

**KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMO KONCEPCIJOS IR STRATEGINIO  
PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO (SPAV) ATASKAITOS  
VIEŠO SVARSTYMO  
SUSIRINKIMO PROTOKOLAS**

*2018 m. birželio 20 d. Nr. ADM1-204*

<b>Data ir laikas:</b>	2018-06-15 14:00 val.
<b>Vieta:</b>	Klaipėdos miesto savivaldybės posėdžių salė (III a.), Liepų g. 11, Klaipėda
<b>Posėdžio pirmininkas:</b>	Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius Saulius Budinas
<b>Posėdžio sekretorė:</b>	UAB „Sweco Lietuva“ Aplinkos padalinio vyr. specialistė Aušra Junevičiūtė
<b>Dalyvavo:</b>	dalyvių sąrašas pridedamas
<b>Darbotvarkė:</b>	Planavimo organizatoriaus įvadinis žodis, pirmininko ir sekretoriaus paskyrimas Viešo svarstymo susirinkimo tvarka Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rengimo eiga Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos pristatymas Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos pristatymas Iki viešo svarstymo susirinkimo gauti pasiūlymai dėl SPAV ir koncepcijos. Kaip planuojama tikslinti koncepciją atsižvelgiant į visuomenės pasiūlymus Klausimai – atsakymai

*Planavimo organizatoriaus įvadinis žodis*

Susirinkimo pradžioje Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius S. Budinas trumpai pristatė rengiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano (toliau - BP) keitimo principus, plano organizatorių ir rengėjus, pažymėjo, kad bendrojo plano sprendiniai rengiami iki 2030 m., miesto vystymo koncepcija - iki 2050 m., t.y. planas numato ilgalaikę miesto vystymo perspektyvą. Informavo, kad koncepcija buvo pristatyta Klaipėdos rajono savivaldybei ir VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai. Pasiūlė susirinkimo pirmininko (S. Budino) ir sekretorės (A. Junevičiūtės) kandidatūras, dėl kurių susirinkimo dalyviai neprieštaravo. Supažindino su susirinkimo eigos tvarka. Pasiūlyta svarstymui skirti 2 valandas: 1 valanda pristatymui, 1 valanda – klausimams ir atsakymams. Susirinkimo dalyviai šiam siūlymui neprieštaravo. Susirinkimo pirmininkas pažymėjo, kad susirinkimo metu galima teikti pasiūlymus rengiamam planui, juos reikia užregistruoti pas sekretorę.

*Viešo svarstymo susirinkimo tvarka*

Klaipėdos miesto savivaldybės Urbanistikos skyriaus vedėja M. Černiūtė – Amšiejienė susirinkimo dalyvius informavo apie susirinkimo bendrą tvarką, nurodė, kad S. Motieka pristatys Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepciją, V. Belickas - Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos SPAV ataskaitą. Priminė pasiūlymų dėl Klaipėdos m. BP ir SPAV teikimo tvarką ir nurodė, kad pageidaujantieji pateikti pastabas ir pasiūlymus tai gali padaryti iki susirinkimo pabaigos, jas nustatyta tvarka užregistruojant pastabų ir pasiūlymų registracijos žurnale. Pažymėjo, kad jei pasiūlymai buvo teikti, jų kartoti nebereikia. Po

susirinkimo pastabos ir pasiūlymai dėl Klaipėdos m. BP koncepcijos ir SPAV nebebus priimami. Į visus pasiūlymus, kurie pateikti raštu, bus atsakyta raštu.

M. Černiūtė – Amšiejienė informavo, kad susirinkimo eiga bus įrašoma į audio priemones bei protokoluojama. Susirinkimo protokolas bus parengtas per 3 darbo dienas nuo šio susirinkimo dienos.

M. Černiūtė – Amšiejienė informavo, kad iki šio susirinkimo etapo yra gauta apie 170 pasiūlymų, tikslaus jų skaičiaus įvardinti negalima, nes jie nuolat siunčiami. Dar kartą akcentavo, kai jei pasiūlymas yra pateiktas, jo naujai teikti nereikia, nes viskas yra suvedama į GIS sistemą ir internetiniame puslapyje galima susipažinti kokias vietas koks pasiūlymas yra pateiktas.

#### *Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rengimo eiga*

M. Černiūtė – Amšiejienė trumpai pristatė iki šiol atliktus Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo darbus. Nurodė, kad buvo vykdyta Klaipėdos m. BP sprendinių įgyvendinimo stebėsenos ir remiantis jos rezultatais nutarta, kad reikia atnaujinti dabartinį bendrąjį planą. 2014 m. gruodžio 18 d. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba pritarė stebėsenos ataskaitai ir atitinkamai, paruošus tarybos sprendimą, nutarta pradėti Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimą. Tuomet pradėtas parengiamasis etapas: parengta programa, sąlygos, parinktas bendrojo plano rengėjas, atlikta gyventojų apklausa, kuri buvo išsamiai pristatyta. Toliau prasidėjo Klaipėdos miesto bendrojo plano rengimo etapas, buvo atliktas esamos būklės įvertinimas, po to pereita prie bendrųjų sprendinių formavimo – koncepcijos. M. Černiūtė – Amšiejienė nurodė, kad daug kam kilo klausimų kodėl buvo pritarta antrai miesto vystymo alternatyvai, o dabar rengiama jau šiek tiek kitokia alternatyva. Atsižvelgiant į tai, kad mieste yra rengiami du bendrieji planai ir atsižvelgiant į Uosto bendrojo plano keturias koncepcines alternatyvas, buvo parengtos keturios miesto plėtros/raidos alternatyvos, iš kurių, Klaipėdos miesto savivaldybės taryba, pasirinko antrąją. Tolimesni bendrojo plano darbai buvo tęsiami imant pagrindą antrąją alternatyvą ir atsižvelgiant į Susisiekimo ministerijos pasirinktą Uosto bendrojo plano ketvirtą alternatyvą ir dalykinių sąlygų sąvadą.

M. Černiūtė – Amšiejienė informavo, kad šiai dienai taip pat yra parengta Klaipėdos m. BP keitimo SPAV ataskaita ir mėnesį vyko jos viešinimo procedūros.

M. Černiūtė – Amšiejienė trumpai apibūdino tolimesnius darbus. Užbaigus SPAV procedūras planuojama teikti parengtą koncepciją tarybai ir planavimo organizatoriui pritarimui. Po to bus rengiami konkretizuoti sprendiniai, kuriuose bus nustatytos detalesnės galimybės ir apribojimai tam tikroms teritorijoms. Rugsėjo mėnesį planuojama pradėti baigiamąjį etapą – t.y. paskutinį viešąjį svarstymą, po kurio bus derinimas su sąlygas išdavusiomis institucijomis, tikrinimas, tvirtinimas ir registravimas. Kitų metų pradžioje planuojama turėti užbaigtą planą, kuriuo turės visi vadovautis. Patvirtinus Klaipėdos m. BP vėl bus grįžtama prie pirmosios stadijos – sprendinių įgyvendinimo stebėsenos, ir vėl, atsižvelgiant į besikeičiančią situaciją, kažkada bus galimybė keisti planą.

#### *Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos pristatymas*

S. Motieka pristatydamas Klaipėdos m. BP koncepcinius sprendinius, akcentavo, kad koncepcija yra ne detalūs brėžiniai, šiame etape konkretūs sklypai nenagrinėjami. Koncepcija – tai požiūris, sumanymas, principas, kryptis, kuri apsisprendžia kaip toliau vykdyti bendrojo plano procedūras ir rengti konkretizuotus bendrojo plano sprendinius. Pažymėjo, kad bendrasis planas strateginių ar politinių veiksmų neplanuoja. Bendrojo plano koncepcija buvo rengiama taip pat bendradarbiaujant su organizatoriais ir išklausančiam tikras interesų grupes. Planas rengiamas miesto gyventojams, tad siekiama įsiklausyti į jų nuomonę ir lūkesčius. Pažymėjo, kad šiuo metu susidariusi beprecedentė padėtis, kai mieste rengiami du skirtingų lygmenų teritorijų planavimo dokumentai: miesto (savivaldybės lygmens) ir uosto (valstybinio lygmens).

Šiems dviems planams sujungti į vieną vientisą darinį yra parengtas ir patvirtintas dalykinių sąlygų sąvadas. Atlikus esamos būklės analizę išskirti probleminiai arealai, kurie ypač svarbūs rengiant miesto viziją ir bendrojo plano koncepciją. S. Motieka papasakojo kaip buvo nagrinėjamos Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo raidos alternatyvos ir parinkta tinkamiausia alternatyva tolimesniam vystymui ir nagrinėjimui. Koncepcijoje parengti du variantai, t.y. pagal esamą bendrąjį planą (kas būtų jei nekeistume dabar galiojančio bendrojo plano) ir antras variantas pagal naują miesto vystymo viziją. Abiem variantams atlikti palyginimai pagal bazinius rodiklius (teritorijų plėtros, gyventojų skaičius ir kt.). S. Motieka pažymėjo, kad rengiant bendrojo plano keitimą svarbu įvertinti Klaipėdos miesto išorinės priemiestinės zonos įtaką „dienos gyventojų“ pokyčiui, Klaipėdos miesto integracines ribas, gamtinį karkasą. Akcentavo, kad Klaipėdoje tikro gamtinio karkaso, išskyrus miesto šiaurinę dalį, nėra. Gamtinio karkaso elementai bus nagrinėjami konkretizuojant bendrojo plano sprendinius. Rengiant koncepciją taip pat buvo vertintas kultūros paveldas, transporto sistema.

S. Motieka vizualiai parodė pirmąjį (pagal dabar galiojantį bendrąjį planą) ir antrąjį (pagal organizatoriaus ir rengėjo pasiūlytą variantą) koncepcijos variantus. Pirmasis variantas yra žymiai smulkesnis, detalesnis ir norint pritraukti investicijas ar padaryti kitokius „judesius“ jį reikia keisti, nes jis labai stabdo progresą, lėšų ir teritorijų įsisavinimą ir t.t. Parengtoje bendrojo plano koncepcijoje yra parodytos sustambintos teritorijos ir „visa puokštė“ galimų teritorijos naudojimo funkcijų. Lyginant abu variantus, pirmasis nuo antrojo skiriasi kardinaliai. Pirmajame pavaizduoti teritorijų naudojimo būdai, tai - detalusis bendrasis planas. Antruoju atveju orientuojamasi į funkcinį teritorijų naudojimą, kas yra bendrojo plano prerogatyva. Pirmajame koncepcijos variante matoma daug spalvų viename rajone, o antrajame - vaizduojama apibendrinta vyraujanti funkcinio prioriteto zona, kuri sprendinių konkretizavimo etape, pagal prioritetų paskaidymą, bus pasmulkinta ir išdetalizuota tiek, kad būtų galima tam tikrai užstatymo zonai priskirti konkrečius teritorijų naudojimo būdus. Koncepcijos rengimo etape atlikta ekspertinė bendrojo plano koncepcijos variantų analizė pagal tam tikrus aspektus parodė, kad antrasis koncepcijos variantas yra truptų geresnis.

#### *Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo koncepcijos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos pristatymas*

V. Belickas pristatė bendrojo plano koncepcinių alternatyvų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūras. Buvo parengtas SPAV apimties nustatymo dokumentas, kuris pateiktas subjektams ir gautos jų išvados, dauguma jų dokumentui pritarė su tam tikromis pastabomis. Atsižvelgiant į subjektų pastabas parengta SPAV ataskaita. Pristatytos SPAV ataskaitos viešinimo procedūros, nurodant kur buvo paskelbta apie parengtą ataskaitą ir jos viešą pristatymą. Vertinimas atliktas Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo pirmai koncepcijai, kuri atitinka situaciją, jei Klaipėdos miestas būtų vystomas pagal šiuo metu galiojančio BP sprendinius, ir antrai koncepcijai, kuomet įgyvendinami BP keitimo sprendiniai. Abi koncepcijos buvo lyginamos su esama būkle. Atliktas kiekybinis alternatyvų vertinimas remiantis funkcinių teritorijų pokyčiais. Kitas vertinimas buvo daugiau kokybinis pagal pasekmes gamtinei (aplinkos orui, klimatui, paviršiniam vandeniui, dirvožemiui, žemės gelmėms, krantams, kraštovaizdžiui, bioįvairovei, saugomoms gamtinėms teritorijoms ir kt.), socialinei (visuomenės sveikatos, socialinių aspektų) ir ekonominei (materialaus turto, nuosavybės ir kt.) aplinkai. Visas vertinimas buvo pagrįstas tvaraus vystymo principu. Vertinimas atliktas remiantis jau atlikto Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrojo plano SPAV ataskaitos rezultatais ir išvadomis, kadangi dalis antros koncepcijos sprendinių apima uosto teritorijos vystymo galimybes. V. Belickas pažymėjo, kad šis vertinimas yra strateginis, tad dauguma koncepcijoje planuojamų sprendinių papuls į poveikio aplinkai vertinimo procedūrų apimtį ir aprėptį ir bus konkrečiai detalizuojami ir vertinami žinant kur kokia planuojama ūkinė veikla bus vykdoma.

V. Belickas detaliai pristatė galimas Klaipėdos miesto bendrojo plano koncepcinių alternatyvų pasekmes orui, paviršiniam vandeniui, dirvožemiui, žemės gelmėms, krantams, bioįvairovei, saugomoms teritorijoms,

kultūros paveldui, visuomenės sveikatai, socialinei ir ekonominei aplinkai. Kiekybiniai alternatyvų vertinimo rezultatai rodo, kad keičiasi vandens, augalija apaugusių teritorijų kiekis, tačiau vertingosios augalijos plotai didėja. Ženkliai keičiasi gyvenamosios, visuomeninės ir komercinės paskirties teritorijos, abiejose alternatyvose tie plotai didėja, pramonės ir sandėliavimo plotai keičiasi nežymiai. Gana reikšmingai keičiasi inžinerinės infrastruktūros ir rekreacinės teritorijos didėjimo linkme. Kokybinio vertinimo rezultatai nustatyti įvertinant pasekmes kiekvienam aplinkos elementui ir komponentui pagal tam tikrą pasekmių reikšmingumą. Kuo didesnis balas nustatytas, tuo tos pasekmės yra mažesnės. Apibendrinant pagal tris pagrindinius aspektus, gamtinės, socialinės ir ekonominės aplinkos bendras išvestinis balas gautas pirmai alternatyvai yra 1,94, antrai – 2,08. Alternatyvos pagal jų pasekmes aplinkai yra gan panašios, nežiūrint jų tam tikrų kiekybinių skirtumų. Apibendrintu vertinimu konstatuota, kad mažesnės pasekmės įvertinus tvaraus vystymosi principus yra antros alternatyvos atveju.

#### *Iki viešo svarstymo susirinkimo gautų pasiūlymų dėl SPAV ataskaitos ir koncepcijos aptarimas*

S. Motieka pristatė iki viešo susirinkimo gautų visuomenės, suinteresuotų organizacijų pasiūlymų įvertinimą. Pažymėjo, kad pasiūlymai yra registruojami, didžioji jų dalis yra orientuota į būsimus plano sprendinius. Koncepcijai teikti pasiūlymai yra neesminiai, į dalį bus atsižvelgta, bus pakoreguota koncepcijos grafinė dalis ir aiškinamasis raštas. Pagrindiniai pasiūlymai yra susiję su dar nepatvirtintais uosto bendrojo plano sprendiniais.

#### *Klausimai – atsakymai*

S. Budinas priminė susirinkimo tvarką, kad norint užduoti klausimą reikia prisistatyti.

**S. Plungė** (architektas, atstovaujantis UAB „Transekspedicija“): Norėčiau užakcentuoti Sendvario teritoriją, nes koncepcijoje joje palikta pramonė. Savo pateiktame pageidavime nurodome, kad norime, jog ten atsirastų mišri centro teritorija. Vieta gan patraukli, nes yra prūdas, parkas, todėl čia galėtų atsirasti gyvenamoji teritorija.

**S. Motieka:** Šiuo atveju konceptualiai yra rodoma, kad šalia šitos gatvės yra telkiama daugiau aptarnavimo teritorijos, link siaurės pusės - gyvenamos teritorijos, tačiau konkretizuojant sprendinius pagal jūsų pasiūlymus ir logiką, tos teritorijos bus tiksliau sutvarkytos.

**R. Kubilienė** (NVSC atstovė): Prie kelio Šilutė - Palanga atsiranda geltona spalva tiesiai sulig kelio riba. Arba būna jinai mišri spalviniais sprendimais. Kaip čia strategiškai bus su visuomenės sveikata ir su triukšmu tose vietose? Net iš rajono pusės yra šiek tiek kitokios spalvos, o Klaipėdą visur užgeltonuojate ties triukšmingais objektais.

**S. Motieka:** Dar kartą noriu pabrėžti, kad čia yra koncepcija. Čia rodoma, kad bus kelias, gatvė šitoje vietoje, bet konkretizuojant sprendinius, ta gatvė pagal kategoriją įgaus parametrus ir visus kitus tai teritorijai reikalingus naudojimo būdus. Šioje koncepcijoje vaizduojamas principas, kad šioje vietoje bus gatvė, o ją sups tokios teritorijos.

**R. Kubilienė** (NVSC atstovė): Aš ne visai apie tai. Aš žiūriu, ne tik tą kampą kur jūs rodėte dabar, bet viso miesto ilgiu Šilutė - Palanga. *(Patikslinama apie kurią vietą kalbama).*

**M. Černiūtė – Amšiejienė:** Jeigu galima, aš šiek tiek patikslinsiu. Jūsų klausimas yra labai aiškus ir jis kyla ne vienam dėl tos geltonos spalvos. Tai pradžioje Saulius bandė paaiškinti, kad geltona spalva tai dar

neatitinka naudojimo būdo kaip dabar yra bendrajame plane, jeigu geltona, iškart – gyvenama. Jeigu pažiūrėtumėte apibūdinimą, ką reiškia geltona spalva pas mus dabar koncepcijoje, tai yra mišri paskirtis. Toj zonoj bus daugiau gyvenamosios teritorijos, bet taip pat bus paslaugų teritorijos, komercijos teritorijos ir dar, jeigu pastebėsite, palei visą tą kelią yra šiek tiek žalia juosta, t.y. planuojami apsauginiai želdiniai. Noriu išgryninti, kad tai yra apibendrinti sprendiniai ir ten, kur geltona, tose teritorijose, kai bus jau konkretizuoti sprendiniai, bus patikslinta. Tarkime, kad prie kelio galbūt mažiau gyvenamųjų arba jų išvis neplanuoti. Čia tik yra koncepcija. Ar atsakiau į jūsų klausimą? Jūs bijote tik dėl to, kad ten bus gyvenami rajonai prie gatvės. Tai noriu pasakyti, kad čia yra parodyta didžiulė geltona teritorija, kurioje bus gyvenamų rajonų, bet prie gatvės galbūt bus labiau komercija kai bus parengti konkretizuoti sprendiniai.

**A. Barbšys** (Klaipėdos m. sav. tarybos narys): Tai dabartiniame bendrajame plane ties Palangos plento apvažiavimu parodyta kita spalva. Kodėl jūs dabar ją naikiniate?

**S. Budinas:** Turbūt reikėtų dar kartą pasikartoti, kad spalvos, kurios yra nupaišytos čia ir spalvos, kurios yra naujoje koncepcijoje, šiek tiek skiriasi ir jų apibūdinimas yra kitoks. Reikėtų į tai atkreipti dėmesį ir medžiagoje tas buvo parodyta. Ir kaip minėjome, mes plačiąja prasme čia nematome pramoninės teritorijos šitoje vietoje, bet kuriuo atveju matome labiau gyvenamąją teritoriją, o paskui, kai bus daromi konkretizuoti sprendiniai, tada bus apsispręsta, koku pločiu ir kuriose vietose tai galėtų būti sukonkretinta.

**A. Blynas** (Asociacija „Vitės bendruomenė“): Išklausiu visa koncepciją, visa pristatymą, mes pateikėme (*pasiūlymą*) dėl geležinkelių plėtros. Kokia jo situacija? Aš dabar girdėjau, kad lieka viena dalis – Giruliai. Tačiau geležinkelių plėtra centrinėje miesto dalyje, dėl iškelimo, kuris buvo numatytas 2015 m. susisiekimo plėtros galimybių studijoje, nieko neteko girdėti. Klausimas tame, ar mūsų teikiamas klausimas bus įtrauktas į bendrojo plano svarstymą?

**S. Budinas:** Dėl geležinkelių galiu pasakyti taip, mes turim įsipareigojimą iš Lietuvos geležinkelių pusės, kuris buvo numatyta sutartyje, pasirašytoje 2013 m., jeigu neklystu. Turėjome ne vieną susitikimą su geležinkelių vadovybe, paskutinį prieš gerą savaitę. Mes išdėstėme tas pačias problemas, kurios buvo dėstytos anksčiau. Turiu priminti visiems, kad tai buvo klausimas dėl Pauosčio geležinkelio kelyno rekonstrukcijos. Kadangi prasidėjo kitokie pokyčiai, Uosto kitokie poreikiai. Šitame siūlyme dėl Pauosčio kelyno ir susitarime su savivaldybe buvo numatyti konkretūs sprendiniai dėl centrinės Klaipėdos geležinkelio stoties. Būtent dėl apimčių mažinimo, teritorijos apželdinimo, dėl triukšmo sienelių pastatymo. Dabar esame atgaivinę procesą dėl sutarties įgyvendinimo, kuri gali pasikoreguoti taip, kad galėtų būti įgyvendinamas. Iš esmės, žinome šią situaciją ir ją atidžiai sekame. Šioje vietoje daugiau pasisakyti negalėčiau, kol nėra konkretaus susitarimo.

**A. Blynas** (Asociacija „Vitės bendruomenė“): O kaip bendrojo plano brėžinyje rodoma?

**S. Motieka:** Šiuo atveju geležinkelis yra rodomas kaip geležinkelis, bet be geležinkelio neišsiversime, kadangi pagal ES direktyvas geležinkeliu pervežti reikia 80 proc. krovinių, o autotransportu – 20 proc. krovinių, tai geležinkelis bus. Tai šiuo atveju yra nurodytas tik Girulių apvažiavimas. Geležinkelis kaip geležinkelis konceptualiai bus. O koks jisai bus, tai dar sprendinių klausimas. Mes pradėjome kalbėti su geležinkelių direkcija. Jie pasižadėjo mums iki sprendinių konkretizavimo pateikti atsakymus.

**A. Blynas** (Asociacija „Vitės bendruomenė“): Norėjau dar paklausti, tai vis dėlto, kaip dėl centrinės geležinkelio stoties iškelimo, kuris buvo numatytas 2015 m. plane?

**S. Budinas:** Jūs neklaidinkite visų. Niekas nekalbėjo apie centrinės geležinkelio stoties iškėlimą iš Klaipėdos miesto. Ten buvo keliamas klausimas apie sumažinimą. Centrinės geležinkelio stoties iškėlimas nėra numatytas jokiame Klaipėdos miesto plane. Kalbama apie stoties apkrovimo mažinimą.

**A. Barbšys** (Klaipėdos m. sav. tarybos narys): Esu nepatenkintas poveikio aplinkai vertinimo pristatymu, kadangi kalbama apie antrą koncepciją, tačiau rodoma buvo daugiau pirmasis variantas. Nepamačiau ir neradau informacijos dėl triukšmo poveikio antroje koncepcijoje atsiradus išoriniam uostui. Aiškinamajame rašte 23 psl. radau tik parašytą sakinį, kad iš „Klaipėdos centrinės geležinkelio stoties reiktų palikti tik keleivių pervežimą, o krovinių iškelti kitur“. Tai jeigu iškelti kitur, koks būtų poveikis? Ar neturi plėstis Pauosčio geležinkelio stotis? Šito (nei vienur mažinimo, nei kitur didinimo) planuose niekur neradau.

**S. Budinas:** Šioje vietoje tikrai kalbame vienodai apie tai, kad Klaipėdos centrinėje geležinkelio stotyje tikrai reiktų mažinti krovą. Tas buvo išreikšta ir ankstesniuose savivaldybės susitarimuose. Mūsų plano rengėjai minėjo, kad su geležinkeliais vykdo intensyvius pokalbius, kaip turėtų būti toliau galvojama, kur toliau galėtų persikelti jų pagrindiniai kroviniai sąstatai. Tai buvo numatyta Pauosčio kelyno išplėtime, kuriam kažkada Klaipėdos miesto savivaldybės taryba buvo pritarusi. Kai bus konkretizuoti sprendiniai, tuomet bus pateikti visi siūlymai.

**Klausimas iš salės:** Koku pagrindu buvo vystoma ketvirta koncepcija? Ir kokiom analizėmis buvo remtasi?

**S. Budinas:** Mes vystome antrą koncepciją, ne ketvirtą.

Klausimas iš salės: Apie antrą pasakykit. Antrą remiantis uosto plėtros ketvirta koncepcija.

**S. Budinas:** kai sukonkretinote klausimą, jis tapo aiškesnis. Pradžioje buvo pasakyta, kad miesto taryboje buvo pritarta 2-ajai koncepcijai.

**Klausimas iš salės:** O kas ir koku pagrindu pritarė?

*Susirinkimo pirmininkas priminė susitarimą klausiantiesiems prisistatyti.*

**J. K** : Koku pagrindu taryba (Klaipėdos m. sav.) priėmė tokį sprendimą?

**S. Budinas:** Todėl, kad tarybai yra suteikta teisė priimti tokius sprendimus.

**R. Gailius** (architektas): Pritariu žmonėms ir tarybos nariui, kad teikiama koncepcija tikrai yra paini.

**Klausimas SPAV rengėjui.** Buvo minėta apie įtaką krantui atsiradus giliavandeniui uostui. Jūs, jei teisingai supratau, paminėjote, kad informacija paimta remiantis Uosto bendrojo plano darbu. Mano klausimas kodėl taip daroma? Ir ar miestas negalėtų užsisakyti individualaus/atskiro ekspertinio vertinimo būtent šiuo klausimu, nes šios srities specialistų Lietuvoje yra tik du. Fizikai, kurie tyrinėjo tokius dalykus, nustatė, kad įtaka kranto rekreacinėms teritorijoms yra visai kitokia nei aiškinama. Tai, kas pateikiama yra matematinių skaičiavimų modeliai, jais remiantis parengtas darbas. Pagrindinė problema yra ta, kad visiškai neaiškūs kokie parametrai naudoti matematiname modelyje. **Kitas klausimas** Sauliui, nes buvo pateikta koncepcija bendrajam planui keisti, kadangi numatomi labai svarbūs pokyčiai. Bent jau konceptualiai, kokie tie pokyčiai, nors po tris, transporto daliai, urbanistinei daliai, gamtinėms teritorijoms? Apie tai nebuvo užsiminta, o visas laikas sugaištas pristatinėjant metodiką, ženklumą bei monitoringo reikalus. Tai kokie tie patys konceptualiausi dalykai, kurie toliau bus šlifuojami?

**V. Belickas:** Dėl krantų vertinimo, tai pradžioje savo pristatymo sakiau, kad mes dėl tam tikrų sprendinių, kurie susiję su Uosto veikla ir plėtra remiamės jau atliktu strateginiu pasekmių aplinkai vertinimu. Antras dalykas - informacija dėl krantų modeliavimo nėra vienas mūsų vertinimas. Vertinimą, sklaidos modeliavimą,

rodytą žemėlapiuose atliko Švedijos Lundo universiteto mokslininkai, t.y. tam tikra bešališka pusė. Antras vertinimo lygmuo yra mūsų Lietuvos krantotvarkininkai, dr. Žilinskas. Tai yra tie žmonės, kurie pastoviai seka krantų dinamiką. Tos įvairiapusės analizės duomenų čia tikrai pakanka. Taip, tų nuomonių yra skirtingų ir įvairių, kaip tą krantą tvarkyti, tačiau tos priežastys ir vystymosi dinamika yra gana aiškios. Dėl papildomų užsakymų sprendžia savivaldybė.

**S. Motieka:** Rodžiau skaidrę, kurioje yra pokyčiai, lyginant su dabartiniu bendroju planu bei antra koncepcija. Kaip matot, yra skirtumai dėl pagrindinio centro teritorijų, šiaurinės miesto dalies teritorijų, išorinio uosto teritorijų, dėl ketinimų naujų teritorijų prijungimo prie miesto, pietinio uosto atsiradimas, teritorijų numatymas galimam mokslo/žinių ir ekonomikos centro formavimui esant poreikiui, linijinio centro vystymas, greituminio visuomeninio transporto sistema. Šiuo metu pagal transporto vertinimus, Klaipėda yra idealiausias linijinės struktūros miestas, kuris galėtų su mažiausiomis sąnaudomis pats pirmasis Lietuvoje įsidiesti greituminės transporto priemones.

**A. Dambrauskaitė (seniūnaitė):** Kas bus formuojama mokslo ir žinių centruose?

**S. Motieka:** Tai yra rezervuotos teritorijos, kuriose, jeigu reikia bei atsirastų investicinė galimybė, greitai ir nedelsiant būtų galima vystyti mokslo investicinius bei pramonės darinius. Tokiu atveju Klaipėda galėtų turėti tokią teritoriją, kurią bet kuriuo momentu galima pasiūlyti. Kiti miestai, pavyzdžiui Vilnius, susiduria su problemomis dėl tokių teritorijų pasiūlos.

**T. Meškinis (Klaipėdos m. sav. tarybos narys):** Noriu pasiteirauti dėl Švyturio gatvės sujungimo su Naujojo uosto ir Lideikio gatvėmis. Tiek įmonės, tiek uosto direkcija tiesiog neprašo šios gatvės, kiek žinau pasisakydavo prieš tą gatvę, taip pat gyventojai. Nors čia teigiama, kad tai yra sutarta su gyventojais ir šalia esančiomis įmonėmis, tačiau yra kitaip. Kokių pagrindu jūs tą gatvę planuojate, jeigu nei įmonės, nei gyventojai tos gatvės nenori?

**S. Budinas:** Mes niekada neteigėme, kad yra sutarta su įmonėmis ar su gyventojais dėl vienokių ar kitokių sprendinių. Tai šitą reikėtų pažymėti ir nevertoti to, ko mes nesakėme.

**S. Motieka:** Vienokia ar kitokia Švyturio gatvė linijinio miesto bendrojoje transporto ir miesto urbanistinėje sistemoje yra neišvengiama ir ji turi būti. Ji yra dabartiniame galiojančiame bendrajame plane ir yra numatyta (*antrojoje koncepcijoje*) kaip vieninga transportinė sistema visam miestui, o ne atskiram gyventojui ar kažkokiam privažiavimui. Tai yra linijinės struktūros viena iš sudėtinių dalių.

**Mindaugas (architektas):** Galbūt daugiau pasiūlymas savivaldybei nepadaryti katastrofinės klaidos dėl kranto linijos. Grįšiu prie Romo klausimo. Šiandien yra padarytas teorinis matematinis modelis, akademinio lygmens. Viskas tvarkoje, gražu. Bet jūs pasitikrinkite, kad būtumėte 100 proc. užtikrinti ir, kad būtų padarytas dinaminis modelis šitos vietos ir naujos teritorijos vandenyje. Siūlau pasitelkti olandus, kurie turi tokių teritorijų vandenyje, kurie daro maketus 1:50 masteliu, paleidžia vandenį, paleidžia smėlį ir daro konkrečius, vizualiai matomus pokyčius. Šiandien yra fizikų nuomonės, kad būtent atliekant tikslių modelį ir įvertinus teritorijos dydį, bent jau 1 km bus nuplautas šitos teritorijos. Tai viskas, ką čia bandoma atsverti su SPA funkcijos pajūrio vizija, bus paskandintas. Pasiūlymas savivaldybei įsivertinti 100 proc.

**S. Budinas:** Ačiū už pasiūlymą, tai esame svarstę, tačiau tokio apokaliptinio scenarijaus nemanome, kad bus, nes visi kalbame apie priemones, kad tai neatsitiktų. Visi matome koks pokytis įvyko Smiltynėje bei šiaurinėje dalyje pradėdant pirmąją Melnragę ir baigiant iki pat Palangos, gal netgi Būtingės. Klaipėdos miesto savivaldybės administracija mėgino 2 kartus skelbti tarptautinius konkursus dėl kietųjų priemonių taikymo poveikio krantams sumažinimo. Kol kas neatsirado nei viena kompanija, kuri galėtų pasiūlyti savo

paslaugas, nes mes skelbiame ir tarptautinius konkursus. Bet kadangi Uostas rengėsi savo bendrajį planą, kuriame yra numatyta uosto plėtra, darant poveikio aplinkai vertinimą, mes esame paprašę, kad Uostas atliktų pilną poveikio aplinkai vertinimą ir teiktų pasiūlymus kai rengs išorinio uosto projektą, ką galima būtų padaryti norint sumažinti poveikį. Jūsų pastebėjimas ir pastabos dėl to yra labai geros ir manau tikrai vertos dėmesio.

**G. Vilius:** Ar miesto teritorijoje bus sumažinta apsauginė zona prie geležinkelio bėgių?

**S. Budinas:** Mes kalbame, kad vieni nori ją išplėsti, o kiti sumažinti. Kad arčiau bėgių pasistatyti namą, ar kaip?

**G. Vilius:** Yra padaryta, kad gyvenamieji namai ir dideli želdiniai, bet jeigu nestatyti gyvenamųjų namų, ar ji (*geležinkelio apsaugos zona*) gali būti sumažinta? Norint kitus statinius toje vietoje daryti.

**S. Budinas:** Dar yra normatyvai. Mes nelabai galėtume tai įtakoti. Yra geležinkelių numatyti normatyvai, yra numatytos ribos, kur ką galima daryti. Šioje vietoje galioja Lietuvos Respublikos įstatymai bei teisės aktai, kuriais mes privalome vadovautis.

**Susirinkimo dalyvis:** Reiktų papildyti, kad šiuo metu kaip tik yra pateiktas svarstymui įstatymo projektas ir viešai svarstomas (dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų), kuris kaip tik tuos dalykus (*geležinkelio apsaugos zonas*) ir reglamentuoja. Galite dabar teikti pasiūlymus ir galbūt į juos bus atsižvelgta.

**R. Giedra:** Numatomi pokyčiai giliavandeniui uostui. Ar numatomi kažkokie pokyčiai transporto koridoriams, lyginant su dabartine situacija? Tai yra geležinkeliui ir svarbiausia Lideikio g. sankryžoms, su Liepų g., praėjimas per Danės upę su taip vadinamu šiauriniu išvažiavimu. Ar yra kas nors numatoma daryti, rezervuoti teritorijas, teikti kompensacijas?

**S. Motieka:** Principinė transporto schema buvo rodyta. Pagrindiniai patekimai konceptualūs, ne teritorijų planavimo dokumento prasme, o konceptualūs yra koncepcijoje: centrinis pagrindinis koridorius, šiaurinis patekimo koridorius ir pietinis patekimo koridorius. Pabaigus koncepciją ir rengiant sprendinius, šitiems koridoriams ir visoms kitoms vystomo transportinio tinklo komponentėms bus nustatyta konkreti kategorija ir suteikti parametrai.

**M. Černiūtė – Amšiejienė:** Dar galiu šiek tiek papildyti, dėl dviejų lygių sankryžų klausimo. Yra numatytos dviejų lygių sankryžos, tarkime, yra uosto prašymas, kad jas spręstume tik statant išorinį uostą. Yra tie sprendiniai numatyti.

**Vitės bendruomenės atstovas:** Dabar Sportininkų gatvė gaunasi ant išnykimo kaip rajonas. Jei bus Švyturio g., Lideikio g. darote, paskui jūs naikinate Žalgirio stadioną, iš kitos pusės yra geležinkelis, kur veža tuos krovinius, Uosto kvapas ir tarša, stadionas nerenovuojamas, mokyklos. Jūs kada darėte tuos planus, jus sakėte bendruomenėms ir žmonėms pateikite pasiūlymus raštiškai ar žodiškai. Mes visur dalyvaujame, visuose susitikimuose, bet galų gale šiandien išgirstu, kad miestas taip nusprendė ir viskas. O kas yra miestas? Gyventojai? Administracija tikrai? Ar bus Sportininkų g. ant išnykimo ar nebus?

**S. Budinas:** Tikrai Sportininkų gatvė nėra ant išnykimo ribos. Čia yra pristatoma koncepcija, o ne konkretizuoti sprendiniai.

**R. Bakas (Klaipėdos LEZ):** Mane domina vienas aspektas. Ar konkretizuojant sprendinius bus keičiamas ir rajono bendrasis planas, nes matau vietas, kuriose keičiami rajono bendrojo plano sprendiniai.



**S. Motieka:** Šiuo metu startuoja rajono bendrojo plano korektūra.

**S. Budinas:** Rajono bendrojo plano rengėjai yra ta pati kompanija (UAB „Urbanistika“), todėl šiuo atveju pasisėkė. Kadangi mūsų planas bus parengtas anksčiau, su rajonu bus lengviau kalbėtis ir priimti tuos sprendinius, kurie bus priimtini ir miestui ir rajonui.

**R. Kulikauskas** (Muzikos centro seniūnaitis): Klausimas Sauliui. Minėjote, kad koncepcija formuota atsižvelgiant į tam tikrą gyventojų skaičių. 145 000 Klaipėdos gyventojų ir apie 12 000 atvykstančiųjų komandiruočių žmonių iš užsienio ir iš rajono atvykstančių apie 16 000. Tai bendras kiekis apie 190 000 žmonių šiai dienai naudojami Klaipėdos miesto infrastruktūra. Ar koncepciją sudarant yra svarbus gyventojų skaičius, į kurį orientuoti dabartiniai sprendimai? Tarkime jeigu būtumėte skaičiavę ne 190 000 asmenų, bet 230 000. Ar būtų tam tikrų pokyčių ir skirtumų?

**S. Motieka:** Rengiant bent kokią koncepciją yra remiamasi tam tikrais techniniais ekonominiais skaičiavimais ir pagrindimais. Šiuo atveju šitie 145 000 gyventojų yra tas gyventojų skaičius, kuriam skaičiuojami teritoriniai poreikiai. Kadangi teritorijos poreikis Klaipėdos miesto gyventojams iš esmės išauga iš gyvenamojo fondo vienam gyventojui, kuris yra 28,4 m<sup>2</sup>, o mes siekiame europinės normos 35 m<sup>2</sup> vienam gyventojui, tai reikiama kiekvienam reikia pridėti virš 6 m<sup>2</sup>, o iš to atsiranda teritoriniai poreikiai. Skaičiuojant gyventojų skaičius, gyvenamąjį fondą, gaunamas tam tikras teritorinis naujų teritorijų poreikis. Tai tos teritorijos ir buvo parodytos geltonuose plotuose. Koncepcijoje neparodytos tik esamos būklės ir planuojamos teritorijos. Siekiant to integralumo ir gebėjimo savivaldybei administruoti teritorijų plėtrą, 100 ha reikia didelio intensyvumo gyvenamosioms teritorijoms, 130 ha – mažo intensyvumo, 30 ha – kitų teritorijų (išskyrus pramonines). Sudėjus šį teritorijų poreikį, buvo paskleista į visas konceptualiai nudažytas geltonas arba raudonas teritorijas. Jeigu parodytume tiek kiek reikėtų, tai tada kaip krautuvėje atseikėti kiekvienam. Šiuo atveju konceptualiai yra galimybė naudotis tris kartus didesnėmis teritorijomis, nei konkretus poreikis.

**R. Kulikauskas** (Muzikos centro seniūnaitis): Mano klausimas būtų sudėtinis. Neseniai buvo patvirtinta mėlynojo proveržio strategija, kurioje numatyta, kad gyventojų, gyvenančių mieste, skaičius iki įgyvendinant šią koncepciją (2030 m.) būtų papildytas dar 40 000, neskaičiuojant atvykstančiųjų iš rajonų ir komandiruočių žmonių. Išsipildžius mėlynajai strategijai, bendras skaičius dienos bėgyje būtų 230 000. Ar jūsų koncepcija atitinka tuos skaičius?

**S. Motieka:** Konkrečiai šių skaičių neatitinka, nes mūsų skaičiavimas yra konkrečiai pagal bendrojo plano rengimo principus, o ne pagal kokios nors metodikos. Tai yra paremta būtent ekonominėmis tendencijomis, demografinėmis tendencijomis. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitoje buvo paminėtas optimistinis gyventojų augimas. Mūsų skaičiavimais, gyventojų skaičius galėtų išaugti iki 190 000. Jeigu jūs norite 240 000, tai šioje teritorijoje dabar yra 3 kartus poreikis paskleistas didesnis nei reikia, tai jūs galėsite sutalpinti 240 000 gyventojų.

**S. Budinas:** Mes vertinome tai, kas yra numatyta mėlynojo proveržio strategijoje, iki 190 tūkst., bet tikrai neapsiribojome šiuo skaičiumi.

**A. Dambrauskaitė** (seniūnaitė): Žadamos sienelės ir želdynų atsodinimas gyvenantiems prie geležinkelio Šiaurės pr. Kada tai bus atlikta, kas tai padarys?

**S. Budinas:** Tai, ko jūs klausiate, nėra koncepcijos pristatymo arba strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dalis. Bet kuriuo atveju prieš tai jau minėjau, kad mes su geležinkeliais dabar kalbamės dėl tos sutarties, kuri buvo pasirašyta 2013 m. ir bandome rasti tuos sprendimus, kurie yra žinomi ir aktualūs miestui. Kol mes turėsime konkretizuotus sprendinius iki rugsėjo mėnesio, mes tikrai kažką būsime sutarę.

**Moteris, prisistačiusi „Klaipėdos žalieji“:** Aš tą patį klausimą noriu paklausti ką Vitės bendruomenės aktyvas klausia. Dabar bendrojo sprendiniuose yra Švyturio g.? Tai reiškia detalizavus koncepcijos sprendinius jos gali nebūti? Jinai vis tiek išliks.

**S. Budinas:** Mes ir nesakėme, kad ji prapuls. Mes kalbame apie tai, kokio tai lygio galėtų būti jungtis ir kada ji galėtų atsirasti. Žinome, kad kol kas nei Uostui, nei gyventojams poreikio nėra. Nusimatyti iki 2050 m. šią jungtį tikrai reikia, bet ar ją reikės daryti bus apsisprendimo reikalas, kada tai bus reikalinga.

**R. Bakas (Klaipėdos LEZ):** Daug metų kalbame apie naujas viešojo transporto rūšis, kurios padėtų spręsti pervežimo problemą. Tramvajus ir metro buvo tarp versijų. Ar šitame plane galvojama apie kažkokių alternatyvių transporto segmentų sukūrimą, pavyzdžiui, tokia ambicija, kad iki 2050 m. atsirastų tokios transporto rūšys kaip skraidantys automobiliai ar panašūs dalykai?

**S. Budinas:** Galiu pasakyti, kad Klaipėdos miesto savivaldybės administracija šiuo metu yra paskelbusi konkursą dėl elektrinio transporto Klaipėdos mieste galimybių studijos parengimo. Mes kalbame apie greituminį ekologišką transportą miesto centre ir, kaip minėjo projekto rengėjai, Klaipėdos miestas yra palankus tam ir galima būtų transporto koridorių turėti nuo pat Jūrininkų prospekto iki Jūrininkų arba universitetinės ligoninės. Tikiuosi, kad per metus laiko pavyks turėti galimybių studiją. O ją pasidarius yra galimybės ieškoti finansavimo šaltinių ir būdų kaip tai įgyvendinti. Mintys tokios yra ir ambiciją tokią turim.

**S. Motieka:** Bendrajame plane viešasis transportas sprendiniuose tikrai bus.

**Mindaugas (architektas):** Dėl koncepcijos statuso. Vis kartojate, kad tai tik koncepcija, paskui bus sprendiniai. Tai čia kas yra parodyta, gal yra gražių minčių (atsivėrimas į vandenį, Uosto teritorijos kai kurios panaudojamos miesto poreikiams). Galų gale kai prieisime prie sprendinių konkretizavimo, kiek ši koncepcija bus aktuali? Ir kiek išliks tų idėjų? Kas ta koncepcija galų gale? Ar vėliau su Uostu reikės derėtis dėl konkrečių sprendinių? Ką mes pamatysime kai bus konkretizuoti sprendiniai?

**S. Motieka:** Jūs pamatysite tikslesnį vaizdelį, nes bus atsižvelgta dalinai į sklypus, į konkrečius urbanistinius, gamtinius, geografinius veiksnius. Šis brėžinys yra padarytas masteliu 1:20 000. Suprantama, kad mastelyje 1:10 000 bus viskas tiksliau ir aiškiau. Tos plačios teritorijos, kurios buvo padažytos viena spalva, bus padažytos keliomis spalvomis.

**Mindaugas (architektas):** Koks šansas, kad išliks esminės kryptys?

**S. Motieka:** Šansas toks, kad plano organizatorius prižiūrės, jog mes nenukryptume nuo kelio.

**S. Budinas:** Tikslas toks, kad mes esame nusimatė taip daryti ir link to judėti.

**Mindaugas (architektas):** Konkretus atvejis. Klaipėdos laivų statykla pas jus numatyta kaip daugiafunkcinė teritorija. Paaiškinkite, ką tas reiškia?

**S. Budinas:** Ten yra parašyta, kad daugiafunkcinė teritorija yra numatyta uosto ir kitai veiklai, sutarus Klaipėdos miesto savivaldybei su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija bei sklypo valdytojui. Mes kalbame apie galimybę kažkada šioje teritorijoje turėti galbūt ne uosto veiklą, bet kažkokią kitokią veiklą, t.y. galimybė ten dabar veikiančioms kompanijoms turėti kažkokią kitą veiklą.

**R. Benetis (architektas):** Man truputį gaila, kad mes ilgai kalbėjome ir antrąją dalį pavertėm klausimais, kurių galėjo teoriškai ir nebūti. Šios dienos renginys juridškai yra labai svarbus. Svarstydami antrąją koncepciją, kuri administracijos direktoriaus įsakymu virto ketvirta koncepcija. Tai yra pats blogiausias variantas – plėtra

visomis kryptimis. To sprendimo pasekmės bus labai rimtos ir bus labai ilgam. Situacija, kurioje dabar atsidūrė Klaipėda yra unikali ir jos pradžia yra 2014 m. naujasis teritorijų planavimo įstatymas, kuris „guzikui“ leido daryti bendrąjį planą kaip ir visam kostiumui. Aš turiu omenyje, kad Klaipėdos miesto dalis, kuri vadinosi Klaipėdos valstybinis jūrų uostas daro savo bendrąjį planą ir tuo pačiu metu Klaipėdos miestas daro savo bendrąjį planą. Šūkis, kuris yra SPAV ataskaitoje, kyla toks klausimas: „kas yra Klaipėda? Miestas uostui, ar uostas miestui?“. Kas yra „guzikas“? Tai yra švarko dalis ar tas švarkas yra daugiau už „guziką“? Šioje vietoje turime unikalią situaciją, kai mažos miesto dalies bendrasis planas yra net ne to lygmens, su kuriuo realiai neišėina net susiderinti. Už visą tai mes esame dėkingi naujajam teritorijų planavimo įstatymui, kuris tą kliesdį paleido į gyvenimą. Savivaldybei siūlyčiau labai pasižiūrėti tų sprendimų teisėtumą, nes, pavyzdžiui, darbinių sąlygų sąvadas padeda ministerijai vyniotis, tačiau juridiskai tai yra tekstas apie nieką. Man užkliuvo kaip gerbiamas kolega Saulius Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrąjį planą vadina verslo planu. Klausimas kaip tuos bendruosius planus reikia suderinti. Man dar kyla klausimas, koks yra santykis su Lietuvos Respublikos bendrojo planu ir Klaipėdos apskrities bendrojo planu, nes dabar pasitvirtinus blogiausią (maksimaliausią) plėtros variantą... SPAV ataskaitoje nurodyta, kad šis bendrasis planas numato geriausias sąlygas maksimaliausiai uosto plėtrai. Visos tos kalbos, kad uostas atitveria miestą nuo vandens... Jeigu mes numatome plėtrą šiaurinėje dalyje, kyla klausimas, kodėl gi neišskėlus viso uosto ten? Šiuo metu mes tvirtiname tą koncepciją su pietine dalimi ir su poveikiu marioms, Kuršių nerijai, šiaurine dalimi, Giruliams. Mano supratimu tai yra maksimaliai blogas ir minimaliai pagrįstas variantas, nes SPAV ataskaita, dovanokit, aš jau antram renginyje, skaičiau ir asmeniškai, ji manęs neįtikino. Linkiu savivaldybei stuburo ir išminties, ir kokybės. Prie teisėtumo problemos reikės grįžti, ko miestui reikėtų. Ko Uostas nori aš suprantu, bet Uostas yra tik švarko „guzikas“. Didelis „guzikas“, brangus „guzikas“, bet tik „guzikas“.

**S. Budinas:** Ačiū už mintis, apie kurias mes jau ir patys kalbame. Tai tikrai yra unikalus atvejis Lietuvoje kai teritorijoje ruošiami du bendrieji planai. Dabar mes esame šios situacijos įkaitai ir esame priversti taip gyventi. Bet kuriuo atveju, dalykinių sąlygų sąvadas, tai nėra tik raštas ar gražus rašinys, laiškas kažkur tai kažkam tai. Jisai yra patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos kolegijoje. Sąvadas yra įgavęs juridinę prasmę. Yra sudaryta premjero vadovaujama darbo grupė, vyko jau du darbiniai susitikimai. Yra surašyta 17 reikalavimų iš miesto, dėl kurių mes pakankamai kietai deramės. Bet kuriuo atveju, kalba eina apie optimalaus varianto pasirinkimą, kuris būtų optimalus pačiam miestui.

**R. Benetis** (architektas): Kalbant apie poveikį, išorės Uosto, nelabai supratau, kodėl mes apsiribojame 600 m į šiaurę nuo šiaurinio molo. Poveikis bus iki Latvijos sienos.

**S. Budinas:** Mes esame pasakę, kad Uostas ruošdamas savo plėtros planą privalo atlikti poveikio aplinkai vertinimą. Kai jis bus atliktas, mes matysime kur jis (*poveikis*) yra iki Palangos ar iki Karklės. Šioje vietoje tas dalykas yra pareikalautas iš mūsų.

**A. Stankus** (UAB „Liepų terasos“): Čia buvo pristatyti skirtumai nuo dabartinio bendrojo plano, kurie yra akivaizdūs. Aš norėjau pagirti ir paklausti ar dėl Klaipėdos uosto interesų nebus nukelti sprendinių konkretizavimai? Mes visi laukiame tų naujųjų metų ir patvirtintų naujų bendrojo plano sprendinių.

**S. Budinas:** Tikiuosi, kad tikrai pavyks įgyvendinti tai, ką esame sumąstę. Maksimalus planas yra pasidaryti iki naujų metų, tačiau vėliausias terminas sutartas yra iki kitų metų I ketvirčio.

**S. Budinas:** Ar dar yra kas norinčių pasisakyti?

Norinčių nėra.

**S. Budinas:** Ačiū susirinkusiems už dalyvavimą.

Susirinkimo metu buvo užregistruoti penki (UAB „Pajūrio autopaslaugos“, UAB „Transekspedicija Invest“, G. V. , A. Barbšio, UAB „Memelio miestas“) raštiški pasiūlymai (2 priedas).

Susirinkimas baigėsi 16:15 val.

Susirinkimo pirmininkas



Saulius Budinas

Susirinkimo sekretorė


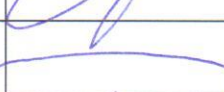
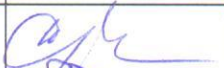





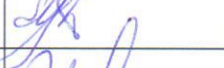










Aušra Junevičiūtė



KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMO  
KONCEPCIJOS IR STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITOS  
VIEŠO SVARSTYMO  
DALYVIŲ SĄRAŠAS

2018-06-15 14:00 val.  
Klaipėda

Eilės Nr.	Vardas ir pavardė	Atstovaujama organizacija, telefono numeris, elektroninio pašto adresas	Parašas
1	Lindul'ka Dinda	KMSA MŪA	
2	RAMONAS SAULIS	LEC VS	
3	DABELKIEVIČĖ	DABELKIEVIČĖ PF	
4	S. PLUKŠTĖ	UAB „ASTOS“	
5	A. Šampilas	VĮ „KKT“	
6	.....	plneditis	
7	R. Kocmas	KMSA Tiespodo sk.	
8	E. Mandulova	KMSA direkt. pad.	
9	Neofilipdien	Memelio miestas UAB	
10	J. Štarka	Memelio miestas UAB	
11	A. Vas	KMT	
12	A. Ūniue	VMB	
13	A. Truncionė	KMSA	
14	J. Pleškinis	tarpt. uapys	
15	J. Andujanskas	UAB NT MARKET	
16	V. Kovas	KMSA IED	
17	I. Bntemei	KMSA	
18	A. Cepėni	KMSA	
19	R. Dembraskevič	remiantis	

PASTABA. Dalyvių sąrašas kartu su protokolu gali būti skelbiami viešai.

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMO  
KONCEPCIJOS IR STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITOS  
VIEŠO SVARSTYMO  
DALYVIŲ SĄRAŠAS

2018-06-15 14:00 val.  
Klaipėda

Eilės Nr.	Vardas ir pavardė	Atstovaujama organizacija, telefono numeris, elektroninio pašto adresas	Parašas
20			
21	Justinas Musteikis	UAB „Sveco Lietuva“	
22	Arūnas Smagurius	Arūnas Smagurius Silumos tiekimo tarnybos vadovas	
23	Regina Baigučkienė	Paupių bendruomenė paupiybendruomene@gmail.com	
24	Paulius Sereika	Grigėo Vainio di paules. sereika@gmail.com	
25	Dainis Budyda	KPA	
26	Viktoras Kavolis	Giedrių seniūnait	
27	Alma Mikulėvičiūtė	Nacionalinės mėsos perdirbimo preparatų gamybos	
28	Algirdas Štikonas	UAB „Liepų terasos“	
29	Algirdas Kamarauskas	AB KLASCO	
30	Dovydas Česulis	Miesto Taryba	
31	Egidijus Pukys	AB „Klaipėdos energija“	
32	Karolis Girdauskas	CKT	
33	Andrius Vaišule	UAB „Bitekas“	
34	<b>Antanas Katinas</b> Generalinis direktorius	AB Klaipėdos energija	
35		Mūriniai	
36	Alaudas Česlovas	Mūrinis centras	
37	R. Ekselius	AS	
38	Rimantas Gedrimas	Asociacija šilumos bendruomenės 36809308 rimantasgt@gmail.com	

PASTABA. Dalyvių sąrašas kartu su protokolu gali būti skelbiami viešai.

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMO  
KONCEPCIJOS IR STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITOS  
VIEŠO SVARSTYMO  
DALYVIŲ SĄRAŠAS

2018-06-15 14:00 val.  
Klaipėda

Eilės Nr.	Vardas ir pavardė	Atstovaujama organizacija, telefono numeris, elektroninio pašto adresas	Parašas
39.	Kūta Blaupytė	SWECO Lietuva	
40.	Renata Šinkėvičiūtė	SWECO Lietuva	
41.	Deividas Brelckas	SWECO Lietuva	
42.	Vigimijus Štūgėskas	UAB „Sietras žinis“	
43.	Man danga Mantautis	Paupių bendruomenė	
44.	Aurora Janėvičiūtė	UAB „SWECO Lietuva“	
45.	UAB „MAB“	MAB	
46.		ž. sk. savininkas	
47.	Mantas Auzevis	projektuotoja	
48.	Jolanta Virdraimė	KPA	
49.	Raminta Karnauskienė	KPA	
50.	Džiugita Samulionytė	„Nakvė ekspres“	
51.	Algis das Grublys	Kiesto taryba	
52.	„Sietras žinis“	žurnalisti	
53.	Dita Kubišienė	šoupolo organizatorė MVSC	
54.	Korporata Romėnaitienė	UAB „Klaipėdos projektai“ architektė	
55.	Valia Begonaitė	UAB „Urbanistika“	
56.			
57.	Alinda Štėvelė	UAB „PROJUS“	

PASTABA. Dalyvių sąrašas kartu su protokolu gali būti skelbiami viešai.





KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMO  
KONCEPCIJOS IR STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITOS  
VIEŠO SVARSTYMO  
DALYVIŲ SĄRAŠAS

2018-06-15 14:00 val.  
Klaipėda

Eilės Nr.	Vardas ir pavardė	Atstovaujama organizacija, telefono numeris, elektroninio pašto adresas	Parašas
77.	Remigijus Jindaus	UAB „Sveco Lietuva“	
78.	Leonas Makūnas	AB „Klaipėdos Vardas“	
79.	Jeva Palubinskaitė	KMSA	
80.	Birutė Butkuvienė	KMSA	
81.	Raimonda Čurėn	KMSA	
82.			
83.			
84.	B. deukoushovi	KMSA	
85.			
86.	D. Bilkštis	BT KL. paplėd. "Dangės administracija"	
87.	A. Januševičė	KMSA Vėlavietė st. 142. 1102.	
88.	Renata Viltinskaitė	KMSA	
89.	S. Pambičius	KMSA	

PASTABA. Dalyvių sąrašas kartu su protokolu gali būti skelbiami viešai.

