

**Salacgrīvas ostas pārvaldes ierosinātās darbības „Salacgrīvas ostas un priekšostas rekonstrukcija, ieskaitot akvatorijas padziļināšanu līdz -7.00 m” sākotnējā sabiedriskā apspriešana.**

Salacgrīva, 2014.gada 4.marts, plkst. 17.00. Salacgrīvas kultūras nams.

Protokols.

Piedalās:

Dagnis Straubergs – Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs.

Ivo Īstenais – Salacgrīvas ostas pārvaldnieks.

Normunds Tiesnesis – Salacgrīvas ostas kapteinis.

Jānis Cīrulis – Salacgrīvas novada domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos.

Kaspars Ķemers – Salacgrīvas novada domes izpilddirektors.

Ilga Tiesnese – Salacgrīvas novada domas informācijas nodaļas vadītāja.

Zināida Ekmane – a/s „Brīvais vilnis” juriste.

Tomass Lemberts – SIA „Salacas termināls” direktors.

Pauls Kariņš – I.K. „Arinas1”

Tālis Neimanis – Salacgrīvas iedzīvotājs.

Sēdi vada – Salacgrīvas domes priekšsēdētājs D.Straubergs

Protokolē I.Īstenais

I.Īstenais – Labdien! Paldies, ka esat atraduši laiku atnākt uz mūsu organizēto sākotnējo sabiedrisko apspriešanas sapulci. Sākumā vārdu došu domes priekšsēdētājam, un vienlaicīgi arī ostas valdes priekšsēdētājam Dagnim Straubergam.

D.Straubergs – Labdien. Prieks jūs šeit redzēt. Šodien esam šeit sanākuši, lai saskaņā ar spēkā esošo likumdošanu piedalītos sākotnējā sabiedriskā apspriešanā, kurā mēs iepazīstināsim jūs ar plānotajām darbībām par Salacgrīvas ostas tālāku attīstību. Šī sanāksme notiek ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros. Šis process ir garš, un šī nebūs vienīgā šāda sanāksme. Kā mēs redzam, patreiz ostas teritorijas ir tik lielas, cik tās ir – papildus jau esošajām teritorijām mēs kreisajā krastā esam palielinājuši ostas kraujlaukumu teritorijas par 6 ha, atgūstot daļu teritorijas no ūdens. Pieprasījums pēc ostas teritorijām ir pietiekami liels, un, ņemot vērā to, ka vēsturiski osta ir veidojusies upes grīvā, iespiesta starp dzīvojamo sektoru un jūru, tad citas izvēles, lai palielinātu ostas teritoriju, mums nav, kā vien virzīties uz jūras pusi. Tāpēc ostas valde ir pieņēmusi lēmumi meklēt iespēju šī teritorijas attīstīt un izbūvēt. Kas tieši šīs teritorija izbūvēs, šobrīd mēs par to nevar konkrēti runāt. Dažādiem investoriem ir dažādas idejas, ir izteikumi par gatavību piedalīties ostas attīstībā. Bet, lai vispār varētu runāt par šādām investīcijām, vai, ja vēlamies un ir iespēja piesaistīt ES fondu līdzekļus, mums ir jānorāda, kurās vietās tas ir iespējams. Tāpēc ir jāveic plānošana, šīm plānotajām teritorijām ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, tad jāizstrādā tehniskais projekts, un tikai tad varam runāt par konkrētām investīcijām. Kā redzam, ir izstrādāta principiālā ostas attīstības shēma, kura patreiz tiek izvirzīta apspriešanai gan atbildīgajām institūcijām, gan sabiedrībai. Shēmā redzams, ka plānots ir dienviņu pusē izveidot vēl laukumus 6 ha platībā, izbūvējot arī jaunas piestātnes, un upes labajā krastā apgūt papildus ap 30 ha laukumu, kurus iegūsim, ieejot jūrā. Nākotnē tas mums dos iespēju atvirzīt kravu uzglabāšanu tālāk no pilsētas dzīvojamā un



rūpnieciskā sektora. Kā zināms, ir dažas kravas, kuru atrašanās tiešā pārtikas ražošanas teritoriju tuvumā rada tām lielas problēmas. Lai gan patreiz šī situācija tiek risināta un kontrolēta, tomēr pastāv risks, ka šādu kravu esamība tiešā šo teritoriju tuvumā var radīt lielas produkcijas eksportēšanas problēmas tās kvalitātes dēļ. Tas savukārt var smagi atsaukties uz nodarbinātības jautājumu pilsētā un novadā. Jautājumā par ziemas ostas aizbēršanu - šis jautājums patreiz nav aktuāls. Par iespējamiem pievadceļiem - domājam, ka katrā upes krastā paliks pa vienam pievadceļam, pa kurām tad arī virzīsies kravas uz vai no ostas - tā ir Jūras iela un Transporta iela. Paldies par uzmanību. Pilnīgāku informāciju jums sniegs ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais.

I.Īstenais - Sniegšu jums informāciju par plānotajiem attīstības etapiem, kurus mēs redzam uz kartes, un kurus es jums parādīšu sagatavotajā prezentācijā. Šo pašu informāciju jūs arī varat redzēt mūsu mājas lapā [www.salacgrivaport.lv](http://www.salacgrivaport.lv). Pamats IVN uzsākšanai ir ostas valdes 2013.gada 10.janvāra lēmums Nr.2, kurā tika lemts par ostas kopējā attīstības plāna izstrādi, kurā ir paredzēts ostu attīstīt arī ārpus esošajām ostas teritorijām, tad arī tika nolemts veikt arī ietekmes uz vidi novērtējumu. SIA „Inženieru birojs „Kurbada tilti” sagatavoja sākotnējo tehnisko dokumentāciju, tā tika izskatīta attiecīgajās valsts institūcijās, un š.g. 6.janvārī sākumā Vides pārraudzības valsts birojs pieņēma lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu. Iepazīstinu jūs ar fotogrāfiju, kurā ir iezīmētas visas tās vietas, par kurām mēs patreiz šeit runājam - ostas akvatorijas, abi moli, jaunās piestātnes, kraujlaukumi, pārceltais Dienvidu mols.

Visas šīs darbības ir sadalītas sešās kārtās. 1.kārta - esoša Dienvidu mola rekonstrukcija, kuram jau ir gatavs tehniskais projekts. Pie šī posma nākotnē var piebūvēt jaunu piestātņi, izveidojot kraujlaukumus (kuri daļēji jau ir izveidoti). Ja tiek būvēta piestātne, tad ir jāpadziļina ostas akvatorija. Tā ir šī plāna 2.kārta - ostas akvatorijas padziļināšana, izveidojot apgriešanās laukumu un pieeju pie piestātnes. Mēs iegūstam iespēju palielināt tās flotes izmērus, kura ienāk Salacgrīvas ostā, līdz 130 m. (patreiz atļautais kuģa garums 115 m). 3.kārta ir Ziemeļu mola rekonstrukciju, kura tehniskais projekts jau patreiz tiek izstrādāts, un plānojam, ka martā tas tiks pabeigts. Šis posms mums ir viens no primārajiem, jo Ziemeļu mols ir tādā stāvoklī, ka tas vairs savas funkcijas pilnvērtīgi nepilda - tas neaiztur smilts sanešu plūsmu, līdz ar ko ostas kanāls tiek pastiprināti piesērēts ar smilšu sanešiem. 4.kārta - jauna Dienvidu mola izbūve, vienlaikus veidojot papildus kraujlaukumus ar perspektīvi izbūvēt jaunas piestātnes. Šī noteikti ir diezgan tāla perspektīva, bet mēs neizslēdzam arī šādu ostas attīstības iespēju. 5.kārta ir saistīta ar 4.kārtu - padziļināšanas darbi un jau pieminētā laukumu izbūve starp esošo un jauno Dienvidu molu. 6.kārta - jaunu laukumu izbūve upes labajā pusē. Šī patreiz ir visneskaidrākā teritorija, jo mēs nezinām cik tālu mēs drīkstam jūra virzīties, tāpēc patreiz kartē ievilktais robežas ir tikai kā informācijas materiāls. Pēc IVN pabeigšanas mēs, cerams, varēsim jau diezgan konkrēti ievilkt tās robežas, līdz kurām mums ir iespēja ostu attīstīt. Šī vieta ir aktuāla mums tā iemesla dēļ, ka tā ir iespēja samazināt padziļināšanas darbu izmaksas, to veicot ar zemessūcējiem, un grunti novietojot šajās teritorijās, tā vienlaicīgi veidojot jaunus laukumus. Ja padziļināšanas darbi jāveic, izvedot grunti uz jūras atbērtņi, tad tas šos darbu padara ļoti dārgus.

Pirmās trīs kārtas ir jau no Vides valsts dienesta akceptētas, tehniskie noteikumi izsniegti, un tām lielais IVN nav nepieciešams. Ietekmes uz vidi novērtējuma ir nepieciešams veikt 4., 5. un 6.kārtai.

Nākamajā attēlā esmu atainojis tos pierobežniekus, ar kuriem mums ir jārēķinās, attīstot šīs teritorijas - tās ir Salacgrīvas novada dome (pludmales zona), a/s „Brīvais vilnis”, LR Finanšu ministrija, SIA „Salacas osta”. Finanšu ministriju tuvākajā nākotnē nomainīs uzņēmums SIA „Ardagh group”, kuru ēkas atrodas uz šīs Finanšu ministrijas zemes, jo, pēc manā rīcība esošas informācijas, patreiz notiek process par



šo zemju izpirkšanu no Finanšu ministrijas. Ar šo es gribēju parādīt, ka plānotā ostas attīstība nav saistīta ar dzīvojamā sektora izmaiņām – mēs nevienu māju neplānojam nojaukt, tāpat neplānojam mežu izciršanu. Tas neapšaubāmi atvieglo mūsu darbu. Tāpat ir secināts, ka plānotajā teritorijā nav vēsturisku, arheoloģisku un kultūrvēsturisku nozīmīgas ainavas vai objekti. Tāpat nav pārrobežu ietekme ar Igaunijas Republiku. Mūsu darbības ietekmē - Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu, Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslu, kā arī ap 500 m attālumā no Natura 2000 teritoriju – dabas parku “Salacas ieleja”. Jāatzīst, ka jau dažas ekspertīzes dokumentu sagatavošanas laikā ir tapušas, un viena no ekspertēm E.Grolle savā atzinumā secina, ka paredzētās darbības teritorijā nav konstatēti īpaši aizsargājamas augu sugas un cita bioloģiskās vērtības. Vienlaikus eksperte secinājusi, ka „pētāmo platību galvenokārt veido piejūras biotopi – pludmale, kāpas, meži. Biotopu kvalitāte zema, tajos izmainījusies dabiskā struktūra un dominē neraksturīgas augu sugas. Ņemot vērā to, ka biotopu kvalitāte zema, teritorijas apbūve neradīs būtisku negatīvu kaitējumu dabas vides bioloģiskās daudzveidības ziņā.” Tāpat arī zinātniskais institūts “BIOR” sākotnējā zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumā norāda, ka, ievērojot ieteiktās rekomendācijas, akvatorija padziļināšana būtiskus un neatgriezeniskus zaudējumus zivju resursiem visticamāk neradīs. Kas attiecas uz pilsētas plānojumu, tad ir skaidrs, ka, veicot šīs plānotās darbības, mēs neieklājamies spēkā esošā Salacgrīvas pilsētas plānojumā robežās, līdz ar ko ir atzinumos norādīts, ka, ja vēlamies to darīt, ir jāmaina Salacgrīvas novada teritorijas plānojums. Tas, protams, ir pašvaldības jautājums. Papildus tam būs jāmaina arī ostas robežas, jo labajā krastā plānotās darbības ir ārpus esošajām ostas teritorijām. Tas īsumā arī ir viss, ko varu jums izstāstīt par plānotajām darbībām.

P.Kariņš – Vai bijušās a/s „Salacgrīva 95” vecās attīrīšanas iekārtas netiks jauktas nost?

I.Īstenais – Šis jautājums ir jāuzdod patreizējiem šīs teritorijas īpašniekiem – SIA „Salacas osta”. Zinu, ka viņi vēlas šo teritoriju pārdot, bet konkrētāk informācija noteikti ir prasāma pašiem īpašniekiem. Neapšaubāmi – mēs būtu ieinteresēti šī teritorijas izmantošana ostas vajadzībām.

Z.Ekmane – Jūsu mājas lapā esošajā dokumentā – iesniegums ietekmes uz vidi novērtējumam 22.punktā ir teksts „Saskaņā ar detālplānojuma paskaidrojošo daļu, Salacgrīvas ostu ir paredzēts paplašināt uz nojaucamo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu (Salacas labajā krastā) teritorijas virzienā”. Sakiet, lūdzu, kāpēc ir paredzēts nojaukt a/s “Brīvais vilnis” attīrīšanas iekārtas? Diemžēl tas ir arī redzams detālplānojumā. Tās taču atrodas uz a/s „Brīvas vilnis” īpašumā esošajām zemēm un nav ostas teritorijā.

I.Īstenais – a/s „Brīvais vilnis” attīrīšanas iekārtas noteikti nav plānots nojaukt. Liekas, ka runa varētu būt pa jau pieminētajām SIA „Salacas osta” īpašumā esošajām nestrādājošajām attīrīšanas iekārtām. Iespējams, ka tā ir drukas kļūda, vai vienkārši informācijas pārrakstīšana no teritoriālā plānojuma paskaidrojošās daļas. Paskatoties uz pilsētas teritoriālo plānojumu redzam, ka tad, kad izstrādāja šo dokumentu, ir bijis plānots nojaukt abas šīs attīrīšanas iekārtas. Liekas, ka šo jautājumu par teritorijas plānojumu būtu jāuzdod novada domes pārstāvjiem.

J.Cīrulis – Teritoriālais plānojums tapa 2004.gadā, un iespējams, ka tad bija kaut kādas idejas par šo attīrīšanas iekārtu pārņemšanu domes īpašumā. Par cik bija plānots būvēt jaunas, tad, iespējams, esošas arī tika iezīmētas kā nojaucamas. Patreiz šis jautājums vairs nav aktuāls.

Z.Ekmane – Kā to varētu samainīt.

I.Īstenais – Pa šo vajadzētu informēt novada domi. Plānots, ka šī gada beigās tiks atvērts novada teritoriālais plānojums pārstrādei. Tad arī vajadzēt lūgt veikt izmaiņas par šo objektu.

J.Cīrulis – Tieši tā, gada otrajā pusē tiks atvērts teritoriālais plānojums. Es aicinātu jau drīzuma iesniegt domē lūgumus un priekšlikumus par jums interesējošajām izmaiņām, lai pilsētas atbildīgie speciālisti jau varētu apkopot nepieciešamās izmaiņas.

Z.Ekmane – Vai kartē redzamās attīstības robežas Salacas labajā krastā neiet a/s „Brīvais vilnis” zemes īpašumā.

I.Īstenais – Nevajadzētu patreiz ļoti piesieties pie šīs redzamās kartes, jo, lai arī tā ir taisīta noteiktā mērogā, tā tomēr ir shematiska. Ostas attīstības plānojumā noteikti netiks iekļautas citu personu īpašumā esošas teritorijas bez viņu piekrišanas.

Z.Ekmane – Vēl jautājums par piebraucamo ceļu. Attīstot šādas teritorijas labajā krastā, vai nevajadzēs veidot jaunu ceļu?

I.Īstenais – Patreiz, un domāju, ka arī turpmāk, piekļuve ostas teritorijas Salacas upes labajā krastā notiks pa Transporta ielu. Patreiz pilsēta ir sakārtojusi dokumentāciju, t.sk. tehnisko projektu, lai varētu šo ielu kapitāli rekonstruēt. Atklāts ir tikai jautājums – kur ņemt naudu. Novada domes priekšsēdētājs plāno, ka to varētu dabūt no kādas no valsts atbalsta programmām. Teritoriālajā plānojumā gan ir iezīmēta josla, kur varētu izvest jaunu pievadceļu šai ostas teritorijai, bet, ņemot vērā reālo situāciju, diez vai ir lietderīgi investēt jaunā ielā, kas apkalpotu tikai ostas teritoriju, Patreizējā ielu izmanto daudzi uzņēmumi, kuri atrodas gan ostas teritorijā, gan ārpus tās. Jābūt ļoti liels kravu apgrozījums, lai lemtu par šādas jaunas ielas izbūvi.

Z.Ekmane – Cik ilgi varētu aizņemt 1.kārtas – Dienvidu mola un 3.kārtas – Ziemeļu mola rekonstrukcija? Cik noprotu, pirmo būvēs Dienvidu molu.

I.Īstenais – Gribu norādīt, ka būvniecība nebūs tādā secībā, kā ir norādīts kārtās. Ar atsevišķiem izņēmumiem, šo kārtu izbūvi var veikt neatkarīgi vienu no otras. Mūsu prioritāte ir Ziemeļu mols, jo tā sakārtošana mums būtiski samazinātu padziļināšanas darbu izmaksas. Ja patreiz mums ostas kanāls un akvatorija jātīra vienu reizi 3 gados, tad pēc mola rekonstrukcijas tas varētu būt reizi 4 gados. Cerams, ka šī projekta realizācijai varētu saņemt Eiropas naudas atbalstu, taču, ja tas nebūs iespējams, sāksim šo darbu veikt pa saviem līdzekļiem.

Z.Ekmane – Cik ilgā laikā varētu attīstīt visu jūsu plānu.

I.Īstenais – Tas, protams, ir atkarīgs no kravu apjoma. Mana prognozē – kā minimums 20 gadi un vairāk. Daļu izdarīsim tuvākajā laikā, bet daļai ir jābūt liels pamatojumam, lai tajā investētu naudu. Bet šāds plāns dod mums iespēju klientiem piedāvāt teritorijas un biznesa iespējas.

Z.Ekmane – Vai ir plānots attīstīt arī Ziemas ostu, to padziļinot?

I.Īstenais – Ja runājam par piestātņu attīstību, tad šajā attīstība redzams, ka labajā krastā jauna piestātne ir plānota pie jaunajiem kraujlaukumiem, un, padziļinot priekšostu, tiktu izveidots kuģu apgriešanās aplis visiem kuģiem. Kuri ienāk



Salacgrīvas ostā. Attīstīt Ziemas ostu mēs neredzam vajadzību, jo šī ostas teritorija ierobežo gan apkalpojamo kuģu dziļumu, gan garumu. Papildus tam ziemā šī ostas daļa aizsalst pirmā, jo tajā ir stāvošs ūdens – tas ir kā diķis. Ziemas ostas jautājums patreiz nav aktuāls. Tas varētu palikt aktuāls pēc priekšostas izrakšanas, jo tad radītos iespēja kuģiem paslēpties ledus iešanas laikā. Patreiz par šādu vietu izmantojam Ziemas ostu. Tad jau varētu rosināt diskusiju par šīs ostas daļas izmantošanu – vai to aizbērt vai nē.

T.Lemberts – Kartē redzams, ka padziļināšanas darbi plānoti līdz priekšējai vadlīnijai. Iekšējā akvatorija nav plānota padziļināt līdz -7.00 m.

I.Īstenais – Ostas akvatorijai padziļināšanas projekts jau ir izstrādāts. Tas ir plānots līdz -7.00 m. Šajā plānojumā mēs gribam iezīmēt šo priekšostu un tai pieguļošās teritorijas, kurām ir nepieciešams IVN.

T.Lemberts – Kāds ir dziļums tieši Ziemeļu mola galā?

P.Kariņš – Kāds dziļums ir plānotajā Ziemeļu mola atzarā, kas aizsedz ostas kanāla muti? Vai šis atzars neveidos papildus nogulsnes ostas kanālā pirms moliem?

I.Īstenais – Patreizējais dziļums mola galā ir no 2.5m līdz 3.5m. Šis atzars ir vajadzīgs tikai tāpēc, lai pasargātu kuģus ostas iekšienē no tiešās viļņošanās. Kādā leņķī tieši šis atzars būs, es patreiz neņemos spriest. Jāsaprot, ka šī karte ir shematiska. Šīs hidrotehniskās būves noveidojumu un garumu aprēķinās, izstrādājot tehnisko projektu, izmantojot matemātisko modelēšanu. Nedomāju, ka kāds tagad, papildus to neaprēķinot un nemodelējot, varētu pateikt šīs būves parametrus un noveidojumu. Skaidrs ir viens – lai pasargātu kuģus no viļņu iedarbības, ostas mute ir jāpiever. Salacgrīvas ostai jau ir taisīta matemātiskā modelēšana, bet tas attiecas tikai uz piekrastē esošo straumju plūsmu un sanešu daudzumu. Tur ir redzams, ka straumes un sanešu plūsma virzās no Dienvidiem uz Ziemeļiem.

P.Kariņš – Kāds ir tagad dziļums uz kanāla. Cik tad dziļi ar zemes sūcēju var izņemt grunti?

N.Tiesnesis – patreizējais projekta dziļums uz kanāla ir -6.5m . Esošā situācija ir mazliet citādāka. Par cik ir saneši, dziļums kanāla varētu būt ap -6.2 m. To mēs uzzināsim aprīlī, kad veiksīm dziļuma mērījumus.

I.Īstenais – Padziļināšanas tehnikas izmantošana ir atkarīga no izsmeļamās grunts kategorijas. Ja nepieciešams izsmelt tikai smiltis, jeb citiem vārdiem sakot atjaunot dziļumus no sanešiem, tad to var veikt ar zemessūcēju. Ja ir smagās grūntis, un gribu piebilsts, ka Salacgrīvas ostā ir ļoti smagas grūntis zem šīs projekta atzīmes -6.5m, tad to var izsmelt tikai ar vienkausu vai daudzkausu ekskavatoriem. Laukumiem šo grūnti praktiski nav iespējams izmantot, jo izrokot šī grūnts ir kā akmens, kura tikai ilgā laika periodā sairst. Tas nozīmē, ka laukumu sēšanās var notikt vairāku gadu garumā.

Mūsu grūntis ir tik cietas, ka, ja varētu upi izsūknētu, mēs kuģu kanālu ieraudzītu kā grāvi ar ļoti stāvām malām. Es to esmu redzējis pēc veiktajiem mērījumiem 3 dimensiju attēlos.

T.Lemberts – Dienvidu mola garums patreiz netiek mainīts?

I.Īstenais – Nē. Rekonstrukcija neparedz tā pagarināšanu. Arī Ziemeļu mola rekonstrukcija patreiz neparedz tā pagarināšanu. Atkārtos, ka abi moli sevi kā

pilnvērtīgas hidrotehniskās nefunkcionē ne sava garuma dēļ, bet gan zemā augstuma dēļ. Pašreizējie molu augstumi ir ap 1.5m. Lai šie moli nosargātu viļņošanos un sanešu plūsmu, nepieciešams vismaz 3.00, kā arī tagad tie ir izprojektēti. Ziemeļu mola projekta risinājums – ģeotekstils, akmeņu krāvums. Diezgan vienkāršs, bet dzīvē pierādījies, ka šāda tehnoloģija strādā?

T.Lemberts – Ja sanešu plūsma jūrā virzās no Dienvidiem uz Ziemeļiem, tad jau Dienvidu molam jābūt garākam par Ziemeļu molu.

I.Īstenais – Tā tas arī ir. Patreiz Dienvidu molu nepagarināsim, bet jaunais mols, kā jau kartē tas ir redzams, ir pagarināts.

Z.Ekmane – Es kā a/s „Brīvais vilnis” pārstāve gribētu parunāt par beramkravām, un tieši – par kūdru. Patreiz šis jautājums, liekas, ka ir atrisināts. Putēšana nenotiek, bet kā būs turpmāk?

I.Īstenais – Esam ostā izdevuši šādu kravu iekraušanas noteikumus, kuru kopiju esam nosūtījuši arī a/s „Brīvais vilnis”. Ļoti ceram uz stividoru godaprātu, ka šie noteikumi tiks ievēroti. Arī no mūsu puses tiek darīt viss, lai kontrolētu šo noteikumu ievērošanu, un izslēgtu tādu varbūtību, ka blakus ostai esošajam pārtikas uzņēmumam rodas problēmas no kāda cita uzņēmuma darbības. Salacas kreisajā krastā esošais stividorš jau tagad ir pārvietojis kūdras kravas uzglabāšanas vietu nost no piestātnes. Tur tā atrodas tikai tieši pirms kraušanas un kraušanas brīdi. Nākotnē, izbūvējot šos laukumus, mēs šīs putošās kravas vēl vairāk novirzīsim prom no pilsētas centra.

Z.Ekmane – Paldies par informāciju.

Vairāk jautājumu nav.

Sēdi beidza 18.00

Sēdi vadīja D.Straubergs

Protokolēja I.Īstenais