

**KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO (ŽEMĖS VIDINĖS AKVATORIJOS,
IŠORINIO REIDO IR
SUSIJUSIOS INFRASTRUKTŪROS) BENDRASIS PLANAS**
(teritorijų planavimo dokumento projekto pavadinimas)

BAIGIAMOJO SUSIRINKIMO-KONFERENCIJOS PROTOKOLAS NR. 1

2018 m. lapkričio 22 d. Nr. V2 - 389

Baigiamojo susirinkimo-konferencijos data: 2018 m. lapkričio 19 d.

Vieta: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, II a. posėdžių salė, J. Janonio g. 24, Klaipėda.

Pradžia: 13.00 val.

Baigiamojo susirinkimo-konferencijos dalyviai:

Planavimo organizatorės – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos – atstovai:

Tinklų ir tarptautinių ryšių departamento Plėtros ir logistikos skyriaus vedėjas Vytautas Palevičius;

Tinklų ir tarptautinių ryšių departamento Plėtros ir logistikos skyriaus vyr. specialistė Daiva Balnienė;

Planavimo organizatorės – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos – įgaliotos VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos atstovai:

Infrastruktūros direktorius Vidmantas Paukštė;

Rinkodaros ir bendrųjų reikalų direktorius Artūras Drungilas;

Plėtros skyriaus viršininkas Algimantas Kungys;

Plėtros skyriaus projektų vadovė Dovilė Balsytė;

Bendrojo plano rengėjos UAB „Sweco Lietuva“ atstovas:

Planavimo grupės vadovas Remigijus Šimkus.

Visuomenės atstovai: baigiamojo susirinkimo-konferencijos dalyvių sąrašas pridedamas.

Baigiamojo susirinkimo-konferencijos eiga:

Baigiamojo susirinkimo-konferencijos (toliau – Susirinkimo) pirmininkas V. Paukštė paskelbė Susirinkimo pradžią ir paprašė plano rengėjo atstovo pristatyti Bendrojo plano sprendinius.

Bendrojo plano rengėjo atstovas R. Šimkus priminė, kad Bendrąjį planą parengė konsorciumas, sudarytas iš UAB „Sweco Lietuva“, UAB „Urbanistika“ ir UAB „Kelprojektas“. R. Šimkus informavo, kad bus sudaromas Susirinkimo dalyvių sąrašas ir paprašė visų užsiregistruoti. Taip pat informavo, kad Susirinkimo protokolą bus parengtas per 3 darbo dienas ir paskelbtas VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Direkcija) tinklalapyje, pranešė, kad siekiant protokolo tikslumo bus daromas Susirinkimo garso įrašas.

R. Šimkus atkreipė dėmesį, kad rengiamas Bendrasis planas yra valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentas, todėl jam taikoma atitinkama rengimo ir viešinimo tvarka. Informavo susirinkusius, kad, vadovaujantis LR teritorijų planavimo įstatyme (toliau – TPI) nurodyta valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo dokumentų rengimo tvarka, planavimo pasiūlymai turi būti teikiami raštu, paprašė Susirinkimo metu pateiktus pasiūlymus žodžiu Susirinkimo pabaigoje pateikti ir raštu. Taip pat informavo, kad visi gauti planavimo pasiūlymai bus išnagrinėti ir raštiški atsakymai, kaip į juos atsižvelgta, bus išsiųsti pasiūlymų teikėjams per 10 darbo dienų po Susirinkimo.

R. Šimkus pristatė Bendrojo plano sprendinius. Priminė, kad buvo nagrinėjamos 4 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – Uosto) plėtros alternatyvos, atlikus strateginį pasekmių aplinkai vertinimą (toliau – SPAV) planavimo organizatorius pritarė IV alternatyvai, kurioje numatyta Uosto plėtra tiek į pietinę pusę Kuršių marių akvatorijoje, tiek į šiaurinę pusę Baltijos jūros akvatorijoje. Informavo, kad visų Uosto plėtrai suformuotų teritorijų bendras plotas sudaro apie 280 ha, pakomentavo, kuriose vietose numatomos teritorijos plėtrai. R. Šimkus informavo, kad Bendrajame plane yra nustatyti visi teritorijos tvarkymo reglamentai, reikalingi statybos techniniams projektams rengti, išvardino pagrindinius Uosto teritorijoje nustatytus reglamentus bei pakomentavo jų skaitines reikšmes. Taip pat trumpai pristatė Uosto funkcionavimui reikalingų susisiekimo infrastruktūros objektų pertvarkymus už planuojamos teritorijos ribų ir informavo, kad šių objektų techniniai sprendiniai bei tikslus jų įgyvendinimui reikalingos žemės poreikis bus nustatytas rengiant susisiekimo komunikacijų specialiuosius planus patvirtinus Bendrąjį planą.

R. Šimkus informavo, kad po 2018-08-06 vykusio susirinkimo buvo atsižvelgta į Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos pateiktą planavimo pasiūlymą ir buvo patikslintas leistinas pastatų aukštis greta Klaipėdos piliavietės vadovaujantis Klaipėdos pilies ir Bastionų komplekso (G136KP) Žvejų g. 12, Klaipėdoje, nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiuoju planu. Taip pat informavo, kad, atsižvelgus į gautus pasiūlymus iš nekilnojamojo turto savininkų, kurių žemės sklypai patenka į uosto rezervinę teritoriją Klaipėdos rajono savivaldybėje, taip pat įvertinus Lietuvos kariuomenės pasiūlymus, Bendrojo plano aiškinamasis raštas papildytas siūlymu keisti LR Vyriausybės nutarimu patvirtintas rezervinės teritorijos ribas, išbraukiant privačius žemės sklypus ir Klaipėdos apskrities bendruoju planu Kairių kariniam poligonui priskirtą teritoriją.

R. Šimkus, baigęs pristatymą, pasiūlė pereiti prie klausimų ir diskusijų.

E. Benetis pacitavo TPĮ 37 str., kuris nurodo, kad pasiūlymai teritorijų planavimo organizatoriui teikiami raštu, o viešo svarstymo metu ir žodžiu. Taip pat atkreipė dėmesį, kad analogiška informacija nurodyta informaciniuose pranešimuose.

R. Šimkus dar kartą atkreipė dėmesį, kad Bendrajam planui taikoma TPĮ numatyta išimtinė tvarka ir, siekiant išvengti klaidingų interpretacijų, dar kartą paprašė pasiūlymus teikti raštu.

V. Jurgelevičienė išreiškė nepritarimą autotransporto susisiekimui su išoriniu uostu naudoti esamas Klaipėdos miesto gatves, taip pat ir Šiaurės prospektą. Informavo, kad elektroniniu paštu atsiuntė pasiūlymą. Atkreipė dėmesį, kad Šiaurės prospekto sprendiniai bus tvirtinami su Klaipėdos miesto savivaldybės bendruoju planu, išsakė nuomonę, kad Bendrasis planas gali būti tvirtinamas tik po to, kai bus patvirtintas Lietuvos Respublikos bendrasis planas (toliau – LR BP) ir Klaipėdos miesto savivaldybės bendrasis planas.

V. Paukštė informavo, kad Bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo priemonių plane yra numatyta, kad patvirtinus Bendrąjį planą bus rengiamas susisiekimo komunikacijų specialusis planas, kuriuo bus suplanuotos susisiekimo jungtys su išoriniu uostu ties Melnrage. Pažymėjo, kad specialiojo plano metu bus nagrinėjamas ne tik privažiavimas esamomis gatvėmis, bet ir kitos alternatyvos. A. Kungys pažymėjo, kad specialusis planas bus rengiamas tik po to, kai rengiamame LR BP bus atliktas SPAV, kurio metu bus pasirinkta išorinio uosto statybos vieta ties Melnrage arba ties Būtinge.

G. Ramašauskas prisijungė prie pasiūlymo netvirtinti Bendrojo plano, nes, pasisakiusio nuomone, jis pažeidžia darnaus vystymosi principus. G. Ramašauskas teigė, kad į uostą Klaipėdos miesto gatvėmis važiuos 12 800 transporto vienetų per parą, tačiau nenumatytos buferinės zonos, kas, pasisakiusioje nuomone, pažeidžia darnaus vystymosi principus. Taip pat nurodė, kad pagal Bendrojo plano sprendinius į Klaipėdos uostą atvyks 58 krovininiai sąstatai geležinkeliu per parą,

pasigedo sprendiniuose apvažiavimų ar aplinkkelių, buferinių zonų. Taip pat nurodė, kad Bendrojo plano SPAV 228 psl. parašyta, kad ties pietiniais uosto vartais gali susidaryti ledų sangrūdos. Pažymėjo, kad nebuvo atlikti tyrimai ar modeliavimas, kaip ledų sangrūdos gali paveikti vandens lygį Kuršių mariose ir ar nebus užtvindytos gyvenvietės Kuršių marių pakrantėje. Taip pat pasigedo įvertinimo, kiek pakiltų vanduo uosto akvatorijoje, jeigu protaką ties Kiaulės Nugara užkimšus ledams stiprus šiaurės vakarų vėjas pripūstų vandens pro uosto vartus. G. Ramašauskas nurodė, kad darnaus vystymosi principus pažeidžia numatytas kopagūbrio sutvirtinimas žabtvorėmis ir plaunamų paplūdimių papildymas smėliu, sukuriant dirbtinį sėklių ties išoriniu uostu. G. Ramašauskas nurodė, kad tokios priemonės yra nepakankamos. G. Ramašausko teigimu, reikalingos „kietosios“ krantosaugos priemonės – betonavimas, bunų sistemų ar bangolaužių įrengimas. Atkreipė dėmesį, kad nuo liepos 1 d. įsigaliojo įstatymas, numatantis asmeninę valstybės tarnybos darbuotojų atsakomybę. Taip pat nurodė, kad rengiant išorinio uosto statybos ties Būtinge ir Melnrage studiją, neteisingai buvo atliktas ekonominis įvertinimas, todėl suabejojo studijos išvadų pagrįstumu. Informavo, kad pastabų raštu neteiks ir paprašė į jas atsakyti.

R. Šimkus paprašė G. Ramašausko suformuluoti aiškų pasiūlymą.

G. Ramašauskas patikslino, kad siūlo nepritari Bendrojo plano sprendiniams.

A. Kungys pakomentavo, kad 12 800 autotransporto priemonių srautas yra apskaičiuotas visam uostui, 7000 iš jų važiuos pietiniu aplinkkeliu, kuris suplanuotas ne per gyvenamuosius rajonus. Taip pat informavo, kad šiuo metu atliekamas uosto kanalo gilinimo ir platinimo poveikio aplinkai vertinimas (toliau – PAV), kuriame yra beveik visi atsakymai į pateiktas pastabas, susijusias su vandens svyravimu Kuršių mariose ir krantų apsauga. Paminėjo, kad PAV metu poveikio, kurio nebūtų galima eliminuoti kompensacinėmis priemonėmis, nebuvo nustatyta.

V. Paukštė atkreipė dėmesį, kad pastabos buvo pateiktos ne tik Bendrajam planui, bet ir uosto kanalo gilinimo ir platinimo PAV bei išorinio uosto studijai.

E. Benetis dar kartą atkreipė dėmesį, kad viešinimo informacijoje buvo nurodyta, kad pasiūlymai teikiami žodžiu viešo svarstymo metu. E. Benetis nurodė, kad sprendiniams nepritaria, nes sprendinių poveikis Klaipėdos savivaldybei, gretimoms savivaldybėms ir pajūriui yra milžiniškas. Išsakė pastabą, kad bendrasis planas yra blogo įstatymo, blogo planavimo ir blogų sprendinių rezultatas. Pasisakiusiojo teigimu, Bendrasis planas nepataisytas ir jo sprendiniai toliau prieštarauja LR BP. Kadangi SPAV metu buvo padaryta išvada, kad pasekmės bus tiesioginės, neigiamos, reikšmingos ir ilgalaikės, tokie Bendrojo plano sprendiniai negali būti įgyvendinti. E. Benetis taip pat nurodė, kad Bendrasis planas yra miesto dalies bendrasis planas, todėl jo rengimui buvo reikalingas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimas. E. Benetis atkreipė dėmesį, kad planavimo sąlygos nebuvo pateiktos visuomenei susipažinti. Toliau E. Benetis informavo, kad su planavimo sąlygomis yra susipažinęs, ir nurodė, kad LR susisiekimo ministerijos sąlygose nurodytas kitoks Bendrojo plano pavadinimas, teigė, kad pakartotinas viešas svarstymas rengiamas pažeidžiant TPI – viešas svarstymas surengtas 1 diena anksčiau, nei numatyta TPI, kur sakoma, kad viešas svarstymas turi būti surengtas pasibaigus viešinimo terminui, kuris buvo nustatytas iki lapkričio 19 d. E. Benetis teigė, kad planavimo sąlygose yra įrašyti teiginiai apie LR BP jūrinę dalį ir apie Klaipėdos apskrities bendrąjį planą, kur numatyta, kad uosto ir Klaipėdos miesto bendrasis planas turi būti rengiami kartu. Pasisakiusiojo nuomone, Bendrasis planas prieštarauja šiai nuostatai. Nurodė, kad Bendrasis planas neatitinka LR BP, nes neatliktas SPAV išorinio uosto vietai parinkti. Pripažino, kad sprendiniai už planuojamos teritorijos ribų nėra rengiamo Bendrojo plano sprendiniai, pakartojo, kad, kol nėra atliktas SPAV dėl išorinio uosto parinkimo, Bendrojo plano sprendiniai Baltijos jūros akvatorijoje yra negaliojantys. E. Benetis nurodė, kad Bendrasis planas negalėjo būti pradėtas rengti, nes planavimo sąlygose nurodyta vadovautis Klaipėdos apskrities

bendruoju planu, nors sutiko, kad jis buvo patvirtintas vėliau, nei buvo išduotos planavimo sąlygos. E. Benetis informavo, kad planavimo organizatorius atmetė anksčiau teiktus pasiūlymus, išskyrus vieną, kuriame buvo nurodyti klaidingi teritorijos naudojimo reglamentų pavadinimai – „tankumas“ vietoje „tankio“ ir „žemės naudojimo pobūdis“. E. Benetis atkreipė dėmesį, kad Bendrajame plane yra 2 pagrindiniai brėžiniai, ir tai prieštarauja Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisyklėms. Nurodė, kad nesutinka su gautu planavimo organizatoriaus atsakymu dėl teritorijos tankio rodiklio žymėjimo procentais. Taip pat nepritarė sprendiniuose nurodytam leistinam užstatymo tankiui 80 proc., nes bus statomi per didelio tūrio pastatai.

R. Šimkus paprašė sukonkretinti pasisakymą ir pateikti aiškiai suformuluotą pasiūlymą.

E. Benetis patikslino, kad jo pasiūlymas yra netvirtinti Bendrojo plano, nes planas prieštarauja teisės aktams ir LR BP.

R. Šimkus dar kartą atkreipė dėmesį, kad rengiamas Bendrasis planas yra valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentas, kuriam taikoma išimtinė TPĮ numatyta tvarka. Taip pat pažymėjo, kad Bendrasis planas negali būti laikomas savivaldybės dalies bendruoju planu pagal nustatytas planuojamos teritorijos ribas, kurios apima dalį Klaipėdos miesto savivaldybės, dalį Klaipėdos rajono savivaldybės bei dalį teritorinės jūros. Pagal planuojamos teritorijos ribas Bendrasis planas laikytinas valstybės dalies bendruoju planu.

E. Benetis nurodė, kad LR susisiekimo ministerijos išduotose planavimo sąlygose, pasirašytose susisiekimo viceministro, nurodyta, kad teritorijų planavimo dokumento lygmuo – vietovės, rūšis – savivaldybės dalies bendrasis planas.

R. Šimkus atkreipė dėmesį, kad pagrindinis dokumentas yra LR susisiekimo ministro patvirtinta planavimo darbų programa, kurioje nurodyta, kad Bendrasis planas yra valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentas.

V. Paukštė pažymėjo, kad Bendrojo plano atitikimą teisės aktams patikrins kompetentingos institucijos.

A. Nagys informavo, kad pritaria E. Benečio pastaboms, ir paprašė Susirinkimo protokole užfiksuoti, kad 2014 m. susisiekimo ministro įsakymu Uosto direkcijos vadovas buvo įpareigotas parinkti vietą galimai išorinio uosto statybai, o 2017 m. šis punktas iš ministro įsakymo buvo išbrauktas. A. Nagys informavo, kad raštiško atsakymo jam siųsti nereikia.

A. Nagys pripažino, kad nėra detalčiai susipažinęs su Bendruoju planu, ir paklausė, ar Bendrojo plano sprendiniuose buvo atsižvelgta į teiktus visuomenės pasiūlymus.

R. Šimkus pakartojo, kad sprendiniai yra patikslinti pagal vieną iš Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos pastabų, pateiktų sprendinių viešinimo metu.

A. Nagys pastebėjo, kad Bendrojo plano aiškinamajame rašte yra rekomendacinio pobūdžio teiginių, ir atkreipė dėmesį į paryškintą tekstą, kad tolimesni darbai dėl išorinio uosto projektavimo gali būti vykdomi tik atlikus išorinio uosto vietos parinkimo SPAV. Pasisakiusiojo teigimu, patvirtinus Bendrąjį planą jokios papildomos procedūros nebus atliekamos ir išorinis uostas galės būti statomas pagal Bendrojo plano sprendinius. A. Nagys taip pat klausė, kas numatoma statyti teritorijoje netoli šiaurinio molo, kur numatytas galimas statinių aukštis 120 m.

R. Šimkus priminė pristatymo metu pateiktą informaciją, kad leistini pastatų aukščiai yra nustatyti vadovaujantis Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schema – specialiuoju planu, kurį yra patvirtinusi Klaipėdos miesto savivaldybės taryba.

A. Kungys patikslino, kad Uosto direkcija teritorijoje netoli šiaurinio molo numato statyti didelio aukščio navigacinius inžinerinius statinius – vedlinių bokštus.

A. Nagys paklausė, kodėl Bendrajame plane transporto jungtys vaizduojamos už planuojamos teritorijos ribų. Teiravosi, kodėl skubama patvirtinti Bendrąjį planą, jeigu dalis uostui reikalingų sprendinių bus nustatyti vėliau parengtais specialiaisiais planais ir LR BP.

R. Šimkus atkreipė dėmesį, kad šiuo metu beveik visos transporto jungtys su uostu yra esamos gatvės, Klaipėdos pietinis aplinkkelis yra suplanuotas detaliuoju planu. Vienintelė trūkstama jungtis, kuri nėra suplanuota kitais teritorijų planavimo dokumentais, yra jungtis su išoriniu uostu.

A. Kungys informavo, kad susisiekimo ministro įsakymas buvo pakeistas taupant valstybės lėšas – buvo nuspręsta išorinio uosto statybai vietą parinkti ne rengiant atskirą specialųjį planą, bet LR BP keitimo metu.

V. Paukštė patikino, kad išorinio uosto statyba bus galima tik parengus LR BP bei kitus reikalingus teritorijų planavimo dokumentus, taip pat atlikus visus reikalingus tyrimus dėl galimo poveikio aplinkai.

R. Kulikauskas paminėjo, kad 2014 m. Susisiekimo ministro sprendime buvo nurodyta, kad Uosto direkcija taip pat turi atlikti teritorijų už uosto ribų planavimą ir numatyti buferines zonas, aplinkkelius bei apželdinimą, paklausė, ar yra suplanuoti aplinkkeliai.

V. Paukštė atsakė, kad pietinis aplinkkelis yra suplanuotas Klaipėdos miesto savivaldybės parengtu detaliuoju planu, šiuo metu rengiamas Baltijos pr. ir Šilutės pl. sankryžos rekonstrukcijos projektas, 2019 m. numatytos lėšos rekonstrukcijos darbų finansavimui. Paminėjo, kad šiaurinėje dalyje susisiekimas vyksta miesto gatvėmis, tačiau sunkiasvorio transporto nėra daug, todėl nėra poreikio jas pertvarkyti. V. Paukštė dar kartą pakartojė, kad šiaurinei jungčiai bus rengiamas valstybei svarbaus projekto specialusis planas.

A. Kulikauskas klausė, kodėl buvo atsižvelgta tik į vieną iš 43 Klaipėdos miesto savivaldybės pateiktų pastabų.

R. Šimkus informavo, kad visos pateiktos pastabos buvo atidžiai išnagrinėtos ir atmestos buvo tik nepagrįstos ar neargumentuotos pastabos.

A. Kungys pateikė pavyzdį: viena iš pastabų buvo planuoti uosto plėtrą esamo Žalgirio stadiono vietoje. Paminėjo, kad buvo ir daugiau panašių pastabų, kurios negali būti vertinamos kaip konstruktyvios ir racionalios.

V. Jurgelevičienė atkreipė dėmesį, kad, jeigu Susisiekimo ministerijos planavimo sąlygose buvo nurodyta suplanuoti infrastruktūrą, tai ji ir turėjo būti suplanuota. Pasisakiusioji teigė, kad įvertinus reikalingų apvažiavimų kainas, išorinio uosto statybos ties Melnrage kaštai būtų artimi išorinio uosto statybos ties Būtinge kaštams. Taip pat teigė, kad neplanuojant susisiekimo jungčių Bendruoju planu vėliau pabrangs visas projektas. V. Jurgelevičienės nuomone, pradžioje turi būti suplanuota visa infrastruktūra ir tik po to tvirtinamas Bendrasis planas. Paprašė suplanuoti privažiavimą prie išorinio uosto Melnrageje ir pristatyti visuomenei kartu su išorinio uosto ties Būtinge sprendiniais.

R. Šimkus informavo, kad galutinis sprendimas dėl išorinio uosto statybos vietos bus priimtas rengiant LR BP keitimą. LR BP keitimo rengimo metu bus parengti koncepciniai sprendiniai ir atlikus SPAV bus pasirinkta optimali alternatyva. Atkreipė dėmesį, kad LR BP rengimo organizatorė yra Aplinkos ministerija, ministerija organizuos ir koncepcinių sprendinių bei SPAV ataskaitos viešinimą bei pristatymą.

M. Kalendė klausė, ar Bendrasis planas yra Susisiekimo ministerijos projektas.

V. Palevičius atsakė, kad tiek Bendrojo plano, tiek LR BP atveju galutinius sprendimus priima LR Vyriausybė. Atkreipė dėmesį, kad LR BP tvirtins LR Seimas.

M. Kalendė pasiūlė stabdyti Bendrojo plano rengimą, kol nėra priimti LR Seimo sprendimai. Argumentavo, kad sprendiniai nėra suderinti su Melnragės bendruomene, neatsižvelgta į bendruomenės siūlymus pakeisti įstatymus. Paminėjo, kad miesto gyventojai jau šiandien yra nukentėję nuo uosto veiklos, todėl siūlo stabdyti Bendrojo plano rengimą. Atkreipė dėmesį, kad į pastabas numatyti buferines zonas nuo uosto atsižvelgta tik iš dalies, nes Bendrajame plane yra tik rekomendacijos įrengti buferines zonas. Taip pat pasigedo kraštotvarkininkų pastabų dėl krantų erozijos, klausė, ar buvo įvertintas pasaulinio atšilimo poveikis, dėl kurio Melnragės gyvenvietė gali būti apsemta. Pasisakiusiosios netenkina numatytos krantosaugos priemonės įrengiant žabtvores ir papildant paplūdimius smėliu.

V. Paukštė atkreipė dėmesį, kad Bendruoju planu įstatymai nėra keičiami, ir pasiūlė dėl įstatymų keitimo kreiptis į kompetentingas institucijas. Informavo, kad yra rengiamas naujas Žemės ir miško naudojimo sąlygų įstatymas, kuriame bus naujai reglamentuotas apsaugos zonų nustatymas. V. Paukštė paminėjo, kad išorinio uosto statybos poveikis krantams nėra tiksliai žinomas ir tam bus atliekami papildomi tyrimai. Informavo, kad šiuo metu yra atliekamas uosto kanalo gilinimo iki 17 m poveikio aplinkai vertinimas (toliau – PAV), jame yra žymiai detaliau išnagrinėtas tiek pietinių uosto vartų poveikis, tiek poveikis krantams, ir pasiūlytos visos būtinos poveikį mažinančios priemonės.

M. Kalendė paklausė, kaip planuojama stabdyti šiandien tie Melnrage vykstančią kranto eroziją.

V. Paukštė atsakė, kad visos priemonės yra numatytos PAV ataskaitoje.

A. Kungys papildė, kad Uosto direkcija turi Aplinkos ministerijos leidimą krantus papildyti gilinimo metu iškastu ir užterštumo reikalavimus atitinkančiu gruntu, tačiau šiuo metu tokio grunto nėra kasama.

M. Kalendė klausė, ar PAV ataskaitoje atsižvelgta į prieš 20 metų kraštotvarkininkų rekomendacijas krantų eroziją stabdyti „kietosiomis“ priemonėmis.

V. Paukštė pakartojo, kad priemonės yra numatytos PAV ataskaitoje ir jos paremtos atliekant matematinį modeliavimą, ko nebuvo galima atlikti prieš 20 metų.

V. Žavrid pateikė pasiūlymą pakoreguoti Bendrąjį planą pagal E. Benečio anksčiau pateiktas pastabas. Taip pat pateikė įmonės „Pajūrio autopaslaugos“ pasiūlymą, kad Bendrajame plane būtų aiškiai nurodytas pastato Nemuno g. 22 likimas.

A. Kungys atsakė, kad pastatui Nemuno g. 22 jokie nauji sprendiniai nenustatomi.

V. Žavrid pasitikslino, ar tokiu atveju galioja 2011 m. patvirtinto detaliojo plano sprendiniai, kuriuose buvo numatyta pastatą Nemuno g. 22 nugriauti. Taip pat V. Žavrid pateikė asmeninį pasiūlymą kaip Miško kvartalo gyventojas, kad būtų planuojama ne tik uosto teritorija, bet ir infrastruktūra pagal planavimo sąlygas.

M. Alsys pasiūlė atsisakyti išorinio uosto sprendinių Bendrajame plane, kol LR Vyriausybė nepriėmė galutinio sprendimo dėl išorinio uosto statybos.

R. Šimkus pakomentavo, kad sprendimas dėl išorinio uosto statybos nėra priimtas, bet LR BP dalyje Jūrinės teritorijos išorinis uostas pažymėtas tiek ties Melnrage, tiek ties Būtinge. Kadangi Bendrojo plano išorinio uosto sprendiniai neprieštaruoja LR bendrojo plano jūrinės dalies sprendiniams, išorinis uostas gali būti planuojamas ir rengiamu Bendruoju planu. Taip pat paminėjo, kad LR BP įrašyta sąlyga, kad išorinio uosto statyba gali būti vykdoma tik atlikus SPAV, yra perkelta į Bendrąjį planą.

M. Alsys pakomentavo, kad LR Vyriausybei patvirtinus Bendrąjį planą bus suformuotas pagrindas ir vėlesniam sprendimui dėl uosto vietos parinkimo.

V. Paukštė patikslino, kad LR BP tvirtins ne LR Vyriausybė, bet LR Seimas.

B. Strikaitienė paklausė, kada bus svarstomas Būtingės variantas ir kodėl šiame Susirinkime nesvarstomas išorinio uosto statybos ties Melnrage ir Būtinge alternatyvų palyginimas.

V. Paukštė pakomentavo, kad Bendrasis planas yra rengiamas Klaipėdos uostui, kuris yra pripažintas valstybei svarbiu ekonominiu projektu, o Būtingės alternatyva tokiu projektu nėra pripažintas. Pakartojė, kad Būtingės variantas bus apsvarstytas rengiant LR BP.

V. Palevičius pasiūlė suinteresuotiems dalyviams raštu kreiptis į LR BP rengimo organizatorių Aplinkos ministeriją su prašymu viešą LR BP koncepcijos svarstymą surengti Klaipėdoje.

D. Kavaliauskienė klausė, ar priimant tokį svarbų sprendimą neturėtų būti svarstomos dvi išorinio uosto statybos alternatyvos ir kodėl svarstoma tik Melnragės alternatyva.

R. Šimkus pakomentavo, kad Susisiekimo ministerijai priimant sprendimą rengti Bendrąjį planą buvo apibrėžtos planuojamos teritorijos ribos, kurios apėmė uosto teritoriją, išorinį reidą jūroje ir rezervines teritorijas. Kadangi Būtingės alternatyva nepatenka į planuojamos teritorijos ribas, ši alternatyva nėra nagrinėjama rengiamame Bendrajame plane.

D. Kavaliauskienė klausė, ar Bendrasis planas neprieštaruoja Kuršių nerijos, kaip UNESCO paveldo objekto, apsaugos reikalavimams.

R. Šimkus priminė, kad galimas poveikis buvo vertinamas Bendrojo plano koncepcijos rengimo metu atlikus SPAV. SPAV metu buvo nustatytos galimą poveikį sumažinančios ir eliminuojančios priemonės, jos yra nurodytos ir Bendrojo plano aiškinamajame rašte.

Neprisistačiusi dalyvė paklausė, ar visos šios priemonės yra įtrauktos į uosto plėtros sąmatą ir bus naudojamos atliekant palyginimą su Būtingės alternatyva. Išreiškė abejonę, ar patvirtinus Bendrąjį planą dar bus svarstoma Būtingės alternatyva.

V. Paukštė pakomentavo, kad Kuršių nerijos krantų apsaugos sprendiniai jau yra numatyti uosto kanalo gilinimo iki 17 m PAV.

V. Palevičius pakomentavo, kad, vadovaujantis TPI teritorijų planavimo dokumentu, rengimo metu visada turi būti svarstomos kelios alternatyvos.

R. Šimkus informavo, kad sprendinių įgyvendinimo kaštai Bendrajame plane nebuvo vertinti, tačiau sprendinių įgyvendinimo programoje numatytas sąrašas visų priemonių, kurias būtina įgyvendinti tiek planuojamoje teritorijoje, tiek už jos ribų.

A. Nagys pasiūlė Susisiekimo ministerijai uostą perduoti Klaipėdos miestui, o valstybei statyti atskirą valstybinį uostą Būtingėje.

M. Kalendė taip pat siūlė Klaipėdos uostą padaryti municipaliniu uostu, atsižvelgiant į kitų šalių gerąją praktiką, nes tai padėtų išvengti nesusikalbėjimo tarp uosto ir miesto.

D. Volochoiko paklausė, kas bus perkraunama naujose krantinėse išoriniame uoste. Taip pat klausė, ar yra išspręstas pastatų Nemuno g. 113 ir 133 griovimo klausimas.

V. Paukštė pakomentavo, kad namų Nemuno g. 113 ir 133 turto išpirkimo procedūras organizuoja Klaipėdos miesto savivaldybės administracija.

V. Paukštė, atsakydamas į klausimą dėl numatomos krovos, informavo, kad naujose plėtros teritorijose labiausiai tikėtina krauti konteinerinius krovinius.

A. Kungys papildė, kad esamų uosto teritorijų, kuriose vykdoma konteinerių krova, pajėgumas praktiškai jau yra išnaudotas.

A. Kovalenkaitė paklausė, kokia pinigų suma buvo numatyta aplinkosaugai Melnragės alternatyvai lyginant Būtingės ir Melnragės išorinio uosto statybos alternatyvas.

A. Kungys atkreipė dėmesį, kad klausimas nesusijęs su Bendruoju planu, tačiau pakomentavo, kad atliekant alternatyvų palyginimo studiją aplinkosaugai skirtos sąnaudos nebuvo išskirtos.

V. Paukštė pakomentavo, kad šiuo metu nėra atliktas išorinio uosto statybos PAV, todėl šioje stadijoje neįmanoma įvertinti tikslių aplinkosaugos priemonių sąnaudų.

M. Kalendė pakartojo, kad siūlo stabdyti Bendrąjį planą, kol nėra atliktas PAV ir nėra nustatytas poveikis Melnraei.

A. Kungys pakomentavo, kad pagrindinė sąlyga išorinio uosto statybai yra investuotojo pritraukimas.

M. Kalendė išsakė nuomonę, kad Uosto direkcija turėtų prisiimti atsakomybę dėl šiuo metu uoste veikiančių įmonių vykdomos oro taršos.

A. Feser informavo, kad Kuršių nerijos nacionalinio parko (toliau – KNNP) direkcijos darbuotojams daug klausimų kelia suplanuoti pietiniai uosto vartai. Išsakė nuomonę, kad krantų apsaugai numatoma atraminė sienutė gali nulemti pakrantės uždumblėjimą. Taip pat suabejojo, ar tinkamai yra atliktas hidrodinamis ir kiti modeliavimai, ar tinkamai įvertintas Kuršių nerijos krantų užtvindymo pavojus ledų sangrūdos ties Kiaulės Nugaros sala atveju. Pasvarstė, kad hidrotechniniuose statiniuose galėtų būti numatytos pralaidos polaidžio vandeniui pratekti. Informavo, kad pateikė 7 pastabas uosto kanalo gilinimo PAV ataskaitai. Išsakė pastabą, kad prieplauka ties pietiniais uosto vartais planuojama ne toje vietoje, kur yra numatyta prieplauka KNNP tvarkymo plane, atkreipė dėmesį, kad Senosios perkėlos teritorijoje numatyta statyti pastatus, Kopgalyje pažymėtas pramonės ir infrastruktūros kompleksas. Atkreipė dėmesį, kad molas po rekonstrukcijos turi būti pritaikytas žmonėms vaikščioti.

V. Paukštė pakomentavo, kad molo projektavimo sąlygose yra įrašyta, kad jis turi būti pritaikytas žmonėms vaikščioti ant jo.

G. Žemaitienė papildė, kad Bendrojo plano sprendiniuose nurodytas nekilnojamųjų kultūros paveldo vertybių iškėlimas.

R. Šimkus išreiškė abejonę, ar KNNP darbuotojai teisingai perskaitė Bendrojo plano sprendinių informaciją, ir pasiūlė pakomentuoti sprendinius Kuršių nerijos teritorijoje po Susirinkimo.

A. Feser patikslino, kad siūlo Bendrojo plano sprendinius suderinti su KNNP tvarkymo plano sprendiniais. Priminė, kad KNNP direkcija yra išdavusi planavimo sąlygas Bendrojo plano rengimui.

M. Kalendė informavo, kad vienos konferencijos metu buvo pasigesta kraštovarkos specialistų dalyvavimo rengiant Bendrąjį planą.

R. Šimkus patikslino, ar klausama apie kraštovaizdžio specialistus, ir informavo, kad Bendrojo plano rengime dalyvavo UAB „Urbanistika“ kraštovaizdžio specialistė D. Bagdonaitė.

M. Kalendė pasiūlė įtraukti ir Klaipėdos kraštovarkos specialistus.

R. Šimkus atsakė, kad laukiami visi konstruktyvūs pasiūlymai, tik atkreipė dėmesį, kad pasibaigus Susirinkimui planavimo pasiūlymai nebus priimami.

V. Paukštė padėkojo visiems Susirinkimo dalyviams ir paskelbė Susirinkimo pabaigą.

Baigiamojo susirinkimo-konferencijos pirmininkas –
VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos
infrastruktūros direktorius

Vidmantas Paukštė

Sekretorius –
UAB „Sweco Lietuva“
Planavimo grupės vadovas

Remigijus Šimkus