



**KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS
ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS**

ĮSAKYMAS

**DĖL PRITARIMO KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP
PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŪ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO
INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIOJO PLANO BENDRIESIEMS
SPRENDINIAMS (KONCEPCIJOS SUBALANSUOTOS PLĖTROS ALTERNATYVAI)**

Nr.
Klaipėda

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 19 punktu, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 30 straipsnio 6 dalies 2 punktu, Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2018 m. kovo 29 d. sprendimu 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“ bei atsižvelgdamas į atliktą strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atranką:

1. P r i t a r i u Klaipėdos m. rytinės dalies B teritorijos (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės) susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano bendriesiems sprendiniams – koncepcijos subalansuotos plėtros alternatyvai (priedas).

2. P a v e d u Urbanistikos ir architektūros skyriui paskelbti informaciją apie šį įsakymą Klaipėdos miesto savivaldybės interneto svetainėje, skelbimų lentoje ir Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje.

Šis įsakymas gali būti skundžiamas Lietuvos administracinių ginčų komisijos Klaipėdos apygardos skyriui arba Regionų apygardos administraciniam teismui, skundą (prašymą) paduodant bet kuriuose šio teismo rūmuose, per vieną mėnesį nuo šio įsakymo paskelbimo dienos.

Savivaldybės administracijos direktorius


Gintaras Neniškis



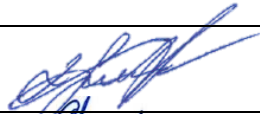



Planavimo organizatorius	KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS
Plano pavadinimas	KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŪ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS
Planavimo proceso etapas	RENGIMO ETAPAS
Planavimo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

Vilnius, 2021 m.

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

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

Teritorijų planavimo dokumentą parengusių specialistų sąrašas:

Eil. Nr.	Pareigos	Vardas Pavardė	Parašas
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

1. ĮVADAS	4
2. SUSISIEKIMO SISTEMOS RAIDOS PROGNOZĖS.....	6
3. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ PLĖTROS PRINCIPAI	6
4. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRINCIPAI	9
5. SUBALANSUOTOS PLĖTROS ALTERNATYVA.....	11
6. JUNGTYSSU KELIU A13 IR KLAIPĖDOS RAJONO TERITORIJA	14
7. TILTO PER DANĖS UPEĮ SPRENDINIAI.....	15
8. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ VYSTYMO PRIORITETAI.....	16

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 Klaipėdos miesto bendrąjį planą numatoma, kad planuojamoje teritorijoje gyvens apie 13.100 gyventojų;
- Gyventojų pragyvenimo lygio gerėjimas. Augantis transporto priemonių ir jų eksploatacijos kaštų įperkamus formuos papildomą poreikį naudoti 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 kryptių 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 lokaliai 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 bendrojo plano 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 automobilių.

Darnaus judumo plane, siūloma 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 vejų (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).

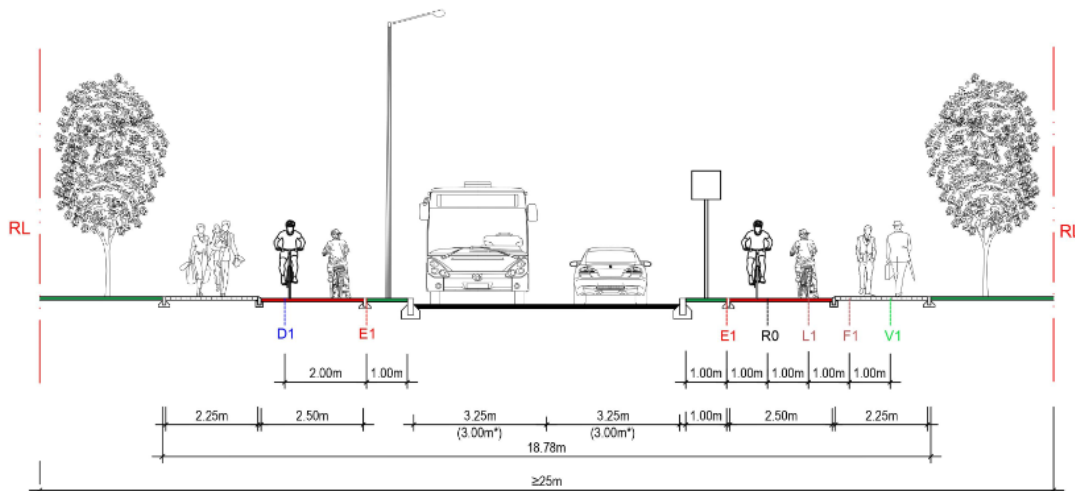
Dviračių takus C kategorijos gatvėse siūloma įrengti iš vienos arba abiejų gatvės pusių (žr. koncepcijos variantų aprašymą) po 2,5 m pločio iš raudono asfalto dangos. Daugumoje D kategorijos gatvių dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute, taikant inžinerines nuraminto eismo organizavimo priemones ir tik pačiose svarbiausiose numatomi dviračių takai. Dviračių takai nuo šaligatvio atskiriami veja arba vejų borteliu su nemažiau kaip 4 cm peraukštėjimu. Remiantis 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 bendrojo plano 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.

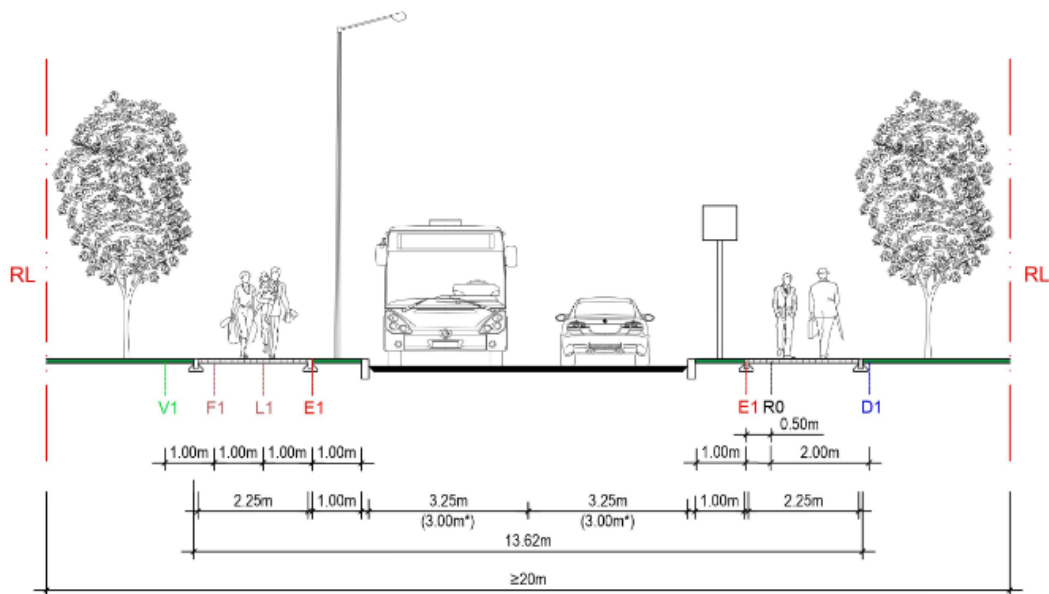
C kategorijos gatvė
(su dviračių takais)



* 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

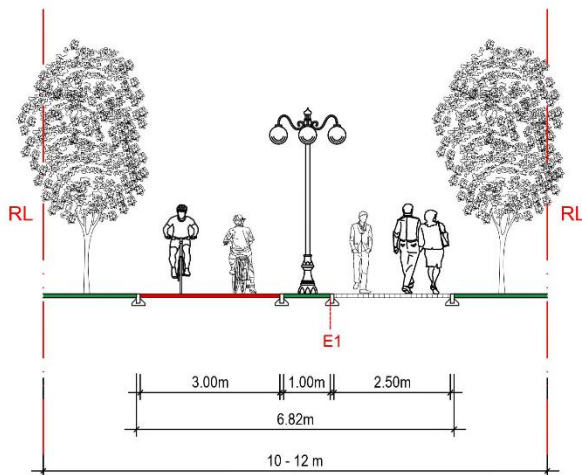
C kategorijos gatvė
(be dviračių takų)



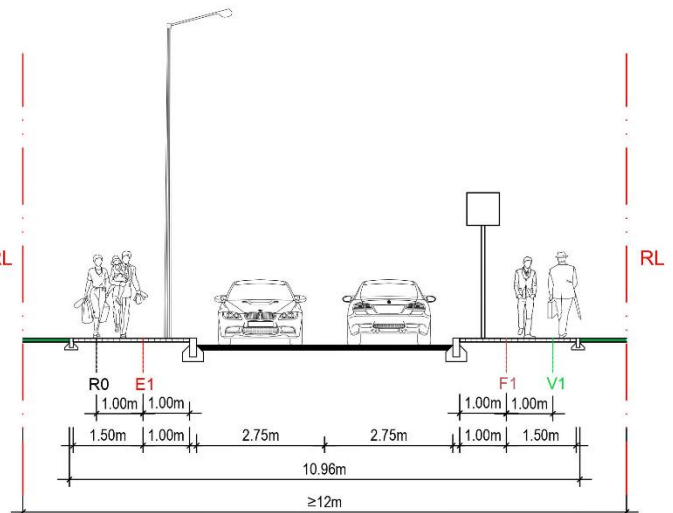
* Jeigu numatytas viešojo transporto eismas, eismo juostos plotis - 3.25m, priešingu atveju - 3.00m

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 Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendimais. 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 trasos 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 trasos numatomos struktūrinių gatvių koridoriuose. Skirstomasis nuotekų ir vandentiekio tinklas vystomas nekilnojamo turto vystytojų iniciatyva;
- lygiagrečiai magistraliniam keliui A13 numatoma magistralinė vandentiekio linija. Šios trasos 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 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 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 Klaipėdos miesto bendrojo plano 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 Klaipėdos miesto bendrojo plano rekomendacijas, o atlikus šilumos ūkio specialiojo plano keitimą, pagal šio plano nuostatas.

5. SUBALANSUOTOS PLĖTROS ALTERNATYVA

Konceptijos alternatyva formuojama laikantis esminių 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.

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.

Naujų gatvių plėtros prioritetai formuojami laikantis principo: 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. Subalansuotos plėtros alternatyvos aprašymas

Susisiekimo infrastruktūra	Aprašymas	
	Gatvių tinklas formuojamas atsižvelgiant į Klaipėdos miesto bendrojo plano 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 funkcines zonas. Subalansuotos plėtros alternatyvoje siūloma įrengti Liepų gatvę dubliuojančią gatvę bei pratęsti pietvakarinę C kategorijos gatvę iki šiaurinės planuojamos teritorijos dalies.	
Gatvių tinklas	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	+
Dviračių takų tinklas	Dviračių takų tinklas numatomas visose C kategorijos gatvėse (takai įrengiami tik iš vienos gatvės pusės). Taip pat numatomas pėsčiųjų – dviračių tunelis per A13 kelią (link Slengių gyvenvietės), analogiškai kaip yra įrengtas ties Pajūrio gatve. Įrengiamas rekreacinis takas palei Danės upę bei papildomas pėsčiųjų – dviratininkų tiltas šiaurės vakarinėje dalyje.	

Susisiekimo infrastruktūra	Aprašymas
Viešojo transporto tinklas	Šioje alternatyvoje siūloma panaikinti perteklinę viešojo transporto liniją Klaipėdos ir Tuopų gatvėse, bet įrengti visas kitas Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose numatytas linijas, siekiant užtikrinti aukštą patogumo lygį gyventojams, kad jie kuo dažniau naudotųsi viešuoju transportu.
Prieplaukos	Subalansuotos plėtros alternatyvoje daroma prielaida, kad vidaus vandens 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 vandens 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. Esamos situacijos ir Subalansuotos plėtros alternatyvos lyginamieji rodikliai

Nr.	Infrastruktūra	Esama situacija	Subalansuotos plėtros alternatyva
1.	1.1. Gatvių tinklo ilgis, km	17	39,0
	1.1.1. A, B C kat., valstybinės reikšmės keliai	3,7	12,9
	1.1.2. D kat.	13,3	26,1
	1.2. Tiltai, vnt.	2	3
	1.3. Skirtingų lygių sankryžos	2	2
	1.4. Tuneliai, vnt.	0	0
2.	2.1. Dviračių takų tinklo ilgis, km	6,6	32,4
	2.2. Dviračių tiltai, tuneliai	1	3
3.	3.1. Viešojo transporto tinklo ilgis, km;	4,7	12,4
	3.2. Stotelių sk., vnt.	15	37 (dar 6 naikinamos)
4.	4.1. Prieplaukos	0	3
5.	Inžinerinė infrastruktūra (magistralinės):		
	5.1. Vandens tiekimo tinklas, km	38,5	53,4
	5.2. Nuotekų tvarkymo tinklas, km	38,1	49,6
	5.3. Paviršinių (lietaus) nuotekų tinklas, km	22,9	42,9
	5.4. Elektros energijos teikimas (110 kV oro linijos keitimas į požeminių kabelių), km	4,6	3,9
5.5. Gamtinių dujų tinklas, km	35,1	40,1	
6.	Žemės paėmimas visuomenės poreikiams, ha*	-	13,7

* 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.

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).

5.3. lentelė. Minimalūs atstumai tarp sankryžų ir įvažiavimų/išvažiavimų

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

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

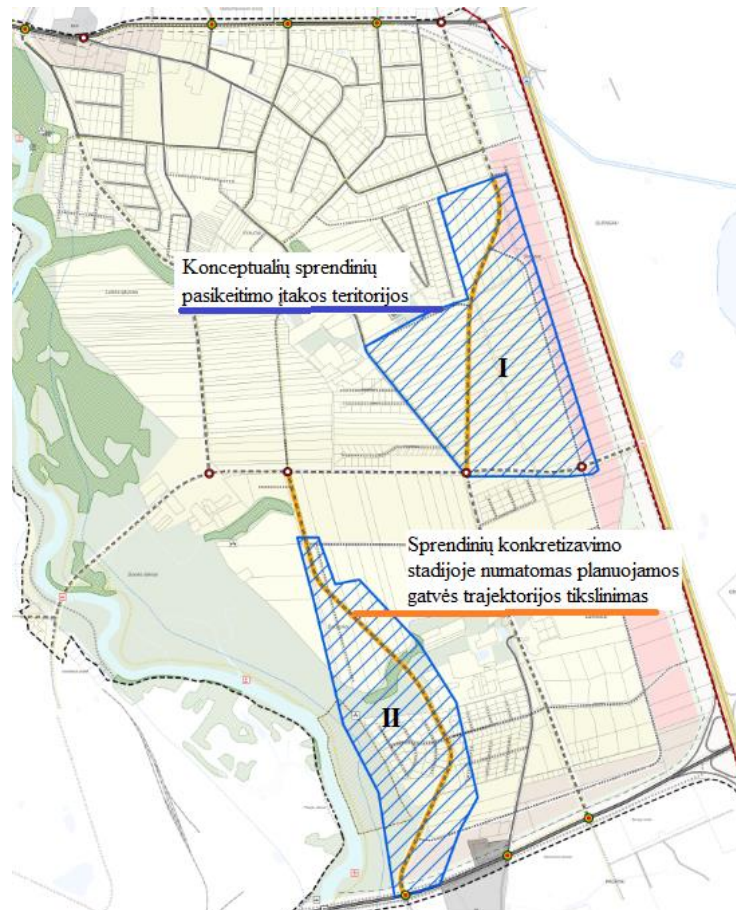
Pastabos:

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 nuspręstą perkelti į sprendinių konkretizavimo stadiją. Žemiau esančiame paveiksle pateikiamos sprendinių pasikeitimo įtakos teritorijas, t.y. teritorijos, kuriose susisiekimo sistemos sprendiniai gali skirtis nuo conceptualių sprendinių.

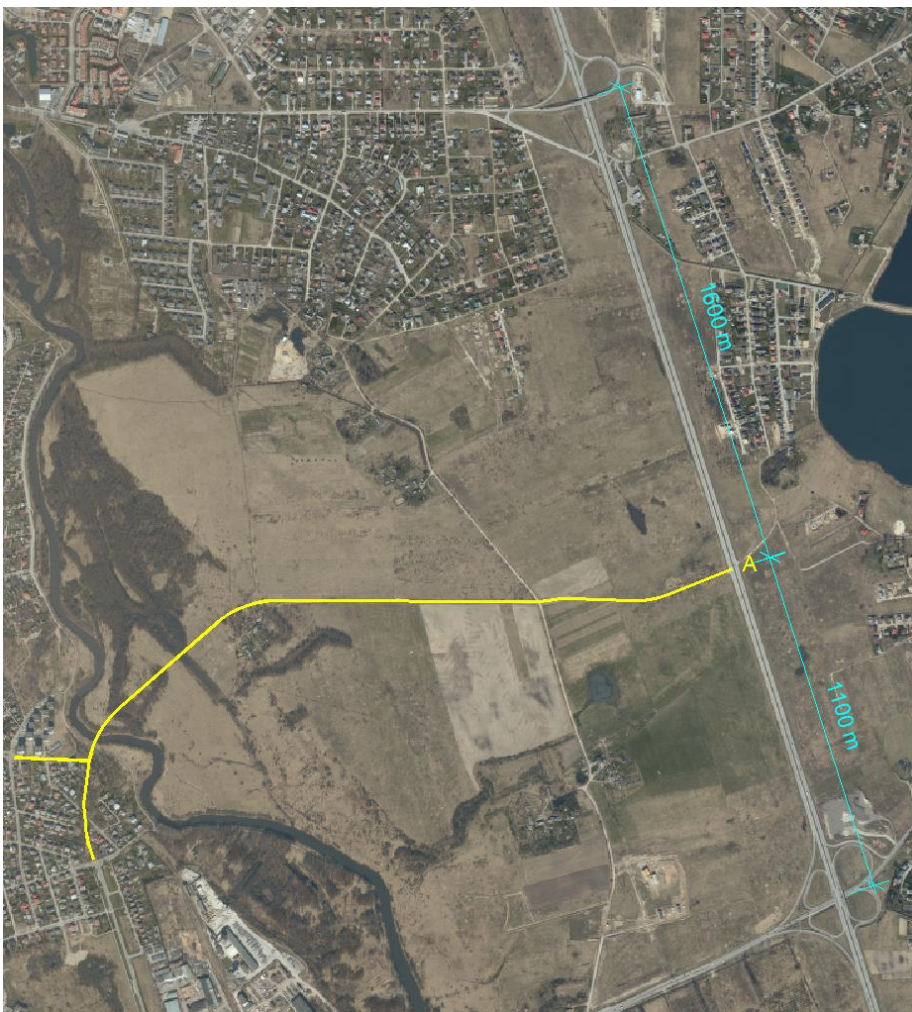


5.1. pav. Teritorijų susisiekimo sistemos vystymo sprendiniai perkelti į sprendinių konkretizavimo stadiją

6. JUNGTYYS SU KELIU A13 IR KLAIPĖDOS RAJONO TERITORIJA

Formuojant planuojamos teritorijos jungtis su keliu A13 rekomenduojama vadovautis 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 posūkiais į dešinę su greitėjimo ir lėtėjimo juostomis.

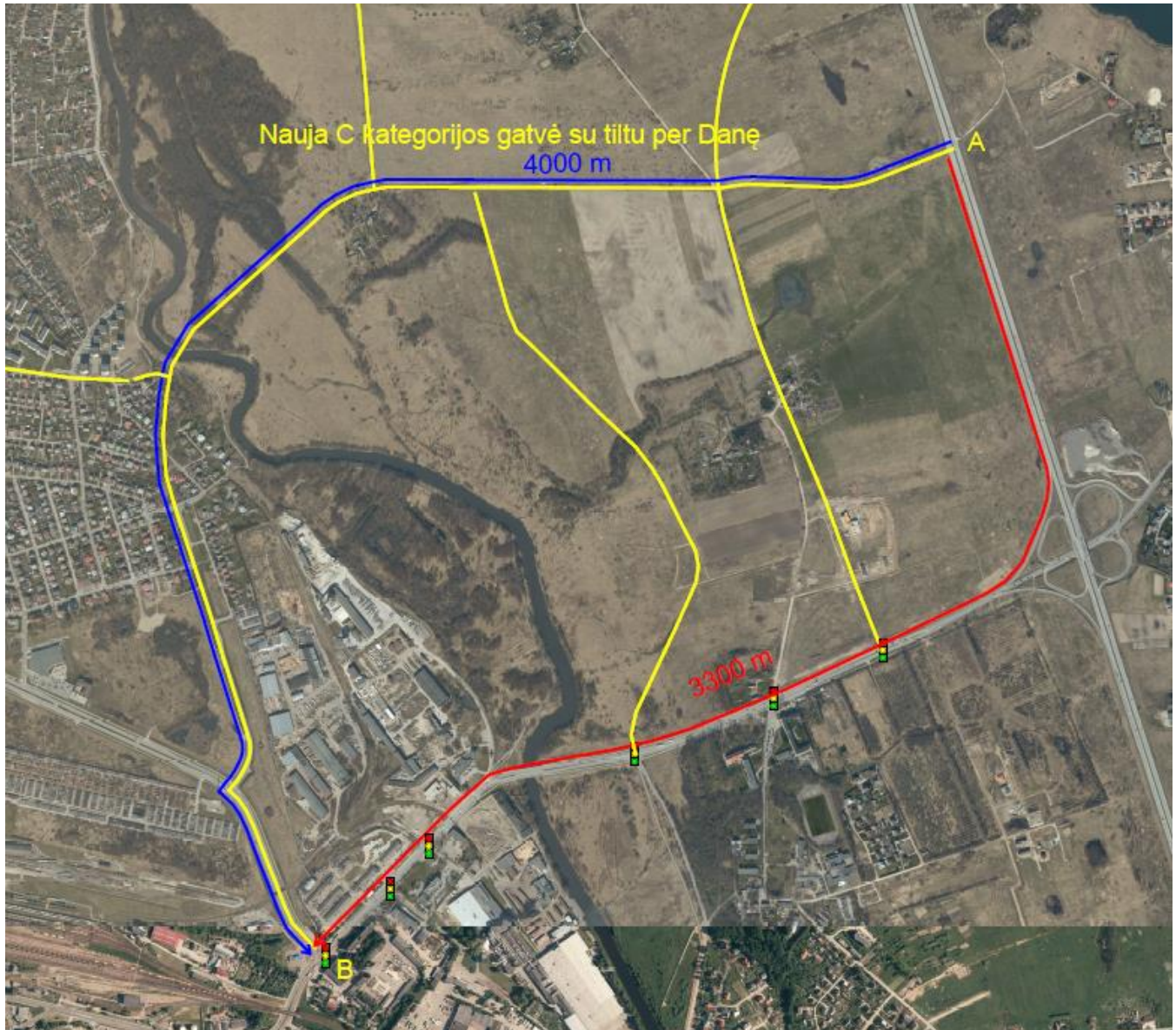


6.1. pav. Jungtys su A13 keliu

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.

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 UPĘ SPRENDINIAI

Tiltas per Danės upę numatytas Klaipėdos miesto bendrojo plano 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 užstatytą teritoriją 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. Atsisakyti 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).

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.

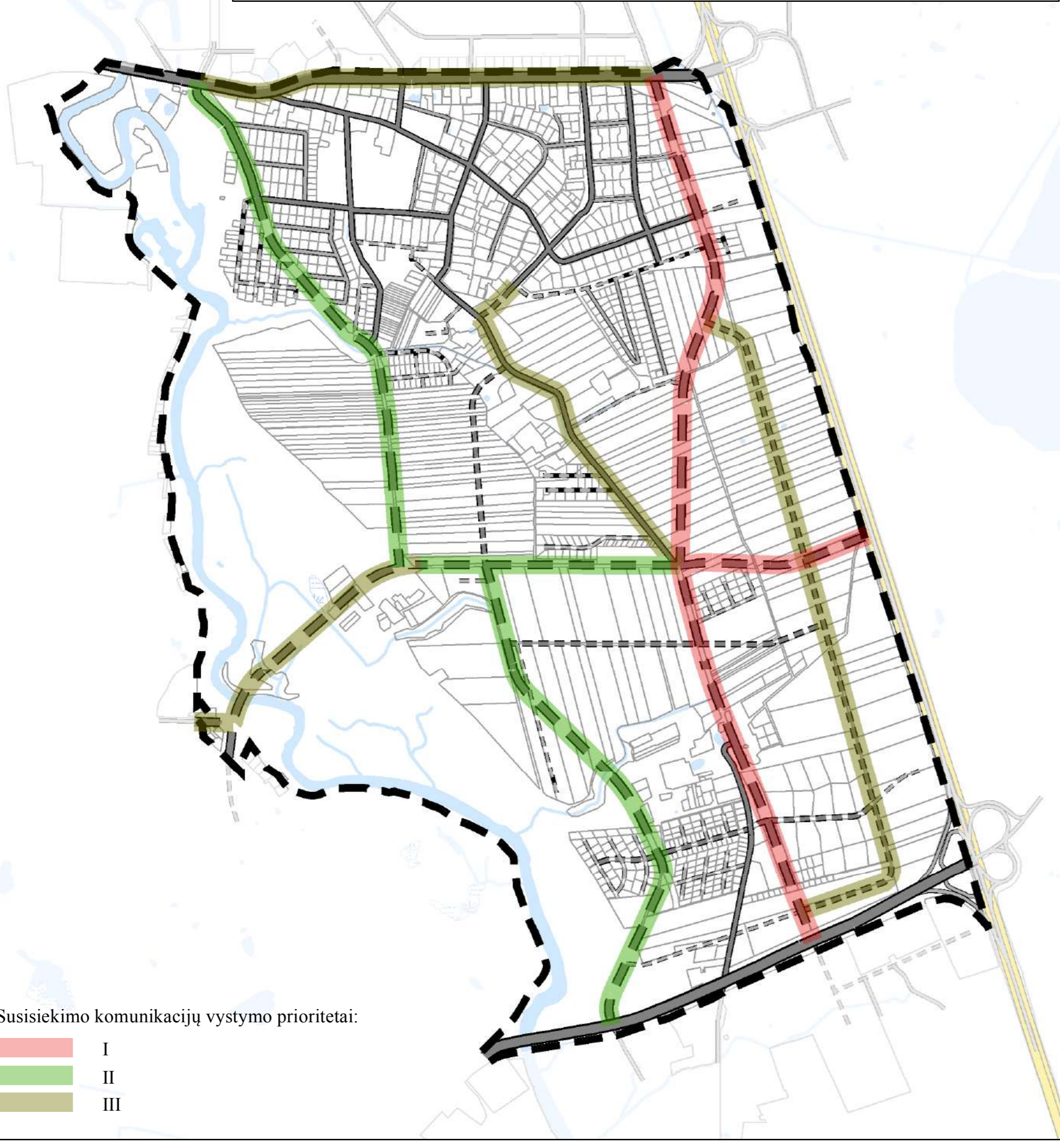
8. SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ VYSTYMO PRIORITETAI



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.

8.1. pav. Subalansuotos plėtros alternatyvos prioritetai

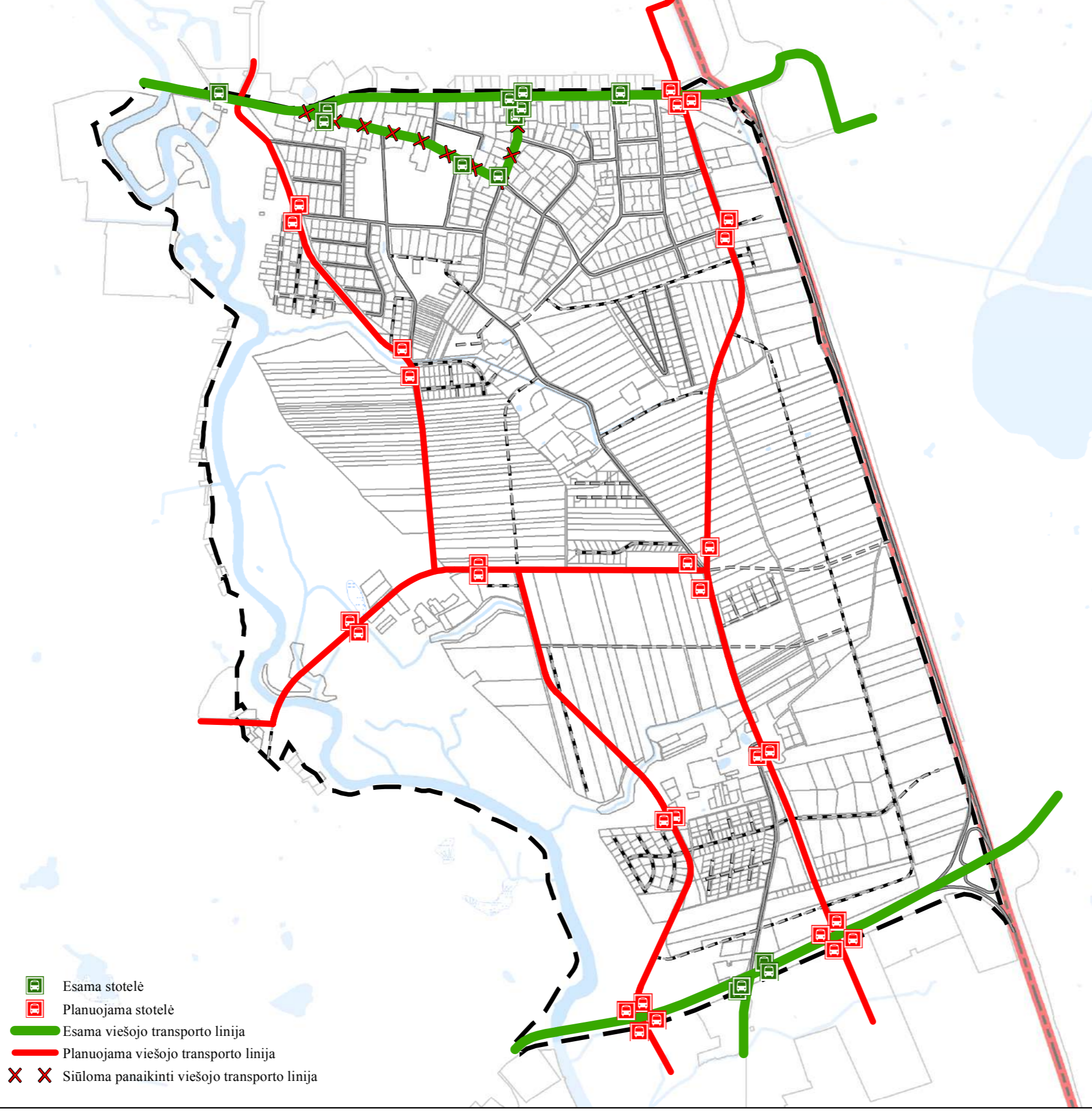
SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ VYSTYMO PRIORITETŲ SCHEMA



Susisiekimo komunikacijų vystymo prioritetai:

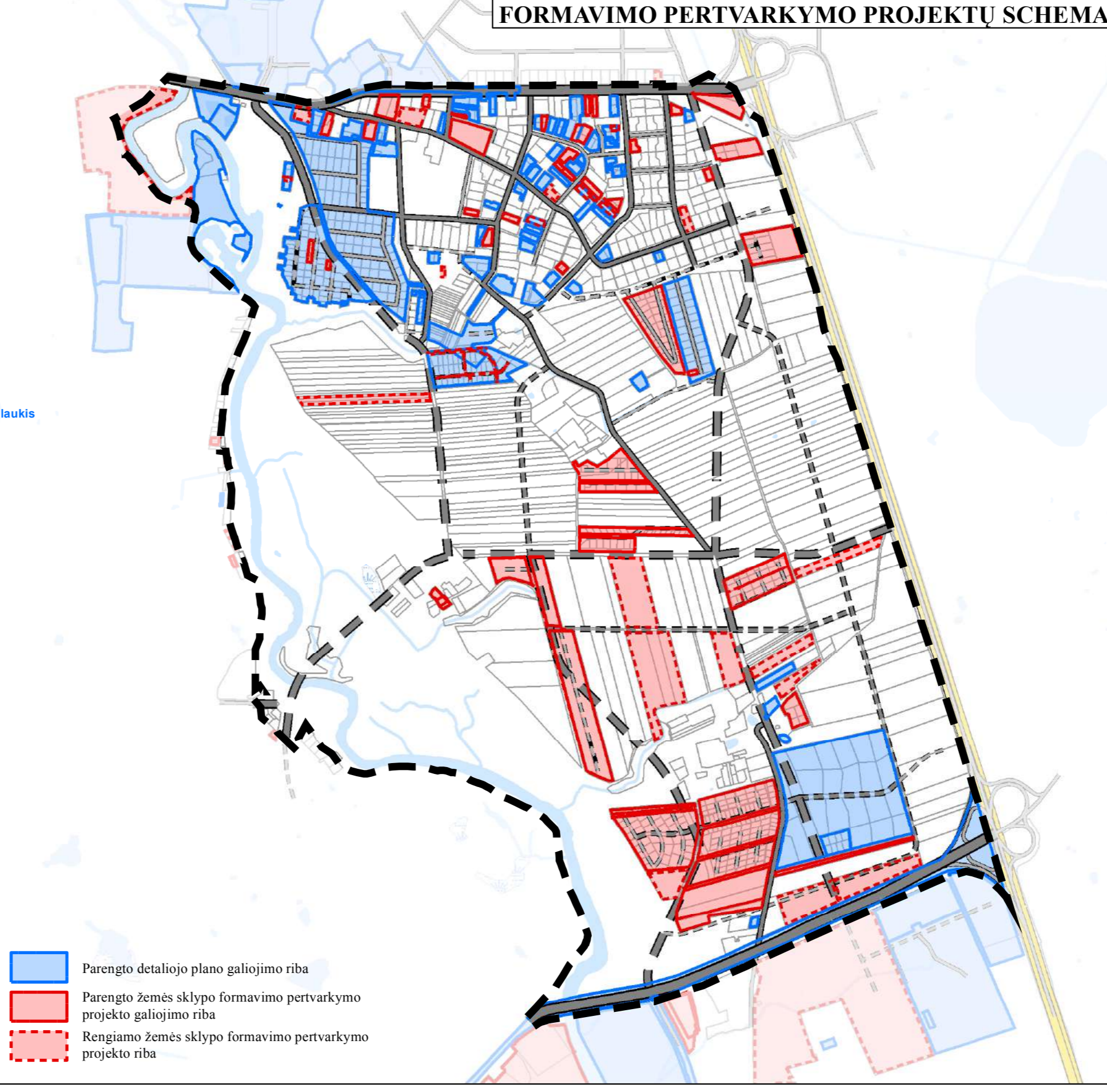
- I
- II
- III

VIŠEJOJO TRANSPORTO SCHEMA



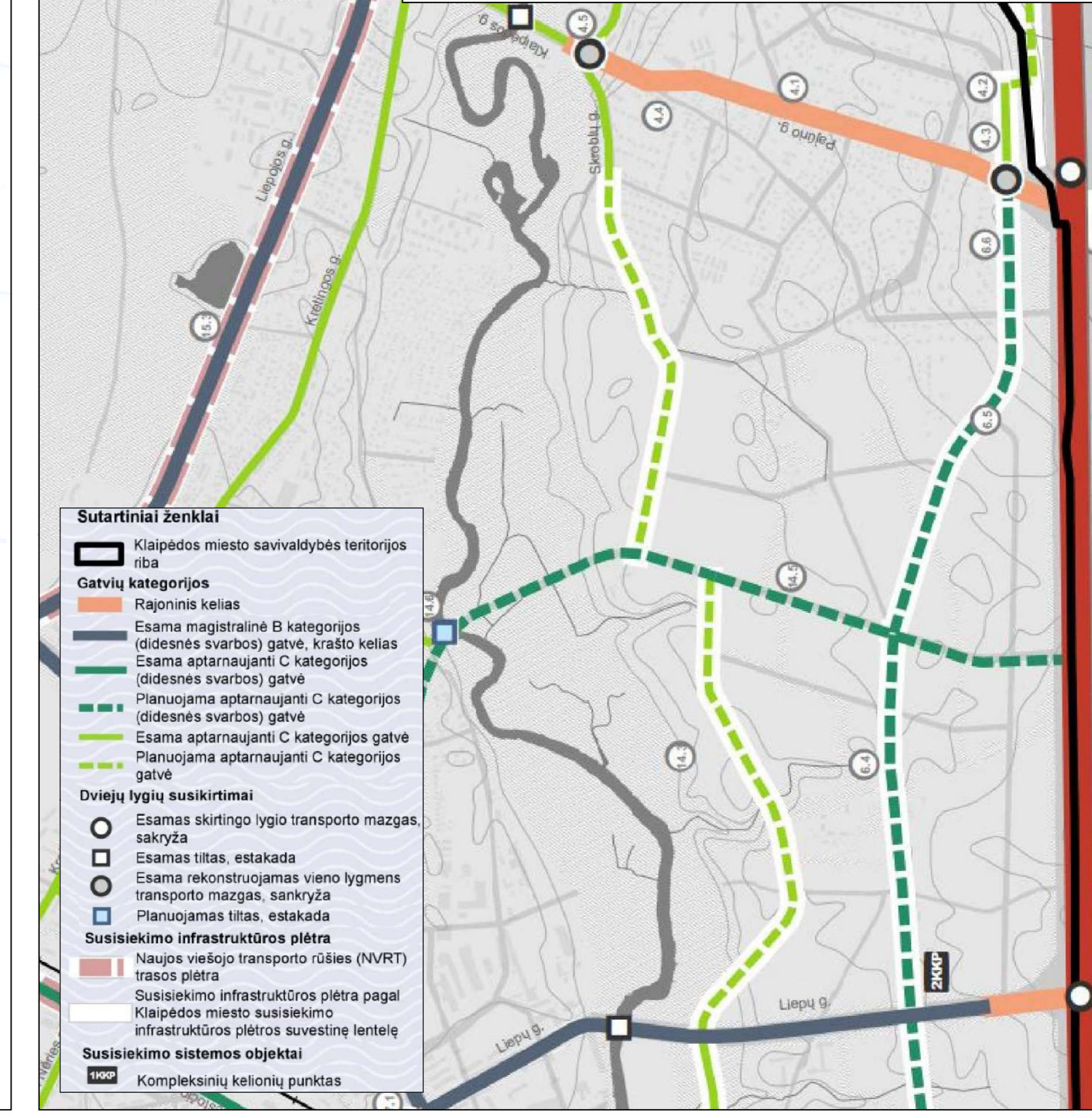
■ Esama stacija
 ■ Planuojama stacija
 ■ Planuojama vietovė transporto linijai
 ■ Planuojama vietovė transporto linijai
 ■ Siltosios pasaulinės vėjo energijos turizmo linija

PARENGTŲ DETALIŲ PLANŲ IR ŽEMĖS SKLYPŲ FORMAVIMO PERTVARKYMO PROJEKTO SCHEMA



■ Parengto detaliojo plano galutinio rėmo
 ■ Parengto žemės sklypo formavimo pertvarkymo projekto galutinio rėmo
 ■ Parengtame žemės sklype formavimo pertvarkymo projekto rėmo

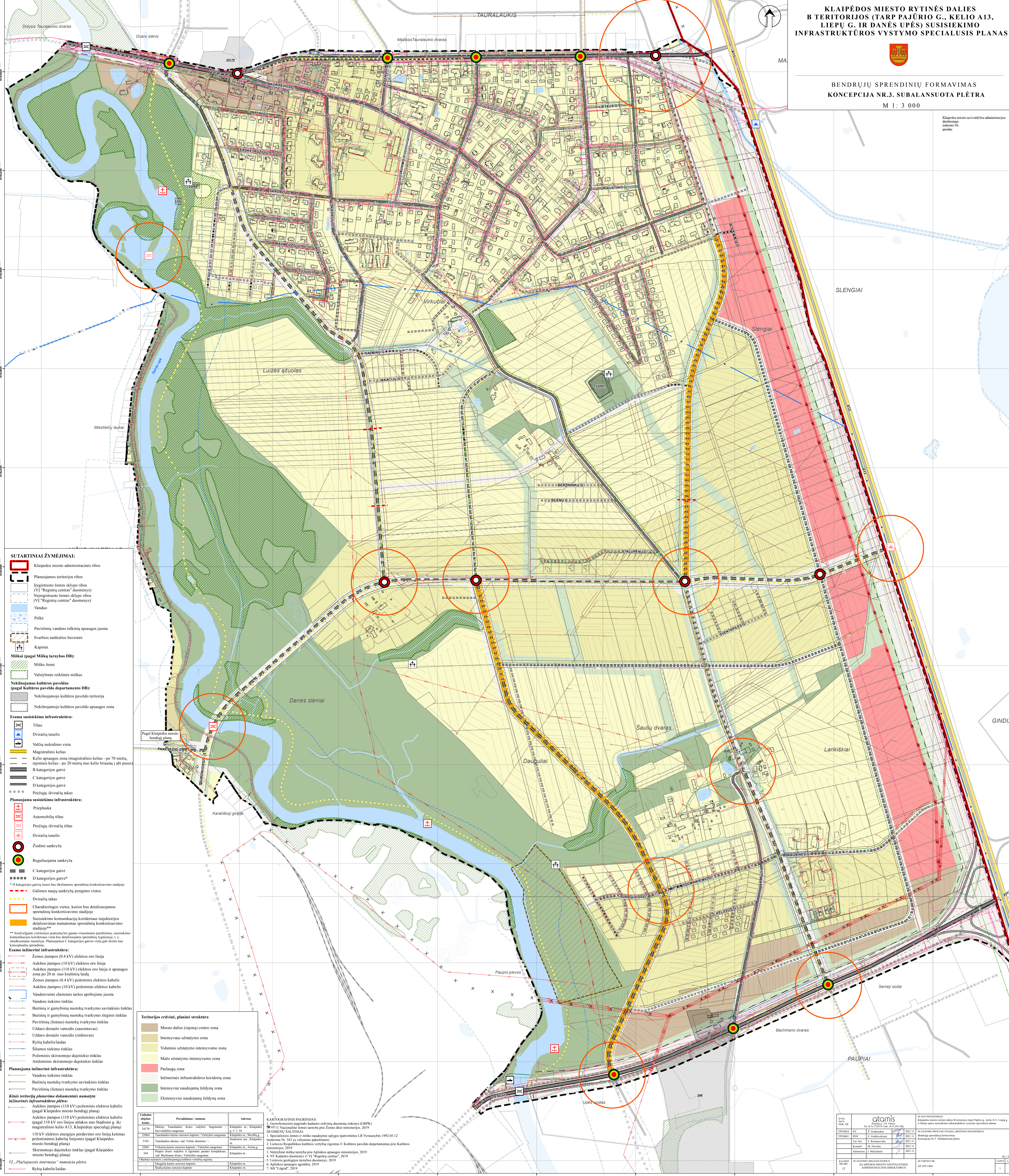
IŠTRAUKAS "KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO"



Sutartiniai ženklai
 ■ Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos riba
Gatvių kategorijos
 ■ Esama magistralinė B kategorijos šiluminė šiluminė gatvė, viršuje vaizduojama
 ■ Esama aptarnaujanti C kategorijos šiluminė šiluminė gatvė
 ■ Planuojama aptarnaujanti C kategorijos šiluminė šiluminė gatvė
 ■ Esama aptarnaujanti C kategorijos gatvė
 ■ Planuojama aptarnaujanti C kategorijos gatvė
Dvigubų lygių susikirtimai
 ■ Esamos miesto lygių transporto mazgų sąlyda
 ■ Esama tūrinė sąlyda
 ■ Esama rekonstruojama vieno lygmens transporto mazgas, sąlyda
 ■ Planuojama tūrinė sąlyda
Susisiekimo infrastruktūros plėtra
 ■ Miesto savivaldybės teritorijos plėtra pagal transporto infrastruktūros plėtrą pagal Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos patvirtintą koncepciją
Susisiekimo sistemos objektai
 ■ Kompleksinio kabinų punktai

KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŲ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS

BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ FORMAVIMAS
KONCEPCIJA NR.3. SUBALANSUOTA PLĖTRA
 M 1 : 3 000



- SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI:**
- Klaipėdos miesto administracinės ribos
 - Planuojamos teritorijos ribos
 - Įregistruoto žemės sklypo ribos (VI "Registrų centras" duomenys)
 - Neįregistruoto žemės sklypo ribos (VI "Registrų centras" duomenys)
 - Vanduo
 - Peikė
 - Paviršinių vandens telkinių apsaugos juosta
 - Svarbios natūralios buveinės
 - Kapinės
 - Mitai (pagal Miškų tarnybos DB):
 - Miško žemė
 - Valstybinis reikšmės miškas
 - Nekilnojamos kultūros paveldo objektai (pagal Kultūros paveldo departamento DB):
 - Nekilnojamos kultūros paveldo teritorija
 - Nekilnojamos kultūros paveldo apsaugos zona
 - Esama susisiekimo infrastruktūra:
 - Tiltas
 - Dviraičių tunelis
 - Natūrali maldos vieta
 - Majonaišio kelias
 - Kelio apsaugos zona (magistralinis kelias - po 70 metrų, rajoninis kelias - po 20 metrų nuo kelio bėgimų į abi puses)
 - B kategorijos gatvė
 - C kategorijos gatvė
 - D kategorijos gatvė
 - Pėsčiųjų dviračių takas
 - Planuojama susisiekimo infrastruktūra:
 - Prieplauka
 - Automobilų tiltas
 - Pėsčiųjų dviračių tiltas
 - Dviraičių tunelis
 - Žiedinė sankryža
 - Reguliuojama sankryža
 - C kategorijos gatvė
 - D kategorijos gatvė
 - D kategorijos gatvė
 - Galimos naujų sankryžų įrengimo vietos
 - Dviraičių takas
 - Charakteringos vietos, kurios bus detalizuojamos sprendinių konkretizavimo etape
 - Susisiekimo komunikacijų koridoriaus trajektorijos detalizuojamos numatomo sprendinių konkretizavimo etape
 - Esama inžinerinė infrastruktūra:
 - Žemės įtampos (0,4 kV) elektros oro linija
 - Aukštos įtampos (10 kV) elektros oro linija
 - Aukštos įtampos (110 kV) elektros oro linija ir apsaugos zona po 20 m nuo kraštinės linijos
 - Žemės įtampos (0,4 kV) poteminiškos elektros kabeliai
 - Aukštos įtampos (10 kV) poteminiškos elektros kabeliai
 - Vandens tiekimo cheminis taršos apsaugos juosta
 - Vandens tiekimo tinklas
 - Butinių ir gamybinųjų motelių tvarkymo savitankis tinklas
 - Butinių ir gamybinųjų motelių tvarkymo slėginis tinklas
 - Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo tinklas
 - Užkaro drenavimo vamzdžių (sausintuvų)
 - Ryšių kabeliniai laidai
 - Silumos tiekimo tinklas
 - Pohėminis skirstomojo dujų tinklas
 - Antžeminis skirstomojo dujų tinklas
 - Planuojama inžinerinė infrastruktūra:
 - Vandens tiekimo tinklas
 - Butinių motelių tvarkymo savitankis tinklas
 - Paviršinių (lietaus) nuotekų tvarkymo tinklas
 - Klaipėdos miesto planavimo dokumentams numatyta inžinerinė infrastruktūra plėtra:
 - Aukštos įtampos (110 kV) poteminiškos elektros kabelis (pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą)
 - Aukštos įtampos (110 kV) poteminiškos elektros kabelis (pagal 110 kV oro linijos atitakos nuo Slenčių g. iki magistralinio kelio A13 Klaipėdoje specialųjį planą)
 - 110 kV elektros energijos perdavimo oro linijų ketimas poteminiškos kabelių linijomis (pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą)
 - Skirstomojo dujų tinklas (pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą)
 - Ryšių kabeliniai laidai

Teritorijos erdvinis planinis struktūra

- Miesto dalies (rijonių) centro zona
- Intensyviai užstatoma zona
- Vidutinio užstatymo intensyvumo zona
- Mažo užstatymo intensyvumo zona
- Pasilangusi zona
- Inžinerinės infrastruktūros koridorių zona
- Intensyviai naudojamų želdynų zona
- Ekstensyviai naudojamų želdynų zona

Adresas	Pavadinimas / duomenys	Adresas
321000	Miesto Tauralaukio dvarys	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Didžioji Tauralaukio dvarys	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Mažasis Tauralaukio dvarys	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Virkučiai	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Luizės ažuolas	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Danės slėniai	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Saulių dvarys	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Daukaičiai	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Paupio piešvas	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Senieji sodai	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	Bachmano dvarys	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10
321000	PAUPIAI	Klaipėda m., Klaipėdos Savivaldybės savivaldybės teritorija, g. 5, 10

KARTOGRAFINIS PAGRINDAS:
 1. Geografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.
 2. Kartografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.
 3. Kartografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.
 4. Kartografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.
 5. Kartografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.
 6. Kartografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.
 7. Kartografinis pagrindas: Lietuvos Respublikos žemėlapis (LRK) 2019 m.

AVL. DOK. NR.	AVL. DOK. NR.	AVL. DOK. NR.	AVL. DOK. NR.
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Klaipėdos miesto savivaldybė 188710823, Liepų g. 11, LT-91502, Klaipėda
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL PRITARIMO KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŪ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIOJO PLANO BENDRIESIEMS SPRENDINIAMS (KONCEPCIJOS SUBALANSUOTOS PLĖTROS ALTERNATYVAI)
Dokumento registracijos data ir numeris	2021-12-01 Nr. AD1-1384
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Gintaras Neniškis, Savivaldybės administracijos direktorius, SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS
Sertifikatas išduotas	GINTARAS NENIŠKIS, Klaipėdos miesto savivaldybės administracija LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2021-12-01 09:41:11 (GMT+02:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2021-12-01 09:41:29 (GMT+02:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-B, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2019-05-24 11:19:56 – 2022-05-23 11:19:56
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, į.k.188710823 LT", sertifikatas galioja nuo 2018-12-27 13:29:47 iki 2021-12-26 13:29:47
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	2
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.34.1
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2021-12-01 10:51:31)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2021-12-01 10:51:32 Dokumentų valdymo sistema Avilys