



Planavimo organizatorius

LIETUVOS RESPUBLIKOS
SUSISIEKIMO MINISTERIJA



**KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO (ŽEMĖS, VIDINĖS
AKVATORIJOS, IŠORINIO REIDO IR SUSIJUSIOS INFRASTRUKTŪROS)**

BENDRASIS PLANAS

SPRENDINIAI

15088 BTP-S-1

SWECO

Planavimo organizatorius	LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA			
Sutarties pavadinimas	KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO (ŽEMĖS, VIDINĖS AKVATORIJOS, IŠORINIO REIDO IR SUSIJUSIOS INFRASTRUKTŪROS) BENDROJO PLANO RENGIMO PASLAUGŲ VIEŠOJO PIRKIMO – PARDAVIMO SUTARTIS NR. 34-2015-361			
Teritorijų planavimo projekto pavadinimas	KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO (ŽEMĖS, VIDINĖS AKVATORIJOS, IŠORINIO REIDO IR SUSIJUSIOS INFRASTRUKTŪROS) BENDRASIS PLANAS			
Projekto Nr.	15088			
Teritorijų planavimo rūšis	KOMPLEKSINIS TERITORIJŲ PLANAVIMAS			
Bylos pavadinimas	SPRENDINIAI	Byla (knyga)	BTP-S-1	
		Bylos laida	D	
		Bylos išleidimo data	2019-05-20	
Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas
UAB „Sweco Lietuva“	Prezidentas	ARTŪRAS ABROMAVIČIUS		
	Architektas	REMIGIJUS ŠIMKUS	A 1416	
	Inžinierius	VYTAUTAS GRIŠKONIS	26245	
UAB „Urbanistika“	Direktorius	JONAS TREINYS		
	Vyr. architektė	ANDŽELIKA KAŽIENĖ	ATP 1682	
UAB „Kelprojektas“	PDV	KĘSTUTIS TRAKAS	20671	
	Inžinierius	AUDRIUS STONIUS	23845	
	Inžinierius	DAINIUS GEČAS	23736	

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

TURINYS

1.1	Teritorijų planavimo dokumentas	4
1.2	Planavimo organizatorius	4
1.3	Planavimo pagrindas	4
1.4	Planavimo darbų programa	4
1.5	Planavimo tikslai	4
1.6	Planavimo uždaviniai	5
1.7	Planuojama teritorija	6
1.8	Planavimo sąlygos	7
1.9	Bendrojo plano sudėtis ir naudojimas	8
1.9.1	Bendrojo plano rengimo procesas	8
1.9.2	Bendrojo plano sudėtis	8
1.9.3	Pagrindinis brėžinys	8
1.9.4	Pagrindinio brėžinio tekstiniai reglamentai	9
1.9.5	Teritorijos naudojimo reglamentų aprašomieji lentelė	9
2	KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO PLĖTRA	10
2.1	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – globalios transporto infrastruktūros dalis	10
2.2	Lietuvos Respublikos susisiekimo sistemos plėtojimo strategija ir politika	11
2.3	Strateginės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros kryptys ir tikslai	14
2.4	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo didinimas	15
2.5	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos plėtra	19
2.5.1	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos apimčių augimo prielaidos	19
2.5.2	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos apimčių augimo galimybės	20
2.5.3	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos apimčių augimo prognozės	22
3	KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO VIDAUS STRUKTŪRA	29
3.1	Urbanistinė struktūra	29
3.1.1	Uosto struktūros modelis	29
3.1.2	Uosto savitumas	29
3.1.3	Teritorijos funkcinis zonavimas	34
3.1.4	Teritorijos naudojimo tipai	34
3.1.4.1	Urbanizuotos ir urbanizuojamos teritorijos	34
3.1.4.2	Neurbanizuotos ir neurbanizuojamos teritorijos	38
3.1.5	Akvatorijos naudojimo būdai	40
3.1.6	Teritorijos naudojimo balansas	42
3.1.7	Funkciniai prioritetai	45
3.2	Uosto urbanistinės struktūros plėtojimo būdai	47
3.2.1	Status quo	49
3.2.2	Saugojimas	49

3.2.3	Modernizavimas	49
3.2.4	Nauja plėtra	50
3.2.5	Konversija	50
3.3	Užstatymo rodikliai, tipologija ir morfostruktūra	50
3.3.1	Užstatymo tankis	50
3.3.2	Užstatymo intensyvumas ir užstatymo tūrio rodiklis	53
3.3.3	Pastatų aukštis	55
3.3.4	Aukštybiniai pastatai ir statiniai	58
3.3.5	Užstatymo tipas	59
3.4	Priklausomieji želdynai ir želdinių teritorijos	64
3.5	Žemės sklypų formavimo principai	64
3.6	Teritorijų rezervavimas	65
4	KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪRA	68
4.1	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūra	68
4.2	Krantinių techninis potencialas	68
4.3	Laivybos kanalas	70
4.3.1	Įplaukos ir vidaus laivybos kanalų plėtra	70
4.3.2	Laivybos kanalo pralaidumas	70
4.4	Išorinis reidas	73
5	SUSISIEKIMO SISTEMA	75
5.1	Klaipėdos uostas – Europos susisiekimo sistemos dalis	75
5.2	Gatvės ir autokeliai	76
5.2.1	Jungtys su valstybinės reikšmės kelių tinklu	76
5.2.2	Vidinis Klaipėdos uosto gatvių tinklas	81
5.3	Geležinkelių infrastruktūra	83
5.3.1	Lietuvos Respublikos geležinkelių sistema	83
5.3.2	Išorinės geležinkelio jungtys šiaurinėje Klaipėdos uosto dalyje	84
5.3.3	Išorinės geležinkelio jungtys pietinėje Klaipėdos uosto dalyje	85
5.3.4	Vidinis geležinkelių tinklas šiaurinėje Klaipėdos uosto dalyje	86
5.3.5	Vidinis geležinkelių tinklas pietinėje Klaipėdos uosto dalyje	86
5.4	Vidaus vandens keliai	91
6	SPECIALIOSIOS BENDROJO PLANO TEMOS	93
6.1	Inovacijų taikymas	93
6.2	Kultūros paveldo apsauga	94
6.2.1	Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos tikslai	94
6.2.2	Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos privalomieji reikalavimai bei priemonės	94
6.3	Kraštovaizdžio apsauga	99
6.3.1	Saugomos teritorijos	99
6.3.2	„Natura 2000“ teritorijos	105

6.3.3	Gamtinio karkaso teritorijos	107
6.3.3.1	Bendrosios nuostatos.....	107
6.3.3.2	Gamtinio karkaso teritorinės struktūros formavimas.....	108
6.4	Aplinkos kokybė	111
6.4.1	Aplinkos oras.....	112
6.4.2	Paviršinis vanduo	112
6.4.3	Dirvožemis	113
6.4.4	Žemės gelmės.....	114
6.4.5	Krantai.....	114
6.4.6	Augmenija	115
6.4.7	Gyvūnija	115
6.5	Visuomenės sveikata	116
6.6	Socialinė aplinka	118
6.7	Inžinerinė infrastruktūra.....	118
6.7.1	Vandens tiekimas.....	118
6.7.2	Buitinių ir paviršinių nuotekų tvarkymas.....	119
6.7.3	Dujotiekis.....	120
6.7.4	Magistralinis dujotiekis	120
6.7.5	Elektros energijos skirstymo tinklai	120
6.7.6	Elektros energijos perdavimo tinklai	121
6.7.7	Šilumos tiekimas	122
6.7.8	Ryšiai.....	122
6.8	Priešgaisrinė sauga.....	122
6.8.1	Gaisro plitimo į gretimus statinius ribojimas.....	122
6.8.2	Gaisro gesinimas ir gelbėjimo darbai	123
7	BENDROJO PLANO SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO APRAŠAS	124
7.1	Bendrojo plano sprendinių įgyvendinimas	124
7.2	Miško naudmenų keitimas.....	127
7.3	Žemės paėmimas visuomenės poreikiams.....	128
7.4	Pagrindinės žemės naudojimo paskirties keitimas	133
	LITERATŪRA.....	135
	TEKSTINIAI PRIEDAI	136

IVADAS

1.1 Teritorijų planavimo dokumentas

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas.

1.2 Planavimo organizatorius

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius, tel.: 8 5 261 2363, el.p.: sumin@sumin.lt, [tinklapis sumin.lrv.lt](http://tinklapis.sumin.lrv.lt).

Vadovaujantis 2014-08-19 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3–341 4 p., VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pavesta pradėti rengti teritorijų planavimo dokumentus, susijusius su Lietuvos Respublikos nutarimo priede Nr. XII-381 priedėlyje „Rytų – Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos Respublikos ruožų sąrašas“ nurodytu vandens infrastruktūros kompleksu.

1.3 Planavimo pagrindas

2014-07-22 Lietuvos Respublikos nutarimas Nr. 720 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano rengimo“.

1.4 Planavimo darbų programa

2013-06-18 Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XII-381 Rytų-Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektas (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksas) pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 23 str. 1 d., bendrajam planui taikoma valstybės lygmens teritorijų planavimo dokumentų rengimo, derinimo, keitimo, tikrinimo, tvirtinimo, galiojimo, viešinimo ir ginčų sprendimo tvarka.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano planavimo darbų programa patvirtinta 2014-09-26 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3–370-(E).

Teritorijų planavimo dokumento rūšis – kompleksinio teritorijų planavimo dokumentas, dokumento lygmuo pagal turinį – vietovės (Klaipėdos miesto savivaldybės dalies) bendrasis planas.

Bendrojo plano rengimo procesą sudaro trys etapai: parengiamasis, rengimo ir baigiamasis.

1.5 Planavimo tikslai

1. Sukurti uosto plėtros viziją, atitinkančią Nacionalinę susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programą, patvirtintą LR Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“.
2. Įvertinti esamas ir perspektyvines uosto veiklos kryptis, kompleksiškai suplanuoti uosto teritorijos plėtrą ir nustatyti teritorijos naudojimo ir veiklos plėtojimo sąlygas.

3. Suformuoti darnią ir tvarią uosto ir miesto plėtros poreikius tenkinančią aplinką, užtikrinančią nuolatinę ir darnią teritorijos plėtrą, įvertinus uosto ir miesto raidą, kultūros paveldo, gamtos ir kraštovaizdžio vertybių apsaugą ir racionalų naudojimą, kuriuo pasiekiamas norimas pozityvus rezultatas – didėjantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Klaipėdos miesto konkurencingumas, sudarytos sąlygos uosto įmonių veiklos plėtrai, investicijoms, keleivių ir krovinių srautams pritraukti.
4. Suderinti fizinių ir juridinių asmenų ar jų grupių, visuomenės, savivaldybės ir valstybės interesus dėl teritorijos ir žemės sklypų naudojimo ir veiklos plėtojimo planuojamoje teritorijoje sąlygų.
5. Numatyti uosto plėtrai reikalingas rezervines teritorijas žemyninėje dalyje ir vandenyje.

1.6 Planavimo uždaviniai

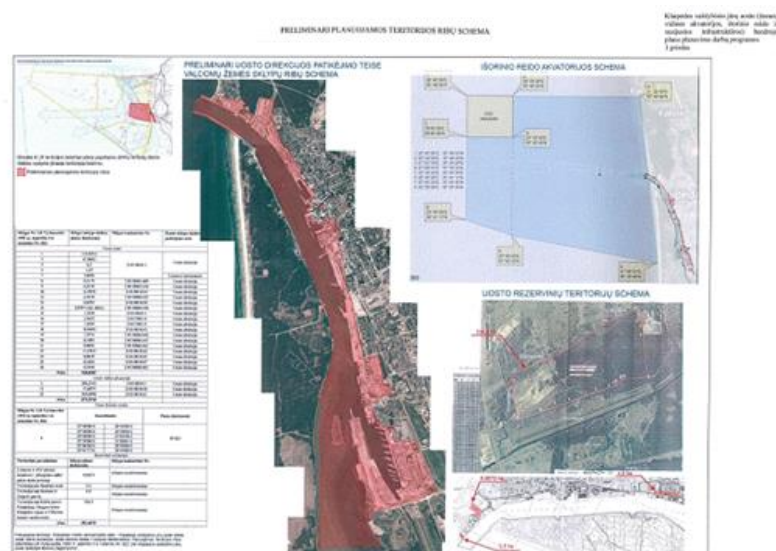
1. Nustatyti uosto teritorijos plėtros poreikius Bendrojo plano sprendinių galiojimo laikotarpiui, suformuoti planavimo lygmenį atitinkančias teritorijos funkcinio ir erdvinio vystymo kryptis.
2. Išanalizuoti uoste ir jo urbanizuotoje aplinkoje vykdomas veiklas, vykstančius natūralius (gamtinius) procesus, jų ypatumus ir suformuoti uosto plėtros modelį, kuris leistų užtikrinti ilgalaikes uosto ir jame vykdomų veiklų plėtros galimybes, derinant jas su miesto plėtros poreikiais, gamtos ir kultūros paveldo objektų apsauga.
3. Įvertinti uosto ir jame vykdomų veiklų plėtros kryptis; nustatyti darnius uosto plėtros ir uosto veiklos vystymo galimybių sprendinius, kurie leistų operatyviai prisitaikyti prie kintančių uosto technologijų, krovinių srautų pokyčių, teisės aktų ir konkuruoti su Baltijos šalių uostais.
4. Numatyti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto išorinio reido plėtros sprendinius ir nustatyti Uoste vykdomai veiklai reikalingų objektų išdėstymo galimybes.
5. Nustatyti tokius teritorijos naudojimo ir statybinės veiklos reglamentus, kurių pakaktų projektuojant statinius ir pastatus LR statybos įstatymo nustatyta tvarka, t.y. atitinkančius detaliuosiuose planuose nustatomus teritorijos naudojimo reglamentus (teritorijos naudojimo tipas arba konkreči pagrindinė žemės naudojimo paskirtis, konkretūs žemės naudojimo būdai, maksimalus leistinas pastatų aukštis, maksimalus leistinas žemės sklypų užstatymo tankis, maksimalus leistinas žemės sklypų užstatymo intensyvumas ar užstatymo tūrio tankis (pramonės ir sandėliavimo objektų ir (ar) inžinerinės infrastruktūros teritorijose), galimi užstatymo tipai, statinių statybos zonos, ribos ir linijos, inžinerinei ir socialinei infrastruktūrai reikalingų teritorijų ir (ar) inžinerinių komunikacijų koridorių ribos, galimos žemės sklypų ribos ir (ar) žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo principai, planuojamos teritorijos aprūpinimo inžineriniais tinklais ir susisiekimo komunikacijomis būdai (numatomų skirstomųjų tinklų, gatvių, ir pagalbinių gatvių trasų išdėstymas, joms funkcionuoti reikalingų servitutų poreikis).
6. Suplanuoti optimalią Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto sistemą, jos jungtis, kurios leistų optimizuoti krovinių srautų paskirstymą ir vežimą uosto ir miesto teritorijoje, pateikti pasiūlymus dėl krovinių srautų subalansavimo tarp transporto sistemų; suplanuoti inžinerinei ir socialinei infrastruktūrai reikalingų teritorijų ir (ar) inžinerinių komunikacijų koridorių ribas,

galimas žemės sklypų ribas ir (ar) žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo principus, planuojamos teritorijos aprūpinimo inžineriniais tinklais ir susisiekimo komunikacijomis būdus (numatomų skirstomųjų tinklų, gatvių ir pagalbinių gatvių trasų išdėstymą, joms funkcionuoti reikalingų servitutų poreikį).

7. Įvertinus žemės naudojimo poreikį, nustatyti rezervines teritorijas, kurių reikia Uosto infrastruktūros ir veiklos plėtrai už esamos Uosto teritorijos ribų.
8. Įvertinti inovacijų panaudojimo galimybes Uosto teritorijoje vykstantiems procesams ekonominiu ir aplinkos apsaugos aspektais.
9. Optimizuoti planuojamos teritorijos urbanistinę struktūrą, inžinerinę infrastruktūrą, numatyti inžinerinių komunikacijų koridorius, specialiąsias žemės ir vandens naudojimo sąlygas.
10. Bendrojo plano rengimo metu išnagrinėti ir SPAV procedūrų metu atlikus vertinimą ekonominiu, aplinkos apsaugos ir socialiniu aspektais išrinkti optimalią Uosto plėtros alternatyvą, geriausiai derinančią Uosto, Klaipėdos miesto ir Kuršių nerijos, kaip UNESCO pasaulio paveldo objekto, interesus, kad būtų užtikrinta tvari uosto ir miesto raida, miesto viešųjų erdvių ir užstatymo vizualiniai ir funkciniai ryšiai su Kuršių mariomis, kultūros paveldo, gamtos ir kraštovaizdžio vertybių apsauga ir racionalus jų naudojimas.
11. Numatyti racionalaus žemės gelmių išteklių išsaugojimo ir naudojimo, gamtinio karkaso ir ekologiškai pagrįstos žemės naudojimo teritorinės struktūros formavimo, gamtos ir nekilnojamojo kultūros paveldo, kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės išsaugojimo priemonės.

1.7 Planuojama teritorija

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemė, uosto vidinė akvatorija, uosto išorinis reidas ir susijusi infrastruktūra. Planuojamos teritorijos ribos patvirtintos 1993-11-03 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 822 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos teisinio įregistravimo“.



2.1 pav. LR susisiekimo ministro įsakymo Nr. 3–370-(E) 1 priedas

1.8 Planavimo sąlygos

2014-10-08 VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos planavimo sąlygos Nr. UD-9.14–3776;
2014-11-18 AB „Lietuvos dujos“ planavimo sąlygos Nr. 928;
2014-11-24 AB „Klaipėdos vanduo planavimo sąlygos“ Nr. 2014 – S-6.3–1262;
2014-11-24 AB LITGRID planavimo sąlygos Nr. SD-5064;
2014-11-25 Klaipėdos apskrities priešgaisrinės gelbėjimo valdybos planavimo sąlygos Nr.1-13-1926;
2014-11-25 Klaipėdos rajono savivaldybės planavimo sąlygos Nr. 15–5108;
2014-11-25 VĮ Registrų centras planavimo sąlygos;
2014-11-25 VĮ Vidaus vandens kelių direkcija planavimo sąlygos;
2014-11-26 AB LESTO planavimo sąlygos Nr. TS-14–27139;
2014-11-27 AB „Klaipėdos energija“ planavimo sąlygos Nr. R-22–186;
2014-11-27 TEO LT AB planavimo sąlygos Nr. 03-3-03-1790;
2014-11-28 Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijos planavimo sąlygos Nr. 12-01-2069;
2014-12-09 Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijos planavimo sąlygos;
2014-12-01 Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos planavimo sąlygos;
2014-12-02 Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento planavimo sąlygos Nr. LV4-2497;
2014-12-03 Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcijos planavimo sąlygos Nr. S1-905;
2014-12-03 Neringos savivaldybės administracijos planavimo sąlygos Nr. AS1-6;
2014-12-04 Lietuvos Respublikos kultūros ministerijos planavimo sąlygos Nr. 01;
2014-12-05 Klaipėdos miesto savivaldybės planavimo sąlygos Nr. AR9-29;
2014-12-05 Valstybinės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos planavimo sąlygos Nr. (21)-14–4571;
2014-12-08 Lietuvos kariuomenės planavimo sąlygos Nr. NL-144;
2014-12-09 Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijos planavimo sąlygos Nr. SR-1;
2014-12-10 Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos planavimo sąlygos Nr. D8-9108;
2014-12-12 Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinio padalinio planavimo sąlygos Nr. 2KL-2199;
2014-12-12 Lietuvos Respublikos ūkio ministerijos planavimo sąlygos;
2014-12-17 Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos planavimo sąlygos Nr. 55–152;
2015-01-08 Pajūrio regioninio parko direkcijos planavimo sąlygos Nr. 6.1–008;
2015-02-05 AB „Lietuvos geležinkeliai“ planavimo sąlygos Nr. 2–513;
2015-06-15 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos planavimo sąlygos Nr. 2–2322.

1.9 Bendrojo plano sudėtis ir naudojimas

1.9.1 Bendrojo plano rengimo procesas

Bendrasis planas rengimo procesą sudaro parengiamasis, rengimo ir baigiamasis etapai. Rengimo etapą sudaro esamos būklės įvertinimo, bendrųjų sprendinių formavimo ir sprendinių konkretizavimo stadijos, baigiamąjį – bendrojo plano sprendinių viešinimo, bendrojo plano derinimo, tikrinimo, tvirtinimo ir registravimo stadijos).

Rengimo etapo esamos būklės įvertinimo etapas užbaigtas planavimo organizatoriui – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai – 2016-02-05 raštu Nr. 2–436(112) pritarus esamos būklės įvertinimo ataskaitai.

Rengimo etapo bendrųjų sprendinių formavimo stadija užbaigta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai 2017-06-13 raštu Nr. 2–1846 pritarus Bendrojo plano koncepcijai, sprendinių konkretizavimo – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai 2018-05-21 raštu Nr. 2–8372 pritarus Bendrojo plano konkretizuotiems sprendiniams.

1.9.2 Bendrojo plano sudėtis

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrąjį planą sudaro aiškinamasis raštas ir brėžiniai:

1. Pagrindinis brėžinys, M 1:10 000;
2. Pagrindinis brėžinys (su teritorijų naudojimo reglamento lentele), M 1:5 000;
3. Architektūrinė erdvinė struktūros brėžinys, M 1:10 000;
4. Susisiekimo sistemos brėžinys, M 1:10 000;
5. Nekilnojamojo kultūros paveldo brėžinys, M 1:10 000;
6. Gamtinės aplinkos brėžinys, M 1:10 000;
7. Inžinerinės infrastruktūros brėžinys, M 1:10 000.

1.9.3 Pagrindinis brėžinys

Pagrindinis Bendrojo plano brėžinys parengtas masteliu 1:5 000, jame nustatyti teritorijos naudojimo reglamentai:

- teritorijos naudojimo tipas ir konkretūs žemės naudojimo būdai;
- leistinas pastatų aukštis (m);
- leistinas žemės sklypo užstatymo tankis (%);
- leistinas žemės sklypo užstatymo intensyvumas arba tūrio tankio rodiklis;
- galimi užstatymo tipai, statinių statybos zona, riba ir linija;
- inžinerinei infrastruktūrai reikalingų teritorijų ir inžinerinių komunikacijų koridorių ribos;
- sklypų ribos;
- priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys procentais (priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys procentais nustatomos statinių statybos projektų rengimo metu pagal tuo metu galiojančius teisės aktus).

Pagrindiniame brėžinyje grafiškai pažymėtos visos planuojamoje teritorijoje suplanuotos statybos zonos, kiekvienai zonai (teritorijos daliai) suteiktas identifikacinis numeris, nurodyti kiekvienoje zonoje galiojantys teritorijos naudojimo reglamentai.

Rengiant pastatų techninius projektus, specialieji architektūriniai reikalavimai turi būti nustatomi pagal statybos zonai, kurioje rengiamas konkretus techninis projektas, nustatytus teritorijos naudojimo reglamentus. Apibendrintas kiekvieno planuojamoje teritorijoje esančio žemės sklypo naudojimo reglamentas pateiktas teritorijos naudojimo reglamento lentelėje pagrindiniame brėžinyje M 1:5 000.

Akvatorijoje, išskyrus laivybos kanalą ir laivų apsisukimo ratus, galima hidrotechninių, jūrų uosto statinių ir kitų inžinerinių statinių statyba.

Esamiems ir planuojamiems vietiniams inžineriniams tinklams bei privažiuojamosioms susisiekimo komunikacijoms inžinerinių ir susisiekimo komunikacijų koridoriai Bendrojo plano sprendiniuose nenustatomi, tokiu būdu paliekant galimybę juos rekonstruoti, perstatyti ar perkelti į kitą vietą techniniais projektais nekeičiant ir nekoreguojant Bendrojo plano.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 17 str. 4 d. 3 p. ir 20 str. 1 d., Bendrojo planu suplanuotoje teritorijoje detalieji planai nerengiami, statinių projektavimas bei statyba vykdoma vadovaujantis Bendrojo planu nustatytais teritorijų naudojimo reglamentais.

Naujo pasienio kontrolės punkto statyba uosto teritorijoje galima tik statytojui išsprendus žemės valdymo klausimus arba gavus žemės nuomininko sutikimą.

1.9.4 Pagrindinio brėžinio tekstiniai reglamentai

Pagrindiniame brėžinyje nurodyti tekstiniai reglamentai papildo grafinius bendrojo plano sprendinius ir yra sudėtinė bendrojo plano sprendinių dalis.

1.9.5 Teritorijos naudojimo reglamentų aprašomieji lentelė

Teritorijos naudojimo reglamentų aprašomojoje lentelėje nurodyta:

- teritorijos dalies / statinių statybos zonos numeris;
- teritorijos dalies / statinių statybos zonos plotas (kv.m);
- teritorijos naudojimo tipas;
- galimi žemės naudojimo būdai;
- leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus ir altitudė (m);
- užstatymo tankis (%);
- užstatymo intensyvumas arba tūrio tankis (pramonės ir sandėliavimo objektų ir (ar) inžinerinės infrastruktūros teritorijose);
- užstatymo tipas;
- kiti reglamentai.

2 KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO PLĖTRA

2.1 Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – globalios transporto infrastruktūros dalis

Klaipėdos uostas – rytinėje Baltijos pakrantėje esantis jūrų uostas, svarbus Rytų – Vakarų (IXB) transporto koridoriaus mazgas, jungiantis šios krypties kelius ir jūrų maršrutus (2.1 pav.). 2004 m. prie ES prisijungus naujoms narėms, tarp jų ir Lietuvos Respublikai, Baltijos jūra tapo vidine šios Sąjungos jūra, daugelis Baltijos jūros uostų priklauso tai pačiai sistemai ir organizacijoms (ESPO, BPO). ES uostų politikoje jiems numatyti vienodi saugumo, transporto reguliavimo, aplinkosaugos, oro taršos, darnios plėtros reikalavimai.

Pagrindiniai Klaipėdos uosto konkurentai rytinėje Baltijos jūros pakrantėje yra Latvijos, Estijos, Lenkijos ir rytinės Rusijos pakrantės uostai. Visų trijų Baltijos šalių uostai yra svarbūs tranzito koridoriai, jungiantys ne tik Rytus ir Vakarus, bet ir Pietus - Šiaurę. Nuolat vykdomos investicijos, modernizuojami ar statomi nauji terminalai Klaipėdos uostui leidžia sėkmingai konkuruoti su kaimyniniais uostais ir veržtis į lyderio pozicijas.



2.1 pav. Rytų-Vakarų transporto koridoriaus regioninis žemėlapis (šaltinis – EWTC II)

Lietuvos strateginių ryšių plėtra įgyvendinama trimis kryptimis – Azijos, Europos ir Šiaurės Amerikos žemynuose. Pastaruoju metu intensyviai siekiama papildomų krovinių srautų ES–Kinija kryptimi, projekto „Vikingas“ plėtros iki Turkijos, prekybinių ir transporto ryšių stiprinimo su Skandinavijos šalimis – Švedija, Suomija.

Įgyvendindamas šią transporto ryšių strategiją, Lietuvos Respublikos Seimas 2013 m. priėmė nutarimus, kuriais „Via Baltica“ ir Rytų–Vakarų (IXB) transporto koridorių projektai pripažinti ypatingos valstybinės svarbos projektais.

Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektu (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksas) siekiama sudaryti galimybes didinti šio koridoriaus, taip pat visos šalies konkurencingumą regiono ir pasaulinėse rinkose, skatinti kompleksinę objektų plėtrą bei sudaryti patrauklias sąlygas investicijoms. Rytų–Vakarų transporto koridorius yra regioninis projektas, kuris papildo svarbiausias tarptautines transporto ir logistikos grandines. Nutarimus papildančiuose dokumentuose teigiama, kad prijungus šį koridorių prie Transsibiro

magistralės (Rusija), jau yra suformuota sausumos kelio alternatyva kroviniam transportui tarp Azijos ir Europos. Tai patvirtina 2011 metais pradėjęs savo veiklą šaudyklinis konteinerinis traukinys „Saulė“ (Vakarų Europa–Kinija), šaudyklinis konteinerinis traukinys „Merkurijus“ (Kaliningradas–Klaipėda–Maskva) ir šaudyklinis konteinerinis traukinys „Vikingas“. Be to, Rytų–Vakarų transporto koridorius sukūrė sausumos kelią tarp Europos ir Azijos, aplenkiant Rusijos teritoriją.

Viena pagrindinių Klaipėdos uosto įsiliejimo į Rytų–Vakarų transporto koridoriaus logistines grandines sąlygų – organiška ir savalaikė uosto plėtra, leidžianti palaikyti besikeičiančios globalios transporto rinkos poreikius atitinkančias uosto technines charakteristikas.

Šiuo metu dėl gylio apribojimų Belto sąsiauryje prie Danijos, į Baltijos jūrą gali įplaukti laivai, kurių maksimali grimzlė yra 16,5 m, atskirais atvejais įvedami laivai, kurių grimzlė siekia iki 17 m. Dar vienas apribojimas į Baltijos jūrą plaukiantiems laivams yra tilto per Belto sąsiaurį, jungiančio Danijos Zelando ir Fiūno salas, aukštis, kuris siekia apie 65 metrus. Šie apribojimai nulemia, kad į Baltijos jūrą negali įplaukti laivai, kurių techninės charakteristikos yra didesnės nei „Post Panamax“ („Baltmax“) klasei priskiriamų laivų ir kurių grimzlė yra didesnė nei 16,5 m. Ilgalais ir tvarus Klaipėdos uosto konkurencingas gali būti užtikrintas tik sukūrus technines galimybes uoste priimti ir aptarnauti maksimalaus dydžio laivus, plaukiojančius Baltijos jūroje.

2.2 Lietuvos Respublikos susisiekimo sistemos plėtojimo strategija ir politika

Lietuvos strateginio planavimo dokumentuose susisiekimo sistema apibrėžiama kaip viena iš labiausiai integruotų į Europos tinklą Lietuvos ūkio šakų, turinti didelę reikšmę šalies ekonomikai.

Pagrindinis vidutinės trukmės Lietuvos susisiekimo sistemos strateginio planavimo dokumentas yra Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa, patvirtinta LR Vyriausybės 2013-12-18 nutarimu Nr. 1253 [1]. Ši programa parengta atsižvelgiant į:

- Lietuvos pažangos strategiją „Lietuva 2030“;
- 2014–2020 m. nacionalinės pažangos programą;
- Nacionalinę darnaus vystymosi strategiją;
- Nacionalinę klimato kaitos valdymo politikos strategiją.

Taip pat vadovaujantis pagrindiniais ES transporto politikos dokumentais:

- ES ekonomikos augimo strategija „Europa 2020“;
- 2011 m. baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas (KOM (2011) 144);
- 2009 m. EK komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (KOM (2009) 279);
- 2007 m. žaliaja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (KOM (2007) 551) ir jos 2009 m. veiksmų planu (KOM (2009) 490).

Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa pakeitė iki tol galiojusią ilgalais (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją, nes iškilę būtinybė peržiūrėti šalies

susisiekimo sistemos strateginius tikslus atsižvelgiant į ES iškeltus naujosios politikos transporto srityje tikslus: sukurti transporto infrastruktūrą bei jungtis, kurios sustiprintų bendrąją rinką, užtikrinti laisvą prekių ir žmonių judėjimą ir remti ekonomikos augimą, darbo vietų kūrimą bei ES konkurencingumą. Anksčiau Europos transporto sistemos buvo kuriamos daugiausia nacionaliniu pagrindu, todėl transporto jungčių pasieniuose arba pagrindiniuose koridoriuose nebuvo arba jos buvo prastos. Silpnos transporto linijų jungtys trukdo augti ES ekonomikai, todėl iškilo būtinybė perskirstyti ES transporto srities lėšas, jas nukreipiant į tas sritis, kuriose būtų gauta didžiausia pridėtinė vertė, kad būtų galima sukurti tvirtą pagrindinį Europos tinklą. Paskelbtuose 2014–2020 m. finansiniuose pasiūlymuose ES transportui skirtas finansavimas glaudžiai siejamas su pagrindiniu transporto tinklu – dėmesys sutelkiamas į trūkstančių tarptautinių jungčių kūrimą, pralaidumo kliūčių šalinimą ir tinklo tobulinimą.

Šios ES naujosios transporto politikos nuostatos detalizuotos Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje, kurioje teigiama, kad Lietuva turi pasinaudoti galimybe savo transporto tinklo elementus tinkamai integruoti į ES pagrindinį (angl. core) ir bendrąjį (angl. comprehensive) TEN–T tinklus. Lietuvoje numatoma transeuropinio TEN–T tinklo plėtra, kurį sudaro 1617 km kelių, 1100 km geležinkelio linijų, 278 km vidaus vandens kelių, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (2.2 pav.2.1 pav.)

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje teigiama, kad Rytų – Vakarų transporto koridorius yra vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje. Šio koridoriaus infrastruktūros kompleksas Lietuvoje apima Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, IXB koridoriaus automobilių kelių (E85 Klaipėda-Kaunas-Vilnius-Lyda-Černovcai-Bukareštas-Aleksandropolis, E28 Berlynas-Gdanskas-Kaliningradas-Marijampolė-Prienai-Vilnius-Minskas) ir geležinkelių ruožus bei yra svarbi jungiamoji kelių ir geležinkelių tarptautinių transporto tinklų grandis, padedanti įgyvendinti šalies strateginius interesus ir politikos tikslus. Rytų - Vakarų koridoriaus infrastruktūros plėtra naudojant Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir viešuosius logistikos centrus Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje sudarytų puikias prielaidas Lietuvos keliams atsidurti tarp pirmaujančių magistralių ES ir Rytų šalių prekybiniams mainams vystyti bei sudarytų geras sąlygas įsilieti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Skandinavijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių narių TEN–T tinklus.

Šiaurės – Pietų krypties kelių ir geležinkelių transporto koridorių (I ir IA) Lietuvoje plėtra leistų saugiai ir patogiai sujungti Šiaurės Europos transporto tinklus su Centrine ir Vakarų Europa per Lenkiją ir Kaliningrado sritį. Įgyvendinus plačiosios ir europinės vėžės geležinkelių sistemą Lietuvoje, šalis galėtų plėtoti logistikos paslaugas, būtų sudarytos puikios sąlygos greitai ir patogiai pasiekti Baltijos jūros regiono valstybių administracinius, kultūrinius ir politinius centrus, sujungtų ES valstybių narių sostines.



2.2 pav. Tarptautinių transporto koridorių tinklas Lietuvoje (šaltinis – <http://www.fez.lt>)

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programoje įvardintas programos strateginis tikslas – sukurti konkurencingą, modernią, darnią ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvų, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą bei prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas.

Pirmasis programos tikslas – modernizuoti ir plėtoti Lietuvos susisiekimo infrastruktūrą. Pirmajam programos tikslui pasiekti numatomas vienas iš uždavinių – modernizuoti ir plėsti tarptautinės bei vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (modernizuoti signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginius, jungiamąsias linijas, tiesti naujus kelių I geležinkelio transporto koridoriuje bei antruosius kelių IX geležinkelio transporto koridoriuje, elektrifikuoti IXB geležinkelio transporto koridoriaus geležinkelių linijas).

Antrasis programos tikslas – gerinti transporto ir logistikos veiklos paslaugų kokybę bei didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas. Antrajam programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai:

- Sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą (išorės transporto infrastruktūrą – pastatyti įvairiarūšių terminalus ir nutiesti kelių ir geležinkelių);

- Vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnė globalios (Europos ir Azijos prekybos ašies) ir regioninės (Baltijos jūros) rinkų transportavimo ir logistikos paslaugų dalis.

2.3 Strateginės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros kryptys ir tikslai

VĮ Klaipėdos valstybinis jūrų uostas deklaruojama vizija – Klaipėdos valstybinis jūrų uostas 2030 metais modernus, tvarus, saugus, draugiškas aplinkai transporto ir pramonės kompleksas, priimančias maksimalių parametrų Baltijos jūroje plaukiojančius laivus, aptarnaujantis ne mažesnę kaip 15 proc. krovinių dalį Baltijos jūros regiono uostuose.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vystymasis orientuotas į pagrindinius valstybės politikos tikslus transporto ir tranzito srityje. Uostas – ekonomiškai konkurencingas, moderniai išvystytas, pasiekęs maksimalius esminės infrastruktūros parametrus. Taip pat, uostas patrauklus verslui ir turizmui, užtikrinantis nenutrūkstamą keleivių ir krovinių srautą ištisus metus. Uoste veiklą vykdo įvairios specializuotos įmonės, teikiančios uosto ir su uostu susijusias paslaugas, kuriančios didelę pridėtinę vertę Lietuvos ekonomikai.

VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija misija – pažangiai eksploatuoti Klaipėdos uostą ir nuolat didinti jo konkurencingumą, efektyviai plėtojant uosto infrastruktūrą, sudarant sąlygas uosto paslaugų sektoriaus verslo plėtrai ir sukuriant kuo didesnę uosto, kaip pagrindinio transporto mazgo, pridėtinę vertę tam panaudojant pažangias, išteklius tausojančias bei aplinkos taršą bei klimato kaitą mažinančias technologijas, skatinant personalo tobulėjimą ir mokymą, taikant tarptautinius kokybės standartus bei vadovaujantis viešumo ir skaidrumo reikalavimais.

Uosto direkcijos strateginė veiklos kryptis yra efektyvus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos planavimas, valdymas, plėtojimas ir finansavimas, kad būtų pasiekti įmonės pagrindiniai strateginiai tikslai:

1. uosto infrastruktūros panaudojimas, modernizavimas ir plėtra didintų uosto konkurencingumą, lyginant su kitais Baltijos jūros uostais;
2. uosto naudotojų aptarnavimo procesai būtų organizuojami ir vykdomi efektyviausiomis priemonėmis, užtikrinant reikiamą paslaugų kokybę bei uosto saugumo lygį, įskaitant bendraustinių projektų įgyvendinimą panaudojant nuosavas, skolintas ir ES paramos lėšas;
3. užtikrinti aplinkosaugos reikalavimai;
4. užtikrinta įmonės pelninga veikla ir veiklos finansinis efektyvumas, gautą pelną nukreipiant investicijoms finansuoti.

Uosto direkcijos finansinės galimybės yra ribotos, todėl pasirinkdama priemones strateginiams tikslams įgyvendinti uosto direkcija privalo atsižvelgti ir įvertinti, kad pasirinktos priemonės didintų veiklos efektyvumą, užtikrintų didžiausią naudą valstybės ekonomikai, visuomenei ir uosto direkcijai. Veiklos efektyvumas yra vienas iš strateginių uosto direkcijos veiklos tikslų [1].

2.4 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo didinimas

Sėkminga uostų veikla yra kritiškai svarbi visos Europos Sąjungos ekonomikai bei jos augimui. Apie 75 proc. prekių yra importuojama arba eksportuojama iš ES per uostus, daugiau kaip 35 proc. vidinių prekių ir krovinių pervežimų Europoje taip pat vykdoma per uostus.

Uostų efektyvumas yra vienas pagrindinių veiksnių, darančių įtaką tarptautiniams transportavimo kaštams bei visos ES ekonomikos konkurencingumui. Efektyvumas yra netgi svarbesnis rodiklis, darantis didesnę įtaką uostų komercinei sėkmei nei uostų infrastruktūra, privataus sektoriaus įtraukimas ar jungtys su kitais uostais [3].

Daugelis atliktų studijų konstatuoja egzistuojantį kiekybinį santykį tarp uostų veiklos efektyvumo padidėjimo ir transportavimo kaštų mažėjimo bei krovos apimčių didėjimo [4, 5]. Pasaulio ekonomikos forumo vertinimu, padidinus uosto infrastruktūros kokybės ir efektyvumo rodiklį vienu balu [5], žemesnio bei vidutinio išsivystymo ekonomikos yra siejamas su 139 proc. išaugančiu prekinio srautu, aukšto išsivystymo ekonomikos analogiškas efektyvumo augimas siejamas su prekinio srauto augimu 171 proc.

Nėra jokių abejonų, kad efektyvi uostų bei su jais susijusios pramonės veikla kuria didžiulę pridėtinę vertę ekonomikai bei visuomenei. Pavyzdžiui, yra vertinama, kad Roterdamo uosto klasterio sukurtas BVP 2007 m. sudarė apie 12,8 mlrd. EUR, kas sudarė apie 10 proc. viso regiono BVP.

2015 m. atlikta mokslinė studija „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įtaka miestui ir valstybei“ atskleidė uosto ekonominę ir socialinę naudą Klaipėdos miestui ir valstybei. Su Klaipėdos uostu susijusios įmonės sukuria 2,2 mlrd. EUR BVP arba 6,24 proc. Lietuvos BVP. Jos į savivaldybių ir valstybės biudžetus sumoka beveik 600 mln. EUR mokesčių, arba 9,26 proc. visų Lietuvoje sumokėtų mokesčių.

Vertinant uostų bei susijusių įmonių veikloje sukuriamą vertę, atkreiptinas dėmesys, kad labai dažnai būtent su transportu nesusijusiuose gamybinuose sektoriuose yra sukurama didesnė pridėtinė vertė nei pačiuose uostuose. Pavyzdžiui, keturiuose didžiausiuose Europos uostuose daugiau nei pusė jų klasteriuose sukuriamos vertės nėra siejama su transporto sektoriumi (pvz., Antverpeno uoste daugiau nei ketvirtadalį tiesioginės ir netiesioginės vertės sukuria chemijos pramonė). Visuotinai yra pripažįstama, kad efektyvių transporto mazgų (jūrų uostų, oro uostų ir pan.) bei greta veikiančios pramonės sinergija didina viso klasterio efektyvumą, konkurencingumą bei sudaro tinkamiausias prielaidas vertės kūrimui bei tvariam ekonominiam augimui.

Klaipėdos jūrų uosto kontekste, kuris yra didžiausias Lietuvoje transporto kompleksas, pagrindinis tikslas taip pat turėtų būti uosto efektyvumo ir konkurencingumo didinimas.

Analizuojant uostų konkurencingumą nulemiančius faktorius, neabejotinai esminiai yra trys:

- gerai išvystyta ir šiuolaikinės laivybos reikalavimus atitinkanti uosto infrastruktūra;
- efektyvi ir pakankamų pajėgumų uosto terminalų bei krovos operacijų veikla;
- gerai išvystyta ir patikima susisiekimo sistema.

Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumui įtaką taip pat daro ir visos valstybės bei atskirų jos socialinio bei ekonominio gyvenimo sričių efektyvumo rodikliai. Tik darnus įvairių konkurencingumą nulemiančių veiksnių kompleksas gali sąlygoti ir aukštą visos valstybės ekonomikos konkurencingumą.

Pasaulio Ekonomikos Forumo paskelbtoje Globalaus konkurencingumo tyrimo ataskaitoje, paskelbtoje 2015 m. [5], Lietuvos konkurencingumo indeksas, lyginant 140 pasaulio ekonomikų indeksus, buvo 36 vietoje (prieš metus atliktame GCI vertinime Lietuva buvo 41 vietoje). Atitinkamai pagerėjo ir Lietuvos transporto infrastruktūros vertinimai: uostų infrastruktūra iš 47 vietos pakilo į 38 vietą, autokeliai – iš 36 į 33, geležinkeliai jau keleri metai išlieka stabilioje 22–23 vietoje. Daugiau Globalaus konkurencingumo tyrimo [5] rezultatų, taip pat ir palyginimai su kitomis Šiaurės Europos bei Baltijos regiono valstybėmis (LAT, EST, RUS, POL, SWE, FIN, DEN), pateikiama 2.1 lentelėje.

2.1 lentelė. Kai kurių Europos valstybių Globalaus konkurencingumo indeksai (2015–2016 m.)

	LTU	LAT	EST	RUS	POL	SWE	FIN	DEN
Global Competitiveness Index (GCI)	36	44	30	45	41	9	8	12
Subindex A: Basic requirements	35	37	21	47	44	13	11	12
1st pillar: Institutions	53	48	25	100	58	11	1	15
2nd pillar: Infrastructure	42	49	33	35	56	20	25	22
A. Transport infrastructure	46	51	53	41	70	25	16	22
2.01 Quality of overall infrastructure	30	38	28	64	68	19	6	12
2.02 Quality of roads	33	96	48	123	76	23	12	16
2.03 Quality of railroad infrastructure	23	31	38	24	51	26	6	20
2.04 Quality of port infrastructure	38	30	17	75	67	13	4	9
the Netherlands	1							
Singapore	2							
United Arab Emirates	3							
Finland	4							
2.05 Quality of air transport infrastructure	81	31	96	77	83	22	9	23
2.06 Available airline seat kilometers	95	91	113	12	51	40	47	44
B. Electricity and telephony infrastructure	41	55	28	43	52	12	34	14
3rd pillar: Macroeconomic environment	30	31	15	40	46	17	36	11
4th pillar: Health and primary education	36	37	22	56	40	20	1	21
A. Health	52	60	40	80	38	11	14	24
B. Primary education	31	28	18	47	43	22	1	24
Subindex B: Efficiency enhancers	36	39	28	40	34	12	13	16
5th pillar: Higher education and training	24	32	20	38	31	12	2	9
6th pillar: Goods market efficiency	36	34	22	92	46	17	21	20
7th pillar: Labor market efficiency	53	25	15	50	81	20	26	10
8th pillar: Financial market development	57	37	23	95	43	14	6	22
9th pillar: Technological readiness	22	33	32	60	41	4	13	9
10th pillar: Market size	78	94	98	6	21	41	59	55
Subindex C: Innovation and sophistication factors	37	58	31	76	57	7	5	10
11th pillar: Business sophistication	39	60	43	80	55	7	14	9
12th pillar: Innovation	36	62	29	68	64	7	2	10

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrojo plano ir juo įgyvendinamų sprendinių vienas iš pagrindinių tikslų – uosto konkurencingumo didinimas. Toliau pateikiama struktūrizuota konkurencingumo didinimą nulemiančių faktorių sistema, parengta taikant Pasaulio ekonomikos forumo [6] konkurencingumo vertinimo metodiką. Šios sistemos pagrindu kuriami uosto teritorijų, infrastruktūros ir įvairių sistemų plėtros scenarijai bei sudaromas optimizuotas uosto plėtros modelis, kurio rezultatai taptų uosto perspektyvinės plėtros scenarijais laikotarpiui iki 2030 m. ir iki 2040 m.

Uosto konkurencingumą nulemiantys kriterijai (baziniai reikalavimai):

1. Gerai išvystyta maksimalių Baltijos jūroje plaukiojančių laivų specifikacijas atitinkanti ir efektyvi uosto infrastruktūra:
 - patogus ir saugus įplaukos kanalas;
 - pakankamo pralaidumo ir gylių vidinis farvateris bei laivų apsisukimo baseinai;

- maksimalių parametų laivus galinčių priimti ir aptarnauti krantinių skaičius bei bendras krovai ir laivų aptarnavimui skirtų krantinių skaičius;
- vidiniai geležinkeliai ir kelynai;
- vidinės magistralinės gatvės ir jungtys su išoriniais magistraliniais keliais;
- perspektyvinius uosto poreikius atitinkantis (15–25 m. laikotarpiui) rezervas krantinių įrengimui bei kranto suprastruktūros ir infrastruktūros išvystymui.

2. Efektyvi, pakankamų pajėgumų ir lanksti suprastruktūra:

- pagal aptarnaujamų krovinių tipus optimaliai diversifikuota krovos terminalų struktūra;
- krovos apimtis atitinkantis saugyklų, sandėlių ir rezervuarų parkas;
- didelio našumo ir patikimumo laivų pakrovimo–iškrovimo įranga;
- intermodaliniai terminalai;
- specialių krovinių aptarnavimo galimybės.

3. Gerai išvystyta ir moderni susisiekimo sistema:

- geležinkeliai (x2 kryptys), geležinkelio stotys (x4) ir aptarnaujantys kelynai (x4), iki 2020 m. numatomas vienos geležinkelio linijos elektrifikavimas;
- autokeliai (x3 kryptys);
- sausasis uostas ir išoriniai terminalai;
- oro uostai 0,5 val., 2 val. ir 3 val. atstumu;
- vidaus vandenų keliai.

4. Efektyvus ir patikimas inžinerinis aprūpinimas, paslaugos ir uosto tarnybos:

- patikimas ir diversifikuotas energijos tiekimas – elektros ir dujų tiekimas, įskaitant atsinaujinančių išteklių energiją bei SkGD;
- vandens tiekimas, nuotekų priėmimas, surinkimas ir tvarkymas;
- diversifikuotos atliekų surinkimo, rūšiavimo ir tvarkymo paslaugos;
- locmanų tarnyba;
- pagalbiniai laivai;
- priešgaisrinė ir gelbėjimo tarnybos;
- laivybos kanalo gylio užtikrinimas, įskaitant hidrografinę tarnybą bei gilinimo paslaugas;
- laivų bunkeravimas, įskaitant SkGD;
- uosto informacinė sistema;
- pasienio kontrolės ir muitinės tarnybos;
- laivų techninio aptarnavimo ir remonto paslaugos;
- didelio pralaidumo interneto prieiga.

Uosto efektyvumą didinantys faktoriai:

5. Uosto paslaugų profesionalumas ir kokybė:

- profesionalus, informuotas, turintis įgaliojimus bei patikimas personalas;
- operatyvinis ir perspektyvinis uosto planavimas;
- aiškios ir išsamios uosto taisyklės;
- konkurencinga ir skaidri uosto tarifų ir mokesčių sistema;
- vidinė techninė patirtis ir žinios bei inžineriniai pajėgumai.

6. Lanksti ir greitai prie kintančių rinkos poreikių prisitaikanti verslo aplinka:

- satelitinė, su uostu susijusi, pramonė ir verslai.

Pagalbiniai faktoriai:

7. Darni plėtra ir socialinė atsakomybė:

- stipri bei bendradarbiaujanti miesto ir uosto bendruomenė;
- pagarba bei dėmesys gamtos, kultūros ir istorijos paveldui;
- uosto verslo ir aukštojo mokslo bendradarbiavimas;
- poilsis, pramogos ir rekreacija.

2.5 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos plėtra

2.5.1 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos apimčių augimo prielaidos

Uostas yra transporto mazgas, kurio veiklos apimtis lemia techniniai parametrai (krovinių transportavimo keliais ir geležinkeliais apribojimai, įplaukos ir laivybos kanalo apribojimai, akvatorijos gylių prie krantinių apribojimai, krovinių krovimo pajėgumai) ir komercinės aplinkybės, kurios nulemia perkraunamų krovinių apimtis.

Pastaruoju metu pagrindinis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto techninis apribojimas yra laivybos kanalo gylis, plotis ir įplaukos kanalo kryptis, dėl ko uoste negali būti patarnaujami maksimalių parametru laivai, plaukiojantys Baltijos jūroje. Todėl pagrindinis uosto plėtros prioritetas turėtų būti nukreiptas į laivybos kanalo, kaip techninio apribojimo, problemos sprendimą. Išsprendus laivybos kanalo problemą, logiška tolimesnė techninių apribojimų mažinimo uoste kryptis – sausumoje esančios uosto infrastruktūros ir suprastruktūros, kuri taps nepajėgi visapusiškai realizuoti atnaujinto laivybos kanalo galimybių, modernizavimas. Išsprendus vidinius uosto infrastruktūros apribojimus, tolimesnė plėtros kryptis galėtų būti naujų sausumos teritorijų formavimas, taip pat ir plėtra į Baltijos jūros akvatoriją.

Uosto plėtros planus sąlygoja ekonominiai, geopolitiniai ir kiti sunkiai prognozuojami veiksniai, todėl privačių investicijų atsiradimo atveju naujų teritorijų plėtra įsisavinant naujas sausumos ir vandens teritorijas gali būti pradėta ir anksčiau, neužbaigus visų numatytų vidinio laivybos kanalo tobulinimo darbų.

Uostui sėkmingai funkcionuoti ir siekti ambicingų tikslų neužtenka spręsti tik techninių apribojimų, būtina pritraukti naujų krovinių. Krovos augimas, savo ruožtu, atmetus techninius apribojimus, priklauso nuo krovos operatorių gebėjimų ir verslumo, krovinių transportavimo sistemos

efektyvumo, transportavimo įkainių ir, žinoma, nuo geopolitinių veiksnių bei Lietuvos Respublikos užsienio politikos.

2.5.2 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos apimčių augimo galimybės

Žaliavų srautas iš Rusijos ir NVS šalių formuoja pagrindinį krovinių srautą rytinėje Baltijos pakrantėje, tačiau didžioji šio srauto dalis transportuojama per pačios Rusijos uostus. Rusijos uostai Primorskas, Ust Luga ir Sankt Peterburgas pagal krovos rodiklius yra didžiausi rytinėje Baltijos jūros pakrantėje ir kartu krauna apie 50 proc. viso regiono krovinių, daugiausia naftą, naftos produktus, anglis ir konteinerius. Nei vienoje iš šių krovinių kategorijų Klaipėdos uostas su Rusijos uostais konkuruoti negali visų pirma dėl politinio Rusijos sprendimo krovą organizuoti per savo šalies uostus ir, antra, dėl objektyvių priežasčių:

1. Primorsko uostas su kontinentine Rusija sujungtas Baltijos vamzdynų sistema (BVS) I, o Ust Luga – BVS II. Vamzdynai ženkliai didina naftos ir naftos produktų krovą per minėtus uostus, technologškai susieja krovinį su konkrečiu uostu.
2. Anglies perkrovimas pasižymi dideliu kietųjų dalelių išskyrimu į aplinką (dulkėjimu), todėl Klaipėdos miesto kaimynystė tokio tipo krovinių vystymui nėra palanki ir tikėtina yra viena iš priežasčių, kodėl anglis šiuo metu Klaipėdos uoste nėra kraunamos. Be to, uosto pasirinkimą anglies perkrovimui lemia atstumas nuo jų išgavimo vietos (kasyklų). Rusijos siekis krovinius vežti per savo uostus taip pat nesuteikia prielaidų Klaipėdos uostui pretenduoti į anglių krovą, nes didžioji dalis Baltijos jūros rytinėje pakrantėje kraunamos anglies kasama Rusijoje ir Kazachstane. Stebint likusių Baltijos jūros uostų patirtį darytina išvada, kad siekiant vystyti anglies krovinį atitinkamo terminalo valdytoju turėtų tapti krovinio savininkas.
3. Pasauliniai konteinerių krovos srautai yra nulemti didžiųjų pasaulio rinkų. Baltijos regione didžiausia rinka yra Rusija, todėl logiška, kad būtent Sankt Peterburgas gali pasigirti didžiausia konteinerių krova regione - Sankt Peterburge kraunama apie 60 proc. (apie 2,5 mln. TEU) Baltijos jūros rytinės pakrantės konteinerių. Klaipėdos uostas šiame kontekste yra vartai į Lietuvos, Baltarusijos, dalinai Latvijos ir šiaurės Lenkijos rinkas. Tokia vartotojų imtis, natūralu, negali lygiuotis su Rusija, todėl konteinerių krovos apimčių augimas trumpuoju laikotarpiu yra ribotas. Šiuo metu Klaipėdos uostas siekia krauti 1 mln. TEU per metus, didesnės krovos apimtys gali rasti nebent atsivėrus tolimesnėms didelėms rinkoms (pvz., Kinijai).

Talino uoste dominuoja naftos produktų krova, likusių tipų krovinių krova yra pastebimai mažesnė. Kaip ir Rusijos atveju, Klaipėdos uostas su Talino uostu konkuruoja menkai. Dėl naftos produktų su Talino uostu konkuruoja Rusijos uostai, o ne Klaipėdos, konteinerių krova Talino uoste sudaro tik 1/3 esamų Klaipėdos uosto apimčių, todėl pagal mastą aptarnauja daugiausiai nedidelę Estijos rinką. „Ro–Ro“ krovinių apimtys Klaipėdos ir Talino uostuose yra panašios, tačiau įvertinus, kad uostai jungia skirtingus geografinius regionus, konkurencijos praktiškai nėra.

Rygos bei Ventspilio uostuose daugiausiai kraunami naftos produktai ir anglis, todėl situacija šiuose uostuose beveik nesiskiria. Skirtingai nei Rygos uoste, Ventspilio uosto pagrindinis uosto naftos terminalas priklauso Rusijos kapitalo naftos operatoriui „Vitol“.

Įvertinus konkurencinę aplinką rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose, darytina išvada, kad krovos apimčių augimas Klaipėdos uoste galimas dėl kelių priežasčių:

- organiškai esamų krovos apimčių augimas, sąlygotas Lietuvos ir gretimų valstybių ekonomikos augimo;
- kituose uostuose šiuo metu kraunamų krovinių perkrovimas Klaipėdos uoste;
- visiškai naujų krovinių srautų suformavimas.

Vertinant statistiškai, per pastaruosius 15 metų krovinių apyvarta Klaipėdos uoste augo vidutiniškai po kiek daugiau kaip 1 mln. t per metus, nors buvo epizodinių krovos apimčių šuolių, kuomet augimas keletą metų iš eilės siekdavo ir 3 mln. t per metus (pvz. 2009–2011 m. laikotarpis). Nevertinant radikalių pasikeitimų regione galimybių logiška manyti, kad ir ateityje organinio augimo tempai iš esmės nesikeis ir vidutinis metinis krovos prieaugis koreliuos su Lietuvos ir aptarnaujamų rinkų ekonomikos augimo rodikliais ir sudarys apie 2,0–3,5 proc.

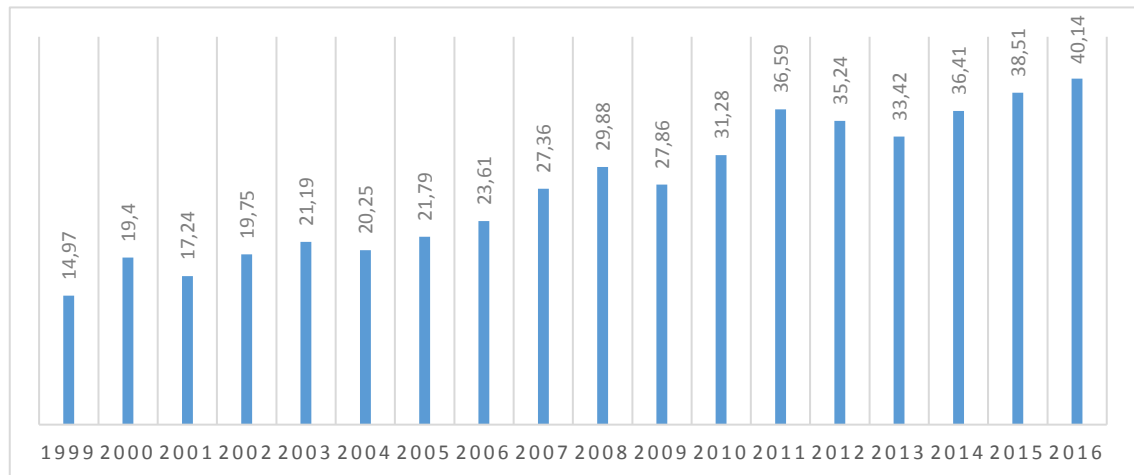
Įvertinus rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų konkurencinę aplinką akivaizdu, kad visi uostai turi aiškiai apibrėžtą savo nišą ir politines arba kitas objektyvias priežastis, apsprendžiančias jų poziciją rinkoje. Atsižvelgiant į nuosaikią organiško augimo statistinę spartą, taip pat į ribotas galimybes konkuruoti dėl kituose Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose kraunamų krovinių, vienintelė galimybė spartinti Klaipėdos uosto augimą yra pritraukti visiškai naujas rinkas ir krovinius.

Lietuva užtikrina susisiekimą tarp Rytų ir Vakarų rinkų, pagrindinės rinkos, kuriose potencialiai esama krovinių yra Baltarusija, Kazachstanas, Kinija, Turkija. Baltijos uostų apskritai ir Klaipėdos uosto konkrečiai konkurencinis pranašumas, pvz., Kinijos atveju, yra maždaug 3 kartus trumpesnis kelionės laikas. Laikas yra kriterijus, kuris aktualus tik transportuojant aukštesnės pridėtinės vertės krovinius (pvz., konteinerius). Šiuo metu didesnė Kinijos pramonės sukuriama produkcijos priskirtina žemesnės pridėtinės vertės kategorijai, tačiau Kinijos ekonomikoje jau vyksta virsmas ir perėjimas nuo pigios darbo jėgos modelio prie aukštesnės pridėtinės vertės kūrimo modelio. Kartu su pramonės konversija keisis krovinių struktūra, o paskui krovinius – ir jų gabenimo maršrutai.

Tolimasis susisiekimas su rytais šiuo metu realizuojamas dviem pagrindiniais maršrutais – geležinkelio transportavimo linijomis „Saulė“ ir „Vikingas“. Kol kas abiem šiais maršrutais gabenami kroviniai Klaipėdos uoste kuria ne pagrindinius srautus ir yra labai priklausomi nuo geopolitinės situacijos. Nors ilguoju laikotarpiu būtent naujų krovinių pritraukimas iš tolimųjų rinkų laikytinas strateginiu Klaipėdos uosto plėtros siekiu, trumpuoju ir, galbūt, vidutinės trukmės laikotarpiu, uosto galimybės pritraukti naujus krovinius sietinos su artimesnėmis rinkomis, visų pirma su kaimyninės Baltarusijos, kuriai Klaipėdos uostas geografiškai yra artimiausias jūrų uostas.

2.5.3 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos apimčių augimo prognozės

VĮ Klaipėdos valstybinis jūrų uostas duomenimis, 2015 m. bendras uoste perkraunamų krovinių pasiekė 38,5 mln. t., 2016 m. – 40,1 mln. t. Įvertinus istorinę krovos augimo dinamiką (2.3 pav.), per penkiolika metų (laikotarpyje nuo 1999 m. iki 2015 m.) Klaipėdos uoste buvo fiksuotas vidutinis 6,5 proc. metinis krovos augimo prieaugis. Toks per pastarąjį dešimtmetį stebėtas prekių ir krovinių srautų augimas visų pirma sietinas su sparčia Baltijos valstybių ekonomikų plėtra įstojus į Europos Sąjungą, pramonės ir eksporto augimu Lietuvoje bei kaimyninėse šalyse.

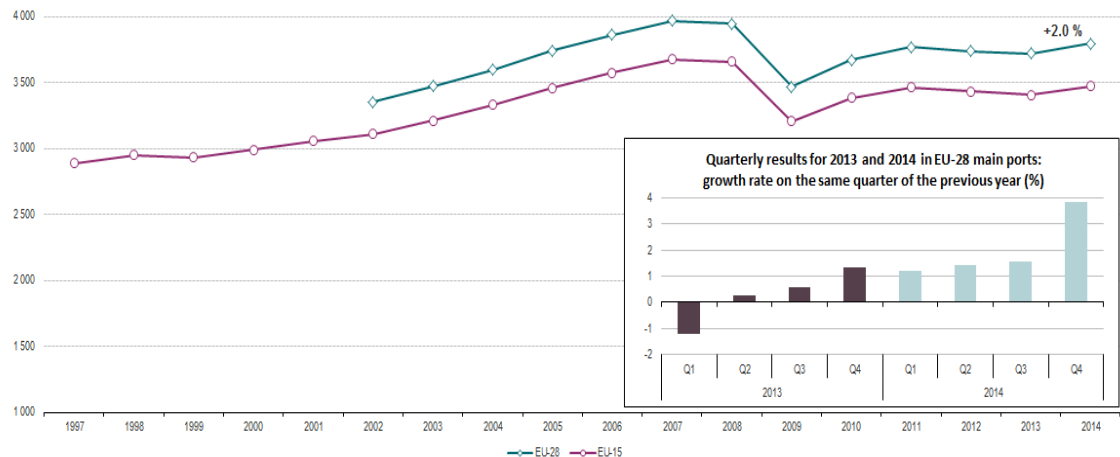


2.3 pav. Krovos (mln. t) dinamika 1999–2015 m. laikotarpiu

Panaši augimo dinamika sunkiai prognozuojama bent jau artimiausioje perspektyvoje dėl regione susiklosčiusios geopolitinės situacijos, dėl ko mažėja prekių eksportas ir importas Rusijos Federacijos kryptimi. Įvertinus, kad Rusijos importo ir eksporto srautas visada dominavo Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų krovos apimtyse, be to, nusistovėjus Lietuvos eksporto ir importo apimtims, panašaus intensyvumo krovos apimčių augimas artimojo ateityje laikytinas galimu, tačiau mažai tikėtiniu.

Krovos apimčių augimas taip pat gali būti siejamas su šalies ir regiono bendrojo vidaus produkto (BVP) prognozėmis. BVP yra vienas pagrindinių rodiklių, iliustruojančių valstybės (ekonomikos) išsivystymo, gamybos bei vartojimo apimčių lygį. Daugelyje uostų plėtrą nagrinėjančių studijų krovinių srautų uostuose kiekiai tiesiogiai koreliuoja su gamybos ir vartojimo apimčių pokyčiais aptarnaujamose valstybėse, t. y. koreliuoja su BVP pokyčiais, o kartais net juos ir lenkia 1–2 proc. [6, 7, 8].

Apibendrinti ES statistikos agentūros „Eurostat“ pateikiami duomenys apie krovos pokyčius jūrų uostuose laikotarpyje nuo 1997 iki 2014 metų patvirtina, kad vidutinis krovinių srautas uostuose tiesiogiai koreliuoja su vidutiniu Europos Sąjungos valstybių (ES-28) BVP pokyčiu ir sudaro apie 2,0 proc. (2.4 pav., 2.5 pav.)



2.4 pav. Apibendrinti krovos apimčių Europos jūrų uostuose duomenys (laikotarpis nuo 1997 iki 2014 metų)

	1997	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014			Growth rate 2013-2014 (%)	
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total		
EU-28	: 3 351.7	: 3 470.9	: 3 593.7	: 3 743.1	: 3 860.4	: 3 965.6	: 3 945.8	: 3 466.8	: 3 670.3	: 3 767.9	: 3 739.5	: 3 719.2	: 2 271.5	: 1 523.3	: 3 794.8		+2.0	
BELGIUM (BE)	161.6	173.8	181.1	187.9	206.5	218.9	236.3	243.8	203.4	228.2	232.8	224.0	228.1	126.2	111.7	237.9	+4.3	
BULGARIA (BG)	: 20.4	: 21.4	: 23.1	: 24.8	: 27.5	: 24.9	: 26.6	: 21.9	: 22.9	: 25.2	: 26.0	: 28.8	: 12.3	: 14.9	: 27.2		-5.6	
DENMARK (DK)	124.0	94.3	104.0	100.4	99.7	107.7	109.7	106.1	90.6	87.1	92.6	87.8	87.8	53.0	39.2	92.2	+5.0	
GERMANY (DE)	213.3	246.4	254.8	271.9	284.9	302.8	315.1	320.6	262.9	276.0	296.0	298.8	297.3	178.4	125.3	303.7	+2.2	
ESTONIA (EE)	: 44.7	: 47.0	: 47.0	: 44.8	: 46.5	: 50.0	: 45.0	: 36.2	: 38.5	: 46.0	: 48.5	: 43.5	: 42.9	: 13.7	: 29.9	: 43.6	+1.6	
IRELAND (IE)	: 36.3	: 44.9	: 46.2	: 47.7	: 52.1	: 53.3	: 54.1	: 51.1	: 41.8	: 45.1	: 45.1	: 47.6	: 46.7	: 29.1	: 18.4	: 47.5	+1.6	
GREECE (EL)	101.3	147.7	162.5	157.9	151.3	159.4	164.3	152.5	135.4	129.1	135.3	153.3	161.0	91.9	78.2	170.1	+5.7	
SPAIN (ES)	270.6	326.0	343.7	373.1	400.0	414.4	426.6	416.2	363.5	376.4	403.7	422.2	397.5	253.4	174.3	427.7	+7.6	
FRANCE (FR) ⁽¹⁾	305.1	319.0	330.1	334.0	341.5	350.3	346.8	352.0	315.6	316.1	322.3	303.3	304.2	205.0	97.9	302.9	-0.4	
CROATIA (HR)	: 18.6	: 20.3	: 25.2	: 26.2	: 26.3	: 30.1	: 29.2	: 23.4	: 24.3	: 21.9	: 19.0	: 19.4	: 11.2	: 7.4	: 18.6		-3.9	
ITALY (IT)	434.3	458.0	477.0	485.0	508.9	520.2	537.3	526.2	469.9	494.1	499.9	476.8	457.1	284.0	159.2	443.1	-3.0	
CYPRUS (CY)	: 7.2	: 7.3	: 6.8	: 7.3	: 7.7	: 7.5	: 8.0	: 6.8	: 7.0	: 6.6	: 6.2	: 7.2	: 4.7	: 2.5	: 7.2		+0.2	
LATVIA (LV)	: 52.0	: 54.7	: 54.8	: 59.7	: 56.9	: 61.1	: 61.4	: 60.1	: 58.7	: 67.0	: 72.7	: 67.1	: 8.5	: 63.4	: 71.8		+7.0	
LITHUANIA (LT)	: 24.4	: 30.2	: 25.8	: 26.1	: 27.2	: 29.3	: 36.4	: 34.3	: 37.9	: 42.7	: 41.0	: 39.8	: 14.0	: 27.1	: 41.1		+3.4	
MALTA (MT)	: 3.3	: 3.4	: 3.5	: 3.5	: 3.6	: 3.2	: 3.4	: 3.4	: 3.8	: 3.3	: 3.3	: 3.1	: 3.2	: 0.3	: 3.5		+11.6	
NETHERLANDS (NL)	402.2	413.3	410.3	440.7	460.9	477.2	507.5	530.4	483.1	538.7	532.7	551.8	557.9	398.7	171.8	570.5	+2.3	
POLAND (PL)	: 48.1	: 51.0	: 52.3	: 54.8	: 53.1	: 52.4	: 48.8	: 45.1	: 59.5	: 57.7	: 58.8	: 64.3	: 39.0	: 29.8	: 68.7		+6.9	
PORTUGAL (PT)	54.7	55.6	57.5	59.1	65.3	66.9	68.2	65.3	61.7	66.0	67.5	67.9	78.2	46.3	33.8	80.2	+2.4	
ROMANIA (RO)	: 32.7	: 35.9	: 40.6	: 47.7	: 46.7	: 48.9	: 50.5	: 36.1	: 38.1	: 38.9	: 39.5	: 43.6	: 18.4	: 25.3	: 43.8		+0.4	
SLOVENIA (SI)	: 9.3	: 10.8	: 12.1	: 12.6	: 15.5	: 15.9	: 16.6	: 13.4	: 14.6	: 16.2	: 16.9	: 17.2	: 12.2	: 5.8	: 18.0		+4.8	
FINLAND (FI)	75.3	99.1	104.4	106.5	99.6	110.5	114.8	114.7	93.2	109.3	115.5	105.1	105.1	52.4	53.1	105.5	+0.4	
SWEDEN (SE)	149.9	154.6	161.5	167.4	178.1	180.5	185.1	187.8	161.8	179.6	177.1	173.0	161.6	90.5	76.3	166.9	+3.3	
UNITED KINGDOM (UK)	558.5	558.3	555.7	573.1	584.9	583.7	581.5	562.2	500.9	511.9	519.5	500.9	503.3	325.5	177.7	503.2	-0.0	
ICELAND (IS)	: 4.8	: 5.0	: 5.3	: 5.7	: 5.9	: 6.1	: 6.6	: 6.2	: 6.0	: 6.1	: 6.4	: 6.8	:	:	:	: 6.7	-2.3	
NORWAY (NO)	: 190.0	: 186.8	: 198.2	: 201.7	: 196.8	: 198.5	: 193.4	: 182.6	: 195.1	: 199.0	: 206.0	: 207.1	: 63.5	: 137.4	: 200.8		-3.0	
MONTENEGRO (ME)	: 1.2	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.3	: 1.2	: 1.3	: 0.7	: 0.5	: 1.2	-2.0
TURKEY (TR)	:	:	:	:	:	:	:	: 305.3	: 293.9	: 338.1	: 359.1	: 374.7	: 379.4	: 222.8	: 155.9	: 378.7	-0.2	

(1) Data have been partially estimated by Eurostat for some French ports for the years 2009-2014.

2.5 pav. Krovos apimtys Europos jūrų uostuose laikotarpyje nuo 1997 iki 2014 metų

Krovos apimčių pokyčiai 20-ye didžiausių Europos uostų per tą patį laikotarpį (1997–2014 m.), patvirtina, kad krovos apimčių kitimo dinamika šiuose uostuose panaši į krovos augimą Klaipėdos uoste. Per nagrinėjamą laikotarpį krovos apimčių pokyčiai įvairiuose didžiausiuose Europos uostuose kito nuo 0,0–2,0 proc. iki 7,1–9,6 proc. per metus (2.6 pav.).

Rank 2014	Port	*	1997	2008	2009	2010	2011	2012	2013	By direction			2014						Growth rate 2013-2014 (%)	Average annual growth rate 1997-2014 (%)
			Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total				Total	By type of cargo handled (%)						
			Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total	Liquid bulk goods	Dry bulk goods	Large con- tainers	Ro-Ro Mobile units	Other cargo, nes	Unknow	
1	Rotterdam (NL)	=	303.4	384.2	353.9	395.8	396.5	409.7	414.8	296.5	125.1	421.6	47	19	26	3	5	0	+1.6	+2.0
2	Antwerpen (BE)	=	104.6	171.2	142.1	160.0	168.5	164.5	172.0	89.7	90.7	180.4	35	7	50	3	5	0	+4.9	+3.3
3	Hamburg (DE)	=	69.6	118.9	94.8	104.5	114.4	113.5	120.6	71.3	54.7	126.0	11	23	65	0	1	0	+4.5	+3.6
4	Amsterdam (NL)	=	54.4	97.7	85.6	89.9	88.3	90.9	93.1	66.3	30.8	97.1	46	44	0	1	8	0	+4.2	+3.5
5	Algeciras (ES)	+1	34.2	61.9	55.8	58.6	68.8	74.6	67.6	42.5	33.1	75.6	33	2	60	1	4	0	+11.9	+4.8
6	Marseille (FR)	-1	92.9	92.5	79.8	82.4	84.5	81.8	76.2	55.6	18.8	74.4	64	17	12	6	1	0	-2.4	-1.3
7	Le Havre (FR)	=	58.2	75.6	69.2	65.8	63.4	59.2	64.4	44.0	17.4	61.4	62	2	34	1	0	0	-4.6	+0.3
8	Immingham (UK)	=	48.0	65.3	54.7	54.0	57.2	60.1	62.6	43.6	15.7	59.4	35	36	2	25	2	0	-5.2	+1.3
9	Izmit (TR)	=	:	52.8	46.9	53.8	55.0	60.6	60.7	43.1	15.5	58.6	35	36	15	0	13	0	-3.4	:
10	Botas (TR)	=	:	60.0	72.0	68.3	65.5	61.2	56.1	12.5	44.5	57.0	85	14	0	0	1	0	+1.7	:
11	Valencia (ES)	+1	16.3	50.2	48.3	53.1	54.2	54.2	53.5	25.3	29.8	55.0	9	5	73	2	11	0	+2.9	+7.4
12	Bremerhaven (DE)	-1	16.6	49.0	42.7	45.9	55.9	58.2	54.5	23.7	29.9	53.6	1	0	90	7	2	0	-1.6	+7.1
13	Trieste (IT)	+1	42.1	37.2	41.0	40.6	41.8	42.1	46.0	40.4	6.9	47.3	71	1	11	12	4	0	+2.8	+0.7
14	London (UK)	+1	55.7	53.0	45.4	48.1	48.8	43.7	43.2	37.5	7.0	44.5	29	29	20	18	5	0	+3.0	-1.3
15	Genova (IT)	+2	42.2	46.5	42.7	41.4	42.4	42.5	40.8	29.3	14.1	43.4	40	3	36	19	1	0	+6.3	+0.2
16	Piraeus (EL)	+2	8.9	8.8	10.1	13.1	23.5	35.2	40.2	21.3	21.0	42.2	1	1	86	12	0	0	+5.1	+9.6
17	Bergen (NO)	-4	:	52.4	56.0	49.8	52.3	54.6	51.8	10.0	32.1	42.1	90	7	0	0	3	0	-18.8	:
18	Aliaga (TR)	+1	:	37.6	31.4	37.4	37.6	42.6	39.5	27.5	14.5	42.0	47	37	12	0	4	0	+6.3	:
19	Barcelona (ES)	+8	22.9	41.5	35.9	35.3	35.2	34.3	34.4	20.7	20.5	41.2	34	13	37	13	2	0	+19.8	+3.5
20	Ambarli (TR)	=	:	26.7	19.7	28.8	33.7	35.6	39.2	23.3	16.6	39.9	4	10	86	0	0	0	+2.0	:
Total top 20 ports ⁽²⁾			-	1 664.6	1 486.4	1 580.6	1 629.5	1 635.6	1 637.9	1 024.0	638.9	1 662.9	40	17	35	5	4	0	+1.5	:
EEA+TR (all ports)			-	4 450.9	3 949.5	4 210.2	4 332.2	4 324.3	4 305.8	2 554.3	1 813.3	4 374.3	:	:	:	:	:	:	+1.6	:

* This column indicates the number of positions lost or gained compared to 2013.

(1) Data have been estimated by Eurostat based on partial data.

(2) Total figure for the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned.

2.6 pav. 20 didžiausių Europos uostų krovos 1997–2014 m. pokyčiai

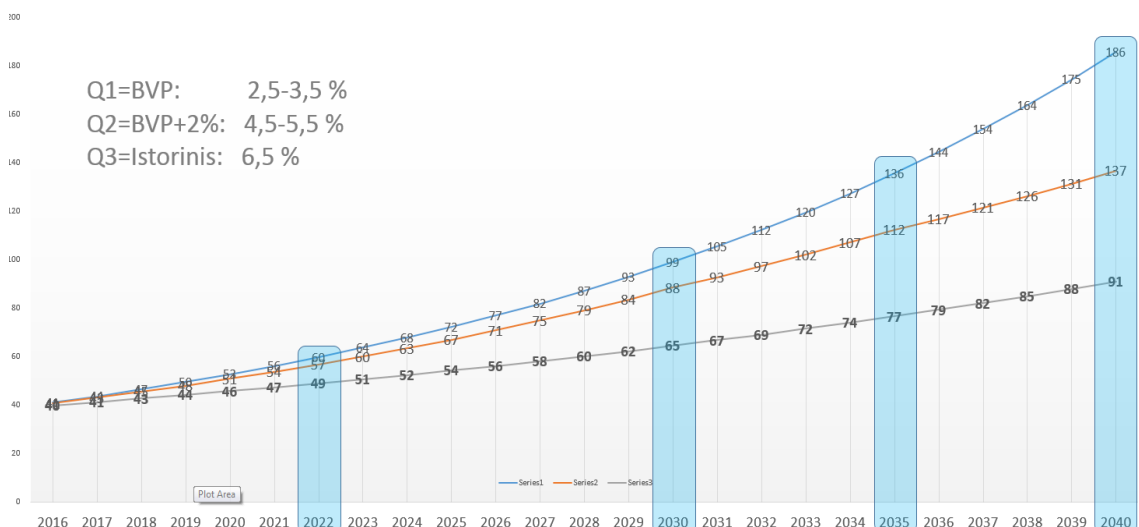
Jeigu Šiaurės Europoje ir Baltijos jūros regione neįvyks esminių geopolitinių pokyčių, o Lietuvos ekonomikos augimas per ateinančius 25 metus šiek tiek lenks ES valstybių prognozuojamą vidutinį BVP augimą, prognozuojamas metinis krovos apimčių pokytis turėtų patekti į 3,0–6,5 proc. intervalą.

Įvertinus planuojamas krovos apimtis, atitinkamai turi būti planuojamas uosto infrastruktūros, kranto suprastruktūros techninis potencialas bei sausumos susisiekimo sistemos pralaidumas. Bendras uosto techninis potencialas faktinę krovą turi viršyti 20–30 proc. (skirtingoms prekių ir krovinių grupėms taikomas skirtingas atsargos koeficientas). Kiekvienu atveju tai priklauso nuo laivybos reikalavimų, krovos sezoniskumo ypatumų, paklausos ir rinkos svyravimų bei kitų aplinkybių. Per didelis techninis potencialas yra suprantamas kaip perinvestavimas į uosto ir kranto infrastruktūrą ir negarantuoja optimalios investuoto kapitalo grąžos. Per maža atsarga sąlygoja krovos, o kartais ir rinkos praradimus, kadangi uostas bei krovos kompanijos negali pasinaudoti atsitiktine ar sezoniška rinkoje susiformavusia konjunkture ir perkrauti papildomus krovinių kiekius [6].

Atsižvelgiant į tai siūloma, nagrinėjant kiekvieną krovos augimo scenarijų, taikyti vidutinį 25 proc. techninio potencialo atsargos koeficientą ir planuojant laipsnišką techninio potencialo didinimą investicijomis į uosto ir kranto infrastruktūrą visais atvejais užtikrinti, kad krovos techniniai pajėgumai visais laikotarpiais lenktų faktinę krovą ne mažiau kaip 25 proc.

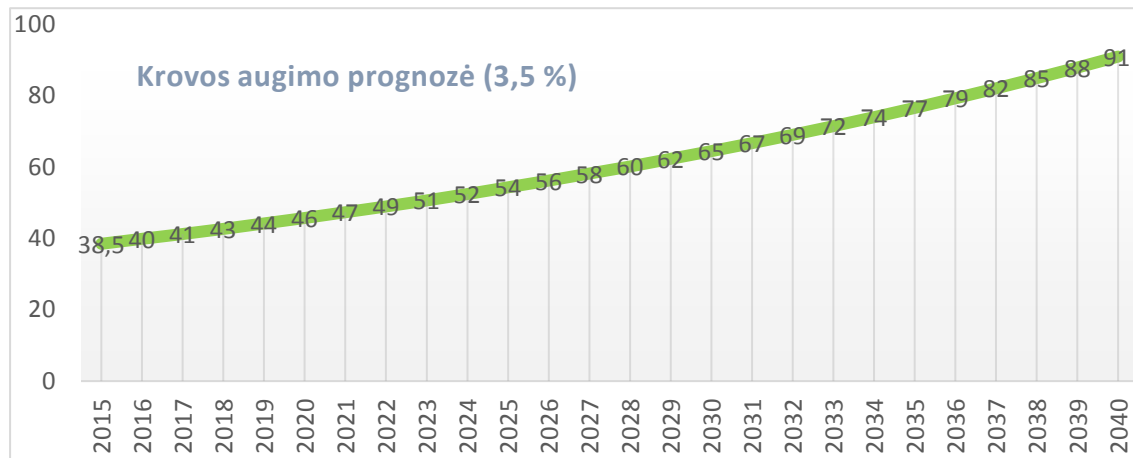
Vertinant laikotarpį iki 2040 m., kuriam yra rengiami bendrojo plano koncepciniai sprendiniai, galimi trys galimi krovos uoste augimo scenarijai (2.7 pav.):

- Organinis augimas – krovos augimas koreliuoja su Lietuvos bei gretimų valstybių ekonomikos augimu ir vidutinis metinis krovos prieaugis sudaro 3,0–3,5 proc.;
- Konkurencingumo didinimas – krovos augimas lenkia Lietuvos bei gretimų valstybių ekonomikos augimą ir vidutinis metinis krovos prieaugis sudaro 4,5–5,5 proc.;
- Intensyvus augimas – krovos augimas koreliuoja su vidutiniu istoriniu krovos augimu Klaipėdos uoste ir vidutinis metinis krovos prieaugis sudaro 6,5 proc.



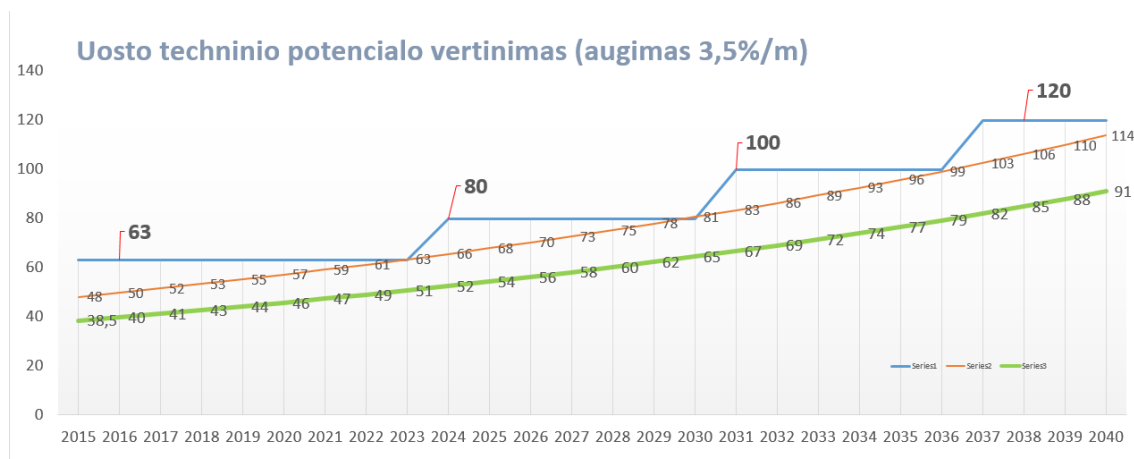
2.7 pav. Nagrinėjamos krovos augimo prognozės (mln. t) iki 2040 m.

Nuosaiki krovos augimo prognozė būtų sietina su šalies (ar regiono) ekonominiu augimu, išreikštu prognozuojamu vidutiniu metiniu BVP padidėjimu. Įvertinus, kad artimuoju laikotarpiu prognozuojamas vidutinis Lietuvos BVP augimas sudaro apie 2,0–3,0 proc., o uostų krovos apyvarta paprastai lenkia BVP augimo prognozę papildomai 1,0–2,0 proc., suminis vidutinis prognozuojamas krovos augimo prieaugis galėtų sudaryti 3,5 proc. Tokiu būdu taikant vidutinį metinį krovos apimčių pokytį 3,5 proc., 2030 m. bendras prognozuojamas Klaipėdos uoste perkraunamų krovinių kiekis sudarytų 65 mln. t per metus, o 2040 m. – 91 mln. t per metus (2.8 pav.)



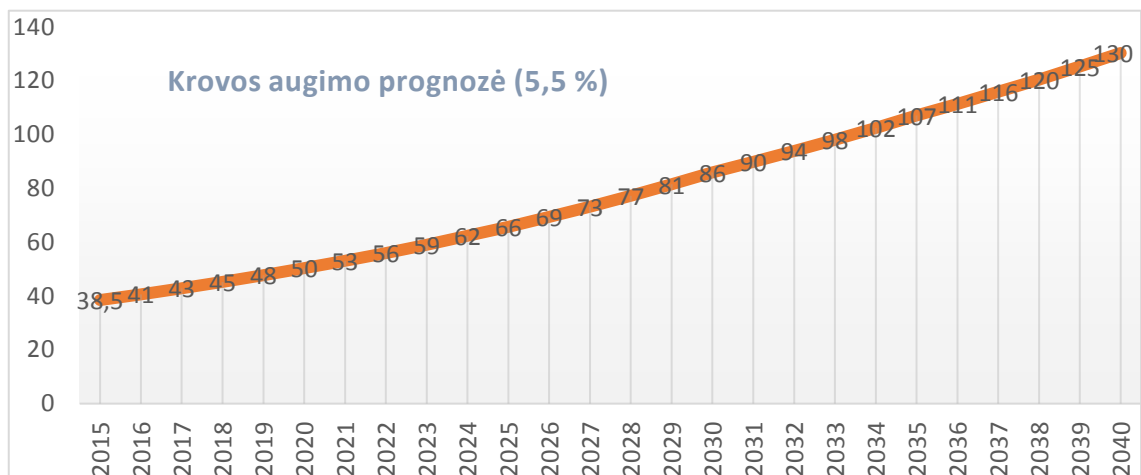
2.8 pav. Krovos augimo prognozė (mln. t) iki 2040 m. (3,5 %)

Vertinant šią prognozę istorinės Klaipėdos uosto krovos kontekste, tokia krovos apimčių dinamika laikytina kaip minimali, leidžianti uostui nuosekliai vystytis esant nepalankiausioms aplinkybėms, nulemiančioms perkraunamų krovinių apimtį. Augant faktinei krovai uoste, atitinkamai turėtų būti planuojami bei įgyvendinami investiciniai projektai, užtikrinantys pakopinį techninio potencialo didinimą (2.9 pav., mėlyna kreivė).



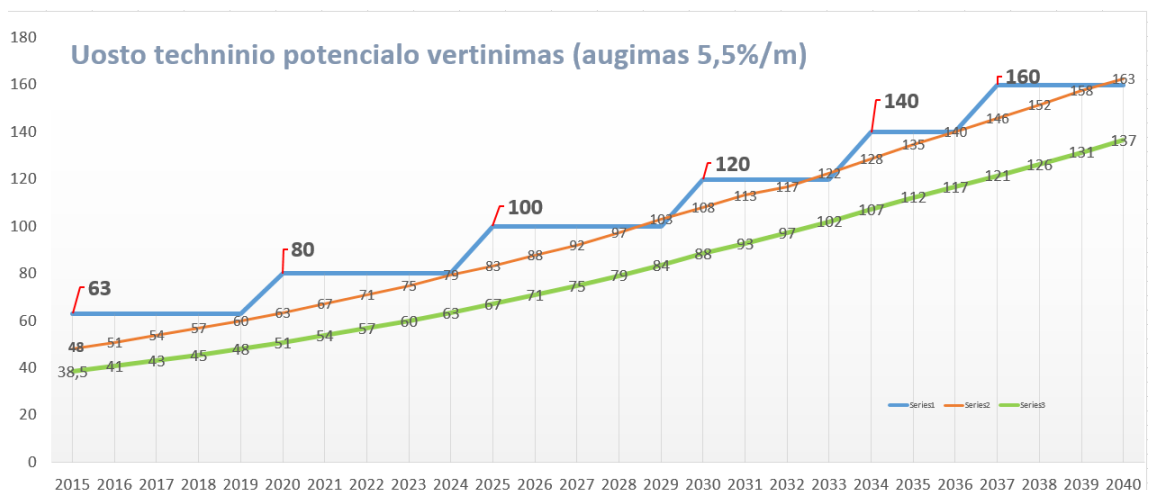
2.9 pav. Uosto techninio potencialo didinimas (mln. t) iki 2040 m. (3,5 %)

Konkurencingumo didinimo scenarijaus atveju, labiausiai tikėtinas nuoseklaus ilgalaikio augimo variantas, kai krovos apimčių didėjimas svyruoja tarp BVP augimo sąlygoto 3,5 proc. augimo ir istorinio 6,5 proc. augimo. Tokiu atveju prognozei taikant vidutinį 5,5 proc. augimą kiekvienais metais, bendras prognozuojamas perkraunamų krovinių kiekis 2030 m. sudarytų 86 mln. t, o iki 2040 m. paaugtų iki 130 mln. t (2.10 pav.). Analogiškas krovos apimtis laikotarpiui iki 2030 m. yra pateiktos ir uosto krovos kompanijos 2015 m. pabaigoje vykdytos apklausos metu, atsakydamos į pateiktus klausimus apie planuojamas krovas apimtis laikotarpiu iki 2030 m. Laikotarpyje iki 2040 m. uosto krovos kompanijos numato mažesnę metinę krovą (105 mln. t / m.) nei taikant vidutinį metinį prieaugį 5,5 proc.



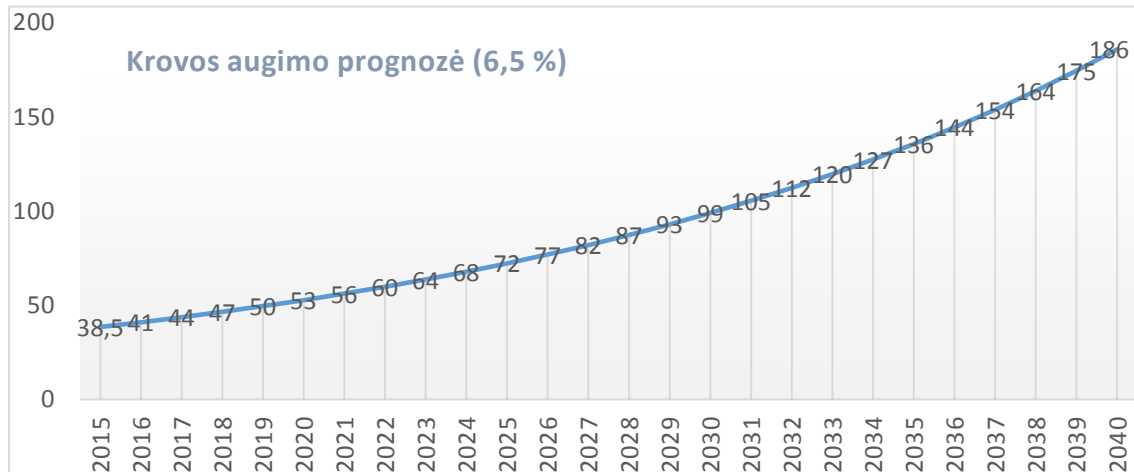
2.10 pav. Krovos augimo prognozė (mln. t) iki 2040 m. (5,5 %)

Atitinkamai krovos apimčių augimui turėtų būti įgyvendinami investiciniai projektai, užtikrinantys pakopinį techninio Uosto potencialo didinimą (2.11 pav.).



2.11 pav. Uosto techninio potencialo didinimas (mln. t) iki 2040 m. (5,5 %)

Išliekant istoriniam vidutiniam metiniam krovos apimčių augimui 6,5 proc. (Intensyvaus augimo scenarijus), 2030 m. prognozuojamos metinės krovos apimtys Klaipėdos uoste galėtų pasiekti 99 mln. t, o 2040 m. – 186 mln. t (2.12 pav.). Kadangi tokiu atveju per prognozuojamą laikotarpį krovos apimtys galėtų išaugti iki 5 kartų, neabejotinas būtų ir uosto teritorinės plėtros poreikis, siekiant sukurti atitinkamą techninę infrastruktūrą tokiems krovinių kiekiams aptarnauti.



2.12 pav. Krovos augimo prognozė (mln. t) iki 2040 m. (6,5 %)

Apibendrinant, Klaipėdos uoste vykdomos krovos apimtys optimistinio (Intensyvaus augimo) scenarijaus atveju 2040 m. galėtų pasiekti 186 mln. t per metus, pesimistinio (Organinio augimo) – 91 mln. t. per metus.

Kadangi bendrojo plano rengimo metu nėra galimybės tiksliai prognozuoti krovos apimčių pokyčio 25 m. laikotarpiui, bendrojo plano sprendiniai turi sukurti prielaidas uostui operatyviai reaguoti į besikeičiančias globalios rinkos sąlygas ir mažiausiomis laiko sąnaudomis sukurti aktualią techninę infrastruktūrą, reikalingą rinkoje susiformavusiems krovinių transportavimo poreikiams patenkinti. Vertinant šiuo požiūriu, bendrojo plano sprendiniai rengiami maksimaliam krovos augimo scenarijui, laikant, kad kiti scenarijai gali realizuotis kaip tarpiniai organiškų uosto augimo etapai.

3 KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO VIDAUS STRUKTŪRA

3.1 Urbanistinė struktūra

3.1.1 Uosto struktūros modelis

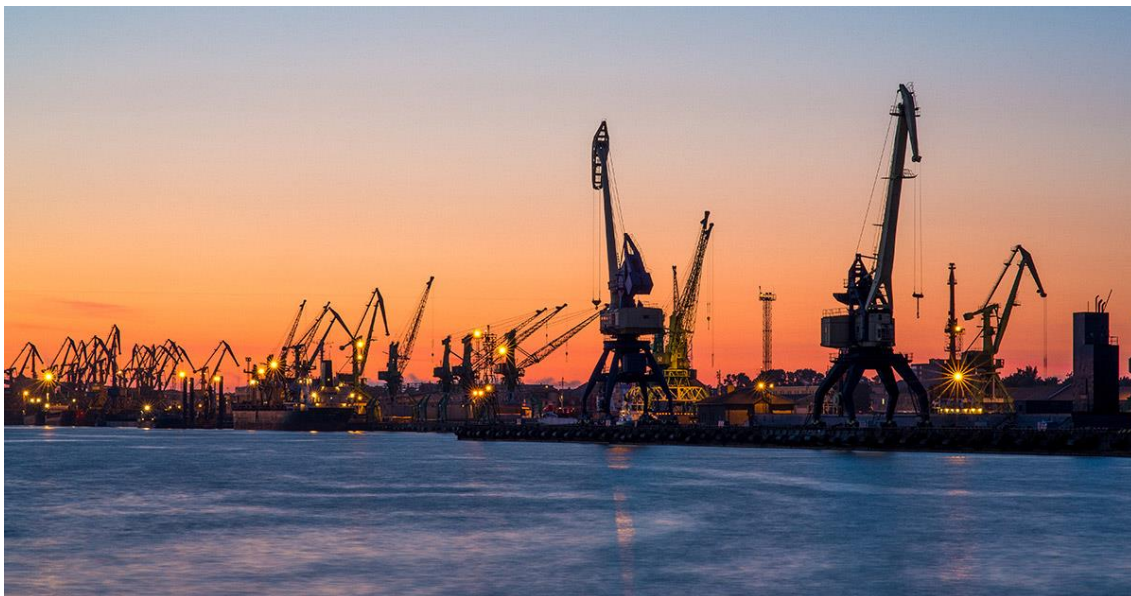
Klaipėdos valstybinį jūrų uostą sudaro dvi struktūrinės zonos – šiaurinė ir pietinė. Šiaurinė uosto dalis išsidėsčiusi greta Kuršių marių į šiaurę nuo Danės upės žiočių, pietinė dalis – į pietus nuo Danės upės žiočių. Dalis šiaurinės uosto teritorijos patenka į Klaipėdos miesto savivaldybės administracines ribas, kita dalis yra teritoriniuose Lietuvos Respublikos vandenyse. Didžioji pietinės teritorijos dalis yra Klaipėdos miesto savivaldybėje, rezervinė teritorija tarp Kairių g., Stragnų k. ir Vilhelmo kanalo – Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje.



3.1 pav. Uosto struktūros modelis

3.1.2 Uosto savitumas

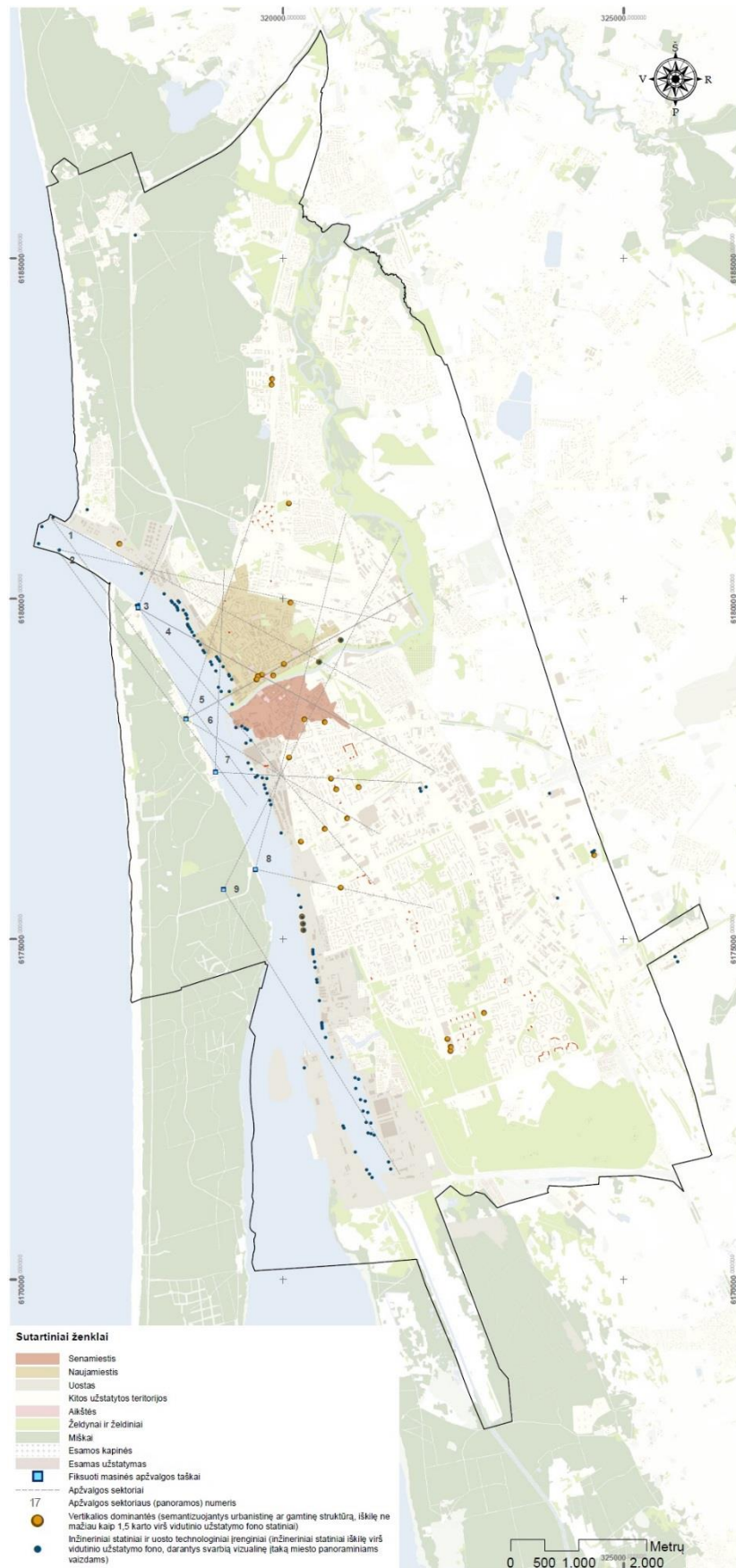
Klaipėdos valstybinio jūrų uosto savitumą kuria technologinio – pramoninio pobūdžio užstatymu pasižyminti teritorija, išsiskirianti dideliu technologinių įrenginių (kranų) gausa bendroje miesto panoramoje. Toks miesto – uosto vaizdas būdingas tik jūriniams miestams ir išskiria Klaipėdą iš bendro Lietuvos miestų konteksto.



3.2 pav. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas

Klaipėdos miesto ir uosto panoramose nuo žvelgiant uosto vartų ir kitų taškų Kuršių nerijoje dominuoja technogeninis uosto miestovaizdis, kuris yra mažiau intensyvus teritorijoje centrinėje Klaipėdos miesto dalyje abipus Danės žiočių, kurioje vykdomos kitos su pramoginių ir kruizinių laivų aptarnavimu susijusios veiklos. Tačiau ir šioje teritorijoje išlikę buvusios veiklos reliktai (kranai, elingo karkasas ir kt.) kuria uostui būdingą miestovaizdį. Klaipėdos uosto apžvalgos taškai iš Kuršių nerijos pateikti 3.3 pav., būdingos panoramos - 3.4 pav.-3.13 pav.

Siekiant išlaikyti esamą būdingą Klaipėdos miesto ir uosto miestovaizdį, planuojamos teritorijos dalyje ties Klaipėdos senamiesčiu ir Klaipėdos miesto istorine dalimi (vadinama Naujamiesčiu) siūloma neformuoti užstatymo ištisiniais maksimalaus leistino aukščio pastatais, tokiu būdu išsaugant būdingą senamiesčiui ir naujamiesčiui pastatų apžvelgiamumą iš Kuršių nerijos.



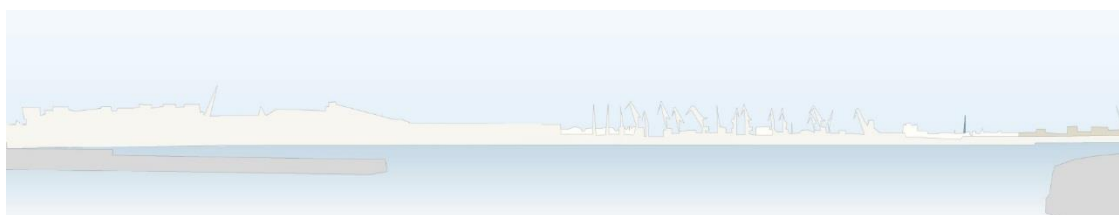
3.3 pav. Klaipėdos uosto apžvalgos taškai



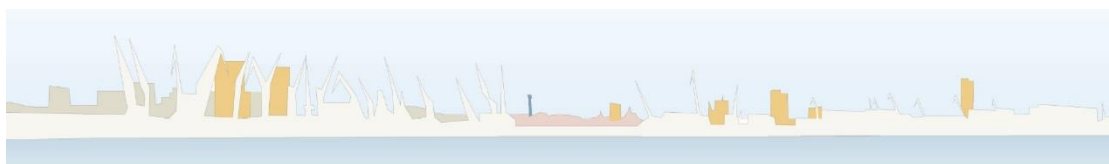
3.4 pav. Klaipėdos uosto panorama nuo uosto vartų (1)



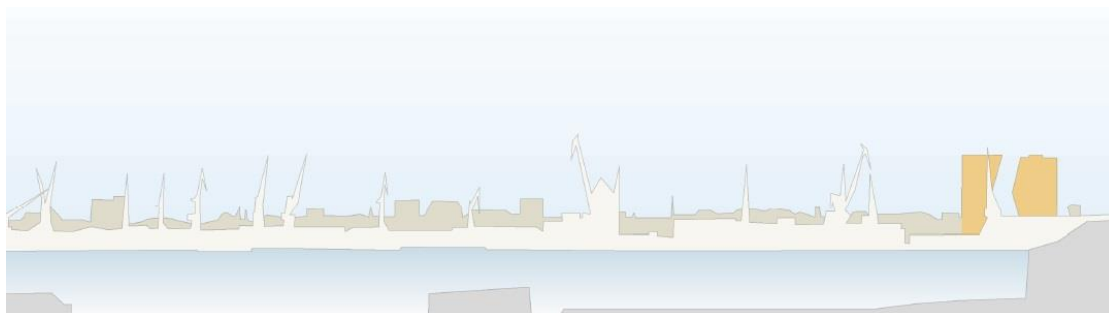
3.5 pav. Klaipėdos uosto panorama nuo pietinio molo (2)



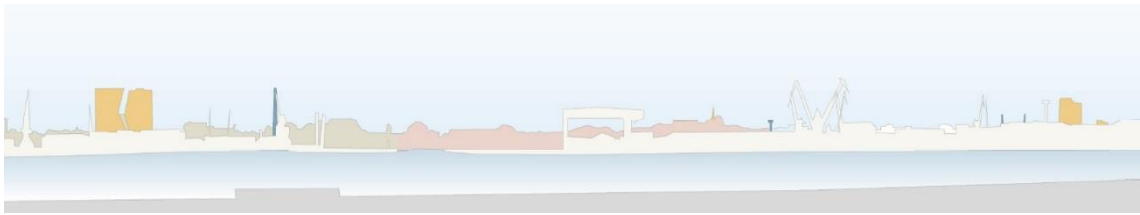
3.6 pav. Klaipėdos uosto panorama nuo Jūrų muziejaus (3)



3.7 pav. Klaipėdos uosto panorama nuo Jūrų muziejaus (4)



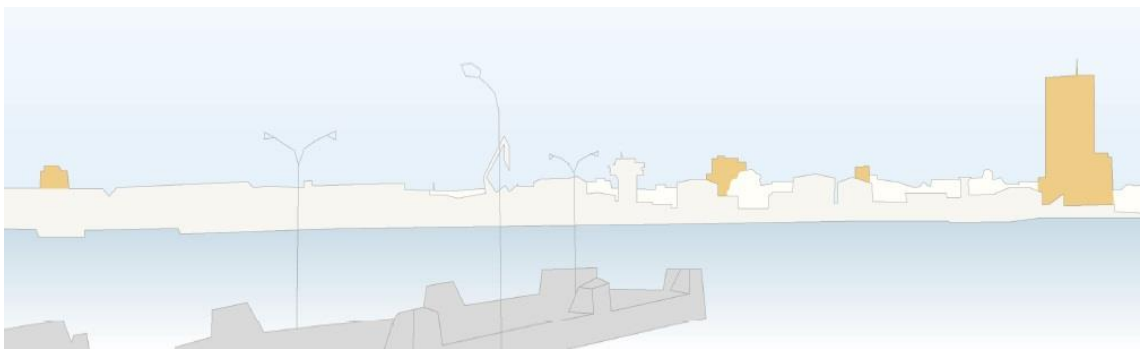
3.8 pav. Klaipėdos uosto panorama ties Senąja perkėla (5)



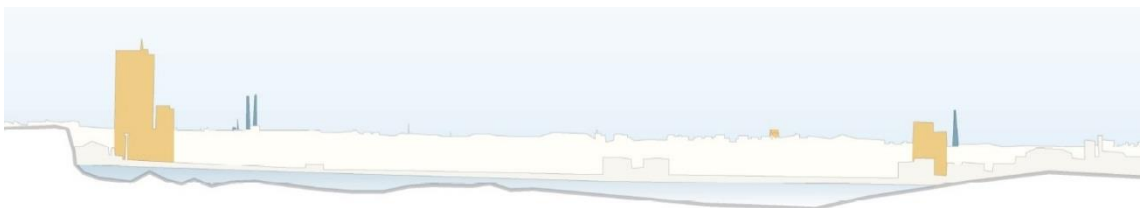
3.9 pav. Klaipėdos uosto panorama ties Senąja perkėla (6)



3.10 pav. Klaipėdos uosto panorama ties Smiltynės jachtklubo (7)



3.11 pav. Klaipėdos uosto ties Naująja perkėla (8)



3.12 pav. Klaipėdos uosto panorama nuo Hageno kopagūbrio (9-1)



3.13 pav. Klaipėdos uosto panorama nuo Hageno kopagūbrio (9-2)

3.1.3 Teritorijos funkcinis zonavimas

Teritorijos funkcinis panaudojimas reglamentuojamas nustatant teritorijos naudojimo tipus. Teritorijos naudojimo tipai nurodo galimas veiklas teritorijoje bei plėtros apimtis. Kokiai funkciniai zonos priskirtinas kiekvienas teritorijos naudojimo tipas yra nurodyta bendrojo plano pagrindiniame brėžinyje ir GIS duomenų bazėje.

3.1.4 Teritorijos naudojimo tipai

3.1.4.1 Urbanizuotos ir urbanizuojamos teritorijos

Užstatoma:

Inžinerinės infrastruktūros teritorija / paslaugų teritorija – teritorija, skirta viso miesto ar rajonų gyventojų aptarnavimui reikalingiems prekybos, paslaugų objektams, administracinės paskirties pastatams, kitiems negyvenamosios paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesusijusi su taršia gamyba bei teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:
 - komercinės paskirties objektų teritorijos;
 - visuomeninės paskirties teritorijos;
 - rekreacinės teritorijos;
 - bendrojo naudojimo teritorijos;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos;
 - susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
 - pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos;
 - Atskirųjų želdynų teritorijos.

Inžinerinės infrastruktūros teritorija / paslaugų teritorija / vandenys – teritorija, skirta viso miesto ar rajonų gyventojų aptarnavimui reikalingiems prekybos, paslaugų objektams, administracinės paskirties pastatams, kitiems negyvenamosios paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesusijusi su taršia gamyba bei teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms, taip pat vandens telkiniai ir jų eksploatavimui reikalinga teritorija. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:
 - komercinės paskirties objektų teritorijos;
 - visuomeninės paskirties teritorijos;
 - rekreacinės teritorijos;

- bendrojo naudojimo teritorijos;
- susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos;
- susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
- pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos;
- atskirųjų želdynų teritorijos.
- Vandens ūkio paskirties:
 - ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai.

Specializuotų kompleksų teritorija – teritorija, skirta ligoninių, sanatorijų, aukštųjų mokyklų, krašto apsaugos, visuomenės saugos kompleksams ir kitiems specializuotiems kompleksams, nurodant jų tikslinę paskirtį. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:
 - teritorijos krašto apsaugos tikslams;
 - teritorijos valstybės sienos apsaugos tikslams;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

Specializuotų kompleksų teritorija / inžinerinės infrastruktūros teritorija – teritorija, skirta ligoninių, sanatorijų, aukštųjų mokyklų, krašto apsaugos, visuomenės saugos kompleksams ir kitiems specializuotiems kompleksams, nurodant jų tikslinę paskirtį bei teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:
 - teritorijos krašto apsaugos tikslams;
 - teritorijos valstybės sienos apsaugos tikslams;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos;
 - pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos.

Socialinės infrastruktūros teritorija / inžinerinės infrastruktūros teritorija – teritorija, skirta bendruomenės poreikiams reikalingiems kultūros, švietimo, visuomenės sveikatos saugos, sporto ir sveikatingumo, rekreacijos ir turizmo, religinės paskirties ir kitiems viešojo naudojimo objektams bei teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:

- visuomeninės paskirties teritorijos;
- bendrojo naudojimo teritorijos;
- susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos;
- susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
- atskirųjų želdynų teritorijos.

Inžinerinės infrastruktūros teritorija – teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Konservacinės paskirties žemė (tik saugomose teritorijose);
- Kitos paskirties:
 - susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
 - pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

Inžinerinės infrastruktūros teritorija / bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija / vandenys ¹ - teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms; gamtinių kraštovaizdžio struktūros elementų dominuojamos urbanizuotų teritorijų neužstatytos viešosios erdvės – skverai, parkai ir kitos gamtinės teritorijos skirtos rekreacijai, lankymui ir pažinimui, gyvenamosiose vietovėse esančių gamtinio karkaso elementų apsaugai; vandens telkiniai ir jų eksploatavimui reikalinga teritorija. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
 - pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos;
 - bendrojo naudojimo teritorijos;
 - atskirųjų želdynų teritorijos;
 - visuomeninės paskirties teritorijos;
 - rekreacinės teritorijos.

¹ inžinerinės infrastruktūros / bendro naudojimo erdvių, želdynų / vandenų teritorijoje kitos paskirties žemės naudojimo būdai galimi tik tuo atveju, jei vandenų teritorijoje yra formuojama sausuma. Formuojamoje sausumoje dalis teritorijos turi būti numatoma kaip bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija, kuri bus naudojama gyventojų poilsiui ir rekreacijai. Sausumos plotų tikslūs dydžiai ir konfigūracija numatomi techninio projekto rengimo metu.

- Vandens ūkio paskirties:
 - ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai;
 - rekreaciniai vandens telkiniai;
 - ekosistemas saugantys vandens telkiniai.

Inžinerinės infrastruktūros teritorija / vandenys ² – teritorija skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms bei vandens telkiniai ir jų eksploatavimui reikalinga teritorija.

- Kitos paskirties:
 - susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos;
 - pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos;
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.
- Vandens ūkio paskirties:
 - ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai;
 - rekreaciniai vandens telkiniai;
 - ekosistemas saugantys vandens telkiniai.

Neužstatoma:

Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija – gamtinių kraštovaizdžio struktūros elementų dominuojamos urbanizuotų teritorijų neužstatytos viešosios erdvės – skverai, parkai ir kitos gamtinės teritorijos skirtos rekreacijai, lankymui ir pažinimui, gyvenamosiose vietovėse esančių gamtinio karkaso elementų apsaugai, taip pat kapinės, botanikos ir zoologijos sodai. Galimas žemės naudojimo būdai:

- Kitos paskirties:
 - Bendrojo naudojimo teritorijos;
 - Atskirųjų želdynų teritorijos;
 - Visuomeninės paskirties teritorijos;
 - Rekreacinės teritorijos;
 - Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

² inžinerinės infrastruktūros teritorijoje / vandenys kitos paskirties žemės naudojimo būdai galimi tik tuo atveju, jei vandenų teritorijoje yra formuojama sausuma. Sausumos plotų tikslūs dydžiai ir konfiguracija numatomi techninio projekto rengimo metu.

Inžinerinės infrastruktūros koridorius – linijinė neužstatyta teritorija skirta susisiekimo komunikacijoms ir inžineriniams tinklams. Galimas žemės naudojimo būdas:

- Kitos paskirties:
 - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

3.1.4.2 Neurbanizuotos ir neurbanizuojamos teritorijos

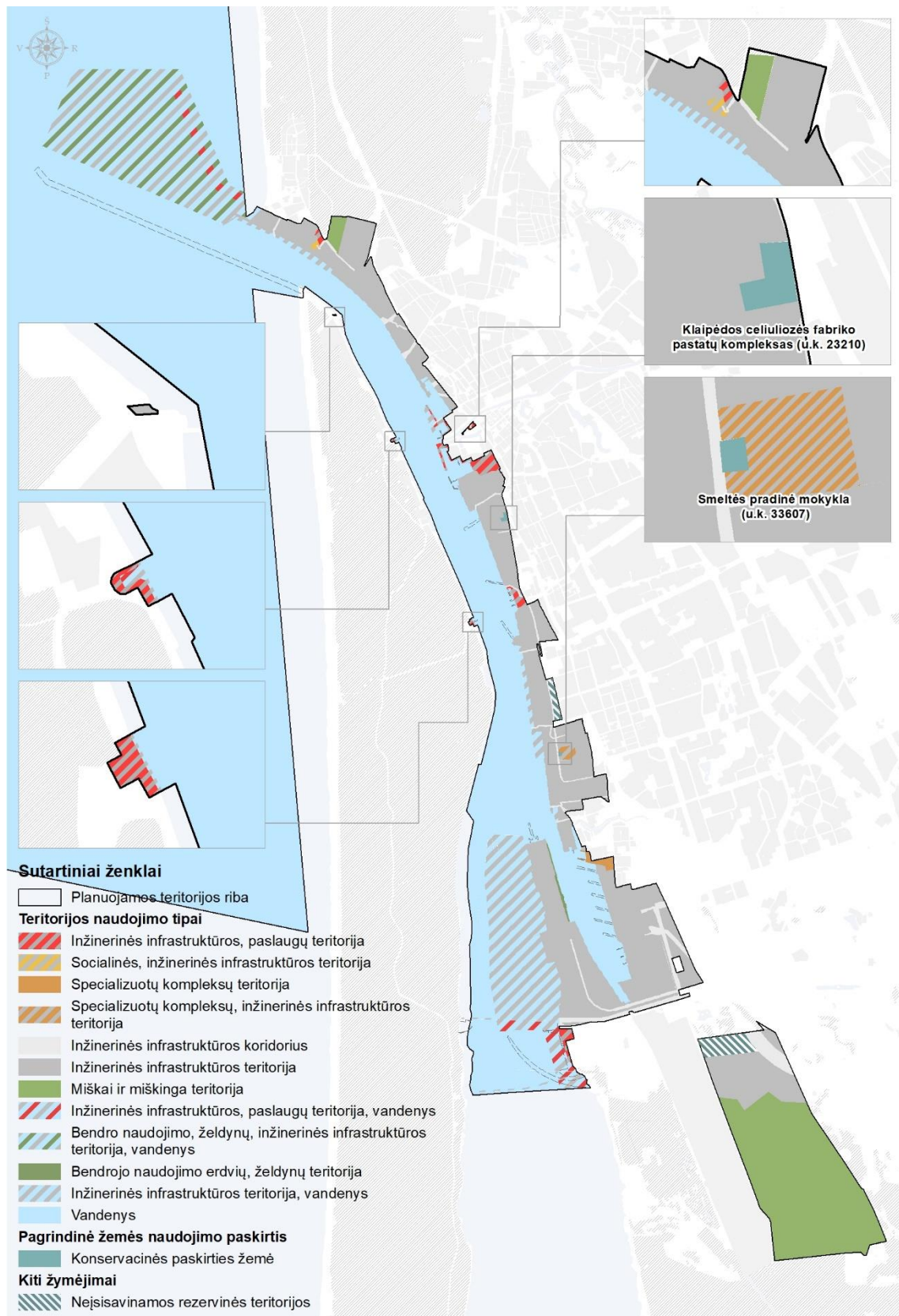
Miškai ir miškinga teritorija – ekosistemų apsaugai ir stabilizacijai, reljefo, vandenų, visų gamtinių vertybių apsaugai ir gyventojų poilsiui skirtų miškų teritorijos. Gali būti diferencijuojama pagal miškų ūkio paskirties žemės naudojimo būdus. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Miškų ūkio paskirties:
 - rekreacinių miškų sklypai;
 - ūkinių miškų sklypai.

Vandens telkiniai – vandens telkiniai ir jų eksploatavimui reikalinga teritorija. Gali būti diferencijuojama pagal vandens ūkio paskirties žemės naudojimo būdus. Galimi žemės naudojimo būdai:

- Vandens ūkio paskirties:
 - ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai;
 - rekreaciniai vandens telkiniai;
 - ekosistemas saugantys vandens telkiniai.

Nejysisavinamoms rezervinėms teritorijoms teritorijos naudojimo tipas nenumatomas.

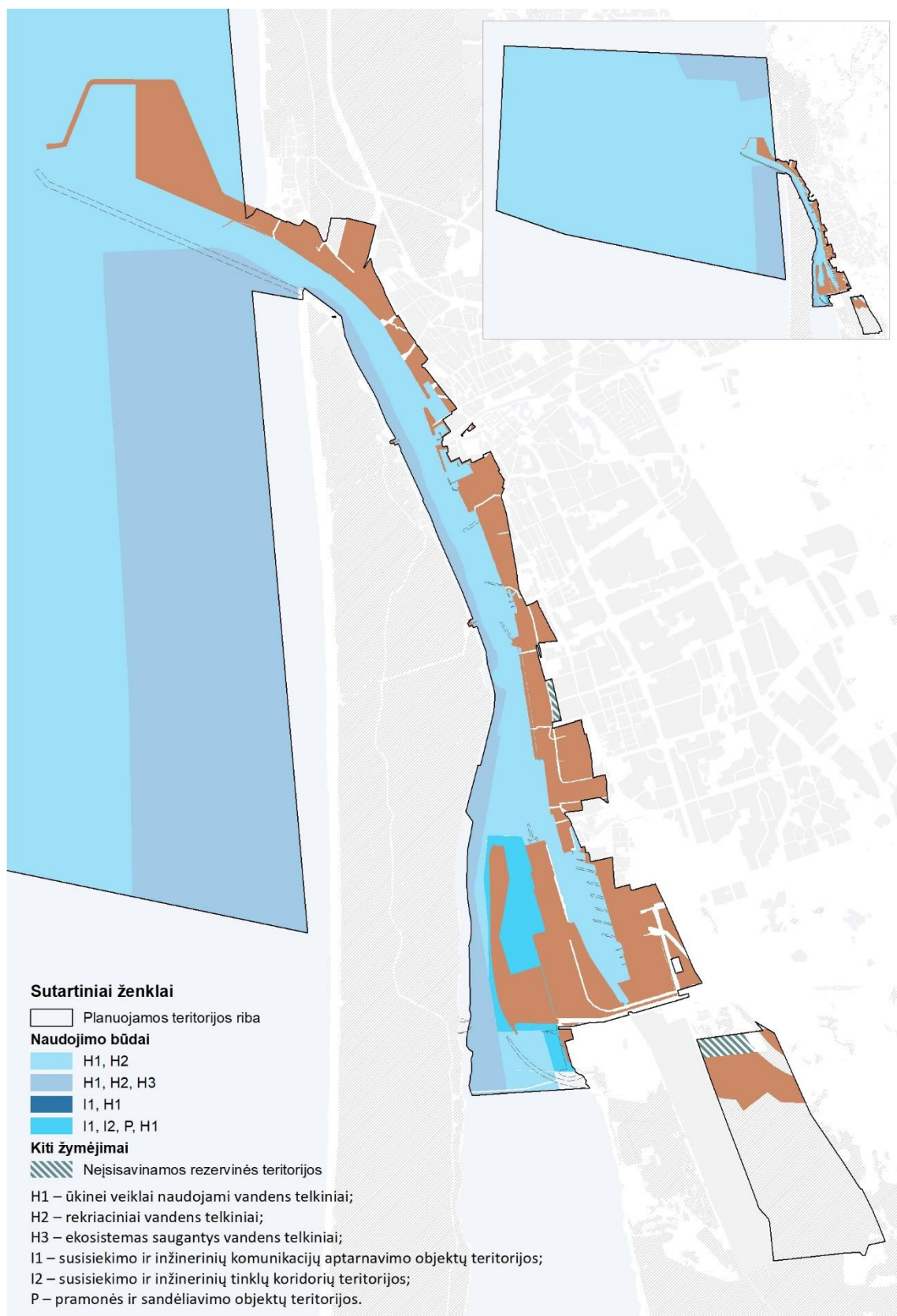


3.14 pav. Teritorijos naudojimo tipai

3.1.5 Akvatorijos naudojimo būdai

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vidinės akvatorijos ir išorinio reido vandens ūkio paskirties žemė skirstoma pagal teritorijos naudojimo būdus. Vandenis laivybos kanale ir išoriniame reide numatomas naudojimo būdas – ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai ir rekreaciniai vandens telkiniai. Vandenis besiribojantiems su Kuršių nerija – ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai, rekreaciniai vandens telkiniai, ekosistemas saugantys vandens telkiniai. Pietinėje KVJU teritorijos pusėje esantiems vandenims, kuriuose numatomas sausumos formavimas, nustatomas ūkinei veiklai naudojamų vandens telkinių naudojimo būdas bei kitai paskirčiai priskiriami žemės naudojimo būdai – susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų objektų aptarnavimo teritorijos, susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos, pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos, nes bendrojo plano rengimo metu nėra nustatytos tikslios būsimos sausumos teritorijos ribos.

5 metrų pločio juostoje nuo esamų uosto krantinių briaunos nustatomi susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų objektų aptarnavimo teritorijų bei ūkinei veiklai naudojamų vandens telkinių naudojimo būdai, šios juostos ribose galima krantinių rekonstrukcija, plėtra ir modernizavimas.



3.15 pav. Akvatorijos naudojimo būdai

3.1.6 Teritorijos naudojimo balansas

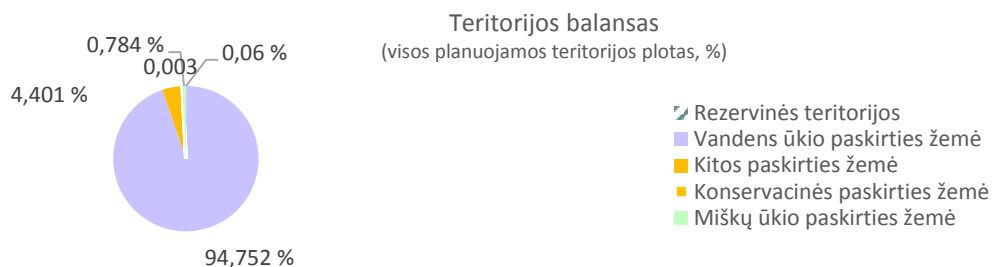
Klaipėdos valstybinio jūrų uosto planuojamos teritorijos plotas yra 32632,248 ha, iš kurių:

- 31245,04 ha – vandens paskirties žemė;
- 255,71 ha – miškų ūkio paskirties žemė;
- 1109,81 ha – kitos paskirties žemė.

Neskaiciuojant išorinio reido, bendras planuojamos teritorijos plotas yra 1791,15 ha, teritorijos balansas yra suskaičiuotas pagal teritorijų naudojimo tipų dydžius (3.1 lentelė, 3.2 lentelė, 3.3 lentelė ir 3.4 lentelė).

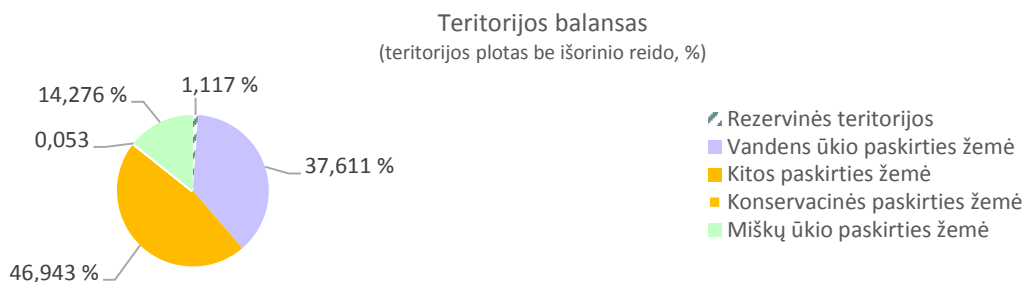
3.1 lentelė. Teritorijos naudojimo balansas pagal pagrindinę žemės naudojimo paskirtį (visos planuojamos teritorijos plotas)

Žemės paskirtis	Teritorijos plotas, ha	Teritorijos plotas, %
Vandens ūkio paskirties žemė	31245,04	94,752
Miškų ūkio paskirties žemė	255,71	0,784
Kitos paskirties žemė	1109,81	4,401
Konservacinės paskirties žemė	0,95	0,003
Neįsisavintos rezervinės teritorijos	20,01	0,06
Viso:	32631,52	100



3.2 lentelė. Teritorijos naudojimo balansas pagal pagrindinę žemės naudojimo paskirtį (teritorijos plotas be išorinio reido)

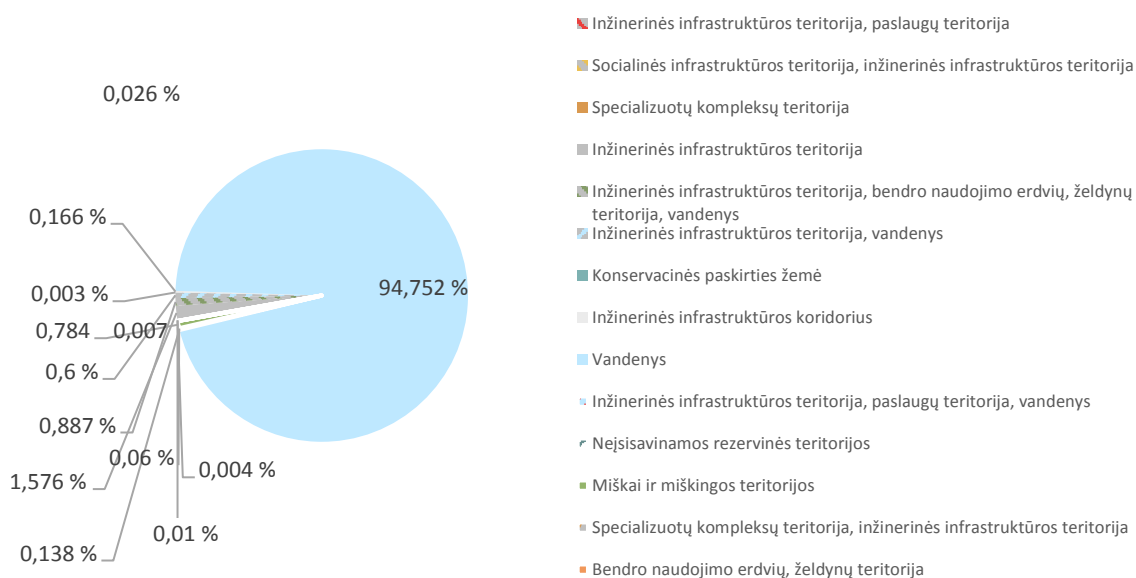
Žemės paskirtis	Teritorijos plotas, ha	Teritorijos plotas, %
Vandens ūkio paskirties žemė	673,66	37,611
Miškų ūkio paskirties žemė	255,71	14,276
Kitos paskirties žemė	840,82	46,943
Konservacinės paskirties žemė	0,95	0,053
Rezervinės teritorijos	20,01	1,117
Viso:	1791,15	100



3.3 lentelė. Teritorijos naudojimo balansas pagal teritorijos naudojimo tipą (visos planuojamos teritorijos plotas)

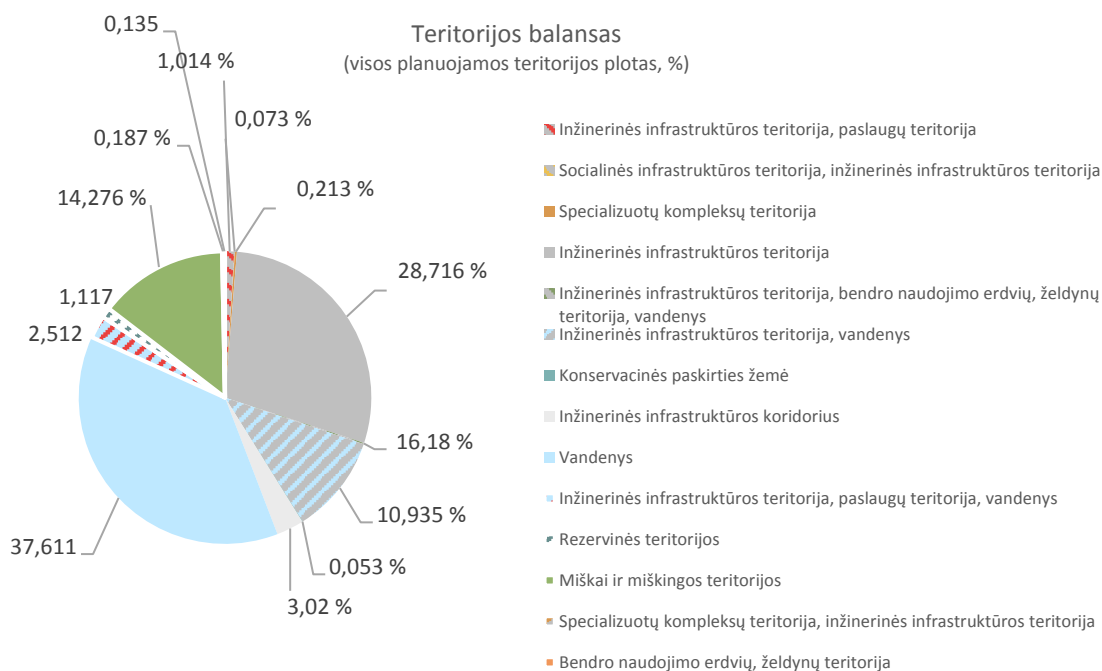
Teritorijos pavadinimas	Teritorijos plotas, ha	Teritorijos plotas, %
Užstatytos ir užstatomos teritorijos	1110,76	3,404
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, paslaugų teritorija	18,16	0,056
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, paslaugų teritorija, vandenys	44,99	0,138
Socialinės infrastruktūros teritorija, inžinerinės infrastruktūros teritorija	1,30	0,004
Specializuotų kompleksų teritorija	3,81	0,012
Specializuotų kompleksų teritorija, inžinerinės infrastruktūros teritorija	3,35	0,01
Inžinerinės infrastruktūros teritorija	514,34	1,576
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija, vandenys	271,47	0,832
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, vandenys	195,87	0,600
Konservacinės paskirties žemė	0,95	0,003
Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija	2,42	0,007
Inžinerinės infrastruktūros koridorius	54,10	0,166
Neužstatytos ir neužstatomos teritorijos	31500,75	95,476
Mišškai ir miškingos teritorijos	255,71	0,784
Vandenys	31245,04	94,752
Kitos teritorijos	20,01	0,06
Neįsisavinamos rezervinės teritorijos	20,01	0,06
Visa suplanuota teritorija:	32631,52	100

Teritorijos balansas
(visos planuojamos teritorijos plotas, %)



3.4 lentelė. Teritorijos naudojimo balansas pagal teritorijos naudojimo tipą (teritorijos plotas be išorinio reido)

Teritorijos pavadinimas	Teritorijos plotas, ha	Teritorijos plotas, %
<i>Užstatytos ir užstatomos teritorijos</i>	841,77	46,996
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, paslaugų teritorija	18,16	1,014
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, paslaugų teritorija, vandenys	44,99	2,512
Socialinės infrastruktūros teritorija, inžinerinės infrastruktūros teritorija	1,30	0,073
Specializuotų kompleksų teritorija	3,81	0,213
Specializuotų kompleksų teritorija, inžinerinės infrastruktūros teritorija	3,35	0,187
Inžinerinės infrastruktūros teritorija	514,34	28,716
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija, vandenys	2,48	0,138
Inžinerinės infrastruktūros teritorija, vandenys	195,87	10,935
Konservacinės paskirties žemė	0,95	0,053
Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija	2,42	0,135
Inžinerinės infrastruktūros koridorius	54,10	3,020
<i>Neužstatytos ir neužstatomos teritorijos</i>	923,37	51,887
Mišškai ir miškingos teritorijos	255,71	14,276
Vandenys	673,66	37,611
<i>Kitos teritorijos</i>	20,01	1,117
Neįsisavinamos rezervinės teritorijos	20,01	1,117
<i>Visa suplanuota teritorija:</i>	1791,15	100



3.1.7 Funkciniai prioritetai

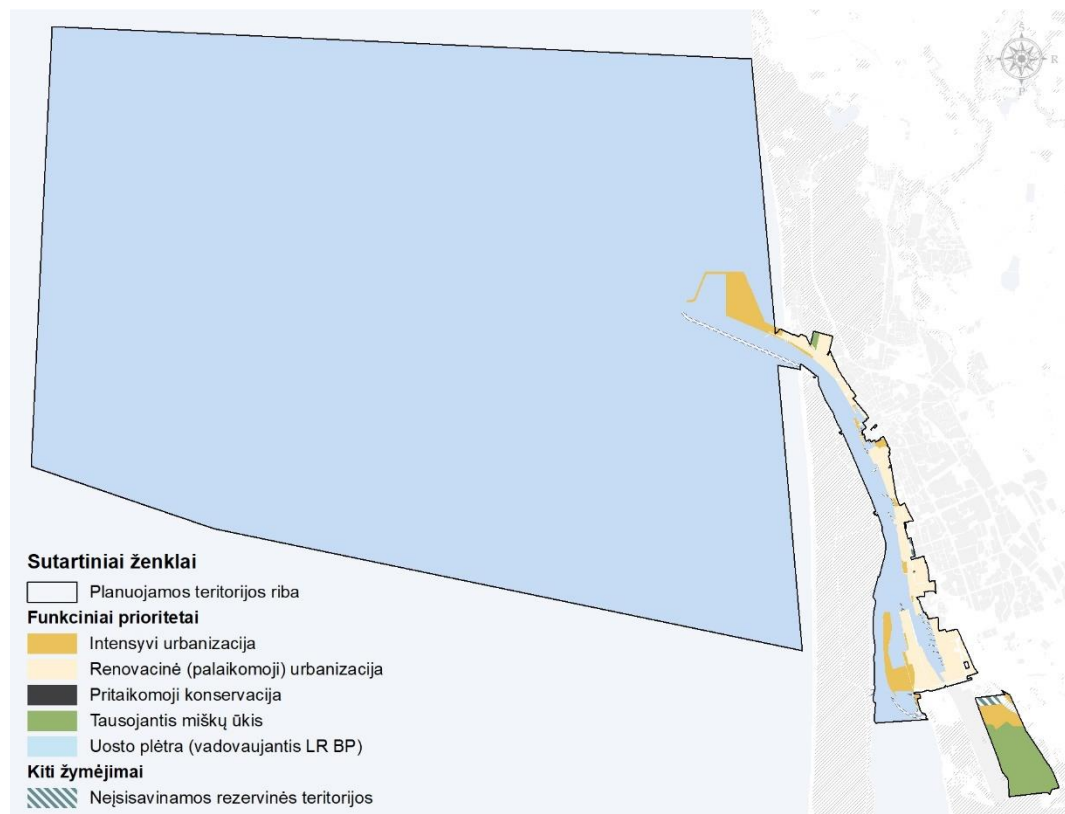
Teritorijos vystymo funkciniai prioritetai nustato tolesnę Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, atskirų jo dalių vystymosi kryptį. Didžiajai daliai uosto sklypo numatyta palaikomoji (renovacinė) urbanizacija. Tai visiškai ar dalinai išvystytos teritorijos, kurioms numatyta modernizacija ar atnaujinimas atsižvelgiant į teritorijų naudotojų poreikius, specifinius technologinius reikalavimus. Intensyvi urbanizacija numatyta naujai formuojamoms teritorijoms, vystomoms uosto rezervinėms teritorijoms.

Nekilnojamojo kultūros paveldo objektų teritorijose numatytas pritaikomosios konservacijos funkcinis prioritetas. Saugomi objektai turėtų būti pritaikomi su uostu susijusių veiklų panaudojimui, juose įrengiami biurai, įstaigos, paslaugų objektai. Objektai turi būti tvarkomi atsižvelgiant į nekilnojamojo kultūros paveldo objektams keliamus specialiuosius reikalavimus.

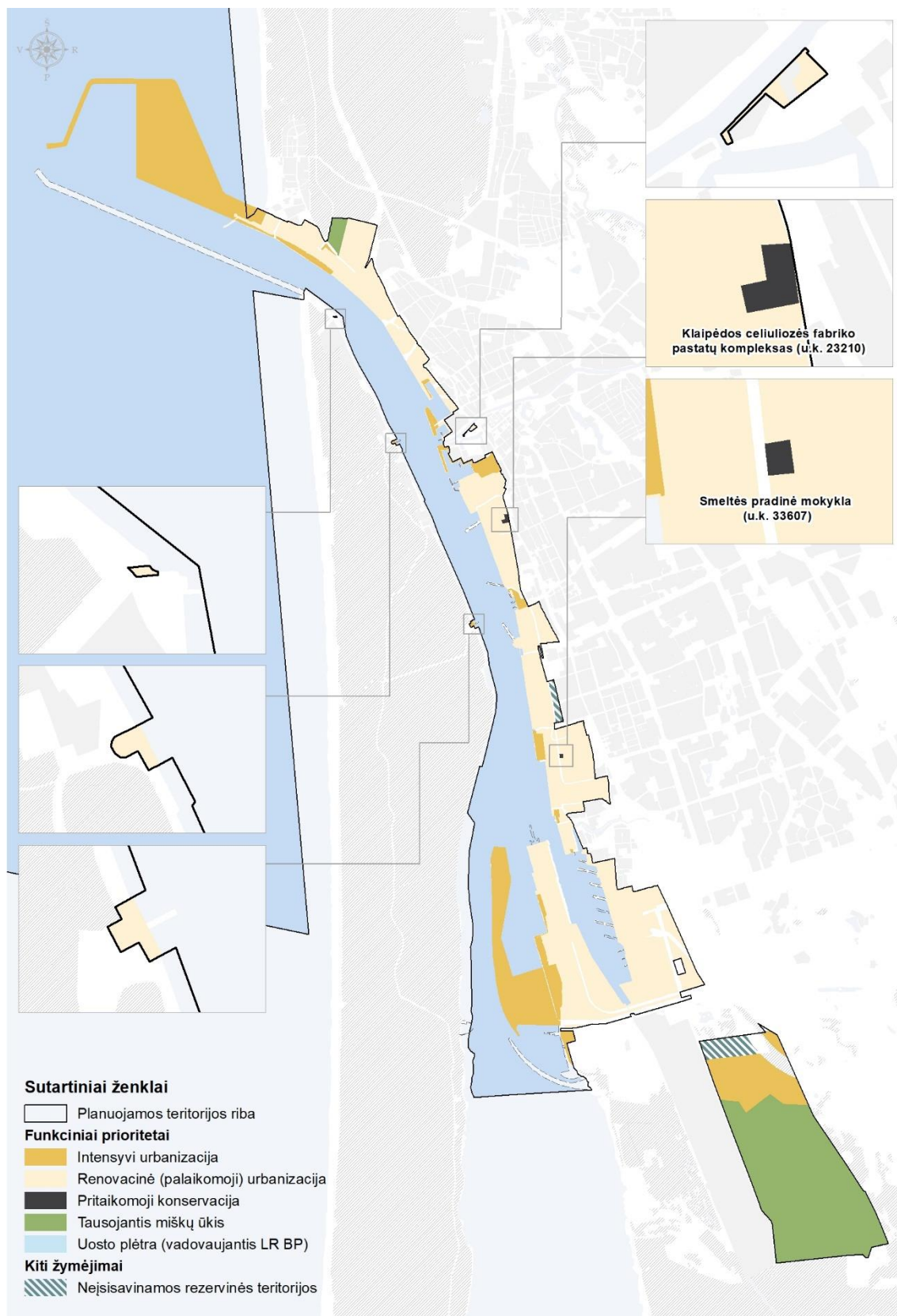
Tausojančio miškų ūkio režimas numatytas pietinėje miesto dalyje šalia Klaipėdos III vandenvietės esančios rezervinės teritorijos daliai, esantiems ūkiniams miškams ir miško plotui šiaurinėje uosto dalyje prie Pamario g. Nedidelė dalis miško teritorijos patenka į krašto apsaugos objektų apsaugos zoną. Veikla šioje vietoje negalima be Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijos pritarimo.

Planuojamos teritorijos ribose esančiai Kuršių marių akvatorijai ir Baltijos jūros akvatorijoje esančiam išoriniam reidui nustatytas uosto plėtros funkcinis prioritetas (vadovaujantis LR BP).

Neįsisavinamoms rezervinėms teritorijos funkciniai prioritetai nenustatomi.



3.16 pav. Teritorijos naudojimo funkciniai prioritetai



3.17 pav. Teritorijos naudojimo funkciniai prioritetai

3.2 Uosto urbanistinės struktūros plėtojimo būdai

Bendrojo plano sprendiniuose nurodytoms urbanizuotoms ir urbanizuojamoms teritorijoms yra numatomos dominuojančios urbanistinės struktūros optimizavimo priemonės: saugojimas (konservavimas, restauravimas), modernizavimas, atgaivinimas (revitalizacija), humanizavimas, regeneracija, konversija (esant poreikiui galima funkcinė ir/ar fizinė struktūros kaita), nauja plėtra (naujai užstatyti numatytose teritorijose) ir status quo (esminiai pokyčiai nenumatomi).

Taip pat išskirtos nekilnojamojo kultūros paveldo teritorijos, kurioms numatyti modernizavimo ir galimos konversijos plėtojimo būdai. Šiose teritorijose planuojama pastatų ir inžinerinių pastatų statyba turi neprieštarauti nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiesiems reikalavimams. Kitoms kultūros paveldo teritorijoms ir objektams numatytas plėtojimo būdas – saugojimas.

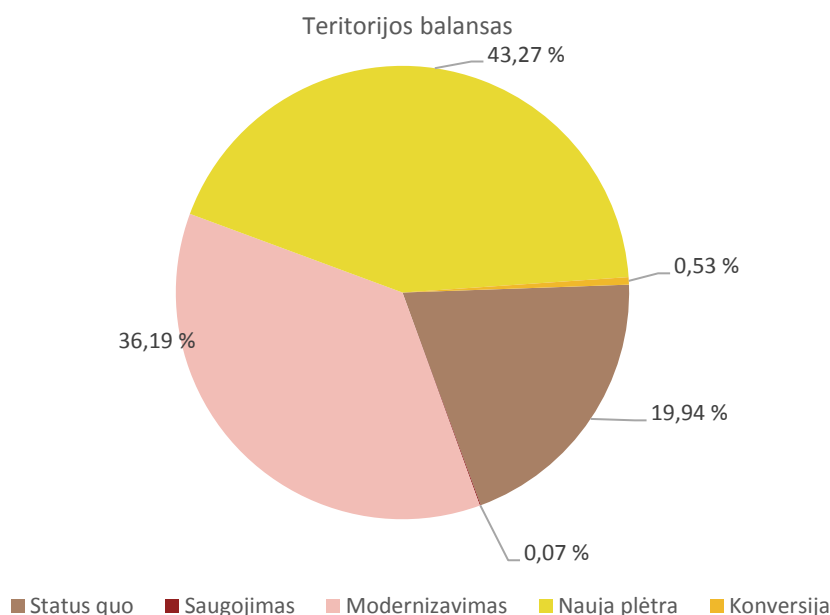
Rezervinėms teritorijoms urbanistinės struktūros plėtojimo būdai nenustatomi.

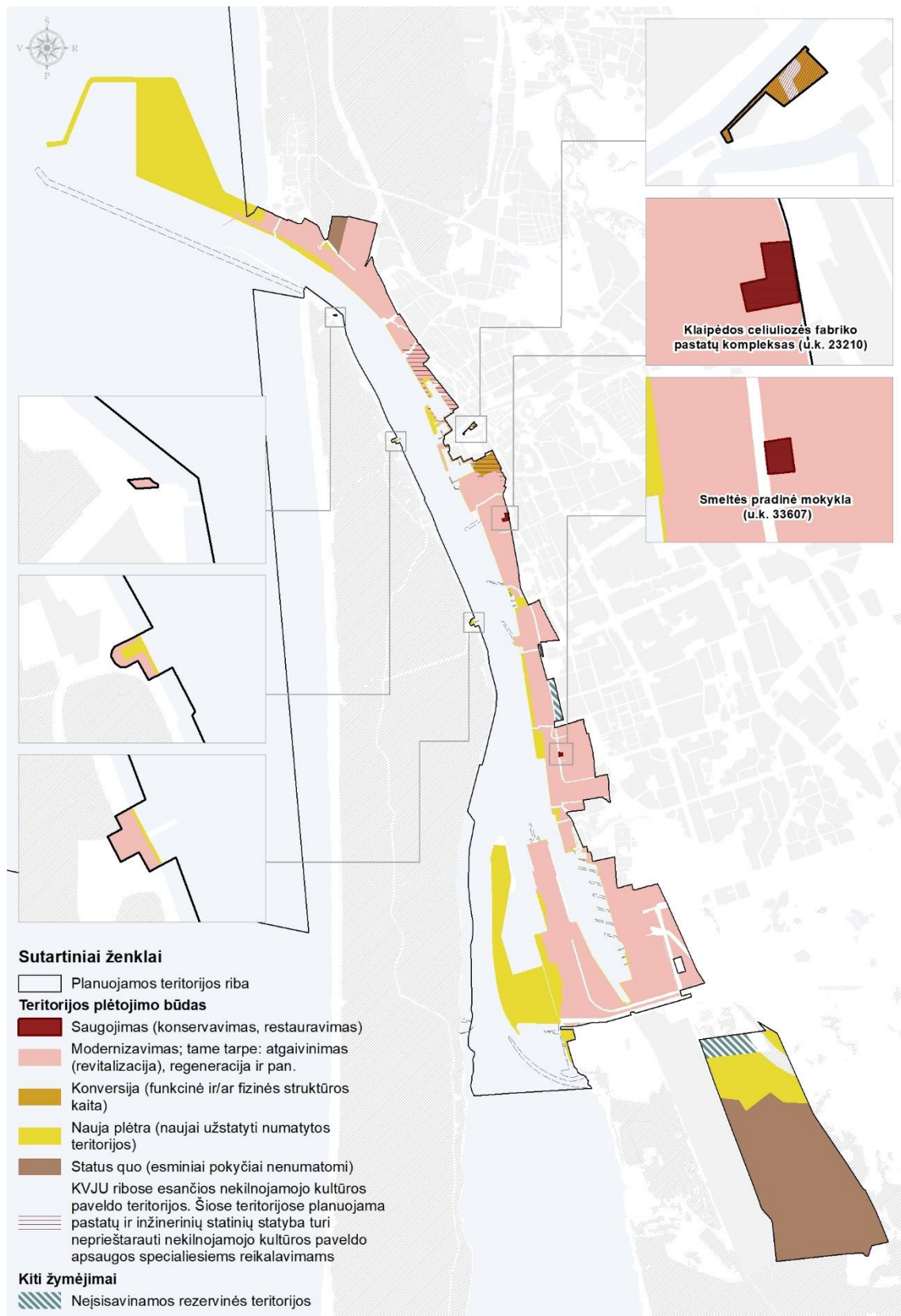
Pagrindiniai skirtingų vystymo režimų teritorijų rodikliai pateikiami 3.5 lentelėje.

3.5 lentelė. Teritorijos balansas pagal teritorijos vystymo režimus 1284,86

Teritorijos vystymo režimas	Teritorijos plotas, ha	Teritorijos plotas, %
Status quo	256,18	19,94
Saugojimas	0,95	0,07
Modernizavimas	464,97	36,19
Nauja plėtra*	555,96	43,27
Konversija (galima)	6,80	0,53

* Pateikiamas naujos plėtros vystymo režimo plotas yra preliminarus, nes išorinio uosto ir pietinės dalies formuojamų sausumos plotų tikslus dydis ir konfigūracija bus nustatomi techninio projekto rengimo metu.





3.18 pav. Uosto teritorijos plėtojimo būdai

3.2.1 Status quo

Esminiai pokyčiai nenumatomi uosto rezervinėje teritorijoje pietinėje miesto pusėje šalia Klaipėdos III vandenvietės, į kurią patenka krašto apsaugos objektų apsaugos zona (400 m apsaugos zona nustatyta nuo Lietuvos kariuomenės tarnybos Ginkluotės depo sandėlių centro sprogmenų saugojimo padalinio). Taip pat esminiai pokyčiai nenumatomi rekreacinės paskirties miško plotui šiaurinėje uosto dalyje prie Pamario g.

3.2.2 Saugojimas

Planuojamos teritorijos ribose esančioms saugomoms teritorijoms ir objektams plėtros parametrus bei ribinius užstatymo rodiklius numato šių teritorijų specialieji teritorijų planavimo dokumentai (specialieji planai). Bendrojo plano sprendiniai čia galioja tiek, kiek neprieštarauja galiojantiems teisės aktams ir šių teritorijų specialiesiems apsaugos reglamentams.

Uoste dviejų kultūros paveldo objektų teritorijose nustatytas saugojimo (konservavimo, restauravimo) plėtojimo būdas: Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso (u.k. 23210) ir Smeltės pradinės mokyklos (u.k. 33607).

Uosto teritorijoms, patenkančioms į nekilnojamojo kultūros paveldo vietovių – Klaipėdos miesto Istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu (u.k. 22012), Klaipėdos senojo miesto vietos su priemiesčiais (u.k. 27077), Klaipėdos senamiesčio (u.k. 16073), Klaipėdos piliavietės (u.k. 10303) ir Pauliaus Lindenau laivų statyklos statinių komplekso (u.k. 25898) teritorijas, numatyti modernizavimo ir konversijos plėtojimo būdai. Modernizuojamoje teritorijos dalyje ir toliau bus vykdoma uosto veikla, o konvertuojamos teritorijos dalys gali būti prijungtos prie senamiesčio kuriant daugiafunkcinės paskirties teritorijas. Šiose teritorijose planuojamą pastatų ir inžinerinių statinių statyba turi neprieštarauti nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiesiems reikalavimas.

3.2.3 Modernizavimas

Didžiojoje dalyje uosto teritorijų numatomas modernizavimas – kompleksinis gerbūvio, užstatymo ir infrastruktūros atnaujinimas, taip pat atgaivinimas (revitalizacija) bei regeneracija.

Uosto viduje užstatytos teritorijos modernizuojamos atsižvelgiant į teritorijos naudotojų vykdomą veiklą, specifinius vienos ir kitos srities, priklausomai nuo krovinio tipo (birūs, skysti, suverstiniai, generaliniai, Ro–Ro kroviniai, konteinerių krova ir kt.) technologinius poreikius ir vykdomus procesus.

Teritorijų patenkančių į saugomų nekilnojamojo kultūros paveldo teritorijų ribas (miesto Istorinė dalies, Senamiesčio) modernizavimas turėtų būti vykdomas pagal techninius statybos projektus, suderintus su Kultūros paveldo departamentu prie Kultūros ministerijos. Projektuose būtina atsižvelgti į besiribojančių kvartalų urbanistinę struktūrą, jos mastelį, istorinius vizualinius koridorius ir kt.

3.2.4 Nauja plėtra

Nauja plėtra numatoma įsisavinant rezervines teritorijas, priskirtas uostui Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu, taip pat formuojant naujas sausumos teritorijas. Didžiausia teritorijų plėtra (sausumos formavimas) numatoma uosto pietinėje dalyje – dabartinėje Kuršių marių akvatorijoje už Kiaulės nugaros salos ir šiaurinėje dalyje, Baltijos jūros akvatorijoje.

Priklausomai nuo planuojamos teritorijos ploto, rekomenduojama naujos plėtos teritorijas įsisavinti koncentruotai ir kompleksiskai arba numatant konkrečius plėtos etapus. Šios teritorijos turi būti užstatomos kartu įrengiant inžinerinę ir susisiekimo infrastruktūrą, priklausomuosius želdynus.

Įsisavinant naujas plėtos teritorijas privaloma atsižvelgti į esamą aplinkinių kvartalų struktūrą, pastatų architektūrinę ir tūrinę išraišką, kompozicines priemones. Planuojami infrastruktūros statiniai, sandėliai neturi užgožti vertingų Klaipėdos miesto silueto dominančių, taip pat labai svarbu atkreipti dėmesį į supančios gamtinės aplinkos gretymybę, teritorijose esančius naudingųjų iškasenų telkinius.

3.2.5 Konversija

Konversija (pertvarkymas) – neefektyviai naudojamų užstatytų teritorijų (miestų centruose ir jų prieigose esančios taršios ar neefektyvios pramonės) naujas panaudojimas.

Esant poreikiui dalinė teritorijos konversija galima teritorijoje tarp Kuršių marių akvatorijos, Priešpilio g. ir Pilies g., patenkančioje į kultūros paveldo vietovių – Klaipėdos senamiesčio (u.k. 16075) ir Klaipėdos senojo miesto vietos su priemiesčiais (u.k. 27077) ribas. Šioje teritorijoje skatinamas daugiafunkciškumas naujai panaudojant teritorijas darbo vietų plėtrai, didinant funkcinės ir fizinės struktūros integralumą, mažinant taršą, kuriant palankią investicijoms aplinką, tolygiau išdėstant paslaugų teritorijas, jei dėl uoste vykdomos veiklos yra galimybės užtikrinti higienos normų reikalavimus, sukuriant sąlygas aplinkos, užstatymo, susisiekimo sistemos ir inžinerinės įrangos atnaujinimui užstatytoje miesto teritorijoje.

Konvertuojamose teritorijose, kuriose buvo vykdoma tarši veikla, turi būti atlikti grunto tyrimai ir tęsiamas monitoringas dėl galimo užterštumo cheminėmis medžiagomis.

3.3 Užstatymo rodikliai, tipologija ir morfostruktūra

3.3.1 Užstatymo tankis

Užstatymo tankis – pastatų ir turinčių stogą inžinerinių statinių antžemine dalimi užstatomo ploto, nustatomo pagal išorinių sienų ar kitų atitvarų projekciją į žemės paviršių, santykis su žemės sklypo plotu.

Užstatymo tankio reglamentas nurodytas bendrojo plano pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje, kurioje nustatytos galimos maksimalios užstatymo tankio reikšmės.

Užstatymo tankio reglamentavimo principai:

- **iki 3 %** užstatymo tankis nustatytas teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 20 %** užstatymo tankis numatytas dviem Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui priklausančioms teritorijoms. Viena teritorija yra šalia Klaipėdos piliavietės palei Danės upę, adresu Žvejų g. 16. Čia numatomas mišraus centro teritorijos naudojimo tipas. Kita teritorija – nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorija Nemuno g. 145 (buvusi Smeltės pradinė mokykla, u.k. 33607);
- **iki 30 %** užstatymo tankis numatytas naujai formuojamoje sausumoje greta Šiaurinio rago ir Žiemos uosto, planuojamiems komercinės ir visuomeninės paskirties pastatams;
- **iki 40 %** užstatymo tankis numatytas nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorijai, adresu Nemuno g. 2A ir 2B. Jame yra buvęs Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų kompleksas (u.k. 23210), kurį sudaro du administracinės paskirties pastatai (u.k. 15852 ir u.k. 23211) ir celiuliozės gamybos pastatas (u.k. 17398);
- **iki 41 %** užstatymo tankis nustatytas teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 50 %** užstatymo tankis numatytas naujai formuojamoms sausumos teritorijoms pietinėje ir šiaurinėje uosto dalyje;
- **iki 60 %** tankis numatomas inžinerinės infrastruktūros teritorijoje, kuri gali būti konvertuojama į mišrią centro teritoriją prie Klaipėdos piliavietės. Šioje vietoje turėtų būti vystomas daugiafunkcinės paskirties kompleksas atsižvelgiant į Senamiesčio užstatymo parametrus;
- **iki 65 %** užstatymo tankis nustatytas teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 80 %** (maksimalus galimas) užstatymo tankis numatomas visose likusiose uosto dalyse, inžinerinės infrastruktūros teritorijose bei specializuotų kompleksų teritorijoje.

Neįsisavinamoms rezervinėms teritorijoms užstatymo tankis nenustatomas.



3.19 pav. Užstatymo tankis

3.3.2 Užstatymo intensyvumas ir užstatymo tūrio rodiklis

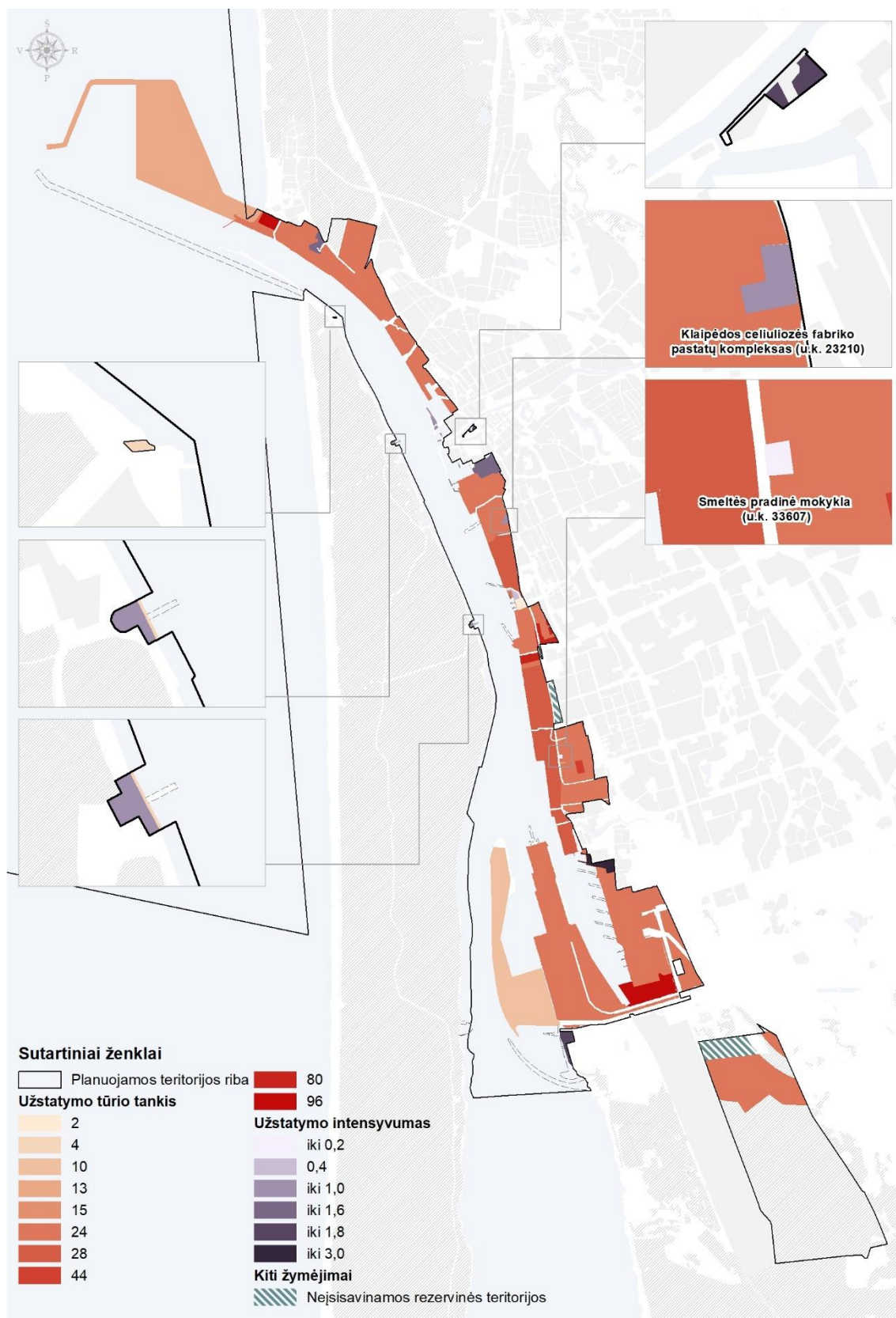
Užstatymo intensyvumas – visų pastatų antžeminės dalies patalpų, įskaitant cokolinių aukštų ir naudojamų pastogių patalpas, bendrojo ploto sumos santykis su žemės sklypo plotu.

Užstatymo tūrio rodiklis – pramonės ir sandėliavimo ar inžinerinės infrastruktūros teritorijose nustatomas statinių tūrio santykis su žemės sklypo plotu.

Užstatymo intensyvumo ir tūrio tankio rodiklis nurodytas bendrojo plano pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje. Galimos maksimalios užstatymo intensyvumo ir tūrio tankio reikšmės diferencijuotos priklausomai nuo numatytų statyti pastatų paskirties. Užstatymo tūrio tankio rodiklis apskaičiuotas atskirai kiekvienai teritorijai pagal leistiną maksimalų statinių aukštį ir užstatymo tankį.

Užstatymo intensyvumo reglamentavimo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto BP principai:

- **iki 0,02 ir 0,03** užstatymo intensyvumas nustatytas teritorijose greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 0,2** užstatymo intensyvumas atsižvelgiant į esamą padėtį nustatytas KVJU teritorijoje esančiai nekilnojamojo kultūros paveldo objekto – buvusios Smeltės pradinės mokyklos (u.k. 33607) teritorijai;
- **iki 0,4** užstatymo intensyvumas numatytas AB „Smiltynės perkėla“ nuomojamoje teritorijoje;
- **iki 0,94** užstatymo intensyvumas nustatytas teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 1,0** užstatymo intensyvumas numatomas naujai formuojamam sausumos plotui greta Šiaurinio rago. Čia numatoma statyti atskirai stovintį taškinį objektą – reprezentacinį pastatą. Toks pat intensyvumas nustatytas nekilnojamojo kultūros paveldo objekto – Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso (u.k. 23210) sklypui;
- **iki 1,6** užstatymo intensyvumas numatomas teritorijai šalia Klaipėdos piliavietės, kurioje galima teritorijos konversija. Teritorija numatoma vystyti atsižvelgiant į gretimai besiribojančių teritorijų (Senamiestis) užstatymo tipą, esamus pagrindinius teritorijų užstatymo rodiklius;
- **iki 1,8** užstatymo intensyvumas numatomas mišrios centro paskirties sklypui Žvejų g. 16 vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 2,35** užstatymo intensyvumas nustatytas teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 3,0** užstatymo intensyvumas numatomas specializuotų kompleksų teritorijai, kurioje šiuo metu įsikūrusios Lietuvos kariuomenės karinės jūrų pajėgos.



3.20 pav. Užstatymo tūrio tankis ir užstatymo intensyvumas

3.3.3 Pastatų aukštis

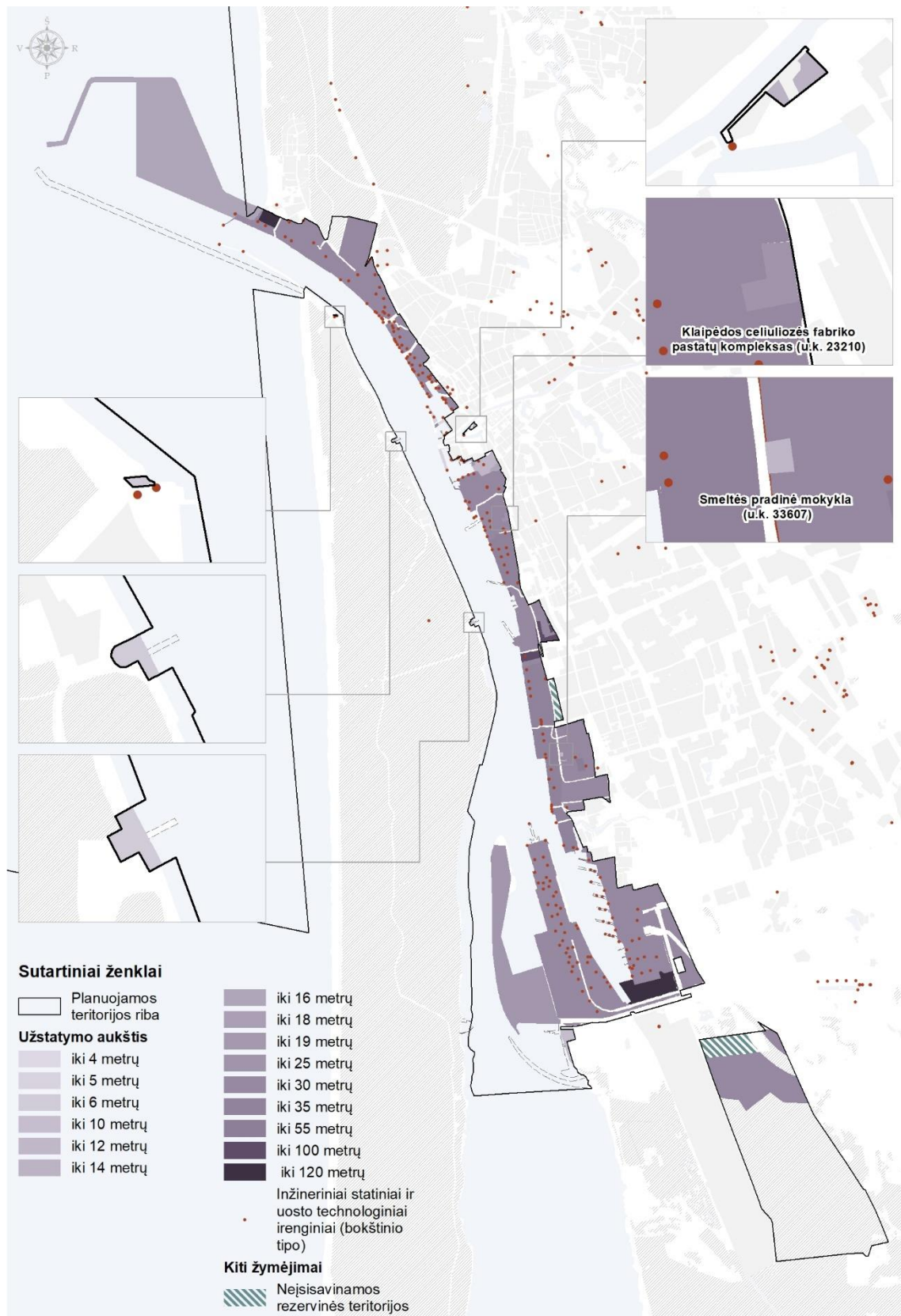
Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrajame plane nustatytas maksimalus pastatų aukštis – aukštis, matuojamas metrais nuo statinių statybos zonos esamo žemės paviršiaus vidutinės altitudės iki pastatų stogo kraigo ar jų konstrukcijos aukščiausio taško.

Pastatų aukščio reglamentas nurodytas bendrojo plano pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje. Galimos maksimalios pastatų aukščio reikšmės diferencijuotos priklausomai nuo susiformavusios urbanistinės aplinkos arba naujai užstatomų ir rekonstruojamų uosto sklypo dalių užstatymo tipologijos. Rezervinėms teritorijoms pastatų aukštis nenustatomas.

Pastatų aukščio reglamentavimo principai (tikslūs rodikliai užstatomoms teritorijoms nurodyti pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje):

- **iki 4 metrų** pastatų aukštis nustatytas AB „Smiltynės perkėla“ nuomojama sklypui Šiauriniame rage ir teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės, vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 5 metrų** pastatų aukštis nustatytas teritorijoje greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;
- **iki 6 metrų** pastatų aukštis nustatomas KVJU daugiafunkcinio naudojimo krantinėms Smiltynėje;
- **iki 10 metrų** pastatų aukštis nustatytas KVJU daugiafunkcinio naudojimo krantinei pietinėje pusėje.
- **iki 12 metrų** pastatų aukštis, siekiant išryškinti Senamiesčio užstatymo silueto liniją, nustatomas teritorijai greta Klaipėdos piliavietės, kurioje galima konversija (pasikeitus teritorijos naudotojui). Toks pat pastatų aukščio reglamentas nustatytas ir nekilnojamojo kultūros paveldo objekto – Smeltės pradinės mokyklos (u.k. 33607) teritorijai;
- **iki 14 metrų** aukštis yra nustatytas KVJU sklypui esančiam prie Klaipėdos piliavietės ir patenkančiam į Klaipėdos piliavietės teritoriją (u.k. 10303) ir Klaipėdos senamiesčio teritoriją (u.k. 16075). Aukštis nustatytas pagal Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G139KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendinius;
- **iki 16 metrų** pastatų aukštis nustatytas pietinei daliai teritorijos, besiribojančios su UAB „Vakarų Baltijos laivų statykla“ naudojama teritorija. Reglamentas nustatytas vadovaujantis Klaipėdos Senamiesčio (unikalus kodas 10675, buvęs kodas U17) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais (esamas teritorijoje esančių pastatų aukštis nekeičiamas, bet taip pat gali būti tikslinamas pagal tyrimų duomenis);
- **iki 18 ir 19 metrų** pastatų aukštis nustatytas teritorijose greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo plano sprendiniais;

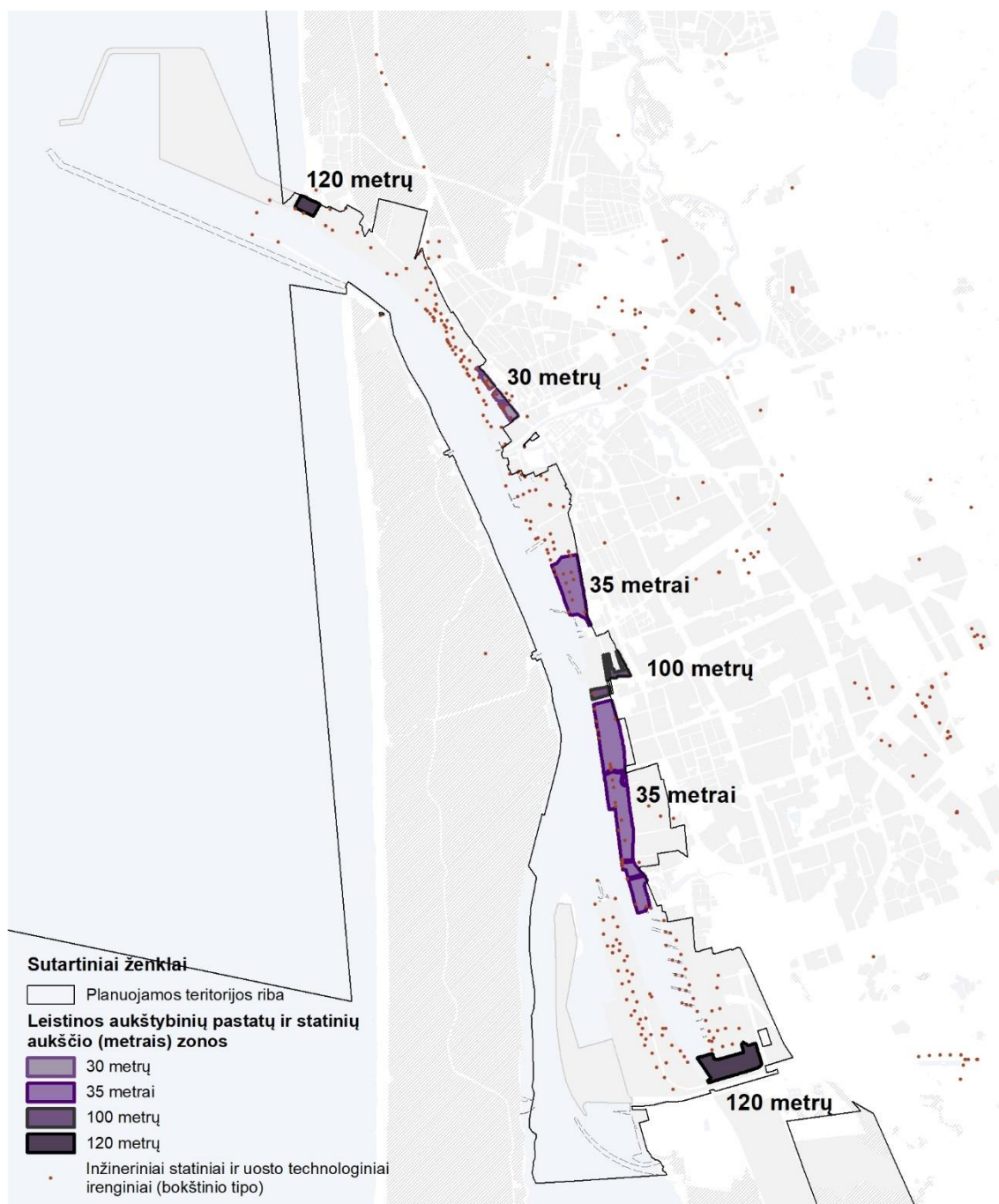
- **iki 25 metrų** pastatų aukštis nustatytas nekilnojamojo kultūros paveldo objekto – Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso (u.k. 23210) teritorijai;
- **iki 30 metrų** pastatų aukštis nustatomas visoje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje, išskyrus ankščiau paminėtas zonas ir aukštybinių pastatų statybos vietas;
- **Iki 35 metrų** pastatų aukštis nustatomas teritorijose pagal Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemas – specialiojo plano sprendinius;
- **Iki 55 metrų** pastatų aukštis nustatomas teritorijoje pietinėje dalyje, šiuo metu naudojamoje LKAB „Klaipėdos Smeltė“ (pagal Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemas – specialiojo plano sprendinius);
- **Iki 100 metrų** pastatų aukštis nustatomas šiuo metu UAB „Centrinis Klaipėdos terminalas“ naudojamoje teritorijoje bei LKAB „Klaipėdos Smeltė“ naudojamos teritorijos šiaurinėje dalyje (pagal Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemas – specialiojo plano sprendinius);
- **Iki 120 metrų** pastatų aukštis numatomas teritorijose pagal Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemas – specialiojo plano sprendinius.



3.21 pav. Pastatų aukštis

3.3.4 Aukštybiniai pastatai ir statiniai

Aukštybinių pastatų ir statinių statyba Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste numatoma pagal Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemą – specialųjį planą, patvirtintą Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. birželio 28 d. sprendimu Nr. T2-201.



3.22 pav. Leistinos aukštybinių pastatų ir statinių aukščio (metrais) zonos

Aukštybinių pastatų ir statinių statyba Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje galima:

- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto šiaurinėje pusėje, šalia Vėtros g. (iki 120 metrų);

- Vitės kvartale tarp Uosto g. Naujojo sodo g. tęsinio ir Kuršių marių (iki 30 metrų);
- Teritorijoje tarp Nemuno g., Varnėnų g ir Kuršių marių (iki 35 metrų);
- Teritorijoje tarp Nemuno g., Smeltalės upelio ir Kuršių marių (iki 35 metrų);
- Teritorijoje pietinėje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pusėje tarp Perkėlos g ir Kuršių marių (iki 120 metrų).

Bendrojo plano pagrindiniame brėžinyje atskirai pažymėtos vietos, kuriose gali būti vykdoma statyba aukštesnių nei 30 metrų inžinerinių įrenginių, susijusių su saugia navigacija ir laivyba.

Kitose Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijose aukštybinė statyba gali būti numatoma Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu, įvertinus ir pagrindus planuojamo aukštybinio pastato įtaką Klaipėdos miesto erdvei struktūrai.

Pakeitus Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemas – specialiojo plano sprendinius, aukštybinių pastatų ir statinių statybos sprendiniai tikslinami pagal tuo metu galiojančius specialiojo plano sprendinius.

3.3.5 Užstatymo tipas

Užstatymo tipas – vietovės lygmens bendruosiuose ir detaliuosiuose planuose nustatoma teritorijos urbanistinė kategorija, apimanti teritorijai būdingą ir (ar) galimą pastatų ir erdvių išdėstymo struktūros ir parametrų visumą. Užstatymo tipo reglamentas nurodytas bendrojo plano pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje.

Užstatymo tipo reglamentas nustatytas atsižvelgiant į susiformavusį miestovaizdį, atskiriems kvartalams, teritorijoms ar paviniams objektams būdingą užstatymo tipą, charakteringus užstatymo principus. Užstatymo tipo reglamentas nustatytas naujai statomiems pastatams. Jei esami pastatai ir statiniai yra išdėstyti kitais principais, nei nurodyta bendrojo plano reglamentuose, jų rekonstrukcijos atveju leidžiama išlaikyti esamą užstatymo tipologiją, tačiau taip pat siektina harmonija su aplinkiniu užstatymu.

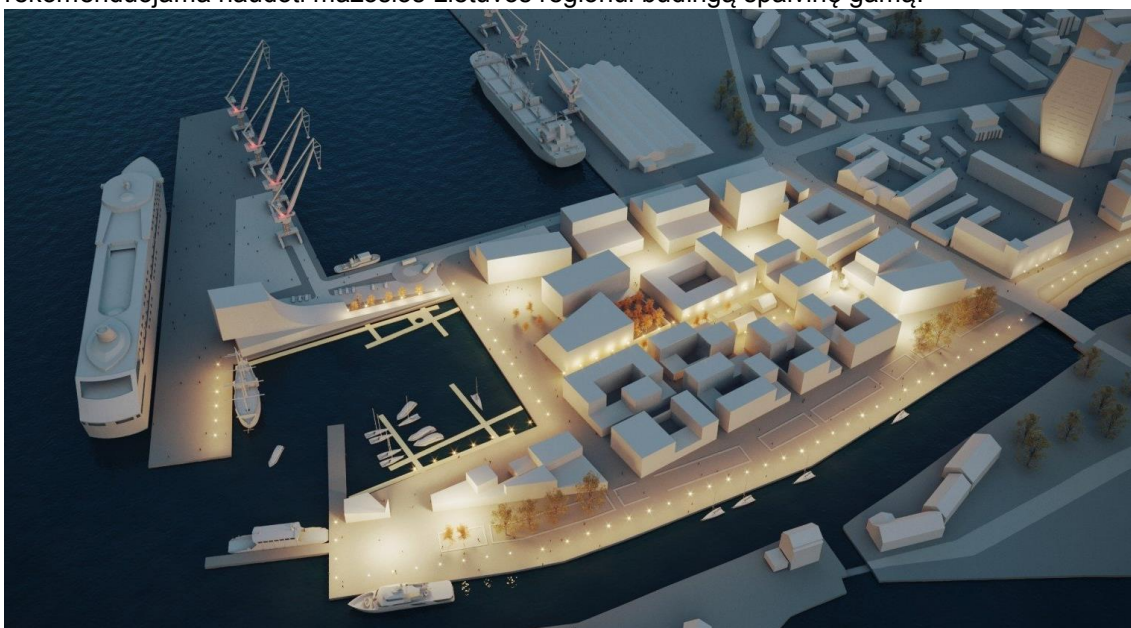
Pramonės ir infrastruktūros įmonių kompleksų užstatymo tipas – gamybos ir technologinių procesų nulemtas, dažnai uždaras nuo aplinkinių teritorijų, aiškių užstatymo principų neturintis, pramonės (sandėliavimo) ir inžinerinės infrastruktūros teritorijų užstatymas, kur dominuoja didelio tūrio (halės tipo) pastatai. Šiais principais užstatyta ir planuojama užstatyti praktiškai visa Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija, išskyrus kelis kultūros paveldo objektų teritorijas, teritoriją šalia piliavietės. Pramonės ir infrastruktūros kompleksams, kurie patenka į nekilnojamojo kultūros paveldo objektų teritorijas, ribojasi su miesto centro teritorijomis rekomenduojama takoskyroje tarp miesto ir uosto užstatymą planuoti perimetriniu užstatymu, tokiu būdu išvengiant tvorų ar kitokių barjerų. Toks sprendimas leistų išvengti vizualios skiriamosios ribos tarp uosto ir miesto teritorijų. Svarbu, kad formuojamas užstatymas ar jo kraštinė, besiribojanti su miesto teritorija, būtų aukštos architektūrinės kokybės.



3.23 pav. Pramonės ir infrastruktūros įmonių kompleksų užstatymo tipas

Perimetrinis (reguliarus) užstatymo tipas – kvartalo išorės perimetru visiškai ar iš dalies uždara reguliaraus plano urbanistinė struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribos palei gatvę. Perimetrinis kvartalų užstatymas suformuoja uždaras ar iš dalies uždaras kiemus, gatvių, aikščių ir kitas kvartalo erdves.

Perimetrinis užstatymo tipas rekomenduojamas teritorijai šalia Klaipėdos piliavietės. Dalyje šios teritorijos užstatymo aukštis numatoma iki 12 metrų, likusioje teritorijos dalyje esamas ir planuojamas statinių aukščiai tikslinami pagal tyrimų duomenis. Fasadų medžiagiškumas įvairus, rekomenduojama naudoti mažosios Lietuvos regionui būdingą spalvinę gamą.



3.24 pav. Perimetrinis (reguliarus) užstatymo tipas (buvusios uosto teritorijos konversijos pavyzdys)

Miesto vilų užstatymo tipui būdingi didesnio tūrio, dažniausiai kvadratumo artimo plano pastatai, statomi atitraukti nuo bent trijų sklypo ribų.

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste miesto vilų užstatymo tipui priskiriami pastatai patenkantys į nekilnojamojo kultūros paveldo objektų – Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso ir buvusios Smeltės pradinė mokyklos teritorijas. Vadovaujantis LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo nuostatomis, šie pastatai gali būti pritaikomi naujai funkcijai.

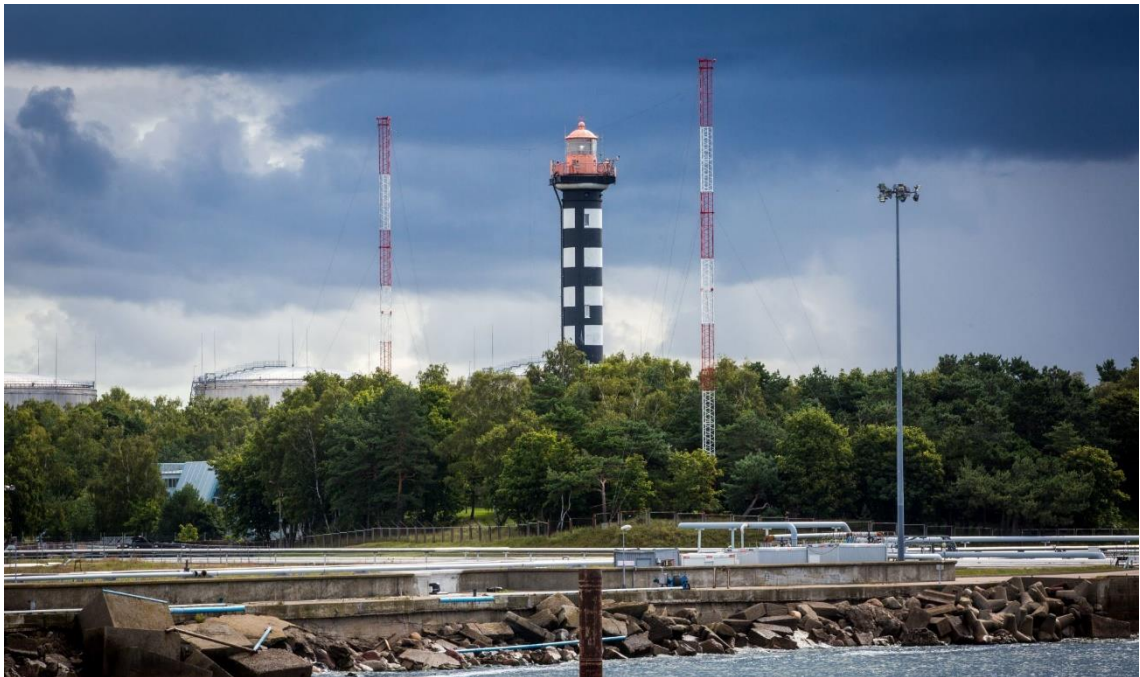


3.25 pav. Miesto vilų užstatymo tipas. Klaipėdos celiuliozės fabriko komplekso pastatai

Atskirai stovintys pastatai (pavienis užstatymas) – užstatymas atskirai (laisvai) bendro naudojimo erdvėje stovinčiais ir toje erdvėje dominuojančiais išskirtinės paskirties pastatais.

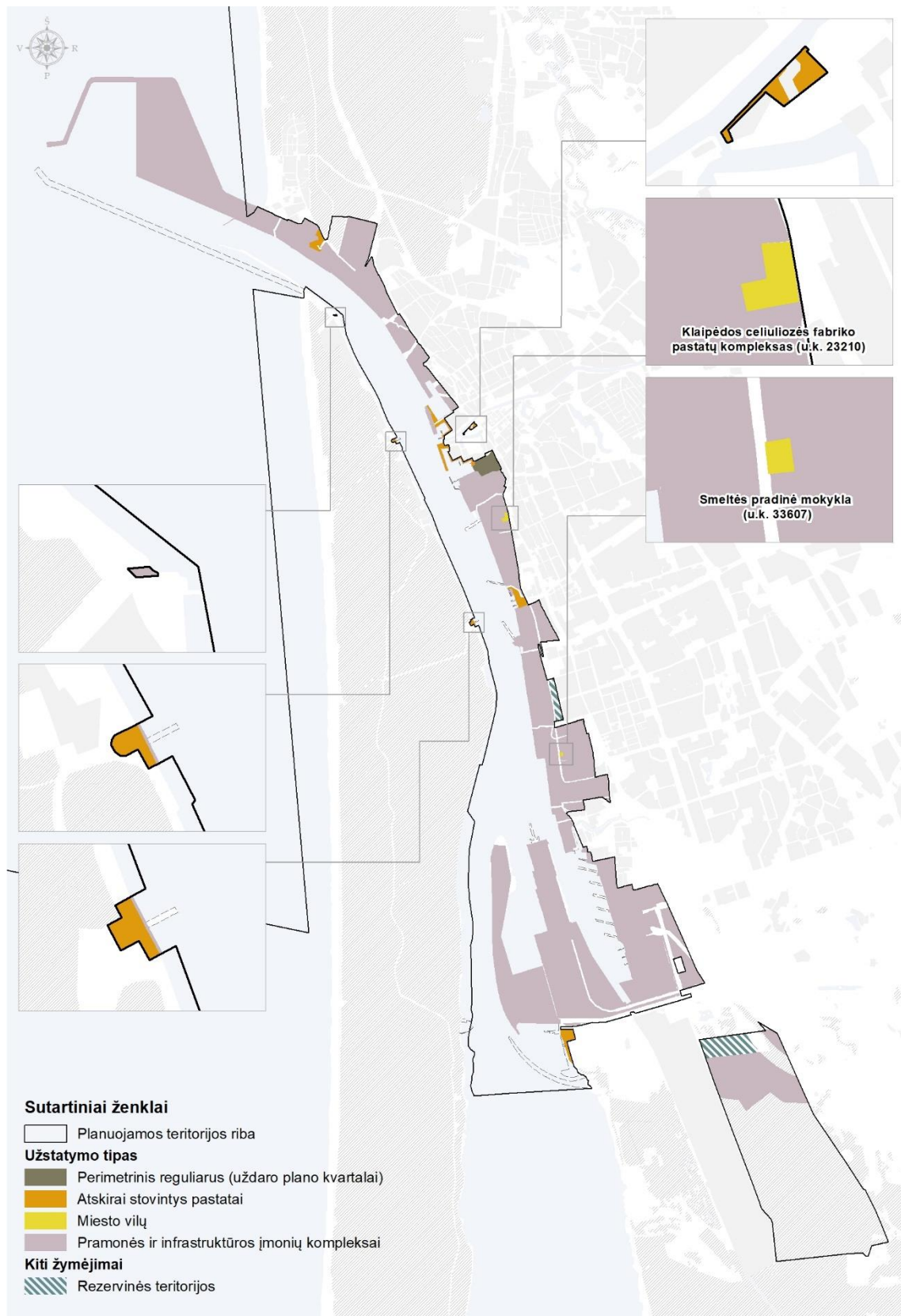
Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje yra numatomos trys zonos atskirai stovintiems pastatams:

- Teritorijoje, kurioje yra Klaipėdos uosto švyturys;
- Sklype Žvejų g. 16;
- Naujai formuojamoje sausumos teritorijoje greta Šiaurinio rago, skirtoje išskirtinės architektūrinės kokybės ir išraiškos administracinio pastato statybai.



3.26 pav. Atskirai stovinčių pastatų užstatymo tipas: Klaipėdos švyturys

Bendrojo plano sprendinių galiojimo laikotarpiu (iki 2030 m.) neįsisavinamoms rezervinėms teritorijoms užstatymo tipas nenumatoma.



3.27 pav. Užstatymo tipas

3.4 Priklausomieji želdynai ir želdinių teritorijos

Lietuvos Respublikos želdynų įstatyme priklausomaisiais želdynais vadinami želdynai, esantys kito objekto žemės sklype. Šie želdynai yra privalomi urbanizuotų teritorijų – gyvenamųjų, visuomeninių, pramonės ir sandėliavimo objektų, infrastruktūros, komercinės paskirties ir kt. teritorijų aplinkos komponentai. Priklausomieji želdynai yra labai svarbūs siekiant gerinti aplinkos kokybę (tiek estetinę, tiek ekologinę), tenkinant visuomenės sveikos gyvensenos poreikius, palaikant teritorijos ekologinį stabilumą, sudarant galimybes formuoti įvairaus pobūdžio erdves, mažinant agresyvų pastatų poveikį ir t.t.

Priklausomųjų želdynų ir želdinių kiekis nustatomas vadovaujantis „Atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašu“, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. gruodžio 21 d. įsakymu Nr. D1-694. Vadovaujantis aprašo 5.2 p., jūrų ir vidaus vandenų uosto, komercinės prieplaukos teritorijoje želdynų norma neprivaloma.

Statinių statybos techninių projektų rengimo metu planuojant naujus želdynus rekomenduojama juos planuoti kuo arčiau išorinio uosto teritorijos perimetro, tokiu būdu formuojant buferines zonas tarp uosto ir gretimų, ne uosto veiklai skirtų teritorijų.

3.5 Žemės sklypų formavimo principai

Planuojamoje teritorijoje esančių žemės sklypų ribų formavimas ir pertvarkymas gali būti vykdomas vadovaujantis žemėtvarkos planavimo dokumentais – žemės valdos projektais.

Performuojant VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos patikėjimo teise valdomą žemės sklypus kadastro Nr. 2101/0010:1, 2101/0010:61 ir 2101/0010:43 turi būti patikslinti sklypo kadastriniai duomenys atskiriant sklypo dalį esančią akvatorijoje bei jai nustatant žemės naudojimo paskirtį – vandens ūkio.

Prieš pradedant Baltijos jūros akvatorijoje (Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse) formuoti statinių statybai reikalingus žemės sklypus, Lietuvos Respublikos kadastro vietovių sąrašas turi būti papildytas nauja vietove „Jūra“.

Vadovaujantis Statybos techninio reglamento STR 1.05.01:2017 4 priedu, statant naujus ar rekonstruojant statinius Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse (Baltijos jūros akvatorijoje) žemės sklypo (teritorijos) valdyti nuosavybės teise arba valdyti ir naudoti kitais Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytais pagrindais neprivaloma. Vadovaujantis šia nuostata, bendrajame plane suplanuotų hidrotechninių ir kitų inžinerinių statinių – molų, dirbtinių salų, krantinių ir kitų statinių statybai žemės sklypai gali būti neformuojami. Bendrojo plano grafinėje dalyje pavaizduoti inžinerinių bei kitų statinių akvatorijoje kontūrai yra preliminarūs ir gali būti tikslinami arba keičiami statinių statybos projektų rengimo metu.

Ant jūros akvatorijoje suformuotos dirbtinės salos (-ų) statant statinius ir pastatus, kurių statybą reglamentuoja žemės sklypo (teritorijos) naudojimo reglamentai, iki šių statinių (pastatų) projektavimo pradžios turi būti suformuotas ir nekilnojamojo turto registre įregistruotas žemės sklypas (-ai). Žemės sklypo ribos turi sutapti su suformuotos dirbtinės salos (-ų) išoriniu kontūru,

žemės sklype galios teritorijos naudojimo reglamentai tos bendrajame plane nustatytos zonos, į kurią patenka planuojami statyti statiniai ir pastatai.

Projektuojant naujus susisiekimo infrastruktūros objektus (gatves ir kelius) už planuojamos teritorijos ribų, šiems objektams turi būti suformuoti žemės sklypai, kuriems nustatomas naudojimo būdas – susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

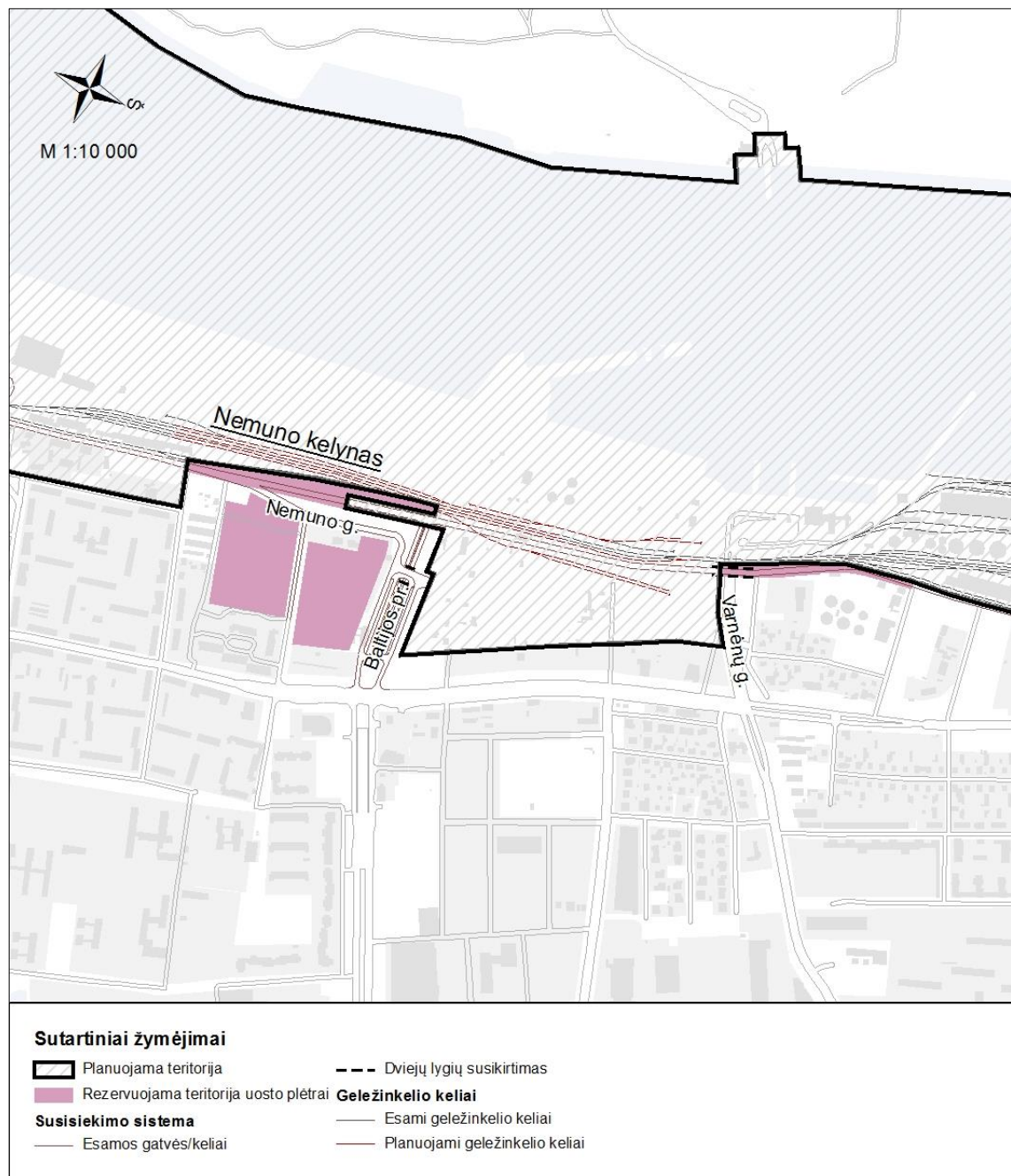
3.6 Teritorijų rezervavimas

Bendrojo plano apimtyje identifikuotos teritorijos, reikalingos uosto plėtrai būtina susisiekimo ir inžinerinei infrastruktūrai įrengti, taip pat teritorijos, kuriose galėtų būti plečiama uosto suprastruktūra. Uosto bei susijusios susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos (išplečiant planuojamos teritorijos ribas) pažymėtos pagrindiniame brėžinyje, rezervuojamų teritorijų sąrašas pateiktas 3.6 lentelėje.

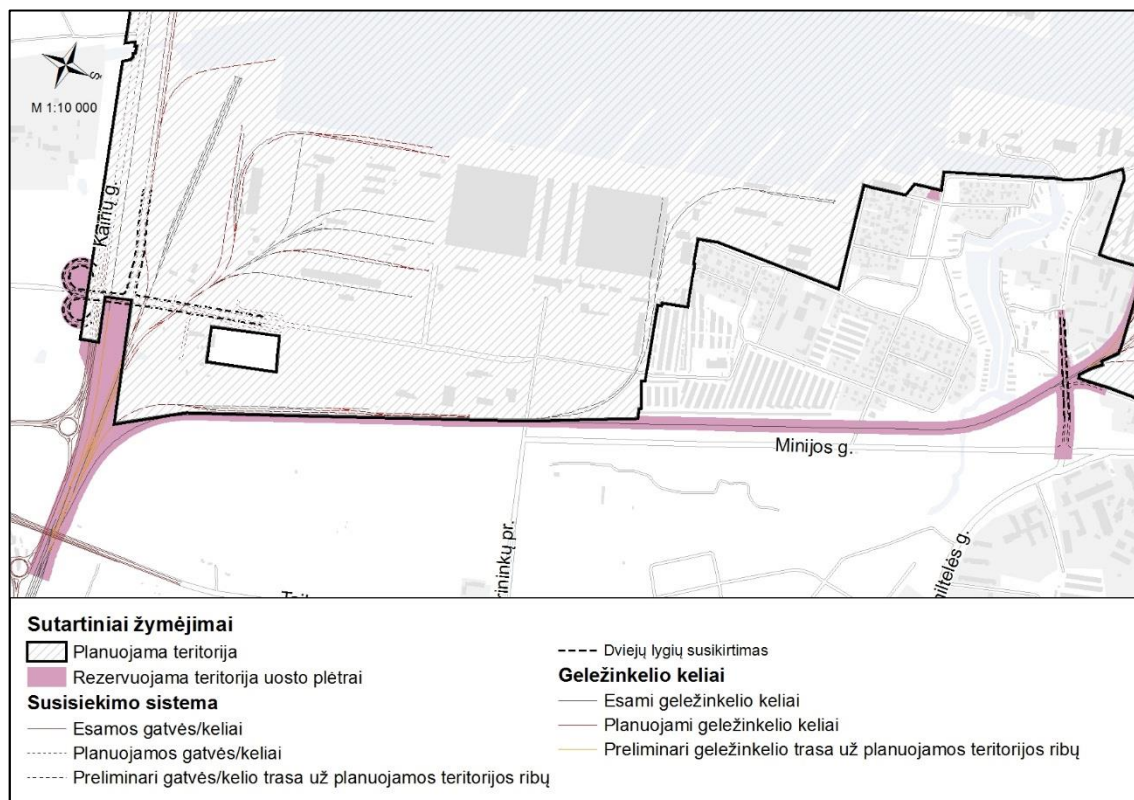
3.6 lentelė. Uosto bei susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtrai rezervuojamų teritorijų sąrašas

Nr.	Teritorijos pavadinimas	Teritorijos plotas*, ha
1	Inžinerinės ir infrastruktūros koridorius Nemuno g. ašyje	0,77
2	Teritorijos vystymas ties Baltijos pr. ir Nemuno g. sankirta	6,60
3	Transporto jungčių vystymas palei Minijos g. (geležinkelio kelių plėtra, automobilių kelių plėtra)	16,09
4	Teritorijos vystymas ties Marių g.-Žūklės g.-Nendrių g. sankryža	0,09
5	Akvatorija Baltijos jūroje, kurioje bus statoma susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros jungtis su išoriniu uostu	3,81
	Viso:	27,36

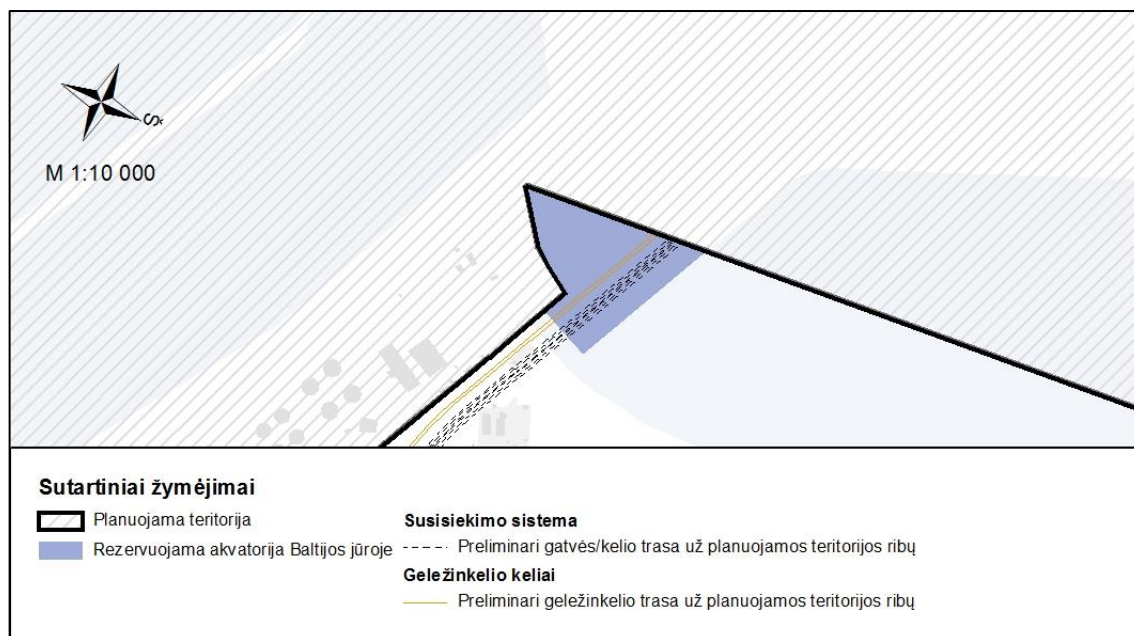
*Rezervuojamos teritorijos plotas gali būti tikslinamas parengus infrastruktūros plėtros specialųjį planą ir (ar) statybos techninį projektą.



3.28 pav. Rezervuojamos teritorijos uosto plėtrai (ties Nemuno g.)



3.29 pav. Rezervuojamos teritorijos uosto plėtrai (ties Minijos g.)



3.30 pav. Rezervuojamos teritorijos uosto plėtrai (akvatorija Baltijos jūroje)

4 KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪRA

4.1 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūra

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme pateiktu apibrėžimu, uosto infrastruktūra – hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių įrenginių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas. Infrastruktūros kompleksui priskirtina ir uosto akvatorija – Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų vandens plotas, kuriame yra laivybos kanalas, plūdrieji statiniai ir vidinis bei išorinis reidai.

Uosto žemę, akvatoriją ir uosto infrastruktūrą patikėjimo teise valdo, naudoja ir jomis disponuoja Uosto direkcija savo įstatų, jos veiklą reglamentuojančių teisės aktų nustatyta tvarka ir sąlygomis. Tarp įstatyme išvardintų pagrindinių Uosto direkcijos funkcijų numatytos ir šios funkcijos:

- statyti, naudoti ir plėtoti uosto infrastruktūrą;
- palaikyti projektinius gylius uosto akvatorijoje ir prie krantinių, pirsų.

4.2 Krantinių techninis potencialas

Bendrojo plano apimtyje neanalizuojamos palyginti mažą krantinių užimtumą sąlygojančios ekonominės ir organizacinės priežastys (netinkamas krovos proceso organizavimas, krovinių trūkumas, laivybos apribojimai ir t.t.), apsiribojant teoriniu krantinių techninio potencialo nustatymu. Krantinių techninis potencialas taip pat ne visais atvejais gali atspindėti bendrą uosto techninį potencialą, nes maksimalaus krantinių potencialo išnaudojimas gali būti ribojamas kitų techninių parametrų: laivybos kanalo pralaidumo (kas ypač aktualu teritorijose, labiausiai nutolusiose nuo išorinių uosto vartų), kranto suprastruktūros pajėgumo (krovos įrangos pajėgumo, krovinių saugojimo aikštelių dydžio, sandėliavimo pastatų tūrio), susisiekimo infrastruktūros (autokelių ir geležinkelių) pralaidumo.

Krantinių techninis potencialas³ vertintas taikant specializuotoje mokslinėje periodikoje aprašytą metodiką [9]: esamų ir planuojamų naujų krantinių didžiausias techninis potencialas įvertintas pagal esamą bei prognozuojamą statistinį laivų pasiskirstymą bei jų krovą, esant maksimaliam užimtumui.

Nustatant krantinių techninį potencialą vertintos tik tos esamos krantinės, prie kurių istoriškai buvo vykdoma krova, taip pat įvertintos planuojamos naujos bei perspektyvinės krantinės naujai įsisavinamose teritorijose šiaurinėje ir pietinėje uosto dalyse.

Krantinių techninio potencialo skaičiavimai atlikti darant prielaidą, kad:

- yra atlikti visi parengtuose ir rengiamuose projektuose numatyti krantinių rekonstrukcijos darbai, o perspektyviniai gyliai prie krantinių atitinka KVJU laivybos kanalo maksimalaus platinimo ir gilinimo galimybių plėtos plano sprendinius;

³ Techninis potencialas – tai maksimaliai galimas perkrauti metinis krovinių kiekis, nepriklausantis nuo komercinių aplinkybių ir išorinio susisiekimo sistemos pralaidumo. Turi būti planuojamas 20–30 proc. didesnis nei faktinė krova planuojamu laikotarpiu.

- uosto akvatorija, pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo maksimalaus gilinimo ir platinimo galimybių plėtros planą, išgilinta iki didžiausių galimų gylių.
- krantinės aptarnauja nuolatinį laivų srautą ir dirba didžiausiu galimu užimtumu.

Skaičiavimams naudota formulė:

$$Y = B \times \left(\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m C_i \times V_j \times T_{ij} \right) \times D_k \times H_k \times O_l$$

Čia: Y – skaičiuojamos krantinės techninis potencialas

B – krantinių skaičius (taikoma vertė – 1, išskyrus atvejus, kai krantinės parametrai ženkliai skiriasi nuo istorškai švartuojamų ir prie krantinės galinčių atvykti laivų gabaritų; krantinėms, kurių ilgis ženkliai didesnis už galimus prišvartuoti laivus, taikomas vidutinis istorškai prie krantinės prišvartuotų laivų skaičius, krantinėms, kurių gabaritai ženkliai mažesni už laivų ilgius – taikoma koeficiento vertė - 0,5 (įvertinama tai, kad prišvartuotas laivas užima daugiau nei vieną krantinę))

C_i – prie krantinės prisišvartuojančių laivų procentinis pasiskirstymas pagal krovinio rūšį;

V_j – prie krantinės prisišvartuojančių laivų procentinis pasiskirstymas pagal laivo dedveito tonažą. Įvertinus istorinį pasiskirstymą, taikomas prognozuojamas laivų pasiskirstymas plano rengimo laikotarpiui, nustatytas pagal istorinę prie krantinės švartuojamų laivų dedveito tonažo dinamiką.

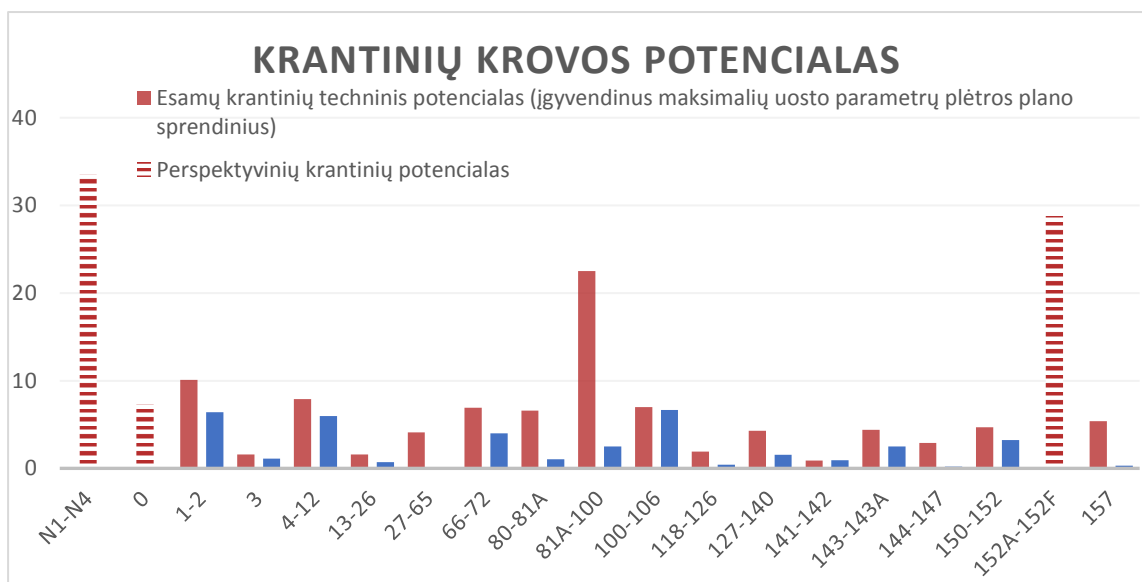
T_{ij} – krantinės darbo našumas (vidutinis perkraunamo krovinio tonažas per valandą pagal krovinio rūšį ir kraunamo laivo dedveito tonažą)

D_k – vidutinis metinis uosto darbo dienų skaičius (taikoma 340 d.)

H_k – vidutinis darbo laikas per dieną (taikoma 12 val.)

O_l – optimalus krantinės užimtumas (vadovaujantis metodika [9], taikoma standartinė 0,6 vertė).

Apskaičiuotas visų vertintų krantinių techninis potencialas pateikiamas 4.1 pav. ir tekstiniame priede Nr. 1.



4.1 pav. Krantinių techninis potencialas

4.3 Laivybos kanalas

4.3.1 Įplaukos ir vidaus laivybos kanalų plėtra

Įplaukos ir vidaus laivybos kanalo plėtra numatyta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo maksimalaus platinimo ir gilinimo galimybių plėtros plane, plėtros planas ir jo įgyvendinimo programa 2014 m. liepos 18 d. patvirtinti Uosto plėtojimo taryboje.

Siekiant didinti Klaipėdos uosto konkurencingumą bei, atsižvelgiant į šiuolaikiniame laivybos versle besiformuojančias krovinių partijų stambėjimo bei laivų tonazžo didėjimo tendencijas, plėtros plane buvo suformuluoti ir pagrįsti techniniai sprendiniai, susiję su ilgalaikie Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo plėtros strategija. Įrengus tinkamų parametru išorinį bei vidinį laivybos kanalą, suformavus apsisukimo baseinus bei rekonstravus ir pritaikius didesnio tonazžo laivams krantines, būtų užtikrinta galimybė priimti bei aptarnauti Klaipėdos uoste praktiškai visus Baltijos jūroje plaukiojančius laivus.

Klaipėdos uosto laivybos kanalo plėtrą siūloma įgyvendinti nuosekliais etapais:

- 1-as plėtros etapas: įrengiamas naujas 250 m pločio ir 17,5 m gylio uosto įplaukos kanalas; kanalo plotis uosto vartuose padidinamas iki 200 – 250 m, vidinis laivybos kanalą praplatinamas iki 200 m bei pagilinamas iki 17,0 m; įrengiamos ne mažesnes kaip 420 m skersmens laivų apsisukimo vietas sektoriuose 01, 02, 03. Esminės aplinkosauginės ir prevencinės priemonės, kurios turėtų būti įgyvendintos šiame uosto laivybos kanalo plėtros etape – pietinių uosto vartų įrengimas šiaurinėje Kuršių marių dalyje, Kuršių nerijos povandeninio šlaito apsaugos ir sutvirtinimo parinktuose ruožuose sienų statyba, krantinių ir molų rekonstrukcija bei statyba.
- 2-asis plėtros etapas: pasiteisinus 1-ajame plėtros etape įgyvendintų aplinkosauginių sprendinių ir prevencinių priemonių efektyvumui (pagal aplinkos monitoringo rezultatus) bei įvertinus realius uosto plėtros poreikius, esant poreikiui atlikus papildomas poveikio aplinkai vertinimo procedūras, konkretizuojami ir įgyvendinami sprendiniai, susiję su naujų uosto teritorijų suformavimu į vakarus nuo Smeltės pusiasalio.

4.3.2 Laivybos kanalo pralaidumas

Laivybos kanalo pralaidumas apskaičiuotas darant prielaidą, kad atskirais atvejais gali būti leidžiamas vienpusis ir dvipusis laivų judėjimas kanale. Vertinant įplaukos ir vidinio navigacinio kanalo parametrus, kanalų posūkius, hidrodinaminį poveikį tarp prasilenkiančių laivų, vėjo, srovės ir bangų poveikį (uosto įplaukos kanalui), dvipusio laivų judėjimo reikėtų vengti didesnės kaip 10 000 t talpos laivams (ilgesniems kaip 120 m) šiose vietose: uosto vartuose, posūkyje prie uosto vartų (tarp krantinės Nr.0 ir uosto vartų), posūkyje prie krantinės Nr.5 ir įplaukos kanale į Malkų įlanką prie krantinių Nr.118 – 120.

Dvipusis laivų judėjimas uosto kanaluose (įplaukos ir vidiniuose) gali būti ribojamas plaukiant kanalu dideliems laivams, t. y. „Panamax“ tipo ir didesniems, ypatingai vežantiems pavojingus

krovinius, suskystintas arba suslėgtas dujas, naftą ir naftos produktus, chemines pavojingas medžiagas.

Dvipusis laivų judėjimas uosto įplaukos ir vidiniais kanalais gali būti ribojamas dideliems laivams (talpa daugiau kaip 10 000 t) esant ribinėms hidrometeorologinėms sąlygoms: vidutinis vėjo greitis didesnis kaip 12 m/s (gūsiuose 15 – 16 m/s), srovės greitis Kuršių mariose didesnis nei 2 mazgai, Uosto įplaukos kanale bangos aukštis didesnis kaip 2,5 m.

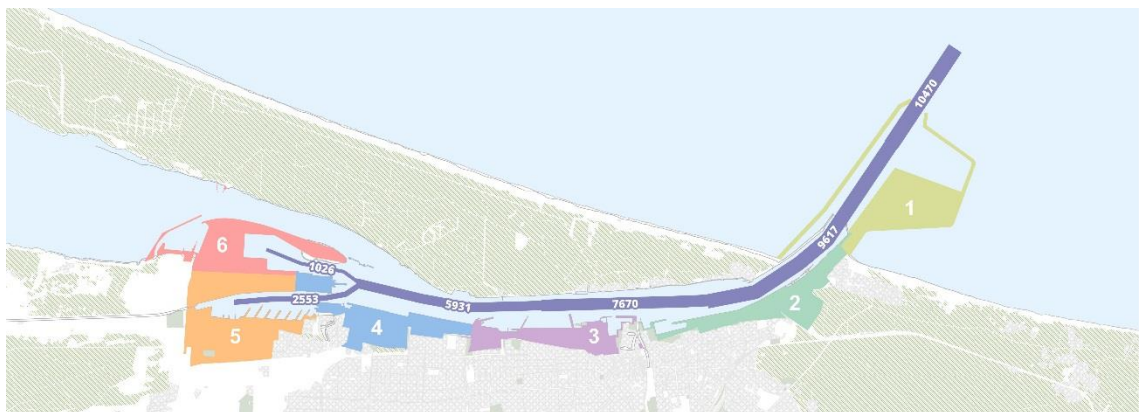
Vertinant perspektyvinį laivų pasiskirstymą pagal talpą (DWT), nustatyta, kad iki 68 proc. laivų uoste galės judėti dvipusio judėjimo sąlygomis. Ši prielaida taikoma laivybos kanalo pralaidumo skaičiavimuose.

Skaičiavimuose remiamasi sąlyginiu laivo judėjimo laiku iki tam tikros uosto dalies, todėl uostas sąlyginai dalinamas į 6 ruožus pagal esamas ir perspektyvines laivų apsisukimo vietas (4.2 pav.):

1. planuojami išoriniai uosto vartai – esami uosto vartai (iki PK-4);
2. esami uosto vartai – „Žiemos uostas“ (PK-4 – PK 28);
3. „Žiemos uostas“ – KJKK „Bega“ (PK 28 – PK 53);
4. KJKK „Bega“ – Smeltės pusiasalis (PK 53 – PK 81);
5. Malkų įlanka (PK 81 – PK 96);
6. Pietinė plėtos teritorija (PK81 – PK100).

Perspektyvinis laivų srautas apskaičiuotas remiantis krantinių techninio potencialo skaičiavimų duomenimis ir rezultatais – skaičiavimuose taikoma prielaida, kad laivybos kanalu judančių laivų pasiskirstymas pagal talpą (DWT) bus analogiškas kaip ir apskaičiuojant krantinių techninį potencialą, o bendras skaičiuojamasis laivais pervežamų krovinių kiekis atitinka suminį krantinių techninį potencialą.

Maksimalios plėtos atveju, kai susumuojamas visų esamų bei planuojamų krantinių techninis potencialas, skaičiuojamasis bendras į uostą įplaukiančių laivų skaičius sudaro 10 470 vnt., Malkų įlanką ir pietinę plėtos teritoriją pasiekiančių laivų skaičius atitinkamai pasidalina 2553 ir 1026 vnt. (4.2 pav.).



4.2 pav. Laivybos kanalo pralaidumo skaičiavimo schema

Įvertinus, kad maksimalus apskaičiuotas suminis krantinių techninis potencialas 2040 m. gali pasiekti 162 mln. t, atitinkamai vidutinis skaičiuojamasis laivo pakrovimas tuo laikotarpiu turėtų siekti 15 473 t. Kaip rodo Klaipėdos uoste vykdomų operacijų statistika, vidutinis laivo pakrovimas nuo 7 190 t 2010 metais išaugo iki 9 300 t 2015 metais (daugiau nei 400 t per metus). Išliekant tokiai vidutinio laivų pakrovimo augimo tendencijai bei atsižvelgus, kad atitinkamai didėja pervežimams naudojamų laivų talpa bei pervežamų krovinių partijos, prognozuotina, kad vidutinis laivo pakrovimas 15 tūkst. t yra realus rodiklis 2040 m.

Kanalo laidumas nustatomas apskaičiuojant laiką, per kurį laivybos kanalu gali atplaukti ir išplaukti krantines aptarnaujantys laivai – tokiu būdu gaunama suminė ribinį krantinių techninį potencialą atitinkančio krovinių kiekio išplukdyimo trukmė.

Skaičiavimams taikoma formulė:

$$D_k = \frac{d_i \times (2 \times N_V + N_D)}{V_{max} \times H_k}$$

Čia: D_k – suminė krovinių išplukdyimo trukmė (paros);

V_{max} – didžiausias leistinas greitis uosto akvatorijoje (remiantis laivybos taisyklėmis, taikomi 8 mazgai);

d_i – atstumas (jūrmylėmis) iki nagrinėjamo uosto ruožo laivų apsisukimo vietos;

H_k – laivybos laikas per parą (taikoma 24 val.);

N_D – metinis laivų skaičius, kuriam leistinas dvipusis eismas;

N_V – metinis laivų skaičius, kuriam galimas tik vienpusis eismas.

Skaičiavimų rezultatai pateikiami 4.1 lentelėje.

4.1 lentelė. Laivybos kanalo pralaidumo skaičiavimas

Ruožo Nr.	V_{max} , mazgai	d_i , jūrmylės	H_k , h	Techninis potencialas, mln.t/metai	N_D , laivai/metai	N_V , laivai/metai	D_k , paros
1	8	1,0	24	33,5	580	273	6
2		2,70		28,5	1324	623	36
3		4,16		15,6	1183	556	50
4		5,72		44,0	2297	1081	133
5		6,63		11,9	1038	489	70
6		7,41		28,9	698	328	52

Pagal apskaičiuotą suminę krovinių išplukdyimo trukmę nustatomas krantinių techninio potencialo procentinis išnaudojimas, priimant, kad bendras uosto veikimo laikotarpis yra ne daugiau kaip 340 parų per metus (parų skaičius nustatytas pagal daugiameį statistinį vidurkį, kai laivyba Klaipėdos uoste nevykdoma dėl nepalankių meteorologinių sąlygų).

Vadovaujantis aukščiau aprašyta metodika apskaičiuota, kad krantinių techninį potencialą atitinkančio krovinių kiekio pervežimui reikėtų 347 parų, kas parodo, kad metinis laivybos kanalo pralaidumas sudaro 98 proc. apskaičiuoto suminio krantinių techninio potencialo. Įvertinus, kad reali krova statistiškai nesiekia 100 proc. krantinių techninio potencialo, galima daryti išvadą, kad

laivybos kanalo pralaidumas bus pakankamas aptarnauti realiai uoste perkraunamų krovinių kiekius.

Perspektyvoje didėjant krovinių srautams, teoriškai gali didėti ir laivų skaičius, nors iki šiol Klaipėdos uosto krovinių srauto augimą sąlygojo ne laivų skaičiaus didėjimas, bet didesnės keliamos galios laivai, ypač pervežantys masinius krovinius – naftos produktus, trąšas, konteinerius.

Didelių laivų pasiskirstymas nuo uosto vartų į skirtingas uosto vietas ir dėl kurių plaukimo gali būti ribojamas dvipusis laivų eismas uoste, sudaro:

- šiaurinė uosto dalis iki Danės upės – apie 45 % nuo visų didžiųjų laivų, įplaukiančių į uostą, t. y. laivai, plaukiantys į AB „Klaipėdos nafta“, UAB „Krovinių terminalas“ ir AB „Klaipėdos jūrinių krovinių kompanija“ (KLASCO) terminalus;
- dideli laivai, plaukiantys prie Kruizinių laivų terminalo sudaro apie 2,5 % nuo visų didžiųjų laivų įplaukiančių į uostą;
- dideli laivai, plaukiantys į UAB „Klaipėdos jūrinių krovinių kompanija BEGA“ terminalą sudaro apie 8,5 % nuo visų didžiųjų laivų įplaukiančių į uostą;
- dideli laivai, plaukiantys į LKAB „Klaipėdos Smeltė“ terminalą sudaro apie 20 % nuo visų didžiųjų laivų įplaukiančių į uostą;
- dideli laivai, plaukiantys prie AB „Birių krovinių terminalas“ krantinių sudaro apie 11 % nuo visų didžiųjų laivų įplaukiančių į uostą;
- dideli laivai, plaukiantys prie SkGD terminalo sudaro apie 2 % nuo visų didžiųjų laivų įplaukiančių į uostą;
- dideli laivai, plaukiantys į Malkų įlanką sudaro apie 11 % nuo visų didžiųjų laivų įplaukiančių į uostą.

Perspektyvoje didėjant į Klaipėdos uostą įplaukiančių laivų dydžiui, atitinkamai didės ir laivybos kanalo pralaidumas, nes bus plukdomos vis didesnės krovinių partijos. Tačiau įvertinus, kad didėjant laivų dydžiui mažėja ir dvipusio laivų judėjimo uosto kanale galimybės, tikėtina, kad dėl šios priežasties laivybos kanalo pralaidumas išliks ženkliai nepakitęs.

4.4 Išorinis reidas

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojamo išorinio reido ribos patvirtintos 1993-11-03 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 822 (2016-01-22 redakcija). Išorinio reido akvatorija užima 30 849 ha plotą Baltijos jūros priekrantėje ties uosto vartais ir yra skirta į uostą atplaukiančių ir išplaukiančių laivų navigacijai.

4.2 lentelė. Uosto išorinio reido ribų kampų koordinatės

WGS	LKS
55°48'00 N 20°45'00 E	6189837.919 X 296258.217 Y
55°48'00 N 21°03'58 E	6188952.874 X 316068.813 Y
55°43'31 N 21°04'59 E	6180619.065 X 316785.053 Y
55°43'24 N 21°05'25 E	6180366.823 X 317232.505 Y
55°43'19 N 21°05'38 E	6180204.261 X 317458.541 Y
55°43'17 N 21°05'38 E	6180135.976 X 317448.921 Y
55°43'19 N 21°05'01 E	6180248.503 X 316817.126 Y
55°39'00 N 21°06'01 E	6172172.937 X 317511.595 Y
55°40'28 N 20°50'00 E	6175624.913 X 300841.988 Y
55°41'17 N 20°45'00 E	6177389.703 X 295667.312 Y

Išoriniame reide nustatytos (koordinuotos) laivams inkaruoti skirtos vietos - 1 rajonas ir 2 rajonas, 5 jūrmylių atstumu į šiaurę nuo plūdūro Nr. 1 išskirta SkGD dujovežių inkaravietė.

2014-11-06 Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Klaipėdos skyriaus raštu Nr. (15.3)-A4-6937 priimtas sprendimas dėl grunto šalinimo vietų įrengimo Lietuvos Respublikos Baltijos jūros teritoriniuose vandenyse. Dvi iš numatytų grunto šalinimo vietų patenka į uosto išorinio reido ribas.

Arčiausiai uosto vartų numatyta iškasto grunto šalinimo vieta (artimasis dampingas) yra 9,0 km atstumu nutolusi nuo esamų uosto vartų, rajono plotas – 775 ha, jūros gylis rajone – 26–33 m, kampų koordinatės (WGS 84): 55°48'00" - 20°55'00", 55°48'00" - 20°57'00", 55°46'00" - 20°55'00", 55°46'00" - 20°57'00". Dampingo rajone gali būti šalinami I ir II užterštumo klasės pagal LAND 46A-2002 smėlio gruntai, sudaryti iš ankstesniais geologiniais laikotarpiais susiformavusių ledyninių ir tarpledyninių nuogulų (moreninis priemolis, moreninis priesmėlis, molis, smėlis).

Kita grunto šalinimo vieta (alternatyvus giliavandenis dampingas) numatyta 15,4 km atstumu nuo išorinių uosto vartų, rajono plotas – 500 ha, jūros gylis rajone 33 – 44 m, kampų koordinatės (WGS 84): 55°42'42" - 20°47'46", 55°42'42" - 20°49'52", 55°43'55" - 20°49'52", 55°43'55" - 20°47'46". Dampingo rajone leidžiama gramzdinti Klaipėdos uoste iškasamus grunto tipus (smėlis, dumblas, morena ir kt.), atitinkančius I, II ir III užterštumo klases pagal LAND 46A-2002 reikalavimus.

Dar viena grunto šalinimo vieta (giliavandenis dampingas) numatyta už uosto išorinio reido (planuojamos teritorijos) ribų – 17,8 km nuo esamų uosto vartų. Giliavandenio grunto šalinimo rajono plotas – 1 817 ha, jūros gylis rajone 43–49 m, kampų koordinatės (WGS 84): 55°37'08" - 20°46'21", 55°39'15" - 20°44'55", 55°40'07" - 20°48'49", 55°37'58" - 20°50'07". Dampingo rajone leidžiama gramzdinti Klaipėdos uoste iškasamus visų tipų (smėlis, dumblas, morena) gruntus, atitinkančius I, II ir III užterštumo klases pagal LAND 46A-2002 reikalavimus.

Kiekvienos grunto šalinimo vietos apkrova šalinamu gruntu negali viršyti 10 000 m³/ha, visose vietose būtina vykdyti poveikio aplinkai stebėseną, kurios rezultatai būtų pakankami grunto šalinimo darbų poveikiui įvertinti.

5 SUSISIEKIMO SISTEMA

5.1 Klaipėdos uostas – Europos susisiekimo sistemos dalis

Klaipėdos uostas yra viena pagrindinių dalių Rytų–Vakarų (IXB) transporto koridoriuje, kuri jungia šios krypties kelių, geležinkelių ir jūrų maršrutus. Šio transeuropinio transporto koridoriaus plėtra yra vienas svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje siekiant, kad Lietuvos keliai ir geležinkeliai atsidurtų tarp pirmaujančių tranzitinių magistralių ES ir Rytų (įskaitant Aziją) prekybiniais mainais. Rytų–Vakarų krypties infrastruktūros plėtra leistų įsilieti ir į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Danijos, Švedijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių narių TEN–T tinklus (5.1 pav.).



5.1 pav. Transeuropiniai transporto koridoriai

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje teigiama, kad Rytų – Vakarų (IX B) transporto koridorius yra vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje.

Klaipėdos mieste šis koridorius apima valstybinį jūrų uostą, IX B koridoriaus kelią (magistralinis kelias A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda bei Pietinio aplinkkelio 6,8 km ruožas) ir geležinkelių kompleksą. Rytų–Vakarų transporto koridoriaus projektu siekiama sudaryti galimybes didinti jo bei visos šalies konkurencingumą regiono ir pasaulinėse rinkose, skatinti kompleksinę objektų plėtrą ir sudaryti patrauklias sąlygas investicijoms.

Vystant Klaipėdos uosto bei jo prieigų susisiekimo infrastruktūrą turi būti skiriamas reikiamas dėmesys tranzitiniam krovinių srautams, vykstantiems uosto prieigų ir Klaipėdos miesto teritorija, kokybiškam pramonės šakų aptarnavimui, aplinkosauginių priemonių diegimui. Susisiekimo sistema turi skatinti intermodalinius transportavimo procesus, užtikrinti patogų bei saugų krovinių vežimą įvairiomis transporto rūšimis ir gerus transportinius ryšius su gretimų savivaldybių teritorijomis, kaimyninėmis valstybėmis, Europos Sąjungos bei kitų šalių susisiekimo tinklu.

5.2 Gatvės ir autokeliai

5.2.1 Jungtys su valstybinės reikšmės kelių tinklu

Svarbiausi tikslai vystant susisiekimo tinklą Klaipėdos uosto prieigose ir Klaipėdos mieste:

- vystant Klaipėdos miesto pagrindinių gatvių bei užmiesčio kelių sistemą integruoti miesto savivaldybės transporto tinklą į Lietuvos susisiekimo sistemą ir per ją į Europos Sąjungos transporto tinklą bei paslaugų rinką;
- kurti ekonomiškai efektyvią transporto sistemą derinant visų rūšių transporto plėtrą;
- rekonstruoti problemines gatves ir gatvių/kelių–geležinkelio linijų susikirtimus, modernizuoti susisiekimo tinklą pritaikant jį tarptautiniams vežimams, užtikrinant krovinių vežimų apimtį taip pat tenkinant gyventojų poreikius;
- vystyti subalansuotą susisiekimo sistemą inžinerinėmis ir techninėmis priemonėmis mažinant neigiamą poveikį aplinkai, užtikrinant kokybinius vežimų rodiklius bei eismo dalyvių saugą;
- vystyti skirtingų susisiekimo sistemų tarpusavio reikšmę ir sąveiką.

Atsižvelgiant į uosto bei Klaipėdos miesto konvergencinius susisiekimo sistemų ryšius, bendrojo plano sprendiniuose nagrinėtos susisiekimo tinklo (kelių ir gatvių) plėtros galimybės ir formuojamas kelių bei gatvių, o kartu ir urbanistinių ašių karkasas. Kelių bei gatvių tinklas formuojamas esamo susisiekimo tinklo pagrindu užtikrinant Klaipėdos miesto bendrojo plano esminių sprendinių tęstinumą, kadangi juo vadovaujantis buvo planuotos teritorijos rezervuojant žemės plotus infrastruktūros koridoriams (pvz., pietinio aplinkkelio tiesimui) ar vykdomi kiti infrastruktūros projektai.

Svarbiausių struktūrinių kelių bei gatvių tinklas Klaipėdos mieste orientuojamas į linijinius ryšius vakarų–rytų kryptimi. Pagrindinį kelių bei gatvių tinklo karkasą sudaro:

- žiedinis ryšys Minijos g., Jūrininkų pr., Šilutės pl., Mokyklos g., Priestočio g., S. Dariaus ir S. Girėno g., J. Janonio g., Naujaja Uosto g. ir Pilies g.;

- centrinis linijinis ryšys Baltijos prospektu;
- kiti svarbiausi struktūriniai linijiniai ryšiai šiaurės, pietų ir rytų kryptimis:
 - H. Manto g. - Liepojos g.;
 - Pietinis aplinkkelis;
 - Liepų g.;
 - Varnėnų g. – Agluonos g. -Kauno g. (su tęsiniu iki Palangos pl.);
 - Statybininkų pr. – Lypkių g. su tęsiniu iki krašto kelio Nr. 141 Kaunas – Jurbarkas – Šilutė - Klaipėda.

Pagrindinį valstybinės reikšmės kelių tinklą Klaipėdos miesto prieigose formuoja:

- tarptautinis IXB transporto koridorius – magistralinis kelias A1 (E85) Vilnius –Kaunas-Klaipėda;
- svarbiausias pajūrio magistralinis kelias A13 (E272) Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Palanga-Klaipėda, jungiantis Klaipėdą su Palangos kurortu bei oro uostu ir krašto kelias Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda. Ši transporto jungtis yra neatsiejamas Klaipėdos miesto integruotas transporto koridorius arba miesto rytinis aplinkkelis šiaurės –pietų kryptimi. Naujos skirtingų lygių sankryžos su Vilniaus pl. (Jakų skirtingų lygių sankryža), Liepų g. ir Pajūrio gatvėmis sudaro labai palankias sąlygas sklandžiam krovinių ir žmonių judėjimui.

Nuostata užtikrinti sklandų, saugų ir greitą keleivių bei krovinių judėjimą susisiekimo tinkle yra įtvirtinta TEN–T gairėse. Viena iš silpnųjų vietų yra TEN–T esantys miestai, nes juose sumažėja kelio (gatvės) laidumas ir eismo sauga. Siekiant to išvengti tiesiami miestų aplinkkeliai, kurie atskiria TEN–T srautus nuo vietinio transporto srauto. Vadovaujantis šia nuostata yra suplanuotas Klaipėdos pietinis aplinkkelis, sujungiantis miesto gatvių tinklą ir uosto teritoriją su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda, o per jį ir su kitais transeuropinio tinklo keliais.

Pagrindiniai uosto krovinių koridoriai į valstybinės reikšmės kelių tinklą, kuriame pasiskirsto reikiama kryptimi, jungiami per Klaipėdos miesto gatvių tinklą (5.2 pav.):

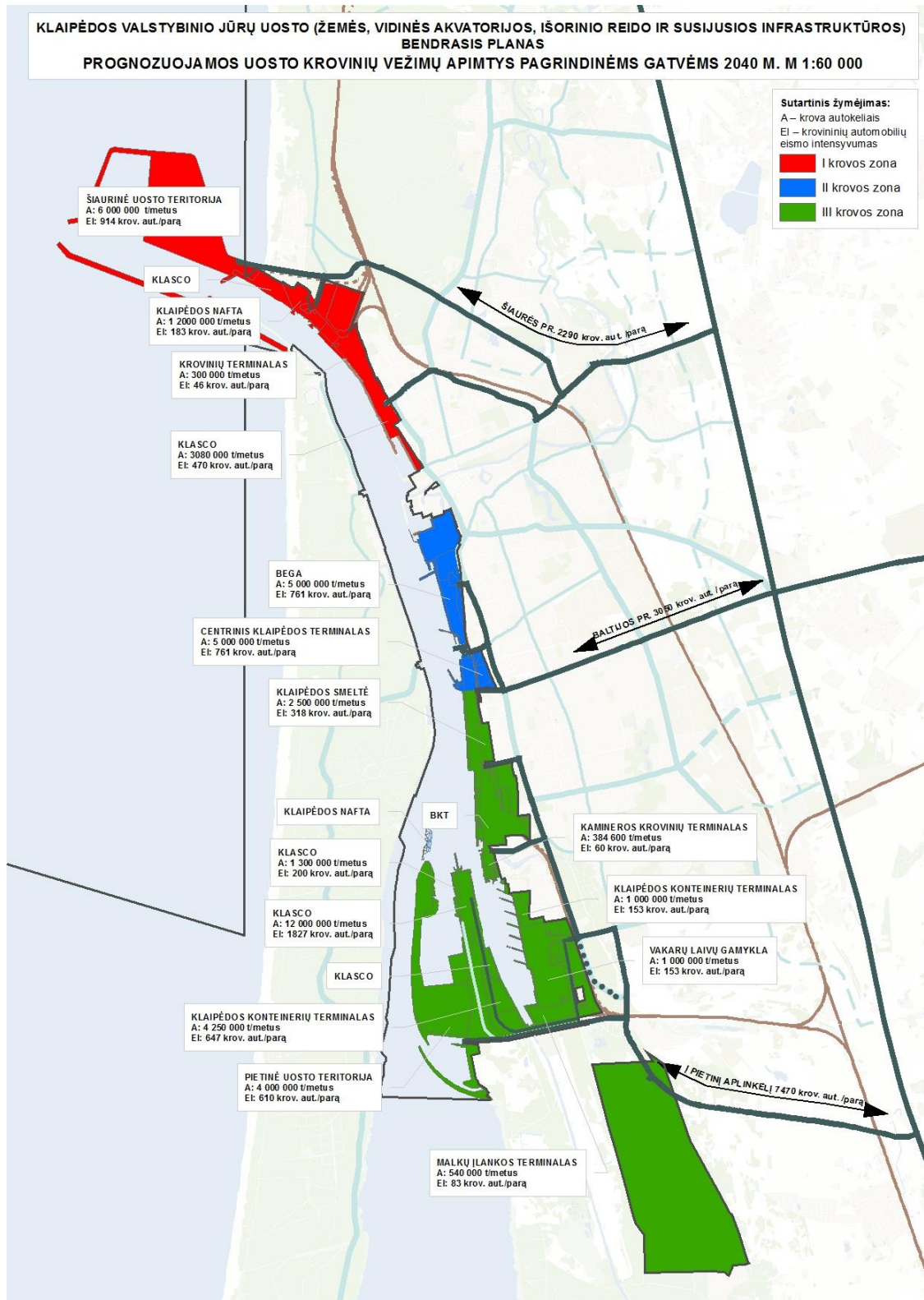
- šiaurinės uosto dalies kroviniai judėdami P. Lideikio g., Šiaurės pr. ir Liepų g. įsijungia į magistralinį kelią A13 (E272) Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Palanga-Klaipėda;
- pietinės uosto dalies kroviniai per Baltijos pr. ir Vilniaus pl. įsijungia į Jakų transporto mazgą, iš kurio gali judėti ne tik į Latvijos pusę (A13 keliu), Kauno-Vilniaus kryptimi (A1 keliu), bet ir Šilutės, Kaliningrado kryptimi;
- likusios pietinės uosto dalies kroviniai įrengus pietinį aplinkkelį ir visą su juo susijusią infrastruktūrą (Minijos g. tęsinį, skirtingo lygio sankryžas, rekonstravus Kairių g.) įsijungs į valstybinį krašto kelią Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda.



- P. Lideikio g.-Šiaurės pr.-Liepų g. ašį, kuri tarnaus šiaurinės uosto dalies krovos kompanijų generuojamų transporto srautų judėjimui. Iš P. Lideikio g. suformuojamas naujas nuvažiavimas į šiaurinę jungtį (išorinį uostą). Dalinai koreguojama Pamario g. ašis numatant skirtingų lygių susikirtimą su nauja geležinkelio linija bei atkarpa vedančia į išorinį uostą. Burių g., Smilčių g. ir Vėtros g. ties šiaurine jungtimi į išorinį uostą turėtų būti nutraukiamos.
- Baltijos pr. ašį, rekonstruojant sankryžas su Minijos g., Taikos pr., Šilutės pl., kaip greito eismo jungtį su valstybinių kelių tinklu tarp miestinėmis ir tarptautinėmis kryptimis. Numatoma įgyvendinti Baltijos pr. tęsinį iki Nemuno g.
- Senosios Smiltelės g. numatant skirtingų lygių sankirtą – viaduką su geležinkelio linijomis, taip užtikrinant sklandų judėjimą iš uosto per Minijos g. į Pietinį aplinkkelį.
- Kairių g. ir Perkėlos g. jungtį su Pietiniu aplinkkelio, kuris sudarys dar vieną reikšmingą transporto koridorių su skirtingo lygio sankirta virš esamų ir naujų geležinkelio linijų leidžiančių patogiai, greitai ir saugiai judėti transporto priemonių srautams.

- iš šiaurinėje dalyje esančių kompanijų – AB „Klaipėdos nafta“, UAB „Krovinių terminalas“, AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ („KLASCO“) bei naujai planuojamų uosto teritorijų Baltijos jūros akvatorijoje – krovininiai automobiliai važiuos šiaurine gatvių jungtimi (P. Lideikio g., Šiaurės pr., Liepu g.) ir tai sudarys apie 2 290 vilkikų per parą abiem kryptimis;

- iš piečiau įsikūrusių kompanijų – UAB „Bega“ ir UAB „Centrinis Klaipėdos terminalas“ - krovininiai automobiliai važiuos Klaipėdos miesto centrinės dalies svarbiausia gatve – Baltijos pr. Numatoma, kad čia judės apie 3 050 vilkikų per parą abiem kryptimis;
- LKAB „Klaipėdos Smeltės“ ir visų kitų piečiau jos esančių kompanijų kroviniai judės Minijos g. į Pietinį aplinkelį ir joje krovininių automobilių skaičius sudarys apie 7 470 vilkikų per parą abiem kryptimis.



5.3 pav. Su Uostu susijusio krovinių transporto eismo organizavimo schema Klaipėdos mieste.

Įvertinus, kad dabartiniu metu uosto prieigose esančiose gatvėse vakarinio piko metu bendras transporto eismo intensyvumas yra 1000 – 3000 automobilių per valandą, prognozuojami su uosto veikla susiję transporto srautai 2040 m. (nuo 2290 iki 7470 sunkvežimių per parą) neturėtų

sukelti ženklų pasekmių miesto transporto sistemos funkcionavimui, nes, kaip parodė transporto srautų tyrimai, ženkliai didesnę dabartinio srauto dalį sudaro miesto transportas (lengvieji automobiliai). Perspektyvinis gatvių laidumą didinančių priemonių poreikis turėtų būti sprendžiamas kompleksškai, įvertinus ne tik uosto, bet ir Klaipėdos miesto generuojamus transporto srautus.

5.2.2 Vidinis Klaipėdos uosto gatvių tinklas

Nemuno g. ir toliau išlieka vidine uosto gatve – jos ašyje formuojamas susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridorius šiaurės – pietų kryptimi. Pagal poreikį šiame koridoriuje gali būti įrengti susisiekimo statiniai (gatvės ar geležinkeliai) bei kiti inžineriniai statiniai.

Kalnupės g. ir toliau numatoma eksploatuoti kaip uosto susisiekimo jungtį tarp Nemuno g. ir Minijos g. Siekiant užtikrinti visuomenės sveikatos normų reikalavimus ir neviršyti leistinų akustinio triukšmo verčių greta Kalnupės g. esančiuose gyvenamuosiuose namuose, būtina išilgai Kalnupės g. įrengti technines triukšmo slopinimo priemones (akustines sienutes).

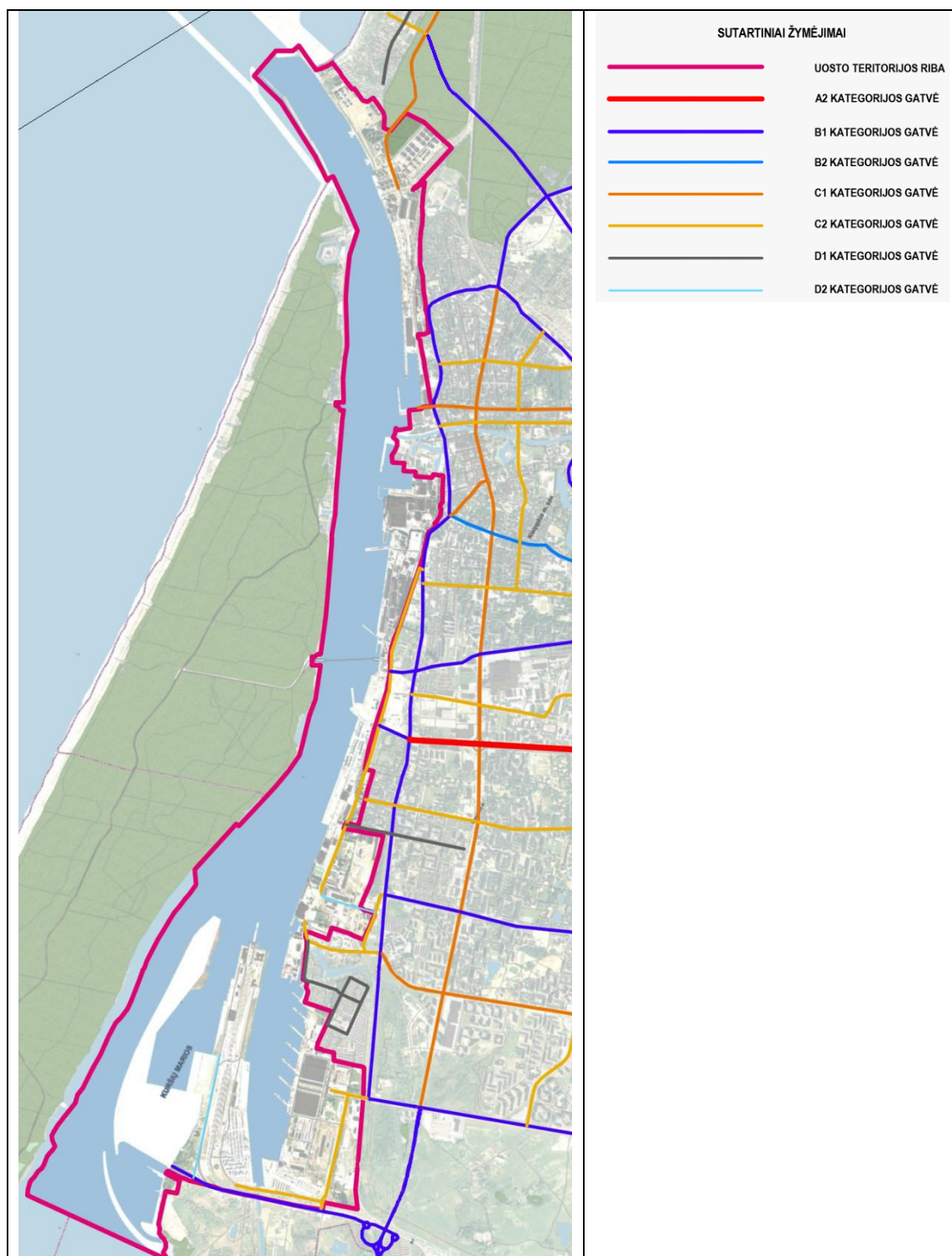
Senosios Smiltelės g. – Minijos g. sankryžą numatoma pertvarkyti išvystytą transporto mazgą su viaduku per geležinkelio linijas, kuris tenkintų tiek miesto, tiek uosto esamus ir perspektyvinius nepertraukiamo eismo susisiekimo poreikius. Šis mazgas užtikrins ne tik nepertraukiamą susisiekimą su Senosios Smiltelės g., bet sukurs patikimą ir efektyvią Nevėžio g. jungtį su Minijos g.

Siekiant užtikrinti nepertraukiamą uosto krovinių judėjimą gatvių tinkle, planuojamas naujas viadukas Perkėlos g. posūkyje per kelias geležinkelio atšakas, sujungiantis Perkėlos g. ir Kairių g., taip užtikrinant saugų ir nepertraukiamą autotransporto judėjimą į Pietinį aplinkkelį.

Rekonstruojant vidines uosto gatves, jų techniniai parametrai turi atitikti 5.1 lentelėje ir susisiekimo infrastruktūros brėžinyje nurodytas gatvių kategorijas. Numatomos skirtingo lygio sankryžos už planuojamos teritorijos ribų turi būti numatytos Klaipėdos miesto bendrajame plane. Tiksliai skirtingo lygio sankryžų konfigūracija bei jungiamųjų gatvių techniniai parametrai turi būti suprojektuoti statybos techniniuose projektuose. Bendrojo plano brėžiniuose vaizduojamas ne žemesnės kaip aptarnaujančios C kategorijų gatvių tinklas, pagalbinių D kategorijos gatvių tinklas gali būti keičiamas rengiant statybos techninius projektus.

5.1 lentelė. Vidinių uosto gatvių kategorijos.

Eil. Nr.	Gatvės pavadinimas	Esama kategorija	Numatoma kategorija
1	Pamario g.	C2	C1
2	Nemuno g. (iki Nevėžio g.)	C2	C2
3	Nevėžio g.	C2	D2
4	Perkėlos g.	D	C2
5	Kairių g.	B1	B1



5.4 pav. Uosto vidaus ir jo prieigų gatvių kategorijos

5.3 Geležinkelių infrastruktūra

5.3.1 Lietuvos Respublikos geležinkelių sistema

Lietuva – transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš Rytų ir Vakarų. Lietuvos Respublikos teritoriją, kaip tranzito šalį, kerta du transeuropinio tinklo TEN–T koridoriai – I ir IX.

Transporto koridorių I ir IX bei jų atšakų kryptys:

I koridorius (Šiaurės – Pietų kryptis) – Lietuvos/Lenkijos siena – Šeštokai – Kaunas (Palemonas) – Šiauliai – Joniškis – Lietuvos/Latvijos siena;

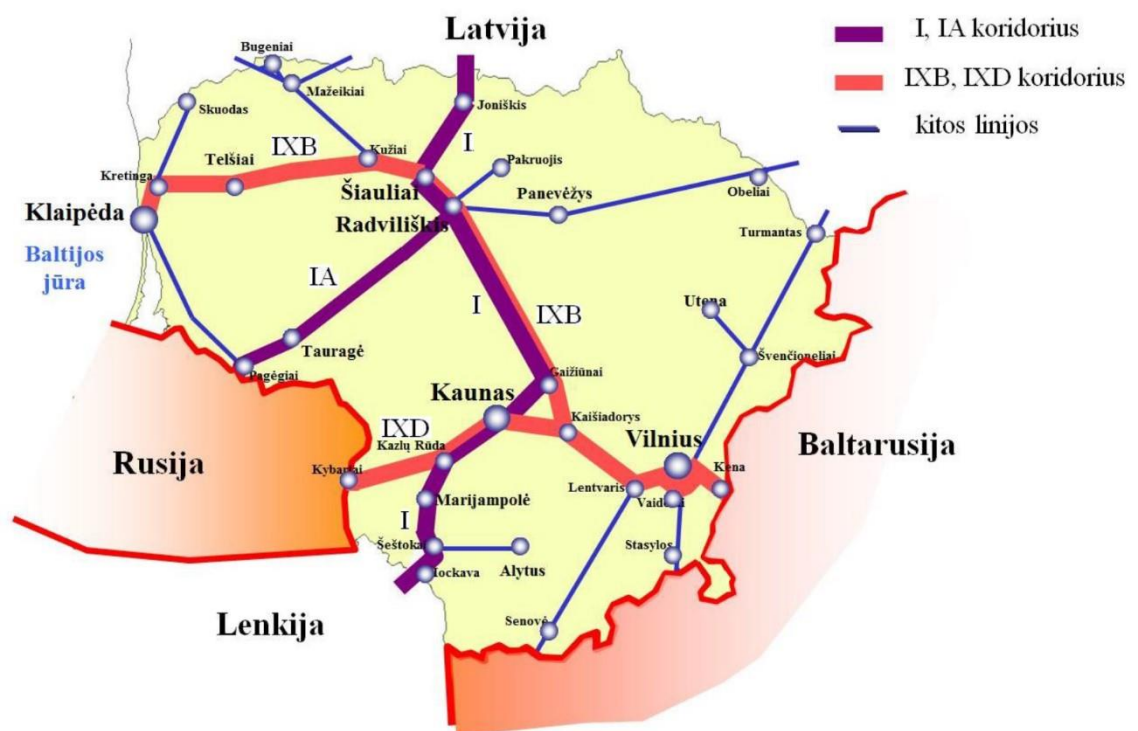
I koridoriaus A atšaka – Šiauliai/Radviliškis – Pagėgiai – Lietuvos/Rusijos siena;

IX koridoriaus (Rytų – Vakarų kryptis) atšakos:

IX koridoriaus B atšaka – Lietuvos/Baltarusijos siena – Kėna – Vilnius – Šiauliai – Klaipėda;

IX koridoriaus D atšaka – Kaišiadorys – Kaunas – Kybartai – Lietuvos/Rusijos siena.

Geležinkeliais gabenama 60 % per šalį tranzitu keliaujančių krovinių.



5.5 pav. Lietuvos geležinkelių tinklas

Klaipėdos geležinkelio mazgas yra reikšminga IXB koridoriaus jungtis, kuriai tenka daugiau nei 50 % visų Lietuvos geležinkeliais gabenamų krovinių.

Baltijos ir Juodosios jūros regionus jungia Klaipėdos, Odesos ir Iljičiovskio uostų projektas, kuriuo kursuoja greitasis konteinerinis traukinys „Vikingas“. Traukiniu gali būti vežami specializuoti konteineriai bei vilkikai su puspriekabėmis (kontreileriai), kurie iš Skandinavijos bei Vakarų Europos šalių atvežami jūrų transportu į Klaipėdos uostą, taip pat per Mukrano-Klaipėdos perkėlą ir vežami toliau į Ukrainą, Baltarusiją, Artimuosius Rytus, Kaukazą, Turkiją – per Iljičiovsko bei Odesos uostus ir atgal.

5.3.2 Išorinės geležinkelio jungtys šiaurinėje Klaipėdos uosto dalyje

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto šiaurinės dalies kompanijų aptarnavimui skirtos Klaipėdos geležinkelio stoties su Pauosčio kelynu bendras pajėgumas šiuo metu sudaro 51,2 mln. t. per metus. Klaipėdos geležinkelio stoties esamas pajėgumas – 34,1 mln. t. per metus, o Pauosčio kelyno esamas pajėgumas – 17,06 mln. t. per metus. Pagal LR susisiekimo ministerijos patvirtintą nacionalinės susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programą AB „Lietuvos geležinkeliai“ numato Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtros II etapo – Pauosčio kelyno rekonstrukcijos projekto įgyvendinimą. Įvykdžius rekonstrukciją bendras Klaipėdos geležinkelio stoties ir Pauosčio kelyno pajėgumas sieks 59,1 mln. t. per metus, atitinkamai 35,01 mln. t. per metus ir 24,07 mln. t. per metus.

Pauosčio kelyno rekonstrukcijos metu bus iki 1,05 km padidintas esamų geležinkelio kelių naudingasis ilgis bei įrengti nauji papildomi keliai. Rekonstravus Pauosčio kelyną bus sudarytos sąlygos operatyvesniam kompanijų AB „Klaipėdos nafta“, UAB „Krovinių terminalas“ ir AB „KLASCO“ aptarnavimui.

Prognozuojama, kad išoriniame uoste geležinkelio kroviniai sudarys 10 mln. t. Pauosčio kelynui aptarnaujant geležinkelio krovinius šiaurinę uosto dalį, jos tinkamam aptarnavimui Pauosčio kelyne turėtų būti įrengiami vagonų skirstymo įrenginiai. Jei ateityje būtų mažinamas Klaipėdos geležinkelio stoties pajėgumas ir būtų poreikis didinti Pauosčio kelyno pajėgumą, kelyno plėtros sprendiniai, apimantys teritorijas už KVJU teritorijos ribų, turi būti rengiami kitais dokumentais.

Esamos geležinkelio linijos Radviliškis – Kretinga – Klaipėda dabartinis pralaidumas yra 88,5 mln. t per metus, artimuoju laikotarpiu papildomi linijos pralaidumo didinimo darbai nenumatomi.

Prognozuojami geležinkeliais pervežamų krovinių kiekiai šiaurinėje dalyje, įvertinus uosto plėtrą šiaurinėje dalyje, 2040 metais gali siekti 32,5 mln. t. Prognozuojami krovinių kiekiai skaičiuojami vertinant šiaurinėje dalyje veikiančias kompanijas bei planuojamas plėtros teritorijas:

- AB „Klaipėdos nafta“;
- UAB „Krovinių terminalas“;
- AB KJKK „KLASCO“;
- Planuojama šiaurinė uosto plėtros teritorija.

Atlikus Pauosčio kelyno rekonstrukciją, prognozuojamiems 2040 metų krovinių kiekiams šiaurinėje uosto dalyje, kurie sudarys 32,5 mln. t per metus, bendras Klaipėdos geležinkelio stoties ir Pauosčio kelyno pajėgumas 59,1 mln. t per metus bus pakankamas, su 26,6 mln. tonų

rezervu. Taip pat pakankamas esamas linijos Radviliškis – Kretinga – Klaipėda pralaidumas (88,5 mln. t per metus).

Išorinio uosto teritorijos aptarnavimui turės būti įrengta visiškai nauja geležinkelio jungtis. Naujos jungties tiesimui nuo Pauosčio kelyno bus formuotas inžinerinių ir susisiekimo komunikacijų koridorius tarp esamos uosto teritorijos Melnragės rajono. Įvertinus teritorijos paviršiaus reljefą, susikirtimas su esama Pamario gatve turėtų būti įrengiamas skirtinguose lygiuose (geležinkelio viadukas). Burių g. ties P. Lideikio g. nauju tęsiniu į išorinį uostą turi būti nutraukta, o jos atkarpa uosto teritorijoje numatoma kaip C1 kategorijos Pamario g. tęsinys planuojamos teritorijos ribose.

Kadangi dalis naujo inžinerinių ir susisiekimo komunikacijų koridorius trasos eina Girulių mišku, dalis per urbanizuotas teritorijos Melnragėje, šis koridorius galės būti realizuotas tik išsprendus miško naudmenų pavertimo kitomis klausimus bei įgyvendinus nekilnojamojo turto perėmimą ir kompensavimą už jo praradimą teisės aktų nustatyta tvarka.

5.3.3 Išorinės geležinkelio jungtys pietinėje Klaipėdos uosto dalyje

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pietinės dalies kompanijų aptarnavimui skirtos Draugystės geležinkelio stoties pajėgumas šiuo metu sudaro 37,5 mln. t. per metus, esamos geležinkelio linijos Radviliškis – Pagėgiai – Rimkai - Draugystė pralaidumas yra 31 mln. t per metus.

Draugystės geležinkelio stoties geležinkelio kelio Nr. 201 išvystymo galimybių studijoje nagrinėjamas esamų Nemuno kelyno geležinkelio kelių naudingojo ilgio padidinimas bei papildomų naujų kelių įrengimas. Rekonstravus Nemuno kelyną būtų išspręsta vidinių kelių nepakankamumo problema, sudaromos sąlygos geležinkelių infrastruktūros našumo pagerinimui UAB Birių krovinių terminalas, LKAB „Klaipėdos Smeltė“, UAB Centrinis Klaipėdos terminalas ir UAB KJKK „Bega“ aptarnavimui.

Prognozuojamas geležinkelio krovinių kiekis, įvertinus pietinės uosto dalies plėtrą, 2040 metais gali siekti 49 mln. t. Prognozuojami krovinių dydžiai apima pietinės dalies kompanijas ir planuojamą plėtos teritoriją ties Kiaulės Nugaros sala.

Prognozuojamiems 2040 metų krovinių kiekiams pietinėje uosto dalyje, esamas bendras Draugystės ir Rimkų geležinkelio stočių pajėgumas 37,5 mln. t nebus pakankamas, tad bus reikalinga jų plėtra. Augant pietinės uosto dalies geležinkelio krovinių kiekiams pagal prognozes, Draugystės geležinkelio stotis turės būti rekonstruojama, išplečiama padidinant naujų geležinkelio kelių skaičių ir įrengiant vagonų skirstymo įrenginius. Draugystės geležinkelio stoties plėtos sprendiniai, apimantys teritorijas už KVJU teritorijos ribų, turi būti rengiami kitais dokumentais. Atsisakant geležinkelio krovinių gabenimo iš šiaurinės dalies Klaipėdos stoties per miestą į Rimkų ir Draugystės stotis, turėtų būti naudojama geležinkelio linija Radviliškis – Pagėgiai – Rimkai - Draugystė. Šios linijos esamas 31 mln. t pralaidumas, taip pat nepakankamas prognozuojamam krovinių kiekiui, todėl bus reikalingas jos pralaidumo didinimas įrengiant antruosius geležinkelio kelius.

Pagal Draugystės geležinkelio stoties geležinkelio kelio Nr. 201 išvystymo galimybių studijoje pateiktas prognozes, viršijus 15 mln. t pervežamų krovinių kiekį Draugystės stoties geležinkelio keliu Nr. 201, susidarytų kompanijų teritorijose esančių geležinkelių nepakankamumas, sukeltantis per dažnus infrastruktūros apribojimus ruože tarp iešmų Nr. 8 ir Nr. 601 (505).

Kompanijos, pagrindinę krovinių dalį pervežančios geležinkelio keliu Nr. 201, pervežimų pajėgumo piką pasiekė dar 2013 metais. Kad būtų sumažinti pervežimų pikai, kaip alternatyva kaupiamųjų kelynų plėtimui kompanijų teritorijose vykdomas sandėlių bei krovos terminalų vystymas.

5.3.4 Vidinis geležinkelių tinklas šiaurinėje Klaipėdos uosto dalyje

Bendrojo plano apimtyje, identifikavus uosto kompanijų poreikius, numatyti vidinio uosto geležinkelių tinklo plėtros sprendiniai.

AB „Klaipėdos nafta“:

- 2 naujos geležinkelio atšakos estakadoje AB „Klaipėdos nafta“ teritorijoje Burių g. 19, prisijungiant prie Pauosčio kelyno.

UAB „Krovinių terminalas“:

- geležinkelio kelias estakadoje ir atliekama esamų geležinkelių rekonstrukcija UAB „Krovinių terminalas“ teritorijoje Burių g. 17, ties kantine Nr. 3.

AB KJJK „KLASCO“:

- geležinkelio atšakos ties „nuline“ krantine, prisijungiant prie geležinkelio jungties, vedančios į išorinį uostą;
- „Anglinės“ kelyno geležinkelių rekonstrukcija išplečiant kelių skaičių bei jų naudingą ilgį;
- nauji geležinkelio keliai bei esamų kelių rekonstrukcija ties krantinėmis Nr. 4, Nr. 5, Nr. 9 – Nr. 13.

5.3.5 Vidinis geležinkelių tinklas pietinėje Klaipėdos uosto dalyje

AB „Klaipėdos laivų remontas“, Pilies g. 4

- demontuojami esami nenaudojami geležinkelio keliai.

UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“:

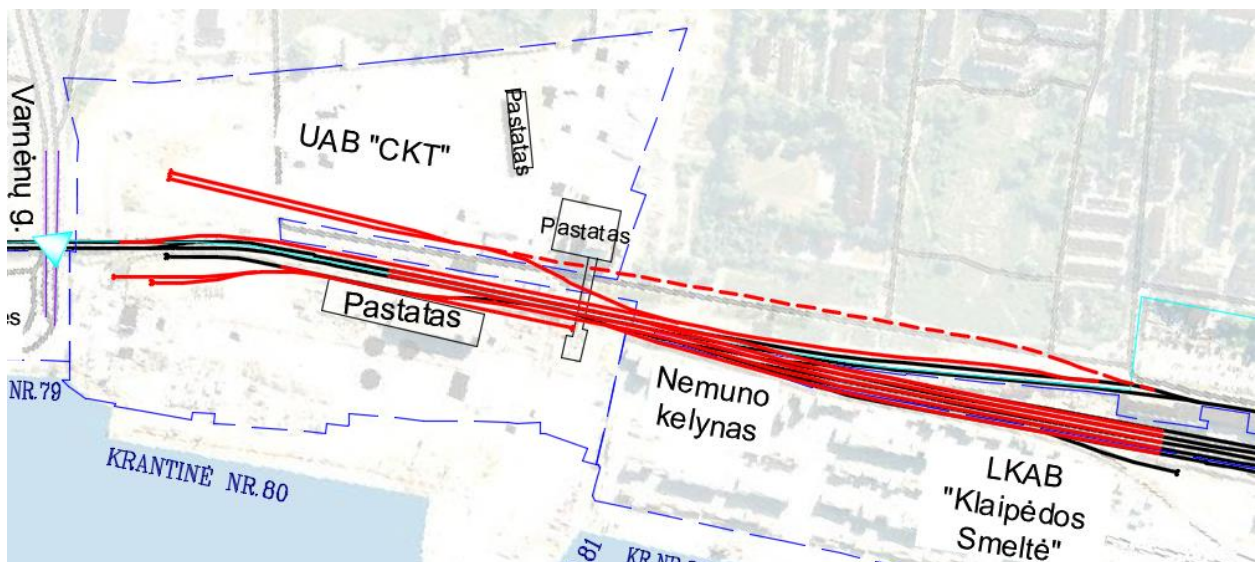
- geležinkelio keliai rytinėje pusėje už AB „Klaipėdos kartonas“ teritorijos ribų, prijungiant prie esamo „Draugystė“ stoties geležinkelio kelio Nr. 201;
- geležinkelio keliai krantinėse Nr. 66, Nr. 67 ir Nr. 68;
- pertvarkomi esami geležinkelio keliai, pailginant atšakas šiaurinėje teritorijos dalyje.

Nemuno kelynas:

- rekonstruojami esami ir įrengiami nauji geležinkelio keliai, pertvarkant geležinkelių jungtis su esamais geležinkeliais.

UAB „Centrinis Klaipėdos terminalas“:

- naujos geležinkelio atšakos vakarinėje terminalo teritorijoje, prijungiant prie esamo geležinkelio Nr. 15;
- geležinkelio kelias tarp Nemuno kelyno ir Nemuno gatvės tęsinio už uosto teritorijos ribų, prijungiant prie esamo geležinkelio kelio Nr. 209.
- naujos geležinkelio atšakos rytinėje terminalo teritorijoje, prijungiant prie naujo geležinkelio kelio (tarp Nemuno kelyno ir Nemuno gatvės tęsinio už uosto teritorijos ribų).
- geležinkelio kelių įrengimas rezervuojamoje teritorijoje uosto plėtrai (punktyrinė raudona linija) galimas dviem atvejais: pirmu atveju, nesant Nemuno gatvės tęsinio šiaurine kryptimi ir nekertant geležinkelio kelio viename lygyje; antru atveju, susikirtime su geležinkeliu gatvę įrengiant skirtingame lygyje (5.6 pav.).



5.6 pav. Geležinkelių tinklo plėtra UAB „Centrinis Klaipėdos terminalas“ teritorijoje.

UAB Birių krovinių terminalas:

- rekonstruojami esami geležinkelio keliai bei įrengiami nauji prijungiant prie „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201 ir lygiagrečiai Nr. 201 keliui įrengiamo naujo geležinkelio, ties Rusnės gatve;
- nauji geležinkelio keliai lygiagrečiai Rusnės gatvei, šiaurinėje jos pusėje, prisijungiant prie „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201;
- nauji geležinkelio keliai kertant Nevėžio gatvę, UAB „Birių krovinių terminalas“ ir UAB „Nemuno terminalas“ teritorijose Nemuno g. 155, atsišakojant nuo UAB „Granmax“ geležinkelių.

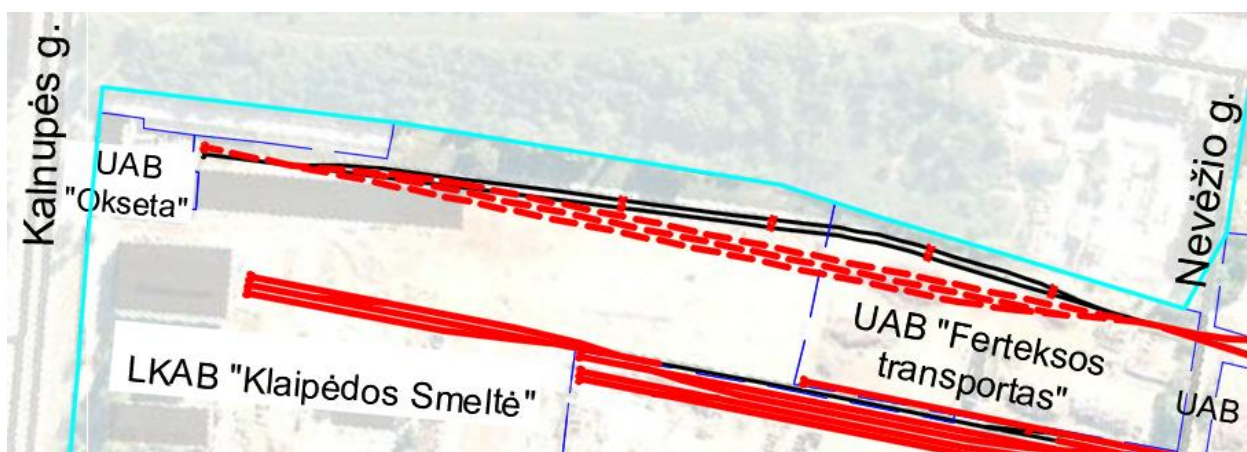
UAB „Nemuno terminalas“, Nevėžio g. 5

- nauji geležinkelio keliai prisijungiant prie esamo geležinkelio Nr. 208;

- pertvarkomas esamas geležinkelio kelias Nr. 208 prijungiant prie antrojo pagrindinio kelio, įrengiamo greta „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201;
- nauji geležinkelio keliai, kertantys Nevėžio gatvę, atsišakojant nuo antrojo pagrindinio kelio, įrengiamo greta „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201.

UAB „Klaipėdos Smeltė“:

- įrengiami nauji geležinkelio keliai prisijungiant prie esamo geležinkelio Nr. 208;
- naujų geležinkelio kelių (vaizduojama punktyrine ašies linija) prisijungimas UAB „Ferteksos transportas“ teritorijoje, išsprendus nekilnojamojo turto klausimus, susijusius su gretimų teritorijų naudojimu (5.8 pav.).



5.7 pav. Geležinkelių tinklo plėtra LKAB „Klaipėdos Smeltė“ teritorijoje.

UAB „Ferteksos transportas“:

- rekonstruojamas esamas geležinkelio kelias Nr. 207;

UAB „Granmax“:

- teritorijoje įrengiami nauji geležinkelio keliai, prijungiami prie naujo geležinkelio kelio, kuris atsišakoja nuo antrojo pagrindinio kelio, įrengiamo greta „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201;
- prijungiami nauji geležinkelio keliai, vedantys į UAB „Birių krovinių terminalas“ ir UAB „Nemuno terminalas“ teritorijas Nemuno g. 155, kertant Nevėžio gatvę.

UAB „Kuasamet“:

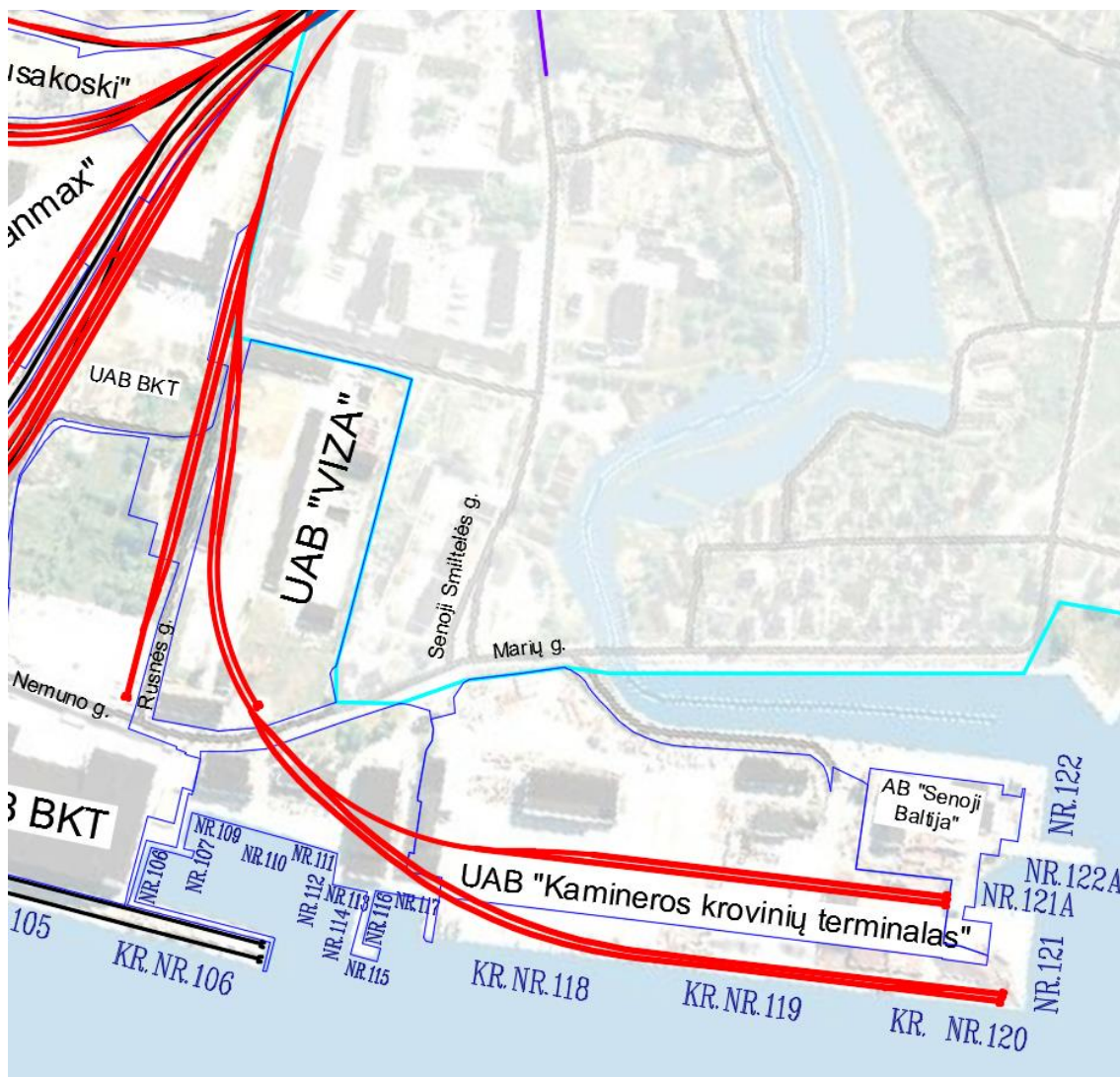
- įvažiavimo į teritoriją geležinkelių prijungimas prie naujo geležinkelio kelio, kuris atsišakoja nuo antrojo pagrindinio kelio, įrengiamo greta „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201.

UAB „Viza“, Nemuno g. 167

- geležinkelio kelias teritorijoje, prijungiant prie „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201 ties Rusnės gatve.

UAB „Kamaineros krovinių terminalas“:

- geležinkelio keliai įrengiami gavus prisijungimo sąlygas ir išsprendus nekilnojamojo turto klausimus, susijusius su gretimų teritorijų naudojimu (5.8 pav.).



5.8 pav. Geležinkelių tinklo plėtra UAB „Kamaineros krovinių terminalas“ teritorijoje.

UAB „Kamaineros krovinių terminalas“ (Perkėlos g.):

- rekonstruojamas esamas ir įrengiamas naujas geležinkelio kelias teritorijoje.

UAB „Malkų įlankos terminalas“:

- naujas geležinkelio kelias lygiagrečiai Perkėlos gatvei;

- kalias vakarinėje pusėje per Vilhelmo kanalą įrengiant geležinkelio tiltą ir sujungiant su nauju geležinkelio keliu UAB „Klaipėdos konteinerių terminalas“ teritorijoje;
- kelias rytinėje pusėje, įrengiamas viename lygyje kertant Perkėlos gatvę;
- geležinkelio atšakų prijungimas prie naujo geležinkelio, pravedant krantine Nr. 142;
- rekonstruojamas UAB „Malkų įlankos terminalas“ geležinkelio kelias Nr. 26 ir „Draugystė“ geležinkelio stoties geležinkelio kelias Nr. 1 ties Perkėlos gatve, sukuriant du atskirus riedmenų maršrutus, vienu metu nekliudomam vagonų padavimui į UAB „Malkų įlankos terminalas“ ir AB „Vakarų laivų gamykla“ teritorijas.

AB „Vakarų laivų gamykla“

- ties Perkėlos gatve atskiriami AB „Vakarų laivų gamykla“ geležinkelio keliai nuo UAB „Malkų įlankos terminalas“ kelių, sukuriant du atskirus riedmenų maršrutus, vienu metu nekliudomam vagonų padavimui į šiuos terminalus;
- įrengiama nauja vieno lygio geležinkelio pervaža Perkėlos gatvėje;
- pratęsiamas esamas geležinkelis Nr. 7 krantinėse Nr. 139 – 140, sujungiant su geležinkelio keliu Nr. 4;
- įrengiamas naujas geležinkelio kelias krantinėse Nr. 139 – 140, prijungiant prie geležinkelio Nr. 7;
- įrengiama nauja geležinkelio atšaka esamų kelių Nr. 4 ir Nr. 7 tarpukelyje;
- nauja geležinkelio atšaka krantinės Nr. 140 rytinėje pusėje nuo esamo kelio Nr. 1, sujungiama su pratęstu geležinkelio keliu Nr. 4 ties krantine Nr. 138;
- nauja geležinkelio atšaka esamo kelio Nr. 10 vakarinėje pusėje;
- esamo geležinkelio kelio Nr. 3 pietinėje teritorijos dalyje pratęsimas į šiaurinę pusę, sujungiant su esamu keliu Nr. 3;

UAB „Klaipėdos konteinerių terminalas“:

- nauji geležinkelio keliai teritorijoje iki Vilhelmo kanalo.

AB KJKK „KLASCO“ (Smeltės pusiasalis):

- kompleksinis Smeltės pusiasalio geležinkelio kelių pertvarkymas, rezervuojant reikalingas teritorijas.

Teritorija tarp UAB „Malkų įlankos terminalas“ ir geležinkelio stoties „Draugystė“:

- VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ sklypuose įrengiami trys geležinkelio keliai lygiagrečiai esamam „Draugystė“ geležinkelio stoties keliui Nr. 1;

- du geležinkelio keliai, šiaurinėje pusėje esamam geležinkelio keliui Nr. 1, skirti riedmenų eismui į AB „Vakarų laivų gamykla“ teritoriją;
- geležinkelio kelias, pietinėje pusėje esamo geležinkelio kelio Nr. 1 pusėje. Geležinkelio kelias sujungiamas su nauju geležinkelio keliu, einančiu UAB „Malkų įlankos terminalas“ ir UAB „Klaipėdos konteinerių terminalas“ teritorijomis.

Geležinkelio jungtis tarp stoties „Draugystė“ ir teritorijos į Kiaulės nugaros salą:

- geležinkelio jungtis lygiagrečiai esamam geležinkelio keliui Nr. 54, vieno lygio susikirtimas su Perkėlos ir Kairių gatvių jungtimi, kuri galės būti naikinama (nutraukiama gatvės jungtis) įgyvendinus Perkėlos g. - Minijos g. skirtingų lygių jungties sprendinį;
- geležinkelio tiltas Per Vilhelmo kanalą;
- numatomas vieno lygio susikirtimas su Kairių gatve, nes prognozuojamas eismo intensyvumas neviršys 100 traukinių per parą.

Stoties „Draugystė“ geležinkelio kelio Nr. 201 dvikelis:

- rekonstruojami esami geležinkelio keliai bei įrengiami nauji prijungiant prie „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201 ir lygiagrečiai Nr. 201 keliui įrengiamo naujo geležinkelio, ties Rusnės gatve;
- pertrasuojamas geležinkelio kelias Nr. 201 ties UAB Birių krovinių terminalas ir UAB „Granmax“ teritorijomis. Nemuno gatvės ribose įrengiamas gretimas geležinkelio kelias esamam geležinkeliui Nr. 201, atkarpoje nuo Nevėžio iki Kalnupės gatvių;
- geležinkelio keliai Nr. 204, Nr. 205, Nr. 207 ir UAB „Granmax“ vienu atsisakojimu jungiami su pagrindiniu geležinkelio stoties „Draugystė“ jungiamuoju keliu;
- vieno lygio susikirtimas su Nendrių gatve;
- dviejų lygių susikirtimas su projektuojama transporto jungtimi, kuri sujungs Perkėlos g. ir Minijos g. tęsinį;
- geležinkelio tiltas per Smeltalės upelį;
- dviejų lygių susikirtimas su Senosios Smiltelės gatve (gatvės viadukas).

5.4 Vidaus vandens keliai

Klaipėdos uosto akvatorijoje veikiančios ir toliau numatomos eksploatuoti susisiekimo vidaus vandenimis linijos:

- keleivinio kelto linija Klaipėda – Smiltynė (Senoji perkėla) su atšaka iki Lietuvos jūrų muziejaus ir delfinariumo;
- keleivinio kelto linija Klaipėda – Juodkrantė – Nida;

- autotransporto kelto linija Klaipėda – Smiltynė (Naujoji perkėla);

Be išvardintų keltų maršrutų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijoje gali praplaukti mažieji ir pramoginiai laivai maršrutais, jungiančiais išorinius uosto vartus, Danės upės žiotis, Pilies uostą (mažųjų ir pramoginių laivų uostą Danės upėje), Klaipėdos jachtklubą Smiltynėje, Smiltelės upės žiotis bei Kuršių marias (vidaus vandens kelią Atmatos upės žiotys – Klaipėdos valstybinis jūrų uostas su atšaka į Nidą).

Perspektyvoje numatomos eksploatuoti vidaus vandens linijos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje:

- vietinio susisiekimo keleivinio kelto linija išilgai uosto akvatorijos, kursuojanti tarp esamų bei naujai įrengiamų keltų prieplaukų Klaipėdoje (ties išoriniais uosto vartais, Smiltelės upės žiotyse) ir Smiltynėje (ties Ledų ragu, Kiaulės nugaros sala ir pietiniais uosto vartais);
- nauja keleivinio kelto linija ties pietiniais uosto vartais (įrengus prieplauką ir reikiamą susisiekimo infrastruktūrą Kuršių Nerijoje).

6 SPECIALIOSIOS BENDROJO PLANO TEMOS

6.1 Inovacijų taikymas

Bendrajame plane numatytas veiklos intensyvinimas esamose teritorijose turėtų apimti ne tik intensyvesnę teritorijos užstatymą krovinių sukaupimui ir saugojimui skirtais pastatais, bet ir inovatyvių sprendimų diegimą, kurie leistų maksimaliai išnaudoti teritorijas bei susisiekimo infrastruktūros pajėgumus, sukeliant mažiausią poveikį aplinkai bei žmonių sveikatai. Pagrindinės uoste diegiamos inovacijos turi būti susijusios su krovinių logistika, krovos našumu, visuomenės sveikatos užtikrinimu ir poveikio aplinkai mažinimu.

Inovacijų, susijusių su krovinių logistika, diegimas yra būtinas, įvertinus, kad visi esami ir dalinai planuojami perspektyvoje krovinių judėjimo koridoriai (gatvės ir geležinkeliai) kerta urbanizuotas ar urbanizuojamas Klaipėdos miesto teritorijas, todėl šių koridorių pralaidumas negali būti sprendžiamas vien fizine šios infrastruktūros plėtra (didinant eismo juostų ar geležinkelio linijų skaičių). Tokių technologijų, kaip automatizuotas į uostą atvykstančio ir išvykstančio transporto srautų valdymas bei paskirstymas padėtų maksimaliai išnaudoti esamus ir perspektyvinius susisiekimo infrastruktūros pajėgumus, nevykdant drastiškos infrastruktūros plėtros urbanizuotų teritorijų sąskaita. Jau šiuo metu atskirose uosto įmonėse veikianti išankstinė atvykstančio transporto registravimo sistema leidžia paros bėgyje tolygiai paskirstyti transporto srautus Klaipėdos miesto susisiekimo tinkle, taip pat mažina transporto prastovas krovinių priėmimo ir patikros vietose. Kompleksinis automatizuotų sistemų diegimas leistų kompleksiskai valdyti visą į uostą atvykstantį ir išvykstantį transportą, tokiu būdu mažinant krovinių transportavimo trukmę bei užtikrinant maksimaliai efektyvų esamos susisiekimo infrastruktūros panaudojimą.

Poreikį ieškoti efektyvesnių krovos technologijų padiktuoja santykinai nedidelis uosto teritorijos, skirtos krovinių sukaupimui plotas, kurį ženkliai padidinti nėra galimybių dėl kaimynystės su urbanizuotomis Klaipėdos miesto teritorijomis. Dėl šios priežasties, sukauptos krovinių partijos turi būti maksimaliai greitai pakrautos į laivus tokiu būdu atlaisvinant sandėliavimo plotus kitų krovinių partijų sukaupimui. Toks krovinių perkrovimo greitis gali būti didinamas diegiant krovinių judėjimo grandines su mažiausiu perkėlimo ar perkrovimo operacijų skaičiumi (pavyzdžiui, diegiant transporterių sistemas birių krovinių krovimui), naudojant našiausią krovos įrangą.

Inovacijų, susijusių su visuomenės sveikatos apsauga bei aplinkosauga, diegimas labiausiai sietinas su akustinio triukšmo ir oro taršos kvapais bei kietosiomis dalelėmis mažinimu. Oro taršos kvapais mažinimas aktualiausias terminaluose, kuriuose perkraunami lakūs skysti produktai, pavyzdžiui, nafta ir jos produktai. Tokiuose terminaluose būtina diegti rekuperacines sistemas, surenkančias krovos metu susidarantių lakiųjų produktų garus, diegti nuo išorės maksimaliai izoliuotas krovinių išsiurbimo ir transportavimo technologijas.

Siekiant mažinti oro taršą kietosiomis dalelėmis, birių ir kitų dulkančių krovinių krovai turi būti taikomos technologijos, stabdančios dulkių patekimą į aplinkos orą, taip pat gali būti taikomos priemonės kietųjų dalelių, susidarantių degimo proceso metu, sumažinimui: prišvartuotų laivų aprūpinimas elektros energija iš kranto (nenaudojant laivuose įrengtų elektros generatorių su vidaus degimo varikliais), labiau aplinkai draugiškų kuro rūšių naudojimas, visų pirma gamtinių dujų, kurių infrastruktūra Klaipėdos uoste faktiškai jau yra sukurta. Taip pat turėtų būti skatinamas

didesnis atsinaujinančių išteklių naudojimas uostui reikalingos energijos gamybai, diegiama vietinė energijos gamyba, pavyzdžiui, ant statinių stogų įrengiant saulės energijos elektrines.

Su uosto veikla susijusio triukšmo mažinimas galėtų būti vykdomas diegiant mažiau triukšmingas krovos technologijas, elektrifikuojant geležinkelio linijas, efektyvinant krovinių logistiką taikant automatizuotas transporto srautų valdymo sistemas. Perspektyvoje ženklus poveikio aplinkai sumažėjimas galėtų būti sietinas su vis platesniu elektra varomo transporto panaudojimu, kuris prognozuotinas vertinant dabartinį elektra varomo transporto technologijų proveržį.

6.2 Kultūros paveldo apsauga

6.2.1 Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos tikslai

Bendrojo plano nekilnojamojo kultūros paveldui keliamas tikslas – užtikrinti, kad intensyvėjant veiklai uosto teritorijoje ir jai toliau plečiantis, būtų išsaugotas ateities kartoms čia esantis kultūros paveldas, toliau tarnautų planuojamos teritorijos ir Klaipėdos miesto identitetui atskleisti.

Šiems tikslams pasiekti bendruoju planu nustatomi nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos privalomieji reikalavimai ir apsaugos priemonės visoms teritorijoms, kuriose yra nekilnojamojo kultūros paveldo (NKP) vertybės, esančios NKP registre (vietovės, kompleksai ir atskiri objektai): Klaipėdos senamiestis (u.k. 16075), Klaipėdos senojo miesto vieta su priemiesčiais (u.k. 27077), Klaipėdos miesto istorinė dalis, vad. Naujamiesčiu (u.k. 22012), Smiltynės gyvenvietė (u.k. 21809), Karaliaus Vilhelmo kanalas (u.k. 25965); kultūros paminklai – Klaipėdos piliavietės (u.k. 10303) ir Klaipėdos pilies bei bastionų (u.k. 848) kompleksas, Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų (u.k. 23210 – 15852, 17398, 23211) kompleksas, Smeltės pradinė mokykla (u.k. 33607); povandeninio paveldo objektai (u.k. 30314, u.k. 30315, u.k. 30316 – 30317, 30318, u.k. 30319 – 30320, 30321, u.k. 3872, u.k. 38475).

Taip pat bendrajame plane yra nurodyti planuojamoje teritorijoje esantys ir vertingųjų savybių požymių turintys objektai, identifikuoti Klaipėdos miesto bendrajame plane, patvirtintame 2007-04-05 Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-110. Atlikus paveldosauginį šių objektų vertinimą ir nustatius vertingąsias jų savybes, šie objektai galėtų būti įtraukti į NKV registrą, kad ateityje jie būtų išsaugoti.

Taip pat bendrajame plane nustatyti urbanistiniai – paveldosauginiai apribojimai, užtikrinantys, kad nebūtų pažeistas Senamiesčio ir Istorinės miesto dalies (Naujamiesčio) panoramų apžvelgiamumas iš Kuršių marių pusės (Smiltynės ir Kopgalio).

6.2.2 Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos privalomieji reikalavimai bei priemonės

Bendrojo plano nekilnojamojo kultūros paveldo dalies sprendiniai parengti atsižvelgiant į maksimalią uosto plėtrą – dabartinės esamos uosto teritorijos naudojamos intensyviau, taip pat vykdoma uosto plėtra šiaurinėje ir pietinėse dalyse.

Kultūros paveldo apsaugos reikalavimai bei priemonės nustatomi šiems nekilnojamojo kultūros paveldo objektams ir teritorijoms:

1. Nuskendusios škunos „Ema“ vieta (30320);

2. Nuskendusio barko „Friedrich“ vieta (30321);
3. Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso Pirmasis administracinis pastatas (15852);
4. Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso Antrasis administracinis pastatas (23211);
5. Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso Celiuliozės gamybos pastatas (17398);
6. Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų komplekso (23210) apsaugos zona;
7. Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (848) vizualinės apsaugos pozonio dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją;
8. Pauliaus Lindenau laivų statyklos statinių komplekso (25898) vizualinės apsaugos pozonio dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją;
9. Smeltės pradinė mokykla (33607);
10. Klaipėdos senamiesčio (16075) – vietovės dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją;
11. Klaipėdos senamiesčio (16075) apsaugos zonos dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją;
12. Klaipėdos senojo miesto vietos su priemiesčiais (27077) – vietovės dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją;
13. Klaipėdos istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu (22012), vietovė dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją;
14. Klaipėdos istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu (22012), apsaugos zonos dalis, patenkanti į planuojamą teritoriją.

Numatomos uosto plėtros ir kultūros vertybių apsaugos interesai bendruoju planu planuojamoje teritorijoje nesutampa tik vienu atveju – formuojant naujas sausumos teritorijas Baltijos jūros akvatorijoje. 2 iš bendruoju planu nagrinėjamoje jūros teritorijoje esančių 8 nuskendusiu laivų liekanų vietų – Škunos „Ema“ (30320) ir Barko „Friedrich“ (30321) vietos tiesiogiai patenka į planuojamos uosto plėtros teritoriją. Prieš rengiant bet kokius statinių statybos projektus nuskendusiu laivų vietose, vadovaujantis Paveldo tvarkybos reglamentu (toliau – PTR) PTR 2.13.01:2011 turi būti atlikti povandeniniai archeologiniai žvalgymai ir išsamūs vertybių archeologiniai tyrimai. Jeigu tyrimų metu paaiškėtų pakitusi šių vertybių būklė, vadovaujantis LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo (toliau – NKPAĮ) 8 str. 5 d. nuostatomis, būtina kreiptis į Nekilnojamojo kultūros paveldo vertinimo tarybą dėl apskaitos duomenų tikslinimo. Sprendimai dėl laivų liekanų konservavimo ir eksponavimo vietoje arba perkėlimo turi būti priimti iki statinių statybos techninių projektų rengimo pradžios vadovaujantis NKPAĮ ir Povandeninio kultūros paveldo apsaugos konvencija.

Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų kompleksą (23210) sudaro 3 pastatai. 2 iš jų – Pirmasis administracinis pastatas (15852) ir Antrasis administracinis pastatas (23211) šiuo metu yra geros fizinės būklės ir naudojami pagal pirminę paskirtį. Toliau juos eksploatuojant yra taikytini priežiūros (NKPAĮ 2 str. 27 p.), esant reikalui – remonto darbai (PTR 3.08.2013). Esant poreikiui

galimi tolesni taikomieji moksliniai tyrimai galimoms iki šiol nežinomoms vertingosioms savybėms ar istoriniams faktams išaiškinti, taip pat ir konservavimo bei restauravimo darbai (PTR 3.08.2013). Galimi ir pritaikymo kitai paskirčiai darbai (NKPAĮ 2 str. 28 p.).

Pagrindinis, svarbiausias šio komplekso pastatas – Celiuliozės gamybos pastatas (17398) ilgą laiką stovi nenaudojamas ir yra prastos būklės. Jo tvarkybai yra taikytini avarinės grėsmės pašalinimo, taikomųjų mokslinių tyrimų, konservavimo, restauravimo, remonto (PTR 3.08.2013) ir pritaikymo darbai (NKPAĮ 2 str. 28 p.). Pažymėtina, kad šis raudonų plytų mūro pastatas yra ryški Klaipėdos miesto urbanistinė architektūrinė dominantė, išskirtinis šio regiono, taip pat visos Lietuvos, XIX a. pabaigos – XX a. pradžios laikotarpio pramoninės statybos ir architektūros pavyzdys. Investicijų paieška šio pastato sutvarkymui ir panaudojimui turėtų būti prioritetinis paveldosauginis uždavinys.

Celiuliozės fabrikų pastatų kompleksui taip pat yra nustatyta apsaugos zona, vadovaujantis NKPAĮ taikomas tipinis ansamblio apsaugos reglamentas. Planuojant plėtrą šioje zonoje LR statybos įstatymo nustatyta tvarka būtina kreiptis į Kultūros paveldo departamentą prie Kultūros ministerijos dėl specialiųjų paveldosaugos reikalavimų nustatymo.

Į planuojamą teritoriją patenka dalis Klaipėdos pilies, Bastionų (848) bei Pauliaus Lindenau laivų statyklos statinių kompleksų (25898) vizualinės apsaugos pozonių (ribos buvo nustatytos Klaipėdos piliavietės ir bastionų komplekso (G136KP) teritorijos ir apsaugos zonų ribų planu, Reg.Nr.100002000231). Privalomieji apsaugos reikalavimai (apribojimai) yra nustatyti Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso G136K nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiuoju planu (2008-11-28 įsakymas ĮV-594). Į planuojamą teritoriją patenka šiame specialiajame plane nustatytos 8, 15, 15.1, 16, 19, 19.1, 19.2 ir 20 teritorijos (16 teritorija tuo pačiu priklauso ir Senamiesčiui).

8 teritorijoje nustatytas reglamentas:

- Galimas pastatų Žvejų g. 16 griovimas;
- Leistinas užstatymo aukštis – dviejų aukštų su mansarda statiniai (14 m);
- Leistinas bendras užstatymo tankis – 0,80;
- Leistinas bendras užstatymo intensyvumas – 1,80.

15 teritorijoje nustatytas reglamentas:

- Leistinas užstatymo aukštis – penkių aukštų statiniai (18 m);
- Leistinas užstatymo tankis – 0,41;
- Leistinas užstatymo intensyvumas – 0,94.

15.1 teritorijoje nustatytas reglamentas:

- Gamybinių pastatų griovimas;

- Leistinas užstatymo aukštis – penkių aukštų statiniai (19 m);
- Leistinas užstatymo tankis – 0,65;
- Leistinas užstatymo intensyvumas - 2,35.

16 teritorijoje nustatytas reglamentas:

- Užstatymo nėra. Galimas minimalus užstatymas, būtinas mažųjų laivų ir jachtų aptarnavimui;
- Leistinas užstatymo aukštis – vieno aukšto statiniai (4 m);
- Leistinas bendras užstatymo tankis – 0,03;
- Leistinas bendras užstatymo intensyvumas – 0,03.

19, 19.1, 19.2 teritorijose nustatyti reglamentai:

- Galimi inžineriniai įrengimai keleivinių keltų, jachtų, burių laivų, mažųjų laivų (ne ilgesnių nei 15 m) bei pramoginių laivų (ne ilgesnių nei 24 m) švartavimuisi ir aptarnavimui, galimi inžineriniai įrengimai esančių ar rekonstruojamų (taip pat magistralinių) inžinerinių tinklų funkcionavimui užtikrinti. Nauja statyba negalima (19.2 teritorijoje statybos reglamentai nenustatomi).

20 teritorijoje nustatytas reglamentas:

- Galimas minimalus užstatymas, būtinas kruizinių laivų ir keleivių aptarnavimui;
- Leistinas užstatymo aukštis – vieno aukšto statiniai (5 m);
- Leistinas bendras užstatymo tankis – 0,03;
- Leistinas bendras užstatymo intensyvumas – 0.02.

Smeltės pradinės mokyklos (33607) pastatui, vadovaujantis NKPAĮ, taikomas tipinis apsaugos reglamentas – priežiūros bei remonto darbai (NKPAĮ 2 str. 27 d., PTR 3.08.2013). Esant poreikiui galimi tolesni taikomieji moksliniai tyrimai galimoms iki šiol nežinomoms vertingosioms savybėms ar istoriniams faktams išaiškinti, taip pat ir konservavimo bei restauravimo darbai (PTR 3.08.2013). Kad šis paveldo objektas būtų visuomenei matomas ir prieinamas, svarbu, kad per uosto teritoriją einanti Nemuno gatvė, kaip susisiekimo infrastruktūros objektas, ateityje išliktų viešai naudojama, juo labiau, kad greta jos taip pat stovi tarpukario Nepriklausomybės laikotarpiu veikusios AB „Maistas“ sandėlių pastatai, kurie Klaipėdos miesto bendrajame plane yra identifikuoti kaip vertingųjų savybių požymių turintys objektai.

Į planuojamą teritoriją pietinėje dalyje patenka dalis Karaliaus Vilhelmo kanalo statinių komplekso (25965) teritorijos. Rengiant statinių statybos projektus šioje teritorijoje LR statybos įstatymo nustatyta tvarka būtina kreiptis į Kultūros paveldo departamentą prie Kultūros ministerijos dėl specialiųjų paveldosaugos reikalavimų nustatymo.

Dalis planuojamos teritorijos patenka į Klaipėdos senamiesčio (16075), Istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu (22012) ir Senojo miesto vietos su priemiesčiais (27077) vietovių

teritorijas. Planuojamos uosto teritorijos dalis taip pat patenka į Senamiesčio bei Naujamiesčio vizualinės apsaugos pozonių dalis. Senamiesčio ir Naujamiesčio vietovių bei jų vizualinės apsaugos pozonių ribos buvo apibrėžtos specialiaisiais planais – Klaipėdos senamiesčio (unikalus kodas 10675, buvęs kodas U17) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos planu teritorijos ir apsaugos zonos ribų planu (Reg.Nr.100001000411) bei Klaipėdos miesto istorinės dalies (unikalus kodas 10675, buvęs kodas U16) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos planu, teritorijos ir apsaugos zonų ribų planu (Reg.Nr.100001000412). Visoms trimis vietovėms yra nustatytos vertingosios savybės, kurias būtina saugoti vykdant bet kokią ūkinę veiklą jose. Į planuojamą teritoriją patenkančiose Senamiesčio (1075) ir Istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu (22012), vizualinės apsaugos pozonių dalyse taikytini NKPAĮ 9 str. 3 d., taip pat NKPAĮ 11 str. 6 d. reikalavimai. Į Senamiesčio (1075) ir Istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu (22012), teritorijas patenkančiose planuojamos teritorijos dalyse tvarkybos bei naujų pastatų projektavimo bei statybos atveju būtina vadovautis PTR 2.12.01:2006 „Urbanistinės struktūros. Bendrieji reikalavimai“, NKPAĮ bei kitais paveldo apsaugą reglamentuojančiais poįstatyminiais teisės aktais.

Šiuo metu Senamiesčiui bei Naujamiesčiui yra rengiami nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialieji planai (VĮ „Lietuvos paminklai“, projekto vadovė I. Staniūnienė). Šių specialiųjų planų koncepcijoms yra pritaręs planavimo organizatorius – Kultūros paveldo departamentas ir LR kultūros ministerija (2015-01-26 raštu Nr.S2-196 ir 2015-04-03 raštu Nr.S2-921). Vadovaujantis NKPAĮ 22 str. 5 d., šiais specialiaisiais planais nustatyti paveldosaugos reikalavimai taps privalomi rengiant kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentus. Šie paveldosaugos reikalavimai, be kitų įstatymuose nustatytų reikalavimų, taip pat taikomi žemės darbams, statinių ar įrenginių statybai, statinių aukščiui, tūriui, užstatymo tankiui ir intensyvumui, išorės apdailos medžiagoms, apželdinimui, želdinių aukščiui, tankiui, rūšiai, transporto srautams, jų intensyvumui.

Klaipėdos senamiesčio dalyje yra numatyti tausojamo saugojimo ir naudojimo režimai T.4.1. ir T.6.4. Režimas T.4.1. yra numatytas pastatų kompleksui greta Pilies g. Jame nurodyta:

- Užstatymo tipas perimetris reguliarus. Prioritetinė tvarkybos kryptis – urbanistinės struktūros atkūrimas. Galimas naujo užstatymo formavimas, saugant istorinių gatvių trasas, išlikusias erdves ir vertingus grindinius, atsižvelgiant į dominuojantį morfotipą.

Režimas T.6.4. yra nustatytas AB „Baltijos laivų statykla“ teritorijos daliai. Jame nurodyta:

- Pakitusių urbanistinių struktūrų teritorijos. Prioritetinė tvarkybos kryptis – reglamentuota urbanistinių struktūrų kaita. Tvarkyba, galimas sunaikintos urbanistinės struktūros atkūrimas ir želdynų įrengimas bei tvarkymas, formuojant senamiesčiui būdingą aplinką.

Klaipėdos Naujamiesčio dalyje yra numatytas tausojamo saugojimo ir naudojimo režimas T.6.5. Jame nurodyta:

- Pakitusių urbanistinių struktūrų teritorijos – uostas marių pakrantėje. Prioritetinė tvarkybos kryptis – reglamentuota urbanistinės struktūros kaita. Tvarkyba, galimas buvusio užstatymo arba naujo užstatymo formavimas, išsaugant vertingų savybių turintį objektą, išlaikant istorinės miesto dalies (uosto prieigų) vizualinius ryšius su Kuršių mariomis bei Smiltynė atliekant

tvarkomuosius paveldosaugos, statybos ir teritorijos tvarkymo darbus. Taip pat yra nurodytos neužstatytinos saugomų vizualinių ryšių vietos.

UNESCO Pasaulio paveldo objektui Kuršių nerijai, išskyrus paskiras nekilnojamąsias kultūros paveldo vertybes – vietas (istorines gyvenvietes), kompleksus ar pavienius objektus, kaip nekilnojamojo kultūros paveldo vertybei NKPAĮ nustatyta tvarka nėra apibrėžtos teritorijos ribos nei jos apsaugos zona, tuo pačiu nėra nustatyti ir privalomieji paveldosauginiai reikalavimai. Nors planuojama uosto plėtra pietinėje uosto dalyje greta Kiaulės nugaros salos fiziškai nepalies pačios Kuršių nerijos, ji pakeis visos šios vietovės erdvinę struktūrą – Kuršių nerijos, kaip žmonių praeityje apželdintų aukštų kopų siauros sausumos juostos tarp Baltijos jūros ir plačios Kuršių marių akvatorijos charakterį ir vizualinį suvokimą.

Bendrojo plano nekilnojamojo kultūros paveldo brėžinyje taip pat yra pažymėti Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano paveldosaugos brėžinyje nurodyti vertingųjų savybių turintys objektai, patenkantys į planuojamos teritorijos ribas: Smeltės IV kapinių vieta, tarpukaryje veikusios AB „Maistas“ uosto pastatai, Špichuto dvaras, Špichuto bei Ypatingosios kapinės, Klaipėdos pirmosios elektrinės pastatas, Žiemos uostas, Koggalio krantinė, buvusios Anglikonų bažnyčios vieta. Atsiradus poreikiui plėtrai, griovimui ar kito pobūdžio veiklai šiuose objektuose ir jų teritorijose, būtinas jų paveldosauginis įvertinimas nekilnojamojo kultūros paveldo vertinimo tarybų lygmeniu (NKPĮ 8 str. 5 d.), tokiu būdu priimant sprendimus dėl šių objektų teisinės apsaugos bei nustatant objektų vertingąsias (saugotinas) savybes. Įvertinus, kad Smeltės IV kapinės iš dalies yra sunaikintos anksčiau statant pastatus ir inžinerinius statinius, siūloma likusius palaikus perkelti į kitas, šiuo metu eksploatuojamas kapines.

Bendrajame plane nurodyti sprendiniai, susiję su nekilnojamojo kultūros paveldo apsauga, galioja tiek, kiek neprieštarauja LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymui ir kitiems kultūros paveldo apsaugą reglamentuojantiems teisės aktams, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo teritorijų planavimo dokumentų ar apsaugos reglamentų sprendiniams ir gali būti tikslinami pagal naujai įsigaliosiančias šių teisės aktų nuostatas ar dokumentų sprendinius, bei nekilnojamojo kultūros paveldo vertinimo tarybų aktus, nekeičiant Bendrojo plano.

6.3 Kraštovaizdžio apsauga

6.3.1 Saugomos teritorijos

Saugomos teritorijos yra ypač svarbus kraštovaizdžio ekologinės struktūros formantas ir jos sudėtinė dalis. Saugomos teritorijos steigiamos siekiant išsaugoti gamtos ir kultūros paveldo teritorinius kompleksus ir objektus (vertybes), kraštovaizdžio ir biologinę įvairovę, užtikrinti kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą, gamtos išteklių subalansuotą naudojimą ir atkūrimą, sudaryti sąlygas pažintiniam turizmui, moksliniams tyrimams ir aplinkos būklės stebėjimams, propaguoti gamtos ir kultūros paveldo teritorinius kompleksus ir objektus.

Planuojamoje teritorijoje gamtinio kraštovaizdžio įvairovės apsaugą užtikrina pagal LR Saugomų teritorijų įstatymą įsteigtų kompleksinių bei konservacinės apsaugos prioriteto saugomų teritorijų tinklas, kurį atstovauja kompleksinės saugomos teritorijos ir konservacinės apsaugos prioriteto teritorijos. Planuojamoje teritorijoje esančių bei su ja besiribojančių saugomų teritorijų sąrašas, plotai, apsaugos tikslai (Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos duomenys), informacija apie

padėtį planuojamos teritorijos atžvilgiu, apsaugos ir tvarkymo reglamentavimo nuostatos pateikiamos 6.1 lentelėje, teritorinė lokalizacija Bendrojo plano grafinėje dalyje.

Veiklą saugomose teritorijose reglamentuoja Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos žemės įstatymas, Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymas, Lietuvos Respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos laukinės augalijos įstatymas, Lietuvos Respublikos saugomų gyvūnų, augalų, grybų rūšių ir bendrijų įstatymas, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, Lietuvos Respublikos miškų įstatymas, Lietuvos Respublikos vandens įstatymas, Lietuvos Respublikos statybos įstatymas, Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas, Pajūrio juostos įstatymas, kiti įstatymai, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, Gamtinių ir kompleksinių draustinių nuostatai, Lietuvos Baltijos jūros krantotvarkos strategija, apsaugos sutartys, kurios gali būti sudaromos dėl veiklos apribojimų saugomose teritorijose, konkrečių žemės, miško bei vandens telkinio naudojimo sąlygų nustatymo.

Be jau minėtų teisės aktų, papildomi veiklos saugomose teritorijose reglamentavimo reikalavimai yra nustatyti konkrečių saugomų teritorijų individualiuose nuostatuose, apsaugos reglamentuose ir tvarkymo planuose. Tokie, planuojamoje teritorijoje esančioms saugomoms teritorijoms papildomai veiklą reglamentuojantys dokumentai yra: Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatai, Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos reglamentas, Kuršių nerijos nacionalinio parko ir jo zonų ribų planas, Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, Kuršių marių biosferos poligono nuostatai, Pajūrio regioninio parko nuostatai, Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamentas, Pajūrio regioninio parko ir jo zonų ribų planas, Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialusis planas ir šio specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, Smeltės valstybinio botaninio draustinio gamtotvarkos planas.

Itin svarbią vietą saugomų teritorijų vietą veiklos reglamentavime užima tvarkymo planai. Pagal Saugomų teritorijų tipinius apsaugos reglamentus Kuršių nerijos nacionaliniame ir Pajūrio regioniniame parkuose yra nustatytos konservacinės, miškų ūkio, žemės ūkio, kitos paskirties, vandens ūkio paskirties žemės kraštovaizdžio tvarkymo zonos su atitinkamais kraštovaizdžio apsaugos, naudojimo ir tvarkymo reikalavimais (reglamentais). Nustatytas kraštovaizdžio tvarkymo pobūdis nepriklauso nuo žemės nuosavybės formos ir taikomas visiems žemės savininkams, valdytojams ir naudotojams.

Išvardintuose teisės aktuose ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentuose nustatyti apsaugos ir tvarkymo reikalavimai taikomi saugomoms teritorijoms, patenkančioms į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrojo plano sprendiniuose planuojamos teritorijos ribas.

Rengiamo Bendrojo plano atveju, dėl planavimo tikslų specifiškumo ir reikšmingumo (bendrasis planas rengiamas ypatingos valstybei svarbiam projektui), kraštovaizdžio apsaugos sprendiniai paskirtis yra išlaikyti ir/ar nepabloginti saugomų ir kitų teritorijų aplinkos būklės.

6.1 lentelė. Saugomos teritorijos planuojamoje teritorijoje ir gretimybėje

Eil. Nr.	Kategorija, pavadinimas	Apsaugos tikslai	Plotas, ha	Padėtis planuojamos teritorijos atžvilgiu	Saugomos teritorijos plotas (ha), patenkančios į planuojamos teritorijos ribas	Apsaugos ir tvarkymo reglamentavimo nuostatos
Draustiniai:						
1.	<i>Smeltės botaninis draustinis</i>	Išsaugoti retų rūšių augalų augimvietes	3,65	Į planuojamą teritoriją patenka visas draustinio plotas	3,65	Saugomų teritorijų įstatymo 9 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XLI reikalavimai. Parengti Smeltės valstybinio botaninio draustinio gamtotvarkos planą, įvertinat uosto infrastruktūros vystymo intensyvinimą gretimose teritorijose.
2.	<i>Baltijos jūros talasologinis draustinis</i>	Išsaugoti rudakakių narų, sibirinių gagų, klykuolių, didžiųjų dančiasnapių ir mažųjų kirų žiemojimo ir migracinių sankauptų vietą Išsaugoti europinės svarbos natūralios jūros buveinės – 1170 rifų – plotus ir užtikrinti tinkamą buveinės apsaugos būklę.	14027,0	Į planuojamą teritoriją patenka pietinė draustinio dalis	755,78	Saugomų teritorijų įstatymo 9 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XLV reikalavimai. Uosto infrastruktūros vystymo poveikis draustinui, taip pat jo daliai, patenkančiai į planuojamos teritorijos ribas, turi būti įvertintas techninių projektų rengimo stadijoje.
Valstybiniai parkai:						
3.	<i>Kuršių nerijos nacionalinis parkas</i>	Išsaugoti vertingiausią gamtiniu bei kultūriniu požiūriu Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio kompleksą su unikaliu Europoje kopagūbriu bei etnokultūrinio paveldo vertybes. Dalis teritorijos turi paukščių ir buveinių apsaugai svarbios teritorijos statusą. Kuršių nerijos nacionalinis parkas 2000 m. įtrauktas į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą Pagal IUCN (The International Union for Conservation of Nature) klasifikaciją priklauso II saugomų teritorijų kategorijai.	27388,7	NP teritorija nedidele ploto dalimi keliose vietose patenka ir ribojasi su planuojama teritorija	1768,14	Saugomų teritorijų įstatymo 13 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XXXIV reikalavimai. Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatų ir apsaugos reglamento reikalavimai bei tvarkymo plano sprendiniai taikomi tiek, kiek tai liečia į planuojamą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją patenkančias ar besiribojančias Kuršių nerijos NP dalis. Vykdant darbus Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos dalyje, besiribojančioje su Kuršių nerijos NP, būtina laikytis krantų apsaugos ir tvarkymo reikalavimų, nustatytų NP tvarkymo plane. Konkrečios krantų apsaugos ir tvarkymo priemonės numatomos techninių projektų rengimo stadijoje. Taikytinos tik tos krantotvarkos priemonės, kurios neutralizuotų antropogeninės veiklos įtaką ir padėtų atkurti natūralius kranto procesus.

						<p>LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo numatytais atvejais būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.</p> <p>Konkrečios kraštovaizdžio vizualinės kokybės išsaugojimo priemonės gali būti tikslinamos techninių projektų rengimo metu.</p>
Kuršių nerijos nacionalinio parko funkcinio prioriteto zonos*						
3.1.	<i>Alksnynės kraštovaizdžio draustinis</i>	Išsaugoti Alksnynės kraštovaizdžio apylinkės gamtinį kompleksą su apželdintu volinės formos didžiuoju kopagūbriu, kauburiuotosios ir duburiuotos pamario bei mišku apaugusio pajūrio palvės kauburynu, pajūrio apsauginiu kopagūbriu ir smėlynais, į Lietuvos raudonąją knygą įrašytų augalų ir gyvūnų rūšių radavietes, Europos bendrijos svarbos buveines	2112,4	Planuojama teritorija ribojasi su draustiniu, kurio riba šiuo atveju yra ir išorinė NP riba	-	—,, —
3.2.	<i>Neringos talasologinis (jūrinis) draustinis</i>	Išsaugoti seklios jūros priekrantės povandeninio kraštovaizdžio ekosistemas su Europos bendrijos svarbos buveinėmis	12537,7	Į planuojamą teritoriją patenka šiaurinė draustinio dalis	1662,58	LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo numatytais atvejais būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.
3.3.	<i>Smiltynės urbanistinis draustinis</i>	Išsaugoti ir atkurti Smiltynės planinę ir erdvių struktūrą su išlikusiomis architektūros vertybėmis, senosiomis vilomis, išlaikant būdingų erdvių ir architektūros pobūdį	4,1	Planuojama teritorija ribojasi su draustiniu, kurio riba šioje atkarpoje yra ir NP riba.	-	—,, —
Regioniniai parkai						
4.	<i>Pajūrio regioninis parkas</i>	Pajūrio regioninis parkas – visam Lietuvos gamtiniam kompleksui svarbi teritorija, besidriekianti nuo Girulių iki senosios	5870,0	Į planuojamą teritoriją patenka pietvakarinė RP dalis (jūroje)	771,9	<p>Saugomų teritorijų įstatymo 13 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XXXIV reikalavimai.</p> <p>Pajūrio regioninio parko nuostatų ir apsaugos reglamento reikalavimai bei tvarkymo plano</p>

		Palangos, į sausumos pusę iki Palangos - Klaipėdos kelio bei 2,5 km į jūrą. Pajūrio RP siekiama išsaugoti žemyninio pajūrio kraštovaizdį su pajūrio pakrantės kopų juosta, pajūrio skardžiais, jūrinės lygumos Plazės ežeru, litorininės jūros suformuotu Nemirsetos kopagūbriu ir pajūriniais žemyniniais skardžiais, jūrinius riedulynus, gamtines ekosistemas, kultūros paveldo vertybes (etnografinį Karklės kaimą).				<p>sprendiniai taikomi tiek, kiek tai liečia į planuojamą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją patenkančias ar besiribojančias Pajūrio RP dalis.</p> <p>Vykdomi uosto infrastruktūros vystymo darbai neturi pažeisti jūros krantų išsaugojimo interesų – būtina laikytis krantų apsaugos ir tvarkymo reikalavimų, nustatytų Pajūrio RP tvarkymo plane, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialiajame plane ir šio specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo programoje. Konkrečios krantų apsaugos ir tvarkymo priemonės numatomos techninių projektų rengimo stadijoje. Taikytinos tik tos krantotvarkos priemonės, kurios neutralizuotų antropogeninės veiklos įtaką ir padėtų atkurti natūralius kranto procesus.</p> <p>LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo numatytais atvejais būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.</p>
Pajūrio regioninio parko funkcinio prioriteto zonos**						
4.1.	<i>Karklės talasologinis (jūrinis) draustinis</i>	Išsaugoti unikalų jūrinį kompleksą, pasižymintį didele biologine įvairove Lietuvos pajūryje, jūrinio riedulyno biotopus su midijų bendrijomis, banguolių kolonijomis, žuvų neršto ir maitinimosi vietomis.	3069,5	Į planuojamą teritoriją patenka pietinė draustinio dalis	771,9	—,, —
4.1.	<i>Olandų kepurnų kraštovaizdžio draustinis</i>	Išsaugoti Didįjį klifą (pajūrio skardį) – unikalų Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio elementą, pajūrio kraštovaizdžiui būdingą brandžių pušynų ekosistemą.	91,5	Planuojama teritorija ribojasi su draustiniu	-	—,, —
Biosferos poligonai						
5.	<i>Klaipėdos – Ventspilio plynaukštės biosferos poligonas</i>	Išsaugoti vertingą Baltijos jūros ekosistemos dalį Klaipėdos - Ventspilio plynaukštėje, ypač siekiant išsaugoti:	31949,3	Planuojama teritorija šiaurinėje dalyje ribojasi su biosferos poligonu	-	<p>Saugomų teritorijų įstatymo 15 str. reikalavimai.</p> <p>Planuojama teritorija tik ribojasi su Klaipėdos-Ventspilio plynaukštės biosferos poligonu, tačiau reikia atsižvelgti į tai, kad</p>

		<p>Europos Bendrijos svarbos natūralios jūrų buveinės - 1170 rifų – plotus ir užtikrinti palankią buveinės apsaugos būklę; saugomų Europos Bendrijos svarbos žiemojančių vandens paukščių – nuodėgulių (<i>Melanitta fusca</i>) reguliarių sankauptų vietą ir užtikrinti palankią jų apsaugos būklę; alkų (<i>Alca torda</i>), ledinių ančių (<i>Clangula hyemalis</i>) populiacijas jų žiemojimo ir migracinių sankauptų vietoje ir užtikrinti palankią jų būklę.</p>				<p>biosferos poligone reguliuojama ūkinė veikla, ypač susijusi su žvejyba, naujų viršvandeninių statinių statyba, jūros dugno tvarkymu, buveinių transformavimu ir kita veikla, jeigu tai keistų terštų ar kitaip pablogintų natūralių buveinių būklę.</p> <p>LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo numatytais atvejais būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.</p>
6.	<i>Kuršių marių biosferos poligonas</i>	<p>Išsaugoti vertingą Kuršių marių vandens ekosistemą, ypač siekiant išlaikyti: prioritetinę Europos Bendrijos svarbos natūralią buveinę 1150 *Lagūnas, Europos Bendrijos svarbos žuvų ir nęgių rūšių: perpelio (<i>Alosa fallax</i>), ožkų (<i>Pelecus cultratus</i>), salačių (<i>Aspius aspius</i>) buveinės, lašišų (<i>Salmo salar</i>), upinių nęgių (<i>Lampetra fluviatilis</i>) ir kitų saugomų žuvų rūšių, verslinių žuvų neršto vietas ir migracijos kelią; migruojančių paukščių rūšių: mažųjų gulbių (<i>Cygnus columbianus</i>), smailiauodegių ančių (<i>Anas acuta</i>), didžiųjų dančiasnapių (<i>Mergus merganser</i>), mažųjų dančiasnapių (<i>Mergus albellus</i>), mažųjų kirų (<i>Larus mintus</i>), jūrinių</p>	31138,1	Planuojama teritorija pietinėje dalyje ribojasi su biosferos poligonu	-	<p>Saugomų teritorijų įstatymo 15 str., Kuršių marių biosferos poligono nuostatų reikalavimai.</p> <p>Planuojama teritorija tik ribojasi su Kuršių marių biosferos poligonu, tačiau reikia atsižvelgti į tai, kad biosferos poligono teritorijoje draudžiama vykdyti ūkinę ar kitą veiklą, jeigu tai pažeistų hidrologinį režimą ir cheminę vandens sudėtį, keistų ar kitaip reikšmingai pablogintų saugomos natūralios buveinės ir rūšių buveinės būklę.</p> <p>LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo numatytais atvejais būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.</p>

		erelių (<i>Haliaeetus albicilla</i>) reguliarių sankauptų vietas; vykdyti natūralios buveinės, saugomų paukščių, žuvų ir nęgių rūšių stebėseną, su rūšių apsauga susijusius mokslinius tyrimus, kaupti informaciją apie rūšių įvairovę ir jų būklę; analizuoti žmogaus veiklos poveikį ekosistemoms; užtikrinti gamtos išteklių subalansuotą naudojimą ir atkūrimą; propaguoti biologinės įvairovės išsaugojimo idėjas ir būdus.				
--	--	--	--	--	--	--

* - kitos nacionalinio parko funkcinio prioriteto zonos, patenkančios ar besiribojančios su planuojama teritorija yra: rekreacinio ir ekologinės apsaugos prioriteto zonos.

** - kitos Pajūrio regioninio parko funkcinio prioriteto zonos, besiribojančios su planuojama teritorija yra: rekreacinio prioriteto.

6.3.2 „Natura 2000“ teritorijos

Siekiant palaikyti ir išsaugoti natūralias, pusiau natūralias buveines, nykstančių gyvūnų bei augalų rūšis jų paplitimo vietose yra sukurtas specialių saugomų teritorijų ekologinis tinklas „Natura 2000“. Pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais patvirtintus Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų arba jų dalių, kuriose yra buveinių ir paukščių apsaugai svarbių teritorijų sąrašus, į planuojamos teritorijos ribas patenka visa eilė „Natura 2000“ teritorijų. Jų teritorinė lokalizacija teikiama Bendrojo plano grafinėje dalyje, detalesnė informacija - 6.2 lentelėje.

6.2 lentelė. „Natura 2000“ teritorijos planuojamoje teritorijoje ir gretimybėje

Eil. Nr.	Teritorijos pavadinimas ES kodas	Aptinkamų europinės svarbos saugomų rūšių paukščių apsaugai / Europos Bendrijos svarbos natūralių buveinių, augalų ir gyvūnų rūšių apsaugai	Plotas (ha), ribos	Padėtis planuojamos teritorijos atžvilgiu	„Natura 2000“ teritorijos plotas, patenkantis į planuojamos teritorijos ribas
Paukščių apsaugai svarbios teritorijos (PAST)					
1.	<i>Kuršių marios, LTKLAB010</i>	Migruojančių mažųjų gulbių (<i>Cygnus columbianus</i>), smailiauodegių ančių (<i>Anas acuta</i>), didžiųjų dančiasnapių (<i>Mergus merganser</i>), mažųjų dančiasnapių (<i>Mergus albellus</i>), mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>), jūrinių erelių (<i>Haliaeetus albicilla</i>) sankauptų vieta.	6648,2 Ribos sutampa su patvirtintomis Kuršių marių biosferos poligono ribomis	PAST teritorija šiaurinėje dalyje ribojasi su planuojama teritorija.	-

2.	<i>Kuršių nerijos nacionalinis parkas, LTKLAB001</i>	jūriniai ereliai (<i>Haliaeetus albicilla</i>), ligutės (<i>Lullula arborea</i>), dirvoniniai kalviukai (<i>Anthus campestris</i>); migruojančių mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>) ir upinių žuvėdrų (<i>Sterna hirundo</i>) sankaupų vietos Kuršių mariose ir Baltijos jūroje, ir žiemojančių nuodėgulių (<i>Melanitta fusca</i>) ir alkų (<i>Alca torda</i>) sankaupų vietos Baltijos jūroje, taip pat paukščių migracinių srautų susilieimo vieta.	23859,1 Ribos sutampa su patvirtintomis Kuršių nerijos NP ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio, ūkinio komunalinio ir kitos paskirties prioriteto funkcinės zonas.	PAST teritorija nedidele ploto dalimi keliose vietose patenka ir ribojasi su planuojama teritorija.	1564,1
3.	<i>Klaipėdos-Ventspilio plynaukštė LTPALB002</i>	Žiemojančių nuodėgulių (<i>Melanitta fusca</i>) sankaupų vietų apsaugai.	31949,3 Ribos sutampa su patvirtintomis Klaipėdos - Ventspilio biosferos poligono ribomis.	PAST teritorija pietinėje dalyje ribojasi su planuojama teritorija	-
4.	<i>Baltijos jūros priekrantė, LTPALB001</i>	Sibirinių gagų (<i>Polysticta stelleri</i>), klykuolių (<i>Bucephala clangula</i>), didžiųjų dančiasnapių (<i>Mergus merganser</i>) ir mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>) žiemojimo ir migracinių sankaupų vietos apsaugai.	17096,7 PAST teritorija užima dalį Pajūrio regioninio parko.	PAST teritorijos pietinė dalis patenka į planuojamą teritoriją	1506,3
Buveinių apsaugai svarbios teritorijos (BAST)					
5.	<i>Kuršių marios, LTSIU0012</i>	1130, Upių žiotys; 1150, Lagūnos; Baltijos lašiša; Kartuolė; Ožka; Paprastasis kirtiklis; Perpelė; Salatis; Upinė nėgė.	37909,9 BAST teritorija užima dalį Kuršių marių biosferos poligono	BAST teritorija šiaurinėje dalyje ribojasi su planuojama teritorija	-
6.	<i>Kuršių nerija, LTNER0005</i>	2110, Užuomazginės pustomos kopos; 2120, Baltosios kopos; 2130, Pilkosios kopos; 2140, Kopų varnauogynai; 2170, Kopų gluosnynai; 2180, Medžiais apaugusios pajūrio kopos; 2190, Drėgnos tarpkopės; 2320, Pajūrio smėlynų tyruliai; Didysis auksinukas; Pajūrinė linažolė; Perpelė.	9985,8 Ribos sutampa su Kuršių nerijos NP ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio bei kitos paskirties prioriteto funkcinės zonas	PAST teritorija nedidele ploto dalimi keliose vietose patenka ir ribojasi su planuojama teritorija	1564,1
7.	<i>Baltijos jūros priekrantė, LTPAL0001</i>	1170, Rifai; Upinė nėgė	12633,6 Ribos sutampa su Baltijos jūros talasologinio draustinio ribomis ir Pajūrio regioninio parko Karklės talasologinio draustinio ribomis	Pietinė BAST teritorijos dalis patenka į KVJU išorinio reido ribas	1315,4

Planuojamoje teritorijoje esančių „Natura 2000“ teritorijų ribos visais atvejais sutampa su čia esančių saugomų teritorijų – Kuršių Nerijos nacionalinio ir Pajūrio regioninio parkų, Baltijos jūros talasologinio draustinio, Kuršių marių ir Klaipėdos-Ventspilio plynaukštės biosferos poligonų ribomis.

Buveinių bei paukščių apsaugai svarbių teritorijų apsaugos režimas nustatomas subalansuotomis priemonėmis: išsaugojimo (konservacinėmis), prevencinėmis priemonėmis, teritorijų planavimo dokumentų bei planų sprendiniais, taip pat vertinimo priemonėmis, nustatančiomis projektų poveikį buveinių apsaugai svarbioms teritorijoms. Europos Bendrijos svarbos buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų tvarkymo ypatumus nustato Vyriausybės patvirtinti Bendrieji buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų nuostatai.

Kai planuojamoje teritorijoje numatomos uosto infrastruktūros vystymo veiklos liečia į planuojamą teritoriją patenkančias ar besiribojančias „Natura 2000“ teritorijas turi būti atliekamos poveikio aplinkai vertinimo procedūros (atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo ir (ar) poveikio aplinkai vertinimas), kai vadovaujantis Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo (PAV įstatymas) 7 straipsnio 2 dalimi ir 3 straipsnio 1 dalimi tokios procedūros privalomos. Planuojant ūkinę veiklą vykdyti Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijoje ar greta jos turėtų būti nustatytas planuojamos ūkinės veiklos reikšmingumas „Natura 2000“ teritorijai, vadovaujantis Planų ar programų ir planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo nustatymo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006 m. gegužės 22 d. įsakymu D1-255 „Dėl Planų ar programų ir planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Atsakingai už saugomų teritorijų apsaugos ir tvarkymo organizavimą institucijai Aplinkos ministerijos nustatyta tvarka nustatčius, kad planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas gali daryti reikšmingą poveikį Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijoms, turės būti atliekamas poveikio aplinkai vertinimas.

6.3.3 Gamtinio karkaso teritorijos

6.3.3.1 Bendrosios nuostatos

Gamtiniu karkasu suprantamas vientisas gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklas, užtikrinantis ekologinę kraštovaizdžio pusiausvyrą, gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų, kitų aplinkosaugai svarbių teritorijų ar buveinių, taip pat augalų ir gyvūnų migraciją tarp jų.

Gamtinio karkaso nustatymą formuoja siekiai:

1. sukurti vientisą gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklą, užtikrinantį kraštovaizdžio geoekologinę pusiausvyrą ir gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų, sudaryti prielaidas biologinei įvairovei išsaugoti;
2. sujungti didžiausią ekologinę svarbą turinčias buveines, jų aplinką bei gyvūnų ir augalų migracijai reikalingas teritorijas;
3. saugoti gamtinį kraštovaizdį ir gamtinius rekreacinius išteklius;
4. didinti šalies miškingumą;
5. optimizuoti kraštovaizdžio urbanizacijos bei technogenizacijos ir žemės ūkio plėtrą.

Gamtinis karkasas jungia įvairias teritorijas: rezervatus, draustinius, valstybinius parkus, atkuriamuosius ir genetinius sklypus, ekologinės apsaugos zonas, taip pat miškų ūkio, gamtines rekreacines ir ekologiškai svarbias agrarines teritorijas. Jį sudaro: geoekologinės takoskyros, migracijos koridoriai, geosistemų vidinio stabilizavimo arealai.

Pagal svarbą skiriamos tarptautinės (europinės), nacionalinės, regioninės ir vietinės reikšmės gamtinio karkaso dalys.

Gamtinio karkaso teritorijų apsaugą, tvarkymą, naudojimą ir planavimą reglamentuoja Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymas, Lietuvos Respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos miškų įstatymas, Lietuvos Respublikos žemės įstatymas, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas, Lietuvos Respublikos želdynų įstatymas ir kiti įstatymai, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, atskirų saugomų teritorijų nuostatai, saugomų teritorijų, jų zonų, kultūros paveldo objektų tipiniai ir (ar) individualūs apsaugos reglamentai, valstybinių parkų apsaugos reglamentai, apsaugos sutartys, kurios gali būti sudaromos dėl veiklos apribojimų saugomose teritorijose, konkrečių žemės, miško bei vandens telkinio naudojimo sąlygų nustatymo, Atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normos, Priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašas, kiti teisės aktai ir Gamtinio karkaso nuostatai.

Pagrindines režimines zonas gamtinio karkaso struktūroje sudaro jo sudėtyje esančios gamtinės bei kompleksinio tipo ypač saugomos teritorijos, kurioms taikomas konservacinių (gamtos vertybių išsaugojimo) interesų prioritetą, t. y. valstybinių gamtinių rezervatų, valstybinių draustinių bei valstybinių parkų tinklas. Gamtinio karkaso nuostatai valstybiniuose rezervatuose, parkuose, draustiniuose, kultūros paveldo apsaugos teritorijose taikomi tiek, kiek jie neprieštaruoja jų apsaugos ir tvarkymo režimams, nustatytiems kituose specialiuose teisės aktuose ir šių teritorijų specialiojo planavimo dokumentuose. Visais atvejais gamtinio karkaso teritorijose turi būti saugomas natūralus kraštovaizdžio pobūdis, palaikoma ir didinama gamtinė įvairovė, vykdomi ir skatinami rekultivacijos bei renatūralizacijos darbai, kurie užtikrintų kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą ir ekosistemų stabilumą, atkurtų pažeistas ekosistemas.

6.3.3.2 Gamtinio karkaso teritorinės struktūros formavimas

Planuojama teritorija yra svarbi Pajūrio regiono gamtinio karkaso sistemos sudėtinė dalis. Įgyvendinant ekologinio kompensavimo sistemos koncepciją, 2002 metais gamtinis karkasas įteisintas Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane, o rengiant Klaipėdos apskrities bei Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijų bendruosius planus lokalizuotas stambesniame mastelyje. Rengiant Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą, gamtinio karkaso teritorijų teritorinė lokalizacija nebuvo atlikta. Remiantis aukštesnio lygmens teritorijų planavimo

dokumentais, gamtinį karkasą planuojamoje ir aplinkinėse teritorijose sudaro geoeekologinės takoskyros⁴ bei migraciniai koridoriai⁵.

Geoeekologinės takoskyros:

- Tarptautinės svarbos Pajūrio geoeekologinė takoskyra (apima Baltijos jūros ir Kuršių marių kranto ir priekrantės dalį bei visą Kuršių neriją);
- Nacionalinės svarbos Pamario geoeekologinė takoskyra;

Geoeekologinės takoskyros:

- Nacionalinės svarbos Klaipėdos sąsiaurio migracinis koridorius;
- Regioninės svarbos Akmenos – Danės migracinis koridorius;
- Vietinės svarbos Smeltalės, Karaliaus Vilhelmo kanalo migraciniai koridoriai.

Iš aukščiau pristatytų gamtinio karkaso dalių į planuojamą teritoriją patenka Klaipėdos sąsiaurio migracinis koridorius, Pajūrio ir Pamario geoeekologinių takoskyrų dalys.

Gamtinio karkaso teritorijų lokalizacija planuojamoje ir aplinkinėse teritorijose pateikiama grafinėje dalyje, karkaso struktūrinių dalių ribos yra nustatytos M 1:10 000 naudojant georeferencinių erdvinį duomenų rinkinį GDR10LT, Lietuvos Respublikos teritorijos skaitmeninio rastrinio ortofotografinio žemėlapiu ORT10L bei Valstybinės miškų tarnybos, Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos, LR saugomų teritorijų valstybės kadastro, Kultūros vertybių registro duomenis.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano dalimi „Jūrinės teritorijos“, visa Baltijos jūros akvatorija, taip pat planuojamos teritorijos jūrinė dalis, yra gamtinio karkaso teritorija.

Kaip pagrindas formuojant Lietuvos jūrinį gamtinį karkasą yra priimtose pagrindinės jūros dugno geomorfologinės formos – Lietuvos jūros akvatoriją suskaidančios pakilumos, įdaubos, Kuršių Nerijos ir žemyninio kranto priekrantės povandeniniai šlaitai (žiūrėti brėžinį „Sprendiniai. Gamtinė aplinka“). Minėtos geomorfologiškai skirtingos zonos lemia gamtinius procesus bei gamtinių vertybių pasiskirstymą ir jautrumą, apsprendžia ūkinės veiklos pobūdį bei plėtros galimybes:

- Kuršių nerijos ir žemyninio kranto priekrantė – povandeninis šlaitas ir seklioji jūros akvatorijos dalis (iki 20 m gylių) yra svarbi jūros–sausumos sąveikos zona, kurioje koncentruojasi specifinės ūkinės veiklos (uostai, priekrantės žvejyba ir laivyba, rekreacija), paplitusios

⁴ Geoeekologinės takoskyros – teritorijų juostos, jungiančios ypatinga ekologine svarba bei jautrumu pasižyminčias vietas: upių aukštupius, vandenskyras, aukštumų ežerynus, kalvynus, pelkynus, priekrantes, požeminių vandenų intensyvaus maitinimo ir karsto paplitimo plotus. Jos skiria stambias gamtines geosistemas ir palaiko bendrąjį gamtinio kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą.

⁵ Migraciniai koridoriai – slėniai, raguvynai bei dubakloniai, kitos žemesnėse reljefo vietose esančios teritorijos, kuriomis vyksta intensyvi medžiagų, energijos ir gamtinės informacijos srautų apykaita ir augalų bei gyvūnų rūšių migracija.

pagrindinės gamtinės vertybės, hidrodinamiškai aktyviausia zona, kurios būklė apsprendžia krantų stabilumą ir pokyčių dinamiką.

- Pakilumos: Klaipėdos Ventspilio pakiluma kartu su Klaipėdos banka šiaurinėje su Latvija besiribojančioje dalyje ir Kuršių – Sambijos pakiluma pietinėje dalyje, sąlygoja santykinai mažesnius jūros gylius atokesnėse nuo kranto jūros akvatorijos dalyse. Čia galimai susiformuoja palankesnės sąlygos su jūrinės infrastruktūros plėtra susijusiems projektams vystyti (naftos platformų ar vėjo elektrinių parkų įrengimui, naudingųjų iškasenų eksploatacijai), taip pat susiformuoja palankesnės gamtinės prielaidos vertingoms dugno buveinėms formuotis.
- Įdaubos ir jų šlaitai: tarp pakilumų esanti Gdanskio įduba kartu su į ją įsiliejančiu Nemuno proslėniu bei Gotlando įdubos šlaitas, ties IEZ riba su Švedija, yra giliausios Lietuvos akvatorijos dalis, kuriose netrukdomai gali vykti laivybos kelių plėtra, susidaro palankios sąlygos tam tikrų žuvies rūšių maitinimuisi, prieaugiui, kartu ir žvejybai.

Gamtinio karkaso teritorijų geoekologinio potencialo patikimumo, teritorinio susietumo užtikrinimas yra vienas iš svarbiausių kraštovaizdžio apsaugos uždavinių. Pagal LR saugomų teritorijų įstatymą gamtiniame karkase leidžiama tik tokia veikla, kuri užtikrina kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą ekosistemų stabilumą, atkuria pažeistas ekosistemas, yra vykdoma pagal teritorijų planavimo dokumentus. Gamtinio karkaso teritorijos, kaip erdvinės struktūros dalis, nustato svarbiausius teritorinius gamtinio kraštovaizdžio išsaugojimo prioritetus, būtinus bendrajai ekologiškai pusiausvyrai palaikyti.

Bendrojo plano atveju, dėl planavimo tikslų specifiškumo ir reikšmingumo (bendras planas rengiamas valstybei svarbiui projektui), keliose vietose formuojasi ekologinio stabilizavimo ir ūkinio vystymo interesų sankirtos zonos – dalyje planuojamoje teritorijoje esančių gamtinio karkaso teritorijų yra numatomas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros vystymas.

Gamtinio karkaso teritorijų apsaugos interesai būtų pažeisti:

- vystant pietinėje dalyje esančią rezervinę teritoriją (tarp Kairių g., Stragnų k. ir Vilhelmo kanalo), patenkančią į gamtinio karkaso teritoriją – nacionalinės svarbos Pamario geoekologinę takoskyrą. Bendras rezervinės teritorijos plotas 336,5 ha, apie 320,4 ha iš jų yra priskirti valstybinės reikšmės miškų plotams ir IV grupės ūkiniams miškams, faktiškai mišku apaugęs plotas sudaro apie 233,7 ha (likusioje teritorijoje aptinkami tik pavieniai medžiai ar nedidelės jų grupės). Šios gamtinio karkaso teritorijos, labai gerai ir gerai atliekančios ekologinio kompensavimo funkcijas, vertinamos kaip *patikimo* ir *riboto geoekologinio potencialo*⁶. Įgyvendinant bendrojo plano sprendinius dalyje rezervinės teritorijos, kurios bendras plotas 66,5 ha ir kuri nėra ištiesai apaugusi mišku (*riboto geoekologinio potencialo*

⁶ Gamtinio karkaso teritorijų geoekologinis potencialas vertinamas vadovaujantis „Gamtinio karkaso nuostatais“, vertinimas teikiamas brėžinyje „Sprendiniai. Gamtinė aplinka“.

gamtinio karkaso teritorija), miško žemės naudmenos bus verčiamos kitomis LR miškų įstatymo nustatyta tvarka. Šioje teritorijoje bus šalinami esami pavieniai medžiai, teritorija bus pritaikoma uosto veiklų plėtrai.

- formuojant naujas teritorijas pietinėje uosto dalyje (užpilant dalį Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos, nukasant dalį Kiaulės Nugaros salos ir dalį Smeltės pusiasalio, įrengiant naujas krantines bei reikiamą infrastruktūrą ir suprastruktūrą laivų aptarnavimui ir krovai) pasikeis Klaipėdos sąsiaurio migracinio koridoriaus teritorija (plotas sumažės apie 155 ha). Jau dabar šios gamtinio karkaso dalies geoekologinis potencialas yra *ribotas*, susilpnintas vykdomos ūkinės veiklos – šioje teritorijoje yra pakitusi hidromorfologinė, fizinė ir cheminė telkinio būklė. Šiuo metu pagrindinė ekologinė Klaipėdos sąsiaurio ekologinė reikšmė – tai yra kelias, kuriuo svarbios ir retos žuvų rūšys migruoja į nerštavietes. Migracija vyksta visais metų laikais, tačiau svarbiausi laikotarpiai yra balandžio – liepos ir spalio – gruodžio mėnesiai. Klaipėdos sąsiaurio ekologinės pusiausvyros palaikymo priemonių nustatymas turi būti sprendžiamas tiek vystant uosto infrastruktūros plėtros projektus, tiek vykdant ūkinę veiklą.
- Naujos sausumos teritorijos suformavimas Baltijos jūros akvatorijoje nulems santykinai nedidelius vandens telkinio ploto, kurio geoekologinis potencialas vertinamas kaip *patikimas* ir/ar *ribotas*, pokyčius.
- Šiaurinėje dalyje esanti uosto rezervinė teritorija greta AB „Klaipėdos nafta“ teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo laikotarpiu nebus vystoma. Ši santykinai nedidelio ploto teritorija yra tarptautinės svarbos Pajūrio geoekologinės takoskyros dalis, jos geoekologinis potencialas yra vertinamas kaip *patikimas*. Uosto rezervinė teritorija užima apie 9,6 ha plotą, apie 7,2 ha šios teritorijos užima valstybinis rekreacinis miškas (šiauriau besitęsiančio Melnragės miško pakraštinė dalis). Vyraujantys medynai – pušis, beržas, miško pakraščiuose kai kur auga klevai, alksniai, krūmynai.

Ūkinės veiklos organizatorius, planuodamas veiklą gamtinio karkaso teritorijoje turi taikyti prevencines priemones:

- priemonės, susijusias su ūkinės veiklos sukeltos taršos mažinimu: darbų vykdymo režimo parinkimu, atsižvelgiant į paukščių perėjimo, žuvų neršto ir migracijos periodus;
- hidrotechnines priemones, padedančias sušvelninti hidrodinaminius ir hidrocheminius aplinkos pokyčius;
- prieš įgyvendinant sprendinius vykdyti detalius inžinerinius geologinius tyrinėjimus, identifikuojant galimos rizikos zonas ir atitinkamai numatant būtinus techninius sprendinius sufozinių procesų grėsmei išvengti ar suvaldyti bei krantų stabilumui užtikrinti;
- vykdyti aplinkos monitoringą, į programą įtraukiant kraštovaizdžio, taip pat gamtinio karkaso teritorijų monitoringą.

6.4 Aplinkos kokybė

Aplinkos kokybės užtikrinimo priemonės ir kompensacinės priemonės, būtinos bendrojo plano sprendiniais suplanuotos veiklos galimam poveikiui sumažinti, nustatytos bendrojo plano

bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje atlikus koncepcinių sprendinių strateginį pasekmių aplinkai vertinimą. Šių priemonių sąrašas gali būti tikslinamas ir pildomas rengiant atskirų objektų statybos techninius projektus bei atliekant planuojamų ūkinių veiklų poveikio aplinkai vertinimo procedūras, kurių metu būtų tiksliau įvertintas galimo poveikio pobūdis ir mastas.

Įgyvendinant sprendiniuose numatytas veiklas, kurioms vadovaujantis LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymu [11] privaloma atlikti PAV procedūras, šių veiklų vykdymas galimas tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.

6.4.1 Aplinkos oras

Rengiant statybos techninius projektus turi būti taikomi geriausi prieinami gamybos būdai ir pažangūs sprendimai, nulemiantys mažesnes neigiamas pasekmes aplinkos oro kokybei, pvz., uoste stovintys laivai gali būti aprūpinami elektros energija iš šaltinių krante, o ne deginant kurą savo įrenginiuose elektrai gaminti.

Vykdam statybos darbus turėtų būti naudojami mažai taršūs įrenginiai (laivai, transporto priemonės, mechanizmai ir kt.), statybos ir krovos darbai turėtų būti organizuojami optimaliai išnaudojant naudojamų priemonių ir mechanizmų pajėgumus (pvz., didesnės talpos laivų naudojimas gruntui perplukdyti ir pan.).

Vykdam statybos, griovimo ar žemės darbus, kurie gali didinti kietųjų dalelių koncentraciją aplinkos ore, turi būti taikomos papildomos priemonės (pvz., drėkinimas, dulkančių krovinių uždengimas ir pan.), eliminuojančios arba sumažinančios kietųjų dalelių patekimą į aplinkos orą.

Visi į Klaipėdos uostą atplaukiantys laivai turi atitikti tarptautinių organizacijų (MARPOL) reikalavimus.

Vykdam birių bei kitų dulkančių krovinių krovą ir sandėliavimą turi būti taikomos technologijos, kurios turi užtikrinti visuomenės sveikatos reikalavimus už uosto ribų esančiose teritorijose.

Terminaluose, kuriuose perkraunami lakūs skysti produktai (pvz., nafta ir jos produktai) būtina diegti rekuperacines sistemas ar kitas sistemas, surenkančias krovos metu susidarančius lakiųjų produktų garus, diegti nuo išorės maksimaliai izoliuotas krovinių išsiurbimo ir transportavimo technologijas.

Veiklos vykdymo metu turi būti vykdomas kompleksinis Klaipėdos miesto ir uosto aplinkos oro taršos šaltinių ir poveikio aplinkos orui monitoringas.

6.4.2 Paviršinis vanduo

Klaipėdos uostas kaip vienas iš ūkio subjektų, galinčių daryti įtaką minėtų paviršinio vandens telkinių būklei, vykdydamas savo veiklą bei planuodamas uosto plėtrą turi įgyvendinti tokius sprendinius ir prevencines priemones, kurios leistų išvengti bei maksimaliai sumažinti galimas neigiamas pasekmes, ir atitikti tiek Lietuvos Respublikos teisės aktų reikalavimus, tiek 1992 m. Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos [12] nuostatas ir jos prieduose nurodytus reikalavimus.

Atliekant poveikio aplinkai vertinimą (-us) ūkinėms veikloms, galinčios turėti poveikį Baltijos jūros aplinkos būdingosioms savybėms, būtina įvertinti galimą ūkinės veiklos poveikį pagal Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo 1 priedo 2 lentelę.

Atsižvelgus į Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinių vandenų ir nuosėdų kontrolės bei valdymo reikalavimus, rekomenduojama uoste vykdomą aplinkos monitoringą papildyti rodikliais, susijusiais su Jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimu: svetimžemių rūšių paplitimas ir gausa, povandeninis triukšmas ir jūros tarša šiukšlėmis.

Prieš pradėdant uosto laivybos kanalo ir akvatorijos gilinimo darbus hidrodinaminės ir hidrocheminės aplinkos pokyčiams maksimaliai sušvelninti būtinas hidrotechninio sprendinio – uosto pietinių vartų, įgyvendinimas. Detali šio hidrotechninio statinio konfiguracija ir techniniai sprendiniai gali būti apsprendžiami techninio projektavimo stadijoje, atlikus reikiamus tyrimo ir vertinimo darbus.

Įgyvendinant uosto plėtros Baltijos jūros akvatorijoje bendrinius ir tolyn į jūrą pratęsiant molus, rekomenduotinas tarpinių molų „galvų“, kaip vandens pralaidumą mažinančių objektų, panaudojimas.

Uoste vykdant statybos darbus rekomenduotinas mažai taršių įrenginių (žemsiurbių/žemkasių, laivų, transporto priemonių, mechanizmų ir kt.) naudojimas, akvatorijų dugne susikaupiančios nuosėdos periodiškai turi būti išsiurbiamos, jų gramzdinimo darbai vykdomi griežtai vadovaujantis nustatytais reikalavimais.

Uosto teritorijoje vystant ir plėtojant ūkines veiklas turi būti taikomi tvarūs technologiniai sprendiniai, leidžiantys sumažinti sunaudojamo vandens bei susidarančių nuotekų kiekį, nuotekos turi būti tvarkomos atsakingai, numatant reikiamus nuotekų surinkimo ir valymo pajėgumus.

Veiklos metu turi būti vykdomas išleidžiamų nuotekų ir poveikio paviršiniam vandeniui monitoringas.

6.4.3 Dirvožemis

Siekiant apsaugoti dirvožemį, turi būti taikomi tvarūs sprendimai optimaliai projektuojant statinius, planuojant ir projektuojant infrastruktūros objektus bei teritorijas, mažinančias galimai pažeidžiamos teritorijos dydį. Darbai turi būti organizuojami parenkant maksimaliai optimalius statybos vykdymo darbų ir aptarnavimo zonų plotus, transporto judėjimo kelius, mažinančius galimai pažeidžiamos teritorijos dydį. Rekomenduotina darbus organizuoti atsižvelgiant į metų laikų sezoną (šaltuoju metų periodu vykdant darbus dėl dirvos įšalo dirvožemio pažeidimai gali būti mažesni). Nukastas derlingas dirvos sluoksnis turi būti saugojamas ir pagal galimybes panaudojamas: užbaigus statybos darbus dalis saugomo dirvožemio turi būti panaudota gerbūvio sutvarkymui, galimai tiesiogiai bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo metu pažeistų gretutinių teritorijų rekultivavimui. Perteklinis dirvožemio kiekis gali būti naudojamas kitoms pažeistoms teritorijoms, esančioms ne planuojamoje teritorijoje rekultivuoti ar atstatyti.

6.4.4 Žemės gelmės

Prieš įgyvendinant bendrojo plano sprendinius būtina atlikti detalius inžinerinius geologinius tyrinėjimus, identifikuojant galimas rizikos zonas ir atitinkamai numatant būtinus techninius sprendinius sufozinių procesų grėsmei išvengti ar suvaldyti bei krantų stabilumui užtikrinti ir kitų statinių techniniams parametrams pagrįsti.

Akvatorijos gilinimo metu iškastas gruntas gali būti naudojamas naujų teritorijų formavimui ir krantų papildymui smėliu, maksimaliai sumažinant grunto sąvartynuose šalinamo grunto kiekį vadovaujantis LAND 46A-2002 [13].

Uosto teritorijoje įsisavinant teritorijas, kuriose anksčiau buvo vykdoma ūkinė veikla, susijusi su pavojingų medžiagų naudojimu, būtina atlikti preliminarinius ekogeologinius tyrimus pagal „Ekogeologinių tyrimų reglamento“ [14] reikalavimus.

Įgyvendinant ir įgyvendinus sprendinius rezervinėje teritorijoje tarp Kairių g., Stragnų kaimo ir Vilhelmo kanalo, kol eksploatuojama Klaipėdos 3-ioji vandenvietė, turi būti vykdomas poveikio požeminiam vandeniui monitoringas. Šios prevencinės priemonės rūšis ir apimtys turėtų būti apsprendžiamos tolimesnėse planavimo stadijose – atliekant PAV techninio projektavimo metu, kai bus žinomos konkrečios planuojamos ūkinės veiklos. Pakankamų geriamojo vandens išteklių naujos vandenvietės vietos paieška ir įrengimas, nutraukiant Klaipėdos 3-ios vandenvietės veiklą, žymiai pagerintų uosto plėtros galimybes pietinėje dalyje.

6.4.5 Krantai

Siekiant išvengti galimų kranto pažeidimų naudojant savaeigę techniką, rekomenduotina statybos darbų pradžioje įrengti stacionarius išvažiavimus į pakrantės zoną ir darbų metu naudotis tik šiais išvažiavimais. Statybines medžiagas turėtų būti sandėliuojamos centruotai ir kuo arčiau statybvietės, teritorijos pagrindą užklojant laikinomis poveikiui atspariomis dangomis (pvz., geosintetinė membrana ir kt.). Užbaigus statybas statybinės atliekos turi būti pašalintos, pažeisti kranto morfologijos elementai (paplūdimys, kopagūbris ar kranto skardis) rekultivuoti panaudojant kranto sąnašų papildymo metodą, jei reikia – atsodinta sunaikinta augalija.

Priemonės poveikiui Kuršių marių krantams sumažinti:

- vakarinės protakos akvatorijos rytinės pusės išgilinimas iki 14 m (iškastas gruntas gali būti panaudotas Kuršių nerijos priekrantės rekultivacijai);
- artimiausios kelių šimtų metrų kranto atkarpos nuo Alksnynės prieplaukos (šiaurės kryptimi) povandeninio šlaito sutvirtinimas povandenine sienute;
- biotechninio (nendrių sodinimo) ir kranto bei atabrado sąnašų papildymo priemonių komplekso taikymas šiauriau esančiose ardomose kranto atkarpose;
- rengiant laivybos kanalo išgilinimo iki 17 m gylio projektą rekomenduojama šiaurinėje ruožo pusėje planuoti sprendinius taip, kad atstumas nuo Kuršių nerijos kranto iki 17 m izobatos ties 73 piketu siektų ne mažiau nei 250 m, ties 74–275 m, ties 75–300 m, t. y., pravedant 17 m

izobatą nuo jos posūkio į pietvakarius taško, esančio tarp 70–71 piketo, tiesiai į posūkio į rytus tašką tarp 80 ir 81 piketo.

Priemonės poveikiui Baltijos jūros krantams sumažinti į pietus nuo uosto vartų:

- kranto sąnašų papildymas atvežtiniu smėliu po ekstremalių kranto nuardymų artimiausioje pietiniam uosto molui atkarpoje (tikėtina, kad šias priemones gali tekti taikyti pakankamai retai tik po stipresnių uraganų);
- apsauginio paplūdimio kopagūbrio sistemingas tvirtinimas šakų klojiniais bei žabtvorėmis.

Priemonės poveikiui Baltijos jūros krantams sumažinti į šiaurę nuo uosto vartų:

- dirbtinio povandeninio sėkliaus suformavimas ardomo kranto atkarpoje, gretimoje uosto molui priekrantėje, periodiškai jo papildymas sąnašomis;
- apsauginio paplūdimio kopagūbrio sistemingas tvirtinimas šakų klojiniais bei žabtvorėmis;
- esamo krantų monitoringo tinklo papildymas papildomu stebėjimo profiliu Pajūrio regioniniame parke ties gamtos paveldo objektu – Olando kepurės skardžiu.

6.4.6 Augmenija

Įgyvendinant bendrojo plano sprendinius ir rengiant statinių statybos techninius projektus turi būti taikomos šio augmenijos apsaugos priemonės:

- poveikio aplinkai vertinimo metu turi būti atlikti bioįvairovės tyrimai ir inventorizacija (jeigu poveikio aplinkai vertinimas atliekamas teisės aktų nustatyta tvarka);
- lokalizuotos konkrečios planuojamos ūkinės veiklos vykdymo vietos;
- finansinis kompensavimas už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis;
- botaniniu požimiū vertingos augmenijos iškėlimas ir įveisimas kitose jų klestėjimui palankiose teritorijose prieš tai atlikus reikiamus tyrimus;
- vertingos augmenijos buveinių monitoringas.

6.4.7 Gyvūnija

Bendrasis planas numato esamos infrastruktūros panaudojimo efektyvumo didinimą gilinant ir platinant laivybos kanalą bei rekonstruojant jau esamas krantines, naujų sausumos teritorijų formavimą uosto akvatorijos sąskaita. Visų šių darbų vykdymo metu gali būti daromas neigiamas poveikis uosto akvatorijoje nuolat ar laikinai gyvenančioms bei praeivėms žuvims tiek tiesiogiai, padidėjus vandens drumstumui ir dėl įrenginių keliamo triukšmo, tiek netiesiogiai dėl padidėjusios vandens taršos. Uosto akvatorijoje gyvenančios žuvys, ypač pelaginės, gali aktyviai palikti akvatorijoje vykdomų darbų poveikio zoną, todėl joms poveikis būtų nežymus. Praeivių žuvų rūšių migracijoms uoste vykdomi plėtros darbai gali turėti žymią neigiamą įtaką. Tam, kad būtų sumažintas uosto akvatorijos kasimo ir gilinimo darbų poveikis praeivių žuvų rūšių migracijoms, turi būti nustatyti šių darbų apribojimai tam tikrais metų laikotarpiais. Pagrindinių praeivių žuvų

migracijų metu Klaipėdos sąsiauryje turi būti įvesti kasimo ir gilinimo darbų apribojimai sausio 1–vasario 15, balandžio 15–birželio 15 bei rugpjūčio 15–spalio 31 d. Šiuo metu Klaipėdos uosto gilinimo darbų žala žuvų ištekliais ir žuvų migracijoms daromos žalos kompensavimo įkainiai skaičiuojami priklausomai nuo gilinamos uosto dalies taip pat pagal Aplinkos ministerijos nustatytus įkainius (Aplinkos ministerija, 2015 m). Uosto plėtos sprendinių įgyvendinimo laikotarpiu taip pat būtina atsižvelgti į aukščiau nurodytus apribojimų terminus.

Į šiuos terminus taip pat turi būti atsižvelgiama akvatorijoje vykdančioms statybos darbams, kurių metu yra naudojamos poliakalės. Vykdančioms uosto akvatorijos gilinimo ir valymo bei konstrukcinius darbus žuvų migracijų metu turi būti atliekami žuvų migracijų stebėjimai, migracijų didžiausio intensyvumo laikotarpiu, kuris skirtingais metais gali žymiai skirtis priklausomai nuo klimatinės sąlygų, apriboti darbus, siekiant išvengti migracijų trikdymo pikiniais laikotarpiais. Optimaliausia būtų šiuos darbus vykdyti ne pagrindinių žuvų migracijų metu.

Bendrajame plane numatytas naujų sausumos teritorijų formavimą uosto akvatorijoje, bendras prarandamas žuvų nerštaviečių ir atsiganymo akvatorijų plotas siektų apie 216 ha. Dėl prarastos akvatorijos ichtiofaunai padaryti nuostoliai gali būti skaičiuojami pagal nustatytą metodiką (Aplinkos ministerija, 2014 m). Dalis nėgių populiacijos nerštinių migracijų metu migruoja per Malkų įlanką į Klaipėdos kanalą, tad plėtojant uosto infrastruktūrą turi būti palikta galimybė joms migruoti šia kryptimi.

Įgyvendinus uosto plėtos sprendinius, turėtų būti taikomos priemonės uosto veiklos sukeliama taršai mažinti. Rekomenduotina Klaipėdos uoste vykdomą aplinkos monitoringą praplėsti papildomu stebėjimų tašku, leidžiančiu stebėti ir vertinti uosto veiklos poveikį ichtiofaunai Kuršių marių šiaurinėje dalyje.

6.5 Visuomenės sveikata

Priemonės, rekomenduotinos aplinkos oro taršai iš mobilių šaltinių sumažinti:

- optimalus eismo organizavimas ir valdymas: rekomenduojama sprendinių įgyvendinimo darbuose naudojamų transporto priemonių eismą pagal galimybes organizuoti optimaliu režimu ir apimtimis bei maršrutais aplenkiant gyvenamąsias teritorijas;
- vykdančioms statybos darbus netoli gyvenamųjų teritorijų būtina drėkinti kelius (sausuoju periodu), dulkantys kroviniai turi būti vežami uždengti;
- kuo daugiau krovinių sausumoje turi būti pervežama geležinkelio transportu;
- uoste stovintys laivai gali būti aprūpinami elektros energija iš šaltinių krante.

Priemonės, rekomenduotinos aplinkos oro taršai iš stacionarių šaltinių sumažinti:

- vykdančioms birių bei kitų dulkančių krovinių krovą ir sandėliavimą turi būti taikomos technologijos, kurios turi užtikrinti visuomenės sveikatos reikalavimus už uosto ribų esančiose teritorijose;
- turi būti vykdoma stacionarių aplinkos oro taršos šaltinių ir poveikio aplinkos orui stebėseną.

Priemonės, rekomenduotinos aplinkos oro taršai kvapais sumažinti:

- terminaluose, kuriuose perkraunami lakūs skysti produktai (pvz., nafta ir jos produktai) būtina diegti rekuperacines sistemas ar kitas sistemas, surenkančias krovos metu susidarančius lakiųjų produktų garus, diegti nuo išorės maksimaliai izoliuotas krovinių išsiurbimo ir transportavimo technologijas.

Priemonės, rekomenduotinos triukšmui ir vibracijai sumažinti:

- poveikio aplinkai vertinimo ir statinių statybos projektų rengimo metu turėtų būti atliktas triukšmo sklaidos prognozės patikslinimas, įvertinus tikslius duomenis apie numatomos naudoti technikos parametrus, konkrečias darbų vietas ir pan.;
- pasirašant rangos sutartis su laivybos kanalo gilinimo bei platinimo, hidrotechninių statinių statybos ar rekonstrukcijos darbų paslaugas darbų rangovais būtina nustatyti reikalavimus dėl naudojamų transporto priemonių ir mechanizmų triukšmo emisijų ribojimo;
- statybos ir veiklos metu rekomenduotina naudoti mažiau triukšmingą techniką ir įrangą;
- darbai poliakalėmis turėtų būti atliekami tik dienos metu;
- arčiausiai gyvenamosios aplinkos esančių įrenginių darbas turi būti organizuojamas taip, kad būtų keliama kuo mažiau triukšmas aplinkoje, taikomas darbo režimo valdymas;
- sprendinių įgyvendinimo darbuose naudojamų transporto priemonių eismą rekomenduojama pagal galimybes organizuoti optimaliu režimu ir apimtimis bei maršrutais aplenkiant gyvenamąsias teritorijas;
- už uosto teritorijos esanti infrastruktūra, kurios apkrovą galimai nulemtų uosto veiklos plėtra, turi būti plėtojama ir optimizuojama taikant reikiamas galimo poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai mažinimo priemones;
- nesant kitų techninių priemonių sumažinti triukšmą artimiausioje gyvenamojoje aplinkoje, turi būti įrengiami triukšmą slopinantys barjerai;
- ūkinėms veikloms, kurioms vadovaujantis teisiniu reguliavimu turi būti nustatytos sanitarinės apsaugos zonos, turi būti nustatytos bei žemės ir nekilnojamojo turto registre įregistruotos sanitarinės apsaugos zonos.

Priemonės, rekomenduotinos emocinei įtampai sumažinti:

- savalaikė, profesionali komunikacija su bendruomenėmis ir viešai prieinama informacija apie planuojamus sprendinius ir jų galimas pasekmes;
- savalaikis ir operatyvus reagavimas į pagrįstas gyventojų pastabas ir skundus sprendinių įgyvendinimo metu;
- savalaikis ir tinkamas visuomenės informavimas apie aplinkos taršą ir aplinkos kokybę;
- išankstinių prevencinių priemonių taikymas;
- adekvatus atlyginimas už patiriamas pasekmes.

6.6 Socialinė aplinka

Siekiant sumažinti sprendinių įgyvendinimo metu galinčias atsirasti neigiamas pasekmes socialinei aplinkai, tikslinga statybos darbus organizuoti taip, kad medžiagų tiekimas į statybų aikštes būtų organizuojamas dienos metu, vengiant piko valandų – taip sumažinant tikimybę padidinti triukšmo ir oro taršą struktūrinių uostų aptarnaujančių gatvių apylinkėse bei nepadidinti transporto srautų šiose gatvėse.

Atliekant statybos darbus būtina vadovautis higienos normomis ir atliekant statybos darbus išlaikyti ribinių triukšmo ir taršos normatyvų reikalavimus. Tai pat, siekiant išvengti visuomenės pasipiktinimo ir neigiamo emocinio poveikio, tikslinga užtikrinti efektyvią komunikaciją su visuomene, išsklaidančią gyventojų baimes dėl grėsmės socialinei gerovei.

Siekiant sumažinti pasekmes socialinei aplinkai, atsiradusias įgyvendinus sprendinius, tikslinga naujose uosto plėtros teritorijose numatyti kompensacines priemones, leidžiančias išsaugoti gretimų teritorijų rekreacinę vertę – užtikrinti aukštą statomų statinių architektūrinę vertę ar numatyti buferines komercinės paskirties zonas tarp uosto ir rekreacinių teritorijų, galinčias praturtinti rekreacinį potencialą. Naujai statomi hidrotechniniai statiniai (molai, bunos ir kt.) Kuršių marių ir Baltijos jūros akvatorijoje turi būti pritaikyti visuomenės lankymui bei rekreacinei žvejybai.

Įgyvendinant bendrojo plano sprendinius dėl sausumos teritorijos suformavimo Baltijos jūroje sumažėtų bendras žvejybos barų skaičius ir plotas (galimi pokyčiai 15, 16, 17 žvejybos baruose), todėl tikslinga įvertinti galimų pokyčių atstatymo ir (ar) kompensavimo tvarką, žvejybos verslą administruojančioms institucijoms ir žvejybą užsiimantiems subjektams, kurie dėl to galimai galėtų patirti ūkinės veiklos apribojimų.

Uosto plėtros poreikiams reikalingose teritorijose esančio nekilnojamojo turto savininkams už paimamą (išperkamą) turtą turi būti atlyginta LR teisės aktų nustatyta tvarka.

6.7 Inžinerinė infrastruktūra

Vadovaujantis Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisyklėmis, Bendrajame plane nustatomi vietovės lygmens bendrojo plano lygmenį atitinkantys inžinerinės infrastruktūros sprendiniai. Bendruoju planu yra nustatomos inžinerinės infrastruktūros koridorių ribos, kuriose gali būti eksploatuojamos esamos bei tiesiamos naujos inžinerinės komunikacijos, koridorių ribos atitinka inžineriniams tinklams nustatytinų apsaugos zonų ribas.

Inžinerinės komunikacijos, nekeičiant bendrojo plano sprendinių gali būti projektuojamos ir tiesiamos už nurodytų inžinerinės infrastruktūros koridoriaus ribų gavus inžinerines komunikacijas eksploatuojančių įmonių pasijungimo sąlygas ir projekto sprendinius suderinus su žemės sklypų valdytojais. Perkėlus inžinerines komunikacijas į kitą vietą, jų apsaugos zona tikslinama nekeičiant bendrojo plano.

6.7.1 Vandens tiekimas

Bendrojo plano sprendiniuose inžinerinės infrastruktūros koridoriai žymimi tik magistraliniams vandentiekio tinklams, kurie skirti kelių skirtingų vartotojų aprūpinimui. Vieno teritorijos naudotojo valdomame žemės sklype ar žemės sklypo dalyje esantiems vandentiekio tinklams, skirtiems tik

teritorijos naudotojo poreikiams, inžinerinės infrastruktūros koridoriai nežymimi, šių tinklų gretimybėse galioja vandentiekio ir nuotekų tinklų apsaugos zonų reikalavimai, nustatyti Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad šių tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti.

Ne inžinerinės infrastruktūros koridoriuose esantys vandentiekio tinklai gali būti rekonstruojami arba perkelti į kitą vietą gavus šių tinklų valdytojų technines sąlygas ir suderinus techninius projektus. Kai vandentiekio tinklo valdytojas yra AB „Klaipėdos vanduo“, technines sąlygas techniniam projektui išduoda ir projektą derina AB „Klaipėdos vanduo“.

Jei Klaipėdos uosto rezervinėje teritorijoje šalia Klaipėdos miesto III-iosios vandenvietės bus planuojamos ūkinės veiklos, kurios vadovaujantis teisės aktais negali būti vykdomos požeminių vandens telkinių (vandenviečių) trečiojoje sanitarinės apsaugos zonoje, iki techninio projekto rengimo pradžios veiklos planuotojas turi savo lėšomis organizuoti vandenvietės išskėlimą.

Nauji vandentiekio tinklai į planuojamą plėtros teritoriją šiaurinėje dalyje (Baltijos jūros akvatorijoje) turi būti projektuojami ir įrengiami bendrajame plane suplanuoto inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose. Nauji vandentiekio tinklai į plėtros teritoriją pietinėje dalyje (ties Kiaulės Nugaros sala) turi būti projektuojami ir įrengiami inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose Kairių gatvės tęsinyje.

6.7.2 Buitinių ir paviršinių nuotekų tvarkymas

Bendrojo plano sprendiniuose inžinerinės infrastruktūros koridoriai žymimi tik magistraliniams buitinių ir paviršinių nuotekų tinklams. Vieno teritorijos naudotojo valdomame žemės sklype ar žemės sklypo dalyje esantiems tinklams, skirtiems tik teritorijos naudotojo poreikiams, inžinerinės infrastruktūros koridoriai nežymimi, šių tinklų gretimybėse galioja vandentiekio ir nuotekų tinklų apsaugos zonų reikalavimai, nustatyti Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad šių tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti.

Ne inžinerinės infrastruktūros koridoriuose esantys buitinių ir paviršinių nuotekų tinklai gali būti rekonstruojami arba perkelti į kitą vietą gavus šių tinklų valdytojų technines sąlygas ir suderinus techninius projektus. Kai tinklo valdytojas yra AB „Klaipėdos vanduo“, technines sąlygas techniniam projektui išduoda ir projektą derina AB „Klaipėdos vanduo“.

Nauji buitinių ir paviršinių nuotekų tinklai į planuojamą plėtros teritoriją šiaurinėje dalyje (Baltijos jūros akvatorijoje) turi būti projektuojami ir įrengiami bendrajame plane suplanuoto inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose. Nauji buitinių ir paviršinių nuotekų tinklai į plėtros teritoriją pietinėje dalyje (ties Kiaulės Nugaros sala) turi būti projektuojami ir įrengiami inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose Kairių gatvės tęsinyje.

Projektuojant naujus paviršinių nuotekų tinklus turi būti įgyvendinti Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamento reikalavimai [10].

6.7.3 Dujotiekis

Bendrojo plano sprendiniuose gamtinių dujų skirstomajam dujotiekui inžinerinės infrastruktūros koridoriai nėra žymimi, šių tinklų gretimybėse galioja dujotiekių apsaugos zonų reikalavimai, nustatyti Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti.

Planuojamoje teritorijoje esantys gamtinių dujų skirstomojo dujotiekio tinklai gali būti perkelti į kitą vietą gavus šių tinklų valdytojo technines sąlygas ir suderinus su tinklų valdytoju techninį projektą.

Planuojamoje teritorijoje esamų ir projektuojamų gamtinių dujų skirstomojo dujotiekio trasų koridoriuose, elektrocheminės saugos nuo korozijos įrenginių bei įtaisų vietose turi būti nustatyti servitutai, suteikiantis teisę tiesti požemines ir antžemines komunikacijas, aptarnauti jas bei jomis naudotis.

Naujas gamtinių dujų skirstomasis dujotiekis į planuojamą plėtos teritoriją šiaurinėje dalyje (Baltijos jūros akvatorijoje) turi būti projektuojamas ir įrengiamas bendrajame plane suplanuoto inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose. Naujas gamtinių dujų skirstomasis dujotiekis į plėtos teritoriją pietinėje dalyje (ties Kiaulės Nugaros sala) turi būti projektuojamas ir įrengiamas inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose Kairių gatvės tęsinyje. Projektuojant naujus gamtinių dujų skirstomojo dujotiekio tinklus būtina gauti AB „Energijos skirstymo operatorius“ (ESO) technines prisijungimo sąlygas.

6.7.4 Magistralinis dujotiekis

Projektuojant naujų sausumos teritorijų suformavimą ir akvatorijos išgilinimą pietinėje dalyje turi būti įvertinti esamo magistralinio SkGD dujotiekio apsaugos zonos reikalavimai. Projektuojant bet kokius statinius magistralinio dujotiekio apsaugos zonos ribose, turi būti gautos magistralinį dujotiekį eksploatuojančios įmonės techninės sąlygos.

6.7.5 Elektros energijos skirstymo tinklai

Bendrojo plano sprendiniuose elektros energijos skirstymo tinklams inžinerinės infrastruktūros koridoriai nėra žymimi, šių tinklų gretimybėse galioja elektros linijų apsaugos zonų reikalavimai, nustatyti Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti.

Planuojamoje teritorijoje esantys elektros energijos skirstymo tinklai gali būti rekonstruojami arba perkelti į kitą vietą gavus šių tinklų valdytojo technines sąlygas ir suderinus su tinklų valdytoju techninį projektą.

Nauji elektros tiekimo tinklai į planuojamą plėtos teritoriją šiaurinėje dalyje (Baltijos jūros akvatorijoje) turi būti projektuojami ir įrengiami bendrajame plane suplanuoto inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose. Nauji elektros tiekimo tinklai į plėtos teritoriją pietinėje dalyje (ties Kiaulės Nugaros sala) turi būti projektuojami ir įrengiami inžinerinių bei susisiekimo komunikacijų koridoriaus ribose Kairių gatvės tęsinyje.

6.7.6 Elektros energijos perdavimo tinklai

Bendrojo plano sprendiniuose inžinerinių komunikacijų koridoriai nustatyti planuojamos teritorijos ribose esantiems elektros perdavimo tinklams ir įrenginiams:

- dvigrandei 110 kV elektros perdavimo orinei linijai Klaipėda – Marios I, II;
- 110 kV elektros kabelių linijoms Marios – Juodkrantė I, II;
- 110/35/10/6 kV Marių transformatorių pastotei;
- 110 kV elektros perdavimo orinei linijai Klaipėda – Marios 3;
- elektros jungties „NordBalt“ 300kV elektros kabelių linijai.

Nustatytų inžinerinių komunikacijų koridorių ribos sutampa su elektros linijų apsaugos zonų ribomis, jose galioja Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatyti elektros linijų apsaugos zonų reikalavimai. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti.

Bendrajame plane nustatytos inžinerinių komunikacijų koridoriaus ribos 110 kV orinės elektros perdavimo linijos Marios – Juodkrantė perkėlimui ir keitimų kabelių linijomis. Nurodyta elektros perdavimo kabelio trasa yra preliminarinė ir gali būti keičiama įvertinus techniniame projekte parinktą hidrotechninių ir kitų statinių Kuršių marių akvatorijoje konfigūraciją, taip pat kitus techninius ir technologinius reikalavimus požeminių aukštos įtampos elektros kabelių tiesimui.

110 kV orinės elektros perdavimo linijos Marios-Juodkrantė, valdomos LITGRID AB, perkėlimas ir keitimas kabelių linijomis bus vykdomas vadovaujantis Elektros energijos gamintojų ir vartotojų elektros įrenginių prijungimo prie elektros tinklų tvarkos aprašu, patvirtintu 2012-06-04 LR Energetikos ministro įsakymu Nr. 1–127. Aprašo 54 p. įtvirtinta, kad vartotojas, gamintojas ar kitas asmuo, pageidaujantis perkelti operatoriui priklausančius elektros energetikos objektus, kliudančius statinių statybai ar dėl kitų priežasčių turi:

- operatoriui pateikti paraišką dėl operatoriui priklausančio elektros energetikos objekto iškelimo;
- gauti iš operatoriaus prijungimo sąlygas, kuriose nurodomi pagrindiniai reikalavimai reikalingi įvykdyti energetikos objekto iškelimui;
- parengti objekto teisimo ir (ar) rekonstrukcijos projektą;
- apmokėti objekto iškelimo sąnaudas šio Aprašo 47 punkte nustatyta tvarka ir terminais.

Vykdamas bendrojo plano sprendinių įgyvendinimą žemesnio lygio teritorijų planavimo dokumente arba iki elektros perdavimo linijos statybos projekto pateikimo derinti LITGRID AB, asmuo suinteresuotas esamos 110 kV oro linijos Marios -Juodkrantė iškelimu turės savo lėšomis:

- nustatyti tinkamiausią 110 kV elektros perdavimo kabelio linijos trasą, užtikrinant darnią elektros perdavimo tinklų plėtrą;
- nustatyti ir įregistruoti Nekilnojamojo turto registre specialiąją žemės naudojimo sąlygą – elektros linijos apsaugos zona;

- nustatyti ir įregistruoti Nekilnojamojo turto registre servitutus, suteikiančius teisę tiesti, aptarnauti, naudoti požemines/antžemines komunikacijas;
- teisės aktų nustatyta tvarka miško žemę, patenkančią į suplanuotą inžinerinės infrastruktūros teritoriją, paversti kitomis naudmenomis, atlikti valstybinės reikšmės miškų plotų schemos patikslinimą.

6.7.7 Šilumos tiekimas

Bendrojo plano sprendiniuose šilumos tiekimo tinklams inžinerinės infrastruktūros koridoriai nėra žymimi, šių tinklų gretimybėse galioja šilumos ir karšto vandens tiekimo tinklų apsaugos zonų reikalavimai, nustatyti Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti. Planuojamoje teritorijoje esantys šilumos tiekimo tinklai gali būti perkelti į kitą vietą arba projektuojami nauji gavus tinklų valdytojo technines sąlygas ir suderinus su tinklų valdytoju techninį projektą.

6.7.8 Ryšiai

Bendrojo plano sprendiniuose ryšių linijoms inžinerinės infrastruktūros koridoriai nėra žymimi (išskyrus šviesolaidinio kabelio trasą per Kuršių marias), šių tinklų gretimybėse galioja ryšių linijų apsaugos zonų reikalavimai, nustatyti Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Teritorijos naudotojas turi užtikrinti, kad tinklų valdytojas galėtų bet kuriuo metu savo valdomus tinklus naudoti, aptarnauti ir remontuoti.

Planuojamoje teritorijoje esančios ryšių linijos gali būti perkelti į kitą vietą arba projektuojamos naujos gavus šių linijų valdytojo technines sąlygas ir suderinus su tinklų valdytoju techninį projektą. Projektas turi būti rengiamas vadovaujantis Elektroninių ryšių infrastruktūros įrengimo, žymėjimo, priežiūros ir naudojimo taisyklėmis. Esamos ir planuojamos ryšių linijos negali patekti po statiniais ar po gatvės (kelio) važiuojamąja dalimi.

6.8 Priešgaisrinė sauga

6.8.1 Gaisro plitimo į gretimus statinius ribojimas

Planuojamoje teritorijoje projektuojant naujus statinius bendruoju planu nustatytoje statinių statybos zonoje, turi būti užtikrinti saugūs atstumai tarp pastatų lauko sienų, tokiu būdu ribojant gaisro plitimą į gretimus pastatus. Konkretūs priešgaisriniai atstumai tarp pastatų reikalavimai ir taikymo sąlygos išdėstyti Gaisrinės saugos pagrindiniuose reikalavimuose.

Rengiant techninius projektus gaisro plitimas į kitus statinius gali būti ribojamas priešgaisrinėmis užtvaramis, kurios atskiria gretimus statinius ir savo konstrukcijos ypatumais užtikrina, kad vienoje priešgaisrinės užtvartos pusėje kilęs gaisras neišplistų į už jos esantį gretimą statinį. Priešgaisrinių užtvartų matmenys turi būti ne mažesni kaip didesniojo statinio išoriniai matmenys arba įrengiamų priešgaisrinių užtvartų matmenys parenkami atsižvelgiant į gaisro šiluminio poveikio plitimo galimybes.

6.8.2 Gaisro gesinimas ir gelbėjimo darbai

Rengiant techninius projektus pagal bendrojo plano sprendinius turi būti įgyvendintos Gaisrinės saugos pagrindiniuose reikalavimuose numatytos sąlygos gaisrų gesinimo ir gelbėjimo automobiliams privažiuoti prie kiekvieno statinio, gaisro gesinimo vandens šaltinio ir gaisrinio hidranto. Turi būti užtikrinta galimybė gaisrų gesinimo ir gelbėjimo automobiliams iš visų pusių privažiuoti prie pastatų, kurių užstatytas plotas didesnis kaip 10 ha arba jų plotis didesnis kaip 100 m.

Į pramonės ir sandėliavimo teritorijas ir šiose teritorijose aptvertas aikšteles (atviras transformatorių pastotes, atvirus sandėlius ir pan.), kurių plotas didesnis kaip 5 ha, turi būti įrengti ne mažiau kaip du įvažiavimai. Taip pat du įvažiavimai turi būti įrengti, kai pramonės ir sandėliavimo pastatų leidžiamo užstatymo kraštinė ilgesnė negu 1000 m ir nukreipta išilgai gatvės ar kelio, atstumas tarp įvažiavimų neturi viršyti 1500 m.

Lauko gaisrinio vandentiekio tinklų ir statinių poreikis, reikalingas vandens kiekis, gaisro gesinimo trukmė, tikėtinas vienu metu vietovėje kilsiančių gaisrų skaičius, reikalingas vandentiekio patikimumas, parenkamas vandentiekio tinklų skersmuo, kiti techniniai sprendiniai nustatomi rengiant statinių techninius projektus pagal Lauko gaisrinio vandentiekio tinklų ir statinių projektavimo ir įrengimo taisyklėse išdėstytas sąlygas.

Klaipėdos mieste yra įsikūrusios 3 Klaipėdos apskrities priešgaisrinės gelbėjimo valdybos priešgaisrinės gelbėjimo komandos: Trilapio g. 4 (1-oji komanda), Šilutės pl. 58 (2-oji komanda) ir Kretainio g. 2 (3-oji komanda). Vertinant jų aptarnaujamą teritoriją, kai atstumas vykstant artimiausiu keliu į tolimiausio įvykio vietą būtų ne didesnis kaip 5 km, šios komandos gali aptarnauti visą uosto teritoriją nuo P. Lideikio g. šiaurinėje dalyje iki Perkėlos g. pietinėje dalyje. Dalis prie Perkėlos g. esančių teritorijų (Smeltės pusiasalyje) nuo artimiausios 2-osios komandos yra nutolusios didesniu nei 5 km atstumu, šią teritoriją turėtų aptarnauti nauja, Klaipėdos miesto bendrajame plane numatyta, priešgaisrinio gelbėjimo komanda Perkėlos g. Dar viena naują priešgaisrinio gelbėjimo komandą bendrajame plane numatyta įkurti Turistų g. (Giruliuose). Į šių naujų komandų aptarnavimo zoną patektų planuojamos uosto plėtos teritorijos šiaurinėje ir pietinėje dalyse.

Šiuo metu vietinės, tik vieną uosto terminalą aptarnaujančios, priešgaisrinio gelbėjimo komandos yra įsikūrę Burių g. 19 (AB „Klaipėdos nafta“ teritorijoje), Burių g. 17 (UAB „Krovinių terminalas“ teritorijoje) ir Nemuno g. 2b (AB „BEGA“ teritorijoje). Šios komandos įkurtos laikantis padidintų priešgaisrinių reikalavimų, susijusių su šiuose terminaluose vykdoma degių medžiagų krova.

Naujoje plėtos teritorijose planuojant naujas ūkines veiklas, susijusias su degiomis ar sprogiomis medžiagomis, vadovaujantis priešgaisriniais reikalavimais jose turi būti numatytos visos reikalingos priešgaisrinės priemonės, esant poreikiui ir papildomos priešgaisrinio gelbėjimo komandos su visomis gaisrų gesinimui reikalingomis techninėmis priemonėmis.

7 BENDROJO PLANO SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO APRAŠAS

7.1 Bendrojo plano sprendinių įgyvendinimas

Bendrojo plano sprendinių įgyvendinimas numatomas 2 pagrindiniai etapais, numatant, kad naujų sausumos teritorijų formavimas akvatorijoje vienu metu būtų vykdomas arba tik Kuršių mariose, arba tik Baltijos jūroje:

1. Laivybos kanalo gilinimas ir platinimas, išorinių uosto vartų rekonstrukcija, su šių sprendinių įgyvendinimu susijusių gamtosauginių priemonių įgyvendinimas, esamų uosto teritorijų potencialo didinimas tankinant užstatymą ir diegiant pažangias krovos technologijas;
2. (1) Pietinės uosto plėtos teritorijos Kuršių marių akvatorijoje įsisavinimas, apimantis naujų sausumos teritorijų suformavimą ir laivybos kanalo įrengimą, su šių sprendinių įgyvendinimu susijusių gamtosauginių priemonių įgyvendinimas;
2. (2) Šiaurinės uosto plėtos teritorijos Baltijos jūros akvatorijoje įsisavinimas, apimantis naujų sausumos teritorijų suformavimą, laivybos baseino ir apsauginių molų komplekso įrengimą, su šių sprendinių įgyvendinimu susijusių gamtosauginių priemonių įgyvendinimas.

Bendruoju planu nustatyti teritorijų planavimo sprendiniai planuojamos teritorijos ribose, sukuriantys prielaidas uosto ir susijusių veiklų plėtrai esamose bei planuojamose naujose uosto plėtos teritorijose, taip pat šiai veiklai būtinos susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros vystymui. Dalis susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros objektų, gyvybiškai svarbių naujų uosto plėtos teritorijų funkcionavimui, turi būti įrengti už planuojamos teritorijos ribų, šių objektų plėtrai reikalingi teritorijos naudojimo reglamentai šiuo bendruoju planu nenustatomi. Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros objektai už planuojamos teritorijos ribų turi būti suplanuoti kitais teritorijų planavimo dokumentais – susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planais (specialiaisiais planais). Dėl šios priežasties uosto plėtrai reikalingų priemonių ir veiksmų programa išskirta į du sąrašus, atskiriant bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo priemones planuojamos teritorijos ribose ir priemones, kurias būtina įgyvendinti už planuojamos teritorijos ribų, norint įvykdyti bendruoju planu numatytą uosto plėtrą.

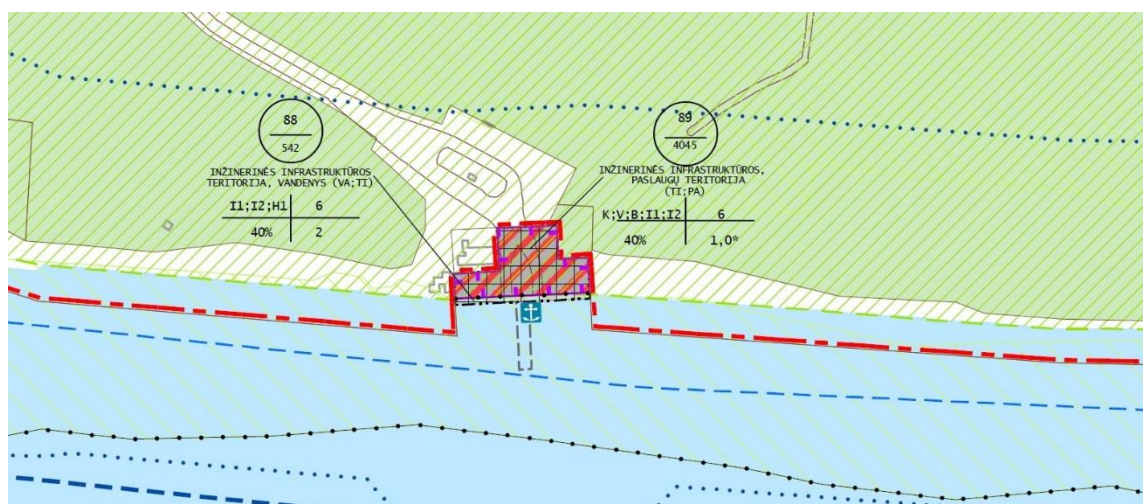
Už planuojamos teritorijos ribų numatoma transporto jungtis su išoriniu uostu yra grafiškai pažymėta brėžiniuose, ši jungtis yra pažymėta Klaipėdos apskrities bendrojo plano rezervavimo visuomenės poreikiams brėžinyje kaip planuojamas infrastruktūros koridorius. Numatoma jungtis turi būti detalizuota žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane ir (ar) susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane.

Poreikis įrengti išorinį giliavandenį uostą identifikuotas Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano dalies „Jūrinės teritorijos“ VI skyriaus „Svarbiausios jūrinių teritorijų raidos prielaidos ir strateginiai tikslai“ 30.4. p. Vadovaujantis nurodyto bendrojo plano VIII skyriaus „Specializuotos jūrinių teritorijų struktūros“ 49.1.4 p., išorinio giliavandens uosto statybos vieta turi būti parinkta parengus dviejų alternatyvų – ties Melnragė ir Šventosios–Būtingės zonoje – vertinimą, kuriame įvertinamos giliavandens uosto užnugario infrastruktūros sukūrimo iki valstybės rytinės sienos

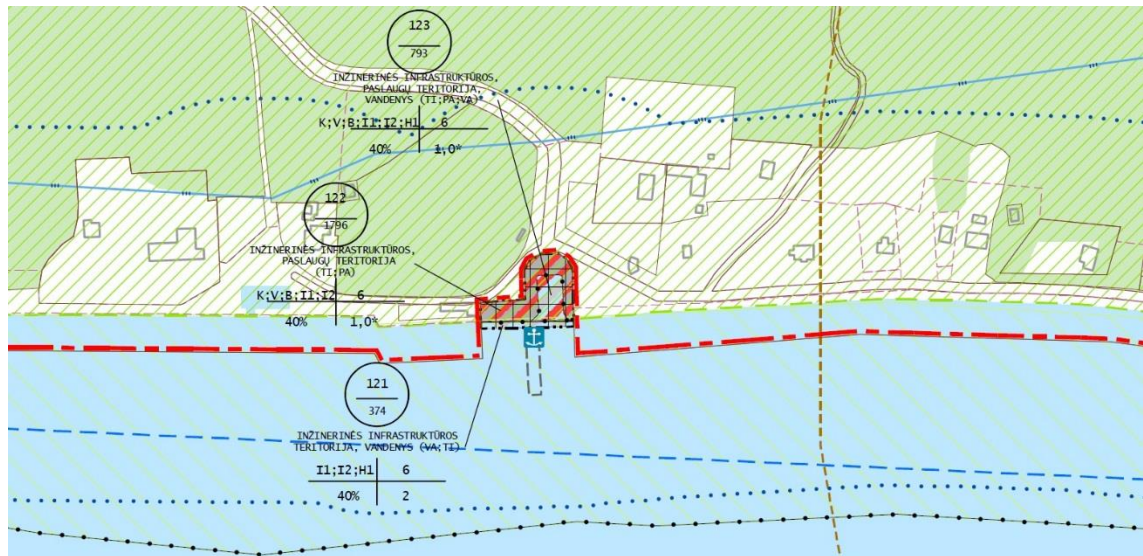
alternatyvos, demografinės urbanistinių centrų kūrimo prielaidos, ir atlikus strateginio poveikio aplinkai vertinimo procedūras.

Vadovaujantis galiojančia Lietuvos Respublikos bendrojo plano redakcija (dalimi „Jūrinės teritorijos“) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrai šiaurinėje dalyje (Baltijos jūros akvatorijoje) reikalingi statinių statybos projektai gali būti pradėti rengti tik atlikus strateginį pasekmių aplinkai vertinimą dviem išorinio uosto alternatyvoms – ties Melnrage ir Šventosios–Būtingės zonoje.

Bendrojo plano sprendiniuose statinių statyba yra numatyta uosto teritorijose, esančiose Kuršių nerijos nacionaliniame parke (Smiltynėje), kuriose šiuo metu yra įrengtos ir eksploatuojamos keleivinių ir autotransporto keltų krantinės (7.1 pav., 7.2 pav.). Naujų pastatų statyba šiose teritorijose galima tik tuo atveju, jeigu tokia statyba neprieštarauja tuo metu galiojantiems Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plano, patvirtinto 2012-06-06 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 702, sprendiniams arba pastatų statyba yra numatyta savivaldybės ar jos dalies bendrajame plane. Visų pastatų ir (ar) virš žemės iškilusių inžinerinių statinių (Naujosios perkėlos teritorijoje leistinas maksimalus inžinerinių statinių aukštis iki 30 m) projektavimui šiose teritorijose turi būti organizuojami architektūriniai konkursai, architektūriniai sprendiniai turi maksimaliai atitikti Retrospektyvinio Kuršių nerijos išskirtinės visuotinės vertės aprašo reikalavimus.

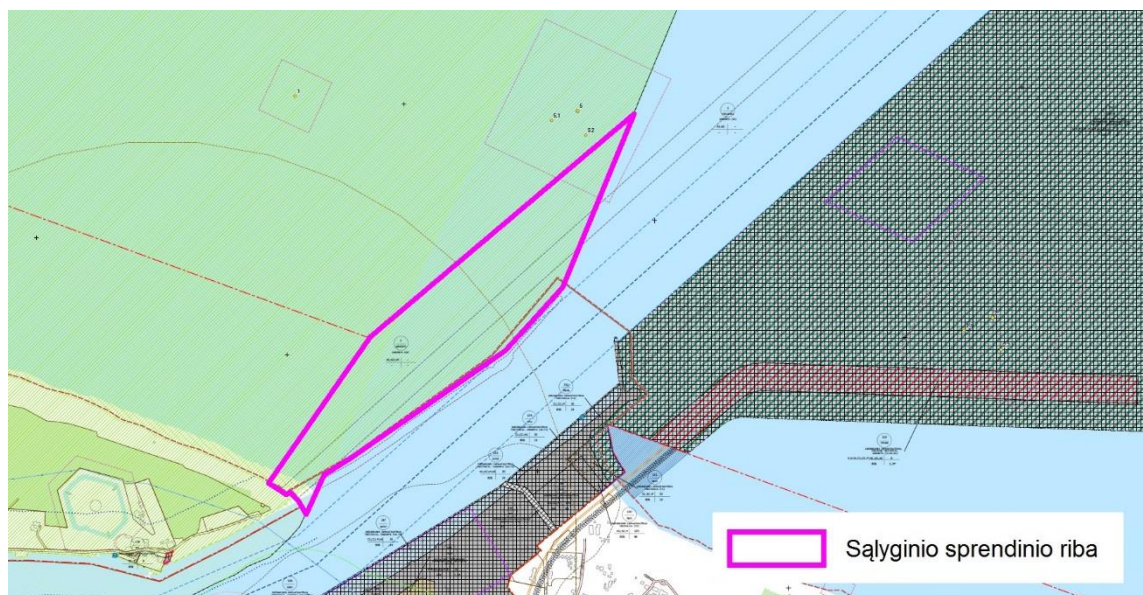


7.1 pav. Statinių statybos zonos Naujosios perkėlos teritorijoje Smiltynėje.



7.2 pav. Statinių statybos zonos Senosios perkėlos teritorijoje Smiltynėje

Bendrojoje plano sprendiniuose numatyta galimybė statyti hidrotechninius ir jūrų uostų statinius (perstatyti esamus) greta pietinio uosto vartų molo Baltijos jūros akvatorijoje, patenkančioje į Kuršių nerijos nacionalinio parko ribas, nustatytas 2010-12-22 Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XI-1248 (7.3 pav.). Hidrotechninių ir jūrų uostų statinių statyba šioje akvatorijoje galima tik tais atvejais, kai tenkinama viena iš šių sąlygų: tokia statyba neprieštarauja tuo metu galiojantiems Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plano, patvirtinto 2012-06-06 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 702, sprendiniams; akvatorija nepatenka Kuršių nerijos nacionalinio parko ribas, nustatytas tuo metu galiojančia 2010-12-22 Lietuvos Respublikos Seimo nutarimo Nr. XI-1248 redakcija; tokių statinių statyba yra numatyta savivaldybės ar jos dalies bendrajame plane.



7.3 pav. Hidrotechninių ir jūrų uostų statinių statyba Baltijos jūros akvatorijoje (sąlyginis sprendinys)

Visų nurodytų bendrojo plano sprendinių etapų įgyvendinimo metu, vadovaujantis Lietuvos Respublikos statybos įstatymu ir kitais statybą reglamentuojančiais teisės aktais, bus rengiami statinių statybos projektai. Tuo atveju, kai planuojama veikla pateks į Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo sritį, turės būti atliekamos poveikio aplinkai vertinimo procedūros, kurių metu parinktos poveikį minimizuojančios ar kompensuojančios techninės priemonės turės būti įtrauktos į techninių statybos projektų apimtį ir įrengtos objektų statybos metu.

Įgyvendinant susisiekimo sprendinius, būtina atsižvelgti į subalansuotos plėtros principus bei galimybes, esamą situaciją taršos aspektais ir įvertinti galimą poveikį susisiekimo sprendinių poveikio zonoje esančioms teritorijoms, esant būtinybei taikyti kompensacines priemones.

Želdinių ir (ar) miškų plotai, kurie bus sunaikinti vykdant su Klaipėdos valstybinio jūrų uostu susijusios infrastruktūros ir suprastruktūros plėtrą, turi būti atsodinti savivaldybės, kurioje jie sunaikinami, teritorijoje vadovaujantis savivaldybės bendrojo plano ar žemesnio lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais. Šių želdinių atsodinimą finansuoja infrastruktūros arba suprastruktūros plėtotojas (statytojas).

Rengiant krantinių Nr. 81, Nr. 82 ir Nr. 100 statybos projektus sprendinius būtina suderinti su šių krantinių naudotojais.

7.2 Miško naudmenų keitimas

Bendrojo plano sprendinių įgyvendinimui dalyje rezervinės teritorijos tarp Kairių g., Stragnų k. ir Vilhelmo kanalo reikia atlikti miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis procedūras, numatytas Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis ir kompensavimo už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. rugsėjo 28 d. nutarimu Nr. 1131. Kitomis naudmenomis paverčiamų miško plotų rezervinėje teritorijoje sąrašas pateikiamas 7.1 lentelėje:

7.1 lentelė. Kitomis naudmenomis paverčiamo miško plotai rezervinėje teritorijoje tarp Kairių g., Stragnų k. ir Vilhelmo kanalo

Eil. Nr.	LR miškų valstybės kadastrė įregistruotos kitomis naudmenomis paverčiamos miško žemės duomenys					
	Miškų urėdija	Girininkija	Kvartalo Nr.	Taksacinio sklypo Nr.	Sklypo plotas, ha	Keičiamo kitomis naudmenomis sklypo plotas, ha
1.	Kretingos	Šernų	133	1	17	16,14
2.			140	1	5	4,77
3.			139	1	15	8,47
4.			134	1	7,9	7,91
5.			134	1n	0,13	0,13
6.			139	2	1,1	0,09
7.			140	2	2,5	2,15
8.			134	2	3,9	3,94
9.			140	3	16	14,3
10.			134	3	5,2	5,15
11.			134	3n	0,76	0,76

Eil. Nr.	LR miškų valstybės kadastrė įregistruotos kitomis naudmenomis paverčiamos miško žemės duomenys					
	Miškų urėdija	Girininkija	Kvartalo Nr.	Taksacinio sklypo Nr.	Sklypo plotas, ha	Keičiamo kitomis naudmenomis sklypo plotas, ha
12.			140	4	0,31	0,31
13.			139	4	2,1	0,01
14.			140	5	1,7	1,65
15.			134	5n	0,29	0,29
16.			140	9	0,45	0,45
Viso:					66,52	

Papildomai miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis turės būti atliktas įrengiant naują transporto jungtį nuo P. Lideikio g. į naujas uosto plėtros teritorijas šiaurinėje dalyje. Tikslūs kitomis naudmenomis paverčiamos miško žemės plotai bus nustatyti parengus susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą (specialųjį planą).

Miško žemė gali būti paverčiama kitomis naudmenomis tik išimtiniais atvejais, numatytais Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje, vienas kurių – valstybei svarbiems projektams įgyvendinti. Kadangi miško žemę paversti kitomis naudmenomis planuojama valstybinės reikšmės miškų plotuose, vadovaujantis Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 6 dalimi miško žemę paversti kitomis naudmenomis valstybinės reikšmės miškuose galima tik po to, Vyriausybė priima nutarimą dėl tam tikrų valstybinės reikšmės miškų plotų išbraukimo iš valstybinės reikšmės miškų plotų.

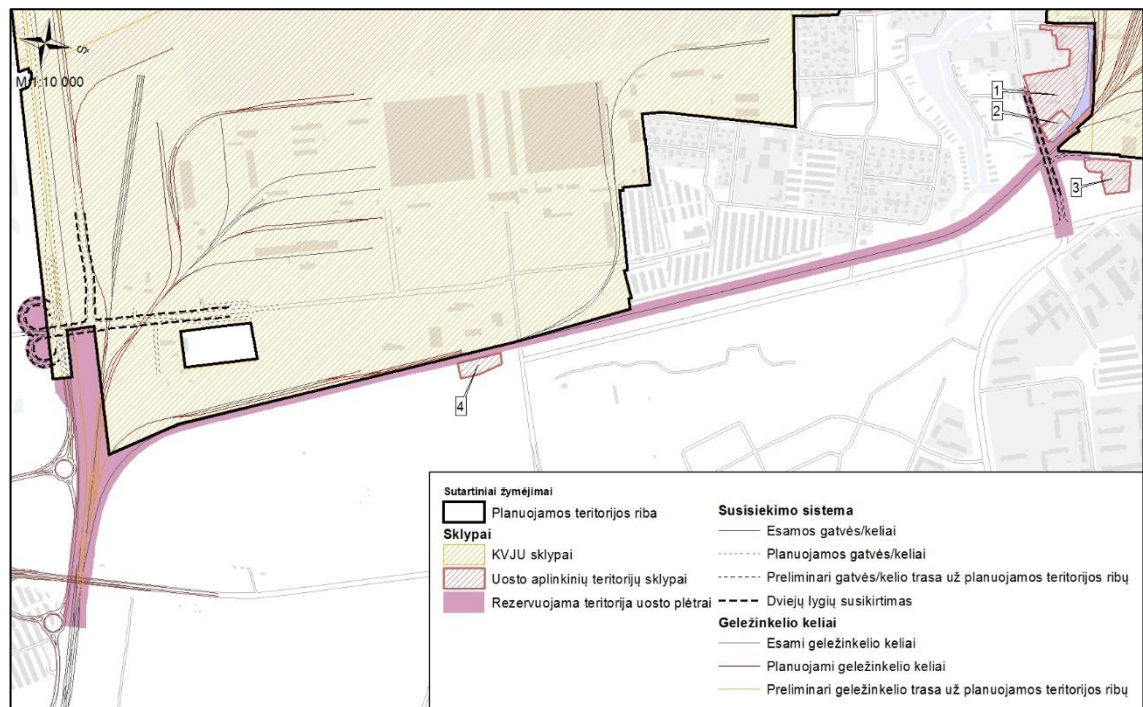
Valstybinės reikšmės miškų plotų schemos tikslinimas atliekamas vadovaujantis Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimu Nr. 1369. Schemų rengimą ir tikslinimą organizuoja Aplinkos ministerija, o jų rengimą ir derinimą atlieka Valstybinė miškų tarnyba. Sprendimas dėl schemos rengimo priimamas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu.

7.3 Žemės paėmimas visuomenės poreikiams

Žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus vykdomos vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymu. Vadovaujantis įstatymo 4 straipsnio 1 dalimi, projektą įgyvendinanti institucija kartu su prašymu Vyriausybei pateikia ypatingos valstybinės svarbos projekto specialiojo plano projektą, parengtą Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo tvarka, žemės sklypų, kurių visą plotą arba jų dalis numatoma paimti visuomenės poreikiams, sąrašą, taip pat valstybinės žemės sklypų, kurių valstybinės žemės nuomos ar panaudos sutartis numatoma nutraukti, sąrašą su nurodytais šių plotų savininkais ir (ar) kitais naudotojais ir šių žemės sklypų unikaliais numeriais.

Žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros bendrajame plane identifikuotose rezervuojamose teritorijose bus atliekamos vadovaujantis valstybei svarbaus projekto specialiojo teritorijų planavimo dokumentu (-ais) – susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planu (-ais).

Į bendrajame plane identifikuotas rezervuojamas teritorijas, reikalingas uosto susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtrai, patenka nekilnojamojo turto registre įregistruoti žemės sklypai su juose esančiu kitu nekilnojamoju turtu. Į susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtrai pietinėje uosto dalyje reikalingų koridorių ribas patenkančių žemės sklypų preliminarus sąrašas pateiktas 7.2 lentelėje (2017-06-22 VĮ Registrų centras duomenys).

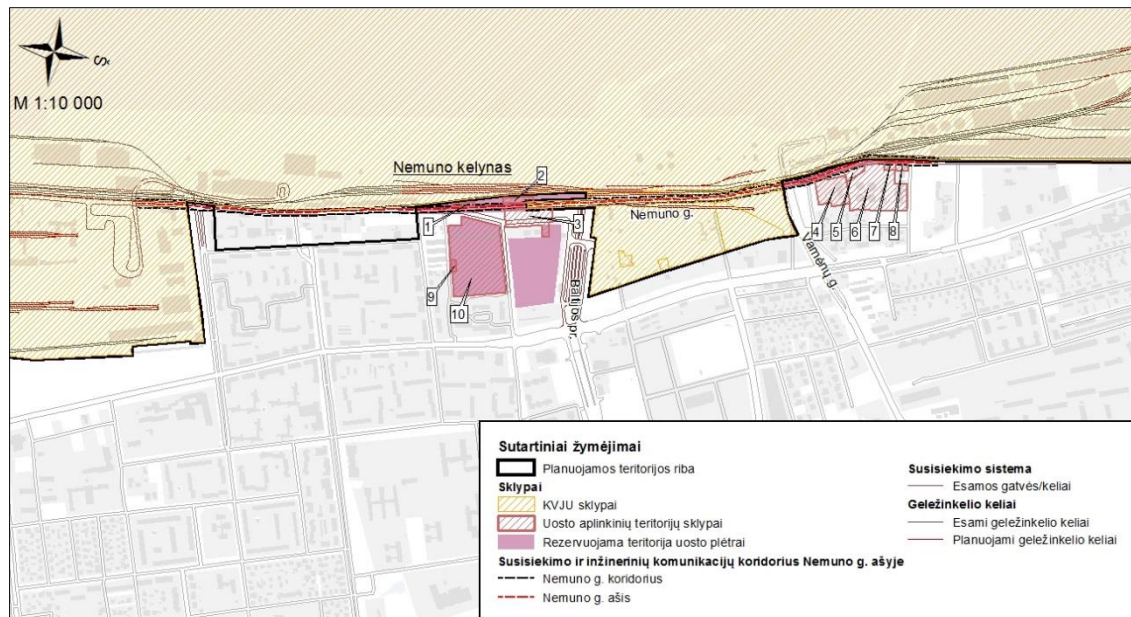


7.4 pav. Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtra pietinėje uosto dalyje

7.2 lentelė. Į susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtrai pietinėje uosto dalyje reikalingų koridorių ribas patenkančių žemės sklypų sąrašas

Nr.	Sklypo kadastrinis Nr.	Pagrindinė paskirtis	Naudojimo būdas
Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtra pietinėje uosto dalyje			
1	2101/0008:0264	Kita	Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorija
2	2101/0008:0249	Kita	Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos
3	2101/0008:0140	Kita	Komercinės paskirties objektų teritorija
4	2101/0009:0007	Kita	Komercinės paskirties objektų teritorija

Į susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridoriaus Nemuno g. ašyje bei į teritorijos prie Baltijos pr. ir Nemuno g., skirtos uosto plėtrai, ribas patenkančių žemės sklypų preliminarus sąrašas pateiktas 7.3 lentelėje (2017-06-22 VĮ Registrų centras duomenys).

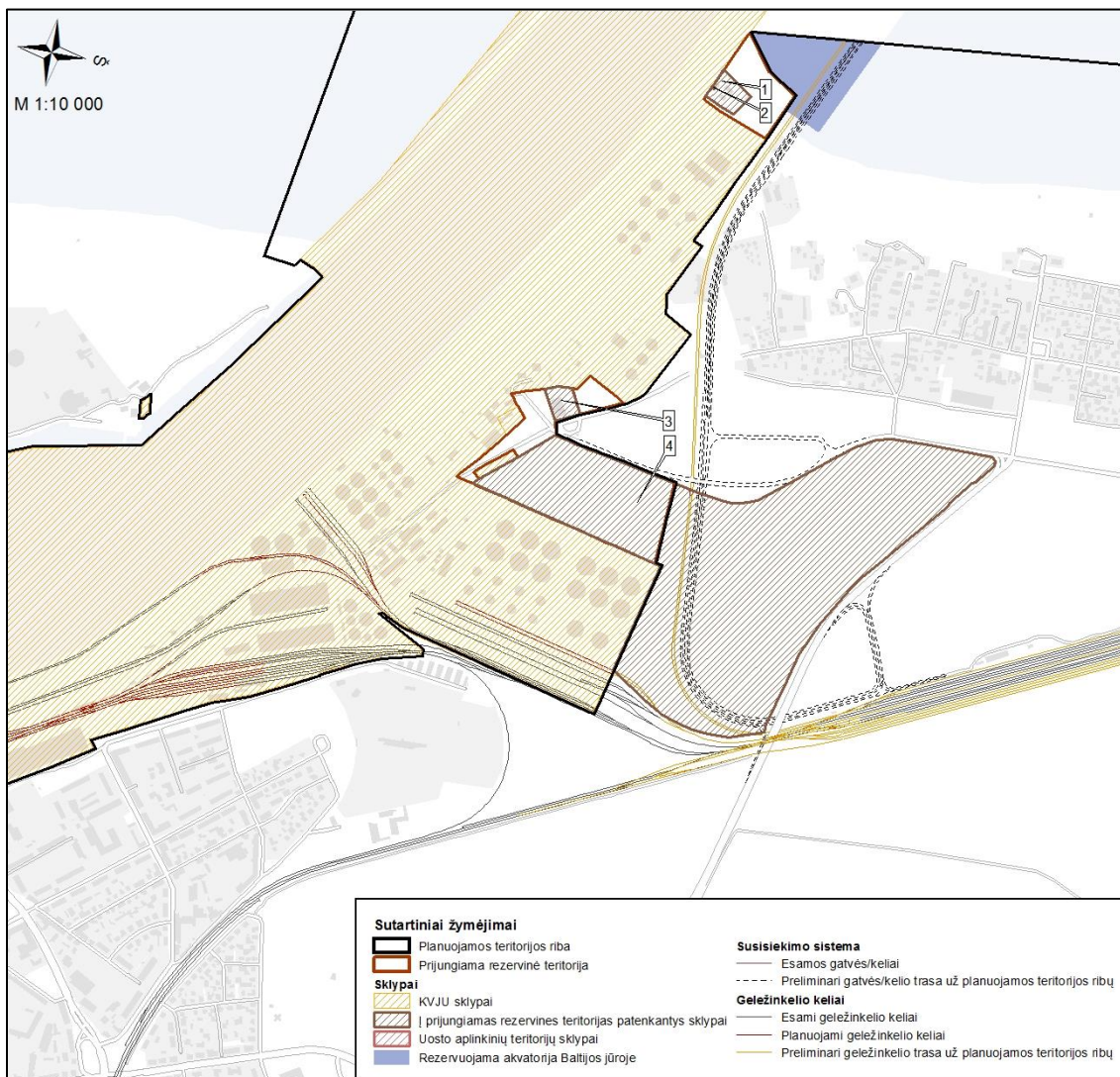


7.5 pav. Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridorius Nemuno g. ašyje bei teritorija uosto plėtrai

7.3 lentelė. Į susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridoriaus Nemuno g. ašyje bei į uosto plėtrai reikalingų teritorijų ribas patenkančių žemės sklypų sąrašas

Nr.	Sklypo kadastrinis Nr.	Pagrindinė paskirtis	Naudojimo būdas
Inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros koridoriaus suformavimas Nemuno g. ašyje			
1	210100060490	Kita	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
2	210100060457	Kita	Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorija
3	210100060451	Kita	Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorija
4	210100050427	Kita	Komercinės paskirties objektų teritorija
5	210100050060	Kita	Gyvenamoji teritorija
6	210100050312	Kita	Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorija
7	210100050470	Kita	Daugiabučių ir gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorija
8	210100050110	Kita	Komercinės paskirties objektų teritorija
Teritorija uosto plėtrai prie Baltijos pr. ir Nemuno g.			
9	210100060263	Kita	Komercinės paskirties objektų teritorija
10	210100060497	Kita	Visuomeninės paskirties teritorija

Patikslintas į susisiekimo ir inžinerinių koridorių (-ius) patenkančių žemės sklypų ir kito nekilnojamojo turto sąrašas, taip pat tikslūs visuomenės poreikiams paimamos žemės plotai bus nustatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano (-ų) rengimo metu.



7.6 pav. Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtra šiaurinėje uosto dalyje

7.4 lentelė. Į rezervines teritorijas šiaurinėje uosto dalyje patenkančių žemės sklypų sąrašas

Nr.	Sklypo kadastrinis Nr.	Sklypo plotas, ha	Pagrindinė paskirtis	Naudojimo būdas
Rezervinės teritorijos šiaurinėje uosto dalyje				
1	210100010462	0,5549	Kita	Komercinės paskirties objektų teritorija
2	210100010461	0,0037	Kita	Teritorija valstybės sienos apsaugos tikslams
3	210100010820	0,4470	Kita	Visuomeninės paskirties teritorija
4	210100010824	36,6933	Miškų ūkio	Rekreacinių miškų sklypai

Dalies Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinių teritorijų, patvirtintų 1993-11-03 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 822 (su vėlesniais pakeitimais), bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo laikotarpiu nenumatoma įsisavinti, šiose teritorijose nebus vykdomos žemės ir kito nekilnojamojo turto paėmimo visuomenės poreikiams procedūros. Į šių teritorijų sąrašą patenka:

- Akcinės bendrovės „Klaipėdos nafta“ plėtrai skirta teritorija;

- teritorija tarp Nemuno ir Žalgirio gatvių;
- dalis teritorijos tarp Kairių gatvės Klaipėdoje, Stragnų kaimo Klaipėdos rajone ir Vilhelmo kanalo vandenvietės.

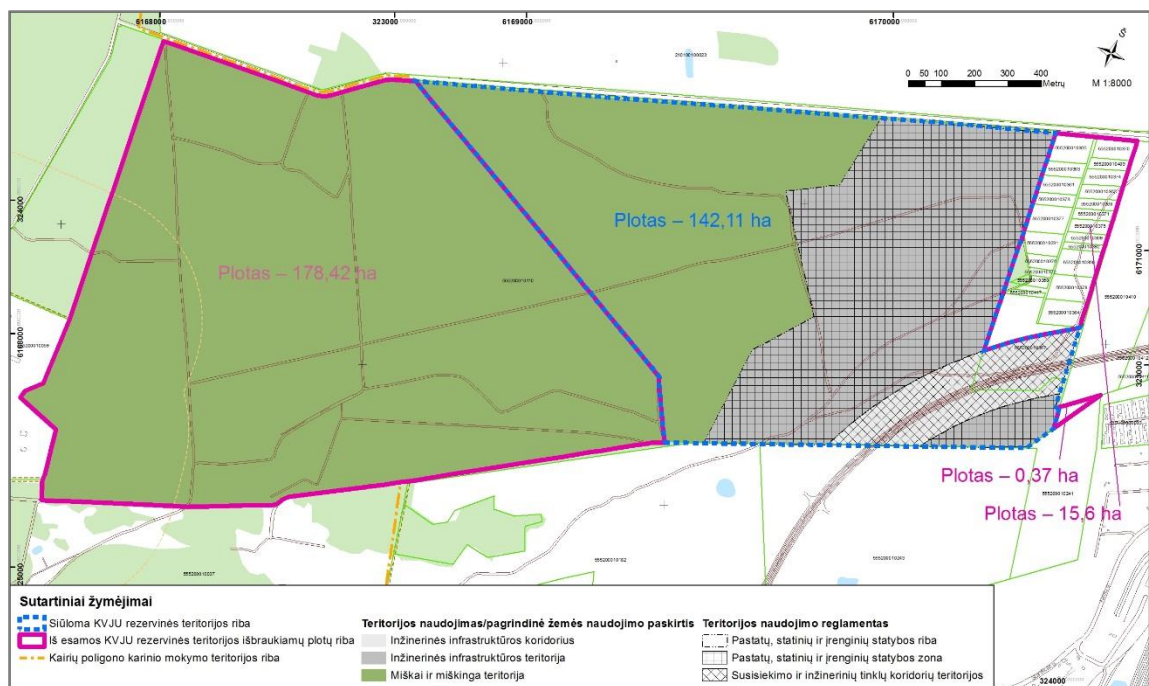
Akcinės bendrovės „Klaipėdos nafta“ plėtrai skirta teritorija šiuo metu yra apaugusi mišku, patenkančiu į valstybinės reikšmės miškų plotų ribas, esama teritorijos pagrindinė tikslinė žemės naudojimo paskirtis (miškų ūkio) nekeičiama. Esant poreikiui, po bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo laikotarpio teritorija gali būti panaudota AB „Klaipėdos nafta“ naftos produktų terminalo plėtrai.

Rezervinėje teritorijoje tarp Nemuno ir Žalgirio gatvių bendruoju planu teritorijos tvarkymo reglamentai nenustatomi, joje galioja kitų šiuo metu galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai. Dalis ar visa ši teritorija po bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo laikotarpio esant poreikiui gali būti panaudota Nemuno g. ašyje esančių susisiekimo komunikacijų (gatvės ir geležinkelių) plėtrai.

Dalyje rezervinės teritorijos tarp Kairių gatvės Klaipėdoje, Stragnų kaimo Klaipėdos rajone ir Vilhelmo kanalo vandenvietės šiuo metu yra miškas, patenkantis į valstybinės reikšmės miškų plotų ribas bei Lietuvos kariuomenės Brigados generolo Povilo Plechavičiaus poligono mokomąją teritoriją. Taip pat dalyje teritorijos yra privačių savininkų valdomi žemės sklypai. Mišku apaugusioje teritorijos dalyje teritorijos naudojimo reglamentas nekeičiamas, pagrindinė tikslinė žemės naudojimo paskirtis – miškų ūkio.

Teritorijos dalyje, kurioje yra privačių savininkų valdomi žemės sklypai, teritorijos tvarkymo reglamentai nenustatomi, joje galioja kitų šiuo metu galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai. Įvertinus, kad šių žemės sklypų neplanuojama panaudoti uosto plėtrai ir po bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo laikotarpio, taip pat siekiant nesukurti perteklinių apribojimų veikloms šiuose žemės sklypuose, siūloma keisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu nustatytas rezervinės teritorijos ribas į jas neįtraukiant privačių savininkų valdomų žemės sklypų.

Atitinkamai į naujai formuojamas rezervinės teritorijos ribas siūloma neįtraukti ir rezervinės teritorijos dalies, patenkančios į Lietuvos kariuomenės Brigados generolo Povilo Plechavičiaus poligono mokomąją teritoriją. Siūlomos rezervinės teritorijos tarp Kairių gatvės Klaipėdoje, Stragnų kaimo Klaipėdos rajone ir Vilhelmo kanalo vandenvietės ribos pateiktos 7.7 pav.



7.7 pav. Siūlomas rezervinės teritorijos tarp Kairių gatvės Klaipėdoje, Stragnų kaimo Klaipėdos rajone ir Vilhelmo kanalo vandenvietės ribų keitimas.

7.4 Pagrindinės žemės naudojimo paskirties keitimas

Pagal bendrojo plano sprendinius rezervinėje teritorijoje tarp Kairių g., Stragnų k. ir Vilhelmo kanalo – dalyje esamo valstybinės žemės sklypo kadastro Nr. 5552/0001:110 (unikalus Nr. 4400-2809-478, sklypo plotas – 337,6925 ha), kurios plotas sudaro 68,2985 ha, numatomas pagrindinės žemės naudojimo paskirties keitimas iš miškų ūkio į kitą, nustatant teritorijos naudojimo tipą – inžinerinės infrastruktūros teritorijos. Vadovaujantis bendrojo plano sprendiniais 68,2985 ha ploto dalis turi būti atidalinta nuo valstybinės žemės sklypo kadastro Nr. 5552/0001:110 (unikalus Nr. 4400-2809-478), suformuotas naujas valstybinės žemės sklypas turi būti įregistruotas nekilnojamojo turto registre. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 24 str. nustatyta tvarka pakeitus žemės sklypo pagrindinę naudojimo paskirtį, 1993-11-03 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 822 patvirtintas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės, uosto akvatorijos ir uosto rezervinių teritorijų, reikalingų Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui plėsti, sąrašo I skyrius „Uosto žemė“ turi būti papildytas naujai suformuotu žemės sklypu uosto plėtrai.

Formuojant naujas sausumo teritorijas pietinėje uosto dalyje (Kuršių marių akvatorijoje) numatomas žemės sklypo kadastro Nr. 2101/0010:61 (unikalus Nr. 4400-2199-4594, sklypo plotas – 269,6896 ha) dalies atidalinimas ir žemės naudojimo paskirties keitimas iš vandens ūkio į kitą, nustatant teritorijos naudojimo tipą – inžinerinės infrastruktūros teritorijos. Atidalinamos žemės sklypo dalies ribos ir plotas bus nustatytas parengus konkrečius uosto pietinės dalies išvystymo sprendinius.

Vykdam plėtra pietinėje dalyje turės būti pertvarkomos ir ties Kiaulės nugaros sala suformuoto žemės sklypo kadastro Nr. 2101/0010:62 (unikalus Nr. 4400-2232-0110, sklypo plotas – 11,5443 ha) ribos bei žemės naudojimo paskirtis keičiama iš konservacinės į kitą, nustatant teritorijos naudojimo tipą – inžinerinės infrastruktūros teritorijos. Sklypo ribos bus patikslintos parengus konkrečius uosto pietinės dalies išvystymo sprendinius.

LITERATŪRA

1. Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa, patvirtinta LR Vyriausybės 2013-12-18 nutarimu Nr. 1253;
2. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos tinklalapis www.portofklaipeda.lt;
3. International Maritime Transport Costs – Market Structures and Network Configurations, Gordon Wilmsmeier, 2014;
4. Infrastructure and trade, H.Nordas and R.Piermartini, 2004;
5. The Global Competitiveness Report 2015–2016. Prof. Klaus Schwab, 2015, World Economic Forum, Professor Xavier Sala-i-Martin, Columbia University;
6. The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. OECD, Olaf Merk, the OECD Public Governance and Territorial Development Directorate;
7. Measures to Enhance the Efficiency and Quality of Port Services in the EU. Prepared by PwC and Panteia for the European Commission of the EU, Directorate-General for Mobility and Transport;
8. The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of Rotterdam, Amsterdam – the Netherlands, OECD Regional Development Working Papers, 2013/06;
9. The Asian Journal of Shipping and Logistics, vol. 30 No. 2, Nam-kyu Park, Dae-gwun Yoon, Sang-kook Park, 2014/04;
10. Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamentas, patvirtintas 2007-04-02 Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-193;
11. Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas;
12. 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos;
13. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos normatyvinis dokumentas LAND 46–2002 „Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose bei iškastų gruntų tvarkymo taisyklės“;
14. Ekogeologinių tyrimų reglamentas, patvirtintas 2008-06-17 Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos direktoriaus įsakymu Nr. 1–104.