

**PAPILDOMA INFORMACIJA DĖL 2014–2020 METŲ EUROPOS SĄJUNGOS FONDŲ  
INVESTICIJŲ VEIKSMŲ PROGRAMOS 6 PRIORITETO „DARNAUS TRANSPORTO IR  
PAGRINDINIŲ TINKLŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTRA“ 06.1.1-TID-V-505  
PRIEMONĖS „JŪRŲ TRANSPORTO EISMO SĄLYGŲ GERINIMAS KLAIPĖDOS  
VALSTYBINIAME JŪRŲ UOSTE“ PROJEKTŲ ATRANKOS KRITERIJŲ NUSTATYMO**

**1. Priemonės lėšomis sprendžiamos problemos**

Partnerystės sutartyje nurodyta, kad laivybos rinkoje laivų skaičius uostuose jau kuris laikas iš esmės nedidėja, tačiau stebimas laivų dydžio parametru didėjimas, didžiausią dėmesį **planuojama skirti laivybos saugumo užtikrinimui ir neigiamo laivybos poveikio aplinkai mažinimui**. Šiuo metu yra apribotos konteinerių ir bendrųjų krovinių terminalų galimybės, kadangi dėl per mažo gylio akvatorijoje negalima priimti konteinerinių laivų, kurių talpa siekia 6000 dvidešimties pėdų vieneto ekvivalentą (angl. *twenty-foot equivalent unit* (TEU)). Tai lemia didesnį laivų srautą uoste, kas neigiamai veikia aplinkos būklę ir yra tiesiogiai susiję ir su oro užterštumu. Uosto pritaikymas priimti didesnės grimzlės laivus padėtų sumažinti jo sukiamą oro užterštumą: daugiau krovinių viename laive – mažiau plaukiojančių laivų – mažesnis oro užterštumas – didėjanti anglies dioksido (CO<sub>2</sub>) prevencija. Siekiant priimti didesnės grimzlės laivus, yra tikslinga pastatyti išorinį giliavandenį jūrų uostą. Tačiau trumpuoju laikotarpiu, **siekiant padidinti didžiųjų laivų laivybos saugumą uosto įplaukoje, reikėtų pagilinti ir išplatinti įplaukos kanalą į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą**. Ypatingai tai aktualu pradėjus eksploatuoti suskystintų gamtinių dujų (SGD) terminalą, kai į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą pradės plaukti SGD gabenantys laivai. **Būtina užtikrinti šių laivų navigacijos saugumą uoste, modernizuoti esamą ir sukurti naują infrastruktūrą, pritaikytą aptarnauti naujos kartos didesnius laivus. Uosto pritaikymas priimti maksimaliai didelius laivus, padėtų užtikrinti jų manevravimo saugumą ir taip padidinti laivybos saugumą, sumažinti neigiamą uosto veiklos poveikį aplinkai.**

Veiksmų programoje taip pat numatyta, kad investuojant į jūrų uosto infrastruktūrą svarbus prioritetas bus teikiamas eismo saugai bei aplinkosaugai. Dėl mažo uosto akvatorijos gylio negalima priimti didesnės talpos laivų, didėjantis mažesnės grimzlės laivų srautas jūrų uoste neigiamai veikia aplinką ir mažina saugumą. Tai ypač aktualu pradėjus veikti suskystintų gamtinių dujų (SGD) terminalui. Taip pat būtina užtikrinti efektyvią navigaciją uoste.

**2. Priemonės pirmoji veikla ir projektai**

**Priemonės pirmoji veikla** – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (Šiaurės jūros–Baltijos jūros koridorius) bendro naudojimo laivybos kanalo saugos ir aplinkos apsaugos parametru gerinimas (platinimas, akvatorijos gilinimas, molų statyba ir rekonstrukcija).

Preliminarus Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos projektų sąrašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. birželio 15 d. įsakymu Nr. 3-249 „Dėl preliminarus Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos projektų sąrašo patvirtinimo“, 1.3.1–1.3.3 ir 1.3.5 papunkčiuose nustatytais projektais Susisiekimo ministerija siekia užtikrinti saugią laivybą (navigaciją<sup>1</sup>) uoste, pagerinti aplinkosaugą ir prisidėti prie Priemonės pirmosios veiklos vykdymo.

2.1. Projektu „**Molų<sup>2</sup> rekonstrukcija ir Kuršių nerijos šlaito tvirtinimas**“ numatoma įdiegti eismo saugos ir aplinkosaugos priemones (2 vnt.). Patobulinus uosto įplaukos kanalą, uosto vartus, užtikrinus pakankamą kanalo gylį tiek įplaukoje, tiek ir laivybos kanale, gali atsirasti galimai neigiamos gamtinei aplinkai pasekmės, tokios kaip ženklūs tėkmės srauto pokyčiai Klaipėdos sąsiauryje ir Kuršių mariose, druskingo vandens prietakos iš Baltijos jūros į Kuršių marias padidėjimą, Klaipėdos sąsiaurio dugno bei Kuršių nerijos krantų eroziją ir t. t. Nevaldomi ir nekontroliuojami minėti reiškiniai gali paveikti gretimai esančių saugomų gamtinių teritorijų ir jose esančių vertybių būklę tiesiogiai (Kuršių nerijos krantų ardymas) ir netiesiogiai (hidrodinaminių sąlygų pokyčiai > druskingo vandens prietaka > hidrocheminės vandens sudėties pokyčiai >

<sup>1</sup> Navigacija – reguliarus susisiekimas vandens keliais (jūrų laivyba, vidaus laivyba).

<sup>2</sup> Molas – hidrotechninis pailgas statinys, kurio pamatai žemiau nei vandens lygis, o viršus – aukščiau. Statomas uosto akvatorijai apsaugoti nuo bangavimo, ledo lyčių, užnešimo sąnašomis. Vienu galu (šaknimi) remiasi į krantą, antruoju (galva) išsikiša į vandens baseiną.

poveikis Kuršių marių vandens bioįvairovei). Todėl planuojama įgyvendinti ir papildomus aplinkosauginius sprendinius, tokius kaip molo-užtvaros pietinėje jūros uosto akvatorijos dalyje įrengimą bei povandeninį Kuršių nerijos šlaitų tvirtinimą techninėmis priemonėmis. Pietinis molas-užtvara, parinkus tinkamą jo techninį sprendinį, leistų reguliuoti Klaipėdos sąsiaurio pralaidumą ir hidrodinaminių sąlygų pokyčius bei stabdytų druskingo vandens prietaką į Kuršių marias. Kuršių nerijos povandeninio šlaito tvirtinimas leistų išvengti galimo poveikio zonose šlaitų erozijos pasekmių bei užtikrinti reikiamas saugios laivybos sąlygas uoste. Įgyvendinti minėti sprendiniai leistų išvengti reikšmingo neigiamo poveikio Europos ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijoms bei Kuršių nerijai – įrašyti į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą.

2.2. Projektais „**Įplaukos kanalo tobulinimas (gilinimas ir platinimas)**“ ir „**Malkų įlankos gilinimas iki 14,5 m**“ numatoma įdiegti saugų eismą gerinančias priemones (5 vnt.). Esamos laivybos sąlygos atskirose uosto vietose yra gana nevienodos. Dabartiniai Klaipėdos uosto akvatorijos, uosto vartų, įplaukos ir laivybos kanalo parametrai neužtikrina saugaus visų tipų laivų eismo. 2014 metų duomenimis, didžiausias Klaipėdos uosto akvatorijos gylis ties uosto įplauka yra 15 m, Kuršių marių dalyje iki Kiaulės Nugaros – 14,5 m, tačiau toliau Klaipėdos uosto akvatorijoje ties Kiaulės Nugarą gylis sumažėja iki 9 m ir Malkų įlankoje – 11 metrų. Atsižvelgiant į besikeičiančius laivyno parametrus ir į tai, kad pradėjus veikti suskystintų gamtinių dujų terminalui į uostą turės įplaukti terminalo paslaugų laivai, būtina užtikrinti pakankamą kanalo gylį tiek įplaukoje (17,0–17,5 m), tiek ir vidiniame kanale (17,0 m), taip pat tikslinga praplatinti uosto įplaukos kanalą.

Uostas dėl jo geografinės padėties ir esamos gamtinės aplinkos (išsidėstęs prie pat jūros pakrantės ir laivų įplaukimui į uostą nėra jokių priedangų iš jūros pusės, galimos didelės srovės iš Kuršių marių į jūrą, ypatingai pavasario polaidžio metu, bei vyraujantys vakarų krypties vėjai) yra sudėtingų laivų plaukimo atžvilgiu vietų. Uosto vartai dėl jų riboto pločio ir nepakankamo gylio visuomet yra padidinto pavojaus laivams vieta. Uosto vartai didelių laivų įplaukimo atžvilgiu yra pavojingi, esant dideliems srovių greičiams, šoniniam vėjui, dideliame bangavime, ledonešiu.

Įgyvendinus projektus, bus sumažinta pavojingų zonų rizika bei pagerintos laivybos sąlygos ir užtikrintas laivų judėjimo saugumas. Keleiviai, kiti jūros transporto eismo dalyviai ir kiti asmenys, taip pat jūros uosto infrastruktūra, plukdomi kroviniai ir bagažas bus apsaugoti nuo jūros transporto katastrofų, jūros transporto eismo įvykių ir jų padarinių.

2.3. Projektu „**Priemonių užtikrinančių eismo saugą ir saugią laivybą Klaipėdos uoste diegimas**“ bus įsigyta žemsiurbė<sup>3</sup>, kuri padės užtikrinti saugią navigaciją uoste. Klaipėdos jūrų uoste būtina nuolatos palaikyti uosto gylio parametrus. Klaipėdos jūrų uostas suformuotas Kuršių marių priekrantėje tarp Kuršių nerijos ir Klaipėdos miesto. Uosto užnešimas smėliu – tai natūralių gamtinių sąlygų padarinys. Siekiant, kad uostas dirbtų efektyviai ir saugiai, būtina šias sąnašas nuolatos ir operatyviai valyti, tam kad būtų palaikomi projektiniai gyliai uoste. Be žemsiurbės uoste negali būti laiku užtikrinti projektinių gylių – tokiu atveju pilnai pasikrovę laivai gali neturėti galimybės saugiai išplaukti iš Klaipėdos jūrų uosto.

Iš viso planuojama įdiegti 7 eismo saugos ir aplinkosaugos priemones. Veiksmų programoje numatyta stebėsenos rodiklio „**Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės**“ (kodas P.S.340) siektina reikšmė yra 3.

### **3. Priemonės antroji ir trečioji veiklos**

**Priemonės antroji veikla** – Laivybos saugos didinimas, hidrografinės, geodezinės ir kartografinės techninės ir programinės įrangos atnaujinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. **Priemonės trečioji veikla** – Vandens transporto infrastruktūros techninių parametrų stebėsenos ir kontrolės sistemų modernizavimas ir diegimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. Šios veiklos bus finansuojamos CEF lėšomis ir įgyvendinamos Lietuvos Saugios laivybos administracijos projektu „Hidrografinės, geodezinės, kartografavimo ir gautų duomenų apdorojimo sistemos diegimas“. Projekto paraiška finansavimui iš CEF gauti pateikta 2016 m. vasario 15 d.

<sup>3</sup> Žemsiurbė – plaukiojanti žemės kasimo mašina, kuri iš po vandens siurbia grunto ir vandens mišinį (pulpa). Darbo padargas – grunto siurblys su freziniu arba hidrauliniu parentuvu.