

tepat, Eiropā



«Rail Baltica» Latvijā gaida starta šāvienu

Savienojums Tallina–Varšava–Berlīne tiek skatīts plašākā kontekstā – kā daļa no transporta koridora Helsinki–Venēcija

AIJA CĀLĪTE

SPECIĀLI "LA"

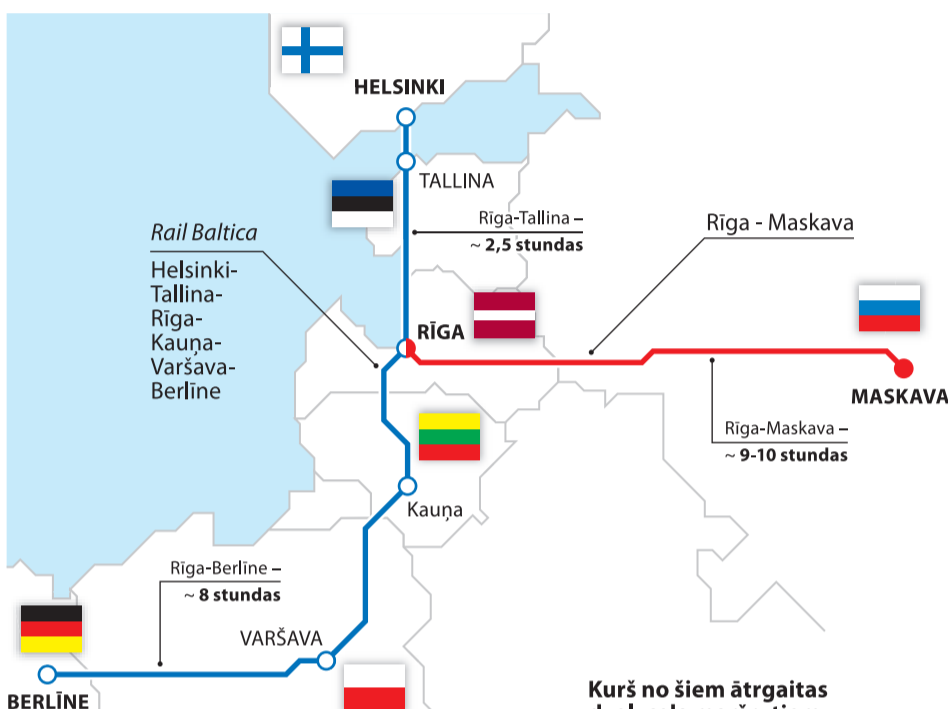
"Biju patiesi izbrīnīts, dzirdot, ka marta vidū Latvijā vēl joprojām pat valdības locekļu līmenī notika debātes par to, vai ir lietderīga "Rail Baltica" būvniecība. Joprojām notiek taisnošanās, meklēti argumenti, kāpēc tas Latvijai nav nepieciešams," zaudējis bijušajam diplomātam un eirokomisāram raksturīgo atturību, šī projekta koordinators no Eiropas Komisijas (EK) puses Pāvēls Telička runāja tieši, ātri un skaļi. Viņš uz Rīgu bija atbraucis, lai piedalītos Meierovica biedrības rīkotajā starptautiskajā konferencē par Eiropas dzelzceļa tīkla attīstību.

Vispirms Berlīne, Maskava – pēc tam

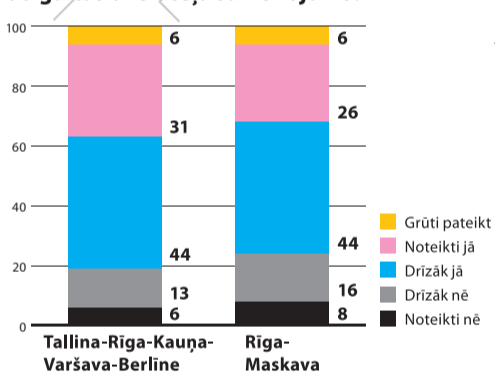
Galvenais konferences temats bija "Rail Baltica", ziemeļu un dienvidu virziena ātrgaitas vilcienu dzelzceļa līniju savienojums, kam Latvijā pagājušā gada nogalē uzradās idejiskais konkurents – Rīgas–Maskavas ātrgaitas vilcienu līnija. Tolaik notika ātra pretnostatīšana: uz kuru pusi vēlamies braukt vispirms – uz Maskavu vai Berlīni? Telička šo jautājumu neuzdeva. Viņš uzskata, ka dzelzceļa stāvoklis Latvijā ir ļoti slikts, un ir pārliecināts, ka nepieciešamas abas līnijas. "Rīga potenciālajiem investoriem ir interesanta, taču vājā vieta ir loģistika un transporta tīkli," uzskata koordinators. Taču viņš uzsver – bez Latvijas līdzdalības "Rail Baltica" mums jāatsakās no cerības, ka līnijai austrumu virzienā izdosies piesaistīt Eiropas Savienības (ES) līdzekļus.

Pēc sarunām ar satiksmes ministru Uldi Auguli starp EK un Latviju tika panākta vienošanās, ka, sākot darbus pie "Rail Baltica", Latvijai tiek apsolīta nauda arī otram – austrumu – projektam, kurā EK arī saskata biznesa potenciālu. Tomēr tikai tad, ja šis būs Pāreiozas dzelzceļa tīkla jeb TEN-T atzars. "Kā tiku solījis, esmu nosūtījis Eiropas Komisijai oficiālu vēstuli, kurā lūdzu finansālu atbalstu "Maskavas atzaram". Tomēr sagaidu, ka jau pavisam drīz Latvijas valdība pildīs arī savu solījumu – EK nosūtīs vēstuli ar lūgumu atcelt kādreiz panākto finansējuma pārtraukšanu "Rail Baltica" izbūvei. Runāju ar Latvijas prezidentu Valdi Zatleru, viņš solīja, ka tāda tiks nosūtīta. Sprotot Latvijas ekonomiskās problēmas, EK ar jums bija vienošanās, ka uz laiku iespējams šo finansējumu iesaldēt, pro-

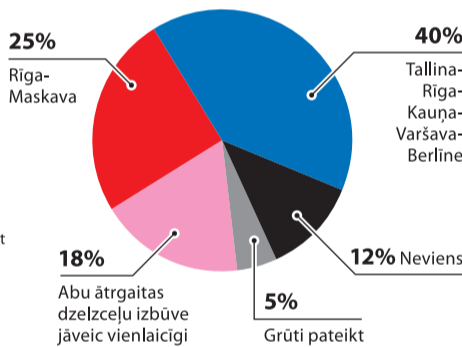
Ātrgaitas dzelzceļa nepieciešamība sabiedrības ieskatā



Vai, jūsuprāt, Latvijai būtu nepieciešams ātrgaitas dzelzceļa savienojums?



Kurš no šiem ātrgaitas dzelzceļa maršrutiem, jūsuprāt, ir jābūvē vispirms?



Dati: TNS LATVIA. Respondenti – n=507

INDULIS MARTINSONS, 2011 LATVIJAS AVĪZE

jekta īstenošanu nesākot. Taču tikai uz laiku!" uzskata Telička.

Igaunijā sliežu izbūvei iztērēts jau 91% finanšu, arī Lietuva, apgūstot kaut tikai piecus procentus līdzekļu, apliecinājusi vēlmi iekļauties projektā. Tādēļ Latvijai ar saviem "nulle procentiem" nāksies krietni iedzīt, lai iekļautos kopējā TEN-T izbūves plānā.

Krāvju pārvadājumu tīkla posms

"Rail Baltica" būtība Latvijā nereti tiek noreducēta tikai līdz ērtai pasažieru satiksmei uz Berlīni. Taču galvenā nozīme tomēr ir krāvju pārvadājumiem, kuri palīdzētu Baltijas ekonomikai labāk integrēties ES. "Rail Baltica" lielā ģeopolitiskā nozīme ir tik nepārprotama, ka par to diez vai vēl ir jēga spriest. "Pēdējais solis, Baltijas valstīm integrējoties Eiropas Savienībā" – šis formulējums tiek lietots bieži.

Taču, atmetot vien Latvijas iekšpolitikai nozīmīgās diskusijas par izvēli starp Eiropu un atrašanos Krievijas ietekmes zonā, uz šo projektu nepieciešams paskatīties plašākā kontekstā. Patiesībā

šim kilometru skaita ziņā šķietami nenozīmīgajam sliežu posmam (apmēram 800 km) ir ļoti nozīmīga vieta visas Eiropas dzelzceļa transporta sistēmā, kur pasažieru ērtību nodrošinājums ir tikai neliela šī projekta daļa. Ne velti ierobežoto ES budžeta līdzekļu ietvaros, kad plānoto 20 miljardu eiro vietā iedalīti vien astoņi, tieši "Rail Baltica" izvēlta kā viena no astoņām prioritātēm visu 30 TEN-T projektu vidū. Turklāt savienojums Tallina–Varšava–Berlīne jau tiek skatīts plašākā kontekstā – kā daļa no transporta koridora Helsinki–Venēcija, bet ar starpsavienojumu palīdzību iespējams nokļūt arī citās Eiropas daļās gan tālāk uz rietumiem, gan dienvidiem.

Baltijas integrācijas atslēga?

Igaunijas valdības pārstāvji un Latvijas ārlietu ministrs Ģirts Valdis Kristovskis uzsver arī nepieciešamību pēc lielākas Baltijas valstu reģionālās ekonomiskās integrācijas, kurai vājā transporta infrastruktūra neļauj attīstīties. Igaunijai patlaban jau izbūvētā "Rail Baltica" daļa noder vien ātrākam dzelzceļam valsts iekšienē un arī sadarbībai ar Somiju. "Mēs gribam, lai Igaunijai būtu savienojumi ar Eiropu arī tad, kad lidmašīnas neliido!" vēl labā atmiņā ir Īslandes vulkāna izvirduma radītās korekcijas igauņu plānos, kā arī izolētības izjūta. Diemžēl minētajā konferencē savu viedokli publiski izvirzīja

formulēt Latvijas satiksmes ministrs Uldis Augulis, savā vietā deleģējot valsts sekretāra vietnieci Aivitu Ļubļinu-Goldmani, kura atkārtotā vien jau dzirdēto: viens atzars labs, otrs arī, bet pašlaik Latvijai nav tik daudz naudas, lai uzreiz atsāktu darbu pie "Rail Baltica".

Sabiedrības atbalsts abiem projektiem

Parādotes idejai par Rīgas–Maskavas ātrgaitas dzelzceļa savienojumu, vairāki publiski politiķi un uzņēmēju izteikumi lika domāt, ka arī Latvijas sabiedrība sliecas par labu jaunajam projektam, uzskatot "Rail Baltica" vien par simbolisku un politisku, nevis ekonomiski izdevīgu un tāpēc neatbilstoši dārgu projektu "Eiropai par prieku". Tomēr sabiedriskās domas izpētes

firmas "TNS Latvia" pētījums (skat. ilustrāciju) liecina – kā pirmajam priekšroku tiek dota "Rail Baltica" projektam, kuru atbalsta 40% aptaujāto. 25% domā, ka vispirms jāizbūvē ātrgaitas dzelzceļš uz Maskavu. 18% aptaujāto uzskata, ka abi jābūvē vienlaikus, bet 12% iztiktu bez neviena no šiem projektiem.

Pētījumā parādās arī zināms Latvijas "iekšējais ģeopolitiskais iedalījums", proti – dzelzceļa savienojumu ar Eiropas kopējo sistēmu vairāk vēlas gados jauni cilvēki ar augstāku izglītību un ienākumu līmeni, turklāt biežāk tie ir latvieši. Virzienu uz Maskavu savukārt salīdzinot, citi ciltautieši, kā arī cilvēki ar zemākiem ienākumiem un izglītību. Pret abu līniju izbūvi visbiežāk ir pensijas vecumu sasniegušie.

VIEDOKĻI

Arūns Štars, Lietuvas Satiksmes ministrijas viceministrs: "Saskaņā ar plānu ir iecerēts rekonstruēt esošo dzelzceļa posmu no Polijas robežas līdz Kauņai, uzbūvējot duālās sliedes (Eiropas standarta un esošā platuma apvienojums) vai arī uzbūvēt papildu Eiropas platuma sliedes (1435 mm). Vairākos posmos notiek sliežu ceļu projektēšana, lai varētu veikt būvniecību. Pašlaik notiek posmu Polijas robeža–Mockava, Marijampole–Kazlu Rūda–Kauņa projektēšana, projektējam būvēšanai otru sliežu ceļu posmiem Gaižūnas–Šauļi, Šauļi–Jonišķi–Latvijas robeža. Mockavas–Šeštoku dzelzceļa posma (1435 mm/1520 mm duālo sliežu) rekonstrukcija ir tuvu pabeigšanai. Iecerēts arī atjaunot esošo posmu no Kauņas līdz Latvijas robežai, lai tur vilcienu kustības maksimālais ātrums būtu 120 kilometri stundā. Šis aktivitātes veicam "Rail Baltica" ieviešanas pirmajā posmā, kas iekļauts 2007. – 2013. gada finansēšanas periodā. Otrās "Rail Baltica" posms ir uzbūvēt Eiropas platuma sliedes no Kauņas līdz Latvijas robežai un tālāk Latvijā un Igaunijā."

Ilze Aleksandroviča, Latvijas Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta direktore: "Pašlaik varam runāt par iecerēm uzlabot dzelzceļa sliedes virzienā Valmiera–Valga un Jelgava–Lietuvas robeža, lai vilcieni pa šiem posmiem varētu kursēt ar ātrumu 120 kilometri stundā. Steiga nav tik liela, jo, piemēram, lietuviešiem otrā pusē nav sliežu. Tuvākajā laikā plānojam virzīt valdībā ziņojumu par projektu un tā realizācijas termiņiem, lai lemtu par nacionālo līdzfinansējuma piešķiršanu. Tiklīdz līdzekļus piešķirs, "Latvijas dzelzceļš" ir gatavs sākt būvniecību. P. Telička kunga izteikumi konferencē ir zināma spekulācija, jo TEN-T bija informēta, ka iesaldējam projektu, turklāt atļauja to darīt bija līdz šā gada beigām, taču rīkojamies ātrāk, jo aprīļa beigās virzām jautājumu uz valdību. Iepriekš bija plānots, ka sliedes uzlabojam līdz 2013. gada beigām, taču tagad runa ir par 2015. gada nogali. Par Eiropas platuma sliedēm notiek izpēte, un tās beigu termiņš ir maijs. Jaunās sliedes būs uzbūvētas ne agrāk par 2020. gadu."

Kaurs Lass, "Estonia 2030+" projektu menedžeris: "Gada beigās dzelzceļa posms Valga–Tartu būs pabeigts, turklāt vēlāk Igaunijas rīcībā būs jauni vilcieni. Jaunais Eiropas platuma sliežu posms no Tallinas caur Pērnavu ir valsts prioritāte, un ir plānots, ka pa to vilcieni kustētos ar ātrumu 200 kilometri stundā. Pašlaik ir jautājums, kā nodrošināt platības šim ceļam. Viena no problēmām ir tā, ka Igaunija dzelzceļa jomā ir atkarīga no Latvijas. Pagaidām 120 kilometru ātrais posms apstājas pie Latvijas robežas un pēc tam ātrums ir lēnāks. Attīstot "Rail Baltica", ieguvēji būs reģioni, kuri būs labāk savienoti. Cilvēki varēs nokļūt no Tallinas līdz pat Polijai un tālāk."

APKOPOJIS ĢIRTS VIKMANIS

■ NEDĒĻAS PĀRDOMAS

Izvēle

Ir pašsaprotami, ka par strādātnespīgiem vecākiem rūpējas viņu bērni. Tāpat ir pašsaprotami, ka civilizēta sabiedrība neļaus nomirt badā vecam cilvēkam tikai tāpēc, ka viņam nav bērnu, kas varētu par viņu rūpēties. Vēl vairāk – mūsdienīgu Eiropas sabiedrība uzskata, ka cilvēkam, kurš savu mūžu apzinīgi strādājis, vecumā dzīves līmenim nevajadzētu kristies. Šim nolūkam ir izveidotas plašas un finansiāli ietilpīgas pensiju sistēmas, no kurām spilgtākais paraugs, šķiet, ir ziemeļvalstīs praktizētā. Vairāk vai mazāk, bet jebkura no tām paredz paaukdžu solidaritāti. To, ko esmu parādā vecākiem, es atdošu bērniem – tikai šeit vairs nav runa par atsevišķu cilvēku, bet gan par paaukdžu attiecībām.

Tomēr šis modelis darbojas tikai nelielā pasaules daļā: Eiropā. Pensijas, protams, pazīst arī pārējā pasaulē, tomēr nekur pensiju sistēma nav tik visaptveroša kā Eiropā. Tas ir ļoti dārgs pasākums, kas nekatrā valstij ir pa kabatā. Eiropa kā pasaules bagātākais reģions to varēja atļauties. Varēja – jo nu sāk nevarēt. Arvien skaudrāka kļūst nepieciešamība izšķirties, kur naudu ieguldīt – pensijās vai valsts attīstībā, jo visam vairs nepietiek. Patiesībā izvēles nav: atpalcība valsts attīstībā nozīmē konkurētspējas mazināšanos pasaules tirgos, ekonomisko stagnāciju vai pat lejupslīdi un ar to saistītu dzīves līmeņa pazemināšanos visām vecuma grupām.

Eiropa – tie ir tikai 11%



IVETA ŠULCA

EK PĀRSTĀVNICĪBAS LATVIJĀ VADĪTĀJA

pasaules iedzīvotāju. Pārējiem par valsts sociālā budžeta piepildīšanu raizes ir mazākas – tā ir katras ģimenes iekšēja lieta. Lielākās grūtības, ar kādām savulaik saskārās Ķīnas varas iestādes, sākot īstenot viena bērna politiku, bija gadu tūkstošus pastāvējuši tradīcija bērniem uzturēt savus vecākus. Tikai daudzbērnu ģimene varēja nodrošināt, ka vecumā būs maize un pajumte. Šī tradīcija ir dzīva lielākajā daļā pasaules. Šī tradīcija ļauj valstij nelauzīt galvu par pensijām, bet visus resursus sviest globālajā konkurences cīņā. Indija, Brazīlija, vairākas citas valstis savā izaugsmē daudzās jomās sāk konkurēt par līdera pozīcijām, bīstami pietuvojoties vai pat apsteidzot Eiropas rādītājus.

Eiropa noveco, Eiropa izmirst – šādi brīdinājumi vairs nevienam nepārsteidz. Vairs nepārsteidz arī tas, ar kādu mieru šie brīdinājumi tiek uztverti. Varbūt tikai šoka terapija var likt atjēgties, pirms sabiedrību pārņem šoks, no kura vairs atgūšanās nav. Es nezīnu receptes, kas var likt sabiedrībai sākt domāt. Bet es zīnu, ka dabas likumi ir nežēlīgi vienkārši: sabiedrība, kas sevi neatražo, pazūd bez pēdām.

Attīstībai jāziedo vairāk

INA STRAZDIŅA

BRISELĒ, SPECIĀLI "LATVIJAS AVĪZĒI"

Eiropas Savienība patlaban ir dāsnākā ziedotāja attīstībai pasaulē. Vairāk nekā puse no visas trešajām valstīm domātās naudas nāk tieši no ES dalībvalstu budžeta un tiek atvēlēta dažādām vajadzībām Āzijas, Latīņamerikas, Klusā okeāna, Tuvo Austrumu reģiona, Āfrikas un Karību jūras valstīm.

Salīdzinājumā ar 2009. gadu ES savu atbalsta daļu vēl ir palielinājusi par 4,5 miljardiem eiro, sasniedzot kopumā 53,8 miljardus eiro, tomēr 2010. gada plānoto kolektīvo mērķi attīstībai atvēlamās naudas procentu palielināt līdz 0,56% no nacionālā kopienākuma Eiropas Savienība tomēr nav sasniegusi. Palīdzībai domātā nauda bijusi par 14,5 miljardiem eiro mazāka, nekā cerēts. Tā vēstīts jaunākajā ziņojumā par Eiropas Savienības palīdzības apjomiem attīstībai, ar ko šonedēļ klajā nāca attīstības komisārs Andris Piebalgs.

"Lai gan Eiropas Savienība 2010. gadā joprojām ir pārliecināta, ka lielākā daļa lidzību devēja pasaulē, tomēr palīdzības budžets vēl arvien ir mazāks par 1% no valstu

nacionālā kopienākuma. Ja gribam sasniegt savus vērienīgos 2015. gada mērķus un attaisnot uzticēšanos, budžeta summas ir jāpalielina. Tas ir kopīgs darbs, kurā sava taisnīga artava jānodod visiem lidzību devējiem. Palīdzība ir gudrs ieguldījums nākotnē. Iekļaujošas izaugsmes un ilgtspējīgas attīstības veicināšana partnervalstīs ir mūsu savstarpējās interesēs," tā norādījis A. Piebalgs.

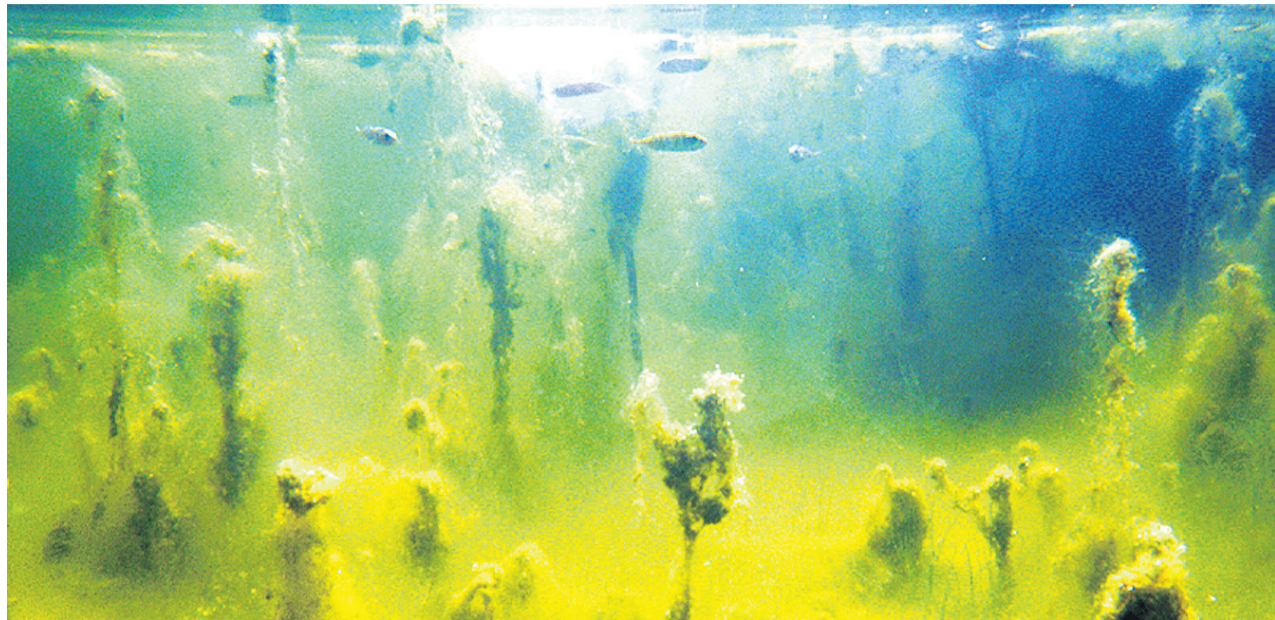
Sobrīd piecu pasaules valstu, vislielāko ziedotāju, vidū ir Francija, Vācija un Lielbritānija. Zviedrija, Dānija, Luksemburga un Nīderlandē ir sasniegušas visaugstāko mērķi un 0,7% no sava iekšzemes kopprodukta atvēlēt attīstībai, arī Beļģija, Somija, Īrija un Kipra ir starp dāsnākajām ziedotājām.

Latvija šiem mērķiem valsts budžetā atvēlējusi ļoti simbolisku summu – tikai 269 latus, ar ko nopietnu palīdzību īstenot nav iespējams. Taču, kā norādījis A. Piebalgs, no 2012. gada Latvijai tomēr nāksies šim nolūkam domātos līdzekļus budžetā palielināt.

Līdz 2015. gadam visas Eiropas Savienības valstis ar apņēmības sasniedzot kopīgu mērķi, palīdzībai atvēlēt 0,7% no nacionālā kopprodukta.

Viens lats Baltijas jūras veselībai

Ūdens kvalitāte kļūst par katru cilvēka problēmu



LETA FOTO

Zilaļģu ziedēšana Baltijas jūrā apliecina šīs ūdenstilpes sliktu veselību un ir novērojama visās reģiona valstīs.

ULDIS GRAUDIŅŠ

Klimata pārmaiņas, cilvēka saimnieciskā darbība un pārmēru lielais ūdens patēriņš piespiedis Eiropas Komisiju (EK) sākt darbu pie plāna ūdens resursu pieejamībai.

Pētnieki brīdina

Nesamērīgi lielais ūdens patēriņš mājāsaimniecībā, lauksaimniecībā un rūpniecībā, ūdens zudumi, likumu, kas saistīti ar ūdens taupīšanu, trūkums – tā konferencē "Eiropas ūdeņu nākotne" kopējo situāciju ar ūdeni pasaulē vērtēja Budapeštas universitātes pētnieks Laslo Somlodijs un Polijas pētnieks Janušs Kindlers. Viņi norāda – aizvien lielāks ūdens piesārņojums tā kvalitāti tikai pasliktina. Visvairāk rūpju rada tā saucamās trešās pasaules valstis.

Eiropas Savienībā 2000. gadā no 20 direktīvām, kas agrāk attiecās uz ūdeni, izveidoja vienu – ūdens ietvara direktīvu. Tajā nosprausta ūdens apsaimniekošanas stratēģija, tomēr problēmas ar direktīvas ieviešanu aizvien saglabājas. Kādas tās ir? Ungārijas un Polijas pētnieki norāda – neatbilstība starp ūdens piegādi un notekūdeņu attīrīšanu, urbanizācijas process un novecojusi infrastruktūra (aizvien vairāk cilvēku dzīvo pilsētās un izmanto, piemēram, ūdensvadus). Tāpat Eiropai jātiecas galā ar plūdiem un sausuma periodiem, kuru biežums pēdējos 30 gados pieaudzis

vismaz par 20% un kas rada simtos miljardos eiro mērāmus zaudējumus. Tāpat jāpiemērojas klimata pārmaiņām, jāaptur pārāk lielā gruntsūdeņu izmantošana un jātiecas galā ar augstajām apūdeņošanas prasībām.

Kā konferencē uzsvēra EK vides komisārs Janezs Potočņiks, ES īstenotā ūdens stratēģija ir jāsaskaņo ar stratēģiju citās nozarēs, piemēram, lauksaimniecībā. Nākamā gada beigās pēc sabiedriskās apspriešanas EK iepazīstinās ar "Nākotnes plānu ūdens pieejamībai", kura izveidei gan svarīgi ir iegūt ticamu informāciju par situāciju visās dalībvalstīs. Patlaban šādu ziņu nav. J. Potočņiks arī atzīst – ir skaidrs, ka ar valdību piešķirto naudu ūdeņu apsaimniekošanai un to kvalitātes saglabāšanai nepietiek, tāpēc ir vajadzīgas inovatīvas metodes privātā kapitāla piesaistei.

Latvijai daudz mājas darbu

Baltijas Vides foruma vadītāja Kristīna Veidemane norāda – Latvija salīdzinājumā ar citām ES valstīm skaitās ūdeņiem bagāta valsts, turklāt mums visi nokrišņi neiztvaiko. Viņas kopā ar Polijas, Igaunijas un Lietuvas pētniekiem veiktajā pētījumā secināts – ziemeļvalstīs līdz 2050. gadam ūdens pietiks. "Atšķirīga situācija ir citās ES valstīs. Piemēram, Spānijā ir izdoti noteikumi, kā rīkoties gadījumos, kad visiem ūdens nepietiek, kurai tautsaimniecības nozarei ir priekšrocī-

bas," norāda vides eksperte. K. Veidemane uzsver – vislielāko satraukumu patlaban raisa tas, ka Latvija naudas trūkuma dēļ jau trešo gadu neveic ūdens kvalitātes mērījumus upēs un ezeros. "Varētu šo monitoringu neveikt vienu gadu, tomēr tik ilgi bez pārbaudēm dzīvot nevar," teic K. Veidemane. Bēdīgas lietas notiekot arī lauksaimniecībā. Daudzviet saimnieki mēslojumu lietojot vairāk nekā padomju laikā, tas nonāk upēs, kas savukārt aizaug. Šā gada janvārī valdība apstiprināja Ministru kabineta noteikumu nr. 33 "Noteikumi par ūdens un augsnes aizsardzību no lauksaimnieciskās darbības izraisīta piesārņojuma ar nitrātiem". Noteikumos ir formulētas prasības mēslo krātuvēm, kūtsmēslo uzglabāšanai, agroķīmijas un bioloģiskā mēslojuma lietošanai intensīvajā zemkopībā. Patlaban vēl notiek diskusijas par fermām un graudaugu audzētājiem izvīzāmajām prasībām. Procesiem, ko augsnē rosina lauksaimnieciskā darbība, būtu bijis jāseko līdz kopš 2006. gada, bet nepietiekamais valsts atbalsts to nav ļāvis pilnvērtīgi darīt. Vienīgā iestāde, kas cenšas sekot augsnes un lauksaimniecības mijiedarbībai Latvijā, ir

Latvijas Lauksaimniecības universitāte, kuras pētnieki Zemgalē ir izveidojuši un paši uztur dažas novērošanas stacijas.

Pietiktu ar vienu latu

Tikmēr speciālisti norāda – ikviens Latvijas cilvēks arī ikdienā var daudz darīt ūdeņu un pārējās dabas labā. Izpētīts, ka mēs pārāk daudz lietojam veļas pulveri, kas paliek aizvien koncentrētāks. Domājot par ūdeni, būtu jātaupa arī citi mājāsaimniecībā izmantotie ķīmiskie līdzekļi. Neattīrītā ūdenim no mājāsaimniecības nonākot ūdenstilpē, tiek rosināta zilaļģu ziedēšana – tās peldēšanās laikā rada apdegumus un pēc ūdens iedzeršanas iespējama saindēšanās.

"Ja mēs nākamo gadu laikā nomainām visas neatbilstošās attīrīšanas iekārtas un sasniedzam augstus standartus, tad labu ūdeni Baltijas jūrā varētu gaidīt pēc gadiem divdesmit. Ūdens pilnībā nenomainīsies, bet darbotos barības ķēde un nepalielinātos fosfora daudzums, kas veicina aizaugšanu," ir pārliecināta K. Veidemane. "Zviedru zinātnieki izrēķinājuši, ka attīrīšanas iekārtu pilnīga sakārtošana atbilstoši Eiropas Savienības standartiem visās Rīgas liča sateces baseina valstīs izmaksātu 40 – 90 miljonus eiro, kas vienam iedzīvotājam vidēji izmaksātu ap divpadsmit latiem gadā jeb vienu latu mēnesī gada garumā. Tā nav astronomiska summa," uzsver speciāliste.



Ziemeļvalstīs ūdens pietiks līdz 2050. gadam.

■ ES MĀJĀ

ES Māja, Aspazijas bulvāris 28, Rīga

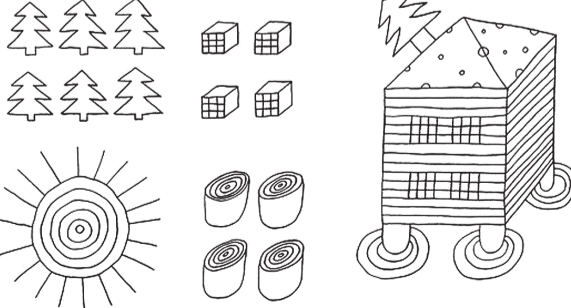
Pirmdien, 11. aprīlī, pulksten 15. ES Mājā, Aspazijas bulvārī 28, notiks jauniešu radošās darbnīcas "Ēka un enerģija".

Tajās piedalīties aicināti 7. – 9. klašu audzēkņi. Radošo darbnīcu rīko Latvijas Arhitektu savienības projekta "Skolnieks, pētnieks, pilsētnieks" ietvaros, un tajā būs iespēja piedalīties dis-

Mācīs būvēt videi draudzīgi

kusijā par atjaunojamiem energoresursiem, uzzināt par videi draudzīgiem arhitektūras risinājumiem, kā arī projektēt brīvdienu māju atbilstoši savām interesēm.

Jauniešu izveidotus darbus izstādīs Eiropas Savienības Dārza svētkos, kas šogad notiks 8. maijā Vērmanes dārzā.



ILUSTRĀCIJA NO WWW.SKOLNIEKSPETNIEKSPILSETNIEKS.LV