



KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS BENDRASIS PLANAS

SPRENDINIAI
AIŠKINAMASIS RAŠTAS





Planavimo organizatorius	Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius
Bendrojo plano rengėjas	UAB „URBANISTIKA“
Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas	Klaipėdos miesto savivaldybės bendrojo plano keitimas
Projekto Nr.	U-1262
Teritorijų planavimo rūšis	Kompleksinis teritorijų planavimo dokumentas Savivaldybės bendrasis planas
Rengimo etapas	Sprendiniai
Tomas	III tomas
Metai	2019 m.

Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas
UAB „URBANISTIKA“ 	Direktorius	Jonas Treinys		
	Vyr. Architektė	Andželika Kažienė		
	PV	Saulius Motieka	A 609	
	PDV Urbanistinė struktūra	Lina Panavaitė	A 2185	
	PDV Kultūros paveldas	Margarita Ramanauskienė	A 702 3345	
	PDV Susisiekimo sistema	Vidualdas Valeika	3534	
	PDV Kraštovaizdis	Dalia Bagdonaitė		
	PDV Inžinerinė infrastruktūra	Jurga Tamkienė	TPV 0060	
UAB „SWECO LIETUVA“	Prezidentas	Artūras Abromavičius		
	PDV Inžinerinė infrastruktūra	Eduardas Aloyzas Povilaitis	7675	
	PDV Inžinerinė infrastruktūra	Ingrida Tomaševičienė	15606	
	PDV Inžinerinė infrastruktūra	Eimutis Bagdonas	14135	
	Ekonomistas Ekonominė aplinka	Karolis Bliabas		
	PDV Aplinkosauga	Vytautas Belickas		
	PDV Aplinkosauga	Aušra Junevičiūtė		



AIŠKINAMASIS RAŠTAS



TURINYS

1	BENDRIEJI DUOMENYS.....	7
1.1	Duomenys	7
1.2	Plano tikslai ir uždaviniai	7
1.3	Planavimo sąlygos	10
2	ĮVADAS	13
2.1	Pagrindinės miesto urbanistinės charakteristikos BP sprendinių konkretizavimui	13
2.1.1	Išorės veiksniai	13
2.1.2	Vidiniai veiksniai.....	14
2.1.3	Pagrindinės aprobuotos BP koncepcijos nuostatos	18
3	BENDROJO PLANO SPRENDINIŲ SUDARYMO PRINCIPAI IR NAUDOJIMAS	21
4	BENDROJO PLANO SPRENDINIAI.....	25
4.1	Miesto struktūros modelis	25
4.2	Miesto plano struktūros dalys.....	26
4.3	Miesto struktūros optimizavimas	27
4.4	Aukštybinių pastatų išdėstymo principai.....	29
4.5	Teritorijų naudojimo reglamentai	34
4.5.1	Pagrindinio brėžinio tekstiniai reglamentai.....	40
4.5.2	Specialūs reikalavimai konkrečioms BP Nagrinėjamiems rajonams	41
4.6	Užstatymo intensyvumas	42
4.7	Teritorijos balansas.....	42
4.8	Gyventojų skaičiaus ir būsto prognozės	43
4.9	Miesto gyvenamosios aplinkos kokybė.....	48
4.10	Socialinė aplinka	48
4.10.1	Viešųjų paslaugų infrastruktūros plėtra.....	48
4.10.2	Ikimokyklinio ir bendrojo ugdymo infrastruktūra	49
4.10.3	Kultūros objektai, sveikatos ir socialinės rūpybos infrastruktūra	50
4.11	Rekreacijos ir turizmo infrastruktūros plėtra	51
4.12	Darbo vietų sklaida	51
4.12.1	Pramonės ir sandėliavimo teritorijos	52
4.12.2	Paslaugų (komercinės) teritorijos	52
4.13	Prekybos objektų išdėstymas.....	53
4.14	Investicinės perspektyvos	54
4.15	Verslo plėtros tendencijos.....	54
5	GAMTINIO KRAŠTOVAIZDŽIO APSAUGA IR ŽALIŲJŲ PLOTŲ SISTEMA	56
5.1	Gamtinio kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsauga.....	56
5.1.1	Saugomos teritorijos	56
5.1.2	„Natura 2000“ teritorijos	59
5.2	Gamtinio karkaso teritorijos	60
5.2.1	Gamtinio karkaso formavimo bendrosios nuostatos	60



5.2.2	Gamtinio karkaso struktūrinės dalys Klaipėdos miesto teritorijoje	61
5.2.3	Gamtinio karkaso teritorijų geokologinis potencialas ir tvarkymo kryptys	62
5.3	Žaliųjų plotų sistema	65
6	NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS	68
6.1	Klaipėdos miesto vertinimas paveldosaugos požiūriu	68
6.2	Klaipėdos miesto administracinėse ribose registruotos nekilnojamosios kultūros vertybės.....	68
6.2.1	Saugotinos kultūros paveldo vietovės	68
6.2.2	Kompleksai, pavieniai objektai	69
6.2.3	Registruotos kapinės, kapinynai	70
6.2.4	Kapinės, palaidojimų vietos, senkapiai, neįrašyti į vertybių registrą	71
6.2.5	Buvę kurortiniai objektai pajūryje, kuriuos tikslinga atstatyti	71
6.2.6	Tarpukario modernizmo pastatai.....	72
6.2.7	Išlikę atskiri kvartalai, teritorijos, išsaugojusios autentišką urbanistinę struktūrą.....	72
6.2.8	Smiltynė - UNESCO pasaulio gamtos ir kultūros paveldo vietovės, Kuršių nerijos dalis.....	72
6.3	Sprendiniai	72
7	SUSISIEKIMO SISTEMA	76
7.1	Pagrindiniai Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos tikslai ir uždaviniai.....	76
7.2	Klaipėdos išorės susisiekimo integracija	81
7.3	Susisiekimas dviračiais	86
7.4	Miesto gatvių tinklas ir eismo valdymas.....	89
7.5	Miesto viešojo transporto maršrutinio tinklo plėtra	98
7.6	Automobilių parkavimas.....	106
7.7	Pagrindinės išvados ir rekomendacijos	111
8	INŽINERINĖ INFRASTRUKTŪRA.....	114
8.1	Elektros energijos tiekimo sistema	114
8.2	Gamtinių dujų tiekimo sistema	116
8.3	Šilumos tiekimo prioritetai	118
8.4	Geriamojo vandens ruošimas ir tiekimas	121
8.5	Buitinių nuotekų tvarkymas	122
8.6	Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymas	123
8.7	Naftotiekiai ir produktotiekiai	124
9	APLINKOS APSAUGA	125



BRĖŽINIŲ SĄRAŠAS

Brėžinio Nr.	Brėžinio pavadinimas
U-1262-1	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Pagrindinis brėžinys M 1:10000 Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Pagrindinio brėžinio reglamentų lentelė
U-1262-2	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Gyvenamųjų teritorijų brėžinys M 1:20000
U-1249-3	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo brėžinys M 1:20000
U-1262-4	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Kultūros vertybių apsaugos ir naudojimo brėžinys M 1:20000
U-1262-5	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Susisiekimo sistema. Gatvių tinklo ir kategorijų bei infrastruktūros plėtros brėžinys M 1:20000
U-1262-6	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Susisiekimo sistema. Viešojo transporto maršruto tinklo ir dviračių trasų brėžinys M 1:20000
U-1262-7	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Inžinerinė infrastruktūra. Elektros tiekimo sistemos brėžinys M 1:20000
U-1262-8	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Inžinerinė infrastruktūra. Dujų tiekimo brėžinys M 1:20000
U-1262-9	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Inžinerinė infrastruktūra. Šilumos tiekimo sistemos brėžinys M 1:20000
U-1262-10	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Inžinerinė infrastruktūra. Vandens tiekimo sistemos brėžinys M 1:20000
U-1262-11	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Inžinerinė infrastruktūra. Buitinių nuotekų tvarkymo sistemos brėžinys M 1:20000
U-1262-12	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. Sprendiniai. Inžinerinė infrastruktūra. Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo sistemos brėžinys M 1:20000

PRIEDAI

1 priedas	Klaipėdos miesto teritorijos bendrasis planas Užstatymo aukščio schema M 1:20000
2 priedas	Klaipėdos miesto teritorijos bendrasis planas Užstatymo intensyvumo schema M 1:20000
3 priedas	Klaipėdos miesto teritorijos bendrasis planas Prekybos objektų sklaidos schema M 1:20000
4 priedas	Klaipėdos miesto teritorijos bendrasis planas Teritorijos plėtojimo būdų schema M 1:20000
5 priedas	Klaipėdos miesto teritorijos bendrasis planas Įgyvendinimo prioritetų schema M 1:20000



1 BENDRIEJI DUOMENYS

1.1 Duomenys

Rengiamo teritorijų planavimo dokumento pavadinimas:

Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimas

Teritorijų planavimo dokumento rūšis:

Kompleksinis teritorijų planavimo dokumentas

Teritorijų planavimo lygmuo:

Savivaldybės lygmens bendrasis planas

Planuojama teritorija:

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija. Teritorijos plotas – 9795,39 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

1.2 Plano tikslai ir uždaviniai

1. Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo tikslai skirstomi į šias temas: miesto išorinė struktūra ir vaidmuo regione; miesto vidinė (urbanistinė) struktūra; kraštovaizdis ir aplinkosauga; kultūrinis tapatumas; gyvenamoji aplinka; verslas ir investicijos; socialinė ir inžinerinė infrastruktūra; susisiekimo infrastruktūra; visuomenės interesai; kitos temos. Toliau pateikti Klaipėdos miesto bendrojo plano tikslai ir juos detalizuojantys uždaviniai.
2. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto strateginės plėtros 2013–2020 metais prioritetus ir tikslus, įvertinus miesto ir regiono socialinės, ekonominės bei urbanistinės raidos tendencijas, nustatyti pagrindines miesto plėtros kryptis, sudaryti sąlygas tvariam miesto vystymui, nuolatiniam ir ilgalaikiam socialiniais, ekonominiais ir ekologiniais motyvais pagrįstam gyvenimo kokybės augimui bei teritorinių skirtumų mažinimui.
3. Sudaryti sąlygas subalansuotam Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų (savivaldybių) sistemos funkcionavimui, stiprinti miesto vaidmenį ir skatinti jo konkurencingumą Vakarų Lietuvos regione, Lietuvos didžiųjų miestų urbanistiniame tinkle ir tarptautiniame kontekste. Tikslų realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 3.1. atsižvelgiant į ilgalaikes Vakarų Lietuvos regiono raidos tendencijas ir prognozes, patikslinti valstybės dalies – Klaipėdos apskrities teritorijos – bendrajame plane numatytų urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų ir infrastruktūros objektų vystymo poreikį Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje ir priemiestinėje zonoje;
 - 3.2. įvertinti galimybes ir būdus neigiamų socialinės-demografinės raidos procesų (gyventojų skaičiaus mažėjimo, senėjimo, kėlimosi į užmiesčio teritorijas) stabilizavimui, pasitelkiant integruotas urbanistines priemones ir sprendimus regioniniu ir lokaliu lygmeniu;



- 3.3. numatyti Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų (savivaldybių ar jų dalių) plėtros subalansavimo bei integruotos plėtros kompleksines priemones;
- 3.4. išnagrinėti esamų ir numatyti bei pagrįsti naujų Klaipėdos miesto subalansuotam funkcionavimui svarbių objektų (susisiekimo, energetikos ir kitos inžinerinės, socialinės infrastruktūros, ekologinio stabilizavimo teritorijų ir kt.) poreikį ir išdėstymą už miesto savivaldybės teritorijos ribų.
4. Sudaryti sąlygas kompleksiskam Klaipėdos miesto teritorijos vystymui, funkcinį prioritetų (zonų) ir teritorijų naudojimo tipų nustatymu grindžiamam daugiafunkciam teritorijos panaudojimui, efektyviam esamos socialinės, inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros išnaudojimui bei optimalių teritorijų užstatymo urbanistinių ir architektūrinių parametru užtikrinimui. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 4.1. nustatyti urbanizuotų ir urbanizuojamų, inžinerinės ir socialinės infrastruktūros, kitų miesto funkcionavimui svarbių teritorijų vystymo poreikį;
 - 4.2. suformuoti Klaipėdos miesto teritorijos funkcinio ir erdvinio vystymo kryptis planuojamam laikotarpiui;
 - 4.3. suskirstyti miesto teritoriją į funkcines zonas ir nustatyti joms darnią miesto plėtrą, daugiafunkčią žemės naudojimą užtikrinančius teritorijų naudojimo ir tvarkymo reglamentus, pagrindinių žemės naudojimo paskirčių ir galimų jose veiklų prioritetus.
5. Suformuoti hierarchizuotą miesto centrų, viešųjų erdvių ir želdynų, gyvenamųjų, pramoninių, uosto ir kitų teritorijų sistemą, nustatyti šių teritorijų raidos prioritetus, išskirti prioritetinės plėtros teritorijas, kuriose bus koncentruojamos savivaldybės investicijos. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 5.1. įvertinus susiklosčiusios urbanistinės struktūros ypatybes ir plėtros potencialą, nustatyti urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų prioritetinės plėtros kryptis ir režimus (saugojimas, modernizavimas, konversija, nauja plėtra, rezervavimas, be esminių pokyčių);
 - 5.2. nustatyti miesto struktūros gyvybingumą užtikrinančių funkcinį centrų (paslaugų, aptarnavimo ir darbo vietų koncentracijos mazgų) sistemą, pasiūlyti jos plėtojimo alternatyvas (scenarijus) ir priemones atskirų centrų ar jų tipų vystymui bei urbanistinės struktūros kokybės gerinimui;
 - 5.3. nustatyti rekomendacijas urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų funkciniai struktūrai formuoti (gyvenamųjų zonų, socialinių ir komercinių objektų teritorijų, viešo naudojimo želdynų kiekiui) ir aplinkos kokybei užtikrinti.
6. Sudaryti sąlygas savitų Klaipėdos miesto kraštovaizdžio bruožų (siluetų, panoramų) išsaugojimui, harmoningam miesto želdynų, rekreacinių ir kitų bendro naudojimo erdvių tinklo formavimui, saugomų teritorijų ir kitų aplinkosauginių požiūriu jautrių gamtinių sistemų tvarkymui ir apsaugai. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 6.1. nustatyti Klaipėdos miesto miestiškojo kraštovaizdžio (miestovaizdžio) savitumui svarbias teritorijas, antropogeninius ir gamtinius elementus, panoramas, įvertinti jų apsaugos poreikį, numatyti jų vizualinės apsaugos priemones;
 - 6.2. numatyti racionalaus žemės gelmių išteklių, žemės ūkio naudmenų, miškų, kitų gamtos išteklių išsaugojimo ir naudojimo, gamtinio karkaso ir ekologiškai pagrįstos žemės naudojimo teritorinės struktūros formavimo, gamtos ir nekilnojamojo kultūros paveldo, kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės išsaugojimo priemones;
 - 6.3. formuoti rišlių miesto atvirų viešųjų erdvių (aikščių, krantinių), bendrojo naudojimo želdynų (skverų, parkų), rekreacinių ir gyventojų poilsiui tinkamų gamtinių teritorijų (mieste ir užmiestyje) tinklą ir numatyti reikalavimus jų įrengimui;
 - 6.4. tobulinti esamus ir formuoti naujus miesto urbanistinės struktūros ryšius su vandens telkiniais, plėtojant viešąsias ir rekreacines erdves prie Baltijos jūros, Kuršių marių, Danės upės ir kitų vandens telkinių.



7. Sudaryti sąlygas urbanistiniu ir architektūriniu požiūriu vertingų miesto struktūros elementų (kultūros paveldo vietovių, objektų ir jų teritorijų), kitų svarbių Klaipėdos miesto įvaizdžio ir kultūrinio tapatumo ženklų apsaugai, tvarkybai, tausojančiam naudojimui ir pažinimui. Tikslu realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 7.1. suformuoti Klaipėdos miesto įvaizdžio ir kultūrinio tapatumo ženklų sistemos ir atskirų jos objektų (piliavietės, senamiesčio ir jo prieigų, gynybinių įtvirtinimų, istorinio centro ir kitų istorinių vietovių) šiuolaikinio įženklavimo, tausojančio panaudojimo ir pažinimo principus, numatyti jų realizavimo gaires;
 - 7.2. patikslinti Klaipėdos miesto raidai reikšmingas ir urbanistiniu bei architektūriniu požiūriu vertingas teritorijas ir numatyti jų apsaugos ir tvarkybos priemones;
 - 7.3. sudaryti sąlygas pagrįstam urbanistinės struktūros atstatymo skatinimui.
 - 7.4. Sudaryti sąlygas visaverčių gyvenimo sąlygų Klaipėdos mieste kūrimui, formuojant sveiką, saugią, darnią ir kokybišką gyvenamąją aplinką, didinant būsto įvairovę ir prieinamumą. Tikslu realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 7.5. nustatyti gyvenamojo būsto poreikį, būsto struktūros įvairovės didinimo ir kitas būsto sektoriaus plėtros priemones;
 - 7.6. įvertinti „Sveiko miesto“ ir kitų gyvenamosios aplinkos formavimui aktualių strategijų principus ir numatyti jų integravimo galimybes bendrojo plano apimtyje;
 - 7.7. numatyti urbanistines, architektūrines ir kitas teritorines priemones bei reikalavimus tvarkomos esamos, kompleksiškai atnaujinamos ir naujai kuriamos gyvenamosios aplinkos kokybės gerinimui ir saugumo užtikrinimui.
8. Sudaryti sąlygas privačių investicijų, kuriančių socialinę ir ekonominę gerovę, augimui ir tolygiai sklaidai, užtikrinant tinkamas gyvenimo sąlygas, aplinkos kokybę ir darbo vietų pasiūlą Klaipėdos mieste. Tikslu realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 8.1. nustatyti miesto ekonominę ir socialinę gerovę formuojančių ekonominių veiklų (daugiafunkcinio panaudojimo teritorijų, verslo ir pramogų centrų, didmeninių ir mažmeninių prekybos objektų, pramonės ir gamybos zonų) teritorinę struktūrą, jos plėtros poreikį ir perspektyvas bei principus, akcentuojant gyventojų kasdienio mobilumo poreikio mažinimą, policentrinės miesto struktūros formavimą, nenaudojamų ar neefektyviai naudojamų užstatytų teritorijų miesto centrinėje dalyje ir prie Danės upės konversiją į mišrios paskirties, skatinant taršių objektų iškėlimą iš gyvenamųjų zonų;
 - 8.2. numatyti teritorijas, reikalingas darbo vietų skaičiaus skirtingose ekonominės veiklos srityse užtikrinimui ir subalansuotam augimui;
 - 8.3. suderinti Klaipėdos miesto subalansuotos raidos ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei pramonės zonų ir su jomis susijusios infrastruktūros plėtros poreikį, siekiant mažinti gamybinės veiklos ir transporto srautų keliamos oro taršos ir triukšmo poveikį gyvenamosioms teritorijoms.
9. Nustatyti socialinės ir inžinerinės infrastruktūros vystymo principus (ar jos išdėstymo reikalavimus), sudarant sąlygas racionaliam Klaipėdos miesto teritorijos įsisavinimui ir panaudojimui, užtikrinant tinkamą viešųjų paslaugų ir infrastruktūros lygį urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose, pirmenybę teikiant prioritetingo vystymo zonose numatytiems projektams. Tikslu realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
 - 9.1. atsižvelgiant į miesto raidos tendencijas ir teritorinės plėtros mastus, patikslinti galiojančiame Klaipėdos miesto savivaldybės bendrajame plane numatytą socialinės ir inžinerinės infrastruktūros plėtros poreikį, prioritetą teikiant esamų objektų tvarkymui ir panaudojimui bei naujų statybai prioritetingo vystymo zonose;
 - 9.2. įvertinti socialinės infrastruktūros vystymo galimybes, nustatyti socialinių ir kultūrinių objektų išdėstymo principus ir reikalavimus, numatyti savivaldybei svarbių objektų statybai reikalingas teritorijas;



- 9.3. nustatyti inžinerinės infrastruktūros plėtros galimybes, esamų inžinerinių tinklų optimizavimo ir naujų vystymo principus bei reikalavimus, išnagrinėti alternatyvių atsinaujinančių šaltinių panaudojimą, numatyti svarbių inžinerinės infrastruktūros objektų ir inžinerinių komunikacijų koridorių išdėstymą ir jų parametrus;
 - 9.4. numatyti ypatingų inžinerinių statinių išdėstymą (zonas ir principus), pažymint visus esamus ir planuojamus 30 m ir aukštesnius ypatingus inžinerinius statinius.
10. Sudaryti sąlygas efektyvios susisiekimo sistemos, paremtos darnaus judumo principais, susisiekimo sistemos naudotojų poreikiais ir ilgalaikiais Klaipėdos miesto vystymo prioritetais, formavimui ir funkcionavimui pagal pasikeitusias susisiekimo sistemos plėtros tendencijas. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
- 10.1. įvertinus miesto raidos tendencijas ir teritorinės plėtros mastus, patikslinti galiojančiame Klaipėdos miesto savivaldybės bendrajame plane (toliau – BP-2007) numatytą susisiekimo infrastruktūros plėtros poreikį ir prioritetiškumą;
 - 10.2. numatyti integruotos ir darnaus judumo principais pagrįstos susisiekimo asmeniniu, viešuoju ir bemotoriu transportu sistemos vystymą, jos plėtros prioritetus ir priemones;
 - 10.3. formuoti ilgalaikius miesto vystymo prioritetus tenkinančių parametru susisiekimo infrastruktūros tinklą, apimančią rišlių miesto struktūrinių gatvių karkasą, jo jungtis su užmiesčio kelynu, išbaigtą dviračių takų, efektyvią viešojo transporto ir kitas alternatyvias susisiekimo sistemas (vandens, ekologiškas ir kt. transportas).
11. Suderinti miesto bendruomenės, investuotojų, savivaldybės ir valstybės interesus, nustatant efektyviu teritorijos naudojimu, teisiškai ir kitaip pagrįstas Klaipėdos miesto plėtros kryptis ir teritorijų naudojimo ir tvarkymo sąlygas (rėžimus ir reglamentus). Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
- 11.1. įvertinti investicijų į miesto teritorinę plėtrą netolygumų priežastis ir pasiūlyti priemones viešųjų ir (ar) privačių investicijų skatinimui miesto centrinėje dalyje ir prioritetinės plėtros zonoje;
 - 11.2. detalizuoti Klaipėdos miesto savivaldybėje galiojančius aukštesnio lygmens kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinius, patikslinti ir numatyti jų įgyvendinimui reikalingų teritorijų poreikį;
 - 11.3. rezervuoti teritorijas bendro naudojimo zonų įrengimui, socialinės ir susisiekimo infrastruktūros, inžinerinių komunikacijų trasų ir kitų valstybės, savivaldybės ir visuomenės poreikiams reikalingų objektų statybai.
12. Peržiūrėti, įvertinti ir pagal poreikį integruoti specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinius į bendrąjį planą. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:
- 12.1. remiantis galiojančiais teisės aktais, Klaipėdos miesto raidos dabartiniais rodikliais ir perspektyvomis, peržiūrėti dabar galiojančio bendrojo plano sprendinių aktualumą, jų įgyvendinimo tikslingumą ir keitimo poreikį, siekiant užtikrinti miesto bendrojo planavimo tęstinumą;
 - 12.2. įvertinti galiojančius specialiuosius planus ir integruoti aktualius jų sprendinius į rengiamą bendrąjį planą;
 - 12.3. nustatyti teritorijas, kurioms privaloma rengti ar keisti teritorijų planavimo dokumentus.

1.3 Planavimo sąlygos

Planavimo sąlygas, pasiūlymus bei informaciją dėl Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo pateikė 37 institucijos ar jų padaliniai:

1. UAB „Gatvių apšvietimas“ 2015-03-30 planavimo sąlygos Nr. 15.10/4.39;
2. Pajūrio regioninio parko direkcijos 2015-04-01 planavimo sąlygos Nr. 6.1-104;



3. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Investicijų ir ekonomikos departamento Licencijų, leidimų ir vartotojų teisių apsaugos skyriaus 2015-04-01 raštas Nr. VS-2015 (pasiūlymų dėl planavimo sąlygų neturi);
4. Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuro 2015-04-02 raštas Nr. 30-S-3-8483 (konkrečių sąlygų, pasiūlymų neturi);
5. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2015-04-02 planavimo sąlygos Nr. PS-11;
6. Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2015-04-03 raštas Nr. (3)-V3-662(12.1) (informuoja, kad Tarnyba nėra planavimo sąlygas išduodanti institucija, pateikia informaciją apie teisės aktus ir kt.);
7. VĮ „Kretingos miškų urėdija“ 2015-04-03 raštas Nr. 4A(2.1.25)-252 (informuoja, kad Urėdija nėra planavimo sąlygas išduodanti institucija);
8. Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcijos 2015-04-03 planavimo sąlygos Nr. S1-281(6.19);
9. AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2015-04-07 planavimo sąlygos Nr. 2-1316;
10. LITGRID AB 2015-04-08 planavimo sąlygos Nr. SD-1521;
11. Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Architektūros ir urbanistikos skyriaus 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. (12.13/A2.5-423);
12. Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Klaipėdos skyriaus 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. (15.3)-A4-3907;
13. Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2015-04-02 raštas Nr. (4)-1.7-1080;
14. AB „Klaipėdos nafta“ 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. (22.3)SGD-350;
15. Klaipėdos apskrities priešgaisrinės gelbėjimo valdybos 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. 1-13-630(8.6.);
16. AB „Lietuvos dujos“ Klaipėdos filialo 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. 324;
17. Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinio padalinio 2015-04-10 planavimo sąlygos Nr. (12.12.-KI)2KI-505;
18. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Socialinių reikalų departamento Sveikatos apsaugos skyriaus 2015-04-10 raštas Nr. SV4-57;
19. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Žemėtvarkos skyriaus 2015-04-10 raštas Nr. VS-2219 (papildomų sąlygų nenumato);
20. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Ugdymo ir kultūros departamento Švietimo skyriaus 2015-04-10 raštas Nr. VS-2253;
21. Klaipėdos visuomenės sveikatos centro 2015-04-13 planavimo sąlygos Nr. E2-5;
22. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Paveldosaugos skyriaus 2015-04-13 raštas Nr. VS-2265;
23. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Investicijų ir ekonomikos departamento 2015-04-13 raštas Nr. VS-2284;
24. TEO LT, AB 2015-04-16 planavimo sąlygos Nr. 03-00430;
25. Civilinės aviacijos administracijos 2015-04-16 planavimo sąlygos Nr. 12R-731;
26. Lietuvos kariuomenės 2015-04-16 planavimo sąlygos Nr. VL-42;
27. AB „Klaipėdos energija“ 2015-04-17 planavimo sąlygos Nr. R-22-54;



28. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Ugdymo ir kultūros departamento Kultūros skyriaus 2015-04-17 raštas Nr. VS-2391 (papildomų sąlygų nenustato);
29. VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ 2015-04-17 planavimo sąlygos;
30. AB „Klaipėdos vanduo“ 2015-04-20 planavimo sąlygos Nr. 2015/S.6/3-349;
31. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Miesto ūkio departamento 2015-04-20 raštas Nr. VS-2410;
32. LR Aplinkos ministerijos 2015-04-23 planavimo sąlygos Nr. (14-1)-D8-3072;
33. Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos miesto ir Neringos skyriaus 2015-04-23 raštas Nr. 13PLS-13-(14.13.42.) (specialiųjų reikalavimų nenustato);
34. Neringos savivaldybės administracijos Architektūros skyriaus 2015-05-05 planavimo sąlygos Nr. AS1-5;
35. VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ 2015-04-30 planavimo sąlygos Nr. UD-9.1.6.-1590;
36. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Architektūros ir miesto planavimo skyriaus 2015-07-07 planavimo sąlygos Nr. AR9-7;
37. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Socialinių reikalų departamento Socialinės paramos skyriaus 2015-04-21 raštas Nr. VS-2483.



2 ĮVADAS

2.1 Pagrindinės miesto urbanistinės charakteristikos BP sprendinių konkretizavimui

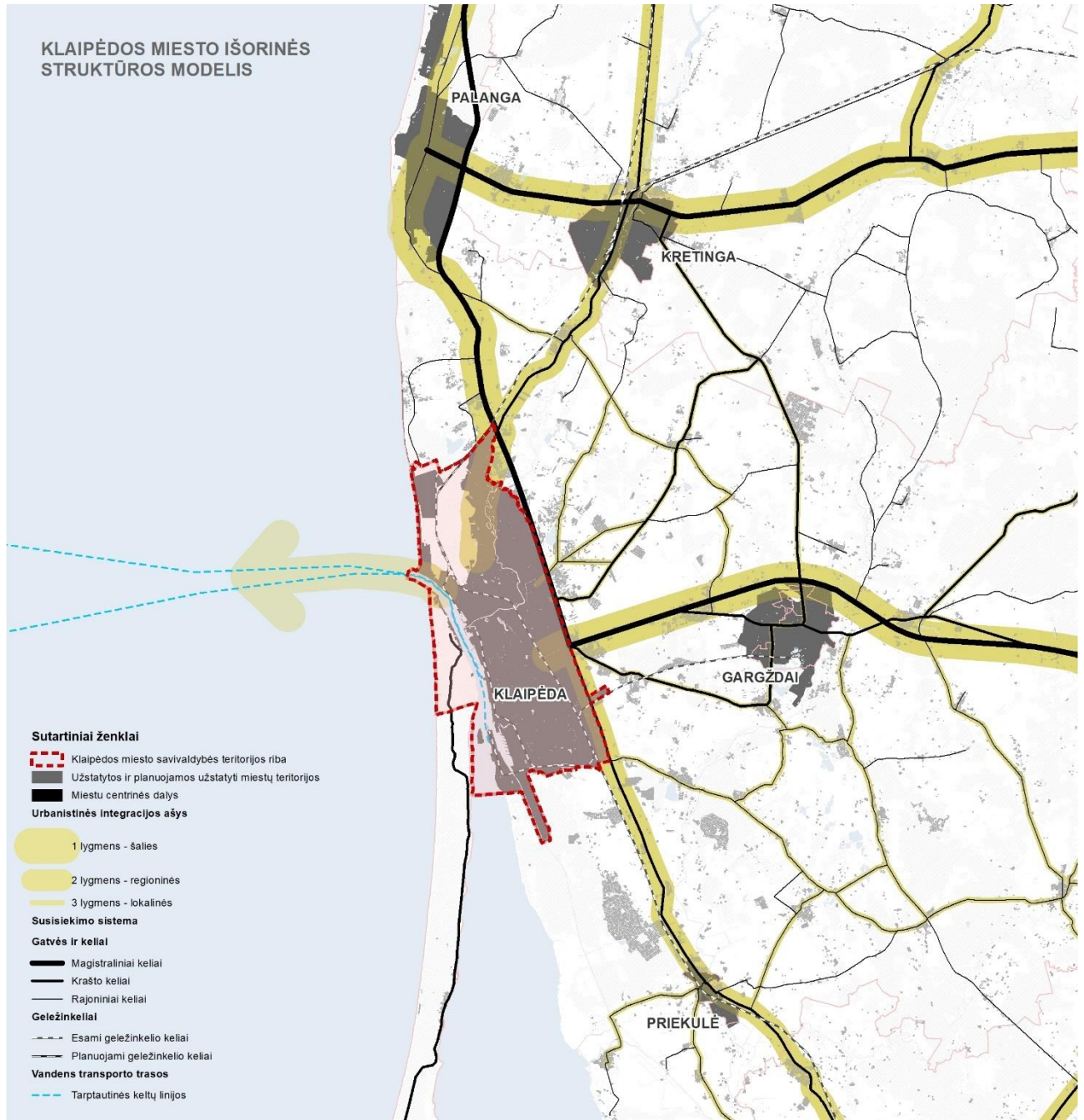
2.1.1 Išorės veiksniai

- Lietuvos kontekste Klaipėda yra viena iš svarbiausių besivystančio metropolinio tinklo linijinės ašies sudėtinių dalių.
- Klaipėdą kerta visi pagrindiniai strateginiai Baltijos jūros regioną kertantys transporto koridoriai (TEN-T). Miestas yra reikšmingas kaip itin svarbus transporto mazgas, kuriame susikerta jūros, sausumos ir geležinkelio keliai. Tačiau, bendrai miesto struktūrai tai daro ir neigiamą poveikį, nes aukštos kategorijos ir didelių parametrų gatvės, kurios yra reikalingos aptarnauti didelius infrastruktūros objektus skaido miestą dalimis. Nebelieka urbanistinės struktūros rišlumo, atsiranda prielaidos vystyti socialinei atskirčiai būsto kokybės požiūriu. Taip pat, mieste didėja oro ir triukšmo tarša dėl tranzitinio krovinio geležinkelio srauto praktiškai per visą Klaipėdos miestą. Šis išorės, veiksnys gali būti išsprendžiamas tik perskirstant geležinkelio krovinių logistiką.
- Jūra. Ne tik su rekreaciniais (menkai išnaudojamas), bet ir su moksliniais, energetiniais, ūkiniais ištekliais.
- Klaipėdos miesto teritorijoje yra valstybei svarbus objektas - Klaipėdos uostas, kurio teritorijai yra rengiamas valstybės lygmens BP. Uosto ir miesto sąveika ir jų teritorinė funkcinė išraiška yra esminė miesto problema.
- Plėtojamos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai, įkurta laisvoji ekonomikos zona (LEZ), siekiant pritraukti užsienio kompanijas, jų investicijas Klaipėdos miestui.
- Labai didelis rekreacinis potencialas. Į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijos. Tačiau, šiuo atveju teritorijų intensyviai vystymui ir pritaikymui įvairiapusiškam naudojimui yra taikomi saugomoms teritorijoms numatyti apribojimai. Susidaro dviprasmiška situacija, kai miestas, turėdamas šalia didelės rekreacinės teritorijas, negali pilnavertiškai jomis naudotis ir, tuo labiau, įtakoti jų vystymą miesto struktūrinio potencialo plėtojimui. Tai šiuo metu miestui mažai tiek praktinės (miestiečiams nėra patogios, neprieinamos ar neturinčios rekreacijai būdingų ir tinkamų požymių), tiek ekonominės apčiuopiamos naudos (nesant patrauklios ir visapusiškos rekreacinės ar poilsio infrastruktūros) duodančios teritorijos.
- Papildomi išorės veiksniai, turintys tam tikrą fizinę įtaką BP sprendiniams: karinis poligonas pietinėje miesto kaimynystėje; upių keliai ir kanalai; Palangos oro uostas, kuris praplečia susisiekimo priemonių spektrą.
- Labai didelis rekreacinis potencialas, į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijos. Kurortinių vietovių ar jų teritorinių vienetų vystymas miesto administracinėje apimtyje – sąlyga ir galimybė išnaudoti miesto rekreacinį potencialą tiek miesto gyventojų poreikiams, tiek ir plečiant regioninį rekreacinės plėtros investicinį scenarijų.
- Labai aktyvi artimos priemiestinės zonos (Klaipėdos rajono) įtaka miesto vakarinės dalies magistralinio kelio A13 perimetre. Šio kelio ašis sudaro sąlygas miesto ir priemiestinės zonos gyventojams, kurie kasdien papildoma miesto „dienos gyventojų“ skaičių apie 16 tūkst. žmonių.
- Nepriklausomai nuo to, kad pagrindinės gyventojų santalkos vietos yra numatytos palei pagrindines integracines ašis, reali situacija parodo, kad Klaipėdos miesto teritorinei plėtrai didelę įtaką daro masinė plėtra periferinėje zonoje Klaipėdos rajone, kur formuojasi gana chaotiškas integracinis arealas (iš miesto gyventojai keliai į priemiesčius), tiesiogiai susijęs su Klaipėdos rajono plėtros prioritetų strategija ir tų teritorijų tvarios plėtros valdymo galimybėmis.
- Siekiant suvaldyti šį kategorišką išorinį veiksnių, Klaipėdos miesto BP sprendiniai formuojami taip, kad užtikrintų miesto rytinio perimetro teritorines, ekonomines ir socialines prielaidas mažaauskštės statybos poreikiams. Tokiu būdu, esant geresnei pasiūlai, ateities perspektyvoje atsiranda galimybė lokalizuoti ar net eliminuoti miesto mažaauskštės gyvenamosios statybos ir gyventojų kėlimąsi į „artimajį priemiestį“ – Klaipėdos rajoną. Klaipėdos rajono vakarinio perimetro faktorius į Klaipėdos miesto urbanistinės struktūros



įtaką laikomas, kaip *status quo* situacija. Miesto išorinės ir vidinės integracijos kryptys, kur būtų nurodomos miesto ir priemiesčio teritorijų erdvinės ir funkcinės struktūros plėtojimo kryptys ir prioritetai, žymimos pagrindinės funkcinės zonos nėra nagrinėjamos, nes tai nėra nei galiojančio, nei rengiamo Klaipėdos rajono BP sprendinių kompetencijoje.

Pagal Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015-04-01 įsakymu Nr. AD1-885BP patvirtintos planavimo darbų programos 32.2.3 punktą koncepcijos stadijoje buvo pateiktas 1 priedas „Išorės struktūros schema M 1:50000“, kuri buvo veiksminga formuluojant konceptualias BP kryptis. BP sprendinių konkretizavimo stadijoje pateikiama principinė miesto kontekstualius ryšius ir sąveiką su priemiestine zona iliustruojanti schema.



2.1 pav. Klaipėdos miesto išorinės struktūros modelis

2.1.2 Vidiniai veiksniai

Klaipėdos miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad palei Kuršių marias išsidėstęs uostas atiboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių / Kuršių nerijos teritorijos. Esant tokiai situacijai bloginamos



sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes, taip pat trūksta miesto sisteminių ir civilizuotų teritorijų prieigų prie vandenių.

Nepakankamai išplėtotą miesto centrų struktūrą. Pagrindinis centras, susiformavęs centrinėje miesto dalyje, sąlygoja pietinės miesto dalies, neturinčios Klaipėdietiško identiteto, su nepakankama viešų erdvių ir paslaugų kokybe, nepakankama būsto diversifikacija.

Turimas pakankamai didelis esamų teritorijų rezervas miesto administracinėse ribose, kurios gali būti konvertuojamos ir pritaikomos naujai plėtrai, taip pat didelė rekreacinio potencialo galimybė.

Esamos būklės analizėje įvardinti patys svarbiausi ir didžiausią įtaką miesto struktūros vystymui ir BP sprendiniams turintys vidiniai veiksniai yra nustatyti probleminiai arealai, kurie suponuoja nuoseklius ir pagrįstus konkretizuojamų sprendinių urbanistinius, ekonominius, socialinius ir inžinerinius teiginius:

1. Neaiški pagrindinė miesto vizija - „Uosto miestas ar miesto uostas“. Uždara uosto teritorija blokuoja pilnavertį ir harmoningą miesto kokybinį vystymą.

Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atiboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčių Kuršių marių. Taip bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo galimybes. O dominuojanti gyvenamosios funkcijos miesto teritorija atiboja uostą nuo rytinėje dalyje esančios gamybinės zonos ir transportinių ryšių su žemynine teritorija. Esant tokiai situacijai miestas negali racionaliai naudoti savo turimo potencialo, kurti kokybišką gyvenamąją aplinką ir pritraukti naujas veiklos rūšis.

2. Nepakankamos teritorinės viešos prieigos prie vandens.

Uosto teritorija tiek esamus, tiek besiformuojančius miesto struktūrinius centrus/branduolius atiboja nuo Kuršių marių akvatorijos, todėl nėra galimybės akcentuoti jo savitumą bei patraukti miestovaizdį, kaip bendrojo kraštovaizdžio sudėtinę ir išskirtinę dalį. Neišvystyta Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos BP numatyta rekreacinė ir visuomeninė teritorija pietinėje miesto dalyje prie Kuršių marių. Trūksta funkcinių ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos. Neišspręstos šiaurinio rago, kaip galimo patrauklaus rekreacinio objekto ir prieigų prie jo panaudojimo galimybės.

3. Esamų gyvenamųjų ir uosto teritorijų betarpiška gretimybė.

Uosto veikla įtakoja su juo besiribojančias miesto gyvenamąsias teritorijas. Kyla gyventojų, gyvenančių šalia uosto teritorijų, nepasitenkinimas dėl uoste kraunamų naftos produktų ar kvapą skleidžiančių burių medžiagų, geležinkelio ir sunkiojo autotransporto eismo. Uosto iškeldinimas ar gyvenamosios vietos atitolinimas nuo uosto teritorijos, siekiant sumažinti jo įtaką, yra neįmanomas arba sunkiai įgyvendinamas, todėl tikslinga racionaliai diferencijuoti teritorijas pagal krovos tipą uoste. Gerinant uosto ir miesto sąveiką reikia akcentuoti išorinės susisiekimo infrastruktūros vystymą.

4. Gyvenimo kokybės požiūriu nepatrauklūs pietiniai miesto rajonai.

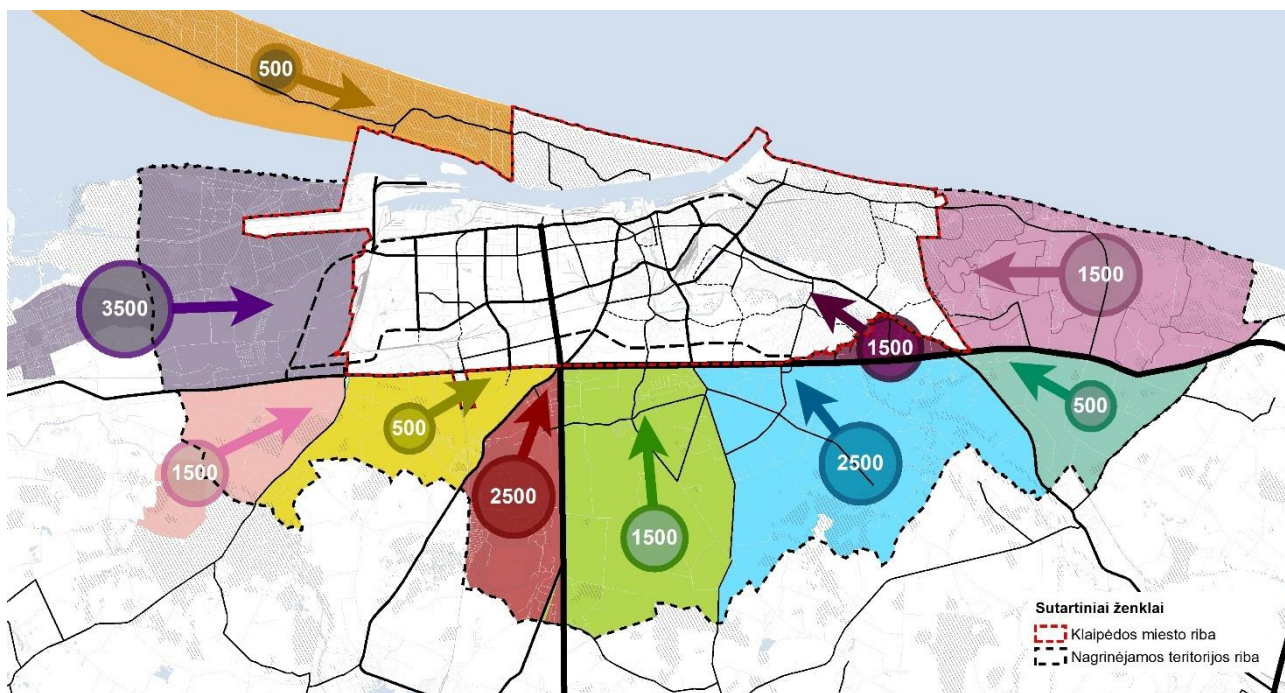
Lyginant gyvenamąsias teritorijas gyvenimo kokybės požiūriu pietinėje miesto dalyje su kitais miesto rajonais, jie nėra patrauklūs – vyrauja didelis nusikalstamumas, trūksta kultūros ir laisvalaikio objektų, didėja vidutinis gyventojų amžius.

5. Socialinės infrastruktūros trūkumas šiauriniuose miesto rajonuose.

Aktyvia gyvenamųjų teritorijų plėtra pasižymintys šiauriniai mažaaukštės gyvenamosios statybos miesto rajonai neturi pakankamos socialinės infrastruktūros. Tokia situacija lemia artimiausių, paprastai miesto centre esančių, socialinės infrastruktūros objektų perpildymą bei didesnius miesto transporto srautus bandant pasiekti šias įstaigas.

6. Miesto gyventojų migracija į priemiesčius (Gyventojų migracijos kryptys).

Vidinė gyventojų migracija, nukreipta į Klaipėdos rajone esančias priemiesčio zonas, lemia mažesnes savivaldybės biudžeto įplaukas. Tačiau, miesto techninės ir socialinės infrastruktūros kaštai nemažėja dėl išliekančio priemiesčio gyventojų ryšio su miestu.



2.2 pav. Klaipėdos miesto išorinės priemiestinės zonos įtaka

7. Klaipėdos senamiesčio ir piliavietės kompleksas, sudarantis unikalų urbanistinę struktūrą, yra ne tik fiziškai atskirti Pilies gatve, bet ir nėra suvokiami kaip viena, nedaloma struktūra.

Tai pasikeistų atsiradus naujoms jungtims ar atkūrus istorines jungtis tarp piliavietės ir senamiesčio bei architektūrinėmis priemonėmis paryškinant senamiestį juosusių bastioninių įtvirtinimų kontūrą. Klaipėdos senamiestyje trūksta gyvybingumo, o paveldo objektai, kurių čia itin gausu, dažnai nenaudojami ir apleidžiami. Todėl senamiesčio regeneravimas yra viena iš prioritetinių paveldosaugos krypčių.

Klaipėdos miestui unikaliam jūriniam kultūros paveldui trūksta apibrėžtumo, būtina įgyvendinti veiksmus, numatytus „Pakrančių ir jūrinio bei povandeninio kultūros paveldo tyrimų gairėse“.

Perteklinė administracinė ir tyrimų našta, aiškios paveldosaugos vizijos trūkumas lemia glaudesnio ir aiškesnio privataus ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimo kultūros paveldo apsaugos srityje poreikį. Turi būti vykdoma veikla, kuri apimtų viešųjų konsultacijų teikimo tvarką bei informacijos sklaidą.

Būtina vietinio lygmens reikšmingumo objektus skelbti savivaldybės saugomais, parengti trūkstamus sprendimus dėl savivaldybės saugomų objektų paveldotvarkos darbų kompensavimo mechanizmo. Specifinė Klaipėdos paveldosaugos problematika (pvz., senamiesčio, naujamiesčio plėtra ir atgaivinimas, Žardės teritorijos konfliktų sprendimas, industrinio paveldo uosto teritorijoje atpažinimas) turi būti sprendžiama tiesiogiai ar per kompleksines priemones.

8. Neišnaudotas Danės upės slėnio gamtinis, rekreacinis potencialas.

Didžioji Danės upės slėnio atkarpos dalis Klaipėdos mieste (išskyrus žemupio atkarpą) pasižymi raiškumu – upė teka plačiu senslėniu, juosiamu aukštų raguvotų šlaitų. Tokio tipo teritorijos turi būti pritaikytos kasdienio naudojimo intensyviai ir ekstensyviai rekreacijai.

9. Nepakankamai efektyviai išnaudojamas rekreacinis potencialas Baltijos jūros pakrantėje Melnragės–Girulių ruože.

Pakrantėse apsiribojama siauru rekreacinių paslaugų „paketu“ (maudymasis, ramus poilsis), nevystomos kitos rekreacinės veiklos, viešoji rekreacinė infrastruktūra. Turi įtaką Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo nuostatos. Atsiranda kurortinių teritorijų statuso mieste nagrinėjimo poreikis.

10. Blogėjanti krantų ir paplūdimių būklė Melnragės–Girulių ruože (nesprendžiamos kranto erozijos problemos).

Ruože nuo Klaipėdos uosto šiaurinio molo iki pagrindinio pėsčiųjų tako į Melnragės paplūdimį itin sparčiai blogėja paplūdimių būklės rodikliai (smėlio sąnašų kiekis, paplūdimio morfometriniai parametrai). Kadangi kranto linija akivaizdžiai pasistūmėjo į žemyninę dalį, taip prarandama reikšminga dalis paplūdimių bei apsauginio paplūdimio kopagūbrio ploto. Turi įtaką Pajūrio juostos fizinei apimčiai, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo,



Pajūrio juostos žemyninės dalies paplūdimių specialiesiems planams, teisės aktų, reglamentuojančių saugomų bei gamtinio karkaso teritorijų tvarkymą ir naudojimą reikalavimams.

Neįgyvendintas BP sprendinys, numatantis vakarinę miesto ribą nuo kranto linijos paslinkti akvatorijos sąskaita tam, kad būtų įmanomos krantotvarkos iniciatyvos.

11. Nevykdoma Klaipėdos jūrų uosto ir LEZ centrinės išorinės jungties modernizavimo problema (Vilniaus pl., Baltijos pr., Jakų žiedas), neįgyvendintas miesto pietinis aplinkkelis bei Švyturio g. tęsinys iki P. Lideikio gatvės.

Greito susisiekimo A2 kategorijos gatvėse išlikusios vieno lygio žiedinės ir reguliuojamos sankryžos (trūksta sankryžos į LEZ teritoriją), kurios neatitinka STR reikalavimų. Todėl formuojasi automobilių spūstys, kurios neigiamai veikia bendrą miesto eismo situaciją, didina transporto priemonių ir keleivių prastovas, ilgina kelionės trukmę, neigiamai veikia aplinką.

Neįgyvendintas Klaipėdos pietinis aplinkkelis skatina transporto priemonių (tarp jų ir tranzitinį krovinių transportą) koncentraciją pagrindinėse miesto gatvėse šalia gyvenamųjų rajonų, patiriant ekonominius ir ekologinius nuostolius.

Šios abi jungtys priskirtos tarptautiniam Rytų-Vakarų IX B transporto koridoriui ir įtrauktos į ypatingos valstybinės svarbos projektų sąrašą pagal 2013-06-18 priimtą LR Seimo nutarimą Nr. XII-381.

Neįgyvendintos LEZ išorinės transporto jungtys su miesto magistraliniu tinklu. Neįrengtos skirtingo lygio sankryžos su Vilniaus pl. ir krašto keliu 141, jungtis su Šilutės pl., ko pasėkoje apsunkintas viešojo transporto eismo organizavimas, padidinta bendra transporto rida ir neigimas poveikis aplinkai.

12. Neįgyvendintas miesto greito susisiekimo viešojo transporto tinklas, miestas neturi ekologiškų elektrinių viešojo transporto priemonių.

Neįgyvendinta numatyta greitojo tramvajaus ar kitos NVTR linija Bandužiai–Taikos pr. Centras–Ligoninių miestelis (Melnragė/Stotis). Esamo greitieji įprastinio kuro autobusai, kursuojantys pakankamai retais intervalais ir kai kurie tik piko valandomis neatlieka šios funkcijos ir tik papildo pagrindinius to paties pavadinimo maršrutus.

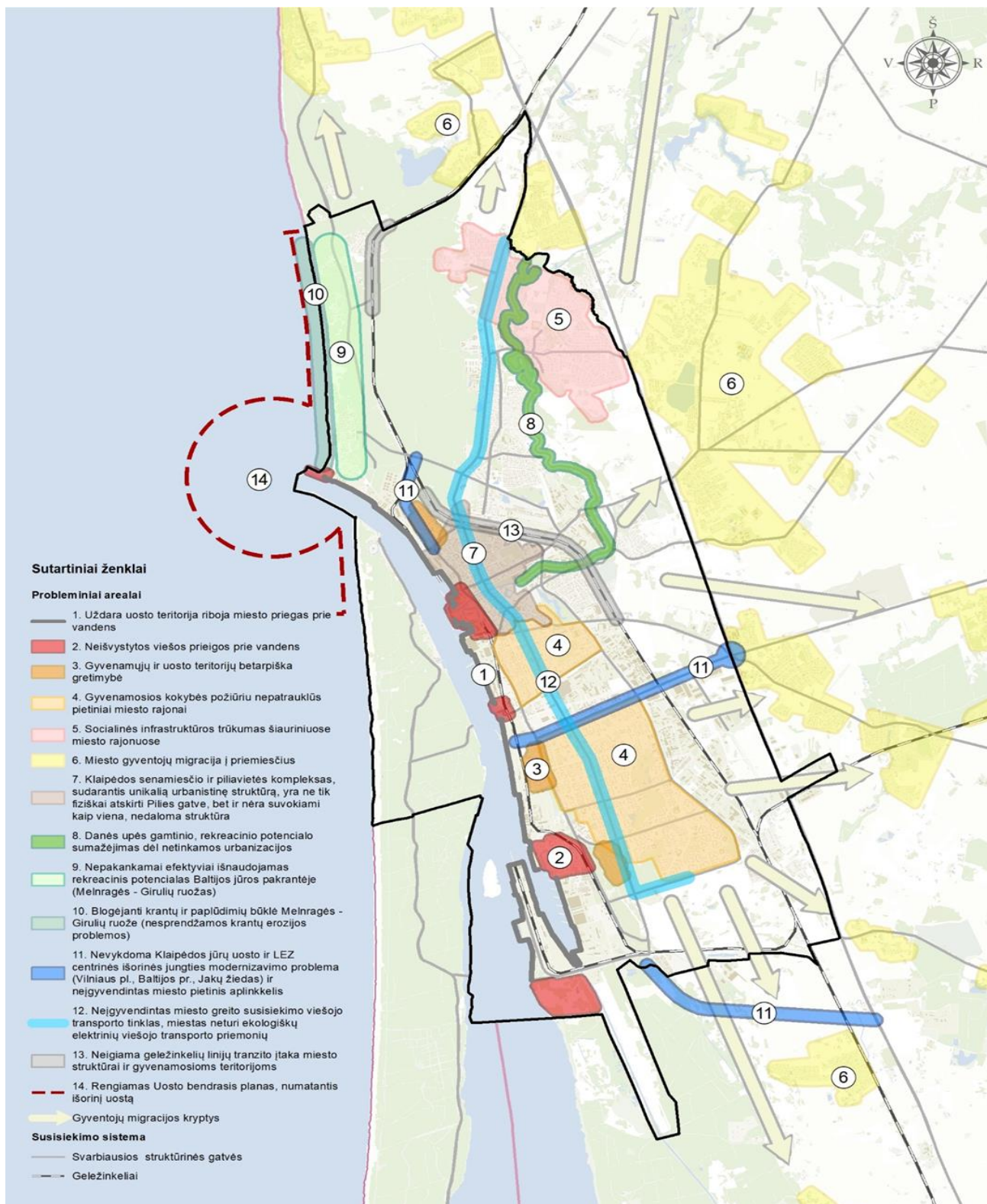
Galiniai viešojo transporto žiedai pietinėje miesto dalyje yra įrengti netinkamose teritorijose, per arti gyvenamųjų namų, todėl turėtų būti iškelti už Jūrininkų prospekto, įrengiant bendrą galinį punktą esamiems maršrutams ir NVTR aptarnauti; Tai tuo pačiu padėtų sumažinti „nulinę ridą“, kuris susidaro važiuojant iš esamo Autobuso parko.

13. Neigiamas geležinkelių linijų tranzito įtaka miesto struktūrai ir gyvenamosioms teritorijoms.

Geležinkelio linijos, įskaitant ir uosto teritoriją, praktiškai uždarė visą urbanizuotą miesto teritoriją žiede ir trukdo natūraliai miesto urbanistinei plėtrai ir proveržiui prie marių. Vežami kroviniai iš Klaipėdos geležinkelio stoties į „Draugystė“ stotį, sukelia triukšmą ir oro taršą. Ši tarša neigiamai veikia šių teritorijų gyventojų gyvenimo kokybę. Tokios pačios problemos kyla ir Girulių gyvenvietėje, nes neįrengtas rytinis geležinkelio apvažiavimas. Būtina ieškoti galimybės dalį krovinių srauto realizuoti per Pagėgius, vengiant mažesnio tranzitinio eismo Klaipėdos miesto teritorijoje.

14. Rengiamas Uosto bendrasis planas, numatantis išorinį uostą.

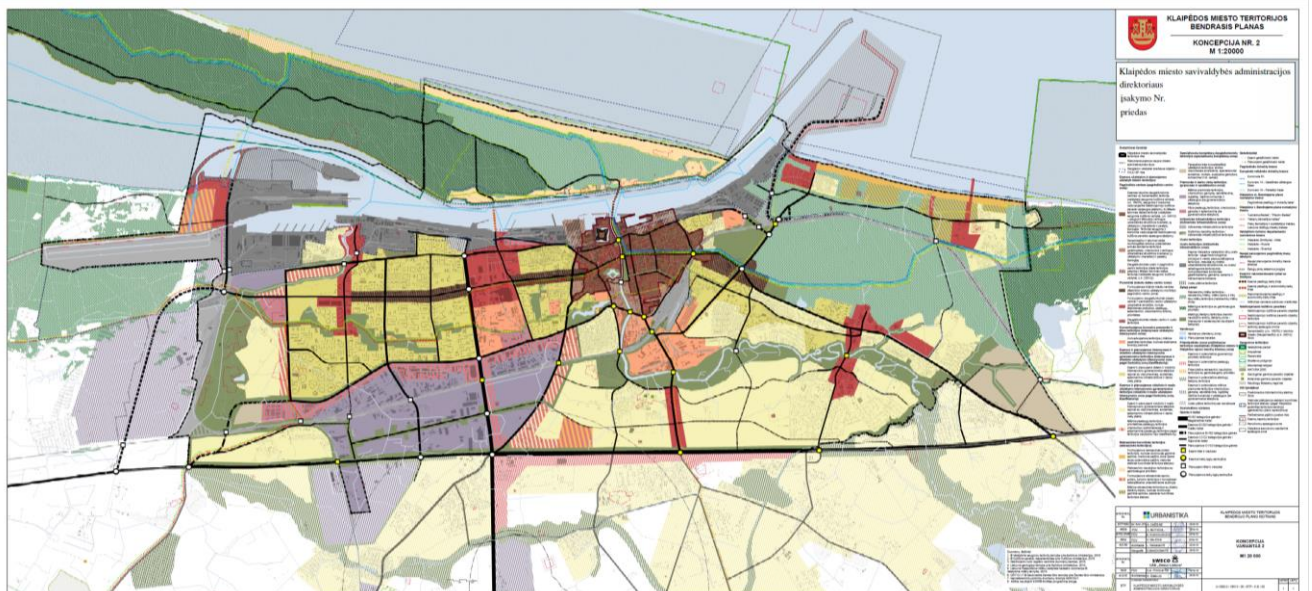
Uosto BP, numatantis planuojamą išorinį uostą, rengiamas anksčiau nei Klaipėdos miesto BP. Išorinio uosto poveikis aplinkai besąlygiškai įtakoja visą vakarinės pakrantės (tiek žemyninės dalies, tiek Kuršių nerijos) aplinkotvarką ir aplinkosaugą, bendrą urbanistinę miesto struktūrą ir funkcinę sąrangą. Turės įtakos Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo, Pajūrio juostos žemyninės dalies paplūdimių specialiesiems planams, teisės aktų, reglamentuojančių saugomų bei gamtinio karkaso teritorijų tvarkymą ir naudojimą reikalavimams.



2.3 pav. Probleminiai arealai

2.1.3 Pagrindinės aprobuotos BP koncepcijos nuostatos

BP sprendiniai konkretizuojami pagal 2019 kovo 18 dienos Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu Nr. AD1-477 pritartos BP koncepcijos 2 varianto nuostatas.



2.4 pav. 2019 m. kovo 18 dienos Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu Nr. AD1-477 pritartas Klaipėdos miesto BP koncepcijos 2 variantas

Klaipėdos miesto BP keitimo koncepcijoje nubrėžtos bendrosios plėtros kryptys skaičiuojamam laikotarpiui iki 2050 metų. BP sprendiniai konkretizuojami vadovaujantis šiomis kryptimis ir planuojant įgyvendinimo laikotarpį iki 2030 m.

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.

Miesto planinė erdvinė kompozicija ir funkcinė sandara plėtojami ir tobulinami įvertinant ekonominę ir socialinę raidą bei investicijų strategiją. Numatyta koncentruota miesto plėtra, kuri orientuota į pagrindinių kompozicinių ašių akcentavimą, meridianinio plėtros modelio vystymo, centro ir pcentrių aktyvinimą, vientisos žaliųjų ir urbanizuotų plotų sistemos formavimą.

Prioritetas teikiamas vidinės struktūros tobulinimui, teritorijų modernizavimui ir konversijai, sutankinimui, kokybiniam statinių sutvarkymui ir modernizavimui, vidinių teritorijų rezervų naudojimui ir esamų funkcijų išlaikymui ir tęstinumui. Urbanistinė plėtra numatyta tankinant ir modernizuojant urbanizuotą zoną, dar neužstatytų teritorijų sąskaita bei artimiausiose potencialios plėtros teritorijose.

Plėtros teritorijoms, kurios buvo priskirtos prie „urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų“, BP sprendiniuose yra pakoreguotos atsižvelgiant į pasikeitusias teritorinės sklaidos kryptis, apimtis bei galimybę taikyti lankstesnę principinę galimų teritorijų veiklų interpretaciją.

Tai leidžia savivaldybei, investuotojams bei gyventojams orientotis į prioritetus, kur tikslinga pirmiausia nuosekliai ir etapiškai vystyti infrastruktūrą.

Užstatymo intensyvumo rodikliai atspindi miesto audinio atskirų segmentų urbanistinį savitumą. Sprendiniuose ir toliau palaikoma ir tobulinama susiklosčiusi užstatymo morfologija.

Neužstatomos teritorijos turi skirtingą rangą miesto erdvinėje struktūroje. Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija - erdvės, kurios turėdamos viešų erdvių formavimo atributus, yra sujungtos į sistemą, praturtinančią gyvenimo sąlygas visoje urbanizuotoje teritorijoje ir užtikrinančios ryšius su artima periferine aplinka.

Struktūrinėje urbanistinės plėtros vizijoje nustatyta racionaliausia susiklosčiusio urbanistinio audinio dinamikos galimybė, įvertinant esamą sanklodą ir dabartinio galiojančio (BP-2007) sprendiniais įteisintų „teisėtų lūkesčių“ sklaidą. T.y., ir toliau tobulinama anksčiau suplanuotos teritorijos principų realizacija, kiek įmanoma nuosekliau prisilaikant prie dabartinės žemėnaudos ir žemėvaldos situacijos.



Identifikuota miesto užstatymo specifika (planinė erdvinė kompozicija) ir jo išskirtinės savybės turi lemiamą reikšmę plėtojant miesto urbanistinę struktūrą, saugant ir vystant jo identitetą esamose, modernizuojamose, konvertuojamose ir naujai projektuojamose teritorijose.

Planinė erdvinė kompozicija paremta planuojamo urbanistinio modelio formantų spektru, kurio pagrindiniai instrumentai yra foninis užstatymo aukštis ir vertikalės, užstatymo tankumas ir intensyvumas, užstatymo (kvartalų) morfologija ir silueto formavimo principai, vizualinių kanalų tinklas ir jo išraiškos priemonės.

Kadangi miesto savivaldybė neturi svertų reguliuoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos, esančios miesto administracinėse ribose, naudojimą, BP sprendiniai parengti modeliuojant galimą uosto ir miesto teritorijų kolegialų santykį bei jų teritorijų išsidėstymą Kuršių marių akvatorijos ir urbanizuotų / urbanizuojamų Klaipėdos miesto zonų kontekste.

Klaipėdos miesto plėtros modelis yra sukoncentruotas į esamos būklės analizės stadijoje identifikuotų probleminių arealų ir probleminių situacijų, lemiančių tolesnę logišką miesto raidą, nuoseklus įgyvendinimo principus ir metodikas.

Esama Klaipėdos miesto urbanistinė struktūra ir jos specifika lemia ir tolimesnę nuoseklią miesto erdvinio bei funkcinio meridianinio plėtros modelio vystymo tendenciją. Atsižvelgiant į esamų, naujai besiformuojančių ir būtinų plėtoti urbanistinei struktūrai pagerinti reikalingų mazgų specifika, 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.

Urbanistinė struktūra orientuota 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 išorinio uosto sąskaita. Miesto plėtra numatoma taip, kad suformuojamas aiškus jo struktūrinis karkasas miesto viduje pirmiausia įsisavinant nepanaudotas teritorijas, siūlant keisti esamų paskirtį.

Pagrindiniai pritartos BP koncepcijos varianto Nr. 2 rodikliai:

Prognozuojamas miesto gyventojų skaičius - 145 tūkst. gyventojų.

Miesto „dienos gyventojų“ skaičius įvertinant miestą įtakojančius artimos priemiestinės zonos - rajono gyventojus – apie 16 tūkst. gyventojų.

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.

Proveržis iki 2030 m. – 190 tūkst. gyventojų.

Esamo gyvenamojo fondo rodiklis Klaipėdos mieste yra $28,4 \text{ m}^2/1 \text{ gyv.}$

Planuojama, kad šis esminis rodiklis, palaipsniui siekiant ES vidurkio, turėtų išaugti iki $35,0 \text{ m}^2/1 \text{ gyv.}$



3 BENDROJO PLANO SPRENDINIŲ SUDARYMO PRINCIPAI IR NAUDOJIMAS

BP yra teritorijų kompleksinio planavimo dokumentas, kuriame, atsižvelgiant į teritorijų planavimo lygmenis ir uždavinius, nustatyta suplanuotos teritorijos vystymo erdvinė planinė struktūra, teritorijos naudojimo privalomosios nuostatos ir teritorijos naudojimo bei apsaugos principai.

BP keitimo sprendiniai yra parengti pagal savivaldybės teritorijos BP sprendinių M 1:10000 kompetenciją. Planavimo darbų programoje įrašyti tam tikri reikalavimai realizuojami tik per konstruojamą kompleksinę miesto urbanistinę funkcinę struktūrą ir savaime integruojasi į BP sprendinius, neišskiriant jų, kaip atskirų ir savarankiškų dalių ar temų:

- rišlus miesto atvirų erdvių, bendro naudojimo želdynų, rekreacinių ir gyventojų poilsiui tinkamų teritorijų tinklas ir bei **reikalavimai jam įrengti, kas yra žemesnio lygmens (vietovės lygmens) BP arba DP kompetencijoje**;
- sudaryti sąlygas pagrįstam urbanistinės **struktūros atstatymo skatinimui, nes BP sprendiniai kompleksiskai nustato tam tikras sąlygas ir lūkesčius**;
- pateikti socialinės ir **ekonominės infrastruktūros brėžinį, nes per funkcinę zonų sprendinių prizmę socialinės ir ekonominės infrastruktūros plėtra yra įvertinta ir galima tam tikrose tai veiklai skirtose ir galimose funkcinėse zonose. Visa kita yra politinio lygmens – strateginio planavimo kompetencijoje**.
- pažymėti rekreacinės ir socialinės infrastruktūros objektus, kurių konkretizuoti neįmanoma, nes tai būtų ne BP, o DP sprendinys. BP kompetencija numato funkcinės zonas, kuriose minėti objektai gali atsirasti.
- išskirtos miesto plėtrai ir savitumo išsaugojimui reikšmingos teritorijos, kurioms **turi būti parengtos erdvinio vystymo urbanistinės idėjos**, pateikiamos teritorijos vystymo koncepcijoje, kai valstybė arba savivaldybė rengia TPD. (Klaipėdos miesto tarybos sprendimas 2018-07-26 Nr. T2-168). Rengiant architektūrinį arba projekto konkursą. *Miesto teritorija yra suskirstyta į Nagrinėjamus rajonus, kuriems ar jų dalims reikia rengti teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, teritorijų detaliuosius planus. Tolimesnis tų teritorijų vystymas ir uždaviniai yra BP sprendinių administravimo kompetencijoje.*

BP sprendiniuose pagal jo kompetenciją ir profesionalų BP sprendinių supratimą negali būti nustatoma, numatoma arba parengiama:

- kraštovaizdžio tvarkymo ir apsaugos brėžinyje numatomos **svarbios panoramos** ir jų apsaugos poreikis, nes tai yra greičiau kažkokios studijos ar specialios mokslinės analizės kompetencijoje rengiant ir tobulinant BP monitoringo specifikaciją;
- suformuoti Klaipėdos miesto įvaizdžio ir kultūrinio **tapatumo ženklų sistemos ir atskirų jos objektų** <...> šiuolaikinio ženklavimo, tausojančio panaudojimo ir pažinimo principus, numatyti jų realizavimo gaires, kas yra studijų, konferencijų, mokslinių darbų, ar strateginio planavimo kompetencijoje;
- BP sprendiniuose **teritorijų išmiškinimas** nenumatytas ir negali būti numatomas. *Vaizduojamos funkcinės zonos. Jei jos atsiranda ant mišką vaizduojančio topografinio pagrindo, būsimo išmiškinimo klausimas yra ne miesto BP, bet kitų TPD sprendinių kompetencijoje.*

BP sudaro raštu ir grafiškai išreikštų teritorijų planavimo sprendinių rezultatų visumą (aiškinamasis raštas ir visi brėžiniai).

Visi Klaipėdos miesto BP sprendinių grafinės dalies brėžiniai yra lygiaverčiai.

Sklypų ribos – nėra šio BP sprendinys. Tikslios pavienių sklypų ribos, žemės naudojimo režimai bei kiti teritorijų naudojimo ir užstatymo tikslūs parametrai (tikslus pastatų aukštingumas aukštais ir aukštis metrais, leistinas užstatymo tankumas, intensyvumas ir kt.) nustatomi rengiant atskirų Nagrinėjamų rajonų ar jų dalių teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, teritorijų detaliuosius planus, remiantis atliktais tyrimais, analizėmis ar studijomis.

BP sprendiniuose nurodyti esminiai teritorijų užstatymo funkcinų ir erdvių parametų principai.

BP sprendinių grafinės išraiškos principai:

BP sprendiniuose visa miesto teritorija yra padalinta į Nagrinėjamus rajonus.

BP sprendiniuose visa miesto teritorija yra suskirstyta funkcinėmis zonomis, kurios pažymėtos atitinkamomis spalvomis. Teritorijų naudojimo reglamentai surašyti Bendrojo plano pagrindinio brėžinio Reglamentų lentelėje.



BP funkcinų zonų ir kitų sprendinių žymėjimas parengtas M 1: 10000 ir didesniu nei 1 ha ploto vieneto tikslumu. Mažesnės teritorijos neakcentuojamos (išskyrus visuomenės poreikiams reikalingas teritorijas, kultūros vertybių teritorijas ir svarbius želdynus, kurie papildomai pažymėti brėžiniuose). Todėl rengiant sprendinius žemesnio ar to paties lygmens TPD, techninius projektus ar kitais būdais konkretizuojant BP sprendinius funkcinų zonų ribos, susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros trasos bei kiti sprendiniai turi būti tikslinami pagal specifinius gamtinius ir urbanistinius teritorijų požymius. Ypatinga svarba teikiama gamtos ir kultūros paveldo apsaugos integralumui ir gyvenamųjų teritorijų saugai nuo taršos.

Esant situacijai, kai viename sklype nustatytos kelios funkcinės zonos ir detalizuojant sprendinius siekiama pakoreguoti funkcinų zonų susikirtimo liniją, prioritetas turi būti teikiamas tokiam galimam teritorijos naudojimui būdui, kuris nustatytas kaip galimas abiejose (ar keliose) funkcinėse zonosė.

Teritorijų, žemės sklypų, pastatų, statinių ir įrenginių naudotojams, kurių nekilnojamojo turto iki BP sprendinių įsigaliojimo dienos registruota tikslinė naudojimo paskirtis, būdas (ir pobūdis, jei jis yra nustatytas) neatitinka šiems BP sprendiniams, paliekama teisė naudotis nekilnojamoju turto taip pat, kaip jis buvo naudojamas iki sprendinių įsigaliojimo dienos, nekeičiant jo naudojimo paskirties pobūdžio bei masto.

BP yra privalomas valstybės ir savivaldybės institucijoms ir suteikia teisę joms veikti planuojant lėšas ir rengiant vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentus, išskyrus valstybei svarbių projektų TPD teritorijose, kurių atžvilgiu BP galioja tiek, kiek neprieštarauja valstybei svarbaus projekto TPD sprendiniams. BP privalomas visiems suplanuotoje teritorijoje veikiantiems fiziniams ir juridiniams asmenims ar kitoms organizacijoms, jeigu konkrečiai vietai neparengtas detalusis planas. Keičiant ar koreguojant detalųjį planą (visais teisės aktuose numatytais būdais) BP sprendiniai privalomi, išskyrus atliekant esmės nekeičiančias korektūras techninio projekto rengimo metu arba ištaisant klaidas, spragas ar kolizijas.

Specialiojo planavimo dokumentai, kurie planavimo sąlygose buvo įvardinti kaip planuojamai teritorijai taikomi teritorijų planavimo dokumentai, tačiau pastaruoju metu yra netekę specialiojo planavimo statuso pasikeitus teisės aktams, yra negaliojantys. Kiti specialiojo planavimo dokumentai, savo esme ir sprendiniais papildantys arba paaiškinantys BP sprendinius lieka galioti tiek, kiek savivaldybė, administruojanti BP sprendinių realizavimą, skaitys juos veiksmingais ir tinkamais.

Įsigaliojus patvirtinto BP sprendiniams, BP sprendinių kompetencijoje esantys specialiojo planavimo dokumentai, kurių sprendiniai neteko aktualumo, nustoja galioti:

1. Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schema-specialusis planas;07-30 (Kompozicinio karkaso modelis aktualus atnaujinant miesto BP po 2030m.).
2. Energijos rūšies parinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialusis planas ir reglamentas;01-62
3. Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir ūkio nuotekų šalinimo specialusis planas;05-7, kuris turės būti atnaujinamas
4. Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas;09-9, kuris turės būti atnaujinamas
5. Žardės paveldo ir juos supančios aplinkos specialusis planas;03-62
6. Klaipėdos miesto šiaurinės dalies transporto schema;98-41
7. Klaipėdos miesto kompleksinė želdynų sistemos schema; 94-2
8. Klaipėdos miesto Girulių gyvenvietės detalaus išplanavimo projekto konceptualioji projektinių pasiūlymų schema; 95-1
9. Melnragės detalaus išplanavimo schema;95-2
10. Degalinių išdėstymo schema Klaipėdos mieste ir priemiestyje;94-5
11. Kvartalo tarp Sausio 15-iosios g., Tilžės g., Šilutės pl., Paryžiaus Komunos g. ir Taikos pr. žemės sklypų suplanavimo ir priskyrimo schema;95-4
12. Klaipėdos miesto laikinų statinių (kioskų) išplanavimo schema;96-1
13. Kvartalo tarp Kaštonų g., Ažuolų g., Klevų g. ir Kretingos g. žemės sklypų išplanavimas;97-
14. Kvartalo tarp Laukų g., Mokyklos g. ir Verpėjų g. specialusis planas;99-24
15. Plytinės gyvenvietės šiaurinės dalies specialusis planas;99-36
16. Klaipėdos miesto viešųjų tualetų išdėstymo schema-specialusis planas;05-54
17. Teritorijos tarp J. Janonio g., Švyturio g., Malūnininkų g. ir Sportininkų g. specialus suplanavimo projektas;96-13



Kiti specialieji planai galioja tiek, kiek neprieštaruoja parengtam Klaipėdos miesto BP keitimo sprendiniams.

Tam, kad būtų logiškai ir kontekstualiai realizuojami BP sprendiniai, Klaipėdos miesto BP sprendinių apimtyje yra labai svarbūs ir atsakingi teritoriniai arealai, kurie pagal BP kompetenciją sprendiniuose pateikti pakankamai apibendrintai. Jiems būtina parengti tikslesnius ir išsamesnius teritorijų planavimo dokumentus.

Teritorijos, kurioms, prieš analizuojant Nagrinėjamus rajonus pagal apibendrintus BP sprendinius, privaloma parengti žemesnio (vietovės) lygmens teritorijų planavimo dokumentus (bendruosius planus M 1:1000 ar M 1:2000 su DP reglamentais arba detaliuosius planus M 1:500, M 1:1000 ar M 1:2000):

- Numatytam miesto **mokslo ir verslo klasteriui** šiaurinėje dalyje vakarinėje Tauralaukio pusėje, susijusį su nematerialiu intelektiniu produktu (IT technologijos), kad būtų sudaromos tinkamos ir tikslingos sąlygos privačioms investicijoms, formuojant daugiafunkcinį technologinį kompleksą su pilnaverte aptarnavimo ir technologine infrastruktūra. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 10.12 Blušių; 10.13 Purmalių I; 10.14 Purmalių II ir 10.15 Kalotės Nagrinėjami rajonai.
- Numatomai **kurortinei vietovei Melnragė-Giruliai**, kur būtina jautriai ir civilizuotai urbanizuoti tam tikrus teritorinius fragmentus suteikiant joms įprastą kurortinės vietovės įvaizdį (kas labai svarbu modernizuojant šių Klaipėdos nuo seno kurortinių vietovių urbanistinę identitetą), urbanistinės plėtros interesai paliečia ir patikimo geokologinio potencialo gamtinio karkaso ir pajūrio juostos teritorijas. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 11.4 Pirmosios Melnragės I; 11.5 Pirmosios Melnragės II; 11.6 Pirmosios Melnragės III; 11.7 Antrosios Melnragės; 11.8 Girulių Pakalnės; 11.9 Girulių Kalno I; 11.10 Girulių Kalno II ir 11.12 Šiaurės tvirtovės Nagrinėjami rajonai.
- Numatomai **Smiltynės kurortinei vietovei**, kur būtina suderinti saugomų teritorijų, poilsavimo ir urbanistinės plėtros (modernizavimo faktorius, kai yra privaloma tam tikriems teritoriniams fragmentams suteikti įprastą kurortinės vietovės įvaizdį ir kokybę) interesai, kai paliečia gamtinio karkaso ir pajūrio juostos teritorijas. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 12.1 Naujosios Perkėlos; 12.2 Senosios Perkėlos; 12.3 Kopgalio; 12.4, 12.4 Smiltynės Miško I; 12.5 Smiltynės Miško II; 12.6 Smiltynės Miško III Nagrinėjamus rajonus ir Pietinį molą.
- Vystant ir modernizuojant **LEZ teritoriją**, įvertinant konkrečių, naujai kuriamų objektų ūkinės veiklas. Dėl galimo poveikio miesto gyvenamai aplinkai, apsisprendžiant dėl atrankos dėl poveikio aplinkai vertinimo/poveikio aplinkai vertinimo ar atliekamo išsamus poveikio visuomenės sveikatai vertinimo. Planuojama ūkinė veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 4.9 Lypkių I; 4.10 Lypkių II; 4.11 Lypkių III ir 4.12 Lypkių IV Nagrinėjami rajonai.
- Naujai kuriamam **pietiniam pacentriui** 1.1 Stariškių Nagrinėjamo rajono pagrindu, kaip vieną iš miesto erdvinės struktūros tobulinimo atributų, kur būtina detalizuoti naujai kuriamo komplekso urbanistinę funkciją scenarijų ir kompleksinę architektūrinę erdvinę struktūrą. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 1.1 Stariškių ir 1.3 Vilhelmo kanalo Nagrinėjami rajonai, bei 1.2 Smeltės pusiasalio ir 1.4 Malkų įlankos nagrinėjamų rajonų dalys; taip pat, aktualus 13. Kuršių marių Nagrinėjamo rajono segmentas ir Klaipėdos rajono kaimynystė pietinėje riboje.

Teritorijos, kurioms, privaloma parengti specialiuosius planus:

- Nekilnojamojo kultūros paveldo apsauga miestui yra reikalinga ir būtina ne tik pavienių vertybių išsaugojimui ir jų naudojimui visuomenės reikmėms, bet ypač svarbi Klaipėdos savitumo išryškinimui. Saugotinos tos urbanistinio paveldo vertybės, kurios reprezentuoja miesto raidą bei jo savitumą. Būtina pabaigti **Senamiesčio ir Naujamiesčio specialiuosius paveldosaugos planus**.
- Transporto srautų mažinimui pereinant prie elektrinių transporto priemonių ir dviračių, viešojo transporto eismo tobulinimui, automobilių ir dviračių dalijimosi sistemų plėtrai būtina suformuoti **senamiesčio ir centro žiedus ir automobilių stovėjimo vietų išdėstymo** senamiesčio ir centro žieduose detalizacija SP sprendinių kompetencijoje.
- Kadangi, pagal BP reikalavimus VT maršrutinis tinklas nėra planuojamas. Yra fiksuotos tik gatvių kategorijos ir galimos raudonosios linijos, kurios užtikrintų VT tinklo pasiekiamumą pagal STR reikalavimus. Naujos



viešojo transporto rūšies (NVTR) trasos infrastruktūros formavimo ir eismo valdymo keitimo detalizavimas BP sprendinių ir studijos pagrindu.

- Susidarius situacijai, jei LR Vyriausybė apsispręs išorinį uostą vystyti Klaipėdoje (numatys sprendinį LR BP), „Specialiojo plano **išorinio (giliavandenio) uosto aptarnavimui reikalingo infrastruktūros koridoriaus** bei šio koridoriaus formuojamos buferinės želdinių juostos rengimo zona“. BP sprendiniuose numatyta: „Valstybei svarbaus projekto specialiojo plano rengimas ir SPAV atlikimas (dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams tiesiant transporto jungtis su išoriniu (giliavandeniu) uostu). Žemės paėmimo visuomenės poreikiams, projekto parengimas ir įgyvendinimas, įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektą“. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 11.2 Melnragės miškų I; 11.4 Pirmosios Melnragės Nagrinėjami rajonai ir 6.24 Stadiono; 8.1 Poilsio parko; 10.1 Girulių miško ir 11.3 Melnragės miškų II Nagrinėjamų rajonų teritorinės dalys.
- Iki 2030 m. numatoma, kad laipsniškai turėtų būti mažinamas centrinės geležinkelio stoties kelynas, paliekant šią stotį tik keleivių pervežimams. Didinant pervežimus geležinkeliu siekiama, kad iš esmės būtų pagerinta logistika ir kroviniai iš anksto būtų nukreipiami per miesto šiaurines ar pietines krovinių stotis. Tam reikalingas **Pauosčio stoties modernizavimas**. Minimali planuojama teritorinė apimtis – 10.1 Girulių miško; 11.2 Melnragės miškų I; 11.3 Melnragės miškų II; 11.9 Girulių kalno I; 11.11 Girulių kalno III ir 11.13 Geležinkelininkų Nagrinėjami rajonai.
- Didinant pervežimus geležinkeliu siekiama, kad iš esmės būtų pagerinta logistika ir kroviniai iš anksto būtų nukreipiami per miesto šiaurines ar pietines krovinių stotis. Tam reikalingas **Draugystės stoties modernizavimas**. Siekiant veiklos modernizavimo ir kompleksiško, įvertinant galimus poveikius ne tik miesto, bet ir Klaipėdos rajono dalies urbanistinei ir aplinkos kokybei, būtina nagrinėti ir miesto ir rajono teritorinius segmentus. Minimali planuojama teritorinė apimtis miesto ribose – 1.5 Mažosios Smeltės; 1.6 Gibišių; 1.7 Žardės piliakalnių; 1.10 Laistų sodybų ir 1.11 Budelkiemio I Nagrinėjami rajonai.
- Siekiant kokybiško ir subalansuoto Klaipėdos miesto pietinės dalies modernizavimo ir tobulinimo, parengti **Smeltės valstybinio botaninio draustinio gamtotvarkos planą**, įvertinat pietinės miesto dalies gyventojų poreikius ir uosto infrastruktūros vystymo intensyvumą gretimose teritorijose.
- Siekiant optimizuoti **lietaus nuotekų valymą ir valdymą**, atnaujinti Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialųjį planą, kokybiniam ir kiekybiniam esamos situacijos vertinimui bei prognozuojamam vystymui.
- Atnaujinti Klaipėdos miesto **vandens tiekimo ir ūkinių nuotekų šalinimo** inžinerinės infrastruktūros plėtros, įvertinant Klaipėdos priemiesčius (aglomeruotą Klaipėdos rajono teritorija), specialųjį planą.
- Parengti **Šilumos ūkio specialųjį planą**.

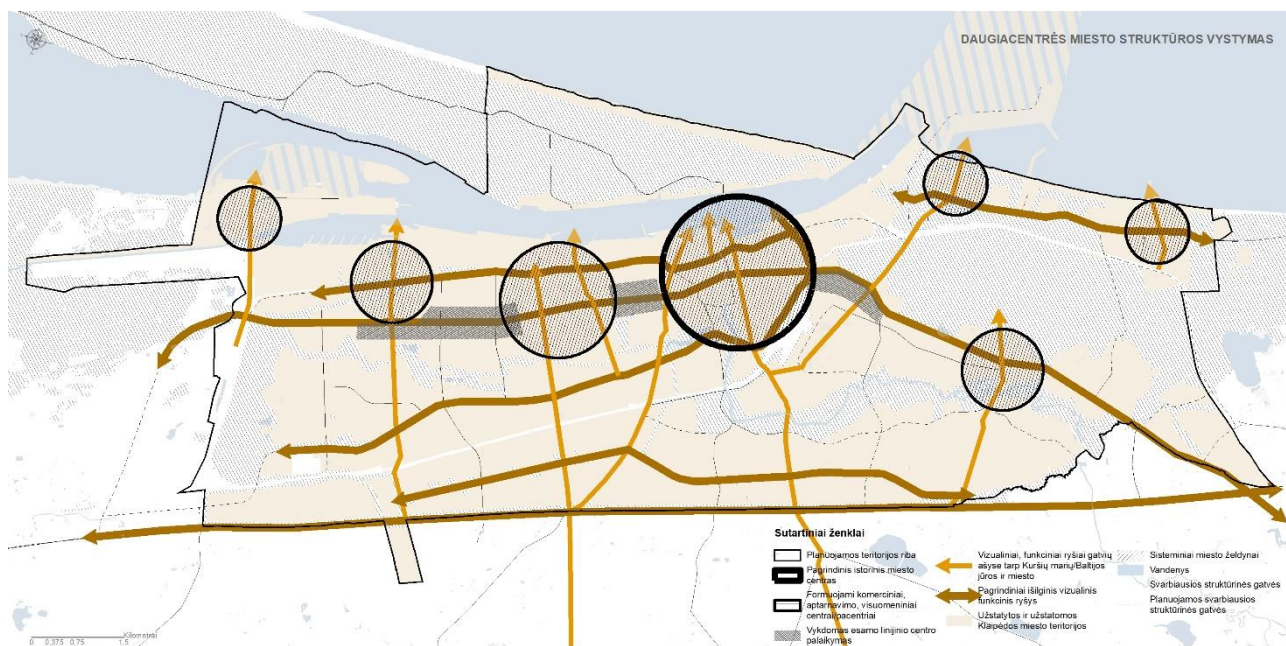
4 BEDNROJO PLANO SPRENDINIAI

4.1 Miesto struktūros modelis

Remiantis Klaipėdos miesto BP-2007 sprendiniais, esamos būklės analize, patvirtinta miesto teritorijos vystymo koncepcija, BP sprendinių sisteminius pagrindus lemia konceptualiai apibrėžta miesto vystymo vizija, prognozuojamas gyventojų skaičiaus ir būsto raida, urbanizuojamų ir neurbanizuojamų teritorijų sisteminės nuostatos.

Prioritetas teikiamas vidinės struktūros tobulinimui, teritorijų modernizavimui ir konversijai, sutankinimui ir kokybiniam statinių sutvarkymui ir modernizavimui, vidinių teritorijų rezervų naudojimui ir esamų funkcijų išlaikymui ir tęstinumui. Urbanistinė plėtra numatoma tankinant urbanizuotą zoną dar neužstatytų teritorijų sąskaita bei artimiausiose potencialios plėtros teritorijose.

Nustatant plėtros teritorijas, įvardintos apibendrintos realios plėtros ir konceptualiosios struktūros tobulinimo galimybės.



4.1 pav. Klaipėdos miesto BP konceptualusis modelis

Nustatant plėtros teritorijas pagal plėtros eiliškumo logiką BP sprendinių konkretizavimo stadijoje yra diferencijuotos į atskirus etapus, susijusius su priemonėmis (konversija, nauja plėtra ir pan.). Tai leis savivaldybei, investuotojams bei gyventojams orientuotis į prioritetus, kur pirmiausia tikslinga etapiškai vystyti infrastruktūrą.

Siekiant sukurti vientisą gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklą, užtikrinantį bendrąją (miestovaizdžio ir kraštovaizdžio) geoekologinę pusiausvyrą ir gamtinius ryšius, sudaryti prielaidas saugoti gamtinį ir kultūrinį kraštovaizdį, gamtinius rekreacinius išteklius, pagal pagrindines plėtros kryptis visa miesto teritorija konceptualiai suskirstyta į:

- Urbanizuotas ir urbanizuojamas plėtros teritorijas:
 - Užstatomos;
 - Neužstatomos (bendro naudojimo ir inžinerinės infrastruktūros teritorijos).
- Neurbanizuojamas teritorijas.

Pagrindinis veiksnys, palaikantis plėtrą yra susiklosčiusi urbanistinė struktūra - susiklosčiusios urbanistinės struktūros logiška ir ekonomiškai pagrįsta nepertraukiama plėtra.

Pagrindinis veiksnys, ribojantis plėtrą yra ekologinio stabilizavimo ir urbanizuojamų / neurbanizuojamų teritorijų santykio faktoriai.

Užstatymo intensyvumo rodikliai atspindi miesto erdvinės struktūros fizinės tūrio apimties urbanistinį identitetą. Sprendiniuose ir toliau palaikoma ir tobulinama susiklosčiusi atskirų miesto dalių užstatymo morfologija, išlaikant



būdingus kvartalų dydžius, erdvinius-tūrinius parametrus bei santykį su struktūriniais ir lokaliais gamtiniais elementais.

Miesto erdvinėje sandaroje neužstatomos teritorijos turi skirtingą rangą. Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija - erdvės, kurios turėdamos viešų erdvių formavimo atributus, yra sujungtos į sistemą, praturtinančią gyvenimo sąlygas visoje urbanizuotoje teritorijoje ir užtikrinančios ryšius su artima periferine aplinka.

4.2 Miesto plano struktūros dalys

Tobulinant esamą miesto struktūrą, įvertinus miesto architektūrinį-urbanistinį identitetą, funkcinius ir kompozicinius ryšius, Klaipėdos miesto BP sprendiniuose nustatytas miesto funkcinis zonavimas, kuris reglamentuotas tiek, kiek tai svarbu tokio mastelio „strateginiam“ miesto plėtros dokumentui. 2014 m. įsigaliojus visiškai naujai teritorijų planavimo teisinei bazei, šis dokumentas tampa pagrindiniu visos urbanistinės miesto vystymo politikos instrumentu.

BP sprendinių pagrindiniame brėžinyje yra nustatytos apibendrintos funkcinės zonos, kurios demonstruoja bendrą planuojamą miesto urbanistinę struktūrą, nepriklausomai nuo to, kokie „intarpai“ šioje struktūroje gali egzistuoti, nes jie negali pakeisti esminės miesto struktūrinės sandaros. O tą „vidinę“ funkcinę zonų sandarą pilnai tegali detalizuoti ir kokybiškai įgyvendinti tik kito lygmens dokumentai ir projektai – **teritorijų dalių vystymo koncepcijos arba vietovės lygmens bendrieji planai**, Nagrinėjamų rajonų ar kvartalų detalieji planai.

BP sprendiniuose pagal bendrųjų planų erdviniams duomenims taikomą funkcinę zonų klasifikatorių (FUNKC_ZON) Klaipėdos miestas sudalintas į šias funkcines zonas:

- Miškų ir miškingų teritorijų zona (MI_F);
- Ekosistemų apsaugos miškų zonos (MI_E_F);
- Rekreacinių miškų zonos (MI_R_F).
- Vandenų zona (H_F).

Urbanizuotos ir numatomos urbanizuoti teritorijos zonos:

- Gyvenamoji zona (U_F) - gyvenamąsias teritorijas apibendrinanti funkcinė zona su gyvenamosios aplinkos aptarnavimui reikalinga socialine, paslaugų, inžinerine, susisiekimo ir kita infrastruktūra, taip pat gyventojų rekreacijai reikalingais atskiraisiais želdynais:
 - Mažo užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona (U_GG_M_F);
 - Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona (U_GG_V_F);
 - Intensyvaus užstatymo gyvenamoji zona (U_GG_I_F).
- Centrų zona (U_GC_F) - mišrios didelio užstatymo intensyvumo teritorijos, kuriose vyrauja gyvenamoji aplinka, administravimo, paslaugų, prekybos ir kitos taršos nesukeliančios ūkinės veiklos kartu su šių veiklų aptarnavimui reikalinga socialine, inžinerine, susisiekimo ir kita infrastruktūra, rekreacijai reikalingais atskiraisiais želdynais ir viešosiomis erdvėmis:
 - Pagrindinio centro zona (U_GC_P_F);
 - Miesto dalies centro zona (U_GC_R_F).
- Sodininkų bendrijų zona (U_SB_F) - mėgėjų sodo žemės sklypai, sodininkų bendrijų bendrojo naudojimo žemės sklypai.
- Specializuotų kompleksų zona (U_SK_F) - dominuoja kompaktiškai užstatytos teritorijos, skirtos visuomenės poreikiams, specializuotai socialinei, aptarnavimo ir paslaugų veiklai (parodų, sporto, turizmo, pramogų, rekreacijos, mokslo, sveikatos apsaugos, religinei) be gyvenamosios statybos. Ši zona taip pat skirta krašto apsaugai, civilinei saugai, gelbėjimo tarnyboms. Į šią zoną patenka ir esamos Klaipėdos universiteto bei Botanikos sodo teritorijos, kuriose galima visos prieš tai išvardintos veiklos išskyrus gyvenamąją statybą.
- Pramonės ir sandėliavimo zona (U_PS_F) - dominuoja gamybinė ar kita panaši ūkinė veikla su šių veiklų aptarnavimui reikalinga susisiekimo, inžinerine, paslaugų ir kita infrastruktūra.
- Inžinerinės infrastruktūros zona (U_II_F) - funkcinė zona, skirta susisiekimo komunikacijų ir inžinerinių tinklų aptarnavimo objektams, aplinkos kokybei reikalingiems objektams.
- Inžinerinės infrastruktūros koridorių zona (U_IK_F) - neužstatyta funkcinė zona, kuria išskiriami svarbiausių gatvių ir kelių, geležinkelio kelių ir magistralinių inžinerinių tinklų koridoriai.



- Bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų zona (U_BZ_F) - neužstatytos funkcinės zonos, kuriomis išskiriamos urbanizuotų teritorijų viešosios erdvės ir bendram naudojimui pritaikytų atskirųjų želdynų teritorijos, taip pat kapinių teritorijos:
 - Intensyviai naudojamų želdynų zona (U_BZ_I_F).
 - Ekstensyviai naudojamų želdynų zona (U_BZ_E_F).
- Kitos zonos (K_F):
 - Paslaugų zona (U_KD_F) - gyventojų aptarnavimui reikalingiems prekybos, aptarnavimo, paslaugų objektams, administracinės paskirties pastatams, kitiems negyvenamosios paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesusijusi su taršia gamyba;
 - Vandenviečių zona (U_VV_F).

Visose funkcinėse zonose galimi inžinerinės infrastruktūros koridoriai; bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų teritorijos, jeigu juose nustatyta veikla nesukelia neigiamo poveikio pagrindinės (dominuojančios) veiklos aplinkai.

4.3 Miesto struktūros optimizavimas

BP sprendiniuose urbanizuotos ir urbanizuojamos teritorijos vystomos pagal teritorijų plėtros kryptis, akcentuojant naujai formuojamą policentrinę miesto struktūrą, stiprinamus centrus bei pcentrius. Jas pagal teritorijos plėtojimo būdo klasifikatorių (PLET_BUD) apibūdina šie teritorijų vystymo režimai, kurie yra nurodyti reglamentų lentelėje prie tam tikrų aktualių funkcinių zonų, maksimaliai surišant šiuos režimus su plėtros prioritetais:

- saugojimas - (saug);
- modernizavimas (revitalizacija) – (mod);
- konversija (pertvarkymas) – (konv);
- nauja plėtra (naujai užstatyti numatytos teritorijos) – (nauj);
- rezervuojama teritorija ateities projektams – (rez);
- Status quo (esminiai pokyčiai nenumatomi) – (stat).

Pagrindinės Klaipėdos miesto BP sprendiniuose pasireiškiančios miesto urbanistinės struktūros optimizavimo dimensijos:

Saugojimas (erdvinio objekto kodas – saug)

Saugojimas nustatomas įvairių statusą turinčioms saugomoms teritorijoms ir teritorijoms, kurių vertingąsias savybes būtina išsaugoti jų nekeičiant. Šiose teritorijose numatoma statyba gali būti vykdoma teisės aktų nustatyta tvarka atliekant tvarkybos darbus: konservavimą, restauravimą, atkūrimą ar pritaikymą.

Teritorijos plėtojimo būdas „saugojimas“ Senamiesčio ir Naujamiesčio teritorinėse zonose, siekiant gyvenimo ir aplinkos kokybės parametru besąlyginio pagerinimo. Jis niekaip negali būti atsiejamas nuo „modernizavimo“, t.y. palaikymo, respektavimo ir pritaikymo šiandieniniams poreikiams, pagal galimų modernizavimo būdų seką. Saugojimo prioritetą yra akcentuojamas ir įrašomas pirmoje eilėje.

Stiprinamas pagrindinis miesto branduolys. Regeneruojamas Senamiestis, Naujamiestis, 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 naujos architektūros atžvilgiu ne imitaciniu, o morfologiniu požiūriu.

Formuojami Senamiesčio ir Naujamiesčio 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 nedviprasmiškai sąlygoja bei įteisina Klaipėdos miesto istorinės dalies, senamiesčio ir jo teritorijos pilnavertį išsaugojimą.

Klaipėdos mieste urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų saugojimo režimas taikomas laikantis nuostatos, kad LR kultūros vertybių registre registruotų kultūros paveldo objektų, vietovių teritorijose ir apsaugos zonose veikla reguliuojama nekilnojamo kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais ir dokumentais. Tvarkymo ir naudojimo reikalavimai detalizuojami individualiais apsaugos reglamentais, kurie turi būti parengti visoms nekilnojamosioms kultūros vertybėms.



Modernizavimas (erdvinio objekto kodas – mod)

Modernizavimas – urbanizuotų teritorijų fizinės ir (ar) funkcinės struktūros atnaujinimas, kai plėtra vykdoma išnaudojant vidinius teritorijos resursus iš esmės nekeičiant šios teritorijos naudojimo prigimties, bet suteikiant naują kokybinę vertę.

Vystoma policentrinė miesto urbanistinė struktūra – be pagrindinio istorinio centro, numatyti dar trys bendramiestiniai aukščiausio rango daugiafunkciniai rajonų centrai (pocentriai) su maksimaliai išvystyta infrastruktūra:

- Plėtojamas Šiaurinis miesto pocentris apie Klaipėdos universitetinės ligoninės kompleksą ir vakarinėje Tauralaukio pusėje, sudaromos sąlygos privačioms investicijoms, formuojant daugiafunkcinį centrą ligoninių miestelio pagrindu su mokslo ir verslo klasterio galimybėmis kol kas neurbanizuotose šiaurinės dalies teritorijose.
- Toliau sistemingai vystomas Naujasis komercinis miesto pocentris 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.
- Intensyvinamas linijinis centras Taikos prospekto ašyje.

Modernizavimo režimas skirtas esamoms urbanizuotoms teritorijoms, kai būtinas kompleksinis užstatymo ir infrastruktūros fizinės ir socialinės aplinkos atnaujinimas, esant moralinio, fizinio ar technologinio nuvertėjimo požymiams. Moksliniu ir metodiniu požiūriu modernizavimas yra suprantamas kaip urbanistinės struktūros morfologinio tipažo modernizavimas.

Modernizuojamoje teritorijoje, įvertinus esamą socialinę, inžinerinę, susisiekimo infrastruktūrą, gyventojų ir darbo vietų skaičiaus santykį, nustatomi pagrindiniai teritorijos funkcinės ir fizinės struktūros atnaujinimo ir vystymo principai. Modernizuojant urbanizuotas teritorijas nauja statyba gali būti numatoma:

- pagal tai teritorijai būdingus užstatymo principus galimybė baigti formuoti nepabaigtas urbanistines struktūras ar atskiras jų sudėtines dalis - ypač miestų centruose;
- specializuotuose centruose pritraukiant naujas funkcijas ar plečiant juose teikiamų paslaugų apimtį;
- gyvenamosios aplinkos centruose plėtojant socialinę, paslaugų ir kitą infrastruktūrą;
- naujai kuriamuose miestų centruose vystant ir tobulinant jų polifunkcinę struktūrą ir formuojant jų reikšmę mieste atitinkantį užstatymą konkrečiu atveju;
- rekonstruojant pastatus pagal tai teritorijai būdingą erdvinę urbanistinę struktūrą;
- į monofunkcines gyvenamųjų vietovių dalis pritraukiant naujas funkcijas, nesukeliantis neigiamo poveikio aplinkai;
- 1940–1990 metų statybos gyvenamuosiuose rajonuose, jeigu numatoma statyba yra motyvuota esamos visų rūšių infrastruktūros išvystymo lygiu ir esama būklė rodo, kad rajono urbanistinė struktūra, užstatymo ir erdvių sistemos gali būti toliau vystomos ir papildomos naujais urbanistiniais elementais. Tai įgalina kompleksškai atnaujinti daugiabučių namų kvartalus, prioritetą teikiant tikslinei teritorijai, kurią patvirtino miesto taryba. Dabartinė situacija, kai gyvenamieji rajonai yra iš esmės monofunkciniai, o darbo vietos ir paslaugos koncentruojasi miesto istoriniame centre, uoste ir LEZ, atsiranda poreikis didėti gyventojų priklausomybei nuo automobilio, didina spūstis ir verčia gyvenamųjų namų kiemuose ieškoti daugiau vietos automobiliams, o ne vaikų žaidimo aikštelėms. Siekiant spręsti šias problemas ir spartinti modernizaciją, galima numatyti galimybę šias teritorijas naudoti mišriai: gyvenamajai, visuomeninei, komercinei paskirčiai ir suteikti galimybę tankinimui. Taip bus sudarytos prielaidos privačių investicijų pritraukimui ir netradicinių kiemų panaudojimo sprendimų (pvz., automobilių statymas pirmame, o vaikų žaidimo aikštelės antrame aukšte) įgyvendinimui. Taip pat bus sudarytos prielaidos daugiabučių namų bendrijoms pačioms spręsti dėl namo rekonstravimo, išplėtimo (pvz., pristatant dar vieną aukštą ir panaudojant lėšas už parduotas patalpas rekonstrukcijai) galimybės.“

Galimi modernizavimo būdai:

- atgaivinimas (revitalizacija) – gyvybingumo grąžinimas degraduojančioms miesto struktūrinėms dalims, fizinės aplinkos kokybės, ekonominio aktyvumo, socialinės integracijos skatinimas. Revitalizacija – naujų funkcijų atsiradimas, senųjų skatinimas su atitinkamais statybos darbais, kurie pagyvina socialinę ir ekonominę veiklą, suteikia naujas funkcines, estetines savybes, padidina teritorijos patrauklumą, pritraukia į ją naujus, įvairesnių socialinių sluoksnių gyventojus;



- humanizavimas (rehabilitacija) – miesto funkcionavimo neigiamo poveikio veikiamų teritorijų gražinimas gyventojams, transporto srautų išskėlimas, pėsčiųjų zonų įrengimas ir panašiai;
- atnaujinimas (renovacija) – pastatų ir (ar) inžinerinių sistemų fizinių ir energinių savybių atkūrimas ar pagerinimas, energetinio efektyvumo padidinimas, architektūrinės išraiškos atnaujinimas. Kompleksinė renovacija – kompleksinis gyvenamosios aplinkos ir inžinerinės įrangos atnaujinimas. Kompleksinė renovacija taip pat gali numatyti ir gyvenamosios aplinkos perplanavimą, dalinį pastatų griovimą ir naują statybą.

Visi šie modernizavimo būdai mieste yra galimi, prisilaikant BP sprendiniuose nurodytų reglamentų.

Konversija (erdvinio objekto kodas – konv)

Konversija (pertvarkymas) – neefektyviai naudojamų užstatytų teritorijų (miestų centruose ir jų priegose esanti tarši ar neefektyvi pramonė) naujas (antrinis) panaudojimas plėtrai:

- tikslas – didinti miestų ir kitų gyvenamųjų vietovių funkcinės ir fizinės struktūros integralumą, sudaryti sąlygas taršos mažinimui, kurti palankią investicijoms aplinką, tolygiau išdėstyti gyvenamąsias teritorijas ir darbo vietas, sukurti sąlygas aplinkos, užstatymo, susisiekimo sistemos ir inžinerinės įrangos atnaujinimui urbanizuotoje gyvenamosios vietovės dalyje;
- pertvarkomose teritorijose, kuriose buvo vykdoma tarši ūkinė veikla, turi būti atlikti gruntų tyrimai, imamasi priemonių taršioms gruntams pašalinti. Taip pat, vykdomas monitoringas dėl galimo grunto užterštumo cheminėmis medžiagomis atsinaujinimo;
- atskiras konversijos atvejais – sodininkų bendrijų teritorijų konversija į gyvenamąsias teritorijas. Kompleksiškai perplanuojant šias teritorijas siekiama išvystyti susisiekimo, inžinerinę infrastruktūrą, sukurti būtiną socialinę ir aptarnavimo infrastruktūrą.

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.

Nauja plėtra (erdvinio objekto kodas – nauj)

Nauja plėtra – neužstatytų teritorijų urbanizavimas. Naujos plėtros teritorijos numatomos įsisavinant neužstatytą kitos paskirties arba žemės ūkio žemę. Naujos plėtros teritorijos padeda tolygiau išdėstyti gyvenamąsias teritorijas ir darbo vietas mieste, sukuria sąlygas aplinkos, užstatymo, susisiekimo sistemos ir inžinerinės įrangos atnaujinimui užstatytoje miesto teritorijoje. Plėtojant naujus gyvenamųjų namų kvartalus, kompleksiškai plėtojamos visuomeninės, komercinės paskirties teritorijos. Miesto funkcijų plėtra vyksta etapais, atsižvelgiant į teritorijų poreikį ir konkrečiu plėtros momentu teisės aktais nustatytus veiklos apribojimus.

Labai svarbios miesto erdvinės ir funkcinės struktūros tobulinimui yra naujos plėtros teritorijos naujai kuriamo Pietinio centro prie marių, numatant mokslo ir verslo klasterį šiaurinėje dalyje. Tai naujos darbo vietos, nauja plėtra mieste, kaip atsvara miesto driekai į priemiesčius - galimybė būsto bei darbo vietų įvairovei ir prieinamumui, efektyvus infrastruktūros naudojimas.

Status quo (erdvinio objekto kodas – stat)

Šis miesto urbanistinės struktūros veiksnys dažniausiai taikomas fiksuotoms ir netransformatyvioms, nuo kažko saugomoms urbanistinėms struktūroms ar rezervatams. Klaipėdos atveju jis nėra taikytas.

4.4 Aukštybinių pastatų išdėstymo principai

Miesto urbanistinė ir erdvinė struktūra yra neatsiejama nuo morfologinio identiteto, kurio viena iš esminių ir išskirtinių sudėtinių atributų yra tam tikrų vertikalių akcentų (orientyrų) – smailių buvimas kaip unikalios urbanistinio audinio tūrinės išraiškos priemonė. Klaipėdos atveju, bendrąja prasme - bažnyčių ar kitų objektų bokštų smailės nėra aukštybiniai pastatai, kaip jie vulgariai suprantami statistinėje ir biurokratinėje aplinkoje. Klaipėdos atveju tai smailiabokščiai pastatai, kurie identifikuoja miestą, atskiras jo dalis kaip siluetinę kilšę ar genetinę teritorijos kodą plokščio kraštovaizdžio panoramoje.



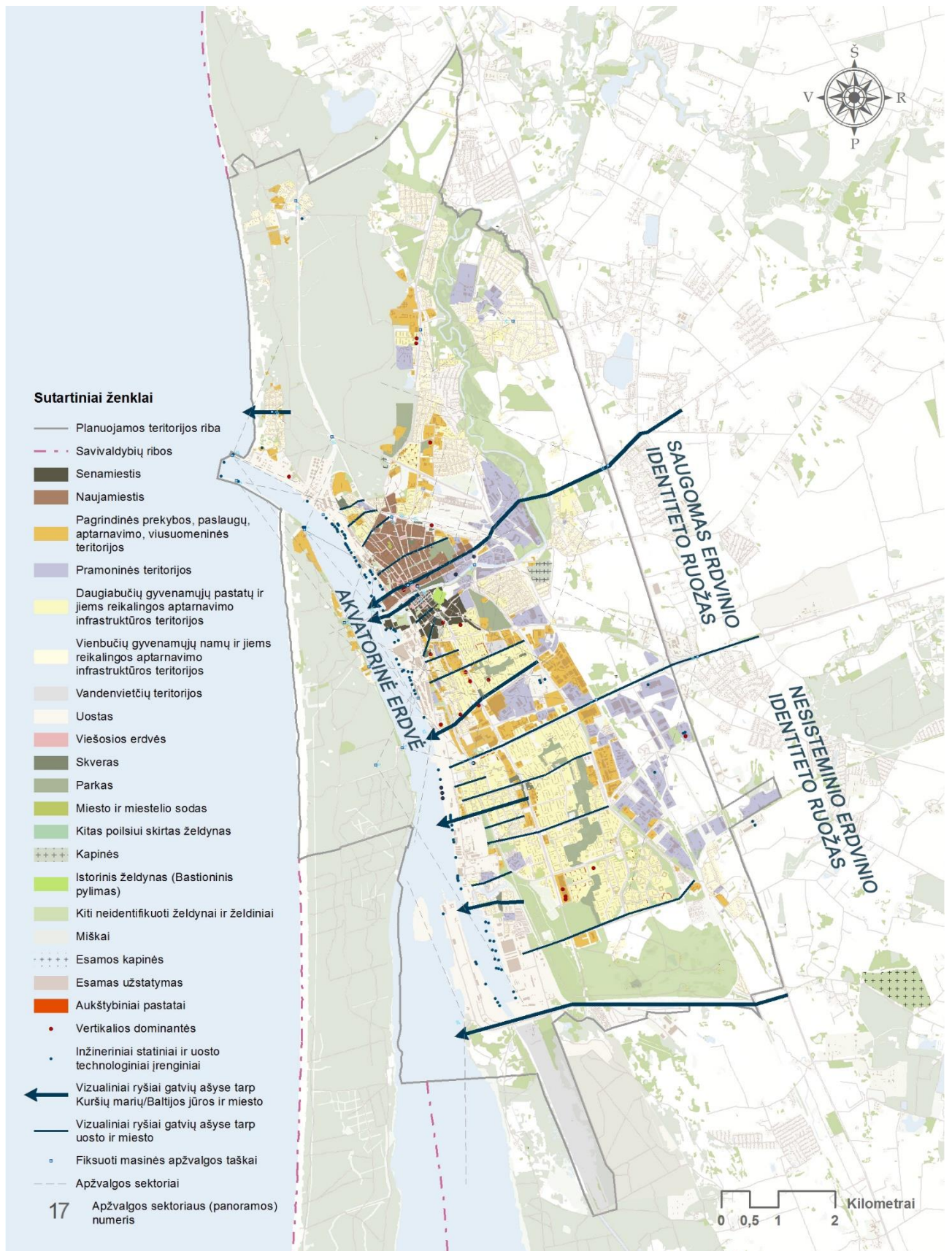
4.2 pav. Istorinė Klaipėdos panorama

Tai visai kita architektūrinė kategorija, kurią, bent jau Klaipėdos atveju, tenka atskirti nuo statistinių aukštybinių pastatų ir ją vertinti kaip architektūrinius urbanistinius akcentus, kaip urbanistinio audinio kokybės ženklą ir kurių vietos tobulinant miesto urbanistinį audinį, turėtų būti labai profesionaliai ir atsakingai sumodeliuotos rengiant nurodytų Nagrinėjamų rajonų aplinką su visomis architektūrinėmis urbanistinėmis pasekmėmis.

Urbanistinis identitetas ateina per teritorijos genetinį kodą. Paprasčiau tariant, per paveldinį sluoksnį ir jis yra visokeriopai išsaugomas sprendiniuose visuose prevenciniuose pjūviuose.

Esamos būklės analizėje per erdvinės struktūros identiteto prizmę buvo identifikuoti svarbūs ir lemiantys urbanistiniai kriterijai, kurie nuosekliai formuoja BP sprendinių pagrindines erdvinės struktūros vertybines pozicijas:

- Sisteminiai ir svarbūs vizualiniai kanalai (ryšiai), išeinantys į akvatorinę marių erdvę;
- saugomas unikalus erdvinio identiteto ruožas – Senamiestis, Naujamiestis (zona su siaurų ir tankių vizualinių kanalų voratinkliu). Kitaip ir negali būti – toks morfotipas;
- aiškus nesisteminio erdvinio identiteto ruožas, kuriame privalo apspręsti siluetinę išraišką, ir kur joje nebegali būti siaurų užspaustų kanalų ir kuriam yra privalomi tam tikri sektoriai, kurie teoriškai gali būti identifikuojami ilgojoje strateginės ašies grandyje;
- strateginėje ašies grandyje privalo atsirasti kanalą palydintis ir akcentuojantis tiek vertikalus, tiek horizontalus vizualinis sektorius.



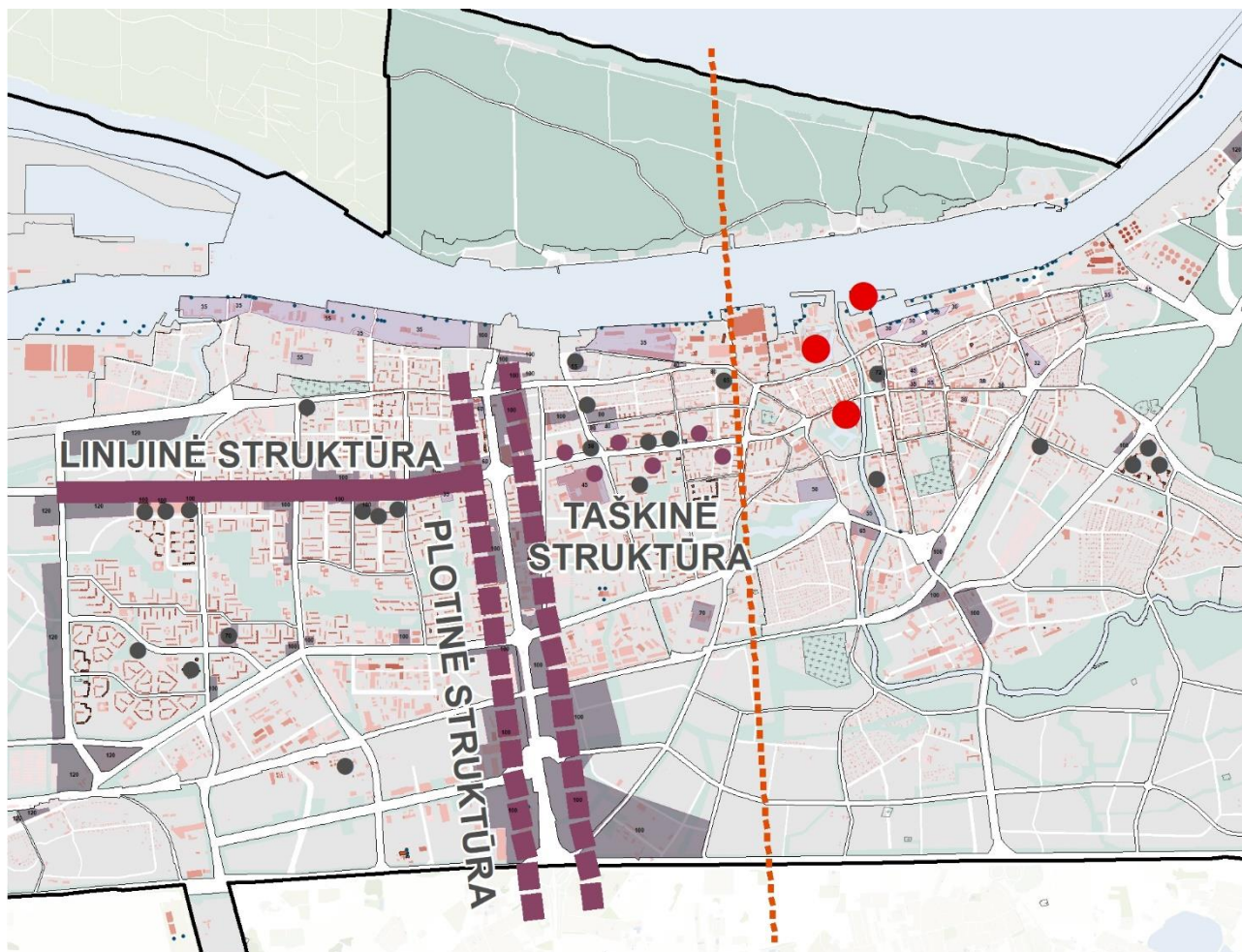
4.3 pav. Erdvinio identiteto esminės nuostatos

Pagrindiniai principai foniniam užstatymo aukštingumui ir aukštybinių pastatų (dominančių) reglamentavimui miesto teritorijoje yra mokslinės ataskaitos prie „Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo planas – specialusis planas“ metodiniai nuostatai.



Išlaikant BP tęstinumą, kaip ir nurodyta galiojančiame BP-2007, įvertinus aukštybinių pastatų SP mokslines metodines nuostatas, realizuojant atkarpas atskirus sektorius, galėtų būti siūloma SP dalinė (fragmentinė) realizacija 10-čiai metų (4.4 pav.):

- saugomo erdvinio identiteto ruože numatoma realizuoti Senamiesčio / Naujamiesčio kultinius pastatus, kurių nevalia užstoti ir nukonkuruoti. Siekiant Klaipėdos miesto urbanistinės tapatybės atstatymo ir įtvirtinimo, turi būti realizuotos arba išsaugotos vertingos vertikalės - Jono bažnyčios bokštas, pilies bokštas, pašto bokštas ir suprojektuotas naujas uosto direkcijos aukštybinis pastatas Šiaurės rago krantinėje;
- nesisteminio erdvinio identiteto ruože realizuoti konceptualias aukštybinių pastatų nuostatas – principus. Esami (toli gražu ne visada smailiabokščiai) aukštybiniai pastatai turi būti vertinami kaip kuriamos naujos architektūrinės urbanistinės kompozicijos elementai, formuojant geresnės kokybės urbanistinę kokybę vieno ar kelių Nagrinėjamų rajonų kontekste.



4.4 pav. Miesto struktūrinio erdvinio identiteto charakteristikos

BP sprendiniuose SIŪLOMA SP ETAPINĖ REALIZACIJA. Numatytos teritorinės galimybės kompleksiskai formuoti naują modernaus miesto įvaizdį, siluetą, planuojant juos pagal konceptualias aukštybinių pastatų nuostatas – principus:

- Pagrindinio miesto įvažiavimo zonoje Baltijos prospekto ašyje vystyti plotinę struktūrą;
- Pagrindinėje miesto meridianinėje ašyje, Taikos prospekto pietinėje dalyje vystyti linijinę, o šiaurinėje – taškinę aukštybinių pastatų formantinę struktūrą.
- Saugoti Naujamiesčio ir Senamiesčio erdvinės struktūros ir silueto identitetą jų urbanistinės vizualinės įtakos pažeidžiamumo zonoje;
- Realizuojant rytinį miesto pakraštį, svarbių struktūrinių urbanistinių mazgų arba ašių įprasminimui numatant atskirus urbanistinius akcentus - dominantes;
- Kurortinėje vietovėje Melnragė-Giruliai išlaikomas užstatymo aukštingumo charakteris ir morfologinis identitetas;



- Vykdomas aukštybinių pastatų ir miesto silueto formavimo monitoringas per fiksuotą (**reglamentuotos apžvalgos vietas**) apžvalgos taškų instrumentariją: 5 viešieji apžvalgos taškai (Hageno kalva – aukštuminis ir 4 taškai Smiltynės krantinėje pagal aukštybinių pastatų SP) ir šeštasis viešas panoraminės apžvalgos taškas - iš planuojamo atstatyti Pilies bokšto apžvalgos aikštelės.

Pagrindinis morfologinio tipo principas ir išskirtinis Klaipėdos miesto urbanistinio identiteto bruožas, kurio neturi kiti miestai – negali būti siauras ir užspaustas vizualinis kanalas. Privalomas tam tikras vizualinis sektorius tiek planinėje, tiek erdvinėje sistematikoje.



4.5 pav. Vizualinio kanalo morfologinis tipažas

Nagrinėjamų rajonų reglamentų lentelėje yra nurodyta, kuriuose nagrinėjamuose rajonuose gali atsirasti aukštybiniai pastatai ir kokio aukščio. Tikslios jų vietos ir parametrai turi būti nustatomi rengiant teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, teritorijų detaliuosius planus.

Reglamentų lentelėje nurodytas miesto Nagrinėjamų rajonų vyraujantis (foninis) aukštingumo reglamentas naujai statybai (foninis aukštingumas reglamentų lentelėje pagal erdvių duomenų kodą žymimas max.). Kadangi, pagal erdvinį kodą būtų visai nelogiška nustatyti maksimalų apibendrintą funkcinės zonos aukštingumą pagal vieną aukštybinį pastatą, reglamentų lentelėje atskirai pažymėta galimybė nagrinėti aukštybinių pastatų (virš 30 metrų) atsiradimą. Gali būti, kad šiuo metu tam tikrame Nagrinėjamame rajone jau yra kažkoks pastatas aukštesnis už lentelėje nurodytą aukštį metrais. Bet tai nereiškia, kad jis yra ignoruojamas. Toliau planuojamas aukštingumas (atskirais atvejais gali būti ir žemesnis už esamą) nustatomas pagal BP reglamentus. Pav., stovintis „KD“ kompleksas nefiksuotas, nes jis nėra ta tikroji ir ideali miesto identitetai dominantė ir ji neturėtų turėti lemiamos įtakos tolimesnės miesto silueto formavimo politikos metodinei (pritaikomumo ir dominavimo prasme) praktikai.

Siekiant BP sprendinių formulavimo aiškumo ir nedviprasmiškumo, tai reiškia, kad pagal bendrą miesto urbanistinę sistemą tolimesnėje plėtroje aukštesnių pastatų, nei nurodyta reglamentų lentelėje, nenumatoma. T.y., jeigu tai nurodyta Nagrinėjamo rajono reglamentų lentelės aprašymo pozicijoje ar tai yra pavienių aukštybinių pastatų, ar aukštybinių pastatų kompleksų atsiradimo galimybė.

Bendra planuojamo foninio aukštingumo situacija ir aukštybinių pastatų ar jų kompleksų atsiradimo principinės pozicijos yra parodytos paveiksle ir yra integruotos Nagrinėjamų rajonų reglamentų lentelėje.

Reglamentų lentelės skiltyje „Aprašymas“ nurodyta: a) planuojamas aukštybinis pastatas; b) ten, kur taškinė/linijinė struktūra – taškinių aukštybinių pastatų zona (per urbanistinę analizę reikia nagrinėti, kur ir koks/kokie pastatai nurodytoje zonoje gali atsirasti); c) ten, kur plotinė struktūra – aukštybinių pastatų kompleksų zona (per urbanistinę analizę reikia nagrinėti, kur ir kokia aukštybinė kompozicija nurodytoje zonoje gali atsirasti).

Siekiant turėti galimybę formuoti įvairesnį miesto užstatymo siluetą, kas yra neatsiejama nuo morfologinio miesto urbanistinio identiteto, kurio viena iš esminių ir išskirtinių sudėtinių atributų yra tam tikrų vertikalių akcentų (orientyrų) – smailių frontonų buvimas, nustatytą didžiausią leistiną pastatų aukštį galima nežymiai padidinti. Tam būtinas išskirtinis ir motyvuotas urbanistinis pagrindimas.



Elektrinės kaminas prie Danės upės yra galingas ir tam tikra prasme su miesto siluetu susigyvenęs statinys. Išsikelus elektrinei, jis galėtų būti panaudotas kitai paskirčiai. Siekiant jį išsaugoti, reglamentų lentelėje pažymima, kad nepaisant planuojamo foninio aukštingumo, numatoma elektrinės kamino (kaip dominantės) išsaugojimo galimybė.

Ypač svarbus užstatymo aukštingumo ir miesto silueto formavimo ir jo reguliavimo instrumentas yra BP sprendiniuose (tekstiniuose reglamentuose) nustatyti privalomi apžvalgos taškai (reglamentuotos apžvalgos vietos), iš kurių turi būti vertinamos galimos vizualinės pasekmės projektuojamiems miesto pastatams vakariniame perimetre ir visiems aukštybiniam pastatams. Fiksuotos 6 aktualiausias ir charakteringiausias apžvalgos vietos (**reglamentuotos apžvalgos vietos**): 4 taškai Smiltynės krantinėje, kuriuose šiuo metu yra įmanomas artimojo užstatymo plano tiek statinis, tiek dinaminis silueto ir panoramų suvokimas ir fiksacija; penktas taškas - Hageno kalvoje, kur įmanomas ir artimajame, ir tolimuosiuose užstatymo planuose galimų (projektuojamų) dimensijų įvertinimas ir šeštasis viešas panoraminės apžvalgos taškas - iš planuojamo atstatyti Pilies bokšto apžvalgos aikštelės.

Planuojamas miesto užstatymo aukštingumo charakteris yra pateikiamas 1 priede „Užstatymo aukštingumo schema“.

Apžvalgos taškų sąrašas turi būti palaipnui ir pastoviai papildomas, vertinant projektuojamus pastatus ir vykdant dominančių sistemos monitoringą, galimas užstatymo planų vizualines pasekmes ir kitus silueto formavimo instrumentus.

Tokiu būdu, sudaromos sąlygos, kai atsiranda miesto siluetą formuojanti dominančių sistema, kurios raidą galima stebėti, kontroliuoti arba koreguoti pagal nusistatytus monitoringo aspektus.

Dar vienas miesto erdvinės struktūros identifikavimo ir valdymo instrumentas yra užstatymo intensyvumas. Šis rodiklis, kartu su aukštingumu, urbanistinio morfologinio charakterio ypatumais kompleksiskai apsprendžia miesto urbanistinį identitetą ir yra reglamentuojami pagrindinio brėžinio Reglamentų lentelėje.

4.5 Teritorijų naudojimo reglamentai

Visa reglamentavimo sistema paremta tuo, kad miestas sudalintas į Nagrinėjamus rajonus, ateityje galinčius tapti BP sprendinių įgyvendinimo stebėsenos (monitoringo) teritoriniais segmentais. Kiekvienas Nagrinėjamas rajonas turi savo unikalų numerį ir pavadinimą.

Šie Nagrinėjami rajonai sudaryti tokiu principu, kad juos skirtų urbanistiniai ar gamtiniai barjerai: pagrindinių gatvių tinklas (kvartalai) arba kiti infrastruktūros linijiniai objektai, gamtiniai elementai (upės, upeliai, grioviai, medynai).

Nagrinėjami rajonai ne visais atvejais apima vienos „rūšies“ funkcinę zoną (daugumos Nagrinėjamų rajonų sudėtyje yra kelios funkcinės zonos).

Nagrinėjamų rajonų dydis nurodo teritoriją, kurią būtina išanalizuoti rengiant juose teritorijų dalių vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, kvartalų detaliuosius planus ar infrastruktūros specialiuosius planus (jeigu veiklos ir teritorijos specifika nereikalauja nagrinėti didesnę ar mažesnę teritoriją). Šiuose planuose ar projektuose turi būti nustatyta detali teritorijos sandara: tikslios sklypų ribos, žemės naudojimo būdai, sklypų formavimo principai bei kiti teritorijų naudojimo ir užstatymo parametrai, neviršijantys BP nurodytų maksimalių arba minimalių reikšmių. Pagal poreikį Nagrinėjamų rajonų planinėje struktūroje privalo atsirasti vidinių gatvių, privažiavimų, atskirųjų želdynų ir inžinerinės infrastruktūros tinklas.

Pagrindinio brėžinio Reglamentų lentelėje Nagrinėjamiems rajonams nurodytos šios pagal galiojančius teisės aktus privalomosios pozicijos:

1. Rajono / Nagrinėjamo rajono pavadinimas.
2. Funkcinės zonos žymėjimas (spalva pagal RGB kodą).
3. Funkcinės zonos pavadinimas (erdvinio objekto kodas pagal funkcinų zonų klasifikatorių - FUNKC_ZON). *Pagrindinio brėžinio vizuali grafinė išraiška, apsprendžianti planinę ir erdvinę miesto urbanistinę struktūrą.*
4. Teritorijos naudojimo tipai (galimi) pagal teritorijos naudojimo tipų klasifikatorių (NAUD_TIP).
5. Nurodytoje funkcinėje zonoje galimi žemės naudojimo būdai sklypuose pagal žemės naudojimo būdų klasifikatorių (NAUD_BUD). *Išvardinti visi galimi žemės naudojimo būdai, kurie tiksliai nustatomi sklypams rengiant žemesnio lygmens TPD.*



6. Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis pagal pagrindinės žemės naudojimo paskirties klasifikatorių (PAGR_PASK).
7. Rekomenduojama teritorijų struktūra % (gyvenamoji; želdynai, socialinė). *Rekomenduojama funkcinės zonos struktūra rengiant žemesnio lygmens TPD.*
8. Didžiausias leistinas pastatų aukštis metrais nuo žemės paviršiaus. *Istoriniams, kulto pastatams ir technologiniams įrenginiams pramonės ir sandėliavimo bei inžinerinės infrastruktūros zonose užstatymo aukščio reglamentai nenustatomi.*
9. Mažiausias leistinas pastatų aukštis metrais nuo žemės paviršiaus (tik pcentrių teritorijose). *Siekiant kokybiškai tvarios urbanistinės struktūros, ypatingos svarbos urbanistiniuose mazguose numatytas mažiausio aukštingumo apribojimas tam, kad sekančiose projektavimo stadijose neįvyktų hipertrofuotas aukštingumo svyravimas bendroje architektūrinėje urbanistinėje kompozicijoje.*
10. Didžiausias leistinas sklypo užstatymo intensyvumas (UI).
11. Didžiausias galimas vieno mažmeninės prekybos objekto bendras plotas kv. m.
12. Automobilių statymo būdas sklypuose.
Reglamentuojamas ypač svarbiose miesto urbanistinėse situacijose). Automobilių statymo būdas bendruoju atveju turi būti žymimas kaip požeminis ar antžeminis. Šis traktavimas nėra pakankamai tikslus ir logiškas, ypač Klaipėdos teritorijų atveju, kai pakankamai aukšti gruntiniai vandenys apsunkina požeminių automobilių saugyklų įrengimą. Reglamentų lentelėje nurodomas automobilių parkavimo būdas:
 - (Pož.) nusako tiek požemines, tiek integruotas į pastatus automobilių saugyklas;
 - (Antž.) nurodo galimą atvirą parkavimo būdą sklypo teritorijoje. Šiuo atveju būtina užtikrinti, kad, priklausomai nuo automobilių skaičiaus, parkavimo aikštelių SAZ nedarytų poveikio greta esančioms gyvenamosioms teritorijoms;
 - (Antž./pož.) – kombinuotas, taikomas ten, kur yra sudėtingos teritorinės sąlygos užtikrinti integruotą parkavimo būdą, arba ten, kur urbanistiniu požiūriu pageidautinas teritorijos užstatymo intensyvumas (urbanistinis morfotipas) netoleruoja didelių neužstatytų erdvių, kas atsitinka įrengiant dideles parkavimo erdves. Ši nuostata nėra absoliuti. Tai nereiškia, kad minimalaus antžeminio parkavimo (kelios parkavimo vietos) negali būti. Reguliavimas nustatomas tam, kad, siekiant urbanistinės / architektūrinės kompozicinės darnos, kvartalų erdvėse neatsirastų didelės antžeminio parkavimo aikštelių erdvės, kas pakenktų užstatymo morfologiniam identitetui.
13. Teritorijos plėtojimo būdų apibrėžimas pagal teritorijos plėtojimo būdo klasifikatorių (PLET_BUD).
14. Įgyvendinimo prioritetas pagal įgyvendinimo prioritetų klasifikatorių (PRIORIT). *Kartu su plėtojimo būdo apibūdinimu naudojami BP sprendinių įgyvendinimo diferencijavimui ir savivaldybės prisiimtų įsipareigojimų konstatavimui.*
15. Specialiųjų reikalavimų numeriai. *Nurodo, į kuriuos specialiųjų reikalavimų sąrašo akcentuotus punktus, rengiant kito lygmens TPD, būtina atsižvelgti nurodytoje funkcinėje zonoje.*
16. Aprašymas. *Nurodo, kokie yra išskirtiniai arba labai išskirtiniai ir svarbūs konkrečių BP Nagrinėjamų rajonų reglamentiniai atributai.*

Klaipėdos miesto BP parengtas mastelyje 1:10000. Vadovaujantis Teritorijų planavimo normomis, nustatytose funkcinėse zonose (žr. lentelę) nurodyti miesto teritorijos funkcinio zonavimo apibūdinimai.

4.1 lentelė. Funkcinio zonavimo apibūdinimai

Eil. Nr.	Funkcinės zonos pavadinimas	Žymėjimas	Funkcinės zonos aprašymas	Galimi teritorijos naudojimo tipai ir erdvinio objekto kodai	Galimi žemės naudojimo būdai ir erdvinio objekto kodai
Neurbanizuojamos teritorijos					
1	Miškų ir miškingų teritorijų zona				
1.1	Ekosistemų apsaugos miškų zonos		Dominuoja Miškų įstatymo 3 straipsnyje nurodyti visų grupių miškai pagal MŪ paskirties žemės naudojimo būdus, nurodytus ŽŪ įstatymo 26 straipsnyje miškų ūkio paskirties žemė	Mišškai ir miškingos teritorijos - MI.	Ekosistemų apsaugos miškų sklypai – M1



1.2	Rekreacinių miškų zonos		Dominuoja Miškų įstatymo 3 straipsnyje nurodyti visų grupių miškai pagal MŪ paskirties žemės naudojimo būdus, nurodytus ŽŪ įstatymo 26 straipsnyje miškų ūkio paskirties žemė	Miškai ir miškingos teritorijos - MI.	Rekreacinių miškų sklypai – M2
4	Vandenų zona		Dominuoja Žemės įstatymo 27 straipsnyje nurodyta vandens ūkio paskirties žemė	Vandens telkiniai ir jų eksploatavimui reikalinga teritorija - VA.	Ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai – H1.
5	Urbanizuotos ir urbanizuojamos teritorijos				
5.1	Gyvenamoji zona:				
5.1.2	Mažo užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona		Gyvenamąsias teritorijas apibendrinančios funkcinės zonos su gyvenamosios aplinkos aptarnavimui reikalinga socialine, paslaugų, inžinerine, susisiekimo ir kita infrastruktūra, taip pat gyventojų rekreacijai reikalingais atskiraisiais želdynais	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija – GV. Gyvenamoji teritorija – GG. Mišri gyvenamoji teritorija – GM. Paslaugų teritorija – PA. Socialinės infrastruktūros teritorija – SI.	Vienbučių ir dvibučių gyv. pastatų terit. – G1. Daugiabučių gyv. pastatų ir bendrabučių terit. – G2 Visuom. paskirties terit. – V. Komerčinės pask. objektų terit. - K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Bendro naudojimo terit. - B. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.1.3	Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona				Vienbučių ir dvibučių gyv. pastatų terit. – G1. Daugiabučių gyv. pastatų ir bendrabučių terit. – G2. Visuom. paskirties terit. – V. Komerčinės pask. objektų terit. - K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Bendro naudojimo terit. - B. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.1.4	Intensyvaus užstatymo gyvenamoji zona				Daugiabučių gyv. pastatų ir bendrabučių terit. – G2. Visuom. paskirties terit. – V. Komerčinės pask. objektų terit. - K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Bendro naudojimo terit. - B. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.2	Centrų zona:				
5.2.1	Pagrindinio centro zona		Mišrios didelio užstatymo intensyvumo teritorijos, kuriose vyrauja gyvenamoji aplinka, administravimo, paslaugų, prekybos ir kitos taršos nesukeliančios ūkinės veiklos kartu su šių veiklų aptarnavimui reikalinga socialine, inžinerine, susisiekimo ir kita infrastruktūra, rekreacijai reikalingais	Mišri gyvenamoji teritorija – GM. Mišri centro teritorija – GC. Paslaugų teritorija – PA. Socialinės infrastruktūros teritorija – SI. Aikštė – AI.	Daugiabučių gyv. pastatų ir bendrabučių terit. – G2. Visuom. paskirties terit. – V. Komerčinės pask. objektų terit. - K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Atskirųjų želdynų terit. – E.



			atskiraisiais želdynais ir viešosiomis erdvėmis		
5.2.2	Miesto dalies (rajonų) centro zona				Daugiabučių gyv. pastatų ir bendrabučių terit. – G2. Visuom. paskirties terit. – V. Komerčinės pask. objektų terit. – K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.3	Sodininkų bendrijų zona		Mėgėjų sodo žemės sklypai; Sodininkų bendrijų bendrojo naudojimo žemės sklypai; Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų žemės sklypai.	Sodininkų bendrijų teritorija – ZS.	Mėgėjų sodų žemės sklypai – Z1. Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos – G1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2.
5.4	Specializuotų kompleksų zona		Dominuoja kompaktiškai užstatytos teritorijos, skirtos visuomenės poreikiams, specializuotai socialinei, aptarnavimo ir paslaugų veiklai (parodų, sporto, turizmo, pramogų, rekreacijos, mokslo, sveikatos apsaugos, religinei). Ši zona taip pat skirta krašto apsaugai, civilinei saugai, gelbėjimo tarnyboms	Socialinės infrastruktūros teritorija – SI. Specializuotų kompleksų teritorija – SK	Visuom. paskirties terit. – V. Komerčinės pask. objektų terit. – K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Bendro naudojimo terit. – B. Rekreacinės teritorijos – R. Terit. krašto apsaugos tikslams – A1. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.5	Pramonės ir sandėliavimo zona		Dominuoja gamybinė ar kita panaši ūkinė veikla su šių veiklų aptarnavimui reikalinga susisiekimo, inžinerine, paslaugų ir kita infrastruktūra.	Pramonės ir sandėliavimo teritorija – PR. Inžinerinė infrastruktūros teritorija – TI. Paslaugų teritorija – PA.	Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorija – P. Komerčinės pask. objektų terit. – K. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.6	Inžinerinės infrastruktūros zona		Susisiekimo komunikacijų ir inžinerinių tinklų aptarnavimo objektams, aplinkos kokybei reikalingiems objektams	Inžinerinė infrastruktūros teritorija – TI.	Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.7	Inžinerinės infrastruktūros koridorių zona		Neužstatyta funkcinė zona, kuria išskiriami svarbiausių gatvių ir kelių, geležinkelio kelių ir magistralinių inžinerinių tinklų koridoriai	Inžinerinės infrastruktūros koridoriai – TK.	Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Atskirųjų želdynų terit. – E.
5.8	Bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų zona:				
5.8.1	Intensyviai naudojami želdynai		Išskiriamos urbanizuotų teritorijų viešosios erdvės ir bendram naudojimui pritaikytų atskirųjų želdynų teritorijos, taip pat kapinių teritorijos.	Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija – BZ.	Bendro naudojimo terit. – B. Rekreaciniai vandens telkiniai – H2. Bendro naudojimo vandens telkiniai – H4. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2.



				Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2.
5.8.2	Ekstensyviai naudojami želdynai			Bendro naudojimo terit. - B. Rekreaciniai vandens telkiniai – H2. Bendro naudojimo vandens telkiniai – H4. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2.
5.9	Kitos zonos			
5.9.1	Paslaugų zona	Gyventojų aptarnavimui reikalingiems prekybos, aptarnavimo, paslaugų objektams, administracinės paskirties pastatams, kitiems negyvenamosios paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesusijusi su taršia gamyba	Paslaugų teritorija – PA.	Komercinės pask. objektų terit. - K. Visuom. paskirties terit. – V. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2. Kultūros paveldo objektų žemės sklypai – C2. Bendro naudojimo terit. - B.
5.9.2	Vandenviečių zona		Vandenvietė – VV.	Naudingų iškasenų teritorijos – N. Susisiek. ir inžinerinių objektų terit. – I1. Susisiek. ir inžinerinių koridorių terit. – I2.

Visose funkcinėse zonose galimi inžinerinės infrastruktūros koridoriai; bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų teritorijos naudojimo tipai, taip pat ir kiti teritorijos naudojimo tipai, jeigu juose nustatyta veikla nesukelia neigiamo poveikio pagrindinės (dominuojančios) veiklos aplinkai.

Paaiškinimai:

- Kadangi, funkcinių zonų sąrašė nėra pajūrio regionui labai aktualios plažų funkcinės zonos, po konsultacijų su Aplinkos ministerija, nuspręsta plažus identifikuoti ir reglamentuoti kaip - *Ekstensyviai naudojamų želdynų zona*.
- Gamtinių ir urbanistinių požiūriu jautriose teritorijose tam tikros funkcinės zonos yra pažymėtos atskiru žymėjimu „Teritorijos, kurių želdynų kiekis $\geq 50\%$ “. Tai reiškia, kad šių teritorijų sklypuose yra ypač akcentuojamas gamtinių faktorių ir urbanistinių elementų suderinamumas.
- BP sprendiniuose yra atskiras žymėjimas „Specialiojo plano išorinio (giliavandenio) uosto aptarnavimui reikalingo infrastruktūros koridoriaus bei šio koridoriaus formuojamos buferinės želdinių juostos rengimo zona“. Šioje zonoje numatomas „Valstybei svarbaus projekto specialiojo plano rengimas ir SPAV atlikimas (dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams tiesiant transporto jungtis su išoriniu (giliavandeniu) uostu). Žemės paėmimo visuomenės poreikiams, projekto parengimas ir įgyvendinimas, įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektą“. Toks planas būtų rengiamas jei LR Vyriausybė apsispręs išorinį uostą vystyti Klaipėdoje (numatys sprendinį LR BP) ir LR Vyriausybės 2017-11-08 nutarimu Nr. 946 „Dėl Išorinio Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros projekto įgyvendinimo komisijos sudarymo“ sudarytos Išorinio Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros projekto įgyvendinimo komisijos posėdyje bus pritarta Klaipėdos miesto savivaldybės dalykinių sąlygų sąvado, kurio derybinėms kryptims su LR Vyriausybe ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pritarė Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos kolegija 2018-04-06 posėdyje (protokolas 2018-04-18 Nr. TAK-3) priemonių įgyvendinimo programai.
- BP sprendiniuose pietinio uosto plėtra pavaizduota netikslios konfigūracijos, kuri parengus reikiamus projektus ir vertinimus, bei palyginus gautus rezultatus, jų pagrindu pietiniam uostui planuojama papildoma sausumos dalis gali pasikeisti. Tai gali būti atlikta neinicijuojant BP koregavimo procedūrą. Ši teritorija pavadinta „Inžinerinės infrastruktūros teritorija vandenyse. Pagal uosto BP“.
- Vandenų funkcinės zonos pažymėtos pagal LR upių, ežerų ir tvenkinių kadastro duomenis.



- f) Intensyviai naudojamų želdynų zonoje Danės upės – vandens kelio trasoje turi būti numatyta reikalinga infrastruktūra: krantinės, slipai, prieplaukos, uosteliai, pėsčiųjų/dviratininkų tilteliai, takai, inžinerinis aprūpinimas.

Klaipėdos BP sprendiniuose šie rodikliai interpretuojami bazinėse ribose individualiai, priklausomai nuo kiekvieno Nagrinėjamo rajono išskirtinės urbanistinės situacijos, užstatymo morfotipo ir t.t.

4.2 lentelė. Normatyvinis vienbučių ir dvibučių gyv. pastatų teritorijų sklypuose didžiausias leistinas užstatymo tankis

Sklypo plotas, m ²	Maksimalus sklypo užstatymo tankis, %
Iki 400	nustatomas pagal formulę: $0,4 \times F$, kur F - sklypo plotas, m ²
400	40
600	35
900	30
1500	25
2500	20
10000	15

Pastaba: nuo 400 m² iki 10000 m² sklypuose tarpinės maksimalaus sklypo užstatymo tankumo reikšmės nustatomos interpoliacijos būdu.

Užstatymo tankis konkrečiuose sklypuose privalo būti nustatomas įvertinant priklausomųjų želdynų normas pagal galiojančius teisės aktus kiekvienam žemės sklypo naudojimo būdui (žr. lentelę).

4.3 lentelė. Normatyvinė priklausomųjų želdynų norma (plotas) procentais nuo žemės sklypo ploto

Žemės sklypo naudojimo būdas	Žemės sklypų paskirtis	Želdynų, įskaitant vejas ir gėlynus, plotas nuo viso žemės sklypo ploto, %
Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos	Žemės sklypai, skirti vieno ar dviejų butų gyvenamosios paskirties pastatams su pagalbinio ūkio paskirties pastatais	25
Daugiabučių gyvenamųjų pastatų teritorijos	Žemės sklypai, skirti trijų ir daugiau butų (daugiabučiams) gyvenamosios paskirties pastatams ir įvairių socialinių grupių (bendrabučiai, vaikų namai, prieglaudos, globos namai, šeimos namai, vienuolynai) gyvenamiesiems pastatams su pagalbinio ūkio paskirties pastatais	30
Visuomeninės paskirties teritorijos	Žemės sklypai, skirti mokslo paskirties pastatams:	
	vaikų darželiams, lopšeliams	50
	bendrojo lavinimo mokykloms	40
	Žemės sklypai, skirti gydymo paskirties pastatams:	
	sanatorijoms	45
	ligoninėms, klinikoms, slaugos namams	35
	Žemės sklypai, skirti valstybės ir savivaldybės institucijų, kitų iš valstybės ar savivaldybės biudžetų išlaikomų įstaigų administraciniams pastatams ir jų funkcijoms vykdyti; religinės paskirties pastatams ir religinių bendruomenių ir bendrijų veiklai; kultūros paskirties pastatams ir kitiems pastatams visuomeninės paskirties teritorijose	15
Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos	Žemės sklypai, skirti gamybos ir pramonės įmonių statiniams	20
	Žemės sklypai, skirti sandėlių statiniams, atliekų naudojimo, atliekų paruošimo naudoti ar šalinti, atliekų surinkimo ir atliekų laikymo ir kitiems statiniams ir (ar) įrenginiams pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijose	10
Komerčinės paskirties objektų teritorijos	Žemės sklypai, skirti viešbučių paskirties pastatams; administracinės paskirties (išskyrus valstybės ir savivaldybės institucijų, kitų iš valstybės ar savivaldybių biudžetų išlaikomų įstaigų administraciniams pastatams) pastatams; prekybos paskirties pastatams	15
	Žemės sklypai, skirti kitiems pastatams komercinės paskirties objektų teritorijose	10
Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	Žemės sklypai, skirti transporto paskirties pastatams ir garažų paskirties pastatams, elektroninių ryšių infrastruktūros ir kitiems statiniams ir įrenginiams susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijose	12



Žemės sklypo naudojimo būdas	Žemės sklypų paskirtis	Želdynų, įskaitant vejas ir gėlynus, plotas nuo viso žemės sklypo ploto, %
Rekreacinės teritorijos	Žemės sklypai, skirti ilgalaikiam (stacionariam) poilsiui su poilsio paskirties pastatais, išskyrus kaimo turizmo pastatus, ar trumpalaikiam poilsiui	40
Bendrojo naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendrojo naudojimo) teritorijos	Žemės sklypai, skirti kapinėms ir palaikų laikymo statiniams, urbanizuotų teritorijų viešosioms erdvėms	15

4.4 lentelė. Žemės naudojimo būdų santrumpos (klasifikatorius)

Eil. Nr.	Reikšmė	Erdvinio objekto kodas*
1.	Mėgėjų sodų žemės sklypai	Z1
2.	Sodininkų bendrijų bendrojo naudojimo žemės sklypai	Z5
3.	Rekreacinio naudojimo žemės sklypai	Z3
4.	Ekosistemų apsaugos miškų sklypai	M1
5.	Rekreacinių miškų sklypai	M2
6.	Kultūros paveldo objektų žemės sklypai	C2
7.	Rekreaciniai vandens telkiniai	H2
8.	Bendrojo naudojimo vandens telkiniai	H4
9.	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos	G1
10.	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos	G2
11.	Visuomeninės paskirties teritorijos	V
12.	Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos	P
13.	Komercinės paskirties objektų teritorijos	K
14.	Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	I1
15.	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	I2
16.	Bendro naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijos	B
17.	Naudingųjų iškasenų teritorijos	N
18.	Rekreacinės teritorijos	R
19.	Teritorijos krašto apsaugos tikslams	A1
20.	Teritorijos valstybės sienos apsaugos tikslams	A2
21.	Atskirųjų želdynų teritorijos	E

Visa BP sprendinių reglamentavimo sistema remiasi tuo, kad miestas sudalintas į **Nagrinėjamus rajonus**, ateityje galinčius tapti BP sprendinių įgyvendinimo stebėsenos (monitoringo) teritoriniais segmentais. Kiekvienas Nagrinėjamas rajonas turi savo unikalų numerį ir pavadinimą.

4.5.1 Pagrindinio brėžinio tekstiniai reglamentai

Pagrindiniame brėžinyje pateikti tekstiniai reglamentai. Jie yra neatsiejama Pagrindinio brėžinio sudėtinė dalis:

- I. BP pagrindinis brėžinys parengtas M 1:10000 ir didesniu nei 1 ha ploto vieneto tikslumu. Mažesnės teritorijos neakcentuojamos (išskyrus visuomenės poreikiams reikalingas teritorijas, kultūros vertybių teritorijas ir svarbius želdynus, kurie papildomai pažymėti brėžiniuose). Todėl, rengiant sprendinius žemesnio ar to paties lygmens TPD, techninius projektus ar kitais būdais konkretizuojant BP sprendinius, funkcinių zonų ribos, gatvių raudonosios linijos, susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros trasos bei kiti sprendiniai turi būti tikslinami pagal specifinius gamtinius ir urbanistinius teritorijų požymius.
- II. BP brėžiniuose pavaizduotos apibendrintos teritorijos, nesusietos su konkrečiomis sklypų ribomis. BP sprendiniai - teritorijų funkcinių zonų ribos, susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros trasos, sklypų dydžiai ir jų žemės naudojimo būdai turi būti tikslinami pagal specifinius teritorijų požymius rengiant teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, teritorijų detaliuosius planus,



infrastruktūros specialiuosius planus. BP sprendinių, pateiktų mastelyje M 1:10000 negalima tiesmukiškai perkelti ir vertinti tikslesniame, pavyzdžiui į M 1:500 mastelyje.

- III. BP sprendiniai yra orientuoti į tolesnę teritorijų vystymą. BP nepanaikina galiojančių DP sprendinių. Rengiant naujus teritorijų planavimo dokumentus privaloma vadovautis BP sprendiniais. BP taip pat nepanaikina žemės nuosavybės dokumentuose nurodytų žemės naudojimo būdų ir pobūdžių (rengiant naujus teritorijų planavimo dokumentus, gali būti nustatoma veikla pagal BP reglamentus arba paliekama veikla pagal nustatytą žemės nuosavybės dokumentuose). Kol neįgyvendinami BP sprendiniai konkrečiame Nagrinėjamame rajone, visos neužstatytos teritorijos naudojamos pagal esamą paskirtį.
- IV. Nustatytieji maksimalūs užstatymo aukščio ir užstatymo intensyvumo reglamentai nurodyti sklypui, o ne funkcinėi zonai ar Nagrinėjamam rajonui. Šie reglamentai skirti naujiems sklypams arba naujos statybos objektams esamuose sklypuose (esant poreikiui rekonstruoti esamus pastatus ar statyti naujus esamų vietoje, šie reglamentai gali būti ir didesni, jei jie atitinka esamo užstatymo parametrus). Šie reglamentai negalioja kulto pastatams.
- V. Nagrinėjamų rajonų dydis nurodo teritoriją, kurią būtina išanalizuoti prieš rengiant juose kvartalų detaliuosius planus ar infrastruktūros specialiuosius planus jeigu veiklos ir teritorijos specifika nereikalauja nagrinėti didesnę ar mažesnę teritoriją (teritorijos vystymo koncepcija arba vietovės lygmens bendrasis planas). Pagal poreikį Nagrinėjamų rajonų planinėje struktūroje gali atsirasti vidinių gatvių, privažiavimų ir inžinerinės infrastruktūros tinklas. Išduodant sąlygas TPD rengti, savivaldybės administracijos direktorius, atsižvelgdamas į konkrečią urbanistinę situaciją, įvertindamas parengtų teritorijų planavimo dokumentų ir išbaigtų struktūrų apimtį, gali koreguoti pažymėtas Nagrinėjamų rajonų ribas (mažinti ar apjungti Nagrinėjamus rajonus), tai nurodydamas reikalingų parengti projektų planavimo darbų programose ir rengimo sąlygose.
- VI. Inžinerinės infrastruktūros, pramonės ir sandėliavimo teritorijose (funkcinės zonos ribose) bet kokia esama ar planuojama ūkinė veikla privalo atitikti higienos normų reikalavimus ir neturi daryti neigiamo poveikio greta esančiai ir planuojamai gyvenamajai aplinkai ir žmonių sveikatai. Objektų SAZ privalo tilpti funkcinės zonos ribose.
- VII. Atskirų objektų SAZ ir AZ gali būti nustatomos ar keičiamos neinicijuojant BP keitimo procedūros. Tačiau, jų ūkinė veikla privalo atitikti higienos normų reikalavimus ir neturi daryti neigiamo poveikio greta esančiai ir planuojamai gyvenamajai aplinkai ir žmonių sveikatai. Objektų SAZ privalo tilpti funkcinės zonos ribose.
- VIII. Siekiant pastoviai vykdyti aukštybinių pastatų ir miesto silueto formavimo monitoringą, BP sprendiniuose nurodyti privalomi viešieji apžvalgos taškai (reglamentuotos apžvalgos vietos), iš kurių turi būti vertinamos galimos vizualinės pasekmės projektuojamiems miesto Nagrinėjamiems rajonams ir juose numatomiems konkrečioms kompleksams ar pastatams.

4.5.2 Specialūs reikalavimai konkrečioms BP Nagrinėjamiems rajonams

Pagrindiniame brėžinyje pateikti „Specialūs reikalavimai konkrečioms BP Nagrinėjamiems rajonams“, kurie galioja rengiant kito lygmens TPD: teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, teritorijų detaliuosius planus, infrastruktūros specialiuosius planus bei statinių techninius projektus.

Specialūs reikalavimai konkrečioms BP Nagrinėjamiems rajonams:

1. Atlikti kompleksinį teritorinį inžinerinį paruošimą nuo galimo teritorijos užtvینimo.
2. Įvertinti kultūros paveldo objektų, teritorijų ir jų apsaugos zonų specialiuosius reikalavimus.
3. Įvertinti vandenviečių apsaugos juostų reikalavimus.
4. Įvertinti teritorijoje esančias kapines.
5. Įvertinti Klaipėdos oro uosto AZ reikalavimus pastatų aukštingumui.
6. Įvertinti geležinkelio poveikį visuomenės sveikatai ir gyvenamajai aplinkai. Esant poreikiui numatyti triukšmo ir taršos mažinimo priemones.
7. Įvertinti transporto priemonių poveikį visuomenės sveikatai ir gyvenamajai aplinkai. Esant poreikiui numatyti triukšmo ir taršos mažinimo priemones.



8. Įvertinti KVJU teritorijų ir jų veiklų galiojančius SAZ. Esant poreikiui, numatyti triukšmo ir taršos prevencijos ir mažinimo priemonės.
9. Teritorijoje numatyti bendrojo lavinimo mokyklą, kurios sklypai negalioja Reglamentų lentelėje nurodyti bendrieji Nagrinėjamo rajono užstatymo aukščio, intensyvumo ir tankumo rodikliai.
10. Teritorijoje numatyti bendrojo ikimokyklinę ugdymo įstaigą, kurios sklypai negalioja Reglamentų lentelėje nurodyti bendrieji Nagrinėjamo rajono užstatymo aukščio, intensyvumo ir tankumo rodikliai.
11. Įvertinti pajūrio juostos reikalavimus.
12. Įvertinti krantotvarkos priemones.
13. Atlikti aukštybinių pastatų galimybės urbanistinę, erdvinę bei morfologinę analizę. Pateikti kontekstualius kompozicinius erdvinius pasiūlymus.
14. Įvertinti magistralinio dujotiekio reikalavimus.
15. Kurortinių vietovių teritorijose mažinti objektams normuojamų automobilių parkavimo vietų skaičių, trūkstamas vietas kompensuojant bendramiestiniuose parkinguose.
16. Teritorijoje numatyti vietinę (kvartalinę/rajoninę) lietaus vandens kaupyklą.

4.6 Užstatymo intensyvumas

Užstatymo intensyvumo rodikliai atspindi miesto audinio atskirų segmentų urbanistinį savitumą. Tai miesto urbanistinio identiteto palaikymo instrumentas. Prisištant prie Klaipėdos miestui būdingo užstatymo morfotipo, konkrečios šio rodiklio reikšmės, nurodytos sprendiniuose, nevisuose Nagrinėjamuose rajonuose yra adekvačios maksimalioms teritorijų planavimo normose nurodytoms ribinėms reikšmėms. Kiekvienas Nagrinėjamas rajonas turi savo urbanistinio identiteto morfologinį charakterį apibūdinantį užstatymo intensyvumo rodiklį, kuris yra nurodytas reglamentų lentelėje.

BP sprendiniuose yra reglamentuojamas didžiausias leistinas sklypo užstatymo intensyvumas (UI). Tikslūs užstatymo intensyvumo rodikliai nustatomi rengiant kito lygmens TPD: **teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus**, teritorijų detaliuosius planus.

Nurodytas užstatymo intensyvumas funkcinėse zonosose tam tikrais atvejais fragmentiškai gali būti viršytas, kai reglamentų lentelės skiltyje „aprašymas“ yra nurodyta galimybė atsirasti aukštybiniams pastatams arba aukštybinių pastatų kompleksams.

4.7 Teritorijos balansas

Teritorijos balansas, atitinkantis Klaipėdos miesto teritorijos (pagal planuojamos teritorijos ribas) funkcinių zonavimą pagal BP sprendinius, pateikiamas lentelėje.

4.5 lentelė. Klaipėdos miesto teritorijos balansas

Eil. Nr.	Funkcinės zonos pavadinimas	Teritorijos plotas, ha	Teritorijos plotas, %
1.	Ekosistemų apsaugos miškų zonos	249,18	2,55
2.	Rekreacinių miškų zonos	1232,79	12,59
3.	Vandenų zona	998,56	10,19
4.	Mažo užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona	955,75	9,76
5.	Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona	416,05	4,25
6.	Intensyvaus užstatymo gyvenamoji zona	804,94	8,22
7.	Pagrindinio centro zona	225,32	2,30
8.	Miesto dalies (rajonų) centro zona	394,53	4,03
9.	Sodininkų bendrijų zona	6,29	0,06
10.	Specializuotų kompleksų zona	352,71	3,60
11.	Pramonės ir sandėliavimo zona	448,36	4,58
12.	Inžinerinės infrastruktūros zona	558,81	5,70
13.	Inžinerinės infrastruktūros koridorių zona	1241,67	12,68
14.	Intensyviai naudojamų želdynų zona	738,86	7,54
15.	Ekstensyviai naudojamų želdynų zona	542,74	5,54
16.	Ekstensyviai naudojamų želdynų zona (pliažai)	103,07	1,05
17.	Paslaugų zona	363,81	3,71
18.	Vandenviečių zona	161,95	1,65
	Viso mieste	9795,39	100



4.8 Gyventojų skaičiaus ir būsto prognozės

Įvertinus esamą padėtį bei raidos tendencijas, miesto plėtrą įtakojančius išorės ir vidaus veiksnius, prognozuojami suplanuotos teritorijos plėtrą įtakojančių techninių ir ekonominių rodiklių pokyčiai iki planuojamo laikotarpio pabaigos, kurie demonstruoja BP sprendiniuose numatytą urbanistinės vertės ir gyvenimo kokybės pagerėjimą.

Nors miesto gyventojų demografinėje struktūroje jaučiami senėjimo požymiai, bet natūrali gyventojų kaita, nors ir nežymiai, išlieka teigiama ir tendencinga. Tačiau, įvertinant tai, kad Klaipėda yra Valstybės vakarinio regiono ypatingos svarbos centras tiek geopolitine, tiek ekonomine, tiek socialine prasme, BP sprendiniuose priimta optimistinė prognozė – ne tik išlaikyti esamą gyventojų skaičių, bet ir, įvertinus optimistinį raidos scenarijų, planuoti nežymų padidėjimą per skaičiuojamą laikotarpį.

4.6 lentelė. Skaičiuojamieji techniniai / ekonominiai rodikliai

Esamas miesto teritorijos plotas	9795,39 ha
Nagrinėjamas teritorijos plotas	29100 ha
Nuolatinių gyventojų skaičius 2030 m.	140000 gyventojų
Apibendrintas skaičiuojamas gyventojų tankis:	
Miesto centro dalyje (Senamiestis/Naujamiestis)	80 gyv. / 1 ha
Didelio užstatymo intensyvumo gyvenamose teritorijose	150 gyv. / 1 ha. T. y. – 4950 m ² gyvenamojo fondo į ha
Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamose teritorijose	80 gyv. / 1 ha. T. y. – 2460 m ² gyvenamojo fondo į ha;
Mažo užstatymo intensyvumo gyvenamose teritorijose	30 gyv. / 1 ha, nes toks skaičius yra rentabilus pagal ekonominio naudingumo faktorių, didmiesčio infrastruktūrai. T. y. – 1000 m ² gyvenamojo fondo į ha

Gyvenamasis fondas 1 gyventojui sudaro – 28,4 m² ir vos atsilieka nuo statistinio Lietuvos vidurkio.

Planuojama, kad BP skaičiuojamu laikotarpiu iki 2030 m. šis rodiklis turėtų išaugti iki 33,0 m²/1 gyv. Iki 2050 metų numatyta Klaipėdos mieste siekti Europos Sąjungos vidurkio - 1 gyventojui tenka 35,0 m² (paskutiniiais Eurostat duomenimis, vidutinis plotas, tenkantis vienam ES gyventojui siekia 42,6 m²).

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

Pastaba: Šiuo metu galiojančiame BP-2007 numatytas gyvenamojo fondo santykis yra 35% daugiaaukštės ir 65% mažaaukštės gyvenamosios statybos teritorijoms. Norint įgyvendinti tokį BP numatytą gyvenamojo fondo santykį (padidinti nuo 8% iki 35% vienbutės gyv. statybos apimtis), neužtektų Klaipėdos miesto savivaldybės administracinėse ribose esančių neužstatytų teritorijų.

4.7 lentelė. Gyvenamojo fondo prieaugis 2030 metams.

Rodiklis	Reikšmė
Gyvenamojo naudingo ploto 1 gyventojui prieaugis	4,6 m ²
Bendras gyvenamojo naudingo ploto prieaugis	233600 m ²

Vertinant optimistines plėtros prielaidas ir globalų teritorinį pasiskirstymą, planuojama, kad perspektyvinis teritorijų poreikis naujai statybai sudarys sekantį santykį:

- 80% gyvenamajai statybai;
- 20% kitai statybai, aptarnavimo bei socialinės paskirties objektų teritorijos daigiafunkcinių miesto centrų teritorijose (įskaitant gamybos, pramonės ir sandėliavimo teritorijas), bet neįskaitant pramonės teritorijų, kurių specializuotos plėtros galimybės dabartinio LEZ teritorinėje apimtyje kol kas nerealizuotos ir tenkina galimybėms per BP skaičiuojamą laikotarpį).



4.8 pav. Planuojamo gyvenamojo fondo santykis 2030 metams.

Gyvenamosios statybos santykis naujos plėtros teritorijoms Klaipėdos mieste, %			Gyvenamojo ploto prieaugis, tūkst.m ²		
Mažo intensyvumo gyv. statyba	Vidutinio intensyvumo gyv. statyba	Didelio intensyvumo gyv. statyba	Mažo intensyvumo gyv. statyba	Vidutinio intensyvumo gyv. statyba	Didelio intensyvumo gyv. statyba
15	25	60	35,04	58,4	140,16

4.9 lentelė. Pagrindiniai gyvenamojo fondo rodikliai 2030 metams.

Rodikliai	Reikšmės
Gyventojų skaičius 2015 m./2030 m.	154326 / 140000 gyventojų
Gyvenamasis fondas 2015 m./2030 m.	4386,4 / 4620 tūkst.m ²
Vidutinis metinis gyvenamojo fondo padidėjimas	23 tūkst. m ²
Mišrių mažo intensyvumo gyvenamosios statybos teritorinis poreikis	35,04 ha
Mišrių vidutinio intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijų poreikis	22,12 ha
Mišrių didelio intensyvumo gyvenamosios statybos teritorinis poreikis	28,32 ha
Bendras skaičiuojamas gyvenamosios statybos teritorinis poreikis	85,48 ha
Konvertuojamų teritorijų plotas, palankus gyvenamai statybai / bendras konvertuojamų teritorijų plotas (labai padidėja teritorinis fondas ir investicinės galimybės miesto užstatymo kokybiniais rodikliais ir gyvenamai aplinkai gerinti)	~ 180 ha / 263,9 ha

Tam, kad būtų pakankama investicinio manevro galimybė, planingai ir efektyviai įsisavinami teritoriniai prioritetai, BP sprendiniuose teritorijų vystymo apimtys numatytos 3 kartus didesnės, nei suskaičiuota realiuose poreikiuose:

- Mišrios didelio intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijos – 28,32 ha x 3 ~ **84,96 ha**. Teritoriniai fragmentai konvertuojamose teritorijose, daugiafunkcinių miesto centrų teritorijose, modernizuojamose teritorijose;
- Mišrios vidutinio intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijos - 22,12 ha x 3 ~ **66,36 ha**. Neužstatytose – BP-2007 numatytose urbanizuoti, bet nerealizuotose teritorijose, įskaitant socialinę ir aptarnavimo infrastruktūrą;
- Mišrios mažo intensyvumo gyvenamosios statybos teritorijos – 35,04 ha x 3 ~ **105,12 ha**. Neužstatytose – BP-2007 numatytose urbanizuoti, bet nerealizuotose teritorijose, įskaitant socialinę ir aptarnavimo infrastruktūrą;

4.10 lentelė. Skaičiuojamasis teritorijų poreikis

Naujų gyvenamųjų teritorijų poreikis	85,48 ha
Naujų kitos statybos teritorijų poreikis (analogiškai patvirtintai BP koncepcijai)	27,8 ha
Optimistinis bendras naujų teritorijų poreikis	113,28 ha

BP sprendiniuose laikomasi strateginio pasekmių aplinkai vertinimo nuostatos, kad konceptualiai numatyta urbanizacija ir koordinuota plėtra turės teigiamų pasekmių ir neišsaus rizikos grėsmių gyvenamosios ir gamtinės aplinkos pusiausvyrai bei viešų erdvių kokybei, įvertinant logišką ir nuoseklų plėtros eiliškumą bei prioritetus.

Tobulinant miesto struktūrą BP sprendiniuose yra numatyta gerinti ir didinti miesto gyvenamųjų teritorijų panaudojimo efektyvumą, kas sudarys sąlygas kelti ir aktyvinti gyvenamosios aplinkos ir veiklos kokybę. BP sprendiniuose numatytos ir suskaičiuotos gyvenamųjų teritorijų fizinio imlumo ir plėtros bei modernizavimo galimybės.

Tobulinant miesto struktūrą BP sprendiniuose yra numatyta gerinti ir didinti miesto gyvenamųjų teritorijų panaudojimo efektyvumą, kas sudarys sąlygas kelti ir aktyvinti gyvenamosios aplinkos ir veiklos kokybę. BP sprendiniuose numatytos ir suskaičiuotos gyvenamųjų teritorijų fizinio imlumo ir plėtros bei modernizavimo galimybės, kas yra užfiksuota reglamentų lentelėje.

Teritorijos, kuriose galima gyvenamoji statyba:

Pagrindinio miesto Centro funkcinėje zonoje ir centro prieigose:



- Miesto centrinėje dalyje (Senamiestis ir Naujamiestis) siekiant padidinti šios miesto dalies gyvybingumą;
- Centro prieigose pagal urbanistinės morfologinių struktūrų principus galimos gyvenamosios paskirties teritorijos ir objektai, vengiant teritorijos monofunkciškumo ir siekiant pilnavertiškos urbanistinės dermės.

Pocentriuose (Miesto rajonų centro zona):

- Esamuose modernizuojamuose (plečiamuose) pocentriuose miesto aplinkos gerinimui galimos gyvenamosios paskirties teritorijos ir objektai;
- Stiprinamame (modernizuojamame) linijiniame centre Taikos prospekto ašyje - gatvės, miesto įvaizdžiui gerinti, reglamentuota galimybė ateityje vykdyti teritorijų ir objektų modernizavimą, numatant gyvenamosios paskirties objektus;
- Naujai formuojamuose pocentriuose pagal konkrečias funkcinių zonų reikšmes ir pagal galimą užstatymo charakterį galimos gyvenamosios paskirties teritorijos ir objektai;

Gyvenamoje zonoje (Visose gyvenamojo prioriteto funkcinėse zonoje).

Labai išskirtiniais atvejais gyvenamoji statyba yra galima:

Rekreacinių miškų zonoje, kai apibendrintose funkcinėse zonoje dėl stambaus mastelio (M 1:10000) yra nepareodyta esama smulkių sklypų gyvenamoji paskirtis;

Bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų zonoje, kai apibendrintose funkcinėse zonoje dėl mastelio yra nepareodyta esama gyvenamoji paskirtis. BP sprendiniai yra orientuoti į tolesnį teritorijų vystymą. BP sprendiniai nepanaikina galiojančių DP sprendinių. BP taip pat nepanaikina žemės nuosavybės dokumentuose nurodytų žemės naudojimo būdų ir pobūdžių pagal nustatytuosius žemės nuosavybės dokumentuose.

Orientacinio gyventojų skaičiaus pasiskirstymas (skaičiuojamasis gyventojų talpumas funkcinėje zonoje įskaitant ir esamus gyventojus) BP Nagrinėjamuose rajonuose, kuriuose galima gyvenamoji statyba pateiktas grafinėje dalyje ir lentelėje.

4.11 lentelė. Orientacinis gyventojų skaičiaus pasiskirstymas Nagrinėjamuose rajonuose

	Rajonai / Nagrinėjami rajonai	Prognozuojamas gyventojų skaičius	Plotas, Ha
1.	Žardės rajonas	10350	261,8
1.1	Stariškių	1200	13,7
1.2	Smeltės pusiasalio	-	-
1.3	Vilhelmo kanalo	200	2,0
1.4	Malkų įlankos	-	-
1.5	Mažosios Smeltės	300	2,4
1.6	Gibišių	-	-
1.7	Žardės piliakalnių	50	-
1.8	Žardės sodybų	3200	105,4
1.9	Mažosios Žardės	-	-
1.10	Laistų sodybų	200	5,1
1.11	Budelkiemio I	600	18,9
1.12	Budelkiemio II	1500	52,9
1.13	Rimkų	3100	61,4
2.	Smeltės rajonas	46500	355,5
2.1	Smeltės I	1200	32,03
2.2	Smeltės II	700	11,9
2.3	Alksnynės	3800	42,5
2.4	Smeltalės	2900	36,4
2.5	Laukininkų I	11000	67,6
2.6	Laukininkų II	4200	25,4
2.7	Žardininkų I	6600	47,1
2.8	Žardininkų II	2800	18,2
2.9	Šlapžemių	1500	8,1
2.10	Bandužių I	6300	37,2
2.11	Bandužių II	5500	29,1
3.	Gedminių rajonas	31400	274,7
3.1	Smeltės uosto	-	-
3.2	Žvejų sodybų	1500	18,8
3.3	Poilsio	5000	54,1
3.4	Pamario	3600	38,3



	Rajonai / Nagrinėjami rajonai	Prognozuojamas gyventojų skaičius	Plotas, Ha
3.5	Gedminių dvaro I	3400	21,1
3.6	Gedminių dvaro II	4000	24,5
3.7	Gedminių dvaro III	3600	40,0
3.8	Pempininkų	10300	77,9
4.	Lypkių rajonas	-	-
4.1	Vaigaudų I	-	-
4.2	Vaigaudų II	-	-
4.3	Vaigaudų III	-	-
4.4	Naujadvario	-	-
4.5	Senųjų Gandrališkių	-	-
4.6	Bevardžio upelio	-	-
4.7	Sendvario pievų	-	-
4.8	Jakų žiedo	-	-
4.9	Lypkių I	-	-
4.10	Lypkių II	-	-
4.11	Lypkių III	-	-
4.12	Lypkių IV	-	-
4.13	Kretainio	-	-
4.14	Švėpelių	-	-
5.	Rumpiškės rajonas	27800	264,6
5.1	Terminalo	-	-
5.2	Arenos	1200	18,8
5.3	Gintaro pelkės	1200	16,2
5.4	Dubysos gatvės	2000	26,4
5.5	Policijos	5200	54,4
5.6	Celiuliozės fabriko	-	-
5.7	Fabriko kolonijos	200	3,2
5.8	Gėlių kvartalo I	2000	20,5
5.9	Gėlių kvartalo II	1300	16,2
5.10	Špichuto dvaro I	1500	16,1
5.11	Špichuto dvaro II	1200	13,1
5.12	Rumpiškės dvaro	7100	44,0
5.13	Rumpiškės	1800	11,2
5.14	Ryšinių	3100	24,5
6.	Centro rajonas	22100	240,9
6.1	Laiivų statyklos	-	-
6.2	Piliavietės	-	-
6.3	Senamiesčio	1600	15,1
6.4	Bastioninių įtvirtinimų	700	7,9
6.5	Galinio pylimo	800	7,0
6.6	Baltikalnio I	1100	12,5
6.7	Baltikalnio II	500	4,8
6.8	Butsargių dvaro	1500	18,0
6.9	Pelenyno	1000	10,1
6.10	Šiaurės rago	600	6,2
6.11	Žiemos uosto	200	7,3
6.12	Rotušės	400	4,5
6.13	Bokštų	1200	13,3
6.14	Didžiosios Vitės I	1400	15,2
6.15	Didžiosios Vitės II	1500	15,3
6.16	Senosios elektrinės I	500	4,9
6.17	Senosios elektrinės II	1200	14,1
6.18	Naujamiesčio	1300	13,2
6.19	Skulptūrų parko	1400	16,5
6.20	Lietuvninkų	1800	18,2
6.21	Priestočio	800	7,7
6.22	Vitės uosto	-	-
6.23	Bomelio Vitės	1100	13,8
6.24	Stadiono	300	3,0
6.25	Zandvėro	1200	12,3
7.	Sendvario rajonas	11400	262,2



	Rajonai / Nagrinėjami rajonai	Prognozuojamas gyventojų skaičius	Plotas, Ha
7.1	Joniškės I	800	10,6
7.2	Joniškės II	1300	48,0
7.3	Joniškės III	700	5,5
7.4	Barškių I	1100	29,7
7.5	Barškių II	1900	46,2
7.6	Senosios plytinės	780	8,3
7.7	Sukilėlių	600	11,0
7.8	Klemiškės	500	11,1
7.9	Upės uosto	-	-
7.10	Bachmano dvaro	2400	54,7
7.11	Senųjų sodų	1300	37,1
8.	Luizės rajonas	22300	231,7
8.1	Poilsio parko	-	-
8.2	Parko	400	5,9
8.3	Universiteto	1500	37,7
8.4	Miškų kvartalo	1900	11,8
8.5	Geležinkelio stoties	-	-
8.6	Vynerio promenados	3500	35,0
8.7	Karališkosios giraitės	3000	52,3
8.8	Paupio pievų	5500	43,0
8.9	Mažosios lankos	1500	12,8
8.10	Luizės dvaro	5000	33,2
9.	Tauralaukio rajonas	19800	485,0
9.1	Daugulių	700	15,7
9.2	Šaulių dvaro	2500	66,9
9.3	Lankiškių	1700	35,4
9.4	Luizės ažuolo I	900	23,5
9.5	Luizės ažuolo II	400	8,1
9.6	Virkučių I	1100	19,5
9.7	Virkučių II	2300	61,6
9.8	Virkučių III	2600	76,7
9.9	Slengių	900	15,6
9.10	Dvaro slėnio I	1100	19,0
9.11	Dvaro slėnio II	1000	29,3
9.12	Mažojo Tauralaukio dvaro I	1900	33,2
9.13	Mažojo Tauralaukio dvaro II	1500	43,3
9.14	Mažojo Tauralaukio dvaro III	1200	37,2
10.	Labrenčiškių rajonas	14550	273,1
10.1	Girulių miško	-	-
10.2	Vasaros estrados	-	-
10.3	Šarlotės dvaro	1000	16,5
10.4	Mažojo kaimelio	1300	33,6
10.5	Miestiečių laukų I	2200	33,1
10.6	Miestiečių laukų II	1000	27,2
10.7	Miestiečių laukų III	1200	11,7
10.8	Didžiojo Tauralaukio dvaro I	900	11,0
10.9	Didžiojo Tauralaukio dvaro II	900	24,2
10.10	Medelyno	3450	36,1
10.11	Labrenčiškės dvaro	2100	57,4
10.12	Blušių	200	5,2
10.13	Purmalių I	200	13,0
10.14	Purmalių II	-	-
10.15	Kalotės	100	4,1
11.	Melnragės rajonas	6800	95,1
11.1	Šiaurinio molo	-	-
11.2	Melnragės miškų I	-	-
11.3	Melnragės miškų II	-	-
11.4	Pirmosios Melnragės I	1300	19,1
11.5	Pirmosios Melnragės II	800	11,7
11.6	Pirmosios Melnragės III	-	-
11.7	Antrosios Melnragės	500	4,6



	Rajonai / Nagrinėjami rajonai	Prognozuojamas gyventojų skaičius	Plotas, Ha
11.8	Girulių pakalnės	800	5,5
11.9	Girulių kalno I	1500	11,6
11.10	Girulių kalno II	1100	25,4
11.11	Girulių Kalno III	300	8,1
11.12	Šiaurės tvirtovės	400	7,9
11.13	Geležinkelininkų	100	1,2
12.	Smiltynės rajonas	300	18,1
12.1	Naujosios perkėlos	-	-
12.2	Senosios perkėlos	300	18,1
12.3	Kopgalio	-	-
12.4	Smiltynės miško I	-	-
12.5	Smiltynės miško II	-	-
12.6	Smiltynės miško III	-	-
13.	Kuršių marios	-	-
	Viso:	213300	2762,7

Skaičiuojami gyventojų talpumo rodikliai BP Nagrinėjamuose rajonuose yra optimalūs. Rengiant kito lygmens TPD ir nagrinėjant didesnę ar mažesnę teritoriją (**teritorijos vystymo koncepcija arba vietovės lygmens bendrasis planas**), rengiant teritorijų detaliuosius planus, turi būti nustatyta detali teritorijos sandara: tikslios sklypų ribos, žemės naudojimo būdai, sklypų formavimo principai bei kiti teritorijų naudojimo ir užstatymo parametrai (pastatų aukštis, leistinas užstatymo tankis ir užstatymo intensyvumas ir kt.). Taip pat, įvertinant ir taikant 15% tikimybinę paklaidą didėjimo ar mažėjimo tvarka, galima nežymi gyvenamojo fondo talpumo transformacija.

4.9 Miesto gyvenamosios aplinkos kokybė

Visuomeninės erdvės, viešosios socialinės paslaugos gerai funkcionuoja tik kompaktiškoje teritorijoje, kur gyvena mišrios, skirtingo amžiaus ir skirtingas pajamas gaunančios visuomenės grupės. Todėl miesto teritoriją siekiama planuoti didinant socialinį mišrumą. Atstatomos, kuriamos naujos visuomeninės erdvės ir jose vykstanti socialinė, kultūrinė veikla, teikiant susisiekimo pėsčiomis ir dviračiu prioritetą, kuria savitą, gyvybingą miestą.

Gerinant miesto gyvenamosios aplinkos kokybę ir įgyvendinant BP sprendinius, laikytis tokių principų:

- planuojant gyvenamųjų namų kvartalus, numatyti galimybes plėtoti verslą ir socialinę infrastruktūrą;
- skatinti darbo vietų kūrimą, ypač pramonės sektoriuje, plėtojant paslaugų ir žiniomis pagrįstą verslą, atsisakant monofunkcinio principo ir integruojant galimas socialines bei aptarnavimo veiklas;
- aplinką pritaikyti visų poreikių gyventojams: žmonėms su negalia, jaunimui, vaikams ir senyvo amžiaus gyventojams;
- kurti ir tobulinti gyvenamąją aplinką sukuriant žaliųjų erdvių sistemas trumpalaikio gyventojų poilsio poreikiams artimoje aplinkoje užtikrinti;
- kurti dviračių takų tinklą ir/arba tam tikrose gatvėse suteikti prioritetą dviračių ir pėsčiųjų eismui, pritaikant aktyviam gyventojų poilsiui ir kasdienėms susisiekimo reikmėms tenkinti.

Skatinamas kultūros objektų (informacijos taškų, klubų ir kt.) kūrimas artimojoje gyventojų aplinkoje praktiškai visose urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose, išskyrus sodininkų bendrijų, inžinerinės infrastruktūros, inžinerinės infrastruktūros koridorių ir vandenviečių funkcinės zonas.

4.10 Socialinė aplinka

4.10.1 Viešųjų paslaugų infrastruktūros plėtra

Šiuo metu daugiausia švietimo, sporto, kultūros ir kitu administraciniu pastatų yra susitelkę miesto centrinėje zonoje (Naujamiestyje ir Senamiestyje). Mažesnė dalis miesto intensyvaus užstatymo rajonuose (sovietinės statybos mikrorajonuose). Šios teritorijos išskiriamos kaip esami miesto aptarnavimo centrai.

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



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

BP sprendinių įgyvendinimo laikotarpiu susiformavus neplanuotiems poreikiams sudaryta galimybė statyti naujus visuomeninės paskirties pastatus tam pavaldžiose plataus profilio funkcinėse zonose.

Klaipėdoje kultūros, sporto srityje veikiančios įstaigos minimaliai tenkina pagrindinius miesto gyventojų kultūros bei laisvalaikio poreikius. Tačiau, globaliu ir regioniniu požiūriu, toks įstaigų tinklas nėra pakankamas, nes miestas yra jūrinės valstybės regioninės svarbos lyderis. Tokiu būdu, kultūros ir viešosios svarbos įstaigų kūrimui ir realizavimui teritoriniu požiūriu BP sprendiniuose yra pakankamai numatyta centro, kompleksų, komercinėse ir visuomeninėse funkcinėse zonose miesto struktūroje svarbiose ir palankiose vietose, pasirinktinai (pagal planuojamą pobūdį) palankiose vietose.

Viešųjų paslaugų infrastruktūros elementai yra neatskiriama dalis visų gyvenamai paskirčiai tinkamų funkcinių zonų mišriame ir kokybiškame teritorijų funkciname scenarijuje. Jie gali atsirasti praktiškai visose urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose.

Kultūros, socialinės infrastruktūros plėtra taip pat turi būti vykdoma kaštų naudos principu – prioritetas teikiamas teritorijoms, kuriose socialinė infrastruktūra nepakankama ir jos sukūrimas duotų didžiausią pridėtinę vertę.

4.10.2 Ikimokyklinio ir bendrojo ugdymo infrastruktūra

Ikimokyklinio ir bendrojo ugdymo paslaugų prieinamumas ir kokybė yra vienas iš gyvenimo kokybės veiksnių. Nepakankamas švietimo įstaigų skaičius vietovėje riboja jos gyventojų galimybes įgyti tinkamą bei norimą išsilavinimą. Dažnai nepakankamas švietimo paslaugų prieinamumas, perspektyvoje sustiprina vietovės socialines problemas.

Miesto bendrojo lavinimo mokyklose mokosi didžiausioji dalis savivaldybės mokinių. Nors miesto mokyklose mokosi tiek mieste (įskaitant ir tuos „dienos gyventojus“, kurie gyvena artimiausiame priemiestyje, bet dirba Klaipėdoje), tiek labai maža dalis kaimo vietovėse gyvenančių mokinių, pastaruosius penkerius metus bendras jų skaičius mažėja.

Miesto mokyklų aptarnavimo zonos (1 km spinduliu aplink mokyklą), teritoriniu požiūriu aptarnauja apie 96% miesto gyventojų.

Švietimo objektų poreikio normavimas

Švietimo objektų ir reikiamų jiems teritorijų poreikis skaičiuojamas atsižvelgiant į analogus:

- 1000 – čiuvi gyventojų – 140 vietų bendrojo lavinimo mokyklose. Bendruoju atveju, Klaipėdai optimali mokykla būtų iki 900 vietų, jos sklypo dydis 3,6 ha (40 m²/1 vaikui).

- 1000 – čiuvi gyventojų – 65-70 vietų ikimokyklinio ugdymo įstaigose. Optimalus vienos įstaigos dydis būtų apie 90 vietų, jos sklypo dydis 0,45 ha (50 m²/1 vaikui).

4.12 lentelė. Ikimokyklinio ir bendrojo ugdymo įstaigų poreikis (lankančiųjų vaikų skaičius 1000 gyventojų)

Ugdymo įstaigos pavadinimas	Norma
Ikimokyklinės įstaigos	1000 gyv./65-70 vietų
Bendrojo lavinimo mokykla	1000 gyv./140 vietų

Tokiu būdu numatomos teritorinės galimybės didinti švietimo paslaugų prieinamumą gyventojams ir optimizuoti švietimo įstaigų tinklą.

Konceptualiai numatytas gyventojų skaičiaus stabilizavimas ir gyvenimo kokybės gerėjimas iššaukia naujų gyvenamųjų teritorijų poreikį. Todėl visose teritorijos vystymo kryptyse planuojamos naujos švietimo įstaigos, atitinkančios būsimų gyventojų poreikius pagal aptarnavimo spindulius.

Prioritėtinė socialinės infrastruktūros plėtra turi būti vykdoma kaštų naudos principu – prioritetas teikiamas teritorijoms, kuriose socialinė infrastruktūra nepakankama ir jos sukūrimas duotų didžiausią pridėtinę vertę. Rekomenduojama plėtra Klaipėdos miesto kvartaluose: Bachmano dvaro, Braškių, Budelkiemio, Daugulių, Dvaro slėnio, Medelyno, Miestiečių laukų, Pirmosios Melnragės, Rimkų, Salos, Žardės.



Besiplečiant gyvenamosioms teritorijoms ir siekiant tolygesnio įstaigų pasiekiamumo, mažinant automobiliu atliekamų kelionių poreikį bei ilgį, būtina ikimokyklinių ir bendrojo ugdymo švietimo įstaigų plėtra.

Naujų švietimo ugdymo įstaigų vietos rekomenduojamos naujuose, renovuojamose, regeneruojamose ar modernizuojamose gyvenamosiose teritorijose. Didžioji dalis išsidėsčiusi ties rytine Klaipėdos miesto riba. Tokia lokacija kartu pagerina ir priemiestinių teritorijų socialinės infrastruktūros prieinamumą bei sumažina gyventojų sklaidą į periferines teritorijas.

Iš viso, atsižvelgiant į planuojamą gyventojų skaičių Nagrinėjamuose rajonuose ir padengiant galimus fizinius socialinius poreikius ir aptarnavimo spindulius, BP sprendiniuose rekomenduojamos naujų ikimokyklinių įstaigų ir bendrojo ugdymo mokyklų orientacinių vietų galimybės.

14 ikimokyklinių įstaigų Nagrinėjamuose rajonuose:

- 1.8 Žardės sodybų;
- 1.11 Budelkiemio;
- 1.12 Rimkų;
- 7.5 Barškių II;
- 7.10 Bachmano dvaro;
- 8.6 Vynerio promenados;
- 8.8 Paupio pievų;
- 8.10 Luizės dvaro;
- 9.2 Šaulių dvaro;
- 9.8 Virkučių III;
- 9.11 Dvaro slėnio II;
- 10.10 Medelyno;
- 10.11 Labrenčiškės dvaro;
- 11.4 Pirmosios Melnragės I.

7 bendrojo ugdymo mokyklos Nagrinėjamuose rajonuose:

- 1.8 Žardės sodybų;
- 7.5 Barškių II;
- 8.10 Luizės dvaro. Šis rajonas, kaip ir 8.8 ir 8.9 yra konvertuojamose teritorijose. BP sprendiniai numato pakankamai didelį gyventojų skaičiaus padidėjimą realizavus šias teritorijas. Tokiu būdu Nagrinėjamų rajonų 8.8, 8.9 ir 8.10 teritorinėje apimtyje būtinai atsiras papildomas bendrojo ugdymo mokyklos poreikis. Reglamentų lentelėje šis apibendrintas poreikis nurodytas prie 8.10 Nagrinėjamo rajono specialiųjų reikalavimų;
- 9.8 Virkučių III;
- 9.12 Mažojo Turalaukio dvaro I;
- 10.10 Medelyno;
- 11.4 Pirmosios Melnragės I.

Galutinis bendrojo lavinimo įstaigų skaičius ir jų dislokacija priklausys nuo konkretaus mokinių skaičiaus įstaigoje. Kiek tai priklauso BP kompetencijai, orientacinės įstaigų vietos parinktos taip, kad būtų užtikrintas minimalus pasiekiamumas.

BP pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje pateiktos nuorodos pagal „Specialius reikalavimus konkretiems BP Nagrinėjamiems rajonams“, kuriose Nagrinėjamuose rajonuose tikslinga numatyti arba nagrinėti galimybes ikimokyklinio ar bendrojo ugdymo įstaigų atsiradimui. Naujų, rekomenduojamų ikimokyklinio ar bendrojo ugdymo įstaigų išdėstymas yra pateiktas grafinėje dalyje „Gyvenamųjų teritorijų brėžinys“.

4.10.3 Kultūros objektai, sveikatos ir socialinės rūpybos infrastruktūra

Klaipėdoje veikia 50 įvairių kultūros įstaigų, kurių dauguma koncentruotos miesto centre, išskyrus miesto bibliotekų padalinius, išdėstytus visame mieste. Formuojant policentrinę miesto struktūrą, miesto pacentruose tikslinga kurti lokalią kultūros infrastruktūrą. Klaipėdos miesto klinikos ir pirminės sveikatos priežiūros centrai bei socialinės rūpybos objektai pasiskirstę visame tankiai apgyvendintame miesto plote, išskyrus šiaurinius miesto rajonus. Kultūros, socialinės infrastruktūros plėtra turi būti vykdoma kaštų naudos principu – pagal funkcinių zonų



imlumą galimiems objektams, prioritetas turi būti teikiamas rajonams, kuriose socialinė infrastruktūra nepakankama ir jos sukūrimas duotų didžiausią pridėtinę vertę.

Demografinės miesto tendencijos leidžia daryti prielaidas, jog savivaldybėje šiuo metu yra pakankamai sveikatos priežiūros įstaigų. Netolimoje ateityje jų taip pat neturėtų trūkti dėl šiuo metu mažėjančio, bet BP sprendiniuose prognozuojamo stabilizuoti gyventojų skaičiaus.

Esant dabartinei sveikatos apsaugos sektoriaus valstybinei politikai, naujų įstaigų, priklausančių SAM sistemai, plėtra neprognozuojama. Šiuo metu mieste sveikatos priežiūros paslaugas užtikrina pakankamas valstybinių ir privačių sveikatos priežiūros įstaigų tinklas.

Mieste veikia ligoninės, poliklinikos, privačios šeimos klinikos, odontologijos kabinetai, privačios specializuotų medicinos paslaugų (ausų, nosies ir gerklės ligų gydymo, ginekologijos, psichologo paslaugų, endokrinologo paslaugų) įmonės, pakankamai išvystytas vaistinių ir optikų tinklas.

BP sprendiniuose sveikatos ir socialinės rūpybos reikmėms vystyti ir plėtoti yra numatyta pakankamai teritorinių funkcinių zonų šiai veiklai.

4.11 Rekreacijos ir turizmo infrastruktūros plėtra

Klaipėdoje, kaip ypatingos regioninės svarbos rekreacinio aptarnavimo centre, BP sprendiniuose numatytose funkcinėse zonose galimos visos bendrosios turizmo paslaugos. Rekreacija mieste ir miesto periferinėje teritorijoje akcentuojama ir plėtojama pirmiausia Klaipėdos gyventojams, ir tokiu būdu sudarytos prielaidos gerinti gyvenamosios aplinkos rodiklius tiek artimoje aplinkoje, tiek ir bendramiestiniame kontekste.

BP sprendiniuose išplėtotas rišlus bendro naudojimo teritorijų ir jungčių tinklas, įvertinant net ir regioninės reikšmės rekreacinį potencialą. Jis yra palankus miesto gyventojų poilsio ir rekreacinių poreikių tenkinimui vystant įvairias rekreacijos rūšis: poilsį gamtoje, sportinę, pažintinę, pramoginę ir gydymąją rekreaciją.

Tiek miesto pietinėje, tiek ir šiaurinėje dalyje yra sukurtos urbanistinės teritorinės funkcinės galimybės intensyvios rekreacijos prioriteto plėtrai. Čia gali būti numatyta tiek pramoginė, tiek poilsio gamtoje, tiek sportinė, tiek ir gydymoji rekreacijos rūšys.

Klaipėdos miestas nepasižymi gerai išvystyta turizmo skatinimui būtina rekreacine infrastruktūra, nepakankamai išnaudojamas greta esančios Baltijos jūros ir Kuršių marių esantis potencialas rekreacijos ir turizmo plėtrai.

Pagal BP sprendinius turizmo sektoriaus plėtra galima išnaudojant nurodytų centrų, specializuotų kompleksų bei paslaugų funkcinių zonų potencialą. Įmanoma plėsti turizmą nuo pasyvaus (pažintinio ir poilsio) iki aktyvaus – pramogų, sporto, verslo, pažintinio turizmo formų, ypač Kuršių marių pakrantėse. Didinama turizmo paslaugų plėtra aktyviau naudojant kruizinių laivų terminalą, prie jo planuoti kitus aptarnavimo objektus. Nustatyti teritorijas tarptautinių jūrinių ir vandens sporto renginių poreikiui. Tam tikslui, vadovaujantis BP sprendiniais, reikės paruošti Melnragės, Smiltynės, Girulių teritorijų planavimo dokumentų sprendinius, atsižvelgiant į naujas jų rekreacinio panaudojimo galimybes.

Vandens turizmo vystymui, pramoginiam bei pažintiniam plaukiojimui išnaudojamas Kuršių marių, Akmenos–Danės upės, karaliaus Vilhelmo kanalo potencialas, Malūno tvenkinys bei Smeltalės upelis.

Taip pat, Vandens turizmo vystymui, pramoginiam bei pažintiniam plaukiojimui ir kitokiam rekreaciniam pažintiniam reprezentaciniam panaudojimui stiprinama Danės upės gamtinė ašis. Specialiųjų reikalavimų 12 punktą nurodo, kad projektuojant nurodytuose Nagrinėjamuose rajonuose būtina nagrinėti krantotvarkos priemones, tame tarpe ir pramoginių laivų priplaukų, uostelių įrengimo galimybes. Pilnavertiškas ir plataus scenarijaus urbanistinių priemonių panaudojimas derinant juos su gamtiniais išteklių praplės urbanistines, rekreacines ir reprezentacines Danės upės – miesto gamtinės ašies galimybes ir įvaizdį.

4.12 Darbo vietų sklaida

Darbo vietų sklaidos požiūriu, dauguma miesto darbo vietų yra koncentruotos uoste, centre, Viename iš pagrindinių miesto pacentrių - Rumpiškės raj. ir pramoniniame Lypkių rajone. Bendras šių rajonų užimtų darbo vietų skaičius sudaro 62% viso miesto darbo vietų, tačiau tiek centro, tiek Rumpiškės rajono darbo vietų skaičius linkęs mažėti dėl ženklaus darbo vietų sumažėjimo keliuose mikrorajonuose (ypač Jono kalnelio, Lypkių 4 ir Kretainio). Siekiant stabilizuoti darbo vietų sklaidą, BP sprendiniuose numatyta teritorinės ir reglamentinės



prielaidos teikiančios galimybę mažinti atotrūkį tarp darbo ir gyvenamosios vietos, gerinti gyvenamosios ir darbo aplinkos kokybę.

Smulkaus verslo ir netaršios pramonės veiklos gali kurtis ir centro, pcentrių ar gyvenamosios funkcinių zonų teritorijose, užtikrinant, kad esama ar planuojama ūkinė veikla privalo atitikti higienos normų reikalavimus ir neturi daryti neigiamo poveikio greta esančiai ir planuojamai gyvenamajai aplinkai ir žmonių sveikatai.

4.12.1 Pramonės ir sandėliavimo teritorijos

Kaip numato „Pagrindinio brėžinio tekstiniai reglamentai“, pramonės ir sandėliavimo teritorijose (funkcinės zonos ribose) bet kokia esama ar planuojama ūkinė veikla privalo atitikti higienos normų reikalavimus ir neturi daryti neigiamo poveikio greta esančiai ir planuojamai gyvenamajai aplinkai ir žmonių sveikatai.

Todėl, BP sprendiniuose numatyta sumažinti ir kompaktizuoti pramonės ir sandėliavimo funkcinių zonų (smulkios monofunkcinės teritorijos su pasenusia technologija ir inžineriniu aprūpinimu, turinčios taršos požymių, reikalaujančios pastovių ir dažnų logistinių ryšių ir netinkamos gyvenamosios aplinkos pašonėje) sklaidą miesto teritorijoje.

BP sprendinių įgyvendinimo laikotarpiu numatoma išsaugoti ir efektyvinti tas esamas pramonės ir sandėliavimo teritorijas, tame tarpe ir LEZ, kurios turi ryškiausias integralumo ir inžinerinio aprūpinimo atributus. Joms papildomai suteikiama didesnė veiksmų ir paslaugų amplitudė, praplečiant jų panaudojimo galimybes komercinėmis ir paslaugų veiklomis. Taip sudaromos sąlygos gerinti tiek kiekybinę, tiek ir kokybinę teritorijų naudojimo galimybę.

Taip pat, didinant efektyvumą, dalį esamų pramonės teritorijų BP sprendiniai numato galimybę konvertuoti į gyvenamąsias, specializuotų kompleksų bei paslaugų teritorijas.

Sanitarinės apsaugos zonos (SAZ) turi būti nustatomos kiekvienai įmonei atskirai, priklausomai nuo veiklos pobūdžio. Jis gali kisti nuo gamybos pobūdžio, technologinių procesų ir kitų veiksnių.

Svarbiausia yra tai, kad pramonės ir sandėliavimo teritorijose (funkcinės zonos ribose) bet kokia esama ar planuojama ūkinė veikla privalo atitikti higienos normų reikalavimus ir neturi daryti neigiamo poveikio greta esančiai ir planuojamai gyvenamajai aplinkai ir žmonių sveikatai.

Siekiant įgyvendinti darnios plėtros principus, pramonės ir sandėliavimo įmonių teritorijoms reglamentuojama ir skatinama:

- funkcijų įvairovė, leidžianti vystyti mišrias paskirtis: pramoninę, komercinę, ir, esant galimybei, visuomeninę;
- gamybinių įmonių modernizavimas, neefektyviai naudojamų teritorijų konversija. Gamybos ir kito naudojimo teritorijos, tarp jų ir gyvenamosios statybos, gali lokalizuotis tose pačiose miesto zonose, išlaikant kiekvienu atskiru atveju nustatomus sanitarinius atstumus (SAZ).

Ypač svarbi miestui teritorija – LEZ'as ir jo kokybinė/integracinė plėtra rytiniame miesto perimetre.

4.12.2 Paslaugų (komercinės) teritorijos.

Tobulėjant miesto struktūrai: vystantis gyvenamai statybai, plečiantis darbo vietų tinklui, miesto susisiekimo sistemos, centrų ir pcentrių sklaidai, BP sprendiniai padidins miesto teritorijų panaudojimo efektyvumą, sudarys sąlygas gerinti gyvenamosios aplinkos ir veiklos kokybę.

BP sprendiniuose numatoma paslaugų sferos plėtra:

1. Pagrindinio miesto Centro funkcinėje zonoje ir centro prieigose:
 - Miesto centrinėje dalyje (Senamiestis ir Naujamiestis) pirmenybė teikiama smulkiam verslui ir amatams, viešosioms paslaugoms plėtoti, siekiant sumažinti tranzitinius srautus miesto teritorijoje;
 - Centro prieigose pagal urbanistinės morfologinių struktūrų principus galimi komercinės paskirties objektai gatvių perimetruose, vengiant didelių apimčių, kurios reikalauja didelių parkavimo vietų poreikio.
2. Pocentriuose (Miesto rajonų centro zona):
 - Esamuose modernizuojamuose (plečiamuose) pocentriuose miesto aplinkos gerinimui reglamentuota galimybė ateityje vykdyti teritorijų ir objektų modernizavimą, numatant visuomeninės ir/ ar komercinės paskirties objektų teritorijas, smulkų verslą taip pat vidutiniams verslo objektams;



- Stiprinamame (modernizuojamame) linijiniame centre Taikos prospekto ašyje - gatvės, miesto įvaizdžiui gerinti, reglamentuota galimybė ateityje vykdyti teritorijų ir objektų modernizavimą, numatant visuomeninės ir/ ar komercinės paskirties objektų teritorijas, smulkų verslą taip pat vidutiniams ir stambiams verslo objektams;
 - Naujai formuojamuose pacentriuose pagal konkrečias funkcinių zonų reikšmes įvertinant galimą užstatymo charakterį pirmenybė teikiama vidutiniams ir stambiams verslo objektams;
 - BP sprendiniuose konvertuojamose pramonės ir sandėliavimo paskirties teritorijose atitinkančiose konkrečias funkcinės zonos reikšmes pagal galimą užstatymo charakterį pirmenybė teikiama vidutiniams ir stambiams verslo objektams.
3. Paslaugų zonoje:
- Visose teritorijose, atitinkančiose konkrečias funkcinės zonos reikšmes pagal galimą užstatymo charakterį pirmenybė teikiama vidutiniams ir stambiams verslo objektams, taip pat ir smulkiam verslui ir amatams, viešosioms paslaugoms plėtoti.
4. Specializuotų kompleksų zonose:
- Esamų monofunkcinių zonų įvaizdžiui gerinti, numatant visuomeninės ir/ ar komercinės paskirties objektų teritorijas, smulkų verslą;
 - Išskirtinės teritorijos IT technologijoms:
 - šiaurinėje dalyje, kol kas menkai urbanizuotose šiaurinės dalies teritorijose (trikampyje tarp Medelyno gatvės ir geležinkelio), numatant galimybę kurti mokslo ir verslo klasterį, susijusį su nematerialiu intelektiniu produktu (IT technologijos);
 - pietinėje dalyje, numatant papildomą mokslo ir verslo klasterio (mažesnės teritorinės apimties) galimybę.
5. Gyvenamojoje zonoje. BP sprendiniuose sudaromos sąlygos kurti naujas darbo vietas gyvenamuosiuose rajonuose. Naujų darbo vietų kūrimas aktualiausias vakarinėje ir šiaurinėje miesto dalyse, kur vyrauja išskirtinai monofunkciniai vienbutės gyvenamosios statybos kvartalai. Prie pagrindinių miesto gatvių tikslinga planuoti vietinius prekybos ir paslaugų teikimo objektus, kuriuose atsirastų naujų darbo vietų ir bus teikiamos kokybiškos paslaugos vietiniam aptarnavimui.
6. Kitose miesto dalyse:
- Pramonės ir sandėliavimo zona. Teritorijose, atitinkančiose konkrečias funkcinės zonos reikšmes. Galimybė plėtoti prekybos ir paslaugų teikimo objektus, naujų patalpų biurams statybą ir įrengimą pramoninėse teritorijose;
 - LEZ'o teritorijos. Prie pagrindinių gatvių tikslinga planuoti vietinius prekybos ir paslaugų teikimo objektus, naujų patalpų biurams statybą, tam tikrus socialinių paslaugų objektus komercinėse teritorijose, kas suteiks išskirtinius integracinius pagrindus šiuo metu išskirtinai monofunkcinės teritorijos įsijungimui į naują, kokybiškai modernesnę bendrąją miesto funkcinę sistemą.

4.13 Prekybos objektų išdėstymas

BP sprendiniuose yra pateikiama principinė didžiausio galimo vieno mažmeninės prekybos objekto bendro ploto principinė sklaida visoje miesto teritorijoje.

Įvertinant morfologinę miesto urbanistinę struktūrą, konceptualiai laikomasi tos nuostatos, kad Centre, Senamiestyje, Naujamiestyje neturi būti didelių prekybos centrų, kurių fizinės apimtys visapusiškai kenkia miesto urbanistiniam erdviniam identitetui. Didelio prekybos ploto prekybos objektai galimi tik pakankamai didelėse teritorinėse paslaugų zonose, specializuotų kompleksų, darbo vietų teritorijose, turinčiose rišlų ir tinkamai kategorizuotą susisiekimo sistemos pagrindą.

Miesto didžiausių mažmeninės prekybos objektų, kurie gali atsirasti Nagrinėjamuose rajonuose spektras yra sekantis:

- **Prekybos objekto plotas – 50000 m².** Tai patys didžiausi prekybos centrai, sutraukiantys didžiausius transporto ir lankytojų srautus. Jie yra lokalizuoti paslaugų funkcinės zonos teritorijose Baltijos prospekto ir Šilutės plento urbanistinių ašių mazguose, turinčiose pakankamas teritorines apimtis ir geriausias aptarnaujančio bei viešojo transporto galimybes;



- **Prekybos objekto plotas – 20000 m².** Prekybos centrui galimi paslaugų funkcinės zonos teritorijose. Jie papildo Baltijos prospekto ir Šilutės plento urbanistinių ašių integralumą.
- **Prekybos objekto plotas – 8000 m².** Mažmeninės prekybos objektai galimi tiek paslaugų, tiek rajonų centrų funkcinėse zonose. Visų pirma, stiprinant formuojamo Taikos prospekto linijinio centro integracinį svorį ir įjungiant į bendrą sistemą Tilžės gatvės urbanistinę ašį. Taip pat, stiprinant Geležinkelio stoties urbanistinį mazgą bei išdėstomi A 13 kelio buferinėje zonoje, sudarant tam tikrą triukšmo barjerą gyvenamos teritorijoms rytiniame miesto perimetre.
- **Prekybos objekto plotas – 2000 m².** Mažmeninės prekybos objektai pasiskirstę žymiai platesnėse teritorijose, stiprinant lokalius urbanistinius centrus. Jie galimi tiek paslaugų, tiek rajonų centrų funkcinėse zonose.
- **Prekybos objekto plotas – 500 m².** Mažmeninės prekybos objektai numatomi Naujamiestyje ir Senamiesčio/Naujamiesčio apsaugos zonoje. Jie taip pat stiprina atskirus žemesnio rango rajonų ir mikrorajonų centrus.
- **Prekybos objekto plotas – 200 m².** Tokia mažmeninės prekybos objektų fizinė apimtis numatyta Senamiesčiui, Melnragei ir Giruliams bei Pietiniam pocietriui, nes jų urbanistinės morfologinės struktūros yra nepajėgios įsileisti didesnių fizinių parametru tūrių, neįtakoiant saugomų kultūros vertybių pagrindinių nuostatų, nepažeidžiant tiek susiklosčiusio urbanistinio audinio, tiek ir planuojamų ar vystomų teritorijų numatomų urbanistinių dimensijų.
- **Prekybos objekto plotas – 100 m².** Siekiant subalansuoti urbanizuotos gyvenamosios aplinkos tvarumą ir darną tiek aptarnavimo, tiek socialinės infrastruktūros požiūriu, mažmeninės prekybos objektai gali ir privalo būti artimoje gyvenamojoje aplinkoje. Šio dydžio prekybos objektai galimi praktiškai visose funkcinėse zonose: mažo, vidutinio ir intensyvaus užstatymo gyvenamojoje zonoje; pagrindinio centro, miesto dalies (rajonų) centrų zonose; specializuotų kompleksų, pramonės ir sandėliavimo bei paslaugų funkcinėse zonose.

Aptarnavimo galimybės yra apskaičiuotos ir išdėstyta Nagrinėjamuose rajonuose pagal sisteminę struktūros prielaidas (pagrindinės struktūrinės ašys, pilnavertiško teritorinio ir strateginio apsitarnavimo lokalizacija) ir pagal faktines fizines teritorines galimybes.

Didžiausio galimo vieno mažmeninės prekybos objekto bendro ploto reglamentas Nagrinėjamuose rajonuose yra nurodytas Pagrindinio brėžinio reglamentų lentelėje.

4.14 Investicinės perspektyvos

BP sprendiniuose numatytos galimybės sukurti, modernizuoti ar renovuoti bendrąją miesto/uosto infrastruktūrą, kuri bus ekonomiškai naudinga ir padidins tiek miesto, tiek uosto konkurencingumą. Šiuo atžvilgiu ilgalaikės uosto krovos rezultatų projekcijos – būtina sąlyga siekiant suformuoti optimalias miesto/uosto teritorijos, infrastruktūros ir įvairių kitų sistemų vystymo alternatyvas, kurias turėtų teikti uostas miestui.

Ateityje visos Klaipėdos miesto/uosto tiekimo grandinės sukuriama pridėtinė vertė priklausys nuo Klaipėdos miesto/uosto konkurencingumą lemiančių veiksnių:

- išvystytos ir efektyvios miesto/uosto infrastruktūros;
- efektyvios, pakankamų pajėgumų ir lanksčios suprastruktūros;
- išvystytos ir modernios susisiekimo sistemos;
- efektyvaus ir patikimo techninio ir inžinerinio aprūpinimo;
- darnios plėtros ir socialinės atsakomybės;
- uosto paslaugų spektro išplėtimo iki polifunkcinių dimensijų, profesionalumo ir kokybės;
- lanksčios ir greitai prie kinkančių rinkos poreikių prisitaikančios tiek teritorinės, tiek ir verslo aplinkos.

4.15 Verslo plėtros tendencijos

Klaipėdos ekonomikos vystymosi pagrindas – uostas, transporto ir apdirbamosios gamybos sektoriai. Šių sektorių sukuriama vertę lemia patogus priėjimas prie Klaipėdos uosto infrastruktūros. Didžiausia tiesioginių užsienio investicijų dalis investuojama būtent į šiuos sektorius, todėl jų sukuriama pridėtinė vertė kiekvienais metais auga.



Profesinių, mokslinių ir techninę veiklą vykdančių įmonių skaičius Klaipėdoje nuolat auga, didėja šiose įmonėse dirbančių darbuotojų skaičius, augant tiesioginėms užsienio investicijoms didėja šio sektoriaus sukuriama pridėtinė vertė. Mokslinės, inovacinės bei techninės veiklos plėtra – konkurencinio pranašumo sąlyga, padedanti kelti įmonių našumą diegiant inovacijas. Siekiant, kad kuriamos inovacijos taptų ekonominiu proveržiu, būtina užtikrinti tyrimų komercializavimą, technologijų perdavimą vietinėms įmonėms.

BP sprendiniuose sukurta funkcinė struktūra patogi verslo plėtros aktyvinimui ir paslaugų spektro plėtrai.

Verslo plėtros perspektyvos:

- Klaipėdos ekonomika nukreipta į aukštos pridėtinės vertės, žinioms imlius sektorius, efektyvią, gamtai draugišką pramonę, ekologišką transportą bei rekreacinį ir aktyvųjį turizmą.
- Pramonės sektorius automatizuotas, efektyvus bei draugiškas gamtai. Klaipėdos pašonėje kuriasi stambiausios pasaulyje pramonės įmonės, kurios savo produkciją vandens transportu eksportuoja į Skandinavijos bei vakarų Europos rinkas.
- Mieste aktyviai vystomas paslaugų sektorius, kuriasi mokslinių tyrimų įstaigos pirmaujančios tvarių medžiagų (chemijos, medienos ir kt.), robotikos, automatizavimo srityse, investuotojai į miestą kelia savo produktų vystymo, mokslinių tyrimų veiklas.

Miesto plėtros prioritetai tiesiogiai atspindi vadinamos darnios plėtros principus ir neatsiejamai koreliuojasi su visuomenės interesų bei verslo ir investicijų temomis, taip pat su miesto ekonominę ir socialinę gerovę formuojančių ekonominių veiklų struktūrine samprata, kas, iš esmės, apima praktiškai visus BP sprendinių aspektus ir temas.

BP sprendiniuose per veiksmingus funkcinę zonų atributus yra sudarytos galimybės derinti miesto bendruomenės, investuotojų, savivaldybės ir valstybės interesus, nustatant galimybes kiek galint efektyviau naudoti miesto funkcines teritorijas, operatyviai reaguoti į lokalinius pokyčius ir ekonominės socialinės raidos naudingumo faktorius.

Pagal teisės aktus „Prioritetinės plėtros teritorijos – savivaldybės ir vietovės lygmens bendruosiuose planuose išskirtos urbanizuojamos teritorijos, kuriose savivaldybė įsipareigoja vystyti socialinę ir (ar) inžinerinę infrastruktūrą“.

Urbanizuotos ir urbanizuojamos teritorijos vystomos pagal teritorijų plėtros kryptis, kurias apibūdina šie teritorijų vystymo režimai: saugojimas, modernizavimas, konversija (pertvarkymas, nauja plėtra, rezervavimas, be esminių pokyčių (status quo), kiti, jeigu specifinės urbanizuotos teritorijos plėtros krypties negalima apibūdinti nurodytais teritorijų vystymo režimais. Teritorijų vystymo kryptys yra nurodytos reglamentų lentelėje - plėtros (prioritetinės plėtros teritorijos reglamentų lentelėje pagal erdvinį kodą pažymėtos „1“, neprioritetinės – „2“).

Teritorijų vystymo kryptys yra tiesiogiai susiję su prioritetinės lentelėje teritorijomis, kuriose savivaldybė įsipareigoja vystyti socialinę ir inžinerinę infrastruktūrą.

Klaipėdoje taip pat yra Valstybės prioriteto prasme vystomas projektas. Todėl, strateginio planavimo prasme (strateginio planavimo žanras) prioritetai galėtų būti sluoksniuojami į kitus papildomus faktorius:

- Valstybės mastelio prioritetą, kai valstybė numato veiklos plėtojimo mastus, o savivalda planuoja teritorijas ir veiklas tiek kiek neprieštaruoja valstybės svarbaus projekto sprendiniams/ ir likusi miesto zona, kurioje su valstybės prioritetu vystomi dalykai turi būti įgyvendinami valstybės lėšomis ir pastangomis bei atsižvelgiant į miestiečių poreikius.
- Nustatomos tam tikros sąlygos smulkiau diferencijuojant pagal investicijas, teritorijos svarbą miesto gyvybingumui, sukuriamas darbo vietas ir pan. atskirais tarybos sprendimais ir ar teisės aktais.
- savivaldybės prioriteto tvarka (per artimiausius 10 m) planuojami vykdyti projektai. Pvz., gatvių tinklo suformavimo atkarpos, NVTR, dviračių takų trūkstamos atkarpos, kurortinių teritorijų statusas, Girulių - Valstybei svarbaus ekonominio projekto statuso siekimas ir plėtra, Uostelis pietinėje dalyje ir t.t.).



5 GAMTINIO KRAŠTOVAIZDŽIO APSAUGA IR ŽALIŲJŲ PLOTŲ SISTEMA

5.1 Gamtinio kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsauga

5.1.1 Saugomos teritorijos

Planuojamoje Klaipėdos miesto teritorijoje gamtinio kraštovaizdžio įvairovės apsaugą užtikrina pagal LR Saugomų teritorijų įstatymą įsteigtos saugomos teritorijos, kurias atstovauja: kompleksinės saugomos teritorijos ir konservacinės apsaugos prioriteto teritorijos. Planuojamoje teritorijoje esančių bei su ja besiribojančių saugomų teritorijų sąrašas, plotai, apsaugos tikslai Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos duomenimis, apsaugos ir tvarkymo reglamentavimo nuostatos pateikiamos 5.1 lentelėje, teritorinė lokalizacija - BP sprendinių grafines dalies brėžiniuose.

Saugomos teritorijos Klaipėdos mieste užima 941,4 ha (9,6% miesto ploto). Įvertinant tai, kad Klaipėdos mieste pagal sukultūrinimo pobūdį ir mastą su nedidelėmis išimtimis vyrauja miestiškasis (urbanizuotas) kraštovaizdis, šis rodiklis nėra žemas (vidutinis šalyje – 15,7%). Klaipėdos mieste nėra įsteigtų vietinio lygmens - savivaldybės saugomų draustinių. BP savivaldybės saugomų teritorijų sistemos plėtra detaliau neanalizuojama, tai yra specialaus aplinkosauginio planavimo dokumentų tikslas.

Miesto gamtinio kraštovaizdžio įvairovės apsaugos sistemos plėtojimas nėra numatytas svarbiausiuose šalies teritorijų planavimo dokumentuose - LR BP, LR nacionaliniame kraštovaizdžio tvarkymo plane bei Klaipėdos apskrities teritorijos BP.

5.1 lentelė. Saugomos teritorijos planuojamoje Klaipėdos miesto teritorijoje ir gretimybėse

Saugomų teritorijų grupė	Saugomos teritorijos pavadinimas	Plotas / dalis mieste, ha	Apsaugos tikslai	Apsaugos ir tvarkymo reglamentavimo nuostatos	
VALSTYBINIAI PARKAI	1. Kuršių nerijos nacionalinis parkas	27388,7 / 935,1	Išsaugoti vertingiausių gamtinių bei kultūrinių požymių Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio kompleksą su unikaliu Europoje kopagūbrių bei etnokultūrinio paveldo vertybes. Dalis teritorijos turi paukščių ir buveinių apsaugai svarbios teritorijos statusą. Kuršių nerijos nacionalinis parkas 2000 m. įtrauktas į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą Pagal IUCN (the International Union for Conservation of Nature) klasifikaciją priklauso II saugomų teritorijų kategorijai.	Saugomų teritorijų įstatymo 13 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XXXIV reikalavimai. Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatų ir apsaugos reglamento reikalavimai bei tvarkymo plano sprendiniai taikomi tiek, kiek tai liečia į planuojamą Klaipėdos miesto teritoriją patenkančias ar besiribojančias Kuršių nerijos NP dalis. Vykdant darbus Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos dalyje, besiribojančioje su Kuršių nerijos NP, būtina laikytis krantų apsaugos ir tvarkymo reikalavimų, nustatytų NP tvarkymo plane. Konkrečios krantų apsaugos ir tvarkymo priemonės numatomos techninių projektų rengimo stadijoje. Taikytinos tik tos krantotvarkos priemonės, kurios neutralizuotų antropogeninės veiklos įtaką ir padėtų atkurti natūralius kranto procesus. Visais atvejais, kai planuojamoje teritorijoje numatomos uosto infrastruktūros vystymo veiklos liečia į planuojamą teritoriją patenkančias ar besiribojančias Kuršių nerijos NP dalis, būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Konkrečios kraštovaizdžio vizualinės kokybės išsaugojimo priemonės gali	
	<i>Nacionalinio parko konservacinės apsaugos prioriteto zonos *</i>				
	1.1. Alksnynės kraštovaizdžio draustinis	2112,4 / 110,7	išsaugoti Alksnynės kraštovaizdžio apylinkės gamtinį kompleksą su apželdintu volinės formos didžiuoju kopagūbriu, kauburiuotosios ir duburiuotos pamario bei mišku apaugusio pajūrio palvės kauburynu, pajūrio apsauginiu kopagūbriu ir smėlynais, į Lietuvos raudonąją knygą įrašytų augalų ir gyvūnų rūšių radavietes, Europos bendrijos svarbos buveines		
	1.2. Hageno gūbrio geomorfologinis draustinis	159,4 / 159,4	Išsaugoti geomorfologiškai vertingo apželdinto nerijos didžiojo kopagūbrio smaigalį su Hageno kalnu		
	1.3. Neringos talasologinis (jūrinis) draustinis	12537,7 / 0,0	Išsaugoti seklios jūros priekrantės povandeninio kraštovaizdžio ekosistemas su Europos bendrijos svarbos buveinėmis		
1.4. Smiltynės	4,05 / 4,05	Išsaugoti ir atkurti Smiltynės planinę ir erdvių struktūrą su išlikusiomis architektūros vertybėmis, senosiomis			



Saugomų teritorijų grupė	Saugomos teritorijos pavadinimas	Plotas / dalis mieste, ha	Apsaugos tikslai	Apsaugos ir tvarkymo reglamentavimo nuostatos
	urbanistinis draustinis		vilomis, išlaikant būdingų erdvių ir architektūros pobūdį	būti tikslinamos techninių projektų rengimo metu. Visais atvejais, kai planuojamoje teritorijoje numatomos uosto infrastruktūros vystymo veiklos liečia į planuojamą teritoriją patenkančias ar besiribojančias draustinio dalis, būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.
	2. Pajūrio regioninis parkas	5870,0 / 2,43	Pajūrio regioninis parkas - visam Lietuvos gamtiniam kompleksui svarbi teritorija, besidriekianti nuo Girulių iki senosios Palangos, į sausumos pusę iki Palangos-Klaipėdos kelio bei 2,5 km į jūrą. Pajūrio RP siekiama išsaugoti žemyninio pajūrio kraštovaizdį su pajūrio pakrantės kopų juosta, pajūrio skardžiais, jūrinės lygumos Plazės ežeru, litorininės jūros suformuotu Nemirsetos kopagūbriu ir pajūriniais žemyniniais skardžiais, jūrinius riedulynus, gamtines ekosistemas, kultūros paveldo vertybes (etnografinį Karklės kaimą).	Saugomų teritorijų įstatymo 13 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XXXIV reikalavimai. Pajūrio regioninio parko nuostatų ir apsaugos reglamento reikalavimai bei tvarkymo plano sprendiniai taikomi tiek, kiek tai liečia į Klaipėdos miesto teritoriją patenkančias ar besiribojančias Pajūrio RP dalis. Vykdomi KVJU infrastruktūros vystymo darbai neturi pažeisti jūros krantų išsaugojimo interesų - būtina laikytis krantų apsaugos ir tvarkymo reikalavimų, nustatytų Pajūrio RP tvarkymo plane, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialiajame plane ir šio SP sprendinių įgyvendinimo programoje. Konkrečios krantų apsaugos ir tvarkymo priemonės numatomos techninių projektų rengimo stadijoje. Taikytinos tik tos krantotvarkos priemonės, kurios neutralizuotų antropogeninės veiklos įtaką ir padėtų atkurti natūralius kranto procesus.
	<i>Regioninio parko konservacinės apsaugos prioriteto zonos *</i>			
	2.1.Kalotės botaninis zoologinis draustinis	394,2 / 0,06	Išsaugoti augalų ir gyvūnų rūšis, jų bendrijas, paukščių migracijos susitelkimo vietas, Girulių miško biologinę įvairovę, užmirkusio miško ekosistemas, teritorijoje vykdant reguliuojamą miškų ūkio ir rekreacinę veiklą	Visais atvejais, kai planuojamoje teritorijoje numatomos uosto infrastruktūros vystymo veiklos liečia į planuojamą teritoriją patenkančias ar besiribojančias Pajūrio RP dalis, būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.
	2.2.Karklės talasologinis (jūrinis) draustinis	3069,5 / 0,0	Išsaugoti unikalią jūrinį kompleksą, pasižymintį didele biologine įvairove Lietuvos pajūryje, jūrinis riedulyno biotopus su midijų bendrijomis, banguolių kolonijomis, žuvų neršto ir maitinimosi vietomis	Visais atvejais, kai planuojamoje teritorijoje numatomos uosto infrastruktūros vystymo veiklos liečia į planuojamą teritoriją patenkančias ar besiribojančias Pajūrio RP dalis, būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.
BIOSFEROS POLIGONAI	3.Kuršių marių	31138,1 / 0,22	Išsaugoti vertingą Baltijos jūros ekosistemas dalį Klaipėdos – Ventspilio plynaukštėje, ypač siekiant išsaugoti: Europos Bendrijos svarbos natūralios jūrų buveinės – 1170 rifų – plotus ir užtikrinti palankią buveinės apsaugos būklę; saugomų Europos Bendrijos svarbos žiemojančių vandens paukščių – nuodėgulių (<i>Melanitta fusca</i>) reguliarių sankauptų vietą ir užtikrinti palankią jų apsaugos būklę; alkų (<i>Alca torda</i>), ledinių ančių (<i>Clangula hyemalis</i>) populiacijas jų žiemojimo ir migracinių sankauptų vietoje ir užtikrinti palankią jų apsaugos būklę; vykdyti natūralios buveinės ir saugomų rūšių, stebėseną (monitoringą), su saugomų	Saugomų teritorijų įstatymo 15 str., Kuršių marių biosferos poligono nuostatų reikalavimai. Planuojama teritorija tik ribojasi su Kuršių marių biosferos poligonu, tačiau reikia atsižvelgti į tai, kad biosferos poligono teritorijoje draudžiama vykdyti ūkinę ar kitą veiklą, jeigu tai pažeistų hidrologinį režimą ir cheminę vandens sudėtį, keistų ar kitaip reikšmingai pablogintų saugomos natūralios buveinės ir rūšių buveinės būklę. Visais atvejais, kai planuojamoje teritorijoje numatomos uosto infrastruktūros vystymo veiklos liečia su planuojama teritorija besiribojančias



Saugomų teritorijų grupė	Saugomos teritorijos pavadinimas	Plotas / dalis mieste, ha	Apsaugos tikslai	Apsaugos ir tvarkymo reglamentavimo nuostatos
			vertybių apsauga susijusius mokslinius tyrimus, kaupti informaciją apie jų būklę; analizuoti žmogaus veiklos poveikį jūros ekosistemai; užtikrinti, kad gamtos išteklių būtų naudojami tvariai; propaguoti biologinės įvairovės išsaugojimo idėjas ir būdus.	Kuršių marių biosferos poligono dalis, būtina įvertinti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gauti atsakingos institucijos sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių.
DRAUSTINIAI	4.Smeltės botaninis	3,65 / 3,65	Išsaugoti retų rūšių augalų augavietes	Saugomų teritorijų įstatymo 9 str.; Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų skyriaus XLI reikalavimai. Parengti Smeltės valstybinio botaninio draustinio gamtotvarkos planą, įvertinat uosto infrastruktūros vystymo intensyvumą gretimose teritorijose.

* - Kitos valstybinių parkų funkcinio prioriteto zonos, patenkančios ar besiribojančios su planuojama teritorija yra rekreacinio ir ekologinės apsaugos prioriteto zonos.

Kraštovaizdžio apsaugai ir jo identitetui svarbios ne tik saugomos teritorijos, bet ir nedidelius plotus užimantys vienetiniai gamtos paveldo objektai – gamtiniai kraštovaizdžio elementai, kuriems dėl jų vertingumo teisiškai nustatytas apsaugos ir naudojimo režimas. Klaipėdos miesto teritorijoje yra 6 saugomi gamtos paveldo objektai. Jų sąrašas Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos duomenimis pateikiamas 5.2 lentelėje, teritorinė lokalizacija bendrojo plano sprendinių grafiniame dalyje.

5.2 lentelė. Gamtos paveldo objektai Klaipėdos mieste

Eil. Nr.	Pavadinimas	Objekto skelbimo saugomu tikslas	Vietovė, saugoma teritorija
<i>Botaniniai objektai</i>			
1.	<i>Bibliotekos ažuolas</i>	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ažuolą: apimtis 1,3 m aukštyje 3,15 m; aukštis – 19,6 m; amžius apie 200 metų; lajos plotis – 18 m.	Klaipėdos m. sav., H. Manto g. 25
2.	<i>Paupio ažuolas</i>	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ažuolą: apimtis 1,3 m aukštyje - 3,6 m; aukštis – 18,7 m; amžius apie 200 metų; lajos plotis – 21 m.	Klaipėdos m. sav., Jaunystės g. 24
3.	<i>Plačiašakis ažuolas</i>	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ažuolą: apimtis 1,3 m aukštyje - 3,4 m; aukštis – 21 m; amžius apie 180 metų; lajos plotis – 21 m.	Klaipėdos m. sav., Janonio g. 23
4.	<i>Skvero ažuolas</i>	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ažuolą: apimtis 1,3 m aukštyje - 3,53 m; aukštis – 25,2 m; amžius apie 200-220 metų; lajos plotis – 24 m.	Klaipėdos m. sav., S. Daukanto-I. Kanto g. skveras
5.	<i>Storoji Klaipėdos liepa*</i>	Išsaugoti įspūdingų matmenų mažalapę liepą: apimtis 1,3 m aukštyje - 5,75 m; aukštis – 15,4 m.	Klaipėdos m. sav. Minijos g.
6.	<i>Storasis uosis</i>	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį uosį: apimtis 1,3 m aukštyje - 4,05 m; aukštis – 25,5 m; amžius apie 200 metų; lajos plotis – 20 m.	Klaipėdos m. sav. Jaunystės g. 24

* - Vertingiausi gamtos paveldo objektai, LR Vyriausybės 2000-03-20 nutarimu Nr. 311 „Dėl gamtos paminklų paskelbimo“ (Žin., 2000, 24 – 621) paskelbti **gamtos paminklais**.

Veiklą saugomose teritorijose reglamentuoja LR aplinkos apsaugos įstatymas, LR žemės įstatymas, LR jūros aplinkos apsaugos įstatymas, LR saugomu teritorijų įstatymas, LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas, LR laukinės augalijos įstatymas, LR saugomų gyvūnų, augalų, grybų rūšių ir bendrijų įstatymas, LR teritorijų planavimo įstatymas, LR mišku įstatymas, LR vandens įstatymas, LR statybos įstatymas, LR turizmo įstatymas, Pajūrio juostos įstatymas, kiti įstatymai, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, Gamtinių ir kompleksinių draustinių nuostatai, Lietuvos Baltijos jūros krantotvarkos strategija, apsaugos sutartys, kurios gali būti sudaromos dėl veiklos apribojimų saugomose teritorijose, konkrečių žemės, miško bei vandens telkinio naudojimo sąlygų nustatymo.

Be jau minėtų teisės aktų, papildomi veiklos saugomose teritorijose reglamentavimo reikalavimai yra nustatyti konkrečių saugomų teritorijų individualiuose nuostatuose, apsaugos reglamentuose ir tvarkymo planuose. Tokie, planuojamoje teritorijoje esančioms saugomoms teritorijoms papildomai veiklą reglamentuojantys dokumentai yra:



Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatai, Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos reglamentas, Kuršių nerijos nacionalinio parko ir jo zonų ribų planas, Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, Kuršių marių biosferos poligono nuostatai, Pajūrio regioninio parko nuostatai, Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamentas, Pajūrio regioninio parko ir jo zonų ribų planas, Pajūrio regioninio parko tvarkymo planas, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialusis planas ir šio specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, Smeltės valstybinio botaninio draustinio gamtotvarkos planas.

Itin svarbią vietą saugomų teritorijų veiklos reglamentavime užima tvarkymo planai. Pagal Saugomų teritorijų tipinius apsaugos reglamentus Kuršių nerijos nacionaliniame ir Pajūrio regioniniame parkuose yra nustatytos konservacinės, miškų ūkio, žemės ūkio, kitos paskirties, vandens ūkio paskirties žemės kraštovaizdžio tvarkymo zonos su atitinkamais kraštovaizdžio apsaugos, naudojimo ir tvarkymo reikalavimais (reglamentais). Nustatytas kraštovaizdžio tvarkymo pobūdis nepriklauso nuo žemės nuosavybės formos ir taikomas visiems žemės savininkams, valdytojams ir naudotojams.

Išvardintuose teisės aktuose ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentuose nustatyti apsaugos ir tvarkymo reikalavimai taikomi saugomoms teritorijoms, patenkančioms į planuojamas Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos ribas.

5.1.2 „Natura 2000“ teritorijos

Siekiant palaikyti ir išsaugoti natūralias, pusiau natūralias buveines, nykstančių gyvūnų bei augalų rūšis jų paplitimo vietose yra sukurtas specialių saugomų teritorijų ekologinis tinklas „Natura 2000“. LR Vyriausybės nutarimais patvirtintus LR saugomų teritorijų arba jų dalių, kuriose yra buveinių ir paukščių apsaugai svarbių teritorijų sąrašus, į planuojamas Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos ribas patenka ir ribojasi eilė „Natura 2000“ teritorijų. Jų teritorinė lokalizacija teikiama BP sprendinių grafiniėje dalyje. Detalesnė informacija 5.3 lentelėje.

5.3 lentelė. „Natura 2000“ teritorijos planuojamoje Klaipėdos miesto teritorijoje ir gretimybėse

Eil. Nr.	Teritorijos pavadinimas, ES kodas	Aptinkamų europinės svarbos saugomų rūšių paukščių apsaugai / Europos Bendrijos svarbos natūralių buveinių, augalų ir gyvūnų rūšių apsaugai	Plotas /dalis mieta (ha), ribos
Paukščių apsaugai svarbios teritorijos (PAST)			
1.	<i>Kuršių marios, (LTKLAB010)</i>	Migruojančių mažųjų gulbių (<i>Cygnus columbianus</i>), smailiauodegių ančių (<i>Anas acuta</i>), didžiųjų dančiasnapių (<i>Mergus merganser</i>), mažųjų dančiasnapių (<i>Mergus albellus</i>), mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>), jūrinių erelių (<i>Haliaeetus albicilla</i>) apsaugai	6648,17 / 1,05 Ribos sutampa su patvirtintomis Kuršių marių biosferos poligono ribomis.
2.	<i>Kuršių nerijos nacionalinis parkas, LTKLAB001</i>	Jūrinių erelių (<i>Haliaeetus albicilla</i>), ligučių (<i>Lullula arborea</i>), dirvoninių kalviukų (<i>Anthus campestris</i>); migruojančių mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>) ir upinių žuvėdrų (<i>Sterna hirundo</i>) sankauptų vietų Kuršių mariose ir Baltijos jūroje ir žiemojančių nuodėgulių (<i>Melanitta fusca</i>) ir alkų (<i>Alca torda</i>) sankauptų vietų Baltijos jūroje, taip pat paukščių migracinių srautų susilieimo vietų apsaugai	23859,1 / 400,58 Ribos sutampa su patvirtintomis Kuršių nerijos NP ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio, ūkinio komunalinio ir kitos paskirties prioriteto funkcines zonas.
3.	<i>Baltijos jūros priekrantė (LTPALB001)</i>	Sibirinių gagų (<i>Polysticta stelleri</i>), klykuolių (<i>Bucephala clangula</i>), didžiųjų dančiasnapių (<i>Mergus merganser</i>) ir mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>) žiemojimo ir migracinių sankauptų vietos apsaugai	17096,7 / 0,0 PAST teritorija užima dalį Pajūrio regioninio parko
Buveinių apsaugai svarbios teritorijos (BAST)			
4.	<i>Kuršių marios (LTSIU0012)</i>	1130, Upių žiotys; 1150, Lagūnos; Baltijos lašiša; Kartuolė; Ožka; Paprastasis kirtiklis; Perpelė; Salatys; Upinė nėgė	37909,9 / 0,0 BAST teritorija užima dalį Kuršių marių biosferos poligono
5.	<i>Kuršių nerija (LTNER0005)</i>	2110, Užumazginės pustomos kopos; 2120, Baltosios kopos; 2130, Pilkosios kopos; 2140, Kopų varnauogynai; 2170, Kopų gluosnynai; 2180, Medžiais apaugusios pajūrio kopos; 2190, Drėgnos tarpkopės; 2320, Pajūrio smėlynų tyruliai; Didysis auksinukas; Pajūrinė linažolė; Perpelė	9985,84 / 400,8 Ribos sutampa su Kuršių nerijos NP ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio bei kitos paskirties prioriteto funkcines zonas
6.	<i>Baltijos jūros priekrantė</i>	1170, Rifai; Upinė nėgė	12633,6 / 0,0



Eil. Nr.	Teritorijos pavadinimas, ES kodas	Aptinkamų europinės svarbos saugomų rūšių paukščių apsaugai / Europos Bendrijos svarbos natūralių buveinių, augalų ir gyvūnų rūšių apsaugai	Plotas /dalis mieta (ha), ribos
	(LTPAL0001)		Ribos sutampa su Baltijos jūros talasaloginio ir Pajūrio regioninio parko Karklės talasaloginio draustinių ribomis

Planuojamoje teritorijoje esančių „Natura 2000“ teritorijų ribos visais atvejais sutampa su čia esančių saugomų teritorijų – Kuršių Nerijos nacionalinio ir Pajūrio regioninio parkų, Kuršių marių biosferos poligono ribomis.

Buveinių bei paukščių apsaugai svarbių teritorijų apsaugos režimas nustatomas subalansuotomis priemonėmis: išsaugojimo (konservacinėmis), prevencinėmis priemonėmis, teritorijų planavimo dokumentų bei planų sprendiniais, taip pat vertinimo priemonėmis, nustatančiomis projektų poveikį buveinių apsaugai svarbioms teritorijoms. Europos Bendrijos svarbos buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų tvarkymo ypatumus nustato Vyriausybės patvirtinti Bendrieji buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų nuostatai. Konkrečios buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų tvarkymo priemonės yra numatomos gamtotvarkos planuose, tvarkymo programose, rūšių apsaugos veiksnių planuose ar kituose buveinių ir rūšių apsaugą užtikrinančiuose dokumentuose, kurių tikslas – užtikrinti palankią Europos Bendrijos svarbos natūralių buveinių, augalų ir gyvūnų rūšių, europinės svarbos saugomų rūšių paukščių apsaugos būklę.

Visais atvejais, kai Klaipėdos BP sprendiniuose numatytos veiklos, tame tarpe ir KVJU infrastruktūros vystymo veiklos liečia į planuojamą teritoriją patenkančias ar besiribojančias „Natura 2000“ teritorijas, turi būti atliekamos poveikio aplinkai vertinimo procedūros (atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo ir (ar) poveikio aplinkai vertinimas) atliekamos, kai vadovaujantis LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo (PAV įstatymas) 7 straipsnio 2 dalimi ir 3 straipsnio 1 dalimi tokios procedūros privalomos. Planuojant ūkinę veiklą vykdyti Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijoje ar greta jos, turėtų būti nustatytas planuojamos ūkinės veiklos reikšmingumas „Natura 2000“ teritorijai, vadovaujantis Planų ar programų ir planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo nustatymo tvarkos aprašu, patvirtintu LR aplinkos ministro 2006-05-22 įsakymu D1-255 „Dėl Planų ar programų ir planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Atsakingai už saugomų teritorijų apsaugos ir tvarkymo organizavimą institucijai, Aplinkos ministerijos nustatyta tvarka nustačius, kad planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas gali daryti reikšmingą poveikį Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijoms, turės būti atliekamas poveikio aplinkai vertinimas.

5.2 Gamtinio karkaso teritorijos

5.2.1 Gamtinio karkaso formavimo bendrosios nuostatos

1. Gamtiniu karkasu suprantamas vientisas gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklas, užtikrinantis ekologinę kraštovaizdžio pusiausvyrą, gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų, kitų aplinkosaugai svarbių teritorijų ar buveinių, taip pat augalų ir gyvūnų migraciją tarp jų.

2. Gamtinio karkaso nustatymą formuoja siekiai:

- 1) sukurti vientisą gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklą, užtikrinantį kraštovaizdžio geoekologinę pusiausvyrą ir gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų, sudaryti prielaidas biologinei įvairovei išsaugoti;
- 2) sujungti didžiausią ekologinę svarbą turinčias buveines, jų aplinką bei gyvūnų ir augalų migracijai reikalingas teritorijas;
- 3) saugoti gamtinį kraštovaizdį ir gamtinius rekreacinius išteklius;
- 4) didinti šalies miškingumą;
- 5) optimizuoti kraštovaizdžio urbanizacijos bei technogenizacijos ir žemės ūkio plėtrą.

3. Gamtinis karkasas jungia įvairias teritorijas: rezervatus, draustinius, valstybinius parkus, atkuriamuosius ir genetinius sklypus, ekologinės apsaugos zonas, taip pat miškų ūkio, gamtines rekreacines ir ekologiškai svarbias agrarines teritorijas. Jį sudaro: geoekologinės takoskyros, migracijos koridoriai, geosistemų vidinio stabilizavimo arealai.



4. Pagal svarbą skiriamos tarptautinės (europinės), nacionalinės, regioninės ir vietinės reikšmės gamtinio karkaso dalys.

5. Gamtinio karkaso nustatymo tikslus, sudėtį, pagrindinius veiklos apribojimus ir leistinas veiklos rūšis gamtinio karkaso teritorijose nustato LR saugomų teritorijų įstatymas.

6. Gamtinio karkaso teritorijų apsauga, tvarkymą, naudojimą ir planavimą reglamentuoja LR aplinkos apsaugos įstatymas, LR saugomų teritorijų įstatymas, LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas, LR miškų įstatymas, LR žemės įstatymas, LR teritorijų planavimo įstatymas, LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, LR turizmo įstatymas, LR želdynų įstatymas ir kiti įstatymai, LR vyriausybės 1992-05-12 nutarimu Nr. 343 patvirtintos Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, atskirų saugomų teritorijų nuostatai, saugomų teritorijų, jų zonų, kultūros paveldo objektų tipiniai ir (ar) individualūs apsaugos reglamentai, valstybinių parkų apsaugos reglamentai, apsaugos sutartys, kurios gali būti sudaromos dėl veiklos apribojimų saugomose teritorijose, konkrečių žemės, miško bei vandens telkinio naudojimo sąlygų nustatymo, LR aplinkos ministro įsakymas „Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo, kiti teisės aktai ir Gamtinio karkaso nuostatai .

7. Pagrindines režimines zonas gamtinio karkaso struktūroje sudaro jo sudėtyje esančios gamtinės bei kompleksinio tipo ypač saugomos teritorijos, kurioms taikomas konservacinių (gamtos vertybių išsaugojimo) interesų prioritetą, t.y. valstybinių gamtinių rezervatų, valstybinių draustinių bei valstybinių parkų tinklas. Gamtinio karkaso nuostatai valstybiniuose rezervatuose, parkuose, draustiniuose, kultūros paveldo apsaugos teritorijose taikomi tiek, kiek jie neprieštaruoja jų apsaugos ir tvarkymo režimams, nustatytiems kituose specialiuose teisės aktuose ir šių teritorijų specialiojo planavimo dokumentuose.

8. Visais atvejais gamtinio karkaso teritorijose turi būti saugomas natūralus kraštovaizdžio pobūdis, palaikoma ir didinama gamtinė įvairovė, vykdomi ir skatinami rekultivacijos bei renatūralizacijos darbai, kurie užtikrintų kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą ir ekosistemų stabilumą, atkurtų pažeistas ekosistemas.

5.2.2 Gamtinio karkaso struktūrinės dalys Klaipėdos miesto teritorijoje

Klaipėdos miesto BP teikiama gamtinio karkaso teritorijų struktūra ir lokalizacija yra nustatyta nuosekliai laikantis aukštesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose – LR BP, Nacionaliniame kraštovaizdžio tvarkymo plane, Klaipėdos apskrities BP nustatytos gamtinio karkaso struktūros. BP sprendiniuose teikiama gamtinio karkaso teritorijų sistema yra patikslinta įvertinant kraštovaizdžio struktūrą ir pobūdį – reljefą, paviršinio vandens telkinius, šlapynes, miškus, kitų natūralių ir pusiau natūralių buveinių išsidėstymą, žemės naudmenas ir antropogenizacijos laipsnį (lemiančiu veiksniumi laikant natūralių bei pusiau natūralių teritorijų išsidėstymą). Atsižvelgiant į detalizacijos lygmens (M 1:20000) diktuojamus reikalavimus, gamtinio karkaso teritorijų ribos siejamos su žemės naudmenomis, integruojant miškų, želdynų ir želdinių plotus.

Nustatant gamtinio karkaso teritorijų ribas naudojami naujausi duomenys - georeferencinių erdvinių duomenų rinkinio GDR10LT, LR teritorijos skaitmeninio rastrinio ortofotografinio žemėlapiu ORT10L bei Valstybinės miškų tarnybos, Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos, LR saugomų teritorijų valstybės kadastro, Kultūros vertybių registro, Teritorijų planavimo dokumentų registro, Registrų centro ir kt.

Gamtinio karkaso teritorinę sudėtį planuojamoje teritorijoje formuoja: *geoekologinės takoskyros* ir *migracijos koridoriai*.

Geoekologinės takoskyros (*geosistemų įeigų sritys „langai“*)(T) – teritorijų juostos, jungiančios ypatingą ekologinę svarbą bei jautrumą pasižyminčias vietas: upių aukštupius, vandenskyras, aukštumų ežerynus, kalvynus, pelkynus, priekrantes, požeminių vandenų intensyvaus maitinimo ir karsto paplitimo plotus. Jos skiria stambias gamtines ekosistemas ir palaiko bendrąją gamtinio kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą.

- Tarptautinės svarbos Pajūrio geoekologinė takoskyra (apima Baltijos jūros ir Kuršių marių kranto priekrantės dalį bei visą Kuršių neriją);
- Nacionalinės svarbos Pamario geoekologinė takoskyra.

Migracijos koridoriai – slėniai, raguvynai bei dubakloniai, kitos teritorijos, kuriomis vyksta intensyvi medžiagų, energijos ir gamtinės informacijos srautų apykaita ir augalų bei gyvūnų rūšių migracija.



- Nacionalinės svarbos Klaipėdos sąsiaurio migracinis koridorius;
- Regioninės svarbos Akmenos – Danės migracinis koridorius;
- Vietinės svarbos Smeltalės, Karaliaus Vilhelmo kanalo, Ringelio, Eketės, Purmalės migraciniai koridoriai.

Gamtinio karkaso teritorijų lokalizacija pateikiama brėžiniuose „Pagrindinis brėžinys M 1:10000“, „Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo brėžinys M 1:20000“, gamtinio karkaso teritorijų apimtis pagal struktūrinės dalis - 5.4 lentelėje.

5.4 lentelė. Gamtinio karkaso teritorijos Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje

Gamtinio karkaso sudėtinės dalys ir jų santykinė svarba	Plotas (ha)	% gamtinio karkaso ploto	% miesto ploto (9795,39 ha)
GEOEKOLOGINĖS TAKOSKYROS (T)			
<i>tarptautinės svarbos</i>	2310,0	57,1	26,1
<i>nacionalinės svarbos</i>	246,7	6,1	2,5
<i>Viso:</i>	2556,7	63,2	28,6
MIGRACIJOS KORIDORIAI (M)			
<i>nacionalinės svarbos</i>	804,8	19,9	8,2
<i>regioninės svarbos</i>	379,8	9,4	3,9
<i>vietinės svarbos</i>	301,7	7,5	3,1
<i>Viso:</i>	1486,3	36,8	15,2
VISAS GAMTINIS KARKASAS:	4043,0	100	43,8

Planuojama miesto teritorija yra svarbi Pajūrio regiono gamtinio karkaso sistemos sudėtinė dalis. Klaipėdos miesto ribose išskirtos gamtinio karkaso teritorijos užima 43,8% miesto teritorijos ploto.

Struktūriškai gamtinio karkaso teritorijų tarpe vyraujančią dalį (63,2%) sudaro tarptautinės ir nacionalinės svarbos geoeologinės takoskyros, migracijos koridoriai tenka 36,8% gamtinio karkaso teritorijų ploto. Visi gamtinio karkaso elementai sujungti į vientisą teritorinę sistemą, tačiau yra eilė vietų, kur vientisumas pažeistas urbanizacijos (miesto gatvės, užstatytos teritorijos).

Klaipėdos miesto gamtinio karkaso struktūroje svarbiausia yra tarptautinės svarbos Baltijos pajūrio geoeologinė takoskyra išskiriama Melnragės-Girulių ir Kuršių nerijos ruožuose. Šių geoeologinės takoskyros ruožų funkcionalumo užtikrinimas yra svarbiausias kraštovaizdžio apsaugos uždavinys planuojamam laikotarpiui.

5.2.3 Gamtinio karkaso teritorijų geoeologinis potencialas ir tvarkymo kryptys

Siekiant užtikrinti tinkamą gamtinio karkaso teritorijų planavimą, tvarkymą, naudojimą ir darnų vystymąsi, planuojamoje miesto savivaldybės teritorijoje atliktas lokalizuotų gamtinio karkaso teritorijų geoeologinio potencialo vertinimas.

Teritorijos gamtinio karkaso geoeologinio potencialo vertinimas atliktas vadovaujantis Gamtinio karkaso nuostatais. Pagal kraštovaizdžio natūralumo laipsnį ir gebėjimą atlikti ekologinio kompensavimo funkcijas Klaipėdos miesto gamtiniame karkase išskiriamos **patikimo (p), riboto (r), silpno (s), pažeisto (pž), stipriai pažeisto (degraduoto (d)) geoeologinio potencialo gamtinio karkaso teritorijos**. Klaipėdos miesto gamtinio karkaso teritorijų geoeologinio potencialo vertinimas pateikiamas grafinėje dalyje „Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo brėžinys M 1:20000“.

Gamtinio karkaso teritorijų funkcionalumo, geoeologinio potencialo patikimumo, teritorinio susietumo užtikrinimas yra vieni iš svarbiausių kraštovaizdžio apsaugos uždavinių. Tuo tikslu gamtinio karkaso teritorijose reikalinga taikyti tam tikras kraštotvarkines priemones.

Remiantis geoeologinio potencialo vertinimu yra nustatytos šios, kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo tipus išreiškiančios, gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo ir apsaugos kryptys:

- 1) išlaikomas ir saugomas esamas natūralus kraštovaizdžio pobūdis (T1);
- 2) palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis ir natūralumas (T2, M2);
- 3) gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai (T3, M3);
- 4) urbanizuotų / numatomų urbanizuoti gamtinio karkaso teritorijų tvarkymas (T4, M4).



Įvertinant tai, kad tai pačiai tvarkymo kryptiai priskirtų gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo priemonės gali skirtis dėl nelygiavėrcio geoekologinio ir estetinio potencialo, antropogeninio įsavinimo laipsnio, esamo bei planuojamo naudojimo pobūdžio, yra nustatomi konkretizuojantys gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai, dalis kurių yra susiję su socialinėmis - rekreacinėmis funkcijomis ir yra orientuoti į įvairaus geoekologinio potencialo gamtinio karkaso teritorijas, kurios yra faktiškai naudojamos arba BP sprendiniais numatytos naudoti rekreacinių poreikių tenkinimui.

Gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai:

- a) naujo želdyno įrengimas (atskirasis apsauginės ir ekologinės paskirties; atskirasis rekreacinės paskirties);
- b) esamo želdyno įrengimo lygio ir būklės gerinimas;
- c) esamo želdyno įrengimo lygio ir būklės palaikymas;
- d) kraštovaizdžio natūralumą ir gyvybingumą atstatančių elementų integravimas ir atkūrimas pažeistose teritorijose;
- e) pažeistos teritorijos rekultivacija ir natūralumo atstatymas;
- f) kitos paskirties žemės sklypų plėtra, užtikrinant gamtinio karkaso nuostatų reikalavimus dėl priklausomųjų želdynų ploto dalies nustatytoms gamtinio karkaso tvarkymo zonoms;
- g) kranto ir apsauginio kopagūbrio tvarkymas.

Nustatytų gamtinio karkaso tvarkymo kryptių ir jas konkretizuojančių kraštovaizdžio tvarkymo tipų teritorinis išsidėstymas planuojamoje Klaipėdos miesto teritorijoje pateikiamas grafinėje dalyje „Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo brėžinys M 1:20000“.

Pirmosios (1) kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo krypties visos zonos yra lokalizuotos tarptautinės svarbos Pajūrio geoekologinė takoskyros ribose. Šios gamtinio karkaso teritorijos yra išsaugojusios santykinai natūralų (gamtinį) kraštovaizdžio pobūdį bei ekologinio kompensavimo potencialą – jos yra ištiesai ar su nedideliais labiau sukultūrinto kraštovaizdžio intarpais apaugusios sumedėjusia augmenija.

Šios tvarkymo krypties (1) teritorijose taikytini gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai: **b, c, g**. Šios teritorijos yra vertinamos kaip Klaipėdos miesto gamtinio karkaso funkcionavimo pagrindas, kurio perspektyva susijusi su racionalių jose augančių želdinių – miškų ir kitų žaliųjų plotų struktūros ir natūralumo išsaugojimu ir tvarkymu, jų regeneracinio potencialo puoselėjimu, rekreacinio naudojimo reguliavimu bei nustatyto tvarkymo režimo užtikrinimu šiose zonose esančioms saugomoms teritorijoms (Kuršių nerijos nacionalinis parkas), pajūrio juostai. Išskirtose šios tvarkymo krypties teritorijose perspektyvoje turi būti išlaikoma esama vyraujanti žemės naudojimo paskirtis – miškų ūkio paskirties žemė. Formuojama įvairiaamžė ir brandumo grupių atžvilgiu racionali medynų struktūra (jaunuolynai, vidutinamžiai, pribreštantys, brandūs ir perbrendę medynai turėtų sudaryti po 20% viso miškų ar kitų želdynų ploto tvarkomame areale).

Į pirmosios (1) kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo krypties zonas patenkančioms Baltijos jūros krantų ir apsauginio kopagūbrio atkarpoms (žemyninė bei Kuršių nerijos) taikomas gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipas g. Prioritetas teikiamas „minkštosioms“ krantotvarkos priemonėms, paremtoms gamtoje vykstančių procesų principu. Baltijos jūros kranto ir apsauginio kopagūbrio tvirtinimo priemonės vykdomos vadovaujantis galiojančia Pajūrio juostos tvarkymo programa (šioje programoje Klaipėdos miesto ribose krantosaugines priemones siūloma taikyti Klaipėdos, Smiltynės ir Alksnynės rekreacinėse zonose), Pajūrio juostos žemyninės dalies paplūdimių rekreacijos, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialiaisiais planais, Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planu bei KVJU bendruoju planu, kuriame yra numatytos priemonės poveikiui Kuršių marių krantams, Baltijos jūros krantams į pietus ir į šiaurę nuo uosto vartų sumažinti.

Gelbėjant krantus nuo erozijos atkarpoje šiauriau Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ateityje gali tekti naudoti taip vadinamas kietąsias priemones (krantų tvirtinimas, pylimų, bangolaužių statyba ir kt.). Visoje žemyninėje Baltijos jūros krantų atkarpoje labai svarbu kurti bei plėtoti rekreacinės infrastruktūros tinklą, padedantį reguliuoti poilsiautojų srauto pasiskirstymą, gerinantį rekreacijos sąlygas.

Antroji (2) kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo kryptis yra lokalizuota riboto geoekologinio potencialo gamtinio karkaso - mišrios naudmenų mozaikos santykinai natūraliose gamtinėse teritorijose, kuriose



miško medynų ir kitų želdinių plotai kaitaliojais su pievų naudmenomis, taip pat didesnį antropogeninį krūvį patiriančiose migracijos koridorių atkarpose. Šias teritorijas atstovauja esami įvairaus apželdinimo lygio miško medynų bei kitų miesto želdinių plotai.

Šios tvarkymo krypties (2) teritorijose taikytini gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai: **b, c**. Tvarkant šias teritorijas prioritetas teikiamas esamų želdynų įrengimo lygio ir būklės gerinimo priemonių taikymui, naujų želdynų įrengimui. Rekomenduojamas esamos želdynų struktūros išlaikymas, atliekant einamosios priežiūros darbus, didinant želdinių kiekį, pirmenybę teikiant kiek įmanoma natūralesnei žolinei augmenijai ar medynams, Vyraujanti žemės naudojimo paskirtis - miškų ūkio paskirties žemė ir/ar kitos paskirties žemė, naudojimo būdas – atskirųjų želdynų teritorijos.

Trečioji (3) kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo kryptis taikoma silpno geoekologinio potencialo ir miesto aplinkoje sunkiai išvengiamos technogeninės veiklos pažeistose Klaipėdos miesto gamtinio karkaso teritorijose. Šios zonos susiformavo dėl technokratiško žemės naudojimo pažeidžiant ekologinės pusiausvyros sąlygas, nesilaikant racionalios gamtonaudos reikalavimų. Trečiajam kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo tipui priskirtų teritorijų tarpe vyrauja mažai miško plotų ir kitų želdinių turinčios, žoline augmenija apaugusios sukultūrintos teritorijos su pasitaikančiais urbanistiniais elementais.

Šios tvarkymo krypties (3) teritorijose taikytini gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai: **a, d, e**. Prioritetas teikiamas atskirųjų rekreacinės ar apsauginės ir ekologinės paskirties želdynų įveisimui ir darniam tvarkymui. Įgyvendinus tvarkymo priemones šių gamtinio karkaso teritorijų geoekologinis potencialas turėtų padidėti. Naujai įrengiami želdynai būtų Klaipėdos miesto žaliųjų plotų sistemos dalis. Gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai **d, e** taikomi gamtinio karkaso ir jo sudėtyje numatomų želdynų sistemos dalių teritorijose, kuriose visų pirma reikia atlikti rekultivavimo ir natūralizavimo darbus (ūkinės veiklos transformuotos teritorijos, sureguliuotos upelių atkarpos ir pan.). Pagrindus poreikį ir ekologinę naudą taikytinas sureguliuotų upelių fragmentų renatūralizavimas, pažeistų žemių rekultivavimas ir natūralizavimas įveisiant želdinius, kraštovaizdžio estetinio potencialo gerinimas, horizontalios ir vertikalios sąskaidos didinimas.

Klaipėdos miesto gamtinio karkaso teritorijų sistemoje nemažą ploto dalį užima Klaipėdos sąsiaurio migracijos koridorius, kuriam nustatoma antroji (2) ir trečioji (3) kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo kryptys. Konkrečių tvarkymo priemonių pagrindimui reikalingi tiksliniai tyrimai, kurie neatliekami BP apimtyje.

Reikia pažymėti, kad įgyvendinant KVJU bendrojo plano sprendinius - formuojant naujas teritorijas pietinėje uosto dalyje (užpilant dalį Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos, nukasant dalį Kiaulės Nugaros salos ir dalį Smeltės pusiasalio, įrengiant naujas krantines bei reikiamą infrastruktūrą ir suprastruktūrą laivų aptarnavimui ir krovai) pasikeis Klaipėdos sąsiaurio migracinio koridoriaus teritorija (plotas sumažės apie 155 ha). Jau dabar šios gamtinio karkaso dalies geoekologinis potencialas yra susilpnintas vykdomos ūkinės veiklos - šioje teritorijoje yra pakitusi hidromorfologinė, fizinė ir cheminė telkinio būklė. Šiuo metu pagrindinė ekologinė Klaipėdos sąsiaurio ekologinė reikšmė - tai yra kelias, kuriuo svarbios ir retos žuvų rūšys migruoja į nerštavietes. Migracija vyksta visais metų laikais, tačiau svarbiausi laikotarpiai yra balandžio–liepos ir spalio–gruodžio mėnesiai. Klaipėdos sąsiaurio ekologinės pusiausvyros palaikymo priemonių nustatymas turi būti sprendžiamas tiek vystant uosto infrastruktūros plėtros projektus, tiek vykdant ūkinę veiklą.

Ketvirtoji (4) kraštovaizdžio natūralumo apsaugos ir formavimo kryptis taikoma urbanizuotoms ir, atskirais atvejais, numatomoms urbanizuoti gamtinio karkaso teritorijoms. Pirmuoju atveju tai yra užstatytos teritorijos, praradusios natūralią kraštovaizdžio struktūrą ir /arba vertingiausias gamtinius elementus, jų dalis ir nebegalinčios atlikti ekologinio kompensavimo funkcijų (vertinamos pažeisto geoekologinio potencialo teritorijos). Pagrindinis uždavinys – nebloginti geoekologinio potencialo. Šiose teritorijose taikytini gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai: **a, d, e**. Prioritetas teikiamas miesto žaliųjų plotų sistemos grandžių – atskirųjų rekreacinės bei apsauginės ir ekologinės paskirties želdynų palaikymui ir formavimui, priklausomųjų želdynų plotų normų užtikrinimui. Pagrindus poreikį bei socialinę ir ekologinę naudą, gali būti atliekami pažeisto geoekologinio potencialo gamtinio karkaso teritorijų rekultivacijos ir natūralumo atstatymo darbai, kuomet atkuriamą teritoriją numatoma integruoti į urbanizuotos teritorijos žaliųjų plotų sistemą. Numatomų gamtinio karkaso teritorijų šiuolaikiškam vystymui ir pritaikomumui Melnragės-Girulių ruože, dalinai, jautriai ir civilizuotai urbanizuoti tam tikrus teritorinius fragmentus suteikiant joms įprastą kurortinės vietovės įvaizdį (kas labai svarbu modernizuojant šių Klaipėdos nuo seno kurortinių vietovių urbanistinį identitetą), urbanistinės plėtros interesai paliečia ir patikimo geoekologinio potencialo gamtinio karkaso teritorijas, kurių atžvilgiu taikomas gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipas **f**. Prieš pradėdant



projektavimo darbus, būtina įvertinti teritorijas kompleksiniu gamtiniu aspektu, atlikti esamų medynų tyrimus ne mažesnėje, nei viso Nagrinėjamo rajono teritorinėje apimtyje.

Urbanizuotose ir numatomose urbanizuoti teritorijose, patenkančiose į gamtinį karkasą, priklausomųjų želdynų norma ir plotai nustatomi vadovaujantis LR aplinkos ministro įsakymu „Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ ir Gamtinio karkaso nuostatais.

5.3 Žaliųjų plotų sistema

Bendrosios nuostatos

1. Žaliųjų plotų sistema (*žalieji plotai – tai apibendrinta sąvoka, kuri apima miškų ūkio paskirties žemėje ir kitos paskirties žemėje esančius želdynus ir želdinius*) yra svarbi ir neatskiriama miesto urbanistinės struktūros dalis, kuri yra formuojama tikslu išsaugoti visuomeniškai ir ekologiškai vertingo gamtinio kraštovaizdžio plotus, jų visumą tvarkyti kaip teritorinę sistemą, siekiant gerinti ekologines bei rekreacines gyvenamosios aplinkos sąlygas, kuriant patrauklaus miesto įvaizdį.

2. Žaliųjų plotų sistema yra miesto teritorijos gamtinio karkaso dalis, plėtojama kaip funkciškai tikslinga ir kompozicijos požiūriu vieninga struktūra.

3. Žaliųjų plotų sistemos plėtojimo, diferencijavimo ir tvarkymo reglamentavimas nustatomas įvertinant:

1) Gamtinio karkaso teritorijų lokalizaciją, kuri leidžia žaliuosius plotus vertinti sisteminiu požiūriu, pamatyti kiekvieno jų reikšmę visai sistemai ir ne tik kiek jie naudingi gyventojams, bet ir kaip jie palaiko viso gamtinio komplekso gyvybingumą;

2) Gamtosauginiu požiūriu reikšmingas ir (arba) vaizdingas gamtines teritorijas, išlaikusias natūralaus arba sąlyginai natūralaus kraštovaizdžio pobūdį.

3) Esamus žaliuosius plotus – atskiruosius želdynus ir kitus saugotinus želdinius, miškus, jų teritorinę sklaidą, estetines savybes ir tinkamumą rekreacijai;

4) Teritorijas, kuriose yra nepalankios ekogeologinės sąlygos užstatymo plėtrai ir ūkinei veiklai.

4. Vadovaujantis Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisyklėmis, Teritorijų planavimo normų reikalavimais bei Teritorijų planavimo erdviųjų duomenų specifikacija (patvirtinta LR aplinkos ministro 2013-12-31 įsakymu Nr. D1-1009 (su pakeitimais) BP sprendiniuose teikiamos žaliųjų plotų teritorijos priskiriamos sekančioms funkcinėms zonoms:

– **Miškų ir miškingų teritorijų (MI) zona:**

- Ekosistemų apsaugos miškų zonos;
- Rekreacinių miškų zonos.

– **Bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų (BZ) zona:**

- *Intensyviai naudojami želdynai - parkai, skverai, miesto sodai (BZI);*
- *Ekstensyviai naudojami želdynai - žaliosios jungtys, apsauginės ir ekologinės paskirties želdynai (BZE).*

5. BP sprendiniuose nustatytoje žaliųjų plotų sistemos teritorijose veiklos ypatumus ir apribojimus nustato LR Želdynų įstatymas, LR Miškų įstatymas, Gamtinio karkaso nuostatai, LR aplinkos ministro įsakymas „Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

6. Laikantis LR piliečių nuosavybės teisių į išlikusį nekilnojamąjį turtą atkūrimo įstatymo 12 str. 3 skirsnio nuostatų, žaliųjų plotų sistemos teritorijos priskiriamos Valstybės išperkamai žemei. Jeigu tokiose teritorijose jau atkurtos piliečių žemės nuosavybės teisės, gražintame žemės sklype kapitalinių pastatų statyba – negalima, išskyrus poilsio aptarnavimo pastatų ir rekreacinės infrastruktūros objektų statybą, kurią numato tokių objektų išdėstymo specialusis planas. Visais atvejais pastatų ir įrenginių statyba negalima natūralių biocenozų bei rekreacinių želdinių zonose. Urbanizacijos laipsnis (plotų po pastatais, įrenginiais ir dirbtinėmis dangomis santykis su laisvu žemės paviršiumi) yra ribojamas ir priklauso nuo želdyno zonos paskirties.

Žaliųjų plotų sistemos formavimo sprendiniai

1. Užtikrinamas lig šiol galiojusiame Klaipėdos miesto teritorijos BP (patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007-04-05 sprendimu Nr. T2-110) numatytos žaliųjų plotų sistemos vystymo sisteminis tęstinumas.



2. Žaliųjų plotų sistema, kurios tikslumas yra pagrįstas esamos būklės analizės ir bendrųjų sprendinių formavimo stadijose.

3. Kaip savarankiški miesto struktūros elementai, žaliųjų plotų sistemą formuoja: *miškų ir miškingų teritorijų* (MI) bei *bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų* - ekstensyvaus ir intensyvaus naudojimo zonos. Nustatytų žaliųjų plotų sistemos sudedamųjų dalių teritorinė lokalizacija pateikiama grafinėje dalyje „Pagrindinis brėžinys M 1:10000“ ir „Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo brėžinys M 1:20000“. Apskaita - 5.5 lentelėje.

4. Planuojama žaliųjų plotų sistema užima 28,9% miesto teritorijos ploto. Žaliųjų plotų sistemoje vyrauja *miškų ir miškingų teritorijų* zonos, joms tenka 15,1% miesto ploto, *bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų* zonų neženkliai mažesnė (13,98% miesto ploto).

5.5 lentelė. Klaipėdos miesto žaliųjų plotų sistema

Funkcinė zona	Plotas (ha)	% nuo miesto ploto (9795,39 ha)
Miškų ir miškingų teritorijų:		
<i>Ekosistemų apsaugos miškų</i>	249,2	2,5
<i>Rekreacinių miškų</i>	1232,8	12,6
Viso:	1482,0	15,1
Bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų:		
<i>Intensyviai naudojami želdynai</i>	707,5	7,2
<i>Ekstensyviai naudojami želdynai</i>	642,1	6,5
Viso:	1349,6	13,8
Iš viso:	2831,6	28,9

5. Numatomi *intensyviai naudojami želdynai* užima 707,5 ha. Klaipėdos mieste vienam gyventojui (2030 m. planuojamas gyventojų skaičius 140,0 tūkst.) privalomųjų miesto struktūros želdynų turėtų tekti apie 50,5 m². Perspektyvinis rodiklis kiekybiniu požiūriu du kartus didesnis nei normatyvinis.

6. Atskirųjų želdynų tarpe *intensyviai naudojami želdynai* - parkai, miesto sodai, skverai, žaliosios jungtys (ne siauresnis kaip 20 m pločio atskirasis želdynas, jungiantis miesto želdynus ir miškus mieste ir už jo ribų į želdynų sistemą, skirtas rekreacijai, darantis poveikį oro masių judėjimui ir atliekantis migracijos koridoriaus funkciją) yra svarbiausieji bei privalomi miesto struktūros ir tuo pačiu žaliųjų plotų sistemos elementai. Pagal paskirties ypatumus jie gali būti rekreacinės, mokslinės, kultūrinės, memorialinės ir kt. paskirties. Priklausomai nuo paskirties, skiriasi parkų ir skverų planavimas, jų dalių – funkcinų zonų sudėtis ir dydžiai, želdinimo ir tvarkymo pobūdis. Tam yra skirti žemesnio lygmens – detalieji, kraštovaizdžio tvarkymo ir techniniai projektai, kur sprendžiami kiekvieno konkretaus želdyno naudojimo ir tvarkymo klausimai, užtikrinant jų apsaugą ir pilnavertį funkcionavimą.

8. *Ekstensyviai naudojami želdynai* - atskirieji apsauginės ir ekologinės paskirties želdynai, kai kurios žaliųjų jungčių atkarpos. Šių želdynų paskirtis tarnauti konkrečios apsaugos tikslams, priklausomai nuo atitinkamos teritorijos specifinių ypatumų. Apsauginės paskirties želdynai numatomi tam tikrose, ypač jautriose antropogeniniam poveikiui gamtinio karkaso dalyse, vandens telkinių, pramonės įmonių ir komunalinių objektų apsaugos zonose, prie intensyvaus eismo gatvių ir kt. Šių želdynų formavimo ypatumai ir tvarkymo reglamentas nustatomas įvertinant kiekvienos konkrečios vietos gamtinės aplinkos ypatumus ir ekologinės apsaugos tikslus. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas apsauginės ir ekologinės paskirties želdynų formavimui sureguliuotų mažųjų vandentėkmių bei kitų vandens telkinių, intensyvaus eismo gatvių ir kt. aplinkoje.

9. Nustatytose Klaipėdos miesto žaliųjų plotų sistemos funkcinėse zonose (MI, BZ) negali būti formuojami žemės sklypai nuosavybės teisėms atkurti, privaloma laikytis griežtos nuostatos nevykdyti jose statybų. Atskirais atvejais, pagal želdynų detalų planą numatytoje lankytojų aptarnavimo zonose, gali būti statomi tam skirti pastatai. Visais atvejais pastatų ir įrenginių statyba negalima natūralių biocenozė bei rekreacinių želdinių zonose.

10. *Miškų ir miškingų teritorijų funkcinė zona* nustatoma naudojant Valstybinės miškų tarnybos duomenis apie valstybinės reikšmės miškus, miškų priskyrimą miškų grupėms.

11. Pagal ūkininkavimo tikslus, ūkininkavimo režimą ir pagrindinę funkcinę paskirtį Klaipėdos miesto miškai priskiriami: ekosistemų apsaugos (IIA) ir rekreacinių (IIB) miškų grupėms. Jų tarpe vyraujanti ploto dalis tenka rekreaciniams (II B grupė) miškams. Tai poilsiui skirti miško parkai ir miestų miškai. Ūkininkavimo tikslas - formuoti



ir išsaugoti rekreacinę miško aplinką. Ekosistemų apsaugos (IIA) grupės miškai išskiriami Kuršių nerijos nacionalinio parko ribose.

12. Miškais apaugusių teritorijų tvarkymo reglamentą nustato LR Miškų bei Saugomų teritorijų įstatymai, Gamtinio karkaso nuostatai, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos. Konkrečios miškų tvarkymo priemonės numatomos miškotvarkos projektuose.

13. Dėl numatomų specializuotų kompleksų, inžinerinės infrastruktūros koridorių, bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų bei kitų zonų vystymo sprendinių, numatomas dalies valstybinės reikšmės miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis.

14. BP lygmenyje nėra sprendžiami **priklausomųjų želdynų** (želdynai, esantys kito objekto žemės sklype plotų), teritorinio išdėstymo principų ir kt. klausimai. Jokiu būdu negalima sumenkinti šių želdynų, kurie yra privalomi urbanizuotų teritorijų - gyvenamųjų, visuomeninių, pramonės ir sandėliavimo objektų, komercinės paskirties ir kt. teritorijų aplinkos komponentai, reikšmės. *Priklausomieji želdynai* yra labai svarbūs siekiant gerinti aplinkos kokybę (tiek estetinę, tiek ekologinę), tenkinant visuomenės sveikos gyvensenos poreikius, palaikant teritorijos ekologinį stabilumą, sudarant galimybes formuoti įvairaus pobūdžio erdves, mažinant agresyvų pastatų poveikį ir t.t. Šie želdynai gali būti parodomi tik atskirų miesto dalių arba objektų detaliuose projektuose, o jų plotai nustatomi vadovaujantis teisės aktais. Konkrečios priklausomųjų želdynų formavimo ir tvarkymo priemonės sprendžiamos žemesnio lygmens teritorinio planavimo dokumentuose.

15. Urbanizuotose ir urbanizuotinosiose teritorijose, patenkančiose į gamtinio karkaso teritorijas, *priklausomųjų želdynų* norma ir plotai nustatomi vadovaujantis LR aplinkos ministro įsakymu „Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ ir Gamtinio karkaso nuostatais.



6 NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS

6.1 Klaipėdos miesto vertinimas paveldosaugos požiūriu

Iki XVIII a. vidurio Klaipėda - tai miestas-tvirtovė, kurios svarbiausias statinys yra pilis ir bastioniniai įtvirtinimai. Vėlesnio laikotarpio Klaipėda - tai uostamiestis, svarbus jūrų prekybos ir pramonės centras, kur svarbiausiu objektu buvo ir vis dar yra uostas. Šie laikotarpiai yra matomi miesto kvartaluose, mastelyje, erdvėse, siluete ir architektūroje. Šio Klaipėdos savitumo išsaugojimas ir kryptingas vystymas turi išlikti miesto plėtros prioritetine kryptimi. Augant šalies ekonomikai ir didėjant užsienio turizmui, Klaipėda turi visas galimybes panaudoti savo kultūrinį paveldą ir istoriją stiprinant miesto identitetą, skatinant turizmą ir rekreacinę infrastruktūrą, didinant senųjų miesto dalių gyvybingumą ir priartinant miestą prie vandens.

6.2 Klaipėdos miesto administracinėse ribose registruotos nekilnojamosios kultūros vertybės

Kultūros paveldo saugojimas, naudojimas, pažinimas ir atgaivinimas remiasi visuomenei ir miesto istorijai svarbiausių Klaipėdos miesto kultūros paveldo objektų ar jų grupių, vietovių išryškiniu. Nekilnojamųjų kultūros vertybių registras yra pastoviai pildomas, keičiamas, todėl pateikiami registro duomenys yra momentiniai (viešai prieinami Kultūros vertybių registro duomenys internetiniame portale <http://kvr.kpd.lt>). Žymiai svarbiau nustatyti svarbius miesto identiteto bruožus, istorinio ir architektūrinio paveldo segmentus, kuriančius miesto savitumą.

Klaipėdos miesto teritorijos administracinėse ribose (2019-08 duomenys) yra 456 nekilnojamojo kultūros paveldo vertybės, įrašytos nekilnojamųjų kultūros vertybių registre. Iš jų 3 vietovės, 52 kompleksai (185 kompleksiniai objektai) ir 212 pavienių objektų. Grafinėje dalyje nekilnojamojo kultūros paveldo vietovių - Senamiesčio, miesto istorinės dalies (Naujamiesčio) teritorijose dėl didelės gausos ir tankio įvardinami tik svarbiausi, miesto identitetui reikšmingi nekilnojamojo kultūros paveldo objektai, fiksuoti visi BP rengimo metu Kultūros vertybių registre registruoti pavieniai ir kompleksiniai objektai.

Pagal statusą Klaipėdoje yra 252 valstybės saugomi objektai, 26 paminklai, 77 savivaldybės saugomi objektai ir 87 registriniai objektai.

Pagal reikšmingumo lygmenį Klaipėdoje yra 37 nacionalinio lygmens objektai, 181 regioninio lygmens objektas ir 112 vietinio lygmens objektų.

Miesto teritorijoje yra 212 pavienių nekilnojamosios kultūros paveldo objektų. Kadangi kiekvieno jų poveikis miesto aplinkai yra daugiau lokalus, jie nėra vardijami bei rodomi brėžinyje.

Be aukščiau paminėtų objektų, Klaipėdos miesto teritorijos ribose daug pastatų, pastatų grupių ir urbanistinių struktūrų, turinčių vertingųjų savybių požymių. Konkrečių nekilnojamųjų kultūros vertybių atskleidimą organizuoja Departamentas ir savivaldybių institucijos. Nekilnojamųjų kultūros vertybių reikšmingumą, kultūros paveldo objektų ar vietovių vertingąsias savybes nustato ir jų teritorijų bei kultūros paveldo objektų apsaugos zonų ribas apibrėžia Kultūros Paveldo Departamento ir savivaldybių sudarytos nekilnojamojo kultūros paveldo vertinimo tarybos. Vertinant atskirus objektus, vadovaujamosi Nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo, atrankos ir reikšmingumo lygmens nustatymo kriterijų aprašu.

6.2.1 Saugotinos kultūros paveldo vietovės

6.1 lentelė. Saugotinos kultūros paveldo vietovės

Unikalus objekto kodas	Pavadinimas	Adresas	Statusas	Reikšmingumo lygmuo
22012	Klaipėdos miesto istorinė dalis, vad. Naujamiesčiu	Klaipėdos miesto sav., Klaipėdos m.,	Valstybės saugomas	Nacionalinis
16075	Klaipėdos senamiestis	Klaipėdos miesto sav., Klaipėdos m.,	Valstybės saugomas	Nacionalinis
21809	Smiltynės gyvenvietė	Klaipėdos miesto sav., Klaipėdos m.,	Valstybės saugomas	Regioninis
Saugotina archeologinė vietovė				
27077	Klaipėdos senojo miesto vieta su priemiesčiais	Klaipėdos m.,	Valstybės saugomas kompleksinis objektas	



6.2.2 Kompleksai, pavieniai objektai

Svarbiausi, miesto identitetui reikšmingi nekilnojamojo kultūros paveldo objektai, įrašyti Nekilnojamųjų kultūros vertybių registre, kurie saugomi ir tvarkomi vadovaujantis Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymu ir kitais nekilnojamojo kultūros paveldo tvarkybą reglamentuojančiais dokumentais.

6.2 lentelė. Kompleksai, pavieniai objektai

Eilės Nr. brėžinyje	Unikalus objekto kodas	Pavadinimas	Adresas	Statusas	Reikšmingumo lygmuo
Miesto – tvirtovės įvaizdį formuojantys kompleksiniai ir pavieniai objektai					
1	848	Klaipėdos pilies ir bastionų kompleksas	Klaipėdos m., Žvejų g. 12	Paminklas	
2	10457	Klaipėdos miesto bastioninių įtvirtinimų kompleksas	Klaipėdos m., Galinio Pylimo g.	Valstybės saugomas	regioninis
3	10738	Neringos fortas, vad. Koggalio	Klaipėdos m., Smiltynės g. 3	Valstybės saugomas pavienis objektas	
Uostamiestį ir industrinį paveldą charakterizuojantys saugomi kompleksai					
4	25898	Pauliaus Lindenau laivų statyklos statinių kompleksas	Klaipėdos m., Pilies g. 4	Valstybės saugomas	nacionalinis
5	23210	Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų kompleksas	Klaipėdos m., Nemuno g. 2	Valstybės saugomas	nacionalinis
6	4694	Klaipėdos dujų fabriko pastatų kompleksas	Klaipėdos m., Liepų g. 47, 47A	Valstybės saugomas	regioninis
7	25780	Klaipėdos vandenvietės statinių kompleksas	Klaipėdos m., Liepų g. 49A	Valstybės saugomas	regioninis
8	15973	Skerdyklos pastatų kompleksas	Klaipėdos m., Liepų g. 53	Valstybės saugomas	regioninis
9	25808	Klaipėdos šiluminės elektrinės pastatų kompleksas	Klaipėdos m., Danės g. 8	Valstybės saugomas	regioninis
10	15972	„Union“ fabriko sandėlių kompleksas	Klaipėdos m., Artojo g. 7, 7H	Valstybės saugomas	regioninis
11	25107	Spirito-alaus gamyklos statinių kompleksas	Klaipėdos m., H. Manto g. 38	Valstybės saugomas	regioninis
Kiti svarbūs miesto kompleksai, pavieniai objektai					
12	30634	Teismo rūmų ir kalėjimo pastatas	Klaipėdos m., Jūros g. 1	Valstybės saugomas pavienis objektas	regioninis
13	24819	Klaipėdos pašto stoties statinių kompleksas	Klaipėdos m., Liepų g. 16	Valstybės saugomas kompleksas	nacionalinis
14	2486	Geležinkelio stotis	Klaipėdos m., Priestočio g. 1	Valstybės saugomas pavienis objektas	
15	2480	Siaurojo geležinkelio stoties pastatų kompleksas	Klaipėdos m., S. Nėries g.	Valstybės saugomas	
16	15844	Klaipėdos kareivinių statinių kompleksas	Klaipėdos m., H. Manto g. 84	Paminklas	regioninis
17	42597	Klaipėdos Šv. Jono bažnyčios vieta	Klaipėdos m., Turgaus g. 24	registrinis objektas	nacionalinio
18	16723	Mokytojų seminarijos pastatas	Klaipėdos m., S. Nėries g. 5	valstybės saugomas pavienis objektas	
19	15853	Pastatas (Karalienės Augustės Viktorijos mergaičių licėjus)	Klaipėdos m., K. Donelaičio g. 4	valstybės saugomas pavienis objektas	
20	15845	(Karalienės) Luizės gimnazijos pastatas	Klaipėdos m., Puodžių g. 1	Valstybės saugomas pavienis objektas	regioninis
21	20894	Smiltynės kurhauzas	Klaipėdos m., Smiltynės g. 17	Valstybės saugomas pavienis objektas	regioninis
Dvarai					



Eilės Nr. brėžinyje	Unikalus objekto kodas	Pavadinimas	Adresas	Statusas	Reikšmingumo lygmuo
22	244	Paupio dvaro sodybos ir ligoninės pastato kompleksas, vad. Bachmano dvaru	Klaipėdos m.,	Valstybės saugomas kompleksas	regioninis
23	34170	Mažojo Tauralaukio dvaro sodybos fragmentai	Klaipėdos m., Klaipėdos g. 5, 7, 10	Savivaldybės saugomas kompleksas	vietinis
24	32837	Sendvario dvaro sodybos fragmentai	Klaipėdos m., Mokyklos g. 33	Registrinis	regioninis
Priešistorės paveldas					
25	23762	Žardės, Kuncų piliakalnis su gyvenvieta	Klaipėdos m.,	Paminklas	nacionalinis
26	23773	Purmalių piliakalnis su gyvenvieta	Klaipėdos m.,	Paminklas	nacionalinis

6.2.3 Registruotos kapinės, kapinynai

6.3 lentelė.

Eilės Nr. brėžinyje	Unikalus objekto kodas	Pavadinimas	Adresas	Statusas	Reikšmingumo lygmuo
27	26384	Melnragės kaimo pirmosios senosios kapinės	Klaipėdos m.	Valstybės saugomas	regioninis
28	26385	Melnragės kaimo antrosios senosios kapinės	Klaipėdos m.	Valstybės saugomas	regioninis
29	22061	Virkučių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m., Arimų g.	Valstybės saugomas	regioninis
30	22064	Tauralaukio kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m., Skroblų g.	Valstybės saugomas	regioninis
31	36722	Klaipėdos senųjų kapinių, vad. Vitės kapinėmis, kompleksas	Klaipėdos m., Pušyno g.	Registrinis	regioninis
32	26383	Klaipėdos senųjų kapinių, vad. Vitės kapinėmis, komplekso senosios kapinės	Klaipėdos m., Pušyno g.	Valstybės saugomas	regioninis
33	32627	Klaipėdos senųjų kapinių kompleksas	Klaipėdos m., Liepų g.	Registrinis	nacionalinis
34	26380	Klaipėdos senųjų kapinių komplekso senosios kapinės	Klaipėdos m., Liepų g.	Valstybės saugomas	regioninis
35	38534	Barškių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m.	Registrinis	vietinis
36	22464	Paupių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m., Jaunystės g.	Valstybės saugomas	regioninis
37	39400	Klaipėdos žydų senosios kapinės	Klaipėdos m., Sinagogų g.	Registrinis	vietinis
38	24609	Klaipėdos senųjų kapinių, vad. Koppalio kapinėmis, kompleksas	Klaipėdos m., Smiltynės g.	Valstybės saugomas	nacionalinis
39	24610	Klaipėdos senųjų kapinių, vad. Koppalio kapinėmis, komplekso senosios kapinės	Klaipėdos m., Smiltynės g.	Valstybės saugomas	nacionalinis
40	26381	Sendvario dvaro sodybos fragmentų pirmosios senosios kapinės	Klaipėdos m., Mokyklos g.	Valstybės saugomas	vietinis
41	26382	Sendvario dvaro sodybos fragmentų antrosios senosios kapinės	Klaipėdos m., Tilžės g.	Valstybės saugomas	vietinis
42	22063	Sudmantų kaimo antrosios senosios kapinės, vad. Maro kapeliais	Klaipėdos m., Vilniaus pl.	Valstybės saugomas	vietinis



Eilės Nr. brėžinyje	Unikalus objekto kodas	Pavadinimas	Adresas	Statusas	Reikšmingumo lygmuo
43	40645	Smeltės senosios kapinės	Klaipėdos m., Minijos g.	Registrinis	vietinis
44	36021	Žardės kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m., Žardupės g.	Registrinis	vietinis
45	31844	Joniškės kapinynas	Klaipėdos m.	registrinis	regioninis
46	12067	Bandužių kapinynas	Klaipėdos m., Bandužių g.	Valstybės saugomas	regioninis

6.2.4 Kapinės, palaidojimų vietos, senkapiai, neįrašyti į vertybių registrą

6.4 lentelė. Kapinės, palaidojimų vietos, senkapiai, neįrašyti į nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą

47	Girulių senosios kapinės	Klaipėdos m., Turistų g.
48	Daugalių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m.
49	Šaulių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m.
50	Budelkiemio kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m., Žardės g.
51	Vitės kapinės (XVIII – XIX a.)	Klaipėdos m., Ferdinando a.
52	Vargšų (XIX a.)	Klaipėdos m., Stadiono g.
53	Smeltės I kapinės	Klaipėdos m., Minijos g.
54	Smeltės IV kapinės	Klaipėdos m., Minijos g.
55	Miesto kapinės Krūmamiestyje (XVIII – XIX a.)	Klaipėdos m., K.Donelaičio a.
56	Reformatų kapinės (XVIII – XIX a.)	Klaipėdos m., Grižgatvio g.
57	Katalikų kapinės (XVIII XIX a.)	Klaipėdos m., S.Daukanto/Puodžių/S.Šimkaus g.
58	Garnizono arba kareivių kapinės (XVII - XIX a.)	Klaipėdos m., Galinio Pylimo g.
59	Vokiečių karių kapinės	Klaipėdos m., P.Lideikio g.
60	Zandvėro kaimo kapinės	Klaipėdos m., Viršutinė g.
61	Špichuto	Klaipėdos m., Minijos g.
62	Ypatingosios (XVIII a.)	Klaipėdos m., Minijos g.
63	Palaidojimai prie naujosios Šv. Jono bažnyčios (XVIII a.)	Klaipėdos m., Turgaus g. 24
64	Laidojimo vieta senosios Šv. Jono bažnyčios ir Lietuvininkų bažnyčios vietoje (XV a.)	Klaipėdos m., Turgaus g.
65	Kapinės šalia Akmenų vartų (XVI – XVII a.)	Klaipėdos m., Tiltų g.
66	Malūnininko Fleišerio, vėliau tarnų kapinės (XIX a.)	Klaipėdos m.
67	Miesto kapinės (XVIII – XIX a.)	Klaipėdos m., Naujojo Sodo g.
68	Gintaro pelkės senkapis	Klaipėdos m., Minijos g.
69	Vokietijos karo belaisvių stovykloje mirusiųjų palaidojimai (1945 – 1948)	Klaipėdos m., Lideikio g.
70	Baltikalnės kapinės	

Lipkių kaimo kapinėse (dab. LEZ teritorija) atlikti archeologiniai tyrimai, išlikusius palaikus numatyta perlaidoti Lėbartų kapinėse.

Preliminariai rodomose kapinių, palaidojimų vietose, kurių teritorijos ribos ir tiksli vieta nėra žinoma, šios teritorijos ir gretimos aplinkos žemės judinimo darbai gali būti vykdomi tik atlikus archeologinius tyrimus (žvalgymus).

6.2.5 Buvę kurortiniai objektai pajūryje, kuriuos tikslinga atstatyti

6.5 lentelė. Buvę kurortiniai objektai pajūryje (Giruliuose, Melnragėje, Smiltynėje), kuriuos tikslinga atstatyti remiantis kompleksiniais tyrimais

71	Strandhale Giruliuose	Klaipėdos m., Girulių paplūdimys
72	Laių gelbėjimo stotis Melnragėje	Klaipėdos m., Melnragės paplūdimys



73	Laivų gelbėjimo stotis Smiltynėje, Prie Koggalio	Klaipėdos m., Smiltynės paplūdimys
74	Strandhale Smiltynėje	Klaipėdos m., Smiltynės paplūdimys
75	Smiltynės karčema ant kalno	Klaipėdos m., Smiltynė

6.2.6 Tarpukario modernizmo pastatai

Saugotini, miesto raidai svarbūs Tarpukario modernizmo pastatai, kuriems būtina suteikti teisinę apsaugą, nustatyti saugotinas vertingąsias savybes pateikiami lentelėje.

6.6 lentelė. Saugotini, miesto raidai svarbūs Tarpukario modernizmo pastatai

76	Vytauto Didžiojo gimnazija	Klaipėdos m., S.Daukanto g. 31
77	Miesto ligoninė	Klaipėdos m., K.Donelaičio g. 7, 9
78	I.Kanto mokykla (dab. Jūreivystės mokykla)	Klaipėdos m., I.Kanto g. 7
79	Šaulių namai	Klaipėdos m., Šaulių g. 36
80	Lietuvos Raudonojo kryžiaus ligoninė	Klaipėdos m. Vilties g. 3

6.2.7 Išlikę atskiri kvartalai, teritorijos, išsaugojusios autentišką urbanistinę struktūrą

6.7 lentelė. Išlikę atskiri kvartalai, teritorijos, išsaugojusios autentišką urbanistinę struktūrą, kurias būtina įvertinti paveldosaugos požiūriu

81	Architekto V.Žemkalnio–Landsbergio suplanotas kvartalas	Klaipėdos m., Minijos/ Bijūnų/ Birutės/ Agluonos g.
82	Girulių kurortinė gyvenvietė	Klaipėdos m., Giruliai, teritorija tarp Pamario ir Šlaito gatvių, Palangos gatvės apstatymas
83	Lietuvininkų aikštės perimetrinis apstatymas	Klaipėdos m., Lietuvininkų aikštė
84	Smilties Pylimo, Beržų ir Viršutinės gatvių perimetrinis apstatymas	Klaipėdos m., Smilties Pylimo, Beržų, Viršutinė g.
85	Butkų Juzės ir Sodų gatvių perimetrinis apstatymas	Klaipėdos m., Butkų Juzės g., Sodų g.
86	Kvartalas tarp I.Kanto ir Pievų Tako gatvių	Klaipėdos m., I.Kanto g.
87	Teritorija tarp H.Manto, Priestočio, Vilties g.	Klaipėdos m., H.Manto, Priestočio, Vilties g.

Pagrindiniame brėžinyje pateikti „Specialūs reikalavimai konkretiems BP **Nagrinėjamiems rajonams**“, kurie galioja rengiant kito lygmens TPD: teritorijų vystymo koncepcijas arba vietovės lygmens bendruosius planus, teritorijų detaliuosius planus, infrastruktūros specialiuosius planus bei statinių techninius projektus.

6.2.8 Smiltynė - UNESCO pasaulio gamtos ir kultūros paveldo vietovės, Kuršių nerijos dalis

Į Klaipėdos miesto teritoriją patenkanti Kuršių nerijos dalis, Smiltynė, kuri nuo XX a. formavosi kaip rekreacinė teritorija su pasivaikščiojimo takais, prekybiniais paviljonais, poilsio aikštelėmis su suolais ir altanomis aukštesnėse vietose, ketvirtajame dešimtmetyje pastatytomis naujomis vandens sporto bazėmis. Smiltynė - yra UNESCO Pasaulio gamtos ir kultūros paveldo objekto – Kuršių nerijos teritorijoje, Kuršių nerijos nacionalinio parko dalis. Šiai teritorijai yra parengtas Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas.

6.3 Sprendiniai

Nekilnojamojo kultūros paveldo apsauga miestui yra reikalinga ir būtina ne tik pavienių vertybių išsaugojimui ir jų naudojimui visuomenės reikmėms, bet ypač svarbi Klaipėdos savitumo išryškiniui. Saugotinos tos urbanistinio paveldo vertybės, kurios reprezentuoja miesto raidą bei jo savitumą. Šiuo požiūriu ypatinga reikšmė tenka mieste esančių urbanistinių vietovių - Klaipėdos Senamiesčio (u.k. 16075), Istorinės miesto dalies, vad. Naujamiesčio (u.k. 22012), Smiltynės (u.k. 21809), o taip pat svarbiausių, ryškiausiai mieste matomų nekilnojamojo kultūros paveldo kompleksų apsaugai bei puoselėjimui.

1. Klaipėdos istorinio miesto - Klaipėdos senamiesčio, u.k. 16075; Klaipėdos miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, u.k. 22012 **teritorijų apsauga, naudojimas ir pažinimas.**

Miestas pradėjo formuotis nuo pilies ir senamiesčio. Šioje teritorijoje paveldo objektų skaičius yra didžiausias. Tai – unikali urbanistinė struktūra. Senamiesčio išsaugojimas ir tvarkyba, gaivinimas, charakteringo silueto, kuriame dominuotų pilies, bažnyčių bokštai, atkūrimas yra prioritetinga paveldosaugos kryptis. Tai **pilnavietės**



tvarkymas, pilies tūrio atkūrimas. Taip pat, vienas svarbiausių darbų istoriniame mieste - senamiesčio gatvių dangų tvarkymas, vadovaujantis paveldo apsaugos ir universalaus dizaino principais.

Klaipėdos senamiesčio teritorijos sklypų išplanavimo projektas buvo parengtas 1996 metais kaip rekomendacinio pobūdžio dokumentas, siekiant, kad nuosavybės teisių atstatymo, objektų privatizavimo ir žemės reformos procesai miestuose būtų vykdomi pagal paminkolosaugos reikalavimus (1992-10-06 LR Vyriausybės nutarimas Nr. 735). Jame išryškinta atskirų senamiesčio zonų raida, pateiktas urbanistinės struktūros zonų aprašas, nurodytos atskirų zonų tvarkymo priemonės ir naudojimo sąlygos. Tai nepraradusi aktualumo medžiaga. Sklypų konkrečias ribas traktuoti kaip orientacines, jas koreguojant pagal pasikeitusią situaciją iki šio BP įsigaliojimo datos.

Prie pagrindinių senamiesčio ašių – Tiltų ir Turgaus gatvių yra daug senojo miesto istoriją atskleidžiančių kultūros paveldo objektų. Tiltų gatve numatomas tik visuomeninio transporto, dviračių ir pėsčiųjų eismas. Turgaus gatvę taip pat siūloma paversti riboto eismo gatve, tarpusavyje jungiančia kelis svarbiausius uostamiesčio istorinius objektus: piliavietę, Teatro aikštę, Šv. Jono bažnyčią, Bastioninių įtvirtinimų kompleksą.

Naujamiestis taip pat yra itin svarbi Klaipėdos identiteto dalis. Tai Krūmamiestis, Vilhelmo miestas, Vitės ir Zandvėro priemiesčiai. Šioje miesto dalyje yra išlikusių unikalių urbanistinių struktūrų, gausu tarpukario paveldo. Šios miesto dalies išlikusių vertybių išsaugojimas, atskleidimas taip pat yra labai svarbi paveldosaugos kryptis.

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 - Atgimimo aikštė, K.Donelaičio aikštė, senosios miesto kapinės (Skulptūrų parkas). Siekiant, kad ši svarbi Senojo Klaipėdos miesto ašis būtų gyvybinga, siūloma Liepų gatvės atkarpą nuo Atgimimo aikštės iki Skerdyklos pastatų komplekso (sankryžos su Priestočio/Mokyklos gatve) atnaujinti, kuriant alėjos įvaizdį, gerinti sąlygas pėstiesiems.

Projektuojant Klaipėdos senamiestyje, Klaipėdos miesto istorinėje dalyje ir kitose kultūros paveldo teritorijose, būtina išsaugoti istorinį urbanistinį audinį ir charakteringą erdvinę struktūrą, paryškinant paveldo objektų savitumą. Projektuoti kontekstualios architektūros pastatus ir pastatų kompleksus – naujos architektūros siluetas, tūriai, užstatymo linija, kompozicija, mastelis ir fasadų medžiagiškumas turi derėti istorinėje aplinkoje.

Architektūriniu, urbanistiniu, valstybiniu ar viešo intereso požiūriu reikšmingų objektų planavimo ir projektavimo atvejais kultūros paveldo vietovių teritorijose, valstybės ar savivaldybės biudžeto lėšomis finansuojamiems objektams, visuomeninės paskirties pastatams, skverams, parkams, aikštėms, aukštybiniams pastatams Architektūros įstatymo nustatyta tvarka turi būti rengiami konkursai, o projektiniai pasiūlymai svarstomi Regioninėje architektūros taryboje.

2. Miesto-tvirtovės įvaizdį formuojančių objektų (atspindinčių ilgalaikės Klaipėdos gynybos istoriją) išryškkinimas.

Piliavietė ir bastionų kompleksas, supęs Klaipėdos senamiestį ir Frydricho miestą, buvo pirmasis fortifikacijų žiedas, vientisa, nedaloma struktūra. Todėl Klaipėdos kaip miesto-tvirtovės išryškkinimas yra itin reikšmingas. To siekiama tvarkant piliavietę, atstatant miesto pilį, apjungiant ją su senamiesčiu, atskleidžiant bastioninių įtvirtinimų sistemos struktūrą.

Kitas saugotinas karinio paveldo pavyzdys - XIX a. vidurio fortai ir svarbiausias jų – Nerijos fortas, kitaip dar vadinamas Kopgalio tvirtove. Tai vienintelis išlikęs toks XIX a. antros pusės Prūsijos karinio paveldo objektas Lietuvoje. Šiuo metu jame įsikūręs Lietuvos jūrų muziejus. Verta paminėti ir 1872 metais pastatytą Plantacijų fortą (dab. Stadionas Sportininkų gatvėje), kareivinės.

3. Uostamiesčio įvaizdį kuriančių ir atspindinčių objektų (jūrinis, vidaus vandenų paveldas bei su šiais objektais susijusios teritorijos) saugojimas, naudojimas ir atgaivinimas, uostamiesčio identiteto stiprinimas ir atskleidimas.

Uostamiesčio samprata apima jūrinį ir vidaus vandenų paveldą. Tai- istoriniai uostai (Dangės uostas, Žiemos uostas) bei išlikusios krantinės (Danės upės, piliavietėje, uosto teritorijoje, Kopgalyje), hidrotechniniai statiniai,



nuskendę laivai, istoriniai laivai, laivų statyklos bei pramonė, susijusi su uostų veikla (Pauliaus Lindenau laivų statyklos statinių kompleksas), sandėliai, jūrinė ženklų sistema. Išlikę istoriniai uostai, krantinės, hidrotechniniai statiniai turi būti įvertinti paveldosaugos požiūriu.

Vidaus vandenų paveldas - istoriniai vandens keliai. Tai istorinė miesto ašis - Dangės upė, Kuršių marios, Vilhelmo kanalas. BP sprendiniuose įvertinta būtinybė tvarkyti viešo intereso urbanistines erdves prie Dangės upės, krantinės, formuojančias uostamiesčio įvaizdį.

4. Industrinis paveldas atspindi Klaipėdą kaip uosto ir pramonės miestą. Industriniam paveldui priskiriami Pauliaus Lindenau laivų statykla šalia Klaipėdos piliavietės, „Union“ fabrikas, celiuliozės, dujų fabrikai, alaus darykla, skerdykla, vandenvietė, geležinkelių infrastruktūra ir stotys bei kiti objektai. Didžiąja dalimi industrinis paveldas yra glaudžiai susijęs su vidaus vandenimis ir jūriniu paveldu, todėl siūlomas atskleisti ir saugoti kompleksiskai.

5. Svarbu vystyti ir miesto **kurortinio paveldo** objektus. Miesto padėtis prie jūros lėmė ne tik vandens verslų ir pramonės plėtotę, bet ir Klaipėdos, kaip kurortinio miesto, vystymąsi, ypač sustiprėjusį XX amžiuje. Rekreacinio paveldo atskleidimas bei apjungimas su kitais miesto plėtros elementais gali ženkliai prisidėti stiprinant miesto-kurorto įvaizdį. Išlikę paveldo objektai yra vilos bei rekreacinės zonos Smiltynėje ir Giruliuose. Saugotina šių teritorijų istorinių zonų apstatymo tipologija (atskirai stovinčios vilos), želdynų charakteris. Būtina atstatyti Girulių inžinerinę infrastruktūrą, siekiant sumažinti miško parko užpelkėjimą. Remiantis išlikusia kartografinė ir ikonografinė medžiaga, atstatyti Smiltynės, Girulių rekreacinę infrastruktūrą – takų tinklą, poilsio aikštes su altanomis, suolais, kitais mažosios architektūros elementais. Svarbiausias šių teritorijų tvarkymo tikslas – ne tik saugoti, bet ir atstatyti, papildant šiuolaikiniais mažosios architektūros elementais **Smiltynėje ir Giruliuose buvusio miško parko rekreacinę infrastruktūrą, rekreacinius objektus**. Giruliuose, prie Turistų, Šlaito ir Stovyklos gatvių išlaikyti gatvių apstatymo atskirai stovinčiais namais – vilomis tipologija.

6. Klaipėdos miestą praeityje supo daug **dvarų**, kurie savo žemės ūkio produkciją per uostą išgabendavo į visą Europą. Deja daug dvarų buvo suniokota ir išnyko, dalis jų tapo miesto dalimi ir įaugo į viešųjų miesto želdynų struktūrą (Joniškės, Sendvaris, Rumpiškės, Gedminų, Bachmano, Mažojo Tauralaukio dvarai). Dvarų pritaikymas naujoms veikloms gali prisidėti išsaugant šį kultūros paveldo sluoksnį.

7. Priešistorės paveldas. Žardės ir Bandužių gyvenvietės, Purmalių bei Žardės piliakalniai bei kapinynai simbolizuoja Klaipėdos teritorijoje gyvenusios Kuršių genties istoriją. Praeities ūkinės ar gynybinės veiklos, gyvenamosios, laidojimo ar kulto vietos, jų kompleksai arba vietovės yra įdomios ne tik klaipėdiečiams, bet ir miesto svečiams. Tam turi būti sukurta aktyviam poilsiui ir pažintiniam turizmui pritaikyta infrastruktūrą parengti piliakalnių tvarkybos techniniai projektai.

Žardės paveldo objektų ir juos supančios aplinkos specialusis planas, patvirtintas 2003-10-23 Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-337, kaip specialusis planas yra praradęs aktualumą, todėl turi būti panaikintas. Žardės paveldo objektams, esantiems šioje teritorijoje, yra parengti individualūs apsaugos reglamentai, kuriais būtina vadovautis planuojant bet kokią veiklą šioje teritorijoje.

8. Tarpukario paveldas - uostamiestyje unikali, stiprių lietuviškų akcentų miestui suteikianti ankstyvojo modernizmo architektūra. Tarpukarį Klaipėdoje atspindi Lietuvos aukštosios jūreivystės mokyklos, Vytauto Didžiojo gimnazijos, Sporto rūmų pastatai, elektrinė prie Dangės, gyvenamieji kvartalai Smeltėje, Naujamiestyje.

Smeltėje architekto V.Žemkalnio–Landsbergio suplanuotas tipinių namų mikrorajonas, šalia kurio pastatyta amatų mokykla ir vaikų darželis architektūros ir urbanistikos požiūriu geriausiai išlikusi ir vertingiausia tarpukario urbanistikos paveldo vienalytė teritorija. Šiai teritorijai tikslinga suteikti teisinę apsaugą, kurios tikslas – išsaugoti kvartalo urbanistinę struktūrą, apstatymo tipologiją.

Vilhelmo miesto teritorija tarp S.Daukanto gatvės ir Lietuvininkų aikštės išlikusi fragmentiškai, tačiau saugotini tokie pastatai ir teritorijos kaip Mokytojų seminarija, Lietuvininkų aikštės apstatymas, S.Nėries, I.Kanto gatvių, Pievų tako, Beržų, Sodų, Ramiosios gatvių trasos, kvartalų urbanistinė struktūra ir apstatymo tipologija.

Taip pat saugotini tarpukariu suplanuoti kvartalai, vienu metu pastatyti kaip vieningi kompleksai:

- **Lietuvininkų aikštės** perimetrinis ištinis apstatymas;
- **Smilties Pylimo, Beržų ir Viršutinės gatvių** perimetrinis apstatymas atskirai stovinčiais pastatais;



- **Butkų Juzės ir Sodų** gatvių perimetrinis apstatymas atskirai stovinčiais pastatais;
- kvartalo tarp **I.Kanto ir Pievų Tako** gatvių urbanistinė struktūra – perimetrinis apstatymas su miesto sodu kvartalo viduje;
- kvartalų tarp **Herkaus Manto, Priestočio, J. Zembrickio, Šaulių, Ramiosios, Vilties gatvių ir Lietuvininkų aikštės** urbanistinė struktūra, gatvių perimetrinis apstatymas atskirai stovinčiais pastatais ir sodai kvartalų viduje.

Šių kvartalų ir gatvių apstatymą tikslinga įvertinti paveldosaugos požiūriu, patikslinti saugomų vietovių vertingųjų savybių aprašus.

Nekilnojamosios kultūros vertybės, jų teritorijos, apsaugos zonos tvarkomos ir veikla jose plėtojama pagal kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo, strateginio planavimo dokumentus, apsaugos reglamentus ir jais nustatomus paveldosaugos reikalavimus, parengtus vadovaujantis Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo, Saugomų teritorijų įstatymo ir Teritorijų planavimo įstatymo nuostatomis.



7 SUSISIEKIMO SISTEMA

7.1 Pagrindiniai Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos tikslai ir uždaviniai

Didžiausias pajūrio ir regiono centras su jūros uostu, išvystyta pramonė ir logistika kasdien sutraukia didelius vidaus ir tarptautinius krovinių transporto srautus, todėl susisiekimo infrastruktūra ir aptarnavimas privalo būti gerai subalansuotas ir išvystytas, atitinkantis šiuolaikinių ES miestų tendencijas, mažinant transporto poveikį aplinkai, užtikrinant saugias eismo sąlygas. Klaipėda ir jos priemiesčiai privalo turėti gerai išvystytą integruotą susisiekimo sistemą, kuri užtikrintų Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės poreikius, sudarytų palankias sąlygas miesto socialinei ekonominei plėtrai ir tuo pačiu garantuotų aukštą gyvenimo kokybę ir saugumą gyventojams ir miesto svečiams.

Formuojant miesto susisiekimo sistemos plėtrą svarbu nepadaryti vienos esminės klaidos – nesiorientuoti tik į perspektyvinį gyventojų skaičių, kuris pagal prognozes daugumoje miestų yra mažėjančio pobūdžio.

Planuojamos Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos vienas iš svarbiausių ir sunkiausių uždavinių – nustatyti jos realias apimtis ir pajėgumą.

Klaipėdos miesto susisiekimo sistemai turi būti keliami padidinti kiekybės ir kokybės reikalavimai, nes kasdieniu nuolatinių gyventojų skaičių mažiausiai ketvirtadaliu papildo kiti „dienos gyventojai“: neregistruoti gyventojai, dirbantieji iš priemiesčio ar kitų vietovių gyventojai, studentai, turistai ir poilsiautojai vasaros sezono metu. Papildomai per miesto teritoriją vyksta tranzitiniai keleivių ir krovinių srautai į Neringą, Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Kadangi Klaipėdos miesto susisiekimo analizės studijose (įskaitant ir Klaipėdos miesto darnaus judrumo planą) šis klausimas nėra analizuotas, tad tikslus skaičius, kokį eismo dalyvių skaičių ir krovinių pervežimų kiekį turi aptarnauti planuojama miesto susisiekimo sistema nėra žinoma. Įvertinant sezoniškumą, planuojama Klaipėdos miesto susisiekimo sistema turėtų būti kintamo pobūdžio, vasaros sezono metu atsirasti nauji maršrutai į pajūrio poilsio zonas, ženkliai pasikeisti kelionių struktūra.

Miesto subalansuotos plėtros užtikrinimas neįmanomas be gerai išvystyto miesto visuomeninio transporto, kurio privalumai jau seniai įrodyti ES ir kitose pasaulio miestuose ir kuris yra ekonomiškai ir ekologiškai miesto susisiekimo sistemos plėtros garantas.

Klaipėdos susisiekimo sistemos modernizavimas nėra savitiksli priemonė, o neatskiriama viso miesto darniosios plėtros sudėtinė dalis, užtikrinanti atskirų miesto teritorijų gyventojų poreikius, glaudžius kultūrinius ir socialinius sąsajas, didinanti gyventojų judrumą, plečianti tarptautinį bendradarbiavimą ir turizmą, gerinanti verslo sąlygas ir skatinanti jo plėtrą. Svarbu užtikrinti, kad neatsiejama susisiekimo infrastruktūros tinklo dalimi būtų dviratininkų takai, apdairiai suplanuotos pėsčiųjų zonos, kompleksinių kelionių stovėjimo aikštelės (Park & Ride, Bike & Ride), automobilių dalinimosi sistema (Car Sharing), viešųjų dviračių sistema (Bike Sharing) ir keleivių poreikius tenkinantis viešasis transportas.

Klaipėdos BP susisiekimo sistema 2030 metams – tai subalansuota susisiekimo sistemos plėtra su maksimaliu prioritetu gyventojų susisiekimui dviračiais, pėsčiomis ir ekologišku viešuoju transportu ir nesudaranti priešpriešos Jūrų uosto ir miesto ekonominei plėtrai.

Pagrindiniai Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos uždaviniai 2030 m:

1. Užtikrinti planuojamą miesto urbanistinę plėtrą ir subalansuotos susisiekimo sistemos formavimą ir valdymą pagal patvirtintą darnaus judrumo kelionių procentinę struktūrą;
2. Įtakoti ir keisti gyventojų susisiekimo įpročius tradicines keliones keičiant kombinuotomis, intensyviau naudojantis viešojo transporto, automobilių ir dviračių dalijimosi sistemomis bei realizuojant IT progresą, taikant UD ir aplinką tausojančius urbanistinius sprendinius;
3. Didinti miesto viešojo transporto prieinamumą ir konkurencingumą, atnaujinti parką naujomis ekologiškais transporto priemonėmis, optimizuojant maršrutinį tinklą ir sudarant prioritetingas eismo sąlygas. Pirmą kartą Lietuvoje įvesti naują, šiuolaikinę, europinio lygio greito susisiekimo viešojo transporto rūšį (NVTR);



4. Užtikrinti planuojamą pėsčiųjų-dviratininkų infrastruktūros tinklo plėtrą ir rišlumą, ženkliai padidinant kelionių skaičių nemotorinėmis transporto priemonėmis (pėsčiomis, dviračiais, paspirtukais ir pan.) susisiekime su darbo vietomis ir mokymosi įstaigomis;

5. Didinti eismo dalyvių saugumą taikant urbanistines ir technines saugaus eismo priemones, atskiriant pėsčiuosius ir dviratininkus nuo autotransporto eismo magistralinėse gatvėse, diegiant šviesoforų reguliavimo ir valdymo priemones pėsčiųjų perėjose ir viešojo transporto stotelėse. Pasiiekti, kad 2030 m. nebūtų žuvusių eismo dalyvių;

6. Riboti transporto eismą senamiestyje ir miesto centrinėje dalyje, formuoti netranzitinės zonas gyvenamuosiuose rajonuose. Dvigubai sumažinti transporto eismą senamiestyje, keičiant eismo organizaciją, mažinant stovėjimo vietų skaičių, didinant parkavimo kainą ir iškeliant automobilių stovėjimo vietas prie senamiesčio ir centro žiedų.

7. Mažinti privačių automobilių ir stovėjimo vietų poreikį (ypatingai gyvenamojoje aplinkoje), vystant hibridinių ir elektromobilių dalijimosi viešąsias sistemas, didinant įkrovimo stotelių ir P+R aikštelių tinklą, propaguoti kombinuotas keliones. Sumažinti 20% įprastiniu kuru varomų automobilių skaičių Klaipėdos miesto gatvėse.

8. Užtikrinti miesto ir uosto ekonominės plėtros ir logistikos uždavinių realizavimą neišbalansuojant miesto susisiekimo sistemas, integruojant ją į šalies ir tarptautinį susisiekimo tinklą, įrengiant uosto ir LEZ tranzitinio sunkiojo transporto koridorius su aplinkosauginėmis priemonėmis;

9. Užtikrinti savalaikę susisiekimo ir socialinės infrastruktūros plėtrą naujai urbanizuojamose miesto teritorijose, integruojant į miesto susisiekimo sistemą priemiestinę zoną, rezervuojant žemę perspektyvinei susisiekimo infrastruktūros plėtrai po 2030 m. Magistralinis kelias A13 ir krašto kelias 141 yra neatsiejama miesto susisiekimo sistemos dalis;

10. Įdiegti ir vykdyti miesto susisiekimo sistemos pagrindinių rodiklių monitoringą, vykdant kas 3-4 metai transporto, dviratininkų ir viešojo transporto keleivių srautų stebėseną, kasmetinę eismo įvykių analizę nustatant „juodasis dėmes“ pagal patvirtintą miestuose metodiką. Naudoti įdiegtos šviesoforų valdymo sistemos jutiklių ir vaizdo kamerų informaciją, autobusų keleivių srautų duomenis.

Planuojama gyventojų kelionių procentinė struktūra priimta pagal Klaipėdos miesto darnaus judrumo plano rekomendacijas. Darnios susisiekimo sistemos požiūriu esamos tendencijos nėra palankios Klaipėdos miestui, todėl siekiama esminio pokyčio – kelionių skaičiaus lengvaisiais automobiliais sumažinimo, pakeičiant jas važiavimu dviračiais ir viešuoju transportu.

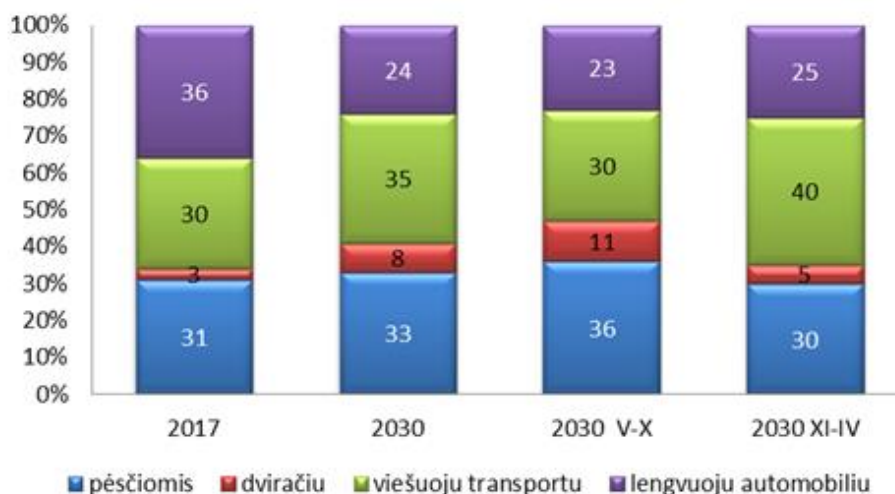
Planuojamoje susisiekimo lengvaisiais automobiliais struktūroje numatoma, kad 5-10% šių kelionių sudarys kelionės hibridiniais automobiliais, elektromobiliais ir automobilių dalijimosi sistemos (Car charing) automobiliais, taksi. Tikėtina, kad apie 5-7% gali sudaryti kombinuotos kelionės, pasinaudojant keliomis transporto rūšimis, tačiau trūkstant informacijos šios kelionės nėra išskirtos.

7.1 lentelė. Esama ir planuojama Klaipėdos miesto gyventojų procentinė kelionių struktūra

Metai	pėsčiomis	dviračiu	viešuoju transportu	lengvuoju automobiliu
2017*	31,0	3,0	30,0	36,0
2030**	33,0	8,0	35,0	24,0
Pokytis	+2,0	+5,0	+5,0	-12,0
2030 V-X mėn.	36	11,0	30,0	23,0
2030 XI-IV mėn.	30,0	5,0	40,0	25,0

*duomenys gauti iš Klaipėdos miesto gyventojų anketinės apklausos

**Klaipėdos miesto darnaus judrumo planas



7.1 pav. Esama ir planuojama Klaipėdos miesto gyventojų procentinė kelionių struktūra

Atskirai nagrinėtas miesto kelionių struktūros modelis šaltuoju ir šiltuoju metų laikotarpiu leidžia teigti, kad intensyvi nemotorinio transporto infrastruktūros plėtra nereiškia gatvių tinklo plėtros stabdymo poreikio, nes didžioji dauguma magistralinių gatvių yra skiriamos viešojo transporto eismui. Jos yra neatskiriama viešojo transporto infrastruktūros dalis, be kurios ji negalėtų funkcionuoti.

Planuojama gyventojų kelionių struktūra ir bendras gyventojų judrumas gali būti įgyvendintas tik tuo atveju, jei šis procesas bus savivaldybės struktūrų valdomas ir siejamas ne tik su susisiekimo sistemos plėtra ir modernizavimu, bet paremtas urbanistinėmis, socialinėmis ir ekonominėmis priemonėmis. Numatomas lengvųjų automobilių naudojimo mažinimas siejamas su aplinkos taršos mažinimu, eismo dalyvių saugumo didinimu pagal pagrindines Europos Komisijos KOM patvirtintas Baltosios knygos nuostatas.

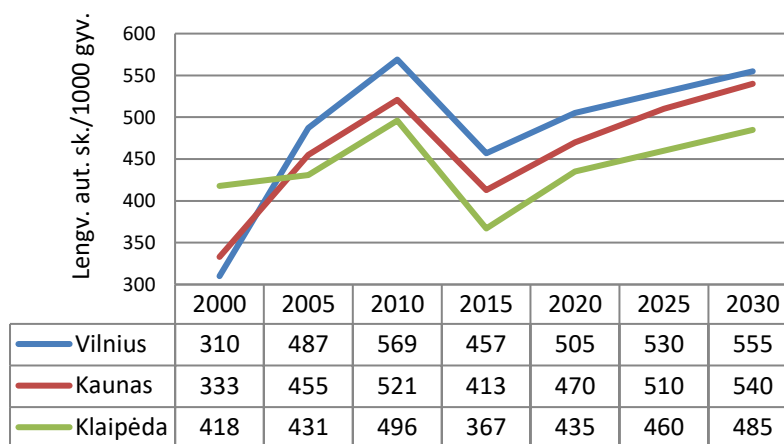
Kelionių struktūros pokyčio realizavimą lems urbanistiniai veiksmai orientuoti į kompaktiškesnę miesto plėtrą ir priartinantys gyventojus prie darbo vietos, socialinės ir aptarnavimo infrastruktūros. Prie kitų susisiekimą lemiančių veiksnių galima priskirti: viešojo transporto pasiūlą ir komforto lygį plėtojamuose miesto rajonuose, ekonominiai veiksniai varžantys įprastiniu kuru varomų lengvųjų automobilių naudojimą, mokamas važinėjimas ir parkavimas.

Miesto funkcinės struktūros esami specializuoti rajonai (gyvenamieji, ūkinės veiklos,...) ir kompleksai (prekybos, medicinos, studijų ir t.t.) yra priverstinio transportinio mobilumo veiksniai. Todėl reikia siekti tolygesnės socialinės ir darbo infrastruktūros sklaidos ir polifunkciškumo, kurie natūraliai didintų susisiekimo pėsčiomis ar dviračiais svorį bendrojo mobilumo struktūroje.

Gyventojų fiziniam mobilumui pamažu atsiranda alternatyva – *virtualus mobilumas*. Jeigu pasitvirtintų jo spartaus augimo prognozė, yra tikimybė, kad pasikeistų ir fizinio mobilumo reikšmė. Pagrindinis pasekmių scenarijus: sumažėtų reguliarių kelionių *namai - darbas, studijos* ir atitinkamai sumažėtų ar išnyktų rytinis ir vakarinis pikas. Tai būtų didelė parama gatvių tinklo apkrovimo ir viešojo transporto parko sumažėjimui.

Klaipėdos miesto automobilizacijos lygis arba planuojamas lengvųjų keleivinių automobilių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų, didesnės tiesioginės įtakos susisiekimui mieste neturės ir stabilizuosis tik tuo atveju, jeigu natūroje bus realizuotos jų naudojimą mažinančios priemonės: išvystyta ekologiškų automobilių dalijimosi sistema, viešojo transporto kokybinis šuolis, stovėjimo vietų mažinimas ir apmokestinimas.

Jų panaudojimas daugiau būtų siejamas su užmiesčio kelionėmis, kurios jokios rimtesnės alternatyvos neturi. Dėl priimtos kelionių struktūros lengvųjų automobilių eismas bus ženkliai varžomas, todėl paskaičiuotas minimalus automobilizacijos lygio augimas, kuris garantuos komfortišką susisiekimą už miesto ribų, kur viešojo transporto aptarnavimas yra pasiekęs kritinę ribą.



7.2 pav. Lietuvos miestų esamas ir planuojamas automobilizacijos lygis

Klaipėdos miesto susisiekimo plėtos modelio formavimo principai. Klaipėdos miesto urbanistinė struktūra ir susisiekimo sistema yra orientuojama į paskutiniuoju dešimtmečiu vykstančius natūralius urbanizacijos procesus bei transporto srautų augimą, kas išreiškia bendrą susisiekimo poreikį.

Be trijų pagrindinių miesto transporto koridorių šiaurės – pietų kryptimi formuojasi naujas esamo magistralinio kelio A13 ašyje.

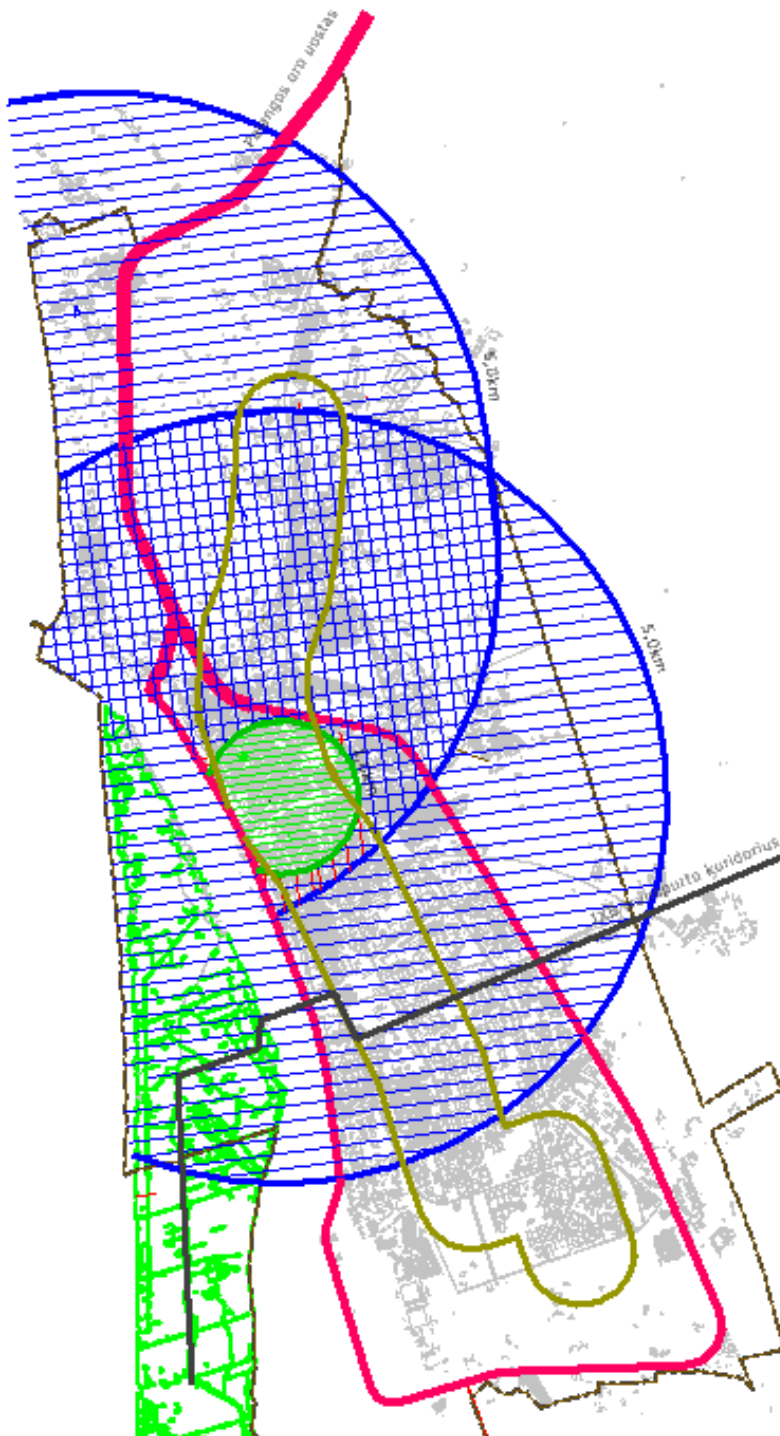
Pagrindiniai miesto gyventojų ir svečių traukos potencialai bendrąja prasme yra istorinė - centrinė miesto dalis ir pajūrio poilsio zona, kurie formuos jiems artimos urbanizacijos paklausą ir susisiekimo poreikį. 5km spinduliu planuojamas intensyvus susisiekimas viešuoju transportu ir dviračiais. Dviejų traukos zonų persiklojimas būtų optimaliausia urbanizacijos vieta, gerinant gyvenimo sąlygas ir planuojant gyvenamąją, darbo, socialinę ir susisiekimo infrastruktūrą.

Senamiesčio zona ir aplinkinė saugoma teritorija skiriama prioritetingam susisiekimui pėsčiomis ir dviračiais, važiuojant iš tolimesnių rajonų – viešuoju transportu. Tam tikslui formuojamas centrinės dalies branduolio žiedas su automobilių stovėjimo vietomis.








Smiltynėje susisiekimas numatomas pėsčiomis ir dviračiais, elektriniu viešuoju transportu ir pagal nustatytus lengvojo individualaus transporto reguliavimo principus – hibridiniais automobiliais ir elektromobiliais.

Miesto istorinė urbanistinė miesto ašis skiriama susisiekimui greito susisiekimo viešuoju transportu NVTR, formuojant už Jūrininkų prospekto naują VT parką.

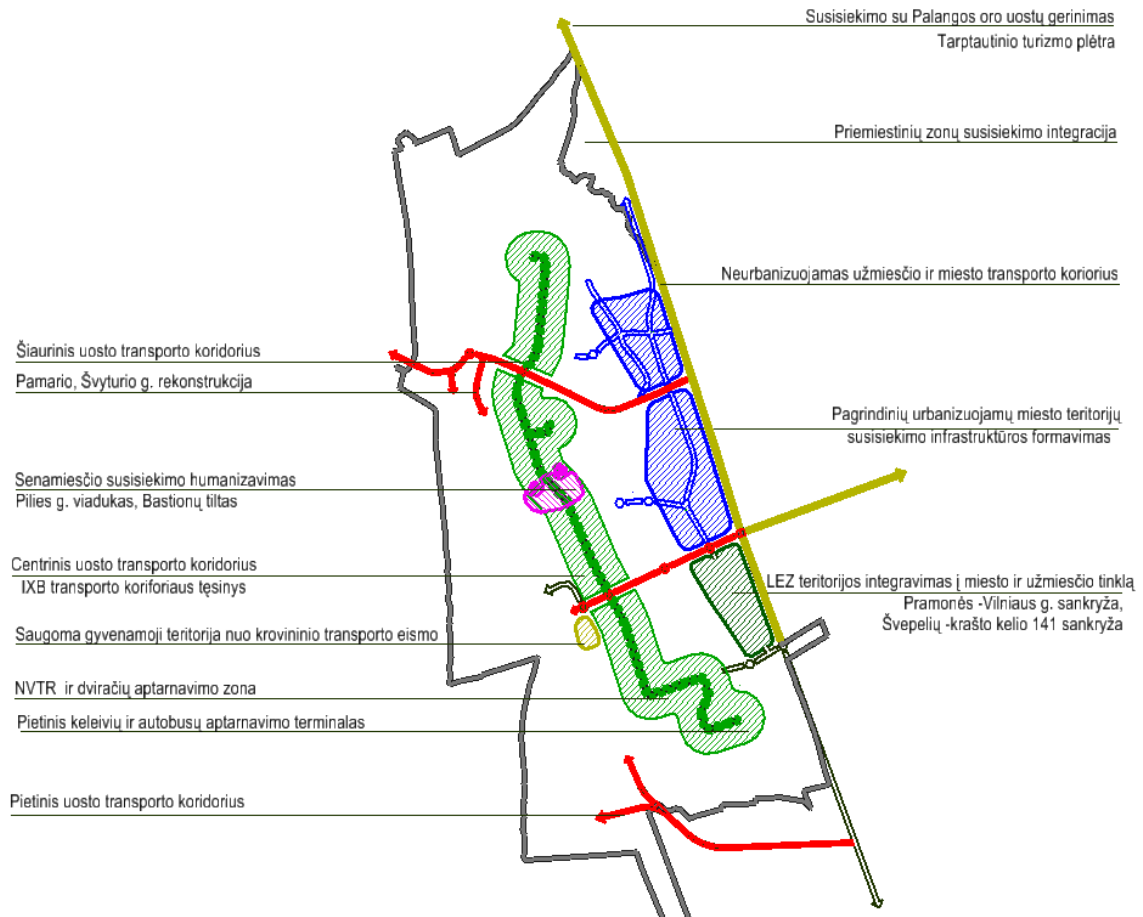
Susisiekimui tarp uosto ir užmiesčio kelių formuojami trys integruoti transporto koridoriai miesto pietinėje, centrinėje ir šiaurinėje dalyje, tekinant krovinio transporto eismo poreikius ir užtikrinant susisiekimą su esamomis ir numatomomis perkėlomis į Kuršių Neringą ir Smiltynę.



SUTARTINIAI PAŽYMĖJIMAI

-  Miesto istorinė dalis ir senamiestis aptarnaujamas pėsčiomis, dviračiais ir viešuoju transportu (R=1.0-1,5km)
-  Prioritetinės plėtros teritorijos susisiekimo atžvilgiu, intensyvus dviračių naudojimas (R=5.0km)
-  Maksimali urbanistinės ir susisiekimo plėtros teritorija centro ir pajūrio poilsio zonos priegose, intensyvus dviračių naudojimas
-  Greito susisiekimo naujo viešojo transporto (NVTR) aptarnaujama teritorija (R=700m.)
-  Uždaras geležinkelio ir uosto teritorijos žiedas trukdantis laisvai urbanistinei plėtrai ir proveržiui prie marių
-  Tranzitinio transporto eismo koridorius, jungiantis žemyninę dalį su Neringa ir VKJU
-  Miesto riba

7.3 pav. Principinė Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos plėtros modelio schema 2030 m



7.4 pav. Pagrindinės spręstinos Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos problemos

7.2 Klaipėdos išorės susisiekimo integracija

Klaipėdoje susiformavo multimodalinis transporto mazgas, kuris tampa vis reikšmingesniu Lietuvos ekonomikos, transporto ir logistikos rinkoje. Čia susikerta tarptautiniai, šalies, regiono ir miesto interesai visomis transporto rūšimis: autokelių, geležinkelių, vandens, jūrų, oro, vamzdynų. Tai išskirtinis Klaipėdos miesto susisiekimo struktūros bruožas Lietuvoje. Klaipėda, būdama pajūrio miestu, kartu su Neringa, Palanga it kitomis pajūrio teritorijomis atlieka ir rekreacinę funkciją.



7.5 pav. Rytų-Vakarų transporto koridoriaus regioninis žemėlapis (šaltinis – EWTC II)

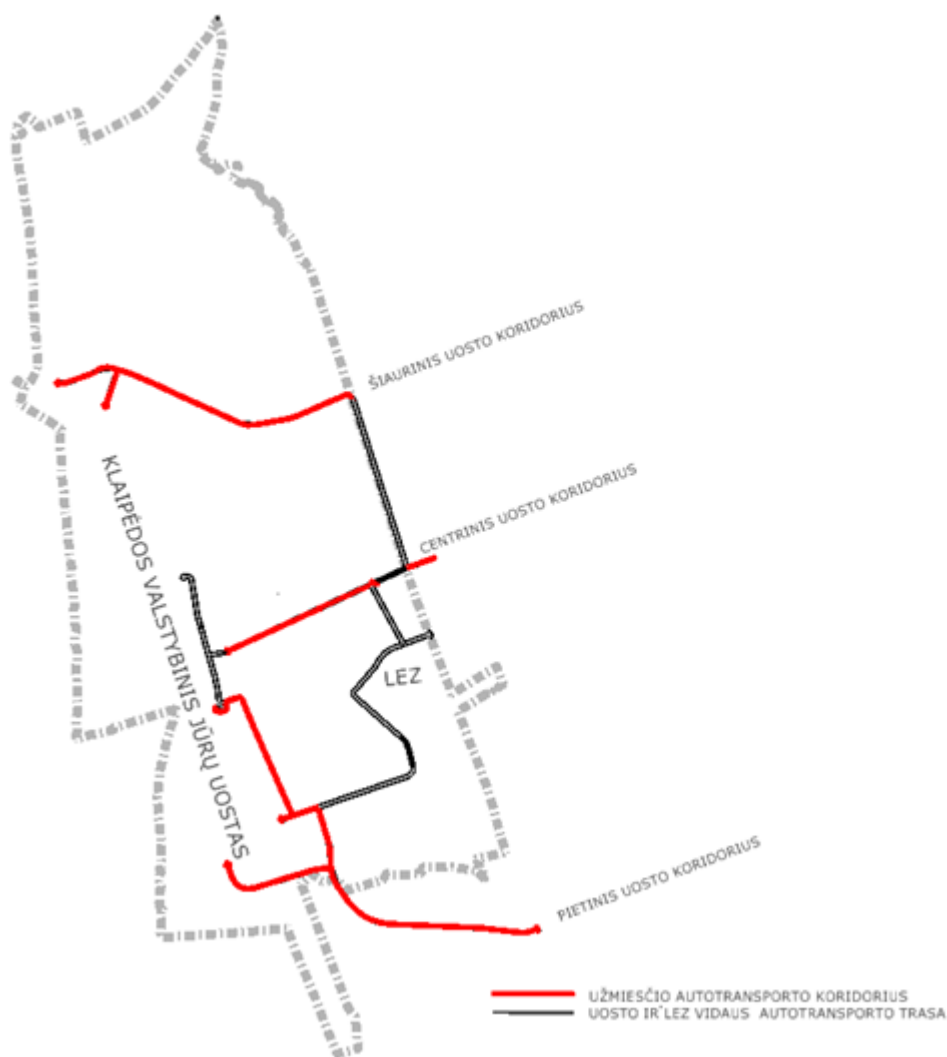


Ilgalaikė Klaipėdos uosto strategija – nuosekli uosto teritorijos plėtra ir krovos darbų didinimas, padarant jį patrauklų, saugų laivų plaukiojimui, patogų krovinių krovimui ir sandėliavimui. Pagal Klaipėdos jūrų uosto teritorijos bendrąjį planą krovos darbai pagal pateiktus scenarijus gali siekti 65-99 mln. tonų.

7.2 lentelė. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovos tendencijos ir scenarijai 2040 m., - mln.b tonų. Šaltinis: Klaipėdos jūrų uosto teritorijos BP koncepcija

Scenarijus	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2030	2040
Nuoseklus	19,4	21,8	31,3	36,6	35,2	33,4	36,4	38,5	40,1	46	65	91
Konkurencingas										51	88	137
Optimistinis										53	99	186

Skirtingas uosto žinybinis pavaldumas ir teisinė reglamentacija apsunkina vieningos ir darnios miesto plėtros uždavinių įgyvendinimą. Būtinai bendrų interesų suradimas, nes visi uosto išorės transportiniai ryšiai yra realizuojami per miesto teritoriją, šalia uosto išsidėsčiusios gyvenamosios teritorijos kenčia nuo uosto keliamo triukšmo ir taršos.



7.6 pav. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto autotransporto vidaus ir užmiesčio trasos

Sprendžiant KVJU susisiekimo problemas Klaipėdos miesto teritorijoje numatoma suformuoti tris integruotus transporto koridorius uosto krovinių transporto eismui:



- **pietinis transporto koridorius** tarp krašto kelio 141 ir pietinės uosto dalies nutiesiant naują jungtį iki Kairių gatvės, įrengiant estakadas per geležinkelio linijas, skirtingo lygio transporto mazgą su krašto keliu 141, rekonstruojant Taikos pr.-Kairių g. skirtingų lygių transporto mazgą. Miesto teritorijoje šis koridorius turės tęsinį Taikos pr., Minijos, Kalnupės gatvėmis. Ypatingas dėmesys ir apsauga nuo autotransporto ir uosto poveikio turi būti teikiama toms gatvių atkarpoms, kurios ribojasi su gyvenamąja teritorija. Pietinio aplinkkelio techniniai parametrai ir sankryžų tipai turi būti parinkti pagal perspektyvinius transporto srautus, trasa pagal detaliojo plano sprendinius.

Kol bus nebus realizuotas pietinis transporto koridorius, pietiniai uosto ryšiai numatomi Jūrininkų per., Šilutės pl. ir Lypkių gatvės tęsiniais iki esamo krašto kelio. Tolimesnėje perspektyvoje ši jungtis išliks vietiniams uosto ir LEZ transporto ryšiams realizuoti. Lypkių gatvė ir jos tęsinys skirtas tiesioginiams LEZ ryšiams su išorės kelių tinklu.

- **centrinis transporto koridorius** - IXB transporto koridoriaus, automagistralės A1 Vilnius Klaipėda tęsinys iki uosto teritorijos Vilniaus pl. ir Baltijos pr. gatvėmis, rekonstruojant ar įrengiant sankryžas su Pramonės, Šilutės pl., Taikos pr., ir Minijos gatvėmis pagal A kategorijos gatvių STR reikalavimus be viešojo transporto eismo su stotelėmis. Vidiniai uosto ryšiai numatomi Nemuno gatve, todėl joje turi būti įdiegtos aplinkos apsaugos priemonės, užtikrinančios leistiną triukšmo ir taršos lygį.

- **šiaurinis transporto koridorius** tarp magistralinio kelio A13 ir naujo šiaurinės jūrų uosto teritorijos Liepų, Šiaurės pr., P.Lideikio ir Švyturio gatvėmis. Reikalingos papildomos gatvės ir skirtingo lygio sankryžos P.Lideikio gatvėje link šiaurinio uosto teritorijos ir Švyturio gatvės, P.Lideikio-Liepojos-Šiaurės pr. sankryžos rekonstrukcija. Krovininio transporto eismas miesto centrinėje dalyje Priestočio, Dariaus ir Girėno bei J.Janonio gatvėmis yra naikinamas, todėl numatomas Švyturio g. tęsinys iki uosto teritorijos iš P.Lideikio gatvės.

Esamas kelių susisiekimo tinklas Klaipėdos priegose yra pakankamas ir palankus miesto ir uosto veiklai, svarbu užtikrinti jo tęstinumą iki Klaipėdos jūrų uosto teritorijos ir įvažiavimo į Neringą. Pagrindine žemynine Klaipėdos apskrities ašimi laikytinas Pajūrio transporto koridorius (magistralinis kelias A13 ir krašto kelias 141), kuris leidžia persikirstyti transporto srautus poilsio sezono metu, tarnauja tranzitiniams ryšiams tarp Latvijos ir Karaliaučiaus srities. Klaipėdos miestui ir uostui labai svarbus Rytų-Vakarų IXB tarptautinis transporto koridorius, kuris įtakoja Lietuvos erdvinio transporto ir urbanistinis karkaso formavimą.

Šio koridoriaus infrastruktūros kompleksas Lietuvoje apima Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, IXB koridoriaus automobilių kelių ir geležinkelių ruožus bei yra svarbi jungiamoji kelių ir geležinkelių tarptautinių transporto tinklų grandis, padedanti įgyvendinti šalies strateginius interesus ir politikos tikslus. Rytų-Vakarų koridoriaus infrastruktūros plėtra naudojant Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir viešuosius logistikos centrus Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje sudarytų puikias prielaidas Lietuvos keliams atsidurti tarp pirmaujančių magistralių ES ir Rytų šalių prekybiniais mainams vystyti bei sudarytų geras sąlygas įsiliesti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Skandinavijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių narių TEN-T tinklus.



7.7 pav. Tarptautinių transporto koridorių tinklas Lietuvoje (šaltinis - <http://www.fez.lt>)



Teigiamos transporto eismo tendencijos fiksuotos daugumoje Klaipėdos regiono valstybinių kelių, turinčiuose ryšį su Klaipėdos miestu. Svarbiausia transporto jungtimi išliks magistralinis kelias A1 –tarptautinis IXB transporto koridorius, kuriame VMPEI 2030 m. pagal esamas tendencijas gali siekti iki 39,5 tūkst. automobilių su intensyviu kroviniu transporto eismu, kuris bendroje srauto struktūroje sudarytų 12-15%.

7.3 lentelė. Esamas ir perspektyvinis VMPEI Klaipėdos miesto išorės keliuose 2000-2030m.

	Kelio Nr.	2000	2005	2010	2015	2017	2020	2025	2030
1	A1 (E85)	14	18,2	18,5	23,2	24,5	29	34,5	39,5
2	A13 (E272)	8,5	14,7	21,1	28,6	25,3	32,5	37	41
3	A13 (272)	6,8	9	13	19,5		22	28	32
4	141 Šilutė	7	9	8,8	11		15,5	20	25
5	167 Nida	1,1	1,5	1,5	1,6		1,65	1,7	1,8
6	168 Liepojos pl.	8,9	9,4	11	11,3		12	13,5	15,2
7	168 Kretinga	4,7	6,8	7	8,3		9,4	10,5	11,2
8	227 Dovilai	1,1	2,9	4,5	5		5,5	6	6,5

Eismo intensyvumo analizė ir srautų dinamika rekonstruotame kelyje A13, kuris jungia su Palanga ir oro uostu, rodo, kad jis tapo sudėtinė Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos dalimi, o eismo intensyvumas viršija automagistralės A1 apkrovimą ties Klaipėda.

Plečiantis urbanizacijai Klaipėdos miesto prieigose, šio kelio reikšmė dar labiau išaugs. Šio kelio apsaugojimas nuo intensyvių urbanistiniame procese atsirandančių vietinių jungčių yra vienas iš perspektyvinių tikslų, išlaikant aukštą susisiekimo greitį ir eismo dalyvių saugumą. Šalia jo būtina pradėti formuoti dubliuojančias transporto jungtis, kurios perimtų vidinius miesto ir išorinius priemiesčio transporto srautus. Rekomenduojama vykdyti intensyvų šio kelio apželdinimą kelio apsaugos juostuose, įrengti ties numatomais gyvenamaisiais kvartalais akustines sienutes, jeigu triukšmo ir taršos lygis perspektyvoje viršys leistinas normas.

Krašto kelias 141 traktuotinas kaip magistralinio kelio A13 tęsinys, kurie kartu sudaro miesto rytinį aplinkkelį. Įvertinus esamas šio kelio ilgametės eismo tendencijas, tikėtina, kad perspektyvinis VMPEI gali siekti iki 25,0 tūkst. automobilių. Iki planuojamo laikotarpio reikalinga šio kelio rekonstrukcija su įvadais į LEZ teritoriją iki planuojamo miesto pietinio aplinkkelio, kuriuo bus realizuojamas Jūrų uosto pietinės dalies kroviniu tranzitinis transportas.

Planuojamo miesto pietinio aplinkkelio pabaigoje – Kairių g. tęsinyje, susisiekime su Kuršių Nerija, numatoma III ryšio su Smiltynė atsiradimo galimybė, kas teigiamai atsiliieptų transporto srautų sumažinimui Klaipėdos miesto teritorijoje ir Smiltynėje. Būtų tiesiogiai patenkama į Alksnynės įvažiavimo rinkliavos postą krašto kelyje 167. Transporto eismo intensyvumo augimas šiame kelyje pagal daugiametės tendencijas nėra numatomas ir būtų artimas esamam eismui - 1800 automobilių per parą.

Eismo saugumui ir pralaidumui padidinti būtina artimiausioje perspektyvoje užbaigti skirtingo lygio Jakų sankryžos rekonstrukciją.

Vadovaujantis Klaipėdos valstybinio uosto BP sprendinių sunkiojo transporto vidutinėmis paros eismo intensyvumo prognozėmis atskiruose miesto transporto koridoriuose 2040 m. VMPEI sieks -12,82 tūkst. aut./parą (atitinkamai šiauriniame – 2,3; centriniame – 3,05; pietiniame – 7,47 tūkst. aut.).

Toks didelis kroviniu transporto srautų augimas (apie 5 kartus lyginat su esamu automagistralės apkrovimu - 2,45 tūkst. krov. aut.) pareikalautų pačios automagistralės esminės rekonstrukcijos ir gali neatitikti ES rekomendacijų didinti pervežimus geležinkeliais ir mažinti autokelių apkrovimą.

Iš pateiktos 7.3 schemos matyti, kad didelę įtaką Klaipėdos miesto susisiekimo sistemai ir eismo saugumui daro esamos **geležinkelio linijos**, kurios kartu su uosto geležinkelio privažiavimo keliais atskiria pagrindinę miesto urbanistinę dalį nuo periferinės zonos ir trukdo miesto kompaktiškai urbanistinei plėtrai ir vidiniams miesto ryšiams. Geležinkelio pervažose formuojasi automobilių spūstys, todėl būtina spręsti apie sankirtų įrengimą su geležinkeliais. Siekiant sumažinti geležinkelio įtaką miesto gyventojams yra numatomas aplinkkelis ties Giruliais, papildomos techninės ir gamtosauginės priemonės ties gyvenamaisiais rajonais ir uosto teritorija.



Klaipėdoje pagrindiniai tranzitiniai kroviniai yra pervežami geležinkeliais. Geležinkelio linijų tinklas pajūryje išvystytas pakankamai gerai, o jo tankis - vienas didžiausių tarp visų apskričių, kas rodo dideles veiklos galimybes pervežant krovinius ir keleivius. Pajūrio ruožui aptarnauti svarbi šiaurės–pietų kryptimi einanti linija, tačiau Lietuvos ir tarptautiniu mastu reikšmingiausias IXB koridorius Klaipėda–Šiauliai–Vilnius–Minskas–Kijevas, kuriuo realizuojami pagrindiniai tranzitiniai krovinių srautai per Lietuvos teritoriją ir sprendžiami Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės uždaviniai.

Klaipėdos geležinkelio mazgas yra ypač svarbi IXB koridoriaus jungtis, kuriai tenka daugiau nei 50% visų Lietuvos geležinkeliais gabenamų krovinių. AB „Lietuvos geležinkeliai“ duomenimis, 2014 metais Lietuvoje geležinkeliais vežta 20,1 mln. tonų importuojamų krovinių, iš kurių 14,3 mln. tonų buvo gabenta geležinkeliais per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Klaipėdos geležinkelio mazgą sudaro: Klaipėdos, Rimkų, Draugystės geležinkelio stotys, Pauosčio, Anglinės, Nemuno, Perkėlos geležinkelio kelynai.

Iki 2030 m. numatoma, kad laipsniškai turėtų būti mažinamas centrinės geležinkelio stoties kelynas, paliekant šią stotį tik keleivių pervežimams, įrengtas Girulių gyvenvietės rytinis apvažiavimas.

Siekiant mažinti keleivių ir krovinių vežimų sąnaudas, neigiamą transporto sistemos poveikį ekologiškai ir socialinei aplinkai bei didinti transporto paslaugų lankstumą, būtina kurti efektyvias jungtis tarp skirtingų transporto rūšių ir pagrindinio bei bendrojo transporto tinklo elementų trūkumo. AB „Lietuvos geležinkeliai“ pastaraisiais metais investuoja nemažai lėšų į šiuolaikinę transporto infrastruktūrą, naujas technologijas, traukinių modernizavimą, kelionės laiko trumpinimą, eismo saugos užtikrinimą siekiant patenkinti vartotojų lūkesčius. Padidintas keleivinių traukinių kursavimo dažnis tarp Vilniaus ir Klaipėdos, sutrumpinta kelionės trukmė pradėjus kursuoti šia kryptimi „Ekspreso“ traukiniams su vienu sustojimu Šiauliuose, atkūrus keleivinių traukinių eismą į Šilutę bei kitos priemonės rodo realias pastangas susigrąžinti keleivius į traukinius.

Didinant pervežimus geležinkeliu būtina siekti, kad iš esmės būtų pagerinta logistika ir kroviniai iš anksto būtų nukreipiami į miesto šiaurines ar pietines krovinių stotis, būtų sumažintas vietinis krovinių traukinių manevravimas tarp pietinės ir šiaurinės miesto dalies.

Atlikti poveikio aplinkai nuo magistralinių geležinkelio linijų, numatant technines ir kitas priemones (apželdinimą) ties gyvenamųjų rajonų teritorijomis, sumažinant jų poveikį iki leistinų sanitarinių normų gyvenamojoje aplinkoje.

Europos Sąjungos transporto politikoje numatyta, kad iki 2040 metų geležinkeliu arba vandens transportu turi būti gabenama ne mažiau kaip 50% krovinių, kurie yra vežami daugiau nei 300 km atstumu. Lietuva nuosekliai ir atsakingai įgyvendina šią politiką ir kaip numatyta Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje.

Vidaus vandens keliui Nemuno upe Kaunas–Klaipėda (278,3 km) ir keliui Kuršių mariomis yra priskirti Jungtinių Tautų vidaus vandens kelių maršrutai E41 ir E70. Jie Kauną per Klaipėdos jūrų uostą jungia su tarptautiniais maršrutais, o per Kaliningrado sritį (Rusijos Federacija) – su Vakarų Europos vidaus vandens sistema. Klaipėdos miestą sieja glaudūs rekreaciniai ryšiai su Neringos miesto teritorija, kuri šiuo metu aptarnaujama keltais per Kuršių marias,

Keleivių gabenimui uoste veikia dvi Smiltynės perkėlos, keliančios pėsčiuosius, dviratininkus ir motorizuotas transporto priemones į Smiltynę. Abiejų perkėlų operatorius – AB Smiltynės perkėla. Senojoje perkėloje, įsikūrusioje šiauriniame rage, keliama pėstieji ir dviratininkai; Naujojoje perkėloje keliama pėstieji, dviratininkai ir motorizuotos transporto priemonės. Vasaros sezono metu perkeliama keleivių ir transporto priemonių skaičius 3-4 kartus. Bendros perkeltų keleivių ir transporto priemonių tendencijos pastaruoju dešimtmečiu rodo pakankami stabilų skaičių, todėl ryškesnių pasikeitimų 2030 m neturėtų įvykti.

Pramoginiams žvejybiniais tikslams skirtas Pilies jachtų uostas, įsikūręs Klaipėdos senamiestyje, Danės upės žiotyse. Uoste vienu metu gali stovėti apie 350 mažųjų pramoginių laivų ir jachtų. Mažųjų žvejybiniai laivų švartavimui skirta Malkų įlankoje, Smeltalės žiotyse esanti prieplauka.



7.4 lentelė. Keltais perkeltų ir planuojamų keleivių ir transporto skaičius per Kuršių marias, - tūkst. Šaltinis: AB Smiltynės perkėla statistiniai 2013-2017m. duomenys

	1999	2005	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2030
Keleiviai	1727	2102	1711	1845	1970	1942	1778	1762	2200
Tr. priemonės	328,8	579,4	615,7	650,8	637,1	528,1	640	602,4	650
Dviračiai	*	*	*	245,9	251,1	251,8	241,2	227,5	
Motociklai	*	*	*	6,1	6,6	7,5	8,2	8,1	

Klaipėdos uosto akvatorijoje numatomos eksploatuoti vidaus vandens linijos 2030m.:

- keleivinio kelto linija Klaipėda–Smiltynė (Senoji perkėla) su atšaka iki Lietuvos jūrų muziejaus ir delfinariumo;
- keleivinio kelto linija Klaipėda–Juodkrantė–Nida;
- autotransporto kelto linija Klaipėdos naujoji perkėla–Smiltynė;
- keleivinio kelto linija ties pietiniais uosto vartais;
- perspektyvinė keleivinio kelto linija išilgai uosto akvatorijos tarp esamų bei planuojamų prieplaukų tarp išorinių ir pietinių uosto vartų;
- mažųjų ir pramoginių laivų maršrutai jungiantys išorinius uosto vartus, Danės upės žiotis, Pilies uostą (mažųjų ir pramoginių laivų uostą Danės upėje), Klaipėdos jachtklubą, Smiltelės upės žiotis bei Kuršių marias (vidaus vandens kelią Atmatos upės žiotys–Klaipėdos valstybinis jūrų uostas su atšaka į Nidą), mažųjų laivų pramoginiai maršrutai Danės upe iki Tauralaukio.

Oro transportas. Miesto teritorijoje nėra keleivinio oro uosto, todėl miesto gyventojai naudojami artimiausiu tarptautiniu Palangos oro uostu (tuo tikslu numatytas miesto autobusų maršrutas), o jei pastarojo teikiamų paslaugų spektras netenkina (oro uoste šiuo metu vykdomi skrydžiai 7 kryptimis), gyventojai naudojami tarptautinio Kauno oro uosto paslaugomis. Įrengus Šventosios aplinkkelį ir rekonstravus magistralinį kelią A13 susisiekimas su Palangos oro uostu tapo optimalus ir pilnai tenkina miesto gyventojus ir turistus.

Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) prognozuoja, kad 2030 metais Lietuvos tarptautiniai oro uostai sulauks 8,29 mln. keleivių. Naujausiomis IATA prognozėmis, Lietuvą 2035-aisiais gerokai aplenks Latvijos oro uostai. Į juos ir iš jų skris apie 9 mln. keleivių. Estijoje šis rodiklis turėtų siekti 4 mln. Pagal VI „Lietuvos oro uostų“ įmonės prognozę pesimistiniu atveju Lietuvos oro uostuose per 25 metus numatomas keleivių skaičiaus augimas iki 9 mln. per metus. Pagal optimistinį scenarijų, šis skaičius galėtų siekti 12 milijonų.

7.5 lentelė. Prognozuojamas keleivių srauto augimas Lietuvos oro uostuose. Šaltinis: Studija „Lietuvos oro uostų plėtra“

Miestas	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Vilnius	1,37	3,38	4,44	5,59	6,80	7,89	9,08	10,40
Kaunas	0,46	0,72	0,78	0,99	1,20	1,39	1,61	1,84
Palanga	0,11	0,14	0,19	0,24	0,29	0,34	0,39	0,44
Viso	1,88	4,24	5,41	6,82	8,29	9,62	11,07	12,68

Lietuvai prisijungus prie Šengeno erdvės ir nelikus pasų kontrolės, nemaža dalis aviacijos mėgėjų ir profesionalų naudojami besiplečiančiu mažų aerodromų tinklu negaišdami laiko tarptautiniuose oro uostuose, kur reikia mokėti didelius mokesčius. Lietuvoje kuriasi aerodromų tinklas, pasiruošęs priimti aviacijos turistus (panašu į kempingų sistemą), kai apsistojęs vienoje vietoje, kitą dieną turistai galės vykti į kitą aerodromą. Vienas iš tokių yra Klaipėdos miesto gretimybėje įsikūręs privatus (valdomas UAB „Klaipėdos aerouostas“) aerodromas (7 km į rytus nuo Klaipėdos miesto centro), priklausantis bendrosios aviacijos grupei ir vykdomas ūkinę veiklą (orlaivių pakilimas ir nusileidimas). Aerodromo pasiekiamumą ir integraciją į Klaipėdos miesto susisiekimo sistemą užtikrina šalia besitęsiantis tarptautinės reikšmės automobilių kelių koridorius A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda.

7.3 Susisiekimas dviračiais

Pagal darnaus judrumo principus suplanuotoje Klaipėdos miesto susisiekimo sistemoje iki 8% keleivių keliones turėtų atlikti dviračiais. Lygus reljefas, švelnios klimatinės sąlygos bei palankiai artimas gyvenamųjų ir darbo/mokymosi vietų išsidėstymas sudarys palankias sąlygas važiuoti dviračiais tinkamai realizavus jai reikalingą infrastruktūrą.



Magistralinių dviračiais trasų tinklas parinktas pagal patvirtintą Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialųjį planą (14027 STP.SB-10, rengėjas SWECO). Į Klaipėdos miesto BP sprendinius įtrauktos magistralinės, rajoninės ir pagrindinės rekreacinės (prilyginamos rajoninėms) dviračių trasos, kurios sudaro pagrindinį miesto karkasą susisiekimui tarp pagrindinių miesto rajonų ir priemiestinės zonos.

Padidintas dėmesys kreipiamas mokyklų, universiteto ir kitų švietimo įstaigų pasiekiamumui, nes būtent moksleiviai, studentai yra tas branduolys, kuris turėtų sulaužyti esamas įsisenėjusias lengvųjų automobilių naudojimo tradicijas. Miesto plane išryškintos pagrindinės šių objektų pasiekiamumo zonos (500m.) ir magistralinis dviračių trasų tinklas jose. Bendrajame plane pagrindinis dviračių naudojimo tikslas – darbo ir mokymosi kelionės gyventojams ir poilsinės, sveikatingumo kelionės poilsiautojams. Šių eismo dalyvių saugumas magistriniuose ir rajoniniuose dviračių trasose turi būti užtikrintas įrengiant saugias dviračių pervažas ir pėsčiųjų perėjas susikirtimuose su pagrindinėmis gatvėmis.

Iškeltų susisiekimo dviračiais uždavinių vykdymo kontrolei bei statistinei informacijai gauti privaloma pastoviai vykdoma dviratininkų eismo ir saugumo stebėseną (monitoringas), kurios pagrindu būtų galima nustatyti realų kelionių dviračiais skaičių, patikslinti prioritetinę infrastruktūros plėtrą, laiku reaguoti į nesaugias eismo vietas ir eismo pokyčius. Šiuo metu Klaipėdos miesto savivaldybė ir jai pavaldžios įmonės tokia oficialia informacija nedisponuoja.

Bendras planuojamas pagrindinių trasų ilgis miesto teritorijoje apie 140 km: esamos – 75,8 km, planuojamos – 64,2 km. Jų ilgis yra analogiškas patvirtinto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialiojo plano sprendiniams. Kadangi nėra dviračių trasų inventorizacinių duomenų, nėra galimybės patikslinti kiek realiai esamų pagrindinių dviračių trasų reikėtų rekonstruoti, kaip neatitinkančių STR ir saugaus eismo reikalavimų. Pagal SP orientacinius duomenis jų galėtų būti iki pusės - apie 38 km. Dviračių trasų plėtra turėtų vykti kompleksškai: pirmiausia užpildant trūkstamas atkarpas ir atkreipiant didesnę dėmesį į dviračių pėsčiųjų trasų trūkumą rytų – vakarų kryptimi, kur 2-2,5 km atstumu gali būti realizuoti ryšiai iš gyvenamosios vietos į darbo, mokymosi vietas.

7.6 lentelė. Magistralinių ir rajoninių (E kategorija) dviračių trasų ilgis Klaipėdos miesto ribose, km

	Magistralinė		Rajoninė		Pagrindinė rekreacinė		Viso	
	esama	planuojama	esama	planuojama	esama	planuojama	esama	planuojama
Trasos ilgis	37,7	30,4	17,5	27,8	20,6	6,0	75,8	64,2
Procentas	26,9	21,7	12,2	19,9	14,7	4,3	54,1	45,9

Patvirtinus BP pagrindinių dviračių trasų sprendinius, turėtų būti atlikta nedidelė Klaipėdos miesto dviračių takų specialiojo plano korektūra, įvertinat pakeitimus, kurie atsirado padidinus magistralinių trasų skaičių rytų-vakarų kryptimi (rajoninių trasų vietoje), bei atsisakius trasų tose gatvėse, kurių plėtra yra stabdoma.

Pirmaeilis BP susisiekimo sistemos uždavinys – dviračių/pėsčiųjų trasų karkaso suformavimas, užtikrinant saugų susisiekimą su darbo ir mokymosi vietomis, vadovaujantis darnaus judumo principais ir keičiant kelionių struktūrą.

Dviračių (paspirtukų, riedučių) – pėsčiųjų magistralinių trasų prioritetinė plėtra iki 2030 m.:

1. Magistralinė Žaliakelio trasa tarp Jūrininkų pr. ir Melnragės su skersinėmis jungtimis. Magistralinės dviračių – pėsčiųjų trasos Laukininkuose sujungimas su Jūrininkų pr. ties Laukininkų – Jūrininkų pr. sankryža ir dviračių pervažos įrengimas; trūkstama atkarpa šalia Varpų gatvės. Saugos salelės ir dviračių pervažos įrengimas Smiltelės-Varpų g. sankryžoje; trūkstama trasos grandis tarp Baltijos pr. (Laukininkai) iki Geležinkelio stoties aikštės (Priestočio g.). Papildomi elementai: pėsčiųjų-dviratininkų tiltas per Danės upę (nagrinėtinas variantas - trasos įrengimas per Bastionų tiltą), skirtingų lygių pėsčiųjų - dviratininkų pervaža per Baltijos pr. (A kategorija), geležinkelio linijų ardyimas, iškilios pervažos per vietines D kategorijos gatves; trasa šalia P.Lideikio gatvės pajūrio poilsio zonos aptarnavimui. Pėsčiųjų - dviračių viadukas per magistralinio geležinkelio liniją. **Trasos skersinės jungtys:** magistralinė trasa šalia Liepų gatvės nuo K.Donelaičio g. iki Artojo g.; magistralinė trasa šalia Danės gatvės tarp Tiltų g. ir Laivų skg.; magistralinė trasa šalia Pajūrio gatvės; rajoninė trasa šalia Smiltelės g. nuo Minijos iki Švepelio g.; rajoninė trasa šalia Dubysos g. tarp Minijos ir Šilutės pl. (trasa numatoma vietoje rajoninės trasos šalia A kategorijos Baltijos pr., kur pėsčiųjų ir dviratininkų eismas pagal STR yra draudžiamas); rajoninė trasa šalia Turgaus a. gatvės tarp Pilies ir Tiltų g.; rajoninė trasa šalia Bangų g. tarp Tiltų g. ir Mokyklos g.



2. **Centrinė magistralinė trasa.** Trasa šalia Taikos pr. tarp Jachtų g. ir Jūrininkų prospekto; dviračių juostos Tiltų gatvės važiuojamoje dalyje pagal darnaus judumo plano rekomendacijas; dviračių trasos rekonstrukcija Taikos pr. tarp Tiltų g. ir Jachtų g. pagal darnaus judumo plano rekomendacijas abiejose gatvės pusėse; H.Manto g. dviračių trasos tarp Tiltų g. ir Lietuvininkų a. rekonstrukcija pagal darnaus judumo plano rekomendacijas; trasa šalia Taikos pr. tarp Jūrininkų pr. ir Kairių g. Trūkstama jungtis iki Kairių g. tako.

3. **Vakarinė magistralinė trasa.** Trasa šalia Minijos g. tarp Baltijos prospekto ir Pilies gatvių; trasa šalia Naujosios uosto gatvės tarp Pilies g. ir J.Janonio gatvių; trasa šalia J.Janonio ir Dariaus ir Girėno gatvių iki Šaulių gatvės viaduko.

4. **Kitos svarbios trasos.** Magistralinė trasa šalia Statybininkų pr. tarp Minijos g. ir magistralinio geležinkelio; rajoninė trasa šalia Sausio 15-os g. tarp Taikos pr. ir Tilžės g.; magistralinė trasa šalia Šilutės pl. tarp Smiltelės ir Statybininkų pr.; rajoninė trasa šalia Naikupės g. tarp Minijos ir Taikos pr. gatvių; rajoninė trasa šalia Debreceno g. tarp Taikos pr. ir Žaliakelio trasos; rajoninė trasa šalia Vingio g. tarp Šilutės pl. ir Jūrininkų pr.

5. **Rytinė magistralinė trasa ir skersinės jungtys.** Trasa šalia Pramonės g. LEZ teritorijoje; trasa šalia naujos planuojamos rytinės gatvės tarp Pramonės ir Liepų gatvių. Skirtingų lygių sankryža su požemine perėja per Baltijos pr.–Pramonės g. sankryžą; trasa šalia Vėjo g. ir jos tęsinio nuo Pajūrio g. iki Liepų g. **Skersinės jungtys:** rajoninė trasa šalia Tilžės gatvės nuo Šilutės pl. iki magistralinio kelio A13 žiedinės sankryžos; rajoninė trasa šalia Kleimiškės g. tarp Joniškės g. ir magistralinio kelio A13; magistralinė trasa šalia Lypkių g. su skirtingo lygio pervaža per magistralinį geležinkelį; rajoninė trasa šalia Panevėžio gatvės ir jos tęsinio nuo Vasaros estrados iki naujos rytinės gatvės. Naujas tiltas per Danės upę.

6. **Kitos svarbesnės trasos.** Rajoninė trasa šalia Joniškės g. tęsinio iki Tauralaukio; rajoninė trasa šalia Tauralaukio gatvės tęsinio; požeminė pėsčiųjų-dviračių perėja po geležinkeliu ties Kairių pervaža; rajoninė trasa šalia Minijos ir Laukininkų gatvių užžiedijimo pietinėje miesto dalyje; rajoninė trasa šalia Medelyno g. nuo Labrenčiškės g. iki miesto ribos.

7. **Rekreacinės pagrindinės trasos.** Pagrindinė trasa šalia Dangės krantinės nuo Pilies g. iki Gluosnių skg.; pagrindinė trasa šalia Labrenčiškės gatvės; pagrindinės rekreacinės trasos Giruliuose; pagrindinė rekreacinė trasa šalia Audros g. Melnragėje; pagrindinė rekreacinė trasa šalia Danės upės tarp Klaipėdos ir Panevėžio g.; rajoninė rekreacinė trasa Smiltynėje.

Pastabos: 1. Į dviračių-pėsčiųjų infrastruktūros plėtros sąrašą įtrauktos tik naujai planuojamos magistralinės ir rajoninės trasos. Esamos magistralinės ir rajoninės trasos, kurios neatitinka STR reikalavimų, turi būti rekonstruojamos, nepriklausomai nuo to, kad į sąrašą nėra įtrauktos.

2. Prioritetinė tvarka nustatyta išskiriant atskirų trasų svarbą bendroje miesto susisiekimo sistemoje, siekiant atskirų magistralinių trasų išbaigtumo ir rišlumo. Ši sąlyginė eilė negalioja toms dviračių trasoms, kurios realizuojamos kartu su naujų gatvių statyba ar jų rekonstrukcija ir kurių realizavimo metai sunkiai prognozuojami. Dviračių tinklo plėtra nenumatoma planuojamose gatvėse, kurių statyba numatoma po 2030 m.

3. Dalis magistralinių/rajoninių dviračių trasų tankiai urbanizuotose miesto teritorijose numatomos realizuoti esamų gatvių važiuojamosios dalies panaudojimu, mažinant stovėjimo vietų ar eismo juostų skaičių. Tai daroma dėl keičiamos kelionių struktūros, kurioje kelionių skaičius automobiliais mažinamas nuo 36% iki 24% (Klaipėdos miesto darnaus judumo planas);

4. Į BP susisiekimo tinklą neįtrauktos vietinės dviračių ir pėsčiųjų trasos, kurios nėra šio plano analizės objektas. Jų planavimas ir plėtra vykdoma pagal specialiojo plano sprendinius;

5. BP sprendiniuose naikinama SP dviračių ir pėsčiųjų trasa šalia Baltijos pr. ir Vilniaus pl. dėl šių gatvių aukštos A kategorijos, kuriose ar šalia jų dviračių ir pėsčiųjų eismas yra draudžiamas. Dalis trasos perkeliama į Dubysos gatvę.

Magistralinių ir rajoninių dviračių trasų techniniai parametrai parenkami pagal Statybos techninio reglamento reikalavimus. Rekomenduojama šias trasas rengti dvipusio eismo izoliuotomis nuo autotransporto eismo, o juostų skaičius ir plotis nustatomas pagal esamą / planuojamą dviratininkų eismo intensyvumą.

Papildomai turėtų būti peržiūrėti ir patikslinti patvirtinto dviračių specialiojo plano dviračių trasų techniniai parametrai, kurie neįvertina planuojamo dviratininkų eismo intensyvumo. Dviračių juostų įrengimas gatvių važiuojamoje dalyje rekomenduojamas esant ribotai erdvei tarp esamo užstatymo arba gatvės raudonųjų linijų.



Siekiant padidinti dviratininkų saugumą, rekomenduojama suformuoti buferines juostas tarp dviračių ir motorizuoto transporto, ženklinant dangas ar papildomai atskiriant fizinėmis priemonėmis.

Miesto BP nereglamentuoja vietinių dviračių trasų, kurios yra/nėra fiksuotos specialiajame plane. Visais atvejais visas vietinio susisiekimo gatvių tinklas turi būti pritaikytas saugiam pėsčiųjų ir dviratininkų eismui, imtinai ir eismai bendrame sraute.

Dviračių trasų danga turi užtikrinti sklandų važiavimą ir projekcinį greitį, įrengiant nustatytos spalvos asfalto/betoninių trinkelėlių dangas, priklausomai nuo urbanistinės aplinkos, esamų ar planuojamų inžinerinių tinklų. Dviračių takų danga saugomoje senamiesčio teritorijoje derinama atskirai.

Magistralinėms dviračių trasoms (įskaitant pagrindines rekreacines) fiksuotoms BP, privaloma informacinė sistema, leidžianti dviratininkui orientuotis mieste ar gamtinėje teritorijoje, kurioje įrengtas takas. Dviračių informacinę sistemą sudaro: takų ženklavimas, nuorodų sistema, informaciniai stendai. Privalomas dviračių takų ženklavimas numatomas techniniuose reglamentuose, KET, dviračių takų įrengimo rekomendacijose. Tarptautinė EuroVelo turistinė trasa papildomai ženklinama pagal Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos patvirtintas rekomendacijas.

7.4 Miesto gatvių tinklas ir eismo valdymas

Magistralinis susisiekimo infrastruktūros tinklas suplanuotas atsižvelgiant į LR BP galiojančius sprendinius, formuojamą miesto urbanistinę struktūrą, miesto vidaus ir išorės ryšius, viešojo transporto maršrutinį tinklą, planuojamą miesto kelionių procentinę struktūrą. Svarbiausios Klaipėdos gatvių tinklo jungtys su išorės magistraliniais ir krašto keliais ir jų tankis formuojamas atsižvelgiant į miesto funkcines zonas.

Klaipėdos gatvių tinklas formuojamas išlaikant ankstesnių urbanistinių sprendinių tęstinumą ir miesto linijinę struktūrą, kuri būdinga daugeliui jūrinių miestų. Miesto plano struktūrą lėmė gamtinio bei urbanistinio karkasų sąveika, veikiantys autotransporto koridoriai A13 (E272) Klaipėda-Liepoja, A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda, 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda, magistralinio geležinkelio linijos ir Klaipėdos jūrų uostas. Atgavus nepriklausomybę ir intensyviai vykstant mažaaukštei statybai urbanistinė plėtra išsiveržė rytų kryptimi už miesto ribų. Rytinė miesto priemiestinė zona be reikiamos švietimo, aptarnavimo ir susisiekimo infrastruktūros tapo neatsiejama Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos dalimi. Ankstesniame Klaipėdos miesto BP suformuotas rišlus struktūrinis pagrindinių gatvių tinklas, atitinkantis to laiko miesto poreikius ir plėtros planus bei didelį gyventojų skaičiaus augimą pakoreguotas pagal realų plėtros poreikį ir apimtis.

Klaipėdos miestas turi vieną aiškiai išreikštą istorinę šiaurės-pietų urbanistinę ašį Medelyno, Liepojos, H.Manto, Tiltų ir Taikos pr. gatvėmis, kurią dubliuoja keli transporto koridoriai: vakarinis koridorius praeinantis takoskyroje tarp uosto ir miesto urbanizuotos teritorijos Minijos, Pilies, Naujojo uosto ir švyturio gatvėmis; rytinis koridorius praeinantis netoli esamos magistralinio geležinkelio linijos Šilutės pl. Mokyklos, Šiaurės pr. gatvėmis.

Šiaurės pietų kryptimi miesto susisiekimo struktūrą papildo esamas miesto Rytinis aplinkkelis (tarptautinis magistralinis kelias A13 (E272) ir krašto kelias 141 Klaipėda–Šilutė-Jurbarkas-Kaunas).

Rytų – vakarų kryptimi ryškiausia jungtis yra besitęsiantis Baltijos pr. – tarptautinio Rytų-Vakarų IXB koridoriaus (A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda) miesto teritorijoje tęsinys. Analogiška jungtis centrinėje miesto dalyje - Liepų ir Naujojo Sodo gatvės. Bendrą miesto gatvių struktūrą turėtų papildyti naujos rytų-vakarų jungtys tarp išorės kelių tinklo ir pagrindinio gatvių tinklo: pietinis miesto aplinkkelis, Statybininkų ir smiltelės gatvių tęsiniai. Naujos struktūrinės gatvės numatomos rytinėje teritorijoje tarp Tilžės, A13, Pajūrio gatvių ir Danės upės, bei šiaurinėje miesto dalyje.

Klaipėdos BP fiksuotos magistralinės gatvės A, B ir C kategorijos, kurios formuoja ne tik susisiekimo, bet ir miesto urbanistinę struktūrą. Dauguma magistralinių gatvių, išlaikant tęstinumo principus, išliko tos pačios kategorijos. Peržiūrint gatvių kategorijas esminis dėmesys buvo kreipiamas transporto eismo intensyvumui, tranzitinio transporto eismui, viešojo transporto keleivių srautui bei esminių techninių parametrų atitikimui ar galimybei tai padaryti pagal STR reikalavimus. Pagrindinis dėmesys – saugi miesto viešojo transporto maršrutinio tinklo plėtra, uosto ir LEZ tranzitinio krovinio transporto koridorių formavimas. Formuojant magistralinių gatvių



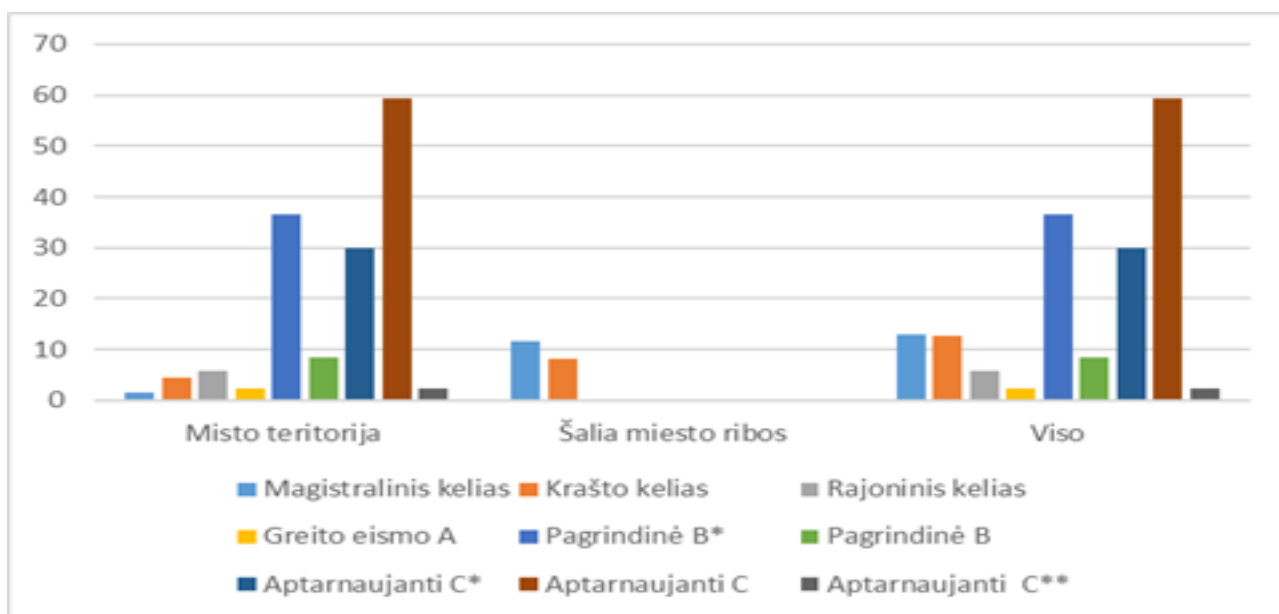
tinklą buvo atsižvelgta į perspektyvinę kelionių struktūrą, atsisakant magistralinių gatvių, nesusietų su viešojo transporto perspektyviniu eismu.

7.7 lentelė. Klaipėdos miesto magistralinių gatvių ilgis pagal gatvių kategorijas, - km

Valstybinis kelias, Gatvės kategorija	Bendras ilgis miesto teritorijoje		Valstybinių kelių ilgis šalia miesto ribos		Bendras ilgis	
	km	%	km	%	km	%
Magistralinis kelias	1,5	1,0	11,5	58,4	13,00	7,6
Krašto kelias	4,55	3,0	8,2	41,6	12,75	7,5
Rajoninis kelias	5,88	3,9			5,88	3,5
Greito eismo A	2,35	1,6			2,35	1,4
Pagrindinė B*	36,45	24,2			36,45	21,4
Pagrindinė B	8,45	5,6			8,45	5,0
Aptarnaujanti C*	29,80	19,8			29,80	17,5
Aptarnaujanti C	59,26	39,4			59,26	34,8
Aptarnaujanti C**	2,25	1,5			2,25	1,3
Viso:	150,49	100,0	19,70	100,0	170,20	100,0

*didesnės svarbos

**riboto transporto eismo



7.8 pav. Klaipėdos miesto planuojamas magistralinių gatvių ir valstybinių kelių tinklo ilgis, km

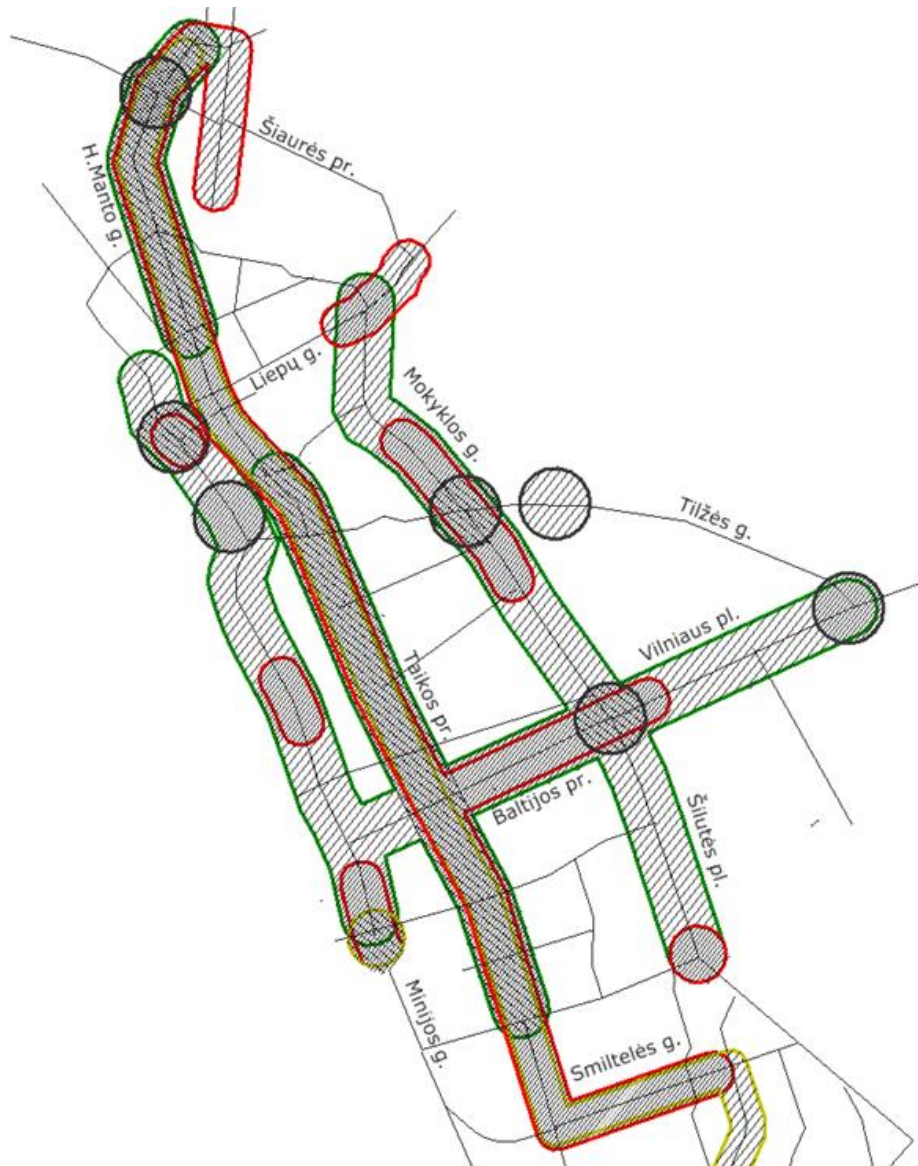
Aukštos kategorijos (A, B) ir didelio eismo intensyvumo gatvių mazguose numatomos skirtingo lygio sankryžos arba papildomos skirtingo lygio jungtys, kurios užtikrintų nepertraukiamą transporto eismą pagrindinėmis kryptimis. Dar viena sankryžos rekonstrukcijos būtinybės dedamoji yra eismo saugumas (fiksotos juodosios dėmės).

Magistralinių gatvių tinklo kokybė priklausys nuo savivaldybės gebėjimų užtikrinti planuojamų gatvių technines charakteristikas pagal jų kategorijas. Bendras šio gatvių tinklo laidumas didžia dalimi priklausys nuo sankryžų laidumo: reikiamo tipo pasirinkimo, eismo juostų skaičiaus išvystymo, reguliavimo būdo ir eismo saugumo lygio.









Teikiamoje Klaipėdos susisiekimo vietų rekonstrukcijos etapiškumo schemoje išryškintos svarbiausios susisiekimo problemos pagal keturis svarbiausius kriterijus: didelį eismo intensyvumą, aukštą avaringumo lygį (juodosios dėmės), didžiausius keleivių srautus ir jų apyvarą viešojo transporto stotelėse bei transporto spūsčių vietas.

Probleminės vietos lygmuo nustatytas pagal tai kiek šių kriterijų tenka konkrečiai susisiekimo tinklo vietai. I lygmens problemine vieta susidaro, kai atitinkamoje vietoje persidengia visi 4 minėti kriterijai, IV lygmens – tik vienas kriterijus. I lygmens probleminei vietai priskirta H.Manto-P.Lideikio g. sankryža, II lygmens probleminėms vietoms

priskirtos: Tilžės–Mokyklos- Šilutės pl. ir Vilniaus pl.–Šilutės pl.–Baltijos pr. žiedinės sankryžos, H.Manto gatvė, Taikos pr. tarp Statybininkų ir Tiltų g. atkarpa, Pilies g. (sprendimas būtų statant Bastionų g., gatvės platinimas dėl A juostų netikslingas, nes tam nėra reikiamo skaičiaus maršrutų).



Sutartiniai pažymėjimai

	Didelio eismo intensyvumo gatvės atkarpa
	Aukšto avaringumo gatvės atkarpa ar sankryža
	Didelio intensyvumo VT keleivių srautai
	Susidarančių transporto spūsčių vietos
	IV lygmens probleminė vieta
	III lygmens probleminė vieta
	II lygmens probleminė vieta
	I lygmens probleminė vieta

7.9 pav. Klaipėdos miesto probleminių susisiekimo vietų rekonstrukcijos etapiškumo schema

Miesto centrinės dalies tvarkymo principai bei eiliškumas išlieka vieni svarbiausių visoje miesto susisiekimo sistemoje. Pagrindinis siekiamas tikslas yra transporto srautų mažinimas pereinant prie elektrinių transporto priemonių ir dviračių, viešojo transporto eismo tobulinimas, automobilių ir dviračių dalijimosi sistemų plėtra.

Tam tikslui būtina suformuoti senamiesčio ir centro žiedus:



- **Istorinio miesto centro transporto žiedas** formuojamas Mokyklos, Priestočio, Dariaus ir Girėno, J.Janonio, Naujojo Uosto, Pilies, Sausio 15-osos ir Tilžės magistralinėmis gatvėmis. Pagrindinis aptarnavimas centro teritorijoje teikiamas viešajam transportui, dviratininkams ir pėstiesiems. Automobilių eismas gali būti ribojamas, jų stovėjimas tik mokamas. Pagrindiniai parkingai numatomi prie centro žiedo. Teritorijoje numatoma NVTR, kuri šioje zonoje sujungtų su Geležinkelio ir Autobusų stotimi.

- **Senamiesčio transporto žiedas** formuojamas Pilies, Danės, Bastionų, Bangų, Galinio Pylimo gatvėmis. Šiam žiedui įgyvendinti reikalinga nutiesti Bastionų gatvę ir naują tiltą. Senamiesčio teritorijoje pilnas prioritetas teikiamas pėsčiųjų ir dviratininkų eismui, ribotas eismas leidžiamas tik elektriniams ir hibridiniams automobiliams bei viešajam transportui-NVTR. Parkavimo vietos išdėstomos aplink centro žiedą, stovėjimas visur mokamas.

Senamiesčio žiedo suformavimas leidžia pasirinkti įvairias pėsčiųjų ir viešojo transporto eismo organizavimo scenariusius, priklausomai nuo gyventojų poreikio. Paskyrus Tiltų gatvę pėsčiųjų ir dviratininkų eismui, viešasis transportas būtų nukreipiamas Bastionų ir Danės gatve.

Bastionų gatvė ir tiltas numatomas 4 eismo juostų, iš kurių: 2 juostos yra skiriamos viešojo transporto A juostų įrengimui kai bus įrengtas NVTR Tiltų gatvėje ir privažiuojamieji autobusai iškelti iš Tiltų gatvės, bei 2 juostos – senamiesčio lengvojo ir aptarnaujančio transporto eismui.

Rekomendacija: Rengiant transporto eismo organizavimo studijas Klaipėdos miesto centrinėje dalyje būtų tikslinga atlikti transporto ir keleivių srautų modeliavimą įvedus vienpusį eismą Liepų ir Danės gatvėse.



7.10 pav. Miesto centrinės dalies susisiekimo tvarkymo schema

Rekomenduojama Klaipėdos miesto gatvių infrastruktūros prioritetingė plėtra iki 2030 m:

1. **Klaipėdos senamiesčio transporto žiedo suformavimas, įrengiant trūkstamas grandis ir rekonstruojant esamas gatves:** Bastionų g. pakeliamas tiltas per Danės upę (Nr. 1.1 brėžinyje „Gatvių tinklo ir kategorijų bei infrastruktūros plėtros brėžinys“); Bastionų g. tarp Bangų ir Danės gatvių (1.2); Bangų g. nuo Bastionų g. iki Taikos pr. rekonstrukcija (1.3); Taikos-Tiltų-Galinio Pylimo-Kulių Vartų sankryžos rekonstrukcija į keturšalę reguliuojamą ir galinio VT žiedo panaikinimas (1.4); Taikos pr. atkarpos tarp Tiltų ir Kauno g.. rekonstrukcija įrengiant papildomas



2 juostas viešojo transporto eismui (1.5); Danės g. tarp H.Manto ir Bastionų g. rekonstrukcija iki 4 eismo juostų (su A juostomis) ir dviračių taku ir tęsinys iki Artojų gatvės (1.6);

2. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir LEZ centrinio įvažiavimo (LRV 2003-10-07 nutarimu Nr.1239 patvirtintu tarptautinio TEN-T tinklo tęsiniu mieste teritorijoje) rekonstrukcija: magistralinių kelių A1 ir A13 skirtingo lygio žiedinės sankryžos estakadų užbaigimas (2,1); Vilniaus pl.–Pramonės g. 2 lygių sankryža (2.2); Baltijos pr. Šilutės pl. 2 lygių sankryža (2.3), Baltijos–Taikos pr. 2 lygių sankryža su NVTR praleidimu (2.4), Baltijos pr.-Minijos g. 2 lygių sankryža (2.5), požeminė pėsčiųjų –dviračių perėja per Baltijos pr. Žaliakelio dviračių trasoje (2.6);

3. Tilžės g. ir jos aplinkos nuo Šilutės pl. iki A13 kelio rekonstrukcija. Šilutės pl. rekonstrukcija: Šilutės pl.-Tilžės g. sankryžos rekonstrukcija (3.1), Tilžės g. su magistraliniu dviračių taku rekonstrukcija nuo Šilutės pl. iki geležinkelio pervažos (3.2), Tilžės g. atkarpos nuo sankirtos su geležinkeliu iki A13 kelio rekonstrukcija (3.3), Mokyklos g. atkarpos tarp Jotvingių ir Verpėjų g. rekonstrukcija iki 6 eismo juostų ir B kategorijos techninių parametrų (3.4), Šilutės pl.-Kauno g. reguliuojamos sankryžos rekonstrukcija (3.5);

4. Pajūrio gatvės rekonstrukcija ir jungtis su Žalioju slėniu: Pajūrio g. rekonstrukcija su dviračiu taku ir VT stotelėmis (4.1); Vėjo g. atkarpos nuo Pajūrio g. iki Jungtinės g. tęsinio rekonstrukcija (4.2); Pajūrio–Vėjo g. sankryžos rekonstrukcija (4.3); Pajūrio–Klaipėdos g. sankryžos rekonstrukcija (4.4); Klaipėdos–Tauralaukio g. sankryžos rekonstrukcija (4.5), Jungtinės gatvės tęsinys iki Vėjo gatvės su VT eismu ir dviračių taku (4.6);

5. Lypkių gatvės (Statybininkų pr. tęsinys) rekonstrukcija ir tiesimas nuo Šilutės pl. iki LEZ ir krašto kelio 141: Lypkių g. nuo Šilutės pl. iki esamos trasos rekonstrukcija iki 4 eismo juostų ir tiesimas (5.1); Transporto viadukas su dviračių taku virš geležinkelio linijos (5.2); Lypkių g.–kelio 141 dviejų lygių sankryža (5.3);

6. Rytinio transporto koridoriaus suformavimas padubliuojant magistralinį kelią A13: Pramonės g. tęsinys iki Tilžės g. ir sankryža su Tilžės gatve(6.1); nauja gatvė tarp Tilžės ir Vėjo g. (6.2); Vėjo g. tarp Slengių ir Pajūrio g. rekonstrukcija (6.3);

7. Šiaurinis išvažiavimas iš Jūrų uosto teritorijos iki magistralinio kelio A13: Šiaurės pr.–Liepų g. sankryžos rekonstrukcija įrengiant kairiojo posūkio juostą iš centro pusės (7.1); Šiaurės pr.-Liepojos–H.Manto skirtingų lygių sankryžos rekonstrukcija nutiesiant estakadą (7,2); nauja gatvė Melnragėje nuo P.Lideikio g. iki Jūrų uosto šiaurinio jūrų uosto (7.3); naujos gatvės-P.Lideikio skirtingų lygių sankirta (7,4); naujos gatvės-Pamario g. skirtingo lygio sankryža (7.5); Švyturio g. tęsinys iki P.Lideikio g.(7.6); Švyturio–P.Lideikio g. 2 lygių sankryža (7.7); Švyturio g. tęsinio sankirtos su geležinkelio linijomis (7.8);

8. Pietinis miesto aplinkkelis-pietinis išvažiavimas iš Jūrų uosto per Kairių g. iki krašto kelio 141: skirtingo lygio sankryža su krašto keliu 141 (8.1); skirtingo lygio Kairių-Taikos pr.–Kairių 2 lygių sankryžos rekonstrukcija su estakada į Jūrų uostą (8.2); Perkėlos gatvės estakada iš Jūrų uosto į Kairių gatvę (8.3); Kairių g. tęsinys iki planuojamos III perkėlos (8.4) (II etapas);

9. Šiaurinė transporto jungtis tarp Medelyno ir Girulių gyvenviečių: M.Jankaus g. tęsinys sujungiant Pamario ir Medelyno gatves ir M.Jankaus g. rekonstrukcija (9.1); kirtingo lygio sankirta su magistraliniu geležinkeliu Giruliuose (9.2); Paribio g. rekonstrukcija (9.3); Paribio g. sankirta su magistraliniu geležinkeliu (9.4); Gedviliškės g. tęsinys iki Paribio g. (9.5);

10. Taršos nuo uosto teritorijos apsaugos priemonių įgyvendinimas. Nemuno g. išvystymo projektas įgyvendinant triukšmo ir taršos mažinimo priemones nuo uosto teritorijos ties gyvenamosiomis teritorijomis (10.1). Kalnupės g. atkarpos tarp Nemuno ir Minijos gatvių rekonstrukcija, pritaikant išvažiavimui iš Jūrų uosto teritorijos ir taikant triukšmo ir taršos mažinimo priemones (10.2);

11. Klemiškės g. rekonstrukcija pritaikant ją viešojo transporto, dviratininkų ir pėsčiųjų eismui (11,1); Požeminės pėsčiųjų dviratininkų perėja po magistraliniu keliu A13 ties Klemiškės g. (11.2);

12 Taikos pr. pietinės dalies rekonstrukcija: Taikos pr. nuo Varpų g. iki Jūrininkų pr. rekonstrukcija iki 6 eismo juostų su A juostomis ir dviračių taku (12.1); Taikos pr. tarp Jūrininkų pr. ir Kairių g. rekonstrukcija iki 4 eismo juostų su skiriamąja juosta ir pėsčiųjų – dviračių takais (12,2);



13. Smiltelės g. sujungimas su krašto keliu 141: Smiltelės g. tęsinys iki Švepelių gatvės (13.1); Estakada per magistralinį geležinkelį su dviračių taku (13,2); estakada per uosto geležinkelį Senosios Smiltelės g. (13,3);

14. Šilutės pl. tęsinys už Jūrininkų prospekto iki krašto kelio 141: Šilutės pl. tęsinys nuo Jūrininkų pr. iki Rimkų g. (I etapas iki VT terminalo) (14.1); estakada per magistralinį geležinkelį (14.2); Rimkų g. rekonstrukcija tarp Šilutės pl. tęsinio ir 141 kelio (14.3); požeminės pėsčiųjų dviratininkų perėjės įrengimas po geležinkeliu ties esama Rimkų pervaža (14.4);

15. Rytinių rajonų aptarnaujančios gatvės su viešuoju transportu; Joniškės g. rekonstrukcija su dviračiu taku (15.1); Nauja gatvė tarp Tilžės ir Klemiškės gatvės su dviračių taku (15.2); Joniškės g. tęsinys iki Skroblų gatvės su dviračių taku (15.3); Tauralaukio g. tęsinys iki Danės upės (15.4); Panevėžio gatvės tęsinys iki kelio A13 su dviračių taku (15,5); Transporto tiltas per Danę Panevėžio g. trasoje (15.6); Pievų gatvės tęsinys iki Panevėžio gatvės (15.7);

16. Naujos viešojo transporto rūšies (NVTR) trasos „Jūrininkų pr.-Ligoninių miestelis“ infrastruktūros rekonstrukcija ir eismo valdymo keitimas*: Specialių VT eismo juostų įrengimas šalia Jūrininkų pr. tarp Vingio ir Šilutės pl. gatvių (16.1); NVTR parko ir galinio žiedo su P+R aikštele sukūrimas už Jūrininkų pr. (16.2); Vingio g. tarp Jūrininkų pr. ir Smiltelės g., Smiltelės g. tarp Vingio g. ir Taikos pr., Taikos pr. tarp Smiltelės ir Tiltų g., Tiltų g., H.Manto ir Liepojos g. pritaikymas NVTR eismui (16.3); galinio punkto įrengimas Ligoninių miestelyje (16.4).

**su sąlyga, jei ši trasa bus patvirtinta galimybių studijoje*

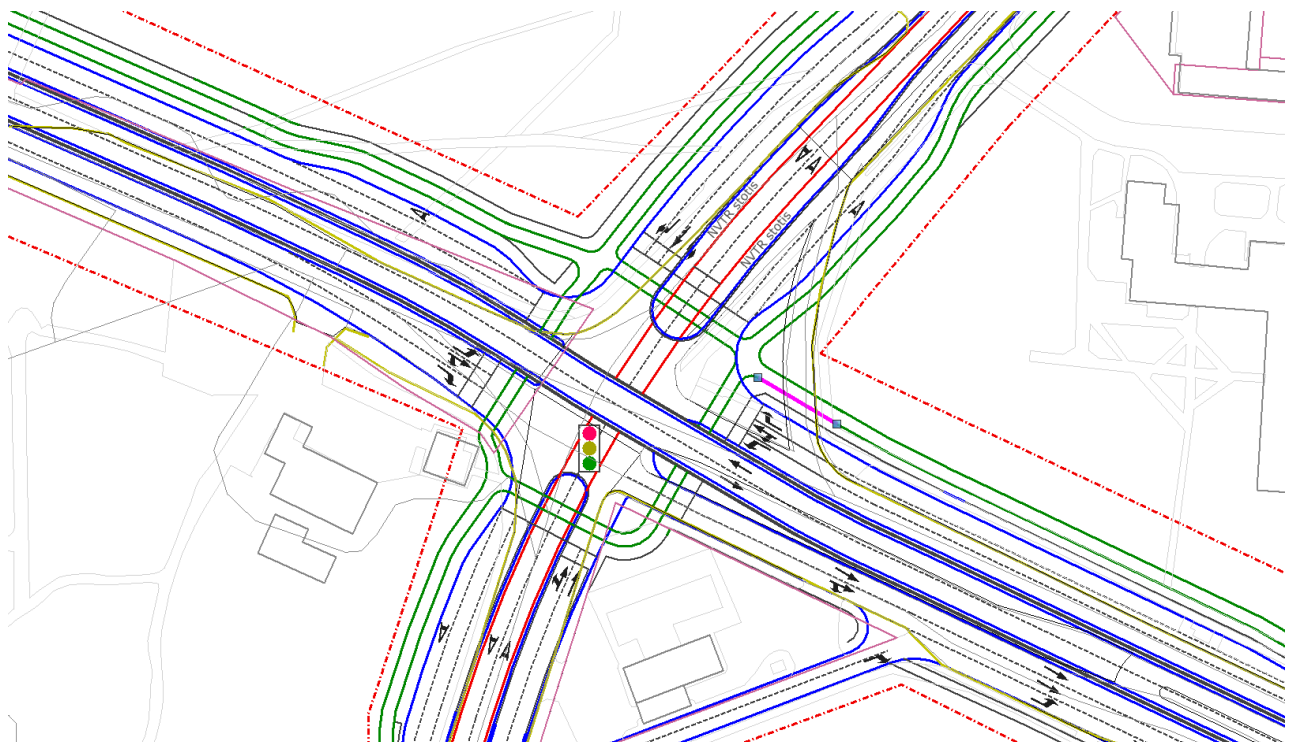
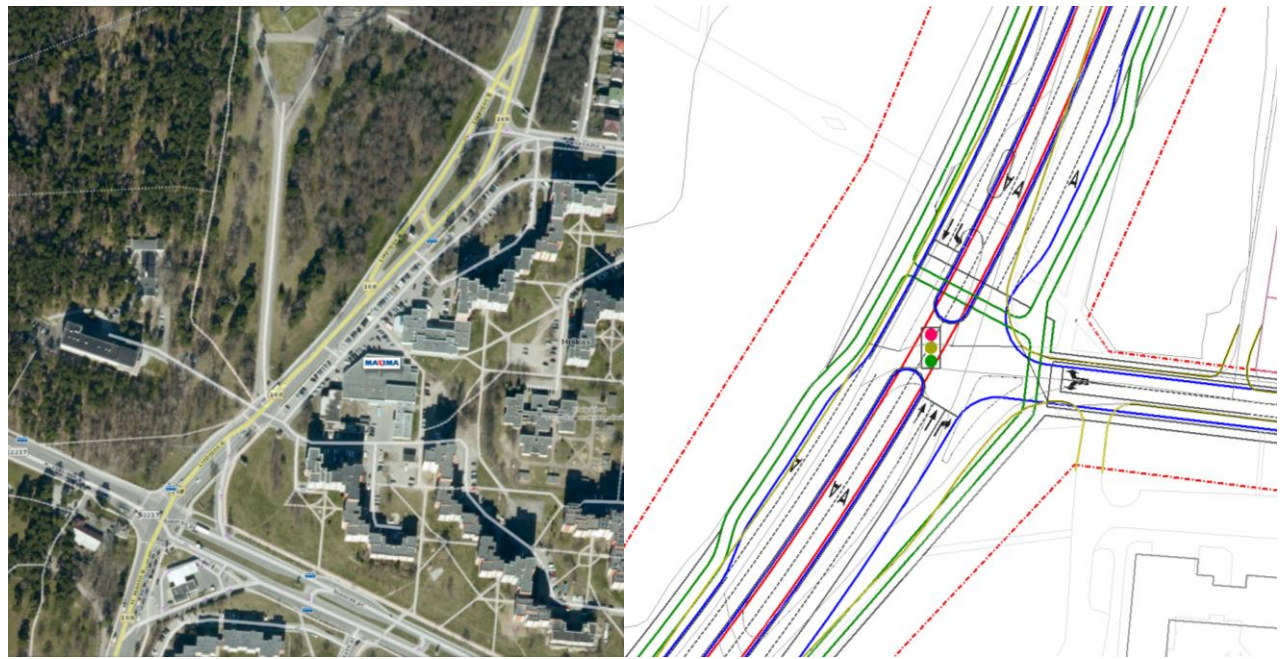
Prioritetinis gatvių infrastruktūros modernizavimas ir plėtra turi būti vykdoma tose vietose, kuriose šiuo metu piko valandomis susiformuoja automobilių spūstys, arba tose vietose, kurios turi lemiamos įtakos šių spūsčių pašalinimui. Tam turi būti vykdomas transporto srautų modeliavimas, kurio pagalba galima nustatyti atskirų jungčių, eismo organizavimo ar sankryžų rekonstravimo ekonominį efektyvumą ir poveikį aplinkai.

Dabartinės probleminės vietos Klaipėdos mieste ir jo priegose yra: Šilutės pl.-Tilžės žiedinė sankryža, Šilutės pl.–Baltijos per. žiedinė sankryža, Pilies g., H.Manto–Šiaurės pr. g. sankryža, neužbaigta Jakų žiedinė sankryža.

Modernizuojant miesto susisiekimo sistemą ir reikiamos informacinės bazės apie transporto srautų dydį, struktūrą ir greitį surinkimą didelę reikšmę turėtų miesto koordinuotos šviesoforų valdymo sistemos įgyvendinimas ir eismo valdymo centro įkūrimas su reikiama programine įranga. Tai leistų koordinuoti transporto srautų ir viešojo transporto eismą žalios bangos principu atskiruose transporto koridoriuose ir NVTR linijose. Koordinuota šviesoforų valdymo sistema kaip šiuolaikinė ITS priemonė užtikrintų didesnį srautų laidumą ir jo nepertraukiamumą, mažesnę prastovų skaičių ir poveikį aplinkai.

Eismo stebėjimo kameros ir davikliai padėtų surinkti ne tik reikiamą eismo informaciją, bet ir pasitarnauti eismo saugumo klausimais nustatant eismo įvykių situaciją.

Taip atrodytų (7.11 pav.) rekonstruojama viena iš probleminių H.Manto-P.Lideikio-Šiaurės pr.–Liepojos g. sankryža ir šalia esanti Liepojos–Panevėžio sankryža su NVTR eismo juostomis.



7.11 pav. H.Manto-P.Lideikio-Šiaurės pr.–Liepojos g. sankryžos ir Liepojos–Panevėžio g. sankryžos rekonstrukcija

Sutartiniai pažymėjimai:

Raudona linija – NVTR trasa,

Mėlyna linija – gatvės, estakados bortai;

Žalia linija – dviračių takas;

Juoda linija – pėsčiųjų takas;

Geltona linija – esamas gatvės bortas.

Būtina siekti, kad numatomos rekonstruoti sankryžos atitiktų STR techninius reikalavimus, atsižvelgiant į BP užduotą sankryžos tipą ir gatvių kategoriją. Tokios svarbios miestui sankryžos kaip Baltijos–Minijos ar Baltijos–Šilutės pl. esančios A kategorijos gatvių elementai privalo būti skirtingo lygio su nepertraukiamu eismu pagrindinėje



ašyje. Pvz. suplanuota estakada Šilutės pl. ašyje neatitinka STR reikalavimų, nes nepertraukiamumas turi būti užtikrinamas Vilniaus pl.–Baltijos pr. ašyje, todėl reikia kelti klausimą dėl degalinės perkėlimo.

7.8 lentelė. Esamų ir planuojamų magistralinių gatvių kategorijos ir techniniai parametrai

Eil. Nr.	Gatvė, gatvės atkarpa	Kelio Reikšmė. Gatvės kategorija	Važiuojamos dalies plotis - m	Orientacinis ilgis - km	Atstumas tarp gatvės RL arba kelio apsaugos zonų - m
Valstybiniai keliai***					
1	Magistralinis kelias A13	Magistral.	11,5+11,5	11,50	100-175
2	Magistralinis kelias A1 (Vilniaus pl.)	Magistral.	11,5+11,5	1,50	130-170
3	Krašto kelias 141	Krašto	15,0	6,00	80-120
4	Krašto kelias 168 (Medelyno g.)	Krašto	8,5+8,5	1,55	80-120
5	Krašto kelias 168 už miesto ribos	Krašto	8,5+8,5	2,20	80-120
6	Krašto kelias 167 (Smiltynės g.)	Krašto	7,0-10,5	3,00	110
7	Rajoninis kelias 2250 (Pajūrio g., Klaipėdos g.)	Rajoninis	7,0 - 10,5	1,75	25-50
8	Rajoninis kelias 2212 (Liepų g.)	Rajoninis	8,0+8,0	0,35	50
9	Rajoninis kelias 2215 (Tilžės g.)	Rajoninis	13-14,0	2,15	40-50
10	Rajoninis kelias 2202 (Rimkų g. mazgas)	Rajoninis	7,0	0,23	30-50
11	Rajoninis kelias 2254 (Smiltynės g.)	Rajoninis	7,0-8,0	1,40	25-50
Magistralinės gatvės					
12	Baltijos pr. tarp Minijos g. ir Šilutės pl.	A	11,5+11,5	2,00	75-110
13	Vilniaus pl. tarp Šilutės pl. ir A1	A	11,5+11,5	0,35	65-140
14	Jūrininkų pr. tarp Taikos pr. – Šilutės pl.	B*	8,0+8,0	2,05	59-68
15	Kairių g. tarp Taikos pr. ir III perkėlos	B*	8,0+8,0	2,20	38,5-40
16	Liepų g. tarp Mokyklos g. ir kelio 2212	B*	8,0+8,0	2,05	40-70
17	P.Lideikio g. tarp H.Manto ir Pamario g.	B*	8,0+8,0	2,00	34-50
18	Lypkių g. ir tęsinys tarp 141 kelio ir Šilutės pl.	B*	8,0+8,0	2,05	35-60
19	Liepojos g. tarp P.Lideikio g. ir Žilvyčių g.	B*	8,5+8,5 11,5+11,5	3,05	45-70
20	Medelyno g.	B*	11,5-11,5	0,25	45-70
21	Mokyklos g. tarp Tilžės ir Liepų g.	B*	11,5+11,5	1,85	40-68
22	Pietinis miesto aplinkkelis	B*	8,0+8,0	4,50	41-45
23	Rimkų g. tarp Šilutės pl. tęsinio ir 141 kelio	B*	8,0+8,0	0,60	31
24	Statybininkų pr. tarp Minijos ir Šilutės pl.	B*	7,5+7,5	2,10	51-73
25	Šiaurės pr. tarp Liepų ir H.Manto g.	B*	8,0+8,0	2,25	50-62
26	Šiaurinio terminalo jungtis iki P.Lideikio g.	B*	10,5-14,0	1,90	50
27	Šilutės pl. tęsinys iki Rimkų gatvės	B*	8,0+8,0	2,0	40
28	Šilutės plentas tarp Jūrininkų pr. ir Tilžės g.	B*	11,5+11,5	5,70	50-85
29	Taikos pr. tarp Kairių g. ir Jūrininkų pr.	B*	8,0+8,0; 15,0	1,90	60-72
30	Jūrininkų pr. tarp Minijos-Taikos pr.	B	7+7; 14,0	0,50	65-77
30	Jūrininkų pr. tarp Minijos-Taikos pr.	B	7+7; 14,0	0,50	65-77
31	Minijos g. tarp Jūrininkų pr. ir Kalnupės g.	B	14,0-15,0	2,60	40-70
32	Minijos g. tarp Baltijos pr. ir Lakštučių g.	B	8,0+8,0; 11,5+11,5	1,05	40-58
33	Minijos g. tarp Lakštučių ir Pilies g.	B	14,0; 17,5	1,25	25-40
34	Švyturio g. tęsinys nuo stadiono iki P.Lideikio g.	B	8,0 – 10,5	0,90	26-55
35	Sausio 15-osios g. tarp Minijos g. ir Tilžės g.	B	14,0	1,00	30-49
36	Tilžės g. tarp Sausio 15-osios ir kelio A13	B	13,0-14,0	1,15	30-40
37	Bangų g. tarp Kulių Vartų g. ir Mokyklos g.	C*	13,0 - 14,0	0,75	20-25
38	Dariaus ir Girėno g. tarp Kareivinių ir Šaulių g.	C*	7,5+7,5	0,51	22-27
39	J.Janonio g. tarp Naujosios uosto ir Kareivinių g.	C*	15,0 - 17,0	0,52	21-27
40	Joniškės g. tarp Mokyklos ir Klemiškės g.	C*	9,75-10,5	1,50	20-30
41	Klemiškės g. tarp Joniškės ir A13 kelio	C*	7,0-9,75	1,60	25-30



Eil. Nr.	Gatvė, gatvės atkarpa	Kelio Reikšmė. Gatvės kategorija	Važiuojamos dalies plotis - m	Orientacinis ilgis - km	Atstumas tarp gatvės RL arba kelio apsaugos zonų - m
42	Kulių Vartų g. tarp Taikos pr. ir Bangų g.	C*	13,0	0,10	30–36
43	Liepų g. tarp H.Manto ir Mokyklos g.	C*	13,0-14,0	1,25	20-35
44	H.Manto g. tarp Danės ir P.Lideikio g.	C*	10,5-13,0 10,0+10,0	2,40	20-45
45	Naujojo Sodo g. tarp Naujojo uosto ir H.Manto	C*	14,0	0,41	20-25
46	Naujoji uosto g. tarp Danės ir J.Janonio g.	C*	13,0; 14,0	1,20	25-33
47	Nidos Smiltynės plentas (krašto kelias 167)	C*	7,0; 10,5	3,80	110***
48	Panevėžio g. tarp Liepojos g. ir kelio A13	C*	7,0-10,5	3,40	25- 30
49	Priestočio g. tarp Šaulių ir Liepų g.	C*	15,0	1,30	21-34
50	Pilies g.	C*	13,0;14,0	0,90	25
51	Pramonės g. tęsinys nuo Vilniaus pl. iki Liepų g	C*	13,0;14,0	3,85	40-42
52	Taikos pr. tarp Jūrininkų ir Turgaus a.	C*	10,5+10,5	6,30	70,0
53	Agluonos g. tarp Minijos g. ir Taikos pr.	C	13,5	0,64	40-55
54	Bastionų g. tarp Bangų ir Danės g.	C	13,0	0,50	20-25
55	Baltijos pr. tarp Nemuno g. ir – Minijos g.	C	8,0+8,0	0,35	45-93
56	Danės g. tarp Tiltų ir Bastionų g.	C	9,0	0,47	20-25
57	S.Daukanto g. tarp Naujojo uosto ir S.Neries g.	C	7,0	0,78	16-26
58	Debreceno g. tarp Taikos pr. ir Šilutės pl.	C	9,0; 12,0	1,3	25-30
59	K.Donelaičio g. tarp Liepų g. ir S.Daukanto g.	C	8,0	0,45	15-20
60	Gulbių g. tarp J.Janonio ir Malūnininkų g.	C	7,0-10,5	0,43	25
51	M.Jankaus g. ir tęsinys iki Pamario g.	C	7,0	2,55	25
62	Joniškės g. tarp Klemiškės - Liepų g.	C	7,0	0,96	30
63	Joniškės g. tęsinys nuo Liepų. Iki Skroblų g.	C	7,0-10,5	3,0	30
64	Kalnupės tarp Nemuno ir Minijos g.	C	7,5+7,5	0,47	30-45
65	Kauno g. tarp Taikos pr. ir Šilutės pl.	C	10,5-13,0	1,20	25-26
66	Klaipėdos g. tarp Liepojos pl. ir Pajūrio g.	C	7,0-10,5	0,60	25-45
67	Kretingos g. ir tęsinys iki Dariaus ir Girėno g.	C	7,0	3,80	22-45
68	Klevų g. ir tęsinys Tarp Kretingos g. ir Šiaurės pr.	C	6,5-7,0	1,30	20
69	Labrenčiškės g tarp Medelyno ir M.Jankaus g.	C	7,0–9,75	0,51	50
70	Lanko g. tarp Rimkų g. ir krašto kelio 141	C	7,0	0,66	15-19
71	Minijos g. tęsinys tarp Taikos pr. -Jūrininkų g.	C	10,5-14,0	1,10	30,0
72	Minijos g. tarp –Kalnupės g. ir Baltijos pr.	C	14,0	0,95	25-30
73	Naikupės g. tarp Nemuno ir Taikos pr.	C	7,0-9,75/7	1,20	20-48
74	Nauja gatvė tarp Klemiškės ir Tilžės g.	C	7,0	1,30	20-25
75	Naujoji g. tarp Medelyno g. ir kelio A13	C	7,0	1,25	20
76	Nauja g, tarp Žardupės ir Šilutės pl. tęsinio	C	6,5–7,0	1,36	20
77	S.Neries g. tarp S.Daukanto ir Priestočio g.	C	11,0	0,40	20
78	Nemuno g. tarp Kalnupės ir Varnėnų gatvių	C	7,0	1,15	20
79	Pramonės g. tarp Vilniaus ir Švėpelių g.	C	12,0-13,0	2,75	63-76
80	Pamario g. tarp Burių g. ir miesto ribos	C	7,0-8,0	5,55	20-40
81	Paribio g. tarp Medelyno g. ir miesto ribos	C	7,0	0,85	20
82	Pievų g. tarp Šiaurės pr. ir Panevėžio g.	C	7,5-10,5	1,18	25-30
83	Savanorių g. ir tęsinys tarp Liepojos ir Paribio g	C	7,0	3,6	20
84	Smiltynės g. tarp kelio 2254 ir I prieplaukos	C	6,5-7,0	0,15	20-50
85	Senoji Smiltelės g. tarp Minijos ir Nemuno g.	C	6,5-7,0	0,80	20-40
86	Smiltelės g. tarp Minijos ir Šilutės pl.	C	14,0; 15,0	2,60	41- 0,0
87	Skroblų g. tarp Klaipėdos g ir Skroblų g.	C	6,5-7,0	0,45	20
88	Švyturio g. tarp Malūnininkų g. ir stadiono	C	7,0-10,5	0,72	22-36
89	Švėpelių g. ir tęsinys tarp Šilutės pl. ir kelio 141	C	14,0	1,50	40-55
90	Tauralaukio g. tarp Pajūrio ir Danės upės	C	7,0	1,60	30-35



Eil. Nr.	Gatvė, gatvės atkarpa	Kelio Reikšmė. Gatvės kategorija	Važiuojamos dalies plotis - m	Orientacinis ilgis - km	Atstumas tarp gatvės RL arba kelio apsaugos zonų - m
91	Rimkų g. tarp geležinkelio pervažos ir Šilutės pl. tęsinio	C	7,0	1,50	27-53
92	Vingio g.	C	7,5+7,5	1,80	45-55
93	Varnėnų g. tarp II perkėlos ir Minijos g.	C	8+8	0,50	40– 2
94	Vėjo g. ir tęsinys nuo Pajūrio iki Liepų g.	C	14,0	3,0	30-40
95	Vėjo g. nuo Pajūrio iki miesto ribos	C	6,5-7,0	0,63	15-35
96	Žardupės . tarp Taikos per. ir Jūrininkų pr.	C	6,5-7,0	1,4	20
97	Audros g.	C**	6,0	0,47	12-25
98	Danės g. tarp Kuršių marių – Tiltų g.	C**	9,0-9,0	0,74	15-20
99	Tiltų g.	C**	8,5-12,5	0,54	18-19
100	S. Daukanto g. tarp Kanto ir Donelaičio g.	C**	-	0,50	19-22

*didesnės svarbos fiksuotos kategorijos gatvė

** riboto transporto eismo arba pėsčiųjų gatvė

*** valstybiniai keliai miesto teritorijoje ir šalia miesto ribos, įtakojantys miesto susisiekimo sistemą

7.5 Miesto viešojo transporto maršrutinio tinklo plėtra

Planuojama perspektyvinė bendra gyventojų kelionių struktūra 2030 m. pagal darnaus judrumo principus pareikalaus nemažai pastangų padidinant pervežtų keleivių skaičių miesto viešuoju transportu nuo 30% 2017 metais iki 35% 2030 metams. Tai liečia urbanistinės plėtros ir kelionių struktūros valdymą formuojant kompaktišką miestą ir keičiant gyventojų susisiekimo įpročius: tradicines keliones keičiant kombinuotomis, intensyviau naudojantis viešojo transporto, automobilių ir dviračiu dalijimosi sistemomis, bei realizuojant nuotolinį judrumą.

Tai reikėtų pradėti nuo pagrindinių viešojo transporto rodiklių fiksavimo: keleivių srautų maršrutų linijose, transporto ryšių viešuoju transportu, autobusų užpildymo ir keleivių paros bei savaitės dinamikos analizės. Kas 3 metai turi būti atliekamas viešojo transporto sistemos monitoringas ir gyventojų apklausa, kad būtų matyti, kaip realiai vyksta struktūriniai pasikeitimai. Gaunama vienintelė keleivių stotelių apyvarštos informacija pagrindinių rodiklių neatspindi, nes miesto viešuoju transportu naudojasi ne tik miesto gyventojai, bet ir kiti pajūrio zonos gyventojai, turistai ir poilsiautojai.

Keleivių srauto padidimui reikalingos pakankamai radikali priemonė keičiant maršrutų struktūrą, įvedant naują viešojo transporto rūšį, atnaujinant parką ekologišku kuru ar elektra varomomis transporto priemonėmis, kurios mažintų neigiamą poveikį aplinkai ir kelionės trukmę, keisti įprastinę eismo organizaciją bendrame sraute ir įvedant A juostas, riboti lengvųjų automobilių eismą ir parkavimą miesto centrinėje dalyje ir saugomose teritorijose. Įvedus NVTR atlikti privežančių maršrutų pakeitimus prie pagrindinės maršruto trasos su patogia ir greitai persėdimo galimybe 3-4 maršruto vietose.

Mažinti viešojo transporto tinklo (stotelių) pasiekiamumą pagal STR norminius priėjimo atstumus ir eismo intervalą. Pirminis uždavinys - pasirengti naujai urbanizuojamų teritorijų savalaikiam aptarnavimui, nutiesiant viešojo transporto gatves su visa keleivių aptarnavimui reikalinga infrastruktūra, kad naujieji gyventojai iš pirmos dienos galėtų naudotis miesto viešuoju transportu. Turėtų būti pamiršta esama praktika, kai viešojo transporto maršrutinis tinklas atsiranda, kai rajonas jau yra pilnai susiformavęs ir gyventojai jau yra prisitaikę prie jiems įprasto susisiekimo būdo - lengvuju automobiliu.

Gerinant gyventojų aptarnavimą miesto viešuoju transportu būtina siekti, kad būtų peržiūrėtos esamos ir planuojamos viešojo transporto stotelės, ieškant galimybes jas saugiai patalpinti sankryžų zonose, kuriose yra pėsčiųjų perėjos ir šviesoforinis reguliavimas. Naikinti ir neplanuoti maršrutų gatvėse ir keliuose, kuriose nėra galimybių stotelėse įrengti ar neįrengtas apšvietimas ir pėsčiųjų priėjimo takai.

Atlikti esamų miesto viešojo transporto maršrutų struktūrizaciją, pagal eismo intervalą ir aptarnaujamą teritoriją. Esamus maršrutus galima suskirstyti į 3 grupes: greitieji, pagrindiniai ir privežantys. Perspektyvoje turėtų atsirasti nauja viešojo transporto rūšis, kuri turėtų savo eismo juostą ir prioritetinį pravažiavimą sankryžose (nepainioti su



dabartinėmis A juostomis, kuriomis važiuoja keli maršrutai, nėra važiavimo prioriteto, vykdomi automobilių dešinieji posūkiai ir pan.) Vengti pavienių maršrutų trasų gatvėse, jeigu jos patenka į gretimų maršrutų aptarnavimo zoną, nes prie didelių eismo intervalų mažina pasirinkimo galimybę ir ilgina bendrą kelionės trukmę. Optimizuoti maršrutų galinių punktų skaičių, sudarant palankias darbo sąlygas vairuotojams ir autobusų trumpalaikiam stovėjimui pietų metu ir esant pertrauktiems grafikams.

Sudarytas rekomendacinis perspektyvinis miesto viešojo transporto maršrutinis tinklas miesto ir priemiesčio teritorijoje, įvertinantis planuojamą gyventojų kelionių struktūrą, esamą viešojo transporto maršrutinį tinklą bei gatvių ir kelių infrastruktūros plėtrą urbanizuojamose teritorijose, pateiktas 7.10 lentelėje ir Susisiekimo dalies grafinėje dalyje. Orientacinis rekomenduojamas naujų trasų ilgis miesto teritorijoje apie 56,4 km, naikinamų trasų - 20,6 km. Pagrindinės siūlomos naikinti trasos yra greito susisiekimo A kategorijos gatvėse ir keliuose (A13, A1, Vilniaus pl. ir Baltijos pr.), kuriose dėl eismo saugumo draudžiamas transporto ir pėsčiųjų, dviračių ir viešojo transporto keleivių sąlytis.

Rekomenduojama Klaipėdos miesto viešojo transporto maršrutinio tinklo plėtra miesto savivaldybės teritorijos ribose (įskaitant A13 kelią) 2030 m.:

1. **Miesto šiaurinė dalis.** Nauja trasa tarp Tauralaukio ir Žaliojo slėnio Vėjo g. ir Jungtinės g. tęsiniu, panaikinant galinį punktą Pajūrio g.(1,1); naikinama trasa kelyje A13 nuo Naujosios g. iki Pajūrio g.(1.2); nauja trasa Tauralaukio g. (1,3); rekomenduojama naikinti trasa Klaipėdos g. (nuo Pajūrio g.) ir Tuopų g. (1,4); Labrenciškės g. ir tęsinys iki Paribio g. (1.5); M.Jankaus g. ir jos tęsinys iki Pamario g. (1.6).
2. **Melnragė, šiaurinis uostas.** Nauja trasa Pamario g. nuo P.Lideikio iki Burių g. (2.1); naikinama trasa Burių ir Molo g. nuo Audros gatvės (2.2); nauja trasa Švyturio g. Ir jos tęsinyje iki P.Lideikio g.(2.3); siūloma naikinti dėl dubliavimo trasa Sportininkų g. (2.4).
3. **Miesto centrinė dalis.** Nauja trasa Bastionų g. (3,1); nauja trasa Danės g. tarp Bastionų g. ir H.Manto g. (3.2); nauja trasa S.Daukanto g. (3.3); nauja trasa Naujojo Sodo g. (3.4); nauja trasa Sausio 15-os g. tarp Minijos ir Taikos pr. (3.5); siūloma naikinti trasa Tilžės g. Nuo Sausio 15-os g. ir Kulių vartų g. (3.6); siūloma naikinti trasa Paryžiaus Komunos g. ir jungtyje su Tilžės g. (3.7); nauja trasa Tilžės g tarp naikinamos jungties ir Šilutės pl. (3.8).
4. **Rytiniai miesto rajonai.** Nauja trasa dubliuojančioje g. nuo Pramonės (Vilniaus g.) iki Pajūrio g. (4.1); nauja trasa Joniškės g. ir jos tęsinyje iki Klaipėdos g. Tauralaukyje(4.2); nauja trasa tarp Tilžės ir Klemiškės g. (4.3); nauja trasa Klemiškės g. tarp Rūtų ir dubliuojančios g. (4.4); siūloma naikinti trasa Rūtų, Saulėtekio ir Saulės vietinėse gatvėse (4.5); naikinama trasa kelyje A13 nuo Pajūrio g. iki Vilniaus g.(4.6).
5. **Naujasis centras. Smiltynė.** Naikinama trasa Baltijos pr. ir Vilniaus pl. gatvėse (5.1); nauja trasa Agluonos ir Varnėnų gatvėse (5.2); nauja elektrinio transporto trasa Smiltynės g ir kelyje 2254 (5.3).
6. **LEZ, Rimkai.** Nauja trasa Lypkių g. (Statybininkų g. tęs.) tarp Šilutės pl. ir Pramonės g.(6.1); nauja trasa Pramonės g. tarp Lypkių ir Švepelio g. (6.2); nauja trasa Švepelio g. tarp kelio 141 ir Šilutės pl. (Smiltelės g. tęsinys)(6.3); nauja trasa kelio 141 atkarpoje tarp Švepelio g. ir Lanko g. (Rimkai) (6.4); nauja trasa Lanko g. Rimkuose (6.5); naikinama trasa Rimkų g. tarp Jūrininkų pr. ir Lanko g. (6.6);
7. **Pietinė miesto dalis.** Nauja trasa Šilutės pl. tęsinyje nuo Jūrininkų pr. iki Rimkų g. (7.1); naikinama trasa Šilutės pl. iki Jūrininkų pr. (7.2); naikinama trasa Jūrininkų pr. tarp Šilutės pl. (7.3); nauja trasa Taikos pr. iki Kairių gatvės (7.4); Jūrininkų pr. tarp Taikos pr. ir Vingio g. (7.5); nauja trasa Kairių g. (7.6); nauja trasa Žardupės g. ir jos tęsinyje iki Taikos pr. (7.7), nauja trasa Minijos g. tęsinyje nuo Jūrininkų pr. iki Taikos pr. (7.8) ir nauja gatvė tarp Žardupės ir Šilutės pl. Tęsinio (7.9).

Pastabos:

1. Rekomenduojamo maršrutinio tinklo plėtra vykdoma tik nutiesus trūkstantį gatvių atkarpas ir įrengus sankryžas;
2. Į naujų gatvių trasas įtrauktos gatvių atkarpos, kuriose eismo dažnis yra itin žemas arba nevažiuojama darbo dienomis ar piko valandomis.

7.9 lentelė. Viešojo transporto maršrutinio tinklo plėtra iki 2030 m

Nr.	Gatvė, gatvės atkarpa	Naujai planuojamos trasos - km	Rekomenduojamos naikinti trasos- km
1.	Šiaurinė dalis	7,8	4,3
2.	Melnragė, šiaurinis uostas	3,1	1,9
3.	Centrinė dalis, Senamiestis	3,5	1,5



Nr.	Gatvė, gatvės atkarpa	Naujai planuojamos trasos - km	Rekomenduojamos naikinti trasos- km
4.	Rytiniai miesto rajonai	12,6	7,9
5.	Naujasis centras, Smiltynė	8,5	3,3
6.	LEZ, Rimkai	6,4	0,8
7.	Pietinė dalis	12,7	1,0
	Viso km	54,6	20,7

Formuojant tolimesnį miesto viešojo transporto tinklą 2030 metams būtų tikslinga atlikti bendro maršrutinio tinklo ir atskirų maršrutų darbo efektyvumo vertinimą, pagal fiksuotus realius keleivių srautus ir persėdimo skaičių. Vienas iš galimų rodiklių - pervežtų keleivių skaičių, tenkantis 1 km maršruto trasos. Iš 52 miesto skelbiamų autobusų maršrutų pagrindiniams reguliariems miesto maršrutams būtų galima priskirti tik 15 autobusų maršrutų (28%), kurie aptarnauja keleivius miesto teritorijos ribose su eismo intervalu < 30 min. (maršrutai Nr.1, 2, 3, 4, 5, 6, 6E, 8, 8E, 9, 10, 12, 13, 14, 15).

Siūloma panaikinti miesto maršrutų sąrašuose tuos maršrutus, kurie vykdo priemiestinės ar tarp miestinės miesto zonos keleivių pervežimus (pvz. Nr. 11a, 11b, 25, 26, 27, 29, 30, 40, 41, 100).

Suteikti esamiems greitiesiems maršrutams kokybiškai aukštesnį lygį, kuris realiai užtikrintų geresnį kelionės komfortą ir juntamai mažesnę kelionės trukmę, lyginant su įprastiniais maršrutais visos dienos laikotarpiu. Eksploatacinis greitis privalo būti bent 5 km/h didesnis nei įprastiniuose maršrutuose, turėti pagal galimybes A juostas, išskirtinį žymėjimą ir aptarnautų tik didelės keleivių apyvartos stoteles. Tai padėtų pritraukti papildomus keleivių srautus keičiant procentinę gyventojų kelionių struktūrą.

Miesto pietinėje dalyje siūloma visus galinius punktus gyvenamojoje teritorijoje apjungti ir daryti vieną už Jūrininkų prospekto ties planuojamu Šilutės plento tęsiniumi. Jame numatyti teritoriją NVTR parko įrengimui, autobusų stovėjimo vietas nulinei ridai sumažinti, reikiamas paslaugas vairuotojams, P+R automobilių aikštelę. Orientacinis rezervuojamas plotas turėtų siekti 1,3-1,5 ha.

BP teikiama NVTR trasa yra rekomendacinio pobūdžio ir pagal poreikius gali būti tikslinama kitais teritorinio planavimo dokumentais. Esant reikalui, padidėjus gyventojų skaičiui ar įsisavinus naujas teritorijas, techninių ekonominių skaičiavimų pagrindu, trasa gali būti pratęsta iki Medelyno, Labrenčiškių ar Purmalių Nagrinėjamų rajonų nekoreguojant BP sprendinių.

Periferinius miesto rajonus, pagal užsienyje priimtą VT aptarnavimo schemą, paprastai aptarnauja privežantieji autobusų maršrutai iki pagrindinės NVTR linijos. Pagal BP reikalavimus VT maršrutinis tinklas nėra planuojamas ir fiksuojamas tik gatvių kategorijos ir galimos raudonosios linijos, kurios užtikrintų VT tinklo pasiekiamumą pagal STR reikalavimus.

Smiltynės teritorijos keleivių ir turistų aptarnavimui organizuoti miesto elektrinių autobusų maršrutus, susisiekimui tarp prieplaukų ir poilsio ir rekreacijos vietų.

Gerinant viešojo transporto eismą viena iš taikomų efektyvių priemonių mažinant keleivių prastovas yra A juostų įvedimas gatvėse. Ši priemonė yra taikoma ir šiuo metu, tačiau daugelyje vietų jos nutrūksta ir pilno efekto neduoda. STR nereglamentuoja sąlygų, kokias atvejais jos gali būti įrengtos ir kada ekonomiškai jos būtų tikslingos. Į tai turi būti atsižvelgta, nes tai mažina bendrą gatvių /sankryžų tinklo laidumą. Klaipėdos miesto magistralinėse gatvėse A juostos galėtų būti rengiamos kai viešojo transporto eismo intensyvumas siekia 40-60 vnt./h viena kryptimi ir yra 6 bendro eismo juostos. Kitu atveju reikalingas ekonominis A juostos išskyrimo pagrindimas, nes Klaipėdos uostui, LEZ ir išvystytai pramonei reikalingos ir logistikos trasos krovinių pervežimams, todėl jų įvedimas neturi išbalansuoti esamos susisiekimo sistemos pagrindų.

A juostų viena iš įrengimo sąlygų galėtų būti: planuojamas/esamas keleivių skaičius viešuoju transportu yra didesnis nei tos gatvės 1-os eismo juostos pervežamų keleivių skaičius automobiliais prie eismo C ir D kokybės lygio (apie 1000 kel/h viena kryptimi);

Pagal šias apibendrintas išvadas, ištisinių A juostų nerekomenduojama rengti Minijos, Pilies, Naujojo uosto, Dariaus ir Girėno, Priestočio, Debreceno, Sausio 15-osios, Liepų, Kretingos, Pajūrio gatvėse. Šilutės pl. tarp Vingio ir Tilžės g. eismo intensyvumas siekia 25-30 autobusų/h viena kryptimi, todėl perspektyvoje išskirtinės sąlygos gali



atsirasti, tačiau tik įvykdžius maršrutinio tinklo optimizavimą, nes dalis maršrutų iš Šilutės pl. gali pereiti į naujas rytines gatves.

A juostos nėra BP nagrinėjimo ir fiksavimo objektas, todėl vykdant subalansuoto susisiekimo politiką, prie tam tikrų aplinkybių jos gali atsirasti neatsižvelgiant į šias rekomendacijas.

NVTR maršrutas galėtų būti planuojamas esamo greito maršruto Nr.8E pagrindu. Likusių maršrutų trasos ir eismo intervalai turėtų būti peržiūrėti ir esant reikalui koreguojami atsižvelgiant į NVTR trasas ir jos stotelių aptarnavimo zonas. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas parsėdimo punktam ir maršrutų dubliavimo panaikinimui. Naujos viešojo transporto rūšies įvedimas Klaipėdos miesto viešojo transporto sistemoje siejamas su subalansuota miesto susisiekimo sistemos plėtra.

Pagrindiniai NVTR įvedimo tikslai:

- Įgyvendinti darnaus judrumo principus padidinant kelionių skaičių viešuoju transportu bendroje miesto gyventojų kelionių struktūroje;
- Pirmą kartą Lietuvoje, pasinaudojant ES lėšomis, įvesti į Klaipėdos miesto susisiekimo sistemą naują ekologišką (pageidautiną elektrinę) europinio lygio viešojo transporto rūšį, realiai konkuruojančia su lengvųjų automobilių teikiamomis paslaugomis;
- Užtikrinti patikimą ir fiksuotos trukmės reguliarią eismą (taikant žaliosios bangos principus viešajam transportui) tarp pagrindinių miesto traukos zonų istorinėje-urbanistinėje miesto ašyje, vasaros sezono metu – kartu įtraukiant ir pajūrio poilsio zoną.

Planuojami pagrindiniai NVTR techniniai parametrai:

- privalomos išskirtinės viešojo transporto juostos visoje maršruto trasoje abiem kryptimis, kuria jokios kitos transporto priemonės, įskaitant ir miesto autobusus, nesinaudos;
- atskirtos techninėmis priemonėmis nuo bendro transporto eismo ir turi kitos spalvos dangą įskaitant ir sankryžas. Galimos išimtys: ribotomis valandomis senamiesčio teritorijoje leisti aptarnaujančią transportą, jei nėra techninės galimybės gatvės išplatinti ar surasti kitą dubliuojančią privažiavimą prie esamų statinių;
- techninėmis priemonėmis užtikrinimas pilnas eismo prioritetas žaliosios bangos principu visoje maršruto trasoje per reguliuojamas sankryžas ir pėsčiųjų perėjas. Visos nereguliuojamos perėjos ar sankryžos su nukeltais kairiaisiais posūkiais yra naikinamos įvedant šviesoforinį reguliavimą (įskaitant ir žiedines sankryžas) ar praleidimą skirtingais lygiais;
- stotelių vieta ir skaičius parenkamas atsižvelgiant į maksimalų esamą keleivių skaičių ir optimalų atstumą tarp jų (min. apie 600-700 m), išskyrus atvejus dėl keleivių persėdimo į kitus VT maršrutus. Susisiekimo greitis trasoje siektų 25-27 km/h;
- likusiose miesto gatvėse organizuoti privežtinus autobusų maršrutus iki pagrindinės NVTR linijos.

Transporto priemonės: didelės talpos ekologiško kuro (elektriniai, hibridiniai) autobusai, įvairių rūšių tramvajus.

Pervežimo pajėgumas: Kadangi šiuo metu nėra duomenų apie keleivių srautus atskiruose miesto autobusų maršrutuose, nėra galimybių pasakyti, koks būtų realus keleivių srautas ir koks reikalingas eismo intervalas. Galima tik daryti pirminę prielaidą, kad pvz. bendras maršrutinis eismo intervalas linijoje būtų apie 5-7 min, o tuomet atskiruose suderintuose grafikuose maršrutuose – apie 10 min. Transporto priemonių talpa būtų parenkama pagal esamą ir planuojamą keleivių srautą.

Įvertinus esamą maršrutinio tinklo išvystymą, eismo intervalus, transporto priemonių užpildymą bei bendrą urbanistinę situaciją ir miesto funkcinę paskirtį Klaipėdos mieste rekomenduojamos šios maršrutų trasos:

- Maršrutas Nr.1 NVTR „Jūrininkų pr.–Centras–Ligoninių miestelis“ šiomis gatvėmis: Vingio, Smiltelės, taikos, Tiltų, H.Manto, Liepojos gatvėmis. Trasos ilgis – apie 14,2 km. Stotelių skaičius - 20. Vidutinis atstumas tarp stotelių – 0,7 km;
- Maršrutas Nr. 2 NVTR „Jūrininkų pr.–Centras–Stotis“ šiomis gatvėmis: Vingio, Smiltelės, Taikos pr., Tiltų, H.Manto, Vilties, S.Neries, Priestočio gatvėmis. Trasos ilgis – apie 10,2 km, stotelių skaičius -16. Vidutinis atstumas tarp stotelių – 0,63 km.



Formuojant naują NVTR trasą teoriškai stoteles būtų tikslinga išdėstyti kas 700-800 metrų šalia pagrindinių miesto sankryžų, kuriose susikerta kiti viešojo transporto maršrutai. Tačiau urbanistiniai centrai ar pcentriai nėra orientuoti į sankryžas, todėl daugelyje vietų stotelės formuojamos tarp sankryžų ar sankryžų prieigose, kas papildomai iššaukia naujas keleivių ir transporto srautų susikirtimo vietas.

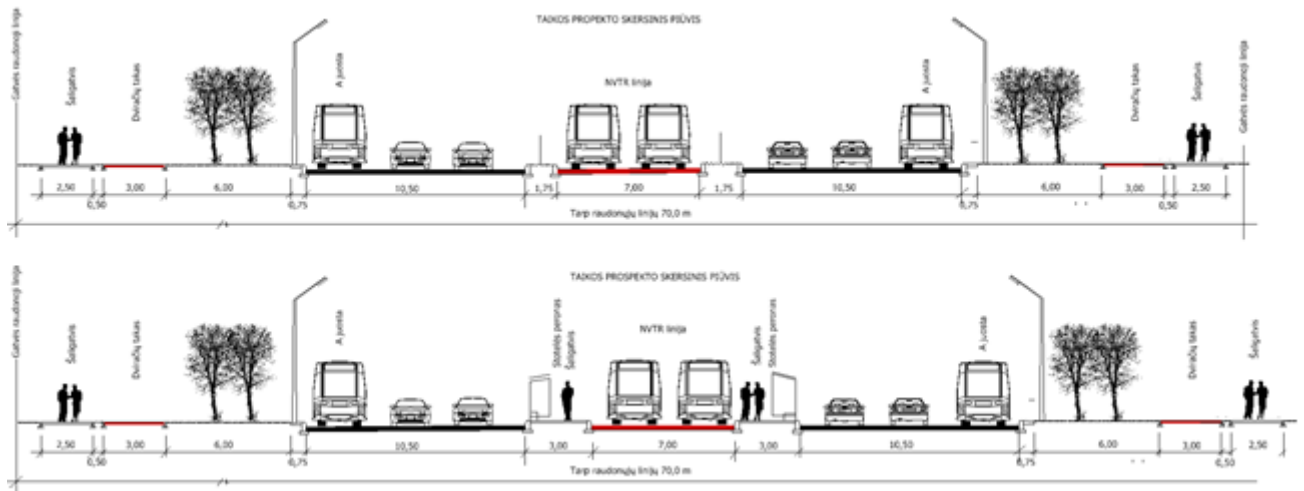
Specialios NVTR juostos formuojamos gatvių viduryje daugiausia esamose skiriamosiose vietose su 3,0m pločio keleivių laukimo peronai, kuriose įrengti laukimo paviljonai ir saugos salelės su aptvėrimais nuo bendro transporto eismo. Priėjimas iki stotelių organizuojamas per reguliuojamas pėsčiųjų perėjas (esant didesniam biudžetui – per skirtingo lygio pėsčiųjų perėjas, tačiau tai nėra labai patogų keleiviams ir ypač žmonėms turintiems negalią).



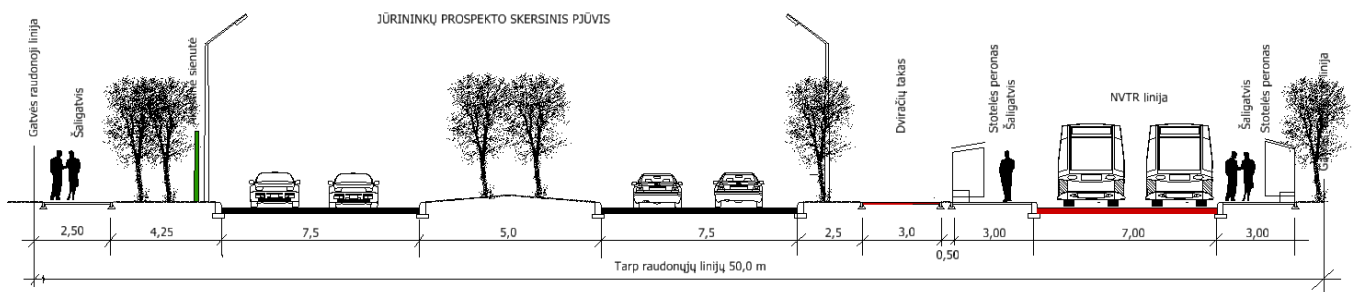
7.12 pav. Rekomenduojami NVTR maršrutai Klaipėdos mieste. Eismo organizavimo pavyzdys



7.13 pav. Esama transporta ir pēščiūjū susisiekimo principinē schema Taikos pr.



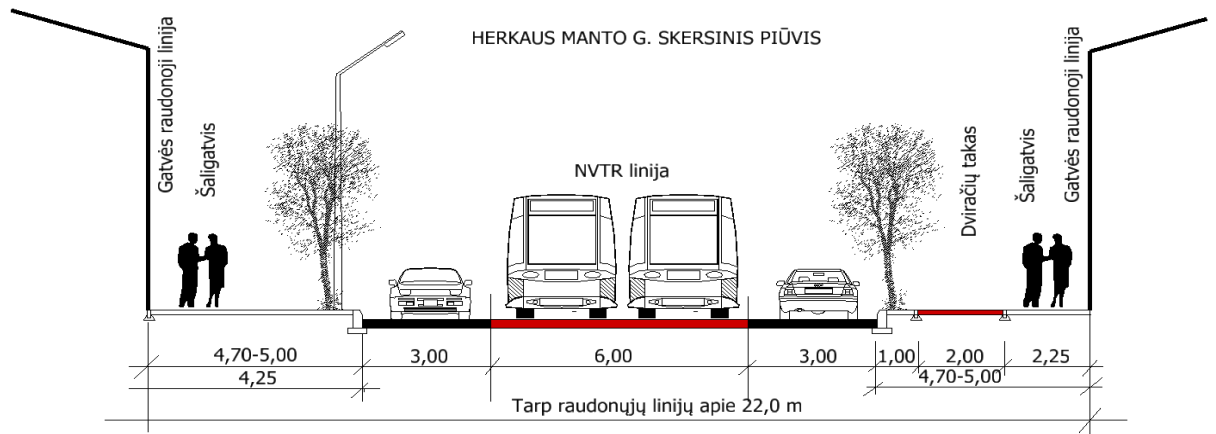
7.14 pav. Taikos pr. perspektīvinē eismo organizavimo schema su NVTR linija



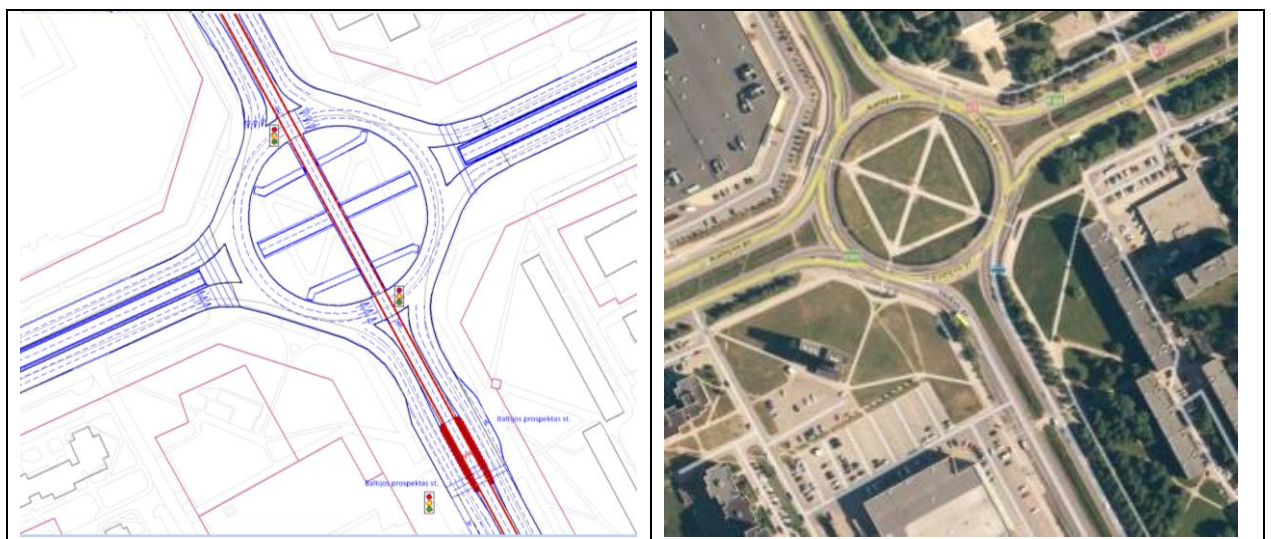
7.15 pav. Jūrininkū pr. perspektīvinē eismo organizavimo schema su NVTR linija



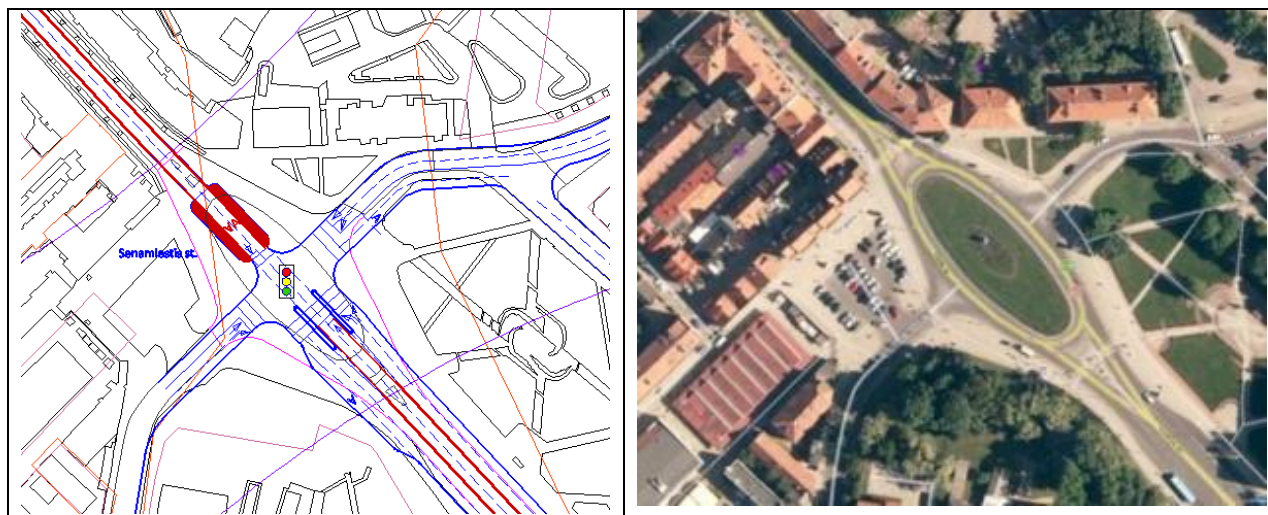
7.16 pav. Esama transporto ir pėsčiųjų susisiekimo principinė schema H. Manto gatvėje



7.17 pav. H.Manto gatvės perspektyvinė eismo organizavimo schema su NVTR linija. Gatvės skersinis pjūvis



7.18 pav. NVTR trasos variantas ir stotelė Baltijos-Taikos pr. sankryžoje



7.19 pav. NVTR trasos variantas ir stotelė senamiestio priegose ties esamu žiedu

7.6 Automobilių parkavimas

Viešojo transporto kokybinis gerinimas tiesiogiai siejamas su trumpesne kelionės trukme, aukštu eismo reguliarumo lygiu, didesniu komfortu salone ir kokybiška planuojamos linijos urbanistine aplinka, ne tik padidins viešojo transporto patrauklumą, pritrauks naujas investicijas, tačiau spręs vieną iš susisiekimo sistemos funkcionavimo problemą – *mažins automobilių stovėjimo vietų poreikį urbanizuotoje teritorijoje*. Galiniuose ir tarpiniuose periferiniuose punktuose numatomos kombinuotų kelionių parkavimo aikštelės ir elektromobilių ir dviračių nuomos punktai, leis naudotis viešaisiais automobiliais, arba palikus automobilių kelionę tęsti miesto viešuoju transportu, dviračiais. Kol kas šios sistemos efektyvumas Klaipėdos mieste nėra toks ryškus ir yra daugiau pilotinio pobūdžio, tačiau tolimesnė šios sistemos plėtra ir jos modernizavimas galės parodyti naują kompleksinį miesto urbanistinės ir susisiekimo plėtros modelį keičiant esamą požiūrį, kuomet miesto urbanistinė plėtra nėra tinkamai suderinta su susisiekimo poreikiais ir galimybėmis.

Lengvųjų automobilių ir kitų transporto priemonių parkavimas suprantamas kaip vienas iš miesto ir jo susisiekimo sistemos funkcionavimo bei struktūros formavimo procesų. Proceso, kuris šiuolaikiniame mieste yra neišvengiamas, tačiau vertinamas kaip esminių problemų šaltinis. Problemų sprendimo sėkmė priklauso nuo pasirinktos konkrečios viešojo transporto prioriteto ir automobilių parkavimo politikos bei būtinos sąlygos – ji turėtų koreliuoti su pagrindiniais urbanistikos politikos tikslais.

Šiuo metu nėra vieningos parkavimo politikos dėl miestų urbanistinių situacijų, ekonominių galimybių skirtumų, susiformavusių tradicijų ir daugybės subjektyvių veiksmų. Tokioje situacijoje svarbiausias dėmesys skirtinas šiems parkavimo politikos tikslams:

- **apribojimams** – nes: įvairių formų ir tipų parkavimo apribojimai yra priemonės reguliuoti eismą (automobilių sklaidą tinkle, diferencijuotai mažinti eismo intensyvumą, parkavimo apyvartos tempus); paskatinti alternatyvių susisiekimo būdų, ypač viešojo transporto, pasirinkimą; sumažinti neigiamas automobilių naudojimo pasekmes;
- **gyvybingumo palaikymui** – nes geros parkavimo sąlygos skatina darbo, paslaugų kūrimąsi, didina klientų skaičių, rajono ar kvartalo patrauklumą ir gyvybingumą. Tiesa, paprastai miesto centrui tai netaikoma ir jame organizuotos mokamos stovėjimo vietos. Gautos pajamos už parkavimą turėtų būti skirtos kitų alternatyvių susisiekimo būdų plėtrai, susisiekimo telematikos sistemai vystyti.

Perspektyvoje neišvengiamai reikės laikytis pagrindinio principo - mažinti eisme dalyvaujančių automobilių skaičių, o tam vienintelė efektyviausia priemonė yra parkavimo vietų mažinimas.

Kompleksinių kelionių punktai (KKP), kuriose būtų įrengtos viešojo transporto, automobilių ir dviračių stovėjimo vietos su P+R aikštelėmis, dviračių ir elektromobilių dalijimosi punktai, elektromobilių pakrovimas numatomos Klaipėdos miesto priegose, perkėlų vietose, stočių aikštėse, kad keleiviui būtų sudarytos optimalios sąlygos pasinaudoti visomis galimomis miesto ir priemiesčio-užmiesčio transporto rūšimis.



Kompleksinių kelionių punktai įrengti ar numatomi vietose, kurios bus tikslinamos sekancios projektavimo stadijose, nustačius gatvių su pagrindinių miesto autobusų maršrutais trasas, kurios turės aptarnauti šiuos punktus. Visi kompleksinių kelionių punktai privalo turėti tiesioginius pagrindinius maršrutus į pagrindines miesto traukos zonas (Centras, Senamiestis, Stoties aikštė, perkėlos ir pan.).

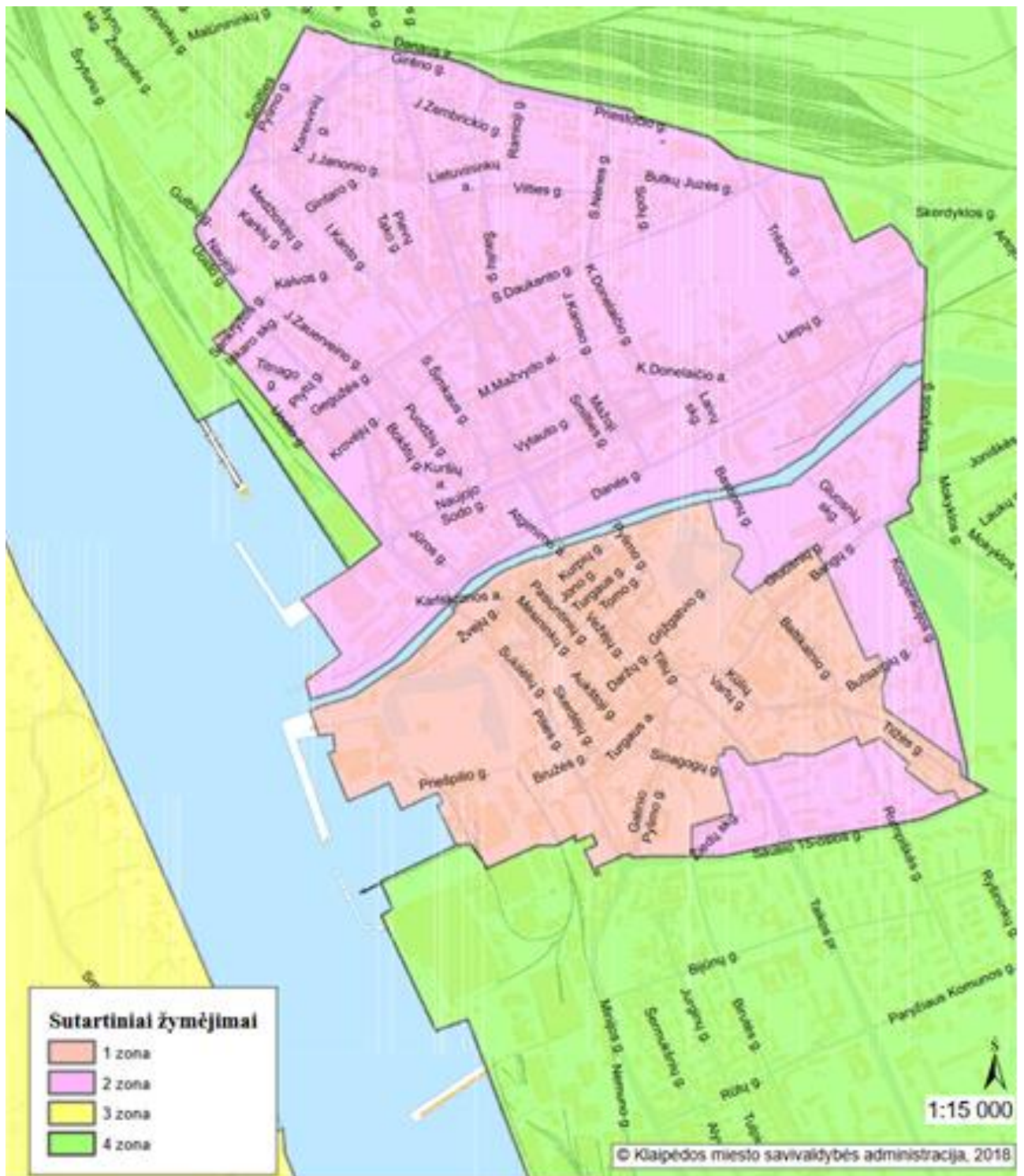
KKP ir P+R aikštelės Klaipėdos miesto teritorijoje numatomos:

- 1 **KKP**. Esamas Liepojos plentas ties Ligoninių miesteliu. Numatomas šalia galinis NVTR žiedas, reikalinga papildyti dviračių ir elektromobilių dalijimosi punktais;
- 2 **KKP**. Magistralinio kelio A13 ir Liepų gatvės sankryžos įtakos zona, ties dubliuojančia perspektyvine gatve;
- 3 **KKP**. Vilniaus pl.-Pramonės skirtingo lygio sankryžos zonoje arba alternatyvinė vieta A13-Tilžės sankryžos įtakos zona;
- 4 **KKP**. Jūrininkų–Šilutės pl. sankryžos įtakos zonoje, šalia numatomo VT žiedo. Alternatyvinis variantas – Tilžės-Pramonės g. tęsinio perspektyvinė sankryža;
- 5 **KKP**. Baltijos pr.-Minijos–Juodvarnių sankryžų įtakos zona. Alternatyvinis variantas – II perkėlos zona su daugiaaukšte automobilių saugykla. Bendras projektas su Neringos savivaldybe;
- 6 **KKP**. Autobusų ir geležinkelio stočių įtakos zona. Papildoma galimybė pasinaudoti priemiestiniais traukiniais;
- 7 **KKP**. Taikos pr. ties įvažiavimu į miestą naujai planuojamoje sankryžos zonoje.
- 8 **KKP**. Planuojamos III perkėlos įtakos zona Kairių g. tęsinyje. Planuojama tik įrengus III perkėlą ir įvertinus keleivių ir transporto srautu;
- 9 **KKP**. Pramonės–Lypkių-141 krašto kelio sankryžų įtakos zona.

Šiuo metu Klaipėdos mieste yra trys mokamos automobilių statymo zonos: miesto centrinė dalis su senamiesčiu, Smiltynė ir Melnragės – Girulių pajūrio teritorija. Mokamų automobilių statymo zonų nustatymas nėra bendrojo plano analizės objektas. Šių zonų tolimesnė plėtra turėtų būti pagrįsta konkretesniais strateginiais uždaviniais. Pvz. mažinant spaudimą gyvenamosiose ar rekreacinėse teritorijose.

Klaipėdos miesto automobilių stovėjimo vietų įrengimo mažinimo koeficientai miesto zonose:

- 1 zona (senamiestis) – 0,25;
- 2 zona (centrinė miesto dalis) – 0,50;
- 3 zona (Smiltynė) – 0,75;
- 4 zona (likusi miesto teritorija) – 1,0.



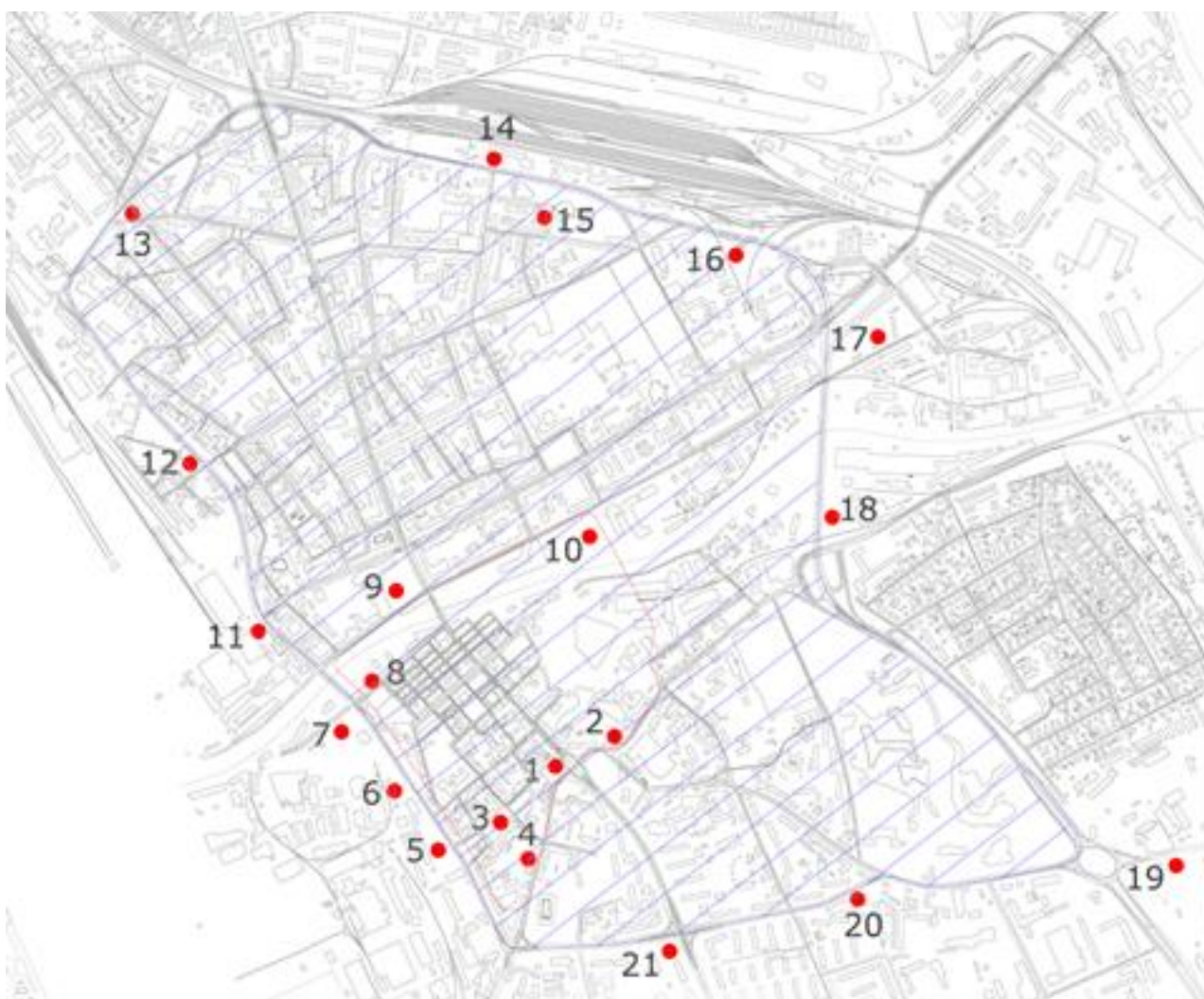
7.20 pav. Lengvųjų automobilių stovėjimo vietų įrengimo mažinimo zonos

Pagrindinės automobilių stovėjimo vietos miesto istorinio centro ribose siūlomas įrengti ir eksploatuoti šalia istorinio centro ir senamiesčio transporto žiedinių jungčių. Rekomenduojamos esamos ir naujos automobilių stovėjimo vietos yra orientacinės ir neprivalomos, jeigu pagal patvirtintą Klaipėdos miesto darnaus judumo strategiją jų bus atsisakoma. Jų apimtys ir geometriniai parametrai planuojami atskirais projektais.



7.10 lentelė. Rekomenduojamos automobilių stovėjimo vietos miesto centrinės dalies ir senamiesčio prieigose

	Senamiesčio žiedas		Istorinio centro žiedas
1	Turgaus a.–Galinio Pylimo–Taikos g. sankryžos zona;	11	Naujojo uosto–Naujojo Sodo. g. sankryžos zona
2	Bangų–Kūlių vartų g. sankryžos zona	12	Naujojo uosto–S.Daukanto g. sankryžos zona
3	Turgaus aikštė	13	Geležinkelio stoties aikštelė
4	Galinio Pylimo–Sinagogų g. sankryžos zona	14	Geležinkelio stoties aikštelė
5	Pilies 6a parkavimo aikštelė	15	Autobusų stoties aikštelė
6	Priešpilio teritorija	16	Priestočio g., PC Norfa
7	Senosios perkėlos teritorija	17	Artojų –Danės g. sankryžos zona
8	Žvejų–Teatro g. sankryžos zona	18	Joniškės – Mokyklos g. sankryžos zona
9	Atgimimo a. požeminis parkingas	19	Tilžės–Šilutės g. sankryžos zona
10	Danės–Bastionų g. sankryžos zonoje požeminis parkingas	20	Tilžės–Sausio 15-osios sankryžos zona
		21	Sausio 15-osios–Taikos pr. sankryžos zona



7.21 pav. Rekomenduojamų automobilių stovėjimo vietų išdėstymo schema senamiesčio ir centro žieduose

Istorinio miesto centro transporto žiedas formuojamas Mokyklos, Priestočio, Dariaus ir Girėno, J.Kanonio, Naujojo Uosto, Pilies, Sausio 15-osos ir Tilžės magistralinėmis gatvėmis.

Senamiesčio transporto žiedas formuojamas Pilies, Danės, Bastionų, Bangų, Galinio Pylimo gatvėmis.

Automobilių stovėjimo vietų poreikis gyvenamuosiuose daugiaaukštės statybos rajonų gyvenamojoje aplinkoje galėtų būti apspręstas tik turint konkrečią informaciją apie bendrą situaciją. Kol tokia išsami analizė nėra atlikta ir nėra nustatyti esminiai kriterijai privatiems automobiliams statyti, pateikti motyvuotus siūlymus nėra galimybės.

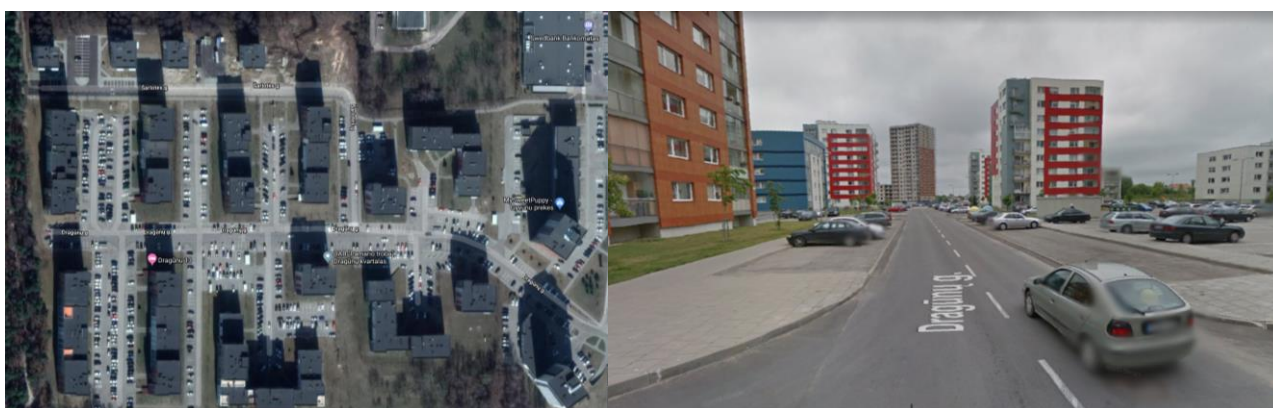


Todėl vienas iš tikslų būtų parengti kiekvieno rajono pilną esamos būklės analizę gyvenamojoje aplinkoje, galimą būdą ir vietą stovėjimo vietų padidinimui.

Planuojant stovėjimo vietų skaičių atsižvelgti ir į bendruomenių ir gyventojų interesus, kokioje gyvenamojoje aplinkoje jie konkrečiai nori gyventi, nes reikia įvertinti ir tų gyventojų norus, kurie neturi automobilio ir naudoja viešąjį transportą. Vienas iš esminių kylančių klausimų yra darnaus judumo principų išlaikymas - ar tikrai visi automobiliai turi būti parkuojami gyvenamojoje aplinkoje. Šiandien dalis gyventojų kasdien parkuoja savo automobilius prie namų, nors už rajono ribų turi garažus.

Pagal atliktą gyventojų apklausą kasdien savo automobiliais kasdien naudojami ne daugiau trečdalis gyventojų, kas jų atžvilgiu reikštų – gyvenamoji aplinka skiriama ne rekreacijai ir poilsiui, o automobilių stovėjimo aikštelėms - pastoviai aplinkos taršai po savo langais.

Pagal darnaus judumo planą numatomas ženklus gyventojų kelionių skaičiaus mažinimas automobiliais, todėl tai taip pat turėtų atsispindėti bendroje strategijoje – ar mes išties norime pastoviai gyventi automobilių stovėjimo aikštelių apsuptyje, ar ieškoti kitų racionalių sprendimų.



7.22 pav. Dragūnų kvartalas Klaipėdoje

Kita vertus, kol nėra tikslų duomenų apie realų parkavimo vietų poreikį, negalima teigti, kad šių vietų, įvertinus aplinkinėje zonoje turimas stovėjimo vietas garažuose ar saugomose aikštelėse, kad tokia problema egzistuoja. Problema daugiau gal ta, kad gyventojai tas vietas nori matyti savo gyvenamojoje aplinkoje.

Kadangi, daugumoje antžeminės automobilių stovėjimo vietos yra įrengtos valstybinėje žemėje, tai neišvengiamai turėtų atsirasti mokesčiai už parkavimą šalia namų, kas leistų įrengti pastovias parkavimo vietas už gyvenamosios teritorijos ribų tiems, kurie savo automobiliu naudojami epizodiškai.

Dėl daromo neigiamo poveikio aplinkai ir vizualinės taršos, rekomenduojama priimti sprendimą dėl metalinių garažų valstybinėje žemėje panaikinimo. Realiai šie garažai atlieka sandėliukų funkciją, o automobiliai laikomi gyvenamojoje aplinkoje. Siūloma šiuos garažų masyvus keisti į daugiaaukštes bendro naudojimo automobilių saugyklas gyvenamųjų rajonų prieigose.

Kaip rodo praktika, net naujai planuojamuose daugiaaukščiuose rajonuose, kur automobilių vietų skaičius įrengiamas pagal STR reikalavimus (1 butui - 1 vieta), ši problema nesumažėjo.

Vienas pagrindinių darnaus judumo skatinančių tikslų - iki 2030 m. 50% sumažinti įprastiniais degalais varomų automobilių naudojimą mieste. Įprastinio automobilių kuro perspektyviniai ribojimai verčia orientotis į platesnį hibridinių ir elektromobilių naudojimą ir tuo pačiu skatina plėsti įkrovimo stotelių plėtrą Klaipėdos miesto ir priemiesčio teritorijoje. Šiuo metu Klaipėdos mieste įrengta 10 įkrovimo stotelių.

Iki 2030 m. numatoma šį tinklą išplėsti įrengiant stoteles: Taikos pr. 80 (prie Naujojo turgaus); Jūrinių pr. 16, Molo g.33, S.Neries g. 168 (prie Klaipėdos autobusų stoties), H.Manto 43, Bangų 3 (šalia kūrybinio inkubatoriaus) ir kituose bendramiestinių ir rajoninių centrų stovėjimo aikštelėse, veikiančiose degalinėse.



7.7 Pagrindinės išvados ir rekomendacijos

1. Miesto susisiekimo sistemą formuoti ir vystyti pagal realius poreikius, įvertinant ne tik pastovių miesto gyventojų, bet ir atvykstančių dirbti, mokytis ar poilsiauti vasaros sezono metų priemiesčio ir užmiesčio gyventojų poreikius. Taip vadinamas „dienos gyventojų skaičius“ ir vykstantys integraciniai miesto ir priemiesčio procesai turi tapti pagrindu vystant miesto susisiekimo sistemos infrastruktūrą. Nėra jokio pagrindo planuojant mažesnę Klaipėdos miesto gyventojų skaičių pradėti mažinti ir susisiekimo infrastruktūros plėtrą.

2. Subalansuota miesto susisiekimo sistemos plėtra yra tiesiogiai siejama su jos urbanistine plėtra ir jos keliamais uždaviniais. Darni planuojama kelionių struktūra gali būti pasiekta tik savivaldybei valdant šiuos dinامينius procesus, priešingu atveju – visa tai liks teorinėmis prielaidomis, nes pasiekti, kad gyventojų kelionių procentinė struktūra pėsčiomis, dviračiais, viešuoju transportu ir automobiliais 2030 m. siektų tokią seką 33-8-35-24, yra labai sudėtingas uždavinys.

3. Siekiant įvykdyti susisiekimo sistemos keliamus uždavinius, būtina vykdyti monitoringą (stebėseną), kas leistų kas 3-4 metai apibendrinti vykstančias tendencijas ir koreguoti procesus, jeigu jie nukrypsta nuo siekiamų tikslų. Turi būti vykdomi pėsčiųjų, dviratininkų, viešojo transporto keleivių ir automobilių srautų eismo intensyvumo stebėjimai. Miestas privalo turėti susisiekimo sistemos modeliavimo duomenų bazę, kuri leistų realiai analizuoti ir planuoti vykstančius susisiekimo procesus, aklaui nesiorientuojant į pavienių gyventojų ar politikų pageidavimus.

4. Siekti, kad perspektyvinėje miesto susisiekimo sistemoje mažėtų gyventojų individualių automobilių skaičius, orientuojant gyventojus į kitus labiau ekologiškus susisiekimo būdus – pėsčiomis, dviračiais, viešuoju transportu ar elektromobiliais, steigiant dviračių ir elektromobilių nuomos punktų tinklą, propaguojant kombinuotas keliones ir steigiant P+R aikšteles. Tai sumažintų neigiamą transporto poveikį aplinkai ir šiuo metu aktualų automobilių stovėjimo vietų poreikį.

5. Siekti pagerinti gyventojų ir eismo dalyvių saugumą, plečiant netranszitinės gyvenamąsias zonas ir žaliuosius koridorius, atskiriant pagal galimybes pėsčiuosius, dviratininkus ir paspirtukus nuo autotransporto eismo magistralinėse gatvėse, plečiant lokalių takų ir skirtingo lygio perėjų tinklą.

6. Atkreipti dėmesį, kad iki Nepriklausomybės laikotarpio vystomas magistralinių gatvių ir sankryžų tinklas ir pati susisiekimo sistema nebuvo niekuo ypatingai ydinga ar stabdžiusi jos plėtrą, kad būtų galima teigti, kad jiniai nebuvo orientuoti į galimai aukštą automobilizacijos lygį. Esamos nedidelės transporto spūstys atskiromis paros valandomis yra dėl to, kad nebuvo realizuotas planuotas gatvių tinklas, neišvystytos pagal kategoriją sankryžos o parkavimo aikštelės ir požeminiai garažai, kaip buvo planuota, netapo daugiaaukštesnis automobilių saugyklomis. Palyginus su kitais Lietuvos miestais, Klaipėdos susisiekimo infrastruktūros plėtra yra pakankamai aukštame lygyje, o finansavimo galimybės ir šiuo metu yra pakankamai ribotos, kad pasiekti norimų tikslų.

7. Siekti, kad naujai urbanizuojamos teritorijos savalaikiai sulauktų socialinės, švietimo, aptarnavimo ir susisiekimo infrastruktūros, kas leistų sumažinti transportinių kelionių skaičių ir reikiamus objektus pasiekti pėsčiomis ar dviračiais, gyventojus pripratinti prie viešojo transporto aptarnavimo su 300-400 m pasiekiamumu, galimybės atsisakyti privataus automobilio ir parkingo poreikio, o gyvenamąją teritoriją skirti želdiniams ir poilsiui. Naujai formuojamų bendrijų gyventojai turėtų patys pasirinkti, kokią gyvenamąją aplinką ir vietinį susisiekimo tinklą jie norėtų turėti. Čia iškiltų vienas esminis klausimas, kuri reikia išspręsti – pakeisti STR reikalavimus dėl privalomo minimalaus automobilių stovėjimo vietų skaičiaus.

8. Parengti išsamų Klaipėdos miesto avaringumo žemėlapij pagal Susisiekimo ministerijos nustatytą metodiką miestuose, kuri leistų konkretizuoti ir įvardinti avaringumo priežastis juodųjų dėmių vietose. Įvairių studijų teiginiai, kad probleminės ir avaringiausios yra Taikos pr., Šilutės pl., H.Manto, Smiltelės ar Liepų gatvės iš esmės nieko nepasako, nes tai yra ir pačios ilgiausios, tad natūralu, kad [E] skaičius jose ir yra didžiausias.

9. Laikytis pagrindinio principo, kad miesto susisiekimo sistemos problemines vietas įvardinti pagal 4 pagrindinius kriterijus: *max* eismo intensyvumą; *max* viešojo transporto keleivių srautą ar stotelės apyvartą; juodąsias dėmes ir besikartojančių spūsčių vietas. I-II lygmens probleminės vietos, pagal turimą nepilną informaciją: H.Manto-P.Lideikio-Šiaurės pr. g. sankryža, Tilžės–Mokyklos-Šilutės pl. sankryža, Vilniaus pl.-Šilutės pl.–Baltijos



pr. sankryža, H.Manto gatvė, Taikos pr. tarp Statybininkų ir Tiltų g., Pilies g. (sprendimas būtų statant Bastionų g., gatvės platinimas dėl A juostų netikslingas dėl menko maršrutų skaičiaus).

10. Spręsti dviračių takų tinklo rišlumo, kokybės ir eismo saugumo klausimus, intensyviai vystant pagal Susisiekimo dalies sprendiniuose nustatytus magistralinių dviračių takų tinklo plėtros prioritetus. Pastoviai papildomai remtis atliekamais dviratininkų srautų ir avaringumo analize, kurie gali koreguoti ar įtakoti nustatytus vienos ar kitos trasos plėtros ar rekonstrukcijos prioritetus. agistralinių gatvių su dviračių takais plėtra vykdoma kompleksiskai su tos gatvės tiesimu pagal nustatytus magistralinių gatvių tiesimo prioritetus.

11. Ypatingą reikšmę teikti viešojo transporto maršrutinio tinklo ir kokybiško aptarnavimo klausimams, kurie vieninteliai realiai gali užtikrinti darnaus judumo principų realizavimą ilgesniais kelionių nuotoliais. Peržiūrėti esamų greitųjų autobusų maršrutų eismo organizaciją (laikas, intervalo dažnis), kad jie užtikrintų aukščiausio lygio miesto viešojo transporto funkciją keleivių kelionės trukmės ir komforto visos dienos metu prasme. Kol kas jie atlieka tik pagalbinę funkciją atskiromis piko valandomis. Tam pasitarnautų papildomas A juostų įvedimas, prioritetas koordinuotas eismas sankryžose. Kokybiškam miesto keleivių aptarnavimui negalima priskirti maršrutų, kurių eismo dažnis siekia 40-60 ar dar daugiau minučių.

12. Kas 3-4 metai pastoviai vykdyti viešojo transporto keleivių srautų stebėjimus miesto maršrutų linijose, nustatant atskirų maršrutų konkretų apkrovimo lygį, keleivių ryšius, transporto priemonių užpildymą. Pastaraisiais metais, nepaisant daromų įvairių studijų, šis klausimas buvo „apeitas“, todėl jokių konkrečių siūlymų pateikti nėra galimybės. Vykdoma keleivių stotelių apyvarta yra naudinga informacija, tačiau nepakankama ir neefektyvi priimant konkrečius sprendimus.

13. Atkreipti dėmesį į tai, kad miesto viešojo transporto optimaliam maršrutinio tinklo organizavimui trukdo magistralinių gatvių ar sankryžų (pvz. Vilniaus pl.–Pramonės g.) trūkumas. Kokybiškas ir saugus gyventojų aptarnavimas viešuoju transportu turi būti siejamas ne tik su autobusų pirkimu, bet ir su reikiamų gatvių, galinių punktų, tinkamai įrengtų stotelių, pėsčiųjų takų ir apšvietimo įrengimu. Peržiūrėti esamų miesto autobusų maršrutų trasas ir informuoti savivaldybę apie šių trasų neatitikimą eksploatacijos sąlygoms ir saugiam keleivių eismui.

14. Parengti naujos viešojo transporto rūšies (NVTR) ekonominio pagrindimo galimybių studiją, įvertinant esamus kleivių srautus bei NVTR patalpinimo gatvėse galimybes, parko vietos parinkimą. Vienu iš palyginamųjų trasų variantų naudoti BP pateiktus rekomenduojamus sprendinius. Siūloma Galimybių studijos priimtus ir patvirtintus Klaipėdos miesto taryboje sprendinius, jeigu jie skirsis nuo patvirtinto BP sprendinių, automatiškai pakoreguoti be BP sprendinių korektūros.

15. Miesto susisiekimo sistema turi skatinti intermodalinius transportavimo procesus, užtikrinti patogų bei saugų krovinių vežimą įvairiomis transporto rūšimis, prioritetą teikiant geležinkeliams ir vandens transportui, bei gerus ir saugius transportinius ryšius su gretimų savivaldybių teritorijomis, kaimyninėmis valstybėmis, Europos Sąjungos bei kitų šalių susisiekimo tinklu.

16. Vystyti ir modernizuoti Klaipėdos miesto magistralinių gatvių bei užmiesčio kelių sistemą integruojant miesto savivaldybės susisiekimo infrastruktūros tinklą į Lietuvos, Europos Sąjungos transporto tinklą bei paslaugų rinką.

17. Vystyti Klaipėdos uosto prieigų susisiekimo infrastruktūrą ypatingą dėmesį skiriant tranzitinių krovinių srautams Klaipėdos miesto teritorijoje ir aplinkosauginių priemonių diegimui. Rekonstruoti problemines gatves ir sankirtas su geležinkeliais, modernizuoti susisiekimo tinklą pritaikant jį tarptautiniams vežimams, užtikrinant krovinių vežimų apimtį. Realizuoti sprendiniuose ir Jūrų uosto BP fiksuotus tris tranzitinio transporto koridorius. Atkreipti dėmesį, kad krovinių transporto eismas, sumažinus jų kategoriją, siūlomas nutraukti miesto centrinės dalies Priestočio, Dariaus ir Girėno bei J.Janonio gatvėse.

18. Planuojant ir eksploatuojant miesto susisiekimo tinklą, esant dideliems transporto srautams gatvėse ir geležinkelio linijose padidintą dėmesį kreipti ekologiniams aspektams, taikant intensyvų apželdinimą, įrengiant akustines sienutes bei taikant kitas triukšmą ir taršą mažinančias technines priemones. Tiesiant magistralines gatves pagal STR reikalavimus įrengti kraštines apželdintas apsaugos juostas.



19. Vystyti ir efektyviau eksploatuoti poilsio ir turizmo tikslais esamas ir planuojamas Klaipėdos uosto akvatorijoje vidaus vandens linijas. Planuoti naujo kelto liniją ties pietiniais uosto vartais, keleivinio kelto liniją išilgai uosto akvatorijos tarp esamų ir planuojamų prieplaukų tarp uosto vartų.

Klaipėdos miesto BP susisiekimo sistemos sprendiniai parengti vadovaujantis pagrindiniais ES transporto politikos dokumentais:

- ES ekonomikos augimo strategija „Europa 2020“;
- 2011 m. Baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas (KOM (2011) 144);
- 2009 m. EK komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (KOM (2009) 279);
- 2007 m. Žaliaja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (KOM (2007) 551) ir jos 2009 m. veiksmų planu (KOM (2009) 490).



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 įsisavinimui.

8.1 Elektros energijos tiekimo sistema

Visos esamos Klaipėdos miesto ir priemiesčio aukštos įtampos transformatorių pastotės (toliau – ETP) sujungtos su ETP 330/110/10 kV Klaipėda elektros perdavimo 110 kV oro ir požeminėmis kabelinėmis linijomis. Nuo aukštos įtampos transformatorių pastočių elektros energija vartotojams toliau perduodama elektros skirstomaisiais tinklais. Elektros perdavimo sistemos operatorius yra AB „Litgrid“, elektros energijos skirstymo sistemos operatorius yra AB „Energijos skirstymo operatorius“ (AB ESO).

AB „Litgrid“ eksploatuoja 330 ir 110 kV oro ir kabelines linijas iki visų ETP 110 kV skirstyklų (imtina). 110/10 kV transformatorius, 10 kV skirstykla, 10 kV ir žemesnės įtampos tinklus bei 10/0,4 kV transformatorines eksploatuoja AB ESO. Eksploatavimo riba tarp AB „Litgrid“ ir AB ESO yra už 110 kV skirstyklų prieš 110/10 kV transformatorius.

Klaipėdos miesto bendrajame plane nagrinėjami 110 kV elektros energijos perdavimo tinklai, kuriuos eksploatuoja AB „Litgrid“, ir transformatorių pastotės 110/10 kV, kurias eksploatuoja AB ESO.

8.1 Lentelė. Klaipėdos mieste ir priemiestyje esančių transformatorių pastočių sąrašas

Eil. Nr.	Transformatorių pastotės pavadinimas	2015 m. max apkrovimas, MVA	Transformatorių galia, MVA	
			T1	T2
1.	ETP 110/10 kV Marios	13,638	T1 (32 MVA) T2 (16 MVA)	T3 (32 MVA)
2.	ETP 110/10 kV Gedminai	17,072	25	25
3.	ETP 110/10 kV Jakai	16,803	25	25
4.	ETP 110/10 kV Lypkiai	21,335	40	40
5.	ETP 110/10 kV Taika	23,821	T1 (25 MVA) T2 (25 MVA)	T3 (32 MVA) T4 (32 MVA)
6.	ETP 110/10 kV Sendvaris	16,364	16	16
7.	ETP 110/10 kV Uostas	17,077	25	25
8.	ETP 110/10 kV Danė	15,382	16	16
9.	ETP 110/10 kV Tauralaukis	10,124	16	16
10.	ETP 35/10 kV Smiltynė	0,594	1	-
11.	ETP 110/10 kV Smeltė	9,880	25	25
12.	ETP 110/10 kV Dumpiai	0,979	6,3	6,3
13.	ETP 35/04 kV Alksnynė	0,01	0,1	-
	Iš viso	163,079	293,4	290,3
14.	PTP 110/10 kV (ties Klaipėdos m. ir Klaipėdos r. sav. riba)		apie 12	apie 12
	Maitinanti miestą ir rajoną			
15.	ETP 330/110/10 kV Klaipėda (LITGRD)			
16.	Poreikis 2030 m Klaipėdos m., jeigu bus 210 tūkst. gyventojų	220÷231		
17.	Poreikis 2030 m Klaipėdos m. ir priemiestyje, jeigu bus 226 tūkst. gyventojų	237÷249	305,4	302,3

Klaipėdos mieste 2015 m. elektros energijos vartotojų skaičius siekė 155 tūkst. gyv., elektros energija aprūpinančių transformatorių pastočių 110/10 kV apkrovos buvo 163 MW. Pastočių transformatorių galia - 583 MW. Elektros energijos rezervas yra didelis, tačiau poreikių pasiskirstymas Klaipėdos mieste yra netolygus. Mažaaukštės statybos rajonuose miesto pakraščiuose ir priemiesčiuose elektros energijos poreikis auga, o rajonuose, kur vyrauja daugiaaukštė statyba - mažėja. Galio rezervus turi ETP 110/10 kV Gedminai, Jakai, Lypkiai, Smeltė ir Taika.

Klaipėdos miesto BP sprendiniuose prognozuojama, kad 2030 m. tikėtinas elektros energijos poreikis gali išaugti iki 250 MW, maksimaliam gyventojų skaičiui išaugus iki 210 tūkst. gyventojų Klaipėdos m. bei iki 16 tūkst. gyventojų priemiestyje.



Miesto aprūpinimo elektros energija sistema yra galinga, tačiau atskiruose rajonuose yra jos disproporcijos. Pramoniniuose rajonuose paklotos didelio skerspjūvio 10 kV kabelinės linijos, įrengtos 10/0,4 kV transformatorinės. Šiuo metu jų veikimas mažai efektyvus dėl nepakankamo sistemos apkrovimo. Keičiantis įmonių struktūrai turi būti pertvarkyti ir elektros įrengimai. Klaipėdos senamiestyje ir miesto pakraščiuose, atvirkščiai, elektros tinklų ir transformatorių nepakanka, nes ten energijos poreikis pastoviai auga.

Klaipėdos miestą kertančių aukštos įtampos elektros energijos perdavimo linijų apsaugos zonose nustatyti ūkinės veiklos apribojimai. Daugiau kaip 50 m pločio inžinerinės infrastruktūros koridoriai užima dideles ir vertingas miesto teritorijas. Klaipėdos miesto BP sprendiniuose numatytas 110 kV elektros perdavimo oro linijų keitimas požeminėmis kabelių linijomis.

Elektros tiekimo tinklų vystymo prioritetai:

8.1.1 Elektros energijos perdavimo objektų prioritetas sąrašas ir jų statybos eiliškumas gali būti koreguojamas priklausomai nuo pasikeitusio poreikio bei investicijų modernizavimui ir plėtrai paskirstymo bendromis Klaipėdos miesto savivaldybės, Lietuvos Respublikos Vyriausybės bei AB „Litgrid“ pastangomis;

8.1.2 Pakeisti Klaipėdos universiteto miestelį, poilsio parko bei gyvenamųjų kvartalų teritorijas kertančią elektros perdavimo 110 kV oro liniją požemine kabeline linija nuo ETP 110/10 kV Uostas iki Liepų g. ir toliau iki Palangos plento (valstybinės reikšmės magistralinis kelias A13 Klaipėda – Liepoja);

8.1.3 Sudarant patrauklią aplinką investicijoms, iškelti iš rytų pramonės rajono elektros perdavimo 110 kV oro liniją ir pakloti požeminę kabelinę liniją iš ETP 110/10 kV Taika nuo Šilutės pl. iki Vilniaus pl.;

8.1.4 Sudarant galimybę geriau panaudoti pramonės zonos teritorijas, iškelti iš LEZ teritorijos elektros perdavimo 110 kV oro linijas ir pakloti kabelines linijas nuo ETP 110/10 kV Gedminai iki ETP110/10 kV Jakai;

8.1.5 Elektros perdavimo 110 kV oro liniją, esančią Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje, nutiestą per Kuršių marias ir Kiaulės nugaros salą bei keliančią pavojų laivybai, pakeisti 110 kV kabeline elektros linija per Kuršių marias į Smiltynę iš ETP110/10 kV Marios, tokiu būdu sudarant ne tik geresnias sąlygas laivybai Uoste, bet tuo pačiu pagerinant elektros energijos tiekimą Smiltynei ir visai Kuršių nerijai;

8.1.6 Spręsti Klaipėdos miesto užstatytose teritorijose esančių kitų elektros perdavimo 110 kV oro linijų atkarpų pakeitimą kabelinėmis linijomis, kad būtų sudaryta galimybė panaudoti apsaugines zonas estetinės aplinkos gerinimui, neigiamos elektros laukų įtakos panaikinimui bei miesto infrastruktūros vystymui:

- palei Palangos plentą nuo Liepų g. iki Pajūrio g.;
- iš ETP110/10 kV Taika nuo Šilutės pl. Senujų Gandrališkių (4.5), Sendvario pievų (4.7) kvartaluose;
- iš ETP110/10 kV Danė Barškių I (7.4), Barškių II (7.5), Senosios plytinės (7.6) kvartaluose;

8.1.7 Vykdyti 110/10 kV transformatorių pastočių, dirbančių mažesniu nei 50% apkrovimu modernizavimą;

8.1.8 Planuoti naujos PTP 110/10 kV apie 12 MVA statybą ties Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono riba;

8.1.9 Formuojantis išoriniam Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui, reikėtų didinti ETP 110/10 kV Uostas galią, pastatant 2x40 MVA transformatorius;

8.1.10 Spręsti skirstomųjų 10 kV elektros tinklų ir transformatorių 10/0,4 kV išdėstymą pagal rengiamus detaliuosius planus, o jų finansavimą pagal sutartis tarp statytojo ir elektros skirstomųjų tinklų operatoriaus;

8.1.11 Miesto gatvių, gyvenamųjų kvartalų, pastatų, krantinių, reprezentacinių zonų apšvietimo gerinimui parengta Klaipėdos miesto bendro naudojimo teritorijų apšvietimo gerinimo 2008-2018 metų programa, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. gruodžio 20 d. sprendimu Nr. T2-448, turi būti toliau vystoma. Programa paruošta įvertinus pėsčiųjų takų, kiemų, privažiavimų ir priėjimo kelių prie mokyklų, ikimokyklinio ugdymo įstaigų apšvietimo būklę. Programos uždaviniai:

- įrengti naują apšvietimo įrangą visuose įvažiavimo keliuose į bendro naudojimo kiemus, pėsčiųjų takuose, gatvėse, kuriose dar nėra apšvietimo;
- pertvarkyti švietimo įstaigų apšvietimą ir prijungti jį prie miesto apšvietimo tinklų;
- įrengti mieste apšvietimo regulatorius, leisiančius taupyti elektros energiją;
- siekiant optimaliai panaudoti lėšas, gatvių apšvietimo sistemos rekonstrukcijos darbus atlikti kartu su gatvių rekonstrukcijos darbais.



8.1.12 Modernizuoti Klaipėdos miesto senamiesčio aprūpinimą elektros energija;

8.1.13 Elektros energijos tiekimui naujiems vartotojams plėsti elektros skirstymo tinklus, pirmenybę teikti požeminėms kabelių linijoms, nepertraukiamai vykdyti elektros įrengimų renovaciją;

8.1.14 Skatinti saulės kolektorių statybą tiek bendrovių, tiek individualių namų aprūpinimui energija. Inicijuoti naktinės energijos kainos mažinimą, tuo skatinant dienos energijos taupymą.

8.2 Gamtinių dujų tiekimo sistema

Gamtinės dujos Lietuvoje transportuojamos perdavimo ir skirstymo sistemomis. Perdavimo sistemą sudaro magistraliniai dujotiekiai, dujų kompresorių stotys, dujų apskaitos ir skirstymo stotys, dujotiekių apsaugos nuo korozijos įrenginiai, duomenų perdavimo ir ryšio sistemos. Lietuvos gamtinių dujų perdavimo sistemos operatorius, atsakingas už gamtinių dujų perdavimą (transportavimą aukšto slėgio vamzdynais) sistemos naudotojams, gamtinių dujų infrastruktūros eksploatavimą, priežiūrą ir plėtojimą, yra AB „Amber Grid“. Gamtinių dujų skirstymo sistemos operatorius yra AB „Energijos skirstymo operatorius“ (AB ESO).

Magistraliniu dujotiekiu Klaipėda-Kuršėnai gamtinės dujos perduodamos į Klaipėdos mieste Tilžės g. 75 įrengtą dujų skirstymo stotį Nr. 1 (DSS-1), nuo kurios gamtinės dujos skirstomaisiais tinklais tiekiamos vartotojams. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje įrengtas suskystintųjų gamtinių dujų (toliau – SGD) terminalas labai padidino dujų tiekimo patikimumą ne tik Klaipėdos regione, bet ir visoje Lietuvos Respublikoje. SGD terminalo prijungimui prie gamtinių dujų perdavimo sistemos nutiesta magistralinio dujotiekio jungtis iki dujų skirstymo stoties Nr. 2 (DSS-2) Kiškėnų k., Dovilų sen. Klaipėdos r. sav.

Magistralinio dujotiekio bendruosius eksploatavimo priežiūros principus nustato:

- LR pavojingų įrenginių priežiūros įstatymas;
- Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, patvirtintos LR Vyriausybės 1992-05-12 nutarimu Nr. 343 (1995-12-29 nutarimo Nr. 1640 redakcija);
- Magistralinių dujotiekių apsaugos zonos taisyklės, patvirtintos LR energetikos ministro 2010-07-16 įsakymu Nr. 1-213;
- Magistralinio dujotiekio įrengimo ir plėtros taisyklės, patvirtintos LR energetikos ministro 2014-01-28 įsakymu Nr. 1-12 (2017-06-28 įsakymo Nr. 1-169 redakcija).

Magistralinių dujotiekių bei gretimos aplinkos ir greta būnančių žmonių saugą užtikrina:

- magistralinių dujotiekių apsaugos zonos ir jose taikomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos,
- vietovės klasių teritorijos ir jose taikomi užstatymo normatyvai,
- mažiausi leistini atstumai nuo magistralinio dujotiekio iki statinių bei kitų objektų.

Pagal Magistralinių dujotiekių apsaugos zonos taisyklių, Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų VII skyriaus „Magistralinių dujotiekių ir naftotiekių bei jų įrenginių apsaugos zonos“ reikalavimus, nustatoma magistralinių dujotiekių ir jų įrenginių apsaugos zona, kurią sudaro:

- išilgai vamzdynų trasos – žemės juosta, kurios plotis – po 25 m abipus vamzdyno ašies;
- išilgai kelių eilių vamzdynų trasos – žemės juosta, kurios plotis – po 25 m nuo kraštinių vamzdynų ašies;
- aplink magistralinių dujotiekių įrenginius ir objektus – 25 m pločio žemės juosta aplink nurodytųjų objektų teritoriją.

Klaipėdos miesto teritorijoje įrengti magistralinio dujotiekio vamzdynai (toliau – MDV) ir su jais susijusi infrastruktūra, taip pat teritorija, esanti po 200 m į abi puses nuo MDV ašies, priskiriami pirmai ir trečiajai vietovės klasės teritorijai:

- MDV Klaipėda-Kuršėnai bei teritorija, esanti po 200 m į abi puses nuo šio MDV, priskiriami pirmai vietovės klasei;
- MDV nuo SGD terminalo bei teritorija, esanti po 200 m į abi puses nuo šio MDV, priskiriami trečiajai vietovės klasei.

Magistralinio dujotiekio vietovės klasės teritorijose yra taikomi užstatymo normatyvai:

- pirmos vietovės klasės teritorijose:



didžiausias leistinas žmonėms būti skirtų pastatų skaičius vietovės klasės vienetė – ne daugiau kaip 10 pastatų, pastatų aukštų skaičius – ne daugiau negu 3 aukštai, įskaitant pastogę/mansardą bei mažiausias leistinas atstumas nuo magistralinio dujotiekio vamzdžio iki viešam žmonių susibūrimui skirtų statinių ir įrenginių – ne mažiau negu 90 metrų;

- trečios vietovės klasės teritorijose:

didžiausias leistinas žmonėms būti skirtų pastatų skaičius vietovės klasės vienetė – neribojamas, pastatų aukštų skaičius – ne daugiau negu 3 aukštai, įskaitant pastogę/mansardą bei mažiausias leistinas atstumas nuo magistralinio dujotiekio vamzdžio iki viešam žmonių susibūrimui skirtų statinių ir įrenginių – ne mažiau negu 25 metrai.

Taip pat turi būti laikomasi mažiausių atstumų nuo MDV iki inžinerinių tinklų ir kitų objektų.

Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiuoju planu, patvirtintu LR energetikos ministro 2013-03-13 įsakymu Nr. 1-130, nustatytos SGD terminalo apsaugos zonos.

Skirstomųjų dujotiekių sistema išvystyta ne tik Klaipėdos m., bet ir vykdoma plėtra į Klaipėdos r. sav. teritorijas. Esamų gamtinių dujų vartotojų poreikių augimas ir naujų vartotojų atsiradimas yra pageidaujami. Skirstomasis dujotiekis vystomas vadovaujantis parengtomis dujotiekio vystymo schemomis. Tai padeda racionaliau parinkti dujotiekio vamzdžių skersmenis. Dujos dažniausiai naudojamos įmonių gamybos veikloje bei šilumai gaminti, todėl didžiausią dujų kiekį suvartoja verslo ir viešojo sektoriaus vartotojai – pramonės įmonės bei šilumos gamintojai.

Gamtinių dujų poreikis (išskyrus centralizuotai tiekiamos šilumos zonas) gyvenamojo būsto šildymui ir karšto vandens ruošimui būtų apie 70368 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.

Planuojant dujotiekio plėtrą būtina įvertinti, kad nuo 2021-01-01 visi statomi nauji pastatai šalyje turės būti A++ energinio naudingumo klasės, o reikiama energija šiems pastatams turės būti gaunama iš atsinaujinančių energijos išteklių. Dujas bus galima naudoti esamuose pastatuose ir įmonių gamybos veikloje bei šilumai gaminti.

Gamtinių dujų tiekimo prioritetai:

8.2.1 Planuojant veiklą (veiksmus) 200 m ir mažesniu atstumu nuo magistralinio dujotiekio trasos, negavus magistralinio dujotiekio savininko rašytinio pritarimo, yra draudžiama projektuoti ir statyti bet kokius naujus statinius ar įrenginius, juos rekonstruoti, projektuoti ir atlikti statinių bei įrenginių remonto arba griovimo darbus, keisti pastatų (patalpų) paskirtį, formuoti naujus nekilnojamojo turto kadastro objektus kaip atskirus nekilnojamojo turto objektus suformuojant patalpas pastate arba padalijant, atidalijant, sujungiant ar perdalijant pastatus ir (ar) patalpas, planuoti teritorijas, nustatyti ar keisti žemės sklypų pagrindinę žemės naudojimo paskirtį ir /ar būdą, formuoti naujus ar pertvarkyti esamus žemės sklypus ir pan.

Teritorijose, kuriose yra pasiekti magistralinio dujotiekio vietovės klasėje taikomi užstatymo normatyvai (informaciją teikia magistralinio dujotiekio savininkas) ir pageidaujama vykdyti veikla (veiksmi) būtų galima tik rekonstravus MDV į aukštesnę vietovės klasę, MDV gali būti rekonstruojamas suinteresuoto asmens (iniciatoriaus) prašymu, jei pagal sutartį su magistralinio dujotiekio eksploatuojančia įmone suinteresuotas asmuo užtikrins išankstinį visų dėl magistralinio dujotiekio rekonstravimo darbų vykdymo susijusių išlaidų apmokėjimą.

8.2.2 Siekti, kad gamtinės dujos būtų prieinamos visiems galimiems vartotojams;

8.2.3 Esant netolygiam dujų vartotojų pasiskirstymui, didinti dujų vartotojų skaičių, prijungiant prie esamų dujotiekių;

8.2.4 Vykdyti tolesnę urbanizacijos plėtrą, dujofikuoti visas teritorijas, kuriose tiesti skirstomojo dujotiekio tinklus ekonomiškai naudinga;

8.2.5 Dujofikuoti teritorijas Tauralaukio rajone;



8.2.6 Dujofikuoti sodininkų bendrijų teritorijas Klaipėdos m. ir priemiesčiuose, sudarant galimybę paversti šias teritorijas gyvenamaisiais kvartalais;

8.2.7 Užtikrinti dujotiekio patikimumą paklojant dujotiekio tinklus Uosto teritorijoje, sužiedinant dujotiekio tinklus Smeltės uosto (3.1) ir Žvejų sodybų (3.2) kvartaluose;

8.2.8 Didinti vartotojų aprūpinimo gamtinėmis dujomis patikimumą, sužiedinant:

- dujotiekio tinklus tarp Šilutės pl. ir Lypkių g.;
- dujotiekio tinklus tarp Kairių g. ir Šilutės g. (krašto kelias Nr.141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė- Klaipėda);
- Klaipėdos ir Kretingos miestų dujų tiekimo sistemas.

8.3 Šilumos tiekimo prioritetai

8.3.1 Išlaikyti centralizuoto šilumos tiekimo (toliau – CŠT) sistemą;

8.3.2 CŠT vystyti Klaipėdos miesto centrinėje dalyje (Centro rajonas) bei intensyvaus užstatymo rajonuose Smeltės, Gedminių, Rumpiškės, Luizės rajonuose. Vertinant prognozuojamą gyventojų skaičiaus padidėjimą numatoma, kad centralizuotai tiekiamos šilumos galios poreikis 2030 metais sudarys apie 474 MW;

8.3.3 Perkelti šilumos gamybą iš Danės g. 8, keičiant žemės sklypo paskirtį, atsisakant kuro rezervuarų ir taršių procesų, atlaisvinant Danės upės krantines bendro naudojimo pėsčiųjų dviratininkų takams;

8.3.4 Planuoti naują šilumos ir elektros generavimo šaltinį Vynerio promenados (8.6) kvartale, dalinai kompensuojant prarastą instaliuotą šiluminę galią ir nepabloginant Klaipėdos miesto CŠT tinklų hidraulinio bei temperatūrinio režimo;

8.3.5 Nestatyti katilinių esamuose miesto gyvenamuosiuose kvartaluose, neįrenginėti jų daugiabučiuose namuose, vaikų ir mokymosi įstaigose, kituose visuomeniniuose pastatuose, prijungtuose prie CŠT sistemos, tokiu būdu išvengiant aplinkos taršos didinimo ir prioritetinio šildymo būdo sistemos griovimo bei daugumos vartotojų interesų pažeidimo;

8.3.5 Siūlyti statytojams palankias sąlygas objektus prijungti prie CŠT tose teritorijose, kur jau yra šilumos tinklai, siekiant efektyviau panaudoti esamus šilumos rezervus;

8.3.6 Naujus CŠT tinklus tiesti, įvertinus planuojamų statybų mastus ir šilumos poreikį;

8.3.7 Atlikti techninius-ekonominius skaičiavimus nutolusių nuo šilumos šaltinių objektų jungimo prie centralizuotos šildymo tiekimo sistemos tikslo pagrindimui. Esant nerentabiliems rodikliams, siūlyti alternatyvius sprendimus šilumos vartotojų poreikiams tenkinti;

8.3.8 Gerinti ir tobulinti šilumos gamybos ir tiekimo sistemų technologijas ir priežiūrą, skatinančias energijos išteklių taupymą bei išlaidų mažinimą;

8.3.9 Siekiant pagerinti šilumos energijos gamybos ir perdavimo patikimumą, investuoti į šilumos ūkio atnaujinimą ir modernizavimą;

8.3.10 Skatinti šilumos gamybą iš vietinių ir atsinaujinančių energijos išteklių. Plėtoti ir pritaikyti atsinaujinančių energijos šaltinių šilumos ūkyje;

8.3.11 Siekiant sumažinti tiekiamos vartotojams šilumos kainą, vykdyti pastatų renovaciją;

8.3.12 Siekti, kad geoterminė jėgainė būtų remiama valstybės.

Aprūpinimo šiluma reglamentavimas

Šilumos ūkio klausimai Klaipėdos mieste sprendžiami vadovaujantis Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialiuoju planu ir reglamentu. LR šilumos ūkio įstatymo 8 str. nuostatos numato, kad šilumos ūkio specialieji planai atnaujinami ne rečiau kaip kas 7 metai, atsižvelgiant į Nacionalinėje šilumos ūkio plėtros programoje numatytas priemones ir sprendinius, taip pat šilumos gamybos ir perdavimo technologijų raidą, konkurencinę aplinką, šilumos gamybos kainų tendencijas, aplinkos užterštumo pokyčius ir kitus reikšmingus veiksnius. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybai 2001-12-08 sprendimu Nr. 254 patvirtinus Specialųjį planą, buvo sudaryta Klaipėdos miesto savivaldybės komisija, kuri nagrinėjo aprūpinimo šiluma klausimus ir priimdavo sprendimus, kilus ginčui dėl pastatų aprūpinimo šiluma būdo.



Klaipėdos miesto BP numatoma **atnaujinti Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialųjį planą ir reglamentą** bei juo vadovautis planuojant teritorijų užstatymą, rengiant detaliuosius planus, statinių projektus. Kol bus atnaujintas Specialusis planas, sprendžiant teritorijų, esamų ir naujų statinių aprūpinimą šiluma, vadovautis Klaipėdos miesto BP nustatytu aprūpinimo šiluma reglamentu.

Patvirtinus keičiamą Klaipėdos miesto BP ir aprūpinimo šiluma reglamentą, turi būti sudaryta analogiška Klaipėdos miesto savivaldybės komisija ar darbo grupė, į kurią būtų kviečiami: šilumos tiekėjo atstovas, gamtinių dujų sistemos operatoriaus atstovas, savivaldybės administracijos už šilumos ūkį atsakingas specialistas, savivaldybės aplinkos skyriaus atstovas.

Klaipėdos miesto BP nustatomas aprūpinimo šiluma zonų reglamentas:

1. Centralizuoto šilumos tiekimo zona

1.1 Rengiant konkrečių objektų projektus, naujai statomiems, rekonstruojamiems arba kapitaliai remontuojamiems pastatams šilumos tiekimą numatyti iš CŠT.

1.2 Neleidžiama statyti, įrengti lokalių (necentralizuotam aprūpinimui šiluma) kieto, skysto ir dujinio kuro katilinių, dujinį kurą deginančių prietaisų, naudojamų patalpų šildymui ir karštam vandeniui ruošti, išskyrus Reglamente numatytus atvejus.

1.3 CŠT zonoje statomą, rekonstruojamą, remontuojamą arba atnaujinamą pastatą gali būti numatyta aprūpinti šiluma iš lokalių/vietinių šilumos šaltinių tik nustatytais atvejais:

1.3.1 jei šilumos tiekėjas pareiškia, kad nėra techninių galimybių aprūpinti konkretų vartotoją iš centralizuoto šilumos tiekimo sistemos (pvz., nėra techninių galimybių kloti vamzdynus esamuose pastatuose ar konkrečiose teritorijose, nėra techninių galimybių įrengti šilumos punktą) arba šilumos tiekėjo atliktais ekonominiais skaičiavimais centralizuotas šilumos tiekimas nagrinėjamam objektui nuostolingas;

1.3.2 komercinės paskirties statiniams, kurių šilumos poreikiai iki 0,01 MW galios (pvz., prekybos kioskai, degalinės), gali būti numatomas šildymas naudojant elektros energiją;

1.3.3 jei 50 proc. ir daugiau daugiabučio gyvenamojo namo butų ir kitų patalpų (skaičiuojant turto vienetais) pagal Lietuvos Respublikos teisės aktų reikalavimus yra pasikeitę aprūpinimo šiluma būdą. Tokiu atveju daugiabučio gyvenamojo namo aprūpinimo šiluma būdo keitimas iš centralizuoto į necentralizuotą yra galimas ir nėra laikomas neatitinkančiu savivaldybės interesų ir gali būti vykdomas tik keičiant aprūpinimo šiluma būdą visam pastatui nepažeidžiant visų namo patalpų ir butų savininkų interesų;

1.3.1–1.3.3 punktuose paminėtiems šilumos vartotojams suteikiama teisė įsirengti individualius šilumos gamybos įrenginius ar vietines katilines, kaip kurą naudojant ekologiškus energijos šaltinius, elektros energiją, gamtines dujas, išskyrus tepalinės kilmės bei skystą kurą, krosninį kurą, anglį bei kietąjį biokurą.

1.4 Statytojas, pradedantis projektuoti CŠT zonoje, privalo teikti paraišką šilumos tiekėjui dėl prisijungimo sąlygų išdavimo.

1.5 CŠT zonoje išduodant prisijungimo sąlygas šilumos vartotojams (išskyrus paminėtiems 1.3.1-1.3.3 punktuose) prie dujų tiekimo tinklų turi būti nurodoma, kad gamtinės dujos negali būti naudojamos šildymui ir karšto vandens ruošimui.

2. Šildymo deginant gamtines dujas zona

2.1 Esamiems šildymo deginant gamtines dujas zonos šilumos vartotojams aprūpinimo šiluma būdo keitimas iš centralizuoto į necentralizuotą (atjungiant nuo centralizuoto šilumos tiekimo tinklų) galimas.

2.2 Planuojant, projektuojant naują pastatą, rekonstruojant, atnaujinant/ remontuojant esamą pastatą nagrinėjant aprūpinimą šiluma suteikiama pirmenybė gamtinių dujų kurui bei ekologiškai švariems energijos šaltiniams (išskyrus kietąjį biokurą).

2.3 Neleidžiama statyti, įrengti lokalių (necentralizuotam aprūpinimui šiluma) kieto ir skysto (išskyrus suskystintas naftos dujas) kuro katilinių.

2.4 Jei dujų tiekėjas pareiškia, kad nėra techninių galimybių tiekti gamtines dujas konkrečiam vartotojui (pvz., nėra techninių galimybių kloti vamzdynus esamuose pastatuose ar konkrečiose teritorijose) arba gamtinių dujų tiekėjo atliktais ekonominiais skaičiavimais dujotiekio tiesimas nagrinėjamam objektui nuostolingas, vartotojui suteikiama teisė įsirengti individualius šilumos gamybos įrenginius ar vietines katilines, kaip kurą naudojant



ekologiškus energijos šaltinius, elektros energiją, kietąjį biokurą, išskyrus tepalinės kilmės bei skystą kurą, krosninį kurą, anglį.

3. Konkurencinė zona

3.1 Nauji vartotojai patys pasirenka jiems labiausiai tinkamą aprūpinimo šiluma būdą: centralizuotą šilumos tiekimą arba šildymą iš individualių gamtinėmis dujomis kūrenamų katilinių.

3.2 Esamiems šios zonos šilumos vartotojams aprūpinimo šiluma būdo keitimas iš centralizuoto į necentralizuotą (atsijungiant nuo šilumos tiekimo tinklų) išskyrus CŠT zonų reglamente numatytus atvejus, yra laikomas neatitinkančiu savivaldybės interesų.

3.3 Konkurencinio aprūpinimo šiluma zonų vartotojams taikomos LR šilumos ūkio įstatymo 2 str. 15 p. nuostatos dėl šilumos tiekimo konkurencinėje zonoje.

3.4 Neleidžiama statyti, įrengti lokalių (necentralizuotam aprūpinimui šiluma) kieto ir skysto kuro katilinių, išskyrus 3.4.1 ir 3.4.2 punktuose aprašytas išimtis:

3.4.1 jei šilumos tiekėjas pareiškia, kad nėra techninių galimybių aprūpinti konkretų vartotoją iš centralizuoto šilumos tiekimo sistemos (pvz., nėra techninių galimybių kloti vamzdynus esamuose pastatuose ar konkrečiose teritorijose, nėra techninių galimybių įrengti šilumos punktą) arba šilumos tiekėjo atliktais ekonominiais skaičiavimais centralizuotas šilumos tiekimas nagrinėjamam objektui nuostolingas.

3.4.2 jei dujų tiekėjas pareiškia, kad nėra techninių galimybių tiekti gamtines dujas konkrečiam vartotojui (pvz. Nėra techninių galimybių kloti vamzdynus esamuose pastatuose ar konkrečiose teritorijose) arba gamtinių dujų tiekėjo atliktais ekonominiais skaičiavimais dujotiekio tiesimas nagrinėjamam objektui nuostolingas

3.4.1–3.4.2 punktuose paminėtiems šilumos vartotojams suteikiama teisė įsirengti individualius šilumos gamybos įrenginius ar vietines katilines, kaip kurą naudojant ekologiškus energijos šaltinius, elektros energiją, kietąjį biokurą, išskyrus tepalinės kilmės bei skystą kurą, krosninį kurą, anglį.

4. Necentralizuoto aprūpinimo šiluma zona

4.1 Aprūpinimo šiluma būdo ir kuro rūšių šilumos gamybai pasirinkimas šioje zonoje reglamentuojamas Lietuvos Respublikos teisės aktais, papildomi reikalavimai šioje zonoje nėra nustatomi.

Visoms aprūpinimo šiluma zonoms nustatomos išimtys:

1. Ekologiški aprūpinamos teritorijos atžvilgiu šildymo būdai (elektra, geoterminė energija, saulės energija ir kiti atsinaujinantys energijos ištekliai, išskyrus kietąjį biokurą), yra galimi visoje Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje, nepriklausomai nuo nustatyto reglamento, išskyrus Tarptautinio Klaipėdos miesto oro uosto apsaugos zonos teritoriją, kurioje nesuderinus LR Vyriausybės nustatyta tvarka su Civilinės aviacijos administracija, draudžiama įrengti vėjo jėgaines ir kitus judamas dalis turinčius įrenginius bei saulės jėgaines, veidrodiniais paviršiais sukuriančias atspindžius lėktuvų kilimo ir nusileidimo erdvėje.

2. Gyvenamieji vieno ir dviejų butų namai gali būti aprūpinami šiluma iš vietinių šilumos šaltinių, kurui naudojant gamtines dujas, visoje Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje. Reglamento nuostatos dėl skysto ir kieto kuro pasirinkimo (ribojimo) yra taikomos ir gyvenamiesiems vieno ar dviejų butų namams.

3. Daugiabučių gyvenamųjų namų butuose, kuriuose pagal Nekilnojamojo turto registro ir kadastro duomenis įregistruotas krosninis šildymas, atsiradus galimybei pakeisti kurą, krosnių kuras gali būti keičiamas į šilumos tiekimą iš centralizuotų šilumos tiekimo tinklų (esant techninėms galimybėms), atsinaujinančius energijos šaltinius, elektrą ar gamtines dujas, visoje Klaipėdos miesto teritorijoje.

4. Gyvenamosios paskirties pastatuose draudžiama kurui naudoti atliekas (pvz., baldų gamybos atliekas) bei kitas energijos gamybai neskirtas medžiagas (pvz., panaudotas padangas).

5. Pramonės paskirties objektams, kurie naudoja gamtines dujas technologinėms reikmėms (išskyrus dujines virkles), leidžiama naudoti gamtines dujas patalpų šildymui bei karšto vandens ruošimo reikmėms visoje Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje, nepriklausomai nuo nustatyto Reglamento.



6 Kultūros paveldo objektų ir vietovių teritorijose bei jų apsaugos zonose taikomi paveldosaugos ir tvarkymo reikalavimai, nustatyti kultūros paveldo objektų apsaugos reglamentais, šių objektų apsaugos specialiaisiais planais ir kitais kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais. Esant prieštaravimui tarp kultūros paveldo objektų tvarkymą reglamentuojančių dokumentų sprendinių ir Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių, bendrojo plano sprendiniai nėra taikomi.

7. Klaipėdos miesto BP šilumos ūkio sprendiniai nekeičia patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų sprendinių.

8.4 Geriamojo vandens ruošimas ir tiekimas

Esamos Klaipėdos m. 1-oji (Liepų g. 49 a) ir 3-ioji (Kairių g. 13) vandenvietės geriamuoju vandeniu aprūpina ne tik Klaipėdos m., bet ir Klaipėdos priemiestyje įsikūrusias, tačiau jau Klaipėdos rajono savivaldybei priklausančias gyvenamąsias vietas: pietryčiuose esančiam Kalvių k., rytuose – Slengių, Gindulių, Klemiškės I, Jakų, Sudmantų, Budrikų, Švepelių, Kiškėnų k., šiaurės rytuose - Purmalių, Aukštikiemių k., šiaurėje - Kalotės k. Iš Klaipėdos m. geriamasis vanduo tiekiamas ir Priekulės m.

Klaipėdos miesto BP sprendiniuose prognozuojama, kad apie 2030 m. maksimalus gyventojų skaičius galėtų išaugti iki 210 tūkst. gyv. Klaipėdos mieste, iki 16 tūkst. gyv. priemiestyje. Geriamasis vanduo iš Klaipėdos m. būtų tiekiamas apie 226 tūkst. gyv. Planuojamam laikotarpiui paskaičiuota, kad normaliomis sąlygomis, esant suvartojimo normai - 160 l/d, gyventojai suvartotų 37,61 tūkst. m³/d vandens. Įmonėms reikės - 11,28 tūkst. m³/d. Numatomas vandens poreikis Klaipėdos m. vartotojams – 48,89 tūkst. m³/d.

Didžiausio geriamo vandens suvartojimo paros poreikis, įvertinant svyravimą $k=1,33$ pagal Vandens suvartojimo normas RSN 26-90, gyventojams būtų 50,02 tūkst. m³/d. Įvairioms įmonėms planuojamas paros vandens poreikis gali siekti 30 proc. gyventojų poreikio, t. y. apie 15,00 tūkst. m³/d. Numatomas vandens poreikis Klaipėdos m. priemiesčiams – 3,81 tūkst. m³/d.

Įvertinus atliktus skaičiavimus, Klaipėdos m. 1-oji ir 3-ioji vandenvietės vartotojams turėtų tiekti 68,83 tūkst. m³/d arba 4,30 tūkst. m³/h geriamojo vandens. Vandenviečių įranga ir geriamojo vandens ruošyklos yra modernizuotos. Tiekiamo geriamojo vandens kokybė atitinka Lietuvos higienos normos 24:2017 „Geriamojo vandens saugos ir kokybės reikalavimai“ rodiklius.

Klaipėdos m. 2-oji (Ryšininų g. 11) vandenvietė 2006 m. dėl perteklinių pajėgumų buvo užkonservuota. 2008 m. atlikta šios vandenvietės tolimesnio panaudojimo galimybių studija, kuri parodė, kad 2-osios vandenvietės pajėgumų per artimiausius dešimtmečius Klaipėdos miestui nereikės. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba 2009 m. pritarė vandenvietės uždarymui. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba 2010 m. gegužės 6 d. sprendimu Nr. T2-126 pritarė 2-osios vandenvietės uždarymo programai, kurioje numatyta parengti vandenvietės atidalijamos teritorijos panaudojimo savivaldybės reikmėms galimybių studiją.

Vandens tiekimo sistemų vystymo prioritetai

8.4.1 Vandens tiekimo sistemos vystymo Klaipėdos m. prioritetai iš esmės siejami su vandentiekio tinklų ir siurblių plėtra Mažosios Smeltės (1.5), Žardės Sodybų (1.8), Mažosios Žardės (1.9), Budelkiemio (1.11), Rimkų (1.13), Sendvario pievų (4.7), Jakų žiedo (4.8), Barškių I (7.4), Barškių II (7.5), Senosios plytinės (7.6), Sukilėlių (7.7), Klemiškės (7.8), Senujų sodų (7.11), Daugulių (9.1), Šaulių dvaro (9.2), Lankiškių (9.3), Lauizės ažuolo (9.4), Virkučių III (9.8), Slengių (9.9), Dvaro slėnio II (9.11), Medelyno (10.10), Labrenčiškės dvaro (10.11), Blušių (10.12), Purmalių I (10.13), Purmalių II (10.14), Kalotės (10.15) kvartaluose;

8.4.2 Pakeisti Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialųjį planą ir nustatyti aglomeracijų ribas;

8.4.3 Plėsti pagal poreikį vandentiekio tinklus urbanizuojamose ir numatomose urbanizuoti gyvenamosiose teritorijose, gamybinėse ir Uosto vystymo teritorijose;

8.4.4 Plėsti pagal poreikį vandentiekio tinklus naujose gatvėse LEZ teritorijoje, kur numatoma kurti naujas darbo vietas ir realizuoti efektyvų vandens poreikių tenkinimą gamybinės - ūkinės veiklos srityje;

8.4.5 Lygiagrečiai Palangos pl. (valstybinės reikšmės magistralinis kelias Nr.13 Klaipėda – Liepoja) nutiesti magistralinio vandentiekio liniją, sudarant palankias sąlygas žiedinių kvartalinių – skirstomųjų vandentiekio tinklų plėtrai intensyviai urbanizuojamose teritorijose Sendvario ir Tauralaukio rajonuose;



8.4.6 Nutiesti magistralinius vandentiekio tinklus į teritorijas, kurioms parengti detaliojo planavimo dokumentai:

- tarp Jūrininkų pr., Taikos pr., Smiltelės g. ir Smiltelės upės (Smeltalės (2.4) kvartalas);
- kvartalas prie Kosmonautų g. tęsinio iki Pievų ir Rokiškio g. (Karališkosios giraitės (8.7) kvartalas);
- kvartalas tarp Taikos pr., Jūrininkų pr., Varpų bei Laukininkų g. (Laukininkų I (2.5) kvartalas);
- rytinio pramonės rajono teritorija tarp Vilniaus plento ir Tilžės g. (Jakų žiedo (4.8) kvartalas);

8.4.7 Spręsti skirstomųjų - kvartalinių tinklų urbanizuojamose teritorijose išdėstymą, rengiant teritorijų detaliojo ar specialiojo planavimo dokumentus, o tinklų tiesimo finansavimą – sutarčių tarp infrastruktūros plėtotojo ir statytojo būdu;

8.4.9 Baltijos jūros paplūdimiuose Pirmosios Melnragės I (11.4), Pirmosios Melnragės II (11.5), Pirmosios Melnragės III (11.6), Antrosios Melnragės (11.7), Girulių pakalnės (11.8) kvartaluose plėtoti centralizuoto geriamojo vandens tiekimą;

8.4.10 Klaipėdos m. teritorijoje, išskyrus Smiltynės rajoną, nenumatoma įrengti lokalių vandenviečių;

8.4.11 Perspektyvoje Smiltynės rajone vystyti savarankišką vandens tiekimo infrastruktūros plėtrą, gaunant vandenį iš vietinių gręžinių bei įrengiant Baltijos jūros paplūdimyje paruošto geriamojo vandens tiekimą;

8.4.12 Jei kiltų būtinybė įsisavinti Uosto rezervinę teritoriją, turi būti nustatyta galimybė (t. y. VI „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ užsakymu atlikus vandenvietės iškėlimo galimybių studiją ir įvertinus techninius – ekonominius parametrus, aplinkosauginius reikalavimus, vandenvietės iškėlimo įtaką geriamojo vandens kokybei ir tiekiamo vandens kainai, įvertinus vandenvietės iškėlimo ir su tuo susijusių esamų vandens tiekimo magistralinių linijų iškėlimo ir naujų linijų statybos finansavimo klausimus) perkelti Klaipėdos miesto 3-iają vandenvietę.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinės teritorijos įsisavinimo darbai galėtų būti pradėti tik įrengus naują vandenvietę (4-ąją) ir pradėjus ją eksploatuoti naujoje teritorijoje.

Naujos 4-osios vandenvietės pajėgumas turėtų būti min. 40,0 tūkst. m³/d., su savosiomis reikmėmis - 44,0 tūkst. m³/d. Didžiausiam geriamojo vandens suvartojimui užtikrinti miesto pietiniame pakraštyje (Žardės rajone) turi būti kartu projektuojami ir statomi nauji arba panaudojami esami iki 20 tūkst. m³ talpos rezervuarai su 3,1 tūkst. m³/h arba 50 tūkst. m³/d pajėgumo trečiojo kėlimo siurbline. 4-osios vandenvietės suradimui, pastatymui ir pasirengimui ją jungti į Klaipėdos miesto sistemą darbus reikalinga pagal parengtą studiją vykdyti apie 44 tūkst. m³/d pajėgumo 4-osios vandenvietės įrengimą, imant požeminį ir paviršinį vandenį pietinėje užmiesčio dalyje:

- Suformuoti ir išpirkti žemės sklypus: požeminio vandens vandenvietėms, vandens ėmykloms, vandens ruošykloms, antrojo ir trečiojo kėlimo vandens siurbliams ir rezervuarams tiek Klaipėdos miesto, tiek Klaipėdos rajono teritorijose;
- Suprojektuoti ir pastatyti 40 tūkst. m³/d pajėgumo 4-ąją vandenvietę su vandens ruošimu, transportavimu iki Klaipėdos m., virš 20 tūkst. m³ vandens kaupimu miesto prieigose ir trečiojo kėlimo siurbliais, kurie vartotojams tiekėtų apie 50 tūkst. m³/d geriamojo vandens, kad, panaikinus 3-iają vandenvietę, nesutriktų Klaipėdos m. aprūpinimas vandeniu;
- Parengti miesto vandentiekio tinklų ir siurblių hidraulinį modelį, numatant tinklų plėtrą, panaikinus 3-iają vandenvietę.

8.5 Buitinių nuotekų tvarkymas

Buitinių nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtra numatoma analogiškai, kaip ir vertinant geriamojo vandens tiekimo sistemų vystymą.

Buitinių nuotekų tvarkymo sistemų vystymo prioritetai

8.5.1 Buitinių nuotekų tvarkymo sistemos vystymo Klaipėdos m. prioritetai iš esmės siejami su buitinių nuotekų tinklų ir siurblių plėtra Mažosios Smeltės (1.5), Žardės Sodybų (1.8), Mažosios Žardės (1.9), Budelkiemio (1.11), Sendvario pievų (4.7), Jakų žiedo (4.8), Barškių I (7.4), Barškių II (7.5), Senosios plytinės (7.6), Sukilėlių (7.7), Klemiškės (7.8), Daugulių (9.1), Šaulių dvaro (9.2), Lankiškių (9.3), Lauizės ažuolo (9.4), Virkučių III (9.8), Slengių (9.9), Dvaro slėnio II (9.11), Medelyno (10.10), Labrenciškės dvaro (10.11), Blušių (10.12), Purmalių I (10.13), Purmalių II (10.14), Kalotės (10.15) kvartaluose;

8.5.2 Pakeisti Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialųjį planą ir nustatyti aglomeracijų ribas;



8.4.3 Plėsti pagal poreikį nuotekų tinklus į urbanizuojamas ir numatomas urbanizuoti gyvenamąsias teritorijas;

8.5.4 Plėsti nuotekų tinklus pagal poreikį naujose gatvėse LEZ teritorijoje, kur numatoma kurti naujas darbo vietas ir sparčiai vystyti gamybinę - ūkinę veiklą;

8.5.5 Plėsti pagal poreikį naujus ar rekonstruoti esamus nuotekų tinklus bei jų sistemas, pertvarkant ar rekonstruojant jūrų uosto veiklos vystymo objektus Uosto bei jo plėtros teritorijose;

8.5.6 Išskirti į kitą vietą nuotekų siurblynį Nr.2 (Žvejų g.), panaikinant vizualinę ir kvapų taršą bei sudarant galimybę Klaipėdos m. pilivietės teritorijos vystymui bei senamiesčio ir priėjimų prie vandens telkinių aplinkos sukūrimui;

8.5.7 Nutiesti naują (rekonstruoti esamą) slėginę nuotekų liniją nuo siurblynės Nr. 6 į nuotekų valymo įrenginius;

8.5.8 Nutiesti nuotekų tinklus su reikiama įranga į, kurioms parengti detaliojo planavimo dokumentai:

- tarp Jūrininkų pr., Taikos pr., Smiltelės g. ir Smiltelės upės (Smeltalės (2.4) kvartalas);
- kvartalas prie Kosmonautų g. tęsinio iki Pievų ir Rokiškio g. (Karališkosios giraitės (8.7) kvartalas);
- kvartalas tarp Taikos pr., Jūrininkų pr., Varpų bei Laukininkų g. (Laukininkų I (2.5) kvartalas);
- rytinio pramonės rajono teritorija tarp Vilniaus plento ir Tilžės g. (Jakų žiedo (4.8) kvartalas);

8.5.9 Spręsti nuotekų rinktuvų - kvartalinių tinklų urbanizuojamose teritorijose išdėstymą, rengiant detaliojo ar specialiojo teritorijų planavimo dokumentus, o tinklų tiesimo finansavimą – sutarčių tarp infrastruktūros plėtojo ir statytojo būdu;

8.5.10 Tobulinti esamos Klaipėdos miesto nuotekų valyklos Klaipėdos r. sav. Dumpių k. nuotekų valymo ir dumblo tvarkymo grandies technologinį procesą, nepažeidžiant aplinkosaugos reikalavimų ir mažinant nemalonių bei kenksmingų kvapų išsiskyrimą į atmosferą;

8.5.11 Baltijos jūros paplūdimiuose Pirmosios Melnragės I (11.4), Pirmosios Melnragės II (11.5), Pirmosios Melnragės III (11.6), Antrosios Melnragės (11.7), Girulių pakalnės (11.8) kvartaluose plėtoti viešųjų tualetų įrengimą;

8.5.12 Nerekomenduojama Klaipėdos m. teritorijoje vykdyti lokalių buitinių nuotekų valymo įrenginių statybą, išskyrus Smiltynės rajoną, kur tai gali būti daroma, išpildžius visus aplinkos ir sveikatos apsaugos reikalavimus;

8.5.13 Perspektyvoje Smiltynės rajone vystyti vandens tiekimo infrastruktūros plėtrą, biologiškai valant nuotekas bei įrengiant Baltijos jūros paplūdimyje centralizuotą nuotekų surinkimą.

8.6 Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymas

Klaipėdos m. savivaldybės tarybos 2015-12-22 sprendimu Nr. T2-349 paviršinių nuotekų tvarkytoja Klaipėdos mieste nuo 2016-01-01 paskirta AB „Klaipėdos vanduo“. Klaipėdos m. lietaus nuotekų tinklą sudaro atskirtas nuo buitinio nuotakyno sistemos tinklas. Paviršiniai lietaus ir sniego tirpsmo vandenys išleidžiami į atvirosius vandens telkinius – Klaipėdos sąsiaurį, Danės ir Smiltelės upes bei kitus upelius. Į Klaipėdos m. paviršinių (lietaus) nuotekų sistemą papildomai ją apkraudamos ir įtakodamos patenka ir dalis Klaipėdos rajono upelių ir griovių sistemos paviršinių (lietaus) nuotekų.

Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo sistemų vystymo prioritetai

8.6.1 Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo sistemos vystymo prioritetai iš esmės betarpiškai susiję su teritorijų urbanizavimu ir susisiektimo komunikacijų vystymo procesu Klaipėdos m.

8.6.2 Atnaujinti Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialųjį planą, kokybiniam ir kiekybiniam esamos situacijos vertinimui bei prognozuojamam vystymui;

8.6.3 Tiesti paskaičiuoto skersmens paviršinių (lietaus) nuotekų tinklus, skirtus nuotekų surinkimui nuo urbanizuojamų teritorijų ir nutekinimui iki esamų kolektorių ar atvirų paviršinio vandens telkinių, numatant smėlio ir naftos produktų atskyrimo priemones, kad į vandens telkinius patenkančios nuotekos neviršytų normatyvinės taršos;



8.6.4 Paviršinio (lietaus) nuotekų tinklų apkrovimo liūčių metu sumažinimui urbanizuotose ir planuojamose urbanizuoti teritorijose turi būti įrengiamos lietaus vandens valyklos ir kaupyklos. Tuo tikslu atliekant teritorijų planavimą, turi būti identifikuoti lietaus vandens kaupykloms reikalingi žemės sklypai;

8.6.5 Spręsti paviršines (lietaus) nuotekas nuvedančiųjų - kvartalinių tinklų urbanizuojamose teritorijose išdėstymą, rengiant teritorijų detaliojo ar specialiojo planavimo dokumentus, o tinklų tiesimo finansavimą – sutarčių tarp infrastruktūros plėtotų ir statytojų būdu;

8.6.6 Šalia visų paviršinio vandens išleistuvų į Klaipėdos sąsiaurį, Smiltelės ir Danės upę bei kitus upelius planuoti smėlio, naftos gaudyklių ir pagal galimybes nuotėkio reguliavimo kaupyklų (tiek atvirų, tiek uždarytų) įrengimą, kad sumažinti tinklų apkrovimus liūčių metu ir aplinkos taršą. Jei rengiant detaliojo ar specialiojo teritorijų planavimo dokumentus nebūtų galima išvengti naujų vandens išleistuvų įrengimo į Klaipėdos sąsiaurį, Danės ir Smiltelės upes ar kitus upelius, kiekvienas išleistuvas turi būti įrengtas su smėlio ir naftos gaudyklėmis;

8.6.7 Reikalauti iš pramonės, transporto aptarnavimo, Uosto įmonių ir kitų organizacijų, kad paviršinis vanduo į centralizuotą paviršinių (lietaus) nuotekų sistemą būtų išleidžiamas apvalytas lokaliuose valymo įrenginiuose ir nebūtų bloginama paviršinių vandens telkinių kokybė bei aplinka;

8.6.8 Reikalauti iš pramonės, transporto aptarnavimo įmonių ir kitų organizacijų, gyvenamųjų kvartalų vystytojų, kad paviršinis vanduo pirmiausia būtų kaupiamas nuotėkio reguliavimo kaupyklose (tiek atvirose, tiek uždaroje) ir tik prisijungimo sąlygose nurodytu debitu išleidžiamas į centralizuotą paviršinių (lietaus) nuotekų sistemą;

8.6.9 Reikalauti iš Klaipėdos r. sav., kad iš Klaipėdos r. sav. teritorijos į Klaipėdos m. atitekančių paviršinio vandens telkinių (Danės ir Smiltalės upių, Ringupio, Purmalės ir kitų upelių) vandens tarša neviršytų leistinos. Įpareigoti Klaipėdos r. sav., kad kvartalų gyvenamųjų kvartalų vystytojai planuotų teritorijas nedidindami upelių nuotėkio, t.y. nuo kietų dangų staiga sutekantys paviršiniai vandenys būtų kaupiami kūdrose, tvenkinėliuose ir pan.

8.6.10 Planuojant paviršinio (lietaus) nuotekų valyklas su smėlio ir naftos gaudyklėmis bei nuotėkio reguliavimo kaupyklų įrengimą paviršinio (lietaus) nuotekų tinklų apkrovimo liūčių metu sumažinimui, vadovaujantis LR saugomų teritorijų įstatymo 20 straipsnio nuostatomis, paviršinių (lietaus) nuotekų valyklas su smėlio ir naftos gaudyklėmis bei nuotėkio reguliavimo kaupyklas galima statyti vandens telkinių pakrantės apsaugos juostose ir zonose, kaip hidrotechnikos statinius ir vandens išleidimo į vandens telkinius įrenginius ir statinius, kurių sudėtinė dalis yra paviršinių (lietaus) nuotekų valyklos su smėlio ir naftos gaudyklėmis bei nuotėkio reguliavimo kaupyklos.

8.6.11 Kokybiškai mažinti Baltijos jūros baseino taršą, numatant išleidžiamo į Klaipėdos sąsiaurį, Danės ir Smiltelės upes bei kitus upelius paviršinio (lietaus) vandens valymą.

8.7 Naftotiekiai ir produktotiekiai

Klaipėdos apskrities teritorijos bendrajame (generaliniame) plane, patvirtintame LR Vyriausybės 2016-07-20 nutarimu Nr. 769, numatoma naftos bei naftos transportavimo ir krovos plėtra. Tinkamiausi planuojamo naftotiekio-produktotiekio sprendiniai konkretizuojami specialiojo teritorijų planavimo dokumente ir, tinkamai pagrindus, gali skirtis nuo Bendrojo (generalinio) plano sprendinių, be kita ko, grafinėje dalyje rodomų trasų vietų (sprendinių). Nuo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto iki magistralinio kelio A13 Klaipėda–Liepoja numatomas infrastruktūros koridorius valstybinės svarbos objektams ir savivaldybei svarbiems objektams. Žemė šiems objektams rezervuojama parengiant specialiojo teritorijų planavimo dokumentus arba detalizuojant sprendinius žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose.



9 APLINKOS APSAUGA

Vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo III skyriaus 6.3 punktu, kai rengiamas ar keičiamas teritorijos bendrasis planas, privaloma atlikti plano strateginį pasekmių aplinkai vertinimą (toliau SPAV).

2018 m. kovo-balandžio mėn. parengtas Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo SPAV apimties nustatymo dokumentas (toliau AND), kuris buvo pateiktas SPAV subjektams, gautos jų išvados dėl minėto dokumento kokybės. Atsižvelgiant į kai kurias SPAV subjektų išvadas SPAV AND buvo patikslintas, į kitas pastabas buvo pateikti argumentuoti atsakymai ir paaiškinimai. Su parengtu SPAV AND turėjo galimybę susipažinti bei pareikšti savo nuomonę visuomenė.

2018 m. balandžio-gegužės mėn. buvo atliktas BP SPAV ir parengta Klaipėdos BP SPAV ataskaita, kuri pateikta SPAV subjektams ir viešo susirinkimo metu pristatyta visuomenai.

BP sprendinių SPAV atliktas vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo reikalavimais. SPAV leido įvertinti galimą BP sprendinių poveikį planuojamos teritorijos gamtinei ir socialinei bei ekonominei aplinkai, išnagrinėjant BP sprendinių alternatyvas bei numatyti ir įvertinti galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes. BP SPAV padėjo įžvelgti BP preliminarinių sprendinių privalumus bei trūkumus ir juos patobulinti, parinkti reikiamas preliminarines prevencines priemones galimoms neigiamoms pasekmėms išvengti ir/ar sumažinti.

Žemiau, lentelėse numatyti ir siūlomi sprendiniai bei reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai.

9.1 lentelė. Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento (dirvožemio ir žemės gelmių) apsaugai

Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Dirvožemis	Žemės gėlmės
1	- Ekosistemų apsaugos ir rekreacinių miškų zonos	<ul style="list-style-type: none"> Taikomi teisės aktais nustatyti bendrieji reikalavimai 	<ul style="list-style-type: none"> Taikomi teisės aktais nustatyti bendrieji reikalavimai
2	- Vandenių zona	<ul style="list-style-type: none"> Taikomi teisės aktais nustatyti bendrieji reikalavimai 	KVJU akvatorijoje iškasto grunto optimalus tikslinis panaudojimas naujų teritorijų formavimui ir krantų papildymui smėliu, maksimaliai sumažinant grunto sąvartynuose šalinamo grunto kiekį, vadovaujantis LAND 46A-2002 „Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose ir iškastų gruntų tvarkymo taisyklių“ reikalavimais.
3	- Mažo, vidutinio intensyvumo ir intensyvaus užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona; - Pagrindinio centro zona; - Miesto dalies (rajonų) centro zona; - Specializuotų kompleksų zona; - Sodininkų bendrijų zona;	<ul style="list-style-type: none"> Teritorijose, kuriose vykdomas savivaldybės monitoringą dirvožemyje buvo nustatytos ribinės vertės viršijančios teršalų koncentracijos, būtina atlikti detalius ekogeologinius tyrimus ir, esant poreikiui, parengti užterštos teritorijos tvarkymo planą bei atlikti teritorijos sutvarkymo/valymo darbus. Savivaldybės teritorijoje vykdyti poveikio dirvožemiui monitoringą, pagal poreikį nustatyta tvarka papildant/patikslinant Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo programą atsižvelgiant į įsivaikinamų teritorijų plotą ir jose vykdomą veiklą. 	<ul style="list-style-type: none"> Pertvarkomose teritorijose, kuriose buvo vykdyta ūkinė veikla naudojant pavojingas medžiagas, būtina atlikti preliminarinius ekogeologinius tyrimus vadovaujantis Žemės gelmių įstatymo, Ekogeologinių tyrimų reglamento, Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo reikalavimų ir kitų teisės aktų nuostatomis. Teritorijoje nustačius viršnorminę grunto ir požeminio vandens taršą, turi būti atliekami detalūs ekogeologiniai tyrimai ir, esant poreikiui, parengiamas užterštos teritorijos tvarkymo planas bei atliekami teritorijos sutvarkymo/valymo darbai ir vykdomas poveikio požeminiam vandeniui monitoringas. Tikslingas atsinaujinančių sekliųjų geoterminių žemės gelmių išteklių panaudojimo galimybių vertinimas ir skatinimas gyvenamosios ir visuomeninės paskirties objektų statybos sektoriuje, taip mažinant aplinkos oro taršą.



Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Dirvožemis	Žemės gelmės
	- Intensyviai ir ekstensyviai naudojami želdynai		
4	- Pramonės ir sandėliavimo zona; - Paslaugų zona	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Teritorijose, kuriose buvo vykdyta, vykdoma ar bus vykdoma ūkinė veikla naudojant pavojingas medžiagas, būtina atlikti preliminarius ekogeologinius tyrimus vadovaujantis LR žemės gelmių įstatymo, Ekogeologinių tyrimų reglamento, Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo reikalavimų ir kitų teisės aktų nuostatomis. Teritorijoje nustačius viršnorminę dirvožemio taršą, turi būti atliekami detalūs ekogeologiniai tyrimai ir, esant poreikiui, parengiamas užterštos teritorijos tvarkymo planas bei atliekami teritorijos sutvarkymo/valymo darbai. 	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Teritorijose, kuriose buvo vykdyta, vykdoma ar bus vykdoma ūkinė veikla naudojant pavojingas medžiagas, būtina atlikti preliminarius ekogeologinius tyrimus vadovaujantis LR žemės gelmių įstatymo, Ekogeologinių tyrimų reglamento, Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo reikalavimų nuostatomis. Teritorijoje nustačius viršnorminę grunto ir/ar požeminio vandens taršą, turi būti atliekami detalūs ekogeologiniai tyrimai ir, esant poreikiui, parengiamas užterštos teritorijos tvarkymo planas bei atliekami teritorijos sutvarkymo/valymo darbai ir vykdomas poveikio požeminiam vandeniui monitoringas. Tikslingas atsinaujinančių sekliosios ir giliosios geoterminių žemės gelmių išteklių panaudojimo galimybių vertinimas ir skatinimas planuojant veiklas pramoninėse teritorijose, taip mažinant aplinkos oro taršą.
5	- Inžinerinės infrastruktūros ir inžinerinės infrastruktūros koridorių zonos	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Teritorijose, kuriose buvo vykdyta, vykdoma ar bus vykdoma ūkinė veikla naudojant pavojingas medžiagas, būtina atlikti preliminarius ekogeologinius tyrimus vadovaujantis LR žemės gelmių įstatymo, Ekogeologinių tyrimų reglamento, Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo reikalavimų ir kitų teisės aktų nuostatomis. Teritorijoje nustačius viršnorminę dirvožemio taršą, turi būti atliekami detalūs ekogeologiniai tyrimai ir, esant poreikiui, parengiamas užterštos teritorijos tvarkymo planas bei atliekami teritorijos sutvarkymo/valymo darbai. 	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Teritorijose, kuriose buvo vykdyta, vykdoma ar bus vykdoma ūkinė veikla naudojant pavojingas medžiagas, būtina atlikti preliminarius ekogeologinius tyrimus vadovaujantis LR žemės gelmių įstatymo, Ekogeologinių tyrimų reglamento, Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo reikalavimų nuostatomis. Teritorijoje nustačius viršnorminę grunto ir/ar požeminio vandens taršą, turi būti atliekami detalūs ekogeologiniai tyrimai ir, esant poreikiui, parengiamas užterštos teritorijos tvarkymo planas bei atliekami teritorijos sutvarkymo/valymo darbai ir vykdomas poveikio požeminiam vandeniui monitoringas.
6	- Vandenviečių zona	<ul style="list-style-type: none"> Vandenviečių apsaugos zonose vykdoma ir planuojama ūkinė veikla turi atitikti teisės aktuose numatytus reikalavimus (Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos). 	<ul style="list-style-type: none"> Požeminio vandens vandenvietėms teisės aktais nustatyta tvarka turi būti nustatytos apsaugos zonos (toliau AZ) ir įrašytos į Nekilnojamojo turto kadastrą ir Nekilnojamojo turto registrą vadovaujantis LR žemės



Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Dirvožemis	Žemės gelmės
			įstatymo ir LR nekilnojamojo turto kadastro nuostatų, nustatyta tvarka. <ul style="list-style-type: none"> Vandenviečių apsaugos zonos vykdoma ir planuojama ūkinė veikla turi atitikti teisės aktuose numatytus reikalavimus (Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos).

9.2 lentelė. Sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento (aplinkos oro ir paviršinio vandens bei krantų) apsaugai

Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Aplinkos oras	Paviršinis vanduo ir krantai
1	- Ekosistemų apsaugos ir rekreacinių miškų zonos	<ul style="list-style-type: none"> Plėtoti ekosistemų apsaugos ir rekreacinius miškus kaip reikšmingą savivaldybės teritorijos aplinkos oro kokybės regeneracinį potencialą. 	<ul style="list-style-type: none"> Smiltynėje vystyti infrastruktūros plėtrą. Plėtoti vietinį nuotekų valymą, nejungiamą su Klaipėdos miesto nuotekų centralizuota sistema. Kadangi BP sprendiniai nenumatyta intensyvesnė Smiltynės teritorijos urbanizacija, todėl numatoma gerinti esamų sistemų tvarkymo kokybę, atitinkančią gamtosaugos ir Kuršių nerijos nacionalinio parko reikalavimus.
2	- Vandenių zona	<ul style="list-style-type: none"> Taikomi teisės aktais nustatyti bendrieji reikalavimai 	<ul style="list-style-type: none"> Baltijos jūros paplūdimiuose Giruliuose ir Melnragėje plėtoti viešųjų tualetų įrengimą. Panaikinti visus esamus Danės ir Smeltalės upių ir jų slėnių taršos šaltinius ir užbaigti minėtų upių tvarkymo/valymo darbus; Prieš visus esamus ir planuojamus paviršinio vandens išleistuvus į gamtinę aplinką (Kuršių marias, Klaipėdos sąsiaurį, Danės, Smeltalės upes ir kitus paviršinio vandens telkinius) planuoti ir įrengti paviršinių nuotekų valymo įrenginius (nešmenų ir naftos gaudykles); KVJU akvatorijoje iškasto grunto optimalus tikslinis panaudojimas naujų teritorijų formavimui ir krantų papildymui smėliu, maksimaliai sumažinant grunto sąvartnyuose šalinamo grunto kiekį, vadovaujantis LAND 46A-2002 „Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose ir iškastų gruntų tvarkymo taisyklių“ reikalavimais.
3	- Mažo, vidutinio intensyvumo ir intensyvaus užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona; - Pagrindinio centro zona; - Miesto dalies (rajonų) centro zona; - Specializuotų kompleksų zona; - Sodininkų bendrijų zona;	<ul style="list-style-type: none"> Centralizuotas šiluminės energijos tiekimas tiek esamose, tiek naujai plėtojamos gyvenamosiose teritorijose. Tikslingas atsinaujinančių sekliųjų geoterminių žemės gelmių išteklių panaudojimo galimybių vertinimas ir skatinimas gyvenamosios ir visuomeninės paskirties objektų statybos sektoriuje, taip mažinant aplinkos oro taršą. Savivaldybės teritorijoje vykdyti oro kokybės monitoringą, pagal poreikį nustatyta tvarka papildant/patikslinant Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo programą atsižvelgiant į įsivainamų teritorijų plotą ir jose vykdomą veiklą, transporto srautus. 	<ul style="list-style-type: none"> Esamose ir naujai įsivainamose teritorijose vystyti miesto geriamojo vandens tiekimo bei buitinių nuotekų surinkimo ir tvarkymo sistemą, atnaujinant esamas aglomeracijas bei planuojant naujus inžinerinius tinklus. Esamose ir naujai įsivainamose teritorijose vystyti miesto paviršinių nuotekų surinkimo ir tvarkymo sistemą. Detaliai įvertinus galimybes planuoti ir įrengti nuotėkio reguliavimo kaupyklas (analizuojant tiek atviras, tiek uždaras priklausomai nuo vietovės sąlygų), siekiant sumažinti nuotekų surinkimo tinklų pikinius apkrovimus liūčių metu ir paviršinių vandens telkinių taršą. Parengti specialųjį planą Smeltalės, Kretainio, Ringelio, Vėžių, Žvejonės, Purmalės upelių ir Danės upės išplatinimui su poilsio zonų įrengimu (Danės upės pritaikymu poilsiauti plaukiojant valtėmis iki pat Purmalės).



Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Aplinkos oras	Paviršinis vanduo ir krantai
	- Intensyviai ir ekstensyviai naudojami želdynai		<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybės teritorijoje vykdyti į aplinką išleidžiamų nuotekų ir poveikio paviršinio vandens telkiniams monitoringą, pagal poreikį nustatyta tvarka papildant/patikslinant Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo programą atsižvelgiant į įsisavinamų teritorijų plotą ir jose vykdomą veiklą. Smiltynėje ir Baltijos jūros paplūdimiuose įrengti paruošto geriamojo vandens tiekimo taškus.
4	- Pramonės ir sandėliavimo zona; - Paslaugų zona	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių; Objektų, kurie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkos orui, projektavimo, statybos, rekonstrukcijos technologinius sprendinius parinkti vadovaujantis geriausiais prieinamais gamybos būdais (toliau GPGB). 	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos. Nutiesti vandentiekio ir nuotekų tinklus pagal poreikį naujai įsisavinamose LEZ teritorijose, KVJU teritorijose, esančiose Klaipėdos m. sav. administracinėse ribose. Ūkio subjektų teritorijose surenkamos ir tvarkomos paviršinės nuotekos turi būti tvarkomos teisės aktuose nustatyta tvarka; Ūkio subjektams planuojant savo teritorijas ir rekonstruojant esamus bei statant juose naujus objektus teisės aktų nustatyta tvarka reikalauti/siūlyti kad jų teritorijose surenkamos paviršinės nuotekos pirmiausia būtų kaupiamos (atviruose ar požeminiuose baseinuose), pakartotinai naudojamos ir tik po to kontroliuojamu debitu išleidžiamos į centralizuotą miesto paviršinių nuotekų sistemą, taip mažinant tinklų apkrovą liūčių metu.
5	- Inžinerinės infrastruktūros ir Inžinerinės infrastruktūros koridorių zonos	<ul style="list-style-type: none"> Pietinio Klaipėdos aplinkkelio sprendinių įgyvendinimas, leisiančių nukreipti esminę dalį krovinių ir kito transporto šiuo metu vykstančio į uostą ir iš jo per centrinę ir pietinę miesto dalis. Centrinės greito eismo A2 kategorijos gatvės (Baltijos pr.) iki uosto ir naujosios perkėlos įrengimas, kartu su sprendiniais įgyvendinant būtinas poveikio aplinkai mažinimo priemones. Transporto srautų perskirstymas, sunkiasvorio transporto priemonių srautus nukreipiant į aplinkkelius aplenkiant gyvenamąsias teritorijas. Naujos ekologiškos (pageidautina elektrinės) viešojo transporto rūšies įdiegimas į viešojo transporto maršrutinį tinklą pagrindinėje miesto urbanistinėje – transporto ašyje ir tam reikiamos infrastruktūros sukūrimas. Susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais bei kitomis netauršiomis transporto priemonėmis infrastruktūros plėtra. 	<ul style="list-style-type: none"> Prieš įgyvendinant BP sprendinius, kurių metu planuojamai ūkinei veiklai būtinos PAV procedūros pagal planuojamos ūkinės veiklos PAV įstatymo reikalavimus, veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Laikantis aplinkosaugos reikalavimų optimizuoti esamos Klaipėdos miesto nuotekų valyklos Klaipėdos r. sav. Dumpių k. dumblo tvarkymo grandies technologinį procesą, mažinant eksploatavimo sąnaudas ir kvapų emisijas į aplinkos orą. Klaipėdos uostas (toliau KVJU) kaip vienas iš ūkio subjektų, galinčių daryti įtaką paviršinio vandens telkiniui, vykdydamas savo veiklą bei planuodamas uosto plėtrą turi įgyvendinti tokius sprendinius ir prevencines priemones, kurios leistų išvengti bei maksimaliai sumažinti galimas neigiamas pasekmes, ir atitiktų tiek Lietuvos Respublikos teisės aktų reikalavimus, tiek 1992 m. Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos nuostatus ir jos prieduose nurodytus reikalavimus.



Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Aplinkos oras	Paviršinis vanduo ir krantai
		<ul style="list-style-type: none"> Elektrinių transporto priemonių pakrovimo elektros energija stotelių infrastruktūros plėtra. Geležinkelio ruožo, kertančio savivaldybės teritoriją elektrifikavimas. 	<ul style="list-style-type: none"> KVJU teritorijoje vystant ir plėtojant ūkinės veiklas turi būti taikomi tvarūs technologiniai sprendiniai, leidžiantys sumažinti sunaudojamo vandens bei susidaranciu nuotekų kiekį, nuotekos turi būti tvarkomos atsakingai, numatant, įrengiant bei tinkamai eksploatuojant reikiamus nuotekų surinkimo ir valymo įrenginius. KVJU teritorijoje veikiantys ūkio subjektai teisės aktuose nustatyta tvarka turi vykdyti į aplinką išleidžiamų paviršinių nuotekų ir poveikio paviršiniam vandeniui monitoringą; Įgyvendinant KVJU vidinio ir išorinio laivybos kanalo gilinimo ir platinimo sprendinius turi būti įvertintas poveikis paviršinio vandens telkiniams (Kuršių marioms, Klaipėdos sąsiauriui, Baltijos jūrai) krantams ir esant poreikiui, parinktos bei įgyvendintos poveikio krantams išvengimo bei sumažinimo priemonės. Įgyvendinant sprendinius turi būti atsižvelgta į jau atliktų PAV procedūrų dokumentuose numatytus sprendinius bei prevencines priemones. Vykdyti poveikio krantams monitoringą, pagal poreikį nustatyta tvarka papildant/patikslinant Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo programą atsižvelgiant į esamą krantų būklę bei naujai įsisavinamas teritorijas.
6	- Vandenviečių zona	<ul style="list-style-type: none"> Taikomi teisės aktais nustatyti bendrieji reikalavimai 	<ul style="list-style-type: none"> Smiltynėje vystyti vandentiekio infrastruktūros plėtrą, plėtojant vietinę arteziniais gręžiniais išgaunamo ir vietiniuose vandens gerinimo įrenginiuose paruošiamo vandens tiekimo sistemą. Požeminio vandens vandenvietėms teisės aktais nustatyta tvarka turi būti nustatytos apsaugos zonos (toliau AZ) ir įrašytos į Nekilnojamojo turto kadastrą ir Nekilnojamojo turto registrą vadovaujantis LR žemės įstatymo ir LR nekilnojamojo turto kadastro nuostatų, nustatyta tvarka. Vandenviečių apsaugos zonose vykdoma ir planuojama ūkinė veikla turi atitikti teisės aktuose numatytus reikalavimus (Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos).

9.3 lentelė. Sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento (visuomenės sveikata) apsaugai

Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai	
		Visuomenės sveikata	
1	- Ekosistemų apsaugos ir rekreacinių miškų zonos	<ul style="list-style-type: none"> Rekreacinių miškų zonoje (ML_R_F) gyvenamoji statyba yra galima tik tada, kai apibendrintose funkcinėse zonose dėl stambaus mastelio (M 1:10000) yra neparodyta esama smulkių sklypų gyvenamoji paskirtis. 	
2	- Vandenių zona	<ul style="list-style-type: none"> Vandens telkinių apsaugos juostose ir zonose vykdoma ir planuojama ūkinė veikla (pvz. statinių statymas (pramonės įmonės, gyvenamieji namai, atliekų surinkimo punktai ir kt.) turi atitikti teisės akte "Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos" numatytus reikalavimus. 	



Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai
		Visuomenės sveikata
		<ul style="list-style-type: none"> KVJU akvatorijoje iškasto grunto optimalus tikslinis panaudojimas naujų teritorijų formavimui ir krantų papildymui smėliu, maksimaliai sumažinant grunto sąvartynuose šalinamo grunto kiekį, vadovaujantis LAND 46A-2002 „Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose ir iškastų gruntų tvarkymo taisyklių“ reikalavimais.
3	<p>- Mažo, vidutinio intensyvumo ir intensyvaus užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona;</p> <p>- Pagrindinio centro zona;</p> <p>- Miesto dalies (rajonų) centro zona;</p> <p>- Specializuotų kompleksų zona;</p> <p>- Sodininų bendrijų zona;</p> <p>- Intensyviai ir ekstensyviai naudojami želdynai</p>	<ul style="list-style-type: none"> Planavimo, projektavimo, statybos, rekonstravimo, priėmimo naudoti ir naudojimo procese būtina vadovautis visuomenės sveikatos sauga, aplinkos apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais. Siekiant išvengti neigiamo poveikio visuomenės sveikatai (gyvenamajai, visuomeninei aplinkai) dėl besikeičiančio eismo organizavimo, infrastruktūros/pramonės vystymosi ir su tuo susijusių rizikos veiksnių triukšmo, aplinkos oro taršos, kvapų galimo neigiamo poveikio, būtinas: <ul style="list-style-type: none"> Nuolatinis triukšmo/oro taršos ir kvapų sklaidos monitoringo vykdymas, pagal poreikį nustatyta tvarka papildant/patikslinant Klaipėdos m. savivaldybės aplinkos monitoringo programą, atsižvelgiant į įsisavinamų teritorijų plotą ir jose vykdomą veiklą; Nuolatinis ir sistemingas strateginio triukšmo kartografavimas ir kritinių zonų identifikavimas; Strateginio triukšmo kartografavimo pagrindu Triukšmo prevencinių veiksnių plano sudarymas, jo vykdymas. Teritorijose, kuriose vykdoma savivaldybės monitoringą dirvožemyje buvo nustatytos ribinės vertės viršijančios teršalų koncentracijos, būtina atlikti detalius ekogeologinius tyrimus ir, esant poreikiui, parengti užterštos teritorijos tvarkymo planą bei atlikti teritorijos sutvarkymo/valymo darbus; Valstybinės priežiūros institucijų nuolatinė ir sisteminga SAZ kontrolė. Smulkaus verslo ir netaršios pramonės veiklos gali kurtis ir centro, pacentrių ar gyvenamosios funkcinių zonų teritorijose, užtikrinant, kad esama ar planuojama ūkinė veikla atitiks higienos normų reikalavimus ir nedarys daryti neigiamo poveikio greta esančiai ir planuojamai gyvenamajai aplinkai ir žmonių sveikatai.
4	<p>- Pramonės ir sandėliavimo zona;</p> <p>- Paslaugų zona</p>	<ul style="list-style-type: none"> Planavimo, projektavimo, statybos, rekonstravimo, priėmimo naudoti ir naudojimo procese būtina vadovautis visuomenės sveikatos sauga, aplinkos apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais. Pramonės ir sandėliavimo zonose bet kokia esama ir planuojama ūkinė veikla privalo atitikti higienos normų reikalavimus ir negali daryti neigiamo poveikio greta esančioms/numatomoms gyvenamosioms, visuomeninėms, rekreacinėms ir kt. teritorijoms (t. y. gyvenamajai ir visuomeninei aplinkai). Plėtojant/ vystant LEZ teritoriją ir rengiant konkrečių, naujai kuriamų objektų, planuojamos ūkinės veiklos atrankos dėl poveikio aplinkai vertinimo / poveikio aplinkai vertinimo dokumentaciją turi būti atliekamas išsamus poveikio visuomenės sveikatai vertinimas. Planuojama ūkinė veikla galima tik įvertinus planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkai ir gavus atsakingos institucijos teigiamą sprendimą ar išvadą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių. Vykdomoms ir planuojamoms ūkinėms veikloms, kurios susijusios su žmogaus gyvenamosios aplinkos tarša, siekiant išvengti galimo neigiamo poveikio visuomenės sveikatai dėl viršijamų gyvenamajai aplinkai ir (ar) visuomeninės paskirties pastatų aplinkai nustatytų ribinių taršos verčių, aplink esamus ar planuojamus stacionarius taršos šaltinius, vadovaujantis „Sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklėmis“ turi būti nustatomos ar tikslinamos ir įteisinamos SAZ (patikslinus įrašytos į Nekilnojamojo turto kadastrą ir Nekilnojamojo turto registrą). SAZ ribos gali būti nustatomos ar tikslinamos teisės aktais nustatyta tvarka atliekant poveikio visuomenės sveikatai vertinimą, kuris gali būti atskiras arba poveikio aplinkai vertinimo proceso dalis. Vykdomoms ir planuojamoms ūkinėms veikloms, kurioms SAZ ribos nustatytos ar planuojamos nustatyti pagal teisės aktų nustatytus SAZ ribų dydžius, būtina jas įrašyti į Nekilnojamojo turto kadastrą ir Nekilnojamojo turto registrą vadovaujantis LR žemės įstatymo ir LR nekilnojamojo turto kadastro nuostatų, nustatyta tvarka. LEZ teritorijoje planuojamos vystyti/ plėtoti ir paslaugų zonos. Paslaugų zonos (U_KD_F) sukurtą patrauklią infrastruktūrą bei atribotų LEZ teritoriją nuo tankiai apgyvendintų gyvenamųjų teritorijų (Bandužių II, Šlapžemių, Žardininkų II, Gedminų dvaro III, Pempininkų, Rumpiškės dvaro ir kt.). Pažymėtina, kad Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų nuostatomis, gamybinių objektų SAZ draudžiama statyti gyvenamuosius namus, sporto įrenginius, vaikų įstaigas, mokyklas, medicinos įstaigas, sanatorijas ir profilaktoriumus bei kitas panašias įstaigas, taip pat įrengti parkus, todėl SAZ minėtos veiklos bus negalimos.



Eil. Nr.	Funkcinės zonos/zonų grupės pavadinimas	Numatyti sprendiniai ir reikalavimai konkretaus aplinkos elemento apsaugai
		Visuomenės sveikata
5	- Inžinerinės infrastruktūros ir Inžinerinės infrastruktūros koridorių zonos	<ul style="list-style-type: none"> Naujų transporto koridorių realizavimas (pietinis aplinkkelis), esamų kelių optimizavimas (Baltijos pr., Šiaurės pr.), LEZ teritorijos integravimas į miesto ir užmiečio susisiekimo tinklą, viešojo transporto aptarnavimo pagerinimas, naujų ekologiškų viešojo transporto rūšių taikymas, susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais infrastruktūros plėtra ir kt. sprendiniai neturi daryti neigiamo poveikio greta esančioms ir numatomoms gyvenamosioms, visuomeninėms, rekreacinėms ir kt. teritorijoms. Vystant susisiekimo sistemą (planuojant naujas B/C/ kategorijos gatves, geležinkelio aplinkkelį ties Giruliais), būtina atsižvelgti į transporto poveikį šalia esantiems/planuojamiems gyvenamiesiems rajonams (Budelkiemio, Mažosios Žardės, Kretainio, Vaidaugų II, Žardės sodybų, Sukilėlių, Barškių II/I, Klemiškės, Senujų sodų, Lankiškių, Šiaulių dvaro, Karališkosios giraitės, Vynerio promenados, Bomelio Vitės, Daugulių, Luizės ažuolo I, Virkučių III, Slengių, Mažojo Taurakalnio dvaro I/II/III, Dvaro slėnio I/II, Purmalių II, Blušių, Pelenyno, Jono kalnelio, Girulių kalno III ir kt.). Siekiant išvengti neigiamo poveikio dėl galimai padidėjusio transporto skleidžiamos triukšmo, oro taršos žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose ir/ar techniniuose projektuose, būtina įvertinti keliamo triukšmo ir oro taršos lygį. Teritorijose, kuriose būtų viršijamos didžiausios leistinos akustinio triukšmo ir oro taršos ribos, reglamentuojamos higienos normomis (HN 33:2011; HN 35:2007) būtina taikyti neigiamo poveikio mažinimo priemones (akustines sienutes, želdynų juostas ir pan.). Naujos transporto jungties (magistralinė B kategorijos gatvė) į šiaurinį uosto terminalą su nauju geležinkelio įvadu įrengimo neigiamas poveikis artimiausiai gyvenamajai aplinkai turi būti mažinamas formuojant nuo išorinio (giliajvandenio) uosto aptarnavimui reikalingo infrastruktūros koridoriaus buferines želdynų juostas.
6	- Vandenviečių zona	<ul style="list-style-type: none"> Požeminio vandens vandenvietėms teisės aktais nustatyta tvarka turi būti nustatytos apsaugos zonos (toliau - AZ) ir įrašytos į Nekilnojamojo turto kadastrą ir Nekilnojamojo turto registrą vadovaujantis LR žemės įstatymo ir LR nekilnojamojo turto kadastro nuostatų, nustatyta tvarka; Vandenviečių AZ vykdoma ir planuojama ūkinė veikla turi atitikti teisės akto „Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos“ numatytus reikalavimus.



GRAFINĖ DALIS



PRIEDAI