





Planavimo organizatorius	<b>KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS</b>
Plano pavadinimas	<b>KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŪ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS</b>
Planavimo proceso etapas	<b>RENGIMO ETAPAS</b>
Planavimo proceso stadija	<b>BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ FORMAVIMAS (KONCEPCIJA)</b>
Teritorijų planavimo lygmuo	<b>VIETOVĖS</b>
Teritorijų planavimo dokumento rūšis	<b>SPECIALIOJO TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAS</b>
Objekto numeris	<b>AT-19T-1468</b>
Bylos (segtumo) žymuo	<b>SP-03</b>
TPDRIS dokumento numeris	<b>S-VT-21-18-178</b>

Vilnius, 2020 m.

UAB „ATAMIS“	TERITORIJŲ PLANAVIMO PADALINIO VADOVĖ  PROJEKTO VADOVAS	<b>ELEONORA GRABLEVSKIENĖ</b> Atestato Nr. TVP 0081  <b>ŽILVINAS GRABAUSKAS</b> Atestato Nr. TVP 0034	
--------------	------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<b>Plano rengėjai:</b>	
	<b>UAB „Atamis“</b> Žirmūnų g. 139-319, LT 09120 Vilnius Įm. kodas 300564438  <i>Projekto vadovas</i> <i>Žilvinas Grabauskas</i> <i>El. paštas: <a href="mailto:z.grabauskas@atamis.lt">z.grabauskas@atamis.lt</a></i> <i>Tel.: +370 620 51398</i>

**Teritorijų planavimo dokumentą parengusių specialistų sąrašas:**

<b>Eil. Nr.</b>	<b>Pareigos</b>	<b>Vardas Pavardė</b>	<b>Parašas</b>
1.	PV	Žilvinas Grabauskas (atest. Nr. TVP 0034)	
2.	PDV	Eleonora Grablevskienė (atest. Nr. TPV 0081)	
3.	Inž.	Elena Romanovska	
4.	Konsultantas	Marius Noreika (atest. Nr. TPV 0037)	

## TURINYS

<b>1. ĮVADAS .....</b>	<b>4</b>
<b>2. SUSISIEKIMO SISTEMOS RAIDOS PROGNOZĖS.....</b>	<b>6</b>
<b>3. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ PLĖTROS PRINCIPAI .....</b>	<b>6</b>
<b>4. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRINCIPAI .....</b>	<b>9</b>
<b>5. KONCEPCIJOS ALTERNATYVOS .....</b>	<b>11</b>
<b>6. JUNGTYŠ SU KELIU A13 IR KLAIPĖDOS RAJONO TERITORIJA .....</b>	<b>16</b>
<b>7. TILTO PER DANĖS UPEĮ SPRENDINIAI.....</b>	<b>19</b>
<b>8. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ VYSTYMO PRIORITETAI.....</b>	<b>20</b>

## 1. ĮVADAS

**Objektas:** Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorijos (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės) susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas.

**Specialiojo plano organizatorius:** Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius, Liepų g. 11, LT- 91502, Klaipėda, tel. tel. (8 46) 39 60 66, faks. (8 46) 41 00 47, el.p. info@klaipeda.lt, www.klaipeda.lt

**Specialiojo plano rengėjas:** UAB „Atamis“, Žirmūnų g. 139, LT-09120 Vilnius, tel. (8 5) 27 28 334, faks. (8 5) 20 31 280, info@atamis.lt, www.atamis.lt.

Projekto vadovas: Žilvinas Grabauskas, el. p. z.grabauskas@atamis.lt.

**Rengimo pagrindas:** 2018 m. kovo 29 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimas Nr. T2-73 „Dėl Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorijos (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės) susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano rengimo“.

### **Planavimo tikslai ir uždaviniai:**

#### **Planavimo tikslas ir uždaviniai:**

**Tikslai:** konkretizuoti ir detalizuoti Bendrojo plano sprendinius, užtikrinti darnią susisiekimo komunikacijų infrastruktūros plėtrą, nustatyti plėtros kryptis ir jungtis su gretimybėmis, numatyti plėtrai reikalingas teritorijas, sudarant kokybiškas gyventojų susisiekimo, krovinių vežimo ir specialiosios paskirties transporto priemonių eismo sąlygas, vadovaujantis saugaus eismo reikalavimais.

#### **Uždaviniai:**

- plėtoti susisiekimo komunikacijų infrastruktūrą ir numatyti jos plėtrai reikalingas teritorijas – inžinerinių komunikacijų koridorius – rytinės Klaipėdos miesto dalies potencialiose naujo gyvenamojo būsto plėtros teritorijose koordinavimui;
- numatyti jungtis su gretimybėmis detalizuojant Klaipėdos miesto bendrąjį planą ir vadovaujantis kitais susisiekimo srities planavimo dokumentais bei normomis;
- detalizuoti A, B ir C kategorijų gatvių, kelių planavimo sprendinius ir D kategorijos gatvių plėtros principus;
- numatyti integruotos ir darnaus judumo principais pagrįstos susisiekimo asmeniniu, viešuoju ir bemotoriu transportu sistemos vystymą, plėtros prioritetus ir priemones, derinant ekonominius, socialinius ir aplinkos poreikius;
- numatyti susisiekimo komunikacijų infrastruktūros ir jos vystymui reikalingų teritorijų apsaugos zonas, nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas;
- numatyti motyvuotai pagrįstas konkrečias vietas ir procedūras žemei visuomenės poreikiams paimti;
- numatyti susisiekimo komunikacijoms funkcionuoti reikalingus servitutus;
- numatyti ir (ar) patikslinti transporto statinių (pvz., vandens uostelių, tilto per Danę) išdėstymą;
- numatyti inžinerinių tinklų koridorius, reikalingus magistralinių tinklų plėtrai užtikrinti;
- detalizuoti naujų sankryžų įrengimą ir (ar) esamų rekonstrukciją su A13 keliu, numatyti paralelines jungtis kokybiškam plėtros teritorijų aprūpinimui susisiekimo infrastruktūra;
- detalizuoti naujo tilto per Danės upę Panevėžio gatvės tęsinyje sprendinius.

**Planuojama teritorija:** Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorija (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės).

**Specialiojo plano lygmuo:** vietovės lygmuo.

**Plano darbų programa:**

*Plano rengimo etapai:* parengiamasis, rengimo ir baigiamasis etapai.

*Darbų atlikimo terminai:* planavimo pradžia – 2019 m. II ketv., planavimo pabaiga – 2020 m. IV ketv.

*Plano sudėtis:* tekstinė ir grafinė dalys.

*Visuomenės informavimo tvarka:* supaprastinta.

**Specialiojo plano rengimui išduotos sąlygos:**

- 1) Aplinkos apsaugos agentūros teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-21, Nr. REG69661;
- 2) Valstybinės miškų tarnybos pasiūlymas teritorijų planavimo sąlygoms rengti 2018-05-18, Nr. R2-813;
- 3) Lietuvos geologijos tarnybos pasiūlymas teritorijų planavimo sąlygoms rengti 2018-05-15, Nr. (6)-1.7-2344;
- 4) AB „Energijos skirstymo operatorius“ teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-14, Nr. REG68887;
- 5) UAB „Gatvių apšvietimas“ teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-23, Nr. REG70133;
- 6) Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-24, Nr. REG68950;
- 7) Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Žemės ūkio skyriaus sąlygos 2018-05-15 Nr. (20.3.4) 114;
- 8) Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Statybos ir kelių priežiūros skyriaus sąlygos 2018-05-22 Nr. 35.19)St.3-31;
- 9) AB „Klaipėdos energija“ teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-21, Nr. REG69726;
- 10) Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-18, Nr. REG69520;
- 11) Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Paveldosaugos skyriaus reikalavimai 2018-05-07 Nr. VS-2777;
- 12) Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Miesto ūkio departamento Aplinkos kokybės skyriaus reikalavimai 2018-05-15 Nr. VS-2986;
- 13) AB „Klaipėdos vanduo“ teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-24, Nr. REG70259;
- 14) Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-17, Nr. REG69316;
- 15) Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-22, Nr. REG69881;
- 16) Litgrid AB teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-21, Nr. REG69631;
- 17) Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-22, Nr. REG69900;
- 18) Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-25, Nr. REG70394;
- 19) Telia Lietuva, AB teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-23, Nr. REG70032;
- 20) Valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcija teritorijų planavimo sąlygų neišdavė.

## 2. SUSISIEKIMO SISTEMOS RAIDOS PROGNOZĖS

Pagrindiniai faktoriai įtakosiantys susisiekimo sistemos apkrovimą bus:

- Gyventojų skaičiaus augimas. Pagal rengiamą Klaipėdos miesto bendrąjį planą numatoma, kad planuojamoje teritorijoje gyvens apie 13.000 gyventojų;
- Gyventojų pragyvenimo lygio gerėjimas. Augantis transporto priemonių ir jų eksploatacijos kaštų įperkamus formuos papildomą poreikį naudotis privačiais automobiliais;
- Susisiekimo politikos vystymas. Klaipėdos miesto darnaus judumo plano įgyvendinimas skatins gyventojus rinktis alternatyvius susisiekimo būdus: keliones pėsčiomis, dviračiais ir viešuoju transportu. Šiems susisiekimo būdams turės būti skiriamas prioritetas ir investicijos kokybiškos infrastruktūros ir paslaugų sukūrimui. Strateginis Klaipėdos miesto tikslas yra sumažinti kelionių automobiliais skaičių trečdaliu (nuo 36 % iki 24 %);
- Miesto urbanizacinių procesų ir susisiekimo tinklo per(si)formavimas. Klaipėdos miesto gyventojų migracija periferijos ir Klaipėdos rajono link, pakeis esamus transporto ryšius, o gatvių tinklo plėtra, juos perskirstys naujais maršrutais.

Apibendrinant aukščiau išvardintus priešingų krypčių faktorius, konstatuojama, kad susisiekimo sistemos apkrovimas yra sunkiai prognozuojamas, nes perspektyvoje jis bus stipriai įtakojamas ne tik natūralių tendencijų, bet ir miesto formuojamos urbanistikos ir susisiekimo politikos, todėl didžiąja dalimi priklausys nuo to kaip sėkmingai seksis suvaldyti ir pakreipti norima linkme šiuos procesus. Planavimo tikslams, įvertinus esamus transporto srautus aplinkinių gatvių tinkle bei galimus perspektyvinius susisiekimo ryšius, taikant ekspertinę analizę, preliminariai prognozuojama, kad perspektyvinis eismo intensyvumas galėtų būti:

- Magistraliniame kelyje A13: 1.900 – 2.100 aut./h;
- Liepų gatvėje: 2.300 – 3.100 aut./h;
- Klaipėdos – Pajūrio gatvėse: 900-1.200 aut./h;
- Panevėžio gatvės tęsinys: 400 – 700 aut./h;
- C kategorijos gatvės šiaurės – pietų kryptimis: 300 – 600 aut./h;
- Kitos lokalios D kategorijos gatvės: 50 – 300 aut./h;

## 3. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ PLĖTROS PRINCIPAI

Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorijos susisiekimo infrastruktūros plėtros principai suformuoti remiantis Klaipėdos miesto darnaus judumo planu, o jų teritorinė lokalizacija išdėstyta pagal Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo sprendinius. Klaipėdos miesto darnaus judumo planas numatė tokias gaires:

- Darnaus judumo vizija 2030 m.: „Klaipėda – sveikas ir aplinkai draugiškas, greitas ir patogus miestas“;
- Šią viziją įgyvendinant, Klaipėdoje siekiama skatinti judėjimą viešuoju transportu, dviračiais ir pėsčiomis, kuriant greitojo viešojo transporto ašį, lokaliuose centruose ir istorinėje miesto dalyje gerinant bevariklio transporto infrastruktūrą;
- 2030 metais pasiekti modalinį kelionių pasiskirstymą: viešuoju transportu – 35 %, pėsčiomis – 33 %, dviračiu – 8 %, automobiliu – 24 %;

Pagrindinis principas į kurį atsižvelgiama formuojant susisiekimo sistemos konceptualius sprendinius yra indukcijos principas: infrastruktūros ir eismo organizavimo sąlygų gerinimas indukuoja naujus (papildomus) srautus. Šis principas tinkamas tiek automobilių, tiek ir kitoms susisiekimo

sistemoms. Greitų, plačių ir pralaidžių gatvių suformavimas indukuos papildomus automobilius srautus (taip pat triukšmą ir oro taršą). Kokybiškų dviračių takų tiesimas indukuos papildomus dviratininkų srautus, viešojo transporto maršrutų pratęsimas, didesnis dažnis indukuos papildomus viešojo transporto keleivių srautus, o pėsčiųjų takų tiesimas – pėsčiųjų srautus.

Iki šiol Lietuvoje planuojant susisiekimo infrastruktūrą pagrindinis dėmesys buvo skiriamas automobilių eismui, o pagrindinis reikalavimas buvo nutiesti gatves taip, kad nebūtų transporto spūsčių ir automobilių eismas būtų kaip galima patogesnis ir sklandesnis. Šita strategija nei Lietuvoje, nei vakarų Europos šalyse nepasiteisino ir neatnešė lauktų rezultatų. Priešingai, naujų gatvių tiesimas ir esamų platinimas, paskatino susiformuoti naujus transporto srautus: viešojo transporto keleiviai ir pėstieji persėdo į automobilius, o apčiuopiamas dviratininkų srautas taip ir nesusiformavo. Ši politika, vietoj to, kad sumažintų transporto spūstis, priešingai - jas padidino. Kartu su spūstimis išaugo triukšmas ir oro tarša, automobilių parkavimas okupavo žaliąsias erdves, o miesto gyventojai, nusivylę gyvenimo kokybe, pradėjo emigruoti į priemiesčius ir dar dažniau naudoti automobilį.

Darnaus judumo planas, nusprendė pakeisti iki šiol gyvavusią planavimo praktiką, ir nors jo sprendiniams pritarė miesto politikai, prireiks dar nemažai laiko, kol didžioji dalis visuomenės atsikratys įsisenėjusių įpročių bei lūkesčių susisiekimo infrastruktūros planavimui.

Remiantis Klaipėdos miesto darnaus judumo planu bei statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, planuojamoje teritorijoje visos gatvės numatomos tik 2 eismo juostų, o jų plotis priklausomai nuo kategorijos ir viešojo transporto eismo kinta nuo 5,5 iki 6,5 m.

Pėsčiųjų šaligatvių plotis numatomas nuo 1,5 iki 2,25 m, į šį plotį neįskaičiuojant šoninės skiriamosios juostos, kurios paskirtis įrengti gatvės apšvietimą, kelio ženklus, želdinius, triukšmo slopinimo priemones, bei gatvės priežiūrai reikalingus elementus. Šoninė skiriamoji juosta gali būti įrengiama iš vejos (rekomenduojama, nes taip mažinamas vandeniui nelaidžių dangų plotas) arba plytelių.

Pėsčiųjų šaligatvius numatoma įrengti visose gatvėse iš abiejų gatvės pusių, taip pat rekonstruoti esamus susidėvėjusius šaligatvius. Kartu su šaligatvių rekonstrukcija numatoma infrastruktūrą pritaikyti žmonių su negalia reikmėms (nuleisti kelio bortai, vedimo ir įspėjamieji paviršiai).

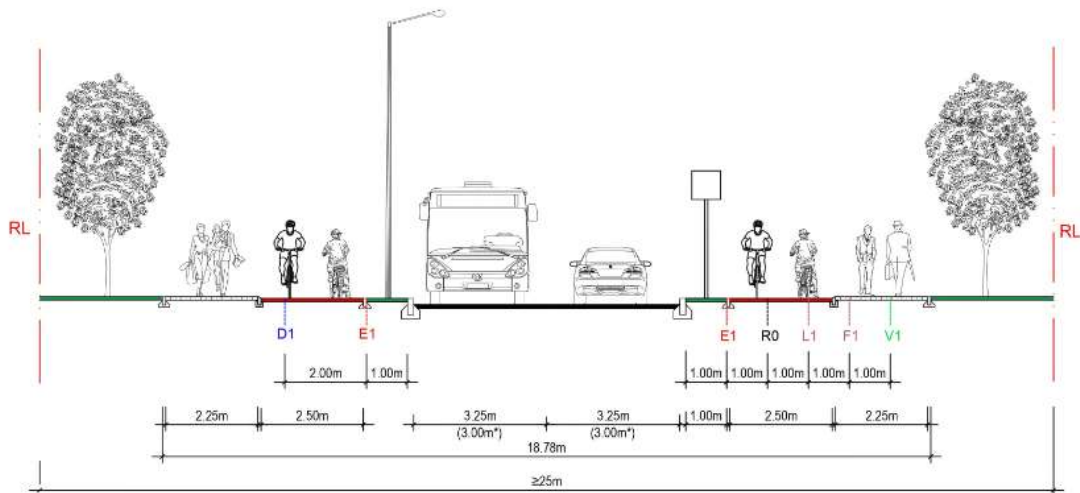
Dviračių takus C kategorijos gatvėse siūloma įrengti iš vienos arba abiejų gatvės pusių (žr. koncepcijos variantų aprašymą) po 2,5 m pločio iš raudono asfalto dangos. Daugumoje D kategorijos gatvių dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute, taikant inžinerines nuraminto eismo organizavimo priemones ir tik pačiose svarbiausiose numatomi dviračių takai. Dviračių takai nuo šaligatvio atskiriami veja arba vejos borteliu su nemažiau kaip 4 cm peraukštėjimu. Remiantis gerąja vakarų Europos planavimo praktika, toks sprendimas sumažina „netyčia“ dviračių taku einančių pėsčiųjų skaičių, leidžia nesimaišyti jų srautams ir pagerina abiejų eismo dalyvių saugumą.

Svarbu vystyti ne tik kasdieninio susisiekimo dviračiais tinklą, bet ir rekreacinio pobūdžio tinklą, todėl numatoma įrengti 3,0 m pločio taką palei Danės upę, kuris per esamus ir planuojamus tiltus susisiektų su kitame upės krante esančiu rekreaciniu taku (žr. koncepcijos variantų aprašymą).

Viešojo transporto tinklas planuojamas vadovaujantis Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo sprendiniais: viešojo transporto linijos numatomos naujose C kategorijos gatvėse, o stotelės įrengiamos atsižvelgiant į norminius pasiekiamumo reikalavimus.

Principiniai gatvių pjūviai pateikti žemiau esančiose iliustracijose. Detalūs gatvių pjūviai bus pateikti sprendinių konkretizavimo stadijoje.

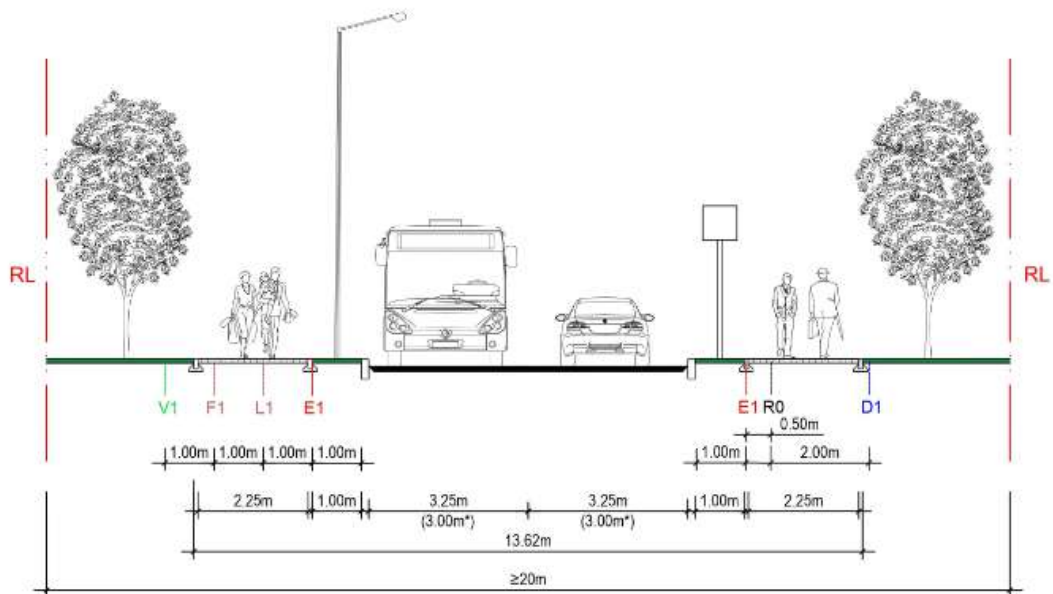
C kategorijos gatvė  
(su dviračių takais)



\* Jeigu numatytas viešojo transporto eismas, eismo juostos plotis - 3.25m, priešingu atveju - 3.00m

3.1. pav. Principinis gatvės pjūvis. C kategorijos gatvė su dviračių takais iš abiejų pusių

C kategorijos gatvė  
(be dviračių takų)

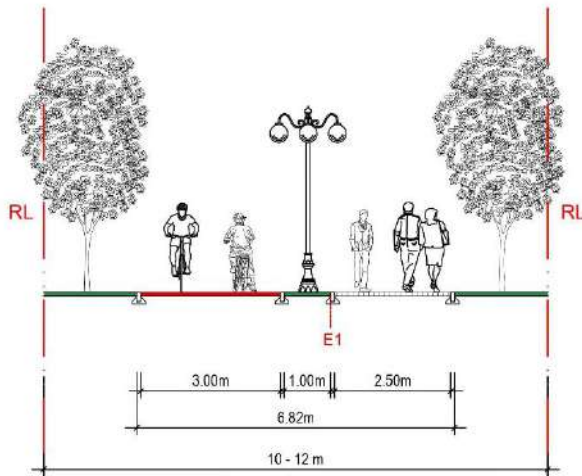


\* Jeigu numatytas viešojo transporto eismas, eismo juostos plotis - 3.25m, priešingu atveju - 3.00m

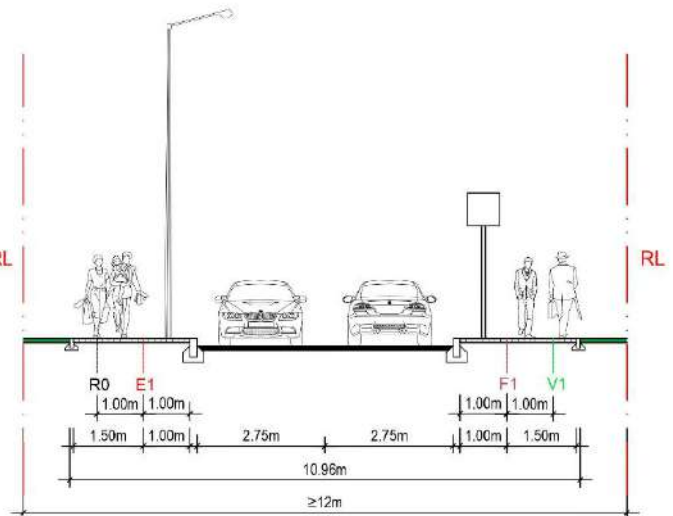
3.2. pav. Principinis gatvės pjūvis. C kategorijos gatvė be dviračių takų



### Rekreacinis pėsčiųjų ir dviračių takas palei Danės upę



### D kategorijos gatvė



3.3. pav. Principinis gatvės pjūvis. D kategorijos gatvė (kairėje) ir rekreacinis pėsčiųjų ir dviračių takas (dešinėje)

## 4. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRINCIPAI

Specialiuoju planu analizuojamoje teritorijoje inžinerinės infrastruktūros plėtra numatoma vadovaujantis parengtais inžinerinės infrastruktūros vystymo planais, rengiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendiniais. Inžinerinės infrastruktūros įrengimas/modernizavimas tiesiogiai siejamas su susisiekimo komunikacijų vystymo etapiškumu. Inžinerinių tinklų plėtros poreikis bei tikslų jų vieta turi būti detalizuojama inžinerinės infrastruktūros vystymo planuose ar gatvių techniniuose projektuose. Pagrindinės (magistralinės) inžinerinės infrastruktūros tramos įrengiamos gatvių raudonųjų linijų ribose. Skirstomasis inžinerinės infrastruktūros tinklas vystomas vartotojų ar nekilnojamo turto vystytojų iniciatyva. Specialiajame plane pateikti konceptualūs sprendiniai nėra baigtiniai, esant pagrįstam poreikiui gali būti statomi ir įrengiami infrastruktūros objektai nenumatyti specialiajame plane.

### Pagrindinės inžinerinės infrastruktūros vystymo kryptys

#### Vandens tiekimas ir nuotekų tvarkymas, drenažas:

- pagrindinės buitinių nuotekų ir vandentiekio tramos numatomos struktūrinių gatvių koridoriuose. Skirstomasis nuotekų ir vandentiekio tinklas vystomas nekilnojamo turto vystytojų iniciatyva;
- lygiagrečiai magistraliniam keliui A13 numatoma magistralinė vandentiekio linija. Šios tramos įrengimas sudarys palankias sąlygas žiedinių kvartalinių – skirstomųjų vandentiekio tinklų plėtrai intensyviai urbanizuojamose Sendvario ir Tauralaukio rajonuose;
- vandentvarkos sistemos rekonstrukcijos ir plėtros apimtys turi būti detalizuojamos Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiajame plane (būtinai šio plano keitimas);
- paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo sistemą siūloma vystyti visose esamose ir planuojamose gatvėse, kuriose yra arba numatoma kieta danga (pvz. asfaltbetonio danga). Rengiant gatvių rekonstrukcijos ar plėtros techninius projektus turi būti numatomas paviršinių (lietaus) nuotekų surinkimas. Tikslios paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo sistemos apimtys turi būti nustatomos specialiaisiais planais – Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas (būtinai šio plano keitimas) arba Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas (būtinai šio plano keitimas). Rengiant minėtų planų keitimą, siūloma numatyti šalia paviršinio vandens

išleistuvų į Danės upę bei kitus upelius smėlio, naftos gaudykles ir pagal galimybes nuotėkio reguliavimo kaupyklas (tiek atviras, tiek uždaras), kad sumažinti tinklų apkrovimus liūčių metu ir aplinkos taršą. Vykdyti Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo reikalavimą – „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“. Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendiniuose numatoma planuojamos teritorijos ribose (kairiajame Danės upės krante) įrengti penkias lietaus nuotekų valyklas ir dvi kaupyklas, kurių turėtų pakakti (įrengus optimalaus pajėgumo įrenginius) surinkti ir apvalyti lietaus nuotekas nuo galimai taršių paviršių.

Vienbučių-dvibučių gyvenamųjų namų teritorijose paviršinės (lietaus) nuotekos turi būti tvarkomos individualiai įrengiant specialius rezervuarus, skirtus surinkti lietaus vandenį nuo stogų ir jį laikyti. Vėliau šis vanduo gali būti panaudojamas pvz., daržų, sodų laistymui.

- vykdant susisiekimo infrastruktūros plėtrą turi būti užtikrintas esamos melioracijos sistemos išsaugojimas, nesant galimybei išsaugoti esamų melioracijos statinių turi būti rengiami melioracijos statinių rekonstrukcijos ar iškėlimo projektai.

#### Elektros energijos tiekimas:

- 110 kV elektros energijos perdavimo oro liniją pakeisti į požeminį elektros perdavimo kabelį, kaip tai numatyta specialiajame plane („110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13, Klaipėdoje, specialusis planas“) bei rengiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendiniuose;

- urbanizuojamos teritorijos vartotojų elektros įrenginių prijungimas prie skirstomųjų elektros tinklų vykdomas pagal išduotas prisijungimo sąlygas;

- gatvių apšvietimą siūloma įrengti visose analizuojamos teritorijos gatvėse ir rekreaciniuose pėsčiųjų – dviračių takuose. Gatvių apšvietimo sistemos plėtra ir toliau turi būti vykdoma pagal parengtas Klaipėdos miesto bendro naudojimo teritorijų apšvietimo gerinimo programas.

#### Gamtinių dujų tiekimas:

- planuojamos teritorijose ribose, šalia perspektyvinių C kategorijos gatvių, numatomas skirstomojo dujotiekio įrengimas. Skirstomojo dujotiekio plėtra į perspektyvinius gyvenamuosius rajonus toliau turi būti vykdoma vartotojams ir dujų tiekimo įmonėms tarpusavyje sutarus.

#### Šilumos tiekimas:

- šilumos tiekimas ar gamyba vykdoma pagal rengiamojo Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rekomendacijos, o atlikus šilumos ūkio specialiojo plano keitimą, pagal šio plano nuostatas.

## 5. KONCEPCIJOS ALTERNATYVOS

Visos planuojamos teritorijos koncepcijos alternatyvos formuojamos laikantis esminių keičiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių:

- A, B, C kategorijų gatvių ir valstybinės reikšmės kelių trasos pagal poreikį konkretizuojamos;
- Skirtingų lygių transporto mazgų, tiltų ir estakadų vietos taip pat pagal poreikį konkretizuojamos;

Tai yra esminiai susisiekimo sistemos tinklo elementai, kurių reikšmė apsprendžiama miesto bendrajame plane ir jų esminis redagavimas žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentais, pakeičia viso miesto susisiekimo struktūrą, todėl tokie sprendiniai yra tik konkretizuojami;

Inžinerinės infrastruktūros plėtra siejama ir kartu vykdoma su susisiekimo komunikacijų plėtros sprendiniais. Pagrindiniai (magistraliniai) inžineriniai tinklai numatomi gatvių raudonųjų linijų ribose (žr. 3.1, 3.2, 3.3 pav.), pagalbinis skirstomasis tinklas plėtojamas nekilnojamojo turto vystytojo iniciatyva.

Koncepcijos variantai skiriasi vienas nuo kito pagal šiuos susisiekimo sistemos sprendinius:

- Vietinės reikšmės D kategorijos gatvių tinklo suformavimas;
- Dviračių takų tinklo tikslinimas ir detalizavimas;
- Dviračių ir pėsčiųjų tiltų, tunelių išdėstymas;
- Viešo transporto tinklo ir stotelių išdėstymo vietų tikslinimas (BP šie sprendiniai pažymėti kaip „rekomenduojami“);
- Prieplaukų išdėstymas;
- Vystymo principų ir prioritetų nustatymas.

Formuojamos 3 skirtingos koncepcijos alternatyvos:

- Alternatyva Nr. 1. Ekonominės plėtros;
- Alternatyva Nr. 2. Maksimalios plėtros;
- Alternatyva Nr. 3. Subalansuotos plėtros.

**Ekonominės plėtros alternatyva.** Ši alternatyva formuojama kaip priešprieša pastaruosius du dešimtmečius Lietuvoje vyravusiai teritorijų planavimo praktikai, kurią galima apibūdinti žodžiais „kuo daugiau ir kuo plačiau“. Prieštaraujant vyravusioms socialinėms - ekonominėms tendencijoms ir neskaičiuojant finansinių išteklių, reikalingų plano sprendinių realizacijai, visi Lietuvos miestai ir rajonai savo teritorijų bendruosiuose planuose suplanavo daug daugiau nei sugebėjo per planuojamą laikotarpį įgyvendinti. Ši tendencija, šiek tiek mažesniu lygmeniu, išlieka ir toliau, ko pasekoje plėtra tampa labai išskaidyta, dispersinė, su neišplėta socialine ir inžinerine infrastruktūra.

Ekonominės plėtros alternatyvoje siūloma pirmiausiai vystyti ir užtikrinti infrastruktūros kokybę jau dabar užstatytose teritorijose ir tik tai atlikus bandyti įsisavinti naujas teritorijas. Tai reiškia, kad šioje alternatyvoje investicijos turėtų būti pirmiausiai skiriamos esamų gatvių asfaltavimui, tvarkymui, šaligatvių įrengimui, apšvietimo, lietaus surinkimo tinklų plėtrai ir t.t. Tik užtikrinus infrastruktūros kokybę užstatytose teritorijose, būtų tiesiamos naujos gatvės, statomi tiltai, plečiama inžinerinė infrastruktūra. Taip pat šioje alternatyvoje bendri infrastruktūros plėtros mastai yra mažiausi, lyginant su kitomis alternatyvomis.

**Maksimalios plėtros alternatyva.** Maksimalios plėtros alternatyva tęsia iki šiol Lietuvoje galiojusią teritorijų planavimo praktiką, bandydama užtikrinti maksimalius infrastruktūros kokybės

standartus, nesirūpinant finansavimo šaltiniais, kurie priklauso nuo daug išorinių veiksnių ir yra sunkiai prognozuojami. Siekiama suplanuoti kuo daugiau, tam, kad būtų tenkinami visų nekilnojamo turto vystytojų interesai. Investicijų pobūdis būtų dispersinis ir nenuoseklus. Savivaldybė gavusi išorinius finansavimo šaltinius vystytų viešąją infrastruktūrą. Privatūs vystytojai formuotų užstatymą nepriklausomai nuo viešos infrastruktūros atsiradimo, taip kaip ir vyko iki šiol. Esant dideliame urbanizacijos poreikiui, gyvenamosios ir komercinės paskirties statinių atsiradimas, plėtotųsi sparčiau nei susisiekimo infrastruktūra.

**Subalansuotos plėtros alternatyva.** Subalansuotos plėtros alternatyvoje derinami esamų gyventojų, norinčių turėti kokybišką susisiekimo ir inžinerinę infrastruktūrą, bei nekilnojamo turto vystytojų, norinčių papildomai urbanizuoti planuojamą teritoriją, poreikiai. Tai reiškia, kad šioje plėtros alternatyvoje abu poreikiai derinami tarpusavyje ir vystomi lygiagrečiai. Infrastruktūros plėtros mastai būtų tarpiniai tarp ekonominės ir maksimalios plėtros alternatyvų.

Naujų gatvių koncepcijos alternatyvų plėtros prioritetai nors ir skiriasi vienas nuo kito, bet formuojami identišku principu: pirmiausiai įrengiama rytinė C kategorijos gatvė, kartu su įvažiavimu nuo magistralinio kelio A13, tam, kad būtų sudarytos sąlygos komercijos plėtrai, toliau įrengiama vakarinė C kategorijos gatvė, abi gatves sujungiant tarpusavyje, ir galiausiai įrengiamas tiltas per Danės upę. Suvokiant didelius naujo tilto statybos kaštus, planuojamai teritorijai yra labai svarbu gebėti pilnai funkcionuoti, net ir neįrengus tilto, kurio realizacija gali nusikelti tolimam laikotarpiui.

#### 5.1. lentelė. Koncepcijos alternatyvų palyginimas

Nr.	Alternatyva	Aprašymas	
1.	<b>Gatvių tinklas</b>		
		Gatvių tinklas formuojamas atsižvelgiant į Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendinius (B ir C kategorijų gatvių sprendiniai nekeičiami, tik tikslinamos jų trasos) bei parengtus detaliuosius planus ir žemėtvarkinius planus (sprendiniai taip pat nekeičiami). Kitų vietinės reikšmės D kategorijų gatvių tinklas formuojamas taip, kad papildytų C kategorijos gatvių tinklo struktūrą bei atskirtų teritorijų funkcinės zonas. Koncepcijos variantų gatvių tinklas skiriasi 5 lokaliais aspektais: ekonominės plėtros alternatyvoje laikoma, kad nagrinėjamos gatvės nėra būtinos ir teritoriją galima urbanizuoti įsijungiant nuo struktūrinių gatvių tinklo, subalansuotos plėtros alternatyvoje siūloma papildomai įrengti Liepų gatvę dubliuojančią gatvę bei pratęsti pietvakarinę C kategorijos gatvę iki šiaurinės planuojamos teritorijos dalies, o maksimalios plėtros alternatyvoje siūloma įrengti visas 5 gatves. Atitinkamai skiriasi ir gatvių tinklo plėtros prioritetai, kurie pateikti žemiau esančiuose schemose.	
	Nr. 1 Ekonominė plėtra	1. Tunelis po magistraliniu keliu A13	-
		2. Tiesioginė jungtis tarp Virkučių ir Jazminų gatvių	-
		3. Jungtis tarp Arimų ir vakarinės C kategorijos gatvės	-
		4. Pietvakarinės C kategorijos tęsinys link šiaurinės kvartalo dalies	-
		5. Liepų gatvei dubliuojančios gatvės įrengimas	-
	Nr. 2 Maksimali plėtra	1. Tunelis po magistraliniu keliu A13	+
2. Tiesioginė jungtis tarp Virkučių ir Jazminų gatvių		+	
3. Jungtis tarp Arimų ir vakarinės C		+	

Nr.	Alternatyva	Aprašymas	
		kategorijos gatvės	
		4. Pietvakarinės C kategorijos tęsinys link šiaurinės kvartalo dalies	+ (į Jazminių g.)
		5. Liepų gatvei dubliuojančios gatvės įrengimas	+
	Nr. 3 Subalansuota plėtra	1. Tunelis po magistraliniu keliu A13	-
		2. Tiesioginė jungtis tarp Virkučių ir Jazminių gatvių	-
		3. Jungtis tarp Arimų ir vakarinės C kategorijos gatvės	-
		4. Pietvakarinės C kategorijos tęsinys link šiaurinės kvartalo dalies	+ (į Vėjo g.)
		5. Liepų gatvei dubliuojančios gatvės įrengimas	+
2.		<b>Dviračių takų tinklas</b>	
	Nr. 1 Ekonominė plėtra	Ekonominės plėtros variante siūloma įrengti dviračių takus tik C kategorijos gatvėse ir tik iš vienos gatvės pusės. D kategorijos gatvėse transporto srautai bus pakankamai maži, todėl pritaikius ramaus eismo inžinerines priemones, tikimasi, kad dviratininkai galės saugiai važinėti bendrame sraute su automobiliais. Rekreacinis takas kairiame Danės upės krante nenumatomas, rekreacinius poreikius dviratininkai galės tenkinti dešiniajame upės krante.	
	Nr. 2 Maksimali plėtra	Maksimalios plėtros variante numatomi dviračių takai visose C kategorijos gatvėse iš abiejų gatvės pusių, taip pat kai kuriuose D kategorijos gatvėse siekiant suformuoti rišlų dviračių takų tinklą. Įrengiamas rekreacinis takas palei Danės upę bei papildomas pėsčiųjų – dviratininkų tiltas šiaurės vakarinėje dalyje.	
	Nr. 3 Subalansuota plėtra	Subalansuotos plėtros variante dviračių takų tinklas išlieka identiškas maksimalios plėtros variantui (atsižvelgiant į gatvių tinklo skirtumus), tačiau takai įrengiami tik iš vienos gatvės pusės. Atsižvelgiant į tai, kad šiame variante nenumatomas transporto tunelis po A13 keliu link Slengių gyvenvietės, įrengiamas pėsčiųjų – dviratininkų tunelis, analogiškai kaip yra įrengtas ties Pajūrio gatve. Rekreacinis dviračių takas palei Danės upę ir tiltas per ją, įrengiamos analogiškai kaip ir maksimalios plėtros variante.	
3.	Nr. 1 Ekonominė plėtra	<b>Viešojo transporto tinklas</b> Šioje alternatyvoje siūloma panaikinti perteklinę viešojo transporto liniją Klaipėdos ir Tuopų gatvėse, kuri nėra reikalinga pagal norminį teritorijos aptarnavimo atstumą – 600 m. Taip pat neįrengti Klaipėdos miesto BP keitime numatytos vakarinės viešojo transporto linijos (BP sprendiniai viešajam transportui yra rekomendaciniai), bet palikti rytinę VT liniją (rytinė linija bus daug svarbesnė nes aptarnaus ne tik gyvenamąsias teritorijas, bet ir komercines ties A13 keliu, kai vakarinė linija dalinai aptarnaus neužstatomas Danės upės slėnio teritorijas). Taip optimizavus viešojo transporto tinklą beveik visos urbanizuotos teritorijos (~	

Nr.	Alternatyva	Aprašymas
		90 – 95 %) bus padengtos norminiu atstumu.
	Nr. 2 Maksimali plėtra	Šioje alternatyvoje numatoma įrengti visas viešojo transporto linijas, kurios buvo numatytos rengiamo Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo sprendiniuose, o taip pat palikti dabar esančią perteklinę liniją Klaipėdos ir Tuopų gatvėse.
	Nr. 3 Subalansuota plėtra	Šioje alternatyvoje siūloma panaikinti perteklinę viešojo transporto liniją Klaipėdos ir Tuopų gatvėse, bet įrengti visas kitas Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitime numatytas linijas, siekiant užtikrinti aukštą patogumo lygį gyventojams, kad jie kuo dažniau naudotųsi viešuoju transportu.
	<b>Prieplaukos</b>	
	Nr. 1 Ekonominė plėtra	Šioje koncepcijos alternatyvoje laikoma, kad miestui pakaks įsivinti 4 km vidaus vandenių trasą nuo Liepų gatvės tilto iki Smiltynės perkėlos, o toliau tikslinga būtų planuoti, tik tuo atveju jeigu pirmoji trasos dalis pasiteisintų ir būtų populiaru tarp klaipėdiečių ir miesto svečių. Atkreiptinas dėmesys, kad Danės upės slėnis neužstatomas, todėl išlieka visos galimybės įrengti naujas prieplaukas ateityje atsiradus poreikiui. Kitame Danės upės krante numatoma valčių nuleidimo vieta.
4.	Nr. 2 Maksimali plėtra	Maksimalios plėtros alternatyvoje siūloma pratęsti miesto vidaus vandenių trasą aukščiau Liepų gatvės tilto, įrengti 7-ias prieplaukas ir įtraukti jas į viešojo transporto sistemą. Prieplaukų vietos parinktos taip, kad planuojamos teritorijos gyventojams būtų kuo patogiau patekti prie prieplaukų. Kitame Danės upės krante numatoma valčių nuleidimo vieta.
	Nr. 3 Subalansuota plėtra	Subalansuotos plėtros alternatyvoje daroma prielaida, kad vidaus vandenių transportą integruoti į miesto viešojo transporto sistemą nepavyks. Gyventojai retai naudosis šio transporto paslaugomis, nes kiti susisiekimo būdai: kelionės automobiliais, dviračiais, ar tradiciniu viešuoju transportu bus daug greitesni ir patogesni. Todėl vidaus vandenių transportas kaip viešasis transportas pasižymės retais kelionių intervalais, mažais keleivių srautais ir bus nuostolingas. Todėl šioje plėtros alternatyvoje siūloma vidaus vandens transportą vystyti tik rekreaciniais – pramoginiais tikslais. Tam tikslui kairiajame Danės upės krante numatoma įrengti 3-is prieplaukas. Kitame Danės upės krante numatoma valčių nuleidimo vieta.

5.2. lentelė. Konceptijos alternatyvų lyginamieji rodikliai

Nr.	Infrastruktūra	Esama situacija	Planuojama		
			Alternatyva 1	Alternatyva 2	Alternatyva 3
1.	1.1. Gatvių tinklo ilgis, km	17	38,2	40,6	39,5
	1.1.1. A, B C kat., valstybinės reikšmės keliai	3,7	12,6	12,8	12,8
	1.1.2. D kat.	13,3	25,5	27,8	26,7
	1.2. Tiltai, vnt.	2	3	3	3
	1.3. Skirtingų lygių sankryžos	2	2	2	2
	1.4. Tuneliai, vnt.	0	0	1	0

2.	2.1. Dviračių takų tinklo ilgis, km	6,6	17,6	32,4	39,3
	2.2. Dviračių tiltai, tuneliai	1	1	3	3
3.	3.1. Viešojo transporto tinklo ilgis, km;	4,7	8,5	13	12,3
	3.2. Stotelių sk., vnt.	15	31 (dar 6 naikinamos)	43	37 (dar 6 naikinamos)
4.	4.1. Prieplaukos	0	0	7	3
5.	Inžinerinė infrastruktūra (magistralinės):				
	5.1. Vandens tiekimo tinklas, km	38,5	52,3	54,5	53,9
	5.2. Nuotekų tvarkymo tinklas, km	38,1	48,1	50,5	50,1
	5.3. Paviršinių (lietaus) nuotekų tinklas, km	22,9	42	44,6	43,4
	5.4. Elektros energijos teikimas (110 kV oro linijos keitimas į požeminį kabelį), km	4,6	4,4	4,4	4,4
5.5. Gamtinių dujų tinklas, km	35,1	40,6	40,6	40,6	
6.	Žemės paėmimas visuomenės poreikiams, ha*	-	12,2	14,6	13,5

\* Konceptualių sprendinių stadijoje numatomas orientacinis žemės paėmimas visuomenės poreikiams plotas, kuris būtų skirtas susisiekimo komunikacijoms įrengti. Žemės paėmimo visuomenės poreikiams detalizacija bus atliekama sprendinių konkretizavimo stadijoje.

### 5.3. lentelė. Konceptijos alternatyvų lyginamoji analizė

Lyginamasis aspektas	Ekonominės plėtros alternatyva Nr. 1	Maksimalios plėtros alternatyva Nr. 2	Subalansuotos plėtros alternatyva Nr. 3
Struktūrinių (B, C) kategorijų gatvių plėtra	Visų alternatyvų sprendiniai identiški, atitinka keičiamo Klaipėdos miesto BP sprendinius. Struktūrinių gatvių tinklas pakankamas, transporto srautų paskirstymas efektyvus.		
	+	+	+
Pagalbinių (D) kategorijų gatvių plėtra	Minimali. Paliekama daug laisvės nekilnojimo turto vystytojams. Yra rizika, kad nebus užtikrintas sklandus gatvių tinklas.	Maksimaliai patogus gatvių tinklas, tačiau jis realizuojamas išperkant dalį gyvenamosios paskirties sklypų. Yra rizika, kad plėtros procesas užtruks arba gali būti apskritai nerealizuotas.	Optimali. Formuojamas būtinas lokalių gatvių tinklas, įvertinant esamą žemės nuosavybę.
	-	+/-	+
Dviračių infrastruktūros plėtra	Minimaliai tenkinanti dviratininkų poreikius.	Itin patogus dviračių takų tinklas (iš abiejų gatvės pusių).	Optimalus dviračių takų tinklas (dviračių takai iš vienos gatvės pusės).
	0	+	+
Viešojo transporto infrastruktūra	Minimalus viešojo transporto tinklas, bet tenkinantis daugumos gyventojų poreikius.	Patogus viešojo transporto tinklas.	Patogus viešojo transporto tinklas.
	0	+	+
Prieplaukos	Prieplaukų įrengimas nenumatomas	Įrengiamos 7 prieplaukos. Labai gerai išvystyta vidaus vandenų infrastruktūra	Įrengiamos 3 prieplaukos. Vidaus vandenų infrastruktūros išvystymo lygis optimalus.

	-	+	+
Pėsčiųjų infrastruktūra	Šaligatviai numatomi visuose variantuose identišškai iš abiejų gatvės pusių, plotis 1,50 – 2,25 m. Visą infrastruktūrą numatoma pritaikyti žmonių su negalia poreikiams.		
	+	+	+
Ekonominiai ištekliai	Minimaliomis sąnaudomis užtikrinami pagrindiniai gyventojų susisiekimo poreikiai.	Finansiniai ištekliai naudojami neoptimaliai. Prioritetas skiriamas kokybei, o ne finansų taupymui.	Finansiniai ištekliai panaudojami optimaliai
	+	-	+
Atitikimas darnaus judumo principams	Sprendiniai atitinka darnaus judumo principus, bet dėmesys darniems susisiekimo būdams yra ribotas.	Darniems susisiekimo būdams skiriamas prioritetas dėmesys.	Darniems susisiekimo būdams skiriamas prioritetas dėmesys
	0	+	+
<b>Galutinis įvertinimas</b>	<b>+1</b>	<b>+5</b>	<b>+8</b>

Vadovaujantis planavimo darbų programa, išskiriamos charakteringos sprendinių vietos, kurios sprendinių konkretizavimo metu bus detalizuojamos smulkesniame mastelyje (žr. koncepcijos alternatyvos brėžinius).

Taip pat vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ pažymimos galimos naujų sankryžų įrengimo vietos C kategorijos gatvėse (žr. koncepcijos alternatyvos brėžinius).

#### 5.4. lentelė. Minimalūs atstumai tarp sankryžų ir įvažiavimų/išvažiavimų

Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp sankryžų, m	Minimalus atstumas tarp įvažiavimų/išvažiavimų dešiniaisiais posūkiais, m <sup>1)</sup>
A	1000 (S)	N
B	600	150
C	200	100 (50 <sup>2)</sup> )
D	50	-
D <sub>s</sub>	-	-

S – Sankryžos skirtingų lygių; N – Negalimas (išimtys taikomos įrengiant degalines su lėtėjimo ir greitėjimo juostomis); - Nereglamentuojamas.

Pastabos:

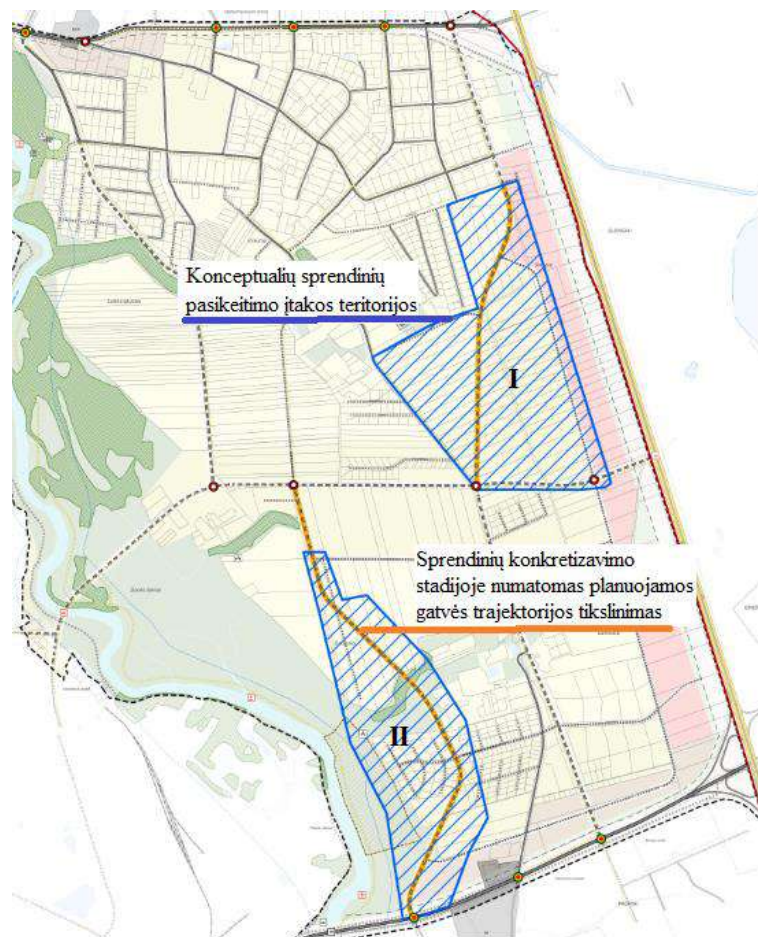
1. Nurodytos reikšmės taip pat taikomos pirmam įvažiavimui/išvažiavimui prieš sankryžą ir už sankryžos įrengti. Įrengiant išvažiavimą prieš sankryžą reikia įvertinti besiformuojančių automobilių eilių ilgį.

2. Įvažiuojant į D kategorijos gatvę iš aukštesnės kategorijos gatvės, įvažiavimą būtina suprojektuoti pėsčiųjų ir dviračių takų lygyje per bendrą takų plotį.

#### Konceptualių sprendinių perkėlimas į sprendinių konkretizavimo stadiją.

Atsižvelgiant į teritorijų jautrumą, gautus visuomenės pasiūlymus bei sprendimo priėmimą ribojančias aplinkybes, dalį susisiekimo sistemos sprendinių buvo nuspręsta perkelti į sprendinių konkretizavimo stadiją. Žemiau esančiame paveiksle pateikiamos sprendinių pasikeitimo įtakos teritorijas, t.y. teritorijos, kuriose susisiekimo sistemos sprendiniai gali skirtis nuo konceptualių sprendinių.



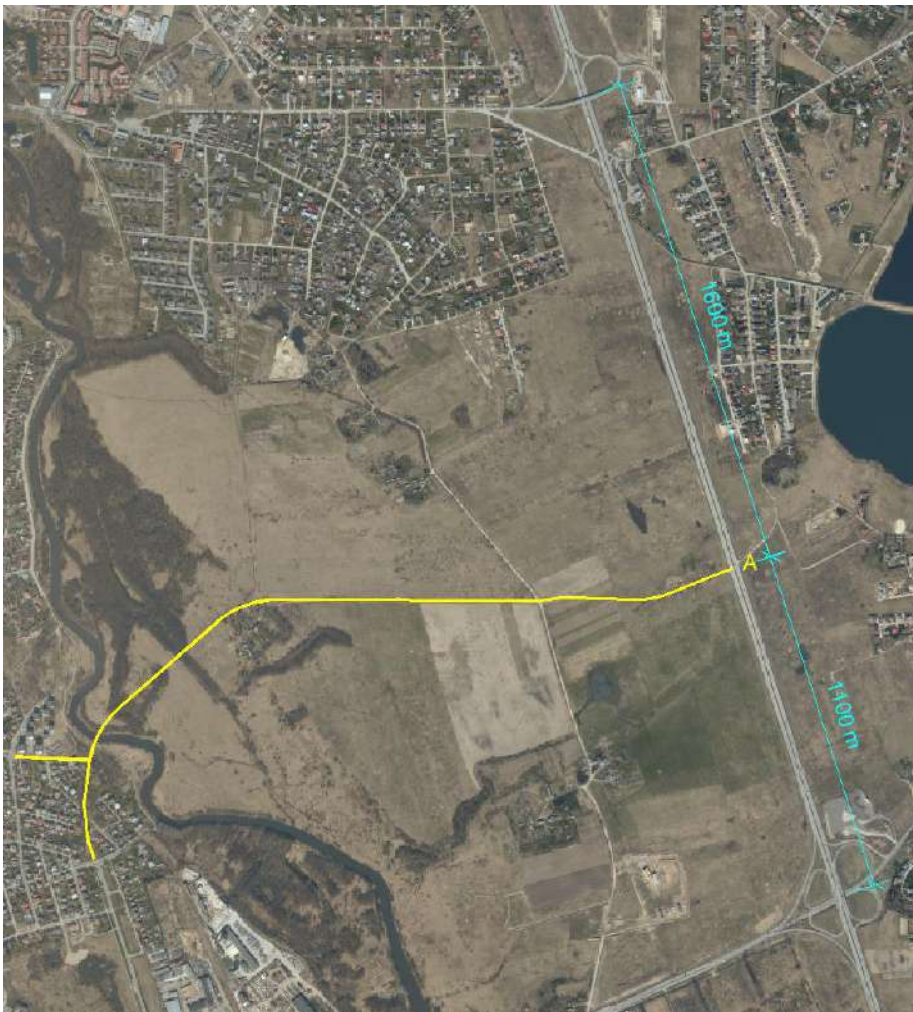


5.1. pav. Teritorijų susisiekimo sistemos vystymo sprendiniai perkeltami į sprendinių konkretizavimo stadiją

## 6. JUNGTYS SU KELIU A13 IR KLAIPĖDOS RAJONO TERITORIJA

Formuojant planuojamos teritorijos jungtis su keliu A13 rekomenduojama vadovautis keičiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniais ir neįrengti papildomų jungčių su keliu A13, kurios galėtų ženkliai pabloginti eismo sąlygas magistraliniame kelyje A13. Jungčių įrengimą reglamentuojantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ numato, kad sankryžos ir nuvažos kiekvienoje kelio pusėje gali būti įrengiamos ne dažniau kaip kas 5000 metrų. Jau šiuo metu esanti situacija netenkina norminių reikalavimų (dabartiniai atstumai skirti žemesnės kategorijos magistraliniam keliui), tačiau atspindi susiformavusį gatvių tinklą. Atstumas tarp Liepų gatvės ir jungties su planuojama C kategorijos gatve siekia apie 1100 m, o nuo pastarosios gatvės iki Pajūrio gatvės yra apie 1600 m atstumas.

Būtina atkreipti dėmesį, kad planuojama jungtis Klaipėdos miesto bendrajame plane pažymėta kaip vieno lygio sankryža, t. y. eismas joje turėtų būti organizuojamas tik posūkiams į dešinę su greitėjimo ir lėtėjimo juostomis.



6.1. pav. Jungtys su A13 keliu

Nauja C kategorijos gatvė yra svarbi planuojamos teritorijos urbanistinei struktūrai ir jos transportiniams ryšiams, tačiau neišvengiamai ji funkcionuos ir kaip tranzitinė gatvė ryšiams su Šiaurės prospektu, Liepojos ir Liepų gatvėmis. Patekimui į Luizės kvartalą nauja gatvė neabejotinai bus patogesnė nei Liepų gatvė. Tačiau be šio srauto, ji gali perimti ir nemažą dalį transporto ryšių vykstančių miesto centro link. Liepų gatvėje tarp taško A ir B (žr. žemiau esantį paveikslą) jau šiandien yra 3 šviesoforai, o plėtojantis rytinės dalies teritorijoms panašu, kad turės atsirasti dar keletas naujų reguliuojamų sankryžų. Atsižvelgiant į didelius transporto srautus jau šiandien esančius Liepų gatvėje, panašu, kad „mėlynoji“

trasa, nepaisant to, kad yra net 750 m ilgesnė už „raudonąją“, gali būti greitesnė, todėl į planuojamą teritoriją perkeltų dalį tranzitinių transporto srautų.

Maksimalios plėtros variante yra pasiūlytas tunelis po keliu A13 link Slengių gyvenvietės. Nors šis sprendimas tikėtina, kad turėtų Klaipėdos rajono gyventojų palaikymą, darnios plėtros požiūriu skatintų papildomus transporto srautus ir turėtų neigiamą poveikį planuojamos teritorijos gyventojams.



6.2. pav. Tranzitinių maršrutų palyginimas

## 7. TILTO PER DANĖS UPEJ SPRENDINIAI

Tiltas per Danės upę buvo numatytas Klaipėdos miesto BP sprendiniuose, siekiant suformuoti naują C kategorijos gatvės jungtį tarp Liepojos g. ir magistralinio kelio A13, kuri efektyviau paskirstytų Klaipėdos miesto šiaurinės dalies transporto srautus. Šią jungtį siekta realizuoti apjungiant Panevėžio ir Girdavos gatves. Jungties realizavimas susijęs su užstatytų teritorijų išpirkimu Panevėžio gatvės rytinėje dalyje, todėl koncepcijoje buvo nagrinėjamos galimos gatvės alternatyvos:

1. Išpirkti teritorijas trukdančias tilto įrengimui ir tiesiogiai sujungti Panevėžio ir Girdavos gatves;
2. Atsakyti tiesioginės jungties tarp Panevėžio ir Girdavos gatvių, transporto srautą nukreipiant per Pievų gatvę į Šiaurės prospektą.

Vertinant transportiniu požiūriu alternatyva Nr. 1 yra neabejotinai pranašesnė, nes daug geriau užtikrina transporto srautų paskirstymą ir realizuoja patogų ryšį tarp planuojamos teritorijos ir Luizės kvartalo. Panevėžio gatvė turi aukštesnius techninius parametrus ir tinkamo pločio raudonąsias linijas (20-30 m), be to ši trasa buvo žymima tiek galiojančiame, tiek ir keičiamame Klaipėdos miesto teritorijos bendrajame plane.

Alternatyva Nr. 2. nesuformuoja patogių transportinių ryšių, todėl tikėtina, kad jie būtų realizuojami tokiam eismui nepritaikytomis D kategorijos gatvėmis (Anykščių, Biržų, Alytaus ir t.t.). Dėl šių priežasčių transportiniu požiūriu antroji alternatyva vertinama nepalankiai. Tačiau ekonominiu ir procedūriniu aspektais turi palankesnes sprendinio įgyvendimo galimybes. Dėl šios priežasties tilto vieta ir gatvės trasa parinkta taip, kad pirmuoju etapu būtų galima įgyvendinti alternatyvą Nr. 2, o vėliau (atlikus paėmimo visuomenės poreikiams procedūras), būtų galima realizuoti ir tiesioginę jungtį su Panevėžio gatve, t. y. įgyvendinti alternatyvos Nr. 1 sprendinius.

Pagrindiniai principai kurias remiantis siūloma įrengti naują tiltą per Danės upę:

- Formuoti tik 2 eismo juostų tiltą, kuris atitiktų C kategorijos gatvės parametrus, taip ribojant galimą transporto srauto persiskirstymą iš Liepų gatvės;
- Pėsčiųjų takus įrengti iš abiejų tilto pusių, o dviračių taką iš vienos pusės norminiais pločiais (rekomenduojama dviračių taką įrengti 2,5 m pločio, o pėsčiųjų takus po 2,25 m pločio), vadovaujantis darnaus judumo principais skatinti keliones pėsčiomis ir dviračiais.

## 8. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ VYSTYMO PRIORITETAI



1-ame koncepcijos variante išskirti 4 prioritetai. Pirmajam prioritetui priskiriamas esamų gatvių infrastruktūros sutvarkymas, antrajam – rytinės C kategorijos gatvės nutiesimas ir pajungimas į magistralinį kelią A13, trečiajam - vakarinės C kategorijos gatvės nutiesimas, ketvirtajam – Arimų gatvės rekonstrukcija, A13 dubliuojančios gatvės nutiesimas ir tilto per Danės upę įrengimas.

8.1. pav. Ekonominės plėtros alternatyvos prioritetai



8.2. pav. Maksimalios plėtros alternatyvos prioritetai

2-ame koncepcijos variante prioritetas skiriamas rytinės C kategorijos gatvės nutiesimui ir pajungimui į magistralinį kelią A13. Antras prioritetas – vakarinės C kategorijos gatvės nutiesimui. Trečias prioritetas – Arimų ir Pajūrių gatvių rekonstrukcijai, jungties tarp Virkučių ir Jazminių gatvių įrengimui, A13 bei Liepų gatvei dubliuojančios gatvės nutiesimui, tilto per Danės upę įrengimui.



8.3. pav. Subalansuotos plėtros alternatyvos prioritetai

3-iame koncepcijos variante (identiška kaip ir 2-ame) prioritetas skiriamas rytinės C kategorijos gatvės nutiesimui ir pajungimui į magistralinį kelią A13. Antras prioritetas – vakarinės C kategorijos gatvės nutiesimui. Trečias prioritetas – Arimų ir Pajūrių gatvių rekonstrukcijai, A13 ir Liepų gatvei dubliuojančios gatvės nutiesimui, tilto per Danės upę įrengimui.