniecības trests, 2. ceļu ekspluatācijas rajona darbnīcas, upju kuģu remonta cehs, sadzīves pakalpojumu kombināts, sēklu attīrīšanas fabrika, naftas bāze. Pilsētas ZR daļā 1949. gadā nodibināja kolhozu “Miezīte”, kur audzēja dārzeņus, dārzniecības bija arī komunālo uzņēmumu un labierīcības kombinātam. Jelgavā atradās arī divas LLU mācību un pētījumu saimniecības brigādes.[4]

2.3. Iedzīvotāju dinamika un struktūra

Iedzīvotāju skaits Jelgavā visstraujāk pieauga 19.gs. un 20.gs. sākumā līdz 1. pasaules karam, kā arī padomju okupācijas gados, kad tas pieckāršojās. Nacionālā sastāva ziņā līdz 2. pasaules karam samazinājās vāciešu īpatsvars, pēc kara pieauga krievu īpatsvars.

Jelgava ir ceturta lielākā pilsēta Latvijā ar iedzīvotāju skaitu 65 927, no kuriem 58,2 % ir latvieši. Jelgavā, līdzīgi kā visā Latvijā, pieaug latviešu īpatsvars kopēja iedzīvotāju skaitā. Pieaugums nenotiek uz dabīgā pieauguma rēķina, bet gan samazinoties pārējo tautību iedzīvotāju skaitam. Tomēr Jelgavā ir diezgan “raibs” iedzīvotāju nacionālais sastāvs. Otrs lielākais īpatsvars ir krievu tautības iedzīvotājiem –30.9%. Vēl pilsētā dzīvo poļi, baltkrievi, ukraiņi, čigāni un citu tautību cilvēki, kas padara Jelgavas kultūras dzīvi daudzpusīgāku un savdabīgāku ar savu reliģiju, paražām un mentalitāti.[19]

Jelgavas pilsētā, tāpat kā visā Latvijā, ir negatīvs dabiskais pieaugums. Pēdējos gados, tomēr vērojama pozitīva iezīme -Jelgavā dabiskais pieaugums, kaut arī negatīvs, tomēr ir lielāks nekā vidēji Latvijā. Jelgavā ir samērā augsts darbaspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars 62,8%, vidēji Latvijā tas ir 60,8%. Problēmas nākotnē var radīt nelielais bērnu īpatsvars. Patreiz līdz darbaspējas vecumam Jelgavā ir 16,1% iedzīvotāju.

2.3.1.tabula [10]

Jelgavas pilsētas iedzīvotāju dzimumvecumsastāvs 2005. gadā

Vecuma grupa	Kopā	Vīrieši	Sievietes
Pavisam kopā	65927	30392	35535
Līdz darbaspējas vecumam	10614		
Darbaspējas vecumā	41402		
Virs darbaspējas vecuma	13911		

Pastāvīgo iedzīvotāju demogrāfiskās slodzes līmenim Jelgavā pagājušajā gadā bija tendence samazināties - 2005.gadā uz 1000 darbaspējas vecuma iedzīvotājiem bija 593 iedzīvotāji līdz un virs darbaspējas vecuma (2004.gadā - 612), kas ir vērtējams pozitīvi. Jelgavas rajonā (665), Zemgales reģionā (664) un visā Latvijā (646) demogrāfiskās slodzes līmenis bija augstāks (sliktāks), taču samazināšanās tendence bija līdzīga kā Jelgavā.[11]

2.3.2.tabula[10]

**Pastāvīgo iedzīvotāju demogrāfiskās slodzes līmenis uz 1000 darbaspējas
vecuma iedzīvotājiem**

	Demogrāfiskā slodze		
	2003	2004	2005
Jelgava	592	612	593
Latvija	685	658	646
Jelgavas rajons	716	681	665
Zemgales reģions		680	664

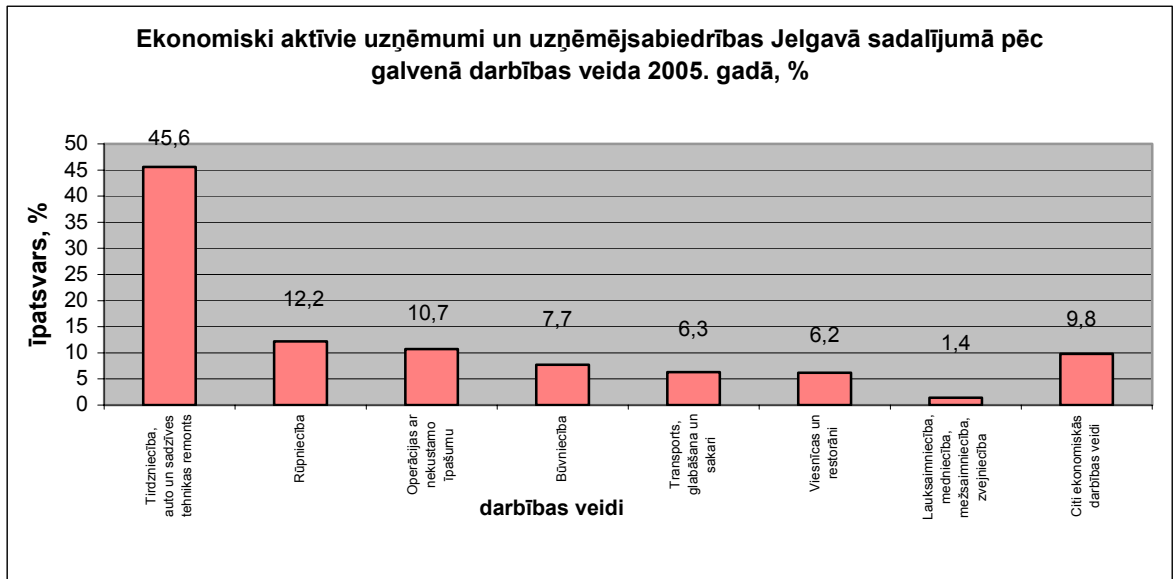
2.4 Ekonomiskā situācija pilsētā

2.4.1 Uzņēmējdarbība Jelgavā

Jelgava ir viens no nozīmīgākajiem saimniecības centriem Latvijā, līdz ar to, tās ekonomiskajai darbībai un attīstībai ir būtiska nozīme valsts ekonomikā un tās attīstībā.

2005.gadā Jelgavā reģistrēti 904 ekonomiski aktīvie uzņēmumi un uzņēmējdarbības.

2.4.1.1. attēls



Dominante ir pakalpojumu un tirdzniecības uzņēmumi, relatīvi maz nodarbojas ar ražošanu, tomēr, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, samazinājies uzņēmumu skaits, kas nodarbojas ar tirdzniecību un sadzīves tehnikas remontu, un pieaudzis to uzņēmumu skaits, kas darbojas rūpniecībā un būvniecībā. Joprojām Jelgavā dominē mazie uzņēmumi un tikai nedaudzus var uzskatīt par vidējiem.

Jelgavā šobrīd ir 15 informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (turpmāk "IKT") uzņēmumi, kas nodarbina aptuveni 50 darbiniekus, t.sk. 30 profesionāļus (atbilstoša vidējā speciālā vai augstākā izglītība), kuru galvenās darbības sfēras ir: datortehnikas tirdzniecība, apkalpošana, Interneta pieslēgumu nodrošināšana, minimāli programmatūras izstrāde.[9]

Datortehnikas tirdzniecība un apkalpošana ir nozīmīgākais IKT sektors Jelgavā, bet tas orientēts uz nelieliem biznesa un privātajiem klientiem, kas ietver vienkāršu datoru komplektēšanu, tirdzniecību un standarta apkalpošanas darbu veikšanu, bet neietver kompleksu datortehnikas un komunikāciju risinājumu izstrādi, korporatīvu klientu apkalpošanu, Tikai pāris uzņēmumi var nodrošināt kompleksu pakalpojumu sniegšanu,

tomēr šāda pieprasījuma attīstīšanās gadījumā jāšaubās par to spēju realizēt lielus pasūtījumus nepietiekamas kapacitātes dēļ.

Programmatūras izstrādes nozarē darbojas tikai daži uzņēmumi, kuru darbība vairāk saistīta ar esošu sistēmu adaptēšanu (piemēram, grāmatvedības sistēmu) un web izstrādānēm. Tam par iemeslu var būt gan uzņēmēju nepietiekošā kompetence, gan pieprasījuma trūkums vietējā tirgū.

Kopumā statistiskie dati norāda, ka ekonomiskā situācija pilsētā ir stabila, bet attīstība lēna un vēlams panākt straujāku dinamiku. No tā izriet pašvaldības uzdevums – radīt investīcijām un uzņēmējdarbības attīstībai iespējami labvēlīgu vidi un izmantot ne tikai vietējo uzņēmēju kapacitāti, bet arī iespējami daudz investorus no citurienes. 2002.gadā šajā jomā panāktas zināmas pozitīvas izmaiņas. Par to liecina graustu novākšana un būvlaukumu atbrīvošana jauniem pakalpojumu objektiem pilsētas centrā, būvniecības uzsākšana sporta kompleksā pie Ledus halles, kā arī investoru pastiprinātā interese par Jelgavu kā potenciālo uzņēmējdarbības vietu. Rīgas tuvums šajā jomā var darboties kā pozitīvs faktors – relatīvi augstā ražošanas objektu un zemes nomas maksa Rīgā daudzus uzņēmējus spiež meklēt lētākus risinājumus, lai samazinātu ražošanas izmaksas – un tie sāk pārcelt ražotnes uz Jelgavu. Pirmie rezultāti bijušās RAF rūpnīcas teritorijā šajā jomā jau ir. Tomēr pašreizējā situācija pašvaldībai uzliek arvien jaunus pienākumus, jo Latvijas valsts politika ar virzību uz strauju valsts integrāciju ES tuvāko gadu laikā, nozīmē būt gataviem arī nopietnai konkurencei un tādai uzņēmējdarbības pārstrukturēšanai, kas nodrošinātu nodarbinātību arī pēc iestāšanās ES. Salīdzinoši situācija Jelgavā ir apmēram tāda pati kā Latvijā. [10]

2.4.1.1. tabula[9]

Ekonomiski aktīvie uzņēmumi un uzņēmējdarbības Jelgavā un Latvijā 2005.gadā

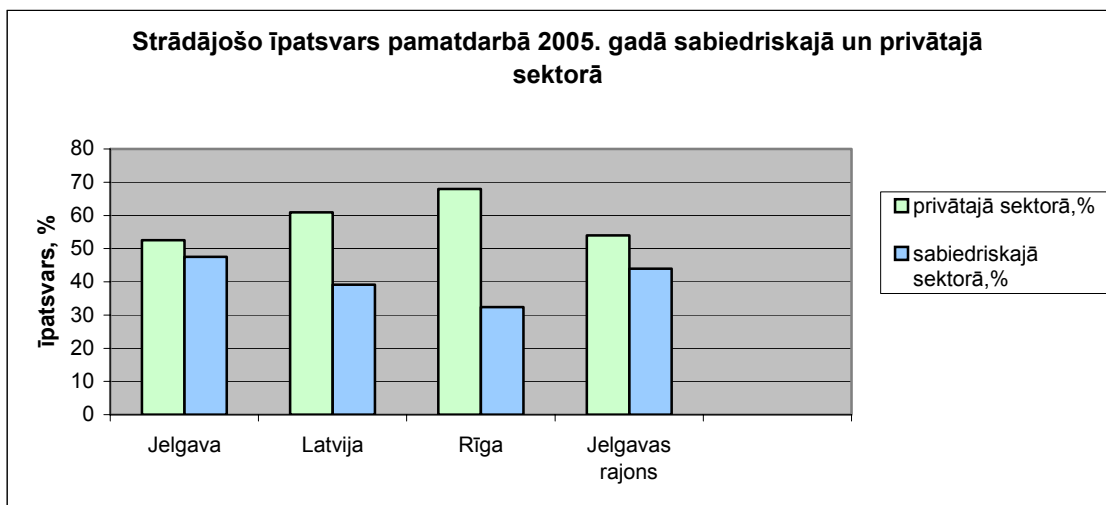
	Uzņēmumu skaits	No tiem ar nodarbināto skaitu		
		0-49	50 – 249	virs 250
Jelgava	904	853 (94,4 %)	42 (4,6 %)	9 (1%)
Latvijā	40668	38710 (95,2 %)	1691 (4,1 %)	267 (0,7%)

2.4.2. Nodarbinātības īpatnības

Jelgavā joprojām ir samērā augsts sabiedriskajā sektorā nodarbināto īpatsvars.

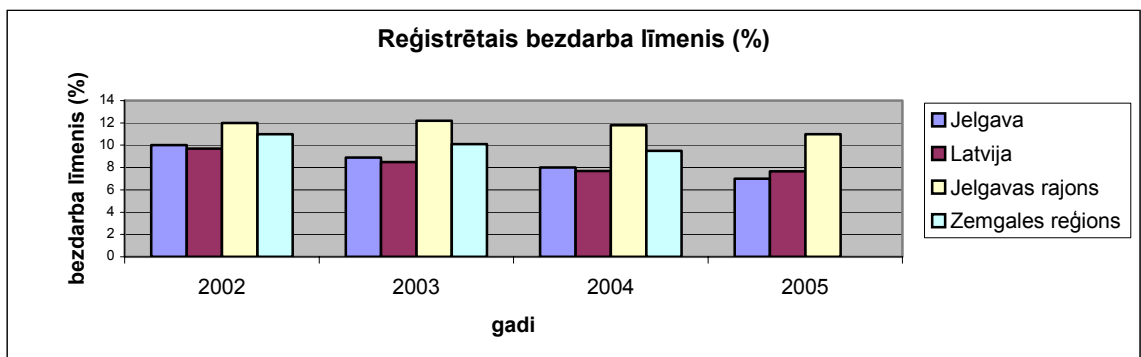
2005.gadā sabiedriskajā sektorā Jelgavā nodarbināti 47,5% strādājošo, kas ir vairāk nekā vidēji Latvijā (39,1%) un Rīgā (32,4%). Daļēji tas izskaidrojams ar to, ka LLU un citas izglītības iestādes Jelgavā ir lielākie darba devēji iedzīvotājiem. Par to liecina arī VID dati par nodokļu maksātājiem. Vienlaicīgi tas ir pozitīvs rādītājs, jo raksturo pilsētu kā izglītības centru, tomēr liecina arī par to, ka privātā uzņēmējdarbība varētu būt aktīvāka. Privātajā sektorā nodarbināti 52,5% strādājošo, kas ir mazāk nekā vidēji Latvijā (60,9%).

2.4.2.1.attēls[13]



Bezdarba līmenis 2005.gadā Jelgavā (6,9%) bija zemāks kā vidēji Latvijā (7,6%) un Jelgavas rajonā (10,9%).[18]

2.4.2.2.attēls [13]



Pagājušajā gadā Jelgavā bezdarba līmenim bija tendence samazināties. Arī šogad šī tendence turpinās (2006.gada janvārī bezdarba līmenis Jelgavā bija 5,7%). Nodarbinātības problēmu jelgavnieki daļēji atrisina, pateicoties Rīgas tuvumam, kur bezdarba līmenis 2005.gada decembrī bija 3,7%. Tomēr tas nenozīmē, ka Jelgavā jaunas darbavietas neveidojas.

Nodarbinātības problēmu pašvaldība risina arī realizējot valsts un ārvalstu investīciju projektus, kuru izpildes laikā (un daļēji arī pēc tam) tiek nodrošināts darbs daudziem pilsētniekiem. Nodarbinātības problēmas risināšanā var palīdzēt arī 2002.gadā uzsāktā tūrisma attīstības programma pilsētā. Pašvaldība ir uzsākusi sagatavot un iesniegt projektus, lai iegūtu papildus līdzekļus no ES. Tiek gatavoti projekti, kas dotu iespēju sagatavot profesionālu tūrisma produkta piedāvājumu visā reģionā. [10]

3. Iedzīvotāju skaita un apdzīvojuma blīvuma izmaiņas Rīgas aglomerācijā

Pierīgas, Rīgas rajona un arī atsevišķas Rīgas rajona pierobežas teritorijas Latvijas kontekstā izceļas ar lielāku iedzīvotāju blīvumu nekā pārējā Latvijas teritorijā. 2004. gadā Rīgas rajonā vidējais iedzīvotāju blīvums bija 35,9 iedz. uz km², bet Latvijā vidēji iedzīvotāju blīvums bija 35,9 iedz. uz km². Laikā kopš 1997. gada Pierīgā iedzīvotāju koncentrācija ir arvien palielinājusies. Šis process norisinājās uz Latvijā valdošās demogrāfiskās krīzes fona, kad iedzīvotāju skaits dabiskās kustības rezultātā ar katru gadu samazinājās. Iedzīvotāju blīvums Rīgas reģionā ir izteikti atkarīgs no attāluma līdz Rīgai un no attīstītu transporta ceļu esamības. Lielākie iedzīvotāju blīvuma rādītāji Rīgas reģionā ir raksturīgi pilsētās un Rīgai tuvākajos pagastos (Mārupes, Ķekavas, Carnikavas). Blīvi apdzīvotas teritorijas stiepjas galvenajos aglomerācijas augšanas virzienos gar galvenajiem autoceļiem un dzelzceļiem Saulkrastu, Siguldas, Aizkraukles, Bauskas un Jelgavas virzienā.[1]

Laika periodā no 1997. gada līdz 2004. gadam iedzīvotāju skaits Latvijā ir samazinājies par 125 709 cilvēkiem jeb 5,1%. Lielākā daļa no minētā iedzīvotāju skaita sarūkuma ir notikusi uz pilsētu rēķina. Ja salīdzinām iedzīvotāju skaita izmaiņas pilsētās un laukos, tad laika posmā no 1997. gada līdz 2004. gadam Latvijas pilsētās iedzīvotāju skaits ir samazinājies par 103 939 cilvēkiem jeb 6,2%, bet laukos iedzīvotāju skaits sarucis par 21 770 cilvēkiem jeb 2,8%. Rīgā iedzīvotāju skaita samazinājums ir vēl straujāks nekā Latvijas pilsētās kopā, respektīvi laika periodā no 1997. gada līdz 2004. gadam Rīgā iedzīvotāju skaits saruka par 62 706 cilvēkiem jeb 7,9% no iedzīvotāju kopskaita. [14]

Tomēr iedzīvotāju skaita izmaiņu ziņā vērojamas arī pozitīvas tendencias. Ja salīdzina periodu sākumu un beigas, tad iedzīvotāju skaita samazinājums laika posmā no 1997. gada līdz 2000. gadam ir lielāks nekā laika periodā no 2001. gada līdz 2004. gadam. Latvijā kopumā šī atšķirība starp abiem minētajiem laika posmiem ir aptuveni ceturtdaļa. Iedzīvotāju skaits Latvijā no 1997. gada līdz 2000. gadam samazinājās par 2,6%, bet no 2001. gada līdz 2004. gadam par 1,9%. Lauku iedzīvotāju skaita izmaiņas minētajā laika posmā ir bijušas pretējas – samazinājums par 1,0% no 1997. gada līdz 2000. gadam un samazinājums par 1,6% laikā no 2001. gada līdz 2003. gadam. Visstraujākās izmaiņas iedzīvotāju skaita tendencēs notikušas pilsētās, kur iedzīvotāju skaita sarūkums no 1997. gada līdz 2000. gadam ir bijis 3,3%, bet no 2001. gada līdz 2003. gadam tikai 2,1%.

Tas sakrīt ar tendencēm, kādas bija vērojamas Latvijā kopumā. Tomēr Rīgā iedzīvotāju skaita tendencies nav tik pozitīvas. Gan laika posmā no 1997. gada līdz 2000. gadam, kad iedzīvotāju skaita sarukums bija 4,0%, gan laika posmā no 2001. gada līdz 2004. gadam, kad iedzīvotāju skaita samazinājums Rīgā bija 2,8%, tas bija vairāk nekā Latvijas lauku rajonos, Latvijas pilsētās un attiecīgi arī Latvijā kopumā. Tikmēr Rīgas rajonā ir bijis vērojams nemitīgs iedzīvotāju skaita pieaugums (par 5,4% visā periodā kopumā), pie tam aplūkotā perioda beigās tas ir palielinājies trīs reizes (1,2% no 1997. gada līdz 2000. gadam; 3,6% no 2001. gada līdz 2004. gadam).[5]

Galvenais faktors, kas nosaka šādas atšķirības starp Rīgu un tās tuvākajām pašvaldībām, ir migrācijas procesi, jo dabiskā pieauguma rādītāji teritorijā ir samērā līdzīgi. Gan Latvijā kopumā, gan arī Rīgas aglomerācijas teritorijā no 1997. gada līdz 2004. gadam vērojama iedzīvotāju skaita depopulācija, to noteica zemie dabiskās kustības rādītāji.

Arī Rīgas rajonā iedzīvotāju skaita dabiskais pieaugums pēdējā gadu desmita laikā bijis pastāvīgi negatīvs, lai gan ne tik zems kā Latvijā kopumā. No Latvijas centrālās daļas rajoniem Rīgas rajona iedzīvotāju dabiskā pieauguma rādītājs ir trešais augstākais, mazāka depopulācija 2002. gadā iedzīvotāju dabiskās kustības rezultātā bija vērojama tikai Bauskas un Tukuma rajonā. Ņemot vērā pilsētu iedzīvotāju lielo īpatsvaru Rīgas rajonā, tā ir ļoti pozitīva tendence. Jāsecina, ka nozīmīgākā loma Rīgas rajona iedzīvotāju skaita pieaugumā ir bijusi migrācijai. Biežāk minētā Rīgas rajonā iebraukušo iedzīvotāju iepriekšējā dzīvesvieta ir Rīga. Iedzīvotāju skaita pieauguma tendencies Rīgas aglomerācijas centrālās daļas lauku teritorijās turpinās. Salīdzinot iedzīvotāju skaita izmaiņas laika periodā no 1997. gada līdz 2000. gadam un laika periodā no 2000. gada līdz 2004. gadam redzams, ka iedzīvotāju skaita pieauguma procesi pārņem arvien plašākas lauku teritorijas Pierīgā un pats pieaugums Rīgai tuvākajās pašvaldībās kļūst arvien lielāks. Laika periodā no 1997. gada līdz 2000. gadam Pierīgas pašvaldībās dominēja pozitīva iedzīvotāju skaita pieauguma tendence, kas bija raksturīga visām Rīgas rajona pašvaldībām, izņemot Ādažu, Mārupes un Mālpils pagastu. Ziemeļu virzienā pozitīva iedzīvotāju pieauguma zona iesniedzās arī Limbažu rajonā (Skultes, Lēdurgas, Vidrižu pagasts), Daugavas aglomerācijas ass attīstības virzienā līdz pat Lielvārdei ar lauku teritoriju, Bauskas virzienā ietverot Iecavas un Codes pagastu, gar Rīgas līča rietumu piekrasti līdz pat Engures pagastam un Sēmes pagastam. Tajā pat laikā iedzīvotāju skaita pieauguma tendence nebija attiecināma uz vairākām Rīgas aglomerācijas pilsētām (Olaini,

Ogri, Siguldu, Jelgavu, Kalnciemu), jo tajās bija vērojama konsekventa iedzīvotāju skaita samazināšanās.[6]

Iedzīvotāju skaita un arī blīvuma izmaiņas laika posmā no 2000. gada līdz 2004. gadam ir izteikti atkarīgas no attāluma līdz Rīgai. Rīgai tuvākajās pašvaldībās iedzīvotāju skaita pieaugums ir lielāks, attālinoties no Rīgas tas samazinās un kļūst negatīvs. Arī šajā periodā vērojama tendence pilsētas iedzīvotāju skaita izmaiņām saglabāties negatīvām. Salīdzinot ar iepriekšējo trīs gadu periodu arvien vairākās Rīgas aglomerācijas pilsētās iedzīvotāju skaita izmaiņas kļuvušas negatīvas. Līdzās Olainei, Ograi un Siguldai negatīvas iedzīvotāju skaita izmaiņas no 2001. līdz 2004. gadam dominē arī Jūrmalā, Salaspilī un Vangažos. Tikmēr pozitīva lauku pašvaldību iedzīvotāju skaita pieauguma zona ir ievērojami paplašinājusies. Ziemeļu virzienā pozitīva iedzīvotāju pieauguma zona paplašinājusies līdz pat Limbažu pagastam, Daugavas aglomerācijas ass attīstības virzienā būtiskas izmaiņas nav vērojamas, lai gan salu veidā iedzīvotāju skaita pieaugums vērojams arī Skrīveru, Kokneses un Klintaines pagastā. Bauskas virzienā iedzīvotāju skaita pieauguma zona pārvirzījies uz Vecumnieku un Stelpes pagastu, izslēdzot no tās Codes pagastu. Lielākās pozitīvās pārmaiņas notikušas rietumu, DR virzienā, kur iedzīvotāju skaita pieaugums no 2001. līdz 2004. gadam konstatēts Tukumā un Jelgavā. Līdz ar to Tukuma rajonā visos austrumdaļas pagastos arī raksturīgs iedzīvotāju skaita pieaugums, bet Jelgavas rajonā pozitīvu iedzīvotāju skaita izmaiņu zona aizsniegusies līdz pat Jaunsvirlaukas, Svētes, Platones un Līvberzes pagastiem. [8]

Abas minētās tendencias norāda uz aktīviem suburbanizācijas procesiem, jo lielākie iedzīvotāju skaita pieaugumi vērojami tieši Rīgai tuvākajos pagastos, bet ne Pierīgas pilsētās. Šo procesu rezultātā Rīgai tuvākajās pašvaldībās apdzīvojuma blīvums pieaug, bet rajonā kopumā iedzīvotāju blīvums kļūst vienmērīgāks, jo pilsētās iedzīvotāju skaits samazinās. Šādai tendencei turpinoties, paredzama ne tikai arvien kompaktākas aglomerācijas centrālās daļas veidošanās, bet arī Rīgas aglomerācijas paplašināšanās, kur, vērtējot tieši pēc iedzīvotāju skaita izmaiņām, notiek samērā vienmērīgi un neatkarīgi no iedzīvotāju skaita sarūkuma tendencēm valstī kopumā. [15]

4. Darba svārstmigrācijas dinamika Rīgas aglomerācijā

Rīgā un tās apkārtnē vērojami straujākie ekonomikas transformācijas procesi, attīstās “jaunās, dinamiskās” nozares, to apliecina tas, ka šajā teritorijā veidojas vairāks nekā 60% no valsts iekšzemes kopprodukta. Līdz ar to strauji pieaudzis pieprasījums pēc kvalificētiem strādniekiem un speciālistiem. To apliecina arī darba svārstmigrācijas plūsmas. Tai pašā laikā līdzās ekonomiskai dominantei aktualizējas vēl viena jauna iezīme, kas nosaka zināmas iedzīvotāju grupas dzīves veida izmaiņas.

Mūsdienās, kas raksturojas ar jaunu informācijas tehnoloģiju pielietošanu, būtiski mainījies darba svārstmigrācijas raksturs, intensitāte un teritoriālais sadalījums Rīgas aglomerācijā. Daļējas iedzīvotāju nodarbinātības un teledarba apstākļos vairs nav nepieciešams katru dienu braukt uz darbu, to var veikt savā dzīves vietā, izmantojot modernos telekomunikāciju līdzekļus.

1991. gada svārstmigrācijas dati ir nozīmīgs avots turpmākajiem pētījumiem, jo tieši šī perioda dati iezīmē brīvā tirgus situācijas sākumu un darbaspēka brīvu pārvietošanos, tādēļ izmantojami par bāzi šī perioda tendenču atspoguļošanai. Svārstmigrantu teritoriālajam sadalījumam 1991. gadā bija šādas īpatnības- Rīgas rajonā katrs ceturtais strādājošais lauku iedzīvotājs strādāja pilsētās, pie tam 82% no tiem brauca strādāt uz Rīgu, arī 77% no Jūrmalas svārstmigrantiem brauca uz Rīgu. Jūrmala un Rīgas rajona bija dzīvesvieta 67% no visiem darba svārstmigrantiem, kas brauca uz Rīgu.[5]

Lai varētu iegūt detalizētāku informāciju par iedzīvotāju darba svārstmigrācijas plūsmām uz Rīgu pagastu un pilsētu griezumā, LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātes asociētā profesore Z. Krišjāne un Dr. geogr. A. Bauls Rīgas aglomerācijas vispārējās mobilitātes pētījuma ietvaros veikuši 2004.g. svārstmigrācijas apsekojumus, kurus salīdzinājuši ar CSP datiem. Mūsdienu izpratnē par darba svārstmigrantiem uz Rīgu tiek uzskatīti tie iedzīvotāji, kuri norādījuši, ka brauc strādāt uz Rīgu vai nu katru darba dienu, vai 3-4 reizes nedēļā vai 1-2 reizes nedēļā, vai “uz nedēļu”. [5]

5. Jelgavas saikne ar Rīgu

5.1. Transporta sakari ar galvaspilsētu

Galvaspilsētas tuvums būtiski ietekmē Jelgavas iedzīvotāju nodarbinātību, sociālo un ekonomisko stāvokli. Aptuveni puse Jelgavas iedzīvotāju ir kaut kādā veidā saistīti ar Rīgu – vai nu tas ir darbs, vai arī mācības, arī izklaide un medicīna, un galu galā ļoti daudziem cilvēkiem tā asociējas ar nemitīgu iepirkšanās drudzi.

Nemitīgu svārstmigrāciju starp Rīgu un Jelgavu agrākos laikos sekmēja vilcienu transports, kas palēnām pārauga autobusu un nu jau mikroautobusu satiksmē, kas atvieglo pasažieru nokļūšanu galamērķī, tādējādi aiztaupot laiku, ko agrāk daudzi veltīja, lai nokļūtu līdz vilcienam.

Pašlaik, uz 2006. gadu, viens no populārākajiem un ērtākajiem transporta līdzekļiem uz Rīgu ir mikroautobusi, ar sēdvietu skaitu ne vairāk kā 16. Tie ir ērti, komfortabli, kā arī ar tiem var ātrāk nokļūt galamērķī, jo tie brauc ar ātrumu vidēji 100 km/h, salīdzinot ar vilcienu, kurš pārvietojas maksimāli ar 80 km/h, kā arī ik pēc 5 km pietur stacijās, kas būtiski paildzina laiku, ko patērē ceļā.

Uz doto brīdi no Jelgavas uz Rīgu darbdienās kursē 88 šādi mikroautobusi, brīvdienās ir par 14 reisiem mazāk, bet svētdienās par 6 reisiem mazāk. Mikroautobusi atiet no autoostas ar 10-15 minūšu intervālu. (tas ir pat biežāk nekā vietējais sabiedriskais transports kursē Jelgavas pilsētas ietvaros). Vēl no Jelgavas uz Rīgu ir iespējams aizbraukt ar Dobeles mikroautobusiem, kas kursē no Dobeles uz Rīgu, bet caur Jelgavu. Darbdienās šādi ir 24 reisi, bet brīvdienās par 3 mazāk. No Jelgavas uz Rīgu vēl kursē arī lieli autobusi – 6 reisi dienā. Tā kā mikroautobusi gandrīz vienmēr ir pilni, tad var aptuveni izrēķināt, ka, izmantojot mikroautobusu satiksmi, dienā no vienas pilsētas uz otru pārvietojas ap 1400 cilvēku.

Tāpat arī no Jelgavas uz Rīgu iespējams nokļūt ar tranzītreisiem, kas iet caur Jelgavu. To sekmē pilsētas izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis. Tādu ir ap 10 dienā. Caur Jelgavu brauc no Aizputes, Liepājas, Kauņas, Kaļiņingradas, Grodņas, Dobeles, Nīgrandes, Alsungas, Šauļiem, Saldus un Auces. Tiesa gan, šie autobusi nereti brauc pustukši. Varbūt tas ir izskaidrojams ar to, ka tie nekursē tik bieži, un, iespējams, cilvēkiem ir izdevīgāk iet uz mikroautobusiem, kuri kursē bieži, un nav jāsatraucas, lai nenokavē to vienīgo autobusu. Savukārt šie tranzītreisi, kā arī lielie autobusi no Jelgavas uz Rīgu ir izdevīgi RAF mikrorajona iedzīvotājiem. Šis rajons atrodas bijušās rūpnīcas RAF tuvumā, tas ir, pilsētas Ziemeļos, pie pašas Jelgavas robežas, braucot Rīgas virzienā. Šajā rajonā dzīvo ļoti

daudz cilvēku, kas diendienā brauc uz Rīgu. Bet ir kāda problēma; lai nokļūtu līdz vilcienam, ir vai nu jāiet 25 minūtes kājām, vai jābrauc ar vietējo autobusu, kas savukārt nozīmē lielākus tēriņus. Otrā problēma ir tā, ka visi mikroautobusi kursē no centra, un parasti tur jau visi piepildās, un braucot uz Rīgu cauri RAFam, neņem pasažierus, jo brīvu vietu nav. Turklāt lielajos autobusus vienmēr gadīsies kāda brīva vieta, sliktākajā gadījumā arī pastāvēt var.

Vēl interesants fakts par RAF dzīvojamo masīvu: tā kā šeit dzīvo daudz cilvēku, kas katru dienu dodas uz Rīgu, tad automašīnu īpašnieki, kas brauc ar savu transportu, pietāj pie autobusu pieturas un savāc pasažierus, kas gaida sabiedrisko transportu uz Rīgu. Tādējādi šoferi piepelnās, bet iedzīvotājiem arī savs labums- lētāks, ērtāks un ātrāks ceļš uz Rīgu. Ja salīdzina cenas- tad mikroautobuss uz Rīgu maksā 1,10Ls, savukārt ar “privāto” transportu var aizbraukt par 0,80Ls. Kad vietējā pašvaldības policija pamanīja šo nelegālo pasažieru plūsmas aizviltināšanu no sabiedriskā transporta kompānijām, tad pirms pieturas tika uzlikta zīme “apstāties aizliegts”. Taču tas tāpat neko nemainīja: gluži otrādi- ja agrāk mašīnas tikai piebrauca un, ja kāds pasažieris bija pieturā, savāca to, tad tagad, neatkarīgi no tā, vai ir kāds braucējs uz Rīgu vai nav, blakus šķērsielā mašīnas ieņem savu stāvvietu rindas secībā un gaida pasažierus, tiklīdz mašīna ir pilna, šoferis dodas uz Rīgu. Katru darba dienu laikā no 6.30 līdz 8.00 visu laiku ir ap 5 šādām automašīnām- viena piebrauc, cita, savukārt, ar pasažieriem jau aizbrauc, un tā katras 10-15 minūtes. Kaut arī tas viss ir nelegāls bizness, un šis fakts ir zināms ikvienam, arī likuma sargiem, tomēr nekādas soda sankcijas netiek piespriestas šiem šoferiem, jo, manuprāt, viņi lieliski saprot, ka pašiem iedzīvotājiem tas ir tikpat izdevīgi kā privāto transportu īpašniekiem. No savas pieredzes varu teikt, ka trīs gadus kā pasažiere esmu pārvietojusies uz Rīgu tieši ar “privātajiem” transporta līdzekļiem, jo sabiedriskais transports ir jāgaida, un arī ne vienmēr būs brīva vieta, savukārt, braucot ar “privātajiem”, vienmēr zinu, ka ātri tikšu līdz Rīgai.

Pēdējā laikā arī vilcieni ir ļoti noslogoti, jo aptuveni pirms diviem gadiem nedaudz pazemināja biļešu cenas uz vilcienu, kā arī paaugstināja cenas uz mikroautobusiem (vēl 2003. gada beigās cena uz mikroautobusu bija 0,70 Ls, tagad – 1,10Ls vienā virzienā). Tas arī sekmēja iedzīvotāju izvēli dot priekšroku vilcienu transportam.

No Jelgavas uz Rīgu dienā kursē 24 vilcieni, un vēl pāris caurbraucošie reisi. Biļetes cena ir 0,60 sant. Kā man paskaidroja Jelgavas Dzelzceļa stacijas apkalpojošais personāls, dienā vidēji tiek pārdotas 2500 biļetes maršrutā Jelgava-Rīga.

Diezgan liels Jelgavas iedzīvotāju skaits brauc uz Rīgu ar automašīnu, bet tas, savukārt, ir dārgāks prieks, tāpēc bieži vienā mašīnā brauc vairāki cilvēki, lai ietaupītu – visu patērētās degvielas summu sadala uz visiem.

Daudzi studenti no Jelgavas uz Rīgu brauc ar “stopiem”, lai ietaupītu. Bieži vien gadās izpalīdzīgi un saprotoši šoferi, tādējādi atbalstot studentus.

5.2. Iedzīvotāju aptaujas analīze

Lai noskaidrotu Jelgavas saikni ar Rīgu, kā arī tās ietekmes areālu un iedzīvotāju svārstmigrāciju, tika aptaujāti 100 Jelgavas iedzīvotāji. Tika uzdoti jautājumi ne tikai par Rīgu, bet arī par Olaini, tas ir, mēģināju noskaidrot braucienu biežumu uz šo pilsētu. Tas ir vajadzīgs, lai novērtētu Jelgavas iedzīvotāju svārstmigrāciju uz tuvākās apkārtnes pilsētām.

Aptaujas galvenie uzdevumi:

1. noskaidrot Jelgavas iedzīvotāju braucienu biežumu uz Rīgu vidēji gada laikā
2. noskaidrot braucienu iemeslus uz Rīgu
3. noskaidrot visbiežāk izmantoto transporta veidu braucienam uz Rīgu

Aptaujas rezultāti (skatīt pielik.Nr.1)

Laikā no šā gada 25. aprīļa līdz 5. maijam Jelgavas teritorijā tika aptaujāti 100 respondenti.

No tiem;	%
vīrieši -	43
sievietes -	57

strādā -	68
nestrādā -	4
mācās -	16
pensionāri -	12

Ar šādu izglītību:

vidējā -	45
vidējā speciālā -	17
pamata -	6
augstākā -	32

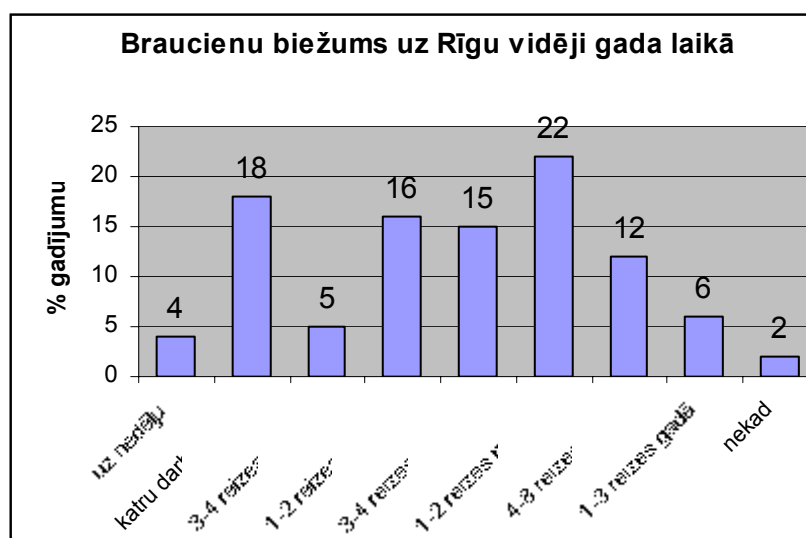
Vecumā no:

0-20 -	16
20-50 -	63
50 un vairāk -	21

Visbiežāk izmantotais transporta veids:

	% gadījumu
individuālais -	42
autobuss -	11
mikroautobuss -	20
vilciens -	27

5.2.1.attēls



Pēc dotās diagrammas ir redzams, ka gandrīz visi respondenti (98%) dažādu iemeslu dēļ brauc uz Rīgu, kurš biežāk, kurš retāk. Var secināt, ka Jelgavas iedzīvotāji visai bieži uzturas Rīgā. 18% respondentu katru darba dienu brauc uz Rīgu – visbiežāk tas ir saistīts vai nu ar darbu vai mācībām.

Atgriežoties pie augstākminētajiem rezultātiem par respondentu nodarbinātību, jāmin arī fakts, ka no 68 % strādājošo 29% vienlaicīgi arī mācās. Tie parasti ir cilvēki vecumā no 20 –30 gadiem.

Pēc 5.2.1. attēla varam redzēt, ka visbiežāk izplatītie Jelgavas iedzīvotāju vidū ir izbraucieni uz Rīgu 1-2 reizes mēnesī (22%). Tas pārsvarā ir saistīts ar iepirkšanos un izklaidi. Un tikai 2 % no aptaujātajiem pēdējā gada laikā ne reizi nav bijuši Rīgā. Tie ir pensionāri, kuru veselības stāvoklis neatļauj pārvietoties tādā attālumā.

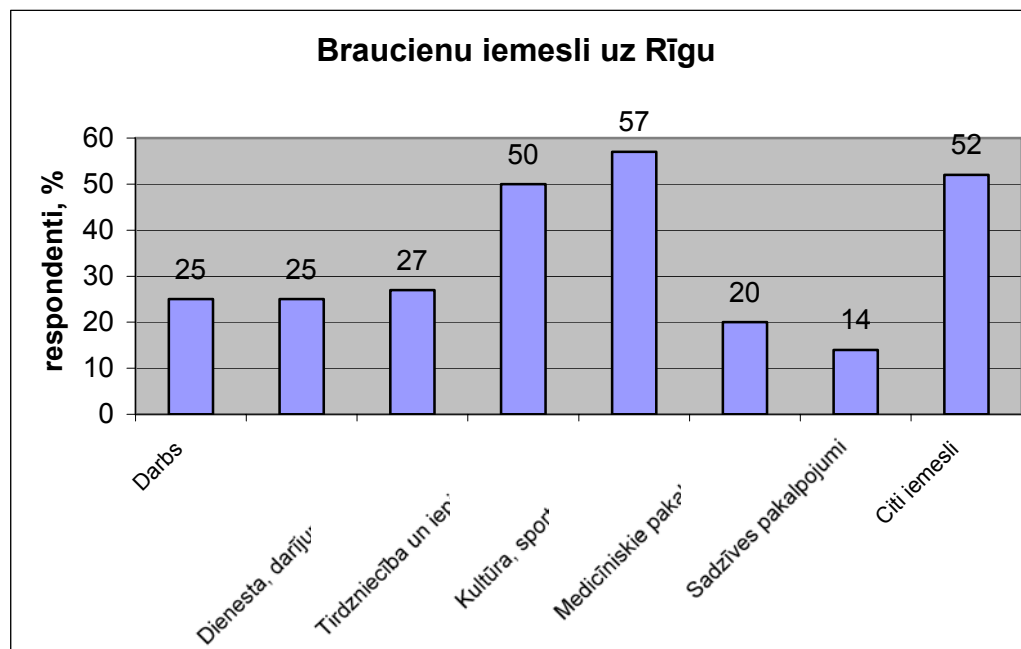
Tāpat arī lielu procentuālo daļu sastāda tie iedzīvotāji, kuri apmeklē Rīgu 1-2 reizes nedēļā (16%) un 3-4 reizes mēnesī (15%). 12 % respondentu Rīgu apmeklē ne biežāk kā 4-8 reizes gadā. Tie pārsvarā ir gados vecāki cilvēki.

Nemaz neizbrīna fakts, ka tikai 4% no aptaujātajiem brauc uz Rīgu uz veselu nedēļu, jo studentiem no Jelgavas Rīgas augstskolu dienesta viesnīcās nepiešķir

dzīvojamās telpas, jo Jelgava skaitās tuvu Rīgai, tāpēc tikai retais tiek studentu kopmītnēs.

Savukārt uz jautājumu, cik bieži Jūs braucat uz Olaini, tikai 8 % apstiprināja, ka kaut reizi gadā brauc uz turieni. Tikai 3% respondentu brauc katru darba dienu, 1% 1- 2 reizes nedēļā un 1% 3-4 reizes mēnesī dodas uz Olaini. 1% apmeklē Olaini 4-8 reizes gadā. Pēc dotajiem rezultātiem var secināt, ka Olainei nav tik cieša saikne ar Jelgavu, kā tas ir Rīgai.

5.2.2. attēls



Dotajā attēlā ir parādīti respondentu braucienu iemesli uz Rīgu, neatkarīgi no braukšanas biežuma. Uz jautājumu par braucienu iemesliem, respondenti varēja izvēlēties vairākus atbilstošu variantus, jo ir loģiski domāt, ka ne jau tikai viena iemesla dēļ cilvēks brauc uz otru pilsētu, turklāt ja viņš to dara regulāri. Šajā attēlā var redzēt, kuri tad ir vispopulārākie brauciena iemesli uz Rīgu. Pēc grafika var secināt, ka vairāk nekā pusei respondentu (57 %) brauciena iemesls ir kultūra, sports vai izklaide. Tas ir viens no populārākajiem brauciena iemesliem. Otrs populārākais iemesls ir tirdzniecība un iepirkšanās. Analizējot anketas, var secināt, ka biežāk tirdzniecība un iepirkšanās ir par iemeslu braucienam tieši sievietes vidū. Medicīniskos pakalpojumus Rīgā izmanto tikai 20 respondentu, savukārt sadzīves pakalpojumus tikai 14% Jelgavas iedzīvotāju. Tas izskaidrojams ar Jelgavas zemākajām cenām uz sadzīves pakalpojumiem. Vairāk nekā pusei respondentu

(52%) ir arī citi braukšanas iemesli uz Rīgu, bez augstāk minētajiem, tie galvenokārt ir radu un draugu apmeklējumi.

Uz jautājumu par Rīgā iztērēto naudas summu Ls vienā mēnesī atbildes bija šādas:

< 20 Ls	2 %
20-40 Ls	6 %
40-60 Ls	19 %
60-80 Ls	31 %
80-100 Ls	24 %
100-150 Ls	9 %
>200 Ls	8 %

Pēc šīm atbildēm var secināt, ka vidējais naudas daudzums, ko Jelgavas iedzīvotājs atstāj Rīgā svārstās no 40-100Ls. Naudas summu šīs robežas ietvaros visbiežāk tērē studenti, skolnieki un citi jaunieši vecumā līdz 28 gadiem. Jo šie cilvēki vai nu tikai studē, vai arī piestrādā, algas viņiem nav īpaši lielas, nav vēl ģimenes, tā kā var atļauties tērēt priekš sevis, un tādā gadījumā nauda tiek iztērēta Rīgā, jo tur ir plašākas iespējas izklaidēties un iepirkties, kas galvenokārt arī jauniešus interesē.

Pirmo atbildes variantu, kur naudas summa ir mazāka par 20Ls izvēlējās tikai tie 2%, kuri nebrauc uz Rīgu vispār, un tie ir vecāka gada gājuma cilvēki. Visi pārējie respondenti iztērē vairāk par 20Ls mēnesī. Jāmin arī fakts, ka sākot ar 100Ls un vairāk par 200Ls mēnesī iztērē 17% respondentu, un tie galvenokārt ir cilvēki pusmūža gados, kas strādā nopietnu un labi apmaksātu darbu. Gandrīz visi no šiem respondentiem uz Rīgu dodas ar savu transportu, kas arī norāda uz cilvēku labklājīgo materiālo stāvokli.

Tātad kopumā var secināt, ka jelgavnieki diezgan lielu naudas summu atstāj Rīgā, kas nebūd nav izdevīgi Jelgavas pilsētas ekonomikai.

Uz jautājumu par galvenajām pirkuma lietām Rīgā, 59% respondentu atbildēja, ka tie ir apģērbi un apavi, 36% - ka sadzīves tehnika, priekšmeti, un tikai 3% teica, ka galvenās pirkuma lietas ir pārtika. Ja apģērbus, apavu, sadzīves tehnikas preču klāsts Rīgā ir plašāks nekā Jelgavā, tad saprotams šāds atbilžu procentu skaits uz šiem jautājumiem, tad pārtiku, kā galveno pirkuma lietu izvēlas ļoti mazs iedzīvotāju skaits, jo nevar jau laimīgi sūdzēties par pārtikas klāstu Jelgavā. Pārējiem 2 % respondentu šo jautājumu neuzdevu, jo tie nekad nebrauc uz Rīgu.

Savukārt galvenie izklaides veidi jelgavniekiem Rīgā ir teātra un kino apmeklējumi (49%), kā arī nakts klubi(32%), bet sporta pasākumi, sacensības un treniņi aktuāli ir tikai 9% respondentu. Vienīgais, kas Jelgavā trūkst ir labs kino un teātris. Jāatzīmē, ka Jelgavā ir kino un teātris, bet tas ir diezgan zemā līmenī, kino nav labiekārtots, atrodas LLU ēkā, nedēļā ir tikai pāris filmas, un arī tās nav nebūt jaunākās.

Ir saprotams, kāpēc Jelgavas iedzīvotāji pārceļas uz dzīvi Rīgā- galvenokārt tas ir darba vai mācību iemesls. Rīgā var ātrāk un vieglāk atrast darbu-sevišķi jauniešiem, augstskolu studiju piedāvātais klāsts ir lielāks nekā Jelgavā. Taču rodas jautājums, ja tas ir pretēji – respektīvi, rīdzinieki pārceļas uz dzīvi Jelgavā vai tās tuvākajā apkārtnē. Kas ir šīs migrācijas noteicošais faktors? Viens no iemesliem, kas, manuprāt, ir arī pats galvenais- nekustamo īpašumu cenu atšķirības Rīgā un Jelgavā, proti, pirmajā cenas ir krietni augstākas.

Piemēram 1 istabas dzīvoklis pašā Jelgavas centrā ar visām ērtībām, ļoti labā stāvoklī maksā vidēji no 20 000-26 000Ls. Rīgā, savukārt, cena tādām pašām dzīvokļiem, ar tādu pašu novietojumu, svārstās no 30 000Ls līdz pat 65 000Ls, nemaz nerunājot par 2, 3, 4 un vairāk istabu dzīvokļu cenām Rīgā, kuras ir diezgan astronomiskas. Tā kā Jelgava teritorijas ziņā nav liela pilsēta, salīdzinot ar Rīgu, tad, manuprāt, pērkot īpašumu, potenciālajam pircējam noteicošākais ir dzīvokļa cenu un tehniskā stāvokļa faktors, nevis, atrašanās vieta. Līdz ar to Jelgavā ir iespējams iegādāties dzīvokli par lētāku cenu nekā augstākminēto. Tāpat arī ir izdevīgi nopirkt dzīvokli, kurš ir sliktā stāvoklī, līdz ar to cena tam ir krietni zemāka nekā labi izremontētam. Par ietaupīto naudu īpašnieks pats var veikt sev vēlamu remontu, izdevumus sadalot uz ilgāku laika posmu.

5.3. Padziļinātā intervija ar ietekmīgākajām Jelgavas personām

Kara nopostītās un pārmaiņu salauztās Zemgales sirds — Jelgavas pilsētas nākotnes cerība būs ražošana un labi attīstīta pakalpojumu sfēra. Šie virzieni attīstītos uz tuvās Rīgas rēķina, kur augsto izmaksu dēļ nebūs tik izdevīgi ražot un iepirkties, taču Jelgavas iedzīvotājiem Rīga dos darbu un ražotājiem — tirgu. Vienlaikus Jelgava būs studentu pilsēta, novada centrs un kultūras pasākumu vieta. Tā spriež uzņēmēji, izglītības, kultūras un sociālie darbinieki, domājot par Jelgavas konkurētspēju nākotnē. Lai panāktu šo izaugsmes scenāriju, jāizklieš pašreizējā pelēcība un pilsētā mītošais padomju gars. Rosīgākie jelgavnieki cer uz vietējās varas maiņu — līdzšinējie domnieki pārāk izdabājuši ikdienai, nav ieklausījušies nevalstisko organizāciju idejās un nav novērtējuši uzņēmēju lomu.

Šī gadsimta vēsture Jelgavai bijusi daudz nežēlīgāka un radikālāka nekā citām Latvijas pilsētām. Otrais pasaules karš gandrīz pilnībā iznīcināja Jelgavu, sagrautas bija 90% ēku, un pilsētu atstāja vairāk nekā puse tās iedzīvotāju. Padomju gados Jelgava atdzima kā industrijas centrs — reizē ar plašiem bulvāriem, ielām un daudzdzīvokļu mājām tapa mašīnbūves un metālapstrādes, vieglās rūpniecības un celtniecības uzņēmumi. Par Jelgavas lepnumu kļuva mikroautobusu ražotne RAF

Deviņdesmito gadu sākumā Jelgava piedzīvoja otru sagrāvi — mainoties ekonomikai, daudzie rūpniecības uzņēmumi palika bez saimniekiem, strādnieki zaudēja darbu, daļa pārcēlās strādāt uz Rīgu. Pašlaik Rīgā nodarbināti ir aptuveni piektā daļa jelgavnieku.

Par spīti tam, ka vērienīgā rūpniecība Jelgavā ir noplakusi, ar ražošanu jelgavnieki rēķinās arī nākotnē. Darbu turpina Latvijas vecākā — Jelgavas cukurfabrika, izaugsmi panākuši citi pārtikas rūpniecības uzņēmumi — Jelgavas dzirnavas, Jelgavas gaļas kombināts, pilsētā attīstījusies mēbeļu ražošana. Pēc privatizācijas darbu atsākusi pašlaik Latvijas vienīgā lina fabrika Larelini, kas 85% savas austās produkcijas eksportē uz Eiropu — Franciju, Itāliju un ASV.

Lai saprastu reālo situāciju Jelgavā, es intervēju vairākus Jelgavā populārus un ietekmīgus cilvēkus, un mēģināju noskaidrot viņu viedokli par Jelgavas tagadējo situāciju, nākotni un Rīgas mijiedarbību uz to.

Lūk, kādi ir šo personu viedokļi par doto tēmu.

Mēbeļu ražotāja, firmas OAK direktors Juris Griķis atzina, ka viņa biznesu lielā mērā nodrošina Rīga. Līdzās eksportam uz rietumiem Rīgā viņš pārdod gultas un citu saražoto produkciju, kas turpretim, pēc viņa teiktā, nav izdevīgi pašā Jelgavā. Tādējādi viņam sanāk konkurēt ar Rīgu, taču tai pašā laikā, ražojot Jelgavā, viņam lētāk nekā rīdziniekiem izmaksā darbaspēks. Zemākas ir arī nekustamā īpašuma cenas

Latvijas Unibankas Jelgavas filiāles pārvaldnieks un bijušais zemkopības ministrs Andris Rāviņš izteicās, ka nākotnē būs daudz tādu ražotāju, kas nevarēs atļauties biznesu attīstīt Rīgā, un tad tiks izmantota netālā Jelgava. Pēc viņa teiktā, Rīga kļūst dārga. «Tas attīstības brīdis pienāks, kad lielās investīcijas sāks ieplūst Jelgavā, un, manuprāt, šis mirklis ir ļoti tuvu,» apgalvoja A.Rāviņš.

Priekšrocības ražotājiem rada arī tas, ka pilsētā ir izvērsta transporta infrastruktūra un saglabājušās daudzas neizmantotas ražošanas ēkas. Jelgavā ir lidlauks, kā arī Latvijā lielākais dzelzceļa krustpunkts — ar 42 sliežu pārmijām, kurā krustojas sliežu ceļi austrumu—rietumu un ziemeļu—dienvidu virzienā.

Jau gadiem ilgi nemainīgi Jelgava tiek uzskatīta par studentu pilsētu. Lauksaimniecības akadēmijā, kas dibināta vēl Kārļa Ulmaņa laikos un izvērsta padomju gados, pašlaik mācās aptuveni 8 tūkstoši studentu. Pēc A.Rāviņa domām, turpmāk šī pilsētas ievirze saglabāsies un studenti pilsētai dzīvību dos arī nākotnē. Tāpat Jelgava ir un būs Zemgales reģiona centrs ar šeit izvietotām valsts iestādēm, rajona mērogā savukārt nodrošinot labas izglītības iespējas.

Jelgavas pilsētas kultūras un izglītības departamenta direktors Gunārs Kurlovičs teica, ka viņš nelolo ilūzijas, ka Jelgavā atkal būs lieli koncerni un nākotnē rūpniecība būs tikpat vērienīga kā padomju gados. Viņaprāt, pilsētai nākotnē jārēķinās ar to, ka šeit mācīsies studenti, liela daļa jelgavnieku strādās Rīgā, un tāpēc jārada pēc iespējas labāki dzīvošanas apstākļi — jāattīsta tirdzniecība, pakalpojumi un kultūras joma. Tādējādi, piemēram, jelgavnieki Rīgā nopelnīto naudu tērētu Jelgavā, nevis Rīgā, kā tas bieži vien ir patlaban.

Jelgavas Jaunā teātra režisors Agris Krūmiņš ar nožēlu atzina, ka arī vajadzību pēc kultūras pašlaik jelgavnieki pārsvarā apmierina Rīgā, taču, viņaprāt, nākotnē šī situācija varētu mainīties. «Te ir ļoti daudz kolektīvu, kas apliecinājuši un pierādījuši savu augsto profesionālo līmeni ne tikai Latvijas mērogā, bet arī starptautiskā, taču pagaidām kultūrai Jelgavā nav vietas, kur koncentrēties,» uzsvēra A.Krūmiņš. Kultūras nams, kur pabija arī

Diena, viesojoties Jelgavā, ir pārpildīts ar dažādiem pulciņiem, grupām, nodarbībām izmantojot pat nama vestibulu.

Lai arī jelgavnieki labi apzinās savas pilsētas trūkumus un labumus, līdz šim nav nosprausti skaidri attīstības mērķi. Uzņēmējs Almants Reinbergs, kuram pieder autotransporta un celtniecības darbu firma Alvima, uzskata, ka attīstības vārdā pilsētai pirmām kārtām, jāatgūst lokālais patriotisms — lai par apzīmējumu «jelgavnieks» nebūtu jānokar galva. Jelgavas maiznieka valdes priekšsēdētājs Einars Grigors viņam piekrita — pilsēta, viņaprāt, nav spējusi atbrīvoties no pagātnes nastas un pilsētas dzīve ir pelēka, turpinās panīkums pēc padomju gadiem.

Jāsāk brīvi un atvērti rīkoties, un, pēc E.Grigora domām, tas būs atkarīgs no pašvaldības politikas, un ir nepieciešams līderis ar komandu, kas uzņemsies Jelgavas izaugsmes vadību. «Jāmēģina piesaistīt visus iespējamus līdzekļus — valsts budžeta naudu, ārvalstu fondu palīdzību, kā arī Jelgavas ārzemju sadraudzības pilsētu labvēlību, akumulēt šos līdzekļus, savilkt to visu vienā dūrē un metodiski sākt strādāt pie pilsētas izaugsmes,» uzsvēra E.Grigors. Pēc viņa teiktā, līdz šim pilsētas domnieki nav sevišķi domājuši par uzņēmēju iesaistīšanu pilsētas veidošanā, labvēlīgas un veicinošas uzņēmējdarbības vides veidošanu. «Domei ir iespēja atlaist zemes nodokli, taču viņi parasti noraida šādu lūgumus, nedomājot par to, ka pēc kāda laika viņi to naudu saņems atpakaļ no radītām darba vietām ar iedzīvotāju ienākumu nodokli,» no savas pieredzes stāstīja E.Grigors, «ja nevari samaksāt, nevajag, gan atnāks kāds cits uzņēmējs — tāda ir domes raksturīgā atbilde».

G.Kurlovičs stāstīja, ka pašlaik pilsētas dome līdzekļus pārsvarā tērē ikdienai — sociālo vajadzību apmierināšanai. Viņaprāt, šādu situāciju rada plašais politiskais spektrs, kas ievēlēts pilsētas domē, nespēja vienoties par principiālām lietām un tuvredzīgā domnieku poza — ja grib sēdēt domē, tad nevajag pieņemt nepopulārus lēmumus. «Taču, lai tiktu uz priekšu, šie nepopulārie lēmumi ir jāpieņem,» atzina G.Kurlovičs.

Jelgavas patērētāju interešu kluba vadītāja Tekla Žabova uzsvēra, ka Jelgavas domes trūkums ir arī ārkārtīgi vājā saskarsme ar nevalstiskajām organizācijām, kuras pārstāv sabiedrību. «Dome uzskata, ka mēs pie viņiem nākam prasīt naudu, bet mēs taču ejam pie viņiem ar idejām,» norādīja T.Žabova, uzsverot, ka viņas pārstāvētā organizācija pērnajā

gadā vien spējusi Jelgavā piesaistīt dažādu ārvalstu finansējumu 46 tūkstošus latu vērtībā, un Jelgavā nevalstisko organizāciju ir apmēram 120.

Glābiņu jelgavnieki cer iegūt ar varas maiņu un lielas cerības liek uz pašvaldību vēlēšanām nākamā gada martā. T.Žabova teica, ka sarunās ar citām sabiedriskām organizācijām, viņa ir sapratusi un jūt, ka Jelgavas sabiedrība ir gatava nomest šo ikdienas pelēcību un iedzīvotājiem nav vienalga, kāda pilsēta būs nākotnē.

5.4. Studentu apmaiņa starp Jelgavu un Rīgu

Jelgavas pilsētu nereti dēvē par studentu pilsētu. Un tas ir diezgan pamatoti, jo šeit atrodas Latvijas Lauksaimniecības universitāte (LLU), kas ir augstākās izglītības, zinātnes un kultūras iestāde. LLU ir nacionālas nozīmes universitāte lauku attīstības, pārtikas un meža jomā, nodrošinot intelektuālo potenciālu Latvijas dabas resursu racionālai un ilgspeļīgai izmantošanai. LLU ir vienīgā lauksaimniecības augstākās izglītības iestāde Latvijā, kuras darbības mērķi ir:

- veidot intelektuālo potenciālu lauku attīstībai;
- dot iespējas iegūt vispusīgu, uz akadēmiskām zināšanām balstītu, augstāko izglītību, nodrošinot absolventu konkurētspēju darba tirgū;
- attīstīt zinātnisko darbību;
- sniegt tālākizglītības iespējas LLU kompetences jomās;
- konsultatīvā darbība;
- veicināt kultūras attīstību.[17]

Tā kā LLU ir vienīgā šāda tipa augstāka mācību iestāde Latvijā, tad šeit mācās studenti no visas Latvijas. Pēc LLU darbinieku sniegtās informācijas skaitliski vislielākais studentu īpatsvars ir no pašas Jelgavas un arī no Rīgas. 2004. gadā no 1175 pilna laika klātienes studijām uzņemtajiem reflektantiem 178 bija no Jelgavas, savukārt no Rīgas 101 students. Bet vēl ir arī nepilna laika, kā arī maģistrantūras studenti no Rīgas, kas studē šajā universitātē. Kopumā katru gadu LLU studē ap 200-250 studentu no Rīgas.

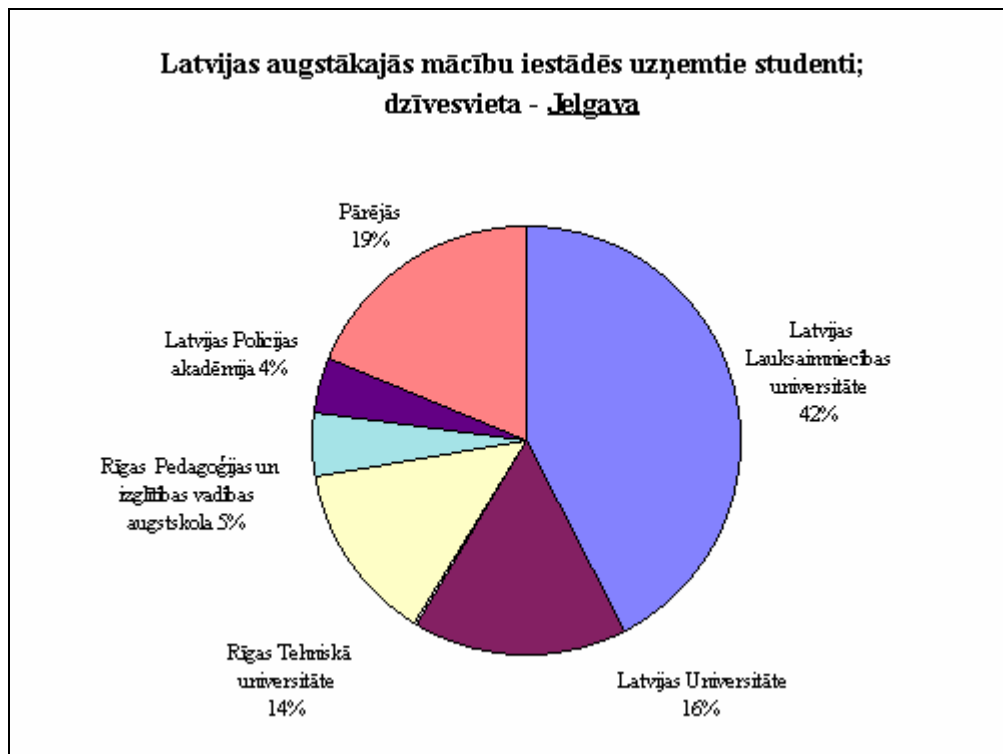
Otrs studentu apmaiņas virziens ir Jelgava- Rīga, kad jaunieši, kas pabeiguši vidusskolu Jelgavā, augstskolu meklējumos dodas uz Rīgu. Un tādu ir ļoti daudz – pēc neoficiālās informācijas datiem – tie ir ap 40% no visiem studentiem.

Tas izskaidrojams ar to, ka Rīgā ir vislielākais augstskolu īpatsvars visā Latvijā, kā arī tas fakts, ka Rīga atrodas diezgan tuvu Jelgavai. Kā salīdzinājumu var minēt to, ka Jelgavā ir 2 augstākās izglītības iestādes (LLU un Baltijas Krievu institūts), savukārt galvaspilsētā to ir ap 25.

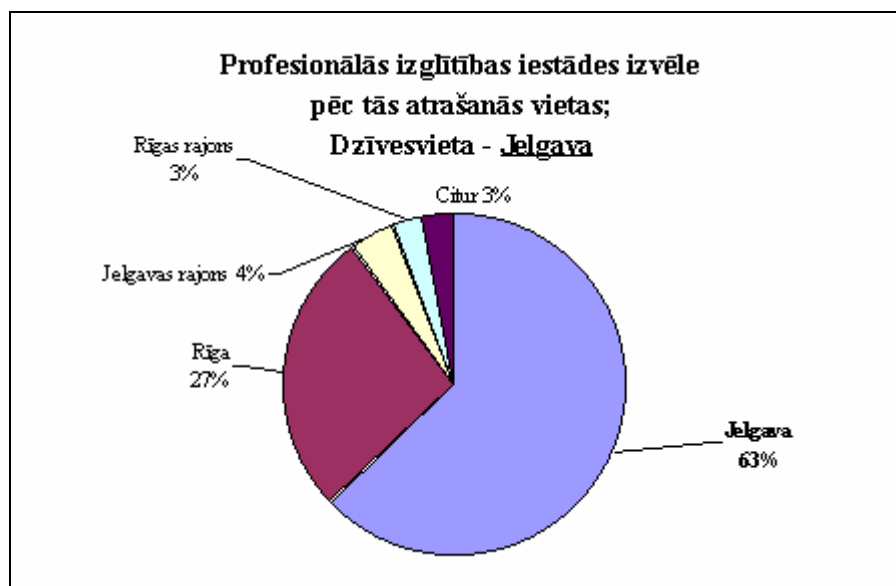
Tāpat arī diezgan daudz jauniešu profesionālo izglītību iegūst Rīgā.

5.4.1. attēlā redzams, ka vispopulārākā augstākā mācību iestāde Rīgā jelgavnieku vidū ir Latvijas Universitāte (16%), otrajā vietā ir Rīgas Tehniskā universitāte, trešajā vietā Latvijas Policijas akadēmija un Rīgas Pedagoģijas un izglītības vadības augstskola.

5.4.1. attēls[16]



5.4.2.attēls[16]



Pēc 5.4.2. attēla var redzēt, ka aptuveni trešā daļa Jelgavas jauniešu profesionālo izglītību iegūst Rīgā. Tas izskaidrojams ar šāda veida mācību iestāžu lielāku izvēli Rīgas pilsētā.

5.5. Ozolnieki- Jelgavas vai Rīgas guļamrajons?

Ozolnieku pagasts atrodas Zemgales līdzenumā, 3 km attālumā uz Z no Jelgavas. Ozolniekus no Rīgas šķir aptuveni 39 km. Šim pagastam ir ļoti izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis, un tas arī zināmā mērā ir viens no galvenajiem faktoriem, kas noteica un vēl joprojām nosaka šī pagasta gan ekonomisko, gan sociālo attīstību.

Ozolniekos ir viena pirmsskolas izglītības iestāde, viena vidējās izglītības iestāde - Ozolnieku vidusskola, kā arī augstākās izglītības mācību iestāde – Baltijas Krievu Institūts. Pirmās mājas tika uzceltas gar Jelgavas – Rīgas šoseju, tie ir 4 un 5 stāvu daudzdzīvokļu nami. Šajā pagastā tomēr vairāk ir privātmāju nekā daudzdzīvokļu namu, un ar katru gadu šeit arvien vairāk un straujāk tiek celtas jaunas privātmājas.

Ozolnieku pagasts mūsdienās ir kļuvis par vienu no prestižākajiem pagastiem ne tika Zemgalē, bet arī Latvijas mērogā, tagad šeit nopirkt zemi vai uzcelt māju var atļauties tikai ļoti labi finansiāli situēti iedzīvotāji, jo zeme šeit ir pat dārgāka nekā pašā Jelgavā. Cena par 1m² zemes šeit pārsniedz pat 15 Ls. Kā zināms, Ozolnieku pagasts ir viens no blīvāk apdzīvotajiem pagastiem Latvijā, un kaut arī Latvijā kopumā iedzīvotāju skaits samazinās, šajā pagastā tas paliek gandrīz nemainīgs, jo nepārtraukti notiek iedzīvotāju migrācija, daudzi šeit pērk zemes gabalus ar mērķi apmesties uz patstāvīgu dzīvi. Tie ir gan Jelgavas, gan arī Rīgas iedzīvotāji, jo salīdzinot ar Rīgas zemes īpašuma cenām, šeit ir krietni lētāk uzcelt māju, un arī nav liels attālums līdz Rīgai, kur daudzi šī pagasta iedzīvotāji strādā, studē vai veic jebkāda cita veida sociālās darbības.[12]

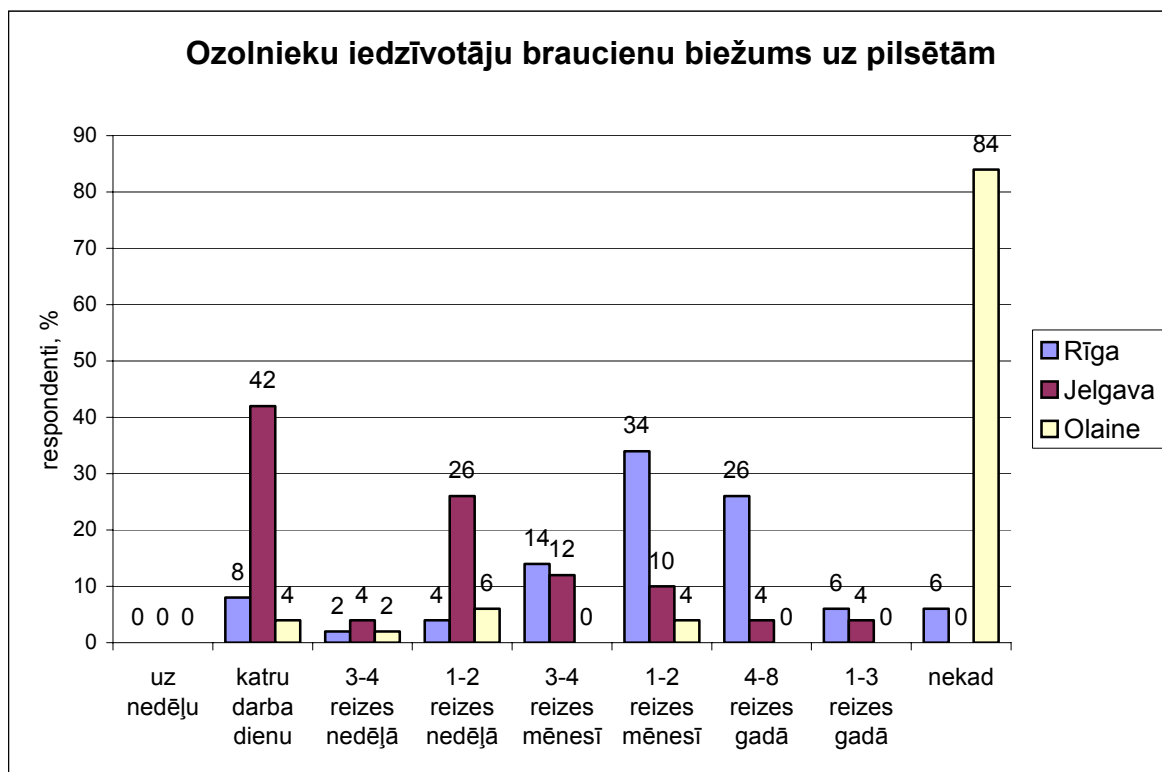
Kā jau minēju iepriekš, šeit ir ļoti labi ģeogrāfiskie un klimatiskie apstākļi, tāpat šis pagasts vilina daudzus apkārtējo teritoriju iedzīvotājus ar rekreācijas resursu pieejamību sevišķi vasaras sezonā. Pagasta teritorijā ir ļoti skaists, samērā tīrs un kopts ezers, kurš tad arī galvenokārt pievilina atpūsties gribētājus vasaras sezonā. Pagājušogad šajā ezerā tika uzbūvēta ūdens slēpošanas trase, kas vēl vairāk pievilina aktīvā sporta piekritējus. Šis ezers atrodas pie pašas Jelgavas-Rīgas dzelzceļa stacijas, kas sekmē arī Olaines un citu tuvāko teritoriju iedzīvotāju pieplūdi vasaras sezonā. Tāpat arī ar autobusu satiksmi ir viegli nokļūt līdz Ozolnieku ezeram. Autobusi no Jelgavas kursē ik pēc 20 –25 minūtēm, un ceļā pavadītais laiks no Jelgavas centra līdz ezeram ir tikai 10-15 min.

Arī infrastruktūra šajā pagastā ir ļoti labi attīstīta – autobusu un vilcienu satiksme ar Jelgavu un Rīgu ir ļoti pārdomāta un nesagādā problēmas tiem, kas strādā un mācās Rīgā vai Jelgavā.

Tā kā Ozolnieki atrodas tik tuvu Jelgavai un relatīvi netālu no Rīgas, tad mani interesēja noskaidrot, cik tad cieša ir šī pagasta saikne ar šīm divām pilsētām. Un tāpēc es veicu Ozolnieku pagasta iedzīvotāju aptauju.

Lai noskaidrotu Ozolnieku pagasta iedzīvotāju svārstmigrāciju un saikni ar Rīgu, Jelgavu, un Olaini, tika aptaujāti 50 iedzīvotāji.

5.5.1.attēls



Pēc diagrammas var redzēt, ka liela daļa Ozolnieku pagasta aptaujāto respondentu (42%) katru darba dienu brauc uz Jelgavu. Galvenie iemesli šiem braucieniem uz Jelgavu ir darbs, mācības vai iepirkšanās, jo pašā Ozolnieku pagastā nav pietiekams darbavietu skaits, kā arī nav neviena tirdzniecības centra. Ir tikai pārtikas veikali, bet nav apģērbu, apavu, sadzīves tehnikas u.c. veikalu. Vēl viens iemesls diezgan regulārai Jelgavas apmeklēšanai ir dažādi kultūras pasākumi, it sevišķi tas skar jaunāka gada gājuma cilvēkus. Jelgavā ir divi jauniešu vidū populāri klubi- “Tonuss un Četri Balti Krekli”, savukārt Ozolniekos nav neviena kluba, ir tikai bārs “Meka”.

Otra lielākā respondentu daļa (26%) uz Jelgavu brauc 1-2 reizes nedēļā. Vēl liels respondentu īpatsvars (34 %) brauc uz Rīgu 1-2 reizes mēnesī, un 26 % aptaujāto 4-8

reizes gadā. Var secināt, ka uz Olaini diezgan reti brauc (84% nekad uz turieni nebrauc), tikai 4% respondentu brauc katru darba dienu.

Ozolnieku pagastā tika aptaujāti 50 respondenti

No tiem: %

Vīrieši 44

Sievietes 56

Vecumā no:

0-20 4

20-50 64

50 un vairāk 32

Visbiežāk izmantotais transporta veids: %

individuālais - 40

autobuss - 20

mikroautobuss - 8

vilciens - 32

Secinājumi

Bakalaura darba sākumā noteiktais mērķis un uzdevumi, manuprāt, darba procesā tika veiksmīgi sasniegti. Esmu izpētījusi Jelgavas un Rīgas mijiedarbības galvenās saiknes, veiksmīgi izanalizējusi visu iespējamo literatūru, veikusi iedzīvotāju anketēšanu, kā arī padziļināto interviju ar vairākiem ietekmīgiem cilvēkiem Jelgavas pilsētā.

Darba noslēgumā rodas vairāki būtiski secinājumi:

- Jelgavas vēsture aizsākās 13.gs., ar vācu krustnešu ierašanos Latvijā, vēl pilēta piedzīvoja zviedru un krievu laikus
- Pēc 2. pasaules kara Jelgava kļuva par ceturto lielāko Latvijas rūpniecības centru
- Pēdējos gados ekonomiskā situācija pilsētā ir stabila, bet attīstība lēna un vēlams panākt straujāku dinamiku
- Pēdējo gadu laikā notiek strauja Rīgas aglomerācijas paplašināšanās, kura, vērtējot tieši pēc iedzīvotāju skaita izmaiņām, notiek samērā vienmērīgi un neatkarīgi no iedzīvotāju skaita sarukuma tendencēm valstī kopumā
- Aptuveni piekto daļu Jelgavas iedzīvotāju var uzskatīt par darba svārstmigrantiem
- Jelgavas uzņēmēji, izglītības, kultūras un sociālie darbinieki uzskata, ka Rīgas dārgo izmaksu dēļ Jelgava nākotnē varētu kļūt par investoru potenciālo uzņēmējdarbības vietu
- Viens no būtiskākajiem iemesliem braukšanai uz Rīgu Jelgavas jauniešu vidū – studijas kādā no galvaspilsētas augstskolām
- Ozolnieku pagasts ir gan ģeogrāfiski, gan finansiāli izdevīga dzīvesvieta kā Jelgavniekiem, tā arī Rīdziniekiem

Izmantotā literatūra

1. Bauls, A., Melbārde, Z., Šķinķis, P., (1999.) Rīgas aglomerācijas robežu noteikšana nepilnīgas informācijas apstākļos: Ģeogrāfiski raksti, 7.sējums, Sia ‘P&K’, Rīga, 85- 93.lpp
2. Е.Н.Перцик. (1999) Города мира. География мировой урбанизации. М.: Международные отношения. 381 с.
3. Ķaune N. (1939) Vecā Jelgava. –R.: Valtera un Rapas AIS Apgāds. 76. lpp.
4. Mitau und Umgegend mit den Kurischen Herzogsschlössern in Wort und Bild.(1913) R.: Druck u. Verlag ERNST PLATES. 103 S.
5. III Latvijas Ģeogrāfijas kongress. Latvijas ģeogrāfija Eiropas dimensijās.Rīga. Latvijas Ģeogrāfijas biedrība.2004.
6. Latvijas Republikas Centrālā Statistikas pārvalde. Demogrāfija 2004.Statistisko datu krājums. Rīga, 2004.
7. Stanley.D.Brunn & Jack F. Williams. (1993) Cities of the world: World regional urban development, Second Edition. – HarperCollins College Publishers, 507 p.
8. Šķinķis, P., Stankeviča, V., 1998. Latvijas pilsētu sociāli ģeogrāfiskās atšķirības: Ģeogrāfiski raksti, 7.sējums, Sia ‘P&K’, Rīga, 94- 114.lpp

Dokumenti

9. Jelgavas pilsētas attīstības stratēģija 2004-2010. Darba versija izstrādes stadijā
10. Jelgavas pilsētas pašvaldības 2005. gada publiskais pārskats
11. Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums II daļa. Perspektīva
12. Vienotās Valsts Zemes grāmatas elektroniskais paziņojums
13. Zemgales plānošanas reģiona attīstības stratēģija 2003-2010. Zemgales attīstības aģentūra, 2003. 30.septembris.

Interneta resursi

14. <http://www.csb.lv/Satr/rad/E1a.cfm?kurs3=E1a>
15. <http://www.dtnet.lv/00602739> - 63 Kb - 23:44:55 7 Sep 2005 –
16. <http://www.aic.lv/ENIC/lat/lno/shemas/Jelgava.htm>
17. Latvijas Lauksaimniecības universitātes mājas lapa. www.llu.lv
18. Jelgavas rajona padomes mājas lapa. www.jrp.lv
19. Jelgavas Domes mājas lapa. www.jelgava.lv

1.pielikums

Latvijas Universitātes Cilvēka ģeogrāfijas katedra
Cienījamās dāmas un godātie kungi, Jūsu atbildes palīdzēs noskaidrot Rīgas ietekmes areālu.
.....pagasta (pilsētas)
IEDZĪVOTĀJU APTAUJAS ANKETA PAR BRAUCIENIEM

	Braucienu biežums (vidēji gada laikā)								
	Uz nedēļu	katru darba dienu	3-4 reizes nedēļā	1-2 reizes nedēļā	3-4 reizes mēnesī	1-2 reizes mēnesī	4-8 reizes gadā	1-3 reizes gadā	nekad

Braucienu galamērķis (pilsēta) – ievēlējiet, lūdzu, krustiņu atbilstoši braucienu biežumam

Rīga									
Jelgava									
Olaine									

Braucienu iemesli uz **Rīgu** - ievēlējiet, lūdzu, krustiņu atbilstoši braucienu biežumam

1. Darbs									
2. Mācības									
3. Dienesta, darījumu braucieni									
4. Tirdzniecība un iepirkšanās									
5. Kultūra, sports un izklaide									
6. Medicīniskie pakalpojumi									
7. Sadzīves pakalpojumi									
8. Citi iemesli									

Vidējais Ls daudzums, ko iztērē Rīgā mēneša laikā

<20		20-40		40-60		60-80		80-100		100-150		>200	
-----	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	------	--

Vidējais Ls daudzums, ko iztērē ceļam no Jelgavas uz Rīgu

Galvenās pirkuma lietas

Apģērbi, apavi		Sadzīves tehnika, priekšmeti		Pārtikas preces	
----------------	--	------------------------------	--	-----------------	--

Galvenie izklaides veidi

Teātris, kino, opera, koncerti		Naktsklubi, bāri utt.		Sporta spēles, sacensības, treniņi	
--------------------------------	--	-----------------------	--	------------------------------------	--

Visbiežāk izmantotais transporta veids braucienam uz Rīgu

individuālais		autobuss		mikroautobuss		vilciens	
---------------	--	----------	--	---------------	--	----------	--

Lūdzu, sniedziet dažas ziņas par sevi, **ierakstot vai pasvītrojot** vajadzīgo!

Dzimums: vīrietis/sieviete **Vecums** (gados): _____ **Izglītība:** _____

Nodarbošanās: strādā, nestrādā, mācās, pensionārs

Paldies par atsaucību!