



VĮ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

Valstybės įmonė, J. Janonio g. 24, LT-92251 Klaipėda, tel. (8 46) 499 799, faks. (8 46) 499 777,
el. p. info@port.lt, www.portofklaipeda.lt.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, įmonės kodas 240329870, PVM kodas LT403298716,
a. s. Nr. LT14 7300 0100 3488 9443, AB „Swedbank“, banko kodas 73000

LR susisiekimo ministerijai
Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius
El. p. sumin@sumin.lt

2019-09-13 Nr. UD-9.1.4-2118
| 2019-09-04 Nr. S-3014
| 2019-08-29 Nr. (1D-2749, 1D-2757,
1D-2816, 1D-2862)-2D-
4010

DĖL KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO BENDROJO PLANO

VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (toliau – Uosto direkcija), atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanclerio 2019-09-04 pavedimą Nr. S-3014 ir į Lietuvos Respublikos Prezidento kanceliarijos asmenų aptarnavimo skyriaus 2019-08-29 raštą Nr. (1D-2749, 1D-2757, 1D-2816, 1D-2862)-2D-4010, išnagrinėjo Klaipėdos miesto gyventojų, bendruomenių atstovų, miesto svečių vardu 2019-08-29 pasirašytą peticiją (toliau – Peticija) ir Klaipėdos bendruomenių raštuose pateikiamus motyvus dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano (toliau – Uosto bendrasis planas) netvirtinimo ir teikia savo argumentus. Pažymime, kad į Lietuvos architektų rūmų teiktus raštus atsakyta 2019-07-26 raštu Nr. UD-9.1.4-1782 ir 2019-08-26 raštu Nr. UD-9.1.4-1974.

Pastaruoju metu tam tikros organizacijos ir kiti asmenys tendencingai teikia argumentais nepagrįstą informaciją dėl Uosto bendrojo plano sprendinių galimų neigiamų pasekmių. Norime atkreipti dėmesį, kad minėtos bendruomenės ir kiti asmenys, kurie yra itin maža visuomenės dalis, klaidingai interpretuoja Uosto bendrojo plano medžiagą bei kitus planavimo dokumentus ir skleidžia dezinformaciją. Raštuose ir viešojoje erdvėje besikartojančios tezės yra paimitos iš konteksto, tikslingai siekiant formuoti neigiamą visuomenės nuomonę apie Uosto bendrojo plano sprendinių poveikį, taip pat kuriamas neigiamas Uosto direkcijos ir uosto kompanijų įvaizdis ne tik vietinėje, bet ir tarptautinėje erdvėje bei daromas neigiamas poveikis investicinei ir verslo aplinkai.

Uosto bendrasis planas buvo parengtas kompetentingų rengėjų ir vertintas atitinkamų institucijų, kurios pagal savo kompetenciją teikė išvadas. Vienas iš baigiamojo teritorijų planavimo rengimo etapų yra Valstybinės teritorijų planavimo ir statybos inspekcijos teritorijų planavimo dokumento patikrinimas. 2019 m. liepos 10 d. Valstybinės teritorijų planavimo ir statybos inspekcijos prie Aplinkos ministerijos Teritorijų planavimo valstybinės priežiūros departamento Antrasis teritorijų planavimo skyrius pateikė teritorijų planavimo dokumento patikrinimo aktą Nr. TP5-1, kuriame nurodoma, kad **Uosto bendrojo plano sprendiniai ir planavimo procedūros iš esmės atitinka teritorijų planavimą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus ir pritaria teikimui tvirtinti.**

Šiuo raštu dar kartą išsamiai atsakome į Peticijoje įvardintus ir Klaipėdos bendruomenių keliamus klausimus ir teiginius.

 Atkurtai
Lietuvai

DĖL TERITORINĖS UOSTO PLĖTROS.

Uosto bendrojo plano planavimo organizatorė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2017-06-13 raštu Nr. 2-1846 pritarė Uosto bendrojo plano IV koncepcijos alternatyvai, pagal kurią buvo detalizuojami sprendiniai, numatant uosto plėtrą pietinėje dalyje Kuršių mariose ir šiaurinėje dalyje Baltijos jūros akvatorijoje ties Melnrage (su sąlyga). Teritorinė plėtra uostui yra neišvengiama būtinybė norint išlikti konkurencingiems tarp aplinkinių Europos uostų. Skaičiuojama, kad ir toliau tolygiai augant krovos apimčiai neišvengiamai pradės trūkti teritorinių resursų, todėl vienas iš pagrindinių Bendrojo plano tikslų yra numatyti **galimas** naujas teritorijas uosto plėtrai. Norime atkreipti dėmesį į tai, kad Uosto bendrojo plano sprendiniai yra parengti vertinant 15 metų perspektyvą (koncepcijos sprendiniai parengti vertinant 25 metų perspektyvą), todėl visai nenumatyti uosto plėtos **galimybių ateityje** būtų netoliaregiška.

Numatant naujas teritorijas uosto plėtrai buvo atsižvelgta į prognozuojamą uosto krovos augimą. Uosto bendrajame plane buvo nagrinėti 3 krovos augimo scenarijai. Atsižvelgiant į uosto krovos specifiką, daugeliu atvejų nėra galimybės teritorijų išnaudoti 100 procentų, todėl yra vertinamas techninis pajėgumo rezervas. Remiantis tuo, nagrinėjant kiekvieną krovos augimo scenarijų, buvo taikytas papildomas 25 proc. techninio potencialo atsargos koeficientas, todėl reali prognozuojama krova atitinkamai būtų mažesnė.

Kadangi Uosto bendrojo plano rengimo metu nėra galimybės tiksliai prognozuoti krovos apimties pokyčio per 25 m., 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, Uosto bendrojo plano sprendiniai rengiami maksimaliam krovos augimo scenarijui, laikant, kad kiti scenarijai gali realizuotis kaip tarpiniai organiško uosto augimo etapai.

Pažymėtina, kad uosto plėtra, suformuojant naujas sausumos teritorijas pietinėje ir šiaurinėje dalyse, kaip tik yra geriausia alternatyva ieškant sutarimo su miesto gyventojais, kadangi šios teritorijos bus nutolusios nuo miesto. Taip pat įgyvendinant šiuos etapus, bus planuojami nauji privažiavimai (pietinis aplinkkelis, susisiekimo jungtis į išorinį uostą), kurie nukreips didžiąją dalį transporto srautų nuo gyvenamųjų teritorijų ir bendrame miesto kontekste jų pasiskirstymas taps tolygus. Susisiekimo jungčiai į išorinį uostą suformuoti bus rengiamas atskiras specialusis planas, kuris nagrinės visas alternatyvas, siekiant maksimaliai aplenkti gyvenamąsias teritorijas.

Dar kartą pabrėžiame, kad Uosto bendrasis planas numato uosto plėtos **galimybes**, tačiau jo sprendiniai bus įgyvendinami tik atsiradus poreikiui ir detalizuojami rengiant kitus plėtos planus ir projektus. Taip pat numatomiems statyti objektams, atitinkantiems teisės aktuose nustatytus kriterijus, bus atliekamos poveikio aplinkai vertinimo (toliau – PAV) procedūros, kurių metu, atsižvelgiant į konkrečius techninius parametrus, **bus įvertintas poveikis aplinkai ir parinktos konkrečios priemonės aplinkos apsaugai ir gyventojų gyvenimo kokybei užtikrinti.**

DĖL UOSTO BENDROJO PLANO REGLAMENTŲ.

Klaipėdos bendruomenių raštuose yra teigiama, kad Klaipėdos miestas 15 km ruože bus atskirtas nuo Kuršių marių iki 30 m aukščio sandėlių juosta.

Visų pirma norime patikslinti, kad pagal Aplinkos apsaugos agentūros pateikiamą paviršinio vandens telkinių suskirstymą Klaipėdos uostas ties miesto zona ribojasi su Klaipėdos sąsiauriu, o ne su Kuršių mariomis. Kuršių marių šiaurinė riba prasideda už Kiaulės Nugaros salos. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas su Klaipėdos sąsiauriu ir Kuršių mariomis žemyniniame krante ribojasi apie 12,2 km ruože (ne 15 km), iš kurio šiandien visuomenei laisvai prieinama teritorija yra apie 1,5 km (Senosios ir Naujosios perkėlos zonos, „Memelio miesto“ zona, Kruizinių laivų terminalas, pietinė dalis ties Kairių g.). Visa Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vakarinė riba Kuršių nerijoje yra laisvai prieinama. **Uosto bendrojo plano sprendiniais nėra mažinamos visuomenės prieigos prie minėtų paviršinio vandens telkinių.**

Uosto bendrajame plane nustatytos maksimalios pastatų aukščio reikšmės diferencijuotos priklausomai nuo susiformavusios urbanistinės aplinkos arba naujai užstatomų ir rekonstruojamų

uosto sklypo dalių užstatymo tipologijos. Visa uosto teritorija yra išskaidyta į atskiras sklypų dalis, kuriose nustatomas atitinkamas galimas statinių aukštis. Galimos maksimalios užstatymo intensyvumo ir tūrio tankio reikšmės diferencijuotos priklausomai nuo numatytų statyti pastatų paskirties. **Nustatyti užstatymo reglamentai apriboja sklypų dalių visą užstatymą, nurodo statinių maksimalius rodiklius. Tuo remiantis galima teigti, kad planuojamoje uosto teritorijoje nebus numatyta ištisa sandėlių juosta.**

Pabrėžtina, kad architektai, rengdami pastatų techninius projektus, privalo vadovautis išduotais specialiaisiais architektūros reikalavimais, Lietuvos Respublikos architektūros įstatymu bei kitais teritorijų planavimą ir statinių projektavimą reglamentuojančiais teisės aktais. Teisinė sistema užtikrina, kad pastatai būtų projektuojami vadovaujantis architektūros kokybės kriterijais, t. y., kad architektai projektuotų vizualiai kokybiškus pastatus.

DĖL IŠORINIO UOSTO.

Pakartotinai pažymime, kad galima išorinio giliavandens uosto vieta (-os) yra nustatoma ne Uosto bendrojo planu, o šiuo metu keičiamu Lietuvos Respublikos bendrojo planu, atliekant strateginį pasekmių aplinkai vertinimą (toliau – SPAV) dviem išorinio giliavandens uosto alternatyvoms: ties Melnrage ir Šventosios–Būtingės zonoje. Atsižvelgiant į tai, Uosto bendrajame plane yra nurodyta sąlyga, kad uosto plėtrai šiaurinėje dalyje (Baltijos jūros akvatorijoje) reikalingi statinių statybos projektai gali būti pradėti rengti **tik atlikus SPAV minėtoms dviem išorinio uosto alternatyvoms ir įvertinus gautas išvadas prioritetine vieta pasirinkus ties Melnrage.**

Atkreipiame dėmesį į tai, kad poreikis įrengti išorinį giliavandens uostą identifiкуotas šiuo metu galiojančiame Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane, o Uosto bendrojo planu tik detalizuojami šie sprendiniai vienai iš alternatyvų (išoriniam uostui ties Melnrage), kuri patenka į planuojamos teritorijos ribas (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014-09-26 įsakymas Nr. 3-370-(E)). Išorinio uosto ties Šventosios–Būtingės zona sprendiniai Uosto bendrojo planu nenagrinėjami, nes nepatenka į nustatytas planuojamos teritorijos ribas.

Pažymėtina ir tai, kad nepaisant to, kurioje vietoje Lietuvos Respublikos bendrojo planu bus numatyta išorinio uosto vieta, šis sprendinys dėl savo apimties ir reikšmės ateityje būtų įgyvendinamas, jei tik bus pagrįstas poreikis ir jei tik bus LR Vyriausybės sprendimas.

Jei Lietuvos Respublikos bendrajame plane prioritetinga išorinio uosto statybos vieta bus pasirinkta ties Melnrage, dar kartą pažymime, kad konkretus šio objekto statybos poveikis aplinkai (taip pat ir poveikis Baltijos jūros krantams) bus įvertintas nustatyta tvarka atlikus poveikio aplinkai vertinimą, kurio rengimo metu bus nustatytos veiklos vykdymo sąlygos, taip pat ir poveikį eliminuojančios, sumažinančios ar kompensuojančios priemonės, kurios yra privalomos ūkinės veiklos vykdytojui. Pažymėtina, kad šiuo metu nėra žinomi techniniai išorinio uosto statybos parametrai, todėl nėra galimybės pagrįstai ir tiksliai įvertinti galimą išorinio uosto statybos poveikį aplinkai, ir toks vertinimas šiuo metu nėra atliekamas.

DĖL UOSTO BENDROJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO.

Uosto bendrojo plano rengimo metu teisės aktų nustatyta tvarka buvo atliktas sprendinių strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (toliau – SPAV). Vadovaujantis **tvaraus vystymosi principais**, Uosto bendrojo plano sprendinių poveikis įvertintas planuojamos teritorijos **gamtinei** (aplinkos orui, paviršiniam vandeniui, dirvožemiui, žemės gelmėms, krantams, kraštovaizdžiui, bioįvairovei, saugomoms gamtinėms teritorijoms ir kt.), **socialinei** (visuomenės sveikatos, socialinių aspektų) ir **ekonominei** (konkurencingumo, materialaus turto, nuosavybės, makroekonominų ir kt.) **aplinkai**.

Uosto bendrojo plano sprendinių pasekmės vertintos ne tik nustatant pasekmių riziką ir reikšmingumą, bet ir pasiūlant preliminarines prevencines priemones, leidžiančias išvengti pasekmių ar jas sumažinti bei neutralizuoti ir (ar) kompensuoti. Kadangi plano sprendinių įgyvendinimas patenka ir į PAV įstatymo reglamentuojamą sferą, **detalus planavimo ir SPAV metu įvertintų bei pasirinktų sprendinių alternatyvų vertinimas ir detalizavimas bus**

atliekamas PAV proceso metu kituose planavimo ar projektavimo etapuose teisės aktuose nustatyta tvarka.

Taigi, vertinimas susideda iš kelių žingsnių: (1) koncepcinių sprendinių pasekmių identifikavimu ir, jei tokios galimos neigiamos pasekmės identifikuojamos, (2) preliminarių priemonių neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti parinkimu, (3) jei plano sprendiniai būtų įgyvendinami – jų galimas poveikis aplinkai detalizuojamas atliekant konkrečių planuojamų ūkinių veiklų PAV procedūras, atitinkamai parenkant / suprojektuojant konkrečias priemones neigiamam poveikiui išvengti, sumažinti ar kompensuoti.

Klaipėdos bendruomenių raštuose yra cituojamas tik 1-asis vertinimo žingsnis, ignoruojant 2-ąjį ir 3-įjį žingsnius, kurie būtent ir nurodo, kaip neigiamas pasekmės konkrečiam aplinkos elementui galima sumažinti ar jų išvengti tikslinant sprendinius bei parenkant ir taikant atitinkamas prevencines priemones. Kaip minėta, šios priemonės detalizuojamos 3-iu žingsniu per planuojamos ūkinės veiklos PAV procedūras vėlesniuose projekto vystymo etapuose (techninių projektų rengimo metu). Kaip pavyzdį galima paminėti, kad daliai Uosto bendrajame plane numatytų sprendinių (uosto laivybos kanalų gilinimas, pietinių vartų įrengimas ir kt.) jau yra įvykdyti 3-jame žingsnyje aprašyti darbai, t. y. atliktas visas planuojamos ūkinės veiklos (KVJU išorinio ir vidinio laivybos kanalo tobulinimas (gilinimas ir platinimas), pietinio ir šiaurinio bangolaužių rekonstravimas (statyba) ir dalies Kuršių nerijos šlaito tvirtinimas bei pietinių uosto vartų statyba) PAV, kuriame, būtent, atlikus detalius archeologinius, inžinerinius geologinius ir kitus tyrimus bei hidrodinaminius ir poveikio krantams modeliavimus, buvo konkretizuotas galimo poveikio mastas ir numatytos konkrečios priemonės neigiamam poveikiui išvengti bei sumažinti (sėkliaus ties Melnrage suformavimas, krantų tvirtinimas povandeninėmis atraminėmis sienutėmis ir kt.). Minėti sprendiniai yra priimtini ir suderinti su visomis atsakingomis valstybinėmis institucijomis, jokių prieštaravimų nesulaukta ir iš visuomenės.

Dėl Uosto bendrojo plano sprendinių poveikio krantams. Uosto bendrojo plano SPAV ataskaitoje nurodoma, kad Baltijos jūros kranto ruože šiauriau Klaipėdos uosto vartų, įgyvendinus Uosto bendrojo plano sprendinius, galimai būtų sulaikomas ženklus išilgai kranto pernešamų nešmenų kiekis. Tačiau priklausomai nuo vėjo krypties atitinkamame plote piečiau ir šiauriau uosto sumažėtų bangavimas, piečiau uosto vyrautų nešmenų akumuliacijos procesai, o šiauriau uosto šiaurinio molo esami erozijos procesai sumažėtų (kur šiuo metu jaučiamos didžiausios pasekmės), tačiau krantų erozijos zona gali persikelti toliau į šiaurę nuo uosto link I Melnragės paplūdimio pabaigos ir II Melnragės paplūdimio. Sprendinių įgyvendinimo metu pasekmės krantams, **jei nebūtų taikomos poveikio mažinimo priemonės**, būtų tiesioginės (daugiau ar mažiau uosto molų blokuojama nuosėdų pernaša išilgai jūros kranto, dėl planuojamų sprendinių gali būti daroma įtaka krantams), ilgalaikės, neigiamos (tikėtina, krantų erozijos rizika šiauriau uosto) arba teigiamos (dėl nešmenų akumuliacijos plėtėja paplūdimiai piečiau uosto) ir reikšmingos (galimai keičiasi kranto ribos ir morfometriniai parametrai, krantų priežiūra reikalauja papildomų krantotvarkos priemonių).

Norime atkreipti dėmesį, kad Klaipėdos bendruomenių raštuose cituojama iškreipta SPAV ataskaitos informacija, nepaminint esminių akcentų, kad yra numatytos sprendinių poveikio prevencinės priemonės (pvz., kranto ruožų sąnašų papildymas atvežtiniais smėliu, dirbtinio povandeninio sėkliaus suformavimas, šlaito tvirtinimas povandenine sienute bei kitos hidrotechninės ir krantotvarkinės priemonės). SPAV medžiagoje įvardintos prevencinės priemonės bus detalizuojamos PAV proceso metu kituose planavimo ar projektavimo etapuose.

DĖL IŠORINIO UOSTO GALIMYBIŲ STUDIJŲ.

Teikiame paaiškinimus į keliamus klausimus dėl 2011 m. parengtos ir 2018 m. atnaujintos *Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos* (toliau – galimybių studija):

- **Dėl išorinio uosto abiejų alternatyvų palyginimo.** Uosto direkcija, isigydama Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos papildymo, duomenų atnaujinimo ir viešinimo paslaugą, tiekėjui kėlė šį tikslą – lyginamosios analizės metodu įvertinti dvi galimas išorinio uosto statybos vietų alternatyvas – ties Melnrage ir Būtinge.

Šiam tikslui įgyvendinti buvo numatyta atlikti šiuos pagrindinius darbus: papildyti, pakoreguoti ir atnaujinti 2011 m. Uosto direkcijos užsakymu „Inros Lackner AG“, UAB „Ernst & Young Baltic“, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment“ konsultantų konsorciumo parengtos *Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos* ataskaitoje pateiktus duomenis, atlikti projekto viešinimo procedūras ir pagrįsti projekto atitikimą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008-02-13 nutarimu Nr. 136 patvirtinto Projektų pripažinimo valstybei svarbiais ekonominiais projektais tvarkos aprašo nuostatomis.

2011 m. galimybių studijos ataskaitą sudaro 3 dalys: A dalis „Esamos situacijos vertinimas“, B dalis „Vietos parinkimas“ ir C dalis „Galutiniai projektiniai pasiūlymai ir finansinė bei ekonominė analizė“. Tiekėjui buvo formuluojama užduotis atnaujinti, koreguoti ir papildyti galimybių studijos A ir B dalių turinį. Išorinio uosto alternatyvų projektiniai pasiūlymai 2018 m. atnaujintoje galimybių studijoje nebuvo keičiami. Finansiniai ir ekonominiai rodikliai (C dalis) 2018 m. atnaujintoje galimybių studijoje buvo tikslinti minimaliai, t. y., kiek tai buvo susiję atnaujinant ataskaitos A ir B dalis. 2011 m. galimybių studijoje nurodytos kainos buvo indeksuotos 2018 m. kainomis, taip pat buvo įvertinti iki 2018 m. Klaipėdos uoste įgyvendinti infrastruktūros projektai (SDG terminalo statyba, ro-ro krantinių statyba) ir atitinkamai šie projektai išbraukti iš išoriniam uostui (tiek Būtingėje, tiek ir Melnragėje) įrengti reikalingų investicijų sąrašo.

Pažymėtina, kad uosto statyba Būtingėje atitinka „plyno lauko“ investicijos sąvoką, kai kuriamas, pastatomas ir paleidžiamas veikti ūkinis komercinis vienetas tokioje teritorijoje, kurioje iki tol nebuvo vykdoma jokia veikla ir nebuvo sukurta jos infrastruktūra. Atsižvelgiant į tai, dar 2011 m. konsultantai numatė, kad įrengiant išorinį uostą Būtingėje jau I etapu, turės būti įgyvendinta net 85 proc. viso projekto vertės darbų. O Melnragės I alternatyvoje pirmuoju etapu turės būti įgyvendinta 65 proc. viso projekto vertės darbų. Atkreiptinas dėmesys, kad formuojant uosto akvatoriją Būtingėje būtų būtini didelės apimties kasimo ir gilinimo darbai, kurių sąnaudos sudaro daugiau nei 30 proc. Būtingės alternatyvos projekto (I ir II etapo) vertės.

2018 m. atnaujintos galimybių studijos C.8 priede Nr. 8 yra pateiktas abiejų alternatyvų I etapų investicijų palyginimas, kuriame matyti, kad išorinio uosto Būtingėje alternatyvos sąnaudos būtų apie 40 proc. didesnės nei išorinio uosto Melnragėje atveju.

Papildomai yra būtina pažymėti, kad 2011 m. studijos rengėjų numatoma uosto Būtingėje alternatyva yra planuojama geomorfologinio draustinio teritorijoje. Teisės aktai Lietuvoje nenumato galimybės naikinti saugomų teritorijų.

- **Dėl uosto molų.** Uosto molų statybos sąnaudos Melnragėje ir Būtingėje galimybių studijoje yra įvertintos atsižvelgiant į tai, kad abiem atvejais turės būti pasiektas vienas uosto akvatorijos gylis, darbai bus atliekami atviroje jūroje ir lauko sąlygos darbams vykdyti bus analogiškos. Todėl teigti, kad Būtingėje molai bus statomi krante ir statybos sąnaudos turėtų būti mažesnės, yra neteisinga.

- **Dėl Klaipėdos uosto įplaukos gilinimo Būtingės alternatyvos atveju.** Nepriklausomai nuo to, kuri alternatyva būtų pasirinkta – Melnragėje ar Būtingėje – išorinis uostas būtų Klaipėdos uosto dalis. 2018 m. atnaujintos galimybių studijos C.8 priede Nr. 8 Būtingės alternatyvos atveju įplaukos kanalo (kuris studijoje įvardijamas kaip Klaipėdos uosto įplauka) gilinimui numatyta 94,7 mln. eurų, kadangi pagal šią alternatyvą uostas būtų statomas seklesnėse vietose, o įplaukos kanalas turės būti suformuotas dirbtinai jį išgilinant. O Melnragės alternatyvos atveju uostas būtų statomas ten, kur natūraliai gyly, ir įplaukos kanalo formuoti (gilinti) dirbtinai nereikėtų.

- **Dėl kompensacijų gyventojams.** 2018 m. atnaujintos galimybių studijos C.8 priede Nr. 8 pateiktos išorinio uosto Melnragėje I alternatyvos pirmo etapo ir išorinio uosto Būtingėje alternatyvos pirmo etapo statybos kainos, nevertinant kompensacijų gyventojams, kadangi atnaujinant galimybių studiją nebuvo žinomos tikslios susisiekimo koridorių (sulisiekimo jungčių į išorinį uostą) vietos ir parametrai, o be šios informacijos nebuvo galimybės tiksliai įvertinti reikiamų paimti visuomenės poreikiams sklypų ir kito nekilnojamojo turto skaičiaus ir vertės. Kompensacijų gyventojams dydžiai paaiškės, įstatymų nustatyta tvarka parengus specialiuosius planus (sulisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planus) ir jų pagrindu Žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektus. Pažymėtina, kad kompensacijų gyventojams suma nėra

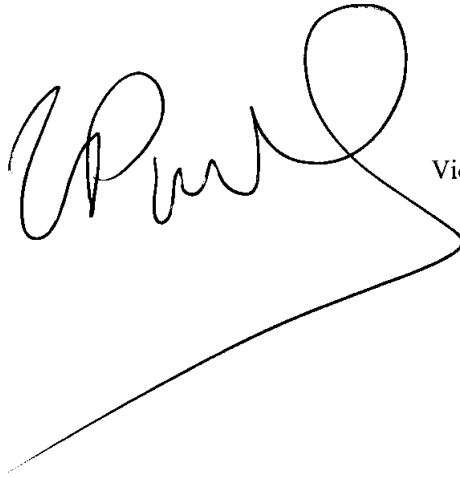
lemiantis veiksnyms nustatant išorinio uosto vietą ir neturi reikšmingos įtakos bendrai išorinio uosto statybos kainai.

• **Dėl aplinkosauginių kompensacijų.** Priėmus sprendimą statyti išorinį uostą, konkretus šio objekto statybos poveikis aplinkai (taip pat ir poveikis Baltijos jūros krantams) bus įvertintas nustatyta tvarka atlikus poveikio aplinkai vertinimą, kurio rengimo metu, atlikus reikiamus tyrimus ir modeliavimus bei įvertinus gautus duomenis, bus nustatytos veiklos vykdymo sąlygos, taip pat ir konkrečios poveikį eliminuojančios, sumažinančios ar kompensuojančios priemonės, kurios yra privalomos ūkinės veiklos vykdytojui. Galimybių studijos rengimo metu nėra galimybės tiksliai įvertinti aplinkosauginių kompensacijų.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikalavimai netvirtinti Uosto bendrojo plano yra nepagrįsti. Pakartotinai pabrėžiame, kad Uosto bendrojo plano reikšmė Klaipėdos uostui yra didžiulė, o šio plano rengimas trunka jau 5 metus. Jau šiuo metu, neturint patvirtinto Uosto bendrojo plano, yra sustabdytas ne vienas uosto plėtros projektas bei prarasti potencialūs uosto teritorijos naudotojai, kurie, vykdydami ir plėtodami savo veiklą, kurtų naujas darbo vietas ir generuotų papildomas pajamas. Todėl Uosto bendrojo plano sprendinių tvirtinimo atidėjimas Klaipėdos uosto konkurencingumui gali turėti nenuspėjamų pasekmių, kadangi nuo šio plano priklauso visa uosto (taip pat ir esamo) plėtra.

Pagarbiai

Infrastruktūros direktorius,
l. e. generalinio direktoriaus pareigas



Vidmantas Paukštė

Originalas nebus siunčiamas

D. Balsytė, tel. (8 46) 499 695,

