

sākot valsts budžetā nodokļus. Latvija rūpnieciskajai ražošanai jau pašlaik nav pievilcīgākā vieta, sākot ar birokrātiju būvniecībā un beidzot ar zemo iedzīvotāju pirkspēju salīdzinājumā pat ar kaimiņvalstīm.

Kuri pārtikas pārstrādātāji var pakrist zem šādiem riskiem?

Nevienam vārdā nesaukšu, bet tie, kuri vēlas, var iepazīties un atrast, kurā vietā kurš ražotājs atrodas un kas tam pašlaik atrodas apkārt – tukšs lauks, meži vai tomēr dzīvojamo māju rajoni. Varu tikai atgādināt, ka Latvijā ir rūpnīcas, kuru pirmsākumi meklējami vēl pirms Otrā un pat Pirmā pasaules kara, kas ir modernizētas un pašlaik sekmīgi strādā, nodrošina darba vietas, uztur infrastruktūru, kā arī rada pievienoto vērtību. Tieši šīs rūpnīcas vai pārstrādes uzņēmumi nonāk zem trieciena – jebkurš, kurš ir iecerējis dzīvot vietā, kur ir attīstīta infrastruktūra, vēlas, lai apkārt būtu miers un klusums, tīrs gaiss. Tā nonākam pretrunā – pilsētas kā urbanizācijas centri, miljoni, ko, pateicoties ražošanai, ieguldīja desmitiem gadu, lai attīstītu infrastruktūru, pilsēta vai ciems, kas koncentrē darbaspēku, kas tieši ir vajadzīgs ražošanai, tagad var tikt slēgti rūpniecībai par labu dažam labam turīgam iedzīvotājam, kas rūpnīcā nestrādā vai tajā nepelna. Ir vietā jautājums, vai pilsēta būs pievilcīga tad, ja tajā nebūs rūpniecības? Vai patiešām domājam, ka nopelnīsim tikai ar konsultāciju pakalpojumiem un izklaidi? Vai tiešām mēs esam iedomājušies,

Neviens mūsu vietā nenāks un neko nedarīs, pašiem ir jāpieliek pūles, lai iegūtu saprātīgu, labu rezultātu, jo pozīcija "tādas ir prasības, un citādi nevaram" ir iznīcības ceļš.

ka šeit ir pasaules naba kūrortu, arhitektūras, kultūras ziņā, ka mums nav konkurentu? Vai statistika mums neatklāj, ka Latvijā trūkst rūpniecības jaudu, uzņēmumu, kas rada pievienoto vērtību? Kā tas iespējams, ka vārdos runājam par ražošanas attīstību, zaļo gaismu visiem investoriem, kuri vēlas ražot Latvijā, bet vienlaikus gatavojam normatīvos aktus, lai kaut kādu daļu šo investoru sodītu? Nonsenss, vēl jo vairāk, ja cita, uz kā balstīt Latvijas valsti, jau nav, jo tranzīta sapnis ir izsīpots, mums faktiski vairs tāda pakalpojuma sektora nav. Vai Gaisa aizsardzības normatīvais akts būs tas, kurš *no kājām nogāzīs* kādu piena pārstrādes kooperatīvu vai varbūt arī kādu gaļas pārstrādātāju, jo netālu no tā taču var turīgi cilvēki iegādāties īpašumus un likumīgi prasīt savu tīrā gaisa tiesību ievērošanu! Un kur vēl, maigi izsakoties, dīvainās un pilnīgi negatīvās idejas par bezemisiju vai zemo emisiju zonas izveidi galvaspilsētas Rīgas centrā, kur koncentrēti lielie kultūras objekti – teātri, viesnīcas un, galu galā, arī valsts administratīvās iestādes!

Mazāk autotransporta Rīgas centrā – tīrāks gaiss un vairāk vietas cilvēkam!

Tā ir tikai viena šī jautājuma šķautne, kas balstās uz pieņēmumu – mazāk transporta, tātad vairāk cilvēku, taču šī aksioma īsti nestrādās Latvijas kontekstā. Kāpēc? Vispirms atbildēsim uz jautājumu, vai Rīgas centru pārvērtīsim par savdabīgu miljonāru vai vēl labāk – miljardieru paradīzi, kur bez operatīvā un avārijas situāciju transporta, kā arī sabiedriskā transporta visi brauks tikai ar elektroauto? Šaubos! Varbūt jau tā bēdīgo ainu, ka Rīgas centrā ļoti daudz *acīs krīt* uzraksti "īzīrē", "pārdod", izmainīs tūristi? Neiespējams tas nav, bet Rīgai tomēr nav nedz Parīzes, nedz Londonas un pat ne Tallinas ārvalstu tūristu pievilksanas magnēta. Kas tad piesaista šos tūristus? Starptautiska mēroga pasākumi, sacensības, piemēram, pasaules hokeja čempionāts u.tml.

Tā kā sākotnēji negribīgi klusām izskanējušas idejas par to, ka vēlākais no 2028. gada bezemisiju vai zemo emisiju zona varētu būt tādā mērogā, ka vienīgais tilts, kas savienotu Daugavas abus krastus, pa kuru varētu braukt auto ar iekšdedzes dzinēju, būtu Dienvidu tilts, tad, šķiet, sastrēgumi (ar visām no tā izrietošajām sekām – dūmgāzēm, troksni un arīdžan satiksmes negadījumiem) uz tā kļūtu par ikdienu. Vai par šādu risku lēmumu gatavotāji un pieņēmēji domā? Ko darīsim ar ministriju un valsts iestāžu autotransportu? Vai paši darbinieki pirks attiecīgu iebraukšanas biļeti, vai arī to atkal uzlikts maksāt nodokļu maksātājiem? Vai Rīgas domes deputāti iegūs kārtējo atlaidi vai arī maksās no savas personīgās kabatas par saviem lēmumiem? Tā ir tikai daļa no jautājumiem, bet lauku cilvēkiem var būt vēl pavisam cita veida jautājums – vai, braucot ar autobusu uz teātri, tam tiks uzlikts sods, ja tas nebūs bezemisiju transportlīdzeklis? Vēl vairāk, ja Leļļu teātris Rīgā arī atrodas centrā. Un kā tad būs ar bērniem un skolēnu autobusiem? Varbūt visiem, kuri brauks uz teātri, būs jāapstājas kādus 5 vai 10 kilometrus no centra, jānovieto savs autobuss kādā maksas stāvvietā un tad jālūko ar kādu Rīgas sabiedrisko transportu nokļūt līdz izvēlētajam teātrim un pēc tam, pēc lūgas atgriezties attiecīgajā vietā? Kā šāds risinājums ietekmēs Rīgas sabiedrisko transportu? Varbūt šādi risinājumi piesaistīs cilvēkus no Latvijas reģioniem doties ekskursijā uz Rīgas centru? Tie ir jautājumi, uz kuriem ir jāspēj atbildēt pirms lēmumu pieņemšanas, nevis vispirms nolemt, ieviest un tad saņemt galvu par iegūto rezultātu, meklēt risinājumus, kā *jauko* situāciju labot. Tas nav nekas jauns un unikāls, tādas ainas Latvijā pēdējo 25 gadu laikā jau ir bijis vai cik.

Bet vēl jau minējāt ūdens stratēģiju Eiropā!

Saldūdens bija, ir un būs nozīmīgs resurss, bez kura cilvēka dzīve, kā arī pārtikas ražošana un pārstrāde nav iespējama. Vienlaikus Eiropas Savienība ir tik plaša, ka ir reģioni, kuros saldūdens resursi ir ļoti ierobežoti un apdraudēti, vienlaikus ir arī tādi kā Latvija, kur šogad teju divus mēnešus no vietas līst lietus un ūdens ir pārpalāms. Ko tas nozīmē? Tikai to, ka ar vienu mērauklu nav iespējams mērīt dienvidu zemes un to pašu Baltiju, kurā ir pavisam citāda situācija. Tas nozīmē, ka Latvijā nav nepieciešamības un arī nedrīkst izvirzīt tādas pašas