








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	SPRENDINIŲ KONKRETIZAVIMO STADIJA
Teritorijų planavimo lygmuo	VIETOVĖS
Teritorijų planavimo dokumento rūšis	SPECIALIOJO TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAS
Objekto numeris	AT-19T-1468
Bylos (segtuvo) žymuo	SP-05
TPDRIS dokumento numeris	S-VT-21-18-178

Vilnius, 2022 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	

TURINYS

1. ĮVADAS.....	4
2. ESAMOS BŪKLĖS APIBENDRINIMAS.....	6
3. BENDRŪJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) APIBENDRINIMAS	8
4. SPRENDINIŲ KONKRETIZAVIMAS	10
5. SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTROS PRINCIPAI.....	11
5.1. Gatvių tinklas.....	11
5.2. Dviračių takai.....	14
5.3. Pėsčiųjų takai (šaligatviai).....	15
5.4. Viešasis transportas	15
5.5. Eismo saugos priemonės.....	15
5.6. Automobilių statymas.....	16
5.7. Laivyba, prieplaukos.....	16
6. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRINCIPAI.....	17
7. GAMTINĖ APLINKA, KULTŪROS PAVELDAS	19
7.1. Paviršinio vandens telkiniai.....	19
7.2. Saugomos teritorijos, gamtinis karkasas	21
7.3. Kultūros paveldas	22
7.4. Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis	23
8. APLINKOSAUGOS BŪKLĖS VERTINIMAS.....	27
8.1. Aplinkos oro taršos vertinimas	28
8.2. Aplinkos triukšmo vertinimas.....	29
9. FORMUOJAMI ŽEMĖS SKLYPAI IR INFRASTRUKTŪROS PLĖTRAI NUMATOMOS TERITORIJOS.	32
10. SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO ETAPAI IR PROGRAMA	34
PRIEDAS NR.1 MIŠKO ŽEMĖS PAKEITIMO KITOMIS NAUDMENOMIS SCHEMOS	37
PRIEDAS NR. 2 KVARTALŲ IR LOKALIŲ (KVARTALINIŲ) D KATEGORIJOS GATVIŲ IŠVYSTYMO GALIMYBIŲ SCHEMA	44
PRIEDAS NR. 3. KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŲ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIOJO PLANO TRIUKŠMO IR ORO TARŠOS VERTINIMAS.....	45

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). Teritorijos plotas apie 600 ha.

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; AB „Energijos skirstymo operatorius“ teritorijų planavimo sąlygos 2021-03-22, Nr. REG172607;
- 5) UAB „Gatvių apšvietimas“ teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-23, Nr. REG70133. 2021-03-31 raštu Nr. S-21/64 pratęstos teritorijų planavimo sąlygos;
- 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. 2021-03-30 raštu Nr. R-02E-631 pratęstos teritorijų planavimo sąlygos;
- 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) Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2021-03-30, Nr. REG173645;
- 16) Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-22, Nr. REG69881;
- 17) Litgrid AB teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-21, Nr. REG69631;
- 18) Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-22, Nr. REG69900;
- 19) Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-25, Nr. REG70394;

Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos teritorijų planavimo sąlygos 2021-04-01 Nr. REG173914;
19) Telia Lietuva, AB teritorijų planavimo sąlygos 2018-05-23, Nr. REG70032;
20) Valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcijos teritorijų planavimo sąlygos 2021-03-19 Nr. REG172335.

2. ESAMOS BŪKLĖS APIBENDRINIMAS

Planuojamoje teritorijoje ir jos gretimybėse parengti teritorijų planavimo dokumentai formuoja pagrindines teritorijos vystymo gaires į kurias rengiant specialųjį planą buvo atsižvelgta. Vertinat parengtų teritorijų planavimo dokumentų sprendinius susisiekimo sistemos aspektu matyti, kad susisiekimo klausimai buvo sprendžiami jau kurį laiką, tačiau apibendrinančio dokumento parengta nebuvo. Daugelyje parengtų dokumentų sprendiniuose pateikiami tik lokalūs susisiekimo sistemos sprendiniai, kurie ne visada sutampa su kitų dokumentų sprendiniais arba neturi aiškaus tęstinumo. Pagal parengtų dokumentų sprendinius galima suformuoti gana aiškias teritorijos vystymo kryptis – apjungti esamą, suplanuotą ir perspektyvinę susisiekimo infrastruktūrą į vientisą ir aiškią sistemą; užtikrinti sklandžias susisiekimo jungtis tarp rytinės ir vakarinės Danės upės pusėje esančių rajonų; plėsti bemotorio transporto infrastruktūrą susisiekimo ir rekreacijos aspektu; užtikrinti eismo saugumą tranzitinėse (Liepų, Pajūrio, Klaipėdos) miesto gatvėse, tam numatant esamos infrastruktūros pertvarkymą, t.y. žiedinių, šviesoforais reguliuojamų sankryžų įvedimas; susisiekimo jungčių su aplinkinėmis teritorijomis užtikrinimas; Danės upės potencialo išnaudojimo galimybių plėtra (parengtuose dokumentuose akcentuojamas poreikis priplaukų įrengimui); naujos susisiekimo jungties su magistraliniu keliu A13 įvedimas. Pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą, teritorijoje numatoma vystyti vidutinio ir mažo intensyvumo gyvenamosios statybos rajonus su visuomeninės, socialinės, aptarnavimo paskirties infrastruktūra. Ties tranzitinių gatvių koridoriais siūloma formuoti daugiafunkcinius miesto centrus, kuriuose būtų kuriamos prekybos, paslaugų, aptarnavimo, visuomeninės paslaugų/funkcijos teritorijos. Danės upės slėnio žaliąsias jungtis/teritorijas numatoma pritaikyti rekreacijai.

Specialiuoju planu planuojama teritorija yra ribojama natūralių ir dirbtinių objektų - teritoriją iš vakarinės pusės riboja Danės upė, iš rytinės – magistralinis kelias A13, iš šiaurinės ir pietinės - Pajūrio bei Liepų g.

Apie 30 proc. teritorijos yra urbanizuota, likusią teritorijos dalį užima pievos ir želdynai. Pagrindinis užstatymas išsidėstęs šiaurinėje teritorijos dalyje, kurioje dominuoja vienbučiai-dvibučiai gyvenamieji namai. Pajūrio, Klaipėdos Liepų gatvėse bei jų gretimybėse koncentruojasi komercinės, paslaugų paskirties pastatai, nedidelės daugiabučių gyvenamųjų namų grupės. Esamą užstatymą galima priskirti prie laisvo planavimo tipo, t.y. pastatai statyti pagal laisvai pasirinktą kompoziciją, neformuojant gatvių ir kitų, būdingų perimetriniam užstatymui, erdvių.

Didžiausias hidrografinis objektas planuojamos teritorijos ribose yra Danės upė. Taip pat teritorijoje yra įrengta keletas dirbtinių vandens telkinių, kurie pagrinde atlieka priešgaisrinių rezervuarų vaidmenį. Upės slėniai patenka į didelės tikimybės potvynių teritorijas. Vertingiausi želdynai glūdi vakarinėje teritorijos dalyje, Dangės upės slėnyje. Galima išskirti ir želdynais pasidengusias rėvas bei Virkučių kapinaites. Pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, Danės upė pakrantės želdynai yra priskiriami intensyviai naudojamų želdynų funkcinėi zonai, kurioje gali atsirasti smulkūs laikini aptarnavimo objektai, vandens keliui reikalinga infrastruktūra, priplaukos, pėsčiųjų/dviračių tilteliai, takai, inžinerinė infrastruktūra. Pagal miesto bendrojo plano kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo sprendinius, Danės upės pakrantės želdynai formuojami, kaip atskirieji rekreacinės paskirties želdynai.

Šiaurinėje teritorijos dalyje yra išlikę Mažojo Tauralaukio dvaro sodybos parko fragmentai su išlikusiais ąžuolais. Specialiuoju planu planuojamoje teritorijoje yra įregistruoti 5 kultūros paveldo objektai/teritorijos. Įsteigtų saugomų teritorijų nėra.

Planuojamos teritorijos susisiekimo tinklas yra silpnai išvystytas ir monofunkciškas (orientuotas tik į automobilių eismą). Gatvių dangų struktūroje dominuoja žvyro danga (apie 51 proc. gatvių turi žvyro dangą). Pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra išvystyta silpnai, t.y. tik apie 20 proc. gatvių turi įrengtus šaligatvius iš abiejų pusių, 14 proc. iš vienos pusės, o apie 66 proc. neturi šaligatvių apskritai. Didžioji dalis bemotorio transporto infrastruktūros neatitinka statybos techninių reglamentų, nepritaikyta žmonių su negalia judėjimui.

Pagrindiniai transporto srantai formuojasi planuojamos teritorijos perimetru, t. y. kelyje A13, Liepų gatvėje bei Klaipėdos – Pajūrio gatvių ašyje. Planuojamos teritorijos vidinės gatvės neturi tranzitinio eismo pobūdžio, t.y. jų eismas susijęs tik su aptarnaujama teritorija, kuri šiuo metu yra menkai urbanizuota, todėl eismo intensyvumas juose yra itin žemas ir siekia vos 30 – 215 aut./h.

Aplinkos oro tarša planuojamoje teritorijoje vertinama nevienareikšmiškai. CO, NO₂ ir SO₂ koncentracijos nėra viršijamos, tačiau KD10 ir BaP koncentracija viršijama šiaurės vakarinėje dalyje (į kurią patenka ir dalis gyvenamųjų teritorijų) bei rytinėje dalyje ties magistraliniu keliu A13. Pagrindiniai taršos šaliniai: kietojo kuro deginimas individualių namų šildymui, automobilių transportas bei pramoniniai objektai.

Triukšmo lygis planuojamoje teritorijoje yra išskirtinai susijęs su automobilių transporto eismu. Didžiausias triukšmo lygis yra magistraliniame kelyje A13, Liepų, Klaipėdos ir Pajūrio gatvėse. Šių kelių buferinėse zonose yra viršijamos ribinės triukšmo vertės. Planuojamos teritorijos vidaus gatvių aplinkoje triukšmo lygis neviršija leistinų normų.

Vandens kelias Danės upe iki Tauralaukio suteikia galimybę praplaukti laivams su 1,2 m grimzle. Dėl krantų erozijos intensyvi laivyba aukščiau tilto (Liepų g.) nerekomenduojama.

Pagrindinė inžinerinė infrastruktūra išvystyta šiaurinėje teritorijos dalyje, likusioje teritorijoje infrastruktūros išvystymo lygis žemas.

Inžinerinė infrastruktūra vystoma vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano bei inžinerinės infrastruktūros vystymo teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais.

Miesto gatvių apšvietimo sistemos plėtra vykdoma pagal parengtą Klaipėdos miesto bendro naudojimo teritorijų apšvietimo gerinimo 2008-2018 metų programą. Šiuo metu planuojamoje teritorijoje gatvių apšvietimas yra gana silpnai išvystytas, t.y. apšviestos tik pagrindinės susisiekimo jungtys bei naujai suformuoti gyvenamieji kvartalai.

Vidutinio ir žemo slėgio skirstomasis dujotiekis yra išvystyta tik urbanizuotoje teritorijoje. Šalia magistralinio kelio A13 praeina didelio slėgio skirstomasis dujotiekis.

3. BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) APIBENDRINIMAS

Rengiant specialiojo plano koncepciją buvo suformuotos pagrindinės prielaidos alternatyvų formavimui:

- planuojamoje teritorijoje gyvens 13.100 gyventojų (pagal miesto bendrojo plano sprendinius);
- augs pragyvenimo lygis, formuosis poreikis kokybiškai infrastruktūrai ir dažnesniam automobilių naudojimui;
- Klaipėdos miesto savivaldybė aktyviai formuos transporto politiką ir bandys įgyvendinti darnaus judumo plano tikslus ir uždavinius;
- Klaipėdos miesto gyventojai toliau migruos rajono link. Persiformuos urbanistinė ir susisiekimo struktūra;
- siekiamas kelionių modalinis pasiskirstymas 2030 metais: viešuoju transportu – 35 proc., pėsčiomis – 33 proc., dviračiu – 8 proc., automobiliu – 24 proc. (remiantis Klaipėdos miesto darnaus judumo planu).

Atsižvelgiant į suformuotas prielaidas buvo parengtos 3 koncepcijos alternatyvos:

Ekonominės plėtros alternatyva, kurioje buvo siūloma pirmiausiai vystyti ir užtikrinti infrastruktūros kokybę jau dabar užstatytose teritorijose ir tik tai atlikus bandyti įsisavinti naujas teritorijas.

Maksimalios plėtros alternatyva, kurioje buvo siūloma užtikrinti maksimalius infrastruktūros kokybės standartus, nesirūpinant finansavimo šaltiniais. Siekiama suplanuoti kuo daugiau, tam, kad būtų tenkinami visų nekilnojamo turto vystytojų interesai. Investicijų pobūdis būtų dispersinis ir nenuoseklus.

Subalansuotos plėtros alternatyva, kurioje 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.

2021 metų gruodžio 1 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu Nr. AD1-1384 buvo pritarta 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. Vadovaujantis Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu, toliau sprendiniuose detalizuojama subalansuotos plėtros alternatyva.

3.1. 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) bei parengtus detaliuosius planus ir žemėtvarkinius planus. Kitų vietinės reikšmės D kategorijų gatvių tinklas formuojamas taip, kad papildytų C kategorijos gatvių tinklo struktūrą bei atskirtų teritorijų funkcinės zonas.	
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	-

Susisiekimo infrastruktūra	Aprašymas	
	4. Pietvakarinės C kategorijos tęsinys link šiaurinės kvartalo dalies	+ (į Vėjo g.)
Dviračių takų tinklas	Dviračių takų tinklas numatomas visose C kategorijos gatvėse (takai įrengiami tik iš vienos gatvės pusės). Taip pat paliekamas kitais TP dokumentais suplanuotas 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.	
Viešojo transporto tinklas	Įrengti Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose numatytas viešojo transporto 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 – pramoginiiais tikslais. Tam tikslui kairiajame Danės upės krante numatoma įrengti prieplaukas. Kitame Danės upės krante numatoma valčių nuleidimo vieta.	

4. SPRENDINIŲ KONKRETIZAVIMAS

Specialiojo plano konkretizuoti sprendiniai teikiami vadovaujantis subalansuotos plėtros alternatyva, kuriai 2021 m. gruodžio 1 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus sprendimu Nr. AD1-1384 buvo pritarta.

Sprendinių konkretizavimo stadijoje, pagal planavimo darbų programą sprendžiami šie pagrindiniai klausimai:

- detalizuojami koncepcijoje pasiūlyti susisiekimo infrastruktūros plėtros principai ir prioritetai;
- nustatomi teritorijos tvarkymo, naudojimo ir apsaugos reikalavimai, įgyvendinimo etapai ir būdai bei priemonės. Preliminarūs įrengimo kaštai;
- susisiekimo, inžinerinių komunikacijų koridoriai, gatvių trasos, aikštelės, tiltai, vandens uostelių statiniai, kiti transporto statiniai. Nustatomos gatvių kategorijos, ašinės bei raudonosios linijos ir preliminarios važiuojamosios dalys, charakteringi susisiekimo komunikacijų pjūviai, pėsčiųjų ir dviračių takai, eismą reguliuojančios priemonės;
- triukšmo ir oro taršos mažinimo priemonės, žaliosios jungtys;
- pažymimos infrastruktūros plėtrai reikalingos teritorijos. Pažymimi žemės sklypai (ar jų dalys), kuriuos siūloma paimti visuomenės poreikiams;

Specialiuoju planu, teritorijų paėmimo visuomenės poreikiams procedūra neatliekama. Žemės paėmimas visuomenės poreikiams turi būti vykdomas Lietuvos Respublikos žemės įstatyme nustatyta tvarka. Numatomos teritorijos visuomenės poreikiams turi būti tikslinamos atliekant žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūras.

Įgyvendinat specialiojo plano sprendinius, t.y. atliekant žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūras bei rengiant techninius projektus, plano sprendiniai gali būti tikslinami.

Rengiant specialųjį planą yra laikomasi visų specialiųjų žemės naudojimo sąlygų reikalavimų. Planuojamos infrastruktūros apsaugos zonos ir sanitarinės apsaugos zonos nustatomos techninių projektų rengimo metu, atsižvelgiant į LR specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatas.

Specialiojo plano sprendiniai galioja tik planuojamos teritorijos ribose. Sprendiniai esantys už planuojamos teritorijos ribų yra rekomendacinio pobūdžio.

Visi sprendiniai valstybinės reikšmės keliuose turi būti laikomi tik rekomendacinio pobūdžio.

Įgyvendinant specialiojo plano sprendinius, t.y. įrengiant susisiekimo infrastruktūrą, būtina siekti vieningo estetinio sprendimo, pagal Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015-12-03 d. įsakymu Nr. AD1-3561 patvirtu „Klaipėdos miesto mažosios architektūros, aplinkotvarkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialiojo plano“ 5.2 punkto nuostatas: pagrindinių rajono gatvių (skiriančių mikrorajonus) ir viešų erdvių vieningo meninio sprendimo pagrindu formuojamas rajono lygmens estetiškas bendrumas, mikrorajono vidinių gatvių, viešų erdvių vieningo meninio sprendimo pagrindu formuojamas mikrorajono lygmens estetiškas bendrumas. Siekiant užtikrinti įgyvendinamų sprendinių vieningumą, rekomenduojama pasirengti gatvių projektavimo gaires.

Įgyvendinat specialiojo plano sprendinius, t.y. rengiant atskirus teritorijų planavimo dokumentus, techninius projektus ar kitus išplanavimo dokumentus, turi būti vadovaujamosi ir kitų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais: Klaipėdos miesto bendrojo plano, Danės upės pakrančių specialiojo plano, Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialiojo plano, Klaipėdos miesto mažosios architektūros, aplinkotvarkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestietiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialiojo plano, Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano (kuriame pateikti Pajūrio g. ir A13 kelio jungties sprendiniai) bei kitų aktualių teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais.

Parengti specialiojo plano sprendiniai yra suderinti su Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais, t.y. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano, Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos dalies, apimančios Slengių, Mazūriškių, Trušelių, Gindulių k. ir gretimos teritorijos vietovių, komunikacinių koridorių ir inžinerinės infrastruktūros specialiojo plano, Klaipėdos rajono savivaldybės kraštovaizdžio tvarkymo specialiojo plano, Klaipėdos rajono dviračių trasų specialiojo plano ir kitų dokumentų sprendiniais. Vadovaujantis teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais, ties planuojamos teritorijos riba, nauji transportiniai ryšiai tarp Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių nėra sprendžiami.

Nauji transportiniai ryšiai tarp savivaldybių teritorijų, turi būti sprendžiami, atitinkamos savivaldybės teritorijos planavimo dokumentuose, t.y. naujos transporto jungties įrengimas per magistralinį kelią A13 (tarp Tauralaukio ir Slengių k.), turi būti suplanuotas Klaipėdos rajono savivaldybės ir Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijų bendruosiuose planuose ir toks sprendimas suderintas su atsakingomis institucijomis.

Parengti Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorijos (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės) susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendiniai galioja tik planuojamos teritorijos ribose, kurios sutampa su Klaipėdos miesto riba. Šio Specialiojo plano sprendiniai neprieštaruoja naujos transporto jungties įrengimui per magistralinį kelią A13, jei toks sprendimas bus numatytas Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono bendruosiuose planuose ir suderintas su magistralinio kelio valdytoju.

5. SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTROS PRINCIPAI

5.1. Gatvių tinklas

Planuojama teritorija turi aiškius antropogeninius ir gamtinius barjerus. Iš vakarų pusės ją riboja Danės upė, iš rytų, šiaurės ir pietų pusių riboja magistralinis kelias A13 bei pagrindinės miesto gatvės: Klaipėdos g., Pajūrio g., Liepų g. Šios magistralės yra ir išliks svarbiausiais susisiekimo koridoriais teritorijos aptarnavimui.

Magistralinės reikšmės kelyje A13 nenumatomi jokie esminiai eismo organizavimo pokyčiai. Atvykimas į planuojamą teritoriją numatomas per šiuo metu esančias skirtingų lygių sankryžas su Liepų ir Pajūrio gatvėmis. Taip pat numatoma, perspektyvinę C kategorijos gatvę sujungti su magistraliniu keliu A13 per esamą nuovažą, ties 4,6 km (tik posūkiais į dešinę). Atsižvelgiant į magistralinio kelio atliekamą funkciją, eismo intensyvumą, pėsčiųjų ir dviračių takai išilgai kelio nenumatomi.

Liepų gatvės techniniai parametrai yra pakankami perspektyviniams transporto srautams aptarnauti. Siekiant užtikrinti eismo saugumą, siūloma ties perspektyvinėmis C kategorijos ir Arimų gatvėmis įrengti reguliuojamas sankryžas. Sankryžų rekonstrukcijos apimtys, eismo valdymo sistemos sprendimai turi būti nustatomi techninio projekto rengimo metu.

Klaipėdos – Pajūrio gatvės. Šiuo metu yra vykdomi Klaipėdos ir Pajūrio gatvių rekonstrukcijos darbai pagal parengtą gatvių rekonstrukcijos techninį projektą, todėl nauji sprendiniai šioms gatvėms teikiami nėra. Pajūrio gatvės sankirtos su magistraliniu keliu, rekonstrukcijos pasiūlymai yra perkelti iš parengto Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinių. Rengiant Pajūrio g. - A13 kelio sankirtos techninį projektą, vadovautis Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendiniais.

Vidinės planuojamos teritorijos gatvės. Vidinis gatvių tinklas yra skirstomas į dvi principines kategorijas:

- aptarnaujančios gatvės (C kategorija);
- pagalbinės gatvės (D kategorija);

Aptarnaujančios gatvės (C kategorija), suplanuotos miesto bendrajame plane, atliks svarbiausią vaidmenį paskirstant transporto srautus ir keleivių pavėžėjimą viešuoju transportu. Atsižvelgiant į miesto bendrajame plane numatytą užstatymo intensyvumą (mažas ir vidutinis užstatymo intensyvumas), šiose gatvėse rekomenduojama vengti galimo tranzitinio eismo. Siekiant užtikrinti tinkamą greičio režimą ir suformuoti tranzitiniam eismui nepalankias sąlygas, rekomenduojama C kategorijos gatvių sankirtose įrengti žiedines sankryžas bei greičio ribojimo priemones.

Įvertinant galimus perspektyvinius transporto srautus planuojamos teritorijos C kategorijos gatvėse, siūloma formuoti 2 eismo juostas. Atsižvelgiant į reikalavimus viešajam transportui, siūloma įrengti nesiauresnes kaip 6,5 m pločio važiuojamąsias dalis (2 eismo juostos po 3,25 m). Aptarnaujančių gatvių, raudonųjų linijų pločiai, nustatyti vadovaujantis miesto bendrojo plano keitimo sprendiniais: Joniškės g. tęsinio nuo Liepų iki Skroblų g. (vakarinė C kat. gatvė) – 30 m, nauja gatvė tarp Pievų tilto ir A13 kelio (jungtis tarp A13 kelio ir Panevėžio g. su tiltu per Danės upę) – 25 m, Vėjo g. tęsinys nuo Pajūrio iki Liepų g. (rytinė C kat. gatvė) – 30-40 m.

Siekiant izoliuoti planuojamą susisiekimo infrastruktūrą nuo gyvenamosios teritorijos, numatoma, planuojamų gatvių koridoriuose įrengti želdinius, t.y. pasodinti medžių ir krūmų eiles. Gatvių koridoriuose įrengti želdiniai prisidėtų prie triukšmo ir taršos mažinimo kvartalų viduje bei formuotų žaliąsias jungtis. Gatvių elementų bei želdynų išdėstymas, suformuotuose koridoriuose, sprendžiamas techninio projekto rengimo metu.

Pagalbinės reikšmės gatvėse (D kategorija) pagrindinis uždavinys yra sukurti patrauklias eismo sąlygas pėsčiųjų ir dviratininkų eismui (pastarųjų eismas daugumoje gatvių numatomas bendrame transporto sraute) bei užtikrinti jų saugumą. Dėl šių priežasčių būtina užtikrinti kuo mažesnę greičių skirtumą tarp automobilių ir dviratininkų diegiant įvairias inžinerines nuraminto eismo priemones (iškiliosios pėsčiųjų perėjos, iškiliosios sankryžos, važiuojamosios dalies susiaurinimai arba iškreivinimai ir pan.). Visose pagalbinės reikšmės gatvėse, inžinerinėmis ir eismo organizavimo priemonėmis siūloma įgyvendinti 30 km/val. greičio režimą arba, kur yra galimybė, gyvenamosios zonos režimą. Šių gatvių įrengimui, siūloma suformuoti nesiauresnius kaip 15 metrų susisiekimo inžinerinės infrastruktūros komunikacinius koridorius. Suformuotų komunikacijos koridorių perimetras turi būti apželdintas (pasodinti medžiai ar krūmai). Gatvių elementų bei želdynų išdėstymas, suformuotuose koridoriuose, sprendžiamas techninio projekto rengimo metu.

Lokali (kvartalinė) reikšmės gatvės vystomos privačių asmenų iniciatyvą, rengiant atskirų sklypų/teritorijų išplanavimo dokumentus. Specialiuoju planu, konkretizuoti sprendiniai, lokalių

(kvartalinių) gatvių įrengimui neteikiami. Tačiau, siekiant užtikrinti koordinuotą kvartalinį planavimą, teikiama rekomendacinė kvartalų formavimo ribų ir lokalių (kvartalinių) D kategorijos gatvių išvystymo galimybių schema (žr. Priedą Nr. 2). Rekomenduojamo kvartalo ribose, žemės savininkas inicijuojantis žemės sklypo pertvarkymo/išplanavimo/paskirties ar būdo keitimo procedūras, turėtų pateikti koncepciją ar projektinius pasiūlymus susisiekimo infrastruktūros vystymui konkrečioje kvartalo dalyje.

Formuojant lokalias (kvartalinės) gatves ar privažiavimus turi būti vadovaujamosi statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“.

Kitais teritorijų planavimo dokumentais suplanuotos gatvės. Kitais teritorijų planavimo dokumentais suplanuoti susisiekimo komunikacijų koridoriai yra perkeliama į rengiamo specialiojo plano sprendinius.

Specialiuoju planu yra siūloma įrengti apie 14 km naujų gatvių (nevertinant gatvių suplanuotų kitais teritorijų planavimo dokumentais), iš kurių apie 8 km C kategorijos gatvių ir apie 6 km D kategorijos gatvių.

Tauralaukyje esamas pagalbines (D kategorijos) gatves siūloma rekonstruoti, t.y. atnaujinti/įrengti asfalto dangas, šaligatvius, gatvių apšvietimą, želdynus. Gatvių rekonstrukcijos apimtys ir sprendimai turi būti aptarti rengiant gatvių rekonstrukcijos techninius projektus.

Naujai planuojamos sankryžos ir įvažiavimai/išvažiavimai turi būti įrengiami vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“.

5. 1. lentelė. Minimalūs atstumai tarp sankryžų ir įvažiavimų/išvažiavimų

Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp sankryžų, m	Minimalus atstumas tarp įvažiavimų/išvažiavimų dešiniaisiais* posūkiais, m
B	600	150
C	200	100 (50)
D	50	-
Ds	-	-

* Įvažiavimai/išvažiavimai kairiaisiais posūkiais be šviesoforinio reguliavimo gali būti įrengiami lentelėje nurodytais atstumais, kai tenkinamos visos žemiau išvardintos sąlygos:

- gatvės eismo juostų skaičius abiem kryptimis neviršija 4 eismo juostų;
- leistinas greitis neviršija 50 km/h;
- jei tai nėra avaringas ruožas.

Pastaba: jeigu dėl susiklosčiusio užstatymo nėra galimybių išlaikyti nurodytų atstumų, turi būti taikomos papildomos eismo saugumą užtikrinančios priemonės.

Specialiojo plano sprendinių pagrindiniame brėžinyje yra pateiktos galimos naujų sankryžų įrengimo vietos, C kategorijos gatvėse. Vystant teritorijas, t.y. rengiant atskirų teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus, nauji prisijungimai prie C kategorijos gatvių turi būti organizuojami vadovaujantis šio specialiojo plano sprendiniais. Esant pagrįstam poreikiui ir nesant galimybei prisijungti prie nurodytų sankryžų vietų, naujos sankryžos gali būti įrengiamos tik gavus Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos pritarimą ir užtikrinus visų eismo dalyvių saugumą.

Sankryžų ir įvažiavimų/išvažiavimų vietos D kategorijos gatvėse turi būti įrengiamos vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo (toliau – Įstatymas) 18 str., automobilių keliams taikomos apsaugos zonos: magistralinių kelių apsaugos zona – po 70 metrų, krašto kelių apsaugos zona – po 50 metrų, rajoninių kelių apsaugos zona – po 20 metrų, vietinės reikšmės I, II, III kategorijos kelių apsaugos zona – po 10 metrų, vietinės reikšmės IV kategorijos kelių apsaugos zona – po 3 metrus į abi puses nuo kelio briaunų. Specialiosios žemės naudojimo sąlygos kelių apsaugos zonose aprašytos Įstatymo 19 str.

5.2. Dviračių takai

Šiuo metu dviračių takų išvystymo lygis planuojamoje teritorijos yra minimalus ir jis neužtikrina net elementarių susisiekimo dviračiais poreikių. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto darnaus judumo plano tikslus – pasiekti, kad kelionių skaičius dviračiais mieste sudarytų 8 proc., šios infrastruktūros plėtra yra kritiškai svarbi. Specialiojo plano sprendiniuose numatoma suformuoti rišlų dviračių takų tinklą, apjungiantį visus svarbiausius traukos objektus. Atsižvelgiant į teritorijos ekstensyvų užstatymą, numatytas 2,5 m dviračių takų plotis. Perspektyvinis dviračių takų tinklo ilgis sudarytų apie 26 km. Dauguma šių dviračių takų yra skirti kasdieniniams susisiekimo ryšiams, išskyrus rekreacinio tipo taką palei Danės upę. Pastarasis takas atskirtas 1,0 m pločio skiriamąją juosta nuo pėsčiųjų tako, kurioje siūloma įrengti apšvietimui skirtą infrastruktūrą.

Šalia rekreacinės paskirties tako, vadovaujantis Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialiojo plano sprendiniais, numatomos 4 poilsio aikštelės (dvi kairiajame ir dvi dešiniajame upės krante). Šiose aikštelėse būtinas dviračių stovų, informacinių stendų, suolelių įrengimas.

Atsižvelgiant į šiuo metu silpnai urbanizuotą teritoriją bei investicijų apimtį naujos susisiekimo infrastruktūros įrengimui, numatoma rekreacinį pėsčiųjų-dviračių taką (Danės upės slėnyje) vystyti etapais. Pirmiausiai, taką siūloma įrengti nuo Klaipėdos g. iki Ievų g. su tiltu per Danės upę (siūloma tilto vieta turi būti tikslinama techninio projekto rengimo metu), žr. sprendinių brėžinį. Šios atkarpos įrengimui, numatomas miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis. Likusi rekreacinio tako (trasos) atkarpa, t.y. nuo Ievų g. iki Liepų g. būtų įrengiama vėlesniais etapais. Specialiuoju planu, minėtai rekreacinio tako atkarpai (nuo Ievų g. iki Liepų g.) yra teikiama orientacinė trasos trajektorija, kuri bus detalizuojama techninio projekto ar vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentų rengimo metu bei atliekamos miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis procedūros. Vėlesniuose etapuose, tikslinant rekreacinio tako trajektoriją, specialiojo plano sprendinių koregavimas nėra privalomas.

Liepų ir Klaipėdos – Pajūrio gatvėse dviračių takai numatyti iš abiejų gatvės pusių (kur yra galimybė įrengti), kitose gatvėse iš vienos pusės. Šio plano sprendiniais, dviračių kirtimas magistralinį kelią A13 ir ryšis su Klaipėdos rajonu numatomas dviejose vietose: ties Pajūrio gatve (esamas tunelis) ir vieno lygio pervažiavimas ties Liepų gatve (esamas). Danės upės kirtimas numatytas keturiose vietose: ties esamais tiltais Klaipėdos ir Liepų gatvėse, ties naujai planuojamu tiltu Panevėžio - Pievų gatvių trasoje ir ties naujai įrengiamu pėsčiųjų-dviračių tiltu, Ievų gatvės prieigose. Planuojamas infrastruktūra gali būti tikslinama techninio projekto rengimo metu.

Dviračių takų įrengimui kartu su šaligatviais numatoma naudoti 4 cm peraukštėjimą turinti bortelį. Toks sprendimas pasiteisino vakarų Europos šalyse, todėl sėkmingais diegiamas jau ir Lietuvoje. Skirtingi takų aukščiai leidžia geriau atskirti dviratininkams ir pėstiesiems skirtą erdvę, todėl mažiau maišosi jų srautai, dėl ko užtikrinamos geresnės saugumo sąlygos ir aukštesnis komforto lygis.

Dviračių takų dangą rekomenduojama įrengti iš raudonos spalvos asfalto, siekiant aiškiau identifikuoti jų judėjimui skirtą erdvę, bei formuoti vieningo dizaino sprendimą visame Klaipėdos mieste. Trinkelių danga šioje teritorijoje nebūtų pateisinama, dėl akivaizdžiai blogesnio važiavimo komforto ir priemiestinės teritorijos urbanistinio pobūdžio.

Dviračių takai ties viešojo transporto stotelėmis įrengiami atitraukti 0,5 m atstumu, nuo keleivių laukimo paviljono.

Rengiant dviračių takų techninius projektus būtina vadovautis Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialiajame plane pateiktomis rekomendacijomis.

5.3. Pėsčiųjų takai (šaligatviai)

Pėsčiųjų infrastruktūra formuojama šaligatvių ir pėsčiųjų takų pagrindu. Šaligatviai įrengiami užstatytose teritorijose iš abiejų gatvės pusių išskyrus retus atvejus, kuomet to padaryti neleidžia greta esantys sklypai ar statiniai. Pėsčiųjų takai rengiami palei Danės upę, jie skirti gyventojų rekreaciniams poreikiams tenkinti. D kategorijos gatvėse numatomi 1,50 m pločio šaligatviai, C kategorijos gatvėse – 2,25 m pločio. Rekreaciniai takai taip pat formuojami 2,25 m pločio. Į pėsčiųjų takų ir šaligatvių plotį neįskaičiuojamos šoninės skiriamosios juostos, kurios paskirtis yra įrengti gatvės/tako apšvietimą, kelio ženklus, bei gatvės/tako priežiūrai reikalingus elementus. Šoninė skiriamoji juosta gali būti įrengiama iš vejų (rekomenduojama, nes taip mažinamas vandeniui nelaidžių dangų plotas) arba plytelių. Kartu su šaligatviais numatoma įrengti infrastruktūrą žmonių su negalia reikmėms (nuleisti kelio bortai, vedimo ir įspėjamieji paviršiai).

5.4. Viešasis transportas

Planuojamos teritorijos ribose, viešojo transporto eismas orientuotas į esamas ir planuojamas struktūrines gatves. Specialiuoju planu siūloma įrengti 34 viešojo transporto stoteles. Teritorijos aptarnavimas norminiu 600 m atstumu sieks 99 proc. Visos gatvės, kuriuose numatomas viešojo transporto eismas, bus ne siauresnės kaip 6,5 m pločio. Visos viešojo transporto stotelės numatomos su įvažomis, stotelės ilgis 20 m.

Konkretūs viešojo transporto maršrutai, transporto priemonių tipas ir jų eismo dažnis turi būti nustatomas įvertinus perspektyvinius keleivių srautus ir jų susisiekimo ryšius. Nauji viešojo transporto maršrutais pagal gyventojų susisiekimo poreikius ir teritorijos užstatymo intensyvumą gali būti plėtojami etapais.

Viešojo transporto stotelių vietos gali būti tikslinamos techninio projekto rengimo metu.

5.5. Eismo saugos priemonės

Eismo saugumui užtikrinti siūlomos tokios priemonės:

- svarbiausių C kategorijos gatvių susikirtimuose rekomenduojamos žiedinės sankryžos, kurios šiai dienai yra saugiausias žinomas sankryžos tipas;
- D kategorijos gatvėse numatomas 30 km/val. greičio režimas. Šis režimas turi būti užtikrintas įrengiant greitį ribojančius kelio ženklus ir pagal poreikį papildomas inžinerines nuraminto eismo priemones. Priemonių parinkimas specialiojo plano apimtyje neanalizuojamas, jos turi būti parenkamos techninių projektų arba nuolatinės gatvių eismo organizavimo priežiūros metu;
- įvažiavimai, kertant šaligatvius ir dviračių takus, turi būti pakeliami į šaligatvių ar dviračių takų lygį, taip užtikrinant labiausiai pažeidžiamų eismo dalyvių saugumą;
- viešojo transporto stotelės įrengiamos įvažose;
- numatomas gatvių apšvietimas;
- numatomas kryptinis pėsčiųjų perėjų apšvietimas;

5.6. Automobilių statymas

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

Specialiuoju planu, analizuojamos teritorijos viduje, atsižvelgiant į mažą ir vidutinį užstatymo intensyvumą, automobilių stovėjimo klausimai turi būti sprendžiami privačių sklypų ribose. Esant poreikiui, automobilių stovėjimas C kategorijos gatvės galimas tik šalia važiuojamosios dalies specialiai įrengtose juostose. D kategorijos gatvėse, automobilių statymas galimas ir gatvės važiuojamojoje dalyje, jeigu yra užtikrinamos tinkamos eismo saugumo sąlygos.

Eismo organizavimo klausimai turi būti sprendžiami techninio projekto rengimo metu bei Klaipėdos miesto eismo saugumo komisijoje.

Vadovaujantis miesto bendruoju planu, siūloma šalia Liepų gatvės įrengti kompleksinių kelionių punktą (KKP), kuriame būtų įrengtos automobilių ir dviračių stovėjimo vietos su P+R aikštelėms, dviračių ir elektromobilių dalijimosi punktai, elektromobilių pakrovimo stotelės. Klaipėdos miesto bendrajame plane, KKP aikštelė numatyta šalia planuojamos rytinės C kategorijos gatvės, tačiau atsižvelgiant į suformuotus privačius žemės sklypus bei vystomą teritorijos užstatymą, rekomenduojama KKP aikštelę perkelti šalia planuojamos vakarinės C kategorijos gatvės.

5.7. Laivyba, prieplaukos

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2021 m. gegužės 20 d. įsakymu Nr. 3–267 papildė vietinės reikšmės vandens kelių sąrašą, kuriame Akmenos-Danės upė, nuo žiočių iki Klaipėdos miesto teritorijos ribos, įtraukta į vidaus vandens kelių sąrašą.

Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos iniciatyva yra parengta galimybių studija dėl laivybos kliūčių šalinimo Kuršių mariose įgyvendinant projektą „Pietų Baltijos krantas – ilgalaikių laivybos krypčių tarp šalių kūrimas MARRIAGE bendradarbiavimo tinklo pagrindu“ (rengėjas VŠĮ „Marinistikos centras“). Minėtoje studijoje siūloma keleivinį uostą prie Joniškės gatvės (Šiaurinis uostas) projektuoti kaip „Smiltynės perkėlos“ infrastruktūros elementą. Šis uostas suteiktų galimybę laikyti laivus arčiau namų šiaurinės/rytų Klaipėdos ir Klaipėdos rajono gyventojams.

Vandens kelias iki Tauralaukio suteikia galimybę praplaukti laivams su 1,2 m grimzle. Dėl krantų erozijos intensyvi laivyba aukščiau tilto (Liepų g.) nerekomenduojama. Danės upės atkarpoje nuo Liepų gatvės tilto iki Tauralaukio laivyba neturėtų būti intensyvi. Laivų greitis turi būti ribojamas iki 5 km/val.

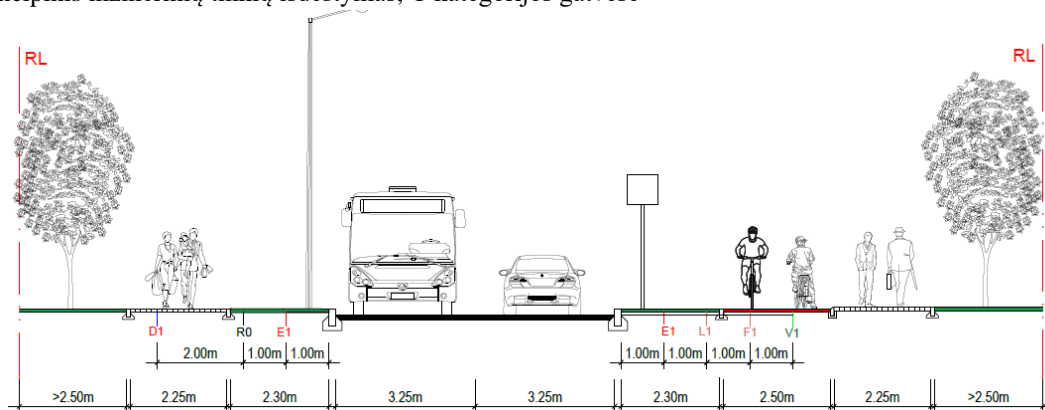
Detalizuojant subalansuotos plėtros alternatyvą priimama prielaida, kad artimiausiu metu vidaus vandenų transportą integruoti į miesto viešojo transporto sistemą nepavyks. Gyventojai retai naudosis šio transporto paslaugomis, nes kiti susisiekimo būdai: kelionės automobiliais, dviračiais, ar tradiciniu viešuoju transportu bus daug greitesni ir patogesni. Todėl vidaus vandenų transportas kaip viešasis transportas pasižymės retais kelionių intervalais, mažais keleivių srautais ir bus nuostolingas. Todėl siūloma vidaus vandens transportą vystyti tik rekreaciniais – pramoginiais tikslais. Tam tikslui kairiajame Danės upės krante siūloma įrengti 3-is plaukiojančias prieplaukas. Prieplaukų vietos, esant poreikiui, gali būti tikslinamos.

6. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRINCIPAI

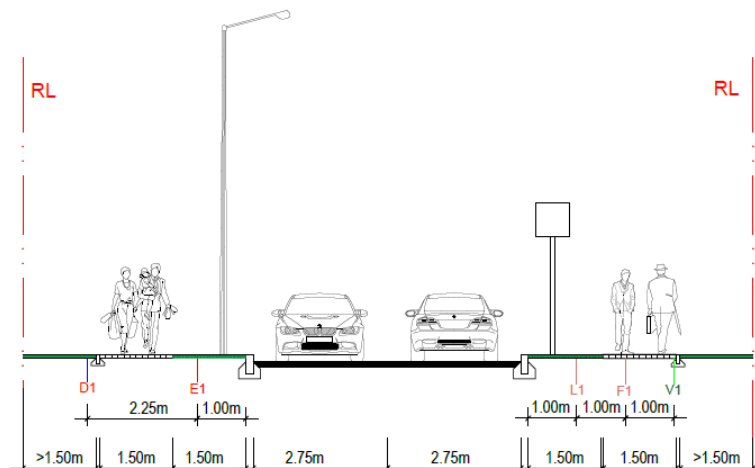
Specialiuoju planu planuojamoje teritorijoje, inžinerinės infrastruktūros plėtra turi būti vykdoma vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano bei inžinerinės infrastruktūros vystymo teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais. Pagrindinės (magistralinės) inžinerinės infrastruktūros trasos įrengiamos susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros komunikacinių koridorių ribose (išskyrus valstybinės reikšmės keliuose, sutampančiomis su gatvėmis). Skirstomasis inžinerinės infrastruktūros tinklas vystomas vartotojų ar nekilnojamo turto vystytojų iniciatyva.

Inžinerinės infrastruktūros įrengimas/modernizavimas tiesiogiai siejamas su susisiekimo komunikacijų vystymo etapiškumu. Inžinerinių tinklų plėtros poreikis detalizuojamas inžinerinės infrastruktūros vystymo planais ar gatvių techniniais projektais. Įrengiant inžinerinę infrastruktūrą turi būti neapribota galimybė, susisiekimo komunikacijų koridoriuose, įrengti želdynus (medžius, krūmus).

6.1. Pav. Principinis inžinerinių tinklų išdėstymas, C kategorijos gatvėse



6.2. Pav. Principinis inžinerinių tinklų išdėstymas, D kategorijos gatvėse



Pagrindinės inžinerinės infrastruktūros vystymo kryptys

Vandens tiekimas ir nuotekų tvarkymas:

- pagrindinės buitinių nuotekų ir vandentiekio trasos įrengiamos struktūrinių gatvių koridoriuose (išskyrus valstybinės reikšmės keliuose, sutampančiomis su gatvėmis). Skirstomasis nuotekų ir vandentiekio tinklas vystomas nekilnojamo turto vystytojų iniciatyva;
- 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. Paviršinių

(lietaus) nuotekų tvarkymo sistemos plėtros poreikis turi būti nustatomas inžinerinės infrastruktūros vystymo plėtros planais ar techniniais projektais.

Elektros energijos tiekimas:

- 110 kV elektros energijos perdavimo oro liniją pakeisti į požeminį elektros perdavimo kabelį, kaip tai numatyta Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniuose;
- 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:

- skirstomojo dujotiekio plėtra 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.

Inžinerinės infrastruktūros apribojimai ir bendrieji reikalavimai

Įgyvendinant specialiojo plano sprendinius, t.y. rengiant atskirų teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus, turi būti užtikrintas visų inžinerinių tinklų išsaugojimas bei įvertintos specialiosios ir ūkinės veiklos ribojimo sąlygos, kurios nurodytos specialiuųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme.

Melioruoti žemės plotai su veikiančiais melioracijos įrenginiais turi būti saugomi nuo jų ploto sumažėjimo. Melioruotose laukuose ūkinė veikla turi būti vykdoma vadovaujantis LR Melioracijos įstatymu, melioracijos statiniai remontuojami ir rekonstruojami Statybos įstatymo bei kitų teisės aktų nustatyta tvarka. Esamiems ir tinkamai naudoti pripažintiems inžineriniams statiniams taikyti Specialiuųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatas bei kitų, atskiroms statinių ir tiesinių grupėms galiojančių, įstatymų reikalavimus.

Rengiant žemesnio lygmens planavimo dokumentus ar techninius projektus, inžinerinę infrastruktūrą (inžinerinius tinklus) planuoti tik už valstybinės reikšmės kelių (gyvenamosiose teritorijose sutampančių su gatvėmis, kurias valdo, naudoja ir jomis disponuoja Kelių direkcija) juostų ribų. Nustatant priemones ir apribojimus (inžinerinei infrastruktūrai) teritorijose prie valstybinės reikšmės kelių (kelių apsaugos zonose) įvertinti, kad nebūtų apsunkintos valstybinės reikšmės kelių plėtros galimybės ir priežiūros sąlygos. Perspektyvoje planuojant naują inžinerinę infrastruktūrą (inžinerinius tinklus), sankirtos su valstybinės reikšmės keliais įrengiamos tik uždaru būdu.

Į planuojamą teritoriją patenkančių šilumos, dujotiekių, elektros, elektroninių ryšių infrastruktūros apsaugos zonose vadovautis specialiuųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo bei kitų teisės aktų, taisyklių reikalavimais.

Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonose yra taikomos Lietuvos Respublikos specialiuųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo, 106 straipsnio nuostatos.

6.1. lentelė. Inžinerinių statinių ir tinklų apsaugos zonos

Infrastruktūra, įrenginiai	Apsaugos zonos (AZ), sanitarinės apsaugos zonos (SAZ)	Kiti komentarai
Šilumos tiekimas	Šilumos perdavimo tinklų AZ	Šilumos ir karšto vandens tiekimo tinklų AZ - po 5 metrus į abi puses nuo kanalo (arba vamzdyno, jeigu vamzdynas paklotas bekanaliu būdu) išorinių ribų.
Elektros tiekimas	Elektros tiekimo tinklų AZ	Oro linijų AZ į abi puses nuo kraštinių oro linijos laidų: iki 1 kV – po 2 metrus; 6 ir 10 kV – po 10 metrų; 35 kV – po 15 metrų; 110 kV – po 20 metrų; 330 ir 400 kV – po 30 metrų; 750 kV – po 40 metrų; Oro kabelių - po 2 metrus. Elektros kabelių: po 1 metrą abi puses nuo šios linijos.
Dujų tiekimas	Dujotiekio tinklų AZ	Skirstomųjų dujotiekio tinklų AZ į abi puses nuo vamzdyno sienelės: iki 5 barų slėgio – po 1 metrą; nuo 5 barų slėgio – po 2 metrus.
Vandens tiekimas, nuotekų tvarkymas	Vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo tinklų AZ	Vandens tiekimo ir nuotekų tinklų AZ į abi puses nuo vamzdyno ašies: 2,5 metro gylyje - po 2,5 metrus; didesniame kaip 2,5 metro gylyje - po 5 metrus; Magistralinių vamzdynų, kurių skersmuo yra 400 milimetrų - po 10 metrų.
Ryšių linijos	Ryšių tinklų AZ	Ryšių linijos AZ į abi puses nuo laidinių linijų: Požeminių viešųjų ryšių tinklų laidinių linijų – po 1 metrą; Kitų viešųjų ryšių tinklų laidinių linijų – po 2 metrus.
Melioracijos statiniai	Melioracijos rinktuvų AZ	Melioracijos griovio AZ – po 15 metrų nuo griovio šlaito viršutinės briaunos; Bendrojo naudojimo drenažo rinktuvų AZ – po 15 metrų į abi puses nuo rinktuvos ašies.

7. GAMTINĖ APLINKA, KULTŪROS PAVELDAS

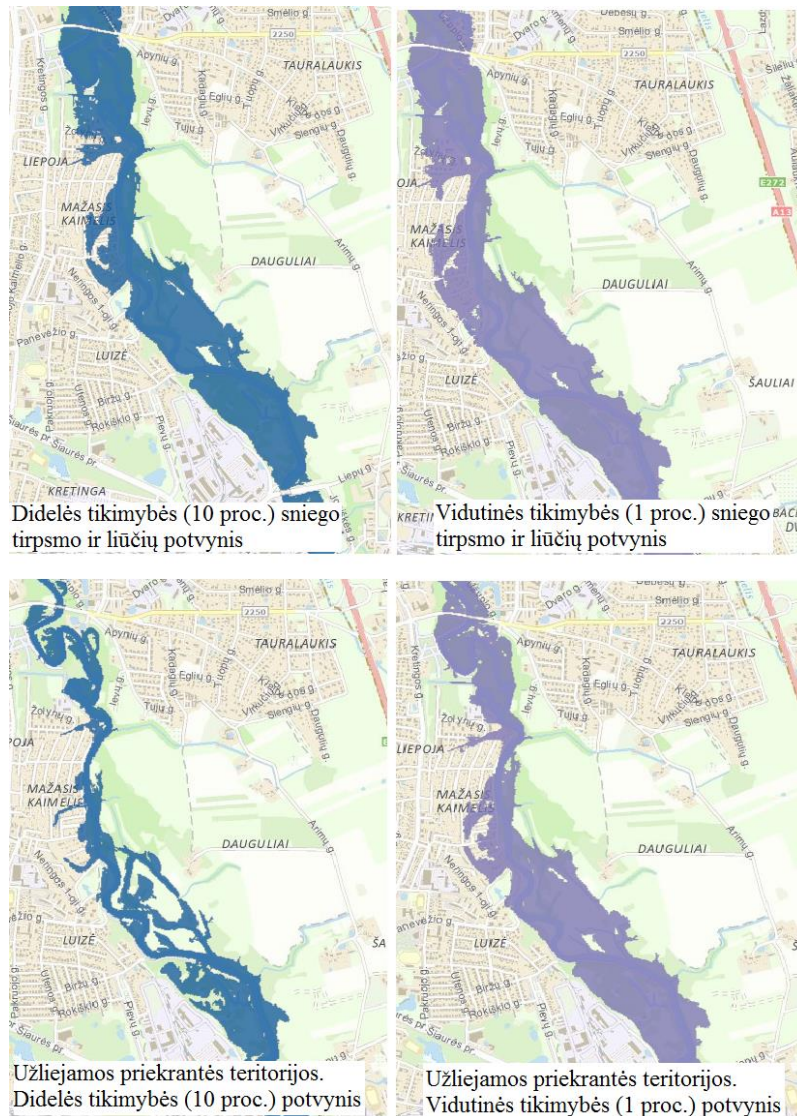
Specialiojo plano sprendiniai nėra susiję su tiesioginiu ar netiesioginiu poveikiu aplinkos apsaugai svarbioms teritorijoms, nepažeidžia saugomų gamtos bei kultūros paveldo vertybių išsaugojimo interesų ir negeneruoja reikšmingų aplinkosauginių problemų. Rengiant specialųjį planą laikomasi nuostatos, kad saugomų objektų, teritorijų gretimybėje numatomi sprendiniai neturi daryti neigiamo poveikio.

7.1. Paviršinio vandens telkiniai

Didžiausias hidrografinis objektas planuojamos teritorijos ribose yra Akmenos-Danės upė, kuri išteka iš Pajūrio žemumos ir per Klaipėdos sąsiaurį įteka į Baltijos jūrą. Vidutinis metinis šios upės nuotėkio hidromodulis yra 13,1 l/s iš km², vidutinis debitas žiotyse - apie 7,6 m³/s. Vandens režimas Akmenos – Danės upėje priklauso nuo pritekėjimo iš intakų, Kuršių marių patvankos bei stiprių vakarinių krypčių vėjų. Potvynių rizikos vertinimo ataskaitos duomenimis, Akmenos – Danės upės atkarpa yra išskiriama kaip upių ruožas, kuriame yra galimybė formotis su potvyniais susijusiems ekstremaliems hidrologiniams reiškiniams. Potvynių rizikos laipsnis buvo vertinamas pagal Aplinkos apsaugos agentūros tinklalapyje pateiktus Potvynių grėsmės ir rizikos žemėlapius (žr. žemiau esantį paveikslą). Iš pateiktų žemėlapių matyti, kad didžiausios rizikos teritorijos yra vakarinėse Akmenos-Danės upės priekrantėse.

Didelės tikimybės potvynis - 10 proc. tikimybės potvynis, kai remiantis hidrologiniais skaičiavimais tokių pačių charakteristikų potvyniai gali pasikartoti vieną kartą per dešimt metų;

Vidutinės tikimybės potvynis - 1 proc. tikimybės potvynis, kai remiantis hidrologiniais skaičiavimais tokių pačių charakteristikų potvyniai gali pasikartoti vieną kartą per šimtą metų.



7.1. pav. Potvynių rizikos žemėlapiai.

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra. Potvynių grėsmės ir rizikos žemėlapiai

Vertinant Danės upės batimetrinius matavimus (2021 m. duomenys, šaltinis: www.klaipeda.lt) matyti, kad vidutinis upės vagos gylis yra apie 2,5-3,0 metrus. Pagal turimus duomenis, upė gali būti pritaikoma mažos grimzlės laivams, tačiau dėl krantų erozijos intensyvi laivyba aukščiau tilto (Liepų g.) nerekomenduojama.

Paviršinių vandens telkinių apsaugos zonos, juostose bei potvynių teritorijose yra taikomos Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo, 99, 100 ir 104 straipsnio nuostatos. Paviršinių vandens telkinių apsaugos zonos, juostos bei potvynių teritorijos pažymėtos sprendinių brėžinyje.

Danės upės apsaugos juosta nustatyta 2000-07-05 Klaipėdos miesto tarybos sprendimu Nr.68 patvirtintame Danės upės pakrančių specialiajame plane, kurio sprendiniai perkelti į rengiamo specialiojo plano grafinę dalį. Į Danės upės apsaugos juostą patenka šie sprendiniai:

- planuojamas tiltas per Danės upę ir jungtis su keliu A13 (pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius);
- planuojami pėsčiųjų-dviračių takai Danės upės kratinėje bei pėsčiųjų-dviračių tiltas per upę (pagal Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinius);

- prielaukos Danės upėje. Danės upėje numatoma įrengti plaukiojančias prielaukas (pagal Danės upės slėnio specialiojo plano sprendinius).

Danės upės apsaugos juostoje siūlomi infrastruktūriniai objektai yra perkelti iš parengtų ir patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų sprendinių. Taip pat atkreiptina, kad parengtų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai jau buvo vertinami aplinkosauginiu, socialiniu ir kitais aspektais, atliekant SPAV procedūras ar rengiant sprendinių poveikio vertinimo ataskaitas.

Įgyvendinant specialiojo plano sprendinius, potvynių grėsmės teritorijose, vadovautis Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatomis.

7.2. Saugomos teritorijos, gamtinis karkasas

Planuojama teritorija nepatenka ir nesiriboja su saugomomis teritorijomis, biologinės įvairovės apsaugai svarbiomis teritorijomis („Natura 2000“) bei gamtos paveldo objektais. Arčiausiai esanti saugoma teritorija – Kuršių nerijos nacionalinis parkas, kuriame įsteigti draustiniai, Natura 2000 teritorijos, kurios nuo planuojamos teritorijos nutolusios daugiau kaip 2,5 km.

Pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, planuojama teritorija patenka į gamtinio karkaso sudėtį – Danės upės slėnis priskiriamas regioninės svarbos migracijos koridoriui (M). Gamtiniame karkase ši teritorija priskirta riboto (r) geokologinio potencialo gamtinio karkaso teritorijoms. Taip pat bendrojo plano sprendiniuose nustatyti gamtinio karkaso teritorijų tvarkymo tipai: a) naujo želdyno įrengimas, b) esamo želdyno įrengimo lygio ir būklės gerinimas, c) esamo želdyno įrengimo lygio ir būklės palaikymas. Pagal bendrojo plano sprendinius, Danės upės slėnyje esantys želdynai priskirti atskiriesiems rekreacinės paskirties želdynams.



7.2. pav. Gamtinio karkaso struktūrinės dalys (pagal Klaipėdos m. BP Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo sprendinių brėžinį).

Gamtiniame karkase, veikla vykdoma teisės aktų nustatyta tvarka, numčius ir įgyvendinus įvairiapuses priemones antropogeniniam poveikiui kompensuoti, gamtiniam kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei išsaugoti ar atkurti. Gamtiniame karkase apribojimus nustato LR Aplinkos apsaugos įstatymas, LR Saugomų teritorijų įstatymas, Gamtinio karkaso nuostatai bei eilė kitų, veiklą reglamentuojančių dokumentų.

Specialiuoju planu, gamtinio karkaso teritorijoje, numatoma įrengti bemotorio transporto infrastruktūrą (pėsčiųjų-dviračių takus, tiltelius) bei plaukiojančias prieplaukas (debarkaderius). Pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, Danės upė pakrantės želdynai yra priskiriami intensyviai naudojamų želdynų funkciniai zonos, kurioje leidžiama vystyti susisiekimo infrastruktūrą.

7.3. Kultūros paveldas

Kultūros paveldo apsaugą reglamentuoja Nekilnojamo kultūros paveldo apsaugos įstatymas bei Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas. Kultūros paveldo objektai pateikti plano grafinėje dalyje. Išsami informacija apie kultūros paveldo objektus ir jų apsaugos zonas patalpinta Kultūros paveldo departamento internetinėje svetainėje www.kpd.lt „Kultūros paveldo registras“.

Planuojamoje teritorijoje yra išlikusios 4 senosios kapinaitės: Tauralaukio, Virkučių, Daugalių ir Šaulių. Tauralaukio ir Virkučių kapinaitės yra įtrauktos nekilnojamojo kultūros paveldo registrą, kaip memorialiniai objektai. Tauralaukio kapinaičių vertingosios savybės - žemės ir jos paviršiaus elementai, Tauralaukio k. gyventojų palaikai. Virkučių kapinaičių vertingosios savybės – įvairūs mažosios kraštovaizdžio architektūros statiniai ir vaizduojamojo meno formos (kalto metalo kryželis), Virkučių k. gyventojų palaikai, reljefas. Daugalių ir Šaulių kapinaičių vertingosios savybės nėra nustatytos.



7.3. pav. Kultūros paveldo objektai ir objektai neįrašyti į NKV registrą (pažymėti raudona spalva)

7.1. lentelė. Kultūros paveldo objektų sąrašas (2022 m.)

Unikalus objekto kodas	Pavadinimas / statusas	Adresas
34170	Mažojo Tauralaukio dvaro sodybos fragmentai / Savivaldybės saugomas	Klaipėdos m., Klaipėdos g. 5, 7, 10
22064	Tauralaukio kaimo senosios kapinės / Valstybės saugomas	Klaipėdos m., Skroblų g.
5185	Tauralaukio akmuo, vad. Velnio akmeniu / -	Sendvario sen., Klaipėdos m.
22061	Virkučių kaimo senosios kapinės / Valstybės saugomas	Klaipėdos m., Arimų g.
244	Paupio dvaro sodybos ir ligoninės pastato kompleksas, vad. Bachmano dvaru / Valstybės saugomas	Klaipėdos m.
Objektai neįrašyti į nekilnojamojo kultūros vertybių registrą		
-	Daugalių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m.
-	Šaulių kaimo senosios kapinės	Klaipėdos m.

Šaltinis: KPD registras, Klaipėdos m. BP sprendiniai

Specialiuoju planu formuojami susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridoriai į kultūros paveldo objektus ir jų apsaugos zonas nepatenka.

Plano rengėjai siekdami užtikrinti, kad plano sprendinių įgyvendinimas neturės neigiamo poveikio kultūros paveldo objektams, numato, kad rengiant vēlesnius teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus būtina vadovautis kultūros paveldo objektų apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais, laikiniais, individualiais, tipiniais apsaugos reglamentais bei kultūros paveldo apsaugos teritorijų planavimo dokumentais. Prieš pradėdant bet kokius žemės kasimo darbus, kultūros paveldo teritorijoje, turi būti atlikti archeologiniai tyrimai, vadovaujantis paveldo tvarkybos darbų reglamentu PTR 2.13.01:2011 „Archeologinio paveldo tvarkyba“, Mokslinės archeologinės komisijos apsvairstytos tyrimų išvados turi būti pateiktos kartu su prašymu nustatyti specialiuosius paveldosaugos reikalavimus techniniam projektui rengti.

Jeigu Specialiojo plano reglamentai prieštarauja kultūros vertybių registre nurodytoms ir/ar Nekilnojamojo kultūros paveldo vertinimo tarybų aktais (toliau – Aktai) nustatytoms objektų ar vietovių vertingosioms savybėms arba tipiniais ar individualiais kultūros paveldo objektų (toliau – KPO) apsaugos reglamentais, arba planuojamoje teritorijoje esančių nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiaisiais planais – tvarkymo planais (toliau – Tvarkymo planai) nustatytiems paveldosaugos reikalavimams, pirmenybė teikiama reikalavimams, nustatytiems tvarkymo planais, Aktais arba KPO apsaugos reglamentais.

7.4. Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis

Analizuojamos teritorijos ribose, vertingiausi želdynai yra išsidėstę Danės upės slėniuose, kuriuose auga uosiai, juodalksniai, kaštonai, klevai, gluosniai, liepos, tuopos, drebulės, ąžuolai, įvairūs krūmokšniai. Atlikus teritorijos vizualinius tyrimus bei išanalizavus valstybinės miškų tarnybos turimą informaciją matyti, kad teritorijoje vyrauja juodalksniai ir baltalksniai. Taip pat nemažą dalį sudaro klevai, liepos, ąžuolai. Vidutinis želdynų amžius 50-65 m, aukštis 19-25 metrai. Bendra želdynų būklė - vidutinė/prasta (teritorija netvarkinga, apaugusi savaiminiais krūmynais, brandūs medžiai yra su puviniais, aplūžę). Likusioje teritorijos dalyje dominuoja krūmokšniai ir pievos.

Pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, Danės upė pakrantės želdynai yra priskiriami intensyviai naudojamų želdynų funkciniai zonos, kurioje numatyti šie galimi žemės naudojimo būdai: bendro naudojimo teritorijos (B); atskirųjų želdynų teritorijos (E); visuomeninės paskirties teritorijos (V);

rekreacinės teritorijos (R); susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (I2). Šiose teritorijose gali atsirasti smulkūs laikini aptarnavimo objektai, vandens keliui reikalinga infrastruktūra, pėsčiųjų-dviračių tiltai, takai, inžinerinė infrastruktūra. Taip pat bendrajame plane nurodyta, kad dėl numatomų specializuotų kompleksų, inžinerinės infrastruktūros koridorių, bendro naudojimo erdvių, atskirųjų želdynų bei kitų zonų vystymo sprendinių, numatomas dalies valstybinės reikšmės miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis.

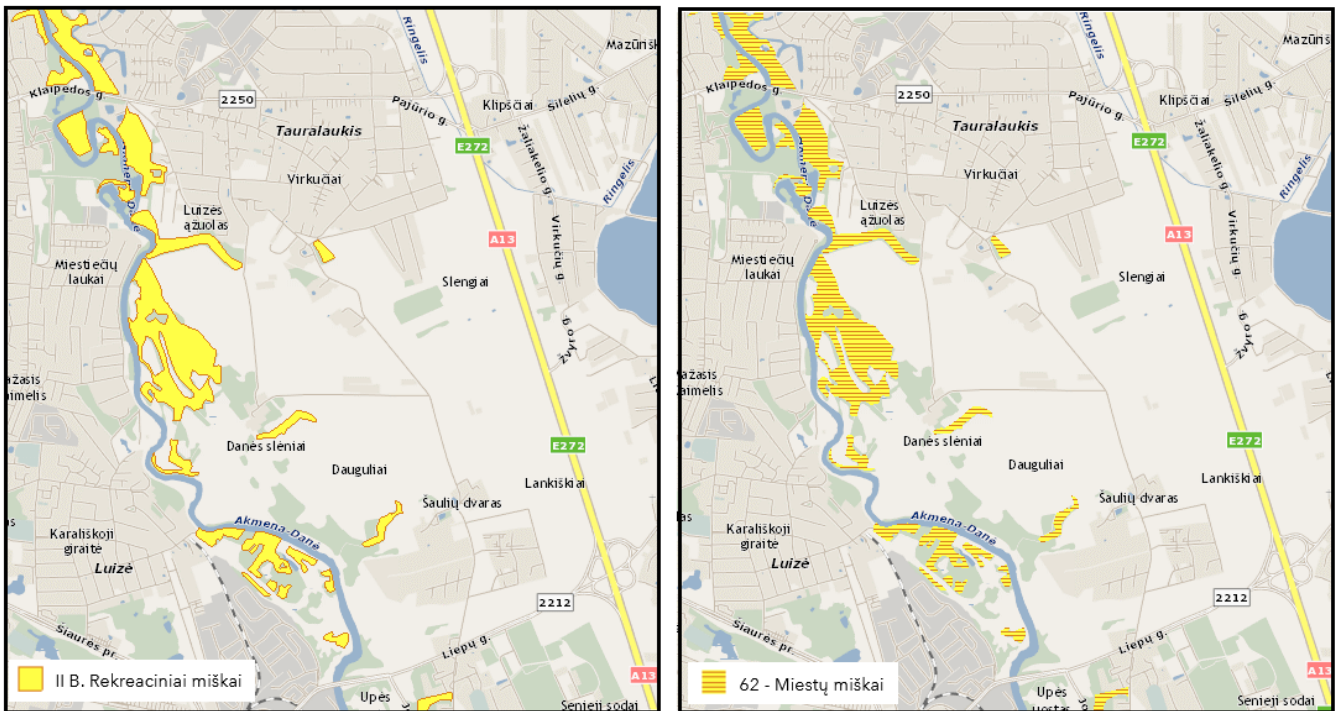
Vadovaujantis aukštesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais, želdynų teritorijose siūloma įrengti:

- tiltą per Danės upę ir transporto koridorių iki A13 kelio (pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius);
- pėsčiųjų-dviračių takus Danės upės krantinėje bei pėsčiųjų-dviračių tiltą per upę (pagal Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinius);
- plaukiojančias prielaukas Danės upės krantinėje (pagal Danės upės slėnio specialiojo plano sprendinius).

Danės upės slėnio želdynuose siūlomi infrastruktūriniai objektai, numatyti vadovaujantis kitų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais. Taip pat atkreiptina, kad parengtų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai jau buvo vertinami aplinkosauginiu, socialiniu ir kitais aspektais, atliekant SPAV procedūras ar rengiant sprendinių poveikio vertinimo ataskaitas.

Valstybinės miškų tarnybos duomenimis į planuojamos teritorijos ribas patenka valstybinės reikšmės miškų plotai, kuriems suteikta II B grupė „Rekreaciniai miškai“ (pogrupis – Miestų miškai). Miško žemei yra taikomos LR miškų įstatymo bei LR specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatos. Valstybinės reikšmės miškų plotai pateikti sprendinių brėžinyje.

Pagal LR Miškų įstatymo 3 str., II B grupės rekreaciniams miškams priskiriami miško parkai, miestų miškai, valstybinių parkų rekreacinių zonų miškai, rekreaciniai miško sklypai ir kiti poilsiui skirti miškai. Ūkininkavimo tikslas – formuoti ir išsaugoti rekreacinę miško aplinką. Šios miškų grupės medynuose draudžiami plynieji pagrindiniai miško kirtimai, o gamtinės brandos nepasiekusiuose medynuose draudžiami atvejiniai pagrindiniai miško kirtimai. Kirtimus draudžiama vykdyti poilsio sezono metu, išskyrus stichinių arba biotinių veiksnių sudarkytus medynus.



7.4. pav. Valstybinės reikšmės miškų grupės ir pogrupiai
Šaltinis: valstybinė miškų tarnyba

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio “Miško pavertimo kitomis naudmenomis” nuostatomis, miško žemė gali būti paverčiama kitomis naudmenomis tik įstatyme nustatytais išimtiniais atvejais: t.y. inžinerinės infrastruktūros teritorijoms, apimančioms komunikacinius koridorius, inžinerinius tinklus, susisiekimo komunikacijas ir aptarnavimo objektus, formuoti (1 p. 2 dalis).

Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad „Miško žemę paversti kitomis naudmenomis valstybinės reikšmės miškuose galima tik po to, kai miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis suplanuotas vietovės lygmens bendruosiuose planuose arba specialiojo teritorijų planavimo dokumentuose, arba detaliuosiuose planuose ir Vyriausybė priima nutarimą dėl tam tikrų valstybinės reikšmės miškų plotų išbraukimo iš valstybinės reikšmės miškų plotų“. Taip pat šiame įstatyme nurodoma apie privalomą pinigines kompensacijos sumokėjimą į valstybės biudžetą. Kompensacijų apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustato Vyriausybė.

Specialiojo plano sprendiniuose numatomas miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis - apie 2,5 ha. Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis yra numatytas susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridorių ribose. Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis laikomas įvykusi, kai kitomis naudmenomis paverčiamas miško žemės plotas išregistruojamas iš Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro ir kai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto kadastro įstatymu, Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymu ir Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro duomenimis, pakeitimai įregistruojami Nekilnojamojo turto kadastrė ir Nekilnojamojo turto registre.

Schemos, miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis, pateiktos Priede Nr.1

7.2. lentelė. Miško pavertinimo kitomis naudmenomis suvestinė lentelė

Nr. schemoje	Esama pagrindinė žemės naudojimo paskirtis/Miškų grupės, pogrupio pavadinimas	Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis/Naudojimo būdas	Miško kvartalo Nr.	Miško sklypo Nr.	Teritorijos plotas (Taksacinių sklypų ribų sluoksnis (miško žemė)), ha	Teritorijos plotas (LRV nutarimais patvirtintų valstybinės reikšmės miškų plotų ribos), ha
MIŠKŲ ŪKIO PASKIRTIES ŽEMĖS PAVERTIMAS KITOMIS NAUDMENOMIS - Į KITOS PASKIRTIES ŽEMĖ, SUSISIEKIMO IR INŽINERINIŲ TINKLŲ KORIDORIŲ TERITORIJAS (pagal Miškų įstatymo 11 str. „Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis“)						
1	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	18	0,5631	0,5631
2	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	17	0,2212	0,2212
3	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	16	0,2450	0,2450
4	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	19	1,0375	1,0040
5	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	21	0,1503	0,1693
6	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	22	0,0038	0,0038
7	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	35	0,0255	0,0255
8	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	36	0,1367	0,1367
9	Miškų ūkio paskirties žemė/II miškų grupė. Specialios paskirties miškai (B).Rekreaciniai miškai. Miestų miškai	Kita/susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	111	34	0,1757	0,1757
*Pastaba: naujų susisiekimo komunikacijų ir inžinerinės infrastruktūros koridorių formavimui. Nustatoma paskirtis - kitos paskirties žemė; žemės naudojimo būdas - susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.						

Pėsčiųjų-dviračių tako (tarp Ievų g. ir Liepų g.) įrengimui, reikalingas miškų plotų pavertimas kitomis naudmenomis bus nustatomas vėlesnėse planavimo stadijose, t.y. rengiant vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus.

Planuojamoje teritorijoje augančių medžių būklės vertinimas - kirtimas, persodinimas, išsaugojimas, bus atliekamas techninio projekto stadijoje, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. kovo 12 d. nutarimu Nr. 206 „Dėl kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, patvirtinimo ir medžių ir krūmų priskyrimo saugotiniams“. Techninio projekto metu bus parengti detalūs teritorijos tvarkymo sprendiniai, nurodant kertamus, persodinamus išsaugomus bei naujai sodinamus medžius.

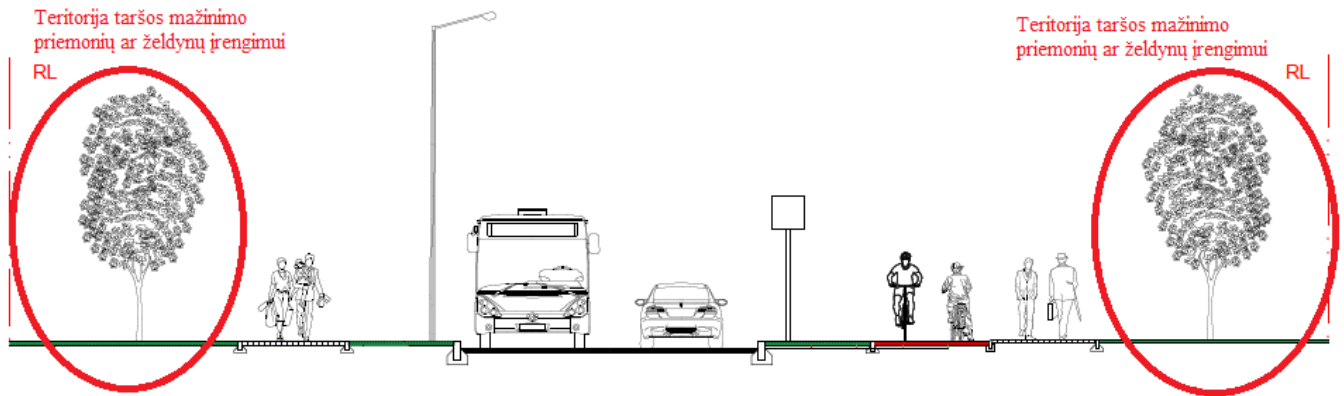
8. APLINKOSAUGOS BŪKLĖS VERTINIMAS

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje sisteminga aplinkos stebėseną pagal Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo programas vykdoma nuo 2005 metų. Aplinkos monitoringo programos skirtos, aplinkos kokybei valdyti savivaldybės teritorijoje, kad atlikus stebėjimus būtų gauta išsamesnė, negu gaunama valstybinio aplinkos monitoringo metu, informacija apie savivaldybių teritorijų gamtinės aplinkos būklę, kuria remiantis būtų galima vertinti ir prognozuoti aplinkos pokyčius bei galimas pasekmes, rengti atitinkamas rekomendacijas, planuoti neigiamo poveikio mažinimo programas bei planus ir įgyvendinti jose numatytas priemones, teikti informaciją specialistams bei visuomenei.

Vertinant aplinkos būklės perspektyvinę situaciją būtina atsižvelgti į Europos, šalies ir miesto strateginius dokumentus. Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 metų strategijoje numatoma: skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą ir įgyvendinti Baltojoje knygoje bei 2021–2030 m. Nacionaliniame pažangos plane numatytus rodiklius, t.y., iki 2030 metų per pusę sumažinti įprastiniu kuru varomų transporto priemonių skaičių, o iki 2050 metų atsisakyti jų visiškai; skatinti viešojo transporto naudojimą, perkelti keliones iš individualių automobilių į viešąjį transportą; skatinti bemotorio transporto naudojimą miestuose. Šalies bendrajame plane numatoma, kad 2030 m. atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su bendroju energijos suvartojimu transporto sektoriuje sudarytų ne mažiau kaip 15 procentų. Klaipėdos miesto darnaus judumo plane numatoma, kad įgyvendinus sprendinius bus kardinaliai pakeistas kelionių modalinis pasiskirstymas, ženkliai sumažintas kelionių automobiliais skaičių nuo 36 proc. iki 24 proc., ir padidintas kelionių skaičius darniais susisiekimo būdais.

Atsižvelgiant į Europos bei šalies strateginiuose dokumentuose iškeltus reikalavimus transporto sektoriui, t.y. iki 2030 metų per pusę sumažinti įprastiniu kuru varomų transporto priemonių skaičių, o iki 2050 metų atsisakyti jų visiškai, aplinkos oro taršos bei triukšmo prevencines priemones turi būti taikomos atsakingai ir savalaikiai. Taršos prevencinių priemonių taikymo poreikis bus nustatomas įgyvendinant Klaipėdos miesto savivaldybės triukšmo prevencijos veiksmų plano, miesto bendrojo plano bei šio specialiojo plano sprendinius, t.y. rengiant gatvių techninius projektus, atsižvelgiant į tuometinį teisinį reguliavimą bei Europos ir šalies strateginiuose dokumentuose iškeltų reikalavimų įgyvendinimo laipsnį.

Siekiant užtikrinti, taršos prevencinių priemonių įrengimo galimybes, specialiuoju planu suformuoti atitinkamo pločio susisiekimo komunikacijų koridoriai, kuriuose išskirtos teritorijos taršos mažinimo priemonių ar želdynų įrengimui, jei toks poreikis būtų. Taip pat svarbu pažymėti, kad planuojamoje teritorijoje bus taikomos inžinerinės nuraminto eismo organizavimo priemonės, kurios mažins transporto priemonių keliamą triukšmą. Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo etapai pateikti 10 skyriuje.



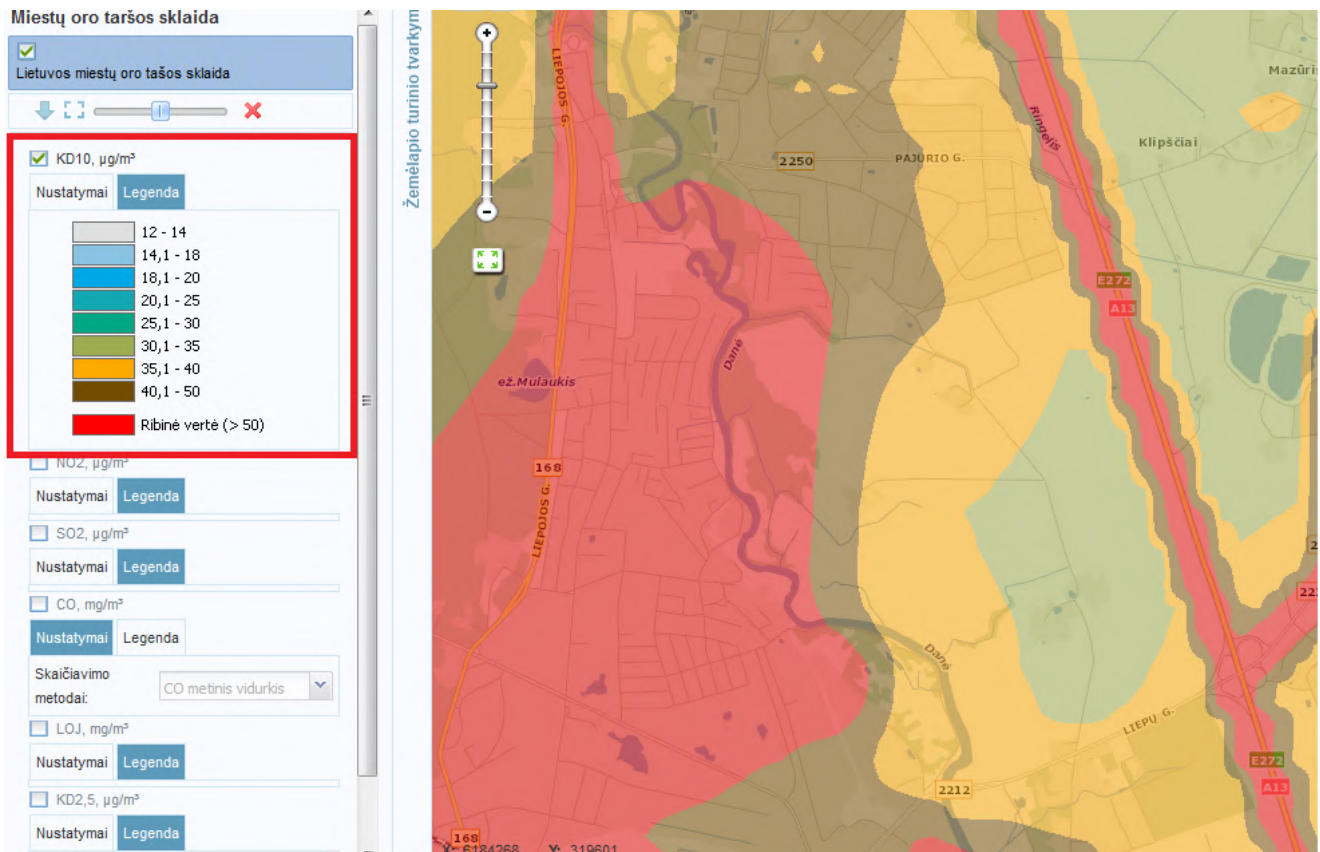
8.1. pav. Susisiekimo komunikacijų koridoriaus elementai

8.1. Aplinkos oro taršos vertinimas

Susisiekimo infrastruktūros plėtros poveikis aplinkos orui yra sietinas su iš transporto priemonių (lengvųjų automobilių, sunkvežimių ir kt.) vidaus degimo variklių į aplinkos orą išmetamais teršalais (degimo produktai: NO_x, CO, KD, SO_x, LOJ). Transporto srautų augimas sietinas su teritorijos urbanizacija, darbo, mokymosi, apsipirkimo vietomis ir pan. Klaipėdos miesto bendrasis planas, planuojamai teritorijai nustatė vidutinio ir mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąsias bei paslaugų teritorijas, kurių aptarnavimui bei transportinių ryšių užtikrinimui suformavo naujas C kategorijos gatves. Naujų susisiekimo jungčių įrengimas bei teritorijos urbanizavimas gali turėti įtakos aplinkos oro kokybei, tačiau taikant efektyvias transporto srautų valdymo priemones bei vykdant nuolatinį aplinkos oro kokybės stebėjimą (monitoringą) poveikis aplinkai bus minimalus arba net pagerės (dėl srautų persiskirstymo į gretimas teritorijas). Aplinkos monitoringo metu nustačius aplinkos kokybės pablogėjimą turės būti taikomos prevencinės priemonės (pvz. transporto srautų perskirstymas, ribojimas, taršos slopinimo infrastruktūros, želdynų įrengimas ir pan.).

Aptarnaujančių C kategorijos gatvių dislokacijos vietos bei konkretūs jų pločiai yra nustatyti aukštesnio lygmens (savivaldybės lygmens) teritorijų planavimo dokumente - Klaipėdos miesto bendrojo plano keitime, pavirtintame Savivaldybės tarybos 2021 m. rugsėjo 30 d. sprendimu Nr. T2-191. Teritorijų planavimo įstatymo 4 straipsnyje nurodyta, kad kiekvienas žemesnio teritorijų planavimo lygmuo privalo vadovautis aukštesnio teritorijų planavimo lygmens patvirtintais teritorijų planavimo dokumento sprendiniais. Todėl miesto bendrojo plano sprendiniuose, suplanuotos C kategorijos gatvės yra perkeliamos į specialiojo plano, žemesnio lygmens (vietovės lygmens) teritorijų planavimo dokumentą, sprendinius. Naujų C kategorijos gatvių galimas poveikis aplinkai buvo vertinamas rengiant Klaipėdos m. bendrąjį planą bei atliekant SPAV procedūras.

Vadovaujantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis, planuojamos teritorijos ribose, CO, NO₂ ir SO₂ koncentracijos nebuvo viršijamos. KD10 koncentracijos buvo viršijamos šiaurės vakarinėje dalyje į kurią pateko dalis Danės slėnio bei dalis gyvenamųjų teritorijų. Pagrindiniai KD10 šaltiniai koncentruoti vakarinėje upės pusėje (už planuojamos teritorijos ribų), kur įsikūrę pramoniniai objektai bei individualių namų kvartalai, kurie šildymui naudoja kietą kurą. Taip pat KD10 koncentracijos yra išaugusios magistraliniame kelyje A13, tačiau gyvenamieji namai į viršnormines zonas nepatenka.



8.2. pav. KD10 koncentracijos vertės, paroje.

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra

Apžvelgiant oro taršos situaciją planuojamoje teritorijoje matyti, kad jos būklė didžiaja dalimi priklauso nuo Klaipėdos miesto formuojamos energetikos strategijos. Pagal atnaujintus Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, analizuojamai teritorijai ir jos gretimybėms nustatyta centralizuota šilumos tiekimo zona, šildymo deginant gamtines dujas zona bei konkurencinė zona, kuriose kieto kuro naudojimas šilumos gamybai numatomas tik išimtiniais atvejais. Atsižvelgiant į pasikeitusią miesto energetikos strategiją tikėtina, kad KD10 koncentracija aplinkos ore sumažės iki leistinų koncentracijų. Šiuo specialiuoju planu, šilumos energijos aprūpinimo klausimai ir su kieto kuro naudojimu susijusi aplinkos tarša, sprendžiama nėra.

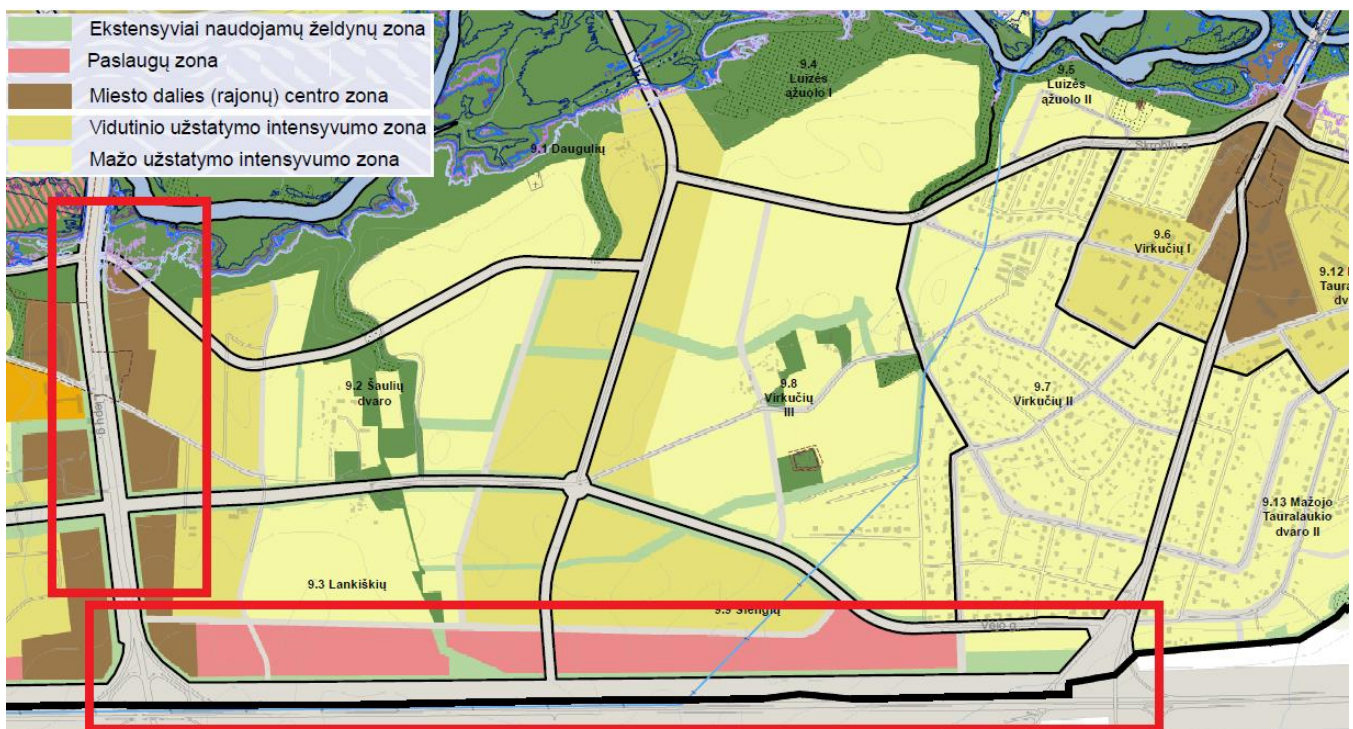
8.2. Aplinkos triukšmo vertinimas

Triukšmo lygis planuojamoje teritorijoje ir jos gretimybėse yra išskirtinai susijęs su automobilių transporto eismu. Didžiausias transporto eismo intensyvumas yra fiksuojamas esamose gatvėse/keliuose, t.y. magistraliniame kelyje A13, Liepų, Klaipėdos ir Pajūrio gatvėse. Į specialiojo plano sprendinių galiojimo aprėptį, pilna apimtimi, patenka tik Liepų gatvė. Magistralinis kelias A13 bei Klaipėdos ir Pajūrio gatvės į planuojamos teritorijos ribas nepatenka (išskyrus trumpas atkarpas, t.y. Pajūrio ir Klaipėdos gatvių sankirta bei Pajūrio gatvės sankirta su Vėjo g.). Klaipėdos ir Pajūrio gatvių plėtos sprendiniai buvo analizuojami Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiajame plane (2015 m. spalio 12 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymas Nr. AD1-2997). Transporto triukšmo valdymo klausimai, sprendžiami teisės aktuose nustatyta tvarka.

Rengiamo plano, t.y. Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorijos (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės) susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendiniai teikiami tik plano galiojimo ribose, sprendiniai išeinantys už plano galiojimo ribų yra rekomendacinio pobūdžio.

Specialiojo plano galiojimo ribose, suplanuotų aptarnaujančių C kategorijos gatvių dislokacijos vietos bei konkretūs jų pločiai yra nustatyti aukštesnio lygmens (savivaldybės lygmens) teritorijų planavimo dokumente - Klaipėdos miesto bendrojo plano keitime, pavirtintame Savivaldybės tarybos 2021 m. rugsėjo 30 d. sprendimu Nr. T2-191. Teritorijų planavimo įstatymo 4 straipsnyje nurodyta, kad kiekvienas žemesnio teritorijų planavimo lygmuo privalo vadovautis aukštesnio teritorijų planavimo lygmens patvirtintais teritorijų planavimo dokumento sprendiniais. Todėl miesto bendrojo plano sprendiniuose, suplanuotos C kategorijos gatvės yra perkeliamos į specialiojo plano, žemesnio lygmens (vietovės lygmens) teritorijų planavimo dokumento, sprendinius. Naujų susisiekimo jungčių galimas poveikis aplinkai buvo aptartas Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitoje.

Vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendiniais, magistralinio kelio A13 prieigose yra numatyta ekstensyviai naudojamų želdynų bei paslaugų zonos, kuriose gyvenamojo statyba negalima (žr. žemiau esantį paveikslą). Liepų gatvės prieigose, miesto bendruoju planu yra suformuotos teritorijos želdynų įrengimui bei miesto dalies (rajonų) centro zonos vystymui, kurioje dominuos komercinės, paslaugų paskirties objektai. Bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo metu, taikant kompleksines priemones, pvz. urbanistines (želdynų įrengimas, ekraninis užstatymas, dvigubo fasado taikymas ir pan.), technologines (mažatriukšmių kelių/gatvių dangų įrengimas, transporto srautų valdymas ir pan.), inžinerines (prieštriukšminių užtvartų įrengimas) ir kitas prieštriukšminės priemones, bus užtikrinama, kad gyvenamosios teritorijos nepatektų į viršnorminio triukšmo zonas.



8.5. pav. Klaipėdos miesto BP pagrindinio brėžinio fragmentas

Esamosse gatvėse, triukšmo valdymo klausimai bus sprendžiami gatvių rekonstrukcijos projektų rengimo metu, parenkant konkrečias inovatyvias ir efektyvias tuo metu rinkoje esančias triukšmo mažinimo priemones.

Motorinio transporto generuojama triukšmo tarša tiesiogiai priklausys nuo transporto eismo intensyvumo ir jo sudėties bei Europos „žaliojo kurso“ priemonių įgyvendinimo. Todėl, perspektyvinius transporto srautus prognozuoti sudėtinga, nes jų dydžiai tiesiogiai priklausys nuo konkrečių faktorių, kurie šiai dienai nėra žinomi ir yra sunkiai prognozuojami, t.y.:

- kaip keisis gyventojų judumo įpročiai įgyvendinus Klaipėdos miesto darnaus judumo plane numatytas priemones, ar gyventojai atsisakys nuolatinio judėjimo automobiliais, ar pavyks realiai išvystyti susisiekimą dviračiais, ar traukos objektai bus pakankamai arti, kad gyventojai rinktųsi judėjimą pėsčiomis. Įgyvendinus judumo plano priemones, gyventojų kelionių automobiliais skaičius turėtų sumažėti nuo 36 proc. iki 24 proc.;
- kaip bus suorganizuoti viešojo transporto maršrutai, ar jie bus patogūs ir patrauklus kvartalo gyventojams;
- kur ir kokie traukos objektai (prekybos centrai, biurai, logistika, socialinės paslaugos) atsiras planuojamoje teritorijoje;
- kaip pavyks įgyvendinti Europos ir Lietuvos strateginiuose dokumentuose iškeltus tikslus, pvz. iki 2030 metų per pusę sumažinti įprastiniu kuru varomų transporto priemonių skaičių, o iki 2050 metų atsisakyti jų visiškai. Sumažinus per pusę įprastiniu kuru varomų transporto priemonių skaičių, triukšmo taršos rodikliai kardinaliai pasikeistų.

Siekiant preliminariai įvertinti galimas triukšmo vertes buvo atlikta perspektyvinių transporto srautų prognozė planuojamos teritorijos viduje bei besiribojančiose gatvėse/keliuose (žr. žemiau esančią lentelę). Transporto srautų augimo prognozė ir jų pasiskirstymas paroje buvo atliktas remiantis:

- esamos būklės stadijoje atliktais natūriniais transporto srautų tyrimais, piko valandomis, kurie buvo perskaiciuoti į vidutinį eismo intensyvumą dienos, vakaro ir nakties metu;
- analogo principu, t.y. kokie transporto srautai susiformuoja panašaus užstatymo dydžio, tranzitiškumo, susisiekimo ryšių teritorijose;
- Klaipėdos miesto darnaus judumo plane numatytomis prognozėmis, 2030 metams, t.y. numatomas kelionių atliekamų individualių transportu, mažėjimas iki 12 proc.

Lietuvos ir Europos strateginiuose dokumentuose iškelti siekiai iki 2030 metų sumažinti per pusę įprastiniu kuru varomų transporto priemonių skaičių į plano prognozes įtraukti nebuvo dėl pasikeitusios ekonominės situacijos ir silpnos alternatyviu kuru varomų transporto priemonių parko ir infrastruktūros plėtos.

2023 metais, numatoma parengti Klaipėdos miesto triukšmo prevencijos veiksmų planą, kuriame bus įvertintas eismo intensyvumas bei parengti miesto triukšmo sklaidos žemėlapiai ir numatytos prevencinės priemonės.

8.1. lentelė. Vidutiniai perspektyviniai transporto srautai dienos, vakaro ir nakties metu

Gatvės/kelio pavadinimas	Prognozuojamas vidutinis eismo intensyvumas, aut./val.			
	Dienos metu	Vakaro metu	Nakties metu	Sunkioji transporto dalis
Magistraliniame kelyje A13	1300	1000	120	5 proc.
Liepų gatvėje (esama gatvė)	1755	1350	162	8 proc.

Klaipėdos – Pajūrio gatvėse (esamos gatvės)	683	525	63	6 proc.
Planuojama C kategorijos gatvė, rytų-vakarų kryptimi (Panevėžio gatvės tęsinys)	283	218	26	5 proc.
Planuojamos C kategorijos gatvės šiaurės – pietų kryptimis	234	180	22	5 proc.
Kitos lokaliai D kategorijos gatvės (esamos gatvės)	114	88	11	3 proc.

Vadovaujantis planavimo darbų programoje numatytais tikslais ir uždaviniais, detalūs perspektyvinių transporto srautų prognozės skaičiavimai/modeliavimai, nėra šio plano tikslas ir uždavinys, todėl žemiau esančioje lentelėje yra pateikti preliminarūs perspektyviniai transporto srautai. Įgyvendinant miesto bendrojo plano bei šio specialiojo plano sprendinius, tikslinga nuolat vykdyti transporto eismo intensyvumo bei triukšmo taršos matavimus ir esant poreikiui taikyti transporto srautų bei transporto sukeliama triukšmo valdymo priemones.

Specialiuoju planu planuojamose gatvėse, transporto triukšmo ir oro taršą siūloma valdyti želdynų pagalbą, kurie būtų įrengiami gatvių raudonųjų linijų ribose. Pagal miesto bendrojo plano keitimo sprendinius, pagrindinėms (C kategorijos) gatvėms įrengti yra suformuoti 25-40 metrų pločio koridoriai, kuriuose numatoma įrengti želdynus (medžių, krūmų juostas), vadovautis Klaipėdos miesto mažosios architektūros, aplinkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialiojo plano, patvirtinto Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015-12-03 įsakymu Nr. AD1-3561, sprendiniais. Planuojamų D kategorijos gatvių transporto srautai bus minimalūs ir neturės reikšmingos įtakos gyvenamosioms teritorijoms. Specialiuoju planu, planuojamose gatvėse yra siūloma taikyti inžinerines nuraminto eismo organizavimo priemones, kurios prisidės prie transporto priemonių keliamo triukšmo mažinimo. Konkretus taršos prevencinių priemonių taikymo poreikis bus nustatomas rengiant gatvių techninius projektus, atsižvelgiant į tuometinį teisinį reguliavimą, Europos ir šalies strateginiuose dokumentuose iškeltų reikalavimų įgyvendinimo laipsnį bei Klaipėdos miesto savivaldybės triukšmo prevencijos veiksmų plano rekomendacijas.

Siekiant išvengti neigiamo poveikio visuomenės sveikatai (gyvenamajai, visuomeninei aplinkai) dėl besikeičiančio eismo organizavimo, infrastruktūros vystymosi ir su tuo susijusių rizikos veiksnių triukšmo, aplinkos oro taršos, kvapų galimo neigiamo poveikio, būtinas:

- nuolatinis triukšmo/oro taršos ir kvapų sklaidos monitoringo vykdymas, pagal poreikį nustatyta tvarka papildant/patikslinant Klaipėdos m. savivaldybės aplinkos monitoringo programą, atsižvelgiant į įsisavinamų teritorijų plotą ir jose vykdomą veiklą;
- nuolatinis ir sistemingas strateginio triukšmo kartografavimas ir kritinių zonų identifikavimas;
- strateginio triukšmo kartografavimo pagrindu Triukšmo prevencinių veiksmų plano sudarymas, jo vykdymas;

Pagal triukšmo valdymo įstatymo nuostatas prie pagrindinių triukšmo valdymo priemonių priskiriamas PAV, PVSU, visuomenės sveikatos saugos ekspertizė, triukšmo poveikio visuomenės sveikatai vertinimas. Taigi, konkrečių prevencinių priemonių poreikis turės būti apsprendžiamas ir detalizuojamas PAV, PVSU procedūrų, techninio projektavimo metu bei Klaipėdos miesto savivaldybės triukšmo prevencijos veiksmų plane.

Klaipėdos miesto rytinės dalies B teritorijos (tarp Pajūrio g., kelio A13, Liepų g. ir Danės upės) susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano triukšmo ir oro taršos vertinimas pateiktas Priede Nr. 3.

9. FORMUOJAMI ŽEMĖS SKLYPAI IR INFRASTRUKTŪROS PLĖTRAI NUMATOMOS TERITORIJOS.

Specialiojo plano vienas iš tikslų – numatyti infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas.

Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimui, siūloma suformuoti 17 žemės sklypų, kurių ribos sutapatinamos su gatvės raudonosiomis linijomis. Formuojamiems žemės sklypams nustatomas teritorijos naudojimo tipas – inžinerinės infrastruktūros koridorius (TK), pagrindinė žemės naudojimo paskirtis – kita (KT), žemės naudojimo būdas – susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (I2). Formuojamiems sklypams, užstatymo tankumo, intensyvumo ir statinių aukščio reglamentai nenustatomi.

9.1. lentelė. Susisiekimo komunikacijoms ir inžineriniai infrastuktūrai formuojami žemės sklypai

Žemės sklypo Nr.	Žemės sklypo plotas, m ²	Žemės sklypo naudojimo būdas*	Leistinas pastatų aukštis, m	Leistinas žemės sklypo užstatymo tankis, proc.	Leistinas žemės sklypo užstatymo intensyvumas
1	40565	I2	-	-	-
2	13679	I2	-	-	-
3	24663	I2	-	-	-
4	3528	I2	-	-	-
5	5868	I2	-	-	-
6	47702	I2	-	-	-
7	17194	I2	-	-	-
8	57866	I2	-	-	-
9	50645	I2	-	-	-
10	9230	I2	-	-	-
11	44347	I2	-	-	-
12	5886	I2	-	-	-
13	27472	I2	-	-	-
14	3481	I2	-	-	-
15	12673	I2	-	-	-
16	4786	I2	-	-	-
17	6136	I2	-	-	-

* I2 – Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos

Plano sprendinių įgyvendinimui, t.y. susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros plėtrai, siūloma rezervuoti apie 215200 m² žemės iš privačių žemės sklypų. Formuojamų žemės sklypų ribos bei numatomų panaudoti visuomenės poreikiams teritorijų poreikis, pateiktas sklypų ribų schemeje.

Šiuo specialiuoju planu, teritorijų paėmimo visuomenės poreikiams procedūra atliekama nėra.

Atliekant susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros komunikacijų koridoriams skirtų žemės sklypų formavimo bei žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūras, tikslinga:

- vadovautis naujaisiais VĮ „Registrų centras“ duomenimis;
- esamų preliminarinių matavimų žemės sklypų ribas tikslinti atliekant geodezinius matavimus;
- esamų žemės sklypų dalių, kurios lieka po atidalijimo, paskirtys ir naudojimo būdai nekeičiami.

Žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūra vykdoma vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės įstatyme nustatyta tvarka. Formuojamų susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros komunikacijų sklypų ribos ir plotai tikslinami atliekant geodezinius matavimus. Esant poreikiui, siūlomi sklypai gali būti skaidomi į atskirus mažesnius žemės sklypus.

10. SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO ETAPAI IR PROGRAMA

Specialiojo plano sprendinius numatoma įgyvendinti keliais etapais. Atsižvelgiant į sprendinių įgyvendinimo būtinybę ir tikėtiną didžiausią ekonominę ir socialinę naudą, planuojamos teritorijos sprendiniai suskirstyti į 3 infrastruktūros vystymo etapus:

I etapas (iki 2030 m.). Pirmuoju etapu, pirmiausiai siūloma įrengti rytinę C kategorijos gatvę, kartu su įvažiavimu nuo magistralinio kelio A13, tam, kad būtų sudarytos sąlygos komercijos, paslaugų plėtrai. Šios gatvės svarba yra apibrėžta Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniuose. Taip pat į pirmą etapą siūloma įtraukti rekreacinės paskirties pėsčiųjų-dviračių taką (nuo Klaipėdos g. iki Ievų g.) su pėsčiųjų tiltu.

II etapas (iki 2035 m.). Antruoju etapu, siūloma įgyvendinti miesto bendrojo plano sprendinį, t.y. įrengti vakarinę C kategorijos gatvę bei ją sujungti su pirmo etapo sprendiniais. Taip pat šiuo etapu siūloma įrengti kompleksinių kelionių punktą (KKP) šalia Liepų gatvės.

III etapas (po 2035 m.). Trečiuoju etapu, siūloma įrengti automobilių tiltą per Danės upę ir sujungti magistralinį kelią su Panevėžio-Pievų gatvėmis. Taip pat šiame etape siūloma pratęsti (įrengti) rekreacinės paskirties pėsčiųjų-dviračių taką nuo Ievų g. iki Liepų g. bei įrengti likusias D kategorijos gatves, prieplaukas.

Plano sprendinių aktualumo laikotarpiu galimas plėtos etapų tvarkos keitimas, investicijų perskirstymas. Taip pat infrastruktūros plėtra ar rekonstrukcija gali būti vykdoma ir atskiroms teritorijoms, kuriose sparčiausiai vystomas užstatymas. Taip pat susisiekimo infrastruktūros plėtra, nepriklausomai nuo etapo, gali būti vystoma vadovaujantis 2017 m. kovo 30 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-75 patvirtintu aprašu „Dėl fizinių ar juridinių asmenų, pageidaujančių skirti tikslinių lėšų Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje esančiai viešai susisiekimo infrastruktūrai, pasiūlymų teikimo, vertinimo, pripažinimo tinkamais įgyvendinti ir finansavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“

Žemiau tekste pateikiami rekomenduojami sprendinių įgyvendinimo etapai bei orientaciniai kaštai pagal Statinių statybos skaičiuojamųjų kainų palyginamuosius ekonominius rodiklius (2021.10). Į gatvės įrengimo sudėtį įeina visi gatvės elementai, t.y. važiuojamojo dalis, viešojo transporto stotelės, šaligatviai, dviračių takai.

10.1. lentelė. Rekomenduojami sprendinių įgyvendinimo etapai ir orientacinės investicijos

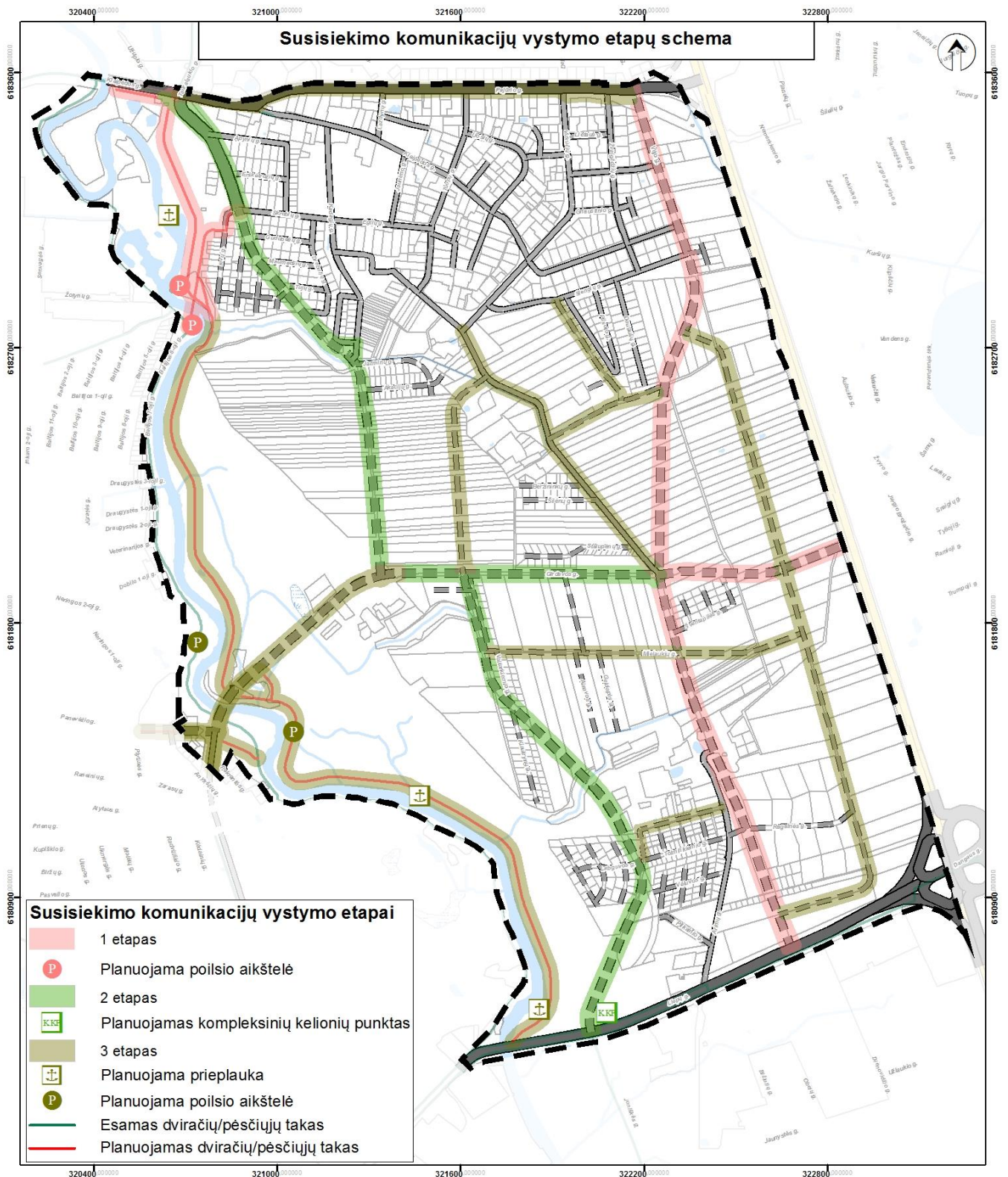
Sprendinys	Kiekis	Orientaciniai kaštai, tūkst. Eur.
<i>I etapas</i>		
Rytinės C kategorijos gatvės įrengimas*	2,9 km	2 904,3
Jungties su magistraliniu keliu A13 įrengimas (nuo A13 iki rytinės C kategorijos gatvės)*	0,6 km	600,9
Rekreacinio pėsčiųjų-dviračių tako (atkarpos tarp Ievų ir Klaipėdos gatvių) bei pėsčiųjų-dviračių tilto per upę įrengimas**	1,5 km	525,3
<i>Viso:</i>		<i>4 030,5</i>
<i>II etapas</i>		
Vakarinės C kategorijos gatvės įrengimas*	3,0 km	3 004,4
Jungties su magistraliniu keliu A13 įrengimas (tarp rytinės ir vakarinės C kategorijos gatvių)*	0,9 km	901,3
Kompleksinių kelionių punkto (KKP) šalia Liepų gatvės įrengimas*	1 vnt.	149,0
<i>Viso:</i>		<i>4 054,8</i>

<i>III etapas</i>		
Lygiagrečios A13 keliui, D kategorijos gatvės įrengimas	2,2 km	1 143,2
Jungties su magistraliniu keliu A13 įrengimas (tarp vakarinės C kategorijos gatvės ir Panevėžio gatvės)*	1,0 km	1 001,5
D kategorijos gatvių įrengimas	3,3 km	1 714,7
Rekreacinio pėsčiųjų-dviračių tako (atkarpos tarp Ievų ir Liepų gatvių) įrengimas**	3,3 km	1 149,7
Plaukiojančių priplaukų įrengimas	3 vnt.	15,0
Automobilių tilto per Danės upę įrengimas*	1 vnt.	6 930,0
	<i>Viso:</i>	<i>11 954,1</i>
	<i>Bendrai viso:</i>	<i>20 039,4</i>

* pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius

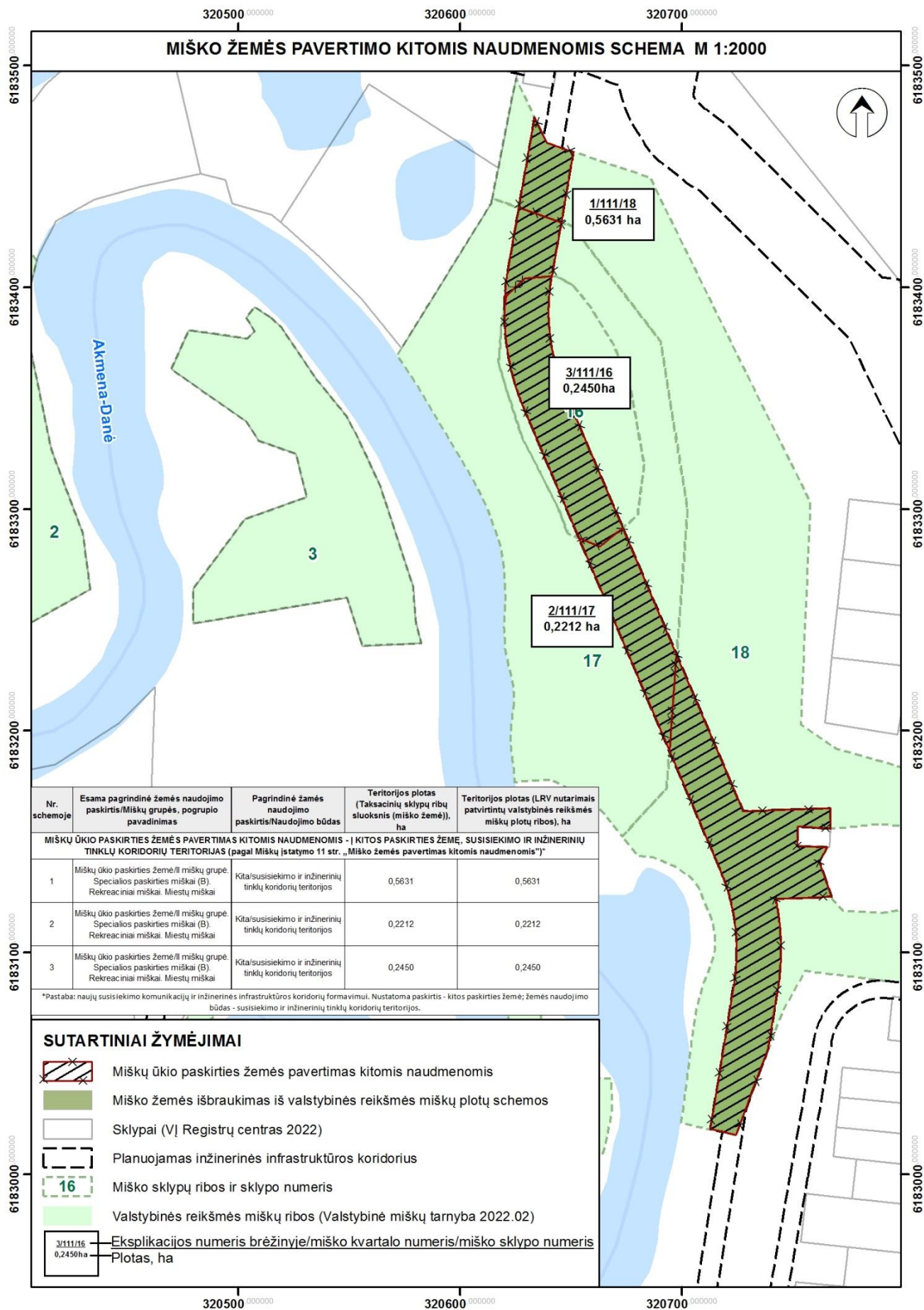
** pagal Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialiojo plano sprendinius

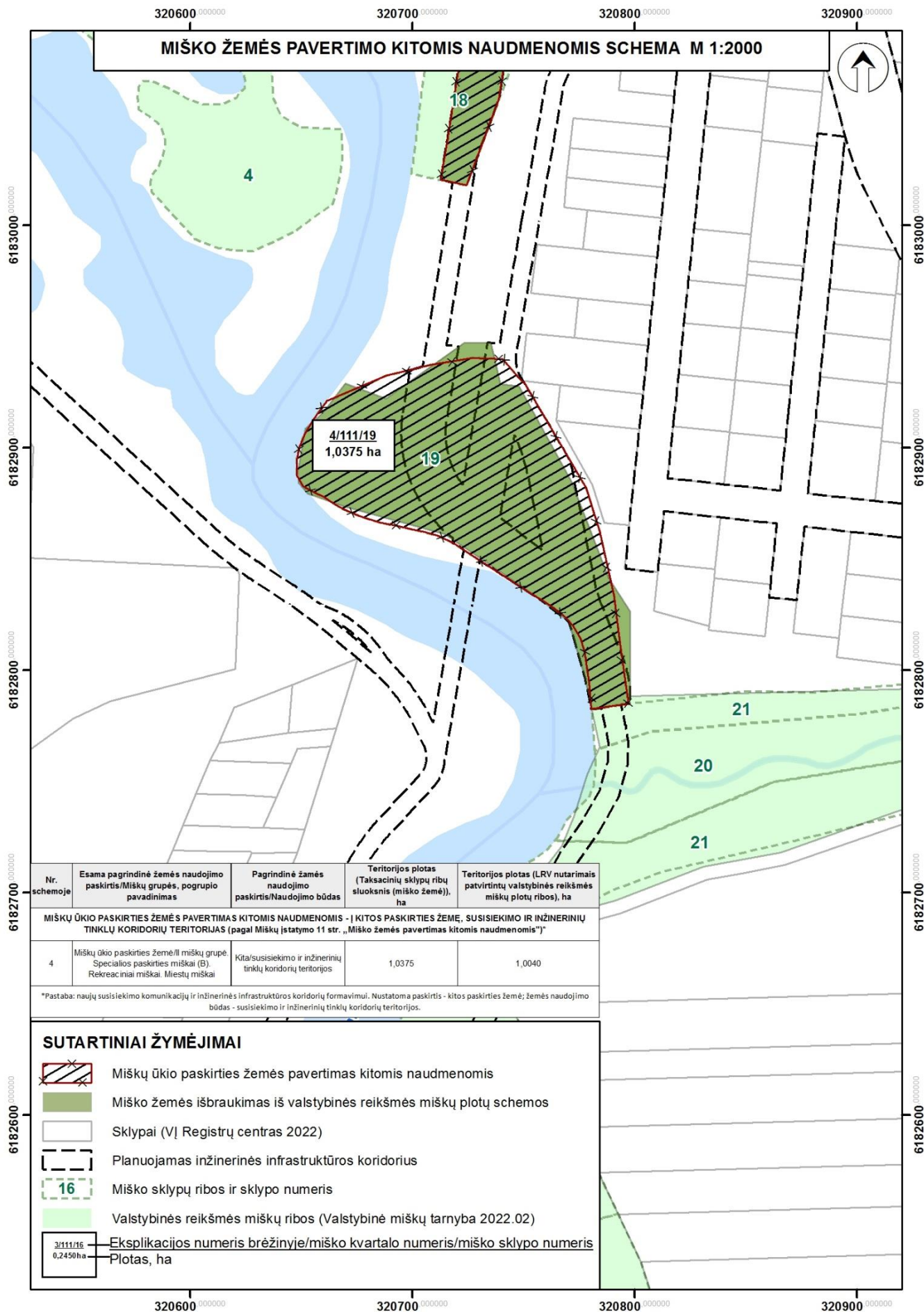
Pastaba: Infrastruktūros įrengimo kaštai, nustatyti vadovaujantis statinių statybos skaičiuojamųjų kainų palyginamaisiais ekonominiais rodikliais, kurie skirti naudoti planuojant investicijų poreikį statinių statybos darbams, kai nėra parengti detalizuoti projektiniai sprendiniai. Statybos kainos apskaičiavimuose yra numatyti ir įskaičiuoti visi kaštai, kurie paprastai bus patiriami statinio statybos procese: tiesioginės ir netiesioginės išlaidos, pridėtinės vertės mokestis.

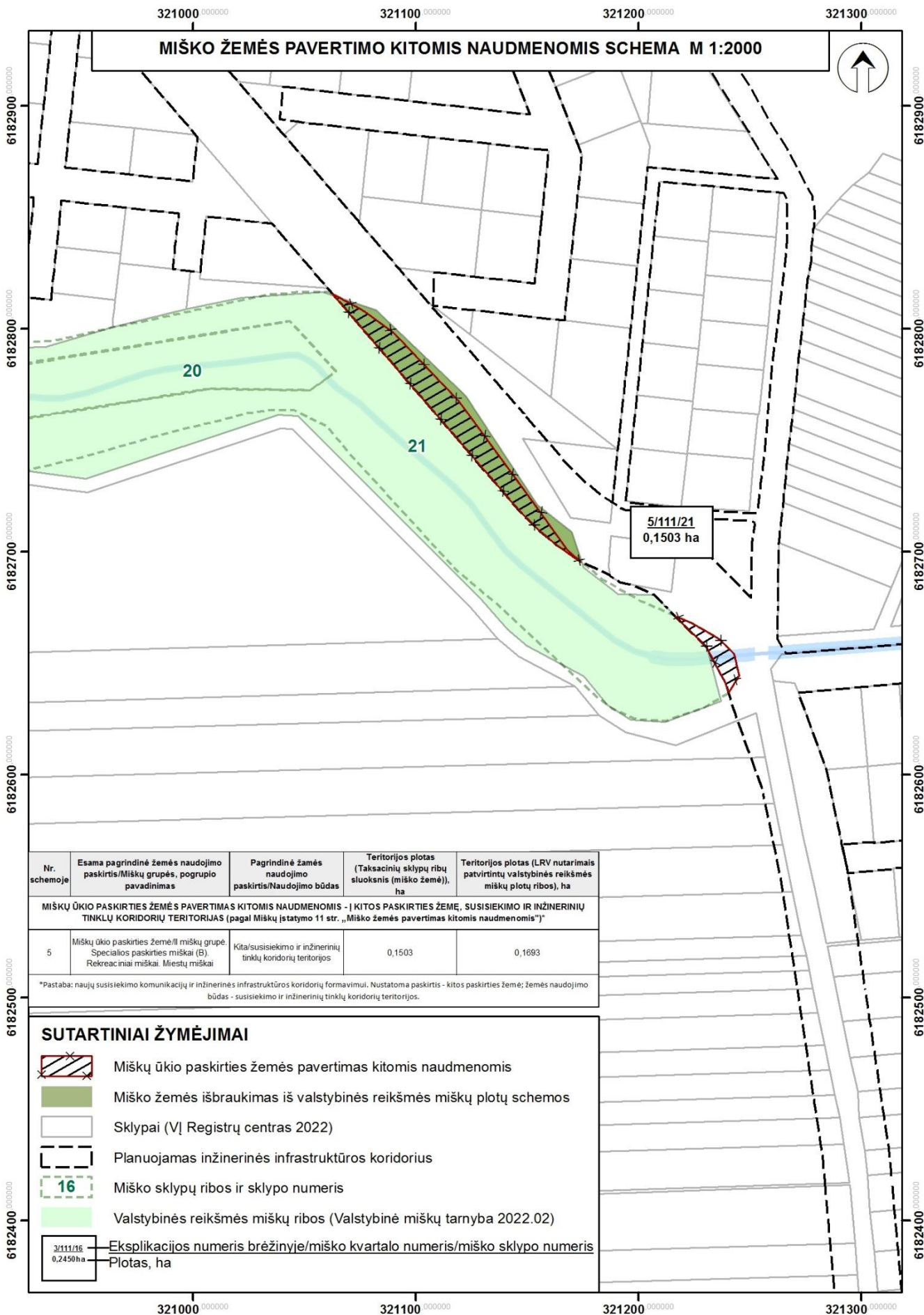


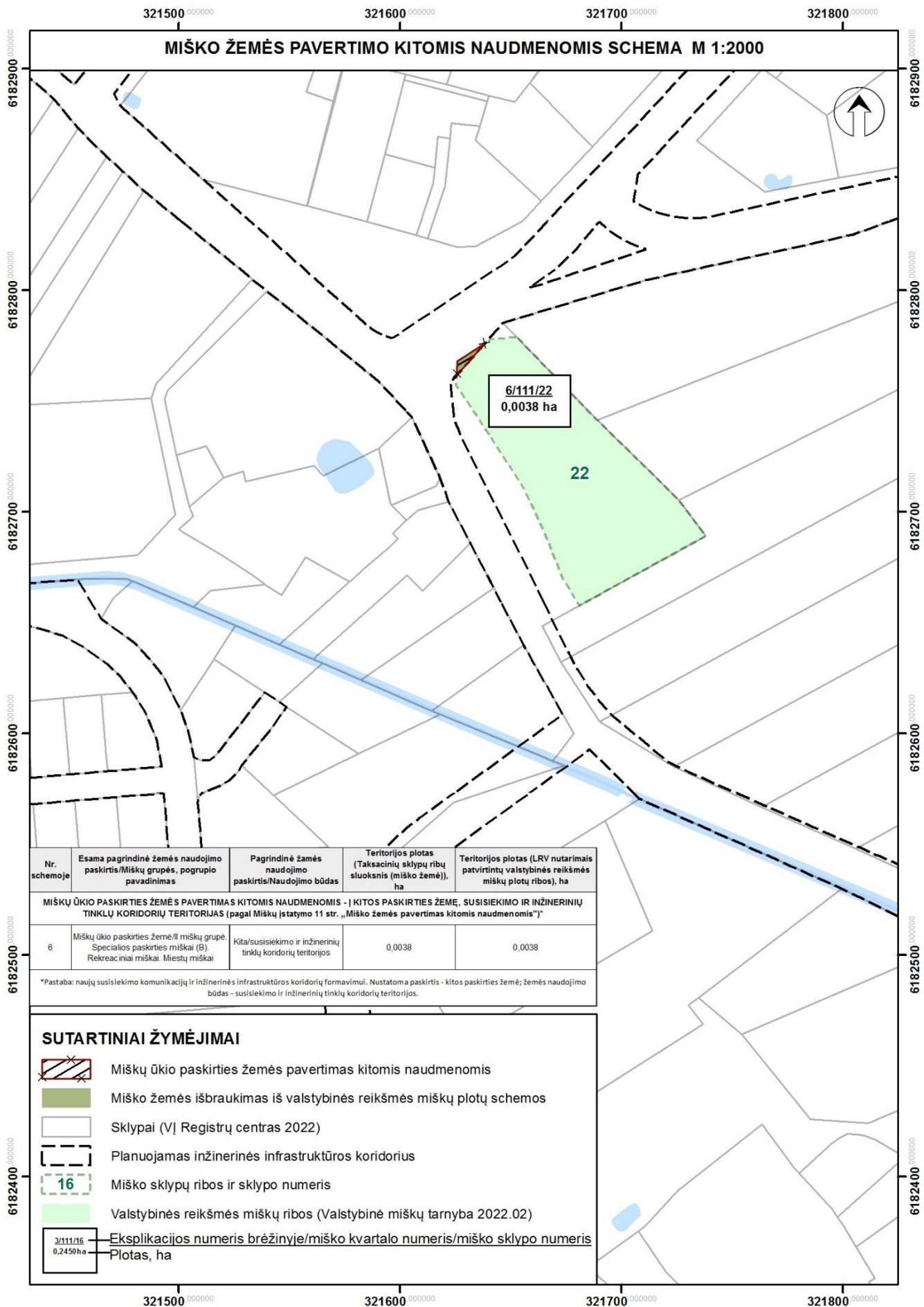
10.1. pav. Sprendinių įgyvendinimo etapai

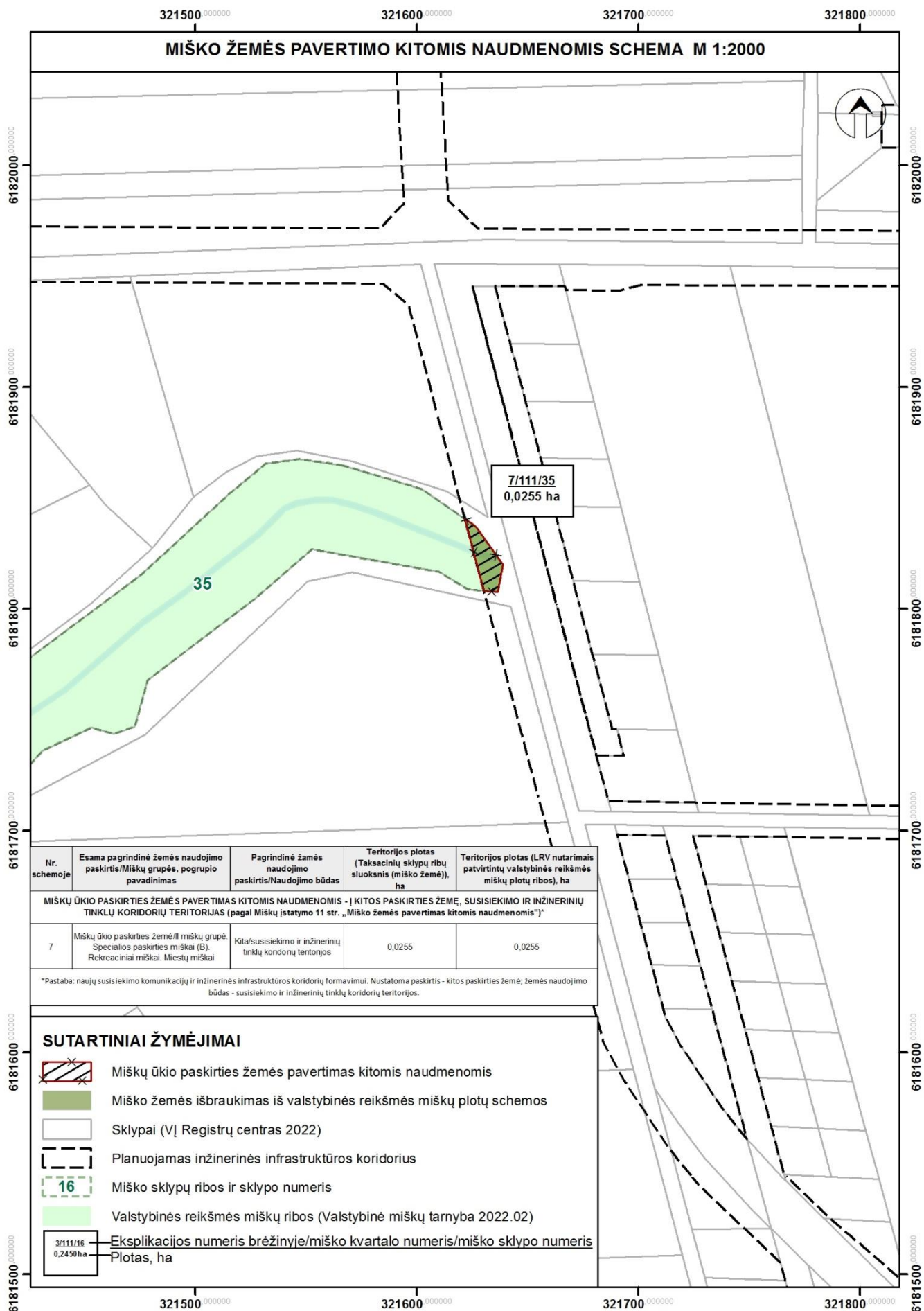
PRIEDAS NR.1 MIŠKO ŽEMĖS PAKEITIMO KITOMIS NAUDMENOMIS SCHEMAS

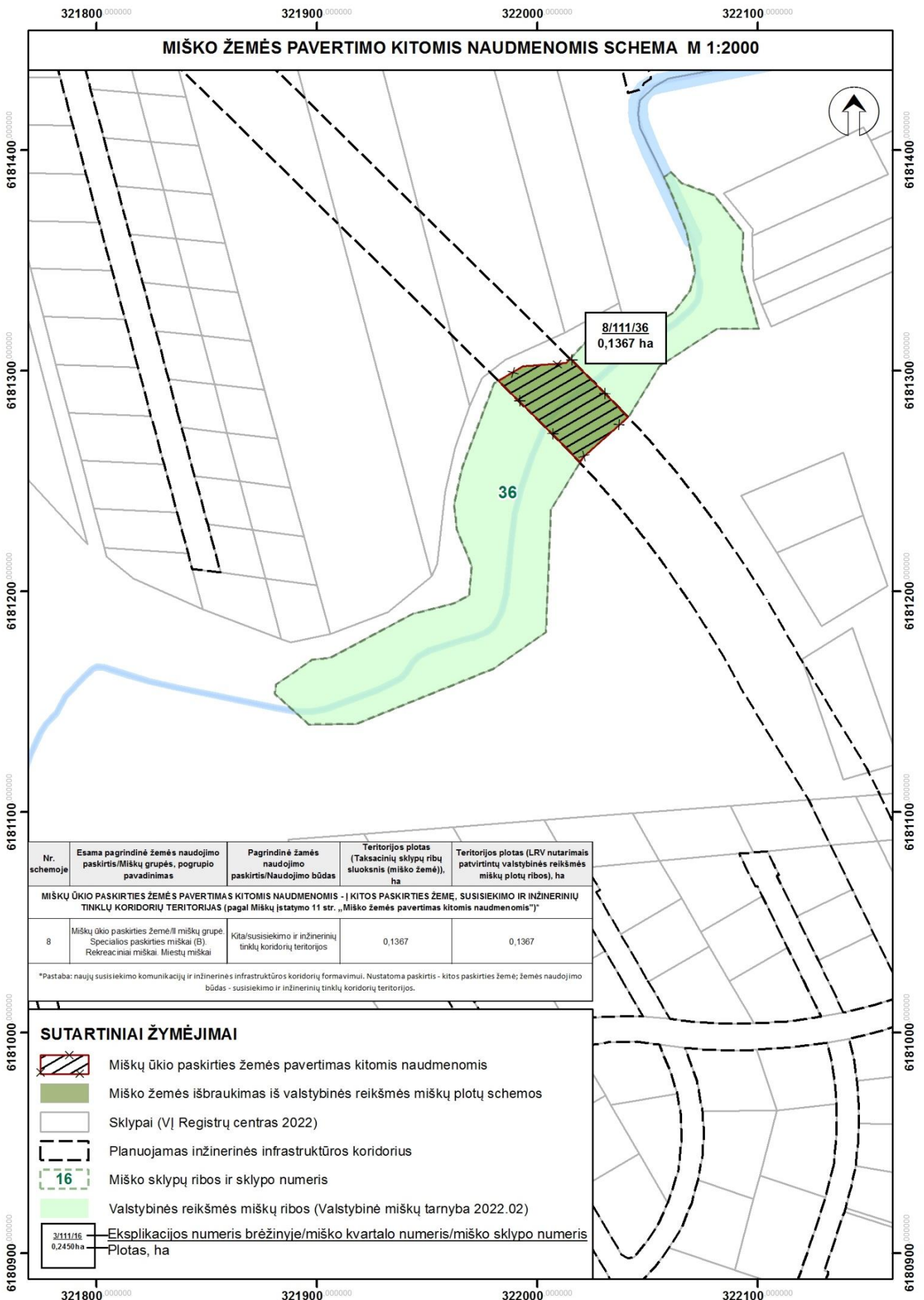


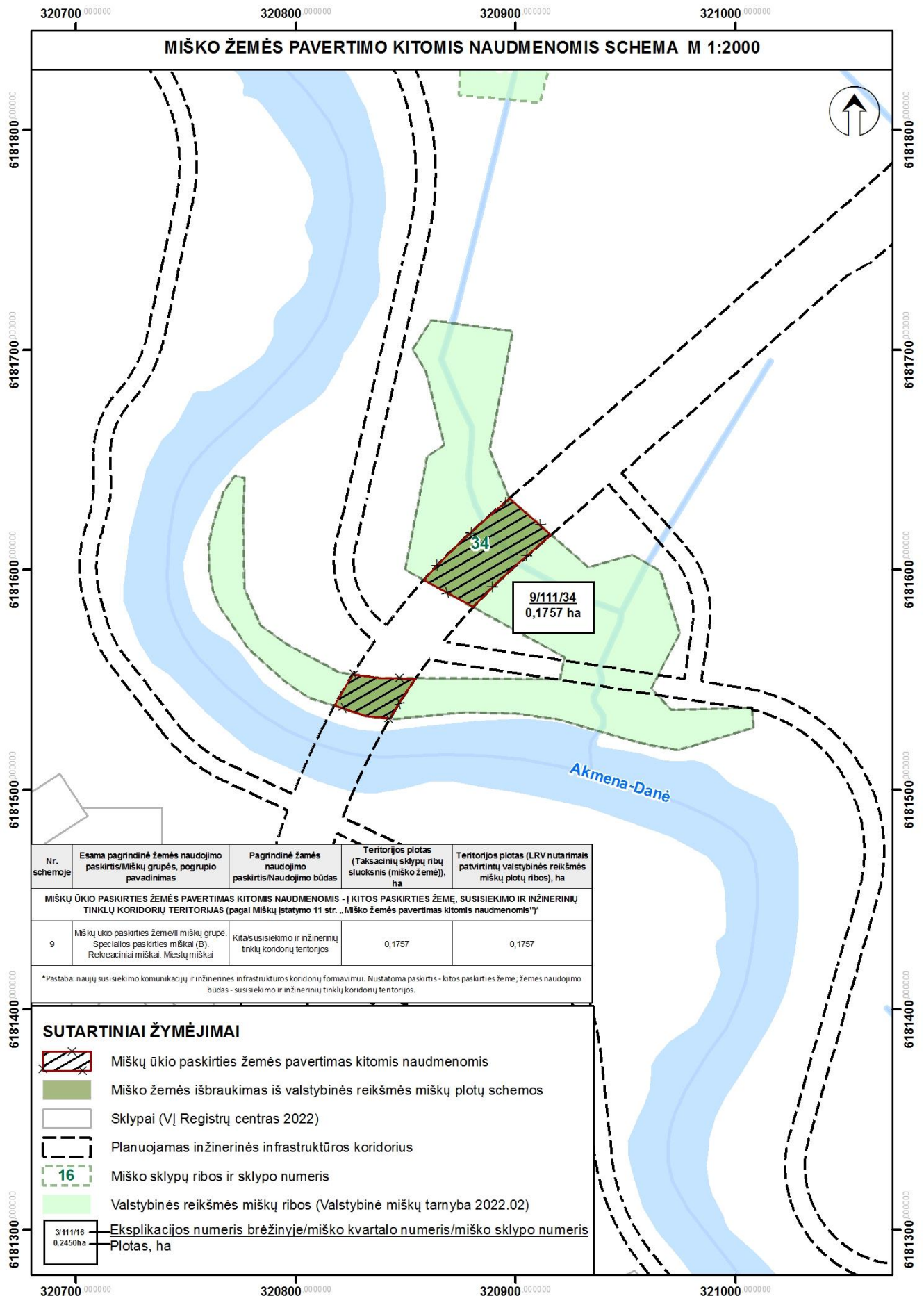




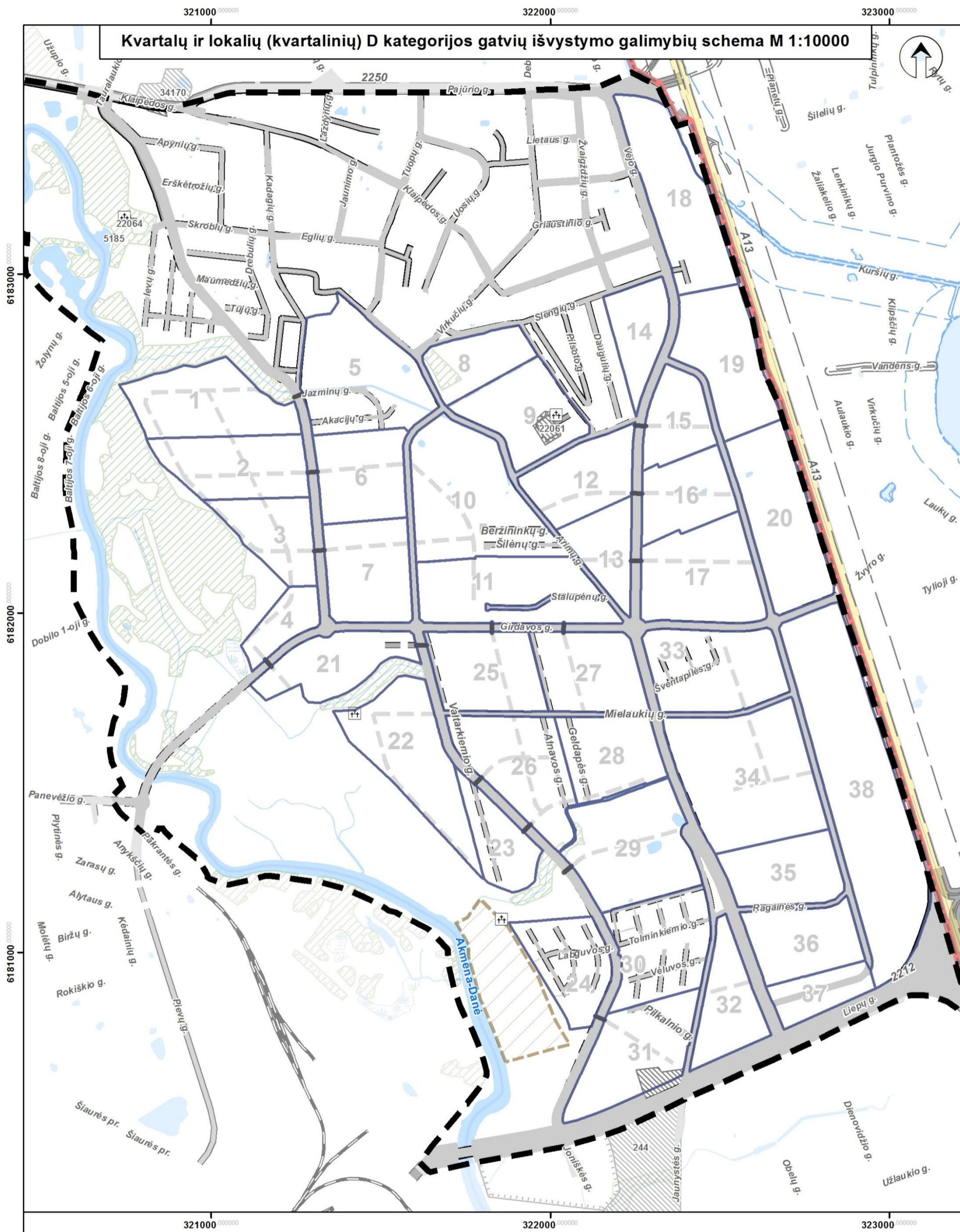








PRIEDAS NR. 2 KVARTALŲ IR LOKALIŲ (KVARTALINIŲ) D KATEGORIJOS GATVIŲ IŠVYSTYMO GALIMYBIŲ SCHEMA



Sutartiniai žymėjimai

- 1 Rekomenduojamos kvartalų ribos, kuriose teikiami projektiniai pasiūlymai
- Planuojamos naujos sankryžų vietos C kategorijos gatvėse
- Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros komunikacijų koridoriai
- Rekomenduojami D kategorijos gatvių plėtros principai

**PRIEDAS NR. 3. KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES B TERITORIJOS (TARP
PAJŪRIO G., KELIO A13, LIEPŪ G. IR DANĖS UPĖS) SUSISIEKIMO
INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIOJO PLANO TRIUKŠMO IR ORO
TARŠOS VERTINIMAS**