

Katrā apdzīvotā vietā ir kāds infrastruktūras objekts, kas iedzīvotāju ieskatā atvieglotu viņu ikdienu. Līgatniešiem un straupiešiem jau kopš 1941.gada tās ir tilts pār Gauju, kuru tajā laikā, sākoties Otrajam pasaules karam, uzspriecināja.

Gadu desmitiem kā transportlīdzeklis pār upi kalpo prāmis. Par to, vai Līgatnē nepieciešams kārtīgs tilts, runāts ik pa laikam. 1980. gadā bija iecere būvēt dzelzsbetona tiltu, bija arī izstrādāts projekts, tad sarunas bija gadsimtu mijā, tad 2011.gadā.

2011.gadā iecere uzcelt tiltu šķita gana reāla. Un tikts arī diezgan tālu. Toreiz Līgatnes un Pārgaujas pašvaldības iesaistījās

# Tādas bija ieceres un plāni



■GAUJAS TILTS. Līgatne, 1936. gads.

starptautiskā projektā “Baltic climate”. Ja domājam par klimata pārmaiņām, tad tilts pār Gauju Līgatnē arī ir par šo tēmu. Lai tiktu no viena Gaujas krasta uz otru,

jāmēro ceļš caur Cēsīm vai Siguldai. Cik CO<sup>2</sup> nonāk atmosfērā? Arī Līgatnes un Pārgaujas ekonomiskajai attīstībai tilts pavērtu iespējas ne tikai tūrismam, kas

bieži vien tiek pārāk uzsvērts. Tas izdevīgi savienotu Vidzemes un Valmieras šoseju, saīsinātu daudzus maršrutus. Argumenti pietiekami spēcīgi un loģiski, lai būvētu tiltu.

Toreiz dažādu nozaru speciālisti veica izpēti, deva atzinumus, tika izstrādāts detālplānojums vietai, kur tilts varētu atrasties. Eksperti atzina, ka vislabāk to celt kādreizējā tilta vietā.

Tapa arī jaunā tilta skices, kas tika apspriestas. Aizvien biežāk medijos izskanēja, ka gaujamalīšu sapnis par tilta uzbūvēšanu pār Gauju pie Līgatnes pārceltuves ir solis tuvāk īstenībai. Taču projekts beidzās un līdz ar to finansējums. Tilts pār Gauju ir iezīmēts toreizējo Pārgaujas un Līgatnes novadu, kā arī Vidzemes plānošanas reģiona plānošanas dokumentos.

Abu novadu vadītāji vairākkārt tikās ar satiksmes ministru, runāja Vides aizsardzības un re-

ģionālas attīstības ministrijā. Visi uzteica ieceri un atbalstīja. Arī toreizējais Valsts prezidents Andris Bērziņš novērtēja, ka tilts pār Gauju Līgatnē ir vajadzīgs. Lai uzceltu tiltu, nepietiek ar politisko un morālo atbalstu, kura nekad nav trūcis, vajag arī finansiālo. Skaidrs, ka tiltu uzbūvēt divas mazas pašvaldības nespēja. Ideja tika nolikta malā, bet ne aizmirsta. Reta bija kāda līgatniešu tikšanās ar pašvaldību, kurā netika pajautāts: “Vai par tiltu nav kas jauns?” Beidzot ir atbilde: “Jā!” Un jāsāk viss no gala, jo izstrādātie dokumenti desmit gados ir novecojuši, bet var būt kā pieturas punkts, lai sāktu. Vienpadsmit gados daudz mainījies – vispirms jau cilvēki un viņu vajadzības, kā arī pieejamie finanšu resursi. □

## Tilts uzlabos iedzīvotāju ikdienu

Cēsu novada dome šī gada budžetā atvēlējusi 20 tūkstošus eiro tilta pār Gauju, kas savienotu Līgatni un Straupi, būvniecības tehniski ekonomiskai izpētei.

### Svarīgi novada attīstībai

Tikšanās reizēs ar Cēsu domes deputātiem no Vidzemes partijas Andri Mihaļovu un Ellu Frīdvaldi – Andersoni līgatnieši un straupieši akcentēja, cik viņiem svarīgi, lai Līgatnē būtu tilts pār Gauju. Deputāti šo problēmu aktualizēja, iesniedzot šīgada budžetam pieprasījumu 20 tūkstošus eiro tilta tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādei. “Deputāti domē sprieda, vai vērts piešķirt naudu, bet atbalstīja mūsu priekšlikumu. Ir jāsāk darīt, veicot ceļu, apdzīvoto vietu novietojuma un transporta, trases optimālo parametru analīzi, kustības intensitātes, ietekmes uz vidi

galveno tehnisko parametru novērtējumu un citiem aktuāliem darbiem, lai pēc tam domātu par projektēšanu, finansējuma piesaisti. Iespējas ir,” stāsta A.Mihaļovs, uzsverot, ka tilts uzlabos iedzīvotāju ikdienu un noteikti atstās ietekmi uz uzņēmējdarbības attīstību un ekonomiku, un reizē atzīstot, ka jāreķinās arī ar pretēju viedokli, bet jāvērtē sabiedrības un valsts intereses. Domes deputāts arī atgādina, ka 20 tūkstoši eiro tiltam ir niecīga summa, bet tā tiks ieguldīta attīstībā. “Ja deputāti nobalso un atvēl 200 tūkstošus eiro mārketinga aktivitātēm tā sauktajam neredzīgo kvartālam Cēsīs, kur vēl nekā nav, vai to var salīdzināt ar naudu tiltam,” piebilst domes deputāts A.Mihaļovs.

### Tagad iespēja darīt

Bijušais Pārgaujas novada vadītājs, tagad Cēsu domes deputāts Hardijs Vents pauž pārliecību, ka jāsāk darīt un tam nauda tagad ir. Tad redzēs, kas darāms tālāk, cik vajag finansējumu, ko var atļauties pašvaldība, meklēt partnerus

un finansējumu. “Kad beidzās projekts “Baltic climate”, mums pietrūka vēlēšanās uzņemties intensīvi darīt tālāk, un vienmēr citas finansiālas vajadzības bija svarīgākas. Valsts atbalsta nebija, jo vienkāršāk uzbūvēt jauna ceļa posmu nekā tiltu. Iespējams, sava nozīme bija arī tam, ka Pārgaujas pusē uz Gauju ved valsts ceļš, Līgatnes pusē – pašvaldības. Tas ir gan pluss, gan mīnuss. Ja dara kopā, izdevīgāk,” viedokli pauž H.Vents un uzsver: “Tilts - tas ir stāsts par nākotnes attīstības stratēģiju. Ja gribam, lai Cēsu puse ir pieejamāka velo un autobraucējiem, kājāmģājējiem, tad tilts ir svarīgs, nemaz nerunājot par vietējiem iedzīvotājiem.

Velosipēdistu plūsma no Pārgaujas uz Līgatni vasarās ir liela. Diemžēl, lai tiktu tālāk, viņiem jāreķinās, kad strādā prāmis.” H. Vents atzīst, ka tilta nepieciešamība ir jāaktualizē, jāvērtē, kas no savulaik izdarītā noder, un jāstrādā tālāk.

Ainārs Šteins, bijušais Līgatnes novada vadītājs, tagad Cēsu novada domes priekšsēdētāja vietnieks, atgādina, ka tilts pār Gauju Līgatnē kā nepieciešamība ir ierakstīts gan Pārgaujas un

Līgatnes, gan Vidzemes plānošanas reģiona plānošanas dokumentos un vajadzība ar gadiem nav mazinājusies.

“Par projekta naudu toreiz varējām uzsākt virzīt ideju, veikt izpēti, izdiskutēt ar sabiedrību, bet tālākajam vajadzēja lielus ieguldījumus, kādus divas mazas pašvaldības nevarēja atļauties. Arī nebija pārliecības, ka varēsim projektu īstenot līdz galam, jo pieeja Eiropas Savienības (ES) fondiem bija minimāla, valsts mērķdotāciju programmu šādiem mērķiem nebija. Pietrūka arī cilvēkresursu,” vērtē A.Šteins un uzsver, ka tagad situācija ir cita. Jaunajam novadam ir gan finansiālās iespējas, gan cilvēkre-

sursi, kā arī pieejama ES fondu nauda. Turklāt tilta būvniecība Līgatnē izvirzīta kā viena no prioritātēm.

“Budžetā atvēlētais finansējums ir garantija, ka darbs tiks uzsākts. Tiks izveidota darba grupa, un soli pa solim darīsim, lai saprastu, kā ieceri var īstenot. Izvērtēsim to, kas tika izdarīts pirms 11 gadiem, kas no tā noder, izstrādāsim projekta realizācijas karti, tad būs skaidri redzams katrs nākamais solis un cik vajag naudas,” stāsta A.Šteins un pauž pārliecību, ka tas ir tikai laika jautājums un Līgatnē tilts būs. “Ieguvumu ir daudz: saruks attālumus starp Straupi un Līgatni, tilts veicinās teritorijas attīstību, īpaši Lielstraupes, vēl, kas tagad ir ļoti būtiski, kad runājam par klimata pārmaiņām, tiks samazināts CO<sup>2</sup> izmešu daudzums.” □

## Ideju un vajadzību novērtē arī citi

Arhitekta, līgatniete DACE GRADOVSKA atceras, ka arī projekta “Baltic climate” partneri no Vācijas, Lietuvas lielajām pašvaldībām, vērtējot latviešu ideju, to atzina par tādu, kas noteikti jāīsteno. “Viens no projekta pētījuma aspektiem bija, kā varam sagatavoties klimata pārmaiņām. Izmešu daudzuma samazināšana, nebraucot liekus kilometrus, tika uzsvērtā pirms 11 gadiem, ir un būs svarīga. Prāmis, kas ved pāri upei, kā transporta līdzeklis ir pakļauts laikapstākļiem, ne visos gadalaikos to var izmantot. Tika prognozēts, ka klimata pārmaiņu ietekmē aizvien ilgstošāk ūdens līmenis Gaujā varētu būt zems un prāmis nevarētu

kursēt. Līdz ar to zūd iespēja tikt no viena krasta uz otru, kas ir svarīgi gan vietējiem iedzīvotājiem, gan tūristiem. Būtiski ir laikus rast risinājumu,” stāsta D.Gradovska. Ekspertu un dažādu institūciju atzinumi par tiltam izraudzīto vietu bija pozitīvi, izpētīts upes plūdums, reljefs, esošie ceļi, ģeoloģija, topogrāfija, ietekme uz vidi.

Nopietni un daudz tika arī spriests, kādam būtu jāizskatās tiltam, cik pa to būs braukšanas joslu. “Visi bija vienprātīgi, ka tas nebūs parasts dzelzsbetons. Varbūt koka, bet noteikti tāds, kas iekļaujas vidē, jo atrodamijs Gaujas nacionālajā parkā un tāpēc jo svarīgi, lai tilts būtu saglabājies kaut ko no vecā un varētu kļūt par

Līgatnes atpazīstamības zīmi,” pastāsta arhitekta. Bija uzsākts arī tilta metu konkurss, saņemti trīs piedāvājumi, kurus izvērtēja un apsprieda. Tā kā nebija skaidra tālākā rīcība un iespējas tiltu uzbūvēt, konkursa uzvarētājs netika noteikts. Tā balva būtu – projekta īstenošana.

“Ja iesāktais darbs būtu turpināts, tad bija jāpabeidz detālplānojuma izstrāde. Tagad detālplānojums jāizstrādā no jauna, institūciju atzinumi vairs nav aktuāli. Tā kā ceļi neved pa privātām zemēm, tas daudz ko atvieglot,” teic D.Gradovska un uzsver, ka ikviens saprot, ka tilta celtniecība nav lēta un arī pie labākā scenārija tas tik ātri nenotiks. □

## Iedzīvotāju iebildumi pirms 11 gadiem

Projekta izstrādes gaitai 2011.gadā cītīgi sekoja iedzīvotāji abos Gaujas krastos. Informatīvās sanāksmes un apspriešanas bija kupli apmeklētas. Protams, bija gaujamalīši, kuri iebilda pret tilta būvniecību. Kādi bija apsvērumi? Tikas zaudēts klusums, un tiem, kuri tur dzīvo, dzīvesvietas izvēle viens no iemesliem ir tieši tas. Jau tagad līgatniešiem nereti traucē laivotāju radiātie trokšņi. Tilts radīs tādu pašu situāciju otrā upes krastā Pārgaujā. Vajadzēs augstus žogus un niknus suņus, lai pasargātu sevi no laivotājiem, vērtē iedzīvotāji.

No Līgatnes uz Straupi velosipēdisti nebrauks, jo tur puteklains ceļš. Te ir Gaujas nacionālā parka teritorija ar dabas lieguma zonu, un tajā ir jāsargā daba. Palielināt satiksmes intensitāti vietā, kur ir neskarta daba, klusums, nav pieļaujams, jo tiks izmainīta vide. Kāds arī uztraucās, ka īpašuma vērtība kritīsies. Var diskutēt, vai attīstīta infrastruktūra to samazina, vai klusums vietai ir lielāka pievienotā vērtība. Taču ikdienā tilts būtu neatsverams tiem, kuri dodas ogot un sēņot, pie radiem un draugiem, uz tirdziņiem

tirgoties vai iepirkties otrpus Gaujai.

Plašas diskusijas bija par to, kādu tad tiltu vajag būvēt, vai pa to brauks tikai velosipēdisti un ies gājēji, vai brauks arī vieglās un smagās mašīnas. Iecere paredzēja, ka tas nebūs industriālais tilts smagajam transportam, bet gan sabiedriskajam transportam, gan tūristiem. Apspriešanās viedokļu apmaiņā vairākkārt izskanēja, ka personīgās intereses nevar būt augstākas par sabiedrības un reģiona interesēm. Tūristi būs vien jāpiecieš, jo ieguvumi ir daudz lielāki nekā viena cilvēka miers. □

Lappusi sagatavoja SARMĪTE FELDMANE

Projektu finansē Mediju atbalsta fonds no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem

MAF  
Mediju atbalsta fonds

Mediju atbalsta fonda ieguldījums no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem. Par saturu atbild projekta īstenošanas izdevniecība SIA Cēsu Druva”.