civitta

Karklės daugiafunkcinio laivų uosto įrengimo galimybių studija

Užsakovas
Klaipėdos rajono savivaldybė
Klaipėdos g. 2, LT-96130 Gargždai

Civitta kontaktai
UAB „Civitta”
Gedimino pr. 27, LT-01104 Vilnius
www.civitta.com

Galimybių studija
2026 m. rugsėjis

Atsakomybės apribojimas

Galimybių studiją Klaipėdos rajono savivaldybės užsakymu pagal paslaugos pirkimo techninę specifikaciją parengė UAB „Civitta”. Vertinimai remiasi studijos rengimo metu (2026 m. rugsėjo mėn.) prieinama informacija ir studijoje įvardytomis prielaidomis. Investicijų, sąnaudų ir naudos dydžiai apskaičiuoti prieš investiciniame etape ir yra preliminarūs; studija nėra techninis projektas ar investicinis sprendimas. Civitta neatsako už užsakovo, valstybės institucijų ir kitų trečiųjų šalių pateiktų duomenų teisingumą. Studija skirta užsakovo sprendimams dėl tolesnių projekto etapų; kiti asmenys ja remiasi savo rizika, o naudojant studijos medžiagą nurodomas šaltinis.

civitta

Turinys

Santrumpos ir sąvokos 6
Pastaba dėl uostelio/prieplaukos sąvokos 7
1. Santrauka 8
2. Įvadas 11
2.1 Studijos kontekstas ir tikslas 11
2.2 Studijos uždaviniai 12
2.3 Metodika 13
3. Projekto kontekstas 16
3.1 Karklė Lietuvos pajūrio kontekste 16
3.2 Vandens turizmo ir mažųjų uostų paklausa 17
3.3 Strateginė ir politinė darbotvarkė 20
3.4 Planavimo pagrindas 21
4. Esamos situacijos analizė 22
4.1 Teritorija 22
4.2 Infrastruktūra 29
4.3 Naudotojų poreikiai 32
5. Strateginių dokumentų analizė 37
5.1 Nacionaliniai dokumentai 37
5.2 Savivaldybės, regiono ir saugomų teritorijų dokumentai 41
5.3 Funkcijų ir dokumentų suderinamumas 44
5.4 Išvada dėl suderinamumo 46
6. Teisinio reglamentavimo analizė 48
6.1 Teisinė kategorija 48
6.2 Detalusis planas 50

civitta

6.3 Aplinkosaugos, saugomų teritorijų ir pajūrio juostos reikalavimai 52
6.4 Skyriaus išvada 55
7. 2010 m. PAV sprendinių aktualumas 57
7.1 Ką vertino ir ką nusprendė 2010 m. 57
7.2 Kaip buvo pasirinkta vieta 59
7.3 Kas pasikeitė nuo 2010 m. 64
7.4 Kas aktualu 2026 m. 65
7.5 Skyriaus išvada 65
8. Suinteresuotųjų šalių analizė 67
8.1 Metodika 67
8.2 Kas susijęs su Karklės projektu 67
8.3 Ko kiekviena šalis siekia ir ką gali paveikti 69
8.4 Koks įtraukimas kuriai grupei tinka 72
8.5 Komunikacijos kryptis ir rekomendacijos 75
9. Geruųjų Baltijos jūros uostų pavyzdžių analizė 77
9.1 Atrankos metodika ir kriterijai 77
9.2 Atviros Baltijos pakrantės pavyzdžiai 79
9.3 Trumpieji užsienio pavyzdžių profiliai 88
9.4 Lietuvos pavyzdžiai 89
10. Projekto tikslai ir vertinimo kriterijai 90
10.1 Projekto tikslas 90
10.2 Projekto uždaviniai 91
10.3 Vertinimo kriterijai 91
11. Alternatyvų analizė 94
11.1 Alternatyvų formavimas ir vietos prielaida 94
11.2 Fizinės ribos: jūra, sausuma ir procedūros 95
11.3 A0. Nulinė alternatyva 97
11.4 A1. Maža prieplauka (apie 50 vietų) 99
11.5 A2. Didesnio masto uostelis (apie 100 vietų) 99
11.6 Atmestas variantas 101
11.7 Skyriaus išvada 101
12. Techninė analizė 103
12.1 Jūrinės sąlygos 103
12.2 Sausumos sprendiniai 111
12.3 Inžineriniai sprendiniai 117
12.4 Skyriaus išvada 119
13. Valdymo alternatyvos 120
13.1 Savivaldybės modelis 121
13.2 Privataus operatoriaus modelis 122
13.3 Mišrus modelis (koncesija) 123
13.4 Skyriaus išvados 124
14. Paklausos analizė 125
14.1 Regiono paklausa ir sezoniškumas 125

14.2 Nuolatinio laivų laikymo vietų paklausa 126
14.3 Švartavimosi vietų struktūra 127
14.4 Svečių paklausa ir scenarijai 128
14.5 Skyriaus išvada 130
15. Finansinė analizė 132
15.1 Metodas ir prielaidos 132
15.2 Investicijų sąnaudos 133
15.3 Veiklos pajamos ir sąnaudos 138
15.4 Finansavimo šaltiniai 143
15.5 Finansiniai rodikliai 144
15.6 Jautrumo analizė 146
15.7 Skyriaus išvada 147
16. Ekonominė ir socialinė analizė 149
16.1 Metodas ir prielaidos 149
16.2 Naudos ir žalos komponentai 150
16.3 Rezultatai 151
16.4 Jautrumas ir lūžio ribos 152
16.5 Rajono ir strateginė vertė 153
16.6 Skyriaus išvada 154
17. Aplinkosauginis ir tvarumo vertinimas 155
17.1 Gamtinės vertybės 155
17.2 Galimas poveikis 156
17.3 Poveikio mažinimas ir kompensavimas 158
17.4 Tvarumo ir ESG principai 159
17.5 Skyriaus išvada 160
18. Geopolitinė ir gynybinė funkcija 161
18.1 Galimos funkcijos 161
18.2 Ribotumas 162
18.3 Skyriaus išvada 163
19. Rizikų analizė 164
19.1 Rizikų grupės ir vertinimo tvarka 164
19.2 Rizikos ir jų mažinimo priemonės 165
19.3 Kaip rizikos valdomos toliau 169
19.4 Skyriaus išvada 169
20. Alternatyvų palyginimas 170
20.1 Vertinimo matrica 170
21. Preliminarus įgyvendinimo planas 173
21.1 Etapai 173
21.2 Trukmė, atsakomybės ir sprendimo taškai 175
22. Rekomendacijos 177
22.1 Rekomendacija ir jos sąlygos 177
22.2 Alternatyvios vietovės 179
22.3 Tolesni veiksmai 179

22.4 Eksploatacijos rekomendacijos 181
22.5 Uostas kaip Karklės plėtros dalis 181
23. Išvados 183
23.1 Dėl poreikio 183
23.2 Dėl įgyvendinamumo 183
23.3 Dėl sąlygų 185
A priedas. Šaltinių sąrašas 186
A1. Teisės aktai ir teritorijų planavimo dokumentai 186
A2. ES dokumentai ir tarptautinės gairės 188
A3. Lietuvos viešųjų investicijų vertinimo metodikos 190
A4. Strateginio planavimo dokumentai 190
A5. Galimybių studijos ir ankstesni vertinimai 190
A6. Techniniai ir aplinkosauginiai duomenys 191
A7. Gerosios praktikos ir palyginamųjų uostų šaltiniai 194
A8. Suinteresuotųjų šalių medžiaga ir kontaktai 199

Santrumpos ir sąvokos

Santrumpa	Pilnas pavadinimas
AAA	Aplinkos apsaugos agentūra
AB	akcinė bendrovė
BS	Baltijos aukščių sistema
CPVA	viešoji įstaiga Centrinė projektų valdymo agentūra
DP	detalusis planas (studijoje: Baltijos jūros priekrantės detalusis planas, patvirtintas 2012 m.)
EGDV	ekonominė grynoji dabartinė vertė
EMODNET	Europos jūrų stebėjimo ir duomenų tinklas (European Marine Observation and Data Network)
ENIS	ekonominis naudos ir išlaidų santykis
ES	Europos Sąjunga
ESG	aplinkosaugos, socialinės atsakomybės ir valdysenos principai (environmental, social, governance)
ESO	AB „Energijos skirstymo operatorius”
EVGN	ekonominė vidinė grąžos norma
FGDV	finansinė grynoji dabartinė vertė
FNIS	finansinis naudos ir išlaidų santykis
FVGN	finansinė vidinė grąžos norma
GAB	gera aplinkos būklė
GIS	geografinė informacinė sistema
HN	Lietuvos higienos norma
ICES	Tarptautinė jūrų tyrinėjimo taryba (International Council for the Exploration of the Sea)
IP	investicijų projektas (CPVA metodikos kontekste)
ISO	Tarptautinė standartizacijos organizacija (International Organization for Standardization)
JMTC	Klaipėdos universiteto Jūros mokslų ir technologijų centras
KJP	Lietuvos kariuomenės Karinės jūrų pajėgos
KU	Klaipėdos universitetas
KVJUD	AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (iki 2023 m. valstybės įmonė)
LMA	Lietuvos mokslų akademija
LR	Lietuvos Respublika
LRT	Lietuvos nacionalinis radijas ir televizija
LTSA	Lietuvos transporto saugos administracija
MB	mažoji bendrija
PAV	poveikio aplinkai vertinimas
PVM	pridėtinės vertės mokestis

Santrumpa	Pilnas pavadinimas
RP	regioninis parkas (studijoje dažniausiai Pajūrio regioninis parkas)
SĮ	savivaldybės įmonė (pvz., SĮ „Šventosios jūrų uosto direkcija”)
SPAV	strateginis pasekmių aplinkai vertinimas
STR	statybos techninis reglamentas
TAR	Teisės aktų registras
UAB	uždaroji akcinė bendrovė
UNESCO	Jungtinių Tautų švietimo, mokslo ir kultūros organizacija
VĮ	valstybės įmonė
VSAT	Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos
VSTT	Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos

Pastaba dėl uostelio/prieplaukos sąvokos

Studijos analizės objektas skirtinguose dokumentuose yra įvardijamas skirtingai. Pagal techninę šio projekto specifikaciją yra atliekama daugiafunkcinio laivų uosto įrengimo galimybių studija. LR teritorijos bendrasis planas ir Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas toje pačioje vietoje numato prieplauką. Studijoje siūlomas sprendinys įvardijamas kaip prieplauka, nes būtent šį terminą numato galiojantys teritorijų planavimo dokumentai, o statybos pajūrio juostoje teisinis pagrindas susietas su priekrantės žvejybos laivų prieplaukos kategorija (žr. 6 skyrių). Alternatyvos studijoje žymimos trimis kodais (žr. 11 skyrių): A0 yra nulinė alternatyva, t. y. esama padėtis, A1 yra mažos prieplaukos sprendinys, o A2 yra didesnio masto uostelis.

1. Santrauka

Klaipėdos rajono savivaldybės užsakymu parengta galimybių studija atsako į klausimą, ar Karklės pakrantėje verta įrengti daugiafunkcinį laivų uostą ar prieplauką ir kokio masto sprendinys šiai vietai tiktų. Vieta jau nustatyta planavimo dokumentuose. Tai 2012 m. detaliajame plane suformuotas Karklės prieplaukos sklypas ties Rikinės upelio žiotimis. Studija parengta ankstyvame, prieš investiciniame etape, todėl jos skaičiai yra preliminarūs ir pateikiami intervalais su įvardytomis darbinėmis prielaidomis. Uostas Karklėje teisiškai ir techniškai įmanomas, planavimo dokumentai jį numato, tačiau įprastais finansiniais ir ekonominiais rodikliais jis nepagrįstas ir savivaldybei reikštų daugiametį įsipareigojimą. Jeigu savivaldybė nuspręstų projektą vystyti, rekomenduojama maža prieplauka su maždaug 50 švartavimosi vietų. Tęsti verta penkiomis sąlygomis, o iki statybos pradžios projekto mastą dar galima mažinti arba projektą sustabdyti.

Poreikis. Atviroje Baltijos jūros pakrantėje tarp Klaipėdos ir atstatomo Šventosios uosto nėra nė vienos mažųjų laivų prieplaukos ar nuolatinės švartavimosi vietos. Prieplauką Karklėje numato LR teritorijos bendrasis planas, Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas ir 2012 m. detalusis planas. Poreikį pagrindžia šie planavimo dokumentai, geografinė padėtis atviroje pakrantėje ir priekrantės žvejybai reikalinga laimikio iškrovimo vieta. Nuolatinių švartavimosi vietų trūkumas uostelį pagrindžia tik iš dalies, nes Vakarų Lietuvos pasiūlą artimiausiais metais papildys iki maždaug 1 085 naujų vietų dviejuose Klaipėdos projektuose ir atstatomame Šventosios uoste. Todėl Karklės projektą verta pozicionuoti kaip saugios laivybos ir svečių stotelės sprendinį atviroje pakrantėje. Gynybinė ir civilinės saugos funkcija yra galima šalutinė nauda, tačiau poreikio ji nepagrindžia.

Alternatyvos. Nulinė alternatyva A0 reiškia sprendimą nestatyti. Jos poveikis, investicijos ir aplinkosauginė rizika mažiausi, tačiau planavimo dokumentų sprendiniai liktų neįgyvendinti. A1, maža prieplauka su maždaug 50 švartavimosi vietų, remiasi 2010 m. Klaipėdos universiteto mokslininkų koncepcija ir tų pačių metų poveikio aplinkai vertinimu. A2, didesnio masto uostelis su maždaug 100 vietų, kyla iš darbinės studijos prielaidos. Abi statomos alternatyvos apima tas pačias keturias funkcijas: žvejybos laivelių laimikio iškrovimą, svečių stotelę, saugų prieglobstį ir mažųjų laivų rekreaciją. Abiem reikia dviejų molų ir apie 3 m gylio išorinės akvatorijos. Esant vidutiniam jūros lygiui, tokia akvatorija tiktų motoriniams ir žvejybos laivams iki maždaug 12 m, o burinėms jachtoms iki maždaug 9 m ilgio.

A1 telpa į galiojančio detaliojo plano parametrus, todėl naujo teritorijų planavimo dokumento jai neturėtų prireikti. Į sklypą ji telpa tada, kai krante žiemoja apie 20–30 laivų, o likusi žiemos saugojimo dalis sprendžiama už uosto teritorijos. A2 sausumos poreikis sklypą peržengia, todėl jai papildomai reikia detaliojo plano koregavimo ir sausumos už sklypo ribų. Abiem alternatyvoms reikia valstybinės reikšmės miško ribų korekcijos Vyriausybės nutarimu, o aplinkosaugos procedūra abiem pradedama iš naujo, nes 2010 m. sprendimo galiojimas pasibaigęs. Aplinkosauginis leistinumas A1 atrodo tikėtinas, o A2 galimas, nors ir su didesne neapibrėžtimi.

Rekomendacija. Abi statomos alternatyvos yra finansiškai ir ekonomiškai nuostolingos. Finansinis nuostolis būdingas ir kitiems Baltijos jūros regiono mažiesiems uostams, kurių investicijos iš veiklos pajamų neatsiperka ir finansuojamos viešosiomis lėšomis. Todėl renkamasi

tarp neinvestavimo ir sąmoningai prisiimto daugiamečio įsipareigojimo, kurio atsvara yra nepiniginė vertė, t. y. įgyvendinti planavimo dokumentų sprendiniai, prieplauka ruože, kuriame jos šiandien nėra, ir bendras rajono turizmo skatinimas. Pasirinkimą lemia tai, kiek ši nepiniginė vertė svarbi savivaldybei. Jeigu savivaldybė nusprendžia projektą vystyti, iš dviejų statomų alternatyvų rekomenduojama maža prieplauka A1. Ji lenkia didesnio masto uostelį penkiuose iš šešių svertinių vertinimo kriterijų, kurių bendras svoris yra 85 %, ir visuose absoliučiuose piniginiuose rodikliuose. Mažesnis sprendinys kelia ir mažesnę įtampą bendruomenėje, kuri konsultacijoje didelio masto uosto idėjai iš esmės nepritarė.

Pradine valdymo kryptimi verta laikyti savivaldybės valdomą ir subsidijuojamą uostą, nes nuostolingos veiklos savo rizika privatus subjektas neperimtų, o perduodant ją operatoriui savivaldybė greičiausiai turėtų jam mokėti. Pats uostas tiesiogiai sukurtų nedaug ekonominės naudos, todėl jo vertę rekomenduojama vertinti kaip visos Karklės ir rajono plėtros dalį. Jeigu savivaldybė nori Karklę plėtoti kaip turizmo vietovę, uostas gali būti rimtas žingsnis didinant jos patrauklumą. Poveikis rajonui būtų didesnis, jeigu kartu su uostu būtų plėtojama edukacinė veikla, rekreacija, apgyvendinimas ir kitos paslaugos. Priimtiną uosto mastą ir naudojimo tvarką verta apibrėžti kartu su gyventojais.

Kaina. Preliminari investicija viduriniame scenarijuje siektų 11,9 mln. EUR be PVM (14,4 mln. EUR su PVM) mažai prieplaukai ir 14,2 mln. EUR be PVM (17,2 mln. EUR su PVM) didesnio masto uosteliui. Sąmatos intervalas be PVM yra 9,4–15,9 mln. EUR A1 ir 10,8–19,6 mln. EUR A2 alternatyvai. Didžiausia investicijos dalis abiem alternatyvoms yra molai ir bangų apsauga, apie 6,6 mln. EUR be PVM. Jeigu, kaip Šventosios ir Juodkrantės projektuose, dalį investicijos padengtų valstybės ir Europos Sąjungos (toliau ES) lėšos, savivaldybės dalis investicijoje su PVM siektų maždaug 5–9 mln. EUR A1 ir 6–10 mln. EUR A2 alternatyvoje.

Metinės veiklos sąnaudos būtų apie 337 tūkst. EUR A1 ir apie 410 tūkst. EUR A2 alternatyvoje, o pajamos padengtų apie 14 % ir 23 % šių sąnaudų. Svarbiausias praktinis skaičius yra metinė savivaldybės paramos suma su PVM ir reinvesticijomis, apie 310 tūkst. EUR (256–364 tūkst.) A1 ir apie 349 tūkst. EUR (277–421 tūkst.) A2 alternatyvai kasmet, neribotam laikui. Finansinė grynoji dabartinė vertė yra apie −15,3 mln. EUR A1 ir −17,9 mln. EUR A2 alternatyvoje, ekonominė grynoji dabartinė vertė atitinkamai apie −11,8 ir −13,9 mln. EUR, o ekonominis naudos ir išlaidų santykis 0,00 ir 0,03. Piniginė nauda padengia tik apie 3–5 % grynųjų ekonominių sąnaudų, o teoriškai veikla liktų ekonomiškai nuostolinga net infrastruktūrą gavus nemokamai.

1.1 lentelė. Pagrindiniai alternatyvų rodikliai (vidurinis scenarijus).

Rodiklis	A0. Nulinė	A1. Maža prieplauka	A2. Didesnio masto uostelis
Švartavimosi vietos	Statybos nėra (veikia tik laikinas slipas)	apie 50	apie 100
Investicija be PVM, mln. EUR	0	11,9 (9,4–15,9)	14,2 (10,8–19,6)
Investicija su PVM, mln. EUR	0	14,4 (11,4–19,2)	17,2 (13,1–23,7)
Savivaldybės dalis investicijoje su PVM, mln. EUR	Netaikoma	apie 5–9	apie 6–10

Rodiklis	A0. Nulinė	A1. Maža prieplauka	A2. Didesnio masto uostelis
Metinė savivaldybės paramos suma su PVM, tūkst. EUR	0	apie 310 (256–364)	apie 349 (277–421)
Finansinė grynoji dabartinė vertė (FGDV), mln. EUR	0	apie −15,3	apie −17,9
Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV), mln. EUR	0	apie −11,8	apie −13,9
Ekonominis naudos ir išlaidų santykis (ENIS)	n.d.	0,00	0,03
Svečių laivų apsilankymai per metus	Netaikoma	apie 70 (30–150)	apie 140 (55–300)
Aplinkosauginis leistinumas	Netaikoma, papildomo poveikio nėra	Tikėtinas	Galimas, su didesne neapibrėžtimi
Naujo teritorijų planavimo dokumento poreikis	Nereikia (procedūrų nėra)	Neturėtų prireikti (darbinė prielaida, galioja 2012 m. detalusis planas)	Reikia detaliojo plano koregavimo (sausumos poreikis peržengia sklypą)
Valstybinės reikšmės miško ribų korekcija	Netaikoma	Reikia	Reikia

Pastaba. Skliaustuose nurodytas intervalas: investicijai pagal sąmatos ribas, paramos sumai pagal veiklos sąnaudų neapibrėžtį, apsilankymams pagal žemą ir aukštą paklausos scenarijų. Savivaldybės dalis skaičiuota darant prielaidą, kad dalį investicijos, kaip Šventosios ir Juodkrantės projektuose, padengtų valstybės ir ES lėšos.

Šaltinis: studijos rengėjų skaičiavimai ir vertinimas pagal 11 ir 14–17 skyrius.

Sąlygos. Projektą verta tęsti penkiomis sąlygomis. Keturios sąlygos kyla iš rizikų, kurias rekomenduojama išspręsti prieš investicinį sprendimą. Pirma, gilinimo darbų apimtis, nustatyta nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimu. Antra, investicijų sąmata, patikslinta parengus techninį projektą ir atlikus rinkos konsultaciją. Trečia, finansavimo paketas su patvirtintais išoriniais šaltiniais ir daugiamečiu savivaldybės biudžeto įsipareigojimu metinei paramos sumai. Ketvirta, paklausos prielaidų patikra po Šventosios uosto atidarymo. Penktoji sąlyga yra poveikio aplinkai vertinimo išvada, nustatanti kompensavimo priemonių apimtį ir kalendorinį darbų langą, o nepalankiu atveju ir patį uosto mastą.

2. Įvadas

2.1 Studijos kontekstas ir tikslas

Pakrančių teritorijos yra vienas svarbiausių Europos turizmo segmentų. Jos pritraukia daugiau kaip trečdalį viso žemyno turizmo verslo ir reikšmingai prisideda prie ekonomikos augimo bei darbo vietų kūrimo[1]. Lietuvos pajūris palyginti nedidelis, bet jame sutelkta tiek gamtinė vertė, tiek auganti rekreacijos paklausa, o Klaipėdos regionas turi neišnaudotų vandens turizmo galimybių. Pramoginė laivyba ir vandens turizmas Lietuvos pajūryje ir Kuršių mariose plėtojami netolygiai. Marių pusėje veikia kelios prieplaukos, o atviroje Baltijos pakrantėje tarp Klaipėdos ir Šventosios tarpinių švartavimosi vietų nėra.

Uostelio, prieplaukos ar mažųjų laivų infrastruktūros idėja Karklės pakrantėje svarstoma jau daugiau kaip dešimtmetį. Klaipėdos rajono turizmo plėtros plane iki 2030 m. Karklė įvardyta tarp didžiausio turistinio potencialo vietovių, kuriose numatyta ilginti turistinį sezoną, plėsti infrastruktūrą bei paslaugas ir plėtoti sveikatinimo turizmą, o viena iš priemonių tam yra daugiafunkcinio uostelio įrengimas[2]. Tankesnis, pramoginei laivybai pritaikytas prieplaukų tinklas prie šių tikslų prisidėtų tiesiogiai.

Nepaisant šio potencialo, Karklės pakrantė yra viena tankiausiai saugomų Lietuvos pajūrio atkarpų. Visa galimybių studijoje analizuojama juosta patenka į Pajūrio regioninį parką ir jo draustinius. Beveik visą akvatoriją apima Karklės talasologinis draustinis, sausumos pusėje yra Karklės etnokultūrinis draustinis, o priekrantė priskirta europinio lygmens „Natura 2000" tinklui. Greta gamtinių vertybių šioje pajūrio juostoje saugomas ir kultūros paveldas.

Šios studijos tikslas yra įvertinti daugiafunkcinio laivų uosto / prieplaukos įrengimo Karklėje galimybę, išanalizuoti esamą situaciją, alternatyvas, investicijų poreikį bei tikėtiną ekonominę, socialinę ir aplinkosauginę naudą. Studijoje nagrinėjama, ar Karklės pakrantėje pagrįstas daugiafunkcinio uosto, prieplaukos ar mažųjų laivų infrastruktūros poreikis ir kokios funkcijos galėtų būti vykdomos (žvejyba, mėgėjiška žūklė, mažųjų laivų rekreacija, ekskursinė laivyba, civilinė sauga ir gelbėjimas, edukacija, susisiekimas vandeniu). Atskirai vertinama galima objekto gynybinė funkcija, teisinės ir aplinkosauginės sąlygos, galimas valdymo ir investicijų modelis bei nauda vietos bendruomenei, lankytojams ir valstybei.

Ši galimybių studija rengiama ankstyvame, prieš investiciniame projekto etape[3], tad šio lygmens analizė atsako į klausimą, ar ir kokia apimtimi projektą verta tęsti, tačiau neapima techninių statinio sprendinių. Detalūs inžineriniai ir hidrotechniniai sprendiniai, uosto statinių techninis projektas, statybą leidžiantys dokumentai bei įstatymų nustatyta poveikio aplinkai vertinimo (PAV) procedūra

[1] Europos Komisija, „A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism", COM(2014) 86 final, 2014. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52014DC0086.

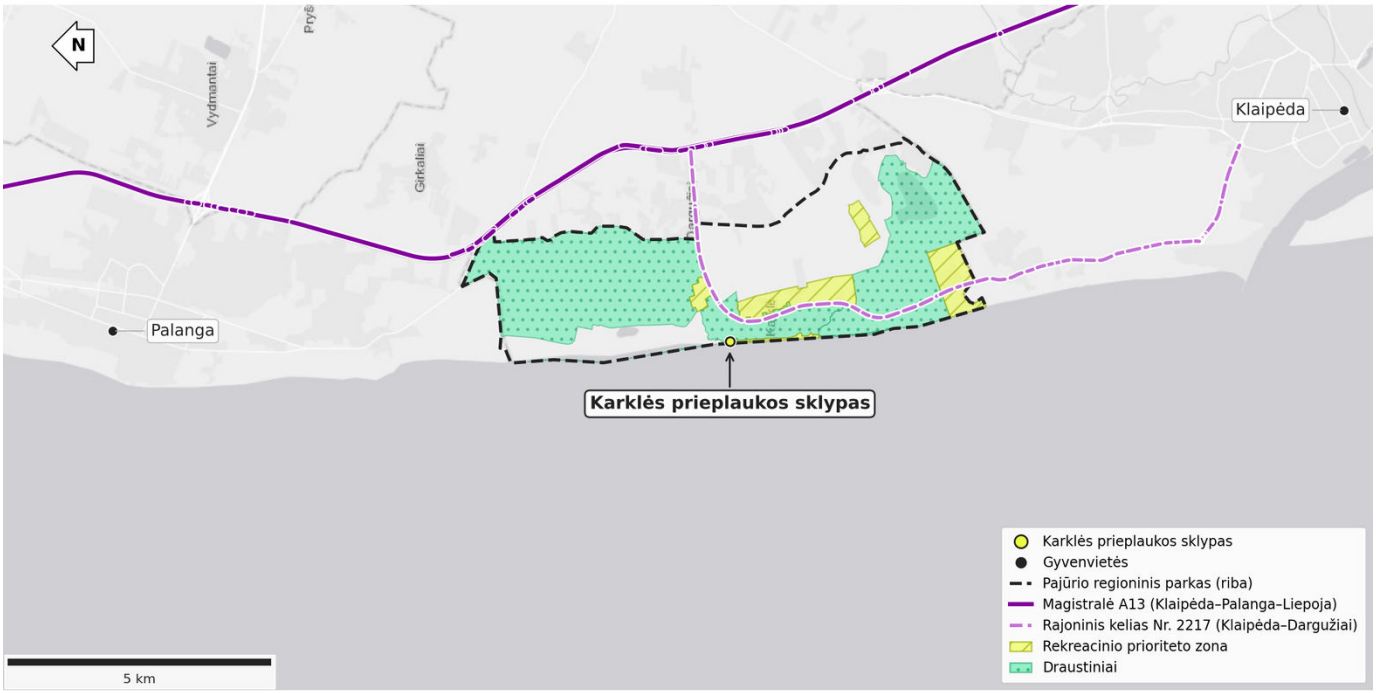
[2] Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m., patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-169, p. 24, 106 ir 109; priemonė 1.1.1.19, produkto rodiklis „Įrengtas uostelis (Karklės daugiafunkcinis mažasis uostelis)".

[3] Europos Komisija, Regioninės ir miestų politikos generalinis direktoratas. Economic Appraisal Vademecum 2021–2027: General Principles and Sector Applications, 2021, 1.2–1.3 sk.

turėtų būti atliekami nuosekliai, tolesnėse projekto stadijose, jei savivaldybė nuspręs prieplaukos projektą tęsti.

Galimos prieplaukos vietą jau nustato galiojantys teisiniai, strateginiai ir teritorijų planavimo dokumentai. Ši studija nagrinėja, kokios funkcijos, mastas ir valdymo modelis tiktų 2012 m. detaliajame plane suformuotam sklypui ties Rikinės upelio žiotimis[4]. Toliau šioje studijoje šis sklypas vadinamas **Karklės prieplaukos sklypu**. Vietą įtvirtina trys galiojantys dokumentai: LR teritorijos bendrasis planas[5], Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas[6] ir 2012 m. detaliojo plano sprendiniai.

Pav. 2.1. Karklės vieta Lietuvos pajūryje.



Šaltinis: Klaipėdos r. sav. atvirieji GIS sluoksniai; pagrindas © Esri, HERE, Garmin, © OpenStreetMap contributors.

2.2 Studijos uždaviniai

Studija sprendžia šešis uždavinius.

1. Poreikio nustatymas. Patikrinti, ar Karklėje pagrįstas daugiafunkcinio uosto, prieplaukos ar kitos mažųjų laivų infrastruktūros poreikis, ir įvardyti galimas tikslines naudotojų grupes: vietos žvejus, vandens turizmo dalyvius (jachtos, kateriai, baidarės), civilinės saugos ir gelbėjimo tarnybas bei turizmo organizatorius. Poreikis vertinamas remiantis Pajūrio regioninio parko lankytojų srautų statistika, Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro duomenimis, Lietuvos

[4] Baltijos jūros priekrantės detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717 (ankstesnis įrašo numeris 003553004392), patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Sklypas Nr. 6, kadastro Nr. 5528/0004:1018, unikalus Nr. 440023983188, plotas 8 118 m², žvejų ir rekreacinių laivelių prieplauka.

[5] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 (TAR, 2021-10-06, Nr. 2021-20951), 589.1 p.

[6] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623; pakeitimas 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105; plano 23.3 papunktis.

mažųjų laivų parko ir veikiančių prieplaukų užimtumo rodikliais, Baltijos jūros uostų svečių srautų duomenimis ir darbinių susitikimų su vietos bendruomene bei suinteresuotosiomis šalimis įžvalgomis. Šiuo pagrindu vertinama nuolatinio laivų laikymo vietų paklausa ir rengiama jūra atplaukiančių svečių srauto prognozė. Sausuma atvykstančių lankytojų atveju apskaičiuojama, koks jų prieaugis reikalingas, kad ekonominė nauda atsvertų sąnaudas.

2. Teisinių, planavimo ir aplinkosaugos sąlygų vertinimas. Įvertinti, ką galiojantys teisės aktai ir teritorijų planavimo dokumentai leidžia, kokios procedūros yra privalomos ir kur tikėtini ribojimai. Vertinami šie studijai aktualūs įstatymai: LR pajūrio juostos, specialiųjų žemės naudojimo sąlygų, saugomų teritorijų, planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo, teritorijų planavimo, statybos, jūros aplinkos apsaugos ir saugios laivybos įstatymai. Sąvokų apibrėžimams papildomai vertinamas LR vidaus vandenų transporto kodeksas, o Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Šventosios jūrų uosto įstatymai pasitelkiami valdymo modelio palyginimui. Atskirai vertinami Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas ir Baltijos jūros priekrantės detalusis planas.

3. Ankstesnio poveikio aplinkai vertinimo aktualumo patikra. Įvertinti 2010 m. „Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos" sprendinių aktualumą šiandienos teisiniam reglamentavimui, gamtinėms ir krantotvarkos sąlygoms bei dabartiniam poreikių lygiui. Nustatoma, kurios anuomet identifikuotos rizikos ir poveikio mažinimo priemonės tinka šios studijos alternatyvoms, o kurioms reikia naujo vertinimo.

4. Alternatyvų formavimas ir palyginimas. Suformuoti ir palyginti realistiškas skirtingo masto alternatyvas: nulinę alternatyvą A0 (esama padėtis, jokių investicijų į infrastruktūrą), mažos prieplaukos sprendinį A1 (apie 50 švartavimosi vietų) ir didesnio masto uostelį A2 (apie 100 švartavimosi vietų).

5. Investicijų poreikio ir naudos vertinimas. Įvertinti preliminarų investicijų poreikį, eksploatacijos sąnaudas, galimas pajamas ir viešąją naudą. Vertinimas atliekamas pagal Centrinės projektų valdymo agentūros Investicijų projektų rengimo metodiką.

6. Rekomendacija ir tolesnių žingsnių sąlygos. Pateikti rekomendaciją dėl tinkamiausios alternatyvos ir įvardyti sąlygas, kurioms esant projektą verta tęsti. Rekomendacijoje atskirai įvardijami suderinimai ir leidimai, kurių prireiks tolesnėse projekto stadijose, ir pateikiamas preliminarus įgyvendinimo planas su tolesnių etapų seka.

2.3 Metodika

Studija remiasi aštuoniomis analizės kryptimis.

Dokumentų analizė. Peržiūrimos ankstesnės su teritorija susijusios studijos ir galiojantys teritorijų planavimo dokumentai. Tarp jų yra Karklės atlasas, Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano dokumentų rinkinys ir Baltijos jūros priekrantės detalusis planas, kuriame suformuotas Karklės prieplaukos sklypas.

Strateginių planavimo dokumentų analizė. Vertinamas projekto suderinamumas su nacionalinio, regioninio ir vietos lygmens dokumentais: LR teritorijos bendruoju planu, Klaipėdos regiono specializacijos strategija iki 2030 m., Klaipėdos rajono savivaldybės bendruoju planu, strateginiu plėtros planu, turizmo plėtros planu ir kultūros strategija iki 2030 m. Papildomai

vertinamos rengiamos nacionalinės mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtros strateginės gairės iki 2035 m. Įvardijama, kur projektas atitinka strateginius tikslus, kur dokumentai jį riboja ir kokios sąlygos turi būti įtrauktos į alternatyvų vertinimą.

Galiojančių teisės aktų ir teisinio reglamentavimo pokyčių analizė. Lyginamos uosto, prieplaukos, akvatorijos, krantinės ir mažųjų laivų infrastruktūros sąvokos pagal LR vidaus vandenų transporto kodeksą, saugios laivybos įstatymą ir specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymą. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Šventosios jūrų uosto įstatymai pasitelkiami kaip artimiausi galiojantys lyginamieji atvejai. Atskirai analizuojamos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo, pajūrio juostos, saugomų teritorijų ir kitų aktualių teisės aktų galiojančios redakcijos, taip pat priimti ar svarstomi pakeitimai, galintys turėti įtakos planavimo, statybos, aplinkosaugos arba eksploatacijos procedūroms.

Ankstesnių su teritorija susijusių vertinimų peržiūra. Tikrinami 2010 m. PAV ataskaitos sprendiniai ir kiti su Karklės–Šventosios priekrante susiję ankstesni tyrimai, įskaitant Aplinkos apsaugos agentūros (toliau AAA) krantų pokyčių stebėsenos 2024–2026 m. ataskaitas ir Lietuvos jūros rajono aplinkos būklės 2018–2023 m. ataskaitą.

Gerųjų Baltijos jūros uostų pavyzdžių analizė. Pavyzdžiai atrenkami pagal penkis kriterijus: kranto tipą, mastą, funkcijų derinį, gamtinį jautrumą ir valdymo modelį. Gilesnei analizei pasirenkami trys atviros Baltijos pakrantės pavyzdžiai. Latvijos Pāvilosta yra savivaldybės valdomas uostas „Natura 2000" teritorijos kaimynystėje, jungiantis žvejybos ir rekreacijos funkcijas. Lenkijos Łeba prie Słowiński nacionalinio parko rodo, kaip atviroje pakrantėje veikia žvejybos ir jachtų uostas su dviejų molų sistema. Lenkijos Darłowo jungia plačiausią funkcijų derinį: žvejybą, jachtų uostą ir keleivinį turizmą viename uoste. Jį valdo savivaldybei priklausanti bendrovė. Artimiausias Lietuvos analogas yra Šventoji, vienintelis atviros Baltijos pakrantės uostelis šalyje (studijos rengimo metu atstatomas).

Teritorijos ir infrastruktūros analizė. Apibrėžiama Karklės prieplaukos sklypo ir jį supančios teritorijos esama padėtis, kuri tampa atskaitos tašku alternatyvoms vertinti. Nagrinėjama sklypų struktūra ir jiems nustatyti reglamentai pagal 2012 m. detalųjį planą bei savivaldybės atviruosius GIS sluoksnius, saugomų teritorijų statusas ir „Natura 2000" tinklo reikalavimai, kultūros paveldo objektai, krantų dinamika ir akvatorijos aplinkos būklė. Vertinama ir infrastruktūra, susisiekimas, automobilių stovėjimas, inžineriniai tinklai ir viešosios paslaugos. Atskirai įvardijamos esamos ir potencialios naudotojų grupės. Krantų ir akvatorijos daliai papildomai naudojami Lietuvos mokslų akademijos krantų erozijos tyrimo rezultatai ir kiti tyrimai apie kranto raidą.

Darbas su suinteresuotosiomis šalimis. Studijos rengimo metu surengti darbiniai susitikimai su vietos bendruomene, Kretingalės seniūnija, Klaipėdos rajono savivaldybės administracija, verslo atstovais ir saugomų teritorijų atstovais.

Finansinis, ekonominis ir rizikų vertinimas. Investicijos, eksploatacijos sąnaudos, pajamos ir viešoji nauda vertinamos pagal Centrinės projektų valdymo agentūros Investicijų projektų rengimo metodiką. Ji suderinta su Europos Komisijos ekonominio vertinimo gairėmis, kuriose įtvirtintas proporcingumo principas. Analizės apimtis derinama prie projekto masto, svarbos ir rizikos. Todėl prieš investiciniame etape atliekama supaprastinta, orientacinėmis sąnaudomis ir preliminariomis

paklausos prognozėmis grįsta sąnaudų ir naudos analizė, o išsamesnis finansinis ir ekonominis vertinimas paliekamas tolesnėms projekto stadijoms. Rizikos pristatomos šešiose grupėse: teisinė ir reglamentinė, aplinkosauginė, techninė-inžinerinė, finansinė, socialinė (suinteresuotųjų šalių) ir terminų. Kiekviena rizika vertinama pagal tikimybę ir poveikį, identifikuojant mažinimo priemones.

3. Projekto kontekstas

Karklė yra Klaipėdos rajono pajūrio gyvenvietė tarp Klaipėdos uosto ir Palangos. Daugiafunkcinio uosto klausimas šioje vietovėje aktualus dabar dėl trijų susiklosčiusių aplinkybių. Pirma, atviroje Baltijos jūros pakrantėje tarp Klaipėdos ir atstatomo Šventosios uosto kitos mažųjų laivų prieplaukos nėra, o vandens turizmo ir rekreacijos paklausa pajūryje auga. Antra, mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtra pastaraisiais metais tapo nacionalinės politinės darbotvarkės dalimi. Trečia, vieta jau turi teritorijų planavimo pagrindą galiojančiuose nacionaliniuose ir regioniniuose dokumentuose.

3.1 Karklė Lietuvos pajūrio kontekste

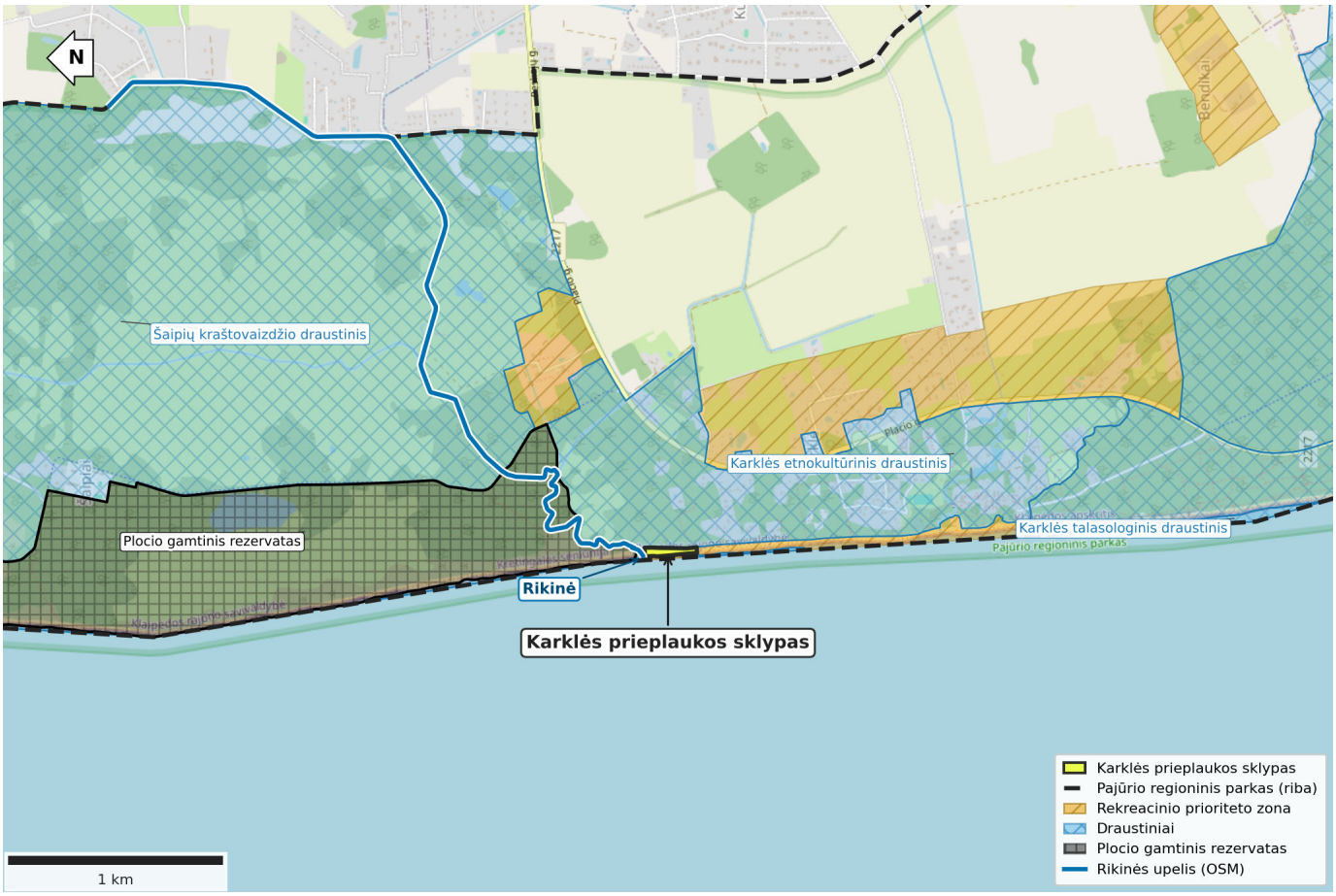
Karklė Kretingalės seniūnijoje yra pagal plotą didžiausia gyvenvietė Pajūrio regioniniame parke (990,4 ha)[7], tačiau apgyvendinta itin retai. 2021 m. surašymo duomenimis čia gyveno 253 nuolatiniai gyventojai[8]. Nuo Klaipėdos ir Palangos centrų Karklę skiria apie 12 km, iki Lietuvos–Latvijos sienos apie 30 km.

Karklės pakrantė yra ir viena labiausiai saugomų, ir viena lankomiausių Lietuvos pajūrio dalių. Bet koks sprendinys čia turi tilpti tarp gamtos apsaugos reikalavimų ir realios rekreacinės paklausos.

[7] Karklės atlasas. Architekto Algimanto Zavišos labdaros ir paramos fondas (vadovė J. Raišutienė ir kt.). Klaipėda, 2016.

[8] Lietuvos statistikos departamentas, 2021 m. visuotinis gyventojų surašymas (per Visuotinę lietuvių enciklopediją, straipsnis „Karklė", vle.lt/straipsnis/karkle/).

Pav. 3.1. Karklės vietovė.



Šaltinis: Klaipėdos r. sav. atvirieji GIS sluoksniai; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

3.2 Vandens turizmo ir mažųjų uostų paklausa

Atviroje Baltijos jūros pakrantėje tarp Klaipėdos uosto ir Lietuvos–Latvijos sienos vienintelė jūrinė švartavimosi vieta yra Šventoji. Kitos veikiančios mažųjų laivų prieplaukos telkiasi Klaipėdos uosto akvatorijoje (Klaipėdos pilies uostas, Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje) arba Kuršių mariose (Dreverna, Nida, Ventė, Kintai). Juodkrantėje nuo 2023 m. veikia tik nedidelė žvejų pontoninė prieplauka (18 laivelių), o keleivinių laivų ir jachtų uostas, kurio rangos pirkimas paskelbtas 2026 m. liepą, ten kol kas tik planuojamas[9]. Šventosios uostas yra artimiausias palyginamasis atviros pakrantės objektas, tačiau šiuo metu pritaikytas tik mažiems, iki 6 m ilgio, pramoginiams ir žvejybos laiveliams. Uosto atstatymo ir daugiafunkcinio pritaikymo darbai jau prasidėjo. Molų ir krantinių statybos rangos sutartis sudaryta 2026 m. birželio 22 d., o darbus planuojama užbaigti per dvejus metus[10].

[9] Juodkrantės uosto detalusis planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendimu Nr. T1-260; rangos pirkimas paskelbtas 2026 m. liepą (atviraklaipeda.lt, 2026 m. liepos 23 d.). Žvejų pontoninė prieplauka (18 laivelių) įrengta 2023 m. pagal Neringos savivaldybės projektą, neringa.lt.

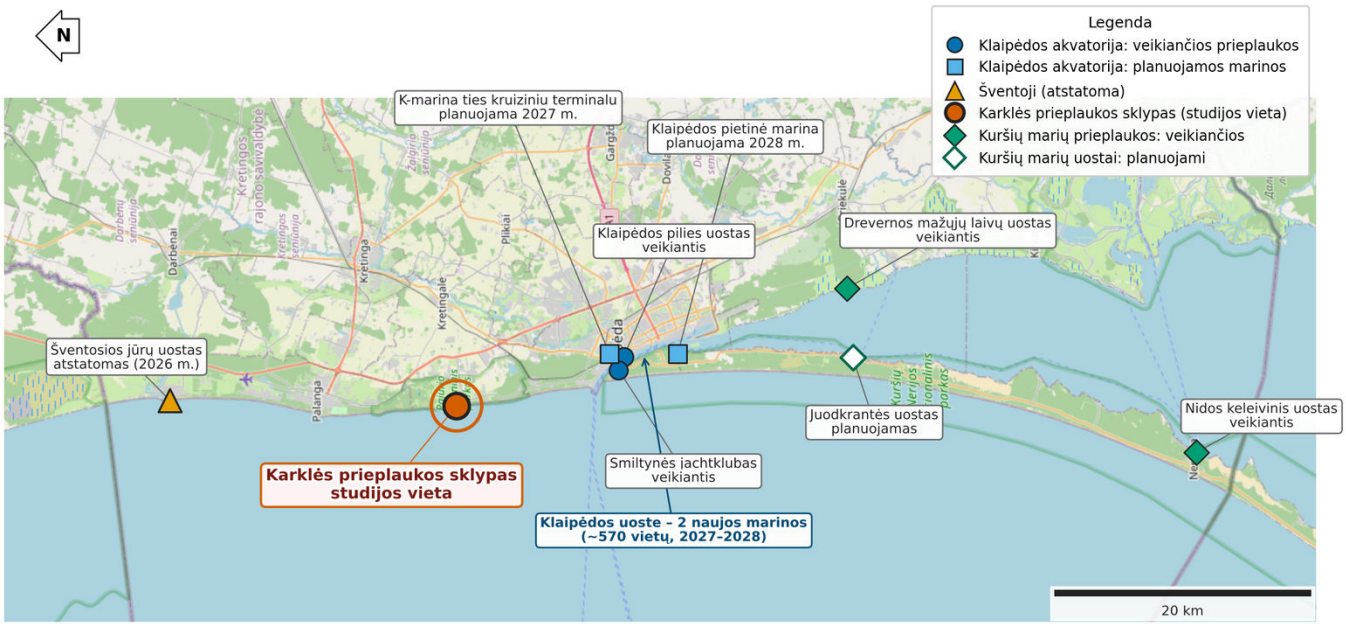
[10] Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis su UAB „Tilsta", sudaryta 2026 m. birželio 22 d. (Palangos miesto savivaldybės administracijos pirkimas Nr. 7427341).

Pav. 3.2. Šventosios uosto vizualizacija.



Šaltinis: Palangos miesto savivaldybė.

Pav. 3.3. Lietuvos pajūrio ir Kuršių marių mažųjų uostų ir prieplaukų tinklas, 2026 m. rugpjūtis.



Šaltiniai: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, SĮ „Šventosios jūrų uosto direkcija", Neringos ir Klaipėdos rajono savivaldybių duomenys; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Pajūrio regioninio parko trijose skaitiklių vietose 2025 m. užfiksuoti 692 089 apsilankymai, važiavimai dviračiu ir praėjimai[11]. Vandens rekreacijos paklausą rodo Lietuvos mažųjų laivų parkas. 2025 m. pabaigoje Lietuvoje registruota 27 914 pramoginių laivų, o tarp jų burinių laivų skaičius pakilo iki 1 233[12]. Lietuvos transporto saugos administracijos vertinimu, dalis senų registracijų nebėra aktyvios ir realiai eksploatuojama tik apie 8 000–10 000 laivų, todėl registruotų laivų skaičius rodo bendrą tendenciją, o ne tikslų naudojamų laivų skaičių. Nors pajūrio infrastruktūros naudotojai sudaro tik dalį visos šalies rinkos, ši kryptis patvirtina augančią vandens rekreacijos ir turizmo paklausą.

Tačiau esamos infrastruktūros šiai paklausai atliepti nebepakanka. Klaipėdos pilies uostas ir Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje sezono metu užpildyti, o Kuršių marių pusėje Drevernos uoste laukiančiųjų eilė išaugo nuo maždaug 60 laivų 2022 m. iki maždaug 100 pareiškėjų 2024 m. Atviroje Baltijos jūros pakrantėje tarp Klaipėdos ir Šventosios nuolatinių švartavimosi vietų apskritai nėra, todėl dalis šios paklausos lieka nepatenkinta. Uostų operatorių ir Lietuvos buriuotojų sąjungos vertinimu, mažųjų laivų parkas auga lėčiau ne dėl paklausos stokos, o dėl vietų laivams laikyti trūkumo[13]. Nepaisant to, artimiausiais metais galima tikėtis švartavimosi pasiūlos pagausėjimo. Šventosios uoste numatoma iki 500 švartavimosi vietų. Taip pat viešai skelbiami du projektai Klaipėdoje: apie 85 vietos prie statomo Kruizinių laivų terminalo ir iki 500 vietų pietinėje marinoje (žr. 14 skyrių). Todėl jūrinės infrastruktūros Karklėje poreikis vertinamas atsižvelgiant ir į šį pasiūlos padidėjimą.

Lankytojų srautas ryškiai sezoniškas. Pagal Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro lankytojų apskaitą 81,6 % apsilankymų centre tenka gegužės–rugsėjo mėnesiams[14].

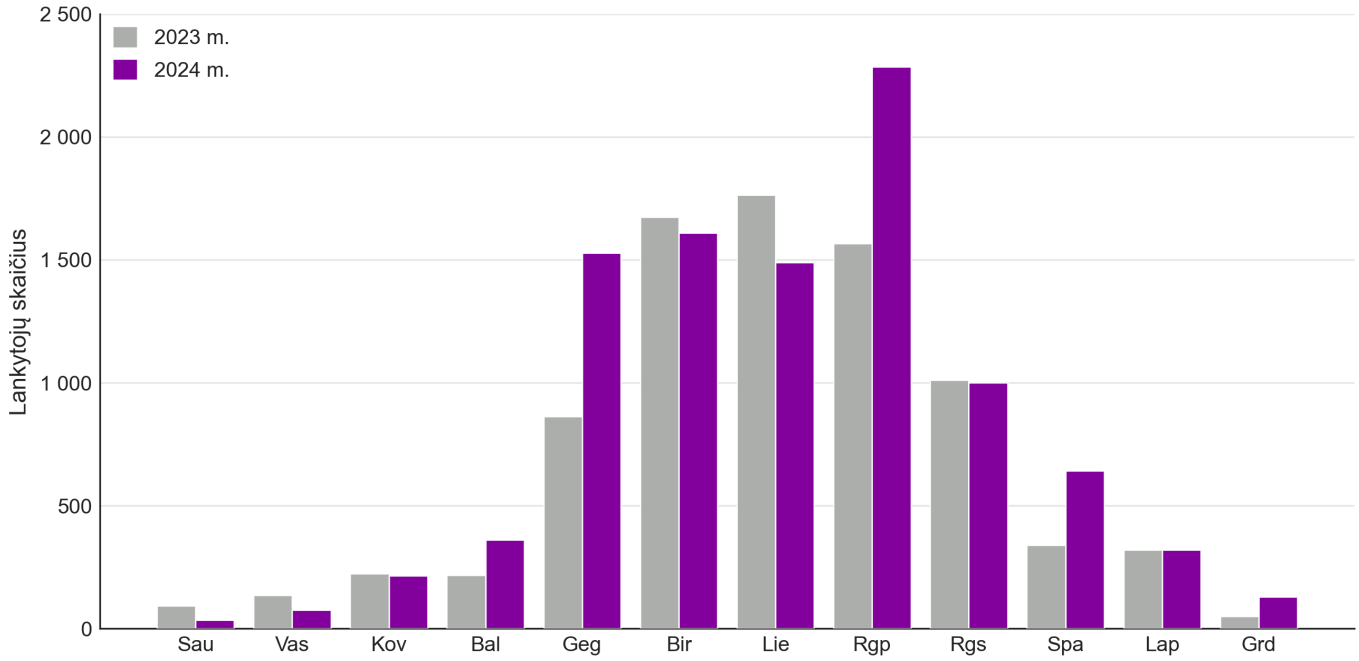
[11] Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, Pajūrio regioninio parko lankytojų statistika, 2020–2025 m.; Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, „Populiariausi lankytini objektai mūsų saugomose teritorijose 2025 m. sulaukė daugiau nei 500 000 lankytojų", 2026 m. sausio 8 d., mlietuva.lrv.lt.

[12] Lietuvos transporto saugos administracija, 2025 m. veiklos ataskaita, p. 29. ltsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/veiklos-ataskaitos/. „Lietuviai ir toliau pirko laivus pramogai", Vakarų ekspresas, ve.lt, 2024 m. gruodžio 16 d.

[13] „Klaipėdos pilies uostas ruošiasi 2024 m. navigacinio sezono atidarymui", klaipeda.diena.lt, 2024 m. gegužės 10 d. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos komentaras, 15min.lt, 2026 m. balandis; ve.lt, 2022 m. liepos 21 d. ir 2024 m. lapkričio 12 d. (Drevernos mažųjų laivų uostas); ve.lt, 2025 m. gegužės 20 d. (Lietuvos buriuotojų sąjunga); Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, projektų informacija.

[14] Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras, 2024 m. veiklos ataskaita (lankytojų pasiskirstymas pagal mėnesius).

Pav. 3.4. Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro lankytojų pasiskirstymas pagal mėnesius 2023–2024 m.



Šaltinis: Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras, 2024 m. veiklos ataskaita, mėnesinio pasiskirstymo diagrama.

Latvijos ir Estijos pakrantės savivaldybės į mažųjų uostų bendradarbiavimo tinklą įsitraukusios labiau negu Lietuvoje. Estija ir Latvija per pastarąjį dešimtmetį atnaujino kelių dešimčių uostų tinklą Europos teritorinio bendradarbiavimo programų lėšomis[15], o Lietuva šiame tinkle dalyvauja tik atskirais projektais[16]. Žinoma, kaimyninių Baltijos valstybių pakrantė yra žymiai ilgesnė nei Lietuvos, tad atsižvelgiant į tai Lietuvoje ekonomiškai pagrįsta plėtoti mažesnį uostų skaičių. Europos Komisijos regioninės politikos leidinyje nurodoma, kad Baltijos regione mažųjų uostų sezonas trumpas, o jachtų uostų tiesioginės pajamos nedidelės, todėl pagrindinę infrastruktūrą paprastai finansuoja viešasis sektorius[17].

3.3 Strateginė ir politinė darbotvarkė

Mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtra pastaraisiais metais įrašyta į nacionalinio lygmens dokumentus. LR Seimo Jūrinių reikalų komisija 2024 m. rudenį priėmė rezoliuciją dėl mažojo laivyno potencialo plėtros, o jos teiginiai įtraukti į XX LR Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planą, kuris mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų infrastruktūros plėtrą paveda Susisiekimo ministerijai. Įsipareigojimas išliko ir 2026 m. vasarą pasikeitus Vyriausybei. XXI LR

[15] Interreg Estonia–Latvia. „ESTLAT Harbours" (EST-LAT55), 2017–2022, 20 uostų, estlat.eu/en/estlat-harbours. „EastBaltic Harbours" (EST-LAT177), 2020–2023, daugiau nei 70 uostų, estlat.eu/en/eastbaltic-harbours.

[16] Interreg South Baltic. „South Coast Baltic", southcoastbaltic.eu/en/about-scb/ (du partneriai Klaipėdos regione). Interreg Baltic Sea Region. „BaltSusBoating 2030", 2022–2024, interreg-baltic.eu/project/baltsusboating-2030/ (Lietuva atstovaujama netiesiogiai per „South Coast Baltic").

[17] Europos Komisija, Regioninės ir miestų politikos generalinis direktoratas. „Come sail away: the Baltic Sea region as a boating destination thanks to EU funds", Panorama, 2024 m. liepa. ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/panorama/2024/07/24-07-2024-come-sail-away-the-baltic-sea-region-as-a-boating-destination-thanks-to-eu-funds_en.

Vyriausybės programoje numatyta plėtoti mažųjų pajūrio bei vidaus vandenų uostų infrastruktūrą derinant investicijas su aplinkosaugos reikalavimais. Nuo 2026 m. sausio Susisiekimo ministerija vadovauja darbo grupei, kuri iki 2026 m. pabaigos turi parengti mažųjų uostų plėtros strateginių gairių iki 2035 m. projektą. Darbo grupėje dalyvauja ir Klaipėdos rajono savivaldybė (žr. 5 skyrių).

Šalia nacionalinės darbotvarkės Karklės sprendiniui galioja saugomų teritorijų statusas. Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas rekreacinio prioriteto zonoje mažųjų laivų prieplauką numato, tačiau su kraštovaizdžio derėjimo ir nuolatinės priežiūros sąlygomis. Nuo 2024 m. plano įgyvendinimą organizuoja Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija[18]. Šios sąlygos vertinamos toliau (žr. 5 ir 6 skyrius).

3.4 Planavimo pagrindas

Karklės prieplaukos vieta jau turi teritorijų planavimo pagrindą. Prieplauką čia numato ir LR teritorijos bendrasis planas, ir Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas (žr. 5 skyrių). Klaipėdos rajono savivaldybės taryba 2012 m. patvirtino Baltijos jūros priekrantės detalųjį planą, kuris ties Rikinės upeliu suformavo atskirą Karklės prieplaukos sklypą (formaliai Sklypas Nr. 6, apie 0,81 ha), kurio paskirtis yra „žvejų ir rekreacinių laivelių prieplauka”[19]. Pačiai prieplaukai dar 2010 m. atlikta poveikio aplinkai vertinimo procedūra, tačiau to sprendimo galiojimas jau pasibaigęs. Detalūs sklypo parametrai, 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo aktualumas ir teisinės sąlygos nagrinėjami toliau (žr. 4, 6 ir 7 skyrius).

[18] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 23.3 papunktis. Patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623; galiojanti redakcija po 2024 m. balandžio 2 d. pakeitimo Nr. D1-105 (1 punktas).

[19] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Rezervatas nuo 2024 m. vadinamas Plocio gamtiniu rezervatu.

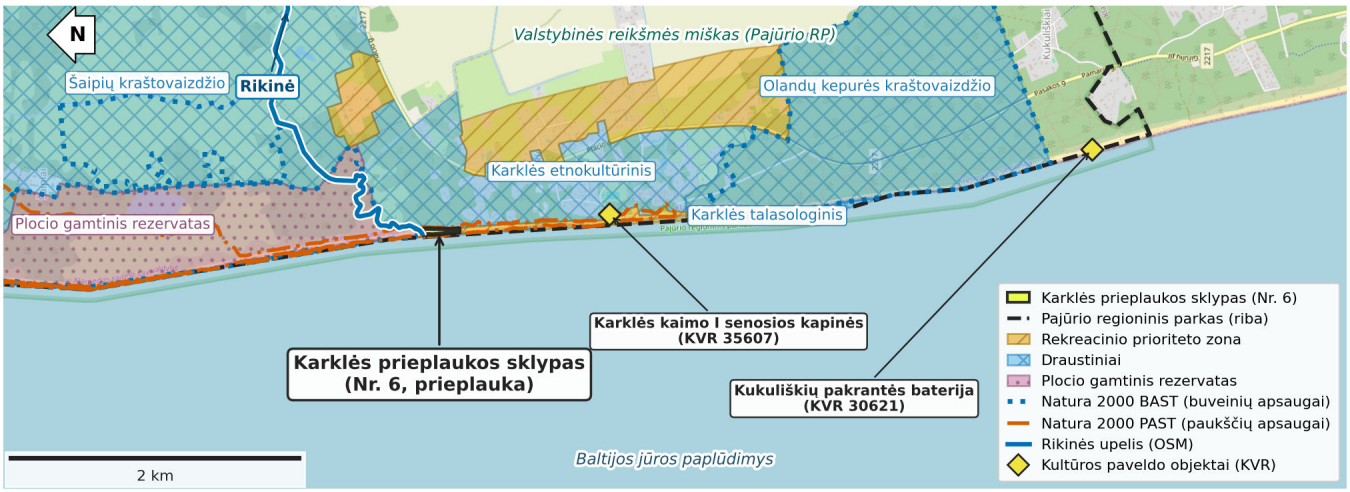
4. Esamos situacijos analizė

Karklės pajūrio juosta yra saugoma, intensyviai lankoma ir nežymiai urbanizuota. Teritorijos reglamentai, esama infrastruktūra ir naudotojų grupės yra atskaitos taškas alternatyvų vertinimui. Karklės kaimo ir analizuojamos teritorijos esamą situaciją apibrėžia trys pjūviai: teritorijos pradinė būklė, infrastruktūra ir galimos naudotojų grupės. Šie pradiniai duomenys yra atskaitos taškas vėlesniam alternatyvų vertinimui.

4.1 Teritorija

Pagrindinis dėmesys skiriamas sklypui ties Rikinės upelio žiotimis (kadastro Nr. 5528/0004:1018), patvirtintam kaip žvejų ir rekreacinių laivelių prieplaukos vieta. Toliau jis vadinamas **Karklės prieplaukos sklypu**[20]. Nuo likusių šešių detaliojo plano sklypų priklauso, kaip Karklės prieplaukos sklypas jungiasi su paplūdimiu, privažiavimu ir lankytojų aptarnavimu. Sklypo padėtis pakrantėje ir saugomų teritorijų sluoksniai parodyti Pav. 4.1, o septynių detaliojo plano sklypų išsidėstymas pateiktas Pav. 4.2.

Pav. 4.1. Karklės prieplaukos sklypas ir saugomų teritorijų kontekstas.



Šaltinis: Klaipėdos r. sav. atvirieji GIS; kultūros paveldo objektai pagal Kultūros vertybių registrą; pagrindas ir Rikinės upelio linija © OpenStreetMap contributors.

4.1.1 Sklypų paskirtys ir reglamentai

Detaliajame plane suformuoti septyni sklypai, kurie kartu apima žvejybos ir mažųjų laivų prieplauką, paplūdimio rekreaciją, privažiavimą prie jūros ir lankytojų aptarnavimą.

Karklės prieplaukos sklypas (detaliojo plano Sklypas Nr. 6). Šis 8 118 m² ploto sklypas detaliajame plane apibrėžtas kaip „žvejų ir rekreacinių laivelių prieplauka”. Sklypui nustatytas inžinerinės infrastruktūros teritorijos naudojimo būdas, todėl jame leidžiami tik prieplaukos

[20] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Rengėjas UAB „Dujų sfera”.

funkcijai būtini statiniai. Pagrindiniai parametrai yra užstatymo tankumas iki 0,30 ir statinio aukštis iki 7 m nuo žemės paviršiaus.

Visuomeninės paskirties sklypas (Sklypas Nr. 7). Detaliajame plane atskiras maždaug 0,19 ha visuomeninės paskirties sklypas suformuotas Karklės kaime, maždaug 1,3 km į pietus nuo prieplaukos sklypo. Jo paskirtis pagal planą susieta su paplūdimio veikla. Jo užstatymo tankumas (0,16) mažesnis nei prieplaukos sklype, o aukštis (iki 8,5 m) didesnis.

Privažiavimo koridorius (Sklypas Nr. 4). Šis nedidelis (apie 700 m²) inžinerinės infrastruktūros sklypas Karklės kaimo dalyje suplanuotas laikinam žvejybiniam privažiavimui prie jūros. Įrengus prieplauką ties Rikinės upeliu, pagal detalųjį planą jis būtų skirtas tik specialiojo transporto ir žmonių su negalia privažiavimui. Būtent šiame sklype 2017 m. įrengtas ir iki šiol veikia valčių nuleidimo į jūrą statinys (slipas)[21]. Privažiuoti prie jūros kranto Karklėje galima tik su savivaldybės nustatyta tvarka išduotu leidimu[22].

Paplūdimio sklypai (Nr. 1, 2, 3 ir 5). Šie sklypai paskirti paplūdimio rekreacijai. Juose leidžiami tik laikinieji statiniai nuo liepos 1 d. iki rugsėjo 30 d.

Prieplauka su aptarnavimo patalpomis sutelkta viename sklype (Nr. 6) šiauriniame juostos gale, o paplūdimio funkcija veikia tik tris vasaros mėnesius. Prieplaukos sklypas yra nedidelis, todėl prireikus daugiau sausumos aptarnavimo infrastruktūros, nei numatyta, tektų keisti detalųjį planą.

[21] Karklės kaimo detaliojo plano aiškinamasis raštas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, sprendinių dalis (Sklypas Nr. 4, 702 m², inžinerinės infrastruktūros teritorija) ir teritorijos tvarkymo režimo sprendinių lentelė (sklypo kampų koordinatės). Detaliojo plano Sklypo Nr. 4 ribos sutampa su žemės sklypo, kadastro Nr. 5528/0003:0397, ribomis (Klaipėdos rajono savivaldybės atvirieji erdvinių duomenų sluoksniai). Pajūrio regioninio parko teritorijos pritaikymo rekreacijai ir turizmui programos 2015–2025 metams įgyvendinimo ataskaita, 2018 m. vasario 2 d. redakcija, klaipedos-r.lt (priemonės „Žvejybinio privažiavimo prie jūros su slipu sklypo Karklės kaime suformavimas" ir „Žvejybinio privažiavimo prie jūros su slipu įrengimas Karklės kaime"). „Pajūrio žvejams statomas slipas", klaipeda.diena.lt, 2017 m. rugsėjo 11 d.

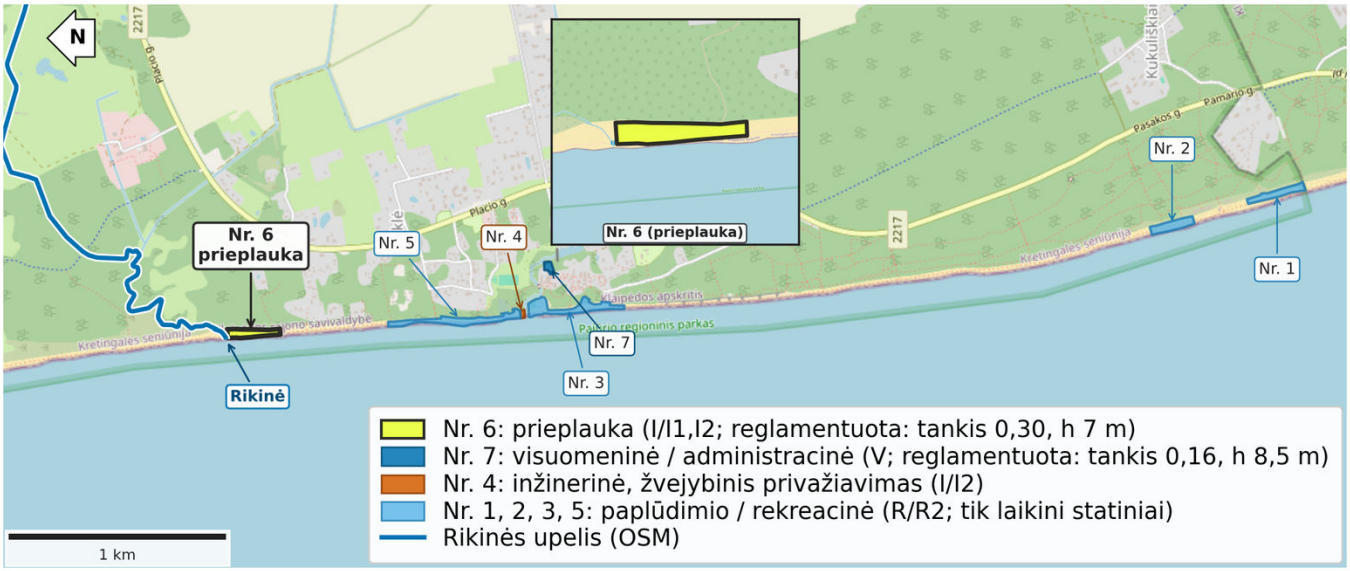
[22] Privažiavimo prie jūros kranto Karklės kaime, Klaipėdos rajono savivaldybėje, Pajūrio regioninio parko teritorijoje tvarkos aprašas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2016 m. gegužės 26 d. sprendimu Nr. T11-190, 5 ir 6.2 punktai bei leidimų formos.

4.1 lentelė. Karklės detaliojo plano (2012 m.) sklypų pagrindiniai parametrai.

Sklypas	Paskirtis	Plotas	Užstatymo tankumas	Statinio aukštis
Nr. 1	Paplūdimio rekreacija	0,81 ha	n.d.	iki 8,5 m (laikinieji statiniai)
Nr. 2	Paplūdimio rekreacija	0,82 ha	n.d.	iki 8,5 m (laikinieji statiniai)
Nr. 3	Paplūdimio rekreacija ir sportas	1,65 ha	n.d.	iki 8,5 m (laikinieji statiniai)
Nr. 4	Žvejybinis privažiavimas prie jūros	0,07 ha (702 m²)	n.d.	n.d.
Nr. 5	Paplūdimio rekreacija	1,58 ha	n.d.	iki 8,5 m (laikinieji statiniai)
Nr. 6 (prieplaukos sklypas)	Žvejų ir rekreacinių laivelių prieplauka	0,81 ha	iki 0,30	iki 7 m nuo žemės paviršiaus
Nr. 7	Visuomeninė paskirtis, susieta su paplūdimio veikla	0,19 ha	0,16	iki 8,5 m

Šaltinis: Karklės detalusis planas (2012 m.), teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717.

Pav. 4.2. Karklės detaliojo plano (2012 m.) sklypų paskirtys.



Šaltinis: Karklės detaliojo plano aiškinamasis raštas, lentelė 7.1.5; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

4.1.2 Saugomos teritorijos ir Natura 2000

Visa juosta yra Pajūrio regioniniame parke, o visas Karklės prieplaukos sklypas patenka į rekreacinio prioriteto zoną. Šioje zonoje rekreaciniais pastatais galima užstatyti tik nedidelę sklypo dalį. Sklypuose nuo 0,15 iki 1 ha bendras užstatymo plotas neviršija 500 m², o didesniuose nei 1 ha sklypuose šis plotas neviršija 5 % sklypo ploto[23]. Statinių aukštis ribojamas iki 8,5 m (vienas

[23] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623 (galiojanti redakcija su 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105 padarytais pakeitimais), 22.2, 22.5, 23.2.6, 23.3, 27, 34.2–34.4 punktai ir papunkčiai. Rekreacinio prioriteto zonos bendro užstatymo ploto ir statinių aukščio reglamentas pagal Karklės kaimo detaliojo plano aiškinamąjį raštą (teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717).

aukštas su palėpe), o plėtoti leidžiama tik poilsio ir turizmo infrastruktūrą. Karklės prieplaukos sklypui, kaip inžinerinės infrastruktūros teritorijai, šie zonos apribojimai netaikomi. Detalusis planas jam nustato atskirus parametrus, užstatymo tankumą 0,30 (apie 2 400 m²) ir griežtesnį statinių aukštį iki 7 m nuo žemės paviršiaus[24].

Kraštovaizdžio tvarkymo zonose sklypo sausumos dalis priskirta urbanizuotos rekreacinės aplinkos zonai (NRu), o greta esanti akvatorija intensyvaus rekreacinio pritaikymo vandenų zonai (VRi). Abiejų zonų padėtis parodyta Pav. 4.3. Tame pačiame brėžinyje tiesiai į rytus nuo Karklės prieplaukos sklypo pažymėta tvarkymo plane numatyta telekomunikacijų ir apžvalgos bokšto vieta (žr. 5 skyrių).

Pav. 4.3. Karklės prieplaukos sklypo kraštovaizdžio tvarkymo zonos.



[24] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Rengėjas UAB „Dujų sfera".

Šaltinis: Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, sprendinių brėžinys.

Abiejose kraštovaizdžio tvarkymo zonose parko planas numato intensyviausią rekreacinę plėtrą. Urbanizuotos rekreacinės aplinkos zonoje (NRu) numatyta kurti intensyviai lankyti pritaikytą aplinką ir rekreacinę inžinerinę infrastruktūrą bei statyti stacionarius rekreacinius statinius. Intensyvaus rekreacinio pritaikymo vandenų zonoje (VRi) akvatorija pritaikoma ypač intensyviam naudojimui, o pakrantėje leidžiama įrengti intensyvią rekreacinę inžinerinę infrastruktūrą. Todėl prieplaukos plėtrai sklypo padėtis šiose zonose neprieštarauja. Realų užstatymą riboja ne saugomų teritorijų reikalavimai, o detaliajame plane nustatyti inžinerinės infrastruktūros teritorijos parametrai.

Jūros pusė patenka į Karklės talasologinį draustinį. Jis saugo jūrinio riedulyno kompleksą su Europos Bendrijos svarbos rifų buveine (1170), žuvų neršto ir maitinimosi vietas bei žiemojančių ir migruojančių vandens paukščių sankaupas[25]. Ties prieplaukos sklypu draustinio riba atsitraukia į jūrą maždaug 100 m, todėl artimiausia akvatorijos juosta priešais sklypą į draustinį nepatenka[26]. Toliau nuo kranto išvesti uosto jūrinės dalies statiniai (molai, gilinama akvatorija) patektų į draustinio ribas, todėl jų poveikį reikėtų įvertinti ir sprendinius suderinti.

Iš sausumos pusės teritorija patenka į Karklės etnokultūrinį draustinį. Jis saugo kaimo gatvių planinę struktūrą ir tradicinį užstatymą tarp Rikinės ir Tydikos upelių, o Pajūrio regioninio parko tvarkymo plane jam taikoma sugriežtinta vizualinio reguliavimo zona. Į pietus nuo Kukuliškių (Karklės) baterijos prasideda Olando kepurės kraštovaizdžio draustinis, saugantis aukšto klifo kraštovaizdį. Į šiaurę nuo prieplaukos sklypo yra Plocio gamtinis rezervatas, griežčiausia saugomų teritorijų kategorija, kurioje ūkinė ir rekreacinė veikla iš esmės draudžiama.

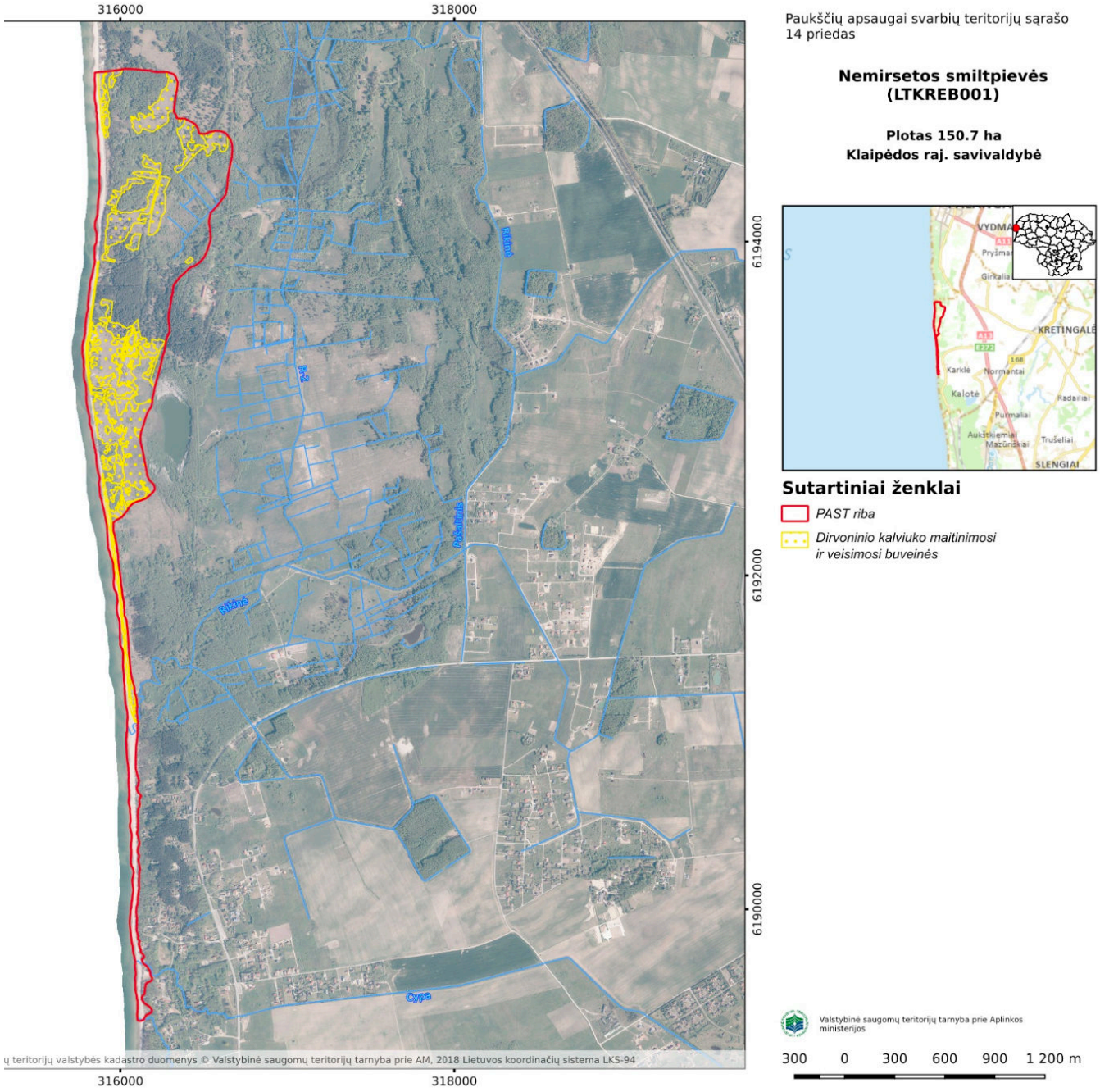
Be draustinių, juosta patenka į „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijas. Sausumos pusėje pajūrio smiltpievės patenka į Nemirsetos smiltpievių paukščių apsaugai svarbią teritoriją, įsteigtą dirvoninio kalviuko apsaugai. Visas Karklės prieplaukos sklypas yra šios teritorijos viduje. Teritorijos riba parodyta Pav. 4.4. Priekrantės vandenys priskirti atskirai paukščių apsaugai svarbiai teritorijai, o riedulynų juosta su jūriniais rifais sudaro gamtinių buveinių apsaugai svarbią teritoriją. Šių teritorijų reikalavimai apima paukščių žiemojimo ir migracijos ramybės sąlygas, dirvoninio kalviuko perimviečių apsaugą smiltpievėse bei jūrinių rifų ir kopų buveinių išsaugojimą[27].

[25] Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. rugpjūčio 17 d. nutarimas Nr. 838 „Dėl Pajūrio regioninio parko ir jo zonų bei buferinės apsaugos zonos ribų plano patvirtinimo", 2.6 papunktis.

[26] Studijos rengėjų skaičiavimas pagal Saugomų teritorijų valstybės kadastro ir Nekilnojamojo turto registro erdvinius duomenis (Lietuvos koordinačių sistema LKS-94), 2026 m.: atstumas nuo Karklės prieplaukos sklypo iki Karklės talasologinio draustinio ribos statmenai į jūrą 109–116 m.

[27] Natura 2000: paukščių apsaugai svarbios teritorijos „Baltijos jūros priekrantė" (LTPALB001) ir „Nemirsetos smiltpievės" (LTKREB001, saugomas dirvoninis kalviukas); buveinių apsaugai svarbi teritorija „Baltijos jūros priekrantė" (LTPAL0001, jūrinių rifų buveinė 1170). Lietuvos saugomų teritorijų valstybės kadastras, stvk.lt.

Pav. 4.4. Nemirsetos smiltpievių paukščių apsaugai svarbi teritorija (LTKREB001) ir dirvoninio kalviuko buveinės.



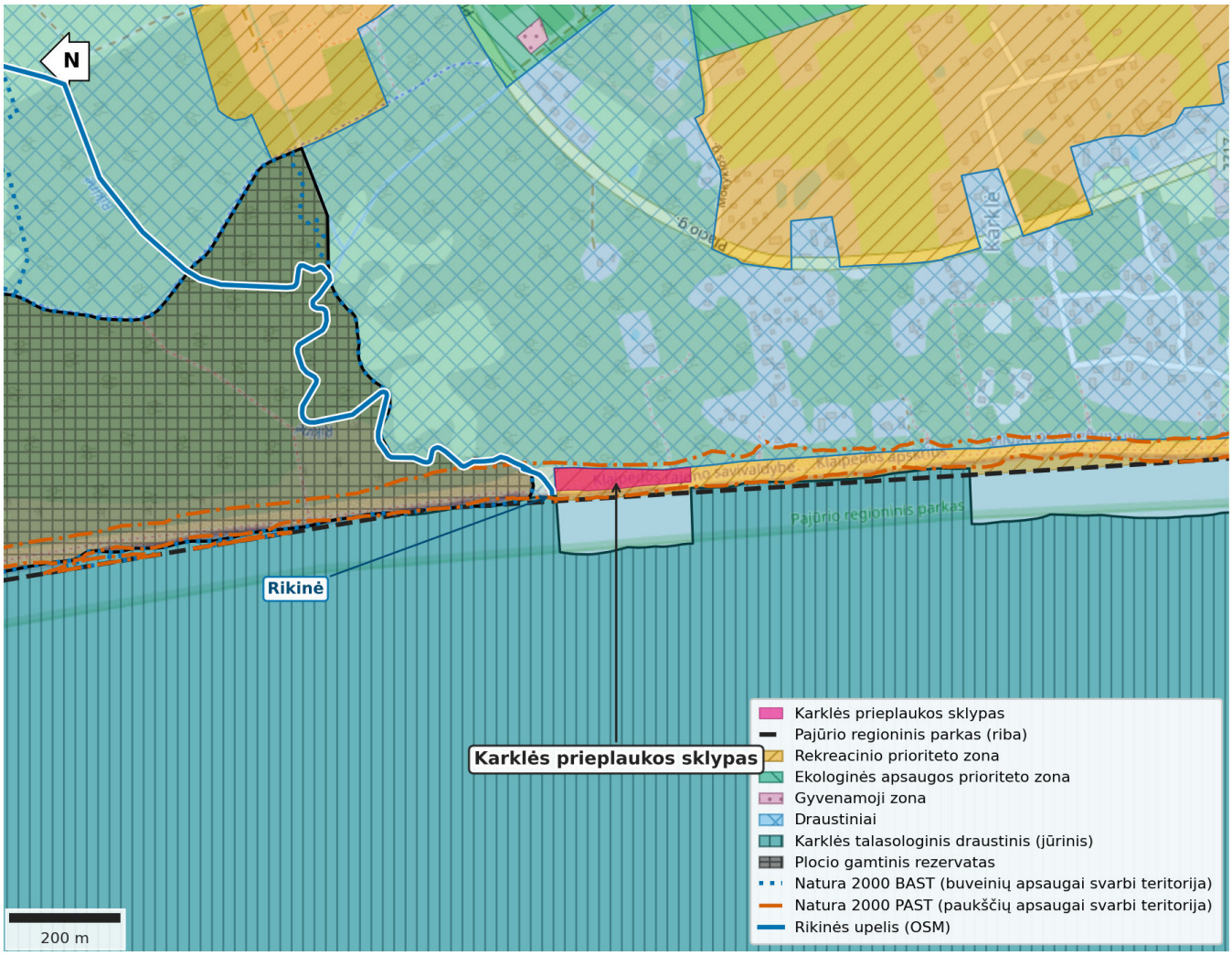
Šaltinis: Paukščių apsaugai svarbių teritorijų sąrašo 14 priedas[28].

Nė vienas iš šių apsaugos statusų prieplaukos statybos nedraudžia. Tačiau jie nustato sezoninius ramybės reikalavimus ir reikalauja, kad techninis projektas, ypač jūrinės dalies sprendiniai, būtų suderintas su Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija. Į tai atsižvelgiama renkantis

[28] Paukščių apsaugai svarbių teritorijų sąrašo 14 priedas. Sąrašas patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. kovo 14 d. įsakymu Nr. D1-281 „Dėl paukščių apsaugai svarbių teritorijų nustatymo"; priedas išdėstytas 2024 m. liepos 19 d. įsakymo Nr. D1-245 redakcija. Nemirsetos smiltpievių teritorijos plotas 150,7 ha.

alternatyvą ir planuojant įgyvendinimo terminus. Saugomų teritorijų sluoksniai Karklės prieplaukos sklypo apylinkėje parodyti Pav. 4.5.

Pav. 4.5. Saugomų teritorijų sluoksniai Karklės apylinkėje.



Šaltinis: Klaipėdos r. sav. atvirieji GIS sluoksniai; Karklės talasologinio draustinio riba pagal Saugomų teritorijų valstybės kadastrą; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

4.1.3 Kultūros paveldas

Karklės prieplaukos sklypas į nekilnojamojo kultūros paveldo objektų teritorijas ir jų apsaugos zonas nepatenka. Arčiausiai jo yra trys Kultūros vertybių registro objektai Karklės kaime: apie 600–700 m į rytus ir šiaurės rytus Karklininkų kaimo pradinės mokyklos pastatas ir evangelikų liuteronų bažnyčios statinių vieta, o apie kilometrą į pietus Karklės kaimo pirmųjų senųjų kapinių kompleksas. Platesnėje Karklės apylinkėje prie jų prisideda Olando kepurės skardis (valstybės saugomas geologinis gamtos paveldo objektas), Kukuliškių piliakalnis su gyvenviete ir pakrantės apsaugos artilerijos baterijos „Memel Nord" statinių kompleksas (žr. 5 skyrių).

Atskiro derinimo šie objektai reikalauja ne kiekvienu atveju, tačiau jų artumas vertinamas rengiant techninį projektą. Techniniai projektai kultūros paveldo objektų teritorijose ir jų apsaugos zonose

derinami su Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritoriniu skyriumi.

4.1.4 Krantų dinamika ir akvatorijos būklė

Karklės pakrantė yra dinamiška, ją formuoja bangos, žiemos ledas ir Klaipėdos uosto molų poveikis smėlio pernašai. Paplūdimio juosta čia siaura, o ilguoju laikotarpiu krantas po truputį traukiasi. 2000–2010 m. vertinimu ruože tarp Nemirsetos ir Olando kepurės kranto kaita buvo nuo −1,57 iki +0,43 m per metus, o ties Olando kepure siekė −1,43 m per metus. Į šiaurę nuo Nemirsetos atsitraukimas gerokai didesnis. Tarp Palangos ir Nemirsetos fiksuota didžiausia Lietuvos pakrantėje erozija, −5,7 m per metus. Paplūdimio plotis Girulių–Nemirsetos atkarpoje, kuriai priklauso ir Karklė, yra 10–15 m[29]. Naujausi Aplinkos apsaugos agentūros stebėsenos ciklai (2024–2025 ir 2025–2026 m.) tose pačiose Karklės ir Kukuliškių atkarpose rodo tik nedidelius metinius pokyčius. Trumpuoju laikotarpiu krantas čia gana stabilus, tačiau ilgalaikė atsitraukimo kryptis išlieka[30]. Todėl bet kurio uosto sprendinio poveikis nešmenų pernašai ir gretimam paplūdimiui turi būti įvertintas projektuojant.

Vandens lygio ir bangų ekstremumai bei žiemos ledo zona riboja sprendinius papildomai, todėl į juos atsižvelgiama projektuojant bet kurį stacionarų hidrotechninį statinį[31].

Akvatorijos pusėje Karklės vandenys neatitinka geros aplinkos būklės kriterijų pagal daugumą vertintų ES jūrų strategijos pagrindų direktyvos rodiklių[32]. Statyboms jūroje tai reiškia griežtesnį poveikio vertinimą. Projektui reikės įrodyti, kad esama būklė nebloginama, ir numatyti poveikio švelninimo priemones, o nustačius reikšmingą poveikį „Natura 2000” vertybėms, ir kompensacines.

4.2 Infrastruktūra

4.2.1 Susisiekimas ir automobilių stovėjimas

Susisiekimą su Karkle užtikrina rajoninės reikšmės kelias Nr. 2217 „Klaipėda–Karklė–Dargužiai” su asfalto danga. Kelio trasa ir Karklės prieplaukos sklypo padėtis parodytos Pav. 4.6. Šiaurės kryptimi jis išeina į magistralę A13 link Palangos ir Liepojos, pietuose veda į Klaipėdos miestą per Girulius ir Melnragę. Privažiavimo keliai į Karklę atnaujinami nepriklausomai nuo uosto klausimo.

[29] Lietuvos mokslų akademija, „Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai” (2015), 8 pav., p. 50 (Gelumbauskaitė, EMODNET, 2012; 2000–2010 m. duomenys).

[30] Aplinkos apsaugos agentūra, žemyninės jūros pakrantės krantų būklės ir dinamikos stebėsena: 2024–2025 m. ciklas (Karklės ruožas Nr. 5 ir Girulių rekreacinis (Kukuliškių) ruožas Nr. 3) ir 2025–2026 m. ciklas (kontroliniai taškai Nr. 67 Karklė ir Nr. 75 Kukuliškiai). Ciklų metodikos skiriasi, todėl reikšmės tiesiogiai nelyginamos.

[31] Naujų grunto šalinimo vietų jūroje poveikio aplinkai vertinimo ataskaita. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas; užsakovas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Klaipėda, 2014.

[32] Aplinkos apsaugos agentūra ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. Lietuvos jūros rajono aplinkos būklė 2018–2023 metais, geros aplinkos būklės savybės ir aplinkos apsaugos tikslai. Vilnius, 2025, p. 10, 87 ir 304–306. Vertinimo vienetas BAL-LT-AA-02 (tarpiniai vandenys, į kuriuos patenka Karklės akvatorija).

Kelio ruožas nuo 8,60 iki 11,70 km rekonstruotas pagal 2016 m. rangos sutartį, o Karklininkų gatvės rekonstrukcijos rangos sutartis sudaryta 2025 m. lapkritį[33].

Karklė pasiekiama ir viešuoju transportu. Klaipėdos miesto savivaldybės autobusų maršrutas Nr. 24, jungiantis Klaipėdą su Karkle ir Kunkiais, stoja trijose stotelėse 1,3–2,8 km atstumu nuo gyvenvietės centro: Karklės kaime, prie Pajūrio regioninio parko lankytojų centro ir prie Olando kepurės. Vasaros tvarkaraštyje numatyta 16 reisų darbo dieną viena kryptimi, mokslo metų tvarkaraštyje 13 reisų[34].

Detalusis planas prieplaukos sklypui priskiria naudojimo pobūdį, apimantį susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorius, tad privažiavimas numatytas paties sklypo viduje. Tačiau fizinė kelio jungtis nuo kelio Nr. 2217 iki prieplaukos detaliajame plane nenubrėžta. Sklypas yra pakrantės juostoje, o tarp jo ir kelio driekiasi valstybinės reikšmės miškas, į kurį patenka ir dalis pačios prieplaukos teritorijos. Todėl, norint pagal planą įrengti pilnos apimties prieplauką, reikia pakoreguoti valstybinės reikšmės miško ribas, toje vietoje suformuoti inžinerinės infrastruktūros sklypą ir privažiavimą išspręsti atskiru techniniu projektu[35]. Vis dėlto platesnio lygmens Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiajame plane numatyta Karklės gyvenvietės gatvė GTV22[36], o 2010 m. žvejų prieplaukos poveikio aplinkai vertinime būtent ji įvardyta kaip galima prieplaukos jungtis su gyvenvietės gatvių tinklu[37]. Prie sklypo iš rytų ir pietų prieinantis miškas priskirtas II grupės B pogrupio rekreaciniams miškams[38], todėl privažiavimo kelio įrengimui reikalinga miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis procedūra, o jos teisinės sąlygos nagrinėjamos 12 skyriuje.

[33] Viešųjų pirkimų tarnybos sutarčių registro duomenys: kelio Nr. 2217 Klaipėda–Karklė–Dargužiai ruožo 8,60–11,70 km rekonstrukcijos sutartis Nr. S-914 (2016 m.) ir Karklininkų gatvės (KL8896) rekonstrukcijos rangos sutartis, 2025 m. lapkričio 26 d.

[34] Lietuvos viešojo transporto maršrutų informacinė sistema VINTRA (visimarsrutai.lt), Klaipėdos miesto savivaldybės viešojo transporto tvarkaraščių duomenų rinkinys (GTFS), 2026 m. vasaros ir mokslo metų tvarkaraščiai.

[35] Baltijos jūros priekrantės detaliojo plano susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinys bei aiškinamasis raštas (teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717).

[36] Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialusis planas (teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00029636; rengėjas UAB „Dujų sfera"). Gatvė GTV22 priskirta Karklės gyvenvietės vietinių gatvių (D2-2) kategorijai. Brėžinys: https://gis.klaipedos-r.lt/portal/home/item.html?id=20773bb39dd54fbaa013b61aeccf7a33.

[37] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita (6 redakcija). Rengėjas Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas; užsakovas Lietuvos žuvininkystės produktų gamintojų asociacija. Klaipėda, 2010.

[38] Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro duomenys, 2026 m.: prie Karklės prieplaukos sklypo iš rytų ir pietų esantys 111 kvartalo 8, 12 ir 55 taksaciniai sklypai priskirti II grupės B pogrupio rekreaciniams miškams.

Pav. 4.6. Kelias Nr. 2217 ir Karklės prieplaukos sklypo padėtis susisiekimo tinkle.



Šaltinis: Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklo duomenų rinkinys (2025 m.); Karklės prieplaukos sklypas pagal Klaipėdos r. sav. atviruosius GIS sluoksnius; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Detalusis planas automobilių stovėjimo vietų prieplaukos ir gretimuose sklypuose nenumato. Tačiau 2010 m. poveikio aplinkai vertinime numatyta nedidelė automobilių stovėjimo aikštelė, apie 10–20 automobilių (arba 5–6 su valčių priekabomis), maždaug 400 m² ploto, skirta žvejų ir valčių transportavimo reikmėms.

4.2.2 Inžineriniai tinklai

Karklės prieplaukos sklype inžineriniai tinklai šiandien fiziškai neįrengti. Detaliajame plane jie pažymėti kaip planuojami, tačiau finansavimas ir pajėgumai nėra patvirtinti.

Vandentiekį numatyta atvesti nuo minėtame specialiajame plane planuojamo įvado. Buitinių nuotekų kanalizacija Karklės prieplaukos sklype numatyta kaip planuojama trasa nuo artimiausios parko kanalizacijos, o detaliojo plano aiškinamajame rašte ji palikta „spręsti techniniu projektu”. Elektros tiekimo sąlyga detaliajame plane nedetalizuota. Todėl uosto veiklai reikalingi vandentiekio, nuotekų ir elektros pajėgumai šiandien nėra užtikrinti ir turi būti įvertinti atskirai.

4.2.3 Esamos viešosios paslaugos ir sezoninis apribojimas

Karklės viešosios paslaugos pritaikytos paplūdimio sezoniškumui. Nuo liepos 1 d. iki rugsėjo 30 d. paplūdimio sklypuose leidžiami tik laikinieji statiniai (biotualetai, persirengimo kabinos, suoliukai ir gelbėjimo stotys)[39].

Su laivyba susijęs statinys Karklėje jau veikia. Minėtas laikinas slipas Sklype Nr. 4 prie Cypos upelio žiočių, maždaug 1,2 km į pietus nuo Karklės prieplaukos sklypo, 2017 m. įrengtas tuometinės Pajūrio regioninio parko direkcijos iniciatyva ir Aplinkos ministerijos lėšomis. Statinį prižiūri Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, o naudotis juo gali asmenys, įsigiję žvejybinės ir rekreacinės įrangos išvežimo į pajūrį paslaugą ir gavę direkcijos leidimą. Nuolatiniai leidimai išduodami atskirai mėgėjiška ir versline žvejyba užsiimantiems asmenims[40].

4.2.4 Ką infrastruktūros būklė reiškia alternatyvoms

Kiekvienoje uosto alternatyvoje tenka įvertinti naujus inžinerinius tinklus (vandentiekį, nuotekas, elektrą) ir sausumos pajėgumus (privažiavimą, automobilių stovėjimą, lankytojų aptarnavimą).

4.3 Naudotojų poreikiai

Karklės pajūrio juosta naudojasi kelios grupės, kurių interesai iš dalies sutampa, iš dalies konkuruoja. Esami naudotojai pajūriu naudojasi jau dabar, be uosto infrastruktūros. Potencialūs naudotojai (buriuotojai, mažųjų laivų savininkai ir žvejai) Karklėje tokios galimybės šiandien neturi, o ji atsirastų tik įrengus prieplauką. Estijos mažųjų uostų verslo modelių analizėje, apėmusioje 212 uostų, jų valdytojai vertino, kad sausuma atvykstantys lankytojai sudaro apie 40 % klientų, o mažaisiais laivais atvykstantys apie 29 %[41]. Šie dydžiai yra uostų valdytojų įverčiai, tačiau jie rodo, kad mažuosiuose uostuose sausumos lankytojų yra daugiau nei atplaukiančiųjų vandeniu.

[39] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Rengėjas UAB „Dujų sfera".

[40] Pajūrio regioninio parko teritorijos pritaikymo rekreacijai ir turizmui programos 2015–2025 metams įgyvendinimo ataskaita, 2018 m. vasario 2 d. redakcija, klaipedos-r.lt (priemonė „Žvejybinio privažiavimo prie jūros su slipu įrengimas Karklės kaime"). Valčių nuleidimo į jūrą laikino inžinerinio statinio (slipo) Karklės kaime naudojimo tvarkos aprašas, patvirtintas Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos direktoriaus įsakymu, mlietuva.lrv.lt. „Pajūrio žvejams statomas slipas", klaipeda.diena.lt, 2017 m. rugsėjo 11 d.

[41] Tartu Ülikooli RAKE. Eesti väikesadamate ärimudeli analüüs, 2024, p. 29 (uostų valdytojų nurodytos klientų grupių rinkos dalys; dalys nesumuojamos iki 100 %, nes respondentų to nebuvo prašoma).

4.2 lentelė. Esami Karklės teritorijos naudotojai ir susijusios grupės (be uosto).

Naudotojų grupė	Santykis su teritorija šiandien
Vietos bendruomenė	253 nuolatiniai gyventojai (2021 m.); kasdienė gyvenamoji aplinka
Sezoniniai gyventojai ir vasarnamių savininkai	Vasarą teritorijos gyventojų ir naudotojų padaugėja; tikslus skaičius neregistruotas
Paplūdimio ir gamtos lankytojai	Gausus, į vasarą susitelkęs srautas; Olando kepurėje 2025 m. fiksuoti 362 946 apsilankymai
Dviratininkai	Take nuo Karklės iki Nemirsetos 2025 m. fiksuoti 148 567 važiavimai dviračiu ir 27 682 praėjimai pėsčiomis; pro Karklę vienu koridoriumi eina keturi dviračių maršrutai, tarp jų EuroVelo 10 ir EuroVelo 13
Vietos aptarnavimo verslas	Teikia apgyvendinimo, maitinimo ir rekreacijos paslaugas; dominuoja vietos bendruomenės narių valdomas mažasis verslas
Susijusios institucijos	Teritoriją valdančios ir prižiūrinčios institucijos (žr. 8 skyrių)

4.3 lentelė. Potenciali Karklės uosto paklausa (atsirastų su prieplauka).

Grupė	Poreikis, kuris aktualizuotųsi su uostu
Mažųjų laivų naudotojai ir mėgėjai žvejai	Mėgėjiška žūklė ir mažųjų laivų rekreacija; verslinės priekrantės žvejybos laimikio iškrovimas
Buriuotojai	Karklė papildytų negausų atviros pakrantės švartavimosi tinklą tarp Klaipėdos ir Šventosios, padidintų buriuotojų saugumą

4.3.1 Vietos bendruomenė ir sezoniniai gyventojai

2021 m. surašymo duomenimis Karklėje gyveno 253 nuolatiniai gyventojai, vidutinis tankumas apie 0,26 gyventojo viename hektare[42]. Administraciškai Karklė priklauso Klaipėdos rajono savivaldybės Kretingalės seniūnijai ir Karklės seniūnaitijai[43]. Karklėje veikia Pajūrio regioninio parko bendruomenė „Karklės senbuviai"[44]. Šalia nuolatinių gyventojų teritoriją intensyviai naudoja sezoniniai gyventojai ir vasarnamių savininkai.

2026 m. liepos 9 d. konsultaciniame susitikime bendruomenė išsakė pirmines nuomones apie prieplaukos idėją[45]. Viena iš bendruomenės atstovų įvardytų rizikų yra ramybės ir poilsio praradimas. Kaip precedentas nurodytas dabartinis privažiavimas prie jūros ties kapinėmis, kur valčių judėjimas, taip pat naktimis, kelia nuolatinius skundus. Antra rizika yra laisvo praėjimo pajūriu link Palangos pertraukimas. Kaip saugotina vertė įvardytas saugomos teritorijos statusas ir Karklės etnokultūrinis tapatumas, dėl kurių didelio masto uosto idėja iš esmės atmetama. Išsakytas skepsis dėl „lėšų įsisavinimo", kai projektas taptų būdu panaudoti ateinantį finansavimą, o ne atsaku į patikrintą poreikį. Bendruomenė pabrėžė, kad pagrindinės infrastruktūros (kelių,

[42] Valstybės duomenų agentūra, 2021 m. visuotinis gyventojų ir būstų surašymas (per Visuotinę lietuvių enciklopediją, vle.lt/straipsnis/karkle/). Tankumas išvestas dalijant gyventojų skaičių iš Karklės teritorijos ploto 990,4 ha.

[43] Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos skelbiami Kretingalės seniūnijos 2023–2027 m. kadencijos seniūnaitijų ribų ir seniūnaičių duomenys, klaipedos-r.lt.

[44] Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos skelbiamas bendruomeninių organizacijų sąrašas, Kretingalės seniūnijos dalis, klaipedos-r.lt.

[45] Karklės bendruomenės konsultacinis susitikimas, 2026 m. liepos 9 d.

aikštelių, apšvietimo, elektros, eismo ir automobilių stovėjimo) reikia bet kuriuo atveju, o prieš priimant sprendimą norima reprezentatyvios gyventojų apklausos ir aiškumo dėl projekto dydžio.

4.3.2 Turistai, rekreacija ir dviračių turizmas

Karklės lankomumo mastą rodo gretimų objektų lankytojų apskaita. Prie pat Karklės esančiame Olando kepurės skardyje 2025 m. užfiksuoti 362 946 apsilankymai. Tai buvo lankomiausias gamtos objektas šalies saugomų teritorijų sistemoje[46]. Metinis apsilankymų skaičius daug kartų viršija nuolatinių gyventojų skaičių, todėl Karklėje plėtojama infrastruktūra tarnautų daugiausia lankytojams. Vietos bendruomenės gyvenimo kokybė dėl to tampa atskiru planavimo reikalavimu.

Pajūrio regioninio parko trijose matavimo vietose 2025 m. iš viso užfiksuoti 692 089 apsilankymai, važiavimai dviračiu ir praėjimai[47]. Parko lankytojų centrą ir „Memel-Nord" ekspoziciją per metus aplanko po kelis tūkstančius žmonių (2025 m. atitinkamai apie 3,2 tūkst. ir 2,6 tūkst.). Palyginti su viso parko srautu, tai nedidelė dalis, todėl galima daryti išvadą, kad dauguma lankytojų patenka tiesiai į paplūdimius ir gamtos objektus.

Be paplūdimio lankytojų, Karklės atveju reikšminga ir dviračių turizmo grupė. Pro Karklę eina keturi dviračių maršrutai: tarptautiniai EuroVelo 10, EuroVelo 13 ir Euroroute R1 bei nacionalinis pajūrio dviračių maršrutas. Artimiausioje vietoje visi keturi sutampa ir eina vienu koridoriumi, kuris nuo prieplaukos sklypo nutolęs apie 446 m. Koridorius įrengtas. Apie 87 % jo ilgio Karklės apylinkėse yra su danga, o su automobiliais bendros kelio atkarpos sudaro apie 2 %[48]. Take nuo Karklės iki Nemirsetos 2025 m. užfiksuoti 148 567 važiavimai dviračiu ir 27 682 praėjimai pėsčiomis, gretimame take pro Kukuliškius atitinkamai 136 368 ir 16 526[49].

Sezoniškumas regione ryškus: Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro duomenimis, 81,6 % apsilankymų centre vyksta gegužės–rugsėjo mėnesiais[50]. Sezoniškumą rodo ir Olando kepurės lankytojų apskaita. Pagal 2024 m. mėnesinius duomenis vasarą skardis aplankomas nuo 60 iki 80 tūkst. kartų per mėnesį (gausiausiai rugpjūtį), pavasarį ir rudenį apie 30 tūkst., o žiemą daugiau kaip 10 tūkst. kartų[51].

---

[46] Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos duomenys apie saugomų teritorijų lankomumą 2025 m. (saugoma.lt). Tarnyba pažymi, kad skardis driekiasi apie kilometrą ir lankytojai gali patekti aplenkdami apžvalgos aikštelėje įrengtą skaičiuotuvą, todėl tikrasis lankytojų skaičius gali būti didesnis.

[47] Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, Pajūrio regioninio parko lankytojų statistika, 2020–2025 m. (lankytojų centras ir ekspozicija „Memel-Nord"); Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, „Populiariausi lankytini objektai mūsų saugomose teritorijose 2025 m. sulaukė daugiau nei 500 000 lankytojų", 2026 m. sausio 8 d., mlietuva.lrv.lt.

[48] OpenStreetMap dviračių maršrutų duomenys (2026 m. būklė), patikrinti pagal EuroVelo Lietuvos koordinatoriaus skelbiamą maršruto aprašymą (eurovelo.dviratis.lt): Lietuvos atkarpos ilgis atitinkamai 108,5 km ir 110 km, Klaipėdos–Palangos atkarpa 26,4 km ir 27 km. Dangos ir tako tipo dalys apskaičiuotos maršruto atkarpoms iki 12 km atstumu nuo Karklės; atstumas nuo prieplaukos sklypo iki koridoriaus nurodytas tiesia linija.

[49] Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, „Populiariausi lankytini objektai mūsų saugomose teritorijose 2025 m. sulaukė daugiau nei 500 000 lankytojų", 2026 m. sausio 8 d., mlietuva.lrv.lt. Skaičiuotuvai fiksuoja važiavimus ir praėjimus, ne atskirus asmenis.

[50] Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras. 2024 m. veiklos ataskaita.

[51] Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos lankytojų skaičiuotuvų apskaita; paskelbta Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2025 m. sausio 13 d. pranešime „Olandų kepurės skardis pernai aplankytas beveik pusę milijono kartų", vstt.lrv.lt. Mėnesinis pasiskirstymas yra 2024 m. apskaitos (metinė suma 424 tūkst. apsilankymų), todėl su tekste nurodyta 2025 m. metine reikšme jis nesutampa.

Pirma, Karklės prieplauką tikslinga planuoti kaip platesnės pajūrio juostos dalį, susietą su gretimais lankomais objektais. Antra, dėl ryškaus vasaros ir likusių mėnesių srauto skirtumo ištisus metus veikianti infrastruktūra didžiąją laiko dalį būtų išnaudojama tik iš dalies. Į tai atsižvelgiama rengiant eksploatacijos modelį ir lyginant alternatyvas.

4.3.3 Vietos verslas ir aptarnavimo paslaugos

Šį lankytojų srautą aptarnauja vietos verslas: apgyvendinimo paslaugos (sodybos, kaimo turizmas, kempingai, nuomojami vasarnamiai), maitinimas (kavinės, sezoniniai kioskai) ir rekreacijos paslaugų teikėjai (dviračių ir valčių nuoma, vandens bei kranto pramogos, gidai, edukaciniai užsiėmimai). Tai esami teritorijos naudotojai ir kartu grupė, turinti tiesioginį ekonominį interesą dėl prieplaukos. Papildomas srautas ir sezono pailginimas tiesiogiai veiktų vietos ir aplinkinių teritorijų verslo apyvartą.

4.3.4 Potenciali uosto paklausa: žvejyba, mažieji laivai ir buriuotojai

Pirminis prieplaukos motyvas buvo verslinė priekrantės žvejyba. 2010 m. poveikio aplinkai vertinimą užsakė žuvininkystės sektoriaus asociacija, o LR bendrasis planas Karklėje numato vietą mažų žvejybos laivelių laimikiui iškrauti (žr. 5 skyrių). Mėgėjiška žūklė šalia jos yra antra, savarankiška funkcija. Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas numato mėgėjišką žūklę kartu su mažųjų laivų prieplaukos įrengimu ir laivybos reguliavimą Karklės talasologiniame draustinyje[52]. Aplinkosauginis prieplaukos leistinumas 2010 m. patvirtintas įvertinus žvejų prieplaukos įrengimo poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą[53], o pagrindą 2012 m. įtvirtino detalusis planas[54]. 2010 m. aplinkosauginio sprendimo galiojimas pasibaigė 2015 m., todėl leistinumo procedūrą tektų pradėti iš naujo (žr. 7 skyrių).

Tačiau nuo to laiko žvejybos sąlygos iš esmės pasikeitė. Nuo 2020 m. rytinės Baltijos menkių tikslinė ir mėgėjiška žvejyba Lietuvai nebeleidžiama. Tų metų žvejybos galimybių reglamente šiam ištekliui Lietuvai neskirta nė vienos tonos[55]. Draudimas pratęsiamas kasmetiniuose reglamentuose. Menkių išteklių būklė per tą laiką nepagerėjo, o Tarptautinė jūrų tyrinėjimo taryba (ICES) šeštus metus iš eilės rekomenduoja nulinę kvotą, nes neršiančių žuvų biomasė yra mažesnė už kritinę ribą[56].

Pokalbiuose su Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos atstovais ir vietos bendruomene minėta, kad po šio draudimo Karklėje per metus išduodamų leidimų privažiuoti prie jūros sumažėjo

---

[52] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623 (galiojanti redakcija su 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105 padarytais pakeitimais), 22.2, 22.5, 23.2.6, 23.3, 27, 34.2–34.4 punktai ir papunkčiai.

[53] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita (6 redakcija). Rengėjas Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas; užsakovas Lietuvos žuvininkystės produktų gamintojų asociacija. Klaipėda, 2010.

[54] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Rengėjas UAB „Dujų sfera".

[55] 2019 m. spalio 30 d. Tarybos reglamentas (ES) 2019/1838, kuriuo nustatomos 2020 m. tam tikrų žuvų išteklių ir žuvų išteklių grupių žvejybos Baltijos jūroje galimybės (OL L 281, 2019-10-31).

[56] Europos Sąjungos Tarybos 2025 m. spalio 28 d. susitarimas dėl 2026 m. žvejybos Baltijos jūroje galimybių (pranešimas spaudai „Baltijos jūra: Taryba susitarė dėl 2026 m. laimikio limitų", consilium.europa.eu); Tarptautinės jūrų tyrinėjimo tarybos (ICES) rekomendacija rytinės Baltijos menkėms (24–32 pakvadračiai).

nuo 200–300 iki ne daugiau kaip 50, o vietinių žvejų praktiškai nebeliko. Mėgėjiškos žvejybos poreikis dėl to neišnyksta, bet keičia pobūdį. Iš pagrindinės funkcijos žvejyba tampa viena iš kelių, greta buriavimo ir poilsio.

Atskira mažųjų laivų naudotojų grupė yra buriuotojai. Lietuvos transporto saugos administracijos duomenimis, 2025 m. pabaigoje šalyje registruoti 1 233 buriniai pramoginiai laivai iš 27 914 pramoginių laivų, o per 2023–2025 m. jų padaugėjo nuo 1 182[57]. Buriniai laivai nuo motorinių valčių skiriasi didesne grimzle, stiebu ir švartavimosi poreikiais, todėl jiems reikia gilesnės akvatorijos bei apsaugotos prieplaukos, kurių paprasta žvejų ar motorinių valčių švartavimosi vieta neatstoja.

Ruože tarp Klaipėdos uosto ir Lietuvos–Latvijos sienos vienintelis atviro tipo uostas yra Šventojoje, o šiuo metu jis atstatomas[58]. Tai reiškia, kad Karklės sprendinys, jeigu būtų įgyvendintas, taptų antruoju atviro tipo buriavimo tašku Lietuvos pakrantėje.

[57] Lietuvos transporto saugos administracija, „2025 m. veiklos ataskaita", p. 29 (pramoginių laivų statistika Lietuvos Respublikos vidaus vandenų laivų registre).

[58] Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis su UAB „Tilsta", sudaryta 2026 m. birželio 22 d. (Palangos miesto savivaldybės administracijos pirkimas Nr. 7427341).

5. Strateginių dokumentų analizė

Karklės prieplauka yra minima nacionalinio, savivaldybės, regiono ir saugomų teritorijų lygmens dokumentuose, o vieta jai suformuota dar 2012 m. detaliuoju planu. Dokumentai skiriasi tuo, kokias funkcijas, sąlygas ir terminus objektui nustato ir kokiu lygmeniu tai daro, nuo LR teritorijos bendrojo plano iki saugomų teritorijų planavimo (Pav. 5.1).

Pav. 5.1. Strateginio ir teritorijų planavimo dokumentai keturiuose lygmenyse.



Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal 5 skyriuje nagrinėjamus strateginio ir teritorijų planavimo dokumentus.

5.1 Nacionaliniai dokumentai

Nacionaliniu lygmeniu prieplauką Karklės teritorijoje įvardija trys galiojantys dokumentai: LR teritorijos bendrasis planas, jo sprendinių įgyvendinimo programa ir Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas.

LR teritorijos bendrasis planas

LR teritorijos bendrasis planas (toliau LR bendrasis planas) yra aukščiausio lygmens valstybės teritorijos planavimo dokumentas. Jis nustato, kaip visoje šalyje plėtojamos gyvenvietės, infrastruktūra, gamtinis karkasas ir ūkinė veikla.

Karklė LR bendrojo plano tekstinėje dalyje įvardyta tris kartus. Svarbiausias paminėjimas yra prieplaukos sprendinys. Jis Karklės prieplauką numato mažų žvejybos laivelių laimikiui iškrauti, tiksliai nurodo jos vietą (Karklės kaimo šiaurinė dalis ties Rikinės upeliu) ir reikalauja pritaikyti sausumos susisiekimo infrastruktūrą. Antrasis paminėjimas yra žuvininkystės sektoriaus sprendinyje. Jame Karklė nurodyta greta Šventosios jūrų uosto ir uostelių, planuojamų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros zonose, o priekrantės verslinė žvejyba skatinama kaip nematerialus kultūros paveldas ir tradicinis verslas. Trečiasis paminėjimas Karklę įrašo tarp devynių vertingiausius pajūrio ir pamario rekreacijos išteklius turinčių teritorijų[59]. Be šių trijų paminėjimų Karklei taikomos bendrosios pajūrio nuostatos. Prieplaukos ženklas pažymėtas ir plano brėžinyje (Pav. 5.2).

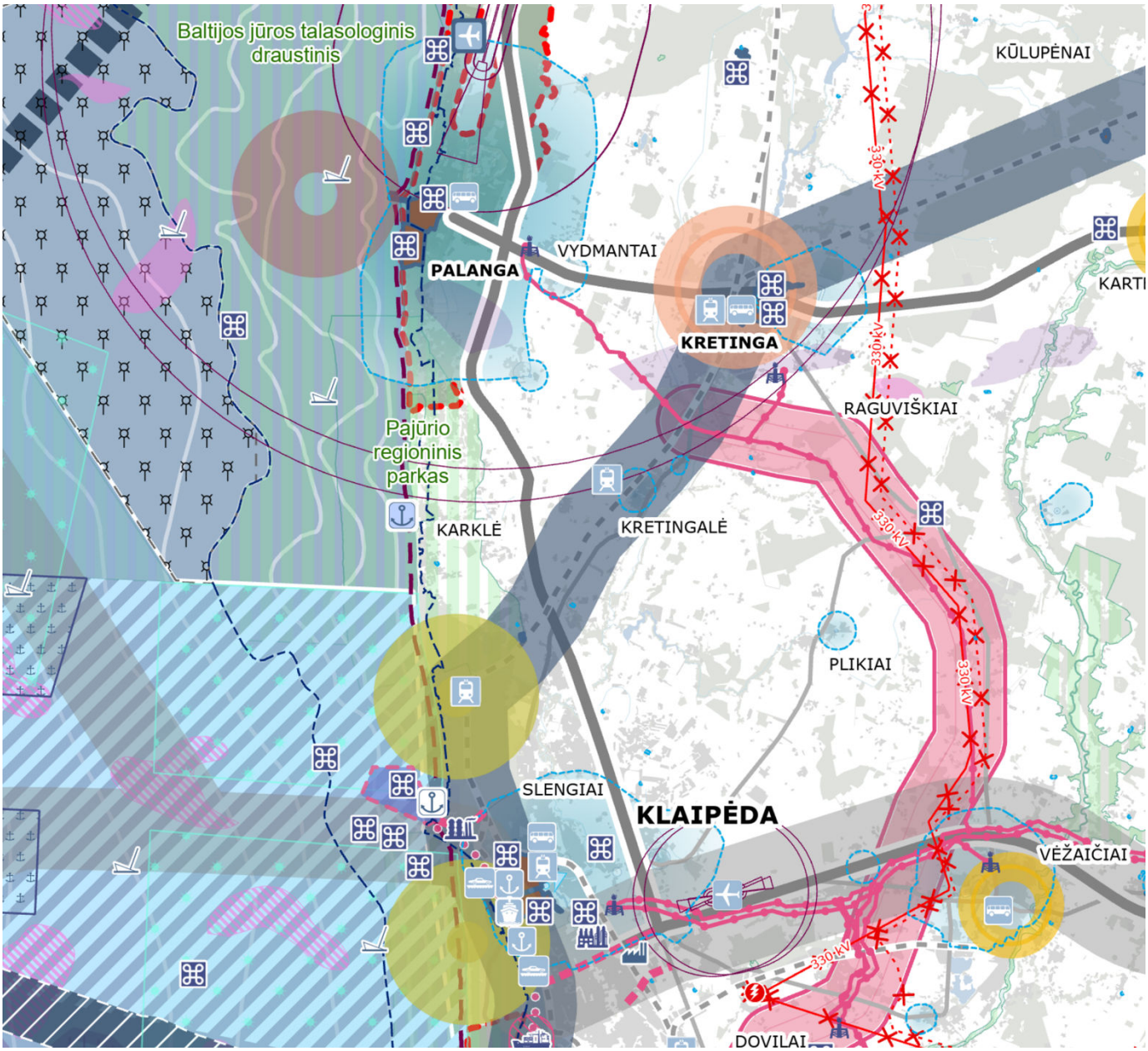
LR bendrasis planas Karklėje numato žvejybinę prieplaukos funkciją. Plane yra ir bendra nuostata plėtoti daugiafunkcinius uostelius ir prieplaukas jūros pakrantėje, siekiant skatinti rekreacijos ir žuvininkystės sektorių augimą. Vadinasi, platesnis funkcijų rinkinys Karklėje nedraudžiamas, bet ir nenumatytas.

Karklės akvatoriją apima bendra priekrantės zonos nuostata, kad visoje Kuršių nerijos ir žemyninio kranto priekrantėje nuo kranto linijos iki 20 m gylio uostų ir uostelių infrastruktūros plėtrai prioritetas teikiamas taikant ekologines kompensavimo priemones. Kadangi LR bendrojo plano nuostatos žemesnio lygmens planavimui privalomos, praktiškai tai veikia kaip planavimo sąlyga. Ką konkrečiai reiškia ekologinės kompensavimo priemonės uosto infrastruktūrai, planas neapibrėžia, todėl turinys nustatomas poveikio aplinkai vertinimo metu ir derinant su saugomų teritorijų institucijomis.

Atskirai LR bendrasis planas nustato bendrą krantosaugos kryptį visai Lietuvos pakrantei. Jame numatyta nuolatinė paplūdimių ir apsauginio kopagūbrio priežiūra, paplūdimius atkuriant jūroje esančiu smėliu ir uostuose iškasamu švariu gruntu, o inžinerinės krantotvarkos priemonės taikomos tik iškilus ekstremalioms grėsmėms kranto struktūrai ar gyventojų saugumui. Uosto jūrinės dalies poveikis smėlio pernašai ir gretimam krantui vertintinas kartu su krantotvarkos priemonėmis, o gilinant akvatoriją iškastas švarus gruntas pagal tą pačią nuostatą gali būti naudojamas paplūdimiams atkurti.

[59] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 (TAR, 2021-10-06, Nr. 2021-20951), 540, 553.1, 574, 589.1, 591.1, 595 punktai ir papunkčiai bei 6 priedas.

Pav. 5.2. Karklės atkarpa LR bendrojo plano brėžinyje „Atsakingai naudojama jūra ir pakrantė".



Šaltinis: LR teritorijos bendrojo plano sprendinių konkretizavimo brėžinys „Atsakingai naudojama jūra ir pakrantė" (2021, M 1:200 000), iškarpa.

LR bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programa

Vyriausybės 2023 m. patvirtintoje bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programoje įrašyta priemonė įrengti prieplauką žvejams ties Karkle. Jos rezultatas apibrėžtas ta pačia bendrojo plano sprendinio formuluote. Vykdytoja nurodyta Klaipėdos rajono savivaldybė, finansavimo šaltiniai yra valstybės biudžetas per Susisiekimo ministeriją, savivaldybių biudžetai, Europos Sąjungos ir kitos lėšos, o terminas yra 2030 m. Prie terminų programoje pažymėta, kad dėl geopolitinės ir nuo jos

priklausančios ekonominės situacijos priemonių įgyvendinimo poreikis ir laikotarpis gali vėluoti arba kisti[60].

Pirma, nacionalinis sprendinys turi valstybės lygmeniu paskirtą vykdytoją. Antra, priemonė turi orientacinį terminą, su kuriuo lygintini studijoje vertinami įgyvendinimo grafikai. Trečia, įvardyti finansavimo šaltiniai, nors konkreti finansavimo priemonė ar kvietimas nenurodyti. Priemonė suformuluota kaip žvejų prieplauka, nors 4 skyriuje aprašyta Karklės žvejų paklausa šiuo metu abejotina.

Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas

Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas yra valstybės lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, kurio suvestinė redakcija galioja nuo 2020 m. sausio. Planas nustato, kad juo privaloma vadovautis rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo ir strateginius dokumentus[61]. 2021 m. LR bendrojo plano 6 priede jis įrašytas tarp galiojančių valstybės lygmens teritorijų planavimo dokumentų, siejamų su bendrojo plano sprendiniais[62]. Karklė pajūrio juostos plane minima keturis kartus.

Pirma, galimybė įrengti prieplaukas numatyta šešiose pajūrio vietose, tarp jų Karklės etnokultūrinio draustinio ruože. Antra, tame pačiame ruože gali būti įrengiama žvejų ir rekreacinių laivų prieplauka, jeigu tai neprieštarauja Saugomų teritorijų įstatyme nurodytų dokumentų sprendiniams. Antroji nuostata yra tvirčiausias galiojantis valstybės lygmens pagrindas platesniam nei vien žvejybiniam profiliui, nes rekreacinius laivus ji įvardija tiesiogiai.

Plane nustatyta, kad prieplaukos ir jos technologiškai būtinos infrastruktūros statybos vietos parenkamos atliekant poveikio aplinkai vertinimą, o žemės sklypai formuojami rengiant detaliuosius planus. Sandėliavimo ir kito ūkinio naudojimo pastatai turi būti statomi už pajūrio juostos ribų. Pajūrio juostoje statomi ne aukštesni kaip vieno aukšto su palėpe pastatai (kraigo aukštis iki 8,5 m), o kitos paskirties žemės sklypų užstatymo tankis ribojamas iki 30 procentų ploto. Karklės prieplaukos sklypui griežtesnius parametrus nustato galiojantis detalusis planas (žr. 4 skyrių).

Planuojant uostų ir prieplaukų teritorijas turi būti įvertintos jų pritaikymo rekreacijai galimybės, teritorijos formuojamos atviros ir prieinamos visuomenei ir įtraukiamos į tarptautinius jūrinio turizmo kelius ir trasas. Kartu su rekreacinių laivų nuostata tai reiškia, kad valstybės lygmens specialusis planavimas rekreacinę funkciją Karklės ruože ir leidžia, ir skatina.

Rengiamos nacionalinės gairės

Šalia galiojančių dokumentų rengiamos nacionalinės mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtros strateginės gairės iki 2035 m. Pavedimą sudaryti sąlygas Kuršių nerijos ir pajūrio mažųjų

[60] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. rugsėjo 20 d. nutarimu Nr. 741 (TAR, 2023-09-22, Nr. 2023-18526), 1 priedas (priemonių planas), priemonė prie 574 punkto „Įrengti prieplauką žvejams ties Karkle" ir priemonių plano lentelės terminų stulpelio antraštė.

[61] Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 28 d. įsakymu Nr. D1-601, 3, 64, 65, 67, 72, 74, 85.3.4, 89.2, 89.6 punktai ir papunkčiai (suvestinė redakcija nuo 2020 m. sausio 23 d.).

[62] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, 6 priedas.

uostų infrastruktūrai plėtoti įtvirtino Vyriausybės 2025 m. gruodžio 10 d. nutarimas[63]. Gairių ir jų veiksmų plano projektus susisiekimo ministro 2026 m. sausio 30 d. įsakymu sudaryta darbo grupė, kurioje dalyvauja ir Klaipėdos rajono savivaldybė, turi parengti iki 2026 m. gruodžio 31 d.[64] Mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų infrastruktūros plėtra įrašyta ir į XXI Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, kuriai Seimas pritarė 2026 m. liepos 14 d., o 2026 m. rugsėjo 9 d. nutarimu patvirtintame naujame Vyriausybės programos įgyvendinimo plane Susisiekimo ministerijai pavesta iki 2028 m. III ketvirčio sudaryti sąlygas mažųjų uostų infrastruktūros plėtrai[65].

5.2 Savivaldybės, regiono ir saugomų teritorijų dokumentai

Žemesniuose lygmenyse Karklės prieplauka konkretinama iki priemonės su atsakingais vykdytojais, terminais ir rodikliais. Klaipėdos rajono savivaldybės taryba 2021 m. gegužės 27 d. priėmė tris lygiagrečius dokumentus iki 2030 m. (strateginį plėtros planą, turizmo plėtros planą ir kultūros strategiją), o teritorijos naudojimą nustato savivaldybės bendrasis planas. Šalia jų aktualios dvi Klaipėdos regiono specializacijos strategijos kryptys ir Pajūrio regioninio parko planavimo dokumentai.

Klaipėdos rajono savivaldybės bendrasis planas

Karklės prieplauka Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane (2025 m. korektūros pagrindiniame brėžinyje) pažymėta kaip nacionalinio lygmens objektas. Karklės pakrantėje pažymėta prieplauka įvardyta kaip „Lietuvos Respublikos bendruoju planu suplanuota prieplauka"[66]. Detaliau prieplauką apibūdina 2012 m. detalusis planas, kuriame nustatytas sklypas ir naudojimo būdas, ir Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, kuris nustato prieplaukos funkcijas ir aplinkosaugos sąlygas.

Karklės teritorijai bendrasis planas nustato aplinkos ir naudojimo reikalavimus. Rekreacijos ir turizmo sprendiniuose Karklė priskirta Karklės–Girulių rekreaciniam rajonui, patenka į didžiausią plėtros potencialą turintį Karklės–Kukuliškių rekreacinių išteklių arealą ir įvardyta kaip Pajūrio regioninio parko turizmo centras. Užstatymo dalyje Karklė priskirta rekreaciniu požiūriu vertingoms gyvenamosioms vietovėms su ekstensyvaus tvarkymo reikalavimu, kuris išlaiko esamą užstatymo pobūdį ir tradicinę kaimišką aplinką. Karklės etnokultūriniam draustiniui taikoma išsauganti apsauga su reguliuojama rekreacine veikla. Susisiekimo dalyje per Kukuliškius, Karklę ir Šaipius eina EuroVelo 10 ir 13 maršrutų ruožas. Bendrojo plano koregavimo aiškinamajame rašte

[63] Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2025 m. gruodžio 10 d. nutarimas Nr. 895 „Dėl Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo" (TAR, 2025-12-15, Nr. 2025-21408), 8.2.10 papunktis.

[64] Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2026 m. sausio 30 d. įsakymas Nr. 3-51 „Dėl darbo grupės Lietuvos mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtros strateginėms gairėms iki 2035 metų bei šių strateginių gairių veiksmų plano projektams parengti sudarymo", 2.1 papunktis (suvestinė redakcija nuo 2026 m. birželio 17 d.).

[65] Dvidešimt pirmosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2026 m. liepos 14 d. nutarimu Nr. XV-1157 (TAR, 2026-07-14, Nr. 2026-11854), X skyrius, 587 punktas. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2026 m. rugsėjo 9 d. nutarimas Nr. 675 „Dėl Dvidešimt pirmosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo" (TAR, 2026-09-17, Nr. 2026-14057), 7.14 papunktis.

[66] Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūra, patvirtinta Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimu Nr. T11-34 (techninės klaidos ištaisymas 2025 m. balandžio 24 d. sprendimu Nr. T11-170); pagrindinis brėžinys, 2024 m. gruodžio 11 d.

nurodyta, kad sprendiniai parengti laikantis Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo plano nuostatų[67].

Klaipėdos rajono strateginis plėtros planas iki 2030 m.

Klaipėdos rajono strateginiame plėtros plane iki 2030 m. yra išskirta priemonė: „Pajūrio regioninio parko dalies (Kukuliškiai–Karklė–Kalotė) infrastruktūros ir paslaugų kompleksiškas vystymas". Priemonės rodikliai numato Karklėje įrengti lankymui reikalingą infrastruktūrą (nuo nulio iki trijų vienetų iki 2030 m.) ir įgyvendinti keturias susisiekimą gerinančias iniciatyvas, kurios apima automobilių stovėjimo vietas, pėsčiųjų ir dviračių takus bei ekologiško transporto infrastruktūrą. Lankytojų skaičius Kukuliškių–Karklės–Kalotės ruože turi pakilti nuo 235 384 iki 282 461 asmens 2030 m. Karklė tame pačiame plane įvardyta kaip viena iš trijų rajono nacionalinio potencialo teritorijų greta Gargždų ir Drevernos–Svencelės–Priekulės[68].

Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m.

Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m. yra vienintelis savivaldybės tarybos lygmens dokumentas, kuris Karklės uostelį įvardija kaip atskirą veiksmą su savo rodikliu, įgyvendinimo terminu ir atsakingais vykdytojais. Priemonę „Karklės kaimo rekreacinio ir turistinio patrauklumo vystymas" sudaro keturi lygiagretūs veiksmai: automobilių stovėjimo vietų kūrimas Karklės kaimo teritorijoje, poilsio ir sanitarinės infrastruktūros įrengimas pagal higienos normą paplūdimiams, Karklės daugiafunkcinio mažojo uostelio įrengimas ir prisidėjimas prie pirso bei valčių nuleidimo į jūrą inžinerinio statinio (slipo) įrengimo darbų[69]. Būtent šis dokumentas savivaldybės lygmeniu patvirtina daugiafunkcinį profilį. Prieplauka jame traktuojama kaip žvejybinė ir kartu rekreacinį bei turistinį patrauklumą kelianti infrastruktūra.

Plano stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių vertinime Karklė minima kelis kartus. Stiprybėse rajono pramogų ir turizmo paslaugų įvairovė siejama su Karkle greta Drevernos, Svencelės, Gargždų ir Priekulės. Silpnybėse visam rajonui fiksuojamas patogumų ir infrastruktūros trūkumas (viešieji tualetai, maudyklos, privažiavimo keliai, prieplaukos). Galimybėse atskirai įvardytas žvejų prieplaukos įrengimas Karklėje ir kurortinio statuso teritorijų perspektyva.

Tas pats turizmo planas aplinkinėse vietovėse numato Olando kepurės prieigų (automobilių stovėjimo aikštelės ir jungiančio pėsčiųjų tako), Kukuliškių baterijos ir piliakalnio bei Kalotės ežero lankymo gerinimą. Plane numatyta ir vietinės reikšmės kelio Nr. 1111 rekonstrukcija į dviračių taką

[67] Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūra, patvirtinta Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimu Nr. T11-34 (techninės klaidos ištaisymas 2025 m. balandžio 24 d. sprendimu Nr. T11-170); sprendinių aiškinamasis raštas pagal 2020 m. rugpjūčio 20 d. sprendimu Nr. T11-333 patvirtintą bendrojo plano koregavimą.

[68] Klaipėdos rajono savivaldybės strateginis plėtros planas iki 2030 m., patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-170 (2025 m. gruodžio 18 d. sprendimo Nr. T11-437 redakcija), priemonė 2.3.1.3 „Pajūrio regioninio parko dalies (Kukuliškiai–Karklė–Kalotė) infrastruktūros ir paslaugų kompleksiškas vystymas" ir jos vertinimo kriterijai nuo PR-2.3.1.3.-1 iki PR-2.3.1.3.-3.

[69] Klaipėdos rajono savivaldybės turizmo plėtros planas iki 2030 m., patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-169, priemonė 1.1.1.19 „Karklės kaimo rekreacinio ir turistinio patrauklumo vystymas"; gretimos priemonės 1.1.1.16–1.1.1.21; stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė.

tarp Karklės ir Šaipių pasienio atraminio punkto 2023–2030 m. bei telekomunikacijų ir apžvalgos bokštas šiaurinėje Karklės dalyje[70].

Klaipėdos rajono kultūros strategija iki 2030 m.

Karklės ir Kukuliškių apylinkėse yra keturi lankymui aktualūs paveldo objektai: Karklės kaimo pirmųjų senųjų kapinių kompleksas (kultūros strategijoje vadinamas vienintelėmis kapinėmis Lietuvoje ant Baltijos jūros kranto), Kukuliškių piliakalnis su gyvenviete, pakrantės apsaugos artilerijos baterijos „Memel Nord" statinių kompleksas ir Olando kepurės skardis kaip valstybės saugomas geologinis gamtos paveldo objektas. Kultūros strategija vardija kapines, Kukuliškių piliakalnį ir Olando kepurės skardį, o jos priemonės suformuluotos visam rajonui pagal temas (piliakalnių sutvarkymas, senųjų kapinaičių tvarkymas, Antrojo pasaulinio karo objektų pritaikymas lankymui)[71].

Klaipėdos regiono specializacijos strategijos kryptys

Klaipėdos regiono specializacijos strategijos iki 2030 m. jūrinės ekonomikos krypties veiksmų plane perimtas siekis vystyti mažųjų uostų arba prieplaukų tinklą Baltijos jūros priekrantėje. Plane šis siekis priskiriamas Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijai. Atskirai pažymima, kad naujų uostelių plėtra, tenkinanti tiek priekrantės žvejų, tiek turizmo poreikius, sutampa su valstybės strateginiais tikslais. Plano tikslų, uždavinių ir priemonių dalyje mažieji uostai ar prieplaukos nepaminėti, o turizmo sektorius į plano aprėptį neįtrauktas[72].

Tos pačios strategijos darnaus jūrinio ir pakrančių turizmo krypties aprašyme Karklė įvardyta tiesiogiai. Aprašant nacionalinio lygmens nuostatas nurodoma, kad nedidelių jachtų ir mažųjų laivų uostų arba uostelių tinklas visoje Baltijos jūros pakrantėje plėtotinas išlaikant mažiausiai 50 km atstumą tarp jų, o naujos vietos siejamos su Karklės ir Šventosios gyvenvietėmis. Tarp jūrinio turizmo prioritetų atskirai įrašytas laivybos Baltijos jūroje sąlygų gerinimas, kurį sudaro Šventosios jūrų uosto vystymas ir Karklės prieplaukos statyba[73].

Pajūrio regioninio parko planavimo dokumentai

Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas aplinkos ministro 2016 m. įsakymu ir galiojantis su 2024 m. pakeitimu, Karklės prieplauką numato tiesiogiai. Vystant vandens turizmą jame siūloma įrengti mažųjų laivų prieplauką Karklės rekreacinio prioriteto zonoje, organizuoti ekskursijas laivu po Baltijos jūrą, skatinti mėgėjišką žūklę ir įrengti visą reikalingą infrastruktūrą

[70] Ten pat, priemonės 1.1.1.16–1.1.1.21.

[71] Klaipėdos rajono savivaldybės kultūros strategija iki 2030 m., patvirtinta Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-168, 3.2.5 ir 3.2.6 skyriai, priemonės 1.1.1.1, 1.1.1.5 ir 1.1.1.6 (formuluotė „vienintelės kapinės Lietuvoje ant Baltijos jūros kranto" iš 3.2.6 skyriaus). Kultūros vertybių registro kodai: Karklės kaimo pirmųjų senųjų kapinių kompleksas 35607; pakrantės apsaugos artilerijos baterijos „Memel Nord" statinių kompleksas 30621; Kukuliškių piliakalnis su gyvenviete 44153.

[72] Klaipėdos regiono specializacijos strategijos iki 2030 m. kryptis „Jūrinė ekonomika", veiksmų planas iki 2030 m. (v2.0), Asociacija „Klaipėdos regionas", 2021, poskyris „Jūrų transportas ir uostai" ir įvadinės dalies aprėpties apibrėžimas.

[73] Klaipėdos regiono specializacijos strategijos iki 2030 m., Darnaus jūrinio ir pakrančių turizmo krypties aprašymas (priedas Nr. 4), Asociacija „Klaipėdos regionas", 2021, p. 16–17 ir p. 20.

prieplaukai aptarnauti ir pasiekti. Įrašytos ir dvi eksploatacinės nuostatos: siekti, kad prieplaukos infrastruktūra derėtų pajūrio kraštovaizdyje, ir vykdyti nuolatinę prieplaukos priežiūrą[74].

Karklės prieplaukos sklypas patenka į parko rekreacinio prioriteto zoną, kurią nustato parko ir jo zonų bei buferinės apsaugos zonos ribų planas[75]. Sausumos pusėje sklypui taikoma urbanizuotos rekreacinės aplinkos kraštovaizdžio tvarkymo zona (NRu), o gretima akvatorijos juosta priskirta intensyvaus rekreacinio pritaikymo vandenų zonai (VRi).

Karklė plane įvardyta kaip vienas iš trijų svarbiausių parko rekreacinių centrų greta Nemirsetos ir Kalotės. Nuo Kukuliškių iki šiaurinės Karklės dalies numatyti trys nauji paplūdimiai ir vienas rekonstruojamas, o šiaurinėje Karklės dalyje numatyta vieta telekomunikacijų ir apžvalgos bokštui su apžvalgos aikštele apie 30 m aukštyje (tas pats objektas, kurį numato ir rajono turizmo planas). Skatinamas senųjų Karklės kelių struktūros atsikūrimas neužtveriant praėjimų link jūros, o iš centrinės Karklės dalies numatytas pėsčiųjų ir dviračių takas link Zeigių[76].

Sausumos susisiekimo srityje planas numato, kad automobilių statymą atkarpoje nuo Kukuliškių iki Olando kepurės skardžio bus galima leisti tik tada, kai pagal kelio Nr. 2217 rekonstrukcijos techninį projektą bus išplatinta viena kelio pusė. Numatyta ir dviračių takų atkarpų rekonstrukcija Šaipių kraštovaizdžio draustinyje ir Kukuliškių kaime[77].

Architektūrinio derinimo reikalavimą nustato kelių dokumentų nuostatos: tvarkymo plano siekis, kad prieplaukos infrastruktūra derėtų pajūrio kraštovaizdyje[78], kraštovaizdžio tvarkymo zonos apsaugos reglamentas, parko nuostatų reikalavimas statyti atsižvelgiant į Mažosios Lietuvos architektūros tradicijas[79] ir rajono bendrojo plano reglamentai.

Savivaldybės, regiono ir saugomų teritorijų dokumentai nacionalines nuostatas sukonkretina. Kraštovaizdžio derinimą detalizuoja parko tvarkymo planas, parko nuostatai ir bendrojo plano reglamentai, o sausumos susisiekimą detalizuoja turizmo plano, plėtros plano ir parko tvarkymo plano priemonės.

5.3 Funkcijų ir dokumentų suderinamumas

Sugretinus visus dokumentus matyti, kad prieplaukos funkcijos įtvirtintos nevienodai. Vienos numatytos beveik visuose dokumentuose, kitos paminėtos tik kontekste arba neapibrėžtos. Septynios galimos funkcijos sugretintos su aštuoniais galiojančiais dokumentais Pav. 5.3 matricoje. Vertinamos funkcijos: žvejybinė funkcija, mėgėjiška žūklė, mažųjų laivų rekreacija, ekskursinė laivyba, civilinė sauga ir gelbėjimas, edukacija arba lankytojų centras ir susisiekimas

[74] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024 m. balandžio 3 d., 23.3 papunktis.

[75] Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. rugpjūčio 17 d. nutarimas Nr. 838 „Dėl Pajūrio regioninio parko ir jo zonų bei buferinės apsaugos zonos ribų plano patvirtinimo" (suvestinė redakcija nuo 2024 m. kovo 29 d.); ribų planas, rekreacinio prioriteto zona.

[76] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 22.2, 22.5, 23.2.6, 23.5 ir 23.6 papunkčiai.

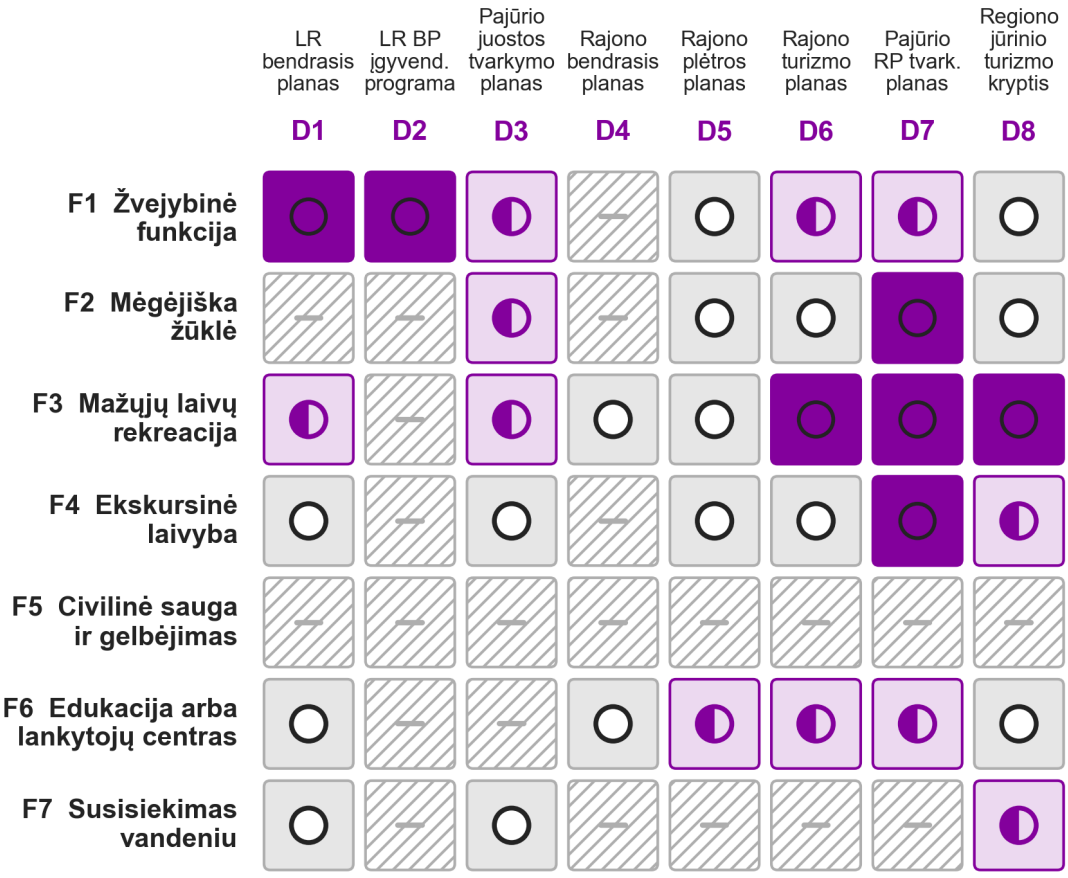
[77] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 34.2, 34.3, 34.4 papunkčiai.

[78] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 23.3 papunktis.

[79] Regioninių parkų nuostatai, patvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. balandžio 29 d. nutarimu Nr. 490 (suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 6 d.), Pajūrio regioninio parko nuostatų 4.1, 5.4 ir 8.2 papunkčiai bei 6 punktas.

vandeniu. Langeliai užpildyti keturių laipsnių skale: funkcija numatyta tiesiogiai, leidžiama su sąlygomis, paminėta kontekste arba neapibrėžta.

Pav. 5.3. Strateginių dokumentų ir Karklės prieplaukos funkcijų suderinamumo matrica.



Dokumentai (stulpelių kodai)

- **D1** Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas (2021 m.)
- **D2** LR teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programa (2023 m.)
- **D3** Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas (2020 m. redakcija)
- **D4** Klaipėdos rajono savivaldybės bendrasis planas (2025 m. korektūra)
- **D5** Klaipėdos rajono strateginis plėtros planas iki 2030 m.
- **D6** Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m.
- **D7** Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas (2016 m., su 2024 m. pakeitimu)
- **D8** Klaipėdos regiono specializacijos strategija: darnaus jūrinio ir pakrančių turizmo kryptis

Šaltinis: studijos rengėjų vertinimas pagal dokumentų formuluotes; vertinti aštuoni strateginio ir teritorijų planavimo dokumentai.

Tvirtą pagrindą turi dvi funkcijos. Žvejybos funkciją LR bendrasis planas įvardija pažodžiui, jo įgyvendinimo programa paverčia priemone su vykdytoju ir terminu, o pajūrio juostos tvarkymo

planas leidžia Karklės ruože. Mažųjų laivų rekreaciją tiesiogiai numato parko tvarkymo planas, rajono turizmo planas ir regiono turizmo kryptis, o pajūrio juostos tvarkymo planas ir LR bendrasis planas ją leidžia su sąlygomis. Šios dvi funkcijos sudaro minimalų prieplaukos branduolį ir įtraukiamos į kiekvieną vertintiną alternatyvą.

Vidurinę grupę sudaro mėgėjiška žūklė, ekskursinė laivyba ir edukacija arba lankytojų centras. Mėgėjišką žūklę ir ekskursijas laivu parko tvarkymo planas įvardija tiesiogiai, tačiau kituose dokumentuose jos lieka sąlyginės arba kitų priemonių dalis. Edukacijos arba lankytojų centro tiesiogiai nenumato nė vienas dokumentas. Rajono plėtros, turizmo ir parko tvarkymo planai šią funkciją leidžia su sąlygomis, o likusiuose ji lieka kontekstinė arba neapibrėžta. Todėl šių funkcijų apimtis priklauso nuo pasirinktos alternatyvos.

Silpniausiai pagrįstos dvi funkcijos: civilinė sauga su gelbėjimu ir susisiekimas vandeniu. Civilinės saugos ir gelbėjimo funkcijos nė vienas vertintas dokumentas Karklės prieplaukai nepriskiria, todėl ši funkcija tikslinama derinant poreikius su Krašto apsaugos ministerija, Karinėmis jūrų pajėgomis, Valstybės sienos apsaugos tarnyba ir Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentu. Susisiekimo vandeniu Karklei tiesiogiai nenumato nė vienas dokumentas. LR bendrasis planas ir pajūrio juostos tvarkymo planas prieplaukas mini bendrame jūrinio susisiekimo kontekste, o su sąlygomis susisiekimą vandeniu leidžia tik regiono turizmo kryptis, tarp jūrinio turizmo prioritetų įrašiusi laivybos Baltijos jūroje sąlygų gerinimą.

5.4 Išvada dėl suderinamumo

Strateginiai dokumentai Karklės prieplauką vertina nevienodai. Tas pats sprendinys vienuose dokumentuose numatomas tiesiogiai, kituose leidžiamas su sąlygomis, dar kituose lieka neutralus arba neapibrėžtas.

Draudimų nėra

Nė vienas strateginio ar teritorijų planavimo dokumentas Karklės prieplaukos ar mažųjų laivų uostelio nedraudžia. Priešingai, prieplauką šioje vietoje įvardija LR teritorijos bendrasis planas, jo sprendinių įgyvendinimo programa, Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m., Klaipėdos regiono specializacijos strategijos darnaus jūrinio bei pakrančių turizmo kryptis ir 2012 m. detalusis planas. Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas ją Karklės ruože leidžia. Strateginiu lygmeniu tai reiškia, kad studija iš naujo nesvarsto prieplaukos vietos. Ji jau parinkta ir įtvirtinta planavimo dokumentuose.

Dokumentai nustato ir sąlygas. Pirma, priekrantės iki 20 m gylio juostoje uostų ir uostelių infrastruktūros plėtrai prioritetas teikiamas taikant ekologines kompensavimo priemones, o jų turinys nustatomas poveikio aplinkai vertinimo metu. Antra, prieplaukos statinių architektūra ir mastelis turi derėti prie pajūrio kraštovaizdžio, o reikalavimą nustato saugomų teritorijų reglamentai ir rajono bendrojo plano tvarkymo reglamentai. Trečia, laivyba Karklės talasologiniame (jūriniame) draustinyje priskirta reguliuojamai veiklai[80], todėl konkretūs reikalavimai derinami su saugomų teritorijų institucijomis. Ketvirta, prieplaukų įrengimui žemės sklypai formuojami detaliaisiais planais, todėl galima apimtis krante priklauso nuo galiojančio

[80] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 7.1 papunktis.

sklypo ribų ir parametrų. Prieplaukos masto sprendiniui šios sąlygos yra įvykdomos, o platesnio masto alternatyvoms jų įvykdymas priklausytų nuo papildomų procedūrų.

Trinties taškai

Tikro prieštaravimo tarp dokumentų nėra, tačiau du taškai vertinami atsargiai. Pirmas yra funkcijų platumas. 2021 m. LR bendrasis planas ir jo įgyvendinimo programa Karklei numato žvejybinę funkciją, o pajūrio juostos tvarkymo planas, parko tvarkymo planas, rajono turizmo planas ir regiono turizmo kryptis Karklę sieja su platesniu, rekreaciniu profiliu. Antras yra sausumos susisiekimo detalumas. Nacionalinis reikalavimas pritaikyti susisiekimo infrastruktūrą sukonkretinamas iki kelio Nr. 2217 atkarpos, o tai į derinimą įtraukia ir Susisiekimo ministeriją.

Strateginiu lygmeniu projekto leistinumas jau nustatytas, todėl studijai lieka atsakyti, kuri alternatyva geriausiai įgyvendina patvirtintus strateginius sprendinius. Pagrindinės funkcijos (žvejyba ir mažųjų laivų rekreacija) jau įtvirtintos, todėl alternatyvos lyginamos pagal mastą, valdymo modelį ir papildomų funkcijų rinkinį.

6. Teisinio reglamentavimo analizė

2012 m. patvirtintas Baltijos jūros priekrantės ties Karkle detalusis planas suformavo žvejų ir rekreacinių laivelių prieplaukos sklypą[81], o Pajūrio regioninio parko (toliau Pajūrio RP) tvarkymo plane mažųjų laivų prieplauka šioje vietoje įrašyta kaip vandens turizmo plėtros sprendinys[82]. Savivaldybės lygmeniu ta pati vieta pažymėta 2025 m. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūros pagrindiniame brėžinyje sutartiniu ženklu, reiškiančiu Lietuvos Respublikos bendruoju planu suplanuotą prieplauką[83]. Tačiau Lietuvos teisė mažųjų laivų uostą atvirojoje Baltijos jūros pakrantėje reglamentuoja siaurai. Nuo objekto kvalifikavimo ir masto priklauso, kuri norma jam taikoma, ar pakanka galiojančių planų, ar reikia naujos planavimo procedūros ir kurios institucijos sprendinį derina.

6.1 Teisinė kategorija

Prieplauka ir uostas yra skirtingos teisinės kategorijos. Vidaus vandenų transporto kodeksas prieplauką apibrėžia kaip dalį uosto požymių turinčią vietą su stacionariais arba plūduriuojančiais įrenginiais laivams priplaukti, stovėti, išplaukti, kroviniams krauti, keleiviams įlaipinti arba išlaipinti[84]. Šios studijos objektui kodeksas tiesiogiai netaikomas, nes Baltijos jūra nepriskirta vidaus vandenų keliams, tačiau kodekso sąvokos artimiausios šiai studijai. Saugios laivybos įstatymas „uosto" sąvoką apibrėžia, o „prieplaukos" sąvokos neturi.

> *„Uostas – teritorija (uosto žemė ir akvatorija), skirta laivams įplaukti ir išplaukti, stovėti, aprūpinti, kroviniams perkrauti, taip pat keleiviams aptarnauti."*[85]

Kvalifikavus objektą uostu, atsiranda reikalavimas turėti uosto kapitoną. Kapitoną skiria uostą valdančios įmonės vadovas, o kapitonui pavaldžios tarnybos organizuoja laivų eismą akvatorijoje, tikrina gylius ir prižiūri navigacijos įrenginius.

Lietuvoje bendro jūrų uostų įstatymo nėra, o Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Šventosios jūrų uosto įstatymai reguliuoja jau esančių uostų veiklą ir valdymą. Šventosios uostas įsteigtas 2004 m. Vyriausybės nutarimu, o įstatymas priimtas dvejais metais vėliau. Juo uosto žemė, turto patikėjimo teisė ir direkcijos modelis įtvirtinti įstatymo lygiu. Normos, reikalaujančios uostą steigti įstatymu, galiojančioje teisėje nėra. Šios studijos vertinimu, nėra ir aiškios naujo valstybinio jūrų uosto steigimo tvarkos. Karklei tai reiškia, kad atskiras įstatymas būtų reikalingas ne kaip leidimas

[81] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328, 3.2 ir 3.3 papunkčiai; aiškinamasis raštas.

[82] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024 m. balandžio 3 d. (pakeista 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105), 23.3 papunktis.

[83] Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūra, patvirtinta Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimu Nr. T11-34; pagrindinis brėžinys, 2024 m. gruodžio 11 d.: sutartinis ženklas, reiškiantis Lietuvos Respublikos bendruoju planu suplanuotą prieplauką, ir teritorijų tvarkymo reglamentų lentelė.

[84] Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas, 1996 m. rugsėjo 24 d. Nr. I-1534; suvestinė redakcija nuo 2026 m. gegužės 22 d., 13 straipsnio 5 dalis.

[85] Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas, 2000 m. rugpjūčio 29 d. Nr. VIII-1897; suvestinė redakcija nuo 2025 m. sausio 1 d., 2 straipsnio 39 dalis, 20 straipsnio 1 dalis ir 21 straipsnio 1 dalis.

statyti, o kaip pagrindas uosto žemės, patikėjimo teisės ir uosto direkcijos modeliui, jeigu būtų pasirinkta Šventosios tipo teisinė kryptis.

Šventosios uosto įstatymas nustato šešias uosto paskirtis: pramoginiai, mažieji ir sportiniai laivai kartu su buriavimo neformaliojo švietimo veiklomis; žvejybos laivai; nedideli jūrų kruiziniai ir keleiviniai įvažiuojamieji laivai; Valstybės sienos apsaugos tarnybos, gelbėjimo ir kitų valstybės institucijų laivai; pirminis žuvų apdorojimas ir prekybos plėtra; atsinaujinančios energetikos laivai. Dalis šio sąrašo sutampa su 5 skyriuje vertintomis funkcijomis (žvejyba, mažųjų laivų rekreacija, civilinė sauga ir gelbėjimas). Pirminio žuvų apdorojimo ir atsinaujinančios energetikos laivų aptarnavimo tarp Karklei vertintų funkcijų nėra. Remiantis Šventosios pavyzdžiu toks modelis reikalauja Vyriausybės sprendimų. Uosto žemės ir akvatorijos ribas savivaldybės tarybos teikimu nustato Vyriausybė, o valstybės turtas Vyriausybės nutarimu perduodamas savivaldybės įsteigtai direkcijai valdyti patikėjimo teise[86].

Statybos ribojimas pajūryje ir jo išimtys. Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas arčiau kaip 100 m nuo Baltijos jūros kranto draudžia statyti ir rekonstruoti statinius bei įrengti įrenginius. Nepaisant to, draudimas turi išimčių, kurios galioja, kai statyba atitinka teritorijų planavimo dokumentų sprendinius. Tiesioginį pagrindą duoda įstatymo 97 straipsnio išimtis, leidžianti statyti pajūrio juostoje, kai:

> *„c) statomos, rekonstruojamos ir (ar) įrengiamos **priekrantės žvejybos laivų prieplaukos**, **šių laivų saugojimo aikštelės**, Kuršių marių pakrantėje – mažųjų laivų ir jachtų uostai ar prieplaukos;"*

Kiti to paties straipsnio papunkčiai papildo išimtis: statiniai kranto linijai stabilizuoti, natūraliai nešmenų pusiausvyrai atkurti, uosto akvatorijoje vykdomai laivybai stebėti ir kitoms vandens ūkio ar uosto reikmėms užtikrinti; specialiosios paskirties statiniai žmonių gelbėjimo tikslams; statiniai, statomi įgyvendinant valstybei svarbius projektus.

Šie papunkčiai „c)" apribojimo nepanaikina, o pats išimčių sąrašas yra baigtinis. Prie išvardytų dar prisideda laikini poilsio sezono paplūdimių statiniai pagal aplinkos ministro sąrašą ir esamų ar sunykusių statinių rekonstravimas bei atkūrimas[87]. Formuluotė „kitoms vandens ūkio ar uosto reikmėms užtikrinti" pagrindžia molus, krantosaugą ir navigacijos įrangą jau esančiame uoste. Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas išimtį tik pritaiko, nes ji galioja vadovaujantis teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais. Planas įstatymu nustatyto išimčių sąrašo neišplečia. Todėl tiesioginis įstatymo pagrindas Baltijos jūros pakrantėje susietas su priekrantės žvejybos kategorija, o rekreacinė dalis remiasi detaliojo plano sprendinio formuluote „žvejų ir rekreacinių laivelių prieplauka" ir Pajūrio RP tvarkymo plano nuostata dėl mažųjų laivų prieplaukos[88].

---

[86] Lietuvos Respublikos Šventosios jūrų uosto įstatymas, 2006 m. lapkričio 16 d. Nr. X-910; suvestinė redakcija nuo 2024 m. liepos 26 d., 3 straipsnis, 4 straipsnio 1 dalis, 5 straipsnis ir 7 straipsnio 1 dalis. Šventosios valstybinis jūrų uostas įsteigtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. lapkričio 22 d. nutarimu Nr. 1469 (neteko galios 2009 m.).

[87] Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas, 2019 m. birželio 6 d. Nr. XIII-2166; aktuali redakcija nuo 2026 m. gegužės 1 d., 97 straipsnio 5 punktas ir jo a–h papunkčiai. Priekrantės žvejybos sąvoka pateikta Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatyme, 2000 m. birželio 27 d. Nr. VIII-1756; suvestinė redakcija nuo 2026 m. birželio 30 d., 2 straipsnio 26 dalis.

[88] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 23.3 papunktis.

Pajūrio juostos tvarkymo planas leidžia prieplauką Karklės ruože. Karklės etnokultūrinio draustinio ekstensyvaus rekreacinio naudojimo ruože jis leidžia įrengti žvejų ir rekreacinių laivų prieplauką, jeigu tai neprieštarauja Saugomų teritorijų įstatyme nurodytų dokumentų sprendiniams[89]. Ši nuostata tenkina Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo reikalavimą vadovautis planavimo dokumentų sprendiniais ir rekreacinę funkciją pagrindžia valstybės lygmeniu. Tas pats planas nurodo ir tolesnę tvarką. Konkreti prieplaukos statybos vieta parenkama atliekant poveikio aplinkai vertinimą, žemės sklypas statybai formuojamas detaliuoju planu, o statiniai nustatomi techniniu projektu. Pats planas įvardija pakrantės ruožą, kuriame prieplauką įrengti galima, o vietos jame nenurodo. Karklėje ši tvarka jau kartą pereita. Vietą 2010 m. parinko poveikio aplinkai vertinimas, o 2012 m. detalusis planas toje vietoje suformavo sklypą ir nustatė galiojančias jo ribas. Nepaisant to, poveikio aplinkai vertinimą tektų atlikti iš naujo, nes 2010 m. sprendimo galiojimas pasibaigė (žr. 7 skyrių).

6.2 Detalusis planas

Detalusis planas prieplaukos tipo statinį jau leidžia. 2012 m. patvirtintas detalusis planas Karklės prieplaukos sklypui (formaliai Sklypas Nr. 6, plotas 8 118 m²) nustato inžinerinės infrastruktūros teritorijų naudojimo būdą su dviem naudojimo pobūdžiais (susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų statyba, susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridoriai). Leidžiamas statinių aukštis yra iki 7 m nuo žemės paviršiaus, užstatymo tankumas 0,30, intensyvumas 0,60. Pagal dabartinį klasifikatorių abu pobūdžiai Nekilnojamojo turto registre įrašyti kaip du naudojimo būdai, todėl aptarnavimo objektai ir tinklų bei susisiekimo koridoriai tame pačiame sklype numatyti kartu[90]. Tol, kol sprendinys telpa į šiuos parametrus, techninį projektą galima rengti plano nekeičiant. Žemės valdytojai ir naudotojai vadovaujasi žemiausio lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentais, o neurbanizuotose ir neurbanizuojamose teritorijose vadovaujasi ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentais. Karklėje tokie dokumentai yra 2012 m. detalusis planas kartu su pajūrio juostos ir parko tvarkymo planais. Galiojantis žemesnio lygmens dokumentas neprivalo būti keičiamas ar koreguojamas ir galioja neterminuotai net tada, kai neatitinka naujesnio aukštesnio lygmens dokumento[91]. Planas švartavimosi vietų skaičiaus nenustato. Skaičių duoda tik 2010 m. poveikio aplinkai vertinimas, kuriame vertinta 50 žvejybos ir pramoginių laivų prieplauka. Šio vertinimo sprendiniai aptariami 7 skyriuje.

Detaliojo plano aiškinamasis raštas nurodo ir apribojimą:

> *„numatyta prieplaukos vieta užima ne tik planuojamą teritoriją, bet ir dalį valstybinės reikšmės miško. […] Dėl to detaliuoju planu žemės sklypas Nr. 6 planuojamas žvejų prieplaukos daliai tik pakrantės juostoje tarp vandens ir valstybinės reikšmės miško. […]* ***Norint pilnai įrengti prieplauką, privaloma pakoreguoti valstybinės reikšmės miško***

[89] Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 28 d. įsakymu Nr. D1-601; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2020 m. sausio 23 d., 64 ir 67 punktai, 85.3.4 ir 88.7 papunkčiai.

[90] Klaipėdos rajono savivaldybės geoinformacinės sistemos sluoksnis „Sklypai_panauda_patikejimas", parengtas Nekilnojamojo turto registro duomenų pagrindu: Karklės prieplaukos sklypas, kadastro Nr. 5528/0004:1018, du kitos paskirties žemės naudojimo būdai (2012 m. detaliojo plano terminais tai vienas naudojimo būdas su dviem pobūdžiais), panaudos gavėja Klaipėdos rajono savivaldybė.

[91] Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, 1995 m. gruodžio 12 d. Nr. I-1120; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 4 straipsnio 4 ir 5 dalys, 28 straipsnio 6 dalis ir 50 straipsnis.

ribas bei toje vietoje suformuoti inžinerinės infrastruktūros sklypą. *Prieplaukos įrengimą spręsti techniniu projektu."*[92]

Miško ribas pakoreguoti leidžia Miškų įstatyme numatytas pagrindas, kai saugoma teritorija pritaikoma visuomenės poreikiams ir naudojama rekreacijai, jeigu tai numatyta jos specialiojo teritorijų planavimo dokumente ir neprieštarauja jos nuostatams. Karklėje prieplaukos įrengimą kaip rekreacinį sprendinį numato Pajūrio RP tvarkymo planas[93].

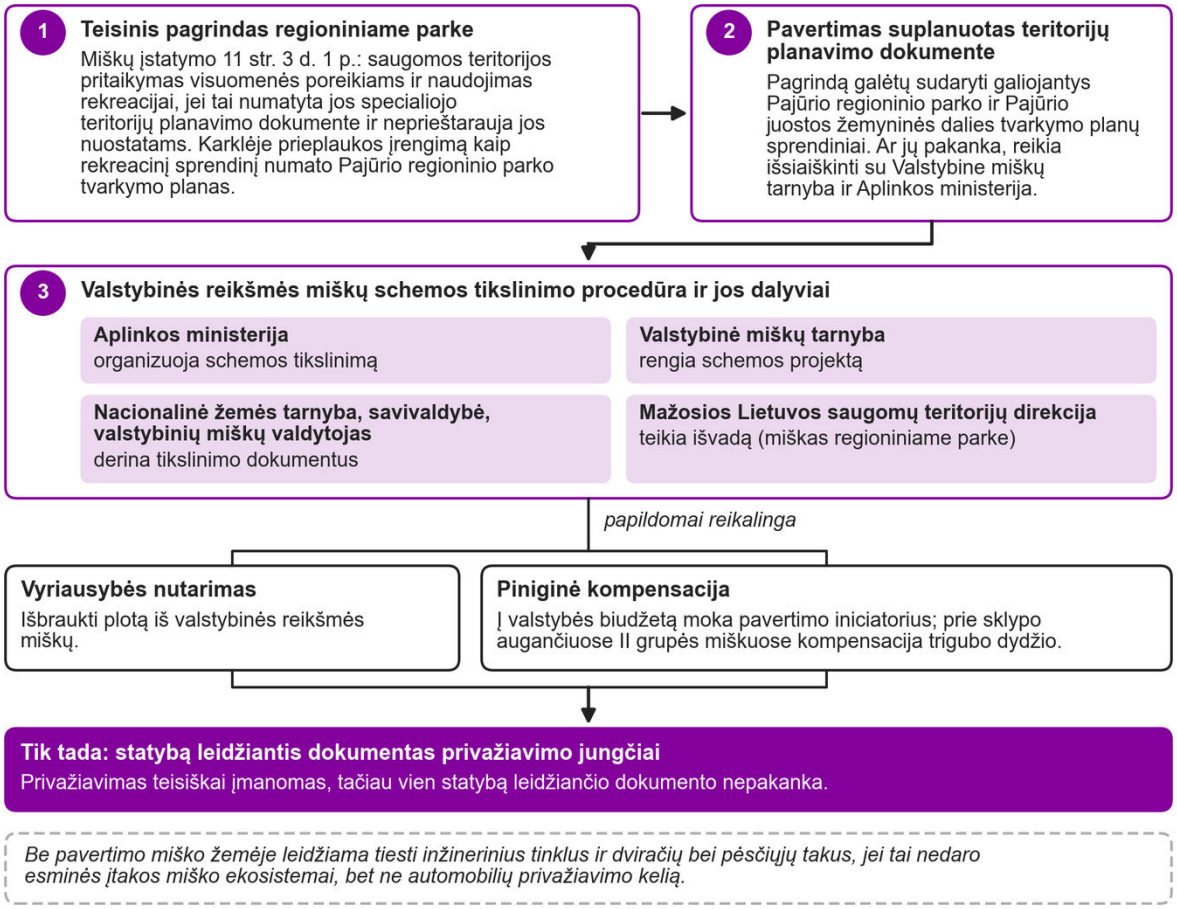
Valstybinės reikšmės miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis turi būti suplanuotas teritorijų planavimo dokumente, papildomai reikalingas Vyriausybės nutarimas išbraukti plotą iš valstybinės reikšmės miškų ir piniginė kompensacija į valstybės biudžetą. Kompensacijos dydis priklauso nuo miškų grupės, o prie sklypo augančiuose II grupės miškuose ji trigubo dydžio. Procedūrą organizuoja Aplinkos ministerija, schemos projektą rengia Valstybinė miškų tarnyba, tikslinimo dokumentai derinami su Nacionaline žemės tarnyba, savivaldybe ir valstybinių miškų valdytoju, o regioniniame parke esančiam miškui reikalinga ir Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos išvada[94]. Nuo miško ribų korekcijos tiesiogiai priklauso, ar prieplaukos sklypą galima praplėsti sausumos pusėje. Detaliojo plano sąlyga siejama su visos apimties prieplaukos įrengimu, todėl į sklypą telpančiam sprendiniui miško ribų dėl pačios prieplaukos koreguoti nereikia. Miško klausimas vis tiek iškyla bet kuriam mastui, nes paskutinė privažiavimo jungtis nuo kelio iki sklypo kerta valstybinės reikšmės mišką (žr. 12 skyrių).

[92] Baltijos jūros priekrantės detalusis planas, 3.2 ir 3.3 papunkčiai; aiškinamasis raštas.

[93] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, 23.3 papunktis.

[94] Lietuvos Respublikos miškų įstatymas, 1994 m. lapkričio 22 d. Nr. I-671; suvestinė redakcija nuo 2026 m. rugsėjo 1 d., 11 straipsnio 3 dalies 1 punktas, 6 ir 8 dalys. Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimu Nr. 1369; suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 1 d.

Pav. 6.1. Valstybinės reikšmės miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis procedūra Karklės prieplaukos privažiavimui ir sklypo plėtrai.



Šaltinis: studijos rengėjų apibendrinimas pagal LR miškų įstatymą, Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašą ir Pajūrio regioninio parko bei Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planus.

6.3 Aplinkosaugos, saugomų teritorijų ir pajūrio juostos reikalavimai

Karklės prieplaukos vieta yra penkių reglamentavimo sluoksnių sankirtoje: pajūrio juosta, saugomos teritorijos, poveikio aplinkai vertinimas, „Natura 2000" tinklas ir jūros aplinkos būklė.

Nuosavybės ir valdymo formos. Pajūrio juostos įstatymas juostą apibrėžia kaip ne siauresnę kaip 100 m sausumos teritoriją nuo jūros kranto linijos ir akvatoriją iki 20 m gylio izobatos[95]. Juostai priskirta valstybinė žemė ir jūros akvatorija išimtine nuosavybės teise priklauso valstybei, o tokios žemės negalima įsigyti nei privačios, nei savivaldybės nuosavybėn. Karklės prieplaukos sklypas Klaipėdos rajono savivaldybei jau perduotas panaudos teise nuo 2013 m. gegužės 24 d. iki 2042

[95] Lietuvos Respublikos pajūrio juostos įstatymas, 2002 m. liepos 2 d. Nr. IX-1016; suvestinė redakcija nuo 2024 m. lapkričio 1 d., 2 straipsnio 5 dalis, 4 straipsnio 1 dalis ir 5 straipsnio 1 dalis.

m. spalio 8 d.[96] Statybos įstatymas leidžia naujo statinio statybai žemės sklypą valdyti ir naudoti nuosavybės teise arba kitais įstatymų nustatytais pagrindais[97].

Saugomų teritorijų įstatymas statybą leidžia, kai ji atitinka planavimo dokumentus. Draustiniuose ir valstybiniuose parkuose leidžiama statyba, kuri neprieštarauja teritorijų planavimo dokumentų sprendiniams, įstatymams ir saugomų teritorijų nuostatams[98]. Karklės atveju šią sąlygą tenkina 2012 m. detalusis planas. Tas pats įstatymas gamtiniuose ir kompleksiniuose draustiniuose bei valstybiniuose parkuose draudžia statyti vizualinę taršą sukeliančius statinius, todėl prieplaukos architektūra ir mastelis turės derėti prie pajūrio kraštovaizdžio.

Poveikio aplinkai vertinimas neišvengiamas, jo apimtį lemia mastas. Jachtų ir valčių prieplaukoms atranka taikoma nuo 0,2 ha prieplaukos ploto[99]. 2010 m. koncepcijoje numatytas 60 × 80 m vidinis baseinas yra apie 0,48 ha, o prie jo dar prisideda molai ir avanuostas (išorinė prieuosčio akvatorija)[100]. Todėl praktiškai bet kuri Karklės prieplaukos ar uosto alternatyva šią ribą viršija. Jūros uosto įrengimas patenka į atranką, kai numatomi laivai, kurių keliamoji galia mažesnė kaip 1 350 tonų, arba kai įrengiamas 0,5 ha ar didesnis plotas akvatorijoje ir sausumoje. Atskiri atrankos pagrindai taikomi akvatorijos gilinimui ir priešerozinių pakrantės statinių, tarp jų molų, statybai.

„Natura 2000" tinklas reikalauja atskiro reikšmingumo vertinimo. Karklės priekrantę ir gretimą kopų bei smiltpievių juostą dengia Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo teritorijos: buveinių apsaugai svarbi „Baltijos jūros priekrantė" su jūrinių rifų buveine ir paukščių apsaugai svarbios teritorijos priekrantėje bei Nemirsetos smiltpievėse[101]. Planuojamai veiklai tokiose teritorijose ar šalia jų atliekamas poveikio reikšmingumo vertinimas, o jo išvadą prieš atranką dėl poveikio aplinkai vertinimo teikia Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos. Be šios išvados atranka neatliekama. Karklei tai reiškia, kad reikšmingumo vertinimas privalomas bet kurio masto sprendiniui, o nustačius galimą reikšmingą poveikį pereinama į visos apimties poveikio aplinkai vertinimą. Su šiuo sluoksniu susijęs ir darbų kalendorius. Darbų jūroje laikas nustatomas vertinimo sąlygose pagal žiemojančių vandens paukščių ramybės laikotarpį. 2010 m. sprendime hidrotechninių įrenginių statyba ir grunto kasimo darbai jūroje buvo uždrausti gruodžio–kovo mėnesiais (žr. 7 ir 17 skyrius).

---

[96] Klaipėdos rajono savivaldybės geoinformacinės sistemos sluoksnis „Sklypai_panauda_patikejimas", parengtas Nekilnojamojo turto registro duomenų pagrindu: Karklės prieplaukos sklypas, kadastro Nr. 5528/0004:1018, du kitos paskirties žemės naudojimo būdai (2012 m. detaliojo plano terminais tai vienas naudojimo būdas su dviem pobūdžiais), panaudos gavėja Klaipėdos rajono savivaldybė.

[97] Lietuvos Respublikos statybos įstatymas, 1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 3 straipsnio 2 dalies 1 punktas.

[98] Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymas, 1993 m. lapkričio 9 d. Nr. I-301; suvestinė redakcija nuo 2026 m. sausio 1 d., 9 straipsnio 2 ir 3 dalys, 14 straipsnio 2 ir 3 dalys.

[99] Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, 1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495; suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 21 d., 3 straipsnio 8 dalis, 7 straipsnio 1 dalis, 2 priedo 10.7, 10.9, 10.17 ir 12.1 papunkčiai bei 1 priedo 8.1 papunktis.

[100] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, Klaipėda, 2010).

[101] Lietuvos saugomų teritorijų valstybės kadastras: „Baltijos jūros priekrantė" (LTPAL0001, buveinė 1170 Rifai; LTPALB001), „Nemirsetos smiltpievės" (LTKREB001). stvk.lt.

Jūros aplinkos būklė ir ekologinės kompensavimo priemonės. Karklės akvatorija patenka į tarpinių vandenų vertinimo vienetą, kuris geros aplinkos būklės nepasiekė pagal daugumą vertintų rodiklių, o ties Karkle esančiame riedulyno ir biogeninio rifo buveinių plote užfiksuotas reikšmingas midijų bendrijų sumažėjimas[102]. LR bendrasis planas priekrantėje iki 20 m gylio uostų ir uostelių infrastruktūros plėtrai prioritetą teikia sprendiniams su ekologinėmis kompensavimo priemonėmis[103], o jų turinys nustatomas poveikio aplinkai vertinimo metu.

Šiuos penkis sluoksnius, jų pagrindinius reikalavimus Karklės sprendiniui ir juos derinančias institucijas apibendrina Lentelė 6.1.

6.1 lentelė. Teisinio reglamentavimo sluoksniai ir pagrindinės derinančios institucijos.

Reglamentavimo sluoksnis (teisės aktas)	Pagrindinis reikalavimas Karklės sprendiniui	Derinanti institucija
Pajūrio juosta (Pajūrio juostos įstatymas)	Žemė ir akvatorija turi būti valstybinės, privati nuosavybė negalima; sklypas savivaldybei perduotas panaudos teise	Nacionalinė žemės tarnyba prie Aplinkos ministerijos; Klaipėdos rajono savivaldybė
Saugomos teritorijos (Saugomų teritorijų įstatymas; Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas)	Statyba leidžiama, jei atitinka planavimo dokumentus; sklypas yra regioniniame parke ir ribojasi su Karklės etnokultūriniu draustiniu, todėl architektūra derinama prie kraštovaizdžio	Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija
Poveikio aplinkai vertinimas (Poveikio aplinkai vertinimo įstatymas)	Atranka taikoma nuo 0,2 ha prieplaukos ploto, o didesnio masto uostelio atveju ji greičiausiai peraugtų į visos apimties vertinimą; veiklos skaidyti negalima	Aplinkos apsaugos agentūra; Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos

[102] Aplinkos apsaugos agentūra, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. Lietuvos jūros rajono aplinkos būklė 2018–2023 metais, geros aplinkos būklės savybės ir aplinkos apsaugos tikslai (2025).

[103] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 (TAR, 2021-10-06, Nr. 2021-20951), sprendinių 591.1 papunktis.

Reglamentavimo sluoksnis (teisės aktas)	Pagrindinis reikalavimas Karklės sprendiniui	Derinanti institucija
„Natura 2000" (Saugomų teritorijų įstatymo 24 straipsnis; Poveikio aplinkai vertinimo įstatymo 7 straipsnis)	Reikalingas poveikio reikšmingumo vertinimas, nes sklypas yra paukščių apsaugai svarbioje teritorijoje; darbų kalendorių riboja paukščių žiemojimo laikotarpis	Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos
Jūros aplinkos būklė (Jūros aplinkos apsaugos įstatymas)	Akvatorijos (tarpinių vandenų vertinimo vieneto) būklė nesiekia geros, todėl laivybą didinantis sprendinys jos neturi bloginti	Aplinkos apsaugos agentūra
Visoms alternatyvoms papildomai	Reikalavimai, nepriskiriami vienam reglamentavimo sluoksniui: statybą leidžiantis dokumentas mišriam statiniui, navigacinis ženklinimas ir darbai vandens keliuose, apsaugos zonos prie valstybės sienos, visuomenės sveikatos ir priešgaisrinė sauga, valstybinės reikšmės miško ribų korekcija	Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos; Lietuvos transporto saugos administracija; Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos; Nacionalinis visuomenės sveikatos centras prie Sveikatos apsaugos ministerijos; Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos; Valstybinė miškų tarnyba; Lietuvos Respublikos Vyriausybė

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal pajūrio juostos, saugomų teritorijų, statybos, saugios laivybos, jūros aplinkos apsaugos ir poveikio aplinkai vertinimo įstatymus bei Pajūrio regioninio parko tvarkymo planą.

6.4 Skyriaus išvada

Karklės prieplaukos teisinis pagrindas galioja ir 2026 metais. LR bendrasis planas, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas, Pajūrio RP tvarkymo planas, Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūra ir savivaldybės detalusis planas sudaro nuoseklų pagrindą nuo nacionalinio iki vietos lygmens. Detalusis planas teritorijų planavimo dokumentų registre yra aktualus, jo galiojimo pabaigos data nenustatyta[104]. Koreguojant detalųjį planą pakeisti ar papildomai nustatyti sprendiniai turi atitikti galiojančio aukštesnio lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumento sprendinius[105].

A1, mažai prieplaukai su maždaug 50 vietų, pakanka prieplaukos kategorijos ir galiojančio detaliojo plano, todėl atskiros teritorijų planavimo procedūros sausumos daliai neturėtų prireikti. Šią darbinę prielaidą reikia suderinti su Valstybine miškų tarnyba ir Aplinkos ministerija. Jūrinei daliai detalusis planas netaikomas, nes teritorinę jūrą galima planuoti tik savivaldybės ar vietovės lygmens bendruoju planu ir tik gavus Vyriausybės pritarimą, o statybą leidžiantį dokumentą statiniui, kurio dalys yra ir jūroje, ir sausumoje, išduoda Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija. Šiam vertinimui galioja dvi išlygos. Pirma, į sklypą maža prieplauka telpa tik tada, kai krante žiemojančių laivų lieka apie 20–30, o dalis žiemos saugojimo išsprendžiama už uosto teritorijos ribų (žr. 11 skyrių). Antra, detaliajame plane numatyta valstybinės reikšmės miško ribų korekcija ir inžinerinės infrastruktūros sklypo suformavimas privalomi visos apimties prieplaukai.

[104] Baltijos jūros priekrantės detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro įrašas Nr. T00063717.

[105] Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, 4 straipsnio 4 ir 5 dalys, 28 straipsnio 6 dalis ir 50 straipsnis.

Vis dėlto jų prireiks bet kuriam mastui dėl valstybinės reikšmės mišką kertančios privažiavimo jungties. Atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo ir poveikio „Natura 2000" teritorijoms reikšmingumo vertinimas privalomi ir tada, kai detalusis planas galioja. A2, didesnio masto uostelis, reikalauja detaliojo plano koregavimo, o didesnė ir tikimybė, kad atranka peraugs į visos apimties poveikio aplinkai vertinimą.

Aplinkosaugos reikalavimai sutampa su keturiomis strateginio suderinamumo sąlygomis (žr. 5 skyrių). Atskiro sprendimo reikalauja valstybinės reikšmės miško ribų korekcija, nes jai būtinas Vyriausybės nutarimas, piniginė kompensacija ir teisinis pagrindas.

7. 2010 m. PAV sprendinių aktualumas

Šioje studijoje analizuojamai atkarpai 2010 m. atliktas poveikio aplinkai vertinimas ir parengta „Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita", o 2012 m. patvirtintu detaliuoju planu prieplauka įteisinta. Nuo tada iš dalies pasikeitė teisinis reguliavimas ir gamtinės būklės duomenys. Nepaisant to, 2010 m. vertinimas lieka artimiausias šiai vietai parengtas atskaitos taškas, todėl jo sprendinius verta patikrinti šiandienos sąlygomis.

7.1 Ką vertino ir ką nusprendė 2010 m.

2010 m. procedūrą inicijavo Lietuvos žuvininkystės produktų gamintojų asociacija, o ataskaitą parengė Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas. Iš kelių toje pačioje ataskaitoje nagrinėtų pakrantės vietų priimtiniausia pripažinta vieta į pietus nuo Rikinės upelio, kurioje vertinta maždaug 50 žvejybos ir pramoginių laivų prieplauka[106]. Karklės prieplaukos sklypas (formaliai Sklypas Nr. 6, kadastro Nr. 5528/0004:1018) toje vietoje suformuotas vėliau, 2012 m. detaliuoju planu.

2010 m. rugpjūčio 24 d. Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas priėmė sprendimą, kuriuo žvejų prieplaukos įrengimą Karklėje į pietus nuo Rikinės upelio pripažino leistinu[107]. Leistinumas buvo susietas su konkrečia veikla, nes sprendimo sąlygose įrašyta, kad prieplauka naudotina su žvejyba jūroje susijusiai veiklai. Sprendime įrašytos ir kitos sąlygos. Reikalauta įgyvendinti sprendimo 6 punkte išvardytas priemones, tarp kurių yra draudimas gruodžio–kovo mėnesiais vykdyti hidrotechninių įrenginių statybos ir grunto kasimo darbus jūroje. Grunto kasimo darbus nurodyta vykdyti nustatyta tvarka ir tik gavus departamento leidimą, o gilinimo metu iškastą tinkamą gruntą pirmiausia panaudoti prieplaukos teritorijai formuoti ir gretimiems kranto ruožams tvarkyti. Techniniame projekte reikalauta numatyti laivybos kelius iš prieplaukos į gilesnius vandenis. Taip pat nustatyta, kad molai įrengiami iš natūralių medžiagų (akmens), pietinis molas pritaikomas lankymui su apžvalgos aikštele paukščiams stebėti, automobilių stovėjimo aikštelė įrengiama iš natūralių medžiagų ir ne ant kopagūbrio, o monitoringo programa teikiama kartu su statinio projektu. Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos (toliau VSTT) savo rašte nurodė dvylika sąlygų, tarp jų reikalavimą, kad prieplaukos infrastruktūra būtų minimali[108].

Pagal 2010 m. galiojusią Poveikio aplinkai vertinimo įstatymo redakciją teigiamas sprendimas galiojo penkerius metus nuo priėmimo dienos, todėl 2010 m. sprendimo galiojimas pasibaigė 2015 m.[109] Praktiškai tai reiškia, kad 2010 m. leistinumas naujo sprendimo neatstoja. Jis lieka kaip

[106] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (2010), p. 7.

[107] Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2010 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas Nr. (9.14.5.)-LV4-4415 dėl žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante galimybių (Karklės detaliojo plano administracinė byla).

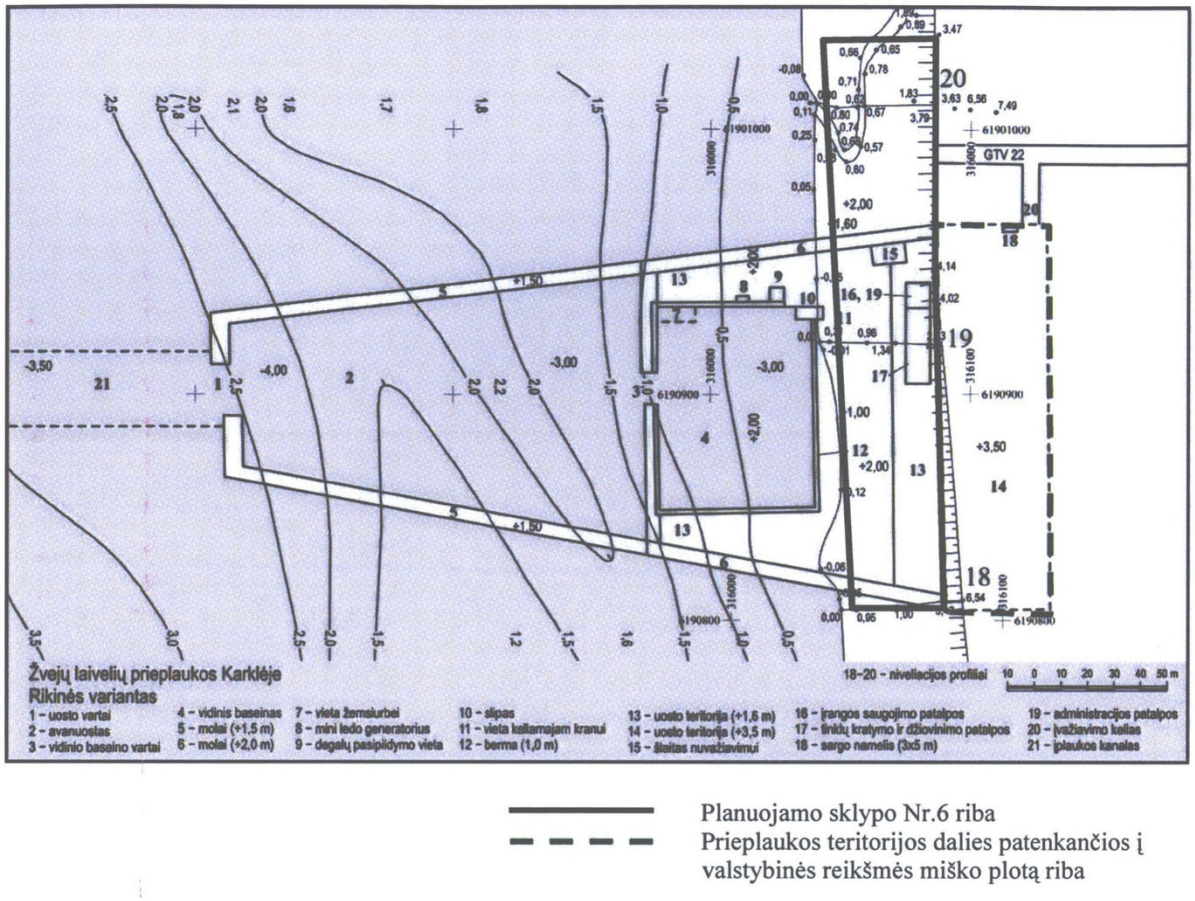
[108] Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2010 m. balandžio 12 d. raštas Nr. V3-10.7-539 „Dėl žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos", 8 punktas (2010 m. poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos, 6 redakcija, 8 priedas).

[109] Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, 1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495; redakcija, galiojusi nuo 2010 m. liepos 1 d., 10 straipsnio 6 dalis; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 21 d., 12 straipsnio 15 dalis.

precedentas ir kaip šios vietos duomenų rinkinys, o sprendime įrašytos sąlygos rodo, kokios apimties veikla tuomet buvo pripažinta priimtina.

Iš penkių svarstytų techninių sprendinių pasirinktas molais atitvertas įplaukos kanalas su vidine akvatorija: maždaug 280 ir 285 m ilgio molai, 20 m pločio įplaukos vartai, apie 60 × 80 m vidinis baseinas su 12 m pločio vartais, projektinis gylis avanuoste ir vidiniame baseine iki 3 m, išoriniame įplaukos kanale 3,5 m, o vartuose iki 4 m. Sausumoje prieplauka būtų užėmusi iki 1,2 ha, o jūroje apie 2,5 ha[110]. Sausumos dalis yra didesnė už vėliau detaliuoju planu suformuotą Karklės prieplaukos sklypą (apie 0,81 ha). Detaliojo plano aiškinamajame rašte pasakyta, kad įteisinta tik prieplaukos dalis pakrantės juostoje tarp vandens ir valstybinės reikšmės miško, o visai prieplaukai įrengti reikėtų koreguoti miško ribas ir suformuoti inžinerinės infrastruktūros sklypą[111].

Pav. 7.1. 2010 m. poveikio aplinkai vertinime pasirinktos prieplaukos principinė schema ir detaliojo plano Sklypo Nr. 6 riba.



Šaltinis: Karklės detaliojo plano (2012 m.) aiškinamasis raštas, p. 17, prieplaukos principinė schema (ta pati schema yra 2010 m. žvejų prieplaukų poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos 2.4 pav.).

[110] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, Klaipėda, 2010), p. 32–38 (techniniai sprendiniai ir jų parametrai).

[111] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328; aiškinamasis raštas, p. 16–17.

Rengiant detalųjį planą Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas atskirai paaiškino, kad poveikio aplinkai vertinimo objektas yra pati planuojama ūkinė veikla, o ne detalusis planas, ir pažymėjo, kad prieplaukos statybai procedūros jau atliktos[112]. Savivaldybės administracijos direktorius 2012 m. sausio 12 d. įsakymu Nr. AV-71 nusprendė detaliojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo neatlikti. Karklei tai reiškia, kad aplinkosauginė procedūra siejama su pačiu statybos sprendiniu, o ne su planavimo dokumentu, todėl nauja detaliojo plano koregavimo procedūra 2010 m. sprendimo neatgaivintų.

7.2 Kaip buvo pasirinkta vieta

Vietai parinkti svarstytos šešios alternatyvos: trys ties Karkle (Cypos upelio žiotys, į pietus ir į šiaurę nuo Rikinės upelio) ir trys ties Nemirseta (kyšulio smaigalys, šiauriau ir piečiau kyšulio)[113]. Aplinkosaugos institucijos iš šešių vietų paliko dvi, gamtinėms vertybėms palankiausia laikydamos vietą prie Cypos upelio. Cypos variantą pašalino Klaipėdos rajono savivaldybė, toje vietoje planavusi paplūdimį su infrastruktūra[114]. Taip liko vienintelė abiem vertinimams tikusi vieta į pietus nuo Rikinės upelio[115]. Vietų geografiją rodo Pav. 7.2–7.4.

[112] Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2011 m. spalio 11 d. raštas Nr. (9.14.5.)-LV4-4022 „Dėl poveikio aplinkai vertinimo procedūrų taikymo" (Karklės detaliojo plano administracinė byla).

[113] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (2010), p. 12–17 (vietos alternatyvos) ir p. 203–210 (alternatyvų analizė).

[114] Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2010 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas Nr. (9.14.5.)-LV4-4415, 7.6 papunktis.

[115] Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos 2010 m. liepos 22 d. pasitarimo protokolas Nr. D4-75 (Karklės detaliojo plano administracinė byla).

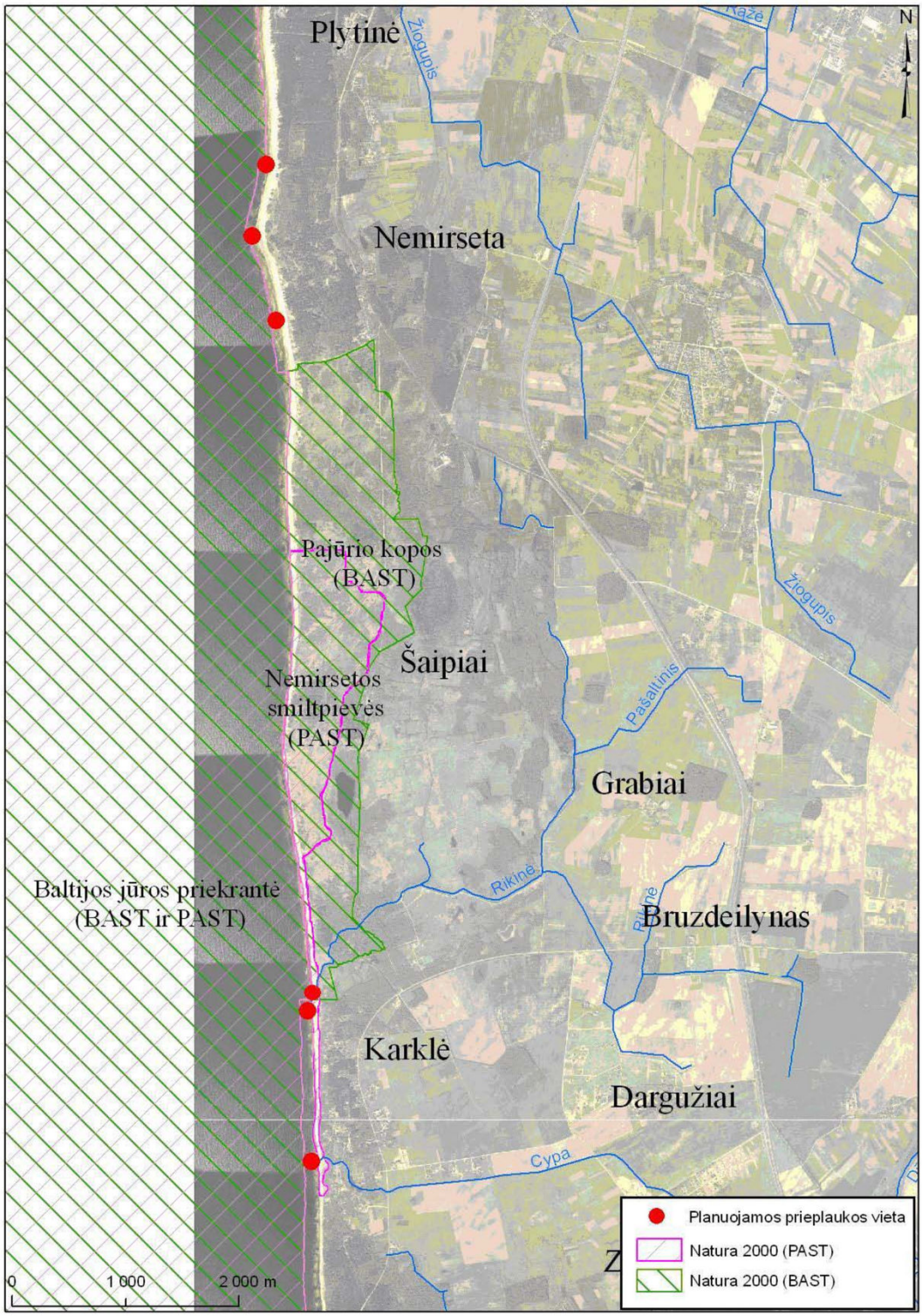
7.1 lentelė. Šešios 2010 m. svarstytos prieplaukos vietos, jų verdiktas ir pagrindas.

Vieta	2010 m. verdiktas	Pagrindas
Karklė, Cypos upelio žiotys	Aplinkosaugiškai tinkamiausia Karklėje, bet nepasirinkta	Klaipėdos rajono savivaldybė nepritarė, nes toje vietoje planavo paplūdimį su infrastruktūra; iki artimiausių senųjų Karklės kapinaičių su kultūros paveldo objektu neišlaikoma 50 m apsaugos nuo fizinio poveikio zona
Karklė, į šiaurę nuo Rikinės upelio	Atmesta	Patenka į Plocio gamtinį rezervatą, todėl VSTT nepritarė; ataskaitoje įvardytas nesuderinamumas su saugomų teritorijų reikalavimais
Karklė, į pietus nuo Rikinės upelio	Pasirinkta	Aplinkosauginiu požiūriu nepageidautina, nes išlikusios natūralios gamtinės buveinės, tačiau priimtina dėl priekrantės reljefo, nešmenų pernašos (litodinaminių) sąlygų ir numatomos Karklės infrastruktūros plėtros
Nemirseta, kyšulio smaigalys	Netikslinga	Netinkama dugno morfologija ir nepalankios litodinaminės sąlygos; reikėtų apie 400 m ilgio ir brangių išorinių hidrotechninių įrenginių
Nemirseta, šiauriau kyšulio	Nepageidaujama	Dėl hidrotechninių įrenginių poveikio galimas stipresnis kranto ardymas; uždaro tipo prieplaukos įrengimas būtų brangesnis nei kitose vietose
Nemirseta, piečiau kyšulio	Nepasirinkta	Vieta laikyta galima, tačiau aplinkosaugiškai jautresne ir reikalaujančia didesnių investicijų; krante nėra keliukų tinklo, artimiausias kelias praeina už 350 m nuo kopagūbrio, o teritorijos plotas nepakankamas

Šaltinis: 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo ataskaita (6 redakcija) ir Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2010 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas.

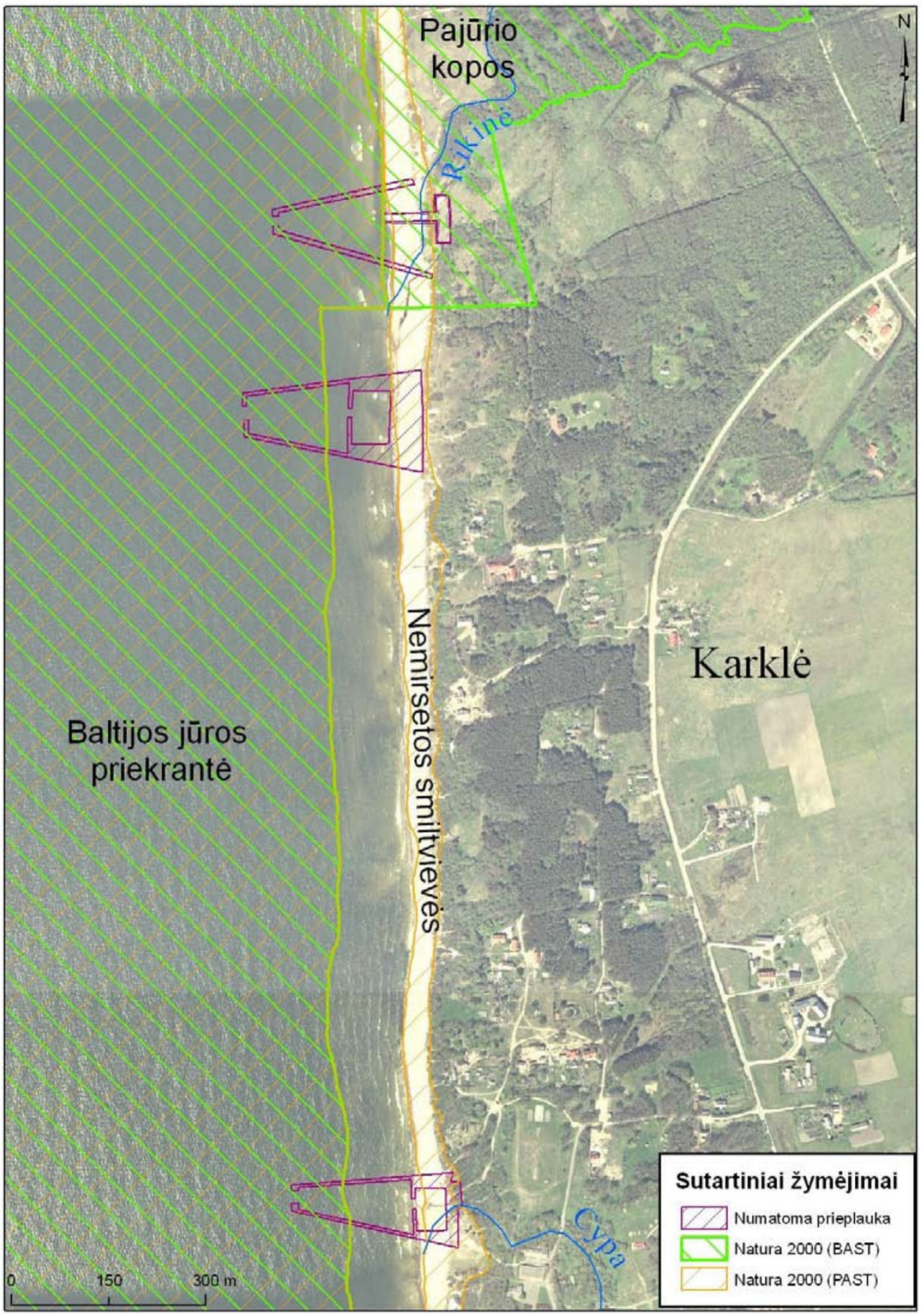
Lentelėje 7.1 daugiausia nurodyti pačios ataskaitos pagrindai, o sprendime užfiksuotos institucijų pozicijos buvo platesnės. Visoms trims Nemirsetos vietoms VSTT nepritarė, nes prieplaukos suskaidytų žiemojantiems vandens paukščiams tinkamų biotopų vientisumą. Pajūrio regioninio parko direkcija pritarė vietoms ties Cypos upelio žiotimis arba piečiau Rikinės žiočių. Kitos vertinimo procedūroje dalyvavusios institucijos veiklai pritarė, išskyrus Kultūros paveldo departamento Klaipėdos teritorinį padalinį. Jis nepritarė, nes vieta, jo vertinimu, neatitiko tuomečio Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano.

Pav. 7.2. 2010 m. poveikio aplinkai vertinime svarstytos prieplaukos vietos alternatyvos ir Europos ekologinio tinklo „Natura 2000" teritorijos.



Šaltinis: Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, Klaipėda, 2010), 1.5.4.1 pav.

Pav. 7.3. Trys 2010 m. svarstytos prieplaukos vietos ties Karkle.



Šaltinis: ten pat, 1.4.9 pav.

Pav. 7.4. Trys 2010 m. svarstytos prieplaukos vietos ties Nemirseta: ant kyšulio smaigalio (1), šiauriau kyšulio (2) ir piečiau kyšulio (3).



Šaltinis: ten pat, 1.4.11 pav.

7.3 Kas pasikeitė nuo 2010 m.

Nuo 2010 m. daliniai pokyčiai įvyko teisinėje bazėje, pasikeitė gamtinės būklės duomenys ir institucinė aplinka.

Teisinė bazė. Pajūrio juostoje statybą ribojančios nuostatos perkeltos į kitą įstatymą, tačiau priekrantės žvejybos laivų prieplaukai skirta išimtis išliko, o dalis pokyčių sąlygas sušvelnino. Higienos normose nustatytas mažiausias atstumas tarp paplūdimio ir uosto infrastruktūros sumažintas nuo 500 iki 200 m. Atskiro Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamento nebeliko. Parko reikalavimus dabar nustato Pajūrio regioninio parko nuostatai, o kraštovaizdžio tvarkymo zonose teritorijų naudojimą ir apsaugą reguliuoja Saugomų teritorijų tipinis apsaugos reglamentas ir parko tvarkymo planas[116]. Aplinkosaugos procedūros sugriežtėjo. Veiklos nebegalima skaidyti į dalis siekiant išvengti vertinimo[117]. Sumažėjo ir plotas, nuo kurio jūros uostams bei prieplaukoms privaloma atranka. Jachtų ir valčių prieplaukoms riba yra 0,2 ha, o akvatorijų gilinimui ir priešeroziniams statiniams, tarp jų molams, ribinių dydžių nenustatyta (žr. 6 skyrių). 2010 m. vertintas 60 × 80 m vidinis baseinas yra apie 0,48 ha, todėl atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo neišvengiama bet kuriai statybos alternatyvai.

Gamtinė būklė. 2010 m. gamtinė būklė aprašyta pagal 1993–2007 m. kranto ardos matavimus, 2009 m. birželio batimetriją ir tuomečius paukščių bei buveinių duomenis[118]. Dabartiniai duomenys renkami kita metodika ir kituose matavimo taškuose. Ilgalaikiai matavimai rodo eroziją. Ardomoje (abrazinėje) Girulių–Nemirsetos atkarpoje paplūdimio plotis tesiekia 10–15 m, o kranto traukimasis Olando kepurės taške siekė apie 1,43 m per metus, šiauriau, tarp Nemirsetos ir Olando kepurės, iki 1,57 m per metus[119]. Pastaraisiais metais Karklės atkarpoje fiksuoti nedideli pokyčiai. Tačiau šie duomenys rodo kranto profilio aukščių kaitą per metus, todėl su ilgalaikiais kranto linijos traukimosi rodikliais tiesiogiai nelyginami ir ilgalaikės erozinės krypties nepaneigia[120]. Karklės akvatorija patenka į tarpinių vandenų vertinimo vienetą, kuris geros aplinkos būklės nepasiekė pagal daugumą vertintų rodiklių. Karklės talasologiniame draustinyje saugoma Europos Bendrijos svarbos buveinė „1170 Rifai"[121]. 2010 m. skaičiai tinka tik kaip istorinis atskaitos taškas, o projektiniams sprendiniams reikės naujų batimetrinių ir kranto profilio matavimų.

Institucinė aplinka. Nuo 2014 m. poveikio aplinkai vertinimo atsakingosios institucijos funkcijas iš Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento perėmė Aplinkos apsaugos agentūra.

---

[116] Lietuvos higienos norma HN 92:2018 „Paplūdimiai ir jų maudyklų vandens kokybė", patvirtinta Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2007 m. gruodžio 21 d. įsakymu Nr. V-1055; suvestinė redakcija nuo 2022 m. liepos 1 d., 16.1 papunktis. Pajūrio regioninio parko nuostatai, patvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. balandžio 29 d. nutarimu Nr. 490; suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 6 d., 6 punktas.

[117] Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, 1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495; suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 21 d., 3 straipsnio 8 dalis, 6 straipsnis ir 2 priedo 10.7, 10.9, 10.17 bei 12.1 papunkčiai.

[118] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (2010), p. 55–57 (2009 m. birželio batimetrija) ir p. 124–125 (1993–2007 m. kranto ardos duomenys).

[119] Lietuvos mokslų akademija, Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai, 2015, p. 48 ir 8 pav., p. 50.

[120] Aplinkos apsaugos agentūros Aplinkos tyrimų departamento Hidrologinių tyrimų skyrius: 2024–2025 m. krantų pokyčių stebėsenos žemyninėje jūros pakrantėje rezultatai (Klaipėda, 2025) ir žemyninės jūros pakrantės krantų būklės ir dinamikos stebėsenos rezultatai 2025–2026 m. (Klaipėda, 2026).

[121] Aplinkos apsaugos agentūra ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. Lietuvos jūros rajono aplinkos būklė 2018–2023 metais, geros aplinkos būklės savybės ir aplinkos apsaugos tikslai (2025).

Pagal Poveikio aplinkai vertinimo įstatymą ji priima atrankos išvadą, tvirtina vertinimo programą, kai ji rengiama, ir priima sprendimą dėl planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai. Pats departamentas 2018 m. reorganizuotas prijungiant jį prie Aplinkos apsaugos departamento prie Aplinkos ministerijos, kuriam perėjo jo teisės ir pareigos. Pajūrio regioninio parko direkcija 2022 m. sujungta į Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkciją, o 2024 m. pastarajai pavesta organizuoti Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano įgyvendinimą. Pasikeitė ir pats dokumentas, pagal kurį 2010 m. vertintas vietos tinkamumas. Tuomet galiojęs 2005 m. tvarkymo planas 2016 m. panaikintas, o jį pakeitusio plano grafinė dalis nuo 2024 m. galioja nauja redakcija[122].

7.4 Kas aktualu 2026 m.

- **Perimami duomenys ir metodika.** Iš 2010 m. ataskaitos perimami 2009 m. birželio batimetrinė nuotrauka su kranto profiliais, dugno nuosėdų granuliometrija, kranto ir povandeninio šlaito niveliacijos su sąnašų balansu, užnešamumo ir pradinio gilinimo įverčiai, monitoringo programa su metodais ir dažniais, alternatyvų vertinimo kriterijų sistema bei institucijų raštai su jų sąlygomis[123]. Dvi šiai vietai nustatytas priemones verta perimti iš anksto. Hidrotechninių įrenginių statyba ir grunto kasimo darbai jūroje nevykdomi gruodžio–kovo mėnesiais, o iškastas gruntas pirmiausia naudojamas prieplaukos teritorijai formuoti ir gretimiems kranto ruožams tvarkyti[124].
- **Tikrinama iš naujo.** Pirmiausia tikrinamas pats techninis sprendinys. 2010 m. molų ir akvatorijos geometrija lieka darbiniu atskaitos tašku, kurį naujais matavimais teks patvirtinti. Kranto dinamika ir krantotvarkos prognozės tikrinamos techninėje analizėje, akvatorijos būklė bei buveinių ir žiemojančių paukščių duomenys aplinkosauginiame vertinime, kultūros paveldo objektai esamos situacijos analizėje. Iš naujo vertinamas ir poveikis „Natura 2000” (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijoms.
- **Neperkeliama.** 2010 m. sprendimas nustatė leistinumą konkrečiam objektui: to meto apimties žvejų prieplaukai, kurią naudoti leista su žvejyba jūroje susijusiai veiklai[125]. Rekreacinei funkcijai ir didesniam mastui jis netaikomas, o jo galiojimo terminas pasibaigęs.

7.5 Skyriaus išvada

Uždaro tipo prieplauka šioje vietoje vieną kartą jau buvo įvertinta visos apimties poveikio aplinkai vertinimu ir pripažinta leistina, nors ir tuomet, ir dabar pagal mastą ji yra atrankos lygmens veikla. Tačiau 2010 m. sprendimo turinys buvo susietas su nedidele žvejų prieplauka ir to meto būkle, o galiojimas pasibaigęs, todėl 2026 m. sprendimui jis savarankiškos teisinės galios nebeturi. Bet kuriai statybos alternatyvai reikės naujų procedūrų, o konkretus vertinimo lygmuo priklausys nuo pasirinkto uostelio masto. Poveikio „Natura 2000” teritorijoms reikšmingumas įvertinamas

[122] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623, 3.1 papunktis; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024 m. balandžio 3 d. (pakeista 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105, 2.2 papunktis).

[123] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija (2010), p. 55–57 (batimetrija ir dugno nuosėdos), p. 183–185 (monitoringo programa) ir p. 203–210 (alternatyvų vertinimo kriterijai).

[124] Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2010 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas Nr. (9.14.5.)-LV4-4415, 6 punktas ir 10.1–10.2 papunkčiai.

[125] Ten pat, 10.6 papunktis.

kiekvienu atveju, tačiau skirtinga tvarka. Einant atrankos keliu VSTT teikia atskirą privalomą išvadą dar prieš atranką (žr. 6 skyrių), o pasirinkus visos apimties vertinimą be atrankos reikšmingumas nustatomas pačiame vertinime. 2010 m. vertinimo procedūra nuo pirmų skelbimų 2009 m. gegužę iki sprendimo užtruko apie penkiolika mėnesių, nors motyvuotų pasiūlymų negauta ir tarpvalstybinių konsultacijų neprireikė[126]. Studijos vertinimu, visos apimties vertinimui tai būtų trumpiausias tikėtinas terminas, o apsiribojus atranka procedūra būtų gerokai trumpesnė. Į abu variantus savivaldybei verta atsižvelgti planuojant projekto kalendorių.

[126] Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2010 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas Nr. (9.14.5.)-LV4-4415, 8 ir 9 punktai.

8. Suinteresuotųjų šalių analizė

Sprendimas dėl uosto Karklėje liečia ne vieną šalį. Toje pačioje pakrantės juostoje galioja saugomų teritorijų taisyklės, gyvena Karklės bendruomenė, eina dviračių maršrutai ir veikia vietos verslas. Šios šalys projektą veikia skirtingai ir jo poveikį patirtų nevienodai.

8.1 Metodika

Analizė atlikta pagal metodinę priemonę „Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas vystant atsakingą verslą", parengtą bendradarbiaujant su LR socialinės apsaugos ir darbo ministerija[127]. Ji skirta ir viešojo sektoriaus organizacijoms[128].

Metodika numato keturių žingsnių procesą[129]. **Pirmame** identifikuojamos suinteresuotosios šalys ir jų ryšys su organizacija. **Antrame** nustatomi kiekvienos šalies tikslai, požiūris į projektą, įtaka ir poveikis, o šalys sudėliojamos į interesų ir įtakos matricą. **Trečiame** kiekvienai grupei parenkamas įtraukimo lygmuo, tikslas ir būdai. **Ketvirtame** rengiamas komunikacijos planas ir vertinama, kaip įtraukimas pavyko.

Pirma, metodika atskiria įtaką nuo poveikio. Įtaka yra šalies galimybė paveikti sprendimą, o poveikis rodo, kiek sprendimas paliečia ją pačią. Antra, ši metodika ne vien analizuoja, bet ir pateikia tolesnių veiksmų planą, todėl tinka kaip rekomendacinis įrankis šiame prieš investiciniame etape. Trečia, gidą parengė Lietuvos ekspertų komanda, o jo vertinimo skalės yra kokybinės, todėl jis tinka ankstyvam projekto etapui.

Gide atskirai nurodyta, kad naujiems projektams suinteresuotųjų šalių analizė kartojama kelis kartus, nes ankstyvuose etapuose projektas keičiasi ir atsiranda naujų šalių[130]. Ši analizė atlikta būtent ankstyvame, prieš investiciniame etape, kai dar nenuspręsta nei dėl tikslaus objekto masto, nei dėl paties įgyvendinimo.

8.2 Kas susijęs su Karklės projektu

Pirmame žingsnyje surašomos visos su projektu susijusios šalys ir tik paskui atrenkamos esminės. Todėl šiame žingsnyje sąrašas platus ir apima trisdešimt aštuonias šalis, sugrupuotas į aštuonias grupes. Šalių įtaka ir poveikis skiriasi, todėl tolesniuose žingsniuose sąrašas siaurinamas.

[127] Čeičytė-Pranskūnė J., Paulauskaitė E., Petraitė M., Pušinaitė-Gelgotė R. Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas vystant atsakingą verslą. Metodinė priemonė. Parengta bendradarbiaujant su Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija, 2021.

[128] Ten pat, p. 7.

[129] Ten pat, p. 7–8.

[130] Ten pat, p. 12.

8.1 lentelė. Suinteresuotųjų šalių grupės ir jų ryšys su projektu.

Grupė	Nariai	Ryšys su projektu
Savivaldybės sprendimų lygmuo	Taryba; meras	Taryba sprendžia dėl projekto tęsimo ir lėšų
Savivaldybės administracija	Strateginio planavimo ir projektų valdymo; Architektūros ir teritorijų planavimo; Statybos ir kelių priežiūros; Viešųjų ryšių ir bendradarbiavimo skyriai	Administracija organizuoja planavimo ir vertinimo procedūras; du skyriai turizmo plėtros plane įvardyti priemonės vykdytojais
Vietos administracinis lygmuo ir savivaldybės įstaigos	Kretingalės seniūnija; seniūnas; Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras	Seniūnija yra teisės aktų nustatytas viešinimo ir susirinkimų adresatas; centras kaupia lankytojų srautų duomenis
Derinimo ir priežiūros institucijos	Aplinkos apsaugos agentūra; Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos; Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija; Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos Klaipėdos departamentas; Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos; Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinis skyrius	Kiekviena turi teisės aktų nustatytą vietą bent viename projekto derinimo etape (žr. 6 skyrių)
Politiką formuojančios ir infrastruktūrą valdančios institucijos	Aplinkos ministerija; Susisiekimo ministerija; Lietuvos transporto saugos administracija; Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos; Lietuvos kariuomenės Karinės jūrų pajėgos; Krašto apsaugos ministerija; Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija; AB „Via Lietuva”	Dalis nustato pačią galimybę planavimo dokumentais, dalis valdo su objektu susietą infrastruktūrą ir eismo bei saugos reikalavimus
Vietos gyventojai ir bendruomenė	Nuolatiniai gyventojai; sezoniniai gyventojai ir vasarnamių savininkai; gretimų sklypų valdytojai; seniūnaitija; bendruomeninė organizacija	Teisė teikti pasiūlymus visuose viešinimo etapuose; grupė, patirianti objekto poveikį kasdien
Teritorijos naudotojai ir vietos verslas	Priekrantės ir mėgėjų žvejai; mažųjų laivų ir burlaivių naudotojai; paplūdimio lankytojai; dviračių maršrutų naudotojai; apgyvendinimo, maitinimo ir rekreacijos paslaugų teikėjai; būsimas operatorius	Gautų socialinės ir ekonominės naudos, kai kurie ir finansinės
Regioninės ir visuomeninės organizacijos	Asociacija „Klaipėdos regionas”; gretimos pakrantės savivaldybės; aplinkosaugos nevyriausybinės organizacijos; Lietuvos buriuotojų sąjunga	Regioniniai dokumentai objektą įrašo į platesnę pakrantės programą; pagal Poveikio aplinkai vertinimo įstatymą aplinkos apsaugą skatinantys viešieji juridiniai asmenys visais atvejais laikomi suinteresuota visuomene

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal galiojančias teisės aktų redakcijas ir planavimo dokumentus.

8.3 Ko kiekviena šalis siekia ir ką gali paveikti

Antrame žingsnyje kiekviena šalis vertinama pagal keturis požymius: ko ji siekia, koks jos požiūris į projektą, kokia jos įtaka ir koks poveikis jai pačiai[131]. **Įtaka** yra galimybė paveikti, ar objektas atsiras ir kokio masto jis bus. **Poveikis** yra tai, kiek šalį paliečia rezultatas.

Požiūrio skalė gide turi tris reikšmes: negatyvus, neutralus, pozityvus. Ankstyvam etapui prie jų pridėta ketvirtoji reikšmė, **sąlyginis**. Dalis šalių objektą laiko galimu, bet susieja jį su reikalavimais dėl vietos, masto arba priežiūros. Neutralus čia reiškia, kad šalis nėra išreiškusi nei paramos, nei prieštaravimo. Taip vertinamos ir institucijos, kurių kompetencija projektą liečia, bet kurios Karklės sprendinio savo strateginiuose dokumentuose neįvardija.

Lentelės 8.2 reikšmės yra kokybinės ir nėra galutinės. Kiekvienoje suinteresuotųjų šalių grupėje gali būti atstovų su skirtingais požiūriais, o projekto eigoje požiūriai neišvengiamai keičiasi. Požiūrį gali pakeisti poveikio aplinkai vertinimo rezultatai, valstybės ir savivaldos politiniai prioritetai arba nauja visuomenei pateikta informacija. Projekto metu gali keistis ir įtakos bei poveikio vertinimai. Lentelė sudaryta ankstyvame projekto etape, remiantis 2026 m. liepos 9 d. konsultaciniu susitikimu su Karklės bendruomene, 2026 m. rugpjūčio 17 d. savivaldybės darbo grupės posėdžiu, konsultaciniu pokalbiu su buriavimo srities ekspertais ir dokumentų analize.

8.2 lentelė. Suinteresuotųjų šalių tikslai, požiūris, įtaka ir poveikis.

Suinteresuotoji šalis	Ko siekia	Požiūris	Įtaka	Poveikis
Savivaldybės taryba ir meras	Įgyvendinti strateginio planavimo ir turizmo dokumentuose numatytas priemones[132]	Pozityvus	Tiesioginė (didelė)	Vidutinis
Savivaldybės administracija	Parengti ir suderinti planavimo bei vertinimo dokumentus, įvykdyti priemonę[133]	Pozityvus	Tiesioginė (didelė)	Vidutinis
Kretingalės seniūnija ir Turizmo informacijos centras	Vietos tvarka ir gyvenimo kokybė; valdomi lankytojų srautai[134]	Pozityvus	Tiesioginė (vidutinė)	Didelis
Aplinkos apsaugos agentūra	Kad poveikis krantui, priekrantės buveinėms ir upelių žemupiams būtų suvaldytas	Neutralus	Tiesioginė (didelė)	Mažas
Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba	Kad sprendinys nepažeistų saugomų teritorijų vertybių ir „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) tikslų	Neutralus	Tiesioginė (didelė)	Mažas

[131] Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas, p. 12, 7 paveikslas.

[132] Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m., patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-169, priemonė 1.1.1.19.

[133] Klaipėdos rajono savivaldybės 2026–2028 m. strateginio veiklos plano programų detalizacija, patvirtinta savivaldybės mero 2026 m. sausio 30 d. potvarkiu Nr. MV-145 (2026 m. balandžio 24 d. potvarkio Nr. MV-501 redakcija), priemonė 2-3-3-15.

[134] Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m., priemonių plano eilutė PR-1.1.1.19-2. Klaipėdos rajono savivaldybės 2026–2028 m. strateginio veiklos plano programų detalizacija, priemonė 2-3-3-15.

Suinteresuotoji šalis	Ko siekia	Požiūris	Įtaka	Poveikis
Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija	Kad prieplaukos infrastruktūra derėtų pajūrio kraštovaizdyje ir būtų prižiūrima[135]	Sąlyginis	Tiesioginė (didelė)	Vidutinis
Kultūros paveldo departamento Klaipėdos teritorinis skyrius	Kad sprendinys nepažeistų paveldo objektų apsaugos sąlygų	Neutralus	Tiesioginė (vidutinė)	Mažas
Visuomenės sveikatos ir priešgaisrinės saugos institucijos	Kad būtų užtikrinti sveikatos, gaisrinės saugos ir gelbėjimo reikalavimai	Neutralus	Tiesioginė (vidutinė)	Mažas
Aplinkos ministerija	Kad prieplauka Karklės ruože būtų galima, o vieta būtų parenkama poveikio aplinkai vertinimu[136]	Sąlyginis	Netiesioginė (didelė)	Mažas
Susisiekimo ministerija	Nustatyti mažųjų pajūrio uostų plėtros kryptis nacionaliniu lygmeniu[137]	Neutralus	Netiesioginė (didelė); įvardyta priemonės finansavimo šaltiniu	Mažas
Laivybos saugos, uosto valdymo, pasienio ir karinės institucijos	Kad laivų eismas, pasienio kontrolė ir karinio jūrų eismo reikalavimai būtų suderinti	Neutralus	Tiesioginė (vidutinė); atsiranda atsakingajai institucijai pakvietus dalyvauti poveikio aplinkai vertinime[138]	Mažas
AB „Via Lietuva”	Kad kelio Nr. 2217 apkrova ir eismo sauga išliktų valdomos	Neutralus	Tiesioginė (vidutinė); išduoda planavimo sąlygas	Vidutinis
Vietos gyventojai ir bendruomenė	Aiškumo dėl objekto masto; ramybės ir gyvenamosios aplinkos kokybės; sprendimo, pagrįsto patikrintu poreikiu[139]	Sąlyginis	Netiesioginė (vidutinė); teisė teikti pasiūlymus	Didelis
Priekrantės ir mėgėjų žvejai	Saugios laimikio iškrovimo ir švartavimosi vietos, nes esamu slipu valtį į jūrą galima nuleisti tik ramiu oru (žr. 12 skyrių)	Pozityvus	Netiesioginė (maža)	Didelis

[135] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623, 23.3 papunktis; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024 m. balandžio 3 d. (pakeista 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105).

[136] Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 28 d. įsakymu Nr. D1-601, 64 ir 65 punktai bei 85.3.4 papunktis (suvestinė redakcija nuo 2020 m. sausio 23 d.).

[137] Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2026 m. sausio 30 d. įsakymas Nr. 3-51 dėl darbo grupės Lietuvos mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtros strateginėms gairėms iki 2035 metų parengti (suvestinė redakcija nuo 2026 m. birželio 17 d.). Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. rugsėjo 20 d. nutarimu Nr. 741, priemonė prie 574 punkto.

[138] Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, 1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495; suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 21 d., 5 straipsnio 2 dalis.

[139] Karklės bendruomenės konsultacinis susitikimas, 2026 m. liepos 9 d.

Suinteresuotoji šalis	Ko siekia	Požiūris	Įtaka	Poveikis
Mažųjų laivų ir burlaivių naudotojai, Lietuvos buriuotojų sąjunga	Prieplaukų prie atviros jūros, kurių tarp Klaipėdos ir Šventosios nėra; kad burinių laivų parkas ir infrastruktūra didėtų[140]	Pozityvus	Netiesioginė (maža)	Didelis
Paplūdimio lankytojai ir dviračių maršrutų naudotojai	Kad pakrantės prieiga ir maršrutų tęstinumas išliktų patogūs	Neutralus	Netiesioginė (maža)	Vidutinis
Vietos verslas ir būsimas operatorius	Papildomo srauto ir ilgesnio sezono; aiškių eksploatacijos sąlygų	Pozityvus	Netiesioginė (maža)	Didelis
Asociacija „Klaipėdos regionas" ir gretimos pakrantės savivaldybės	Gerinti laivybos Baltijos jūroje sąlygas regiono mastu[141]	Pozityvus	Netiesioginė (vidutinė); regioninio planavimo lygmuo	Mažas
Aplinkosaugos nevyriausybinės organizacijos	Kad saugomų teritorijų vertybės nenukentėtų	Neutralus	Netiesioginė (vidutinė); teisė dalyvauti ir skųsti sprendimus	Mažas

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal šalių pačių dokumentus ir galiojančias teisės aktų redakcijas.

Pozityvų arba sąlyginį požiūrį turi dešimt iš devyniolikos vertintų šalių, o likusios devynios yra neutralios. Šis santykis nerodo paramos konkrečiam sprendiniui, nes tokio sprendinio, kuriam būtų galima pritarti arba prieštarauti, dar nėra. Dauguma vertinimų remiasi anksčiau dokumentuotomis pozicijomis ir prielaida, kad jos nepasikeitė. Galiojantys saugomų teritorijų ir aplinkos apsaugos institucijų dokumentai prieplauką numato kaip galimybę, susietą su reikalavimais dėl vietos, kraštovaizdžio ir priežiūros. Todėl šių institucijų pritarimas priklausys nuo galutinio sprendinio. Keturios iš penkių didžiausią poveikį patiriančių šalių sprendimą gali paveikti tik netiesiogiai.

Paveiksle 8.1 visos šalys sudėliotos į matricą, kurios vertikali ašis yra įtakos potencialas, o horizontali susidomėjimas ir parama[142]. Sektoriuje D yra pagrindiniai dalyviai, sektoriuje C didelę įtaką turintys, bet mažai besidomintys, sektoriuje B mažą įtaką turintys, bet labai besidomintys, o sektoriuje A tie, kurių nei įtaka, nei susidomėjimas nėra dideli.

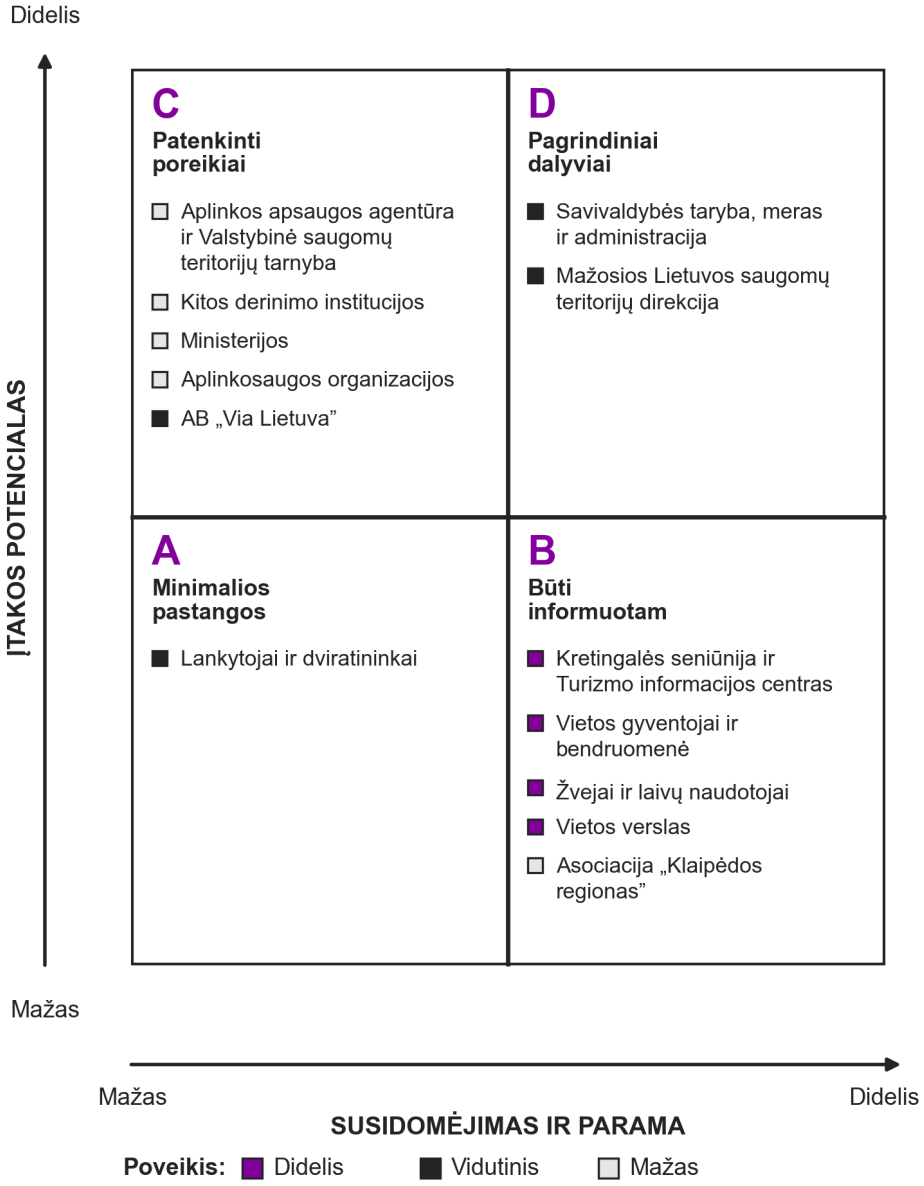
Įtaka laikoma didele tada, kai teisės aktai šaliai suteikia vaidmenį, leidžiantį sprendinį stabdyti arba keisti, kai nuo jos priklauso finansavimas arba kai ji objektą valdys ir prižiūrės. Kitais atvejais įtaka maža, net jei šalis procedūrose dalyvauja. Susidomėjimas laikomas dideliu tada, kai šalis objektą naudos, valdys arba prižiūrės. Mažu jis laikomas tada, kai šalis savo funkciją atliks nepriklausomai nuo to, ar objektas atsiras ir koks jis bus. Nors gide horizontali ašis apima ir paramą, šioje matricoje šalys išdėstytos pagal susidomėjimą, o paramą rodo Lentelės 8.2 požiūrio stulpelis.

[140] Lietuvos transporto saugos administracija, „2025 m. veiklos ataskaita", p. 29; „Kodėl nedidėja šalies pramoginis laivynas", ve.lt, 2025 m. gegužės 20 d. (Lietuvos buriuotojų sąjunga).

[141] Klaipėdos regiono specializacijos strategijos iki 2030 m., Darnaus jūrinio ir pakrančių turizmo krypties aprašymas (priedas Nr. 4), Asociacija „Klaipėdos regionas", 2021, p. 20.

[142] Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas, p. 13.

Pav. 8.1. Suinteresuotųjų šalių interesų ir įtakos matrica su poveikio žyma.



Šaltinis: studijos rengėjų analizė. Žymos užpildas rodo Lentelės 8.2 poveikio stulpelio reikšmę.

Didelį poveikį patiria penkios Lentelės 8.2 šalys. Visos jos (Kretingalės seniūnija su Turizmo informacijos centru, vietos gyventojai ir bendruomenė, žvejai, mažųjų laivų naudotojai ir vietos verslas) atsiduria sektoriuje B, kuriam numatytas informavimas. Paveiksle žvejai ir mažųjų laivų naudotojai sujungti į vieną žymą. Sektoriuje A, kuriam numatytos minimalios pastangos, lieka viena grupė: Karklės ir aplinkinių teritorijų bei paplūdimių lankytojai ir dviračių maršrutų naudotojai. Žmonių skaičiumi ši grupė didžiausia iš visų (žr. 4 skyrių).

8.4 Koks įtraukimas kuriai grupei tinka

Įtraukimo lygmenį metodika sieja su matricos sektoriumi (Pav. 8.1). Pagrindiniams dalyviams sektoriuje D numatytas įgalinimas arba bendradarbiavimas. Didelę įtaką turintiems, bet mažai

besidomintiems sektoriuje C numatytas aktyvus įtraukimas arba konsultavimasis. Mažą įtaką turintiems, bet labai besidomintiems sektoriuje B numatytas aktyvus informavimas. Mažą įtaką turintiems ir mažai besidomintiems sektoriuje A užtenka minimalaus informavimo ir stebėjimo[143].

Nepaisant metodologijos, šioje studijoje rekomenduojame tolesniuose projektiniuose etapuose pakelti kelių grupių lygmenį. Matricos sektoriai nustatomi pagal įtaką ir susidomėjimą, o projekto poveikis šalims į juos neįskaičiuojamas. Todėl šalims, kurioms numatytas vien informavimas, lygmuo keliamas vienu laipteliu, kai poveikis vidutinis arba didelis, ir dar vienu, kai didelis poveikis reiškia gyvenamosios aplinkos pokytį (Pav. 8.2). Aktyvesnis įtraukimas kainuoja. Jam reikia daugiau darbuotojų laiko ir lėšų. Galiausiai įtraukimo mastas priklausys nuo pagrindinių dalyvių, todėl Lentelėje 8.3 pateikti lygmenys yra rekomendacinio pobūdžio.

8.3 lentelė. Įtraukimo lygmenys, tikslai ir būdai.

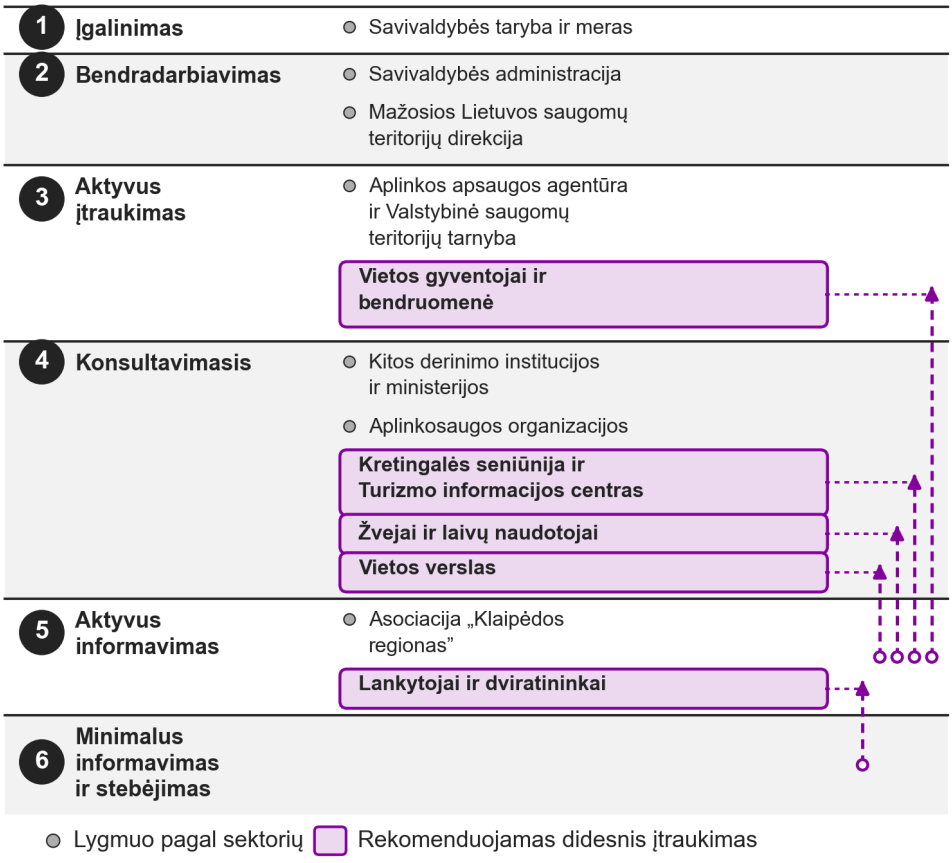
Suinteresuotoji šalis	Sektorius (Pav. 8.1)	Lygmuo	Įtraukimo tikslas	Būdai
Savivaldybės taryba ir meras	D	Įgalinimas	Priimti sprendimą dėl projekto įgyvendinimo	Klausimo teikimas tarybai, politinės konsultacijos
Savivaldybės administracija	D	Bendradarbiavimas	Suderinti planavimo, statybos, privažiavimo ir viešinimo veiksmus	Darbo grupės; bendri projektai su kitomis institucijomis
Kretingalės seniūnija ir Turizmo informacijos centras	B	Konsultavimasis	Sužinoti vietos tvarkos ir lankytojų srautų valdymo poreikius prieš rengiant sprendinį	Individualūs susitikimai; susirinkimai seniūnijoje
Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija	D	Bendradarbiavimas	Suderinti sprendinį su pajūrio kraštovaizdžiu ir iš anksto sutarti priežiūros tvarką	Bendrakūra rengiant sprendinį
Aplinkos apsaugos agentūra; Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba	C	Aktyvus įtraukimas	Sužinoti reikalavimus prieš rengiant sprendinį	Ekspertinės sesijos; konsensuso siekimo procesai
Kitos derinimo ir infrastruktūrą valdančios institucijos; Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos	C	Konsultavimasis	Surinkti kiekvienos srities reikalavimus ir įsitikinti, kad sprendinys jiems neprieštarauja	Individualūs susitikimai; ekspertinės sesijos
Aplinkosaugos nevyriausybinės organizacijos	C	Konsultavimasis	Išgirsti aplinkosauginius nuogąstavimus projektiniuose etapuose	Individualūs susitikimai; fokus grupės
Vietos gyventojai ir bendruomenė	B	Aktyvus įtraukimas	Kartu su gyventojais apibrėžti priimtiną objekto mastą ir naudojimo tvarką	Tematiniai forumai; konsensuso siekimo procesai; reprezentatyvi apklausa

[143] Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas, p. 14–15, 2 lentelė.

Suinteresuotoji šalis	Sektorius (Pav. 8.1)	Lygmuo	Įtraukimo tikslas	Būdai
Priekrantės ir mėgėjų žvejai; mažųjų laivų ir burlaivių naudotojai	B	Konsultavimasis	Sužinoti, kokio dydžio prieplauka ir su kokia naudojimo tvarka iš tikrųjų būtų naudojama	Fokus grupės; apklausa per laivų naudotojų organizacijas
Vietos verslas ir būsimas operatorius	B	Konsultavimasis	Patikrinti eksploatacijos ir paslaugų prielaidas prieš jas įrašant į sprendinį	Individualūs susitikimai; apklausa
Asociacija „Klaipėdos regionas" ir gretimos pakrantės savivaldybės	B	Aktyvus informavimas	Išlaikyti objekto vietą regiono pakrantės programoje	Pranešimai regiono renginiuose ir posėdžiuose
Paplūdimio lankytojai ir dviračių maršrutų naudotojai	A	Aktyvus informavimas	Laiku paaiškinti, kaip objektas dera su prieiga prie kranto ir maršrutų tęstinumu	Informacinės sesijos sezono metu; informacija maršrutų taškuose

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal metodikos lygmenų skalę ir Lentelės 8.2 įtakos bei poveikio reikšmes.

Pav. 8.2. Įtraukimo lygmenys ir jų tikslinimas pagal poveikį.



Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal metodikos šešių lygmenų skalę.

8.5 Komunikacijos kryptis ir rekomendacijos

Ketvirtame žingsnyje rengiamas komunikacijos ir ataskaitų teikimo planas iš aštuonių dalių[144]. Dvi iš jų nustatytos ankstesniuose žingsniuose, dar keturios išvedamos iš atliktos analizės. Tai šalies statusas, siekiama paramos apimtis, numatomas vaidmuo projekte ir komunikacijos kryptis. Likusias dvi dalis (numatomus veiksmus ir reikalingus perspėjimus) galima nustatyti priėmus sprendimą projektą tęsti, apibrėžus jo apimtį ir paskyrus atsakingus asmenis, todėl jas turėtų parengti projekto valdytojas. Statusas išvedamas iš požiūrio: pozityvus tampa rėmėju, sąlyginis ir neutralus neutraliu, negatyvus oponentu.

8.4 lentelė. Komunikacijos kryptis ir numatomas vaidmuo.

Šalis arba grupė	Statusas	Siekiama paramos apimtis	Numatomas vaidmuo projekte	Komunikacijos kryptis ir kanalai
Savivaldybės taryba, meras ir administracija	Rėmėjas	Didelė	Projekto savininkas ir organizatorius	Dvikryptė: darbo grupė, posėdžiai
Kretingalės seniūnija ir Turizmo informacijos centras	Rėmėjas	Didelė	Ryšys su vietos bendruomene ir lankytojų srautų duomenų šaltinis	Dvikryptė: individualūs susitikimai, susirinkimai seniūnijoje
Aplinkos apsaugos agentūra; Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba	Neutralus	Vidutinė	Nustato reikalavimus, lemiančius sprendinio formą	Dvikryptė: ekspertinės sesijos prieš rengiant sprendinį
Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija	Neutralus	Didelė	Būsimas priežiūros dalyvis pagal tvarkymo planą	Dvikryptė: bendrakūra, nuolatinis derinimas
Kitos derinimo ir infrastruktūrą valdančios institucijos	Neutralus	Vidutinė	Nustato savo srities reikalavimus	Dvikryptė: individualūs susitikimai
Ministerijos ir Asociacija „Klaipėdos regionas”	Neutralus arba rėmėjas	Vidutinė	Politikos ir galimo finansavimo kontekstas	Dvikryptė: posėdžiai, pranešimai (rečiau)
Vietos gyventojai ir bendruomenė	Neutralus	Didelė	Objekto kaimynai	Dvikryptė: forumai, apklausa, grįžtamasis ryšys dėl pateiktų pasiūlymų
Žvejai, laivų naudotojai, lankytojai ir dviratininkai	Neutralus arba rėmėjas	Vidutinė	Būsimi naudotojai, kurių poreikis lemia mastą	Dvikryptė: fokus grupės; vienakryptė: sezoninė informacija
Vietos verslas ir būsimas operatorius	Rėmėjas	Didelė	Eksploatacijos ir paslaugų teikėjai	Dvikryptė: individualūs susitikimai
Aplinkosaugos nevyriausybinės organizacijos	Neutralus	Vidutinė	Galimi procedūrų dalyviai	Dvikryptė pagal poreikį: susitikimai

Šaltinis: studijos rengėjų analizė. Plano forma perimta iš metodikos; pateiktos tik tos jo dalys, kurios išvedamos iš atliktos analizės.

Savivaldybei siūlomi trys veiksmai.

[144] Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas, p. 17, 10 paveikslas.

Priėmus sprendimą projektą tęsti, viešai įvardyti, kas savivaldybėje už jį ir jo komunikaciją atsako. Tai gali būti atsakingas darbuotojas arba darbo grupė. Bet kokio masto projektas Karklėje lies daug suinteresuotųjų šalių, savivaldybės skyrių ir ne vieną valstybės instituciją, todėl tokia struktūra padėtų sekti susitarimus ir gautas pastabas. Ji taip pat būtų kontaktinis taškas šalims, kurių įtaka procedūrose mažiausia. Joms svarbu žinoti, į ką kreiptis ir kas atsakys.

Vietos bendruomenę įtraukti anksti, kol požiūris dar formuojasi. Šiandien pačiai prieplaukos idėjai atvirai neprieštarauja nė viena šalis, tačiau tai labiau ankstyvo etapo požymis nei parama. Objekto mastas dar nenustatytas. 2026 m. liepos 9 d. konsultaciniame susitikime bendruomenė išsakė nuogąstavimų dėl objekto masto ir gyvenamosios aplinkos kokybės, o didelio masto uosto idėjai iš esmės nepritarė (žr. 4 skyrių). Vieną tinkamą būdą įvardijo patys gyventojai: reprezentatyvi vietos gyventojų apklausa. Ji yra ir metodikoje numatytas įtraukimo būdas.

Priėmus sprendimą projektą vykdyti, suinteresuotųjų šalių analizę pakartoti. Šalių sąrašas, jų svarba ir nuomonė laikui bėgant keičiasi. Pakartojus analizę vėlesniame etape, įtakos ir poveikio vertinimai būtų tikslesni.

9. Geryjų Baltijos jūros uostų pavyzdžių analizė

Baltijos jūros regione veikia mažųjų laivų uostų ir prieplaukų, susidūrusių su panašiomis gamtinėmis, ekonominėmis ir finansinėmis sąlygomis kaip Karklė. Keturi aktualūs aspektai kartojasi šiame regione: švartavimosi vietų apsauga nuo bangų, žvejybos ir rekreacijos derinimas, mažo masto ir trumpo sezono infrastruktūros valdymas bei finansavimas ir veikla saugomų teritorijų kaimynystėje. Kiekvienas atrinktas uostas vertinamas pagal tai, kurie jo sprendiniai ir pamokos pritaikomi Karklėje.

9.1 Atrankos metodika ir kriterijai

Pavyzdžiai atrinkti pagal penkis kriterijus. Pirmasis ir svarbiausias yra panašus kranto tipas (atviros Baltijos pakrantė, upės žiotys, molų apsauga). Antrasis kriterijus yra mastas. Darbinė prielaida yra 50–100 švartavimosi vietų. Apatinė riba remiasi 2010 m. poveikio aplinkai vertinime analizuotu teoriniu vietų skaičiumi, o viršutinė palieka galimybę didesnio masto uosteliui. Dalis pavyzdžių į šį intervalą nepatenka ir įtraukti dėl kitų kriterijų. Šventoji yra vienintelis atviros Lietuvos pakrantės atvejis ir naudojama kaip viršutinė palyginimo riba, o Łebos 120 vietų jachtų uostas rodo artimiausią didesnį atviros pakrantės atvejį. Saarte Liinid įtrauktas kaip uostų tinklo valdymo modelis, kuriame atskirų uostų dydis nėra lyginamas. Trečiasis kriterijus yra funkcijų derinys (žvejyba, rekreacija ir jachtos, keleivinis turizmas, edukacija). Ketvirtasis yra panašios gamtinės sąlygos ir gamtinis jautrumas, t. y. kaimynystė su saugomomis teritorijomis ir „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijomis. Penktasis yra uosto valdymo modelis (savivaldybės valdomas uostas, koncesija, valstybinis ar mišrus). Prie penkių kriterijų prisideda praktinė sąlyga. Išsamiam profiliui reikia viešai prieinamų techninių ir finansinių duomenų.

Lietuvos uostai aptariami atskirai (9.4), nes juos sieja bendras teisinis ir nacionalinis kontekstas. Dėl mažo uostų skaičiaus į atranką įtraukti ir Kuršių mariose esantys uostai (Dreverna, Nida, Juodkrantė). Jie skiriasi nuo studijos objekto, nes veikia uždaroje marių akvatorijoje. Vis dėlto jie aktualūs kaip valdymo ir kainodaros precedentai.

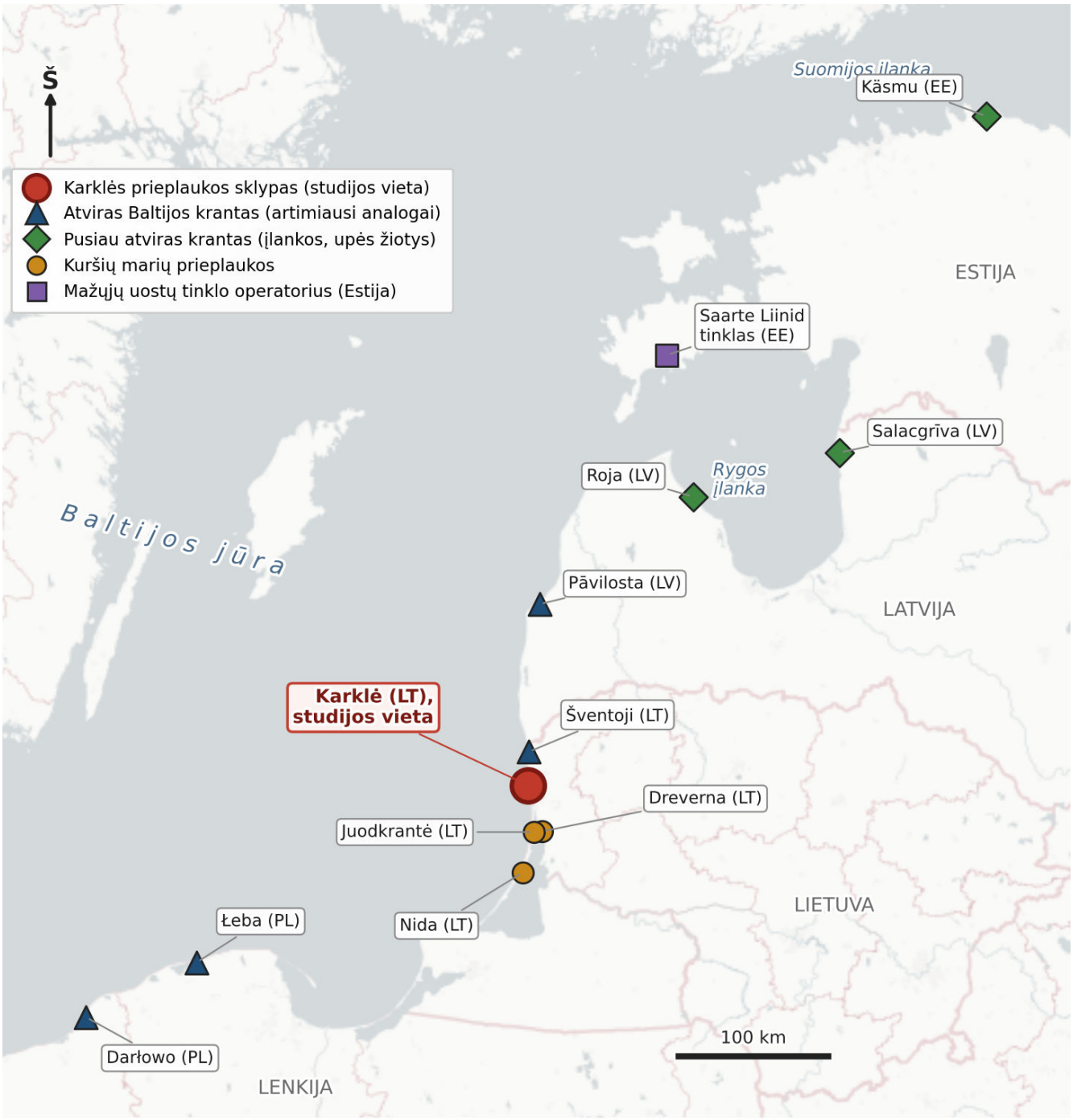
Atrankos rezultatas pateikiamas Lentelėje 9.1. Kiekvienas pavyzdys gauna žymas: A atviros Baltijos kranto analogas, Ž upės žiočių arba įlankos padėtis, B funkcinis analogas, V valdymo analogas, ST saugomų teritorijų analogas. Kranto tipo žyma skaidoma į dvi, nes visi atviros Baltijos pavyzdžiai stovi upės žiotyse arba įlankoje, o Karklėje Rikinės upelis reikšmingos akvatorijos neformuoja.

9.1 lentelė. Pavyzdžių atranka ir statusas.

Pavyzdys (šalis)	Akvatorijos tipas	Švartavimosi vietos	Pagrindinės funkcijos	Valdymo modelis	Žymos
Pāvilosta (LV)	Atviroji Baltija, Sakos upės žiotys	Iki 60	Žvejyba, jachtų rekreacija	Savivaldybės įsteigta uostą valdanti įstaiga	A, Ž, B, V, ST
Łeba (PL)	Atviroji Baltija, Łebos upės žiotys	120 jachtų uoste	Žvejyba, jachtų uostas, ūkinė veikla	Mišrus: valstybinė jūrų administracija ir savivaldybės bendrovė	A, Ž, B, V, ST
Darłowo (PL)	Atviroji Baltija, Wieprzos upės žiotys	67 jachtų baseine	Žvejyba ir žuvies perdirbimas, krova, laivų remontas, jachtų uostas, keleivinis turizmas	Savivaldybės valdoma bendrovė (100 %); molus ir įplauką valdo valstybinė jūrų administracija	A, Ž, B, V, ST
Roja (LV)	Rygos įlanka, upės žiotys	50 jachtų uoste	Žvejyba, jachtų prieplauka	Savivaldybės įsteigta uostą valdanti įstaiga	Ž, V
Salacgrīva (LV)	Rygos įlanka, upės žiotys	35 Kuiviži jachtų prieplaukoje; Salacgrīvos jachtų uoste n.d.	Žvejyba, smulki pramonė, jachtų prieplauka	Savivaldybės įsteigta uostą valdanti įstaiga; jachtų krantinė privati	Ž, V, ST
Käsmu (EE)	Suomijos įlanka, Lahemaa nacionalinis parkas	n.d.; apie 72 m pontoninių krantinių laivams iki 10 m ilgio	Rekreacija, edukacija, bendruomenės veikla	Bendruomeninė organizacija	Ž, B, ST
Saarte Liinid (EE)	Salų ir pakrantės uostų tinklas (akvatorijos tipas įvairus)	Netaikoma; tinkle 18 uostų.	Regioninių uostų ir keltų linijų eksploatacija	Valstybės valdoma bendrovė	V
Dreverna (LT)	Kuršių marios	110, iš jų 30 svečiams	Mažųjų laivų uostas, rekreacija	Koncesija	V
Nida ir Juodkrantė (LT)	Kuršių marios, Kuršių nerijos nacionalinis parkas	Nidos ir Juodkrantės žvejų pontoninės prieplaukos, įrengtos 2023 m., Juodkrantėje 18 laivelių (žr. 3 ir 13 skyrius). Nidos uoste 135 švartavimosi vietos (2020–2022 m. duomenys)[145]	Žvejų prieplaukos	Savivaldybė, vietinė rinkliava (žr. 13 skyrių)	V, ST
Šventoji (LT)	Atviroji Baltija, Šventosios upės žiotys	Projektas iki 500	Žvejyba, jachtos	Savivaldybės įmonė (uosto direkcija)	A, Ž, V

[145] UAB „Neringos komunalininkas", Nidos keleivinio vidaus vandenų uosto administravimo puslapis, archyvinė 2022 m. liepos 2 d. kopija. web.archive.org.

Pav. 9.1. Rytinės Baltijos jūros pakrantės palyginamieji gerosios praktikos pavyzdžiai Karklės atžvilgiu.



Šaltinis: studijos rengėjų analizė; pagrindas CartoDB Positron, © OpenStreetMap contributors, © CARTO.

9.2 Atviros Baltijos pakrantės pavyzdžiai

Pagal Lentelės 9.1 žymas Karklei panašiausi yra Pāvilosta, Łeba ir Darłowo, todėl jie nagrinėjami plačiausiai. Visi trys detaliau nagrinėjami uostai stovi upės žiotyse, kur upės vaga ir krantų forma duoda dalį priedangos, o Karklėje tokios priedangos nėra.

Atviroje pakrantėje uostui reikia tvirtos bangų apsaugos ir nuolatinio nešmenų valdymo per visą jo veikimo laiką. Visuose trijuose uostuose tam naudotos viešosios arba Europos Sąjungos lėšos. Pāvilostoje molai pailginti 2016–2019 m., Darłowo vakarinis molas rekonstruotas 2025–2026 m., o Łeboje įplaukos rekonstrukcijos rangos sutartis sudaryta 2025 m.

9.2.1 Pāvilosta (Latvija)

Pāvilosta yra mažas atviros Baltijos pakrantės uostas Sakos upės žiotyse Vakarų Latvijoje. Jo apsaugą sudaro du molai, šiaurinis ir pietinis. Pirmieji molai įrengti 1878 m., o dabartinė jų forma susiklostė per kelias rekonstrukcijas, iš kurių paskutinės buvo 2010 ir 2016–2019 metais[146].

Pāvilostos žvejybos ir jachtų laivų dalys atskirtos ir turi skirtingus valdytojus. Uoste yra apie 400 m žvejybos krantinių, priimančių iki 70 m ilgio laivus, o trijų operatorių jachtų prieplaukose abiejuose Sakos krantuose vienu metu gali stovėti iki 60 jachtų[147]. Skaičius apima visų trijų operatorių vietas: pati uosto valdyba savo svetainėje skelbia apie 30 vietų, o uosto kapitono vertinimu jų yra apie 40[148].

[146] Pāvilostas ostas pārvalde. Uosto istorija ir techniniai duomenys. pavilostaport.lv.

[147] SIA „Konsorts". „Kopējās mazo ostu stratēģijas izstrāde", 2025-02-07, p. 47–49.

[148] Pāvilostas ostas pārvalde, pavilostaport.lv (uosto valdybos skelbiamas skaičius); „Pāvilosta vasarā ar 16 kafejnīcām un jahtu ostu kļūst par tūrisma citadeli", lsm.lv, 2025 m. rugpjūčio 23 d. (uosto kapitono vertinimas).

Pav. 9.2. Pāvilostos uostas (Sakos upės žiotys).



Šaltinis: pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Techninis sprendinys yra pagrindinė Pāvilostos pamoka. 2010 m. molai visiškai rekonstruoti, o akvatorija pagilinta iki 4,5 m. Vis dėlto saugiai laivybai ilgą laiką trukdė smėlio nešmenys tarp molų, todėl 2016–2019 m. abu molai, iki tol buvę 287 ir 297,5 m ilgio, pailginti (pietinis 150 m, šiaurinis 90 m). Jų geometrija nustatyta hidrodinaminiu modeliavimu pagal kelių dešimtmečių audrų duomenis. Darbai vėlavo pusantrų metų, nes rangovas galėjo dirbti tik tada, kai bangos neviršijo 0,5 m[149].

Uosto navigacijos informacijoje ir toliau įspėjama, kad gyliai prie uosto vartų kinta, nes audrų metu dugne susikaupia smėlio nešmenys[150]. Karklei tai reiškia, kad be pasikartojančio gilinimo projektinis gylis neišsilaikytų, kaip neišsilaikė ir 2010 m. Pāvilostoje pasiektas 4,5 m akvatorijos

[149] LSM (Latvijas Sabiedriskais medijs). Reportažas apie Pāvilostos molų pailginimą, 2019. lsm.lv.

[150] Pāvilostas ostas pārvalde. pavilostaport.lv.

gylis. 2026 m. liepą uosto valdytojas skelbia 3,5 m akvatorijos gylį ir 2,5 m didžiausią leistiną grimzlę[151].

Valdymo modelis yra savivaldybės įsteigta uostą valdanti įstaiga (latv. pašvaldības iestāde) „Pāvilostas ostas pārvalde", veikianti pagal Latvijos uostų įstatymą (latv. Ostu likums). Uostas priklauso Pietų Kuržemės (Dienvidkurzemės) savivaldybei, o jį valdo uosto valdyba ir uosto valdytojas. Uosto žemė ir vidaus vandenys yra valstybės nuosavybė, perduota uosto valdytojo valdymui, o į valdybą pagal įstatymą įtraukiami ir keturių ministerijų atstovai[152]. Savivaldybės įstaiga čia valdo valstybės turtą, o sprendimuose dalyvauja ir valstybė, todėl modelis yra mišrus.

Sąnaudų ir investicijų požiūriu Pāvilosta yra vienas iš orientyrų Karklei. Molų pailginimas kainavo apie 3,2 mln. EUR, iš jų rangos dalis apie 3,0 mln. EUR be PVM. Darbus 2017–2019 m. atliko AB „Kauno tiltai"[153]. Projektas finansuotas iš Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo priemonės „Žvejybos uostai ir iškrovimo vietos". Viešojo finansavimo intensyvumas buvo 90 %, likusią dalį dengė uosto valdytojas. Rangos vertę be PVM padalijus iš 240 m bendro pailginimo, vienam molo metrui tenka apie 12 400 EUR to meto kainomis.

Saugomų teritorijų kontekstas Pāvilostoje artimas Karklės padėčiai. Greta uosto yra „Natura 2000" teritorija „Pāvilostas pelēkā kāpa", sauganti plačiausią atvirą pilkųjų kopų plotą Latvijoje su prioritetinėmis buveinėmis 2130* ir 2140*[154].

Karklei Pāvilosta yra artimiausias kranto tipo ir sąnaudų masto pavyzdys. Ji jungia žvejybą ir rekreaciją saugomos teritorijos kaimynystėje, o nešmenų problemą sprendė pailgindama molus.

9.2.2 Łeba (Lenkija)

Łeba yra atviros Baltijos pakrantės uostas Łebos upės žiotyse Lenkijos Pamario vaivadijoje (lenk. województwo pomorskie). Jo apsaugą sudaro du molai. Ilgesnis vakarinis yra lenkto profilio ir 2001 m. pailgintas 156 m, kad geriau saugotų nuo vyraujančių vakarų vėjų; trumpesnis rytinis eina tiesiai į jūrą[155].

Uostą sudaro trys baseinai: jachtų, ūkinis ir žvejybos. Jachtų uoste yra 120 švartavimosi vietų (projektinis dydis, žr. 14 skyrių). Į uostą įplaukiantys laivai negali viršyti 65 m ilgio, 15 m pločio ir 3,0 m grimzlės, o laivui, kurio grimzlė didesnė nei 2,5 m, reikia atskiro uosto kapitono suderinimo[156].

---

[151] Ten pat.

[152] SIA „Konsorts". „Kopējās mazo ostu stratēģijas izstrāde", 2025-02-07, p. 47–48; Latvijos uostų įstatymas (Ostu likums), 26 str. likumi.lv.

[153] Latvijos valstybės kontrolė. „Kā tiek pārvaldītas mazās ostas?", 2022-08-12, p. 29–30 (visos projekto išlaidos 3 204 184,49 EUR); LETA, „Būtiski aizkavējušies Pāvilostas ostas molu pagarināšanas darbi", 2017-11-09 (laimėjusio pasiūlymo kaina 2 976 736 EUR be PVM); Latvijos Ministrų kabineto 2015-06-02 nutarimas Nr. 290, 17.3 papunktis. lrvk.gov.lv, abc.lv, likumi.lv.

[154] Dabas aizsardzības pārvalde. Draustinis „Pāvilostas pelēkā kāpa" (42 ha, 2007 m., „Natura 2000" LV0536500); Latvijos Ministrų kabineto nutarimas Nr. 394, 3 punktas. daba.gov.lv, likumi.lv.

[155] Port Jachtowy w Łebie Sp. z o.o. port.leba.eu (atn. 2026-05-22).

[156] Ten pat, Port Jachtowy w Łebie; Słupsko jūrų administracijos 2012-05-17 nutarimas Nr. 1, 2 priedas; „Locja Bałtyku" Nr. 502, 2016 (laivų matmenys).

Pav. 9.3. Łebos uostas (Łebos upės žiotys).



Šaltinis: pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Techninis sprendinys Łeboje rodo, kaip atviros pakrantės uoste tvarkomas vidaus bangavimas. Jachtų baseiną nuo uosto kanalo skiria 160 m vidinė pertvara (lenk. grobla), sulaikanti pro įplauką patenkančias bangas. Konstrukcija sensta. 2026 m. dalis pertvaros dėl techninės būklės nebenaudojama, o švartavimasis prie jos apribotas iki trijų laivų[157].

Įplaukos rekonstrukcijos rangos sutartis su bendrove DORACO pasirašyta 2025 m. gegužės 26 d. Projekte numatytas naujas rytinis molas (apie 260 m), vakarinio molo pailginimas apie 91 m, nešmenų sėsdinimo baseinai, 40 m pločio įplaukos kanalas ir 160 m skersmens apsisukimo baseinas, o laivakelį numatyta pagilinti nuo 3,5 iki 5 m. Darbų tikslas yra sumažinti bangavimą įplaukoje bei baseine ir užnešimą smėliu[158]. Karklei tai rodo dvi pamokas. Pirma, net dešimtmečius veikiantis dviejų molų uostas vis tiek kenčia nuo bangavimo vidaus baseine ir nuo nešmenų, o sprendinys yra papildomas molas su sėsdinimo baseinais. Antra, poveikio aplinkai vertinimas

[157] „Dziennik Bałtycki", 2026-02-26. dziennikbaltycki.pl.

[158] Urząd Morski w Gdyni. Łebos įplaukos rekonstrukcija. www.umgdy.gov.pl.

(toliau PAV) gali riboti projekto eigą. Praėjus maždaug pusmečiui nuo rangos sutarties pasirašymo, Łeboje vis dar nebuvo statybą leidžiančio dokumento, nes tęsėsi PAV procedūra[159].

Valdymo modelis Łeboje dvilypis. Bendrą infrastruktūrą (molus, įplauką, krantines) valdo valstybinė jūrų administracija. Jachtų uostą valdo atskira savivaldybės bendrovė „Port Jachtowy w Łebie Sp. z o.o." (įstatinis kapitalas 22 939 000 zlotų), kurios vienintelė dalininkė yra Łebos miesto savivaldybė[160].

Łebos sąnaudas su Karkle verta lyginti atsargiai. Gdynės jūrų administracijos duomenimis, įplaukos rekonstrukcija kainuoja apie 132 mln. zlotų su mokesčiais. Ji yra Lenkijos nacionalinio atsigavimo plano (lenk. Krajowy Plan Odbudowy) finansuojamo jūrinių vėjo parkų aptarnavimo terminalo projekto dalis ir jachtų uosto neapima.

Jachtų uosto dalis finansuojama atskirai. 2026 m. „Port Jachtowy w Łebie" pagal regioninę programą „Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027" prašė apie 1,58 mln. EUR paramos (85 %) maždaug 1,86 mln. EUR vertės darbams; paraiška neatrinkta dėl išnaudotų asignavimų[161]. Karklei aktualus šios paraiškos mastas. Joje 120 vietų jachtų uosto infrastruktūros modernizavimas įvertintas apie 8 mln. zlotų.

Saugomų teritorijų kontekstą Łeboje lemia kaimynystė su Słowiński nacionaliniu parku, sudarančiu UNESCO biosferos rezervato „Słowiński" branduolį. Uostas ribojasi su „Natura 2000" teritorijomis Ostoja Słowińska ir Pobrzeże Słowińskie[162]. Karklei tai rodo, kad uostas gali veikti greta nacionalinio parko ir „Natura 2000" teritorijų.

9.2.3 Darłowo (Lenkija)

Darłowo yra atviros Baltijos pakrantės uostas Wieprzos upės žiotyse Lenkijoje. Jo apsaugą sudaro du molai: rytinis apie 436 m ir vakarinis apie 484 m. Priėjimą iš jūros sudaro 926 m ilgio laivakelis iki molų galų, 38 m pločio ir 7 m gylio įplauka bei 4,7 ha avanuostas[163].

Darłowo pagrindiniame jachtų baseine yra 67 švartavimosi vietos, o didesni laivai švartuojasi žvejybos baseine ir prie Parko krantinės[164].

[159] Ten pat, Urząd Morski w Gdyni, 2025-11-21 pranešimas.

[160] Krajowy Rejestr Sądowy (Lenkijos teismų registras), įrašas Nr. 0000103740, 2026-07-08.

[161] „Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027", atrankos rezultatai 2026-07-23: Port Jachtowy w Łebie paraiška (tinkamos sąnaudos 8 027 260 zł; prašyta 6 823 170,97 zł; 85 %) neatrinkta. funduszeuepomorskie.pl.

[162] Ostoja Słowińska (PLH220023; Dz. U. 2021, poz. 1361); Pobrzeże Słowińskie (PLB220003; Dz. U. 2011, poz. 133); UNESCO MAB „Słowiński", 1976. unesco.org.

[163] Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. port.darlowo.pl (laivai iki 75 m).

[164] Darłowo m. sav. „Marina Darłowo". darlowo.pl (laivai iki 16 m, grimzlė iki 4 m).

Pav. 9.4. Darłowo uostas (Wieprzos upės žiotys).



Šaltinis: pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Funkcijos yra stipriausia Darłowo savybė. Uoste dera žvejyba ir žuvies perdirbimas, krovinių perkrovimas, laivų remontas, jachtų uostas ir keleivinis turizmas; buriavimo mokymus ir jachtų frachtavimo (nuomos) reisus uoste teikia privatus verslas[165]. Tai plačiausias funkcijų derinys iš visų nagrinėtų atviros pakrantės pavyzdžių. Karklei jis rodo, kad viename atviros pakrantės uoste žvejyba, rekreacija ir keleivių aptarnavimas telpa kartu, tačiau tokį derinį išlaiko uostas, turintis ir krovos bei remonto veiklą.

Antra Darłowo pamoka yra valdymo modelis. Uostą valdo „Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.” (įstatinis kapitalas 5 723 000 zlotų), kurios vienintelis akcininkas yra Darłowo miesto savivaldybė (100 %); bendrovė įsteigta 1999 m., veiklą pradėjo 2000 m. gegužę[166]. Ši forma atitinka Lietuvos savivaldybės valdomos UAB modelį. Tačiau Lenkijoje valstybės žemė uostuose, kurie nėra pagrindinės reikšmės šalies ūkiui, savivaldybės prašymu perduodama jai nuosavybėn neatlygintinai (su išimtimis, pavyzdžiui, valstybės įstaigų valdoma žeme). Lietuvoje pajūrio juostai

[165] Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o., port.darlowo.pl; Darłowo m. sav., darlowo.pl.

[166] Krajowy Rejestr Sądowy (Lenkijos teismų registras), įrašas Nr. 0000116150, 2026-07-01.

priskirta valstybinė žemė ir jūros akvatorija išimtine nuosavybės teise priklauso valstybei (žr. 6 skyrių), todėl žemės ir infrastruktūros valdymo teisės spręstinos atskirai. Praktikoje bendrovė valdo tik nedidelę uosto žemės dalį, o molus rekonstruoja valstybinė jūrų administracija, todėl faktinis modelis yra toks pat kaip Łebos[167]. Savivaldybės bendrovės forma savaime nereiškia, kad savivaldybė valdo ir bangų apsaugą. Abiejuose Lenkijos uostuose brangiausią infrastruktūros dalį išlaiko valstybė, todėl Lietuvoje šią ribą tarp savivaldybės ir valstybės atsakomybių tikslinga nubrėžti dar prieš pasirenkant juridinę formą.

2025 m. vasarį Ščecino jūrų administracija (lenk. Urząd Morski w Szczecinie) ir bendrovė DORACO sudarė apie 118,8 mln. zlotų (apie 27,5 mln. EUR) rangos sutartį. Pagal ją rekonstruotas vakarinis molas ir pastatyta nauja statmena 100 m atšaka. Faktinė investicijų vertė siekė apie 130 mln. zlotų (apie 30 mln. EUR; planuota apie 153 mln. zlotų), iš jų apie 109 mln. zlotų skirta iš Lenkijos nacionalinio atsigavimo plano priemonės jūrinės vėjo energetikos terminalų infrastruktūrai[168]. Darbai baigti 2026 m. liepą.

Darłowo veikia griežtesnės apsaugos sąlygomis nei Karklė. Uosto akvatorija patenka į „Natura 2000" buveinių apsaugai svarbią teritoriją „Dolina Wieprzy i Studnicy" ir tiesiogiai ribojasi su jūrine paukščių apsaugai svarbia teritorija „Przybrzeżne Wody Bałtyku". Ji taip pat yra saugomo kraštovaizdžio teritorijoje „Koszaliński Pas Nadmorski", o pačioje akvatorijoje aptinkama Bendrijos svarbos buveinė 1130 Estuarijos[169]. Veikiantis daugiafunkcinis uostas šiomis sąlygomis dirba jau dešimtmečius, o 2023 m. molų rekonstrukcijai priimtas sprendimas dėl poveikio aplinkai[170]. Darłowo stovi saugomoje upės estuarijoje, o Karklėje krantas atviras ir smėlėtas. Buveinės tipas skiriasi, tačiau Darłowo rodo, kad uostas su krova, žvejyba ir rekreacija gali veikti ir būti rekonstruojamas „Natura 2000" teritorijos viduje.

[167] Najwyższa Izba Kontroli, ataskaita Nr. 126/2022/P/22/080/LSZ, 2022 (bendrovė valdo 3,17 iš 118,48 ha uosto žemės). nik.gov.pl.

[168] Urząd Morski w Szczecinie. Darłowo vakarinio molo rekonstrukcijos projektas; 2026-08-17 pranešimas „Zakończenie inwestycji zrealizowanych z Krajowego Planu Odbudowy". ums.gov.pl.

[169] Darłowo uosto teritorijos planavimo SPAV prognozė (Urząd Morski w Szczecinie; GARD, URBS), 2019-12 (atn. 2020-10), p. 26–28. Teritorijų kodai: PLH220038, PLB990002. ums.gov.pl.

[170] Ten pat, Darłowo uosto SPAV prognozė; Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie, byla Nr. 8/2023, 2023-07-19 (molų rekonstrukcijos PAV sąlygos). gov.pl/web/rdos-szczecin.

9.2 lentelė. Trijų atviros Baltijos pakrantės pavyzdžių palyginimas.

Požymis	Pāvilosta (LV)	Łeba (PL)	Darłowo (PL)
Vieta ir ekspozicija	Sakos upės žiotys, atvira Baltijos jūros pakrantė (Vakarų Latvija)	Łebos upės žiotys, atvira Baltijos jūros pakrantė (Pamario vaivadija)	Wieprzos upės žiotys, atvira Baltijos jūros pakrantė
Dydis ir gylis	Žvejybos krantinių apie 400 m (gylis 2,5–3,5 m, laivai iki 70 m); jachtų vietų iki 60 trijų operatorių prieplaukose; akvatorijos gylis 3,5 m, didžiausia leistina grimzlė 2,5 m	120 jachtų vietų (iki 18 m burinėms, iki 24 m motorinėms); baseino gylis 1,5–2,5 m; įplaukiantys laivai iki 65 m ilgio, 15 m pločio ir 3,0 m grimzlės	67 vietos jachtų baseine (laivai iki 16 m, grimzlė iki 4 m); įplauka 38 m pločio, 7 m gylio; avanuostas 4,7 ha; įplaukiantys laivai iki 75 m
Funkcijos	Žvejyba ir jachtų rekreacija	Žvejyba, jachtų uostas, ūkinė veikla; statomas vėjo parkų aptarnavimo terminalas	Žvejyba ir žuvies perdirbimas, krova, laivų remontas, jachtų uostas, keleivinis turizmas (plačiausias funkcijų derinys)
Techninis sprendinys (molai, nešmenų valdymas)	Du molai nuo 1878 m.; 2010 m. rekonstruoti (287 ir 297,5 m), 2016–2019 m. pailginti (šiaurinis +90 m, pietinis +150 m); projektinis 4,5 m gylis neišsilaikė	Du molai; 160 m vidinė pertvara ramina baseiną; pagal 2025 m. sutartį naujas rytinis molas (apie 260 m), vakarinis +91 m, nešmenų sėsdinimo baseinai, laivakelis gilinamas iki 5 m	Du molai (rytinis apie 436 m, vakarinis apie 484 m); 2025–2026 m. rekonstruotas vakarinis molas su statmena 100 m atšaka bangavimo sąlygoms baseine gerinti
Valdymo modelis	Savivaldybės įsteigta uostą valdanti įstaiga „Pāvilostas ostas pārvalde”; uosto žemė ir vandenys valstybės nuosavybė, valdyboje keturių ministerijų atstovai	Dvilypis: infrastruktūrą valdo valstybinė jūrų administracija, jachtų uostą savivaldybės bendrovė „Port Jachtowy w Łebie Sp. z o.o.” (kapitalas 22 939 000 zlotų)	Savivaldybės valdoma bendrovė „Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.” (kapitalas 5 723 000 zlotų, 100 % Darłowo miesto savivaldybė), nuo 1999 m.; molus rekonstruoja valstybinė jūrų administracija
Investicijos vertė ir apimtis	Molų pailginimas 240 m: rangos vertė 2 976 736 EUR be mokesčių, visos projekto išlaidos 3 204 184,49 EUR (2017–2019 m. kainos); apie 12 400 EUR už molo metrą	Įplaukos rekonstrukcija apie 132 mln. zlotų su mokesčiais (2025 m.), vėjo parkų aptarnavimo terminalo projekto dalis; jachtų uosto modernizavimas įvertintas 8 027 260 zlotų (2026 m. paraiška)	Vieno molo rekonstrukcija su 100 m atšaka: rangos sutartis apie 118,8 mln. zlotų, faktinė investicijų vertė apie 130 mln. zlotų (2026 m.)
Finansavimo šaltinis	Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo priemonė „Žvejybos uostai ir iškrovimo vietos”; 90 % viešasis finansavimas, likusi dalis uosto valdytojo	Lenkijos nacionalinis atsigavimo planas (Krajowy Plan Odbudowy); jachtų uosto paraiška pagal „Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” neatrinkta	Lenkijos nacionalinis atsigavimo planas, jūrinės vėjo energetikos terminalų infrastruktūros priemonė
Saugomų teritorijų kontekstas	„Natura 2000” teritorija „Pāvilostas pelēkā kāpa” (LV0536500, 42 ha; pilkosios kopos, prioritetinės buveinės 2130* ir 2140*) greta uosto	Słowiński nacionalinis parkas (UNESCO biosferos rezervato branduolys); „Natura 2000” Ostoja Słowińska ir Pobrzeże Słowińskie	Uosto akvatorija „Natura 2000” teritorijos „Dolina Wieprzy i Studnicy” viduje; ribojasi su jūrine paukščių teritorija „Przybrzeżne Wody Bałtyku”; buveinė 1130 Estuarijos

9.3 Trumpieji užsienio pavyzdžių profiliai

Kiti analizuoti pavyzdžiai aprašomi trumpiau, išskiriant tik Karklei pritaikomus sprendinius ir pamokas.

Roja ir Salacgrīva (Latvija, Rygos įlanka) yra savivaldybės valdomi uostai. Uosto administracijos duomenimis, Roja istoriškai yra didžiausias žvejybos uostas prie Rygos įlankos. Jos jachtų uoste yra 50 švartavimosi vietų ir sanitarinis mazgas, o prie jachtų krantinių leidžiama grimzlė 3,0 m. Uostą valdo savivaldybės tarybos įsteigta uostą valdanti įstaiga, o Talsų savivaldybės taryba tvirtina jos nuostatus ir sudaro uosto valdybą[171]. Karklei tai rodo, kad savivaldybės įstaigos forma leidžia tarybai išlaikyti sprendimų kontrolę be atskiros bendrovės. Salacgrīva svarbi dėl funkcijų erdvinio atskyrimo ir sambūvio su didele saugoma teritorija. Gretimame Kuiviži uoste (apie 31 ha) žvejyba ir smulki pramonė atskirtos nuo jachtų prieplaukos (35 vietos, prie jachtų krantinės leidžiama grimzlė 2,5 m, 2026 m. sezone visame uoste 1,5 m, laivai iki 35 m). Trys žvejybos krantinės (50, 30 ir 120 m) atskirtos ir nuo 90 m jachtų krantinės, kurią pastatė ir valdo privati bendrovė[172]. Visa teritorija patenka į Šiaurės Vidžemės biosferos rezervatą, priklausantį UNESCO programos „Žmogus ir biosfera" tinklui[173].

Latvijos valstybės kontrolė 2022 m. auditavo septynis savivaldybių įsteigtus mažuosius uostus, tarp jų Pāvilostos, Rojos ir Salacgrīvos. Auditas nustatė, kad iš savų pajamų šie uostai nepajėgia finansuoti nei veiklos, nei tinkamos infrastruktūros priežiūros, o penki iš jų neturėjo rinkliavų ir paslaugų tarifų apskaičiavimo metodikos[174]. Karklei tai reiškia, kad vien rinkliavos savivaldybės valdomo uosto neišlaikytų, todėl pajamų, sąnaudų ir kainodaros metodiką tikslinga parengti kartu su uostu.

Käsmu (Estija, Lahemaa nacionalinis parkas) yra mažas pajūrio uostelis, kuriame svarbi edukacinė ir bendruomeninė veikla. Jį valdo bendruomeninė organizacija, o vietoje veikia jūrų muziejus. Uostelis labai mažo masto: priima laivus iki 10 m ilgio ir 1 m grimzlės, turi apie 72 m pontoninių krantinių ir veikia nuo gegužės 1 d. iki rugsėjo 30 d.[175] Käsmu rodo, kaip nedidelis uostelis saugomoje teritorijoje gali derinti rekreaciją ir edukaciją, kai jį valdo vietos bendruomenės organizacija.

Saarte Liinid (Estija) yra Estijos valstybės valdoma bendrovė, eksploatuojanti 18 regioninių uostų septyniose apskrityse, per kuriuos veikia 12 viešųjų keltų linijų; atskiras padalinys valdo šešis mažuosius uostelius[176]. Tai valstybinio tinklo operatoriaus modelis. Viena įmonė valdo daug mažų uostų, todėl administracinės sąnaudos pasiskirsto visiems. Lietuvoje tiesioginio analogo nėra, bet

[171] Rojas ostas pārvalde, rojaport.lv; Talsų sav. tarybos 2021-10-28 sprendimas Nr. 302; Talsu novada pašvaldība, Talsu novada ostu attīstības plāns 2025.–2035. gadam, 2025-12-11, skyrius „Rojas osta".

[172] Salacgrīvas ostas pārvalde. Kuiviži uosto duomenys. salacgrivaport.lv (atn. 2026-07-01).

[173] Šiaurės Vidžemės biosferos rezervato įstatymas (Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta likums), 1997-12-11; UNESCO MAB nuo 1997. likumi.lv, unesco.org.

[174] Latvijos valstybės kontrolė. „Kā tiek pārvaldītas mazās ostas?", 2022-08-12, p. 8–9. lrvk.gov.lv.

[175] MTÜ „Käsmu Sadam", käsmusadam.ee; Estijos uostų registras, sadamaregister.ee.

[176] AS „Saarte Liinid". saarteliinid.ee (atn. 2026-07-14).

modelis Lietuvai galėtų būti aktualus svarstant rengiamas nacionalines mažųjų uostų plėtros strategines gaires iki 2035 m.

9.4 Lietuvos pavyzdžiai

Dreverna yra koncesijos valdymo precedentas Lietuvoje. Po 2017 m. modernizacijos mažųjų laivų uoste, operatoriaus duomenimis, yra 110 švartavimosi vietų (iš jų 30 svečiams). Uostą pagal koncesijos sutartį eksploatuoja UAB „Hortivita". Finansų ministerijos duomenimis, iki 2020 m. atlikta kapitalo investicijų už apie 1,59 mln. EUR[177]. Koncesijos sutartis sudaryta 2016 m. gegužės 9 d. dešimčiai metų su dviem galimais penkerių metų pratęsimais, o pasibaigus sutarčiai koncesininkas be papildomo užmokesčio perduoda uostą ir sukurtą turtą savivaldybei[178].

Šventoji yra vienintelis atviros jūros pakrantės uostas Lietuvoje. Pagal statinio projektą uosto apsaugą sudarys du molai: pietinis 647,5 m su keturiomis krantinėmis ir 9 m pločio promenada, šiaurinis 402,5 m, atliekantis krantosauginę funkciją[179]. Rangos sutartis sudaryta su UAB „Tilsta". Statybos darbai turi būti baigti per 24 mėnesius nuo sutarties įsigaliojimo, numatyta galimybė terminą pratęsti du kartus po šešis mėnesius, o darbai pradėti 2026 m. rudenį[180]. Projektinis Šventosios mastas (iki 500 vietų, projektinis gylis 4 m su galimybe gilinti iki 6 m) yra gerokai didesnis už Karklei svarstomą ir 2010 m. PAV vertintą mastą, todėl Šventoji tinka tik kaip viršutinė palyginimo riba[181]. Uostą valdo Palangos miesto savivaldybės įmonė „Šventosios jūrų uosto direkcija", kuriai valstybės turtas perduotas valdyti patikėjimo teise (žr. 13 skyrių).

Šventoji duoda tris pamokas. Pirma, sąnaudų mastas. Molų ir krantinių statybos rangos sutartis sudaryta už 38 229 950 EUR su PVM[182]. Antra, pirkimo strategijos rizikos valdymas. Tokio masto jūrinės statybos rangos kvalifikacinius reikalavimus verta iš anksto pasitikrinti per rinkos konsultaciją, nes Šventosios atveju pirmasis viešasis pirkimas buvo nutrauktas dėl dviprasmiško kvalifikacinio reikalavimo[183]. Trečia, jūrinės statybos sąnaudų sandara. Jūrinėmis sąlygomis dirbančios statybinės technikos Lietuvoje nėra, todėl ją tenka gabenti iš kitų Baltijos jūros valstybių, o pirkimo dokumentuose visos įrangos mobilizavimo sąnaudos vertintos iki 500 tūkst. EUR ir yra vienkartinės[184].

[177] UAB „Hortivita", dreverna.lt; Klaipėdos r. sav., klaipedosrajonas.lt; Lietuvos Respublikos finansų ministerija, viešojo ir privataus sektorių partnerystės įsipareigojimų suvestinė (kapitalo investicijos 1 592 236 EUR). ppplietuva.lt, finmin.lrv.lt.

[178] Klaipėdos r. sav. 2025 m. finansinių ataskaitų aiškinamasis raštas, 2026-02-26. klaipedos-r.lt.

[179] MB „Kordonas". Šventosios uosto molų ir krantinių statybos techninis projektas Nr. K2404, 2025-09-19.

[180] Palangos m. sav. pirkimas Nr. 6383064, nutrauktas 2026-03-24 dėl dviprasmiško kvalifikacinio reikalavimo; pakartotinis pirkimas Nr. 7427341, sutartis su UAB „Tilsta" 2026-06-22 (OJ S 123/2026). palanga.lt. SĮ Šventosios jūrų uosto direkcijos anketa Susisiekimo ministerijos uostų ir prieplaukų katalogui, 2026 m. liepa.

[181] Ten pat, SĮ Šventosios jūrų uosto direkcijos anketa.

[182] Ten pat, Palangos savivaldybės pakartotinis pirkimas Nr. 7427341.

[183] Ten pat, Palangos savivaldybės pirkimas Nr. 6383064, nutrauktas 2026-03-24.

[184] Ten pat, Palangos savivaldybės pirkimas Nr. 6383064.

10. Projekto tikslai ir vertinimo kriterijai

Projekto tikslas, uždaviniai ir alternatyvų vertinimo kriterijai išvedami iš esamos padėties, planavimo dokumentų ir teisinio reglamentavimo analizės. Kriterijai sudaromi dviem pakopomis. Privalomi (atmetimo) reikalavimai parodo, ar alternatyva apskritai įgyvendinama, o šeši svertiniai kriterijai palygina alternatyvas tarpusavyje.

10.1 Projekto tikslas

Atviroje Baltijos jūros pakrantėje tarp Klaipėdos ir Šventosios šiandien nėra nė vienos mažųjų laivų prieplaukos ar nuolatinės švartavimosi vietos (žr. 3 skyrių). Todėl šio projekto tikslas yra Karklės prieplaukos sklype įrengti mažųjų laivų infrastruktūrą, kuri užtikrintų žvejybos laivelių laimikio iškrovimą ir mažųjų laivų rekreaciją atviroje pakrantėje. Įrengta prieplauka praplėstų pajūrio paslaugų pasiūlą ir padėtų pailginti turizmo sezoną Klaipėdos rajone[185].

Projekto funkcijos skirstomos į pagrindines ir papildomas. Šį skirstymą pagrindžia strateginių dokumentų ir funkcijų suderinamumo analizė. Pagrindinės funkcijos yra dvi. LR teritorijos bendrasis planas žvejybos laivelių laimikio iškrovimą įvardija pažodžiui[186]. Mažųjų laivų rekreaciją tas pats planas paremia bendra nuostata plėtoti daugiafunkcinius uostelius ir prieplaukas jūros pakrantėje rekreacijos ir žuvininkystės sektorių augimui skatinti[187]. Savivaldybės turizmo plėtros planas ją įtvirtina uostelio įrengimo priemone. Pajūrio regioninio parko tvarkymo plane ji tiesiogiai numatyta kaip mažųjų laivų prieplauka Karklės rekreacinio prioriteto zonoje[188]. Šios dvi funkcijos sudaro privalomą kiekvienos statomos alternatyvos branduolį, nes jų reikalauja strateginiai dokumentai. Alternatyvų analizėje abiem statomoms alternatyvoms numatytos keturios minimalios funkcijos: abi pagrindinės, svečių stotelė ir saugus prieglobstis.

Papildomos funkcijos yra mėgėjiška žūklė, ekskursinė laivyba ir edukacija arba lankytojų centras. Daugumoje dokumentų jos numatytos su sąlygomis arba kaip kitų priemonių dalis, todėl jų apimtis priklauso nuo pasirinktos alternatyvos. Silpniausiai dokumentuose atspindėtos dvi funkcijos, civilinė sauga ir gelbėjimas bei susisiekimas vandeniu. Nė vienas vertintas planavimo dokumentas jų Karklei nepriskiria kaip pirminio sprendinio, todėl į projekto tikslą jos įtraukiamos kaip galimybė, tikslinama derinant su atsakingomis institucijomis (žr. 5 skyrių).

---

[185] Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 m., patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-169, p. 106 ir 116; priemonė 1.1.1.19, produkto rodiklis PR-1.1.1.19-3 „Įrengtas uostelis" (veiksmas „Įrengti Karklės daugiafunkcinį mažąjį uostelį"), įgyvendinimo laikotarpis 2021–2030 m.

[186] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 (TAR, 2021-10-06, Nr. 2021-20951), sprendinių 589.1 papunktis: „Numatoma prieplauka, skirta mažų žvejybos laivelių laimikio iškrovimui, Karklės kaimo šiaurinėje dalyje ties Rikinės upeliu. Būtina pritaikyti tinkamą susisiekimo infrastruktūrą sausumoje".

[187] Ten pat, 553.1 papunktis.

[188] Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623; galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024 m. balandžio 3 d. (pakeista 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-105), 23.3 papunktis.

10.2 Projekto uždaviniai

Iš tikslo kyla keturi uždaviniai, kuriuos turi išspręsti bet kuris statomas sprendinys. Pirma, sukurti apsaugotą akvatoriją. Atviroje pakrantėje tam reikia stacionarios bangų apsaugos ir įplaukos, kurią įmanoma apsaugoti nuo užnešimo. Antra, įrengti laimikio iškrovimo vietą ir krante reikalingą įrangą, nes šią funkciją Karklei nurodo LR bendrasis planas. Trečia, sutvarkyti sausumos dalį: privažiavimą, automobilių stovėjimo vietas ir inžinerinius tinklus, kurių sklype šiandien nėra, o susisiekimo infrastruktūros pritaikymą nurodo tas pats bendrojo plano sprendinys (žr. 4 ir 12 skyrius). Ketvirta, nustatyti valdymo ir eksploatacijos modelį, kuriame nuolatinė nešmenų valdymo ir priežiūros našta priskirta konkrečiam valdytojui.

Uždavinių sąrašas vienodas abiem statomoms alternatyvoms. Nuo pasirinkto masto priklauso jų apimtis ir kaina.

10.3 Vertinimo kriterijai

Vertinimo kriterijai išvedami iš keturių analizės sluoksnių. Pirma, strateginių dokumentų analizėje suformuluotos keturios suderinamumo sąlygos (žr. 5 skyrių). Prie jų prisideda du LR bendrojo plano sprendinių reikalavimai: žvejybos laivelių laimikio iškrovimo funkcija ir sausumos susisiekimo infrastruktūros pritaikymas. Antra, teisinėje analizėje skiriamos dvi kategorijos, prieplauka ir uostas (žr. 6 skyrių). Mažai prieplaukai turėtų pakakti galiojančio detaliojo plano (toliau DP), didesnio masto uosteliui reikia DP koregavimo, o pasirinkus Šventosios tipo teisinę kryptį, prireiktų ir atskiro įstatymo. Trečia, funkcijų suderinamumo matrica atskyrė pagrindines ir papildomas funkcijas. Ketvirta, studijos rizikos skirstomos į šešias grupes (žr. 19 skyrių).

Kriterijų sandara remiasi Centrinės projektų valdymo agentūros (toliau CPVA) Investicijų projektų rengimo metodikos logika. Metodika alternatyvų vertinimą skaido į du žingsnius: pirmiausia atmetamos veiklos, kurių neįmanoma įgyvendinti dėl techninių, ekonominių, socialinių, teisinių, rinkos ar disponuojamo turto apribojimų, o likusios alternatyvos palyginamos sąnaudų ir naudos analizės arba sąnaudų ir veiksmingumo analizės metodu. Viešojo sektoriaus projektams pagrindiniai palyginimo kriterijai yra ekonominės analizės rodikliai[189]. Šioje studijoje ta pati logika išskleidžiama į dvi kriterijų pakopas: privalomus (atmetimo) reikalavimus, atitinkančius metodikos eliminavimo žingsnį, ir šešis svertinius palyginimo kriterijus. Svertinis palyginimas papildo ekonominį vertinimą. Ankstyvame galimybių studijos etape, kai paklausa dar neišmatuota, o investicijos žinomos intervalais, vien ekonominiai rodikliai alternatyvų skirtumų neatskleistų, todėl greta jų vertinami teisinis, techninis, aplinkosauginis ir socialinis aspektai.

Trys privalomi (atmetimo) reikalavimai taikomi abiem statomoms alternatyvoms (mažai prieplaukai ir didesnio masto uosteliui, A1 ir A2). Nulinė alternatyva (A0) palyginime dalyvauja kaip atskaitos taškas, parodantis neinvestavimo pasekmes.

- **Žvejybos laivelių laimikio iškrovimo funkcija.** Ji pažodžiui įvardyta LR bendrajame plane, todėl be jos sprendinys netektų strateginio pagrindo.

[189] Investicijų projektų rengimo metodika (Centrinė projektų valdymo agentūra), versija 2.2.4, galiojanti nuo 2026 m. gegužės 29 d., 3.3 skyrius „Alternatyvų sudarymas" (32–34 psl.), 3.4 skyrius „Analizės metodo pasirinkimas" (34–38 psl.) ir 5.5 skyrius „Optimalios alternatyvos pasirinkimas SNA metodu" (66–67 psl.).

- **Teisinis leistinumas.** Alternatyva turi remtis aiškiu teisiniu pagrindu: galiojančiu DP arba DP keitimu ar koregavimu su visomis reikalingomis planavimo ir vertinimo procedūromis. Antruoju atveju koreguoti sprendiniai turi atitikti galiojančio aukštesnio lygmens dokumento sprendinius, todėl teisinio įgyvendinamumo kriterijumi vertinama ir ši atitiktis, ir rizika, kad jos nepavyks pasiekti[190].
- **Ekologinės kompensavimo priemonės.** LR bendrajame plane uostų ir uostelių infrastruktūros plėtrai priekrantėje iki 20 m gylio prioritetas teikiamas taikant ekologines kompensavimo priemones. Konkreti jų sudėtis, kurios LR bendrasis planas neapibrėžia, nustatoma per poveikio aplinkai vertinimo procedūrą[191].

Likusios sąlygos ir reikalavimai nelaikomi privalomais, nes jų tenkinimo laipsnis tarp alternatyvų skiriasi: kraštovaizdžio derinimas ir laivybos reguliavimas talasologiniame draustinyje vertinami aplinkosaugos ir tvarumo kriterijumi, sausumos susisiekimo infrastruktūra techninio įgyvendinamumo kriterijumi, o sklypų formavimas detaliaisiais planais atsispindi teisinio kriterijaus procedūrų trukmėje.

Atmetimo reikalavimus tenkinančias alternatyvas lygina šeši svertiniai kriterijai (Lentelė 10.1). Kriterijų rinkinys ir svoriai yra studijos rengėjų analitinis pasiūlymas.

10.1 lentelė. Svertiniai alternatyvų palyginimo kriterijai ir jų svoriai.

Kriterijus	Ką matuoja	Iš kurios analizės išvestas	Svoris
Aplinkosauginė rizika ir tvarumas	Poveikį saugomoms vertybėms ir akvatorijai, poveikio grįžtamumą, atitiktį šešiems tvarumo principams	Aplinkosauginis ir tvarumo vertinimas (17 skyrius); strateginės sąlygos dėl kompensavimo priemonių, kraštovaizdžio derinimo ir laivybos reguliavimo (5 skyrius); aplinkosauginė rizikų grupė	25 %
Teisinis įgyvendinamumas ir procedūrų trukmė	Reikalingą teisinį kelią ir planavimo, vertinimo bei leidimų procedūrų trukmę	Teisinių kategorijų ir procedūrų analizė (6 skyrius); teisinė ir reglamentinė bei terminų rizikų grupės	20 %
Techninis įgyvendinamumas	Fizinį įgyvendinamumą jūroje ir sausumoje: bangų apsaugą, nešmenų valdymą, sklypo talpą, privažiavimą ir inžinerinius tinklus	Jūros ir sausumos fizinių ribų analizė (11 skyrius) ir techninė analizė (12 skyrius); techninė-inžinerinė rizikų grupė	15 %
Investicijų ir eksploatacijos sąnaudos	Pradinių investicijų dydį ir nuolatinę eksploatacijos naštą infrastruktūros valdytojui absoliučiais dydžiais, o ne kainą vienai švartavimosi vietai	Gerosios praktikos sąnaudų orientyrai ir alternatyvų apimtis (9 ir 11 skyriai); investicijų ir eksploatacijos skaičiavimai finansinėje analizėje (15 skyrius); finansinė rizikų grupė	15 %
Ekonominė ir socialinė nauda	Naudą žvejams, lankytojams ir bendruomenei: funkcijų apimtį ir naudotojų srautus	Funkcijų suderinamumo matrica (5 skyrius); paklausos analizė (14 skyrius) ir ekonominė bei socialinė analizė (16 skyrius)	15 %
Bendruomenės ir suinteresuotųjų šalių požiūris	Socialinį priimtinumą ir įtampų valdymo galimybes	Suinteresuotųjų šalių analizė (8 skyrius); socialinė rizikų grupė	10 %
Iš viso			**100 %**

[190] Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, 1995 m. gruodžio 12 d. Nr. I-1120; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 4 straipsnio 4 dalis ir 28 straipsnio 6 dalis.

[191] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, sprendinių 591.1 papunktis.

Didžiausias svoris (25 proc.) tenka aplinkosauginei rizikai ir tvarumui, nes visa nagrinėjama pajūrio juosta patenka į saugomas teritorijas (žr. 4 skyrių), akvatorija nesiekia geros aplinkos būklės[192], o alternatyvų poveikis aplinkai sunkiai grįžtamas ir auga kartu su mastu. Nulinė alternatyva papildomo poveikio nesukeltų, o statomų alternatyvų stacionarūs molai keistų nešmenų pernašą. Didesnio masto uostelio atveju atitverta akvatorija didesnė, todėl ir poveikis būtų didžiausias. Teisiniam įgyvendinamumui ir procedūrų trukmei skiriama 20 proc., nes teisinis kelias lemia projekto trukmę. Trumpiausias jis tada, kai sprendinys telpa į galiojantį DP, o DP koregavimas ir tikėtinas visos apimties poveikio aplinkai vertinimas jį ilgina. Techninis įgyvendinamumas, investicijų ir eksploatacijos sąnaudos bei ekonominė ir socialinė nauda sveria po 15 proc. Techninį įgyvendinamumą jūroje riboja bangų apsauga ir nešmenų valdymas, o sausumoje nedidelis sklypas ir neatvesti inžineriniai tinklai. Sąnaudų kriterijus apima statybos kainą ir nuolatinę eksploatacijos naštą, kuri atviroje pakrantėje (visų pirma eksploatacinis gilinimas ir nešmenų valdymas) tenka infrastruktūros valdytojui per visą jos gyvavimo laikotarpį. Naudos kriterijus matuoja tai, dėl ko projektas apskritai svarstomas, tačiau ankstyvame etape nauda vertinama preliminariai, intervalais, o paklausa remiasi scenarijų prielaidomis (žr. 14 skyrių), todėl šio kriterijaus balai yra mažiau patikimi nei kitų. 10 proc. svoris skiriamas bendruomenės ir suinteresuotųjų šalių požiūriui, nes dalis socialinių įtampų jau atsispindi aplinkosaugos ir teisinio kriterijų turinyje.

Studijos techninė specifikacija reikalauja, kad sprendiniai atitiktų Europos Sąjungos tvarumo principus[193]. Šis reikalavimas į vertinimą įtraukiamas per šešis tvarumo principus, suformuluotus 17 skyriuje: atsakingą gamtos išteklių naudojimą, išteklių efektyvumą, aplinkos apsaugą ir poveikio mažinimą, socialinę atsakomybę, valdyseną ir ilgalaikę perspektyvą. Aplinkosauginės rizikos ir tvarumo kriterijaus balas skiriamas atsižvelgiant ir į šiuos principus.

Balai alternatyvoms skiriami 20 skyriaus vertinimo matricoje. Joje kiekviena statoma alternatyva įvertinama balais pagal kiekvieną svertinį kriterijų, o balai sudauginami su svoriais. Privalomus (atmetimo) reikalavimus abi statomos alternatyvos tenkina, nes abiejose numatyti laimikio iškrovimas, teisinis kelias ir ekologinės kompensavimo priemonės (žr. 11 skyrių). Todėl matricoje jie atskirai nevertinami, o rezultatas pateikiamas kaip apibendrinanti iliustracija greta nulinės alternatyvos palyginimo. Galutinė rekomendacija bus pateikiama remiantis kokybinių argumentų ir ekonominių rodiklių deriniu.

[192] Aplinkos apsaugos agentūra ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Lietuvos jūros rajono aplinkos būklė 2018–2023 metais, geros aplinkos būklės savybės ir aplinkos apsaugos tikslai, Vilnius, 2025, p. 304.

[193] Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Kretingalės seniūnija. Karklės daugiafunkcinio laivų uosto įrengimo galimybių studijos parengimo paslaugos pirkimo techninė specifikacija, 7 skyrius „Aplinkosauginiai reikalavimai", 7.2 punktas.

11. Alternatyvų analizė

Galimybių studija rengiama ankstyvajame prieš investiciniame etape, kai projektinio sprendimo dar nėra, todėl alternatyvos vertinamos per tris skirtingo masto sprendinius. A0, nulinė alternatyva, yra esama padėtis, kai nauja jūrinė laivų infrastruktūra nėra vystoma. A1, mažos prieplaukos sprendinys, remiasi 2010 m. koncepcijos (Klaipėdos universiteto mokslininkų pasiūlyto prieplaukos sprendinio su 60 × 80 m vidiniu baseinu) apimtimi, tų pačių metų poveikio aplinkai vertinimu (toliau PAV) ir planavimo dokumentų sprendiniais. A2, didesnio masto uostelis, remiasi gerųjų pavyzdžių analize ir tikrina, ar Karklėje įmanomas didesnio masto uostas.

A2 kyla iš darbinės studijos prielaidos. Skirtingai nei A1, ji nesiremia anksčiau parengtu projektu, PAV ar kita ankstesne studija, todėl jos skaičiavimai daugeliu atvejų yra preliminarūs, o naujos techninės analizės prireiks bet kurio masto sprendiniui.

11.1 Alternatyvų formavimas ir vietos prielaida

Abi statomos alternatyvos siejamos su ta pačia vieta, Karklės prieplaukos sklypu ties Rikinės upelio žiotimis. Trys svarstomos alternatyvos yra šios:

- **A0, nulinė alternatyva.** Nieko nestatoma, palaikoma esama padėtis.
- **A1, mažos prieplaukos sprendinys.** Apie 50 švartavimosi vietų; 2010 m. koncepcijos apimties akvatorija ir sausumos dalis, telpanti į prieplaukos sklypą.
- **A2, didesnio masto uostelis.** Apie 100 švartavimosi vietų; maždaug dvigubai didesnė akvatorija ir sausumos dalis, peržengianti dabartinio sklypo ribas.

A1 ir A2 apima tas pačias keturias minimalias funkcijas: žvejybos laivelių laimikio iškrovimą, svečių stotelę, saugų prieglobstį ir mažųjų laivų rekreaciją. Laimikio iškrovimo ir mažųjų laivų rekreacijos reikalauja strateginiai dokumentai (žr. 10 skyrių), o svečių stotelė ir saugus prieglobstis kyla iš Karklės padėties pajūrio uostų tinkle. Kitos funkcijos, pavyzdžiui, edukacinė veikla, išlieka galimos, tačiau dabartiniai strateginiai dokumentai jų nereikalauja.

Karklė pajūrio uostų tinkle. Nuolatinių švartavimosi vietų pasiūla mažiesiems laivams Vakarų Lietuvoje artimiausiais metais gerokai išaugs. Studijos skaičiavimais, planuojami Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir atstatomo Šventosios uosto projektai kartu duotų iki maždaug 1 085 naujų vietų (žr. 14 skyrių). Todėl verta apsibrėžti, kad bet kuri iš alternatyvų neturėtų būti savaiminis atsakas į švartavimosi vietų trūkumą Lietuvoje. Trūkumas išlieka aktualus, tačiau didžiąją jo dalį turėtų sumažinti stambesni Klaipėdos uosto akvatorijos projektai. Svaresnė spraga, kurią šios alternatyvos turėtų spręsti, yra ta, kad tarp Klaipėdos ir Šventosios nėra veikiančios jūrinio aptarnavimo ir saugaus prieglobsčio vietos. Todėl Karklės projektą verta pozicionuoti kaip saugios laivybos ir svečių stotelės sprendinį atviroje pakrantėje.

Aktualios sąlygos. 5 skyriuje nustatytos keturios strateginio suderinamumo sąlygos: ekologinės kompensavimo priemonės priekrantėje iki 20 m gylio; prieplaukos statinių architektūra ir mastelis, derantys prie pajūrio kraštovaizdžio; laivyba Karklės talasologiniame draustinyje kaip reguliuojama veikla; žemės sklypų formavimas detaliaisiais planais (toliau DP). Visos keturios galioja tiek A1, tiek A2 vienodai.

11.2 Fizinės ribos: jūra, sausuma ir procedūros

Karklėje galimą mastą riboja trys dalykai: seklumos plotis jūroje, sklypo forma sausumoje ir planavimo bei aplinkosaugos procedūros.

Jūros pusė. Nuo gylio priklauso, kokio dydžio baseiną galima įrengti ir kokius laivus jis priims. Uosto vietos parametrus šiuo metu pateikia 2010 m. Klaipėdos universiteto mokslininkų atlikta mažųjų uostelių prielaidų analizė. Maždaug 220–230 m nuo kranto linijos (Klaipėdos universiteto analizėje 220 m, 2010 m. PAV ataskaitoje 230 m) įrengti uostelio vartai leistų suformuoti apie 3 m gylio avanuostą (išorinę prieuosčio akvatoriją) ir apie 4 800 m² (60 × 80 m) vidinį baseiną, o visas uostelis užimtų apie 150 m kranto atkarpos[194].

Toks gylis apibrėžia priimamų laivų dydį. Palikus apie 0,5 m gilinimo perviršį, naudingo gylio lieka apie 2,5 m, o uostų projektavimo praktikoje 9–12 m laivui reikia apie 2,3 m, 12–15 m laivui jau apie 3,1 m gylio[195]. Teoriškai orientavimasis į 12–15 m atplaukiančias jachtas pagal tas pačias normas pareikalautų apie 3,6 m gylio baseine (3,1 m plius 0,5 m gilinimo perviršis), o kartu ir giliau į jūrą išvestų molų. Tačiau apribojus laivų ilgį iki 12 m, paklausa beveik nesumažėtų. 2010 m. Šventosios uosto studijoje iki 9 m laivams numatyta 84–91 % vietų, iki 12 m 96–97 %, o 2025 m. Šventosios molų ir krantinių statybos projektiniuose pasiūlymuose iš 150 vietų 138 skirtos laivams iki 12 m[196]. Tad bendra studijos rekomendacija yra orientuotis į apie 3 m gylio išorinę akvatoriją. Tokia akvatorija, esant vidutiniam jūros lygiui, tiktų motoriniams ir žvejybos laivams iki maždaug 12 m, o burinėms jachtoms iki maždaug 9 m ilgio.

Laivų laikymas ir sklypo talpa. Lietuvos statybos techniniuose reglamentuose mažųjų laivų uosto sausumos ploto normatyvų nėra, todėl studijos reikmėms naudojamos tarptautinės projektavimo praktikos normos. Vienam krante saugomam laivui skiriama 60 m² žiemos saugojimo aikštelės, 14 m² remonto teritorijos ir 20 m² automobilio stovėjimo vietos, iš viso apie 94 m²[197]. Suomijos valstybinė planavimo gairė žiemos saugojimui skiria 45 m² (apie 75 m² kartu su aptarnavimu ir automobilio vieta), o Helsinkio 2016 m. ataskaitos matavimas rodo vidutiniškai apie 59 m² vienam laivui[198].

Remiantis dabartiniu DP sklypu, talpa skaičiuojama trimis žingsniais. Pirma, 8 118 m² sklype, esant 0,30 užstatymo tankumui, pastatai gali užimti iki maždaug 2 400 m², todėl dangoms lieka

[194] Žaromskis R., Gulbinskas S., Visakavičius E. Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. Jūros ir krantų tyrimai 2010. Klaipėdos universiteto leidykla, 2010, p. 223. Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 65.

[195] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 326–327 ir 371.

[196] Ten pat, 74 lentelė, p. 336. MB „Kordonas". Šventosios jūrų uosto molų ir krantinių statybos projektiniai pasiūlymai Nr. K2404, 2025 m. vasario 5 d., p. 16.

[197] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería, Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija, 2010, p. 322–324 (MOPU, „Obras Marítimas", 1980).

[198] Tie- ja vesirakennushallitus. Veneilysatamien yleissuunnittelu: suunnitteluohjeet, TVH 1350. Helsinkis, 1973, p. 20–21. Helsingin kaupungin liikuntavirasto, FCG. Veneiden talvisäilytys Helsingissä, B/53. Helsinkis, 2016, p. 5 ir 8.

apie 5 700 m²[199]. Antra, tą patį plotą dalijasi privažiavimas, slipas su manevravimo zona, krano darbo zona ir laivų saugojimo aikštelė, todėl pačiam saugojimui tenka tik jo dalis. Darbinė prielaida yra maždaug trečdalis arba pusė dangoms likusio ploto, t. y. apie 1 900–2 850 m². Trečia, padalijus šį plotą iš 94 m² normos, gaunama apie 20–30 krante žiemojančių laivų.

Teoriškai laivų laikymo ribą galima praplėsti nekeičiant sklypo. Suomijos planavimo gairės leidžia žiemos saugojimo plotą visą ar iš dalies numatyti už uosto teritorijos ribų, o Helsinkyje taip ir daroma: 44 % laivų išvežama saugoti kitur. Karklėje tai reiškia, kad nuolatinių laikytojų skaičius nėra griežtai susietas su sklypo plotu, jei saugojimo aikštelė randama kitur. Tačiau tada laivus tektų pervežti, o paslauga laikytojams taptų mažiau patogi.

Kas nuo masto nepriklauso. Beveik visi baziniai techniniai reikalavimai abiem alternatyvoms vienodi. Molai bangų apsaugai, vidinis baseinas, žema juosta aplink baseiną arba ją atstojanti krantinė ir keliamasis kranas, degalų aikštelė su nuotekų surinkimu, vieta žemsiurbei, laivų nuotekų priėmimas, navigacinis ženklinimas, apšvietimas ir geriamasis vanduo vienodai reikalingi ir A1, ir A2[200]. Prie jų prisideda sanitariniai statiniai įguloms (tualetai ir dušai) ir krantinės elektros prieiga.

Paslaugų lygiai. Uosto paslaugų sudėtį galima aprašyti pakopomis pagal tarptautinį jachtų uostų paslaugų standartą ISO 13687. Jis skiria tris lygius: bazinį, vidutinį ir aukštą. Reikalavimai išreikšti santykiu su vietų skaičiumi (pavyzdžiui, du tualetai ir du dušai kiekvienam šimtui vietų baziniame lygyje, keturi tualetai vidutiniame)[201]. Bazinį lygį sudaro biuras su skelbiamu darbo laiku, tualetai ir dušai pagal vietų skaičių, geriamasis vanduo, elektros lizdas, atliekų tvarkymas, laivų vandenų priėmimas, gelbėjimosi kopėtėlės ir gaisro gesinimo įranga, apšvietimas, ženklinimas, informacijos taškas ir civilinės atsakomybės draudimas. Vidutinis lygis prideda tankesnį sanitarinių patalpų tinklą su atstumo riba, gėlo vandens čiaupų tinklą, keltuvą arba slipą su nuleidimo rampa, degalų tiekimą, skalbimą, pagalbinę valtį, apsaugą ir automobilių stovėjimą santykiu viena vieta penkioms laivų vietoms. Dalį paslaugų standartas leidžia teikti ne pačiame uoste. Laivų kėlimo įranga (keltuvas ar slipas) ir remontas gali būti prieinami iki 20 km vandeniu, degalų tiekimas iki 12 km.

Aplinkosauga. Preliminariai, remiantis 2010 m. PAV, uosto infrastruktūra studijos nagrinėjamoje vietoje yra galima (žr. 7 skyrių). Tai leidžia daryti darbinę prielaidą, kad vertinimas galėtų būti teigiamas ir dabartinėmis sąlygomis. Tačiau tuomet vertinta prieplauka savo apimtimi artimesnė A1, o naudoti ją leista su žvejyba jūroje susijusiai veiklai. Be to, 2010 m. sprendimo galiojimas pasibaigęs, todėl procedūrą bus privaloma pradėti iš naujo. Abi statomos alternatyvos priskiriamos veikloms, kurioms atliekama atranka dėl PAV, o vertinimo lygmuo priklausys nuo pasirinkto

[199] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Sklypas Nr. 6, kadastro Nr. 5528/0004:1018; aiškinamasis raštas.

[200] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 34–35. ISO 13687-1:2017 „Tourism and related services. Yacht harbours. Part 1: Minimum requirements for basic service level harbours", 5.3, 6.4, 7.4 ir 8.1 punktai.

[201] ISO 13687:2017 serija „Tourism and related services. Yacht harbours", Ženeva, 2017. (Standartas nėra privalomas, tačiau studijai yra aktualus atskaitos taškas. Darbinė prielaida yra vidutinis paslaugų lygis, o bazinis lygis laikomas privalomu minimumu.)

masto[202]. Poveikio „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijoms reikšmingumo vertinimas privalomas abiem, nes be jo atranka apskritai negalima[203].

Statybą leidžiantis dokumentas. Statybą leidžiančius dokumentus teritoriniuose vandenyse, įskaitant atvejus, kai statiniai yra ir jūrinėje dalyje, ir sausumoje, išduoda Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija, o projekto ekspertizė yra privaloma statiniams, kurių projektavimas ar statyba finansuojami valstybės, savivaldybės ar Europos Sąjungos lėšomis[204]. Šis kelias vienodas abiem alternatyvoms.

11.3 A0. Nulinė alternatyva

Nulinė alternatyva reiškia sprendimą nestatyti ir išlaikyti esamą padėtį. Ji parodo, kas nutinka neinvestavus, ir yra atskaitos taškas, pagal kurį lyginamos A1 ir A2.

Pasirinkus A0, Karklėje greta Cypos upelio žiočių, maždaug 1,2 km į pietus nuo prieplaukos sklypo, išlieka nuo 2017 m. veikiantis laikinas valčių nuleidimo į jūrą statinys, slipas[205]. Statinys registruotas kaip laikinas, tačiau jį verta svarstyti palikti tiek įrengus prieplauką, tiek pasirenkant nulinę alternatyvą. Ta pati vieta detaliuoju planu numatyta žvejybiniam privažiavimui prie jūros, specialiojo transporto ir žmonių su negalia privažiavimui prie paplūdimio.

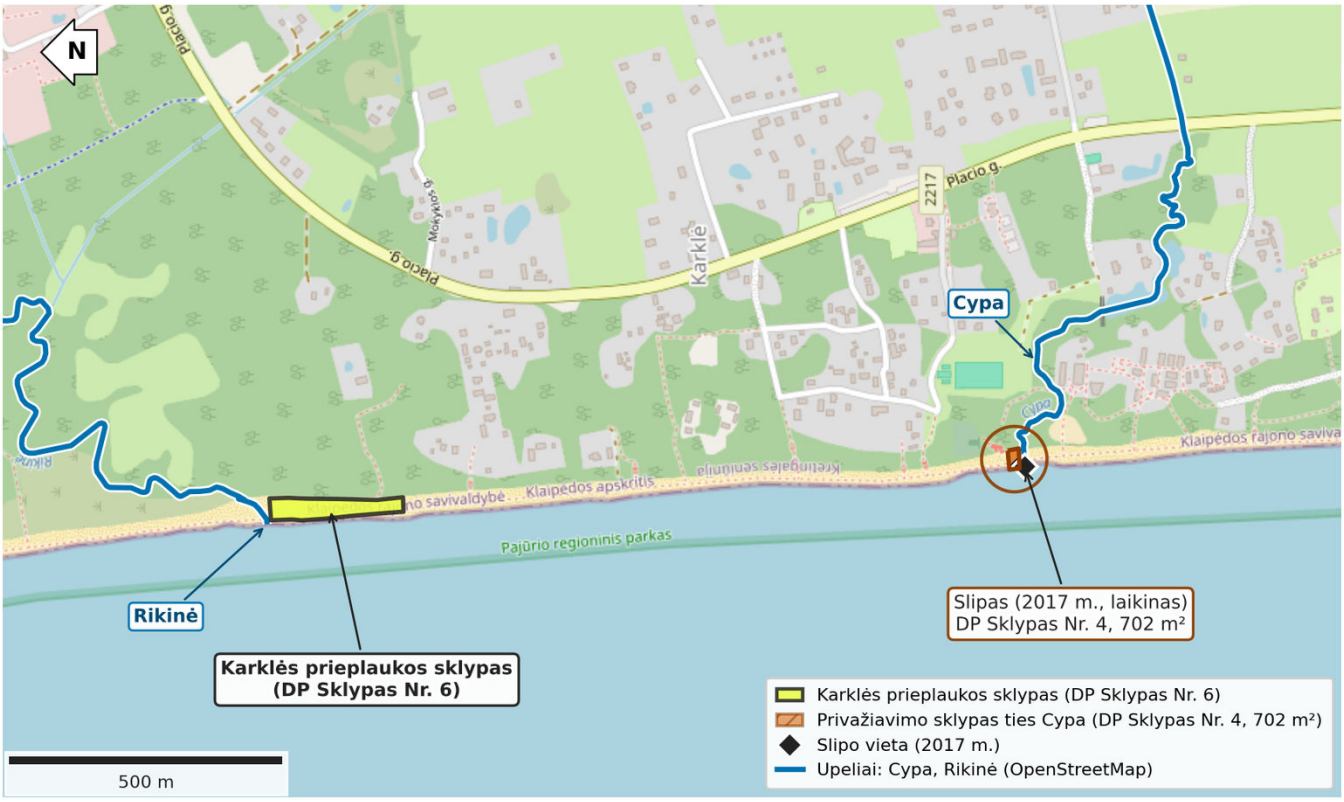
[202] Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, 1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495; suvestinė redakcija nuo 2026 m. vasario 21 d., 2 priedo 10.7, 10.9, 10.17 ir 12.1 papunkčiai.

[203] Ten pat, 7 str. 1 dalis ir 4 dalies 3 punktas.

[204] Lietuvos Respublikos statybos įstatymas, 1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 27 str. 3 dalis ir 34 str. 1 dalis.

[205] Pajūrio regioninio parko teritorijos pritaikymo rekreacijai ir turizmui programos 2015–2025 metams įgyvendinimo ataskaita, 2018 m. vasario 2 d. redakcija, klaipedos-r.lt. Valčių nuleidimo į jūrą laikino inžinerinio statinio (slipo) Karklės kaime naudojimo tvarkos aprašas, patvirtintas Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos direktoriaus įsakymu, mlietuva.lrv.lt. „Pajūrio žvejams statomas slipas", klaipeda.diena.lt, 2017 m. rugsėjo 11 d.

Pav. 11.1. Laikinas slipas ties Cypos upelio žiotimis ir Karklės prieplaukos sklypas.



Šaltinis: Karklės detaliojo plano aiškinamasis raštas, lentelė 7.1.5 (sklypų kampų koordinatės, LKS-94), teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Nieko nestatant lieka neišspręstos kelios problemos. Žvejybos laivelių laimikio iškrovimo vieta atviroje Baltijos jūros pakrantėje neįrengiama, nors ją numato LR teritorijos bendrasis planas (toliau LR bendrasis planas)[206]. Lietuvos žemyninis Baltijos jūros krantas tarp Klaipėdos ir Šventosios toliau lieka be jūrinės aptarnavimo vietos[207]. Planavimo dokumentų sprendiniai dėl Karklės prieplaukos lieka neįgyvendinti, o savivaldybės turizmo plano rodiklis neįvykdytas (žr. 5 skyrių).

Nulinė alternatyva pranaši tuo, kad poveikis, investicijos ir aplinkosauginė rizika yra mažiausi. Pakrantei ir jautriai akvatorijai jokio papildomo poveikio nedaroma. Suinteresuotųjų šalių požiūriu ji konfliktų nesukelia, tačiau tik todėl, kad nieko nestatoma.

[206] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789, sprendinių 589.1 papunktis. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. rugsėjo 20 d. nutarimu Nr. 741, priemonė prie 574 punkto.

[207] Lietuvos mokslų akademija. Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai, 2015, p. 36.

11.4 A1. Maža prieplauka (apie 50 vietų)

Mažos prieplaukos idėja remiasi 2010 m. koncepcija (apie 4 800 m² vidinis baseinas) ir tų pačių metų žvejų prieplaukų PAV, kuriame ties šia vieta numatyta akvatorija maždaug 50 žvejybos ir pramoginių laivų[208].

Sausuma. Sklype telpa maždaug 20–30 krante žiemojančių laivų. Esant 30 % svečių daliai, A1 atveju nuolatinių laikytojų būtų apie 35. Jei visi jie žiemotų krante, pagal 94 m² normą prireiktų apie 3 300 m², t. y. daugiau, nei sklype lieka saugojimui (apie 1 900–2 850 m²). Skirtumą galėtų dengti laivai, kurie žiemą saugomi kitur.

Svečių ir nuolatinių laikytojų proporcija. Lietuvos jachtų uostuose svečių vietų dalis siekia nuo kelių iki maždaug ketvirtadalio (žr. 14 skyrių). Karklei rekomenduojama 30 % svečių dalis šią ribą viršytų. Toks pasirinkimas logiškas, nes nuolatinių vietų poreikį artimiausiais metais patenkins Klaipėdos ir Šventosios projektai, o dėl geografinės padėties uostą rekomenduojama projektuoti kaip svečių stotelę. Nuolatiniai laikytojai vis tiek lieka svarbi uosto dalis, nes suteikia stabilesnes pajamas ir formuoja uosto bendruomenę.

Teisinis kelias. Darbinė prielaida yra, kad A1 naujo teritorijų planavimo dokumento nereikalauja. Sausumoje jis telpa į 2012 m. detaliojo plano parametrus, o jūroje remiasi valstybės lygmens dokumentais[209]. Sklypo juostos plotis vis dėlto lieka riba, todėl dalis sausumos funkcijų, pirmiausia žiemos saugojimas, turi būti arba apribota, arba iškelta. Aplinkosaugos procedūra pradedama atranka dėl PAV. Tačiau norint įrengti bet kokio masto prieplauką ar uostelį bus privaloma pakoreguoti valstybinės reikšmės miško ribas. Prielaidą, kad A1 naujo dokumento nereikalauja, reikia suderinti su Valstybine miškų tarnyba ir Aplinkos ministerija (žr. 12 skyrių).

Ką duoda mažesnis prieplaukos mastelis. Tie patys techniniai sprendimai (molai, gilinimas ir kt.) tenka mažesniam vietų skaičiui, todėl vienai vietai tenkanti investicija didesnė. Tačiau mažesnė ir eksploatacijos apimtis, nereikia detaliojo plano ir sklypo ribų koregavimo, nors dalis žiemos saugojimo vis tiek keliama kitur ir sprendžiama sutartimi dėl aikštelės.

11.5 A2. Didesnio masto uostelis (apie 100 vietų)

Jūrinė dalis. Didesnis vietų skaičius tiesiogiai lemtų didesnį akvatorijos plotą. 2010 m. koncepcijos 4 800 m² baseine vienai iš 50 vietų tenka apie 95–100 m². Taikant tą pačią normą, 100 vietų reikėtų 9 500–10 000 m², t. y. maždaug dvigubai daugiau nei 2010 m. planuotas baseinas[210]. Studijos skaičiavimuose imama, kad A2 molų ilgis būtų panašus į A1 (žr. 15 skyrių).

---

[208] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 7.

[209] Baltijos jūros priekrantės detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717. Lietuvos Respublikos pajūrio juostos įstatymas, 2002 m. liepos 2 d. Nr. IX-1016; suvestinė redakcija nuo 2024 m. lapkričio 1 d., 2 str. 5 dalis. Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 28 d. įsakymu Nr. D1-601; suvestinė redakcija nuo 2020 m. sausio 23 d., 64 punktas ir 85.3.4 papunktis.

[210] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 336–339. Tie- ja vesirakennushallitus. Veneilysatamien yleissuunnittelu: suunnitteluohjeet, TVH 1350. Helsinkis, 1973, p. 20–21.

Tačiau verta paminėti, kad molų matmenis lemia gylis ties vartais ir bangų apsaugos geometrija, o galutiniai matmenys būtų nustatomi projektuojant.

Sausumoje A2 peržengia sklypą. Esant 30 % svečių daliai, 100 vietų uoste nuolatinių laikytojų būtų apie 70. Teoriškai, jei visi jie žiemotų uostelio krante, pagal 94 m² normą prireiktų apie 6 580 m², t. y. maždaug 2,3–3,5 karto daugiau, nei dabartiniame sklype lieka saugojimui, todėl didesnėje alternatyvoje žiemos saugojimas be sausumos už sklypo ribų neišsprendžiamas. Pagal ISO standarto vidutinį lygį automobilių stovėjimo vietų reikėtų bent 20 (standartas leidžia ir atokesnę aikštelę su pavėžėjimu), o detalusis planas prieplaukos sklype jų nenumato.

Tam reikia dviejų procedūrinių žingsnių. Pirma, detaliojo plano koregavimo, nes keistųsi teritorijos naudojimo būdas, užstatymo tankis ir intensyvumas, o automobilių stovėjimo aikštelės už sklypo ribų būtų sprendžiamos Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiuoju planu[211]. Antra, sausumos sklypo plėtimo už dabartinių ribų, o tai reiškia valstybinės reikšmės miško ribų korekciją su Vyriausybės sprendimu ir sprendinio atitiktį Pajūrio regioninio parko tvarkymo planui.

Vietų paskirstymas ir laivų dydis. Svečių dalis rekomenduojama ta pati, 30 %, t. y. 30 svečių vietų. Gylio atžvilgiu taip pat tikslinga orientuotis į apie 3 m gylio išorinę akvatoriją. Jei A2 būtų orientuota ir į 12–15 m atplaukiančias jachtas, preliminariais skaičiavimais tektų gilinti baseiną iki maždaug 3,6 m ir vartus iki maždaug 4,6 m (metru giliau už baseiną, kaip 2010 m. PAV vertintame sprendinyje, žr. 7 skyrių), o molus išvesti giliau į jūrą.

Ką duoda didesnis mastas. Fiksuota techninė dalis pasiskirsto didesniam vietų skaičiui, todėl vienai vietai tenkanti investicija mažėja. Tačiau auga eksploatacijos apimtis, gilinimo neapibrėžtumas ir procedūrinė rizika.

11.1 lentelė. Trijų alternatyvų aprašomasis palyginimas.

Požymis	A0. Nulinė	A1. Maža prieplauka	A2. Didesnio masto uostelis
Mastas	Statybos nėra; veikia tik laikinas slipas ties Cypos upelio žiotimis	Apie 50 švartavimosi vietų; vidinis baseinas apie 4 800 m²	Apie 100 vietų; vidinis baseinas apie 9 500–10 000 m²
Funkcijos	Netaikoma	Laimikio iškrovimas, svečių stotelė, saugus prieglobstis, mažųjų laivų rekreacija	Tos pačios funkcijos didesne apimtimi
Jūrinė dalis	Statinių jūroje nėra	Du molai, apie 280 ir 285 m ilgio (žr. 7 skyrių)	Ta pati bangų apsaugos schema; molų matmenys ir vartų plotis nustatomi projektuojant; didesnė atitverta akvatorija
Sausumos poreikis	Nėra	Telpa į 8 118 m² sklypą; apie 20–30 krante žiemojančių laivų	Peržengia sklypą: normuotiems sausumos komponentams dabartinio sklypo ploto nepakanka

[211] Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, 1995 m. gruodžio 12 d. Nr. I-1120; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 28 str. 2, 6 ir 9 dalys. Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymu Nr. D1-623; suvestinė redakcija nuo 2024 m. balandžio 3 d. Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00029636.

Požymis	A0. Nulinė	A1. Maža prieplauka	A2. Didesnio masto uostelis
Teritorijų planavimas	Procedūrų nėra	Naujo dokumento nereikia (darbinė prielaida); galioja 2012 m. detalusis planas	Detaliojo plano koregavimas ir sausuma už sklypo ribų
Aplinkosaugos procedūra	Netaikoma	Atranka dėl PAV ir „Natura 2000" reikšmingumo vertinimas	Ta pati atranka ir „Natura 2000" vertinimas; vertinimo lygmuo dėl masto gali būti aukštesnis
Nešmenų valdymas	Nekeičiamas	Apie 10 000 m³ per metus pagal 2010 m. PAV įvertį (žr. 12 skyrių)	Ta pati darbinė prielaida, apie 10 000 m³ per metus; realus kiekis gali būti didesnis ir nustatomas atskiru tyrimu
Valstybinės reikšmės miško ribų korekcija	Netaikoma	Reikalinga	Reikalinga
Artimiausias Baltijos analogas (žr. 9 skyrių)	Netaikoma	Pāvilosta (iki 60), Darłowo (67)	Łeba (120, projektinis dydis)
Pagrindinė riba	LR bendrojo plano sprendinys neįgyvendinamas	Sklypo juostos plotis ir žiemos saugojimas	Sausuma už sklypo ribų, procedūros ir gilinimo neapibrėžtumas

11.6 Atmestas variantas

Sezoninis ir pontoninis variantas. Pontoninė arba sezoninė prieplauka Karklėje atmesta remiantis 2010 m. žvejų prieplaukų PAV ataskaita. Joje pontoninė prieplauka buvo viena iš penkių vertintų jūrinės dalies alternatyvų ir įvertinta, kad „atviro Lietuvos žemyninio kranto atveju toks prieplaukos tipas nėra tinkamas, nes kiekvieną kartą prieš stiprius bangavimus, netgi vasaros metu pontonai turėtų būti ištraukiami į krantą". Tam reikėtų nuolat turėti specialią techniką ir vietos pontonams sandėliuoti krante, o optimaliausiu pripažintas bangolaužiais atitvertas įplaukos kanalas su vidine akvatorija[212].

Tą patį rodo 2010 m. Klaipėdos universiteto mokslininkų analizė. Nei bunos, t. y. statmenai krantui į jūrą išvestos užtvaros, prie kurių laiveliai švartuotųsi užuovėjinėje pusėje, nei laivų ištraukimo gervės atvirame smėlingame krante saugių sąlygų neužtikrina net silpno bangavimo metu, o prie „T" formos prieplaukos prisišvartavę laivai bangavimo metu taip pat nebūtų saugūs[213]. Pagal 2010 m. PAV ataskaitą net dviem molais atitvertame nedideliame avanuoste pro vartus įėjusi banga išsisklaido per mažai (bangų difrakcijos efektas), todėl mažų laivelių saugumui reikalingas ir atskiras vidinis baseinas.

11.7 Skyriaus išvada

Darbinė prielaida yra, kad A1 (apie 50 vietų) naujo teritorijų planavimo dokumento nereikalauja. Sausumoje jis telpa į 2012 m. detaliojo plano parametrus, o jūroje remiasi valstybės lygmens dokumentais. Į sklypą jis telpa tada, kai krante žiemoja apie 20–30 laivų, o likusi žiemos saugojimo dalis išsprendžiama už uosto teritorijos. Ir A1 reikalauja valstybinės reikšmės miško ribų korekcijos

[212] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 8–10.

[213] Žaromskis R., Gulbinskas S., Visakavičius E. Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. Jūros ir krantų tyrimai 2010. Klaipėdos universiteto leidykla, 2010, p. 220 ir 222.

su Vyriausybės sprendimu. A2 (apie 100 vietų) papildomai reikalauja detaliojo plano koregavimo, sausumos už sklypo ribų ir sudėtingesnio nešmenų valdymo. Kadangi 2010 m. sprendimo galiojimas pasibaigęs, aplinkosaugos procedūra abiem pradedama iš naujo ir vienodai: atranka dėl PAV ir poveikio „Natura 2000" teritorijoms reikšmingumo vertinimas. Vertinimo lygmuo priklausys nuo pasirinkto masto.

12. Techninė analizė

11 skyriuje suformuotos alternatyvos (A0 nulinė, A1 maža prieplauka ir A2 didesnio masto uostelis) techniškai vertinamos trimis pjūviais: jūrinės sąlygos, sausumos sprendiniai ir inžineriniai tinklai.

Vertinimas atliekamas galimybių studijos lygmeniu, todėl nauji matavimai neatliekami, o techniniai parametrai imami iš turimų šaltinių. Svarbiausi iš jų yra 2010 m. Klaipėdos universiteto (toliau KU) mokslininkų analizė su batimetriniais matavimais ties Karkle ir tų pačių metų žvejų prieplaukų Baltijos jūros žemyniniame krante poveikio aplinkai vertinimo (toliau PAV) ataskaita. Kranto kaitos duomenys imami iš Lietuvos mokslų akademijos (toliau LMA) 2015 m. Baltijos krantų erozijos studijos ir Aplinkos apsaugos agentūros (toliau AAA) krantų stebėsenos, o stebėtų bangų, jūros lygio ir ledo dangos duomenys iš KU Jūros mokslų ir technologijų centro (toliau JMTC) 2014 m. jūrinės aplinkos vertinimo. Ten, kur Karklės duomenų nėra (sausumos aptarnavimo mazgo sudėtis, inžinerinių tinklų reikalavimai), artimiausiu techniniu analogu laikomi Šventosios jūrų uosto projektiniai dokumentai. Batimetriniai, inžineriniai geologiniai ir geotechniniai tyrimai, bangų ir srovių modeliavimas bei ledo apkrovų vertinimas šioje studijoje neatliekami. Šiuos darbus reikės atlikti rengiant Karklės uostelio ar prieplaukos techninį projektą.

12.1 Jūrinės sąlygos

Karklės prieplaukos sklypo akvatorija yra atviros Baltijos jūros priekrantė be natūralios apsaugos. Didžiausias bangas čia sukelia vakarų krypčių vėjai[214], todėl bet kokią bangų apsaugą turi sukurti uosto statiniai.

Gyliai ir akvatorijos matmenys. Studijos vietai specifinius akvatorijos parametrus pateikia 2010 m. KU mokslininkų atlikta mažųjų uostelių prielaidų analizė. Iš trijų joje nagrinėtų Karklės vietų pasirinktoji, esanti piečiau Rikinės upelio žiočių, sutampa su dabartiniu Karklės prieplaukos sklypu. Pagal šiuos matavimus 2,5 m izobata (vienodo gylio linija) ties prieplaukos vieta nuo kranto vidutiniškai nutolusi 205 m. Maždaug 220–230 m nuo kranto linijos (Klaipėdos universiteto analizėje 220 m, 2010 m. PAV ataskaitoje 230 m) įrengti uostelio vartai suformuotų apie 3 m gylio avanuostą (išorinę prieuosčio akvatoriją) ir apie 4 800 m² (60 × 80 m) vidinį baseiną, o uostelis užimtų apie 150 m kranto atkarpos[215]. Molų ilgį lemia atstumas iki reikiamos izobatos. 2010 m. PAV vertintame sprendinyje šiaurinis molas siekia apie 280 m, pietinis apie 285 m, abu išvesti į 2,5 m gylį (žr. 7 skyrių). Tikslūs matmenys nustatomi projektuojant. Arčiau 2,5 m izobatos dugnas statėja, todėl kiek gilesnė akvatorija pasiekiama santykinai nedideliu molų pailginimu[216].

Apie 3 m gylio akvatorija tinka mažiesiems žvejybos ir pramoginiams laivams. Laivo dydžio riba išvedama pagal Ispanijos uostų projektavimo rekomendacijas, kurias Šventosios uosto galimybių

[214] Klaipėdos universiteto Jūros mokslų ir technologijų centro Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas. Naujų grunto šalinimo vietų jūroje poveikio aplinkai vertinimo ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2014, p. 31–32.

[215] Žaromskis R., Gulbinskas S., Visakavičius E. Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. Jūros ir krantų tyrimai 2010. Klaipėdos universiteto leidykla, 2010, p. 219–224. Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 65.

[216] Žaromskis R., Gulbinskas S., Visakavičius E. Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. Jūros ir krantų tyrimai 2010. Klaipėdos universiteto leidykla, 2010, p. 223, 2 lentelė; studijos rengėjų skaičiavimas.

studija pritaikė Lietuvos sąlygoms. Pagal jas laivams, trumpesniems nei 15 m, tarp laivo dugno ir akvatorijos dugno švartavimosi vietoje turi likti bent 0,5 m. Jose nurodyta, kad 6 m laivo grimzlė (kiek giliai laivas panyra vandenyje) yra apie 1,0–1,5 m, 9 m laivo apie 1,5–1,8 m, 12 m laivo apie 1,8–2,1 m, o 15 m laivo jau apie 2,3–2,4 m. Atitinkamai 9–12 m laivui reikia maždaug 2,3 m gylio, o 12–15 m laivui maždaug 3,1 m[217]. Kadangi akvatorijoje dar paliekamas apie 0,5 m gilinimo perviršis nuosėdoms kauptis, apie 3 m gylio baseinas realiai aptarnauja laivus, kurių grimzlė neviršija maždaug 1,8 m, t. y. motorinius laivus iki maždaug 12 m, o burines jachtas iki maždaug 9 m ilgio. Tai galioja esant vidutiniam jūros lygiui. Šventosios studija į gylio atsargą papildomai įskaičiuoja apie 0,4 m vandens lygio nuoslūgį, todėl žemo vandens metu, kai baseine jau susikaupusios nuosėdos, 1,8 m grimzlės laivams nebelieka rekomenduojamo 0,5 m atstumo iki dugno.

Palyginimui, Šventosios uosto akvatorija projektuojama iki −4,0 m gylio, o įplaukos kanalą (farvaterį) direkcija pirmuoju etapu numato gilinti iki 4,5 m, ateityje pagal poreikį iki 6,5 m[218]. Karklė abiejose statybos alternatyvose lieka mažųjų laivų uostas/prieplauka. Bazine prielaida laikomas apie 3 m gylio baseinas. Orientavimasis į didesnes atplaukiančias jachtas reikalautų gilesnės akvatorijos, papildomo kapitalinio gilinimo ir giliau į jūrą išvestų molų.

Bangavimas, vandens lygis ir ledas. Aukščiausia prie Klaipėdos išmatuota banga siekia 6,7 m, tačiau priekrantėje vyrauja bangos iki 2 m, kurios sudaro 76 % stebėtų bangų. Maksimalus užfiksuotas jūros lygis audros metu buvo +186 cm pagal Baltijos aukščių sistemą (toliau BS) 1967 m., minimalus −91 cm BS. Ledo danga priekrantėje susidaro tik šaltomis ir labai šaltomis žiemomis (atitinkamai apie 19 % ir 3 % žiemų). Ištisinė danga gali apimti iki 1,5 km nuo kranto, o vėjo ir bangų suformuotos ledo sangrūdos nusidriekia iki 7 km.

Neištisinė ledo danga akvatorijoje pasitaiko beveik kasmet. Modeliuoti 1993–2025 m. duomenys rodo vidutiniškai 21,5 dienos per metus, kai ledo danga siekia bent 15 %, per pastarąjį dešimtmetį 11,0 dienos, o tokiomis dienomis modeliuotas ledo storis neviršijo maždaug 0,35 m[219]. Uostui tai reiškia, kad ištisinė danga susidaro retai, bet plaukiojantis ledas akvatorijoje pasitaiko beveik kasmet, todėl ledo apkrovos konstrukcijoms turėtų būti projektinė sąlyga.

Tinkamos įplaukti dienos. Kiek dienų per metus į uostą būtų galima įplaukti, rodo modeliuotas bangavimas. 2010 m. PAV vertintame sprendinyje molų „galvos” išvedamos iki natūralios 2,5 m izobatos, avanuostas ir vidinis baseinas gilinami iki 3 m, o gylis vartuose papildomai didinamas iki 4 m. Esant šiam 4 m gyliui vartuose, studijos skaičiavime saugaus įplaukimo riba imta maždaug 1 m reikšminio bangos aukščio (vidutinio trečdalio didžiausių bangų aukščio), o 1996–2025 m. duomenys rodo, kad ši sąlyga tenkinama vidutiniškai 255 dienas per metus, atskirais metais nuo

[217] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 317, 322–324, 326–327 ir 371–373.

[218] UAB „Tyrens Lietuva”. Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos poveikio aplinkai vertinimo atrankos informacija Nr. 250007APLATR01, 2025; Savivaldybės įmonė „Šventosios jūrų uosto direkcija”, sventosiosuostas.lt.

[219] Europos Sąjungos programos „Copernicus” jūrų aplinkos stebėjimo tarnybos Baltijos jūros fizikinių dydžių modelio duomenys (produktas BALTICSEA_MULTIYEAR_PHY_003_011), 1993–2025 m.; studijos rengėjų skaičiavimas. Modelio tinklelio žingsnis apie 2 km, vietinio kalibravimo ties Karkle nėra.

222 iki 276[220]. Gegužės–rugsėjo sezone tinkamos yra 128 dienos iš 153, tai yra 83 % sezono, o sausį ir vasarį sąlyga tenkinama 39–44 % dienų. Diena laikoma tinkama, kai nuo 6 iki 20 valandos yra bent šešių valandų nepertraukiama seka su ne didesniu kaip 1 m reikšminiu bangos aukščiu ir kai tos dienos ledo danga nesiekia 15 %. Riba imta iš gylio ties vartais, todėl gilesni vartai duotų daugiau tinkamų dienų. Tinkamų dienų įvertis apima tik bangų ir ledo sąlygas. Įskaičiavus kitus veiksnius, pavyzdžiui, vartų užnešimą tarp gilinimų ir matomumą, tinkamų dienų gali būti mažiau.

Projektavimo etapo principai. Toliau aprašyti keturi principai remiasi studijos metu atliktais ekspertiniais interviu. Tai kryptys projektuotojui, kurias reikės tikslinti hidrologiniais ir batimetriniais tyrimais.

Pirma, įplaukos orientacija. Klaipėdos pakrantėje vyrauja vakarų ir pietvakarių krypčių vėjai, iš tų pačių krypčių ateina ir didžiausios bangos[221]. Todėl įplauką nukreipus tiesiai į vakarus banga būtų varoma į vidinę akvatoriją ir laivai prie krantinių būtų daužomi. Saugiau molą užlenkti ir įplauką formuoti iš kranto pusės, kad banga atsimuštų. Tokia senosios vokiečių uostų projektavimo mokyklos praktika duoda ramesnę vidinę akvatoriją. Tą patį patvirtina ir Šventosios uosto projektavimo medžiaga. Laivybos požiūriu į vakarus nukreiptas įplaukos kanalas pučiant šiaurės vakarų ir pietvakarių vėjams yra ypač nepalankus, o palankesnė vartų padėtis yra tada, kai kanalo ašis nukreipta į šiaurę. Toje pačioje medžiagoje nurodoma, kad priekrantės tėkmėms, o kartu ir nešmenų judėjimui kranto zonoje (litodinamikai), įplaukos plotis reikšmingesnis už jos kryptį. Platus kanalas gerokai padidina tėkmės greičius priekrantėje į šiaurę nuo molų, siauras veikia mažiau[222]. Karklėje pažeidžiamiausias yra būtent šiaurinis krantas, todėl siauresnis įplaukos kanalas čia gali būti ir krantosaugos priemonė. Pati akvatorija prieš vartus vis tiek turi būti platesnė už kanalą, nes smėlėti kanalo krantai nepastovūs, o platesnis gilinamas plotas savo ruožtu didina poveikį aplinkai.

Antra, akvatorijos geometrija. Įplaukimo ir manevravimo geometrija, posūkio spinduliai ir švartavimosi tarpai turi atitikti tarptautinius standartus. Neatitiktis kelia eksploatacines saugumo ir draudimo problemas.

Trečia, povandeninės kliūtys. Ties Karkle po vandeniu esama ledynmečio riedulių, kai kur kyšančių, todėl įplaukos ir prieigų zoną privalu ištirti ir pažymėti navigaciniais ženklais.

Ketvirta, molų konstrukcija. Greta įprasto gelžbetoninio ar plieninio špunto sprendinio svarstytina ekonomiškesnė riedulių sampilo molų kryptis, kai molo šerdis suformuojama iš vietinio grunto, o

[220] Europos Sąjungos programos „Copernicus" jūrų aplinkos stebėjimo tarnybos Baltijos jūros bangavimo modelio duomenys (produktas BALTICSEA_MULTIYEAR_WAV_003_015), 1980–2025 m.; studijos rengėjų skaičiavimas. Modelio tinklelio žingsnis apie 2 km, todėl duomenys rodo atviros priekrantės bangas.

[221] Europos Sąjungos programos „Copernicus" jūrų aplinkos stebėjimo tarnybos Baltijos jūros bangavimo modelio duomenys (produktas BALTICSEA_MULTIYEAR_WAV_003_015), 1980–2025 m.; Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos Klaipėdos automatinės meteorologijos stoties vėjo duomenys 2017–2025 m., meteo.lt; studijos rengėjų skaičiavimas.

[222] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 372–374, 380, 396–397, 401–402, 405–406, 459 ir 480–483.

išorė dengiama stambių riedulių aptaisu. Šventosios uosto šiaurinis molas projektuojamas būtent taip[223]. Šie principai vienodai taikomi ir A1, ir A2, ir masto prielaidų nekeičia.

Užnešimas smėliu ir jo valdymas. Lemiamas jūros pusės veiksnys yra smėlio judėjimas išilgai kranto. Metinio užnešamumo įvertis imamas iš 2010 m. žvejų prieplaukų PAV ataskaitos, kurioje šios studijos nagrinėjamoje vietoje akvatorijos užnešamumas vertintas apie 10 000 m³ per metus. Ta pati reikšmė nurodyta ir 2010 m. KU mokslininkų mažųjų uostelių prielaidų analizėje, kurioje stacionarūs molai siejami su kasmetiniu palaikomuoju gilinimu ir rekomenduojama uoste turėti nedidelę žemsiurbę. Toliau šioje studijoje 10 000 m³ per metus pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo įvertį laikoma darbine prielaida ir A1, ir A2. Šis dydis yra akvatorijos užnešamumo įvertis, todėl gilinimo sąnaudoms daroma prielaida, kad kasmet būtų iškasama tiek smėlio, kiek jo užnešama. A2 atveju realus kiekis gali būti didesnis, o tikslus dydis nustatomas atskiru nešmenų pernašos tyrimu. Didesnės apimties poveikis sąnaudoms tikrinamas jautrumo analizėje (žr. 15 skyrių).

Antrą atskaitos dydį pateikia ta pati PAV ataskaita. Pradinis (kapitalinis) gilinimas joje vertintas apie 25 000 m³ (apie 15 000 m³ iš jūros ir apie 10 000 m³ iš sausumos, kasant švarų smėlį ir moreninį priemolį). Šis skaičius apskaičiuotas 2,5 m projektiniam gyliui, nors tos pačios ataskaitos techniniame sprendinyje avanuostas ir vidinis baseinas gilinami iki 3 m, o vartai iki 4 m, todėl investicijų vertinimui 25 000 m³ yra apatinė riba.

Prieplaukos įrengimas veiktų apie 1 km kranto atkarpą. Užuovėjinėje, t. y. į šiaurę nuo molų esančioje 300–500 m atkarpoje, kranto linija per pirmuosius 3–5 metus gali atsitraukti 30–50 m. Tai prognozė vyraujant pietvakarių vėjams. Kranto linija ties Karkle orientuota iš pietpietryčių į šiaurės šiaurės vakarus, todėl vakarų ir šiaurės vakarų vėjai nešmenis perneša į pietus ir poveikį švelnina[224].

Panašaus mastelio molų istorinė patirtis Šventosios uoste rodo, kad poveikis nėra simetriškas. Tos vietos galimybių studijoje užfiksuota, kad „litodinaminiai procesai apėmė maždaug 0,7–1 km į pietus ir apie 1,5 km kranto ruožą į šiaurę nuo uosto molų". Priešvėjinėje pietinėje pusėje nešmenys kaupėsi, užuovėjinėje šiaurinėje jų pradėjo stigti. Karklėje užuovėjinė pusė yra šiaurinė, ir būtent ten eina eroduojantis krantas link Nemirsetos, todėl ši asimetrija turi tiesioginę reikšmę poveikio vertinimui. 2010 m. poveikio aplinkai vertinimas nurodo, kad eksploatacijos metu valant akvatoriją ir įplaukos kanalą iškasamas smėlis turi būti panaudotas gretimų kranto zonos ruožų nešmenų biudžetui papildyti. Karklėje tai pirmiausia reiškia šiaurinį krantą, nes molai pertraukia natūralią pernašą ir be papildymo šiauriau esančio kranto erozija paspartėtų. Šis mechanizmas Lietuvos pakrantėje veikia jau beveik du šimtmečius. Nuo 1834 m., kai pradėti statyti Klaipėdos

[223] Savivaldybės įmonės „Šventosios jūrų uosto direkcija" atsakymai Susisiekimo ministerijos uostų ir prieplaukų katalogo anketai, 2026 m. liepa. Šventosios šiaurinio molo įkainis šioje studijoje imamas Karklės molų sąmatos atskaitos tašku (žr. 15 skyrių).

[224] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 32–38, 54–70, 204 ir 223.

uosto molai, Olando kepurės–Karklės ruože formuojasi nešmenų deficito zona, o tiesioginis molų poveikis jaučiamas iki Nemirsetos kyšulio, t. y. apima visą Karklės atkarpą[225].

Užnešamumą lemia vartų padėtis nešmenų pernašos juostoje ir jų plotis. Ties Šventąja intensyviausia smėlio nešmenų migracija fiksuojama 3–5 m izobatų zonoje, o Karklėje 2,5 m izobata nutolusi 205 m ir vartai numatyti apie 220–230 m nuo kranto. Pagal 2010 m. PAV ataskaitą vidutinis povandeninių sėklių zonos plotis šioje priekrantėje siekia apie 262 m, todėl vartai patektų į didžiausios nešmenų migracijos zoną. Ką tai reiškia praktikoje, rodo istorinis analogas. 1925–1926 m. Šventojoje pastatytas uostas su 380 ir 228 m molais bei 60 m vartais užsinešė per dešimtmetį, nors įplaukos kanalas buvo gilinamas. Tos vietos galimybių studijoje rašoma, kad „per 10–12 metų visas avanuostas prisipildė nešmenų ir tik centrinėje jo dalyje gylis dar šiek tiek viršijo 3 metrus". 1933 m. vertinimu normaliam funkcionavimui reikėjo kasmet iškasti 25 000–30 000 m³. Analogija galioja pačiam mechanizmui. Karklėje apimtys būtų kitokios, nes Šventojoje veikia upė ir stipresnis išilginis srautas, tačiau tai parodo, kad nešmenų valdymo įsipareigojimas laukia bet kokio šioje pakrantėje statomo uosto.

A1 savaime nereikalauja mažiau palaikomojo gilinimo negu A2. Šventosios modeliavimo duomenimis, trumpi molai priekrantės procesus paveiktų mažiausiai, bet uosto vartų nuo užnešimo smėliu neapsaugotų. Trumpųjų molų atveju užnešimas siektų apie 11 000 m³ per metus, ilgųjų molų atveju apie 2 000 m³. Krantosaugos ir eksploatacijos interesai čia priešingi. Sprendinys, mažiausiai keičiantis kranto dinamiką, gali būti pats brangiausias eksploatuoti. Šventosios duomenys čia lieka kaip pavyzdys, o Karklės nešmenų pernašos intensyvumą turėtų nustatyti atskiras tyrimas.

Kiek molų geometrija gali pakeisti gilinimo darbų dažnį, kiekybiškai svarstyta Švedijoje, Halmstado savivaldybei 2025 m. parengtoje Grötviko uosto studijoje. Grötvikas stovi atviroje smėlėtoje pakrantėje ir dėl užnešimo gilinamas kas antrus metus. Modeliavimas parodė, kad vienas naujas molas prie įplaukos nuosėdų kaupimąsi akvatorijoje sumažintų vidutiniškai apie 59 %, o naujas molas kartu su pailgintu esamu molu apie 69 %, todėl gilinimo darbų prireiktų nebe kas antrus, o maždaug kas šeštus metus, ir kiekvienas gilinimas būtų gerokai pigesnis[226]. Šių skaičių tiesiogiai perkelti Karklei negalima, tačiau juos verta turėti omenyje. Molų ilgį ir padėtį tikslinga modeliuoti kartu su nešmenų pernaša, nes nuo to priklauso ir bangų apsauga, ir gilinimo darbų dažnis.

Praktiškai tai reiškia, kad uosto statyba Karklėje techniškai galima, bet kartu prisiimamas nuolatinis, visam uosto gyvavimo laikui tenkantis nešmenų valdymo įsipareigojimas, kurio sąnaudos kartojasi. Pagal 2010 m. rekomendaciją turėti nuosavą mažą žemsiurbę, užnešimą tikslinga tvarkyti sava technika. Kitas kelias yra bendradarbiavimas. Su panašiais gilinimo darbais susiduris ir atstatomas Šventosios uostas, o Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste jie atliekami nuolat, todėl greta savos technikos verta ieškoti bendro sprendimo su kitais pajūrio uostais.

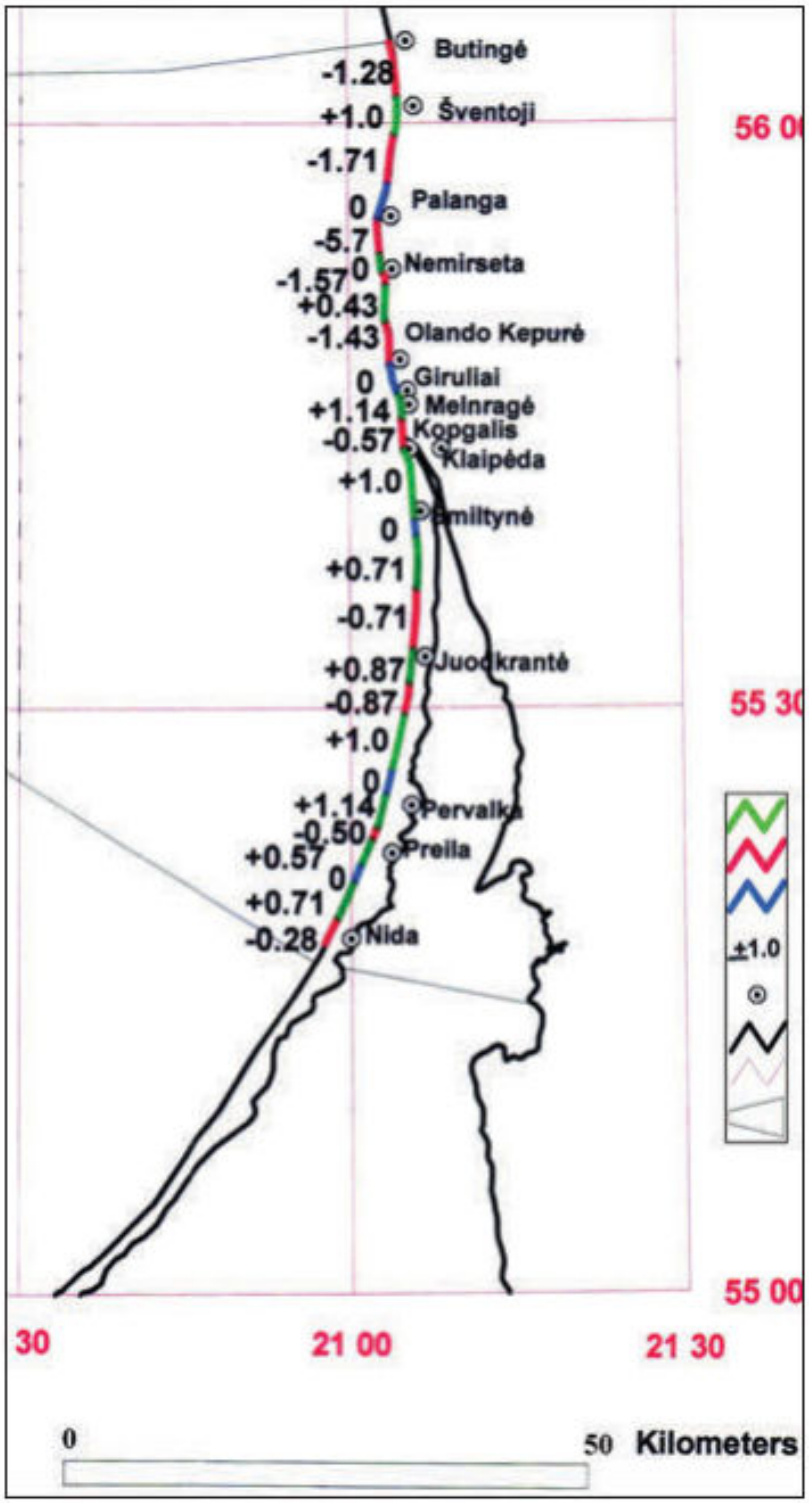
[225] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 401–402 ir 457.

[226] WSP Sverige AB. „Ny vågbrytare i Grötviks hamn", Halmstado savivaldybė (Švedija), 2025, p. 18, 20, 32 ir 35 (gilinimo darbų dažnis, modeliuoto nuosėdų kaupimosi sumažėjimas). Nuosėdų modeliavimas: Sweco Sverige AB. „Sedimentackumulation i Grötviks hamn", 2025, Bilaga 1 p. 17/31 ir 28/31 (tūriai įvardyti kaip labai neapibrėžti, patikimi tik santykiniai skirtumai).

Kranto stabilumas. Karklės atkarpa yra nešmenų deficito ruože, kur krantas ilguoju laikotarpiu traukėsi. Pagal 2010 m. PAV ataskaitą pakrantės geologinį pagrindą sudaro moreninės nuogulos, ištisai paplitusios visame Nemirsetos–Karklės ruože tiek paplūdimyje, tiek priekrantėje. Ilgalaikiu (2000–2010 m.) vertinimu ruože tarp Nemirsetos ir Olando kepurės kranto kaita svyravo nuo −1,57 iki +0,43 m per metus (didžiausia neigiama reikšmė fiksuota šiaurinėje ruožo dalyje), o Olando kepurės taške siekė −1,43 m per metus (Pav. 12.1). Paplūdimio plotis Girulių–Nemirsetos atkarpoje, kuriai priklauso ir Karklė, tesiekia 10–15 m, kai Smiltynės–Melnragės ruože jis 50–70 m[227].

[227] Lietuvos mokslų akademija. Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai, 2015, p. 48 ir 50 (8 pav.).

Pav. 12.1. Lietuvos jūros kranto dinamika 2000–2010 m. nuo Latvijos sienos iki Nidos (žalia linija žymi akumuliaciją, raudona eroziją, mėlyna stabilų krantą, skaičiai rodo kranto pokytį metrais per metus).



Šaltinis: Lietuvos mokslų akademija. Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai, 2015, 8 pav. (Gelumbauskaitė, EMODNET, 2012).

Vėlesni AAA stebėsenos ciklai rodo santykinai stabilesnę padėtį, tačiau jie matuoja vienerių metų pokytį, ne ilgalaikę tendenciją. 2024–2025 m. cikle Karklės ruožo vidutinis paviršiaus aukščių pokytis pateko į AAA kategoriją „nežymus pokytis” (apie 8 cm), o Rikinės ruožas neigiamo pokyčio nerodė. 2025–2026 m. cikle, atliktame kitu metodu, kontroliniai taškai ties Rikine (Nr. 67) ir Kukuliškiais (Nr. 75) pateko į kategoriją „mažas pokytis”[228].

12.1 lentelė. Jūrinių sąlygų parametrai ties Karklės prieplaukos sklypu.

Parametras	Reikšmė	Šaltinis
Vidutinis atstumas iki 2,5 m izobatos	apie 205 m nuo kranto	Žaromskis ir kt. (2010)
Galimo avanuosto gylis (vartai apie 220–230 m nuo kranto)	apie 3 m	Žaromskis ir kt. (2010); Žvejų prieplaukų PAV (2010)
Galimas vidinis baseinas	apie 4 800 m² (60 × 80 m)	Žaromskis ir kt. (2010)
Numatomas uosto užnešamumas smėliu	apie 10 000 m³ per metus	Žvejų prieplaukų PAV (2010); ta pati reikšmė Žaromskis ir kt. (2010)
Pradinis (kapitalinis) gilinimas	apie 25 000 m³ (apie 15 000 m³ iš jūros, apie 10 000 m³ iš sausumos), skaičiuota 2,5 m projektiniam gyliui	Žvejų prieplaukų PAV (2010)
Vietinis poveikis krantui	apie 1 km atkarpa; užuovėjinėje 300–500 m atkarpoje per 3–5 metus 30–50 m	Žvejų prieplaukų PAV (2010)
Maksimali išmatuota banga (prie Klaipėdos)	6,7 m	KU JMTC (2014)
Vyraujančios priekrantės bangos	iki 2 m (76 % stebėtų bangų)	KU JMTC (2014)
Maksimalus jūros lygis	+186 cm BS (1967 m.)	KU JMTC (2014)
Ištisinė ledo danga (šaltomis žiemomis)	iki 1,5 km nuo kranto, sangrūdos iki 7 km	KU JMTC (2014)
Tinkamos įplaukti dienos (kriterijus: reikšminis bangos aukštis iki 1,0 m)	apie 255 per metus; gegužės–rugsėjo mėn. 128 iš 153	Studijos rengėjų skaičiavimas pagal „Copernicus” jūrų aplinkos stebėjimo tarnybos modelio duomenis
Dienos su bent 15 % ledo danga	apie 21,5 per metus (per pastarąjį dešimtmetį 11,0)	Studijos rengėjų skaičiavimas pagal „Copernicus” jūrų aplinkos stebėjimo tarnybos modelio duomenis
Kranto kaita 2000–2010 m. (Nemirsetos–Olando kepurės ruožas)	nuo −1,57 iki +0,43 m per metus	LMA (2015)
Paplūdimio plotis Girulių–Nemirsetos atkarpoje	10–15 m	LMA (2015)
Kontrolinio taško Nr. 67 pokytis 2025–2026 m.	−0,02 m („mažas pokytis”)	AAA (2026)

[228] Aplinkos apsaugos agentūra. Krantų pokyčių stebėsenos žemyninėje jūros pakrantėje rezultatai. Klaipėda, 2025; Žemyninės jūros pakrantės krantų būklės ir dinamikos stebėsenos rezultatai 2025–2026 m. Klaipėda, 2026 (kontroliniai taškai Nr. 67 ir 75).

Laivybos sauga ir statinių kategorijos. Pagal statinių klasifikavimo reglamentą krantinės ir prieplaukos priskiriamos ypatingiesiems statiniams tada, kai aukštis nuo krantinės arba prieplaukos viršaus, vadinamo kordonu, iki vandens telkinio dugno yra didesnis kaip 7 m. Molams tokios aukščio ribos reglamente nenustatyta[229]. Taikant bazinę apie 3 m gylio prielaidą, aukštis nuo kordono iki dugno nė vienoje alternatyvoje nesiektų 7 m, todėl statinių kategorija nuo uosto masto savaime nepriklauso. Jei A2 atveju būtų orientuojamasi į didesnes jachtas ir baseinas būtų gilinamas iki maždaug 3,6 m (3,1 m plius 0,5 m gilinimo perviršis), o vartai iki 4,6 m (metru giliau už baseiną, kaip 2010 m. PAV vertintame sprendinyje), lemiamas taptų kordono aukštis virš jūros lygio (altitudė). Kordono altitudė nustatoma projektuojant, tada tikslinama ir statinio kategorija.

Net jei statinys nebūtų priskirtas ypatingiesiems, projekto ekspertizė greičiausiai bus privaloma dėl viešojo finansavimo. Statybos įstatymas jos reikalauja statiniams, kurių projektavimas ir (ar) statyba finansuojami Lietuvos Respublikos biudžeto lėšomis, įskaitant Europos Sąjungos struktūrinių fondų paramą, arba savivaldybių biudžetų lėšomis. Šventosios praktika rodo, kad statinio kategorija priklauso nuo konkretaus projekto etapo. Ten atviros jūros molai ir pagrindinės krantinės projektuojami kaip ypatingieji statiniai, o mažesnės apimties krantinių ir kranto sutvirtinimo etapas, kurio krantinių projektinė dugno altitudė ta pati −4,00 m, įformintas kaip neypatingasis statinys[230].

Eksploatuojant uostą reikės apibrėžti saugios laivybos, gelbėjimo ir gylių palaikymo atsakomybę. Artimiausia teisinė praktika yra Šventosios jūrų uosto reguliavimas, kur uosto valdytojui pavesta užtikrinti saugią laivybą uoste, organizuoti žmonių ir laivų gelbėjimo darbus akvatorijoje ir išlaikyti projektinius gylius[231]. Kaip šios funkcijos pasiskirstytų Karklėje, dar neaišku. A1 atveju savivaldybei greičiausiai tektų bazinis saugios laivybos ir gelbėjimo minimumas, o dalis atsakomybių galėtų likti Šventosios jūrų uosto ar Klaipėdos valstybinio jūrų uosto valdytojams. Tikslus pasiskirstymas nustatomas kartu su valdymo modeliu.

Darbų kalendorius. Statybos ir gilinimo darbų kalendorių papildomai riboja saugomų paukščių žiemojimas. 2010 m. sprendimu darbai jūroje buvo uždrausti gruodžio–kovo mėnesiais (žr. 7 skyrių), o naujoje procedūroje draudimo laikotarpis gali būti ilgesnis.

12.2 Sausumos sprendiniai

Sausumos pusėje kiekviena statoma alternatyva turi atsakyti į keturis klausimus: kaip prie prieplaukos privažiuojama, kur statomi lankytojų automobiliai, kur žiemoja krante saugomi laivai ir kiek aptarnavimo infrastruktūros telpa pačiame sklype. Šiuos atsakymus šiandien daugiausia lemia 2012 m. detaliojo plano (toliau DP) sprendiniai.

[229] STR 1.01.03:2017 „Statinių ir patalpų klasifikavimas”, suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 9 d., 4 priedo 4.5 ir 6.3 papunkčiai. Lietuvos Respublikos statybos įstatymas, 1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 34 str. 1 dalis.

[230] UAB „Tyrens Lietuva”. Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos poveikio aplinkai vertinimo atrankos informacija Nr. 250007APLATR01, 2025; UAB „Sweco Lietuva”. Šventosios jūrų uosto IV statybos etapo projektiniai pasiūlymai Nr. 24082, 2025 m. balandžio 8 d.

[231] Savivaldybės įmonės „Šventosios jūrų uosto direkcija” įstatai, patvirtinti Palangos miesto savivaldybės mero 2024 m. kovo 27 d. potvarkiu Nr. M1-162, 10.1.2, 10.1.5 ir 10.1.8 papunkčiai.

Privažiavimas. Į Karklę veda rajoninės reikšmės kelias Nr. 2217, o sklypo naudojimo pobūdis leidžia įrengti privažiavimą jo viduje, tačiau jungtis nuo kelio iki sklypo detaliajame plane nedetalizuota (žr. 4 skyrių). Prieplaukos sklypas yra pakrantės juostoje tarp jūros ir valstybinės reikšmės miško, o visos apimties prieplaukai įrengti plane numatyta pakoreguoti miško ribas ir toje vietoje suformuoti inžinerinės infrastruktūros sklypą[232]. Karklės gyvenvietės gatvių tinklą Pajūrio regioninio parko susisiekimo specialiajame plane rodo Pav. 12.2. Prie kranto jame pažymėta vietinės kategorijos gatvė GTV22, su kuria prieplaukos teritoriją 2010 m. PAV ataskaitoje numatyta sujungti apie 25 m ilgio keliuku.

[232] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328; aiškinamasis raštas. Sklypas Nr. 6, kadastro Nr. 5528/0004:1018.

Pav. 12.2. Karklės gatvių tinklo sprendiniai Pajūrio regioninio parko susisiekimo specialiajame plane.



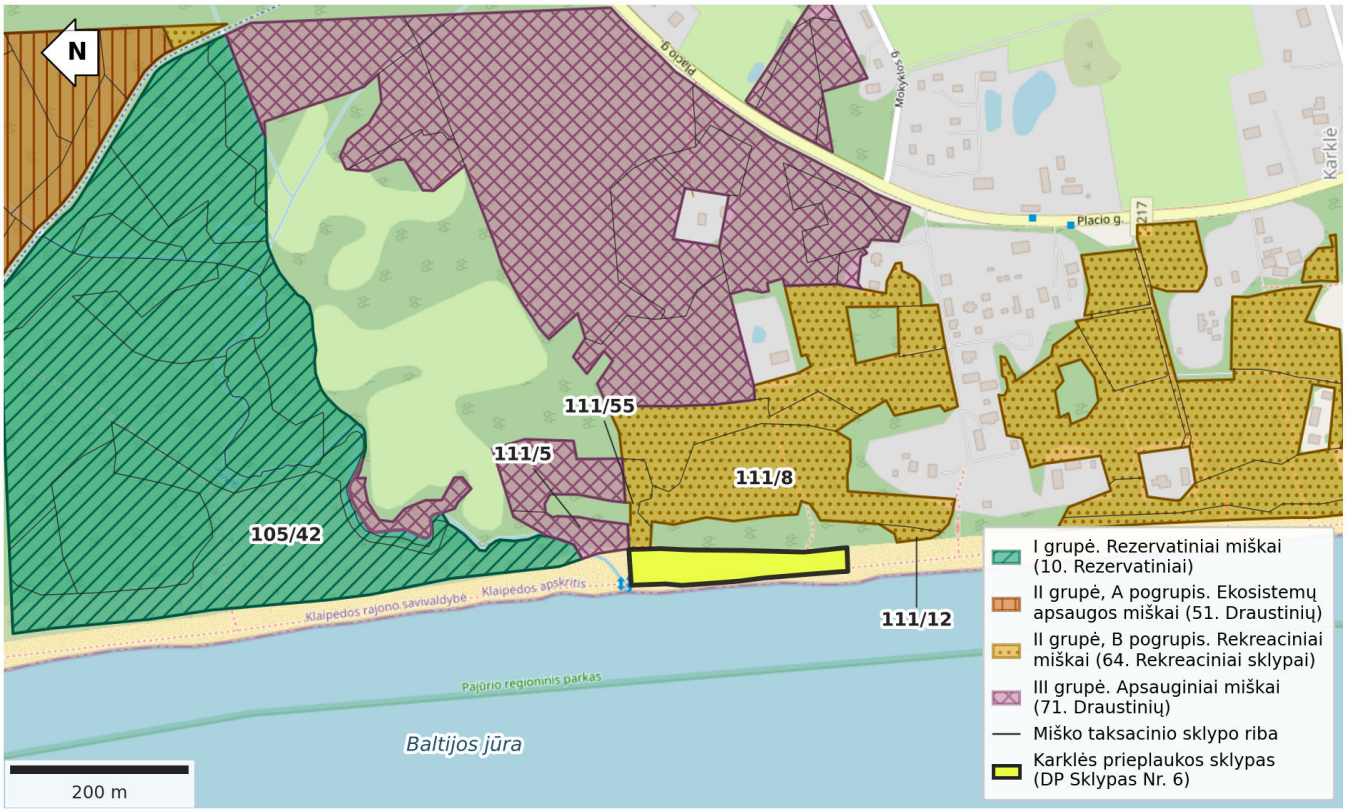
Šaltinis: Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialusis planas (teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00029636). Susisiekimo sistemos sprendiniai. Gatvių tinklo bei infrastruktūros objektų išdėstymo brėžinys, Karklės iškarpa.

Kelio jungtis kirstų valstybinės reikšmės mišką. Miškų valstybės kadastro duomenimis, rytuose ir pietuose prie sklypo auga II grupės B pogrupio rekreaciniai miškai (Pav. 12.3)[233]. Ir sklypas, ir gretimi miškai yra Pajūrio regioniniame parke, o valstybiniuose parkuose ir draustiniuose miško žemę paversti kitomis naudmenomis leidžiama tik įstatyme išvardytoms reikmėms. Karklei tinkamas pagrindas yra saugomos teritorijos pritaikymas visuomenės poreikiams ir naudojimas rekreacijai (Miškų įstatymo 11 straipsnio 3 dalies 1 punktas). Karklėje prieplaukos įrengimą kaip

[233] Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro duomenys, 2026 m.: 111 kvartalo 8, 12 ir 55 taksaciniai sklypai (II grupės B pogrupis); nuo šiaurinės sklypo ribos prasideda III grupės draustinių, toliau I grupės rezervatiniai miškai.

rekreacinį sprendinį numato Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas (žr. 6 skyrių), o Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas Karklės etnokultūrinio draustinio ruože taip pat leidžia įrengti žvejų ir rekreacinių laivų prieplauką. Valstybinės reikšmės miške pavertimas turi būti suplanuotas teritorijų planavimo dokumente, papildomai reikalingas Vyriausybės nutarimas dėl plotų išbraukimo, o pavertimo iniciatorius į valstybės biudžetą moka piniginę kompensaciją. II grupės miškuose tai yra trigubo dydžio kompensacija. Inžinerinius tinklus ir dviračių bei pėsčiųjų takus miško žemėje leidžiama tiesti jos nekeičiant, tačiau automobilių privažiavimo keliui ši lengvata netaikoma[234]. Studijai tai reiškia, kad privažiavimas teisiškai įmanomas, bet vien statybą leidžiančio dokumento nepakanka. Pavertimo pagrindą galėtų sudaryti galiojantys Pajūrio regioninio parko ir Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planų sprendiniai, o papildomai reikia miško žemės pavertimo procedūros su Vyriausybės nutarimu ir kompensacija.

Pav. 12.3. Miškų grupės ties Karklės prieplaukos sklypu.



Šaltinis: Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro miškų grupių, pogrupių ir miško taksacinių sklypų duomenys, 2026 m.; Klaipėdos r. sav. atvirieji GIS sluoksniai (Sklypas Nr. 6); pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Visas likęs privažiavimo kelias iki Karklės atnaujinamas nepriklausomai nuo uosto. Kelio Nr. 2217 ruožas nuo 8,60 iki 11,70 km rekonstruotas pagal 2016 m. rangos sutartį, o Karklininkų gatvės rekonstrukcijos rangos sutartis, sudaryta 2025 m. lapkritį, siekia apie 1,88 mln. EUR su PVM.

[234] Lietuvos Respublikos miškų įstatymas, 1994 m. lapkričio 22 d. Nr. I-671; suvestinė redakcija nuo 2026 m. rugsėjo 1 d., 11 str. 3 d. 1 p., 6 ir 8 dalys, 10² str. 1 dalis. Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 28 d. įsakymu Nr. D1-601; suvestinė redakcija nuo 2020 m. sausio 23 d., 64 p. ir 85.3.4 papunktis.

Kartu su techninio projekto, ekspertizės ir techninės priežiūros sutartimis visa gatvės rekonstrukcijos suma yra apie 1,92 mln. EUR[235]. Rekonstruoti ruožai dengia maršrutą iki pat sklypo prieigos, todėl išorinio privažiavimo sąnaudų uosto projektui priskirti nereikia. Neišspręsta lieka tik paskutinė jungtis nuo kelio iki sklypo, kuri kerta valstybinės reikšmės mišką.

Aptarnaujančio transporto poreikiai A1 ir A2 skiriasi tik apimtimi. Žvejybos funkcijai reikalingas kasdienis laimikio išvežimas. Laivų iškėlimo ir saugojimo krante zonos reikia abiem alternatyvoms, nes abiejose didžioji vietų dalis skirta nuolatiniams laikytojams (žr. 11 skyrių). Pagal Šventosios pavyzdį tam reikalinga krano darbo zona su sustiprintomis dangomis (Šventosios projekte numatytas iki 15 t mobilus kranas)[236]. Skiriasi tos zonos dydis ir tai, kiek jos telpa sklype.

Slipas, t. y. nuožulni rampa laivams nuleisti į vandenį ir iškelti, yra būtinas, o kėlimo įrangos apimtis pasirenkama. Pramoginių laivų uostų veiklos vadove slipas įvardijamas kaip standartinė minimalius reikalavimus atitinkančio uosto įranga. Įrengti jį nebrangu, priežiūra ir eksploatacija paprasta, o mažesnius ir vidutinio dydžio laivus galima nuleisti traktoriumi ir treileriu. Didieji kranai ir keltuvai regione sutelkti didesniuose uostuose, kurie sudaro pakankamai tankų tinklą, todėl vienas iš vadove siūlomų sprendimų yra brangios kėlimo įrangos nepirkti, o bendradarbiauti su gretimais uostais, kurie ją turi[237]. Karklei tai reiškia, kad slipas su manevravimo zona yra būtinas sausumos elementas ir įrašytinas į privalomą uosto sudėtį, o krano apimtį lemia pasirinktas paslaugų lygis. Sąmatoje kranas paliktas kaip konservatyvi prielaida, todėl sausumos darbų sąnaudose lieka taupymo rezervas. Įranga gali būti nuomojama arba perkama bendrai su gretimais uostais.

A0 atveju laivą į jūrą Karklėje nuleisti galima ir dabar laikinu slipu Sklype Nr. 4, tam veikia leidimų tvarka (žr. 4 skyrių), tačiau atvirame krante slipu naudotis galima tik ramiu oru. Slipas leidžia laivą nuleisti į vandenį, o uostas suteiktų bangų priedangą, švartavimosi vietą, gylius ir aptarnavimą. Todėl A0 yra mažiausio įmanomo masto sprendinys be galimybės laivą laikyti vandenyje.

Automobilių stovėjimas. Detaliajame plane prieplaukos ir paplūdimio sklypuose automobilių stovėjimo vietų nenumatyta. Jos priskirtos aukštesnio lygmens dokumentams, o suplanuotos aikštelės kyla iš Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiojo ir Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planų. Stovėjimo vietų atsiradimas prieplaukos sklype reikalautų detaliojo plano koregavimo. A1 tokios tvarkos gali pakakti, nes lankytojų srautas mažesnis ir susitelkęs į navigacijos sezoną. A2 jos nebeužtenka. Didesnis vietų skaičius traukia didesnį sausumos srautą, kuriam stovėjimo aikštelių šalia sklypo dabartiniuose planavimo dokumentuose nenumatyta, o jų įrengimas priklausytų nuo Pajūrio juostos žemyninės dalies planavimo lygmens sprendinių. Tai reiškia papildomą planavimo žingsnį

[235] Viešųjų pirkimų tarnybos sutarčių registro duomenys (atvirųjų duomenų rinkinys „VptNSutartys", get.data.gov.lt), 2026 m. rugpjūčio duomenys: kelio Nr. 2217 Klaipėda–Karklė–Dargužiai ruožo 8,60–11,70 km rekonstrukcijos sutartis Nr. S-914 (2016 m.); Karklininkų gatvės (KL8896) rekonstrukcijos rangos sutartis (2025 m. lapkričio 26 d., 1 884 068 EUR) ir atskiros techninio projekto, ekspertizės bei techninės priežiūros sutartys.

[236] UAB „Sweco Lietuva". Šventosios jūrų uosto IV statybos etapo projektiniai pasiūlymai Nr. 24082, 2025 m. balandžio 8 d.

[237] PLANCO Consulting. Efektyvi ir rentabili pramoginių laivų uostų veikla. Praktiniai patarimai (MARRIAGE), dvikalbis lietuvių ir anglų leidimas, 2014, p. 36–37.

su atskirais derinimais dar prieš statybas. Normuotas stovėjimo ploto poreikis pagal nuolatinių laivų skaičių įskaičiuotas 11 skyriaus sausumos talpos skaičiavime.

Žiemos saugojimas ir sausumos poreikio normos. Sausumos ploto norma (apie 94 m² vienam krante saugomam laivui kartu su remonto ir automobilio stovėjimo plotais) ir sklypo talpa, apie 20–30 krante žiemojančių laivų, suskaičiuotos 11 skyriuje. Techniniam vertinimui taip pat svarbi Šventosios uosto galimybių studijoje taikyta prielaida, kad uosto sausumos plotas neturėtų būti mažesnis nei 40 % naudingo vandens ploto, o privažiavimo keliai į normas neįskaičiuoti. Pagal 11 skyriaus baseinų plotus ši norma A1 atveju reikštų apie 1 900 m², o A2 atveju apie 3 800–4 000 m² sausumos. Karklės prieplaukos sklypo (8 118 m²) ji neriboja.

Abiejose vertinamose alternatyvose nuolatiniai laikytojai sudaro didesniąją vietų dalį, todėl žiemos saugojimo aikštelės plotą lemia krante saugomų laivų skaičius. Helsinkio 2016 m. ataskaitoje apskaičiuotas poreikis mažam motoriniam laivui yra apie 35 m², o 9,6 m ilgio burinei jachtai apie 86 m²[238], ir abu dydžiai jau apima privažiavimus, todėl rezultatą lemia būsimo laivyno ir švartavimosi plano sudėtis. Šie skaičiavimai atliekami projektavimo etape. Aikštelę rekomenduojama dalyti į kvartalus. Helsinkio savivaldybės praktikoje priešgaisriniai reikalavimai riboja kvartalą iki maždaug 500–600 m², o tarp kvartalų paliekami ne siauresni kaip 8 m pravažiavimai. Lietuvoje atskiro laivų saugojimo aikštelių normatyvo nėra, todėl kvartalo dydis tikslintinas projektuojant ir konsultuojantis su Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentu. Dalį saugojimo galima iškelti už uosto teritorijos, kaip daroma Helsinkyje. Karklei tai eksploatacinis sprendimas su savo kaina. Sklypo talpos praplėtimas kainuoja laivų pervežimą, atskirą sutartį dėl aikštelės ir mažesnį paslaugos patogumą.

Sausuma riboja labiau nei jūra. Jūros pusėje reikalingi sprendiniai (molai, krantinės, gilinimas, smėlio perpylimas) yra žinomi. Sausumos pusėje apribojimas dabartiniame detaliajame plane yra fizinis. Į siaurą 8 118 m² juostą su maždaug 2 400 m² užstatymo riba turi tilpti aptarnavimo ir serviso pastatai, laivų žiemos saugojimo bei krano zona ir privažiavimas, o inžineriniai tinklai sklype neįrengti. Svarbiau už patį apribojimą yra tai, kaip jis šalinamas. Jūros pusės apribojimai sprendžiami inžinerinėmis priemonėmis ir eksploatacinėmis sąnaudomis, todėl jie lieka sąnaudų ir išteklių klausimu. Sausumos apribojimams pašalinti reikia grįžti prie teritorijų planavimo pagrindo, o už sklypo ribų prisideda ir valstybinės reikšmės miško klausimas, todėl čia kaina eina kartu su laiku ir procedūromis. Miškų grupės nurodo ir galimą plėtros kryptį. Į šiaurę nuo sklypo prasideda draustinių ir rezervatiniai miškai, todėl ta pusė plėtrai uždara, o rytuose ir pietuose auga II grupės rekreaciniai miškai, kuriuose žemės pavertimas teisiškai įmanomas. Dar vienas sausumos apribojimas yra gamtinis. Visas prieplaukos sklypas patenka į paukščių apsaugai svarbią teritoriją „Nemirsetos smiltpievės" (kodas LTKREB001)[239], todėl bet kuris kranto sprendinys planuojamas jos viduje. A1 į esamą sklypą, kelią ir DP telpa tada, kai dalis žiemos

[238] Helsingin kaupungin liikuntavirasto, FCG. Veneiden talvisäilytys Helsingissä, B/53. Helsinkis, 2016, p. 5 ir 8. Tie- ja vesirakennushallitus. Veneilysatamien yleissuunnittelu: suunnitteluohjeet, TVH 1350. Helsinkis, 1973, p. 20–21.

[239] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 18, 25 ir 110–114. Dabartinės ribos tikrintos Saugomų teritorijų valstybės kadastro erdvinių duomenų užklausa, 2026 m. rugsėjo 6 d.: visos Karklės prieplaukos sklypo (kadastro Nr. 5528/0004:1018) ribos yra šios teritorijos viduje.

saugojimo apribojama arba iškeliama. A2 to paties sklypo nebeužtenka. A0 atveju sausumoje niekas nesikeičia.

12.3 Inžineriniai sprendiniai

Karklės prieplaukos sklype inžinerinių tinklų šiandien fiziškai nėra. DP prieplaukos sklypui numato tik planuojamą, dar neįrengtą vandentiekio ir buitinių nuotekų tinklų atvedimą nuo Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiajame plane numatytų tinklų. Nuotekų tvarkymas paliktas spręsti techniniu projektu, o elektros tiekimo sąlygos plane nedetalizuotos. Dviejuose paplūdimio sklypuose vanduo atvežamas į sezoninius rezervuarus, kituose numatytas atvedimas nuo planuojamo įvado, o buitinės nuotekos paplūdimio sklypuose nenumatytos. Tai reiškia, kad kiekviena statoma alternatyva tinklų klausimą sprendžia nuo nulio.

Artimiausių prisijungimo taškų atstumą rodo savivaldybės erdviniai duomenys. Eksploatuojamas geriamojo vandens vamzdis ir slėginis buitinių nuotekų vamzdis nuo prieplaukos sklypo nutolę maždaug 450–470 m, artimiausia 10 kV transformatorinė apie 500 m, savitakis nuotekų vamzdis apie 850 m, o skirstomasis dujotiekis apie 1 km. Visos 40 transformatorinių maždaug septynių kilometrų pločio lange apie Karklę yra 10 kV įtampos. Magistralinio dujotiekio ir 330 kV elektros linijos šioje pakrantėje nėra, o vietinis skirstomasis tinklas yra 10 kV ir 0,4 kV įtampos. Karklės vandenvietė, kurią eksploatuoja AB „Klaipėdos vanduo”, nuo sklypo nutolusi apie 1,2 km[240]. Atstumai yra nedideli, o 10 kV yra įprasta vidutinė įtampa, nuo kurios per transformatorinę maitinami tokio dydžio objektai. Todėl pagrindinis neapibrėžtumas yra tai, kiek laisvos galios turi konkreti elektros linija. Tinklų apimtis aprašoma pagal Šventosios analogą kaip darbinė prielaida, o prisijungimo sąlygos ir laisva galia užsakomos projektavimo etape.

Ko reikia uostui atviroje pakrantėje. Artimiausias reikalavimų sąrašas yra Šventosios IV statybos etapo projektiniai pasiūlymai. Juose prieplaukai su krantinėmis numatyta: vandentiekis su atskira atšaka laivams (greito prisijungimo jungtis krantinėje), buitinių nuotekų tinklas su kolonėle laivų buitinėms nuotekoms priimti, atskira triumo vandenų priėmimo kolonėlė, paviršinių nuotekų surinkimas nuo kietųjų dangų per valymo įrenginius su smėliagaude ir naftos gaudykle, laivų degalų kolonėlė su sustiprintu paviršinių nuotekų surinkimu aplink ją, 0,4 kV elektros tinklas ir LED apšvietimas pagal higienos normą HN 98:2014 bei LST CEN/TR 13201-1:2014.

Sąrašas rodo, kad net nedidelis uostas atviroje pakrantėje reikalauja viso komunalinio komplekto, įskaitant laivų nuotekų ir užterštų triumo vandenų priėmimą. Jame įvardyta ir specifinė pajūrio rizika. Pakilus jūros lygiui galima nuotekų tinklų patvanka, todėl Šventojoje už valymo įrenginių numatytas atbulinis vožtuvas. Karklėje, kur maksimalus užfiksuotas jūros lygis siekė +186 cm BS, analogiška apsauga turėtų būti projektinė sąlyga.

Prie šio sąrašo Interreg projekto pramoginių laivų uostų aplinkosaugos gairės rekomenduoja du elementus, kurių Šventosios projektiniuose pasiūlymuose atskirai nėra: atskirą laivų nuplovimo

[240] Klaipėdos rajono savivaldybės geoinformacinės sistemos vieši duomenų sluoksniai (komunikacijų ir civilinės saugos), užklausti 2026 m. rugsėjį: 40 elektros transformatorinių, visos 10 kV įtampos, eksploatuojami geriamojo vandens, buitinių nuotekų ir skirstomojo dujotiekio vamzdžiai bei Karklės vandenvietė, kurios valdytojas AB „Klaipėdos vanduo”. Objektai atrinkti maždaug septynių kilometrų pločio lange apie Karklę; atstumai apskaičiuoti oro linija nuo prieplaukos sklypo centroido, ne pagal trasos ilgį. Šiuose duomenyse nėra 110 kV linijų sluoksnio, todėl apie perdavimo tinklą jie nieko nesako.

aikštelę su nuotėkio sulaikymu ir antrinį sulaikymą kuro bei kitų pavojingų skysčių laikymo vietose, talpinantį ne mažiau kaip 110 % didžiausios talpyklos tūrio[241].

Apšvietimas ir sauga. Pagal Šventosios pavyzdį uosto teritorijos apšvietimas įrengiamas LED šviestuvais pagal higienos normų reikalavimus, o teritorijos saugai projektuojama vaizdo stebėjimo sistema. Karklėje apšvietimo ir stebėjimo sprendinius papildomai reikės derinti su saugomų teritorijų institucijomis, nes sklypas yra Pajūrio regioniniame parke ir paukščių apsaugai svarbioje teritorijoje. Navigacinio ženklinimo ir uosto žiburių poreikį nustatys techninis projektas.

Reikšmė alternatyvoms. A0 atveju tinklai neįrengiami ir sklypas lieka neužstatytas. Abiem statybos alternatyvoms reikalingas tas pats komunalinių paslaugų komplektas: vanduo, buitinės ir paviršinės nuotekos su valymu, elektra ir laivų nuotekų priėmimas. Tai sritis, kurioje mastas keičia mažiausiai. Nuo vietų skaičiaus priklauso tik tinklų galia, valymo įrenginių našumas ir dangų plotas, nuo kurio renkamos paviršinės nuotekos. Ar abiem alternatyvoms teks atvesti centralizuotus tinklus, ar įrengti vietinius sprendinius, lems tinklų operatorių prisijungimo sąlygos ir laisva galia. Techninių sprendinių apimtis pagal alternatyvas apibendrinta Lentelėje 12.2.

12.2 lentelė. Techninių sprendinių apimtis pagal alternatyvas (A0 techninių sprendinių nereikalauja).

Sprendinių sritis	A1. Maža prieplauka (apie 50 vietų)	A2. Didesnio masto uostelis (apie 100 vietų)
Bangų apsauga ir konstrukcijos	Stacionarūs molai būtini; svarstytina ekonomiškesnė riedulių sampilo konstrukcija; molų matmenys nustatomi projektuojant	Ta pati bangų apsaugos schema; auga atitverta akvatorija ir kranto frontas, o molų matmenys nustatomi projektuojant
Gilinimas ir nešmenų valdymas	Palaikomasis gilinimas sava žemsiurbe ir smėlio perpylimas į šiaurinį krantą; jūriniai darbai planuojami už paukščių žiemojimo lango	Ta pati technologija ir tie patys apribojimai; darbinė prielaida ta pati, apie 10 000 m³ per metus, o realus kiekis gali būti didesnis ir nustatomas atskiru tyrimu
Laivų iškėlimas ir žiemos saugojimas	Slipas su manevravimo zona; krano darbo zona su sustiprintomis dangomis (įranga nuosava arba nuomojama); saugojimo aikštelė kvartalais su ne siauresniais kaip 8 m gaisriniais pravažiavimais (Helsinkio praktika); dalis saugojimo gali būti iškelta už uosto teritorijos	Tas pats komplektas didesnėje aikštelėje; aikštelės vieta sprendžiama už sklypo ribų (talpa žr. 11 skyrių)
Statinių kategorija ir ekspertizė	Taikant bazinę apie 3 m gylio prielaidą, aukštis nuo kordono iki dugno nesiekia 7 m; projekto ekspertizė greičiausiai bus privaloma dėl viešojo finansavimo	Tas pats ekspertizės pagrindas; gilinant baseiną didesnėms jachtoms kategorija tikslinama projektuojant
Privažiavimas ir stovėjimas	Esamas kelias Nr. 2217, manevravimo ir aptarnavimo vieta sklype; jungtis nuo kelio DP nedetalizuota, jos įrengimas susijęs su miško žemės pavertimo procedūra	Tas pats kelias, bet stovėjimo aikštelės ir dalis sausumos funkcijų už sklypo ribų, sprendžiamos aukštesnio lygmens planavimo dokumentais

[241] „Environmental Risk Management Action Plan", EcoMarinas projektas (Interreg South Baltic, Nr. STHB.02.02-IP.01-0006/23), 2026, p. 9 ir 12 (nuplovimo zonos sulaikymas; antrinio sulaikymo 110 % reikalavimas). Rekomendacinio pobūdžio projekto gairės, teisinės galios neturi.

Sprendinių sritis	A1. Maža prieplauka (apie 50 vietų)	A2. Didesnio masto uostelis (apie 100 vietų)
Inžineriniai tinklai	Visas bazinis komplektas nuo nulinės būklės: vanduo, buitinės ir paviršinės nuotekos su valymu, elektra, laivų nuotekų ir triumo vandenų priėmimas	Tas pats komplektas didesnės galios ir našumo; didesnis nelaidžių dangų plotas
Aplinkosaugos elementai prie tinklų	Rekomenduojama pagal gaires: laivų nuplovimo aikštelė su nuotėkio sulaikymu; antrinis sulaikymas kuro ir pavojingų skysčių laikymo vietose (ne mažiau kaip 110 % talpyklos tūrio)	Tie patys elementai didesniu masteliu; auga nuplaunamų laivų srautas ir kuro apyvarta
Apšvietimas ir sauga	Teritorijos apšvietimas, vaizdo stebėjimas, navigacinis ženklinimas	Tas pats didesnėje teritorijoje

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal Žaromskio ir kt. (2010) parametrus, 2010 m. žvejų prieplaukų PAV, Šventosios jūrų uosto projektinius dokumentus, Helsinkio 2016 m. žiemos saugojimo ataskaitą, pramoginių laivų uostų veiklos vadovą, statinių klasifikavimo reglamentą, Interreg projekto EcoMarinas aplinkosaugos gaires ir Karklės detalųjį planą.

12.4 Skyriaus išvada

Techninė analizė patvirtina 11 skyriaus alternatyvų logiką. Jūros pusėje Karklėje techniškai įmanomi ir A1, ir A2. Gyliai pasiekiami arti kranto, o bangų apsaugos, gilinimo ir krantosaugos technologijos žinomos. Abu remiasi molais ir ta pačia bangų apsaugos schema. Skiriasi ne tik mastas. Nuo molų ilgio ir vartų pločio priklauso ir gilinimo darbų apimtis, todėl A2 nešmenų valdymo poreikis lieka neapibrėžtas, kol neatliktas atskiras pernašos tyrimas. Sausumos pusėje skirtumas ryškesnis, tačiau abiem statybos alternatyvoms bendra tai, kad privažiavimo jungtis kerta valstybinės reikšmės mišką, todėl reikalinga miško žemės pavertimo procedūra su Vyriausybės nutarimu ir kompensacija. A2 papildomai reikalauja teritorijų planavimo dokumentų koregavimo, sausumos už dabartinio sklypo ribų ir didesnės tinklų galios. Vertinant tik bangų ir ledo sąlygas, į uostą būtų galima įplaukti apie 255 dienas per metus, o gegužės–rugsėjo sezone 83 % dienų.

Jei bus priimtas sprendimas projektą tęsti, projektavimo etape reikės atlikti tyrimus, kurių ši studija pagal patvirtintą apimtį neapima: viso sklypo akvatorijos ir įplaukos zonos batimetrinius matavimus, bangų ir srovių modeliavimą projektiniams parametrams nustatyti, nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimą molų ilgiui ir gilinimo apimčiai nustatyti, inžinerinius geologinius ir geotechninius tyrimus, ledo apkrovų vertinimą, topografinį planą M1:500–M1:1000, taip pat gauti AB „Energijos skirstymo operatorius” (ESO) ir AB „Klaipėdos vanduo” prisijungimo sąlygas bei tęsti kranto dinamikos stebėseną.

13. Valdymo alternatyvos

Pastatytai infrastruktūrai galiausiai reikės valdytojo, t. y. subjekto, kuris ją eksploatuos, prižiūrės ir atsakys už viešųjų funkcijų vykdymą. Valdymo modeliai vertinami pagal tris požymius: valdymo skaidrumą, aiškią atskaitomybę ir viešojo intereso apsaugą.

Valdymui yra galimos trys kryptys: savivaldybė valdo pati, eksploatacija perduodama privačiam operatoriui arba taikomas mišrus koncesijos modelis, kai infrastruktūra lieka viešoji, o veiklą ilgam laikui perima privatus subjektas. Modeliai vertinami abiem 11 skyriuje suformuotoms statomoms alternatyvoms: A1, mažai prieplaukai (apie 50 švartavimosi vietų), ir A2, didesnio masto uosteliui (apie 100 vietų). A0 atveju valdytino objekto neatsiranda.

Finansinė analizė ir šioje studijoje analizuota Baltijos jūros uostelių praktika rodo, kad bet kokio masto uosto statyba ir eksploatacija Karklėje būtų nuostolinga, todėl uostą tektų nuolat remti savivaldybės lėšomis. Tokia pati kryptis matoma visame regione. Latvijos valstybės kontrolės 2022 m. auditas nustatė, kad septyni savivaldybių įsteigti mažieji uostai be išorės finansavimo iš savų pajamų neišsilaiko[242]. Pajamas riboja ir visam regionui būdingas trumpas navigacijos sezonas. Vokietijoje 2015 m. parengtoje uostelio eksploatavimo modelio studijoje nustatyta, kad atviros pakrantės vietose, kur naujas uostas užpildytų tarpą tarp esamų uostų, pramoginių laivų uostui paprastai beveik neįmanoma dirbti rentabiliai, kai įvertinamos visos sąnaudos ir pirmiausia investicijos[243]. Turku universiteto Brahea centro parengtose mažų uostelių verslo gairėse ta pati mintis išdėstyta žvelgiant į visą uosto gyvavimo laiką. Uosto infrastruktūros investicija yra brangi, palyginti su pajamomis, kurių iš jos galima tikėtis. Vienų švartavimosi rinkliavų verslui išlaikyti retai pakanka, todėl uostą reikia vertinti kaip visumą kartu su maitinimo ir laisvalaikio paslaugomis[244]. Valdymo alternatyvoms tai reiškia, kad privatus subjektas veiklos savo rizika neperimtų. Regiono praktikoje tai virsta savivaldybės valdomu ir subsidijuojamu uostu.

Galimus valdymo modelius pirmiausia riboja nuosavybė. Pajūrio juostai priskirta valstybinė žemė ir jūros akvatorija išimtine nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, todėl Karklės prieplaukos sklypo privatizuoti negalima, o visiškai privatus uostas Karklėje teisiškai neįmanomas[245]. Privatus subjektas gali dalyvauti tik pagal sutartį su viešuoju subjektu, pavyzdžiui, eksploatuodamas viešąją infrastruktūrą nuomos arba koncesijos pagrindu. Pati žemė valdoma trimis formomis: patikėjimo teise, kuri prieinama tik viešiesiems subjektams, panauda, kuri prieinama tik viešojo sektoriaus ir nekomerciniams subjektams, arba nuoma, kuri prieinama privačiam ūkio subjektui[246]. Karklėje viena iš šių formų jau taikoma. Prieplaukos sklypas Klaipėdos rajono savivaldybei perduotas panaudos teise iki 2042 m. spalio 8 d., todėl valdymo teisė

[242] Latvijos valstybės kontrolė. „Kā tiek pārvaldītas mazās ostas?", 2022-08-12, p. 8–9. lrvk.gov.lv.

[243] PLANCO Consulting GmbH. Studie zur Vorbereitung eines Betreibermodells für das Projekt „Seglerhafen neben dem Schloonsee" in der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, 2015 m. kovas, p. 3 (toliau Heringsdorfo uosto eksploatavimo modelio studija).

[244] Pönni, V. Guidelines for Sustainable Harbour Development. Turku universiteto Brahea centras, 2020, p. 24.

[245] Lietuvos Respublikos pajūrio juostos įstatymas, 2002-07-02 Nr. IX-1016; suvestinė redakcija nuo 2024-11-01, 5 str. 1 d. Lietuvos Respublikos žemės įstatymas, 1994-04-26 Nr. I-446; suvestinė redakcija nuo 2026-08-01, 6 str. 1 d. 2 p. ir 6 str. 2 d.

[246] Žemės įstatymas, 7 str. 1 d., 8 str. 1 d. ir 9 str.

investiciniam sprendimui jau yra įtvirtinta[247]. Žemės įstatymo pakeitimas, įsigaliosiantis 2027 m. sausio 1 d., leidžia Vyriausybės nutarimu šį sklypą perduoti savivaldybei valdyti patikėjimo teise, tačiau jūrinė teritorija savivaldybėms neperduodama. Praktiškai tai reiškia, kad visi trys modeliai veikia viešosios nuosavybės pagrindu ir skiriasi tuo, kaip paskirstomos valdymo teisės, pareigos ir rizikos.

13.1 Savivaldybės modelis

Savivaldybės modelyje infrastruktūrą valdo pati savivaldybė per savo pasirinktą subjektą. Lietuvos praktikoje matomos kelios panašios valdymo formos. Šventosios jūrų uoste veikia savivaldybės tarybos sprendimu įsteigta uosto direkcija (teisinė forma: savivaldybės įmonė), kuriai valstybės turtas perduotas valdyti patikėjimo teise. Šią sandarą įtvirtina atskiras LR Šventosios jūrų uosto įstatymas[248]. Karklei šis pavyzdys rodo vieną iš galimų formų, tačiau normos, reikalaujančios uostą steigti įstatymu, galiojančioje teisėje nėra. Atskiras įstatymas Karklei būtų reikalingas tik renkantis Šventosios tipo direkcijos kryptį (žr. 6 skyrių).

Antroji forma yra savivaldybės valdoma uždaroji akcinė bendrovė (toliau UAB). Savivaldybės teisę steigti įmones ir kitus juridinius asmenis įtvirtina LR vietos savivaldos įstatymas, o sprendimas priklauso išimtinei tarybos kompetencijai[249]. Artimiausias šios formos analogas užsienyje yra Darłowo (Lenkija). Tai yra daugiafunkcinis atviros Baltijos pakrantės uostas, kurį valdo bendrovė, o jos vienintelė akcininkė yra miesto savivaldybė[250]. Ši forma atitinka Lietuvos savivaldybės valdomos UAB modelį, tačiau Darłowo atveju bendrovė valdo tik dalį uosto žemės, o molus valdo ir rekonstruoja valstybinė jūrų administracija (žr. 9 skyrių). Savivaldybės valdomo uosto praktika yra ir Latvijoje. Pāvilostos, Rojos ir Salacgrīvos uostus valdo savivaldybių įsteigtos uostą valdančios įstaigos (latv. *pašvaldības iestāde*) pagal Latvijos uostų įstatymą. Į jų valdybas įtraukiami ir ministerijų atstovai, todėl sprendimuose dalyvauja ir valstybė. Lietuvos teisinė bazė mažiesiems uostams yra mažiau išplėtota nei kaimyninėse valstybėse, todėl tiesioginio šios teisinės formos atitikmens nėra[251].

Lietuvos precedentai rodo, kad tokio pobūdžio objektą savivaldybė įrengia ir administruoja pati. Nidos ir Juodkrantės žvejų prieplaukas įrengė Neringos savivaldybė, o Nidos uosto naudojimą reguliuoja tarybos sprendimu nustatyta vietinė rinkliava už švartavimąsi[252]. Naujausias precedentas yra Juodkrantėje planuojamas keleivinių laivų uostas. Daugiau kaip 17 mln. EUR vertės projektą Neringos savivaldybė vykdo pati nuo detaliojo plano patvirtinimo (2014 m.) iki

[247] Klaipėdos rajono savivaldybės geoinformacinės sistemos sluoksnis „Sklypai_panauda_patikejimas", parengtas Nekilnojamojo turto registro duomenų pagrindu: Karklės prieplaukos sklypas, kadastro Nr. 5528/0004:1018, panaudos gavėja Klaipėdos rajono savivaldybė.

[248] Lietuvos Respublikos Šventosios jūrų uosto įstatymas, 2006-11-16 Nr. X-910; suvestinė redakcija nuo 2024-07-26, 5 str., 6 str. 2 d. ir 7 str. 1 d.

[249] Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas, 1994-07-07 Nr. I-533; suvestinė redakcija nuo 2026-05-01, 6 str. 4 p. ir 15 str. 2 d. 16 p.

[250] Krajowy Rejestr Sądowy (Lenkijos teismų registras), įrašas Nr. 0000116150 „Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.".

[251] Latvijos uostų įstatymas (Ostu likums), 26 str. 1 ir 4 d., likumi.lv; Pāvilostas ostas pārvalde, pavilostaport.lv; Rojas ostas pārvalde, rojaport.lv; Salacgrīvas ostas pārvalde, salacgrivaport.lv.

[252] Neringos savivaldybė. „Nidos ir Juodkrantės žvejams – pontoninės prieplaukos", 2023-06-20, neringa.lt. Neringos savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimas Nr. T1-22; suvestinė redakcija nuo 2026-06-27, e-tar.lt.

statybą leidžiančio dokumento (2026 m. gegužė) ir rangos pirkimo (2026 m. liepa). Savivaldybės dalis preliminariai vertinama apie 60 % projekto vertės ir dengiama skolintomis lėšomis, o būsimo uosto valdytojo teisinė forma viešuose dokumentuose neįvardyta[253]. Karklei tai reiškia, kad valdytojo formos klausimo neprivaloma išspręsti prieš investicinį sprendimą. Savivaldybės inicijuojamas projektas pereina visas leidimų procedūras, o formą teoriškai galima parinkti vėliau.

Šio modelio stiprybė yra viešojo intereso apsauga. Kainodarą, prieigą žvejams ir viešąsias funkcijas tiesiogiai kontroliuoja savivaldybės taryba, sprendimai priimami viešai, o valdytojas atskaitingas gyventojams. Todėl aplinkosaugos, socialinės atsakomybės ir valdysenos principų (toliau ESG) reikalavimai skaidrumui ir atskaitomybei tenkinami pačia valdymo sandara. Silpnoji pusė yra finansinė atsakomybė. Investicijos, eksploatacija ir atviros pakrantės sąnaudos (nuolatinis akvatorijos užnešimo valdymas) dengiamos savivaldybės lėšomis be rizikos pasidalijimo.

13.2 Privataus operatoriaus modelis

Privataus operatoriaus modelyje savivaldybė išlieka infrastruktūros valdytoja, o eksploatacija perduodama privačiam subjektui. Kadangi pajūrio juostos žemė neprivatizuojama, teisinis šio modelio pagrindas Karklėje yra savivaldybės valdomos infrastruktūros nuoma viešo nuomos konkurso būdu ir, jei reikia, valstybinės žemės nuoma be aukciono statinių nuomos terminui[254]. Turto nuomos terminas pagal bendrą taisyklę yra iki 15 metų, todėl privataus operatoriaus investicijoms atsipirkti jis trumpas. Ilgesnis terminas galimas dviem keliais: per koncesiją arba nuomojant turtą regioninės svarbos projektui, kai terminas nustatomas pagal projekto investicijų grąžą.

Tokio modelio kokybę lemia sutartis. Eksploatacijos perdavimo sutartyje turi būti apibrėžti paslaugų standartai ir viešosios funkcijos, taip pat kainodaros ribos, prieinamumas, saugios laivybos pareigos ir infrastruktūros priežiūros apimtis. Pagrindinė šio modelio rizika kyla tada, kai komerciniai operatoriaus interesai nustelbia viešąjį interesą. ESG požiūriu šis modelis reikalauja daugiausia priežiūros.

Sutartyje apibrėžiamas privalomas paslaugų minimumas. Jo branduolį pateikia Baltijos jūros mažųjų uostų palyginimas, rodantis, ką turi visi sėkmingiausiai veikiantys uostai: elektrą, vandenį, tualetą, dušą, atliekų šalinimą, uosto valdymą ir automobilių stovėjimo aikštelės[255]. Panašią sudėtį turi ir tarptautinio jachtų uostų paslaugų standarto ISO 13687 bazinis lygis, t. y. žemiausia paslaugų pakopa. Automobilių stovėjimą ir laivų kėlimo įrangą (keltuvą arba slipą) standartas numato tik vidutiniame lygyje (žr. 11 skyrių). Karklėje prie šio branduolio prisideda slipas su manevravimo zona. Jis įrašomas į privalomą minimumą, nes įrengti jį nebrangu, o mažesnius ir vidutinio dydžio laivus juo galima nuleisti į vandenį ir iškelti žiemai be brangios kėlimo įrangos (žr.

[253] Juodkrantės uosto detalusis planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendimu Nr. T1-260; neringa.kasvyksta.lt, 2026-05-15; atviraklaipeda.lt, 2026-07-23; ve.lt, 2026-04-20.

[254] Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas, 1998-05-12 Nr. VIII-729; suvestinė redakcija nuo 2026-06-01, 15 str. 1, 2 ir 5 d. Žemės įstatymas, 9 str. 6 d. 1 ir 3 p.

[255] PLANCO Consulting GmbH Schwerin. Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast for the Year 2005, 2008. Cituojama pagal ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita, 2010, p. 82, 21 lentelė.

12 skyrių). Automobilių stovėjimo aikštelės sklype detalusis planas nenumato, todėl sutartyje stovėjimas formuluojamas kaip operatoriaus pareiga užtikrinti lankytojų ir aptarnaujančio transporto prieigą, remiantis stovėjimo sprendiniais už sklypo ribų. Platesnės paslaugos lieka pasirenkamos ir sutartyje numatomos kaip plėtros įsipareigojimas.

Grynas privataus operatoriaus modelis Karklės atveju sunkiai įmanomas. Nuostolinga veikla reiškia, kad savarankiškos veiklos savo rizika privatus subjektas neperimtų nei A1, nei A2 atveju, o kapitalui imli bangų apsaugos infrastruktūra bet kuriuo atveju liktų viešojo sektoriaus atsakomybė. Tą pačią ribą įvardija ir Vokietijoje parengta 2015 m. eksploatavimo modelio studija. Uosto pelno nepakaks dideliems hidrotechnikos remonto darbams finansuoti, nepakaks ir sukaupto rezervo, todėl ši našta visada lieka uosto savininkui[256]. Todėl privataus operatoriaus modelis praktiškai artėja prie mišriojo: viešoji infrastruktūra ir sutartimi apibrėžta privati eksploatacija.

13.3 Mišrus modelis (koncesija)

Mišriajame modelyje infrastruktūra lieka viešoji, o paslaugas pagal ilgalaikę sutartį teikia privatus operatorius, prisiimantis veiklos riziką. Lietuvoje šį modelį reglamentuoja LR koncesijų įstatymas. Koncesija yra suteikiančiosios institucijos leidimas koncesininkui vykdyti ekonominę veiklą, kai koncesininkas prisiima visą ar didžiąją dalį su ta veikla susijusios rizikos, o jo atlygį sudaro teisė vykdyti veiklą ir pajamos iš jos arba ši teisė ir pajamos kartu su suteikiančiosios institucijos mokamu atlygiu[257]. Nuo nuomos koncesija skiriasi rizikos perdavimu ir viešųjų paslaugų įsipareigojimais. Derybų objektas koncesijos metu yra tai, kurią rizikos dalį ir už kokį atlygį operatorius sutinka prisiimti. Karklės atveju labiausiai tikėtinas toks mišraus modelio pavidalas, kai infrastruktūra sukuriama viešosiomis lėšomis, o operatorius perima veiklą.

Artimiausias precedentas yra Drevernos mažųjų laivų uostas Kuršių marių krante. Šį uostą su 110 švartavimosi vietų (iš jų 30 svečiams) pagal koncesijos sutartį eksploatuoja UAB „Hortivita". Pagal Finansų ministerijos duomenis sutartis dėl uosto operatoriaus funkcijų įsigaliojo 2016 m. gegužę, o atliktos kapitalo investicijos iki 2020 m. siekė apie 1,59 mln. EUR[258]. Sutartis sudaryta baziniam 10 metų laikotarpiui su dviem galimais pratęsimais po penkerius metus, o sutarčiai pasibaigus koncesininkas uostą ir sukurtą turtą be papildomo užmokesčio perduoda savivaldybei. Bazinis laikotarpis baigėsi 2026 m. gegužę, o uostą toliau eksploatuoja tas pats operatorius[259]. Sumų šiuo atveju tiesiogiai lyginti negalima. Drevernos 1,59 mln. EUR yra koncesininko kapitalo investicijos į uostą uždaroje Kuršių marių akvatorijoje, o Karklės investicijų didžiąją dalį sudarytų būtent atviros pakrantės bangų apsauga (žr. 15 skyrių). Iš Drevernos precedento perimtina koncesijos sandara.

Koncesijos sėkmę lemia aiškus pajamų, sąnaudų ir rizikų paskirstymas. Karklės atveju kritinis ilgalaikis įsipareigojimas yra 9 ir 12 skyriuose įvardytas nuolatinis akvatorijos užnešimo valdymas,

[256] PLANCO Consulting GmbH. Heringsdorfo uosto eksploatavimo modelio studija, 2015, p. 27.

[257] Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas, 1996-09-10 Nr. I-1510; suvestinė redakcija nuo 2025-10-01, 3 str. 10 d.

[258] Lietuvos Respublikos finansų ministerija, informacija apie valdžios sektoriaus įsipareigojimus pagal viešojo ir privataus sektorių partnerystės sutartis, finmin.lrv.lt; Klaipėdos rajono savivaldybė, klaipedosrajonas.lt; UAB „Hortivita", dreverna.lt.

[259] Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos 2025 m. finansinių ataskaitų aiškinamasis raštas, 2026-02-26, klaipedos-r.lt; UAB „Hortivita", drevernosbilietai.lt ir dreverna.lt.

tenkantis abiem statomoms alternatyvoms. Sutartyje turi būti vienareikšmiškai nustatyta, kuri šalis šias sąnaudas dengia, nes nuo šios nuolatinės naštos priklauso, ar veikla ilgainiui išsilaikys.

Koncesijos modelio pagrindinė rizika yra netinkamai sudaryta sutartis. Koncesija be aiškių paslaugų kokybės rodiklių, investicinių įsipareigojimų kontrolės ir grąžos savivaldybei mechanizmo gali baigtis vienašaliu sutarties nutraukimu ir veiklos sutrikimu. Aktualus precedentas yra Šilutės mažųjų laivų uostas. 2026 m. balandį Šilutės rajono savivaldybės taryba pritarė vienašaliam 2008 m. sudarytos 25 metų koncesijos sutarties nutraukimui. Savivaldybės teigimu, nepriklausomas auditas nustatė nevykdytus investicinius įsipareigojimus, audito duomenys nevieši, o koncesininkas audito išvadas ginčija. Uostas liko be ilgamečio valdytojo prieš pat 2026 m. navigacijos sezoną, todėl savivaldybė paskelbė, kad tą sezoną jį laikinai administruos pati[260]. Sutartyje taip pat turi būti aiškiai įtvirtinta, kad uosto viešosios funkcijos turi pirmenybę prieš komercines operatoriaus paslaugas, ir nurodyta, kas šią pirmenybę prižiūri.

13.4 Skyriaus išvados

Pradine projekto kryptimi verta laikyti savivaldybės valdomą ir subsidijuojamą uostą. Savivaldybės modelyje skaidrumas, atskaitomybė ir viešojo intereso apsauga užtikrinami pačia valdymo sandara, o privataus operatoriaus ir koncesijos modeliuose jie priklauso nuo sutarties nuostatų ir nuolatinės jų priežiūros. Tarp 9 skyriuje palygintų Baltijos jūros regiono analogų nėra mažojo uosto, kurį be koncesijos valdytų privatus verslo subjektas. Atviros pakrantės analoguose bangų apsaugos infrastruktūra sukurta ir atnaujinama viešosiomis lėšomis.

Tarp A1 ir A2 skiriasi valdymo apimtis. A1 atveju (apie 50 vietų) pakaktų, kad prieplauką valdytų pati savivaldybė. Rinkliavą savivaldybės taryba gali nustatyti be atskiro įstatymo, o administravimui atskiros įmonės nereikėtų, jeigu objektas nebūtų kvalifikuotas uostu, kuriam reikia uosto kapitono (žr. 6 skyrių). A2 atveju (apie 100 vietų) eksploatacijos apimtis būtų didesnė, todėl galima svarstyti savivaldybės valdomos atskiros bendrovės modelį, nors 9 skyriuje aptarti panašaus masto uostai valdomi tiek savivaldybės įstaigų, tiek bendrovių.

Koncesija lieka galimu modeliu, svarstytinu tolesniuose projekto etapuose. Sutartyje būtina numatyti veiklos rodiklius, investicinių įsipareigojimų kontrolę, grąžos savivaldybei mechanizmą ir vienareikšmį nuolatinio užnešimo valdymo sąnaudų priskyrimą.

[260] Šilutės rajono savivaldybės tarybos 2026 m. balandžio 20 d. sprendimas Nr. T1-1193, silute.lt; Šilutės rajono savivaldybės 2025 m. konsoliduotųjų finansinių ataskaitų aiškinamasis raštas, silute.lt; silokarcema.lt, 2026-04-27 ir 2026-05-12; LRT, 2026-04-30.

14. Paklausos analizė

Karklė jau dabar yra viena lankomiausių Lietuvos pajūrio vietų, o atviroje Baltijos jūros pakrantėje tarp Klaipėdos ir Šventosios laivui sustoti nėra kur. Paklausos vertinimas sujungia šį jūrinį ir sausumos potencialą. Šiame skyriuje pirmiausia apžvelgiama, kaip žmonių srautas pakrantėje pasiskirsto per metus. Toliau vertinama, ką apie laivų laikymo vietų poreikį rodo Lietuvos laivų parkas ir veikiančių prieplaukų užimtumas, ir kiek to poreikio Karklė galėtų patenkinti. Pabaigoje skaičiuojama, kiek laivų per sezoną užsuktų trumpai viešnagei.

Paklausą sudaro dvi klientų grupės. Pirmąją sudaro nuolatiniai laikytojai, kurie laivus uoste laiko visą sezoną ir moka metinį tarifą. Jų paklausą rodo Lietuvos laivų parkas, veikiančių prieplaukų užimtumas ir laukiančiųjų eilės. Antrąją sudaro svečiai, kurie atplaukia trumpai viešnagei ir moka už kiekvieną parą. Jų srautas vertinamas trimis scenarijais pagal veikiančių Baltijos jūros uostų duomenis. Skaičiavimai apima abi 11 skyriuje suformuotas masto alternatyvas, A1 (maža prieplauka, apie 50 švartavimosi vietų) ir A2 (didesnio masto uostelis, apie 100 vietų). Vertinimas yra preliminarus ir pateikiamas intervalais.

Trečias galimas segmentas, keleivinė ir kruizinė laivyba (nedideli keltai, kruiziniai laivai), Karklėje nesvarstomas, nes nėra nei reikiamo gylio, nei suplanuoto maršruto, o Karklę su Klaipėda ir Palanga jau jungia keliai ir dviračių takai. Tokia pati išvada padaryta 2010 m. Šventosios uosto galimybių studijoje, kurioje šio segmento potencialas vertintas santūriai ir nurodyta, kad jis negali būti vienas iš uosto poreikio pagrindų[261]. Tą patį rodo ir naujausi Šventosios dokumentai. Nors oficiali uosto paskirtis apima nedidelių jūrų kruizinių ir ro-ro keleivinių laivų aptarnavimą, projektinis akvatorijos gylis yra 4 m, o kruizinių laivų ar keleivių srautų prognozių juose nėra[262].

14.1 Regiono paklausa ir sezoniškumas

Paklausos vertinimas prasideda nuo regiono lankytojų srauto. Pajūrio regioninio parko (toliau Pajūrio RP) trijose skaitiklių vietose 2025 m. užfiksuoti 692 089 apsilankymai, važiavimai dviračiu ir praėjimai[263]. Ką toks srautas reiškia konkrečiam objektui, rodo Drevernos poilsio kompleksas su mažųjų laivų uostu, apžvalgos bokštu, kempingu ir renginiais, tapęs regioniniu traukos objektu. Operatoriaus vertinimu, 2024 m. jį aplankė apie 130 tūkst. lankytojų[264].

Pajūrio RP lankytojų centrą Karklėje 2025 m. aplankė apie 3,2 tūkst., o ekspoziciją „Memel-Nord" apie 2,6 tūkst. lankytojų. Didžioji parko lankytojų dalis patenka tiesiai į paplūdimius ir gamtines traukos vietas, dažniausiai į Olando kepurę, kurioje 2025 m. fiksuoti 362 946 apsilankymai (žr. 4 skyrių).

---

[261] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 84–86, 22 lentelė.

[262] Šventosios jūrų uosto infrastruktūros, susisiekimo komunikacijų: vandens uostų statinių (molų, krantinių) Prieplaukos g. 26, Palangoje, statybos poveikio aplinkai vertinimo atranka. Rengėjas UAB „Tyrens Lietuva", užsakovas MB „Kordonas", 2025 m. gegužė, p. 11 ir p. 13, 1 lentelė.

[263] Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, Pajūrio regioninio parko lankytojų statistika, 2020–2025 m. (lankytojų centras ir ekspozicija „Memel-Nord"); Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, „Populiariausi lankytini objektai mūsų saugomose teritorijose 2025 m. sulaukė daugiau nei 500 000 lankytojų", 2026 m. sausio 8 d., mlietuva.lrv.lt.

[264] Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras. 2024 m. veiklos ataskaita, p. 4.

Lankytojų srautas ryškiai sezoniškas. Klaipėdos rajono turizmo informacijos centre gegužės–rugsėjo mėnesiams tenka 81,6 % apsilankymų, o vien rugpjūčiui beveik ketvirtadalis[265]. Panašų sezoniškumą rodo ir apgyvendinimo statistika, pagal kurią 2019 m. Klaipėdos rajone gegužės–rugsėjo mėnesiams teko 85 % metinių nakvynių[266]. Uosto pajamos ir nauda taip pat susitelktų į kelis mėnesius. Todėl paklausos scenarijai remiasi trumpu navigacijos sezonu ir veikiančiuose uostuose stebimu svečių užimtumu, o personalo ir paslaugų modelis turėtų būti pritaikytas sezoniškumui.

14.2 Nuolatinio laivų laikymo vietų paklausa

Nuolatinių vietų paklausą rodo trys dalykai: kiek Lietuvoje yra laivų, kiek jiems yra vietų ir ar veikiančiose prieplaukose dar galima gauti vietą. Pagal Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau LTSA) statistiką 2025 m. pabaigoje Lietuvoje buvo registruota 27 914 pramoginių laivų. LTSA vertinimu, realiai eksploatuojama apie 8 000–10 000 laivų, nes dalis senų registracijų nebėra aktyvios[267]. Pramoginių laivų parkas nuosekliai augo (26 870 laivų 2023 m., 27 423 laivai 2024 m. ir 27 914 laivų 2025 m.), o metinių naujų registracijų skaičius per tą patį laikotarpį mažėjo (atitinkamai 915, 720 ir 648 laivai). Pandemijos metų pirkimo banga atslūgo, tačiau laivų parkas toliau didėjo.

Atviros Baltijos jūros pakrantės ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios šiuo metu nėra nė vienos mažųjų laivų prieplaukos ar nuolatinės švartavimosi vietos, o kitos veikiančios prieplaukos, išskyrus Šventąją, telkiasi Klaipėdos uosto akvatorijoje arba Kuršių mariose (žr. 3 ir 9 skyrius).

Remiantis 2010 m. prielaidomis, Karklės apie 3 m gylio akvatorija realiai aptarnautų laivus, kurių grimzlė neviršija maždaug 1,8 m, t. y. motorinius ir pramoginės žvejybos laivus iki maždaug 12 m, o burines jachtas iki maždaug 9 m ilgio (žr. 12 skyrių).

Veikiančių Lietuvos prieplaukų užimtumas rodo jau patenkintą paklausos dalį. Klaipėdos pilies uoste yra apie 320 vietų[268], Klaipėdos jachtklube Smiltynėje 65 vietos, ir 2019 m. jame stovėjo apie 54 vietinių laikytojų laivai[269]. Drevernos mažųjų laivų uoste yra 110 vietų, iš jų 30 skirta svečiams, tačiau įplaukos kanalo gylis siekia tik 1,5 m ir riboja didesnės grimzlės laivus[270]. 2022 m. Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje naujų nuolatinių vietų pasiūlyti negalėjo ir turėjo laukiančiųjų eilę[271]. Tais pačiais metais Drevernos uoste eilėje laukė apie 60 laivų[272], o 2024 m. eilė augo iki

[265] Ten pat, p. 2, 2 paveikslas.

[266] Valstybės duomenų agentūra. Apgyvendinimo statistika, Klaipėdos rajono savivaldybės mėnesiniai duomenys, 2019 m.

[267] Lietuvos transporto saugos administracija. 2025 m. veiklos ataskaita, p. 29. „Lietuviai ir toliau pirko laivus pramogai", Vakarų ekspresas, ve.lt, 2024 m. gruodžio 16 d.

[268] „Klaipėdos pilies uostas ruošiasi 2024 m. navigacinio sezono atidarymui", klaipeda.diena.lt, 2024 m. gegužės 10 d.

[269] „Kam Klaipėdai marina?", klaipeda.diena.lt, 2021 m. rugsėjo 29 d. (cituojama Klaipėdos rajono savivaldybės užsakyta Laivybos kliūčių šalinimo Kuršių mariose galimybių studija).

[270] E. Valeckas. Naujos marinos keis Klaipėdos veidą. Vakarų ekspresas, ve.lt, 2026 m. balandžio 13 d. Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje, klaipedosjachtklubas.lt. UAB „Hortivita", Drevernos mažųjų laivų uostas, dreverna.lt. Związek Miast i Gmin Morskich. A guide to the ports and sea harbours of the south coast Baltic, 2015, Lietuvos dalis.

[271] D. Bikauskaitė. Jachtklubas gali pasiūlyti tik trumpalaikę viešnagę. Vakarų ekspresas, ve.lt, 2022 m. liepos 6 d.

[272] D. Bikauskaitė. Drevernos uostas ateityje priims beveik 200 laivų. Vakarų ekspresas, ve.lt, 2022 m. liepos 21 d.

apie 100. Pilies uosto vadovas 2024 m. uostą apibūdino kaip užpildytą. Bendru požiūriu, nuolatinių laivų laikymo vietų segmentas yra užpildytas.

Švartavimosi vietų pasiūla regione artimiausiais metais išaugs. Dviejų Klaipėdos marinų projektų ir Šventosios uosto atstatymo mastas kartu siekia iki maždaug 1 085 naujų vietų[273]. Prie jų prisideda Juodkrantės keleivinių laivų ir jachtų uostas, kurio rangos pirkimas paskelbtas 2026 m. liepą (žr. 13 skyrių). Jo projektiniuose pasiūlymuose numatyta apie 80 laivų vietų[274]. Atstatytas Šventosios uostas prieglobstį atviroje pakrantėje suteiks, tačiau pačiame ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios nė vienas šių projektų prieplaukos nenumato. Todėl saugaus prieglobsčio ir svečių stotelės funkcija čia išlieka, o su Karkle kaip svečių stotele šie projektai tiesiogiai nekonkuruotų. Konkurencija pasireikštų nuolatinių laikytojų segmente, ir tai kelia riziką, kad šio skyriaus prielaidos nepasitvirtins. Išaugusi pasiūla gali keisti dabartinius tarifus, nuolatinių vietų užimtumą ir svečių srauto pasiskirstymą tarp uostų.

14.3 Švartavimosi vietų struktūra

Proporcija tarp svečių ir nuolatinių laikytojų yra vienas iš nedaugelio dalykų, kuriuos galima nuspręsti jau šiame etape. Nuo jos priklauso svečių srautas, pajamų sandara ir sausumos infrastruktūros dydis.

Meklenburgo-Pomeranijos vandens turizmo tyrime, paskelbtame 2025 m. pagal 2024 m. duomenis, suskaičiuoti 279 objektai (jachtų uostai, klubų ir gamtiniai uostai bei vandens turistų stotelės). Juose įrengta maždaug 16 200 švartavimosi vietų, vidutiniškai apie 58 vienam objektui, o du trečdaliai tų vietų skirti nuolatiniams laikytojams, apie trečdalis svečiams[275]. Lietuvos uosteliuose svečių vietų dalis panaši arba mažesnė. Drevernoje svečių vietos sudaro apie 27 %, Klaipėdos jachtklube Smiltynėje apie 23 %, Klaipėdos pilies uoste apie 5 %.

Abiem Karklės alternatyvoms rekomenduojama 30 % svečių vietų dalis, t. y. 15 svečių vietų ir 35 nuolatinės vietos A1 bei atitinkamai 30 ir 70 vietų A2 alternatyvoje. Ši siūloma dalis yra didesnė už Lietuvos praktiką, nes Karklės uostą/prieplauką rekomenduojama pozicionuoti kaip svečių stotelę.

Proporcija svarbi ir pajamoms, nes Karklėje, kaip ir kituose regiono uosteliuose, pajamų pagrindą sudarytų nuolatinės vietos. Estijos mažųjų uostų verslo modelių analizėje nurodoma, kad svečių uostuose idealia laikoma sandara, kai nuolatinės vietos padengia eksploatavimo sąnaudas, o

[273] Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. „Šalia būsimo terminalo planuojama pramoginių laivų marina: pradedamas projektavimas", 2026 m. liepos 31 d. J. Andriejauskaitė, 15min.lt, 2026 m. balandžio 15 d. (uosto vadovo pasisakymas). SĮ Šventosios jūrų uosto direkcijos anketa Susisiekimo ministerijos uostų ir prieplaukų katalogui, 2026 m. liepa (projektinis mastas iki 500 vietų).

[274] „Pristatyti Juodkrantės uosto projektiniai pasiūlymai", diena.lt, 2018 m. vasario 1 d. „Naujoji Juodkrantės marina", pilotas.lt, 2023 m. gegužės 24 d. D. Čiužauskas, 15min.lt, 2023 m. rugsėjo 5 d.

[275] dwif-Consulting, absolutGPS. Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Meklenburgo-Pomeranijos ekonomikos, infrastruktūros, turizmo ir darbo ministerija, 2025, p. 47–48.

svečių vietos duoda pelną[276]. Pagal pramoginių laivų uostų veiklos vadovą vietinių laivų savininkų nuomos mokesčiai sudaro 40–60 % uosto pajamų[277].

Tame pačiame vadove pažymima, kad vietų, paskirtų tik svečiams, nuolatiniams laikytojams išnuomoti negalima, todėl svečių vietų skaičių būtina kruopščiai įvertinti. Aiškiai atskirta svečių zona palengvina operatoriaus darbą ir mažina nesutarimus su nuolatiniais laikytojais, bet atima stabilesnes nuolatinių vietų pajamas[278]. Vadove taip pat siūloma svečių zoną išdėstyti netoli uosto vartų, kad nuolatiniams laikytojams kiltų mažiau nepatogumų ir sumažėtų nelaimingų atsitikimų rizika. Karklei tai reiškia, kad rekomenduojama 30 % dalis yra pradinis sprendinys, tikslintinas jau eksploatuojant uostą.

14.4 Svečių paklausa ir scenarijai

Svečių vietų užimtumo vertinimas pradedamas nuo regione veikiančių uostų skelbiamų duomenų. Pagrindinis palyginimo rodiklis yra svečių apsilankymų skaičius vienai svečio vietai per metus, t. y. kiek svečių laivų atplaukimų vidutiniškai tenka vienai svečio vietai. Jį galima išvesti iš uostų viešai skelbiamų apsilankymų ir svečių vietų skaičių, nedarant prielaidų apie užimtumą. Uostams palyginti naudojami apsilankymai, o svečių pajamas lemia laivadieniai, t. y. vieno laivo viena para uoste.

Verta paminėti, kad vietų ir apsilankymų skaičiai buvo renkami remiantis viešais šaltiniais ir dažnai yra iš skirtingų metų ir pagal skirtingus apibrėžimus. Todėl Lentelės 14.1 reikšmės turėtų būti skaitomos kaip orientacinė apžvalga siekiant apsibrėžti tikėtinus lankomumo intervalus.

14.1 lentelė. Svečių apsilankymai vienai svečio vietai: Baltijos jūros regiono ir Lietuvos atskaitos taškai.

Atskaitos taškas	Apsilankymai per metus	Svečių vietos	Apsilankymų vienai svečio vietai
Ventspilis, 2015–2016	394–450	20	apie 20–23
Klaipėdos pilies uostas, 2014[279]	apie 1 050	apie 60 (išvestinė iš 300 vietų ir apie 240 nuolatinių)	apie 18
Klaipėdos pilies uostas, 2023	217	15–20	apie 10–15
Ustka, 2025	293	29 (sezoninė marina)[280]	apie 10 (viršutinė riba)
Ventspilis, 2019	502	50 (visos uosto vietos)	ne mažiau kaip 10
Darłowo, 2024	per 400	67 (jachtų baseinas)	apie 6

[276] Tartu Ülikooli RAKE. Eesti väikesadamate ärimudeli analüüs, 2024, p. 44.

[277] PLANCO Consulting. Efektyvi ir rentabili pramoginių laivų uostų veikla. Praktiniai patarimai (MARRIAGE), dvikalbis lietuvių ir anglų leidimas, 2014, p. 26.

[278] Ten pat, PLANCO Consulting leidinys, p. 83–84.

[279] Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros ir suprastruktūros komplekso išvystymo bei veiklos koncepcija, galutinė ataskaita, 2014 m. vasario 21 d., p. 44–45, 7 lentelė.

[280] Zarząd Portu Morskiego w Ustce. Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030, 2019, p. 18. „Aktywny sezon żeglarski w portach morskich środkowego wybrzeża", portalmorski.pl, 2026 m. kovo 5 d.

Atskaitos taškas	Apsilankymai per metus	Svečių vietos	Apsilankymų vienai svečio vietai
Łeba, 2025	451	apie 85 (120 vietų be 35 nuolatinių rezidentų)[281]	apie 5
Pāvilosta, 2023	163	60 (visos uosto vietos)[282]	ne mažiau kaip 2,7
Liepāja, 2025	193	apie 50–100	apie 2–4
Roja, 2024	155	50 (visos uosto vietos)	ne mažiau kaip 3
Kuressaare (Rygos įlanka), 2024[283]	401 (2023 m. 617)	132 (visos uosto vietos)	ne mažiau kaip 3 (2023 m. apie 4,7)
Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje, 2019	apie 30	15	apie 2

Šaltinis: studijos rengėjų išvestiniai rodikliai pagal uostų valdybų, savivaldybių ir planavimo dokumentų duomenis.

Paklausos scenarijų dydžiai (laivadieniai, apsilankymai ir asmens nakvynės) skaičiuojami pagal svečių vietas. Laivadieniai yra svečių vietų skaičius, padaugintas iš 165 navigacijos sezono dienų ir svečių vietų užimtumo (kokią sezono dienų dalį svečio vieta vidutiniškai būna užimta). Laivų apsilankymai yra laivadieniai, padalyti iš vidutinės viešnagės trukmės (1,8 nakvynės). Vienam apsilankymui tenka 4,1 asmens nakvynės (vienam laivadieniui apie 2,28 asmens). Viešnagės ir įgulos parametrai bei tipinis apie 9,7 m ilgio laivas imami iš Pietų Baltijos pakrantės uostų buriuotojų apklausos (831 respondentas)[284], o privačių ir frachtuotų laivų proporcijos darbinė prielaida yra 80/20[285]. Navigacijos sezono trukmė 165 dienos taip pat yra darbinė prielaida, tikslingai pasirinkta trumpesnė už faktinius Lietuvos uostų sezonus. Nidos uoste, pavyzdžiui, sezoninė rinkliava galioja 183 dienas[286], o Klaipėdos pilies uosto sezonas trunka nuo balandžio pabaigos ar gegužės pradžios iki spalio pabaigos.

Scenarijų lygiai parenkami pagal Lentelėje 14.1 pateiktus apsilankymų vienai svečio vietai rodiklius. Skaičiavime jie išreiškiami svečių vietų užimtumu, apsilankymų skaičių vienai svečio vietai padauginus iš 1,8 nakvynės ir padalijus iš 165 sezono dienų. Svečių vietų dalis visuose scenarijuose vienoda (30 %), todėl skirtingi scenarijai keičia tik srauto intensyvumą:

[281] Darłowo miesto savivaldybė, darlowo.pl. Port Jachtowy w Łebie, port.leba.eu (Łebos 120 vietų yra projektinis dydis; dėl dalies baseino užnešimo faktinės eksploatacinės galimybės mažesnės, Zarząd Portu Morskiego w Ustce, Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030, 2019, p. 22). „Aktywny sezon żeglarski w portach morskich środkowego wybrzeża", portalmorski.pl, 2026 m. kovo 5 d.

[282] SIA „Konsorts". Kopējās mazo ostu stratēģijas izstrāde, 2025 m. vasario 7 d., p. 47–49. Dienvidkurzemes novada tūrisma centrs. „Sasniegts novadā nakšņojušo tūristu rekords", dienvidkurzeme.travel, 2024 m. kovo 21 d.

[283] Saaremaa savivaldybės uostų plėtros plano priedas (Saaremaa valla sadamate arengukava lisa), Tabel 2, p. 7 ir p. 16.

[284] Forkiewicz, M. Sailing Activity in Sea Yacht Harbours of the Southern Baltic Coast. Scientific Journal of Gdynia Maritime University, 2025, Nr. 136, p. 52 ir p. 57, 1 lentelė.

[285] Ten pat, p. 53, 3 paveikslas.

[286] Neringos savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimas Nr. T1-22 „Dėl Vietinės rinkliavos už naudojimąsi Neringos savivaldybės tarybos nustatytomis vietomis vidaus vandenų transporto priemonėms švartuoti ar stovėti (kai vidaus vandenų transporto priemonė iškeliama ant kranto) nuostatų patvirtinimo", suvestinė redakcija nuo 2026 m. birželio 27 d., nuostatų 10.1 papunktis; klaipeda.diena.lt, 2024 m. gegužės 10 d.

- **žemas, apie 1,8 apsilankymo vienai svečio vietai** (2 % užimtumo), atitinka žemiausią stebimą lygį, artimą Klaipėdos jachtklubo Smiltynėje rodikliui (apie 2);
- **vidurinis, apie 4,6 apsilankymo** (5 % užimtumo), atitinka vidurinį stebimą lygį (Łeba, Darłowo). Šį lygį Karklė galėtų pasiekti, jei su nauja infrastruktūra būtų kryptingai pozicionuojama kaip svečių stotelė;
- **aukštas, apie 10 apsilankymų** (11 % užimtumo), atitinka aukščiausius atviros pakrantės uostuose stebimus lygius (Ustka 2025 m., Ventspilis 2019 m.), išskyrus Ventspilį 2015–2016 m., kai 394–450 apsilankymų teko vos 20 svečių vietų. Tai optimistinis scenarijus. A2 alternatyva jame sulauktų apie 300 apsilankymų per metus, t. y. maždaug pusantro karto daugiau nei bet kurio Estijos uosto atviroje Baltijos jūros pakrantėje iki šiol užfiksuotas metinis rezultatas[287]. Abu šį lygį pagrindžiantys pavyzdžiai, Ustka ir Ventspilis, yra upių žiočių ir įsitvirtinusių uostų miestai su seniai nusistovėjusiu srautu.

14.2 lentelė. Paklausos scenarijai ir jų dydžiai.

Scenarijus	Alternatyva	Svečių vietos	Apsilankymai vienai svečio vietai	Užimtumas	Laivadieniai	Apsilankymai	Asmens nakvynės
Žemas	A1, 50 vietų	15	~1,8	2 %	~50	~30	~110
Žemas	A2, 100 vietų	30	~1,8	2 %	~100	~55	~230
Vidurinis	A1, 50 vietų	15	~4,6	5 %	~120	~70	~280
Vidurinis	A2, 100 vietų	30	~4,6	5 %	~250	~140	~560
Aukštas	A1, 50 vietų	15	~10	11 %	~270	~150	~620
Aukštas	A2, 100 vietų	30	~10	11 %	~540	~300	~1 240

Šaltinis: studijos rengėjų skaičiavimas pagal šio poskyrio prielaidas.

Svečių paklausa (Lentelė 14.2) naudojama ir pajamoms, ir naudai skaičiuoti. Iš laivadienių išvedamos svečių pajamos, o iš asmens nakvynių ekonominė nauda. Viduriniame scenarijuje uostas tiesiogiai sukurtų apie 280 papildomų asmens nakvynių per metus A1 ir apie 560 A2 alternatyvoje. Sausuma atvykstantys lankytojai į šį skaičių neįeina, nes pakrantė jų srautą traukia jau dabar. Kiek naujų sausumos lankytojų uostas turėtų pritraukti, kad nauda atsvertų sąnaudas, vertinama 16 skyriuje.

Pagrindinė prognozė remiasi viduriniu scenarijumi, skaičiuojamu abiem alternatyvoms. Žemas ir aukštas scenarijai žymi paklausos neapibrėžties ribas.

14.5 Skyriaus išvada

Olando kepurės skardyje prie Karklės 2025 m. užfiksuoti 362 946 apsilankymai. Tai buvo lankomiausias gamtos objektas šalies saugomų teritorijų sistemoje, o Pajūrio regioniniame parke trijose skaitiklių vietose tais pačiais metais iš viso užfiksuoti 692 089 apsilankymai, važiavimai

[287] Estijos transporto administracija (Transpordiamet), mažųjų laivų apsilankymų uostuose duomenų rinkinys, 2010–2024 m. (rodiklis „aluseid", t. y. laivų apsilankymai; atviros Baltijos jūros pakrantės pjūvis pagal vandens telkinio lauką).

dviračiu ir praėjimai. Organizuotų turizmo ar rekreacinių paslaugų greta šio srauto nedaug, todėl uosto sausumos dalis remtųsi lankytojais, kurie į pakrantę atvyksta jau dabar.

Jūros pusėje mastas kuklesnis. Viduriniame scenarijuje Karklė sulauktų apie 70 laivų apsilankymų per metus A1 ir apie 140 A2 alternatyvoje. Palyginamųjų Baltijos jūros uostų metiniai rezultatai tarp metų svyruoja iki dviejų kartų, o naujausiais turimais metais sumažėjo[288]. Nuolatinių vietų paklausą regione rodo užpildytos veikiančios prieplaukos ir laukiančiųjų eilės.

Karklės vietą paklausoje lemia ir geografija. Ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios nėra nė vienos mažųjų laivų prieplaukos ar nuolatinės švartavimosi vietos. Šventosios uostas po atstatymo prieglobstį suteiks, tačiau planuojami projektai prieplaukos pačiame ruože nenumato, todėl saugaus prieglobsčio ir svečių stotelės funkcija lieka neužpildyta. Uostų operatorių ir Lietuvos buriuotojų sąjungos vertinimu, mažųjų laivų parko augimą Lietuvoje riboja vietų laivams laikyti trūkumas (žr. 3 skyrių).

Paklausos vertinimas nerodo, kad uostas galėtų atsipirkti iš buriavimo. Švartavimosi rinkliavos uosto veiklos neišlaikytų nė viename scenarijuje. Vis dėlto duomenys rodo, kad uostas būtų naudojamas: sausumos lankytojų srautas Karklėje jau didelis, nuolatinių vietų paklausa regione dokumentuota, o svečių srautas, nors nedidelis, yra realus.

Prieš investicinį sprendimą vertėtų gauti Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos skaitiklių paros duomenis ir Karklės automobilių stovėjimo aikštelių užimtumą, taip pat atlikti sezono lankytojų apklausą Karklėje. Tada būtų galima įvertinti, kiek sausuma atvykstančių lankytojų užsuktų į patį uostą.

[288] Talsu novada pašvaldība. Talsu novada ostu attīstības plāns 2025.–2035. gadam, 2025, 3-8 lentelė. Liepājos miesto savivaldybės pranešimai, liepaja.lv, 2021 m. balandžio 20 d., 2024 m. lapkričio 5 d. ir 2026 m. sausio 26 d. Kołobrzego uosto sezono apžvalgos, portalmorski.pl, 2024 m. rugsėjo 16 d. ir 2026 m. kovo 5 d.

15. Finansinė analizė

Finansinėje analizėje teoriškai apskaičiuojama, kiek uosto statyba ir eksploatacija kainuotų jo valdytojui ir kokią dalį šių sąnaudų padengtų uosto pajamos. Šioje analizėje skaičiavimai yra daromi galimybių studijos lygmeniu, t. y. intervalais su įvardytomis darbinėmis prielaidomis, remiantis Europos Komisijos ekonominio vertinimo proporcingumo principu[289].

15.1 Metodas ir prielaidos

Visi šio ir 16 skyriaus (Ekonominė ir socialinė analizė) skaičiavimai yra preliminarūs priešprojektinio lygmens įverčiai. Jų paskirtis yra atsakyti, ar projektą verta vystyti toliau ir kokio masto įsipareigojimą jis reikštų savivaldybei. Tikslią biudžeto sąmatą bus galima sudaryti tik įvertinus techninę projekto apimtį ir atlikus rinkos konsultacijas. Šioje stadijoje nėra nei techninio projekto, nei tikslių objekto rinkos kainų. Nėra žinoma ir tai, kada projektas būtų pradėtas vystyti, todėl kainos skaičiuojamos preliminariai, pagal darbines prielaidas.

Remiantis Centrinės projektų valdymo agentūros Investicijų projektų rengimo metodika, imamas 25 metų ataskaitinis laikotarpis. Pagal darbinę prielaidą treji metai skiriami projektavimui, leidimams ir statybai (2027–2029 m.), o 22 metai veiklai (2030–2051 m.). Pinigų srautai diskontuojami 4 % finansine diskonto norma. Visos vertės pateikiamos realiosiomis kainomis, be bendrosios infliacijos[290].

Verta paminėti, kad veiklos pradžios metai yra optimistinė darbinė prielaida. Kaip minėta 7, 11 ir 12 skyriuose, prieš statybą poveikio aplinkai vertinimo procedūros turi būti atliktos iš naujo, taip pat reikalinga valstybinės reikšmės miško žemės pavertimo procedūra, o didesnio masto uostelio (A2) atveju prisideda dar ir detaliojo plano koregavimas. Projekto eigą lemia ne vien savivaldybės ar valstybės apsisprendimas, bet ir aplinkosauginės bei kitos vertinimo procedūros. Statybų pradžia vargu ar būtų ankstesnė nei 2029 m., o pridėjus 24 mėnesių rangos terminą, kokį turi Šventosios molų projektas[291], veikla prasidėtų apie 2031–2032 m. Pajamoms taikomas ir laipsniškas veiklos įsibėgėjimas. Pirmais veiklos metais pasiekiama 60 % nusistovėjusio lygio, antrais 80 %, nuo trečiųjų visa apimtis.

PVM traktavimui taikoma darbinė prielaida, kad ir investicijos, ir veiklos sąnaudos skaičiuojamos su PVM, o pajamos be jo. Tokį traktavimą patvirtina Šventosios rangos sutarties precedentas, kuriame visos darbų kainos nurodytos be PVM, mokestis pridedamas atskirai ir jį moka užsakovas, nes perkančioji organizacija nėra PVM mokėtoja[292].

Likutinė vertė laikotarpio pabaigoje skaičiuojama pagal Šventosios jūrų uosto direkcijos audituotoje apskaitoje taikomas turto nusidėvėjimo trukmes: krantinėms ir pastatams 50 metų,

[289] Europos Komisija. Economic Appraisal Vademecum 2021–2027, p. 9.

[290] Investicijų projektų rengimo metodika (Centrinė projektų valdymo agentūra), versija 2.2.4, galiojanti nuo 2026 m. gegužės 29 d., 4.1 ir 4.2 skyriai, 4.1 lentelė. Europos Komisija. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, 2014.

[291] Palangos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2026-07-23 įsakymu Nr. A1-1154 patvirtinta Šventosios uosto statybos techninės priežiūros paslaugų pirkimo techninė specifikacija.

[292] Palangos miesto savivaldybės administracijos pirkimo Nr. 7427341 specialiosios sąlygos, 1.2 punktas; Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis su UAB „Tilsta", 2026-06-22, 4.1 punktas.

molams ir kitiems statiniams 30–40 metų, mašinoms ir įrenginiams 10 metų. Karklės modelyje molams imami 35 metai, o pontonai sudaro atskirą turto grupę, kuriai imama 25 metų trukmė[293]. Gilinimo darbams likutinė vertė nepriskiriama, nes pradinio gilinimo pasiektas gylis išlieka tik kasmet atliekant palaikomąjį gilinimą.

Pirma, visi srautai skaičiuojami kaip skirtumas tarp būklės su projektu ir be projekto (A0). Nulinėje alternatyvoje uosto nėra, todėl nėra nei investicijų, nei pajamų, nei veiklos sąnaudų. Dėl to visos toliau pateikiamos reikšmės kartu yra ir skirtumas nuo A0. Antra, sąnaudoms imamos artimiausios viešai skelbiamos faktinės kainos, pirmiausia iš Šventosios rangos sutarties, o paklausai ir veiklos pradžiai taikomos darbinės prielaidos. Trečia, didžiausioms sąnaudoms (molams, gilinimui) taikomas platesnis įkainio intervalas, nes tokių darbų kainai nustatyti paprasto palyginimo gali neužtekti. Net ir identiškų darbų kaina gali būti skirtinga dėl aplinkinių gamtinių bei tuometinių rinkos sąlygų.

Kiekviena sąmatos dalis turi apatinę, atskaitinę (t. y. labiausiai tikėtiną, viduriniame scenarijuje naudojamą) ir viršutinę reikšmę. Vidurinio scenarijaus sąmata yra šių atskaitinių reikšmių suma. Nenumatytos sąnaudos pridedamos atskirai prie šios sumos. Jų dydis yra studijos rengėjų darbinė prielaida (15 % statybos sumos apatinėje riboje, 22,5 % viduriniame scenarijuje ir 30 % viršutinėje riboje). Projektavimas, ekspertizės, leidimai ir techninė priežiūra skaičiuojami kaip 8 / 10 / 12 % statybos sumos ir į nenumatytų sąnaudų bazę neįeina.

15.1 lentelė. Finansinės analizės atskaitos parametrai.

Parametras	Reikšmė
Ataskaitinis laikotarpis	25 metai (3 investicijų + 22 veiklos)
Skaičiuojamas laikotarpis	2027–2051 m.
Finansinė diskonto norma	4 % realiosiomis kainomis
Kainų bazė	realios (be infliacijos)
PVM	investicijos ir sąnaudos su PVM, pajamos be jo
Veiklos įsibėgėjimas	60 / 80 / 100 % pirmais trejais veiklos metais
Likutinė vertė	molams ir krantinėms priskiriama; gilinimui ne
Pagrindiniai rodikliai	finansinė grynoji dabartinė vertė (toliau FGDV), finansinė vidinė grąžos norma (toliau FVGN), finansinis naudos ir išlaidų santykis (toliau FNIS), metinė paramos suma; (I) reiškia rodiklį investicijai, (K) rodiklį kapitalui

15.2 Investicijų sąnaudos

Didžiąją dalį investicijų atviros pakrantės uoste lemia bangų apsauga ir gilinimas. Abiem alternatyvoms taikoma ta pati bangų apsaugos prielaida (žr. 12 skyrių), todėl molų sąmata preliminariai yra vienoda. Investicijų skirtumą tarp alternatyvų sudaro krantinės, sausumos darbai, inžineriniai tinklai ir pradinis gilinimas, kurio tūris skiriasi. A2 aiškaus techninio projekto neturi, todėl laikoma, kad jos molų ilgis būtų panašus į mažos prieplaukos (A1). Techninė analizė, atlikta

[293] Ilgalaikio turto nusidėvėjimo normatyvai pagal savivaldybės įmonės „Šventosios jūrų uosto direkcija" 2025 m. audituotą finansinę atskaitomybę.

pradėjus projektą, galėtų parodyti, kad reikia ilgesnių ar kitokių molų, tad šis dydis vertintinas preliminariai. Ši molų ilgio prielaida veikia A2 naudai.

Molų kaina. Finansinis atskaitos taškas imamas iš viešai prieinamos Šventosios uosto statybos rangos darbų sutarties, 2026 m. birželį pasirašytos už 31,6 mln. EUR be PVM[294]. Šiaurinis molas, 402,5 m ilgio laisvai stovintis bangolaužis, kainuoja 4,71 mln. EUR be PVM, arba 11,7 tūkst. EUR už metrą. Pietinio molo (647,5 m) metras pigesnis (10,0 tūkst. EUR), nes šis molas remiasi į krantines. Abiejų molų svertinis įkainis yra 10,7 tūkst. EUR už metrą. 2010 m. poveikio aplinkai vertinime nagrinėtame sprendinyje (žr. 7 skyrių) Karklės 565 m molai yra laisvai stovintys, todėl atskaitine reikšme imamas šiaurinio molo įkainis. Taikant šį įkainį, Karklės molai preliminariai kainuotų apie 6,6 mln. EUR be PVM. Molų sąmatos intervalo 6,0–7,6 mln. EUR apatinė riba skaičiuojama pagal abiejų Šventosios molų svertinį įkainį, o viršutinė pagal Šventosios pirkimo numatytosios vertės lygį.

Pradinio gilinimo tūris A1 atveju yra apie 25 000 m³ pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimą (žr. 12 skyrių). Jis apskaičiuotas 2,5 m projektiniam gyliui, nors avanuostas ir vidinis baseinas gilinami iki 3 m. Todėl šis tūris imamas kaip apatinė riba be rezervo, o jo neapibrėžtis sąmatoje įvertinta įkainio intervalu. A2 atveju imama apie 50 000 m³, t. y. tūris, padidintas proporcingai akvatorijos plotui.

Pradinio gilinimo įkainio atskaitos taškas imamas iš to paties Šventosios projekto. Visų trijų etapų akvatorijos gilinimas įkainotas 6,85 mln. EUR be PVM už 252 300 m³, t. y. 27,2 EUR už kubinį metrą. Tai kapitalinis jūrinis gilinimas iki 4–6 m gylio su kietesnio grunto dalimi, todėl Karklės sąlygoms (seklesnis gylis, smėlis) jis imamas kaip viršutinė riba. Atskaitine reikšme imama 12 EUR už kubinį metrą. Šią reikšmę pagrindžia pigiausias Lietuvoje žinomas jūrinio gilinimo rangos įkainis, apie 12,3 EUR už kubinį metrą be PVM 2025 m. Klaipėdos uosto didelio tūrio akvatorijos valymo sutartyje[295]. Apatinė 10 EUR riba yra rengėjų darbinė prielaida, maždaug penktadaliu žemesnė už šį Klaipėdos įkainį. Karklėje kasamas smėlis sekliame baseine be kietesnio grunto, o technikos mobilizavimas sąmatoje skaičiuojamas atskirai, todėl vieneto įkainiui lieka tik kasimo ir perpylimo dalis. Patvirtintos tokio lygio rangos kainos regione nėra, todėl ši riba rodo, kas įmanoma palankiausiomis sąlygomis.

Prie gilinimo pridedamas jūrinės technikos mobilizavimas, t. y. jos atgabenimas ir parengimas darbui. Tokios technikos Lietuvoje nėra, ji atgabenama iš kitų Baltijos jūros valstybių, o vienkartinė mobilizavimo sąnauda siekia iki 0,5 mln. EUR[296]. Sąmatoje jai imama 0,4 mln. EUR atskaitinė reikšmė.

[294] Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis su UAB „Tilsta", 2026-06-22, ir jos priedas Nr. 1 (pasiūlymas, 2026-06-03).

[295] AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akvatorijos dugno valymo pirkimas, 5 895 000 EUR be PVM už apie 480 000 m³ (TED skelbimas Nr. 195071-2025, 2025 m. kovo 26 d.).

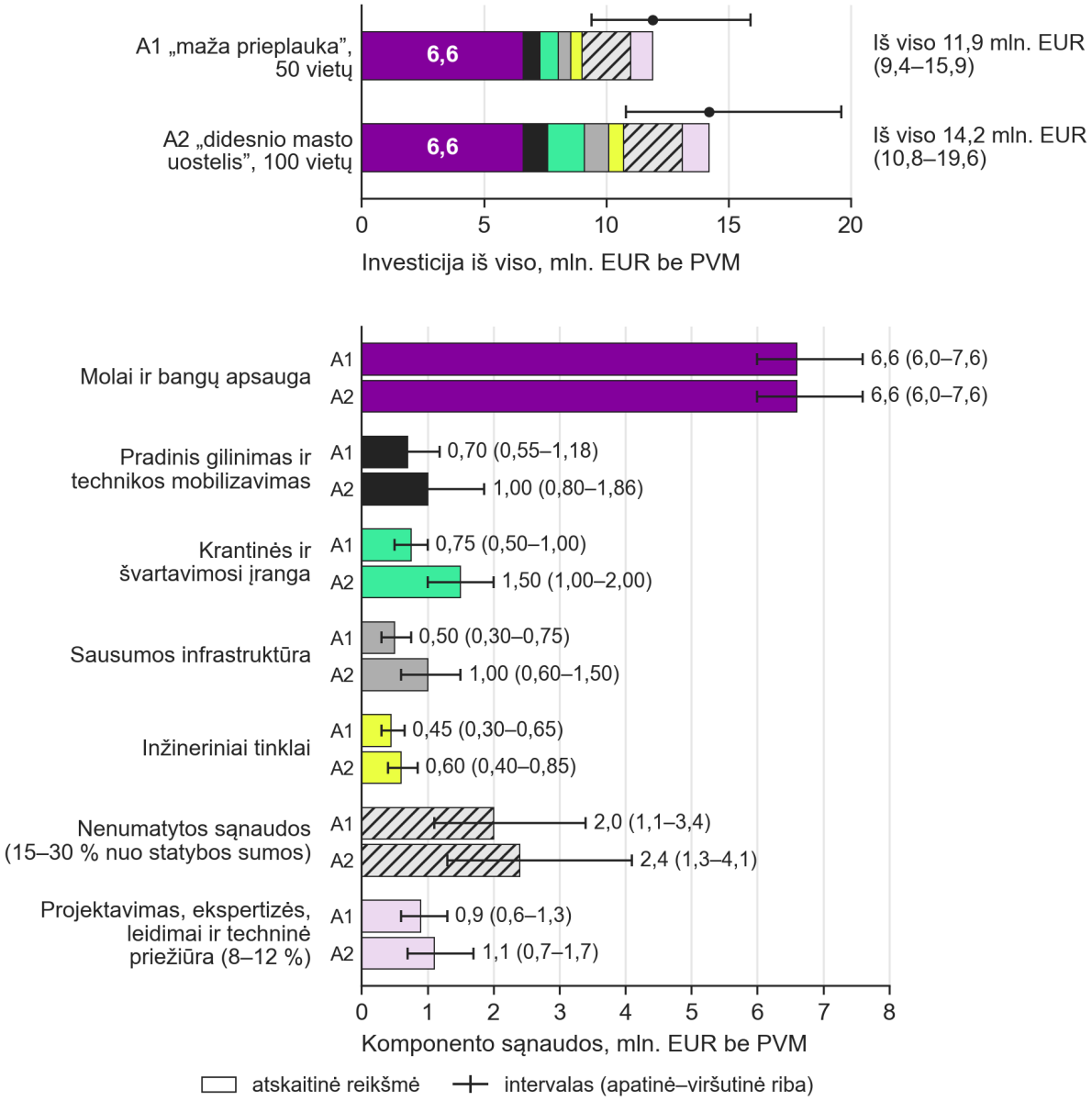
[296] Pirkimo Nr. 7427341 techninė specifikacija ir specialiųjų sąlygų 2.3.1 punktas.

15.2 lentelė. Preliminarios investicijų sąnaudos pagal komponentus (atskaitinė reikšmė ir intervalas; komponentai be PVM).

Komponentas	A1, 50 vietų	A2, 100 vietų
Molai ir bangų apsauga	6,6 (6,0–7,6) mln. EUR	6,6 (6,0–7,6) mln. EUR
Pradinis gilinimas ir technikos mobilizavimas	0,70 (0,55–1,18) mln. EUR	1,00 (0,80–1,86) mln. EUR
Krantinės ir švartavimosi įranga	0,75 (0,50–1,00) mln. EUR	1,50 (1,00–2,00) mln. EUR
Sausumos infrastruktūra	0,50 (0,30–0,75) mln. EUR	1,00 (0,60–1,50) mln. EUR
Inžineriniai tinklai	0,45 (0,30–0,65) mln. EUR	0,60 (0,40–0,85) mln. EUR
Statybos suma	**9,0 (7,7–11,2) mln. EUR**	**10,7 (8,8–13,8) mln. EUR**
Nenumatytos sąnaudos (15–30 % statybos sumos)	2,0 (1,1–3,4) mln. EUR	2,4 (1,3–4,1) mln. EUR
Projektavimas, ekspertizės, leidimai ir techninė priežiūra (8–12 %)	0,9 (0,6–1,3) mln. EUR	1,1 (0,7–1,7) mln. EUR
Iš viso be PVM	**11,9 (9,4–15,9) mln. EUR**	**14,2 (10,8–19,6) mln. EUR**
Iš viso su PVM	**14,4 (11,4–19,2) mln. EUR**	**17,2 (13,1–23,7) mln. EUR**

Šaltinis: studijos rengėjų preliminarūs skaičiavimai.

Pav. 15.1. Preliminarios investicijos be PVM pagal komponentus: atskaitinė reikšmė ir intervalas, mln. EUR.



Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal 15.2 lentelę.

Viduriniame scenarijuje vienai švartavimosi vietai tenka apie 290 tūkst. EUR investicijos su PVM A1 ir apie 170 tūkst. EUR A2 alternatyvoje.

Išorinė sąmatos patikra

Sąmatą galima patikrinti lyginant su panašiais projektais ir viešai skelbiamomis rangos sutartimis kitų Baltijos jūros regiono šalių uostuose. Vienas iš pavyzdžių yra Pucko žvejybos uostas Lenkijoje. Pagal rangos sutartį, kurios rangovas pasirinktas 2024 m. gruodį, už 13,18 mln. EUR be PVM įrengiamas 472,2 m apsauginis bangolaužis, 100,7 m krantinė, slipas, laivų plovimo, tinklų

džiovinimo ir automobilių stovėjimo aikštelės, vandentiekio, nuotekų ir elektros tinklai, taip pat iškasama apie 31 000 m³ grunto[297].

Pucko bangolaužis yra mišrios konstrukcijos su parapetu, todėl jo metras brangesnis už riedulių sampilo molo metrą. Pucko uostas yra įlankoje, tad bangų apkrova ten mažesnė negu atvirame krante. Skiriasi ir Lenkijos bei Lietuvos statybos kainų įvertis. Nepaisant šių skirtumų, Pucko sutartis rodo, kad panašios apimties objektas kaimyninėje šalyje kainuoja palyginamo dydžio sumą.

Krantinių ir inžinerinių tinklų įkainius galima įvertinti pagal kitus Lietuvos objektus. 2025 m. Šventosios pirkime 150 m ilgio prieplauka kainavo 164,6 tūkst. EUR be PVM, t. y. apie 1,1 tūkst. EUR už metrą[298]. Kauno marių įlankos prieplaukos ir buriavimo sporto bazės inžinerinių tinklų 2022 m. rangos sutartis sudaryta už 327,8 tūkst. EUR be PVM[299]. Kaip ir Pucko atveju, abi sumos tinka tik kainų intervalams palyginti. Šventosios prieplauka statoma apsaugotoje akvatorijoje, o Kauno marių objektas yra vidaus vandenyse, be jūrinės apkrovos. Inžinerinių tinklų sumą sudaro nuo masto nepriklausoma 0,30 mln. EUR prijungimo dalis.

Sausumos infrastruktūros skaičiavimuose atskiri įrenginiai neišskiriami. Suma skaičiuojama vienai švartavimosi vietai ir apima laivų kėlimo įrangą, nors nedideliam uostui nuosava kėlimo įranga nėra būtina. Mažesnius laivus galima nuleisti slipu su traktoriumi ir priekaba, o brangia kėlimo įranga regiono uostai gali dalytis. Pagal pramoginių laivų uostų veiklos vadovą kainos už laivų nuleidimą turėtų būti tokios, kad įranga su eksploatacijos ir darbo užmokesčio sąnaudomis atsipirktų maždaug per dvidešimt metų[300]. Kėlimo įranga sąmatoje vis dėlto palikta, todėl sausumos infrastruktūros sumoje lieka rezervas. Jos nuomą arba bendrą pirkimą su gretimais uostais verta apsvarstyti rengiantis eksploatacijai.

Projektavimo, ekspertizių ir techninės priežiūros sąnaudos taip pat vertinamos pagal Šventosios pavyzdį. 2024 m. uosto molų techninio projekto sutartis sudaryta už 270,4 tūkst. EUR. Vėliau prisidėjo dvi projekto keitimo sutartys, 169,4 ir 192,4 tūkst. EUR[301]. Vien molų projektavimas viršijo pusę milijono EUR. A1 statybos suma yra maždaug tris su puse karto, o A2 maždaug tris kartus mažesnė už Šventosios rangos sutarties vertę, todėl Lentelėje 15.2 numatyta suma turi rezervo.

[297] Urząd Morski w Gdyni. Pucko žvejybos uosto apsauginio bangolaužio ir infrastruktūros statybos rangos sutartis; sprendimas dėl laimėtojo 2024 m. gruodžio 9 d., vertė 56 144 607,90 zloto be mokesčių (ES viešųjų pirkimų skelbimas Nr. 652357-2025). Į eurus perskaičiuota Europos Centrinio Banko 2024 m. gruodžio 9 d. kursu 4,2593 zloto už eurą. Vertė į 2026 m. kainas neperskaičiuota.

[298] Šventosios jūrų uosto 150 m ilgio betoninės sunkiasvorės prieplaukos pirkimas Nr. 1614918 (Palangos miesto savivaldybės administracija); sutartis Nr. K-154, 2025 m. balandžio 14 d., 199 215,61 EUR su PVM, t. y. 164 641 EUR be PVM. Pirkta kaip plūduriuojantis statinys, į kainą neįeina kolonėlės, vanduo, elektra ir prieigos.

[299] Kauno marių įlankos prieplaukos ir buriavimo sporto bazės inžinerinių tinklų rangos sutartis Nr. 05-90-2022 (Kauno miesto savivaldybės administracija, pirkimas Nr. 588754), 2022 m. balandžio 21 d., 396 601,11 EUR su PVM, t. y. 327 770 EUR be PVM. Tinklų ilgių registras nenurodo, todėl vieneto kainos iš sutarties išvesti negalima.

[300] PLANCO Consulting. Efektyvi ir rentabili pramoginių laivų uostų veikla. Praktiniai patarimai (MARRIAGE), dvikalbis lietuvių ir anglų leidimas, 2014, p. 35–36.

[301] Viešųjų pirkimų tarnybos sutarčių registras (atviruųjų duomenų rinkinys „VptNSutartys", get.data.gov.lt), 2026 m. rugpjūčio duomenys: Šventosios jūrų uosto molų techninio projekto sutartis (2024 m., 270 382,70 EUR) ir dvi jo keitimo sutartys. Registro vertės su PVM.

Kadangi Šventojoje pirminė projektavimo sutartis nebuvo galutinė, vertinant galimas rizikas ši sąnaudų grupė vertinama plačiu 8–12 % intervalu.

Į sąmatą neįtrauktos sąnaudos

Pirma, į sąmatą neįtraukta miško žemės pavertimo kompensacija. Privažiavimo jungtis abiem alternatyvoms kirstų valstybinės reikšmės II grupės mišką, kuriame taikoma trigubo dydžio kompensacija (žr. 12 skyrių), tačiau jos dydis priklauso nuo konkretaus ploto, kuris dar nenustatytas. Antra, ekologinių kompensavimo priemonių sąnaudos, kurioms jautrumo analizėje skirtas +0,5–1,5 mln. EUR rezervas. Trečia, A2 sausumos sąnaudos už sklypo ribų (žiemos saugojimo aikštelės iškėlimas, papildomų teritorijų planavimo sprendiniai ir su tuo susijusios išlaidos).

Neįtrauktos sąnaudos palankesnės A2 alternatyvai, tačiau jų mastas santykinai nedidelis. Net pridėjus kelis milijonus eurų neįtrauktų sausumos sąnaudų, 16 skyriuje skaičiuojamas alternatyvų naudos ir išlaidų santykio skirtumas sumažėtų, bet neišnyktų. Realus žiemos aikštelės ir privažiavimo mastas yra daug kartų mažesnis už tokią sumą, todėl išvadų kryptis nesikeičia.

A2 naudai veikia ir gilinimo sąnaudų sandara. Technikos mobilizavimas abiem alternatyvoms kainuoja vienodai. A2 atveju ši suma tenka dvigubai didesniam tūriui, todėl viso gilinimo vidutinis vieneto įkainis nukrenta iki 20 EUR už kubinį metrą, o A1 atveju jis siekia 28 EUR. Praktikoje mažesnės apimties darbų kubinis metras paprastai kainuoja brangiau, todėl toks skirtumas tikėtinas. Vis dėlto tai dar viena A2 naudai veikianti prielaida. Tas pats pasakytina apie ekologinių kompensavimo priemonių rezervą, kuris abiem alternatyvoms imamas vienodas, nors A2 atveju priemonių apimtis veikiausiai būtų didesnė.

15.3 Veiklos pajamos ir sąnaudos

Pajamos. Abiem alternatyvoms pajamos gaunamos iš nuolatinių laikytojų ir uosto ar prieplaukos svečių, kuriems praktikoje taikomi skirtingi įkainiai. Nuolatinės vietos laikytojas moka metinę kainą, todėl pajamos iš jo skaičiuojamos kartą per metus. Svečias moka už kiekvieną parą, todėl svečių laivadieniai iš 14 skyriaus scenarijų dauginami iš paros kainos. Nuolatinėms vietoms taikoma 90 % užimtumo prielaida, t. y. laikoma, kad per metus išnuomojamos devynios iš dešimties įrengtų vietų. Ji remiasi tuo, kad veikiančios regiono prieplaukos šiuo metu užpildytos, tačiau naujų vietų pasiūla šį užimtumą gali mažinti. Iš visų vietų nuolatinėms tenka 70 %, t. y. 35 vietos A1 ir 70 vietų A2 alternatyvoje, o likusios 30 % skirtos svečiams (žr. 14 skyrių). Kainos prielaidos imamos iš veikiančių Lietuvos uostų kainoraščių (Lentelė 15.3). Tokia kainodara atitinka ir pramoginių laivų uostų veiklos vadovo gairę. Svečių kainų atskaitos taškas yra gretimų uostų kainos, o rentabilumas galėtų būti didinamas papildomomis mokamomis paslaugomis, tiek buriuotojams, tiek sausumos lankytojams[302].

[302] PLANCO Consulting. Efektyvi ir rentabili pramoginių laivų uostų veikla. Praktiniai patarimai (MARRIAGE), dvikalbis lietuvių ir anglų leidimas, 2014, p. 92.

15.3 lentelė. Lietuvos uostų tarifai ir Karklės modeliuojama kaina.

Uostas	Skelbiamas tarifas
Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje	apie 1 100–2 100 EUR už sezoną
Nidos uostas (vietinė rinkliava)	apie 1 260–2 450 EUR už sezoną
Klaipėdos pilies uostas	apie 2 187–4 250 EUR per metus
Svečių paros tarifai (visi uostai)	apie 20–55 EUR už parą
Karklės modeliuojama kaina	**nuolatinė vieta 1 030 / 1 430 / 2 000 EUR per metus (apatinė / atskaitinė / viršutinė riba); svečio para 17 / 24 / 30 EUR**

Šaltinis: Lietuvos mažųjų laivų uostų 2025–2026 m. kainoraščiai[303]*. Karklės modeliuojama kaina perskaičiuota be PVM.*

Atskaitinė studijos nuolatinės vietos kaina modelyje yra 1 430 EUR per metus be PVM. Ji gauta kaip trijų Lietuvos uostų vidurkis (Klaipėdos jachtklubo Smiltynėje, Nidos uosto ir Klaipėdos pilies uosto). Palyginimo bazė suvienodinta pagal mokestį ir laivo dydį. Imama, kiek viena nuolatinė vieta atneša uostui be PVM tipiniam apie 9,7 m ilgio laivui (žr. 14 skyrių). Smiltynės ir Pilies uosto kainos perskaičiuotos be PVM. Nidos tarifas nustatytas kaip vietinė rinkliava, o ją administruojanti savivaldybės biudžetinė įstaiga nėra PVM mokėtoja. PVM klausimas Karklės atveju lieka atviras, todėl verta paminėti, kad tai darbinė prielaida. Ribos atitinka pigiausią ir brangiausią iš trijų uostų.

Vidurinio scenarijaus Karklės metinės pajamos yra apie 48 tūkst. EUR A1 ir apie 96 tūkst. EUR A2 alternatyvoje. Didžioji ir stabiliausia jų dalis gaunama iš nuolatinių vietų, o svečių laivadieniai jas papildo nedaug.

Sąnaudos. Metinės veiklos sąnaudos susideda iš atskirų dalių (personalas, infrastruktūros priežiūra, energija ir komunalinės paslaugos, draudimas, rinkodara), o gauta suma palyginama su veikiančių Baltijos jūros regiono uostų faktinėmis sąnaudomis. Nuolatinių sąnaudų pagrindą sudaro personalas ir infrastruktūros priežiūra, o prie jų prisideda atskirai skaičiuojami gilinimo darbai. A1 alternatyvai skaičiuojami du, A2 trys etatai, kiekvienam po 35 tūkst. EUR metinių darbo užmokesčio sąnaudų su darbdavio mokesčiais (rengėjų darbinė prielaida).

Etatų skaičius išvedamas iš uosto biuro darbo laiko. Pagal jachtų uostų paslaugų standarto ISO 13687-2:2017 4.2 punktą vidutinio lygio uosto biure personalas turi dirbti kasdien aukštuoju sezonu ir keturias dienas per savaitę žemuoju sezonu, ne trumpiau kaip aštuonias valandas per dieną[304]. Darbine prielaida aukštasis sezonas prilyginamas 165 dienų navigacijos sezonui (žr. 14 skyrių), o žemasis likusiai metų daliai. Tai sudaro apie 2 230 darbo valandų per metus, t. y. apie 1,2 etato vien budėjimui biure, skaičiuojant maždaug 1 850 darbo valandų vienam etatui. ISO standartas leidžia valdymo funkcijas jungti ir perduoti rangovams, o uosto apsaugą užtikrinti

[303] Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje (klaipedosjachtklubas.lt, 2026–2027 m. sezonas), Nidos vietinė rinkliava (Neringos savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimas Nr. T1-22), Klaipėdos pilies uostas (yacht.lt, 2026 m.). Uostų sezonai nevienodi, o Nidos rinkliavos apmokestinimo PVM savivaldybės tarybos sprendime nenurodyta. Visuose uostuose tiksli kaina priklauso nuo laivo ilgio.

[304] ISO 13687-2:2017 „Tourism and related services. Yacht harbours. Part 2: Minimum requirements for intermediate service level harbours", 4.2, 4.3.2 ir 10 punktai.

vaizdo stebėjimu vietoj visą parą budinčio darbuotojo. Todėl švartavimosi pagalbai, teritorijos valymui ir administravimui atskiri etatai neskaičiuojami. Pridėjus laivų kėlimo ir nuleidimo darbą, žiemos saugojimą ir žvejybos aptarnavimą, kurių standartas neapima, poreikis vertinamas dviem etatais A1 ir trimis A2 alternatyvoje. ISO standartas etatų skaičiaus nenurodo, todėl ir etatai, ir paslaugų lygio priskyrimas yra šios studijos vertinimas, o galutinis poreikis priklausys nuo pasirinktos alternatyvos ir paslaugų lygio.

Palyginimui, Rojos uosto valdyboje (Latvija) dirba septyni darbuotojai, iš kurių trys visu etatu, tačiau dalis jų aptarnauja krovininius laivus. Talsų krašto savivaldybės uostų plėtros plano 2025–2035 m. vertinimu, vien žvejybos ir jachtų uostui kapitono tarnybos ir vilkiko nereikėtų[305]. Šventosios 2014 m. koncepcijoje maždaug 500 vietų uostui planuoti septyni darbuotojai buriavimo sezono metu ir du už jo ribų[306]. Klaipėdos pilies uoste (apie 320 vietų, žr. 14 skyrių) dirba 16 darbuotojų[307], tačiau tai daug didesnis, mieste veikiantis uostas su ilgesniu sezonu.

Etatų skaičius kartu yra ir paslaugų lygio pasirinkimas, todėl du ir trys etatai nėra apatinė riba. Pramoginių laivų uostų veiklos vadove aprašytos ir mažesnės apimties praktikos. Danijos salų uosteliuose bazines paslaugas teikia savitarnos įrenginys, vadinamas elektroniniu uosto kapitonu, Kröslino uoste stovėjimo mokestį priima apsaugos darbuotojas, o Gustowo uoste darbuotojas vakarais dirba ir uosto restorane. Tačiau tame pačiame vadove pažymima, kad taip prarandama dalis uosto patrauklumo ir žmogiško bendravimo elementas[308].

Kita nuolatinė sąnauda yra infrastruktūros priežiūra. Švedijos praktikoje, aprašytoje Estijos mažųjų uostų tyrime, jai skiriama apie 1 % statybos sumos per metus[309]. Tai apie 90 tūkst. EUR A1 ir apie 107 tūkst. EUR A2 alternatyvoje. Panaši norma taikoma ir Vokietijoje parengtoje Heringsdorfo uosto eksploatavimo modelio studijoje, tačiau ten procentas skaičiuojamas nuo investicijos be bangų apsaugos. Jos pavyzdiniame uosto modelyje priežiūrai skiriama nuo 1 % investicijos penktais veiklos metais iki 2 % dešimtais, o gilinimas į šiuos skaičiavimus neįeina[310]. Galima manyti, kad norma auga uostui senėjant, todėl Karklės modelyje visam 22 metų laikotarpiui taikomas 1 % yra ankstyvųjų veiklos metų lygis. Jai pakilus iki 2 %, priežiūros sąnaudos padvigubėtų, t. y. per metus išaugtų dar apie 90 tūkst. EUR A1 ir apie 107 tūkst. EUR A2 alternatyvoje. Tai daugiau, nei apima toliau taikomas veiklos sąnaudų ±25 % neapibrėžties intervalas. Priežiūros grafiką, kuriame sąnaudos laikui bėgant auga, tikslinga sudaryti investicijų projekto etape. Likusios sąnaudos yra energija ir komunalinės paslaugos, draudimas, rinkodara ir kitos smulkesnės išlaidos. Šie dydžiai yra rengėjų darbinės prielaidos. Gilinimo darbai skaičiuojami atskirai.

---

[305] Talsu novada ostu attīstības plāns 2025.–2035. gadam. Talsu novada pašvaldība, 2025, 6.6.1 ir 7.5.7 poskyriai.

[306] Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros ir suprastruktūros komplekso išvystymo bei veiklos koncepcija, galutinė ataskaita, 2014-02-21, p. 10 ir 72.

[307] UAB „Klaipėdos Pilies Uostas" 2025 m. finansiniai rodikliai pagal Registrų centro ir Sodros duomenis (rekvizitai.vz.lt).

[308] PLANCO Consulting. Efektyvi ir rentabili pramoginių laivų uostų veikla. Praktiniai patarimai (MARRIAGE), dvikalbis lietuvių ir anglų leidimas, 2014, p. 93.

[309] Tartu Ülikooli RAKE. Eesti väikesadamate ärimudeli analüüs, 2024, p. 48.

[310] PLANCO Consulting GmbH. Studie zur Vorbereitung eines Betreibermodells für das Projekt „Seglerhafen neben dem Schloonsee" in der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, 2015 m. kovas, p. 5–7 (toliau Heringsdorfo uosto eksploatavimo modelio studija).

Komponentų suma be PVM ir be gilinimo darbų yra apie 191 tūkst. EUR A1 ir apie 257 tūkst. EUR A2 alternatyvoje. Jai taikomas ±25 % neapibrėžties intervalas. Panašaus masto sąnaudas rodo ir veikiančių uostų duomenys. Šventosios jūrų uosto direkcijos 2025 m. faktinės sąnaudos buvo 232 266 EUR[311]. Tačiau uostas dar neveikia visa apimtimi, todėl tai administravimo, o ne eksploatacijos sąnaudos, ir su Karklės sąmata jos lyginamos tik pagal mastą. Kaimyninėje Latvijoje Rojos uosto valdybos visos metinės sąnaudos 2024 m. siekė 240 tūkst. EUR, iš jų 45,7 tūkst. EUR teko administravimui[312].

15.4 lentelė. Metinės veiklos komponentai viduriniame scenarijuje (tūkst. EUR, nusistovėjusi veikla).

Komponentas	A1, 50 vietų	A2, 100 vietų
Pajamos	48,0	96,0
iš jų nuolatinių vietų	45,0	90,1
iš jų svečių	3,0	5,9
Personalas (2 / 3 etatai), be PVM	70,0	105,0
Infrastruktūros priežiūra (1 % statybos sumos), be PVM	90,0	107,0
Energija ir komunalinės paslaugos, be PVM	12,0	24,0
Draudimas, be PVM	9,0	10,7
Rinkodara ir kitos, be PVM	10,0	10,0
Gilinimo darbai, vidutinis metinis dydis (10 000 m³ po 10 EUR/m³), be PVM	100,0	100,0
PVM (visiems komponentams, išskyrus personalą)	46,4	52,9
Veiklos sąnaudos iš viso (su PVM)	**337,4**	**409,6**
Metinis veiklos rezultatas	**−289,4**	**−313,5**

Šaltinis: studijos rengėjų skaičiavimas pagal 14 skyriaus paklausos scenarijus, Lentelės 15.3 tarifus ir šio poskyrio sąnaudų komponentus.

Preliminarios metinės veiklos sąnaudos nusistovėjusioje veikloje yra apie 337 tūkst. EUR A1 ir apie 410 tūkst. EUR A2 alternatyvoje, o pajamos padengtų apie 14 % A1 ir apie 23 % A2 alternatyvos sąnaudų. Toks padengimo lygis Baltijos jūros regione yra įprastas. Tai atitinka šioje studijoje pastebimą Baltijos jūros regiono praktiką, kad mažieji uostai be išorės finansavimo iš savų pajamų neišsilaiko[313].

Gilinimo darbai. Gilinimas yra viena brangiausių ir kartu neaiškiausių būsimo uosto išlaidų. Šiame etape nežinoma, kiek grunto reikėtų iškasti per metus ir ar darbų reikėtų kiekvienais metais. Kadangi Lietuvoje veikiančio mažojo uosto atviroje jūros pakrantėje nėra, ir apimtis, ir įkainis vertinami pagal kitų šalių praktiką. Vokietijoje parengtoje Heringsdorfo uosto eksploatavimo

[311] Savivaldybės įmonės „Šventosios jūrų uosto direkcija" 2025 m. audituota finansinė atskaitomybė.

[312] Talsu novada ostu attīstības plāns 2025.–2035. gadam. Talsu novada pašvaldība, 2025, 2-6 lentelė.

[313] Latvijos valstybės kontrolė. Kā tiek pārvaldītas mazās ostas?, 2022 m. rugpjūčio 12 d., p. 8.

modelio studijoje pažymėta, kad atviros Baltijos jūros pakrantės prieplaukose įplaukos ir akvatorijos palaikomasis gilinimas dėl intensyvios smėlio pernašos kartojasi dažnai, o toje studijoje aptariamas Boltenhageno uostas Wismaro įlankoje yra reta išimtis[314]. Darbine prielaida abiem alternatyvoms imama 10 000 m³ per metus pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo įvertį[315].

Panašaus dydžio darbus atlieka Lenkijos atviros pakrantės uostai. Mažiausiame iš jų, Rowy, 2018–2022 m. per metus iškasta nuo 3 iki 24 tūkst. m³, Łeboje tūris tarp metų svyravo nuo 6,7 iki 83 tūkst. m³, o Władysławowe nuo 1,6 iki 175 tūkst. m³[316]. Karklės prielaida yra ties apatine šio intervalo riba. Rowy ir Łeba stovi upių žiotyse, kur sąnašas neša ir upė, o studijoje analizuojamoje vietoje Rikinės upelis yra nepalyginamai mažesnio dydžio, todėl jos akvatoriją užneštų tik išilginė smėlio pernaša ir tūris galėtų būti mažesnis. Karklės teorinis kasimo tūris lieka darbinė prielaida, kuri jautrumo analizėje tikrinama plačiu intervalu. A2 atveju realus kiekis gali būti didesnis, tad vienodas tūris abiem alternatyvoms veikia A2 naudai.

Kasimo darbų dažnis skiriasi labiau nei apimtis. Salacgrīvos uoste Latvijoje gilinama maždaug kas trejus–penkerius metus, o 2020 m. darbai kainavo 505 400 EUR ir sudarė apie 92,7 % uosto metinės apyvartos[317]. Niendorfe, savivaldybės valdomame Vokietijos Baltijos jūros pakrantės uoste, tarp visos apimties gilinimų praėjo daugiau kaip dvidešimt metų[318]. Karklės modelyje šios sąnaudos imamos kaip vidutinė metinė suma. Savivaldybės biudžetui už vidurkį svarbesnis yra klausimas, kiek lėšų reikės turėti tais metais, kuriais darbai atliekami. Esant tai pačiai vidutinei sumai, ketverių metų ciklas reikštų maždaug 0,5 mln. EUR vienkartinį poreikį su PVM, o šešerių metų ciklas maždaug 0,7 mln. EUR. Grynosios dabartinės vertės darbų dažnis reikšmingai nekeičia, bet tai, kiek pinigų savivaldybei reikės asignuoti vienais metais, keičia iš esmės. Ciklo ilgį ir metinę apimtį lemia molų geometrija ir vartų padėtis pernašos juostoje, todėl jie nustatomi kartu su nešmenų pernašos tyrimu.

Įkainiui imama 10 EUR už kubinį metrą pagal Rojos uosto duomenis. Ten palaikomasis gilinimas sava technika kainuoja apie 10 EUR už kubinį metrą (2015 m. kainavo 3 EUR), o metinė suma siekia apie 100 tūkst. EUR, kai iškasamas beveik toks pat tūris, kokį numato Karklės prielaida[319]. Tai savos mažos žemsiurbės eksploatacijos scenarijus, kurį 2010 m. rekomendavo ir Klaipėdos universiteto tyrėjai. Jis prasmingas tada, kai valoma reguliariai ir nedideliais kiekiais. Pačios žemsiurbės įsigijimo sąnaudos sąmatoje neįskaičiuotos, todėl toks įkainis realus, jei technika būtų

[314] PLANCO Consulting GmbH. Heringsdorfo uosto eksploatavimo modelio studija, 2015, p. 18.

[315] Žaromskis R., Gulbinskas S., Visakavičius E. Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. Jūros ir krantų tyrimai 2010. Klaipėdos universiteto leidykla, 2010, p. 219–224. Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 66.

[316] „Program wieloletni zapewnienia utrzymania infrastruktury dostępowej od strony morza do portów i przystani morskich do roku 2030" (projektas, 2023-12-04), Ministerstwo Infrastruktury (Lenkija), Tabela nr 1, p. 6. Didžiausių metų reikšmės apima ir kranto apsaugos darbus.

[317] Latvijos valstybės kontrolė. Kā tiek pārvaldītas mazās ostas?, 2022 m. rugpjūčio 12 d., p. 48. Kartojimo intervalą kas trejus–penkerius metus nurodo pati uosto valdyba.

[318] Niendorfo uosto gilinimas 2018 m.: Timmendorfer Strand savivaldybės viešojo pirkimo skelbimas, 2017 m. lapkričio 20 d.; „der reporter", 2018 m. balandžio 10 d.; „Lübecker Nachrichten", 2018 m. kovo 29 d.

[319] Talsu novada ostu attīstības plāns 2025.–2035. gadam. Talsu novada pašvaldība, 2025, 6.6.1 poskyris.

nuomojama arba naudojama kartu su kitais pajūrio uostais. Jei apimtis pasirodytų kelis kartus didesnė, mažos žemsiurbės pajėgumo nepakaktų, valymą tektų atlikti rangos būdu, kaskart perkant darbus, o tada kaina galimai būtų kelis kartus didesnė.

Rangos kainos lygį rodo Klaipėdos uosto pirkimai. Mažo tūrio (apie 17 tūkst. m³ per metus) dugno valymo pirkimo numatytoji vertė 2023 m. atitiko apie 31 EUR už kubinį metrą be PVM. Tai daugiau nei Šventosios kapitalinio gilinimo įkainis (27,2 EUR), nes mažam tūriui tenka tas pats technikos mobilizavimas. Didelio tūrio (apie 480 tūkst. m³ per metus) sutarties vertė atitinka apie 12,3 EUR už kubinį metrą, bet tokia masto ekonomija Karklei nepasiekiama[320]. Abi reikšmės išvestos iš viešojo pirkimo skelbimų verčių, padalytų iš preliminarių kiekių, todėl jos rodo preliminarias įkainių ribas. Gdynios jūrų administracijos sutarčių registre matyti, kad įkainis svyruoja ir to paties užsakovo sutartyse. Tų pačių ir gretimų metų sutartyse dėl prieigų prie Lenkijos pajūrio uostų valymo iš jų verčių apskaičiuotas įkainis svyruoja nuo 7,95 iki 28,91 EUR už kubinį metrą, t. y. skiriasi apie 3,6 karto, nors rangovas abiejose pagrindinėse sutartyse tas pats[321].

Todėl gilinimo įkainis rodomas intervalu, o jautrumo analizėje tikrinamas ir didesnis tūris, ir 31 EUR rangos įkainis. Talsų krašto savivaldybės uostų plėtros plano vertinimu, uoste palikus tik žvejybos ir pramoginę funkciją be krovininio kanalo, gilinimo sąnaudos mažėtų apie 60 %, o Karklė būtų būtent toks uostas. Iškastas smėlis grąžinamas į gretimus kranto ruožus, Karklės atveju pirmiausia į šiaurinį krantą. 2010 m. poveikio aplinkai vertinime tai įrašyta kaip privaloma poveikį mažinanti priemonė, o naujoje procedūroje ši sąlyga būtų nustatoma iš naujo[322].

Prie einamųjų sąnaudų per 22 veiklos metus prisideda reinvesticijos, t. y. susidėvėjusios įrangos pakeitimas. Navigacijos priemonės, prie krantinių ir pontonų įrengtos vandens bei elektros tiekimo kolonėlės ir kita uosto įranga atnaujinamos keturiais ciklais, iš viso su PVM apie 0,46 mln. EUR A1 ir apie 0,77 mln. EUR A2 alternatyvoje.

15.4 Finansavimo šaltiniai

Mažųjų uostų investicijos iš veiklos pajamų neatsiperka nei Karklėje, nei kituose Baltijos jūros regiono uostuose, todėl jos finansuojamos viešosiomis lėšomis. Praktinės finansavimo proporcijos matyti iš jau vykdomų Lietuvos mažųjų uostų projektų.

Artimiausiu pavyzdžiu galime remtis Šventosios molų statybos finansavimo struktūra. Iš valstybės biudžeto pagal Susisiekimo ministerijos kvietimą buvo skiriama 10,12 mln. EUR, iš Europos Sąjungos (toliau ES) lėšų pagal 2023–2029 m. Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategiją 14,51 mln. EUR, o likusią dalį dengia Palangos miesto savivaldybės biudžetas[323]. Išorinis finansavimas

[320] Klaipėdos valstybinio jūrų uosto dugno valymo pirkimai (ES viešųjų pirkimų skelbimai TED): prie krantinių, Nr. 88393-2023 ir 483681-2023 (1 652 893 EUR be PVM, apie 53 000 m³ per 37 mėn.); laivybos kanalo, Nr. 688698-2024 ir 195071-2025 (5 895 000 EUR be PVM, apie 480 000 m³).

[321] Urząd Morski w Gdyni sutarčių registras (Biuletyn Informacji Publicznej, skiltis „Umowy"): sutartis Nr. PP.372.1.2026 dėl prieigų prie Władysławowo uosto valymo (apie 60 000 m³, 2 030 400 zlotų) ir sutartis Nr. PP.372.612025 dėl prieigų prie Łebos uosto valymo (apie 100 000 m³, 12 300 000 zlotų); į eurus perskaičiuota Lenkijos nacionalinio banko A lentelės kursu sutarties sudarymo dieną. Registre nenurodyta, ar sumos su PVM.

[322] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 69.

[323] Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis su UAB „Tilsta", 2026-06-22, priedas Nr. 2 (pirkimo techninė specifikacija), 4.1 punktas.

sudaro 24,63 mln. EUR, arba 64,4 % visos 38,23 mln. EUR sutarties kainos su PVM. Savivaldybei lieka padengti apie 13,6 mln. EUR (35,6 %).

Juodkrantės uosto projekte preliminari statybų kaina viršija 17 mln. EUR, iš kurių 10 mln. EUR numatyta finansuoti ES lėšomis bendru Klaipėdos regiono savivaldybių sprendimu. Neringos savivaldybė savo dalį vertina iki maždaug 60 % galutinės projekto vertės ir planuoja ją dengti skolintomis lėšomis[324].

Šventosios ir Juodkrantės pavyzdžiai rodo preliminarų intervalą, kuriame išorinis finansavimas dengia nuo maždaug 40 % iki beveik dviejų trečdalių investicijos, o savivaldybei lieka nuo maždaug trečdalio iki 60 %, dažnai skolintomis lėšomis. Karklės vidurinio scenarijaus investicijai su PVM (14,4 ir 17,2 mln. EUR) tai reikštų maždaug 5–9 mln. EUR savivaldybės dalį A1 ir 6–10 mln. EUR A2 alternatyvoje.

Platesnį intervalą rodo kaimyninių šalių praktika. Latvijoje Pāvilostos molų pailginimo projekte viešojo finansavimo dalis uosto valdytojui siekė 90 % (žr. 9 skyrių). Talsų krašto savivaldybės uostų plėtros plane numatytame Rojos uosto laivų kelio gilinime Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros fondas dengtų 70 %, o likusius 30 % planuojama dengti paskola. Praktinė ES finansavimo sąlyga būtų Karklės projekto įtraukimas į Klaipėdos regiono planavimo dokumentus, per kuriuos skirstomos regioninės ES lėšos.

Kapitalo finansinė grynoji dabartinė vertė FGDV(K), rodanti grąžą projekto savininkui, šiame etape neskaičiuojama. Šis rodiklis prasmingas tik tada, kai žinoma finansavimo struktūra ir aišku, kokia investicijos dalis dengiama ES lėšomis. Karklei patvirtintos finansavimo struktūros nėra, o ją rekomenduojama formuoti investicijų projekto etape.

15.5 Finansiniai rodikliai

Rodikliai skaičiuojami iš keturių srautų: investicijų ir reinvesticijų, likutinės vertės, veiklos pajamų ir veiklos sąnaudų. Vidurinio scenarijaus reikšmės pateiktos Lentelėje 15.5.

15.5 lentelė. Finansinės analizės rodikliai (vidurinis scenarijus, dabartinės vertės taikant 4 % diskonto normą).

Rodiklis	A1, 50 vietų	A2, 100 vietų
Investicijos su PVM	14,4 mln. EUR	17,2 mln. EUR
Investicijų ir reinvesticijų dabartinė vertė	−13,4 mln. EUR	−16,0 mln. EUR
Likutinės vertės dabartinė vertė	+1,8 mln. EUR	+2,2 mln. EUR
Veiklos pajamų dabartinė vertė	+0,6 mln. EUR	+1,2 mln. EUR
Veiklos sąnaudų dabartinė vertė	−4,3 mln. EUR	−5,3 mln. EUR
Grynosios finansinės išlaidos (investicijos, reinvesticijos ir veiklos sąnaudos, atėmus likutinę vertę)	−15,9 mln. EUR	−19,1 mln. EUR
Finansinė grynoji dabartinė vertė FGDV(I)	**apie −15,3 mln. EUR**	**apie −17,9 mln. EUR**

[324] D. Bikauskaitė. Juodkrantės uostą ketinama pastatyti iki 2029-ųjų vidurio. Vakarų ekspresas, ve.lt, 2026 m. balandžio 20 d.

Rodiklis	A1, 50 vietų	A2, 100 vietų
Finansinė vidinė grąžos norma FVGN(I)	apie −8,8 %	apie −8,7 %
Finansinis naudos ir išlaidų santykis FNIS	0,037	0,062
Rodiklio intervalas pagal Lentelės 15.2 ribas	nuo −12,6 iki −19,6 mln. EUR	nuo −14,3 iki −24,0 mln. EUR
Metinis veiklos deficitas	**apie 289 tūkst. EUR**	**apie 314 tūkst. EUR**
Metinė paramos suma su reinvesticijomis	**apie 310 (256–364) tūkst. EUR**	**apie 349 (277–421) tūkst. EUR**

Šaltinis: studijos rengėjų skaičiavimas pagal 15.1–15.3 poskyrių prielaidas.

Finansinis naudos ir išlaidų santykis parodo, kokią grynųjų finansinių išlaidų dalį padengia veiklos pajamos. Karklės atveju tai 3,7 % A1 ir 6,2 % A2 alternatyvoje. Šis santykis mažesnis už 15.3 poskyryje nurodytą metinių veiklos sąnaudų padengimą (14 ir 23 %), nes jo vardiklyje yra ir investicija. Savo pajamomis uostas neišsilaikytų, todėl jam kasmet reikėtų savivaldybės paramos. Estijos 2014–2020 m. mažųjų uostų tinklo koncepcijoje nurodoma, kad mažasis uostas paprastai nėra ekonomiškai atsiperkantis, o pagrįstas tampa per uosto pritrauktų lankytojų sukuriamą apyvartą regione[325].

Apie tris ketvirtadalius neigiamo rezultato lemia investicija, iš jos atėmus likutinę vertę, o diskontuotas 22 metų veiklos deficitas sudaro likusį ketvirtadalį. Todėl savivaldybės našta pirmiausia priklauso nuo investicijos finansavimo šaltinio. Net visą investiciją padengus išorinėmis lėšomis, liktų nuolatinis veiklos deficitas. Pajamų prielaidos rezultato beveik nekeičia. Visas tarifų intervalas nuo apatinės iki viršutinės ribos keičia FGDV apie 3 % A1 ir apie 4 % A2 alternatyvoje, todėl tarifų klausimas finansiniam rezultatui yra antraeilis. Didžiausias teigiamas srautas yra likutinė vertė (1,8 ir 2,2 mln. EUR). Ji viršija visų 22 metų pajamų dabartinę vertę (A1 alternatyvoje apie tris kartus, A2 beveik dvigubai), nes ilgaamžė bangų apsauga laikotarpio pabaigoje tebeturi didelę dalį vertės.

Alternatyvoms palyginti finansinis rodiklis mažai naudingas. FGDV ir investicijos su PVM santykis yra −1,06 A1 ir −1,05 A2 alternatyvai, t. y. beveik vienodas. Mažesnis objektas kainuoja mažiau, o A2 santykiniai rodikliai vertintini atsižvelgiant į 15.2 poskyrio išlygas dėl molų ilgio ir neįtrauktų sausumos sąnaudų.

Metinė paramos suma su PVM yra svarbiausias praktinis skaičius. Ją sudaro veiklos deficitas (apie 289 ir 314 tūkst. EUR) ir vidutinė metinė reinvesticijų suma (apie 21 ir 35 tūkst. EUR). Iš viso tai apie 310 tūkst. EUR A1 ir apie 349 tūkst. EUR A2 alternatyvai kasmet, neribotam laikui. Dėl veiklos sąnaudų neapibrėžties suma pateikiama intervalu, apie 256–364 tūkst. EUR A1 ir apie 277–421 tūkst. EUR A2 alternatyvai. Jei gilinimą tektų atlikti rangos būdu po 31 EUR už kubinį metrą, suma kiltų dar apie 254 tūkst. EUR per metus.

Palyginimui, Šventosios jūrų uosto direkcijos 2025 m. sąnaudų (232 tūkst. EUR, žr. 15.3 poskyrį) 95 tūkst. EUR dengė savivaldybės veiklos subsidija, 112 tūkst. EUR pačios direkcijos pajamos, o likutis tapo metų nuostoliu. Klaipėdos jachtklubą valdanti viešoji įstaiga, kurios infrastruktūra

[325] Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon 2014–2020. Estijos ūkio ir susisiekimo ministerija, 2014, p. 3.

mažesnės apimties, patyrė apie 101 tūkst. EUR metinį nuostolį[326]. Nors abu palyginamieji dydžiai turi išlygų, Karklės metinė paramos suma viršytų juos net apatinėje intervalo riboje.

Jei valdymas vėliau būtų perduodamas operatoriui, savivaldybė koncesijos pajamų negautų. Priešingai, už perduodamą nuostolingą veiklą ji mokėtų operatoriui maždaug tokio dydžio metinį atlygį su rizikos priedu (žr. 13 skyrių).

15.6 Jautrumo analizė

Jautrumo analizė rodo, kurios prielaidos rezultatą keičia labiausiai, o kurių paklaida galutiniam rezultatui beveik neturi reikšmės ir ką dėl to būtina patikslinti prieš sprendimą. Lentelėje 15.6 kiekvienas kintamasis keičiamas atskirai, kitus paliekant viduriniame lygyje, o paskutinis derinys rodo, kas atsitiktų, jei vienu metu nepasitvirtintų trys didžiausios sąnaudų prielaidos.

15.6 lentelė. Jautrumo analizė. FGDV(I), mln. EUR (vidurinis scenarijus −15,3 A1 ir −17,9 A2 alternatyvai).

Kintamasis	A1	A2	Ką tai reiškia
Visos sąmatos apatinė / viršutinė riba (Lentelė 15.2)	−12,6 / −19,6	−14,3 / −24,0	Pagrindinė neapibrėžtis. Visos sąmatos ribos A1 rezultatą keičia per 7 mln. EUR.
Molų kaina 6,0 / 7,6 mln. EUR	−14,4 / −16,7	−17,1 / −19,4	Didžiausia investicijos dalis. Visas Šventosios įkainių intervalas rezultatą keičia apie 2,3 mln. EUR.
Veiklos sąnaudos −25 % / +25 %	−14,6 / −16,0	−17,0 / −18,9	Ketvirtadaliu pigesnis ar brangesnis uosto išlaikymas rezultatą keičia apie 0,7 mln. EUR A1 ir 0,9 mln. EUR A2 alternatyvoje, o metinę paramos sumą apie penktadaliu (17–21 %). Gilinimo darbai ir reinvesticijos į šį intervalą neįeina.
Gilinimo apimtis ×5 (50 000 m³ per metus vidutiniškai)	−21,5	−24,2	Jei smėlio užnešimas penkis kartus viršytų 2010 m. įvertį, nuostolis padidėtų daugiau kaip 6 mln. EUR, o metinė paramos suma augtų apie 484 tūkst. EUR. Labiausiai rezultatą keičiantis veiklos kintamasis.
Gilinimo darbų rangos įkainis 31 EUR/m³	−18,5	−21,2	Jei valymo nepavyktų atlikti sava technika ir jį tektų vykdyti rangos būdu, nuostolis padidėtų apie 3,3 mln. EUR, o metinė paramos suma augtų apie 254 tūkst. EUR. Įkainis atitinka Klaipėdos uosto mažo tūrio valymo pirkimo viršutinę ribą.

[326] Viešosios įstaigos „Klaipėdos jachtklubas” 2025 m. finansiniai rodikliai pagal Registrų centro duomenis (scoris.lt).

Kintamasis	A1	A2	Ką tai reiškia
Tarifų apatinė / viršutinė riba	−15,4 / −15,0	−18,3 / −17,5	Net visas Lietuvos uostų kainoraščių intervalas rezultatą keičia mažiau nei 1 mln. EUR. Didesnėmis kainomis nuostolio panaikinti negalima.
Optimizmo priedas statybai +20 % / +40 %	−17,9 / −20,5	−21,1 / −24,2	Jei Karklės konkurse laimėjusio pasiūlymo kaina nebūtų tokia palanki kaip Šventojoje, kur pasiūlymai skyrėsi 1,81 karto[327], su 40 % priedu nuostolis padidėtų apie 5,2 mln. EUR A1 ir 6,3 mln. EUR A2 alternatyvoje. Priedo dydis yra rengėjų darbinė prielaida. Kita rizika yra brangimas jau po sutarties pasirašymo.
Kombinuotas nepalankus derinys: sąmatos viršutinė riba, gilinimas ×5 ir veiklos sąnaudos +25 % kartu	**−26,6**	**−31,3**	Jei vienu metu nepasitvirtintų trys didžiausios sąnaudų prielaidos, nuostolis išaugtų maždaug 1,7 karto, o metinė paramos suma siektų apie 895 ir 973 tūkst. EUR. Išvada nesikeičia.

Nė vienas tikrintas kintamasis nepaverčia FGDV teigiama. Projektas visais atvejais būtų nuostolingas, keičiasi tik savivaldybės įsipareigojimo dydis. Net atvirkštinis, palankus derinys (sąmatos apatinė riba ir ketvirtadaliu mažesnės veiklos sąnaudos) rezultatą pagerintų tik iki −11,9 mln. EUR A1 ir −13,4 mln. EUR A2 alternatyvoje, o metinę paramos sumą sumažintų iki maždaug 235 ir 244 tūkst. EUR. Didžiausias klausimas lieka investicijų neapibrėžtis, kurios ribos A1 rezultatą keičia per 7 mln. EUR (žr. Lentelę 15.5), ir gilinimo darbai, nes ši sąnauda kartojasi visą veiklos laikotarpį. Gilinimo įkainiai remiasi veikiančio uosto savikaina ir viešųjų pirkimų įkainių ribomis, o apimtis lieka darbinė prielaida, todėl prieš investicinį sprendimą reikalingas nešmenų pernašos ir užnešimo tyrimas. Jautrumo analizė tikrina gilinimo apimtį ir įkainį, bet ne darbų dažnį, kurio poveikis savivaldybės biudžetui aptartas 15.3 poskyryje.

Į lentelę neįtraukti kintamieji išvadų nekeičia. Pradinio gilinimo įkainio ribos (10–27,2 EUR/m³) rezultatą keičia iki 0,7 mln. EUR A1 ir iki 1,4 mln. EUR A2 alternatyvoje. Ekologinių kompensavimo priemonių rezervas (0,5–1,5 mln. EUR). Molų tarnavimo trukmė (30–40 metų) rezultatą keičia apie 0,7 mln. EUR, o žiemos saugojimo aikštelė ir svečių vietų užimtumas mažiau nei po 0,5 mln. EUR. Nuolatinių vietų užimtumas 50 % vietoj 90 % rezultatą blogintų apie 0,2 mln. EUR A1 ir 0,5 mln. EUR A2 alternatyvoje.

Paklausos neapibrėžtis vertinama pagal 14 skyriaus scenarijus, kurie keičia svečių vietų užimtumą. Finansiniam rezultatui ji beveik neturi reikšmės. Visas intervalas nuo žemo iki aukšto scenarijaus FGDV keičia apie 0,1 mln. EUR, nes apie 94 % švartavimosi pajamų sudaro nuolatinės vietos (kitų paslaugų pajamos modelyje neskaičiuojamos). Uosto dydžio klausimas finansinėje analizėje vertinamas lyginant alternatyvas. Kiekviena papildoma vieta sąnaudas didina labiau nei pajamas, todėl A2 rezultatas blogesnis.

15.7 Skyriaus išvada

Abi statybos alternatyvos (A1 ir A2) yra finansiškai nuostolingos. FGDV yra apie −15,3 mln. EUR A1 ir −17,9 mln. EUR A2 alternatyvai, o pagal sąmatos ribas rezultatas kinta nuo −12,6 iki −19,6 mln. EUR A1 ir nuo −14,3 iki −24,0 mln. EUR A2 alternatyvai. Apie tris ketvirtadalius neigiamo

[327] Šventosios uosto molų statybos pirkimo Nr. 7427341 procedūrų ataskaita: laimėjusi kaina 31 595 000 EUR be PVM, kiti pasiūlymai 56,10 ir 69,27 mln. EUR su PVM.

rezultato lemia investicija, kurios brangiausia dalis yra molai. Molų atskaitinė reikšmė (6,6 mln. EUR be PVM) remiasi faktine Šventosios rangos kaina ir laisvai stovinčio šiaurinio molo įkainiu 11,7 tūkst. EUR už metrą. Vienai vietai A1 investicija didesnė, nes bangų apsaugos kaina nuo vietų skaičiaus beveik nepriklauso. Metinis veiklos deficitas būtų apie 289 tūkst. EUR A1 ir apie 314 tūkst. EUR A2 alternatyvai. Pridėjus reinvesticijas, savivaldybės metinė paramos suma siektų apie 310 tūkst. EUR A1 (intervalas 256–364 tūkst.) ir apie 349 tūkst. EUR A2 alternatyvai (277–421 tūkst.), neribotam laikui. Didžiausia šios sumos rizika yra gilinimo darbų apimtis, kuri lieka darbinė prielaida, ir įkainio šuolis nuo savos technikos savikainos iki rangos kainos, jei savos technikos scenarijus nepasitvirtintų.

16. Ekonominė ir socialinė analizė

Finansinė analizė parodė, kad atviros jūros bangų apsauga iš švartavimosi rinkliavų neatsiperka ir finansinis rezultatas yra neigiamas abiem statomoms alternatyvoms, A1 (maža prieplauka) ir A2 (didesnio masto uostelis). Ekonominė analizė atsako į kitą klausimą, ar savivaldybės įsipareigojimas pagrįstas ekonominiu ir socialiniu atžvilgiu.

16.1 Metodas ir prielaidos

Ekonominė analizė remiasi finansinės analizės srautais ir atliekama pagal Centrinės projektų valdymo agentūros Investicijų projektų rengimo metodiką (toliau CPVA IP metodika)[328]. PVM ir kiti netiesioginiai mokesčiai į ekonominį skaičiavimą neįeina, nes visuomenės mastu jie tik perkelia pinigus iš vienos grupės kitai. Likusios rinkos kainos perskaičiuojamos į ekonomines kainas taikant konversijos koeficientus[329]. Koeficientas parodo, kokia rinkos kainos dalis yra tikroji išteklių vertė. Prie taip perskaičiuotų sąnaudų pridedama nauda ir žala, kurios finansiniame skaičiavime neatsispindi.

Srautai diskontuojami 5 % socialine diskonto norma pagal tą pačią metodiką. Socialinė diskonto norma parodo, kiek visuomenei šiandieninė nauda vertingesnė už tokią pat naudą ateityje. Ataskaitinis laikotarpis, kainų bazė ir veiklos pradžia tokie patys kaip finansinėje analizėje (25 metai, 2027–2051 m., realios kainos). 15 skyriuje veiklos pradžia 2030 m. įvardyta kaip optimistinė prielaida. Papildomai rezultatas patikrintas taikant 3 % normą, kurią Europos Komisijos ekonominio vertinimo gairės siūlo kaip atskaitos tašką šalims, neturinčioms savos normos[330].

Projektas ekonomiškai pagrįstas, kai ekonominė grynoji dabartinė vertė (toliau EGDV) teigiama, ekonominė vidinė grąžos norma (toliau EVGN) viršija socialinę diskonto normą, o ekonominis naudos ir išlaidų santykis (toliau ENIS) didesnis už vienetą. EGDV yra visos naudos ir visų sąnaudų skirtumas šios dienos pinigų verte, o EVGN yra diskonto norma, kuriai esant EGDV būtų lygi nuliui. ENIS parodo, kokią sąnaudų dalį padengia nauda, atėmus žalą. Nulinės alternatyvos srautai laikomi nuliniais, nes kranto priežiūros ar saugos sąnaudų, kurių savivaldybė patirtų ir be uosto, studijoje nenustatyta.

Turizmo naudai taikomas tas pats veiklos įsibėgėjimas kaip pajamoms (60, 80 ir 100 % pirmais trejais veiklos metais), o naudos dabartinė vertė dėl jo sumažėja apie 3 %. Vieneto įverčiai laikui bėgant auga. Turizmo įverčiai kyla kartu su realiu bendruoju vidaus produktu vienam gyventojui (apie 3,2 % per metus), o šiltnamio efektą sukeliančių dujų tonos vertė sparčiau (vidutiniškai 7 % per metus). Todėl artėjant prie ataskaitinio laikotarpio pabaigos žalos svoris santykinai didėja.

[328] Investicijų projektų rengimo metodika (Centrinė projektų valdymo agentūra), versija 2.2.4, galiojanti nuo 2026 m. gegužės 29 d.: konversijos koeficientai 5 priede, stulpelis „Turizmas / Kultūra" (rangos darbams 0,881, įrangai 0,887, periodinei infrastruktūros priežiūrai 0,837, kvalifikuotam darbui 0,924, kitoms paslaugoms 0,998, reinvesticijoms 0,884), poveikio įverčiai ir jų perskaičiavimas vėlesniems metams 6 priede.

[329] Konversijos koeficientų taikymo Lietuvos uosto projekte precedentas: ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 523–524.

[330] Europos Komisija, Regioninės ir miestų politikos generalinis direktoratas. Economic Appraisal Vademecum 2021–2027: General Principles and Sector Applications, 2021, 2.3–2.4 sk., p. 21.

Nauda skaičiuojama atsargiai. Pagal Europos Komisijos ekonominio vertinimo gaires į rodiklius įtraukiamos tik tos lankytojų išlaidos, kurios be uosto Lietuvoje nesusidarytų. Jūra atplaukiančių svečių išlaidos skaičiuojamos, nes jų kelionė yra maršrutas tarp uostų, o ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios be uosto sustojimo nebūtų. Nuolatinių laikytojų išlaidos neskaičiuojamos, nes tai daugiausia Klaipėdos regiono gyventojai. Nuolatinės vietos abiejose alternatyvose sudaro 70 % vietų, todėl šis neįtraukimas abi veikia vienodai. Sausuma atvykstančių lankytojų prieaugis neskaičiuojamas, nes pakrantė srautą traukia jau dabar, o kiek papildomo srauto pritrauktų pats uostas, šiame etape pagrįsti negalima.

Toks skaičiavimas matuoja naudą visos šalies mastu. Rajono lygmens poveikis, kurio dalis šalies mastu yra tik iš kitų Lietuvos vietovių perkeltos išlaidos, aprašomas atskirai.

16.2 Naudos ir žalos komponentai

Pagrindinę piniginę naudą sukuria jūra atplaukiančių svečių išlaidos Karklėje ir jos apylinkėse. Svečių srautas imamas iš 14 skyriaus vidurinio scenarijaus ir matuojamas asmens nakvynėmis, t. y. vieno įgulos nario nakvynėmis uoste. Kiekvienai nakvynei taikomas CPVA IP metodikos turisto dienos išlaidų įvertis, vietiniam turistui 52 EUR ir užsienio turistui 109 EUR (2026 m. kainomis). Įverčiai vienodi visiems Lietuvos viešiesiems projektams, todėl rezultatas palyginamas su kitomis viešosiomis investicijomis.

Turisto įvertis apima ir apgyvendinimo išlaidas, kurių laive nakvojanti įgula nepatiria, todėl jautrumo analizėje papildomai tikrintas 30 % mažesnis įvertis.

16.1 lentelė. Metinės naudos ir žalos komponentai (2026 m. kainomis; naudos komponentai nusistovėjusios veiklos, statybos emisijos 2028–2029 m.).

Komponentas	Vieneto įvertis 2026 m.	A1, 50 vietų	A2, 100 vietų	Prielaida ir šaltinis
Vietinių svečių išlaidos (50 % nakvynių)	52,09 EUR dienai	7,3 tūkst. EUR	14,7 tūkst. EUR	Apie 280 asmens nakvynių per metus A1 ir apie 560 A2 alternatyvoje pagal 14 skyriaus vidurinį scenarijų, pusė jų vietinių svečių; vietinio turisto dienos įvertis pagal CPVA IP metodiką
Užsienio svečių išlaidos (50 % nakvynių)	109,09 EUR dienai	15,4 tūkst. EUR	30,7 tūkst. EUR	Užsieniečių dalis 50 % nakvynių yra palanki darbinė prielaida; užsienio turisto dienos įvertis pagal CPVA IP metodiką
Darbo vietos (rodoma atskirai, į pagrindinį skaičiavimą neįeina)	22 602,56 EUR per metus	45,2 tūkst. EUR	67,8 tūkst. EUR	2 tiesioginės darbo vietos A1 ir 3 A2 alternatyvoje; pridėtinės vertės prieaugio įvertis vienai darbo vietai pagal CPVA IP metodiką
Šiltnamio dujų žala: gilinimo darbai (vidutinis metinis dydis)	192,14 EUR už t CO2 ekv.	29,0 t (5,6 tūkst. EUR) per metus	29,0 t (5,6 tūkst. EUR) per metus	Gilinimo apimtis 10 000 m³ per metus abiem alternatyvoms pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimą (žr. 12 ir 15 skyrius), emisijos 2,9 kg CO2 ekv. vienam m³ (darbinė prielaida); CO2 ekv. tonos vertė pagal CPVA IP metodiką
Šiltnamio dujų žala: statyba (2028–2029 m.)	192,14 EUR už t CO2 ekv.	apie 800 t	apie 872 t	Emisijos yra studijos rengėjų įvertis (darbinė prielaida) pagal 15 skyriaus sąmatos darbų apimtis (molai ir pradinis gilinimas); CO2 ekv. tonos vertė pagal CPVA IP metodiką

Darbo vietos Lentelėje 16.1 rodomos atskirai ir į rezultatą neįeina. Tai tik tiesiogiai uoste sukuriamos vietos, o jų darbo užmokestis jau įtrauktas į veiklos sąnaudas, todėl, pridėjus ir darbo vietų naudą, ta pati veikla būtų skaičiuojama du kartus.

Iš žalos komponentų pinigais vertinamas klimato poveikis (gilinimo darbų ir statybos emisijos). Suminė klimato žalos dabartinė vertė yra 0,4 mln. EUR abiem alternatyvoms, apie 3 % grynųjų ekonominių sąnaudų.

Į rodiklius neįeina:

- rekreacinė vertė, t. y. visuomenės nauda iš galimybės naudotis pakrante ir vandeniu be mokesčio, nes Karklei pritaikyto įverčio nėra;
- nuolatinių laikytojų švartavimosi rinkliava;
- sausuma atvykstančių lankytojų prieaugis;
- strateginė vertė, t. y. galimybė gelbėjimo ir pakrantės stebėsenos tarnyboms greičiau pasiekti įvykio vietą jūroje, nes sutaupomas laikas studijoje nevertintas;
- kitas poveikis aplinkai (nešmenų pernaša, poveikis saugomoms teritorijoms), nes jis vertinamas kokybiškai 17 skyriuje, o ekologinių kompensavimo priemonių sąnaudos į sąmatą neįtrauktos ir joms numatytas 0,5–1,5 mln. EUR rezervas (žr. 15 skyrių).

16.3 Rezultatai

16.2 lentelė. Ekonominės analizės rodikliai ir finansinių rodiklių sugretinimas (vidurinis scenarijus; dabartinės vertės, EGDV taikant 5 % socialinę diskonto normą).

Rodiklis	A0 nulinė	A1, 50 vietų	A2, 100 vietų
Ekonominės naudos dabartinė vertė	0	+0,4 mln. EUR	+0,8 mln. EUR
Ekonominės žalos dabartinė vertė	0	−0,4 mln. EUR	−0,4 mln. EUR
Grynosios ekonominės sąnaudos	0	−11,8 mln. EUR	−14,3 mln. EUR
EGDV	**0**	**apie −11,8 mln. EUR**	**apie −13,9 mln. EUR**
EVGN	n.d.	apie −9,7 %	apie −9,6 %
ENIS	n.d.	**0,00**	**0,03**
EGDV taikant 3 % diskonto normą	0	−12,5 mln. EUR	−14,7 mln. EUR
Finansinė grynoji dabartinė vertė FGDV(I) taikant 4 % normą (žr. 15 skyrių)	0	apie −15,3 mln. EUR	apie −17,9 mln. EUR
Finansinis naudos ir išlaidų santykis FNIS	n.d.	0,037	0,062
Metinė paramos suma su PVM	0	apie 310 tūkst. EUR	apie 349 tūkst. EUR

Šaltinis: studijos rengėjų skaičiavimas pagal 15 skyriaus finansinį modelį.

Nė viena alternatyva netenkina nė vienos ekonominio pagrįstumo sąlygos (EGDV neigiama, EVGN žemesnė už socialinę diskonto normą, ENIS toli nuo vieneto). Piniginė nauda padengia tik apie 3–5 % grynųjų ekonominių sąnaudų. A1 alternatyvoje piniginė nauda tik atsveria piniginę žalą, todėl ENIS lygus nuliui, o A2 alternatyvoje naudos ir žalos skirtumas sudaro vos kelis

procentus sąnaudų. Ekonominis rezultatas geresnis už finansinį daugiau nei penktadaliu, daugiausia todėl, kad skaičiavime nėra PVM, o sąnaudos perskaičiuotos konversijos koeficientais.

Net jei visą infrastruktūrą savivaldybė gautų nemokamai, t. y. investicijas, reinvesticijas ir likutinę vertę prilyginus nuliui, EGDV liktų neigiama (apie −2,9 mln. EUR A1 ir −3,2 mln. EUR A2 alternatyvoje). Metinė piniginė nauda (apie 23 ir 45 tūkst. EUR) nepadengia ekonominių veiklos sąnaudų (apie 269 ir 332 tūkst. EUR per metus).

16.4 Jautrumas ir lūžio ribos

Jautrumas tikrinamas vidurinio scenarijaus kintamuosius keičiant po vieną.

16.3 lentelė. Jautrumo analizė: EGDV, mln. EUR (vidurinis scenarijus −11,8 A1 ir −13,9 A2 alternatyvoje).

Kintamasis	A1	A2	Ką tai reiškia
Visų sąmatos komponentų apatinė / viršutinė riba	−9,7 / −15,1	−11,1 / −18,5	Sąmatos neapibrėžtis labiausiai lemia ir ekonominį rezultatą (intervalas 5,4 mln. EUR A1 ir 7,5 mln. EUR A2 alternatyvoje).
Svečių vietų užimtumas 2 % (žemas) / 11 % (aukštas)	−12,0 / −11,4	−14,4 / −13,0	Visas paklausos intervalas pagal 14 skyriaus scenarijus rezultato prie nulio nepriartina, nors nuo šios prielaidos labiausiai priklauso alternatyvų palyginimas pagal ENIS.
Tik užsienio svečiai (vietinių svečių išlaidos neskaičiuojamos)	−11,9	−14,2	Vietinių svečių išlaidas laikant perkeltomis iš kitų Lietuvos uostų aplinkos, nauda netenka trečdalio, o A1 alternatyvos ENIS nukrinta žemiau nulio.
Nuolatinių laikytojų vertė: rinkliavų dabartinė vertė / dviguba rinkliavų dabartinė vertė	−11,3 / −10,8	−12,9 / −12,0	Laikytojų mokėjimo norą prilyginus jų rinkliavų dabartinei vertei (apie 0,5 mln. EUR A1 ir 1,0 mln. EUR A2 alternatyvoje) arba dvigubai didesnei sumai, EGDV lieka neigiama.
Naudos įverčiai be augimo (pastovi 2026 m. reikšmė)	−11,9	−14,2	Turistų išlaidoms neaugant kartu su ekonomika, nauda netektų maždaug trečdalio dabartinės vertės, bet rezultatas pablogėtų tik 0,1–0,3 mln. EUR, nes naudos svoris rezultate mažas.
Kombinuotas nepalankus derinys: sąmatos viršutinė riba, gilinimas ×5 ir veiklos sąnaudos +25 % kartu	**−20,3**	**−23,9**	Jei vienu metu nepasitvirtintų trys didžiausios sąnaudų prielaidos (Lentelės 15.6 derinio atitikmuo), nuostolis visuomenei išaugtų maždaug 1,7 karto, o ENIS taptų neigiamas (−0,04 ir −0,02).

Šaltinis: studijos rengėjų skaičiavimas pagal 15 skyriaus finansinį modelį.

Rezultatą pirmiausia veikia sąmata, antri pagal svorį yra gilinimo darbai, o naudos prielaidos rezultatą keičia nuo dešimtadalių iki maždaug 2 mln. EUR[331].

[331] Kiti tikrinti naudos kintamieji (EGDV pokytis nuo vidurinio scenarijaus): užsieniečių dalis 25–75 % ir svečių vietų dalis 25–35 % keičia rezultatą apie 0,1 mln. EUR į abi puses; 30 % mažesnis turisto įvertis (apgyvendinimo korekcija) rezultatą pablogina apie 0,1–0,2 mln. EUR; darbo vietų įtraukimas pagerintų apie 0,8 mln. EUR A1 ir 1,2 mln. EUR A2 alternatyvoje; veiklos pradžios atidėjimas iki 2032 m. rodiklį formaliai gerina apie 0,4 ir 0,5 mln. EUR, nes fiksuotame iki 2051 m. laikotarpyje lieka dvejais nuostolingos veiklos metais mažiau.

Nuolatinių vietų užimtumas EGDV nekeičia, nes pajamos iš laikytojų ir jų nauda į ekonominį srautą neįeina. Jei šis užimtumas būtų 50 % vietoj 90 %, finansinis rezultatas pasikeistų apie 0,2 mln. EUR A1 ir 0,5 mln. EUR A2 alternatyvoje.

Naudos mastą galima patikrinti ir iš kitos pusės, per lūžio ribą. Kad EGDV pasiektų nulį, uostas turėtų kasmet pritraukti apie 13–65 tūkst. naujų sausuma atvykstančių lankytojų A1 ir apie 15–77 tūkst. A2 alternatyvoje[332]. Šalies mastu šių lankytojų išlaidos turėtų būti naujos Lietuvai, nes lankytojas, atvykęs į Karklę vietoj kitos Lietuvos vietovės, išlaidas tik perkelia. Rajonui sąlyga lengvesnė: jam naudingas kiekvienas rajonui naujas lankytojas, tačiau tokia nauda aptariama 16.5 poskyryje, o jos dalis, perkelta iš kitų Lietuvos vietovių, šalies rodiklių negerina. Dabartinio pakrantės srauto persiskirstymas tarp Olando kepurės ir uosto naujų išlaidų nekuria nei šaliai, nei rajonui.

16.5 Rajono ir strateginė vertė

Rajono lygmeniu uosto poveikis būtų platesnis. Svečių nakvynės Karklėje reikštų išlaidas rajono versle (maitinimas, prekyba, pramogos, paslaugos). Uostas pakrantės ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios galėtų tapti nauju traukos objektu, todėl dalis išlaidų, kurios be uosto tektų kitoms savivaldybėms, liktų Klaipėdos rajone. Tačiau uosto svečias išleistų mažiau nei viešbučio turistas, nes laive nakvojanti įgula nemoka už apgyvendinimą, o apgyvendinimas yra didžiausia vietinio turisto išlaidų dalis (apie 45 %)[333]. Šio poveikio dydį lemia paslaugų pasiūla aplink uostą, nes pinigai rajone lieka tik tada, kai yra kur juos išleisti.

Kaip mažas savivaldybės uostas Lietuvoje tampa traukos objektu, rodo Drevernos kompleksas. 2021–2024 m. jį kasmet aplankydavo apie 130–147 tūkst. lankytojų, o srautą sukūrė aplink uostą išplėtota paslaugų pasiūla (apžvalgos bokštas, kempingas, restoranas, renginiai, keltas į Juodkrantę)[334]. Nepaisant to, Drevernos komplekso operatorius 2023 m. dirbo nuostolingai.

Rajono poveikis apimtų visas lankytojų išlaidas, o ekonominiuose rodikliuose skaičiuojama tik ta naudos dalis, kuri visuomenei nauja. Todėl rajono poveikis su EGDV nesumuojamas ir vertintinas kaip atskiras sprendimo argumentas.

Dalis uosto vertės yra strateginė. Uostas būtų papildoma švartavimosi vieta ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios, kuria galėtų naudotis gelbėjimo, pakrantės stebėsenos ir civilinės saugos pajėgos. Alternatyvų palyginime ši vertė atskiru kriterijumi nevertinama ir laikoma šalutine nauda (žr. 18 skyrių).

---

[332] Lūžio riba skaičiuota su vietinio vienadienio lankytojo kelionės įverčiu 52,95 EUR (2026 m. kainomis) pagal CPVA IP metodikos 6 priedą. Apatinė intervalo riba (apie 13 ir 15 tūkst. lankytojų) sudaro apie 3,6 % ir 4,2 % Olando kepurės srauto (362 946 apsilankymai 2025 m.); viršutinė riba (apie 65 ir 77 tūkst.) gaunama lankytojo naudą padauginus iš uostui tenkančios lankytojo maršruto vertės dalies 0,2 (darbinė prielaida) ir sudaro 18–21 % Olando kepurės srauto. Srauto šaltinis: Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos saugomų teritorijų lankomumo duomenys 2025 m. (saugoma.lt) pagal Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos lankytojų skaičiuotuvų apskaitą.

[333] Valstybės duomenų agentūra. Turizmo išlaidų rodikliai, 2025 m., vietinių turistų išlaidų struktūra (ketvirtinis pjūvis).

[334] Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras. 2021–2024 m. veiklos ataskaitos; lankytojų duomenis centrui teikia komplekso operatorius, skaičius apima visą komplekso teritoriją. Komplekso paslaugos: UAB „Hortivita", Drevernos mažųjų laivų uostas, dreverna.lt. Operatoriaus 2023 m. finansinis rezultatas: V. Pryšmantas. Prieš vasarą – nauji planai Drevernoje. mano-gargzdai.lt, 2024 m. balandžio 24 d.

16.6 Skyriaus išvada

Ekonominis rezultatas geresnis už finansinį, bet taip pat neigiamas. EGDV yra −11,8 mln. EUR A1 ir −13,9 mln. EUR A2 alternatyvoje, ENIS atitinkamai 0,00 ir 0,03, o EVGN abiem atvejais neigiama. Nė vienos ekonominio pagrįstumo sąlygos netenkina nė viena alternatyva nei taikant 5 %, nei 3 % diskonto normą, o teoriškai veikla liktų ekonomiškai nuostolinga net infrastruktūrą gavus nemokamai. Didžiausia sąnaudų dalis, kaip ir finansinėje analizėje, yra molai.

Neįtraukti veiksniai rezultatą keistų abiem kryptimis. Rezultatą gerintų rekreacinė vertė, nuolatinių laikytojų nauda, sausuma atvykstančių lankytojų prieaugis, jei jo išlaidos būtų naujos šalies mastu, ir molų įkainio atsarga. Jį blogintų darbo užmokestis, kuris skaičiavime laikytas pastoviu (realiomis kainomis), o per veiklos laikotarpį greičiausiai augtų kartu su ekonomika. Jį taip pat blogintų ekologinių kompensavimo priemonių sąnaudos ir miško žemės pavertimo kompensacijos, neįtrauktos abiem alternatyvoms, o A2 alternatyvoje dar ir neįtraukti sausumos darbai. Rajono lygmens poveikis ir strateginė vertė į rodiklius neįeina. Rajono poveikis lieka atskiru sprendimo argumentu, o strateginė vertė yra šalutinė nauda.

Pagal absoliučią EGDV geresnė A1, kurios nuostolis visuomenei yra 2,1 mln. EUR mažesnis. Pagal ENIS formaliai geresnė A2 (0,03 prieš 0,00), nes molai ir metinis gilinimas abiem alternatyvoms laikomi vienodais, o nauda auga kartu su svečių vietomis, kurių A2 turi dvigubai daugiau. Šis skirtumas sąlyginis. Abu santykiai yra arti nulio, o žemame paklausos scenarijuje jie tampa −0,02 A1 ir −0,01 A2 alternatyvoje, aukštame 0,04 ir 0,09. Be to, prielaida, kad molai ir metinis gilinimas abiem alternatyvoms vienodi, yra palanki A2, nes A2 akvatorija ir jos bangų apsauga šiame etape neprojektuotos.

Alternatyvas patikimiau už ENIS skiria įsipareigojimo dydis. Pagal absoliučią EGDV, finansinius rodiklius ir metinę paramos sumą mažesnio masto prieplauka (A1) kainuoja mažiau. ENIS labiau priklauso nuo uosto profilio, pirmiausia nuo svečių vietų užimtumo, nei nuo masto, todėl profilio klausimą verta spręsti investicijų projekto etape.

17. Aplinkosauginis ir tvarumo vertinimas

Aplinkosauginis vertinimas Karklėje svarbus dėl analizuojamos vietovės jautrumo. Akvatoriją dengia jūrinis draustinis ir „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorija, krantas eroduoja, o pačiai pakrantei vienu metu galioja kelios apsaugos zonos. Dėl to aplinkosauginei rizikai ir tvarumui alternatyvų palyginime skiriamas didžiausias svoris (žr. 10 skyrių), o poveikio ir kompensavimo apimtis auga kartu su uosto mastu. Šiame skyriuje yra vertinama, kokios gamtinės vertybės yra studijos vietovėje, kaip jas veiktų kiekviena alternatyva ir kaip poveikį galima sumažinti (teisinis pagrindas aprašytas 6 skyriuje).

17.1 Gamtinės vertybės

Akvatorinę dalį dengia Karklės talasologinis draustinis, kurio tikslas yra išsaugoti unikalų, didele biologine įvairove Lietuvos pajūryje pasižymintį jūrinį kompleksą. Jis saugo jūrinio riedulyno biotopus su midijų bendrijomis ir banguolių kolonijomis, žuvų nerštо ir maitinimosi vietas, Europos Bendrijos svarbos „1170 Rifai" buveinę, sibirinių gagų, klykuolių, didžiųjų dančiasnapių ir mažųjų kirų žiemojimo bei migracinių sankaupų vietas ir upinę nėgę[335]. Teritorija kartu yra „Natura 2000" tinklo dalis, turinti ir buveinių, ir paukščių apsaugai svarbios teritorijos statusą[336]. Konkrečias šios vietos „Natura 2000" teritorijas įvardija 2010 m. poveikio aplinkai vertinimas. Karklės akvatoriją ir priekrantę dengia buveinių ir paukščių apsaugai svarbios teritorijos „Baltijos jūros priekrantė" (kodai LTPAL0001 ir LTPALB001). Pirmoji saugo „1170 Rifai" buveinę, antroji paukščių žiemojimo ir migracinių sankaupų vietas. Gretimą kopų juostą dengia buveinių apsaugai svarbi teritorija „Pajūrio kopos" (kodas LTKLA0009), o pati Karklės kranto dalis prie Rikinės, įskaitant Karklės prieplaukos sklypą, patenka į paukščių apsaugai svarbią teritoriją „Nemirsetos smiltpievės" (kodas LTKREB001), kurioje saugomos dirvoninio kalviuko perimvietės[337]. Iš sausumos pusės prie draustinio prisišlieja Karklės etnokultūrinis draustinis, į pietus Olando kepurės kraštovaizdžio draustinis su saugomu klifu, o šiaurinę studijos juostos ribą uždaro Plocio gamtinis rezervatas, griežčiausios apsaugos saugomų teritorijų tipas.

Šios vertybės turi ryškų sezoniškumą, kuris tiesiogiai veikia, kada ir kokius darbus galima atlikti. Žiemos ir ankstyvo pavasario sezonu priekrantėje susitelkia tūkstantinės žiemojančių vandens paukščių sankaupos. Kad jų netrikdytų, triukšmingus darbus jūroje tikslinga riboti lapkritį–kovą. Nuo kovo ties Nemirseta ir Karkle stebėti 1 700–2 200 ledinių ančių būriai[338]. Pavasarį (balandį–gegužę) Karklės–Palangos ruože vyksta žuvų nerštas, o banguolių augimvietės šiame ruože išlieka ištisus metus ir kartu yra rifų buveinės struktūros dalis[339]. Karklės–Šventosios ruože tankiai

[335] Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. rugpjūčio 17 d. nutarimas Nr. 838 „Dėl Pajūrio regioninio parko ir jo zonų bei buferinės apsaugos zonos ribų plano patvirtinimo", 2.1, 2.4, 2.6 ir 2.7 papunkčiai; suvestinė redakcija nuo 2024 m. kovo 29 d.

[336] UAB „AVEC". Vėjo energijos panaudojimas atviroje jūroje Šventosios–Palangos atkarpoje. Poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 2016, p. 278, 290.

[337] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 18, 25 ir 110–115. Saugomų teritorijų valstybės kadastro erdviniai duomenys, 2026 m. rugsėjo 6 d. užklausa (Karklės prieplaukos sklypas, kadastro Nr. 5528/0004:1018).

[338] UAB „AVEC". Vėjo energijos panaudojimas atviroje jūroje Šventosios–Palangos atkarpoje. Poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 2016, p. 120, 138 ir 152.

[339] AVEC, p. 52 ir 95.

statomi žvejybos tinklai jau dabar sutampa su paukščių maitinimosi vietomis, todėl žiemojančių paukščių mirtingumas čia yra vienas didžiausių Lietuvos pajūryje[340].

Akvatorijos aplinkos būklė nėra gera. Aplinkos apsaugos agentūra Lietuvos jūros rajoną vertina pagal Europos Sąjungos jūrų strategijos pagrindų direktyvą. Karklės akvatorija patenka į tarpinių vandenų vertinimo vienetą, kuris 2018–2023 m. geros aplinkos būklės (toliau GAB) nepasiekė pagal nevietinių rūšių, eutrofikacijos ir teršalų rodiklius. Gretimoje paplūdimių juostoje, kuri vertinama kaip vienas visos pakrantės vienetas, GAB nesiekia ir jūros šiukšlių rodiklis. 2018–2023 m. visoje Lietuvos pakrantėje vidutiniškai buvo 105 šiukšlės 100 m kranto ruože, kai siektina vertė yra mažiau kaip 20[341].

Krantas yra erozinis, jam būdingas nešmenų deficitas. Ties Olando kepure ilgalaikis kranto traukimasis siekė apie 1,43 m per metus, šiauriau, tarp Nemirsetos ir Olando kepurės, iki 1,57 m per metus, o paplūdimio plotis tik 10–15 m. Naujausi stebėsenos duomenys rodo santykinai stabilesnę pastarojo laikotarpio padėtį[342]. Nešmenų deficitas šiame ruože susikaupė per beveik du šimtmečius statant vieną hidrotechninį statinį po kito. 1822 m. Palangos prieplauka veikė kaip didelė buna ir kranto liniją tarp Palangos ir Nemirsetos pastūmėjo apie 200 m jūros link, 1834 m. pastatyti Klaipėdos uosto molai suformavo deficito zoną Olando kepurės–Karklės ruože, o nuo 1925 m. prisidėjo Šventosios molai. Apskaičiuota, kad ties šiais statiniais sulaikyta („stabilizuota”) maždaug po milijoną ar daugiau kubinių metrų smėlingų nuogulų[343]. Paplūdimių papildymas smėliu balansą pagerino, bet bendras nuogulų kiekis toliau mažėja. Bet kuris naujas statinys šiame ruože prisidėtų prie jau susikaupusio deficito.

17.2 Galimas poveikis

Nulinė alternatyva papildomo poveikio nedaro, o abi statomos alternatyvos aplinką veikia tais pačiais mechanizmais, tik skirtingu mastu. Skirtumus apibendrina Lentelė 17.1.

[340] AVEC, p. 139.

[341] Aplinkos apsaugos agentūra ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. Lietuvos jūros rajono aplinkos būklė 2018–2023 metais, geros aplinkos būklės savybės ir aplinkos apsaugos tikslai. Vilnius, 2025, p. 10, 87, 90, 179 ir 304–306.

[342] Lietuvos mokslų akademija. Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai, 2015, p. 48 ir 50 (8 pav.). Aplinkos apsaugos agentūra. Krantų pokyčių stebėsenos žemyninėje jūros pakrantėje rezultatai. Klaipėda, 2025 (Karklės ruožas Nr. 5); Žemyninės jūros pakrantės krantų būklės ir dinamikos stebėsenos rezultatai 2025–2026 m. Klaipėda, 2026 (kontrolinis taškas Nr. 67).

[343] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 453 ir 456–458.

17.1 lentelė. Galimo aplinkosauginio poveikio gradacija pagal alternatyvas.

Poveikio sritis	A0. Nulinė	A1. Maža prieplauka	A2. Didesnio masto uostelis
Statybos poveikis	Nėra	Mažesnis, bet ne nulinis; mažesnė atitverta akvatorija ir mažesnis pradinio gilinimo tūris, tačiau dugnas ir „1170 Rifai" buveinė vis tiek trikdomi	Didesnis; didesnės akvatorijos atitvėrimas ir daugiau gilinimo trikdo dugną ir rifų buveinę
Eksploatacijos poveikis	Nekinta	Mažesnis laivybos srautas navigacijos sezonu; nevietinių rūšių pernašos ir dirbtinio apšvietimo rizika atsiranda nuo pirmo sezono	Didesnis laivybos srautas, daugiau triukšmo, apšvietimo ir taršos rizikos akvatorijoje, kuri nesiekia GAB; nevietinių rūšių pernašos rizika didesnė dėl didesnio atplaukiančių laivų skaičiaus
Kalendorinis darbų suvaržymas	Netaikoma	Statybos ir gilinimo darbai veikiausiai ribojami paukščių žiemojimo ir žuvų neršto laikotarpiais	Tie patys apribojimai; dėl didesnės darbų apimties suvaržymas statybą ilgina labiau
Grįžtamumas	Netaikoma	Žemas; molai stacionarūs, poveikis mažesnis dėl mažesnio masto	Žemas; didesnis statinių pėdsakas stipriau keičia buveinę
Kompensavimo apimtis	Nereikia	Mažesnė, bet privaloma	Veikiausiai didesnė

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimą, Šventosios uosto galimybių studiją ir pramoginių laivų uostų aplinkosaugos gaires.

Statybos poveikis. A0, nulinė alternatyva, poveikio nedaro. A1 ir A2 alternatyvose yra statomi molai atviroje jūroje. Abi trikdo jūros dugną ir „1170 Rifai" buveinę, skiriasi tik mastas. Mažos prieplaukos atitverta akvatorija ir gilinimo apimtis mažesnės, todėl mažesnis ir dugno trikdymas bei rifų buveinės pažeidimas. Didesnio masto uostelis statybos metu paveiktų labiau. Didesnės akvatorijos atitvėrimas ir didesnis gilinimo tūris tiesiogiai trikdo jūros dugną ir rifų buveinę. Sausumoje abi statomos alternatyvos užimtų Karklės prieplaukos sklypą, kuris visas yra paukščių apsaugai svarbioje teritorijoje „Nemirsetos smiltpievės", o privažiavimo jungtis kirstų valstybinės reikšmės mišką. Didesnio masto uosteliui papildomai reikėtų sausumos už sklypo ribų, todėl jo poveikis sausumoje neapsiribotų sklypu.

Eksploatacijos poveikis. Uostą pradėjus naudoti, alternatyvos skiriasi laivybos srauto dydžiu. Abiejų alternatyvų laivyba telkiasi į navigacijos sezoną, o didesnio masto uostelyje tuo metu toje pačioje akvatorijoje judėtų daugiau laivų, todėl didėtų triukšmas ir taršos rizika. Abiem atvejais papildoma apkrova tenka akvatorijai, kuri jau nesiekia GAB. Bet koks papildomas poveikis čia svaresnis nei geros būklės vandenyse. Eksploatacijos triukšmą sausumoje galima lyginti su vėjo parko poveikio aplinkai vertinime apskaičiuotu gamtiniu fonu, kuris visai Karklės–Palangos atkarpai vienodas ir esant 8 m/s vėjo greičiui siekia 47,6 dB(A). Šis fonas didėja kartu su vėjo greičiu, todėl ramiu oru jis gerokai žemesnis[344]. Leidžiamus triukšmo dydžius gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų aplinkoje nustato Lietuvos higienos norma HN 33:2026 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeniniuose pastatuose bei jų aplinkoje", galiojanti nuo 2026 m. vasario 13 d.

[344] AVEC, p. 200.

Kalendorinis darbų suvaržymas. Žiemojančių paukščių ramybės laikotarpis (lapkritis–kovas) ir pavasario nerštas sukuria kalendorinius ribojimus. Jautriausiu metu povandeniniai statybos ir gilinimo darbai veikiausiai bus ribojami. To pavyzdys yra 2010 m. sprendimas, kuriuo hidrotechninių įrenginių statyba ir grunto kasimo darbai jūroje buvo uždrausti gruodžio–kovo mėnesiais (žr. 7 skyrių). Toks suvaržymas būtų taikomas abiejų statomų alternatyvų statybai ir eksploataciniam gilinimui.

Grįžtamumas. Nulinėje alternatyvoje statinių nėra, todėl grįžtamumo klausimas jai nekyla. Abi statomos alternatyvos yra žemo grįžtamumo. Nuolatiniai molai keičia nešmenų pernašą ir buveinę ruože, kuris ir taip yra erozinis, ir praktiškai šio pokyčio atšaukti nebeįmanoma.

17.3 Poveikio mažinimas ir kompensavimas

Poveikį mažina keturios priemonių grupės: projektavimo ir vykdymo apribojimai, eksploatacijos tvarkos priemonės, ekologinis kompensavimas ir stebėsena.

Pirma, projektavimo ir vykdymo apribojimai. Tai darbų derinimas su kalendoriniu langu (vengiant paukščių žiemojimo ir žuvų neršto laikotarpių), mažesnio masto ir mažesnio pėdsako sprendinių pirmenybė ir nešmenų valdymas. Stacionarūs molai reikalautų eksploatacinio gilinimo ir smėlio perpylimo į šiaurinį krantą, kad nebūtų paspartinta gretimo kranto erozija (žr. 12 skyrių). Papildomai siūlomos dvi priemonės, perimtos iš Šventosios uosto galimybių studijos: aplinkos oro taršos poveikio įvertinimas statybos metu ir hidrografiniai bei geofiziniai tyrimai tarp būsimų molų, kuriais nustatomas iškasamo grunto tūris ir litologinė sudėtis[345]. Toje pačioje studijoje aptartas įplaukos kanalo (jūros dugne iškastos vagos, kuria laivai priplaukia prie uosto vartų) plotis yra projektavimo kompromisas. Siauresnis kanalas priekrantės tėkmes keičia mažiau, tačiau jo smėlėti krantai nepastovūs, todėl akvatoriją prieš vartus vis tiek tenka platinti. Kompromisas sprendžiamas projektuojant kartu su nešmenų valdymu.

Mažesnio pėdsako sprendinys nebūtinai reiškia mažesnį kasmetinį gilinimą. Kasmetinio gilinimo apimtį labiau lemia tai, kiek išilginės nešmenų pernašos perima molai ir vartai, nei pats uosto dydis. Trumpesni molai priekrantės procesus keičia mažiau, bet vartų nuo užnešimo neapsaugo, todėl kasmetinio gilinimo gali prireikti dažniau.

Antra, eksploatacijos tvarkos priemonės. Jų reikia, nes laivų nuotekų bei lankytojų šiukšlių tarša ir uosto apšvietimo poveikis atsiranda naudojant uostą. Pramoginių laivų uostų aplinkosaugos gairėse siūlomas laivų nuotekų priėmimas: išsiurbimo stotis uoste, reikalavimas laivams turėti sulaikymo talpas ir uosto sanitarinių mazgų prijungimas prie tinklų arba patvirtinto vietinio valymo įrenginio[346]. Lankytojų šiukšlinimui, kuris gairėse įvertintas kaip aukšta rizika, mažinti siūlomi informaciniai ženklai ir reguliarios teritorijos apžiūros, o Karklėje tai svarbu, nes paplūdimių juosta pagal jūros šiukšlių rodiklį GAB nesiekia. Šviesos taršai mažinti ten pat siūlomas kryptingas, mažo intensyvumo apšvietimas su laikmačiais arba judesio jutikliais. Uosto apšvietimo ir vaizdo

[345] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 483–484.

[346] „Environmental Risk Management Action Plan", EcoMarinas projektas (Interreg South Baltic, Nr. STHB.02.02-IP.01-0006/23), 2026, p. 9–10, 20 ir 22–23.

stebėjimo sprendinius čia bet kuriuo atveju tektų derinti su saugomų teritorijų institucijomis. Gairėse visos šios priemonės yra rekomendacinės.

Trečia, ekologinio kompensavimo priemonės. LR teritorijos bendrajame plane priekrantės iki 20 m gylio juostoje uostų ir uostelių infrastruktūros plėtrai prioritetas teikiamas taikant ekologines kompensavimo priemones, todėl žemesnio lygmens planavimui tai veikia kaip planavimo sąlyga kiekvienai statomai alternatyvai[347]. Konkrečios kompensavimo priemonių sudėties bendrasis planas neapibrėžia, ji nustatoma per poveikio aplinkai vertinimo (toliau PAV) procedūrą derinant su saugomų teritorijų institucijomis. Didesnio masto uostelio atveju kompensavimo priemonių apimtis veikiausiai būtų didesnė dėl didesnio poveikio. Abi statomos alternatyvos priskiriamos veikloms, kurioms atliekama atranka dėl PAV, o vertinimo lygmuo priklausys nuo pasirinkto masto (žr. 7 skyrių).

Ketvirta, stebėsena, kuri turėtų prasidėti dar iki statybos. Prieš statybos darbus būtina užfiksuoti esamą foninę situaciją, atliekant svarbiausių hidrobiologinių parametrų ir jų sezoninės kaitos tyrimus, taip pat įvertinti poveikį žuvų ištekliams ir praeivių žuvų migracijoms[348]. Toliau stebėsena tęsiama įgyvendinus projektą: sekama krantų dinamika ir buveinių būklė, kad eksploataciją būtų galima laiku koreguoti. Orientyras čia yra 2010 m. poveikio aplinkai vertinimas. Jis numatė prieplaukos valdytojo finansuojamą aplinkos stebėseną poveikio zonoje: žiemojančių vandens paukščių apskaitas statybos laikotarpiu ir dar trejus metus po statybos, augalijos stebėjimus pirmais ir trečiais metais po pastatymo ir kranto zonos matavimus kasmet bei po stipresnių audrų[349]. Šį įsipareigojimą tikslinga perimti kaip statomo sprendinio eksploatacijos ir valdysenos sąlygą.

17.4 Tvarumo ir ESG principai

Galutinis sprendinys turi išlikti pagrįstas tiek statybos metu, tiek per visą eksploatacijos laikotarpį. Tvarumas vertinamas pagal šešis principus, apimančius aplinkosaugos, socialinės atsakomybės ir valdysenos (toliau ESG) sritis.

- **Atsakingas gamtos išteklių naudojimas.** Sprendinys neperžengia akvatorijos ir kranto galimybių. Papildoma apkrova mažinama iki įmanomo minimumo ir kompensuojama.
- **Išteklių efektyvumas.** Eksploatacijoje taikomi švarios energijos ir žiedinės ekonomikos sprendiniai (energijos ir vandens taupymas, atliekų mažinimas), įskaitant laivų atliekų ir nuotekų priėmimo infrastruktūrą prieplaukoje[350]. Laivų fekalinių nuotekų išleidimas ir kuro perpylimas gairėse įvertinti kaip dvi didžiausios mažų uostų eksploatacijos rizikos, o Karklės prieplaukos sklype inžinerinių tinklų šiandien nėra (žr. 12 skyrių), todėl šis punktas yra ir inžinerinė, ir valdysenos sąlyga.

[347] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789, sprendinių 591.1 papunktis.

[348] ALATEC ir Ardanuy Ingeniería. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 485.

[349] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 183–185.

[350] „Environmental Risk Management Action Plan", EcoMarinas projektas (Interreg South Baltic, Nr. STHB.02.02-IP.01-0006/23), 2026, p. 9–11.

- **Aplinkos apsauga ir poveikio mažinimas.** Taikomos 17.3 poskyryje aprašytos priemonės, o poveikis kompensuojamas taip, kad bendras teritorijos gamtinis balansas neblogėtų.
- **Socialinė atsakomybė.** Sprendinys derinamas su Karklės bendruomenės ir lankytojų interesais; veiklos intensyvumas ir srautų valdymas planuojami taip, kad nemažintų vietos gyvenimo kokybės. Darbuotojams užtikrinama saugi darbo aplinka, o krantinės, takai ir paslaugų pastatai pritaikomi žmonėms su negalia.
- **Valdysena.** Aplinkosauginiai įsipareigojimai (kompensavimo priemonės, stebėsena, kalendoriniai darbų apribojimai) įrašomi į valdytojo arba operatoriaus sutartį kaip išmatuojamos sąlygos. Šis principas įgyvendinamas paskyrus atsakingą asmenį. Pramoginių laivų uostų aplinkosaugos gairėse tam numatyta aplinkosaugos koordinatoriaus funkcija, apimanti kasdienę stebėsenos, ataskaitų ir personalo mokymų priežiūrą[351]. Karklės mastui šią funkciją pakaktų įtraukti į pareigybės aprašą.
- **Ilgalaikė perspektyva.** Sprendinys vertinamas atsižvelgiant į klimato kaitą: kylantį jūros lygį, ypač audrų sezono metu, kuris didina stacionarios infrastruktūros riziką ir eksploatacijos sąnaudas. Abi statomos alternatyvos yra stacionarios ir šio poveikio neišvengia, tačiau mažesnio masto ir pėdsako sprendinys jam mažiau jautrus. Statybos ir gilinimo darbų emisijų poveikis klimatui įvertintas 16 skyriuje.

17.5 Skyriaus išvada

Aplinkosauginė našta auga kartu su uosto mastu: mažos prieplaukos stacionarus pėdsakas ir laivybos srautas mažesni, todėl mažesnis ir jos poveikis jautriai akvatorijai bei eroziniam krantui, o didesnio masto uosteliui tikėtina didesnė ir poveikio, ir kompensavimo apimtis. Numatytos priemonės (laivų nuotekų priėmimas, smėlio perpylimas, ekologinis kompensavimas) skirtos paties uosto poveikiui mažinti, o aplinkosauginės naudos, kuri šį poveikį atsvertų, nenustatyta. Tačiau aplinkosauginiai reikalavimai statybos galimybės savaime neatmeta. Poveikio aplinkai vertinimo, bent atrankos lygmens, prireiks bet kuriai statomai alternatyvai, tačiau šiai pakrantei 2010 m. jau kartą atliktas visos apimties vertinimas su teigiamu sprendimu dėl nedidelės prieplaukos. Aplinkosauginis leistinumas mažai prieplaukai atrodo tikėtinas, o didesnio masto uosteliui galimas, nors ir su didesne neapibrėžtimi dėl poveikio „Natura 2000" teritorijoms ir kompensavimo priemonių apimties. 2010 m. sprendimu prieplauką leista naudoti su žvejyba jūroje susijusiai veiklai, o rekreacinei funkcijai jis netaikomas ir jo galiojimas pasibaigęs (žr. 7 skyrių). Einant atrankos keliu, poveikio „Natura 2000" teritorijoms reikšmingumo išvadą teiks Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos. Nepalankios saugomų teritorijų institucijų derinimo sąlygos keistų alternatyvos mastą arba pačią statybos galimybę. Abiem statomoms alternatyvoms privalomos ekologinės kompensavimo priemonės ir stebėsena.

[351] „Environmental Risk Management Action Plan", EcoMarinas projektas (Interreg South Baltic, Nr. STHB.02.02-IP.01-0006/23), 2026, p. 25.

18. Geopolitinė ir gynybinė funkcija

Techninė šios studijos specifikacija reikalauja išanalizuoti geopolitinę situaciją ir įvertinti galimą uostelio gynybinę funkciją[352]. Šio klausimo kontekstas per pastaruosius metus pasikeitė. Po povandeninės infrastruktūros pažeidimų Baltijos jūroje NATO 2025 m. sausį pradėjo operaciją „Baltic Sentry", sustiprinusią karinę stebėseną jūroje[353]. Europos Komisija 2026 m. uostų strategijoje uostus įvardijo svarbiais ES energijos tiekimui ir gynybai, o dvejopos paskirties (civilinės ir gynybinės) infrastruktūros statusą susiejo su karinio mobilumo reglamento pasiūlymu[354]. Tai paaiškina, kodėl saugumo klausimas keliamas net nedideliam pakrantės objektui.

18.1 Galimos funkcijos

Civilinė sauga ir gelbėjimas. Žmonių paiešką ir gelbėjimą LR jūros rajone nuo 2009 m. organizuoja ir koordinuoja Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų (toliau KJP) Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras, veikiantis pagal 1979 m. Tarptautinę jūrų paieškos ir gelbėjimo konvenciją ir 1992 m. Helsinkio konvenciją dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos[355]. Karklės prieplauka į šią veikiančią sistemą įsilietų kaip papildoma švartavimosi vieta pakrantės ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios uostų, todėl įvykus incidentui priekrantėje ji galėtų sutrumpinti gelbėjimo pajėgų kelią iki įvykio vietos. Teisinis kelias tokiai funkcijai yra: LR specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 97 straipsnio 5 punkto f papunktis tarp statybos draudimo pajūryje išimčių įvardija specialiosios paskirties pastatus ir įrenginius, skirtus žmonių gelbėjimo tikslams, jei juos numato teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai[356].

Pakrantės stebėsena ir institucijų buvimas vietoje. Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau VSAT) Karklėje jau turi infrastruktūrą. Pakrančių apsaugos rinktinė atkurta nuo 2024 m. sausio 1 d., o jos laikinas patalpas būstinės remonto metu numatyta įrengti ir Karklės atraminiame punkte[357]. Rinktinės funkcijos apima valstybės sienos apsaugą, paiešką ir gelbėjimą, laivų stebėjimą ir neteisėtos veiklos kontrolę teritorinėje jūroje bei bendradarbiavimą su KJP. Jūros pusėje pakrantę visą parą stebi KJP Jūros ir pakrančių stebėjimo tarnyba. Jos postai Palangoje, Klaipėdoje ir Nidoje radiolokacinėmis, optinėmis ir elektroninėmis priemonėmis kontroliuoja LR teritorinę jūrą, išskirtinę ekonominę zoną ir Kuršių marias, o Karklės pakrantė yra tarp Klaipėdos ir Palangos postų[358].

---

[352] Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Kretingalės seniūnija. Karklės daugiafunkcinio laivų uosto įrengimo galimybių studijos parengimo paslaugos pirkimo techninė specifikacija, 3 skyrius „Reikalavimai galimybių studijos turiniui", 3.13 punktas.

[353] NATO, pranešimas „NATO launches Baltic Sentry to increase critical infrastructure security", 2025 m. sausio 14 d., nato.int.

[354] Europos Komisija, ES uostų strategija (komunikatas), COM(2026) 112 final, 2026 m. kovo 4 d., 1 skyrius, 2.2 ir 2.5 poskyriai.

[355] Lietuvos kariuomenė, Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras. kariuomene.lt.

[356] Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas, 2019 m. birželio 6 d. Nr. XIII-2166; aktuali redakcija nuo 2026 m. gegužės 1 d., 97 straipsnio 5 punkto f papunktis.

[357] D. Bikauskaitė. Vėl grąžinama Pakrančių apsaugos rinktinė. Vakarų ekspresas, ve.lt, 2023 m. spalio 12 d.

[358] Lietuvos kariuomenė, Karinių jūrų pajėgų Jūros ir pakrančių stebėjimo tarnyba. kariuomene.lt.

Institucijų laivams prieplauka galėtų būti naudinga kaip laikino švartavimosi vieta. Šventosios jūrų uosto įstatyme tarp šešių uosto paskirčių įvardyti ir valstybės institucijų laivai[359]. Abiejose statomose Karklės alternatyvose numatyta svečių stotelė ir saugus prieglobstis, todėl, jei prieplaukai būtų nustatyta analogiška paskirtis, VSAT, KJP ar aplinkos apsaugos tarnybų laivai galėtų ja naudotis pagal poreikį.

Šventosios uosto atlyginimo už paslaugas tvarkoje krašto apsaugos, pasienio ir policijos laivams taikoma 100 % nuolaida, o 2010 m. Šventosios uosto atstatymo galimybių studijoje kariniams, sienos apsaugos ir aplinkos apsaugos laivams uosto mokesčiai taip pat netaikomi[360]. Vis dėlto šiuo aspektu turėtų būti kalbama ne tik apie pajamas, bet ir apie funkcijos vertę, t. y. jos prasmė yra nauda visuomenei, kurios uosto mokesčiai neatspindi.

Dvejopos paskirties finansavimo kryptis. ES lygmeniu ši kryptis dar tik formuojasi. Europos Komisijos pasiūlyme dėl karinio mobilumo reglamento numatoma bendra priemonių sistema karinės įrangos, krovinių ir personalo gabenimui palengvinti ir transporto infrastruktūrai pritaikyti dvejopai paskirčiai[361]. ES uostų strategijoje nurodoma, kad atnaujintos visuotinės ekonominės svarbos paslaugų valstybės pagalbos taisyklės leidžia valstybėms narėms veiksmingiau remti mažesnius salų, pakrančių ir atokiausių regionų uostus. Tačiau finansavimo ar funkcijos fakto iš šių dokumentų šiandien kildinti negalima. Karinio mobilumo reglamento reikšmė Karklei paaiškėtų tik jį priėmus ir apibrėžus nacionalines įgyvendinimo priemones.

18.2 Ribotumas

Mastas ir gylis. Karklės prieplaukos akvatorija pagal techninę analizę siektų apie 3 m gylį[362] ir tiktų mažiesiems laivams, kurių grimzlė neviršija maždaug 1,8 m, t. y. motoriniams laivams iki maždaug 12 m, o burinėms jachtoms iki maždaug 9 m ilgio esant vidutiniam jūros lygiui. Pagal uostų projektavimo praktikoje taikomus gylio reikalavimus apie 3 m gylio akvatorija priimtų karinio jūrų laivyno 9–11 m klasės katerius, kurių grimzlė 1,5–1,8 m. Tačiau jos nepakaktų 30–40 m ilgio pasienio apsaugos ar aplinkosaugos laivams, kurių grimzlė apie 3,5 m ir kuriems reikia apie 4,3 m gylio[363]. Funkcija, reikalaujanti didesnės grimzlės laivų, Karklėje būtų neįmanoma be kapitalinio gilinimo, kuris šioje studijoje nesvarstomas. Karklės prieplauka tiktų mažiesiems tarnybiniams ir gelbėjimo laivams, o didesnio masto funkcijoms netiktų pati jos akvatorija.

Planavimo dokumentai. Nė vienas vertintas planavimo dokumentas civilinės saugos ir gelbėjimo funkcijos Karklės prieplaukai nepriskiria kaip pirminio sprendinio (žr. 5 skyrių). Todėl gynybinė ar

[359] Lietuvos Respublikos Šventosios jūrų uosto įstatymas, 2006 m. lapkričio 16 d. Nr. X-910; suvestinė redakcija nuo 2024 m. liepos 26 d., 4 straipsnio 1 dalies 4 punktas.

[360] Atlyginimo už Šventosios jūrų uosto paslaugas naudojimosi infrastruktūra tvarka, patvirtinta Palangos miesto savivaldybės tarybos 2025 m. balandžio 17 d. sprendimu Nr. T2-140 (2026 m. kovo 26 d. sprendimo Nr. T2-69 redakcija), 14.1 papunktis. ALATEC ir Ardanuy Ingenierία. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 516.

[361] Europos Komisija, pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl sklandesnio karinės įrangos, krovinių ir personalo vežimo visoje Sąjungoje priemonių sistemos sukūrimo, COM(2025) 847 final, 2025 m. lapkričio 19 d.

[362] Žaromskis R., Gulbinskas S., Visakavičius E. Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. Jūros ir krantų tyrimai 2010. Klaipėdos universiteto leidykla, 2010, p. 223.

[363] ALATEC ir Ardanuy Ingenierία. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2010, p. 327, Lentelė 73.

civilinės saugos funkcija neturėtų būti pagrindinis projekto argumentas: ji gali tik papildyti žvejybos ir rekreacijos funkcijas, kurios turi strateginį pagrindą.

Institucijų pozicijos ir derinimo procedūra. Aprašytos funkcijos kol kas yra galimybės, dar nesuderintos su institucijomis. Ar institucijos naudotųsi prieplauka ir kokiomis sąlygomis, paaiškėtų tik per derinimą su Krašto apsaugos ministerija, KJP, VSAT, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentu ir kitomis atsakingomis institucijomis. Toks derinimas atliekamas prieš įgyvendinimą ir įtraukiamas į įgyvendinimo planą. Vienas derinimo elementas gali kilti tiesiogiai iš įstatymo. Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 139 straipsnis valstybės sienos apsaugos objektų apsaugos zonose draudžia statyti statinius ir hidrotechninius įrenginius be VSAT pritarimo, o prie tokių objektų priskiriami ir VSAT atraminiai punktai[364].

18.3 Skyriaus išvada

Gynybinė ir civilinės saugos funkcija Karklei yra galima papildoma nauda. Tvirčiausias jos pagrindas yra institucinis: VSAT Karklėje jau veikia, KJP stebėsenos sistema dengia pakrantės ruožą, o gelbėjimo koordinavimo sistema apima visą LR jūros rajoną. Prieplauka šias veiklas galėtų papildyti švartavimosi vieta ir žmonių gelbėjimo pastatais bei įrenginiais, kuriems įstatymas numato statybos draudimo išimtį. Paklausos ir finansavimo ši funkcija šiandien nepagrindžia. Tačiau „daugiafunkciškumo" etiketė gali paskatinti dalį sąnaudų priskirti gynybai ar energetikai. Todėl alternatyvos lyginamos pagal 10 skyriuje nustatytus kriterijus, saugumo nauda atskiru kriterijumi nevertinama ir laikoma šalutine, o studijos rekomendacija grindžiama patikrintu poreikiu. Saugumo funkcijos apimtis paaiškėtų derinant su atsakingomis institucijomis prieš įgyvendinimą.

[364] Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas, 2019 m. birželio 6 d. Nr. XIII-2166; aktuali redakcija nuo 2026 m. gegužės 1 d., 136 straipsnis ir 139 straipsnio 1 dalies 1 punktas.

19. Rizikų analizė

Uosto statyba Karklėje techniškai galima, tačiau yra rizikų, kurios gali pakeisti projekto apimtį, grafiką ir sąnaudas. Galimybių studijos etape projektinio sprendinio dar nėra, todėl rizikos vertinamos kokybiškai. Kiekvienai rizikai nustatomi tikimybė, poveikis, mažinimo priemonė ir etapas, kuriame ji sprendžiama. Ten, kur rizika jau išreikšta pinigais, jos dydį rodo finansinės ir ekonominės analizės jautrumo skaičiavimai (žr. 15.6 ir 16.4 poskyrius). Devynios aukšto poveikio rizikos gali pakeisti patį sprendimo pagrįstumą, o keturias iš jų rekomenduojama išspręsti prieš investicinį sprendimą. Didžiausi neapibrėžtumai yra investicijų sąmata ir gilinimo darbų apimtis, o nuo svečių paklausos prielaidų labiausiai priklauso alternatyvų palyginimas pagal naudą. Rizikų vertinimai yra studijos rengėjų ekspertiniai sprendimai. Jie turėtų būti peržiūrimi tolesniame projekto etape.

19.1 Rizikų grupės ir vertinimo tvarka

Rizikos skirstomos į šešias 2 skyriuje įvardytas grupes: teisinę ir reglamentinę, aplinkosauginę, techninę-inžinerinę, finansinę, socialinę (suinteresuotųjų šalių) ir terminų. Socialinei grupei priskiriamos ir bendruomenės bei reputacijos rizikos.

Kiekviena rizika vertinama pagal dvi skales. **Tikimybė** rodo, kiek tikėtina, kad rizika pasireikš projekto parengimo arba veiklos laikotarpiu, ir vertinama trimis lygiais: žema (mažiau kaip 25 %), vidutinė (25–60 %) arba aukšta (daugiau kaip 60 %). **Poveikis** rodo, ką rizika reikštų projektui, jei pasireikštų. Mažas poveikis keičia atskirus sprendinius ar sąnaudų dalis, bet ne projekto apimtį ar grafiką. Vidutinis poveikis verčia perplanuoti vieno etapo apimtį, grafiką arba sąnaudas. Aukštas poveikis keičia investicinio sprendimo pagrįstumą, projekto mastą arba įgyvendinamumą.

Iš tikimybės ir poveikio išvedamas rizikos lygis. Kritinis lygis nustatomas, kai aukšta tikimybė sutampa su aukštu poveikiu. Aukštas lygis nustatomas, kai aukštas poveikis sutampa su vidutine tikimybe arba vidutinis poveikis su aukšta tikimybe. Vidutinis lygis nustatomas, kai vidutinė tikimybė sutampa su vidutiniu poveikiu, aukšta tikimybė su mažu poveikiu arba aukštas poveikis su žema tikimybe. Kiti deriniai duoda mažą lygį. Pagal lygį nustatoma, kurioms rizikoms dėmesys skiriamas pirmiausia. Lentelėje 19.1 jis rodomas dviem reikšmėmis, prieš mažinimo priemones ir po jų. Antroji reikšmė yra likutinė rizika, tai yra lygis įgyvendinus priemones. Pagal ją sprendžiama, ar rizika tampa priimtina.

Vertinimo įrankis yra tikimybės ir poveikio matrica, o tikimybių procentai žymi ekspertinio vertinimo intervalus. Prieš investiciniame etape nėra nei projektinio sprendinio, nei vietos tyrimų, todėl tokiam atvejui Centrinės projektų valdymo agentūros Investicijų projektų rengimo metodika numato bent kokybinį rizikos vertinimą[365].

[365] Investicijų projektų rengimo metodika (Centrinė projektų valdymo agentūra), versija 2.2.4, galiojanti nuo 2026 m. gegužės 29 d., 6.3 skyrius „Kintamųjų tikimybės" (71 psl.).

19.2 Rizikos ir jų mažinimo priemonės

19.1 lentelė. Projekto rizikos, jų vertinimas ir mažinimo priemonės.

Grupė	Rizika	Tikimybė	Poveikis	Lygis prieš ir po mažinimo priemonių	Mažinimo priemonė	Kada sprendžiama
Teisinė ir reglamentinė	Didesnio masto uostelio (A2) detaliojo plano koregavimas ir planavimo dokumentų neatitikimai (naudojimo būdas, statybos rūšies kvalifikavimas) užtęsia leidimų gavimą, o koreguoti sprendiniai gali neatitikti aukštesnio lygmens dokumento sprendinių	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Pradėti koregavimą kartu su projektavimu. Prieš statybą leidžiantį dokumentą patikrinti plano, projekto ir leidimo suderinamumą, plano technines klaidas taisyti tvirtinančio subjekto sprendimu pagal Neringos savivaldybės praktiką	Projektavimo metu
Teisinė ir reglamentinė	Valstybinės reikšmės miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis procedūra (Vyriausybės nutarimas, II grupės miškams trigubo dydžio kompensacija) užtrunka arba pareikalauja nenumatytų išlaidų	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Procedūrą pradėti anksti ir su Valstybine miškų tarnyba bei Aplinkos ministerija išsiaiškinti, ar pavertimo pagrindą sudaro galiojantys Pajūrio regioninio parko ir Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planų sprendiniai (žr. 6 ir 12 skyrius). Kompensacijos dydį apskaičiuoti projektavimo etape ir įtraukti į sąmatą	Projektavimo metu
Teisinė ir reglamentinė	Sklypo panaudos terminas (2042 m. spalio 8 d.) baigiasi anksčiau nei analizės laikotarpis iki 2051 m., todėl paskutinių metų srautai remiasi nepratęsta valdymo teise (žr. 13 ir 15 skyrius)	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Panaudos pratęsimą arba perėjimą prie patikėjimo teisės inicijuoti prieš investicinį sprendimą ir prieš ilgalaikės valdytojo ar operatoriaus sutarties sudarymą, žingsnį įrašyti į įgyvendinimo planą, kartu išsiaiškinti uosto akvatorijos naudojimo teisinį pagrindą	Investicinio sprendimo metu
Aplinkosauginė	Krantų erozija ir molų poveikis nešmenų pernašai reikalauja nuolatinių krantotvarkos darbų, o be smėlio perpylimo šiaurinio kranto erozija spartėja	Aukšta	Vidutinis	Aukštas / Vidutinis	Smėlio perpylimą į šiaurinį krantą numatyti kaip nuolatinę eksploatacijos pareigą su smėlio kokybės kriterijais, prieš statybą atlikti foninės būklės tyrimus ir tęsti kranto dinamikos stebėseną	Projektavimo ir eksploatacijos metu (valdytojas ar operatorius)
Aplinkosauginė	Per didelis mastas kelia grėsmę saugomos teritorijos vertybėms bei Karklės etnokultūriniam tapatumui	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Uosto mastą riboti iki maždaug 100 vietų. Nustatyti statinių architektūros ir mastelio sąlygą, įvertinti poveikį saugomoms vertybėms	Studijos ir projektavimo metu

Grupė	Rizika	Tikimybė	Poveikis	Lygis prieš ir po mažinimo priemonių	Mažinimo priemonė	Kada sprendžiama
Aplinkosauginė	Veikiančiame uoste trūksta aplinkosaugos valdymo (procedūrų, personalo mokymų, įvardytų atsakomybių), daugėja incidentų	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Į valdytojo ar operatoriaus sutartį įrašyti išmatuojamas aplinkosaugos valdymo sąlygas (eksploatacijos tvarka, mokymai, koordinatoriaus funkcija, stebėsenos rodikliai) ir perkelti į ją poveikio aplinkai vertinimo (toliau PAV) įsipareigojimus	Eksploatacijos metu (valdytojas ar operatorius)
Techninė-inžinerinė	Gilinimo darbų apimtis nežinoma, nes darbinė prielaida remiasi akvatorijos užnešamumu pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo įvertį, nustatytą to meto koncepcijos geometrijai	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Atlikti nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimą prieš investicinį sprendimą. Kol nėra tyrimo rezultatų, gilinimo sąnaudas laikyti neapibrėžtomis visu jautrumo analizės intervalu	Investicinio sprendimo metu
Techninė-inžinerinė	Sausumoje laikomų laivų talpa riboja mastą, nes A2 žiemos saugojimas į sklypą netelpa	Aukšta	Aukštas	Kritinis / Aukštas	Saugojimo iškėlimą už uosto teritorijos įkainoti, nuolatinių vietų skaičių derinti prie talpos	Studijos ir projektavimo metu
Techninė-inžinerinė	Projektavimo etapo tyrimai (batimetrija, bangų ir srovių modeliavimas, geologija) pakeičia technines prielaidas ir sąmatą, o tyrimų finansavimas dar nesuplanuotas	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Tyrimus ir jų eiliškumą įtraukti į įgyvendinimo planą, tyrimų sąmatą parengti pirmuoju jo žingsniu, finansavimą numatyti prieš projektavimą	Prieš projektavimą ir projektavimo metu
Techninė-inžinerinė	Įplaukos orientacija, akvatorijos geometrija ar povandeninės kliūtys neatitinka geros projektavimo praktikos, kyla eksploatacinės saugos ir draudimo problemų	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Atlikti įplaukos ir prieigų zonos tyrimą ir įrengti navigacinį ženklinimą	Projektavimo metu (projektuotojas)
Techninė-inžinerinė	Statinių aukščio atsargos, jei nustatoma pagal stebėtus vandens lygius, gali nebeužtekti kylant jūros lygiui, ypač audrų sezono metu[366]	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Molų ir krantinių viršaus altitudes bei bangų apsaugos parametrus techninio projekto etape tikrinti pagal klimato prognozes, aukščio atsargą nustatyti pagal prognozuojamą jūros lygį	Projektavimo metu

[366] Klimato kaitos prognozių iki 2100 metų parengimas. Įvadinė ataskaita. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos užsakymu, Ryga, 2022 m. lapkritis, 3.31 skyrius „Jūros lygis" (p. 98–99).

Grupė	Rizika	Tikimybė	Poveikis	Lygis prieš ir po mažinimo priemonių	Mažinimo priemonė	Kada sprendžiama
Finansinė	Investicijų sąnaudos viršija atskaitinę sąmatą. Šventosios molų pirkime to paties techninio projekto rangos pasiūlymai skyrėsi 1,81 karto (žr. 15 skyrių)	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Molų kainą laikyti intervalu, prieš pirkimą atlikti rinkos konsultaciją. Finansavimo sprendimą priimti tik su patikslinta sąmata po techninio projekto, keitimų riziką įvertinti rangos sutarties sąlygose	Projektavimo, investicinio sprendimo ir pirkimo metu
Finansinė	Kvalifikaciniai reikalavimai susiaurina jūrinės hidrotechnikos tiekėjų ratą, kaina formuojasi be realios konkurencijos arba pirkimas kartojamas	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Anksti atlikti rinkos konsultaciją, patikrinti kvalifikacinių sąlygų proporcingumą, grafike numatyti atsargą pakartotiniam pirkimui	Pirkimo metu
Finansinė	Metinė paramos suma viršija atskaitinį įvertį	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Daugiametį biudžeto įsipareigojimą priimti kaip investicinio sprendimo sąlygą, paramos dydį naudoti alternatyvų palyginimo kriterijumi, reinvesticijų ciklus planuoti daugiamečiame biudžete	Investicinio sprendimo ir eksploatacijos metu
Finansinė	Svečių paklausa pervertinama, todėl mastas parenkamas didesnis, nei pagrindžia nauda, o vis daugiau vietų užima nuolatiniai laikytojai ir atsiranda nenumatytų žiemos saugojimo sąnaudų	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Paklausos prielaidas pirmaisiais veiklos metais laikyti apatinėje intervalo dalyje, paklausą patikrinti po Šventosios uosto atidarymo, žiemos saugojimo sąnaudas numatyti ir viduriniame scenarijuje	Investicinio sprendimo ir eksploatacijos metu
Finansinė	Švartavimosi vietų pasiūlos šuolis regione (iki maždaug 1 085 naujų vietų iki Karklės atidarymo, žr. 14 skyrių) spaudžia tarifus ir nuolatinių vietų užimtumą, o svečių srautas pasiskirsto tarp daugiau uostų	Aukšta	Vidutinis	Aukštas / Vidutinis	Paklausos prielaidas laikyti stebimame intervale, pasiūlos perteklių vertinti žemu scenarijumi, tarifų intervalo poveikį rodyti jautrumo analizėje, paklausą patikrinti po Šventosios uosto atidarymo	Investicinio sprendimo ir eksploatacijos metu
Finansinė	Eksploatacijos perdavimas operatoriui be veiklos rodiklių ir priežiūros baigiasi sutarties nutraukimu ir uosto veiklos sutrikimu	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Nuomos ar koncesijos sutartyje numatyti veiklos rodiklius, investicinių įsipareigojimų kontrolę, grąžos savivaldybei mechanizmą ir vienareikšmį gilinimo sąnaudų priskyrimą	Eksploatacijos metu
Socialinė	Bendruomenė priešinasi sprendiniui, jei įtraukiama tik galutiniame etape, ir projektas praranda bendruomenės pritarimą	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Bendruomenę ir žvejus įtraukti nuo studijos etapo su pastabų atsekamumu, užtikrinti viešumą PAV procedūroje	Studijos ir projektavimo metu

Grupė	Rizika	Tikimybė	Poveikis	Lygis prieš ir po mažinimo priemonių	Mažinimo priemonė	Kada sprendžiama
Socialinė	Uostas sutrikdo vietos ramybę ir pertraukia laisvą praėjimą pajūriu	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Nepertraukiamą viešą praėjimą pajūriu įtvirtinti kaip projektavimo sąlygą, valdyti veiklos intensyvumą ir lankytojų srautus	Projektavimo metu
Socialinė	Projekto kryptį ima lemti su uosto funkcija nesusiję nekilnojamojo turto ar politiniai interesai, parenkamas poreikio neatitinkantis sprendinys	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Uosto funkcijos pirmenybę įtvirtinti valdymo modelyje su priežiūros mechanizmu, sprendimus grįsti poreikiu	Investicinio sprendimo ir eksploatacijos metu
Socialinė	Vietos parinkimo klausimas keliamas iš naujo per PAV viešą svarstymą, procedūros pailgėja	Vidutinė	Vidutinis	Vidutinis / Mažas	Parengti vietos pagrindimo medžiagą (planavimo dokumentai ir 2010 m. vertinimo šešių vietų palyginimas, žr. 7 skyrių), alternatyvių vietų klausimą nagrinėti PAV procedūroje	Projektavimo metu
Terminų	Planavimo, aplinkosaugos ir leidimų procedūros nustumia veiklos pradžią vėliau nei 2031–2032 m.	Aukšta	Vidutinis	Aukštas / Vidutinis	Įgyvendinimo plane apibrėžti procedūrų seką ir kritinį kelią, procedūras vykdyti lygiagrečiai ten, kur tai leidžia teisė	Investicinio sprendimo ir projektavimo metu
Terminų	Dabartinio laikotarpio išorinio finansavimo langas užsidaro anksčiau, nei projektas pasiekia rangos etapą, o kito laikotarpio lėšų gauti nepavyksta, todėl savivaldybei tenka didesnė investicijos dalis	Vidutinė	Aukštas	Aukštas / Vidutinis	Projektą anksti įtraukti į Klaipėdos regiono planavimo dokumentus, paraiškų grafiką derinti su leidimų procedūromis, finansavimo sprendimą priimti su patikslinta sąmata	Investicinio sprendimo ir pirkimo metu

Šaltinis: studijos rengėjų vertinimas.

Langelio spalva rodo rizikos lygį po mažinimo priemonių: žalia mažas, geltona vidutinis, oranžinė aukštas, raudona kritinis.

19.3 Kaip rizikos valdomos toliau

Rizikų priimtinumą rodo likutinis lygis. Įgyvendinus Lentelės 19.1 priemones kritinio lygio rizikų nebelieka. Aukšto lygio po priemonių lieka viena rizika. A2 atveju krante žiemojantys laivai netelpa į sklypą. Tęsiant projektą verta rizikas peržiūrėti ir įvertinti, ar pasikeitė tikimybė arba poveikis, ar įgyvendintos mažinimo priemonės ir ar neatsirado naujų rizikų.

Prieš investicinį sprendimą rekomenduojama išspręsti keturias rizikas: gilinimo darbų apimtį (nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimas), investicijų sąmatą (techninis projektas ir rinkos konsultacija), finansavimo paketą (patvirtinti išoriniai šaltiniai ir daugiametis savivaldybės įsipareigojimas) ir paklausos prielaidas (patikra po Šventosios uosto atidarymo). Projektavimo etape sprendžiamos planavimo dokumentų suderinamumo, sausumoje laikomų laivų talpos, PAV, projektavimo principų ir tyrimų rizikos. Pirkimo etape sprendžiami kvalifikacinių sąlygų ir grafiko atsargos klausimai, o eksploatacijos etape vykdomi krantotvarkos, stebėsenos, aplinkosaugos valdymo ir valdytojo veiklos priežiūros įsipareigojimai. Sprendinį reikės suderinti su Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, krašto apsaugos ir valstybės sienos apsaugos institucijomis, o jų sąlygos gali patikslinti dalies rizikų vertinimą.

19.4 Skyriaus išvada

Rizikos tarp alternatyvų pasiskirsto netolygiai. Nulinė alternatyva įgyvendinimo rizikų nekelia, bet palieka neįgyvendintus planavimo dokumentų sprendinius. Maža prieplauka (A1) kelia visas eksploatacines ir finansines rizikas, bet procedūrinė našta mažesnė. A2 atveju prisideda detaliojo plano koregavimas, sausumos darbai ir didesnė terminų rizika. Nepalankiu atveju A2 gali pareikalauti ne detaliojo plano koregavimo, o keitimo. Iš keturių rizikų, kurias rekomenduojama išspręsti prieš investicinį sprendimą, sunkiausiai valdomos trys: sąmata, nuo kurios rinkos kaina gali pakisti beveik dvigubai, pasikartojantys gilinimo darbai, kurių apimtis nežinoma, ir svečių paklausos prielaidos, nuo kurių priklauso alternatyvų palyginimas pagal naudą. Šiame etape nė viena jų projekto nesustabdo, tačiau visos trys išsprendžiamos tik tolesnių etapų darbais. Todėl svarbiausių rizikų mažinimo priemones rekomenduojama laikyti investicinio sprendimo sąlygomis.

20. Alternatyvų palyginimas

Karklėje svarstomi trys skirtingo masto sprendiniai, suformuoti 11 skyriuje: nulinė alternatyva (A0), maža prieplauka su maždaug 50 švartavimosi vietų (A1) ir didesnio masto uostelis su maždaug 100 vietų (A2).

20.1 Vertinimo matrica

Šioje vertinimo matricoje balai skiriami penkiabalėje skalėje, kurioje 5 yra geriausias rezultatas pagal kriterijų. Balai rodo santykinę dviejų alternatyvų padėtį. Aukščiausio balo negauna nė viena alternatyva, nes pagal kiekvieną kriterijų lieka neišspręstų sąlygų. Kiekviename langelyje pateiktas balas, o skliaustuose jo svertinė reikšmė.

20.1 lentelė. Svertinis statomų alternatyvų palyginimas.

Kriterijus	Svoris	A1	A2
Aplinkosauginė rizika ir tvarumas	25 %	3 (0,75)	2 (0,50)
Teisinis įgyvendinamumas ir procedūrų trukmė	20 %	4 (0,80)	2 (0,40)
Techninis įgyvendinamumas	15 %	3 (0,45)	2 (0,30)
Investicijų ir eksploatacijos sąnaudos	15 %	3 (0,45)	2 (0,30)
Ekonominė ir socialinė nauda	15 %	2 (0,30)	3 (0,45)
Bendruomenės ir suinteresuotųjų šalių požiūris	10 %	4 (0,40)	2 (0,20)
Svertinė suma	**100 %**	**3,15 / 5**	**2,15 / 5**

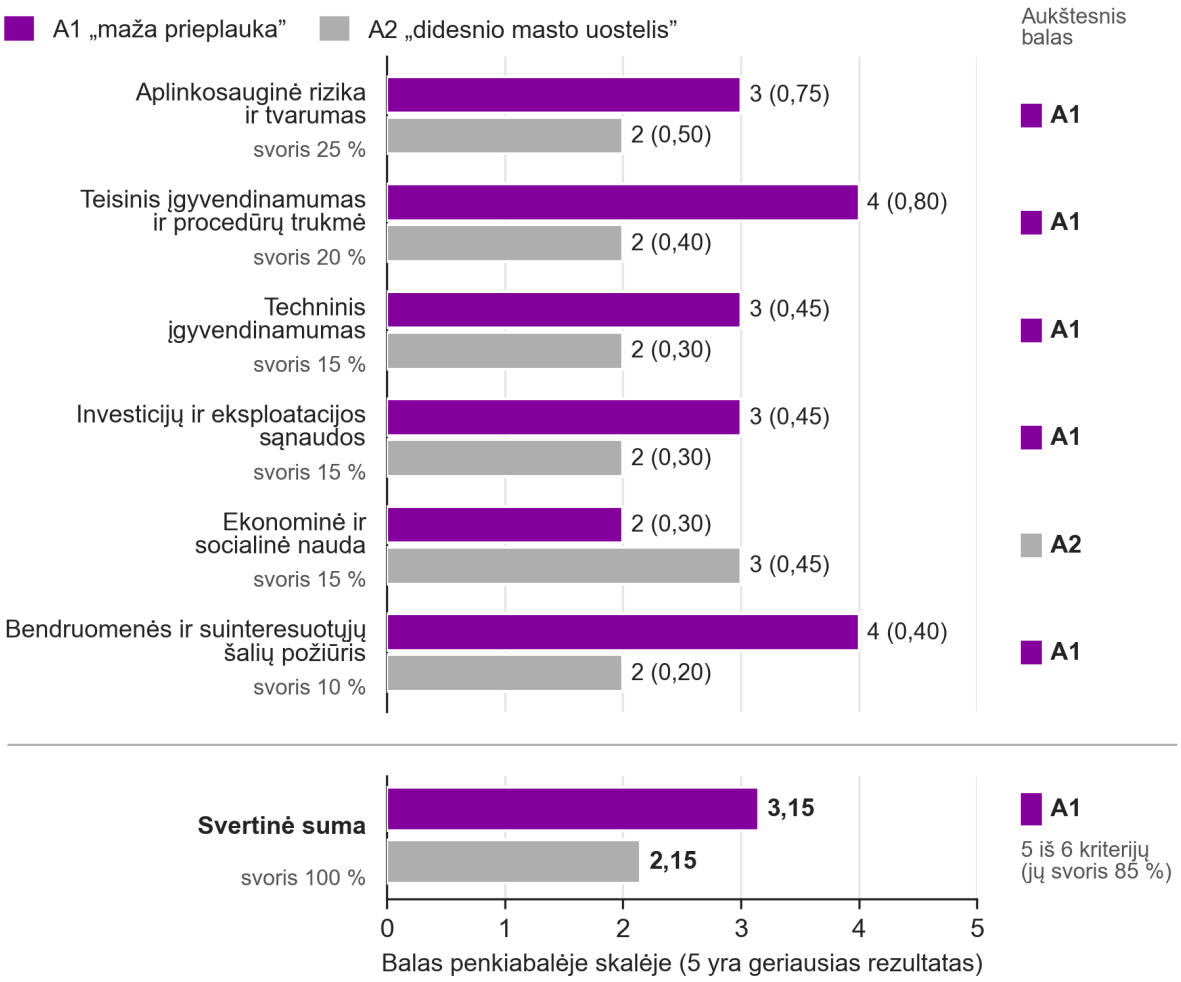
Šaltinis: studijos rengėjų vertinimas pagal 10 skyriaus kriterijus ir svorius bei 11–19 skyrių išvadas.

- **Aplinkosauginė rizika ir tvarumas, 3 ir 2.** Abiejose alternatyvose numatyti nuolatiniai molai keičia nešmenų pernašą eroziniame krante, todėl poveikio grįžtamumas žemas. Be to, papildoma apkrova tenka akvatorijai, kuri nesiekia geros aplinkos būklės. A1 vidinis baseinas yra apie 4 800 m², o A2 vidinis baseinas apie 9 500–10 000 m². Didėjant mastui, auga atitverta akvatorija, pradinio gilinimo tūris, laivybos srautas ir kompensavimo priemonių apimtis (žr. 11 skyrių). A2 statinių architektūrą ir mastelį taip pat sunkiau priderinti prie pajūrio kraštovaizdžio. Darbinė prielaida yra, kad metinė gilinimo apimtis abiem alternatyvoms vienoda. Tačiau užnešamumą lemia vartų padėtis nešmenų pernašos juostoje ir jų plotis, todėl A2 atveju realus kiekis gali būti didesnis. Vertinant pagal šešis tvarumo principus, mažesnio masto sprendinys yra ir mažiau pažeidžiamas klimato kaitos.
- **Teisinis įgyvendinamumas ir procedūrų trukmė, 4 ir 2.** A1 telpa į galiojančio detaliojo plano (toliau DP) parametrus, todėl naujo teritorijų planavimo dokumento neturėtų prireikti. Aukščiausio balo A1 negauna, nes lieka valstybinės reikšmės miško ribų korekcija, poveikio „Natura 2000” (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijoms reikšmingumo vertinimas ir atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo. A2 reikia DP koregavimo ir papildomos sausumos už sklypo ribų. Žemesnį balą lemia ilgesnis procedūrų kelias ir rizika, kad koreguoti sprendiniai neatitiks aukštesnio lygmens dokumento.

- **Techninis įgyvendinamumas, 3 ir 2.** A1 į Karklės prieplaukos sklypą telpa tada, kai krante žiemoja apie 20–30 laivų, o likusi žiemos saugojimo dalis išsprendžiama už uosto teritorijos. A2 alternatyvoje vien krante žiemojantiems laivams pagal normas reikėtų apie 6 580 m², o sklype saugoti realiai lieka 1 900–2 850 m². Todėl sausumos klausimo be teritorijų už sklypo ribų išspręsti negalima. A2 reikėtų ir didesnės inžinerinių tinklų galios, o privažiavimo jungtis per valstybinės reikšmės mišką reikalinga abiem alternatyvoms (žr. 12 skyrių). Skaičiavimuose imama, kad A2 molų ilgis būtų panašus į A1, o ši prielaida veikia A2 naudai. Tinkamų įplaukti dienų skaičius (apie 255 per metus, gegužės–rugsėjo mėnesiais 128 iš 153) abiem alternatyvoms vienodas.
- **Investicijų ir eksploatacijos sąnaudos, 3 ir 2.** Našta savivaldybei vertinama absoliučiais dydžiais. A1 ir A2 investicijos be PVM yra 11,9 ir 14,2 mln. EUR (su PVM 14,4 ir 17,2 mln. EUR). Metinė paramos suma su PVM būtų apie 310 ir 349 tūkst. EUR. Remiantis prielaida, kad projekto dalis būtų finansuojama iš valstybinių ir ES lėšų, kaip panašiuose projektuose (Šventoji ir Juodkrantė), savivaldybės dalis su PVM būtų apie 5–9 ir 6–10 mln. EUR (žr. 15 skyrių).
- **Ekonominė ir socialinė nauda, 2 ir 3.** Svečių nakvynių A1 alternatyvoje yra apie 280, o A2 alternatyvoje dvigubai daugiau (apie 560). Piniginės naudos dabartinė vertė yra 0,4 mln. EUR A1 ir 0,8 mln. EUR A2 alternatyvoje (žr. 14 ir 16 skyrius). Todėl aukštesnį balą pagal šį kriterijų gauna A2, nors jos ekonominė grynoji dabartinė vertė (toliau EGDV) labiau neigiama. Grynąjį rezultatą rodo sąnaudų kriterijus ir EGDV. Jei grynasis rezultatas būtų vertinamas ir pagal šį kriterijų, tos pačios sąnaudos būtų suskaičiuotos du kartus. Aukštesnio balo A2 negauna, nes visa piniginė nauda padengia tik apie 3–5 % grynųjų ekonominių sąnaudų.
- **Bendruomenės ir suinteresuotųjų šalių požiūris, 4 ir 2.** Šiandien pačiai prieplaukos idėjai atvirai neprieštarauja nė viena šalis, nors tai labiau ankstyvo etapo požymis nei parama. Tačiau konsultacijoje Karklės bendruomenė išsakė nuogąstavimų dėl objekto masto ir gyvenamosios aplinkos kokybės, o didelio masto uosto idėjai iš esmės nepritarė (žr. 4 ir 8 skyrius). Todėl didesnis sprendinys kelia ir didesnę įtampą. A2 atveju ją stiprina ir sausumos plėtra už sklypo ribų.

Palyginimo išvada. Iš dviejų statomų alternatyvų pranašesnė yra A1. Ji lenkia A2 penkiuose iš šešių svertinių kriterijų, kurių bendras svoris yra 85 %, ir visuose absoliučiuose piniginiuose rodikliuose: investicija be PVM mažesnė 2,3 mln. EUR, metinė paramos suma mažesnė apie 38 tūkst. EUR, o EGDV apie 2,1 mln. EUR mažiau neigiama. Vienintelis A2 pranašumas yra naudos apimtis. Ji remiasi paklausos prielaida, kurią rekomenduojama patikrinti prieš investicinį sprendimą. Be to, A2 sąmatoje trūksta sausumos darbų.

Pav. 20.1. Statomų alternatyvų balai pagal vertinimo kriterijus ir svertinė suma.



Šaltinis: studijos rengėjų vertinimas pagal 20.1 lentelę.

Palyginus su nuline alternatyva, ekonominio pagrįstumo sąlygų netenkina nė viena statoma alternatyva: EGDV abiem labai neigiama, ekonominis naudos ir išlaidų santykis (0,00 ir 0,03) toli nuo vieneto, o metinė parama tęstųsi neribotą laiką. Tačiau A0 kainą sudaro neįgyvendinti planavimo dokumentų sprendiniai ir tai, kad ruože tarp Klaipėdos ir atstatomo Šventosios uosto toliau nebūtų nė vienos mažųjų laivų prieplaukos. Todėl renkamasi tarp neinvestavimo ir prisiimto daugiamečio įsipareigojimo, kurio atsvara yra nepiniginė vertė.

21. Preliminarus įgyvendinimo planas

Nuo šios studijos iki veikiančio uosto Karklėje reikia atlikti papildomus tyrimus, gauti institucijų derinimus, pritraukti finansavimą bei pradėti statybą ir eksploataciją. Šie darbai suskirstyti į šešis etapus su trimis sprendimo taškais, kuriuose savivaldybė sprendžia, ar tęsti projektą.

Abiem statomoms alternatyvoms etapų seka ta pati. Didesnio masto uosteliui (A2) dar reikia detaliojo plano (toliau DP) koregavimo ir darbų už Karklės prieplaukos sklypo ribų. Visos realios galimybės projektą mažinti arba stabdyti lieka iki statybos pradžios. Sprendimo taškai iki rangos pirkimo yra pagrindinė priemonė, kuria savivaldybė valdo projekto mastą ir tęstinumą.

21.1 Etapai

21.1 lentelė. Įgyvendinimo etapai, jų darbai ir užbaigimo rezultatas.

Etapas	Pagrindiniai darbai	Rezultatas, kuriuo etapas baigiasi
1. Papildomi tyrimai	Batimetrija, bangų ir srovių modeliavimas, geologija ir geotechnika, ledo apkrovos, topografinis planas, nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimas, foninė gamtinės būklės fiksacija, kranto dinamikos stebėsenos tęsimas, tinklų prisijungimo sąlygos	Patikrintos techninės prielaidos ir sąmatos pagrindas
2. Planavimo dokumentai	Valstybinės reikšmės miško ribų korekcija ir miško žemės pavertimas, inžinerinės infrastruktūros sklypo formavimas; didesnio masto uosteliui DP koregavimas; projekto įrašymas į Klaipėdos regiono planavimo dokumentus	Galiojantys planavimo dokumentai ir įvykdyta regioninių lėšų paraiškos sąlyga
3. Derinimai ir leidimai	Poveikio „Natura 2000" teritorijoms reikšmingumo vertinimas ir atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo, derinimas su saugomų teritorijų bei saugumo institucijomis, techninis projektas, jo ekspertizė ir rinkos konsultacija sąmatai patikslinti	Statybos leidimas
4. Finansavimo užsitikrinimas	Paraiškos dėl išorinio finansavimo, sprendimas dėl savivaldybės dalies, daugiametis įsipareigojimas metinei paramai, sklypo valdymo teisės pratęsimo inicijavimas	Pasirašytos finansavimo sutartys ir tarybos sprendimas
5. Statyba	Rangos pirkimas, statyba kalendoriniame darbų lange, techninė priežiūra	Statybos užbaigimo dokumentai
6. Eksploatacijos pradžia	Valdytojo formos parinkimas, sutartis dėl žiemos saugojimo aikštelės už uosto teritorijos, palaikomojo gilinimo ir smėlio perpylimo pareigos priskyrimas, eksploatacijos ir aplinkosaugos tvarkos įtvirtinimas, stebėsena, paslaugų paleidimas	Veikiantis uostas su paskirtu valdytoju

Šaltinis: studijos rengėjų analizė.

Papildomi tyrimai. Techninė analizė įvardija darbus, kurių ši studija neapėmė ir kurių prireiks projektavimo etape (žr. 12 skyrių). Tai viso sklypo akvatorijos ir įplaukos zonos batimetriniai matavimai, bangų ir srovių modeliavimas projektiniams parametrams nustatyti, inžineriniai geologiniai ir geotechniniai tyrimai, ledo apkrovų vertinimas, topografinis planas M1:500–M1:1000, taip pat AB „Energijos skirstymo operatorius" ir AB „Klaipėdos vanduo" prisijungimo sąlygos, kranto dinamikos stebėsenos tęsimas bei nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimas. Batimetrija, geologija ir bangų modeliavimas yra techninio projekto pradiniai duomenys, todėl juos

galima pirkti kartu su projektavimu. Tyrimų paketui reikia atskiro finansavimo, o jį skirti tikslinga kartu su sprendimu projektą tęsti.

Planavimo dokumentai. Mažai prieplaukai (A1) naujo teritorijų planavimo dokumento neturėtų prireikti, nes sprendinys telpa į galiojančio 2012 m. DP parametrus. Šią darbinę prielaidą reikia suderinti su Valstybine miškų tarnyba ir Aplinkos ministerija. Tačiau dėl privažiavimo jungties, kertančios mišką, prireiks valstybinės reikšmės miško ribų korekcijos, kurią nutarimu tvirtina Vyriausybė, ir miško žemės pavertimo. Inžinerinės infrastruktūros sklypo suformavimą numato pats DP (žr. 6 ir 12 skyrius). Didesnio masto uosteliui dar reikia DP koregavimo. Koreguojant kompleksinio teritorijų planavimo dokumentą, pakeisti sprendiniai turi atitikti galiojančio aukštesnio lygmens dokumento sprendinius[367]. Atskiras šio etapo žingsnis yra projekto įrašymas į Klaipėdos regiono planavimo dokumentus.

Derinimai ir leidimai. 2010 m. leistinumo sprendimas buvo susietas su tuometinio masto žvejų prieplauka, o jo galiojimas pasibaigė, todėl naujam objektui procedūra pradedama iš naujo. Abi statomos alternatyvos priskiriamos veikloms, kurioms atliekama atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo (toliau PAV). Poveikio „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijoms reikšmingumo vertinimas privalomas.

Atskirai derinama su saugumo institucijomis. Civilinės saugos ir tarnybinės funkcijos lieka tik galimybe tol, kol nebus gautos Krašto apsaugos ministerijos, Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų, Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau VSAT) ir Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento pozicijos. Valstybės sienos apsaugos objektų apsaugos zonose statybai reikia ir VSAT pritarimo (žr. 18 skyrių). Šiame etape taip pat parengiamas techninis projektas, atliekama jo ekspertizė ir rinkos konsultacija sąmatai patikslinti. Galiausiai šis etapas baigiasi statybos leidimu.

Finansavimo užsitikrinimas. Šventosios uosto molai finansuojami valstybės biudžeto, ES ir Palangos miesto savivaldybės lėšomis, o Juodkrantės uostui numatytos ES ir skolintos Neringos savivaldybės lėšos (žr. 15 skyrių). Karklei aktualūs yra trys žingsniai: projekto įrašymas į regiono planavimo dokumentus, paraiškų grafiko suderinimas su leidimų gavimo eiga ir tarybos daugiametis įsipareigojimas metinei paramos sumai.

Statyba. Pirkimo strategija turėtų būti pradedama prieš patį pirkimą. Šventosios molų statybos pirkimą teko skelbti du kartus, o pakartotiniame pirkime kvalifikacinį patirties reikalavimą užsakovas gynė nuo pretenzijos[368]. Karklės pirkimas būtų kelis kartus mažesnis (žr. 15 skyrių), todėl proporcingas kvalifikacines sąlygas suformuluoti dar sunkiau. Tam padėtų rinkos konsultacija prieš skelbiant pirkimą.

Statybos etapui taikomi ir kalendoriniai darbų apribojimai. 2010 m. sprendimu hidrotechninių įrenginių statyba ir grunto kasimo darbai jūroje ties Karkle buvo uždrausti gruodžio–kovo

[367] Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, 1995 m. gruodžio 12 d. Nr. I-1120; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 28 straipsnio 6 dalis su 4 straipsnio 4 dalyje nustatytomis išimtimis.

[368] Palangos miesto savivaldybės Šventosios uosto molų statybos pirkimai: pirkimas Nr. 6383064 nutrauktas 2026 m. kovo 24 d. dėl dviprasmiško kvalifikacinio reikalavimo; pakartotiniame pirkime Nr. 7427341 kvalifikacinis patirties reikalavimas ginčytas pretenzija.

mėnesiais[369]. Naujoje PAV procedūroje gali būti nustatytas ilgesnis draudimo laikotarpis, nes paukščių žiemojimas prasideda maždaug lapkritį, o pavasarį darbus riboja žuvų nerštas (žr. 17 skyrių). Dėl to rangos darbai vyktų su pertraukomis. Šventosios molų sutartyje numatytas 24 mėnesių darbų terminas su galimybe jį du kartus pratęsti po šešis mėnesius[370]. Karklės rangos sutartyje kalendorines pertraukas reikėtų iš anksto įskaičiuoti į darbų terminą.

Eksploatacijos pradžia. Šiame etape sprendžiama, kas uostą valdys, kokia tvarka jis veiks, kas atsakys už palaikomąjį gilinimą ir smėlio perpylimą, kur žiemą bus saugomi laivai ir kaip bus vykdomi aplinkosauginiai įsipareigojimai. Valdytojo teisinė forma parenkama iš jau įvertintų valdymo modelių. Mažai prieplaukai proporcingu laikomas savivaldybės valdymas be atskiros bendrovės, jeigu objektas nebus kvalifikuotas uostu, kuriam reikia uosto kapitono. Į patį sklypą telpa tik dalis žiemojančių laivų, todėl žiemos saugojimo aikštelė už uosto teritorijos parenkama ir įkainojama dar projektuojant, o sutartis dėl jos sudaroma prieš pradedant teikti paslaugas.

Aplinkosauginiai veiksmai įgyvendinami trimis žingsniais pagal pramoginių laivų uostų aplinkosaugos gaires. Per pirmuosius šešis mėnesius įtvirtinamos procedūros ir atsakomybės (eksploatacijos tvarka, personalo mokymai, avarinių priemonių ir atliekų rūšiavimo infrastruktūra, susitarimai dėl koordinavimo su institucijomis ir avarinėmis tarnybomis). Nuo šeštojo iki dvidešimt ketvirtojo mėnesio pradedamos vykdyti stebėsenos programos, standartizuojamos procedūros ir atliekami vidiniai auditai. Po dvidešimt ketvirtojo mėnesio tvarka integruojama į formalizuotą aplinkos vadybos sistemą, o veiklos rodikliai lyginami su kitų uostų duomenimis[371].

2010 m. PAV numatė veiklos valdytojo finansuojamą aplinkos stebėseną poveikio zonoje: žiemojančių vandens paukščių apskaitas statybos laikotarpiu ir dar trejus metus po statybos, o kranto zonos matavimus kasmet[372]. Šį įsipareigojimą siūloma perimti kaip eksploatacijos sąlygą.

21.2 Trukmė, atsakomybės ir sprendimo taškai

Trukmė. Finansinėje analizėje projektavimui, leidimams ir statybai skiriami 2027–2029 m., o veikla prasideda 2030 m. Tai optimistinė skaičiavimo prielaida, kurios reikia diskontuotiems srautams sudėlioti. Toje pačioje analizėje nurodyta, kad realiai veikla prasidėtų apie 2031–2032 m.

Kiek tokie projektai užtrunka Lietuvoje panašiai jautrioje saugomoje teritorijoje, rodo Juodkrantės uosto projekto eiga. Nuo DP patvirtinimo 2014 m. gruodį iki statybą leidžiančio dokumento 2026 m. gegužę praėjo vienuolika metų, o rangos pirkimas paskelbtas 2026 m. liepą[373]. Karklės padėtis palankesnė tuo, kad mažai prieplaukai galiojančio 2012 m. DP koreguoti neturėtų prireikti.

---

[369] Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2010 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas Nr. (9.14.5.)-LV4-4415 dėl žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante galimybių, 6.3 ir 10.1 papunkčiai.

[370] Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis su UAB „Tilsta", 2026 m. birželio 22 d., 3.3 ir 3.5 punktai.

[371] „Environmental Risk Management Action Plan", EcoMarinas projektas (Interreg South Baltic, Nr. STHB.02.02-IP.01-0006/23), 2026, p. 24–25.

[372] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 183–185.

[373] Juodkrantės uosto detalusis planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendimu Nr. T1-260; statybą leidžiantis dokumentas išduotas 2026 m. gegužės 15 d., neringa.kasvyksta.lt; rangos pirkimas paskelbtas 2026 m. liepą (atviraklaipeda.lt, 2026 m. liepos 23 d.).

Nepaisant to, naujos PAV procedūros, valstybinės reikšmės miško ribų korekcijos Vyriausybės nutarimu ir miško žemės pavertimo vis tiek reikės, o didesnio masto uosteliui dar ir DP koregavimo.

Sprendimo taškai. Trijuose taškuose savivaldybė renkasi tęsti projektą, mažinti jo mastą arba sustoti.

Pirmasis taškas yra prieš projektavimą, 1 etapo pradžioje. Jame priimamas sprendimas finansuoti tyrimų paketą ir pradėti planavimo bei derinimo žingsnius. Iki jo patirtos sąnaudos santykinai nedidelės, o gaunama informacija lemia visus tolesnius sprendimus.

Antrasis ir svarbiausias taškas yra prieš investicinį sprendimą, kurį taryba priima 4 etape. Iki jo turi būti suvaldytos keturios rizikos, kurių kiekviena gali pakeisti patį sprendimo pagrįstumą. Tai gilinimo darbų apimtis, investicijų sąmata, finansavimo paketas ir paklausos prielaidos (žr. 19 skyrių). Prie jų prisideda PAV išvada, nes ji nustato kompensavimo priemonių apimtį ir kalendorinį darbų langą, o nepalankiu atveju ir patį mastą.

Trečiasis taškas yra prieš rangos pirkimą, 5 etapo pradžioje. Jame dar kartą tikrinama, ar rinkos konsultacijos rezultatai ir patikslinta sąmata telpa į patvirtintą finansavimo paketą.

Valdymo teisė. Karklės prieplaukos sklypas savivaldybei perduotas panaudos teise iki 2042 m. spalio 8 d.[374] Panauda tenkina Statybos įstatymo sąlygą dėl sklypo valdymo, todėl sausumos daliai projektuoti ir statyti naujo teisinio pagrindo nereikia (žr. 6 skyrių). Jūrinės dalies (molų ir akvatorijos) naudojimo teisinį pagrindą reikia išsiaiškinti atskirai. Panaudos terminas baigiasi anksčiau nei finansinės ir ekonominės analizės laikotarpis, kuris siekia 2051 m., todėl panaudos pratęsimas arba perėjimas prie patikėjimo teisės numatomas kaip atskiras žingsnis. Jį tikslinga inicijuoti prieš investicinį sprendimą ir užbaigti prieš sudarant ilgalaikę valdytojo ar operatoriaus sutartį, nes tokios sutarties trukmė negali viršyti savivaldybės valdymo teisės termino (žr. 13 skyrių).

Atsakomybės. Visus etapus iki eksploatacijos pradžios vykdo savivaldybė. Ji yra iniciatorė, planavimo organizatorė, statytoja ir perkančioji organizacija. Valdytojo teisinės formos neprivaloma parinkti prieš investicinį sprendimą. Aplinkosauginiai įsipareigojimai (kompensavimo priemonės, stebėsena, kalendoriniai darbų apribojimai, aplinkosaugos koordinatoriaus funkcija) į valdytojo ar operatoriaus sutartį įrašomi kaip išmatuojamos sąlygos, kad statybai gauto aplinkosauginio leistinumo sąlygų būtų laikomasi ir eksploatacijos metu.

[374] Klaipėdos rajono savivaldybės geoinformacinės sistemos sluoksnis „Sklypai_panauda_patikejimas", parengtas Nekilnojamojo turto registro duomenų pagrindu: Karklės prieplaukos sklypas, kadastro Nr. 5528/0004:1018, panaudos gavėja Klaipėdos rajono savivaldybė.

22. Rekomendacijos

Abi statomos alternatyvos yra finansiškai ir ekonomiškai nuostolingos. Finansinis nuostolis būdingas ir kitiems Baltijos jūros regiono mažiesiems uostams, kurių investicijos iš veiklos pajamų neatsiperka ir finansuojamos viešosiomis lėšomis (žr. 15 skyrių). Ekonominė grynoji dabartinė vertė (toliau EGDV) abiem neigiama, ekonominis naudos ir išlaidų santykis toli nuo vieneto, o metinė parama tęstųsi neribotą laiką.

22.1 Rekomendacija ir jos sąlygos

Jeigu savivaldybė nusprendžia vystyti projektą, iš dviejų statomų alternatyvų rekomenduojama maža prieplauka su maždaug 50 švartavimosi vietų (A1). Ji lenkia didesnio masto uostelį (A2) penkiuose iš šešių svertinių kriterijų, kurių bendras svoris yra 85 %, ir visuose absoliučiuose piniginiuose rodikliuose. Investicija be PVM mažesnė 2,3 mln. EUR, metinė paramos suma mažesnė apie 38 tūkst. EUR, o EGDV apie 2,1 mln. EUR mažiau neigiama (žr. 20 skyrių). Sprendinys telpa į galiojančio 2012 m. detaliojo plano (toliau DP) parametrus, todėl jam neturėtų prireikti nei naujo teritorijų planavimo dokumento, nei uosto teritorijos plėtimo už Karklės prieplaukos sklypo ribų. Abiem alternatyvoms lieka tie patys sklypo lygmens veiksmai: valstybinės reikšmės miško ribų korekcija ir miško žemės pavertimas, inžinerinės infrastruktūros sklypo formavimas ir dalies žiemos saugojimo sprendimas už uosto teritorijos.

Tęsti verta penkiomis sąlygomis. Keturios iš jų kyla iš rizikų, kurias rekomenduojama išspręsti prieš investicinį sprendimą (žr. 19 skyrių). Pirma, gilinimo darbų apimtis, nustatyta nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimu. Antra, investicijų sąmata, patikslinta parengus techninį projektą ir atlikus rinkos konsultaciją. Trečia, finansavimo paketas su patvirtintais išoriniais šaltiniais ir daugiamečiu savivaldybės biudžeto įsipareigojimu metinei paramos sumai. Ketvirta, paklausos prielaidų patikra po Šventosios uosto atidarymo. Penktoji sąlyga yra poveikio aplinkai vertinimo (toliau PAV) išvada, nustatanti kompensavimo priemonių apimtį ir kalendorinį darbų langą, o nepalankiu atveju ir patį uosto mastą. Sąlygos tikrinamos trijuose sprendimo taškuose.

22.1 lentelė. Tęsimo sąlygos ir sprendimo taškai, kuriuose jos tikrinamos.

Sąlyga	Sprendimo taškas	Kas daroma neįvykdžius
Tyrimų paketo sąmata su numatytu finansavimo šaltiniu (pirmojo sprendimo taško sąlyga)	Prieš projektavimą	Pasirenkama nulinė alternatyva (A0)
Nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimas	Užsakomas prieš projektavimą, rezultatas vertinamas prieš investicinį sprendimą	Sprendimas atidedamas iki tyrimo rezultato
Investicijų sąmata po techninio projekto ir rinkos konsultacijos	Prieš investicinį sprendimą; sąmatos ir finansavimo paketo atitiktis dar kartą tikrinama prieš rangos pirkimą	Mažinamas mastas arba ieškoma papildomo šaltinio
Finansavimo paketas su daugiamečiu biudžeto įsipareigojimu	Prieš investicinį sprendimą	Mažinamas mastas arba pasirenkama A0
Paklausos prielaidų patikra po Šventosios uosto atidarymo	Prieš investicinį sprendimą	Mažinamas mastas arba pasirenkama A0
Poveikio aplinkai vertinimo išvada	Prieš investicinį sprendimą	Sprendinys pertvarkomas pagal išvados sąlygas arba pasirenkama A0

Šaltinis: studijos rengėjų analizė pagal 19 ir 21 skyrių išvadas.

Pirmasis sprendimo taškas, prieš projektavimą. Projektas tęsiamas tada, kai taryba skiria lėšų tyrimų paketui ir nusprendžia pradėti planavimo bei derinimo žingsnius. Šio taško sąlyga yra parengta tyrimų paketo sąmata su numatytu finansavimo šaltiniu. Iki šio taško patirtos sąnaudos dar nedidelės, o gaunama informacija lemia visus tolesnius sprendimus. Lėšų neskyrus, pasirenkama nulinė alternatyva, o prieplaukos sklypas lieka neužstatytas.

Antrasis ir svarbiausias taškas, prieš investicinį sprendimą. Jame savivaldybė prisiima daugiametį finansinį įsipareigojimą. Iki šio sprendimo turi būti įvykdytos visos penkios sąlygos. Kiekviena jų gali pakeisti patį sprendimo pagrįstumą. Jei nešmenų tyrimas parodytų kelis kartus didesnę gilinimo darbų apimtį, jei patikslinta sąmata viršytų finansavimo paketo ribas arba jei PAV išvada pareikalautų platesnių kompensavimo priemonių, liktų du keliai: pertvarkytas sprendinys arba grįžimas prie A0. Sprendimas, priimtas neįvykdžius kurios nors iš penkių sąlygų, reikštų įsipareigojimą, kurio dydis nežinomas.

Trečiasis taškas, prieš rangos pirkimą. Dar kartą tikrinama, ar rinkos konsultacijos rezultatai ir patikslinta sąmata telpa į patvirtintą finansavimo paketą. Jei netelpa, mažinamas mastas, ieškoma papildomo šaltinio arba pirkimas atidedamas.

Pasirinkimo esmė. Renkamasi tarp neinvestavimo ir prisiimto daugiamečio įsipareigojimo, kurio atsvara yra nepiniginė vertė. Nestatant liktų neįgyvendinti planavimo dokumentų sprendiniai dėl laimikio iškrovimo vietos, o ruože tarp Klaipėdos ir atstatomo Šventosios uosto toliau nebūtų nė vienos mažųjų laivų prieplaukos (žr. 20 skyrių). Pasirinkimą lemia tai, kiek ši nepiniginė vertė svarbi savivaldybei. Rekomenduojama investicinį sprendimą priimti atvirai, tarybai vienu metu matant investicijos sumą, savivaldybės dalį joje ir metinę paramos sumą, kuri kartotųsi kasmet neribotą laiką.

Valdymo kryptis. Mažai prieplaukai proporcingas yra savivaldybės valdomo uosto modelis be atskiros bendrovės, jeigu objektas nebus kvalifikuotas uostu, kuriam reikia uosto kapitono (žr. 6 ir 13 skyrius). Metinė paramos suma jame planuojama iš anksto ir rodoma atvirai kaip atskira savivaldybės biudžeto priemonė. Koncesija ar nuoma svarstoma vėliau, kaip atskiras sprendimas, kai bus žinomos faktinės eksploatacijos sąnaudos ir realus srautas. Perduodant nuostolingą veiklą, savivaldybei greičiausiai tektų mokėti operatoriui, o ne gauti pajamų iš koncesijos. Prieplaukos sklypas savivaldybei perduotas panaudos teise iki 2042 m. spalio 8 d.[375], o analizės laikotarpis siekia 2051 m. Panaudą tikslinga pratęsti arba pakeisti patikėjimo teise dar prieš sudarant ilgalaikę valdytojo ar operatoriaus sutartį.

22.2 Alternatyvios vietovės

Studijoje nagrinėjama vieta lieka prie Rikinės upelio. Ji nustatyta 2012 m. DP, kuriuo suformuotas Karklės prieplaukos sklypas (Sklypas Nr. 6, kadastro Nr. 5528/0004:1018)[376]. Ta pati vieta iš šešių svarstytų žemyninės pakrantės vietų rekomenduota ir 2010 m. PAV ataskaitoje[377], o savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūros pagrindiniame brėžinyje prieplauka Karklės pakrantėje pažymėta kaip suplanuota LR bendrajame plane[378].

Alternatyvios vietovės galėtų būti svarstomos, tačiau prieplaukos perkėlimas į kitą pakrantės atkarpą pareikalautų savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo, naujo DP ir papildomų konsultacijų su saugomų teritorijų ir saugumo institucijomis. Kadangi prieplaukos vietą Karklėje nurodo LR teritorijos bendrasis planas (žr. 5 skyrių), tikėtina, kad prireiktų ir šio plano keitimo. Nauji teritorijų planavimo dokumentai turi neprieštarauti galiojantiems aukštesnio lygmens dokumentams. Savivaldybė, norėdama keisti aukštesnio lygmens dokumento sprendinius, teikia motyvuotą pasiūlymą to dokumento planavimo organizatoriui[379]. Tai reikštų nacionalinio lygmens sprendimą, kurio savivaldybė viena nepriimtų. Vietos parinkimo klausimas gali būti keliamas iš naujo per viešą PAV svarstymą, todėl vietos pagrindimo medžiagą rekomenduojama parengti iš anksto, remiantis planavimo dokumentais ir šešių vietų palyginimu iš 2010 m. PAV ataskaitos (žr. 7 skyrių).

22.3 Tolesni veiksmai

Tyrimai. Pirmasis darbas yra parengti tyrimų paketo sąmatą pagal projektuotojų ir tyrėjų rinkos apklausą. Iš paketo darbų pirmiausia atliekamas nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimas,

[375] Klaipėdos rajono savivaldybės geoinformacinės sistemos sluoksnis „Sklypai_panauda_patikejimas", parengtas Nekilnojamojo turto registro duomenų pagrindu: Karklės prieplaukos sklypas, kadastro Nr. 5528/0004:1018, panaudos gavėja Klaipėdos rajono savivaldybė.

[376] Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas, teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Sklypas Nr. 6, kadastro Nr. 5528/0004:1018; aiškinamasis raštas.

[377] Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita, 6 redakcija. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas, 2010, p. 12–17 ir 203–210.

[378] Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūra, patvirtinta Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimu Nr. T11-34; pagrindinis brėžinys, 2024 m. gruodžio 11 d.: sutartinis ženklas, reiškiantis Lietuvos Respublikos bendruoju planu suplanuotą prieplauką.

[379] Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, 1995 m. gruodžio 12 d. Nr. I-1120; suvestinė redakcija nuo 2026 m. liepos 15 d., 50 straipsnis ir 28 straipsnio 8 dalis.

nes juo nustatoma pasikartojanti eksploatacinė našta, o jos dydį reikia žinoti jau prieš investicinį sprendimą. Nuo tyrimo rezultato priklauso ir palaikomojo gilinimo būdas. Metinė paramos suma remiasi prielaida, kad užnešimą valo maža žemsiurbė, nuomojama arba naudojama kartu su kitais pajūrio uostais. Jei darbus tektų pirkti rangos būdu, ši suma augtų. Likusius darbus tikslinga pirkti kartu su projektavimu (žr. 21 skyrių). Sausumos paklausai patikrinti prieš investicinį sprendimą vertėtų gauti Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos skaitiklių paros duomenis ir Karklės automobilių stovėjimo aikštelių užimtumą, taip pat atlikti sezono lankytojų apklausą Karklėje.

Derinimai. PAV procedūra pradedama iš naujo, nes 2010 m. leistinumo sprendimas buvo susietas su to meto apimties žvejų prieplauka ir jo galiojimas pasibaigė. Pirmoji darbinė sprendinių versija Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijai teikiama kuo anksčiau, bet kuriuo atveju prieš atrankos dokumentus, nes nepalankios derinimo sąlygos keistų alternatyvos mastą arba pačią statybos galimybę. Trumpesnis A1 procedūrų kelias remiasi darbine prielaida, kad mažai prieplaukai naujo teritorijų planavimo dokumento neprireiks. Šią prielaidą reikia anksti suderinti su Valstybine miškų tarnyba ir Aplinkos ministerija. Atskirai derinama su saugumo institucijomis. Į Krašto apsaugos ministeriją, Lietuvos kariuomenės Karines jūrų pajėgas, Valstybės sienos apsaugos tarnybą prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau VSAT) ir Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentą kreipiamasi derinimų pradžioje, kartu išsiaiškinant, ar VSAT atraminio punkto apsaugos zona siekia prieplaukos vietą (žr. 18 skyrių).

Priėmus sprendimą projektą tęsti, savivaldybei rekomenduojama viešai įvardyti asmenį ar darbo grupę, atsakingą už projektą ir jo komunikaciją. Prieš galutinį sprendimą dėl masto verta atlikti reprezentatyvią vietos gyventojų apklausą, o vėlesniame etape pakartoti suinteresuotųjų šalių analizę.

Finansavimo sprendimai. Karklės projektą reikia įrašyti į regiono lygmens dokumentus. Studijos rengimo metu jo nėra nei 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plano pažangos priemonių sąraše, nei 2023–2029 m. Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo veiksmų plane, nors būtent to veiksmų plano 1.3.11 punktu finansuojami Šventosios uosto molai ir prieplaukos[380]. Mažųjų uostų hidrotechnika regione jau finansuojama, tik ne Karklėje. Kadangi regiono lygmens dokumentai atnaujinami pagal grafiką, šį žingsnį tikslinga pradėti anksti. Savivaldybės lygmeniu reikia dar vieno sprendimo. 2026–2028 m. strateginiame veiklos plane su uosto projektu tiesiogiai susietos tik šios studijos lėšos. Uosto projektavimo ar statybos lėšų jame nėra[381], todėl tyrimų paketą ir projektavimą į planą tikslinga įrašyti kaip naujas priemones. Projekto grafiką riboja išorinio finansavimo langas. Dabartinio 2021–2027 m. laikotarpio išlaidos tinkamos finansuoti iki 2029 m. pabaigos[382]. Statyba vargu ar prasidėtų anksčiau nei 2029 m., todėl finansavimo paketą greičiausiai teks formuoti kito laikotarpio sąlygomis (žr. 15 ir 19 skyrius).

[380] Klaipėdos regiono plėtros taryba, 2023–2029 m. Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo veiksmų planas (2 priedas, 2026 m. liepos redakcija), 1.3.11 punktas (Šventosios uostas). Klaipėdos regiono plėtros taryba, 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas, patvirtintas 2023 m. kovo 10 d. sprendimu Nr. K/S-10, aktuali redakcija nuo 2026 m. liepos 2 d. (pažangos priemonių sąrašas).

[381] Klaipėdos rajono savivaldybės 2026–2028 m. strateginio veiklos plano programų detalizacija (mero 2026 m. sausio 30 d. potvarkis Nr. MV-145, 2026 m. balandžio 24 d. potvarkio Nr. MV-501 redakcija): priemonė 2-3-3-15 (galimybių studija) ir priemonė 6-2-1-9 (Karklės automobilių stovėjimo aikštelės projektavimas ir įrengimas).

[382] 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1060, 63 straipsnio 2 dalis.

22.4 Eksploatacijos rekomendacijos

Kėlimo įrangos taupymo galimybė. Slipas yra būtinas sausumos elementas, o kėlimo įrangos apimtis priklauso nuo pasirinkto paslaugų lygio. Vietoj nuosavo krano galima svarstyti krano nuomą sezonui arba bendrą pirkimą su gretimais uostais. Tai sumažintų sausumos investiciją ir vėlesnes pakeitimo investicijas. Sprendimą tikslinga priimti rengiantis eksploatacijai, kai jau bus žinomas realus krante žiemojančių ir remontuojamų laivų skaičius.

Paslaugų pasiūla kartu su uostu. Švartavimosi rinkliavos uosto veiklos neišlaiko, todėl maitinimo ir laisvalaikio paslaugas verta planuoti kartu su uosto projektu kaip pajamų sąlygą. Tomis pačiomis paslaugomis naudotųsi ir sausumos lankytojai, kurių Karklėje jau dabar gausu.

Paklausos kūrimas renginiais. Dalį svečių srauto uostas gali sukurti pats. Buriavimo renginiai, pavyzdžiui, regatos ar sezono atidarymo šventės, didina apsilankymų skaičių ir uosto žinomumą. Lietuvoje tai matyti Drevernos poilsio komplekse, kurio srautą palaiko operatoriaus išplėtota paslaugų ir renginių pasiūla (žr. 14 ir 16 skyrius). Renginių kalendorių verta numatyti jau rengiantis pirmajam sezonui.

Vietų paskirstymas. Skirstydama nuolatinio laivų laikymo vietas, savivaldybė gali svarstyti teisiškai leistinus būdus teikti pirmenybę ar dalį vietų Klaipėdos rajono ir Karklės gyventojams, o konkretus sprendimas priimamas rengiant uosto naudojimo tvarką. Investicijų projekto etape verta patikslinti ir uosto profilį, pirmiausia svečių vietų užimtumo prielaidą.

Aplinkosaugos valdymo reikalavimai valdytojui. Statybai gauto aplinkosauginio leistinumo sąlygų eksploatacijoje laikomasi tik tada, kai PAV etape prisiimti įsipareigojimai perkeliami į veiklos dokumentus. Aplinkosaugos koordinatoriaus funkciją ir trijų žingsnių veiksmų grafiką (žr. 21 skyrių) į valdytojo ar operatoriaus sutartį rekomenduojama įrašyti kaip išmatuojamas sąlygas su stebėsenos rodikliais.

Artimiausi darbai yra tyrimai, planavimo ir derinimo procedūrų pradžia ir finansavimo sprendimai, įskaitant Karklės įrašymą į regiono lygmens dokumentus. Prieš projektavimą taryba sprendžia, ar skirti lėšų tyrimų paketui ir pradėti planavimo bei derinimo žingsnius. Prieš investicinį sprendimą tikrinamos penkios sąlygos, iš kurių keturios kyla iš 19 skyriuje įvardytų rizikų, o penktoji yra PAV išvada. Prieš rangos pirkimą tikrinama sąmatos ir finansavimo paketo atitiktis. Neįvykdžius sąlygų bet kuriame iš trijų taškų, mastas mažinamas arba pasirenkama A0. Tai viena iš numatytų baigčių, kuriai savivaldybė pasirengia iš anksto. Pradėjus statybą, tokių galimybių nebelieka, todėl savivaldybę geriausiai apsaugo sąlygos, griežtai taikomos iki tol.

22.5 Uostas kaip Karklės plėtros dalis

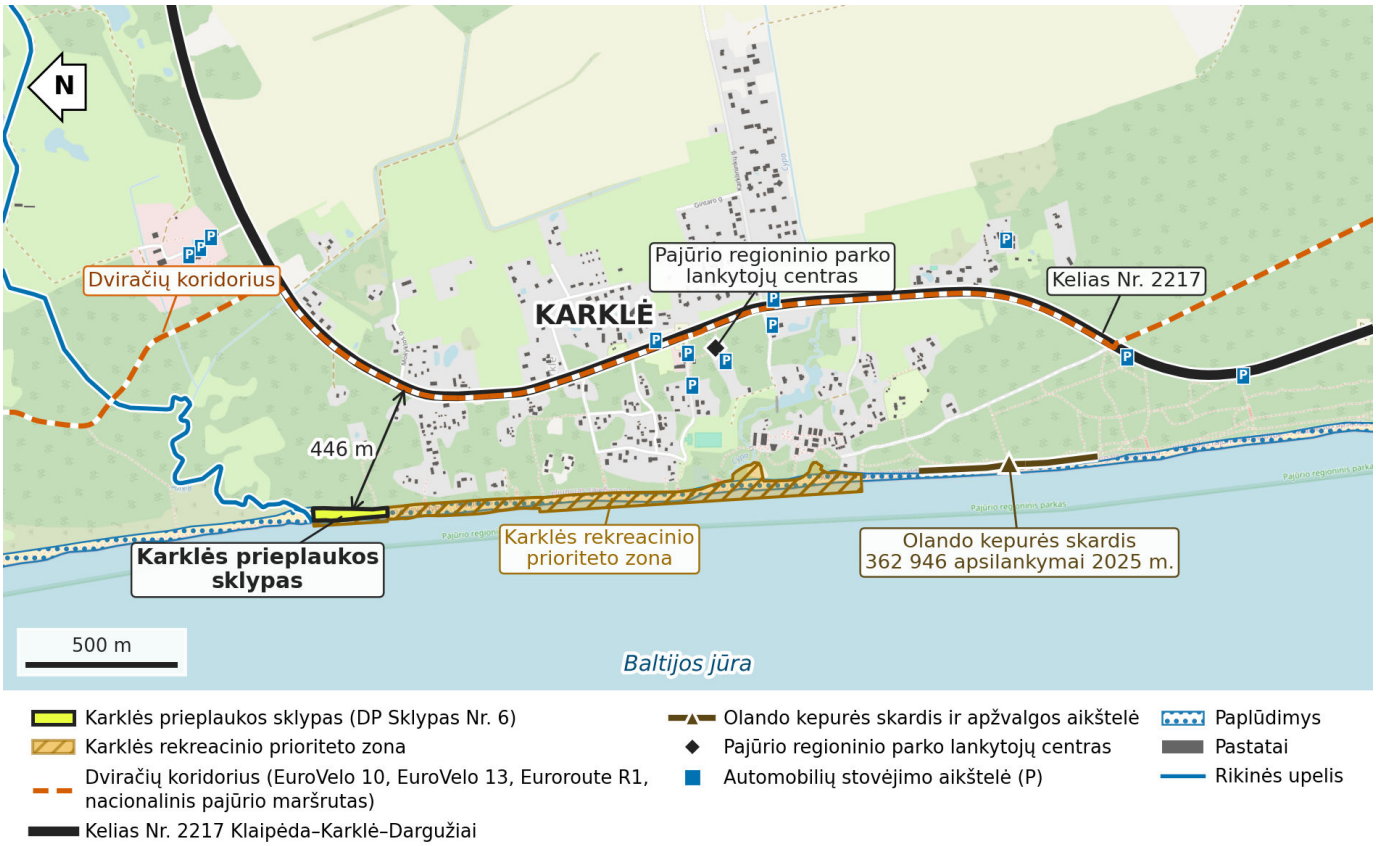
Nepaisant finansinio ir ekonominio nuostolio, uostas gali būti rimtas žingsnis didinant Karklės patrauklumą, jeigu Klaipėdos rajono savivaldybė nori Karklę plėtoti kaip turizmo vietovę. Pats uostas, remiantis tiek skaičiavimais, tiek Baltijos jūros regiono praktika, tiesiogiai sukurtų nedaug ekonominės naudos. Tačiau vertinant projekto vertę, jį rekomenduojama laikyti visos Karklės ir rajono plėtros dalimi.

Uostas turėtų ir rajono lygmens poveikį. Dalis lankytojų išlaidų, kurios be uosto tektų kitoms savivaldybėms, liktų Klaipėdos rajone. Šio poveikio dydį lemia paslaugų pasiūla aplink uostą.

Poveikis būtų didesnis, jeigu kartu su uostu būtų plėtojama edukacinė veikla, rekreacija, apgyvendinimas ir kitos paslaugos. Pavyzdžiui, Drevernoje lankytojų srautą sukūrė aplink uostą išplėtota paslaugų pasiūla (žr. 16 skyrių).

Pajūrio regioninio parko tvarkymo plane Karklė įvardyta kaip vienas iš trijų svarbiausių parko rekreacinių centrų. Prie pat Karklės prieplaukos sklypo šis planas ir rajono turizmo plėtros planas numato telekomunikacijų ir apžvalgos bokštą su apžvalgos aikštele apie 30 m aukštyje (žr. 5 skyrių). Uostas ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios galėtų tapti nauju traukos objektu. Taigi Karklės potencialas yra, tačiau jį reikia vertinti kartu su visos vietovės plėtra.

Pav. 22.1. Karklės prieplaukos sklypas ir lankytojų traukos vietos Karklėje.



Šaltinis: Klaipėdos r. sav. atvirieji GIS sluoksniai; Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklo duomenų rinkinys (2025 m.); OpenStreetMap (dviračių maršrutai, Olando kepurės skardis, lankytojų centras, stovėjimo aikštelės, paplūdimys, pastatai); apsilankymų skaičius pagal Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos 2025 m. duomenis; pagrindas © OpenStreetMap contributors.

Vietovė turi didelį gamtinį potencialą, kurį reikia saugoti, o plėtrą tikslinga derinti su vietos bendruomene. Metinis apsilankymų skaičius daug kartų viršija nuolatinių gyventojų skaičių, todėl vietos bendruomenės gyvenimo kokybė yra svarbus planavimo reikalavimas. Priimtiną uosto mastą ir naudojimo tvarką verta apibrėžti kartu su gyventojais.

23. Išvados

23.1 Dėl poreikio

Uostelio ar prieplaukos poreikį Karklėje pagrindžia planavimo dokumentai, geografinė padėtis atviroje pakrantėje ir priekrantės žvejybai reikalinga laimikio iškrovimo vieta. Nuolatinių švartavimosi vietų trūkumas uostelį pagrindžia tik iš dalies. Vakarų Lietuvos pasiūlą artimiausiais metais papildys iki maždaug 1 085 naujų vietų dviejuose Klaipėdos projektuose ir atstatomame Šventosios uoste. Karklės akvatorija aptarnautų tik iki maždaug 1,8 m grimzlės laivus (žr. 12 ir 14 skyrius). Gynybinė ir civilinės saugos funkcija yra galima šalutinė nauda, tačiau poreikio ji nepagrindžia, o planuojama akvatorija tiktų tik mažiesiems tarnybiniams ir gelbėjimo laivams.

Planavimo dokumentų sprendiniai yra tvirčiausia poreikio atrama. LR teritorijos bendrasis planas (toliau LR bendrasis planas) Karklės kaimo šiaurinėje dalyje ties Rikinės upeliu numato prieplauką mažų žvejybos laivelių laimikiui iškrauti[383]. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūroje prieplauka Karklės pakrantėje pažymėta kaip LR bendruoju planu suplanuota, o Pajūrio regioninio parko tvarkymo plane Karklės rekreacinio prioriteto zonoje numatyta mažųjų laivų prieplauka (žr. 5 ir 10 skyrius). Antroji atrama yra geografinė padėtis. Atviros Baltijos jūros pakrantės ruože tarp Klaipėdos ir Šventosios šiandien nėra nė vienos mažųjų laivų prieplaukos ar nuolatinės švartavimosi vietos. Šventosios uostas po atstatymo prieglobstį suteiks, tačiau planuojami projektai prieplaukos pačiame ruože nenumato. Todėl saugaus prieglobsčio ir svečių stotelės funkcija lieka neužpildyta. Trečioji yra priekrantės žvejyba, kuriai laimikio iškrovimo vieta reikalinga toje pačioje atkarpoje (žr. 4 ir 5 skyrius).

Poreikio mastas jūros ir sausumos pusėje nevienodas. Jūrinis srautas nedidelis. Viduriniame scenarijuje Karklė sulauktų apie 70 laivų apsilankymų per metus A1 ir apie 140 A2 alternatyvoje (žr. 14 skyrių). Sausumos srautas didelis. 2025 m. take nuo Karklės iki Nemirsetos užfiksuoti 148 567 važiavimai dviračiu ir 27 682 praėjimai pėsčiomis[384].

23.2 Dėl įgyvendinamumo

Teisinis įgyvendinamumas. Karklės prieplaukos teisinis pagrindas galioja ir 2026 m. Prieplauką šioje vietoje įvardija strateginio ir teritorijų planavimo dokumentai nuo nacionalinio iki vietos lygmens. Statybą pajūrio juostoje leidžia Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo išimtis priekrantės žvejybos laivų prieplaukoms, taikoma tada, kai statyba atitinka planavimo dokumentų sprendinius (žr. 5 ir 6 skyrius). 2012 m. detalusis planas (toliau DP) teritorijų planavimo dokumentų registre yra aktualus, o jo galiojimo pabaigos data nenustatyta. A1 telpa į DP parametrus, todėl naujo teritorijų planavimo dokumento jam neturėtų prireikti.

Poveikio aplinkai vertinimo (toliau PAV) procedūra pradedama iš naujo, nes 2010 m. leistinumo sprendimas buvo susietas su to meto apimties žvejų prieplauka ir jo galiojimas pasibaigė (žr. 7

[383] Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 (TAR, 2021-10-06, Nr. 2021-20951), sprendinių 589.1 papunktis.

[384] Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, „Populiariausi lankytini objektai mūsų saugomose teritorijose 2025 m. sulaukė daugiau nei 500 000 lankytojų", 2026 m. sausio 8 d., mlietuva.lrv.lt. Skaičiuotuvai fiksuoja važiavimus ir praėjimus, ne atskirus asmenis.

skyrių). Poveikio „Natura 2000" (Europos Sąjungos saugomų gamtinių buveinių ir paukščių apsaugos tinklo) teritorijoms reikšmingumo vertinimas privalomas bet kuriai statomai alternatyvai. Aplinkosauginis leistinumas A1 atrodo tikėtinas, o A2 galimas, nors ir su didesne neapibrėžtimi dėl poveikio šioms teritorijoms ir kompensavimo priemonių apimties (žr. 17 skyrių). Valstybinės reikšmės miško ribų korekciją tvirtina Vyriausybė, o miško žemės pavertimas turi būti suplanuotas teritorijų planavimo dokumente. Darbinė prielaida yra, kad miško ribų korekcijos pagrindą sudaro galiojančių Pajūrio regioninio parko ir Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo planų sprendiniai. Šią prielaidą reikia anksti suderinti su Valstybine miškų tarnyba ir Aplinkos ministerija (žr. 6 ir 12 skyrius). Sprendinį taip pat reikės suderinti su Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija, o nepalankios derinimo sąlygos keistų alternatyvos mastą arba pačią statybos galimybę. A2 atveju prie šių žingsnių prisideda DP koregavimas ir uosto teritorijos plėtimas už Karklės prieplaukos sklypo ribų.

Studijoje nagrinėjama vieta lieka prie Rikinės upelio, kur 2012 m. DP suformuotas Karklės prieplaukos sklypas. Perkėlus prieplauką į kitą pakrantės atkarpą, reikėtų keisti savivaldybės teritorijos bendrąjį planą ir rengti naują DP. Tikėtina, kad prireiktų keisti ir LR bendrąjį planą, o tai yra nacionalinio lygmens sprendimas (žr. 22 skyrių).

Techninis įgyvendinamumas. Jūros pusėje Karklėje techniškai įmanomi ir A1, ir A2. Reikiami gyliai pasiekiami arti kranto, o bangų apsaugos, gilinimo ir krantosaugos technologijos žinomos. Apie 3 m gylio baseinas aptarnautų laivus, kurių grimzlė neviršija maždaug 1,8 m, t. y. motorinius laivus iki maždaug 12 m, o burines jachtas iki maždaug 9 m ilgio esant vidutiniam jūros lygiui. A1 telpa į Karklės prieplaukos sklypą tada, kai krante žiemoja apie 20–30 laivų, o likusi žiemos saugojimo dalis išsprendžiama už uosto teritorijos ribų. A2 sausumos klausimo be teritorijų už sklypo ribų išspręsti negalima (žr. 11 ir 12 skyrius). Pagrindinis techninis neapibrėžtumas yra nešmenų pernaša ir iš jos kylanti gilinimo darbų apimtis. Darbinė prielaida (10 000 m³ per metus) yra akvatorijos užnešamumas pagal 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo įvertį. Kiek iš tikrųjų reikės gilinti, priklauso nuo molų geometrijos ir vartų padėties nešmenų pernašos juostoje. Tikslus dydis nustatomas nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimu (žr. 12 skyrių).

Finansinis ir ekonominis pagrįstumas. Įprastais rodikliais nė viena statoma alternatyva nepagrįsta. Finansinė grynoji dabartinė vertė (toliau FGDV) yra apie −15,3 mln. EUR A1 ir −17,9 mln. EUR A2 alternatyvoje. Ekonominė grynoji dabartinė vertė (toliau EGDV) yra apie −11,8 ir −13,9 mln. EUR, o ekonominis naudos ir išlaidų santykis (toliau ENIS) 0,00 ir 0,03. Piniginė nauda padengia apie 3–5 % grynųjų ekonominių sąnaudų, o teoriškai veikla liktų ekonomiškai nuostolinga net infrastruktūrą gavus nemokamai. Investicijos be PVM siektų 11,9 ir 14,2 mln. EUR, o metinė savivaldybės paramos suma su PVM apie 310 tūkst. EUR (256–364 tūkst.) ir apie 349 tūkst. EUR (277–421 tūkst.). Ši suma kartotųsi kasmet neribotą laiką (žr. 15 ir 16 skyrius). Tokie rodikliai besąlyginio įsipareigojimo statyti nepagrįstų. Nuostolingos veiklos savo rizika privatus subjektas neperimtų, todėl pradine kryptimi verta laikyti savivaldybės valdomą ir subsidijuojamą uostą.

Nulinės alternatyvos kaina yra kitokia. Nestatant liktų neįgyvendinti planavimo dokumentų sprendiniai dėl laimikio iškrovimo vietos, o ruože tarp Klaipėdos ir atstatomo Šventosios uosto

toliau nebūtų nė vienos mažųjų laivų prieplaukos. Ši kaina reali, tačiau piniginiuose rodikliuose jos nėra.

23.3 Dėl sąlygų

Jeigu savivaldybė nusprendžia statyti, iš dviejų statomų alternatyvų rekomenduojama A1, maža prieplauka su maždaug 50 švartavimosi vietų. Ji lenkia A2 penkiuose iš šešių svertinių kriterijų, kurių bendras svoris yra 85 %, ir visuose absoliučiuose piniginiuose rodikliuose (žr. 20 skyrių). Mažesnis sprendinys kelia ir mažesnę įtampą bendruomenėje, kuri konsultacijoje didelio masto uosto idėjai iš esmės nepritarė (žr. 8 skyrių).

Tęsti verta su penkiomis sąlygomis. Keturios iš jų kyla iš rizikų, kurias rekomenduojama išspręsti prieš investicinį sprendimą. Tai gilinimo darbų apimtis, nustatyta nešmenų pernašos ir sedimentacijos tyrimu; investicijų sąmata, patikslinta parengus techninį projektą ir atlikus rinkos konsultaciją; finansavimo paketas su patvirtintais išoriniais šaltiniais ir daugiamečiu savivaldybės biudžeto įsipareigojimu metinei paramos sumai; paklausos prielaidų patikra po Šventosios uosto atidarymo. Penktoji sąlyga yra PAV išvada, nustatanti kompensavimo priemonių apimtį ir kalendorinį darbų langą, o nepalankiu atveju ir patį uosto mastą.

Sąlygos tikrinamos trijuose sprendimo taškuose. Prieš projektavimą taryba sprendžia, ar skirti lėšų tyrimų paketui ir pradėti planavimo bei derinimo žingsnius. Iki šio taško patirtos sąnaudos dar nedidelės. Prieš investicinį sprendimą turi būti įvykdytos visos penkios sąlygos. Tai svarbiausias taškas, nes jame savivaldybė prisiima daugiametį finansinį įsipareigojimą. Prieš rangos pirkimą dar kartą tikrinama, ar rinkos konsultacijos rezultatai ir patikslinta sąmata telpa į patvirtintą finansavimo paketą.

Sąlygų neįvykdžius, mastas mažinamas arba pasirenkama nulinė alternatyva. Tai viena iš numatytų baigčių, kuriai savivaldybė pasirengia iš anksto. Visos realios galimybės projektą mažinti arba stabdyti yra prieš statybą. Todėl savivaldybę geriausiai apsaugo sąlygos, griežtai taikomos iki statybos.

Uostas Karklėje teisiškai ir techniškai įmanomas, o planavimo dokumentai jį numato. Įprastais finansiniais ir ekonominiais rodikliais jis nepagrįstas. Todėl tolesnis kelias priklauso nuo to, ar penkios sąlygos bus įvykdytos ir ar taryba, matydama investicijos sumą kartu su kasmet pasikartojančia parama, sąmoningai prisiims daugiametį įsipareigojimą. Sprendžiant dėl šio įsipareigojimo, projektą rekomenduojama vertinti kaip visos Karklės ir rajono plėtros dalį, nes pats uostas tiesiogiai sukurtų nedaug ekonominės naudos.

A priedas. Šaltinių sąrašas

A1. Teisės aktai ir teritorijų planavimo dokumentai

A1.1 Pagrindiniai įstatymai ir kodeksai (pajūrio juostos, saugomų teritorijų, statybų, planavimo, laivybos, turto valdymo)

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas (1996 m. rugsėjo 24 d. Nr. I-1534). Valstybės žinios, 1996, Nr. 105-2393. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-05-22. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.DEBA0718FB0F/asr.

Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas (1996 m. gegužės 16 d. Nr. I-1340). Valstybės žinios, 1996, Nr. 53-1245. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-07-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.D66F6A760DE7/asr.

Lietuvos Respublikos Šventosios jūrų uosto įstatymas (2006 m. lapkričio 16 d. Nr. X-910). Valstybės žinios, 2006, Nr. 132-4987. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2024-07-26. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.74D8B260CB90/asr.

Lietuvos Respublikos pajūrio juostos įstatymas (2002 m. liepos 2 d. Nr. IX-1016). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2024-11-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.4F95269B43A0/asr.

Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymas (1993 m. lapkričio 9 d. Nr. I-301). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-01-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FF1083B528B7/asr.

Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas (2019 m. birželio 6 d. Nr. XIII-2166). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-05-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/420f4dd0927c11e9ae2e9d61b1f977b3/asr.

Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas (1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-02-21. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.0539E2FEB29E/asr.

Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas (1995 m. gruodžio 12 d. Nr. I-1120). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-07-15. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.26B563184529/asr.

Lietuvos Respublikos statybos įstatymas (1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-07-15. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.F31E79DEC55D/asr.

Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas (1997 m. lapkričio 13 d. Nr. VIII-512). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2022-02-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.56935A08DD06/asr.

Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas (2000 m. rugpjūčio 29 d. Nr. VIII-1897). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2025-01-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.8FBB384266D1/asr.

Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymas (2000 m. birželio 27 d. Nr. VIII-1756). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-06-30. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.D22016A0EC70/asr.

Lietuvos Respublikos miškų įstatymas (1994 m. lapkričio 22 d. Nr. I-671). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-09-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5D6D055CC00C/asr.

Lietuvos Respublikos žemės įstatymas (1994 m. balandžio 26 d. Nr. I-446). Valstybės žinios, 1994, Nr. 34-620. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-08-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.CC10C5274343/asr.

Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas (1994 m. liepos 7 d. Nr. I-533). Valstybės žinios, 1994, Nr. 55-1049. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-05-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.D0CD0966D67F/asr.

Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas (1996 m. rugsėjo 10 d. Nr. I-1510). Valstybės žinios, 1996, Nr. 92-2141. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2025-10-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.6A449FCC534B/asr.

Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas (1998 m. gegužės 12 d. Nr. VIII-729). Valstybės žinios, 1998, Nr. 54-1492. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-06-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.D5496D69DF98/asr.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1369 „Dėl Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašo patvirtinimo". Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-02-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.2B5CF549ABCC/asr.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. lapkričio 22 d. nutarimas Nr. 1469 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto įsteigimo, uosto nuostatų patvirtinimo, žemės ir akvatorijos priskyrimo uostui ir patikėjimo teisės suteikimo" (neteko galios 2009 m.).

Lietuvos higienos norma HN 92:2018 „Paplūdimiai ir jų maudyklų vandens kokybė", patvirtinta Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2007 m. gruodžio 21 d. įsakymu Nr. V-1055. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2022-07-01. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.9175212BD9DE/asr.

Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d. įsakymas Nr. V-604 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 33:2026 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeniniuose pastatuose bei jų aplinkoje" patvirtinimo" (2026 m. vasario 10 d. įsakymo Nr. V-131 redakcija). Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-02-13. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.8B79388EACD2/asr.

Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. spalio 27 d. įsakymas Nr. D1-713 „Dėl statybos techninio reglamento STR 1.01.03:2017 „Statinių ir patalpų klasifikavimas" patvirtinimo". TAR, 2016-11-21, Nr. 2016-27168. Aktuali suvestinė redakcija nuo 2026-07-09. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/c14e6210afe511e6b844f0f29024f5ac/asr.

A1.2 Saugomos teritorijos: Pajūrio regioninis parkas ir Natura 2000

Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymas Nr. D1-623 „Dėl Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano patvirtinimo".

Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2024 m. balandžio 2 d. įsakymas Nr. D1-105 „Dėl aplinkos ministro 2016 m. rugsėjo 19 d. įsakymo Nr. D1-623 pakeitimo".

Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. kovo 14 d. įsakymas Nr. D1-281 „Dėl paukščių apsaugai svarbių teritorijų nustatymo" (14 priedas išdėstytas 2024 m. liepos 19 d. įsakymo Nr. D1-245 redakcija).

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. rugpjūčio 17 d. nutarimas Nr. 838 „Dėl Pajūrio regioninio parko ir jo zonų bei buferinės apsaugos zonos ribų plano patvirtinimo” (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-03-29).

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. balandžio 29 d. nutarimas Nr. 490 „Dėl regioninių parkų nuostatų patvirtinimo” (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2026-02-06).

Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 28 d. įsakymas Nr. D1-601 „Dėl Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo plano patvirtinimo” (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2020-01-23).

A1.3 Karklės gyvenvietės teritorinis planavimas

Klaipėdos rajono savivaldybės taryba. *Baltijos jūros priekrantės (Klaipėdos rajono teritorijoje nuo Kukuliškių iki Plazės gamtinio rezervato ribos), esančios Kretingalės seniūnijoje, detalusis planas (teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00063717), patvirtintas 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T11-328. Rengėjas UAB „Dujų sfera”.*

Pajūrio regioninio parko susisiekimo sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo specialusis planas (teritorijų planavimo dokumentų registro Nr. T00029636). Rengėjas UAB „Dujų sfera”. Prieiga per internetą: https://gis.klaipedos-r.lt/portal/home/item.html?id=20773bb39dd54fbaa013b61aeccf7a33.

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. rugsėjo 20 d. nutarimas Nr. 741 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programos patvirtinimo”.

Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimas Nr. T11-34 „Dėl Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano korektūros patvirtinimo” (rengėja UAB „Tyrens Lietuva”).

Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2020 m. rugpjūčio 20 d. sprendimas Nr. T11-333 „Dėl Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano koregavimo patvirtinimo” (rengėja UAB „Urbanistika”).

Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2016 m. gegužės 26 d. sprendimas Nr. T11-190, kuriuo patvirtintas Privažiavimo prie jūros kranto Karklės kaime, Klaipėdos rajono savivaldybėje, Pajūrio regioninio parko teritorijoje tvarkos aprašas.

Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija. (2022 m. gruodis). Valčių nuleidimo į jūrą laikino inžinerinio statinio (slipo) Karklės kaime naudojimo tvarkos aprašas, patvirtintas direkcijos direktoriaus įsakymu. Prieiga per internetą: https://mlietuva.lrv.lt/.

A2. ES dokumentai ir tarptautinės gairės

European Commission, Directorate-General for Regional and Urban Policy. (2014). *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects: Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014–2020*. Final report, December 2014. Vadovaujantis autorius Davide Sartori (CSIL); akademinis recenzentas prof. Massimo Florio. 364 psl. ISBN 978-92-79-34796-2. DOI 10.2776/97516. Prieiga per internetą: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/studies/cba_guide.pdf.

European Commission, Directorate-General for Regional and Urban Policy. (2021). *Economic Appraisal Vademecum 2021–2027: General Principles and Sector Applications*. Parengė JASPERS, vadovaujantis autorius Davide Sartori. 98 psl. Prieiga per internetą: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/guides/vademecum_2127/vademecum_2127_en.pdf.

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1060 (2021 m. birželio 24 d.), kuriuo nustatomos bendrosios Europos regioninės plėtros, „Europos socialinio fondo +", Sanglaudos, Teisingos pertvarkos ir Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros fondų nuostatos.

Tarybos reglamentas (ES) 2019/1838 (2019 m. spalio 30 d.), kuriuo nustatomos 2020 m. tam tikrų žuvų išteklių ir žuvų išteklių grupių žvejybos Baltijos jūroje galimybės. OL L 281, 2019-10-31.

Europos Sąjungos Taryba. (2025 m. spalio 28 d.). Baltijos jūra: Taryba susitarė dėl 2026 m. laimikio limitų (pranešimas spaudai). Prieiga per internetą: https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2025/10/28/baltic-sea-council-agrees-on-catch-limits-for-2026/.

Tarptautinė jūrų tyrinėjimo taryba (ICES). Rekomendacija dėl rytinės Baltijos menkių (24–32 pakvadračiai) žvejybos galimybių.

Interreg Estonia–Latvia programa. Projektas EST-LAT177 „Improvement and promotion of the East Baltic Coast harbours network" (EastBaltic Harbours). Prieiga per internetą: https://estlat.eu/en/eastbaltic-harbours; https://keep.eu/projects/25057/Improvement-and-promotion-o-EN/.

Interreg Estonia–Latvia programa. Projektas EST-LAT55 „Improvement of sailing infrastructure and yacht harbours network building in Estonia and Latvia" (ESTLAT Harbours). Prieiga per internetą: https://estlat.eu/en/estlat-harbours.

Interreg Baltic Sea Region programa. Projektas „BaltSusBoating 2030" (#BSB2030) ir parengtas *Sustainable Development Action Plan*. Kontekstinė publikacija: European Commission, Panorama, 2024-07-24. Prieiga per internetą: https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/panorama/2024/07/24-07-2024-come-sail-away-the-baltic-sea-region-as-a-boating-destination-thanks-to-eu-funds_en.

European Commission. (2014). *A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism*, COM(2014) 86 final, 2014-02-20. Prieiga per internetą: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52014DC0086.

Interreg South Baltic. *South Coast Baltic* (pietinės Baltijos pramoginės laivybos tinklo valdymas; tarp partnerių yra Klaipėdos rajono savivaldybė). Prieiga per internetą: https://southcoastbaltic.eu/en/about-scb/. Pirmtakas: MARRIAGE (atviro kranto svečių uostų valdymo gairės).

Interreg South Baltic, projektas EcoMarinas (Nr. STHB.02.02-IP.01-0006/23). (2026). *Environmental Risk Management Action Plan*. Aplinkosaugos rizikų valdymo gairės mažų pramoginių laivų uostų valdytojams; rekomendacinio pobūdžio.

Europos Komisija. (2026 m. kovo 4 d.). *ES uostų strategija* (komunikatas), COM(2026) 112 final. Prieiga per internetą: https://eur-lex.europa.eu/.

Europos Komisija. (2025 m. lapkričio 19 d.). Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl sklandesnio karinės įrangos, krovinių ir personalo vežimo visoje Sąjungoje priemonių sistemos sukūrimo, COM(2025) 847 final. Prieiga per internetą: https://eur-lex.europa.eu/.

NATO. (2025 m. sausio 14 d.). *NATO launches Baltic Sentry to increase critical infrastructure security* (pranešimas). Prieiga per internetą: https://www.nato.int/.

ISO. (2017). *ISO 13687-1:2017, ISO 13687-2:2017, ISO 13687-3:2017. Tourism and related services. Yacht harbours. Part 1: Minimum requirements for basic service level harbours; Part 2: Minimum requirements for intermediate service level harbours; Part 3: Minimum requirements for high service level*

harbours. Ženeva: Tarptautinė standartizacijos organizacija. Savanoriškas standartas; prievolių nesukuria.

A3. Lietuvos viešųjų investicijų vertinimo metodikos

Centrinė projektų valdymo agentūra. (2026). *Investicijų projektų rengimo metodika* (versija 2.2.4). Patvirtinta CPVA direktoriaus 2026-05-29 įsakymu Nr. 2026/8-291 (pirmas patvirtinimas: 2014-12-31 įsakymas Nr. 2014/8-337). Prieiga per internetą: https://cpva.lt/.

A4. Strateginio planavimo dokumentai

Klaipėdos rajono savivaldybės taryba. (2025). *Klaipėdos rajono savivaldybės strateginis plėtros planas iki 2030 metų*. Patvirtintas 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-170; 2025 m. gruodžio 18 d. sprendimo Nr. T11-437 redakcija.

Klaipėdos rajono savivaldybės administracija. *Klaipėdos rajono turizmo plėtros planas iki 2030 metų*, patvirtintas savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-169. Priemonė 1.1.1.19 (Karklės kaimo rekreacinio ir turistinio patrauklumo vystymas) ir priemonių plano eilutė PR-1.1.1.19-2 (Karklės poilsio ir sanitarinės infrastruktūros vykdytoja Kretingalės seniūnija).

Klaipėdos rajono savivaldybės taryba. (2021). Klaipėdos rajono savivaldybės kultūros strategija iki 2030 metų. Patvirtinta 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. T11-168.

Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras. (2022–2025). *2021–2024 m. veiklos ataskaitos. Turizmo portalo klaipedosrajonas.lt lankytinų vietų aprašymai (tarp jų Drevernos mažųjų laivų uostas). Prieiga per internetą: https://www.klaipedosrajonas.lt/.*

Klaipėdos regiono plėtros taryba. *2023–2029 m. Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo veiksmų planas*.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2025 m. gruodžio 10 d. nutarimas Nr. 895 „Dėl Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo". TAR, 2025-12-15, Nr. 2025-21408.

Dvidešimt pirmosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2026 m. liepos 14 d. nutarimu Nr. XV-1157. TAR, 2026-07-14, Nr. 2026-11854.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2026 m. rugsėjo 9 d. nutarimas Nr. 675 „Dėl Dvidešimt pirmosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo". TAR, 2026-09-17, Nr. 2026-14057.

Asociacija „Klaipėdos regionas". (2021). Klaipėdos regiono specializacijos strategijos iki 2030 metų kryptis „Jūrinė ekonomika": veiksmų planas iki 2030 metų (v2.0).

Klaipėdos regiono plėtros taryba. 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas, patvirtintas 2023 m. kovo 10 d. sprendimu Nr. K/S-10; aktuali redakcija nuo 2026 m. liepos 2 d.

A5. Galimybių studijos ir ankstesni vertinimai

ALATEC (Ispanija) ir Ardanuy Ingeniería S.A. (2010 m. gegužės 14 d.). *Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita*. Užsakovas: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. 701 spausdintas puslapis.

Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas. (2010). *Žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaita* (6 redakcija). Užsakovas: Lietuvos žuvininkystės produktų gamintojų asociacija.

UAB „AVEC". (2016). *Vėjo energijos panaudojimas atviroje jūroje Šventosios–Palangos atkarpoje. Poveikio aplinkai vertinimo ataskaita*.

MB „Kordonas". (2025). *Šventosios jūrų uosto molų ir krantinių statybos projektiniai pasiūlymai Nr. K2404* (aiškinamasis raštas, situacijos planas, brėžiniai). Užsakovas: Palangos miesto savivaldybės administracija.

MB „Kordonas". (2025 m. rugsėjo 19 d.). Šventosios jūrų uosto molų ir krantinių statybos techninis projektas Nr. K2404.

Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros ir suprastruktūros komplekso išvystymo bei veiklos koncepcija: galutinė ataskaita (2014 m. vasario 21 d., versija V01). 199 lapai. Apima naudos ir sąnaudų analizę.

UAB „Tyrens Lietuva". (2025 m. gegužė). *Šventosios jūrų uosto infrastruktūros, susisiekimo komunikacijų: vandens uostų statinių (molų, krantinių) Prieplaukos g. 26, Palangoje, statybos poveikio aplinkai vertinimo atranka*. Užsakovas: MB „Kordonas".

Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas. (2010 m. rugpjūčio 24 d.). *Sprendimas Nr. (9.14.5.)-LV4-4415 dėl žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante galimybių*. Karklės detaliojo plano administracinė byla.

Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas. (2011 m. spalio 11 d.). *Raštas Nr. (9.14.5.)-LV4-4022 „Dėl poveikio aplinkai vertinimo procedūrų taikymo"*. Karklės detaliojo plano administracinė byla.

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. (2010 m. liepos 22 d.). *Pasitarimo protokolas Nr. D4-75*. Karklės detaliojo plano administracinė byla.

Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos. (2010 m. balandžio 12 d.). Raštas Nr. V3-10.7-539 „Dėl žvejų prieplaukų įrengimo žemyniniame Baltijos jūros krante poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos". 2010 m. poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos (6 redakcija) 8 priedas.

Architekto Algimanto Zavišos labdaros ir paramos fondas. (2016). Karklės atlasas. Vadovė J. Raišutienė ir kt. Klaipėda.

Pajūrio regioninio parko teritorijos pritaikymo rekreacijai ir turizmui programos 2015–2025 metams įgyvendinimo ataskaita, 2018 m. vasario 2 d. redakcija.

Spiriajevas, E., Perminas, K., Locaitienė, V. (2020). Laivybos kliūčių šalinimo Kuršių mariose galimybių studija. Užsakovas: Klaipėdos rajono savivaldybės administracija.

A6. Techniniai ir aplinkosauginiai duomenys

Aplinkos apsaugos agentūra, Aplinkos tyrimų departamento Hidrologinių tyrimų skyrius. (2025). *Krantų pokyčių stebėsenos žemyninėje jūros pakrantėje rezultatai* (2024–2025 m. ciklas). Klaipėda.

Aplinkos apsaugos agentūra, Aplinkos tyrimų departamento Hidrologinių tyrimų skyrius. (2026). *Žemyninės jūros pakrantės krantų būklės ir dinamikos stebėsenos rezultatai 2025–2026 m.* Klaipėda.

Aplinkos apsaugos agentūra ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. (2025). *Lietuvos jūros rajono aplinkos būklė 2018–2023 metais, geros aplinkos būklės savybės ir aplinkos apsaugos tikslai*. Vilnius.

SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment". (2022). *Klimato kaitos prognozių iki 2100 metų parengimas. Įvadinė ataskaita*. Užsakovas: Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. Ryga.

Lietuvos mokslų akademija. (2015). *Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai*.

Žaromskis, R., Gulbinskas, S., Visakavičius, E. (2010). Mažųjų uostelių įrengimo Lietuvos krante šiauriau Klaipėdos prielaidų analizė. *Jūros ir krantų tyrimai 2010*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, p. 219–224.

Klaipėdos universiteto Jūros mokslų ir technologijų centro Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutas. (2014). *Naujų grunto šalinimo vietų jūroje poveikio aplinkai vertinimo ataskaita (galutinė ataskaita)*. Projekto vadovas S. Gulbinskas; užsakovas: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Klaipėda.

Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija. (2026). *Pajūrio regioninio parko lankytojų statistika 2020–2025 m.*

Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcija. (2026 m. sausio 8 d.). Populiariausi lankytini objektai mūsų saugomose teritorijose 2025 m. sulaukė daugiau nei 500 000 lankytojų (pranešimas). Prieiga per internetą: https://mlietuva.lrv.lt/.

Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos. (2026). *Saugomų teritorijų lankomumo 2025 m. duomenys* (pagal Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos lankytojų skaičiuotuvų apskaitą). Prieiga per internetą: https://saugoma.lt/.

Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos. (2025 m. sausio 13 d.). „Olandų kepurės skardis pernai aplankytas beveik pusę milijono kartų" (pranešimas). Prieiga per internetą: https://vstt.lrv.lt/.

Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos. *Saugomų teritorijų valstybės kadastro erdviniai duomenys*, 2026 m. rugsėjo 6 d. užklausa (paukščių ir buveinių apsaugai svarbių teritorijų ribos, tarp jų „Nemirsetos smiltpievės", kodas LTKREB001, ir gamtos paveldo objektai). Prieiga per internetą: https://stvk.lt/.

Valstybinė miškų tarnyba. Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro duomenys (Kretingos regioninis padalinys, Palangos girininkija, 111 kvartalo 8, 12 ir 55 taksaciniai sklypai), 2026 m. Prieiga per internetą: https://kadastras.amvmt.lt/.

Kultūros vertybių registras (objektų kodai 35607, 30621 ir 44153). Prieiga per internetą: https://kvr.kpd.lt/.

Savivaldybės įmonė „Šventosios jūrų uosto direkcija". (2026). *2025 m. finansinių ataskaitų rinkinys ir nepriklausomo auditoriaus išvada*. Patvirtinta Palangos miesto savivaldybės tarybos 2026 m. balandžio 30 d. sprendimu.

Savivaldybės įmonės „Šventosios jūrų uosto direkcija" įstatai, patvirtinti Palangos miesto savivaldybės mero 2024 m. kovo 27 d. potvarkiu Nr. M1-162. Prieiga per internetą: https://sventosiosuostas.lt/.

Palangos miesto savivaldybės taryba. (2026). Atlyginimo už Šventosios jūrų uosto paslaugas naudojimosi infrastruktūra tvarka. Patvirtinta 2025 m. balandžio 17 d. sprendimu Nr. T2-140; 2026 m. kovo 26 d. sprendimo Nr. T2-69 redakcija.

UAB „Sweco Lietuva”. (2025 m. balandžio 8 d.). *Šventosios jūrų uosto IV statybos etapo projektiniai pasiūlymai Nr. 24082*. Užsakovas: savivaldybės įmonė „Šventosios jūrų uosto direkcija”.

Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų sutartis tarp Palangos miesto savivaldybės administracijos ir UAB „Tilsta” (2026 m. birželio 22 d.) su priedu Nr. 1 (2026 m. birželio 3 d. pasiūlymas, įkainotų veiklų sąrašas) ir priedu Nr. 2 (pirkimo techninė specifikacija).

Palangos miesto savivaldybės administracija. (2026). *Šventosios jūrų uosto infrastruktūros statybos darbų pirkimo Nr. 7427341 dokumentai*: specialiosios pirkimo sąlygos, techninė specifikacija ir procedūrų ataskaita. Prieiga per Centrinę viešųjų pirkimų informacinę sistemą.

Palangos miesto savivaldybės administracija. (2024). *Šventosios jūrų uosto molų statybos darbų pirkimo Nr. 6383064 dokumentai* (numatyta vertė 36 271 080,20 EUR be PVM; pirkimas nutrauktas 2026 m. kovo 24 d.). Prieiga per Centrinę viešųjų pirkimų informacinę sistemą.

Palangos miesto savivaldybės administracija. (2025). *Šventosios jūrų uosto 150 m ilgio betoninės sunkiasvorės prieplaukos pirkimas Nr. 1614918*; sutartis Nr. K-154, 2025 m. balandžio 14 d. Prieiga per Centrinę viešųjų pirkimų informacinę sistemą.

Kauno miesto savivaldybės administracija. (2022). *Kauno marių įlankos prieplaukos ir buriavimo sporto bazės inžinerinių tinklų rangos sutartis Nr. 05-90-2022* (pirkimas Nr. 588754), 2022 m. balandžio 21 d. Prieiga per Centrinę viešųjų pirkimų informacinę sistemą.

Viešųjų pirkimų tarnyba. Viešojo pirkimo sutarčių registro atvirieji duomenys (rinkinys „VptNSutartys”), 2026 m. rugpjūčio duomenys: Šventosios jūrų uosto molų techninio projekto sutartis (pirkimas Nr. 704807, 2024 m.) ir du jos keitimai; kelio Nr. 2217 Klaipėda–Karklė–Dargužiai ruožo 8,60–11,70 km rekonstrukcijos sutartis Nr. S-914 (2016 m.); Karklininkų gatvės (KL8896) rekonstrukcijos rangos sutartis (2025 m. lapkričio 26 d.) ir su ja susijusios techninio projekto, ekspertizės bei techninės priežiūros sutartys. Prieiga per internetą: https://get.data.gov.lt/.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto dugno valymo pirkimai (Europos Sąjungos viešųjų pirkimų skelbimai): prie krantinių, Nr. 88393-2023 ir Nr. 483681-2023; laivybos kanalo, Nr. 688698-2024 ir Nr. 195071-2025. Prieiga per internetą: https://ted.europa.eu/.

Palangos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2026 m. liepos 23 d. įsakymu Nr. A1-1154 patvirtinta *Šventosios jūrų uosto statybos techninės priežiūros paslaugų pirkimo techninė specifikacija*.

Savivaldybės įmonė „Šventosios jūrų uosto direkcija”. (2026 m. liepa). *Anketa Susisiekimo ministerijos uostų ir prieplaukų katalogui*.

Valstybės duomenų agentūra. *Apgyvendinimo statistika: nakvynių skaičius apgyvendinimo įstaigose*, Klaipėdos rajono savivaldybės mėnesiniai duomenys, 2012–2025 m. Prieiga per internetą: https://osp.stat.gov.lt/.

Valstybės duomenų agentūra. *Turizmo išlaidų rodikliai: vidutinės vienos dienos ir vienos kelionės išlaidos, išlaidų struktūra*, 2025 m. Prieiga per internetą: https://osp.stat.gov.lt/.

Lietuvos statistikos departamentas. *2021 m. visuotinis gyventojų surašymas*: Karklės kaimo gyventojų skaičius. Cituojama per Visuotinę lietuvių enciklopediją, straipsnis „Karklė”. Prieiga per internetą: https://vle.lt/straipsnis/karkle/.

UAB „Klaipėdos Pilies Uostas”. (2026). *2025 m. finansiniai rodikliai* pagal Registrų centro ir „Sodros” duomenis. Prieiga per internetą: https://rekvizitai.vz.lt/.

Viešoji įstaiga „Klaipėdos jachtklubas”. 2025 m. finansiniai rodikliai pagal Registrų centro duomenis. Prieiga per internetą: https://scoris.lt/.

Lietuvos mažųjų laivų uostų 2025–2026 m. kainoraščiai: Klaipėdos jachtklubas Smiltynėje (klaipedosjachtklubas.lt, 2026–2027 m. sezonas), Klaipėdos pilies uostas (yacht.lt, 2026 m.).

Tie- ja vesirakennushallitus. (1973). *Veneilysatamien yleissuunnittelu: suunnitteluohjeet*, TVH 1350. Helsinkis. Parengė Orrje & Co Scandiaconsult. Suomijos planavimo gairė; Lietuvoje neprivaloma, naudojama kaip inžinerinis orientyras.

Helsingin kaupungin liikuntavirasto ir FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy. (2016). *Veneiden talvisäilytys Helsingissä*, Liikuntaviraston julkaisusarja B/53. Helsinkis. ISBN 978-952-331-140-4. Savivaldybės tarnybos ataskaita ir planavimo rekomendacija, ne teisės norma.

Europos Sąjungos programos „Copernicus” jūrų aplinkos stebėjimo tarnyba. *Baltijos jūros bangavimo modelio duomenys* (produktas BALTICSEA_MULTIYEAR_WAV_003_015), 1980–2025 m. valandinės reikšmės, ir *Baltijos jūros fizikinių dydžių modelio duomenys* (produktas BALTICSEA_MULTIYEAR_PHY_003_011), 1993–2025 m. paros reikšmės. Prieiga per internetą: https://marine.copernicus.eu/.

Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba. *Klaipėdos automatinės meteorologijos stoties valandiniai stebėjimų duomenys, 2017–2025 m.* Prieiga per internetą: https://api.meteo.lt/.

Klaipėdos rajono savivaldybės administracija. *Atvirieji erdviniai duomenys: komunikacijų, civilinės saugos ir savivaldybės valdomų žemės sklypų sluoksniai*, 2026 m. (elektros transformatorinės, Karklės vandenvietė, valstybinės žemės panaudos ir patikėjimo teisės įrašai). Prieiga per internetą: https://gis.klaipedos-r.lt/.

Lietuvos viešojo transporto maršrutų informacinė sistema VINTRA. *Klaipėdos miesto savivaldybės viešojo transporto tvarkaraščių duomenų rinkinys (GTFS)*, 2026 m. tvarkaraščiai. Prieiga per internetą: https://www.visimarsrutai.lt/.

OpenStreetMap. *Dviračių maršrutų (EuroVelo 10, EuroVelo 13, Euroroute R1 ir nacionalinio pajūrio maršruto) geometrijos duomenys*, 2026 m. būklė; patikrinta pagal EuroVelo Lietuvos koordinatoriaus skelbiamą maršruto aprašymą. Prieiga per internetą: https://eurovelo.dviratis.lt/.

A7. Gerosios praktikos ir palyginamųjų uostų šaltiniai

Forkiewicz, M. (2025). *Sailing Activity in Sea Yacht Harbours of the Southern Baltic Coast*. Scientific Journal of Gdynia Maritime University, Nr. 136, p. 47–60 (South Coast Baltic 2017–2018 m. apklausa; n = 831, 64 uostai).

PLANCO Consulting GmbH Schwerin. (2008). *Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast for the Year 2005* (65 uostai). Cituojama pagal ALATEC ir Ardanuy Ingenierí́a. *Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija: galutinė ataskaita*, 2010, p. 82, 21 lentelė.

PLANCO Consulting GmbH. *(2014). Efektyvi ir rentabili pramoginių laivų uostų veikla: praktiniai patarimai (MARRIAGE projektas). Dvikalbis lietuvių ir anglų* leidimas.

PLANCO Consulting GmbH. (2015 m. kovas). *Studie zur Vorbereitung eines Betreibermodells für das Projekt „Seglerhafen neben dem Schloonsee” in der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf*, p. 3, 18 ir 27 (studijoje vadinama Heringsdorfo uosto eksploatavimo modelio studija). Parengta MARRIAGE projekte (Interreg South Baltic).

Pönni, V. (2020). *Guidelines for Sustainable Harbour Development*, p. 24. Turku universiteto Brahea centras; Interreg Central Baltic projektas „Small Ports – Sustainable Gateways to Coastal Nature Parks".

dwif-Consulting GmbH ir absolutGPS. (2025). *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Mecklenburg-Vorpommern* (2024 m. duomenys). Užsakovas: Meklenburgo-Pomeranijos ekonomikos, infrastruktūros, turizmo ir darbo ministerija.

Estijos ūkio ir susisiekimo ministerija (*Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium*). (2014). *Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon 2014–2020*, p. 3.

Zarząd Portu Morskiego w Ustce. (2019). *Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030*.

Estijos transporto administracija (*Transpordiamet*). Mažųjų laivų apsilankymų uostuose duomenų rinkinys, 2010–2024 m. (87 uostai; rodikliai „aluseid" ir „inimesi"; grupavimas pagal vandens telkinį). Prieiga per internetą: https://gis.transpordiamet.ee/.

Niendorfo uosto gilinimas 2018 m.: Timmendorfer Strand savivaldybės viešojo pirkimo skelbimas (2017 m. lapkričio 20 d.); „der reporter" (2018 m. balandžio 10 d.); „Lübecker Nachrichten" (2018 m. kovo 29 d.).

Związek Miast i Gmin Morskich. (2015). *A guide to the ports and sea harbours of the south coast Baltic* (Lietuvos dalis).

Tartu Ülikooli RAKE (sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus). (2024). *Eesti väikesadamate ärimudeli analüüs*.

Saaremaa savivaldybė (Estija). *Saaremaa valla sadamate arengukava lisa* (uostų plėtros plano priedas), Tabel 2, p. 7 ir p. 16.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. (2026 m. liepos 31 d.). *Šalia būsimo terminalo planuojama pramoginių laivų marina: pradedamas projektavimas* (pranešimas). Prieiga per internetą: https://www.portofklaipeda.lt/.

Andriejauskaitė, J. (2026 m. balandžio 15 d.). Straipsnis apie Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pietinės dalies plėtrą (uosto vadovo pasisakymas). 15min.lt.

klaipeda.diena.lt. (2024). *Klaipėdos pilies uostas ruošiasi 2024 m. navigacinio sezono atidarymui*.

Kam Klaipėdai marina? (2021 m. rugsėjo 29 d.). klaipeda.diena.lt.

Pajūrio žvejams statomas slipas. (2017 m. rugsėjo 11 d.). klaipeda.diena.lt.

Valeckas, E. (2026 m. balandžio 13 d.). Naujos marinos keis Klaipėdos veidą. Vakarų ekspresas, ve.lt.

Bikauskaitė, D. (2023 m. spalio 12 d.). Vėl grąžinama Pakrančių apsaugos rinktinė. Vakarų ekspresas, ve.lt.

Bikauskaitė, D. (2022 m. liepos 6 d.). *Jachtklubas gali pasiūlyti tik trumpalaikę viešnagę*. Vakarų ekspresas, ve.lt.

Bikauskaitė, D. (2022 m. liepos 21 d.). *Drevernos uostas ateityje priims beveik 200 laivų*. Vakarų ekspresas, ve.lt.

Straipsnis apie Drevernos mažųjų laivų uostą (laivų savininkų eilė). (2024 m. lapkričio 12 d.). Vakarų ekspresas, ve.lt. Prieiga per internetą: https://ve.lt/jura/prie-drevernos-uosto-laivu-savininku-eile.

Bikauskaitė, D. (2025 m. gegužės 20 d.). Kodėl nedidėja šalies pramoginis laivynas. Vakarų ekspresas, ve.lt.

Lietuviai ir toliau pirko laivus pramogai. (2024 m. gruodžio 16 d.). Vakarų ekspresas, ve.lt. Prieiga per internetą: https://ve.lt/jura/lietuviai-ir-toliau-pirko-laivus-pramogai.

Bikauskaitė, D. (2026 m. balandžio 20 d.). Juodkrantės uostą ketinama pastatyti iki 2029-ųjų vidurio. Vakarų ekspresas, ve.lt.

Pryšmantas, V. (2024 m. balandžio 24 d.). Prieš vasarą – nauji planai Drevernoje. mano-gargzdai.lt.

UAB „Hortivita". Drevernos mažųjų laivų uostas (uosto ir bilietų sistemos svetainės). Prieiga per internetą: https://dreverna.lt/; https://drevernosbilietai.lt/.

Lietuvos Respublikos finansų ministerija. *Viešojo ir privataus sektorių partnerystės įsipareigojimai* (apima Drevernos koncesijos eilutę). Prieiga per internetą: https://finmin.lrv.lt/uploads/finmin/documents/files/PPP%20isipareigojimai.pdf.

Šilutės rajono savivaldybės tarybos 2026 m. balandžio 20 d. sprendimas Nr. T1-1193 dėl vienašalio mažųjų laivų uosto koncesijos nutraukimo; Šilutės rajono savivaldybės 2025 m. konsoliduotųjų finansinių ataskaitų aiškinamasis raštas. Prieiga per internetą: https://www.silute.lt/. Antriniai šaltiniai: silokarcema.lt, 2026 m. balandžio 27 d. ir 2026 m. gegužės 12 d.; LRT, 2026 m. balandžio 30 d.

Juodkrantės uosto detalusis planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendimu Nr. T1-260; statybą leidžiantis dokumentas išduotas 2026 m. gegužės 15 d. Neringos savivaldybės mero 2025 m. liepos 7 d. potvarkis Nr. V10-376 „Dėl klaidos taisymo Neringos savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendime Nr. T1-260". Rangos pirkimas paskelbtas 2026 m. liepą (atviraklaipeda.lt, 2026 m. liepos 23 d.). Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/; neringa.kasvyksta.lt; atviraklaipeda.lt.

Neringos savivaldybė. *Nidos ir Juodkrantės žvejams – pontoninės prieplaukos* (pranešimas). Prieiga per internetą: https://neringa.lt/gyventojui/naujienos/57/nidos-ir-juodkrantes-zvejams-pontonines-prieplaukos:542. Antrinis šaltinis: LRT, https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/2018203/nidos-ir-juodkrantes-zvejams-pontonines-prieplaukos.

Klaipėdos rajono savivaldybės administracija. *2025 metų finansinių ataskaitų rinkinio aiškinamasis raštas*, 2026 m. vasario 26 d. Prieiga per internetą: https://www.klaipedos-r.lt/.

Neringos savivaldybė. Projektas *Žvejybos infrastruktūros sukūrimas Neringos savivaldybėje*, 2023 m., pagal Neringos žvejybos ir akvakultūros regiono vietos plėtros strategiją 2016–2023 metams. Prieiga per internetą: https://neringa.lt/.

Neringos savivaldybės tarybos 2025 m. sausio 30 d. sprendimas Nr. T1-22 dėl vietinės rinkliavos už naudojimąsi nustatytomis vietomis vidaus vandenų transporto priemonėms švartuoti; suvestinė redakcija nuo 2026 m. birželio 27 d. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/e32f1804e2bf11ef84c3a3cb4f439b27/asr.

UAB „Neringos komunalininkas". Nidos keleivinio vidaus vandenų uosto administravimo puslapis, archyvinė 2022 m. liepos 2 d. kopija (135 švartavimosi vietos, krantinių ilgis 576 m, gylis iki 3 m).

Publikacijos apie Juodkrantės keleivinių laivų ir jachtų uosto projektinius pasiūlymus (apie 80 laivų): „Pristatyti Juodkrantės uosto projektiniai pasiūlymai", diena.lt, 2018 m. vasario 1 d.; „Naujoji Juodkrantės marina", pilotas.lt, 2023 m. gegužės 24 d.; D. Čiužauskas, 15min.lt, 2023 m. rugsėjo 5 d.

Saarte Liinid (Estija). Prieiga per internetą: https://saarteliinid.ee/en/estonian-latvian-program/.

Pāvilostos uostas (Latvija). Valdo Pietų Kuržemės savivaldybės įstaiga *Pāvilostas ostas pārvalde* pagal Latvijos uostų įstatymą (*Ostu likums*). Prieiga per internetą: http://pavilostaport.lv/.

Latvijos Respublikos uostų įstatymas (Ostu likums), priimtas 1994 m. birželio 22 d. Prieiga per internetą: https://likumi.lv/ta/id/57435.

Latvijos Respublikos Ministrų kabineto 2015 m. birželio 2 d. nutarimas Nr. 290. Prieiga per internetą: https://likumi.lv/.

Latvijos Respublikos Ministrų kabineto 2010 m. balandžio 27 d. nutarimas Nr. 394 „Dabas lieguma „Pāvilostas pelėkā kāpa" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi". Prieiga per internetą: https://likumi.lv/ta/id/209085.

SIA „Konsorts". *Kopējās mazo ostu stratēģijas izstrāde*, 2025 m. vasario 7 d., p. 47–49.

Latvijos valstybės kontrolė (*Valsts kontrole*). *Kā tiek pārvaldītas mazās ostas?*, 2022 m. rugpjūčio 12 d. Prieiga per internetą: https://www.lrvk.gov.lv/.

LSM (*Latvijas Sabiedriskais medijs*). Reportažas apie Pāvilostos molų pailginimą, 2019 m. Prieiga per internetą: https://www.lsm.lv/.

LSM (Latvijas Sabiedriskais medijs). (2025 m. rugpjūčio 23 d.). Pāvilosta vasarā ar 16 kafejnīcām un jahtu ostu kļūst par tūrisma citadeli. Prieiga per internetą: https://www.lsm.lv/.

Dienvidkurzemes novada tūrisma centrs. (2024 m. kovo 21 d.). Sasniegts novadā nakšņojušo tūristu rekords. Prieiga per internetą: https://dienvidkurzeme.travel/.

LETA (abc.lv). (2017 m. lapkričio 9 d.). Būtiski aizkavējušies Pāvilostas ostas molu pagarināšanas darbi (Pāvilostos uosto molų pailginimo rangovas „Kauno tiltai", laimėjusio pasiūlymo kaina 2 976 736 EUR be PVM). Prieiga per internetą: https://abc.lv/raksts/133c9651-1af4-a5eb-edb4-9badeb71ec2a.

Talsu novada pašvaldība. (2025 m. gruodžio 11 d.). *Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025.–2035. gadam*. Parengė SIA „Konsorts" ir SIA „Ardenis".

Liepājos miesto savivaldybė. Pranešimai *Liepājas Jahtu osta uzņem šosezon pirmo jahtu* (2021 m. balandžio 20 d.), 2024 m. lapkričio 5 d. pranešimas apie uosto veiklą ir *Nemainīgi stabila Liepājas ostas darbība 2025. gadā* (2026 m. sausio 26 d.). Prieiga per internetą: https://www.liepaja.lv/.

portalmorski.pl. *Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg podsumował sezon letni 2024* (2024 m. rugsėjo 16 d.) ir *Aktywny sezon żeglarski w portach morskich środkowego wybrzeża* (2026 m. kovo 5 d., keturių uostų valdybų duomenys). Prieiga per internetą: https://www.portalmorski.pl/.

Latvijos gamtos apsaugos valdyba (*Dabas aizsardzības pārvalde*). Gamtos draustinis „Pāvilostas pelėkā kāpa" (42 ha, įsteigtas 2007 m., Natura 2000 kodas LV0536500). Prieiga per internetą: https://www.daba.gov.lv/.

Rojos uostas (Latvija, Rygos įlanka). Valdo Talsų savivaldybės tarybos įsteigta *Rojas ostas pārvalde*; statusas nustatytas Talsų savivaldybės tarybos 2021 m. spalio 28 d. sprendimu Nr. 302. Prieiga per internetą: https://www.rojaport.lv/.

Salacgrīvos uostas (Latvija, Rygos įlanka). Savivaldybės valdomas uostas (*Salacgrīvas ostas pārvalde*). Teritorija patenka į Šiaurės Vidžemės biosferos rezervatą, įsteigtą 1997 m. gruodžio 11 d. įstatymu, tais

pačiais metais įtrauktą į UNESCO programos „Žmogus ir biosfera” tinklą. Prieiga per internetą: https://www.salacgrivaport.lv/; https://likumi.lv/; https://www.unesco.org/.

Łebos jachtų uostas (Lenkija, Pamario vaivadija). Operatorius *Port Jachtowy w Łebie Sp. z o.o.* (Krajowy Rejestr Sądowy Nr. 0000103740). Prieiga per internetą: https://www.port.leba.eu/.

Słupsko jūrų administracija (Urząd Morski w Słupsku). 2012 m. gegužės 17 d. nutarimas Nr. 1 (2 priedas).

Locja Bałtyku. Nr. 502. (2016).

„Dziennik Bałtycki”. (2026 m. vasario 26 d.). Straipsnis apie Łebos jachtų uostą. Prieiga per internetą: https://dziennikbaltycki.pl/.

Urząd Morski w Gdyni (Lenkijos jūrų administracija). Łebos uosto įplaukos rekonstrukcijos projektas: rangos sutartis su bendrove DORACO 2025 m. gegužės 26 d.; 2025 m. lapkričio 21 d. pranešimas. Prieiga per internetą: https://www.umgdy.gov.pl/.

Urząd Morski w Gdyni (Lenkijos jūrų administracija). Pucko žvejybos uosto apsauginio bangolaužio ir uosto infrastruktūros statybos rangos sutartis; sprendimas dėl laimėtojo 2024 m. gruodžio 9 d., vertė 56 144 607,90 zloto be mokesčių (ES viešųjų pirkimų skelbimų duomenų bazės skelbimas Nr. 652357-2025). Prieiga per internetą: https://ted.europa.eu/.

Urząd Morski w Gdyni (Lenkijos jūrų administracija). Sutarčių registras (Biuletyn Informacji Publicznej, skiltis „Umowy”): sutartys Nr. PP.372.1.2026 (Władysławowo prieigų valymas) ir Nr. PP.372.612025 (Łebos prieigų valymas). Prieiga per internetą: https://www.umgdy.gov.pl/.

Ministerstwo Infrastruktury (Lenkija). (2023 m. gruodžio 4 d.). *Program wieloletni zapewnienia utrzymania infrastruktury dostępowej od strony morza do portów i przystani morskich do roku 2030* (projektas, paskelbtas viešoms konsultacijoms).

„Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027”. Atrankos rezultatai, 2026 m. liepos 23 d. Prieiga per internetą: https://funduszeuepomorskie.pl/.

„Natura 2000” teritorijos Ostoja Słowińska (PLH220023; Dz. U. 2021, poz. 1361) ir Pobrzeże Słowińskie (PLB220003; Dz. U. 2011, poz. 133); UNESCO programos „Žmogus ir biosfera” rezervatas „Słowiński” (nuo 1976 m.). Prieiga per internetą: https://www.unesco.org/.

Darłowo jūrų uostas (Lenkija, Vakarų Pamarė). Valdo *Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.* (Krajowy Rejestr Sądowy Nr. 0000116150). Prieiga per internetą: http://port.darlowo.pl; https://darlowo.pl/.

Urząd Morski w Szczecinie (Lenkijos jūrų administracija). Darłowo vakarinio molo rekonstrukcijos projektas ir 2026 m. rugpjūčio 17 d. pranešimas „Zakończenie inwestycji zrealizowanych z Krajowego Planu Odbudowy”; Darłowo uosto teritorijos planavimo strateginio pasekmių aplinkai vertinimo prognozė (rengėjai GARD, URBS), 2019 m. gruodis (atnaujinta 2020 m. spalį), p. 26–28. Prieiga per internetą: https://www.ums.gov.pl/.

Najwyższa Izba Kontroli (Lenkijos aukščiausioji kontrolės institucija). Ataskaita Nr. 126/2022/P/22/080/LSZ, 2022 m. Prieiga per internetą: https://www.nik.gov.pl/.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie. Byla Nr. 8/2023, 2023 m. liepos 19 d. Darłowo molų rekonstrukcijos poveikio aplinkai vertinimo sąlygos. Prieiga per internetą: https://www.gov.pl/web/rdos-szczecin.

Käsmu uostelis ir jūrų muziejus (Estija, Lahemaa nacionalinis parkas). Valdo bendruomeninė organizacija MTÜ „Käsmu Sadam". Jūrų muziejus įsikūręs 1894 m. carinės sienos apsaugos (kordono) pastate, kultūros paminklas Nr. 16068. Prieiga per internetą: https://käsmusadam.ee/; https://sadamaregister.ee/; https://register.muinas.ee/.

WSP Sverige AB. (2025 m. balandžio 11 d.). *Ny vågbrytare i Grötviks hamn*. Halmstado savivaldybė (Švedija), pagilintos pirminės studijos priedas Bilaga 2; su priedu Sweco Sverige AB. (2025 m. sausio 22 d.). *Sedimentackumulation i Grötviks hamn. Hydromorfologisk modellering*.

A8. Suinteresuotųjų šalių medžiaga ir kontaktai

Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Kretingalės seniūnija. *Karklės daugiafunkcinio laivų uosto įrengimo galimybių studijos parengimo paslaugos pirkimo techninė specifikacija*.

Lietuvos kariuomenė. *Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras* ir *Karinių jūrų pajėgų Jūros ir pakrančių stebėjimo tarnyba*. Prieiga per internetą: https://kariuomene.lt/.

Čeičytė-Pranskūnė, J., Paulauskaitė, E., Petraitė, M., Pušinaitė-Gelgotė, R. (2021). *Suinteresuotų šalių įtraukimo gidas vystant atsakingą verslą. Metodinė priemonė*. Parengta bendradarbiaujant su Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija.

Klaipėdos rajono savivaldybės meras. (2026). Klaipėdos rajono savivaldybės 2026–2028 m. strateginio veiklos plano programų detalizacija, patvirtinta 2026 m. sausio 30 d. potvarkiu Nr. MV-145 (2026 m. balandžio 24 d. potvarkio Nr. MV-501 redakcija). Priemonės 2-3-3-15 ir 6-2-1-9.

Klaipėdos rajono savivaldybės administracija. Kretingalės seniūnijos 2023–2027 m. kadencijos seniūnaitijų ribų ir seniūnaičių duomenys; bendruomeninių organizacijų sąrašas (Kretingalės seniūnijos dalis). Prieiga per internetą: https://www.klaipedos-r.lt/.

Asociacija „Klaipėdos regionas". *(2021). Klaipėdos regiono specializacijos strategija iki 2030 metų. Darnaus jūrinio ir pakrančių turizmo krypties aprašymas (priedas Nr. 4), p. 16–17 ir* p. 20.

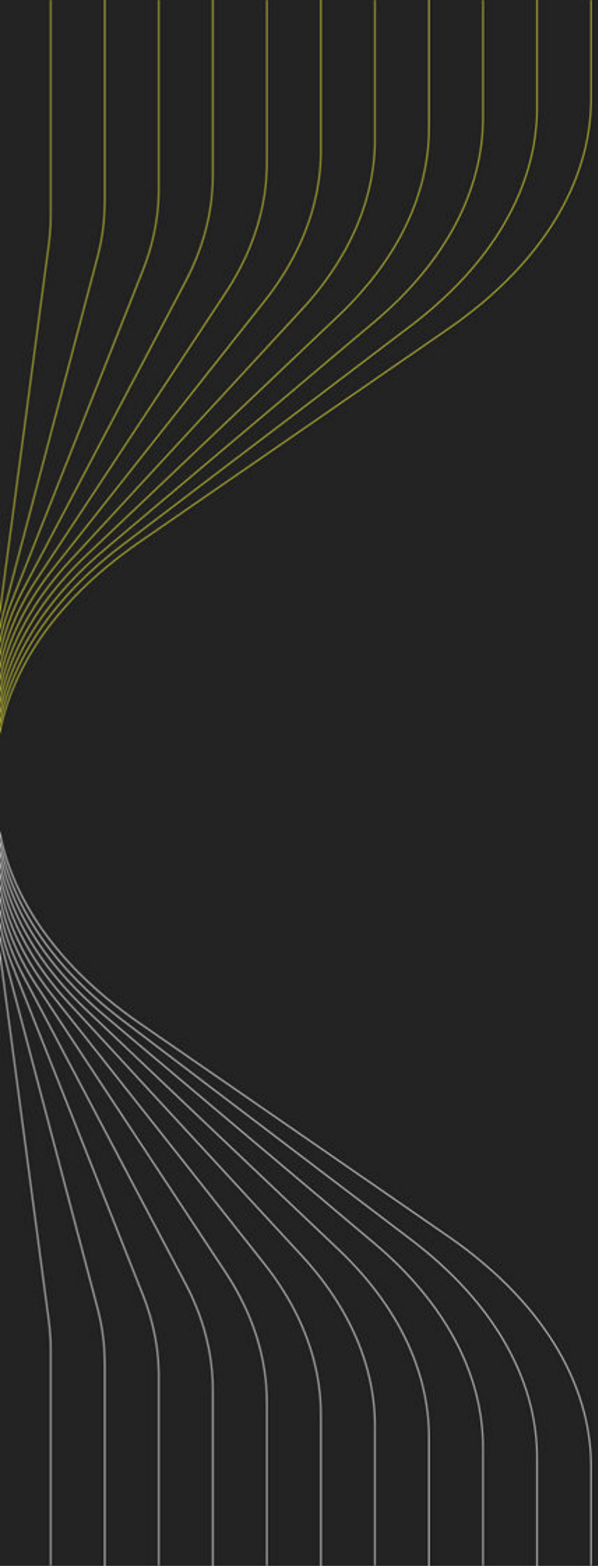
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2026 m. sausio 30 d. įsakymas Nr. 3-51 „Dėl darbo grupės Lietuvos mažųjų pajūrio ir vidaus vandenų uostų plėtros strateginėms gairėms iki 2035 metų bei šių strateginių gairių veiksmų plano projektams parengti sudarymo". Suvestinė redakcija nuo 2026 m. birželio 17 d.

Lietuvos transporto saugos administracija. (2026). *2025 metų veiklos ataskaita*, p. 29. Prieiga per internetą: https://ltsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/veiklos-ataskaitos/.

Konsultacinis pokalbis su buriavimo srities ekspertu, 2026 m. liepa (asmeninė nuomonė, ne organizacijos pozicija).

Karklės bendruomenės konsultacinis susitikimas, 2026 m. liepos 9 d. Hibridinis; dalyvavo Kretingalės seniūnijos, savivaldybės, tarybos, Mažosios Lietuvos saugomų teritorijų direkcijos, bendruomenės ir seniūnaičių bei turizmo srities atstovai.

Klaipėdos rajono savivaldybės darbo grupės posėdis (darbinė sesija dėl galimybių studijos), 2026 m. rugpjūčio 17 d. Dalyvavo savivaldybės vadovybės, administracijos ir specialistų bei Karklės bendruomenės atstovai.



Civitta kontaktai

UAB „Civitta”
Gedimino pr. 27, LT-01104 Vilnius
www.civitta.com

Question the answer