



K L A I P Ė D O S B E N D R U O M E N I Ų A S O C I A C I J A

Tiltų g. 21 - 7, 91249 Klaipėda, tel. (8 616) 27432, el.p. informacijakba@gmail.com
a.s. Swedbank LT26 7300 0101 5572 2418
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 304826724

Lietuvos Respublikos Prezidentas Gitanas Nausėda

Klaipėda, 2019m.lapkričio 29d.

Ministras Pirmininkas S.Skvernelis

Nr.KBA191129-01

Siunčiama tik elektroniniu paštu

Lietuvos Respublikos Seimo Pirmininkas V.Pranckietis

Lietuvos Respublikos Vyriausybės ministrai

Dėl: KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO (ŽEMĖS, VIDINĖS AKVATORIJOS, IŠORINIO REIDO IR SUSIJUSIOS INFRASTRUKTŪROS) BENDROJO PLANO

Atskirai rengiami Klaipėdos miesto ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrieji planai lemia darnaus vystymo principų neatitinkančią, nekoordinuotą ir nekompleksišką plėtrą mūsų mieste.

Klaipėdiečiai nerimauja, kad Klaipėdos jūrų uosto bendrojo plano sprendiniai, kurių tvirtinimas š.m. lapkričio 27d. Vyriausybės posėdyje buvo atmetas, tačiau yra numatomas pačiu artimiausiu metu patvirtinti, ženkliai pablogins gyvenamosios aplinkos sąlygas. Plano sprendiniai turės neigiamą įtaką gyventojų sveikatai ir gyvenimo mieste kokybei. Didžiulė žala numatoma ir gamtiniam karkasui, ypač Baltijos pakrantei šiauriau Klaipėdos, kur pasekmės, numatomos dėl krantų erozijos, kompetetingų specialistų yra įvardinamos kaip **Tiesioginės-Neigiamos-Reikšmingos-Ilgalaikės**, o minėto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo pasekoje Baltijos ir Kuršių Nerijos krantų erozijos suvaldymo priemonės numatomos visiškai neadekvačios būsimų pasekmių mastui.

Mes, Klaipėdos Bendruomenių asociacijoje bendrų tikslų siekimui suvienijusios pajėgas Klaipėdos miesto vietos bendruomenės, nesame nusistatę prieš jūrų uosto plėtrą ir suvokiame šio strateginio šalies ekonomikos subjekto svarbą ir būtinybę Klaipėdos uostui išlikti konkurencingu. Netgi atsižvelgiant į tai, mes, kaip visuomenė, vis tiek privalome sąžiningai atsakyti į klausimą kokia bus siekiamų ekonominių tikslų kaina pajūrio ir Klaipėdos miesto fizinei, gamtinei, socialinei bei urbanistinei aplinkai, kurioje mes, klaipėdiečiai, gyvename. Klaipėda siekia tapti moderniu, patraukliu uostamiesčiu, o ne patvoriu, aptarnaujančiu niekaip nesugebantį pramoninės taršos suvaldyti ir agresyvią plėtrą miesto sąskaita vykdančią uostą.

Ieškodami atsakymo į šiuos klausimus, mes aktyviai dalyvavome Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto bendrojo plano svarstymo procesuose, teikėme siūlymus ir pastabas, dalyvavome diskusijose ir tuo metu įsitikinome, kad planavimo procesas vyksta ir jau pasiekė galutinę tvirtinimo stadiją nežiūrint į tai, kad nėra parengta objektyvi

šio ekonominės plėtros projekto naudos-kaštų analizė, o į Lietuvos Respublikos Bendrojo Plano koncepciją yra perkelti nekorektiški ir akivaizdžiai klaidinantys ekonominio pobūdžio duomenys, kurie lems pasirinkimą giliajvandenio uosto statybos lokacijai nustatyti.

Ekonominė finansinė galimybių studijos dalis nėra atnaujinta, nors nuo 2011 metų keitėsi ne tik sąlygos, bet ir numatomų darbų apimtys - ir tai patvirtina net patys planavimo organizatoriai. Dokumente "Atnaujinta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studija" (Priedas Nr.1) pateikiama kaštų-naudos analizė yra klaidinanti dėl šių priežasčių:

- a) Lyginami skirtingo dydžio investiciniai projektai kaip lygus su lygiu, skaičiuojant kaštus vien pirmam statybų etapui Melnragėje 93 ha terminalų plote, o Būtingėje skaičiuojami abu išvystymo etapai daugiau nei dvigubai didesniame terminalų plote – 189 ha. Taip gauti investicijų poreikio skaičiavimai ir atitinkamai abiejų alternatyvų naudingumo **skaičiavimai yra klaidinantys ir privalo būti koreguoti**. Antros alternatyvos vertinimui naudojami Būtingės išlaidų suma 1.163,8 mln.EUR ir pirmos alternatyvos Melnragės išlaidų suma 619 mln.EUR yra paskaičiuotos klaidingai (Priedas Nr.1, psl.15) ir neturėtų būti naudojamos naudos-kaštų vertinimui.
- b) Klaipėdos uosto įplaukos kanalo modernizavimo kaštai – 94,7 mln. EUR yra priskaitomi Būtingės investicijų sąmatai. Tai prieštarauja bet kokiai ekonominei logikai ir **iškreipia išlaidų skaičiavimo rezultatus**. (Priedas Nr.2)
- c) Skaičiavime teigiama, kad molų įrengimas maždaug 15 m gylyje Melnragėje kainuos tiek pat (apie 179 mln. EUR), kaip panašios apimties molų įrengimas mažuose gyliuose, besiribojančiuose su kranto juosta Būtingėje. Tai jokios ekonominės logikos neturintis teiginys, **akivaizdi klaida, jeigu ne manipuliacija**. (Priedas Nr.2)
- d) Atliekant investicijų skaičiavimus, nebuvo vertinami aplinkosaugos kaštai, kuriuos patirsime, įrengdami kietąsias krantų erozijos valdymo priemones visame pajūrio ruože į šiaurę nuo Klaipėdos ir nuolatos jas remontuodami dėl jūros poveikio. Aplinkos ministerija, kurios atsakomybėje tai yra, iki šiol **neturi** jokios studijos, kuri atsakytų kurie kranto ruožai bus pažeisti, kokios priemonės erozijos valdymui (kietosios priemonės – bunų sistemos, ar bangolaužiai, ar apsauginės sienos) bus reikalingos ir bent apytiksliai kiek jos kainuos. Iki šiol vadovaujamosi SPAV ataskaitos nuostatomis, kurios teigia, kad visus erozijos procesus bus galima suvaldyti įrengiant žabtvores kopose ir supilant dirbtinį sėklių ties šiaurine išorinio uosto riba. Tai seniai paneigta krantotvarkos specialistų, tačiau Aplinkos ministerija ir planavimo organizatoriai atsisako į tai reaguoti. Kaštai, kuriuos patirsime įrengiant kietąsias krantų erozijos priemones visame pakrantės ruože į šiaurę nuo Klaipėdos, bus reikšmingi ir privalo būti deramai įvertinti dar bendrojo plano rengimo etape.
- e) Investicijų vertinime nebuvo nustatomos kompensacijos už valstybės reikmėms paimamą būstą ir žemės sklypus. Vėlgi – **manipuliuojama** ekonominio pobūdžio duomenimis, siekiant pritempti nekorektišką skaičiavimą prie reikiamo rezultato. (Priedas Nr.2)
- f) Ekonominiame vertinime nėra atsižvelgiama į kaštus, kurie bus reikalingi įrengiant emisijų, triukšmo, vibracijų kompensavimo priemones prie uosto krovinių transporto koridorių, jau šiuo metu einančių

tiesiog per gyvenamus rajonus, ar su jais besiribojančių. Yra žinoma visa šių reikalingų sprendimų geografija mieste, tačiau joks šio pobūdžio kaštų vertinimas nėra atliekamas. Numatyta, kad 12800 sunkvežimių ir 58 pilni geležinkelio sąstatai turės įvažiuoti į miestą ir išvažiuoti kiekvieną parą. Neatleistinai naivu tikėtis, kad miesto gyventojų gyvenimo kokybė dėl to nenuketės, akivaizdu kad kompensacinės priemonės tikrai bus taikomos, tačiau į projekto preliminarinius kaštus tai **neįskaičiuota**.

- g) Ekonominiame vertinime **nėra duomenų** apie kaštus, sietinus su turizmo ir rekreacijos industrijos netekimais Palangoje, Šventojoje, Pajūrio regioniniame parke ir susietais su katastrofišku šio projekto poveikiu pajūrio paplūdimiams. Šie praradimai ir kaštai turi būti bent apytiksliai paskaičiuoti dabar, o ne vėliau, kai eisime paskui pasekmes ir vertinsime jau įvykusius nuostolius.

Gerbiamieji, neturint objektyviai ir kvalifikuotai parengtos ekonominio pobūdžio informacijos, neįmanoma padaryti motyvuoto sprendimo šiuo ekonominiu ir strateginiu klausimu. Mūsų valstybė nusipelno labiau atsakingo ir kvalifikuoto požiūrio į strateginės svarbos planų ir projektų vystymą. Prašome skirti jūsų dėmesį ir pastangas užtikrinant, kad ir šis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrasis planas pradėtų atspindėti ne tik organizatorių optimistinius lūkesčius, bet ir realius kaštus bei pasekmes, sietinas su tų lūkesčių realizavimu ir ne taip pražūtingais Klaipėdos miestui ir pajūriui, kaip planuojama šiuo metu.

Prašome atidėti Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano tvirtinimą, ir jį **papildyti** atnaujinta bei objektyviai patikslinta ekonomine dalimi, būtina giliavandens uosto lokacijos parinkimui per Lietuvos Respublikos Bendrojo Plano rengimo procesą. Mes, Klaipėdos miesto vietos bendruomenės, esame pasirengę dalyvauti konstruktyviame procese, kaip tai numatyta galiojančiame dokumente „Lietuvos urbanistinės plėtros politikos pagrindinės kryptys ir jų įgyvendinimo rekomendacijos“.

Pagarbiai

Gintaras Ramašauskas

Valdybos pirmininkas

Klaipėdos Bendruomenių asociacija (KBA)

PRIEDAI:

Priedas Nr.1. [„Atnaujinta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studija. Galutinės ataskaitos santrauka“](#)

Priedas Nr.2. Lyginamasis ekonominis ir finansinis vertinimas.

Priedas Nr.2 . Lyginamasis ekonominis ir finansinis vertinimas

Trečiojoje alternatyvoje (Klaipėdos pietinio uosto plėtra ir išorinis uostas Klaipėdoje–Melnrageje) poveikį gali patirti tik 4 žvejybos bendrovės, tad kompensacijoms gali prireikti iki 450 tūkst. EUR. Reikalingos investicijos yra įtrauktos į išlaidų skaičiavimą pagal Lackner studijos C dalies priedus.

B.8 Lyginamasis ekonominis ir finansinis vertinimas

B.8.1 Investicinių išlaidų santrauka

Remiantis B dalies 4.4.2, 5.4.2 ir 6.4.2 skyrių išvadomis apskaičiuotos investicijų išlaidos apibendrinamos 83 lentelėje.

83 lentelė. Uosto infrastruktūros investicinių išlaidų palyginimas (be PVM)

Nr.	Straipsnis	Melnragė	Būtingė	Plėtra į pietus
1	Uosto statyba	534 853 443	1 050 386 640	656 882 262
1.1	Gilinimas	92 432 564	477 274 951	147 254 474
1.2	Nusausinimas	121 070 640	46 460 917	101 168 401
1.3	Molai	179 573 911	178 768 983	181 627 661
1.4	Molai ir gilinimas (Klaipėdos uosto įplauka)	0	94 697 411	0
1.5	Pakrantės apsauga	9 824 856	6 549 904	26 199 617
1.6	Krantinių struktūros (išorinis uostas)	74 093 326	152 526 949	85 634 573
1.7	Komunaliniai įrengimai	25 686 673	52 201 948	61 340 248
1.8	Energijos tiekimas (išorinis uostas)	12 659 860	25 728 103	30 229 544
1.9	Pagrindiniai keliai uoste	19 511 612	16 177 474	23 427 745
2	Jungtys su pakrante	83 570 465	112 196 703	124 576 417
2.1	Jungtis keliais	12 547 407	16 118 288	33 824 731
2.2	Geležinkelių sistema	68 261 050	94 105 552	85 622 242
2.3	Energijos tiekimas į uostą	2 762 008	1 972 863	5 129 443
3	Aplinkosauginės kompensacijos	670 773	1 223 175	8 305 752
3.1	Kompensacijos gyventojams	0	0	7 891 451
3.2	Kitos kompensacijos (pvz. žvejams ir pan.)	670 773	1 223 175	414 301
	Viso	619 094 681	1 163 806 518	789 764 431

Šaltinis: sudaryto Konsultanto pagal Studijos ataskaitos C dalies skaičiavimus. Pastaba: į anksčiau pateiktus skaičiavimus įtrauktos papildomos išlaidos (25 %)

Atsižvelgiant į Atnaujintos studijos viešinimo metu gautą prašymą iš Klaipėdos bendruomenių asociacijos potencialių vietų palyginimui naudoti tik pirmojo plėtros etapo rezultatus bei į Konsultanto ir Direkcijos diskusijos metu pateiktus argumentus, tolimesniuose skaičiavimuose yra paliekama Melnragės alternatyva su pirmuoju plėtros etapu, o Būtingė – su abiem, bet vaizdingumo dėlei, Priede Nr. 8 pateikiama lyginamoji lentelė, atspindinti reikalingas investicijas Melnragės ir Būtingės vietose vystant tik pirmąjį etapą. Taip pat, atsakant į Klaipėdos bendruomenės klausimą dėl SGD ir Ro-Ro terminalų investicijų ir abejonių dėl šių investicijų vienodo įtraukimo vertinant alternatyvias vietas, patiksliname, kad Atnaujintos studijos su investicijomis susijusiose lentelėse bei Priede Nr. 8 nurodytuose skaičiavimuose yra eliminuota vienoda investicijų suma, 140 085 248,52 EUR, kuri yra paskaičiuota pagal Lackner studijos C dalies H priedą (jame nurodyti vienodi dydžiai abejose alternatyvose). Pabrėžtina, kad šie (vienodų investicijų) duomenys yra paimti iš Lackner studijos, todėl jų dydžių vienodumas negali kelti abejonių. Atkreipiame dėmesį, kad šio, Priedo Nr. 8, duomenys yra paremti Lackner studijos C dalies skaičiavimais, todėl šių duomenų detalizavimas ir skaičiavimai Atnaujintoje studijoje nėra atliekami ir pateikiami.



Priedas Nr.2 . Lyginamasis ekonominis ir finansinis vertinimas

C.8 Priedas Nr. 8 – Investicijų palyginimas vystant tik 1 etapą

Nr.	Straipsnis	Melnragė	Būtingė
1	Uosto statyba	534 853 443	899 492 235
1.1	Gilinimas	92 432 564	446 498 292
1.2	Nusausinimas	121 070 640	25 489 386
1.3	Molai	179 573 911	178 768 983
1.4	Molai ir gilinimas (Klaipėdos uosto įplauka)	0	94 697 411
1.5	Pakrantės apsauga	9 824 856	4 093 690
1.6	Krantinių struktūros (išorinis uostas)	74 093 326	87 225 193
1.7	Komunaliniai įrengimai	25 686 673	34 248 897
1.8	Energijos tiekimas (išorinis uostas)	12 659 860	16 879 813
1.9	Pagrindiniai keliai uoste	19 511 612	11 590 569
2	Jungtys su pakrante	83 570 465	91 284 358
2.1	Jungtis keliais	12 547 407	16 118 288
2.2	Geležinkelių sistema	68 261 050	73 193 207
2.3	Energijos tiekimas į uostą	2 762 008	1 972 863
3	Aplinkosauginės kompensacijos	670 773	670 773
3.1	Kompensacijos gyventojams	0	0
3.2	Kitos kompensacijos (pvz. žvejams ir pan.)	670 773	670 773
	Viso	619 094 681	991 447 366

Šaltinis: sudaryto Konsultanto pagal Studijos ataskaitos C dalies skaičiavimus. Pastaba: į anksčiau pateiktus skaičiavimus įtrauktos papildomos išlaidos (25 %)