



ZEMGALES UN SĒLIJAS JOSTA KĀ TELPISKI FUNKCIONĀLA ATTĪSTĪBAS TELPA ZEMGALES PLĀNOŠANAS REĢIONĀ

Zemgales plānošanas reģiona
ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2021-2027
Pielikums Nr. 6.6



SATURS

1. IEVADS.....	3	6. ZEMGALES UN SĒLIJAS JOSTAS PRETNOSTATĪJUMS RĪGAS METROPOLES MONOCENTRISKAI ATTĪSTĪBAI.....	9
1.1. Problēmas aktualitāte	3	6.1. Rīgas metropoles monocentriskās attīstības telpiskais izaicinājums.....	9
2. TEORĒTISKAIS UN POLITIKAS IETVARŠ.....	3	6.3. Stratēģiskā nozīme Zemgales plānošanas reģionam.....	10
2.1. Funkcionālās telpas koncepcija.....	3	7. SECINĀJUMI UN STRATĒĢISKĀS REKOMENDĀCIJAS	11
2.2. Policentriskā attīstība un lineārās attīstības ass.....	3	7.1. Galvenie secinājumi.....	11
2.3. Latvijas reģionālās politikas konteksts.....	4	7.2. Zemgales jostas institucionalizēšana plānošanas dokumentos	11
3. METODOLOĢIJA UN DATU AVOTI	4	7.3. Infrastruktūras un mobilitātes prioritātes.....	11
3.1. Izpētes pieeja	4	7.4. Ekonomiskās aktivitātes un uzņēmējdarbības attīstība.....	11
3.2. Telpiskā analīze	4	7.5. Sēlijas jostas stiprināšana kā pierobežas attīstības instruments	11
3.3. Izmantotā informācija un analītiskais pamatojums	4	7.6. Pretnostatījums Rīgas metropoles monocentriskajai attīstībai .	12
4. ZEMGALES JOSTA KĀ ZEMGALES PLĀNOŠANAS REĢIONA TĒLPISKAIS MUGURKAULS	5	8. IZMANTOTIE POLITIKAS DOKUMENTI UN ATSAUCES	12
4.1. Zemgales jostas telpiskais izvietojums un struktūra	5		
4.1.1. Zemgales jostas telpiskais ietvars un ceļu struktūra	5		
4.2. Iedzīvotāju koncentrācija un apdzīvojuma struktūra.....	5		
4.3. Demogrāfiskā slodze un reģionālā noturība	5		
4.4. Darba svārstmigrācija un funkcionālais darba tirgus	6		
4.5. Ekonomiskā aktivitāte un uzņēmējdarbības telpa	7		
4.6. Sasniedzamība un infrastruktūras nozīme	8		
4.7. Tūrisma un pakalpojumu koncentrācija	8		
5. SĒLIJAS JOSTA	8		
5.1. Sēlijas josta kā Zemgales jostas funkcionālais atzars.....	8		
5.2. Funkcionālā mijiedarbība starp Zemgales un Sēlijas jostu.....	8		

1. IEVADS

1.1. Problēmas aktualitāte

Latvijas telpiskās attīstības struktūru pēdējās desmitgadēs raksturo izteikta monocentriska orientācija, kuras centrā atrodas Rīgas metropole. Šāds attīstības modelis veicina kapitāla, iedzīvotāju, darbavietu un pakalpojumu koncentrāciju galvaspilsētā un tās tiešās ietekmes zonā, vienlaikus pastiprinot teritoriālo nevienlīdzību, depopulāciju un sociāli ekonomisko stagnāciju reģionu perifērajās un pierobežas teritorijās.

Eiropas Savienības telpiskās attīstības un teritoriālās kohēzijas politika pēdējos plānošanas periodos konsekventi uzsvēr nepieciešamību mazināt šādas disproporcijas, stiprinot policentrisku attīstību, funkcionālu telpu pieeju un reģionālo noturību. Tomēr Latvijā šie principi praksē joprojām tiek ieviesti fragmentāri, bieži aprobežojoties ar administratīvu centru stiprināšanu, nevis telpiski integrētu attīstības struktūru veidošanu.

Zemgales plānošanas reģions šajā kontekstā ieņem īpašu vietu, jo

- tas atrodas Rīgas metropoles ietekmes zonā;
- tas vienlaikus ietver Latvijas–Lietuvas pierobežas teritorijas;
- tajā pastāv izteikta iekšējā telpiskā diferenciacija starp attīstības centriem un perifēriju.

Šo faktoru kopums rada nepieciešamību identificēt un attīstīt tādas telpiskās struktūras, kas spēj nodrošināt līdzsvarotu reģionālo attīstību un funkcionālu alternatīvu monocentriskai telpiskajai organizācijai.

2. TEORĒTISKAIS UN POLITIKAS IETVARŠ

2.1. Funkcionālās telpas koncepcija

ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*) pētījumos funkcionālā telpa tiek definēta kā teritorija, kuras vieno

- ikdienas mobilitātes plūsmas,
- darba svārstmigrācija,
- pakalpojumu izmantošanas areāli,
- ekonomiskā un sociālā mijiedarbība

un kuras robežas **nesakrīt ar administratīvajām robežām**.

Šī pieeja uzsvēr, ka telpiskā attīstība ir jāanalizē nevis administratīvi, bet funkcionāli, balstoties reālajās iedzīvotāju un uzņēmumu uzvedības modeļu struktūrās.

Zemgales josta šajā kontekstā atbilst funkcionālas telpas pazīmēm, jo tā

- savieno vairākus reģionālās nozīmes un vietējās nozīmes attīstības centrus;
- nodrošina intensīvu iekšējo mobilitāti;
- strukturē pakalpojumu, darba tirgu un tūrisma plūsmas.

2.2. Policentriskā attīstība un lineārās attīstības ass

ESPON un Eiropas Komisijas dokumentos policentriskā attīstība tiek uzskatīta par būtisku instrumentu teritoriālās kohēzijas nodrošināšanai. Tā paredz vairāku savstarpēji sasaisītu centru attīstību, kas

- samazina viena centra dominanci;
- palielina reģionu noturību;
- veicina līdzsvarotāku resursu sadali.

Lineāras attīstības ass (*development corridor*) šajā modelī kalpo kā telpisks ietvars, kas savieno šos centrus funkcionālā vienībā. Zemgales josta šādā skatījumā funkcionē kā **lineāra policentriska attīstības telpa**, kas atšķiras no Rīgas metropoles radiālās struktūras.

2.3. Latvijas reģionālās politikas konteksts

VARAM plānošanas dokumentos policentriskā attīstība ir deklarēta kā viens no mērķiem, tomēr praksē

- dominē investīcijas galvaspilsētas areālā;
- pierobežas teritorijas bieži tiek aplūkotas kā sekundāras;
- trūkst telpiski integrētu reģionālu attīstības modeļu.

Zemgales un Sēlijas jostas koncepts piedāvā praktisku mehānismu šo politikas mērķu īstenošanai, balstoties reģiona iekšējā potenciālā.

3. METODOLOĢIJA UN DATU AVOTI

3.1. Izpētes pieeja

Izpētē izmantota **jaukta metodoloģija**, apvienojot

- telpisko (GIS) analīzi,
- kvantitatīvo statistisko analīzi,
- kvalitatīvo telpiskās struktūras interpretāciju.

Šāda pieeja atbilst ESPON rekomendācijām funkcionālo teritoriju analīzē.

3.2. Telpiskā analīze

Zemgales un Sēlijas jostai tika noteiktas šādas funkcionālās buferzonas:

- **3 km** katrā pusē, kur funkcionālā ietekme ir tieša,
- **5 km** katrā pusē, kur ir paplašināta funkcionālā ietekme.

Šajās zonās analizēti:

- iedzīvotāju blīvuma rādītāji;
- sasniedzamība (laiks līdz novada centram);
- ceļu kategorijas un mobilitātes infrastruktūra;
- izglītības un pakalpojumu iestāžu izvietojums.

3.3. Izmantotā informācija un analītiskais pamatojums

Analīzē izmantota Zemgales plānošanas reģiona rīcībā esošā telpiskā, statistiskā un tematiskā informācija, kas ikdienā tiek izmantota reģionālās attīstības plānošanas vajadzībām, tai skaitā teritorijas attīstības izvērtējumos, tematisko pētījumu sagatavošanā un plānošanas dokumentu izstrādē.

Zemgales jostas un Sēlijas jostas funkcionālās telpas raksturošanai tika izmantoti šādi informācijas bloki:

- iedzīvotāju skaita un blīvuma rādītāji pašvaldību un pagastu griezumā;
- demogrāfiskās slodzes rādītāji;
- darba svārstmigrācijas un ikdienas mobilitātes telpiskie dati;
- ekonomiskās aktivitātes un uzņēmējdarbības izvietojuma indikatori;
- ceļu infrastruktūras un transporta savienojamības dati;
- sabiedriska labuma (izglītība, publiskā infrastruktūra) teritoriālais pārklājums;
- tūrisma objektu un apmeklējuma telpiskā koncentrācija.

Analīzē izmantota telpiskā salīdzinājuma pieeja, ļaujot identificēt Zemgales jostas un Sēlijas jostas teritoriju īpatsvaru kopējā reģiona telpiskajā struktūrā, kā arī novērtēt šo teritoriju funkcionālo nozīmi Zemgales plānošanas reģiona attīstībā.

Šāda pieeja nodrošina iespēju izmantot iegūtos secinājumus kā pamatojumu reģionālās attīstības prioritāšu noteikšanai un plānošanas dokumentu papildināšanai.

4. ZEMGALES JOSTA KĀ ZEMGALES PLĀNOŠANAS REĢIONA TĒLPISKAIS MUGURKAULS

4.1. Zemgales jostas telpiskais izvietojums un struktūra

Zemgales josta ir funkcionāla lineāra attīstības telpa ar apmēram 10 km plātu buferzonu, kas šķērso visu Zemgales plānošanas reģionu rietumu–austrumu virzienā, savienojot galvenos reģiona attīstības centrus: Dobeli, Jelgavu, Bausku, Aizkraukli un Jēkabpili. Šāds telpiskais izvietojums veido reģiona iekšējo strukturālo asi, kas būtiski atšķiras no Rīgas metropoles radiālās telpiskās organizācijas.

Atšķirībā no vertikālās (centrs–perifērija) struktūras, Zemgales josta nodrošina horizontālu savienojamību starp novadiem, ļaujot attīstības procesiem izplatīties visā reģiona teritorijā, nevis koncentrēties vienā dominējošā centrā. Šī īpašība ļauj Zemgales jostu raksturot kā reģiona telpisko mugurkaulu, ap kuru strukturējas mobilitāte, pakalpojumu pieejamība un ekonomiskā aktivitāte.

4.1.1. Zemgales jostas telpiskais ietvars un ceļu struktūra

Zemgales josta telpiski balstās uz nepārtrauktu valsts reģionālo autoceļu asi, kas šķērso Zemgales plānošanas reģionu rietumu–austrumu virzienā un veido funkcionāli vienotu transporta un mobilitātes koridoru. Šo asi veido šādi valsts reģionālie autoceļi:

- **P103 Dobeles – Bauska,**
- **P87 Bauska – Aizkraukle,**
- **P76 Aizkraukle – Jēkabpils.**

Minētie ceļu posmi savstarpēji veido nepārtrauktu un loģiski sasaistītu transporta struktūru, kas savieno galvenos Zemgales plānošanas reģiona attīstības centrus – Dobeli, Jelgavu (caur pieslēgumiem), Bausku, Aizkraukli (caur Jaunjelgavas mezglu) un Jēkabpili.

Šo ceļu izvēlei kā Zemgales jostas telpiskajam pamatam ir vairāki būtiski pamatojumi:

- tie nodrošina reģiona iekšējo savienojamību bez nepieciešamības izmantot Rīgas metropoles infrastruktūru;
- tie funkcionē kā ikdienas mobilitātes pamats darba svārstmigrācijai, pakalpojumu sasniedzamībai un loģistikai;
- tie šķērso teritorijas ar augstāku apdzīvojuma, ekonomiskās aktivitātes un pakalpojumu koncentrāciju.

Līdz ar to Zemgales josta nav tikai konceptuāla attīstības ass, bet **konkrēta, kartē identificējama funkcionāla telpa**, kuras pamatu veido reāla transporta infrastruktūra ar skaidri definētiem ceļu indeksiem.

4.2. Iedzīvotāju koncentrācija un apdzīvojuma struktūra

Iedzīvotāju skaita un blīvuma analīze apliecina, ka Zemgales jostas tiešās un paplašinātās funkcionālās ietekmes zonā koncentrējas būtiska daļa no Zemgales plānošanas reģiona iedzīvotājiem. Piecu kilometru buferzonā ap Zemgales jostu dzīvo aptuveni puse reģiona iedzīvotāju, kas norāda uz šīs telpas centrālo lomu apdzīvojuma struktūrā.

Salīdzinot ar reģiona perifērajām teritorijām, Zemgales jostas areālā

- ir augstāks iedzīvotāju blīvums;
- apdzīvotās vietas veido blīvāku un nepārtrauktāku tīklu;
- ir mazāka teritoriju fragmentācija.

Šāda apdzīvojuma struktūra veicina efektīvāku publisko pakalpojumu organizēšanu un infrastruktūras uzturēšanu, kas ir īpaši nozīmīgi reģionos ar ierobežotiem finanšu resursiem.

4.3. Demogrāfiskā slodze un reģionālā noturība

Demogrāfiskās slodzes rādītāji liecina, ka Zemgales jostas teritorijā tapāt, ka Jelgavas valstspilsēta situācija kopumā ir labvēlīgāka nekā reģiona perifērijā. Jostas areālā vērojams:

- relatīvi augstāks darbspējīgo iedzīvotāju īpatsvars;
- zemāka demogrāfiskā slodze uz vienu darbspējīgo iedzīvotāju;
- stabilāka vecumstruktūra.

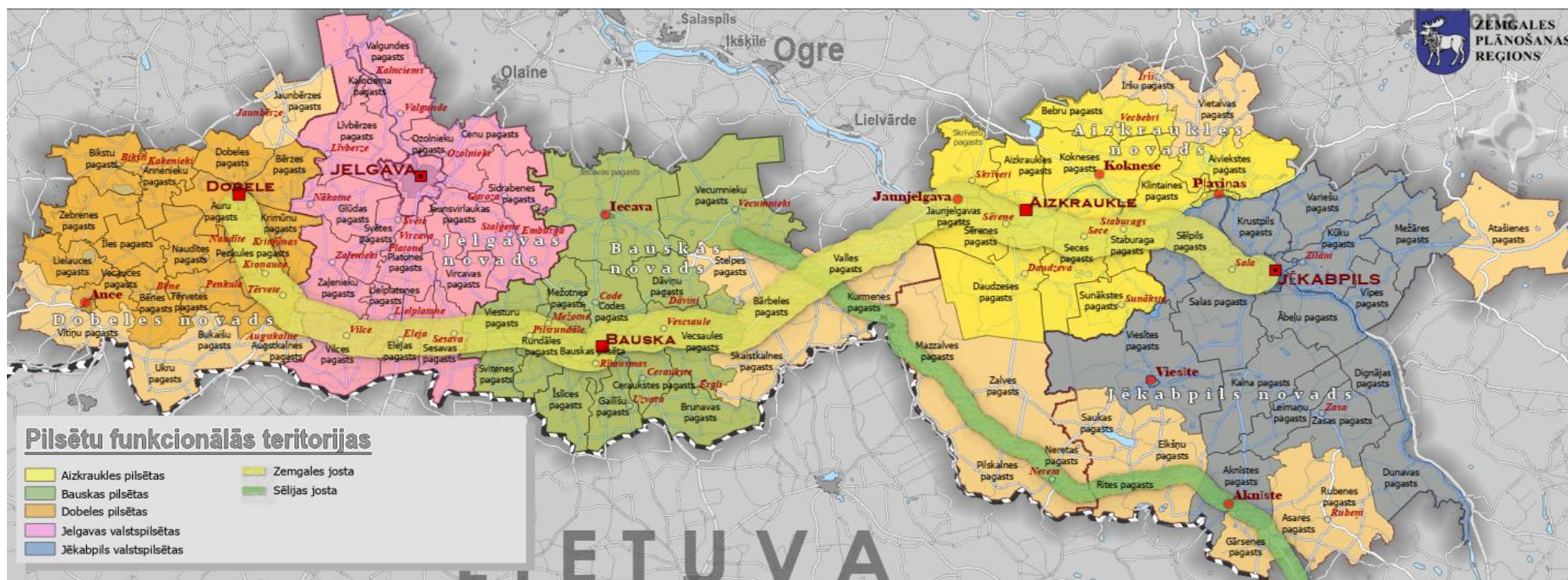
Šie rādītāji norāda uz augstāku sociāli ekonomisko noturību, kas ir būtisks priekšnoteikums ilgtspējīgai reģionālajai attīstībai. Zemgales josta šajā kontekstā darbojas kā telpa, kurā iespējams saglabāt kritisko masu gan iedzīvotāju, gan darbaspēka ziņā.

4.4. Darba svārstmigrācija un funkcionālais darba tirgus

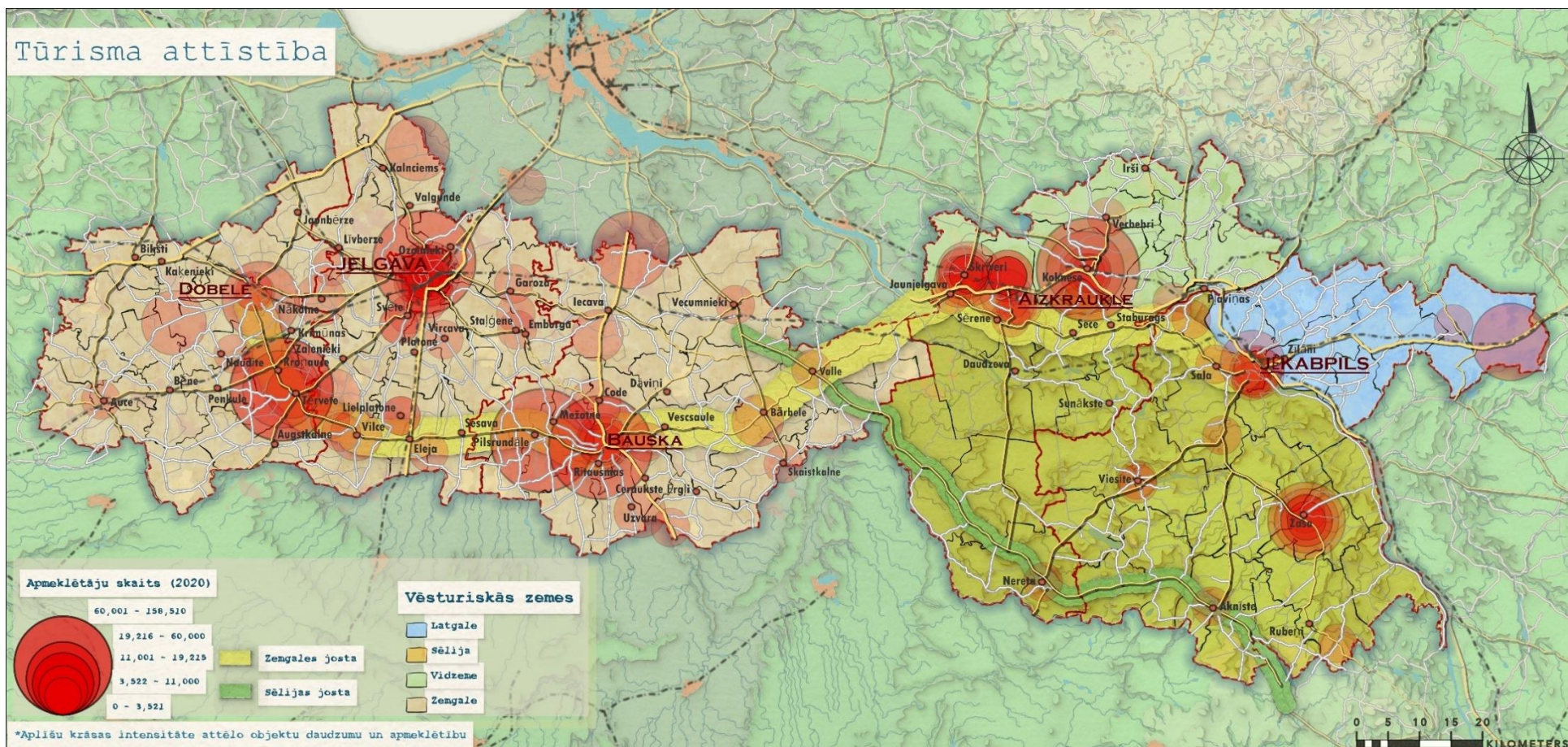
Darba svārstmigrācijas analīze apliecina, ka Zemgales josta funkcionē, kā vienots reģionālais darba tirgus areāls. Iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās plūsmas orientējas tajā skaita:

- starp jostas attīstības centriem;
- starp lauku teritorijām un tuvāko jostas centru.

Šī mobilitātes struktūra samazina atkarību no Rīgas metropoles kā vienīgā nodarbinātības centra un veicina reģiona iekšējo ekonomisko cirkulāciju. Zemgales josta šādā veidā pilda amortizējošu funkciju, mazinot iedzīvotāju aizplūšanu uz galvaspilsētu.



1. att. "Pilsētu funkcionālās teritorijas un Zemgales un Sēlijas josta" (karte)



2. att. "Reģiona perspektīvu tūrisma un kultūras areālu attīstība" (karte)

4.5. Ekonomiskā aktivitāte un uzņēmējdarbības telpa

Ekonomiskās aktivitātes telpiskais sadalījums parāda skaidru koncentrāciju Zemgales jostas ietvaros. Uzņēmējdarbības, loģistikas un pakalpojumu infrastruktūra pārsvarā izvietojas jostas tuvumā, izmantojot tās nodrošināto pieejamību un savienojamību.

Zemgales josta nodrošina:

- labvēlīgus priekšnosacījumus uzņēmumu izvietošanai ārpus Rīgas metropoles;
- piekļuvi gan vietējam, gan reģionālajam darba tirgum;
- savienojamību ar austrumu–rietumu loģistikas virzieniem.

Šī ekonomiskā funkcija nostiprina jostas lomu kā reģionālās attīstības struktūras centrālo elementu.

4.6. Sasniedzamība un infrastruktūras nozīme

Sasniedzamības analīze parāda, ka Zemgales jostas teritorijās iedzīvotājiem ir salīdzinoši īsāks laiks līdz novadu centriem un pakalpojumu koncentrācijas vietām. Šis faktors ir īpaši nozīmīgs lauku teritorijām, kur pakalpojumu centralizācija citādi varētu būtiski pasliktināt dzīves kvalitāti.

Zemgales josta, balstoties uz valsts galveno un reģionālo autoceļu tīklu, nodrošina:

- augstu teritoriju savienojamības līmeni;
- funkcionālu sasaisti ar *Rail Baltica* un citiem stratēģiskiem transporta koridoriem;
- potenciālu multimodālas mobilitātes attīstībai.

4.7. Tūrisma un pakalpojumu koncentrācija

Tūrisma objektu izvietojuma un apmeklējuma intensitātes analīze apliecina, ka Zemgales josta darbojas kā reģiona tūrisma telpiskais karkass. Jostas areālā koncentrējas:

- nozīmīgākie reģionālie un nacionālie tūrisma objekti;
- kultūras un dabas mantojuma vietas;
- aktīvās atpūtas infrastruktūra.

Šī koncentrācija veicina gan ekonomisko aktivitāti, gan reģiona identitātes stiprināšanu.

5. SĒLIJAS JOSTA

5.1. Sēlijas josta kā Zemgales jostas funkcionālais atzars

Sēlijas josta veidojas kā Zemgales jostas telpisks un funkcionāls turpinājums uz dienvidaustrumiem, aptverot Aizkraukles un Jēkabpils novadu dienvidu daļu un Latvijas–Lietuvas pierobežas teritoriju. Tā funkcionāli balstās uz Zemgales jostas nodrošināto savienojamību, taču vienlaikus pilda atšķirīgu (sekundāru), bet stratēģiski nozīmīgu lomu reģiona telpiskajā struktūrā.

Atšķirībā no Zemgales jostas, kur koncentrējas augstāka apdzīvojuma un ekonomiskās aktivitātes intensitāte, Sēlijas jostas teritorijās raksturīgi:

- zemāks iedzīvotāju blīvums;
- augstāka demogrāfiskā slodze;
- mazāka darba vietu koncentrācija;
- izteiktāka atkarība no reģionālajiem centriem.

Tomēr tieši šie rādītāji pamato nepieciešamību Sēlijas jostu analizēt nevis kā perifēriju, bet kā **funkcionāli sasaistītu attīstības telpu**, kuras dzīvotspēja ir tieši atkarīga no tās integrācijas Zemgales jostā.

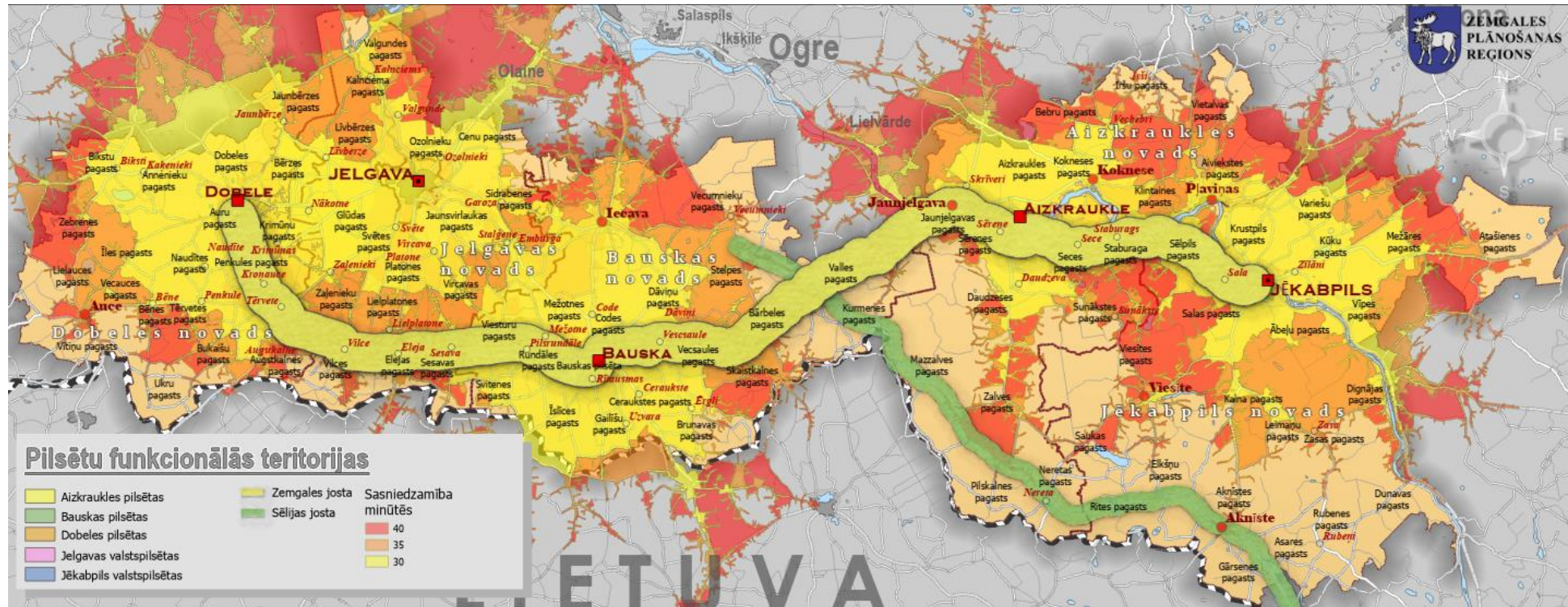
5.2. Funkcionālā mijiedarbība starp Zemgales un Sēlijas jostu

Darba svārstmigrācijas, sasniegšanas un pakalpojumu pieejamības analīze apliecina, ka Sēlijas jostas teritorijas funkcionāli orientējas uz Zemgales jostas centriem – īpaši Aizkraukli un Jēkabpili. Ikdienas mobilitāte šajās teritorijās pārsvarā nenotiek Rīgas virzienā, bet gan uz tuvāko reģionālo centru vai Zemgales jostas ietvaros.

Šī mijiedarbība veido **hierarhisku, bet integrētu telpisko struktūru**, kur:

- Zemgales josta darbojas kā primārā attīstības ass;
- Sēlijas josta – kā sekundārs, stabilizējošs atzars.

Šāds modelis atbilst funkcionālo teritoriju pieejai, kurā nozīme tiek piešķirta nevis vienādam attīstības līmenim, bet savstarpējai sasaitei un papildināmībai.



3. att. "Novadu sasniedzamība (minūtes līdz novadu centram)" (karte)

6. ZEMGALES UN SĒLIJAS JOSTAS PRETNOSTĀTĪJUMS RĪGAS METROPOLES MONOCENTRISKAI ATTĪSTĪBAI

6.1. Rīgas metropoles monocentriskās attīstības telpiskais izaicinājums

Plānotā Rīgas metropoles telpiskā attīstība nākamajos plānošanas periodos paredz turpmāku pakalpojumu, infrastruktūras un ekonomiskās aktivitātes koncentrāciju galvaspilsētas un tās tiešās ietekmes areālā. Šāda pieeja, ja netiek līdzsvarota ar reģionālām

alternatīvām, pastiprina:

- iedzīvotāju aizplūšanu no pierobežas teritorijām;
- reģionu iekšējo nevienlīdzību;
- publisko pakalpojumu sasniedzamības pasliktināšanos ārpus metropoles.

Zemgales plānošanas reģionā šis risks īpaši attiecas uz dienvidu un austrumu teritorijām, kuras ģeogrāfiski atrodas ārpus Rīgas ikdienas sasniedzamības zonas (virs 100 km.).

6.2. Zemgales–Sēlijas jostu modelis kā alternatīva monocentriskai attīstībai

Zemgales un Sēlijas jostas kopā veido **horizontāli - policentrisku attīstības modeli**, kas:

- balstās uz reģiona iekšējo potenciālu;
- samazina atkarību no galvaspilsētas;
- stiprina pierobežas teritoriju noturību.

Atšķirībā no radiālās struktūras, kas orientēta uz vienu centru, jostu modelis nodrošina:

- attīstības procesu izkliedi visā reģiona teritorijā;
- funkcionālu savienojamību starp novadiem;
- iespēju saglabāt un attīstīt vietējo identitāti.

Šis modelis ir īpaši nozīmīgs pierobežas teritorijām, kur attīstības pārtrūkums tieši apdraud teritorijas dzīvotspēju ilgtermiņā.

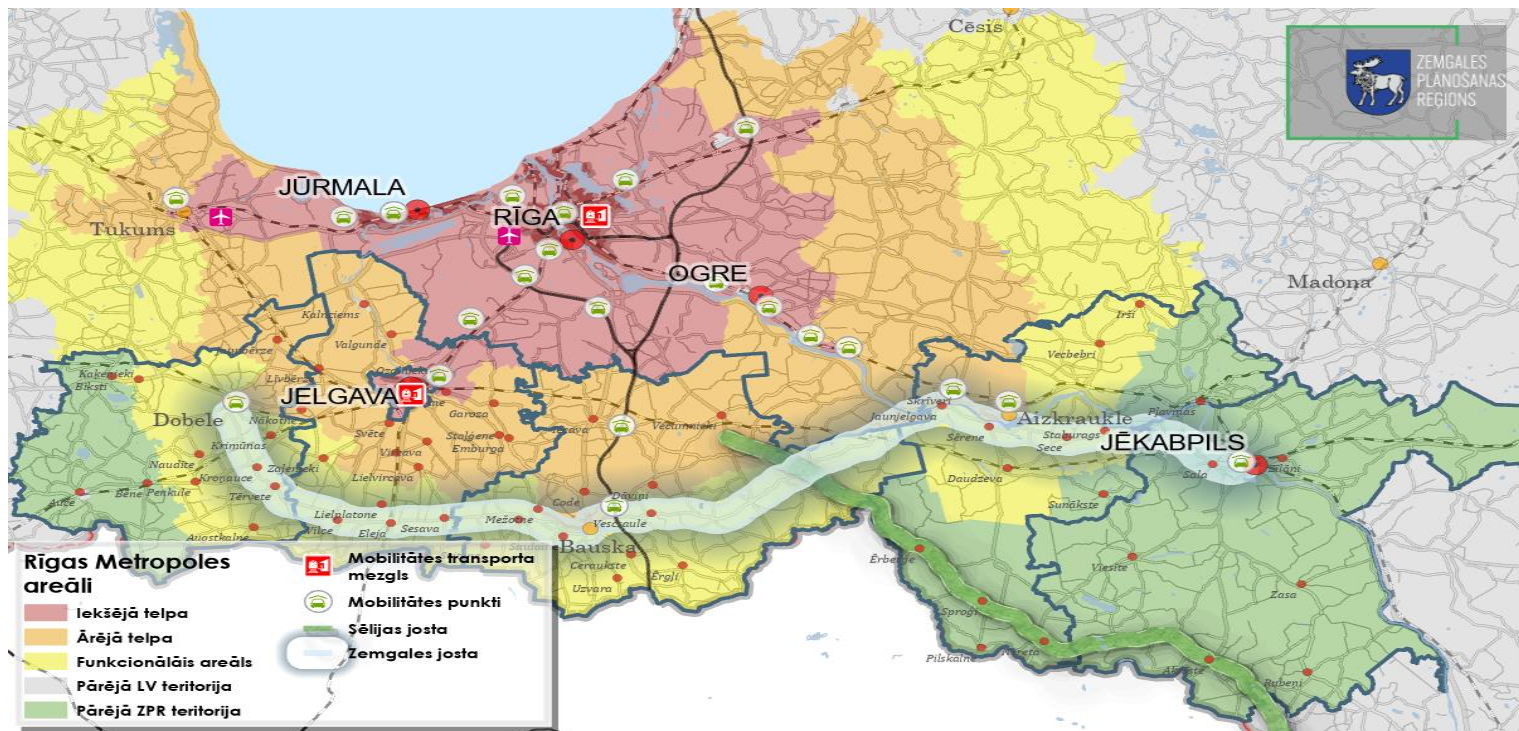
6.3. Stratēģiskā nozīme Zemgales plānošanas reģionam

Šis koridors ir būtisks arī civilās aizsardzības un valsts drošības kontekstā, jo nodrošina alternatīvu pārvietošanās ceļu paralēli galvenajām maģistrālēm.

Zemgales josta, balstoties uz autoceļiem **P103, P87 un P76**, kopā ar Sēlijas jostu veido strukturētu reģiona attīstības karkasu, kas:

- nodrošina telpisko nepārtrauktību no Dobeles līdz Jēkabpilij;
- savieno reģiona centrus vienotā funkcionālā telpā;
- rada reālu alternatīvu monocentriskai telpiskajai organizācijai.

Šī struktūra ir uzskatāma par vienu no būtiskākajiem Zemgales plānošanas reģiona ilgtermiņa attīstības resursiem.



4. att. "Rīgas metropoles areāli, Zemgales un Sēlijas jostu funkcionālās attīstības telpas" (karte)

7. SECINĀJUMI UN STRATĒĢISKĀS REKOMENDĀCIJAS

7.1. Galvenie secinājumi

1. **Zemgales josta ir funkcionāla, telpiski nepārtraukta attīstības telpa**, kuras pamatu veido valsts reģionālie autoceļi **P103 Dobeles–Bauska, P87 Bauska–Aizkraukle un P76 Aizkraukle–Jēkabpils**. Šī infrastruktūras ass savieno galvenos Zemgales plānošanas reģiona attīstības centrus un nodrošina reģiona iekšējo savienojamību.
2. Zemgales jostas ietekmes teritorijā (3–5 km buferzonā) koncentrējas **būtiska daļa reģiona iedzīvotāju, ekonomiskās aktivitātes, darba vietu, pakalpojumu un tūrisma objektu**, kas apliecina tās lomu kā reģiona telpisko mugurkaulu.
3. Zemgales josta funkcionē kā **iekšējs reģionālais darba tirgus un mobilitātes areāls**, kur ikdienas pārvietošanās un darba svārstmigrācija pārsvarā orientējas starp reģiona centriem, nevis tikai Rīgas virzienā.
4. **Sēlijas josta** ir funkcionāli cieši saistīta ar Zemgales jostu un darbojas kā tās **sekundārs, bet stratēģiski nozīmīgs atzars**, nodrošinot pierobežas teritoriju sasaisti ar reģiona kopējo attīstības struktūru.
5. Lai gan Sēlijas jostas teritorijās attīstības intensitāte (iedzīvotāju blīvums, ekonomiskā aktivitāte, mobilitāte) ir zemāka nekā Zemgales jostā, tās funkcionālā integrācija būtiski **samazina perifērijas izolāciju** un stiprina teritoriju noturību.
6. Zemgales un Sēlijas jostu kopējais modelis veido **horizontālu, policentrisku attīstības struktūru**, kas telpiski un funkcionāli **pretnostata Rīgas metropoles monocentriskajam attīstības modelim**.
7. Šāds telpiskais risinājums ir īpaši nozīmīgs Zemgales plānošanas reģiona dienvidu un austrumu daļām, kurās pastāv paaugstināti depopulācijas, pakalpojumu nepieejamības un ekonomiskās stagnācijas riski.

7.2. Zemgales jostas institucionalizēšana plānošanas dokumentos

Zemgales jostu nepieciešams formāli definēt kā prioritāru funkcionālu attīstības telpu Zemgales plānošanas reģiona attīstības programmā un ilgtermiņa stratēģiskajos dokumentos.

7.3. Infrastruktūras un mobilitātes prioritātes

Zemgales jostas ietvaros prioritāri jāplāno

- reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana,
- satiksmes drošības pasākumi,
- multimodālas mobilitātes risinājumi (sabiedriskais transports, velo, mikromobilitāte).

Jostai jāfunkcionē kā **alternatīvai reģionālajai mobilitātes asij**, kas samazina nepieciešamību ikdienas pārvietošanās vajadzībām izmantot Rīgas metropoles infrastruktūru.

7.4. Ekonomiskās aktivitātes un uzņēmējdarbības attīstība

Uzņēmējdarbības un loģistikas attīstība jāfokusē uz Zemgales jostas teritorijām, izmantojot:

- labāku sasniedzamību,
- piekļuvi reģionālajam darba tirgum,
- savienojamību ar valsts un starptautiskajiem transporta koridoriem.

Jostu teritorijās ieteicams veicināt:

- industriālo un loģistikas teritoriju attīstību,
- reģionāla mēroga pakalpojumu koncentrāciju,
- inovāciju un specializācijas centru veidošanos.

7.5. Sēlijas jostas stiprināšana kā pierobežas attīstības instruments

Sēlijas josta jāintegrē Zemgales plānošanas reģiona attīstības politikā kā **funkcionāls atzars**, nevis atsevišķa perifērija.

Attīstības pasākumiem Sēlijas jostā jābūt vēršamiem uz:

- sasniedzamības uzlabošanu līdz Zemgales jostas centriem,
- publisko pakalpojumu pieejamības saglabāšanu,
- vietējās identitātes un ekonomiskās aktivitātes stiprināšanu.

7.6. Pretnostatījums Rīgas metropoles monocentriskajai attīstībai

Zemgales–Sēlijas jostu modelis jāizmanto kā **praktisks instruments teritoriālās kohēzijas īstenošanai**, līdzsvarojot Rīgas metropoles attīstības ietekmi.

Reģionālajā un nacionālajā līmenī Zemgales josta jāpozicionē kā

- policentrisks attīstības piemērs,
- reģionālās noturības stiprināšanas mehānisms,
- pierobežas teritoriju attīstības balsts.

- Centrālā statistikas pārvalde – iedzīvotāju, nodarbinātības un demogrāfijas dati.
- Zemgales plānošanas reģiona tematiskās kartes un GIS slāņi (iedzīvotāji, mobilitāte, ekonomika, sasniedzamība, tūrisms).

8. IZMANTOTIE POLITIKAS DOKUMENTI UN ATSAUCES

Eiropas Savienības un ESPON dokumenti

- ESPON (2018). *Functional Areas and Territorial Development*.
- European Commission (2020). *Territorial Agenda 2030 – A Future for All Places*.
- European Commission (2017). *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies*.

Nacionālie un reģionālie dokumenti

- Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (2021). *Nacionālais attīstības plāns 2021–2027*.
- VARAM (2021). *Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021–2027*.
- Zemgales plānošanas reģions (aktuālā redakcija). *Zemgales plānošanas reģiona attīstības programma*.

Statistika un telpiskā informācija