

Linus Naujokaitis  
VGTV Architektūros fakulteto Architektūros katedros docentas,  
LAS Vilniaus skyriaus pirmininkas,  
UAB „Formatas A1“ direktorius, projektų vadovas, architektas

Vilnius, 2018 m. kovo 27 d.

### **Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Konceptija**

Organizatorius: Klaipėdos miesto savivaldybės administracija;

Rengėjas: UAB „Urbanistika“, UAB „Sweco Lietuva“;

Projekto numeris: Nr. U-1262;

Rengimo etapas: Bendrųjų sprendinių formulavimas (konceptija);

Byla I tomas;

Metai – 2018 m.;

Nagrinėjama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija ir jai gretimos bei funkciškai susietos priemiestinės zonos (Klaipėdos rajono seniūnijos ar jų dalys);

Planuojama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija.

### **Bendrosios nuostatos**

Ekspertinio vertinimo tikslas – išnagrinėti Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo koncepcijos ir vėliau sprendinių medžiagą bei pateikti architektūrinės (urbanistinės) dalies ekspertinį vertinimą. Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano koncepcijos vertinimas nėra detalus smulkmeniškas pateikto dokumento nagrinėjimas papunkčiui. Vertinimas – tai apibendrintas siūlomų esminių konceptualių sprendinių nagrinėjimas, daromos išvados ir siūlymai tolimesniems dokumento rengimo procesui.

Koncepcijos rengimo išeities duomenys ir jų metodologinis naudojimas pakankami. Darbe pateikiamos atliktos esamos būklės analizės išvados, nurodomi veiksniai, kurie įtakojo į bendrojo plano keitimo koncepcijos kūrimo principus. Pateikiamos pagrindinės bendrojo plano koncepciją įtakančios esamos būklės įvertinimo išvados.

Aiškiai apibrėžti pagrindiniai rengiamo dokumento tikslai ir uždaviniai:

- Nustatyti pagrindines miesto plėtros kryptis;
- Sudaryti sąlygas subalansuotam miesto ir gretimų teritorijų sistemos funkcionavimui;
- Sudaryti sąlygas kompleksiskam Klaipėdos m. teritorijos vystymui;
- Sudaryti miesto centrų, viešųjų erdvių, želdynų, gyvenamųjų, pramoninių, uosto ir kitų teritorijų sistemą;
- Išsaugoti, plėtoti ir išryškinti kraštovaizdžio (miestovaizdžio) ypatumus;
- BP sprendiniais siekti stiprinti miesto kultūrinį tapatumą ir identitetą;
- Klaipėdos miesto ir Klaipėdos valstybinio uosto bei pramonės subalansuota raida;
- Suderinti miesto bendruomenės, investitorų ir miesto savivaldybės interesus.

Rengiamo dokumento tikslai ir uždaviniai atskleidžia miesto vystymo problematiką ir rodo apibendrintus problemų sprendimo kelius. Bendrojo plano keitimo koncepcijos sprendinių rengėjai suvokė jiems keliamus reikalavimus ir kryptingai vykdė bendrojo plano keitimo sąlygas, tačiau neišvystė labai sudėtingos bendrojo plano keitimo tematikos iki šiai ypatingai situacijai adekvataus lygio.

Pateikiami du koncepcijos variantai nėra lygiaverčiai. Iš esmės pateikiamas vienas (antrasis) koncepcijos variantas. Pirmasis tiesiog fiksuoja ir nagrinėja galiojančio miesto bendrojo plano sprendinius, kurie, pasikeitus teisinei ir ekonominei situacijai, šiandien nėra tokie aktualūs. Drįsčiau sakyti, kad galiojančio bendrojo plano sprendinių nagrinėjimas, pateikiant jį, kaip konceptualų variantą, yra tik esamos būklės ar galiojančio bendrojo plano monitoringo ataskaitos lygio dokumentas. Kyla klausimas, ar, turint iš esmės vieną miesto perspektyvinio vystymo modelio versiją, galima pasiekti reikiamą rezultatą ir gauti reikiamus atsakymus pasirenkant teisingą miesto

vystymo modelį. Juo labiau, kad antrasis koncepcijos variantas kardinaliai keičia miesto vystymo strategiją. Išorinio uosto vystymas esmingai pakeis miesto urbanistinę struktūrą bei sukurs rimtus ekologinius, gamtosauginius, kraštovaizdinius, socialinius bei kitus sisteminius miesto struktūrų pokyčius. Todėl šių pokyčių vertinimas turėtų būti žymiai platesnis ir gilesnis, nei tai atsispindi pateikiamoje koncepcijų medžiagoje.

Juo labiau, kad pagal LR Seimo 2015-06-11 nutarimu Nr. XII-1781 patvirtinto LR bendrojo plano dalies „Jūrinės teritorijos“ IV skyriaus sprendinius siūloma plėtoti proveržio kryptis 28.2.1 jūros aplinka: gamtiniai ištekliai ir akvakultūra, aplinkos apsauga ir krantotvarka, rekreaciniai ištekliai ir turizmas. Pateiktose koncepcijose trūksta konceptualių sprendinių minėtam proveržiui užtikrinti, trūksta koncepcijų palyginimo šiuo aspektu.

Pagal sprendinį 30.4 nurodyta: ...įrengti išorinį giliavandenį uostą Melnragėje arba Šventojoje..., pagal sprendinį 42. ...formuoti ir plėtoti dvi Rytų-Vakarų krypties urbanistinės integracijos ašis, siejamas ne tik su esamu Klaipėdos metropoliniu centru, bet ir su perspektyva Šventosios-Būtingės zonoje formotis papildomam plėtros centrui tuo atveju, jeigu čia būtų statomas išorinis giliavandenis uostas.

Be to, Vyriausybė nėra priėmusi sprendimo dėl Melnragės varianto, Uosto bendrojo plano sprendiniai nėra suderinti, paviešinti ir apsvastyti. Urbanistinio pagrindimo ir analizės, kad būtent miesto Bendrojo plano sprendiniai turi siūlyti išorinio uosto plėtrą, kuri neigiamai ir reikšmingai įtakos visą rekreacinį, turistinį potencialą jūros pakrantėje, nėra. Ypač tai aktualu konceptualiai apibrėžiant miesto vystymosi scenarijus su ir be išorinio uosto.

Šioje situacijoje, matyt, teisingiausia būtų nagrinėti ir lyginti miesto vystymo modelį su 2017-08-14 Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos Nr. T2-159 sprendimu pasirinkto Klaipėdos jūrų uosto pietinės plėtos (Antruoju) variantu ir modelį su išoriniu jūrų uostu Melnragėje (Bendrojo plano keitimo koncepcijos Antrasis variantas). Palyginimas su pasenusiais galiojančio Bendrojo plano sprendiniais neduoda koncepcijų kokybiško įvertinimo ir suliginimo, nėra aiškūs miesto raidos skirtumai su ir be išorinio uosto. Ypač ryškūs jie būtų rekreacijos ir turizmo sektoriuje.

Tai yra esminis vertybinis koncepcijos kokybės vertinimas.

## **Išorės struktūra**

Pateikiamos atliktos išorės struktūros esamos būklės analizės išvados, nurodomi veiksniai, kurie akivaizdžiai įtakoja bendrojo plano keitimo koncepcijos kūrimo principus:

- Uosto ir pramonės aptarnavimo koridoriai suskaidė miestą į segmentus;
- Uosto teritorija nepriklauso savivaldybei. Uosto teritorija išnaudojama neefektyviai;
- Didelio rekreacinio potencialo miesto teritorija patenka į KNNP teritoriją;
- Labai aktyvi artimos priemiestinės zonos (Klaipėdos rajono) įtaka miesto vakarinės dalies magistralinio kelio A13 perimetre. Miesto „dienos gyventojų“ skaičius padidėja 16 tūkst. gyventojų.

Miesto išorinė plėtra į rajoną ypatingai įtakoja miesto vystymąsi. Reikia pastebėti, kad išorinės plėtros procesas vyko natūraliai, labiau pasiturintys miestiečiai kūrė būstus rytinėje miesto pusėje, už miesto ribos, Klaipėdos rajono teritorijoje. Šiems gyvenamiesiems kvartalams kurtis padėjo labai patogūs naujai kuriamų teritorijų ryšiai su miesto centru ir kitomis darbo vietomis mieste. Daugeliu atvejų atstumas iki jų yra mažesnis nei tradicinių linijinio miesto struktūros gyvenamųjų rajonų, nusidriekusių iš šiaurės į pietus.

Užmiesčio gyventojai toliau sėkmingai naudojami miesto struktūrų teikiamomis naudomis. Tuo pačiu jie yra miestą kuriantis elementas. Miesto ribų keitimas yra tik formalus veiksmas, kuris negali keisti nusistovėjusių gyventojų darbo, socialinių ir kitų ryšių bei įpročių. Sukurtos naujos gyvenamosios teritorijos yra natūralus tam tikro periodo reiškinys, kuris sukūrė tam tikrą urbanistinę terpę miesto aglomeraciniame organizme ir ilgainiui taps natūralia jo dalimi.

Objektyvus miesto struktūros veiksnys ir kliuvinys yra uosto ir pramonės aptarnavimo koridoriai, kurie suskaidė miestą į segmentus. Ši problema išliks tol, kol nebus sutvarkyta ir sukurta pakankama susisiekimo su uostu ir pramonės rajonais ryšių infrastruktūra.

Uosto teritorijos maksimalus išnaudojimas yra esminis miesto darnaus vystymo principas. Suformavus anksčiau minėtus transporto ryšius ir optimizavus uosto ir pramonės



teritorijų naudojimą gali būti pasiektas maksimalus miesto struktūros pertvarkymo rezultatas, užtikrinantis aukščiausius gyventojų darbo ir gyvenimo kokybės rodiklius.

Iki šios dienos Smiltynė lieka atskirta ir specifinė miesto dalis. Konceptijos rengėjų teiginys, kad „ji yra mažai miestui apčiuopiamos naudos duodanti teritorija“, nėra visiškai korektiškas. Galima sutikti, kad VSTT planavimo dokumentai ir vystymo principai orientuoti tik į saugojimą ir jokių būdu ne į naudojimą, uždaro šias galimybes. Reikia pripažinti, kad ši KNNP teritorija miesto ribose iš esmės nevystoma, nors istoriškai praeito šimtmečio pradžioje ir vėliau ji buvo viena patraukliausių miesto rekreacinių zonų. Būtina siekti, kad ši miesto dalis taptų integrali ir tenkintų rekreacinius miesto ir ne tik poreikius.

### Urbanistinė struktūra

Gyventojų tankio parametrai yra pakankami, teigia bendrojo plano koncepcijų rengėjai. Tačiau gyventojų tankio svyravimai atskirose miesto dalyse akivaizdūs. Nurodomas optimalus 90 gyv./ha gyventojų tankio rodiklis, tačiau tai tik miesto centro ir kai kurių daugiabučių gyvenamųjų kvartalų rodiklis. Vienbučių namų kvartaluose gyventojų tankis tesiekia vos 30 gyv./ha. Visos šios teritorijos apibūdinamos, kai naudojamos neefektyviai. Toks problemos pateikimas orientuotas tik į ekonominius problemos aspektus, tačiau visiškai nevertina gyvenimo kokybės, socialinės aplinkos aspektų. Vadovaujantis tokia logika, galima teigti, kad Lietuvoje efektyvūs tik atskiri kvartalai Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos ir dar keliuose miestuose. Laikas imtis nagrinėti, pavyzdžiui, skandinavišką dispersiškai užstatytų teritorijų vystymo urbanistinę patirtį ir problemą nagrinėti ne vien ekonominiu finansiniu aspektu „neapsimoka, neefektyvu“. Yra daugybė kitų parametrų, išplaukiančių iš žmogaus socialinių ir net psichologinių poreikių.

Miesto atskirtis nuo Kuršių marių ir jūros išlieka esminis miesto urbanistinės struktūros pertvarkymo uždavinys. Bandymai įgyvendinti funkcinis ir vizualinius ryšius iš miesto link marių pasiekiami sunkiai. Visgi, palaipsniui sutariama ir miestas artėja prie vandens Danės upės žiotyse, tačiau kitose miesto dalyse procesas vyksta vangiai. Nagrinėjamas koncepcijos antrasis variantas siūlo žymiai platesnius veiksmus siekiant priartinti miestą prie „vandens“. Jei esami miesto savivaldybės veiksmai (variantas Nr. 1) sukūrė miesto proveržį prie vandens istorinėje miesto dalyje, tai antrasis variantas siūlo „prasiveržti“ prie vandens II perkėlos, Senosios Smiltelės teritorijose ir piečiau Malkų įlankos. Tiek funkciniai, tiek vizualiniai miesto ryšiai su vandeniu yra esminiai urbanistinės struktūros pokyčiai randant balansą tarp uosto plėtros ir miesto žmonių rekreacinių, poilsio ant vandens ir netgi psichologinių „būti prie vandens“ poreikių.

Koncepcijoje labai trūksta ryšio tarp atskirų dalių, kurios rodytų dokumento kompleksiskumą svarstant variantus – tarp urbanistinės, paveldo, gamtinės. Neiškiriamos vertingos urbanistinės struktūros teritorijos, pažymėtos galiojančiame bendrajame plane. Kokia galima pakrantės urbanistinė koncepcija su išoriniu uostu, kiek reikia stiprinti želdynų rekreacinius plotus ir kaip išsaugoti gamtinį karkasą ar iki kokios ribos keisti – nėra aišku.

KNNP teritorija miesto ribose iš esmės stagnuoja, nors istoriškai praeito šimtmečio pradžioje ir vėliau ši teritorija buvo viena patraukliausių miesto rekreacinių zonų. Koncepcijos 2 variante pateikiamas tiesmukas formuojamų rekreacinių poilsio teritorijų, kuriose dominuoja gamtinė aplinka ruožai pagal visą marių ir jūros pakrantę. Ar nebūtų tikslinga Smiltynėje planuoti pocentrį su aiškiai išreikšta turizmo, aptarnavimo funkcija. Pateiktas vienodas ištisinis vakarinės ir rytinės pakrančių žymėjimas neatspindi specifikos, kur dominuoja gamtinė aplinka, o kur jau yra urbanizuotos struktūros.

Neišvystyta linijinės miesto centro struktūros idėja. Linijinė miesto urbanistinių struktūrų plėtra lygiagrečiai marių realizuojama, tačiau linijinio centro objektų vystymas atsilieka. Lokalūs centrai linijinės centro struktūroje neužtikrina ir neįtvirtina daugiacentrinės miesto plėtros idėjos. Atskiri miesto centro funkcijas atliekantys objektai nekuria miesto daugiafunkcinio centro struktūrų, kuria galima būtų pavadinti miesto centru.

Klaipėdos įvaizdžiui, erdvinei struktūrai ir siluetui reikšminga aukštybinių pastatų planavimo koncepcija. Būtina konceptualiai peržiūrėti Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007-06-28 patvirtinto specialiojo plano sprendinius. Tikslinga koncepcijoje konkrečiau nurodyti šių pastatų planavimo principus.



Didelis teritorinis rezervas mieste rodo didelį miesto teritorinį potencialą ir galimybę tankinti miestą siekiant maksimalių investicinę naudą rezultatų ir gražos. Miesto urbanizuojamų teritorijų plėtra teikia daug vilčių, tačiau jų išvystymas labai priklauso nuo sprendimų kokybės. Urbanistinę kokybę galima pasiekti tik kompleksškai valdant teritorijos plėtrą. Savivaldybė šiose naujai atidaromose urbanistinės plėtros teritorijose turėtų imtis griežtos planavimo ir procesų valdymo politikos, nepaleisti procesų neapibrėžtoms privačių investicijų iniciatyvoms. Šios teritorijos turi pasiekti visiškai kitą gyvenimo kokybės modelį lyginat su sovietmečiu užstatytais daugiabučių kvartalų teritorijomis. Čia reiktų kurti šiuolaikinį socialinių ir visuomeninių paslaugų tinklą, žaliųjų plotų ir viešųjų erdvių sistemas, užtikrinančias gyventojų rekreacinius, kultūrinius, socialinius ir visuomenės augimo poreikius. Šios teritorijos turi būti, kaip pavyzdinės tarpinės kokybiško gyvenimo ir modernių darbo vietų zonos, papildančios jau esamas miesto urbanistines struktūras.

Planuojant naujas teritorijas, būtina vertinti ir atsižvelgti į galiojančio BP sprendinių tęstinumą. Tokių pokyčių būtinybę reikia pagrįsti, kaip ir kodėl šiuose plotuose turės būti keičiami parengti TP dokumentai. Taip pat jau šioje stadijoje turi būti atliktas gamtinio ir urbanistinio karkaso suderinamumas, nebūti siūlomos užstatyti jau suplanuotos ar net miško teritorijos.

Darbe pateikiamos esminės bendrojo plano keitimo koncepcijos nuostatos:

- Suformuoti Didžiąją Klaipėdos aglomeraciją;
- Sukurti kokybiškus miesto transportinius ryšius įskaitant vandens transportą;
- Gyvenimo kokybė – tai esminis miesto bendrojo plano kūrimo principas;
- Investicijų pritraukimas.

Šios nuostatos visiškai atitinka miesto vystymo poreikius ir tendencijas. Tačiau esminis rengiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo aspektas yra miesto santykis su Klaipėdos valstybinio uosto ir pramonės teritorijų plėtra. Koncepcijos variantuose nėra pateikiamas atsakymas į šį esminį klausimą. Teikiamos nuorodos į rengiamą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrąjį planą, nepateikiant uosto plėtros poreikių gilesnio paaiškinimo, nepateikiant nuorodos į atliktus ar rengiamus tyrimus ar studijinius darbus, įrodančius uosto plėtros pasekmes. Manoma, kad tai yra silpnoji pateikiamų miesto bendrojo plano koncepcijų dalis. Neatsakius į esminį Klaipėdos nacionalinio jūrų uosto plėtros klausimą, nėra galimybių tęsti diskusijas.

Klaipėdos uosto plėtros užtikrinimas yra nacionalinis klausimas. Uosto svarba ir efektyvumas auga ir jį reikia skatinti bei užtikrinti. Svarbiausia čia rasti balansą. Jei mes ryžtamės atidaryti naujas uosto plėtros teritorijas Baltijos jūros akvatorijoje, tai vienareikšmiai turi būti išlaisvinamos esamos uosto teritorijos. Miesto proveržis prie marių ir jūros yra esminis rengiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinys.

## Išvados

1. Klaipėdos miesto ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros santykis yra esminis sprendžiant Klaipėdos miesto bendrojo plano koncepcijų variantų pasirinkimo klausimą.
2. Miesto linijinės struktūros vystymas išlieka esminis neginčijamas miesto erdvinio modelio kūrimo principas. Tačiau aglomeracinės struktūros gali reikšmingai papildyti miesto erdvinį modelį.
3. Istorinio miesto centro ir formuojamo linijinio miesto centro vystymas atitinka esminius Klaipėdos miesto plėtros poreikius ir bendruomenės siekius.
4. Miesto priemiesčiai ir toliau išlieka esminė miesto struktūros vystymo problema. Tačiau nereikia suvokti šią problemą, kaip esminę blogybę. Išsprendus šių teritorijų socialinės ir inžinerinės infrastruktūros problemas, sukūrus kokybiškų žaliųjų plotų ir viešųjų erdvių tinklą, užtikrinus pakankamus susisiekimo ryšius su miestu, šios teritorijos taps tam tikros socialinės grupės žmonių kokybiško gyvenimo teritorijos, išsidėsčiusios patogiu atstumu nuo miesto svarbiausių traukos taškų ir darbo vietų.
5. Ypatingą reikšmę miesto vystyme turi susisiekimo sistemos sprendiniai, leidžiantys užtikrinti gerus logistinius ryšius išorinės miesto struktūros su uosto ir pramonės teritorijomis bei geras ir komfortiškas miesto gyvenamųjų teritorijų.

6. Ypatingą svarbą turi miesto dalies, Smiltynės teritorijos naudojimas išsaugant vertybes, numatant aiškias plėtros galimybes bei rekreacinės infrastruktūros vystymą.

**Siūlymai tolimesniam dokumento rengimo procesui:**

1. Pateikti paaiškinimus dėl Klaipėdos miesto bendrojo plano koncepcijos atitikimo Lietuvos respublikos bendrojo plano dalies „Jūrų teritorijos“ sprendiniams.
2. Atsakyti į klausimą dėl išorinės uosto plėtros ir jo poveikio miesto struktūroms bei gamtinei ir rekreacinei aplinkai.
3. Pasirenkant miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos variantą, siūloma nagrinėti ir lyginti miesto vystymo modelį su 2017-08-14 Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos Nr.T2-159 sprendimu pasirinkto Klaipėdos jūrų uosto pietinės plėtos (Antruoju) variantu ir modelį su išoriniu jūrų uostu Melnragėje (Bendrojo plano keitimo koncepcijos Antrasis variantas).

Linas Naujokaitis

