



European  
Regional  
Development  
Fund



EDUARDAS SPIRIAJEVAS, KLAIDAS PERMINAS, VILMA LOCAITIENĖ

## LAIVYBOS KLIŪČIŲ ŠALINIMO KURŠIŲ MARIOSE

įgyvendinant projektą „Pietų Baltijos krantas – ilgalaikių laivybos kryptių tarp šalių kūrimas

MARRIAGE bendradarbiavimo tinklų pagrindu“

## GALIMYBIŲ STUDIJA



Klaipėdos rajonas  
2020 m.

Studija ruošta pagal Klaipėdos rajono savivaldybės paslaugų viešojo pirkimo-pardavimo sutartį NR. AS-696, pirkimo Nr. P-2020/2859, 2020 m. gegužės 15 d. Studijos parengimas dėl laivybos kliūčių šalinimo Kuršių mariose, įgyvendinant projektą „Pietų Baltijos krantas – ilgalaikių laivybos krypčių tarp šalių kūrimas MARRIAGE bendradarbiavimo tinklų pagrindu“.

Informacija apie studijos rengėjus:

Doc. dr. Eduardas Spiriajevas

Socialinės geografijos ir regionistikos centro vadovas

Klaipėdos universitetas

El. p. borderlithuania@gmail.com

Verslo administravimo katedra, Klaipėdos valstybinė kolegija

El. p. e. spiriajevas@kvk.lt

Moksliniai interesai: turizmo geografija, ekonominė geografija, regionų geografija, erdvinis planavimas, GIS taikymas socialiniuose tyrimuose.

Doc. dr. Klaidas Perminas

Uosto ekonomikos ir vadybos katedra

Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla

El. p. k.perminas@lajm.lt

Moksliniai interesai: laivybos istorija, kraštovaizdžio geografija, jūrinis paveldas, archeologiniai pakrančių ir priekrančių tyrimai.

Lekt. Vilma Locaitienė

Uosto ekonomikos ir vadybos katedros vedėja

Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla

El. p. v.locaitiene@lajm.lt

Moksliniai interesai: transportas ir logistika, krovos sistemos, uosto įmonių verslo ekonomikos ir vadybos tyrimai.

Už bendradarbiavimą ruošiant studiją dėkojame Rasai Deimantei Grubliauskytei, Raimondai Mc Geever, Violetai Knietienei, Romualdai Ambrulaičiui, Daliai Drobnienei, Mildai Budrevičienei, Aurelijai Jakštaitei, Irmai Pamedytytei, Živilei Toliušytei, Vilmai Kavaliovai, Karoliui Atkočaičiui, dr. Ričardui Malkui, lekt. Erikai Čepienei, J. Mikloviui.

Studijos rengėjai dėkoja doc. dr. Irmai Spiriajevienei už studijos kalbos stiliaus redagavimą.

**Studijos QR kodas:**



# LAIVYBOS KLIŪČIŲ ŠALINIMO KURŠIŲ MARIOSE GALIMYBIŲ STUDIJA

Santrauka .....	4
Summary .....	5
<b>Įvadas</b> .....	6
<b>Metodika</b> .....	7
<b>Sąvokos</b> .....	10
<b>1. Kuršių marių regiono gamtinė ir istorinė-kultūrinė aplinka</b> .....	12
1.1. Regiono kraštovaizdžio geografija .....	12
1.2. Regiono vandenų geografija .....	14
1.3. Istorinės ir kultūrinės situacijos raida .....	16
<b>2. Socialinė ir ekonominė geografinė aplinka vandens turizmo plėtotei</b> .....	31
2.1. Strateginių dokumentų ir planų analizė vandens turizmo plėtotei .....	31
2.2. Bendrosios turizmo paslaugos ir bendroji turizmo infrastruktūra .....	36
2.3. Pakrančių teritorijų pasiekiamumas ir sausumos kelių infrastruktūra .....	40
2.4. Svarbiausios turizmo įmonės ir jų vykdomos vandens turizmo (rekreacijos) paslaugos .....	46
2.5. Svarbiausi turistų šrantai ir turizmo teritoriniai arealai pakrantėse .....	48
2.6. Regiono patrauklumo veiksniai vandens turizmui ir poveikis turistų skaičiui .....	58
2.7. PEST analizė (politinių, ekonominių, socialinių, technologinių veiksnių analizė) .....	62
<b>3. Laivybos kliūčių situacija Kuršių marių regione</b> .....	66
3.1. Šiuo metu egzistuojantys vidaus vandens keliai .....	66
3.2. Mažųjų ir pramoginių laivų, uostų, prieplaukų ir kitos pakrančių Infrastruktūros laivybai analizė .....	72
3.3. Laivybos kliūčių tipai Kuršių mariose ir regiono upėse .....	104
3.3.1. Gamtinės kliūtys .....	104
3.3.2. Informacinės kliūtys .....	114
3.3.3. Infrastruktūrinės ir techninės kliūtys .....	119
3.3.4. Aplinkosauga ir teisiniai reikalavimai .....	124
3.4. Ekonominiai ir vadybiniai aspektai laivybos kliūčių mažinimui .....	127
3.5. Istorinių žemėlapių, laivybos locijų analizė .....	136
3.6. Mažųjų laivų savininkų požiūris dėl laivybos kliūčių šalinimo: ekspertinis vertinimas.....	143
3.7. PEST analizė (politinių, ekonominių, socialinių, technologinių veiksnių analizė) .....	147
<b>4. SSGG analizė</b> .....	151
4.1. Laivybos kliūčių šalinimo SSGG analizė .....	151
4.2. Vandens turizmo plėtotės SSGG analizė .....	154
<b>5. Pasiūlymų veiksmų planas</b> .....	162
5.1. Veiksmų planas laivybos kliūčių šalinimui .....	162
5.2. Veiksmų planas vandens turizmo plėtotei .....	168
<b>Išvados</b> .....	169
<b>Literatūra ir informacijos šaltiniai</b> .....	170
Priedai .....	172
Paveikslų ir lentelių sąrašas .....	187

## Santrauka

Studiją sudaro dvi pagrindinės dalys apie vandens turizmo plėtotę Kuršių marių regione ir laivybos kliūčių šalinimą Kuršių marių baseine. Šioje galimybių studijoje apžvelgiama gamtinė, istorinė ir kultūrinė Kuršių marių regiono raida, laivybos istorija, pristatoma dabartinė gamtinė aplinka ir jos geografiniai ypatumai, turizmo ir laivybos infrastruktūros.

Pirmoje studijos dalyje aptariami strateginiai regiono savivaldybių sprendimai vandens turizmo plėtotei, pateikta surinkta ir susisteminta informacija ir įvairūs rodikliai apie veikiančias vandens turizmo ir laivybos paslaugas teikiančias įmones, bendrąsias turizmo ir svetingumo paslaugas, turistų srautus, išskirti perspektyviniai vandens turizmo plėtotės teritoriniai arealai Klaipėdoje, Klaipėdos ir Šilutės rajonuose. Nustatytos vandens turizmo esamos situacijos sąlygos ir jų pagrindu pateikti pasiūlymai vandens turizmo plėtotei Kuršių marių regione (Kuršių marių pakrantėse, Dangės ir Minijos upėse, Nemuno deltos upyne).

Antrojoje studijos dalyje pateikta susisteminta informacija ir duomenys apie Kuršių marių regiono uostus, prieplaukas, krantines, nustatytos ir detalizuotos svarbiausios kliūtys laivybai. Išskirtos ir detalizuotos meteorologinės, gamtinės-fizinės, informacinės, infrastruktūrinės-techninės kliūtys, aplinkosaugos ir teisiniai reikalavimai, kurie sąlygoja laivybą Kuršių marių baseine. Taip pat pateikti mažųjų laivų savininkų apklausos rezultatai dėl laivybos kliūčių šalinimo ir vandens turizmo skatinimo, vandens turizmo plėtojimo ir laivybos kliūčių šalinimo PEST ir SSGG analizės. Remiantis šių analizių duomenimis, pateikiami pasiūlymų laivybos kliūčių šalinimui ir vandens turizmo plėtotei veiksmų planai.

Studijoje retrospektyviu metodu aptariamos sąlygos, galimybės vandens turizmo plėtojimui, naujų maršrutų sudarymui, keleivinės linijinės ir žiedinės laivybos propagavimui atsižvelgiant į situacijas praeityje, kuomet kasdien kursuodavo keleiviniai laivai (garlaiviai) iš pietinio marių kranto į Klaipėdą (buv. Mėmelį), o Juodkrantė tuo metu buvo keleivinės laivybos centru Kuršių marių regione. Taip pat siūloma stiprinti vandens turizmo sistemų plėtojamą rytiniame marių krante, įveiklinant Dangės, Minijos, Skirvytės upes ir Karaliaus Vilhelmo kanalą (iškasant papildomą kanalą į marias) vandens turizmo veiklų organizavimui, siejant su kitomis turizmo rūšimis, tokiomis kaip dviračių turizmu, kaimo turizmu, gamtos ir kultūros pažintiniu turizmu. Siūloma formuoti naujus farvaterius nuo rytinio Kuršių marių kranto į pagrindinį farvaterį. Nurodomi svarbiausi uostai ir prieplaukos, kurie turi sudaryti vandens turizmo tinklą, pateikiami pasiūlymai laivybos problemų mažinimui, siekiant didinti Kuršių marių baseino patrauklumą laivybai ir plėtojant tarptautinę laivybą stiprinti integraciją su kitais Pietų Baltijos pakrančių regionais.

Esminės šios studijos išvados – Kuršių marių regione nėra vieningos vandens turizmo ir laivybos plėtotės vizijos, t. y. sisteminio erdvinio planavimo, kurio dėka vyktų nuoseklūs plėtotės procesai, ypač atnaujinant ar kuriant naują infrastruktūrą laivybai. Taip pat dar išlieka silpnas regiono savivaldybių tarpusavio bendradarbiavimas skatinant pramoginės ir keleivinės laivybos bei vandens turizmo paslaugų organizavimą, tačiau akivaizdžiai pastebimi teigiami pokyčiai bendradarbiavimo sąveikoje tarp viešojo ir privataus sektoriaus, ypač rytinėje Kuršių marių dalyje.

## Summary

The study is comprised of two major parts covering development of water tourism and elimination of navigational obstacles in the catchment of the Curonian Lagoon.

The first part of the study discusses strategic decisions regarding development of water tourism made by regional municipalities, the collected and systemized information as well as various indexes about active enterprises, offering water tourism and navigational services, general services of tourism and hospitality, flows of tourists have been presented, perspective territorial areas in Klaipėda and in the districts of Klaipėda and Šilutė have been pointed up.

Conditions of current situation of water tourism have been determined and this is the basis for suggestions for developing water tourism in the Curonian Lagoon region (coast of the Curonian Lagoon, the Dangė and Minija rivers, river-basin of the Nemunas delta) have been presented.

The second part of the study includes the systemized information and data on harbours, quays and berths in the Curonian Lagoon region; the main obstacles for navigation have been determined and elaborated. The obstacles are of meteorological, natural-physical, informative, infrastructural-technical nature, environmental and legal requirements also affect navigation in the basin of the Curonian Lagoon. Results of small ship and boat owners' interviews about elimination of navigational obstacles and promotion of water tourism have been presented together with PEST and SWOT analyses for developing water tourism and elimination of obstacles for navigation. Based on the results of the analyses a suggestion plan for elimination of navigational obstacles and a plan for development of water tourism have been introduced.

Through the retrospective method the study discusses conditions and possibilities for development of water tourism, working out new routes, promotion of linear and circular passenger navigation considering certain situations in the past when passenger ships (steamers) conducted daily voyages from southern coast of the Lagoon to Klaipėda (former Memel) and Juodkrantė (former Schwarzort) which used to be the central spot of passenger navigation in the Curonian Lagoon.

For organization of water tourism activities, linking them to other kinds of tourism (such as bicycle, country, nature and culture branches of study tourism), it is also recommended to enhance development of water tourism systems on the eastern coast of the Lagoon by employing Dangė, Minija, Skirvytė rivers and the Karalius Vilhelmas canal (by constructing an additional canal to the Lagoon). New fairways connecting the eastern coast of the Curonian Lagoon to the main fairway should be constructed. The most important harbours and quays, which should comprise the network of water tourism, have been distinguished, suggestions of how to reduce the number of navigational problems in order to achieve a greater attractiveness of the Curonian Lagoon catchment for navigation and to enhance integration with other South Baltic coastal regions through developing international navigation have been offered.

The essential conclusions of the study are as follows: there is a lack of an integral vision of development of water tourism and navigation in the Curonian Lagoon region, i.e., there is no systematic spatial planning which would foster consistent development processes, especially in renovating and creating a new infrastructure for navigation. When it comes to organizational promotion of recreational and passenger navigation, collaboration between regional municipalities remains faint, however positive changes in cooperation between public and private sectors, especially in eastern part of the Curonian Lagoon, are apparent.

## IVADAS

Vakarų Lietuva išsiskiria vandenų gausa. Čia, kaip ir kitose Lietuvos vietovėse, yra nemažai pelkių, ežerų, tvenkinių, upių. Vis tik savitumą kraštui suteikia užliejamos Nemuno žemupio pievos, polderiai ir, be abejonės – Kuršių marios ir Baltijos jūra. Trys stambiausios regiono upės – Nemunas, Minija ir Dangė – su savo intakais ir mažesnėmis upėmis bei kanalais sudaro tankų hidrografinį tinklą, jungiantį šių upių baseinus su Kuršių mariomis, kurios ties Klaipėda susilieja su Baltijos jūra. Visas šis hidrografinis junginys sudaro unikalų gamtinį arealą, į kurį panašaus likusioje Lietuvos dalyje nėra. Panaši gamtinė aplinka yra Aistmarėse (Lenkijos Respublika ir Rusijos Federacijos Kaliningrado sritis), Ščecino įlankoje (Lenkijos Respublika ir Vokietijos Federacinė Respublika) bei kai kuriuose šiauriniuose Vokietijos regionuose.

Kuršių marių krašte nuo seniausių laikų kūrėsi žmonės. Laikui bėgant čia susiformavo daugiakultūrinis Mažosios, arba Prūsų Lietuvos, istorinis-kultūrinis regionas, kurio tautinį pagrindą sudarė vietiniai baltiškos kilmės gyventojai ir nuo XIII a. vidurio įsitvirtinę vokiečiai. Daugumos šių žmonių, gyvenusių šalia Kuršių marių, pagrindiniai pragyvenimo šaltiniai buvo ne žemdirbystė ar gyvulininkystė, kaip Didžiojoje Lietuvoje, o žvejyba ir prekyba bei su laivyba susiję amatai, verslai. Vėlesniais laikais suklestėjo ir kurortinio pobūdžio, su rekreacija susiję verslai. Šie naujieji verslai buvo susiję ir su laivyba. Gamtinė aplinka sąlygojo Kuršių marių baseine kitas su laivyba susijusias veiklas – prekių gabenimą, gintaro gavybą, miško medžiagos plukdymą, pramoginius-kruizinius plaukiojimus, sportines varžybas ir kt. Siekiant saugios laivybos, mariose buvo įrenginėjami navigaciniai objektai, gilinami farvateriai, atnaujinami ir kuriami uostai bei prieplaukos. Ši infrastruktūra buvo nuolat prižiūrima ir tvarkoma. Iki šiol išliko gausus gamtinis, istorinis ir kultūrinis pamario paveldas, kuris stiprina Kuršių marių regiono unikalumą. Žinomiausi paveldo objektai pamėgti lankytojų ir turistų. Deja, dažniausiai jie lankomi atvykstant ne vandens keliais, o sausumos transportu. Vandens turizmo infrastruktūra ir vandens rekreacijos prie Kuršių marių galimybės dar nėra pilnai panaudotos regione, nes nėra sukurta kompleksinė vandens turizmo ir rekreacijos erdvinės plėtros koncepcija, kurioje svarbų vaidmenį turi atlikti pramoginė ir reisinė laivyba Kuršių mariose ir jų baseino didžiosiose upėse.

Dėl istorinių aplinkybių tik šiaurinė Kuršių marių akvatorija (Krantas ir dalis Vidmarių) priklauso Lietuvai, pietinė marių dalis (Budumas ir Brukis) – Rusijos Federacijai. Nors senieji tradiciniai amatai ir verslai šiandien nėra pagrindinis šio regiono gyventojų pajamų ir pragyvenimo šaltinis, tačiau Kuršių marių baseine laivyba tebevyksta. Be verslinės ir mėgėjiškos žvejybos marios ir jų intakai naudojami rekreacijai ir turizmui. Mariose sparčiai populiarėja tokios sportinės pramogos kaip jėgos aitvarai, plaukiojimas irklentėmis, baidarėmis, marinistinio turinio edukacijos, marinistinis kulinarinis paveldas.

Ar laivybai Kuršių mariose ir jų intakų žemupiuose tikrai nebėra kur vystytis? Ar šiame regione teikiamos įvairiapusės ir lanksčios vandens paslaugos? Ar atvykę turistai, ypač iš jūrinių valstybių, gali patenkinti bet kokius su laivyba susijusius savo poreikius? Ar regionas turi aiškia viziją vandens turizmo plėtotei ir pasirusęs būti patraukliu vietiniams ir tarptautiniams vandens turistams Pietryčių ir Pietų Baltijos pakrančių regionų kontekste? Studijos rengėjų nuomone, pirmiausia būtina atlikti išsamų mokslinį taikomojo pobūdžio tyrimą, kuris padės rasti atsakymus, kodėl Kuršių marių šiaurinė dalis laivybai nėra pilnai išnaudojama. Ypač pasigendama vandens susisiekimo tarp marių gyvenviečių paslaugų ir sutvarkytos pakrančių infrastruktūros. Taip pat galėtų būti aktyvesnis sportinės bei pramoginės-rekreacinės laivybos skatinimas, daugiau pasiūlyta rekreacinių veiklų turistams pakrantėse, vandens turizmo veiklos modelius susiejant su kultūros (jūrinių) paveldu, regiono etnografija, ekologijos ir gamtos turizmu, taikant darnaus turizmo principus, siekiant nepažeisti regiono ekosistemų integralumo, pristatant regiono gamtinės, istorinės ir kultūrinės aplinkos vertybes ir jų interpretavimą pritaikant turizmo ir rekreacijos paslaugų organizavime. Laivybos plėtotę stabdo įvairios kliūtys, kurių svarbiausios – gamtinės, informacinės, infrastruktūrinės, biurokratinės. Tikrai ne paskutinį vaidmenį laivybos plėtoteje užima ir neįėjusi lietuvių tautos mentalitetas.

Šioje galimybių studijoje apžvelgiamos gamtinės, istorinės ir kultūrinės Kuršių marių regiono raidos aplinkybės, pristatoma dabartinė gamtinė aplinka ir jos geografiniai ypatumai, pateikiama susisteminta informacija apie veikiančias laivybos paslaugas teikiančias įmones, bendrąsias turizmo ir svetingumo paslaugas, turistų srautus, išskirti perspektyviniai turizmo teritoriniai arealai Klaipėdos mieste, Klaipėdos ir Šilutės rajonuose bei Neringoje. Svarbiausias studijos skyrius skirtas pagrindinei užduočiai – laivybos Kuršių mariose kliūčių analizei bei jų šalinimo siūlymams.

Informacija susisteminama pasitelkus PEST ir SSGG analizes. Remiantis šių analizių duomenimis, pateikiamas pasiūlymų laivybos kliūčių šalinimui ir vandens turizmo plėtotei veiksmų planas.

## Metodika

### **Regiono dimensija**

Galimybių studijos geografinė erdvė apima Kuršių marių baseino teritorijas, kurios, autorių pasirinkimu įvardintos vienu geografiniu pavadinimu – Kuršių marių regionu. Toks geografinis pavadinimas Lietuvos regionų politikos konceptuose nėra suformuluotas, tačiau pagal Lietuvos regionų plėtros įstatymą galima šalyje formuoti naujus, išvestinius regionus bei pagrįsti naujai formuojamų regionų aktualumą. Lietuvos regioninėje politikoje Kuršių marių baseinas analizuojamas platesniame Mažosios Lietuvos, Vakarų Lietuvos ar pajūrio regiono kontekste. Baltijos jūra, Kuršių marios, istorinis kontekstas, unikalus pajūrio ir pamario kraštovaizdis, saugomos teritorijos, gyvenvietės ir išskirtinis kultūros paveldas, rekreaciniai išteklių, socialinio-ekonominio ir kultūrinio kraštovaizdžio pokyčiai – tai pagrindiniai veiksniai, sąlygojantys Kuršių marių arealo išskirtinumą ir specifiką kitų Lietuvos regionų atžvilgiu. Šie pokyčiai skatina formuoti sisteminį požiūrį šios teritorijos integracijai į Baltijos jūros regionų, ypač pietų ir pietryčių Baltijos pakrančių regionų, geografiją ir strateginį planavimą.

Regiono samprata ganėtinai plati ir įvairiai traktuojama, tačiau Kuršių marių regionas apima tiek marių akvatoriją (vandenį, priekrantes), tiek pakrantes (sausumos teritorijas). Šį regioną sudaro Klaipėdos miestas, Klaipėdos rajonas, Šilutės rajonas ir Neringos miestas pagal šių teritorijų administracines ribas. Į studijos tyrimų lauką patenka Klaipėdos rajono Kretingalės, Dauparų-Kvietinių, Dovilų, Priekulės, Vėžaičių, Veiviržėnų, Agluonėnų, Gargždų seniūnijos, o Šilutės rajono – Kintų, Rusnės, Šilutės, Saugų seniūnijos.

Europos Sąjungos ir Europos Komisijos nuostatos, kad ateities visuomenės pažangą gali užtikrinti regionų Europos konceptas, nes ne miestai, savivaldybės, o būtent regionai turi stiprėti ir tapti konkurencingomis teritorinėmis sistemomis pačioje valstybėje. Tenka pripažinti, kad Lietuvos regioninė politika yra deklaratyvi, fragmentiška ir laisvosios rinkos sąlygomis labiau skatinanti regionų segregaciją (atskirtį), nei integraciją. Dažnai mūsų šalyje regiono samprata tapatinama su provincija, periferija, nes nėra konceptualios vizijos regioninių skirtumų mažinimui. Nemažai tyrimų regionistikos tematika apsiriboja antriniais duomenų šaltiniais (pavyzdžiui, LR Statistikos departamento), tačiau trūksta sisteminių kiekybinių ir kokybinių tyrimų regionų raidos analizėje, regionų tapatybės formavimui ir sąlygų sudarymo regiono gerovės kūrimui. Šalies regionų politikos gairėse (Lietuvos regionų Baltoji knyga, 2017) apibūdinti visi šalies regionai kaip homogeniški, panašūs ir be žymesnių skirtumų. Regionai ir jų gyventojai sutapatinti su periferija ir atskirtimi. Derėtų įtvirtinti faktą, kad – Lietuvos regionai yra skirtingi ir jie turi būti įvairinami. LR Regionų plėtros įstatyme nurodyta, kad galima kurti ir formuoti šalyje naujus regionus ir jiems priskirti funkcijas, veiklas, iniciatyvas, skirtas gyvenimo lygio gerinimui, t. y. gerovės kūrimui. Kuršių marių regiono konceptas nenumatytas šalies regionų politikoje, tačiau ši teritorija turi daug išskirtinumų, kurie negali būti tapatinami su visos Lietuvos regionais. Norint kurti gerovę, būtina formuoti mažesnius regionus ir jų funkcionavimą pagrįsti moksliniais tyrimais. Siekiant didesnės sinchronizacijos su ES komisijos inicijuojamų funkcinių regionų kūrimu, Kuršių marių regionas šio projekto dėka turi tapti pilotiniu regionu vandens turizmo plėtotei, laivybos skatinimui Lietuvoje. Erdvinės sąveikos stiprinimas su Rusijos Kuršių marių regionu, iš esmės mažina periferiškumą, stiprina tapatybę per istorinės atminties suvokimą. Visa tai implikuoja vietos gyventojų požiūrį ir nuostatas likti gyventi šiame regione ir kurti gerovę regiono socialinėse, ekonominėse ir kraštovaizdžio erdvinėse struktūrose.

Kuršių marių baseino tematika atlikta nemažai tyrimų, tačiau jie išsklaidyti įvairių mokslo krypčių straipsniuose ir kituose leidiniuose. Ko tikrai trūksta – tai jų apibendrinimo ir išryškavimo, kas žinoma, o kas dar mažai šiame regione ištirta. Mažajoje Lietuvoje pamario ir jai artimose didžiosios Lietuvos gyvenvietėse buvo nemažai gatvinių kaimų ir savitų viensėdinių kaimų (Rytprūsiai–Mažosios Lietuvos kaimų analogų). Tai rodo šios pazonės istorinius ryšius su gretimu kraštu, kai kurių gyvenesenos bruožų perėmimą. Gyvenviečių struktūrų įvairovė liudija apie laipsnišką ir netolygų šios teritorijos apgyvendinimą XV–XIX a., skirtingą atskirų gyvenviečių statusą (Purvinas, 2005). Kaimų, miestelių ir gyvenviečių bei demografinę gyventojų analizę XX a. 10-tame dešimtmetyje pristato kelios geografų (Baubinas, Stanaitis, 2002; Stanaitis, 1996; Stanaitis ir Stanaitis, 1997) publikacijos. Sąlygas turizmo plėtotei aptarė Vaitekūnas, Povilanskas (2002). E. Spiriajevas (2004)

tyrė turizmo sektoriaus struktūrą ir geografines sąveikas; V. Karlienė (2006) – aplinkosaugos problemas; R. Povilanskas (2006; 2008) – rekreacinės žūklės tausojančios plėtros aspektus ir turistų srautus; O. Pustelnikovas (2008) – aplinkos pokyčius. Tarptautiniame lygmenyje, Lietuvos ir Rusijos Kuršių marių baseino gyventojų struktūrą ir pokyčius tyrė A. Bučienė ir E. Spiriajevas (2004). Kuršių marių regiono architektūrinis paveldas ištirtas istorinėje retrospektyvoje (Purvinas, 1999). Vykstantys gamtiniai procesai ir jų pokyčiai nuolat stebimi ir tiriami gamtinės geografijos specialistų, tačiau socialinių ir ekonominių procesų analizė dažnai apsiriboja bendro pobūdžio informacija bei turizmo procesų fragmentiškais tyrimais.

Kuršių marių regiono istorinė erdvė šiandien priklauso Lietuvos, Vokietijos ir šiandienos Rusijos kultūros paveldui. Rusijos Kuršių marių regionas yra nuolatos sistemškai tiriamas ir formuojama jo – svarbaus pasienio ir pakrančių regiono strategija Rusijos Federacijos Kaliningrado srities geoeconomikoje. Lietuvos Kuršių marių regionas yra tiriamas fragmentiškai, daugiausiai ekologų bei istorikų, etnografų, tačiau ištirtumas turizmo geografijos, laivybos kliūčių šalinimo kontekste nėra pakankamas, trūksta pokyčius sąlygojančių veiksnių analizės. Kiek didesnio tyrėjų dėmesio sulaukia Kuršių nerija, tačiau žemyninis marių krantas mažiau tirtas. Šios studijos dėka, vandens turizmo procesų ir laivybos kliūčių analizė skatina formuoti sisteminį požiūrį į šį regioną, siekiant suaktyvinti vandens turizmą ir laivybą – išskirtinius šio regiono plėtotės procesus. Regiono išskirtinumą praeityje lėmė, dabar tebelemia (tikėtina, kad taip bus ir ateityje) pamatinė šio regiono sudedamoji dalis – Kuršių marios. Todėl šiandien vandens turizmas ir laivyba yra pagrindinės, viena kitą papildančios veiklos – pirmoji padeda pažinti regioną, o antroji traktuotina kaip patogiausias instrumentas šiam pažinimui, nes įgalina geriau pajusti Kuršių marių regiono specifiką – ne tik iš sausumos, bet ir iš vandens. Kiti Lietuvos regionai tokios galimybės neturi.

Vertinant Kuršių marių, kaip gamtinio geografinio veiksnio įtaką sausumai, studijos ruošimo etapuose buvo susidurta su sąvokų apibrėžtumo problema. Skirtinguose šaltiniuose pateiktos skirtingos vandens turizmo, laivybos sąvokos bei jų interpretavimas, todėl prieš pradėdant ruošti studiją, buvo pasirinktos svarbiausios sąvokos atsižvelgiant į jų apibrėžtumą įstatymuose, kituose svarbiuose dokumentuose, ankstesniuose moksliniuose tyrimuose.

### **Studijos ruošimo metodika**

Studijos ruošimas vyko keturiais etapais:

I – Informacijos ir duomenų rinkimas. Duomenys analizei rinkti iš Kuršių marių regiono strateginės plėtros planų (planų vykdymo ataskaitų, planų, schemų, kurias savivaldybės skelbia viešai). Taip pat buvo analizuotos anksčiau paruoštos studijos, paskelbti moksliniai tyrimai, mokslinių tyrimų ataskaitos. Turizmo duomenys (paslaugos ir lankytojų srautai) rinkti iš įvairių oficialių šaltinių: regiono TIC'ų pateiktų duomenų apie lankytojų (turistų) srautus. Su turizmu susijusių įmonių duomenys (apgyvendinimas, maitinimas, pramoginės paslaugos ir kt.) rinkti iš oficialių informacijos šaltinių [www.rekvizitai](http://www.rekvizitai.lt), [www.imones.lt](http://www.imones.lt), [www.turizmas.lt](http://www.turizmas.lt), [www.priejuros.lt](http://www.priejuros.lt), [www.booking.com](http://www.booking.com), [www.laivo-nuoma.lt](http://www.laivo-nuoma.lt), [www.maps.lt](http://www.maps.lt), [www.google.lt/maps](http://www.google.lt/maps), [www.l18.lt](http://www.l18.lt), [www.geoportal.lt](http://www.geoportal.lt), <https://vvtat.lt>. Buvo lankytasi regiono savivaldybių internetiniuose puslapiuose. Taip pat informacija (statistiniai) duomenys buvo tikslinami bendraujant su TIC'ų specialistais, seniūnijų specialistais, mažųjų uostų administratoriais, mažųjų laivų savininkais, kelionių gidais, svetingumo paslaugų, vandens turizmo paslaugų teikėjais. Dalis surinktų statistinių duomenų buvo tikslinami pagal Lietuvos oficialiosios statistikos šaltinius.

Buvo susidurta ir su prieštaringa informacija bei duomenų trūkumu, todėl kiekvienas svarbus faktas, argumentas, rodiklis buvo patikrintas pagal keletą informacinių šaltinių ir apsilankant konkrečioje geografinėje vietovėje: regiono pakrančių gyvenvietėse, prieplaukose ir Kuršių marių pakrantėse, upių žiotyse. Siekiant pateikti tikslesnius duomenis apie vandens gylius prieplaukose, įplaukose, upėse, prie tiltų, kai kur vandens gylyai buvo matuojami pačių studijos ruošėjų.

II – Interviu – informacijos ir duomenų rinkimas iš mažųjų laivų savininkų Drevernoje, Ventėje, Šilutėje, Šysoje, Rusnėje, Pakalnėje, Minijos kaime, Uostadvaryje, Nidoje, Preiloje, Klaipėdos jachtų uoste, Klaipėdos pilies uoste. Taip pat su dviem informantais buvo bendrauta telefonu. Interviu (pokalbio) metu buvo užduodami keturi klausimai:

I. „Kokias galite nurodyti Jūsų vandens turizmo (pramoginių plaukiojimų) veiklos svarbiausius sunkumus (nurodant iki 3 veiklos vykdymo sunkumų)?“



2. „Kaip vertinate savivaldybės palaikymą, paramą laivybos skatinimui, vandens turizmo skatinimui Kuršių marių regione? Kokia tvarka tinkamai funkcionuoja, kokie kyla sunkumai, ką reikėtų keisti?“

3. „Kokios yra pagrindinės kliūtys laivybai Kuršių mariose ir švartuojantis kitose krantinėse, uostuose? Kokius patiriate navigacijos sunkumus ir ką siūlytumėte keisti?“

4. „Kaip vertinate vandens turizmo skatinimo perspektyvą Kuršių mariose? Kas veikia tinkamai ir ko dar trūksta?“

5. Papildomas klausimas pagal poreikį: „Ką siūlytumėte keisti, siekiant tinkamesnės laivybos Kuršių mariose, skatinant turistų keliavimą vandeniu?“

Informantų atsakymai buvo susisteminti ir sudaryti svarbiausi atsakymų teiginiai. Informantų atsakymai panaudoti studijos analitinėje ir pasiūlymų dalyse.

III – Lauko tyrimas – pakrančių vietovių ir priplaukų lankymas ir vertinimas. Buvo aplankyta 37 priplaukos ir uostai (valstybiniai ir privatūs), stebėjimo metodu įvertinta jų infrastruktūra, fizinė būklė, teikiamos aptarnavimo paslaugos, padarytos foto fiksacijos, bendrauta su privačių krantinių savininkais, jų naudotojais, taip pat vandens turizmo verslo savininkais, kurie teikia vandens turizmo paslaugas pakrantėse. Buvo apsilankyta Drevernoje, prie Karaliaus Vilhelmo kanalo, prie Strykio, Kintuose, Kintuose prie Rugulių tilto, Šturmuose, Ventainėje, Ventėje, Ventėje I, Minijos kaime, Šilutėje, Šyšoje, Rusnėje, Pakalnėje, Uostadvaryje, Nidoje, Preiloje, Pervalkoje, Juodkrantėje, Alksnynėje, Smiltynės jachtų priplaukoje, Klaipėdos pilies uoste, Kogalyje.

IV – Informacija rinkta nuotoliniais metodais iš palydovinių nuotraukų. Buvo analizuotos palydovinės nuotraukos, priplaukų, krantinių išsidėstymas, technogeninės aplinkos vaizdai, kraštovaizdžio elementai, kelių tinklas (privažiavimai), kelių danga priplaukų ir krantinių pasiekiamumui. Buvo naudoti Lietuvos georeferencinio pagrindo LT250 erdviniai duomenys, Geografinės informacijos sistemų analizės įrankiai.

V – istorinės studijos dalies rengimui naudoti istoriniai šaltiniai ir literatūra, ikonografinė, kartografinė medžiaga.

Studija buvo ruošama nuo 2020 m. gegužės 19 d. iki 2020 m. liepos 15 d.

## Sąvokos

Aktyvus vandens turizmas – priskiriamas prie aktyvaus laisvalaikio, nes turizmo veiklos taip pat gali būti suvokiamos kaip aktyvaus laisvalaikio praleidimo forma (Mickevičiūtė, 2018).

Vandens turizmas yra skirstomas į dvi grupes: vidaus ir išorės vandenų turizmą. Vidaus vandenų turizmui priskiriamos upės, ežerai, kanalai ir kiti vidaus vandens telkiniai. Išorės – jūros, vandenynai (Mickevičiūtė, 2018.) Anot M. Mickevičiūtės (2018), vandens turizmas skirstomas į įvairias grupes: aktyvus, sportinis, kaimo, atsakingasis, darnus ir ekologinis turizmas.

Akvatorija – įvairaus dydžio ir paskirties atviro vandens paviršiaus plotas (pavyzdžiui, Baltijos jūros ir Kuršių marių dalis, įeinanti į Klaipėdos uosto teritoriją, vadinama Klaipėdos uosto akvatorija) (Turizmo terminų žodynas, 2009).

Bakenas – 1) plūduras be antstato ar topinės figūros (Dovydenas, 2005); 2) senovinis navigacinis kranto įrenginys – stulpas ar bokštas su geometrine figūra viršuje (K. Perminas).

Boja, buja – plūduras su antstatu ar topine figūra, vandens navigacijos ženklas (Dovydenas, 2005).

Ekologijos turizmas – gyvosios gamtos objektų (augmenijos ir gyvūnijos) stebėjimas, pažintis nepažeidžiant gamtinių ekosistemų integralumo (priskiriamas ir plaukimas jėgos aitvarais – kaitavimas, plaukimas irklentėmis) (E. Spiriajevas).

Farvateris – vandens kelias, tinkantis plaukti tam tikros grimzlės laivams ir pažymėtas navigacijos ženklais arba nurodytas locmano žemėlapiuose (VVKET).

Gamtos turizmas – gyvosios ir negyvosios gamtos objektų ir vertybių pažinimas (E. Spiriajevas).

Geoturizmas – įdomių negyvosios gamtos formų, morfologinių, klimatinių, hidrografinių procesų stebėjimas, taip pat patrauklios kultūros paveldo vertybės, paveiktos gamtinės aplinkos sąlygų (E. Spiriajevas).

Istorinės atminties turizmas – pažintis su vietovių istoriniais įvykiais, istorijai vertingų objektų lankymas, dalyvavimas pokalbiuose, pasakojimuose apie istorinių įvykių interpretacijas (E. Spiriajevas).

Grimzlė – maksimalus gylis nuo vandens paviršiaus, iki kurio nugrimzda laivo korpusas (K. Perminas).

Įplauka – 1) vandens kelias ar kanalas, kuriuo įplaukiama iš atviro vandens telkinio į uostą arba prieplauką (K. Perminas); 2) uosto ar prieplaukos įplaukos „vartai“ – tarpas krantinėje arba tarp molų (K. Perminas).

Jachta – 1) burinis ar motorinis gyvenamasis, sporto, turizmo, pramogų laivas (A. Dovydenas; K. Perminas); 2) burinis sporto, turizmo ar pramoginis laivas (K. Perminas).

Jūros turizmas – jūrinės aplinkos ir jūrinių išteklių pažinimas, keliavimas jūros keliais (E. Spiriajevas).

Kaimo turizmas – pažintis ir laisvalaikis kaimo aplinkoje (kaimo kraštovaizdyje) susipažįstant su kultūros paveldu, etnografija, kaimišku gyvenimo būdu (E. Spiriajevas).

Kaimo turizmo paslauga – savarankiška, už užmokestį turistams kaimo gyvenamojoje vietovėje ar mieste, kuriame gyvena ne daugiau kaip 3 000 gyventojų, teikiama apgyvendinimo paslauga, kai kartu sudaromos sąlygos tenkinti maitinimo, poilsio, pramogų ar renginių organizavimo poreikius (Lietuvos turizmo įstatymas, 2018).

Kultūros turizmas – pažintis su kultūros aplinka, paveldo objektais, materialiomis ir nematerialiomis kultūros vertybėmis sąveikoje su istorine raida, etnografija, gyventojų elgsena (E. Spiriajevas).

Jūrlapis – sausumos žemėlapio atitikmuo, naudojamas jūrinėje navigacijoje (Kuršių marių akvatorijos žemėlapiai dar vadinami marlapiais) (E. Spiriajevas).

Kanalas – laivyboje: dirbtinai iškastas vandens griovys laivų judėjimui, paprastai jungiantis du didesnius laivuojamus vandens telkinius (K. Perminas).

Kateris – nedidelis motorinis laivas su stacionariu varikliu (<https://www.lietuvizodynas.lt>).

Krantinė – 1) sutvarkytas (išgrįstas, išklotas) upės, ežero ar jūros krantas; 2) sutvirtintas krantas laivams sustoti ([www.lkz.lt](http://www.lkz.lt)); 3) nustatyto ilgio, pločio ir didžiausiosios apkrovos hidrotechninis įrenginys laivams švartuoti ir kroviniams krauti, keleiviams įlaipinti arba išlaipinti (VVTK).

Kurėnas – netaisyklingas istorinės žvejybinės Kuršių marių burvaltės *valtė* pavadinimas. Pagal naudotų tinklų rūšis vadintos korno valtė, kiudelio valtė, brado (bradinė) valtė (K. Perminas).

Laivakelis – žr. *Farvateris*.

Laivas – 1) bendrąja prasme – bet kuri įvairių paskirčių vandens transporto priemonė su vidine erdve korpusu, galinti talpinti ir gabenti žmones ir/ar krovinius (luotas, valtis, burvaltė, barža, laivas) (K. Perminas);

2) savaeigė ar nesavaeigė vandens (ar povandeninė) transporto priemonė su deniu (K. Perminas); 3) vidaus plaukiojimo laivas, įskaitant mažuosius laivus ir keltus bei plūduriuojančias priemones ir jūrų laivus (EVVKLT).

Locija – aprašomasis mokslas, knygų rinkinio pavadinimas. Locijose smulkiai aprašomi vandens baseinai, jūros dugno, pakrantės juostos charakteristikos, hidrometeorologiniai duomenys, navigacijos ženklai ir kt. (Dovydėnas, 2005).

Mažasis laivas – bet kuris laivas, kurio korpuso ilgis mažesnis nei 20 m, išskyrus laivus, pastatytus ar įrengtus vilkimui, stūmimui ar sujungtų laivų, kurie nėra mažieji laivai, vilkstinėms vesti, laivus, kuriais leidžiama vežti daugiau kaip 12 keleivių, ir keltus (EVVKLT).

Navigacija – 1) laivyba; 2) laivininkystės mokslo dalis, tirianti laivų vairavimo metodus; 3) laikotarpis, kai pagal klimatinės sąlygas galima laivyba tam tikroje jūroje, upėje ir t. t.

Pakrančių turizmas – pažintis su pakančių teritorijų gamta, kultūra, gyventojų verslais ir gyvenimo būdu (E. Spiriajevas).

Pramoginis laivas – bet kurio tipo ir bet kuriuo būdu varomas sportui ir pramogoms skirtas laivas, kurio korpuso ilgis yra 2,5–24 m (VVTK).

Pramoginė žvejyba – vandens rekreacinių veiklų organizavimas jūroje, mariose plaukiant laivais, kateriais į žvejybos akvatorijas (E. Spiriajevas).

Priekrantė – iki vienos jūrmylės (1852 m) nutolusi nuo kranto linijos jūros dalis.

Vandens turizmas – Lietuvos Turizmo įstatyme nėra oficialaus apibrėžimo. Oficialus apibrėžimas pateiktas Turizmo terminų žodyne (TŽ) (2009): vandens turizmas 1) – tai keliavimas vandeniu baidarėmis, burlaiviais, plaustais, valtimis ir kitomis plūdriosiomis priemonėmis. Vandens turizmas 2) – keliavimas įvairiomis vandens transporto priemonėmis – laivais, kateriais valtimis, jachtomis baidarėmis, plaustais, katamaranais, trimaranais ir kt. siekiant pažinti vandenų kraštovaizdį, pakrantes, vandens ūkio infrastruktūrą, aptarnavimo kultūrą, keliavimo vandeniu tradicijas (E. Spiriajevas).

Vandens turizmo paslauga – Lietuvos Turizmo įstatyme nėra oficialaus apibrėžimo. Oficialus apibrėžimas pateiktas Turizmo terminų žodyne (2009): plukdymas laivais turistiniais maršrutais, turistų apgyvendinimas, maitinimo ir kitų paslaugų teikimas laivuose.

Rekreacija – 1) žmogaus fizinių, psichinių ir dvasinių jėgų, sveikatos atgavimas, atgaiva; 2) ypatinga laisvalaikio forma ar veikla įskaitant keliavimą ir turizmą (Lietuvos turizmo įstatymas, 2018).

Rekreacinė teritorija – 1) vietovė, kurios gamtinės ir (ar) kultūrinės aplinkos savybės ir galimybės tinka žmonių visaverčiam fiziniam ir dvasiniam poilsiui organizuoti (Turizmo terminų žodynas, 2009); 2) gamtines ar kultūrinės aplinkos savybes ir sąlygas visaverčiam fiziniam bei dvasiniam poilsiui organizuoti.

Prieplauka – 1) įrengta kranto vieta, skirta laivams švartuotis (Dovydėnas, 2005); 2) dalį uosto požymių turinti vieta su stacionariais arba plūduriuojančiais įrenginiais, skirta laivams priplaukti, stovėti, išplaukti, kroviniams krauti, keleiviams įlaipinti arba išlaipinti (VVTK).

Reisinė – XIX–XX a. pirmoje pusėje Rytprūsiose paplitusi krovininė burvaltė (K. Perminas).

Sekluma – negili, sekli vieta vandens telkinyje, dažniausiai neišskylanti į vandens paviršių (K. Perminas).

Šliuzas – hidrotechninis įrenginys laivams plaukti iš/į skirtingo lygio vandens telkinių(-ius) (K. Perminas).

Teritorinis turizmo arealas – vietovė, kurioje yra didesnė turizmo ir rekreacijos išteklių koncentracija, galima išskirti/nustatyti turizmo ir/arba rekreacinės veiklos specializaciją (E. Spiriajevas).

Turistinis maršrutas – sudarytas lankomų tematinų vietovių ir objektų tinklas, gamtiniai, istoriniai, kultūriniai bei socialiniai aprašymai ir/ar keliai susiję su informacijos interpretavimu lankytojų (turistų) pritraukimui į konkrečią geografinę vietovę (E. Spiriajevas).

Vandens maršrutas – iš anksto suplanuotas vykimo kelias vandeniu. Turizmo vandens maršrutas paprastai būna susijęs su kelionei būdinga tema, numato turistų lankomos vietos ir aptarnavimo objektus (modifikuota remiantis TŽ).

Vidaus vandenų keliai – laivybai tinkamos upės, ežerai, kuriuose yra navigacijos ženklų arba pažymėtas farvateris.

Vidaus vandenų laivas – bet kurio tipo savaeigis ar nesavaeigis keleivinis, krovininis, techninis (tarnybinis, mokslinio tyrinėjimo, techninio aptarnavimo ir kiti) laivas, keltas (keleivinis, krovininis, mišrus), kuris yra arba gali būti naudojamas laivybai vidaus vandenyse (VVTK).

Vidaus vandenų uostas – vidaus vandenų uosto akvatorija ir jo teritorija su joje esančiomis krantinėmis, kurių ilgis trigubai didesnis už leidžiamo įplaukti ar išplaukti didžiausio laivo ilgį, aikštelėmis kroviniams

sandėliuoti, statiniais, įrenginiais ir vidaus vandenų uosto veiklą užtikrinančia infrastruktūra, skirta laivams įplaukti, stovėti, remontuoti ir išplaukti, kroviniams krauti, keleiviams įlaipinti arba išlaipinti (VVTK).

## **I. KURŠIŲ MARIŲ REGIONO GAMTINĖ IR KULTŪRINĖ-ISTORINĖ APLINKA**

### **I.1. Regiono kraštovaizdžio geografija**

Lietuvos pajūrio ir pamario teritorijos išsiskiria unikaliu gamtiniu kraštovaizdžiu, gamtinės aplinkos ištekliais ir vertybėmis, kurie tinkami gamtinės ir kultūrinės rekreacijos, o taip pat gamtinio ir kultūrinio turizmo organizavimui. Pagal LR teritorijos Bendrąjį planą (2002 m. redakciją ir perspektyvinį 2030 m. ruošiamą Bendrąjį planą) pajūrio ir pamario teritorijos išsiskiria aukštu rekreacijos potencialu ir tinkamumu vandens turizmo, pramoginės rekreacijos veiklų organizavimui. Šios teritorijos pagal gamtinio kraštovaizdžio sandarą unikalios Lietuvoje, tačiau kiek panašios į kaimyninės Kaliningrado srities (Rusijos Federacija) pajūrio ir pamario teritorijas bei Šiaurės Rytų Lenkijos pajūrio ir pamario teritorijas (Vyslos nerija, Vyslos upės delta, Gdansko įlanka), taip pat į Ščecino įlanką tarp Lenkijos ir Vokietijos.

Pietryčių Baltijos pajūrio regionams būdinga panaši kraštovaizdžio formavimosi genezė. Šis arealas išsiskiria neišnaudotu potencialu vidaus vandenų turizmo, jūrinio turizmo ir pakrančių darnaus turizmo plėtojimui.

Arčiausiai jūros driekiasi Vakarų Pabaltijo žemumų ruožas (panašus yra Kaliningrado srities bei Latvijos pajūriuose), kuris siliškėmis aukštumomis atskirtas nuo pajūrio žemumos. Lietuvoje išskiriami keli kraštovaizdžio ruožai, priklausantys stambiems kraštovaizdžio tipams, kurių didžiosios dalys už Lietuvos ribų – tai Baltijos jūros priekrantės akvatorija ir Vakarų Pabaltijo žemuma. Čia išskirtos dvi žemumos – Pajūrio ir Vakarų Žemaičių. Vakarų Pabaltijo žemumą (Lietuvoje pajūrio žemumą, įskaitant ir Pamarį), sudaro šie kraštovaizdžio tipai:

- kranto zonos (< 20 m gylio) jūros kraštovaizdis (būdingas pelkinis kraštovaizdis);
- povandeninių plynaukščių ir lomų jūros kraštovaizdis (būdingas pelkinis kraštovaizdis);
- sekliųjų marių (< 2 m gylio) marių kraštovaizdis (būdingas miškingas, žemės ūkio kraštovaizdis);
- giliųjų marių kraštovaizdis (būdingas mažai urbanizuotas kraštovaizdis);
- išlygintos nerijos kraštovaizdis (būdingas mažai urbanizuotas miškingas kraštovaizdis);
- raižytos nerijos kraštovaizdis (būdingas mažai urbanizuotas miškingas kraštovaizdis);
- pamario lygumos kraštovaizdis (būdingas mažai urbanizuotas agrarinis kraštovaizdis);
- smėlingosios pajūrio lygumos kraštovaizdis (būdingas miškingas mažai urbanizuotas agrarinis kraštovaizdis);
- smėlingų lygumų kraštovaizdis (būdingas miškingas, mažai urbanizuotas agrarinis kraštovaizdis);
- moreninių gūbrių kraštovaizdis (būdingas mažai urbanizuotas agrarinis kraštovaizdis);
- deltos kraštovaizdis (būdingas mažai urbanizuotas agrarinis kraštovaizdis).

Atsižvelgiant į kraštovaizdžio tipus, Pajūrio žemumos kraštovaizdžio arealuose yra itin palankios gamtinės sąlygos (geomorfologija, augmenija, hidrografinis tinklas) gamtos rekreacijos ir gamtos turizmo plėtojimui, todėl galima formuoti tikslines rekreacines teritorijas (arealus) vandens turizmo ir vandens rekreacijos veiklų organizavimui darnumo principais – minimaliai lemiant gamtinių sistemų (ekosistemų) integralumą (I pav.).

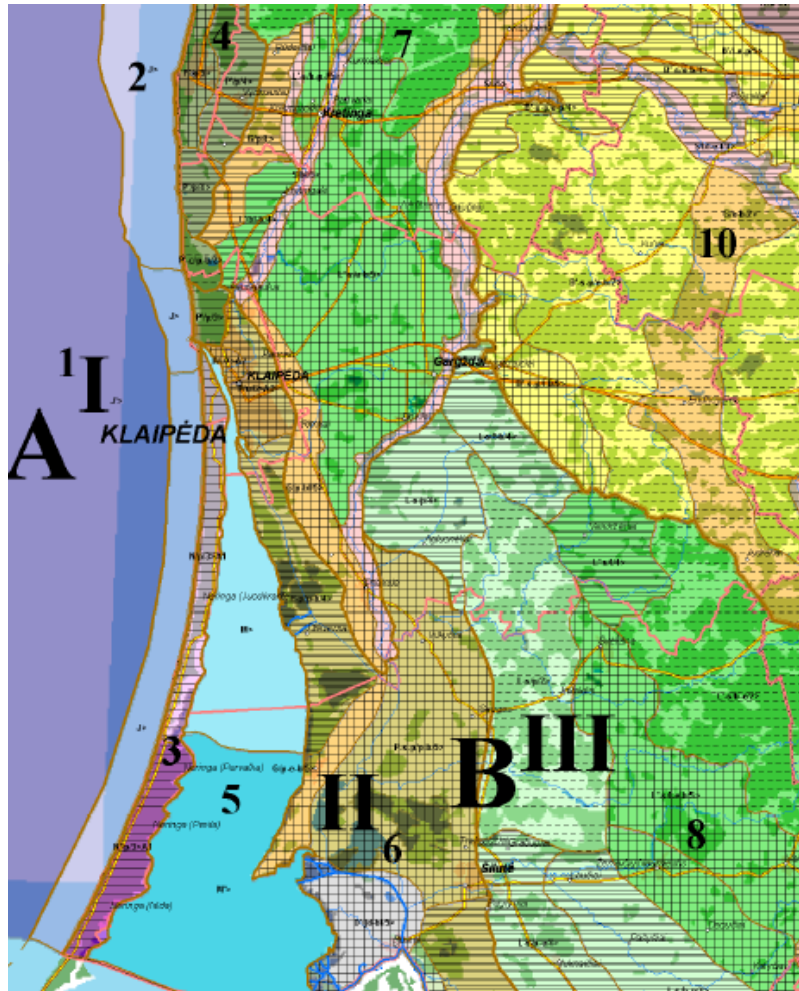
Pajūrio žemumos kraštovaizdžio tipai taip pat yra jautrūs žmogaus ūkinės veiklos (antropogeniniam) poveikiui, todėl vandens turizmo, vandens rekreacijos veiklų plėtotė galima taikant tik darnios plėtros principus. Pati plėtra turėtų būti taškinė, formuojant specialias vietas vandens turizmui ir vandens rekreacijai. Turi būti sudaromos palankios sąlygos: teritorinio planavimo, administracinės, privataus verslo skatinimui, poilsio, infrastruktūros prie vandens organizavimui. Tokios palankios sąlygos skatintų formuoti taškinį rekreacinį tinklą, kuris reglamentuotinas kaip tinklinė rekreacinė teritorija.

Pagal kraštovaizdžio erdvinę struktūrą ir jos diferenciaciją nustatyta, kad:

- vidutinės ir ypač raiškios struktūros kraštovaizdis būdingas Minijos upės slėniui;
- santykinai raiškus kraštovaizdis būdingas Kuršių nerijos Pervalkos-Juodkrantės ruožui;
- vidutinės raiškos kraštovaizdis būdingas šiauriniams ir pietiniams Kuršių nerijos ruožams;

- mažesnės raiškos kraštovaizdis būdingas Pajūrio lygumos ir Vakarų Žemaičių miškingiems lygumų plotams.

Kraštovaizdžio vizualinės struktūros tipų nustatymas itin svarbus planuojant teritorijose turizmo ir kitų ūkio veiklų strategiją, vertinant kraštovaizdžio estetiškumą, parenkant vietas turizmo infrastruktūros objektų statyboms, įvertinant kraštovaizdžio psichologinį komfortą (estetiką), planuojant turistinius maršrutus.



I pav. Lietuvos Pajūrio žemumos kraštovaizdžio struktūra

1 – Povandeninių plynaukščių ir lomų jūros kraštovaizdis, 2 – Kranto zonos (<20 m gylis), 3 – Raižytas Kuršių nerijos kraštovaizdis, 4 – Smėlingosios pajūrio lygumos kraštovaizdis, 5 – Giliųjų marių kraštovaizdis, 6 – Pamario lygumų kraštovaizdis, 7 – Molingų lygumų kraštovaizdis, 8 – Smėlingų lygumų kraštovaizdis, 9 – Moreninių kalvynų kraštovaizdis, 10 – Smėlingų banguotų plynaukščių kraštovaizdis.

Šaltinis: LR Aplinkos ministerija, 2020.

Lietuvos Pajūrio žemumoje yra Nemuno deltos regioninis parkas, kurio pagrindinė gamtinė dedamoji – tai Nemuno delta (Rusnės upės delta), kuri yra šiaurinė visos Nemuno deltos dalis. Pajūrio regioninis parkas, pagal plotą yra mažiausias parkas Lietuvoje, o gamtosaugos problemų bei sąveikos tarp žmogaus veiklos ir gamtinės aplinkos yra daugiausiai, lyginant su kitais regioniniais parkais Lietuvoje. Kuršių nerija 2000 m. įtraukta į UNESCO paveldo sąrašą. Šiose saugomose teritorijose organizuojamos vandens turizmo, vandens rekreacijos veiklos, kurios intensyviausiai vykdomos vasaros sezono (laivybos sezono) metu, kuris vidutiniškai prasideda gegužės mėnesį ir baigiasi rugsėjo mėnesio viduryje arba pabaigoje, priklausomai nuo hidrologinių ir meteorologinių sąlygų.

Svarbią reikšmę užima „Natura 2000“ buveinių išsidėstymas ir jų sąlygotumas vandens telkinių pritaikymui rekreacijai ir turizmui. Daugiausiai buveinių (augalų) ir paukščių yra Klaipėdos ir Šilutės rajonuose. Minijos upės dešinieji intakai (Veiviržas, Tenenys) taip pat priskirti „Natura 2000“ saugomoms buveinėms, kas iš esmės

leidžia plėtoti vandens turizmą upėmis darnios plėtros principais tik minimaliai veikiant saugomas ekosistemas. Tokia situacija skatina vandens turizmo veiklas upėmis vykdyti tik atskirais metų sezonais. Šių veiklų organizavimą turėtų koordinuoti atsakingos savivaldybių ir saugomų teritorijų tarnybos.

Kuršių marių regione yra 2 išskirtiniai rezervatai (Placio ir Naglių). Naglių rezervatas gali būti lankomas vandens turistų, tik priplaukiant prie kranto Kuršių mariomis. Pažintis su rezervatu galima vaikstant tik suplanuotais gamtiniais takais (dabartinio Naglių rezervato teritorija lankoma vandens turistų nuo XX a. pradžios). Placės rezervatas nepatenka į vandens turizmo veiklų organizavimo schemas, tačiau patrauklus gamtinio turizmo (ekologijos turizmo) ir paukščių stebėjimo turistams. Kitos gamtinės ekosistemos – Aukštumalos pelkė, Rupkalvių pelkė, Krokų lanka turi sąveiką su vandens turizmu, tačiau lankymosi tikslai labiausiai sietini tik su gamtos pažinimo turizmu ir gamtos pažinimo rekreacija.

Kitas svarbus kraštovaizdžio arealas yra į Šiaurę nuo Klaipėdos iki Nemirsetos, kuriame:

- natūralios abrazinio kranto sausumos (klifas, nuošliaužos, paplūdimys);
- natūralios akumuliacinio kranto sausumos (apsauginis pylimas, paplūdimys);
- natūralios smėlingos Baltijos pajūrio žemumos;
- buvusios Litorinos jūros kranto paleoreljefas;
- pajūrio eroziniai šlaitai;
- miškingos bei mažai sukultūrintos Baltijos leduotojo ežero terasų lygumos;
- lėkštašlaičiai pelkėti ežerai;
- miškingos mažai sukultūrintos keiminės terasos;
- sukultūrinti pelkėti buvusių ledynų kluoniai;
- sukultūrintos mažai urbanizuotos moreninės lygumos;
- sukultūrintos moreninės pakilumos;
- sukultūrinti bei mažai urbanizuoti moreniniai kalnagūbriai;
- abraduojamos priekrantės zonos;
- akumuliuojamos priekrantės zonos ir kiti kraštovaizdžio tipai.

Tai Pajūrio regioninio parko unikalaus kraštovaizdžio saugoma teritorija, kuri išsiskiria gamtos bei kultūros paveldo objektų savitumu. Ypatingą vertę turi Karklės kaimas, Olando kepurės klifas, Placio rezervatas. Vandens turizmas nėra plėtojamas, tačiau yra tinkamos sąlygos rekreacijai prie vandens organizuoti. Ši teritorija išsiskiria abraduojamais Baltijos jūros krantais, apsauginiu kopagūbriu bei miškinga, smėlinga, vietomis pelkinga ir ežeruota lyguma, labiau tinkama ekologinio turizmo ir gamtinės pažintinės rekreacijos organizavimui (Olšauskaitė-Urbonienė, Jurkus, 2013).

## **I.2. Regiono vandenų geografija**

Kuršių marių regionas turtingas vandens telkiniais, kurių patrauklumas rekreacijai ir turizmo aprašytas Lietuvos teritorijos Bendrajame plane (2002) (tie patys prioritetai išlieka ir tikslinamame Lietuvos Respublikos Bendrajame plane iki 2030 m., ir perspektyvoje iki 2050 m.). Svarbiausi šio regiono vandens telkiniai – tai Baltijos jūros priekrantė, Kuršių marios, upės ir ežerai. Šio regiono vandenų geografija išsiskiria iš kitų Lietuvos regionų. Vykstantys gamtiniai dinaminiai procesai – upių žiočių sedimentacija (ypač Nemuno deltos upyne), potvyniai, Minijos upės krantų erozija, Kuršių marių vandenų sūrėjimas, nepakankami gyliai Kuršių marių rytinėje priekrantėje (formuojasi seklumos), didesnis vėjuotumas, Baltijos jūros krantų erozija ir abrazijs į šiaurę nuo Klaipėdos ir nešmenų sankaupos (akumuliacija) Baltijos jūros priekrantėje į pietus nuo Klaipėdos sukuria skirtingas sąlygas vidaus vandenų ir jūrinės rekreacijos sąlygų plėtočiai. Daug metų kintantis bendras hidrologinis režimas sąlygoja galimybes vandens turizmo ir vandens rekreacijos plėtočiai. Mažesni kritulių kiekiai, ypač vasarą bei ankstyvą rudenį, sudaro nepalankias sąlygas upių hidrologiniam režimui upėse ištisus metus. Žmogaus veiklos poveikis regiono vandenims ir jų panaudojimo galimybėms vandens turizmui (pavyzdžiui, Karaliaus Vilhelmo kanalo neišnaudojimas sezoninei vandens rekreacijai ir turizmui dėl aplinkosaugos reikalavimų kanalo šiaurinėje dalyje; sanitarinių normų ir ribų laikymasis dėl Klaipėdos miesto trečiosios vandenvietės veiklos) neįgalina šio kanalo intensyvesnio pritaikymo turizmui (yra ir teisinių Lietuvos nacionalinės žemės tarnybos nustatytų ribojimų). Tiek Klaipėdos kanale, tiek Minijos upėje ir jos intakuose, tiek rytinėje Kuršių marių priekrantėje vandens turizmo veiklos funkcionuoja ekstensyviai. Intensyvesnės

vandens turizmo veiklos vyksta Nemuno deltoje (Šilutėje–Rusnėje–Uostadvaryje), taip pat Nidoje, Klaipėdoje. Drevernai būdingas sezoniškumas. Dangės upė, kuri įteka į Kuršių marias, iki šiol nėra pilnai įveiklinta vandens turizmui ir rekreacijai. Minijos upės vidurypis taip pat ekstensyviai naudojamas vandens rekreacijai. Intensyvesni plaukimai baidarėmis, plaustais vyksta tik vasarą (jeigu yra pakankami vandens gyliai).

Lietuvos pajūrio siaura juosta driekiasi palei Baltijos jūros pakrantę, o pietuose apima Nemuno žemupio dalį su upės žiotimis, kurios formuoja delta. Pajūrio sritis apima tik atskiras upių baseinų dalis (Nemuno, Minijos, Bartuvos). Dėl nedidelio kietųjų kritulių kiekio ir stebimo jų kasmetinio mažėjimo, ypač pavasario ir vasaros mėnesiais, o taip pat dėl dažnų atodrėkių žiemą, vyrauja lietaus tipo maitinimas. Šiame regione jūrinio smėlio danga yra ganėtinai plona, todėl ji nestipriai reguliuoja upių vandens nuotėkį. Požeminio vandens išteklių nėra gausūs, ir šiltuoju (sausuoju) metų laiku, menkai sąlygoja upių vandeningumą. Rudens lietaus poplūdziai yra intensyvesni už pavasarinį potvynius (neįskaitant Šilutės rajono pietinės dalies – Nemuno deltos). Regiono vandenų nuotakių svyravimai priklauso nuo metų sezono.

Didžiausias ir svarbiausias vandens telkinys – Kuršių marios, kuriose turi būti formuojami nauji bei stiprinami veikiantys vandens turizmo centrai. Kuršių marios – tai Baltijos jūros pietrytinės dalies gėlavandenė lagūna, priklausanti Nemuno upių baseino rajonui. Bendras Kuršių marių plotas siekia 1584 km<sup>2</sup>. Lietuvai priklauso šiaurinė (vadinama „Krantu“) ir dalis centrinės (vadinama „Vidmarėmis“) Kuršių marių akvatorijos (413 km<sup>2</sup>). Likusioji marių akvatorija (1171 km<sup>2</sup>) (vadinami „Budumu“, „Brukiu“) ir dalis „Vidmarių“ priklauso Kaliningrado sričiai (Rusijos Federacija).

Marios yra negilus, lėkštas baseinas. Vidutinis gylis – 3,8 m, didžiausias – 5,8 m. Šiaurinė dalis sekiausia (1,5–2 m gylis, neskaitant farvaterio ir dirbtinai išgiltų vietų), vietomis tik 0,5–1,0 m gylis. Bendras marių kranto ilgis – 324 km. Į marias įteka 25 upės ir upeliai. Didžiausia upe Nemunu – į marias atiteka 98 proc. viso vandens tūrio, todėl Kuršių marių aplinkos būklė labiausiai priklauso nuo Nemuno nuotakio ir jo vandens kokybės. Dėl besikaupiančių nešmenų vyksta sedimentacijos procesai, dėl to rytinis marių krantas plečiasi, priekrantėje formuojasi seklumos. Nemuno deltos formavimosi intensyvumas siekia 2 km per 100 metų. Į Kuršių marias per metus suteka 23 km<sup>3</sup> vandens. Būdingi dideli vandens prietakos skirtumai (nuo 14 iki 33 km<sup>3</sup> per metus). Vanduo mariose pasikeičia 4,5 karto per metus, arba kas 81 dieną (Gailiūšis ir kt., 2001). Marių vandens lygis priklauso nuo gėlo ir jūrų vandens prietakos, vėjo krypties ir stiprumo, atmosferos slėgio. Formuojasi sezoninė Kuršių marių vandens lygio dinamika: pavasarį – aukščiausias, vasarą – artimas jūros lygiui ir rudenį – vėl aukštesnis (Žaromskis, 1996). Klaipėdos sąsiauryje vandens lygis per metus kinta iki 241 cm.

Vidutinė daugiametė Kuršių marių temperatūra yra 8,5 C°. Vasarą ji vidutiniškai pakyla iki 18,4 C°, o kartais daugiau nei 25 C°. Žiemą ledo danga susidaro vidutiniškai gruodžio mėn. Ledo danga išsilaiko apie 110 dienų. Klaipėdos sąsiaurio akvatorijoje ledo danga beveik nesidaro. Kuršių marių vandens druskingumas siekia 0,8 promilės. Daugiau kaip 15 metų stebimas didesnis vandens druskėjimas. Vanduo druskėja kai pučia vakarų krypties vėjas ir susidaro patvanka. Jūros vanduo skverbiasi tolyn į marių pietines akvatorijas. Ties juodkrante vandens druskingumas yra apie 5–6 promilės, t. y. 2–3 promilėmis mažiau nei Baltijos jūros priekrantėje (Lietuvos gamtinė geografija, 2013).

Kuršių marių regione dėl žmogaus ūkinės veiklos (melioracijos) sureguliuota apie beveik 2/3 upių, ilgesnių kaip 3 km, vagų. Labiausiai sureguliuotos mažųjų upelių vagos. Daugiau kaip 80 proc. upių vagos sureguliuotos dirbtinai. Tai pagrindinė priežastis, nulemianti upių tinklo tankio rodiklių pokyčius. Bendras upių ir upelių tankis (upėtumas) regione siekia 1,18 km/km<sup>2</sup>.

Kuršių marių regione teka 3 svarbios Lietuvos upės:

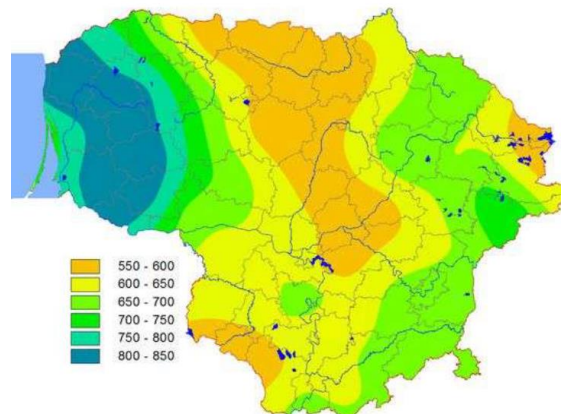
1. Nemunas (1 pagal ilgį) (ilgis Lietuvoje – 475 km; baseino plotas – 46 695,1 km<sup>2</sup>; vidutinis debitas – 703 m<sup>3</sup>/s). Nuo Gilijos atsišakojimo, tolesnė Nemuno vada vadinama Rusnės upe, kuri ties Rusnės sala formuoja bifurkaciją ir skiriasi į Atmatą, Skirvytę bei mažesniąją Pakalnę.
2. Minija (6 pagal ilgį) (ilgis – 201,8 km, baseino plotas – 2 942,1 km<sup>2</sup>; vidutinis debitas – 39,1 m<sup>3</sup>/s). Svarbiausi intakai Veiviržas, Tenenys, Žvelsa, Aisė.
3. Akmena-Dangė (37 pagal ilgį) (ilgis – 62,5 km, baseino plotas 580 km<sup>2</sup>; vidutinis debitas – 7,0 m<sup>3</sup>). Svarbiausi intakai – Purmalės ir Ringelio upeliai.

Lietuvai tenka 90,66 km jūros kranto linijos. Klaipėdos sąsiauris, kurio plotis siekia 1,14 km, jungia Kuršių marias su Baltijos jūros akvatorija ir dalija Lietuvos krantą į dvi dalis. Šiauriau esančiam žemyniniam krantui iki Latvijos sienos tenka 39,06 km, o Kuršių nerijos jūriniam krantui (iki sienos su Kaliningrado sritimi) – 51,6 km. Ties Baltijos pakrante išskiriamas kranto zonos kompleksas, kurį sudaro povandeninis šlaitas, paplūdimys ir

apsauginis kopagūbris (kranto skardis). Apsauginė kranto juostos dalis į jūrą nusidriekia iki 10 m gylio. Kuršių nerijos povandeniniame šlaite išsidėstę 3 povandeniniai sėkliai. Ties jų pabaiga susiformavusi smėlinga atšlaja. Dugnas padengtas smulkiagrūdžiu ir vidutigrūdžiu smėliu. Ties kranto linija nuosėdos stambesnės – žvirgždas, gargždas.

Kuršių nerijos vakarinei daliai būdingi išlyginti akumuliaciniai krantai. Paplūdimiai gana platūs – siekia 40–50 m (ties Nida ir Smiltyne). Kopabūriai siekia 5–7 m centrinėje Nerijos dalyje, o šiaurinėje – 12–13 m aukščio. Šiauriau nuo Klaipėdos esantiems krantams būdingas abrazinis-akumuliacinis tipas. Ruožuose kaupiasi smėlis, vietomis nyksta apsauginis kopagūbris. Kranto abrazijos procesai intensyviausi ties Olando kepure, Nemirseta, Palanga.

Vandens temperatūra atviroje jūroje kinta nuo 2 C° žiemą iki 22 C° vasarą. Vidutinė metinė vandens temperatūra ties Lietuvos teritorija siekia 9,2 C°. Vidutinis vandens druskingumas siekia apie 7,0 promiles.



2 pav. Vidutinis metinis kritulių kiekis Lietuvoje

Šaltinis: ekspertų archyvas.

Vidutiniškai per metus Lietuvos teritorijoje iškrinta apie 750 mm kritulių (2 pav.). Apie 510 mm iškritusių kritulių grįžta į atmosferą, t. y. išgaruoja, ir apie 240 mm nuteka sausuma (paviršiumi bei po žeme) į upes, o jomis – į jūrą (Gailiūšis ir kt., 2001). Kritulių teritorinį pasiskirstymą lemia nuotolis nuo jūros (drėgmės išteklių ore, nes vyrauja pernaša iš Vakarų į Rytus) bei reljefas (oro masių kilimas virš aukštumų), ypač jei šie veiksniai veikia viena kryptimi. Būtent šitaip yra Lietuvoje: drėgniausios jūrinės oro masės turi kilti vakariniais Žemaičių aukštumos šlaitais ir vėsti, todėl čia iškrinta daugiausiai kritulių Lietuvos teritorijoje.

Kuršių marių regionas nėra gausus ežerais, nes čia susiformavusi pajūrio žemuma, todėl nėra ledynų tirpsmo kilmės ežerų. Rusnės saloje yra ežerų, susiformavusių upių senvagėse (Smailiažiogis, Kalnupžiogis, Juodvilkė, Dumblis). Žinomesnis yra jūrinės (limaninės) kilmės ežeras Krokų lanka, Plocio ežeras, Kalotės ežeras. Taip pat yra tvenkinių (Eketė), vandeningų karjerų. Kaip atskiras gamtinis-istorinis objektas išsiskiria Aukštumalos pelkė.

### 1.3. Istorinės ir kultūrinės situacijos raida

*Priešistorė.* Ankstyviausi žmogaus veiklos pėdsakai Kuršių marių regione – archeologiniai Akmens amžiaus neolitinės Pamarių kultūros gyventojų radiniai Kuršių nerijoje (Nidos, Juodkrantės, Alksnynės, Koptgalio vietovėse) – datuojami V–II tūkstantmečiais prieš mūsų erą. Dalis šių radinių, pavyzdžiui, tinklų plūdės ir akmeniniai pasvarai, tiesiogiai susiję su žmonių veikla mariose. Šiame, dėl smėlėto grunto ir plono, eroduojančio dirvožemio sluoksnio mažai derlingame, regione vienas svarbiausių vietinių žmonių maisto šaltinių Akmens amžiuje buvo Kuršių marių ir Baltijos jūros fauna – žuvis ir ruoniai. Siekis kuo lanksčiau prisitaikyti prie įvairių žvejybos sąlygų skatino vietines bendruomenes užsiimti ne tik žvejyba nuo kranto, bet ir vandenyje, o tai sudarė prielaidas vystytis laivybai Kuršių mariose. Patys archaiškiausi laivybos priemonių tipai – plaustai ir luotai. Abiejų šių vandens transporto priemonių grimzlė būdavo nedidelė, todėl jie tiko plaukti sekliais Kuršių marių vandenimis. Kuršių mariose naudotų plaustų iki mūsų dienų neišliko. Luotai – tai laiveliai, pagaminti iš išskobto medžio kamieno. Jais plaukiota nuo dugno atsistumiant kartimi arba irkluojant



irklu. Apie luotus Kuršių mariose duomenų turima nedaug. Šiame regione išlikęs tik vienas nedatuoto luoto fragmentas, saugomas Kuršių nerijos istorijos muziejuje.

Nors akivaizdžių priešistorinių laikų laivybos priemonių Kuršių marių regione kol kas nėra aptikta, neabejotina, kad neolito laikotarpiu vietos gyventojai plaukdavo žvejoti – tą patvirtina sąlyginai netoli Kuršių marių esančios Šventosios archeologinių tyrimų medžiaga. Archeologė R. Rimantienė praeito amžiaus 7–8 dešimtmečiais be kitų akmens amžiaus žmonių pėdsakų ten surado ir keturis luotų fragmentus, daugiau negu 60 irklų ir bent du luotų modelius, kurie tikriausiai buvo pagaminti ir naudoti apeiginiais tikslais (Rimantienė, 2005: 79, 83, 316, 322). 2015 m. Šventojoje archeologų buvo rastas ir beveik sveikas 6 m ilgio, 0,6 m pločio ir apie 0,3 m aukščio luotas, datuojamas neolito–bronzos amžiaus pradžia (Juškaitis et al., 2015: 38, 2 pav.) (3 pav.). Šis radinys atspindi to meto luotų gaminimo tradicijas ir tikėtina, jog labai panašiais luotais plaukiota ir Kuršių mariose.



3 pav. Akmens amžiaus luotas, rastas Šventojoje 2015 m.

G. Piličiausko nuotrauka.

Anot R. Rimantienės, luotai neolito laikotarpiu galėjo būti naudojami Kuršių mariose gabenti molį iš Rasytės apylinkių į lagūninę gyvenvietę, buvusią prie dabartinio Grobšto rago (Rimantienė, 1999: 62–63). Rašytiniuose šaltiniuose minimi keli vėlesniais laikais užrašyti Kuršių mariose naudotų luotų įvardai – *botėlis*, *luotas*, *luotėlis*, *pergas*, *rundinys* (Elertas, 2014: 43; Gudelis, 2006: 37, 39, 40).

Kol kas neturima jokių duomenų apie laivybą Kuršių mariose Bronzos ir Geležies amžiais, nors šiuo laikotarpiu kai kurios Baltijos jūros bendruomenės ne tik laivavo vidaus vandenimis, tačiau jau perplaukdavo ir Baltijos jūrą 15–20 m ilgio lentinėmis irklinėmis valtimis (Vasks, 2010). Nėra abejonių, jog ir šiuo laikotarpiu buvo plaukiama Kuršių mariose.

*Viduramžiai.* Rašytiniai šaltiniai, pirmiausia – Vokiečių Ordino kronikos – liudija aktyvią pajūrio ir pamario baltų genčių – sembų, kuršių bei skalvių – laivybą Nemune, Kuršių mariose ir Baltijos jūroje vikingų laikais ir viduramžiais (Dusburgietis, 1985; Eiliuotoji Livonijos kronika, 2005; Livonijos kronikos, 1991; Marburgietis, 1999). Netoli Kuršių marių, prie į jas įtekančių Smeltalės bei Dangės upių, Geležies amžiuje gyvavo stambūs kuršių ekonominiai-administraciniai centrai – Žardė, Laistai, Mutenė, Poys, Eketė. Šiomis upėmis kuršiai savo nedidelės, 0,5–1 m, grimzlės laivais išplaukdavo ne tik į Kuršių marias, bet ir į Baltijos jūrą, kur užsiimdavo vikingavimu – puldinėdavo ne tik Skandinavijos pakrantes, bet nevengdavo plėsti ir kaimynų. Kniutlingų sagoje aprašomas kaip tik toks įvykis, kai kuršiai jūroje užpuolė sembų pirklį Vitgautą, laivu su prekėmis grįžtantį namo iš kelionės. Jam pavyko nuo kuršių pasprukti (Kniutlingų saga, [http://heimskringla.no/wiki/Knytlinga\\_Saga\\_%28C.C.Rafn%29](http://heimskringla.no/wiki/Knytlinga_Saga_%28C.C.Rafn%29)). Viduramžių rašytiniai šaltiniai, kurių autoriai – riterių ordinų nariai, pirmiausia aprašė karinę ekspansiją į baltų kraštus. Nekeista, kad dažniausiai kronikose minimi plaukiojimai aptariamajame regione susiję būtent su kariniais žygiais. Štai 1256 m. sembai naudojo savo laivyną Mėmelio pilies apgultyje: „Jie tada laivais savaisiais/Visą Nemuną<sup>1</sup> apdengė./Jais pereiti jie galėjo./[...]Nemunas – didelė upė,/Bet laivais ją taip apstatė,/Kad neliko laisvos vietos,/Lyg pratiestas būtų tiltas/Per tuos vandenis didžiulius (Eiliuotoji Livonijos kronika, p. 253). Tiltas iš laivų minimas ir 1313 m. Skirsnemunės pilies statyboje Nemuno krante, aukščiau Ragainės: „Ten suplaukė tokia galybė laivų, kad iš jų

<sup>1</sup> XIII a. Vokiečių Ordino riteriai Kuršių marias laikė Nemuno žiotimis.

pasidarė tiltas per Nemuną, kuriuo kiekvienas galėjo saugiai pereiti į netikėlių krantą; šiuo tiltu lietuviai kur kas daugiau stebėjosi nei visais kitais krikščionių darbais, kuriuos gyvenime kada buvo matę“ (Duisburgietis, 1985: 261–262). Yra gana pagrįsta versija, kad tuo metu šalia stambesnių baltų pamaro gyvenviečių egzistavo didesni ar mažesni uostai, tačiau rašytiniai šaltiniai jų nemini, o archeologiškai to patvirtinti kol kas negalima. Pagrindą tokiam spėjimui teikia Henriko Latvio kronikoje minimas žiemgalių uostas Lielupės žiotyse (Livonijos kronikos, 1991: 31). 1275 m. skalviai, keršydami Vokiečių Ordino riteriams už Ramigės pilies (lokalizuojama Rambyno kalno apylinkėse) nusiaubimą, „Vienu balsu [...] nusprendė pasiųsti į žygį 400 rinktinių vyrų, kurie, laivais priplaukę brolių pilį Labguvą, staiga ją apyaušryje užėmė, kai žmonės išėjosi savo guoliuose, išžudė ten visus vyrus, sudegino pilį, o moteris ir vaikus išsivedė su savimi drauge su didžiausiu grobiu (Duisburgietis, 1985: 193). Kadangi Labguva buvo nadruvių genties teritorijoje, nuo Skalvos iki žygio tikslo skalviai turėjo nuplaukti ne mažiau nei 40–50 km. Buvo galima plaukti vidaus vandenimis – Nemunu, Nemunynu ar Gilija, tačiau daug saugiau būtų buvę plaukti pro Nemuno žiotis ir Kuršių mariomis, kur, atviruose vandenyse, niekas nebūtų galėjęs jų sustabdyti.

Mėmelio pilį, šalia kurios vėliau kūrėsi ir miestas, 1252 m. Livonijos Ordinas šalia Kuršių marių pastatė taip pat neatsitiktinai. Nors vieta piliai fortifikaciniu požiūriu nebuvo ideali dėl žemos, pelkėtos vietovės, tačiau strateginiu požiūriu vieta buvo puiki – iš čia buvo galima kontroliuoti įplauką į marias iš jūros, Dangės ir Nemuno žiotis, vadinosi – ir laivybą bei prekybą šiomis upėmis. Kilus pavojui iš sausumos (dažniausiai būtent iš sausumos Mėmelio pilis ir būdavo puolama) – buvo galima greitai evakuotis tuo pačiu vandens keliu – per marias į jūrą. Laivybai Nemunu kontroliuoti Vokiečių Ordinas 1360 m. pastatė Vindenburgo pilį Ventės rage, o trečia pilis, kontroliavusi marias 1372–1507 m., kol neteko strateginės reikšmės ir nunyko, stovėjo kitame marių krante – Rasytėje (vok. *Rossitten*).

Ne visada plaukiojimai mariose būdavo sėkmingi, būta ir skaudžių nelaimių. Štai, Skalvos nukariavimo metu mariose nuskendo daug Vokiečių Ordino karių: „Nederėtų nutylėti ir to, kad dievo valia daug brolių laivų, pakrautų maisto bei kitų daiktų, reikalingų pilių statybai, plaukdami mariomis, paskendo, o drauge prigėrė 4 broliai (Ordino riteriai-vienuoliai – K. P.) ir keturi šimtai vyrų“ (Duisburgietis, 1985: 262). Spėjama, kad šią nelaimę nulėmė nepalankios orų sąlygos.

Pirmosios konkretesnės, nors ir netiesioginės, rašytinės žinios apie vokiečių laikų laivybą Kuršių mariose mus pasiekė iš XIII–XIV a. Šio laikotarpio Mėmelio komturijos inventorių sąrašuose išvardintos įvairių tipų vandens transporto priemonės rodo daugiafunkcinę laivybą (žvejyba, prekių gabenimas, susisiekimas) Kuršių marių regione. Be stambesniųjų laivų (*Nassuten*), vidaus vandenių laivų Deime (Deimės, Deimenos upė), plokščiadugnių laivų, skirtų gabenti kroviniams (*Prahme*), šiuose inventoriuose minimi ir žvejų laivai (*Fischerboote*, *Keutelschiffe*). Taip pat mažesni, tarp jų ir kiliniai laivai (*Kielboote*, *Boote*), plaustai (*Flösse*) (Willoweit 1969: 125, 188). Kronikininkas P. Duisburgietis, aprašydamas 1323 m. žemaičių antpuolį, rašo, kad jie „pavertė pelenais patį miestą ir tris gretimas naujakrikštų pilis, daug kogu bei kitokių laivų“ (Duisburgietis, 1985: 275). Manoma, kad be šioje žinutėje minimų jūrinių laivų kogu, galėjo būti sudeginti ir mariose naudoti laivai. Iš Ordino laikų išliko žinių apie piratavimą Mėmelio apylinkėse – 1402 m. rašytiniuose šaltiniuose yra minimas „plėšikų laivas“, o XV a. pr. lietuviai trimis valtimis nusileido į Nemuno žemupį ir Atmatos upėje (Nemuno žiočių atšaka) nudobė aštuonis Ordino žvejus, o dar aštuonis pagrobė į nelaisvę. 1464 m. pirmą kartą leidžiama Mėmelio miestiečiams turėti laivus (iki tol didesnius laivus turėti galėjo tik Mėmelio pilies valdytojai). Laisva prekyba ir laivų statyba, taip pat laisva žvejyba nuo Ventės pilies iki jūros, su tam tikrais apribojimais, teisiškai leista tik 1475 m. privilegijoje, pakeitusioje Liubeko miesto teisę į Kulmo. Šioje privilegijoje mėmeliečiams leista kirsti mišką laivų statybai, tik drausta juos parduoti (Zembrickis, 2002: 59–60). Šie duomenys rodo, kad jau pirmaisiais miesto gyvavimo šimtmečiais vyko laivyba Kuršių mariose.

*Naujieji laikai.* XVI a. Klaipėdoje vyksta svarbūs įvykiai miesto ekonominėje raidoje, tuo pačiu ir laivų statybos srityje. Paskutiniajam Vokiečių Ordino didžiajam magistrui Albrechtui Brandenburgiečiui atsisakius duoti ištikimybės priesaiką Lenkijai, ši 1520 m. pradėjo su juo karą. Mėmelis buvo užpultas trijų Dancigo karo laivų, kurie padegė miestą (gaisras sunaikino pusę miesto) ir pagrobė laivą su vyno kroviniumi bei šmaką (olandiško tipo laivas), pakrautą gluosnių pelenais. Taip pat Dangės žiotyse jie paskandino keturis laivus su akmenimis – padarė ją netinkamą laivybai, kad apsunkintų Ordino susisiekimą jūra. Nuo tada į Dangę galėjo įplaukti tik laivai su ne didesne nei 9–10 pėdų (2,7–3 m) grimzle. Iki pat XVIII a. vidurio dėl šios kliūties, kuri buvo vadinama Akmenų sekluma (vok. *Steinbank*), buvo stipriai apribota laivyba Dangėje – kroviniai iš didžiųjų

burlaivių būdavo perkraunami ir toliau į miestą plukdomi mažesnę grimzlę turinčiais laivais. Galutinai Dangės žiotys nuo šių akmenų buvo išvalytos XIX a. pirmoje pusėje.

Archeologinių kasinėjimų metu senamiestyje, tarp Didžiojo Vandens ir Tomo gatvių, buvo rasta iki šiol seniausia žinoma Klaipėdoje laivų statyklos vieta (Sprainaitis, 1994: 248). Sprendžiant iš stapelių liekanų dydžio, čia galėjo būti statomi apie 20 m ilgio laivai. Ši statykla veikė 1519–1540 m. Rašytiniuose šaltiniuose konkretaus laivo statyba minima 1517 m. (Žukas, 2005: 82). Pirmieji žinomi Klaipėdoje statytų 1561 m. laivų pavadinimai – „De Grip“ (Grifas) ir „De Ossenkop“ (Jaučio galva). Juos pastatė olandas Johann Jacobsen. Dėl konkurencijos Karaliaučiu, 1580 m. buvo uždrausta klaipėdiečiams statyti didelius laivus (draudimas kartotas 1618, 1619, 1622 m.).

1538 m. jau pasaulietinės Prūsijos kunigaikštystės valdovo Albrechto atsiųstame dokumente Mėmeliui buvo suteikta svarstyklių teisė. Nuo to momento miestas įgijo pajamų šaltinį iš įvežamų ir išvežamų prekių. Disponuoti šiomis lėšomis galėjo pats miestas ir tai davė impulsą platesnio masto jūrinei prekybai. Jūrinės ekonomikos augimas skatino urbanistinę miesto plėtrą, spartesnį gyventojų augimą. Marių žvejyba taip pat suintensyvėjo – žuvis Kuršių marių regione vis dar išliko svarbus pragyvenimo ir maisto šaltinis. 1542 m. kartografo Heinrich Zell žemėlapyje pavaizduota burvaltė – gali būti, jog tai seniausias laivo atvaizdas Kuršių mariose (4 pav.).



4 pav. Vienas ankstyviausių žvejų burvaltės Kuršių mariose atvaizdų  
Šaltinis: H. Celo 1542 m. žemėlapio fragmentas.

1589 m. išleistos vienos pirmųjų Europoje žvejybos taisyklės „Žwejos dawadas ant Kursziszku Mariu“, nustatančios žvejybos mariose būdus, priemones, žvejų teises, nuobaudas, aprašančios papročius ir kt. (Demereckas, Servienė, 1998).

1585 m. olandų jūrininko ir kartografo Luko Janseno Waghenaer'io (Lucas Jansoon Waghenaer, 1534–1606) pietrytinių Baltijos krantų portulanas (pilnas jo pavadinimas – „De Caerte ofte zee custen van Prussen, met zijne haffen ofte Groote Rivieren, vander Memel off totl Heel tho, alsoe tlant aldaer in zijn mesen is“) turbūt yra seniausias šiuo metu žinomas ikonografinis šaltinis, kuriame pažymėta įplauka iš jūros į marias („Diep vander Memel“) su inkaraviete ties dabartiniu Klaipėdos miestu („Der memel – sic“) (5 pav.). Apversto inkaro simbolis nupieštas arčiau nerijos galo, ties nedidele įlankėle. XVII–XVIII a. ten veikė nedidelis laivų uostelis ir laivų balasto iškrovimo vieta. Yra versija, kad tai su navigacija susijęs pastatas ant dešinio marių kranto, prie pat ištakų į jūrą. Atrodo, jog tai nėra gyvenamasis namas – jis stovi atokiai nuo kitų miesto pastatų ties ta vieta, kur marios susilieja su jūra. Pastato konstrukcija išskirtinė – jo stogas, priešingai kaip kitų pastatų, yra lygus, o ne dvišlaitis. Ant pačio stogo išsiskiria paryškinta detalė, labai primenanti švyturio viršutinę dalį. Manoma, jog L. J. Waghenaer'is šiame portulane pavaizdavo jei ne švyturį, tai bent jo pirmtaką, atlikusį švyturio funkciją. Švyturiai maždaug toje pačioje vietoje yra stovėję ir vėliau. Deja, be Klaipėdos (buv. „Der Memel“), likusioje marių dalyje nėra pažymėta jokių jūrinių objektų, išskyrus kelias, matyt tuo metu svarbesnes, pamario gyvenvietes: Rasytė (Rosetin), Sudan (išnykusi gyvenvietė netoli Kranto (dab. „Zelenogradskas“), Liskas-Žokai (Šoka) (dab. „Nekrasovo“), Tepliava (dab. „Gvardeiskas“) ir Vischers dorp (dab. „Kintai“).



5 pav. Kuršių marios ir įplauka į jas ties Mėmeliu Luko Janseno Wagghenaer'io 1585 m. portulane.  
Šaltinis: [www5.kb.dkmaps](http://www5.kb.dkmaps)

Apie 1650-ius metus ranka nupieštas Klaipėdos apskrities žemėlapis teikia šiek tiek informacijos apie laivybą Kuršių mariose XVII a. (6 pav.). Marių viduryje, tarp Nemuno žiočių ir Nidos, pavaizduotas burinis laivas (ar burvaltė) su dviem stovinčiais žmonėmis viduje, plaukiantis pietų-pietryčių kryptimi. Laivas, spėjama, klinkerinio lentų apkalos tipo, turi vieną stiebą su tiesiąja bure. Laivagalis labai išskeltas. Nejprasta stiebo padėtis – labiau atitrauktas laivagalio link. Tai gali būti piešinio autoriaus netikslumas. Stiebo viršūnėje neryškiai pavaizduotas objektas gali būti vėliavėlė arba vėtrungė. Laivą vairuoja vienas žmogus rumpelio, sujungto su vairo plunksna, pagalba. Nesimato švertų, todėl greičiausiai laivas yra kilinis. Kalbant apie takeląžą, aiškiai matomi štagai, vantai, brasai ir šotai. Kai kurios laivavirvės yra su blokais. Labai apytiksliai sprendžiant pagal proporcijas, laivas gali būti apie 6–7 m ilgio. Autorius detalai pavaizdavo laivo sukeliamas bangas – priekio bei šonines bangas ir kilvaterio liniją. Deja, nieko negalime pasakyti apie šio laivo funkciją, tačiau tvirtai galime teigti, kad tai nėra „kurėno“ tipo laivas.



6 pav. Ranka pieštas laivo piešinys Kuršių mariose apie 1650 metus.  
Šaltinis: ekspertų archyvas.

Šiame žemėlapyje pavaizduotos ir kelios valtys. Sprendžiant pagal proporcijas, jos galėjo būti apie 4–5 m ilgio. Portulane nupiešti ir jūriniai laivai, prišvartuoti Koptalyje (Kuršių nerijos galas).

Be laivybos priemonių, J. L. Waghenauer'io portulane taip pat vaizduojamas tuometinis svarbesnių gyvenviečių tinklas, paskiros sodybos (neabejotina, kad jos pavaizduotos kaip navigaciniai orientyrai), augmenija. Rytiniame marių krante matomi nendrynai su vandens paukščiais, į marias įtekančios upės. Kai kuriose upėse pavaizduotos žvejybos priemonės, pavyzdžiui, lašišų užtvaros Nemuno atšakose. Tamsesnio atspalvio potėpiais portulane pažymėtos ne tik bangos, bet ir kai kurių upių žiočių srovės. Kuršių nerijoje pažymėti svarbesni iškyšuliai, įlankos ir gyvenvietės. Piešinyje gausu komentarų, tačiau tai yra XVII a. barokinė rašysena ir jos iššifravimas reikalauja atskiro darbo.

1669 m. buvo publikuotas seniausias Klaipėdos uosto aprašymas, tiksliau jį būtų galima traktuoti kaip lociją. Apžvelgdamas Baltijos jūros uostus, jį švedų kalba parašė jūrininkas Johann Manson. Toliau pateikiamas tekstas iš 1745 m. publikacijos (Manson, 1745: 44–45):

"Apie Mėmelj. Tai yra mažas miestas, kuriame stovi pilis, link kurios yra 15 pėdų įplauka, besitęsianti rytų-pietryčių kryptimi. Iš pietų pusės nuo kranto, nuo balto smėlio kopos į šiaurės vakarus, apie ketvirtį mylios jūros link, tęsiasi sekluma (*ein Reef*); prie šios seklumos krašto įtaisyta statinė (bujų), kuri įplaukiant paliekama dešinėje laivo pusėje. Sekluma yra gana stati, iš šiaurės rytų pusės čia būna stipri bangų mūša, todėl su lotu neina gerai sekti gylį. Kairėje pusėje, ant kranto, stovi šancas ant kurio yra iškelta vėliava. Ties šancu gylis siekia 2 sieksnius (apie 3,6 m). Šiek tiek praplaukus už šanco ir bujos, kuri yra ant seklumos, plaukiama į pietryčius, pro aukštąją kopą, nuo kurios prasideda sekluma, čia gylis yra 4 arba 5 sieksniai (7,2 arba 9 m). Tiesiai į rytus yra miestas ir pilis, čia prasideda Kuršių marios, kurios yra aštuonių mylių ilgio ir dviejų mylių pločio. Iš jų (marių), pro šliuzus, sumokėjus nedidelį mokestį, galima nuplaukti į Karaliaučių."

Kaip matome, šis aprašymas yra instrukcinio pobūdžio – skaitytojas supažindinamas su bendra gamtine uosto aplinkos situacija, orientavimuisi išskiriami tokie objektai kaip seklumos, bangų mūša, kopos ir gyliai. Taip pat nurodyti žmogaus sukurti orientyrai – bujos, pilis, šancas (taisyklingos formos gynybinis žemės pylimas), vėliavos.

XVII–XIX a. Nemunas jungė prekybiniais ryšiais susaistytą Lietuvos Didžiąją Kunigaikštystę ir Rytų Prūsiją. Žemyn Nemunu, jo atšakomis ir Kuršių mariomis įvairias prekes plukdė vytinės, baidokai, strugai, pramai ir kitokių tipų laivai bei valtys. Stambiausios buvo lietuviškos kilmės vytinės, siekusios iki 60 m ilgį, 7 m plotį ir galėjusios gabenti keletą šimtų tonų krovinio. Tokių upinių transportinių laivų kiekiai būdavo dideli – pavyzdžiui, 1676 m. Nemunu į Karaliaučių praplaukė 852 vytinės ir strugai. 1632 m. gegužės 23 d. Kuršių mariose paskendo 50 vytinių ir 500 žmonių (Demereckas, 2008: 34). XIX a. antroje pusėje Prūsijoje ir Rusijoje išplėtojus geležinkelių tinklą, upinė laivyba nebeteko reikšmės. 1884 m. Nemunu dar plaukiojo 6 vytinės (7 pav.).



7 pav. Lietuviškos vytinės Nemune ties Kaunu XIX a.  
K. Permino nuotrauka iš Nacionalinio jūrų muziejaus Gdanske (Lenkijoje).

Nuo XVIII a. pirmosios pusės Klaipėdai sparčiai tampant aktyviu prekybos mediena uostu, mariose visomis prasmėmis pradėjo plėstis laivyba – ne tik Klaipėdoje, bet ir privačiuose aplinkiniuose pamario dvaruose buvo steigiami medienos pirklų uostai, laivus aptarnaujančios ir remontuojančios dirbtuvės, remontuojamos senos ir įrengiamos naujos krantinės, prieplaukos ir kita infrastruktūra. Dėl šios plėtros tolygiai augo ir poreikis saugesnei laivybai, o tai lėmė farvaterių priežiūrą, locmanų tarnybos įsteigimą, navigacijos ženklų ir statinių, tokių kaip bakenai ir švyturiai, įrengimą ir t. t.

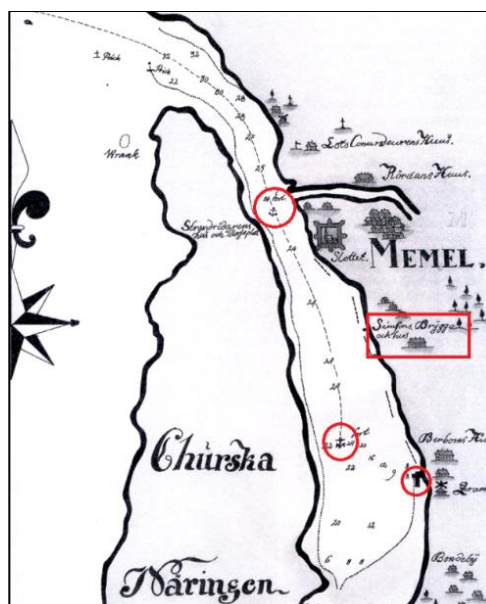
1738 m. miesto ir pilies įtvirtinimų plane (8 pav.), Kuršių mariose nuo jūros pilies link tęsiasi farvaterį žymintis užrašas: „Tiefe wodurch die Schiffe aus der Ost See Passiren“ („Iplauka, kuria praplaukia laivai iš Baltijos jūros“). Šis užrašas užrašytas ne tiesiai, o atitinkamai išlenktas, t. y. rodantis plaukimo kryptį. Užrašas veda link vakarinės Klaipėdos pilies dalies, šiek tiek link pietvakarinio bastiono, ir baigiasi ties nedideliu įtvirtinimu, išsikišančiu į marias. Gali būti, jog ten veikė nedidelis uostelis ar bent prieplauka.



8 pav. 1738 m. miesto ir pilies įtvirtinimų planas.

Šaltinis: ekspertų disponuojamas archyvas.

1744 m. kariniame švedų žemėlapyje (9 pav.) į pietus nuo Klaipėdos pažymėti privatūs medienos pirklų Berbomų bei Simpsonų dvarai su prieplaukomis, marių farvateriais, vedančiais į jas ir inkaravietėmis mariose.



9 pav. Berbomų ir Simpsonų medienos uostai rytiniame marių krante kariniame švedų žemėlapyje.

Šaltinis: [www.maps4u.lt](http://www.maps4u.lt)

1766 m. spalio 6 d. firma „Thomas & John Ogilvie“, kurios savininkai buvo anglų pirklių Ogilvie šeima, gavo leidimą gyvenamojo namo statybai prie jau pastatyto, jiems priklausančio medienos uosto (*Rohhafen*) (Sembritzki, 1918: 122). XIX a. tokie uostai labai paplito palei visą marių pakrantę Klaipėdos apylinkėse (10 pav.).

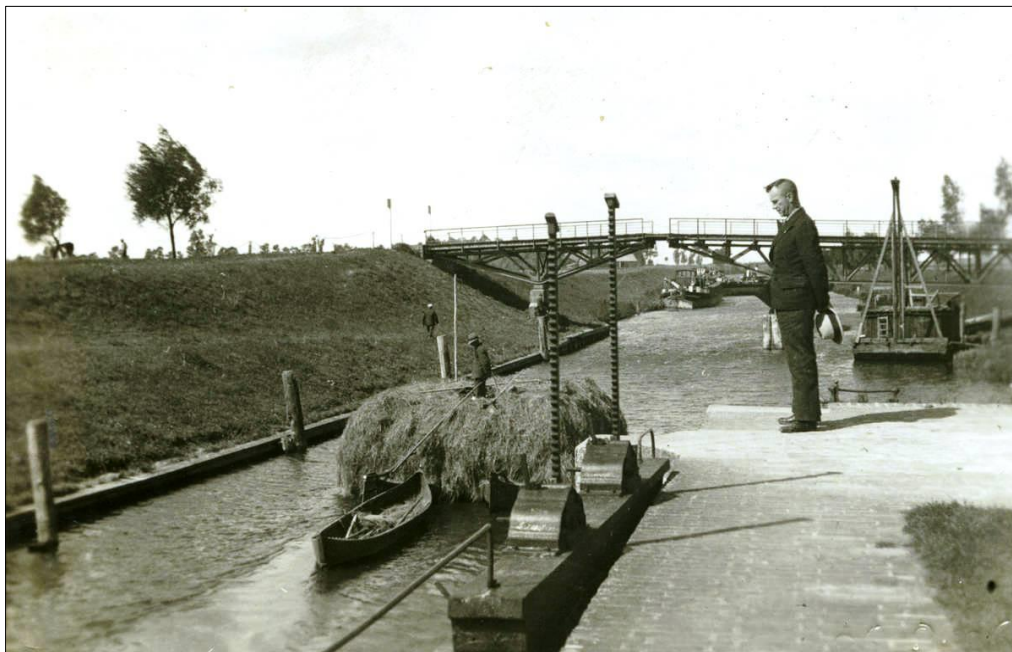


10 pav. Privačių pirklių medienos uostai rytiniame marių krante 1841 m. žemėlapyje. Pažymėtos į malūnus panašios vėjinės lentpjūvės.

Šaltinis: [www.maps4u.lt/lt](http://www.maps4u.lt/lt)

Tokiame XVIII a. laivybos intensyvėjimo kontekste pastatomas pirmasis Klaipėdos švyturys (1793 m., Melnragėje) ir marių molai (1733 m.). Vėliau ne kartą perstatyti, rekonstruoti, ilginti. Marių molai saugojo marių žiotis nuo užnešimo smėliu.

Karaliaus Vilhelmo kanalas, kuris šiuo metu yra neatsiejama Kuršių marių regiono kraštovaizdžio dalis, taip pat yra šios prekybos mediena rezultatas (11 pav.). Kol šio kanalo nebuvo, mediena iš dabartinių Lietuvos ir Baltarusijos teritorijų buvo plukdoma Nemunu žemyn, toliau – Kuršių mariomis iki Klaipėdos, kur minėtuose privačiuose medienos uosteliuose ji buvo apdirbama ir paruošiama tolimesnei kelionei jūra į Anglijos uostus. Šioje transporto grandinėje pavojingiausias laivybos prasme etapas buvo Kuršių marios, tiksliau – apiplaukimas aplink Ventės ragą. Čia dažnai siaučiantys vėjai ir bangos neretai išlaisvindavo surištus sielius, išblaškėdavo juos po marias ar išmesdavo į krantą. Ne ką patogiau būdavo įveikti ir likusį etapą iki Klaipėdos atvirais marių vandenimis. Dėl šio nepatogaus laivybai etapo plukdomos medienos savininkai patirdavo didžiulius nuostolius. Pradėta ieškoti išeities – jau XVIII a. viduryje svarstyta iškasti kanalą nuo Minijos iki Drevernos, bet šie planai nebuvo įgyvendinti (Tatoris, 1994: 82). Vėliau medienos pirklių iniciatyva ir valstybei finansuojant, kanalas iškastas 1863–1873 m. ir pavadintas Karaliaus Vilhelmo vardu. Kanalo ilgis, skaičiuojant nuo pagrindinės vagos ties Lankupių kaimu iki Malkų uosto – 23 km. Tačiau nereikia pamiršti, jog neatsiejama kanalo dalis yra ir 18 km ilgio Minijos upės ruožas nuo Lankupių kaimo iki šiaurinės Nemuno atšakos – Atmatos upės. Iškastosios kanalo dalies plotis siekia iki 30 m, vidutinis gylis – apie 1,6–1,7 m. Šiuo kanalu buvo plukdoma ne tik pramoninė mediena, juo kursavo ir nedidelės burvaltės – valtės, baidokai, irklinės valtys, ir net nedideli garlaiviai bei motorlaiviai. Didžiausia laivų grimzlė kanale galėjo būti 1,25 m.



11 pav. Ruošiamas šienas plukdymui valtimi Karaliaus Vilhelmo kanalu. Tolumoje matyti Karaliaus Vilhelmo tiltas. Šilutės apskritis, Lietuva, 1936 m. Autorius nežinomas.  
Šaltinis: Okupacijų ir laisvės kovų muziejus.

Baigiamasis Klaipėdos kanalo sukūrimo etapas – 1873 m. kanalo žiotyse įrengiamas vadinamasis „Malkų uostas“ (vok. *Holzhafen*), dabar – „Malkų įlanka“. Po Antrojo pasaulinio karo kanalas laivybai nebenaudotas. Šiandien šiaurinė kanalo dalis veikia kaip Klaipėdos miesto III-oji vandenvietė. Čia draudžiama bet kokia laivyba.

Prekyba mediena, jos plukdymas mariomis sąlygojo ir Ventės (12 pav.) bei Uostadvario švyturių atsiradimą.



12 pav. Ventės rago švyturys

K. Permno nuotrauka.

Ventės rago ir Uostadvario švyturiai pastatyti XIX a., kad palengvintų navigaciją Kuršių mariose, ypač ties Nemuno žiotimis. Pirmasis medinis švyturys Ventės rage pastatytas 1837 m., draugijos, sukurtos 1831 m. saugesniam sielių plukdymui organizuoti, iniciatyva (Jurkštas, 2017: 214). Vėliau, 1862 m., vietoj jo pastatytas mūrinis, išlikęs iki mūsų dienų. Ventės rage įdomiai persipynė dvi tarpusavyje nesusijusios veiklos – navigacija ir ornitologija. 1924 m. švyturio prižiūrėtoju pradėjęs dirbti Mikui Posingiui, nuo 1929 m. čia pradėti žieduoti paukščiai. Ornitologinė stotis Ventės rage veikia ir dabar. Uostadvario švyturys pastatytas 1873–1876 m. trijų



vandens kelių – Kuršių marių, Minijos ir Atmatos – santakoje. Šis „šviesoforas“ rodė kelią laivininkams į Atmatos žiotis šioje tuo metu labai judrioje vandenų sankirtoje. Šiuo metu Ventės rago ir Uostadvario švyturiai savo tiesioginės paskirties nebeatlieka, tačiau jie yra populiarūs turistiniai objektai. Abiejuose yra įrengtos aikštelės, nuo kurių galima pasigrožėti apylinkių vaizdais.

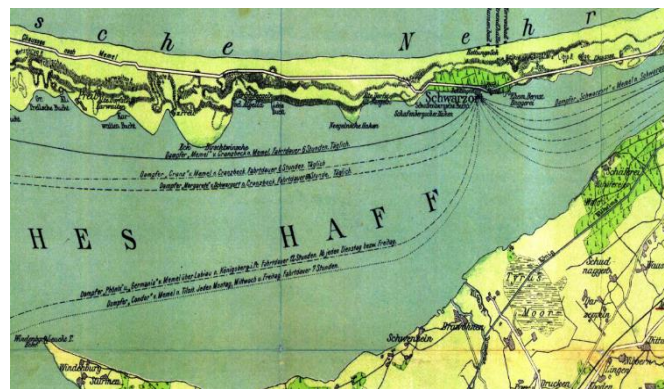
Regione plečiantis prekybai ir laivybai, XIX a. rytiniame marių krante ties Klaipėda be privačių medienos uostų įsteigiama nemažai kitų uostų: 1818 m. – Locmanų uostas, 1855–1880 m. – neužšalantis Žiemos uostas, kuriame laivai galėjo stovėti ištisus metus, o 1878 m. šalia Dangės žiočių iškastas Uosto darbų uostas, skirtas uosto darbininkų laivams (pavyzdžiui, žemkasėms, baržoms, ledlaužiams). XIX a. pirmoje pusėje dabartinėje AB Klasco teritorijoje veikė „Valgumas“ – uostas vietiniams žvejams.

XIX a. per Kuršių marias Klaipėdos kraštas įžengė į naują techninę laivybos epochą – rugpjūčio 14 d., 65-ajame laikraščio „Wochenblatt“ numeryje, 7 asmenys paliudijo, jog jie per 48 valandas iš Karaliaučiaus per Labguvą atvyko į Mėmelį „su ratiniu laivu, kuris nesant vėjo, su pavaros pagalba gali judėti“. Taigi, 1824 m., būtent per Kuršių marias iš Karaliaučiaus į Klaipėdą atplaukė pirmasis garlaivis pavadinimu „Packet“. Šis garlaivis ir kiti laiveliai vėliau plukdė poilsiautojus iš Klaipėdos iki Tauralaukio (13 pav.).



13 pav. Valtis prieplaukoje ties Tauralaukiu, XX a. pirmoji pusė. Antrame plane – lyninis keltas per Dangę. Šaltinis: <http://wikicommons.genealogy.net>

XIX a. iškylautojai pamėgsta ne tik Klaipėdos apylinkes. Kuršių nerijos gyvenvietės, pirmiausiai – Juodkrantė (vok. *Schwarzort*) – tampa populiariomis kurortinėmis vietovėmis, į kurias poilsiautojai iš viso regiono vykdavo pagal tvarkaraščius kursuojančiais garlaisiais (14 pav.).



14. pav. Garlaivių maršrutai Kuršių mariose XX a. pirmoje pusėje.

Šaltinis: <http://wiki-commons.genealogy.net>

Garlaivių laivyba mariose taip pat turėjo būti saugi, jai tobulinti buvo sukurta ištisa infrastruktūra – naujos prieplaukos, išgilinti ir sužymėti farvateriai ir kt. 1860 m., gilinant farvaterį garlaiviams, netoli Juodkrantės buvo aptiktas akmens amžiaus gintarinių dirbinių lobis, pasauliniu mastu žinomas „Juodkrantės lobia“ arba jį surinkusio ir susisteminusio vokiečių geologo „Richard‘o Klebs‘o kolekcijos“ vardu. Šie marių gilinimo darbai

lėmė ir uostelio, šiuo metu žinomo „Gintaro įlankos“ vardu, įrengimą Juodkrantėje. Kaip viena iš kurortuose teiktų paslaugų buvo ir pramoginis pasiplaukiojimas mariose (15 pav.).



15 pav. Iškylautojai, atplaukę garlaiviu, kopia į Kuršių nerijos kopą  
Šaltinis: [www.bildarchiv-ostpreussen.de](http://www.bildarchiv-ostpreussen.de)

Vietiniai laivininkai neblogai išmanė laivybos mariose ypatybes – orų sąlygas, dugno reljefą, kranto orientyrus ir pan. Įvairioms geografinėms marių vietoms – pakrantės objektams, duburiams, seklumoms ir kt. jie buvo suteikę pavadinimus, kurių nemaža dalis išliko ir iki mūsų dienų, o kai kurie vis dar tebevartojami (pavyzdžiui, *Lybio*, *Ventės ragas*, *Akmenų sekluma*, *Šonunga*, *Budumas* ir daug kitų). Vis tik ne visi marių vandenys buvo saugūs dėl nedidelių gylių ir seklumų. 1900 m. netoli Pervalkos, kad laivams būtų saugiau plaukioti palei rytinę marių pakrantę, dirbtinėje marių saloje pastatytas Pervalkos švyturys. Jo signalai padėdavo išvengti Žirgų (Arklių) rago seklumos, besidriekiančios apie 400 m į marias nuo šio iškyšulio. Kai kurių vietų Kuršių mariose apskritai buvo vengiama. Štai, kaip savo memuaruose poetas ir buriuotojas Salys Šemerys aprašė rytinį Kuršių marių krantą: „Visas žemyno krantas, pradedant nuo Vilhelmo kanalo iki pat Rusnės, buvo netinkama buriavimui zona. Ten garlaiviai neplaukdavo ir jokios pagalbos iš jų nebuvo galima tikėtis. Tas vietinių gyventojų vadinamas seklis – sekluma nuo švendryno iki pakrančių gilumos – ties Kintais yra maždaug pusės kilometro platumo, įvairiose vietose – įvairus. Aną šoną – žemyno krantą – praplaukdavau pagarbiame atstume. Pasisukti pakankamai buvo erdvės ir marių vidury!“ (Šemerys, 2016: 216–217).

Laikui bėgant laivyba mariose vis intensyvėjo. Visų pirma, ji, kaip ir seniau, buvo susijusi su pagrindine marių pakrančių gyventojų veikla – žvejyba. Šiam tikslui buvo statomos įvairios valtys ir burvaltės. Marių krante turbūt nebuvo nė vienos gyvenvietės, kurioje nebūtų bent vienos valtės ar burvaltės. Didžiosios žvejybinės valtės (ne „valtys“!) vietinių gyventojų vadintos Walte, o šiandien žinomos naujadaro „kurėnas“ vardu (Gudelis, 2006), ilgainiui tapo neatsiejamu Kuršių marių kraštovaizdžio elementu ir šio regiono simboliu. Svarbu pažymėti, jog mariose plaukiota ne vien žvejybos tikslais. Valtimis ir burvaltėmis gabenti įvairūs kroviniai, daržovės, šienas, paštas (16, 17 pav.), o kartais ir kontrabandinės prekės. Mariomis plaukiodavo ir žvejybą kontroliuojantys inspektoriai (vok. *Fischmeister*).



16 pav. Iš žvejų valtės perduodamas paštas į garlaivį „Cranz“ Kuršių mariose

Šaltinis: [www.bildarchiv-ostpreussen.de](http://www.bildarchiv-ostpreussen.de)



17 pav. Turgus Šilutėje. Šyšos krante prišvartuotos suplaukusios marių valtės

Šaltinis: [www.miestai.net](http://www.miestai.net)

Ne visa laivyba mariose turėjo pragmatinius tikslus. XX a. pirmoje pusėje įsivyravo žvejų lenktynių – savotiškų vietinių regatų tradicija. Vėliau mariose paplito ir sportinės laivybos šakos – buriavimas bei irklavimas, steigėsi pirmieji jachtklubai.

Pramoginio buriavimo Klaipėdoje pradžia siejama su 1822 m. į Mėmelį atvykusiu anglų verslininku Džonu Meisonu (John Mason). Ketvirto dešimtmečio viduryje Dž. Meisonas savo sūnams pastatė nedidelį burlaivį, pavadinęs jį garbei „Bob&Bill“. Gali būti, jog tai – pirmoji sportinė jachta atsiradusi Klaipėdoje. Tai buvo kilinis botas su dvejomis liugerinėmis burėmis. Iki pat savo mirties 1896 m. D. Meisonas aktyviai dalyvavo vystant Mėmelyje buriavimo sportą: turėjo vieną didžiausių jachtų, plaukiojo su ja į kaimyninius uostus, net šešerius metus iš eilės buvo renkamas vokiečių buriuotojų klubo „Memeler Segelverein“ pirmininku. 1869 m. Mėmelyje įvyko pirmoji jachtų regata, o 1884 m. įsteigta buriuotojų draugija „Memeler Segelverein“. Vienoje iš draugijos ataskaitų nurodomi tokie per metus vykę renginiai: gegužyje – nuleidžiamos į vandenį jachtos ir plaukimas iki švyturio, birželyje – regata draugijos narių laivais mariose ir vakare subuvimas Smiltynėje, liepoje – buriavimas su damomis į Juodkrantę, lydint garlaiviui su muzikantais, rugpjūtyje – visuotinė regata ir karnavalinis plaukimas su muzika per Dangę į Vilhelmo kanalą, spalį – draugijos įkūrimo sukaktuvių šventė, burių nuleidimas. Apie išaugusį „Memeler Segelverein“ prestižą liudija tas faktas, kad 1890 metų rudenį šios draugijos jachtoms buvo leista dalyvauti laivų parade pasitinkant kaizerį Vilhelmą II, kuris, grįždamas iš Sankt-Peterburgo, užsuko į Klaipėdą su karališkąja jachta „Hohenzollern“ (Butkus, 2007).

*Naujausieji laikai.* XX a. pr. ne tik Klaipėdos uostai, bet ir likusi marių dalis buvo aktuali užsienio jūrininkams. 1920 m. išleistame locmanų žinyne (Baltic Pilot, 1920: 418) yra atskiras skyrelis, aprašantis laivybai aktualias Kuršių marių ypatybes: „Kuršių marios (*Kurische Haff*), nuo Baltijos jūros atskirtos Kuršių nerijos, yra didžiausia vidinė šios pakrantės jūra (*inland sea*); jos yra 50 mylių ilgio šiaurės–pietų kryptimi, 25 mylių pločio pietinėje dalyje ir tolygiai siaurėja šiaurės link iki pietinio Mėmelio uosto galo, kur jos yra pusės mylios pločio. Šiaurinėje marių dalyje gyliai siekia 3–9 pėdas, o pietinėje – 2 ir 3,25 sieksnius. Kanalas sekioje šiaurinėje marių dalyje yra pagilintas ir driekiasi palei nerijos pakrantę nuo Kiaulės nugaros seklumos iki Birštvino rago. Nuo Juodkrantės, pietų kryptimi link Šarkuvos nerijos pakrantės iš marių pusės yra labiau raižyta negu jūros pakrantė. Seklūs krantai į šiaurę ir pietus nuo Atmatos žiočių yra apaugę aukštais vikšriais ir nendrėmis. Būtina turėti vietinių žinių, jokio specialaus marių aprašymo nėra“.

Nuo XX a. pr. laivybos Kuršių mariose sąlygos vis labiau tapo aktualios ir vietiniams buriuotojams. Nors Lietuvos jachtklubas įkurtas Kaune 1921 m., 1926-uosius galima laikyti Lietuvos jūrinio buriavimo pradžia. Tais metais Klaipėdos jūrų skautai išsipirko muitinės konfiskuotą laivą „Malaya“, kuriuo anksčiau buvo plukdoma alkoholio kontrabanda. Laivas buvo atnaujintas, pakeistos supelijusios burės, jam buvo suteiktas naujas vardas „Budys“. Nors šio laivo istorija baigėsi tragiškai jam sudužus Klaipėdos uosto vartuose, jis spėjo aplankyti daugelį miestų: Rygą, Liepoją, Visbį, Stokholmą ir Kopenhagą. Be abejo, „Budys“ plaukiojo ir Kuršių mariomis.

1929 m. įsteigtas Klaipėdos jachtklubas (komandoras-kapitonas Liudvikas Stulpinas), kuris vėliau buvo prijungtas prie Kauno jachtklubo. Po Antrojo pasaulinio karo, 1946 m., Klaipėdos jachtklubas buvo atkurtas. 1935 m. birželio 4 d. pradėjo veikti Lietuvos buriuotojų sąjungos organizacija, o jos pirmuoju prezidentu tapo inžinierius Balys Sližys. Organizacija suvienijo Lietuvos buriuotojų bendruomenę, ėmė megzti ryšius su kitų šalių buriuotojais ir organizacijomis, jos pastangomis Lietuvos buriuotojai galėjo startuoti ne tik vietinėse, bet ir tarptautinėse regatose (<http://virtualios-parodos.archyvai.lt/lt/virtualios-parodos/34/lietuvos-buriuotoju-sajungai-85-lcva>).

Antrasis pasaulinis karas nutraukė senąsias laivybos tradicijas Kuršių mariose, tačiau bent dalis jų, nors jau kitoje valstybėje ir politinėje santvarkoje, atgijo – sovietmečiu mariose taip pat vyko komercinė ir mėgėjiška žvejyba, sportinė ir pramoginė laivyba (18 pav.).



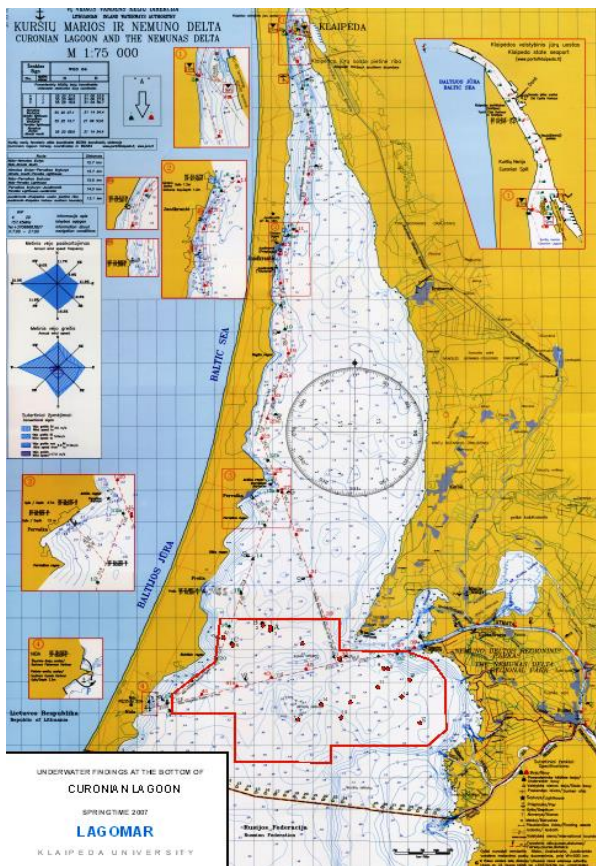
18 pav. Buriavimo varžybų dalyviai Klaipėdos jachtklubo sportinio sezono atidarymo metu 1949 m. J. Šapiros nuotrauka.

Šaltinis: Lietuvos Centrinis Valstybės Archyvas.

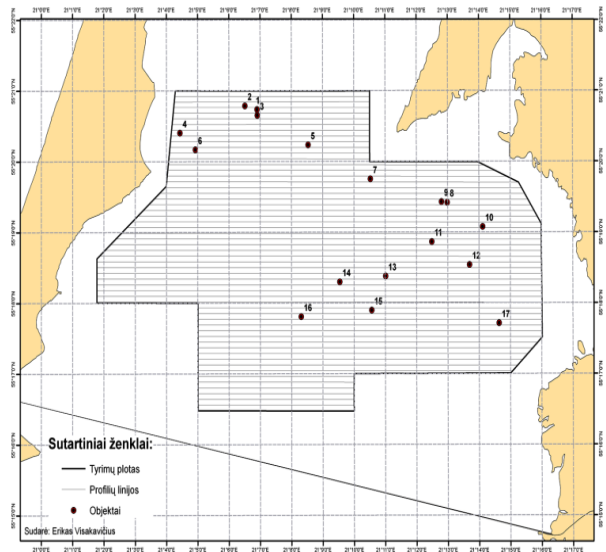
Pirmoji Kuršių marių regata, pavadinta „Aplink Kuršių marias“ įvyko 1954 m. rugpjūčio 29 – rugsėjo 4 dienomis. Ją surengė Lietuvos buriavimo federacija ir laikraščio „Komjaunimo tiesa“ redakcija. Tai pirmoji regata, leidusi išsiveržti buriuotojams iš nedidelės akvatorijos tarp Dangės žiočių ir Kiaulės nugaros. Iki tol Kuršių marios buvo draudžiamoji pasienio zona, į kurią buvo galima įplaukti tik su specialias leidimais ir ypatingais atvejais. Buriuotojai pasinaudojo dėl Stalino mirties pasikeitusia politine padėtimi ir svajonės buriuoti Kuršių mariose išsipildė – iki 1990 m. Kuršių mariose buvo galima buriuoti be jokių apribojimų. Atkūrus Lietuvos Respublikos nepriklausomybę, Kuršių marias padalino valstybinė siena ir mūsų buriuotojams liko mažiau nei trečdalis visos akvatorijos (Mudėnienė, <http://www.lbs.lt/lt/istorija.html>).

Kuršių mariose plaukiojama ir nepriklausomos Lietuvos laikais. Svarbu tai, kad pastaruoju metu būtent pramoginė laivyba įgauna vis didesnį pagreitį – didėja ne tik pramogų vandenyje pasiūla, tačiau daugėja ir mažųjų bei pramoginių laivų, vis daugiau žmonių įgyja mažųjų ir/ar pramoginių laivų laivavedžių kvalifikaciją.

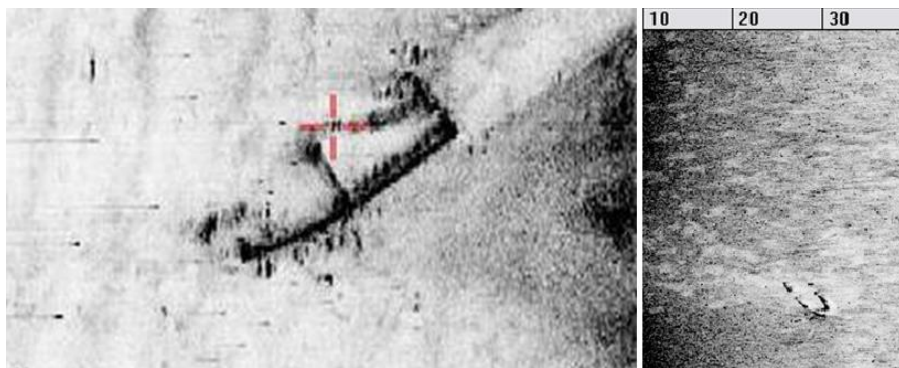
*Archeologiniai Kuršių marių dugno tarp Nidos ir Ventės rago žvalgymai.* 2007 m. Klaipėdos universiteto (toliau KU) mokslininkai atliko povandeninius žvalgymus Kuršių mariose tarp Nidos ir Ventės rago (19 pav.). Tai buvo pirmos sistemingos povandeninių objektų paieškos Kuršių mariose skenuojant dugną sonaru. Tyrimo darbai buvo finansuojami Interreg III B projekto „Lagomar“ lėšomis. Tyrimai sonaru ir nardymai vyko naudojant KU tyrimų botą „Putā“. Tyrinėta Lietuvai priklausanti Kuršių marių pietinė dalis. Ten yra natūralūs ir gilinami farvateriai: iš šiaurės (nuo Pervalkos švyturio) į Nemuno žiotis; iš vakarų (iš Nidos) į Nemuno žiotis, ir iš pietvakarių (nuo buvusios Rasytės (vok. *Rossitten*, dabar *Rybačij Rusijoje*)) į Nemuno žiotis. Žvalgytame plote iš viso buvo aptikta 16 objektų (20 pav.). Kai kurie iš aptiktų objektų yra nuskendę laivai ar jų dalys, kitų prigimtis neaiški. Išsiskiria gana dideli nuskendę laivai – objektai 1–3, kurie guli vienas šalia kito, šalia farvaterio. Du iš jų yra ne taip seniai nuskendusios baržos, trečias gali būti seniau nuskendęs laivas. Arčiau Nemuno žiočių 4,5 m gylyje buvo aptiktos nedidelio, 8,5 m ilgio ir apie 2,5 m pločio, laivo liekanos (21 pav.). Nardant nustatyta, jog šis nuskendęs laivas yra medinis, iki 3 m pločio. Keliose vietose sonaras užfiksavo ant dugno gulinčius trosus, kai kurie jų – su inkarais (22 pav.).



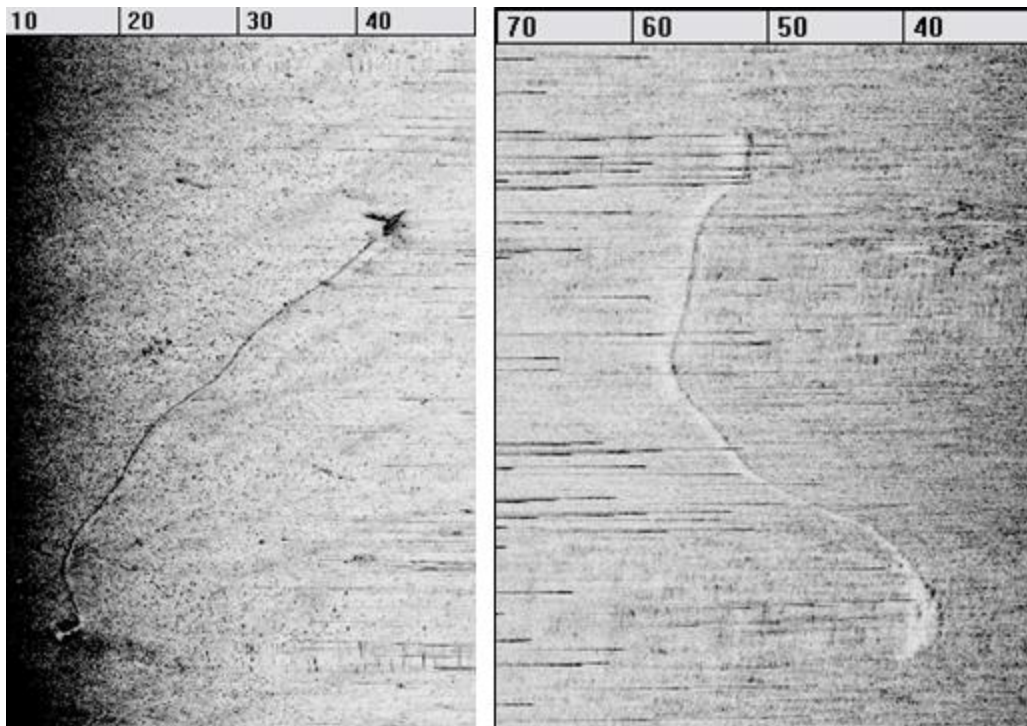
19 pav. 2007 m. šoninio skenavimo sonaru KU žvalgytas Kuršių marių plotas tarp Nidos ir Ventės rago  
Šaltinis: ekspertų archyvas.



20 pav. 2007 m. KU ekspedicijos metu dugne aptiktų objektų vietos Kuršių marių dugne tarp Nidos ir Nemuno žiočių  
Šaltinis: ekspertų archyvas.



21 pav. Nuskendęs laivas (kairėje) ir valtis (dešinėje) tarp Nidos ir Ventės. Sonarinė nuotrauka.  
Šaltinis: ekspertų archyvas.



22 pav. Trosai su inkarais Kuršių marių dugne tarp Nidos ir Ventės. Sonarinė nuotrauka.  
Šaltinis: ekspertų archyvas.

## **2. SOCIALINĖ IR EKONOMINĖ GEOGRAFINĖ APLINKA VANDENS TURIZMO PLĖTOTEI**

### **2.1. Strateginių dokumentų ir planų analizė vandens turizmo plėtotei**

Siekiant regioninės plėtros procesų nuoseklumo ir tikslingumo, kiekvienai savivaldos teritorijai yra paruošti ir patvirtinti strateginės plėtros planai, kurių įgyvendinimo laikotarpis dažnai atitinka bendrojo programavimo laikotarpį pagal Europos Sąjungos direktyvas, prie kurių priderintos Lietuvos ūkio-ekonomikos plėtotės ir regioninės politikos tikslai.

Apžvelgus Kuršių marių regionui priskiriamų Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Šilutės rajono ir Neringos miesto savivaldybių galiojančius strateginės plėtros planus, nustatyta, kad 2011–2012 m., kai buvo ruošiami strateginės plėtros planai, visose regiono savivaldybėse buvo skirtingi požiūriai į vandens turizmo, vandens pramoginių paslaugų, rekreacijos prie vandens perspektyvinį planavimą.

Klaipėdos miesto 2013–2020 m. strateginės plėtros plane buvo numatyta:

- įrengti turizmo infrastruktūrą Smiltynėje, Antrojoje Melnragėje bei Giruliuose (pasiekimų rodikliai: sutvarkytų ir įrengtų infrastruktūros objektų skaičius, atkurta smuklė ir įrengtas kempingas Smiltynėje);
- įkurti jūros teikiamų pramogų, pažinimo ir sveikatingumo kompleksą Koppalyje (pasiekimų rodikliai: įkurtas delfinų terapijos centras, rekonstruotų muziejaus akvariumo ekspozicijų skaičius);
- stiprinti tarptautinių jūrinių renginių (Jūros šventė, Laivų paradas ir kt.), regatų (Baltic Sprint Cup, Tall Ship Race, Baltic Sail, Volvo Ocean Race ir kt.) tradicijas (pasiekimų rodikliai: suorganizuotų jūrinių renginių, regatų skaičius, atplaukusių burinių laivų skaičius);
- skatinti laivais keliaujančių turistų pritraukimą į Klaipėdos miestą (pasiekimų rodikliai: Klaipėdoje apsilankiusių turistų, keliaujančių keleiviniais laivais, skaičius);
- įgyvendinti tikslines jūrinio turizmo rinkodaros priemones (pasiekimų rodikliai: Jūrinio turizmo parodų, kuriose dalyvauta, skaičius bei išleistų specializuotų jūrinio turizmo leidinių skaičius);
- jūrinės kultūros ženklais, mažosios architektūros formomis gerinti miesto vizualinį vaizdą (pasiekimų rodikliai: parengtų projektų skaičius, įrengtų mažosios architektūros objektų skaičius; įgyvendintų tikslinių priemonių skaičius);
- išsaugoti ir puoselėti miesto jūrinį tapatumą atspindinčius jūrinius simbolius ir objektus bei panaudoti juos turizmo tikslams (pasiekimų rodikliai: suremontuotas ir turizmo reikmėms pritaikytas burlaivis „Meridianas“, restauruotų istorinių laivų skaičius, įrengtų senovinių laivų ekspozicijų skaičius).

Įvertinus strateginiame plane numatytus pasiekimus, absoliuti dauguma jų susiję su jūrinio turizmo skatinimu, pakrančių turizmo plėtote per jūrinio turizmo veiklas, jūrinio mentaliteto ugdymą, infrastruktūros tobulinimą pakrančių rekreacijos veikloms. 2013–2020 m. nebuvo įgyvendinti šie planai:

- neatkurta smuklė ir nėra kempingo Smiltynėje (ekspertiniu vertinimu, nėra poreikio kurti kempingo Smiltynėje);
- „Volvo Ocean Race“ kol kas nebuvo organizuota, bet buvo organizuotos kitos laivų regatos;
- trūksta jūrinio turizmo rinkodaros priemonių, trūksta specializuotų jūrinio turizmo leidinių;
- nėra pakankama jūrinės kultūros ženklų prezentacija, tačiau svarbu, jog 2019 m. buvo paruoštas KU Visuomeninės geografijos magistro studijų studentės Modestos Vaitkutės darbas „Klaipėdos, kaip jūrinio miesto, įvaizdžio formavimas viešosiose erdvėse“. Už šį darbą Klaipėdos miesto administracija skyrė premiją „už reikšmingą darbą miestui aktualia tematika“;

Jūrinio turizmo skatinimas labiausiai vyksta per tarptautinius susitarimus dėl kruizinių laivų atplaukimo į Klaipėdą kruizinio sezono metu bei kruizinių turistų aptarnavimą (ekskursijų organizavimą po miestą bei kitas Vakarų Lietuvos vietas). Tarptautinių jūrinio turizmo ekspertų vertinimu, šios veiklos labiau orientuotos į miesto turizmo skatinimą uostamiestyje bei regione, nei į jūrinio turizmo skatinimą. Šiuo atveju kruizų turizmas labiau siejasi su miesto turizmo ir pakrančių turizmo plėtotės konceptais. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto galimybes integruotis į jūrinio turizmo erdvę Baltijos jūros regione, siūloma kurti Klaipėdos jūros turizmo vietovės viziją ir jos prioritetus derinti su kaimyninių valstybių uostamiesčių jūrinio turizmo plėtros koncepcijomis: Liepojos ir Ventspilio (Latvijoje), Gdanskio ir Gdynės (Lenkijoje), Greifswaldo, Rostoko ir Vismaro (Vokietijoje), Karlskronos ir Karlshamno (Švedijoje). Įvertinus strateginiame plane numatytus uždavinius, akivaizdu, kad mieste sudarytos tik sąlygos kruizų turistų ir jūrinių turistų, kurie atplaukia

jachtomis, aptarnavimui. Klaipėda neturi detalesnės koncepcijos miesto, kaip jūrinio turizmo vietovės, įveiklinimui. Labiau plėtojamos sąlygos rekreacijai pakrantėse ir bendram pažintiniam turizmui.

Klaipėdos rajono strateginės plėtros plane 2013–2020 m. numatyti planai vandens turizmo plėtojimui ir sąlygų gerinimui poilsio prie rajono vandens telkinių. Įgyvendinti šie suplanuoti uždaviniai:

- atliktas vandens kelio Dreverna-Juodkrantė nužymėjimas ir priežiūra laivybos sezono metu;
- kasmet organizuojamos Minijos žemupio regatos, kurias daug metų organizuoja Klaipėdos rajono turizmo informacijos centras. Šią regatą galima traktuoti ir kaip socialinio turizmo regatą, kuri stiprina bendruomeniškumą.
- parengta „Buriavimo sporto plėtros Drevernos kaime“ galimybių studija;
- įrengtos automobilių stovėjimo aikštelės prie Olando kepurės (Pajūrio regioninio parko teritorijoje);
- parengta rekreacinės žvejybos plėtros galimybių studija.

Taip pat vykdytas šių planuotų uždavinių įgyvendinimas:

- Minijos baseino upės pritaikymas rekreacijai, įrengiant stovyklavietes, maudykles;
- parengtas Priekulės prieplaukos detalusis planas;
- paplūdimių Gargžduose ir Priekulėje prie Minijos upės įrengimas ir įteisinimas;
- Karklės paplūdimių pritaikymas rekreacijai;
- Gargždų karjerų pritaikymas rekreacijai;
- maudyklų įrengimas ir įteisinimas Greičiūnų, Agluonėnų, Plikių, Slengių vandens tvenkiniuose;
- Kapstato ežero išvalymas ir stovyklos įrengimas;
- paruošta Karaliaus Vilhelmo kanalo pritaikymo turizmui galimybių studija;
- organizuoti bendri projektai su pajūrio savivaldybėmis.

Iki 2019 m. nebuvo vykdytos šios veiklos:

- neįrengtos prieplaukos Minijos slėnyje Gargžduose ir Svencelėje prie Rikinės upelio žiočių;
- neįrengti nardymo centrai ir stovyklavietės Karklėje ir Svencelėje prie Rikinės upelio žiočių;
- neįkurtas vandens turizmo informacijos centras Svencelėje.

Apibendrinus 2013–2020 m. pasiekimus, numatytus Klaipėdos rajono strateginiame plane, daugiau pasiekta gerinant sąlygas poilsiui prie vandens, plėtojant rekreacinę infrastruktūrą, nei sąlygas vandens turizmo plėtojimui. Siekiama pagerinti esamą ir sukurti naują infrastruktūrą vandens rekreacijos veikloms, tačiau vandens turizmo plėtotės koncepcija planuose nėra išbaigta. Esminį postūmį vandens turizmui, ypač upių turizmui turi Gargždų ir Priekulės prieplaukų įrengimas prie Minijos upės, kas sąlygotų Minijos upės vidurupio įgalinimą vandens turizmui. Šiuo atveju Minijos upė ir jos intakas Veiviržas taptų Klaipėdos rajono vandens turizmo ašimi, kuri jungtųsi su intensyviau laivybai ir pramoginei vandens rekreacijai pritaikytu Minijos upės žemupiu ir Nemuno deltos upynu.

Šilutės rajono strateginės plėtros planas buvo rengtas 2015–2024 m. Rajono strateginiame plane numatyta įgyvendinti:

- tarptautinio vandens turizmo vystymo Kuršių mariose inicijavimas;
- reguliarių sezoninių maršrutų vykdymas: Rusnė – Nida, Kintai – Nida, Šilutė – Nida, Ventė – Nida, Minija – Nida;
- prieplaukų ir susijusios vandens turizmo bei susisiekimo aptarnavimo infrastruktūros įrengimas ir atnaujinimas (Šilininų, Šyšos kaimo, Lankupių kaime Minijos ir Vilhelmo kanalo sandūroje);
- vidaus vandens vietinių kelių navigacinių ženklų įrengimas;
- maudyklų ir paplūdimių infrastruktūros plėtra prie Kuršių marių ties Kintais, prie Atmatos upės ties Rusne, prie Šyšos upės Šilutės mieste, prie Kuršių marių Ventėje;
- vandens trasų kokybės gerinimas (valymas, pakrančių sutvarkymas ir pan.);
- poilsio aikštelių prie lankytinų objektų gamtoje (prie dviračių ir pasivaikščiojimo takų) ir vandens telkinių (vandens turizmo trasų) įrengimas ir priežiūra;
- vandens turizmo centrų vystymas;
- žvejybos ir vandens turizmo sąsajų stiprinimas bei naujos strategijos parengimas (Strategija parengta);
- tyrimo atlikimas, siekiant nustatyti potvynio turizmo infrastruktūros poreikius ir objektų spektrą, ir inicijavimas infrastruktūros sukūrimui;
- vandens turizmo paslaugų populiarinimas;
- prieplaukų techninių projektų parengimas ir įrengimas;



- Šyšos upės išvalymas;
- Nemuno deltos upių išvalymas.

Vertinant pagal Šilutės rajono savivaldybės strateginės plėtros plano vykdymo 2019 m. ataskaitą (2020 m. balandžio 23 d. Nr. T1-304) nustatyta, kad 2019 m. Nemuno deltos upių išvalymo darbai nebuvo pradėti. Suaktyvinta Pamario klasterio plėtra. Turizmo objektų įveiklinimas naudojant viešojo ir privataus sektoriaus modelį nebuvo vykdytas. Sutvarkyta Rusnės prieplauka. Sutvarkyta Kintų prieplaukos aplinka ir prieiga. Pradėti ruošti dokumentai vandens turizmo centrų vystymui. Parengti kai kurių prieplaukų techniniai projektai. Prieplaukų, susijusių su vandens turizmu bei susisiektimo aptarnavimo infrastruktūros įrengimo ir atnaujinimo Šilainių, Šyšos kaimuose, Lankupių kaime prie Miniijos ir Karaliaus Vilhelmo kanalo darbai nebuvo pradėti vykdyti. Vidaus vandens kelių navigacijos įrengimas nebuvo vykdytas. Maudyklų ir paplūdimio infrastruktūra Rusnėje, Šyšoje, Ventėje nebuvo vykdoma.

Apibendrinus Šilutės rajono pasiekimus numatytus strateginiame plane, nustatyta tikslinės vizijos koncepcija dėl vandens turizmo plėtotės, nes rajonas turi išskirtinai unikalias tradicijas vandens turizmo ir vandens pramoginių paslaugų organizavime. Svarbiausi veiksmai susiję su prieplaukų atnaujinimu, upių vagų išvalymu, vandens turizmo tradicinių maršrutų palaikymu ir populiarinimu. Inovatyvus planas inicijuoti tarptautinį vandens turizmo maršrutą Kuršių mariose, organizuojant išvykas laivais ir kateriais į pietinę Kuršių marių akvatoriją, aplankant vietas Kaliningrado srityje (Rusijos Federacija) (2012 m. tarp Lietuvos ir Rusijos Federacijos buvo reglamentuota valstybinės vandens sienos kirtimo vandens transporto priemonėmis tvarka, kuri dėl paaštrėjusios geopolitinės įtampos 2014 m. prieš turizmo sezoną, nebuvo atšaukta ir galioja iki šiol). Neringos savivaldybės 2013–2020 m. strateginiame plane numatyta keletas planų dėl vandens turizmo ir rekreacijos prie vandens plėtojimo. Dauguma planų susiję su prieplaukų atnaujinimu, rekonstrukcija:

*Nidoje:*

- pertvarkyti vandens transporto infrastruktūrą Nidoje, vystant esamą tarptautinį keleivinį uostą, keleiviniams laivams paliekant esamą švartavimosi vietą;
- organizuoti keleivinių laivų maršrutus Nida – Juodkrantė – Klaipėda bei Nida – Kaunas;
- įrengti uostą žvejams Purvynėje.

*Juodkrantėje:*

- rekonstruoti Juodkrantės prieplauką (centrinėje dalyje) į keleivinį uostą;
- įrengti jachtų uostą;
- teikti elingų paslaugas ir jachtų remonto paslaugas, bendradarbiaujant su jachtų uostu Smiltynėje;
- organizuoti iš Juodkrantės vandens turizmo maršrutus su Klaipėda, Palanga, Šventąja, Kuršių marių rytinės pakrantės uostais ir su uostais pietinėse Kuršių marių pakrantėse (Rusijos Federacija);
- žvejų laivus pritaikyti pramoginei žvejybai.

*Pervalkoje:*

- plėtoti vandens turizmo infrastruktūrą;
- atnaujinti Pervalkos molą, įrengti jachtų ir keleivinių laivų prieplauką;
- įrengti valčių nuomos punktą.

*Preiloje:*

- plėtoti vandens turizmo infrastruktūrą, reikalingą motoriniams ir ypač buriniams laivams;
- plėtoti vandens turizmo ryšius su rytiniais marių uostais, panaudojant esamą ir numatomą infrastruktūrą krante;
- pietinėje Preilos dalyje numatoma vystyti Preilos įlankos žvejų uostą, prieplauką ir infrastruktūrą, reikalingą vandens turistams aptarnauti.

*Alksnynėje:*

- įrengti prieplauką atvykstantiems į Alksnynę vandens turistams motoriniais plokščiadugniais motoriniais laivais ir bemotorėmis valtimis.

Apibendrinant nustatyta, kad Neringos savivaldybės planuose vyrauja tikslinis strateginis planavimas vandens turizmo plėtojimui, ypač per infrastruktūros sukūrimą, tačiau vertinant 2013–2020 m. infrastruktūros tvarkymo darbų įgyvendintus planus, krantinių rekonstrukcija nepradėta (pradėti tik kai kurie parengiamieji darbai), keleivinio uosto įkūrimo darbai Juodkrantėje neįvyko, o taip pat ir kitų planų įgyvendinta nedaug. Vandens maršrutų organizavimas bei vandens turizmo plėtojimas perduotas privataus sektoriaus iniciatyvai.

Regiono savivaldybėse yra parengta įvairių studijų, kurios skirtos turizmo plėtotei, turizmo rinkodaros priemonių skatinimui, regiono savivaldybių pasiekiamumo gerinimui. Iš atliktų studijų galima išskirti:

- Klaipėdos regiono turizmo ir žemės ūkio sektorių plėtros studija, 2019 m.;
- Regioninė transporto sistemos optimizavimo galimybių studija „Vakarų krantas“, 2013 m.
- Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija, 2016 m.;
- Klaipėdos miesto turizmo rinkodaros ir komunikacijos strategija 2016–2020 m.;
- Klaipėdos rajono savivaldybės turizmo rinkodaros strategija 2016–2021 m.;
- Klaipėdos rajono turizmo plėtros iki 2020 m. planas;
- Kempingų įrengimo pajūrio ir pamario zonose galimybių studija, 2011 m.;
- Vandens telkinių (karjerų) teritorijos pritaikymo rekreacinei veiklai vystyti galimybių studija, 2009 m.;
- Paplūdimių ir jų maudyklų įrengimo Klaipėdos rajone galimybių studija, 2019 m.;
- Pajūrio regioninio parko teritorijos pritaikymo rekreacijai ir turizmui programa 2015–2025 m.;
- Šilutės rajono savivaldybės turizmo rinkodaros strategija 2016–2021 m.;
- Turizmo verslo skatinimo sistemos sukūrimas Šilutės rajono savivaldybėje, 2015 m.;
- Šilutės ŽRVVG 2014–2020 m. vietos plėtros strategija;
- Neringos savivaldybės turizmo rinkodaros ir komunikacijos strategija 2016–2022 m.;
- Neringos turizmo informacinių paslaugų sistemos plėtra.

Išanalizavus šių studijų kontekstą, nustatyta, kad vandens turizmo skatinimo prielaidos akcentuotos Klaipėdos regiono turizmo ir žemės ūkio sektorių plėtros studijoje (2019 m.), nors šioje studijoje vandens turizmo potencialas nėra detalai apibūdintas. Galimybių studijoje „Vakarų krantas“ nurodyta tik principinė galimybė Dangės upę, Karaliaus Vilhelmo (Klaipėdos) kanalą, Nemuno delta, Kuršių marias ir Baltijos jūrą pritaikyti susisiekimui ir rekreacijai, taip pat akcentuota Minijos upės maršruto plėtra, tačiau detalesnių sprendimų, pasiūlymų nepateikta. Šioje studijoje rekomenduojama panaudoti esamus vandens išteklius susisiekimui vidaus vandens keliais, poilsiui bei rekreacijai. Siūloma įrengti trūkstantus farvaterius bei praplėsti esamų uostų, uostelių ir prieplaukų tinklą – iš viso apie 20 objektų. Taip pat akcentuota maudyklų infrastruktūros plėtra. Esminių pasiūlymų vandens turizmo, laivybos skatinimui nepateikta.

Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studijoje (2016 m.) pateiktas susisiekimo tobulinimo brėžinys, skirtas darnaus judumo skatinimui. Jame numatytos perspektyvinių prieplaukų geolokacijos prie Kuršių marių ir Dangės upėje, nurodyti perspektyviniai gyventojų judumo maršrutai keliantis per Kuršių marias į Smiltynę (Kopgalį), Melnragę. Siūloma rekonstruoti Dangės upės krantines. Detalesnių pasiūlymų vandens turizmo (keliaavimo vandeniui) skatinimui, nepateikta.

Klaipėdos miesto turizmo rinkodaros ir komunikacijos strategijoje (2016–2020 m.) akcentuojamas jūrinio turizmo propagavimas bei informacinė sklaida. Detalesnių pasiūlymų vandens turizmo, pakrančių turizmo populiarinimui nepateikta.

Klaipėdos rajono savivaldybės turizmo rinkodaros strategijoje 2016–2021 m. siūlomi vandens turizmo maršrutai baidarėmis Minijos upe bei Kuršių mariomis, kurie jau yra žinomi ir vykdomi. Esminių pasiūlymų vandens turizmo propagavimui, informacijos sklaidai, vandens turizmo įvaizdžio formavimui nepateikta.

Klaipėdos rajono turizmo plėtros iki 2020 m. plane numatyti bendri pasiūlymai, kur reikėtų įrengti prieplaukas, kokiose upėse formuoti vandens turizmo trasas, aptariamą Drevernos uosto funkcionalumą.

Kempingų įrengimo pajūrio ir pamario zonose galimybių studijoje 2011 m. numatyti kempingų steigimo kriterijai bei pagrįstas jų būtinumas pajūrio ir pamario zonose. Esminių pasiūlymų sąsajoje su vandens turizmo propagavimu nenumatyta.

„Vandens telkinių (karjerų) teritorijos pritaikymo rekreacinei veiklai vystyti galimybių studijoje“ (2009 m.), ir „Paplūdimių ir jų maudyklų įrengimo Klaipėdos rajone galimybių studijoje“ (2019 m.) numatyti pasiūlymai rekreacinės infrastruktūros prie vandens plėtojimui.

Pajūrio regioninio parko teritorijos pritaikymo rekreacijai ir turizmui programa 2015–2025 m. numatyti pasiūlymai Karklės paplūdimių sutvarkymui pakrančių rekreacijai, slipo įrengimas mažiems žvejybiniam laivams. Kitų esminių pasiūlymų vandens turizmo propagavimui, plėtotei nenumatyta.

Šilutės rajono savivaldybės turizmo rinkodaros strategijoje 2016–2021 m. numatyta keletas bendrųjų pasiūlymų vandens turizmo skatinimui (vandens turizmo maršrutų vykdymui), kurie tapatūs su numatytais Šilutės rajono 2015–2024 m. strateginės plėtros plane. Esminių pasiūlymų vandens turizmo propagavimui,

informacinei sklaidai nepateikta. Labiausiai akcentuota vandens turizmo nacionalinėje vandens turizmo trasoje Nemuno upe bei jo atšakose plėtotė.

„Turizmo verslo skatinimo sistemos sukūrimas Šilutės rajono savivaldybėje 2015 m.“ galimybių studijoje siūlyta skatinti vandens turizmo maršrutų organizavimą, prieklaukų rekonstrukciją bei gilinti Nemuno deltos upių vagas, ypač ties upių žiotimis. Šie pasiūlymai yra identiški, lyginant su numatytais prioritetais ir uždaviniais Šilutės rajono strateginės plėtros 2015–2024 m. plane.

Šilutės ŽRVVG 2014–2020 m. vietos plėtros strategijoje labiausiai akcentuojamas žvejybos sąlygų gerinimas vietos žvejams ir krantinių rekonstrukcija.

Neringos savivaldybės turizmo rinkodaros ir komunikacijos strategijoje 2016–2022 m. ir Neringos turizmo informacinių paslaugų sistemos plėtros dokumente esminių pasiūlymų vandens turizmo propagavimui, informacinei veiklai nenumatyta. Pateikti tik bendro pobūdžio pasiūlymai turizmo rinkodaros ir komunikacijos stiprinimui.

Apibendrinant aptartų studijų ir planų turinį, galima konstatuoti, kad Kuršių marių regione nėra pakrančių teritorijų ir priekrantės akvatorijų erdvinio planavimo koncepcijos. Ši koncepcija tik vystymosi etape, ir vandens turizmo sąlygų gerinimas vyksta taškiniu principu, t. y. koncesijos priemonėmis (sąveikoje tarp viešojo ir privataus sektoriaus) formuojant vandens turizmo centrus, specializuotas vietas. Pagal atliktų dokumentų analizę nustatyta, kad vandens turizmo plėtotės vizija labiau išgryninta Klaipėdos rajone, įskaitant ir poilsio infrastruktūros kūrimą prie vandens telkinių, ir Šilutės rajone, kuriame vandens turizmo maršrutų organizavimas ir prieklaukų pritaikymas vandens rekreacijai turi galias tradicijas, kurios perduotos privataus sektoriaus iniciatyvai. Klaipėdos miestas labiau orientuojasi į jūrinio turizmo skatinimą bei darnaus judumo principai įvairinti susisiekimo galimybes gyventojų mobilumui perspektyvoje planuojant įkurti daugiau perkėlimo keltais punktų per Kuršių marias į Smiltynę, Kopgalį. Taip pat formuojama vizija Dangės upės įveiklinimui keliauti vandens transporto priemonėmis, sukuriant mažųjų prieklaukų tinklą. Neringos savivaldybė pagal 2014–2020 m. strateginės plėtros planą įsipareigojo rekonstruoti krantines Nidoje, Preiloje, Pervalkoje, Juodkrantėje, o vandens turizmo skatinimo iniciatyvos yra perduotos privačiam sektoriui. Vienas iš sėkmingos patirties pavyzdžių – tai Nidos uosto infrastruktūros modernizavimas jachtų ir mažųjų laivų aptarnavimui. Panašus pavyzdys yra atliktas Smiltynės jachtų uoste, Klaipėdos pilies uoste, Dreverno ir Šilutės mažųjų laivų uostuose.

Vienas svarbiausių dokumentų, kuris reglamentuoja vandens turizmo ir laivybos erdvinio planavimo sąlygas, yra:

- Kuršių marių biosferos poligonas (patvirtintas LR aplinkos ministro 2009 m. rugsėjo 17 d. įsakymu Nr. D1-549). Svarbiausi dokumento aspektai:

1 - draudžiama statyti statinius, kai, įvertinus pagal Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymą, yra nustatyta, kad jie turės reikšmingą neigiamą poveikį žuvų migracijai;

2 - draudžiama žvejoti statomaisiais tinklaičiais nuo liepos 16 d. iki spalio 31 d.;

3 - draudžiama rengti ilgalaikius (ilgesnius kaip 1 diena) masinius sporto, kitus renginius spalio – kovo mėn., išskyrus renginius, organizuojamus ant užšalusių Kuršių marių;

4 - finansinėmis priemonėmis skatinamas pasitraukimas iš žvejybos verslo;

5 - upinių nęgių, lašišų, perpelų ir kitų saugomų bei verslinių žuvų migracijos kelio į nerštavietes, perpelų ir kitų saugomų bei verslinių žuvų neršto vietų apsaugai svarbi teritorija išskiriama rytinėje Kuršių marių pakrantėje, Biosferos poligono ribų plane pažymėtų 18 ir nuo 21 iki 31 žvejybos barų dalyse, apimančiose 2 km ruožą nuo kranto;

6 - atkuriamojo funkcinio prioriteto zonos dalyje draudžiama žvejoti marinėmis gaudyklėmis nuo spalio 1 d. iki liepos 15 d.

Taip pat svarbu atsižvelgti į reikalavimus nurodytus teisės akte dėl aplinkosaugos sąlygų vandens telkinių dugno valymo ir gilinimo darbams laivybos reikmėms patvirtinimo (LR aplinkos ministro įsakymas 2007 m. sausio 10 d. Nr. D1-23). Teisės akte teigiama, kad aplinkosauginiai reikalavimai paviršinių vandens telkinių dugno valymo ir gilinimo darbams vykdyti vidaus vandenų keliuose, uostose ir prieklaukose taikomi vidaus vandenų kelių, uostų ir prieklaukų paviršinių vandens telkinių dugno valymo darbams ir vidaus vandenų kelių, uostų ir prieklaukų paviršinių vandens telkinių gilinimo darbams.

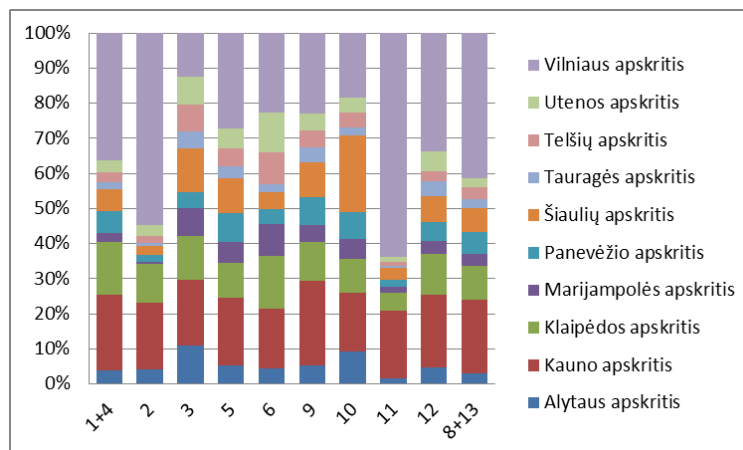
Erdviniam planavimui svarbi yra „Kuršių marių krantų apsaugos ir naudojimo studija“ (2014 m.), parengta VšĮ Gamtos paveldo fondo LR Aplinkos ministerijos užsakymu, „Šilutės rajono savivaldybės bendrojo plano

teritorijos susisiekimo brėžinys“, kuriame nurodyti svarbiausi ir galimi vandens keliai Nemuno deltos upyne ir Kuršių mariose, „Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija“ (2016 m.) dėl darnaus judumo sprendinių, siūlant plėtoti susisiekimą Dangės upe bei Kuršių mariomis.

## 2.2. Bendrosios turizmo paslaugos ir bendroji turizmo infrastruktūra

Lietuvoje susiduriama su keleto lygių turizmo sektoriaus (paslaugų) ir bendrosios turizmo infrastruktūros plėtotės problema. Šalies regionuose (apskirtyse) turizmo sektoriaus ir infrastruktūros išvystymo lygis skirtingas (23 pav.). Tai labiausiai sąlygoja teritorijų, vietovių rekreacinis patrauklumas bei galimybės plėtoti paklausias turizmo rūšis: gamtos, ekologijos, kultūros, miesto, istorinės atminties, vandens, kulinarinio paveldo. Teikiamų turizmo paslaugų įvairovė taip pat priklauso ir nuo vietos gyventojų verslumo bei galimybių kurti naujus turizmo produktus (paslaugas). Šios galimybės taip pat priklauso nuo kraštovaizdžio patrauklumo, kelių infrastruktūros išvystymo, kelių dangos kokybės ir teritorijų pasiekiamumo, gamtos, kultūros ir istorijos paveldo objektų ir vertybių, kuriuos iniciatyvios bendruomenės ir verslininkai, kartu su savivaldos institucijų turizmo, kraštovaizdžio, strateginio planavimo specialistais įtraukia į turizmui ir rekreacijai patrauklių objektų tinklą.

1) apgyvendinimo įmonės (viešbučiai, moteliai, kempingai); 2) kelionių organizavimo paslaugas teikiančios įmonės; 3) turizmo informacijos centrai (turizmo ir kultūros informaciniai centrai, turizmo ir verslo informacijos centrai); 4) maitinimo įmonės (restorai, barai, kavinės ir kt.); 5) pramogų įmonės; 6) transporto įmonės (keleivinio transporto

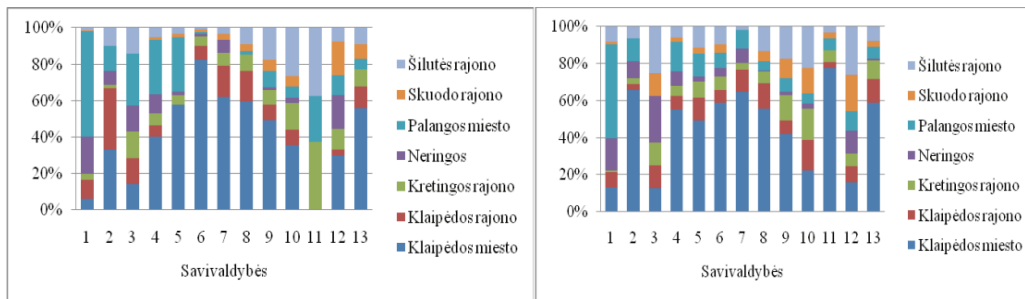


įmonės – autobusų parkai, taksi); 7) transporto priemonių nuomos įmonės (įmonės, teikiančios automobilių nuomos paslaugas, taip pat turistinėms kelionėms, ekskursijoms); 8) automobilių remonto įmonės; 9) vaistinės – kaip papildoma pagalba turistams; 10) degalinės – kaip papildoma galimybė turistų mobilumui užtikrinti; 11) nuotolinių ryšių įmonės (įmonės, prekiaujančios nuotolinių ryšių prietaisais – kaip galimybė turistų nuotolinei komunikacijai užtikrinti, ir įmonės, teikiančios nuotolinių ryšių paslaugas); 12) muziejai; 13) mažmeninės ir didmeninės prekybos įmonės (E. Spiriajevas).

23 pav. 10-ies paslaugų teritorinis pasiskirstymas Lietuvoje pagal apskritis 2019 m.

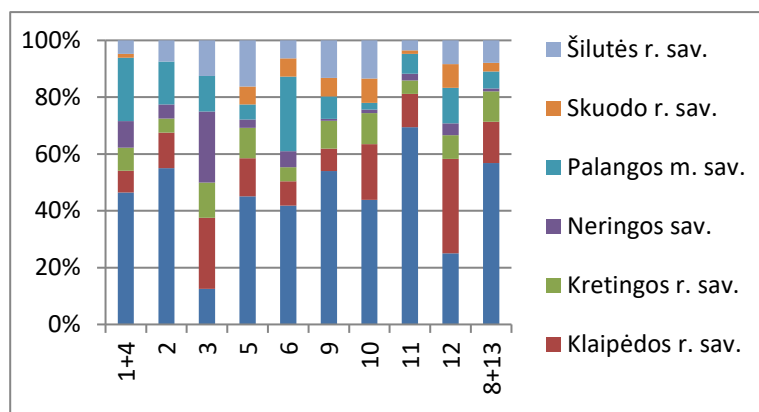
Šaltinis: LR Statistikos departamentas, I18.lt, rekvizitai.lt, turizmas.lt

Tiriant Klaipėdos apskrities atvejį, Klaipėdos miesto įmonių koncentracija yra mažesnė nei Vilniaus ir Kauno. Pagal trijų lyginamųjų metų duomenis turizmo sektoriaus struktūros Klaipėdoje buvo kintančios. Mažiausia įmonių koncentracija 2019 m. buvo Skuodo rajone, kur turizmo įmonių apskritai nebuvo.



24 pav. Turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas Klaipėdos apskrityje 2006 m. ir 2010 m.  
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas, I18.lt, rekvizitai.lt, turizmas.lt

Kuršių marių regiono savivaldybėse daugiausiai turizmo paslaugų ir gretutinių paslaugų turistų (lankytojų) aptarnavimui buvo Klaipėdos mieste. Neringos ir Klaipėdos rajonų turizmo sektorius buvo fragmentiškas, vyravo po kelias svarbiausias paslaugas: Neringoje – apgyvendinimas, turizmo informacijos teikimo įmonės, Klaipėdos rajone – turizmo informacijos įmonės, muziejai, taip pat teikiama nemažai gretutinių paslaugų turistų aptarnavimui. Šilutės rajono turizmo sektorius nėra didelis, tačiau teikiamos visos reikiamos paslaugos turistų aptarnavimui.



25 pav. Turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas Klaipėdos apskrityje 2019 m.  
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas, I18.lt, rekvizitai.lt, turizmas.lt

Įvertinus turizmo sektoriaus paslaugų kaitą 2006, 2010 ir 2019 m. matyti, kad visose Klaipėdos apskrities savivaldybėse paslaugų skaičius kinta nežymiai (24–25 pav.). Turizmo paslaugų sumažėjimas pastebimas tik Skuodo rajone, o Palangoje, Neringoje, Klaipėdoje, Šilutės ir Klaipėdos rajonuose paslaugų skaičius kito nežymiai, nes didėjo įvairių naujų paslaugų teikėjų skaičius. Ateityje turizmo paslaugų įmonių skaičius didės, ypač trumpalaikių sezoninių paslaugų, pavyzdžiui, baidarių nuomos, dviračių nuomos, ypač didesniai turistų skaičiui vasaros turistinio sezono metu (gegužės – rugsėjo mėn.). Naujų turizmo įmonių kūrimasis pagrįstas inovacijų ir naujų technologijų taikymu turistų (lankytojų) aptarnavimui, kas suteiks turizmo sektoriui didesnę įvairovę ir paslaugų kokybę.

Vertinant bendrą turizmo įmonių skaičiaus kaitą Lietuvoje (įmonės, kurios teikia kelionių organizavimo, pramogines ir laisvalaikio paslaugas) 2014–2018 m. pastebima mažėjimo tendencija, pavyzdžiui, 2014 m. buvo 366, 2015 m. – 363, 2016 m. – 349, 2017 m. – 342, 2018 m. – 330, 2019 m. – 324, 2020 m. pradžioje – 322 turizmo įmonės. Tokia turizmo įmonių mažėjimo dinamika paaiškinama veiklų turizmo rinkoje išgryninimu, kai turizmo įmonės savo veikloje turistų (lankytojų) aptarnavimui taiko daugiau inovacijų, prisitaikant prie turizmo rinkos konkurencingumo sąlygų. Prognozuojama, kad panaši ir nežymiai didėjanti turizmo įmonių skaičiaus tendencija bus ateityje, kuomet turizmo įmonės turės greitai prisitaikyti prie kintančių rinkos sąlygų ir turistų (lankytojų) poreikių. Galima teigti, kad prieš planuojant kurti naują turizmo pramogą, būtina gerai atlikti naujos turizmo paslaugos įvedimo į rinką etapų tyrimus, kad paslauga turistams būtų patraukli ir populiari. Naujos pramoginės turizmo paslaugos sėkmę rinkoje lemia turistų skaičius. Kuo vietinių ir atvykstančių turistų skaičius bus didesnis, tuo nauja paslauga bus populiarsnė.

## Apgyvendinimo paslaugų pasiskirstymas regione

Apgyvendi- nimo rūšys	Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa			
				Nida	Pervalka	Preila	Juodkrantė
Viešbučiai	29	1	6	14	-	-	-
Vilos	-	-	2	9	9	6	9
Svečių namai	18	7	4	50	9	6	3
Kempingai- poilsiavietės, stovyklavietės	1	19	5	1	1	1	-
Moteliai	-	3	-	-	-	-	-
Poilsio namai	-	4	-	21	9	5	9
Jaunimo nakvynės namai	3	-	-	4	-	-	-
Sodybos ir kaimo turizmo sodybos*	2	45	9	11	5	12	1
Etnografinės sodybos	-	-	1	-	-	-	-
<b>Kitos apgyvendinimo paslaugos**</b>	<b>221</b>	<b>12</b>	<b>38</b>	<b>330</b>	<b>71</b>	<b>82</b>	<b>167</b>
<b>Iš viso:</b>	<b>274</b>	<b>91</b>	<b>65</b>	<b>440</b>	<b>104</b>	<b>112</b>	<b>189</b>

\*Registruotos kaimo turizmo sodybos kaimo turizmo sodybų asociacijoje.

\*\*Namelių, apartamentų, butų, kotedžų nuoma, kambarių nuoma.

\*\*\*Kadangi nėra vieningos apgyvendinimo paslaugų duomenų bazės, duomenys surinkti iš įvairių šaltinių ir susisteminti.

Šaltiniai: [www.priejuros.lt/lt/poilsis-nuoma/](http://www.priejuros.lt/lt/poilsis-nuoma/), [www.booking.com](http://www.booking.com), [www.rekvizitai.lt](http://www.rekvizitai.lt), <http://vvtat.lt>

Viena svarbiausių paslaugų turizmo sektoriuje – tai apgyvendinimo paslauga, kuri skirstoma į įvairias rūšis. Apgyvendinimo paslaugoms būdingas skirtingas teritorinis pasiskirstymas regione. Klaipėdoje daugiausia teikiamas apgyvendinimas viešbučiuose ir svečių namuose (I lentelė). Didelė pasiūla yra kitų apgyvendinimo paslaugų struktūroje (butų, apartamentų, kambarių nuoma). Klaipėdos rajone daugiausia apgyvendinimas teikiamas sodybose ir specializuotose kaimo turizmo sodybose, kempingų-poilsiaviečių-stovyklaviečių struktūrose. Šilutės rajone pasiūla nėra didelė, tačiau įvairi: yra viešbučiai, svečių namai, sodybos ir kaimo turizmo sodybos bei kitos apgyvendinimo paslaugos. Neringoje apgyvendinimo paslaugos teikiamos Nidoje, Pervalkoje, Preiloje ir Juodkrantėje. Nidoje populiarus apgyvendinimas viešbučiuose, svečių namuose, poilsio namuose, sodybose ir kt. (namelių, apartamentų, butų, kotedžų nuoma, kambarių nuoma), Pervalkoje – svečių namuose, vilose, poilsio namuose ir kt., Preiloje – sodybose ir kt., Juodkrantėje – vilose, poilsio namuose ir kt., kurios sudaro didžiausią apgyvendinimo paslaugų pasiūlą.

Maitinimo įmonėms taip pat būdingas nevienodas pasiskirstymas ir skirtingas teritorinis sutelktumas (2 lentelė).

## Maitinimo įmonių pasiskirstymas

Maitinimo įmonės	Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa
Restoranai	42	5	7	10
Kulinarinio paveldo restoranai	3	-	-	-
Greito maisto restoranai/užėigos	6	6	-	-
Kavinės	31	5	9	20
Barai	29	6	2	16
Vyninės	3	-	-	-
Picerijos	-	1	1	-
Valgyklos	3	1	1	-
Kitos maitinimo vietos	6	1	-	2
<b>Iš viso:</b>	<b>123</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>48</b>

Šaltinis: www.rekvizitai.lt, TIC'ų duomenys, 2020 m.

Daugiausia maitinimo įmonių (restoranų, kavinių, barų, užėigų) yra Klaipėdos mieste. Klaipėdos rajone vyrauja restoranai ir užėigos, Šilutės rajone – restoranai ir kavinės, Neringoje – restoranai, kavinės ir barai. Kitų turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas yra taip pat skirtingas.

## Kitų turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas

Turizmo paslaugos	Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa
Kelionių operatoriai	8	-	-	-
Kelionių agentūros	25	2	3	-
Konferencijų organizavimas	29	4	3	-
Turizmo informacijos centrai	1	2	1	1
Muziejai	8	5	4	7
Laivų nuoma	10	12	19	7
Valčių ir vandens dviračių nuoma	3	3	5	2
Baidarių nuoma	-	6	12	-
Dviračių nuoma	5	11	11	2
Automobilių nuoma	18	3	-	-

Pramogos su žirgais	-	2	-	-
Pramoginiai vandens parkai	-	6*	-	-
Pirtys	20	13	9	5
SPA paslaugos	8	-	1	2
Sporto klubai	32	8	1	-
Taksi paslaugos	23	3	8	
Apžvalginių skrydžių paslaugos	-	1	-	-
Dažasvydžio paslaugos	-	1	-	-
<b>Iš viso:</b>	<b>190</b>	<b>82</b>	<b>77</b>	<b>13</b>

\*3 parkai yra uždaruose vandens telkiniuose.

\*\* Neringoje teikiamos paslaugos plaukti kanojomis, irklentėmis, keliauti vėjaračiais, organiauojami žygiai.

Šaltinis: [www.rekvizitai.lt](http://www.rekvizitai.lt), [www.imones.lt](http://www.imones.lt), [www.turizmas.lt](http://www.turizmas.lt), 2020, TIC'ų duomenys.

Klaipėdos mieste daugiausia kelionių operatorių, agentūrų, įmonių, kurios teikia konferencijų organizavimo paslaugas, baidarių (plaustų, katamaranų) nuomos paslaugas (3 lentelė). Neringoje daugiausia teikiama pramoginio plaukiojimo laivais paslaugų. Klaipėdos rajone daugiausia teikiama laivų nuomos, baidarių, dviračių nuomos (daug dviračių nuomoja ir kaimo turizmo sodybų savininkai) paslaugų. Šilutės rajone daugiausia teikiama baidarių nuomos, laivų nuomos pramoginiam plaukiojimui paslaugų.

Apibendrinant turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymą, daugiausia apgyvendinimo paslaugų yra teikiama Klaipėdoje ir Neringoje, maitinimo paslaugų – Klaipėdoje ir Neringoje. Kitų su turistų aptarnavimu susijusių paslaugų – Klaipėdoje, Klaipėdos ir Šilutės rajonuose. Daugiausia vandens pramoginių paslaugų teikiama Šilutės rajone, Klaipėdos mieste ir Klaipėdos rajone, kiek mažiau – Neringoje.

### **2.3. Pakrančių teritorijų pasiekiamumas ir sausumos kelių infrastruktūra**

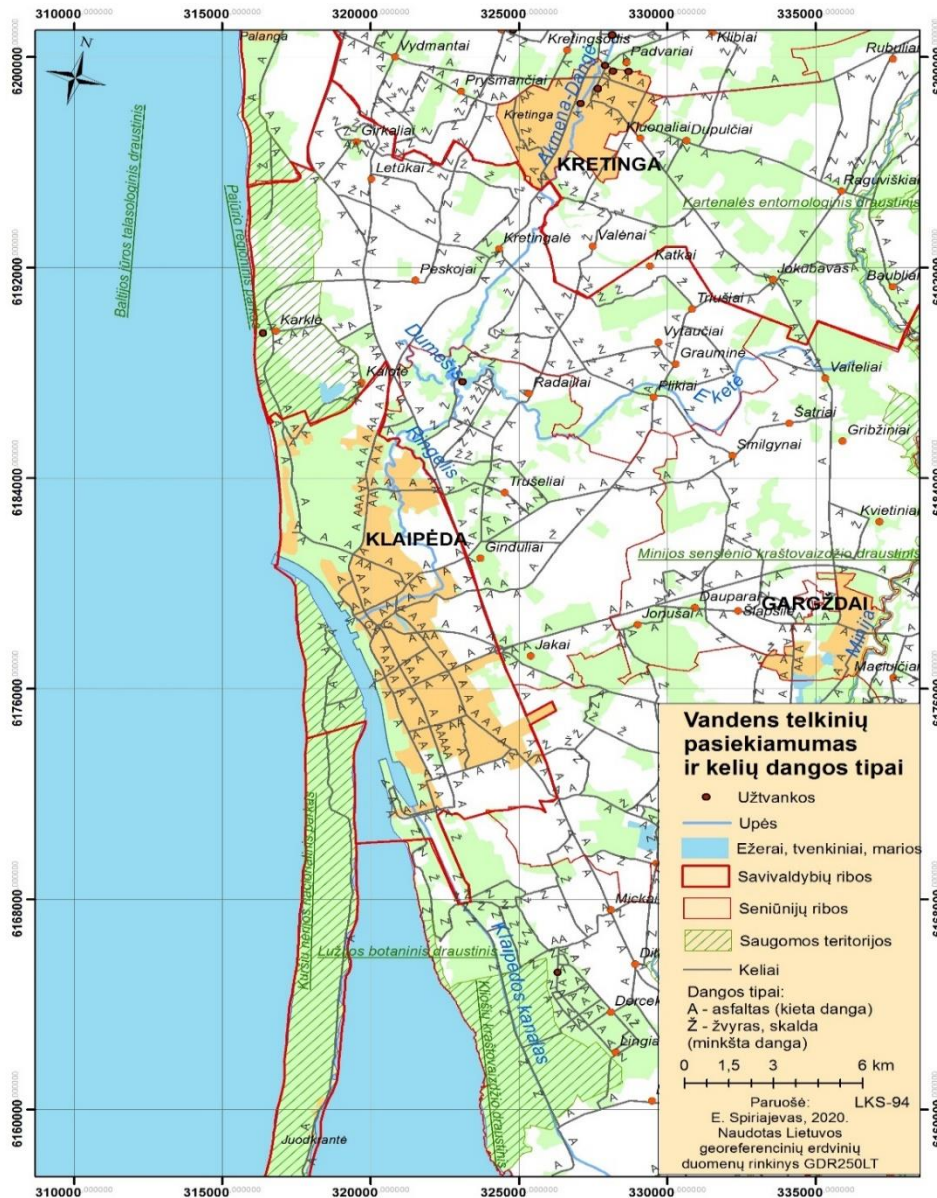
Turizmui patrauklių teritorijų pasiekiamumas ir sausumos kelių kokybė – tai svarbūs veiksniai, kurie sąlygoja regiono lankomumą ir jo teritorijų pasiekiamumą. Išvystytas kelių tinklas, suformuoti privažiavimai prie lankomų objektų ir vietovių skatina intensyvesnį turizmo procesų cirkuliavimą. Turistai ir potencialūs turistai bei vienos dienos lankytojai gali keliauti nuosavais automobiliais, dviračiais, motociklais ar kitu transportu (pavyzdžiui, mikroautobusais ir dideliais autobusais) po skirtingas teritorijas ir lankyti objektus, nes yra patogus objektų ir vietovių pasiekiamumas.

Klaipėdos miesto teritorijoje visi keliai yra su kieta danga (asfalto danga), išskyrus vietas ties Karaliaus Vilhelmo kanalo įtekėjimu į Kuršių marias, ties Trečiąja miesto vandenviete (26 pav.). Privažiavimų prie pakrančių teritorijų, ypač Kuršių marių, nėra daug (ties Pirmąją ir Antrąją perkėlomis), yra privažiavimai prie marių ir jūros Smiltynėje, ir prie jūros Melnragėje (Pirmojoje ir Antrojoje) bei Giruliuose nutiesti asfalto keliai ir takai. Keliai palei Akmenos-Dangės upę taip pat asfaltuoti. Klaipėdos ir jos apylinkėse pakrančių teritorijų pasiekiamumo vietų nėra daug, ypač priėjimų prie Kuršių marių (dėl uosto įmonių veiklos), tačiau esamas vietas Smiltynėje, Kogalyje, Giruliuose, Melnragėje, prie Karaliaus Vilhelmo kanalo, o taip pat Akmenos-Dangės upės pakrantes galima pasiekti važiuojant kietos dangos (asfalto) keliais.

Klaipėdos rajono areale (Gargždai – Kretingalė – Karklė) dauguma kelių asfaltuoti (27 pav.). Minkštos dangos (žvyro) keliai yra atkarpose nuo Kretingalės iki Plikių, nuo Triušių iki Valėnų (Kretingos r.), taip pat – Girkalių, Letukų, Kretingalės. Keletas žvyro dangos kelių yra Pajūrio regioninio parko teritorijoje. Žvyro dangos keliai yra palei Trumpės ir Žvelsos upes, žvyro ir asfalto keliai – palei Agluonos ir Aisės upes, dauguma kelių palei Minijos upę taip pat yra žvyro (minkštos) dangos. Palei Tenenio upę taip pat yra žvyro dangos keliai. Keliai palei Karaliaus Vilhelmo kanalą, kurie patenka į Lūžijos botaninio draustinio, Kliošių kraštovaizdžio draustinio teritorijas yra minkštos dangos, tačiau krašto keliai, kurie kerta Karaliaus Vilhelmo kanalą, yra



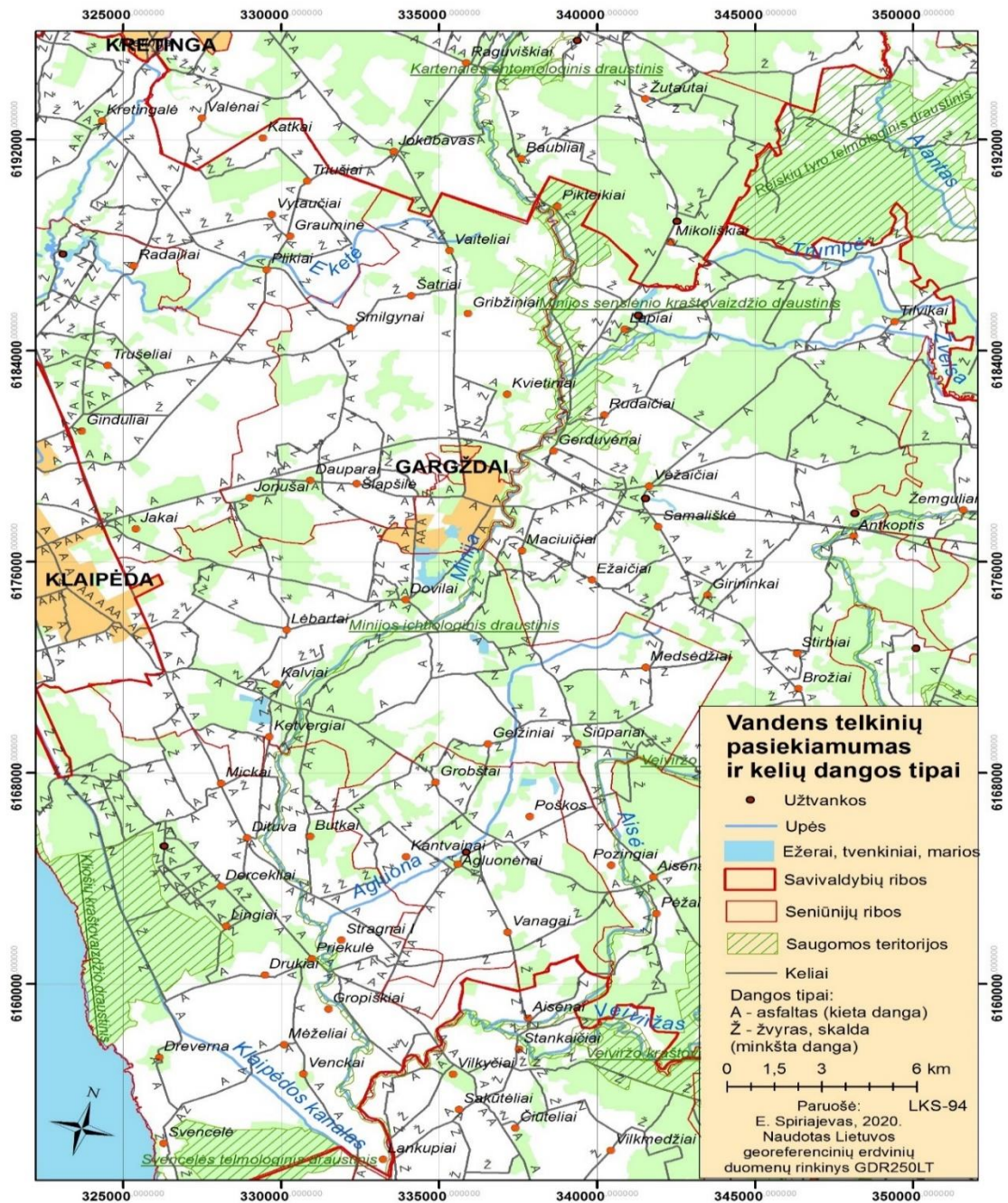
asfalto dangos, kas iš esmės sukuria palankias sąlygas Vilhelmo kanalo pasiekiamumui. Apskritai, Klaipėdos rajono vandens telkinių ir pakrančių teritorijų (Drevernos ir Svencelės) pasiekiamumas yra geras. Nuo Priekulės iki Drevernos driekiasi geros kokybės asfalto kelias, asfalto kelio danga (kiek susiaurintas kelias) driekiasi nuo Drevernos iki Svencelės. Svencelėje, intensyviai plėtojant pakrančių turizmą ir vykdant intensyvius užstatymus, ateityje iškilis poreikis šią kelio atkarpą asfaltuoti. Apibendrinus kelių išsidėstymą vandens telkinių pasiekiamumui nustatyta, kad esminių kliūčių vandens turizmo plėtotei, pramogų prie vandens organizavimui bei turistų (lankytojų) pritraukimui nėra.



26 pav. Klaipėdos miesto ir jo apylinkių, Kuršių nerijos šiaurinės dalies kelių geografija

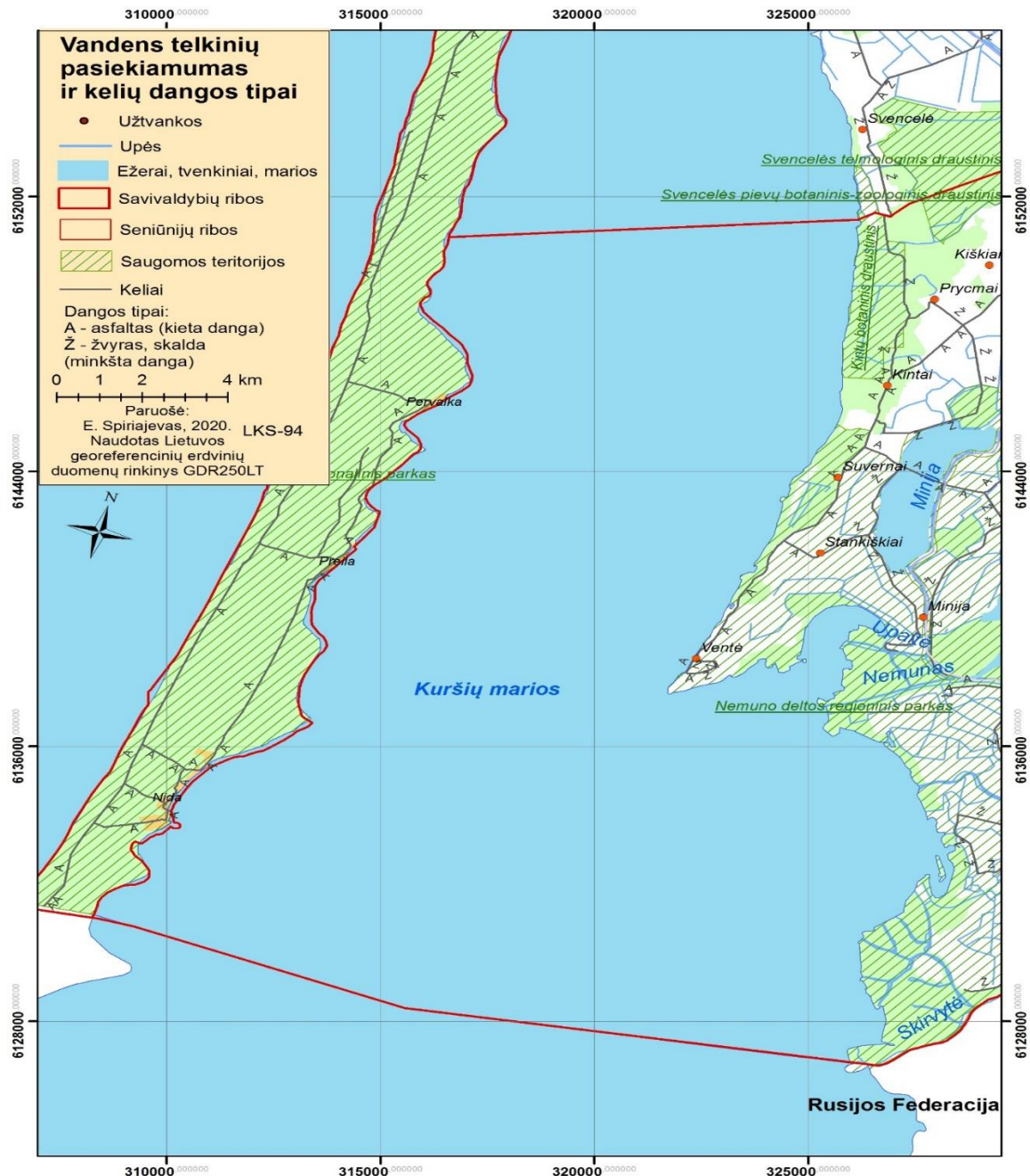
Vandens telkinių pasiekiamumas ir kelių danga Šilutės rajone skiriasi nuo Klaipėdos rajono., pavyzdžiui, ties Lankupiais (Klaipėdos rajono pusėje) yra asfalto keliai, o kitame Minijos upės krante vyrauja žvyruoti keliai (Šilutės r.) (28–30 pav.). Žvyro dangos kelių šiame rajone yra ir daugiau, pavyzdžiui, nuo Lankupių iki Saugų, taip pat palei Veiviržo ir Ašvos upes, palei Tenenio upę, taip pat nuo Stankiškių iki Minijos kaimo, ir Kniaupo įlankos, nuo Prycmų iki tvenkinių, nuo Šyšgirių iki Kurpynės upės žiočių. Taip pat daugiausia žvyruotos kelio dangos yra Rusnės saloje (nuo Rusnės iki Skiryvės, Vorusnės ir kitų vietovių, kurios pavasarį yra užliejamos. Sausgalvių bei Rupkalvių pelkynuose taip pat yra minkštos dangos keliai.

Vertinant pagal asfalto dangos kelių pasiskirstymą, patogūs privažiavimai yra prie Ventės rago, Uostadvario, Kintų (tik prie Kintų prielaukos veda asfalto ir žvyruotos dangos kelias). Iš esmės pakrančių teritorijų ir kitų vandens telkinių pasiekiamumas keliais yra patogus ir nekomplikuotas. Diskomfortą sudaro minkštos dangos kelių dulkingumas kai važiuoja keletas transporto priemonių viena paskui kitą į Minijos kaimą, prie Kniaupo įlankos, po Rusnės salą, tačiau tai tik laikini reiškiniai esant kritulių trūkumui šiltuoju metų laiku. Nors Šilutės rajonas neturi masinio turizmo potencialo, tačiau esama kelių būklė ir jų infrastruktūra (žymėjimai) teigiamai lemia galimybes vandens turizmo plėtotei, vandens turizmo paslaugų įvairinimui, naujų vandens turizmo alternatyvių maršrutų kūrimui ir pramoginei rekreacijai prie vandens. Neišnaudotas kelių potencialas dviračių takų formavimui, ypač palei marias, Šyšos, Vorusnės, Pakalnės upes.

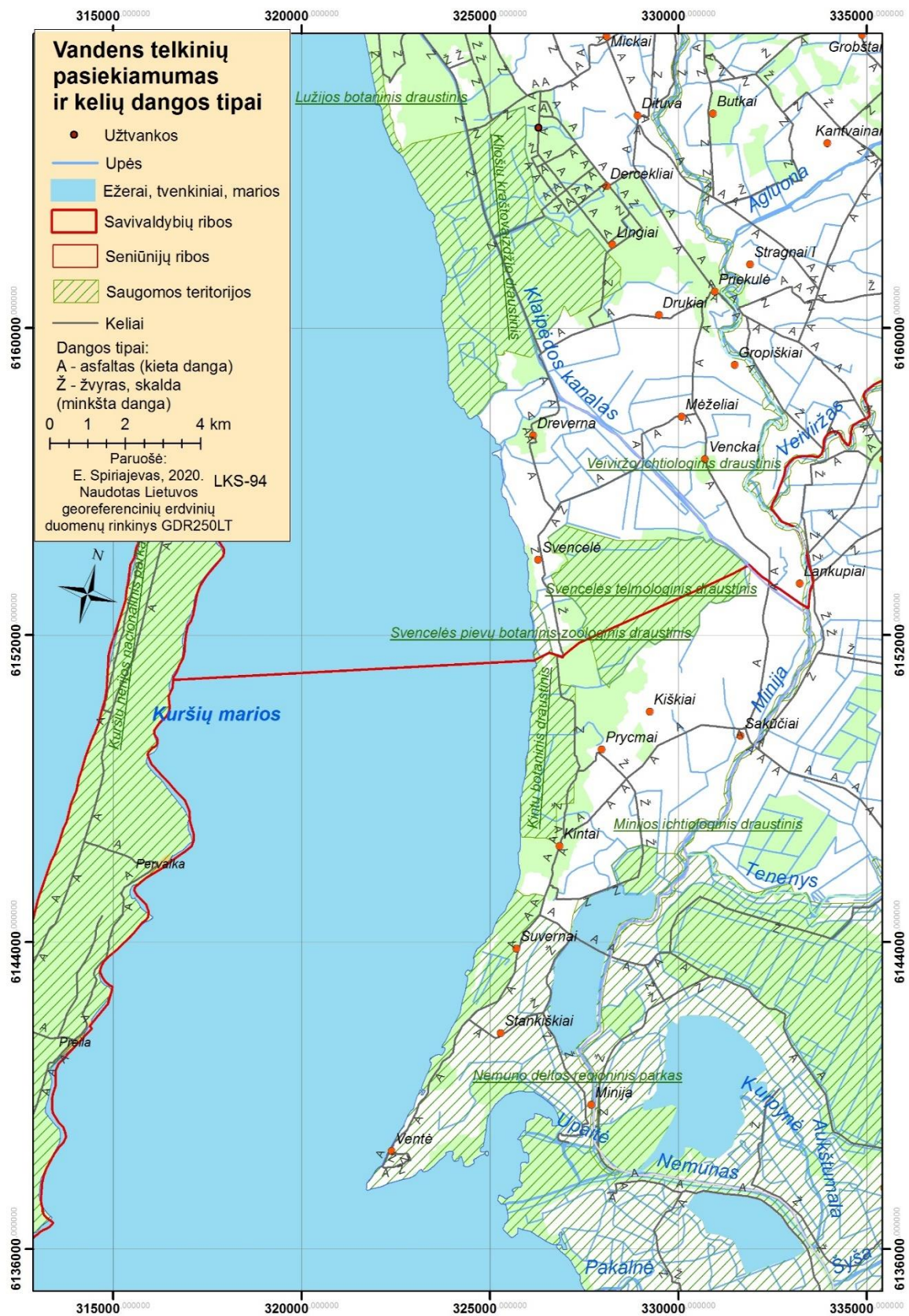


27 pav. Klaipėdos rajono, pamario ir pietinės dalies kelių geografija

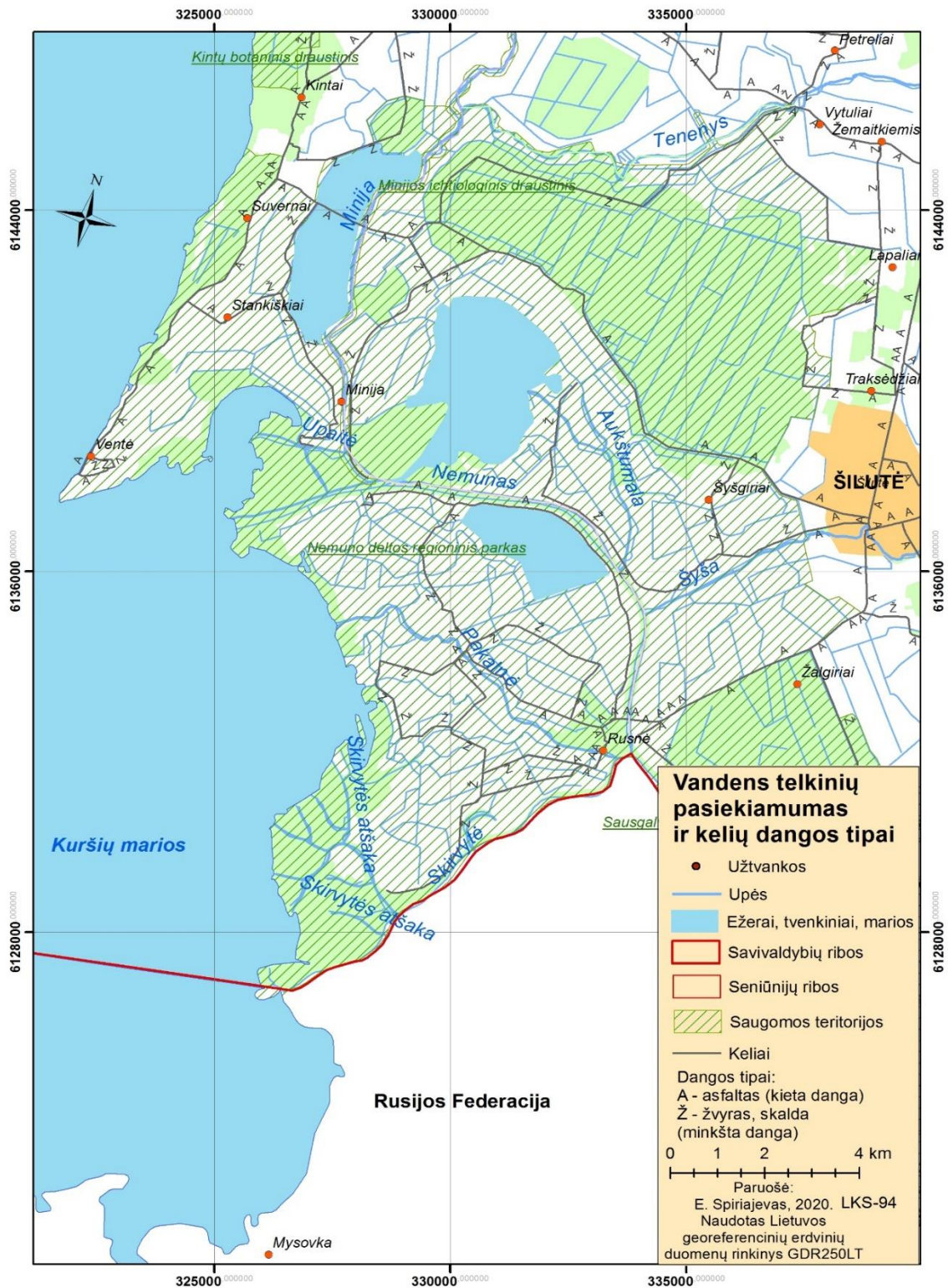
Vertinant pakrančių pasiekiamumą Neringoje, visur prie Kuršių marių ir Baltijos jūros paplūdimių galima privažiuoti asfalto dangos keliais (28 pav.). Neringos miestas ir Klaipėdos miestas – vienintelės savivaldybės, kurių administracinėse teritorijose vyrauja asfalto dangos keliai. Visame Kuršių marių regione individualūs vandens turistai ir vandens turizmo grupių turistai gali privažiuoti prie vandens telkinių. Galima konstatuoti, kad kelių infrastruktūra, privažiavimai yra gerai suplanuoti, žinoma, kai kur trūksta kasmetinės priežiūros ir kritinės būklės likvidavimų.



28 pav. Kuršių nerijos pietinės dalies ir Šilutės rajono vakarinės dalies kelių geografija



29 pav. Klaipėdos rajono pietinės dalies ir Šilutės rajono šiaurinės dalies kelių geografija



30 pav. Nemuno deltos kelių geografija Šilutės rajone

## 2.4. Svarbiausios turizmo įmonės ir jų vykdomos vandens turizmo (rekreacijos) paslaugos

Renkant informaciją apie svarbiausias įmones ir jų vykdomas vandens turizmo (rekreacijos) paslaugas, nustatyta, kad Kuršių marių regione yra 77 laivai, kurių bendras talpumas yra 1676 keleiviai. Tiek maksimaliai galėtų būti plukdoma vandens turistų, jeigu visi laivai vienu metu išplauktų į maršrutus, pramogines išvykas. Kiekvienoje savivaldybėje mažųjų laivų savininkai yra sudarę atskirus vandens pramoginių paslaugų klasterius, kuriuos įvardina kaip asociacijas, į kurias įsijungia ir vandens turizmo paslaugų teikėjai. Toks įmonių apjungimas didina konkurenciją vandens turizmo ir pramoginių paslaugų rinkoje ir konkurenciją tarp pačių vandens turizmo paslaugų teikėjų. Renkant informaciją buvo susidurta su duomenų tikslumo problema apie mažuosius laivus. Mažųjų laivų savininkai dažnai nurodydavo 5–7 kitų mažųjų laivų savininkus, laivų pavadinimus (4 lentelė). Nei vienas negalėjo tiksliai įvardinti kiek yra naudojama mažųjų laivų pramoginiams plaukiojimams, rekreacinei žvejybai. Tiksliai nurodydavo laivų pavadinimus ir jų savininkus, kurie vykdo maršrutinius plaukiojimus. Duomenų sisteminimas apie mažųjų laivų tipus ir jų skaičių savivaldybėse buvo atliktas tikslinant informaciją pagal 3–4 informacijos šaltinius.

4 lentelė

**Mažųjų laivų skaičius savivaldybėse pagal nustatytus klasterius**

Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa
1 kateris, talpumas* 6	5 kateriai, talpumas 36	1 kateris, talpumas 4	3 laivai, talpumas 180
2 laivai, talpumas 280	9 laivai, talpumas 229	4 laivai, talpumas 224	2 kateriai, talpumas 27
1 jūrinė jachta, talpumas 8,	1 burinė jachta, talpumas 6	1 burvaltė, talpumas 18	5 jachtos, talpumas 100
	1 burinis laivas (reisinė valtis), talpumas 18		1 burinė valtis kurėnas, talpumas 12
			1 senovinė motorinė valtis, talpumas 8
Iš viso vietų: 294	Iš viso vietų: 289	Iš viso vietų: 246	Iš viso vietų: 327
Iš viso laivų: 4	Iš viso laivų: 16	Iš viso laivų: 6	Iš viso laivų: 12
Bendras laivų skaičius: 38      Bendras laivų talpumas turistų (pramogautojų) plukdymui: 1 156 vietos			

\*Talpumas nurodytas keleivių vietomis.

Sudaryta pagal ekspertinio vertinimo duomenis, 2020 m.

Klaipėdos rajono Drevernos prielaukoje yra laivas-keltas „Gilija“, kurio talpumas iki 50 keleivių. Anksčiau vykdė plaukiojimus maršrutu Dreverna-Juodkrantė. 2019 ir 2020 m. sezono metu plaukiojimus vykdė laivas „Benas“. Klaipėdos rajone laivų nuomos paslaugas teikia Drevernos mažųjų laivų uostas, iš viso siūlo 19 laivų nuomai pramoginiam plaukiojimui po Kuršių marias. Klaipėdos rajono TIC'o informacijoje nurodoma, kad rajone pramoginius plaukiojimus vykdė 12 laivų (kiekvienais metais skaičius skiriasi dėl laivų savininkų galimybių organizuoti pramoginius plaukiojimus).

Kitą stambų vandens turizmo klasterį sukūrė UAB „Jovila“, kuri veiklą vykdo visame regione. Ši įmonė savo veikloje apjungia apie 74 laivus, katerius, jachtas. Šis klasteris didžiausias visame Lietuvos Kuršių marių regione. Teikia tarpininkavimo paslaugas ir siūlo įvairaus spektro galimybes vandens turizmo (pramoginių plaukiojimų) organizavimui. Klaipėdoje individualiai galima laivus pramoginiam plaukiojimui išsinuomoti iš kitų 9 įmonių (pavyzdžiui, laivus pramoginiam plaukiojimui po Kuršių marias „Orka“, „Delfinas“, „Lagūna“, „Vasara“, „Venus“, „Forelle“ ir kt., kai kurie iš jų su mažesniu keliautojų skaičiumi plaukia net į Baltijos jūrą – 3–4 km už jūros vartų (molų).

Neringoje pramoginius plaukiojimus teikia 7 įmonės. Itin tikslų įmonių skaičių sudėtinga nustatyti, nes nemažai mažųjų laivų savininkų pramoginių plaukiojimų paslaugas teikia dirbdami pagal verslo liudijimus (ne

visi turi įkūrę įmones) ir tik sezoninės laivybos metu, todėl realus vandens pramoginių paslaugų teikėjų skaičius Neringoje, tikėtina, kad yra didesnis.

Šilutės rajone veikia apie 19 įmonių, kurios teikia laivų nuomos paslaugas pramoginiams plaukiojimams Nemuno deltos upėmis ir Kuršių mariomis. Žinomesnės įmonės yra „Mėlynasis karpis“ UAB „Kintai“, Šilutės turizmo informacijos centras, Šilutės mažųjų laivų uostas, UAB „Atmata“. Taip pat išskylas laivais organizuoja kaimo turizmo sodybų savininkai Rusnėje, Šyžoje bei kiti smulkūs paslaugų teikėjai, kurie viešai nesiskelbia. Jų teikiamas mažų laivų nuomos paslaugas žino turizmo verslų savininkai.

Išanalizavus Šilutės rajono TIC'o duomenų bazę, centras yra apjungęs 26 laivus, 4 katerius, 1 venterinę valtį ir 1 jachtą į Šilutės rajono vandens turizmo klasterį – iš viso 32 vandens transporto priemonės, kurios priklauso skirtingoms įmonėms ir fiziniams asmenims. Bendras šių transporto priemonių talpumas yra 823 vietos vandens turistams, kas sudaro beveik 50,3 proc. viso talpumo Lietuvos Kuršių marių regione. Šilutės rajone yra apie 41 proc. visų Kuršių marių mažųjų laivų, kurie naudojami vandens turizmui.

Apibendrinant galima konstatuoti, kad Lietuvos Kuršių marių regione yra 75–77 mažieji laivai, kurių bendras talpumas yra 1676 vietos, iš kurių 823 vietos yra laivuose, registruotuose Šilutės rajone. Šio rajono vandens turizmo klasteris yra didžiausias regione ir vandens turizmo maršrutai labiausiai organizuojami po Nemuno deltos upyną, į Kuršių neriją (Nidą). Taip pat organizuojama pramoginė rekreacinė žvejyba. Laivų nuomos įmonės Klaipėdoje organizuoja plaukiojimus Kuršių mariomis, dažniausiai iki Juodkrantės ir kiek toliau iki Naglių rezervato Kuršių nerijoje, o taip pat pramoginius plaukimus į Baltijos jūrą, už jūros vartų (molų). Ne sezono metu organizuoja pramoginės žvejybos išvykas Kuršių mariose ir Baltijos jūroje. Klaipėdoje veikia įmonė UAB „Jovila“, kuri rinkoje pozicionuojasi kaip vandens turizmo agentūra. Savo veikloje apjungia 75 laivus. Sudaro didžiausią vandens turizmo įmonių klasterį, kuriam priklauso laivų nuomos įmonės ir laivų savininkai iš viso rajono.

Neringos laivų savininkai plukdo turistus po Kuršių marias iki Ventės rago, Minijos kaimo, o taip pat teikia populiarias trumpo plaukiojimo išvykas iki Mirusiųjų ir Parnidžio kopų (plaukimams iki Parnidžio taikomi ribojimai ir draudžiama priplaukti arčiau nei 630 m iki valstybinės Lietuvos Respublikos–Rusijos Federacijos vandens sienos mariose). Arčiau nei 630 m iki valstybinės sienos gali priplaukti mokslininkai, atliekantys vandens ekosistemų tyrimus bei valstybinių tarnybų specialistai iš anksto gavę leidimus. Vandens turizmo tikslais iki valstybinės vandens sienos plaukti yra draudžiama, išskyrus atvejus, kai iš anksto suplanuotas vandens sienos kirtimas.

Klaipėdos rajone plaukimai vyksta iš Dreverno uosto į Juodkrantę (vasaros sezono metu). Planuojama organizuoti maršrutus iš Dreverno į Nidą, Pervalką arba Preilą. Ekspertiniu vertinimu nustatyta, kad veikia dar vienas laivų nuomos ir vandens turizmo klasteris, kuris apima Nidą, Klaipėdą ir Šilutės rajoną. Apie šio klasterio steigėjus duomenų nėra, tačiau, galima manyti, kad tokių laivų nuomos ir vandens turizmo paslaugų teikėjų apjungtų verslo modelių regione yra ir daugiau, ypač Šilutės rajone sąveikoje su kaimo turizmo verslo modeliais. Šilutėje buvo įkurtas Šilutės vandens turizmo centras, kurio geolokacija yra Šilutės mažųjų laivų uoste. Įvairiuose šaltiniuose pateikiama skirtinga informacija apie šio centro veiklą. Šilutės rajono strateginės plėtros plane 2015–2024 m. numatyta įkurti vandens turizmo centrą, tačiau pagal savivaldybės pateiktą strateginio plano įgyvendinimo ataskaitą už 2019 m. (2020 m. balandžio 24 d.) toks centras dar nebuvo įsteigtas. Galima konstatuoti, kad šio centro veikla yra susieta su Šilutės mažųjų laivų uosto veikla ir priklauso privačiai iniciatyvai.

Vandens turizmo paslaugų struktūroje taip pat svarbios baidarių, vandens plaustų, katamaranų nuomos įmonės, kurios teikia šio inventoriaus nuomos paslaugas. Klaipėdos rajone šias paslaugas teikia 6, o Šilutės rajone – 12 inventoriaus nuomos įmonių. Konkurenciją sudaro vandens turizmo (rekreacijos) inventoriaus nuomos įmonės iš Šilalės ir Kretingos rajonų. Siekiant veiksmingesnio Minijos upės įveiklinimo vandens turizmo organizavimui, siūloma svarstyti galimybę sukurti vandens turizmo upėmis baidarių įleidimo į Minijos upę tinklą, kurio taškai galėtų būti Minijos upės vidurupyje Gerduvėnuose (Vėžaičių seniūnija), prie tilto per Miniją (Kurto Baltzerio gatvė Šernų kaime šalia Šernų miško (Dovilų seniūnija), taip pat Priekulėje, Lankupiuose, prie tilto per Karaliaus Vilhelmo kanalą ties Pjaulių ir Klišių gatvėmis (Priekulės seniūnija), Sakūčiuose (Kintų seniūnija, Šilutės rajonas). Suformuotas baidarių ir plaustų įleidimo vietų tinklas pagerins sąlygas vandens turizmo skatinimui Minijos upe iki pat jos žemupio. Šios vietos turi būti pritaikytos baidarių,

plaustų nuleidimui, iškėlimui, bent kartą metuose sutvarkomos prieš plaukimų sezoną, turi būti pastatyti informaciniai stendai.

## **2.5. Svarbiausi turistų srautai ir turizmo teritoriniai arealai pakrantėse**

### **Turistų srautai**

Pastaruosius dešimt metų Lietuvoje turistų skaičius didėjo. Prognozuojama, kad 2020 m. bus suaktyvinta nacionalinio turizmo rinka dėl sumažėjusio poreikio išvykstamajam tarptautiniam turizmui.

Jungtinių Tautų Pasaulio Turizmo organizacijos (JTPTO) duomenimis, 2018 m. pasaulyje buvo apie 1,4 mlrd. tarptautinių turistų, kurie lankėsi skirtingose pasaulio valstybėse. Vidutiniškai turistų skaičius pasaulyje kasmet didėja apie 5 proc. ir 2019 m. buvo apie 1,47 mlrd. Tarptautinių turistų skaičių 2020 m. kol kas anksti prognozuoti, tačiau jų bus mažiau dėl didėjančių vietinio turizmo srautų. Tokia tendencija 2020 m. būdinga daugeliui pasaulio valstybių.

Vertinant pagal įvairius turizmo srautų rodiklius 2014–2018 m. Lietuvoje vyko tarptautinio atvykstamojo turizmo srauto didėjimo tendencija (atvykusiųjų turistų skaičius kruiziniais laivais, jūriniais keltais, jachtomis, kitais laivais, oro ir sausumos transportu).

5 lentelė

### **Atvykstamojo tarptautinio turizmo rodiklių dinamika Lietuvoje 2014–2018 m.**

<b>Turistų segmentas</b>	<b>2014 m.</b>	<b>2015 m.</b>	<b>2016 m.</b>	<b>2017 m.</b>	<b>2018 m.</b>
Atvykusių užsienio turistų skaičius	2 063 000	2 071 000	2 296 000	2 523 000	2 825 000
Atvykusių turistų skaičius kruiziniais laivais	58 000	60 000	64 000	75 000	70 000
Atvykusių turistų skaičius jūriniais keltais, jachtomis, kitais laivais	29 000	31 000	34 000	40 000	49 000
Atvykusių turistų skaičius oro transportu	736 000	785 000	904 000	1 044 000	1 234 000
Atvykusių turistų skaičius sausumos transportu	1 297 000	1 256 000	1 354 000	1 440 000	1 542 000
Atvykusių turistų skaičius auto keliais	1 135 000	1 140 000	1 211 000	1 298 000	1 392 000
Atvykusių turistų skaičius geležinkeliais	103 000	73 000	94 000	82 000	87 000
Atvykusių turistų skaičius kitu transportu	59 000	43 000	49 000	59 000	63 000

Šaltiniai: <https://www.macrotrends.net/countries/LTU/lithuania/tourism-statistics>;  
Lithuania: Country-specific: Basic indicators (Compendium) 2014–2018 (12.2019)

Lithuania country profile, 2019

(<https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.5555/unwtotfb0440010020142018201912>)

Pagal JTPTO apskaičiuojamą tarptautinio turizmo srauto metodiką, apie 4 proc. visų turistų yra vandens turistai (keliaujantys laivais didesnius ir mažesnius atstumus). Žvelgiant į Lietuvos tarptautinio turizmo



statistikos duomenis, atvykusių turistų skaičių kruiziniais laivais ir kitomis vandens transporto priemonėmis (jūriniais keltais, jachtomis, kitais laivais), pavyzdžiui, 2014 m. buvo 87 000, kas nuo bendro tarptautinių turistų srauto sudarė 4,21 proc. visų turistų, ir atitinkamai 2015 m. – 4,39 proc., 2016 m. – 4,26 proc., 2017 m. – 4,55 proc., 2018 m. – 4,21 proc., ir tai pažymi, kad jūrinių tarptautinių turistų ir kitų atvykstančių užsienio turistų skaičius Lietuvoje iš esmės yra artimas bendram pasauliniam vidurkiui (4,0 proc.) (5 lentelė).

Lyginant vietinių turistų ir užsienio turistų skaičių pagal apgyvendinimo įstaigų duomenis, aiškėja tokios tendencijos:

- kasmet didėjo vietinių ir tarptautinių turistų skaičius;
- vietinių ir tarptautinių turistų pasiskirstymas (proc.) panašus;
- būdingas nežymus tarptautinių turistų skaičiaus didėjimas bendroje turistų struktūroje (6 lentelė).

6 lentelė

#### Turistų skaičius pagal apgyvendinimo įstaigų duomenis

Turistų segmentas	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
Bendras turistų sk.	2 673 530	2 805 808	3 064 517	3 253 204	3 620 000
Vietinių turistų sk.	1 316 695	1 417 321	1 546 627	1 669 403	1 880 000
Vietinių turistų dalis (%)	49,25	50,51	50,47	51,30	51,93
Tarptautinių turistų sk.	1 356 835	1 388 487	1 517 890	1 583 801	1 740 000
Tarptautinių turistų dalis (%)	50,75	49,49	49,53	48,70	48,07

Šaltinis: Lietuvos turizmo statistika 2017 (2018).

Lithuania: Country-specific: Basic indicators (Compendium) 2014–2018 (12.2019).

Pagal perskaičiuotus (išvestinius) Lietuvos turistų srautų duomenis, bendroje turistų struktūroje didėja vietinių vandens turistų skaičius ir didėja tarptautinių vandens turistų skaičius. Tokia tendencija palanki šalies ir ypač Kuršių marių regiono turizmo rinkai. Vietos gyventojai vis labiau domisi vandens turizmu, poilsio prie vandens galimybėmis skirtingose vietovėse.

Taikant prielaidą, kad apie 4 proc. visų turistų keliauja vandens transporto priemonėmis, galima išvesti vidutinius vandens turistų skaičius – vietinių (nacionalinių) turistų ir tarptautinių (užsienio) turistų (7 lentelė).

7 lentelė

#### Išvestiniai vandens turistų skaičiai Lietuvoje 2014–2018 m.

Turistų segmentas	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
Vietinių turistų sk.	1 316 695	1 417 321	1 546 627	1 669 403	1 880 000
Vietinių vandens turistų sk.	52 667	56 692	61 865	66 776	75 200
Tarptautinių turistų sk.	1 356 835	1 388 487	1 517 890	1 583 801	1 740 000
Tarptautinių vandens turistų sk.	54 273	55 539	60 715	63 352	69 600

Taikant prielaidą, kad apie 4 proc. visų turistų keliauja vandens transporto priemonėmis, galima išvesti vidutinius vandens turistų skaičius – vietinių (nacionalinių) turistų ir tarptautinių (užsienio) turistų.

Išvestiniai vandens turistų skaičiai gali būti koreguojami, atsižvelgiant, kad 2016–2018 m. kasmet privačiame sektoriuje nakvynės paslaugas per įvairias užsakymo platformas perka apie 245 000 asmenų.

Ekspertų paskaičiuoti išvestiniai rodikliai, 2020 m.

Turistų (lankytojų) srautų dinamika priklauso ir nuo apgyvendinimo paslaugų infrastruktūros išvystymo, paslaugų kokybės. Oficialiosios statistikos šaltiniuose pateikiami tiksliausi duomenys apie viešbučius, kas leidžia įvertinti lankytojų pasiskirstymą regione (8 lentelė).

8 lentelė

**Viešbučių skaičius Klaipėdos regione 2015–2017 m.**

Vietovė	2015 m. (skaičius ir proc. dalis)	2016 m. (skaičius ir proc. dalis)	2017 m. (skaičius ir proc. dalis)
Klaipėdos m.	29 / 7,5 proc.	29 / 7,5 proc.	29 / 7,5 proc.
Klaipėdos r.	5 / 1,3 proc.	4 / 1,03 proc.	4 / 1,03 proc.
Šilutės r.	6 / 1,55 proc.	6 / 1,55 proc.	6 / 1,55 proc.
Neringos m.	16 / 4,13 proc.	14 / 3,61 proc.	14 / 3,61 proc.
Palangos m.	48 / 12,4 proc.	44 / 11,36 proc.	42 / 11,08 proc.
Kretingos r.	2 / 0,51 proc.	2 / 0,51 proc.	3 / 0,79 proc.
<b>Iš viso Lietuvoje</b>	<b>387 / 100 proc.</b>	<b>387 / 100 proc.</b>	<b>379 / 100 proc.</b>

Oficialiosios statistikos šaltiniuose viešbučių skaičius pateikiamas pagal apskritis. Nors nuo 2010 m. apskričių administracijos panaikintos, tačiau administracinis suskirstymas galioja. Šioje studijoje Klaipėdos apskritis taip pat vadinama Klaipėdos regionu. Toks terminas vartotinas ir kitose galimybių studijose.

Šaltinis: Turizmas Lietuvoje 2017 (2018). Lietuvos Statistikos departamentas, 2020 m.

Daugiausia viešbučių yra Palangoje (11,8 proc.), Klaipėdoje (7,5 proc.), Neringoje (3,61 proc.), lyginant su bendra situacija Lietuvoje. Viešbučių skaičiai yra mažai kintantys, nes poreikiai regiono rinkoje yra patenkinti.

9 lentelė

**Numerių skaičius Klaipėdos regiono viešbučiuose 2015–2017 m.**

Vietovė	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Klaipėdos m.	1 108 / 8,23 proc.	1 079 / 7,97 proc.	1 146 / 8,43 proc.
Klaipėdos r.	53 / 0,39 proc.	33 / 0,24 proc.	33 / 0,24 proc.
Šilutės r.	98 / 0,72 proc.	98 / 0,72 proc.	98 / 0,72 proc.
Neringos m.	533 / 3,96 proc.	461 / 3,41 proc.	418 / 3,07 proc.
Palangos m.	1 536 / 11,41 proc.	1 471 / 10,86 proc.	1 347 / 9,91 proc.
Kretingos r.	76 / 0,56 proc.	42 / 0,31 proc.	107 / 0,78 proc.
<b>Iš viso Lietuvoje</b>	<b>13 455 100 proc.</b>	<b>13 533 100 proc.</b>	<b>13 586 100 proc.</b>

Šaltinis: Turizmas Lietuvoje 2017 (2018). Lietuvos Statistikos departamentas, 2020 m.

Didžiausias viešbučių numerių skaičius yra Palangoje, Klaipėdoje. Bendras numerių skaičius Kuršių marių regiono viešbučiuose 2017 m. buvo 1695 numeriai, kas sudarė beveik 12,5 proc. visų numerių skaičiaus viešbučiuose Lietuvoje (9 lentelė).

## Vietų skaičius Klaipėdos regiono viešbučiuose 2015–2017 m.

Vietovė	2015 m. (skaičius ir proc. dalis)	2016 m. (skaičius ir proc. dalis)	2017 m. (skaičius ir proc. dalis)
Klaipėdos m.	2276 / 8,19	2149 / 7,72	2401 / 8,54
Klaipėdos r.	138 / 0,49	84 / 0,30	84 / 0,3
Šilutės r.	217 / 0,78	217 / 0,78	217 / 0,77
Neringos m.	1165 / 4,19	1062 / 3,81	908 / 3,23
Palangos m.	3289 / 11,84	3119 / 11,21	2880 / 10,24
Kretingos r.	279 / 1,0	91 / 0,32	341 / 1,21
<b>Iš viso Lietuvoje</b>	<b>27 763 / 100</b>	<b>27 810 / 100</b>	<b>28 103 / 100</b>

Šaltinis: Turizmas Lietuvoje 2017 (2018). Lietuvos Statistikos departamentas, 2020 m.

Didžiausias vietų skaičius viešbučiuose Klaipėdoje, Neringoje ir Palangoje, o bendras vietų skaičius Kuršių marių regiono viešbučiuose (2017) buvo 3 610, kas sudarė 12,84 proc. visų vietų skaičių viešbučiuose Lietuvoje (10 lentelė).

## Apgyvendintų turistų skaičius Klaipėdos regiono viešbučiuose 2015–2017 m.

Vietovė	2015 m.		2016 m.		2017 m.	
	Iš viso turistų (sk. ir proc. dalis)	Užsienio turistų (sk. ir proc. dalis)	Iš viso turistų (sk. ir proc. dalis)	Užsienio turistų (sk. ir proc. dalis)	Iš viso turistų (sk. ir proc. dalis)	Užsienio turistų (sk. ir proc. dalis)
Klaipėdos m.	168 661 / 8,78	92 189 / 7,92	178 084 / 8,64	94 835 / 7,54	203 572 / 9,23	99 391 / 7,65
Klaipėdos r.	2 473 / 0,12	447 / 0,04	2 227 / 0,11	537 / 0,04	2 693 / 0,12	606 / 0,04
Šilutės r.	7 562 / 0,39	2242 / 0,19	8 462 / 0,41	2 094 / 0,17	9 114 / 0,41	2 381 / 0,18
Neringa	26 185 / 1,36 proc.	13825 / 1,18 proc.	24 412 / 1,18 proc.	13 903 / 1,10 proc.	23 594 / 1,07 proc.	13 574 / 1,04 proc.
Palangos m.	13 7330 / 6,84 proc.	36366 / 3,12 proc.	149 403 / 7,25 proc.	40 129 / 1,19 proc.	171 840 / 7,79 proc.	48 974 / 3,77 proc.
Kretingos r.	4 228 / 0,22 proc.	1342 / 0,11 proc.	4 482 / 0,22 proc.	1 220 / 0,10 proc.	23 760 / 1,07 proc.	3 589 / 0,27 proc.

<b>Iš viso Lietuvoje</b>	1 919 701 100,0 proc.	1 163 120 100,0 proc.	2 060 659 100,0 proc.	1 257 875 100,0 proc.	2 204 517 100,0 proc.	1 298 935 100,0 proc.
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Šaltinis: Turizmas Lietuvoje 2017 (2018). Lietuvos Statistikos departamentas, 2020 m.

2017 m. Kuršių marių regiono viešbučiuose buvo apsistoję 238 973 lankytojai, kas sudarė 10,84 proc. visų svečių viešbučiuose Lietuvoje (11 lentelė). Vien svečių iš užsienio buvo apsistoję 115 952, tai sudarė 8,92 proc. visų užsienio svečių apsistojusių viešbučiuose Lietuvoje. Daugiausia viešbučiuose buvo apsistoję Lietuvos gyventojai, o iš užsienio šalių: latviai, lenkai, rusai, vokiečiai, baltarusiai, estai, britai, italai, ispanai, prancūzai, norvegai, amerikiečiai.

Klaipėdos regione 2019 m. 70,5 proc. visų turistų buvo nacionaliniai (vietiniai) turistai ir 29,5 proc. užsienio (tarptautiniai) turistai. Lyginant pagal visus Lietuvos regionus (10 apskričių), čia lankėsi 27,7 proc. visų vietinių ir 12,6 proc. visų užsienio turistų. 2019 m. viešbučių užimtumas Klaipėdoje buvo 58,8 proc. (2018 m. 60,4 proc.), Neringoje – 34,4 proc. (2018 m. 36,4 proc.), ir Palangoje 43,2 proc. (2018 m. 44,2 proc.). 2019 m. Klaipėdos mieste apgyvendinimo įstaigų (viešbučių) duomenimis daugiausia buvo apsistoję Lietuvos turistai (131,1 tūkst.), turistai iš Vokietijos (40,3 tūkst.), Latvijos (12,6 tūkst.), Rusijos (11,4 tūkst.), Lenkijos (6,5 tūkst.), taip pat iš Baltarusijos, Estijos, JAV, Suomijos, Italijos, Prancūzijos, Jungtinės karalystės.

Turizmo informacijos centrai taip pat renka bei apibendrina turistų (lankytojų) srautų duomenis, kurie atspindi tik tuos lankytojus, kurie lankėsi turizmo informacijos centruose ir domėjosi apie lankomus objektus, įdomybes, pramogas, pažintinės rekreacijos galimybes.

12 lentelė

#### Klaipėdos m. turizmo ir kultūros informacijos centro turistų srautų duomenys 2015–2019 m.

Turistų segmentas	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.
Užsienio turistai	50 404 (iš 43 valstybių)	50 498 (iš 110 valstybių)	46 702 (iš 110 valstybių)	47 019 (iš 71 valstybės)	46 824 (iš 122 valstybių)

Šaltinis: Klaipėdos TIC'o duomenys, 2020 m.

Klaipėdos miesto turizmo informacijos centre, ypač turizmo sezono metu, nuo gegužės iki rugsėjo mėn. labiausiai lankosi užsienio turistai (12 lentelė). Daugiausia jų iš Vokietijos, Latvijos, Lenkijos, Rusijos, Estijos, Ispanijos, Italijos, Prancūzijos, JAV. Nors lankytojų skaičius turi tendenciją mažėti, tačiau tai paaiškinama dėl didėjančio turistų savarankiškumo renkant informaciją apie turizmo įdomybes, pramogines paslaugas. Kasmet vis daugiau turistų domisi miestu savarankiškai studijuodami įvairius informacijos šaltinius.

13 lentelė

#### Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro turistų srautų duomenys 2015–2019 m.

Turistų segmentas	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.
Lietuvos	6 319	7 543	8 595	9 661	9 928
Užsienio	1 240	827	840	752	789
<b>Iš viso:</b>	<b>7 559</b>	<b>8 369</b>	<b>9 435</b>	<b>10 413</b>	<b>10 717</b>

Šaltinis: Klaipėdos rajono TIC'o duomenys, 2020 m.

Rajono turistų srautai didėja, tačiau užsienio turistų skaičius bendroje turistų struktūroje mažėja (13 lentelė). Tai paaiškinama, kad rajone daugiau lankosi vietiniai turistai, o tarptautinio turizmo rinka rajone yra tik formavimosi etape. Rajono turizmo sektoriaus ir infrastruktūros plėtotėje yra daug nuveikta, kas labai stiprina jo patrauklumą ir konkurencingumą ypač vietinio (regioninio) turizmo rinkoje. Kuriami nauji originalūs turizmo produktai, išskirtinis dėmesys teikiamas turizmo klasterio stiprinimui bendradarbiaujant su Šilutės rajono turizmo verslo subjektais.

Neringos turizmo informacijos centras pateikia išsamius duomenis apie lankytojus, kurie ieškojo, domėjosi turizmu ir poilsio galimybėmis (14 lentelė).

14 lentelė

#### Neringos turizmo informacijos centro turistų srautų duomenys 2016–2019 m.

Turistų segmentas	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.
Lietuvos	10 858	11 475	21 944	15 686
Užsienio	22 273	21 668	11 855	32 084
<b>Iš viso:</b>	<b>33 131</b>	<b>33 143</b>	<b>33 799</b>	<b>47 770</b>

Šaltinis: Neringos turizmo informacijos TIC'o duomenys, 2020 m.

Apie 30 proc. apsilankusiųjų Neringos TIC'e yra nacionaliniai (vietiniai) turistai. Užsienio lankytojai sudaro apie 70 proc. (2017 – 2019 m. duomenimis), todėl galima teigti, kad TIC'o teikiamos paslaugos atlieka svarbią reikšmę tarptautinio turizmo skatinimui bei poilsio ir pramogų populiarinimui užsienio turistams. Daugiausia Neringoje lankosi užsienio turistų iš Vokietijos, Latvijos, Prancūzijos, Italijos, Ispanijos, Lenkijos bei Rusijos. Šių valstybių turistai yra potencialūs vandens turizmo paslaugų naudotojai Neringoje. Vandens turizmo paslaugomis domisi tiek nacionaliniai, tiek užsienio turistai.

Šilutės rajono turizmo informacijos centras turistų (lankytojų) srautų duomenų neskelbia, tačiau informaciją apie lankytojų srautus galima rasti Šilutės rajono savivaldybės įvairiose ataskaitose (15 lentelė).

15 lentelė

#### Šilutės rajono turizmo informacijos centro turistų srautų duomenys 2015–2019 m.

Turistai	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.
Lietuvos	3 650	8 128	7 723	9 173	6 713
Užsienio	4 390	6 786	2 430	4 995	3 474
<b>Iš viso:</b>	<b>8 040</b>	<b>14 596</b>	<b>10 153</b>	<b>14 168</b>	<b>10 187</b>

Šaltinis: www.siluteinfo.lt, 2020 m.

Pagal duomenis sudėtinga vertinti turizmo srautų dinamiką Šilutės rajone. Lankytojų skaičiaus dinamika priklauso nuo rajono turizmo paslaugų reklamos ir vykdomų turizmo rinkodaros sprendimų. Lyginant su Neringos situacija, lankytojų skaičius Šilutės rajono TIC'e beveik 5 kartus mažesnis, nacionalinių turistų apsilanko beveik 2,5 karto mažiau, o užsienio turistų – beveik 10 kartų mažiau. Lyginant su Klaipėdos rajono TIC'u, 2018–2019 m. lankytojų skaičius buvo panašus. Šilutės rajone daugiau apsilankė užsienio turistų, beveik 4,4 karto daugiau nei Klaipėdos rajone. Tarptautinio turizmo potencialas Šilutės rajone dar nėra optimaliai darnumo principais pritaikytas užsienio turistų aptarnavimui.

Lankytojų srautai Rusnės saloje nėra dideli, tačiau svarbūs vandens turizmo paslaugų teikėjams, kurie organizuoja plaukiojimus Pakalnės upe iki jos žiočių Kuršių mariose bei Atmatos upe į Minijos kaimą, Kuršių marias, Nidą. Salos etnokultūros ir informacijos centre 2018 m. lankėsi 1 988 nacionaliniai turistai ir 780

užsienio turistų. 2019 m. lankėsi 1533 nacionaliniai ir 1025 užsienio turistai. Lyginant su 2016 ir 2017 m., nacionalinių turistų lankėsi daugiau (3 726 ir 2 642). Nacionalinių turistų skaičiaus mažėjimą sąlygojo estakados statymo darbai, kuomet į salą buvo galima patekti aplinkkeliu, kuris vietos gyventojų nuomone buvo nepatogus, prasta kelio danga. Antra vertus, pastaraisiais metais užsienio lankytojų skaičius į Rusnės salą didėjo dėl noro pažinti unikalią salos geografiją, gamtos, kultūros ir istorijos paveldą, svetingumą kaimo turizmo sodybose, išbandyti vietos verslininkų siūlomus pramoginius plaukiojimus.

Ventės rago ornitologinėje stotyje 2017 m. apsilankė apie 250 tūkst. lankytojų, todėl galima prielaida, kad įvertinus kaimo turizmo sodybų informaciją bei fragmentiškus vandens turizmo paslaugų teikėjų duomenis apie turistų srautus, Šilutės rajone kasmet apsilanko apie 300 000–320 000 turistų (vienadienių ir apsistojančių bent keletui dienų), kurių didžioji dauguma (apie 75–80 proc.) yra nacionaliniai turistai.

Apibendrinant turistų srautų erdvinį pasiskirstymą Kuršių marių regione, daugiausia turistų koncentruojasi Klaipėdoje ir Neringoje, o mažiausiai – Šilutės ir Klaipėdos rajonuose. Klaipėdos rajono geografinė situacija sąlygoja šio rajono skirtingų vietovių ir objektų lankymą turizmo tikslais, tačiau patys turistai nakvynės yra linkę ieškoti Klaipėdoje, Palangoje arba Neringoje. Turizmas Šilutėje yra labiau siejamas su gamtos, ekologijos, kultūros paveldo ir vandens turizmu, tuo tarpu turizmas Klaipėdos rajone yra labiau bendrojo pažintinio pobūdžio, t. y. pagal turistų motyvaciją siekiant susipažinti, aplankyti konkretų objektą, vietovę. Klaipėdos miesto turizmo sektorius siūlo įvairias paslaugas lankytojams. Miestas vis labiau tampa trumpalaikio miesto turizmo destinacija. Neringa ir Palanga labiau traukia lankytojus dėl aktyvaus ir pasyvaus poilsio galimybių prie Baltijos jūros. Jūra – svarbiausias patrauklumo veiksnys, ypač nacionaliniams turistams. Neringa – labiau prabangaus, ramesnio, lėtojo turizmo poilsio vieta. Palanga – aktyvaus poilsio prie jūros vieta. Šilutės rajonas – patrauklus vandens, kaimo, gamtos turizmo mėgėjams. Šiuo atveju Klaipėdos rajono turizmo potencialą būtina toliau gryninti turizmo rinkodaros priemonėmis, stiprinti ir įvairinti turistinio patrauklumo sąlygas. Taip pat reiktų kurti naujas turizmo tapatybes šio rajono turizmo potencialo patrauklumo didinimui, veiksmingai išnaudoti įkurto turizmo klasterio galimybes kuriant integruotus gamtos, kultūros turizmo produktus ir vandens turizmo infrastruktūrą bei integruotus maršrutus, kurie apima abiejų rajonų teritorijas.

### Turizmo teritoriniai arealai pakrantėse

Teritorinių arealų metodu galima nustatyti jų perspektyvinį geografinį išsidėstymą regione. Turizmo plėtotė būna dvejopa: taškinė ir foninė Turizmo sektoriaus paslaugos regione pasiskirsčiusios nevienodai. Vandens turizmo paslaugų išsidėstymas yra itin fragmentiškas, nes ne visur tiriamo regiono teritorijose yra potencialas ir sąlygos vandens turizmo vystymui. Vandens turizmo infrastruktūros planavime būdingas taškinis išsidėstymas sąveikoje su vandens telkinių išsidėstymu. Taškinė vandens turizmo infrastruktūros plėtotė sąlygoja ir vandens turizmo teritorinių arealų (laukų) formavimą, kuriuose iš esmės galima stiprinti vandens turizmo infrastruktūrą, o taip pat rekreacijos prie vandens paslaugas ir kitas turistus aptarnaujančias veiklas. Skirtingai, nei kultūros, gamtos ar pakrančių turizmas, kurių plėtotė yra foninė, ir kuri sąlygoja šių turizmo rūšių puoselėjimą, stiprinimą, vandens turizmo sistemos plėtotė pirmiausiai siejama su konkrečiais vandens telkiniais, kur yra palankios gamtinės geografinės sąlygos.

Teritorinių arealų metodu buvo susistemintos Kuršių marių regiono pakrantės, buvo išskirti esami ir perspektyviniai turizmo teritoriniai arealai, nurodant ir konkrečias vietas vandens turizmo plėtočiai.

16 lentelė

### Turizmo teritoriniai arealai Klaipėdos miesto pakrantėse

Teritorinis arealas	Gamtos turizmas	Ekologijos turizmas	Kultūros turizmas	Pakrančių turizmas	Vandens turizmas	Jūros turizmas	Pramoginė žvejyba	Istorinės atminties turizmas
Klaipėdos senamiestis ir naujamiestis			X	X	X	X	X	X

Kopgalis		X		X	X	X		X
Smiltynė				X	X	X		X
Melnragė-Giruliai	X			X				X

Perspektyvu pritaikyti Dangės upę vandens turizmui nuo Tauralaukio iki upės žiočių.  
Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Klaipėdos miesto pakrantėse didžiausia turizmo rūšių įvairovė išsiskiria Senamiestis, Naujamiestis ir Kopgalis (16 lentelė). Iš turizmo rūšių labiausiai išsiskiria pakrančių turizmas, istorinės atminties ir jūros turizmas. Vandens turizmas turi didžiausią potencialą Senamiesčio-Naujamiesčio, Kopgalio ir Smiltynės arealuose.

17 lentelė

#### Turizmo teritoriniai arealai Klaipėdos rajono pakrantėse

Teritorinis arealas	Gamtos turizmas	Ekologijos turizmas	Kultūros turizmas	Pakrančių turizmas	Vandens turizmas	Pramoginė žvejyba	Istorinės atminties turizmas	Geoturizmas
Karklė	X	X		X			X	X
Dreverna			X	X	X	X	X	
Svencele	X	X		X	X			X

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Klaipėdos rajono pakrantėse svarbiausias vandens turizmo arealas – Dreverna (17 lentelė). Geoturizmo arealas būdingas Karklei ir Svencelei. Didžiausia turizmo rūšių įvairovė taip pat išsiskiria Dreverna. Pakrančių turizmo potencialas būdingas visiems trimis šio rajono arealams.

Šilutės rajono pakrantėse didžiausia turizmo rūšių įvairovė išsiskiria Rusnės-Pakalnės, Minijos kaimo, Ventės-Šturmų turizmo arealai (18 lentelė). Vandens turizmo plėtotės potencialas apima visus rajono arealus, išskyrus Krokų lanką (dėl aplinkosaugos reikalavimų). Didžiausią perspektyvą turi ekologijos turizmo, istorinės atminties turizmo, geoturizmo, pramoginės žvejybos ir vandens turizmo tęstinis plėtojimas taikant darnumo principus, t. y. minimaliai sąlygojant gamtinių ekosistemų integralumą. Iš Šilutės stacionarios vidaus vandenų prieplaukos perspektyvu organizuoti tarptautinio vandens turizmo maršrutus į Kuršių marių pietines akvatorijas (Kaliningrado srities Rusijos Federacijoje) ir pakrančių gyvenvietes. Ateityje Šilutės mažųjų laivų uostas gali tapti Kuršių marių gėlųjų vandenų tarptautinio turizmo centru.

**Turizmo teritoriniai arealai Šilutės rajono pakrantėse**

Teritorinis arealas	Gamtos turizmas	Ekologijos turizmas	Kultūros turizmas	Pakrančių turizmas	<b>Vandens turizmas</b>	Pramoginė žvejyba	Istorinės atminties turizmas	Geoturizmas
Kintai – Kniaupo įlanka	X	X	X		X		X	
Ventė – Šturmai	X	X		X	X	X		X
Uostadvaris					X	X	X	X
Rusnė – Pakalnė	X	X	X	X	X	X	X	X
Minijos kaimas		X		X	X	X	X	X
Kroko lanka		X						X
Šilutė			X		X		X	

\*Rusnės-Pakrantės areale taip pat yra kaimo turizmo plėtotės potencialas.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Neringoje perspektyviausi yra du turizmo arealai – tai Juodkrantė ir Nida, kurie turi didžiausią potencialą pakrančių turizmo ir vandens turizmo plėtotei (19 lentelė). Taip pat šie arealai išsiskiria didžiausia turizmo rūšių įvairove. Geoturizmas (kopų stebėjimas iš Kuršių marių vandenų), pramoginė žvejyba būdinga Pervalkos, Preilos, Nidos ir Juodkrantės arealams. Alksnynėje yra tik minimalus potencialas plėtoti pakrančių turizmą ir vandens turizmą organizuojant labiau edukacinius plaukiojimus. Šioje vietovėje siūloma neplėtoti jokios veiklos arba sukurti tik minimalią infrastruktūrą gamtinių procesų stebėjimui.

**Turizmo teritoriniai arealai Neringos pakrantėse**

Teritorinis arealas	Gamtos turizmas	Ekologijos turizmas	Kultūros turizmas	Pakrančių turizmas	<b>Vandens turizmas</b>	Pramoginė žvejyba	Istorinės atminties turizmas	Geoturizmas
Alksnynė		X					X	
Juodkrantė	X	X	X	X	X	X	X	X
Pervalka				X	X	X		X
Preila				X	X	X		X
Nida	X	X	X	X	X	X	X	X

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Teritorinių arealų metodu buvo susisteminti ir išskirti upių vandens turizmo plėtotės arealai. Šių arealų išskyrimas taip pat yra taškinis, nes arealų geolokacija apima vietoves prie upių, o tiksliau palei upių vagas. Šie



arealai vadinami išplėstiniais upių vandens turizmo arealais su jiems būdinga linijine forma, sudaryta iš skirtingų taškų reprezentuojančių upių vandens turizmo gamtos, kultūros, istorijos vertybes palei upių krantus.

Klaipėdos miesto teritorijoje galima išskirti tik vieną upių vandens turizmo arealą Akmenos-Dangės upėje – tai Tauralaukio–Dangės žiočių, kuriame galima organizuoti keleivinę laivybą mažaisiais laivais, pavyzdžiui, nuo Dangės upės žiočių (Klaipėdos pilies uosto) iki KU botanikos sodo. Dangės upės įveiklinimą pramoginiams plaukiojimams galima kombinuoti kartu su keleivių pervežimais (plukdymais), kurie iš esmės turėtų tapti Klaipėdos miesto viešojo transporto dalimi ir aptarnauti kasdienius gyventojų judumo poreikius.

Klaipėdos rajono situacija skirtinga nei Klaipėdos miesto, nes rajone daugiau upių (tankesnis hidrografinis tinklas), ir pagrindine vandens arterija galima įvardinti Minijos upę (jos vidurupį ties Gargždais, ir žemupį rajono pietinėje dalyje ties Priekule) (20 lentelė). Palei Minijos krantus galima išskirti 4 upių vandens turizmo arealus: Raguviškių (Kretingos rajono pietinė dalis) – Gerduvėnų (šalia Gargždų), Gargždų (nuo buvusio senojo malūno) – Priekulės, Priekulės – Lankupių, Lankupių – Minijos kaimo (Šilutės rajone). Pagal poreikį gali būti išskirtas didžiausias linijinis arealas nuo Gargždų iki Lankupių arba Minijos kaimo. Veiviržo upės atkarpa tinkama plaukti baidarėmis, plaustais nuo Šilininkų iki Lankupių, gali būti vadinama Šilininkų–Grumblių–Lankupių arealu. Karaliaus Vilhemo kanalo įveiklinimas gali būti nuo Kliošių (netoli tilto) iki Lankupių, taip pat panaudojant Dreverno ir Klišupės upes upių vandens turizmo maršrutui. Pagrindinė vandens arterija – Minija, kuria galima išplaukti į Karaliaus Vilhelmo kanalą per Lankupių šliuzą, ir toliau Dreverno upe (per Dreverno šliuzą) į Kuršių marias, arba Minija nuo Lankupių leistis žemupiu iki Minijos kaimo Šilutės rajone.

20 lentelė

#### Upių vandens turizmo arealai Klaipėdos rajone

Teritorinis arealas	Minijos vidurupis ir žemupis	Veiviržas	Karaliaus Vilhelmo kanalas	Deverna – Klišupė
Raguviškiai – Gerduvėnai	X			
Gargždai – Priekulė	X			
Priekulė – Lankupiai	X			
Lankupiai – Minijos kaimas	X			
Kliošiai – Lankupiai			X	X
Šilininkai – Grumbliai – Lankupiai		X		
Dreverna – Karaliaus Vilhemo kanalas – Klišupė			X	X

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Upių vandens turizmo plėtotės požiūriu, Šilutės rajono situacija išskirtinė, nes čia didžiausias ir tankiausias praplaukiamų upių tinklas, ypač Nemuno deltoje. Rajone išskirti penki arealai, iš kurių Alkos–Minijos susijęs su Minijos upe, o kiti keturi su Nemuno deltos upynu (21 lentelė). Tenenio upė tinkama plaukti baidarėmis, plaustais nuo Alkos vietovės, ir toliau galima plaukti žemupiu iki Minijos kaimo. Rusnės saloje išskirti du Rusnės–Rusnaitės ir Pakalnės–Vorusnės arealai, kuriuos jungia Pakalnės ir Vorusnės upės. Šie arealai tinkami laivybai mažaisiais laivais, o taip pat plaukimui baidarėmis ir plaustais. Minijos–Ventės areale svarbų vaidmenį atlieka Upaičio upė ir Kniapo įlanka, kur plaukimas rekomenduojamas mažaisiais laivais. Taip pat svarbus arealas apima Šyšos upę, kuria plaukiama iš Atmatos į Šilutės mažųjų laivų uostą (prieplauką). Šyšos upe taip pat galima plaukti baidarėmis, plaustais.

**Upių vandens turizmo arealai Šilutės rajone**

Teritorinis arealas	Tenenys	Pakalnė	Vorusnė	Upaitis	Kniaupo įlanka	Šyša
Alkas–Minija	X					
Rusnė–Rusnaitė		X				
Pakalnė– Vorusnė			X			
Šilutė–Šyša						X
Minija–Ventės ragas				X	X	

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Taškiniais upių vandens turizmo arealais taip pat galima išskirti Uostadvarį ir Rusnę prie Atmatos, vietovę ties Ruguilių tiltu prie Minijos ir tvenkinių. Šie taškiniai arealai gali būti įtraukiami į tarpinių sustojimų vietas plaukiant laivais Atmatos upe, taip pat laivais, baidarėmis, plaustais Minijos upe.

Upių vandens turizmo plėtotė pagal išskirtus arealus formuoja upių vandens turizmo tinklą (su trimis taškiniais arealais Rusnėje, Uostadvaryje ir prie Ruguilių tilto), stiprina vandens turizmo erdvės funkcionalumą šiaurės–pietų kryptimis ir šios erdvės sąveiką su kitomis turizmo sistemomis: tokiomis kaip ekologijos turizmu, gamtos turizmu, kultūros turizmasu, geoturizmu. Taip pat stiprina visos turizmo sistemos patrauklumą skirtingų poreikių turistų aptarnavimui. Antra vertus, upių vandens turizmas, įskaitant ir Karaliaus Vilhelmo kanalo įveiklinimą, sukuria didesnę vandens turizmo paslaugų įvairovę skirtingų poreikių ir skirtingo amžiaus turistams. Upių ir marių vandens turizmo sistemų integracija didina Kuršių marių regiono patrauklumą ieškantiems įvairaus poilsio alternatyvų prie vandens.

## **2.6. Regiono patrauklumo veiksniai vandens turizmui ir poveikis turistų skaičiui**

Regiono patrauklumas turizmo plėtotei didele dalimi priklauso nuo gamtinės, istorinės ir kultūrinės aplinkos veiksnių, kurie dažnai įvardinami patrauklumo veiksniais turizmui, rekreacijai, poilsiui, laisvalaikiui, bendram domėjimuisi apie regiono (teritorijos) įdomybes.

Lietuvos regioninėje politikoje Kuršių marių pakrančių regionas iki šiol kaip atskiras teritorinis arealas, taip pat ir kaip turizmo arealas, neišskirtas. Šis regionas labiausiai žinomas dėl Kuršių nerijos: Nidos, Juodkrantės, taip pat Klaipėdos, o Klaipėdos bei Šilutės rajonų turizmui patrauklūs objektai ir vertybės iki šios yra skirtingai suvokiami turistų ir potencialių lankytojų. Dažnai šis regionas tiriamas platesniame Vakarų Lietuvos ar pajūrio regiono kontekste. Baltijos jūra, unikalus pajūrio kraštovaizdis ir rekreaciniai išteklių, Palangos ir Neringos kurortai, Klaipėdos uosto infrastruktūra ir transporto sistemų tinklas, ekonominių veiklų ir verslų specifika – tai pagrindiniai gamtiniai ir ekonominiai-geografiniai veiksniai, lemiantys Vakarų Lietuvos regiono išskirtinumą, o Kuršių marių akvatorija ir pakrantės – tai sudėtingos ir unikaliios gamtinės teritorinės sistemos, kurios nulėmė šio krašto gyventojų verslus ir išgyvenimo strategiją. Skirtinga gamtinė aplinka (pievos ir kopos, pelkynai ir pušynai), tačiau bendra kultūrinė praeitis (kuršininkai ir lietuvininkai), istorinė praeitis (Klaipėdos kraštas, Mažoji Lietuva, sovietmetis) šį arealą išskiria iš kitų Lietuvos teritorijų. Jeigu teritorijoje yra bent vienas bruožas, kurio nėra aplinkinėse teritorijose, tai leidžia ją išskirti ir vadinti atskiru regionu. Tai formuoja bei stiprina šio regiono gamtinės ir kultūrinės aplinkos bei istorinės raidos sąlygotas tapatybes (vandenų kraštas, pelkynų kraštas, smėlio ir kopų kraštas, Mažoji Lietuva, vokiškas paveldas ir kitos tapatybės), kurios formuoja šio regiono sudėtingą asociaciją su vandeniu (Baltijos jūra, Kuršių mariomis, upėmis, pelkėmis, Nemuno delta). Šis regionas vienas iš nedaugelio turizmo regionų Lietuvoje (pavyzdžiui, yra Rytų Lietuvos ežerų kraštas), kurio turizmo veiklos ir įvaizdžio stereotipai siejasi su vandenimis. Šiame regione vanduo yra

neatsiejamas veiksnys visose šio regiono ekosistemose (gamtinėse, kultūrinėse, infrastruktūros), kurių istorinė vertė bei patrauklumas turizmui išlieka svarbiais ir šiandien, ypač vandens turizmo, rekreacinės žvejybos, ekologijos turizmo, kultūros turizmo ir kitų turizmo veiklų organizavimui.

Geografiniu požiūriu, gamtos, istorijos ir kultūros paveldo objektus Kuršių marių regione galima skirstyti į du arealus – vakarinių pakrančių, kurios apima visą Kuršių neriją, ir rytinių pakrančių, kurios apima žemyninę dalį, taip pat ir Nemuno delta (22 lentelė).

22 lentelė

### Svarbiausi gamtos, istorijos ir kultūros paveldo objektai

Eil. Nr.	Kuršių marių vakarinė pakrantė	Kuršių marių rytinė pakrantė
1.	Lietuvos jūrų muziejus ir delfinariumas	Klaipėdos pilies uostas ir Jachtingo muziejus, Klaipėdos Pilies muziejus
2.	Kuršių nerijos nacionalinio parko lankytojų centras	Mažosios Lietuvos istorijos muziejus
3.	Gintaro įlanka	Karaliaus Vilhelmo kanalas
4.	Raganų kalno medinių skulptūrų ekspozija	Svencelės pelkė
5.	Paminklas L. Rėzai ir L. Rėzos kultūros centras	J. Gižo etnografinė sodyba Drevernoje; Dreverno etnografinės kapinės
6.	Akmens skulptūrų parkas	Kintų Vydūno kultūros centras
7.	Juodkrantės bažnyčia, Nidos senoji bažnyčia	Kintų liuteronų bažnyčia
8.	Vėtrungių galerija	Aukštumos pelkė
9.	Garnių ir kormoranų kolonija	Minijos kaimas
10.	Pažintinis takas Naglių gamtos rezervate	Ventės rago ornitologinė stotis ir gamtos muziejus, Ventės rago švyturys
11.	Pervalkos švyturys, Pervalkos etnografinės kapinės, Preilos etnografinės kapinės	Minijos kaimas
12.	Bulvikio ragas	Krokų lanka ir Kniaupo įlanka paukščių stebėjimui
13.	Itališkas vaizdelis	Šilutės Hugo Šojaus muziejus
14.	Nidos žvejo etnografinė sodyba-muziejus	Šilutės liuteronų bažnyčia
15.	Kuršių Nerijos istorijos muziejus	Pelkininkų kaimas Žalgiriai
16.	Nidos švyturys ir Urbo kalnas	Rusnės upės bifurkacija
17.	Gintaro muziejus–galerija	Rusnės liuteronų bažnyčia
18.	Skulptūra maestro V. Kernagio atminimui	Nemuno deltos regioninio parko lankytojų centras
19.	Vecekrugo kopa	Žvejo etnografinė sodyba
20.	Saulės laikrodis ir Parnidžio kopa	Uostadvaris ir Uostadvario švyturys, vandens kėlimo stotis

21.	Tomo Mano namas	Žemiausia Lietuvos ir Baltijos šalyse geografinė vieta – Rusnės sala.
-----	-----------------	---

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Kuršių marių vakarinės ir rytinės pakrantės paveldo objektų sugretinimo ir lyginimo metodu išskiriami šie svarbiausi regiono patrauklumo veiksniai turizmui:

- Gamtinės aplinkos patrauklumo veiksniai – Nemuno deltos upynas, Minijos upė ir Kuršių marių vandenys, Aukštumalos pelkė, Krokų lanka ir Kniaupo įlanka, Rusnės upės bifurkacija, Baltijos jūra, paukščių kolonijos ir migracijos, potvyniai, kopagūbriai;

- Istorinės atminties patrauklumo veiksniai – žymių žmonių istorijos (L. Rėza, H. Zudermanas, Karalius Vilhelmas, Karalienė Luizė, S. Dachas, Vydūnas, E. Berbomas, T. Manas, I. Simonaitytė ir kt.);

- Kultūros patrauklumo veiksniai – vokiško paveldo architektūra, švyturiai, medinio paveldo architektūra, muziejai, etnografinės sodybos, lietuvininkų, kuršininkų kultūros paveldas, kapinės, krikštai, bažnyčios.

Vandens turizmo veiklų įvairinimas, maršrutų organizavimas ir jų geografija sudaro palankias sąlygas regiono paveldo objektų ir vertybių apšvietimui keliaujant vien tik vandens keliais, vandens maršrutais, nes absoliuti dauguma rytinės ir vakarinės pakrantės objektų ir vertybių išsidėstę prie regiono vandenų arba sąveikoje su vandeniu, įskaitant Minijos upę ir jos intakus, Akmenos–Dangės upę ir Pajūrio regioninio parko teritoriją. Vandens turizmas, įskaitant rekreaciją prie vandens, pramogines paslaugas (žvejybą, plaukiojimus krašto ir vandenų pažinimo tikslais) yra svarbiausia ir perspektyviausia turizmo šaka visame regione. Šis regionas vienintelis Lietuvoje turi didžiausią patrauklumą vandens turizmo veiklų ir navigacijos pramoginei laivybai organizuoti.

Regiono turistinio patrauklumo veiksnių poveikis turistų skaičiui turi būti nustatomas ir vertinamas palyginamuoju kiekybiniu metodu. Perspektyvoje, turistų skaičiaus didėjimas dėl masinio turizmo (įprasto, tradicinio, intensyvaus) reiškinių, ypač vasaros sezono metu (liepos ir rugpjūčio mėnesiais), kuomet atvyksta daug keliautojų ir turistų turinčių vieną bendrą motyvą – „pabūti prie jūros“, tokia motyvacija negali būti įskaityta į regiono patrauklumo veiksnių poveikį turistų srautams, nes masinio, sezoninio turizmo srautai veiksmingai nelemia specifinių turizmo rūšių (gamtos, kultūros, ekologijos) turizmo. Nors regione didžiausią patrauklumą turi Baltijos jūros klimatiniai veiksniai ir jūros pakrančių gamtinis kraštovaizdis, tačiau vandens turizmas Kuršių marių pakrantėse, regiono upėse bei Nemuno deltos upyne kol kas dar mažai lemia turistų srautus. Baltijos jūros, kaip turizmo veiksnio patrauklumo galia yra svarbus veiksnys turistams, kurie neturi itin didelio poreikio domėtis ir nišiniu turizmu prie vandens (pakrantėse). Turistų lankymosi motyvacija ir poreikiai labiausiai lemia srautų erdvinį pasiskirstymą regione.

#### **Išskiriami svarbiausi turisto tipai pagal lankymosi motyvaciją:**

- (1) Tikslingas turistai – kai svarbiausia motyvacija yra įgauti patirties;
- (2) Apžvalginis turistai – kai svarbiausia motyvacija yra aplankyti vietovę, tačiau nauja patirtis nėra svarbiausia siekiamybė;
- (3) Ieškojimų/atradimų turistai – kai keliaujama ne dėl pažintinių tikslų, o dėl noro įgauti naujos patirties;
- (4) Atsitiktiniai turistai – kai lankomos vietovės, regiono pažinimas nėra svarbiausia motyvacija, nes lankomasi ir domimasi atsitiktinai;
- (5) Renginių turistai – kai keliaujama dėl noro dalyvauti renginiuose, šventėse, festivaliuose, susibūrimuose.

Vertinant turistų tipus pagal jų lankymosi motyvaciją, vandens turizmo kontekste daugiausia turistų į šį regioną atvyksta kaip (3) ieškojimų/atradimų tipo turistai, (1) tikslingo tipo turistai, (5) renginių turistai. Dėl vandens turizmo ir rekreacijos prie vandens veiklų propagavimo, regione dides turistų srautai, ypač atsitiktinių turistų (4) tipas, kurie atvyks ir domėsis laisvalaikio praleidimo galimybėmis šiame jiems dar mažai pažintame regione, ypač atvykstantys iš tolimesnių Lietuvos vietovių. Atsitiktinio turisto tipas – tai svarbus ir potencialus bendro turistų srauto segmentas, kurio dėka ir gali didėti bendras turistų srautas regione. Apžvalginio turisto (2) tipas kiek mažiau lems regiono, ypač turizmo srautus pakrantėse, tačiau vandens turizmo ir vandens pramogų reklama gali atlikti poveikį (4) turistų tipo srauto pritraukimui.

## Išvestiniai vandens turistų skaičiai Lietuvoje 2014–2018 m.

Turistų skaičius	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
Vietinių turistų sk.	1 316 695	1 417 321	1 546 627	1 669 403	1 880 000
Vietinių vandens turistų sk.	52 667	56 692	61 865	66 776	75 200
Turistų sk. padidėjimas (proc.)	9,7*	7,64	9,12	7,93	12,61

\*Lyginant su vandens turistų srautu 2013 m.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Nuo 2014 iki 2018 m. nustatytas bendras vandens turistų skaičiaus padidėjimas – 22 533 turistų, kas sudaro 42,78 proc. (vidutinio padidėjimo procentais 7,64+9,12+7,93+12,64, kai padidėjimas sudarė apie 9,33 proc. per metus) (23 lentelė).

Pagal oficialius duomenis, 2018 m. Lietuvoje buvo 1 880 000 vietinių (nacionalinių) turistų, iš kurių 27,7 proc. lankėsi Klaipėdos apskrityje, kas sudaro 520 760 turistų (be vienos dienos lankytojų skaičiaus). Iš šio skaičiaus, t. y. 520 760 vidutiniškai 4 proc. yra vandens turistai ir domisi vandens turizmo, vandens rekreacijos pramogomis (tampa šių paslaugų vartotojais), kas sudaro apie 20 830 vandens turistų ir vandens pramogų vartotojų. Įvertinant verslo situaciją, kad dalis vandens turizmo paslaugų teikėjų dirba pagal verslo liudijimus, individualios veiklos pažymas (ypač mažųjų laivų savininkai) ir nuomoja laivus, organizuoja grupinius plaukiojimus sutartinėmis kainomis (tokios informacijos apie turistų srautus praktiškai nėra arba ji neskelbiama dėl konkurencijos), galima vadovautis prielaida, kad vandens turistų skaičius vidutiniškai yra apie 2 kartus didesnis už išvestinį 20 830 rodiklį, kas sudaro apie 41 660 vandens turistų Kuršių marių regione. Vasaros sezono metu, ypač liepos ir rugpjūčio mėnesiais, yra net 2–3 kartus didesnis skaičius vandens turistų, kurių praktiškai neįmanoma tiksliai apskaičiuoti, nors atskiros įmonės viešina informaciją, pavyzdžiui, mažųjų laivų „X“ įmonė Nidoje, kuri disponuoja dviem laivais (jų talpumas 20 ir 2 įgulos nariai, kitas 70 vietų ir 3 įgulos nariai), 2016 m. po Kuršių marias ir Nemuno deltą plukdė 3 945, 2017 m. – 4 241, 2018 m. – 4 103, 2019 m. 4 674 vandens turistus. Tokių įmonių yra daugiau su skirtingais laivų talpumais, tačiau jos nėra linkusios, kaip skelbia plukdytų turistų statistikos. Pagal minėtos „X“ įmonės duomenis, taip pat matyti turistų srauto didėjimo tendencija nuo 2016 m. iki 2019 m., kas sudarė apie 18,5 proc. Galima teigti, kad visos vandens turizmo (pramoginių) paslaugų įmonės, kurios teikia turistų plukdymo paslaugas, susiduria su didėjančiais turistų srautais. Prognozuojama, kad vandens turistų skaičius pagal optimistinį scenarijų ir toliau kasmet didės po 7,5–8 proc., pagal pesimistinį scenarijų – po 2,5–3 proc. kasmet, o pagal optimalų scenarijų po 5,5–6 proc. kasmet. Ateityje daugės organizuotų grupių plukdymu vandeniu, vandens turizmo maršrutų, ypač po Kuršių marių akvatoriją.

Iki šio išlieka neišnaudotas Minijos upės ir jos intakų Veiviržo, Tenenio, o taip pat Karaliaus Vilhelmo kanalo potencialas vandens turizmo (rekreacijos) paslaugų organizavimui plaukiant baidarėmis, valtimis, plaustais. Vyksta kasmetiniai renginiai, pavyzdžiui, Minijos žemupio regata, kurią organizuoja Klaipėdos rajono TIC'as, tačiau Minijos upės įveiklinimui vandens turizmui dar trūksta išgrynintos koncepcijos. Tokios koncepcijos trūksta ir Akmenos-Dangės upei. Ateityje sujungus Minijos ir Akmenos-Dangės upes papildomu kanalu, kurio ilgis apie 520 metrų (Jauryklos upę su Minijos upe (Kretingos rajono pietinė dalis šalia Klaipėdos rajono), būtų sujungti abiejų upių baseinai ir išsiplėstų plaukimo upėmis geografija, integruojant Pajūrio baseino upės Akmenos-Dangės ir Vakarų Žemaičių baseino Minijos upę. Tai būtų didelis patrauklumas organizuoti plaukimus šiomis upėmis plaukiant dviejų skirtingų upių baseiniais, ir, tikėtina, didintų vandenininkų srautus upėse, vandens turistų srauto cirkuliavimą.

## 2.7. PEST analizė (politinių, ekonominių, socialinių, technologinių veiksmų analizė)

Bendros situacijos veiksmų analizė turizmo sąlygų vertinimui atlikta kiekvienai regiono savivaldybei (24 lentelė):

24 lentelė

### Strateginių veiksmų vandens turizmo plėtotei PEST analizė Kuršių marių regiono savivaldybėse

Vertinimo veiksniai	Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa
<b>Politiniai</b>	-Politiniai savivaldos sprendimai palankūs jūrinio turizmo plėtotei ir miesto jūrinės tapatybės formavimui; -Jūrinės kultūros reprezentacija susieta su Baltijos jūros regiono politika – skatinti jūrinį turizmą; -Puoselėjama jūros šventės tradicija.	-Politiniai savivaldos sprendimai palankūs turizmo inovacijų, turizmo viešosios infrastruktūros bei naujų turizmo paslaugų įvedimui viešajame sektoriuje; -Intensyviai ieškoma rajono kultūros ir turizmo naujų tapatybių, siekiant didinti rajono žinomumą, konkurencingumą, mažinant „žiedinės“ savivaldybės įvairumą.	-Politiniais savivaldos sprendimais siekiama mažinti rajono periferiškumą, ypač palaikant Rusnės ir Kintų bendruomenių iniciatyvas turizmo skatinimui; -Ieškoma rajono strateginės plėtos alternatyvų; -Sudaromos sąlygos investuotojų pritraukimui siekiant ūkinių-ekonominių veiklų įvairinimo.	-Kuršių nerijos nacionalinio parko gamtosaugos politika nukreipta gamtos ekosistemų integralumo išsaugojimui, o vasaros sezono metu valdyti lankytojų srautus, siekiant gamtines ekosistemas apsaugoti nuo neigiamo antropogeninio poveikio. -Neringos savivaldybės nuostata vasaros sezono metu valdyti lankytojų srautus, kurie atvyksta individualiais automobiliais, taikant padidintą įvažiavimo mokesťį į Neringos savivaldybės teritoriją.
<b>Ekonominiai</b>	-AB „Smiltynės perkėlos“ funkcija stiprina miesto jūrinio įvaizdžio formavimą, užtikrinant susisiekimą su Kuršių nerija (Smiltynė, Koptgaliai); -Didėja vykdomų jūrinių verslų ekonominis naudingumas; Miesto BVP didėjimas dėl jūrinių verslų plėtotės; -Išvystytas svetingumo	-Vykdomos ekonominės veiklos (transportavimas, logistika, apdirbamoji pramonė) sukuria rajone pagrindinę ekonominę pridėtinę vertę; -Turizmo sektoriui būdinga fragmentiška, netolygi plėtotė, tačiau svetingumo paslaugos (apgyvendinimo, maitinimo, pramoginės)	-Vykdomos ekonominės veiklos (apdirbamoji pramonė, prekyba, transportavimas ir logistika bei žemės ūkis) sukuria pagrindinę ekonominę pridėtinę vertę); -Rajono turizmo sektorius sukuria nedidelę pridėtinę vertę, tačiau turi aiškia ūkinę specializaciją,	-Vykdomos ekonominės veiklos susijusios su svetingumo sektoriaus funkcionalumo ir kokybės išlaikymu; Kuriamos naujos lėtosios rekreacijos ir lėtojo turizmo industrijos; -Pajamos iš turizmo yra svarbiausios vietos gyventojų pajamų struktūroje; -Absoliuti Neringos ekonominė priklausomybė nuo turizmo industrijų organizavimo.

	sektorius (apgyvendinimo, maitinimo, pramoginės paslaugos).	formuoja teigiama turizmo įvaizdį rajone; -Turizmo klasterio įveiklinimas kuria turizmo pridėtinę vertę ir stiprina rajono turizmo sektoriaus konkurencingumą.	susietą su kaimo turizmu, žvejyba - Turizmo klasterio įveiklinimas kuria turizmo pridėtinę vertę ir stiprina rajono turizmo sektoriaus konkurencingumą.	
<b>Socialiniai</b>	-Puoselėjama jūrinė kultūra, jūrinis paveldas, jūrinės tapatybės; -Organizuojamos kasmetinės jūros ir miesto šventės, rekonstruojama miesto jūrinė istorinė atmintis, organizuojamos jūrinio paveldo (marinistikos) parodos, publikuojama jūrinės tematikos literatūra.	-Demografinė situacija yra geresnė už Lietuvos vidurkį, dėl gyvenamųjų kvartalų plėtros didėja gyventojų (iki-darbingo ir darbingo amžiaus) skaičius; -Yra aktyvių vietos bendruomenių, kaimo turizmo sodybų savininkai, kurie kuria įvairias svetingumo paslaugas ir papildomas paslaugas lankytojų aptarnavimui.	-Rajone mažėja gyventojų, tačiau kol kas reikšmingo darbo jėgos trūkumo nėra; -Veikia aktyvios vietos bendruomenės, Rusnėje, Kintuose ir kt., kurių tapatybės pagrįstos kultūros paveldo išsaugojimu ir turizmo skatinimu.	-Būdinga gyventojų skaičiaus didėjimo tendencija dėl nuosavybės įsigijimo; -Sociumas patiria socialinę segregaciją bei teritorinės tapatybės iššūkius dėl naujai atvykstančių gyventojų, kurie nekuria naujų socialinių ryšių su vietos bendruomenėmis.
<b>Technologiniai</b>	-Gyventojams ir lankytojams gerinama kelių infrastruktūra pakrančių teritorijų pasiekiamumui; -Gerinama infrastruktūra Melnragėje, Giruliuose rekreacijos poreikiams pakrantėse.	-Tankus kelių tinklas, kuris sąlygoja visų rajono teritorijų pasiekiamumą asfalto ir žvyro dangos keliais; -Per rajoną driekiasi autostrada, Senasis Žemaičių plentas, kurie yra geros technologinės būklės.	-Geras susisiekimas asfalto ir žvyro dangos keliais (pasiekiamos visos rajono vietovės); - Geros techninės būklės tiltai, dauguma priplaukų naujai sutvarkytos.	-Geras susisiekimas asfalto dangos keliais; -Optimaliai veikiantis susisiekimas keltais su Klaipėdos miestu; -Paklausus tarptautinės reikšmės dviračių takas, tačiau kai kurios jo atkarpos turi būti renovuojamos.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Veiksnių analizė vandens turizmo vertinimui atlikta kiekvienai regiono savivaldybei (25 lentelė).

## Vandens turizmo plėtros PEST analizė Kuršių marių regiono savivaldybėse

Vertinimo aspektai	Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa
<b>Politiniai</b>	<p>-Vandens turizmo konceptai susieti su jūrinio turizmo plėtra;</p> <p>-Vykdomi tarptautiniai įsipareigojimai kruizų laivų aptarnavimui;</p> <p>-Veikia du vandens turizmo paslaugų teikėjų klasteriai, kuriuos sudaro mažųjų laivų savininkai;</p> <p>-Palankūs politiniai sprendimai koncesijos pagrindu stiprinti Klaipėdos pilies mažųjų laivų uosto ir Smiltynės jachtų uosto infrastruktūrą ir paslaugų funkcionalumą.</p>	<p>-Sąlygos vandens turizmo plėtotei kuriamos labiausiai įgyvendinant infrastruktūros projektus;</p> <p>- Sudarytos sąlygos privačiam verslui kurtis ir teikti vandens turizmo paslaugas pakrantėse;</p> <p>-Turizmo klasterio konceptas glaudžiai susietas su vandens turizmo plėtotės skatinimu;</p> <p>-Sudarytos sąlygos koncesijos pagrindu kurti vandens turizmo ir vandens rekreacijos infrastruktūrą.</p>	<p>-Rajonas turi aiškią turizmo plėtotės viziją, kurios svarbiausios kryptys yra kaimo, gamtos, kultūros, ekologijos, vandens turizmas;</p> <p>-Sudarytos palankios sąlygos vandens turizmo paslaugų įvairovei stiprinti, sąveikoje tarp viešojo ir privataus sektoriaus;</p> <p>-Palankios sąlygos privačiam verslui kurtis, kai privataus verslo idėja atitinka rajono strateginės plėtros siekius;</p> <p>-Kuriasi naujos viešosios įstaigos, kurių dalininkė yra rajono savivalda.</p>	<p>-Suformuota aiški gamtos ekosistemų ir kultūros vertybių sąveikoje išskirtinė lėtojo turizmo koncepcija;</p> <p>-Sudarytos sąlygos pramoginės vandens rekreacijos organizavimui tarp krantinių savininkų ir mažųjų laivų savininkų, sukurti vandens turizmo paslaugų modeliai;</p> <p>-Nacionaliniame lygmenyje sudarytos sąlygos tarptautinių vandens turizmo maršrutų organizavimui iš Nidos plaukiant į Kuršių marių akvatoriją Rusijos Federacijoje, tačiau šis potencialas dar nėra naudojamas.</p>
<b>Ekonominiai</b>	<p>-Jūrinio turizmo kuriama ekonominė vertė sąlyginai maža, nes infrastruktūra tik plėtojimo stadijose;</p> <p>-Klaipėda kruiziniams laivams patraukli dėl mažesnių uosto mokesčių ir pigesnio komunalinio aptarnavimo mokesčių;</p> <p>-Didėjantis kruizinių turistų skaičius sukuria</p>	<p>-Vandens turizmo ekonominė pridėtinė vertė kol kas nedidelė, tačiau vertė didėja vandens turizmo verslo modelius integruojant su pažintiniu kultūros turizmu, taip pat stiprinant sąveiką tarp viešojo ir privataus sektoriaus;</p> <p>-Vandens turizmo ekonominė vertė didėja plėtojant rajono susisiekimą</p>	<p>-Didėjanti vandens turizmo ekonominė pridėtinė vertė;</p> <p>-Vandens turizmo verslo modeliai integruojami su gamtos ir ekologijos turizmu;</p> <p>-Sukurtas vandens turizmo paslaugų teikėjų verslo klasteris;</p> <p>- Didelė vandens turizmo maršrutų ir pramoginių paslaugų pasiūla</p>	<p>-Vandens turizmo ekonominė pridėtinė vertė privačiame sektoriuje (paslaugas teikia 7 vietinės įmonės);</p> <p>-Privataus sektoriaus įmonės organizuoja vandens plaukimų maršrutus po visą marių rytinį krantą (Miniją, Nemuno delta);</p> <p>-Vandens turizmo paslaugų įmonės kuria integruotas</p>



	<p>pridėtinę vertę maitinimo, pramogų, transfero ir gidavimo sferose;</p>	<p>su Kuršių nerija per Drevernos uostą;</p>	<p>pavienių mažųjų laivų savininkų su kuriais bendradarbiauja kaimo turizmo verslininkai;</p>	<p>verslo modelius su kitomis įmonėmis grupinių (korporatyvinių) plaukimų organizavimui;</p>
<p><b>Socialiniai</b></p>	<p>-Miesto gyventojų jūrinis mentalitetas formavimosi (stiprėjimo) etape; -Organizuojami socialiniai, sporto ir rekreacijos renginiai prie jūros; -Pastebimas paplūdimio subkultūros formavimasis; -Svarbų vaidmenį miesto jūriškumo stiprinimui atlieka Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla; Daugėja socialinės informacijos ir reklamos jūrinio turizmo, vandens turizmo propagavimo tematikomis.</p>	<p>-Rajono gyventojų mentalitetas bei gyvenimo būdas nėra siejamas su vandeniu (išskyrus Karklę ir Dreverną), tačiau turizmo, kaip verslo modelio reikšmė rajono patrauklumui, gyventojų tarpe stiprėja; -Organizuojami tradiciniai vandens rekreacijos renginiai Minijos upe; -Svarbią reikšmę vandens turizmo propagavimui kuria baidarių ir plaukiojimo įrangos nuomos įmonės ir jų vykdomos reklamos; -Didėja rajono gyventojų sąmoningumas Neringos pasiekiamumui naudojant keltą iš Drevernos į Juodkrantę.</p>	<p>-Rajono gyventojų mentalitetas bei gyvenimo būdas susijęs su vandeniu, ypač su pamariu ir Nemuno deltos upynu; -Rajono gyventojai (verslininkų ir iniciatyvių asmenų grupės) turi įgūdžių vandens turizmo ir vandens pramoginių paslaugų organizavime, puoselėjamos ilgalaikės tradicijos; -Vietos gyventojai turi supratimą apie saugų elgesį prie vandens; -Vandens pramogų organizavime dažnai dalyvauja vietos verslininkų šeimų nariai; -Didėjanti konkurencija vandens turizmo paslaugų organizavime.</p>	<p>-Aktyvus Neringos gyventojų verslumas apgyvendinimo, maitinimo ir pramoginių paslaugų organizavime; - Vietos gyventojai (svetingumo paslaugų teikėjai) palaiko ilgalaikius ryšius su nuolatiniais klientais, kurie kasmet sugrįžta poilsiauti; -Vandens pramogų organizavime dažnai dalyvauja vietos verslininkų šeimų nariai; -Vietos gyventojai turi reikiamą supratimą apie saugių vandens pramogų organizavimą ir saugų elgesį prie vandens; -Didėjanti konkurencija vandens turizmo paslaugų organizavime.</p>
<p><b>Technologiniai</b></p>	<p>- Klaipėdos pilies uosto ir Smiltynės jachtų uosto renovacija (ir įveiklinimas) jūros turistų aptarnavimui stiprina miesto jūrinį įvaizdį; -Sudarytos sąlygos jūrinių jachtų</p>	<p>-Optimalus Drevernos prieplaukos funkcionavimas, poilsiviaičių kūrimas prie vandens kuria perspektyvų vandens turizmo centrą visame regione.</p>	<p>-Įkurtos naujos mažųjų laivų prieplaukos Rusnėje, Pakalnėje, Kintuose, rekonstruotas Ventės rago molas, Minijos kaimo krantinės, Šilutės mažųjų laivų uostas.</p>	<p>Numatoma rekonstruoti Nidos, Preilos, Pervalkos, Juodkrantės ir Alksnynės prieplaukas (krantines); -Nidos ir Juodkrantės švyturius atverti lankytojams.</p>

	įplaukimui ir švartavimuisi; Abu uostai atitinka technologinius jūros turizmo infrastruktūros standartus, yra žinomi Baltijos jūros regione.			
--	--	--	--	--

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

### **3. Laivybos kliūčių situacija Kuršių marių regione**

#### **3.1. Šiuo metu egzistuojantys vidaus vandens keliai**

Vidaus vandenų laivybos, uostų veiklos, keleivių, krovinių, bagažo, pašto vežimo, buksyravimo santykius reguliuoja, taip pat nustato atsakomybę už padarytą žalą pagal vidaus vandenų transporto Lietuvos Respublikos Vidaus vandenų transporto kodeksą (toliau – Kodeksas, <https://www.e-tar.lt>). Tai yra pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis laivybą Kuršių mariose ir kituose vidaus vandenyse.

Toliau pateikiame šiai studijai svarbesnius Kodekso skirsnius ir straipsnius.

*Vidaus vandenų keliai.* Lietuvos Respublikos vidaus vandenų keliai yra reglamentuoti Kodekso antrajame skirsnyje, šeštajame straipsnyje:

1. Vidaus vandenų keliai – laivybai tinkamos upės, ežerai, dirbtiniai vandens telkiniai ir Lietuvos Respublikai priklausanti Kuršių marių dalis, kuriuose yra navigacijos ženklų arba kurių locmano žemėlapiuose pažymėtas farvateris.
2. Vidaus vandenų keliai skirstomi į valstybinės ir vietinės reikšmės. Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą tvirtina Vyriausybė, o vietinės reikšmės ir perspektyvinių vidaus vandenų kelių sąrašus – Susisiekimo ministerija, suderinusi su Aplinkos ministerija.
3. Vidaus vandenų kelius valdo, tvarko, prižiūri ir eksploatuoja vidaus vandenų kelių valdytojas.
4. Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių valdytojas – valstybės įmonė, kurią skiria Vyriausybė ar jos įgaliota institucija, – valdo, tvarko, prižiūri ir eksploatuoja valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius.
5. Vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių valdytojas, kurį skiria savivaldybės institucija, organizuoja vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių valdymą, tvarkymą, priežiūrą ir eksploatavimą. Valdytojui parinkti skelbiamas konkursas arba vietinės reikšmės vidaus vandenų keliams valdyti steigiama įmonė.
6. Vidaus vandenų kelių valdytojas turi teisę nedelsdamas ir be atskiro įspėjimo pašalinti ar patraukti iš farvaterio ar jo valdomo uosto arba prieplaukos akvatorijos bet kokias navigacines kliūtis ar kitus objektus, trukdančius laivybai farvateryje ar akvatorijoje.
7. Transporto saugos administracija atlieka vidaus vandenų kelių būklės ir juose esančių navigacinių įrenginių funkcionavimo valstybinę kontrolę.

To paties skirsnio septintasis straipsnis reglamentuoja vidaus vandenų kelių naudotojus:

1. Vidaus vandenų kelių naudotojai – fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ar jų padaliniai, kurie verčiasi laivyba šiuose keliuose.
2. Vidaus vandenų kelių naudotojais taip pat laikomi fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ar jų padaliniai, kurie, suderinę su vidaus vandenų kelių valdytojais, nepažeisdami laivybos taisyklių, naudoja vidaus vandenį hidrotechnikai, žvejybai, sportui, poilsiui ir kitoms reikmėms.

Aštuntasis Kodekso straipsnis numato Vidaus vandenų kelių naudotojų pareigas:

1. Vidaus vandenų kelių naudotojai privalo vykdyti įstatymų, laivybos taisyklių ir kitų teisės aktų reikalavimus, užtikrinti racionalų ir saugų vandenų kelių naudojimą, neardyti vandens telkinių vagų ir krantų, negriauti ir negadinti hidrotechnikos bei kitų įrenginių ir komunikacijų, nepažeisti kitų vidaus vandenų naudotojų teisių, laikytis aplinkos apsaugos reikalavimų.
2. Hidrotechnikos įrenginių, tiltų, antvandeninių ir povandeninių komunikacijų savininkai (valdytojai) įpareigojami vykdyti ir reikalavimus, išdėstytus šio kodekso 9 bei 10 straipsniuose.

Tryliktasis Kodekso straipsnis reglamentuoja vidaus vandenų uostus ir prieplaukas, reikalavimus jiems. Trečiasis Kodekso skirsnis reglamentuoja vidaus vandenų transporto priemones. Čia pateikiama bendra vidaus vandenų transporto priemonės sąvoka (14 straipsnis), taip pat pateikiamas šių priemonių klasifikavimas (15 straipsnis).

Ketvirtąjį skirsnio 22<sup>(1)</sup> straipsnis apibrėžia sąvoką „laivyba“: laivyba – laivų ir kitų vidaus vandenų transporto priemonių plaukiojimas Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse (prekybinė, pramoginė, žvejybinė, linijinė ir kitos laivybos rūšys).

Penktasis Kodekso skirsnis reglamentuoja pačią laivybą – vidaus vandenų kelio ženklus (23 straipsnis), plaukiojimo vagą (farvaterį, 24 straipsnis), plaukiojimo rajonus (24<sup>1</sup> straipsnis) ir kt.

\* \* \*

Kitas teisinis dokumentas, tiesiogiai susijęs su vidaus vandenų kelių eksploatavimu, yra Vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklės, patvirtintos LR Susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 25 d. įsakymu Nr. 3-600 (<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.359274?jfwid=rivwzvpvg>), galiojanti suvestinė redakcija nuo 2019-08-06. Vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklės (toliau – Taisyklės) nustato Lietuvos Respublikos vidaus vandenų kelių priežiūros, apsaugos bei naudojimo tvarką, vidaus vandenų kelių projektinius, garantinius, techninius ir eksploatavimo matmenis bei jų išlaikymo tvarką, taip pat vidaus vandenų kelių valdytojų ir naudotojų teises ir pareigas. Taisyklės taikomos eksploatuojamiems Lietuvos Respublikos vidaus vandenų keliams. Taisyklės privalomos Lietuvos Respublikos vidaus vandenų kelių valdytojams, naudotojams bei kitiems fiziniams ir juridiniams asmenims. Be bendrųjų nuostatų ir svarbiausių sąvokų aiškinimo, taisyklėse išaiškinta eksploatuojamų vidaus vandenų kelių samprata ir reikalavimai, reglamentuotos vidaus vandenų kelių valdytojo ir naudotojų teisės ir pareigos, pateikti reikalavimai navigacijos ženklams ir jų išdėstymui, pastatymui, nuėmimui ir atstatymui. Reglamentuotas navigacijos ženklų išdėstymas prie tiltų ir tiltų laivybinių angų. Atskiri skyriai skirti informacijos apie navigacijos sąlygas pateikimui, farvaterio valymo, gilinimo ir reguliavimo darbams bei atsakomybei už vidaus vandenų eksploatacijos taisyklių pažeidimą. Dokumento priede (priedas Nr. 10) pridedama lentelė su projekciniais vidaus vandenų kelių matmenimis.

\* \* \*

Valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcija (toliau – VVKD) yra valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių valdytojas. VVKD valdo ir eksploatuoja Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, juos tvarko ir vykdo jų priežiūrą bei sudaro tinkamas sąlygas laivybai eksploatuojamuose valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliuose pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos programą „Susisiekimo vandens keliais užtikrinimas“. Įmonė įgyvendina Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos pirmojo tikslo ketvirtą uždavinį – plėtoti Nemuno upės, Kuršių marių ir kitus valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, atnaujinti ir plėtoti keleiviams bei kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą ir gerinti vidaus vandenų kelių ir kitų transporto rūšių sąveiką (<http://vvkd.lt/imonės-veikla/>).

VVKD tinklapio skiltyje *Vidaus vandenų keliai* galima susipažinti su grafine eksploatuojamų vidaus vandenų kelių schema (<http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>) (36 pav.) Po schema pateikiamoje informacijoje yra nuoroda į 2020 m. eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą. Kuršių marių regiono vandenų keliai sudaro 106,2 km. Į šį ruožą patenka Kuršių marios, Atmatos upės žiotys, Minijos upė, Karaliaus Vilhelmo kanalas ir Drevernos upė. Garantiniai gyliai svyruoja tarp 1,2–1,5 m.

\* \* \*

Lietuvos Respublikoje yra 822 km valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių, iš kurių 2020 m. eksploatuojami – 443 km (priedas Nr. 10). Lietuvos Respublika 1997 m. pasirašė Europos susitarimą dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelių (AGN susitarimas), kuriuo vidaus vandenų kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelias E41 (ilgis – 291,2 km). Kelyje E41 visą navigacijos laikotarpį turi būti palaikomi Jungtinių Tautų Ekonominės komisijos Vandens kelių tinklo pagrindinių standartų ir parametrų apraše TRANS/SC.3/144 nustatyti rodikliai. Navigacijos trukmė – iki 213 parų nuo balandžio 9 d. iki lapkričio 7 d., diferencijuojant atskirų vidaus vandenų kelių ruožų navigacijos trukmę (<http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>).

Nemuno žemupiu ir Kuršių mariomis driekiasi ir kitas tarptautinės reikšmės vandens kelias – E70 (Roterdamas–Klaipėda) (36 pav.). Šio kelio ruožo ilgis Lietuvoje – 43,1 km, garantinis gylis Lietuvoje – 1,5 m.

\*\*\*

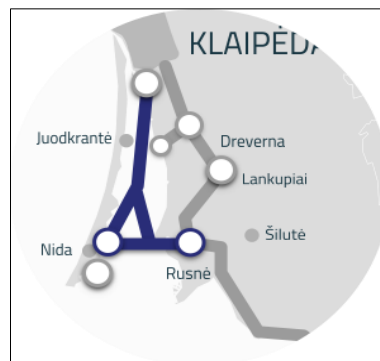
Šiuo metu eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių ruožai (<http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>):

## I. ATMATOS UPĖS ŽIOTYS–KLAIPĖDOS VALSTYBINIS JŪRŲ UOSTAS IR ATŠAKA Į NIDĄ

### *Kuršių marios*

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 65,3 km (31 pav.). Laivakelis šiame ruože yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis. Šis valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožas yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E41 dalis. Šiame ruože yra Nidos keleivinis vidaus vandenų uostas, Nidos keleivinė priplauka, kurioje įsteigtas Nidos pasienio kontrolės punktas, priplauka Juodkrantėje.

Garantiniai matmenys: gylis – 1,50 m; plotis – 50 m; posūkio spindulys – 500 m.



31 pav. Vidaus vandenų keliai Kuršių mariose ir Nemuno deltoje.

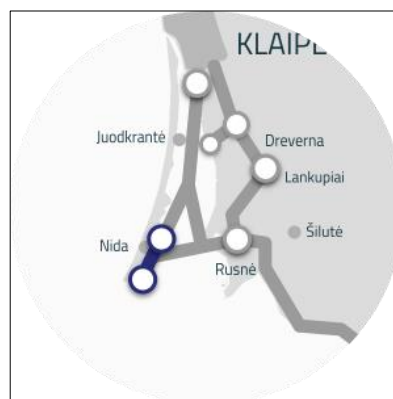
Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

## 2. NIDOS UOSTAS–LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS SIENA

### *Kuršių marios*

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 4 km (32 pav.). Laivakelis šiame ruože yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis. Šis valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožas yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E70 dalis ir jungia Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos vidaus vandenų kelius.

Garantiniai matmenys: gylis – 1,50 m; plotis – 50 m; posūkio spindulys – 500 m.



32 pav. Vidaus vandenų kelias nuo Nidos uosto iki valstybinės sienos.

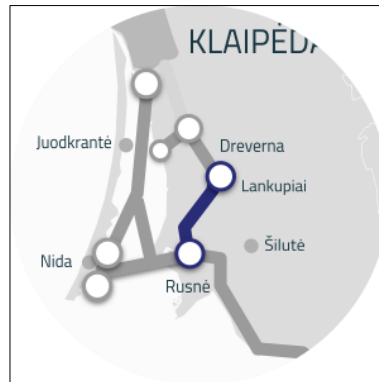
Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

### 3. MINIJOS UPĖS ŽIOTYS – LANKUPIAI

#### *Minijos upė*

Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 19 km (33 pav.). Laivakelis šiame ruože yra ženklinamas atsižvelgiant į upės vagos būklę. Šiame ruože yra „Minijos jachtų ir pramoginių laivų“ prielauka ir kt. Atkreiptinas dėmesys, kad plaukiant pro Minijos kaimą, draudžiama sukelti bangavimą ir viršyti 5 km/h greitį.

Gylis – 1,20 m; plotis – 20 m; posūkio spindulys – 160 m.



33 pav. Vidaus vandens kelias Minijos upėje.

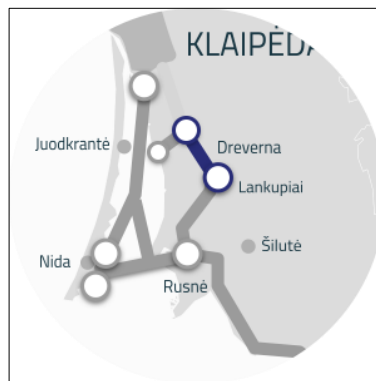
Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

### 4. MINIJOS UPĖ – DREVERNOS UPĖ

#### *Karaliaus Vilhelmo kanalas*

Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 16 km (34 pav.). Laivakelis šiame ruože yra ženklinamas atsižvelgiant į Karaliaus Vilhelmo kanalo būklę. Atkreiptinas dėmesys, kad plaukti šiuo kanalu galima neviršijant 5 km/h greičio. Šiame kanale įrengtas Lankupių šliuzas, kuris yra technikos paveldo objektas.

Gylis – 1,20 m; plotis – 20 m; posūkio spindulys – 160 m.



34 pav. Vidaus vandens kelias nuo Strykio iki Lankupių.

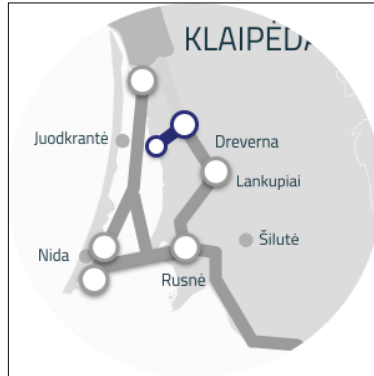
Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

### 5. KARALIAUS VILHELMO KANALAS – DREVERNA

#### *Drevernų upė*

Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 1,9 km (35 pav.). Laivakelis šiame ruože yra ženklinamas atsižvelgiant į upės vagos būklę. Atkreiptinas dėmesys, kad plaukti šiuo ruožu galima neviršijant 5 km/h greičio. Drevernų upėje įrengtas šliuzas, kurio plotis tik 3,2 m ir gali praplaukti tik riboto pločio laivai. Šiame ruože yra stacionari Drevernų prielauka, iš kurios laivai gali plaukti į Kuršių marias.

Gylis – 1,20 m; plotis – 20 m; posūkio spindulys – 160 m.



35 pav. Vidaus vandens kelias nuo Strykio iki Drevėnos prieplaukos.

Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

\* \* \*

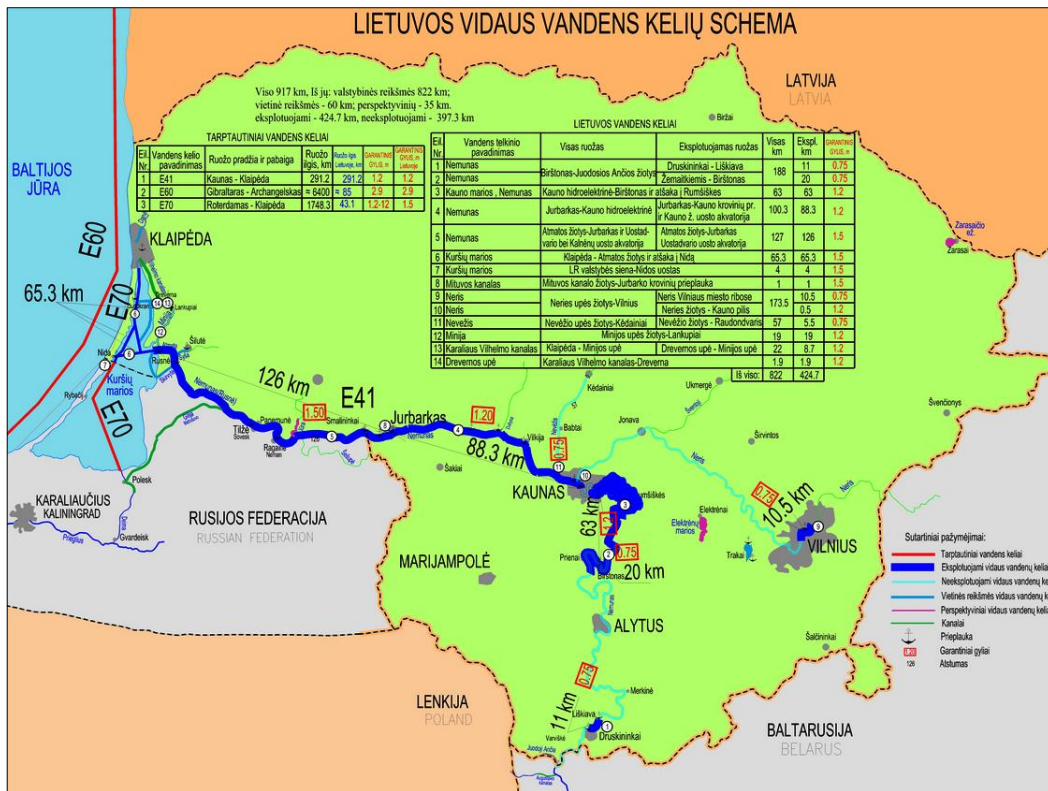
*Egzistuojantys gyliai skirtinguose Kuršių marių ruožuose (2020 m. birželio mėn. duomenys, Vidaus vandenų kelių direkcija, <http://vvkd.lt/vandens-gyliai/>):*

1. Ruožas Minija (Minijos žiotys–Mingė): 255 cm;
2. Ruožas Minija (Minija–Lankupiai): 135 cm;
3. Ruožas Vilhelmo kanalo išėjimas–Lankupių šliuzas: 115 cm;
4. Ruožas Lankupių šliuzas–Drevėnos upė: 155 cm;
5. Ruožas Drevėnos upė: 175 cm;
6. Rusnė: 195 cm;
7. Atmatos žiotys: 210 cm;
8. Juodkrantė–Pervalka: 215 cm;
9. Nida: 215 cm;
10. Nida–LR Valstybės siena: 405 cm.

\* \* \*

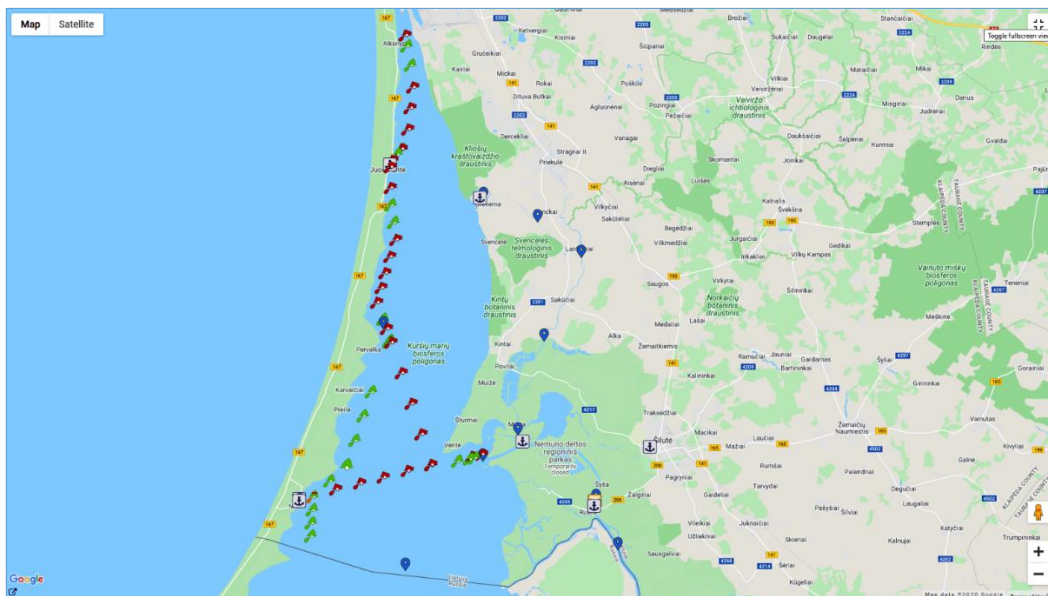
Šiuo metu eksploatuojamų vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių ruožai (išskyrus Galvės ežerą) <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>, LR Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl Lietuvos respublikos Susisiekimo ministro 1998 m. sausio 20 d. įsakymo Nr. 18 „Dėl Lietuvos respublikos vietinės reikšmės ir perspektyvinių vidaus vandenų kelių sąrašų patvirtinimo“ pakeitimo“, 2017 m. balandžio 19 d. Nr. 3-177, (priedas Nr. 9):

1. Skirvytės upė: ištakos iš Nemuno upės–žiotys;
2. Akmenos-Dangės upė: žiotys – 4,3 km nuo žiočių (iki Liepų gatvės tilto);
3. Šyšos upė: žiotys–Šilutės stacionari vidaus vandenų prieplauka;
4. Kuršių marios: 37-as navigacijos ženklas–Skirvytės upės žiotys;
5. Kuršių marios: Juodkrantė–Drevėna;
6. Kuršių marios: Drevėna–Ventė.



36 pav. Eksploatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandens keliai.

Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>



37 pav. Farvateriai Kuršių mariose.

Šaltinis: <http://vvkd.lt/vandens-gyliai/>

Sutartiniai ženklai: mėlynas simbolis – atkarpa, inkaro simbolis – uostas/priepilauka; raudonas simbolis – raudona boja; žalias simbolis – žalia boja; juodai raudonas simbolis – povandeninės kliūtys boja (37 pav.).

### 3.2. Mažųjų ir pramoginių laivų, uostų, prieplaukų ir kitos pakrančių infrastruktūros laivybai analizė

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie šiuo metu Kuršių marių dalyje veikiančius uostus ir prieplaukas, kur gali švartuotis mažieji ir pramoginiai laivai (38 pav.).

2005 m. LR Vyriausybė priėmė nutarimą „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus vandenų uostų ir prieplaukų steigimo ir registravimo nuostatų patvirtinimo“ (2005 m. spalio 3 d. Nr. 1057, 2017 02 25). Šiuose nuostatuose pateikti reikalavimai, kuriuos turi atitikti uostai ir prieplaukos. Pirmajame skyriuje aiškinamos pagrindinės nuostatų sąvokos (Akvatorija, Uosto (prieplaukos) valdytojas, Vidaus vandenų uosto registravimo pažymėjimas bei Vidaus vandenų prieplaukos registravimo pažymėjimas), minėtų pažymėjimų išdavimo ir galiojimo tvarkos.

Antrajame ir trečiajame skyriuose pateikiami reikalavimai vidaus vandenų uostams ir prieplaukoms.

Reikalavimai vidaus vandenų uostui:

8. Uoste turi būti:

8.1. įrengtos krantinės, prie kurių gali saugiai stovėti vidaus vandenų transporto priemonės ir kuriose galima krauti iš vidaus vandenų transporto priemonių arba į jas krovinius, laipinti iš jų ar į jas keleivius. Keleiviniame ar mišriame uoste turi būti papildomai įrengtos keleivių poilsio, bagažo saugojimo patalpos ir bilietų kasos;

8.2. atitinkamas uosto akvatorijos ir įplaukos kanalo gylis, užtikrinantis saugų vidaus vandenų transporto priemonių įplaukimą į uostą ir manevravimą jame;

8.3. navigacijos priemonės, užtikrinančios saugų vidaus vandenų transporto priemonių įplaukimą į uostą ir išplaukimą iš jo;

8.4. radijo ryšio įrenginiai, telekomunikacijų galiniai įrenginiai ir kitokio ryšio priemonės;

8.5. avarinių ir gelbėjimo darbų atlikimo, taršos židinių likvidavimo priemonės arba su atitinkamomis tos vietovės tarnybomis sudaryta avarinių ir gelbėjimo darbų ir išsiliejusių teršalų surinkimo sutartis;

8.6. krovinių krovimo iš vidaus vandenų transporto priemonių ir į jas įrenginiai ir transportavimo priemonės;

8.7. krovinių sandėliavimo vietos;

8.8. atitinkami priėmimo įrenginiai, kad nedelsiant ir be apribojimo iš laivų būtų priimamos laivuose susidaranti atliekos ir krovinių likučiai;

8.9. atitinkamos kvalifikacijos specialistai, galintys užtikrinti uosto veiklą, saugią laivybą uoste bei jo prieigose, darbų saugą ir krovinių saugumą.

Galiojančios suvestinės redakcijos antrajame skyriuje nurodyti uostui įregistruoti būtini dokumentai:

3. Steigėjas, pageidaujantis įregistruoti uostą, turi pateikti Lietuvos saugios laivybos administracijos (toliau – Administracija) nustatytos formos prašymą ir šių steigiamo uosto dokumentų kopijas:

3.1. teritorijų planavimo dokumentuose numatytų ir patvirtintų steigiamo uosto teritorijos ribų ir plotų ir akvatorijos ribų ir plotų planų;

3.2. akvatorijos schemų, kuriose nurodyti gyliai, užtikrinantys saugų vidaus vandenų transporto priemonių įplaukimą į uostą, išplaukimą iš jo ir manevravimą jame;

3.3. navigacijos priemonių, užtikrinančių saugų vidaus vandenų transporto priemonių įplaukimą į uostą ir išplaukimą iš jo, sąrašo (schemos);

3.4. radijo ryšio įrenginių, telekomunikacijų galinių įrenginių arba judriojo ryšio priemonių sąrašo;

3.5. avarinių ir gelbėjimo darbų atlikimo, taršos židinių likvidavimo priemonių sąrašo arba sutarties, sudarytos su atitinkamomis savivaldybės, kurioje yra uostas, tarnybomis dėl avarinių ir gelbėjimo darbų ir išsiliejusių teršalų surinkimo;

3.6. techninės dokumentacijos, kuria įrodoma, kad priėmimo įrenginiai nedelsiant ir be apribojimo galės priimti iš laivų juose susidaranti atliekas ir krovinių likučius;

3.7. gaisrinę saugą reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatytų priešgaisrinių priemonių sąrašo;

3.8. prašymo patvirtinti asmenį uosto kapitonu, kuriame nurodytas asmens vardas, pavardė, išsilavinimas, telefono numeris.

Reikalavimai vidaus vandenų prieplaukai:

9. Prieplaukoje turi būti:



- 9.1. įrengta stacionari ar plaukiojanti krantinė (debarkaderis), prie kurios gali saugiai stovėti vidaus vandenų transporto priemonės ir kurioje galima krauti iš vidaus vandenų transporto priemonių ir į jas krovinius, laipinti iš jų ir į jas keleivius;
  - 9.2. atitinkamas gylis prie krantinės, užtikrinantis saugų vidaus vandenų transporto priemonių priplaukimą ir manevravimą prie krantinės;
  - 9.3. navigacijos priemonės, užtikrinančios saugų vidaus vandenų transporto priemonių priplaukimą ir manevravimą prie krantinės;
  - 9.4. radijo ryšio įrenginiai, telekomunikacijų galiniai įrenginiai ar kitokio ryšio priemonės;
  - 9.5. krovinių krovimo iš vidaus vandenų transporto priemonių ir į jas įrenginiai. Priplaukoje gali būti įrengta krovinių sandėliavimo aikštelė;
  - 9.6. atitinkamos kvalifikacijos specialistai, galintys užtikrinti prieplaukos veiklą, saugią laivybą prieplaukoje ir jos prieigose, darbų saugą ir krovinių saugumą.
10. Prieplauka turi atitikti priešgaisrinę saugą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus.

Galiojančios suvestinės redakcijos trečiajame skyriuje nurodyti komercinei prieplaukai įregistruoti būtini dokumentai:

4. Steigėjas, pageidaujantis įregistruoti komercinę prieplauką, turi pateikti Administracijos nustatytos formos prašymą ir šių steigiamos komercinės prieplaukos dokumentų kopijas:
  - 4.1. teritorijų planavimo dokumentuose numatytų ir patvirtintų steigiamos komercinės prieplaukos teritorijos ribų ir plotų ir akvatorijos ribų ir plotų planų;
  - 4.2. krantinės ar kranto juostos savininko nustatytos tvirtinimo prie kranto juostos ar krantinės schemos ir naudojimosi kranto juosta ar krantine tvarkos (plūduriuojančiojoje komercinėje prieplaukoje) aprašo;
  - 4.3. akvatorijos schemos, kurioje nurodyti gyliai, užtikrinantys saugų vidaus vandenų transporto priemonių priplaukimą ir manevravimą prie krantinės;
  - 4.4. ryšio priemonių sąrašo;
  - 4.5. specialistų, atsakingų už komercinės prieplaukos veiklą, saugią laivybą komercinėje prieplaukoje ir jos prieigose, darbų saugą ir krovinių saugumą komercinėje prieplaukoje, sąrašo, kuriame nurodyti specialistų vardai, pavardės, telefono numeriai;
  - 4.6. gaisrinę saugą reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatytų priešgaisrinių priemonių sąrašo.

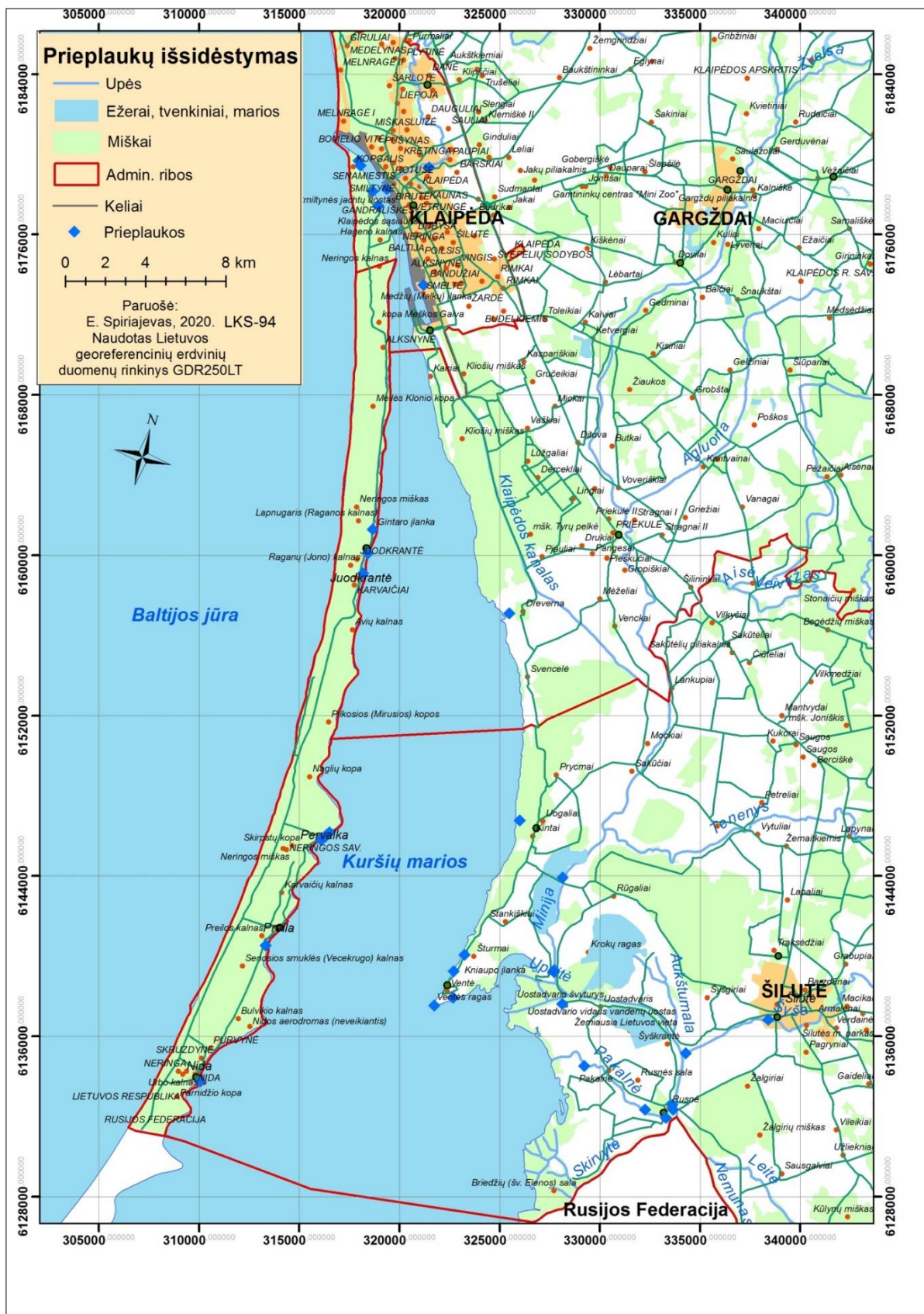
Toliau pateikiamas įregistruotų vidaus vandenų uostų sąrašas, esantis Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje (<https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/atestuotu-veiklu-sarasai>); Nurodyta paskutinė informacijos atnaujinimo data: 2020 03 17). Melsva spalva pažymėtos studijai aktualios grafos (priedas Nr. 11).

Įregistruotų vidaus vandenų komercinių prieplaukų sąrašas, esantis Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje (<https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/atestuotu-veiklu-sarasai/iregistruotu-vidaus-vandenu-komerciniu-prieplauku-sarasas>); Nurodyta paskutinė informacijos atnaujinimo data: 2020 03 17). Melsva spalva pažymėtos studijai aktualios grafos (priedas Nr. 12).

\* \* \*

Kuršių marių regiono uostų ir prieplaukų sąrašas, sudarytas analizuojant virtualius žemėlapius (<http://www.maps.lt/map/>, <https://www.google.lt/maps>, <https://www.geoportal.lt/geoportal/>, <http://map.openseamap.org/>, [https://webapp.navionics.com/#boating@9&key=\\_t%60qlwtd%60C](https://webapp.navionics.com/#boating@9&key=_t%60qlwtd%60C)) bei vykdant lauko tyrimą – lankant ir stebint Kuršių marių bei jų intakų pakrančių gyvenvietes<sup>2</sup>. Jei uostas ar prieplauka yra aukščiau pateiktuose Lietuvos transporto saugos administracijos sąrašuose, jis/ji žymima atitinkamai raidėmis U/P ir Lietuvos transporto saugos administracijos sąrašo numeriu, pavyzdžiui, „Rusnės prieplauka“ – P-4.

<sup>2</sup> Nuotraukos Rusnėje darytos 2020 m. birželio 17 d., nuotraukos ruože nuo Ventės iki Drevernos darytos 2020 m. birželio 22 d., nuotraukos Neringoje darytos 2020 m. birželio 25 d.



38 pav. Prieklaupų (ir mažųjų uostų) tinklas Kuršių marių regione. Sud. E. Spirijaevs.

## **I. Klaipėdos Pramoginių katerių prieplauka.**

321483, 6179343 (LKS94), 55.715791, 21.158642 (WGS84), 55° 42' 56.85", 21° 9' 31.11" (WGS84)  
Gyliai<sup>3</sup>: iki 1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: mažųjų laivų nuleidimas/iškėlimas, krantinė, slipas, laikymas ant kranto žiemos metu (39 pav.). Šiuo metu prieplauka skirta tik UAB „Laivitė“ darbuotojams. Norint išplaukti į Kuršių marias, reikia praplaukti pro Biržos ir Pilies tiltus, kur ribotas aukštis nuo vandens paviršiaus iki tiltų apačios (abiems tiltams – 2,5 m), todėl jachtoms ši prieplauka nėra tinkama.



39 pav. Klaipėdos Pramoginių katerių prieplauka

Šaltinis: <http://www.krastogidas.lt/objektai/454-trasu-fabrikas-union>.

## **2. Klaipėdos Pilies uostas, U-I (40–41 pav.).**

319392, 6178266 (LKS94), 55.705359, 21.126104 (WGS84), 55° 42' 19.29", 21° 7' 33.98" (WGS84)

Gyliai: piliavietės baseinas – iki 2,2 m, Dangės upės krantinės – iki 3,5 m, Kruizinių laivų terminalo baseinas – iki 5 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinės, elektros energija, gėlas geriamas vanduo, portalinio kranų paslauga, vikšrinio kranų paslauga, autopakrovėjo paslauga, laivų dugno plovimo paslauga, slipo paslauga, laivų transporterio paslauga, laivų transportavimo kranų Roodberg PHA50 paslauga, laivo atramų nuoma, laivo peršvartavimas, laivo lialinių vandenų surinkimas, laivo panaudotų tepalų surinkimas, laivo fekalinių vandenų surinkimas, katerio/jachtos treilerio laikymas slipo teritorijoje ne sezono metu, gėlo vandens pajungimas/atjungimas, aikštelės naudojimas, uždaros aikštelės naudojimas, Tallykey kortelė, skalbimo mašinos paslauga, džiovimo mašinos paslauga, kemperio stovėjimas, tiltinio kranų paslauga, vietos rezervacija, bokštinio kranų paslauga, iškėlimas/nuleidimas portaliniu kranu, iškėlimas/nuleidimas vikšrinio kranu.

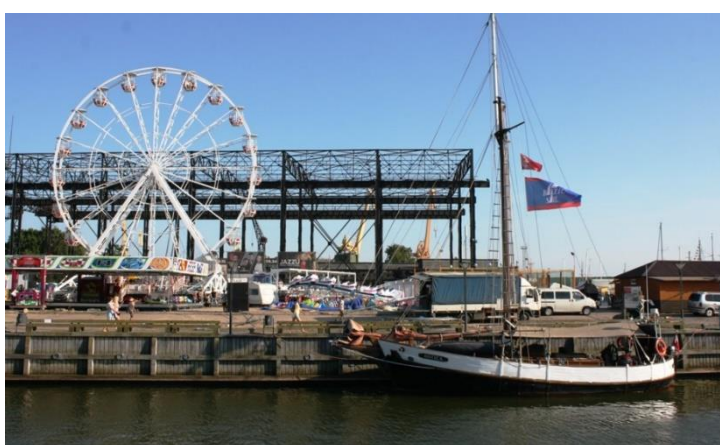
Uoste yra pontoninės ir stacionarios krantinės su knechtais, švartavimosi žiedais, fenderiais.

Šaltinis: <http://www.yacht.lt/>

<sup>3</sup> Čia ir kitur nurodyti vidutiniai gyliai. Reikia atsižvelgti į tai, jog esant skirtingoms orų sąlygoms vandens lygis ir gylis toje pačioje vietoje gali būti skirtingas.



40 pav. Klaipėdos Pilies uostas, piliavietės baseinas. K. Permino nuotrauka.



41 pav. Klaipėdos Pilies uostas, Dangės krantinės. K. Permino nuotrauka.

### 3. Garažų ir mažųjų laivų eksploatavimo bendrija „Smiltelė“.

321202, 6173474 (LKS94), 55.663034, 21.157992 (WGS84), 55° 39' 46.92", 21° 9' 28.77" (WGS84)

Gylis: iki 1,5 m

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, mažųjų laivų (motorinių katerių) nuleidimas/iškėlimas, laikymas ant kranto ne navigacijos metu, šiukšlių konteineriai, vaizdo kameros.

Priemlanka skirta nedidelių motorinių katerių laikymui. Yra privatūs katerių garažai (42 pav.). Teritorija kiek apleista, bet pastaruoju metu tvarkoma.

Šaltinis: <http://www.smiltele.eu>



42 pav. Smiltelės mažųjų laivų priemlanka. K. Permino nuotrauka.

#### 4. „Dreverna“ (Drevernos prieplauka), P-22.

325497, 6157092 (LKS94), 55.517593, 21.236536 (WGS84), 55° 31' 3.34", 21° 14' 11.53" (WGS84)

Gylis: įplaukimo kanalo – 1,5 m (43 pav.), uoste – iki 2,5 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė (44 pav.), mažųjų laivų nuleidimas/iškėlimas, slipas, kranas, laikymas ant kranto ne navigacijos metu, geriamas vanduo, elektra, nuotekų šalinimas, WC, dušai, automobilio su plaukiojimo priemonės transportavimo tralu arba tik tralo laikymas saugojimo aikštelėje, artezinio vandens tiekimas vienai plaukiojimo priemonei plauti slėgio linija, akumuliatorių kroviklio nuoma, vandens išpumpavimo iš laivų paslauga, oro kompresoriaus nuoma, turistinė informacija, kempingas, restoranas, konferencijų, švenčių salė, vandens pramogos, laivų, valčių, irklenčių, vandens dviračių nuoma, vaikų pramogos, apžvalgos bokštas. Kai kurioms paslaugoms Drevernos ir Svencelės kaimų gyventojams taikomos nuolaidos.

Vasaros sezono metu pagal tvarkaraštį iš Uosto kursuoja reguliarus keleivinis keltas į Juodkrantę.

Šaltinis: <https://dreverna.lt/uostas/>



43 pav. Įplauka į Drevernos prieplauką. K. Permino nuotrauka.



44 pav. Drevernos prieplauka. K. Permino nuotrauka.

#### 5. Kintų prieplauka

326016, 6146756 (LKS94), 55.425028, 21.251203 (WGS84), 55° 25' 30.1", 21° 15' 4.33" (WGS84)

Įplaukos ir prieplaukos gylis – 0,6 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, kranas, apšvietimas, biotualetai, promenada, suoliukai, šiukšlių konteineris, automobilių stovėjimo aikštelė.

Kintų prieplauka įrengta moderniai, yra krantinės su knechtais ir fenderiais, kranas laivelių nuleidimui/iškėlimui (45 pav.). Estetinį vaizdą gadina prieplaukoje netvarkingai sukrauta žvejybinė įranga ir kartys, tarp kurių jau

sužėlusi žolė (46 pav.). Didžiausias prieplaukos trūkumas – įplaukos kanalas nuolat užnešamas dumbliu ir smėliu, jis nėra nuolat valomas (47 pav.).



45 pav. Kintų prieplauka. E. Spiriajevo nuotrauka.



46 pav. Kintų prieplaukos slipas. K. Permino nuotrauka.



47 pav. Įplauka į Kintų prieplauką. Atkreiptinas dėmesys į susidariusias sekumas. K. Permino nuotrauka.

## 6. Ventės turizmo centras (Šturmų prieplauka), P-20

323250, 6140055 (LKS94), 55.363905, 21.211791 (WGS84), 55° 21' 50.06", 21° 12' 42.45" (WGS84)

Gylis: iki 2 m. Įplauka sužymėta baltos spalvos plūdurais.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, kranas, automobilių stovėjimo aikštelė, restoranas, viešbutis.

Prieplauka privati (48 pav.), skirta trumpalaikiam švartavimuisi. Restorano ir viešbučio klientams švartavimasis nemokamas. Prieš atplaukiant būtina informuoti savininką.

Prieplaukoje yra knechtai, vietoj fenderių sukabintos senos padangos. Nėra galimybės prisijungti prie elektros šaltinių.

Šaltinis: <http://sturmusvyturyshotel.lt/Musu-uostas-321.html>



48 pav. Privati Šturmų prieplauka. E. Spiriajevo nuorauka.

## 7. Ventė (Ventainės prieplauka), P-21

Gylis: iki 1 m

322713, 6139231 (LKS84), 55.35632, 21.203864 (WGS84), 55° 21' 22.75", 21° 12' 13.91" (WGS84)

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė ilgalaikiam ir trumpalaikiam stovėjimui, kranas, slipas. Uostas stebimas vaizdo kameromis, įrengta moderni laivų apsaugos sistema. Pramoginės kelionės laivu maršrutais Preila–Pervalka–Mirusios kopos ir Uostadvaris–Minijos kaimas–Krokų lanka; galimi piknikai su žuviene, užkandžiais bei gėrimais. Birželio–liepos mėnesiais kursuoja keltas į Nidą su galimybe transportuoti dviračius ir bagažą. Restoranas, viešbutis su konferencijų salėmis, kempingas (kemperių aikštelė su vandens, nuotekų ir elektros įvadais, mediniai nameliai su WC ir dušais, kambariai, palapinių aikštelė). Pasiplaukiojimai vandens motociklu, greitaeigiu kateriu, irklentėmis, baidarėmis. Krepšinis, lauko ar stalo tenisas, lietuviška pirtis. Veikia vietinė meteorologinė stotelė.

Įplauka pažymėta žalios ir raudonos spalvos žibintais. Prieplaukoje įrengti pontoniniai liepteliai, knechtai, švartavimosi žiedai. Vietoj fenderių kai kur kabo senos padangos (49 pav.).

Šaltinis: <http://www.ventaine.lt/uostas/>



49 pav. Ventainės priekplauka. K. Permino nuotrauka.

### 8. Ventės rago priekplauka

321749, 6137520 (LKS94), 55.340615, 21.189758 (WGS84), 55° 20' 26.22", 21° 11' 23.13" (WGS84)

Gylis: 0,5–1 m

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė.

Įplaukos farvateris sužymėtas raudonomis ir žaliomis bojomis (50 pav.). Priekplauka nenaudojama dėl nuolatinio užnešimo smėliu bei stiprių vėjų ir jų sukeltų bangų.



50 pav. Ventės rago priekplauka. Atkreiptinas dėmesys į užneštą įplauką. K. Permino nuotrauka.

### 9. Ventė-I (Ventės kaimo priekplauka)

Gylis: įplauka iki 1,2 m, baseine iki 2 m.

322678, 6137909 (LKS), 55.344446, 21.204138 (WGS), 55° 20' 40.01", 21° 12' 14.9" (WGS)

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, kranas, apgyvendinimas, kempingas, WC, dušai, laivo nuoma (51–52 pav.).





51 pav. Įplauka į Ventė-I prieplauką ir slipas. K. Permino nuotrauka.



52 pav. Baidarininkas Ventė-I prieplaukoje. K. Permino nuotrauka.

Ventė-I prieplauka yra strategiškai patogioje vietoje – Ventės rago pietinėje dalyje. Iš čia beveik vienodi atstumai iki Nidos (apie 13 km) ir Rusnės (apie 15 km). Be to, prieplauka yra gerai apsaugota nuo vyraujančių vakarinių krypčių vėjų, todėl tinkama pasislėpti net tik stambesniems laivams, bet ir mažoms pramoginėms vandens transporto priemonėms. Prieplaukoje yra knechtai, švartavimosi žiedai. Prieplaukos trūkumas – nuolat užnešama įplauka ir plaunamos krantinės, kurias tenka nuolat taisyti.

#### **10. Minijos jachtų ir pramoginių laivų prieplauka („Minijos jachtklubas“), P-7**

327731, 6139186 (LKS94), 55.357696, 21.282931 (WGS84), 55° 21' 27.7", 21° 16' 58.55" (WGS84)

Gyliai Minijos upėje iki Mingės kaimo yra 2,4–3,0 m. Iki Minijos kaimo šiaurinės dalies nėra elektros linijų ir tiltų. Prie krantinės pontoninių tiltelių gyliai yra 1,6–2,2 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, elektrinis kranas, vandens ir elektros tiekimas į jachtas, WC, dušai, sauna, skalbykla, virtuvė (53 pav.). Veikia apšvietimo ir stebėjimo sistemos, elingas-dirbtuvės.

Minijos upėje iki Minijos (Mingės) kaimo gali praplaukti ir jachtos su stiebais, kadangi šiame ruože nėra nei tiltų, nei laidų. Plaukiant už Minijos kaimo tolyn prieš srovę, iki Kintų miestelio Tvenkinių g. tilto gali praplaukti tik jachtos su žemesniais negu 9 m aukščio stiebais arba su nuleidžiamais stiebais kadangi virš upės yra elektros perdavimo laidai ir tiltas.

Šaltinis: <https://www.minija.com/>



53 pav. Minijos jachtų ir pramoginių laivų prieklauka.

Šaltinis: [www.silaineskrastas.lt](http://www.silaineskrastas.lt)

### **I I. Povilų prieklauka.**

328153, 6143894 (LKS94), 55.400098, 21.286689 (WGS84), 55° 24' 0.35", 21° 17' 12.08" (WGS84)

Gylis: iki 2 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinės, elektra, apgyvendinimas, poilsis svečių namuose bei baržoje-viešbutyje ant vandens, maitinimo paslaugos žuvies restorane, pramoginių laivų nuoma, ekskursijos laivais, pramoginė žvejyba tvenkiniuose, paukščių stebėjimas, paukščių fotografavimas, kabilo nuoma, švenčių – konferencijų organizavimas (54 pav.).

Prieklauka (2 vietos) skirta tik viešbučio ir restorano lankytojams, kuriems papildomas mokestis už švartavimąsi netaikomas.

Šaltinis: <https://www.kintai.lt/turizmas>



54 pav. Povilų prieklauka. Nuotrauka Родогой Орлов.

Šaltinis: [www.google.lt/maps](http://www.google.lt/maps) nuotrauka.

### **12. Linos Budrytės vidaus vandenų komercinė prieklauka, P-26**

327729, 6139275 (LKS94), 55.3585, 21.282849 (WGS84), 55° 21' 30.6", 21° 16' 58.26" (WGS84)

Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymu Nr. 2BE-38 nuo 2020-01-23 sustabdytas prieklaukos registracijos galiojimas.

### 13. Uostadvario vidaus vandenų uostas, U-3

328128, 6137587 (LKS94), 55.343489, 21.290159 (WGS84), 55° 20' 36.56", 21° 17' 24.57" (WGS84)

Įplaukos kanalo gylis 2 m, gylis ties krantinėmis – 1,7 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, elektros energijos ir geriamo vandens kolonėlės, kolonėlės buitinių ir naftingų nuotėkų išsiurbimui, automobilių stovėjimo aikštelė, apšvietimas, šiukšlių konteineris, sporto aikštelė, iškylos laivais.

Krantinėse įrengti knechtai ir švartavimosi žiedai, yra guminiai fenderiai, taip pat šiam tikslui naudojamos senos padangos (55 pav.). Netoliese veikia Polderių muziejus, yra istorinė vandens kėlimo stotis, istorinis Uostadvario švyturys.



55 pav. Uostadvario vidaus vandenų uostas. K. Permino nuotrauka.

Šaltinis: <http://vvkd.lt/uostai/>

### 14. Šyšos prielauka

334302, 6135132 (LKS94), 55.323576, 21.388838 (WGS84), 55° 19' 24.87", 21° 23' 19.82" (WGS84)

Gylis: iki 2,5 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė.

Šyšos prielauka yra ties Šyšos upės žiotimis, už maždaug 150 m nuo santakos su Atmata. Prielaukos krantinėse yra knechtai ir švartavimosi žiedai, vietoj fenderių kabo senos padangos (56 pav.). Laivus ir valtis taip pat galima švartuoti Šyšos upėje, kur taip pat įrengtos krantinės su knechtais ir švartavimosi žiedais (57 pav.). Šalia prielaukos veikia kelionių agentūra, kurioje galima užsisakyti įvairių su sausumos ir vandens turizmu susijusių paslaugų.



56 pav. Įplauka į Šyšos prielauką. K. Permino nuotrauka.



57 pav. Prišvartuoti laivai Šyšoje ties įplauka į Šyšos prieplauką. E. Spiriajevo nuotrauka.

### 15. Rusnės prieplauka I Atmatoje

333623, 6132569 (LKS94), 55.300346, 21.379666 (WGS84), 55° 18' 1.25", 21° 22' 46.8" (WGS84)

Gylis: neaišku.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė (58 pav.).

Prieplauka labai apeista, nors yra keli prišvartuoti laivai. Yra knechtai, švartavimosi žiedai, vietoj fenderių naudojamos senos padangos ir mediniai balkiai. Yra pavojingų armatūros strypų, atkerusių krantinės dalių. Aplinka apžėlusį žolė.



58. pav. Rusnės prieplauka I. K. Permino nuotrauka.

### 16. Rusnės prieplauka II Atmatoje (ties senojo Rusnės tilto vieta)

333659, 6132327 (LKS94), 55.298184, 21.380383 (WGS84), 55° 17' 53.46", 21° 22' 49.38" (WGS84)

Gylis: neaišku.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, suoliukai, šiukšliadėžės, šiukšlių konteineris, biotualetai.

Tai yra trumpalaikė keleivių išlaipinimo prieplauka. Krantinėje nėra knechtų, bet yra švartavimosi žiedai, įrengti įlipimo/išlipimo laipteliai. Vietoj fenderių krantinėje pritvirtinti mediniai balkiai. Į akmenimis grįstą krantinės aikštelę galima įvažiuoti automobiliu. Nuo šios prieplaukos iki Rusnės prieplaukos I driekiasi betoninė krantinė su švartavimosi žiedais (59 pav.).

### 17. Rusnės prieplauka III Atmatoje

333687, 6132160 (LKS94), 55.29669, 21.380926 (WGS84), 55° 17' 48.08", 21° 22' 51.33" (WGS84)

Gylis: neaišku.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, suoliukas,

Tai yra trumpalaikė keleivių išlaipinimo prieplauka (60 pav.). Krantinėje yra knechtai, švartavimosi žiedai. Vietoj fenderių parištos senos padangos.



59 pav. Rusnės prieplauka II. K. Permino nuotrauka.



60 pav. Rusnės prieplauka III. K. Permino nuotrauka.

### 18. Pakalnės prieplauka I

333318, 6131902 (LKS94), 55.294255, 21.375275 (WGS84), 55° 17' 39.32", 21° 22' 30.99" (WGS84)

Gylis: neišku.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas.

Prieplauka labai apleista, yra knechtai, švartavimosi žiedai, kopėčios įlipimui/išlipimui. Vietoj fenderių kabo senos padangos. Nors prieplaukoje įrengtas slipas, jis itin apleistas, užžėlęs žole ir nėra tinkamas naudoti. Žemės paviršius negrįstas, apaugęs žole, link vandens veda bėgiai (61–63 pav.).



61 pav. Pakalnės prieplauka I. K. Permino nuotrauka.



62 pav. Pakalnės prielauka I. Slipas. K. Permino nuotrauka.



63 pav. Pakalnės prielauka I. K. Permino nuotrauka.



64 pav. Pakalnės prieplauka II. K. Permino nuotrauka.

### 19. Pakalnės prieplauka II

332267, 6132321 (LKS94), 55.297662, 21.358491 (WGS84), 55° 17' 51.58", 21° 21' 30.57" (WGS84)

Gylis: iki 2 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, kranas, automobilių stovėjimo aikštelė.

Krantinėje įrengti pontoniniai liepteliai, švartavimosi žiedai, plastikiniai fenderiai. Aplinka sutvarkyta, nutiesti takai (64–65 pav.).



65 pav. Pakalnės prieplaukos II slipas ir kranas. E. Spiriajevo nuotrauka.

### 20. Rusnės prieplauka (Pakalnės prieplauka III), P-4

329242, 6134504 (LKS), 55.316212, 21.309589 (WGS), 55° 18' 58.36", 21° 18' 34.52" (WGS)

Gylis: neaiškus.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, kuro kolonėlė, elektra, šiukšlių konteineris.

Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje pateikiamame prieplaukų sąrašė šī prieplauka įvardinta kaip keleivinė. Tačiau aplinka yra apleista, įplauka, pakrantės ir prieplaukos baseinas apaugęs žolėmis, nors čia ir stovi keli prišvartuoti laivai (66 pav.). Krantinėse yra knechtai, švartavimosi žiedai, laipteliai

įlipimui/išlipimui, vietoj fenderių kabo senos padangos. Šalia prieplaukos yra valčių garažas ir slipas. Pastarasis užtvirtas užkardu, kontaktinės informacijos nėra. Kairysis Pakalnės krantas, tarp įplaukos ir slipo, yra sutvirtintas betonine krantine, kurioje įmontuoti žiedai, taigi čia galima laikinai švartuotis.



66 pav. Rusnės prieplauka. K. Permino nuotrauka.

## 21. Šilutės stacionari vidaus vandenų prieplauka, P-15

338423, 6136813 (LKS94), 55.340032, 21.452745 (WGS84), 55° 20' 24.12", 21° 27' 9.88" (WGS84)

Gylis: iki 2 m

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, gelbėjimo priemonės (gelbėjimo ratai, virvės, kopėčios), vanduo, elektra, tepalų ir nuotekų surinkimas, kuro kolonėlė, maitinimas, WC, dušas, vaistinė, automobilių stovėjimo aikštelė, šiukšlių konteineriai, WiFi, keltas, iškylos laivu, žvejyba. Infrastruktūra pritaikyta neįgaliesiems (67 pav.). Šiuo metu statomas angaras laivų laikymui ne navigacijos sezono metu.



67 pav. Šilutės stacionari vidaus vandenų prieplauka ir slipas. K. Permino nuotrauka.

## 22. Nidos keleivinė prieplauka (Tarpautinis vidaus vandenų Nidos uostas (keleivinė prieplauka)), P-11

310055, 6133725 (LKS), 55.302191, 21.008235 (WGS), 55° 18' 7.89", 21° 0' 29.64" (WGS)

Gylis: prieplaukoje 2,5–4 m.



Infrastruktūra ir paslaugos: krantinės (130 vietų), slipas, elektra, WC, dušai, kavinės, viešbučiai, pasų ir muitinės kontrolės taškai, automobilių stovėjimo aikštelė. Pramoginės ekskursijos, jachtų nuoma, sportinės regatos.

Šaltinis: <https://www.nidamarina.com/>, <https://www.facebook.com/pages/category/Marina/Nidos-uostas-982347875216855/>



68 pav. Nidos uostas. K. Permino nuotrauka.

### **23. Tarptautinis vidaus vandenų Nidos uostas, U-4**

310065, 6133732 (LKS94), 55.302264, 21.008389 (WGS84), 55° 18' 8.15", 21° 0' 30.2" (WGS84)

Gylis: centrinė prieplaukos dalis 1–3 m, ties šiauriniu molu – 1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinės, slipas, vandens transporto priemonių laikymo paslauga (įskaitant ilgalaikį stovėjimą), vienkartinė slipo paslauga. Įmonė teikia lengvojo automobilio, autobuso ar įrangos, susijusios su vandens transporto priemonėmis ar jų eksploatacija, stovėjimo paslaugą, prisijungimas prie elektros kolonėlės, gėlo geriamo vandens tiekimas, laivo fekalinių vandenų surinkimas.

Atliekant lauko tyrimą kalbinti laivų savininkai ir kiti su vietine laivyba susiję asmenys teigė, jog šios paslaugos realiai nėra teikiamos. Uoste jokios informacijos apie šias teikiamas paslaugas nėra. Daugumą minėtų paslaugų suteikia Nidos keleivinė prieplauka.

Be to, Vidaus vandens kelių direkcijos tinklapyje, teigiama, jog „Ši prieplauka naudojama įmonės gamybinei-ūkinei veiklai užtikrinti bei mažųjų, žvejybos, asmeninių pramoginių, plaukiojančių priemonių, sportinių laivų aptarnavimui. Šioje prieplaukoje yra suteikiamos pasienio ir muitinės paslaugos laivams vykstantiems Kuršių mariomis į Rusijos Federaciją“ (<http://vvkd.lt/uostai/>).

Ši krantinėje, kuri vietomis yra apgriuvisi, iš senų laikų išlikę knechtai ir švartavimosi žiedai, tačiau nėra fenderių (kabo tik pavienės senos padangos) (69 pav.). Vakariniėje dalyje prišvartuoti žvejų botai. Pietinėje dalyje, kuri administruojama VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos, yra stambių guminių knechtų ir senų padangų. Kai kuriose uosto vietose sužėlusį žolė. Šis uostas turi du valdytojus – dalis pietinės krantinių administruojamos VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos (70 ir 71 pav.), likusi dalis priklauso privačiam valdytojui. Kita vertus, uoste nėra išsamios informacijos apie jo valdytojus, administruojamų plotų ir krantinių ribas, kontaktinės informacijos. Tai, be abejonės, daro įtaką nepilnam infrastruktūros išvystymui.

Šaltinis: <http://vvkd.lt/uostai/>



69 pav. Privataus valdytojo administruojama Tarptautinio vidaus vandenų Nidos uosto šiaurinė dalis. K. Permino nuotrauka.



70 pav. Tarptautinis vidaus vandenų Nidos uostas su slipu. K. Permino nuotrauka.



71 pav. VĮ VVKD administruojama Tarptautinio vidaus vandenų Nidos uosto dalis. K. Permino nuotrauka.

#### 24. Preilos pontoninė prielauka (Mažasis Preilos ragas)<sup>4</sup>

313336, 6140520 (LKS94), 55.364412, 21.055321 (WGS84), 55° 21' 51.88", 21° 3' 19.16" (WGS84)

Gyliai: įplaukos apie 1,5 m, ties prielauka – apie 1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, slipas, apgyvendinimo paslaugos. Priplaukimas iš pietų pusės pažymėtas keturiomis raudonomis bojomis (72 pav.).



72 pav. Preilos pontoninė prielauka ir slipas. K. Permino nuotrauka.

Ties pagrindine Preilos gyvenvietė ilgaikių prielaukų nėra, tačiau čia esama laikinų, privačių lieptelių, prie kurių, susitarus su lieptelių savininku, galima laikinai pririšti nedidelę valtį ar katerį ir esant būtinybei, išlipti į krantą. Tačiau pati krantinė įlipimui/išlipimui iš valtys ar katerio nėra pritaikyta – ji yra nuolaidi, ties vandeniui – apdumblėjusi ir slidi, nėra įrengti laiptai, turėklai, kitos keleivių įlaipinimui/išlaipinimui reikalingos infrastruktūros, todėl įlipimas/išlipimas šioje krantinėje nėra saugus (73–74 pav.). Ties šiais liepteliais gylis siekia ne daugiau nei 0,5 m.



73 pav. Laikini privatūs lieptai Preiloje. V. Locaitienės nuotrauka.

<sup>4</sup> Šiuo metu vykdomas Preilos mažųjų laivų ir žvejų uosto statybos objektų I etapas (2018 m. III ketv.–2020 m. IV ketv.).



74 pav. Laikini privatūs lieptai Preiloje. E. Spiriajevo nuotrauka.

Taip pat nedidelę valtį ar katerį laikinai galima pririšti prie į krantinę įkastų metalinių stulpų, pačiau pati krantinė nėra pritaikyta keleivių įlaipinimui/išlaipinimui.

## 25. Pervalkos prieplauka I (ties Pervalkos g. 29 namu)

316082, 6145804 (LKS94), 55.412865, 21.095101 (WGS84), 55° 24' 46.31", 21° 5' 42.36" (WGS84)

Gylis: iki 0,5 m

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė su turėklais, mediniai stalai ir suolai (privatūs?!, laikini).



75 pav. Pervalkos prieplauka I. E. Spiriajevo nuotrauka

Pervalkos prieplauka I vizualiai netvarkinga – apaugusi žolėmis, sekli, tinkama tik laikinam valties, nedidelio motorinio katerio, vandens dviračio, baidarės ar pan. pririšimui ir įlipimui/išlipimui į krantą. Įplauka link prieplaukos nepažymėta. Vietoj fenderio iš pietų pusės panaudota sena padanga (75 pav.).

## 26. Pervalkos prielauka II (tarp Pervalkos g. 19a ir 21 pastatų)

316215, 6145888 (LKS94), 55.413668, 21.097138 (WGS84), 55° 24' 49.2", 21° 5' 49.7" (WGS84)

Gylis: 0–1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė.

Prielaukos būklė – avarinė. Krantinės suskilusios, deformuotos, apaugusios žolėmis. Vidinis baseinas neišvalytas, užneštas dumbliu, apaugęs žolėmis, sekli. Neįrengti knechtai ar švartavimosi žiedai, įplauka į prielaukos baseiną nepažymėta (76–77 pav.).



76 pav. Pervalkos prielauka II. Vaizdas iš išorės. K. Permino nuotrauka.



77 pav. Pervalkos prielauka II. Vidinis baseinas. K. Permino nuotrauka.

## 27. Pervalkos molas (ties Pervalkos g. 15b pastatu)

316288, 6145938 (LKS94), 55.414135, 21.09826 (WGS84), 55° 24' 50.89", 21° 5' 53.73" (WGS84)

Gylis: 0,5–1,5 m

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė

Molas, kurio ilgis yra apie 225 m – apleistas, apaugęs žolėmis, negrįstas. Molo pradžioje patiesta apdriskusi plėvė su papilta skalda (78 pav.). Molo vidiniuose pakraščiuose gruntas paplautas, įdubęs (ypač gale), mėtosi betono gabalai, metalinių trosų fragmentai. Betoninėje molo dalyje yra gausu konstrukcinių metalinių strypų (dalis nulankstyti ar aštriais galais), kurie atrodo neestetišškai ir gali būti pavojingi žmonių sveikatai. Molo gale yra išlikę keli knechtai, tad teoriškai prie molo švartuotis galima (79 pav.). Tačiau gyliai čia yra riboti.

Vandenyje, ties šiaurine molo dalimi yra stambių šiukšlių, kyšančių virš vandens paviršiaus ir keliančių grėsmę laivybai. Slipas apleistas, užneštas storu dumblo ir purvo sluoksniu, apaugęs žolėmis, mėtosi šiukšlės.



78 pav. Pervalkos molo pradžia. Dešinėje – apleistas slipas. K. Permino nuotrauka.



79 pav. Pervalkos molo galas. K. Permino nuotrauka.



80 pav. Pervalkos slipas prie molo pradžios. K. Permino nuotrauka.

**28. Pervalkos prieplauka III (ties Pervalkos g. 13 pastatu)**

316313, 6145973 (LKS94), 55.414467, 21.098627 (WGS84), 55° 24' 52.08", 21° 5' 55.06" (WGS84)

Gylis: iki 1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, apšvietimas, elektra, švartavimosi vietų numeracija, mobilūs slipai (privatūs?!).

Šiuo metu tai pagrindinė, intensyviausiai eksploatuojama Pervalkos prieplauka, tenkinanti minimalius mažųjų ir pramoginių laivų savininkų poreikius (80 pav.). Lauko tyrimo metu prieplaukoje buvo prišvartuoti apie 15 valčių ir katerių. Prieplauka atrodo moderniai, prieigos išklotos trinkelėmis, palei vidines krantinių puses primontuoti mediniai liepteliai įlipimui/išlipimui. Seklioji prieplaukos dalis nuo kranto pusės užpilta šviesiu smėliu. Čia stovi keli lengvos konstrukcijos mobilūs slipai nedidelių valčių nuleidimui į vandenį. Ši prieplaukos dalis pradeda apaugti žolėmis, todėl būtina nuolatinė priežiūra. Yra lentelė, informuojanti, jog prieplauka stebima vaizdo kameromis. Įplauka gali būti uždaryta metaliniais varteliais. Farvateris link prieplaukos nepažymėtas.



81 pav. Pervalkos prieplauka III. K. Permino nuotrauka.

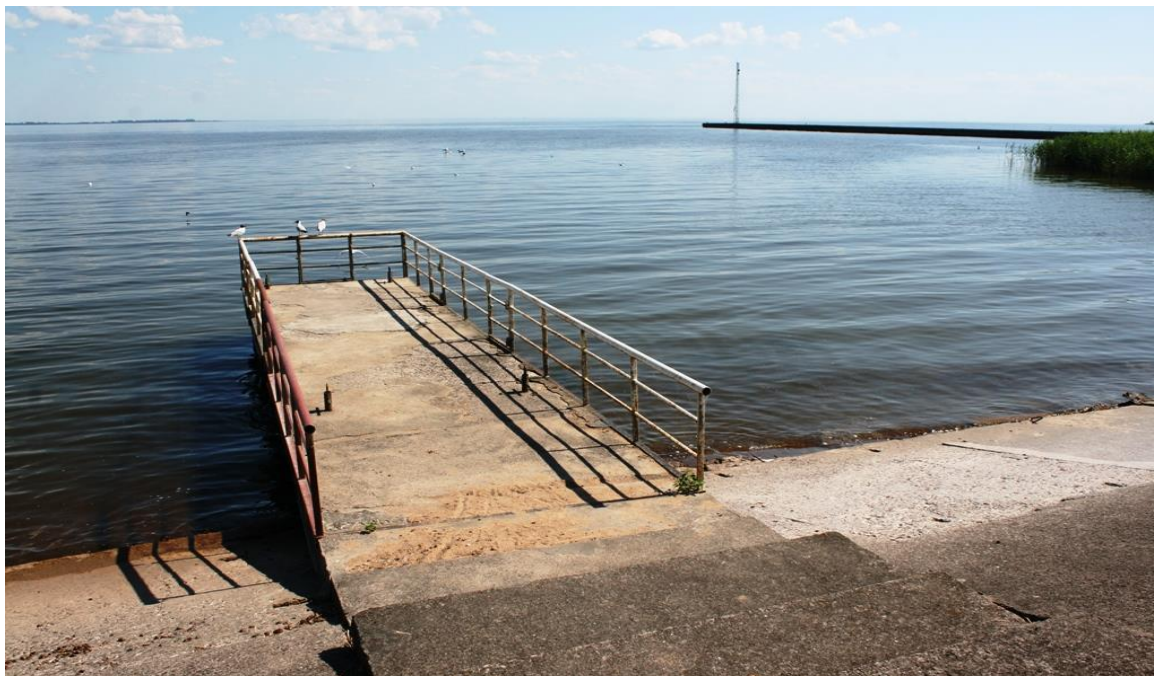
**29. Pervalkos prieplauka IV (tarp Pervalkos g. 7 ir 9 Nr. pastatų)**

316380, 6146039 (LKS94), 55.415076, 21.099644 (WGS84), 55° 24' 54.27", 21° 5' 58.72" (WGS84)

Gylis: iki 1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, įlipimas/išlipimas.

Pervalkos prielauka IV – tai gelžbetoninis apie 10 m ilgio ir 2,5 m pločio lieptas su metaliniais turėklais ir 4 nedideliais metaliniais knechtais bei laipteliais įlipimui/išlipimui į krantą (81 pav.). Prielaukos pagrindas kai kur ištrupėjęs, pradžioje esančiose erdmėse išdygusios žolės. Ant laiptų priberta smėlio. Turėklai atrodo neestetiskai, nudažyti nevienoda spalva, daug kur aprūdiję.



82 pav. Pervalkos prielauka IV. K. Permino nuotrauka.

### **30. Pervalkos prielauka V (ties Karaliaus Mindaugo profesinio mokymo centro praktinio mokymo baze „Kalbantys sodai“, Pervalkos g. 1)**

316516, 6146162 (LKS94), 55.416237, 21.101703 (WGS84), 55° 24' 58.45", 21° 6' 6.13" (WGS84)

Gylis: iki 1 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė.

Pervalkos prielauka ties Karaliaus Mindaugo profesinio mokymo centro praktinio mokymo baze „Kalbantys sodai“ yra praktiškai neveikianti (82–83 pav.). Nors lauko tyrimo metu čia buvo pririšta viena nedidelė valtis, daugiau jokių laivybos pėdsakų nepastabėta. Prielaukos baseinas sekus, uždumblėjęs, labai apaugęs žolėmis, ant krantinių nėra jokių švartavimui skirtų įtaisų – knechtų ar žiedų. Virš įplaukos sumontuotas medinis tiltelis, taigi, kad ir nedidelei jachtai su stiebu įplaukti neįmanoma.





83 pav. Pervalkos prielauka V. K. Permino nuotrauka.

### 31. Juodkrantės Ažuolyno prielauka

318185, 6159082 (LKS94), 55.532779, 21.119585 (WGS84), 55° 31' 58", 21° 7' 10.51" (WGS84)

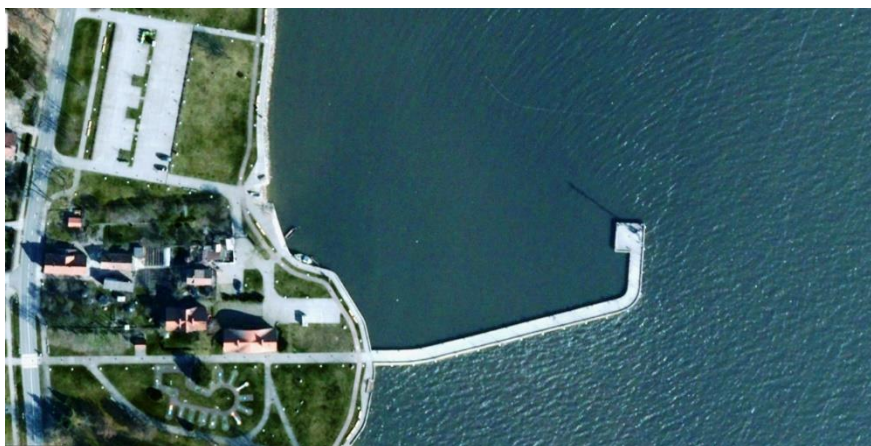
Gylis: 2,5–3 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, apšvietimas.

Juodkrantės Ažuolyno prielauka – molo tipo prielauka, išsikišusi į Kuršių marias su šiaurės kryptimi užlenktu galu (84–85 pav.). Šiaurinėje prielaukos dalyje įrengti knechtai ir švartavimosi žiedai. Fenderių prielaukoje nėra. Pakrantės krantinė ties pietine molo dalimi taip pat pritaikyta švartuoti nedidelius laivėlius – įrengti knechtai, švartavimosi žiedai, laipteliai įlipimui/išlipimui. Lauko tyrimo metu ant šios krantinės buvo išdžiauštyti žvejų tinklai (86–87 pav.). Įplaukos farvateris nepažymėtas. Už maždaug 40 m šiauriau nuo molo krantinėje įrengtas kranas, kopėčios į vandenį, krantinė su laipteliais ir akmenimis grįstas slipas.



84 pav. Juodkrantės Ažuolyno prielauka. K. Permino nuotrauka.



85 pav. Juodkrantės Ažuolino prielauka pučiant PR krypties vėjui 2017 m. gegužės mėn.  
Atkreiptinas dėmesys į kliūtį – žvejybinį tinklą šiauriau prielaukos.  
Šaltinis: [www.geoportal.lt/map/](http://www.geoportal.lt/map/).



86 pav. Krantinė ties Juodkrantės Ažuolino prielaukos molu. K. Permino nuotrauka.



87 pav. Krantinė su kranu, laiptais ir slipu šiauriau Juodkrantės Ažuolino prielaukos.  
K. Permino nuotrauka.

### 32. Juodkrantės prieplauka

318436, 6160082 (LKS94), 55.541846, 21.122906 (WGS84), 55° 32' 30.65", 21° 7' 22.46" (WGS84)

Gylis: 2,5–3 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, apšvietimas, suoliukai, šiukšliadėžės, biotualetai, pažintinės kelionės mariomis, keltas Juodkrantė–Dreverna (88–89 pav.).

Krantinėse yra įrengti krancai, švartavimosi žiedai, nedidelis slipas.



88 pav. Juodkrantės prieplauka.

Šaltinis: [www.google.lt/maps](http://www.google.lt/maps).



89 pav. Juodkrantės prieplaukos slipas. K. Permino nuotrauka.

### 33. Juodkrantės Gintaro įlanka

318685, 6161273 (LKS94), 55.552624, 21.126057 (WGS84), 55° 33' 9.45", 21° 7' 33.81" (WGS84)

Gylis: įplaukoje – iki 1 m, baseine – 0,5–2 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė.

Gintaro įlanka yra istorinė laivų prieplauka, įkurta dar XIX a. antroje pusėje. Šiuo metu ši vieta yra labai apleista, uždumblėjusi. Šiaurės rytų pusėje tebėra medinė prieplauka, tačiau jos lentos klibančios, kai kurios – papuvusios, su augančia žole, jomis pavojinga vaikščioti. Prie krantinės stovi apleistas metalinis laivas. Kitos pakrantės apaugusios žolėmis, netvarkomos. Kai kur medinės irklinės valtys užtemptos tiesiog ant kranto. Didelė dalis įlankos skirta meninėms instaliacijoms. Vis tik minimali laivyba čia vyksta, kadangi įlankoje prišvartuotos kelios medinės žvejų valtys bei keli nedideli pramoginiai kateriai.

Gintaro įlanka patogi tuo, kad iš visų pusių yra apsaugota nuo vėjo. Atviresnė yra rytinė įplaukos pusė, tačiau rytinių krypčių vėjai retai būna labai stiprūs (90–91 pav.).



90 pav. Gintaro įlanka. K. Permino foto.



91 pav. Gintaro įlanka. K. Permino foto.

### 34. Smiltynės jachtklubas, U-5

318962, 6177414 (LKS94), 55.697553, 21.119835 (WGS84), 55° 41' 51.19", 21° 7' 11.41" (WGS84)

Gylis: įplaukimo į uostą – 3,8 m, baseinų – 2,5–3,5 m.

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė (65 vietos 3–15 m laivams), vandens ir elektros kolonėlės, kuro ir tepalų išsiurbimo kolonėlės, aukšto slėgio plovimas, mažųjų laivų nuleidimas/iškėlimas, slipas, laikymas ant kranto ne navigacijos metu, WiFi, restoranas, kranas, elektra, vanduo, dušas, tualetai, skalbykla/džiovyklė, viešbutis, paplūdimys, vaikų žaidimų aikštelė, grilis, dviračiai, žvejyba jūrose ir mariose, pasiplaukiojimas jachta, lauko žaidimai, vandens taksi, automobilių stovėjimo aikštelė (92 pav.).

Šaltinis: [www.smiltynesjachtklubas.lt](http://www.smiltynesjachtklubas.lt)



92 pav. Smiltynės jachtklubas. K. Permino nuotrauka.

**35. Priemlauka ties Lietuvos jūrų muziejaus administracijos pastatu.**

318068, 6179438 (LKS94), 55.715381, 21.104301 (WGS84), 55° 42' 55.37", 21° 6' 15.48" (WGS84)

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, biotualetas, automobilių stovėjimo aikštelė.

Ši priemlauka yra atvira, ilgalaikis stovėjimas dėl praplaukiančių laivų keliamų bangų ir stiprių vėjų negalimas (93 pav.).



93 pav. Priemlauka ties Lietuvos jūrų muziejaus administracijos pastatu (antrame plane).  
K. Permino nuotrauka.

**36. Priemlauka ties paminklu „Albatrosas“.**

317961, 6179668 (LKS94), 55.717406, 21.102437 (WGS84), 55° 43' 2.66", 21° 6' 8.77" (WGS84)

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė, automobilių stovėjimo aikštelė.

Tai yra apie 10 m ilgio ir 2 m pločio betoninis pirsas, nukreiptas 10° kampu į marias. Ant jo prikabinėta senų padangų, atliekančių fenderių funkciją. Yra keletas knechtų, ant kai kurių likę senų metalinių trosų. Nuo priemlaukos veda laipteliai prie Lietuvos jūrų muziejaus automobilių stovėjimo aikštelės. Abipus priemlaukos gausu stambių akmenų, kurie labai riboja manevravimą (94 pav.).



94 pav. Prieklauka ties paminklu „Albatrosas“. A. Дзодзаев nuotrauka.  
Šaltinis: [www.google.lt/maps](http://www.google.lt/maps)

### 37. Prieklauka tarp kavinės „Nerija“ ir Klaipėdos kurhauzo.

318671, 6178142 (LKS94), 55.703973, 21.114739 (WGS84), 55° 42' 14.3", 21° 6' 53.06" (WGS84)

Infrastruktūra ir paslaugos: krantinė (95 pav.).



95 pav. Prieklauka tarp kavinės „Nerija“ ir Klaipėdos kurhauzo. K. Permino nuotrauka.

Šiuo metu kaip vandens turizmo infrastruktūros dalis yra įrengtos dvi laikinos inkaravietės (plūdurai prisirišimui) – viena ties Parnidžio kopa, antroji – ties Mirusiomis kopomis.

\*\*\*

Bendras Kuršių marių regione (įskaitant intakus) esančių uostų ir prieklaukų skaičius yra 37. Iš pateiktos informacijos apie LTSA įregistruotus vidaus vandenų uostus matome, jog 4 iš 5 įregistruotų vidaus vandenų uostų yra šios studijos geografiniame regione. Uostai yra skirtingų paskirčių:

1. Pramoginių laivų;
2. Keleivinis;
3. Krovininis;
4. Mišrus.

„Uostadvario vidaus vandenų“ uostas išsiskiria krovinine funkcija.

Iš pateiktos informacijos apie LTSA įregistruotas vidaus vandenų komercines prielaukas matome, jog 9 iš 26 prielaukų yra šios studijos geografiniame regione. Vienos komercinės prielaukos registracijos galiojimas yra sustabdytas. Prielaukos yra skirtingų paskirčių, tačiau visose, išskyrus vieną („Rusnaitė“) numatyta keleivių įlaipinimo-išlaipinimo paslauga, o dvi („Šilutės stacionari vidaus vandenų prielauka“ ir „Dreverna“) pritaikytos krovinių pakrovimui-iškrovimui:

1. Keleivinės;
2. Pramoginių laivų;
3. Keleivių įlaipinimui-išlaipinimui, laivų stovėjimui;
4. Mišri;
5. Laivų švartavimui ir saugojimui;
6. Keleivių įlaipinimui į laivą ir išlaipinimui iš laivo (2 prielaukos);
7. Krovinių pakrovimui-iškrovimui, keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui iš laivo;
8. Laivų švartavimui, stovėjimui, keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui.

Apibendrinus duomenis matome, kad bendras uostų ir prielaukų tiriamajame regione skaičius (37) yra daug didesnis, nei pateiktuose įregistruotų uostų ir prielaukų sąrašuose (13)<sup>5</sup>, kadangi Lietuvos transporto saugos administracijoje registruojami ne visi uostai ir prielaukos. Tačiau ir neregistruoti uostai bei prielaukos, jei yra tvarkingi ir saugūs, gali būti naudojami Kuršių marių regiono laivyboje.

Esminiai trūkumai, būdingi daugumai Kuršių marių regiono uostų ir prielaukų:

1. Neįrengti stendai su pagrindine informacija – valdytojo kontaktai, gyliai, teikiamos paslaugos ir pan.
2. Nesutvarkytos, užneštos ir uždumblėjusios prielaukos, apleistos krantinės, slipai.
3. Neįrengtos laivų nuleidimo/iškėlimo vietos (kranai).
4. Nepažymėti įplaukų ir baseinų gyliai.
5. Nepažymėti įplaukų farvateriai.
6. Neišvystyta paslaugų infrastruktūra (maitinimas, apgyvendinimas, vandens, elektros šaltiniai ir pan.).

Gerą infrastruktūrą turintys bei pilnai funkcionuojantys uostai ir prielaukos: Klaipėdos Pilies uostas, Smiltynės jachtklubas, Drevernos prielauka, Ventainės prielauka, Šilutės stacionari vidaus vandenų prielauka, Nidos keleivinė prielauka, Minijos jachtų ir pramoginių laivų prielauka, Uostadvario vidaus vandenų uostas. Klaipėdos Pilies uostui ir Šilutės stacionariai vidaus vandenų prielaukai yra poreikis plėtrai.

Gerą infrastruktūrą turinčios, bet nefunkcionuojančios ar nepilnai funkcionuojančios prielaukos: Šturmu, Kintų, Pakalnės II, Ventė-I. Priežastys – nesaugios (neapsaugotos nuo vėjų, užneštais farvateriais ir baseiniais) prielaukos (pavyzdžiui, Juodkrantė, Kintai, Ventė-I), nepatogios turizmui vietos, lankytinų vietų nebuvimas (pavyzdžiui, Pakalnė II, Preila, Pervalka, Šyša).

Kitos prielaukos, nors ir šalia lankytinų vietų ir esančios turistinių maršrutų kelyje, yra tiesiog apleistos, netvarkomos ir nesaugios. Kai kurių poreikis yra ypač abejotinas (Rusnė, Pakalnė, Pervalka, Kopgalis).

Kuršių marių laivybai rekomenduojamos (atsižvelgiant į jų grimzlę) vandens transporto priemonės:

- vandens dviračiai;
- plaustai;
- baidarės ir kanojos;
- irklinės valtys (guminės, plastikinės, metalinės, medinės);
- motoriniai kateriai;
- pontoniniai motoriniai laivai;
- vandens motociklai;
- jachtos-švertbotai;
- jachtos-kompromisai;
- kilinės jachtos;
- tradicinės kuršių marių ir jų intakų valtys ir burvaltės;
- burlaiviai;
- motoriniai laivai.

<sup>5</sup> Neaiški prielaukos „Rusnaitė“ lokalizacija. Ji priklauso Nemuno deltos regioninio parko direkcijai, kurios būstinė yra Šilutės m., Lietuvininkų g. 10.

### 3.3. Laivybos kliūčių tipai Kuršių mariose ir regiono upėse

Egzistuoja daug veiksnių, lemiančių kokybišką laivybą Kuršių mariose, tačiau bet koks nepatogumas laivavedžiui, ypač jei jis – atplaukęs iš kitos šalies ir nežinantis visų laivybos Kuršių mariose niuansų, gali sukelti mažesnių ar didesnių nesklaidumų.

Toliau pateikiami laivybos kliūčių tipai Kuršių mariose ir regiono upėse:

1. Gamtinės kliūtys;
2. Informacinės kliūtys;
3. Infrastruktūrinės ir techninės kliūtys;
4. Aplinkosauga ir teisiniai reikalavimai.

#### 3.3.1. Gamtinės kliūtys

Gamtinės kliūtys laivybos kontekste išskirtinos į dvi atskiras grupes:

1. Meteorologinės kliūtys – sezoniškumas ir pavojingos meteorologinės sąlygos;
2. Fizinės kliūtys – kranto linijos pobūdis, seklumos, akmenys, pakrančių augmenija, nešmenys.

**Meteorologinės kliūtys**<sup>6</sup>. Lietuvos teritorija yra priskiriama vidutinių platumų klimato zonai, jai būdingas perėjimas nuo jūrinio klimato Vakarų Lietuvoje iki žemyninio klimato Rytų Lietuvoje. Nors Lietuva nėra didelė šalis, atskiri jos regionai ir vietovės pasižymi savitomis mikroklimatinėmis savybėmis. Vietovės mikroklimatą lemia reljefo, vandens telkinių išsidėstymas, dirvožemio tipas, augalija, urbanizacija. Pajūrio klimatą formuoja oro masės, atkeliaujančios nuo Atlanto vandenyno, ir tiesioginė Baltijos jūros įtaka. Kuršių marių regiono klimatui būdinga šilta, dažnai be pastovios sniego dangos, žiema, vėsus pavasaris, vidutiniškai šilta vasara ir šiltas, bet dažnai lietingas rudenis. Paros ir metų temperatūros svyravimai nėra dideli lyginant su kitais Lietuvos regionais. Tiesioginė jūros įtaka pasireiškia stipresniais vėjais, vasaros brizais ir dažnesniais rūkais. Pagal Lietuvos klimato rajonavimą pajūris priskiriamas Pajūrio klimatiniam rajonui. Pajūrio klimatinis rajonas yra suskirstytas į tris parajonius: Kuršių nerijos, Jūros pakrantės ir Pajūrio žemumos. Kuršių marių regionas ypatingas tuo, jog čia yra daugiausia saulėtų dienų – vidutinė metinė saulės spindėjimo trukmė Nidoje siekia 1993 val. – daugiau nei bet kur kitur Lietuvoje. Vyrauja Vakarų, pietvakarių vėjai, vidutinis vėjo greitis 4,0 m/s, ypač dažnai vakaris pučia vasaros metu, bet tada yra silpnesnis ir jo greitis svyruoja tarp 3,0 ir 3,5 m/s. Vėjo greitis sustiprėja rudenį ir žiemą, kai pučia 4,5–5,0 m/s pietų vėjai ir siaučia sezoninės audros. Stiprūs ir pastovūs vėjai palankūs mėgstantiems buriuoti, tačiau dėl vėsinančio poveikio vėjas nėra labai mėgstamas poilsiautojų.

Rekomendacija: atsižvelgiant į Kuršių marių regiono meteorologines kliūtis, racionaliausia organizuoti vandens turizmo paslaugas navigaciniu (šiltuoju) sezonu – gegužės–rugsėjo mėnesiais.

Sezoniškumas. Navigacijos sezono pradžia priklauso nuo esamų konkrečių metų sąlygų. Ledo dangos susidarymas Nemune ir jo intakuose, išskyrus Miniją, prasideda gruodžio 19–23 d. Pavasario ledonešio pradžia – kovo 16–20 d. (<http://www.nemunodelta.lt>). Dažniausiai pramoginė laivyba pradeda balandžio–gegužės mėnesiais ir baigiasi spalio mėnesio antroje pusėje. Atsižvelgiant į orų sąlygas, pramoginei laivybai reikia rinktis atitinkamų techninių charakteristikų vandens transporto priemones – su stogu, sandariomis patalpomis (kajutėmis), tentais ir pan.

Pavojingos meteorologinės sąlygos: bangavimas, kaitra, ledai, perkūnija, rūkas ir rūkana, škvalas, štilis. Prieš išplaukiant į Kuršių marias privalu sekti artimiausių orų prognozę, įvertinti esamas ir artėjančias meteorologines sąlygas.

Bangavimas – tai vandens telkinio paviršiaus judėjimas, sukeliamas vėjo, saulės ir mėnulio traukos, atmosferos slėgio, srovių ir kitų veiksnių. Bangavimo stiprumą nusako Boforto vėjo intensyvumo skalė (Beaufort scale) (96 pav.).

<sup>6</sup> Galvonaitė, A., Kilpys, J., Kitrienė, Z., Valiukas, D. Lietuvos kurortų klimatas. Vilnius, 2015.



Boforto balai	Vėjo greitis				Vėjo greitis (kt / km/h / mph)	Aprašymas	Bangų aukštis		Jūrinės sąlygos	Sąlygos sausumoje
	kt	km/h	mph	m/s			m	ft		
0	0	0	0	0-0,2	0 / 0 / 0	Tyka (štilis)	0	0	Plokščia	Ramu. Dūmai kyla vertikaliai
1	1-3	1-6	1-3	0,3-1,5	2 / 4 / 2	Lengvas oras	0,1	0,33	Raibulavimas be keterų	Vėjo judėjimas pastebimas dūmuose
2	4-6	7-11	4-7	1,6-3,3	5 / 9 / 6	Lengvas	0,2	0,66	Raibuliai su keteromis. Keteros lygios, nėra lūžimo	Vėjas juntamas nepridengtu odos paviršiumi.
3	7-10	12-19	8-12	3,4-5,4	9 / 17 / 11	Švelnus	0,6	2	Dideli raibuliai. Keteros pradeda lūžti, padrikos pabalusios viršūnės.	Lapai ir mažos šakelės nuolat juda
4	11-15	20-29	13-18	5,5-7,9	13 / 24 / 15	Vidutinis	1	3,3	Mažos bangos	Dulkės ir popierius pakeliami. Pradeda judėti mažos šakos
5	16-21	30-39	19-24	8,0-10,7	19 / 35 / 22	Gaivus	2	6,6	Vidutinės (1,2 m) bangos. Susidaro putos ir pūrsiai	Maži medžiai siūbuoja.
6	22-27	40-50	25-31	10,8-13,8	24 / 44 / 27	Stiprus	3	9,9	Didelės bangos su putomis keteromis ir pūrsiais	Juda didelės šakos. Girdimas laidų švilpimas. Naudoti skėtį darosi sunku.
7	28-33	51-62	32-38	13,9-17,1	30 / 56 / 35	Beveik audra	4	13,1	Jūros putos pradeda siliugti nuo bangų keterų	Visi medžiai juda. Reikia pastangų eiti prieš vėją.
8	34-40	63-75	39-46	17,2-20,7	37 / 68 / 42	Audra	5,5	18	Vidutiniškai didelės bangos su lūžtančiomis keteromis. Putų ruožai.	Lūžta šakelės. Mašinos kelyje sunku vairuoti.
9	41-47	76-87	47-54	20,8-24,4	44 / 81 / 50	Stipri audra	7	23	Aukštos, gausiai putotos bangos (2,75 m). Bangų keteros pradeda rlinėti. Žymūs pūrsiai.	Lengvi statiniai pažeidimai.
10	48-55	88-102	55-63	24,5-28,4	52 / 96 / 60	Štormas	9	29,5	Labai aukštos bangos. Jūros paviršius baltas. Sumažėjęs matomumas	Medžiai išraunami su šaknimis. Žymūs statinių pažeidimai.
11	56-63	103-119	64-73	28,5-32,6	60 / 112 / 70	Stiprus štormas	11,5	37,7	Ypač aukštos bangos.	Išplitę statinių pažeidimai.
12	64-80	120	74-95	32,7-40,8	73 / 148 / 90	Uragano stiprumo vėjas	14+	46+	Mišiniškos bangos. Oras pilnas pūrsių ir putų. Jūra visiškai balta. Matomumas visiškai mažas.	Žymūs ir paplitę pastatų pažeidimai.

## 96 pav. Boforto skalė

Šaltinis: [https://lt.wikipedia.org/wiki/Boforto\\_skal%C4%97](https://lt.wikipedia.org/wiki/Boforto_skal%C4%97)

Kuršių marių bangos skiriasi nuo Baltijos jūros bangų – mariose jos trumpesnės, statesnės ir stiprios, gali apversti ir plokščiadugnius laivus. Tokia nelaimė atsitiko 2019 m. liepos 2 d., kai audringu metu vėjas ir bangos apvertė Lietuvos jūrų muziejaus istorinės plokščiadugnės valtės repliką „Sūd-I“.

Rekomendacija: prieš išplaukiant į Kuršių marias sekti orų prognozę, taip pat atsižvelgti į vandens transporto priemonės technines charakteristikas.

*Kaitra*<sup>7</sup> – tai stichinis meteorologinis reiškinys, kai maksimali oro temperatūra +30°C ar aukštesnė; kaitros trukmė 3 ir daugiau dienų. Nuo kaitros gali gelbėti atitinkamai įrengtos ir pritaikytos vandens transporto priemonės – su tentu, stogu (97 pav.), vėdinamomis patalpomis ir pan.

Rekomendacija: turėti (asmenines) apsaugas nuo kaitros priemonės.

*Ledai* – Kuršių mariose yra tas gamtos reiškinys, kuris įprastai susidaro jau pasibaigus navigacijos sezonui. Tačiau net tvirtiems metaliniams laivams tai yra natūrali gamtinė kliūtis, trukdanti praplaukti (98 ir 99 pav.).

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos Aplinkos ministras. Įsakymas Dėl stichinių, katastrofinių meteorologinių ir hidrologinių reiškinų rodiklių patvirtinimo. 2011 m. lapkričio 11 d. Nr. DI-870. Vilnius.



97 pav. Guminė valtis su stogu

Šaltinis: <https://de.dhgate.com>.



98 pav. Ledų sangrūdos piečiau Kiaulės Nugaros.



99 pav. Užšalusi Juodkrantės Gintaro įlanka.

Šaltinis: <https://www.bing.com/maps>. Palydovinės nuotraukos. Data nežinoma.

Rekomendacija: esant poreikiui išplaukti į Kuršių marias esant ledams, sekti situaciją ir vengti ledų.

*Perkūnija*<sup>8</sup> – elektros iškrova atmosferoje tarp debesų ir Žemės arba tik tarp debesų, lydima šviesos (žaibo) blyksnių ir garsaus dundėjimo (griaustinio). Perkūniją paprastai lydi smarkūs vėjai, krituliai, kartais net kruša.

Rekomendacija: Prieš išplaukiant į Kuršių marias ar jų intakus, būtina sekti orų prognozę ir, esant perkūnijos tikimybei, plaukimo vengti.

*Rūkas ir rūkana*<sup>9</sup>. Rūkas – labai smulkių vandens lašelių sanauja ore, susidaranti dėl drėgno oro atšalimo, todėl atmosfera tampa drumsta, mažėja jos skaidrumas, meteorologinio matavimo nuotolis sumažėja ir nesiekia 1 km. Rūkana – smarkiai išretėjęs rūkas, susidarantis susikoncentravus vandens garams į labai smulkius vandens lašelius (žymiai smulkesnius nei rūko) ir suteikiantis atmosferai silpną drumstumą. Meteorologinio matavimo nuotolis 1–10 km. Rūko ir rūkanos metu yra labai ribotas matomumas, dėl to gali būti sunku ar neįmanoma pastebėti navigacinių ženklų, kai kurių fizinių kliūčių (pavyzdžiui, žvejų tinklų) ar kitų vandens transporto priemonių. Rekomenduojama turėti garsinius signalus. Pateikiame incidento, įvykusio

<sup>8</sup> <http://www.meteo.lt/lt/ivairenybes/terminu-zodynelis>

<sup>9</sup> *Ibidem*.

2016 m. gegužės mėn., susijusio su rūku Kuršių mariose pavyzdį (<https://www.ve.lt/naujienos/lietuva/lietuvos-naujienos/kursiu-mariose-pasiklydo-burlentininke-1462101/>):

Sekmadienį Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrui inicijavus Kuršių mariose rūke pasiklydusios, burlente plaukiojusios mergaitės paiešką, ji buvo rasta netrukus.

16.42 val. Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras gavo informaciją, kad Kuršių mariose ties Nida, rūke pasiklydo burlente plaukiojusi mergaitė. Mergaitės buvo ieškoma Valstybės sienos apsaugos tarnybos Pakrančių apsaugos rinktinės (VSAT PAR) kateriu, taip pat paieškai buvo ruošiamas paieškos ir gelbėjimo poste Nemirsetoje budintis Karinių oro pajėgų paieškos ir gelbėjimo sraigtasparnis.

Paieškos sraigtasparniu neprireikė, nes 17.06 val. buvo gautas papildomas pranešimas, kad rūke pasiklydusią burlente plaukusią mergaitę rado civiliai žmonės su valtimis.

Rekomendacija: vengti plaukimo rūko sąlygomis.

Škvalas<sup>10</sup> – staigus vėjo sustiprėjimas iki 8 m/s ir per trumpą laiką – ne daugiau kaip 2 min (100 pav.). Škvalo metu vėjo greitis didesnis negu 10 m/s (kartais viršija ir 25 m/s), o trukmė didesnė negu 1 min. Prieš išplaukiant į Kuršių marias ar jų intakus, būtina sekti orų prognozę ir, esant škvalo tikimybei, plaukimo vengti. Škvalas yra itin pavojingas mažiesiems laivams, nes vėjas ir bangos gali nesunkiai juos paversti. Be to, škvalo metu yra didelė perkūnijos tikimybė.



100 pav. Škvalas Kuršių mariose. Stopkadras.

Šaltinis: [www.youtube.com/watch?v=VULb3IHnDM0](http://www.youtube.com/watch?v=VULb3IHnDM0)

Rekomendacija: sekti orų prognozę ir vengti plaukimo esant škvalo tikimybei.

Štilis (tyka)<sup>11</sup> – bevėjis oras arba silpnas vėjas, ne stipresnis kaip 0,5 m/s. Aktualu buriuotojams, būtina sekti orų prognozę.

Rekomendacija buriuotojams: turėti alternatyvų burėms variklį.

Viesulas<sup>12</sup> – stiprus oro sūkurys, susidarantis po greitai išsivysčiusiais kamuoliniais lietaus debesimis. Atrodo kaip iš debesies į sausumą arba jūrą nusileidusi tamsi rankovė, straublys, piltuvas ar pan. su vertikalia, dažnai išlenkta ašimi. Oro slėgis sūkurio viduje žemas, todėl jis besisukdamas įtraukia ir pakelia gana didelius, sunkius daiktus. Kuršių mariose gali kelti pavojų mažiesiems laivams ir jų įguloms (101 pav.).

Rekomendacija: sekti orų prognozę; pastebėjus viesulą, plaukti kranto link.

<sup>10</sup> Ibidem.

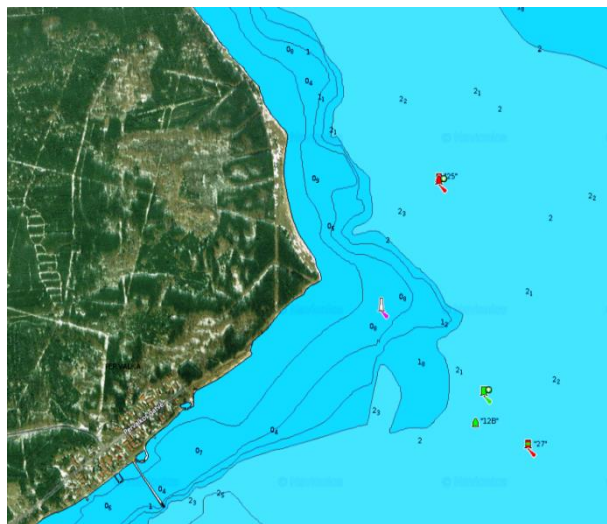
<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Ibidem.



101 pav. Viesulas Kuršių mariose  
Šaltinis: [www.bernardinai.lt/wp-content/uploads/2817913875-vejas.jpg](http://www.bernardinai.lt/wp-content/uploads/2817913875-vejas.jpg)

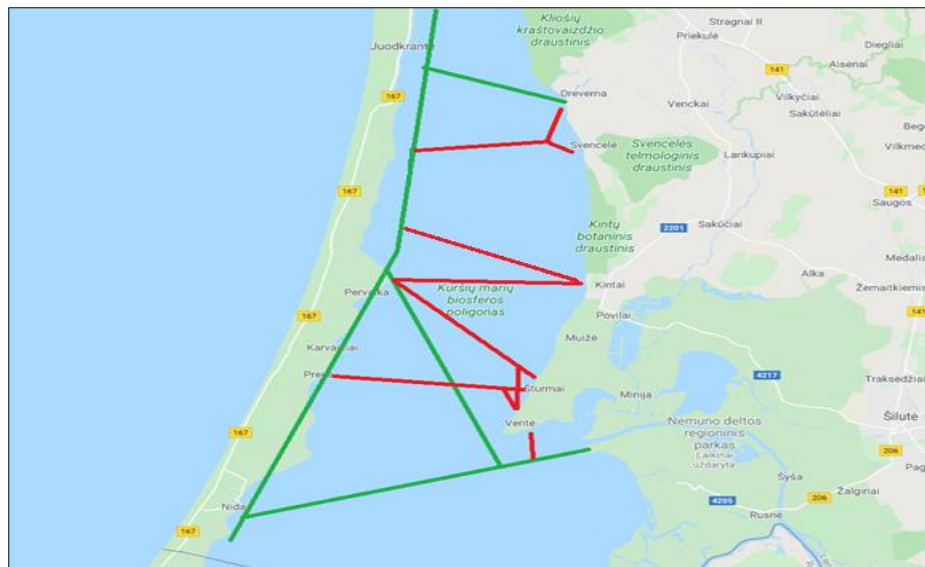
**Fizinės kliūtys. Kranto linijos pobūdis.** Kuršių marių kranto linija daugumoje ruožų nėra tiesi ir tolygi. Lygus yra tik vakarinis krantas (Kuršių nerijos rytinė dalis) nuo Kopgalio iki Alksnynės. Šiame ruože krantas akmenimis ar rąstais tvirtintas jau nuo XVIII a., šiandien jis daug kur sutvirtintas betoninėmis krantinėmis, vietomis įrengtos prielaukos ir uosteliai (Kopgalis, Smiltynė). Piečiau Alksnynės marių kranto linija yra natūrali, vingiuota. Nuo šios vietos prasideda ragų (iškyšulių) ir įlankų virtinė. Nuo seniausių laikų šie ragai ir iškyšuliai tarnavo kaip navigaciniai orientyrai vietiniams laivininkams. Kai kurie jų tapdavo tikromis kliūtimis laivybai, dalis jų tebėra kliūtys ir dabar. Pavyzdžiui, Arklių (Žirgų) ragas į šiaurę nuo Pervalkos yra viena pavojingiausių vakarų marių pakrantės vietų laivyboje. Ypač pavojinga yra nuo šio ragų į marių pusę beveik 1 km besidriekianti sekluma. Dėl pavojingumo laivybai dar 1900 m. ties ragų buvo įrengtas švyturys. Brėžiant tiesią liniją nuo ryčiausio ragų taško per Pervalkos švyturį, 2 m izobata yra net už 530 m nuo kranto. Šiuo metu sekluma yra aplenkama atitinkamai sužymėtu farvateriu (102 pav.).



102 pav. Gyliai ir seklumos ties Žirgų ragų  
Šaltinis: <https://webapp.navionics.com>; <http://map.openseamap.org/>

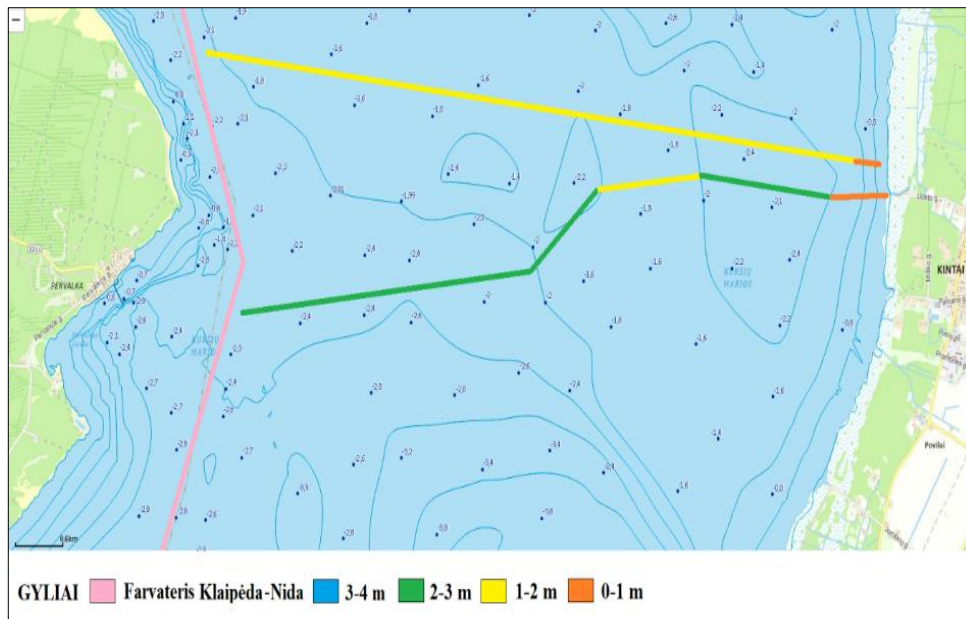
**Seklumos.** Kuršių mariose yra nemažai seklių vietų (110–III pav.). Dažniausiai jos išsidėsčiusios palei krantus ir iškyšulius, tačiau seklių ir negilių vietų yra ir marių centrinėje dalyje. Didžiausios ir žinomiausios, išlaikiusios senovinius pavadinimus, yra Kalva (čia ir kitur pateikiamos seklių centrinės dalies koordinatės

pagal <https://www.geoportal.lt/map/#> ir mažiausi gyliai: WGS-84: platuma: 55.32785°, ilguma: 21.14554°; g. 1,8 m), Akmenų sekluma (WGS-84: platuma: 55.30487°, ilguma: 21.13375°; g. 1,8 m) ir Ežia (Nendrių) (WGS-84: platuma: 55.26146°, ilguma: 21.18696°; g. 0,8 m). Seklesnės vietos, seniau laikytos seklumomis, yra ties Budnio rago centrine dalimi („Budino zeikas“, WGS-84: platuma: 55.60949°, ilguma: 21.14069°, g. 0,5 m), ties Kairių kaimu („Lykauto zeikis“, WGS-84: platuma: 55.62441°, ilguma: 21.15892°, g. 0,2 m). Buvusi sekluma „Kiaulės nugara“ vėliau buvo užpilta ir tapo sala. Kai kurios seklumos yra akmeningos. Nors dauguma tokių vietų yra atitinkamai pažymėtos, seklumos riboja laivybą laivais su didele grimzle. Tačiau mariose yra ir tokių plotų, kur būtų saugu praplaukti pro seklumas, jas aplenkiant. Pakankamai gilių vagų tarp seklumų yra ir centrinėje ir pietinėje (lietuviškoje) marių dalyje. Čia galėtų driektis farvateriai – būtų galima pagilinti tik neilgus ruožus rytiniame marių krante. Tokiu būdu atsirastų nauji maršrutai Kuršių mariose ir jungtys Pervalka–Kintai, Preila–Šturmai–Ventė, Naglių ragas–Dreverna–Svencelė, Pervalka–Šturmai–Ventė, (103–107 pav.), Vingio kopų–Kintai (109 pav.). Dar viena jungtis galėtų susieti farvaterį Nida–Rusnė su Ventė-I prieplauka (108 pav.).

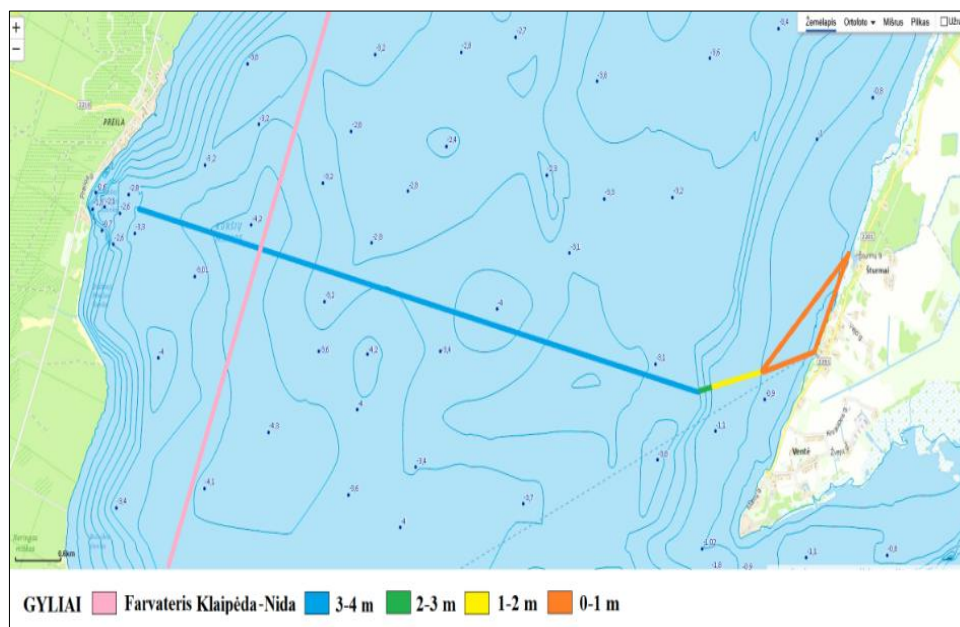


103 pav. Esami (žalia spalva) ir rekomenduojami (raudona spalva) maršrutai Kuršių mariose.

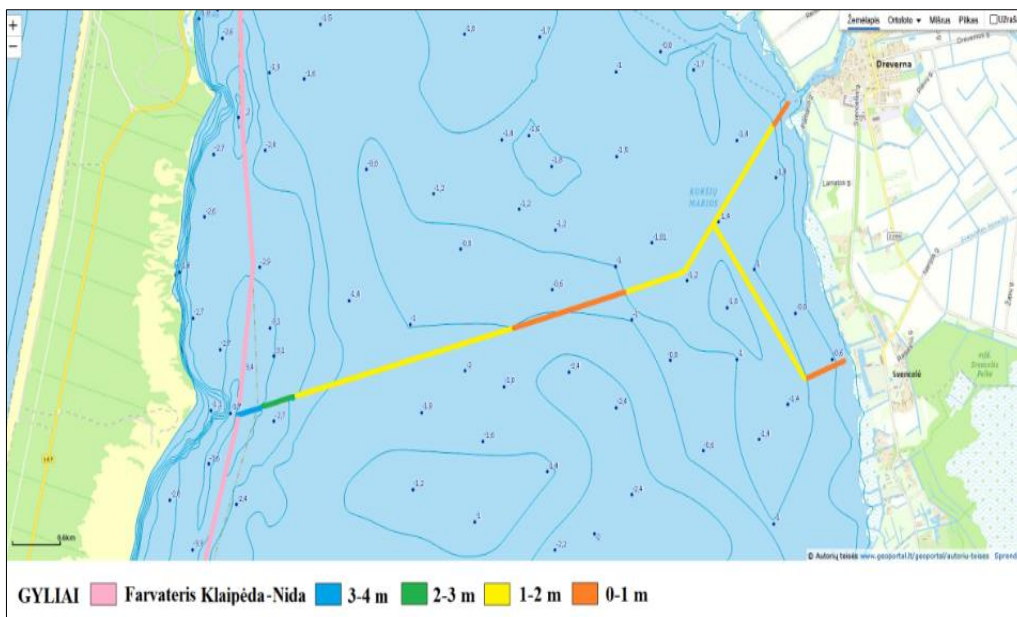
Rekomendacija: pačių natūraliai susiformavusių seklumų pašalinti neįmanoma ir nėra būtinybės, tačiau šias gamtines kliūtis galima „apeiti“ nūžymint farvaterius tarp Pervalkos ir Kintų, tarp Preilos ir Šturmų bei tarp Preilos ir Ventės, taip atveriant naujus maršrutus tarp vakarinio ir rytinio marių krantų.



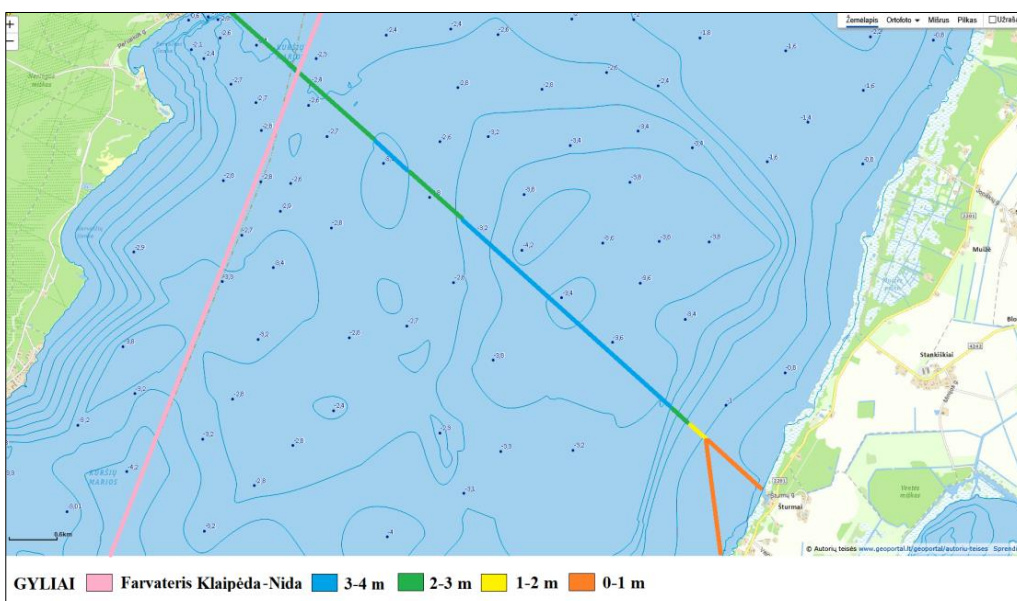
104 pav. Rekomenduojami maršrutai tarp seklumų iš Pervalkos į Kintus.



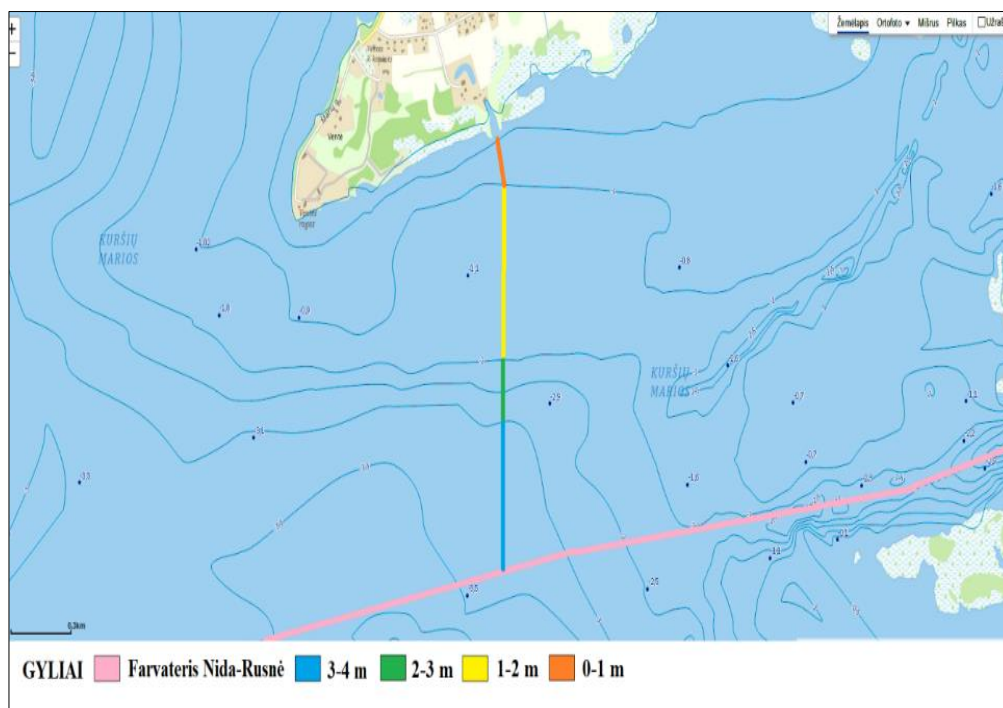
105 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp seklumų iš Preilos į Šturmus ir Ventę.



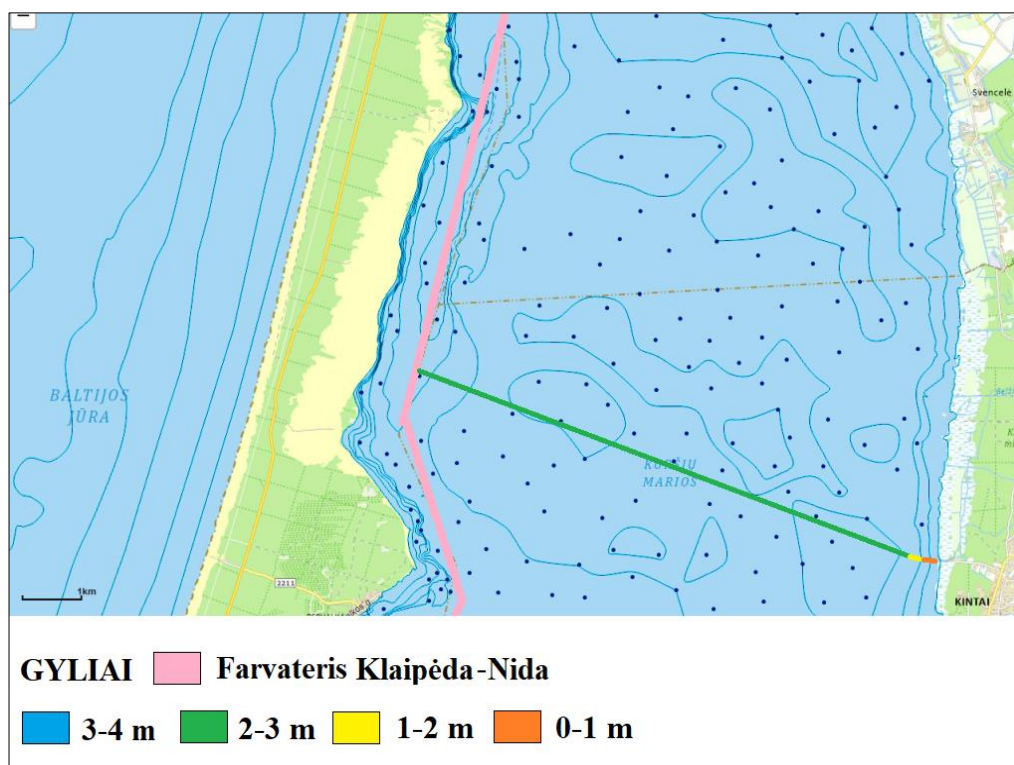
I06 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp Naglių rago ir Drevernos bei Svencelės.



I07 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp Pervalkos ir Šturmų bei Ventės.

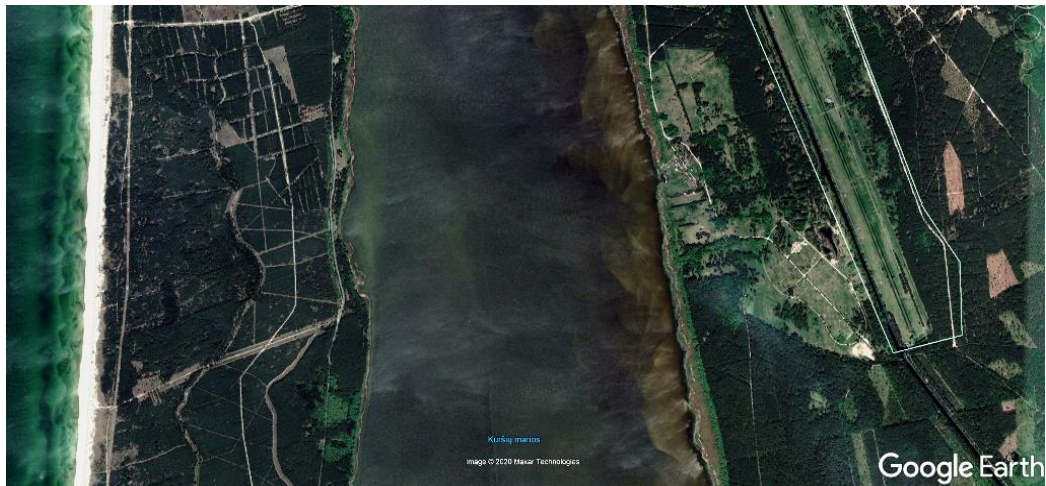


108 pav. Rekomenduojamas maršrutas, jungiantis farvaterį Nida–Rusnė su Vente.

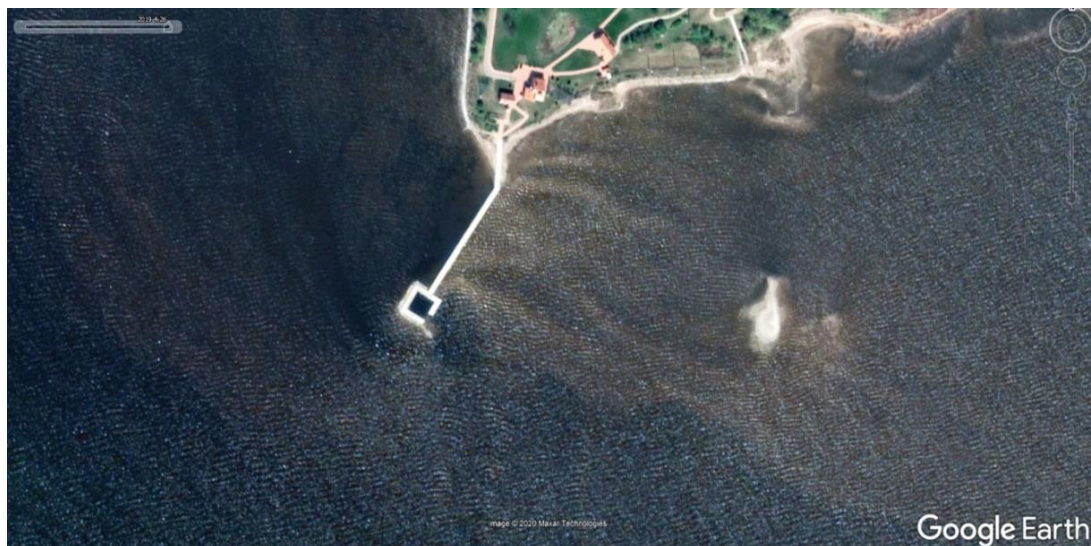


109 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp Vingio kopos ir Kintų.





110 pav. Seklumas rytiniame Kuršių marių krante, piečiau Klaipėdos.  
Šaltinis: Google Earth palydovinė nuotrauka.



111 pav. Seklumas ties Ventės prieplauka.  
Šaltinis: Google Earth palydovinė nuotrauka.

*Pakrančių augmenija.* Kuršių marios pasižymi gausiais nendrių ir kitų vandens augalų sąžalynais (112 pav.). Ši augmenija dažniausiai nėra kliūtis laivybai, nes auga tik marių pakraščiuose ir nelaivuojamuose ruožuose. Kita vertus, jei būtų poreikis išsilaipinti į krantą plaukiant mažos grimzlės laivu ar valtimi, tai ne visur pavyktų.

Lauko tyrimo metu vienas respondentas minėjo, kad Rusnėje draudžiama šalinti į vandenį nuvirtusius medžius. Tokie išvirtę medžiai jau savaime sudaro kliūtis laivybai, be to, jie keičia įprastą srovių kryptis, o tai lemia duburių ir seklumų upių vagose susidarymą bei kai kurių vietų užnešimą, dumblių augimą.



I 12 pav. Nendrynai ties Šturmais. K. Permino nuotrauka.

Rekomendacijos: išsilaipinti tose marių pakrantėse, kuriose neauga nendrynai. Nuvirtusių medžių šalinimo organizavime būtina vadovautis teisės aktais ir protingumo kriterijais.

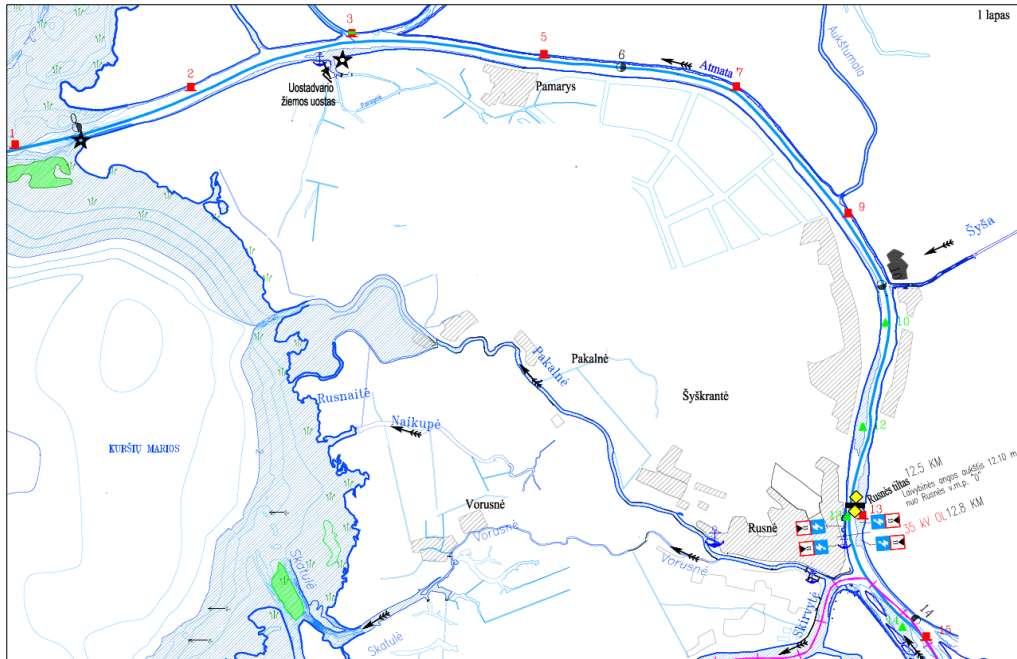
*Nešmenys.* Ši kliūtis labiau aktuali rytinei marių daliai ir Nemuno deltai (47 pav.). Dauguma tyrimo metu kalbintų respondentų tvirtino, jog pagrindinė kliūtis laivybai yra Nemuno deltos upių žiočių užnešimai ir jų nevalymas. Nešmenys (smėlis ir dumbblas) užblokuoja įplaukimą ir išplaukimą į/iš deltos upių, todėl, nors upių vagose gylis ir yra pakankamas, pilnavertė laivyba deltos upėmis nėra įmanoma. Tai ypač aktualu kalbant apie Rusnaitės-Pakalnės upę. Tokiomis upėmis kaip Šakutė, Skatulė-Vorusnė būtų galima pasiekti Rusnės centrą renkantis mažiau įprastą, tačiau įdomesnę, vaizdingesnę maršrutą. Nešmenų problemą vienas respondentas paminėjo ir kalbant apie Karaliaus Vilhelmo kanalo žiotis (į Miniją). Anot respondento, šiuo metu ši vieta nėra išvalyta, gylis siekia tik apie 0,5 m.

### **3.3.2. Informacinės kliūtys**

Išankstinis planavimas – tai normali praktika prieš leidžiantis į bet kokią kelionę ar žygį. Įprasta, jog prieš kelionę numatomas maršrutas, parenkamos poilsiui tinkamos vietovės, pramogų, maitinimosi ir nakvynės vietos. Vandens turizmui esminė informacija yra apie navigacijos sąlygas – plaukimas privalo būti saugus. Prieš išplaukiant būtina susipažinti su laivybos situacija vietovėse, kurias ketinama aplankyti. Akivaizdu, jog šiais laikais informacijos paieškos pirmiausiai vykdomos internetinėje erdvėje. Kalbant apie Kuršių marių regiono navigacijos informaciją tenka nusivilti – specializuoto lietuviško tinklapio su išsamia navigacine informacija Kuršių marių regione nėra. Tai didžiausia informacinio pobūdžio laivybos kliūtis. Ją įveikti iš dalies padeda įvairūs kiti tinklapiai, teikiantys informaciją apie laivybos sąlygas Kuršių mariose (virtualūs žemėlapiai ir jūrlapiai, pamario savivaldybių ir seniūnijų, turizmo informacijos, apgyvendinimo ir laivybos paslaugas teikiančių įmonių tinklapiai ir kt.). Logiška, jog tokios informacijos būtų ieškoma Lietuvos vidaus vandenų kelius kuruojančios institucijos tinklapyje. Lietuvoje tai VĮ Vidaus vandens kelių direkcija (toliau VVKD). VVKD tinklapyje (<http://vvkd.lt/>) pateikiama daug naudingos su laivyba vidaus vandenyse susijusios informacijos. Apie navigacijos sąlygas galima teirautis VVKD Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros skyriuje (<http://vvkd.lt/kontaktai/#1491236342711-4d16448d-849d>). Paspaudus šią nuorodą, bus matomas skyriaus vadovo vardas, pavardė, telefono numeris ir elektroninio pašto adresas. Svarbu tai, jog VVKD tinklapyje yra pateikiamas interaktyvus Kuršių marių žemėlapis (Google Maps pagrindu, galima įjungti palydovinio vaizdo režimą; <http://vvkd.lt/vandens-gyliai/#1490528128319-c0482f6b-bf25>) su sužymėtais turistinės infrastruktūros

objektais (apgyvendinimo paslaugos, lankytini objektai ir pan.), pagrindiniais farvateriais ir kliūtimis laivybai. Informacija apie vandens gylis yra atnaujinama kiekvieną darbo dieną iki 12 val. navigacijos laikotarpiu.

VVKD tinklapyje Vidaus vandenų kelius galima ne tik peržiūrėti, bet ir atsisiųsti PDF formatu Nemuno upės ženklavimo schemą (<http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>). Pirmame lape pateikiama šiai studijai aktuali Nemuno deltos atkarpa. Ji yra detali, paskutiniame lape pateiktas sutartinių ženklų aiškinimas.



113 pav. Nemuno deltos ženklavimo schema

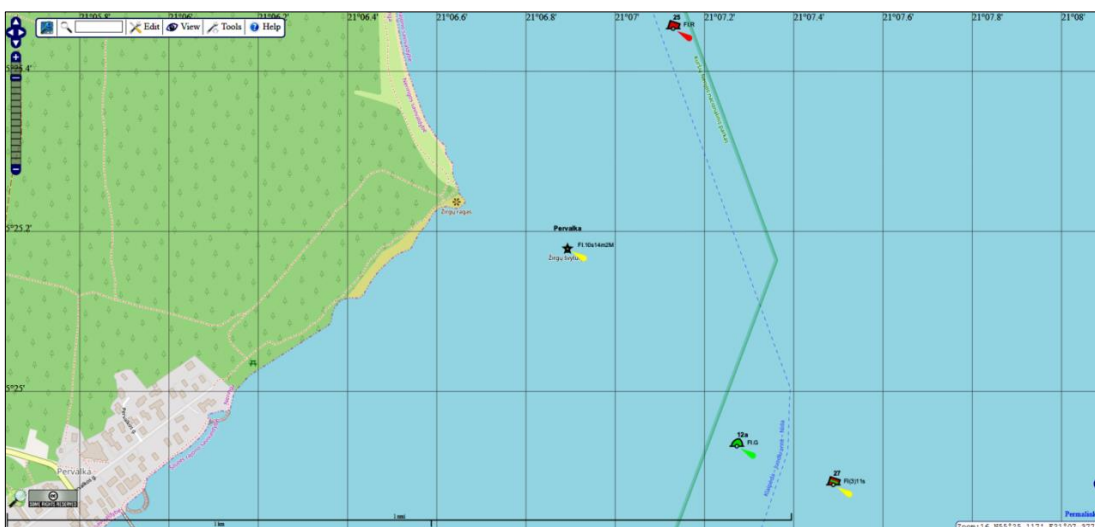
Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

Vis tik žemėlapyje pateikiama tik dalinė arba net klaidinga informacija. Pavyzdžiui, sužymėti tik valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių farvateriai. Labai didelis trūkumas yra tai, kad žemėlapyje nėra mastelio. Palyginimui, ne lietuviškuose navigaciniuose internetiniuose žemėlapiuose informacija žymiai gausesnė ir detalesnė. Yra ir daugiau VVKD pateikiamo žemėlapių trūkumų, susijusių tiesiogiai su laivyba (114 pav.). Pavyzdžiui, šiame žemėlapyje nerasime farvaterių išsišakojimo bojų (žalia-raudona-žalia ir raudona-žalia-raudona), nors tarptautiniuose panašaus pobūdžio žemėlapiuose jie pažymėti (113 pav.). Ties šviečiančiomis bojomis nesužymėtos šviesų charakteristikos, švyturiai pažymėti ne kaip navigaciniai ženklai, o kaip turistams lankytini objektai, taip pat ir pačiose mariose įrengtas Pervalkos švyturys (115 pav.).



I 14 pav. Neinformatyvus navigacinių ženklų žymėjimas Vidaus vandenų kelių tinklapyje pateikiamame žemėlapyje.

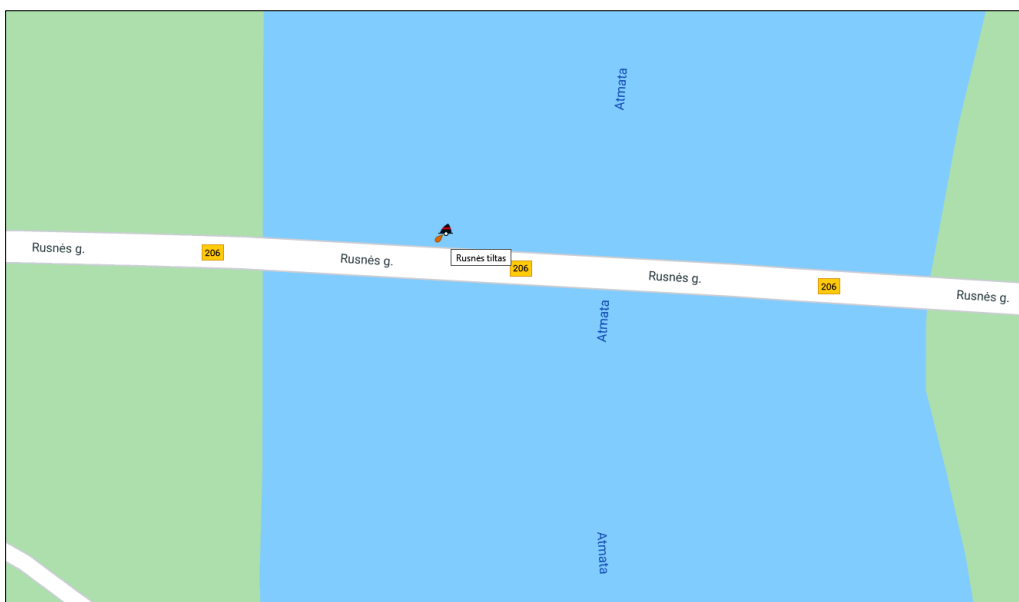
Šaltinis: <http://vvkd.lt/vandens-gyliai/>



I 15 pav. Detali navigacinė informacija žemėlapyje <http://map.openseamap.org/>.

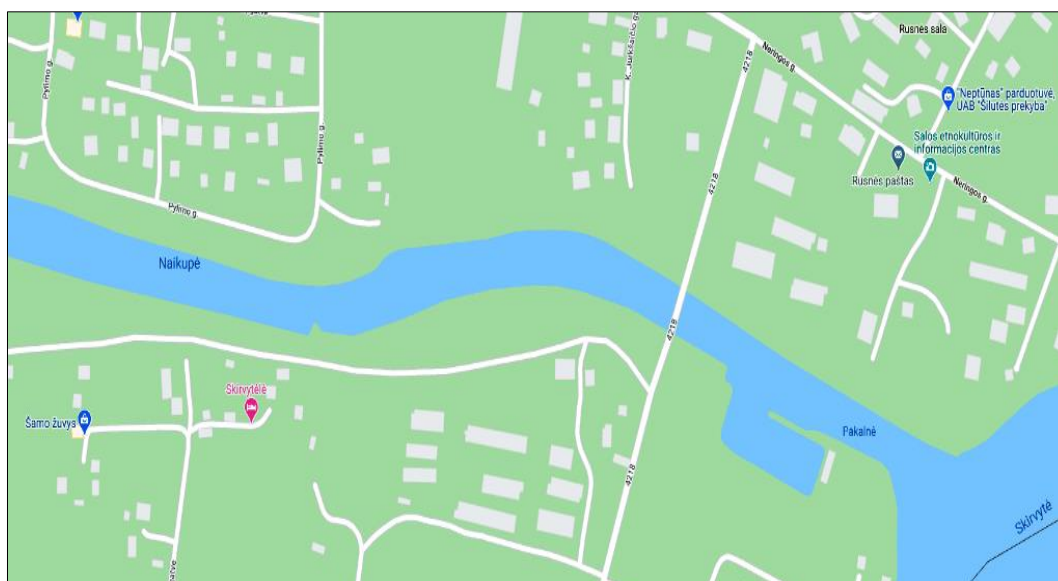
Šaltinis: <http://map.openseamap.org/>

Į šiaurę nuo Rusnės tilto pažymėta šviečianti juoda-raudona-juoda boja (I 16 pav.). Tai yra tarptautinis navigacinis ženklas, reiškiantis pavienę kliūtį (angl. *Isolated Danger Mark*). Šiuo ženklu jūrose ir vidaus vandenyse žymimi po vandeniu ar iš dalies po vandeniu esantys objektai, galintys trukdyti navigacijai (Lietuvos navigaciniai ženklai ir šviesos, Baltijos jūra 2020, 12 leidimas, Klaipėda; International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities). Žemėlapyje šis ženklas įvardintas – „Rusnės tiltas“ (I 16 pav.), nors tiltai ir laivybos jų aplinkoje tvarka turi atskirus navigacinius žymėjimus, tarp kurių bojų nėra. Jokia kita informacija apie šios konkrečios kliūties pobūdį nepateikiama.



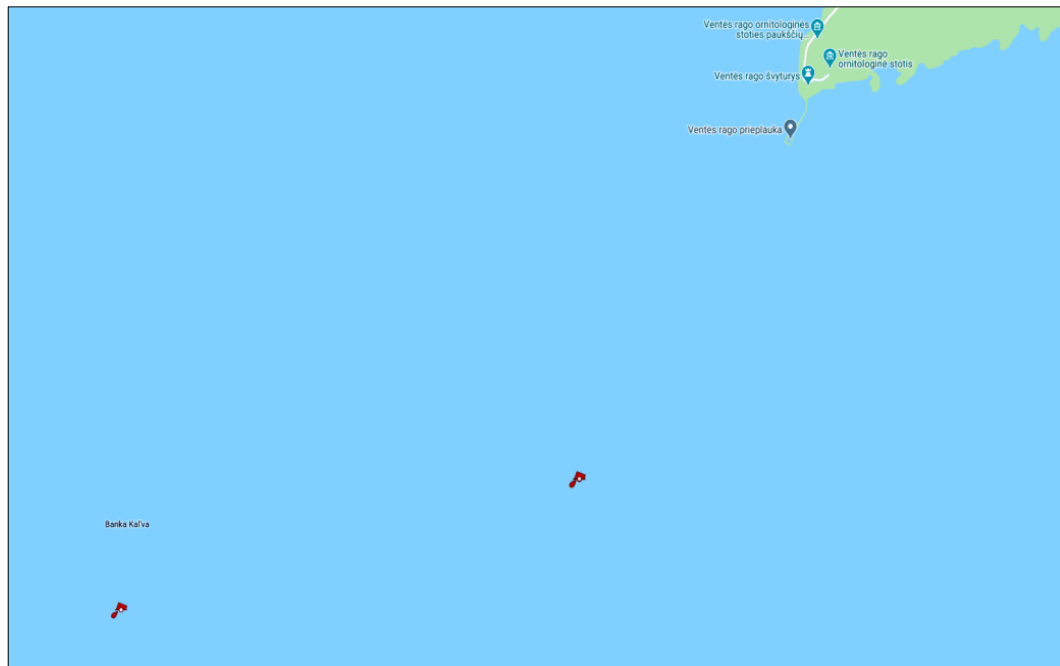
I 16 pav. Klaidinantis pavienės kliūtis žymėjimas ties Rusnės tiltu per Atmatą VVKD tinklapio žemėlapyje

Tokia boja šioje vietoje nepažymėta kituose interaktyviuose navigacijos žemėlapiuose. Nėra išskirtos visos prielaukos ir uostai. Pavyzdžiui, iš Pakalnės upėje esančių trijų prielaukų žemėlapyje užrašu pažymėta tik viena – Rusnės prielauka Lakštingalų gatvėje. Kitas prielaukas galima atsekti/susirasti tik vizualiai. Yra ir klaidingų upėvardžių žymėjimų. Pavyzdžiui, Pakalnės upė ties Pylimo gatve žemėlapyje pažymėta – „Naikupė“ (I 17 pav.), nors tikroji Naikupė teka piečiau nuo Pakalnės. Šios dvi upės tiesiogiai nesijungia.



I 17 pav. Klaidingas Pakalnės upės įvardijimas „Naikupė“

Žemėlapyje pažymėta į pietvakarius nuo Ventės rago esanti Kalvos sekluma, tačiau užrašė matome nevertotiną žodį „banka“, o pačios seklumos (kaip ir kitų seklumų) vieta (kontūrai) nepažymėta (118 pav.). Pats užrašas pasirodo tik gerokai pastambinus žemėlapiu mastelį. Tai yra labai rimta informacinio pobūdžio kliūtis laivybai.



118 pav. Netaisyklingas ir neinformatyvus Kalvos seklumos žymėjimas.

VVKD tinklapyje galima pažiūrėti detalų navigacinį Kuršių marių žemėlapij (<http://vvd.lt/kursiu-mariu-zemelapis/>), jo apačioje nurodyta atnaujinimo data – 2017 m. birželio 20 d. Matome, jog informacija yra trijų metų senumo. Nors žemėlapiu vaizdą galima priartinti, tačiau jo atsisiųsti sistema neleidžia, nors tokia galimybė ir yra siūloma. Šiame žemėlapyje Akmenų sekluma kažkodėl įvardinta vokiškai – Štein sekluma.

Tyrimo metu fiksuota ir atvirkštinė situacija – 2020 m. farvateris į Upaitį pažymėtas žaliomis bojomis, tačiau jokiuose oficialiuose šaltiniuose šios informacijos nėra. Todėl nenuplaukęs iki Upaičio žiočių, laivo savininkas apie šį farvaterį nesužinos. O ir nuplaukti iki šio farvaterio ne kiekvienas ryžtųsi, kadangi nėra aiškūs gyliai (remiantis <https://www.geoportal.lt/map/#> informacija, abipus farvaterio į Upaitį yra 0,7–0,8 m gylis, nors pačiame farvateryje – 1,5–3 m).

Yra ir klaidingų uostų/prielaukų skirtinguose šaltiniuose įvardinimo klaidų, kurios gali klaidinti besidominčiuosius. Pavyzdžiui, Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje skelbiamame įregistruotų prielaukų sąrašė (<https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/atestuotu-veiklu-sarasai/iregistruotu-vidaus-vandenu-komerciniu-prielauku-sarasas>) adresu Šilutė, Uosto g. 9 yra „Šilutės stacionari vidaus vandenu prielauka“, tačiau tinklapyje <https://www.google.lt/maps> šioje vietoje minėta prielauka įvardinta – „Šilutės mažųjų laivų uostas“.

Atlikto lauko tyrimo metu nustatyta dar viena informacinio pobūdžio kliūtis – daugumoje uostų ir prielaukų nėra informacinių stendų su pagrindiniais uostų ir prielaukų infrastruktūros duomenimis (gyliai, krantinių ar stovėjimo vietų numeracija, paslaugų sąrašai, kontaktinė informacija (telefonas, elektroninis adresas). Yra atvejų, kai viešoje vietoje pateikiamas klaidingas įmonės pavadinimas ar statusas. Pavyzdžiui, Lietuvos transporto saugos administracijos oficialiame uostų ir prielaukų sąrašė įregistruota Šilutės stacionari vidaus vandenu prielauka, tačiau vietovėje ši įmonė pristatoma – „Šilutės mažųjų laivų uostas“. „Facebook“ tinkle ji pristatoma – „Mažųjų laivų uostas“ (<https://www.facebook.com/silutesuostas/>). Panaši situacija yra ir su kitomis prielaukomis.

Rekomendacijos:

I. Turėtų būti sukurtas nuolat veikiantis tinklapis, kuriame būtų pateikta visa aktuali informacija apie laivybos sąlygas Kuršių mariose. Tinklapyje turi būti pateikti trys svarbiausi informacijos skirsniai: I) interaktyvus

žemėlapis (marlapis) su jame nurodytomis navigacijos sąlygomis (gyliai, farvateriai, uostai/prieplaukos ir jų paslaugos, kliūtys ir t. t.); 2) maitinimosi ir apgyvendinimo infrastruktūra su kontaktais; 3) turizmo infrastruktūra (lankytini objektai, keliai ir maršrutai, paslaugos). Tinklapyje turi būti matoma meteorologinė informacija, taip pat turi būti prieinama informacija apie mėgėjiškos žvejybos tvarką (nuoroda į Aplinkosaugos leidimų informacinę sistemą ALIS (<https://alis.am.lt>)). Tinklapis turi būti nuolat atnaujinamas.

2. Vidaus vandens kelių direkcija turi tobulinti savo tinklapyje pateikiamą žemėlapij. Nesant tobulinimo galimybei, vietoj esamo žemėlapio pateikti nuorodą į kitą kokybišką tinklapį, kuriame pateikiama išsami ir detali navigacinė informacija.

3. Visose Kuršių marių regiono gyvenvietėse, kuriose veikia uostai ar prieplaukos, turi būti prieinami Kuršių marių jūrlapiai (marlapiai) su esmine informacija apie navigacijos sąlygas (gylius, farvaterius, uostus/prieplaukas ir jų paslaugas, kliūtis ir t. t.). Jie turėtų būti prieinami turizmo informacijos centruose, kitose panašaus pobūdžio įstaigose, regiono muziejuose, apgyvendinimo paslaugas teikiančiose įstaigose, knygynuose.

4. Skirtingose duomenų bazėse ar informacijos šaltiniuose turi būti suvienodinti objektų (uostų, prieplaukų, vietovardžių ir kt.) pavadinimai, adresai ir kita aktuali informacija.

5. Visuose tinkamuose naudoti uostuose ir prieplaukose turėtų būti įrengti informaciniai stendai su būtiniaisiais duomenimis apie infrastruktūrą, taip pat – atsakingų asmenų, operatorių kontaktais.

Kad būtų išvengta informacinės painiavos, reikėtų suvienodinti prieplaukų ir uostų pavadinimus, pateikiamus viešojoje erdvėje pagal jų oficialius pavadinimus, vartojamus Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje.

6. Kad būtų išvengta informacinės painiavos, reikėtų suvienodinti prieplaukų ir uostų pavadinimus, pateikti viešojoje erdvėje pagal jų oficialius pavadinimus, vartojamus Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje.

### **3.3.3. Infrastruktūrinės ir techninės kliūtys**

*Bojos.* Tyrimo metu vykdytų interviu metu vienas respondentas, vykdamas keleivių gabenimo paslaugas, nurodė tokius farvaterio Klaipėda–Nida žymėjimo bojų priežiūros trūkumus:

1. Pageidautina, kad bojos būtų didesnės, kadangi esant prastam matomumui ir didesniai bangavimui, dabartinės bojos būna sunkiai pastebimos;

2. Pageidautina, kad bojos būtų periodiškai nuvalomos, kadangi per ilgą laiką dėl ant jų tupinčių paukščių ekskrementų bojos tampa baltos spalvos (119 pav.).

Kitas respondentas pažymėjo, kad farvaterį žyminčios bojos galėtų būti sustatytos tankiau, t. y. turėtų būti padidintas jų skaičius. Tai padėtų geriau orientuotis.



119 pav. Nešvari farvaterio boja mariose. K. Permino nuotrauka.

Rekomendacija: farvaterių žymėjimui naudoti didesnes bojas, jas nuolat valyti, padidinti jų skaičių. Uostai ir prieplaukos. Du respondantai, mažųjų laivų uostų atstovai, nurodė, kad didžiausia, jų nuomone, kliūtis – maža Klaipėdos pilies uosto ir, atitinkamai, Šilutės uosto talpa. Respondentų teigimu, mažųjų laivų

savininkų ir pačių laivų skaičius auga ir netrukus minėtuose uostuose bus per mažai vietų laivams laikyti. Panašias tendencijas įžvelgia ir Nidos keleivinės prieklauskos atstovas.

Vienas respondentas paminėjo dvi pagrindines kliūtis – netinkamas švartavimuisi Pervalkos ir Preilos prieklauskas bei degalinių tinklo nebuvimą. Pastaruoju atveju motorinių vandens transporto priemonių savininkai turi nešiotis talpas su kuru, užpildytas automobiliams skirtose degalinėse.

Pateikiame ištrauką apie buriuotojų patirtį bandant prisišvartuoti prie Pervalkos molo (<http://www.mazasislaivynas.lt/pervalkos-prieigose/>):

Iš Klaipėdos uosto plaukiant į Pietus, artimiausias daugmaž civilizuotas prieglobstis vakariniame Kuršių marių krante yra Juodkrantė. Čia net trys prieklauskos iš esmės tinkamos daugumai mariose plaukiojančių laivų. Tačiau žymiai įdomiau yra palandžioti ten, kur mažai kas ryžtasi lįsti. Akis bado inkaro simboliu pažymėta prieklauka Pervalkoje.

Mano turimas “Buriuotojo vadovas” apie Pervalkos žvejų uostelį rašo taip: “Laivams su nedidele grimzle trumpam galima švartuotis prie molo galo gyvenvietės centre arba pietiniame įlankos pakraštyje. Farvateris nepažymėtas, tačiau, priartėjus prie molo nuo farvaterio, paskui reikia pasukti į pietus išilgai kranto. Pietiniame pakraštyje yra 50 m ilgio smėlėto kranto atkarpa, prie kurios galima priartėti.”

Manydami, kad mūsų „Gilė“ yra “nedidelės grimzlės laivas”, šią vasarą ieškojome atsakymo į klausimą, ką laisvalaikio buriotojai gali patirti Pervalkos prieigose.

Reikia pažymėti, kad marios šiemet buvo labai seklios, ir “Buriuotojo vadove” nurodytas 1,5 m gylis prie Pervalkos krantinių, švelniai tariant, neatitiko tikrovės. Pirmo bandymo metu, rugpjūčio 7 dieną, pilnu „Gilės“ savininkų sąstatu (t. y. Alvydas ir aš), taigi, ir su pilna atsakomybe artėjome prie Pervalkos molo iš pietinės pusės, po žuvingos nakvynės įlankoje. Visiškai sklandžiai priėjome prie molo vidurio. Toliau – ne, nes su futštoku apčiuopiau dugną ten, kur jo dar neturėtų būti. Antras bandymas vyko po poros savaitių, rugpjūčio 22 dieną, kai Ramunė ir aš plaukėme iš Juodkrantės į Rusnę ir pakeliui nusprendėme aplankyti jaunystės vietas Pervalkoje. Artėjome prie molo labai panašiai, apeidami molo galą iš pietų (šiaurės vakarų vėjas). Apie molo vidurį net negalvojau, tik saugojaisi, kad nenuversčiau į vandenį molo gale mus tingiai stebinčių žvejų. Deja, iki molo likus trejetui metrų “sėdome” ir apturėjome neblogą “nustumk „Gilę“ nuo sekumos” treniruotę. Apie 1,5 m gylį nė nesvajojame – nebuvo ir 70 cm. Prisišvartuoti pavyko tik apie 10 m nuo molo galo.

Bendras įspūdis apie Pervalkos prieigas – viskas įmanoma. Įlankoje galima stoti ant inkaro (Pervalkos įlanka sekli, „Gilei“ teko nakvoti apie pusanatro kabelto nuo kranto), o prisišvartavus prie molo – statytis ant molo palapinę ir taip stovyklauti, kol nupūs stipresnis vėjas. Arba principingieji Nacionalinio parko saugotojai.

Rekomendacijos: Numatyti technines perspektyvas Klaipėdos, Šilutės ir Nidos prieklauskų plėtrai. Renovuojant ar modernizuojant Kuršių marių regiono uostus ir prieklauskas, įrengti kuro kolonėles.



120 pav. Gyliai Nemuno deltos upių žiotyse

Šaltinis: <https://www.geoportal.lt/map/#>



*Šliuzai.* Vieno respondento teigimu, šiuo metu yra užstrigęs ir pilnai neatsidarantis Dreverno šliuzas (2020 06 22). Gylis čia siekia apie 2 m. Pro pilnai atvertus šliuzo vartus gali praplaukti iki 4 m pločio laivas, tačiau dabar plotis apribotas iki 3,2 m. Toks gylis nurodytas Vidaus vandens kelių direkcijos tinklapyje. Spėjama, kad vartus pilnai atidaryti trukdo kažkokia po vandeniu esanti kliūtis.

Rekomendacija: užtikrinti maksimalų šliuzo vartų atidarymą.

#### Tiltai ir laidai

*Tiltai ir laidai,* esantys virš vandens telkinio, gali būti kliūtis laivybai laivams aukštais antstatais ar jachtoms su stiebais.

*Tiltai.* Mūsų analizuojamame regione yra šie tiltai: Biržos ir Pilies tiltai per Dangės upę (Klaipėda), tiltas per Smiltelės upę (Klaipėda), tiltas per Karaliaus Vilhelmo kanalą ties jo žiotimis (Klaipėda), tiltas per Karaliaus Vilhelmo kanalą prie Kairių kaimo, tiltas per Karaliaus Vilhelmo kanalą ties Dreverna, tiltas per Karaliaus Vilhelmo kanalą Jokšų kaime, tiltas per Karaliaus Vilhelmo kanalą Kliošių kaime, tiltas per Dreverną Dreverno kaime, tiltas per Miniją Sakūčių kaime, tiltas per Miniją Povilų kaime, tiltas per Purvalankį Mingės kaime, Lankupių kabantis tiltas per Miniją, Rugilių tiltas per Miniją, kuris veda į Aukštumą, tiltas per Atmatą Rusnėje, tiltas per Vorusnę ties atsišakojimu nuo Pakalnės upės (Rusnė), tiltas per Vorusnę ties Vorusnės kaimu (Rusnė), tiltas per Pakalnę Rusnės centre (121 pav.), kabantysis tiltas per Pakalnę ties Pakalnės prielauka II (Rusnė), tiltas per Pakalnę ties Pakalnės gyvenvietėje (Rusnė), tiltas per Pakalnę ties atsišakojimu nuo Rusnaitės (Rusnė).



121 pav. Tiltas per Pakalnę. K. Permino nuotrauka.

*Laidai.* Elektros tinklų oro linija virš Kuršių marių ties Kiaulės nugara (Klaipėda), elektros tinklų oro linija virš Karaliaus Vilhelmo kanalo ties Kairių kaimu, elektros tinklų oro linija virš Karaliaus Vilhelmo kanalo 5,1 km nuo kanalo žiočių, elektros tinklų oro linija virš Dreverno upės Dreverno kaime, elektros tinklų oro linija virš Karaliaus Vilhelmo kanalo Jokšų kaime, elektros tinklų oro linija virš Minijos Mockių kaime, elektros tinklų oro linija virš Minijos Sakūčių kaime (2 vietos), elektros tinklų oro linija virš Minijos Vabalų kaime, elektros tinklų oro linija virš Minijos Povilų kaime, elektros tinklų oro linija virš Atmatos Rusnėje (122–123 pav.), elektros tinklų oro linija virš Pakalnės prieš Vorusnės atsišakojimą, elektros tinklų oro linija virš Pakalnės Pakalnės gyvenvietėje, elektros tinklų oro linija virš Pakalnės tarp pastatų pakalnės g. 54 ir 70 bei 64 ir 74 (2 vietos), elektros tinklų oro linija virš Pakalnės (ties Pakalnės prielauka III), elektros tinklų oro linija virš Skatulės ties Pelintakiu, elektros tinklų oro linija virš Vorusnės tarp pastatų Šaktarpio g. 2 ir 16.



122 pav. Tiltas per Atmatą ir elektros perdavimo linijos virš Atmatos. K. Permino nuotrauka.



123 pav. Navigaciniai ženklai informuojantys apie laivybos kliūtis Atmatoje – tiltą ir elektros perdavimo linijas. Pastarasis ženklas įrengtas jau praplaukus laidus. E. Spiriajevo nuotrauka.

Rekomendacija: prieš renkantis maršrutą atsižvelgti į laivo ir/ar jachtos stiebo aukštį bei maršrute esančių tiltų bei laidų aukštį virš vandens paviršiaus.

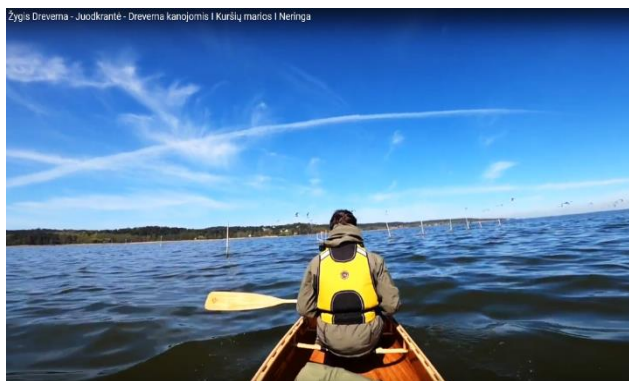
*Žvejų tinklai.* Viena iš kliūčių laivybai respondentų buvo paminėti ir žvejų tinklai (124 pav.), kartais statomi laivybos kanale. Dažniausiai tai nelegalūs, brakonierių tinklai. Kai kurie tinklai yra atnešti iš Rusijos Federacijai priklausančios Kuršių marių dalies. Apie šią problemą yra rašyta ir spaudoje (<https://www.ve.lt/naujienos/kriminalai/burlentininkai-kursiu-mariose-ikliuvo-i-brakonieriu-tinklus-591761/>; <https://www.15min.lt/naujiena/aktualu/lietuva/kursiu-mariose-neteiseti-tinklai-56-15897/>);. Toliau pateikiame 2019 m. pavasario informaciją apie tinklus kaip kliūtį laivybai (<https://aad.lrv.lt/lt/naujienos/is-kursiu-mariu-istraukti-ledonesio-sugadinti-zvejybos-tinklai>):

Aplinkos apsaugos departamento prie Aplinkos ministerijos (AAD) Klaipėdos valdybos pareigūnai traukė nebenaudojamus žvejybos tinklus iš Kuršių marių.

Vykdydant šią aplinkos švarinimo akciją, iš vandens ištraukti tinklai, kurie ledonešio metu buvo sugadinti ir nebetinkami žuviai gaudyti. Ištraukti tokius nebenaudojamus žvejybos įrankius svarbu dėl Kuršių mariose prasidėjusio navigacijos sezono, t. y. tam, kad sugadinti tinklai nekeltų grėsmės praplaukiantiems laivams ir žuvų ištekliams.

Tinklus pareigūnai traukė ir rankomis, ir inspekciniam laive „Jūrinis“ įrengtu kranu. Viena rasta 5 tinklų krūva svėrė beveik 300 kilogramų.

Pagal tinklų žymėjimą visi tinklai priklausė Rusijos Federacijos žvejams.



124 pav. Kuršių mariose pastatyti žvejų tinklai.

Stopkadras iš <https://www.youtube.com/watch?v=DsD27al4bmk>

Rekomendacija: valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija turėtų nuolat stebėti, ar farvateriuose nestatomi žvejų tinklai.

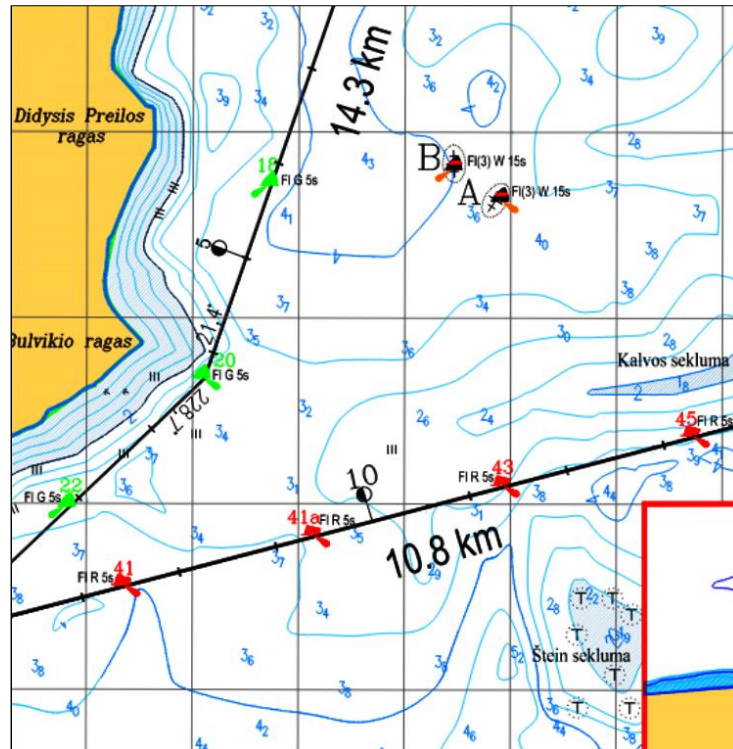
*Šiukšlės.* Kai kuriose upėse yra stambių šiukšlių, kurios yra kliūtis laivybai (125 pav.).



125 pav. Padangos ir medinis kuolas Šyšos upėje. K. Permino nuotrauka.

Rekomendacija: upės turi būti išvalytos pašalinant po vandeniu esančias šiukšles.

*Nuskendę laivai ir kiti objektai.* Istorijos tėkmėje į Kuršių marių dugną nugrimzdo nemažai stambiagabaričių objektų, tarp jų ir valtys bei laivai. Iki šiol marių dugną specialiai ieškant nuskendusiu objektų skenuotas tik kartą – KU ekspedicijos metu 2007 m. (19 ir 20 pav.). Nors vien ruože tarp Nidos ir Ventės rago marių dugne buvo aptikta 16 stambių objektų, tačiau šiame plote kaip nuskendusios kliūtys šviečiančiomis povandeninės kliūtis bojomis (juoda-raudona-juoda) yra pažymėti tik du objektai į rytus nuo Didžiojo Preilos rago (126 pav.; popieriniame šio marlapio variante pažymėtas ir trečias objektas, arčiau Bulvikio rago, į rytus tarp 18 ir 20 bojų, čia gylis siekia 3–4 m). Šios kliūtys yra atokiau nuo farvaterio, todėl tikėtina, jog pernelyg laivybai netrukdo. Įvardinant kliūtis laivybai, šių nuskendusiu laivų neminėjo ir tyrimo apklausos dalyviai.



126 pav. Nuskendę laivai ir seklumos tarp Nidos, Preilos ir Ventės rago. Atkreiptinas dėmesys į vokišką Akmenų seklumos pavadinimą.

Šaltinis: <http://vvkd.lt/kursiu-mariu-zemelapis/>.

### 3.3.4. Aplinkosauga ir teisiniai reikalavimai

*Inspektavimas.* Lauko tyrimo metu vienas respondentas išreiškė nepasitenkinimą, kad Valstybinės vidaus vandens laivybos inspekcijos pareigūnai stabdo laivų savininkus „viduryje marių“, užuot atlikę patikrinimą krante, kur visiems būtų saugiau ir patogiau.

*Rekomendacija:* kai leidžia situacija ir tikrinimo tikslai, pavyzdžiui, dokumentų patikrinimas, inspektavimas galėtų vykti krante (nurodytame punkte ir suderintu laiku).

#### *Pasienio zona*

Informaciją, ketinantiems plaukti pasienio ruožo vidaus vandenimis, galima rasti Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie LR Vidaus reikalų ministerijos tinklapyje<sup>13</sup>. Visi respondentai nurodė, jog dabartinė plaukimo pasienio upėmis (Skirvytė, Vytinis) tvarka<sup>14</sup> yra neefektyvi ir trukdanti laivybai bei vandens turizmui, kadangi kiekvienas žmogus, net ir turistų grupė, turi asmeniškai teikti dokumentus, kad gautų leidimą praplaukti pasienio ruožu (LR teritorijoje). Tai labai stambi teisinė-biurokratinė kliūtis.

*Rekomendacija:* keisti teisės aktus, siekiant lankstesnės plaukimo tvarkos pasienio ruožo vidaus vandenimis.

#### *Nemuno deltos regioninio parko teritorija*

Plaukiojimą Nemuno deltos regioninio parko teritorijoje reglamentuoja Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. balandžio 8 d. įsakymas Nr. DI-338 „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2004 m. balandžio 15 d. įsakymo Nr. DI-187 „Dėl Aplinkosaugos sąlygų plaukiojimo

<sup>13</sup> <http://www.pasienis.lt/lit/Svarbi-informacija-ketinantiems-plaukti-pasienio-ruozo-vidaus-vandenimis>.

<sup>14</sup> Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos vado įsakymas dėl vienkartinį terminuotų vykimo į pasienio juostą leidimų bei vienkartinį terminuotų buvimo pasienio ruožo vidaus vandenyse leidimų pavyzdžių ir išdavimo tvarkos taisyklių patvirtinimo. 2002 m. lapkričio 29 d. Nr. 497. Vilnius. Taip pat aktualus teisės aktas yra Lietuvos Respublikos Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo Nr. VIII-1666 pakeitimo įstatymas. 2017 m. liepos 4 d. Nr. XIII-593. Vilnius.

priemonėmis ir vandens telkinių, kuriuose plaukiojimas tam tikromis plaukiojimo priemonėmis draudžiamas ar ribojamas, sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“ (<http://www.nemunodelta.lt>).

*Vandens telkiniai, kuriuose plaukiojimas tam tikromis priemonėmis leidžiamas:*

Savivaldybė: Šilutės r.

Vandens telkinio (saugomos teritorijos) pavadinimas:

Krokų Lankos ežeras (botaninis-zoologinis draustinis)

Plaukiojimo sąlygos:

Plaukiojimo draudžiama savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis, išskyrus kai plaukiojimas suderinamas su Nemuno deltos regioninio parko direkcija. Plaukiojimo priemonėmis leidžiama plaukiojimo sezoną pažintinio vandens turizmo trasa Atmata–Duobelė–Krokų Lanka–Tulkiaragės siurblynė–Krokų Lanka–Duobelė–Atmata (savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis mažiausiuoju savaeigės plaukiojimo priemonės greičiu).

Vieną kartą per metus, bet ne anksčiau kaip rugpjūčio 1 d., Krokų Lankoje pažintinio vandens turizmo trasa nužymėtu maršrutu gali būti organizuojamas burinių plaukiojimo priemonių regatos apžvalginis plaukimas. Plaukimas turi būti suderintas su Nemuno deltos RP direkcija.

Savivaldybė: Šilutės r., Klaipėdos r., Neringos sav.

Vandens telkinio (saugomos teritorijos) pavadinimas:

Kuršių marios (Nemuno deltos RP, Kuršių nerijos NP, Pajūrio RP, Baltijos jūros talasologinis draustinis)

Plaukiojimo sąlygos:

Nemuno priešakinės deltos gamtinio rezervato teritorijoje savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis leidžiama įplaukti į Nemuno deltos šakas arba išplaukti iš jų į Kuršių marias viso navigacijos sezono metu tik mažiausiuoju savaeigės plaukiojimo priemonės greičiu. Sustoti rezervato teritorijoje draudžiama. Plaukiojimo priemonių variklių galingumo ir plaukiojimo terminų apribojimai netaikomi teisės aktų nustatyta tvarka vykdant verslinę ir mėgėjų žvejybą.

Savivaldybė: Šilutės r.

Vandens telkinio (saugomos teritorijos) pavadinimas:

Nemuno deltos šakos (Nemuno deltos RP)

Plaukiojimo sąlygos:

Viso navigacijos sezono metu savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis Skirvyte, Vytine, Šakute, Vorusne, Skatule, Pakalne, Rusnaite leidžiama plaukiojimo sezoną pažintinio vandens turizmo trasa Atmata–Duobelė–Krokų Lanka–Tulkiaragės siurblynė–Krokų Lanka–Duobelė–Atmata (savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis mažiausiuoju savaeigės plaukiojimo priemonės greičiu). Sustoti rezervato teritorijoje draudžiama. Plaukiojimo priemonių variklių galingumo ir plaukiojimo terminų apribojimai netaikomi teisės aktų nustatyta tvarka vykdant verslinę ir mėgėjų žvejybą.

Savivaldybė: Šilutės r.

Vandens telkinio (saugomos teritorijos) pavadinimas:

Kniaupo įlanka (botaninis-zoologinis draustinis)

Plaukiojimo sąlygos:

Plaukiojimo draudžiama savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis, išskyrus leidžiama plaukiojimo sezoną pažintinio vandens turizmo trasa Minija–Upaitė–Kniaupo įlanka–Atmata–Minija (savaeigėmis plaukiojimo priemonėmis mažiausiuoju savaeigės plaukiojimo priemonės greičiu).

Vandens telkiniai, kuriuose plaukiojimas tam tikromis plaukiojimo priemonėmis draudžiamas ar ribojamas:

Savivaldybė: Šilutės r.

Vandens telkinio (saugomos teritorijos) pavadinimas:

Nemuno deltos šakos (Nemuno deltos RP)

Apribojimai:

Draudžiama plaukiojimo sezoną pažintinio vandens turizmo trasa Skirvytėje (Tiesioji), Aukštumalėje ir Purvalankyje. Reglamentuoja Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. balandžio 8 d. įsakymas Nr. D1-337 „Dėl vandens telkinių, kuriuose plaukiojimas tam tikromis plaukiojimo priemonėmis draudžiamas ar ribojamas, sąrašo patvirtinimo“.

Suderinimas:

Galimas el. paštu: info@nemunodelta.lt

Laivybą mažaisiais laivais riboja teisinės-biurokratinės kliūtys. Toliau pateikiame interviu su garažų ir mažųjų laivų eksploatavimo bendrijos „Smiltelė“ pirmininku Benu Šimkumi ištraukas (<https://www.etaplus.lt/neprizurimi-valtininku-laiveliai-bus-realizuoti>), iliustruojančias biurokratinių ir kitokių kliūčių poveikį laivybai:

B. Šimkaus teigimu, visi popieriai, prašant vidaus vandenyse pradėti naudoti europinę teisę, jau paduoti. Neįtikėtina, bet iki šiol mažieji laiveliai mūsų šalyje dar naudojami sovietine teise, pavyzdžiui, jie tebežymimi numeriais, kurie buvo reikalingi sovietmečiu, kad valtininkas nepabėgtų į jūrą. „Pats niekada nebuvau atkreipęs dėmesio. Atėjo žmogus, jam reikėjo pirkimo-pardavimo sutarties. Žiūriu, ji tik išversta iš rusų kalbos.

Beje, jeigu žmogus Latvijoje nusiperka katerį ar iš Norvegijos, ar iš kur kitur, jis iš karto ir prieregistruojamas, o pas mus Lietuvoje niekaip neregistruojamas.

Tad mūsų žmonės laivelius registruoja Latvijoje, o plaukioja pas mus.

\*\*\*

Gerai, kad šiemet metų pradžioje Vyriausybė priėmė nutarimą, jog nebereikia vidaus vandenyse plaukiojančių laivelių techninių apžiūrų. Iš tikrųjų mes patys turime jas atlikti savo bendrijoje, nes visoje Europoje taip yra. Mes turime kompetentingų žmonių. Vadinamųjų „slipo naudotojų“ turime apie 1 200 žmonių, tarp jų yra ir gydytojų, daug jūreivių. Pats aš esu inžinierius mechanikas“, - pasakojo B. Šimkus.

Valtininkai plaukdami į marias turi skersai kirsti laivybos kanalą. Jame juos pagavę inspektoriai, pasak pirmininko, gali bausti, nes jie neturi techninės apžiūros, pereitos pas juos.

\*\*\*

Manau, kaip tik reikėtų skatinti laivelių plaukiojimą. Mūsų uosteliu naudojasi žmonės iš visos respublikos. Ir aš netikėjau – kiek suplaukia tų žvejų. Šiemet ledo nebuvo, tai stintas gaudyti visi plaukė su valtelėmis į marias. Mūsų bendrija turi 700 laivelių. Daugiau jų priimti negalime, nes neturime vietų. Esame sudarę tokį antrą slipo naudotojų sąrašą – jame 1 200 žmonių, – pasakojo „Smiltelės“ pirmininkas.

\*\*\*

Žadame pastatyti švartavimuisi plaukiojantį pontoną. Ten būtų galima ir ledą gaminti, ir vanduo geriamas būtų paduodamas. Galėtų atplaukti svečiai ir iš užsienio. Norėtume po truputį plėtoti ir vandens turizmą. Gal ir Vilhelmo kanalu bus pradėta plaukioti.

Mes užsakėme studiją, buvo ištirti vandenys, rasta ir negerų dalių. Nenoriu apkalbėti miesto, bet negerai, kad į Smeltalės upelį leidžiami nevalyti vandenys. Prie kolektorių naftos produktų smėlyje rasta nemažai, bet, kol iki mūsų ateina, jie jau išsisklaido ir beveik neviršija normų... – pasakojo bendrijos vadovas.

\*\*\*

Po truputį tvarkomi, renovuojami ir vadinamieji garažai. Ne vienam jų jau uždėtas naujas stogelis, kad atrodytų gražiau. Vėliau ketinama nuimti visus tuos geležinius įrenginius. „Jie reikalingi laiveliui pakelti, kad nereikėtų nuimti motoro. Pastatėme vaizdo kameras, kad apsaugotų. Žiūriu, yra kita bėda. Tie, kurie turi laivelius, yra gana solidaus amžiaus, jiems nusiimti ir nusinešti motorą iki savo sandėliuko būtų didelė problema. Jiems patogų įplaukti į tą geležinį įrenginį ir su ranka sukama gerve pakelti laivą su visu motoru.

### **Kuršių nerijos nacionalinis parkas**

Vandens, kaip ir sausumos, turistams galioja tam tikri apribojimai Kuršių nerijos nacionaliniame parke. Draudžiama lankytis Kuršių nerijos rezervatuose (Grobšto gamtos rezervatas, Naglių gamtos rezervatas). Lankytis rezervatuose galima eiti ir važiuoti tik įrengtais pėsčiųjų (pažintinis takas Naglių gamtiniame rezervate (aikštelė prie kelio Smiltynė – Nida, 31 km), dviračių taku, drėgnąja paplūdimio dalimi. Taip pat Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijoje draudžiama statyti palapines, apsistoti su kemperiais, kilnojamais nameliais, išskyrus tik specialiai tam įrengtas, ženklais pažymėtas vietas; kurti laužus, naudoti atvirą ugnį, išskyrus specialiai tam įrengtas, ženklais pažymėtas vietas, bei namų valdas; kopti ar leisti kopų šlaitais, ardyti kopų sutvirtinimus, žaloti ir naikinti reljefo formas (<http://www.nerija.lt/informacija-turistams/draudžiama>).

### 3.4. Ekonominiai ir vadybiniai aspektai laivybos kliūčių mažinimui

Laivyba – laivų ir kitų vidaus vandens transporto priemonių plaukiojimas Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse. Įprastai išskiriamos prekybinė, pramoginė, žvejybinė, linijinė ir kitos laivybos rūšys. Analizuojant laivybą Lietuvos vidaus vandens keliais, realu išskirti tik prekybinę (krovininę), pramoginę ir žvejybinę laivybą.

Laivybai vykdyti turi būti sudarytos atitinkamos sąlygos:

- Tinkami vandens keliai, užtikrinantys saugią navigaciją ir laivybą bet kuriuo paros metu (minimalūs gyliai plaukiojimo vagoje, laivakelio navigaciniai ženklai ir pan.);
- Tinkami laivai (laivų parametrai turi tikti planuojamai laivybai vandens keliuose);
- Kranto infrastruktūra ir suprastruktūra, užtikrinanti laivo darbo aptarnavimo procesą.

Bendraja prasme laivybai turi įtakos įvairios veiksmų grupės (26 lentelė).

26 lentelė

#### Laivybos veiksmų klasifikacija

Veiksmų grupė	Veiksniai
Bendrieji ekonominiai paklausai ir pasiūlai įtakos turintys veiksniai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pasaulinė ekonominė padėtis</li> <li>- Valstybės parama laivybai</li> <li>- Investavimo politika</li> <li>- Mokesčių lygis</li> <li>- Energetinių išteklių kaina</li> <li>- Laivybos kompanijos eksploatavimo išlaidos</li> <li>- Laivybos ir jos infrastruktūros techninė pažanga</li> </ul>
Paklausos formavimo veiksniai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frachto ir tarifų įkainiai</li> <li>- Krovinių kiekis ir struktūra</li> <li>- Krovinių gabenimo konkuruojančiomis (alternatyviomis) transporto priemonėmis įkainiai</li> <li>- Krovinių gabenimo nuotoliai</li> <li>- Gabenimo sezoniškumas</li> </ul>
Pasiūlos formavimo veiksniai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laivų tonažas</li> <li>- Laivų specifikacija</li> <li>- Tonažo produktyvumas</li> <li>- Naujų laivų statyba</li> <li>- Naujų ir senų laivų kaina</li> <li>- Laivų remontas ir modernizavimas</li> <li>- Laukiamas pelnas</li> </ul>

Šaltinis: Belova, J. Turkina, L. (2008). Laivybos rinka: ekonominiai ir organizaciniai pagrindai. Klaipėda: KU leidykla.

Vidaus vandens kelių transportas Europoje daugiausia susijęs su krovinių vežimu. Šis tinklas yra nevienodai paplitęs visoje Europos Sąjungoje. Kai kuriuose regionuose trūksta laivybai tinkamų vidaus vandens kelių, o kituose – labai ilgos vandens kelių sistemos (Eurostat Statistics Explained, 2020<sup>15</sup>). Plačiausiai išvystytas vidaus vandens kelių tinklas yra vakarinėje Europos dalyje – Nyderlanduose, Belgijoje, Vokietijoje. Šio tankaus vidaus vandens kelių tinklo dalis skirta krovinių gabenimui tarp Roterdamo, esančio Zuid-Holland regione, ir Amsterdamo (Noord-Holland) bei Vokietijos ir Belgijos uostų. Minėtose šalyse pabrėžtinai ypatingas dėmesys ir valstybės parama šio transporto plėtrai. Pavyzdžiui, Belgija yra padalinta į Flandrijos, Briuselio ir Valonijos regionus. Apskritai kiekvieno regiono, išskyrus geležinkelių transportą, transporto klausimus tvarko jos regioninė vyriausybė. Skirtingi regionai (Flandrija, Valonija ir Briuselis) yra atsakingi ne tik už laivybai tinkamus

<sup>15</sup> Eurostat Statistics Explained. (2020). Inland transport infrastructure at regional level. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Inland\\_transport\\_infrastructure\\_at\\_regional\\_level#Inland\\_waterways](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Inland_transport_infrastructure_at_regional_level#Inland_waterways)

vandens kelius, jų techninę priežiūrą ir eksploatavimą, bet ir upeivių profesinių kompetencijų tobulinimą (sudaromos sąlygos tokioms įstaigoms veikti). Federacinė transporto ministerija yra atsakinga už laivų, įgulų, pavojingų krovinių ir kt. veiklos reglamentavimą. Be atsakingų regioninių ministerijų, ir Flandrijoje, ir Valonijoje (pavyzdžiui, Promotie Binnenvaart Vlaanderen Flandrijoje) aktyviai veikia įvairios asociacijos, kurios skatina vidaus vandens kelių transporto plėtrą (Li&Notteboom, 2012<sup>16</sup>). Valstybėse vidaus vandenų laivyba administruojama trimis lygmenimis:

- Europinis lygmuo;
- Regioninis lygmuo;
- Vietinis – vandens kelių lygmuo.

Europos Sąjunga vaidina svarbiausią vaidmenį vidaus vandenų transporto, įskaitant vandens kelius ir infrastruktūrą, plėtroje Europos mastu. Jos politika nukreipta į laivų pertekliaus problemos sprendimą ir rinkos liberalizavimą. Pirmu atveju siekama atnaujinti esamą laivyną, pereinant prie aplinkai draugiškesnių transporto priemonių, siūlant įvairius investavimo sprendinius, o antru atveju – uždrausti krovinių gabenimo kainų ir krovinių pasidalijimo susitarimus. Išskirtinis laivybos rinkos bruožas yra didelis krovinių gabenimo vandenų keliais kainų (frachto įkainių) svyravimas. Frachto ir tarifų įkainiai yra svarus laivybos paklausos veiksnys.

EK pradėtas NAIADES projektas, kuris apima penkias strategines sritis, kuriomis siekiama skatinti vidaus vandenų transporto ir laivybos plėtrą: rinkas, laivyną, darbo vietų patrauklumą bei įgūdžius, įvaizdį ir infrastruktūrą. Veiksmus vykdo Europos Komisija, valstybės narės ir kitos susijusios šalys (2006–2013 m. pirmas etapas, 2014–2020 m. antras etapas) (NAIADES II, 2020<sup>17</sup>).

ES transporto ministrų konferencija (*ang. ECMT*) patvirtino AGN susitarimą, kuriuo nustatytas vidaus vandens kelių klasifikavimas, minimalūs reikalavimai gyliui, prošvaistei virš tiltų, siekiant sudaryti vienodą bendrą tinklą.

Apibendrinant galima teigti, kad laivybos vidaus vandenimis valdymas Europos lygmeniu yra nukreiptas į darnaus, saugaus ir skaitmenizuoto vidaus transporto sistemos sukūrimą, kuriam reikalinga tam tinkama infrastruktūra. Europos Komisijos, Europos Parlamento, ES Tarybos, UNECE direktyvomis bei rezoliucijomis siekiama sudaryti visoms ES narėms vienodas sąlygas, plėtojant vidaus vandenų transportą.

Lietuva, būdama ES narė, suvienodina laivybą reglamentuojančius teisės aktus. 2019 m. lapkričio mėn. įsigaliojo LR Vidaus vandenų transporto kodekso pakeitimai, kurie palengvino asmeninių ir pramoginių laivų registravimo ir techninės apžiūros sąlygas (LR Susisiekimo ministerija, 2019<sup>18</sup>). Kodekso pakeitimais sumažinta administracinė našta laivų savininkams, jei jie naudoja laivus nekomerciniais tikslais. Svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad nelieka techninės apžiūros reikalavimo tiek asmeniniams, tiek pramoginiams laivams, jei šie laivai plaukios vietinės reikšmės vandenų keliais nekomerciniais tikslais (LR Vidaus vandenų transporto kodeksas<sup>19</sup>, 2019). Pareiga užtikrinti, kad laivas eksploatacijos metu atitiktų techninius ir aprūpinimo įrangos reikalavimus, perkelta transporto priemonės savininkui. Tokių laivų techninės būklės ir jų aprūpinimo įrangos atitikimas reikalavimams, t. y. laivo patikrinimas, gali būti tikrinamas bet kuriuo metu eksploatuojant laivus (LR Vidaus vandenų transporto kodeksas<sup>20</sup>, 2019). Ši transporto saugos inspektorių teisė viena vertus suprantama – užtikrinama saugi laivyba, tačiau kita vertus – palikta galimybė inspektorių savivalei. Pavyzdžiui, vykdant keleivinius reisus, tokie patikrinimai kelionės metu sumažina kelionės patrauklumą, nes ilgina kelionės trukmę, menkina transporto priemonių savininkų reputaciją, norą pakartotinai naudotis paslauga.

Lietuvos Respublikoje yra 914 km vidaus vandenų kelių, iš kurių eksploatuojami – 507 km (Oficialiosios statistikos portalas, 2020). Vidaus vandens kelių direkcijos pusapyje patikslinama, kad nurodoma, jog valstybinės reikšmės kelių ilgis – 822 km, vietinės reikšmės – 60 km, perspektyvinių – 35 km. 2020 m. yra eksploatuojami 443 km, neeksploatuojami – 379 km. Tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelias E41 (ilgis – 291,2 km) yra tik vienas – Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos. Kelio E41 ruožui

<sup>16</sup> Li, J & Notteboom, T.E. (2012). The development of inland waterway transport system in Flanders (Belgium): an institutional analysis. *Paper for 5<sup>th</sup> ALRT conference*

<sup>17</sup> NAIADES II. (2020). Inland waterways. [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en)

<sup>18</sup> LR Susisiekimo ministerija. (2019). Laivyba vidaus vandenimis taps paprastesnė. <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/laivyba-vidaus-vandenimis-taps-paprastesne>

<sup>19</sup> LR Vidaus vandenų transporto kodeksas (red. 2019-11-01). 16 str. 2 p.

<sup>20</sup> LR Vidaus vandenų transporto kodeksas (red. 2019-11-01). 26 str. 2 p., 5 p.



Klaipėda – Jurbarkas nustatyti šie matmenys: laivų ilgis – 100 m, plotis – 10 m, kelio gylis – 1,50 m (laivo grimzlė ne daugiau 1,30 m); ruožui Jurbarkas – Kaunas: laivų ilgis – 100 m, plotis – 10 m, kelio gylis – 1,20 m (laivo grimzlė ne daugiau 1,00 m) (Vidaus vandens kelių direkcija, 2020<sup>21</sup>).

Navigacijos trukmė – iki 213 parų nuo balandžio 9 d. iki lapkričio 7 d., diferencijuojant atskirų vidaus vandenių kelių ruožų navigacijos trukmę. Palyginus su 2019 m., 2020 m. valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcija ilgina eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelių ilgį 8 km (Vidaus vandens kelių direkcija, 2020<sup>22</sup>). Vidaus vandenių keliai gali būti įvardinti kaip „bendras turtas“, tai yra turtas ar paslaugos, kuriuos teikia ar naudoja visuomenė be pelno ar apribojimų, tačiau šis turtas reikalauja investicijų, kurios reikalingos jų palaikymui. Lietuvoje vidaus vandenių keliai skirstomi į valstybinės ir vietinės reikšmės. LR Vidaus vandenių transporto kodekse nurodoma, kad „valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelių valdytojas – valstybės įmonė, kurią skiria Vyriausybė ar jos įgaliota institucija, – valdo, tvarko, prižiūri ir eksploatuoja valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelių“ (LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019-11-01<sup>23</sup>). Atitinkamai šiai funkcijai atlikti paskirta VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, kuri vykdo jų priežiūrą bei sudaro tinkamas sąlygas laivybai eksploatuojamuose valstybinės reikšmės vidaus vandenių keliuose pagal LR Susisiekimo ministerijos programą „Susisiekimo vandens keliais užtikrinimas“. Programos vykdymui finansavimas skiriamas pagal kiekvienais metais su LR Susisiekimo ministerija sudaromą sutartį. Vietinės reikšmės vidaus vandenių keliai ir jų infrastruktūra (hidrotechninių ir inžinerinių statinių kompleksas) nuosavybės teise priklauso savivaldybėms (Lietuvos Respublikos vidaus vandenių transporto kodeksas, red. 2019-11-01<sup>24</sup>), kurios turi pašalinti visas kliūtis iš farvaterio ar jos valdomo uosto, prieplaukos, kurios trukdo laivybai. Pareigos skiriamos tokios pačias kaip VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, tačiau finansavimas turi būti numatomas jau pačių savivaldybių. Jei vandens kelias yra per kelias savivaldybes, tai jį turėtų vienodai prižiūrėti abi savivaldybės. Galima teigti, jog vietinių vidaus vandenių kelių, infrastruktūros ir pan. palaikymui trūksta finansinių išteklių, nes savivaldybių biudžetai yra riboti.

LR vidaus vandenių transporto kodekso 7 str. 1 p. nurodoma, kad „vidaus vandenių kelių naudotojai – fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ar jų padaliniai, kurie verčiasi laivyba šiuose keliuose.“ Jie gali naudotis keliais žvejybai, sportui, poilsiui ir kitoms reikmėms, suderinę su visais kelių valdytojais. Šiame kodekse nepažymėta galimybė rinkti rinkliavas už naudojimąsi keliu. Mokesčių ir rinkliavų mokėjimas minimas už uosto ar prieplaukų naudojimą (įskaitant uosto paslaugas<sup>25</sup>). Neatsižvelgiant į tai, ar fiziniai bei juridiniai asmenys moka, ar nemoka už vandens kelių priežiūrą, remontą ar rekonstrukciją, niekam neatimama galimybė naudotis jais nepažeidžiant laivybos taisyklių. Be to, vieno žmogaus plaukimas asmeniniu pramoginiu laivu vandens keliais nemažina kitų fizinių ar juridinių asmenų galimybių mėgautis tuo pačiu. Kita vertus, be investicijų į vandens kelių priežiūrą, keliai taptų nepatrauklūs naudotojams arba net būtų neįmanoma jais naudotis dėl netinkamų navigacinių sąlygų, o kartu nesaugios laivybos juose. Be tinkamai sutvarkytų kelių, turi būti įrengta krantinių infrastruktūra (LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019 11 01<sup>26</sup>):

1. įrengtos krantinės, kurių ilgis trigubai didesnis už leidžiamo įplaukti/išplaukti didžiausio laivo ilgį, prie kurių gali saugiai stovėti vidaus vandenių transporto priemonės ir kuriose galima krauti krovinius, įlaipinti ar išlaipinti keleivius; keleiviniame ar mišriajame vidaus vandenių uoste turi būti papildomai įrengtos keleivių poilsio, bagažo saugojimo patalpos ir bilietų kasos;

2. toks vidaus vandenių uosto akvatorijos ir įplaukos kanalo gylis, kad būtų galima užtikrinti saugų vidaus vandenių transporto priemonių įplaukimą į uostą, išplaukimą iš jo ir manevravimą jame;

3. navigacijos priemonės, užtikrinančios saugų vidaus vandenių transporto priemonių įplaukimą į uostą ir išplaukimą iš jo;

4. radijo ryšio įrenginiai, telekomunikacijų galiniai įrenginiai arba judriojo ryšio priemonės;

<sup>21</sup> Vidaus vandens kelių direkcija. (2020). Vidaus vandenių keliai. <http://vdkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

<sup>22</sup> Vidaus vandens kelių direkcija. (2020). Vidaus vandenių keliai. <http://vdkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

<sup>23</sup> LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019-11-01, 4 str.

<sup>24</sup> LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019-11-01, 5 str.

<sup>25</sup> LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019-11-01, 13 str. 21 p.

<sup>26</sup> LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019-11-01, 13 str.

5. avarinių ir gelbėjimo darbų atlikimo, taršos židinių likvidavimo priemonės arba su atitinkamomis apskrities, kurioje yra vidaus vandenų uostas, tarnybomis sudaryta avarinių ir gelbėjimo darbų ir išsiliejusių teršalų surinkimo sutartis;

6. priėmimo įrenginiai, kad nedelsiant ir be apribojimo iš laivų būtų priimamos laivuose susidarančios atliekos ir krovinių likučiai;

7. gaisrinę saugą reglamentuojančių teisės aktų nustatytos priešgaisrinės priemonės.

Taigi, kyla klausimas, kaip savivaldybės atstovams, turintiems sprendimų priėmimų teisę, tačiau ne retu atveju ribotus finansinius, techninius ir žmogiškuosius išteklius, tinkamai atlikti numatytas funkcijas?

Analizuojant Europos valstybių pavyzdžius, buvo sudaryta lentelė apie išlaidas, tenkančias vidaus vandens kelio valdytojui (27 lentelė). Vidaus vandens kelio priežiūra priklauso nuo tokių veiksnių: vandens kelio gylis, techninė krantų būklė, navigacinis ženklavimas, šliuzų, tiltų ir kitų inžinerinių statinių tipų, skaičiaus, būklės, gilinimo poreikio, krantų erozijos prevencijos, laivų tipų ir dydžių.

27 lentelė

### Vidaus vandens kelių priežiūros išlaidos

Metinės išlaidos (tūkst. Eur/metus/ 1 km	Reinas	Elbė	Plati upė	Vid. upė	Siaura upė
	40	25	75	55	30

Šaltinis: International navigation association. (2015). *Economic aspects of inland waterways*. (<https://www.yumpu.com/en/document/read/36831102/economic-aspects-of-inland-waterways-pianc-usa>).

Suomijoje vidaus vandenų tinklą sudaro 6 000 km kelių su 26 kanalais ir 37 šliuzais. Priežiūrai ir jų veiklai užtikrinti skiriama apie 13 mln. eurų per metus. Prancūzijoje kanalų priežiūros išlaidos vidutiniškai yra 20 tūkst. Eur/km. Nyderlanduose operacijų vykdymui ir priežiūrai skiriama 1,5 proc. kanalo įrengimo išlaidų. Švedijoje yra keturi valstybiniai vidaus vandenų keliai, kurių bendras ilgis 120 km. Likę vidaus keliai skirti laisvalaikiui ir turizmui. Komercinių kanalų priežiūros išlaidos – 4,5 mln. (Economics aspects of inland water transport, 2015<sup>27</sup>).

Sumos tikrai didelės, ir Lietuvos atskiroms savivaldybėms, per kurias driekiasi vietinės reikšmės vandenų keliai, tai yra didelė našta.

### Lenkijos pavyzdys

Lenkijoje priimtas sprendimas, kad vanduo yra nacionalinis turtas. Ji valdo valstybinę įmonę – Lenkijos nacionalinė vandentvarkos tarnyba. Ji turi 11 regioninių tarnybų – Gdanske, Glivice, Krokuvoje, Poznanėje, Šecine, Varšuvoje, Vroclave ir kt. Jos vykdo vandens ūkio priežiūrą trijose srityse:

- apsaugos nuo potvynių ir sausras;
- vandens paslaugų;
- vandens aplinkos tvarkyme.

Apsaugos nuo potvynių ir sausrų padaliniai regionuose sprendžia visus su šiais reiškiniais susijusius dalykus: planavimą, projekto rengimą ir investicijų įgyvendinimą, taip pat hidrotechninių įrenginių priežiūrą ir eksploatavimą.

Apsaugos nuo potvynių ir sausrų skyriaus užduotys visų pirma apima:

- užduočių, kylančių iš Direktyvos 2007/60 / EB dėl potvynių rizikos įvertinimo ir valdymo (Potvynių direktyva), įgyvendinimas, įskaitant potvynių rizikos valdymo planų projektų parengimą;
- reikalų, susijusių su sausras padarinių šalinimu, tvarkymas, įskaitant kovos su sausra padarinių planų rengimą;
- investicijų planavimas, įgyvendinimas skyriaus veiklos srityje, taip pat dalyvavimas įgyvendinant kitų padalinių investicijas;

<sup>27</sup> International navigation association. (2015). *Economic aspects of inland waterways*. (<https://www.yumpu.com/en/document/read/36831102/economic-aspects-of-inland-waterways-pianc-usa>)

- administracinių sprendimų, planavimo dokumentų ir vietos teritorijų plėtros įstatymų aktų projektų, savivaldybių atgaivinimo programos projektų, sprendimų dėl pastatų ir žemės plėtros sąlygų projektų, sprendimų dėl viešosios paskirties investicijų vietos nustatymo projektų, sprendimų projektų dėl geležinkelio linijos nustatymo teritorijose, kurios yra potvynių rizikoje, parengimas ir patvirtinimas;
- koordinavimas reikalų, susijusių su užtvankų saugumu, tvarkymu, įskaitant veiklas, susijusias su užtvankų valstybiniu finansavimu;
- apsaugos nuo potvynių žiemos metu vykdymas;
- hidrologinės, meteorologinės ir hidrogeologinės situacijos stebėjimo priežiūros vykdymas.

Vandens paslaugų skyriai regionuose nagrinėja visus su vandens vartotojais susijusius reikalus, pirmiausia išduoda vandens teisinius patvirtinimus, apskaičiuoja mokesčius už vandens paslaugas, kontroliuoja vandens valdymą, bendradarbiauja su įvairiais vandens vartotojais, įskaitant vidaus vandenų laivybos, energetikos, pramonės, turizmo ir poilsio srityse.

Vandens paslaugų skyriaus užduotys visų pirma apima:

- administracinių bylų, susijusių su vandens įstatymų patvirtinimais, suteikimą, įskaitant prašymų dėl vandens įstatymų priėmimą, vandens įstatymų leidimų išdavimą, išskyrus bylas tais atvejais, kai kiti skyriai yra kompetentingi;
- reikalus, susijusius su vandens ūkio tvarkymo ekonominėmis priemonėmis;
- mokesčių už leidimo verstis mėgėjiška žvejyba rinkimą;
- vandens tvarkymo kontrolės atlikimą;
- reikalų, susijusių su vandenų ir vandenimis užlietos žemės atidavimą eksploatuoti ir kito nekilnojamojo turto disponavimu, tvarkymą;
- bendradarbiavimą su kompetentingomis institucijomis vidaus vandens kelių, turinčių ypatingą reikšmę transportui, srityje;
- reikalų, susijusių su vandens naudojimu turistams, įskaitant Lenkijos vandenų administruojamus vandens kelius, tvarkymą;
- reikalų, susijusių su žuvininkystės valdymu, tvarkymą;
- reikalų, susijusių su hidroenergetika, izdo ir kitų subjektų nuosavybės teise, priklausančių hidroelektrinių sričiai, tvarkymą.

Vandens aplinkos tvarkymo skyriai nagrinėja klausimus, pirmiausia susijusius su ES direktyvų įgyvendinimu, kaip Pagrindų direktyva dėl vandens, jūrų vandenų apsaugos, miesto nuotekų valymo direktyva arba nitrato direktyva. Šis skyrius tvarko su saugomomis teritorijomis susijusius klausimus, pavyzdžiui, „NATURA 2000“, įdiegtos vandens ūkio valdymo IT sistemos.

Lenkijos vidaus vandenų sistema nėra išskaidyta kaip Lietuvoje, o priklauso vienai valstybinei įmonei, stebima nemažai įgyvendintų sprendinių, kurie prisidėjo prie užsienio ir vietos turistų skaičiaus didėjimo vidaus vandens keliuose.

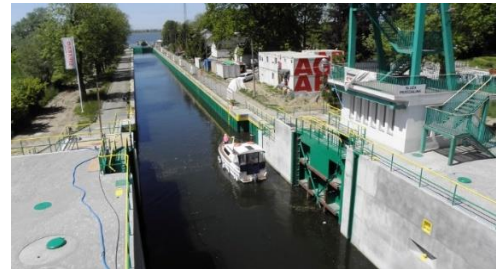
Į pavyzdys. 2020 m. birželio 16 d. pasirašyta sutartis dėl „Čelmińska žemumos pagrindinio kanalo išlaikymo pajėgumų didinimo“ „PGW Woda Polskie“ regioninės vandens tvarkymo tarnybos būstinėje Gdanske. Darbai, kurie bus atlikti pasirašytos sutarties pagrindu – atnaujinta užtvankos konstrukcija, „Old Czerpak“ rangovas yra Melbudo S. A., darbų kaina yra apie 1,7 mln. Lenkijos zlotų.

Šaltinis: Stary Czerpak. Fot. PGW Wody Polskie (<https://gdansk.wody.gov.pl/aktualnosci/749-stary-czerpak-zostanie-zmodernizowany>)



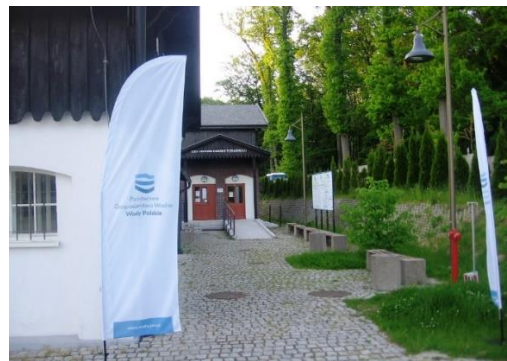
2 pavyzdys. 2020 m. birželio 1 d., nepaisant vykdomos Przegalinos vandens sankryžos rekonstrukcijos, buvo atidarytas šiam objektui priklausantis pietinis šliuzas. Przegalinos vandens mazgo rekonstrukcija yra viena iš užduočių, įgyvendinamų pagal Europos Sąjungos bendrai finansuojamą projektą „Visapusiška apsauga nuo potvynių Żuławy - II etapas - regioninė vandentvarkos valdyba“. Rekonstrukcijos apimtis: griovimas ir rekonstravimas, taip pat esamų įrenginių atnaujinimas. Numatoma pastatyti tris naujus pastatus: du sandėlius ir vieną socialinį bei cechą, taip pat išplėsti bazę aštuoniems ledlaužiams ir kitiems Lenkijos vandenų laivams.

Šaltinis: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Pierwsze śluzowania w czasie przebudowy Przegaliny (<https://gdansk.wody.gov.pl/aktualnosci/739-pierwsze-sluzowania-w-czasie-przebudowy-przegaliny>)



3 pavyzdys. 2020 m. birželio 9 d. Elbingo kanalo istorijos rūmai duris lankytojams atvėrė 2020 metų sezonui. Parodų ir projekcijų salėse galima patekti laikantis epidemijos taisyklių reikalaujamų atsargumo priemonių. Paroda, įrengta per du aukštus, supažindina su Elbingo kanalo istorija, jo atgaivinimo eiga prieš penkerius metus ir unikalia rampos pavaros sistema. Taip pat yra edukacinis kampelis vaikams ir projekcijos kambarys, kuriame rodomas dokumentinis filmas apie Kanalą. Įėjimas į rūmus kainuoja 6 zlotai - įprastas bilietas, 4 zlotai - sumažinta kaina.

Šaltinis: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Izba Historii Kanału Elbląskiego dostępna dla zwiedzających. (<https://gdansk.wody.gov.pl/aktualnosci/747-izba-historii-kanalu-elblaskiego-dostepna-dla-zwiedzajacych>)

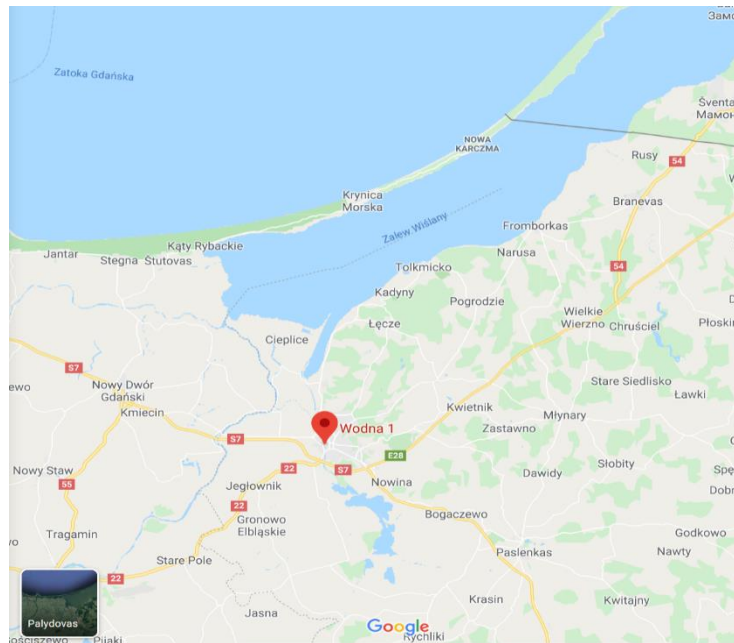


Peržiūrėta tik vienos savaitės Gdanskio regioninės vandens tvarkymo tarnybos (lenk. *Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku*) puslapyje teikiama informacija apie vandens kelių tvarkymą. Visuose pavyzdžiuose projektų vykdytojas – Panstwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. I atveju vykdomas projektas su rangovu, antru atveju – ES projekto tęstinės veiklos, trečiu atveju – pačios tarnybos lėšomis atnaujinti istorijos rūmai.

Vienas iš pavyzdžių – Elbingo kanalas, esantis Lenkijos šiaurėje netoli Elbingo miesto, Varmijoje-Mozūrijoje, ilgiausias laivybai pritaikytas kanalas (127 pav., 129 pav.). Kanalo parametrai (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, 2013):

- mažiausias plotis: 7 m;
- laivybai tinkamo tako lanko ašies spindulys: 70 m;
- siauriausio šliuzo plotis: 3,2 m;
- tranzitinis gylis: mažiau kaip 1,0 m;
- didžiausias vandens transporto priemonių, tinkamų tempti rampomis, dydis:
- vandens transporto priemonės apačios plotis: 2,6 m;
- vandens transporto priemonės denio plotis: 3,35 m;
- vandens transporto priemonės ilgis: 26,8 m;
- šliuzas su didžiausiais lygių skirtumais: Milomlynas, 2,8 m;

- rampa su didžiausiais lygių skirtumais: Olesnica, 24,5 m.



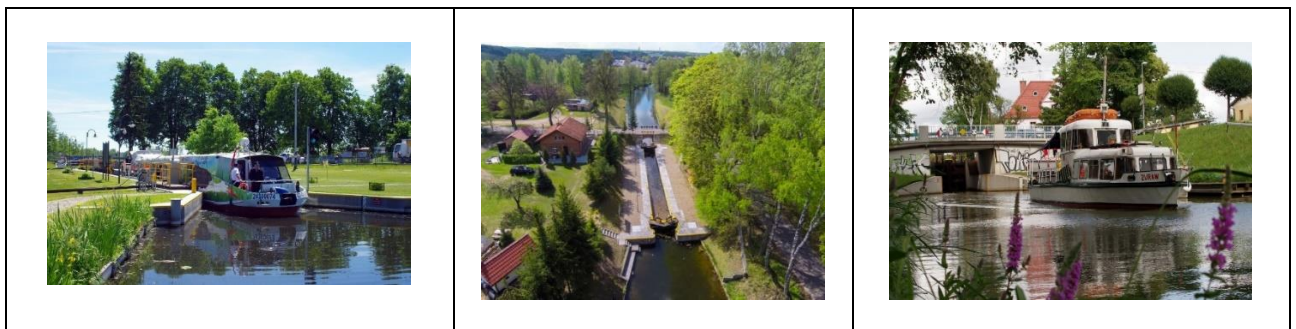
127 pav. Elbingo apylinkių žemėlapis

Šaltinis: Google Earth, 2020 m.

Kanalas baigtas tvarkyti 2014 m. Darbų sąmatos vertė sudarė 95 mln. zlotų. Apie 57 mln. zlotų buvo gauta iš Europos Sąjungos struktūrinių fondų. Kanalą prižiūri Gdanskio regioninės vandentvarkos tarnyba.

Vykdomas vandens turizmo maršrutas: Ostróda/Miłomłyn arba Miłomłyn/Ostróda (128 pav.). Plaukimo trukmė – 2,5 valandos. Maršrutas driekiasi per Elbingo kanalą tarp Ostrodos ir Miłomłyn. Kelionės kainos pateiktos žemiau. Laivybos veiklą vykdo Ostrodos miesto transporto įmonė „Żegluga Ostródzko - Elbląska Sp. z o.o.“ Bendrovė yra didžiausia keleivinių kruizų Elblągo kanale operatorė.

Internetiniame puslapyje <https://kanal-elblaski.pl/> pateikiama ir daugiau įvairių regiono įmonių, kurios teikia turistams įvairias paslaugas.



128 pav. Kruizai Mozūrijos ežeryne, Elbingo kanalo ir Žulavos kilpos

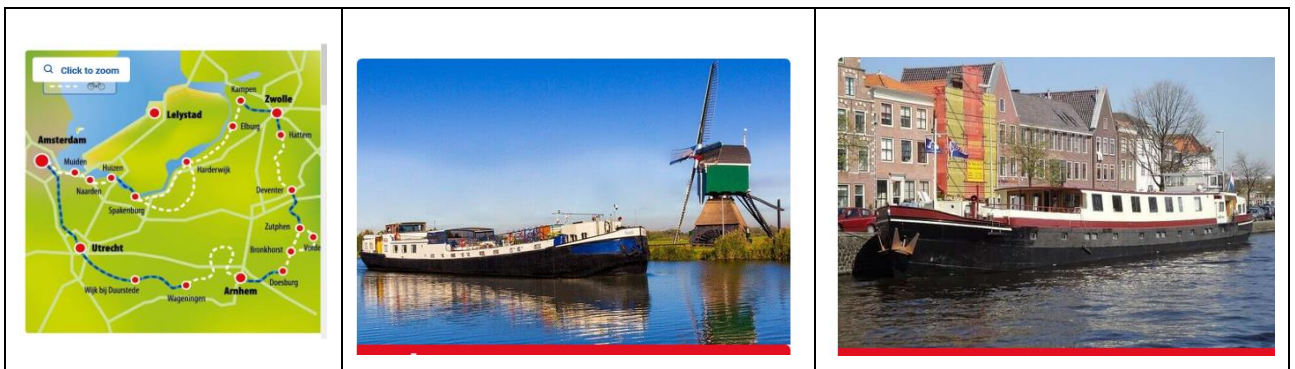
Šaltinis: Żegluga Ostródzko – Elbląska in Ostróda (<http://www.zegluga.com.pl/oferta/in-the-path-of-szelag-ostroda-stare-jablonki-or-stare-jablonki-ostroda-6.html>)



129 pav. Vandens turizmas ir rekreacija Elbingo kanale

Šaltinis: <http://boatandbike.pl/kanal-elblaski-piec-pochylni/>

Vandens kelių turizmas (ypač upių turizmas) šiuo metu yra labiau iširtas Europoje ir Šiaurės Amerikoje nei JK. Įvertintos papildomos darbo vietos ir pajamos, gautos padidinus apsilankymus atstatytuose kanaluose (Vallerani, Visentin, 2018). Populiarios asmeninės kelionės laivais, kateriais, tačiau dar viena galimybė apjungianti kelionę laivu ir dviračiais Lietuvoje nenaudojama. Pavyzdys – turistinės kelionės laivu ir važinėjimasis dviračiu – <https://boatbiketours.com/>



130 pav. Maršrutas „Hansa Highlights“ maršrutas mėlyna spalva – laivu, balta – dviračiu

Šaltinis: <http://boatandbike.pl/kanal-elblaski-piec-pochylni/>

Maršrute naudojami laivai, kurie vienu metu talpina 24 keleivius, jie apgyvendinami 10 arba 12 kajučių. Laivo ilgis – 45 m, plotis – 6,6 m, įgulą sudaro 3 nariai. 8 dienų kelionė – 949 Eur, įskaitant apgyvendinimą laive ir maitinimą, kelionių organizavimą krante.

„Hansa Highlights“ turas Nyderlanduose nuveda turistus per centrinę šalies Holland'o regioną, kurį suformavo daugybė upių ir upelių (130 pav.). Važiuojama dviračiu per Reino slėnį ir jo vaizdingą intaką Ijssel upę, kertamas vadinamasis Nyderlandų pasienio ežerų regionas ir aplankomi miestai ir kaimai: Amsterdamas, Arnhemas, Deventeris, Kampenas, Harderwijkas ir Elburgas. Turint omenyje lygų reljefą 125 km Ijssel slėnyje, turas yra puikus visiems, norintiems laisvai važiuoti dviračiais daugybe vingiuotų takų šioje įvairialypėje vietoje. Įspūdį padaro natūralus regiono grožis, Hanzos regiono miestai, kurie klestėjo viduramžiais, kai Ijssel buvo vienas iš svarbiausių prekybos kelių Europoje. Kitas traukos objektas yra vadinamieji pasienio ežerai, esantys tarp „senosios“ žemės su daugybe nuostabių uostamiesčių ir „naujos“ Flevolando žemės. Šioje vietoje galima laisvai važinėti po daugybę vaizdingų žvejybos uostų, kuriuose gyvenimas atrodo juda daug lėčiau. Daugeliui olandų ši turbūt ne tokia žinoma sritis yra viena jų mėgstamiausių dviračių zonų.

### *Ateities perspektyvos*

Europoje keičiasi supratimas, kad upių, ežerų vandenių keliai yra skirti tik krovinių gabenimui. Atliktos studijos ir tyrimai išplėtė supratimą apie naudą, kurią gali teikti vidaus vandenių keliai ir jų atstatymas. Išskiriamos šios sritys:

- paveldas (pastatytas, natūralus ir socialinis);
- gamta ir vietovės: žalioji ir mėlynoji infrastruktūra (skirta ekosistemoms ir žmonėms);
- asmeninė gerovė (įskaitant sveikatą, bendruomenės sveikatą ir vietos pojūtį);
- ekonominė plėtra ir teritorijos atkūrimas.

*Paveldas.* Vidaus vandenių keliai istoriškai prisidėjo formuojant miestų, apylinkių kraštovaizdį, skatino savitą jų raidą, skirtingą nuo vietovių, per kurias neteka upės. Prie upių ir jomis einančių vandens kelių kūrėsi savitos infrastruktūros, objektai, kurie turi vidinę vertę, teikiančią tiek socialinės, tiek ekonominės naudos. Pavyzdžiui, Jungtinėje Karalystėje buvusios ir dabartinės vandens kelių bendruomenės ir pramonės įmonės prisideda prie JK kultūros paveldo išsaugojimo (Schiesel, 2019<sup>28</sup>).

Sėkmės garantas leidžiantis „atrankinti“ šią vertę yra skirtingų suinteresuotųjų šalių įsitraukimas į šią veiklą, o ne tik keleto entuziastų iniciatyvos.

*Gamta ir vietovės.* Žaliosios erdvės miestuose ir žali koridoriai (pažintiniai, edukaciniai, sportiniai takai) prisideda prie sveikos gyvensenos, gamtos ir biologinės įvairovės išsaugojimo. Vanduo taip pat palaiko biologinę įvairovę ir gali būti naudingas, pavyzdžiui, aušinant miestus. Pastarąjį dešimtmetį buvo atlikta daugiau tyrimų, kaip ekosistemų paslaugos prisideda prie biofizinės, socialinės ar net dvasinės gyventojų savijautos gerinimo. Upių, ežerų ir vandens telkinių reikšmė tokiose ekosistemose yra ypač vertinama.

Žvelgiant iš ekonominės pusės, tokios erdvės taip pat turi ekonominės naudos:

- gaunamos tiesioginės lankytojų pajamos;
- gaunamos netiesioginės pajamos per tiekimo grandines, sudaromos sąlygos naujo verslo pritraukimui;
- sukuriamos darbo vietos, tobulinami įgūdžiai;
- didėja būsto kokybė ir kaina prie tokių erdvių;
- sudaromos sąlygos apleistų buvusių pramoninių teritorijų panaudojimui naujoms funkcijoms atlikti;
- miestų ir kaimo regeneracija – tai apima visų aukščiau išvardytų teritorijų sustiprinimą, siekiant pagerinti vietovę.

*Asmeninė gerovė.* Šiuo metu gyventojų, ir ypač gyvenančių didmiesčiuose, asmeninė gerovė yra svarbi tema, nes vis dažniau valstybių lygmenyje pripažįstama, kad gerinant gyventojų fizinę ir psichinę sveikatą, galima išvengti ar taupyti gydymo išlaidas ir pagerinti gyventojų įsidarbinimo galimybes. Vis daugiau tyrimų atliekama siekiant palaikyti sveiką gyvenseną. 2010 m. JK atlikti tyrimai, įvertinant nacionalinius gerovės gyvenimo kokybės rodiklius. Pagrindiniai įvardyti gerovės aspektai, susiję su vidaus vandens keliais, buvo šie:

- fizinė ir psichinė sveikata;
- laisvalaikio praleidimas ir galimybė naudotis laisvalaikio priemonėmis (aktyvi veikla upėje, pavyzdžiui, žvejyba, pasiplaukiojimas valtimis, baidarėmis ir pan.);
- „Vietos pojūtis“, įskaitant bendrus pomėgius ir savanorišką veiklą. Asociacija „Canal & River Trust“ vykdo daug vandens kanalų atkūrimo projektų, kuriuose savanorystės pagrindais dalyvauja vietos gyventojai. Priklausymas projektams gali pasireikšti per socialinę žiniasklaidą ar kitokios paramos priemonėmis, nebūtinai reikalaujant fizinio įsitraukimo;
- įgūdžių ugdymas ir įsidarbinimas.

*Ekonominė plėtra ir teritorijų regeneracija.* Ekonominę plėtrą galima apibrėžti plačiai kaip ekonominės, politinės ir socialinės gyventojų gerovės gerinimo procesą. Ją lemia įvairūs veiksniai ir procesai, vykstantys šalies ūkyje, ekonomikos augimas, įskaitant ekonomikos gebėjimo gaminti prekes ir paslaugas padidėjimą (Dudzevičiūtė, 2015<sup>29</sup>). Ekonomikos plėtra suvokiama kaip socialinės sistemos pokyčių visuma, dėl kurių užtikrinamos individams ar socialinėms grupėms geresnės materialinės ir socialinės sąlygos. Viena iš tokių

<sup>28</sup> Schiesel, N. (2019). *The Value of Inland Waterways*. Birmingham City University

<sup>29</sup> Dudzevičiūtė, G. (2015). *Ekonomikos plėtos pagrindai*. Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija.

sričių – vidaus vandens kelių atstatymas, jų infrastruktūros ir priežiūros sistemų kūrimas. Daugelio vandens kelių projektų pagrindimas – ekonomikos skatinimas regione, nes statant ar atstatant upių krantinių infrastruktūrą, atkuriant vandens kelius teikiama ekonominė nauda. Ekonominė nauda yra glaudžiai susijusi su socialine gerove. Investuojant į atitolintas teritorijas prie vandens kelių, sukuriamos papildomos darbo vietos, didinamas atitolintų nuo miestų centrų teritorijų gyventojų įsitraukimas į šią veiklą, sukuriamos galimybės papildomai užsidirbti, o taip ilguoju laikotarpiu didinama tokių teritorijų vertė. Žinoma, vandens keliai ir sukurta reikiama krantinių infrastruktūra prisideda prie pirminės jų funkcijos – krovinių ir keleivių gabenimo vandens transportu. Tiek paveldas, tiek žaliosios, žaliai-mėlynos erdvės prie upių ar ežerų yra lankytini objektai, kuriuos aplankyti galima plaukiant vidaus vandenų keliais.

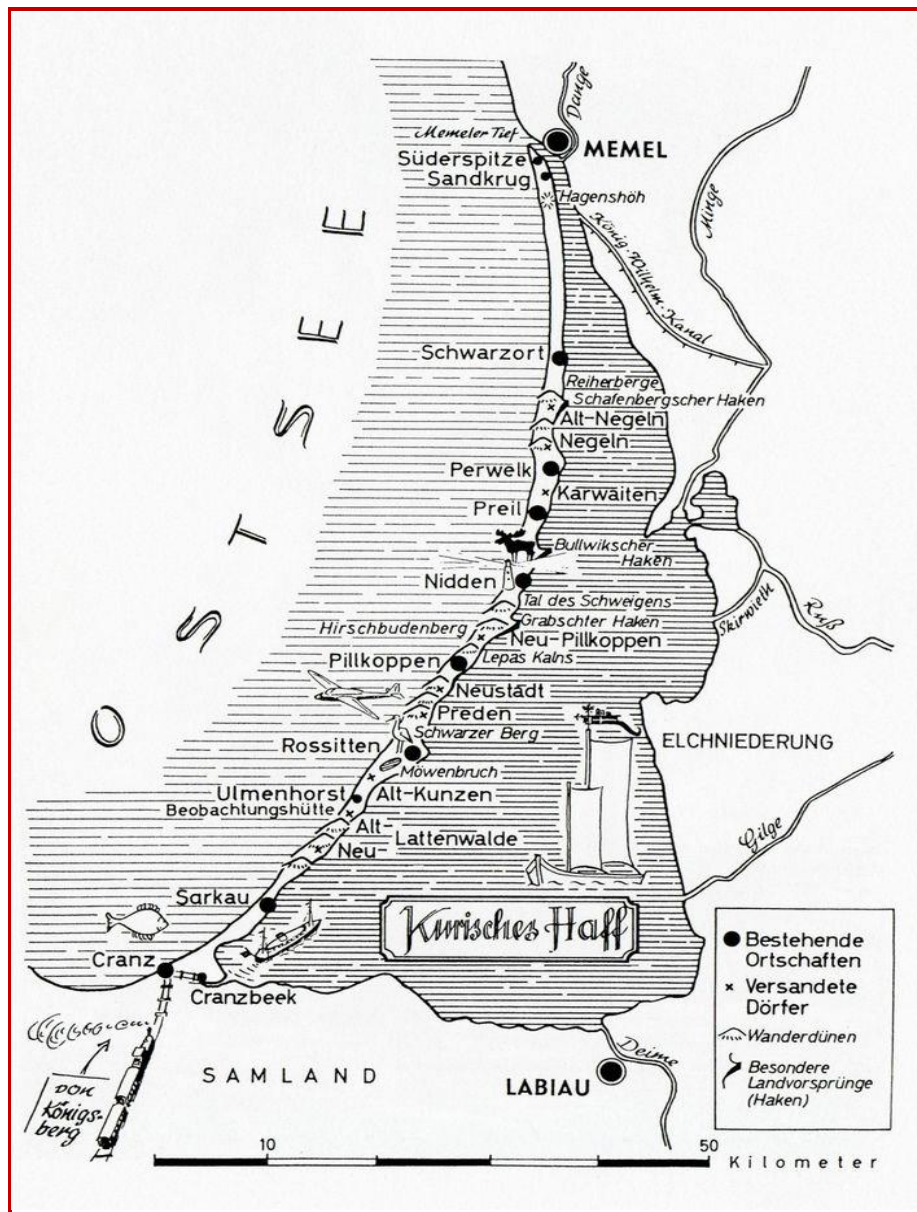
Žalioji erdvė ir paveldo turtas teikia daug naudos. Iššūkis – parodyti jų ekonominę ir socialinę vertę, siekiant pritraukti finansavimą. Investicijų į viešuosius projektus vertinimas skiriasi nuo paprastesnių komercinių sprendimų sąnaudų ir naudos analizės, nes pats „turtas“ (parkas ar kanalas) ne visada turi tiesioginės ekonominės vertės, o investicijos į jį sukuria pridėtinę vertę.

Didžiausios laivybos vidaus vandenimis planavimo kliūtys yra kelių priežiūros, remonto, infrastruktūros kūrimo funkcijų perdavimas savivaldybėms. Savivaldybės šiuo metu neturi reikiamų materialinių ir žmogiškųjų išteklių joms vykdyti. Vandens keliai tęsiasi per kelias savivaldybes, todėl būtina užtikrinti, kad keletas savivaldybių vienodu pajėgumu prisidėtų prie jų plėtros. Šiuo metu nėra koordinavimo tarp savivaldybių, regioninių ar valstybinių organų tokiems projektams plėtoti. Ekonominė plėtra galima tik jau sukūrus tinkamą infrastruktūrą – saugų tinkamai pažymėtą vandens kelią. Vietinės reikšmės vandens keliai galėtų būti naudojami keleivinei-pramoginei laivybai, o kartu savivaldybės pajustų naudą paveldui, „žalios“ ar „žaliai-mėlynos“ strategijos sprendinių įgyvendinimui, o kartu teritorijų prie vandens atsinaujinimui ir ekonominiam augimui (naujo verslo galimybės, darbo vietos ir pan.)

### **3.5. Istorinių žemėlapių, laivybos locijų analizė**

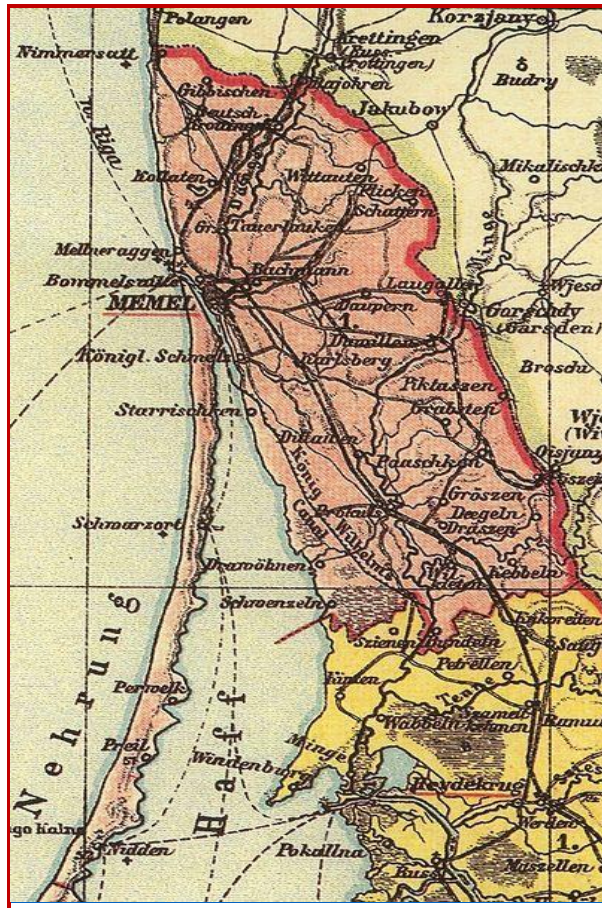
Įvairiuose skaitmenintuose šaltiniuose randama daug žemėlapių, kurie vaizduoja navigacijos (laivybos) situaciją Kuršių mariose, Baltijos jūroje ties Lietuvos priekrante. Archyvuose galima rasti žemėlapius-brėžinius (be kartografinio tinklo), topografinius vietovių žemėlapius su detaliu vietovės informacijos pateikimu, nužymėtais vandens keliais, taip pat žemėlapius (jūrlapius, Kuršių marių marlapius), kuriuose pažymėta to meto keliautojams svarbi informacija poilsio ir laisvalaikio organizavimui. Šioje studijoje pateiktuose žemėlapiuose ir locijose (vandens kelių žemėlapiuose) galima įžvelgti daug įdomių sprendimų laivybos ir poilsio organizavimui Kuršių marių regione. Analizuojant istorinius žemėlapius matyti aiškus vandens turizmo ir laivybos procesų erdvinis planavimas. Tokio detalaus planavimo šiandien Kuršių marių regione trūksta. Istorinės laivybos ir poilsio prie vandens situacijos palyginimas su dabartimi (sukurtomis sąlygomis laivybai ir vandens turizmo organizavimui) skatina geriau suprasti ir kritiškai vertinti šiandienos procesus, lyginant su praeitimi.





131 pav. Vokiečių planuotojų sudarytas Kuršių marių žemėlapis keliautojams Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

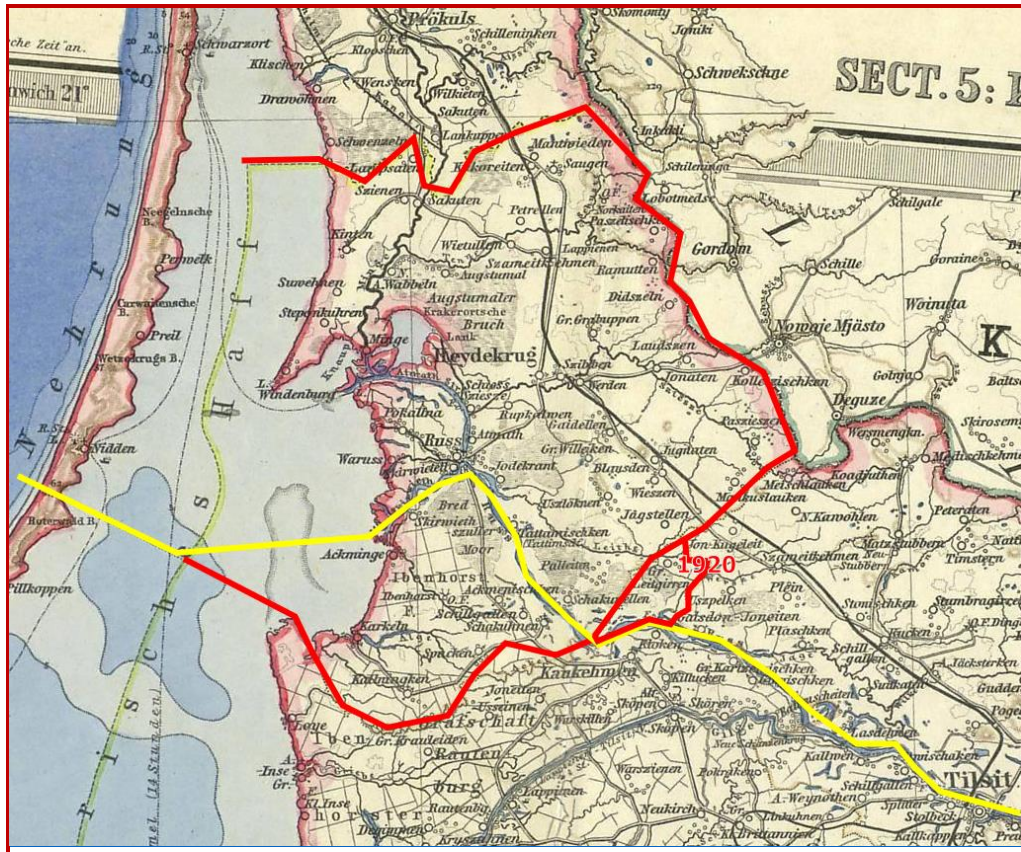
Šiame žemėlapyje (brėžinyje) nurodyta Dangės upė, Minijos upė (vok. *Minge*), Karaliaus Vilhelmo kanalas, Rusnės upė (vok. *Russ*), Gilijos upė (vok. *Gilge*), Deimenos upė (vok. *Deime*), taip pat Skirvytės upė (vok. *Skirvieth*) ir Atmatos upė (vok. *Atmath*) (131 pav.). Šios upės ir Karaliaus Vilhelmo kanalas buvo pritaikyti laivybai (keliavimui, krovinių, medienos ruošinių gabenimui). Kuršių nerijos pakrantėse buvo planuojama poilsio infrastruktūra, plėtojama kelevinė laivyba.



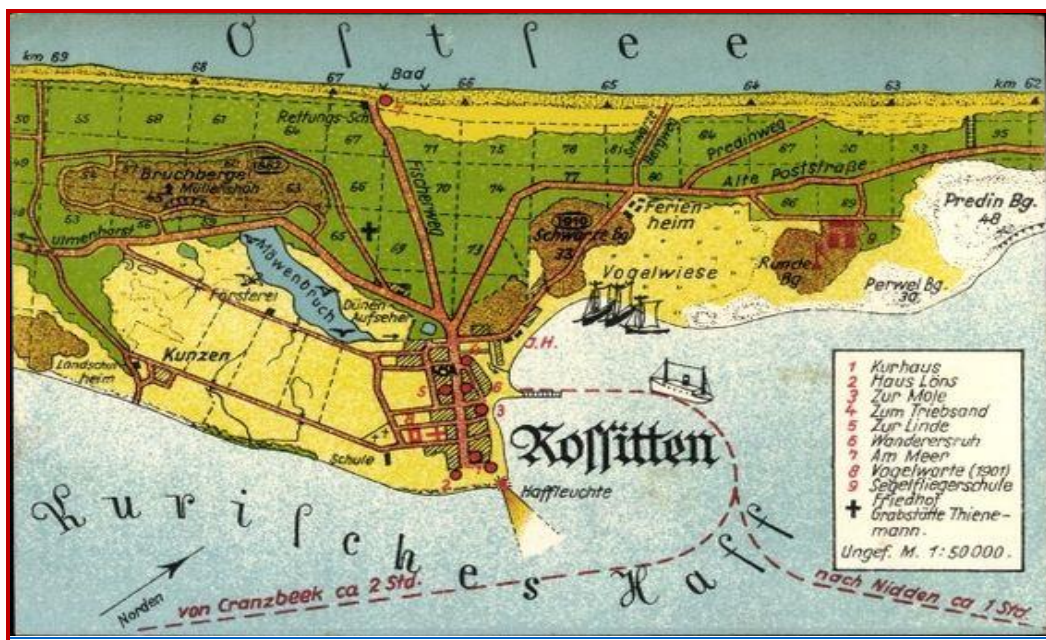
132 pav. Klaipėdos krašto bendras geografinis žemėlapis  
Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

Šiame žemėlapyje pažymėti vandens keliai po Kuršių marias iki Juodkrantės, Nidos ir Nemuno deltos, ir toliau į pietinę Kuršių marių akvatoriją (132 pav.). Taip pat nužymėti vandens keliai Baltijos jūra į Rygą, Liepoją, Gdanską (buv. *Danzig*), Karaliaučių. Pagal istorinį žemėlapi matyti, kad laivyba Kuršių mariose buvo intensyvi, tačiau rytinė Kuršių marių priekrantė laivybai nebuvo pritaikyta dėl sekumų ir nepakankamų gylių.

Pažymėti vandens keliai buvo to meto smulkesnio mastelio topografiniuose žemėlapiuose (133 pav.). Buvo vaizduojamos sekumos, didesni gyliai, uostų krantinių (priplaukų) vietos, andens keliai į pietines Kuršių marių vietas Krantą ir Labguvą (134 pav.). Tuo metu plaukdavo garlaiviai, ir kelionė iš marių pietinių uostų į Mėmelį (Klaipėdą) trukdavo apie 14 valandų. Tiek pat trukdavo kelionė garlaiviu iš Mėmelio į Tilžę (Sovetsk).

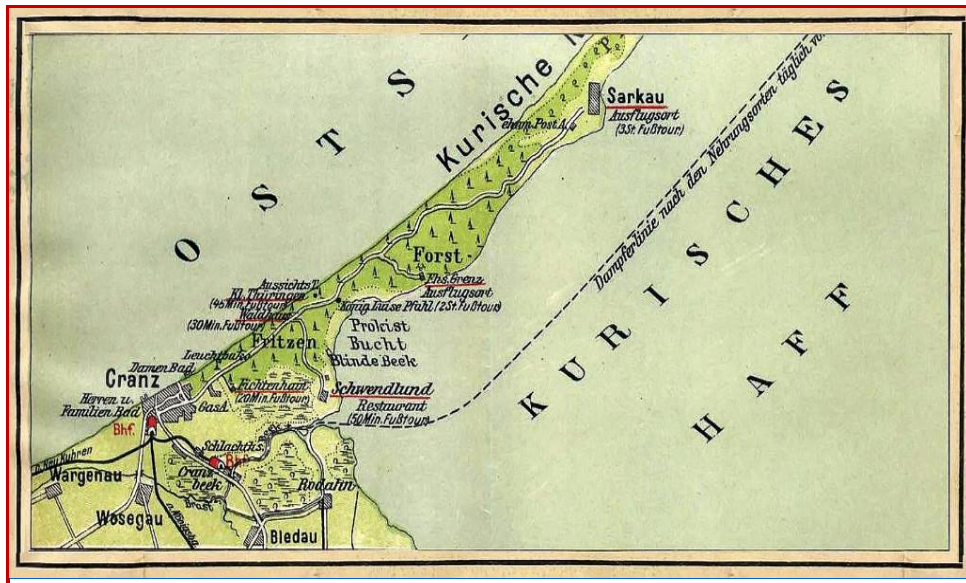


133 pav. Stambesnio mastelio topografinis žemėlapis  
 Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.



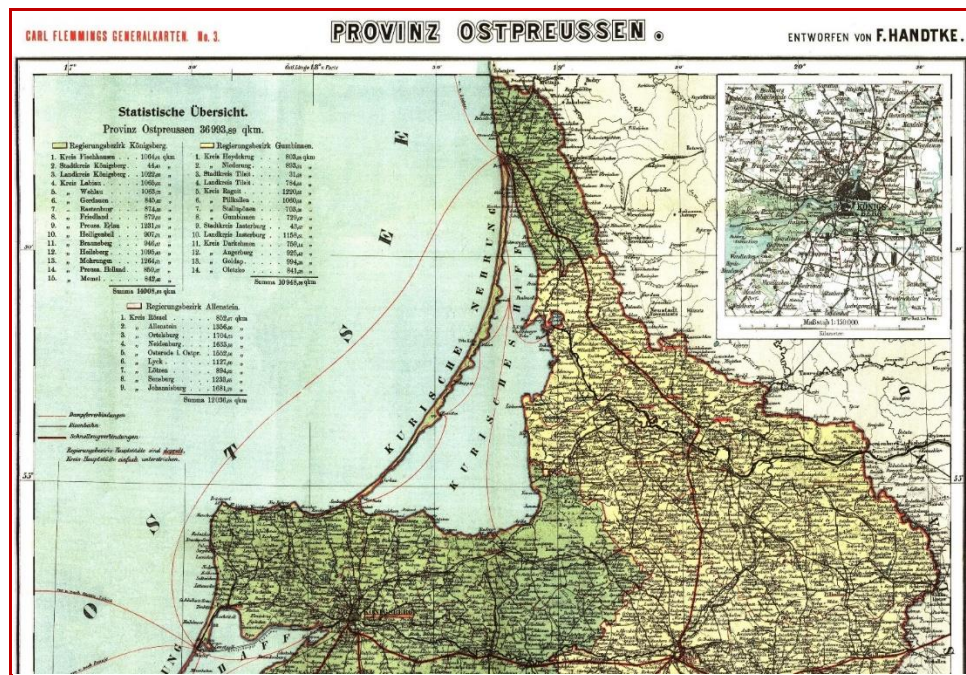
134 pav. Vandens kelių topografinis planas Rasytėje (rus. Rybačyj)  
 Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

Rasytėje buvo sukurta poilsio infrastruktūra, suformuoti ir pažymėti pasivaikščiojimo takai, krantinės, nurodyti garlaivių maršrutai, keliavimo atstumai nurodyti pagal laiką (iki Nidos plaukti apie 1 valandą, iki Kranto – 2,5 valandos (135 pav.). Taip pat reikėjo įvertinti ir garlaivio stovėjimo laiką priplaukoje.



135 pav. Vandens kelių topografinis planas Krante (rus. Zelenogradsk) Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

Nurodyti atstumai pagal laiko dimensiją iki svarbiausių restoranų, lankomų objektų keliaujant pėsčiomis. Plane nurodyta, kad kasdien kursavo garlavis į Kuršių nerijos kurortus (Nidą, Juodkrantę). Pažymėtos svarbiausios vietovės atostogoms (vok. *Ausflugsort*). Buvo sukurta poilsio (rekreacinių) vietovių tinklas prie Kuršių marių.



136 pav. Rytų Prūsijos sausumos ir vandens kelių žemėlapis Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

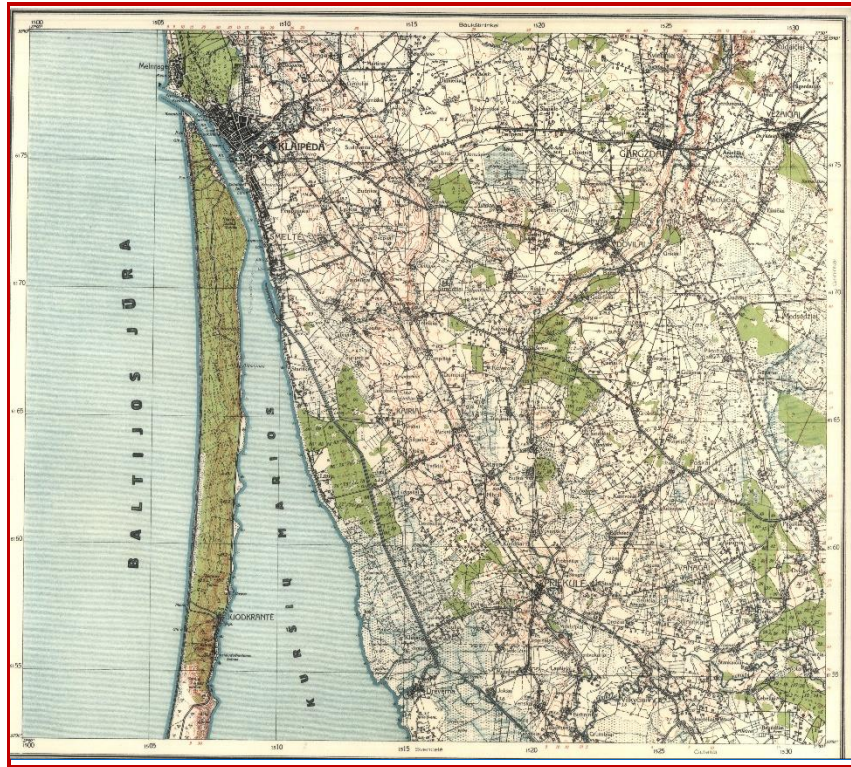
Sausumos ir vandens kelių žemėlapyje matyti svarbiausi to meto pažymėti vandens keliai Kuršių mariomis (buvo sudarytos sąlygos laivybai šiaurės-pietų kryptimis), rytinis marių krantas nebuvo laivuojamas, išskyrus Nemuno delta Atmatos, Skirvytės, Pakalnės upėmis. Baltijos jūroje buvo nustatyti keleivinės laivybos maršrutai į Karaliaučių, Gdanską, Ščeciną. Taip pat buvo pažymėti laivybos keliai po Aistmares (136 pav.).



137 pav. Kelionių jūra reklama nuo Kylio iki Klaipėdos  
Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

Kelionių reklamoje „Geležinkeliais ir vandens transportu po Rytų Prūsiją: į Dancigą, Sopotą, Mėmelį Rytų Prūsijoje“ pristatomi sausumos ir vandens turizmo maršrutai po Pietų Baltijos pakrančių miestus bei galimybės į juos atvykti geležinkeliais (137 pav.). Klaipėdos kraštas buvo pristatomas kaip perspektyvus regionas poilsiui, į kurį galima buvo atvykti vandens keliais Baltijos jūra iš Piliavos (rus. *Baltijsk*). Pietų Baltijos pakrančių regionuose buvo vykdoma intensyvi keleivinė laivyba.

1938 m., kai Klaipėdos kraštas priklausė Lietuvai, topografas majoras Chamanskis sudarė Klaipėdos krašto karo topografijos žemėlapij, kuriame detalai pavaizdavo sausumą (kraštovaizdį, infrastruktūrą), tačiau vandens keliai laivybai Baltijos jūroje Lietuvos priekrantėje nebuvo pavaizduoti (138 pav.).



138 pav. Klaipėdos ir Gargždų topografijos žemėlapis 1938 m.  
Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.



139 pav. Kuršių nerijos ir Nemuno deltos topografijos žemėlapis 1938 m.  
Ekspertų archyvo medžiaga, 2020 m.

Kuršių marių akvatorijoje taip pat nebuvo pažymėti vandens keliai, tačiau pateikta informacija apie uostų ir prieplaukų geolokacijas (139 pav.). Galima teigti prielaidą, kad to meto topografiškai neturėjo išsamių duomenų apie gylius, seklumas, nes šie duomenys 1938 m. Lietuvos topografiniuose žemėlapiuose nebuvo

vaizduojami. Antra vertus, tikėtina, kad tokie duomenys būtų vaizduojami ateities žemėlapiuose, marlapiuose, tačiau laivybos raidą sujaukė Antrasis pasaulinis karas.

### 3.6. Mažųjų laivų savininkų požiūris dėl laivybos kliūčių šalinimo: ekspertinis vertinimas

Studijos ruošimo eigoje buvo atlikta apklausa-interviu su mažųjų laivų savininkais. Apklausos tikslas – nustatyti mažųjų laivų savininkų požiūrį apie jiems aktualias laivybos kliūtis, sužinoti svarbiausius jų argumentus dėl vandens turizmo plėtotės (28 lentelė).

Kiekvienam apklausos-interviu dalyviui buvo užduoti 4–5 klausimai:

1 – „Kokias galite nurodyti Jūsų vandens turizmo (pramoginių plaukiojimų) veiklos svarbiausius sunkumus (nurodant iki 3 veiklos vykdymo sunkumų)?“

2 – „Kaip vertinate savivaldybės palaikymą, paramą laivybos skatinimui, vandens turizmo skatinimui Kuršių marių regione? Kokia tvarka tinkamai funkcionuoja, kokie kyla sunkumai, ką reikėtų keisti?“

3 – „Kokios yra pagrindinės kliūtys laivybai Kuršių mariose ir švartuojantis kitose krantinėse, uostuose? Kokius patiriate navigacijos sunkumus ir ką siūlytumėte keisti?“

4 – „Kaip vertinate vandens turizmo skatinimo perspektyvą Kuršių mariose? Kas veikia tinkamai ir ko dar trūksta?“

5 – papildomas klausimas pagal poreikį „Ką siūlytumėte keisti, siekiant tinkamesnės laivybos Kuršių mariose skatinant turistų keliavimą vandeniu?“

28 lentelė

#### Informantų susisteminti atsakymai

Informanto kodas	Klausimo Eil. Nr.	Esminiai atsakymai, argumentai
<b>A</b>	1	Pradedama trūkti vietų Šilutės mažųjų laivų uoste laivų švartavimuisi. Didelė krantinių paklausa, kurios jau greitai negalėsime patenkinti, reikia galvoti apie uosto rekonstrukciją, platinimą. Pramoginių plukdymų veiklą kaip tik atnaujiname šį sezoną, keleiviai perka bilietus, taikome nuolaidas vaikams iki 15 metų amžiaus. Esame žinomi savo krašte.
	2	Dirbame individualiai, finansinės paramos iš savivaldybės negauname, patys save išlaikome, nes uostas yra privatus. Vandens turizmo paslaugas teikia privatiniai, savivaldybės paramos nejaučiame. Esame privati įmonė, patys tvarkomės, uostą giliname, giliname ir įplauką.
	3	Reikia gilinti įplauką į Šilutės mažųjų laivų uostą, nes kasmet užsineša, dėl to atsiranda nepakankami gyliai. Turi būti nusamdyta žemsiurbė upių vagų gilinimui, išvalymui nuo sedimentų, Šyšos upėje turi būti nužymėtas farvateris, pastatyti navigacijos ženklai.
	4	Perspektyva vandens turizmui yra didelė, yra daug šių paslaugų teikėjų, kurie tarpusavyje konkuruoja, nėra vandens turizmo veiklos planavimo. Kuršių marių regione yra pakankamai krantinių, tačiau upių vagose, ypač mažesnėse, nepakankami gyliai, plaukti pavojinga. Trūksta navigacijos ženklų, jūrlapių (marlapių), kuriuose būtų sužymėtos seklumos, gyliai, povandeninės kliūtys. Dauguma laivuotojų šias kliūtis žino iš atminties.
<b>B</b>	1	Nepakankami gyliai Rusnės salos upėse, upių žiotyse yra seklumos, upių žiotyse yra saugomų teritorijų apyrbės, todėl jų negalima gilinti, nėra bendradarbiavimo su regioniniu parku.
	2	Savivaldybė veikia atskirai nuo vandens paslaugų teikėjų, regioninio parko administracija taip pat veikia atskirai. Nėra tarpusavio veiksmų derinimo, bendradarbiavimo.
	3	Didžiausia kliūtis laivybos skatinimui – tai nepakankami gyliai Rusnės salos upėse. Reikia nusamdyti žemsiurbę, išvalyti Pakalnės ir Vorusnės upių vagas

		bei įplaukimą į Kuršių marias, nes dėl susidariusių seklumų vandens turizmo maršrutai yra tik linijiniai, o ne žiediniai.
	4	Potencialas yra, tačiau nėra pilnai išnaudotas, laivybai būtina atverti Skirvytės upę pasienyje su Kaliningrado sritimi, reikia pradėti derybas su Lietuvos pasienio tarnyba.
<b>C</b>	1	Kasmet reikia gilinti įplauką į prielauką, nes užsineša, trūksta informacijos apie vandens turizmo paslaugų teikėjus, dauguma reklamuoja atskirai ir daug chaotiškos reklamos, reikia tvarkyti Lankupių ir Dreverno šliuzus (jie per siauri, ypač Dreverno šliuzas), norint Minijos upe plaukiant aukštyr patekti į Dreverno uostą per Vilhelmo kanalą.
	2	Apie savivaldybės palaikymą negaliu kalbėti, nes tokios patirties neturiu. Plaukiuju individualiai su šeima.
	3	Sunku įvardinti, nes laivas mažas, todėl didelių sunkumų nepatiriu. Gal tik gamtinės kliūtys vasarą, kai dėl sausros nukrenta vandens lygis, todėl net į Pakalnės uostą negaliu įplaukti dėl nepakankamų gylių.
	4	Man nieko netrūksta, infrastruktūra veikia gerai, jos pakanka. Tik reikia gilinti įplaukas ir tvarkyti upių krantus, kad medžių išvartotų seklumų.
<b>D</b>	1	Trūksta infrastruktūros, patogių priplaukimo vietų keliautojus paimti, išlaipinti, trūksta susistemintos informacijos apie vandens turizmo paslaugas. Yra daug paslaugų teikėjų ir dauguma jų reklamuoja atskirai, bet turistus jie gerai aptarnauja, yra jiems dėmesingi.
	2	Savivaldybė nelabai ką lemia. Savivaldybėse ataskaitose rašoma, kad čia (Šyšos upėje) buvo žemsiurbė ir gilino įplauką, tačiau pastaruosius šešerius metus čia tikrai žemsiurbės nemačiau dirbant.
	3	Jau daug metų prašome, kad ties mūsų prielauka būtų pastatytas greičio ribojimo ženklas vandens transporto priemonėms, nes plaukia dideliu greičiu ir sukelia didelį bangavimą krantinėje, prisišvartavę laivai daužosi į krantinės sienas. Taip pat elektros kabelis (oro linija) turi būti praveistas Šyšos upės dugnu, oro linija trukdo laivybai.
	4	Yra daug sudarytų vandens turizmo maršrutų. Labai norisi, kad laivyba Rusnės saloje būtų intensyvesnė, būtų pagilintos upių žiotys, kad paskatintų saugiai plaukti į Kuršių marias, taip pat siūlau laivybai atverti pasienyje Skirvytės upę, tai būtų didelis paskatinimas keliauti mažaisiais laivais ir vykdyti naujus, nenusibodusius vandens maršrutus.
	5	Daugiau reklamos, integruotų vandens maršrutų upėmis ir Kuršių mariomis, pritaikyti laivybai Minijos žemupį ir Vilhelmo kanalą, platinti praplaukimą pro Dreverno šliuzą, vandens turizmo maršrutus integruoti su dviračių maršrutais, kad jie būtų kombinuoti.
<b>E</b>	1	Esu mažo laivo savininkas, todėl plaukiant Kuršių mariomis kažkokių didelių kliūčių nepatiriu, nes plaukiu tik nužymėtais farvateriais. Sezono metu reklamuojuosi, plukdau vandens turistus. Pajamų užtenka tik išlaikyti laivą ir šiek tiek uždirbti. Rytinėje Kuršių marių priekrantėje yra nepakankami gyliai.
	2	Savivaldybės pastangas sunku vertinti. Kelto reisas Dreverna-Juodkrantė-Dreverna anksčiau buvo dotuojamas savivaldybės. Šiais metais – ne. Jeigu mano individuali veikla būtų dotuojama savivaldybės, galėčiau keleivius plukdyti nemokamai. Dotacijos pajamų man pilnai užtektų išsilaikyti. Mano brolis turi mažąjį laivą, tai bendrauja daugiau su savivaldybe, nes nori pradėti naują maršrutą nuo Dreverno iki Minijos kaimo. Buvo daug kliūčių veiklos organizavimui, savivaldybės specialistai padėjo įveikti biurokratinės-administracines kliūtis gauti leidimams.



	3	Per siauras Drevernos šliuzas, jį reikėtų arba platinti, arba pilnai atidarytą laikyti, nes nuo potvynių šis šliuzas pamario teritoriją neapsaugo. Nepakankami gyliai, Drevernos uosto įplauka yra sekli, bet gerai, kad yra nužymėtas farvateris. Žinau savo vandens kelius, kurie marlapuose nėra pažymėti, dažnai plaukiu žinodamas apie kliūtis iš patirties.
	4	Norint skatinti laivybą, reikia tobulinti sąlygas mažųjų laivų techninei apžiūrai, vandens transporto priemonių kontrolę, patikras vykdyti ne stabdant laivus mariose, o geriau uostuose, gerinti sąlygas naujų laivų registracijai Lietuvoje, daug biurokratinių-administracinių kliūčių (sunkumų). Dalis laivų savininkų savo laivus pradeda registruoti ne Lietuvoje, o Latvijoje dėl supaprastintos vandens transporto priemonių registracijos tvarkos. Blogai, kad nebeliko saugios laivybos administracijos tarnybos, kurios darbuotojai gerai išmanė savo darbą. Geras sprendimas, kad mažųjų laivų techninė apžiūra turi vykti kas dvejus metus (anksčiau buvo privaloma kasmetinė techninė apžiūra).
<b>F</b>	1	Iš esmės daug sunkumų nepatiriu, nes turiu patirties. Laivyba Kuršių mariose yra perspektyvi, ir mažųjų laivų po marias kasmet plaukioja vis daugiau.
	2	Su savivaldybės pagalba 2,5 metų bandžiau organizuoti plaukiojimus iš Drevernos uosto ir toliau Minijos upės žemupiu. Labai ilga biurokratinė procedūra. Pradėjau galvoti šio sumanymo atsisakyti, nes ilgą laiką negavau leidimo pastatyti pontoninės prieplaukos keleivių įlaipinimui į laivą.
	3	Siūlau platinti Drevernos šliuzą, arba jį visai panaikinti. Praplaukimas per siauras, šliuzo vartai pilnai neatsidaro, nes dugnas nevalomas. Šis šliuzas neatlieka svarbios vandens reguliavimo funkcijos potvynių metu.
	4	Daug ko trūksta, bet man jau mažai aktualu, nes nežinau kiek ilgai savo veiklą vykdysiu. Sudėtinga, įstatymai nelankstūs, nepalankūs vandens maršrutų organizavimui. Daug kyla problemų dėl žemės nuomos pontoninės prieplaukos pastatymui prie vandens.
<b>G</b>	1	Perspektyvą matome, dirbame jau trečią sezoną. Rytinėje marių priekrantėje yra nepakankami gyliai. Iš čia iki Kintų galima nubristi pėsčiomis, ir gylis bus apie 60 cm. Reikia gilinti įplaukas. Mes praplaukiame, nes mūsų grimzlė 70 cm., o kitiems sudėtinga pas mus atplaukti. Nors yra nužymėtas farvateris, vis tiek reikia žinoti vietas, kurias dėl sekumų mariose būtina aplenkti.
	2	Šiais metais mūsų savivaldybė nedotuoja, todėl esame priversti padidinti bilietų kainas. Nuolaidas taikome tik vaikams iki 12 metų.
	3	Nepakankami gyliai, seklios marios, kitame krante x prieplaukoje trūksta infrastruktūros, kad keliautojai jaustųsi patogiai.
	4	Perspektyva yra, bet reikia daug ką apgalvoti, suplanuoti. Pajamos iš šios perspektyvos yra tik vasaros sezono metu.
<b>H</b>	1	Esu privačios prieplaukos savininkas. Problemų daug iškyla. Prieplauką prižiūrime ir tvarkome savo lėšomis. Organizuojame plaukiojimus Kuršių mariomis, daug sekumų. Žinome kur plaukti, kur yra kliūtys navigacijai.
	2	Su savivaldybe sunku bendrauti, jokios paramos ar pasiūlymų įsitraukti į prieplaukos modernizavimo projektus ES lėšomis nesame sulaukę. Mūsų prieplaukos vieta – labia patogiai, ypač pakilus vėjui, kuomet galima pas mus įplaukti ir saugiai stovėti. Mūsų prieplauką daug kas žino, ypač poledinės žūklės mėgėjai, versliniai žvejai.
	3	Valyti farvaterius, įplaukas, ypač Rusnės salos upėse. Ten didelės neišnaudotos galimybės vandens turizmui, ypač jeigu dar galima būtų susitarti su pasieniečiais plaukiant Skirvytės upe. Tada siūlomi vandens maršrutai nebūtų tie patys, jie būtų atnaujinti.

	4	Gerai, kad yra daug vandens turizmo paslaugų teikėjų, daug mažųjų laivų savininkų. Trūksta kontrolės, koordinavimo, dėl to kartais kyla saugumo problemų. Siūlyčiau rekonstruoti senas prielaukas, jas sumoderninti. Prielaukų pakanka tiek, kiek yra. Naujų steigti, specialiai kurti tikrai nereikia. Vandens turizmo skatinimas turi vykti atitinkamai pagal tai, kokias galimybes vandens turistams gali pasiūlyti pakrantėse (apgyvendinimo, maitinimo ir kitas paslaugas).
<b>I</b>	1	Čia visur prielaukos privačios. Turiu laivą, siūlau pramoginio plaukiojimo paslaugas, turiu mokėti už krantinę. Trūksta infrastruktūros (vandens, elektros paėmimo vietų, tualetų (prie krantinės)). Nėra kuro kolonėlės, slipo.
	2	Savivaldybės paramos negaunu, nes niekuo negali padėti, nes krantinė privati (ne savivaldybės).
	3	Navigacijos sunkumų plaukimui iki Mirusiųjų kopų nėra, viskas aišku. Yra bojai, žinau farvaterį, žinau svarbiausias seklumas, todėl ten neplaukiu.
	4	Kuo daugiau turistų, tuo geriau. Mano teikiama paslauga kasmet populiarėja.
<b>J</b>	1	Jūrinėmis jachtomis iki Nidos uosto mažai kas ryžtasi plaukti dėl seklos ties Pervalka. Būna, kad skambina iš užsienio ir klausia apie gylius ties Pervalka, ar įmanoma saugiai praplaukti. Netoli farvaterio, kurio plotis apie 100 m, yra nemažai žvejų tinklų. Nidos uoste kol kas nėra sistemos krantinių rezervacijai. Paklausa didėja kasmet, daugėja laivų savininkų, o krantinių uoste sezono metu trūksta. Mažųjų laivų savininkai nesigilina į laivų valdymo specifiką, nes laivuoja tik vasaros sezonu.
	2	Su savivaldybės pagalba buvo atnaujintas Nidos uostas, šiandien atrodo gerai pritaikytas laivybai, ganėtinai modernus.
	3	Ties Preila būtina nužymėti farvaterį. Preiloje ir Pervalkoje yra atviros krantinės, nesaugios, jas būtina rekonstruoti.
	4	Trūksta modernių krantinių, būtina rekonstruoti krantines Preiloje ir Pervalkoje, būtina stiprinti keleivinę laivybą į Nemuno delta, Šilutę ir Nemunu aukštyn iki Kauno keleivinio upių uosto.
	5	Juodkrantėje turi būti sukurtas keleivinės laivybos centras ir uostas, o Gintaro įlanką reikia išvalyti, atnaujinti krantines ir pritaikyti laivybai, patogiai įlanką laivų švartavimui, kelionių organizavimui. Nidos ir Juodkrantės švyturius integruoti į vandens turistų lankomų objektų sąrašus, nes tai susiję su jūrinio paveldo pažinimu.
<b>K</b>	1	Būtina atnaujinti farvaterių žymėjimus bojais. Apsiniaukusių dieną farvaterio bojai sunkiai pastebimi. Norisi, kad jie būtų modernesni, naktį šviestų. Tokie yra bojai Rusijos Federacijos Kuršių marių akvatorijoje.
	2	Savivaldybės darbą vandens turizmo skatinimui sunku vertinti. Matau, kad Dreverna gerai vystosi, todėl tikrai bus mums konkurentė.
	3	Farvaterio bojus būtina nuvalyti, nes apsineša paukščių ekskrementais. Tai apsunkina laivybą, nes prastėja bojų matomumas (nesimato nei žalios, nei raudonos spalvos).
	4	Juodkrantė turi tapti keleivinės laivybos centru, ir čia reikia statyti keleivinį uostą.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

### 3.7. PEST analizė (politinių, ekonominių, socialinių, technologinių veiksmų analizė)

<b>Politiniai-teisiniai</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Laivyba Lietuvos Respublikos (LR) vidaus vandenyse, taip pat ir Kuršių mariose, reglamentuota LR Vidaus vandenių transporto kodekse. Vidaus vandenių uostų ir prieklaukų steigimo bei jų registravimo tvarka reglamentuota atitinkamuose nuostatuose, teisės aktuose.</li><li>- Vidaus vandenių kelių eksploatavimo taisyklės nustato LR vidaus vandenių kelių priežiūros, apsaugos bei naudojimo tvarką, vidaus vandenių kelių projektinius, garantinius, techninius ir eksploatavimo matmenis bei jų išlaikymo tvarką, taip pat vidaus vandenių kelių valdytojų ir naudotojų teises ir pareigas.</li><li>- Lietuvoje padalinta atsakomybė, kad už saugią laivybą tarptautiniu E41 keliu ir valstybinės reikšmės keliuose atsakinga Vidaus vandenių kelių direkcija (VVKD), o vietinės reikšmės – savivaldybės.</li><li>- Savivaldybės, kurios ribojasi su Kuršių mariomis, turi bendrai koordinuoti veiksmus, vykdant laivybos gerinimo projektus. Laivybos projektai turi būti derinami su visa eile valstybinių įstaigų ir administracijų (pavyzdžiui, nacionaliniu Kuršių nerijos parku, Nemuno deltos regioniniu parku), tačiau sprendimo priėmimo teisė nėra aiškiai reglamentuota.</li><li>- LR veikia vidaus vandenių transporto specialistų, motorinių (ir burinių) pramoginių laivų laivavedžių rengimo, kompetencijos įgijimo ir kvalifikacijos dokumentų išdavimo nuostatai.</li><li>- Skelbiami LR vietinės ir valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelių sąrašai (<a href="http://vvkd.lt">http://vvkd.lt</a>), taip pat yra aprašas, nustatantis minimalius techninius reikalavimus vidaus vandenių transporto priemonėms, plaukiojančioms Lietuvos Respublikos vidaus vandenimis, ir Europos Bendrijos vidaus vandenių laivybos sertifikatų išdavimo tvarką.</li><li>- LR transporto saugos administracijos veiklos sritys, susijusios su vidaus vandenių laivyba yra vidaus vandenių laivų registravimas, vidaus vandenių transporto specialistų ir motorinių pramoginių laivų laivavedžių egzaminavimas, vidaus vandenių laivų priežiūra (techninių reikalavimų laikymasis).</li><li>- Techninė laivų apžiūra ir registracijos tvarka yra per griežtos. Per paskutinius metus priimta nemažai pakeitimų suvienodinant laivybos, laivų registravimo, tikrinimo, upeivių kvalifikacinių dokumentų išdavimo tvarką su ES.</li><li>- Populiariausių uostų ir prieklaukų valdytojai deda pastangas laivybos Kuršių mariose skatinimui – palaikoma esanti arba gerinama uostų ir prieklaukų infrastruktūra, rekonstruojamos senos krantinės, teikiamos įvairios techninės paslaugos. Kai kurių privačių prieklaukų savininkai pasigenda savivaldybių paramos, nors tokia parama pasitarnautų bendram prieklaukų tinklo tobulinimui.</li><li>- Sklandesnį laivybos sąlygų gerinimą skatintų bendradarbiavimas tarp atskirų institucijų ir privačių verslininkų ar prieklaukų valdytojų. Šiuo metu tokio bendradarbiavimo trūksta.</li><li>- Laivybos vidaus vandenimis klausimus turi spręsti VVKD, o kuriant regioninius centrus Klaipėdos regione tokias funkcijas galėtų vykdyti įsteigtas Klaipėdos jūrų uosto direkcijos padalinys. Dalinai laivybą Kuršių mariose iki salos „Kiaulės nugara“ šis padalinys jau koordinuoja.</li><li>- Plaukimą pasienio ruožo vidaus vandenimis reglamentuoja Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas, taip pat – Vienkartinių terminuotų vykimo į pasienio juostą leidimų bei vienkartinių terminuotų buvimo pasienio ruožo vidaus vandenyse leidimų išdavimo tvarkos taisyklės. Ši tvarka galėtų būti supaprastinta ir lankstesnė, tai paskatintų laivybą Skirvytės upe.</li></ul>
-----------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saugomose teritorijose laivyba iš esmės yra leidžiama, tačiau galioja gamtosauginiai reikalavimai, pavyzdžiui, draudimas išlipti į krantą.</li> <li>- Populiariausių uostų ir prielaukų valdytojai deda pastangas laivybos Kuršių mariose skatinimui – palaikoma esanti arba gerinama uostų ir prielaukų infrastruktūra, rekonstruojamos senos krantinės, teikiamos įvairios techninės paslaugos. Kai kurių privačių prielaukų savininkai pasigenda savivaldybių paramos, nors tokia parama pasitarnautų bendram prielaukų tinklo tobulinimui.</li> </ul>
<b>Ekonominiai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laivybos kliūčių mažinimas Kuršių mariose ir vidaus vandenyse sukuria papildomas sąlygas vietos ekonomikos gerinimui. Kasmet didėjantis laivų skaičius generuoja didesnes pajamas uosto, prielaukų operatoriams. Šiems laivams būtinas atitinkamo laivų aptarnavimo serviso sukūrimas (kuro, gėlo vandens tiekimas, laivų priežiūra, remontas, ilgalaikis saugojimas skalbyklos, džiovyklos, viešbučiai, maisto prekių parduotuvės ir pan.). Atsiranda galimybės vietiniams gyventojams kurti tokio tipo SVV įmones, taip didinant verslumą, sukuriant papildomų darbo vietų.</li> <li>- Panaikinus (sumažinus) laivybos kliūtis, optimizuojamas įvairių transporto priemonių derinimas, kuriant darnaus judumo priemones, modalines keliones. Atsiranda galimybė siūlyti tokias keliones, kaip atvažiuoti individualiu autotransportu iki Drevernos prielaukos, persėsti į mažuosius keltus ir jais plaukti į Nidą, Juodkrantę, Pervalką ar Preilą. Ši paslauga taip pat generuotų papildomas pajamas, vietinių gyventojų įsitraukimą į darbo rinką. Prie daugumos uostų (prielaukų) jau yra automobilių aikštelės, slipai.</li> <li>- Susisiekimo laivybos keliais funkcijos miestuose ne tik formuoja miesto kraštovaizdį, tačiau sudaro įtaką miesto ekonominei struktūrai, pavyzdžiui, turizmo sektoriaus plėtotei ir investicijoms. Kuršių marios ir prie jų įsikūrę miestai ir gyvenvietės yra turizmo traukos centrai, tai sudaro galimybes įgyvendinti įvairius investicinius projektus, kurie aktyvintų vietos bendruomenes ir pritrauktų daugiau vandens turistų.</li> <li>- Kaip rodo užsienio šalių patirtis, nekilnojamo turto bei žemės sklypų kainos prie išvystytų uostų (prielaukų) turi tendencijos didėti. Be to, išvystyti „žaliai mėlyni“ rajonai turi didesnę paklausą, gerina vietos gyventojų savivertę ir pasitenkinimą gyvenimo sąlygomis, kas papildomai reklamuoja gyvenvietes.</li> <li>- Laivybos plėtrai būtina tinkamai išvystyta infrastruktūra ir superstruktūra sausumoje iki turizmo objektų. Kelių ir stovėjimo aikštelių projektai vykdomi įprastai savivaldybių institucijų, tačiau į superstruktūros plėtrą (kavinės, gido paslaugos, dviračių, paspirtukų nuoma, informacijos viešinimas, įvairios veiklos lankytinuose objektuose) galėtų būti įtraukti vietos gyventojai, skatinant jų verslumą ir bendruomeniškumą.</li> <li>- Konkurencija tarp uostų (prielaukų) minimali. Laivų savininkai renkasi uostus, prielaukas į kuriuos gali įplaukti jų laivai. Laivų aptarnavimo paslaugos (kuro, vandens, elektros energijos tiekimas, fekalinų ir buitinių vandenių surinkimas) yra teikiamos Mingės, Šilutės, Nidos, Klaipėdos jachtklubo, Pilies uostuose.</li> <li>- Būtina didinti informacinį prieinamumą apie vietinės reikšmės laivybos kelius ir uostus (prielaukas). Kai kuriuose uostuose (prielaukose) nėra pateikiama informacija apie teikiamas paslaugas, jų kainas. Susidaro įspūdis, kad jie skirti tik vietiniams gyventojams ar yra privatūs.</li> </ul>
<b>Socialiniai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vandens transporto ir vandens turizmo paslaugos turi būti aktyviai reklamuojamos (mažųjų laivų savininkų pareiga), o savivalda turi sukurti ir nuolatos prižiūrėti laivybos kanalus, nes jie yra vieši objektai.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktūros objektai turi atitikti šiuolaikinio turistų reikalavimus patogiam, saugiam komfortiškam poilsiui (Drevernos prielaukos pavyzdys), tuo tikslu naudoti arba ES lėšas, arba nuomoti krantines ilgalaikių koncesinių sutarčių pagrindu, kai privatus investuotojas prisideda savo lėšomis prie infrastruktūros (krantinių statybos) plėtros, o savivaldai moka nuomos mokesčius bei baudas, jei veikla nevykdoma, arba premijas – už geresnius nei numatyta rezultatus (įprasta praktika Belgijoje).</li> <li>- Pramoginė laivyba sukuria pridėtinę vertę, kuri skatina vandens transporto paslaugų naudojimą vandenyje (priekrantėje) ir prie vandens (pakrantėje), tai skatina plėtoti buriavimo ir kitas rekreacines veiklas.</li> <li>- Tinkamai tvarkoma infrastruktūra skatina kurtis vaikų buriavimo, kaitavimo, žvejybos ir kitokioms mokykloms. Šiai dienai veikia buriavimo mokykla Klaipėdoje (vasaros sezonu veiklą vykdo Drevernos prielaukoje), kaitavimo mokyklos Svencelėje, Kintuose. Įtraukiant daugiau vaikų į veiklas prie vandens būtų suteikiama daugiau žinių apie laivybą, ugdomi jų įpročiai laisvalaikį leisti aktyviai prie vandens ar juose. Praktika rodo, kad įtraukiant vaikus į tokias ugdomojamas veiklas, prie jų prisijungia ir tėvai.</li> <li>- Vidaus vandens kelių įtraukimas į miesto ar pakrantės bendruomenės gyvenimą atlieka svarbų vaidmenį gyventojų socialiniam aktyvumui pakrančių teritorijose bei skatina laivybos funkcionavimą.</li> </ul>
<b>Technologiniai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuršių marių regione sukurtas uostų ir prielaukų tinklas, kuris sudaro potencialias galimybes mažųjų ir pramoginių laivų atplaukimui ir laikymui.</li> <li>- Uostuose ir prielaukose teikiamos techninės mažųjų ir pramoginių laivų eksploatavimo ir aptarnavimo paslaugos: krantinės su švartavimo įranga (knechtais, žiedais, fenderiais, įlipimo/išlipimo laiptais), slipai, kranai, laikymo ne navigacijos metu vietos, šiukšlių, tepalų surinkimo vietos, kuro kolonėlės, geriamojo vandens ir elektros šaltiniai.</li> <li>- Kuršių mariose sužymėti pagrindiniai farvateriai (Klaipėda–Nida, Juodkrantė–Dreverna, Pervalka–Ventė, Nida–Rusnė) įgalina saugią laivybą numatytais maršrutais.</li> <li>- Yra gamtinės galimybės ir poreikis naujų farvaterių, sujungiančių rytinį ir vakarinį Kuršių marių krantus, nužymėjimui (Pervalka–Kintai, Preila–Šturmai–Ventė, Naglių ragas–Dreverna–Svencelė, farvateris Nida–Rusnė–prielauka Ventė-1).</li> <li>- Lankupių ir Dreverno šliuzai iš esmės neriboja laivybos Karaliaus Vilhelmo kanalu, galimas praplaukimas iki 3 m pločio laivams, šliuzus būtina atnaujinti, rekonstruoti.</li> <li>- Kai kurių uostų ir prielaukų (Klaipėdos Pilies, Klaipėdos jachtklubo, Dreverno, Šilutės, Nidos) aplinkose yra susiformavę skirtingas paslaugas (apgyvendinimo, automobilių parkavimo, maitinimo, įvairias vandens ir sausumos pramogas ir kt.) teikiantys kompleksai, kurie skatina laivybą mažaisiais ir pramoginiais laivais.</li> <li>- Įkurtos naujos mažųjų laivų prielaukos Rusnėje, Pakalnėje, Kintuose, rekonstruotas Ventės rago molas, Minijos kaimo krantinės, Šilutės mažųjų laivų uostas.</li> <li>- Numatoma rekonstruoti Nidos, Preilos, Pervalkos, Juodkrantės ir Alksnynės prielaukas (krantines).</li> <li>- Laivyba tarptautiniais ir valstybiniais vandens keliais prižiūrima VVKD. VVKD tam eksploatuoja nuosavas 3 žemsiurbes. Vietinės reikšmės vidaus kelius turi prižiūrėti savivaldybės. Savivaldybės neturi tinkamos įrangos bei specialistų,</li> </ul>

	<p>todėl turi tokias paslaugas pirkti, tačiau neturi specialaus finansavimo. Svarbiausi vietiniai vandens keliai turėtų būti prižiūrimi VVKD regioninio skyriaus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuršių Marių uostai ir prielaukos labai skirtingi tiek pagal savo infrastruktūrą bei superstruktūrą. Reikalinga uostų (prielaukų) klasifikacija į tris kategorijas: A – tinkami buriniams laivams ir jachtoms (gylis iki 2,2 m), B – tinkami mažiesiems turistiniams ir pramoginiams laivams (gylis iki 1,0 m), C – vietinės reikšmės. Klasifikacija leistų kryptingai vykdyti plėtros planus, vykdant gilinimo darbus, krantinių remontą, laivų paslaugų organizavimo darbus.</li> <li>- Tyrimo metu nustatyta, kad kai kuriuose uostuose (prielaukose) gyliai didesni nei įplaukose (Drevernoje, Uostadvaryje). Būtina užtikrinti, kad gyliai laivybos kanaluose, įplaukose į uostą bei pačiuose uostuose būtų tinkami. Gilinimas ir gylio palaikymas turi būti kontroliuojami ir nuolatos vykdomi (pavyzdžiui, A kategorijos uostuose valyti du kartus per metus, B – vieną kartą).</li> <li>- Jachtklube, Nidos keleiviniame uoste, Dreverno prielaukoje, Šilutės mažųjų laivų uoste, Minijos prielaukoje teikiamos reikiamos laivų, katerių aprūpinimo paslaugos. Kituose uostuose (prielaukose) paslaugos apsiriboja tik krantine, slipu, automobilių aikšte. Siekiant didinti laivybos patrauklumą, reiktų A kategorijos uostuose (prielaukose) įrengti laivų, katerių aptarnavimo centrus.</li> <li>- Mažas uostų (prielaukų) informacinis prieinamumas. Uostuose (prielaukose) turi būti nurodytas jų operatorius, jo kontaktinė informacija; A kategorijos uostams (prielaukoms) sukurti internetinius puslapius (lietuvių, anglų kalba), juose pateikti duomenis apie gylius įplaukose, prie prielaukų, krantinių, švartavimo schemas, paslaugų kainoraščius. Tokią informaciją tinkamai pateikia Nidos keleivinis uostas, Nidos uostas, Dreverno prielauka, Minijos prielauka, Šilutės mažųjų laivų uostas, Klaipėdos jachtklubas, Pilies uostas.</li> <li>- Tik į keletą uostų pažymėtos įplaukos bujomis. Vietiniams upeiviams ši situacija yra tinkama, tačiau kitiems upeiviams ir užsienio turistams, kurie laivuoja Kuršių Mariose – tai laivybą ribojantis veiksnys. A kategorijos uostų (prielaukų) farvaterius pažymėti bujomis, farvaterius į uostus pažymėti jūrlapiuose. Senas bujas pakeisti naujomis, didesnėmis bei naktį šviečiančiomis. Tai reikšmingai padidintų navigacinį saugumą.</li> <li>- Nustatyta, kad uostų (prielaukų) krantinių būklė labai skirtinga. Reglamentuoti uosto (prielaukų) krantinių techninę priežiūrą. Savivaldybė turi paskirti asmenis, kurie atsakingi už krantinių techninę priežiūrą. Krantinių techninių apžiūrų aktų informaciją viešinti.</li> <li>- Laivybos plėtrai Kuršių Mariose ir Minijoje skatinti pasigendamos bendros centralizuotos informacijos kūrimą, kuri būtų pasiekama per vieną internetinį puslapį. Jame turėtų būti pateikiama informacija apie oro sąlygas, gylius laivybos keliuose, gylius įplaukose į uostus, pačiuose uostuose, laisvų krantinių skaičius, paslaugos, jų kainos, kontaktinė informacija, turistinė informacija, lankytinų objektų sąrašas, įmonės, kurios tokias paslaugas organizuoja.</li> <li>- Laivybą Karaliaus Vilhelmo kanalu riboja AB „Klaipėdos vanduo“ III-oji vandenvietė, kuri naudoja kanalo vandenį.</li> </ul>
--	--

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

## 4. SSGG analizė

### 4.1. Laivybos kliūčių šalinimo SSGG analizė Kuršių marių regionui

Stiprybės	Silpnybės	Galimybės	Grėsmės
<p><b>1.1.</b> Kuršių marios – natūralus, platus vandens telkinys, tinkamas rekreacinei, pramoginei laivybai, vandens keliui E41 suteiktas tarptautinio vidaus vandenių kelio statusas.</p>	<p><b>1.2.</b> Laivybą riboja sezoniškumas ir trumpas navigacinis laikotarpis gegužės-lapkričio mėnesiais, nuo gruodžio iki balandžio meteorologinės sąlygos laivybai nėra palankios.</p>	<p><b>1.3.</b> Skatinti ir propaguoti laivybą Kuršių mariose sezono metu, ypač įtraukiant pamario bendruomenes, esama infrastruktūra laivybai yra įmanoma, o pagerinus infrastruktūrą (patobulinus uostus, priplaukas, krantines) atsirastų daugiau galimybių laivybos plėtotei.</p>	<p><b>1.4.</b> Nerekonstruojant ir nerenovuojant Kuršių marių uostų, priplaukų, krantinių, laivybos situacija stagnuos, liks dabartiniame lygyje arba blogės, intensyvės laivybos infrastruktūros amortizacija, mažųjų laivų savininkai laivus parduos, ieškos kitų pajamų šaltinių.</p>
<p><b>2.1.</b> Regionas itin tinkamas vandens turizmui organizuoti, išsiskiria savitu pamario gamtos ir kultūros paveldu bei kraštovaizdžiu.</p>	<p><b>2.2.</b> Ne visose Kuršių marių gyvenvietėse įrengti šių laikų laivybos poreikius atitinkantys uostai, priplaukos, krantinės, dalis jų technologiškai pasenusios, apleistos, nepatrauklios laivybai.</p>	<p><b>2.3.</b> Renovavus ir rekonstravus egzistuojančius Kuršių marių uostus ir priplaukas, krantines, išplėtus juose teikiamų paslaugų pasirinkimą, pagerėtų laivybos infrastruktūra, pavyktų pritraukti daugiau mažųjų ir pramoginių laivų naudotojų, tai skatintų smulkųjį verslą ir regiono ekonomiką.</p>	<p><b>2.4.</b> Upių žiočių ir įplaukų sedimentacijos procesai dėl dažnai vyraujančio Vakarų krypties vėjo; Kuršių mariose įplaukos ties priplaukomis ir mažaisias uostas užnešamos; upių žiočių, vagų ir įplaukų nevalymas žemsiurbėmis riboja pramoginės laivybos plėtotę ypač Nemuno deltos upyne ir rytinėje marių priekrantėje.</p>
<p><b>3.1.</b> Aplink Kuršių marias išsidėstęs istoriškai susiformavęs gyvenviečių, mažųjų uostų ir priplaukų tinklas, pamario bendruomenės turi reikiamus įgūdžius laivybai, laivuoja mažuosius laivus.</p>	<p><b>3.2.</b> Kuršių marios yra sekclus vandens telkinys, todėl dėl ribotų gylių ne visur galima praplaukti net laivams su sąlyginai nedidele – iki 2 m grimzle, kai kuriose centrinėse Kuršių marių vietose gyliai tesiekia apie 0,5 m, laivybos keliai nebuvo valyti nuo Lietuvos Nepriklausomybės atkūrimo, nėra aktualios naujausios informacijos apie saugią laivybą, nėra sukurtos interaktyvios platformos navigacijos</p>	<p><b>3.3.</b> Pragilinus ir sužymėjus farvaterius tarp pamario gyvenviečių, laivyba taptų aktyvesnė; palaikant tinkamo gylio laivybos kelius, būtų sudarytos patrauklios sąlygos naujų pramoginės laivybos modelių organizavimui.</p>	<p><b>3.4.</b> Technologiškai apleistos priplaukos atgraso ne tik vietinius, bet ir užsienio laivų savininkus jomis naudotis, dėl to ne visos pakrančių gyvenvietės patrauklios laivybai, dėl navigacijos informacijos trūkumo anglų kalba, plaukimas Kuršių mariomis užsieniečiams savo laivais yra rizikingas.</p>

	informacijos viešinimui ir tinkamam naudojimui.		
<b>4.1.</b> Kuršių marių regiono gyvenvietėse yra įrengta ne mažiau kaip 37 uostų ir prieplaukų, kuriuose galima apsisistoti vandens kelionių metu, švartuoti laivus, sukurta dalinė infrastruktūra, ES paramos lėšomis modernizuoti Uostadvario ir Šilutės uostai, Drevernos, Pakalnės, Minijos, Kintųprieplaukos.	<b>4.2.</b> Kai kuriuose uostuose ir prieplaukose yra talpumo problemos – per mažai vietų laivų švartavimui, ypač laivybos sezono metu, juridškai neįregistruotuose uostuose ir prieplaukose negalima vykdyti keleivinės laivybos ir negali būti švartuojami laivai.	<b>4.3.</b> Vietų talpumą laivų švartavimui galima padidinti rekonstruojant krantines, atnaujinant jų techninius parametrus, pagilinus įplaukų gylius, įskaitant ir privačių apleistų krantinių rekonstrukcijas.	<b>4.4.</b> Ilgai trunkantis krantinių rekonstrukcijos techninės dokumentacijos ruošimas, nuožmi konkurencija investicinių projektų finansavimui, privačių krantinių, prieplaukų savininkai nepajėgūs savo lėšomis atlikti rekonstrukcijos darbus, trūksta gebėjimų dirbti su fondais finansavimui gauti.
<b>5.1.</b> Regione yra pakankamai tankus uostų ir prieplaukų tinklas, kuris naudojamas laivybai ypač sezono metu, sukurti keletas sėkmingai veikiančių veiklos modelių valstybiniuose ir privačiuose mažuosiuose uostuose, prieplaukose, veikia viešojo ir privataus sektoriaus koncesijos modelis Drevernos prieplaukoje.	<b>5.2.</b> Dalis įrengtų prieplaukų yra fiziškai ir morališkai susidėvėjusios, apleistos ir nenaudojamos arba naudojamos minimaliai, dalyje prieplaukų paslaugos apsiriboja tik esančiomis krantinėmis.	<b>5.3.</b> Vieno internetinio tinklapio apie laivybos fizines ir technines sąlygas Kuršių mariose ir nuolatinis informacijos atnaujinimas būtų naudingas integruotos informacijos šaltinis, užsiimantiems laivyba ir vandens turizmu švartuojant laivus bei ieškant tokios paslaugos regiono uostuose, prieplaukose, krantinėse.	<b>5.4.</b> Aštrėjanti konkurencija tarp mažųjų laivų savininkų sukurs uždaras laivybos sistemas, kurios nebus linkusios dalintis informacija apie kliūtis laivybos organizavimui, dėl to bus sudėtinga nuolatos rinkti, kaupti ir sisteminti aktualią informaciją apie esamas laivybos kliūtis ir teikti rekomendacijas laivybos organizavimui.
<b>6.1.</b> Kuršių mariose sužymėti pagrindiniai farvateriai (Klaipėda–Nida, Juodkrantė–Dreverna, Nida–Rusnė), svarbesnės navigacinės kliūtys.	<b>6.2.</b> Didelė silpnybė – įplaukų į uostus ir prieplaukas ir pačių upių-marių intakų vagų užnešimas nešmenimis, vyksta sekėjimo procesai, dėl to vietomis ribojama laivyba.	<b>6.3.</b> Aplinkosaugos teisinė bazė turėtų būti peržiūreta ir lanksčiau taikoma atsižvelgiant į Kuršių marių laivybos ir vandens turizmo organizavimo specifikas, sudarant sąlygas pamario bendruomenėms kurti laivybos organizavimo modelius, išlaikyti laivybos tradicijas.	<b>6.4.</b> Nepalankūs aplinkosaugos įstatymai ir teisės aktai laivybos organizavimui, teisinės aplinkosaugos nuostatos neskatinančios laivybos organizavimo ypač Nemuno deltos upynė upių žiočių gilimui įplaukimui į Kuršių marias.



<p><b>7.1.</b> Nuolatos didėja mažųjų ir pramoginių laivų, laivavedžių skaičius, didėja poreikis pramoginio vandens turizmo organizavimui, didėja poreikis kokybiškai laivybos infrastruktūrai.</p>	<p><b>7.2.</b> Ne visur sužymėti farvateriai, nėra farvaterinių jungčių tarp rytinio ir vakarinio marių kranto, trūksta informacijos navigacijai.</p>	<p><b>7.3.</b> Paruošti ir prieš kiekvieną laivybos sezoną publikuoti VVKD puslapyje informaciją apie vandens kelių būklę, prisijungti prie RIS (angl. <i>River Information Service</i>) sistemos.</p>	<p><b>7.4.</b> Laivybai būdingas sezoniškumas, dėl to nauji laivavedžiai negali gerai išstbulinti navigacijos įgūdžių, per trumpą laivybos sezoną neįgis reikiamų kompetencijų saugiai navigacijai, ypač mariose.</p>
<p><b>8.1.</b> Kuršių mariose įkurtas Klaipėdos jūrų uostas, galima plėtoti Klaipėdos jūrų uosto pietinės dalies sąsają su laivybos keliu Nemuno upe ir į Rusijos Kuršių marių akvatoriją, siekiant atgaivinti buvusią tradicinę keleivinę laivybą iš Kuršių marių pietinės dalies į šiaurinę.</p>	<p><b>8.2.</b> Nėra publikuojami marlapiai (paskutinis – 2017 m. laidos ir viešai elektroniniu būdu neprieinamas), nėra (išskyrus Nemuną) upių žymėjimo schemų, Rusijos Kuršių marių pusėje trūksta užymėtų farvaterių po pietines marių akvatorijas.</p>	<p><b>8.3.</b> Dalyvauti „NAIADES II veiksmų programoje“, skirtoje vidaus vandenų kelių transportui remti, supaprastinti vandens sienos tarp Lietuvos ir Rusijos Federacijos kirtimo tvarką, tai atvertų dar platesnes galimybes laivybai po visą Kuršių marių akvatoriją.</p>	<p><b>8.4.</b> Tarptautinės laivybos plėtotę Kuršių mariose ribos sudėtingi ir ilgai trunkantys pasiruošimo formalumai vandens sienos kirtimui bei aštrėjanti geopolitinė situacija.</p>
<p><b>9.1.</b> Regioniniame ir nacionaliniame lygiuose veikia institucijos, organizacijos, kurios atsakingos už laivybos priežiūrą Kuršių marių baseine, yra ilgametė patirtis laivybos procesų administravime.</p>	<p><b>9.2.</b> Neaiškus funkcijų ir prievolių pasiskirstymas tarp VĮ „Vidaus vandenų kelių direkcija“ ir Kuršių marių savivaldybių vykdančių laivybos kelių, pakrančių ir priekrančių infrastruktūros priežiūrą; nėra vandens kelių Kuršių mariose ir infrastruktūros plėtos ilgalaikės strategijos.</p>	<p><b>9.3.</b> Turint patvirtintą ilgalaikę strategiją atsiranda galimybė pritraukti privačius investuotojus koncesijos sąlygomis nuomoti infrastruktūrą prie sutvarkytų vandens kelių, pakrantėse.</p>	<p><b>9.4.</b> Atsakingoms institucijoms vykdančioms tik fragmentiškus, t. y. kritinės situacijos šalinimo veiksmus, o ne sisteminius veiksmus laivybos kliūčių šalinimui, nebus gerinamos sąlygos laivybos plėtojei ir jos intensyvinimui regione.</p>
<p><b>10.1.</b> Pietų Baltijos, Lietuvos-Rusijos Interreg krypties programos finansuoja projektus navigacijos tematika palankios Europos Komisijos politinės nuostatos laivybos stiprinimui vidaus vandens keliais, ypač išoriniuose ES pasienio regionuose.</p>	<p><b>10.2.</b> Regione trūksta įgyvendinamų infrastruktūros investicinių projektų laivybos kliūčių mažinimui, Kuršių marių baseiną vandens keliais integruojant su kaimyninių šalių vidaus vandens keliais, trūksta kompetentingų laivybos kliūčių specialistų – praktikų.</p>	<p><b>10.3.</b> Įtraukti vidaus vandenų kelius į integruotas teritorinio investavimo strategijas ir projektus, ruošti laivybos skatinimo ir infrastruktūros atnaujinimo investicinius projektus Europos regioninio plėtos fondo, Sanglaudos fondų paramai gauti.</p>	<p><b>10.4.</b> Trūkstant sisteminio požiūrio laivybos kliūčių šalinimui ir navigacijos plėtojei, nesant bendradarbiavimo modelių tarp savivaldybių ir kitų atsakingų nacionalinės reikšmės tarnybų, nebus kuriami tiksliniai projektai laivybos kliūčių šalinimui, nebus sukurtos laivybos vidaus keliais erdvinio planavimo schemas.</p>

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

## 4.2. Vandens turizmo plėtotės SSGG analizė

### Klaipėdos m. vandens turizmo analizė

Stiprybės	Silpnybės	Galimybės	Grėsmės
<p><b>1.1.</b> Unikali geografinė padėtis prie Kuršių marių, Baltijos jūros, Dangės upės, geros kokybės keliai, švarūs paplūdimiai, arti Neringos ir Palangos kurortai, plėtojama pakrančių turizmo ir rekreacijos infrastruktūra, organizuojama kasmetinė Jūros ir miesto šventė, burlaivių regatos, atlikti moksliniai tyrimai jūros paveldo, jūrinės kultūros, jūros turizmo puoselėjimo tyrimai.</p>	<p><b>1.2.</b> Dėl ribotų prieigų prie Kuršių marių vandens turizmo plėtra neintensyvi, miesto visuomenei būdingas silpnas jūrinis mentalitetas, trūksta jūrinės tematikos mažosios architektūros simbolių, trūksta jūrinės tematikos suvenyrų, informacinių leidinių, šiauriau nuo Meridiano Dangės krantinės nėra patrauklios rekreacijai, mokslininkų tyrimai miesto jūriškumo stiprinimui nėra taikomi erdviniam planavimui.</p>	<p><b>1.3.</b> Įveikinti Dangės upę laivybai, kad upė būtų laivuojama ištisus metus sukuriant vandens kelio viešojo transporto maršrutą nuo Senamiesčio iki Tauralaukio, vasaros sezono metu organizuoti plaukimus į Juodkrantę, skatinti koncesijos modelių kūrimą tarp viešojo ir privataus sektoriaus, sudarant galimybę verslui nuomotis krantines ir organizuoti vandens turizmo, rekreacijos, maitinimo paslaugas prie Dangės upės, Kuršių marių.</p>	<p><b>1.4.</b> Biurokratiniai-administraciniai sunkumai rekreacijos organizavimui, per dideli krantinių nuomos mokesčiai silpnina smulkiojo verslo iniciatyvas pakrančių rekreacijos organizavimui, trumpas turizmo ir pramoginės laivybos sezonas neskatina kurti ilgalaikių vandens pramogų ir pakrančių rekreacijos paslaugų, ne jūrinių subkultūrų dominavimas miesto viešose erdvėse neskatina stiprinti jūrinės kultūros tapatybių.</p>
<p><b>2.1.</b> Strateginės plėtros planuose labiausiai akcentuojama jūrinio turizmo ir kruizinės laivybos plėtotė, jūrinės tematikos renginių organizavimas, jūrinės tematikos leidinių publikavimas.</p>	<p><b>2.2.</b> Jūrinio miesto kultūros tradicijos, visuomenės jūrinio elgesio sąmoningumas yra fragmentiškas, kuris labiau pasireiškia miesto ir jūros šventės metu, tačiau nėra išgrynintų ilgalaikių miesto jūrinės kultūros tapatybių.</p>	<p><b>2.3.</b> Jūrinio (kruizinio) turizmo organizavimą susieti su miesto turizmu ir pakrančių turizmu, ypač su Kuršių marių pakrantėmis (gamtos, istorijos ir kultūros paveldu) bei svetingumo industrijomis, kas stiprintų Klaipėdos kaip jūrinio turizmo destinacijos patrauklumą ir turizmo paslaugų įvairovę.</p>	<p><b>2.4.</b> Kuršių marių vandens tarša iš pramoninės gamybos objektų, Baltijos krantų (paplūdimių erozija – nuplovimai), nesutvarkytos teritorijos ties šiauriniu molu mažina patrauklumą pakrančių turizmo ir rekreacijos paslaugų plėtojimui, nesukuria patrauklaus įvaizdžio pakrančių turizmui.</p>
<p><b>3.1.</b> Ilgalaikė specializacija kruizinių laivų aptarnavime ir jūrinio kruizinio turizmo industrijų žinomumas Lietuvoje ir Baltijos jūros regione, kasmetiniai kruizinių laivų atplaukimai, sukurtos naujos</p>	<p><b>3.2.</b> Mieste trūksta infrastruktūros ir patrauklių vietovių kruizų turistams, kelionių gidai neturi sukūrę jūrinės tematikos(jūrinio paveldo) maršrutų Klaipėdoje, kurie būtų patrauklūs kruizų turistams.</p>	<p><b>3.3.</b> Sukurti jūrinio paveldo objektų tinklą Klaipėdoje ir jos apylinkėse, sukurti jūrinio paveldo pažintinius maršrutus susietus su svetingumo, ypač maitinimo paslaugomis, kuriant specializuotus žuvies restoranus.</p>	<p><b>3.4.</b> Silpna Kaipėdos kaip jūrinio miesto tapatybė lyginant su Gdansku, Ventspiliu ir Ryga, dėl ko mažėja miesto patrauklumas jūriniam turizmui, dėl jūrinio turizmo infrastruktūros trūkumo (nesutvarkytos kruizinių laivų terminalo</p>

industrijos kruizinių turistų aptarnavimui.			teritorijos neskatina formuotis patraukliam jūrinio miesto (jvaizdžiui).
<b>4.1.</b> Smiltynės ir Koppalio teritorijos turtingos jūriniu paveldu, organizuojami jūrinės tematikos renginiai, parodos, pramoginės paslaugos, gerai sutvarkytas Smiltynės jachtų uostas kaip jūrinio turizmo centras, perkėlos keltai plaukia iki Koppalio pagal grafiką.	<b>4.2.</b> Smiltynėje trūksta poilsio infrastruktūros, kasdienių rekreacijos paslaugų, esama infrastruktūra amortizuota, pavojingas kelio ruožas pėstiesiems nuo perkėlos iki Lietuvos Jūrų muziejaus, nėra efektyvaus eismo planavimo darnaus judumo principu, suteikiant pirmenybę pėstiesiems.	<b>4.3.</b> Iš Smiltynės organizuoti apžvalgines išvykas po Klaipėdos uosto akvatoriją nuo jūros vartų iki SGD terminalo su audio gidu, Smiltynės perkėloje pagerinti sąlygas maitinimo paslaugų organizavimui, atnaujinti krantines ir šaligatvius, pastatyti daugiau mažosios jūrinės architektūros simbolių, neišnaudotos vietos senųjų laivų ekspozicijoms.	<b>4.4.</b> Administraciniai-biurokratiniai sunkumai Smiltynės ir Koppalio teritorijų sutvarkymui jūrinės kultūros reprezentacijai, administraciniai-biurokratiniai sunkumai krantinių nuomai koncesijos būdu siekiant organizuoti rekreacijos paslaugas prie vandens.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

### Klaipėdos r. vandens turizmo analizė

<b>Stiprybės</b>	<b>Silpnybės</b>	<b>Galimybės</b>	<b>Grėsmės</b>
<b>1.1.</b> Išskirtinė geografinė rajono padėtis prie Baltijos jūros, Kuršių marių priklauso dviems etnografiniams Mažosios Lietuvos ir Žemaitijos regionams, geros kokybės magistraliniai keliai, patogus susisiekimas su Klaipėda, Palanga, pamariu, rajonas turtingas gamtos, istorijos ir kultūros paveldo vertybėmis.	<b>1.2.</b> Vandens turizmo plėtros procesai neturi sisteminio planavimo, nes plėtojama tai, kas galima, įmanoma realiuoju laiku, tačiau potencialas dar nėra pilnai panaudotas, vandens turizmo ir pakrančių turizmo plėtotė taškinio principo, privataus sektoriaus teikiamos vandens turizmo ir vandens rekreacijos paslaugų kainos neatitinka rajono gyventojų tikimybių.	<b>1.3.</b> Įveikinti Minijos upės vidurupį vandens turizmui, sukuriant specializuotas baidarių ir plaustų įleidimo vietas (šių vietų tinklą), Minijos upės baseiną sujungiant su Dangės upės Jauryklos intaku (Kretingos r.), kas leistų suformuoti žiedinius vandens turizmo baidarėmis ir plaustais maršrutus Kuršių marių regione, tai padidintų Minijos ir Dangės upių patrauklumą vandens turizmui.	<b>1.4.</b> Trumpas turizmo sezonas vasaros metu, dėl kritulių kiekio skirtumų vandens lygis upėse nukrenta, todėl jomis labiau galima plaukti pavasarį bei vasaros pradžioje, vandens turizmo paslaugos Kuršių marių ir Baltijos jūros pakrantėse yra patrauklesnės nei keliavimas Minijos upe baidarėmis ir plaustais.
<b>2.1.</b> Įkurta vandens turizmui ir rekreacijai pritaikyta Drevernos prieplauka, suformuotas pamario klasteris, sezono metu kursuoja keltas iš Drevernos į Juodkrantę, veikia baidarių nuomos	<b>2.2.</b> Karaliaus Vilhelmo kanalas nėra įveikintas intensyvesnei laivybai, prastai prižiūrimi Drevernos ir Lankupių šliuzai neskatina intensyvesnės laivybos Karaliaus Vilhelmo kanalu ir Minijos upe,	<b>2.3.</b> Skatinti plaukimus Minijos upe, Karaliaus Vilhelmo kanalu, ypač organizuojant socialinius renginius Klaipėdos rajono gamtos, istorijos ir kultūros pažinimui, kas sustiprintų „Keturių vandenų“ įvaizdį,	<b>2.4.</b> Prasta Drevernos ir Lankupių šliuzų priežiūra riboja laivybą Minijos upe ir Karaliaus Vilhelmo kanalu, slopina mažųjų laivų savininkų iniciatyvas organizuoti plaukimus nuo Drevernos iki Minijos

<p>paslaugos, yra numatyti plaukimo baidarėmis maršrutai.</p>	<p>trūksta poilsio infrastruktūros prie Minijos atkarpoje nuo Šernų miško iki Priekulės.</p>	<p>propaguoti upių turizmą Minijos upe informaciniuose leidiniuose.</p>	<p>kaimo, vandens turizmo paslaugų organizatorių siūloma kainodara mažina vietos gyventojų sąmoningumą tapti vandens turistais.</p>
<p><b>3.1.</b> Drevernos uosto siūlomos paslaugos bei sukurta infrastruktūra sukuria patrauklų vandens turizmo centrą rajone vasaros sezono metu, sėkmingai sukurtas viešojo ir privataus sektoriaus koncesijos modelis pagal turimą infrastruktūrą tampa konkurentu Juodkrantei.</p>	<p><b>3.2.</b> Nesutvarkytos Drevernos uosto prieigos, nėra pasivaikščiojimo takų, patogaus priėjimo prie marių, nėra tinkamo paplūdimio, priplaukos prieigų teritorinė plėtra yra ribota, per mažas kempingas, kurio vieta prie pat kranto vizualiai numenkina Drevernos priplaukos estetinį vaizdą.</p>	<p><b>3.3.</b> Įvairinti maitinimo paslaugas Drevernoje, suformuoti dviračių takus, vykdyti plukdymus keltu į Juodkrantę ilgesnį sezoną, organizuoti ir populiarinti plaukimus iš Drevernos arba Strykio vietovės į Miniją (Rusnę), paruošti vandens turizmo almanachą, reklamuoti vandens turizmo maršrutus siejant su šių maršrutų istorine rekonstrukcija.</p>	<p><b>3.4.</b> Drevernos uosto rekreacinė aplinka ir jos talpumas yra užpildyti, tolesnė apgyvendinimo, automobilių stovėjimo aikštelių infrastruktūros plėtra mažins šios rekreacinės vietovės patrauklumą, trūkstant poilsui prie vandens alternatyvų (nesutvarkytas paplūdimys-maudyklė), kempingas prie pat vandens, ateityje gali mažinti šios vietovės populiarumą.</p>
<p><b>4.1.</b> Rajono savivaldos sprendimai palankūs vandens turizmo plėtotei, ypač skatinama plėtoti poilsio infrastruktūrą prie vandens telkinių, stiprinamas Pamario klasterio funkcionalumas, vandens turizmo plėtotė yra svarbi rajono turizmo dedamoji.</p>	<p><b>4.2.</b> Nors vandens turizmo infrastruktūros ir paslaugų plėtojimas yra pakilimo etape, tačiau trūksta plėtotės koncepcijos ir sąsajų su kitomis turizmo rūšimis, dviračių infrastruktūra, Minijos upės vidurupis nuo Gargždų iki Priekulės ir Lankupių nėra įveiklintas upių turizmui.</p>	<p><b>4.3.</b> Įveikinti Karaliaus Vilhelmo kanalą laivybai mažaisiais laivais iki 12 vietų, vandens turizmo maršrutus integruoti su Šilutės rajonu (Minija, Rusne) ir Neringos miestu (Juodkrante), sudaryti lengvatines sąlygas privačiam verslui koncesijos pagrindu nuomotis vandens telkinių pakrantes vandens turizmo pramogų organizavimui su rajono savivaldybės priežiūra.</p>	<p><b>4.4.</b> Nacionalinės žemės tarnybos nustatyti teritorijų naudojimo servitutai nepalankūs pakrančių nuomai privačiam sektoriui koncesijos pagrindu, ypač tais atvejais, kai reikia koncesijos sąlygas derinti su kitų sklypų fiziniiais savininkais, techninės kliūtys vandens maršrutų organizavimui plaukiant pro Drevernos ir Lankupių šliuzus, kurie rajono savivaldybei nepriklauso kaip fiziniai-techniniai objektai.</p>

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

### Šilutės r. vandens turizmo analizė

<b>Stiprybės</b>	<b>Silpnybės</b>	<b>Galimybės</b>	<b>Grėsmės</b>
<p><b>1.1.</b> Tankus vandens telkinių ir upių tinklas, ilgametės tradicijos, rajonas priklauso Mažosios Lietuvos ir Žemaitijos etnografiniams regionams, geros kokybės regioniniai keliai, rajonas turtingas gamtos, istorijos ir kultūros vertybėmis, yra daug prieplaukų, kelios iš jų moderniai sutvarkytos.</p>	<p><b>1.2.</b> Vandens turizmo plėtros procesams būdingas planavimas, tačiau galimybės dar nėra pilnai panaudotos, pakrančių turizmo plėtotė yra taškinio dispersinio principo, tačiau neformuoja vientisos erdvinės sistemos, rajone daug žvyruotos dangos kelių, yra apleistų prieplaukų.</p>	<p><b>1.3.</b> Integruoti vandens turizmo paslaugas su dviračių maršrutais, ilginti laivybos sezoną Nemuno deltos upyne, kurti vandens turizmo infrastruktūros tinklą, kad prieplaukomis ir krantinėmis galėtų naudotis turizmo verslo subjektai, kuriant naujus pramoginės laivybos maršrutus ir juos integruoti su dviračių ir kitais pramoginiais maršrutais rajone.</p>	<p><b>1.4.</b> Trumpas turizmo sezonas vasaros metu, dėl kritulių kiekio skirtumų vandens lygis upėse nukrenta, todėl jomis labiau galima plaukti pavasarį bei vasaros pradžioje, taip pat sumažėja gyliai ties įplaukomis į mažuosius uostus, dėl lėšų trūkumo krantinių modernizavimas ir pakrančių sutvarkymas užsitiesia, dėl ko mažėja rajono patrauklumas turizmui ir rekreacijai prie vandens.</p>
<p><b>2.1.</b> Šilutės mažųjų laivų uoste sukurta patraukli infrastruktūra vidaus vandens keliautojams Nemuno upe į Kuršių marias, uostas tampa populiaria sustojimo ir laivų saugojimo vieta, yra mažųjų laivų remonto dirbtuvės, organizuojami sezoniniai plaukimai į Nidą.</p>	<p><b>2.2.</b> Nepakankami uosto gyliai ypač ties įplauka, dėl sezoninio vandens lygio svyravimų, uostas veiklą vykdo tik turistinio sezono metu, žiemą laivyba nevyksta, tik saugomi laivai, kateriai, uosto funkcionalumas nėra pilnai panaudotas rajono gyventojų poreikiams.</p>	<p><b>2.3.</b> Organizuoti tarptautinio vandens turizmo maršrutus į Rusijos Federacijos Kuršių marių pakrantes (į Zelenogradską) bei keleivinę laivybą iš Šilutės į Dreverną Minijos upe, Karaliaus Vilhelmo kanalu iki Strykio vietovės.</p>	<p><b>2.4.</b> Trumpas vasaros sezonas vandens turizmo laivybos organizavimui, Kuršių nerijos (Nidos) didesnis patrauklumas atplaukiant laivais, rajono kaip vandens turizmo destinacijos įvaizdis nėra išgrynintas, daug paslaugų teikia laivų savininkai, kurie tarpusavyje konkuruoja.</p>
<p><b>3.1.</b> Rusnės salos patrauklumas vandens turizmo veiklų organizavimui, išskirtinė sausumos kraštovaizdžio ir vandens aplinka, stiprios vietos bendruomenės tapatybės su salos geografine aplinka, yra modernių prieplaukų, ilgametės kaimo turizmo sodybų ir vandens turizmo paslaugų organizavimo tradicijos, suformuoti dviračių ir pėsčiųjų takai.</p>	<p><b>3.2.</b> Daug žvyruotos dangos kelių, kurie sausuoju metų laiku didina oro dulketumą, yra amortizuotų krantinių prie Atmos upės, sala nėra veiksmingai integruota į keleivinę laivybą, konkurencija tarp mažųjų laivų savininkų, nepakankami Pakalnės ir Vorusnės upių žiočių gyliai laivybos organizavimui išplaukiant į Kuršių marias, nėra veiksmingo bendradarbiavimo tarp rajono savivaldos,</p>	<p><b>3.3.</b> Atšaukti saugomų teritorijų statusą Pakalnės, Vorusnės, Vytinės, Šakutės upių žiotyse, kad būtų galima žiotyse pagilinti upių vagas, kurti naujus vandens turizmo maršrutus integruojant Skirvytės upę pasienio zonoje, derinant su pasienio apsaugos reikalavimais plaukiant Lietuvos pusėje Skirvytės upėje, išvalyti Vorusnės upės vagą laivybos skatinimui, vandens turizmo maršrutais Kuršių marių</p>	<p><b>3.4.</b> Kasmetinės potvynių grėsmės, Pakalnės, Vorusnės upių vagų sedimentacija, nevykdant veiksmingo bendradarbiavimo tarp savivaldos, seniūnijos ir regioninio parko administracijų, lėtinamas vandens turizmo ir kitos rekreacinės infrastruktūros atnaujinimas prie Atmos upės, dėl Kuršių nerijos didesnio patrauklumo, vandens turizmas Rusnės saloje plėtojamas fragmentiškai.</p>

	Rusnės seniūnijos ir Nemuno regioninio parko direkcijos problemų sprendimui.	pakrantes integuoti su Nemuno deltos pakrantėmis.	
<b>4.1.</b> Rajono strateginiuose planuose suformuota vandens turizmo plėtotos vizija, kuri apima tiek infrastruktūros gerinimo, tiek naujų paslaugų kūrimo veiklas, kurios geografiškai apima pakrančių vietas prie Minijos upės, Nemuno deltos, Kuršių marių.	<b>4.2.</b> Silpni bendradarbiavimo modeliai tarp viešojo ir privataus sektoriaus, ypač su smulkaus verslo subjektais, kurie turi ketinimų organizuoti rekreacines paslaugas prie vandens (prie Šyšos, Atmatos upių), nors rajonas išsiskiria vandens turizmo plėtotos potencialu, tačiau trūksta infrastruktūros pakrantėse (modernių krantinių, sutvarkytų maudyklų) poilsio ir turizmo organizavimui prie vandens.	<b>4.3.</b> Kurti bendradarbiavimo modelius tarp viešojo ir privataus sektoriaus palengvinant sąlygas pakrančių teritorijų, krantinių nuomai, norint teikti pramogines paslaugas prie vandens, tokiu būdu sudaromos sąlygos vandens turizmo paslaugų įvairovei kurti, rinkodaros priemonėmis stiprinti Šilutės rajono, kaip vandens turizmo destinacijos vietovės įvaizdį organizuojant keleivinius vandens maršrutus į Kuršių neriją bei Nemuno aukštupiu.	<b>4.4.</b> Trumpas vasaros sezonas vandens turizmo laivybos organizavimui, trūkstant lėšų žemsiurbės samdymui upių vagų ir laivybos kanalų išvalymui nesudaro patrauklių sąlygų įgyvendinti integruotus vandens turizmo veiklos modelius rajone, daug smulkių ir tarpusavyje konkuruojančių mažųjų laivų savininkų neformuoja patrauklaus vandens turizmo įvaizdžio stereotipų.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

### Neringos vandens turizmo analizė

<b>Stiprybės</b>	<b>Silpnybės</b>	<b>Galimybės</b>	<b>Grėsmės</b>
<b>1.1.</b> Nutolusi geografinė padėtis nuo svarbiausių ekonomikos ir transporto centrų suteikia šiai vietai išskirtinumo lėtojo turizmo mėgėjams, unikalus gamtos kraštovaizdis, ilgametės sveicingumo paslaugos suteikia Neringos kurortui patrauklumo ir ne sezono metu, kurortas žinomas kaimyninėse šalyse, patrauklus tarptautiniams turistams.	<b>1.2.</b> Nėra maitinimo ir pramoginių paslaugų įvairovės, per didelė antropogeninė apkrova sezono metu, daugiausia turistų atvyksta nuosavu transportu, dėl ko ypač Nidoje trūksta automobilių stovėjimo aikštelių, per dideli turistų ir vienadienių lankytojų srautai sezono metu, dėl įsigijamos nuosavybės didėja deklaruotų gyventojų skaičius, kurie neturi stiprių socialinių ir kultūrinių ryšių su Neringa.	<b>1.3.</b> Didinti darnaus mobilumo paslaugų pasiūlą ir gerinti infrastruktūrą keliauti po Neringą dviračiais, atvykti į Juodkrantę ir Nidą vandens transportu, sukurti ir siūlyti nišinio turizmo maršrutus skirtingų poreikių turistams, atnaujinti rekreacinę infrastruktūrą ypač pakrantėse prie Kuršių marių, organizuoti socialinių projektų įgyvendinimą, siūlant galimybę vaikams iš nutolusių regionų nuo jūros ir marių dalyvauti jaunimo buriavimo mokyklose, skatinant sportinį buriavimą.	<b>1.4.</b> Masinės rekreacijos ir turizmo procesai menkina teritorijos patrauklumą motyvuotiems turistams ir lankytojams, vyksta poilsiautojų segregacijos procesai, kurie formuoja uždarą poilsiautojų bendruomenes, kurios savo rekreacijos poreikių nesieja su Neringos kultūros ir istorijos paveldu.

<p><b>2.1.</b> Vandens turizmo (pramoginių-pažintinių plaukiojimų) pasiūla turi ilgametės tradicijas, siūlomos paslaugos išgrynintos pagal keliautojų poreikius, populiarėja Nidos pasiekiamoms Kuršių mariomis ir Nemunu, aktyviai veikia privatus sektorius vandens turizmo paslaugų organizavime.</p>	<p><b>2.2.</b> Trūksta moderniai sutvarkytų krantinių ir infrastruktūros poilsiui prie Kuršių marių, nėra vandens turizmo paslaugų įvairovės, daug metų siūlomi tie patys maršrutai, silpnas bendradarbiavimas tarp viešojo ir privataus sektoriaus vandens turizmo infrastruktūros gerinimui, nėra vieningos informacinės sistemos apie vandens turizmo paslaugų organizatorius, vandens turizmo paslaugomis naudojasi tik nedidelis turistų skaičius, nėra išgryninti vandens turizmo erdvinio planavimo modeliai.</p>	<p><b>2.3.</b> Gerinti vandens turizmo paslaugų infrastruktūrą (sukurti kuro, vandens, elektros paėmimo vietas), rekonstruoti krantines Nidoje, Preiloje, Pervalkoje, Juodkrantėje, plėtoti keleivinę laivybą iš Nidos į Juodkrantę, kas skatintų darnaus judumo principų įgyvendinimą, stiprinti savivaldos ir privataus sektoriaus bendradarbiavimo modelį krantinių nuomai, sukurti vandens turizmo almanachą, pristatantį Neringos vandenų paveldą turistams ir vienadieniams lankytojams.</p>	<p><b>2.4.</b> Dėl vandens turizmo erdvinio planavimo trūkumo, nestiprinant bendradarbiavimo modelio tarp viešojo ir privataus sektoriaus geresnių sąlygų sudarymui vandens turizmo ir poilsio prie vandens paslaugų organizavimui, paslaugų kokybė negerės, dėl fizinio krantinių susidėvėjimo nevyks vandens turizmo plototė Preiloje ir Pervalkoje, nevystant keleivinės linijinės laivybos, vandens transporto paslaugos bus tik pramoginės ir trumpalaikės, tai neskatinas Neringos gyvenviečių pasiekiamumo vandens keliais ypač pavasarį ir rudenį.</p>
<p><b>3.1.</b> Išskirtinis Nidos patrauklumas vandens turizmui dėl sėkmingai veikiančio Nidos uosto, dėl kasmet didėjančio mažųjų laivų savininkų skaičiaus ir siūlomos laivų nuomos pasiūlos pramoginiams plaukiojimams, dėl vykdomos keleivinės laivybos iš Kauno, Šilutės, Drevernos ir Klaipėdos, keliavimas vandens keliais į Neringą kasmet populiarėja.</p>	<p><b>3.2.</b> Silpna infrastruktūra keleivinės laivybos plėtotei, trūksta informacijos apie laivybos paslaugas, krantinių naudojimo taisykles, mažųjų laivų savininkams trūksta įgūdžių ir patirties navigacijoje, krantinėse kyla konfliktai dėl laivų statymo vietų, Preilos ir Pervalkos krantinės nepatrauklios laivybai, Juodkrantės krantinėse trūksta infrastruktūros ir paslaugų keleivinei laivybai.</p>	<p><b>3.3.</b> Savivaldos ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimu stiprinti keleivinę laivybą, ypač tarp Juodkrantės ir Nidos, Juodkrantės priplaukoje kurti keleivinį uostą, kaip keleivinės laivybos centrą Neringoje, atstatant istorinės laivybos maršrutus, kuriuose Juodkrantė buvo keleivinės laivybos uostu.</p>	<p><b>3.4.</b> Dėl trumpo pramoginės laivybos sezono nekuriami darnios plėtros principais grįsti pramoginės ir keleivinės laivybos modeliai, teisinės-administracinės kliūtys krantinių nuomai rekreacijos paslaugų organizavimui pakrantėse, dėl ilgalaidžių keleivinės ir pramoginės laivybos tradicijų trūkumo nėra maršrutų įvairovės, dėl to vandens turizmo ir keleivinės laivybos plėtotė tampa fragmentiška.</p>
<p><b>4.1.</b> Lėtojo gamtos, kultūros ir pažintinio turizmo skatinimas yra</p>	<p><b>4.2.</b> Nėra vandens turizmo skatinimo modelio, trūksta savivaldos veiksmų</p>	<p><b>4.3.</b> Vandens turizmo plėtotės modelius sieti su keliavimu dviračiais, skatinant lėtąjį turizmą</p>	<p><b>4.4.</b> Dėl vandens turizmo ir vandens laivybos sezoniskumo, vandens turizmo</p>

Neringos savivaldos prioritetas.	vandens turizmo infrastruktūros stiprinimui pakrantėse, daug turistų, vienadienių lankytojų sezono metu, kuriems vandens turizmas nėra prioritetas, nepatraukli kaip rekreacijos paslauga prie Kuršių marių/mariose, nes trūksta informacijos, įvairovės.	darnios plėtros principais, populiarinti keliavimą vandeniu, kaip alternatyvą kelių transportui, siekiant mažinti transporto srautus Neringoje.	infrastruktūros plėtotė bus taškinė, orientuota į sezoninių paslaugų poreikius, nebus sukurta integruota vandens turizmo sistema, mažės šių paslaugų patrauklumas, bus vykdomi atskiri sprendimai, kurie nesukurs vandens turizmo sistemos nacionaliniams ir užsienio turistams.
----------------------------------	---	---	--

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

### Kuršių marių regiono vandens turizmo analizė

Stiprybės	Silpnybės	Galimybės	Grėsmės
<b>1.1.</b> Regionas populiarus ir patrauklus turizmui vasaros sezono metu, gerai išplėtoti kelių infrastruktūra, įvairi svetingumo paslaugų pasiūla, kuriami nauji turizmo produktai ir maršrutai, alternatyvos turizmo išteklių pritaikymui turistų ir vienadienių lankytojų poreikiams, stiprėja nišinio turizmo procesai, plėtojamas turizmo klasteris.	<b>1.2.</b> Didelė sezoniškumo bei meteorologinių sąlygų įtaka turizmo srautams, nevienodas turistų ir vienadienių lankytojų pasiskirstymas daug nacionalinių turistų atvyksta dėl motyvacijos pabūti prie jūros, paveldo objektai tampa mažiau svarbūs rekreacijai, nėra vieningos turizmo sistemos planavimo, turizmo rinkodaros, nėra vieningo Kuršių marių regiono turizmo įvaizdžio ir jį formuojančių stereotipų.	<b>1.3.</b> Kurti integruotus gamtos, kultūros paveldo pažinimo maršrutus skirtingoms turistų socialinėms grupėms (jaunimui, šeimoms su vaikais, senjorams, motyvuotų turistų grupėms) pristatant Kuršių marių regioną kaip įvairių poreikių turizmo destinaciją, per kultūros renginius stiprinti Kuršių marių regiono tapatybes ir jų žinomumą, kurti tarptautiniam turizmui palankią aplinką, įdiegti kriterijus ir standartus svetingumo industrijose didinant regiono patrauklumą užsienio turistams.	<b>1.4.</b> Dėl regiono turizmo plėtros koncepcijos nebuvimo turizmo procesai tampa fragmentiški, turizmo procesų sąlygota sąveika tarp savivaldybių tampa labiau konkurencine nei skatinanti tarpusavio bendradarbiavimą, didėja turizmo paslaugų kokybės skirtumai, mažiau patrauklios teritorijos turizmui dėl infrastruktūros skirtumų nėra integruojamos į turizmo sistemos plėtotę, dėl to formuojasi turizmo periferijos ir teritorijos perkrautos turistų.
<b>2.1.</b> Regiono vandens telkinių (jūros, marių, upių) geografija patraukli poilsiui prie vandens organizuoti ir turi neišnaudotą potencialą vandens turizmo plėtočiai, ypač laivybos skatinimu tarp abiejų marių	<b>2.2.</b> Dėl konkurencijos tarp regiono savivaldybių nevyksta sisteminė vandens turizmo infrastruktūros plėtotė, nėra sukurto vandens turizmo paslaugų ir infrastruktūros erdvinio planavimo, vandens	<b>2.3.</b> Kurti regiono vandens turizmo plėtros erdvinio planavimo koncepciją ir joje numatyti sisteminius erdvinio planavimo sprendinius pakrančių infrastruktūros sutvarkymui darnios plėtros principais,	<b>2.4.</b> Dėl sezoniškumo įtakos, privataus ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimo silpno modelio, skirtingų požiūrių į vandens turizmo plėtotės galimybes ir įvairiai suprantamą pridėtinės vertės naudą, vandens



krantų, pakrančių rekreacijai organizuoti.	turizmo paslaugos plėtojamos fragmentiškai, aštri konkurencija tarp vandens turizmo paslaugų organizatorių.	sudaryti sąlygas kurti keleivinės linijinės laivybos modelius, siekiant integruoti į vieningą vandens turizmo sistemą Neringos ir žemyninės dalies pakrantes.	turizmo verslo modeliai tampa uždari, privataus sektoriaus subjektai tarpusavyje nebendradarbiauja, nekuriama regiono vizija vandens turizmo skatinimui.
<b>3.1.</b> Pamaro turizmo klasteris apjungia privataus sektoriaus subjektus ir didina Klaipėdos, Šilutės rajonų konkurencingumą turizmo rinkoje, skatina kurtis unikalioms turizmo paslaugoms (produktams), kurie stiprina regiono turizmo tapatybes.	<b>3.2.</b> Dėl didėjančios konkurencijos turizmo rinkoje ne visi privataus sektoriaus subjektai nori jungtis į pamaro klasterį, per didelį nario mokestį ir abejotina nauda nemotyvuoja smulkiųjų turizmo verslininkų jungtis į pamaro klasterio grupes.	<b>3.3.</b> Regionui reikalinga turizmo paslaugų organizatorių vienijanti struktūra, kuri stiprintų regiono turizmo tapatybes ir vietos tradicijas, kurių vertė formuoja ir stiprina vieningą turizmo įvaizdį, kurio neatsiejama dalis yra kuriamos integruotos vandens turizmo sistemos.	<b>3.4.</b> Tarpusavio konkurencija dėl turizmo rinkos didina siūlomų turizmo paslaugų įvairovę, dėl smulkiųjų turizmo verslo subjektų tarpusavio bendradarbiavimo trūkumo nekuriami nauji papildomumo principais grįsti turizmo, svetingumo industrijų modeliai, todėl privataus sektoriaus įmonės nenoriai įsileidžia siūlomas inovacijas turizmui ir vandens turizmo verslo modelių kūrimui.

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

**5. Pasiūlymų veiksmų planas**  
**5.1. Veiksmų planas laivybos kliūčių šalinimui (2021–2027 m.)**

Eil. Nr.	Kliūties tipas	Pasiūlymo aprašas	Atsakingi
1.	Gamtinės-meteorologinės kliūtys	<p>1.1. Atsižvelgiant į Kuršių marių regiono meteorologines sąlygas, organizuoti laivybą navigaciniu (šiltuoju) sezonu – gegužės–rugsėjo mėnesiais. Esant neįprastai palankioms orų sąlygoms – balandžio–spalio mėnesiais.</p> <p>1.2. Prieš išplaukiant į Kuršių marias kiekvieną kartą sekti orų prognozę (rekomenduotina naudotis bent trimis skirtingais šaltiniais), taip pat atsižvelgti į vandens transporto priemonės technines charakteristikas.</p> <p>1.3. Plaukimo metu turėti asmenines apsaugos nuo nepalankių orų sąlygų priemones (tentus, kremus, geriamojo vandens, pirmosios medicininės pagalbos rinkinį ir pan.).</p>	Laivų savininkai ir įgulų nariai, keleiviai.
2.	Gamtinės fizinės kliūtys	<p>2.1. Kuršių marių seklumų galima išvengti nužymint naujus farvaterius (Pervalka–Kintai, Pervalka–Šturmai/Ventė, Vingio kopa–Kintai, Preila–Šturmai/Ventė, Naglių ragas–Dreverna/Svencelė, farvateris Nida/Rusnė–Ventė), taip sukuriant naujus maršrutus tarp vakarinio ir rytinio marių krantų.</p> <p>2.2. Laivams maža grimzle priplaukti ir keleiviams išsilaipinti tose marių pakrantėse, kuriose neauga nendrynai ar kita vandens/pakrančių augmenija (jei tai leidžiama atitinkamais teisės aktais ar taisyklėmis). Nuvirtusių medžių atveju būtina vadovautis teisės aktais ir pagrįstais kriterijais.</p>	<p>Vidaus vandens kelių direkcija</p> <p>Laivų savininkai ir įgulų nariai, keleiviai; konkrečios vietovės savivaldybė, saugomų teritorijų administracijos.</p>
3.	Informacinės kliūtys	<p>3.1. Turėtų būti sukurtas nuolat veikiantis ir atnaujinamas tinklapis, kuriame būtų pateikta visa aktuali informacija apie laivybos sąlygas Kuršių mariose. Tinklapyje turi būti pateikti trys pagrindiniai informacijos blokai: I. Interaktyvus žemėlapis (marlapis) su jame nurodytomis navigacinėmis sąlygomis (gyliai, farvateriai, uostai/priplaukos ir jų paslaugos, kliūtys ir t. t.); II. Maitinimosi ir apgyvendinimo infrastruktūra su kontaktais; III. Turizmo infrastruktūra (lankytini objektai, keliai ir maršrutai, paslaugos). Tinklapyje turi būti matoma meteorologinė informacija, taip pat turi būti prieinama informacija apie mėgėjiškos žvejybos tvarką (nuoroda į Aplinkosaugos leidimų informacinę sistemą ALIS (<a href="https://alis.am.lt">https://alis.am.lt</a>)).</p> <p>3.2. Vidaus vandens kelių direkcija turi tobulinti savo tinklapyje pateikiamą žemėlapij. Nesant tobulinimo galimybei, vietoj esamo žemėlapijo</p>	<p>Kuršių marių region savivaldybės (turizmo informacijos centrai), uostų ir priplaukų valdytojai, saugomų teritorijų direkcijos.</p> <p>Vidaus vandens kelių direkcija. Vidaus vandens kelių direkcija;</p>

		<p>pateikti nuorodą į kitą kokybišką tinklapį, kuriame pateikiama išsami ir detali navigacinė informacija.</p> <p>3.3. Visose Kuršių marių regiono gyvenvietėse, kuriose veikia uostai ar priplaukos turi būti prieinami aktualūs ir detalūs Kuršių marių jūrlapiai (marlapiai) su esmine informacija apie navigacijos sąlygas (gylius, farvaterius, uostus/priplaukas ir jų paslaugas, kliūtis ir t. t.). Jie turėtų būti prieinami turizmo informacijos centruose, kitose panašaus pobūdžio įstaigose, regiono muziejuose, apgyvendinimo paslaugas teikiančiose įstaigose, knygynuose.</p> <p>3.4. Skirtingose duomenų bazėse ar informacijos šaltiniuose turi būti suvienodinti objektų (uostų, priplaukų, vietovardžių ir kt.) pavadinimai, adresai ir kita aktuali informacija.</p> <p>3.5. Visuose tinkamuose naudoti uostuose ir priplaukose įrengti informacinius stendus su būtinaisiais duomenimis apie infrastruktūrą, taip pat – atsakingų asmenų, operatorių kontaktais.</p> <p>3.6. Suvienodinti priplaukų ir uostų pavadinimus, pateikiamus viešojoje erdvėje pagal jų oficialius pavadinimus, vartojamus Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje.</p>	<p>Kuršių marių regiono savivaldybės (turizmo informacijos centrai), uostų ir priplaukų valdytojai, saugomų teritorijų direkcijos.</p> <p>Duomenų bazių administratoriai.</p> <p>Uostų ir priplaukų valdytojai.</p> <p>Uostų ir priplaukų valdytojai.</p>
4.	Infrastruktūrinės ir techninės kliūtys	<p>4.1. Tobulinti farvaterių žymėjimą naudojant stambesnes bojas, jas nuolat valyti, padidinti jų skaičių.</p> <p>4.2. Numatyti technines perspektyvas Klaipėdos, Šilutės ir Nidos priplaukų plėtrai. Renovuojant ar modernizuojant Kuršių marių regiono uostus ir priplaukas įrengti kuro kolonėles.</p> <p>4.3. Sužymėti farvaterius tarp seklumų, tokiu būdu suformuojant daugiau vandens kelių.</p> <p>4.4. Nuolat valyti laivybai tinkamų upių žiotis ir vagas, užtikrinti pilną šliuzų vartų atidarymą.</p> <p>4.5. Prie laivybai tinkančių upių tiltų ir laidų įrengti ribojamuosius signalinius ženklus.</p> <p>4.6. Kontroliuoti ir stebėti ar farvateriuose nestatomi žvejų tinklai.</p> <p>4.7. Renovuoti ir nuolat prižiūrėti esančias priplaukas.</p>	<p>Vidaus vandens kelių direkcija.</p> <p>Klapėdos miesto savivaldybė, Neringos savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė, uostų ir priplaukų valdytojai.</p> <p>Vidaus vandens kelių direkcija.</p> <p>Vidaus vandens kelių direkcija.</p> <p>Vidaus vandens kelių direkcija.</p> <p>Valstybinė vidaus vandens laivybos inspekcija.</p> <p>Priplaukų valdytojai</p>
5.	Aplinkosaugos ir teisinės kliūtys	<p>5.1. Esant galimybei laivų savininkų dokumentų patikrinimą, inspektavimą vykdyti krante – nurodytame punkte ir suderintu laiku.</p> <p>5.2. Inicijuoti teisės aktų korekcijas, darant plaukimą pasienio ruožo vidaus vandenimis lankstesniu.</p>	<p>Valstybinė vidaus vandens laivybos inspekcija.</p> <p>LR Vidaus reikalų ministerija; Neringos savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė.</p>

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

## 5.2. Veiksmų planas vandens turizmo plėtotei (2021–2027 m.)

Eil. Nr.	Pasiūlymo veiksmas	Pasiūlymo aprašas	Atsakingi
1.	Įgyvendinti tarptautinės keleivinės laivybos maršrutą Klaipėda – Gdanskas	1991–1993 m. vyko keleivinė laivyba iš Klaipėdos į Gdynę (Gdansko-Sopoto-Gdynės trimiestį) vasaros sezono metu. Kuršių marių regiono pakrantėms trūksta erdvinės integracijos su Lenkijos Gdansko įlanka (Heliu, Sopotu, Gdansku, Gdynia, Kašubijos etnografiniu regionu, Malborku) ir Lietuvoje su Kuršių marių regionu, Palanga, Šventaja ir tolesniu Žemaitijos nacionaliniu parku, o taip pat su Liepoja ir tolesne Kuldyga Latvijoje. Tarptautinės keleivinės laivybos maršrutas sustiprintų ekonominę ir kultūrinę sąveiką tarp abiejų regionų, didintų tarptautinių turistų srautus, kurtų bendrą suprastruktūrą pietryčių Baltijos pakrančių regionuose, formuotų keleivinio transporto koridorių nuo Gdansko iki Rygos (per Klaipėdos regioną).	LR Susisiekimo ministerija, Lenkijos Respublikos Susisiekimo ministerija, LR Užsienio reikalų ministerija, Lenkijos Respublikos Užsienio reikalų ministerija, VĮ Klaipėdos uosto administracija, Gdansko uosto administracija.
2.	Įgyvendinti tarptautinės keleivinės laivybos maršrutą Šilutė – Nida – Rybačij – Zelenogradsk	Siūloma atstatyti istorinio garlaivio maršrutą, kuris XX a. pradžioje kasdien kursuodavo nuo buv. Cranzbeek (dab. Zelenogradsko priemiestis) iki buv. Mėmelio (Klaipėda). Tarptautinis keleivinės laivybos maršrutas integruotų Lietuvos ir Rusijos Kuršių marių akvatorijas ir būtų kaip keliavimo alternatyva aplankant federacinio statuso Zelenogradsko (liet. Kranto) ir Svetlogorsko (liet. Raušių) kurortus Sambijos pusiasalyje Kaliningrado srityje prie Baltijos jūros. Tokia keleivinė laivyba siūloma vasaros sezono metu, didesnis populiarumas keliavimui iš Zelenogradsko į Nidą ir iki Šilutės integruojant rytinį marių krantą į tarptautinio vandens turizmo veiklos modelius.	LR Užsienio reikalų ministerija, Rusijos Federacijos užsienio reikalų ministerija, Kaliningrado srities vyriausybė, Kuršių marių regiono savivaldybių administracijos, Zelenogradsko rajono administracija, LR Valstybinės sienos apsaugos tarnyba, Rusijos Federacijos valstybinės sienos apsaugos tarnyba.
3.	Įkurti Juodkrantėje vandens keleivių uostą	Siūloma atstatyti istorinį ir stiprinti dabarties Juodkrantės vaidmenį keleivinės laivybos sistemoje. Juodkrantėje atkurti istorinį vandens keleivių uostą. Juodkrantę pozicionuoti kaip keleivinės laivybos mazgą Kuršių marių regione.	Neringos savivaldybė, KNNP administracija, LR VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LR Susisiekimo ministerija, Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybės, Klaipėdos miesto savivaldybė.
4.	Įgyvendinti keleivinės linijinės laivybos maršrutus	Siūloma vykdyti keleivinės laivybos maršrutus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dreverna–Juodkrantė;</li> <li>- Juodkrantė–Klaipėda;</li> <li>- Juodkrantė–Nida;</li> <li>- Juodkrantė–Kintai.</li> </ul> Šie keleivinės laivybos maršrutai aktyvintų laivybą mariose ir labiau integruotų rytinį marių krantą.	KNNP administracija, LR VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LR Susisiekimo ministerija, VĮ Klaipėdos uosto administracija, Kuršių marių regiono savivaldybės.

		Siūdoma ilginti keleivinės laivybos sezoną nuo gegužės vidurio iki rugsėjo pabaigos.	
5.	Įgyvendinti keleivinės laivybos maršrutą nuo Strykio iki Šilutės arba nuo Rusnės iki Panemunės / Sovetsko	Siūdoma skatinti laivybą Karaliaus Vilhelmo kanalu ir Minijos upės žemupiu, nuo Strykio vietovės iki Minijos kaimo, toliau iki Šilutės ir Rusnės. Šis maršrutas gali būti siejamas su istorinio keleivinės laivybos maršruto atstatymu iki Sovetsko (buv. Tilžė), keliaujant nuo Šilutės aukštyn Nemunu. Galima kurti kombinuotą maršrutą keliaujant geležinkeliais: Klaipėda–Šilutė (traukiniu), ir Šilutė–Rusnė–Panemunė/Sovetskai (laivu).	Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybės, LR VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Nacionalinė žemės tarnyba prie LR Žemės ūkio ministerijos, Pamaro turizmo klasteris, LR pasienio apsaugos tarnyba, RF Pasienio apsaugos tarnyba, Kaliningrado srities vyriausybė.
6.	Intensyvinti pramoginę laivybą Nemuno deltos upyne	Siūdoma atverti Lietuvos–Rusijos pasienio Skirvytės upę pramoginei ir pažintinei laivybai, tai suteiks didesnio patrauklumo laivybai dėl vandens turizmo maršrutų įvairovės, nes keliavimas po pasienio teritorijas visada domina potencialius turistus, tai būtų originalus vandens turizmo limologijos modelis Nemuno deltos pažinimui. Keliavimas pasienio Skirvytės upe bus patrauklus tiek nacionaliniams, tiek tarptautiniams turistams.	Šilutės rajono savivaldybė, Šilutės rajono turizmo taryba, NDRP administracija, VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LR Valstybinės sienos apsaugos tarnyba, RF Kaliningrado srities vyriausybė, RF Pasienio apsaugos tarnyba.
7.	Įveiklinti Dangės upę laivybai keleivių vežimams ir turizmo tikslams	Dangės upės potencialas laivybai beveik nenaudojamas. Laivyba nuo upės žiočių vyksta iki Jono kalnelio. Siūdoma įgyvendinti keleivinės-pramoginės laivybos maršrutą iki Tauralaukio ir KU botanikos sodo. Galimas kombinuotas keliavimas – atvykimas į botanikos sodo teritoriją kelių transportu ir plaukimas Dangės upe iki Pilies uosto arba kitų krantinių. Siekiant darnaus judumo principų įgyvendinimo, siūdoma sukurti viešojo transporto keleivinį maršrutą nuo Tauralaukio iki Senamiesčio Dangės upe, naudojant vandens autobusus, tai taptų keleivinės ir pramoginės laivybos modeliu, integruotu į miesto viešojo transporto sistemą, naudojant elektroninį keleivio bilietą.	Klaipėdos miesto savivaldybė, VšĮ Klaipėdos keleivinis transportas, Nacionalinė žemės tarnyba prie LR Žemės ūkio ministerijos, KU.
8.	Įveiklinti Minijos upę ir Karaliaus Vilhelmo kanalą plaukimams baidarėmis ir plaustais	Siūdoma Minijos upės pakrantėse sukurti baidarių ir plaustų įleidimui/iškėlimui pritaikytų vietų tinklą nuo Minijos upės vidurupio iki žemupio: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gerduvėnuose;</li> <li>- Prie tilto per Miniją (prie Šernų g. ir K. Baltzerio g.);</li> <li>- Priekulėje (prie Žalgirio g.);</li> <li>- Lankupiuose (prie Lankupių g.);</li> </ul> (Klaipėdos rajono teritorijoje). Siūdoma sutvarkyti prieigas prie upės krantų (praretinti karklynus ir suformuoti takus, pastatyti standus su informacija apie keliavimo vandeniu taisykles).	Klaipėdos rajono savivaldybė, Nacionalinė žemės tarnyba prie LR Žemės ūkio ministerijos, baidarių nuomos verslo atstovai, Pamaro turizmo klasteris.

9.	Sukurti vieningą vandens turizmo informacijos sistemą	Siūloma sukurti vandens turizmo skaitmeninį almanachą, kuriame išdėstyta informacija apie vandens turizmo organizavimo galimybes, sąlygas, pateikti siūlomų vandens turizmo maršrutų vizualizaciją, svarbiausių turizmo objektų lokacijas ir jų aprašus, pateikti navigacijos informaciją apie vandens kelių gylius, farvaterius (mariose ir upėse), slipus, kranus, švartavimosi galimybes mažuosiuose uostuose, prieplaukose, krantinėse, kontaktinę informaciją apie privačių krantinių, prieplaukų savininkus, svarbias nuorodas navigacijai, informaciją apie mažuosius laivus ir jų savininkus, vandens turizmo maršrutų susiejamumą su dviračių, gamtos, kultūros, istorinės atminties turizmo maršrutais, informaciją apie svetingumo paslaugas, kurios labiausiai pristato regiono paveldo vertybes.	KU, Kuršių marių regiono turizmo informacijos centrai.
10.	Įkurti Drevernoje mažųjų laivų, senųjų valčių muziejinę ekspoziciją	Kuršių marių regiono pakrantėse yra daug senųjų valčių, kurios laivybai nenaudojamos, paguldytos pakrantėse sunykimui. Siūloma jas surinkti (suderinus su jų savininkais) ir įkurti muziejinę ekspoziciją. Analogiškos ekspozicijos Lietuvoje nėra. Muziejinė ekspozicija sustiprintų regiono vandens paveldo tapatybes, ekspoziciją siūloma integruoti į vandens, kultūros, istorinės atminties, gamtos paveldo pažintinius maršrutus, ekspozicija atliktų svarbų edukacinį vaidmenį vandens paveldo vertybių saugojimui ir keliavimo vandeniui sąmoningumo stiprinimui. Senųjų valčių ekspozicija ir jų restauravimo dirbtuvės papildytų J. Gižo etnografinės sodybos funkciją vandens paveldo saugojimui.	Klaipėdos rajono savivaldybė, Kultūros ministerija, Lietuvos kultūros taryba.
11.	Sukurti regione vandens turizmo modelį integruotą su gamtos, istorijos ir kultūros paveldo pažinimu	Vandens turizmo veiklų įgyvendinimas (maršrutų sukūrimas su garantiniais gyliais, pakrančių rekreacijos infrastruktūros kūrimas) reikalauja sisteminės erdvinio planavimo koncepcijos sukūrimo, kurios pagrindinė dedamoji būtų vandens turizmo sistemos integracija su kitomis turizmo rūšimis. Siekiant apjungti pakrantes ir priekrantes, skirtingų turizmo rūšių apjungimas mažina plėtotės priklausomybę tik nuo vandens turizmo procesų, tačiau didina turizmo paslaugų pasiūlos įvairovę skirtingoms lankytojų ir turistų socialinėms grupėms.	Kuršių marių regiono savivaldybės ir turizmo informacijos centrai, KU, Pamario turizmo klasteris.
12.	Pakrančių nuoma	Siūloma supaprastinti teisinės ir administracinės sąlygas pakrančių juostos nuomai vandens rekreacijos ir vandens turizmo paslaugų organizavimui ir laikinosios infrastruktūros objektų pastatymui (laikinoms pontoninėms prieplaukoms, laikiniams rekreaciniams statiniams valstybinėje žemėje). Privataus verslo iniciatyvai vandens rekreacijos ir turizmo,	Kuršių marių regiono savivaldybės, Pamario turizmo klasteris, Nacionalinė Žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos.

		maitinimo, kitų pramoginių paslaugų organizavimui pakrančių juostose turi būti teikiamas prioritetas.	
--	--	---	--

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Dėl karaliaus Vilhelmo kanalo įgalinimo vandens turizmui bei galimybės suformuoti papildomą kanalą į Kuršių marias Klaipėdos miesto ir/arba Klaipėdos rajono teritorijoje, turi būti organizuojama vieša diskusija tarp savivaldos, verslo, aplinkosaugininkų, paveldosaugininkų, mažųjų laivų savininkų, vandens turizmo paslaugų ūkio subjektų, mokslininkų, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos (šios tematikos diskusija paskutinį kartą vyko 2008 metais). Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono ir Šilutės rajono savivaldybių administracijos turi formuoti vieningą strateginę nuostatą karaliaus Vilhelmo kanalo pritaikymo galimybėms laivybai, atsižvelgiant į šio kanalo istorinę retrospektyvą.

## IŠVADOS

1. Lietuvos Kuršių marių regione teikiamos vandens turizmo paslaugos, susiformavusios vandens turizmo verslo tradicijos, vandens turizmo maršrutai, tačiau dėl didelės konkurencijos tarp vandens turizmo paslaugų organizatorių šis turizmo sektorius yra fragmentiškas ir skirtingose regiono vietovėse įvairiai plėtojamas.

2. Kuršių marių regione egzistuoja keletas vandens turizmo (pramoginės laivybos) paslaugų klasterių, kurie sudaro atskirus verslo modelius vandens turistų aptarnavimui, kas didina verslo įmonių ir subjektų tarpusavio konkurenciją vandens turistų aptarnavimui.

3. Nors vandens turizmas yra itin specifinė ir gana siaura turizmo rūšis, tačiau jo populiarumas kasmet didėja. Didėja vandens turistų srautai ir keliavimas įvairiomis vandens transporto priemonėmis pažintiniais, pramoginiais, rekreacinės žvejybos tikslais. Vyksta naujai sukurta (atkurta) keleivinė laivyba Nemunu į Kuršių marias, į Nidą, iš Klaipėdos į Juodrantę ir Nidą, iš Šilutės į Nidą, iš Drevernos į Juodkrantę, iš Ventės į Nidą. Didėja Kuršių marių rytinio kranto ir priekrantės lankomumas.

4. Sėkmingai plėtojama Pamario turizmo klasterio koncepcija, kuria siekiama Kuršių marių regioną formuoti kaip vientisą turizmo erdvę, patrauklią nacionaliniams ir tarptautiniams turistams.

5. Atnaujinti (rekonstruoti) Nidos, Uostadvario, Klaipėdos pilies, Smiltynės jachtų uostai, Šilutės, Drevernos, Pakalnės, Minijos prieplaukos, kurie naudojami vandens turizmo paslaugų organizavimui.

6. Išskirti svarbiausi veiksniai, kurie riboja vandens turizmo plėtrą Kuršių marių regione:

- Sezoniškumas. Trumpas vandens turizmo veiklų sezonas nuo gegužės vidurio iki rugsėjo pabaigos. Intensyviausias sezono periodas nuo liepos pradžios iki rugpjūčio pabaigos. Sezoniškumas riboja naujų vandens turizmo verslo modelių kūrimą, tačiau sezoniškumo poveikį galima sumažinti vandens turizmo verslo modelius integruojant su kitomis turizmo rūšimis: gamtos ir kultūros pažintinis turizmas, ekologijos turizmas, dviračių turizmas, kaimo turizmas, etnografijos turizmas, istorinės atminties turizmas.

- Vandens turizmo maršrutų geografija. Daugelį metų siūlomi tie patys maršrutai, trūksta jų įvairovės (nėra žiedinio vandens turizmo maršruto Kuršių mariomis, Nemuno deltos upynu, Minijos upe, Karaliaus Vilhelmo kanalu), nėra integracijos su pasienio akvatorijomis (Skirvytės upe Rusnės saloje), plaukimų organizavimo į Rusijos Federacijos Kuršių marių akvatorijas, nėra Kuršių marių regiono susiejamumo vandens keliais su Gdansko įlanka bei Aistmarėmis (Lenkijoje), nėra aktyvaus Minijos bei Dangės upių įveiklinimo keliaujant baidarėmis ir plaustais upių turizmo sezono metu nuo balandžio pabaigos iki rugsėjo pabaigos.

- Neišvystyta keleivinė linijinė laivyba. Teikiamos pramoginio pobūdžio vandens turizmo paslaugos, tačiau trūksta reguliarios keleivinės linijinės laivybos linijų, kurios praeityje buvo kasdien vykdomos nuo pietinių marių pakrančių iki Klaipėdos palei Kuršių nerijos priekrantes, kas sąlygoja Juodkrantėje įkurti (atkurti) Kuršių marių regiono keleivinės laivybos uostą.

- Informacijos trūkumas ir jos neišsamumas. Regione trūksta vieningos ir susistemintos informacinės sistemos apie vandens turizmo paslaugas (siūlomus maršrutus, kainas, kitas aktualias paslaugas).

- Trūksta vandens turizmo erdvinio planavimo. Regione nėra vandens turizmo sistemos erdvinio planavimo, strateginio infrastruktūros ir paslaugų planavimo vandens turizmo veiklų organizavimui. Regione vyrauja taškinis vandens turizmo plėtros modelis (Nida, Šilutė, Dreverna, Smiltynė) kai veiklos organizuojamos atskirose vietose, tačiau jos neturi erdvinės integracijos su kitais uostais, prieplaukomis, krantinėmis ir su greta jų sukurta suprastruktūra bei kitomis papildomomis svetingumo paslaugomis.

7. Svarbiausios vandens turizmo skatinimo sąlygos – tai vandens turizmo arealų formavimas ir jų tarpusavio erdvinės integracijos stiprinimas su greta kuriama suprastruktūra bei kitomis svetingumo paslaugomis, kas paskatintų didesnę vandens turizmo procesų cirkuliaciją ir ilgintų vandens turizmo sezoną, integruojant gretutines turizmo rūšis vandens turizmo veiklos modeliuose.

8. Lietuvos Kuršių marių regiono akvatorijoje, priekrantėse ir pakrantėse ypatingai kritinių kliūčių laivybai nėra, tačiau nustatyta, kad regiono vandenyse egzistuoja gamtinės-meteorologinės, gamtinės-fizinės, informacinės, infrastruktūrinės-techninės, aplinkosaugos ir teisinės kliūtys, kurios riboja laivybos intensyvumą, naujų farvaterių sukūrimą, senųjų farvaterių atkūrimą, laivybos populiarinimą.

9. Įvairių tipų vandens transporto priemonėmis įmanoma pasiekti pagrindines Kuršių marių regiono gyvenvietes – Klaipėdą, Nidą, Šilutę. Jose ir kitose gyvenvietėse veikia uostai ir/ar prieplaukos su mažiesiems ir pramoginiams laivams reikalinga infrastruktūra bei siūlomomis būtinausiomis paslaugomis. Taip pat laivuoti



tam tikru atstumu nuo žiočių galima į marias įtekančiose didesnėse upėse – Dangėje, Minijoje, Nemuno deltos upyne, dalinai Karaliaus Vilhelmo kanale.

10. Išskirti svarbiausi veiksniai, kurie riboja laivybą Kuršių mariose:

- Sezoniškumas. Būtina taikytis prie orų sąlygų, tinkamai pasiruošti keliavimui vandeniui;
- Seklūs marių vandenys (susiformavę sėkliai). Laivams su didesne nei 1,0 m. grimzle būtina laikytis farvaterio, tačiau laivai su nedidele grimzle gali plaukti ir už farvaterio ribų;
- Ncentralizuoti informacijos apie laivybos sąlygas šaltiniai. Gausi informacija išsklaidyta įvairiuose internetiniuose tinklapiuose, iš kurių ne visi nuolat atnaujinami. Kai kuri informacija yra klaidinga, o kai kuri – iš viso nepasiekiama;
- Ne visur sutvarkytos prieplaukos, krantinės. Tai riboja laivų priplaukimą ir sustojimą pageidaujamose vietose.

11. Kad laivyba Kuršių marių regione būtų patogesnė ir patrauklesnė, būtina tobulinti uostų ir prieplaukų techninę infrastruktūrą, rekomenduojama nužymėti daugiau farvaterių, jungiančių vakarinį ir rytinį marių krantus. Būtina įrengti daugiau ribojamųjų signalinių ženklų, nurodančių farvaterio gylį ar aukštį nuo vandens paviršiaus iki tiltų ar laidų (aktualu regiono upėse).

12. Mažųjų ir pramoginių laivų savininkams, vandens turistams būtų pravartu susipažinti su laivybos sąlygomis, maršrutais, teikiamomis paslaugomis vieningame internetiniame tinklapyje. Tokio vieningo tinklalapio (duomenų bazės) sukūrimas yra būtinas laivybos skatinimo ir organizavimo informacijos išteklius.

13. Laivybą mariose ir jos kuriamą ekonominę bei socialinę pridėtinę vertę paskatintų didesnis pamario gyventojų bendruomenių įsitraukimas į pramoginę ir keleivinę laivybą, ypač navigacijos sezono metu gegužės-rugsėjo mėnesiais.

14. Svarbiausia laivybos skatinimo sąlyga – tai Kuršių marių regiono savivaldybių bendradarbiavimas, kuris iki šiol nėra pakankamas vandens turizmo skatinimui ir laivybos kliūčių šalinimui, bendrų problemų ir bendrų strateginių tikslų įgyvendinimui. Neretai savivaldybių administracijos tarpusavyje konkuruoja konkursiniuose siūlymuose, įgyvendinant plėtros ir investicinius projektus. Tai ypač aktualu sudarant sąlygas vandens turizmo skatinimui, laivybos kliūčių šalinimui, kuriant keleivinės linijinės laivybos ir pramoginės žiedinės laivybos modelius, skatinant bendradarbiavimą koncesijos principais tarp viešojo ir privataus sektoriaus.

15. Kuršių marių regiono savivaldybių administracijos turi priimti vieningą sprendimą dėl turistų, kurie siekia atvykti į Neringą per Klaipėdos miesto, Klaipėdos ir Šilutės rajonų teritorijas, srautų valdymo bei nustatyti papildomas darnios plėtros principais pagrįstas alternatyvas Neringos pasiekiamumui užtikrinti. Taip pat kurti vieningą strateginę nuostatą dėl Karaliaus Vilhelmo kanalo įgalinimo pramoginei laivybai, galvojant apie papildomo kanalo iškasimą į Kuršių marias ir mažųjų laivų uosto (marinos) sukūrimą. Studijos metu nustatyta, kad siekiant skatinti vandens turizmą ir laivybą, ateityje didės poreikis mažųjų laivų uostų sukūrimui ir esamųjų rekonstrukcijai.

## Literatūra ir informacijos šaltiniai

- Baltic Pilot. The Baltic Sea from Falsterbo Point and Cape Arcona to the entrances of the gulfs of Butkus, V. 2007. Buriavimo pradininkai Klaipėdoje // Klaipėda. 2007-06-15.
- Butkus, V., Dovydenas, A. Krasauskas, L. (2008). Lietuvos buriavimo raidos istorija. Datos ir įvykiai (<http://www.lbs.lt/lt/istorija.html>).
- Finland and Bothnia. Volume I. Second edition (1920). Washington.
- Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. sausio 18 d. įsakymo Nr. 3-13 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus vandenių transporto priemonių registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo, TAR, 2020 01 27, Nr. 1207.
- Demereckas, K., Servienė, B. (1998). Žvejyba pamaryje XVI–XX a., Klaipėda.
- Demereckas, K. (2008). Lietuvos upių laivai XIII–XX amžiais. Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje. Klaipėda, p. 28–35.
- Dovydenas, A. (2005). Buriavimas. Vilnius.
- Dudzevičiūtė, G. (2015). Ekonomikos plėtros pagrindai. Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija.
- Duisburgietis, P. (1985). Prūsijos žemės kronika. Vilnius.
- Eiliuotoji Livonijos kronika. (2005). In: Mindaugo knyga. Istorijos šaltiniai apie Lietuvos karalių. Ats. sud. A. Dubonis. Vilnius.
- Elertas, D. (2014). Laivybos ir žvejybos Prūsijos Lietuvoje atspindžiai XVIII a. žodynuose. Po muziejus burėmis. Nr. 3. Klaipėda, p. 40–52.
- Eurostat Statistics Explained (2020). Inland Transport Infrastructure at Regional Level. ([https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Inland\\_transport\\_infrastructure\\_at\\_regional\\_level#Inland\\_waterways](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Inland_transport_infrastructure_at_regional_level#Inland_waterways)).
- EVVKLT – Europos vidaus vandenių kelių laivybos taisyklės.
- Geografičeskij atlas Kaliningradskoi oblasti (2002). KGU, Kaliningrad, 275 p.
- Įdomiausias kelionės po Lietuvą aktyviai (2013). Sudarytojas V. Kandrotas, Terra Publica, 431 p.
- Gudelis, V. (2006). Lietuvos pajūrio žvejų marinistikos įvardai. Utena.
- Latvis, H., Vartbergė, H. (1991). Livonijos kronikos. Vilnius.
- International Navigation Association (2020). Economic Aspects of Inland Waterways (<https://www.yumpu.com/en/document/read/36831102/economic-aspects-of-inland-waterways-pianc-usa>).
- Juškaitis, V., Peseckas, K., Piličiauskienė, G., Piličiauskas, G. (2016). Žvalgomieji tyrimai Šventojoje, Ošupio take. Archeologiniai tyrinėjimai Lietuvoje 2015 metais. Vilnius.
- Lietuvos gamtinė geografija (2013). Sudarytoja M. Eidukevičienė, KU, 331 p.
- Lietuvos klimato atlasas (2013). Sudarytoja A. Galvonaitė, Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba, 175 p.
- Li, J. & Notteboom, T. E. (2012). The Development of Inland Waterway Transport System in Flanders (Belgium): an Institutional Analysis. Paper for 5<sup>th</sup> ALRT conference.
- Lietuvos saugomos teritorijos (2006). Informacinis leidinys-žinydas, Lututė, 325 p.
- LR Susisiekimo ministerija (2019). Laivyba vidaus vandenimis taps paprastesnė. (<https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/laivyba-vidaus-vandenimis-taps-paprastesne>).
- LR Vidaus vandenių transporto kodeksas (red. 2019 11 01). 16 str. 2 p.
- LR Vidaus vandenių transporto kodeksas (red. 2019 11 01). 26 str. 2 p., 5 p.
- LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019 11 01, 4 str.
- LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019 11 01, 5 str.
- LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019 11 01, 13 str. 21 p.
- LR Vidaus vandenių kodeksas, red. 2019 11 01, 13 str.
- Kilkus, K. (1992). Upės ir žmonės. Mokslas, Vilnius, 200 p.
- Kilkus, K., Stonevičius E. (2011). Lietuvos vandenių geografija, VU, 184 p.
- Kniutlingų saga ([http://heimskringla.no/wiki/Knytlinga\\_Saga\\_%28C.C.Rafn%29](http://heimskringla.no/wiki/Knytlinga_Saga_%28C.C.Rafn%29)).
- Marburgietis, V. (1999). Naujoji Pūsijos kronika. Vilnius.
- Manson, J. (2015) 1745. See-Buch, Oder: Gründlicher ausführlicher Bericht, aller und jeden Rechten. NAIADES II. Inland Waterways. ([https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en)).

Coursen, Land-Kennungen, Streckungen, Einläuffen oder Einfahrten, Bäncken und Gründen, samt aller blinden und ausser Wasser stehenden Klippen, Der gantzen Ost-See: Allen See-Fahrenden zum Nutzen in Schwedischer Sprache beschrieben. Lübeck.

Mokyklinis geografijos žinynas (2008). Sudarytojas S. Vaitekūnas, Šviesa, 368 p.

Mudėnienė, M. Kuršių marių regata (2003) (<http://www.lbs.lt/lt/istorija.html>).

TŽ – Turizmo žodynas. Lukšaitienė, A., Grecevičius, P., Kalėdaitė, V., Ligeikienė, R. A. (2009). Turizmo žodynas, Vilnius.

Purvinas, M. (2008). Daržovių augintojų kaimai Nemuno deltoje: tradicinės gyvensenos bruožai ir Pakalnės kaimo raida. Liaudies kultūra. Nr. 4 (21). p. 15–27.

Rimantienė, R. (1999). Kuršių Nerija archeologo žvilgsniu. Vilnius.

Rimantienė, R. (2005). Akmens amžiaus žvejai prie Pajūrio lagūnos. Vilnius.

Sciessel, N. (2019). The Value of Inland Waterways. Birmingham City University.

Sembritzki, J. (1918). Geschichte des Kreises Memel. Memel.

Vaitkevičius, V., Baltrūnas, V. (2009). Lietuva: 101 įdomiausia vieta, Alma littera, 313 p.

Vasks, A. (2010). Latvia as Part of a Sphere of Contacts in the Bronze Age. Archaeologia Baltica 13. Klaipėda, p. 153–161.

VVKET – Vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklės.

VVTK – Lietuvos Respublikos Vidaus vandenų transporto kodeksas.

Willoweit, G. (1969). Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets. I. Marburg/Lahn.

[www.lkz.lt](http://www.lkz.lt) – Lietuvių kalbos žodynas, internetinė prieiga.

Vidaus vandens kelių direkcija. (2020). Vidaus vandenų keliai (<http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>).

Virtuali paroda „Lietuvos buriuotojų sąjungai – 85!“. (<http://virtualios-parodos.archyvai.lt/lt/virtualios-parodos/34/lietuvos-buriuotoju-sajungai-85-lcva>).

Žaromskis, R. (2013). Nemuno delta. Monografija. Klaipėda: KU, 316 p.

Žulkus, V. (2008). Kuršių marių dugno tarp Nidos ir Ventės rago žvalgymai. Archeologiniai tyrinėjimai Lietuvoje 2007 metais. Vilnius. p. 531–534.

## **PRIEDAI**

## Lietuvos Pajūrio žemumos kraštovaizdžio struktūra

Ruožas	Sritis	Rajonas	Parajonių skaičius	Užimamas plotas (km <sup>2</sup> )	Lietuvos teritorija (proc.)
Rytų Baltijos sekliosios jūros ruožas	Pietryčių Baltijos jūros povandeninių plynaukščių sritis	Kuršių-Vakarų Žemaičių Baltijos jūros priekrantės povandeninių plynaukščių ir lomų rajonas	1	Apie 900	Neįskaičiuota
		Kuršių-Vakarų Žemaičių Baltijos jūros kranto zona	4	Apie 350	Neįskaičiuota
Vakarų Pabaltijo žemumų ruožas	Pajūrio žemumos sritis	Mažai urbanizuota miškinga Kuršių nerija	2	101,4	0,16
		Urbanizuota miškinga Baltijos pakrantės lyguma	6	176,9	0,27
		Lagūninės Kuršių marios	3	415,2	0,64
		Urbanizuota agrarinė Nemuno deltos lyguma	9	802,6	1,23
	Vakarų Žemaičių žemumos sritis	Vakarų Žemaičių šiaurinė agrarinė lyguma	11	1393,6	2,13
		Vakarų Žemaičių pietinė miškinga agrarinė lyguma	12	1747,2	2,68
Kuršo Žemaičių aukštumų ruožas	Vakarų Kuršo aukštumos sritis	Vakarų agrarinė aukštuma	2	254,3	0,3
	Žemaičių aukštumos sritis	Vakarų Žemaičių miškinga agrarinė plynaukštė	24	2444,8	3,74

Šaltinis: Kraštovaizdžio erdvinės struktūros įvairovės ir jos tipų identifikavimas. Studija, II d., VU, 2006, 35 p.

## Draustiniai, rezervatai, „Natura 2000“ buveinės

Draustiniai	Klaipėdos m.	Klaipėdos r.	Šilutės r.	Neringa
Geomorfologinis	-	Ablingos	-	-
Hidrografinis	-	Graumenos	Graumenos	-
Botaninis	Smeltalės	Lūžijos	Kintų, Norkaičių	-
Ichtiologinis	-	Minijos, Veiviržo	Minijos, Veiviržo	-
Botaninis zoologinis	-	Svencelės pievų	Šyšos	-
Telmologinis	-	Reiskių tyro, Svencelės	Reiskių tyro, Pleinės, Aukštumalos	-
Kraštovaizdžio	-	Kliošių, Minijos senslėnio, Veiviržo	Veiviržo	Parnidžio, Karvaičių, Raganų kalno, Garminkalnio,
Talasologinis	-	Pajūrio regioninio parko priekrantė	-	-
Ornitologinis	-	-	Uostadvario	-
<b>Rezervatai</b>		Plocio	-	Naglių, Gobšto,
<b>Natura 2000 buveinės</b>	Kuršių nerijos Smiltynė ir kopgalis. Saugomos buveinės	Minijos upė, pakrantės ir Minijos dešinieji intakai (Veiviržas ir kt.). Saugomos buveinės. Pajūrio talasologinis draustinis, saugomos buveinės ir paukščiai. Svencelės pievose saugomos paukščių ir augalų buveinės. Svencelės pelkėje saugomos buveinės	Minijos upės, pakrantės, Aisės intakas. Saugomos buveinės. Nemuno deltos regioninis parkas. Saugomi paukščiai ir buveinės. Svencelės pelkėje saugomos buveinės	Kuršių nerijos nacionalinis parkas. Saugomi paukščiai ir buveinės

Sudaryta ekspertų, 2020 m.

Pagal vandens nuotekių pasiskirstymą sudaromi vandens ūkio metai, kurie Lietuvoje pradedami skaičiuoti nuo kovo 1 d. Vandens ūkio metai dalijami į du periodus, kurie dar skirstomi į sezonus ir mėnesius (Gailiūšis ir kt., 2001). Išskiriami šie upių vandens nuotekio periodai:

1 - limituojantis periodas: sausmetis (gegužė – vasaris), trukmė 304 d. Šį periodą sudaro limituojantis sezonas vasara (gegužė – rugpjūtis), trukmė 123 d., ir papildomai išskiriamas limituojantis sausiausias mėnuo. Nelimituojantis sezonas – rudenis ir žiema (rugsėjis – vasaris), trukmė 181 d.;

2 - nelimituojantis vandeningas periodas – pavasaris (kovas – balandis, kartais iki gegužės vidurio), trukmė 61 d., kuris pagal upių vandeningumą yra tinkamiausias vandens turizmui upėmis.

Vidutiniškai per pavasario (39 proc.), ir rudens žiemos (45 proc.) sezonus upėmis nuteka beveik vienodas vandens kiekis. Vasaros nuotekis tesudaro apie 16 proc. Kuo sausesni metai, tuo daugiau vandens nuteka pavasario sezono metu. Jei metai būna lietingi, išauga vasaros ir ypač rudens – žiemos sezonų nuotėkis.

Lietuvoje yra apie 22,2 tūkst. upių, ilgesnių nei 250 metrai, ir 4 418 upių, ilgesnių nei 3 km, pastarųjų bendras ilgis siekia 37,6 tūkst. km. Skaičiumi ir ilgiu vyrauja mažieji upeliai (3–10 km). Šiems 3,6 tūkst. upelių tenka apie 50 proc. bendro upių tinklo. Ilgesnių kaip 100 km upių Lietuvoje yra 17, ir joms tenka 8,4 proc. bendro upių ilgio. Nemunas, pagal ilgį Baltijos jūros regione yra trečia upė (po Vyslos ir Dauguvos), o visoje Europoje 14-ta upė. Į Nemuną įteka apie 180 tiesioginių intakų, iš kurių 44 – Lietuvoje, ir yra ilgesni nei 10 km.

**Minija**

Didžiųjų Nemuno intakų sąrašė Minija – Vakarų Žemaitijos upė – atrodo kukliai. Jos ilgis yra apie 202 km, o baseino plotas – 2 942 km<sup>2</sup>. Pagal ilgį Minija yra 6-oji, o pagal baseino plotą – 8-oji upė Lietuvoje. Ši upė turi šakotą upyną (Jablonskis ir kt., 1991) ir šiuo atžvilgiu pranoksta kur kas ilgesnę ir dvigubai didesnio baseino maitinamą Šešupę. Minija priskiriama pirmai upių kategorijai, kurios yra vandeningos, ramios, tinkamos plaukti baidarėmis, plaustais, katamaranais visą sezoną nuo balandžio iki lapkričio (pirmai upių kategorijai taip pat priskiriamas Nemunas, Šešupė, Venta ir Dubysa). Minijai būdingi ir poplūdžiai, ir pavasario potvyniai su poplūdžiais. Per poplūdžius vandens debitai dažnai būna didesni nei per pavasario potvynį. Itin sausomis vasaromis upės debitas ties žiotimis sumažėja iki 1,5 m<sup>3</sup>/s, o kai kurie mažesni intakai išdžiūna. Svarbiausi Minijos intakai Kuršių marių regione yra Tenenys (ilgis 72 km, plotas 300 km<sup>2</sup>). Kitas svarbus intakas yra Veiviržas (ilgis 68 km, plotas 668 km<sup>2</sup>).

Sudėtinga ir Minijos žemupio hidrografija. Likus 18,4 km iki žiočių, nuo Minijos atsišakoja Klaipėdos (Karaliaus Vilhelmo) kanalas, o žemiau Minijos kaimo (apie 3 km nuo žiočių) – protaka (kairioji), vedanti į Krokų Lankos ežerą. Upaite vadinama dešinioji Minijos atsaka įteka į Kuršių marias (Kniaupo įlanką). Žemupyje daugiausiai vandens nuteka pagrindine vaga Takgrabe, kuri įteka į Atmatą ties Uostadvariu, likus 3,2 km nuo Atmatos žiočių į Kuršių marias. Šiek tiek aukščiau į Atmatą suplaukia ir Krokų Lankos vandenys. Taigi, Miniją visiškai pagrįstai galima priskirti Nemuno upynui, nors ateityje ji gali tapti savarankiška Baltijos jūros baseino upe.

Tenenys – ilgiausias Minijos intakas. Tenenys teka paviršiaus vyraujančio nuolydžio kryptimi, jo aukštupys skrodžia Vakarų Žemaičių plynaukštę, vagos nuolydis siekia 0,102 proc. Iš rytų į vakarus orientuoto aukštupio pabaigoje upė patenka į senslėnį, kurį paliko Tenenio proupė. Senslėnio pabaigoje Tenenys pasuka į Pietus ir teka buvusio ežero pakrante, o ties Gardamo vietoje vėl pasuka į Vakarus ir teka Vakarų Žemaičių lyguma siauru eroziniu slėniu (nuolydis iki 0,175 proc.). Pastaroji atkarpa (apie 7 km) baigiasi ties Ramučių kaimu.

Vidutinis vandens debitas Tenenio žiotyse siekia 3,8 m<sup>3</sup>/s. Pavasarį nuteka apie 29 proc. metinio nuotėkio tūrio, vasaros–rudens tarpsniu – 37 proc., ir žiemą – 34 proc. Nuotėkį šiek tiek išlygina smėlynai, kurie dengia apie 30 proc. baseino ploto. Didžiausi Tenenio intakai, įtekantys į jo žemupį, yra Zumiškė (dešinysis, 16 km, km<sup>2</sup>.) ir Šiūšis (dešinysis, 12 km, km<sup>2</sup>.).

Veiviržas – antras pagal ilgumą, tačiau didžiausią baseiną drenuojantis Minijos intakas (23 proc. Minijos baseino ploto). Upės versmės – Kapstato ežere (0,4 km<sup>2</sup>.), telkšančiame Endriejavo šiauriniuose paribuose; aukštupyje teka į vakarus, o ties Antkopčio kaimu staiga pasuka į pietus ir tokia kryptimi teka iki Veiviržėnų. Čia kadaise buvo senojo Veiviržo žiotys. Į pietvakarius orientuota vaga tarp Veiviržėnų ir Ašvos žiočių yra labai vingiuota, nuolydis sumažėja iki 0,067 proc. Pasiekęs šilais apaugusią smėlingą lygumą, Veiviržas praranda salpą, pasuka į Vakarus, ir ties Vilkyčiais patenka į Nemuno deltos lygumą (nuolydis siekia vos 0,024 proc.). Veiviržo upės vidutinis debitas žiotyse – apie 9,4 m<sup>3</sup>/s. Metų nuotėkyje vyrauja lietaus vandenys (apie 60 proc.), natūraliai nuotėkis palyginti mažai reguliuojamas. Veiviržo svarbiausi intakai yra Ašva (kairysis, 48 km, 19 km<sup>2</sup>), Šalpė (kairysis, 38 km, 149 km<sup>2</sup>), Aisė (dešinysis, 25 km, 64 km<sup>2</sup>), Upita (kairysis, 16 km, 59 km<sup>2</sup>), Žvelsa (kairysis, 39 km, 132 km<sup>2</sup>), Mišupė (dešinysis, 26 km, 49 km<sup>2</sup>), Sausdravas (dešinysis, 25,5 km, 315 km<sup>2</sup>), Agluona (kairysis, 22 km, 76 km<sup>2</sup>), Skinija (kairysis, 21 km, 51 km<sup>2</sup>), Pala (kairysis, 20 km, 100 km<sup>2</sup>).

Minijos baseino nuotėkį dabar matuoja 2 hidrologijos stotys: Kartenos prie Minijos (veikia nuo 1924 m., baseino plotas 1 230 km<sup>2</sup>) ir Lankupių prie Minijos (veikia nuo 1871 m. 2600 km<sup>2</sup>).

Per metus Minijos baseine iškrinta apie 960 mm kritulių, apie 560–570 mm jų išgaruoja, taigi nuteka 41 proc. kritulių vandens. Į žiotis plukdomas upės vidutinis debitas yra apie 38,5 m<sup>3</sup>/s. Taigi, Miniją daugiausia maitina lietaus vandenys.

Silpniau drenuojamose tarpukalvių įlomėse susidarė didelės, bet seklios aukštapelkės (Repšaičių Tyras, Monstaičių Tyras ir kt. – Minijos–Luknos–Žvelsos–Jūros takoskyroje). Iš viso pelkėms tenka apie 5 proc. Minijos baseino ploto, o šlapioms (sausintinoms) žemėms – net 58 proc. upės baseino ploto. Minijos ir Tenenio santakoje plyti dar viena garsi pelkė – Aukštumalė (apie 30 km<sup>2</sup>), kurios durpių klodas net 3 m



gilesnis už dabartinį jūros lygį. Dar palyginti neseniai ir ši aukštapelkė garsėjo ežerokšnių kompleksais (ypač pietrytinėje dalyje), todėl, siekiant išsaugoti ir renatūruoti pelkinę ekosistemą, pasižymingą ežerokšnių kompleksais, savitomis biocenozėmis, retų ir nykstančių rūšių augalija bei gyvūnija paskelbta telmologiniu draustiniu.

Minijos baseine nėra didelių miestų, pramonės įmonių, todėl į jį patenka bene mažiausia buitinių ir pramoninių nuotekų teršalų (lyginant su kitų upių baseiniais). Pagal visus vandens kokybės kriterijus Minija priskirtina mažai užterštoms upėms, todėl jos vandeniu papildomos Klaipėdos vandenvietės. Į Miniją ir jos intakus plaukia neršti lašišos, šlakiai, žiobriai – švarų vandenį mėgstančios žuvis. Iš ichtiologų tirtų 16-os baseino upelių (1991), net 13-oje buvo aptikta šlakių reproduktorių, ypač daug jų buvo Veiviržo ir Žvelsos upeliuose. Minija yra svarbi lašišų nerštavietė, iš jos į jūrą kasmet sugrįžta apie 4 000–5 000 lašišų jauniklių (Švagždys, 1996).

Minijos vandens energiją naudojo malūnai, kurių nuo aukštupio iki Gargždų miesto buvo net 16, o prie intakų – apie 30. Daugelio malūnų užtvankos ir vandens ratai yra sunykę.

Minijos žemupyje ties Lankupiais atsišakoja Klaipėdos (Karaliaus Vilhelmo) kanalas. Sumanymas jį kasti gimė dar XVIII a. viduryje: kanalas ir pagilintas Minijos žemupys turėjo tapti saugia navigacine trasa, siejanti Nemuno žiotis su Klaipėda, aplenkiant audringas Kuršių marias. Kanalo, kuris buvo pavadintas karaliaus Vilhelmo vardu, ilgis siekė 24 km, plotis paviršiuje ir dugne – atitinkamai 28 ir 15 m, vidutinis gylis – 1,7 m. Statyba tęsėsi 10 m. (baigta 1873 m.). Kanalu galėjo plaukioti net 300 t talpos laivai. Dabar kanalas navigacijai nenaudojamas. Kanalą galima laikyti savarankišku hidrografiniu vienetu, nes juo vanduo srūva iš 96 km<sup>2</sup> baseino, esančio žemiau Minijos atsišakojimo.

Minijos baseine daug ypatingo gamtosaugos statuso teritorijų, upelių, upokšnių, ežerų, pelkių, kurie yra išsidėstę kraštovaizdžio, hidrografiniuose, ichtiologiniuose draustiniuose.

## 5 priedas

### Akmena-Dangė

Tarp Šventosios ir Minijos upynų įsispraudęs siauras Akmenos-Dangės baseinas (580 km<sup>2</sup>). Akmenos-Dangės ilgis 62,5 km, upė įteka į Kuršių marias, tiksliau – į Klaipėdos sąsiaurį;

Nuo versmių iki Kretingos ji vadinama Akmena, žemiau – Dane. Žemiau Kretingos ji patenka į platų senslėnį, kuriuo iš šiaurės atsirūva dešinysis intakas Tenžė. Šiuo senslėniu Dane tapusi Akmena teka iki Klaipėdos priemiesčių. Vagos nuolydis sumažėja iki 0,025 proc., o pačiame žemupyje – net iki 0,007 proc.; išplatėjusi iki 40–50 m, upė vingiuoja po plačią salpą, yra pakankamai gili (1–3 m, o žiotyse – iki 7 m), todėl į ją gali įplaukti ir didesni laivai. Akmena-Dangė yra V kategorijos upė (Jablonskis ir kt., 1991), jos didžiausi intakai – Eketė (kairysis intakas, ilgis 23 km, baseino plotas 96 km<sup>2</sup>), Šlaveita (dešinysis intakas, ilgis 13 km, baseino plotas 58 km<sup>2</sup>) ir Tenžė (dešinysis intakas, ilgis 21 km, baseino plotas 55 km<sup>2</sup>). Akmenos aukštupį pertvėrusios dvi aukštos užtvankos, už kurių išsilieję Tubausių ir Padvarių tvenkiniai. Eketės upelyje įrengtas Laužemių tvenkinys (Jablonskis ir kt., 1991). Akmenos energiją ilgą laiką naudojo ir Kretingos vandens malūnas, pastatytas 1917 m.

Akmenos-Dangės baseino nuotėkį apibūdina Tubausių ir Kretingos vandens matavimo stočių sukaupti duomenys. Tubausių VMS (baseino plotas 196 km<sup>2</sup>) veikė nuo 1945 m. iki 1990 m., Kretingos VMS (292 km<sup>2</sup>) veikusi nuo 1949 m. buvo uždaryta 1959 m. Nuo 1992 m. Kretingos VMS vėl atidaryta. Akmenos-Dangės vidutinis metų debitas žiotyse turėtų būti apie 7,6 m<sup>3</sup>/s, o nuotėkio tūris per metus – apie 0,24 km<sup>3</sup>. Kaip ir kitose Baltijos pajūrio upėse, Akmenoje-Dangėje dažni lietaus poplūdžiai (didžiausius debitus pavasarį upė plukdo vidutiniškai tik kas treči metai). Lietaus vanduo ties Tubausiais sudaro net 67 proc. jos metų nuotėkio, o sniego tirpsmo ir požeminiai vandenys – atitinkamai 26 proc. ir 7 proc. (Barisas, 1972).

Akmenos-Dangės baseiną vakaruose nuo jūros skiria mažų, bet savarankiškų upelių – Ošupio (ilgis – 5,4 km, baseino plotas – 7,5 km<sup>2</sup>), Ražės (ilgis – 18 km, baseino plotas – 63 km<sup>2</sup>), Rikinės (ilgis – 6,4 km, baseino plotas – 24 km<sup>2</sup>) ir Cypos (ilgis – 6 km, baseino plotas – 7,8 km<sup>2</sup>) baseinėliai. Piečiau Akmenos-Dangės Lietuvos pajūrio upių baseine yra upė – Smeltalė (ilgis – 20,9 km, baseino plotas – 124 km<sup>2</sup>).

**Kuršių marios**

Baltijos jūros pietrytinės dalies gėlavandenė lagūna, priklausanti Nemuno upių baseino rajonui. Bendras Kuršių marių plotas siekia 1584 km<sup>2</sup>. Lietuvai priklauso šiaurinė (vadinama Krantu) ir dalis centrinės Kuršių marių akvatorijos (413 km<sup>2</sup>) (vadinama Vidmarėmis), likusioji marių akvatorija (1171 km<sup>2</sup>) priklauso Kaliningrado sričiai (Rusijos Federacija). Kuršių marios yra negilus, lėkštas baseinas. Vidutinis gylis – 3,8 m, didžiausias – 5,8 m. Šiaurinė dalis sekliausia (1,5–2 m gylio), vietomis – tik 0,6–1,0 m gylio. Bendras marių kranto ilgis – 324 km.

Iš viso į marias įteka 25 upės ir upeliai. Didžiausia upe Nemunu – į marias atiteka 98 proc. viso vandens tūrio, dėl to Kuršių marių aplinkos būklė labiausiai priklauso nuo Nemuno nuotėkio ir jo vandens kokybės. Dėl besikaupiančių nešmenų rytinis marių krantas plečiasi. Nemuno deltos formavimosi intensyvumas siekia 2 km per 100 metų. Į Kuršių marias per metus suteka 23 km<sup>3</sup> vandens, tačiau egzistuoja dideli vandens prietakos skirtumai (nuo 14 iki 33 km<sup>3</sup> per metus). Vanduo mariose pasikeičia 4,5 karto per metus, arba kas 81 dieną (Gailiūšis ir kt., 2001). Marių vandens lygis priklauso nuo gėlo ir jūrų vandens prietakos, vėjo krypties ir stiprumo, atmosferos slėgio. Formuojasi sezoninė Kuršių marių vandens lygio kaita: pavasarį aukščiausias, vasarą artimas jūros lygiui ir rudenį vėl aukštesnis (Žaromskis, 1996). Klaipėdos sąsiauryje vandens lygis per metus kinta iki 241 cm.

Vidutinė daugiametė Kuršių marių temperatūra lygi 8,5°C. Vasarą ji vidutiniškai pakyla iki 18,4°C, o kartais daugiau nei 25°C. Žiemą ledo danga susidaro vidutiniškai gruodžio mėn. Ledo danga išsilaiko apie 110 dienų. Klaipėdos sąsiauro akvatorijoje ledo danga beveik nesusidaro. Kuršių marių vandens druskingumas siekia 0,8 prom., tačiau daugiau kaip 15 metų stebima vandens druskėjimo tendencija. Vanduo druskėja kai pučia vakarų krypties vėjas ir susidaro patvanka. Jūros vanduo skverbiasi tolyn į marių pietines akvatorijas. Ties Juodkrante vandens druskingumas yra apie 5–6 prom. ir tai yra 2–3 promilėmis mažiau, nei Baltijos jūros priekrantėje (Lietuvos gamtinė geografija, 2013).

Nemuno upių baseinui priskiriama Nemuno upės baseino dalis, Pajūrio upių baseino dalis (išskyrus Šventosios ir Bartuvos upių baseinus), Kuršių marių dalis ir Baltijos pakrantės vandenys. Pagal Bendrąją Baltijos jūros vandens direktyvą, Baltijos jūros Lietuvos akvatorijoje išskiriamos dvi dalys: atvira jūra ir tarpiniai vandenys.

Lietuvoje yra daugiau kaip 6000 natūralios kilmės ežerų, didesnių nei 0,1 hektaro, o jų bendras plotas siekia 914 km<sup>2</sup>. Lietuvoje yra 2 850 ežerų, kurių plotas didesnis nei 0,5 ha. 150 ežerų tenka 2/3 viso ežerų ploto (Kilkus, 2005).

Vienintelis limaninės arba jūrinės kilmės ežeras Lietuvoje – tai Krokų lanka, kuri susiformavo Minijos sąnašomis atskyrus Kuršių marių įlanką. Krantai žemi, smėlėti, šiaurinėje dalyje užpelkėję. Priklauso Nemuno deltos regioniniam parkui. Seklus ežeras dalį vandens nutekina į Minijos baseiną (Purvalankiu), o kitą – bevarde protaka į Atmatą. Krokų lanka pagal plotą 19-tas ežeras Lietuvoje (787,8 ha), didžiausias gylis – 2,5 m.

## 2020 m. eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandenu kelių sąrašas

Eil. Nr.	Vandens telkinio Pavadinimas	Eksploatuojamas ruožas			Navigacija		
		Pradžia ir pabaiga	Ilgis (km)	Garantiniai matmenys: gylis/plotis/ posūkio spindulys (m)	Trukmė (paros)	Pradžia	Pabaiga
1.	Nemuno upė	Druskininkai – Liškiava	11,0	0,75/20/250	175	2020 05 01	2020 10 22
2.	Nemuno upė	Žemaitkiemis – Birštonas	20,0	0,75/20/250	175	2020 05 01	2020 10 22
3.	Kauno Algirdo Brazausko hidroelektrinės (Kauno HE) tvenkinys	Birštonas – Kauno HE ir atšaka į Rumšiškės	63,0	1,20/35/250	175	2020 05 01	2020 10 22
4.	Nemuno upė	Kauno krovinių prieplauka – Jurbarkas ir Kauno žiemos vidaus vandenu uosto akvatorija	88,3	1,20/30/250	213	2020 04 09	2020 11 07
5.	Nemuno upė	Jurbarkas–Atmatos žiotys ir Uostadvario žiemos uosto akvatorija	126,0	1,50/40/350	213	2020 04 09	2020 11 07
		Atšaka į Kalnėnus	1,0	1,20/10/160	175	2020 05 01	2020 10 22
6.	Kuršių marios	Atmatos upės žiotys – Klaipėdos valstybinis jūrų uostas ir atšaka į Nidą	65,3	1,50/50/500	213	2020 04 09	2020 11 07
7.	Kuršių marios	Nidos uostas – Lietuvos Respublikos valstybės siena	4,0	1,50/50/500	213	2020 04 09	2020 11 07
8.	Mituvos kanalas	Mituvos kanalo žiotys – Jurbarko krovinių prieplauka	1,0	1,50/20/150	213	2020 04 09	2020 11 07
9.	Neries upė	Vilniaus miesto ribose 160,0–170,5 km	10,5	0,75/20/160	175	2020 05 01	2020 10 22
10.	Neries upė	Neries upės žiotys – Kauno pilis	0,5	1,20/25/200	175	2020 05 01	2020 10 22
11.	Nevėžio upė	Nevėžio upės žiotys – 10,5 km	15,5	0,75/20/160	175	2020 05 01	2020 10 22
12.	Minijos upė	Minijos upės žiotys – Lankupiai	19	1,20/20/160	175	2020 05 01	2020 10 22
13.	Karaliaus Vilhelmo kanalas	Minijos upė – Drevernos upė	16,0	1,20/20/160	175	2020 05 01	2020 10 22
14.	Drevernos upė	Karaliaus Vilhelmo kanalas – Dreverna	1,9	1,20/20/160	175	2020 05 01	2020 10 22
<b>Iš viso:</b>			<b>443,0</b>				

Saltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>, 2020.

## Šiuo metu eksploatuojamų vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių ruožai

Eil. Nr.	Paviršinis vandens telkinys	Ruožo pradžia ir pabaiga	Ilgis (km)	Vidaus vandenų kelių matmenys		
				Gylis (cm)	Plotis (m)	Posūkio spindulys (m)
1.	Skirvytės upė	Ištakos iš Nemuno upės–žiotys	9	150	20	160
2.	Akmenos-Dangės upė	Žiotys–4,3 km nuo žiočių	4,3	150	20	160
3.	Šyšos upė	Žiotys–Šilutės stacionari vidaus vandenų prielauka	5	150	20	160
4.	Galvės ežeras	Prielauka Pilies saloje–Užutrakis	4	75	20	160
5.	Kuršių marios	37-as navigacijos ženklas–Skirvytės upės žiotys	14	150	35	500
6.	Kuršių marios	Juodkrantė–Dreverna	7,3	120	25	160
7.	Kuršių marios	Dreverna–Ventė	19,7	100	25	160
<b>Iš viso:</b>			<b>63,3</b>			

Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>, 2020 m.

**Projektiniai vidaus vandenų kelių matmenys. LR Susisiekimo ministro įsakymo „Dėl vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklių patvirtinimo“ 2009 m. lapkričio 25 d. Nr. 3-600 priedas**

Paviršinis vandens telkinys	Ruožo pradžia ir pabaiga	Vidaus vandenų kelių matmenys			
		Ilgis (km)	Gylis (cm)	Plotis, (m)	Posūkio spindulys (m)
Valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai					
Nemuno upė	Juodosios Ančios upės žiotys–Birštonas	188	75	20	250
Kauno hidroelektrinės tvenkinys	Birštonas–Kauno hidroelektrinė ir atšaka į Rumšiškės	63	150	35	250
Nemuno upė	Kauno hidroelektrinė–Kauno krovinių prieplauka	12,5	115	25	250
Nemuno upė	Kauno krovinių prieplauka–Jurbarkas ir Kauno žiemos uosto akvatorija	87,8	140	30	250
Nemuno upė	Jurbarkas–Atmatos upės žiotys ir Kalnėnų bei Uostadvario uostų akvatorijos	127	150	40	350
Kuršių marios	Atmatos upės žiotys–Klaipėdos valstybinis jūrų uostas ir atšaka į Nidą	65,3	150	50	500
Kuršių marios	Nidos uostas–Lietuvos Respublikos valstybės siena	4	150	50	500
Mituvos kanalas	Mituvos kanalo žiotys–Jurbarko krovinių prieplauka	1	150	20	150
Minijos upė	Minijos upės žiotys–Lankupiai	19	150	20	160
Neries upė	Neries upės žiotys–Jonava	41	120	25	200
Neries upė	Jonava–Vilnius	132,5	75	20	160
Nevėžio upė	Nevėžio upės žiotys–Kėdainiai	57	75	20	160
Karaliaus Vilhelmo kanalas	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas–Minijos upė	22	150	20	160
Dreverno upė	Karaliaus Vilhelmo kanalas–Dreverno upė	1,9	120	20	160
Iš viso:		822			
Vietinės reikšmės vidaus vandenų keliai					

Skirvytės upė	Ištakos iš Nemuno upės – 15-as valstybės sienos ženklas Skirvytėje	9,7	150	20	160
Akmenos-Dangės upė	Žiotys–Liepų g. tiltas	4,3	150	20	160
Akmenos-Dangės upė	Liepų g. tiltas–Klaipėdos miesto teritorijos riba	8,5	150	12	160
Šyšos upė	Žiotys–įėjimas į Šilutės uostą	5	150	20	160
Galvės ežeras	Prieplauka Pilies saloje–Užutrakis	4	75	20	160
Kuršių marios	37-as navigacijos ženklas–15-as valstybės sienos ženklas Skirvytėje	10,7	150	35	500
Kuršių marios	Juodkrantė–Dreverna	7,3	120	25	160
Kuršių marios	Dreverna–Ventė	19,7	100	25	160
Nevėžio upė	Skongalio užtvanka–Kėdainių geležinkelio tiltas	2,3	75	20	160
Iš viso:		71,5			
Perspektyviniai vidaus vandenų keliai					
Zaraso ir Zarasaičio ežerai	Zaraso, Zarasaičio ežerai	-	75	20	160
Jūra	Žiotys–tiltas per Jūros upę kelyje Jurbarkas–Mikytai	7	75	20	160
Elektrėnų tvenkinys		-	75	20	160

Šaltinis: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>, 2020 m.

## Įregistruotų vidaus vandenų uostų sąrašas

Eil. Nr.	Įregistravimo data	Uosto pavadinimas ir adresas	Uosto paskirtis	Uosto steigėjo vardas, adresas, įmonės kodas, tel., faks.	Uosto valdytojo vardas, adresas, įmonės kodas, tel., faks., el. paštas	Uosto kapitonas
1.	2006 11 10	„Pilies jachtų“, Pilies g. 4, Klaipėda	Pramoginių laivų uostas	Akcinė bendrovė „Klaipėdos laivų remontas“, Pilies g. 4, Klaipėda, jm. k. 140355654, tel. 8-46-490 990	Akcinė bendrovė „Klaipėdos laivų remontas“, Pilies g. 4, Klaipėda, jm. k. 140355654, tel. 8-46-490 990, e.p.vilius@ports.lt	Vilius Bartusevičius  Tel. 8650 20450
2.	2007 02 08	„Kauno žiemos vidaus vandenų“,  Raudondvario pl. 113, Kaunas	Keleivinis, krovininis, mišrus	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322804, faks. 8-37-322844	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322804, faks. 8-37-322844, e.p.vandenskeliai@is.lt	Viačeslav Afonin  Tel. 8616 15549
3.	2007 02 08	„Uostadvario vidaus vandenų“, Uostadvario km., Šilutės raj.	Keleivinis, krovininis, pramoginių laivų	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322804, faks. 8-37-322844	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322804, faks. 8-37-322844, e.p.vandenskeliai@is.lt	Vidmantas Gabrielaitis  Tel. 8682 41297
4.	2008 02 14	„Nidos keleivinis vidaus vandenų uostas“, Naglių g. 14, Neringa – Nida	Tarptautinis keleivinis, pramoginių laivų	UAB "Neringos komunalininkas", Taikos g. 45, Neringa, jm. k. 152703524, tel. 8-46-952239, faks. 8-46-952817	UAB "Neringos komunalininkas", Taikos g. 45, Neringa, jm. k. 152703524, tel. 8-46-952239, faks. 8-46-952817, e.p.komunal@nerkom.lt	Karolis Atkočaitis  Tel. 8687 37500
5.	2015 07 07	"Smiltynės jachtų uostas", Smiltynės g. 25, Klaipėda	Keleivinis, pramoginių laivų, mišrus	Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, Liepų g. 11, Klaipėda, jm. k. 188710823, tel. 8-46-396-066, faks. 8-46-410-047	UAB "Smiltynės jachtų uosto operatorius" Smiltynės 25, Klaipėda jm.k. 302815782, tel. 8-616-72167, e.p.karolis@smiltynesjachtklubas.lt	Karolis Dobrovolskas  Tel. 8616 72167

Šaltinis: Lietuvos transporto saugos administracija (<https://ttsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/atestuotu-veiklu-sarasai>).

Nurodyta paskutinė informacijos atnaujinimo data: 2020 03 17.

## Įregistruotų vidaus vandenų komercinių prielaukų sąrašas

Eil. Nr.	Įregistravimo data	Prielaukos pavadinimas ir adresas	Prielaukos paskirtis	Prielaukos steigėjo vardas, adresas, asmens (įmonės) kodas, tel., faks.	Prielaukos valdytojo vardas, adresas, asmens (įmonės) kodas, tel., faks.
1.	2009 08 11	„Naujasis uostas“, Vilniaus al. 9, Druskininkai	Keleivinė ir pramoginių laivų	UAB „Euroлона“, Malūno g. 8, Rudnio km, Varėnos r. sav., im. k. 302554827, tel. 8-686-96776	UAB „Euroлона“, Malūno g. 8, Rudnio km, Varėnos r. sav., im. k. 302554827, tel. 8-686-96776
2.	2009 06 05	„Birštono stacionari“, Nemuno g. 14, Birštonas	Pramoginių laivų	BĮ Birštono miesto tvarkymo tarnyba, Jaunimo g. 3, Birštonas, im. k. 152835643, tel. 5-319-65770, faks. 8-319-60771	BĮ Birštono miesto tvarkymo tarnyba, Jaunimo g. 3, Birštonas, im. k. 152835643, tel. 5-319-65770, faks. 8-319-60771
3.	2009 09 15	„Zapyškio mobili“, Zapyškio mstl., Zapyškio sen., Kauno r.	Keleivinė ir pramoginių laivų	Kauno rajono savivaldybės administracijos Zapyškio seniūnija, Šviesos g. 18, Kluoniškių km, Kauno r., im. k. 188645051, tel. / faks. 8-37-542217	Kauno rajono savivaldybės administracijos Zapyškio seniūnija, Šviesos g. 18, Kluoniškių km, Kauno r., im. k. 188645051, tel. / faks. 8-37-542217
4.	2009 03 02	„Rusnės prielauka“, Šilutės r. sav., Rusnės sen., Rusnė	Keleivinė	Šilutės rajono savivaldybė, Dariaus ir Girėno g. 1, Šilutė, im. k. 111102445, tel. 8-441-79210, faks. 8-441-51517	Šilutės rajono savivaldybės administracija, Dariaus ir Girėno g. 1, Šilutė, im. k. 188723322, tel. 8-441-79210, faks. 8-441-51517
5.	2007 05 16	„Palangos tilto prielauka“, J. Basanavičiaus g., Palanga	Keleivinė	Palangos miesto savivaldybė, Vytauto g. 73, Palanga, im. k. 125196077, tel. 8-460-48705, faks. 8-460-40217	Palangos miesto savivaldybės administracija, Vytauto g. 73, Palanga, im. k. 125196077, tel. 8-460-48705, faks. 8-460-40217
6.	2006 10 19	„Kauno marių prielauka“, T. Masiulio g. 21, Kaunas	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui, laivų stovėjimui	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, im. k. 132090925, tel. 8-37 32 28 44, faks. 8-37 32 83 41	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, im. k. 132090925, tel. 8-37 32 28 44, faks. 8-37 32 83 41
7.	2009 07 28	„Minijos jachtų ir pramoginių laivų prielauka“, Minijos k. Kintų sen., Šilutės r.	Pramoginių laivų	Kintų buriavimo mėgėjų klubas „Marių burės“. Kintai, Šilutės r., im. k. 191888031, tel. 8-441-47230	Kintų buriavimo mėgėjų klubas „Marių burės“. Kintai, Šilutės r., im. k. 191888031, tel. 8-441-47230
8.	2009 05 18	„Kauno keleivinė prielauka“, Raudondvario pl. 107 C, Kaunas	Keleivinė	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, im. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, im. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341
9.	2011 06 29	„Jurbarko prielauka“, Nemuno g. 2, Jurbarkas	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui	Jurbarko rajono savivaldybės administracija, Dariaus ir Girėno g. 96; Jurbarkas, im. k. 188713933, tel. 8-477-70153, faks. 8-477-70166	Jurbarko rajono savivaldybės administracija, Dariaus ir Girėno g. 96; Jurbarkas, im. k. 188713933, tel. 8-477-70153, faks. 8-477-70166
10.	2006 10 26	„Kauno krovininė prielauka“, H. ir O.	Laivų švartavimui, krovinių	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, im. k.	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113,



		Minkovskių g. 41A, Kaunas	pakrovimui - iškrovimui	132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341	Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341
11.	2007 02 08	„Nidos keleivinė priepilauka“, Naglių g. 16, Neringa	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui, laivų stovėjimui	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341
12.	2008 07 16	„Raudonė“, Raudonė, Jurbarko r.	Keleivinė	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090926, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090926, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341
13.	2008 10 08	„Druskininkų stacionari keleivinė priepilauka“, Nemuno krantinė, Druskininkai	Keleivinė	BĮ Druskininkų savivaldybė, Vilniaus al. 18, Druskininkai, jm. k. 111100394, tel. 8-313-55355, faks. 8-313-55376	Uždaroji akcinė bendrovė "Druskininkų Gelmė", V. Kudirkos g. 45, Druskininkai, tel. / faks. 8-313-53393
14.	2008 11 21	„Mituvos stacionari“, Nemuno g. 8, Jurbarkas	Pramoginių laivų	BĮ Jurbarko rajono savivaldybės administracija Dariaus ir Girėno g. 96, Jurbarkas, jm. k. 188713933, tel. / faks. 8-447-70166	BĮ Jurbarko rajono savivaldybės administracija Dariaus ir Girėno g. 96, Jurbarkas, jm. k. 188713933, tel. / faks. 8-447-70166
15.	2010 04 08	„Šilutės stacionari vidaus vandenų priepilauka“, Uosto g. 9, Šilutė	Mišri	UAB „Šilutės vandens turizmo centras“, jm. k. 302332851, Kintai, Šilutės raj. tel. / faks. 8-441-47339	UAB „Šilutės vandens turizmo centras“, jm. k. 302332851, Kintai, Šilutės raj. tel. / faks. 8-441-47339
16.	2010 06 15	„Kulautuvos mobili“ Kulautuvos mstl., Nemuno dešinysis krantas	Keleivinė ir pramoginių laivų	BĮ Kauno rajono savivaldybės administracijos Kulautuvos seniūnija, jm. k. 188645247, Poilsio g. 5, Kulautuva, Kauno r., tel. 8-37-543223, faks. 8-37-543323	BĮ Kauno rajono savivaldybės administracijos Kulautuvos seniūnija, jm. k. 188645247, Poilsio g. 5, Kulautuva, Kauno r., tel. 8-37-543223, faks. 8-37-543323
17.	2010 10 22	„Vilkijos mobili“, dešinysis Nemuno upės krantas, Vilkija, (prie Vydūno al.)	Pramoginių laivų	BĮ Kauno savivaldybės administracijos Vilkijos seniūnija, jm. k. 188646534, Kauno g. 37, Vilkija, Kauno raj., tel. 8-37-556332, faks. 8-37-55677	BĮ Kauno savivaldybės administracijos Vilkijos seniūnija, jm. k. 188646534, Kauno g. 37, Vilkija, Kauno raj., tel. 8-37-556332, faks. 8-37-55677
18.	2007 09 20	„Kauno motorlaivių priepilauka“, R. Kalantos g. 120, Kaunas	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui, laivų stovėjimui	VĮ "Kauno motorlaiviai", R. Kalantos g. 120, Kaunas, jm. k. 135472759, tel. 8-37-339713	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, jm. k. 132090926, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341
19.	1998 01 09	„Rusnaitė“ Nemuno deltos regioninio parko direkcija	Laivų švartavimui ir saugojimui	Nemuno deltos regioninio parko direkcija, Lietuvininkų g.10, Šilutė	Nemuno deltos regioninio parko direkcija, Lietuvininkų g.10, Šilutė
20.	2003 08 13	„Ventės turizmo centras“, Šturmų km.	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui	UAB „Ventės turizmo centras“	UAB „Ventės turizmo centras“
21.	2004 09 24	„Ventainė“, Ventės km., Kintų sen., Šilutės r.	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui	Šarūnas Laužikas, Ventės km. Šilutės raj.	Šarūnas Laužikas, Ventės km. Šilutės raj.
22.	2005 01 28	„Dreverna“, Drevernos km., Klaipėdos r.	Krovinių pakrovimui - iškrovimui, keleivių	UAB „Kuršių marios“, jm. kodas – 163311567, Drevernos km., Šilutės raj., tel. 8-46-421018	UAB „Kuršių marios“, jm. kodas – 163311567, Drevernos km., Šilutės raj., tel. 8-46-421018

			įlaipinimui ir išlaipinimui		
23.	2014 03 26	„Kauno Žalgirio Jachtklubas“, R. Kalantos g. 124, Kaunas	Mišri	BJ-UAB "Kauno Žalgirio jachtklubas", R. Kalantos g. 124, Kaunas, įm. k. 110643241, tel. 8-698-71786	BJ-UAB "Kauno Žalgirio jachtklubas", R. Kalantos g. 124, Kaunas, įm. k. 110643241, tel. 8-698-71786
24.	2016 06 21	"Senoji priepilauka Nr. 2", Kaunas	Keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui	UAB "Nemunas Travel", Taikos pr. 95-41, LT-50449 Kaunas, įm. k. 300855810, tel. 8-609-86020, 8-686-53660	UAB "Nemunas Travel", Taikos pr. 95-41, LT-50449 Kaunas, įm. k. 300855810, tel. 8-609-86020, 8-686-53660
25.	2016 11 02	„Marvelės“ Užnemunės g. 5, Kaunas	Krovininė	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, įm. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“, Raudondvario pl. 113, Kaunas, įm. k. 132090925, tel. 8-37-322844, faks. 8-37-328341
26.	2018 06 27 LTSA direktoriaus įsakymu Nr. 2BE-38 nuo 2020-01-23 sustabdytas priepilaukos registracijos galiojimas	Linos Budrytės vidaus vandens komercinė priepilauka,  Upaičio g. 44, Minijos km., Kintų sen., Šilutės raj.	Laivų švartavimui, stovėjimui, keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui	Lina Budrytė, Upaičio g. 44, Minijos km., Kintų sen., Šilutės r., tel. 8685 76885	UAB "Simlina", Klaipėdos g. 9, Priekulė, įm.k. 177379980, tel. 8685 76885

Šaltinis: Lietuvos transporto saugos administracija (<https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/atestuotu-veiklu-sarasai/iregistruotu-vidaus-vandenu-komerciniu-priepilauku-sarasas>). Nurodyta paskutinė informacijos atnaujinimo data: 2020 03 17.

## Paveikslų, lentelių ir priedų sąrašas

### PAVEIKSLAI

- 1 pav. Lietuvos Pajūrio žemumos kraštovaizdžio struktūra.
- 2 pav. Vidutinis metinis kritulių kiekis Lietuvoje.
- 3 pav. Akmens amžiaus luotas, rastas Šventojoje 2015 m.
- 4 pav. Vienas ankstyviausių žvejų burvaltės Kuršių mariose atvaizdų.
- 5 pav. Kuršių marios ir įplauka į jas ties Mėmeliu Luko Janseno Waghenaer'io 1585 m. portulane.
- 6 pav. Ranka pieštas laivo piešinys Kuršių mariose apie 1650 metus.
- 7 pav. Lietuviškos vytinės Nemune ties Kaunu XIX a.
- 8 pav. 1738 m. miesto ir pilies įtvirtinimų planas.
- 9 pav. Berbomų ir Simpsonų medienos uostai rytiniame marių krante kariniame švedų žemėlapyje.
- 10 pav. Privačių pirklių medienos uostai rytiniame marių krante 1841 m. žemėlapyje.
- 11 pav. Ruošiamas šienas plukdymui valtimi Karaliaus Vilhelmo kanalu.
- 12 pav. Ventės rago švyturys.
- 13 pav. Valtis prieplaukoje ties Tauralaukiu, XX a. pirmoji pusė.
- 14 pav. Garlaivių maršrutai Kuršių mariose, XX a. pirmoji pusė.
- 15 pav. Iškylautojai, atplaukę garlaiviu, kopia į Kuršių nerijos kopą.
- 16 pav. Iš žvejų valtės perduodamas paštas į garlaivį „Cranz“ Kuršių mariose.
- 17 pav. Turgus Šilutėje. Šyšos krante priešvartuotos suplaukusios marių valtės.
- 18 pav. Būriavimo varžybų dalyviai Klaipėdos jachtklubo sportinio sezono atidarymo metu 1949 m.
- 19 pav. 2007 m. šoninio skenavimo sonaru KU žvalgytas Kuršių marių plotas tarp Nidos ir Ventės rago.
- 20 pav. 2007 m. KU ekspedicijos metu dugne aptiktų objektų vietos Kuršių marių dugne tarp Nidos ir Nemuno žiočių.
- 21 pav. Nuskendęs laivas (kairėje) ir valtis (dešinėje) tarp Nidos ir Ventės. Sonarinė nuotrauka.
- 22 pav. Trosai su inkarais Kuršių marių dugne tarp Nidos ir Ventės. Sonarinė nuotrauka.
- 23 pav. 10-ies paslaugų teritorinis pasiskirstymas Lietuvoje pagal apskritis 2019 m.
- 24 pav. Turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas Klaipėdos apskrityje 2006 m. ir 2010 m.
- 25 pav. Turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas Klaipėdos apskrityje 2019 m.
- 26 pav. Klaipėdos miesto ir jo apylinkių, Kuršių nerijos šiaurinės dalies kelių geografija.
- 27 pav. Klaipėdos rajono, pamario ir pietinės dalies kelių geografija.
- 28 pav. Kuršių nerijos pietinės dalies ir Šilutės rajono vakarinės dalies kelių geografija.
- 29 pav. Klaipėdos rajono pietinės dalies ir Šilutės rajono šiaurinės dalies kelių geografija.
- 30 pav. Nemuno deltos kelių geografija Šilutės rajone.
- 31 pav. Vidaus vandenų keliai Kuršių mariose ir Nemuno deltoje.
- 32 pav. Vidaus vandenų kelias nuo Nidos uosto iki valstybinės sienos.
- 33 pav. Vidaus vandenų kelias Minijos upėje.
- 34 pav. Vidaus vandenų kelias nuo Minijos upės iki Drevernos upės (Karaliaus Vilhelmo kanalas).
- 35 pav. Vidaus vandens kelias nuo Karaliaus Vilhelmo kanalo iki Drevernos (Drevernos upė).
- 36 pav. Eksploatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai.
- 37 pav. Farvateriai Kuršių mariose.
- 38 pav. Prieplaukų ir uostų tinklas Kuršių marių regione.
- 39 pav. Klaipėdos Pramoginių katerių prieplauka.
- 40 pav. Klaipėdos Pilies uostas, piliavietės baseinas.
- 41 pav. Klaipėdos Pilies uostas, Dangės krantinės.
- 42 pav. Smiltelės mažųjų laivų prieplauka.
- 43 pav. Drevernos prieplauka.
- 44 pav. Įplauka į Drevernos prieplauką.
- 45 pav. Kintų prieplauka.
- 46 pav. Kintų prieplaukos slipas.
- 47 pav. Įplauka į Kintų prieplauką.
- 48 pav. Šturmų prieplauka.

- 49 pav. Ventainės prielauka.
- 50 pav. Ventės rago prielauka.
- 51 pav. Įplauka į Ventė-I prielauką ir slipas.
- 52 pav. Baidarininkas Ventė-I prielaukoje.
- 53 pav. Minijos jachtų ir pramoginių laivų prielauka.
- 54 pav. Povilų prielauka.
- 55 pav. Uostadvario vidaus vandenų uostas.
- 56 pav. Įplauka į Šyšos prielauką.
- 57 pav. Prišvartuoti laivai Šysoje ties įplauka į Šyšos prielauką.
58. pav. Rusnės prielauka I.
- 59 pav. Rusnės prielauka II.
- 60 pav. Rusnės prielauka III.
- 61 pav. Pakalnės prielauka I.
- 62 pav. Pakalnės prielauka I. Slipas.
- 63 pav. Pakalnės prielauka I.
- 64 pav. Pakalnės prielauka II.
- 65 pav. Pakalnės prielaukos II slipas ir kranas.
- 66 pav. Rusnės prielauka.
- 67 pav. Šilutės stacionari vidaus vandenų prielauka ir slipas.
- 68 pav. Nidos keleivinė prielauka.
- 69 pav. Privataus valdytojo administruojama Tarptautinio vidaus vandenų Nidos uosto šiaurinė dalis.
- 70 pav. Tarptautinis vidaus vandenų Nidos uostas su slipu.
- 71 pav. VĮ VVKD administruojama Tarptautinio vidaus vandenų Nidos uosto dalis.
- 72 pav. Preilos pontoninė prielauka ir slipas.
- 73 pav. Laikini privatūs lieptai Preiloje.
- 74 pav. Laikini privatūs lieptai Preiloje.
- 75 pav. Pervalkos prielauka I.
- 76 pav. Pervalkos prielauka II. Vaizdas iš išorės.
- 77 pav. Pervalkos prielauka II. Vidinis baseinas.
- 78 pav. Pervalkos molo pradžia. Dešinėje – apleistas slipas.
- 79 pav. Pervalkos molo galas.
- 80 pav. Pervalkos slipas prie molo pradžios.
- 81 pav. Pervalkos prielauka III.
- 82 pav. Pervalkos prielauka IV.
- 83 pav. Pervalkos prielauka V.
- 84 pav. Juodkrantės Ažuolyno prielauka.
- 85 pav. Juodkrantės Ažuolyno prielauka pučiant pietryči krypties vėjui 2017 m. gegužės mėn.
- 86 pav. Krantinė ties Juodkrantės Ažuolyno prielaukos molu.
- 87 pav. Krantinė su kranu, laiptais ir slipu šiauriau Juodkrantės Ažuolyno prielaukos.
- 88 pav. Juodkrantės prielauka.
- 89 pav. Juodkrantės prielaukos slipas.
- 90 pav. Gintaro įlanka.
- 91 pav. Gintaro įlanka.
- 92 pav. Smiltynės jachtklubas.
- 93 pav. Prielauka ties Lietuvos jūrų muziejaus administracijos pastatu (antrame plane).
- 94 pav. Prielauka ties paminklu „Albatrosas“.
- 95 pav. Prielauka tarp kavinės „Nerija“ ir Klaipėdos kurhauzo.
- 96 pav. Boforto skalė.
- 97 pav. Guminė valtis su stogu.
- 98 pav. Ledų sangrūdos piečiau Kiaulės Nugaros.
- 99 pav. Užšalusi Juodkrantės Gintaro įlanka.
- 100 pav. Škvalas Kuršių mariose.

- 101 pav. Viesulas Kuršių mariose.
- 102 pav. Gyliai ir seklumos ties Žirgų ragu.
- 103 pav. Esami (žalia spalva) ir rekomenduojami (raudona spalva) maršrutai Kuršių mariose.
- 104 pav. Rekomenduojami maršrutai tarp seklumų iš Pervalkos į Kintus.
- 105 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp seklumų iš Preilos į Šturmus ir Ventę.
- 106 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp Naglių rago ir Drevernos bei Svencelės.
- 107 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp Pervalkos ir Šturmų bei Ventės.
- 108 pav. Rekomenduojamas maršrutas, jungiantis farvaterį Nida–Rusnė su Vente.
- 109 pav. Rekomenduojamas maršrutas tarp Vingio kopos ir Kintų.
- 110 pav. Seklumos rytiniame Kuršių marių krante, piečiau Klaipėdos.
- 111 pav. Seklumos ties Ventės prieplauka.
- 112 pav. Nendrynai ties Šturmais.
- 113 pav. Nemuno deltos ženklavimo schema.
- 114 pav. Neinformatyvus navigacinių ženklų žymėjimas Vidaus vandenų kelių tinklapyje pateikiamame žemėlapyje.
- 115 pav. Detali navigacinė informacija žemėlapyje <http://map.openseamap.org/>.
- 116 pav. Klaidinantis pavienės kliūtis žymėjimas ties Rusnės tiltu per Atmatą VVKD tinklapyje žemėlapyje.
- 117 pav. Klaidingas Pakalnės upės įvardijimas „Naikupė“.
- 118 pav. Netaisyklingas ir neinformatyvus Kalvos seklumos žymėjimas.
- 119 pav. Nešvari farvaterio boja mariose.
- 120 pav. Gyliai Nemuno deltos upių žiotyse.
- 121 pav. Tiltas per Pakalnę.
- 122 pav. Tiltas per Atmatą ir elektros perdavimo linijos virš Atmatos.
- 123 pav. Navigaciniai ženklai informuojantys apie laivybos kliūtis Atmatoje – tiltą ir elektros perdavimo linijas.
- 124 pav. Kuršių mariose pastatyti žvejų tinklai.
- 125 pav. Padangos ir medinis kuolas Šyšos upėje.
- 126 pav. Nuskendę laivai ir seklumos tarp Nidos, Preilos ir Ventės rago.
- 127 pav. Elbingo apylinkių žemėlapis.
- 128 pav. Kruizai Mozūrijos ežeryne, Elbingo kanalo ir Žulavos kilpos.
- 129 pav. Vandens turizmas ir rekreacija Elbingo kanale.
- 130 pav. Maršrutas „Hansa Highlights“. Mėlyna spalva – plaukimas laivu, balta – važiavimas dviračiu.
- 131 pav. Vokiečių planuotojų sudarytas Kuršių marių žemėlapis keliautojams.
- 132 pav. Klaipėdos krašto bendras geografinis žemėlapis.
- 133 pav. Stambesnio mastelio topografinis žemėlapis.
- 134 pav. Vandens kelių topografinis planas Rasytėje (rus. *Rybačyj*).
- 135 pav. Vandens kelių topografinis planas Krante (rus. *Zelenogradsk*).
- 136 pav. Rytų Prūsijos sausumos ir vandens kelių žemėlapis.
- 137 pav. Kelionių jūra reklama nuo Kylio iki Klaipėdos.
- 138 pav. Klaipėdos ir Gargždų topografinis žemėlapis 1938 m.
- 139 pav. Kuršių nerijos ir Nemuno deltos topografinis žemėlapis 1938 m.

## LENTELĖS

- 1 lentelė. Apgyvandinimo paslaugų pasiskirstymas regione.
- 2 lentelė. Maitinimo įmonių pasiskirstymas.
- 3 lentelė. Kitų turizmo sektoriaus paslaugų pasiskirstymas.
- 4 lentelė. Mažųjų laivų skaičius savivaldybėse pagal nustatytus klasterius.
- 5 lentelė. Atvykstamojo tarptautinio turizmo rodiklių dinamika Lietuvoje 2014–2018 m.
- 6 lentelė. Turistų skaičius pagal apgyvendinimo įstaigų duomenis.
- 7 lentelė. Išvestiniai vandens turistų skaičiai Lietuvoje 2014–2018 m.
- 8 lentelė. Viešbučių skaičius Klaipėdos regione 2015–2017 m.
- 9 lentelė. Numerių skaičius Klaipėdos regiono viešbučiuose 2015–2017 m.
- 10 lentelė. Vietų skaičius Klaipėdos regiono viešbučiuose 2015–2017 m.

- 11 lentelė. Apgyvendintų turistų skaičius Klaipėdos regiono viešbučiuose 2015–2017 m.
- 12 lentelė. Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centro turistų srautų duomenys 2015–2019 m.
- 13 lentelė. Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro turistų srautų duomenys 2015–2019 m.
- 14 lentelė. Neringos turizmo informacijos centro turistų srautų duomenys 2016–2019 m.
- 15 lentelė. Šilutės rajono turizmo informacijos centro turistų srautų duomenys 2015–2019 m.
- 16 lentelė. Turizmo teritoriniai arealai Klaipėdos miesto pakrantėse.
- 17 lentelė. Turizmo teritoriniai arealai Klaipėdos rajono pakrantėse.
- 18 lentelė. Turizmo teritoriniai arealai Šilutės rajono pakrantėse.
- 19 lentelė. Turizmo teritoriniai arealai Neringos pakrantėse.
- 20 lentelė. Upių vandens turizmo arealai Klaipėdos rajone.
- 21 lentelė. Upių vandens turizmo arealai Šilutės rajone.
- 22 lentelė. Svarbiausi gamtos, istorijos ir kultūros paveldo objektai.
- 23 lentelė. Išvestiniai vandens turistų skaičiai Lietuvoje 2014–2018 m.
- 24 lentelė. PEST analizė strateginių veiksmų vandens turizmo plėtotei Kuršių marių regiono savivaldybėse.
- 25 lentelė. PEST analizė vandens turizmo plėtros Kuršių marių regiono savivaldybėse.
- 26 lentelė. Laivybos veiksmų klasifikacija.
- 27 lentelė. Vidaus vandens kelių priežiūros išlaidos.
- 28 lentelė. Informantų susisteminti atsakymai.

## PRIEDAI

- 1 priedas. Lietuvos Pajūrio žemumos kraštovaizdžio struktūra.
- 2 priedas. Draustiniai, rezervatai, Natura 2000 buveinės.
- 3 priedas. Vandens nuotėkis. Lietuvos upės.
- 4 priedas. Minija.
- 5 priedas. Akmena-Dangė.
- 6 priedas. Kuršių marios.
- 7 priedas. Lietuvos ežerai.
- 8 priedas. 2020 m. eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašas.
- 9 priedas. Šiuo metu eksploatuojamų vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių ruožai.
- 10 priedas. Projektiniai vidaus vandenų kelių matmenys. LR Susisiekimo ministro įsakymo „Dėl vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklių patvirtinimo“ Nr. 2009 m. lapkričio 25 d. Nr. 3-600 priedas.
- 11 priedas. Įregistruotų vidaus vandenų uostų sąrašas.
- 12 priedas. Įregistruotų vidaus vandenų komercinių prieplaukų sąrašas.