

SASIESIM DAUGAVAI UN DNEPRAI ASTES?

Anitra Tooma

Nesen sēdēju Daugavas krastā pie Ikšķiles, saule sijājās vilnišos, bet es aizdomājos, kā te izskatītos, ja ik pēc 15 minūtēm man garām pabrauktu barža ar ogļu kravu. Šī murgainā aina varētu piepildīties, ja biedrībai «Jaunais Zīda ceļš» izdotos īstenot iecerēto projektu: uzbūvēt Jēkabpilī, Krustpilī un Daugavpilī HES, applūdināt ne tikai Daugavas lokus, bet arī 800 ha zemes un 50 viensētas, kā arī Baltkrievijas teritorijā izrakt aptuveni 100 km garu kanālu un savienot Daugavu (Zapadnuju Dvinu) ar Dņepru. Arī Dņepra iegūtu astoņas jaunas hidroelektrostacijas. Uz upēm ik pa posmam būtu slūžas, kas cilātu kravas kuģus, un Latvija no šī tranzītcēļa kļūtu tik bagāta, ka ikviens varētu ar kāju pastumt zem gultas naudas lādi.

Septembra vidū piedalījos Daugavas upju baseina konsultatīvās padomes ārkārtas sēdē, un, klausoties biedrības «Jaunais Zīda ceļš» pārstāvju stāstus par Leiputriju, kas mūs gaida, likās, ka piedalos šaha mača atklāšanas pasākumā Vasjukos. Joprojām esmu šokēta par tehnokrātu attieksmi pret upēm: Daugavu viņi uztver kā ledāja sagādātu reni, kuru, nedaudz pielabojot, varētu izmantot preču pārvadāšanai un miljonu pelnīšanai. Kādas palieņu pļavas?? Ar ko gan Dvietes griezes labākas par ēdamām vistām? Applūdinātie Daugavas loki izskatīsies vēl krāšņāki nekā līdz šim. Bet es visu laiku domāju, ka šādi pasaules pārveidotāji jau sen guļ vienos kapos ar Hruščovu. Taču izrādās, ka ne. Tie visu laiku rosās, izsaka aizplīvurotus mājienu, ka zina, kur ņems 10 miljardus Daugavas un Dņepras izcūkošanai, bet nevienu nesauc vārdā, tikai apgalvo, ka Kazahstānas vadonis Nazarbajevs drīz izraks pāri Kaukāzam 1000 km garu kanālu, lai tikai apietu Krieviju.

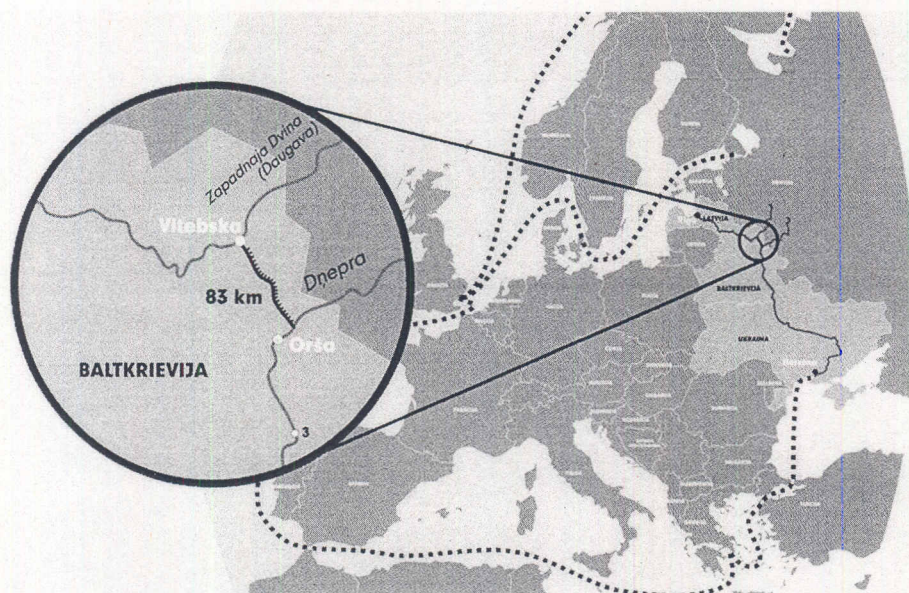
Suecas kanāls izputēs

Internetā mājaslapā www.riga-hersona.lv ikviens var iepazīties ar brīnišķajām nākotnes vīzijām par to, kā Daugava būs ieslēgta betona sienās un pa to peldēs tūkstoš baržu. Jau pirmajā lapā lieliem burtiem rakstīts: «Ūdens transports ir 60 reīzu ekonomiskāks par sauszemes transportu!» Turklāt 1000 kuģu uz priekšu kustēs ar akumulatoros ražotu strāvu, ne piesārņojošo dīzeļdegvielu.

Ja tagad no Pēterburgas uz Odesu var aizkuģot pa Suecas kanālu, veicot 8900 km, tad pēc Daugavas–Dņepras kanāla uzcelšanas šis attālums samazināsies četras reizes – 2100 km. Latvijas teritorijā ūdensceļš būs visīsākais – 360 km, Baltkrievijā – 720 km, Ukrainā – 1030 km.

Lai projektu realizētu, nāksies:

1. Padziļināt Daugavas (Baltkrievijā – Zapadnaja Dvina) un Dņepras gultni un izbūvēt aizsprostus un slūžas, lai ūdens dziļums visur būtu ne mazāks par 5 metriem.
2. Izrakt un aprīkot 83 km garu Zapadnaja Dvina un Dņepru savienojošo kanālu.
3. Uzcelt 11 jaunas HES.
4. Pārbūvēt tiltus.
5. Iegādāties 1000 kuģu floti ar kravnesību 5000 t, kas gadā spēs pārvadāt 140 miljonus tonnu kravas.



leguldot 10 miljardus ASV dolāru, tranzīta ūdensceļš atmaksāšoties 11 gados, ja katru stundu vienas slūžas šķērsos četri ar kravu pilni kuģi un kuģošana notiks 300 dienas gadā. Tie, kas pārvaldīs jaunās HES, gadā cer gūt 77,3 miljonus dolāru tīro peļņu, kuģu kompānija – 151,2 miljonus dolāru, kanāla pārvaldītāji – 681,2 miljonus dolāru.

Tomēr jāņem vērā tas, ka šie aprēķini veikti 2001. gadā, tātad izdevumi noteikti būs lielāki, ieņēmumi droši vien arī, tikai ar vienu noteikumu – ja viss ies, kā smērēts.



Suecas kanāls.

Daugavpils universitātes rektors, profesors Arvīds Barševskis:

«Šī afēra, ko tautā sauc par Daugavas-Dņepras kanālu, patiesībā ir ļoti bīstama lieta. To var salīdzināt ar savulaik plānoto Ziemeļu upju pagriešanas plānu Krievijā, ko apturēja šīs valsts radošā inteliģence, zinātnieki un sabiedrība. No dabas aizsardzības viedokļa – zudumā ies vai saņems milzīgu antropogēno slodzi abu upju ekosistēmas, to krasti, ielejas. Tīks iznīcināta unikāla ainava. Izzudīs daudzas Eiropā aizsargājamās sugas un biotopi. Parādīsies svešas zivju sugas. Zaudēs jēgu esošās un potenciālās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Tas viss notiks neatgriezeniski. Vienīgais, ko varu teikt par šo projektu: MURGS! Diemžēl Latvijā ik pa brīdim kāds visu laiku aktualizē šī kanāla vai hidroelektrostaciju problēmu. Protams, peļņas tīkotāju pietiek, acīm redzot – arī naudas! Tikai Daugava latviešiem ir svētā upe. No Daugavas astoņdesmitajos gados Latvijā sākās Atmoda. Es esmu pārliecināts, ka šī kanāla idejas aktualizēšana valsts limenī novedīs pie nākamās Latvijas tautas Atmodas!»

Valsts SIA «Vides projekti» valdes priekšsēdētājs Ivars Ozoliņš:

«Man ir šāda versija: šis projekts drīzāk ir politiekonomisks nekā ekonomisks. Mēs zinām, ka Eiropā ūdensceļi ir liela prioritāte, kam paredzēti milzu līdzekļi. Bet jebkuram projektam ir jābūt ilgtspējīgam. Šajā gadījumā es neredzu tirgu, jo iecerētais Rīgas-Hersonas kanāls iet perpendikulāri Maskavas-Pēterburgas un Vācijas-Francijas-Lielbritānijas gadiem iestrādātajiem virzieniem. Diez vai pa Daugavu kāds vadās gāzi vai naftu, ja jau dzelzceļš nav noslogots un tiek būvēti cauruļvadi.»

**Daugavpils rajona padomes
pārstāvis, Dvietes pagasta padomes
priekšsēdētājs Ainārs Astiņš:**

«Ūdens līmeņa izmaiņas Daugavā iznīcinās visu palieņu pļavu ekosistēmu, applūdinās greznos Daugavas lokus un pamatīgi iedragās tūrisma attīstību mūsu pusē. Dvietes palienē mīt lielākā griežu populācija Eiropā, jo tās ir lielākās applūstošās pļavas ES.»

**Biedrības «Daugavas savienība»
prezidents Bruno Otersons:**

«Mani nepārlicina projekta pārstāvju apgalvojumi, ka tas ir ekonomiski un ka nemainīsies Daugavas baseina ekosistēma. Ar šādām idejām «Daugavas savienība» sastopas jau no deviņdesmitajiem gadiem. Pirmā bija par trim HES Augšdaugavā, tad mēģināja reanimēt pirmskara ieceri bagātināt Daugavu ar ūdeņiem, upi savienojot ar lielajiem ezeriem. Tad ar Daugavas–Dņepras kanāla ideju nāca fonds «LAVERA», pēc tam – celulozes rūpnīcas projekts. Nu atkal kanāla idejas piedāvā biedrība «Jaunais Zīda ceļš». Daugava ir iekārojams kumoss dažādiem tehnokrātiem, un mums jārikojas ļoti uzmanīgi, jo bieži vien viņiem ir gan daudz naudas, gan politisks atbalsts. Jāizpēta, kur ir viņu vājie punkti, un jārikojas tā, lai vājie punkti būtu tik vāji, ka šīs idejas nogrimtu.»

**Biedrības «Staburaga bērni» vadītājs
Gundars Patmalnieks :**

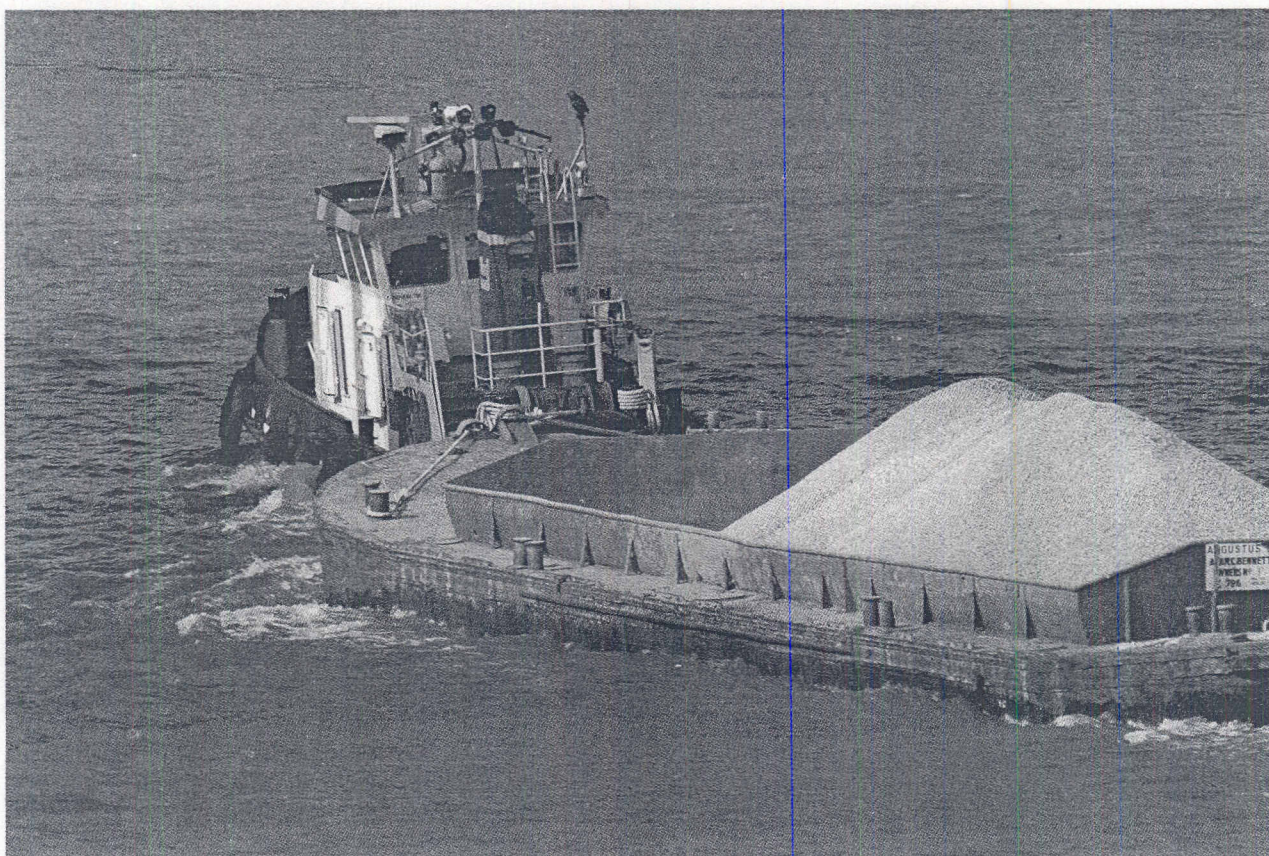
«Par šo jautājumu jau bijām beiguši uztraukti 2003. gadā, kad Briselē fonda «LAVERA» idejas noraidīja. Šoziem viss sākās no jauna. Mēs to nedrīkstam pieļaut. Man nepatīktu, ka uz Latviju atbrauktu tūkstošiem hidroelektrostaciju un slūžu būvnieku. Daļa no viņiem te noteikti aizkavēsies, un tiks apdraudēta mūsu tautas pastāvēšana.»

Zaļie šokā

Lai cik zaļi mēs būtu, ne brīdi nedrīkst aizmirst, ka tomēr ir liela daļa cilvēku, kas ik mirkli domā, kā tikai par katru cenu vairāk nopelnīt. Dažiem tas izdodas, un viņi ir tie, kas dažādām metodēm ietekmē notikumus. Sen nebiju satikusi tādas tehnokrātus kā biedrības «Jaunais Zīda ceļš» pārstāvjus Ēriku Rozencveigu un Valēriju Štameru! Ar apgalvojumiem, ka aizsargājamas sugas un biotopi ir zaļo antiņu utopiska prioritāte, viņi apelēja pie mūsu goda prāta, sak, ir taču jā rūpējas par bērnu nākotni un jāatsauc uz Īriju emigrējušie tautieši, kas, sajutuši naudas smaku dzimtenē, uzreiz atgriezīsies. Dabūjam pa mizu, ka, liegdami attīrīt Lielupes ieteku jūrā, esam izcūkojuši šo kuģošanai tik noderīgo upi. Ka neko nedarām Ignalīnas AES projekta apturēšanā. Ka mierīgi ļaujam izcūkot tautas naudu nacionālās bibliotēkas būvniecībā. Uz to Bioloģijas institūta laboratorijas vadītāja Elmīra Boikova norādīja, ka pavisam drīz izsīks dzeramā ūdens krājumi un to saglabāšana, nevis preču tranzīts, būs planētas prioritāte. Tāpēc nedrīkst pakļaut Daugavas, kuras ūdeni dzer puse Rīgas, piesārņošanu. Makšķernieku asociācijas priekšnieks Alvis Birkovs atgādināja, ka viņi jau esot panākuši aizliegumu Latvijā aizdambēt upes, tad nu nieks vien būšot uz barikādēm izsaukt tūkstošiem viņu draugu – makšķernieku. Visas lielākās Latvijas vides aizsardzības organizācijas jau ir paziņojušas, ka pretosies šim upju bagarēšanas projektam visiem spēkiem.



Daugavas loki.



Veiklie demagogi

Dīvaina šķiet «Jaunā Zīda ceļa» pārstāvju pārliecība, ka valstij, nevis projekta iecerētājiem jāapmaksā ietekmes uz vidi novērtējums. Bet valsts dzīvo no nodokļu maksātāju naudas, un šos nodokļus maksājam mēs visi. Mēs samaksāsim citu zemju ekspertiem, jo mūsējie jau esot ar vienpusīgu domāšanu; lai vācieši pierāda, ka Daugavas privatizācija būs mūsu glābiņš. Labi, ka vismaz vides ministrs Raimonds Vējonis nelaipo un šo projektu sauc par absurdu un utopisku. Pārējie piesardzīgi lej ūdeni uz kanāla būvētāju dzirnām, atgaiņājoties ar bezzobainām vēstulēm, kurās pateicas «Jaunajam Zīda ceļam» par iepazīstināšanu ar ideju un novēl sekmes pierādīt, ka tas tik tiešām ir dzīvotspējīgs pasākums. Šādas it kā atbalsta vēstules veiklie demagogi pēcāk uzrāda Baltkrievijā un Ukrainā un apgalvo, ka latvieši kā traki grib piedalīties referendumā, lai tikai atbalstītu šo projektu. Savukārt mums viņi stāsta, ka Baltkrievijas prezidents Aleksandrs Lukašenko un Ukrainas prezidents Viktors Juščenko ir ar mieru apiet Krieviju un ar upju pārveidošanas starpniecību tuvoties Eiropai.

Dažas baumas

Tie, kas regulāri seko Rīgas–Hersonas ūdensceļa projekta virzītāju aktivitātēm, baumo, ka «Jaunais Zīda ceļš» ir labos draugos ar puskriminālu itāļu *brandžu*, kas it kā gatavojo-

ties ieguldīt naudu šajā pasākumā. Tad uzpeldēja baumas, ka Latvijā upes nepārveidos, jo atradušies naudas zuteņi Lietuvā, kas apmaksās Nemūnas pārveidošanu. Īsu brīdi baumoja, ka Polijā atradušies iespējamie projekta sponsori. Bet joprojām – nekā konkrēta.

Pirms gada Ukrainas biznesa laikrakstos parādījās analītiski raksti par to, ka, izveidojot Rīgas–Hersonas ūdensceļu, visas trīs valstis deklarē tieksmi kļūt neatkarīgām no Krievijas tranzītcēļiem. Turklāt tādā veidā Ukraina cer tuvināties iekļaušanai Eiropas Savienībā. Turpretī Krievijas Domes deputāti pat aizrunājās par to, ka latvieši gatavo boikotu Krievijas ekonomikai. Bet tad paskaitīja, ko Krievija ievēd un ko izved no Latvijas, Baltkrievijas un Ukrainas, un nomierinājās, sak, skudras mēģina kutināt ziloni. Tad krievi paziņoja: ja kanāla un HES būvniecībā tiks iesaistītas lielās Krievijas būvfirmas, viņi tik ļoti nedusmošoties.

Tikpat ļoti kā Latvijas zaļajiem, šis projekts nepatīk arī rumāņiem, jo, savienojot Baltijas jūru ar Melno jūru, samazināsies ūdensceļa Dunaja–Melnā jūra rentabilitāte. Un ko lai saka «Latvijas dzelzceļš», kam paredzams drošs bankrots, vai Ventspils oligarhi?

Lai kā tiktu ķibināti skaitļi, vilktas kartē svītriņas, skaitīti ietaupītie kilometri, reizinātas tonnas ar dolāriem, pat neprātīgi drosmīgie tehnokrāti nedrīkst aizmirst, ka daba nekādu pārtaisīšanu necieš un prot smalki atriebties. Tikai šī izrēķināšanās nāks pār visu cilvēku galvām. ①