

Statytojas	AB „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“
Projektuotojas	MB „Konsenta“
Statinio projekto pavadinimas:	Privažiuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remontas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.
Statinio projekto etapas	Techninis darbo projektas
Statinio projekto dalis	Bendroji
Statinio pavadinimas	Visi statiniai
Naudojimo paskirtis:	Susisiekimo komunikacijos: geležinkelio kelias Susisiekimo komunikacijos: keliai
Statinio kategorija:	Neypatingieji ir ypatingieji statiniai
Bylos žymuo	2406-XX-TDP-BD
Bylos laidos žymuo	0
Bylos išleidimo data	2024-08

Kvalifikaciją patv. dokumento Nr.	Pareigos	Parašas	Pavardė
35379	Statinio projekto vadovas		Valdemaras Mušinskis
33071	Statinio projekto dalies vadovas		Valdemaras Mušinskis

PROJEKTO SUDĖTIES ŽINIARAŠTIS

Eil. Nr.	Bylos žymuo	Projekto dalies pavadinimas	Laida
1.	2406-XX-TDP-BD	Bendroji dalis	0
2.	2406-01-TDP-SGK	Susisiekimo dalis. Geležinkeliai	0
3.	2406-02-TDP-SAK	Susisiekimo dalis. Automobiliniai keliai	0
4.	2406-XX-TDP-SO	Pasirengimo statybai ir statybos darbų organizavimo dalis	0
5.	2406-XX-TDP-KS	Statybos skaičiuojamosios kainos nustatymo dalis	0

BYLOS DOKUMENTŲ SUDĖTIES ŽINIARAŠTIS

Dokumento žymuo	Lapų sk.	Laida	Dokumento pavadinimas	Pastabos
<u>Teksto dokumentai:</u>				
2406-XX-TDP-PSŽ	1	0	Projekto sudėties žiniaraštis	
2406-XX-TDP-BD.BSŽ	1	0	Bylos dokumentų sudėties žiniaraštis	
2406-XX-TDP-BD.BSR	1	0	Bendrieji statinių rodikliai	
2406-XX-TDP-BD.SS	1	0	Statinių sąrašas	
2406-XX-TDP-BD.BAR	11	0	Bendrasis aiškinamasis raštas	
2406-XX-TDP-BD.BTS	30	0	Bendroji techninė specifikacija	
2406-XX-TDP-BD.PDSA	1	0	Projekto dalių suderinimo aktas	
<u>Brėžiniai:</u>				
2406-XX-TDP-BD.B-01	1	0	Situacijos planas, M 1:2000	
2406-XX-TDP-BD.B-02	1	0	Sklypo ir suvestinis inžinerinių tinklų planas, M 1:500	
2406-XX-TDP-BD.B-03	1	0	Situacijos planas su apsaugos zonomis, M 1:2000	
<u>Priedai:</u>				
2024-05-31 Nr. T-59	4	-	Projektavimo užduotis	
	1	-	AB LTG INFRA komentaras dėl prisijungimo sąlygų	
	77	-	Teritorijų planavimo dokumento aiškinamasis raštas	
	1	-	Teritorijų planavimo dokumento pagrindinis brėžinys	
	4	-	Suderintas topografinis planas	
	9	-	Inžinerinių geologinių tyrimų ataskaita	
	1	-	Projektui parengti naudotos licencijuotos projektavimo programinės įrangos	
	1	-	Pavojaus analizės ir vertinimo ataskaita	
2024-10-03 Nr.VSE-219	2	0	Sprendimas dėl leidimo pradėti naudoti atnaujintą stacionarų geležinkelių posistemį nereikalingumo	

BENDRIEJI STATINIŲ RODIKLIAI

<i>Pavadinimas</i>	<i>Mato vienetas</i>	<i>Kiekis</i>	<i>Pastabos</i>
I. Sklypas			
1. Sklypo plotas	ha	1073.7495	Un. Nr. 4400-5989-7358 Kadastrinis Nr. 2101/0010:101
III. Susisiekimo komunikacijos kapitalinis remontas			
2.1 Privažiuojamasis geležinkelio kelias Nr. 1			Neypatingasis statinys Un. nr. 4400-0380-4446 SLD poreikis: <i>nereikalingas</i>
2.1.1 Kategorija		VI	
2.1.2 Ilgis	km	0.843*	
2.1.3 Apsaugos zonos plotis	m	≥3,1 nuo kelio ašies	
2.1.4 Remonto darbų ilgis	m	129.33	
III. Susisiekimo komunikacijos paprastasis remontas			
3.1 Perkėlos gatvė (aptarnaujanti)		C	Ypatingasis statinys Un. nr. 2198-4007-1015 SLD poreikis: <i>nereikalingas</i>
3.1.1 Kategorija	km	1.976*	
3.1.2 Ilgis	m	14,0**	
3.1.3 Važiuojamosios dalies plotis	vnt.	4**	
3.1.4 Eismo juostų skaičius	m	3.5**	
3.1.5 Eismo juosto plotis	m	44.40	
3.1.4 Remonto darbų ilgis			

* - statinių ilgiai po statybos (remonto) darbų lieka tie patys.

** - nurodyti dydžiai atitinka darbų zonoje esančią situaciją.

Statinio projekto vadovas

V. Mušinskis, kv. atest. Nr. 35379, 2024-09

(vardas, pavardė, parašas, kvalifikacijos atestato arba pažymos Nr., data)


STATINIŲ SĄRAŠAS

Statinio numeris	Statinio pavadinimas	Bylos žymuo	Projekto dalies pavadinimas
XX	Visi statiniai	2406-XX-TDP-BD	Bendroji dalis
01	Geležinkelio kelias Nr.1	2406-01-TDP-SGK	Susisiekimo dalis. Geležinkeliai
02	Perkėlos gatvė	2406-02-TDP-SAK	Susisiekimo dalis. Automobiliniai keliai
XX	Visi statiniai	2406-XX-TDP-SO	Pasirengimo statybai ir statybos darbų organizavimo dalis
XX	Visi statiniai	2406-XX-TDP-KS	Statybos skaičiuojamosios kainos nustatymo

BENDRASIS AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Turinys

1.	Bendrieji duomenys, projekto rengimo pagrindas	2
2.	Pagrindinių normatyvinių dokumentų, kuriais vadovaujantis parengtas projektas, sąrašas ..	4
3.	Projektuojamų statinių sąrašas	4
4.	Statybos sklypo aprašymas	4
4.1.	Esama infrastruktūra	4
4.2.	Esami inžineriniai tinklai	6
4.3.	Geologinės ir hidrologinės sąlygos	7
4.4.	Klimato sąlygos	7
4.5.	Paviršinio vandens šalinimo ir gruntinio vandens pažeminimo būtinumas	7
4.6.	Apsauginės priemonės nuo smurto ir vandalizmo	8
4.7.	Poveikis aplinkai, gyventojams, kaimyninėms teritorijoms.....	8
4.8.	Gamybinės, ūkinės ar kt. veiklos ribojimo, sustabdymo ar nutraukimo sąlygos	9
5.	Projektiniai sprendiniai	9

0	2024-08	Statybai		
Laida	Data	Laidos statusas. Keitimo priežastis (jei taikoma)		
KVAL. PATV. DOK. NR.			STATINIO PROJEKTO PAVADINIMAS Privažiuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remonas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.	
35379	SPV	Valdemaras Mušinskis	STATINIO NUMERIS IR PAVADINIMAS XX Visi statiniai	
33071	SPDV	Valdemaras Mušinskis		
			DOKUMENTO PAVADINIMAS Bendrasis aiškinamasis raštas	
			Laida 0	
It	STATYTOJAS IR (ARBA) UŽSAKOVAS AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija		DOKUMENTO ŽYMUO 2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas 1
				Lapų 11

1. Bendrieji duomenys, projekto rengimo pagrindas

Pagal AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos toliau - KVJUD) užsakymą ir atsižvelgiant į galiojančių normatyvinių dokumentų reikalavimus ir rekomendacijas, MB „Konsenta“ parengė techninį darbo projektą **„Privatizuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remonas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.“**.

Techninis darbo projektas parengtas vadovaujantis:

- STR1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“ 10 priedu,
- 2024-05-31 KVJUD projektavimo užduotimi Nr. T-59,
- inžineriniais topografiniais tyrimais, kuriuos 2024 m. birželio mėn. atliko UAB „Geosmart“ (kv. paž. Nr. – 1GKV-1538). Topografiniais tyrimai suderinti TIIS sistemoje – prašymo numeris TIIS1-20240520-030589.
- inžineriniais geologiniais tyrimais, kurie buvo atlikti projektui *Geležinkelio kelių Nr. 304 ir Nr. 306 naujos statybos projektas, Klaipėdos m. sav., Klaipėdos m., Perkėlos g.* 2016 m.
- inžineriniais geologiniais tyrimais, kurie buvo atlikti projektui *Privatizavimo kelių sutvarkymas multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje Perkėlos g. nuo įvažiavimo į VLG iki konteinerių terminalo rekonstrukcija. II statybos etapas – Perkėlos g. nuo įvažiavimo į VLG iki konteinerių terminalo rekonstravimas.* 2008 m.

Statinio kategorija:

- 1) neypatingieji statiniai: privatizuojamasis geležinkelio kelias Nr.1,
- 2) ypatingieji statiniai: Perkėlos gatvė (aptarnaujanti).

Statinių paskirtis:

- 1) susisiekimo komunikacijos: geležinkelio keliai,
- 2) susisiekimo komunikacijos: gatvės.

Statinių adresas: Minijos g.180, Klaipėdos m. ir Klaipėda, Perkėlos g.

Statinių duomenys.:

- 1) geležinkelio kelias Nr. 1 – un. nr. 4400-0380-4446, nuosavybė – AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija,
- 2) Perkėlos gatvė – un. nr. 2198-4007-1015, nuosavybė – AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	2	11	0

Sklypo informacija:

- 1) un. nr. 4400-5989-7358 (registro Nr. 44/3198635), nuosavybė – Lietuvos Respublika, turto patikėjimo teisė – AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija,
- 2) žemės sklypo paskirtis – kita.



1 pav. Objekto vieta.

Rengiant projektą buvo naudota tokia programinė įranga:

- Autodesk ZWCAD 2021;
- Microsoft 365 Business Standard.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	3	11	0

2. Pagrindinių normatyvinių dokumentų, kuriais vadovaujantis parengtas projektas, sąrašas

Techninis darbo projektas parengtas vadovaujantis galiojančiais LR įstatymais, statybos techniniais reglamentais ir normatyviniais dokumentais. 1 lentelėje pateikiamas pagrindinių bendrųjų reikalavimų normatyvinių dokumentų sąrašas.

1 lentelė. Pagrindinių dokumentų sąrašas.

Eil. Nr.	Dokumento numeris, žymuo	Dokumento pavadinimas
1	1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240	LR statybos įstatymas
2	STR 1.04.04:2017	Statinio projektavimas, projekto ekspertizė
3	STR 1.01.03:2017	Statinių klasifikavimas
4	STR 1.01.08:2002	Statinio statybos rūšys
5	STR 1.06.01:2016	Statybos darbai. Statinio statybos priežiūra
6	STR 2.03.02:2005	Gamybos, pramonės ir sandėliavimo statinių sklypų tvarkymas
7	STR 2.06.04:2014	Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai
8	LST 1516:2015	Statinio projektas. Bendrieji įforminimo reikalavimai
9	ADV/001	Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai
10	ADV/003	Geležinkelių eismo taisyklės
11	K/111	Geležinkelio kelio priežiūros taisyklės
12	163/K	Statinių artumo gabaritų taikymo nurodymai
13	15/LG	Geležinkelio stočių projektavimo taisyklės
14	K/078	Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija remontuojant kelią
15	LG/12	Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklės
16	KPT SDK 19	Automobilių kelių standartizuotų dangų konstrukcijų projektavimo taisyklės.

3. Projektuojamų statinių sąrašas

Eil. nr.	Statinys	Statinio kategorija	Statinio paskirtis	Statybos rūšis
1.	Geležinkelio kelias Nr. 1	neypatingasis statinys	Susisiekimo komunikacijos: geležinkelio kelias	Kapitalinis remontas
2.	Perkėlos gatvė	ypatingasis statinys	Susisiekimo komunikacijos: gatvės	Paprastasis remontas

4. Statybos sklypo aprašymas

4.1. Esama infrastruktūra

Planuojama statybos darbų zona Klaipėdos miesto pietinėje dalyje (žr. 1 pav, žr. 2406-XX-TDP-SO.B-01 Situacijos planas). Geležinkelio kelyje Nr. 1, prieš vartus į UAB „Malkų įlankos terminalas“ teritoriją, sankirtoje su Perkėlos gatve (aptarnaujanti, C kategorijos) yra įrengta pervaža iš guminių plokščių, kuri apima ir sankirtą su pėsčiųjų-dviračių

	Lapas	Lapų	Laida
2406-XX-TDP-BD.BAR	4	11	0

taku. Pervaža yra viešo naudojimo, reguliuojama (su signalizacijos įrenginiais), nesergima, IV kategorijos. Geležinkelio kelio susikirtimo su automobilių keliu kampas – 77.55°.

Pervažos zonoje geležinkelio kelias Nr.1 yra tiesėje, bėgiai R65 tipo ant g/b pabėgių su standžiu tvirtinimu, granitinės skaldos balastas fr. 31.5/63 mm. Pervažos paklotas – guminės STRAIL plokštės. Šalia gatvės yra įrengtas pėsčiųjų-dviračių takas, kurio danga – trinkelės, o jo plotis 2.5m. 2024 m. gegužės mėn., objekto apžiūros metu buvo nustatyta, kad:

- pervažos paklotas pietinėje dalyje yra per siauras ir nėra platesnis ≥ 0.5 m negu gatvės važiuojamoji dalis,
- pervažos pakloto elementai nėra standžiai sujungti vienas su kitu, dėl ko darytina išvada, kad guminių plokščių strypai yra nutrūkę arba išsitempę,
- pervažos prieigose asfalto danga yra su provėžomis, o ties pervažos plokštėmis matomas asfalto ištrupėjimas. Iš po asfalto matomi atraminiai pervažos plokščių bortai,
- dėl susiformavusių provėžų, vandens nuvedimas nuo kelio dangos dalinai nevyksta link esamų lietaus vandens surinkimo trapų, kurie yra ≥ 20 m nuo pervažos į abi puses,
- nuo Draugystės stoties pusės geležinkelio skalda yra užteršta paviršinių nuotekų sąnašomis,
- eismo saugumo priemonės: kelio ženklai, sferiniai veidrodžiai ir atitvarai yra geros būklės, o kelio horizontalusis ženklinimas – nusidėvėjęs ir beveik neįžiūrimas.



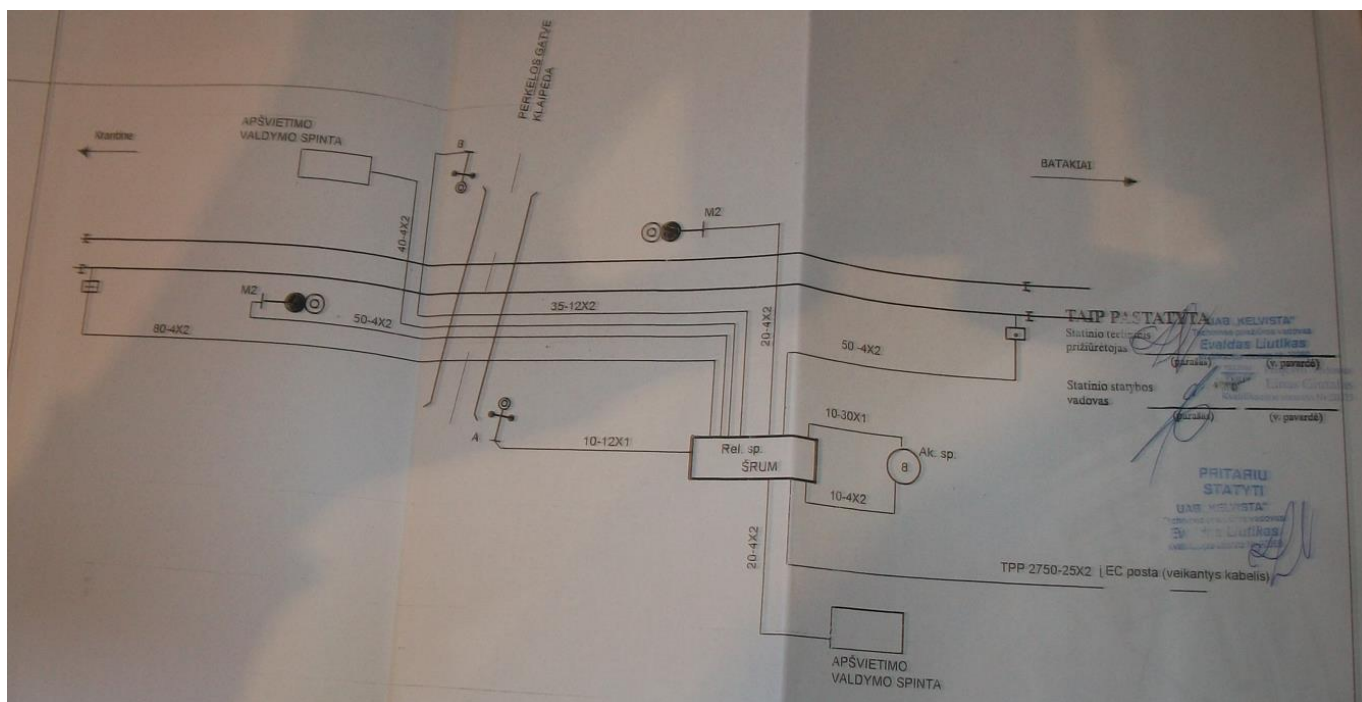
2 pav. Statybos zonos vaizdas.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	5	11	0

4.2. Esami inžineriniai tinklai

Pervažos blokų įrengimo zonoje yra esami signalizacijos (ryšių) kabeliai, kurie apjungia esamus šviesoforus. Vienas kabelis kerta geležinkelio kelią skersai, vienas yra paklotas išilgai – apie 1.05÷1.25m atstumu. Dar vienas signalizacijos (ryšių) kabelis TIIS istorinėje medžiagoje rodomas kaip paklotas praktiškai po bėgiu, tačiau atsižvelgiant į paklotų signalizacijos (ryšių) kabelių visumą daroma išvada, kad tai yra neveikiantis kabelis.

Remiantis *Privažiavimo kelių sutvarkymas multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje Perkėlos g. nuo įvažiavimo į VLG iki konteinerių terminalo rekonstrukcija. II statybos etapas – Perkėlos g. nuo įvažiavimo į VLG iki konteinerių terminalo rekonstravimas* Geležinkelio pervažos SCB dalimi (žymuo 08-KLP-TP-GP-1), kabeliai nebuvo nei projektuojami nei klojami po bėgiais išilgai arba labai arti jų:



Po geležinkelio keliu kabeliai buvo įrengti prastūmimo būdu, o gylis nuo bėgio galvutės viršaus iki dėklo buvo numatytas 2.00 m.

Prieš atliekant žemės darbus, skirtus pervažos blokų įrengimui būtina patikrinti esamų signalizacijos (ryšių) kabelių vietas ir gylis.

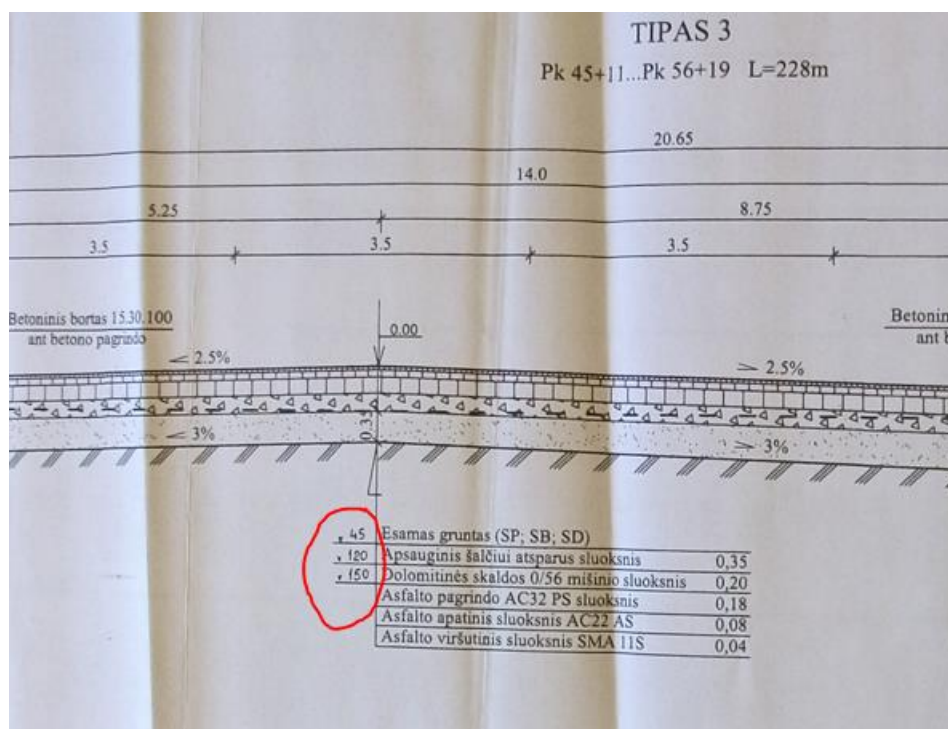
Likusioje statybos darbų zonoje ant geležinkelio kelio Nr.1 yra numatytas tik kelio ištaisymas plane ir profilyje, jį pakeliant, todėl įtakos kitiems inžineriniams tinklams nebus.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	6	11	0

4.3. Geologinės ir hidrologinės sąlygos

Geologinės sąlygos yra vertinamos pagal 2016 m. geležinkelio kelių statybai ir 2008 m. Perkėlos gatvės statybai atliktus inžinerinius geologinius tyrimus. Artimiausi aktualūs gręžiniai yra iš Perkėlos gatvės statybos projekto: Nr.10 ir Nr.11

Bendras gatvės konstrukcijos storis kartu su asfaltu yra 86 cm, todėl esamas gruntas, ant kurio įrengtas pervaža yra smėlis dulkingasis, SD. Įrengiant pervažą ir gatvę šie esami gruntai buvo sutankinti iki $E_{v2} \geq 45 \text{ MPa}$:



2008 m. tyrimų metu gruntinis vanduo aktualiuose gręžiniuose nebuvo aptiktas, o 2016 m tyrimų metų artimiausiame gręžinyje buvo sutiktas 4 m gylyje nuo paviršiaus.

4.4. Klimato sąlygos

Projektuojamas objektas yra Pajūrio parajonio (jūros pakrantės) klimato zonoje. Galima didžiausia ir mažiausia vidutinė paros temperatūra šiame rajone: vasaros laikotarpiu 33,6°C, žiemos laikotarpiu -27,8°C, vidutinė temperatūra 7,8°C. Statinys priklauso I-ajam sniego ir III-ajam vėjo apkrovos rajonui (remiantis STR 2.05.04:2003).

4.5. Paviršinio vandens šalinimo ir gruntinio vandens pažeminimo būtinumas

Remiantis inžinerinių geologinių tyrimų duomenimis bei esamos teritorijos eksploataavimo praktika, gruntinis vanduo statybos darbams įtakos neturės. Paviršinis vanduo nuo gatvės dangos yra surenkamas į esamus nuotekų tinklus.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	7	11	0

Siekiant išvengti žalos ir darbų nutraukimo, iškasos turi būti apsaugotos nuo potvynio ir liūčių vandens. Tam reikiamose vietose bus įrengti atitveriamieji pylimai, o paviršinis vanduo nutekės esamo teritorijos nuolydžiu. Rangovas privalo turėti atitinkamų priemonių atsargą vandeniui iš iškasų nuleisti. Vanduo iš statybos darbų vietos turi būti nuleistas nedelsiant, o patys darbai atliekami taip, kad būtų išvengta vandens susikaupimo darbo vietoje.

4.6. Apsauginės priemonės nuo smurto ir vandalizmo

Esama pervaža yra viešo naudojimo, todėl papildomos apsauginės priemonės nuo smurto ir vandalizmo remontuojamiems statiniams nėra numatomos.

4.7. Poveikis aplinkai, gyventojams, kaimyninėms teritorijoms

Planuojama veikla – geležinkelio kelio kapitalinis ir gatvės paprastas remontas, kurio rezultate nebus didinamas važiavimo greitis ir/ar keičiama traukinių formavimo technologija. Gatvės paprastais remontas taipogi neįtakoja automobilių eismo greičio ir intensyvumo padidėjimo po statybos darbų. Statybos darbų teritorijoje jau yra eksploatuojami geležinkelio keliai ir Perkėlos gatvė, todėl planuojama veikla vertinama kaip esamos infrastruktūros gerinimas neapimant esamos ūkinės veiklos modernizavimo ir plėtros bei kuri nesukels neigiamo poveikio aplinkai, gyventojams ir kaimyninėms teritorijoms.

Planuojamų darbų zonoje sklypas nesiriboja su gyvenamosios ar visuomeninės paskirties sklypais ir statiniais. Įgyvendinus numatomus darbus oro kokybė nepasikeis, vietovės ekologinė struktūra nepakis, artimiausi vietiniai gyventojai nepatirs nepatogumų ir gyvenimo sąlygų pablogėjimo.

Atliekant statybos darbus galima papildoma laikina tarša nuo atliekamų statybos darbų bei nuo statybų metu naudojamų mechanizmų. Planuojama ūkinė veikla nekelia pavojaus kitiems objektams, todėl galimos ekstremalios situacijos neprognozuojamos ir avarijų likvidavimo planai nesudaromi.

Vadovaujantis LR Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymu, planuojami remonto darbai – ūkinė veikla nėra įrašyta į Planuojamos ūkinės veiklos, kurios poveikis aplinkai privalo būti vertinamas, rūšių sąrašą, todėl poveikio aplinkai vertinimo procedūrų dėl planuojamos ūkinės veiklos atlikti nereikia.

Remontuojamų objektų zona nepatenka į gamtinių buveinių ir paukščių apsaugai svarbių teritorijų zoną. Teritorija nepatenka į Gamtinio karkaso zoną. Planuojamoje statybvietėje nėra saugotinių gyvūnų rūšių migracijos kelių, buveinių, lizdaviečių ir pan.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	8	11	0

Statybos darbų teritoriją nekerta ir nepriartėja prie „Natūra 2000“ teritorijų bei nepatenka ir nepriartėja prie nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorijų.

Artimiausia saugoma teritorija Smeltės botaninis draustinis, yra nutolusi 1552m.

Artimiausi kultūros paveldo objektai:

- Karaliaus Vilhelmo kanalo statinių kompleksas: atstumas 655 m
- Bandužių, Žardės senovės gyvenvietė: atstumas 1115 m.

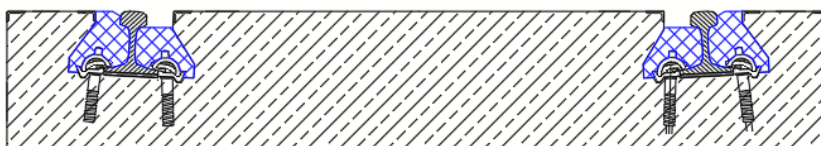
4.8. Gamybinės, ūkinės ar kt. veiklos ribojimo, sustabdymo ar nutraukimo sąlygos

Statybos darbai numatomi Perkėlos gatvėje ir geležinkelio kelyje Nr.1. Abu šie statiniai priklauso statytojui. Šie darbai didžiausią įtaką turės uosto operatorių veiklai, kurie naudojami minėtais statiniais. Dėl to turi būti nustatytas optimaliausias laikas, kada statybos darbai mažiausiai įtakos ūkinei veiklai. Tam tikslui siūloma, kad statytojas (arba rangovas pagal statytojo įgaliojimą) atliktų susijusių įmonių informavimą apie numatomų darbų datą ir trukmę. Remiantis atlikta apklausa, optimaliausias laikas pervažos uždarymui – 3 dienos: eismas geležinkelio keliu Nr.1 atidaromas po 48 val., o eismas Perkėlos gatve – po 72 val. nuo eismo pertraukos pradžios.

Atsižvelgiant į tai, kad visi operatoriai, kurie naudojami Perkėlos gatve, įvažiuojant į savo teritorijas gali pasiekti Perkėlos gatvę tiek nuo šiaurinės pusės, tiek nuo Pietinės pusės, todėl vykdant projekte numatytus darbus nėra reikalinga papildoma apylanka. Operatoriai, turėdami tikslią informaciją apie statybos darbų datą ir trukmę, jeigu pietinę Perkėlos gatvės dalį pasiekdavo Perkėlos gatve – galės organizuoti eismą Taikos pr., Jūrininkų pr. ir Kairių gatvėmis arba atvirkščiai: jeigu šiaurinę Perkėlos gatvės dalį pasiekdavo Kairių gatve ir Taikos prospektu – eismą galės organizuoti per Perkėlos gatvės šiaurinę dalį. Toks sprendimas yra galimas atsižvelgiant į eismo uždarymo pervažoje trukmę.

5. Projektiniai sprendiniai

Vietoje esamos pervažos iš guminių plokščių numatoma bebalastė pervaža, kurios konstrukcija yra sekanti:



Projekto apimtyje pervažos g/b bloko matmenys priimti: 2.70x2.30x0.38m.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	9	11	0

Tam, kad pervažos paklotos būtų ≥ 0.5 m už gatvės važiuojamosios dalies plotį, projektiniais sprendimais numatomi 8 vnt. pervažos blokų, kurie sudaro 21.76 m ilgį. Šiuo ilgiu yra perdengiamas ir susikirtimas su esamu pėsčiųjų dviračių taku.

Pervažos blokų montavimo metu, blokai tarpusavyje nesuglaudžiami, paliekamas ≤ 1.5 cm tarpas, kuris po blokų sumontavimo išvalomas suslėgtu oru ir užpildomas modifikuotu nesitraukiančiu skiediniu (hermetiku).

Esamas geležinkelio kelias Nr.1 numatomas išardyti 25 ilgyje, nukeliant visą gardelę. Po pervažos blokų sumontavimo, išardyto 25 m kelio ilgyje turės būti naudojami nauji R65 tipo bėgiai. Už ir prieš bebalastės pervažos ruožuose iki esamų sandūrų, naudojami esami g/b pabėgiai ir naujas skaldos balastas. Sujungiant naujus bėgius su esamais naudojami nauji 6-ių skylių tvarslių komplektai.

Atsižvelgiant į esamą geležinkelio kelio Nr.1 vertikalią geometriją yra numatytas geležinkelio ištaisymas plane ir profilyje ~130 m ilgyje (žr. Geležinkelio kelio išilginis profilis). Per pervažą projektuojamas 50 m išilginio profilio elementas su 1.20‰ nuolydžiu, kuris atkartoja esamą gatvės dangos nuolydį.

Siūloma geležinkelio kelių ištaisymo plane ir profilyje darbus atlikti po esamų pervažos plokščių išardymo, iki bėgių gardelės nukėlimo.

Perkėlos gatvės išilginis profilis suprojektuotas remiantis LG/12 „Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių“ reikalavimais: *Veikiančiose pervažose ne mažiau kaip 10 m atstumu nuo artimiausio bėgio automobilių kelio išilginis profilis turi būti horizontalus arba didelio spindulio (600 m ir didesnio) vertikali kreivė. Automobilių kelių prieigų prie pervažų išilginis nuolydis ne mažesniu kaip 20 m atstumu nuo horizontalaus ruožo turi būti ne didesnis kaip 5 %.* Dėl to sankirtoje su geležinkelio keliu ir pervažos bortu gatvės išilginis profilis yra horizontalus, o už jo suprojektuotos dvi vertikalios kreivės Rv-2500m ir Rv-2000m. Susijungimas su esama danga numatytas >20 m ilgyje nuo pervažos bloko krašto: nuolydžiai 0.3% ir 0.45% atitinka esamus nuolydžius. Pervažos blokų ir jų pagrindų įrengimui yra numatytas 2.54 m atstumas nuo geležinkelio ašies, todėl šio atstumo ribose yra numatytas naujas asfalto ir trinkelų dangų konstrukcijos įrengimas su pagrindais, o likusiame gatvės remonto darbų ilgyje – asfalto dangos viršutinio sluoksnio nufrezavimas ir atstatymas. Vandens nuvedimas nuo esamos dangos išliks esamas: į esamus lietaus surinkimo trapus.

Pervažos eismo saugumo priemonės: atitvarai, kelio ženklai, šviesoforai, apšvietimo atramos – paliekami esami, atnaujinamas tik kelio dangos ženklavimas bei įrengiami informaciniai stendai „Geležinkelio perėja“.


2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	10	11	0

Prieš atliekant žemės darbus, skirtus pervažos blokų įrengimui būtina patikrinti esamų signalizacijos (ryšių) kabelių vietas ir gylius. Pervažos blokų įrengimo zonoje yra esami signalizacijos (ryšių) kabeliai, kurie apjungia esamus šviesoforus. Nesant išpildomosios medžiagos, projekto rengimo metu jų tiksli vieta nėra žinoma, bet daroma prielaida, kad išilgai geležinkelio pakloti kabeliai netrukdyt pervažos blokų įrengimui, o skersai einantis kabelis yra pakankamai gyliai. Projekto apimtyje šiems kabeliams numatytas apsauginis surenkamas dėklas.

2406-XX-TDP-BD.BAR	Lapas	Lapų	Laida
	11	11	0

BENDROJI TECHININĖ SPECIFIKACIJA**Turinys**

1.	Būtinios projekto sprendinių įgyvendinimo sąlygos, kiti bendrieji nurodymai ir reikalavimai, kurių privalu laikytis įgyvendinant projektą	3
1.1.	Taikymo sritis	3
1.2.	Bendrosios nuostatos	3
1.3.	Teisės aktų laikymasis ir gaunami leidimai	3
1.4.	Gaunami leidimai	5
1.5.	Kvalifikaciniai reikalavimai statybos rangovams ir subrangovams	6
1.6.	Kvalifikaciniai reikalavimai bendrųjų ir specialiųjų statybos darbų vadovams ir specialistams.....	6
1.7.	Saugaus darbo, gaisrinės saugos, aplinkos apsaugos bei tinkamų darbo higienos sąlygų statybvietėje ir statomame statinyje užtikrinimo reikalavimai ir trečiųjų asmenų interesų apsauga statybos metu	7
1.8.	Reikalavimai statinio projekto vykdymo priežiūrai ir statinio statybos techninei priežiūrai.....	8
1.9.	Nurodymai ir reikalavimai Projekto ir statybos dokumentų parengimui	8
1.9.1	Rangovo parengtų projekto ir statybos dokumentų derinimo ir tvirtinimo tvarka	8
1.9.2	Projekto dalių sprendinių keitimo galimybės, tvarka ir įforminimas	10
1.10.	Bendrieji reikalavimai statybos produktams	10
1.10.1	Nurodymai dėl statybos produktų atitikties, įrenginių atitikties techninių specifikacijų reikalavimams.....	11
1.10.2	Statybos produktų, įrenginių kokybę įrodantys privalomieji dokumentai	12
1.10.3	Statybos produktų, gaminių ir medžiagų kokybės kontrolė	13
1.10.4	Statybos produktų (gaminių, medžiagų) pavyzdžiai	13
1.10.5	Statybos įranga ir statybos metodai	13
1.10.6	Matavimai.....	13
1.10.7	Statybos ir montavimo darbų vykdymas	13
1.10.8	Paslėptų darbų priėmimo tvarka	14
1.10.9	Tikrinimai.....	14
1.11.	Garantija	15
1.12.	Prioriteto tvarka tarp brėžinių, specifikacijų ir kitų dokumentų.....	15
2.	Nurodymai statybos sklypo paruošimui	15
2.1.	Informacija apie statybvietę	15

0	2024-08	Statybai		
Laida	Data	Laidos statusas. Keitimo priežastis (jei taikoma)		
KVAL. PATV. DOK. NR.			STATINIO PROJEKTO PAVADINIMAS Privatizuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remontas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.	
35379	SPV	Valdemaras Mušinskis	STATINIO NUMERIS IR PAVADINIMAS XX Visi statiniai	
33071	SPDV	Valdemaras Mušinskis		
			DOKUMENTO PAVADINIMAS	
			Bendroji techninė specifikacija	
			Laida	
			0	
It	STATYTOJAS IR (ARBA) UŽSAKOVAS		DOKUMENTO ŽYMUO	
	AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija		2406-XX-TDP-BD.BTS	
			Lapas	Lapų
			1	30

2.2.	Darbas statybvietėje ir statybos darbai	16
2.3.	Darbų planavimas	17
2.4.	Darbai ant geležinkelio kelių ar šalia jų	17
2.5.	Įranga ir mokymo pažymėjimai	18
2.6.	Darbas kai eismas nutrauktas.....	18
2.7.	Avarinė situacija	18
2.8.	Įranga ir įrengimai	18
2.9.	Statybvietės ribų peržengimas ir žala gretimiems subjektams	18
2.10.	Esamų tinklų eksploatavimas.....	18
2.11.	Pirmosios pagalbos priemonės	19
2.12.	Priešgaisrinė sauga	19
2.13.	Grunto rezervai (karjerai)	19
2.14.	Iškastų medžiagų naudojimas.....	19
2.15.	Darbų, medžiagų ir įrangos apsauga nuo žalos, vagysčių ir t.t.	19
2.16.	Laikini keliai / kieta danga	19
2.17.	Aikštelės valymas ir aplinkos sąlygos	19
3.	Statybos užbaigimas ar deklarasavimas apie statybos užbaigimą	20
3.1.	Rangovo ir subrangovų rengiama dokumentacija ir reikalavimai jai parengti.....	20
3.2.	Statybos darbų užbaigimo tvarka ir dokumentai	21
3.3.	Procedūros, reikalingos norint pradėti naudoti geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje	22
3.3.1	Leidimas pradėti naudoti naujus geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje.....	22
3.3.2	Leidimas pradėti naudoti atnaujintus ir patobulintus geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje.....	24
3.4.	Procedūros, reikalingos norint pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje	26
3.4.1	Leidimas pradėti naudoti naujus stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje	26
3.4.2	Leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar aptobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje	28

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	2	30	0

1. Būtinios projekto sprendinių įgyvendinimo sąlygos, kiti bendrieji nurodymai ir reikalavimai, kurių privalu laikytis įgyvendinant projektą

1.1. Taikymo sritis

Šios techninės specifikacijos yra neatskiriama Projekto dalis, jos papildo bendraisiais reikalavimais ir nurodymais atskirų projekto dalių technines specifikacijas.

Rangovas privalo vadovautis šiomis specifikacijomis tačiau neapsiriboti vien jomis.

Esant prieštaravimams tarp šių specifikacijų ir statybos darbų rangos sutarties nuostatų, rangovas privalo vadovautis statybos darbų rangos sutarties nuostatomis.

1.2. Bendrosios nuostatos

Ši specifikacija apima statybinių medžiagų, įrengimų tiekimą, pristatymą į statybos aikštelę, pastatymą ir sumontavimą.

Darbas apima statybą, montavimą ir, jei nenurodoma kitaip, visas medžiagas būtinas pilnam įrengimui, ir tokius patikrinimus bei reguliavimus, kokie aprašyti specifikacijoje, brėžinius ir visa tai, ko gali prireikti statybai.

Žodžiai „pilnas įrengimas“ turi reikšti ne tik darbų atitikimą ir įrengimus, nurodytus šioje specifikacijoje, bet ir visus atsitiktinius įvairius komponentus, kurie yra reikalingi pilnam darbo atlikimui ir leisti įmonei tinkamai veikti. Pastatytas statinys turi tenkinti esminius statinio reikalavimus.

Rangovas turi užtikrinti, kad Darbas būtų atliktas teisinga seka.

Rangovas privalo užtikrinti, kad visos Darbo dalys ir visos medžiagos tarpusavyje būtų suderintos.

1.3. Teisės aktų laikymasis ir gaunami leidimai

Statant statinį Rangovas privalo laikytis Lietuvos Respublikos įstatymų bei normatyvinių statybos dokumentų reikalavimų.

Rangovas turi vykdyti visus Lietuvos Respublikos normatyvinius reikalavimus ir taisykles, išleistas bet kurios valdžios įstaigos, kurios jurisdikcijoje yra statybos aikštelė.

Visi techninėje specifikacijoje (TS) nurodyti Lietuvos Respublikos standartai (LST) medžiagoms, darbams ir bandymams atitinka Europos standartus, taip pat nurodyti Europos (toliau-EN) ir tarptautiniai standartai (toliau-ISO), priimti Lietuvos standartais. Toms medžiagoms ir gaminiams, kuriems dar nėra parengti Lietuvos standartai, naudojami EN ar ISO standartai arba lygiaverčiai.

Gali būti naudojami ir kiti standartai, užtikrinantys tokią pačią arba aukštesnę kokybę.

Įstatymai ir normatyviniai dokumentai, kurių privalu laikytis statant statinį

Pagrindiniai Lietuvos Respublikos įstatymai kurių privalo laikytis Rangovai (subrangovai) statant statinį:

1. Lietuvos Respublikos statybos įstatymas.
2. Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas.
3. Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto kadastro įstatymas.
4. Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymas.
6. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	3	30	0

Pagrindiniai Lietuvos Respublikos normatyviniai dokumentai, kurių privalo laikytis Rangovai (subrangovai) statant statinį:

STR 1.01.02:2016 „Normatyviniai statybos techniniai dokumentai“.

STR 1.01.03:2017 „Statinių klasifikavimas“.

STR 1.01.04:2015 „Statybos produktų, neturinčių darniųjų techninių specifikacijų, eksploatacinių savybių pastovumo vertinimas, tikrinimas ir deklaravimas. Bandymų laboratorijų ir sertifikavimo įstaigų paskyrimas. Nacionaliniai techniniai įvertinimai ir techninio vertinimo įstaigų paskyrimas ir paskelbimas“.

STR 1.01.08:2002 „Statinio statybos rūšys“.

STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“.

STR 1.05.01:2017 „Statybą leidžiantys dokumentai. Statybos užbaigimas. Statybos sustabdymas. Savavališkos statybos padarinių šalinimas. Statybos pagal neteisėtai išduotą statybą leidžiantį dokumentą padarinių šalinimas“.

STR 1.06.01:2016 „Statybos darbai. Statinio statybos priežiūra“.

Kiti normatyviniai dokumentai, kurių privalo laikytis Rangovai (subrangovai) statant statinį:

- 15/LG Geležinkelio stočių projektavimo taisyklės.
- 163/K Statinių artumo gabaritų taikymo nurodymai.
- ADV/001 Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai.
- K/111 Geležinkelio kelio priežiūros taisyklės.
- LG/12 Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklės.
- K/078 Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija remontuojant kelią;
- K/128 Geležinkelio kelio ir statinių remonto bei priežiūros darbų saugos ir gamybinės sanitarijos taisyklės;
- LST EN 13674-1:2011 Geležinkelio taikmenys. Geležinkelio kelias. Bėgiai. 1 dalis. 46 kg/m ir didesnės ilginės masės plačiapadžiai geležinkelio bėgiai;
- LST EN 13230:2009 Geležinkelio taikmenys. Geležinkelio kelias. Gelžbetoniniai pabėgiai;
- LST EN 13450:2003/AC:2004 Geležinkelio balasto skalda.
- TRA GEOSINT ŽD 13 „Geosintetikos, naudojamos žemės darbams keliuose, techninių reikalavimų aprašas“;
- MN GEOSINT ŽD 13 Geosintetikos naudojimo žemės darbams keliuose metodiniai nurodymai. Patvirtinta LAKD direktoriaus 2013 m. kovo 20 d. įsakymu Nr. V-122;
- KPT SDK 19 Automobilių kelių standartizuotų dangų konstrukcijų projektavimo taisyklės.
- JT ASFALTAS 08 „Automobilių kelių dangos konstrukcijos asfaltbetonio sluoksnių įrengimo taisyklės“;
- TRA UŽPILDAI 19 „Automobilių kelių užpildų techninių reikalavimų aprašas“;
- TRA SBR 19 Automobilių kelių ir gruntų, naudojamų sluoksniams be rišiklių, techninių reikalavimų aprašas;
- TRA ASFALTAS 08 „Automobilių kelių asfalto mišinių techninių reikalavimų aprašas“;
- JT SBR 19 „Automobilių kelių dangos konstrukcijos sluoksnių be rišiklių įrengimo taisyklės“;
- JT ŽS 17 „Automobilių kelių žemės darbų atlikimo ir žemės sankasos įrengimo taisyklės“;
- JT SBR 19 „Automobilių kelių dangos konstrukcijos sluoksnių be rišiklių įrengimo taisyklės“;
- JT SS 17 „Automobilių kelių dangų siūlių, panaudojant sandariklius, įrengimo taisyklės“;

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	4	30	0

1.4. Gaunami leidimai

Pradėti statinio statybos darbus leidžiama tik po to, kai statytojas (užsakovas) nustatytą tvarką gavo ir perdavė rangovui šiuos dokumentus:

2. Nustatyta tvarka parengtą ir patvirtintą statinio projektą.
3. Statinio projektas turi būti pateiktas kaip vientisas dokumentas arba atskirais sprendiniais skirtingu laiku pagal statytojo (užsakovo), projektuotojo ir rangovo suderintą kalendorinį grafiką;
4. Statybvietės perdavimo ir priėmimo aktą (kai rangovas ją priėmė) su nustatytais priedais (tarp jų turi būti statytojo (užsakovo) atliktų (iki akto pasirašymo dienos) paruošiamųjų darbų įvykdymo dokumentai, kuriuose būtina nurodyti atliktų darbų trūkumus (jei jų yra);
6. Statybos darbų žurnalą.

Prieš statybos darbų vykdymo pradžią veikiančios įmonės teritorijoje, vadovaujantis LR Vyriausiojo valstybinio darbo inspektoriaus įsakymu 2000-12-22 Nr. 346 Dėl saugos ir sveikatos taisyklių statyboje patvirtinimo, Rangovas ir įmonės vadovas privalo įforminti aktą-leidimą, kuriame turi būti numatytos priemonės, užtikrinančios darbų saugą. Vykdyti statybos darbus veikiančių geležinkelio kelių apsauginėje zonoje galima tik turint geležinkelio kelių savininko (eksploatuotojo) raštišką leidimą.

Žemės darbai atliekami vadovaujantis reikalavimais (žemės naudojimo apribojimais), Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse, 2019 m. birželio 6 d. Nr. XIII-2166 Lietuvos Respublikos Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme ir kituose teisės aktuose.

Žemės darbai teritorijoje, kuriai yra nustatytos specialiosios žemės naudojimo sąlygos, atliekami tik:

1. Patikslinus esamų aktualių inžinerinių tinklų vietas plane ir gylius;
2. Gavus žemės savininko arba valdytojo raštiškus pritarimus (sutikimus, sutartis);
3. Atlikus statinio nužymėjimą vietoje.

Statybos darbų vadovas privalo žemės darbų vykdymo vietoje pažymėti esamų požeminių inžinerinių statinių vietas ir imtis priemonių apsaugoti statinius, derlingą dirvožemį.

Prieš žemės darbų vykdymo pradžią Rangovas privalo patikslinti topografinį planą (geodezinę nuotrauką), jei jis buvo parengtas daugiau nei prieš 1 metus.

Jei kasant gruntą aptinkami brėžiniuose ar plane (geodezinėje nuotraukoje) nenurodyti inžineriniai statiniai, archeologinis paveldas ar kultūros paveldo objekto vertingosios savybės, darbai laikinai sustabdomi. Statinio statybos rangovas išsiaiškina, kam priklauso inžineriniai statiniai, pareikalauja iš naudotojų juos užfiksuoti brėžiniuose, suderina tolesnės žemės darbų vykdymo priežiūros tvarką ir leidžia tęsti darbus.

Atkastieji požeminiai inžineriniai statiniai užpilami gruntu, dalyvaujant jų savininkams (naudotojams) ar jų atstovams. Apie užpylimo darbų pradžią inžinerinių statinių savininkams turi būti pranešta ne vėliau kaip prieš parą. Užpilamas gruntas sutankinamas.

Vykdam žemės darbus, draudžiama užversti gruntu ar statybos produktais bei jų atliekomis želdinius, požeminių inžinerinių tinklų šulinių (kamerų) dangčius, gaisrinius hidrانتus, geodezijos ženklus, kitus įrenginius bei priešgaisrinius kelius. Derlingasis dirvožemio sluoksnis turi būti išsaugomas nustatyta tvarka.

Rangovai privalo vykdyti geodezinę darbų kontrolę ir užtikrinti, kad statinio išdėstymas plane ir vertikalus profilis atitiktų statinio projekto reikalavimus.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	5	30	0

Draudžiama užpilti nutiestus inžinerinius tinklus bei pastatytus kitus inžinerinius statinius neturint inžinerinių tinklų planų (geodezinių nuotraukų) ir nepasirašius paslėptų statybos darbų aktų.

Inžinerinių tinklų planai (geodezinės nuotraukos) užsakomi ir atliekami STR 1.06.01:2016 IV skyriuje, GKTR 2.01.01:1999 ir Geodezininko kvalifikacijos pažymėjimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo panaikinimo taisyklių nustatyta tvarka.

Papildomai užpylus arba nukasus gruntą nuo esamų inžinerinių tinklų, inžinerinių tinklų planai (geodezinės nuotraukos) turi būti pakoreguoti, o duomenis statinio statybos vadovas turi pateikti šių tinklų savininkui (naudotojui).

1.5. Kvalifikaciniai reikalavimai statybos rangovams ir subrangovams

Vykdyti neypatingųjų ir ypatingųjų statinių statybą turi teisę Lietuvos Respublikoje įregistruota statybos įmonė arba užsienio valstybės statybos įmonė.

Rangovo įmonė privalo turėti jos vadovo patvirtintus:

1. Įmonės vykdomų statybos darbų kokybės kontrolės sistemos dokumentus;
2. Personalo (inžinierių, technikų, meistrų, darbininkų ir t.t.) kvalifikacinius reikalavimus (konkrečioms pareigoms užimti ir konkrečioms darbams atlikti).

Visi darbuotojai, kurie atlieka darbus geležinkelio ir jo apsaugos zonoje, turi būti apmokyti dirbti pagal Techninio geležinkelio naudojimo nuostatus, Geležinkelio signalizacijos taisykles bei Geležinkelio eismo taisykles ir egzaminuoti pagal Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 2BE-420 patvirtintą fizinių asmenų, pageidaujančių dirbti darbą, tiesiogiai arba netiesiogiai susijusį su geležinkelio transporto eismu, žinių tikrinimo tvarkos aprašą.

1.6. Kvalifikaciniai reikalavimai bendrųjų ir specialiųjų statybos darbų vadovams ir specialistams

Teisę eiti bendrųjų ir specialiųjų statybos darbų vadovo pareigas turi statybos inžinierius (fizinis asmuo), jei jo išsilavinimo ir profesinės patirtis atitinka STR 1.02.06:2017 nurodytus kvalifikacinius reikalavimus yra atestuotas nustatyta tvarka ir turi LR Vyriausybės įgalios institucijos išduotą atitinkamos veiklos Kvalifikacijos atestatą.

Statinio statybos darbams vadovauja tik nustatyta tvarka atestuoti vadovai:

1. Statinio statybos vadovas – fizinis asmuo (specialistas, turintis statybos, architektūros ar kitą aukštąjį inžinerinį išsimokslinimą), atestuotas nustatyta tvarka, kuris, atstovaudamas rangovui, įgyvendina statinio projektą nuo statybos pradžios iki statinio pripažinimo tinkamu naudoti, kartu yra bendrųjų statybos darbų vadovas.

2. Statinio statybos specialiųjų darbų vadovas – fizinis asmuo (specialistas, turintis statybos ar kitą aukštąjį arba aukštesnįjį inžinerinį išsimokslinimą), atestuotas nustatyta tvarka, kuris, atstovaudamas rangovui ir įgyvendindamas statinio projektą nuo statybos pradžios iki statinio pripažinimo tinkamu naudoti, būdamas techniškais klausimais pavaldus statinio statybos vadovui ir pagal kompetenciją atsako už pastatyto statinio normatyvinę kokybę.

3. Statinio statybos bendrųjų darbų vadovas (tuo atveju, kai jis nėra statinio statybos vadovas) – fizinis asmuo (specialistas turintis statybos, architektūros ar kitą aukštąjį inžinerinį išsimokslinimą), atestuotas nustatyta tvarka, kuris, atstovaudamas rangovui, įgyvendina statinio projektą nuo statybos pradžios iki statinio pripažinimo tinkamu naudoti, vadovauja bendriesiems

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	6	30	0

statybos darbams, būdamas techniškais klausimais pavaldus statinio statybos vadovui ir pagal kompetenciją atsako už pastatyto statinio normatyvinę kokybę.

1.7. Saugaus darbo, gaisrinės saugos, aplinkos apsaugos bei tinkamų darbo higienos sąlygų statybvietėje ir statomame statinyje užtikrinimo reikalavimai ir trečiųjų asmenų interesų apsauga statybos metu

Prieš pradedant statybos darbus rangovas privalo parengti statybvietę, numatyti reikiamas buitines ir kitas patalpas, užtikrinti tinkamas higienines sąlygas.

Iki statybos darbų pradžios Rangovas privalo parengti statybos darbų technologijos projektą. Rengiant statybos darbų technologijos projektą, privaloma vadovautis statinio projektu, statybos techniniais reglamentais, įmonės statybos taisyklėmis ir kitais galiojančiais normatyviniais dokumentais. Statybos darbų technologijos projekte turi būti pateikti konkretūs darbuotojų saugos ir sveikatos užtikrinimo sprendiniai. Jais negali būti nuorodos ar ištraukos iš darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktų bei normatyvinių dokumentų.

Rangovas, vykdydamas statybos darbus, turi vadovautis Darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatais, Darbo įrenginių naudojimo bendraisiais nuostatais, Darbuotojų aprūpinimo asmeninėmis apsauginėmis priemonėmis nuostatais, Saugos ir sveikatos apsaugos ženklų naudojimo nuostatais, saugos ir sveikatos taisyklėmis statyboje (DT 5-00) ir kitais galiojančiais darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktais, techniniais reglamentais, standartais, metodiniais nurodymais.

Visi asmenys, esantys statybvietėje, privalo dėvėti apsauginius šalmus ir šviesią atspindinčias liemenes.

Priemonės darbo vietai paauskštinti (pastoliai, kopėčios ir kitos) ir jų naudojimas turi atitikti standartų reikalavimus. Priemonės, skirtos darbo vietai paauskštinti, turi būti stabilios, turėti lygų darbo paviršių be didesnių kaip 5 mm plyšių. Jei jos aukštesnės kaip 1,3 m – privalo turėti aptvarus, apsaugančius darbuotojus ir daiktus nuo kritimo.

Ne eismo pertraukų metu draudžiama šalia geležinkelio kelio palikti (laikyti) bet kokius įrenginius, mechanizmus, transporto priemones arčiau kaip 2,5 m nuo kraštinio bėgio galvutės išorinės briaunos. Vykdamas darbus šalia geležinkelio kelio ne eismo pertraukos metu, darbų vieta turi būti aptverta (apsauginė juosta ar tvorelė) 2,5 m atstumu nuo veikiančio geležinkelio kelio išorinio bėgio į darbų vietos pusę.

Darbų vykdymo vietose turi būti tvarkinga. Negalima užgriozdinti pravažiavimų ir praėjimo takų.

Matomose vietose turi būti aiškiai nurodyti gelbėjimo tarnybų (greitosios medicininės pagalbos, gaisrinės ir avarinės dujų tarnybos) telefono numeriai ir adresai.

Rangovo įmonės vadovas privalo įsakymu ar kitu tvarkomuoju dokumentu (nustatytu įmonės įstatuose) paskirti darbuotojus, kurie tikrintų, kaip statant konkretų statinį statybos vadovai užtikrina saugų darbą, gaisrinę saugą ir aplinkos apsaugą, tinkamas darbo higienos sąlygas statybvietėje bei statomame statinyje, taip pat greta statybvietės gyvenančių, dirbančių, poilsiaujančių ir judančių žmonių apsaugą nuo statybos darbų keliamo pavojaus, be to, ar nepažeidžiamos trečiųjų asmenų gyvenimo ir veiklos sąlygos.

Statybos metu rangovas privalo:

– užtikrinti saugias darbo sąlygas darbuotojams, pasirūpinti jų asmeninėmis apsauginėmis priemonėmis;

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	7	30	0

- užtikrinti kad, statybos metu visi statybvietėje esantys asmenys turėtų asmenines apsaugines priemones;
- pasirūpinti kad, statybvietė būtų aptverta ir į ją nepatektų pašaliniai asmenys;
- pasirūpinti statybinių medžiagų sandėliavimo vietų aptvėrimų ir apsauga;
- užtikrinti gaisrinę saugą statybos metu.

1.8. Reikalavimai statinio projekto vykdymo priežiūrai ir statinio statybos techninei priežiūrai

Statinio projekto vykdymo priežiūra ir statinio statybos techninė priežiūra yra privaloma.

Statinio projekto vykdymo priežiūrą (statybos metu) atlieka statinio techninio darbo projekto rengėjas pagal statytojo (užsakovo) ir statinio projektuotojo pasirašytą statinio projekto vykdymo priežiūros sutartį.

Statytojas (užsakovas) gali pasirinkti kitą statinio projektuotoją (neprojektavusį statomo statinio), turintį teisę užsiimti atitinkama veikla ir sudaryti su juo statinio projekto vykdymo priežiūros sutartį, atvejais, nurodytais STR 1.06.01:2016.

Statinio projekto vykdymo priežiūros vadovo ir statinio projekto dalies vykdymo priežiūros vadovo paskyrimas turi būti įformintas įsakymu arba statinio projekto vykdymo priežiūros sutartimi. Paskirtų (pasamdytų) statinio projekto vykdymo priežiūros vadovo ir statinio projekto dalies vykdymo priežiūros vadovų vardai, pavardės ir dokumentų, suteikiančių teisę eiti sutartyje nurodytas pareigas, išdavimo, galiojimo datos ir numeriai turi būti įrašyti Statybos darbų žurnale.

Teisę eiti statinio projekto vykdymo priežiūros vadovo ir statinio projekto dalies vykdymo priežiūros vadovo pareigas turi architektas, statybos inžinierius (fizinis asmuo), jei jo išsilavinimo ir profesinė patirtis atitinka STR 1.02.01:2017 nurodytus kvalifikacinius reikalavimus yra atestuotas nustatyta tvarka ir turi LR Vyriausybės įgaliotos institucijos išduotą atitinkamos veiklos Kvalifikacijos atestatą.

Statybos darbų vykdymui turi būti paskirtas statinio statybos techninis priežiūrėtojas.

Statinio statybos techninio priežiūrėtojo (bendrosios statinio statybos techninės priežiūros vadovo) bei specialiosios statinio statybos techninės priežiūros vadovo kvalifikacinius reikalavimus nustato STR 1.02.01:2017.

1.9. Nurodymai ir reikalavimai Projekto ir statybos dokumentų parengimui

1.9.1 Rangovo parengtų projekto ir statybos dokumentų derinimo ir tvirtinimo tvarka

Projekto tvirtinimas – tai Statytojo pritarimas parengtam projektui. Iki gaunant statybą leidžiantį dokumentą, esant projekto ekspertizės išvadai, kad projektą galima tvirtinti, Techninis darbo projektas privalo būti patvirtintas.

Techninio darbo projekto brėžiniams ir techninėms specifikacijoms statinio statybos techninis priežiūrėtojas pritaria pasirašydamas ir pažymėdamas žyma „Pritariu, statyti“. Tai reiškia, kad atlikta projekto ekspertizė (kai privaloma), projektas pataisytas pagal privalomasias ekspertizės pastabas, patvirtintas reglamento nustatyta tvarka ir tik pagal tokius projekto dokumentus (darbo brėžinius ir technines specifikacijas) rangovas gali vykdyti statybos darbus.

Statybos darbų technologijos projektas yra privalomas, jo apimtis ir detalumas nustatomas vadovaujantis STR 1.06.01:2016 nuostatomis.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	8	30	0

Baigus darbus turi būti parengti ir Užsakovui pateikti išpildomieji brėžiniai ir dokumentacija su visais įneštais pakeitimais, papildymais, išmatavimais ir kt. patikslinimais natūroje. Išpildomosios ar kitos dokumentacijos, kurios gali pareikalauti Užsakovas, turi būti atlikta Rangovo.

Darbų technologijos projektas

Dėl techninių ir ekonominių priežasčių, statybų užbaigimui dažniausiai reikia daugiau detalių negu projektinių sprendinių nurodyta pirkimo dokumentuose. Tai sąlygoja rangovo turimi statybiniai įrengimai, technologijos, darbo eiga, naudojamos medžiagos ir t. t. Šie detalūs projektiniai sprendiniai nurodomi darbų technologijos projekte, kurį pagal poreikį rengia ir pateikia rangovas (kaip dalį įsipareigojimo atlikti darbus), jei kitaip nenurodyta sutartyje. Užsakovas turi patvirtinti jam pateiktą darbų technologijos projektą. Statybos darbų technologijos projektas turi užtikrinti visų darbų užbaigimą iki nustatyto termino.

Statybos darbų technologijos projektas yra privalomas, jo apimtis ir detalumas nustatomas vadovaujantis STR 1.06.01:2016 nuostatomis.

Nenumatyti ir kiti darbai

Sutarties įgyvendinimo metu, atsiradus nenumatytiems darbams, neatliekamiems darbams arba iškilus darbų apimtims, kokybės, savybių, pozicijų ir (arba) matmenų pakeitimo poreikiui, organizuojamas pasitarimas, kuriame dalyvauja Rangovo atstovas (statybos vadovas), statybos techninis priežiūrėtojas, projekto vykdymo priežiūros vadovas, Užsakovo atstovas. Pasitarime nagrinėjamas nenumatytų ar papildomų darbų būtinumas, jam pritariama arba nepritariama ir surašomas aktas. Aktą rengia ir derina Rangovas kartu su projekto vykdymo priežiūros vadovu bei pasirašo visi pasitarimo dalyviai. Toliau turi būti rengiami darbų pakeitimo dokumentai, kurie apima papildomų darbų priežasčių aprašymus, jų kiekius ir skaičiavimus. Pagal poreikį gali būti pridedami kiti reikalingi dokumentai: laboratorinių tyrimų ir bandymų rezultatai, brėžiniai, medžiagų sertifikatai, atitikties deklaracijos ir pan. Darbų pakeitimo dokumentų rinkinys pateikiamas statybos techninės priežiūros grupės vadovui, kuris juos išnagrinėja ir, jei jiems pritaria, rengia darbų pakeitimą. Rangovo pateikti dokumentai tampa darbų pakeitimo priedais. Parengtas darbų pakeitimas su priedais siunčiamas Užsakovui. Užsakovo atstovas, paskirtas atsakingu už projekto techninį įgyvendinimą ir statybos techninės priežiūros kontrolę, gauna statybos techninės priežiūros grupės vadovo parengtą darbų pakeitimą, jį išnagrinėja ir, įsitikinęs darbų pakeitimo reikalingumu, darbų pakeitimą patvirtina. Jei Užsakovo atstovas nepritaria darbų pakeitimo būtinumui, laikoma, kad pakeitimas nepagrįstas ir yra nereikalingas.

Atliktų darbų brėžiniai ir inžinerinio statinio kadastro duomenų byla

Baigus statybos darbus, bet prieš darbų priėmimo pažymos išrašymą, Rangovas turi paruošti statybos įvykdymo brėžinius, pagal jo faktiškai atliktus darbus. Brėžiniuose turi būti užfiksuoti visi pakeitimai, papildymai, išmatavimai ir kt. patikslinimai padaryti vykdant statybą.

Rangovas atlieka reikalingus geodezinius darbus pagal Geodezijos ir kartografijos techninio reglamento GKTR 2.08.01:2000 „Statybiniai inžineriniai geodeziniai tyrinėjimai“ reikalavimus patvirtintais Valstybinės geodezijos ir kartografijos tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės direktoriaus 2000 m. balandžio 12 d. įsakymu Nr. 28, bei 2000-06-19 įsakymo Nr. 45 „Dėl „Sutartinių topografinių planų M 1:500, 1:1000, 1:2000 ir 1:5000 ženklų“

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	9	30	0

techninių reikalavimų reglamento patvirtinimo“ reikalavimus – GKTR 2.11.02:2000 „Sutartiniai topografinių planų M 1:500, 1:1000, 1:2000 ir 1:5000 ženklai“.

Atlikus statybos darbus, prieš statybos užbaigimo procedūrą pradžią, rekonstruojamų statinių kadastrinių matavimų bylos papildomos ir pakeičiamos pagal rekonstruotų statinių kadastrinių matavimų duomenis. Su komisijos pasirašytu ir patvirtintu Statybos užbaigimo dokumentu (ar jo elektronine forma) projekcinė dokumentacija, geodezinės nuotraukos ir kadastrinių matavimų bylos Statytojo pagal turimus susitarimus perduodamos inžinerinių statinių savininkams.

Statybos eigą fiksuojančios fotonuotraukos

Jeigu pagal sutartį reikės fotonuotraukų, fiksuojančių statybos eigą, rangovas pasirūpina, kad būtų atliekama darbų fotofiksacija ir jame būtų fiksuojamas visas užbaigtas darbas ir statiniai, kurie bus statomi toliau.

Jeigu atsitiks nenumatyti įvykiai, nelaimingi atsitikimai statybų metu arba jei bus pažeisti tiekimo vamzdiniai, fotonuotraukos daro užsakovas ir rangovas savo sąskaita. Tokios fotonuotraukos bus pagrindas sprendžiant ginčus ir nustatant kas atsakingas už padarytą žalą.

1.9.2 Projekto dalių sprendinių keitimo galimybės, tvarka ir įforminimas

Po projekto patvirtinimo, atliktiems Projekto sprendinių pakeitimams turi pritarti Statytojas (užsakovas). Projekto sprendinių pakeitimai privalo atitikti normatyvinių statybos techninių ir normatyvinių statinio saugos ir paskirties dokumentų reikalavimus.

Atvejais, kai pakeitus esminius statinio projekto sprendinius bei nepažeidžiant teritorijų planavimo dokumentų, statybą leidžiančių dokumentų, kitų teisės aktų, specialiųjų architektūros reikalavimų, specialiųjų saugomos teritorijos tvarkymo ir apsaugos reikalavimų, specialiųjų paveldosaugos reikalavimų ir esminių statinio reikalavimų, norint tęsti statybą nėra privaloma gauti naują statybą leidžiantį dokumentą:

1. laikančiosios konstrukcijos keičiamos į ne blogesnes savybes turinčias konstrukcijas;
2. dėl objektyvių priežasčių (nenumatytų aplinkybių, kliūčių) keičiama inžinerinio tinklo ar susisiekimo komunikacijos trasa ar jos dalis ir dėl to keičiasi inžinerinio tinklo ar susisiekimo komunikacijos ilgis;
3. iki 1 m keičiama statinio vieta žemės sklype (teritorijoje);
4. iki 1 m didinami statinio išorės matmenys;
5. mažinami statinio išorės matmenys.

Kai atlikti Techninio darbo projekto keitimai, papildymai ar taisymai neatitinka techninių specifikacijų, turi būti pakeistos ir Techninės specifikacijos.

1.10. Bendrieji reikalavimai statybos produktams

Statybos produktai turi būti tiekiami vadovaujantis LR statybos įstatymo (1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240) 18 straipsniu. Statybos produktų, turinčių darniąsias technines specifikacijas, gamintojas, importuotojas, platintojas ir įgaliotasis atstovas šiuos statybos produktus pateikia į Lietuvos Respublikos rinką ar tiekia jai Reglamente (ES) Nr. 305/2011 nustatyta tvarka.

Statybos produktų, neturinčių darniųjų techninių specifikacijų, gamintojas, importuotojas, platintojas ar įgaliotasis atstovas šiuos statybos produktus pateikia į Lietuvos Respublikos rinką ar tiekia jai Vyriausybės įgaliotos institucijos nustatyta tvarka. Šių statybos produktų gamintojas, importuotojas, platintojas ar įgaliotasis atstovas pateikia į Lietuvos Respublikos rinką ar tiekia jai

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	10	30	0

statybos produktus, atitinkančius teisės aktų nuostatas, kuriomis siekiama užtikrinti esminių statinių reikalavimų įgyvendinimą.

Gamintojas, tiekdamas Lietuvos Respublikos rinkai statybos produktą, neturintį darniųjų techninių specifikacijų, Vyriausybės įgaliotos institucijos nustatyta tvarka ir atvejais dalyvaujant paskirtajai įstaigai, atlieka statybos produkto eksploatacinių savybių pastovumo vertinimą bei tikrinimą ir parengia: techninius dokumentus, kuriuose apibūdinami visi elementai, susiję su reikalaujama statybos produkto eksploatacinių savybių pastovumo vertinimo ir tikrinimo sistema; statybos produkto eksploatacinių savybių deklaracija, kuria prisiima atsakomybę už statybos produkto atitiktį deklaruotoms jo eksploatacinėms savybėms; montavimo, instaliavimo, surinkimo ar naudojimo instrukcijas ir saugos informaciją.

Importuotojas, pateikdamas į Lietuvos Respublikos rinką statybos produktą, neturintį darniųjų techninių specifikacijų, užtikrina, kad jo gamintojas būtų įvertinęs ir patikrinęs statybos produkto eksploatacinių savybių pastovumą, parengęs ir kartu su juo pateikęs šio straipsnio 3 dalyje nurodytus dokumentus.

Platintojas, Lietuvos Respublikos rinkai tiekdamas statybos produktą, neturintį darniųjų techninių specifikacijų, užtikrina, kad prie statybos produkto būtų pridėta jo eksploatacinių savybių deklaracija, montavimo, instaliavimo, surinkimo ar naudojimo instrukcijos ir saugos informacija.

Pateikdami į Lietuvos Respublikos rinką ar tiekdami jai statybos produktą, gamintojai, importuotojai ir platintojai užtikrina, kad statybos produkto eksploatacinių savybių deklaracija, prie produkto pridedamos montavimo, instaliavimo, surinkimo ar naudojimo instrukcijos ir saugos informacija būtų parengtos Lietuvos Respublikos valstybine kalba.

„CE“ atitikties ženklą (toliau– „CE“ ženklas) ženklinami tie statybos produktai, kurių deklaruojamos eksploatacinės savybės, susijusios su esminėmis charakteristikoms, atitinka darniąsias technines specifikacijas.

Gamintojas ar gamintojo įgaliotas tiekėjas turi teisę „CE“ ženklą ženklinti patį produktą, jo etiketę, pakuotę arba jo prekybos dokumentus. Statybos produktas arba jo etiketė ženklinami CE ženklą taip, kad šis ženklas būtų matomas, įskaitomas ir negalėtų būti panaikintas. Jeigu tai neįmanoma arba to neleidžia produkto pobūdis, CE ženklą ženklinama pakuotė arba kartu pridėti dokumentai. Bet koks panašus į „CE“ klaidinantis ženklavimas yra draudžiamas.

Rangovas turi vykdyti visus Lietuvos Respublikos normatyvinius reikalavimus ir taisykles, išleistas bet kurios valdžios įstaigos, kurios jurisdikcijoje yra statybos aikštelė.

Atsakingi darbai ir konstrukcijos, nurodyti techninėse specifikacijose, turi būti priimti techninės priežiūros vadovo tai įforminant aktu, o baigtas statinys turi būti priimtas naudoti Lietuvos Respublikoje nustatyta tvarka.

1.10.1 Nurodymai dėl statybos produktų atitikties, įrenginių atitikties techninių specifikacijų reikalavimams

Visi statybos produktai, gaminiai ir įrenginiai privalo atitikti projekto techninių specifikacijų nurodymus. Statybos produktai, gaminiai ir įrenginiai gali būti keičiami į analogiškus produktus, tačiau turi būti ne blogesnės kokybės.

Visiems nukrypimams nuo specifikacijos turi būti gautas Užsakovo ir techninio priežiūrėtojo sutikimas.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	11	30	0

1.10.2 Statybos produktų, įrenginių kokybę įrodantys privalomieji dokumentai

Visi gaminiai, įranga, medžiagos ir priedai turi atitikti nurodytus dokumentacijoje ir turi būti nauji. Parinktos medžiagos ir gaminiai savo paskirtimi patvarumui, dilimui, valymui ir t.t. turi atitikti šio statinio reikalaujamoms sąlygoms.

Visos medžiagos ir gaminiai turi būti pateikti su:

- gamintojo rekvizitais, firmos atpažinimo ženklų;
- atitikties deklaracija, sertifikatu;
- specifikacija;
- nuoroda kam skiriama;
- spalvos nuoroda;
- pagaminimo data.

Rangovas turi pateikti visos šioje specifikacijoje apibūdintos technologinės, mechaninės dalies ir elektros įrangos katalogus ir standartų dokumentus Užsakovo peržiūrai. Dokumentai pateikiami lietuvių kalba, jei rangos sutartyje nenumatyta kitaip.

Rangovas neturi užsakyti pagrindinės įrangos, kol negavo Užsakovo ir techninio prižiūrėtojo patvirtinimo.

Sąnaudų žiniaraščiuose nurodytiems konkretiems gaminiams ir medžiagoms galimi alternatyvūs pasiūlymai, jei jie nepablogins techninių ir eksploatacinių savybių.

Rangovas užtikrina, kad visa jo pateikta įranga be struktūrinių pakeitimų gali būti sumontuota projekto dokumentuose nurodytoje padėtyje.

Gaminių ir medžiagų atitikties nuorodos jų montavimo metu

Galimi gaminių ir medžiagų atitikties nurodymai montavimo stadijos metu neturi būti uždengiami arba, jei negalima palikti jų matomais, turi būti lengvai ir visiškai atidengiami.

Įpakavimas, transportavimas, tarpinis saugojimas

Transportavimo ir tarpinio saugojimo metu visi gaminiai ir medžiagos turi būti deramai uždengti ir supakuoti. Ant kiekvieno paketo turi būti nurodytas jo turinys. Jei pristatomos prekės yra birios ir nepakuotos, numeris, rūšis ir kokybė turi būti nurodyti pristatymo pranešime.

Gaminių ir medžiagų pristatymas

Gaminių ir medžiagų pristatymą reikia koordinuoti pagal statybos darbų grafiką. Reikia vengti nereikalingo saugojimo statybos aikštelėje. Visi tiekiami gaminiai ir medžiagos turi būti su tinkamais dokumentais.

Saugojimas aikštelėje

Gaminiai ir statybinės medžiagos turi būti saugomi taip, kad nepablogėtų jų kokybė. Reikia laikytis kiekvienos medžiagos, gaminių nurodytų saugojimo reikalavimų ir gamintojo pateiktų galiojančių nuorodų.

Statybos aikštelėje prekės turi būti laikomos tinkamose ir, jei būtina, izoliuotose, sausose, šildomose ir tinkamai vėdinamose patalpose taip, kad kiekviena medžiaga būtų padėta teisingai ir lengvai patikrinama.

Medžiagos ir prekės, pažeistos ar kitaip sugadintos dėl veiklos statybos aikštelėje, turi būti pakeistos naujomis.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	12	30	0

1.10.3 Statybos produktų, gaminių ir medžiagų kokybės kontrolė

Gaminių ir medžiagų kokybės reikalavimai

Visi gaminiai ir medžiagos turi atitikti specifikacijoje ir brėžiniuose nurodomus kokybės reikalavimus. Jų įpakavimai ar pristatymo dokumentai turi nurodyti jų kokybę arba tokia pati informacija turi būti nurodoma koku nors kitu būdu.

Specifikacijoje pateikiami bendrieji kokybės reikalavimai.

Gaminiai ir medžiagos, turintys nurodytą tipą ir standartą, bei kokybės kontrolė

Jeigu reikalaujama, kad naudojami gaminiai ir medžiagos būtų nurodyto tipo ar standarto arba jie yra įtraukti į oficialią kokybės kontrolės procedūrą, jie turi turėti tipo patvirtinimo liudijimą, atitikimo standartui ar oficialų kokybės kontrolės patvirtinimą. Tipo patvirtinimo ir atitikimo standartui liudijimai negali būti atskiriami nuo produktų, o identifikacija turi būti visiškai aiški.

1.10.4 Statybos produktų (gaminų, medžiagų) pavyzdžiai

Konkrečiai specifikacijoje nurodytų gaminių ir medžiagų pavyzdžiai turi būti pateikti Užsakovui ir techniniam priežiūrotojų iki darbų pradžios patvirtinimui gauti.

Nuolatiniam suliginimui su galutiniais produktais naudojami pavyzdžiai turi būti laikomi iki pat darbų užbaigimo.

Atlikti ar pateiktini pavyzdžiai turi būti nurodyti specifikacijoje.

1.10.5 Statybos įranga ir statybos metodai

Visa įranga, technika, priedai ir statybos metodai turi tenkinti Lietuvos Respublikos darbo saugos reikalavimus.

1.10.6 Matavimai

Visi matavimai ir dydžiai turi būti nustatyti ir pažymėti taip, kad jais galima būtų lengva naudotis. Ašinės linijos ir altitudės turi būti pažymėtos stacionariai ant nekilnojamojo konstrukcijų. Matavimų tikslumą reikia sutikrinti atliekant kryžminius matavimus arba matavimus atliekant iš naujo iš kitos stebėjimo padėties.

Aikštelėje laikomuose brėžiniuose turi būti nurodytos bazinės ir papildomos koordinatės, o taip pat jų išsidėstymas lyginant su oficialių koordinatinių padėtimi.

Rangovas turi laikytis visų leidžiamų statybos paklaidų reikalavimų.

Rangovas privalo įvertinti paklaidų susikaupimo galimybę ir užtikrinti, kad jos nebūtų besisumuojančios tik į vieną pusę.

Rangovas yra atsakingas už statybinių medžiagų paklaidų suderinamumo laikymąsi.

Statybos darbuose reikia laikytis Lietuvoje galiojančių matavimo normatyvų.

1.10.7 Statybos ir montavimo darbų vykdymas

Visi darbai turi būti atliekami taikant bendrai naudojamus ir pageidautinus darbo metodus, naudojant patyrusius ir tinkamai paruoštus specialistus.

Jeigu Rangovas nori panaudoti metodą, kuris nukrypsta nuo dokumentacijoje pateikto metodo, Rangovas turi prašyti statinio techninės priežiūros vadovo leidimo. Darbo metodo pakeitimo patvirtinimas jokių lygiu nesumažina Rangovo atsakomybės.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	13	30	0

Darbų koordinavimas

Rangovas atsakingas už darbų aikštelėje koordinavimą su tiekėjais ir kitais rangovais. Rangovas sudaro instaliavimo planą prieš pradėdant darbus, o statybų darbų metu užtikrina, kad instaliavimas vyktų teisingai ir pagal projekto sumanymą.

Tiksliai visos įrangos montavimo vieta nustatoma darbo projekto brėžiniuose.

Visi darbai turi būti atliekami pagal dokumentacijoje ir gamintojo pateiktas instrukcijas bei taikant tinkamus darbo metodus, o taip pat pagal naudingą gamybinę patirtį.

Darbo sąlygos ir kiti faktoriai, turintys įtakos darbų vykdymui, turi būti numatyti iš anksto.

Ypač įvertinti darbų eiliškumą, kad paskesni darbai nepakenktų anksčiau atliktų darbų kokybei.

1.10.8 Paslėptų darbų priėmimo tvarka

Kiekvienam tiesiamam kabeliui, vamzdžiui ar kitam inžineriniam tinklui bei įrengiamam kelio konstrukcijos sluoksniui (iškasos loviui, sankasai) Rangovas privalo parengti išpildomasias geodezines nuotraukas.

Draudžiama užpilti gruntu nutiestus inžinerinius tinklus bei pastatytus kitokius inžinerinius statinius neatlikus geodezinių matavimų ir nepadarius inžinerinių tinklų planų (geodezinių nuotraukų) ir nepasirašius paslėptų statybos darbų aktų.

Rangovas privalo informuoti Užsakovo atstovus kada Aikštelėje galima tikrinti medžiagų ir įvairių stadijų darbų kokybę, prieš įrengiant sekančias konstrukcijas, ar darbus.

Pasirašant tranšėjų ir iškasų po pamatais apžiūros ir laikančių konstrukcijų priėmimo aktus privalo dalyvauti projekto vykdymo priežiūros vadovas.

Statinio statybos vadovas privalo:

- patikrinti ir perduoti statinio statybos techniniam priežiūrėtojui (bendrosios statinio statybos techninės priežiūros vadovui) laikančias statinio konstrukcijas, paslėptus statinio elementus ir darbus, dalyvaujant atitinkamų statinio statybos specialiųjų darbų vadovams ir statinio statybos specialiųjų techninių priežiūrų vadovams, statinio projekto vykdymo priežiūros vadovui, atitinkamų statinio projekto vykdymo priežiūros dalių, pasirašyti perdavimo ir priėmimo aktus;

- organizuoti nutiestų inžinerinių tinklų, sumontuotų inžinerinių sistemų bei įrenginių išbandymus, dalyvaujant atitinkamų statinio statybos specialiųjų darbų vadovams ir specialiosios statinio statybos techninės priežiūros vadovams, statinio projekto vykdymo priežiūros vadovui ir statinio projekto vykdymo priežiūros dalių vadovams, atitinkamų inžinerinių tinklų savininkams (naudotojams) ir, kai reikia, – kitų institucijų atstovams.

Apsauga

Nebaigtos ir užbaigtos statinių dalys turi būti saugomos nuo apgadinimų tolimesnių darbų metu. Turi būti saugoma nuo mechaninio poveikio, nuo purvo, korozijos, lietaus, drėgmės, sniego, ledo, užšalimo, per didelės kaitros ir per greito džiūvimo.

1.10.9 Tikrinimai

Prieš uždengiant konstrukciją ar baigtą darbą, juos reikia pateikti patvirtinimui. Jei tai nepadaro, techninis priežiūrėtojas turi teisę reikalauti, kad dengiančios medžiagos ar dalys būtų nuimamos. Procedūrų nesilaikymo išlaidos teks Rangovui net ir tokiu atveju, jei uždengtas darbas pasirodo besąs tinkamas.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	14	30	0

Rangovo pateikiama dokumentacija

Priduodant darbus Rangovas privalo pateikti visų panaudotų medžiagų, konstrukcijų ir įrangos sertifikatų, techninių pasų ir kitos informacijos rinkinius, dengtų darbų ir laikančių konstrukcijų pridavimo aktus, lauko inžinierinių tinklų ir gerbūvio išpildomuosius brėžinius, pastatų išpildomuosius brėžinius ir kitą dokumentaciją, kurią pareikalavus valstybinės institucijos remdavosi Lietuvos Respublikos įstatymais ir norminiais aktais.

Statybos metu Rangovas turi pasirūpinti ir pastoviai vesti Lietuvoje nustatytos formos statybos darbų žurnalą, kuris būtų prieinamas Užsakovo peržiūrai ir pastaboms.

Rangovui pavedama paruošti visą dokumentaciją, reikalingą priduoti objektui ir organizuoti objekto pridavimą Valstybinei statinio pripažinimo tinkamu naudoti komisijai.

1.11. Garantija

Garantija atitinka bendrų sutarties nuostatų reikalavimus.

Rangovui tenka Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta administracinė, civilinė ir baudžiamoji atsakomybė už blogai atliktų statybos darbų padarinius statybos metu ir per rangos sutartyje nustatytą statinio garantinį laiką (kurio pradžia skaičiuojama nuo statinio pripažinimo tinkamu naudoti dienos), bet ne trumpesnę kaip:

Rangovas įsipareigoja garantiniu laikotarpiu savo sąskaita skubiai ištaisyti trūkumus, kilusius dėl nepakankamos darbo kokybės, blogos konstrukcijos ir nestandartinių medžiagų.

Garantija apima ir reikalingą techninį veikimą. Garantinio laiko trukmė turi būti koreguojama pagal statinių priėmimo metu galiojančią Lietuvos Respublikos statybos įstatymą.

1.12. Prioriteto tvarka tarp brėžinių, specifikacijų ir kitų dokumentų

Ši specifikacija turi būti skaitoma kartu su brėžiniais. Jei tarp brėžinių ir specifikacijos yra kokių nors skirtumų, svarbesne laikoma specifikacija. Tačiau Rangovas turi atkreipti Užsakovo dėmesį į visus didesnius neatitikimus prieš sprendamas apie konkrečią interpretaciją.

Jei kokių pakeitimų atsiranda nuostatuose, teisiniuose dokumentuose, standartuose ir t.t., svarbesniais laikomi specifikacijos ir brėžiniai, jei norminiuose dokumentuose nenurodyta kitaip.

Tačiau Rangovas turi informuoti Užsakovą apie visus tokius neatitikimus prieš nusprendamas apie konkrečią interpretaciją, ypač teisinių dokumentų, vietinių nuostatų ar standartų atžvilgiu.

2. Nurodymai statybos sklypo paruošimui**2.1. Informacija apie statybvietę**

Prieš pradėdant statybos darbus rangovas privalo parengti statybvietę, numatyti reikiamas buitines ir kitas patalpas, užtikrinti tinkamas higienines sąlygas.

Iki statybos darbų pradžios Rangovas privalo parengti statybos darbų technologijos projektą. Rengiant statybos darbų technologijos projektą, privaloma vadovautis statinio projektu, techninio projekto sprendiniais, statybos techniniais reglamentais, įmonės statybos taisyklėmis ir kitais galiojančiais normatyviniais dokumentais. Statybos darbų technologijos projekte turi būti pateikti konkretūs darbuotojų saugos ir sveikatos užtikrinimo sprendiniai. Jais negali būti nuorodos ar ištraukos iš darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktų bei normatyvinių dokumentų.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	15	30	0

Rengiant statybos darbų technologijos projektą, privaloma vadovautis techninio projekto statybos paruošimo ir organizavimo sprendiniais bei saugaus darbo ir sveikatos taisyklėmis statyboje DT 5 – 00, kelio ir statinių remonto bei priežiūros darbų saugos ir gamybinės sanitarijos taisyklėmis (K/128), bei saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija remontuojant kelią (K/078), taip pat ir kitais galiojančiais darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktais.

Rangovas, vykdydamas statybos darbus, turi vadovautis Darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatais, Darbo įrenginių naudojimo bendraisiais nuostatais, darbuotojų aprūpinimo asmeninėmis apsauginėmis priemonėmis nuostatais, Saugos ir sveikatos apsaugos ženklų naudojimo nuostatais, saugos ir sveikatos taisyklėmis statyboje ir kitais galiojančiais darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktais, techniniais reglamentais, standartais, metodiniais nurodymais.

Rangovas Statybvietėje privalo patikrinti oficialias koordinates ir išsaugoti reperius. Rangovas turi būti atsakingas už geodezinius tyrimus ir statybvietėje privalo teikti topografines paslaugas, įskaitant aprūpinimą instrumentais ir darbo jėga.

Rangovas turi užtikrinti grunto tyrimų teisingumą ir jei reikia atlikti papildomus grunto tyrimus.

Turi būti įrengti laikinas įėjimas ir išėjimas iš statybvietės, juos pažymint statybvietės plane. Asmenys, kurie įeina ir išeina iš statybvietės (arba tai ketina padaryti) ne per nurodytus įėjimą ir išėjimą gali būti baudžiami. Jei įėjimui ir išėjimui įrengiami vartai, Rangovas turi užtikrinti šių vartų apsaugą viso Sutarties galiojimo periodo metu.

Rangovas turi užtikrinti, kad privažiavimo į statybvietę keliai, grindiniai ir takai bus visada švarūs bei be kliūčių. Taip pat Rangovas turi savo sąskaita atitaisyti visą žalą, padaryta tokiems keliams, grindiniams ir takams. Visos įvažiuojančios ir išvažiuojančios iš statybvietės transporto priemonės, kurios veža tokius krovinius kaip smėlis, žvyras, žemė bei nereikalingas medžiagas, šiukšles ir t.t., turi būti apsaugotos nuo tokių medžiagų išpylimo, nes tai būna žalingų dulkių ir purvo priežastis.

2.2. Darbas statybvietėje ir statybos darbai

Darbai, kurie turi būti atliekami ant traukinių eismui naudojamo geležinkelio kelio arba šalia jo, gali būti atliekami tik eismo pertraukų metu. Šie darbai apima visus darbus, kurių negalima atlikti netrukdamas eismui, arba kuriuos atliekant pažeidžiami minimalūs gabaritai, nurodyti saugumo arba kitose taisyklėse. Rangovo darbuotojai, dirbantys geležinkelio keliu ir jų įrenginių apsaugos zonoje, turi būti supažindinti su darbo geležinkelio keliuose, kuriuose vyksta traukinių eismas, saugos reikalavimais ir atestuoti tokio pobūdžio darbui teisės aktų nustatyta tvarka.

Tokie darbai turi būti atliekami eismo pertraukų metu. Darbai, atliekami saugiu atstumu nuo bėgių ir atitinkantys geležinkelio saugumo taisykles gali būti vykdomi bet kuriuo metu.

Rangovas turi laiku susisiekti su Užsakovu, kad galėtų pakoreguoti savo darbų planus, prisitaikant prie eismo pertraukų grafikų.

Rangovas pateiks visą informaciją apie statybos metodus (įskaitant laikinus darbus ir statybos įrangos naudojimą), kuriuos jis siūlo taikyti ar naudoti. Šią informaciją rangovas turi pateikti tokiu metu ir taip detalai, kiek Užsakovui gali reikėti tam, kad ši informacija galėtų būti pilnai apsvarstyta ir, jeigu reikia, būtų aptarti pataisyti pasiūlymai. Taip pat, jeigu Užsakovas, rangovas turės pateikti visus tempimo, apkrovų ir deformacijos, kurie numatomi dėl šių metodų

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	16	30	0

naudojimo pastoviuose darbuose ar kokiose nors konkrečiose jų dalyse, apskaičiavimus, kurie leis Užsakovui nuspręsti, ar šie numatyti metodai leis atlikti darbus pagal brėžinius ir technines specifikacijas, nekenkiant saugiam geležinkelio darbui, Užsakovo bei kitų asmenų turtui ar baigtiems pastoviams darbams.

2.3. Darbų planavimas

Darbai turi būti vykdomi taip, kad nebūtų pavojaus pakenkti Užsakovo ar kito asmens, turinčio teisę naudotis Užsakovo turtu, eismo įrangai ir netrukdytų kitų asmenų traukinių eismui. Rangovas užtikrins, kad būtų griežtai laikomasi visų taisyklių, reglamentų ar nurodymų, kurių turi būti laikomasi, siekiant apsaugoti geležinkelio eismą.

2.4. Darbai ant geležinkelio kelių ar šalia jų

Visi statybos darbai turi būti vykdomi pagal „Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija remontuojant kelią“ K/078 ir STR 1.06.01:2016 „Statybos darbai. Statinio statybos priežiūra“.

Vykdamas pervažos įrengimo darbus, už traukinių eismo saugą atsakingi rangovo darbų vadovai. Rangovas užtikrina, kad jo darbuotojai ar jo pasitelktų subrangovų darbuotojai, atlikdami sutartimi suldytus darbus, vykdys darbuotojų saugos ir sveikatos, priešgaisrinės saugos, aplinkosaugos, elektroaugos ir higienos teisės aktų reikalavimus bei užtikrins teisėtą bei saugų darbą. Visi darbuotojai, kurie atlieka darbus geležinkelio ir jo apsaugos zonoje, turi būti apmokyti dirbti pagal Techninio geležinkelių naudojimo nuostatus, Geležinkelių signalizacijos taisyklės bei Geležinkelio eismo taisyklės ir egzaminuoti pagal Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 2BE-420 patvirtintą fizinių asmenų, pageidaujančių dirbti darbą, tiesiogiai arba netiesiogiai susijusį su geležinkelių transporto eismu, žinių tikrinimo tvarkos aprašą.

Kelio remonto darbų vietas, kur pažeidžiamas kelio ar statinių vientisumas, stiprumas ar tvirtumas, taip pat kliūtis kelyje ar prie jo statinių artumo gabarito ribose, būtina atitverti nustatyto tipo ir spalvos kilnojamaisiais signalais, vadovaujantis Geležinkelių signalizacijos taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1997 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. 483. Atitvėrimo signaliniais ženklais tvarka nurodyta „Saugaus traukinių eismo instrukcijoje remontuojant kelią“ K/078. Reikalavimai geležinkelio ženklu nurodyti „Nuolatinių ir kilnojamųjų greičio mažinimo skritulių, kilnojamųjų signalų bei signalinių ir kelio ženklų techninių reikalavimų apraše“ 235/K.

Ne eismo pertraukų metu draudžiama šalia geležinkelio kelio palikti (laikyti) bet kokius įrenginius, mechanizmus, transporto priemones arčiau kaip 2,5 metro nuo kraštinio bėgio galvutės išorinės briaunos, vadovaujantis Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr. 297 „Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų“, 4.6 ir 4.7 punktais.

Kai darbai vykdomi geležinkelio judančių riedmenų zonoje, prieš pradedant darbų vykdymą bei vykdant juos darbų vadovas privalo: visiems darbininkams aiškiai nurodyti, į kokias vietas jie turi pasitraukti artėjant traukiniui; papildomai skirti signalininką, kuris stebėtų artėjančius prie darbų vietos riedmenis ir laiku apie tai įspėtų darbuotojus; vesti darbuotojus į darbo vietas ar iš darbo vietų, atidžiai stebėdamas riedmenų judėjimą.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	17	30	0

2.5. Įranga ir mokymo pažymėjimai

Jeigu Techninis prižiūrėtojas reikalaus, rangovas turi pristatyti įrangos ir mechanizmų tinkamumo pažymėjimus, bei visus kiekvieno įrangos operatoriaus egzaminų ir kvalifikacijos pažymėjimus.

2.6. Darbas kai eismas nutrauktas

Jeigu kokia nors darbo dalis turi būti vykdoma suderintu greičio apribojimo, eismo nutraukimo laiku, rangovas turi imtis visų priemonių, kad ši darbo dalis galėtų būti pradėta kaip galima anksčiau, ir visais atvejais šio nustatyto laiko ribose. Priemonės, kurių turi imtis rangovas, reiškia apsirūpinimą reikiamu kiekiu tinkamos įrangos (tame tarpe ir rezervinės įrangos, jei tai yra reikalinga) bei pakankamu darbo jėgos skaičiumi.

2.7. Avarinė situacija

Rangovas pasirūpins, kad vykdant darbus netoli nuo bėgių, visi darbuotojai, esantys statybvietėje, kurie gali būti atsakingi už darbus, būtų sužinoję iš geležinkelio kelio valdytojo apie traukinio sustabdymo būdą nelaimingo atsitikimo, kuris gali padaryti įtaką traukinių saugumui, atveju.

2.8. Įranga ir įrengimai

Rangovas gali pasirinkti savo įrangą ir įrengimus, kuriuos jis naudos statybvietėje, jeigu šie įrengimai tinka numatytai užduočiai. Prieš atsiveždamas įrangą ir įrengimus į statybvietę, rangovas turi užtikrinti, kad jie yra teisingai sertifikuoti.

Jeigu rangovas norės naudoti neįprastą ar neeilinę įrangą, įrengimus, ar metodus, pirmiausiai jis turi gauti Užsakovo leidimą.

Įranga ir metodai laikomi neįprastais ar neeiliniais, jeigu Užsakovas anksčiau jų nenaudojo.

2.9. Statybvietės ribų peržengimas ir žala gretimiems subjektams

Rangovas turi visą laiką užtikrinti, kad jo darbuotojai bei subrangovų ir tiekėjų darbuotojai liks statybvietės ribose bei nedarys jokios žalos šalia statybvietės esančioms teritorijoms ir visuomenei, išskyrus tuos atvejus, kai statybvietės ribų peržengimas reikalingas Darbo atlikimui ir toks peržengimas nekelia jokios grėsmės aplinkiniams.

2.10. Esamų tinklų eksploatavimas

Rangovas Darbo atlikimo metu turi saugoti ir tinkamai eksploatuoti visus komunalinių įmonių, visuomeninių ir valstybinių institucijų antžeminius ir požeminius tinklus, esančius statybos aikštelėje, įskaitant visus vamzdžius, kanalus, šulinius, požeminius ir antžeminius kabelius. Rangovas turi iš komunalinių įmonių, Užsakovo, visuomeninių ir valstybinių Institucijų sužinoti visų požeminių, paviršiaus ir antžeminių tinklų, kurie gali būti pažeisti Darbo metu, vietą ir apimtį, bei gauti iš tokių institucijų visus reikalingus leidimus, patvirtinimus, ir t. t., kurie reikalingi Darbo vykdymui.

Rangovas turi savo sąskaita atlyginti už tokiems tikslams darbo metu padarytą žalą ir padengti visas išlaidas bei sumokėti reikalingus mokesčius, siekiant patenkinti Užsakovo, komunalinių įmonių, valstybinių institucijų ir kitų šalių teisėtus reikalavimus, susijusius su tinklų eksploatavimu.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	18	30	0

2.11. Pirmosios pagalbos priemonės

Rangovas apsirūpins ir prireikus teiks reikalingas pirmosios pagalbos priemones visiems žmonėms, dirbantiems statybvietyje.

2.12. Priešgaisrinė sauga

Rangovas imsis visų reikiamų priešgaisrinės saugos priemonių ir pasirūpins, kad kiekviename darbo bare būtų grupė žmonių, mokančių naudotis gaisro gesinimo įranga.

Draudžiama kurti atvirą ugnį.

2.13. Grunto rezervai (karjerai)

Gruntą sankasai ar statinių užpylimui Rangovas veža iš jo pasirinktų karjerų.

2.14. Iškastų medžiagų naudojimas

Jokios iškastos medžiagos, įskaitant skaldą, žemę, žvyrą ir smėlį, netaps rangovo nuosavybe. Rangovas galės naudotis šiomis medžiagomis tik tiek, kiek bus leista panaudoti jas darbams.

2.15. Darbų, medžiagų ir įrangos apsauga nuo žalos, vagysčių ir t.t.

Rangovas turi viso darbo metu užtikrinti reikiamą apsaugą, įskaitant nepritvirtintų medžiagų ir įrenginių apsaugą.

Rangovas turi imtis visų būtinų apsaugos priemonių, siekiant apsisaugoti nuo galimos žalos, nuostolių, vagysčių, tame tarpe Rangovas turi organizuoti budėjimą bei įrengti apšvietimą darbo vietos ir visuomenės saugumo tikslams.

Rangovas turi pastatyti saugų aptvėrimą statybos aikštei. Aptvėrimas turi būti naudojamas darbo eigos metu, o pabaigus darbą, Rangovo pašalintas.

2.16. Laikini keliai / kieta danga

Rangovas turi parūpinti ir prižiūrėti visus būtinus laikinus kelius, takus, kietą dangą ir pan., bei jų išardymą, pašalinimą ir pataisymus pabaigus darbą. Aikštelės elementų išdėstymo detalės ir dydžiai, priėmimo ir parkavimo vietos turi būti patvirtintos Užsakovo ir Operatoriaus rangovo įsikūrimo aikštelėje. Visi laikini keliai ir kieta danga turi būti tinkamai paženklinėti.

.Aikštelės valymas ir aplinkos sąlygos

Rangovas turi palaikyti statybvietyje švaria ir tvarkinga. Rangovas turi nuvalyti šepetiu ar laistydamas žarna visus takelius ir kelius, naudojamus jo darbuotojų ir transporto, mažiausiai kartą per dieną ar/ir tiek dažnai, kiek būtina, kad išlaikytų kelius, įskaitant nuosavus ir miesto kelius ir takus, švarius nuo nešvarumų, dulkių ir purvo ir palaikytų juos saugiais. Iš Rangovo bus reikalaujama reguliariai, o taip pat po Darbo užbaigimo nuvalyti ir pašalinti į oficialiai veikiančius sąvartynus už sklypo ribų bet kokį statybinį žvyrą, nuolaužas ar šiukšles bei pataisyti ir sugrąžinti į pradinę padėtį bet kokias darbo ciklo metu suardytas vietas.

Iš aikštelės ribų išvažiuojančių transporto priemonių ratai turi būti nuplauti žarna nuo žemių ir purvo prieš važiuojant viešaisiais keliais.

Transporto priemonės ir įranga, išmetantys kenksmingas medžiagas daugiau priimtinių Lietuvos normų, nebus leidžiamos naudotis aikšte.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	19	30	0

Rangovas turi vykdyti visą statybos veiklą remdamasis gero darbo praktika siekiant iki minimumo sumažinti nepatogumus dėl dulkių, dūmų, kvapų ir triukšmo, kylančių dėl tokios veiklos. Darbo atlikimo metu Rangovas turi laikyti nuolaužas / šiukšles gerai sudrėkintas, kad apsisaugotų nuo dulkių kilimo.

Rangovas turi palaikyti švarią ir tvarkingą aikštelę ir turi visuomet turėti dėžes ar konteinerius šiukšlėms išmesti. Rangovas teritorijoje taip pat turi parūpinti konteinerius. Pilni konteineriai turi būti iškart pašalinti iš aikštelės ir pakeisti.

Rangovas turi užtikrinti, kad nėra jokių neteisėtų oro emisijų, sklaidos paviršiuje ar nutekėjimų iš aikštelės ir/arba įrangos ir Užsakovas turi būti nedelsiant informuotas apie bet kokius išpylimus ar nutekėjimus.

Rangovas pasirūpins, kad statybvietė būtų visą laiką švari ir joje būtų užtikrintos reikiamos sanitarinės sąlygos. Sanitarinės paslaugos turi tenkinti atitinkamos vietinės valdžios institucijų reikalavimus ir turi būti tiekiamos patogiose vietose prie visų darbo barų. Sanitarinės paslaugos be kitų dalykų apima:

- šiukšlių surinkimą ir išvežimą, (rangovas turi pastatyti šiukšlių dėžes su dangčiais, o šiukšlės turi būti išvežamos kiekvieną dieną);
- kanalizacijos sistemų ir vamzdžių valymas (kanalizacijos sistema turi būti valoma pakankamai dažnai, kad statybvietė būtų švari ir tvarkinga).

3. Statybos užbaigimas ar deklaravimas apie statybos užbaigimą

3.1. Rangovo ir subrangovų rengiama dokumentacija ir reikalavimai jai parengti

Rangovas ir jo subrangovai statybos užbaigimui rengia šiuos dokumentus ir teikia duomenis:

1. paskutinės laidos techninis darbo projektas su žymomis, kurias sudaro žodžiai „Pritariu statyti“ ir „Taip pastatyta“, statinio statybos vadovo ir statinio statybos techninio prižiūrėtojo vardai, pavardės ir parašai; žymos „Taip pastatyta“ turi būti techninio projekto techninės specifikacijose ir darbo projekto brėžiniuose arba techninio darbo projekto techninėse specifikacijose ir brėžiniuose;

Kai po statybą leidžiančio dokumento išdavimo (rangos metu) keičiami Statybos įstatymo 2 straipsnio 11 dalyje nurodyti esminiai projekto sprendiniai ir norint tęsti statybą privaloma gauti naują statybą leidžiantį dokumentą, turi būti rengiamas naujos laidos projektas, turi būti atlikta pakeisto projekto ekspertizė (jei reikia), pakeistas projektas patvirtintas, pakeistam projektui gautas naujas statybą leidžiantis dokumentas.

Kai po statybą leidžiančio dokumento išdavimo (rangos metu) keičiami Statybos įstatymo 2 straipsnio 11 dalyje nurodyti esminiai projekto sprendiniai ir norint tęsti statybą gauti naują statybą leidžiantį dokumentą neprivaloma, taip pat kai keičiami neesminiai projekto sprendiniai, rengiamas naujos laidos projekto sprendinių dokumentas (-ai).

Projekto sprendinių keitimai, papildymai ar taisymai turi būti suderinti su Rangovu ir jiems turi pritarti statytojas. Projekto keitimai, papildymai ir taisymai atliekami parengiant naujos laidos projektą ar projekto sprendinių dokumentą (-us), šiam projektui ar projekto sprendinių dokumentui (-ams) suteikiama nauja laida. Jei projektas ar projekto sprendinių dokumentas (-ai) keičiami, papildomi ir taisomi kelis kartus, kiekvieną kartą projektui ar projekto sprendinių

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	20	30	0

dokumentui (-ams) suteikiama nauja laida. Projekto, projekto sprendinių dokumentų keitimai, papildymai ir taisymai įforminami LST 1516:2015 nustatyta tvarka. Pakeistas, papildytas ar pataisytas naujos laidos projektas ar naujos laidos projekto sprendinių dokumentas (-ai) pasirašomas reglamento nustatyta tvarka.

2. statinio (-ių) kadastro duomenų byla (-os),

3. požeminių inžinerinių tinklų kontrolinės geodezinės nuotraukos;

4. žemės sklypo su statiniais geodezinės nuotraukos (tuo atveju, kai statinių kadastro duomenų bylose nėra nurodyti atstumai nuo statinių iki sklypo ribų ir statinių aukštis);

5. kai užbaigiama naujų statinių statyba – statinio techninis pasas (techninės apskaitos kortelė) ar pastato techninis-energetinis pasas. Jei buvo pildomas elektroninis statinio techninis pasas (techninės apskaitos kortelė) arba elektroninis pastato techninis-energetinis pasas, jis turi būti pateikiamas kaip vienas oficialusis elektroninis dokumentas, pasirašytas kvalifikuotu elektroniniu parašu;

6. jei pildytas elektroninis statybos darbų žurnalas, prisijungimo duomenis ir teises, suteikiančias statybos užbaigimo komisijai prieigą prie nustatyta tvarka užpildyto elektroninio statybos darbų žurnalo, galimybę peržiūrėti jame įrašus, paslėptų darbų ir statinio laikančiųjų konstrukcijų išbandymų apkrovomis aktus, statinio inžinerinių sistemų bei inžinerinių tinklų apžiūros ir išbandymo aktus (kai išbandymai privalomi pagal teisės aktų reikalavimus), ir informaciją, kaip prisijungti prie elektroninio statybos darbų žurnalo. Turi būti pateikti visi saugaus prisijungimo prie elektroninio statybos darbų žurnalo duomenys, jei šių duomenų reikia norint prisijungti prie elektroninio statybos darbų žurnalo. Statytojas (užsakovas) privalo užtikrinti saugaus prisijungimo prie elektroninio statybos darbų žurnalo reikalavimų įgyvendinimą teisės aktų nustatyta tvarka. Įrengiant dujotiekius ir jų įvadus, vietoj minėtų prisijungimo duomenų, teisių ir informacijos gali būti pateikiamas dujotiekio statybos techninis pasas;

7. rangovo garantinio laikotarpio prievolių įvykdymo dokumento, t. y. draudimo bendrovės išduoto laidavimo draudimo rašto (kartu su jo apmokėjamą įrodančia dokumento kopija), mokėjimo atidėjimą patvirtinančio dokumento arba kredito įstaigos garantijos kopija, užtikrinanti rangovo garantinio laikotarpio prievolių įvykdymą (jei toks užtikrinimas privalomas pagal Statybos įstatymą).

3.2. Statybos darbų užbaigimo tvarka ir dokumentai

Statybos užbaigimo tvarka yra nustatyta LR statybos įstatymo 28 straipsnyje:

- Ypatingųjų ir neypatingųjų statinių, išskyrus nurodytuosius sekančiame punkte, kurių statybai išduotas statybą leidžiantis dokumentas, statyba užbaigiama surašant statybos užbaigimo aktą.

- Ypatingųjų ir neypatingųjų statinių pagal aplinkos ministro patvirtintą sąrašą (STR 1.05.01:2017 „*Statybą leidžiantys dokumentai. Statybos užbaigimas. Statybos sustabdymas. Savavališkos statybos padarinių šalinimas. Statybos pagal neteisėtai išduotą statybą leidžiantį dokumentą padarinių šalinimas*“ 11 priedas) užbaigiama statytojui ar jo teises ir pareigas perėmusiam asmeniui surašant deklaraciją apie statybos užbaigimą, ją patvirtinant ir įregistruojant Valstybinėje teritorijų planavimo ir statybos inspekcijoje prie Aplinkos ministerijos. Deklaracijas apie statybos užbaigimą tvirtina statybos valstybinę priežiūrą vykdančios pareigūnai. Šioje dalyje nurodytais atvejais deklaracijos apie statybos užbaigimą neprivaloma tvirtinti, jeigu atlikta statinio ekspertizė Aplinkos ministerijos nustatyta tvarka.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	21	30	0

- Statinių, išskyrus nesudėtinguosius statinius ir statinius, kuriems pagal aplinkos ministro patvirtintą sąrašą nereikalingas statybą leidžiantis dokumentas (STR 1.05.01:2017 „Statybą leidžiantys dokumentai. Statybos užbaigimas. Statybos sustabdymas. Savavališkos statybos padarinių šalinimas. Statybos pagal neteisėtai išduotą statybą leidžiantį dokumentą padarinių šalinimas“ 3 priedas), kapitalinis remontas užbaigiamas statytojui ar jo teises ir pareigas perėmusiam asmeniui surašant deklaraciją apie statybos užbaigimą, ją patvirtinant ir įregistruojant Valstybinėje teritorijų planavimo ir statybos inspekcijoje prie Aplinkos ministerijos. Deklaracijas apie statybos užbaigimą tvirtina statybos valstybinę priežiūrą vykdančios pareigūnai. Šioje dalyje nurodytais atvejais deklaracijos apie statybos užbaigimą neprivaloma tvirtinti, jeigu atlikta statinio ekspertizė Aplinkos ministerijos nustatyta tvarka.

- Statinių paprastas remontas, nesudėtingųjų statinių ir statinių (statytojui (užsakovui) pageidaujant), kuriems pagal aplinkos ministro patvirtintą sąrašą (STR 1.05.01:2017 „Statybą leidžiantys dokumentai. Statybos užbaigimas. Statybos sustabdymas. Savavališkos statybos padarinių šalinimas. Statybos pagal neteisėtai išduotą statybą leidžiantį dokumentą padarinių šalinimas“ 3 priedas) nereikalingas statybą leidžiantis dokumentas, statyba (naujo statinio statyba, statinio rekonstravimas, statinio kapitalinis remontas, statinio paprastas remontas, statinio griovimas) užbaigiami statytojui ar jo teises ir pareigas perėmusiam asmeniui surašant deklaraciją apie statybos užbaigimą.

- Atlikus statybos užbaigimo procedūras, statinį ir daiktines teises į jį privaloma įregistruoti Nekilnojamojo turto registre ne vėliau kaip per 3 mėnesius nuo statybos užbaigimo akto gavimo dienos, deklaracijos apie statybos užbaigimą patvirtinimo ir įregistravimo dienos arba nuo deklaracijos apie statybos užbaigimą pasirašymo dienos (kai ji netvirtinama ir neregistruojama).

Statybos užbaigimo tvarka nustatyta Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo ir statybos valstybinės priežiūros įstatyme.

3.3.Procedūros, reikalingos norint pradėti naudoti geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje

Procedūros, reikalingos norint pradėti naudoti geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje yra aprašytos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 3-658 patvirtintose Leidimų pradėti naudoti Lietuvos Respublikoje geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius ir geležinkelių riedmenis išdavimo taisyklėse (aktuali 2015-08-01 redakcija).

Susisiekimo ministro įsakymu yra nustatyta, kad Lietuvos Respublikos patikrą atlieka Valstybinė geležinkelio inspekcija (dabar Lietuvos transporto saugos administracija, toliau - Inspekcija) prie Susisiekimo ministerijos Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko nustatyta tvarka.

3.3.1 Leidimas pradėti naudoti naujus geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje

Pareiškėjas, pageidaujantis pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje, Inspekcijai turi pateikti Inspekcijos patvirtintos formos prašymą išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje. Prašymą išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje pareiškėjas gali pateikti tiesiogiai (atvykęs į Inspekciją), elektroninėmis priemonėmis per Paslaugų ir gaminių kontaktinį

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	22	30	0

centrą, siųsti registruotuoju laišku, prašymo skaitmeninę kopiją siųsti Inspekcijos interneto svetainėje nurodyto elektroninio pašto adresu arba Geležinkelių transporto valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (toliau – VGI IS) užpildyti elektroninę minėto prašymo formą.

Kartu su prašymu išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje pareiškėjas turi pateikti šiuos dokumentus:

- LT patikros sertifikatą, parengtą pagal LT patikros sertifikato pavyzdį, ir LT patikros techninę bylą,
- LT patikros deklaraciją, parengtą pagal LT patikros deklaracijos pavyzdį,
- EB patikros sertifikatą ir EB patikros techninę bylą;
- EB patikros deklaraciją, parengtą pagal EB patikros deklaracijos pavyzdį;
- vadovaujantis 2009 m. balandžio 24 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 352/2009 dėl bendrojo saugos būdo, susijusio su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta pavojaus analize ir įvertinimu (OL 2009 L 108, p. 4), parengtą pavojaus analizės ir įvertinimo ataskaitą.

Inspekcija, gavusi pareiškėjo prašymą išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje ir kartu su prašymu pateiktus dokumentus, apie dokumentų gavimą per 5 dienas informuoja pareiškėją tokiu būdu, koku buvo pateiktas minėtas prašymas, išskyrus atvejus, kai pareiškėjas prašyme nurodo kitą informacijos gavimo būdą.

Inspekcija, nustačiusi, kad prašyme išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje nurodyti ne visi reikiami duomenys ir (ar) pateikti ne visi dokumentai, per 5 dienas informuoja pareiškėją ir nustato ne ilgesnį kaip 30 dienų terminą trūkstamiems duomenims ir (ar) dokumentams pateikti. Laikas, per kurį pareiškėjas įpareigotas pateikti trūkstamus duomenis ir (ar) dokumentus, į sprendimo dėl leidimo pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje priėmimo terminą neįskaitomas.

Pareiškėjui per nustatytą terminą nepateikus trūkstamų duomenų ir (ar) dokumentų, prašymas išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje paliekamas nenagrinėtas ir kartu su pateiktais dokumentais grąžinamas pareiškėjui. Dokumentai, pateikti per VGI IS, pareiškėjui negrąžinami.

Inspekcija per 60 dienų nuo visų kartu su prašymu teikiamų dokumentų gavimo dienos priima motyvuotą sprendimą išduoti arba atsisakyti išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje ir apie priimtą sprendimą pareiškėją informuoja tokiu būdu, koku buvo pateiktas prašymas, išskyrus atvejus, kai pareiškėjas prašyme nurodo kitą informacijos gavimo būdą.

Inspekcija atsisako išduoti leidimą pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje, kai, įvertinusi pareiškėjo pateiktus dokumentus leidimui pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje gauti, nustato, kad struktūrinis posistemis neatitinka esminių reikalavimų ir neužtikrina geležinkelių sistemos sąveikos ir konkrečių TSS nuostatų, susijusių su eksploatavimu ir priežiūra.

Inspekcija leidime pradėti naudoti naują struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje, parengtame pagal leidimo pavyzdį, nurodo struktūrinio posistemio naudojimo sąlygas (apribojimus), kai tokios sąlygos nurodytos pareiškėjo pateiktuose dokumentuose.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	23	30	0

3.3.2 Leidimas pradėti naudoti atnaujintus ir patobulintus geležinkelių sistemos struktūrinius posistemius Lietuvos Respublikoje

Pareiškėjas, pageidaujantis atnaujinti ar patobulinti struktūrinį posistemį, Inspekcijai turi pateikti Inspekcijos patvirtintos formos prašymą įvertinti, ar minėtas posistemis turi turėti leidimą pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje (toliau – prašymas atlikti įvertinimą). Prašymą atlikti įvertinimą pareiškėjas gali pateikti tiesiogiai (atvykęs į Inspekciją), elektroninėmis priemonėmis per Paslaugų ir gaminių kontaktinį centrą, siųsti registruotuoju laišku, prašymo skaitmeninę kopiją siųsti Inspekcijos interneto svetainėje nurodyto elektroninio pašto adresu arba Geležinkelių transporto valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (toliau – VGI IS) užpildyti elektroninę minėto prašymo formą.

Pareiškėjas kartu su prašymu atlikti įvertinimą turi pateikti struktūrinio posistemio atnaujinimą ar patobulinimą apibūdinantį dokumentą, kuriame nurodoma:

- struktūrinio posistemio atnaujinimo ar patobulinimo projekto aprašymas;
- informacija apie atnaujinto ar patobulinto struktūrinio posistemio naudojimo sąlygas;
- esami struktūrinio posistemio pagrindiniai parametrai (geležinkelių infrastruktūros posistemio – eksploataciniai parametrai);
- struktūrinio posistemio (viso ar jo dalies) pagrindiniai parametrai (geležinkelių infrastruktūros posistemio – eksploataciniai parametrai), pagal kuriuos bus naudojamas struktūrinis posistemis ar jo dalis po jo atnaujinimo ar patobulinimo;
- pareiškėjas, pageidaujantis taikyti tam tikrą su struktūriniu posistemių susijusią TSS tik iš dalies, atsižvelgdamas į atitinkamos TSS įgyvendinimo strategiją, turi papildomai nurodyti:
- priežastį, dėl kurios tam tikra su struktūriniu posistemių susijusi TSS taikoma tik iš dalies;
- taikytinas technines charakteristikas vietoj netaikomų tam tikrų su struktūriniu posistemių susijusių TSS nustatytų techninių charakteristikų;
- paskirtąją įstaigą, atsakingą už struktūrinio posistemio atitikties Taisyklių 16.5.2 punkte nurodytoms techninėms charakteristikoms vertinimo procedūrų atlikimą. Šiame punkte nurodyta informacija neteikiama Inspekcijai atliekant paskirtosios įstaigos veiklą.

Inspekcija apie gautą prašymą atlikti įvertinimą, priimtą sprendimą pareiškėją informuoja, prašymus atlikti įvertinimą vertina mutatis mutandis 3.3.1 skyriuje nustatyta tvarka.

Inspekcija sprendimą, ar leidimas pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje yra reikalingas, priima ir apie priimtą sprendimą informuoja pareiškėją ne vėliau kaip per 120 dienų nuo visų reikalingų dokumentų gavimo dienos tokiu būdu, koku buvo pateiktas prašymas atlikti įvertinimą, išskyrus atvejus, kai prašyme atlikti vertinimą nurodytas kitoks informacijos pateikimo būdas.

Inspekcija, įvertinusi, kad planuojami struktūrinio posistemio atnaujinimo ar patobulinimo darbai gali turėti neigiamą įtaką bendram tam tikro struktūrinio posistemio saugos lygiui (geležinkelių infrastruktūros posistemis ar jo dalis, energijos posistemis ar jo dalis, geležinkelio kelio kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemis ar jo dalis bus naudojami pagal pakeistus pagrindinius parametrus), priima motyvuotą sprendimą, kad leidimas pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje yra reikalingas.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	24	30	0

Inspekcija, vadovaudamasi tam tikra su struktūriniu posistemių susijusia TSS įgyvendinimo strategija, priima motyvuotą sprendimą, kokios apimties TSS turi būti taikoma struktūrinio posistemių atnaujinimo ar patobulinimo projektui. Sprendime nurodoma ši informacija:

- priežastis, dėl kurios tam tikros su struktūriniu posistemių susijusios TSS taikomos tik iš dalies;
- techninės charakteristikos, kurios bus taikomos vietoj tam tikrų, su struktūriniu posistemių susijusių, TSS nustatytų techninių charakteristikų, kurios taikomos nebus;
- paskirtoji įstaiga, atsakinga už struktūrinio posistemių atitikties vertinimo procedūrų atlikimą. Šiame punkte nurodyta informacija neteikiama Inspekcijai atliekant paskirtosios įstaigos veiklą.

Inspekcija, priėmusi sprendimą, kad leidimas pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje yra reikalingas ir tam tikra TSS bus taikoma tik iš dalies, apie šį sprendimą per 5 dienas informuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją (toliau – Susisiekimo ministerija).

Jeigu tam tikros TSS įgyvendinimo strategija neparengta, struktūrinių posistemių atnaujinimo ar patobulinimo projektams taikomos visos apimties tam tikros TSS.

Susisiekimo ministerija, gavusi Inspekcijos sprendimą, kad leidimas pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje yra reikalingas ir tam tikra TSS bus taikoma tik iš dalies, persiunčia informaciją Europos Komisijai:

- priežastis, dėl kurios tam tikros su struktūriniu posistemių susijusios TSS taikomos tik iš dalies;
- techninės charakteristikos, kurios bus taikomos vietoj tam tikrų, su struktūriniu posistemių susijusių, TSS nustatytų techninių charakteristikų, kurios taikomos nebus;
- paskirtoji įstaiga, atsakinga už struktūrinio posistemių atitikties vertinimo procedūrų atlikimą. Šiame punkte nurodyta informacija neteikiama Inspekcijai atliekant paskirtosios įstaigos veiklą.

Pareiškėjas, gavęs Inspekcijos sprendimą, kad leidimas pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje yra reikalingas, gali atnaujinti ar patobulinti struktūrinį posistemį. Pareiškėjas, pageidaujantis atlikti struktūrinio posistemių atnaujinimą ar patobulinimą, turi parengti struktūrinio posistemių atnaujinimo ar patobulinimo projektą. Geležinkelių infrastruktūros posistemių atnaujinimo ar patobulinimo darbų apimtis atitinka Lietuvos Respublikos statybos įstatyme nustatytą remonto ir rekonstrukcijos darbų apimtį.

Leidimai pradėti naudoti atnaujintą ar patobulintą struktūrinį posistemį Lietuvos Respublikoje išduodami mutatis mutandis taikant 3.3.1 punkto nuostatas.

Struktūrinių posistemių, kurie buvo naudojami iki tam tikros TSS įsigaliojimo, atsarginės dalys šiuose struktūriniuose posistemiuose gali būti įdiegiamos netaikant Taisyklių nuostatų.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	25	30	0

3.4. Procedūros, reikalingos norint pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje

Procedūros, reikalingos norint pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje Lietuvos Respublikoje yra aprašytos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 3-507 patvirtintose Leidimų pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius ir leidimų pateikti rinkai geležinkelių riedmenis išdavimo taisyklės (aktuali 2021-06-16 redakcija).

Eismo saugos institucija yra apibrėžta ir jos funkcijos nurodytos Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo (2022-06-16 aktuali redakcija) 7 straipsnyje.

3.4.1 Leidimas pradėti naudoti naujus stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje

Pareiškėjas, pageidaujantis pradėti naudoti naują stacionariųjų geležinkelių posistemį Lietuvos Respublikoje, eismo saugos institucijai pateikia eismo saugos institucijos patvirtintos formos prašymą išduoti leidimą pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius (toliau šiame skyriuje – prašymas). Pareiškėjas pateikia prašymą atvykęs į eismo saugos instituciją ar paštu, per kurjerį ar šiais elektroniniais ryšiais: kontaktinį centrą, eismo saugos institucijos interneto svetainėje nurodytu elektroninio pašto adresu, faksu. Eismo saugos institucija ne vėliau kaip per 3 darbo dienas nuo prašymo gavimo dienos informuoja pareiškėją apie gautą prašymą ir tolesnę prašymo vertinimo eigą.

Kartu su prašymu pareiškėjas privalo pateikti:

- Europos Bendrijos patikros deklaraciją, parengtą pagal nustatytą Europos Bendrijos patikros atlikimo tvarkos aprašą, arba, jeigu struktūriniam geležinkelių posistemiu taikoma tik Lietuvos Respublikos patikra, pagal nustatytą Lietuvos Respublikos patikros atlikimo tvarkos aprašą;
- prie Europos Bendrijos patikros deklaracijos pridedamą techninę bylą, parengtą pagal Taisyklių 2 priede nustatytą Europos Bendrijos patikros atlikimo tvarkos aprašą, ir (arba), jeigu atlikta struktūrinio geležinkelių posistemo Lietuvos Respublikos patikra, pagal Taisyklių 1 priede nustatytą Lietuvos Respublikos patikros atlikimo tvarkos aprašą;
- vadovaujantis Reglamentu (ES) Nr. 402/2013 parengtą saugos vertinimo ataskaitą (jeigu pavojaus valdymo procesą atlikti privaloma Reglamento (ES) 402/2013 2 straipsnio 3 dalyje nustatytais atvejais);
- jeigu prašoma išduoti leidimą naudoti geležinkelio kelio kontrolės, valdymo ir signalizacijos geležinkelių posistemius, kuriuos, be kita ko, sudaro Europos traukinių kontrolės sistemos (toliau – ETCS) ir (arba) geležinkelių judriojo ryšio sistemos (toliau – GSM-R) įranga (toliau – ERTMS geležinkelio kelio įranga), – Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – Agentūra) išankstinį leidimą pradėti naudoti ERTMS geležinkelio kelio įrangą. Jeigu gavus išankstinį Agentūros leidimą pradėti naudoti ERTMS geležinkelio kelio įrangą buvo pakeistas konkurso, susijusio su ERTMS geležinkelio kelio įrangos projektu, techninės specifikacijos projektas arba atitinkamo projekto techninių sprendimų, kuriems gautas Agentūros pritarimas, aprašymas, eismo saugos institucijai taip pat pateikiami dokumentai, kuriais patvirtinamas Agentūros pritarimas šiems pakeitimams.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	26	30	0

Per 20 darbo dienų nuo dokumentų gavimo dienos eismo saugos institucija pateikia pareiškėjui patvirtinimą, jeigu prašymas ir pateikti dokumentai atitinka reikalavimus. Eismo saugos institucija, nustačiusi, kad prašymas ir (ar) pateikti dokumentai neatitinka nustatytų reikalavimų, dokumentuose yra netikslių ar klaidingų duomenų ir (ar) pateikti ne visi dokumentai, apie tai ne vėliau kaip per 20 darbo dienų nuo prašymo ir dokumentų gavimo dienos praneša pareiškėjui ir nustato ne trumpesnę kaip 20 darbo dienų terminą nustatytiems trūkumams pašalinti. Terminas gali būti pratęstas 20 darbo dienų eismo saugos institucijos sprendimu pareiškėjui pateikus jai motyvuotą prašymą. Nustatytu terminu nepašalinus trūkumų, prašymas paliekamas nenagrinėtas.

Įvertinusi ir patvirtinusi, kad prašymas ir pateikti dokumentai atitinka reikalavimus, eismo saugos institucija patikrina, ar pateikti dokumentai pagrindžia prašyme nurodytas aplinkybes, ir ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo dienos, kai pareiškėjas buvo informuotas, kad prašymas ir pateikti dokumentai atitinka reikalavimus, priima motyvuotą sprendimą Geležinkelių transporto eismo saugos įstatyme nustatytais pagrindais išduoti arba atsisakyti išduoti leidimą pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius eismo saugos institucijos nustatyta prašymų vertinimo tvarka.

Eismo saugos institucija leidime pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius, parengtame pagal leidimo pavyzdį, prašymų vertinimo nustatytais atvejais ir tvarka nurodo stacionariojo geležinkelių posistemo naudojimo sąlygas ir apribojimus, atsižvelgdama į pareiškėjo prašyme ir Europos Bendrijos patikros deklaracijoje ir (arba) Lietuvos Respublikos patikros deklaracijoje nustatytas naudojimo sąlygas ir apribojimus.

Eismo saugos institucija parengia, nuolat atnauja ir savo interneto svetainėje skelbia prašymų išduoti leidimą pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius teikimo vadovą, kuriame nurodomi ir paaiškinami teisės aktų reikalavimai, taikomi pareiškėjui, kuris pageidauja gauti leidimą pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius, Taisyklių 22 punkte nurodytą leidimą pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius, taip pat prašymų išduoti atitinkamą leidimą pateikimo ir vertinimo reikalavimai, pateikiamos prašymų išduoti šiuos leidimus ir šių leidimų formos.

Pareiškėjas, prieš pateikdamas prašymą išduoti leidimą pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius ar prašymą įvertinti, ar siekiant naudoti atnaujintą ar patobulintą stacionarių geležinkelių posistemį reikalingas leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius, gali kreiptis į eismo saugos instituciją su prašymu neatlygintinai suteikti papildomos informacijos apie šių leidimų išdavimo tvarką, tai yra pradėti išankstinį bendradarbiavimą. Tokiu atveju pareiškėjas pateikia eismo saugos institucijos patvirtintos formos prašyme išduoti leidimą pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius arba eismo saugos institucijos patvirtintos formos prašyme įvertinti, ar siekiant naudoti šį stacionarių geležinkelių posistemį reikalingas leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius, o eismo saugos institucija šį kreipimąsi nagrinėja, atsako į iškylančius klausimus dėl atitinkamo leidimo išdavimo ir konsultuoja kitais susijusiais klausimais. Išankstinio bendradarbiavimo susirašinėjimas saugomas eismo saugos institucijos informacinėje sistemoje.

Jeigu pareiškėjas prašo išduoti leidimą pradėti naudoti stacionarių geležinkelių posistemį, kuriam Geležinkelių sistemos sąveikos reikalavimų nustatymo ir taikymo taisyklėse,

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	27	30	0

patvirtintose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 3-586 „Dėl Geležinkelių sistemos sąveikos reikalavimų nustatymo ir taikymo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Geležinkelių sistemos sąveikos reikalavimų nustatymo ir taikymo taisyklės), nustatytais atvejais ir sąlygomis leidžiama netaikyti TSS ar jos dalies, eismo saugos institucija išduoda leidimą pradėti naudoti stacionarųjį geležinkelių posistemį tik tuo atveju, jei minėtose taisyklėse nustatyta tvarka jau yra priimtas sprendimas dėl TSS ar jos dalies netaikymo.

3.4.2 Leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar aptobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius Lietuvos Respublikoje

Pareiškėjas, pageidaujantis atnaujinti ar patobulinti stacionarųjį geležinkelių posistemį ar jo dalį, kuriam yra išduotas leidimas pradėti naudoti atitinkamą stacionarųjį geležinkelių posistemį, eismo saugos institucijai pateikia eismo saugos institucijos patvirtintos formos prašymą įvertinti, ar siekiant naudoti šį stacionarųjį geležinkelių posistemį reikalingas leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius (toliau – prašymas atlikti įvertinimą). Prašymą atlikti įvertinimą pareiškėjas pateikia nustatyta tvarka.

Kartu su prašymu atlikti įvertinimą pateikiamas pareiškėjo parengtas dokumentas, apibūdinantis stacionariojo geležinkelių posistemio ar jo dalies atnaujinimą ar patobulinimą, kurį ketinama atlikti. Šiame dokumente nurodoma:

- stacionariojo geležinkelių posistemio ar jo dalies atnaujinimo ar patobulinimo projekto aprašymas;
- informacija apie atnaujinto ar patobulinto stacionariojo geležinkelių posistemio ar jo dalies naudojimo sąlygas;
- esami stacionariojo geležinkelių posistemio pagrindiniai parametrai (stacionariojo geležinkelių infrastruktūros posistemio – eksploataciniai parametrai);
- stacionariojo geležinkelių posistemio (viso ar jo dalies) pagrindiniai parametrai (stacionariojo geležinkelių infrastruktūros posistemio – eksploataciniai parametrai), pagal kuriuos bus naudojamas stacionarusis geležinkelių posistemis ar jo dalis po jo atnaujinimo ar patobulinimo;
- jeigu planuojama teikti Europos Komisijai prašymą netaikyti TSS ar jos dalies, atnaujinant ar patobulinant stacionarųjį geležinkelių posistemį (ar jo dalį), kadangi stacionariojo geležinkelių posistemio pakrovos gabaritai, vėžės plotis arba elektrifikavimo įtampa yra nesuderinami (nepatenka į TSS taikymo sritį) su atitinkama TSS, ir (arba) jeigu taikant atitinkamą TSS ar jos dalį kyla pavojus stacionariojo posistemio (ar jo) dalies atnaujinimo ar patobulinimo projekto ekonominiam perspektyvumui, informacija apie stacionariajam geležinkelių posistemiiui taikomas TSS ar jų dalis, dėl kurių netaikymo planuojama kreiptis Geležinkelių sistemos sąveikos reikalavimų nustatymo ir taikymo taisyklėse nustatyta tvarka;
- jeigu planuojama teikti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai prašymą pripažinti stacionariojo geležinkelių posistemio (ar jo) dalies atnaujinimo ar patobulinimo projektą gerokai pažengusiu ir netaikyti TSS ar jos dalies atnaujinant ar patobulinant stacionarųjį posistemį (ar jo dalį), informacija apie stacionariajam geležinkelių posistemiiui taikomas

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	28	30	0

TSS ar jų dalis, dėl kurių netaikymo planuojama kreiptis Geležinkelių sistemos sąveikos reikalavimų nustatymo ir taikymo taisyklėse nustatyta tvarka.

Jeigu pareiškėjas, prieš pateikdamas prašymą atlikti įvertinimą, jau yra pateikęs Geležinkelių sistemos sąveikos reikalavimų nustatymo ir taikymo taisyklėse nustatyta tvarka prašymą Susisiekimo ministerijai netaikyti vienos ar kelių TSS, šio prašymo kopija pridedama prie prašymo atlikti įvertinimą.

Eismo saugos institucija apie gautą prašymą atlikti įvertinimą ir nustatytus trūkumus (netikslumus), taip pat apie sprendimą pareiškėją informuoja šiame prašyme nurodytu būdu arba tokiu būdu, koku buvo pateiktas prašymas.

Eismo saugos institucija sprendimą, ar leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius yra reikalingas, priima, eismo saugos institucijos nustatyta prašymų vertinimo tvarka įvertinusi šias aplinkybes:

- ar planuojami stacionariojo geležinkelių posistemio ar jo dalies atnaujinimo ar patobulinimo darbai gali turėti neigiamą įtaką bendrajam stacionariojo geležinkelių posistemio saugos lygiui;
- ar stacionarusis geležinkelių posistemis ar jo dalis bus naudojami pagal atitinkamai pakeistus pagrindinius (eksplotacinius) parametrus;
- ar planuojami stacionariojo geležinkelių posistemio ar jo dalies atnaujinimo ar patobulinimo darbai yra būtini, siekiant įgyvendinti atitinkamas TSS nuostatas arba nacionalinį TSS įgyvendinimo planą.

Eismo saugos institucijos sprendimas, ar leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius yra reikalingas, priimamas ir pareiškėjas apie priimtą sprendimą informuojamas prašyme atlikti įvertinimą nurodytu būdu arba tokiu būdu, koku buvo pateiktas prašymas, ne vėliau kaip per 2 mėnesius nuo dienos, kai jis buvo informuotas, kad prašymas atlikti įvertinimą ir pateikti dokumentai atitinka reikalavimus.

Pareiškėjui pageidaujant atnaujinti ar patobulinti stacionarųjį geležinkelio kelio kontrolės, valdymo ir signalizacijos geležinkelių posistemį (ar jo dalį), kurį, be kita ko, sudaro ERTMS geležinkelio kelio įranga, eismo saugos institucija vertinimą, ar reikalingas leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius, atlieka bendradarbiaudama su Agentūra. Šiuo atveju eismo saugos institucija sprendimą, ar leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius yra reikalingas, priima nustatytomis sąlygomis ne vėliau kaip per 4 mėnesius.

Pareiškėjas, gavęs eismo saugos institucijos sprendimą dėl leidimo pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius reikalingumo, gali atnaujinti ar patobulinti stacionarųjį geležinkelių posistemį.

Jeigu bet kuriuo stacionariojo geležinkelių posistemio atnaujinimo ar patobulinimo metu Europos Komisija arba Susisiekimo ministerija priima sprendimą dėl prašymo netaikyti TSS ar jos dalies arba pasikeičia stacionariojo geležinkelių posistemio atnaujinimo ar patobulinimo darbų mastas, pareiškėjas privalo nedelsdamas, bet ne vėliau kaip per 5 darbo dienas, apie tai informuoti eismo saugos instituciją. Eismo saugos institucija ne vėliau kaip per 15 darbo dienų nuo šiame punkte nurodytos pareiškėjo pateiktos informacijos gavimo persvarsto savo sprendimą dėl leidimo pradėti naudoti atnaujinimą ar patobulinimą stacionarųjį geležinkelių

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	29	30	0

posistemį reikalingumo ir patvirtina ankstesnio sprendimo galiojimą tomis pačiomis sąlygomis arba jį pakeičia.

Jeigu eismo saugos institucija šio skyriaus nustatyta tvarka priima sprendimą, kad leidimas pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius yra reikalingas, jis išduodamas, pareiškėjui pateikus prašymą išduoti leidimą pradėti naudoti atnaujintus ar patobulintus stacionariusius geležinkelių posistemius mutatis mutandis Taisyklių II skyriuje nustatyta tvarka.

2406-XX-TDP-BD.BTS	Lapas	Lapų	Laida
	30	30	0

PROJEKTO DALIŲ SUDERINIMO AKTAS

STATINIO PROJEKTO PAVADINIMAS	Privažiuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remonto pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.
STATINIO (-IŲ) KATEGORIJA:	Neypatingieji ir ypatingieji statiniai
PROJEKTO NR.	2406
STATINIO PROJEKTO ETAPAS	Techninis darbo projektas

Šiuo raštu mes, žemiau pasirašę, patvirtiname, kad žemiau nurodytos techninio darbo projekto dalys yra tarpusavyje suderintos, projekto sprendiniai atitinka joms pateiktas užduotis.

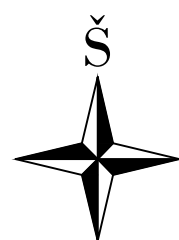
Eil. Nr.	Projekto dalis	Žymuo	SPDV	Kval. patvirt. dok. Nr.	Parašas
1	Susisiekimo dalis.Geležinkeliai	SGK	V. Mušinskis	33071	
2	Susisiekimo dalis.Keliai	SAK	V. Mušinskis	33071	
3	Pasirengimo statybai ir statybos darbų organizavimo dalis	SO	V. Mušinskis	33071	
4	Statybos skaičiuojamosios kainos nustatymo	KS	V. Mušinskis	33071	

Statinio projekto vadovas

V. Mušinskis, kv. atest. Nr. 35379, 2024-09


(vardas, pavardė, parašas, kvalifikacijos atestato arba pažymos Nr., data)

BRĖŽINIAI



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

	KVJUD sklypo ribos
	Esamo geležinkelio kelio ašis ir numeris
	Remontuojamo geležinkelio kelio ašis ir numeris

0	2024-08	Statybai				
LAIDA	IŠLEIDIMO DATA	LAIDOS STATUSAS. KEITIMO PRIEŽASTIS				
KVAL. PATV. DOK. NR.			Privažiuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastasis remontas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.			
	35379	SPV	Valdemaras Mušinskis		Situacijos planas, M 1:2000	Laida
33071	SPDV	Valdemaras Mušinskis		0		
It	AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija		2406-XX-TDP-BD.B-01		Lapas	Lapų
					1	1



APSAUGOS ZONŲ ŽYMĖJIMAI

- Geležinkelio kelių apsaugos zona
- Nuotekų tinklų (NŠ, L, F) apsaugos zona
- Vandentiekio apsaugos zona
- Dujotiekio apsaugos zona
- Ryšių tinklų apsaugos zona
- Žemos įtamos požeminių tinklų apsaugos zona
- Aukštos įtamos požeminių tinklų apsaugos zona



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

- KVJUD sklypo ribos
- Esamo geležinkelio kelio ašis ir numeris
- Remontuojamo geležinkelio kelio ašis ir numeris
- Gatvės ašis
- Perklojamų dangų ribos

0	2024-08	Statybai			
LAIDA	IŠLEIDIMO DATA	LAIDOS STATUSAS. KEITIMO PRIEŽASTIS			
KVAL. PATV. DOK. NR.				Privatizuojamojo geležinkelio kelio Nr.1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remontas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g.180, Klaipėdos m.	
35379	SPV	Valdemaras Mušinskis		Situacijos planas su apsaugos zonomis, M 1:2000	Laida
33071	SPDV	Valdemaras Mušinskis			0
It	AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija			2406-XX-TDP-BD.B-03	Lapas
					Lapų
				1	1

PRIEDAI

AKCINĖ BENDROVĖ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

TVIRTINU
Infrastruktūros direktoriusV P
2024 m. _____ d.

PROJEKTAVIMO UŽDUOTIS

2024-__-__ Nr.
Klaipėda

1. Projekto pavadinimas (objektas)	Pervažos geležinkelio kelyje Nr. 1 per Perkėlos g., Klaipėdos m., kapitalinis remontas (tikslinti pagal darbų poreikį / apimtį)
2. Statytojas	Akcinė bendrovė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
3. Statybos vieta	Perkėlos g., Klaipėda, 95367 Klaipėdos m. sav. (tikslinti pagal poreikį)
4. Statinių kategorija	Neypatingieji statiniai
5. Statinio projekto etapas	Kapitalinio remonto techninis darbo projektas (toliau - projektas)
6. Projektavimo paslaugų apimtis	<p>6.1. Duomenys ir informacija apie objektą: geležinkelio kelio Nr. 1 (unikalus Nr. 4400-0380-4446, bėgiai R65 (ties pervaža, prieš ir už - R50), gelžbetoniniai pabėgiai) ir 19,2 m pločio „STRAIL“ tipo pervaža. Traukinių važiavimo greitis - 10/5 km/h; didžiausia ašies apkrova - 245 kN (25 t).</p> <p>6.2. Projekte turi būti numatyta:</p> <p>6.2.1. kapitališkai suremontuoti geležinkelio kelyje Nr. 1 pervažą, įrengiant bebalasčių plokščių dangą;</p> <p>6.2.2. pagal poreikį numatyti pakeisti arba papildyti remontuojamo geležinkelio kelio esamą balastą nauju granitinės skaldos balastu;</p> <p>6.2.3. pervažos ribose pakeisti bėgius naujais, ištaisant kelią plane ir profilyje;</p> <p>6.2.4. numatyti Perkėlos g. (C - kategorija) pervažos prieigose asfalto dangos sutvarkymą, lietaus surinkimą ir (ar) drenažo įrengimą pagal poreikį.</p> <p>6.3. Geležinkelio kelio remontui numatyti panaudoti:</p> <p>6.3.1. ne lengvesnius nei 60 kg/m bėgius;</p> <p>6.3.2. plokštė turi atlaikyti ne mažesnę kaip 245 kN geležinkelio riedmenų ašinę apkrovą ir ne mažesnę kaip 115 kN autotransporto priemonių ašinę apkrovą. Visa plokštės kraštų bei bėgio griovelio kampų apsauga metaliniais kampuočiais.</p> <p>6.4. Projektuotojas dėl reikalingų techninių sąlygų gavimo, jei reikia, sąlygų patikslinimo, naujų techninių sąlygų (ar kitų sąlygų) gavimo kreipiasi į atitinkamas institucijas.</p> <p>6.5. Projektuotojas, įvertinęs esamą geležinkelio kelių būklę, detalizuoja visus numatomus techninius sprendinius ir parengia projektą, kurį, prieš pateikdamas ekspertizei, projektuotojas turi pristatyti Uosto direkcijos techninei tarybai</p>

	<p>pritarti.</p> <p>6.6. Visus išeities duomenis, leidimus, reikalingus šiam projektui parengti, parengia projektuotojas.</p> <p>6.7. Išeities duomenis, kuriuos pateikia užsakovas, jei būtina, patikslina projektuotojas.</p> <p>6.8. Projekto sprendiniai pateikiami AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos techninei tarybai derinti ne mažiau nei prieš 7 d. d. iki planuojamo Techninės tarybos posėdžio dienos.</p> <p>6.9. Nustatyti projekto statybos skaičiuojamąją kainą, parengiant statybos skaičiuojamosios kainos nustatymo projekto dalį. Vadovaujantis projektuotojo parengta statybos skaičiuojamąją kainą, parengti darbų kiekių žiniaraščius konkursui dėl darbų, kurie bus atliekami Uosto direkcijos užsakymu, kur būtų aiškiai išskirta kiekviena darbo pozicija su individualiu eilės numeriu.</p> <p>6.10. Parengtą projektą suderinti su uosto naudotojais, kurių teritorijose yra arba į kurią eina remontuojamas geležinkelio kelias.</p>
7. Kitos papildomos sąlygos	<p>7.1. Projekto ekspertizė atliekama Uosto direkcijos užsakymu ir lėšomis.</p> <p>7.2. Projektuotojas savo lėšomis užsako visus reikalingus tyrimus (topografinius, geologinius, grunto užterštumo ir kt.), išeities duomenis dėl projekto parengimo, gauna reikiamas technines sąlygas, prisijungimo sąlygas, kitus privalomuosius projekto dokumentus ir jų pagrindu rengia projektą. Techninių ir prisijungimo sąlygų kopijas pateikia užsakovui.</p> <p>7.3. Papildomai už darbus ar paslaugas, kurių rangovas, teikdamas pasiūlymą, nenumatė darbų žiniaraščiuose, nebus mokama, jei jų atlikimas patenka į užduoties reikalavimus.</p>
8. Projekto sudėtis	Pagal STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“.
9. Privalomieji techninio projekto rengimo dokumentai	<p>9.1. Lietuvos Respublikos statybos įstatymas;</p> <p>9.2. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas;</p> <p>9.3. Lietuvos Respublikoje galiojantys statybos techniniai reglamentai ir kiti normatyviniai dokumentai.</p> <p>Pastaba: taikant euronormas, koeficientus priimti pagal nacionalinius priedus Lietuvai.</p>
10. Projektinės dokumentacijos skaičius	<p>10.1. Parengti projekto 2 egzempliorius popierine versija lietuvių kalba, 1 egzempliorių skaitmeninėje laikmenoje, kurioje tvarkingai (pagal eiliškumą arba sujungti į vieną bendrą failą) sudėti visi projekte naudojami failai, konvertuoti į PDF formatą, pasirašyti elektroniniu parašu (arba gali būti užkeltas vektorinis arba kokybiškai nuskenuotas parašas) ir papildomai pridėti brėžiniai DWG formatu.</p> <p>10.2. Techninei tarybai svarstyti pateikiama PDF formatu.</p>
11. Pateikiami išeities duomenys	<p>11.1. Situacijos planas. Nuotrauka, 1 vnt.</p> <p>11.2. Topografinė nuotrauka, 1 vnt.</p>

AB KVJUD inicijuojančio skyriaus vadovas

AB KVJUD kuriojančio departamento
direktorius

A _____ A _____

G _____ S _____

(vardas, pavardė)

(data, parašas)

AB KVJUD konstruktorius-konsultantas

A M

(vardas, pavardė)

(data, parašas)

(vardas, pavardė)

(data, parašas)

Uosto žemės nuomininkas

(vardas, pavardė)

(data, parašas)

Rengėjas A. A , +370 46 499 744

Situacijos planas



Laba diena.

Atsakydami į Jūsų prašymą, pateiktą 2024-05-07 raštu Nr. UD-9.5.1E-777, dėl prisijungimo (projektavimo) sąlygų išdavimo, informuojame, kad planuojama kapitališkai remontuoti geležinkelio pervažą, esanti geležinkelio kelyje

Nr. 1, einanti per Perkėlos gatvę, nepatenka į AB „LTG Infra“ valdomą sklypą bei privažiuojamasis geležinkelio kelias Nr. 1 (unik. Nr. 4400-0380-4446) nepriklauso AB „LTG Infra“ ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupei.

Įvertinant aukščiau išvardintą, prisijungimo (projektavimų) sąlygų išdavimas neaktualus.

Pagarbiai,

S K

Vyriausioji ekspertė

Projektinės dokumentacijos derinimas

sk@ltginfra.lt

AB „LTG Infra“

AB „Lietuvos geležinkeliai“ grupės dalis

Geležinkelio g. 2, Vilnius 02100

www.ltginfra.lt

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

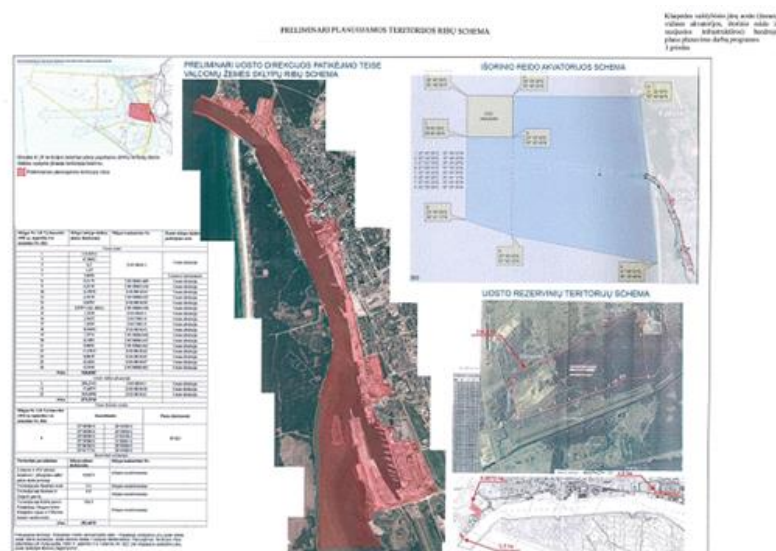
1. Nustatyti uosto teritorijos plėtros poreikius Bendrojo plano sprendinių galiojimo laikotarpiui, suformuoti planavimo lygmenį atitinkančias teritorijos funkcinio ir erdvinio vystymo kryptis.
2. Išanalizuoti uoste ir jo urbanizuotoje aplinkoje vykdomas veiklas, vykstančius natūralius (gamtinius) procesus, 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 konkreti 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.

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.

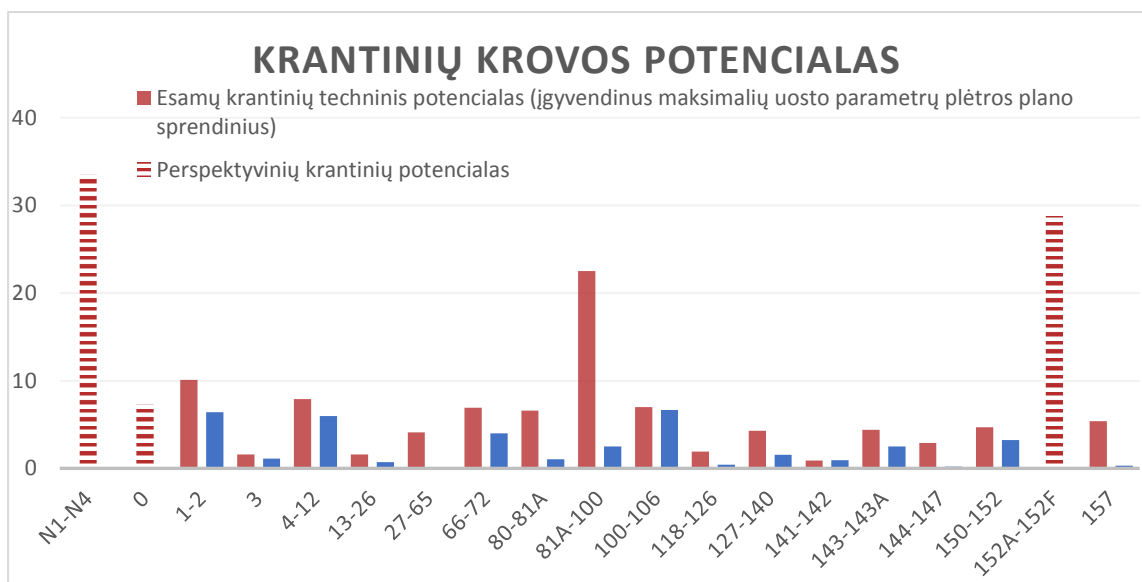
T_{ij} – krantinės darbo našumas (vidutinis perkraunamo krovinio tonažas per valandą pagal krovinio rūšį ir kraunamo laivo dedveito tonažą)

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.

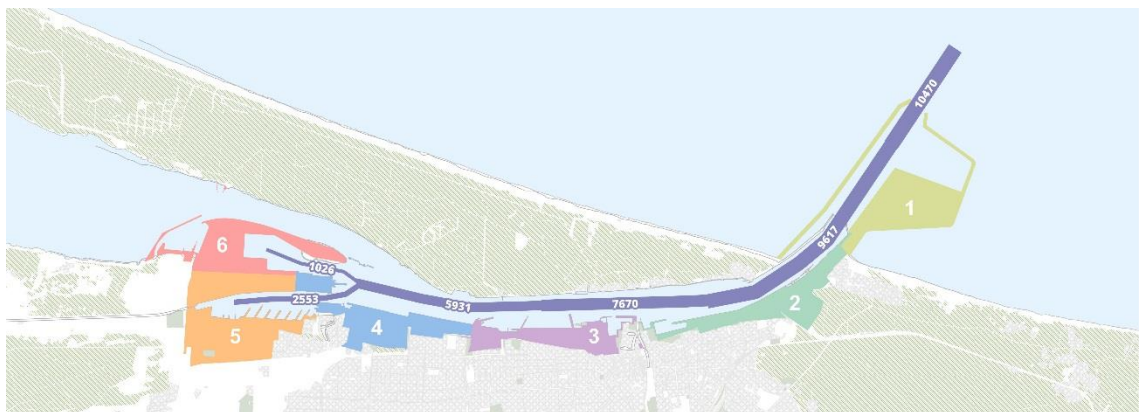
Vertinant perspektyvinį laivų pasiskirstymą pagal talpą (DWT), nustatyta, kad iki 68 proc. laivų uoste galės judėti dvipusio judėjimo sąlygomis. Ši prielaida taikoma laivybos kanalo pralaidumo skaičiavimuose.

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 plėtros 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 plėtros 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 plėtros 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 išplukdymo 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 išplukdymo 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 išplukdymo 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, ypatingai 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.



5.2 pav. Uosto jungtys su valstybinės reikšmės kelių tinklu

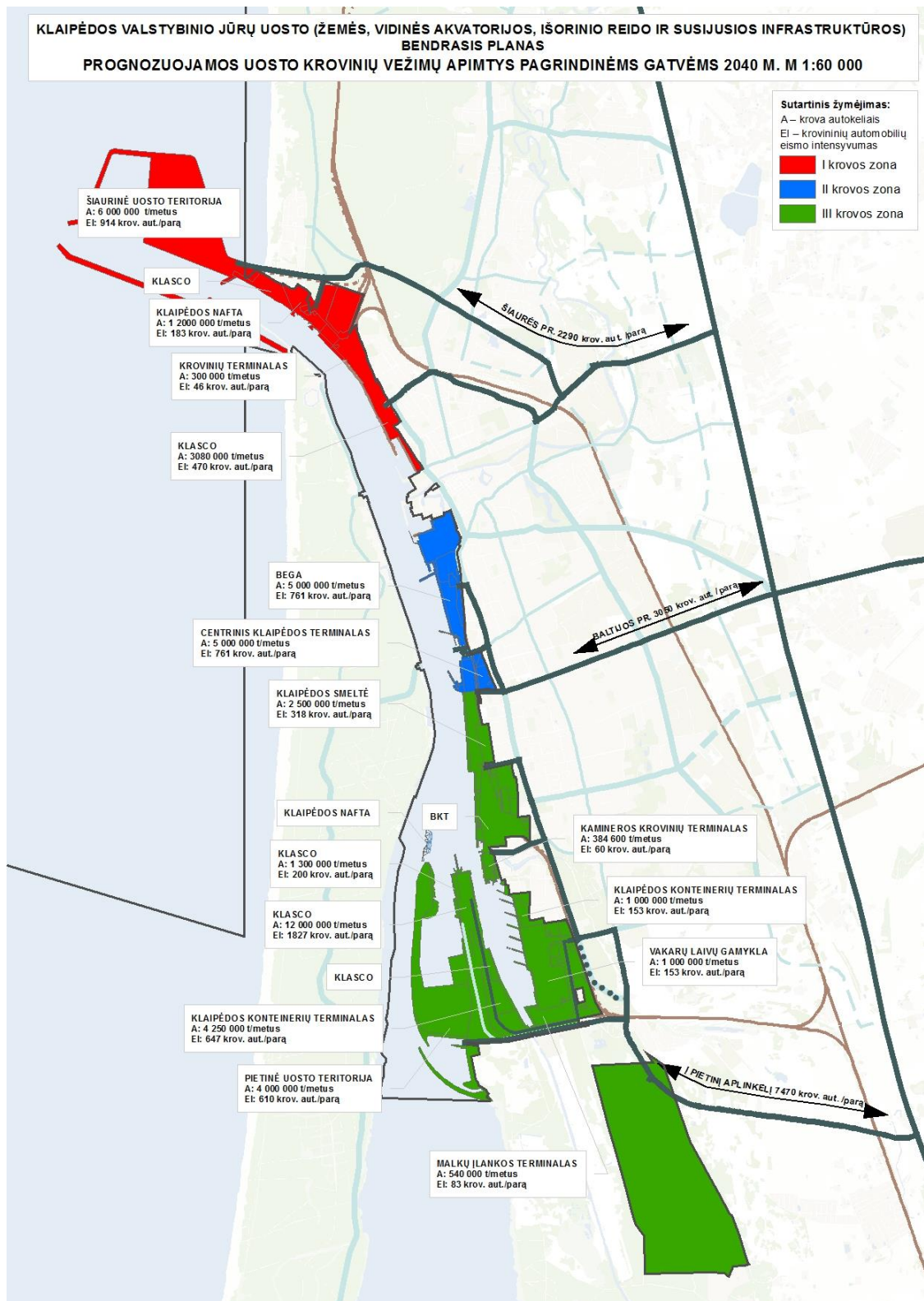
Uosto jungčių su valstybinės reikšmės kelių tinklu realizavimui vakarų–rytų kryptimi numatoma vystyti:

- P. Lideikio g.-Šiaurės pr.-Liepų g. ašj, 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. ašj, rekonstruojant sankryžas su Minijos g., Taikos pr., Šilutės pl., kaip greito eismo jungtį su valstybinių kelių tinklu tarpmiestinėmis 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 aplinkkeliu, 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.

Vadovaujantis krovinių gabenimo gatvėmis ir keliais prognozėmis 2040 m., žemiau pateikiama siūloma su uostu susijusio krovinių transporto organizavimo schema (5.3 pav.), atsižvelgiant į krovos kompanijų lokalizaciją uosto teritorijoje. Prognozuojamos krovos apimtys tonomis per metus perskaičiuotos į krovinių automobilių (18 t) skaičių per parą. Numatoma, kad:

- 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 – kroviniai automobiliai važiuos šiaurine gatvių jungtimi (P. Lideikio g., Šiaurės pr., Liepų 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).

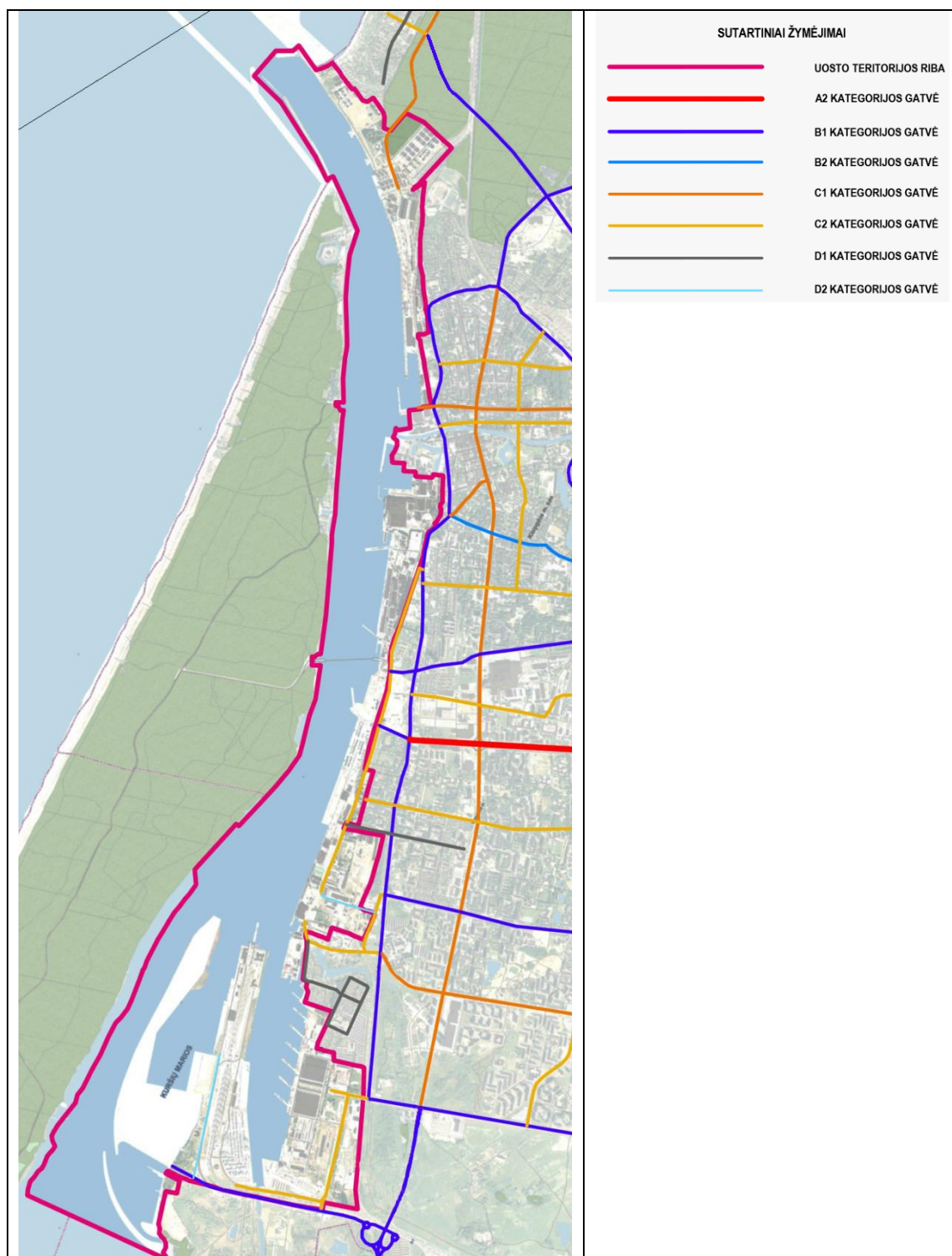
Senosios Smiltelės g. – Minijos g. sankryžą numatoma pertvarkyti išvystytą transporto mazgą su viaduku per geležinkelio linijas, kuris tenkintų tiek miesto, tiek uosto esamus ir perspektyvinius nepertraukiamo eismo susisiekimo poreikius. Šis mazgas užtikrins ne tik nepertraukiamą susisiekimą su Senosios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

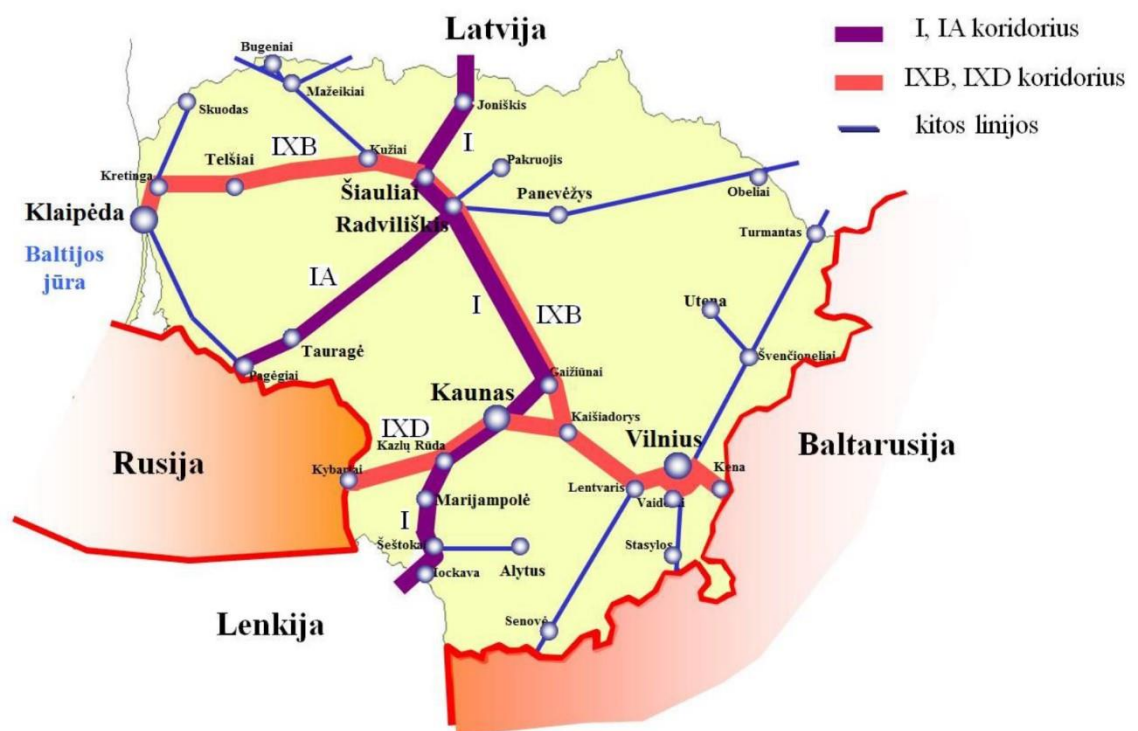
I koridoriaus A atšaka – Šiauliai/Radviliškis – Pagėgiai – Lietuvos/Rusijos siena;

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 greitis 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“:

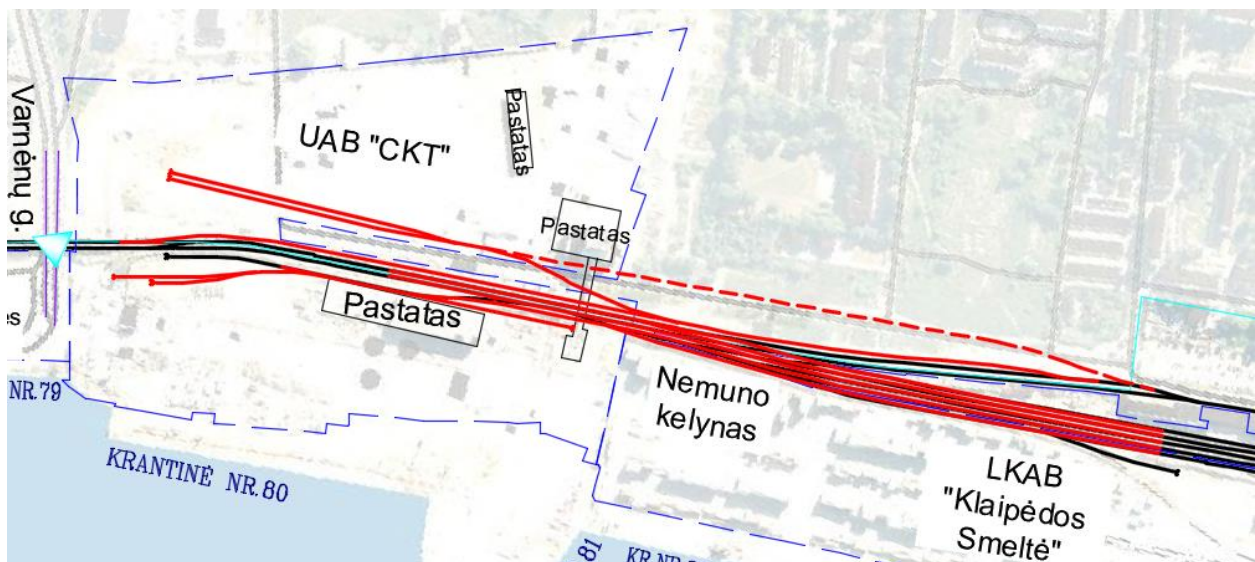
- geležinkelio keliai rytinėje pusėje už AB „Klaipėdos kartonas“ teritorijos ribų, prijungiant prie esamo „Draugystė“ stoties geležinkelio kelio Nr. 201;
- geležinkelio keliai krantinėse Nr. 66, Nr. 67 ir Nr. 68;
- pertvarkomi esami geležinkelio keliai, pailginant atšakas šiaurinėje teritorijos dalyje.

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“:

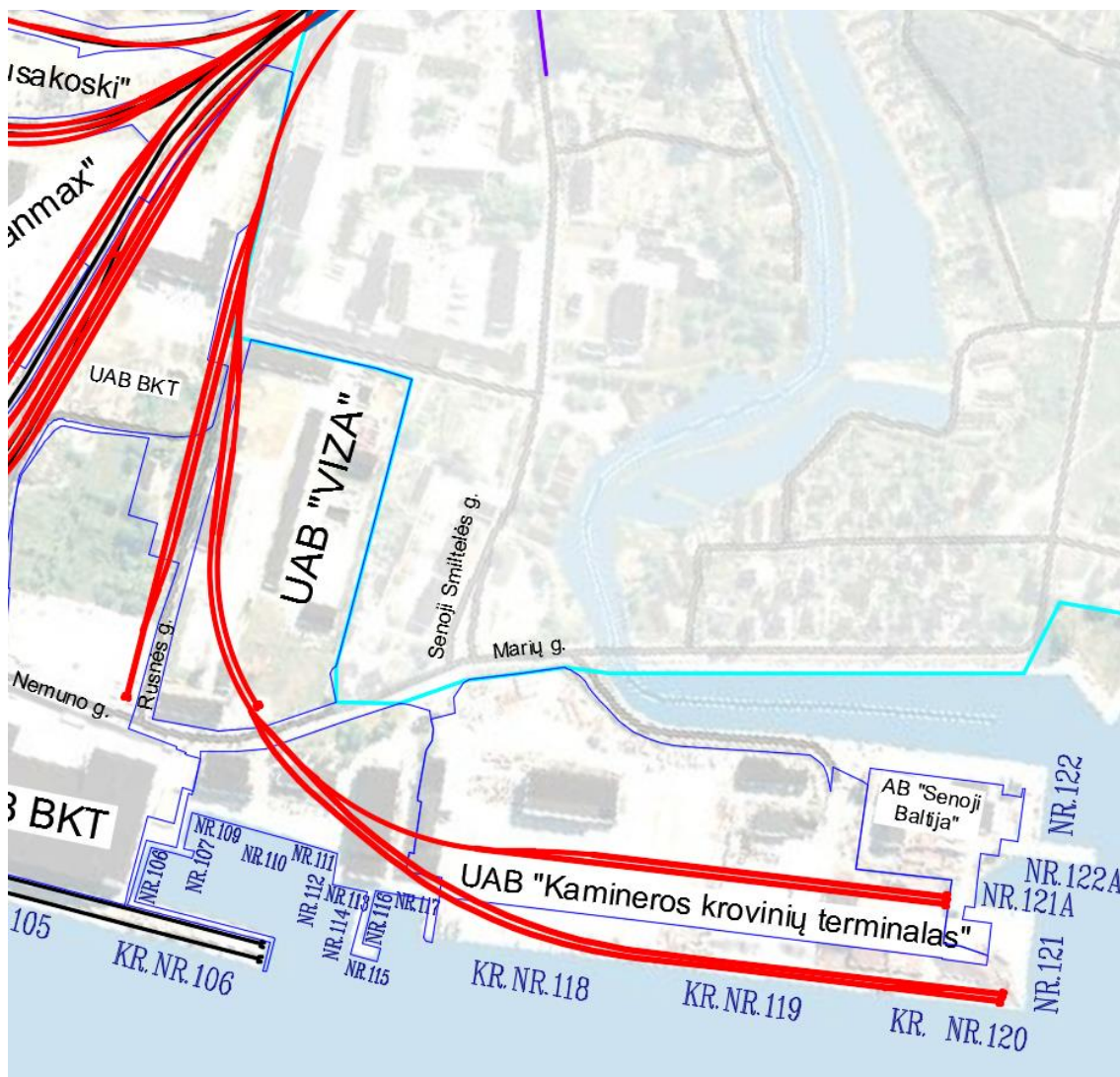
- įvažiavimo į teritoriją geležinkelių prijungimas prie naujo geležinkelio kelio, kuris atsišakoja nuo antrojo pagrindinio kelio, įrengiamo greta „Draugystė“ stoties privažiuojamojo geležinkelio Nr. 201.

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 (NKPAJ 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 (NKPAJ 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 NKPAJ 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) švartavimui 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 svarbiame projekte), kraštovaizdžio apsaugos sprendiniai paskirti 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), patenkantis 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: perpelų (<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 kelių; 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, Užumazginės 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 prioritetas, 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 erdvinių 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 (bendrasis 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 supaprastintą 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 konfigūracija 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 ūkinės 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 sėklaus suformavimas ardomo kranto atkarpoje, gretimoje uosto molui priekrantėje, periodiškas 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 vykdant statybos darbus, kurių metu yra naudojamos poliakalės. Vykdamas 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;
- vykdamas 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:

- vykdamas 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 tikslūs 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 perkeliama 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 perkeliama 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 dujotiekiui 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 iškėlimo;
- gauti iš operatoriaus prijungimo sąlygas, kuriose nurodomi pagrindiniai reikalavimai reikalingi įvykdyti energetikos objekto iškėlimui;
- parengti objekto teisimo ir (ar) rekonstrukcijos projektą;
- apmokėti objekto iškėlimo 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 iškėlimu 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 plėtros 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 plėtros 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 plėtros teritorijose, taip pat šiai veiklai būtinos susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros vystymui. Dalis susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros objektų, gyvybiškai svarbių naujų uosto plėtros 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.

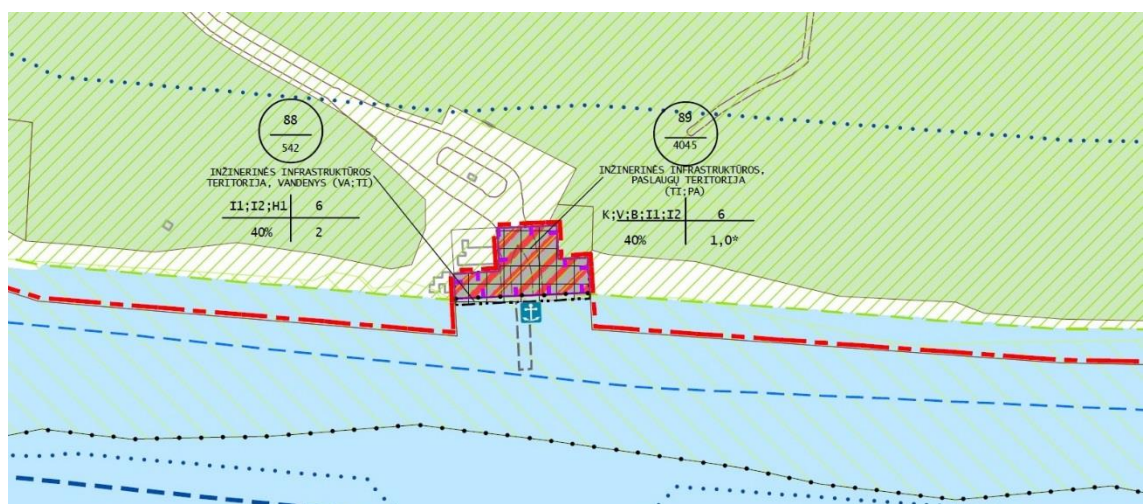
Už planuojamos teritorijos ribų numatoma transporto jungtis su išoriniu uostu yra grafiškai pažymėta brėžiniuose, ši jungtis yra pažymėta Klaipėdos apskrities bendrojo plano rezervavimo visuomenės poreikiams brėžinyje kaip planuojamas infrastruktūros koridorius. Numatoma jungtis turi būti detalizuota 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

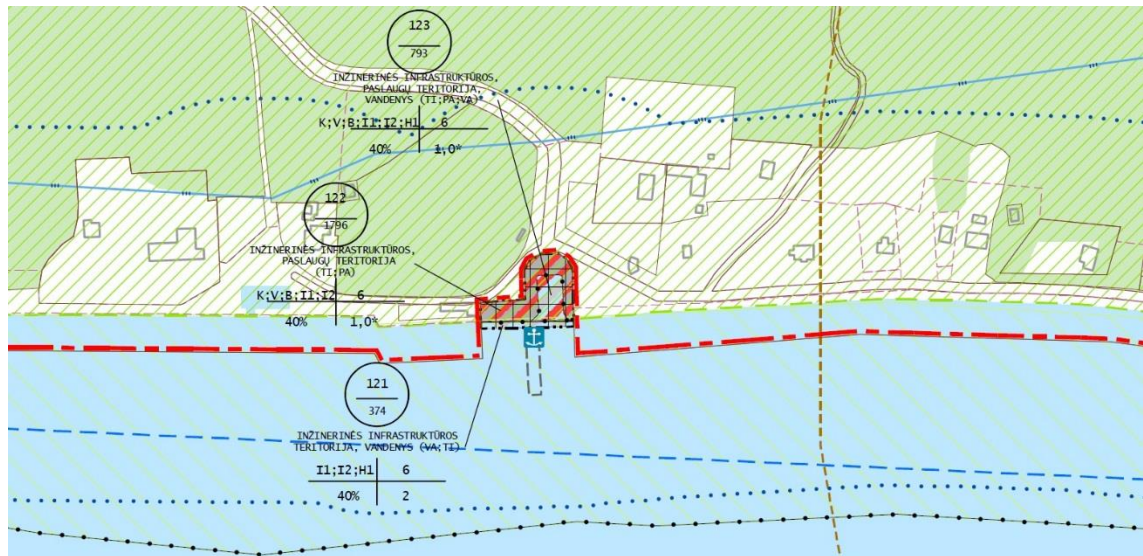
alternatyvos, demografinės urbanistinių centrų kūrimo prielaidos, ir atlikus strateginio poveikio aplinkai vertinimo procedūras.

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.

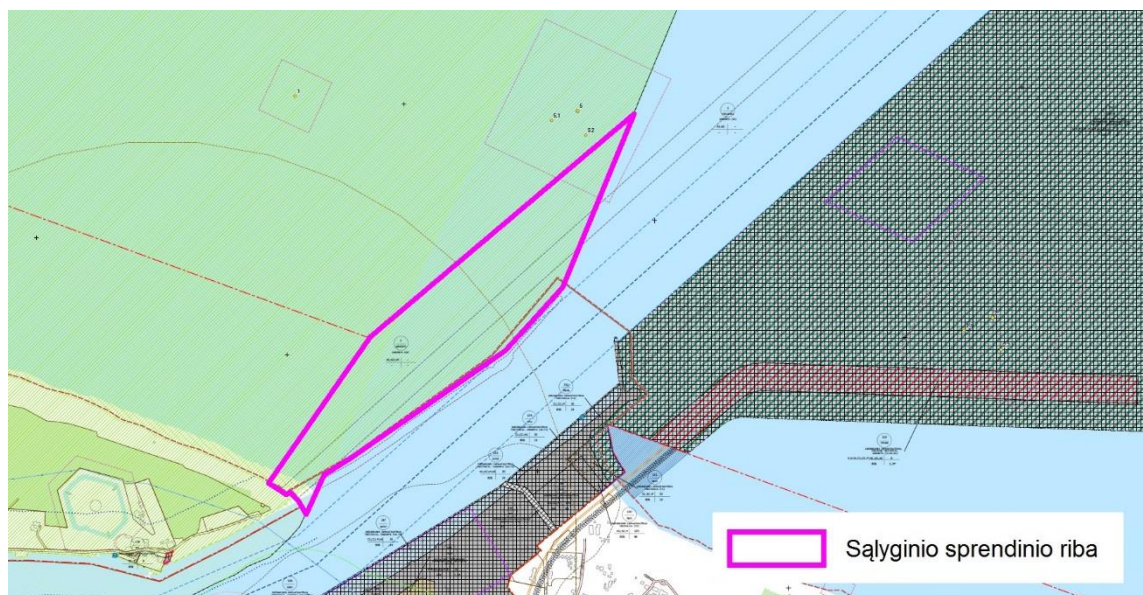


7.1 pav. Statinių statybos zonos Naujosios perkėlos teritorijoje Smiltynėje.



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.

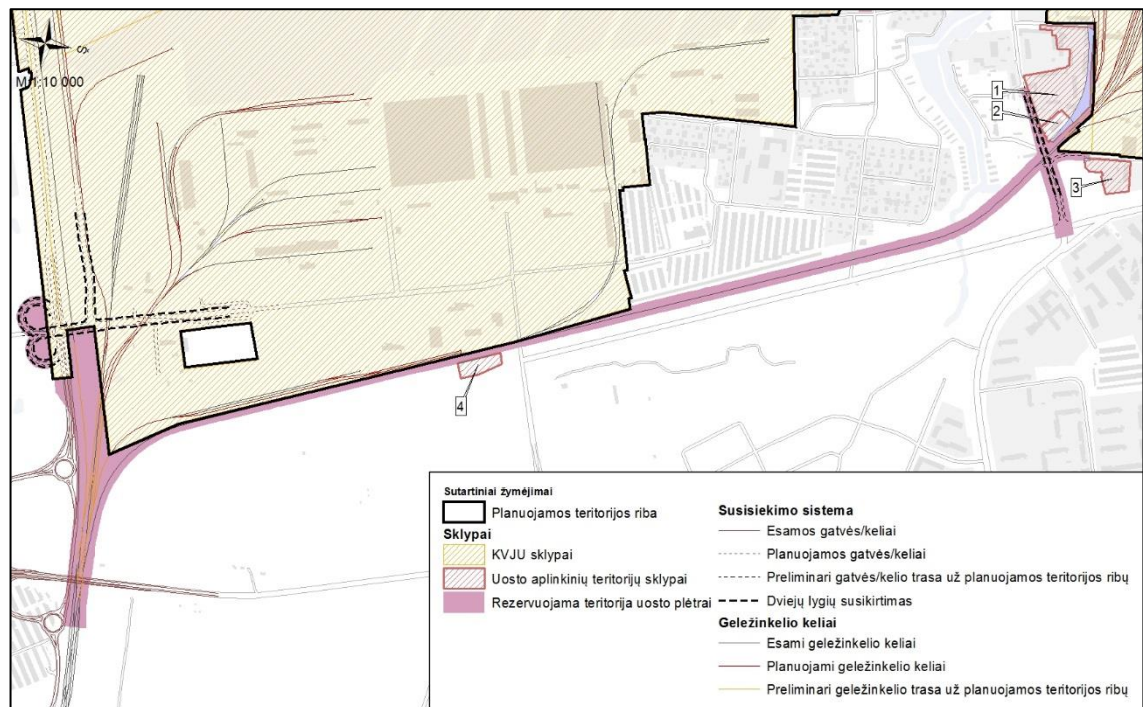
Valstybinės reikšmės miškų plotų schemos tikslinimas atliekamas vadovaujantis Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimu Nr. 1369. Schemų rengimą ir tikslinimą organizuoja Aplinkos ministerija, o jų rengimą 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).

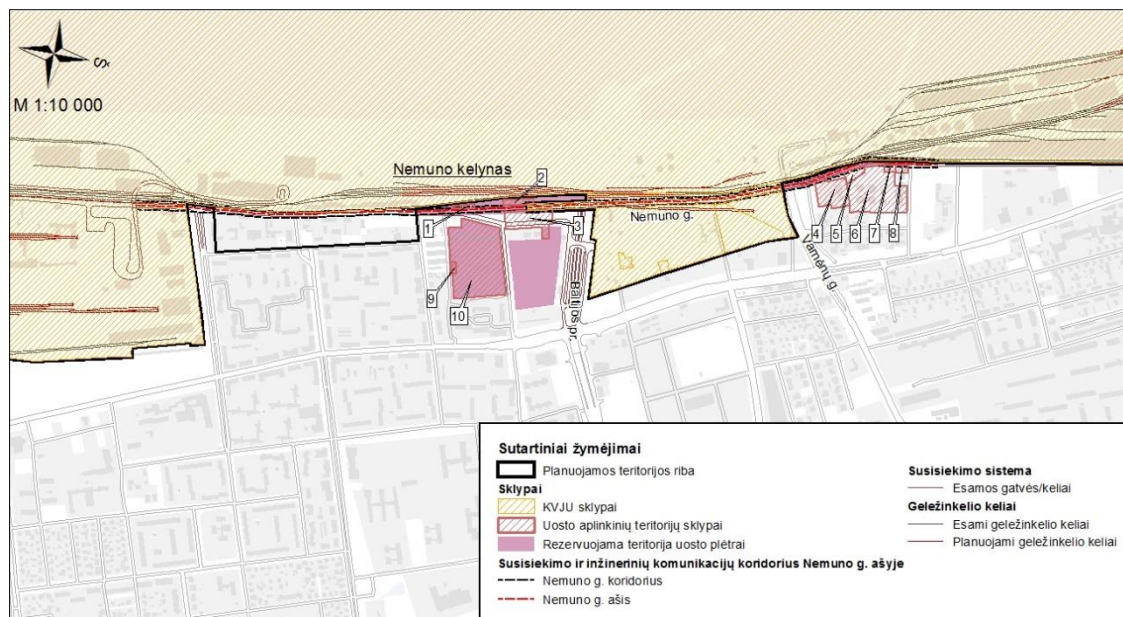


7.4 pav. Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtra pietinėje uosto dalyje

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).

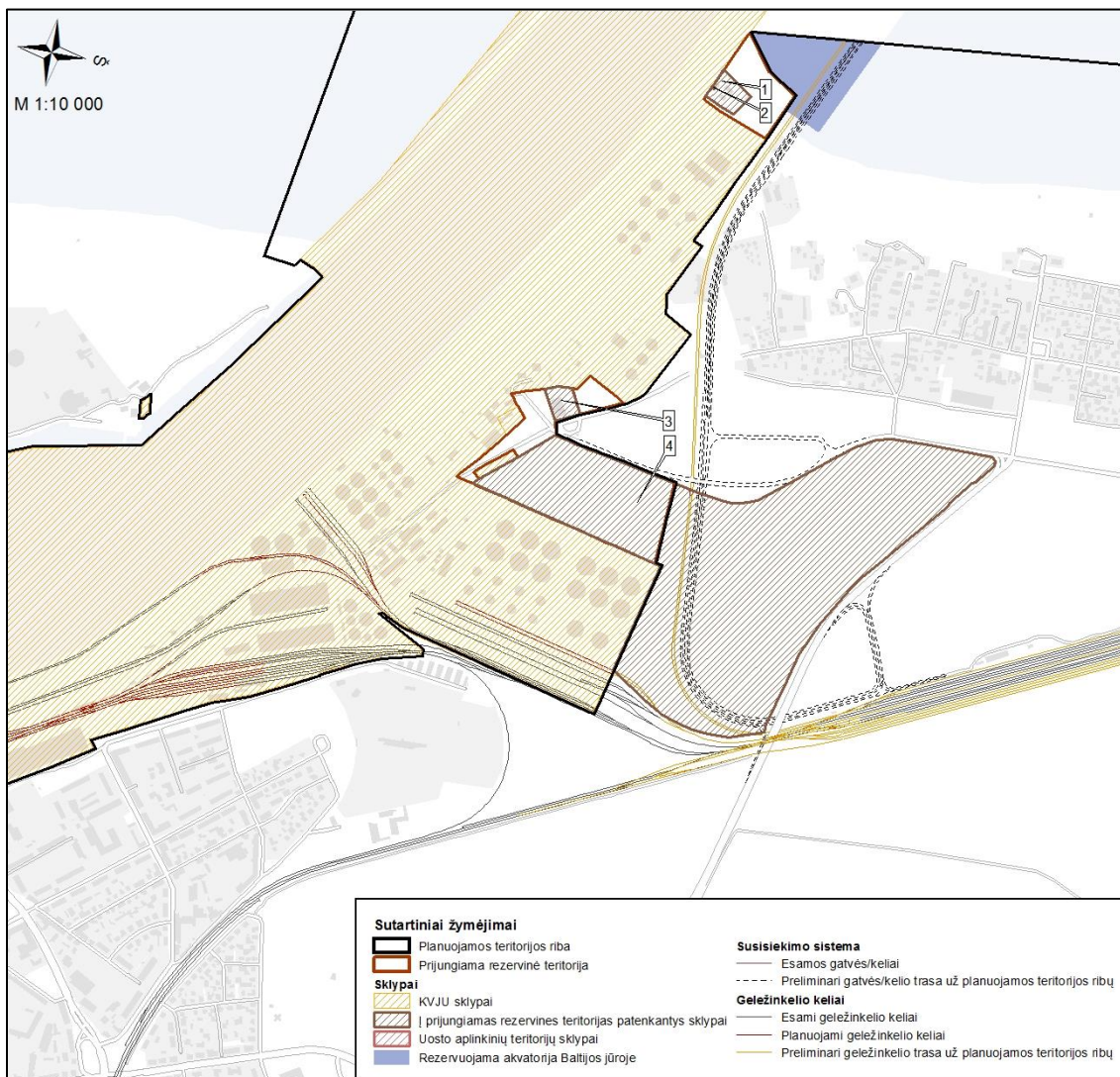


7.5 pav. Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridorius Nemuno g. ašyje bei teritorija uosto plėtrai

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 teritorijos 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.

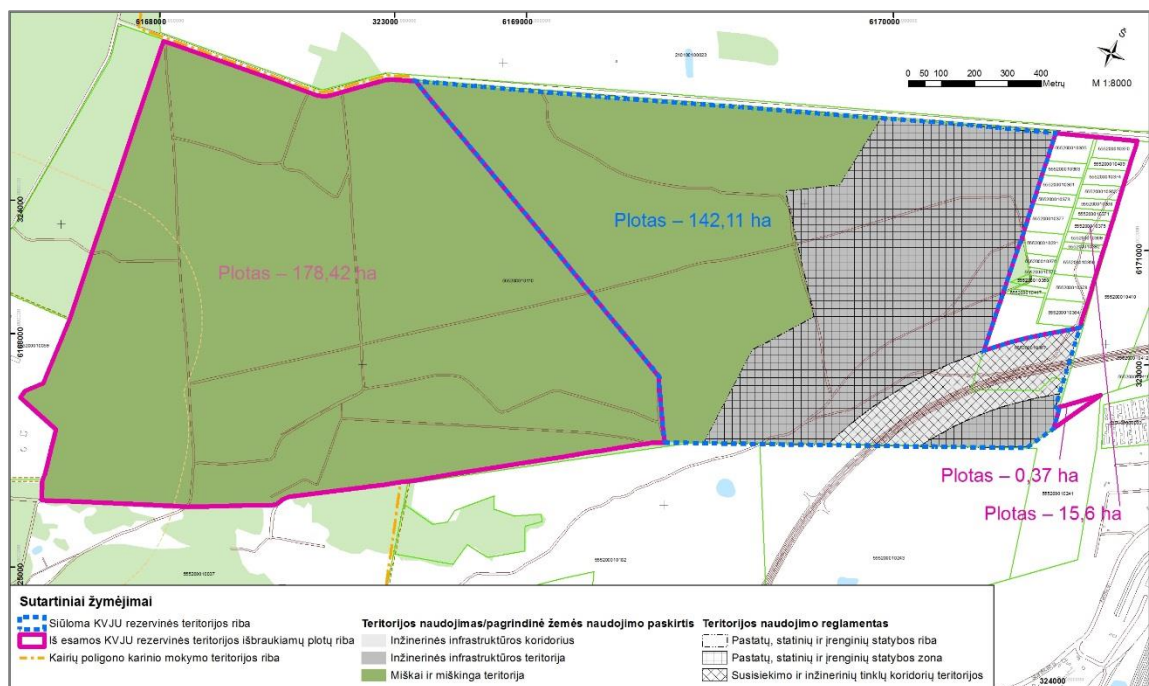
Akcinės bendrovės „Klaipėdos nafta“ plėtrai skirta teritorija šiuo metu yra apaugusi mišku, patenkančiu į valstybinės reikšmės miškų plotų ribas, esama teritorijos pagrindinė tikslinė žemės naudojimo paskirtis (miškų ūkio) nekeičiama. Esant poreikiui, po bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo laikotarpio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

Vykdant 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.

KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO
BENDRASIS PLANAS
SPRENDINIAI
PAGRINDINIS BRĖŽINYS



M 1:5 000



- Sutartiniai žymėjimai**
- Planuojamos teritorijos riba
 - Savivaldybių ribos
 - Sklypų ribos
 - Pastatai
 - Rezervuojama teritorija uosto plėtrai
 - Rezervuojama akvatorija Baltijos jūroje
 - LR Vyriausybės nutarimais patvirtintų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinių teritorijų ribos
 - Bendrojo plano sprendinių laikotarpiu neįsivaivins Vyriausybės nutarimais patvirtintos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinės teritorijos
 - Vedinių ir radarų statybos zona (galima aukštybinių inžinerinių statinių statyba)
- Teritorijos naudojimas/pagrindinė žemės naudojimo paskirtis**
- Teritorijos naudojimo tipai
- Inžinerinės infrastruktūros, paslaugų teritorija
 - Inžinerinės infrastruktūros, paslaugų teritorija, vandenys
 - Socialinės, inžinerinės infrastruktūros teritorija
 - Specializuotų kompleksų teritorija
 - Specializuotų kompleksų, inžinerinės infrastruktūros teritorija
 - Inžinerinės infrastruktūros koridorius
 - Bendrojo naudojimo erdvė, želdynų, inžinerinės infrastruktūros teritorija, vandenys
 - Bendro naudojimo erdvė, želdynų, inžinerinės infrastruktūros teritorija, vandenys
 - Midkai ir miškinga teritorija
 - Vandenys
 - Vandenys, inžinerinės infrastruktūros teritorija
- Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis**
- Konservacinės paskirties žemė
- Teritorijos naudojimo reglamentai**
- Skirtingų režimų riba
 - Pastatų, statinių ir įrenginių statybos riba
 - Pastatų, statinių ir įrenginių statybos zona
 - Susilekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
- Saugomos teritorijos, gamtos paveldo teritorijos**
- Botaniniai gamtos paveldo objektai
 - Valstybiniai parkai
 - Draustiniai
 - Biosferos poligonai
 - Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ buveinių ir paukščių apsaugai svarbios teritorijos
- Susilekimo sistema**
- Esamos gatvės/keliai
 - Planuojamos gatvės/keliai
 - Preliminari gatvės/kelio trasa už planuojamos teritorijos ribų
 - Dviejų lygių susikirtimas
 - Geležinkelio keliai

Remontuojamų statinių vieta

12-11

ATTESTATŲ Nr. SWECO UAB „Sweco-Lietuva“

A1416	Architektas	2019-07
26245	Inžinierius	2019-07
PDV		2019-07
Inžinierė		2019-07

ATTESTATO Nr. KELPROJEKTAS

20671	POV	2019-07
2629, 26697	POV	2019-07
30112	Inžinierius	2019-07
23845	Inžinierius	2019-07
23736	Inžinierius	2019-07

ATTESTATO Nr. Urbanistika

ATP1692	Vyr. Archt. PV	2019-07
A969, 2671	POV	2019-07
18787	TSPS	2019-07
PDV		2019-07
Architektė		2019-07

PLANUJAMO ORGANIZATORIAUS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

U-1252 / 15088 - 00 - BTP - S.B - 01

LAPAS LAPŲ 1 1

DUOMENŲ ŠALTINIAI:

1. Georeferencinio pagrindo kadastro duomenys (GRPK), © Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos, 2015
2. Nekilnojamojo turto registras ir kadastras, © VĮ „Registrų centras“, 2015
3. LR kultūros vertybių registras, © Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos, 2015
4. LR teritorijos M 1:10 000 specialiuji žemės naudojimo sąlygų erdvinį duomenų rinkinys (SŽNS_OR10LT), © Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos, 2015
5. LR miškų valstybės kadastras, © Valstybinė miškų tarnyba, 2017
6. Valstybinė geologijos informacinė sistema, © Lietuvos geologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos, 2017

TIIS paslaugos

"Topografinių ir inžinerinių tinklų planų erdvinį duomenų teikimas derinti ir tvarkyti" ataskaita

Sugeneruota: 2024-05-24 13:51

Paslaugos gavėjo informacija

Vardas ir pavardė: S S
GKP: 1GKV-1538

Paslaugos užsakymo informacija

Numeris: TIIS1-20240520-030589
Paslaugos nuoroda: <https://tiis.planuojustatau.lt/portal/orders/TIIS1-20240520-030589>
Pavadinimas: Klaipėda, Perkėlos g.
Adresas: Klaipėda, Perkėlos g.
Prašymo teritorija: 0.76 ha
Pateikto plano tipas: Topografinis planas – pilnas turinys
Rezervuoti šulinių numeriai: Ne
Paslaugos gavėjo komentaras:
Paslaugos gavėjo įkeltas dokumentas: Perkelos_g.pdf
Paslaugos būseną: Prašymas ir erdviniai duomenys priimti

Pateiktą planą ir plano ED suderino

EDT organizacija: Klaipėdos miesto savivaldybės administracija (71)
Priimtas sprendimas: Erdviniai duomenys priimti
Administracinį sprendimą priėmusio asmens vardas ir pavardė: V N
Pateiktas tikrinti EDR: Perkelos_g.dwg
Pridėti dokumentai: Perkelos_g.pdf

Veiksmų ir organizacijos priimtų sprendimų išsklotinė

2024-05-21 16:14:08 Gauta užduotis "Priimti ED (TOPO)"
2024-05-23 10:29:13 Atmesti: neteisingi duomenys
2024-05-23 23:38:37 Gauta užduotis "Priimti ED (TOPO)"
2024-05-24 13:46:39 Erdviniai duomenys priimti

ED pateikti susipažinti

Organizacija: AB „Energijos skirstymo operatorius“ ESO (80)

Organizacijos grupė:	AB „Energijos skirstymo operatorius“. Klaipėdos regionas, dujotiekio
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „Energijos skirstymo operatorius“ ESO (80)
Organizacijos grupė:	AB „Energijos skirstymo operatorius“. Elektros duomenys (81)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „Klaipėdos vanduo“ (210)
Organizacijos grupė:	AB "Klaipėdos vanduo".Vandentiekio tinklų skyrius. Nuotekų tinklų skyrius.
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „Klaipėdos energija“ (275)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „Litgrid" (394)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „LTG Infra“ (400)
Organizacijos grupė:	AB „LTG Infra“. Klaipėdos regionas. Elektrotechnikos grupė. (413)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „LTG Infra“ (400)
Organizacijos grupė:	AB „LTG Infra“. Klaipėdos regionas. Pastatų priežiūros grupė. (416)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	AB „LTG Infra“ (400)
Organizacijos grupė:	AB „LTG Infra“. Klaipėdos regionas. Automatikos grupė. (415)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

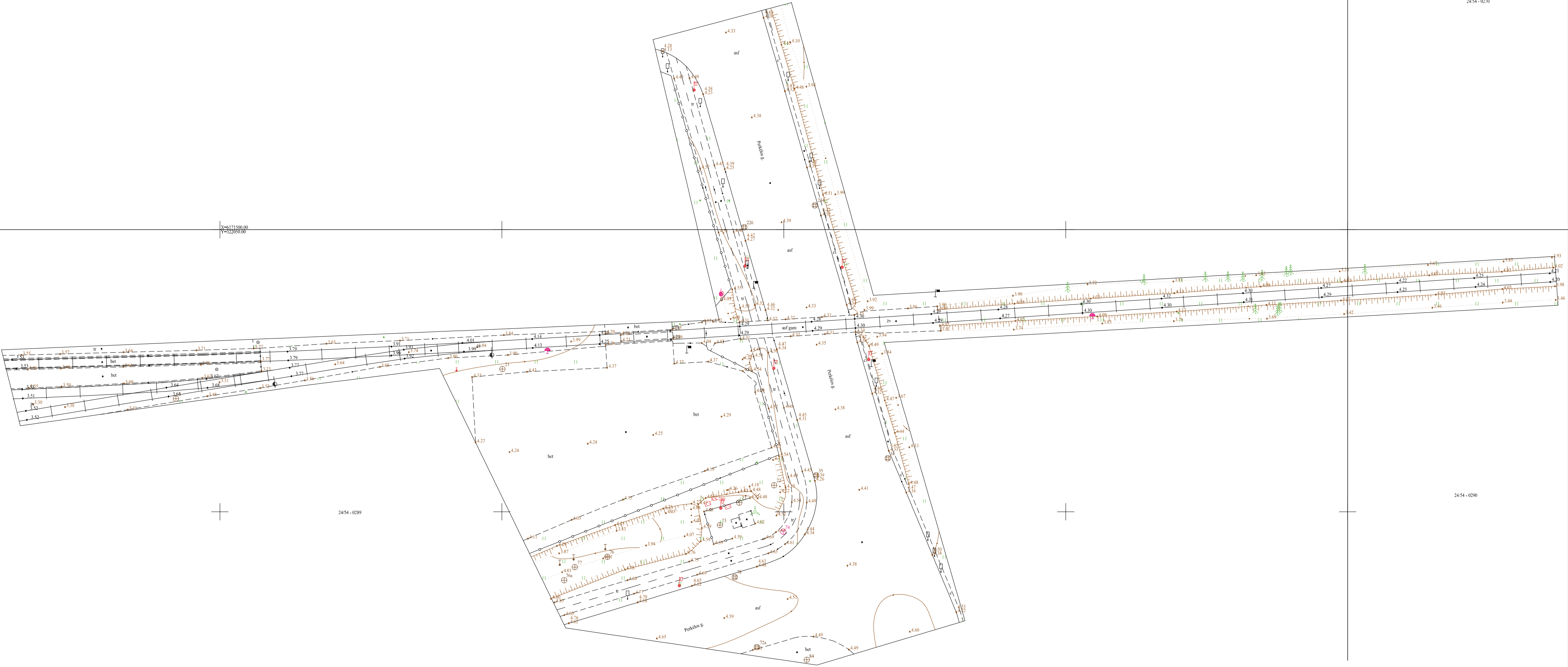
ED pateikti susipažinti

Organizacija:	Telia Lietuva, AB (86)
Organizacijos grupė:	Telia Lietuva, AB. Klaipėdos regionas, ryšių tinklo duomenys (420)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

ED pateikti susipažinti

Organizacija:	UAB „Klaipėdos autobusų parkas" (439)
Gautas EDR:	Perkelos_g.dwg

TOPOGRAFINIS PLANAS M1: 500

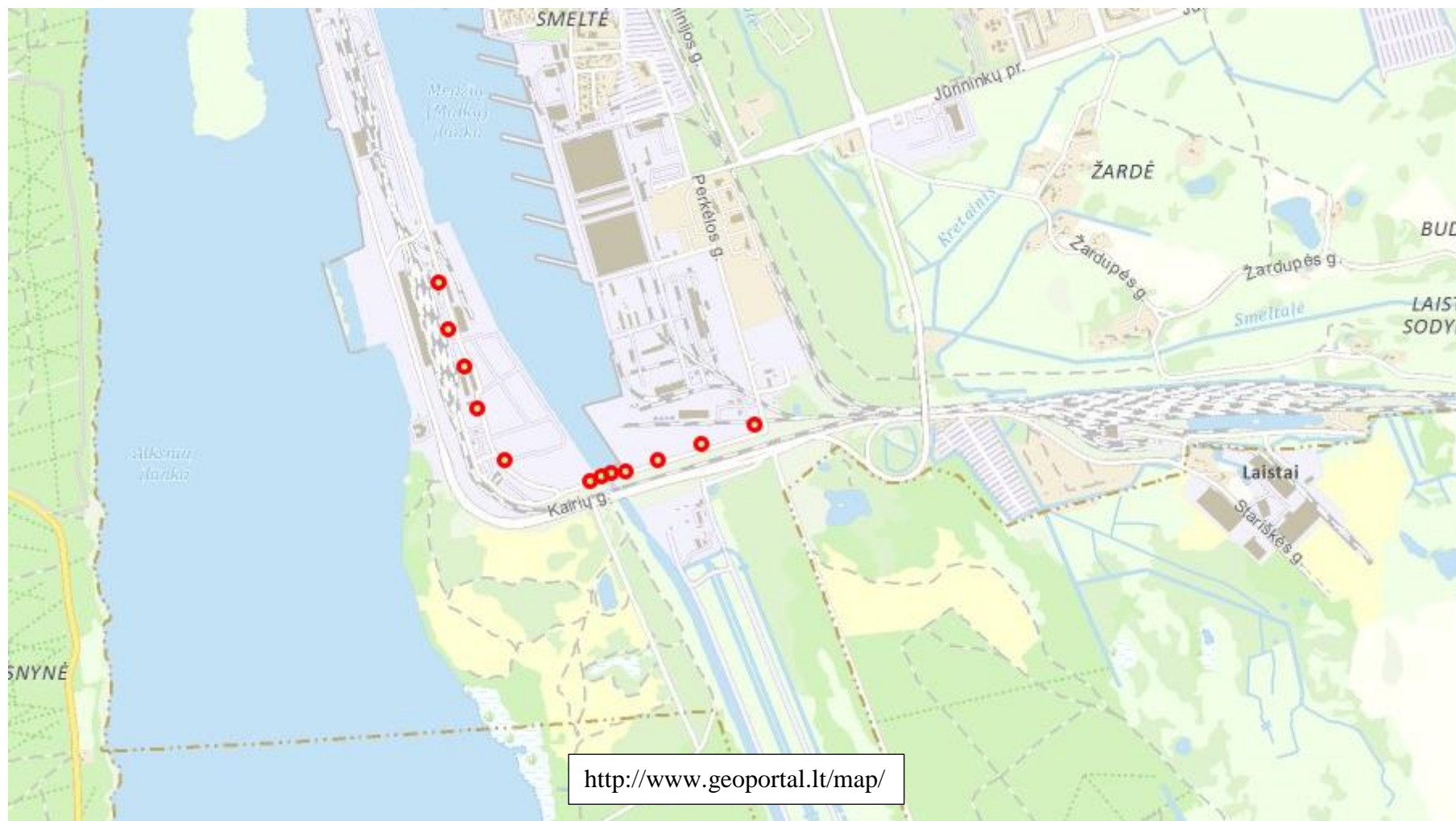


Prašymo numeris: TIHS1-20240520-030589					
Plano tipas:	Topografinis planas - pilnas turinys				
Objekto adresas:	Klaipėda, Perkėlos g.				
Aukščių sistema	Koordinatų sistema	Pagrindinis objektų tikslumas, cm			
LAS07	LKS-94	Horizontalus:	10	Vertikalus:	10
UAB "Geosmart"					
Kv. paž. Nr.	Vardas, pavardė	Parašas	Data		
1GKV-1538			2024-05		A.V.
Užsakovas		Mastelis	Lapo Nr.	Lapų sk.	
-		1: 500	1	1	

Eil. Nr.	Geologinis indeksas	Žymuo	Grunto aprašymas	Sluoksnio pado gylis, m	Sluoksnio storis, m	Požem vandens gylis
9			Gręžinys Nr. 9 2008. 06. 18 Pk 45 + 00, k - 2,6 m			
			Asfaltbetonis	0.08	0.08	
	t IV		Skalda su dulkinguoju žvyru [ŽD]	0.3	0.22	
	m IV	SD	Smėlis dulkingasis, rudas, drėgnas	0.7	0.4	
10	m IV	SP	Smėlis įvairios sanklodos, rudas, drėgnas	2	1.3	
			Gręžinys Nr. 10 2008. 06. 18 Pk 50 + 00, (projektinė ašis)			
	t IV	[ŽD]	Supiltas žvyras dulkingasis, tamsiai rudas, mažai drėgnas	0.2	0.2	
	m IV	SD	Supiltas smėlis dulkingasis, rudas, drėgnas	0.5	0.3	
	m IV	SB	Smėlis blogos sanklodos, rudas, drėgnas	1.6	1.1	
	m IV	SP	Smėlis įvairios sanklodos, šviesiai rudas gelsvas, drėgnas	2	0.4	
11			Gręžinys Nr. 11 2008. 06. 18 Pk 54 + 00, (projektinė ašis)			
			Asfaltbetonis	0.15	0.15	
	t IV		Skalda su dulkinguoju smėliu [SD]	0.3	0.15	
	m IV	SD	Smėlis dulkingasis, rudas, drėgnas	0.8	0.5	
	m IV	SB	Smėlis blogos sanklodos, rudas, drėgnas	1.8	1	
	m IV	SP	Smėlis įvairios sanklodos, šviesiai rudas gelsvas, drėgnas	2	0.2	

2011/03/16

Tiriamo objekto padėties schema M 1:25 000



GRĘŽINIŲ KOORDINAČIŲ IR ALTITUDŽIŲ ŽINIARAŠTIS

Objekto pavadinimas:

Geležinkelio kelio statyba, Perkėlos g. 8, Klaipėdoje, projektiniai inžineriniai geologiniai – geotechniniai tyrimai, priskirti II geotechninei kategorijai

Gręžinius nužymėjo ir pririšo:

UAB „Geoinžinerija“, Inž. geologas

Koordinatčių sistema – LKS-94

Aukšččių sistema – LAS 07

Planinio priirišimo būdas:

Linijinis

Koordinatčių nustatymo metodas:

Interpoliuojant iš skaitmeninio plano

Altitudžčių nustatymo metodas:

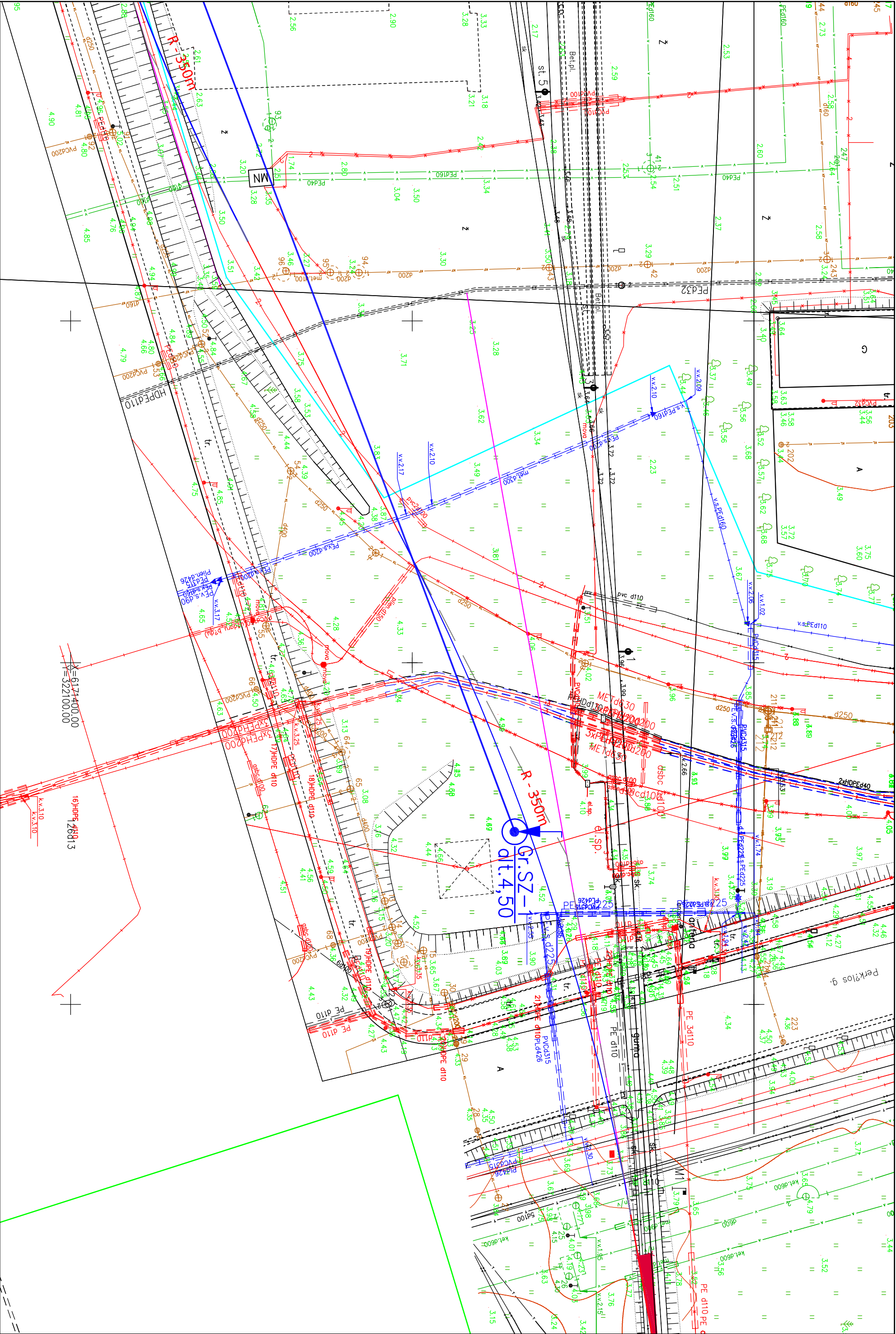
Interpoliuojant iš skaitmeninio plano

Eilės Nr	Gręžinio Nr.	Koordinatės, m		Altitudė, m	Gręžinio gylis, m
		X	Y		
1.	Gr.SZ-1	6171465	322125	4,50	6,0
2.	Gr.SZ-2	6171383	321905	3,50	8,0
3.	Gr.SZ-3	6171319	321729	4,90	8,0
4.	Gr.SZ-4	6171274	321592	5,05	8,0
5.	Gr.SZ-5	6171269	321537	3,00	8,0
6.	Gr.SZ-6	6171253	321495	2,90	6,0
7.	Gr.SZ-7	6171233	321451	5,15	8,0
8.	Gr.SZ-8	6171319	321099	4,50	6,0
9.	Gr.SZ-9	6171532	320988	4,97	6,0
10.	Gr.SZ-10	6171706	320933	5,05	9,0
11.	Gr.SZ-11	6171856	320867	5,05	10,0
12.	Gr.SZ-12	6172048	320829	5,20	7,5

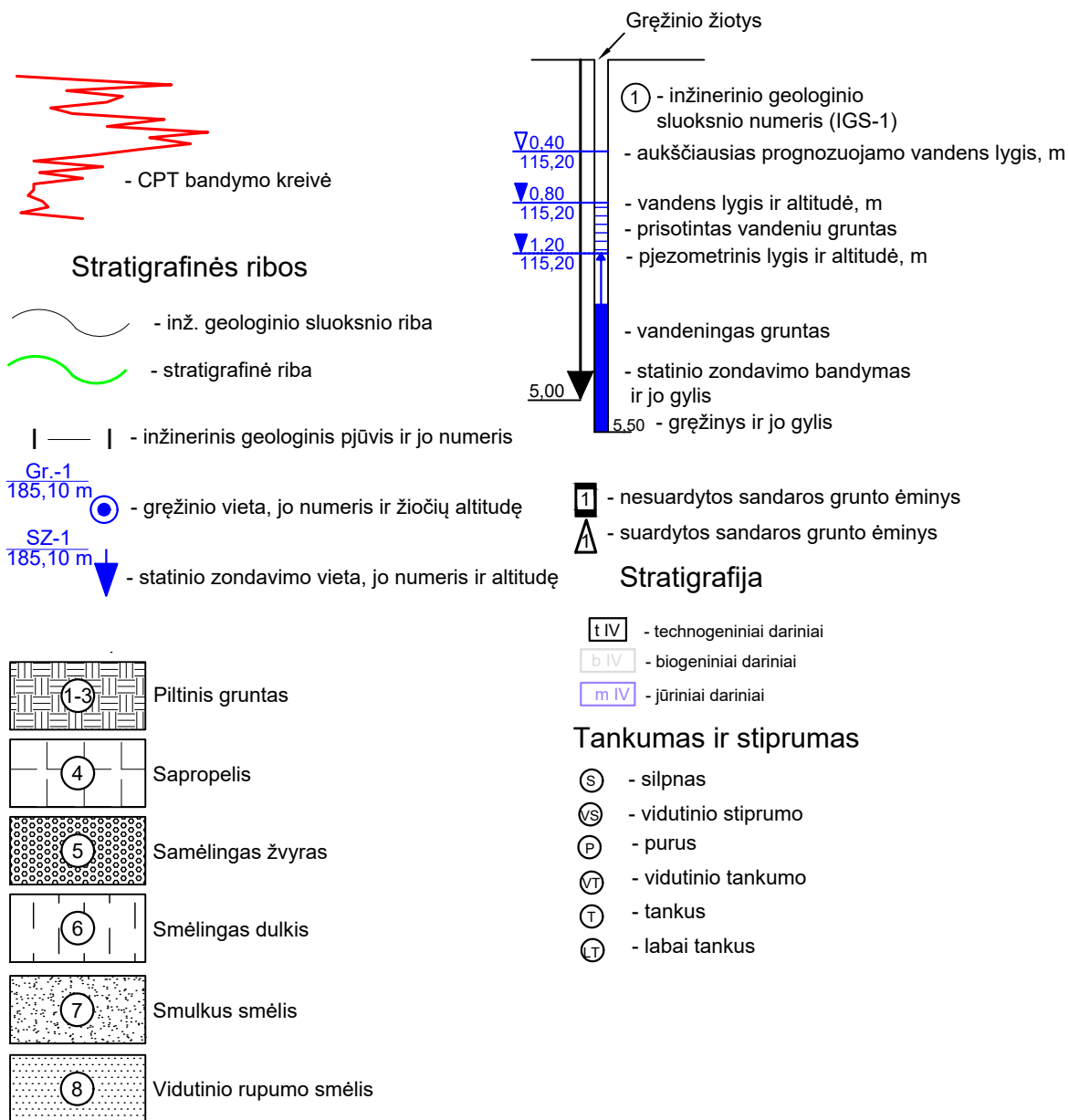
Sudarė:

inžinierė geologė

2016 m. liepa

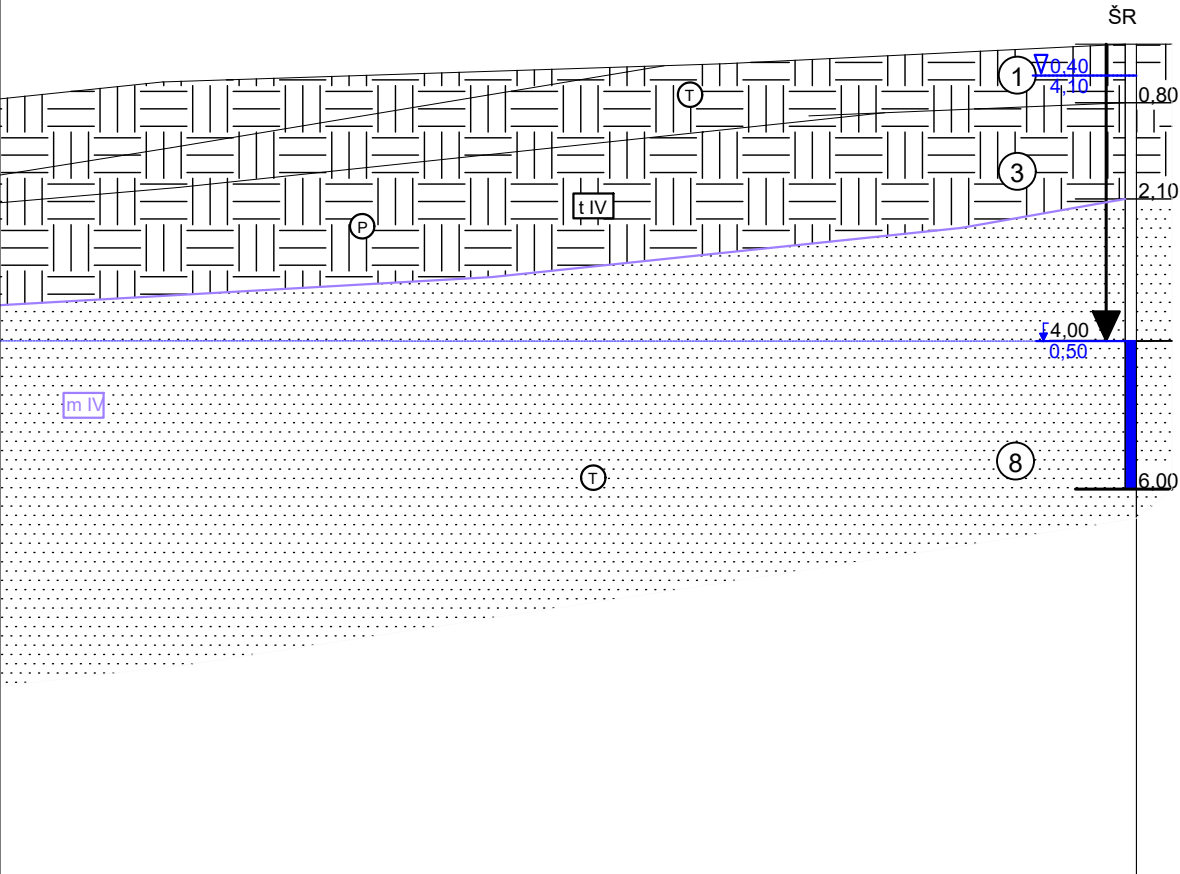


SUTARTINIŲ ŽENKLŲ SUVESTINĖ LENTELĖ



Leidimo Nr.	GEOINŽINERIJA <i>GEOloginiai tyrimai</i>			Klaipėdos m. sav., Klaipėdos m., Perkėlos g.		
1051535						
Vadovas			2016.07	Sutartinių ženklų suvestinė lentelė		Laida
Inž. geol.			2016.07			O
Inž. geol.			2016.07			
Užsakovas	Projekto Nr.			1607-150-TP-IGT		Lapas
						Lapų
						1
						1

IŠILGINIS GEOLOGINIS-LITOLOGINIS PJŪVIS III-III'



	Gr.SZ-1
	4.50
	6.0
234.4 m	
	2016-06-21

M 1:100	2016-06-21	Abs. a.4,50 m.; x-6171465 m, y-322125 m.
---------	------------	--

M 1:100	Gr.SZ-2	2016-06-21	Abs. a.3,30 m.; x-6171383 m, y-321905 m.
---------	---------	------------	--

Leidimo Nr.					Klaipėdos m. sav., Klaipėdos m., Perkėlos g.				
1051535									
				2016.07	Gręžinių geologiniai litologiniai stulpeliai ir statinio zondavimo grafikai			Laida	
				2016.07				O	
	Inž. geol.			2016.07					
Užsakovas					Projekto Nr.	1607-150-TP-IGT		Lapas	Lapų
								1	6

GEOTECHNINIŲ RODIKLIŲ SUVESTINĖ LENTELĖ

Geologinis indeksas	Grunto aprašymas	Simbolis ISO 14577	Gamtinis tankis ρ , Mg/m^3	Kietų dalelių tankis ρ_s , Mg/m^3	Sankiba C, kPa	Vidinės trinties kampas φ , °	Tampros modulis E , MPa	Skačiuojamasis stiprumas, kPa	Kūginis stipris q_c , MPa	Poringumo koeficientas, e	Takumo rodiklis I_L
Inž.geologinio sluoksnio Nr.											
	①	Supiltas tankus vidutinio rupumo smėlis (blogos sanklodos smėlis [SB]) vietomis su statybinėmis atliekomis, pilkas, drėgnas	Mg	-	-	37,5*	11,9*	550*	11,9* 10,6-12,9	-	-
	②	Supiltas vidutinio tankumo smulkus smėlis (blogos sanklodos smėlis [SB]), vietomis su organikos priemaiša, pilkas, drėgnas	Mg	-	-	33,9*	6,4*	300*	6,4* 5,4-7,4	-	-
t IV	③	Supiltas purus vidutinio rupumo smėlis (blogos sanklodos smėlis [SB]), vietomis su statybinio laužu, tamsiai pilkas, drėgnas	Mg	1,89**	2,56**	-	-	3,1*	150*	3,1* 2,6-3,5	0,67**
b IV	④	Silpnas sapropelis (F) su durpių liekanomis, juodas, prisotintas vandeniu	Or	1,17**	1,49**	-	-	1,5*	60*	1,5* 0,5-3,1	1,86**
m IV	⑤	Labai tankus smėlingas žvyras (geros sanklodos žvyras ŽG), pilkas, vandeningas	grSa	2,09**	2,68**	-	43,3*	67,5*	800*	22,6*	0,48**
	⑥	Vidutinio stiprumo smėlingas dulkis su organikos priemaišomis (organogeninis dulkis OD), juodas, minkštai plastingas	saSi	-	-	-	-	18,9*	270*	2,7*	-
	⑦	Tankus smulkus smėlis (dulkingas smėlis SD), pilkas, vandeningas	FSa	2,04**	2,64**	-	37,4*	44,7*	550*	11,7* 7,2-14,2	0,57**
	⑧	Tankus/labai tankus vidutinio rupumo smėlis (blogos sanklodos smėlis SB), pilkas, vandeningas	MSa	2,06** 2,06-2,07	2,66** 2,66-2,67	-	41,4*	72,3*	800*	23,0* 11,9-32,1	0,51** 0,50-0,53

- * - pagal statinio zondavimo rezultatus
- skaitiklyje vidurikis
- vardiklyje minimalios ir maksimalios reikšmės
- ** - pagal laboratorinių tyrimų rezultatus

Leidimo Nr.					Klaipėdos m. sav., Klaipėdos m., Perkėlos g.				
1051535									
	Vadovas			2016.07	Geotechninių rodiklių suvestinė lentelė			Laida	
	Inž. geol.			2016.07				O	
	Inž. geol.			2016.07					
Užsakovas					Projekto Nr.	1607-150-TP-IGT		Lapas	Lapų
								1	1

**PROJEKTUI PARENGTI NAUDOTOS LICENCIJUOTOS
PROJEKTAVIMO PROGRAMINĖS ĮRANGOS SĄRAŠAS**

Eil. Nr.	Bylos žymuo	Pavadinimas
1	2406-XX-TDP-BD	ZWCAD 2021, Microsoft 365 Business Standard
2	2406-01-TDP-SGK	ZWCAD 2021, Microsoft 365 Business Standard
3	2406-02-TDP-SAK	ZWCAD 2021, Microsoft 365 Business Standard
4	2406-XX-TDP-SO	ZWCAD 2021, Microsoft 365 Business Standard
5	2406-XX-TDP-KS	Microsoft 365 Business Standard, UAB „Sistela“ programinė įranga „Sistela“

Projektui parengti naudotos licencijuotos projektavimo programinės įrangos sąrašas tikras.

Statinio projekto vadovas: V. Mušinskis, atest. Nr. 35379 _____
(parašas)

**PAŽYMA DĖL PLANUOJAMO GELEŽINKELIŲ SISTEMOS PATOBULINIMO PAGAL
PROJEKTĄ „PRIVAŽIUOJAMOJO GELEŽINKELIO KELIO NR.1 KAPITALINIO
REMONTO PROJEKTAS PAKEIČIANT PERVAŽOS PAKLOTO KONSTRUKCIJĄ IR
PERKĖLOS GATVĖS PAPRASTASIS REMONTAS PERVAŽOS PRIEIGOSE PAKEIČIANT
VIRŠUTINĮ ASFALTO SLUOKSNĮ, MINIJOS G.180, KLAIPĖDOS M.”
POVEIKIO GELEŽINKELIŲ SISTEMOS SAUGAI IR PAKEITIMO SVARBOS**

2024 rugpjūčio 19 d.

Projektuotojas – MB „Konsenta“;

Statinio projekto vadovas – Valdemaras Mušinskis, kval. patv. dok. Nr. 35379.

PAŽYAMOS PASKIRTIS:

Dėl STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“ 8 priedo 5.6.6 punkte nurodytos projekto apimtyje pateikti **pavojaus analizės ir vertinimo ataskaitos arba dokumentų, aprašančių geležinkelių sistemos pakeitimo svarbą ir poveikį saugai** (kuriais įrodoma, kad pavojaus analizės ir vertinimo atlikti neprivaloma)

PAŽYAMOS RENGIMO PAGRINDAS:

Atsižvelgiant į tai, kad nuo 2021 m. sausio 5 d. nustojo galioti Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymas 2015 m. rugsėjo 2 d. Nr. V-180 „*Dėl kriterijų, kuriais remiantis vertinama, ar planuojamas geležinkelių sistemos pakeitimas yra laikomas svarbiu*“ ir remiantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013, kuriuo nustatomas bendrasis saugos būdas, susijęs su pavojaus lygio nustatymu ir pavojaus vertinimu, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 352/2009 (OL 2013 L 121, p. 8), 4 straipsnio 1 dalį: *Jei nėra praneštos nacionalinės taisyklės, pagal kurią valstybėje narėje nustatoma, ar pakeitimas yra svarbus ar ne, pasiūlymo teikėjas apsveria galimą aptariamo pakeitimo poveikį geležinkelių sistemos saugai.*

Planuojamo geležinkelių sistemos pakeitimo poveikis geležinkelių sistemos saugai ir pakeitimo svarba ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 nuostatų taikymas nagrinėjamo projekto apimtyje numatomam geležinkelių sistemos pakeitimui

Vietoje esamos pervažos iš guminių plokščių numatoma bebalastė pervažė. Tam, kad pervažos paklotas būtų ≥ 0.5 m už gatvės važiuojamosios dalies plotį, projektiniais sprendiniais numatomi 8 vnt. pervažos blokų, kurie sudaro 21.76 m ilgį. Šiuo ilgiu yra perdengiamas ir susikirtimas su esamu pėsčiųjų dviračių taku. Esamas geležinkelio kelias Nr.1 numatomas išardyti 25 ilgyje, nukeliant visą gardelę. Po pervažos blokų sumontavimo, išardyto 25 m kelio ilgyje turės būti naudojami nauji R65 tipo bėgiai. Už ir prieš bebalastės pervažos ruožuose iki esamų sandūrų, naudojami esami g/b pabėgiai ir naujas skaldos balastas. Sujungiant naujus bėgius su esamais naudojami nauji 6-ių skylių tvarslių komplektai. Atsižvelgiant į esamą geležinkelio kelio Nr.1 vertikalią geometriją yra numatytas geležinkelio ištaisymas plane ir profilyje ~130 m ilgyje. Per pervažą projektuojamas 50 m išilginio profilio elementas su 1.20‰ nuolydžiu, kuris atkartoja esamą gatvės dangos nuolydį. Perkėlos gatvės išilginis profilis suprojektuotas remiantis LG/12 „Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių“ reikalavimais: *Veikiančiose pervažose ne mažiau kaip 10 m atstumu nuo artimiausio bėgio automobilių kelio išilginis profilis turi būti horizontalus arba didelio spindulio (600 m ir didesnio) vertikali kreivė. Automobilių kelių prieigų prie pervažų išilginis nuolydis ne mažesniu kaip 20 m atstumu nuo horizontalaus ruožo turi būti ne didesnis kaip 5 %.* Dėl to sankirtoje su geležinkelio keliu ir pervažos bortu gatvės išilginis profilis yra horizontalus, o už jo suprojektuotos dvi vertikalios kreivės Rv-2500m ir Rv-2000m. Susijungimas su esama danga numatytas >20 m ilgyje nuo pervažos bloko krašto: nuolydžiai 0.3% ir 0.45% atitinka esamus nuolydžius. Vandens nuvedimas nuo esamos dangos išliks esamas: į esamus lietaus surinkimo trapius. Pervažos eismo saugumo

priemonės: atitvarai, kelio ženklai, šviesoforai, apšvietimo atramos – paliekami esami, atnaujinamas tik kelio dangos ženklinimas bei įrengiami informaciniai stendai „Geležinkelio perėja“.

Traukinių greitis ties pervaža numatomas iki 15 km/h. Prieš pervažas numatyti švilptelėjimo signaliniai ženklai. Remiantis pervažų įrengimo taisyklių punktu Nr.51, atsižvelgiant į traukinių greitį, normatyvinius dokumentus, numatoma švilptelėjimo signalinį ženklą pastatyti 30 m atstumu prieš pervažą.

Po atnaujinimo (remonto) sistema bus naudojama tokiomis pačiomis funkcinėmis, eksploatavimo ir aplinkos sąlygomis, kokiomis naudojama esama AB „Klaipėdos jūrų uosto direkcija“ geležinkelių sistema.

Siekiant įsivertinti, ar geležinkelių sistemos pakeitimas turi poveikį geležinkelių sistemos saugai, naudojami kriterijai:

- 1.1. *Viešojoje geležinkelių infrastruktūroje pradedamas naudoti naujas infrastruktūros, energijos ar kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemis.*
- 1.2. *Viešojoje geležinkelių infrastruktūroje pradedamas naudoti naujas geležinkelių riedmenų tipas, kuris anksčiau nebuvo naudotas viešojoje geležinkelių infrastruktūroje.*
- 1.3. *Viešojoje geležinkelių infrastruktūroje atliekamas naujos pervažos ir (ar) perėjos įrengimas, rekonstruojama ar modernizuojama esama pervaža ir (ar) perėja (pakeitimas nelaikomas turinčiu poveikį geležinkelių sistemos saugai viešojoje geležinkelių infrastruktūroje įrengiant naujas, rekonstruojant ar modernizuojant esamas perėjas, skirtas geležinkelių infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės (vežėjo) ar kitos įmonės darbuotojams pereiti per geležinkelių kelią (kelius).*
- 1.4. *Atliekamas infrastruktūros posistemio, naudojamo viešojoje geležinkelių infrastruktūroje, patobulinimas.*
- 1.5. *Atliekamas energijos, kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemio ar geležinkelių riedmenų, naudojamų viešojoje geležinkelių infrastruktūroje, patobulinimas ir tokio pobūdžio pakeitimą jį įgyvendinantis ūkio subjektas atlieka pirmą kartą ir (ar) patobulinimo darbams atlikti naudoja anksčiau viešojoje geležinkelių infrastruktūroje nenaudotas medžiagas ar technologijas.*
- 1.6. *Atliekamas infrastruktūros, energijos, kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemio ar geležinkelių riedmenų, naudojamų viešojoje geležinkelių infrastruktūroje, atnaujinimas ir tokio pobūdžio pakeitimą jį įgyvendinantis ūkio subjektas atlieka pirmą kartą ir (ar) atnaujinimo darbams atlikti naudoja anksčiau viešojoje geležinkelių infrastruktūroje nenaudotas medžiagas ar technologijas.*
- 1.7. *Atliekamas geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio pakeitimas ir tokio pobūdžio pakeitimą jį įgyvendinantis ūkio subjektas atlieka pirmą kartą (geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio pakeitimams priskiriami ir instrukcijų, nustatančių geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo tvarką, pakeitimai ar naujų instrukcijų patvirtinimai).*
- 1.8. *Patvirtinama nauja arba keičiama esama geležinkelių sistemos posistemio techninės priežiūros tvarka (pakeitimas nelaikomas turinčiu poveikį geležinkelių sistemos saugai keičiant esamą geležinkelių sistemos posistemio techninės priežiūros tvarką, jei techninės priežiūros tvarka keičiama atsižvelgiant į gamintojo, Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktas rekomendacijas ir pasiūlymus, ar į teisės aktų, reglamentuojančių techninės priežiūros atlikimą, reikalavimų pasikeitimus).*
- 1.9. *Atlikti pavojaus valdymo procesą įpareigoja kiti teisės aktai ar šis reikalavimas nustatytas geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemoje.*

Atliekamas geležinkelių sistemos pakeitimas atitinka kriterijų 1.4. p., todėl projekte **numatomas geležinkelių sistemos pakeitimas turi poveikį geležinkelio sistemos saugai.**

Kadangi pakeitimas turi poveikį geležinkelio sistemos saugai, vadovaujantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 4 straipsnio 2 punkto kriterijais toliau sprendžiama, ar pakeitimo įgyvendinimas yra svarbus, pagal sekančius kriterijus:

- a) Pagal gedimo pasekmių kriterijų – galimi sekantys sistemos gedimai: vėžės išplatėjimas, horizontalios ir vertikalios geometrijos nuokrypiai, kelio postūmis, bėgių lūžiai arba įtrūkimai, bėgio tvirtinimų lūžiai, iešmų elementų lūžiai, pabėgių lūžiai, įdubos po pabėgiais, pervažos signalizacijos įrenginių gedimai ir pan. Gedimai pagrįdė atsiranda dėl netinkamos priežiūros arba

nelaiku atliekamų priežiūros darbų (ypač balasto pamušimo, kelio tiesinimo, protarpių reguliavimo, varžtų priveržimo), todėl užtikrinus tinkamą ir savalaikę priežiūrą minėtų gedimų, galimų eismo įvykių ir riktų bus išvengta. Visi galimi sistemos gedimai bus tvarkomi pagal įprastą Statytojui tvarką, kuri yra taikoma esamai geležinkelio sistemai.

Pagal kriterijų pakeitimas nėra svarbus.

- b) Pagal diegimo naujovę – projektuojamas geležinkelio kelio ir gatvės remontas Statytojui yra nenaujas, geležinkelio sektoriui – taip pat ne naujas.

Pagal kriterijų pakeitimas nėra svarbus.

- c) Pagal pakeitimo sudėtingumą – projektuojamas geležinkelio kelio remontas ir pervažos pakloto įrengimas nėra sudėtingų ir individualių konstrukcijų statinys. Po remonto, geležinkelio kelio sąveikos sudedamosios dalys ir kitos geležinkelio kelio konstrukcijos medžiagos naujos ir dalinai naudotos, pervažos gelžbetoninių blokų pagrindas: naujas su atitinkamu sutankinimu. Statybos eiga ir organizavimas – įvertinant ribotos trukmės eismo pertraukas: nesudėtingas, tipinis.

Pagal kriterijų pakeitimas nėra svarbus.

- d) Pagal stebėsenos kriterijų – įgyvendinant pakeitimą, galima stebėti ir kontroliuoti visą gyvavimo ciklą vadovaujantis normatyviniais statybos techniniais dokumentais STR 1.01.05:2007, techninio geležinkelio naudojimo nuostatais ADV/001, geležinkelio transporto eismo signalizacijos taisyklėmis ADV/002, geležinkelio eismo taisyklėmis ADV/003, kelio ir statinių remonto bei priežiūros darbų saugos ir gamybinės sanitarijos taisyklėmis K/128, geležinkelio kelio priežiūros taisyklėmis K/111 ir kitomis galiojančiomis taisyklėmis, normomis, nutarimais.

Pagal kriterijų pakeitimas nėra svarbus.

- e) Pagal grįžtamumo kriterijų – grįžtamumas prie buvusios sistemos galimas, išardžius gelžbetoninius pervažos blokus bei atstačius pervažos paklotą iš guminių plokščių.

Pagal kriterijų pakeitimas nėra svarbus.

- f) Pagal papildomumo kriterijų – geležinkelio sistemos pakeitimui nagrinėjamame kelyje Nr.1 kriterijai vertinami pirmą kartą, todėl papildomumo kriterijus nėra svarbus.

Atlikus pakeitimo vertinimą pažymima, kad projekte **numatomas geležinkelio sistemos pakeitimas nėra svarbus.**

IŠVADA:

Geležinkelio sistemos pakeitimas turi poveikį geležinkelio sistemos saugai, bet nėra svarbus, todėl tolimesnio pavojaus valdymo proceso atlikti nereikia.

Statinio projekto vadovas

Valdemaras Mušinskis



**LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJOS
KLIENTŲ APTARNAVIMO IR KOKYBĖS DEPARTAMENTO
RYTŲ LIETUVOS KLIENTŲ APTARNAVIMO SKYRIUS**

SPRENDIMAS

**DĖL LEIDIMO PRADĖTI NAUDOTI ATNAUJINTĄ STACIONARŲJŲ GELEŽINKELIŲ
POSISTEMĮ NEREIKALINGUMO**

2024 m. spalio d. Nr. VSE-
Vilnius

Vadovaudamasi Leidimų pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius ir leidimų pateikti rinkai geležinkelių riedmenis išdavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. gruodžio 22 d. įsakymo Nr. 3-507 „Dėl Leidimų pradėti naudoti stacionariusius geležinkelių posistemius ir leidimų pateikti rinkai geležinkelių riedmenis išdavimo taisyklių patvirtinimo“, 26 punktu ir atsižvelgdama į Lietuvos transporto saugos administracijos vertinimo pažymos išvadą (2024 m. spalio 3 d. Nr. VPLE-15):

1. N u r o d a u, kad leidimas pradėti naudoti atnaujintą stacionarųjį geležinkelių posistemį pagal projektą „*Privažiuojamojo geležinkelio kelio Nr. 1 kapitalinio remonto projektas pakeičiant pervažos pakloto konstrukciją ir Perkėlos gatvės paprastas remontas pervažos prieigose pakeičiant viršutinį asfalto sluoksnį, Minijos g. 180, Klaipėdos m.*“ **yra nereikalingas**, nes atnaujinamas privažiuojamasis kelias, kuris nepriskirtas viešajai geležinkelių infrastruktūrai ir kurį jo savininkas ar valdytojas naudoja tik savo reikmėms ir tik jame naudojamiems geležinkelių riedmenims.

2. I n f o r m u o j u, kad šis sprendimas per vieną mėnesį nuo jo įteikimo dienos gali būti apskųstas Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo nustatyta tvarka Lietuvos transporto saugos administracijai (Švitrigailos g. 42, Vilnius) arba Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai (Gedimino pr. 17, Vilnius), arba Lietuvos Respublikos ikiteisminio administracinių ginčų nagrinėjimo tvarkos įstatymo nustatyta tvarka Lietuvos administracinių ginčų komisijai (Vilniaus g. 27, Vilnius), arba Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka Regionų administraciniam teismui (Žygimantų g. 2, Vilnius).

Dėl valstybės tarnautojų piktnaudžiavimo, biurokratizmo ar kitaip pažeidžiamų žmogaus teisių ir laisvių viešojo administravimo srityje asmuo turi teisę pateikti skundą per vienerių metų terminą nuo skundžiamų veiksmų padarymo ar skundžiamo sprendimo priėmimo Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierių įstatymo nustatyta tvarka Lietuvos Respublikos Seimo kontrolieriui (Gedimino pr. 56, Vilnius).

Klientų aptarnavimo ir kokybės departamento
Rytų Lietuvos klientų aptarnavimo skyriaus patarėja

J B

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos transporto saugos administracija 188647255, Švitrigailos g. 42, LT-03209 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	SPRENDIMAS DĖL LEIDIMO PRADĖTI NAUDOTI ATNAUJINTĄ STACIONARŲJŲ GELEŽINKELIŲ POSISTEMĮ NEREIKALINGUMO
Dokumento registracijos data ir numeris	2024-10-03 Nr. VSE-219
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	J B , Klientų aptarnavimo ir kokybės departamento Rytų Lietuvos klientų aptarnavimo skyriaus patarėja, Klientų aptarnavimo ir kokybės departamento Rytų Lietuvos klientų aptarnavimo skyrius
Sertifikatas išduotas	J B LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2024-10-03 14:01:27 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymeje nurodytas laikas	2024-10-03 14:01:50 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2024-06-04 13:02:54 – 2029-06-03 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avily, Lietuvos transporto saugos administracija, į.k. 188647255 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:00:19 iki 2024-12-19 11:00:19
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avily, versija 3.5.60
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2024-10-03 14:02:00)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2024-10-03 14:02:00 Dokumentų valdymo sistema Avily