



# Personas kods: KAROSTAS KANĀLS

**Kultūrvēsturiskais un dabas mantojums**

**Strādājam kopā *zaļai* Eiropai!**

*Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647,05 EUR, no kurām 4 350 000,00 EUR ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums.*

**Karostas kanāls ir cilvēku rokām veidota ūdenstilpne un bija viena no pirmajām būvēt visā Karostas kompleksā, kura izbūvi uzsāka 19. gadsimta beigās.**

**Karostas kanāls ir 2150 metrus garš un no saviem pirmsākumiem savieno Liepājas ostas Priekšostu ar tālāk sauszemē esošo karakuģu apgādes un remonta vietu, kuru papildina divi taisnā leņķī savienoti baseini.**

**Kanāla rakšanā 1k dienu tika nodarbināti ap 5000 strādnieku, kā arī izmantoti peldošie zemessmēļi. 1901. gadā kanāls bija pabeigts, un tas uzņēma pirmos kuģus.**

**Karostas kanāls:**

Kanāla rakšanas darbi pabeigti 1901. gadā  
Karostas kanāla garums – 2150 m  
Karostas kanāla kopējā platība ir ~ 87 ha

**Divi baseini:**

Kuģu stāvēšanas baseins – 852 x 256 m  
Remonta baseins – 873 x 213 m





## JURIS RAKIS

vēstures pētnieks

Karostas pirmsākumi meklējami 1890. gadā, kad cariskā Krievija pie Liepājas izlēma būvēt jaunu kara flotes bāzi. Pavisam īsā laikā – nepilnos 17 gados, tapa praktiski jauna, autonoma pilsēta. Tolaik tas bija viens no modernākajiem tāda veida kompleksiem Eiropā.

Viss, ko šobrīd saucam par Karostu, savulaik bija militārā pilsēta un karaflotes bāze ar priekšostu un tai pieguļošajām hidrotehniskajām būvēm – kanālu, tiltu, kuģu remonta rūpnīcu, flotes ekipāžu kazarmām, katedrāli un virsnieku dzīvojamām mājām, kas atradās Jūras kara ministrijas pakļautībā.

Militāriem nolūkiem būvētās infrastruktūras dēļ Karosta vairāk nekā simtgadīgās pastāvēšanas laikā visiem režīmiem kalpojusi kā kara bāze. Savukārt Karostas kanāls vienmēr bijis kā robežšķirtne starp militāro un civilo dzīvi.

Karostas kanāls tāpat kā pati Karosta vairs nav militārs objekts, bet soli pa solim kļūst par pievilcīgu vietu uzņēmējdarbībai, aktīvai atpūtai, kultūrai un mākslai. Vēl tikai jāveic sanācija, lai likvidētu PSRS armijas atstāto vides piesārņojumu.



Karostas kanāla rakšanas darbos izmantoja īpašu tehniku, kura bija aprīkota ar kausiem.

Akmeņi Karostas krastu stiprinājumam un moliem tika vākti Pāvilostas apkaimē, pēc tam ar zirgu dzelzceļu nogādāti līdz ostai, tad liellaivās ar atveramu apakšu tos aizveda līdz būves vietai.



Karostas kanāla rakšanas un izbūves darbos ikdienas tika nodarbināti aptuveni 5000 cilvēku, kuri bija atsaukušies īpašam uzsaukumam un ieradušies no tālienes.



Neatņemama Karostas kanāla daļa ir viens no Karostas kanāla baseiniem, kas bija paredzēts karakuģu stāvēšanai. Latvijas Brīvvalsts laikā Karostas kanālā bāzējās abas Latvijas kara flotes zemūdenes – Ronis un Spīdola.



PSRS militāristi saimniekoja Karostas kanālā līdz 1994. gada 31. augustam un ziemēl vēl nedaudz ilgāk, tiesa, tad te stāvēja pusgrimušas zemūdenes un karakuģi, kurus bija nepieciešams izcelt un utilizēt.

Joprojām Karostas kanāla kuģu stāvēšanas baseinā atrodas zemūdeņu angārs un, visticamāk, tieši šeit tika komplektētas īpaši slepenās zemūdenes ar nosaukumu "Piraņas". Tieši uz tādas zemūdenes norisinās filmas "Makšķerēšanas nacionālās īpatnības" piedzīvojumi.



Zemūdeņu angāru šobrīd izmanto trollingistu biedrība. Tie ir vīri, kuriem patīk makšķerēt lašus, un angārs ir laba vieta, kur novietot zvejas laivas.



**OSKARS MORS**  
makšķernieks

"Mums ir diezgan daudz aprīkojuma, un, ja tas katru reizi jāņem nost, tad tā ir diezgan garlaicīga nodarbe. Ar Liepājas SEZ vadības vēltību mums ierādīja angāru, kur savulaik ir montētas krievu armijas diversijas zemūdenes. Te mēs uzbūvējam peldošos pontonus, lai ir kur uzkāpt, lai ir kur laivas piesiet. Tad nu sešus, septiņus gadus dzīvojamies pa angāru. Esam ļoti pateicīgi.

Katru reizi, kad ūdens pienāk no jūras vai aiziet uz jūru, tas skalojas lēni. Smagie metāli un citi savienojumi paliek dibenā. Tomēr pēc lieliem vējiem vai reizēs, kad kāds lielāks kuģis ienāk ostā, piesārņotās dūņas tiek uzvandītas. Tāpēc vajadzētu šīs dūņas izsmelt, un mēs ceram, ka tas arī tiks izdarīts."

## Piesārņojums

No 1945. līdz 1994. gadam Karostas kanāls bija slēgta militāra teritorija, kurā atradās Padomju Savienības (kopš 1991. gada – Krievijas Federācijas) Jūras kara flotes zemūdeņu bāze. Krievijas Jūras kara flote Liepāju atstāja 1994. gada 31. augustā.

Militārās bāzes darbība ir atstājusi paliekošu ietekmi uz teritoriju, kuru Helsinku Komisija (HELCOM) ir noteikusi par vienu no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijas Republikā: „karstais punkts” Nr.48 – Liepājas pilsēta un osta.

Hg

Dzīvsudraba daudzums ug/kg:

Liepājas ezera asaros (13cm).



Klaipėdas asaros (18,5cm).

Smagajiem metāliem uzkrājoties zivīs, ko cilvēki izmanto pārtikā, tie var nonākt arī cilvēka organismā un ietekmēt vielmaiņu, izraisīt izmaiņas audos un fizioloģiskajos procesos.

Piesārņotā platība – 78 ha

Aplēstais piesārņotās grunts apmērs - 690 000 m<sup>3</sup>

Līdz šim veiktā izpēte rāda, ka piesārņojuma pamatmasa ir radusies Padomju Savienības bruņoto spēku darbības rezultātā, un ar naftas produktiem un smagajiem metāliem (Hg, As, Pb, Zn, Cu, Cd, Se) ir piesārņoti ~ 650 000 m<sup>3</sup>.

Karostas kanāla gultnē atrodas dūņu un smilšu sanesuma nogulums. Karostas kanāla piesārņotā noguluma biezums mainās robežās no 0.2 līdz 2.2 m, to vidējais biezums ir ~ 0,6 m. Piesārņojuma koncentrācija un slāņa biezums ir lielāks kanāla austrumu daļā.



Piesārņojuma rezultātā konstatētā augu un dzīvnieku sugu daudzveidība Karostas kanālā un tuvākajā apkārtnē ir ļoti neliela, kas nozīmē, ka bioloģiskais līdzsvars ir izjaukts un ekosistēmas pašatjaunošanās spējas ir zemas. Karostas kanāla piesārņojums dabiski nenoārdās un tas ir uzkrājies kanāla gultnē esošajos nogulumos un dzīvajos organismos, atstājot būtisku ietekmi uz vidi un cilvēku veselību.

Naftas produkti ir toksiski ūdens organismiem, tie izraisa mutagēnus un kancerogēnus efektus. Svarīgs ir arī kopējais efekts, jo, lai arī daži naftas produkti ir vāji kancerogēni, to klātbūtne dažādu vielu maisījumos spēj pastiprināt citu savienojumu kancerogēno aktivitāti. Turklāt globālās sasilšanas rezultātā notiek ūdens paskābināšanās, kas savukārt ietekmē to, kā uz apkārtējo vidi iedarbojas smagie metāli, kas var kļūt toksiskāki.

Naftas produktu piesārņojuma koncentrācija Karostas nogulumos kopš 1993. gada ir samazinājusies vismaz 8 reizes. Vienlaikus jāmin, ka tikai viļņošanās rezultātā piesārņojums nevar tikt izkliedēts, savukārt ūdens apmaiņa starp Karostas kanālu un ārējo ostu nav intensīva.



Karostas kanāla krastā joprojām atrodas Kuģu remonta rūpnīca, un, neskatoties uz dažādām grūtībām, tā joprojām strādā.

Liepājas kuģu remonta rūpnīcu Tosmarē sāka būvēt vienlaikus ar vērienīgajiem darbiem visā Karostā. Vieta, kur joprojām atrodas divi lieli kuģu remontu doki pabeigta 1896. gada augustā.



Lielākais doks (94 tūkstoši ūdensizspaida tonnas) bija paredzēts bruņu kuģu remontam, bet mazākais (83 tūkstoši tonnu) – lielgaballaivu un jūras transporta remontiem. Pēc pieciem gadiem, 1901. gada 12. augustā, rūpnīca tika iesvētīta.

Pēc Latvijas valsts izveides Tosmare ieguva Liepājas Kara ostas darbnīcas nosaukumu. Te saražotās produkcijas klāsts bija sākot no piena kannām līdz pat vilcieniem, kuģiem un lidmašīnām.



Georgs Ptičkins rūpnīcā nostrādāja 35 gadus un divas vasaras brīvlaikus. Sāka kā virpotāja māceklis, beidza kā pēdējais ģenerāldirektors pirms privatizācijas, turklāt interesanti, ka tieši viņa vectēvs bija starp tiem, kas atsaucās aicinājumam rakt Karostas kanālu un būvēt Karostu 19. gadsimta nogalē.



2001. gadā Karostas kanālā izbūvēja rievsienu, lai uzsāktu Karostas kanāla attīrīšanas projektu. Pirms vairākiem gadiem, īstenojot pilotprojektu, daļa Karostas kanāla grunts tika izsmelta un noglabāta aiz riev sienas.



Karosta visos laikos ir bijusi militāra bāze ar visu tam nepieciešamo infrastruktūru. Piemēram, 2. baterija līdz pat 2022. gadam bija sprāgstvielu noliktava, un par to lielākā daļa iedzīvotāju uzzināja vien tad, kad to atvēra apskatei kā Kara muzeja filiāli.

Tādu objektu Karostā ir daudz. Citi vairāk zināmi, citi mazāk. Laboratorijas ielas galā mežā ir vairāki kalni. Tā varētu domāt sākotnēji, bet pieejot tuvāk var redzēt, ka tiem ir ieejas, pa kurām iekļūt iekšā. Tās ir labi paslēptas munīciju noliktavas. Stāsta, ka te PSRS laikos glabājušās atomgalviņas raķetēm.



**Vitālijs Jelcovs**  
dienējis Karostā

“Cik man zināms no citu stāstiem, šeit atradās kodolgalviņas, ko cita armijas daļa pievienoja raķetēm, torpēdām un tad lika uz kuģiem, zemūdenēm. Tur bija seši dzeloņdrāts celiņi, zonas. Nebija iespējams piekļūt. Šī vieta bija ļoti aizsargāta. Tā bija vienīgā Liepājā un vienīgā visā Baltijas flotē.”

**Karosta būvēta kā atsevišķa pilsētvide ar atsevišķu zaļo zonu, kurā bija paredzēta arī vieta atpūtai. Kādreiz veidotie apstādījumi arī mūsdienās ir nozīmīgs Karostas dabas mantojums, veicinot gan bioloģisko daudzveidību pilsētā, gan nodrošinot vietējos iedzīvotājus ar ekosistēmu pakalpojumiem, piemēram, mikroklimata regulāciju, aizsardzību pret vēju. Karosta sniedz iespēju baudīt dabisko un kultūrvēstures ainavu rekreācijai un atpūtai.**



Arī šodien Karostā ir plašas zaļās zonas ar bagātīgu floru un faunu, piemēram, jaukā dabas oāze – Beberliņu atpūtas parks, kurš jau vairākus gadus saņem vides sertifikātu – Zilo karogu. Tas ir apliecinājums tam, ka viss mainās un plūst, un Karosta kļūst pieejamāka, interesantāka, citādāka.

Karosta vairs nav militārs objekts, bet soli pa solim kļūst par aktīvās atpūtas, kultūras un mākslas vietu. No Karostas uz Kultūrostu?

Joprojām darbojas un acis priecē svētā Nikolaja Jūras katedrāle, kas ir augstākā kupola būve visā Baltijā. Jau no tālienes saskatāmi tās zeltītie kupoli.



**Egons Perševics**  
mākslinieks

“Tikko armijnieki izgāja ārā no Karostas, tā mākslinieki bija iekšā. Daba nemīl tukšumu. Tagad, kad Karosta ir kļuvusi par civilu objektu, tā prasa dvēselīti, un tā dvēselīte ir māksla, kas te aug un arvien profesionālāk ienāk. Vide attīstās un pieprasa papildījumu, lai cilvēkam būtu labi. Karosta ir ļoti, ļoti laba vieta, kurā veidot mākslu, kurā attīstīt mākslu. Es redzu skaistu nākotni Karostai kā mākslas vietai, centram, it sevišķi ņemot vērā, ka Liepāja 2027. gadā būs Eiropas kultūras galvaspilsēta, un tas būtu skaists atspēriena punkts.”

Karostas kanāls, kas izraksts pirms vairāk nekā simts gadiem, vairākiem tūkstošiem strādnieku dienu dienā lejojot savus sviedrus, šodien sevī apvieno saimniecisko, relaksējošo un vides daudzveidību. Ir jāpaveic vēl viens ļoti svarīgs darbs – jāatbrīvo Karostas kanāla grunts no piesārņotajām nogulsņēm, lai varam elpot un dzīvot brīvāk.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde Norvēģijas finanšu instrumenta 2014. – 2021. gada perioda programmas “Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide” ietvaros plāno sanācijas darbu laikā no kanāla gultnes izņemt 164 403 m<sup>3</sup> likumdošanas normām neatbilstošu nogulumu, kuros atrodas ~334 tonnas piesārņoto nogulšņu.

Tieši Norvēģijas finanšu instruments sniedz būtisku ieguldījumu Karostas kanāla piesārņojuma mazināšanā, izmantojot Norvēģijas pieredzi, kompetences un jaunākās tehnoloģijas. Tas sekmēs maksimāli efektīva sanācijas procesa īstenošanu un vides kvalitātes uzlabošanu, kā rezultātā mazināsies Liepājas Karostas kanāla vēsturiskā piesārņojuma ietekme uz cilvēku veselību, apkārtējo vidi un bioloģisko daudzveidību. Tas arī sniegs būtisku ieguldījumu Liepājas Karostas kanāla kultūrvēsturiskā un dabas mantojuma vērtību apzināšanā un publicēšanā ne tikai nacionālā, bet arī starptautiskā mērogā.

**Sanācijas darbi sniegs būtisku ieguldījumu Liepājas Karostas kanāla kultūrvēsturiskā un dabas mantojuma vērtību apzināšanā un saglabāšanā ne tikai nacionālā, bet arī starptautiskā mērogā.**

**Projekta ilgtermiņa mērķis ir samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli.**







**Strādājam kopā *zaļai* Eiropai!**

*Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021.gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647,05 EUR, no kurām 4 350 000,00 EUR ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums.*



Valsts un reģionālās atbalsta  
instrumentu kopējais budžets  
2014.–2020. gada periodā  
1,4 miljards EUR



**NVA**  
Norvēģijas finanšu instrumenta



**BAIKTĀS KRĀSTI**