

Latvijas Universitāte  
Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte  
Telpiskās attīstības plānošanas maģistra programmas nodaļa

**Priekšlikumi novada centra - Bauskas pilsētas -  
telpiskajai attīstībai**

Kursa darbs teritorijas plānošanā (ĢeogP031)

Darbu izstrādāja:

Valters Liberts Muzikants

Arta Pastora

Laura Prusakova

Ieva Šakale

Kristaps Zēlavs

Studiju darba vadītāja:

Doc. Māra Kalvāne

Rīga 2021

## SATURA RĀDĪTĀJS

1. IEVADS	2
2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS APSKATS	3
2.1 Bauskas teritoriālais novietojums	3
2.2. Apdzīvojuma struktūra - saiknes	3
2.2. Dabas un kultūrvēsturiskās vērtības	5
2.3. Transporta infrastruktūra	8
2.3.1. A7 autoceļš un plānotais apvedceļš	9
2.3.2. "Rail Baltica"	12
3. IEINTERESĒTĀS PUSES	17
3.1. Iedzīvotāju anketēšana	17
3.2. Biedrību viedoklis	18
3.3. Bauska plašsaziņas tīklos	19
4. BAUSKAS NOVADA TĒLPISKĀS ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJI	21
4.1. Bauskas novada potenciālie centri	21
4.2 Bauskas un Iecavas salīdzinājums	24
4.3. Bauskas pilsētas attīstības virzieni	28
4.2.1. Scenārijs - Apvedceļš	29
4.2.2 Scenārijs - Jaunā Bauska	31
4.2.3. Scenārijs - Samierināšanās	34
4.3. Mikromobilitāte	35
5. PRIEKŠLIKUMI PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM	39
5.1. Priekšlikumi Bauskas novada Attīstības programmai	39
5.2. Priekšlikumi Bauskas novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģijai	41
6. SECINĀJUMI	43
LITERATŪRA UN AVOTI	45
PIELIKUMI	49

## 1. IEVADS

Darbs izstrādāts, ņemot vērā jauno administratīvi teritoriālo reformu, kur apvienojoties Bauskas, Iecavas, Rundāles un Vecumnieku novadiem, rodas jauns - Bauskas novads. To ņemot vērā, Bauska, kā pilsēta, iegūst lielāku lomu gan vietējā, gan reģionālā mērogā. Tāpēc darbā tiek apskatīta pašreizējā pilsētas situācija un tās attiecības ar apkārtējām teritorijām, lai identificētu esošos un potenciālos nākotnes izaicinājumus. Tāpat tiek aplūkota atsevišķu iesaistīto pušu loma un viedokļi, veicot aptauju, intervējot nevalstisko sektoru, un veicot plašsaziņas tīklu izpēti, lai redzētu kā Bauska tiek atspoguļota medijos. Ņemot vērā problēmjautājumus, iesaistīto pušu viedokļus, statistikas un citus datus, tiek izvirzīti scenāriji Bauskas novada un Bauskas pilsētas telpiskai attīstībai. Visbeidzot, par pamatu ņemot plānošanas dokumentus, ievākto informāciju un pieejamo literatūru, tiek sniegti priekšlikumi jaunā Bauskas novada attīstības programmai un ilgtspējīgas attīstības stratēģijai.

**Darba mērķis:** izstrādāt priekšlikumus Bauskas pilsētas un tai piegulošo apdzīvoto vietu vienotas telpiskās attīstības perspektīvai, kā daļai no jaunā Bauskas novada.

### **Darba uzdevumi:**

1. Apzināt plānotā Bauskas novada centra - Bauskas pilsētas - un tai piegulošo vai tiešā tuvumā esošo apdzīvoto vietu izvietojumu un savstarpējās saiknes;
2. Apzināt Bauskas pilsētas un tās tuvākās apkārtnes dabas un kultūrvēsturiskās vērtības, novērtējot to potenciālu novada centra attīstībā;
3. Veikt, Bauskas pilsētas un tai piegulošo vai tiešā tuvumā esošo apdzīvoto vietu, iedzīvotāju aptauju, nevalstiskā sektora intervijas un plašsaziņas tīklu apskatu;
4. Apzināt Bauskas pilsētas transporta infrastruktūru un tās attīstības iespējas;
5. Izstrādāt plānotā Bauskas novada iespējamo centru telpiskās attīstības scenārijus, salīdzinot tos un pamatojot to stiprās puses;
6. Izstrādāt scenārijus Bauskas pilsētas telpiskās attīstības perspektīvai;
7. Izstrādāt priekšlikumus Bauskas novada attīstības programmai un ilgtspējīgas attīstības stratēģijai.

## 2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS APSKATS

### 2.1 Bauskas teritoriālais novietojums

Dibināta 1609. Bauska jau izsenis bijis pieturpunkts tāliem un vietējiem ceļotājiem. Bauska ģeogrāfiski novietojas Latvijas Dienvidu daļā, 20km attālumā no Lietuvas robežas. Bauskas pils kā viens no Livonijas ordeņa cietokšņiem, novietojies starp divu upju Mūsas un Mēmeles satecēm, kas apvienojoties veido Lielupi. Pilsēta sākotnēji veidojusies attālāk no pils, taču laikam ejot, izpletusies, apņēmot Mūsas un Mēmeles krastus līdz pat Bauskas pils mūriem. Attālums no Rīgas līdz Bauskai ir vidēji 65km, kas vietējiem iedzīvotājiem paver plašākas iespējas dzīvot Bauskā un strādāt galvaspilsētā. Cauri pilsētai ved starptautiskas nozīmes autoceļš E67/A7 Rīga—Bauska—Lietuvas robeža (turpmāk tekstā-A7 autoceļš), kas ir daļa no Via Baltica, kas ievērojami uzlabo starppilsētu satiksmi.



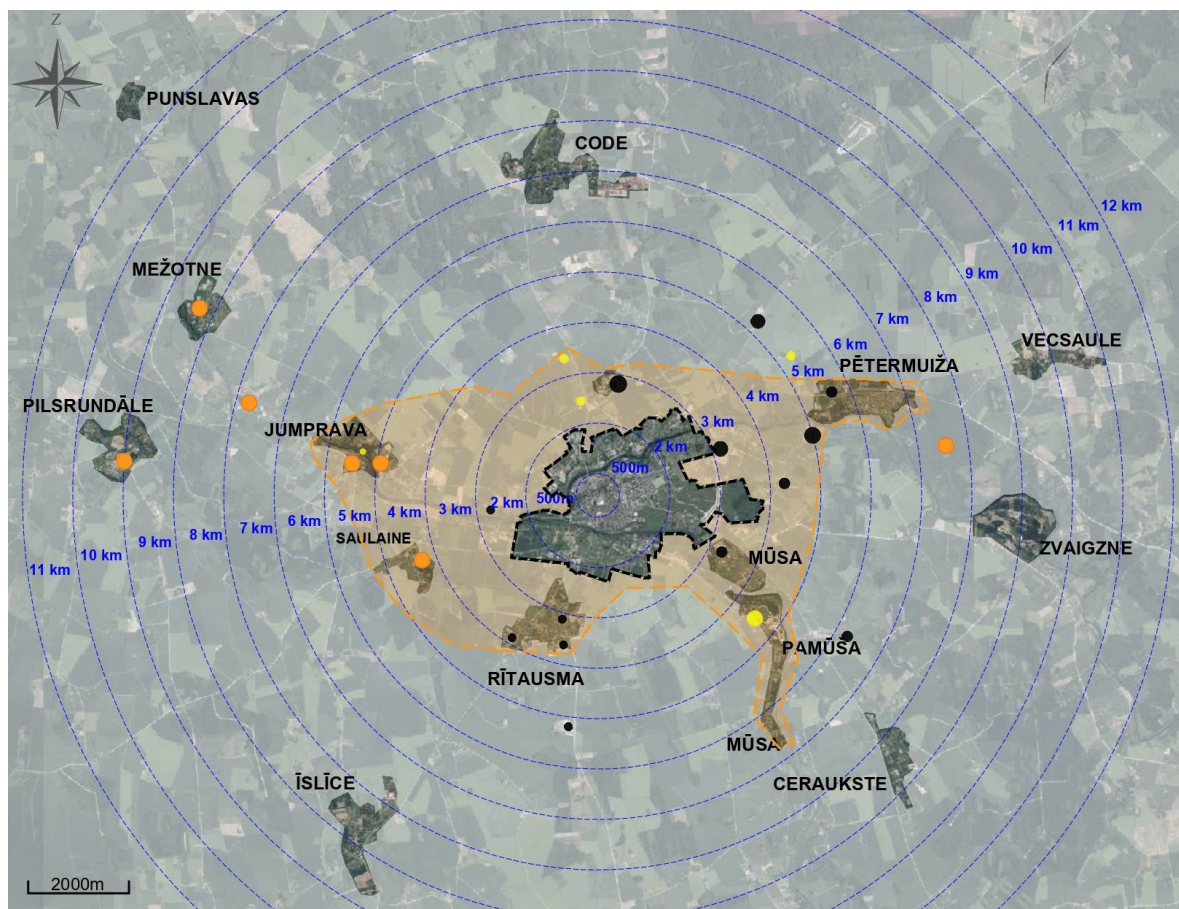
2.1. attēls. Bauskas pilsēta (autoru veidots attēls)

### 2.2. Apdzīvojuma struktūra - saiknes

Bauskas areāla analīzes mērķis ir noteikt Bauskas areāla aptuvenās robežas, stiprās puses un izaicinājumus, kas ietekmē tālāku saskaņotu attīstību notiekošo procesu koordinēšanu, izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu piepilsētas apdzīvoto vietu notiekošos procesus ar pilsētas attīstības stratēģiju un nodrošinātu kvalitatīvu dzīves vidi iedzīvotājiem. Izvērtējot Bauskas areālu noteiktas potenciālas saites, kuras nepieciešams nostiprināt stabilai tālākai pilsētas attīstībai.

Analizējot Bauskas areālu, kurā ietilpst Jumprava, Saulaine, Rītausma, Mūsa, Pamūsa, Pētermuiža, kā arī 6km rādiusā esošie ražošanas uzņēmumi, kultūrvēsturiskie objekti un

rekreācijas vietas, pēc apdzīvojuma blīvuma nosakāmas potenciāls sadarbības saiknes, kas galvenokārt tiks vērstas uz Rītausmu, Mūsu, Īslīci, Codi un Pētermuižu.



Apzīmējumi	Nosaukums
■■■■■■■■■■	Bauskas pilsētas robeža
○ 2 km	Attālums no Bauskas centra
■	Bauskas areāls
●	Rekreācijas vieta
●	Ražošanas uzņēmums
●	Kultūrvēsturisks objekts

2.2 att. Bauskas areāls (autoru ilustrācija)

Izvērtējot ražošanas uzņēmumu un kultūrvēsturisko mantojumu novietojumu, skaidri redzams, ka Bauskas areāla funkcionālais sadalījums veidojies jau izsenis. Balsoties uz pilsētas teritoriālo novietojumu starp Mūsu un Mēmeli, kas pie Bauskas pils savienojoties satek un veido Lielupi, Bauskas areāla rietumu pusē izvietotajās ainaviski gleznieciskās muižas un pils, taču austrumu daļā izvietotie rūpnieciski ražojošie uzņēmumi. Kādreiz

greznās muižas un pilis mūsdienās visbiežāk ir pamestas un veido nepievilcīgu kopējo Lielupes apkārtnes tēlu kaut gan mazais attālums starp kultūrvēsturiskajiem objektiem un upes klātesamība paver iespējas uz neierastu ūdenstūrisma veidu. Bauskas austrumu daļā atrodas spēcīgi ražošanas uzņēmumi, kas palīdz tālākā novada attīstībā un ietekmē, ceļa infrastruktūras attīstību un apdzīvoto vietu blīvumu attiecību. Analizējot Bauskas areālu kā viens no apdzīvojuma blīvuma veidojošajiem faktoriem jāņem vērā kaimiņvalsts Lietuvas tuvums, kas dzīvojot pierobežā vietējam iedzīvotājam paver plašākas iespējas iegūt dažādus pakalpojumus gan Bauskā, gan Lietuvā. Kā arī infrastruktūras attīstībā savienojums ar Lietuvu pilsētai paver plašākas biznesa tūrisma iespējas.

## **2.2. Dabas un kultūrvēsturiskās vērtības**

Bauskas pilsēta ir viena no Zemgales lielākajām pilsētām. Tā ir arī viena no vecākajām pilsētām (pilsētas tiesības ieguvusi 1609.g.). Bauska ir pilsēta, kas sevī iekļauj dažādus dabas un kultūrvēstures objektus.

### Dabas vērtības

Lielākās dabas vērtības Bauskas pilsētā ir upes - Mūsa un Mēmele, kas kopā satekot pie Bauskas, veido Lielupi. Šīs upes ir svarīgs dabas un rekreācijas objekts. Būtiska dabas vērtība Bauskas pilsētā ir dabas parks "Bauska", kas iekļauts Natura 2000. Šis dabas parks atrodas Bauskas pilsētā, Codes, Mežotnes pagastā un Rundāles pagastā. Dabas parks izveidots, lai apvienotu atsevišķus vērtīgus dabas pieminekļus (Bauskas dolomītu atsegumus, atsegumus pretī Mūsas un Mēmeles satekai, Jumpravas dolomītu atsegumus, Ziedoņu dolomīta atsegumus) un saglabātu neskartu Mēmeles, Mūsas un Lielupes upes posmu, kā arī Lielupes kultūrainavu. Bauskas dabas parks ir nozīmīgākā vieta ES Biotopu direktīvas 1.pielikuma biotopa - kaļķiežu atsegumi - saglabāšanā Latvijā, kas ir aizsargājams biotops arī Latvijā. Teritorijā atrodas arī nozīmīga upes nēģu un vimbu nārsta vieta un vairāki Latvijā īpaši aizsargājami biotopi. (Dabas aizsardzības pārvalde 2020). Kā atsevišķas dabas vērtības var definēt arī pilsētas robežās esošos aizsargājamus kokus. Svarīgas dabas vērtības ir arī Bauskā esošās ainavas. Ainaviski vērtīgās teritorijas: Bauskas dolomītu atsegumi, atsegums pretī Mūsas un Mēmeles satekai, Pilssala ar Bauskas pili un estrādi uz tās, kā arī zālāji upju krastos, Bauskas vecpilsētas pilsētībūvniecības ainava, Mūsas ainava, Vimbu ainava; "Miķeļu" ainava; Mēmeles ainava (2.4. attēls).



Apzīmējumi	Nosaukums
■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Bauskas pilsētas robeža
■ ■ ■ ■ ■ ■	Esošā zaļā infrastruktūra
■ ■ ■ ■ ■ ■	Mikroliegums
●	Aizsargājamo sugu atradnes
■ ■ ■ ■ ■ ■	Kultūrvēsturiskais mantojums
— — — — —	Klintis atsegumi
— — — — —	Autoceļš A7

2.4. attēls. Bauskas dabas un kultūrvēsturiskais mantojums (autoru veidots)

Šādu dabas objektu esamība nodrošina arī iespēju šos objektus izmantot rekreācijā. Tā, piemēram, Mēmeles labajā krastā ir izveidota gājēju promenāde, iekopta Ķirbaksala, kurā var vērot upju sateku Lielupē, Bauskas pilskalna parks un izbūvēts Mūsas gājēju tilts.

### Kultūrvēsturiskās vērtības

Bauskas pilsētai ir sena vēsture, kuras mantojums daļēji ir vērojams un baudāms arī mūsdienās. Pilsētā ir sastopamas gan arheoloģiskās, gan arhitektūras, mākslas un pilsētbūvniecības kultūrvēsturiskās vērtības.

Bauskas pilsētas nozīmīgākās kultūrvēsturiskās vērtības ir Bauskas pilsdrupas un parks, Bauskas pilsētas vēsturiskais centrs, kas ir arī valsts nozīmes pilsētbūvniecības piemineklis. Bauskas pils šī gada martā ieguvusi arī Latvijas būvniecības gada balvu nominācijā "Restaurācija". Kā arheoloģiskā vērtība pilsētā ir atzīta Bauskas viduslaiku pils, arhitektūras-Bauskas pilsdrupas ar parku, Svētā Gara luterāņu baznīca ar kapliču un žogu, Dreņģeru iebraucamā sēta un rātsnams, kinoteātris, zirgu pasts un dzīvojamā, un veikalu ēka, mākslas- 2 durvju komplekti, Svētā Gara luterāņu baznīca , Rīgas iela, Brīvības piemineklis. Vairums objektu koncentrējas Bauskas Vecpilsētas teritorijā vai tās tiešā tuvumā. Vecpilsētā atrodas Rīgas iela ar tajā esošo vēsturisko apbūvi, Bauskas Rātsnams, Bauskas muzejs, Bauskas ebreju kopienas memoriāls "Sinagogas dārzs", Saules dārzs, V. Plūdoņa piemineklis.

Bauskas vecpilsētu izcelt ārpus citām Bauskas pilsētas kultūrvēsturiskajām vērtībām ir vērts tamdēļ, ka tā pilda arī mājokļu un pakalpojumu sniedzēju atrašanās vietas funkciju. Lielu nozīmi vecpilsētas attīstībā ietekmē A7 autoceļš Rīga—Bauska—Lietuvas robeža (Grenctāle), kas ir augstākās kategorijas Latvijas autoceļš (2.5.attēls). Ceļa klātbūtne nodara neatgriezeniskus bojājumus valsts nozīmes kultūras piemineklim, kā arī konstatēti jau konkrēti ēku sabrukšanas draudi (Bronko- Pastore 2021). Lai vecpilsētu varētu padarīt patīkamāku iedzīvotājiem un tūristiem, būtu nepieciešami risinājumi sakarā ar šo autoceļu, kā arī risinājumi, kā stiprināt Bauskas pils un vecpilsētas funkcionālās saites un kopējo ainu, kā tūrisma un kultūrvēsturiskajiem objektiem.



2.5. attēls. Bauskas rātsnams pie A7 autoceļa (Matsone 2019)



### 2.3. Transporta infrastruktūra

Pilsētas attīstības kontekstā viena no svarīgākajām infrastruktūram ir tieši transporta infrastruktūra, jo pieaugot cilvēku mobilitātei, pieaugot dažādu transportlīdzekļu izmantošanas biežumam, ir jāsekmē arī attiecīgi infrastruktūra, lai nodrošinātu ērtu un kvalitatīvu pārvietošanos. Bauskas pilsētu ikdienā šķērso gan vieglie, gan moto, gan kravas automašīnas, tāpat arī starppilsētu autobusi, velosipēdi un dažādi mikromobilitātes transportlīdzekļi, tāpēc ir svarīgi attīstīt transporta infrastruktūru visa veida transportam.

Bauskas pilsētu šķērso valsts galvenais A7 autoceļš, par to vairāk 2.3.1. nodaļā, tāpat Bausku šķērso arī divi reģionālas nozīmes autoceļi- P103 (Dobele- Bauska) un P87 (Bauska- Aizkraukle). Bauskas pilsētā atrodas 59 ielas, lielākā daļa no tām ir klātas ar asfalta segumu, granti (šķembām), bet dažas ielas ir segtas ar bruģakmeni, viena iela ir bez seguma (Bauskas novads S.a.) Diemžēl ne visās ielās asfalta segums ir kvalitatīvs (2.6. attēls).



2.6. attēls. Pilskana un Upmalas iela (Google street view 2020)

Ļoti labs piemērs Bauskas pilsētas ceļu infrastruktūras attīstībā ir Mēmeles promenāde un Mēmeles ielas uzlabošana, kur paredzēta divvirzienu brauktuve, gājēju ietve, veloceliņš (2.7. attēls)



## 2.7. attēls. Mēmeles promenāde būvdarbu laikā (Bogdanovs 2020)

Vērtējot ceļu infrastruktūru sabiedriskajam transportam, jāatzīmē sliktais vai daļēji apmierinošais autoceļu seguma stāvoklis. Arī Bauskas autoostai būtu nepieciešami uzlabojumi galvenokārt autoostas iekštelpās, lai tā būtu sakārtota vide gan iedzīvotājiem, gan tūristiem.

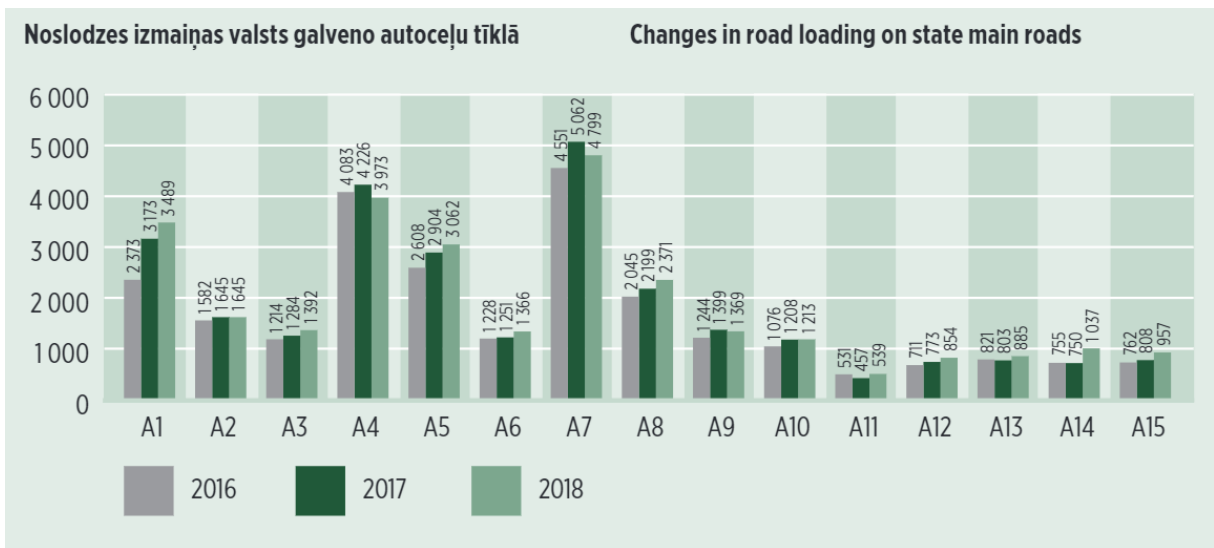
Velotransporta infrastruktūra Bauskā ir daļēji attīstīta, tomēr ir jāmin, ka turpmākajos attīstības plānos ir paredzēta velokustības attīstība, kā arī šobrīd vēl aktīvā statusā ir projekti, kas sevī ietver veloceļu izbūvi. Apsekojot Bauskas pilsētu ar velosipēdu, secināms, ka nereti gan nesen izbūvētos ielu infrastruktūras projektos, gan senākos risinājumos nav veidota vides pieejamība, kas nodrošinātu ērtu pārvietošanos ar velotransportu, ratiņkrēslu vai bērnu ratiņiem. Kā arī vispārīgi vides pieejamība cilvēkiem ar kustību traucējumiem pilsētvidē risināta minimāli, nav nodrošināti droši šķērsojumi pār brauktuvēm, nav marķējumi uz ietvēm novietotajiem šķēršļiem un nav piemēroti informācijas stendi, kas ļautu apgūt pilsētas karti arī vājredzīgam pilsētas iedzīvotājam.

Bauskas pilsētā līdzīgi kā citās Latvijas un Eiropas pilsētās kļūst populārāki arī videi draudzīgākas pārvietošanās iespēju aktualizēšana, kā, piemēram, elektrotransportlīdzekļi. Šīs alternatīvas izmantošanai Bauskas pilsētā, Uzvaras ielā 1 ierīkota arī e-mobilā uzlādes stacija.

### **2.3.1. A7 autoceļš un plānotais apvedceļš**

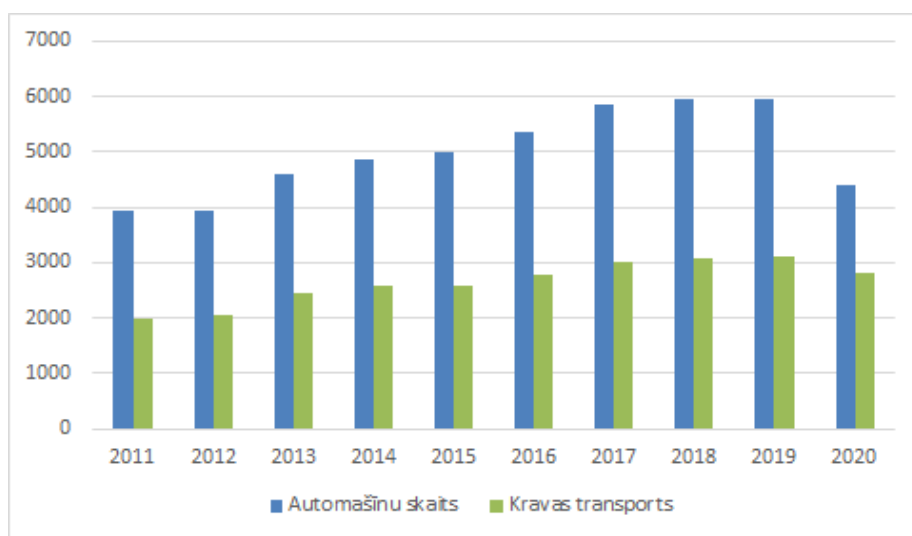
Būtiskākais Bauskas transporta objekts ir A7 autoceļš, kas izveidots Kalna ielā, Bauskas pilsētā, tam tuvumā atrodas arī Bauskas vēsturiskais centrs. Šis ceļš ir grūti šķērsojama barjera iedzīvotājiem, ceļš rada nepatīkamas sajūtas, trokšņa un gaisa piesārņojumu, kā arī būtiski ietekmē iedzīvotāju drošības sajūtu un degradē pilsētas vizuālo tēlu.

A7 autoceļš ir starptautiskais transporta koridors, kas savieno transportu plūsmu virzienā Eiropa- Lietuva- Grenctāle (robežpunkts)- Bauska- Rīga. SIA "Latvijas Valsts ceļi" statistika apliecina, ka jau šobrīd nemainīgi visaugstākajai noslodzei ir pakļauts tieši šis autoceļš (2.8. attēls).



2.8. attēls. Noslodzes izmaiņas valsts galveno autoceļu tīklā (Latvijas valsts ceļi 2018)

Intensitāte tiek raksturota kā satiksmes plūsma, pārrēķināta ekvivalentās 10 tonnu ass slodzēs. Summārā satiksmes intensitāte Bauskas pilsētā sasniedz 35 000 transporta vienības diennaktī Kalna/Zaļās/Uzvaras ielas aplī (36% ir kravas transports) (2.8. attēls). Satiksmes intensitāte uz šī ceļa trīs reizes pārsniedz projektēto transporta vienību optimālo skaitu, tādējādi būtiski pārsniedzot esošā ceļa caurlaides spēju. Satiksmes sastrēgumi pilsētā ir ikdienas parādība. Atzīmējama arī militārās tehnikas un bruņu transporta pārvietošanās caur pilsētas centru, gan dodoties uz starptautiskajām militārajām mācībām, gan atgriežoties no tām (Latvijas valsts ceļi 2017; Bronko- Pastore 2021). Tāpat statistika liecina, ka uz A7 autoceļa no 2015. g. līdz 2021. g. notikuši 276 ceļu satiksmes negadījumi (Bronko- Pastore 2021).



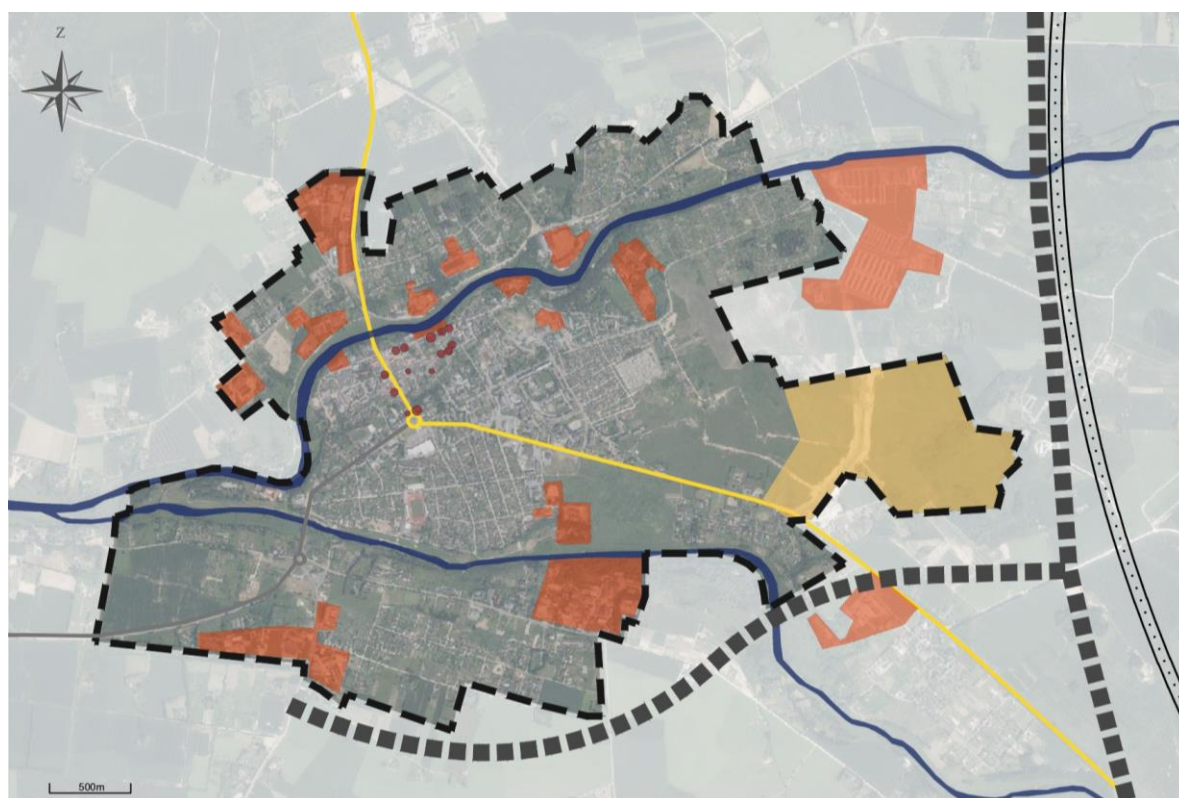
2.8. attēls. Satiksmes dati par valsts galvenā autoceļa Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (A7 autoceļš) ~68. - 85. km

Šobrīd šī autoceļa esamība pilsētā rada dažādas problēmas, pirmkārt, šāds ceļš ir grūti šķērsojama barjera iedzīvotājiem, kas sadala pilsētu divās daļās. Tāpat šis ceļš ir arī ļoti noslogots, tāpēc iedzīvotājiem ikdienā jāsasaskaras ar trokšņu un gaisa piesārņojumu, kā arī sastrēgumiem. 2017. gadā veikts pētījums, kas analizēja tieši autotransporta plūsmas ietekmi uz Bauskas pilsētu (Transporta sakaru institūts 2017). Un kā tika minēts arī 2.2. nodaļā, tad šis ceļš būtiski arī ietekmē pilsētas attīstību, jo tas atrodas tuvumā nozīmīgiem kultūrvēstures objektiem, kā arī kopumā degradē pilsētas ainavu, padarot to nepievilcīgu iedzīvotājiem (Bauskas novads 2016).

Viens no risinājumiem, kas šobrīd tiek aktualizēts, lai uzlabotu iepriekš aprakstīto situāciju ir Bauskas apvedceļa izveide. Šāds problēmas risinājums pārvirzītu tranzīta kravas transporta plūsmu prom no pilsētas centra. Šī pieeja ir apsvērta jau iepriekš un apvedceļš ir bijis iekļauts arī Bauskas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2012.–2030. gadam, tomēr apvedceļš līdz šim nav ticis izbūvēts. Apvedceļa nepieciešamību aktualizē arī Rail Baltica reģionālo staciju projekts, no kurām viena no stacijām paredzēta arī Bauskā (Lapiņa 2021).

#### Industriālais parks

Bauskas pilsētā industriālās teritorijas atrodas dažādās pilsētas teritorijās un tuvāko gadu plānotākais projekts šajā kontekstā ir Bauskas pilsētas industriālais parks, ko plānots izveidot vecā lidlauka teritorijā, tādējādi piedāvājot jaunas darba vietas un veicināt ražošanas nozares attīstību pilsētā un novadā. Esošajā plānā industriālā parka teritorija plānota pilsētas austrumos un tiktu pieslēgta ieplānotajam apvedceļam (2.9. attēls). Projekta mērķis ir 37 darba vietas, kas jāsasniedz līdz 2023.gadam, tāpat jāmin, ka galvenā projekta ideja ir degradēto teritoriju attīstība (Bauskas novads 2019). Citviet degradētās teritorijas Bauskas pilsētā atrodas vecpilsētas tuvumā, un viens no iemesliem, kas kavē šo teritoriju un objektu atjaunošanu ir A7 autoceļš.



Apzīmējumi	Nosaukums
— — — — —	Bauskas pilsētas robeža
■	Industriāla teritorija
■	Bauskas Industriālais un Loģistikas parks
— — — — —	Rail Baltica
■ ■ ■ ■ ■	VIA Baltica plānotais apvedceļš
●	Degradēta teritorija/ Pamesta ēka
—	Esošā VIA Baltica autoceļš

2.9. attēls. Bauskas pilsētas industriālās un degradētās teritorijas (autoru veidots)

### 2.3.2. “Rail Baltica”

Dzelzceļa infrastruktūras projekts “Rail Baltica”, kas savienos Baltijas valstis ar Rietumeiropu, tieši ietekmēs Bausku. Reģionālās mobilitātes kontekstā varam runāt par pašvaldību dzīves kvalitātes uzlabošanu un investīciju iespēju radīšanu. Ātra sabiedriskā transporta pieejamība piesaistīs jaunus iedzīvotājus reģioniem, jo galvaspilsēta kļūs daudz sasniedzamāka. Ērta savienojamība aktivizēs uzņēmējdarbību un radīs jaunus transporta, tūrisma un citus produktus un pakalpojumus. “Rail Baltica” kalpos kā nozīmīgs katalizators ekonomikas attīstībai gan būvniecības, gan ekspluatācijas posmā.” (Linkaitis 2020)

“Rail Baltica” trases Latvijas Dienvidu posms Misa - Latvijas/Lietuvas robeža šķērsos jauno Bauskas novadu. Šis dzelzceļa posms vēl ir plānošanas stadijā, tādēļ tālāk minētie lielumi ir balstīti uz pieejamo informāciju un trases plāniem.

Jaunajā Bauskas novadā plānotas divas reģionālās stacijas - Iecavā un Bauskā. Bauskas pilsētas stacija atradīsies aptuveni 5,5 km attālumā no Bauskas pilsētas autoostas (2.10. attēls). Dzelzceļa trase šķērsos Mēmeles un Ceraukstes upes.



2.10. attēls. “Rail Baltica” Bauskas stacijas aptuvenais novietojums (autoru veidots attēls)

Bauskas reģionālā stacija paredzēta pasažieriem un kā kravas vilcienu izmaiņas punkts. Piekļuve no Bauskas paredzēta pa valsts vietējās nozīmes autoceļu V1022, turpat paredzēta arī gājēju un velosipēdistu savienojums. Tiek izvērtēts konceptuāls dzelzceļa savienojums ar Bauskas Industriālo un loģistikas parku un Bauskas pilsētas centru. Šī savienojums ir tikai konceptuāls, nodrošinot iespēju vēlāk bez galvenās “Rail Baltica” līnijas darbības pārtraukšanas, veidot papildus dzelzceļa atzaru (Rail Baltica 2020).

“Rail Baltica” Bauskas reģionālā stacija šobrīd atzīmēta ar sarkanu krāsu (2.11. attēls) kā lielā stacija, plānots, ka pēc “Rail Baltica” staciju klasifikatora stacijas vizuālā identitāte atbildīs *Landmark* jeb 2.tipam (2.12. attēls.).

**DZELZCEĻŠ KĀ  
MUGURKAULS**

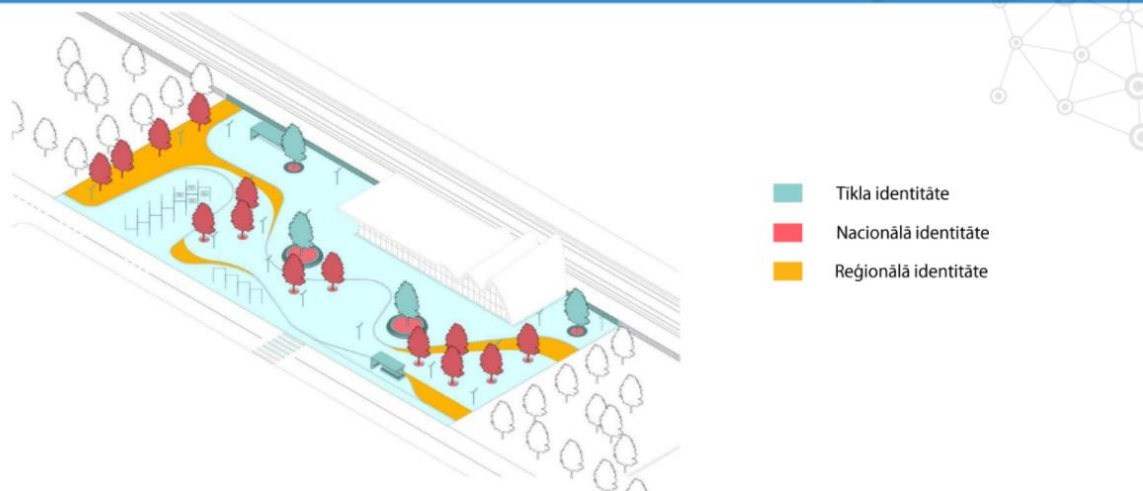


2.11. attēls. "Rail Baltica" reģionālās stacijas Latvijā (Ulāns 2021)



2.12. attēls. "Rail Baltica" lielās reģionālās stacijas vizuālais piemērs (Ulāns 2021)

Stacijas publiskās ārtelpas vizuālo identitāti veido trīs sadaļas: tīkla, nacionālā un reģionālā identitāte (2.13. attēls)



2.13. attēls.. Staciju ārtelpas vizuālās identitātes līmeņi (Ulāns 2021)

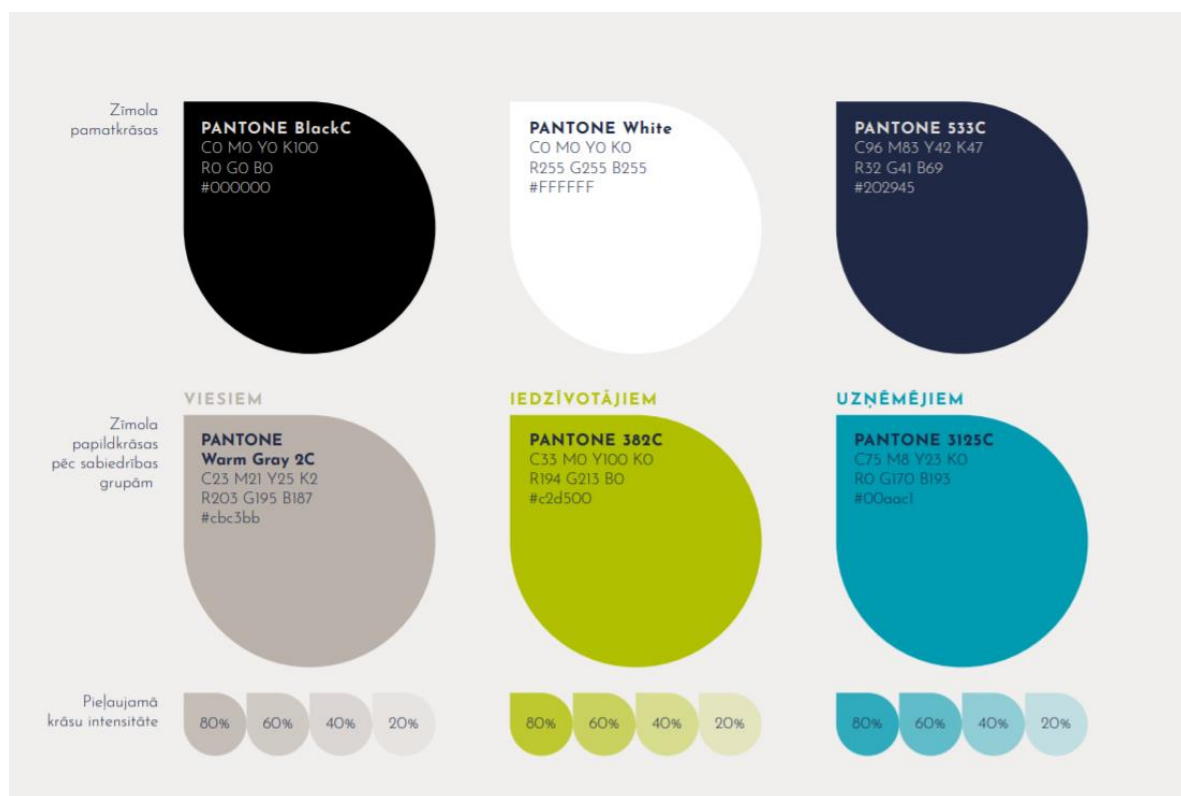
Publiskās ārtelpas ainavā dominē sarkanā krāsaa (2.14. attēls), kas “Rail Baltica” projekta vizuālajās vadlīnijās noteikta kā Latvijas nacionālā identitāte, to papildinot ar reģionālās identitātes krāsām.



2.14. attēls “Rail Baltica” staciju pilsētvides elementu krāsas (Urban Elements 2021)

Darba autori piedāvā reģionālās identitātes krāsas Bauskas pilsētai saglabāt pēc esošā koncepta un izmantot kādu no jau izstrādātajām toņu krāsām, dabā piemeklējot līdzīgākās (2.15. attēls)





2.15. attēls. Bauskas novada zīmola krāsu lietojums (Bauskas novads S.a.)

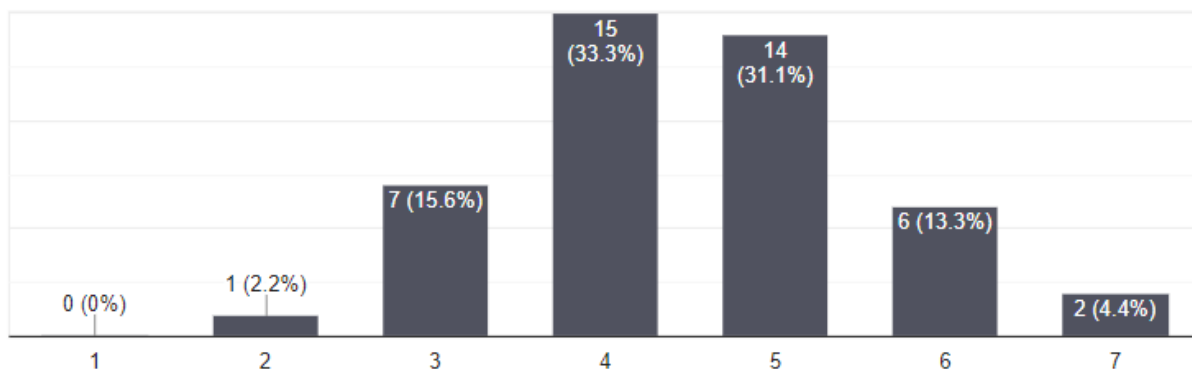
### 3. IEINTERESĒTĀS PUSES

#### 3.1. Iedzīvotāju anketēšana

Lai izzinātu Bauskas pilsētas iedzīvotāju viedokļus par apkārtējo vidi, tās trūkumiem un stiprajām pusēm, labāk izzinātu nozīmīgās, centrālās un problēmvietas, kursa darba izstrādes gaitā tika izveidota tiešsaistes anketa (rezultātu apkopojumu un jautājumus skat. pielikumā).

Uz jautājumu “Kur ir Bauskas pilsētas centrs?”, vairāk nekā puse respondentu atbildēja, ka tas atrodas pie pilsētas lielveikala, pieminot, ka “ [...] ”Rimi” ir tikšanās vieta, kur vienmēr tiek norunātas tikšanās”. Citas populāras atbildes bija rātslaukums, autoosta, kā arī centra kā tāda neesamība.

Atbildot uz jautājumu, par apmierinātību ar pilsētvidi (3.1. diagramma), lielākā daļa respondentu 7 baļļu skalā izvēlējās 4 vai 5 balles, turklāt tikai viens respondents izvēlējās 1-2 balles. Varam secināt, ka Bauskas pilsētvide ir apmierinoša. Zīmīgi respondentu komentāri: “Pilsēta attīstās lēni, bet pozitīvi” un “Nenoslīpēts dimants, jauka pilsēta ar potenciālu”.



3.1. diagramma. Anketēto Bauskas iedzīvotāju apmierinātība ar pilsētvidi skalā no 1-7.

Atbildes uz jautājumiem, kas minēja konkrētas vietas Bauskas pilsētā, izmantojām, lai uzzinātu, kur īpaši pievērst uzmanību, kas bija īpaši noderīgi ņemot vērā mūsuniecīgo līdzšinējo saskari ar Bauskas pilsētu un limitēto tās apmeklēšanas iespēju, pandēmijas apstākļu dēļ. Šādas vietas ir, piemēram, Bauskas pils un pilskalns, kas tiek minēti kā vērtības, A7 autoceļš, kas vairākkārt pieminēta ļoti negatīvi, Rīgas iela, kas minēta gan negatīvi, gan pozitīvi, arī Rimi, rātslaukums, upes un pastaigu vietas pie tām.

Jautājumā par pilsētvides uzlabojumiem, spēcīgi izcēlās vietējo iedzīvotāju vēlme pēc papildus aktīvās atpūtas vietām (veloceļi, promenādes, āra trenāžieri), parkiem, bērnu laukumiem un kultūras vietām. Ir vēlme pēc zilo zonu izmantojuma, iedzīvotājiem

komentējot, piemēram, ka trūkst “Atpūtas vietas pie upes, piebraucamas ar velo, auto. Zinu, ka jau ir, bet upju pilsētai tas ir par maz” un, ka vajadzētu “Apgaismot pastaigu takas gar Mūsas upi”.

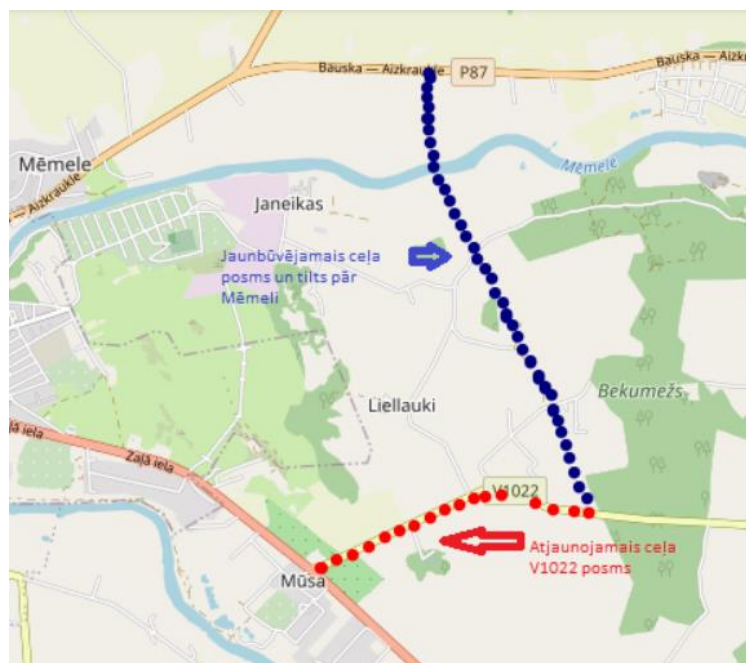
Tiek pieminēts, ka trūkst dažādi pakalpojumu sniedzēji, sākot no apģērbu veikaliem līdz kafējnīcām un citu banku filiālēm. Kāds respondents uz jautājumu “Kas Bauskā pietrūkst?” atbild lakoniski - ”Darbs”. Nozīmīgi, ka tika pieminētas arī problēmas ar vides pieejamību-ietves, kas nepieejamas cilvēkiem ar kustības traucējumiem.

### **3.2. Biedrību viedoklis**

Darba ietvaros tika veikta konsultācija ar biedrību “Bauskas vecpilsēta”. Arī biedrība apstiprināja, ka A7 autoceļam ir negatīva ietekme uz dzīvojamās vides kvalitāti-gan satiksmes drošības, gan piesārņojuma un vides pakalpojumu ziņā, “sašķeļot” pilsētu uz pusī un radot psiholoģiski un fiziski diskomfortablu dzīves vidi vietējiem iedzīvotājiem.

Biedrību “Bauskas vecpilsēta” šī gada 5. martā sabiedrības iniciatīvu platformā “ManaBalss.lv” ievietoja iniciatīvu par Bauskas apvedceļa izveidošanu (Biedrība “Bauskas vecpilsēta” 2021). Kurša darba tapšanas laikā t.i. aprīļa sākumā, šī iniciatīva bija savākusi nedaudz vairāk par 2000 balsīm, no nepieciešamajām 10 000, lai iesniegums tiktu nodots Saeimas Iesniegumu komisijai.

Biedrība iniciatīvas tekstā min vairākus iemeslus apvedceļa nepieciešamībai-jau pieminētā pilsētas sašķeltība, gaisa un trokšņa piesārņojums, vibrāciju līmenis, kas apdraud kultūrvēsturisko mantojumu, satiksmes bremzēšanos, negadījumu daudzumu un to, ka “Rail Baltica” būvdarbu procesā piegādājami materiāli tiks virzīti caur Bauskas pilsētu, pavairojot autoceļa negatīvo ietekmi. Biedrība kā risinājumu lūdz apvedceļu izbūvēt reizē ar “Rail Baltica”, paredzot tam augstāku prioritāti un realizējot Bauskas pilsētas apvedceļu līdz 2025. gadam (3.1. attēls).



3.1. attēls. Biedrības “Bauskas vecpilsēta” piedāvātā Bauskas apvedceļa atrašanās vieta (Biedrība “Bauskas vecpilsēta” 2021)

Darba ietvaros tika veikti mēģinājumi sazināties arī ar biedrību “Strops-39” un ģimeņu, kurās ir cilvēki ar funkcionāliem traucējumiem, biedrību “Ābulis”, tomēr ar šīm organizācijām neizdevās sazināties.

### 3.3. Bauska plašsaziņas tīklos

Darba ietvaros tika veikts ieskats Latvijas populārāko mediju ziņu rakstos, lai redzētu kā Bauska tur tiek atspoguļota. Visbiežākā problemātika, kas atkārtojas:

- Jau iepriekš aprakstītā problemātika ar A7 autoceļu, kā arī netieši saistītie ceļu satiksmes negadījumi. Arī vietējais laikraksts “Bauskas dzīve” pievērš iedzīvotāju uzmanību šim jautājumam, minot daudzu citu pilsētu un ciemu piemērus, kuros apvedceļa izveide ir labvēlīgi ietekmējusi šo vietu attīstību (Varnevičs 2019);
- Bēdīgi slavenais lozungs “par laimīgu lai sevi sauc, kas brauc no Bauskas nepiekauts” (Latvija Sabiedriskie Mediji 2017a, 2020b, 2020c): “*Iestāde, pie kuras durvīm noticis kautiņš, ievākusies telpās, kur pirms četriem gadiem strādājis kāds cits bārs ar nosaukumu "Easy". Šim bāram bijusi bēdīga slava, jo teju katrās brīvdienās izklaide beigusies ar policistu un mediķu ierašanos.*” (Apollo.lv 2020a).

Vēl no medijos pieejamās informācijas individuāli izriet atsevišķas vērā ņemamas iedzīvotāju problēmas:

- Tā, piemēram, kopš 2020. gada pilsētā vairs pieejama tikai vienas bankas, “SEB banka”, filiāle, kas apgrūtina dzīvi senioriem: “*Martā par filiāles slēgšanu Bauskā paziņoja*

"Swedbanka", bet banka "Citadele" savu līdzšinējo mājvietu zaudēja līdz ar tirdzniecības centra rekonstrukciju." (Latvija Sabiedriskie Mediji 2020a);

- Bezpajumtnieku apsēstā autoosta un iemitināšanās pamestās mājās, kas saistās ar to, ka pilsetā trūkst patversmes: *"Atšķirībā no daudzām citām pašvaldībām Bauskas novadā nakts patversmes nav, tomēr kā liecina Pašvaldības policijas apkopotie dati, pilsētā atrodas apmēram 15 cilvēki bez noteiktas dzīvesvietas."* (Latvijas Sabiedriskie Mediji 2019a);

- Attiecībā uz ūdens kvalitāti parādās zilaļģu problemātika: *"...no zilaļģēm Mūsas upes peldvietā dominē suga, kas raksturīga eitrofiem ezeriem, spēj uzkrāt slāpekļa rezerves, un parasti saistīta ar paaugstinātu antropogēno slodzi."* (Tvnet.lv 2020);

- Baušķenieku iecienīto vimbu maksšķerēšanas licences nepietiek visiem, kā arī upes gultnes nelabvēlīgā kvalitāte vimbu nārstam *"...populārās vimbu vietas ar katru gadu aizvien vairāk sarūgtina zivju tīkotājus."* (Latvijas Sabiedriskie Mediji 2019b, 2019c).

Bet Bauska, protams, medijos gana daudz parādās arī pozitīvā gaismā:

- Izceļas atsevišķas iedzīvotāju iniciatīvas un aktivitātes, kuru rezultātā pilsēta kļuvusi sakoptāka: *"Bauska pēc iedzīvotāju izteiktās neapmierinātības ir kļuvusi sakoptāka – ir uzlabota sētnieku darba organizācija un pilsētas uzkopšanas taktika..."* (Latvijas Sabiedriskie Mediji 2017b);

- Jaunieši kļūstot aktīvāki uzņēmējdarbībā: *"Līdzīgi kā visā Zemgalē interese par uzņēmējdarbību pieaug arī Bauskā. Tomēr, salīdzinot ar reģiona centru, Bauskā jauno uzņēmēju ir gandrīz trīs reizes mazāk."* (Latvijas Sabiedriskie Mediji 2017c)

- Īpaši izceļama pašvaldības rīcība, ar pirmspirkuma tiesībām iegādājoties daļu no Korfa parka, tādējādi nodrošinot, ka tur netiktu attīstīts komercprojekts: *"Lai nu kā, pašvaldība paredzot jaunajā teritorijas plānojumā minētajā vietā izmantošanas veidu – apstādījumu teritoriju, skaidri pauž savu nostāju, ka tur saredz tikai un vienīgi parka teritoriju..."* (Latvijas Sabiedriskie Mediji 2020b).

## 4. BAUSKAS NOVADA TELPISKĀS ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJI

### 4.1. Bauskas novada potenciālie centri

Pašreizējais Bauskas novads 2021. gada Administratīvi teritoriālās reformas rezultātā tiks apvienots ar Iecavas, Rundāles un Vecumnieku novadiem. Šo izmaiņu rezultātā, sagaidāms, ka izmainīsies esošās iedzīvotāju pārvietošanās virzieni, padarot noslogotāku jaunizveidotā Bauskas novada centru vai tieši otrādi, centram nespējot veidoties par spēcīgu piesaistes punktu novadā. Lingvistiski loģiski būtu, ja novada centrs būtu eponīmā Bauskas pilsēta, tomēr nevar izslēgt iespēju, ka nākotnē par centru kļūtu cita apdzīvota vieta. Šajā apakšnodaļā tiek salīdzināti potenciālie novada centri.

Lai Bauskas novadu apskatītu plašākā mērogā, darba autori vadās pēc EU-OECD funkcionālu pilsētas teritoriju definēšanas, kas iedalīta četros posmos:

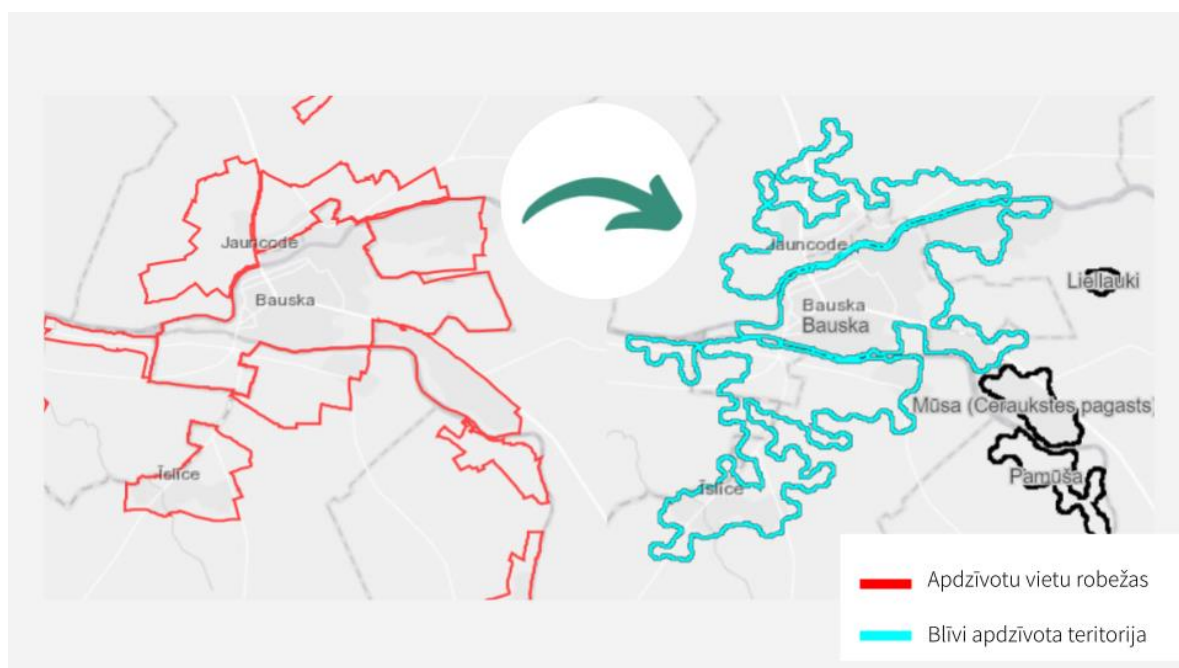
1) Pilsētas centrs: blakusesoša, augsta blīvuma teritorija (1500 iedzīvotāji uz kvadrātmetru kilometru) ar 50 000 iedzīvotājiem;

2) Pilsētas robeža: areāls, kurā vismaz 50% iedzīvotāju dzīvo pilsētas centrā;

3) Pilsētai pieguļošā teritorija: blakus esošās teritorijas, kurās vismaz 15% nodarbinātie iedzīvotāji strādā pilsētā;

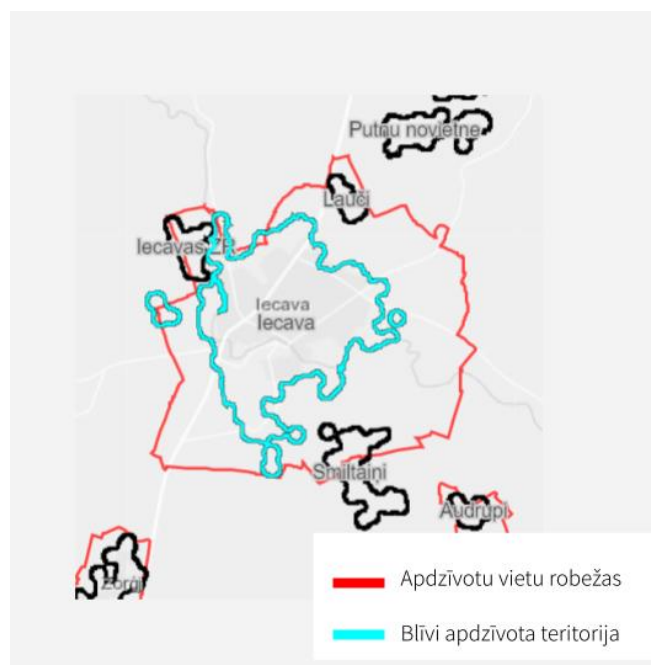
4) Funkcionāla teritorija ir pilsētas un tai pieguļošās teritorijas apvienojums (Dijkstra et.al. 2019).

Aplūkojot Bauskas pilsētu blīvi apdzīvotu teritoriju statistikā (4.1 attēls) redzams, ka vienota blīvi apdzīvota teritorija ap Bauskas pilsētu ir izpletusies ārpus pilsētas robežām, savienojoties ar Īslīces pagasta Rītausmām, Codes pagasta Jauncodi un citām tuvējām teritorijām (Blīvi apdzīvotu teritoriju statistika 2021).



4.1 attēls.. Blīvi apdzīvotās teritorijas Bauskas pilsētā (autoru veidots attēls)

Savukārt Iecavas lielciema blīvi apdzīvotās teritorijas robežas ir mazākas par apdzīvotās vietas robežām (4.2. attēls), tādējādi koncentrējot iedzīvotāju skaitu mazākā teritorijā.



4.2. attēls. Blīvi apdzīvotās teritorijas Iecavas lielciemā (autoru veidots attēls)

Salīdzinot topošajā Bauskas novadā esošās apdzīvotās vietas pēc blīvi apdzīvoto teritoriju statistikas rādītājiem, redzams, ka lielāks iedzīvotāju blīvums ir topošās Iecavas pilsētas areālā un tas ir līdzīgs Bauskas pilsētas areāla iedzīvotāju blīvumam (4.1 tabula). Savukārt, iedzīvotāju skaits šajā blīvi apdzīvotajā teritorijā Bauskā ir teju divas reizes lielāks. Tomēr darbaspēka migrācijas saites topošajā novadā, atbilstoši EU-OECD definīcijai, ir stipras tikai starp Bausku un Rundāli. Iecavas un Vecumnieku iedzīvotāju darbaspēka migrācija lielākoties ir uz Rīgas pašvaldību. Tur arī strādā vairāk iedzīvotāju nekā paliek uz vietas Iecavas novadā.

Nemot vērā datus, tālāk kā potenciālie jaunā Bauskas novada centri tiek analizēta Iecava un Bauska.

4.1 tabula Esošo novadu salīdzinājums

Rādītāji	Apdzīvota vieta			
	Bauska	Iecava	Vecumnieki	Rundāle
Iedzīvotāju blīvums blīvākajā novada vietā <sup>1</sup> , cilv./km <sup>2</sup>	985	1006	569	1601*
Iedzīvotāju skaits blīvi apdzīvotajā teritorijā <sup>1</sup> (2020.gads)	11 686	5115	2037	395
Darbaspēka migrācija (VARAM S.a.): strādā Bauskas pašvaldībā	42%	3,2%	4,3%	15,7%
Darbaspēka migrācija: strādā Iecavas pašvaldībā	2,8%	35%	2,1%	2,2%
Darbaspēka migrācija: strādā Rīgas pašvaldībā	34%	39,8%	40,4%	27,9%

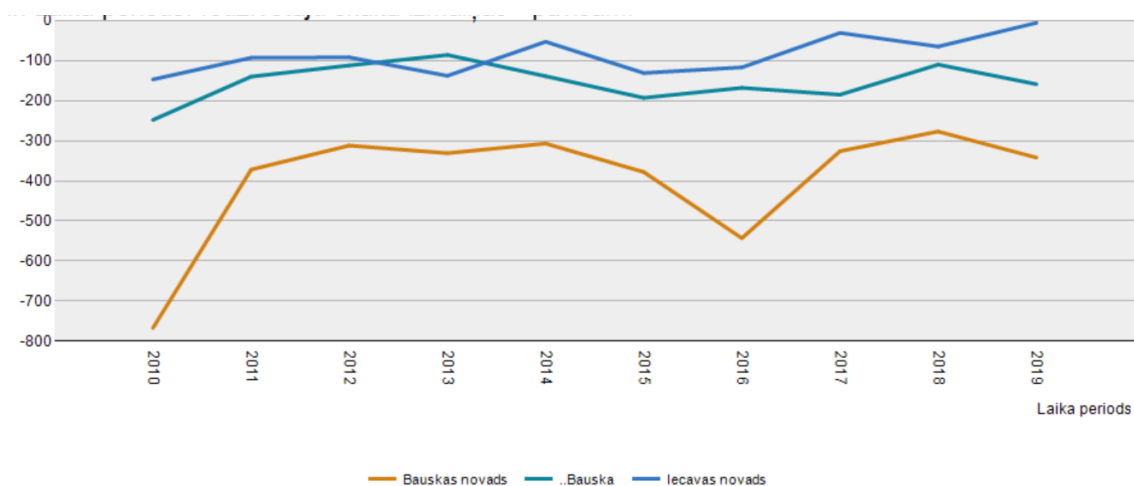
\*Pilsrundālē kā Rundāles novada centrs ir sadalīta mazākās apdzīvotās vietās jeb tā ir fragmentāra pat apdzīvotās vietas kontekstā. Pilsrundālē (0.25 km<sup>2</sup>) iedzīvotāju blīvums ir 1601 cilv./km<sup>2</sup>, Mazrundālē 309 cilv./km<sup>2</sup>, Rundālē 299 cilv./km<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Blīvi apdzīvoto teritoriju statistika, skat. 11.04.2021, pieejams: <https://pasvaldibas.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/3abd1d7accf14f819db915aa1a86da11>



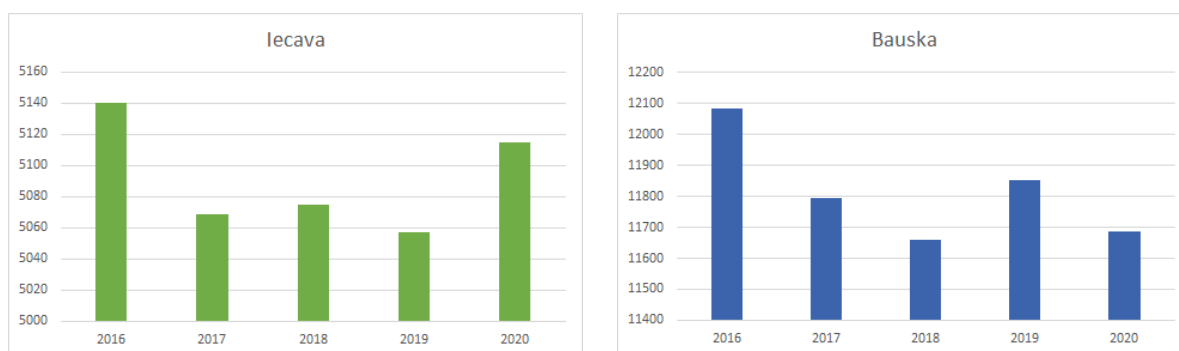
## 4.2 Bauskas un Iecavas salīdzinājums

Kā iepriekš tika definēts, pilsētas lielums un nozīme tai pieguļošajām teritorijām atkarīga no iedzīvotāju skaita un blīvuma. Analizējot datus par iedzīvotāju skaita izmaiņām Iecavas novadā, Bauskas pilsētā un Bauskas novadā (4.3. attēls), redzams, ka Iecavas novada iedzīvotāju skaits kopš 2013. gada samazinājies vismazāk, salīdzinot ar Bauskas pilsētu un novadu. Kopumā Bauskas novadā ir vislielākais iedzīvotāju skaita samazinājums.



4.3 attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas Bauskas pilsētā, novadā un Iecavas novadā 2010. - 2019. gads (Oficiālais statistikas portāls S.a.)

Kā arī analizējot datus par iedzīvotāju skaita izmaiņām blīvi apdzīvotās teritorijās, redzams (4.4 attēls), ka Iecavas novada visblīvāk apdzīvotās vietas teritorijā iedzīvotāju skaits 2020. gada laikā ir pieaudzis, savukārt Bauskas novada visblīvāk apdzīvotās vietas teritorijā iedzīvotāju skaits tajā pašā gadā ir samazinājies (Blīvi apdzīvoto teritoriju statistika 2021).



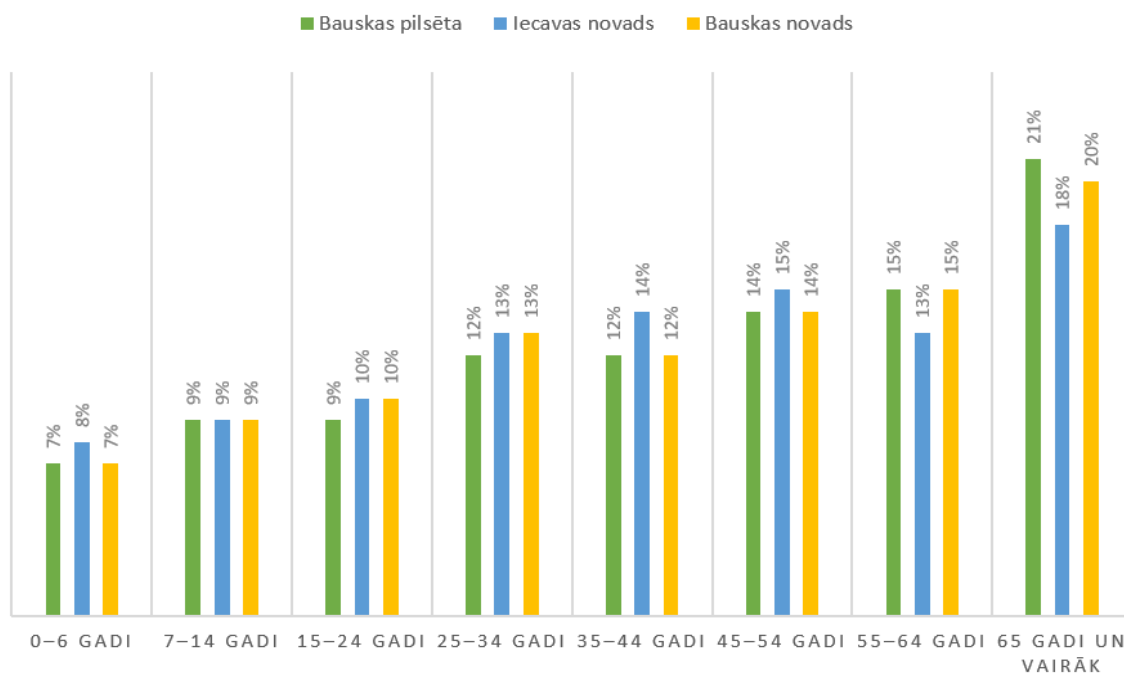
4.4 attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas visblīvāk apdzīvotās teritorijās Iecavas un Bauskas novadā (autoru veidots attēls)

Kā vēl vienu no salīdzinošajiem rādītājiem darba autori piedāvā apskatīt teritorijas attīstības līmeņa indeksu, salīdzinājumā ar citām pašvaldībām Latvijā. Jo augstāka vieta rangā, jo augstāks teritorijas attīstības līmeņa indekss. Salīdzinot Iecavas un Bauskas novada pēdējo 5 gadu attīstību (skat. 4.2 tab.), autori secina, ka lai gan Latvijas mērogā nav novērojama stabila izaugsmes tendence nevienam no abiem novadiem, redzams, ka Iecavas attīstības līmeņa indekss bijis stabili pozitīvs un pozīcija rangā ir krietni augstāka nekā Bauskas novadam.

4.2 tabula **Teritorijas attīstības līmeņa indekss**

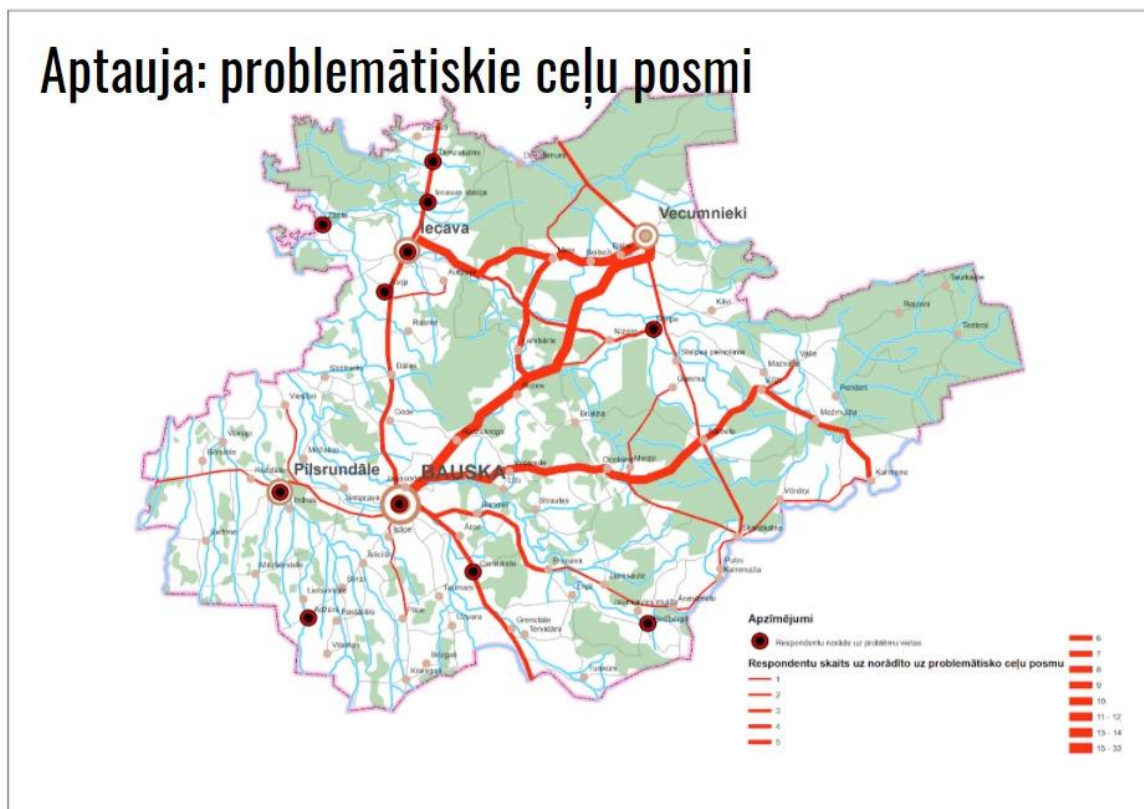
	2015	2016	2017	2018	2019
Iecavas novads	+0,156 (28)	+0,140 (27)	+0,170 (24)	+0,060 (33)	+0,172 (26)
Bauskas novads	-0,106 (40)	-0,132 (51)	-0,122 (50)	-0,161 (49)	-0,207 (56)

Vērtējot iedzīvotāju vecuma struktūru Iecavas novadā, Bauskas pilsētā un novadā kopumā (4.5. attēls) apdzīvotās vietas ir līdzīgas, taču Iecavas novadu izvēlas gados jaunāki cilvēki un ģimenes ar bērniem, kas atspoguļojas arī statistikas datos.



4.5 attēls. Iedzīvotāju vecuma struktūra Iecavas novadā, Bauskas pilsētā un novadā 2020. gadā (autoru veidots attēls pēc Oficiālais statistikas portāls datiem 2020)

Svarīgs rādītājs novada centram ir tā sasniedzamība novada iekšienē. Bauskas novada grupas sagatavotajā attēlā pēc aptaujas datiem par sūdzību skaitu attiecīgajā ceļa posmā (4.6. attēls) redzams, ka gan Bausku, gan Iecavu ir problemātiski sasniegt no novada attālākajām malām. Tomēr par ceļa posmu Vecumnieki - Bauska ir saņemtas vairāk sūdzības nekā par ceļa posmu Vecumnieki - Iecava, kas norāda uz nedaudz ērtāku sasniedzamību.



4.6 attēls. Problemātiskie ceļu posmi pēc respondentu skaita (Bauskas novada grupa 2021)

Salīdzinot citus raksturojošos rādītājus (4.3 tabula), redzams, ka Iecavas novadā ir lielāki iedzīvotāju vidējie bruto ienākumi nekā Bauskā, kā arī pašvaldības iedzīvotāju ienākuma nodokļu ieņēmumi uz 1 iedzīvotāju ir lielāki. Arī ekonomisko aktīvo komercsabiedrību īpatsvars Iecavas novadā ir lielāks. Pieejamie statistikas dati sasauca ar norādēm iedzīvotāju aptaujā, ka Bauskas novadā trūkst darba. Kā vēl viens pozitīvais rādītājs ir topošās “Rail Baltica” stacijas tuvums Iecavas novadā, kas nodrošinās ērtāku mobilitāti un sasniedzamību. Šobrīd plānoto staciju attāluma starpība līdz pilsētai nav liela, tomēr nākotnē varēs redzēt kura no stacijām ir ērtāk sasniedzama arī citiem novada iedzīvotājiem.

Vērtējot izglītības līmeni abos novados, tas ir salīdzinoši līdzīgs, tomēr zemāks nekā vidēji valstī. Vērtējot iedzīvotāju aktivitāti darba dienās un brīvdienās, redzams, ka abos

novados tā ir diametrāli atšķirīga, kas liecina par lielāku tūrisma aktivitāti Bauskas novadā.

4.3 tabula **Novadu raksturojošie rādītāji**

Rādītājs	Iecavas novads	Bauskas novads
Mēneša vid. bruto alga priv. sektorā ar darb. skaitu $\geq 50$ , euro (2018) <sup>2</sup>	1354	909
Mēneša vid. bruto alga priv. sektorā ar darb. skaitu $< 50$ , euro (2018) <sup>2</sup>	957	869
Pašvaldības budžeta IIN ieņēmumi uz 1 iedzīvotāju, euro (2019) <sup>2</sup>	680,36	608,09
Pašvaldības nodokļu ieņēmumi uz 1 iedzīvotāju, euro (2019) <sup>2</sup>	765,79	719,09
Ekonomiski aktīvo komercsabiedrību īpatsvars (2019) <sup>2</sup>	46,28%	39,72%
Aktivitāte darba dienās / brīvdienās (VARAM S.a.)	Augstāka darba dienās, Zemāka brīvdienās	Zemāka darba dienās, Augstākā brīvdienās
Izglītība (augstākā / prof) (Oficiālais statistikas portāls 2019) *Vid.Latvijā 32.4% / 28.7%	21% / 11%	19% / 12%
“Rail Baltica” plānotā stacija (Rail Baltica 2020)	4 km	5.5 km no autoostas
Attālums līdz Rīgai	46 km	86 km

#### Iespējamais novada attīstības scenārijs

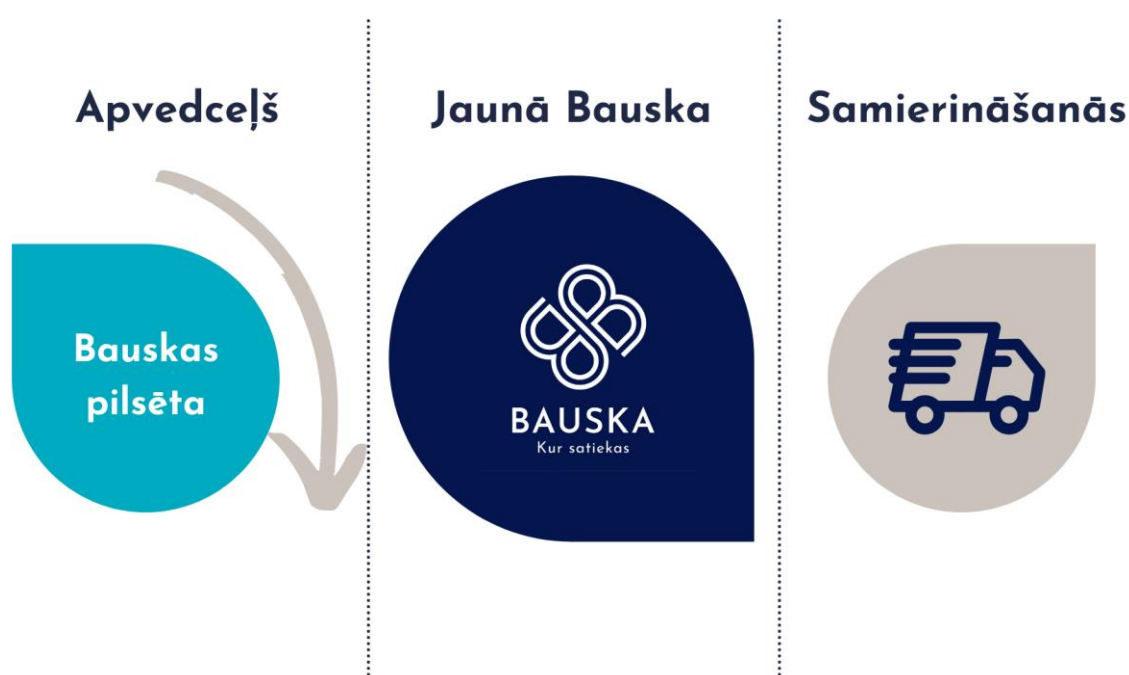
Lai gan plānots, ka Bauskas novada centrs būs Bauskas pilsēta, tomēr iepriekš apskatītie rādītāji, kā arī topošais Iecavas pilsētas statuss, labāki ekonomiskie rādītāji, tuvums Rīgai un ērtāka sasniedzamība no pārējiem šī brīža novadu centriem, liek aizdomāties, ka nākotnē Iecavas pilsēta var kļūt par stipru konkurentu Bauskas pilsētas attīstībai.

<sup>2</sup> Reģionālās attīstības indikatoru modulis, skat. 11.04.2021, pieejams: [https://raim.gov.lv/raim\\_resursi/0/4/all/all/1?page=1](https://raim.gov.lv/raim_resursi/0/4/all/all/1?page=1)

Darba autoru ieteikums ir izvērtēt abu pilsētu stiprās puses un meklēt sadarbības punktus, kā arī stiprināt Bauskas pilsētas statusu kā novada centru, citādi pastāv iespēja, ka formālais novada centrs atšķirsies no tā, ko iedzīvotāji patiesībā uzskatīs un izjutīs kā savu.

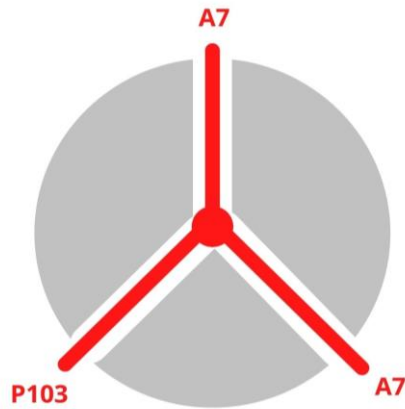
### 4.3. Bauskas pilsētas attīstības virzieni

Darba procesā tika izvirzīti trīs Bauskas pilsētas attīstības scenāriji (4.7. attēls): Apvedceļš, Jaunā Bauska un Samierināšanās. Katrs no šiem scenārijiem risina autoru prāt šobrīd aktuālāko Bauskas pilsētas problēmu - sašķeltību, fizisko un psiholoģisko barjeru, ko veido A7 autoceļš un reģionālais autoceļš Dobeles-Bauska (turpmāk P103 autoceļš).



4.7 attēls. Trīs Bauskas pilsētas attīstības scenāriji (autoru ilustrācija)

Abi pieminētie autoceļi pilsētu sadala trīs daļās (4.8. attēls), tādējādi gan fiziski nodalot pilsētas daļas, gan sašķeļot Bauskas pilsētas vēsturisko centru un autoceļu padarot par pilsētas galveno "artēriju". Šāda artērija par iedzīvotājiem pašsaprotamu padara ikdienas pārvietošanos ar auto, kas papildus tiek veicināta tādēļ, ka turīgākie iedzīvotāji izvēlas pamest pilsētas centru trokšņa, putekļu un novecojušās mājokļu infrastruktūras dēļ. Taču, lai nokļūtu atpakaļ pilsētas centrā, kur pieejams darbs, izglītība un pakalpojumi, iedzīvotāji to izvēlas darīt sev visvieglāk pieejamajā veidā - ar auto.



4.8 attēls. Bauskas pilsētas psihoemocionālās sašķeltības vizualizācija (autoru veidots attēls)

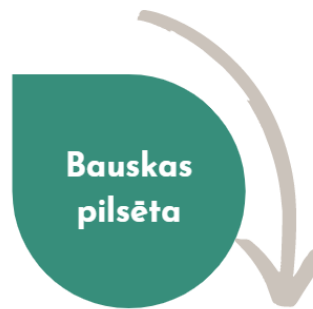
Tālāk nodaļā detalizētāk aprakstīts katrs no scenārijiem, kuru mērķis ir pilsētu atdzīvināt, veidot kā vienotu un funkcionējošu veselumu, kurā iedzīvotājiem ir patīkami uzturēties un cilvēkiem, kuri Bauskas pilsētu vēlas saukt par savām mājām.

#### 4.2.1. Scenārijs - Apvedceļš

Kā jau iepriekš minēts, apvedceļa izbūve ir ilgstoši pieprasīta un plānota, gan no pašvaldības, gan pilsoniskās sabiedrības puses. Šobrīd Bauskas centru veidojošie elementi (4.9. attēls) koncentrējas ap A7 autoceļu. Izbūvējot A7 autoceļu kā apvedceļu, būtu iespējams panākt vienotu pilsētas tēlu, kurā ir patīkami uzturēties, ir samazinājies skaņas un gaisa piesārņojums, vide kļuvusi drošāka un iedzīvotājiem patīkamāka. Piepildoties šim scenārijam, veidotos savienojumi arī starp Bauskas pili un pārējo pilsētu. Tiktu radīta vide, kurā atdzīvoties tirdzniecībai, pakalpojumiem un sabiedriskajai ēdināšanai. Pilsēta kopumā kļūtu klusāka, mierīgāka un tīrāka, veidojot vientou mazpilsētas tēlu, kur vēlas atrasties ne tikai iedzīvotāji, bet arī tūristi un uzņēmēji.



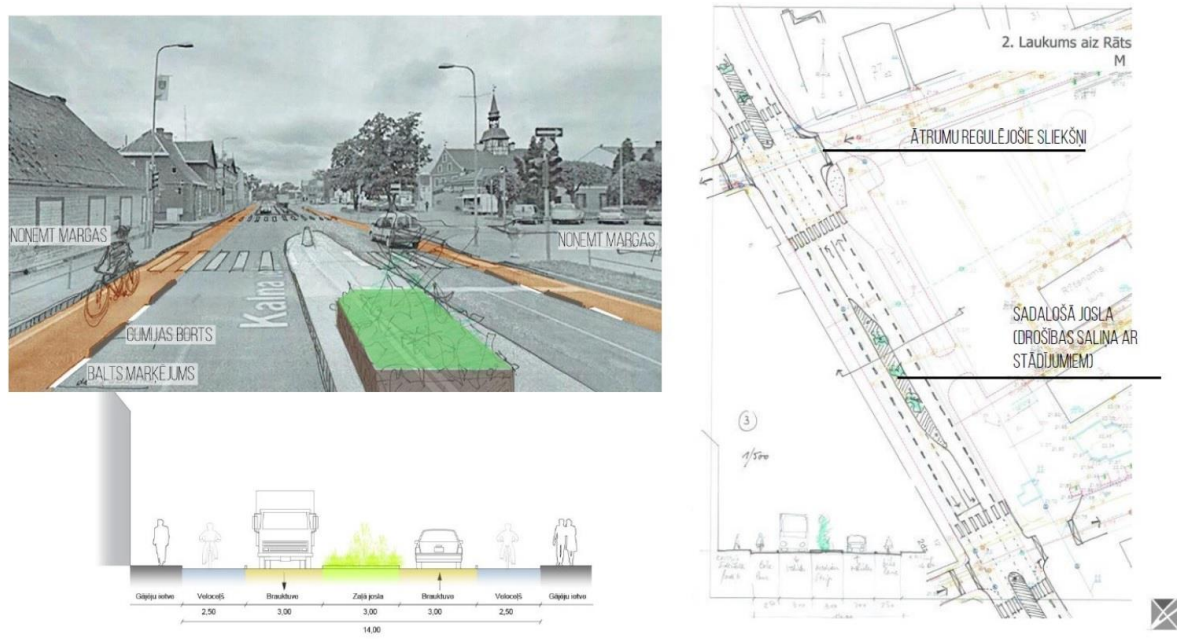
Apzīmējumi	Nosaukums
	Bauskas pilsētas robeža
	Gājējiem un velobraucējiem draudzīga iela
	Rail Baltica
	Rail Baltica Bauskas stacija
	VIA Baltica plānotais apvedceļš
	Bauskas centra areāls
	Bauskas centra veidojošo elementu aktivitāšu virzības areāls



4.9 attēls. Bauskas esošā centra atdzīvināšana (autoru veidots attēls)

Pēc apvedceļa izbūves pilsētai būtu nepieciešams esošo vairāku joslu autoceļu iekļaut kopējā pilsētas centra ainavā, lai tas atkal savienotu pāršķelto Bauskas vecpilsētu un kļūtu par galveno modernas pilsētas dzīslu Bauskas iedzīvotājiem (4.10. attēls). Risinājums iekļautu satiksmes mierināšanu jeb Kalna ielas sašaurināšanu autotransportam, piešķirot vietu arī veloceliņiem, atdalošo barjeru noņemšanu un ietvju paplašināšanu, kā arī ielas apzaļumošanu.

## KALNA IELA – MOBILITĀTES PRIEKŠLIKUMS UZREIZ REALIZĒJAMS – RESPEKTĒJOT ESOŠO SITUĀCIJU



### 4.10 attēls.. Beļģu arhitekta un pilsētplānotāja Marka Geldofa priekšlikumi tranzīta satiksmes ietekmes mazināšanai (ALPS ainavu darbnīca 2016)

Tomēr šī scenārija izpilde par spīti vietējās sabiedrības vēlmēm tuvākajā laikā nav ticama. Apvedceļa izveide Latvijas autoceļu attīstības koncepcijā 2020-2040 gadam ir minēta 1. posmā, tātad ne ātrāk par 2028. gadu (ReTV 2021). Darba autori secina, ka līdz risinājumam iespējams jāgaida vairāk nekā 10 gadiem, taču tik ilgā laika posmā pilsētas centrs var vēl vairāk iztukšoties un degradēties, tādēļ nepieciešami citi risinājumi, lai tas nenotiktu.

#### 4.2.2 Scenārijs - Jaunā Bauska

Šis scenārijs ir sagatavots pēc principa “ja autoceļš neiet prom no Bauskas, Bauska iet prom no autoceļa” (4.11. attēls). Darba autoru priekšlikums balstās uz ieilgušo Bauskas pilsētas apvedceļa jautājumu, kas tiek risināts jau gadiem un kuram tuvāko 10 gadu laikā nav paredzams atrisinājums vai finansiālu līdzekļu. Tomēr pilsētas dzīvīgums 10 gadu laikā var arī strauji samazināties, kas papildus dotu priekšroku kā novada centram veidoties topošajai Iecavas pilsētai.

Lai izvairītos no tā, ka pilsētas centrs izmirst vai par to kļūst iepriekš pieminētais iepirkšanaš centrs Rimi ar tam pieguļošo teritoriju, darba autori piedāvā apzināti pašvaldībai kopā ar sabiedrību strādāt pie tā, lai pilsētas iedzīvotāji kā savu centru izjustu teritoriju ap šobrīd jau esošo Korfa dārzu un netālu esošo tirgu. Autoru piedāvātais centra areāls iekļautu arī Bauskas vēsturisko centru, Rātslaukumu, kā arī tā tuvumā būtu bērnu dārzi, skolas un interešu



izglītība. Papildus jaunais Bauskas centrs un Bauskas autoosta atrastos vienā pusē (pilsētas daļā) no A7 autoceļa.



Apzīmējumi	Nosaukums
— — — — —	Bauskas pilsētas robeža
- - - - -	Mentāla robeža starp divām pilsētas daļām
	Rail Baltica
●	Rail Baltica Bauskas stacija
— — — — —	Zaļo sienu - trokšņu aizsargvalnis
●	Bauskas centra potenciālie attīstības virzieni

## Jaunā Bauska



4.11 attēls. Bauskas centra novirzīšana no A7 autoceļa

Skaņas un piesārņojuma samazināšana pilsētā, ceļu norobežojot ar zaļo skaņas sienu (4.12. attēls), kurai ir ielikta mala (4.13. attēls). Pētījumos pierādīts, ka tādējādi uzlabojas skaņas izolācija un apkārtēja vide kļūst klusāka un patīkamāka dzīvošanai (Koeleman 2020).



4.12 attēls. Zaļā skaņas siena (Koeleman 2020)



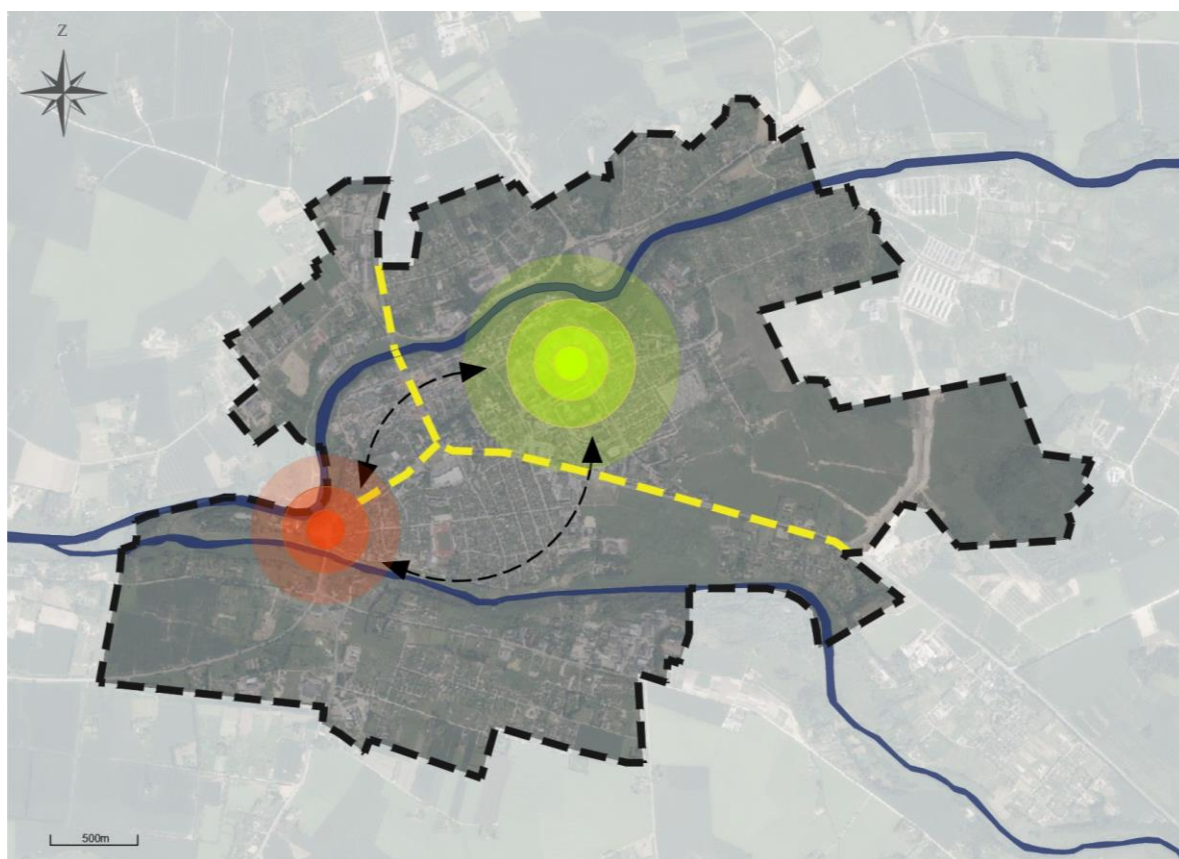
4.13. attēls. Shematisks sienas attēlojums (Koeleman 2020)

Šis scenārijs ir nākotnē salāgojams ar apvedceļa izveidi. Risinājumi gaisa un trokšņa piesārņojuma mazināšanai prasa mazākas investīcijas nekā apvedceļš, kā arī tās ir vieglāk uzstādīt un pēcāk demontēt, lai pārvietotu citur.

### 4.2.3. Scenārijs - Samierināšanās

Trešais scenārijs balstās uz samierināšanās plānu saistībā ar intensīvo auto satiksmi pilsētas centrā. Pēc autoru domām, autoceļa ietekme uz pilsētas sašķeltību tikai turpināsies, tādējādi iedzīvotājiem un pakalpojumiem novirzoties tālāk no trokšņiem, putekļiem un piesārņojuma. Tā rezultātā izveidosies divi pilsētas centri (4.14. attēls):

- Pilsētas centrs “Jaunā Bauska” (iepriekš aprakstītais scenārijs);
- Pilsētas centrs izglītības, kultūras un tūrisma nozarei (koncentrējoties ar Bauskas pili).



Apzīmējumi	Nosaukums
	Bauskas pilsētas robeža
	Mentāla robeža starp divām pilsētas daļām
	Savienojumu vietas
	Pilsētas centrs "Jaunā Bauska"
	Pilsētas centrs izglītības, kultūras un tūrisma nozarei

### Samierināšanās



4.14. attēls. Bipolārs Bauskas pilsētas modelis (autoru ilustrācija)

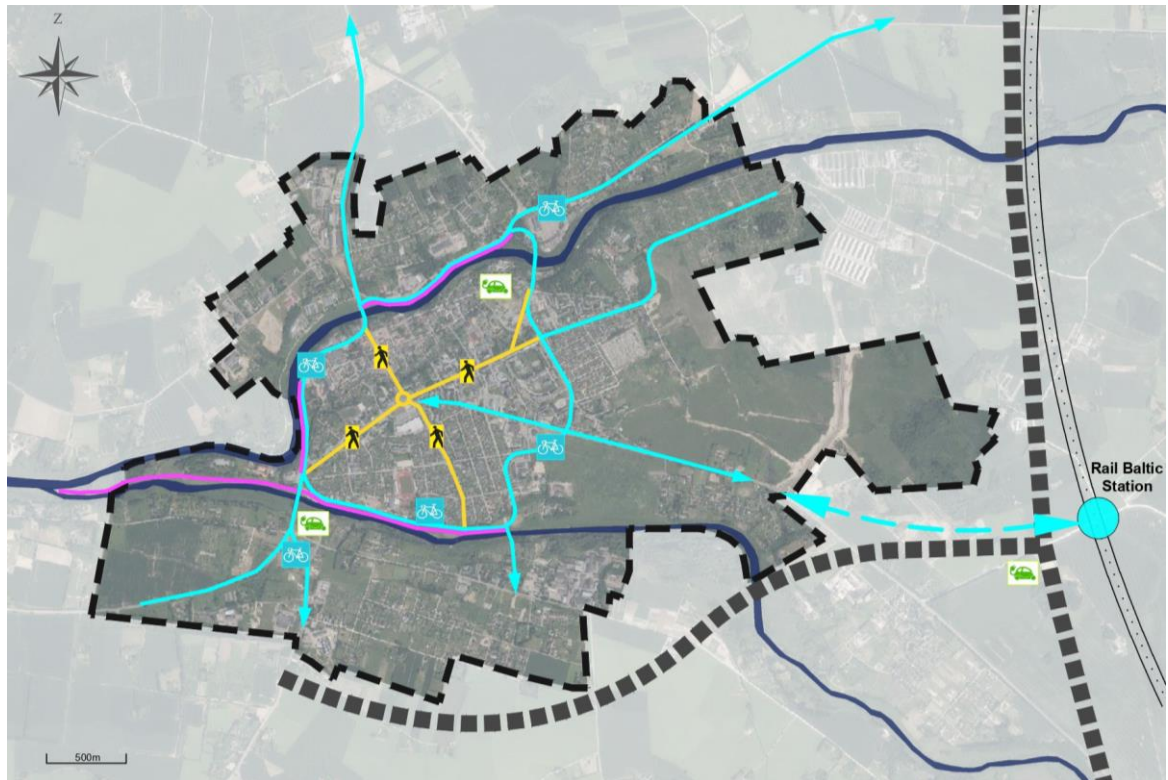
Pilsētas rietumu puse tiktu veltīta tūrismam, dabai un kultūrvēsturiskajam mantojumam, austrumu - pakalpojumiem un darbam, savukārt dienvidu puse saglabātos kā dzīvojamā telpa.

Pēc autoru domām, ja īstenotos šis scenārijs, pilsētai kopumā būtu vismazāk ieguvumu. Pilsēta paliktu nemainīga trokšņaina, putekļaina un nepievilcīga dzīvošanai. Iespējams jau esošie iedzīvotāji ar to ir samierinājušies, taču šāda pilsētas attīstība neveicina jaunu iedzīvotāju vēlmi Bausku izvēlēties kā savu mājvietu. Visdrīzāk turpinātos tendence iedzīvotājiem pamest pilsētas centru, lūkojot pēc mājām drošākā un baudāmākā vidē. Taču tas visdrīzāk palielinātu auto skaitu pilsētā, jo tiem iedzīvotājiem, kas pārceltos ārpus centra būtu nepieciešams tajā atkal nonākt, lai saņemtu pakalpojumus. Tādējādi veidojot nebeidzamo apli - lielā auto skaita dēļ cilvēki pārceļas prom, taču paši rada lielo auto skaitu, lai atkal nonāktu atpakaļ.

### **4.3. Mikromobilitāte**

Cilvēka dimensija pilsētvidē ir ļoti nozīmīga, jo tā veido kopējo pilsētas atmosfēru un ietekmē pilsētas attīstību gan ekonomiski, gan kulturāli. Gandrīz visām Latvijas pilsētām – neatkarīgi no lieluma vai atrašanās vietas, ekonomiskās situācijas un attīstības pakāpes – kopīga ir arvien lielāka nevērība pret cilvēkiem, kas plašā skaitā pārvietojas pa pilsētas telpu. Lielākoties iedzīvotājiem ir jāsamierinās ar vietas šaurību, trokšņiem, piesārņojumu un nedrošību uz ielām. Šāda attīstība nevien ierobežo kājāmgājēju satiksmi kā pārvietošanās veidu, bet arī liek pamatīgi ciest pilsētas telpu sociālajām kultūras funkcijām. Pilsēttelpas tradicionālā funkcija būt par pilsētnieku tikšanās vietu un viedokļu apmaiņas arēnu ir sašaurināta apdraudēta vai likvidēta, kas būtiski ietekmē vietējo uzņēmēju attīstības iespējas, vēsturiskās apbūves saglabāšanas iespējas un iedzīvotāju vēlmi dzīvot pilsētā. (Gēls 2018)

Izvērtējot Bauskas esošās mobilitātes iespējas un esošās situācijas infrastruktūru, sabiedriskā transporta kustību un elektromobiļu uzlādes punktus, noteikti potenciālie mikromobilitātes virzieni, kuri sadalīti prioritāri gājējiem, velobraucējiem un rekreācijas iespējām pie ūdens virsmas, kā arī paredzot nākotnē potenciālās elektro automobiļu uzlādes stacijas (skat. 4.15 att.). Analizējot esošā pilsētas centra novietojumu un tā sasniedzamību ejot ar kājām vai braucot ar riteni, secināms, ka infrastruktūra pielāgota autobraucējiem kaut gan pilsētas teritoriālais lielums un funkcionālais izvietojums ir ērti izstaigājams vai izbraucams ar riteni, vai citu mikromobīlo transportlīdzekli. (Mikromobilitāte pilsētvidē 2018)



Apzīmējumi	Nosaukums
— — — — —	Bauskas pilsētas robeža
— — — — —	Pielāgots kustību virziens velo un gājējiem ar priekšroku gājēju kustībai
— — — — —	Pielāgots kustību virziens velo un gājējiem ar priekšroku velo kustībai
— — — — —	Promenādes ar atpūtes vietām un piekļuvi ūdens virsmai
— — — — —	VIA Baltica plānotais apvedceļš
●	Rail Baltica stacija
— — — — —	Rail Baltica
— — — — —	Elektroauto uzlādes stacija

4.15 attēls. Bauskas mikromobilitātes tīklojums

Pilsētas centrālajā teritorijā, kur iedzīvotājiem ir nepieciešams sasniegt daudz un dažādas funkcijas, infrastruktūra jāpielāgo gājējiem tādejādi atbalstot gājēju kustību un izvirzot kā prioritāro, taču velotransporta plūsmas paredzams piekļaut automašīnu plūsmām uz brauktuves. Paplašinot gājēju ietves un padarot tās cilvēka mērogam draudzīgākas, iespējams klusināt satiksmi un veicināt komerciālo darbību ielās, kur gājēju kustība noteikta prioritāri pirmā. Nesatraucoties par savu drošību, gājējam nepieciešams sniegt iespēju atpūsties uz soliņa, baudīt pilsētas murdoņu nevis satiksmes trokšņus, kas slāpēti ar apstādījumu grupām atdalot brauktuvi no gājēju ietves. Kā arī attīstot cilvēka mērogam piemērotu gājēju ietvi iespējams papildus piesaistīt jaunus uzņēmējus, kas būtu gatavi veidot

pilsētvidi izvietojot vasaras terases uz platākajiem gājēju trotuāriem. Brauktuvi krustojumus nepieciešams pārveidot, papildus uzmanību pievēršot gājēju un velobraucēju drošībai, ieviešot paceltos krustojumus. Šāda pieeja palīdzētu arī autobraucējam instinktīvi būt uzmanīgākam pilsētvidē, palēnināt braukšanas ātrumu un pat ja iespējams novietot auto stāvvietā un turpināt pārvietoties pa pilsētu ar kādu no mikromobīlo transportlīdzekļi vai kājām.(Mikromobilitāte pilsētvidē 2018)

Analizējot Bauskas areālu, esošo gājēju un velotransporta infrastruktūru pilsētā mikromobilitātes priekšlikumā velo kustība kā prioritāra paredzams ieviest apļveida kustībā, kas izvietojusies gar Mūsas un Mēmeles krastiem savienojot visu pilsētu. Velo kustības plūsma kā prioritāte ceļa infrastruktūrā nozīmē, ka velobraucējam tiek nodrošināta netraucēta josla, kurā tas spēj pārvietoties bez autotransporta vai gājēju iejaukšanās. Nodrošinot norobežojošus elementus vai zaļās zonas starp gājējiem, autobraucējiem un velobraucējiem visiem satiksmes dalībniekiem tiek sniegtas vienlīdzīgas pārvietošanās iespējas. Veidojot pilsētā apļveida ātrgaitas velokustību, iespējams iedzīvotājiem nodrošināt ātru, drošu un veselīgu pārvietošanās ceļu, kā arī veidojot sasaistes ar apdzīvotām vietām ārpus pilsētas robežām iespējams samazināt ikdienas autotransporta plūsmu, stāvvietu skaita trūkumu un palielināt velokustības īpatsvaru gan jauniešu, gan darbspējīgo ļaužu, gan senioru vidū. Kustības virzieni, kas izvēlēti veidot kā sasaistes ar Bauskas areālā esošajām apdzīvotajām vietām ir izvēlēti balstoties uz iedzīvotāju blīvumu un potenciāliem pilsētas attīstības virzieniem, kā piemēram, “Rail Baltica” stacija.

Balstoties uz jau izstrādāto tematisko plānojumu “Bauskas pilsētas upju ainavas un zaļās infrastruktūras tematiskais plānojums” un Bauskas dabas un kultūrvēsturiskā mantojuma analīzi šī darba ietvaros kā trešais mikromobilitātes vīzijas virziens ir izvirzīts upju krastu apgūšana ieviešot plašās rekreācijas zonas, kurā pilsētas iedzīvotājam tiek sniegta iespēja pieskarties ūdenim un izjust ūdens tuvumu pilsētvidē. Veidojot krasi atšķirīgus piegājienus Mūsas un Mēmeles krastu promenādes veidošanā iespējams apmeklētājam sniegt dažādu pieredzi esot dabā. Mēmeles krastus apzinot ar izteikti urbāniem rekreācijas zonu paņēmienu, taču Mūsas krastos ierīkot aktīvās atpūtas parkus ar dažādiem aktīvās atpūtas laukumiem un iespējām. Bauskas pils zaļajā teritorijā un visā mikrolieguma teritorijā paredzēt pēc iespējas mazāku iejaukšanos dabiskajos procesos, taču sniedzot cilvēkam iespēju pabūt tuvāk pie dabas, to saudzējot.(Mikromobilitāte pilsētvidē 2018)

Attīstoties inovācijām pasaulē un Latvijā plānojot mikromobilitāti pilsētvidē nedrīkst aizmirst par elektrozlādes stacijām, kas nodrošina strāvu gan elektroautomašīnu, gan mikromobīlo ierīču uzlādei. Balstoties uz jau esošo uzlādes stacijas lokāciju un drīzumā

attīstības projektu “Rail Baltica”, perspektīvā elektrozlādes stacijas paredzētas gan pilsētvidē, gan automaģistrāles apvedceļa posma savienojumā.

Veidojot Bausku kā mikromobilu pilsētu iespējams uzlabot sabiedrības labklājības, veselības, aktivitātes līmeni. Sabiedrībai aktīvi iesaistoties mikromobilitātes plānošanas un izstrādes procesos iespējams iegūt visiem tīkamu rezultātu saudzējot dabu un ietaupot resursus. Lai īstenotu un mudinātu sabiedrību pārslēgties no automašīnām uz mikromobīlo transporta līdzekli nepieciešama pašvaldības iniciatīva, iesaistot aktīvās velobraucēju biedrības vai kustības Bauskā, skolēnus un citus aktīvistus, nodrošināt sakārtotu infrastruktūru visos laikapstākļos, visās sezonās.



4.16 attēls. Mikromobilitātes risinājumi Bauskā

(National Association of City Transportation Officials S.a)

Radot pilsētvidi pakārtotu mērogam, kas patīkams gājējam un velobraucējam, iespējams atdzīvināt jau esošo pilsētas centrālo daļu ar jauniem uzņēmumiem un iedzīvotājiem, kas novērtētu seno Bauskas arhitektūru un sniegtu jaunas funkcijas šī brīža degradētajām teritorijām un atverot jaunas iespējas sociālās kultūras funkcijas nodrošināšanai pilsētvidē. Veidojot savienojums starp Bauskas pilsētu un tās areālu iespējams nodrošināt patstāvīgu iedzīvotāju cirkulāro plūsmu, kas nodrošina papildus iedzīvotāju aktivitāti rekreācijas zonās un pilsētas pakalpojumu kvartālos. Secinot var teikt, ka pastiprinātas rūpes par pilsētplānošanas cilvēcisko dimensiju atspoguļo būtisku un ļoti izteiktu pieprasījumu pēc kvalitatīvas pilsētas dzīves, kurā iespējams satikties, uzturēties un atpūsties. (Gēls 2018)

## 5. PRIEKŠLIKUMI PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM

Pēc Administratīvi teritoriālās reformas viens no būtiskākajiem jauno novadu uzdevumiem ir plānošanas dokumentu izstrāde. Tas varētu nākt kā izaicinājums izaicinājumu pilnā laikā. Taču vēl būtiskāk nekā jebkad plānot teritorijas attīstību iedzīvotāju interesēs, nodrošinot pieejamu veselības aprūpi, augstas izglītības iespējas, sociālo atbalstu, dzīves vidi un infrastruktūru. Minētās lietas ir jānodrošina un, kur nepieciešams, jāpārkaroto novada iedzīvotāju labklājībai un perspektīvo uzņēmējdarbības virzienu vajadzībām.

Šajā nodaļā darba autori izsaka priekšlikumus jaunā Bauskas novada stratēģiskai attīstībai. Priekšlikumi balstās uz labās prakses piemēriem, Bauskas, un tai klāt nākošo novadu, novada plānošanas dokumentiem un Zemgales plānošanas reģiona plānošanas dokumentiem. Pirmajā apakšnodaļā tiek izvirzīti priekšlikumi īsa un vidēja termiņa mērķu sasniegšanai attīstības programmā (turpmāk - AP), savukārt otrajā apakšnodaļā priekšlikumi izvirzīti ilgtermiņa stratēģijas - ilgtspējīgas attīstības stratēģijas (turpmāk - IAS) - izstrādei.

### 5.1. Priekšlikumi Bauskas novada Attīstības programmai

Lai izstrādātu AP (arī IAS), svarīgi noskaidrot, kur pašvaldība atrodas dotajā brīdī, kādā virzienā un kādā veidā tā ies uz priekšu, lai sasniegtu savas prioritātes. Darba autoru priekšlikumi par AP iekļaujamo ir sekojoši:

*Izstrādes gaita:*

1. AP izstrādē aktīvi ir jāiesaistās pašvaldības vadībai, pieaicinot aktīvos pašvaldības iedzīvotājus, uzņēmējus, izglītības iestādes, nevalstiskās organizācijas, valsts institūciju un pašvaldības speciālistus;
2. Ņemot vērā 4 pašvaldību funkciju centralizāciju vienā pašvaldībā, piesaistīt kvalitatīvu personālu pašvaldības funkciju izpildei;
3. Reģionālās identitātes krāsas Bauskas pilsētai saglabāt pēc esošā koncepta un izmantot kādu no jau izstrādātajām toņu krāsām, dabā piemeklējot līdzīgākās;

*Vieda izglītība:*

4. Sekmēt novada ekonomiskās specializācijas jomām atbilstošu neformālās izglītības, karjeras un interešu izglītības piedāvājuma attīstību un pieejamību;
5. Veicināt kvalitatīvu, iekļaujošu un pieejamu mūžizglītību novada iedzīvotājiem, lai veicinātu to palikšanu novadā;
6. Veicināt pašvaldības darbinieku/speciālistu profesionālo izglītību;

*Sociālā iekļaušana un veselība:*



7. Ņemot vērā jaunā Pašvaldību likuma prasību - izveidot iedzīvotāju valdes vietējo kopienu interešu pārstāvniecībai - nodrošināt, ka valdes viedoklis tiek ņemts vērā. Tādējādi panākot attīstību pēc “no lejas - uz augšu” principa. AP darbība būtu aprakstāma kā sabiedrības iesaistes forma;
8. Stiprināt jau esošās teritoriju saites, veicinot iedzīvotāju mijiedarbību un sadarbību;
9. Paredzēt rīcības noziedzīgo nodarījumu skaita preventatīvai mazināšanai, piemēram, optimizējot pašvaldības policijas dežūrmaršrutu, paredzot papildu apgaismojumu un novērošanas kameras problemātiskajās vietās;

*Uzņēmējdarbības attīstība un konkurētspēja:*

10. Sadarbojoties ar uzņēmējiem attīstīt tirdzniecības un biroju centru, tādējādi nodrošinot komplementāru sinerģiju starp preču un pakalpojumu sniedzējiem;
11. Veicināt investīcijas uzņēmējiem pārejai uz energoefektīviem un videi draudzīgākiem risinājumiem, kas veicinās novada uzņēmējdarbības virzību uz klimata neitralitāti.
12. Veicināt sadarbību starp pašvaldību, izglītības iestādēm un uzņēmējiem, lai sasaistītu izglītības piedāvājumu un materiāli tehnisko bāzi starp uzņēmēju un darba ņēmēju;

*Mobilitāte un infrastruktūra:*

13. Veicināt pakalpojumu sniegšanas organizatorisko struktūru tā, lai viss nepieciešamais būtu pieejams novada centrā - Bauskas pilsētā. Tā, lai pirmās nepieciešamības preces un pakalpojumi būtu piejami apkaimju robežās;
14. Ņemot vērā Rail Baltic dzelzceļa infrastruktūras izbūvi, nodrošināt pakalpojuma sasaisti ar citiem transporta veidiem, kā arī saistīto infrastruktūru;
15. Attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru, izbūvējot veloceliņus un velonovietes, un ieviešot viedus mikromobilitātes risinājumus, lai uzlabotu mobilitātes infrastruktūru Bauskas pilsētas ietvaros un ar pieguļošajām un stratēģiski nozīmīgajām teritorijām;
16. Sabiedriskajā transportā pāriet uz energoefektīvu un videi draudzīgu transporta līdzekļu izmantošanu;
17. Veikt autoostas remontdarbus un uzlabojumus, lai veicinātu iedzīvotāju vēlmi izmantot autoostas pakalpojumus, kā arī tādējādi padarot patīkamāku vidi gan vietējiem iedzīvotājiem, gan iebraucējiem;
18. Ieviest troksni slāpējošās sienas uz uz A7 autoceļa;
19. Nodrošināt piekļuvi Mūsai un Mēmelei;

20. Paredzēt vienotu risinājumu gājēju un velo celiņiem, lai harmonizētu un optimizētu vides pieejamību.

## **5.2. Priekšlikumi Bauskas novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģijai**

Līdzīgi kā iepriekšējā apakšnodaļā, šeit darba grupa izvirza priekšlikumus IAS izstrādei un iekļaujamajām rīcībām. Par pamatu priekšlikumiem ir darba izstrādes laikā apzinātā informācijā par jaunā Bauskas novada izaicinājumiem un vajadzībām:

### *Izstrādes gaita:*

1. Ievērot integrētas plānošanas principu, līdzsvarojot visa novada teritorijas ilgtspējīgu attīstību, izmantojot kādreizējo novadu spēcīgākās vērtības, priekšrocības un resursu;
2. Izvērtēt veco stratēģiju, turpinot to, kas ir strādājis ir labi un mainot vai uzlabojot to, kas nav izdevies;
3. Aktīvi iesaistīt novada iedzīvotājus, uzņēmējus, izglītības iestādes, nevalstiskās organizācijas, valsts, pašvaldību un nozaru speciālistus;
4. Izvirzītajiem mērķiem un prioritātēm ir jābūt vēršiem uz pievilcīgas dzīves un darba vides veidošanu, jo tie ir priekšnoteikumi novada ekonomiskai izaugsmei;
5. IAS izstrādē ir jānodrošina: sabiedrības informēšana, atklātība un viedokļu vērā ņemšana. Lēmumu pieņemšanas procesam jābūt caurspīdīgam;
6. Atspoguļot saistību ar apkārtējām teritorijām - novadiem (t.sk. Lietuvas), pagastiem, ciemiem;

### *Vieda izglītība:*

7. Nodrošināt sadarbību starp izglītības iestādēm, lai mazinātu nevienlīdzību un palielinātu to kvalitāti un efektivitāti. Pēc līdzīga principa veicināt arī citu jomu (sporta, kultūras u.c) sadarbību;
8. Jāstiprina uzņēmēju un zinātnieku savstarpējā sadarbība inovatīvu metožu un tehnoloģiju ieviešanā;
9. Izglītības piedāvājuma elastība un specializācija atbilstoši novada ekonomikas profilam un darba tirgus pieprasījumam;
10. Attīstot sadarbību starp izglītības iestādēm, darba devējiem un pārvaldes institūcijām, jāpanāk, lai iedzīvotājiem ir iespējas iegūt konkurētspējīgu izglītību tuvu savai dzīves vietai;
11. Jāvairo iespējas mūža garumā paaugstināt savu kvalifikāciju vai pārkvalificēties, piedalīties interešu izglītības un saturīga brīvā laika pavadīšanas pasākumos;

### *Sociālā iekļaušana un veselība:*

12. Sekmēt veselības aprūpes pieejamības un veselības veicināšanas (t.sk. sporta) pasākumus pašvaldības līmenī, sadarbībā ar valsts institūcijām un veselības iestādēm;
13. Nodrošināt visem pieejamus, kvalitatīvus pakalpojumus, t.sk. kvalitatīva izglītība, nodrošināta tīra dabiskā vide, sakārtota sociālā un tehniskā infrastruktūra;
14. Ņemt vērā mērķa grupas lielumu un teritoriālo izvietojumu novadā, kā arī ņemt vērā pakalpojumu saņēmēju faktisko pieprasījumu pēc konkrētā pakalpojuma;
15. Izveidot sociāli drošu vidi ar kvalitatīviem kultūras, sporta un atpūtas, sociālajiem un veselības aprūpes pakalpojumiem;

*Uzņēmējdarbības attīstība un konkurētspēja:*

16. Definēt katras teritorijas stiprās puses un veicināt to specializācijas attīstību tajās jomās;
17. Dažādot ekonomikas profilu, bez lauksaimniecības stiprinot mežu, derīgo izrakteņu un citu resursu ilgtspējīgu iegūšanu, apstrādes rūpniecību, loģistiku un IT, tūrismu un amatniecību;
18. Loģistikas parka izveide un tā attīstības veicināšana Bauskas industriālajā parkā, ņemot vērā A7 autoceļa, un, drīzumā, arī Rail Baltic tuvumu;

*Mobilitāte un infrastruktūra:*

19. IAS būtu jāietver mobilitātes tīkla attīstības redzējums saistībā ar nacionāla līmeņa autoceļu un dzelzceļa attīstības projektiem, iezīmējot vadlīnijas velo infrastruktūras, mikromobilitātes punktu, “park & ride” tematisko plānojumu risinājumiem;
20. racionāla un ilgtspējīga tehniskās infrastruktūras plānošana (energoapgāde, ūdensapgāde, atkritumu apsaimniekošana u.tml.), paredzot kopīgus risinājumus ar kaimiņu pašvaldībām;

*Vides, dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšana:*

21. Kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanas nolūkos, ieviest un stingri pieturēties pie kritēriju ievērošanas veicot dažādus atjaunošanas, restaurācijas vai izbūves darbus;
22. Sekmēt dabas ainavu saglabāšanu, atjaunošanu un rekultivāciju, saglabāt bioloģisko daudzveidību
23. Veicināt informācijas pieejamību par dabas ainavu un kultūrvēsturiskā mantojuma vērtību, to ekonomisko nozīmi (ekosistēmu pakalpojumi), saglabāšanas un uzlabošanas iespējām.

## 6. SECINĀJUMI

1. Bauskas pilsēta ir vērtībām bagāta - sena vēsture, labi saglabātas arheoloģiskās, arhitektūras, mākslas un pilsētbūvniecības kultūrvēsturiskās, kā arī dabas vērtības;
2. A7 autoceļš Bauskā veido grūti šķērsojamu barjeru iedzīvotājiem. Šis ceļš rada nepatīkamas sajūtas, trokšņa un gaisa piesārņojumu, kā arī būtiski ietekmē iedzīvotāju drošības sajūtu un degradē pilsētas vizuālo tēlu. Lai vecpilsētu padarītu patīkamāku iedzīvotājiem un tūristiem, nepieciešami risinājumi, kas samazina A7 autoceļa ietekmi uz pilsētvidi;
3. Ņemot vērā, to ka A7 autoceļš sadala pilsētu, ir nepieciešams stiprināt Bauskas pils un vecpilsētas funkcionālās saites, veidojot kopēju ainu ar tūrisma un kultūrvēsturiskajiem objektiem;
4. Pilsētu ikdienā šķērso visa veida transports (t.sk. autobusi, velo u.c. mikromobilitātes transporti), tāpēc transporta infrastruktūra ir jāpielāgo atbilstoši lietojumam;
5. Ņemot vērā to, ka "Rail Baltica" saskares punkts būs Bauskas autoosta, nepieciešami uzlabojumi autoostas iekštelpās un apkārtnē, lai tā būtu patīkama gan iedzīvotājiem, gan tūristiem;
6. Pēc aptaujas rezultātiem secināms, ka vietējo iedzīvotāju vēlme - pēc papildus aktīvās atpūtas vietām (veloceļi, promenādes, āra treniņi), parkiem, bērnu laukumiem un kultūras vietām - ir augsta;
7. Tāpat iedzīvotāji izceļ nepieciešamību pēc zilo zonu izmantojuma, t.i. piekļuves un infrastruktūras nodrošināšanas pie Mēmeles un Mūsas upes;
8. Vēl no aptaujas izriet, ka Bauskā nav pieejami visi nepieciešamie pakalpojumi (piemēram, bankas filiāles, apģērbu veikali, kafejnīcas);
9. Pilsēta ir ieguvusi bēdīgu slavu: "Par laimīgu lai sevi sauc, kas brauc no Bauskas nepiekauts". Šāda veida *specializācija*, domājams atbaida ne tikai tūristus un iebraucējus, bet arī pašus bausķeniekus;
10. Bauskai ir stipras darbaspēka migrācijas saites ar Rundāli, bet ne ar Iecavu un Vecumniekiem, kur iedzīvotāju darbaspēka migrācija lielākoties ir uz Rīgu;
11. Pēc jaunā Bauskas novada potenciālo centru analīzes secināms, ka Iecava nākotnē varētu iezīmēties kā stiprs konkurents Bauskas pilsētai;
12. Ir jāstiprina Bauskas pilsētas statuss kā novada centrs, jo pastāv iespēja, ka formālais novada centrs atšķirsies no tā, ko iedzīvotāji patiesībā uzskatīs un izjutīs kā savu;
13. Bausku un Iecavu ir problemātiski sasniegt no novada attālākajām malām;

14. Bauskas apvedceļa izbūve, ņemot vērā Latvijas autoceļu attīstības koncepciju 2020-2040 gadam, tiks īstenota ne ātrāk par 2028. gadu.

## LITERATŪRA UN AVOTI

### Publicētie resursi:

Gēls, J. 2018. *Pilsētas cilvēkiem*. Rīga, Jāņa Rozes apgāds.

### Elektroniskie resursi:

ALPS ainavu darbnīca. 2016. *Beļģu arhitekta un pilsētplānotāja Marka Geldofa priekšlikumi tranzīta satiksmes ietekmes mazināšanai*. Sk. 26.04.2021. Pieejams:

<https://www.facebook.com/bauskas.vecpilseta/posts/3846068995478312>

Apollo.lv. 2020a. *"Par laimīgu lai sevi sauc, kas brauc no Bauskas nepiekaus."* Pamatīgi izkaujas nesen atvērta naktskluba apmeklētāji. Sk. 04.04.2021. Pieejams:

<https://www.apollo.lv/6908582/par-laimigu-lai-sevi-sauc-kas-brauc-no-bauskas-nepiekaus-pamatigi-izkaujas-nesen-atverta-naktskluba-apmekletaji>

Apollo.lv. 2020b. *Vainīgais atrasts, bet cietušo vēl meklē. Bauskas policija lūdz atsaukties piekautu vīrieti*. Sk. 04.04.2021. Pieejams: <https://www.apollo.lv/6915651/vainigais-atrasts-bet-cietuso-vel-mekle-bauskas-policija-ludz-atsaukties-piekautu-virieti>

Apollo.lv. 2020c. *"Par laimīgu lai sevi sauc, kas brauc no Bauskas nepiekaus."* Jaunieši sarīko pamatīgu masveida kautiņu. Sk. 04.04.2021. Pieejams:

<https://www.apollo.lv/6913910/par-laimigu-lai-sevi-sauc-kas-brauc-no-bauskas-nepiekaus-jauniesi-sariko-pamatigu-masveida-kautinu>

Bauskas novads. S.a. *Bauskas novada pašvaldības ielu saraksts Bauskā*. Sk. 27.03.2021.

Pieejams: [https://www.bauska.lv/allfiles/files/Bauskas\\_novada\\_ielas\\_Bauska\(1\).pdf](https://www.bauska.lv/allfiles/files/Bauskas_novada_ielas_Bauska(1).pdf)

Bauskas novads. S.a. *Bauskas novada vizuālā identitāte*. Sk. 9.04.2021. Pieejams:

<https://www.bauska.lv/lv/novads/bauskas-novada-vizuala-identitate>

Bauskas novads. 2016. *TEN-T - IESPĒJAS VAI DRAUDI REĢIONĀLAJAI ATTĪSTĪBAI ZEMGALĒ*. Saeimas ilgtspējīgas attīstības komisijai. Sk. 4.04.2021. Pieejams:

[https://www.bauska.lv/allfiles/files/VIA%20BALTICA%20\\_RAIL%20BALTICA.pdf](https://www.bauska.lv/allfiles/files/VIA%20BALTICA%20_RAIL%20BALTICA.pdf)

Bauskas novads. 2019. *Bauskas industriālās teritorijas attīstība, reģenerējot degradētās teritorijas*. Sk. 5.04.2021. Pieejams: <https://www.bauska.lv/lv/pasvaldiba/projekti/bauskas-industrialas-teritorijas-attistiba-regenerejot-degradetas-teritorijas>

Biedrība "Bauskas vecpilsēta". 2021. *Iniciatīva "APVEDCEĻU BAUSKAI!"*. Sk. 09.04.2021.

Pieejams: <https://manabalss.lv/apvedcelu->

[bauskai/show?locale=lv&fbclid=IwAR3Klaoel3ndmrm7aCQdWiFbcN9kY8666qpWTOMF-gPaodueRwXzPrGObAI](https://manabalss.lv/apvedcelu-bauskai/show?locale=lv&fbclid=IwAR3Klaoel3ndmrm7aCQdWiFbcN9kY8666qpWTOMF-gPaodueRwXzPrGObAI)

- Bogdanovs, I. 2020. *Mēmeles iela atgriezīsies apritē*. Sk. 25.03.2021. Pieejams: <https://www.bauskaszive.lv/vietejas-zinas/memeles-iela-atgrieziesies-aprite-185334>
- Bronko- Pastore, I. 2021. *Apvedceļu Bauskai!* Sk. 25.03.2021. Pieejams: <https://www.bauskasvecpilseta.lv/aktualitate/apvedcelu-bauskai>
- Dabas aizsardzības pārvalde. 2020. *Bauska*. Sk. 23.03.2021. Pieejams: <https://www.daba.gov.lv/lv/bauska>
- Dijkstra, L., H. Poelman and P. Veneri. 2019. "The EU-OECD definition of a functional urban area", OECD Regional Development Working Papers. Paris. No. 2019/11, OECD Publishing. Sk. 9.04.2021. Pieejams: [https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area\\_d58cb34d-en](https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_d58cb34d-en)
- Koeleman, C. 2020. *Greening project transforms road barriers to reduce car pollution*. k. 10.04.2021. Pieejams: <https://www.rmit.edu.au/news/all-news/2020/jun/greening-project-transforms-road-barriers>
- Lapiņa, E. 2021. «Rail Baltica» reģionālo staciju projekts aktualizē jautājumu par Bauskas apvedceļu. Sk. 5.04.2021. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/rail-baltica-regionalo-staciju-projekts-aktualize-jautajumu-par-bauskas-apvedcelu.a398011/>
- Latvija Sabiedriskie Mediji. 2017a. *Saistībā ar kautiņu Bauskā no amata uz laiku atstādina divus policistus*. Sk. 04.04.2021. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/saistiba-ar-kautinu-bauska-no-amata-uz-laiku-atstadina-divus-policistus.a238015/>
- Latvija Sabiedriskie Mediji. 2017b. *Bauska pēc iedzīvotāju protestiem kļuvusi sakoptāka*. Sk. 04.04.2021. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/bauska-pec-iedzivotaju-protestiem-kluvusi-sakoptaka.a238204/>
- Latvija Sabiedriskie Mediji. 2017c. *Bauskā biznesā arvien vairāk iesaistās jaunā paaudze*. Sk. 04.04.2021. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/bauska-biznesa-arvien-vairak-iesaistas-jauna-paaudze.a259700/>
- Latvija Sabiedriskie Mediji. 2019a. *Bauskas iedzīvotāji nemierā ar bezpajumtnieku skaitu pilsētā*. Sk. 04.04.2021. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/bauskas-iedzivotaji-nemiera-ar-bezpajumtnieku-skaitu-pilseta.a307706/>
- Latvija Sabiedriskie Mediji. 2019b. *Bauskā arvien nelabvēlīgāki apstākļi vimbu nārstam; talcinieki ķeras klāt risinājumam*. Sk. 04.04.2021. Pieejams:

<https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/bauska-arvien-nelabveligaki-apstakli-vimbu-narstamtalcinieki-keras-klat-risinajumam.a328497/>

Latvija Sabiedriskie Mediji. 2019c. *Bauskā izķer sezonas licences vimbu makšķerēšanai pilsētā*. Sk. 04.04.2021. Pieejams:

<https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/vide-un-dzivnieki/bauska-izker-sezonas-licences-vimbu-makskeresanai-pilseta.a313030/>

Latvija Sabiedriskie Mediji. 2020a. *Bauskā vairs tikai vienas bankas filiāle*. Sk. 04.04.2021. Pieejams:

<https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/bauska-vairs-tikai-vienas-bankas-filiale.a359820/>

Latvija Sabiedriskie Mediji. 2020b. *Lai nepieļautu lielveikala būvniecību, Bauskas dome iegādāsies daļu parka teritorijas*. Sk. 04.04.2021. Pieejams:

<https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/lai-nepielautu-lielveikala-buvniecibu-bauskas-dome-iegadasies-dalu-parka-teritorijas.a377689/>

Latvijas valsts ceļi. 2018. *Valsts autoceļu tīkls. Statistika State Road Network Statistics*. Sk. 29.03.2021. Pieejams: <https://docplayer.lv/168751241-Valsts-autoce%C4%BCu-t%C4%ABkls-statistika-state-road-network-statistics.html>

Latvijas valsts ceļi. 2017. *Visnoslogotākais ceļš Latvijā – Bauskas šoseja*. Sk. 1.04.2021.

Pieejams: <https://lvceļi.lv/aktualitates/visnoslogotakais-cels-latvija-bauskas-loseja/>

Matsone, L. 2019. *Bauskas rātslaukums*. Sk. 25.03.2021. Pieejams:

<https://www.redzet.eu/photo/bauskas-ratslaukums-V-012-19-LM>

National Association of City Transportation Officials. S.a. *Urban Street Design Guide*.

*Neighborhood street*. Sk. 3.04.2021. Pieejams: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/neighborhood-street/>

Oficiālais statistikas portāls. S.a. *IRS030. Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas reģionos, republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados 1967 - 2020*. Sk. 10.04.2021. Pieejams:

[https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\\_PUB/START\\_POP\\_IR\\_IRS/IRS030/](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRS/IRS030/)

Oficiālais statistikas portāls. 2020. *RIG010. Iedzīvotāju skaits pēc dzimuma un vecuma grupām reģionos, republikas pilsētās, novados, novadu pilsētās, pagastos, ciemos (atbilstoši robežām 2020. gada sākumā), apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās (eksperimentālā statistika) 2000 - 2020*. Sk. 10.04.2021. Pieejams:

[https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\\_PUB/START\\_POP\\_IR\\_IRD/RIG010/](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_IR_IRD/RIG010/)

Oficiālais statistikas portāls. 2019. *IZT040. 15 gadus veci un vecāki Latvijas pastāvīgie iedzīvotāji pēc izglītības līmeņa grupām statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novados un Rīgas apkaimēs gada sākumā 2019*. Sk. 10.04.2021. Pieejams:

[https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\\_PUB/START\\_IZG\\_IZ\\_IZI/IZT040/](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_IZG_IZ_IZI/IZT040/)



Rail Baltica. 2020. *Latvijas Dienvidu posms Misa – Latvijas/Lietuvas robeža*. Sk. 9.04.2021.

Pieejams: [https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2020/11/Iecava-Bauska\\_informativs\\_17.11.2020.pdf](https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2020/11/Iecava-Bauska_informativs_17.11.2020.pdf)

ReTV. 2021. *Vēl septiņus gadus cauri Bauskai trauksies kravas auto*. Pieejams:

<https://www.youtube.com/watch?v=TDabsOSLSz0>

Tijone, I. 2020. *Teritorijas revitalizācija Bauskas pilsētas Ziemeļu aglomerācijā*. Sk.

29.03.2021. Pieejams: <https://www.bauska.lv/lv/pasvaldiba/projekti/teritorijas-revitalizacija-bauskas-pilsetas-ziemelu-aglomeracija>

Transporta un sakaru institūts. 2017. *Autotransporta plūsmas ietekme uz Bauskas pilsētvides kvalitāti*. Sk. 1.04.2021. Pieejams: [https://drive.google.com/file/d/16KkKn6h-](https://drive.google.com/file/d/16KkKn6h-J6FIWJwojOwF0h0DzJGKvARX/view)

[J6FIWJwojOwF0h0DzJGKvARX/view](https://drive.google.com/file/d/16KkKn6h-J6FIWJwojOwF0h0DzJGKvARX/view)

Tvnet.lv. 2020. *Mūsā Bauskā laboratoriski apstiprināta zilaļģu klātbūtne, informēja Bauskas novada pašvaldībā*. Sk. 04.04.2021. Pieejams: [https://www.tvnet.lv/7038832/musa-bauska-](https://www.tvnet.lv/7038832/musa-bauska-apstiprinata-zilalgu-klatbutne)

[apstiprinata-zilalgu-klatbutne](https://www.tvnet.lv/7038832/musa-bauska-apstiprinata-zilalgu-klatbutne)

Urban Elements. 2021. *Rail Baltica Urban Elements*. Sk. 12.04.2021 . Pieejams:

<https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2020/01/RBDG-MAN-031D.pdf>

Ulāns, M. *“Rail Baltica”: telpiskā plānošana, vide un vizuālā identitāte*”. Mācību materiāls.

Varnevičs, U. 2019. *No apvedceļa nav jābaidās*. Bauskas dzīve. Sk. 7.04.2021. Pieejams:

<https://www.bauskaszive.lv/projekts-dzives-kvalitate-nova/no-apvedcela-nav-jabaidas-181239>

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. S.a. *Pašvaldības Profils Apvienotais Bauskas novads*. Sk. 9.04.2021. Pieejams:

[https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/content/files/profils\\_bauskas\\_apvienotais\\_n\\_1.pdf](https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/content/files/profils_bauskas_apvienotais_n_1.pdf)

Mikromobilitāte pilsētvidē. 2018 Sk. 29.04.2021. Pieejams:

[https://www.nlc.org/wp-content/uploads/2019/04/CSAR\\_MicromobilityReport\\_FINAL.pdf](https://www.nlc.org/wp-content/uploads/2019/04/CSAR_MicromobilityReport_FINAL.pdf)

## PIELIKUMI

1. Foto
2. Anketas saturs

Vecums \* Kur un kas ir Bauskas pilsētas centrs? \*

Zem 18  
 18-30  
 31-45  
 46-60  
 60+

Your answer \_\_\_\_\_

Cik apmierināts tu esi ar Bauskas pilsētvidi? \*

Pilsētvide - kopējā sajūta par pilsētu, ielu segums, apgaismojums, parki, bērnu laukumiņi

1 2 3 4 5 6 7

Viss ir slikti!         Viss ir lieliski!

Dzimums \* Kur ir vislielākā cilvēku kustība? Kur visvairāk apgrozās ļaudis? \*

Vīrietis  
 Sieviete

Your answer \_\_\_\_\_

Kas pietrūkst pilsētā? \*

E.g. kultūras, aktīvās atpūtas, iepirkšanās, izglītības ieguves vietas, pakalpojumu sniedzēji utt.

Your answer \_\_\_\_\_

Kur tu aizvestu tūristu? \*

Your answer \_\_\_\_\_

Kur tu nekad nevestu tūristu? \*

Your answer \_\_\_\_\_

Ko vēl vēlētos pateikt par Bauskas pilsētu?

Your answer \_\_\_\_\_

### 3. Anketas rezultātu kopsavilkums

Ar anketu sasniedzām 45 cilvēkus. Diemžēl ap 80% no respondentu bija sievietes dzimuma un zem 45 gadu vecuma, tamdēļ anketas rezultātus nevar uzskatīt par reprezentatīviem visiem Bauskas iedzīvotājiem.

Trīs anketas respondenti pieminēja, ka Bauskā trūkst darba vietas.