

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

Klaipėdos miesto savivaldybės
tarybos

sprendimo Nr. .
priedas










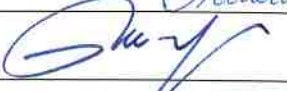

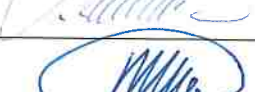
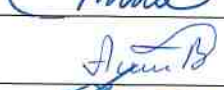


KLAIPĖDOS MIESTO TERITORIJOS BENDROJO PLANO KEITIMAS KONCEPCIJA



 URBANISTIKA

SWECO 

Planavimo organizatorius	KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS
Bendrojo plano rengėjas	UAB „URBANISTIKA“ UAB „SWECO LIETUVA“
Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas	KLAIPĖDOS MIESTO TERITORIJOS BENDROJO PLANO KEITIMAS
Projekto Nr.	U-1262
Teritorijų planavimo rūšis	KOMPLEKSINIS TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAS SAVIVALDYBĖS BENDRASIS PLANAS
Rengimo etapas	BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ FORMAVIMAS
Byla	BP KONCEPCIJA
Metai	2018 M.

Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas
UAB „URBANISTIKA“	Direktorius	Jonas Treinys	A 1669 ATP 1669	
	✓ Vyr. Architektė PV	Andželika Kažienė	ATP 1682	
	PDV	Saulius Motieka	A 609	
	✓ PDV	Margarita Ramanauskienė	A 702, 3345	
	✓ PDV	Vidualdas Valeika	3534	
	Geografė	Dalia Bagdonaitė		
	Architektė	Lina Panavaite	A 2185	
UAB „SWECO LIETUVA“	Prezidentas	Artūras Abromavičius		
	PDV	Eduardas Aloyzas Povilaitis	7675	
	PDV	✓ Ingrida Tomaševičienė	15606	
	Teritorijų planavimo specialistas	Remigijus Šimkus	A 1416	
	Inžinierius	Andrius Barauskas		
Finansų ekonomistas	Karolis Bliabas			

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Turinys

1	BENDRIEJI DUOMENYS	4
2	KLAIPĖDOS PLĖTROS KONCEPCIJOS KŪRIMO METODINIAI PRINCIPAI	6
3	BENDROSIOS KONCEPTUALIOS PROGNOZĖS IR RODIKLIAI	8
4	KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS BP KEITIMO KONCEPCIJA NR. 2.....	10
4.1	Išorės struktūra	10
4.1.1	Bendrojo plano koncepcijoje nustatomas Klaipėdos miesto išorinės struktūros modelis.....	10
4.1.2	Išorinės struktūros raidos preliminarūs sprendiniai.....	11
4.2	Miesto urbanistinė struktūra	12
4.2.1	Bendrojo plano koncepcijoje nustatytas Klaipėdos miesto plėtros modelis,.....	12
4.2.2	Miesto urbanistinės struktūros vystymo preliminarūs sprendiniai	13
4.3	Ekonominė aplinka ir darbo vietos	16
4.4	Socialinė infrastruktūra.....	17
4.5	Gamtinė aplinka	19
4.6	Nekilnojamasis kultūros paveldas	20
4.7	Susisiekimo sistema	22
4.8	Inžinerinė infrastruktūra	24
4.9	Miesto plėtros prioritetai iki 2050 m.....	26

1 BENDRIEJI DUOMENYS

Rengiamo teritorijų planavimo dokumento pavadinimas:

Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas

Teritorijų planavimo dokumento rūšis:

Savivaldybės lygmens bendrasis planas

Planuojama teritorija:

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija. Teritorijos plotas – 9795,39 ha.

Nagrinėjama teritorija:

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija ir jai gretimos bei funkciškai susietos priemiestinės zonos (Klaipėdos rajono savivaldybės seniūnijos ar jų dalys). Preliminarus nagrinėjamos teritorijos plotas – 29100 ha.

Planavimo organizatorius:

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius, adresas: Liepų g. 11, 91502 Klaipėda.

Teritorijų planavimo dokumento rengėjas:

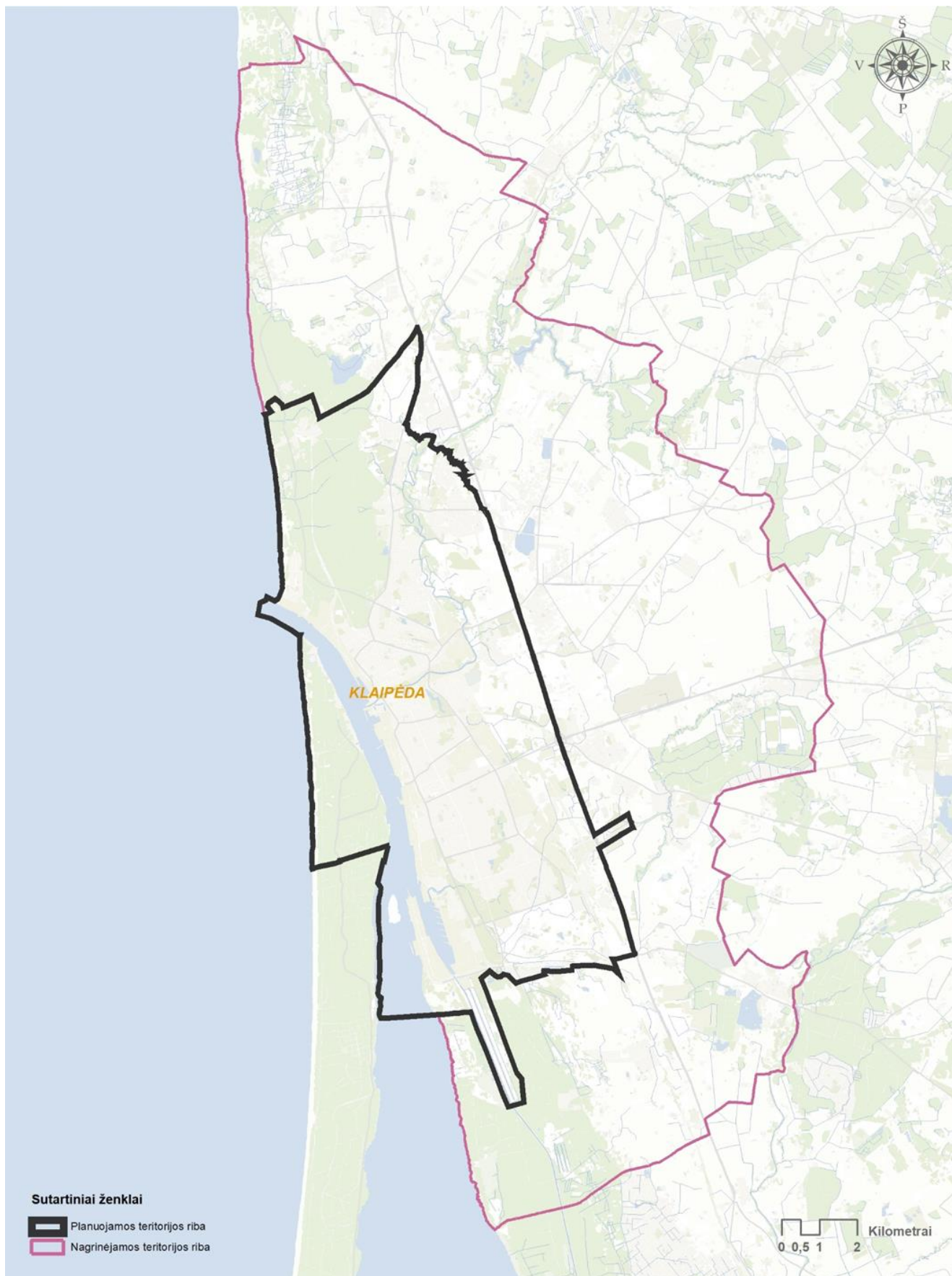
UAB „Urbanistika“ ir UAB „SWECO Lietuva“

Planavimo pagrindas:

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. vasario 19 d. sprendimas Nr. T2-16 „Dėl Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo pradžios ir keitimo tikslų nustatymo“; Klaipėdos miesto bendrojo plano stebėsenos ataskaitos (patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2014 m. lapkričio 27 d. įsakymu Nr. ADI-3587 ir aprobuota Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendimu Nr. T2-313) už 2007-2013 metus išvados ir rekomendacijos.

Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rengimo esminės nuostatos:

1. bendrojo plano rengimo etapai: parengiamasis, rengimo ir baigiamasis;
2. planavimo terminai: 2015–2018 metai;
3. atviras konkursas geriausiai urbanistinei idėjai atrinkti nerengiamas;
4. papildomi tyrimai, galimybių studijos atliekami vadovaujantis institucijų (pagal Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisyklės) išduotomis planavimo sąlygomis ir jose nurodytais reikalavimais;
5. teritorijos vystymo koncepcija (bendrieji sprendiniai) rengiama ir atliekamas nepriklausomas parengtos koncepcijos ekspertinis vertinimas;
6. planuojamos teritorijos funkcinio ir erdvinio vystymo kryptys nustatomos ir konkretizuoti bendrojo plano sprendiniai rengiami ne trumpesiam nei 10 metų laikotarpiui. Plano rengėjas numato nagrinėjamos teritorijos raidos kryptis iki 2050 metų ir parengia sprendinius planuojamai teritorijai iki 2030 metų;
7. bendrojo plano sprendiniai galioja neterminuotai arba tol, kol bus parengtas ir patvirtintas jį keičiantis to paties lygmens teritorijų planavimo dokumentas;
8. strateginio pasekmių aplinkai vertinimas atliekamas remiantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašu;
9. viešinimo procedūros atliekamos bendraja tvarka.



1.1 pav. Planuojama ir nagrinėjama teritorijos

2 KLAIPĖDOS PLĖTROS KONCEPCIJOS KŪRIMO METODINIAI PRINCIPAI

Lemiamas faktorius, išskiriantis Klaipėdą Lietuvos miestų kontekste, yra uosto ir miesto sąveika ir jos teritorinė išraiška. O tai ir yra esminė ir logiška bendrojo plano koncepcijos etape sprendžiama problema. Tai yra pagrindinė egzistencinė miesto idėja. Ne verslo idėja, kurią suprantame kaip verslo planą, o miestą telkianti, miesto, kaip socialinio reiškinių ir jo sąrangos idėja.

Klaipėdos miesto bendrojo plano rengimo laikotarpiu Klaipėdoje rengiamas ir valstybei svarbaus projekto statusą turinčio Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrasis planas. Šio plano planavimo organizatorius yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, o plano lygmuo prilygsta valstybės lygmens planui.

Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcija parengta detalizuojant Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2017 m. liepos 14 d. sprendimu Nr. T2-159 „Dėl pritarimo Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos variantui (teritorijos raidos alternatyvai)“ pasirinktą Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo raidos alternatyvą bei vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 4 straipsnio 4 dalimi, kuri nustato, kad valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai turi aukštesnę teisinę galią už savivaldybės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų sprendinius ir privalomai taikomi savivaldybėms rengiant, keičiant ar koreguojant savivaldybės lygmens ir vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentus, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2017-06-13 raštu Nr. 2-1846 „Dėl pritarimo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos bendrojo plano prioritetinei koncepcijai“ pasirinktą 4 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrojo plano raidos alternatyvą bei su jos įgyvendinimu susijusiais objektais Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje.

Kadangi miesto savivaldybė neturi svertų reguliuoti uosto teritorijos naudojimą, bendrojo plano conceptualūs variantai rengiami modeliuojant galimą uosto ir miesto teritorijų kolegialų santykį bei jų teritorijų išsidėstymą Kuršių marių akvatorijos ir urbanizuotų / urbanizuojamų Klaipėdos miesto zonų kontekste.

Pagal funkcinės struktūros bei architektūrinės / urbanistinės erdvinės kompozicijos elementų sandarą Klaipėdos miesto administracinė teritorija skirstoma į šias teritorijas:

- **Esamos užstatytos ir planuojamos užstatyti miesto teritorijos:**

- **Pagrindinis centras** (*pagrindinio centro zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*):
 - Esamas istorinis daigafunkcinis centras:
 - a) *Senamiesčio teritorija* (valstybės saugoma kultūros vertybė, u.k. 16075), saugoma ir tvarkoma vadovaujantis Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymu;
 - b) *Miesto istorinės dalies teritorija* (valstybės saugoma kultūros vertybė, u.k. 22012) – saugomi išlikusios vertingos urbanistinės struktūros kvartalai, jų užstatymo charakteris ir pastatų tipologija. Teritorija saugoma ir tvarkoma vadovaujantis Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymu;
 - Senamiesčiui ir istorinei miesto daliai morfologiškai artimos urbanistinės erdvinės sandaros teritorijos (gretimybės), orientuotos į vertingos urbanistinės struktūros kvartalus, jų užstatymo charakterį ir pastatų tipologiją.
 - Formuojamos naujos miesto centrų prieigos prie marių – daigafunkcinės pagrindinio centro ir uosto teritorijos.
- **Pocentriai** (*miesto dalies centro zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*):
 - Formuojamas linijinis miesto centras (išskirtinio linijinio užstatymo morfotipo pagrindinio centro zona)
 - Formuojami daigafunkciniai miesto centrai – perimetrinio centro užstatymo urbanistinė struktūra, kurioje išskiriamas prekybos, paslaugų, aptarnavimo, visuomeninių funkcijų prioritetas.
- **Konvertuojamos buvusios pramonės ir kitos teritorijos** (*intensyvaus užstatymo zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*), kuriose skatinama funkcijų įvairovė.
- **Esamos ir planuojamos intensyvaus ir vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamosios teritorijos** (*intensyvaus ir vidutinio užstatymo intensyvumo zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*):
 - Esami ir planuojami didelio ir vidutinio intensyvumo gyvenamosios statybos rajonai su visuomeninės, socialinės, aptarnavimo infrastruktūros ir darbo vietų plėtra.
- **Esamos ir planuojamos vidutinio ir mažo užstatymo intensyvumo gyvenamosios teritorijos** (*vidutinio ir mažo užstatymo intensyvumo zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*):

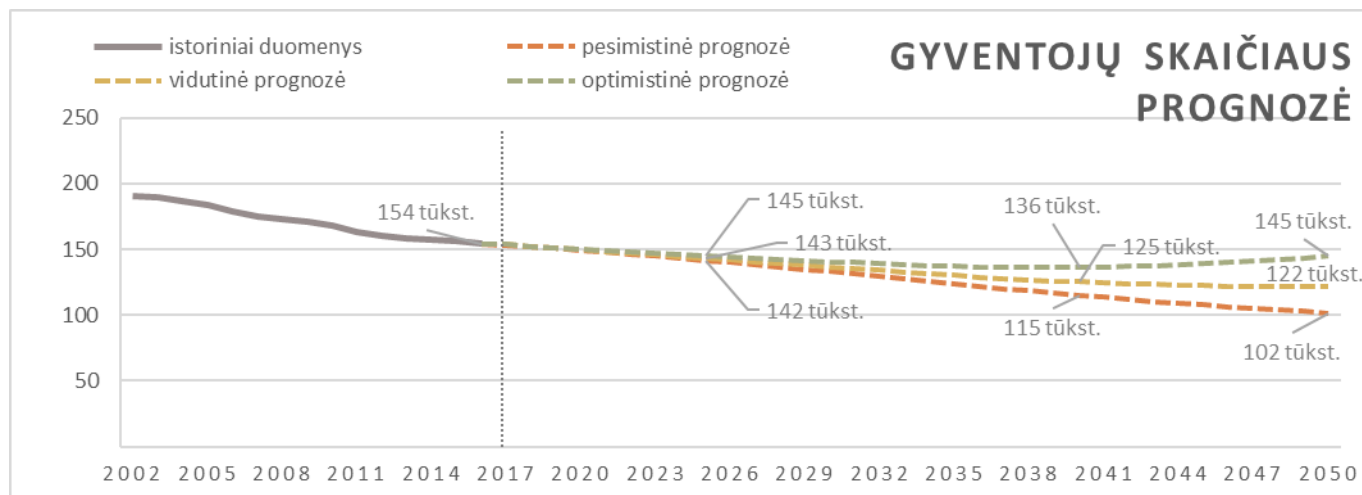
- Esami ir planuojami vidutinio ir mažo intensyvumo gyvenamosios statybos rajonai su visuomeninės, socialinės, aptarnavimo infrastruktūros ir darbo vietų plėtra;
- Mišrios paslaugų teritorijos - prioritetinės paslaugų teritorijos orientuotos į administraciją ir aptarnavimą (*paslaugų teritorijos pagal teritorijos naudojimo tipo klasifikatorių*).
- **Rekreacinės kurortinės teritorijos.** *Konceptualiai formuojamos rekreacinės teritorijos pagal kurortinių teritorijų atitikmenį (rekreacinės teritorijos pagal žemės naudojimo būdų klasifikatorių):*
 - Formuojamos rekreacinės poilsio teritorijos, kuriose dominuoja gamtinė aplinka, tvarkoma pajūrio zona (tame tarpe potencialios pajūrio ir pamario vietovės, siekiant kurortinės teritorijos statuso).
 - Rekreacinio naudojimo teritorijos su gamtos saugos prioritetu.
 - Formuojamos rekreacinės / sporto / poilsio / turizmo teritorijos ir kompleksai, kurios yra betarpiškame urbanistiniame audinyje.
 - Mišrios rekreacinės teritorijos su dideliu želdinių kiekiu, kuriose dominuoja gamtinė aplinka, siekiant kurortinės teritorijos statuso.
- **Specializuotų kompleksų daugiafunkcinės teritorijos** (*specializuotų kompleksų zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*) - perspektyvinės, kompaktiškai užstatytos teritorijos, skirtos visuomenės poreikiams, specializuotai socialinei, mokslo, susijusios gamybos, komercinei ir kt. veiklai.
- **Pramonės ir darbo vietų teritorijos** (*pramonės ir sandėliavimo zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*):
 - Mišrios pramonės teritorijos, orientuotos į gamybą, sandėliavimą, logistiką. Galima komercija ir paslaugos (be gyvenamosios statybos).
 - Paslaugų teritorijos - orientuotos į gamybą ir aptarnavimą be gyvenamosios statybos (*paslaugų teritorijos pagal teritorijos naudojimo tipo klasifikatorių*).
- **Inžinerinės infrastruktūros teritorijos** (*inžinerinės infrastruktūros zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*).
- **Sodininkų bendrijų teritorijos / inžinerinės infrastruktūros teritorijos** – *sodininkų bendrijų teritorijos, be galimybės pakeisti į gyvenamąją paskirtį.*
- **Uosto teritorijos** (*inžinerinės infrastruktūros zona pagal funkcinių zonų klasifikatorių*) - pagal technologinius principus ir verslo planus plėtojamos teritorijos: komunikaciniais koridoriais geležinkeliams, gatvėms, keliams ir inžineriniams tinklams bei daugiafunkcinės pagrindinio centro ir uosto teritorijos.
- **Žalieji plotai:**
 - Rekreacinių miškų teritorijos - rekreacinių miškų, miško parkų ir kitų tipų miškų teritorijos (*rekreacinių miškų zonos pagal funkcinių zonų klasifikatorių*).
 - Miškingos teritorijos su gamtos saugos prioritetu.
 - Atskirųjų želdynų teritorijos. Bendro naudojimo erdvių, želdynų - intensyviai ir ekstensyviai naudojami želdynai (*pagal funkcinių zonų klasifikatorių*).

Grafinėje dalyje pateikiamas prognozinis priemiestinės zonos apibendrintas teritorijos naudojimas, kuriame išskirtos esamos ir planuojamos gyvenamojo prioriteto teritorijos, paslaugų, atskirųjų želdynų teritorijos, mišrios pramonės ir infrastruktūros teritorijos orientuotos į gamybą, sandėliavimą ir logistiką su galima komercija ir paslaugomis be gyvenamosios statybos. Taip pat, nurodytas pagrindinis gatvių/kelių tinklas, susijęs su miesto urbanistinės struktūros pagrindinių gatvių tinklu ir visuomeninio transporto maršrutais.

3 BENDROSIOS KONCEPTUALIOS PROGNOZĖS IR RODIKLIAI

Grafinėje dalyje pažymėtos konceptualiai apibendrintos teritorijos. Atskiri sklypai ir smulkūs teritoriniai vienetai neakcentuojami. Konceptcijos sprendiniai parengti M 1:20000 ir į tikslesnį mastelį netransformuojami. Konceptcijos sprendiniai nepanaikina galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendinių. Konceptcijos sprendiniai nepanaikina žemės nuosavybės dokumentuose nurodytų žemės naudojimo būdų ir pobūdžių (rengiant naujus teritorijų planavimo dokumentus, galės būti nustatoma veikla pagal būsimus BP konkretizuotuose sprendiniuose nustatytus reglamentus arba paliekama veikla pagal nustatytą žemės nuosavybės dokumentuose).

Pagal optimistinę prognozę skaičiuojamas miesto gyventojų skaičius - 145 tūkst. gyventojų. Mėlynojo proveržio atveju – 190 tūkst. gyventojų.



3.1 pav. Klaipėdos miesto gyventojų skaičiaus prognozė iki 2050 m.

Miesto „dienos gyventojų“ skaičius įvertinant miestą įtakojančius artimos priemiestinės zonos - rajono gyventojus (dirbančius mieste ir besinaudojančius miesto socialine / aptarnavimo infrastruktūra, o gyvenančius priemiestyje), kuris skaičiuojamam laikotarpiui iki 2050 metų konceptualiai laikomas stabilium ir nebedidėjančiu dėl būsimos prioritėtinės mažo intensyvumo gyvenamosios statybos miesto, o ne priemiesčio teritorijų patrauklesnės plėtros – apie 16 tūkst. gyventojų.

Bendrujų sprendinių formavimo stadijoje yra priimta konceptuali nuostata - būtinybė sustabdyti miesto gyventojų vidinę migraciją į priemiestį, sukuriant jiems palankesnes sąlygas miesto teritorinėje erdvėje, kas jau turi būti deleguojama būsimo strateginio planavimo kompetencijai.

Papildomas miesto „dienos gyventojų“ skaičius, įvertinant turistų (3000 vietų viešbučiuose), svečių (6000) ir poilsiautojų (3000) kiekius – 12 tūkst.

Bendras skaičiuojamas miesto „dienos gyventojų skaičius“ neskaitant tranzitinio žmonių kiekio, esančio miesto teritorijoje, bet neįtakojančio jo techniniams ir ekonominiams rodikliams bei teritorinėms apimtims (bet darantis poveikį miesto transportiniams srautams ir jų dinamikai) yra – 145 + 16 + 12 = 173 tūkst. gyventojų.

Daugiaaukštės gyvenamosios statybos rajonų apgyvendinimo rodiklis skaičiuojamas 150 gyv./ha, o mažaukštės statybos rajonų – 30 gyv./ha.

Esamas gyvenamasis fondas Klaipėdos mieste yra 28,4 m²/1 gyv.

Planuojama, kad konceptcijos skaičiuojamam laikotarpiui iki 2050 m. šis rodiklis pagal Europos Sąjungos vidurkį turėtų išaugti iki 35,0 m²/1 gyv.

Dėl sprendinių konceptualumo ir planuojamos urbanistinės aplinkos raiškumo, konceptcijos sprendiniuose prioritėtinės gyvenamosios teritorijos pagal intensyvumą, o ne pagal gyvenamojo būsto nomenklatūrą (daugiabutė ar vienbutė) apibendrintai yra sugrupuotos į didelio intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijas ir mažo intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijas, kurių principinė sandara parodyta 3.2 pav.

Sprendinių konkretizavimo stadijoje šios teritorijos pagal apibrėžtus Nagrinėjamus rajonus bus optimaliai detalizuotos ir juose bus įvardintas galimų naudojimo funkcinių zonų spektras.

Mažo užstatymo intensyvumo teritorijos



Didelio užstatymo intensyvumo teritorijos



3.2 pav. Mažo ir didelio užstatymo intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijų principinė sandara

Esamas gyvenamojo fondo santykis tarp mažo ir didelio intensyvumo gyvenamosios statybos apimčių (vidutinio ir mažo intensyvumo bei intensyvaus ir vidutinio intensyvumo) yra 12/88, koncepcijos laikotarpiui iki 2050 m. planuojama pasiekti nominalios plėtros mažo ir didelio intensyvumo gyvenamosios statybos santykį (tik naujai gyvenamai statybai) – 20/80.

Taikomos apibendrintos urbanistinės normos naujai statybai:

- Ekstensyvi plėtra, kai mažo ir didelio intensyvumo gyvenamosios statybos santykis 30/70;
- Koncentruota plėtra, kai mažo ir didelio intensyvumo gyvenamosios statybos santykis 10/90;
- Nominali plėtra, kai mažo ir didelio intensyvumo gyvenamosios statybos santykis 20/80.

Siekiant sustabdyti miesto gyventojų vidinę migraciją į priemiestį, naujos statybos apimtis būtina didinti mažo intensyvumo užstatymo sąskaita. Planuojamu laikotarpiu iki 2050 metų yra realu siekti ir pasiekti nominalios plėtros rodiklį (20/80).

Pagrindiniai rodikliai:

• Savivaldybės teritorijos plotas	9795,39 ha
• Gyventojų skaičius 2015 m./2050 m.	154326 / 145000 gyventojų
• Gyvenamasis fondas 2015 m./2050 m.	4386,4 / 5075 tūkst.m ²
• Vidutinis metinis gyvenamojo fondo padidėjimas	20 tūkst.m ²
• 1 gyventojui tenka naudingojo ploto 2015 m./2050 m.	28,4 / 35,0 m ²
• Konvertuojamų teritorijų plotas	~ 263,9 ha
• Nerealizuotos galiojančiame bendrajame plane numatytos plėtros teritorijos	~ 1620,7 ha
• Laisvos (tinkamos plėtrai) teritorijos mieste rezervas (po planuojamo laikotarpio)	~ 481,6 ha

Gyvenamojo fondo prieaugis

• Gyvenamojo naudingo ploto 1 gyventojui prieaugis 2050 m.	6,6 m ²
• Bendras gyvenamojo naudingo ploto prieaugis	688,6 tūkst. m ²

Gyvenamojo fondo santykis

Gyvenamosios statybos santykis naujoms teritorijoms Klaipėdos mieste, %		Gyvenamojo ploto prieaugis, tūkst.m ²	
Mažo intensyvumo gyvenamoji statyba	Didelio intensyvumo gyvenamoji statyba	Mažo intensyvumo gyvenamajai statybai	Didelio intensyvumo gyvenamajai statybai
20	80	137,72	550,88

Prognozuojamas teritorinės plėtros poreikis

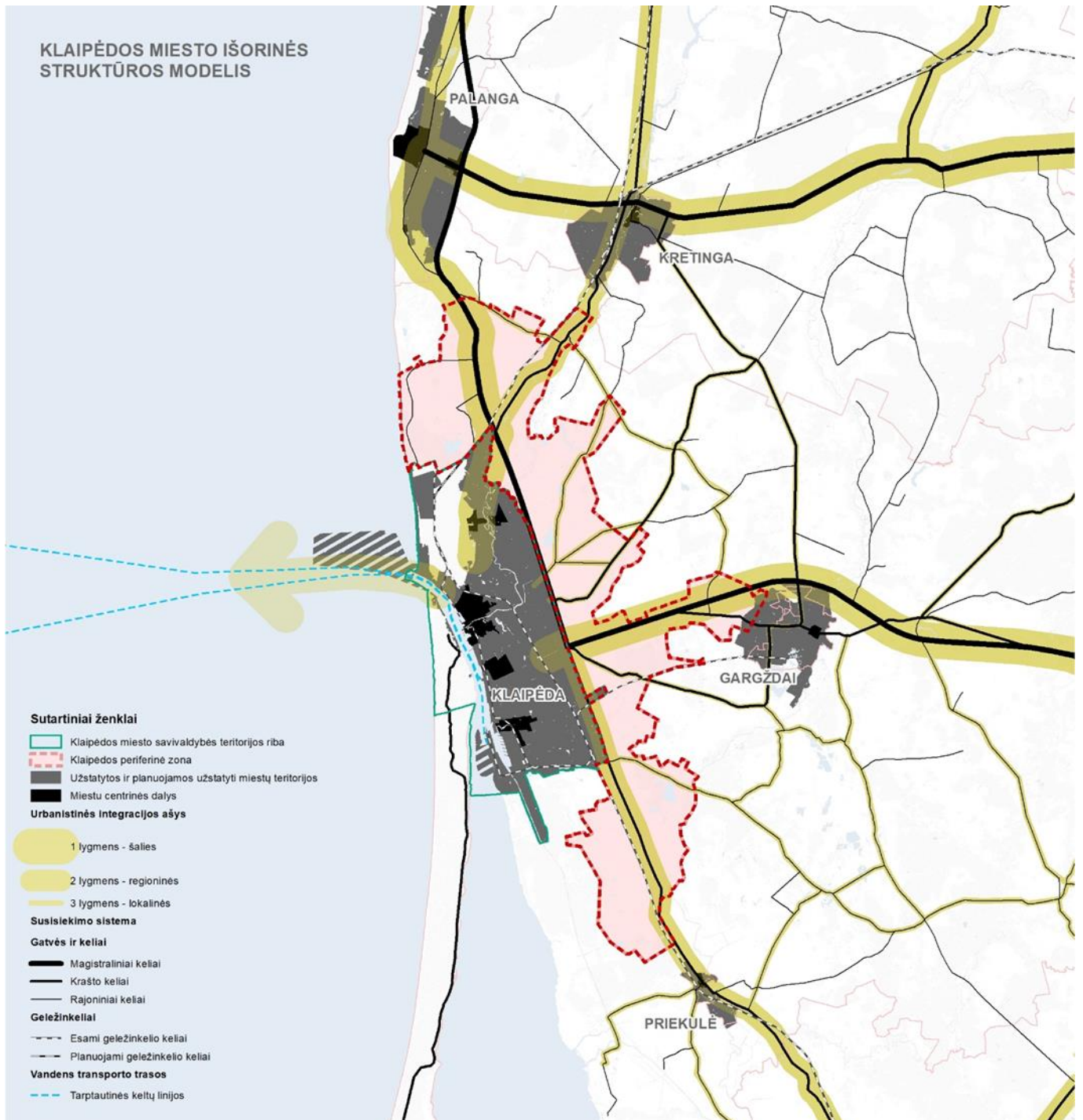
Mišrių didelio intensyvumo gyvenamosios statybos teritorinis poreikis	104,9 ha
Mišrių mažo intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijų poreikis	131,2 ha
Negyvenamosios statybos teritorijų poreikis (išskyrus pramonės teritorijas)	27,8 ha
Atskirųjų rekreacinių želdynų teritorinis poreikis	178,3 ha

4 KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS BP KEITIMO KONCEPCIJA NR. 2

4.1 Išorės struktūra

4.1.1 *Bendrojo plano koncepcijoje nustatomas Klaipėdos miesto išorinės struktūros modelis*

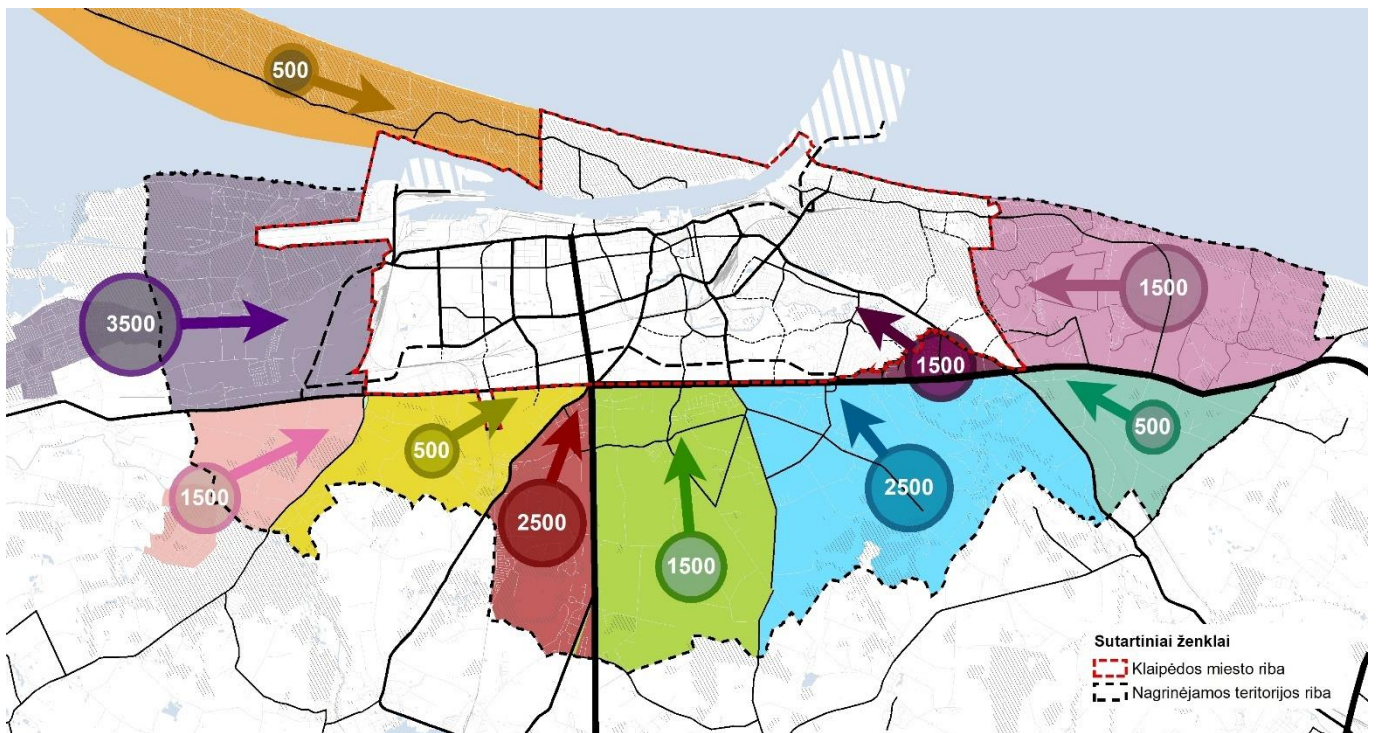
Klaipėdos miesto išorinė struktūra formuojama Klaipėdą plėtojant kaip regiono metropolinį centrą su aplink jį besivystančiais fiziniais, funkciniais ryšiais susietais satelitiniais miestais – Palanga, Kretinga, Gargždais, Priekule. Mažinama periferinės zonos plėtra skatinant nurodytų miestų vystymąsi, didinant investicijas, kuriant patogią infrastruktūrą, susisiekimą su Klaipėdos miestu kaip švietimo, mokslo, kultūros, paslaugų, patrauklių darbo vietų įvairovės, rekreacijos centru.



4.1 pav. Klaipėdos miesto išorinės struktūros modelis

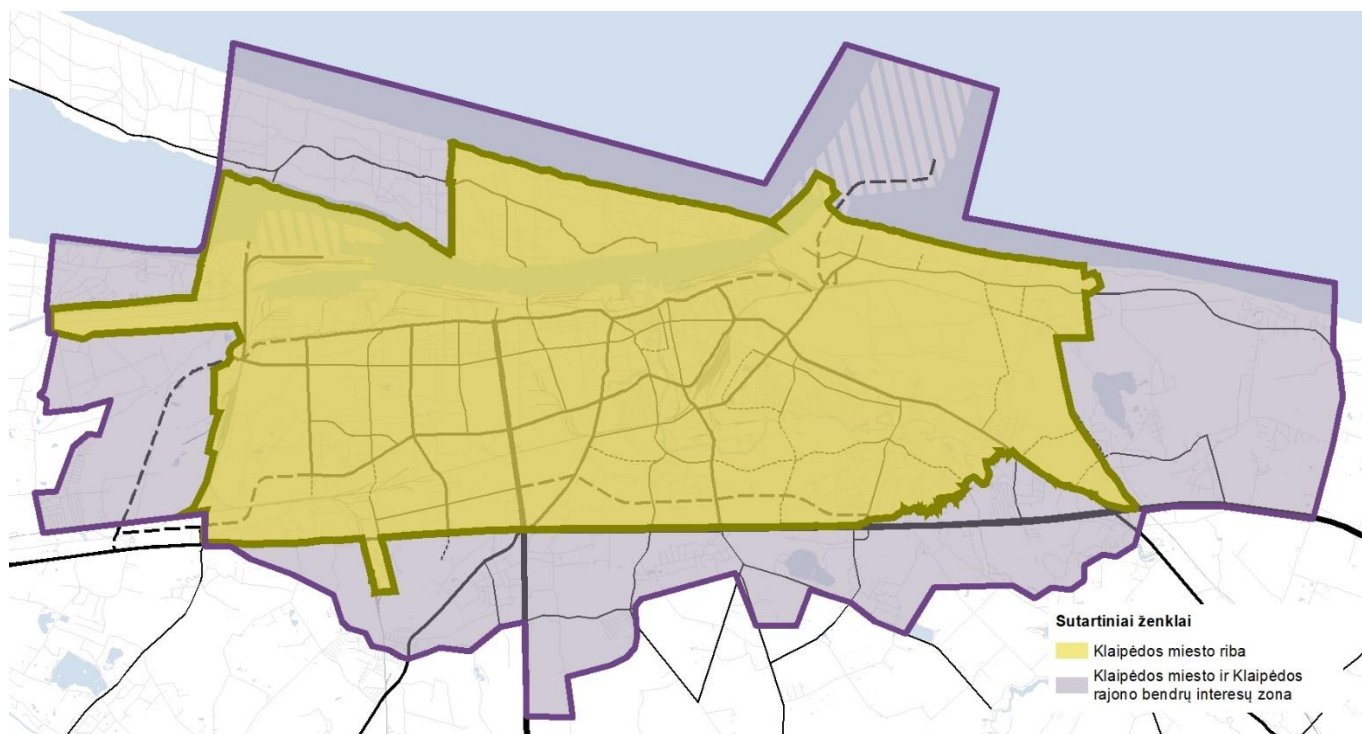
4.1.2 Išorinės struktūros raidos preliminarūs sprendiniai

- Klaipėdos miestas toliau plėtojamas kaip metropolinis pajūrio regiono centras.
- Regione galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais yra formuojama policentrinė urbanistinė struktūra kuriant intensyviais funkciniais ryšiais susietą miesto ir jo įtakos regiono centrų sistemą (plėtojami Palangos ir Kretingos miestai, Klaipėdos rajono lokalinis centras – Gargždai, kiti seniūnijų centrai: Priekulė, Kretingalė; stabilizuojant Klaipėdos periferinės zonos įtaką).
- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje, pietinėje Klaipėdos miesto pusėje, gali būti plėtojamos funkciniais ir fiziniiais ryšiais su Klaipėdos miestu (pagrindė uosto teritorija) susietos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai.
- Įvertinama artimo priemiesčio (miesto periferinės arba priemiesčio zonos) įtaka Klaipėdos miesto struktūriniais paraleliniais ryšiams su rytiniu perimetru (Klaipėdos rajono vakarinis frontas), kuriame gyvena ir Klaipėdos miesto „dienos gyventojais“ tampa papildomai apie 16000 žmonių iš priemiesčių, kuriuose šiuo metu yra geresnės ekonominės sąlygos asmeniniam būstui.



4.2 pav. Klaipėdos miesto išorinės priemiestinės zonos įtaka „dienos gyventojų“ pokyčiui

- Numatomos galimybės miesto ribų praplėtimui jūros akvatorijos sąskaita ir Klaipėdos rajono teritorijų sąskaita šiauriniame ir pietiniame miesto ribų ruožuose, kurie turi tiesioginį ryšį su planuojama miesto urbanistinės struktūros raida.
- Pagal realias fizines ir urbanistines sąsajas su periferine zona (tame tarpe ir Neringos savivaldybės šiaurinė dalis), įvertintos ir identifikuotos tikslesnės Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono bendrų interesų zonos ribos, kuriose vyksta patys ryškiausi, konkretūs ir integralūs miesto ir betarpiško priemiesčio procesai ne tik struktūrinėje, bet ir socialinėje-ūkinėje plotmėje.



4.3 pav. Klaipėdos miesto ir artimosios aplinkos bendrų interesų zona

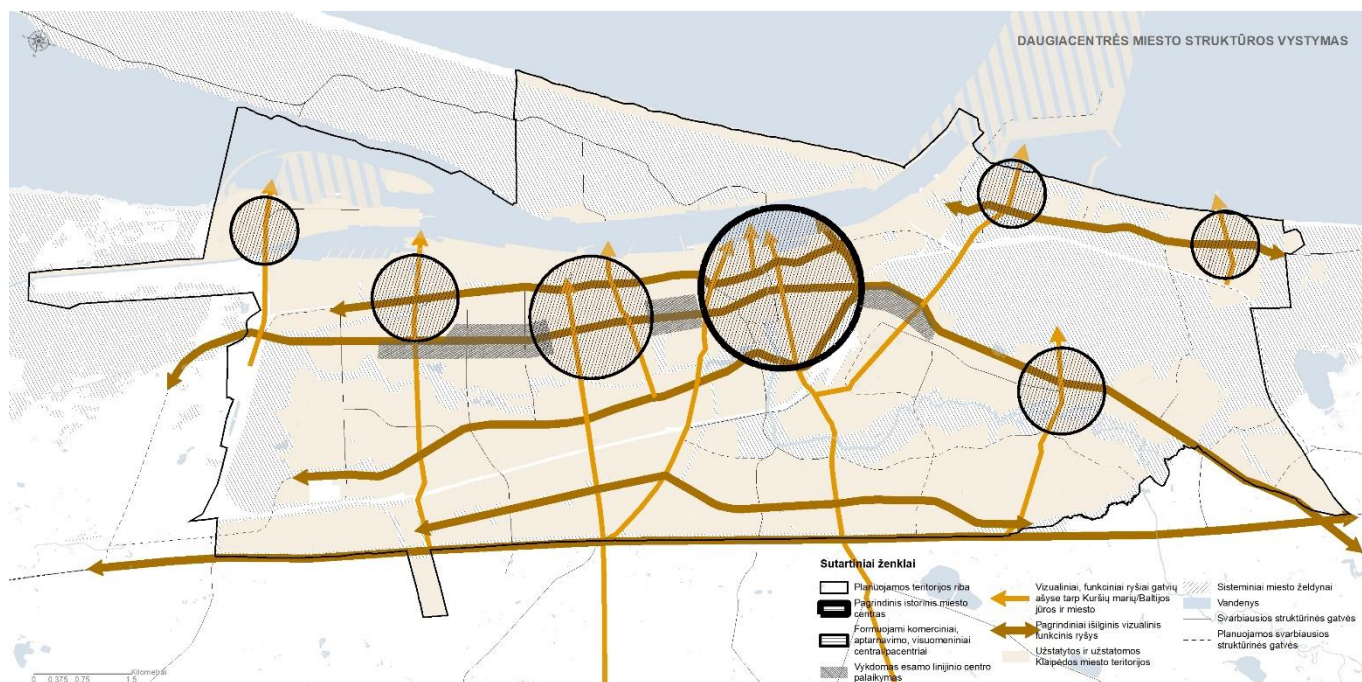
4.2 Miesto urbanistinė struktūra

4.2.1 Bendrojo plano koncepcijoje nustatytas Klaipėdos miesto plėtros modelis.

Modelis yra sukoncentruotas į esamos būklės analizės stadijoje identifikuotų probleminių arealų ir probleminių situacijų, lemiančių tolesnę logišką miesto raidą, nuoseklius įgyvendinimo principus ir metodikas.

Esama Klaipėdos miesto urbanistinė struktūra ir jos specifika lemia it tolimesnę nuoseklią miesto erdvinio bei funkcinio meridianinio plėtros modelio vystymo tendenciją. Atsižvelgiant į esamų, naujai besiformuojančių ir būtinų plėtoti urbanistinei struktūrai pagerinti reikalingų mazgų specifiką, siūlomas daugiacentrės, pilnai pajėgios aptarnauti visas miesto teritorijas, struktūros modelis, vystant ne dvi, bet penkias paralelines meridianines ašis, įskaitant ir Klaipėdos – Palangos plentą. Tokiu būdu yra struktūriškai ir funkciškai aktyvinamas rytinis miesto teritorijos pakraštys. Tiek teritoriniai, tiek socialiniai veiksniai užtikrins stabilumą sprendžiant vidinę gyventojų migraciją, kuri šiuo metu yra labai aktyvi artimiausiose Klaipėdos rajone esančiose priemiesčio zonose. Tokiu būdu galima tikėtis eliminuoti dabartinį plėtros vakuumą šiaurės rytų perimetre.

Numatomas modelis orientuotas į vidinę kokybinę miesto plėtrą, kurio pagrindinis prioritetas yra esamos urbanistinės struktūros tobulinimas. Plėtojant Klaipėdos urbanistinę struktūrą vienodai vystomos visos miesto dalys, didinamas socialiniu požiūriu silpniausių, susidėvėjusių teritorijų gyvybingumas; užtikrinami esamų ir plėtojamų centrų fiziniai ir funkciniai ryšiai su mariomis, ryškinamas Klaipėdos kaip marinistinio miesto įvaizdis; vykdoma neefektyviai naudojamų teritorijų konversija; kuriama rišli patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistema, jungianti skirtingas miesto dalis; intensyvinama uosto teritorijos vidinė struktūra, leidžiama uostui maksimaliai plėstis į pietus ir sudaromos galimybės vystyti išorinį uostą LR Vyriausybei apsisprendus dėl jo vietos Klaipėdoje. Miesto plėtra numatoma taip, kad suformuojamas aiškus jo struktūrinis karkasas miesto viduje pirmiausia įsisavinant nepanaudotas teritorijas, siūlant keisti esamų taršių teritorijų paskirtį.



4.4 pav. Klaipėdos miesto teritorijos erdvinės struktūros modelis

4.2.2 Miesto urbanistinės struktūros vystymo preliminarūs sprendiniai

4.2.2.1 *Kompaktiško, patrauklaus miesto branduolio vystymas*

- Numatant teritorinius proveržius link akvatorijos, padėtas vidinės miesto struktūros pagrindas identifikuojant ir numatant galimybes miestą vystyti jau kaip uostą turintį miestą, o ne kaip uosto tipo gyvenvietę, kai šiuo metu palei Kuršių marias išsidėstęs uostas atriboja miestą nuo didelį miesto identiteto ir rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių ir Kuršių nerijos teritorijos.

Likusi urbanistinė struktūra formuojama įsivainant esamas Klaipėdos miesto teritorijas ir regeneruojant jau užstatytas, bei įsivainant naujas plėtrai potencialias teritorijas.

- Stiprinamas pagrindinis miesto branduolys. Regeneruojamas Senamiestis ir miesto istorinė dalis, didinamas centro viešųjų erdvių patrauklumas sudarant palankias sąlygas gyvenamai aplinkai ir smulkaus verslo plėtrai. Planuojant naujas statybas Klaipėdos senamiestyje, Klaipėdos miesto istorinėje dalyje ir kitose kultūros paveldo teritorijose, išsaugoti istorinį urbanistinį audinį ir charakteringą erdvinę struktūrą, paryškinant paveldo objektų savybių savitumą, dominavimą naujos architektūros atžvilgiu.
- Formuojami Senamiesčio ir miesto istorinės dalies funkciniai ir erdviniai ryšiai su Kuršių marių akvatorija, kuriamos erdvės prie vandens, užtikrinamos viešųjų erdvių ir funkcinės jungtys tarp šių teritorijų ir miesto istorinės dalies. Kompleksinis pagrindinio centro įprasminimas padeda uždavinius, kurie nedviprasmiškai sąlygoja bei įteisina Klaipėdos miesto istorinės dalies, senamiesčio ir jo teritorijos pilnavertį išsaugojimą.

4.2.2.2 *Daugiacentrės miesto urbanistinės struktūros formavimas*

- Vystoma policentrinė miesto urbanistinė struktūra – be pagrindinio istorinio centro, numatyti dar trys (Šiaurinis, Naujasis, Pietinis) bendramiestiniai aukščiausio rango daugiafunkciniai centrai su maksimaliai išvystyta infrastruktūra.
- Plėtojamas Šiaurinis miesto centras apie Klaipėdos universitetinės ligoninės kompleksą ir vakarinėje Tauralaukio pusėje, sudaromos sąlygos privačioms investicijoms, formuojant daugiafunkcinį centrą ligoninių miestelio pagrindu su mokslo ir verslo klasterio, susijusio su nematerialiu intelektiniu produktu (IT technologijos), galimybėmis kol kas neurbanizuotose šiaurinės dalies teritorijose.

- Toliau sistemingai vystomas Naujasis komercinis miesto centras abipus Taikos pr., pritraukiamos naujos funkcijos, kuriama rišli viešųjų erdvių sistema, išnaudojant teritorijas prie Naujosios perkėlos bei fiziškai, funkciškai ir socialiai kokybiškai konvertuojant teritorijas nuo Agluonos gatvės iki Baltijos prospekto.
- Suformuojamas Pietinis daugiafunkcinis miesto centras palei Smeltalės upelį ir Smiltelės g., apjungiant ir konvertuojant teritorijas ties Smeltalės upelio aplinka iki Taikos prospekto ir „žaliakelio“.
- Intensyvinamas linijinis centras Taikos prospekto ašyje.
- Siekiant darnaus išorės uosto plėtojimo ir su juo galimai susijusių krantotvarkos problemų sprendimo, būtina inicijuoti atskirą Valstybės sprendimą dėl Pajūrio juostos įstatymo patikslinimo, nustatant, kad žemyninės dalies pajūrio juosta tęsiasi nuo Latvijos Respublikos valstybės sienos iki Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos, o ne iki Klaipėdos uosto šiaurinio molo. Nes dėl numatomos išorinio uosto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra teritoriniuose vandenyse) įtakos esama gyvenamoji ir rekreacinė aplinka pasikeis ir šių teritorijų vystymui ir plėtojimui turi būti skiriamas ypatingas dėmesys, tvarkoma infrastruktūra, numatomas gyvenimo sąlygų gerinimas, taikomos krantotvarkos priemonės, kuriamas rekreacinis / paslaugų potencialas.
- Formuojamos kurortinės teritorijos su prieigomis prie Baltijos jūros Smiltynėje ir Giruliuose. Šiaurinėje (Melnrage-Giruliai-miesto riba) ir pietinėje vakarinėje (Kopgalis-Smiltynė-miesto riba, išskyrus Hageno gūbrio geomorfologinį draustinį) miesto zonose įvardintos vietovės, kurioms siūloma suteikti kurortinių teritorijų statusą ta apimtimi, kiek tai neprieštaraus Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planui ir kitiems veiklą saugomose teritorijose reglamentuojantiems teisės aktams.
- Kuriami specializuoti rekreacinio/kurortinio profilio centrai Melnrageje ir Giruliuose ir prie Vilhelmo kanalo su visa reikalinga poilsio ir aptarnavimo infrastruktūra ir duodamas impulsas viešosios rekreacinės infrastruktūros kokybiniam ir kiekybiniam proveržiui.
- Suformuojama pietinė rekreacinė/ paslaugų teritorija prie Kuršių marių, įrengiamas į laivybą Kuršių mariose orientuotas rekreacinių ir mažųjų laivų uostas, perkėla į Kuršių neriją, įvairiarūšio transporto terminalas, skirtas Neringai, Klaipėdos miestui ir regionui aptarnauti, nauji poilsio ir paslaugų centrai. Šio nagrinėjamo rajono apimtyje yra Karaliaus Vilhelmo kanalo statinių kompleksas (25965). Jis yra valstybės saugomas nacionalinio reikšmingumo lygmens kompleksinis objektas. Objektui nustatytas apsaugos nuo fizinio poveikio pozonis, vertingosios savybės. Kanalas sutrumpėjo XX a. II p. plečiant Klaipėdos uostą, šiaurinėje dalyje įrengta vandenvietė, Malkų įlanka, į kurią įteka kanalas, yra uosto teritorijoje. Konceptijoje numatoma galimybė sujungti kanalą su mariomis ir išnaudoti jo rekreacinį potencialą, kaip siūlo regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“ bei atgaivinti istoriškai buvusį jo panaudojimą laivybai. Kanalo vieta turi būti tikslinama, ir sujungimas gali būti projektuojamas tik atlikus išsamų sprendinių pasekmių vertinimą kultūros vertybės vertingosioms savybėms, atsižvelgiant į Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo 2 straipsnio 28 dalį, atlikus poveikio aplinkai vertinimo procedūras, kaip tai numato Lietuvos Respublikos Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas. Šie vertinimai turi būti atlikti rengiant viso nagrinėjamo rajono (kvartalų grupės) studiją ir kanalo įrengimo projektą.
- Esant maksimaliai miesto teritorijų plėtrai, įvertinta galima logistikos centro teritorijos galimybė pietinėje dalyje.

4.2.2.3 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimas

- Pagal LR Susisiekimo ministerijos 2017-06-13 raštu Nr. 2-1846 „Dėl pritarimo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos bendrojo plano prioritetinei koncepcijai“ pasirinktą 4 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano raidos alternatyvą sudaromos išskirtinės sąlygos maksimaliai uosto plėtrai (vadovaujamosi patvirtinta uosto BP koncepcija ir atliktu SPAV). Ji numatoma ir išoriniame reide Baltijos jūroje, ir pietinėje dalyje, įsivainant dalį Kiaulės Nugaros salos bei dalį Smeltės pusiasalio. Atvėrus tokias galimybes uosto plėtrai, susidaro išskirtinės sąlygos palaipsniui ir fragmentiškai vystyti kitame kokybiniame lygyje centrinę uosto dalį tarp Vitės kvartalo ir Naujosios perkėlos, čia praplečiant miesto centrui būdingas funkcijas, pritraukiant naujas veiklas ir formuojant naują miesto prie vandens įvaizdį. Vystant išorinį uostą, būtina Melnrage gyvenvietės kokybinė konversija, bei Girulių gyvenvietės teritorinis modernizavimas bei rekreacinių paslaugų prioritentinė plėtra.

Miesto struktūrinėje sandaroje uosto veikla nuo pat Melnragės iki Vilhelmo kanalo fragmentiškai tolygiai pasiskirsto per visą miesto vakarinį perimetrą, pradėdama palikti sistemines proferšas gyvybiškai svarbioms miesto prieigoms prie akvatorijos ir žymiai pagerina ne tik gyvenimo kokybę mieste, bet ir miesto įvaizdį.

- Lygiagrečiai siekiama diferencijuoti veiklas uoste, mažinant neigiamą poveikį gyventojams dėl tranzitinių krovinių srautų ir kitokio neigiamo poveikio. Kadangi uosto teritorijoje praktiškai nėra priklausomų želdinių (orientaciniai 10 % nuo 560 ha teritorijos), rengiamame Uosto BP turi būti nurodytos nuostatos apsauginių želdynų buferinėse zonose greta uosto teritorijų realizacijai.
- Efektyviam uosto funkcionavimui vystoma išorės infrastruktūra būtinai turi koreliuoti su miesto transporto sistemos sprendiniais.
- Kompleksiškai, kartui su miesto urbanistinėmis struktūromis plėtojamos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai, užtikrinantys uosto krovos greitį ir efektyvumą, uosto veiklos daugiafunkcionalumą, sudaroma galimybė formuoti tamprius ir efektyvius šių teritorijų ryšius su bendramiestinėmis struktūromis.
- Dėl uosto plėtros išoriniame reide Baltijos jūroje, šiuo metu konceptualiai numatyta teorinė apsauginė (buferinė) želdinių zona (gamtinis barjeras) nuo išorinio uosto jungties su pakrante iki esamų užstatytų ir planuojamų užstatyti teritorijų Melnragėje. Ji gali būti patikslinta sprendinių konkretizavimo stadijoje, priklausomai nuo kompleksiškai įvertintų sanitarinių ir kitų išorinio uosto poveikių aplinkinėms teritorijoms.
- Būtinus susitarimus dėl subalansuoto teritorijų plėtojimo tarp Klaipėdos miesto savivaldybės, Klaipėdos jūrų uosto administracijos ir Lietuvos Respublikos vyriausybės tiek dėl pietinės uosto dalies vystymo, tiek ir dėl išorinio uosto formavimo pasekmių miesto, o ypač Melnragės ir Girulių gyventojams, miesto susisiekimo sistemai, aplinkosaugai ir kt., nes tai yra Valstybės, o ne miesto prioritetas su visomis galimomis pasekmėmis miestui. Rengiamame Uosto BP turi būti pateikti ir pagrįsti visi miestą įtakojantys veiksniai.

4.2.2.4 *Specializuotų kompleksų daugiafunkcinės teritorijos*

- Šiaurinėje dalyje tarp Medelyno g. ir geležinkelio numatyta galimybė ir rezervas vystyti perspektyvines, kompaktiškai užstatytas teritorijas, skirtas visuomenės poreikiams, specializuotai mokslo bei su juo susijusios gamybos, komercinei ir kt. veiklai vystyti, naujiems mokslo/ technologijų centrums, naujų darbo vietų plėtrai.
- Žinių ekonomikos klasterių kūrimo perspektyvos yra viena iš svarbiausių ekonomikos, nesusijusios su LEZ'u ir uostu ekonominio potencialo sąlyga. Taip sukuriama sąlyga nematerialaus intelektualinio produkto kūrimo skatinimui ir investicijoms.

4.2.2.5 *Gyvenamųjų teritorijų regeneracija / renovacija / modernizacija*

- Kompleksiškai atnaujinamos sovietinės statybos daugiabučių teritorijos tarp istorinio miesto ir naujojo komercinio miesto centro (tarp Kauno g. ir Bangų g.) bei piečiau Baltijos pr., iš esmės pagerinant būsto ir aplinkos kokybę, sudarant sąlygas formuoti daugiafunkciniam teritorijos naudojimui ir privačių investicijų pritraukimui.
- Vykdomas esamų susiformavusių sovietinės statybos daugiabučių gyvenamųjų rajonų tankinimas. Formuojamos naujos kokybės urbanistinės struktūros.
- Modernizuojami esami vienbučių gyvenamųjų namų rajonai, tvarkoma susisiekimo infrastruktūra gerinant pasiekiamumą, plėtojamos viešosios erdvės, pagal poreikį numatoma socialinės infrastruktūros plėtra.

4.2.2.6 *Nenaudojamų ar neefektyviai naudojamų pramoninių ir kt. teritorijų konversija į mišrios paskirties teritorijas*

- Konvertuojamos teritorijos tarp Baltijos prospekto ir Kauno g., stiprinant besiformuojantį mišrios paskirties miesto dalies komercinį centrą. Formuojama rišli viešųjų erdvių sistema.
- Konvertuojamos buvusios pramoninės teritorijos į rytus nuo istorinio centro, apie Liepų gatvę, taip kuriant daugiafunkcinio miesto centro tąsą, tvarkomos Danės upės pakrantės.

4.2.2.7 *Pramonės teritorijų plėtojimas*

- Vystoma ir plėtojama LEZ teritorija, teritorijos viduje numatant komercines, poilsio, paslaugų, aptarnavimo zonas, tokiu būdu kuriant patrauklią infrastruktūrą naujų gamybos įmonių pritraukimui ir jau esančių mišriam panaudojimui.
- Už miesto teritorijos ribų numatoma pietinė gamybinė teritorija su uostu susijusios gamybos ir sandėliavimo paslaugų plėtra, įrengiami logistikos centrai, gamybai skirtos teritorijos.

4.2.2.8 *Rekreacinių / sporto / poilsio teritorijų vystymas*

- Giruliai ir Melnragė vystomos kaip rekreacinės teritorijos, siekiant kurortinės teritorijos statuso. Giruliai ir Melnragė teritoriškai plėtojami atsižvelgiant į konkrečias urbanistines ypatybes ir miško vertingumą, įvertinus želdynų būklę ir išsaugant vertingiausias želdynų grupes, bei išnaudojant neapželdintas teritorijas.
- Giruliai plėtojami kaip rekreacinė, turizmui pritaikoma teritorija. Vystomas Girulių centras (paslaugų, visuomeninė, pramogų teritorija) su tiesioginiu išėjimu prie jūros. Išskiriamos gyvenamosios, rekreacinės zonos, tvarkomi paplūdimiai. Naujų rekreacinių paslaugų plėtra žemyninėje pajūrio dalyje siekiama ypatingos svarbos statuso.
- Vietoje į uosto kompanijų sanitarines apsaugos zonas patenkančio centrinio stadiono išvystomas regioninis sporto kompleksas greta A13 kelio, o dabartinė teritorija siūloma konvertuoti, dalinai sodinant želdinius, kuriant buferinę zoną nuo uosto.
- Įrengiama pietinė rekreacinė/paslaugų teritorija, sukuriama reikiama aptarnavimo ir paslaugų infrastruktūra.
- Atkuriamas Kaizerio Vilhelmo kanalas pritaikant rekreacinei laivybai, irklavimui;
- Numatomas vandens transportas tarp miesto centrų prieigos prie marių taškų bei traukos taškų Smiltynėje, didinantis miesto ir Smiltynės integralumą ir miesto rekreacinį potencialą bei vandens kelio Danės upėje vystymas;
- Užtikrinamas reguliarus susisiekimas su Neringos kurortais ir Pamaro regiono uostais, taip sukuriant rekreacinių paslaugų plėtos visame regione galimybes, sudarant sąlygas privačioms investicijoms.
- Integruojamas Euro Velo ir kitų tarptautinių dviračių trasų tinklas į kompleksinę miesto dviračių takų sistemą.
- Šiauriniame rage, Naujo Sodo gatvės tąsoje numatoma formuoti naują teritoriją kruizinių laivų terminalui.

4.2.2.9 *Želdynų sistemos plėtojimas*

- Formuojama rišli pagrindinių miesto želdynų sistema.
- Miesto želdynų sistema naujomis sisteminėmis jungtimis konceptualiai apjungiama su vyraujančiomis vidinėmis ir išorinėmis miško parkų, miškų teritorijomis.

4.2.2.10 *Aukštybinių pastatų statybos principai*

- Aukštybinių pastatų statybos principų nustatymas konceptualiems miesto plėtos sprendiniams įtakos neturi. Aukštybinių pastatų išdėstymo specialaus plano korektūros poreikis bus įvertintas konkretizuotų sprendinių rengimo stadijos metu.

4.2.2.11 *Naujų plėtos teritorijų numatymas.*

- Pagal poreikį planuojamam laikotarpiui numatomos naujos gyvenamosios, paslaugų, visuomeninės, rekreacinės, pramonės ir kt. teritorijos su visa reikalinga aptarnavimo infrastruktūra, praplečiant ir liberalizuojant galiojančio BP sprendinius.

4.3 **Ekonominė aplinka ir darbo vietos**

Klaipėda pasižymi tvaria ir aukštą pridėtinę vertę kuriančia ekonomika, kurią generuoja aukšto potencialo žinių ekonomikos ir technologijų, transporto, pramonės ir turizmo sektoriai, kuriuose vertę kurią aukštos kvalifikacijos specialistai. Darnus aplinkos vystymas užtikrina gyventojų socialinius poreikius.

Siekiant išlaikyti esminius tvaraus planavimo principus socialinės, ekonominės tendencijos bei strateginės miesto plėtros kryptys nustatytos atsižvelgiant į strategijos „Klaipėda 2030“ projekto sprendinius.

Klaipėdos BVP kas metus auga po 6,5 %. Klaipėdos BVP kuria aukštos pridėtinės vertės žiniomis paremti sektoriai, efektyvi, gamtai draugiška pramonė, ekologiškas transportas ir besiplėtojantis turizmas.

Klaipėda pritraukia darbo jėgą pasižyminčią išskirtiniu našumu, darbuotojų per metus sukuriama pridėtinė vertė siekia daugiau kaip 50 tūkst. Eur ir toliau auga.

Klaipėda pritraukia daugiausiai tiesioginių užsienio investicijų vienam gyventojui Lietuvoje, todėl kuriamos gerai apmokamos, aukštos kvalifikacijos reikalaujančios darbo vietos. Kuriantis naujoms darbo vietoms, mažėja nedarbas. Klaipėdoje jis svyruoja 5 % ribose.

Ekonominės perspektyvos ir jas užtikrinančios prielaidos

Klaipėdos ekonomikos vystymosi pagrindas diversifikuotas. Klaipėda pasižymi tvaria ir aukštą pridėtinę vertę kuriančia ekonomika, kurią generuoja aukšto potencialo žinių ekonomikos, technologijų bei tradiciniai transporto, pramonės ir turizmo sektoriai, kuriuose vertę kuria aukštos kvalifikacijos specialistai. Darnus aplinkos vystymas užtikrina gyventojų socialinius poreikius.

Pramonė ir transportas

Pramonės teritorijos vystomos taip, kad būtų išnaudotas investicijų pritraukimo potencialas bei gamtai draugiška pramonės sektoriaus plėtra.

- Klaipėdos LEZ teritorija vystoma taip, kad būtų užtikrinta patraukli infrastruktūra pramonės įmonių pritraukimui ir esamų įmonių veiklos efektyvumo didinimui.
 - o Teritorijos plėtra vystoma taip, kad naujai besikuriančioms organizacijoms būtų užtikrinta visa reikalinga infrastruktūra, taip sutrumpinant organizacijų įsikūrimo Klaipėdos LEZ trukmę.
 - o Klaipėdos LEZ integruojamas į urbanistinę struktūrą ir miesto susisiekimo sistemą taip sutrumpinant kelionių trukmę, neigiamą poveikį aplinkai ir užtikrinant efektyvų susisiekimą su uostu bei miestu.
 - o Planuojamose LEZ teritorijoje sukuriama komercinės zonos, kuriose vystomos veiklos kuriančios papildomą pridėtinę vertę (verslo, tyrimų, mokymo centrai, medicininės, vaikų priežiūros, transporto, įdarbinimo, apgyvendinimo paslaugos).
- Pramonės teritorijų konversija skatinama apleistų, nenaudojamų sklypų, pastatų savininkams nustatant didesnius žemės, turto mokesčio tarifus. Šių teritorijų modernizacija skatinama nustatant mokesčių lengvatas.
- Klaipėdos uosto teritorija planuojama taip, kad visos tiekimo grandinės sukuriama pridėtinė vertė augtų vystant Klaipėdos uosto infrastruktūrą bei diegiant darnios plėtros ir socialinės atsakomybės modelius.
 - o Daugiafunkcinių miesto centrų plėtra neatsiejama nuo išorinio uosto plėtros siekiant pritraukti pasaulinių prekybos įmonių atstovybes bei paslaugų centrus, taip užtikrinant paslaugų, prekybos sektorių vystymąsi.
 - o Nuosekliai vykdoma Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra susijusi su trūkstumų grandžių tarp uosto ir valstybinės reikšmės kelių tinklo sukūrimu, esamų jungčių gerinimu didinant jų pralaidumą taip užtikrinant krovinių transportavimo efektyvumą ir mažinant neigiamą įtaką gyventojams.

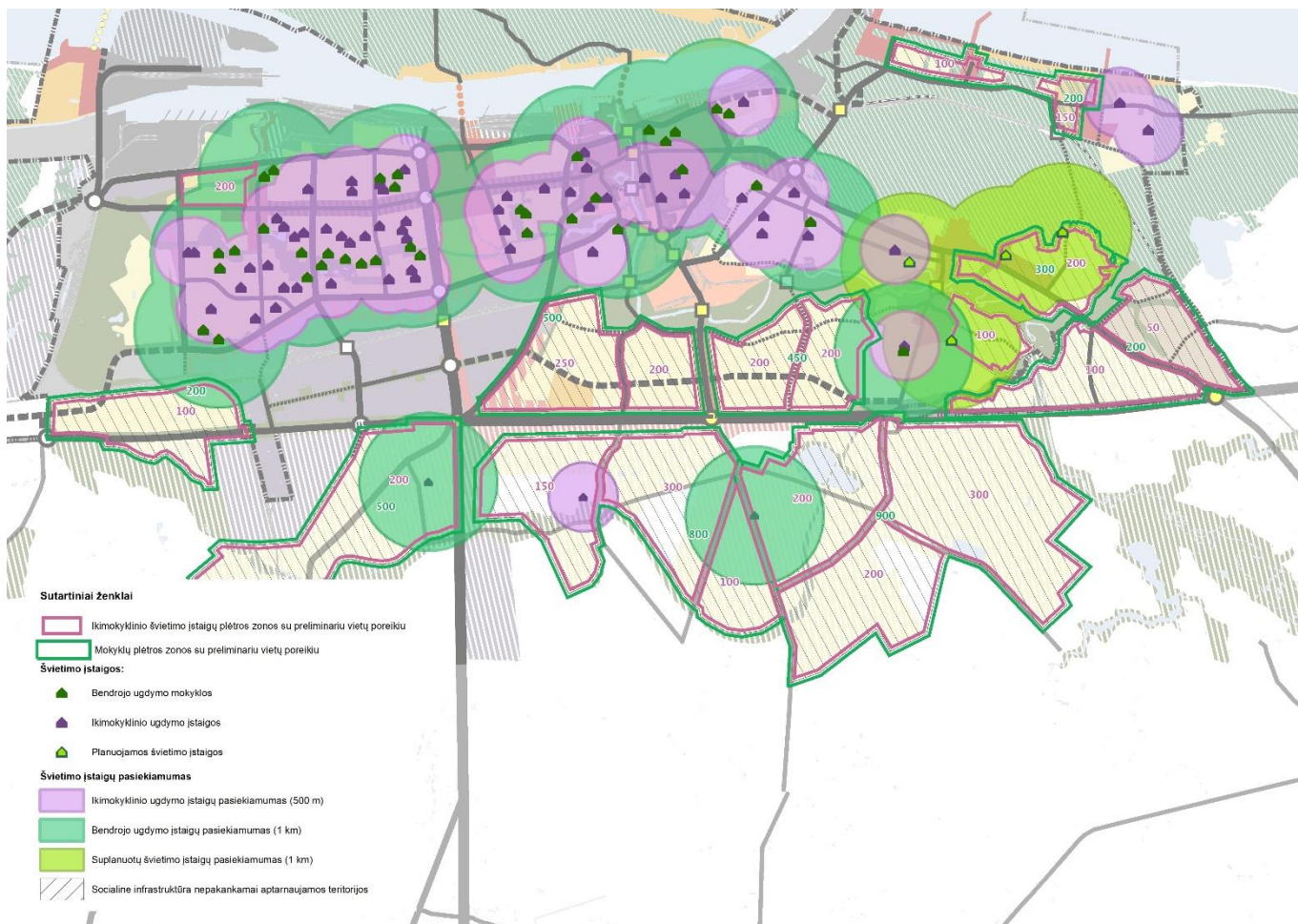
4.4 Socialinė infrastruktūra

Bendrosios nuostatos. Klaipėda dėl gyventojų konkuruoja su priemiestinėmis teritorijomis Klaipėdos rajone, todėl siekiant sustabdyti gyventojų kraustymąsi į rajoną, miestas privalo turėti ženklų konkurencinį pranašumą srityse, kurios yra dabartinės vidinės migracijos į priemiestį aplinkos - Klaipėdos rajono silpnosios vietos:

1. Gyvenamųjų teritorijų su išvystyta inžinerine infrastruktūra pasiūla;
2. Lengvai pasiekiami, pakankama socialinės infrastruktūros (ypač, ikimokyklinio ir bendrojo ugdymo įstaigos) pasiūla;

3. Kultūros, pramogų ir komercinių objektų pasiūla miesto pacentriuose;
4. Kokybiški ir patikimi transporto ryšiai, jungiantys miesto centrą ir pacentrius.

5. Socialinių, aptarnavimo objektų galimybė ne tik miesto pacentriuose, bet ir apibendrintose mišriose mažo ir didelio intensyvumo gyvenamose teritorijose 4.5 pav.). Tam tikslui BP konkretizuotuose sprendiniuose Nagrinėjamų rajonų reglamentuose bus pateiktos kompleksinės nuorodos.



4.5 pav. Principinė Klaipėdos miesto ikimokyklinio ir bendrojo ugdymo infrastruktūros plėtros schema

Ikimokyklinio ugdymo infrastruktūra. BP keitimo koncepcijos rengimo metu esamų Klaipėdos miesto ikimokyklinio ugdymo įstaigų vietų skaičius yra pakankamas viso miesto gyventojų aprūpinimui.

Laikotarpiu iki 2035 m. numatomas ikimokyklinio amžiaus vaikų skaičiaus mažėjimas, o ilgajame laikotarpyje – iki 2050 m. augimas iki 8500. Klaipėdos miesto periferijoje numatomas tolygus, lėtėjantis ikimokyklinio amžiaus vaikų skaičiaus augimas, iki 1600 vaikų 2050 metais. Klaipėdos miesto gyventojų aprūpinimui bendras vietų skaičiaus ikimokyklinėse švietimo įstaigose yra pakankamas.

Bendrojo ugdymo infrastruktūra. Pagrindinė miesto bendrojo ugdymo įstaigų tinklo problema – prastas mokyklų pasiekiamumas atskiruose rajonuose, sukuriantis kelionių poreikį, lemiantį intensyvesnes transporto spūstis. Remiantis demografinė prognoze, 7-16 m. amžiaus vaikų skaičius iki 2025 m. augs, todėl didės vietų bendrojo ugdymo įstaigose poreikis miesto šiauriniuose rajonuose bei rytinėse plėtros ir konversijos zonose.

Kultūros objektai. Klaipėdoje veikia 50 įvairių kultūros įstaigų, kurių dauguma – koncentruotos miesto centre, išskyrus miesto bibliotekų padalinius, išdėstytus visame mieste. Formuojant policentrinę miesto struktūrą, tikslinga miesto pacentriuose kurti lokalią kultūros infrastruktūrą.

Sveikatos ir socialinės rūpybos infrastruktūra. Teritoriniu požiūriu, Klaipėdos miesto klinikos ir pirminės sveikatos priežiūros centrai bei socialinės rūpybos objektai pasiskirstę visame tankiai apgyvendintame miesto plote, išskyrus šiaurinius miesto rajonus.

Pagrindiniai tikslai:

1. Užtikrinti tolygią pirminės sveikatos priežiūros įstaigų sklaidą mieste, užtikrinant paslaugų pasiekiamumą visiems miesto gyventojams;
2. Plėtoti socialinių paslaugų infrastruktūros tinklą ir didinti socialinės rūpybos objektų integraciją.

Pagrindiniai socialinės aplinkos vystymo principai:

1. Modernizuojant esamas ir įsisavinant naujas plėtros teritorijas bei formuojant policentrinę miesto struktūrą, kiekviename pcentryje kuriama aplinkines gyvenamąsias teritorijas pakankamai aprūpinanti socialinė bei lokali kultūros, sporto ir rekreacijos infrastruktūra;
2. Prioritetinė socialinės infrastruktūros plėtra vykdoma kaštų naudos principu – prioritetas teikiamas teritorijoms, kuriose socialinė infrastruktūra nepakankama ir jos sukūrimas duotų didžiausią pridėtinę vertę. Tai reikšmingai sumažins gyventojų gaištis dėl kelionių į socialinės infrastruktūros objektus, padidins plėtros teritorijos NT vertę ir pan. Bet tai nesumenkina investicinio potencialo galimybių socialinės ir aptarnavimo infrastruktūros vystymui teritorijose, kurios BP sprendiniuose turės tam numatytas apibendrintas galimybes.

4.5 Gamtinė aplinka

Svarbiausios gamtinio kraštovaizdžio struktūrinės įvairovės apsaugos sisteminiams užtikrinimui yra: A. saugomų teritorijų; B. gamtinio karkaso ir C. Žaliųjų plotų teritorijų grupės. Visų šių teritorijų grupių apsaugos, naudojimo ir tvarkymo užtikrinimo galimybės didesne ar mažesne dalimi turi koreliuoti su numatoma uosto ir miesto struktūrine plėtra.

Turint galvoje, kad rengiamas uosto plėtros bendrasis planas yra aukštesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentas nei miesto bendrasis planas, žemiau nurodomi pagrindiniai sprendiniai, kurie gali įtakoti gamtinio kraštovaizdžio struktūrinių teritorijų interesus:

- Naujos teritorijos suformavimas pietinėje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto dalyje (užpilant dalį Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos, nukasant dalį Kiaulės Nugaros salos ir dalį Smeltės pusiasalio, kur yra Smeltės botaninis draustinis, įrengiant naujas krantines bei reikiamą infrastruktūrą ir suprastruktūrą laivų aptarnavimui ir krovai) labai jautrioje gamtinėje aplinkoje – Kiaulės nugaros salos dalijamoje Klaipėdos sąsiaurio ir Kuršių marių susijimo vietoje bei Kuršių nerijos gretimybėje, gali sukelti Kuršių marių bei Klaipėdos sąsiaurio ekosistemų egzistavimo sąlygų pokyčius bei neigiamai įtakoti (sumažinti) į UNESCO ir IUCN globojamą Pasaulio paveldo sąrašą įtrauktos Kuršių nerijos kraštovaizdžio vizualinę kokybę, kardinaliai pakeisti susiklosčiusią kraštovaizdžio morfologinę struktūrą.
- Naujos KVJU veiklos teritorijos suformavimo Baltijos jūros akvatorijoje bei uosto veiklų vykdymas dirbtinės technogenizuoto kraštovaizdžio salos kūrimo atvejis, kurio pasekmės kraštovaizdžiui yra labai nevienareikšmės ir didele dalimi priklauso ne tik nuo technologinių statybos, bet ir nuo urbanistinių sprendinių.
- Konceptijos įgyvendinimas (kartu su visa Uosto teritorija) paliestų ne tik Baltijos jūros akvatorijos dalį, bet ir labai jautrią antropogeniniam poveikiui Baltijos jūros pakrantės atkarpą (tarp šiaurinio molo ir Girulių).
- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros sprendinių realizavimas gali paveikti Kuršių nerijos šiaurinę dalį ir ruožą piečiau Alksnynės, nes išauga ženkliai poveikių tikimybė kraštovaizdžio unikaliam masteliui ir bendrajai erdvinei struktūrai, būdingoms Kuršių marių panoramoms ir siluetams, gamtos ir kultūros jūrinio paveldo elementams, gamtiniams ir žmogaus sukurtiems elementams, žmonių sukurtam apsauginiam pajūrio pakrantės kopagūbriui, pamario ragams. Taip pat galimas neigiamas poveikis Kuršių marių šiaurinės dalies ichtiofaunai ir ornitofaunai.
- Smiltynėje (Baltijos jūros ir Kuršių marių pakrantėse) numatomi urbanistinės struktūros vystymo sprendiniai turės būti suderinti su Pajūrio juostos naudojimo sąlygoms, kurias nustato Pajūrio juostos įstatymas ir kiti teisės aktai, Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos interesais, suformuluotais Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatose, turės saugoti Nacionalinio parko sausumos, marių ir jūros ekosistemų stabilumą, nepažeisti ekologinės pusiausvyros.

- Pajūrio žemyninėje dalyje numatomi urbanistinės struktūros vystymo sprendiniai – specializuoto rekreacinio / kurortinio profilio centro formavimas, kurortinių centrų su prieigomis prie Baltijos jūros siūlomi įgyvendinti atlikus Pajūrio juostos korektūrą ir siekiant ypatingos svarbos statuso.
- Dėl numatomos išorinio uosto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra teritoriniuose vandenyse) įtakos šių teritorijų vystymui ir plėtojimui turi būti skiriamas ypatingas dėmesys, tvarkoma infrastruktūra, numatomas gyvenimo sąlygų gerinimas, taikomos krantotvarkos priemonės.

4.6 Nekilnojamas kultūros paveldas

Kompleksinis Senamiesčio ir istorinės miesto dalies, Naujamiesčio regeneravimas yra viena iš prioritetinių paveldosaugos kryptių (4.6 pav.).

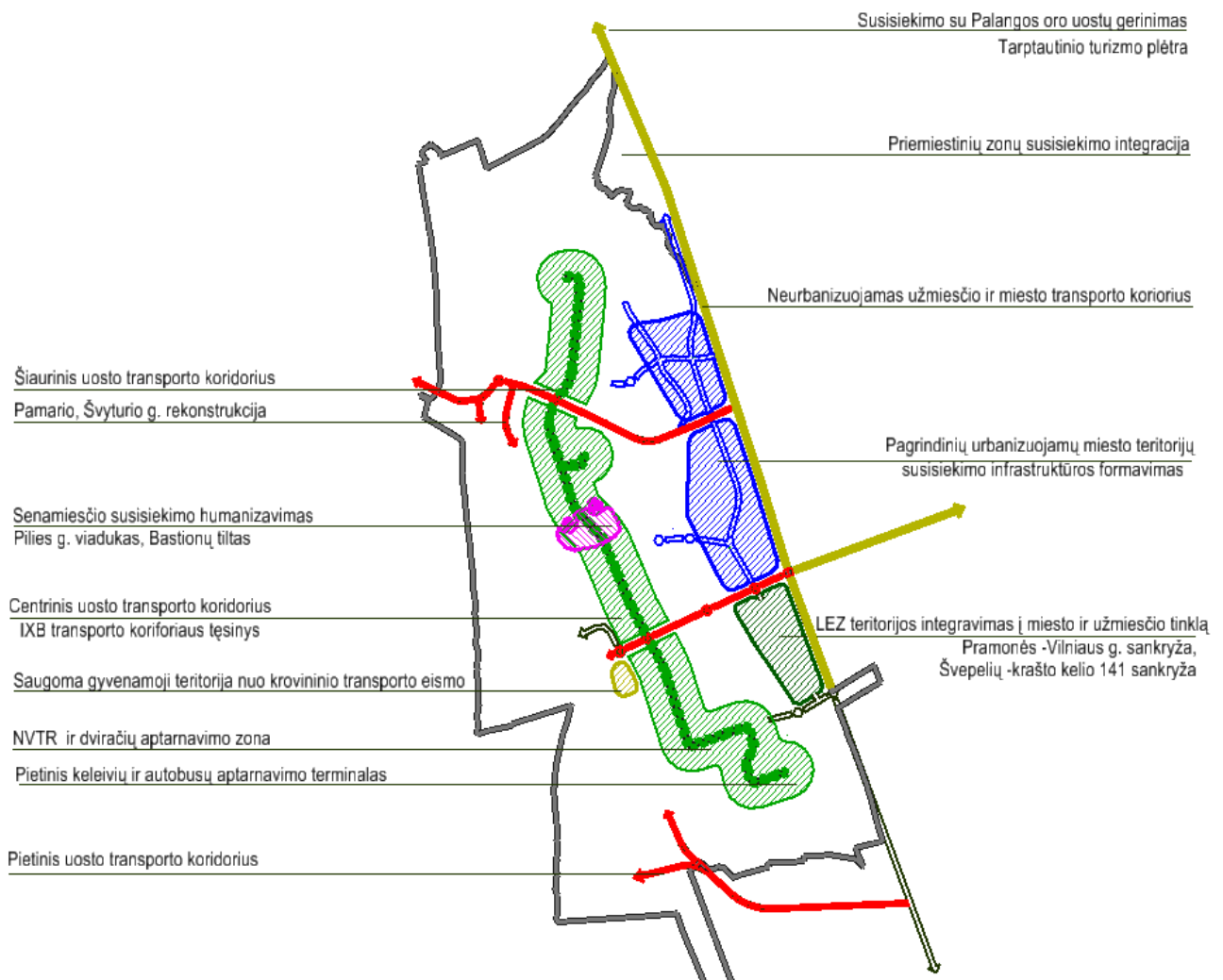


4.6 pav. Klaipėdos miesto kultūros paveldo aktualumas (Pagal kultūros paveldo apsaugos strategiją 2016)

Klaipėdos miesto kultūros paveldo apsaugos strategijos sprendinių dalyje prioritėtinė kultūros paveldo politikos kryptis yra orientuota į kultūros paveldo apsaugos organizavimo tobulinimą, kuris politiškai ir struktūriškai yra apibrėžtas „Klaipėdos miesto kultūros paveldo apsaugos strategijoje 2016“.

1. Pagrindinis objektas, kuriam turi būti skiriamas didžiausias dėmesys, yra šiuo metu atkuriamas **Klaipėdos piliavietė**. Gynybinį miesto kultūros paveldą atspindintis kompleksas simbolizuoja turtingą uostamiesčio istoriją. Atkūrus piliavietės tūrius, atlikus aplinkotvarkos darbus ir pritaikius juos pažintinei, rekreacinei funkcijai, piliavietė taps reikšmingiausiu Klaipėdos kultūros paveldo objektu. Šį kompleksą tikslinga sujungti su šalia esančiu senamiesčiu, tokiu būdu integruojant piliavietę ir istorinę miesto dalį, sukuriant bendrą, didelę istorinę vertę turintį, traukos objektą. Koncentruojant investicijas į Klaipėdos piliavietės atkūrimą, būtina siekti šio objekto matomumo ir pasiekiamumo didinimo. Siūlomas kompleksinis urbanistinis sprendimas.
2. Su piliaviete – „centrinium“ senamiesčio kultūros paveldo objektu, glaudžiai susijęs **Bastionų kompleksas**. Šie kultūros paveldo objektai vaizdingiausiai atspindi Klaipėdos miesto-tvirtovės istorinį sluoksnį. Bastionų komplekso tvarkybai ir atgaivinimui numatyta kompleksiskai sutvarkyti Bastionų kompleksą ir jo prieigas, sukuriant išskirtinį kultūros ir turizmo traukos centrą bei skatinant smulkųjį ir vidutinį verslą.
3. Atkūrus/atgaivinus du svarbius gynybinio kultūros paveldo objektus, natūraliai sudaroma gyvybinga, aktualizuotina urbanistinė ašis: Klaipėdos piliavietė–Turgaus g.–Bastionų kompleksas. Pagrindinė ašies arterija – **Turgaus gatvė** yra turtinga senojo miesto kultūros paveldo objektų, viena pirmųjų senamiesčio gatvių, buvęs ilgasis turgus, jungęs pilį viename gatvės gale ir bažnyčias kitame. Tam, kad aprašoma senąjį miestą ir miestą-tvirtovę jungianti urbanistinė Turgaus gatvės ašis būtų gyvybinga, siūloma Turgaus g. paversti pėsčiųjų zona. Rekomenduotina ilgalaikėje perspektyvoje siekti, kad visas Klaipėdos senamiestis būtų paverstas pėsčiųjų zona.
4. Paraleli Turgaus gatvės ašiai yra **Dangės upės krantinių ašis**. Pastatai, namai ir sandėliai prie upės, Žvejų gatvė atspindi turtingą vidaus vandenių istorinį paveldą. Šios upės ašies aktualizavimas stiprintų Klaipėdos istorinį daugialypumą ir efektyviai papildytų „centrinį“ kultūros paveldo objektų kuriamą uostamiesčio įvaizdį.
5. Turgaus gatvė taptų svarbiausia ašimi senamiestyje. Tuo tarpu, Naujamiestyje analogiškai svarbi yra **Liepų gatvė**. Tai buvęs XVIII a. žašų turgus, XIX a. pradžioje virtęs gražiausia ir reprezentatyviausia miesto alėja, prie kurios buvo statomi prašmatnūs miestiečių namai. Liepų gatvė jungia gausybę paveldo objektų, tai daugybė namų, pašto stoties kompleksas, industriniai pastatai šiaurinėje dalyje (skerdyklų, vandenvietės, dujų fabriko kompleksai), pagrindinės miesto viešosios erdvės, tokios kaip Atgimimo aikštė, K. Donelaičio aikštė, skulptūrų parkas. Ateityje Liepų gatvė galėtų tęstis iki pat marių (išvysčius sklypus Naujojo uosto gatvėje, Liepų gatvės taša–Naujojo sodo gatvė prieitu iki vandens).
6. **Uostamiesčio įvaizdžio stiprinimas**. Dėmesys skiriamas jūriniam kultūros paveldui, formuojančiam Lietuvai ir regionui unikalų Klaipėdos uostamiesčio veidą. Miesto padėtis prie jūros lėmė ir formavo visas uostamiesčio struktūras. Tam sudarytos sąlygos geriau įsisavinti viešas erdves, formuojančias uostamiesčio įvaizdį Dangės upės zonoje, įgyvendinant projektą „Dangės upės krantinės pritaikymas centrinėje Klaipėdos miesto dalyje“.
7. **Žardės ir Purmalių piliakalnių tvarkyba**. Gynybiniai objektai, tokie kaip Žardės piliakalnio kompleksas, piliakalnis šiaurinėje miesto dalyje, simbolizuoja Klaipėdoje gyvenusios Kuršių genties istoriją, o archeologinės vietovės su senoviniais pasakojimais yra įdomios ne tik klaipėdiečiams, bet ir miesto svečiams. Sutvarkyti keliai prie žymiausių Klaipėdos ir rajono piliakalnių galėtų paskatinti naujas turistines kryptis, jei priėjimas prie piliakalnių būtų sutvarkytas, būtų pateikta daugiau informacijos apie juos, tai jie taptų patraukliais turistiniais objektais.
8. **Stiprinamas miesto rekreacinis potencialas**. Saugotinoje Kuršių nerijos dalyje - Smiltynėje, istorinėse klaipėdiečių poilsio vietose - Giruliuose ir Melnragėje ne tik saugomos kultūros vertybės, bet ir formuojamos į rekreaciją orientuotos paslaugos.

4.7 Susisiekimo sistema



4.7 pav. Principinė Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos plėtros strategijos schema

Pagrindiniai miesto susisiekimo sistemos strateginiai tikslai pateikti 4.7 schemoje, kurie pagal jų svarbą, skirstomi į:

1. Klaipėdos jūrų uosto transporto koridorių realizavimas.
 - 1.1 Centrinė greito eismo A2 kategorijos gatvė-IX b transporto koridoriaus tęsinys iki uosto ir perkėlos. Vilniaus pl.-Pramonės g., Baltijos pr.-Šilutės pl., Baltijos pr.-Taikos pr. ir Baltijos pr.-Minijos g. skirtingo lygio sankryžos ir pėsčiųjų – dviratininkų pėrejos. Jakų skirtingo lygio sankryžos užbaigimas;
 - 1.2 Miesto pietinio aplinkkelis tarp krašto kelio 141 ir pietinės uosto dalies, rekonstruojant esamą Taikos pr. ir Rimkų transporto mazgą su viadukais link Perkėlos gatvės;
 - 1.3 Šiaurinis transporto koridorius tarp magistralinio kelio A13 ir planuojamo šiaurinio jūrų uosto terminalo. Papildoma atšaka – Švyturio gatvė ir jos tęsinys. Pagrindiniai susisiekimo infrastruktūros darbai – transporto viadukas Šiaurės pr.-H. Manto–Liepojos g. sankryžoje, P. Lideikio–Švyturio g. skirtingo lygio transporto mazgas, nauja kelio ir geležinkelio atšaka su skirtingo lygio sankryžomis ar sankirtomis;
2. LEZ teritorijos integravimas į miesto ir užmiesčio susisiekimo tinklą, viešojo transporto aptarnavimo pagerinimas. Pagrindiniai infrastruktūros darbai: skirtingų lygių Pramonės g.-Vilniaus pl. sankryža, Smiltelės g. tęsinys su viaduku per magistralinį geležinkelį, Švėpelių g.-Šilutės g. (krašto kelias 141) skirtingo lygio sankryža;
3. Naujos ekologiškos (pageidautina elektrinės) viešojo transporto rūšies (NVTR) įvedimas į viešojo transporto maršrutinį tinklą pagrindinėje miesto urbanistinėje – transporto ašyje. Esamų maršrutų tinklo optimizavimas, derinant prie NVTR. Pietinio viešojo transporto ir keleivių aptarnavimo galinio punkto ir parko formavimas už Jūrininkų prospekto;
4. Susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais infrastruktūros plėtra, formuojant rišlų ir kokybinį tinklą, pagal galimybes atskiriant jį nuo autotransporto eismo;

5. Senamiesčio teritorijos ir piliavietės susisiekimo humanizavimas, mažinant įprastiniu kuru varomų automobilių panaudojimą. Senamiesčio žiedo formavimas pastatant Bastionų tiltą, formuojant nepertraukiamą antžeminę erdvę iki piliavietės teritorijos (perkėlus transporto eismą į skirtingą lygį ties Žvejų gatve). Ribotas automobilių stovėjimo aikštelių aplink senamiesčio žiedą formavimas pagal priimtus „Klaipėdos miesto darnaus judumo plano“ principus;
6. Naujo susisiekimo tinklo formavimas naujai numatytose urbanizuoti teritorijose. Realizuotas magistralinių gatvių tinklas, kuriame numatoma viešojo transporto maršrutinio tinklo plėtra, bei dviračių takai užtikrintų intensyvesnį šių transporto rūšių panaudojimą, kas padėtų realizuoti darnaus judumo principus;
7. Didesne visos miesto susisiekimo sistemos integracija su šalia miesto ribos esančiomis rajono savivaldybės teritorijomis, formuojant vieningą ir rišlų susisiekimo infrastruktūros magistralinių gatvių ir takų tinklą, tinkantį viešojo transporto maršrutinio tinklo organizavimui ir susisiekimui kitomis transporto rūšimis. Susisiekimo viešuoju transportu (autobusais, pagal turimą infrastruktūrą – traukiniais) gerinimas su Palangos oro uostu, Palangos, Kretingos, Gargždų ir Priekulės miestais;
8. Magistralinių kelio A13 ir A1, kaip integruotų transporto koridorių izoliavimas nuo galimos urbanistinės plėtros, ribojant privažiavimų ir sankryžų skaičių, neformuojant prie jo susisiekimo pėsčiomis ar dviračiais. Aplinkinės urbanizuojamos teritorijos aptarnavimas organizuojamas iš numatomų dubliuojančių jungčių.

Esminiai susisiekimo infrastruktūros pakeitimai susieti su šias tikslais:

- susisiekimo infrastruktūros pokyčiais (gatvių ir geležinkelio) numatant naujus sprendinius sisteminiams Klaipėdos jūrų uosto terminalų šiaurinėje ir pietinėje miesto dalyje jungtims, saugaus eismo ir logistikos sprendiniams;
- pasikeitusiais STR techniniais reikalavimais ir galimybe išlaikyti norminius atstumus tarp esamų ir planuojamų sankryžų, užtikrinti planines kreives, atstumus tarp gatvės raudonųjų linijų, centrinės skiriamosios įrengimu A ir B1 kategorijos gatvėse ir pan. Šiame variante atlikti pakeitimai palietė apie 70 km gatvių tinklo. Siūloma atsisakyti apie 4 km anksčiau numatyto gatvių tinklo ir naujai rekomenduojama apie 7 km. Iš aukštesnės kategorijos į žemesnę pervesta 65 % magistralinių gatvių tinklo ir atvirkščiai iš žemesnės į aukštesnę – 35 % (iš jų apie pusė iš D kategorijos tinklo).

Pagrindiniai siūlomi pakeitimai:

- paliekama perspektyvinė transporto jungtis per geležinkelį iš pietinės miesto dalies į Rimkų gatvę;
- paliekamas Smiltelės gatvės tęsinys ir estakada per geležinkelį iki Švėpelių gatvės;
- įvertinant rengiamo Klaipėdos jūrų uosto bendrojo plano sprendinius atsisakoma Nevėžio gatvės, kuri patenka į uosto teritoriją ir trukdo geležinkelių linijų plėtrai, numatant miestui kompensacines priemones. Alternatyvinė jungtis su uosto teritorija numatoma panaudojant dalį Kalnupės gatvės atkarpos tarp Nemuno ir Minijos gatvių, numatant joje reikalingas triukšmą mažinančias priemones nuo uosto transporto eismo;
- peržiūrimi Nemuno gatvės atkarpos tarp Senosios Smiltelės gatvės ir naujojo viaduko sprendiniai pagal rengiamo KVJU bendrojo plano poreikius, numatant miestui kompensacines priemones dėl šios jungties pradžios;
- atsisakoma Kauno gatvės tęsinio iki magistralinio kelio A13, šią trasą pakeičiant Tilžės gatve su estakada per magistralinį geležinkelį;
- atsisakoma Šiaurės prospekto tęsinio iki Tilžės gatvės ir naujo tilto per Danės upę dėl jau susiformavusio esamo užstatymo, jį pakeičiant nauja gretima trasa tarp esamų Tilžės ir Klemiškės gatvių ir esama Joniškės gatve;
- realizuoti Švyturio gatvės tęsinį su viadukais per geležinkelio liniją iki P. Lideikio gatvės, perimant transporto srautus iš H. Manto gatvės, kurioje numatoma atskiros eismo juostos NVTR bei įvedant draudimus uosto krovinių transporto eismui per miesto centrinę dalį. Išlaikyti normatyvinius atstumus tarp sankryžų P. Lideikio gatvėje rengiant naują sankryžą link Šiaurinio uosto terminalo;
- naujos transporto jungties įrengimas į šiaurinį uosto terminalą su nauju geležinkelio įvadu ir naujomis skirtingo lygio sankryžomis su P. Lideikio ir Pamario gatvėmis;
- Klaipėdos miesto geležinkelio infrastruktūra svarbiausią vaidmenį atlieka gabendama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovos kompanijų produktus. Augantiems miesto ir uosto poreikiams tenkinti būtina tobulinti Klaipėdos

geležinkelių sistemos grandis. Mažinti krovinių gabenimo apimtis per centrinę geležinkelio stotį ir mieste esantį kelyną.

- Šiauriniame uosto įvažiavime rekonstruoti esamą vieno lygio Herkaus Manto-Liepojos-Šiaurės pr.–P.Lideikio g. reguliuojamą sankryžą nutiesiant uosto kryptimi estakadą arba įrengiant skirtingų lygių sankryžą, vengiant dar didesnės šios sankryžos perkrovos. Vystant uosto geležinkelio privažiavimo kelius uosto teritorijoje ir didėjant traukinių eismui, dauguma esamų geležinkelio pervažų reikia uždaryti, o jų vietoje įrengti estakadas/požeminius pravažiavimus.
- Siekiama, kad visos skirtingo lygio sankryžos ar estakados KVJU prieigose ir susiję su nepertraukiamu krovinių traukinių eismu uosto geležinkelio linijomis turi būti įtrauktos į Jūrų uosto infrastruktūros plėtrą, numatant sprendinių detalizaciją kitose projektavimo stadijose. Visos esamos vieno lygio geležinkelio pervažos, pastačius transporto viadukus ir požemines pėsčiųjų perėjas, yra naikinamos (Kairių, Tilžės, Jūrininkų pr. ir pan.). Detalizuojant sprendinius, adekvačiai traktuojamos ir turi būti pavaizduotos tiek miesto, tiek uosto infrastruktūros plėtos sprendiniuose už uosto sklypo ribų.
- Parengti vandens transporto panaudojimo miesto susisiekimo reikmėms specialųjį planą, įvertinant šios transporto rūšies panaudojimo socialinį ekonominį poveikį.

4.8 Inžinerinė infrastruktūra

Inžinerinio aprūpinimo požiūriu Klaipėdos miesto inžinerinė infrastruktūros sistema yra palanki susiklosčiusiam teritorinės struktūros vystymui ir tobulinimui, atliekant tam tikras technines korekcijas naujai planuojamų teritorijų įsivanimui. Įvertinant formuojamas rekreacines poilsio teritorijas Smiltynėje, sprendinių konkretizavimo stadijoje bus labai svarbus Smiltynės teritorijos inžinerinio aprūpinimo kompleksinis sprendimas.

Vandens tiekimo įrenginių ir tinklų vystymo prioritetai siejami su tinklų ir siurblinių plėtojimu Klaipėdos rajone nuo Šilgalių, Mockų kaimų pietuose, Šlepšilės, Baukštinkų, Radailių kaimų rytuose iki Šaipių, Pieskojų kaimų šiaurėje. Šiuo metu Klaipėdos miestą ir dalinai Klaipėdos rajoną aprūpinančios vandeniu I ir III vandenvietės yra modernios ir tiekia kokybišką vandenį. Įvertinant tai, kad mieste kartu su priemiestinėmis teritorijomis, 2030 m. gyvens apie 176 tūkst. gyventojų, o uostas ir pramonė plėsis, skaičiuojamas geriamojo vandens poreikis gali siekti $176 \times 0,20 \times 1,5 = 53$ tūkst.m³/d.

Toliau plėtoti vandentiekio tinklus naujai užstatytuose ir statomuose kvartaluose. Nutiesti magistralinius tinklus į suplanuotas detaliaisiais planais teritorijas. Tiesti tinklus pagal poreikį naujose gatvėse LEZ-o teritorijoje. Konceptualiai numatoma tiesti magistralinius tinklus pagal poreikį į suplanuotas ir naujai planuojamas pramonės ir uosto vystymo teritorijas esamose miesto administracinėse ribose ir už jų: Mažūriškių, Kipšių, Slengių, Trušelių, Kiemiškių ir kitoms gyvenvietėms, kaip jau prijungtos Kalotės, Purmalių, Jakų, Sudmantų, Gindulių ir kitos. Neplanuoti miesto teritorijoje lokalių vandenviečių, išskyrus Smiltynę.

Ūkio nuotekų šalinimo ir valymo įrenginių sistemų vystymo prioritetai: Nutiesti ūkio nuotekų tinklus su reikiama įranga (nuotekų siurblinėmis) naujai užstatytuose ir statomuose kvartaluose. Nutiesti nuotekų tinklus su reikiama įranga į detaliaisiais planais suplanuotas teritorijas. Tiesti nuotekų tinklus pagal poreikį naujose gatvėse LEZ-o teritorijoje. Nutiesti naują slėginę nuotekų liniją (DN 1000 mm) nuo 6-ios siurblinės į nuotekų valymo įrenginius. Tiesti pagal poreikį naujas ar rekonstruoti ūkio nuotekų tinklus bei jų sistemas, pertvarkant ar rekonstruojant jūrų uosto veiklos vystymo objektus uosto bei jo plėtos teritorijose. Nerekomenduoti miesto teritorijoje lokalių ūkio nuotekų valymo įrenginių statybos, išskyrus Smiltynę, kur tai gali būti daroma, išpildžius visus aplinkosaugos ir sveikatos apsaugos reikalavimus. Iškelti į kitą vietą Žvejų gatvės nuotekų siurblinę Nr.2, sudarant galimybę piliavietės teritorijos vystymui bei senamiesčio ir priėjimų prie vandens telkinių aplinkos sukūrimui.

Lietaus nuotekų tinklų vystymo prioritetai: Kaip numatyta parengtame Klaipėdos miesto lietaus nuotekų tinklų sistemos specialiajame plane kokybiniam ir kiekybiniam esamos situacijos vertinimui, vystyti lietaus nuotekų sistemą, kaip betarpiškai susijusią su teritorijų užstatymu ir susisiekimo komunikacijų vystymo procesu mieste. Planuoti paviršinio vandens kaupyklų statybą, kad sumažinti tinklų apkrovimus liūčių metu. Reikalauti iš pramonės įmonių, transporto aptarnavimo ir kitų organizacijų, kad paviršinis vanduo pirmiausia būtų kaupiamas (atviruose ar požeminiuose baseinuose) ir tik po to nedideliu, kaip nustatyta išduotose sąlygose, debitu išleidžiamas į miesto lietaus nuotekų sistemą. Kokybiškai mažinti Baltijos jūros baseino taršą, numatant išleidžiamo į Danės upę ir kitus upelius bei Kuršių marios vandens valymą.

Elektros tiekimas. Visos aukštos įtampos transformatorių pastotės sujungtos su Klaipėdos 330/110/10 kV TP aukštos įtampos elektros perdavimo oro linijomis ir elektros perdavimo kabelių linijomis.

Miesto aprūpinimo elektros energija sistema yra galinga, tačiau atskiruose rajonuose yra jos disproporcijos. Pramonės įmonių rajonai turi didelio skerspjūvio maitinimo 10 kV kabelius ir transformatorines 10/0,4 kV pastotes. Šiuo metu jų veikimas mažai efektyvus. Keičiantis įmonių struktūrai, turės būti pertvarkyti ir elektros įrengimai. Senamiestyje ir miesto pakraščiuose, atvirkščiai, maitinančių tinklų ir transformatorių pastovių nepakanka. Ten pastoviai auga energijos poreikis.

Mieste daug 110 kV tiekimo elektros antžeminių tinklų. Jie užima plačius koridorius žemės, kurios vertė yra labai didelė. Be to, šie tinklai kelia elektromagnetinę taršą. Numatomas antžeminių elektros tinklų kabeliavimas, kad būtų sudaryta galimybė panaudoti apsaugines zonas estetiškos aplinkos gerinimui, neigiamos elektros laukų įtakos panaikinimui bei miesto infrastruktūros vystymui. Kyla poreikis modernizuoti Senamiesčio aprūpinimą elektros energija.

Šilumos gamyba. Tikslinga centralizuotą aprūpinimą išlaikyti ir vystyti centrinėje miesto dalyje, intensyvaus užstatymo rajonuose. Centralizuotai tiekiamos šilumos poreikis gyvenamojo būsto šildymui ir karšto vandens ruošimui suskaičiuotinas pagal atskiruose miesto rajonuose planuojamą gyventojų skaičių, numatant, kad kiekvienam gyventojui teks 35 m² bendrojo ploto. Centralizuotai įmanoma šildyti apie 5180 tūkst. gyvenamojo ploto. Centralizuotai planuojama šildyti Gedminų dvaro, Žardininkų, Smeltalės, Rumpiškių, Centro gyvenamuosius rajonus bei kitus smulkesnius rajonus.

Šilumos poreikis šildymui suskaičiuotinas priimančiam 70W/m² vertinant prielaidą, kad dalis gyventojų gyvens atnaujintuose arba naujuose, geras energines savybes turinčiuose gyvenamuose namuose. Karšto vandens ruošimui reikalingos šilumos galios poreikis nustatomas vertinant tai, kad maksimalus gyventojų karšto vandens poreikis 10l/h. Preliminarių skaičiavimų rezultatus bendra reikalinga centralizuotai tiekiamą šilumos galia gyvenamajame sektoriuje sudarys 477 MW.

Centralizuotai tiekiamos šilumos suvartojimas kasmet mažėja, perteklinė šilumos galia sudaro daugiau nei 200 MW.

Klaipėdos mieste be AB „Klaipėdos energija“ šilumą gamina ir tiekia į miesto integruotą šilumos tiekimo tinklą septyni nepriklausomi šilumos gamintojai (toliau NŠG).

Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui specialiojo plano sprendinius ir reglamentą reikia peržiūrėti ir įvertinti pagal Lietuvos Respublikos šilumos ūkio įstatymą ir Nacionalinę šilumos ūkio plėtros 2015–2021 metų programą. Atnaujintus sprendinius numatyti bendrojo plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Klaipėdoje eksploatuojama vienintelė Lietuvoje geoterminė jėgainė. Geoterminės jėgainės galia yra 10-35 MW. Pagaminamos šilumos kiekis per metus Klaipėdos geoterminėje jėgainėje nuo 2004 metų iki 2015 metų ženkliai sumažėjo. Pagaminamos šilumos geoterminėje jėgainėje savikaina yra didesnė nei pagaminamos šilumos deginant biokurą.

Dujų tiekimas. Klaipėdos mieste ir Klaipėdos rajone yra gerai išvystyta dujotiekio sistema. Naujų gamtinių dujų vartotojų atsiradimas ir esamų vartotojų poreikių augimas yra pageidaujami. Dujotiekis vystomas vadovaujantis parengtomis dujotiekio vystymo schemomis. Tai padeda racionaliau parinkti dujotiekio vamzdžių skersmenis. Lietuvos ir Klaipėdos dujų tiekimo patikimumą labai padidino įrengtas Klaipėdos suskystintų dujų terminalas (SkGD) ir jo sujungimas su esamu dujotiekiu. Klaipėdos dujų skirstymo stoties (DSS-1) pagalba gamtinės dujos skirstomaisiais tinklais tiekiamos vartotojams. Dujos dažniausiai naudojamos įmonių gamybos veikloje bei šilumai gaminti, todėl didžiausių dujų kiekį suvartoja verslo ir viešojo sektoriaus vartotojai – pramonės įmonės bei šilumos gamintojai. Įvertinta galimo DSS-1 iškėlimo į strategiškai patogesnę vietą Klaipėdos rajone galimybė ir alternatyvos. AB „Energijos skirstymo operatorius“ kol kas nesvarsto stoties iškėlimo. Nuo DSS-1 yra pajungtas skirstomasis dujotiekis, todėl prieš perkeliant skirstymo stotį reikia išspręsti ir skirstomojo dujotiekio rekonstravimą.

Gamtinių dujų poreikis (išskyrus centralizuotai tiekiamos šilumos zonas) gyvenamojo būsto šildymui ir karšto vandens ruošimui būtų apie 53847 m³/h. Skaičiavimuose priimta kad 3 žmonės maksimaliai suvartos 4 m³/h. gamtinių dujų. Skaičiuojant gamtinių dujų suvartojimą neįvertinta vienalaikiškumo koeficientas. Didžiausias momentinis dujų poreikis daugiau nei vienam vartotojui visada yra mažesnis nei kiekvieno atskiro vartotojo didžiausių momentinių suvartojimų suma. Nebuitiniams vartotojams dujų poreikis skaičiavimuose nenumatytas, kadangi skaičiuojant nebutinių vartotojų dujų sunaudojimą reikia įvertinti vartotojų kategorijas, priklausomas nuo veiklos pobūdžio, tačiau atsiradus nebutinių dujų vartotojams, jų aprūpinimas dujomis garantuojamas.

Dujų tinklų prioritetai: Siekiant kokybiškai gerinti Klaipėdos m. vizualinę panoramą ir atlaisvinti teritorijas gyvenamajai, visuomeninei statybai, sudaryti sąlygas miesto teritorijoje vystyti naujus kompaktiškus projektus, galima rekonstruoti

esamą dujotiekį, padidinant jo techninį patikimumą ir taip sumažinant teritoriją, kurioje negalima statyti statinių arba pagal „Magistralinio dujotiekio dujų skirstymo stoties iškėlimo už Klaipėdos miesto ribų supaprastintą galimybių studiją“, kuri parengta 2007m, iškelti magistralinio dujotiekio dujų skirstymo stotį į Klaipėdos rajono teritoriją. Siekis yra didinti dujų vartotojų skaičių, prijungiant prie esamų dujotiekų, nes šiuo metu yra netolygiai pasiskirstę dujų vartotojai; Klaipėdos mieste ir Klaipėdos rajone dujofikuojamos ir ateityje bus dujofikuojamos visos teritorijos, jei tai ekonomiškai naudinga; dujofikuoti Klaipėdos miesto ir priemiesčio gyventojų sodų bendrijas, sudarant galimybę paversti jas gyvenamaisiais rajonais; pakloti dujotiekio tinklus uosto teritorijoje, siekiant užtikrinti dujotiekio patikimumą, sužiedinti rajonus nuo „Smeltės“ iki Žvejybos uosto rajono; geresniam dujų aprūpinimui planuojami dujotiekio sužiedinimai: Šilutės pl. sužiedinant su Lypkių g.; Klaipėda – Kretinga sužiedinimas; Kairių g. (Pietinis aplinkkelis) sužiedinant su didelio slėgio dujotiekio tinklais, esančiais prie kelio Nr.141 Klaipėda – Kaunas per Šilutę.

Atliekų tvarkymas: Atliekų tvarkymo tikslai ir uždaviniai Klaipėdos mieste yra nustatyti Klaipėdos regiono atliekų tvarkymo plane. Pagal Klaipėdos regiono atliekų tvarkymo sistemos plėtros priemonių planą 2014-2020m, Klaipėdos mieste numatoma toliau eksploatuoti 3 didelių gabaritų atliekų surinkimo aikšteles ir žaliųjų atliekų kompostavimo aikštelę, vystyti rūšiuojamąjį atliekų surinkimą, mišrias komunalines atliekas po apdorojimo regioniniame mechaninio apdorojimo įrenginyje (Dumpiuose, Klaipėdos raj.) perduoti energijos gamybai biokuro ir atliekų termofikacinei jėgainei.

4.9 Miesto plėtros prioritetai iki 2050 m.

Klaipėdos miesto plėtros prioritetai apima miesto lygmens prioritetus, neapima valstybei svarbių projektų vystymo, o nustatyti siekiant didinti miesto patrauklumą, įgyvendinti miesto atnaujinimo uždavinius, kurie apima socialinės, paslaugų, inžinerinės, susisiekimo infrastruktūros vystymą užstatytose teritorijose, naujų teritorijų su visa reikalinga aptarnavimo infrastruktūra plėtojimą. Taip pat siekiama sudaryti palankias sąlygas investicijoms.

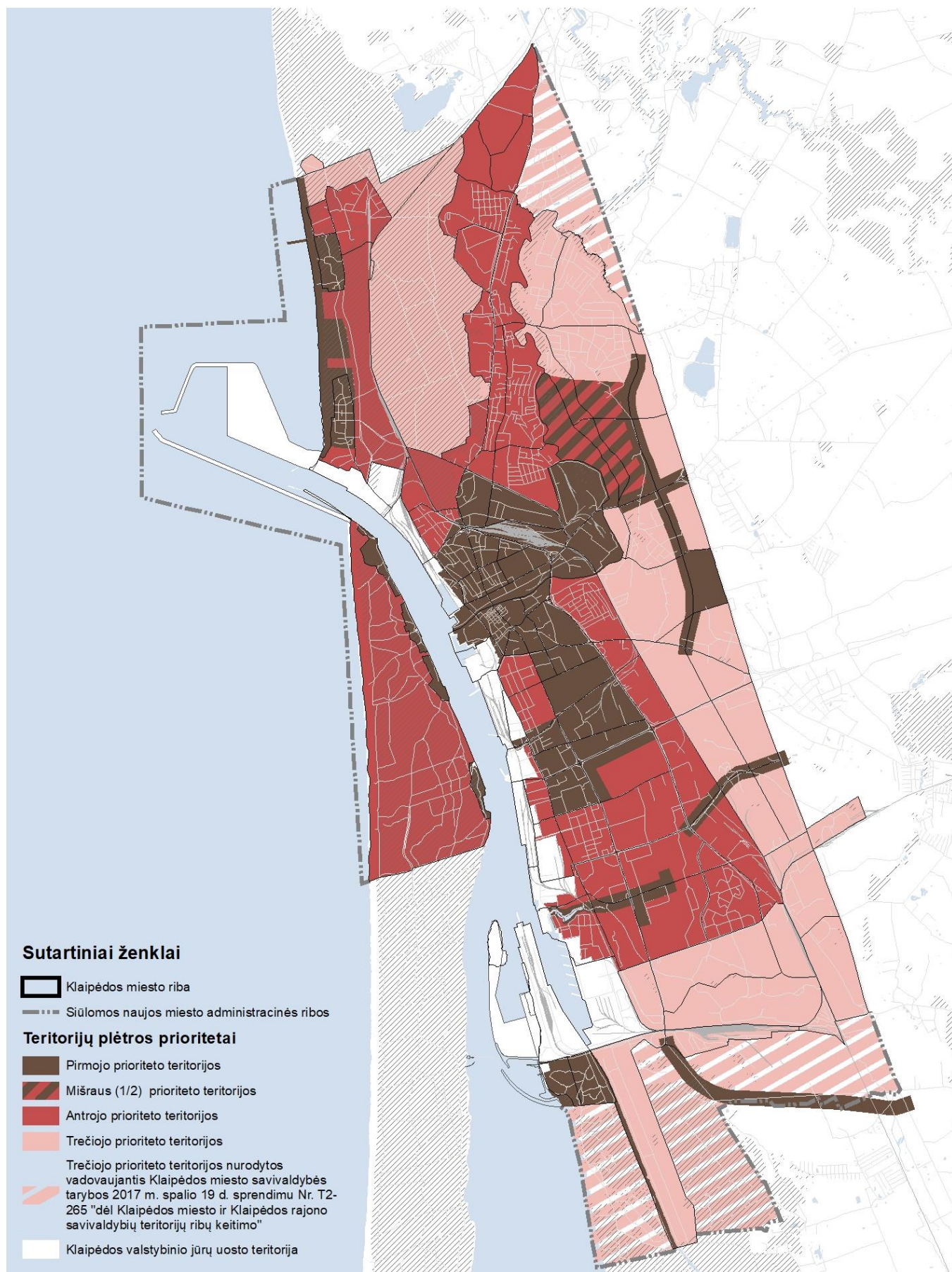
BP koncepcijos įgyvendinimui egzistuoja susitarimo dėl subalansuoto teritorijų plėtojimo tarp Klaipėdos miesto savivaldybės, Klaipėdos jūrų uosto administracijos ir Lietuvos Respublikos vyriausybės būtinybė.

Pagal plėtros prioritetus Klaipėdos miestas suskirstytas į tris zonas:

1. **Pirmojo prioriteto teritorijos.** Šios teritorijos apima miesto branduolį, pagrindinius traukos centrus, svarbiausias naujai plėtojamąs teritorijas. Miesto branduolys – tai apibendrintas miesto centras kartu su Senamiesčiu ir miesto istorine dalimi (Naujamiesčiu), funkciškai patraukliausia teritorija turinti nemažai vidinių teritorinių rezervų, nes daug kur neužbaigtos užstatymo ir viešųjų erdvių struktūros, neefektyviai naudojamos pramonės ir sandėliavimo teritorijos, daug išvis nebenaudojamų, likimo valiai paliktų teritorijų. Taip pat miesto branduolys plėtojamąs vystant prieigas prie Kuršių marių, kuriant patrauklias, prieinamas visuomenei teritorijas, stiprinant Klaipėdos kaip jūrinio miesto identitetą. Taip pat vystomi kiti miesto traukos centrai (pocentriai) – pradėjęs formuotis didelių užstatymo gabaritų komercinis centras tarp Baltijos pr. ir Agluonos g. su prieiga prie Kuršių marių šalia centrinės (Naujosios) perkėlos, pietinėje miesto pusėje palei Smiltelės g. ir Smeltalės upelį aptarnaujantis centras, naujai formuojamas komercinis, rekreacinis/ paslaugų centras pietinėje pusėje. Pirmojo prioriteto teritorijoms taip pat priskiriamos didelė rekreacinį potencialą turinčios Melnragės – Girulių pajūrio ruožo teritorijos. Dėl numatomos išorinio uosto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra teritoriniuose vandenyse) įtakos šių teritorijų vystymui ir plėtojimui turi būti skiriamas didelis dėmesys, tvarkoma infrastruktūra, numatomas gyvenimo sąlygų gerinimas, taikomos krantotvarkos priemonės ir kt. Urbanizuotos teritorijos Smiltynėje, kurių plėtra dėl saugomų teritorijų gretimybės yra griežtai reglamentuota įstatymu (teritorijos turi didelį rekreacinį potencialą). Be kita ko, pirmojo prioriteto teritorijoms priskiriamos konversinės teritorijos šalia miesto branduolio, abipus Danės upės, bei planuojamas regioninis stadionas ir jo pasiekiamumui bei gyvenamųjų teritorijų plėtrai svarbi naujai planuojama gatvė lygiagreti Palangos pl. – sujungianti Tauralaukį ir naują stadioną bei einanti iki Tilžės g. Nuo šių teritorijų išvystymo, atnaujinimo priklausys tolesnis miesto gyvybingumas, patrauklumas, kuris tiesiogiai susijęs su gyventojų migracija. Taip pat svarbu paminėti pirmojo prioriteto svarbų miesto susisiekimo infrastruktūros ir gyvenamosios aplinkos pagerinimui objektą- pietinį aplinkkelį.
2. **Mišraus (pirmo / antro) prioriteto teritorijos.** Mažo užstatymo intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijos tarp Akmenos-Danės upės, Arimų g. bei Liepų g. iki Tauralaukio. Pastarosios vystomos siekiant sukurti gyvenamosios vietos pasirinkimo alternatyvą gyventojams, kurie šiuo metu migruoja ar ketina migruoti į priemiesčio teritorijas.
3. **Antrojo prioriteto teritorijos.** Tai daugiausia 1940-1990 metais (sovietmečiu) užstatyta miesto dalis, suskaidyta į monofunkcinės paskirties gyvenamuosius rajonus (juose gyvena didžioji dalis Klaipėdos gyventojų), kurių

patrauklumo didinimui būtina kompleksinė regeneracija, renovacija, modernizacija, viešųjų erdvių tvarkymas, bei šiaurinėje Klaipėdos pusėje esantys itin patrauklūs paskutiniaisiais dešimtmečiais suformuoti mažaaukštės statybos gyvenamieji kvartalai. Taip pat antram prioritetui priskiriamos esamos Melnragės – Girulių ruožo teritorijos. bei jų aplinkoje esanti miško parkų teritorija ir Smiltynės rekreacinių miškų plotai. Bei naujai planuojamus specializuotus kompleksus (savivaldybės numatytos kompaktiškai užstatyti teritorijos, skirtos visuomenės poreikiams, specializuotai socialinei, mokslo, susijusios gamybos, komercinei ir kt. veiklai). Visose paminėtose teritorijose rekomenduojama vystyti susisiekimo, socialinę, inžinerinę infrastruktūrą, tvarkyti viešąsias erdves ir pan., didinant šių teritorijų patrauklumą.

4. **Trečiojo prioriteto teritorijos.** Šios teritorijos apima naujai plėtojamas gyvenamojo prioriteto teritorijas su visa reikalinga aptarnavimo infrastruktūra (mokyklos, darželiai, valstybinių, savivaldybės institucijų padaliniai, prekyba, paslaugos ir kt.) Klaipėdos miesto pietinėje pusėje palei A13 kelią, pramonės teritorijas (LEZ), kurių vystymas daugiau yra ir bus priklausomas nuo privataus vystytojo. Taip pat į trečiojo prioriteto teritorijas patenka mažiau intensyviai naudojamos gamtines teritorijos, tokios kaip Girulių miškas, Žardės piliakalnių teritorija. Į trečiojo prioriteto teritorijas, vadovaujantis Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2017 m. spalio 19 d. sprendimu „dėl Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių teritorijų ribų keitimo“ įtrauktos priemiestinės teritorijos. Tai ilgainiui į Klaipėdos miesto savivaldybės administracinės ribas planuojamos prijungti (svarstymo stadijoje) teritorijos, kurios apima mažaaukštės statybos gyvenamąsias teritorijas tarp šiaurinės miesto ribos ir A13 kelio (Purmalių k., dalis Kalotės k., dalis Glaudėnų k., dalis Aukštkiemų k.), planuojamas pramonės, logistikos teritorijas iki planuojamo pietinio aplinkkelio, uosto rezervinę teritoriją, bei teritoriją Klaipėdos vandenvietės vakarinėje pusėje iki Kuršių marių. Šių teritorijų infrastruktūros vystymas taip pat turėtų vykti pagrįdus vystytojo lėšomis.



4.8 pav. Klaipėdos miesto plėtros prioritetai iki 2050 m. (Konceptija Nr.2)