

Atestato Nr. 0428	OBJEKTO NR.	RENGIMO ETAPAS	TOMAS	METAI
	U-1173	Koncepcijos rengimo stadija	IV	2014



KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖ

**KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES A TERITORIJOS SUSISIEKIMO  
INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS**  
**STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITA**

**PLANAVIMO ORGANIZATORIUS:**

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

**PLANO RENGĖJAS:**

UAB „URBANISTIKA“

PAREIGOS	PAVARDĖS	PARAŠAI
DIREKTORĖ	G. MINEIKIENĖ	
VYR. ARCHITEKTĖ	A. KAŽIENĖ	
PROJEKTO VADOVĖ (Atest. Nr. A 1735)	G. RATKUTĖ - SKAČKAUSKIENĖ	

## Turinys

Ivadas.....	3
1. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcija.....	4
1.1. Specialiojo plano koncepcijos turinys .....	4
1.2. Specialiojo plano pagrindiniai tikslai .....	5
1.3. Specialiojo plano koncepcijos variantai .....	5
1.4. Specialiojo plano sąsaja su kitais planais ir programomis.....	17
2. Esama aplinkos būklė ir jos pokyčiai, jeigu planas nebus įgyvendintas .....	18
2.1. Esama aplinkos būklė .....	18
2.2. Aplinkos būklės pokyčiai, jeigu planas nebus įgyvendintas .....	30
3. Teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos.....	30
4. Su specialiuoju planu susijusios aplinkos apsaugos problemos, ypač atkreipiant dėmesį į problemas, susijusias su aplinkos apsaugai svarbiomis teritorijomis .....	33
4.1. Su specialiuoju planu susijusios aplinkos apsaugos problemos.....	33
4.2. Problemos susijusios su aplinkos apsaugai svarbiomis teritorijomis .....	34
5. Tarptautiniu, Europos bendrijos ir nacionaliniu lygmeniu nustatyti aplinkos apsaugos tikslai .....	35
6. Galimos reikšmingos pasekmės aplinkai .....	38
7. Priemonės plano įgyvendinimo reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai kompensuoti .....	53
8. Specialiojo plano koncepcijos alternatyvos.....	53
9. Vertinimo, įskaitant visus sunkumus, su kuriais buvo susidurta kaupiant reikiamą informaciją aprašymas .....	55
10. Numatytų taikyti stebėsenos (monitoringo) priemonių aprašymas .....	55
11. Santrauka.....	56
Grafinė dalis.....	58

## Įvadas

Rengiamo Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (toliau SPAV) yra atliekamas koncepcijos rengimo stadijoje. SPAV objektas – Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Šio vertinimo tikslas yra, remiantis strateginio pasekmių aplinkai vertinimo apimties nustatymo dokumentu, įvertinti jame įvardintose teritorijose galimas reikšmingas teigiamas bei neigiamas pasekmes, kurios gali įvykti įgyvendinus specialiojo plano koncepcijos sprendinius.

Vertinamos dvi Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano alternatyvos – „Koncepcija. I variantas“ ir „Koncepcija. II variantas“, kurios skiriasi susisiekimo infrastruktūros vystymo pasiūlymais.

SPAV rengiamas remiantis 2004 m. rugpjūčio 18 d. LR Vyriausybės patvirtintu „Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašu“. Šis direktyvinis dokumentas nustato vertinimo ataskaitos sudėtį ir vertinimo sritis, kriterijus ir kitus reikalavimus, keliamus vertinimo ataskaitai.

Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas - planų ir programų įgyvendinimo galimų pasekmių aplinkai nustatymo, apibūdinimo ir vertinimo procesas, per kurį rengiami strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumentai, konsultuojama, atsižvelgiama į vertinimo ir konsultacijų rezultatus prieš priimant ir (arba) tvirtinant planą ar programą, teikiama informacija, susijusi su sprendimu dėl plano ar programos priėmimo ir (arba) tvirtinimo. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tikslai:

- nustatyti, apibūdinti ir įvertinti galimas reikšmingas Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai;
- užtikrinti, kad bus konsultuojamasi su tam tikromis valstybės ir savivaldybių institucijomis, visuomene, atsižvelgiama į šių konsultacijų ir kitų viešumą užtikrinančių procedūrų rezultatus;
- užtikrinti, kad specialiojo plano rengimo organizatoriai turės išsamią ir patikimą informaciją apie galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai ir atsižvelgs į ją.

# 1. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcija

## 1.1. Specialiojo plano koncepcijos turinys

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijoje pateikiama medžiaga yra suskirstyta į 2 skyrius. Išskiriami du specialiojo plano koncepcijos variantai aprašomi SPAV ataskaitos 1.3 teksto skyriuje. Grafinę dalį sudaro specialiojo plano dviejų variantų brėžiniai. Žemiau yra pateikiamas Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos turinys.

### **TEKSTINĖ DALIS**

1. Esamos būklės išvados
  - 1.1. Susisiekimo aplinka
  - 1.2. Susisiekimo sistema
  - 1.3. Inžinerinės infrastruktūros sistema
2. Koncepcija
  - 2.1. Planuojamos teritorijos erdvinio vystymo prioritetai ir tvarkymo principai
  - 2.2. Susisiekimo komunikacijos
    - 2.2.1. Susisiekimo sistemos raidos prognozės
    - 2.2.2. Gatvių tinklo plėtros prioritetai ir tvarkymo principai
    - 2.2.3. Pėsčiųjų - dviračių takų plėtros prioritetai ir tvarkymo principai
    - 2.2.4. Viešojo transporto plėtros prioritetai ir tvarkymo principai
  - 2.3. Inžinerinės infrastruktūros sistema
    - 2.3.1. Vandentiekis
    - 2.3.2. Buitinės nuotekos
    - 2.3.3. Lietaus nuotekos
    - 2.3.4. Atliekų tvarkymas
    - 2.3.5. Elektros energijos tiekimas ir gamyba
    - 2.3.6. Šilumos tiekimas
    - 2.3.7. Ryšių infrastruktūros vystymas
    - 2.3.8. Gamtinių dujų tiekimas
    - 2.3.9. Inžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai

### **GRAFINĖ DALIS**

- Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. koncepcija. I variantas M 1:2500;
- Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. koncepcija. II variantas M 1:2500.

## **1.2. Specialiojo plano pagrindiniai tikslai**

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros specialiojo plano pagrindiniai tikslai, patvirtinti planavimo programoje (Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 21 d. įsakymas Nr. AD1-187):

- teritorijoje tarp kelio A13, Liepų g. ir Danės upės rezervuoti teritorijas ir suformuoti žemės juostas susisiekimo komunikacijų ir jų infrastruktūros plėtrai, nustatant ar pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą, apsaugos priemones ir kitus reikalavimus statinių statybos projektams rengti bei žemės sklypams naudoti;
- numatyti jungtis su gretimybėmis.

## **1.3. Specialiojo plano koncepcijos variantai**

Teikiami koncepcijos sprendiniai neprieštarauja darnios plėtros principams, nepakeičia ir nepablogina socialinės, gamtinės aplinkos. koncepcijos sprendiniai atlikti vadovaujantis esamos būklės analize, planavimo programa, aukštesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentais, sąlygų sąvadu bei kitais reglamentuojančiais dokumentais.

Koncepcijoje teikiamos kelios planuojamos teritorijos alternatyvos:

- **Pirma alternatyva** (pirmas variantas). Planuojama teritorija plėtojama kaip ramaus pobūdžio gyvenamasis rajonas su jai reikalinga socialine ir aptarnavimo infrastruktūra. Rajono funkcinis zonavimas bei erdvinis vystymas numatomas vadovaujantis parengtais teritorijų planavimo dokumentais, baigiama formuoti urbanistinę struktūrą. Šiai urbanizuojamai teritorijai planuojama optimali inžinerinė infrastruktūra, turinti ryšius su gretimybėmis.
- **Antra alternatyva** (antras variantas). Formuojamas intensyvesnio užstatymo gyvenamasis rajonas su lokaliu centru (branduoliu), kuriame plėtojama ne tik socialinė ir aptarnavimo infrastruktūra, bet ir vykdoma komercinė veikla kurianti darbo vietas. Įvertinus intensyvesnį teritorijos naudojimą, planuojami rišlesni vidiniai (rajono teritorijoje) ir išoriniai (jungtys su urbanizuotomis gretimybėmis) ryšiai, inžinerinės infrastruktūros tinklas. Išskiriamas konservacinis prioritetas nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorijoje. Vadovaujantis šios alternatyvos sprendiniais, teritorijos potencialas būtų išnaudojamas tikslingiau.

### **Planuojamos teritorijos erdvinio vystymo prioritetai ir tvarkymo principai**

Vadovaujantis Teritorijų planavimo normomis, planuojamos teritorijos erdvinio vystymo prioritetams ir tvarkymo principams nusakyti, koncepcijos alternatyvose išskiriami šie urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų naudojimo tipai:

#### Užstatomų teritorijų:

- *Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija* (skirta vieno ir dviejų butų gyvenamosios paskirties pastatų kvartalams);
- *Gyvenamoji teritorija* (skirta visų tipų gyvenamosios paskirties pastatų kvartalams);

- *Mišri gyvenamoji teritorija* (skirta visų tipų gyvenamosios paskirties pastatams, prekybos, paslaugų, maitinimo, viešbučių, kultūros, mokslo, sporto ir administracinės paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesukelia neigiamo poveikio gyvenamajai aplinkai, taip pat rekreacijai skirtais atskiraisiais želdynais ir viešosiomis erdvėmis);
- *Socialinės infrastruktūros teritorija* (skirta bendruomenės poreikiams reikalingiems kultūros, švietimo, visuomenės sveikatos saugos, sporto ir sveikatingumo, rekreacijos ir turizmo, religinės paskirties ir kitiems viešojo naudojimo objektams);
- *Paslaugų teritorija* (skirta viso miesto ar jo rajono gyventojų aptarnavimui reikalingiems prekybos, paslaugų objektams, administracinės paskirties pastatams, kitiems negyvenamosios paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesusijusi su taršia gamyba);
- *Inžinerinės infrastruktūros teritorija* (skirta susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams, komunalinėms įmonėms);
- *Konservacinės paskirties žemė - Kultūros paveldo objektų teritorija* (teisės aktų nustatyta tvarka įteisinta saugomo objekto, objekto teritorijos ar vietovės sklypų naudojimo paskirtis, kai naudojimo tikslas yra išsaugoti tokio sklypo ar daikto vertingąsias savybes, naudojant arba pritaikant naudoti juos pirminiu ar istoriškai susiklosčiusiu, jam artimu ar tikslingai parinktu būdu (paskirtimi), kuris užtikrintų tinkamą priežiūrą ir atskleistų vertingąsias savybes).

#### Neužstatomų teritorijų:

- *Inžinerinės infrastruktūros koridoriai* (linijinė neužstatyta teritorija skirta susisiekimo komunikacijoms ir inžineriniams tinklams).
- *Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija* (gamtinių kraštovaizdžio struktūros elementų dominuojamos urbanizuotų teritorijų neužstatytos viešosios erdvės – skverai, parkai ir kitos gamtinės teritorijos skirtos rekreacijai, lankymui ir pažinimui, gyvenamosiose vietovėse esančių gamtinio karkaso elementų apsaugai).

Planuojamos teritorijos ribose esantys vandenys priskiriami neurbanizuojamoms teritorijoms.

**Pirmoje koncepcijos alternatyvoje** teritorijos plėtojamos nuosekliai laikantis Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių, parengtų kitų teritorijų planavimo dokumentų. Prie Pajūrio ir Akmenų gatvių numatoma mišri gyvenamoji teritorija, atitinkanti miesto bendrajame plane pažymėtą daugiafunkcinę teritoriją, kurioje gali būti visuomeninės, komercinės ir gyvenamosios paskirties teritorijos. Šiauriau šios teritorijos, prie Tauralaukio gatvės išlaikoma visuomeninės paskirties teritorija planuojamai mokyklai ir priskiriama socialinės infrastruktūros naudojimo tipui. Bendrajame plane numatyti komercinėms teritorijoms prie Užupio, Klaipėdos ir Tauralaukio gatvių bei nekilnojamojo kultūros paveldo objekte - Mažojo Tauralaukio dvaro sodyboje, taikomas paslaugų teritorijos naudojimo tipas. Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektams (prieplaukai, transformatorinėms) paliekamos suplanuotos inžinerinės infrastruktūros teritorijos. Išlaikomos detaliaisiais planais suformuotos atskirųjų želdynų ir rekreacinės teritorijos priskiriant naudojimo tipui – bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija. Taip pat šiam tipui priskiriamas bendrajame plane numatytas rekreacinis plotas Tauralaukio gatvės tęsinyje prie Danės upės. Likusioje teritorijoje, kuri sudaro didžiąją dalį planuojamo ploto, numatomi vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos bei gyvenamosios teritorijos naudojimo tipai. Vykdoma esamų sodų, pramonės ir sandėliavimo bei komercinės teritorijų (prie Debesų gatvės tęsinio) konversija į vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijas. Įvertinus užstatomų teritorijų naudojimo tipų specifiką bei atskirus objektus (t.t gyventojų poilsiui ir rekreacijai skirtus plotus) formuojami inžinerinės infrastruktūros koridoriai.

**Antroje koncepcijos alternatyvoje** siekiama formuoti kiek intensyvesnį lokalų rajono centrą (branduolį) prie Tauralaukio, Akmenų, Pajūrio ir Klaipėdos gatvių. Branduolyje kaip ir pirmame variante išlieka socialinės infrastruktūros teritorija, mišri gyvenamoji teritorija. Branduolį papildo, pabrėžiant Tauralaukio kaip C kategorijos gatvės svarbą ir jos tęstinumą, lygiagrečiai jai numatytos intensyvesnio užstatymo ir naudojimo gyvenamos teritorijos (lyginant su vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija pirmame variante) bei paslaugų teritorijos. Siekiant formuoti didesnę darbo vietų skaičių analizuojamame miesto rajone, tikslinga

išlaikyti tarp Akmenų gatvės ir Debesų gatvės tęsinio esančias komercines teritorijas bei numatyti pramonės ir sandėliavimo teritorijose vykdomos veiklos konversiją į mažiau taršią. Šie plotai urbanistiniu ir funkcinu požiūriu nuosekliai prisišlietų prie miesto rajono lokalaus centro. Pramonės ir sandėliavimo teritorija, esanti tarp Debesų gatvės tęsinio ir Tauralaukio 7-osios gatvės, kaip ir pirmame variante siūloma pritaikyti gyvenamajai teritorijai, suformuojant funkciškai vienalytę gyvenamąją teritoriją.

Antroje koncepcijos alternatyvoje siūloma nekilnojamojo kultūros paveldo objekto – Mažojo Tauralaukio dvaro sodybos teritoriją plėtoti kaip konservacinės paskirties žemę (kultūros paveldo objektų žemės sklypai). Nors Teritorijų planavimo normose nėra išskirtas konservacinio pobūdžio teritorijos naudojimo tipas, tačiau Lietuvos Respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatyme numatyta, kad konservacinė (saugojimo) paskirtis nustatoma saugomo objekto teritorijoje esantiems sklypams ar jų dalims, kurie yra daiktinės teisės objektai.

Taip pat numatoma paslaugų teritorija prie Pajūrio, Vėjo gatvių ir magistralinio kelio transportinio mazgo. Minėtoje teritorijoje tikslinga plėtoti tokį naudojimo tipą ir dėl numatomos greta praeinančios miesto susisiekimo jungties su Klaipėdos rajono urbanizuotomis teritorijomis. Susisiekimo arterija, einanti beveik išilgai Klaipėdos miesto teritorijos, sustiprinama formuojant transportinį ryšį su Aukštkiemių užstatyta teritorija, o vertinant tai, kad jos tęsinyje dar planuojamas mazgas leidžiantis automobilių srautus į kitas teritorijas – ir su kitomis Klaipėdos rajono urbanizuotomis teritorijomis. Turime pažymėti, kad aptarto ploto plėtojimas paslaugų teritorijai, taip pat realizuotų bendrojo plano sprendinio idėją – vystyti daugiafunkcinę, komercinės paskirties objektų teritorijų ruožą lygiagrečiai magistraliniam keliui.

Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija išlaikoma kaip ir pirmame variante. Naujų rajoninių atskirųjų želdynų plotų formuoti nėra tikslinga, kadangi su planuojamu gyvenamuoju rajonu tiesiogiai ribojasi Danės ir Ringelio upių bendro naudojimo (atskirųjų želdynų) teritorijos bei jų didžiausias pasiekiamumo spindulys atitinka normas. Danės ir Ringelio upių slėnių teritorijose gyventojai gali tinkamai patenkinti poilsio gamtoje ir rekreacijos poreikius.

Vertinant planuojamos teritorijos funkcinį naudojimą ir jos užstatymo intensyvumo galimybes, atitinkamai formuojami inžinerinės infrastruktūros koridoriai, sudarantys sąlygas racionaliam ir patogiam susisiekimui. Numatomi optimalūs ryšiai tarp skirtingų planuojamos teritorijos funkcinų zonų bei interesų objektų Klaipėdos mieste ir rajone, pagal galimybes siekiama užtikrinti patekimus į Danės ir Ringelio upių slėnių dalis.

Specialiojo plano tiek pirmame, tiek antrame variantuose urbanizuotos ir urbanizuojamos teritorijoms taikomi vystymo režimai:

- *Saugojimas* nustatomas nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorijai (būtina išsaugoti vertingąsias savybes jų nekeičiant). Šioje teritorijose statyba gali būti vykdoma teisės aktų nustatyta tvarka atliekant tvarkybos darbus: konservavimą, restauravimą, atkūrimą ar pritaikymą.
- *Modernizavimas* – dalies esamų nagrinėjamo rajono užstatytų teritorijų atnaujinimas, kai plėtra vykdoma išnaudojant vidinius teritorijos resursus iš esmės nekeičiant šios teritorijos naudojimo funkcinės struktūros, tačiau gerinant ir kompleksiškai (viso miesto rajono kontekste) sprendžiant infrastruktūros ir socialinės aplinkos klausimus.
- *Konversija* (pertvarkymas) – užstatytų teritorijų naujas (antrinis) panaudojimas plėtrai. Konversijos tikslai - sudaryti sąlygas taršos mažinimui, kurti palankią investicijoms aplinką (pertvarkomose teritorijose, kuriose buvo vykdoma tarši ūkinė veikla, turi būti atlikti gruntų tyrimai ir tęsiamas monitoringas dėl galimo grunto užterštumo cheminėmis medžiagomis); sodininkų bendrijų teritorijų konversija į gyvenamąsias teritorijas.
- *Nauja plėtra* – neužstatytų teritorijų urbanizavimas užtikrinant sklandžią ir racionalią susisiekimo ir inžinerinę infrastruktūrą.

- *Rezervavimas* - nustatomos inžinerinės infrastruktūros koridorių teritorijos, kurios reikalingos visuomenės poreikiams. Pažymime, kad specialiuoju planu teritorijų rezervavimo visuomenės poreikiams procedūra neatliekama, teikiami rekomenduojami visuomenės poreikiams rezervuoti plotai.

1.1 lentelė. Teritorijų naudojimo tipų balansas

TERITORIJOS NAUDOJIMO TIPAS	PLOTAS, HA		PLOTAS, %	
	I Variantas	II Variantas	I Variantas	II Variantas
<b>URBANIZUOTOS IR URBANIZUOJAMOS TERITORIJOS</b>				
<i>Užstatomos teritorijos</i>				
Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija	110,2	100,7	57,1%	52,1%
Gyvenamoji teritorija	12,4	16,3	6,4%	8,5%
Mišri gyvenamoji teritorija	9,0	9,0	4,7%	4,7%
Paslaugų teritorija	3,2	5,4	1,7%	2,8%
Socialinės infrastruktūros teritorija	4,3	5,0	2,2%	2,6%
Inžinerinės infrastruktūros teritorija	0,5	0,5	0,3%	0,3%
Kultūros paveldo objektų žemės sklypai	-	2,3	-	1,2%
<i>Neužstatomos teritorijos</i>				
Inžinerinės infrastruktūros koridoriai	49,9	50,4	25,8%	26,1%
Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija	1,8	1,8	0,9%	0,9%
<b>NEURBANIZUOJAMOS TERITORIJOS</b>				
Vandenys	1,7	1,7	0,9%	0,9%
<b>Viso:</b>	193,1	193,1	100,0%	100,0%

Pastaba: funkcinių prioritetų zonų plotai pateikiami orientaciniai ir pagal poreikį tikslinami sprendinių konkretizavimo etape.

**SPECIALIO PLANO KONCEPCIJOJE TERITORIJŲ NAUDOJIMO TIPAI YRA IŠSKIRTI SIEKIANČIEMS ĮVERTINTI INFRASTRUKTŪROS POREIKĮ IR TIESIOGIAI NĖRA TAIKOMI.**

## Susisiekimo sistemos raidos prognozės

### Gatvių tinklo plėtros prioritetai ir tvarkymo principai

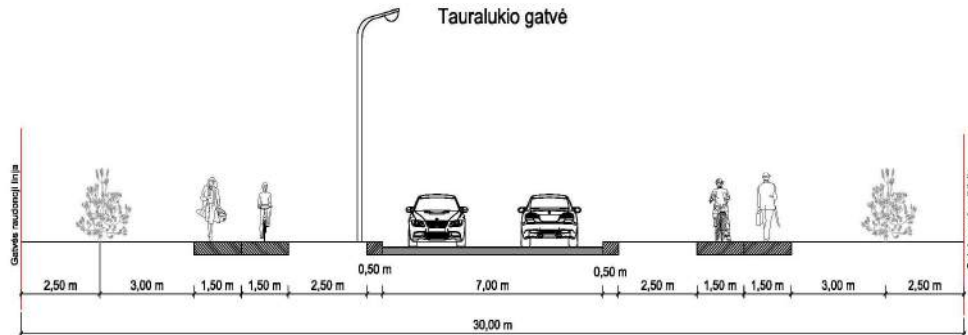
Planuojamos teritorijos gatvių tinklą numatoma formuoti vadovaujantis Klaipėdos miesto bendruoju planu, patvirtintais detaliesiais planais bei papildomai formuojant naujus susisiekimo komunikacijų koridorius reikalingus išoriniams ryšiams realizuoti bei naujoms teritorijoms įsivinti. Gatvių tinklo vystymo pasiūlymai teikiami brėžiniuose „Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. I variantas; II variantas“.

Vadovaujantis Klaipėdos miesto teritorijos bendruoju planu numatoma įrengti dviejų eismo juostų C<sub>2</sub> kategorijos gatvę, kaip esamos Tauralaukio gatvės tęsinį iki planuojamos teritorijos šiaurinės dalies. Tauralaukio gatvę numatoma formuoti kaip svarbiausią planuojamo kvartalo funkcinę ir kompozicinę ašį su pėsčiųjų ir dviračių takais, viešojo transporto maršrutais, stotelėmis bei galiniu viešojo transporto sustojimo punktu, numatant transporto priemonių apsisukimo bei laukimo galimybę. Vadovaujantis STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“, įvažiavimai į greta gatvės esančius sklypus turėtų būti formuojami ne dažniau kaip kas 100 – 120 m. Dėl šios priežasties gatvė neįjungiama į Tauro 12-osios gatvę,



o pravedama jai iš rytų pusės. Taip numatoma išsaugoti esamus įvažiavimus į sklypus Tauro 12-osios gatvės, bei išlaikyti normatyvinius reikalavimus Tauralaukio gatvėje.

Preliminarus naujos gatvės trasos ilgis sieks 1250 m, siūlomas raudonųjų linijų plotis – 30 m. Siūloma Tauralaukio gatvės trasa identiška abejuose koncepcijos variantuose.

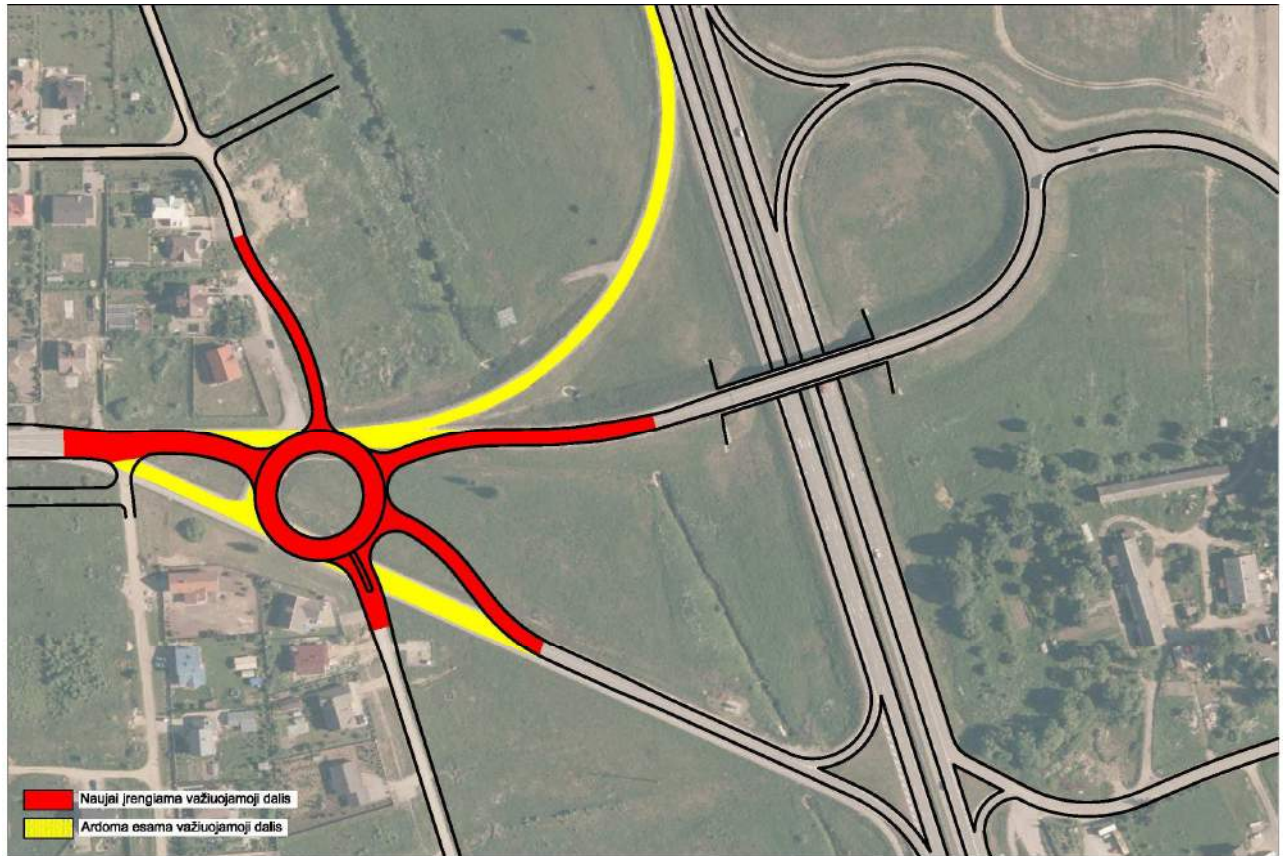


1.1 pav. Siūlomas Tauralaukio gatvės skersinis profilis

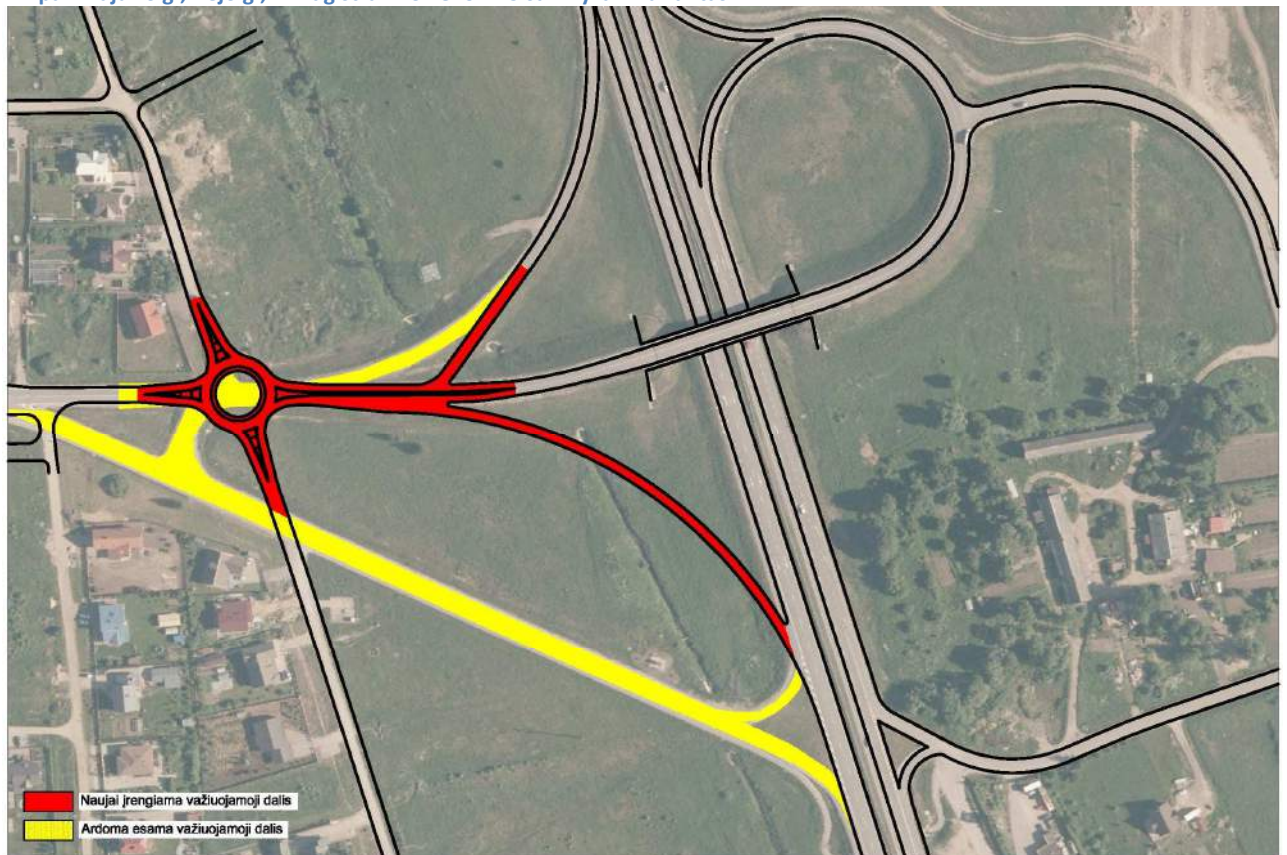
1.2 lentelė. Esminiai koncepcijos variantų skirtumai

Nr.	Apibūdinimas	I variantas	II variantas
1	Pajūrio g., Vėjo g. ir magistralinio kelio A13 mazgas (žr. <b>Error! Reference source not found., Error! Reference source not found.</b> pav.).	Šiame variante siūloma naikinti jungiamąjį kelią iš magistralinio kelio A13 į Pajūrio gatvę. Vėjo gatvės ir Pajūrio gatvės sankryžoje numatoma penkiašalė didžioji žiedinė sankryža.	Šiame variante siūloma nauja jungiamojo kelio iš Pajūrio gatvės į magistralinį kelią A13 trasa. Vėjo ir Pajūrio g. sankryžoje numatoma keturšalė mažoji žiedinė sankryža.
2	Planuojamos teritorijos jungtis su Žaliuoju slėniu	Šiame variante jungtis su žaliuoju slėniu numatoma formuojant trišalę sankryžą Vėjo gatvėje. Preliminarus jungties ilgis 0,61 km.	Šiame variante jungtis su Žaliuoju slėniu įsijungia į Smėlio ir Vėjo gatvių sankryžą. Preliminarus jungties ilgis 0,78 km.
3	Jungtis tarp Tauro 1-osios g. ir Vėjo g.	Šiame variante naujai formuojamos vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos aptarnaujamos vientisa jungtimi tarp Tauro 1-osios g. ir Vėjo g.	Šiame variante naujai formuojamos vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos aptarnaujamos dviem akligatviais.
4	Jungtis tarp Tauro 3-osios ir Debesų g. tęsinio	Šiame variante jungtis nenumatoma.	Šiame variante formuojama nauja jungtis. Preliminarus ilgis 0,17 km.
5	Jungtis tarp Debesų g. ir Akmenų g.	Šiame variante jungtis nenumatoma.	Šiame variante formuojama nauja jungtis. Preliminarus ilgis 0,16 km.
6	Pajūrio g. ir Klaipėdos g. sankryža	Šiame variante numatoma trišalė sankryža. Eismo intensyvumo skaičiavimai rodo, kad nereguliuojamos sankryžos transporto priemonių laiko nuostoliai bus panašūs kaip ir žiedinės sankryžos atveju (II variantas), tačiau pastarasis sprendimas nebus toks saugus eismo inžinerijos požiūriu. Saugumo lygį galėtų padidinti	Šiame variante numatoma trišalė žiedinė sankryža. Eismo intensyvumo skaičiavimai rodo, kad artimiausioje perspektyvoje transporto priemonių laiko nuostoliai žiedinėje sankryžoje bus mažesni nei įrengiant reguliuojamą sankryžą. Žiedo gabaritai parinkti taip, kad neturėtų neigiamo poveikio mažojo Tauralaukio dvaro sodybai.

Nr.	Apibūdinimas	I variantas	II variantas
		reguluojama sankryža, tačiau prie artimiausioje perspektyvoje numatomų transporto srautų, toks sprendimas labiausiai gaišintų eismo dalyvius.	
7	Debesų g. ir Tauro 12-osios g. jungtis	Šiame variante numatoma tiesioginė jungtis tarp Debesų g. ir Tauro 12-osios g. Preliminarus jungties ilgis 0,12 km.	Šiame variante jungtis nenumatoma. Patekimas iš Debesų g. į Tauro 12-ąją g. numatomas per Tauralaukio g.
8	Naujai formuojamų vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijų tarp Perkūno g., Tauralaukio g. ir Danės upės aptarnavimas	Šiame variante teritorija aptarnaujama trimis Tauralaukio gatvei statmenomis gatvėmis. Bendras šių gatvių ilgis 0,77 km.	Šiame variante teritorija aptarnaujama dvejomis Tauralaukio g. statmenomis ir trimis lygiagrečiomis gatvėmis. Bendras šių gatvių tinklo ilgis 1,38 km.
9	Jungtis tarp Danų g. ir Tauralaukio g.	Šiame variante motorizuoto eismo jungtis nenumatoma. Siūlomas tik dviračių takas.	Šiame variante numatoma D <sub>1</sub> kategorijos gatvė ir dviračių takas. Gatvė galėtų būti įrengiama dviem etapais: 1) įrengiant tik susisiekimą dviračiais ir pėsčiomis, 2) įrengiant motorizuoto eismo gatvę. Atsižvelgiant į gyventojų poreikius būtų galima pritaikyti įvairias eismo organizavimo priemones, pvz.: numatyti tik viešojo transporto eismą.
10	Pajūrio g.	Šiame variante numatoma nedidinti gatvės pločio, t.y. palikti ją dviejų eismo juostų, įrengiant pėsčiųjų dviračių takus ir atliekant reikiamus išplatinimus ties sankryžomis.	Šiame variante siūloma gatvės vystyti vadovaujantis Pajūrio gatvės rekonstrukcijos darbų projektiniais pasiūlymais.
11	Tauralaukio g. jungtis su Purmalių g. (Klaipėdos r. sav.)	Šiame variante motorizuoto eismo jungtis nenumatoma.	Suformuojama Tauralaukio g. tęsinio ir Purmalių gatvės jungties galimybė, kuri, nustačius pagrįstą poreikį, gali būti įgyvendinama. Ši jungtis atitinka ir Kalotės – Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinius.



1.2 pav. Pajūrio g., Vėjo g., ir magistralinio kelio A13 sankryža – variantas Nr. 1



1.3 pav. Pajūrio g., Vėjo g., ir magistralinio kelio A13 sankryža – variantas Nr. 2

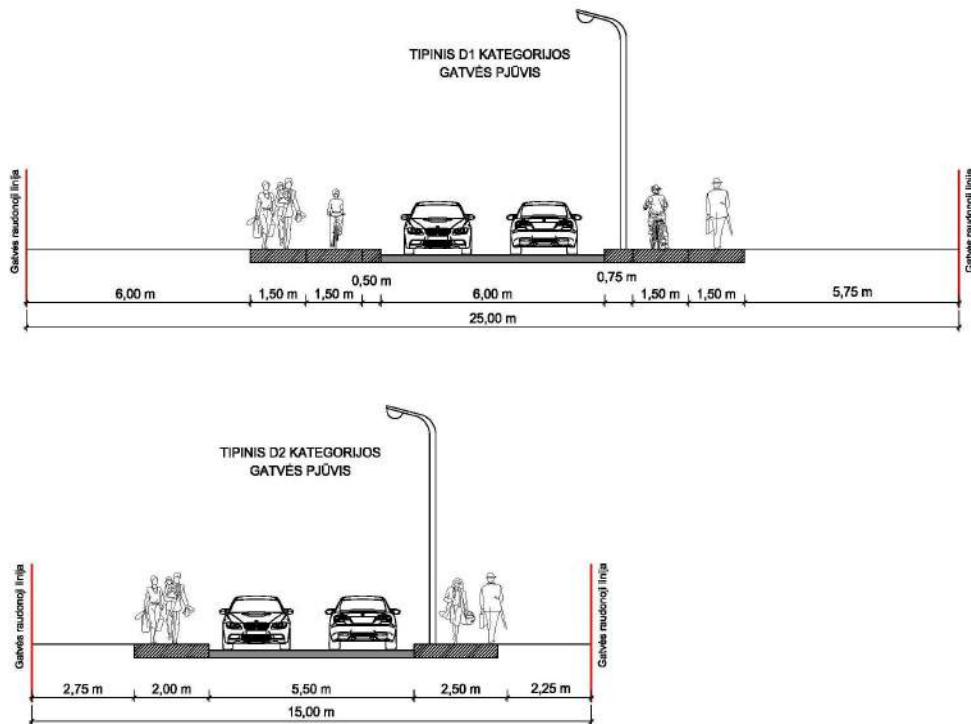
Lyginamoji abiejų variantų plėtra pateikiama **Error! Reference source not found.** lentelėje. II –asis koncepcijos variantas pasižymi šiek tiek didesne gatvių tinklo plėtra planuojamoje teritorijoje, o taip pat jungčių galimybėmis su Žalioju slėniu šiaurinėje pusėje už planuojamos teritorijos ribų bei Klaipėdos r. sav. Purmalių k. II – asis koncepcijos variantas pasižymi patogesniais susisiekimo ryšiais.

1.3 lentelė. Preliminari gatvių tinklo plėtra

Rodiklis	I koncepcijos variantas	II koncepcijos variantas
Gatvių ilgis, km	23,8	24,6
- B2 kategorija	1,6	1,7
- C1 kategorija	1,6	1,7
- D1 kategorija	2,8	2,7
- D2 kategorija	17,8	18,6
Gatvių tinklo tankis, km/km <sup>2</sup>	12,3	12,7
Susisiekimo komunikacijų koridorius, ha	50,0	51,4
Rezervuojamos teritorijos plotas:		
Naujoms gatvėms tiesti, ha	5,3	5,8
- C2 kategorija	1,6	1,6
- D1 kategorija	0,7	0,7
- D2 kategorija	3,0	3,5
Dviračių takams tiesti, ha		0,02

1.4 lentelė. Gatvių infrastruktūros lyginamieji rodikliai

Gatvės kategorija	I variantas				II variantas			
	Esama	Rekonstruojama	Planuojama	Viso:	Esama	Rekonstruojama	Planuojama	Viso:
B2	0,3	1,2	0,1	1,6	0,3	1,2	0,1	1,7
C2	0,4		1,3	1,6	0,4		1,3	1,7
D1		1,6	1,2	2,8		1,7	1,1	2,7
D2	2,0	10,3	5,5	17,8	2,0	10,2	6,4	18,6
Viso:	2,7	13,0	8,1	23,8	2,7	13,1	8,8	24,6



1.4 pav. Siūlomi tipiniai D<sub>1</sub> ir D<sub>2</sub> kategorijų gatvių pjūviai (tikslinimas numatomas sprendinių studijoje)

## Pėsčiųjų - dviračių takų plėtros prioritetai ir tvarkymo principai

Pėsčiųjų – dviračių takai yra menkiausiai išvystyta susisiekimo tinklo dalis. Esamos būklės analizės studijoje buvo nustatyta, kad planuojamame kvartale tik 14 % gatvių turi šaligatvius, o dviračių infrastruktūra įrengta tik 4 % gatvių.

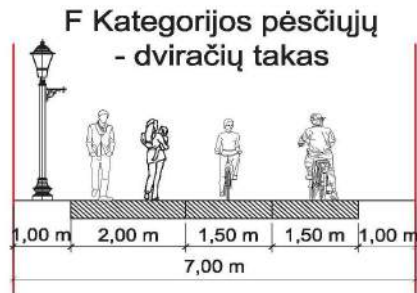
Principinės pėsčiųjų dviračių infrastruktūros vystymo kryptys analogiškos abiem variantams:

- Įrengti šaligatvius visose gatvėse (esant abipusiam užstatymui iš abiejų pusių);
- Suformuoti dviračių takų (dviračių eismo juostų) tinklą kvartalo gatvėse, užtikrinant svarbiausius susisiekimo ryšius;
- Įrengti rekreacinio tipo pėsčiųjų – dviračių takus Ringelio upės ir Danės upės šlaituose;
- Suformuoti pėsčiųjų - dviračių jungtis su gretimomis teritorijomis: Žaliojo slėnio, Purmalių gyvenvietėmis bei Plytinės gyvenamuoju kvartalu.

Dviračių eismo organizavimui gatvėse siūlomi du variantai:

- Dviračių takai iš abiejų gatvės pusių po 1,5 m pločio;
- Dviračių eismo juostos iš abiejų gatvės pusių po 1,5 (1,2) m pločio;

Pėsčiųjų - dviračių takus planuojamus ne šalia važiuojamosios dalies siūloma įrengti kaip F<sub>1</sub> – F<sub>2</sub> kategorijos susisiekimo komunikacijas su 7 m pločio raudonosiomis linijomis.



1.5 pav. Siūlomas F kategorijos pėsčiųjų – dviračių takas

Konceptijos stadijoje dviračių ir pėsčiųjų takų tinklas suskirstytas pagal paskirtį ir reikšmę į tris kategorijas:

- Pagrindinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos;
- Pagalbinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos;
- Rekreacinės paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos;

1.5 lentelė. Dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo ilgiai, km

Tako tipas	I variantas		II variantas	
	Planuojama teritorija	Nagrinėjama teritorija	Planuojama teritorija	Nagrinėjama teritorija
Pagalbiniai susisiekimo paskirties takai	2,0	3,0	4,7	1,4
Pagrindiniai susisiekimo paskirties takai	5,6	1,1	5,2	3,4
Rekreaciniai paskirties takai		3,8	0,2	2,7
<b>Bendroji suma</b>	<b>7,6</b>	<b>7,9</b>	<b>10,1</b>	<b>7,6</b>

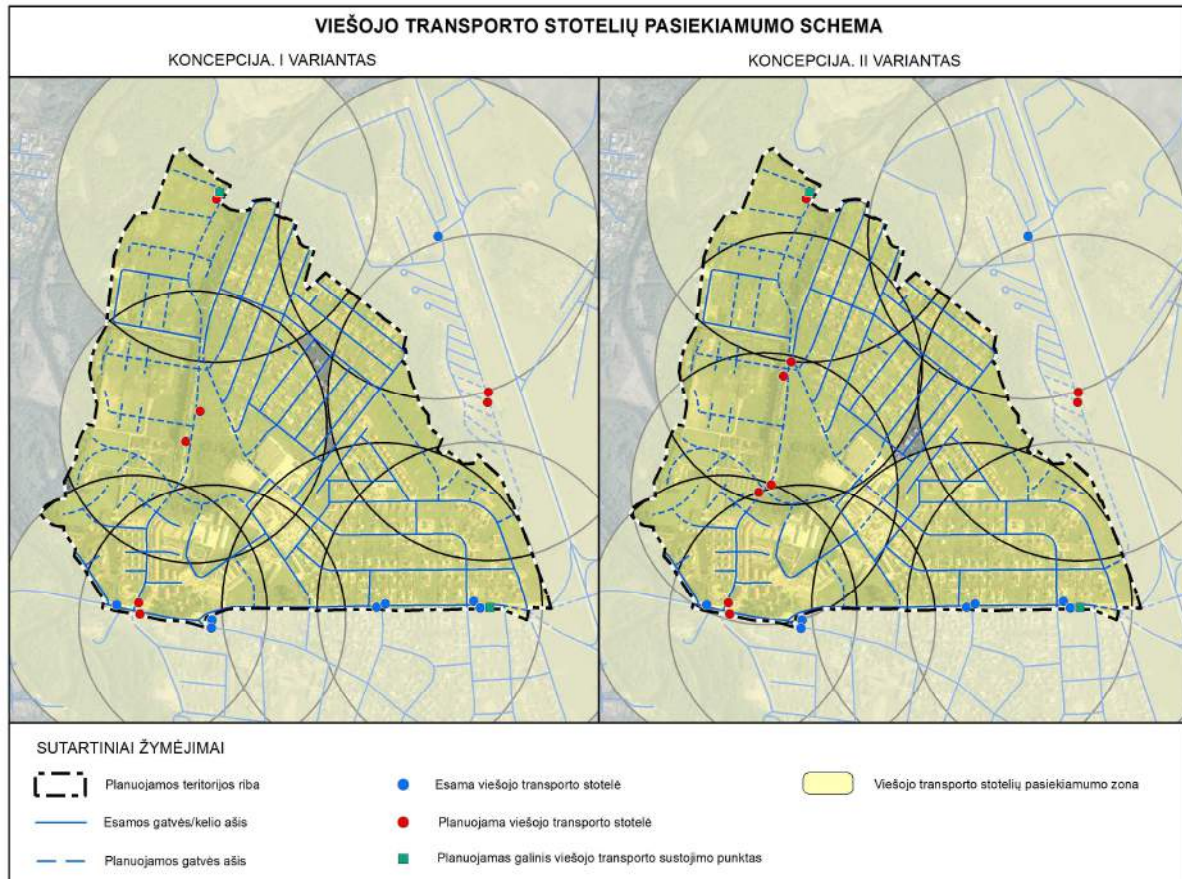
### Viešojo transporto plėtros prioritetai ir tvarkymo principai

Esamos būklės analizės stadijoje identifiukuota, kad teritorija nėra pilnai padengiama normatyviniu 600 m atstumu iki viešojo transporto stotelių (tik 51 %). Kvartalo gyventojai turėjo nusiskundimų dėl blogo viešojo transporto pasiekiamumo ir prašė praveisti viešojo transporto maršrutą vidinėmis kvartalo gatvėmis bei prailginti viešojo transporto darbo laiką ir užtikrinti dažnesnį grafiką. Atsižvelgiant į STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ reikalavimus, gyventojų skundus ir pasiūlymus bei esamos būklės metu atliktą analizę formuojami tokie pasiūlymai viešojo transporto sistemai vystyti:

- Numatyti viešojo transporto maršrutą naujai planuojamoje C<sub>2</sub> kategorijos Tauralaukio gatvėje;
- Numatyti galimybę įrengti viešojo transporto maršrutą nuo Tauralaukio gatvės iki Danų gatvės, kuris galėtų būti realizuotas esant gyventojų pritarimui (II koncepcijos variantas);
- Numatyti viešojo transporto maršrutą perspektyvinėje jungtyje su Žalioju slėniu per Vėjo gatvę;
- Įrengti Tauralaukio gatvės šiaurinėje dalyje viešojo transporto galinį punktą su galimybe transporto priemonėms apsisukti, stovėti ilgesnį laiką;
- Papildomai įrengti viešojo transporto sustojimus Tauralaukio, Klaipėdos ir Jungtinėje gatvėje užtikrinant normatyvinį 500 - 600 m pasiekiamumą visiems kvartalo gyventojams.

Viešojo transporto vystymo koncepcijos I-as ir II-as variantai skiriasi autobusų stotelių išdėstymu. I – ajame koncepcijos variante autobusų stotelių išdėstymas numatytas vadovaujantis „Žemės sklypo Klaipėdos g. 3, Klaipėdoje ir jo gretimų detaliuoju planu“, patvintu 2008 m. liepos 31 d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-302. II – ajame koncepcijos variante, autobusų sustojimai išdėstomi įvertinant visą planuojamo

kvartalo plėtrą bei siekiant suformuoti optimalius atstumus tarp stotelių. Stotelių išdėstymas Žaliojo slėnio teritorijoje tėra rekomendacinis ir nelaikomas šio specialiojo plano sprendiniais.



1.6 pav. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumo schema

## Inžinerinės infrastruktūros sistema

Vandentiekio tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Numatoma plėsti vandentiekio tinklus planuojamoje teritorijoje;
- Numatoma, pagal poreikį rekonstruoti esamus vandentiekio tinklus planuojamoje teritorijoje;
- Numatoma, kad visi plečiami vandentiekiai bus pritaikyti gaisrų gesinimui: sukurta žiedinė vandentiekio tinklų struktūra, parinkti reikiami vamzdinių diametrai, įrengti priešgaisriniai hidrantai. Teritorijose, kur nėra numatytas vandentiekis, pagal priešgaisrinius reikalavimus turi būti įrengti priešgaisriniai rezervuarai, privažiavimai prie atvirų vandens telkinių.

Buitinių nuotekų tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Naujų nuotekų surinkimo tinklų plėtra esamose ir naujai užstatomose teritorijose;
- Pagal poreikį rekonstruoti esamus buitinių nuotekų tinklus.

Lietaus nuotekų tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Naujų lietaus nuotekų surinkimo tinklų esamose ir naujai užstatomose teritorijose;
- Pagal poreikį įrengti nuotekų valymo įrenginius;

- vykdyti paviršinių nuotekų išleidžiamų į atvirus vandens telkinius nuotekų kontrolę, išleidžiamų nuotekų kokybė turi atitikti paviršinių nuotekų tvarkymo reglamentą patvirtintą aplinkos ministro 2007 Balandžio 2d. įsakymu Nr. D1 - 193 ( Žin. 2007 Nr. 42 – 1594).

Atliekų tvarkymo sprendiniuose numatoma:

- Buitines atliekas šalinti tik Klaipėdos regioniniame sąvartyne;
- Biodegraduojančias (žaliąsias) atliekas atskirti nuo bendro komunalinių atliekų srauto; plėsti konteinerinių atliekų surinkimo aikštelių tinklą;
- Rūšiuojamoms atliekoms naudoti specializuotus konteinerius.

Elektros tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Plėsti esamą elektros energijos paskirstymo tinklą;
- Naujus paskirstymo tinklus tiesti kabelinėmis linijomis;
- Pagal poreikį rekonstruoti esamas transformatorines;
- Išlaikyti geram techniniam stovyje esamą elektros energijos skirstomąjį tinklą tinklą;
- Rekonstruoti pagal poreikį susidėvėjusius gatvių apšvietimo sistemas, numatant kabelines požemines elektros perdavimo linijas;
- Numatyti elektros energiją tausojančią sistemų įdiegimą;
- Naujai planuojamose gatvėse, komunikacijų koridoriuose, numatyti vietą gatvių apšvietimui.

Šilumos tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Rekonstruoti esamas šilumines trasas, naudojant bekanalę technologiją,
- Keičiant šilumotiekius optimizuoti vamzdinių diametrus,
- Išlaikyti esamus centralizuotos šilumos vartotojus,

Ryšių tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Išlaikyti esamą ryšių tinklą, įrengti juose viešojo interneto prieigas;
- Laidinis ryšys į naujai užstatomas teritorijas turi būti tiesiamas vartotojams ir paslaugų tiekėjams tarpusavyje susitarus;
- Internetinio ryšio plėtra.

Dujotiekio tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- Dujotiekio tinklai plečiami naujai užstatomose teritorijose;
- Numatoma išlaikyti esamus vidutinio slėgio dujotiekius.

Inžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai:

- plėsti vandentiekį į naujai statomas ir užstatytas, tačiau vandentiekio tinklų neturinčias teritorijas;
- plėsti lietaus nuotekų tinklą, įrengti naujus išleidėjus bei valymo įrenginius;
- plėsti buitinių nuotekų surinkimo sistemą, nukreipiant nuotekas į esamus valymo įrenginius;
- buitinių nuotekų tinklai pirmiausia turi būti plečiami naujai užstatomose teritorijose;
- plėsti konteinerinių aikštelių tinklą skirtą atliekų rūšiavimui;
- plėsti esamą elektros energijos paskirstymo tinklą;
- internetinio ryšio plėtra.



## 1.4. Specialiojo plano sąsaja su kitais planais ir programomis

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros specialusis planas rengiamas vadovaujantis parengtų bei galiojančių atitinkamo lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendinių ir kitų strateginių dokumentų bei programų (projektų) nuostatų reikalavimais:

### 1) bendrųjų planų:

- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas 2011-02-24, Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T11-111;
- Klaipėdos miesto bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007-04-05 sprendimu Nr. T2-110, registro Nr. 07-22.

### 2) specialiųjų ir detaliųjų planų:

- Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema, patvirtinta Klaipėdos miesto tarybos 2000-03-30 sprendimu Nr. 55, registro Nr. 00-15;
- Klaipėdos miesto šiaurinės dalies transporto schema, patvirtinta Klaipėdos miesto tarybos 1998-10-22 sprendimu Nr.173, registro Nr. 98-41;
- Klaipėdos-Liepojos kelio ruožo nuo 0 iki 11,5 km specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2001-02-18 įsakymu Nr. 169, registro Nr. 04-10;
- Klaipėdos miesto vizualinės informacijos ir išorinės reklamos specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2005-07-28 sprendimu Nr. T2-267, registro Nr. 05-32;
- Danės upės slėnio teritorijos nuo Biržos tilto iki Palangos kelio specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2010-10-22 įsakymu Nr. AD1-1872, registro Nr. 10-70;
- Klaipėdos miesto viešųjų tualetų išdėstymo schema, specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2005-12-22 sprendimu Nr. T2-394, registro Nr. 05-54;
- Spaudos kioskų Klaipėdos mieste išdėstymo schema, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007-10-25 sprendimu Nr. T2-330, registro Nr. 07-59;
- Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2005-03-31 sprendimu Nr. T2-74 (pakeitimas 2009-05-29 sprendimu Nr. T2-221), registro Nr. 05-7;
- Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2009-01-29 sprendimu Nr. T2-9, registro Nr. 09-9;
- Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialusis planas ir reglamentas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2001-11-08 sprendimu Nr. 254, registro Nr. 01-62;
- Kiti detalieji ir specialieji planai pagal Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijų planavimo registrą.

### 3) ūkio šakų plėtros programų ir strateginių dokumentų:

- Klaipėdos miesto plėtros strateginis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2001-04-26 sprendimu Nr. 110 (nauja redakcija 2007-09-27 sprendimu Nr. T2-285);
- Klaipėdos miesto transporto sektoriaus vystymo galimybių studija. Užsakovas –Klaipėdos miesto savivaldybės administracija. Rengėjas – Vilniaus Gedimino technikos universitetas;
- Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2010-09-08 sprendimas Nr. T2-239 „Dėl trylikos žemės sklypų buvusiam Šaulių kaime, Klaipėdoje, kurių kadastro numeriai 2101/0039 : 464, 2101/0039 :559, 2101/0039:459, 2101/0039:461, 2101/0039:801, 2101/0039:818, 2101/0039:797, 2101/0039:370, 2101/0039:298, 2101/0039:939, 2101/0039:399, 2101/0039:410, 2101/0039:463 ir jų gretimybių detaliojo plano koncepcijos patvirtinimo“

Rengiamas specialusis planas neprieštarauja aukščiau išvardintų planų ir programų sprendiniams bei teisinių dokumentų reikalavimams.

## 2. Esama aplinkos būklė ir jos pokyčiai, jeigu planas nebus įgyvendintas

### 2.1. Esama aplinkos būklė

**Planuojamos teritorijos vertinimas urbanistiniu aspektu.** Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano teritorija yra Klaipėdos miesto administracinėse ribose, skiriama gamtinių bei techninių ribų – atitinkamai Danės, Ringelio upių slėnių dalių ir Pajūrio gatvės. Planuojamos teritorijos nemaža dalis yra užstatyta. Pietrytinė pusė, kaip ir pietvakarinės pusės dalis, yra užstatyta vienbučiais gyvenamaisiais pastatais, šiaurės rytinė – sodininkų pastatais (vasarnamiais). Ši pastatų masė sudaro foninį sodybinio užstatymo morfotipą (ekstensyvus gyvenamųjų teritorijų užstatymas, kai 1-3 aukštų vieno ar dviejų butų gyvenamosios paskirties pastatai su pagalbinio ūkio paskirties pastatais statomi atskirame žemės sklype). Prie Pajūrio, Akmenų gatvių, sąlyginai planuojamos teritorijos centre, koncentruojasi komercinės, pramoninės paskirties pastatai, nedidelė daugiabučių gyvenamųjų namų grupė. Šie pastatai sudaro laisvo planavimo užstatymo (pastatai statyti pagal laisvai pasirinktą kompoziciją, neformuojant gatvių ir kitų, būdingų perimetriniam užstatymui, erdvių) ir pramonės ir inžinerinės infrastruktūros teritorijų užstatymo (gamybos ir technologinių procesų nulemtas, dažnai uždaras nuo aplinkinių teritorijų, aiškių užstatymo principų neturintis, pramonės (sandėliavimo) ir inžinerinės infrastruktūros teritorijų užstatymas, kuriame dominuoja didelio tūrio pastatai) morfotipų mišinį. Minėta teritorija sukuria svorį urbanistinėje struktūroje ir perspektyvoje, sukūrus naujos kokybės užstatymą, įvertinus Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, numatytą socialinės infrastruktūros plėtrą, gali atlikti miesto lokalaus – Tauralaukio rajono centro funkcijas. Ypač vertinant tai, kad minėta teritorija yra apsupta esamomis ir planuojamomis gyvenamosiomis teritorijomis. Planuojamos teritorijos potencialą įsisavinti statyboms patvirtina ir šiai teritorijai parengtų teritorijų planavimo dokumentų skaičius, prasidėjusi sodų teritorijų konversija į gyvenamąsias.

Planuojama teritorija netiesiogiai ribojasi Klaipėdos miesto administracinėse ribose, vakarinėje pusėje su Plytinės gyvenamųjų namų rajonu; Klaipėdos rajono savivaldybės ribose šiaurinėje pusėje su Purmalių kaimo urbanizuota dalimi, rytinėje – su Aukštkiemių kaimo urbanizuota dalimi. Tiek Purmalių, tiek Aukštkiemių kaimų urbanizuotų teritorijų užstatytose dalyse dominuoja gyvenamieji namai (vienbučių ar dvibučių).

**Planuojamos teritorijos žemės naudojimo vertinimas.** Planuojamos teritorijos esamas žemės naudojimas teikiamas įvertinus VĮ „Registru centras“ duomenis, faktinį žemės naudojimą ir parengtus teritorijų planavimo dokumentus – t.y. taip pat vertinant juose nustatytas žemės naudojimo paskirtis ir būdus. Atlikus teritorijų naudojimo pagal paskirtis ir būdus balansą planuojamoje teritorijoje – 193,1 ha plote nustatyta (teritorijų žemės naudojimas teikiamas esamos būklės brėžinyje, konkretus plotų pasiskirstymas pagal paskirtis ir būdus – 2.1. lentelėje):

- kitos paskirties vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos sudaro apie ketvirtadalį visos teritorijos;
- beveik tokią pat dalį kaip ir vienbučių, dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos, užima susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos;
- kiek daugiau nei penktadalį visos teritorijos sudaro kitų žemės ūkio paskirties sklypų teritorija;
- apie dešimtadalį visos teritorijos užima mėgėjų sodų žemės sklypų teritorija – beveik tiek pat ploto sudaro kartu sudėjus daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir komercinės paskirties objektų teritorijos;

- mažus plotus užima pramonės ir sandėliavimo bei visuomeninės paskirties teritorijos, o net po šimtą visos planuojamos teritorijos dalį nesudaro atskirųjų želdynų, rekreacinė, susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų, vandenų teritorijos.

2.1. lentelė. Planuojamos teritorijos balansas pagal žemės paskirtis ir būdus.

Žemės paskirtis, būdas	Plotas, ha	Ploto dalis, %
<b>KITOS PASKIRTIES ŽEMĖ</b>		
Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorija	10,9	5,6%
Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija	49,1	25,4%
Visuomeninės paskirties teritorija	4,6	2,4%
Komercinės paskirties objektų teritorija	10,8	5,6%
Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorija	7,3	3,8%
Atskirųjų želdynų teritorija	0,1	0,1%
Rekreacinė teritorija	0,7	0,4%
Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorija	1,3	0,7%
Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorija	46,3	24,0%
<b>Kitos paskirties žemė iš viso:</b>	<b>131,2</b>	<b>67,9%</b>
<b>ŽEMĖS ŪKIO PASKIRTIES ŽEMĖ</b>		
Kitų žemės ūkio paskirties sklypų teritorija	41,8	21,7%
Mėgėjų sodų žemės sklypų teritorija	18,4	9,5%
<b>Žemės ūkio paskirties žemė iš viso:</b>	<b>60,3</b>	<b>31,2%</b>
Vandens telkiniai	1,7	0,9%
<b>Vandens telkiniai iš viso:</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9%</b>
<b>Bendroji suma:</b>	<b>193,1</b>	<b>100,0%</b>

## Gamtinė aplinka

**Hidrografiniai objektai.** Planuojamos teritorijos ribose yra suformuoti keli dirbtiniai tvenkiniai/kūdros. Tačiau gretimybėje hidrografinių objektų kur kas daugiau - prateka Akmenos-Danės upė bei Ringelio, Žvejonės upeliai.

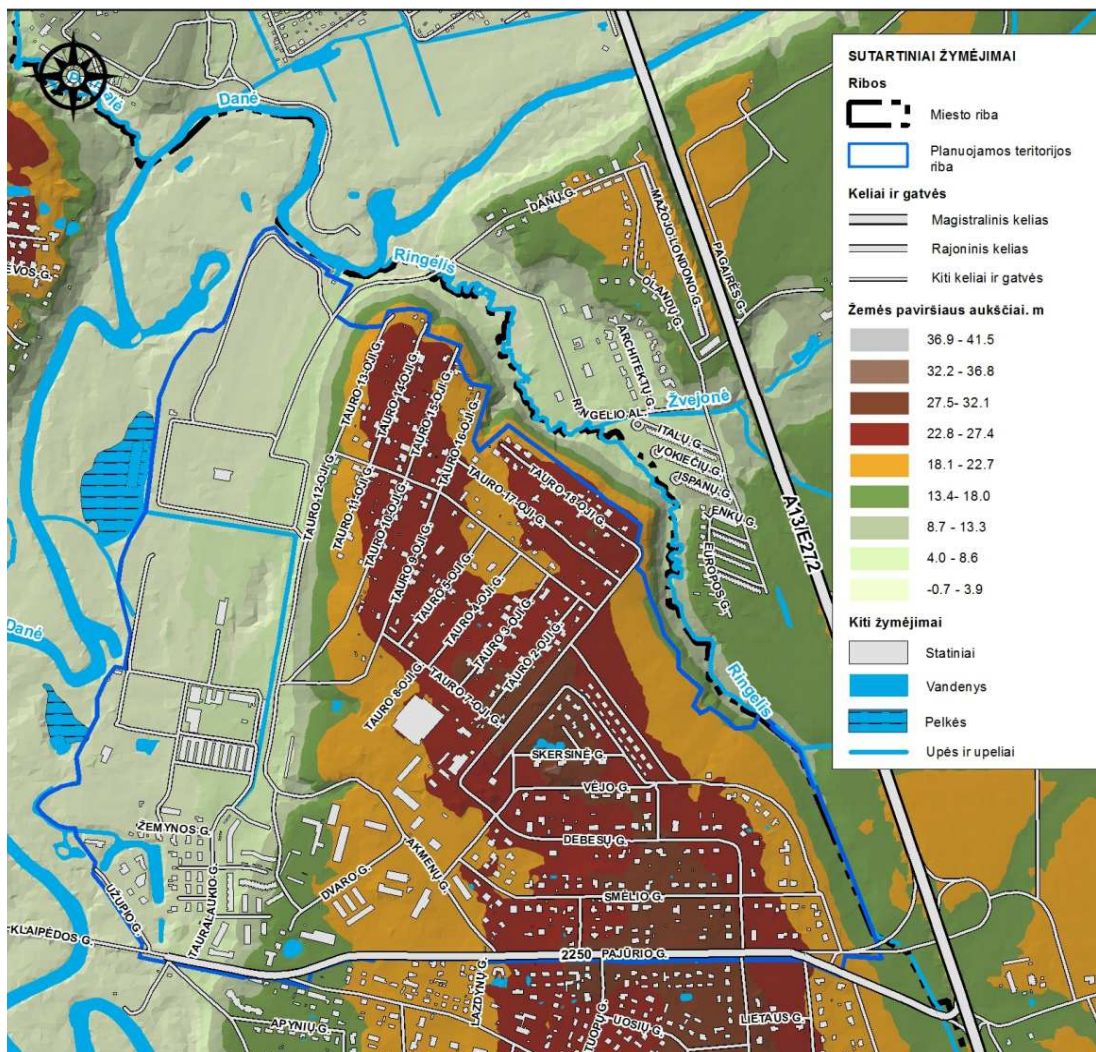
**Akmena - Danė** yra didžiausia upė visame Lietuvos pajūrio upių baseine. Išteka ji iš Pajūrio žemumos ir per Klaipėdos sąsiaurį įteka į Baltijos jūrą, jos ilgis - 62,5 km. Nuo versmių iki Kretingos ji vadinama Akmena, žemiau - Dane. Vidutinis metinis šios upės nuotėkio hidromodulis yra 13,1 l/s iš km<sup>2</sup>, vidutinis debitas žiotyse - apie 7,6 m<sup>3</sup>/s. Akmenos - Danės pabaseinį nuo jūros skiria mažų, bet savarankiškų upelių - Rąžės (63 km<sup>2</sup>), Rikinės - Cypos (32 km<sup>2</sup>) pabaseiniai. Reikia pažymėti, kad šios upės vandens režimas yra nepastovus. Šiame rajone klimatas jūrinis, su kritulių maksimumu vasaros pabaigoje ir rudenį. Žiemos būna su dažniais atlydžiais, kurie sukelia žiemos poplūdžius, neretai net viršijančius pavasarinis (pastarieji dėl nepastovios sniego dangos nebūna dideli). Kadangi vasaros pirmoji pusė jūrinio klimato sąlygomis paprastai būna mažiau lietinga, tai birželio ir liepos mėnesiais upės lygis labiausiai nuslūgsta. Jis ima kilti tik antroje vasaros pusėje, kuomet padidėja kritulių kiekis. Vandens režimas Akmenos - Danės upėje priklauso ir nuo eilės kitų faktorių: pritekėjimo iš intakų, Kuršių marių patvankos bei stiprių vakarinių kryptų vėjų. Preliminarus potvynių rizikos vertinimo ataskaitos (Žin., 2012, Nr. 9-384) duomenimis, Akmenos - Danės upės atkarpa yra išskiriama kaip upių ruožas, kuriame yra galimybė formotis su potvyniais susijusiems ekstremaliems hidrologiniams reiškiniams.

**Ringelis** – upė ištekanti ties Trušeliais, apie 8 km į šiaurės rytus nuo Klaipėdos, Danės intakas. Priklauso Lietuvos pajūrio upių baseinui. Upės ilgis – 6,3 km, baseino plotas – 15 km<sup>2</sup>. Į Danę įteka jos kairiajame krante, 12,3 km atstumu nuo žiočių. Didesnis Ringelio upės intakas – **Žvejonė** (dešinysis). Žvejonė taip pat priklauso Lietuvos pajūrio upių baseinui., jos atstumas nuo žiočių 0,8 km.

**Miškai.** Informacija apie miškus teikiama vadovaujantis Valstybinės miškų tarnybos prie Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos duomenimis. Į planuojamą teritoriją valstybinių miškų plotai patenka minimaliai, o su didesniais jų plotais ribojasi. Šie miškai yra II B grupės – rekreaciniai miestų miškai. Planuojamos teritorijos gretimybėje esantys miškų plotai dengia upių slėnių dalis. Miškų išsidėstymas teikiamas specialiojo plano koncepcijos brėžiniuose.

**Želdynai.** Esamos būklės analizės metu nustatyta, kad planuojamoje teritorijoje nėra suformuotų atskirųjų želdynų ar kitų, jų funkciją atliekančių žaliųjų plotų. Perspektyvinė atskirųjų želdynų teritorija yra išskirta patvirtinto detaliojo plano sprendiniuose. Rajoninių ir kvartalinių atskirųjų želdynų funkciją formaliai atlieka planuojamos teritorijos gretimybėje Akmenos –Danės ir Ringelio up. slėniuose esantys žalieji plotai, kurių didžioji dalis yra valstybinės reikšmės miškai.

**Reljefas.** Planuojama teritorija apribota Danės upės ir Ringelio slėniais. Vakarinėje teritorijos dalyje, arba Danės upės slėnyje, žemės paviršius yra gana monotoniškas ir siekia apie 3,0 metrus virš jūros lygio. Rytinėje teritorijos dalyje išilgai Ringelio aukščiai pasikeičia per 12,0 metrų, nuo 3,0 metrų virš jūros lygio ties Danės upe iki 15,0 metrų ties Pajūrio gatve. Centrinėje dalyje, ten kur susiformavo užstatymas, aukščiai siekia 20,0-30,0 metrų. Žemiau esančiame paveiksle teikiamas teritorijos skaitmeninis reljefo modelis.



2.1 pav. Teritorijos skaitmeninis reljefo modelis

## Susisiekimo sistema

Daugumą susisiekimo ryšių (72,1 %) gyventojai realizuoja lengvaisiais automobiliais kaip vairuotojai arba kaip keleiviai, autobusais atliekama 19,4 % kelionių, pėsčiomis tik 4,8 % kelionių (dauguma ryšių yra per tolimi, kad būtų galima realizuoti pėsčiomis, taip pat trūksta šaligatvių), dviračiais vos 2,5 % kelionių, nepaisant to, kad namų ūkiai dviračių turi daugiau nei automobilių (trūksta dviračių takų, neužtikrintos saugaus ir patogaus eismo sąlygos).

Naujų duomenų apie viso Klaipėdos miesto susisiekimo poreikio realizavimo būdus nėra, tačiau akivaizdu, kad planuojama teritorija dėl urbanistinių ir susisiekimo faktorių yra orientuota į nedarnius susisiekimo būdus. Planuojamos teritorijos gyventojai atlieka itin daug kelionių lengvaisiais automobiliais ir sąlyginai mažai pėsčiomis ir viešuoju transportu. Tokie dėsningumai yra būdingi daugeliui priemiestinio tipo gyvenviečių.

Pagrindiniai gyventojų nusiskundimai dėl susisiekimo infrastruktūros yra susiję su prasta gatvių danga, šaligatvių ir dviračių takų trūkumu, viešojo transporto keleivių laukimo paviljonų nebuvimu, prastu viešojo transporto pasiekiamumu, per trumpu darbo laiku ir per retais eismo intervalais.

Susisiekimo infrastruktūros išvystymo lygis yra žemas. Kokybiškai įrengtos tėra Tauralaukio, Žemynos, Užupio, Skersinė ir Ringelio gatvės. Dauguma likusių gatvių neturi kokybiškos važiuojamosios dangos, šaligatvių, apšvietimo, lietaus nuotėkų ir kitų būtinų gatvės elementų.

Planuojamos teritorijos Klaipėdos ir Pajūrio gatvėse egzistuoja ženkli tranzitinio eismo dalis sudaranti 38 – 50 % viso eismo intensyvumo. Kitose teritorijos gatvėse dėl jų gamtinio izoliuotumo tranzitinio eismo nėra.

Bendras eismo intensyvumo lygis nėra didelis. Susisiekimo infrastruktūra turi didelį pralaidumo rezervą, visos sankryžos pasižymi aukščiausiu eismo kokybės lygiu – A. Poreikio eismą reguliuoti šviesoforais nėra.

Viešojo transporto pasiūla užtikrinama trijų maršrutų (Nr. 7, Nr. 14, Nr. 23) pagalba. Keleivių srautai yra nedideli, esama viešojo transporto pervežimų galia pilnai nepanaudojama.

Viešojo transporto tinklas norminiu 600 m atstumu dengia vos 51 % planuojamos teritorijos. Stotelių infrastruktūra menkai išvystyta, trūksta įlankų, keleivių laukimo paviljonų, suoliukų, šiukšlių dėžių.

Automobilių stovėjimo problemų planuojamoje teritorijoje nėra, visas parkavimo poreikis patenkinamas sklypo ribose įrengtose automobilių stovėjimo vietose.

Planuojamoje teritorijoje per pastaruosius 4 metus įvyko 12 techninių įvykių ir 1 įskaitinis. Vietų, kuriuose eismo įvykiai yra linkę reguliariai kartotis, nėra. Menkas eismo įvykių yra skaičius yra sąlygotas ne infrastruktūros saugumu, bet nedidelio eismo konfliktiškumo lygio.

Pagrindinėmis Tauralaukio kvartalo arterijomis ir toliau išliks Klaipėdos ir Pajūrio gatvės kuriose didėjant urbanizacijos laipsniui, kartu didės ir automobilių, viešojo transporto, pėsčiųjų ir dviračių eismas. Būtina šią gatvę rekonstruoti išvystant visų eismo dalyvių infrastruktūrą bei užtikrinant saugaus eismo sąlygas.

## **Inžinerinės infrastruktūros sistema**

Vandentiekio tinklai išvysti pakankamai. Esamo tinklo būklė patenkinama.

Buitinių nuotekų surinkimo tinklai išvystyti patenkinamai. Lietaus nuotekų tinklai išvystyti nepatenkinamai, nes dauguma gatvių neasfaltuotos.

Atliekos surenkamos konteineriniu būdu ir šalinamos sąvartyne Dumpių k., Klaipėdos rajone. Atskiros pavojingų atliekų surinkimo sistemos nėra, pavojingos atliekos šalinamos kartu su buitėmis. Nėra galimybės atliekas rūšiuoti surinkimo stadijoje.

Planuojamos teritorijos aprūpinimas gamtinėmis dujomis nėra pakankamas. Esamų centralizuoto dujotiekio paskirstymo tinklų būklė atitinka visus keliamus reikalavimus.

Transformatorinių pastočių galia pakankama. Skirstomasis elektros tinklas išvystytas gerai. Vyksta esamo tinklo modernizavimo darbai.

Šilumos tinklai išvystyti pakankamai. Tinklų būklė gera. Žymi centralizuoto tinklo plėtra nenumatoma. Individualių namų gyventojai šildosi naudodami akmenis anglis ir biokurą, maža dalis gamtines dujas.

Ryšių tinklai išvystyti gerai. Vyksta spartus procesas naujų informacinių technologijų diegime ryšių sistemoje.

## **Esamos susisiekimo sistemos pasekmės (poveikis) aplinkai**

Susisiekimo funkcionavimo pasekmės suprantamos kaip galimas neigiamas poveikis gamtinei ir urbanizuotai aplinkai dėl esminio žmonių poreikio – judėti, tenkinant įvairius savo poreikius. Šios pasekmės pasireiškia eismo nelaimių, akustinio triukšmo ir oro taršos forma. Bet kokie susisiekimo (judėjimo) būdai turi didesnį ar mažesnį poveikį aplinkai, tai neišvengiama bet kokio mechaninio judėjimo pasekmė. Klausimas lieka ar tas poveikis yra toleruotinas (neviršija normomis nustatytų ribinių verčių) ar netoleruotinas ir reikalauja taikyti įvairias kompensacines priemones poveikiui sušvelninti arba ieškoti įvairių alternatyvių sprendimų situacijai pagerinti.

Eismo nelaimės. Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato kelių policijos biuro administracinės veiklos poskyrio duomenimis planuojamoje teritorijoje per pastaruosius 4 metus įvyko 12 techninių įvykių ir 1 įskaitinis. Policijos duomenimis planuojamoje teritorijoje nėra vietų kur reguliariai pasikartoja eismo įvykiai, jie turi atsitiktinį pobūdį, o ne aiškų dėsningumą.

Nedidelis eismo įvykių skaičius dar nepatvirtina, kad susisiekimo infrastruktūra yra saugi. Natūrinė apžiūra ir eismo intensyvumo tyrimai lengvai paaiškina nedidelio avaringumo reiškinį. Jį lemia keli faktoriai:

- Nedidelis eismo konfliktiškumas, t.y. aiškiai dominuoja eismas važiuojantis „pagrindiniu keliu“ ir labai nedidelis „šalutinio kelio“ eismas.
- Itin mažas pėsčiųjų ir dviračių „skersinis“ ir „išilginis“ eismas.

Infrastruktūros kokybiniai išvystymo parametrai yra labai menki, todėl keičiantis eismo sąlygoms avaringumas turi potencialo augti. Plėtojantis planuojamai teritorijai tikėtinas pėsčiųjų, dviračių ir motorinių transporto priemonių eismo intensyvumo augimas, sudarysiantis prielaidas įvairiems eismo dalyvių konfliktams įvykti. Šiai rizikai sumažinti bus reikalinga tinkamai išvystyti visų eismo dalyvių judėjimui skirtą infrastruktūrą bei diegti inžinerines eismo saugumo priemones.

**Triukšmas.** Planuojamos teritorijos pagrindinis triukšmo šaltinis yra automobilių transporto keliamas triukšmas. Remiantis UAB „Hnit-Baltic“ duomenimis, neurbanizuotose teritorijose vidutinis paros triukšmo lygis neviršija 45 dBA, daugumoje urbanizuotų teritorijų siekia 45 – 55 dBA ir tik nedideliuose ruožuose prie intensyviausio eismo gatvių pasiekia 55 – 65 dBA. Šiuo metu galiojančių Lietuvos higienos normų reikalavimai triukšmo strateginiam kartografavimui pateikti 2.2. lentelėje. Leistinas paros triukšmo lygis – 65 dBA ir leistinas nakties triukšmo lygis – 55 dBA neviršijamas jokiaje planuojamos teritorijos vietoje.

2.2. lentelė. Didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai, naudojami triukšmo strateginio kartografavimo rezultatams įvertinti

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	L <sub>dvn</sub> , dBA	L <sub>dienos</sub> , dBA	L <sub>vakaro</sub> , dBA	L <sub>nakties</sub> , dBA
1.	Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliama triukšmo	65	65	60	55
2.	Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje pramoninės veiklos (išskyrus transportą) stacionarių triukšmo šaltinių sukeliama triukšmo	55	55	50	45

Nakties triukšmas L<sub>nq</sub>, dBA



Paros triukšmas L<sub>dvn</sub>, dBA



2.2. pav. Klaipėdos miesto savivaldybės 2015 metams prognozuojamo triukšmo žemėlapis

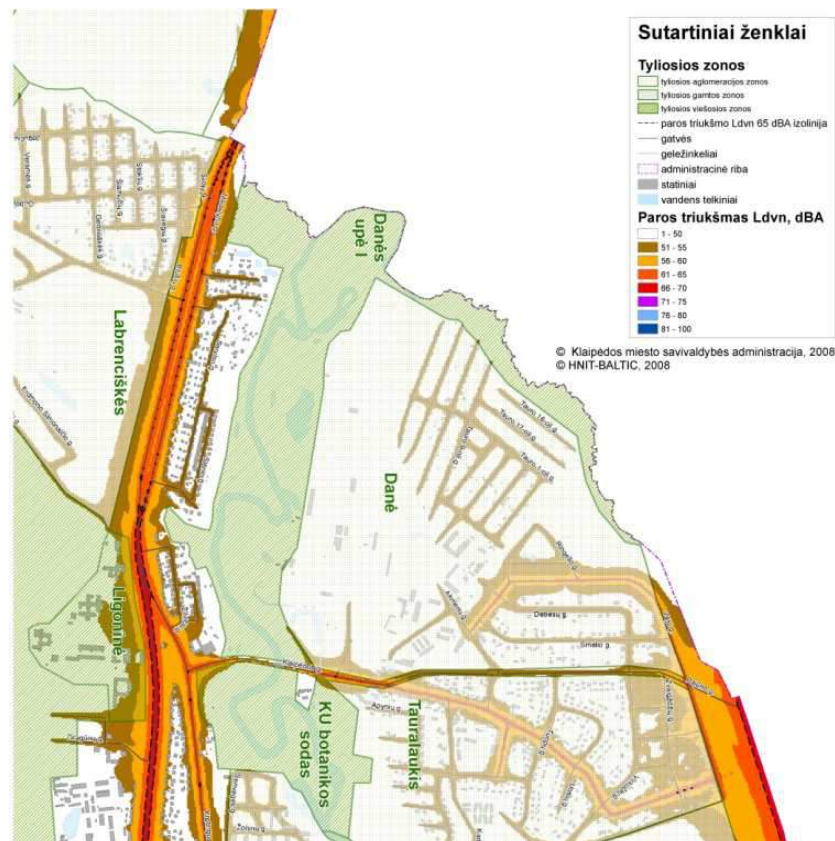
Planuojamai teritorijai yra suteiktas „tyliosios aglomeracijos zonos“ statusas, o ją ribojančioms želdynų teritorijoms – „tyliosios viešosios zonos statusas“ (2.4. pav.). LR Triukšmo valdymo įstatymas šias zonas apibrėžia taip:

- **Tylioji aglomeracijos zona** – zona, kurioje bet kurio šaltinio skleidžiamo triukšmo L<sub>dvn</sub> ar kito triukšmo rodiklis neviršija nustatyto dydžio.
- **Tylioji viešoji zona** – urbanizuotų teritorijų zona, netrikdoma transporto, pramonės ar komercinės ir gamybinės veiklos triukšmo.

Remiantis LR Triukšmo įstatymo 23 straipsniu taiko veiklos ribojimus tyliosiose viešosiose zonos ir tyliosiose gamtos zonos nustatyto paros metu ir nustatytose vietose :

- Triukšmo prevencijos ir savivaldybių institucijų nustatytose tyliosiose zonos draudžiama:

- fejerverkai savivaldybių institucijų nustatytose tyliosiose viešosiose zonose bei tyliosiose gamtos zonose ir draudžiamu laiku;
  - šventės, vestuvės, laidotuvės savivaldybių institucijų draudžiamu paros metu ir draudžiamose vietose;
  - naudoti rankinius prietaisus, keliančius triukšmą, savivaldybių institucijų draudžiamu paros metu ir draudžiamose vietose;
  - kita savivaldybių institucijų uždrausta veikla.
- Mokyklose, neatsižvelgiant į jų steigėją, turi būti įrengtos poilsio nuo triukšmo patalpos.

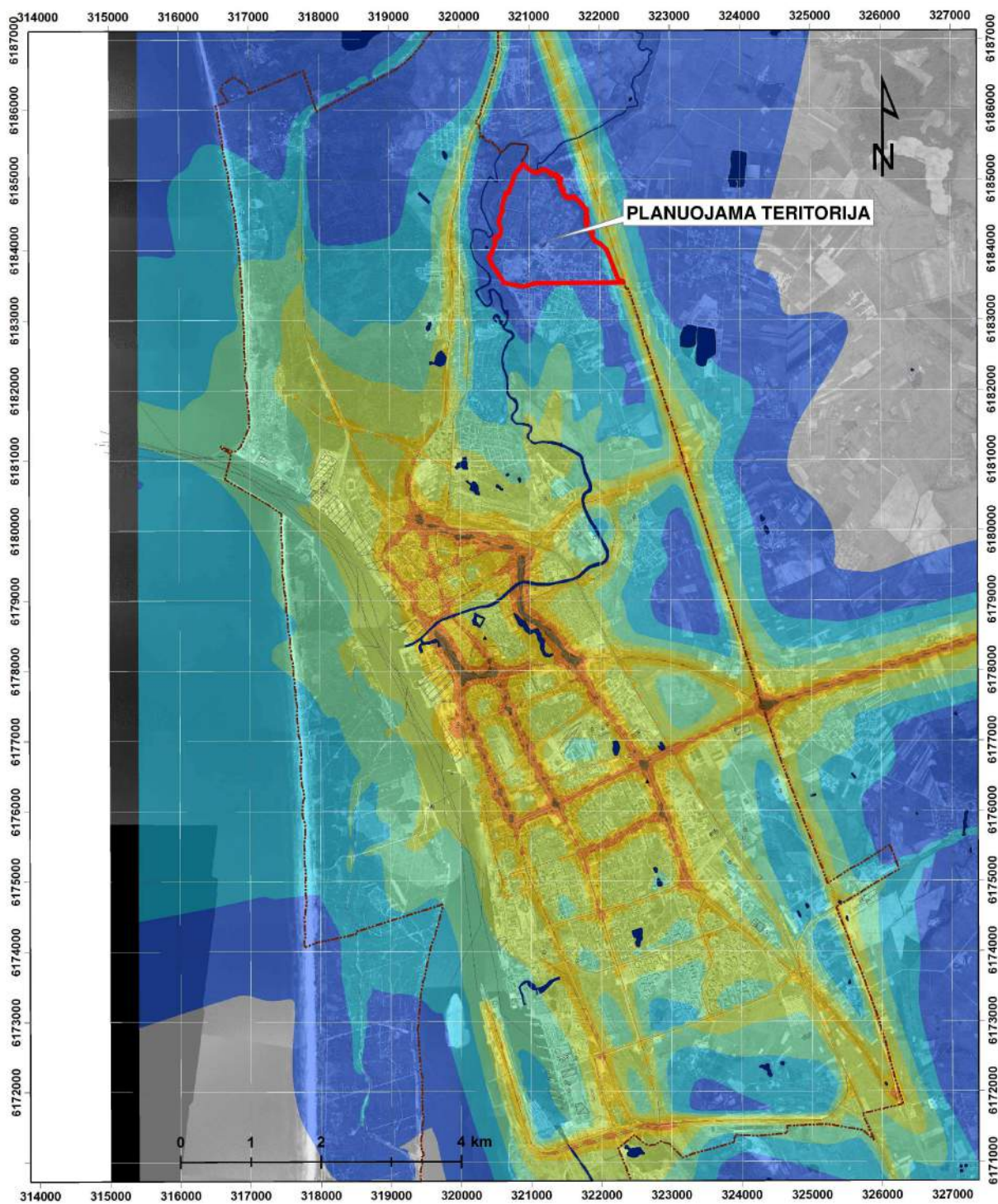


2.3. pav. Klaipėdos miesto savivaldybės tyliųjų zonų ir viršijamų triukšmo ribinių dydžių zonų žemėlapis

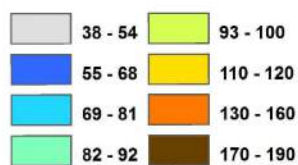
**Oro tarša.** Pagrindinis oro teršėjas planuojamoje teritorijoje yra transporto priemonių naudojančių vidaus degimo variklius eismas. Jis Klaipėdos mieste sudaro apie 75 % bendro išmetamų teršalų kiekio. Likusi dalis tenka energetikos, laivų statybos ir remonto, baldų gamybos, medienos apdirbimo, statybinių medžiagų gamybos bei maisto pramonės įmonėms. Aplinkos apsaugos agentūros Oro kokybės vertinimo skyriaus duomenimis situacija planuojamoje teritorijoje yra gera: anglies monoksido (CO), kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub>), azoto dioksido (NO<sub>2</sub>), sieros dioksido (SO<sub>2</sub>) bei lakiųjų organinių junginių koncentracija neviršija leistinų normų. Pagal atliktus oro taršus tyrimus įvairiuose Lietuvos miestuose, nustatyta, kad automobilių transporto eismas, dėl vidaus degimo variklių išmetamųjų teršalų specifikos pirmiausiai viršija azoto dioksido (NO<sub>2</sub>) ribines vertes (vidutinė metinė - 40 µg/m<sup>3</sup>, maksimali vienos valandos – 200 µg/m<sup>3</sup>).

**Esamos susisiekimo sistemos poveikio aplinkai vertinimas - pagrindinis aplinkos teršėjas planuojamoje teritorijoje yra automobilių transportas, tačiau jo eismo intensyvumas yra sąlyginai mažas, todėl oro tarša bei akustinis triukšmas neviršija higienos normose nustatytų ribinių verčių.**



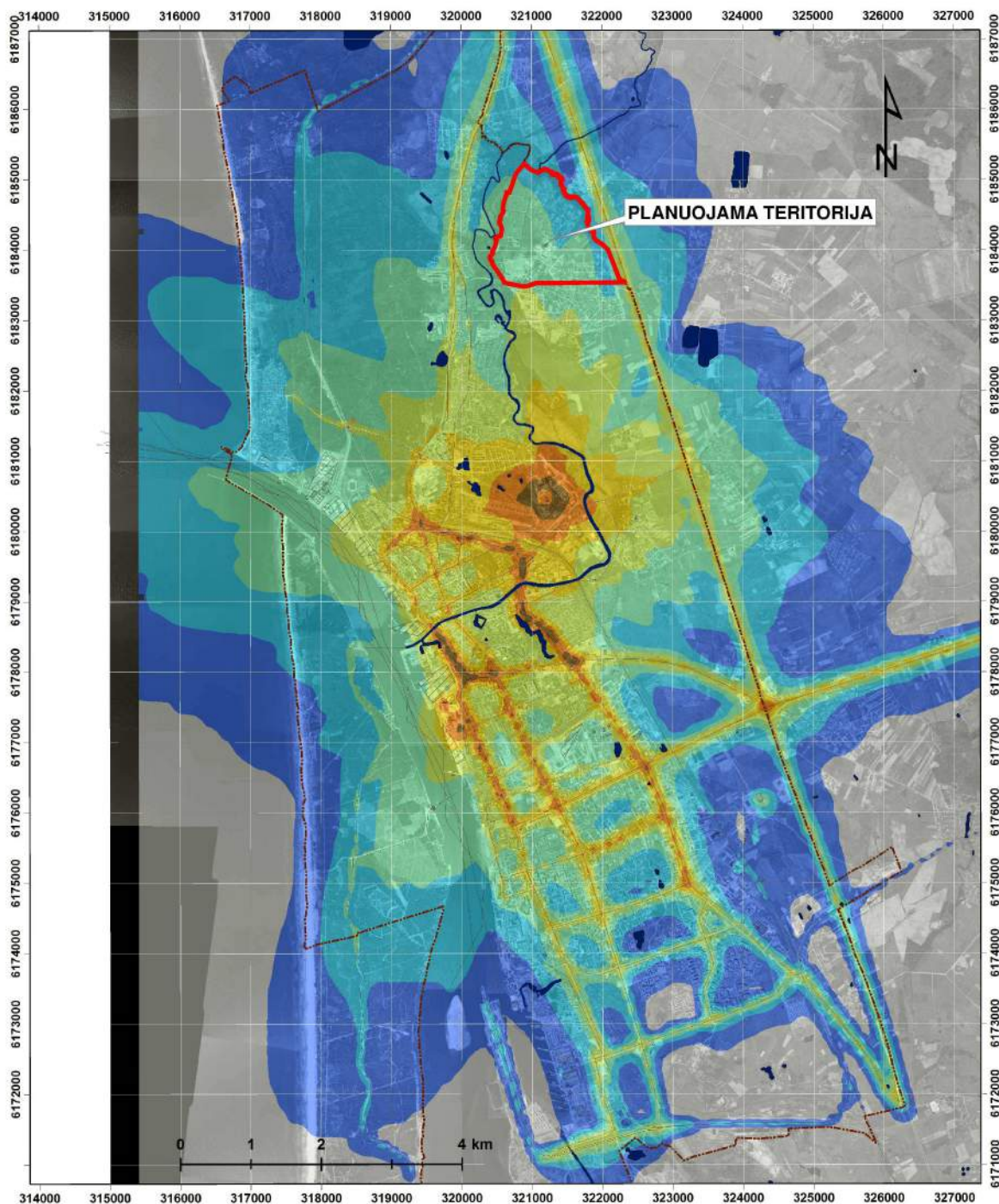


Maksimali 1 val. azoto dioksido ( $\text{NO}_2$ ) koncentracija ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore, Klaipėdoje 2011 m. Ribinė vertė  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$



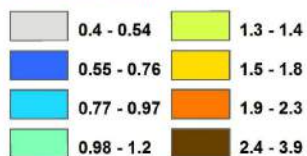
© Aplinkos apsaugos agentūra, 2012  
© ORT10LT NŽT prie ŽŪM, 2005

2.4. pav. Klaipėdos miesto maksimali 1 val. azoto dioksido koncentracija ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore



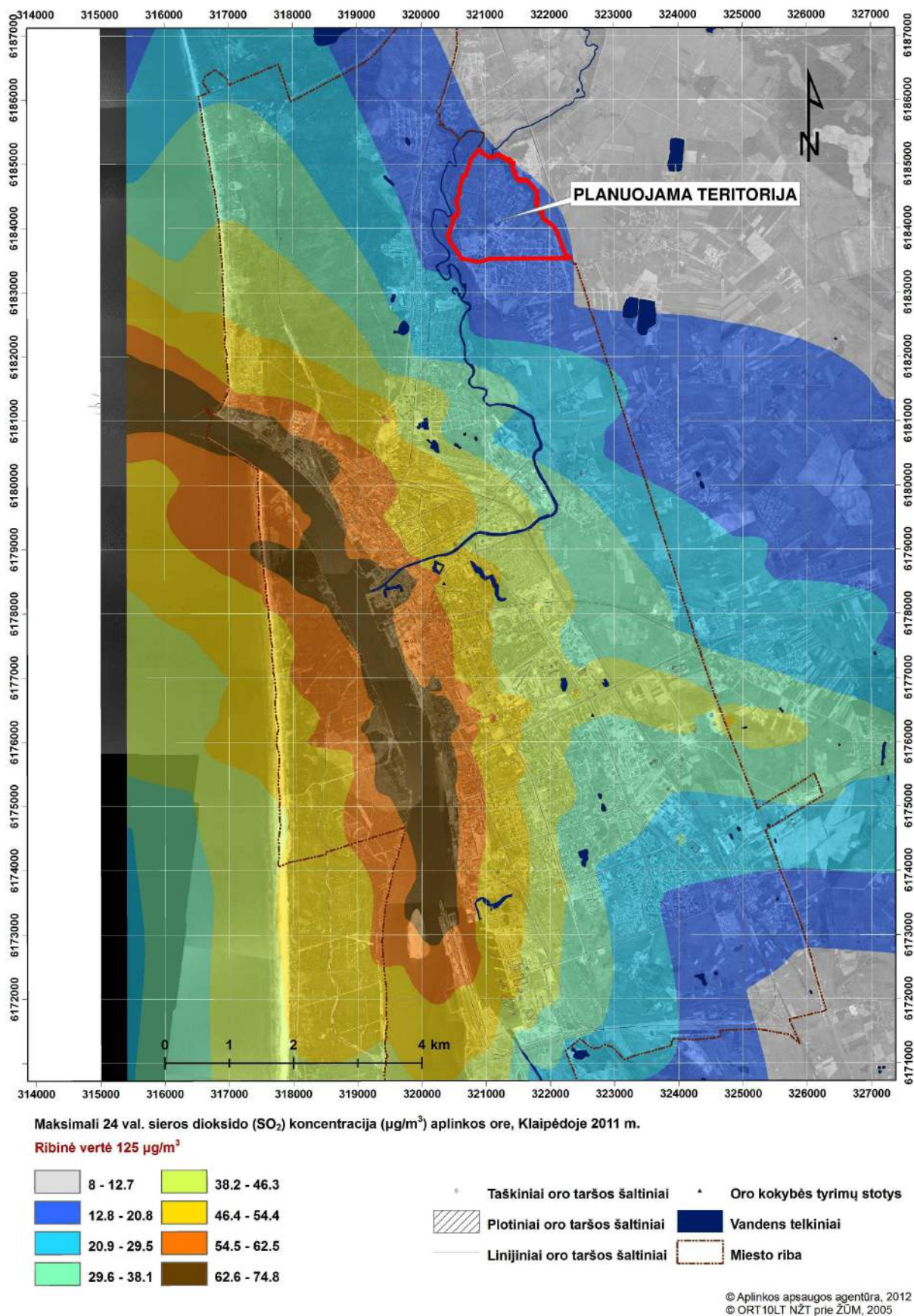
Maksimali 8 val. slenkančio vidurkio anglies monoksido (CO) koncentracija ( $\text{mg}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore, Klaipėdoje 2011 m.

Ribinė vertė  $10 \text{ mg}/\text{m}^3$

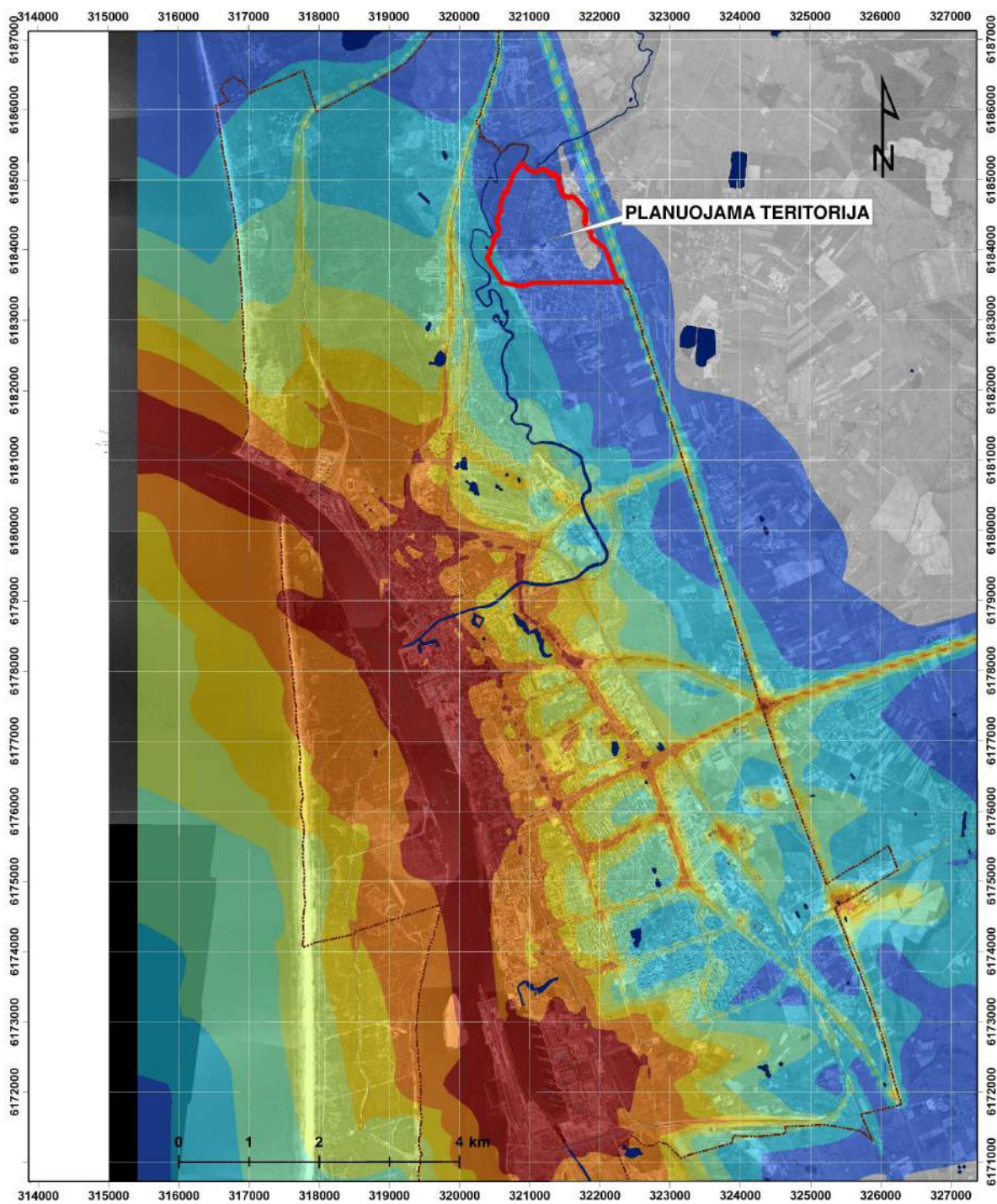


© Aplinkos apsaugos agentūra, 2012  
© ORT10LT NŽT prie ŽŪM, 2005

2.5. pav. Klaipėdos miesto maksimali 8 val. slenkančio vidurkio anglies monoksido koncentracija ( $\text{mg}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore



2.6. pav. Klaipėdos miesto maksimali 24 val. sieros monoksido koncentracija (µg/m<sup>3</sup>) aplinkos ore



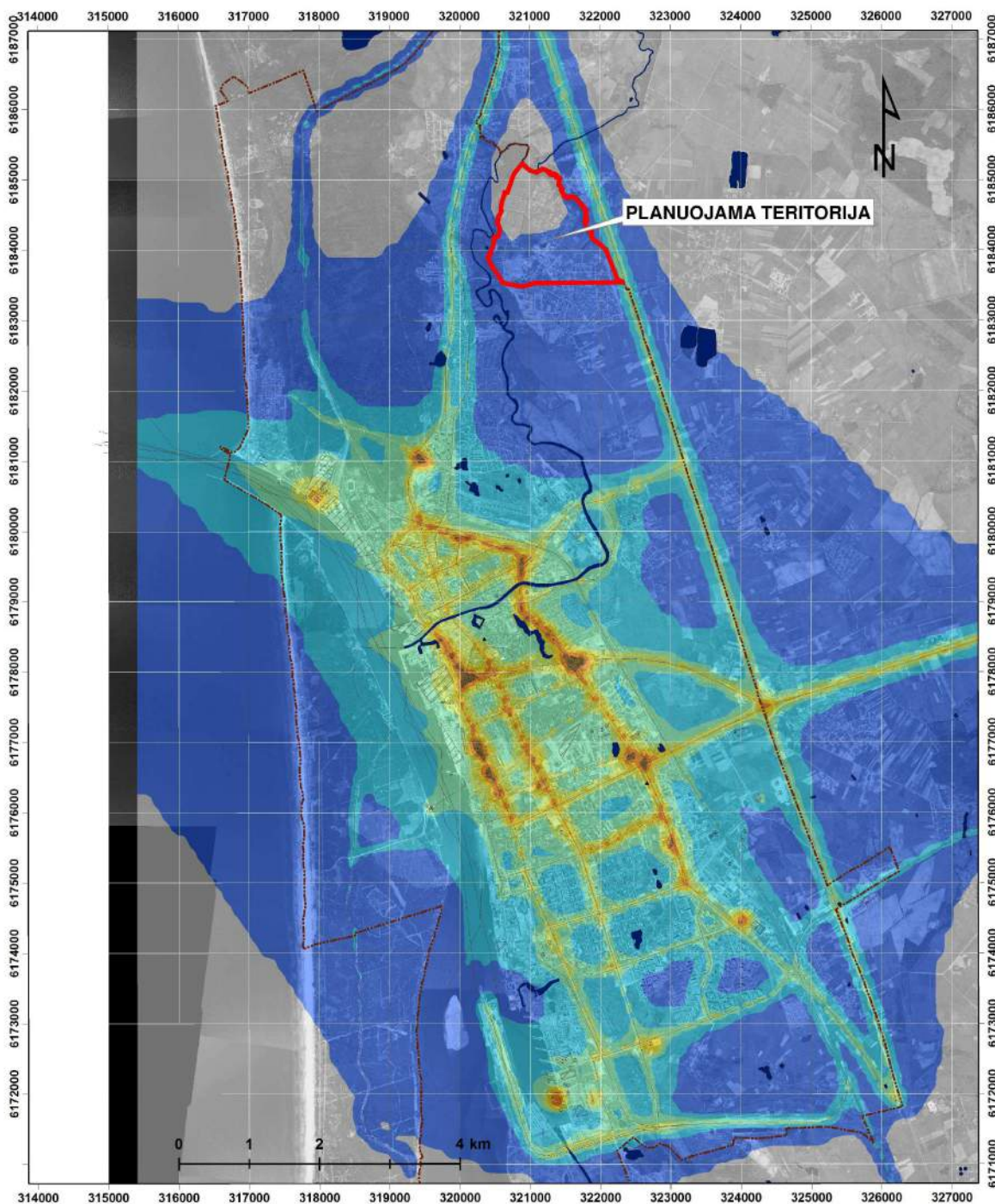
Maksimali (90,41 prctl.) 24 val. kietųjų dalelių ( $KD_{10}$ ) koncentracija ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore, Klaipėdoje 2011 m.

Ribinė vertė  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (35 k.)

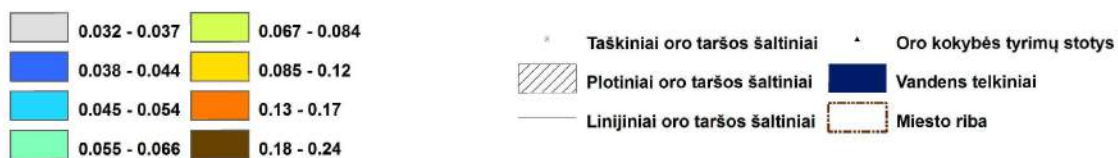


© Aplinkos apsaugos agentūra, 2012  
© ORT10LT NŽT prie ŽŪM, 2005

2.7. pav. Klaipėdos miesto maksimali (90,41 prctl.) 24 val. kietųjų dalelių koncentracija ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore



Vidutinė metinė lakiųjų organinių junginių (LOJ) koncentracija ( $\text{mg}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore, Klaipėdoje 2011 m.



© Aplinkos apsaugos agentūra, 2012  
© ORT10LT NŽT prie ŽŪM, 2005

2.8 pav. Klaipėdos miesto vidutinė metinė lakiųjų organinių junginių koncentracija ( $\text{mg}/\text{m}^3$ ) aplinkos ore

## 2.2. Aplinkos būklės pokyčiai, jeigu planas nebus įgyvendintas

Rengiamame specialiajame plane, vadovaujantis planavimo užduotimi yra sprendžiami gatvių tinklo formavimo, pėsčiųjų – dviračių takų tinklo, viešojo transporto sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo klausimai. Sprendiniai numatomi vadovaujantis Klaipėdos miesto bendroju planu, patvirtintais detaliesiais planais bei papildomai formuojant naujus susisiekimo komunikacijų koridorius reikalingus išoriniams ryšiams realizuoti bei naujoms teritorijoms įsisavinti. Rengiamo plano tikslai atitinka darnios plėtros principus ir siekia sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.

### **Neįgyvendinus specialiojo plano sprendinių:**

- nebūtų sukurta saugi ir patogi susisiekimo sistema, nebūtų sumažintos transporto spūstys Klaipėdos miesto priegose, nebūtų užtikrintas eismo saugumas;
- susisiekimo poreikių realizavimui gyventojai ir toliau itin daug kelionių atliktų lengvaisiais automobiliais ir sąlyginai mažai pėsčiomis ir viešuoju transportu,
- nebūtų sukurta sąlygos oro taršos mažinimui ir susisiekimo infrastruktūros subalansuotai plėtrai;
- nebūtų patenkinami gyventojų poreikiai, neigiamai būtų įtakojamas visuomenės sveikatingumas;
- neracionaliai būtų išnaudojama viešojo transporto sistema.

*Specialiojo plano (SP) parengimas ir įgyvendinimas sukurs prielaidas transporto srutų suregulavimui, triukšmo ir oro taršos mažinimui, numatys galimybes transporto sistemos pokyčiams, patogią ir tinkamai suplanuotą susisiekimo infrastruktūros plėtrą, kas teigiamai įtakos aplinkosaugą bei gerins savivaldybės administracijos veiklos efektyvumą, viešųjų paslaugų teikimo kokybę ir prieinamumą.*

## 3. Teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos

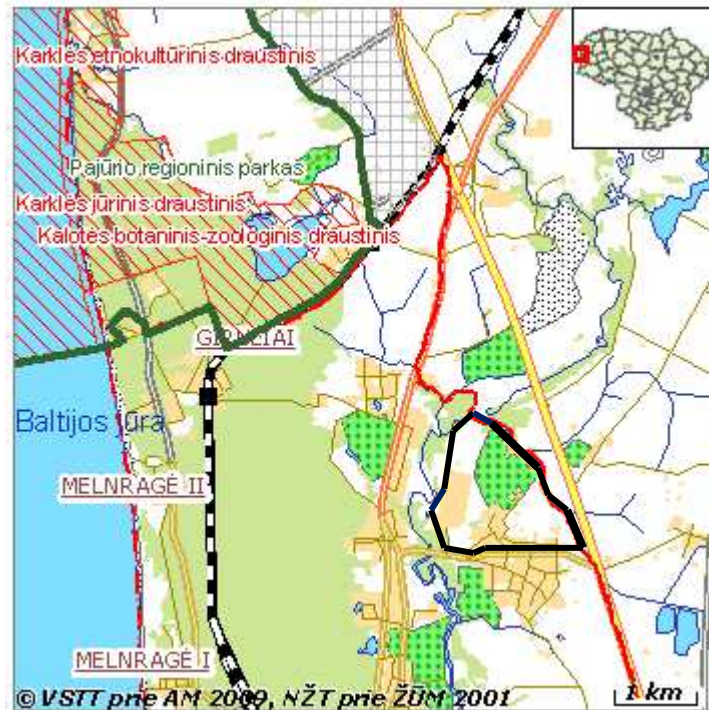
Teritorijoms, kurios gali būti reikšmingai paveiktos įgyvendinant teritorijų planavimo dokumentų sprendinius, priklauso gamtos ir kultūros paveldo apsaugai svarbios teritorijos bei objektai. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano teritorijos ribose (plotas apie 208 ha) ir gretimybėse saugomų teritorijų sistemą atstovauja: *gamtinio karkaso teritorijos bei kultūros paveldo vertybės*. Saugomų teritorijų valstybės kadastro duomenimis, planuojamoje teritorijoje draustinių, valstybinių parkų, gamtos paveldo objektų, Natura 2000 teritorijų nėra (3.1 pav.)

### **Gamtinio karkaso teritorijos**

Šios teritorijos yra svarbus racionalios kraštovarkos ir kraštovaizdžio apsaugos instrumentas, juridškai įteisintas Aplinkos apsaugos ir Saugomų teritorijų įstatymuose. Tai bendra kraštovarkos ekologinio kompensavimo zonų sistema, jungianti visas gamtinio pobūdžio saugomas ir kitas ekologiškai svarbias bei pakankamai natūralias teritorijas, garantuojančias ekologinį kraštovaizdžio stabilumą.

Įgyvendinant ekologinio kompensavimo sistemos koncepciją, 2002 metais gamtinis karkasas įteisintas Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane, o rengiant Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą lokalizuotas stambesniame mastelyje. Nustatytą gamtinio karkaso teritorinę sudėtį planuojamoje Klaipėdos miesto dalyje formuoja:

- Regioninės svarbos *Akmenos –Danės* migracinis koridorius (atkarpa);
- Vietinės svarbos *Ringelio* migracinis koridorius (atkarpa).



### Sutartiniai ženklai

<p><b>Kadastro žemėlapiuose</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - rezervatai</li> <li> - draustiniai</li> <li> - Nacionaliniai ir regioniniai parkai</li> <li> - biosferos rezervatai</li> <li> - biosferos poligonai</li> <li> - atkuriamieji ir genetiniai sklypai</li> </ul> <p><b>Gamtos paveldo objektai</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - Geologiniai gamtos paveldo objektai</li> <li> - Geomorfologiniai gamtos paveldo objektai</li> <li> - Hidrogeologiniai gamtos paveldo objektai</li> <li> - Hidrografiniai gamtos paveldo objektai</li> <li> - Botaniniai gamtos paveldo objektai</li> <li> - Zoologiniai gamtos paveldo objektai</li> </ul>	<p><b>Natura 2000</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - Buveinių apsaugai svarbios teritorijos</li> <li> - Paukščių apsaugai svarbios teritorijos</li> </ul> <p><b>Funkcinio zonavimo žemėlapiuose</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - ekologinės apsaugos prioriteto zona</li> <li> - gyvenamosios paskirties prioriteto zona</li> <li> - konservacinio prioriteto zona - rezervatas</li> <li> - konservacinio prioriteto zona - draustinis</li> <li> - rekreacinio prioriteto zona</li> <li> - miškų ūkio prioriteto zona</li> <li> - žemės ūkio prioriteto zona</li> <li> - kitos paskirties prioriteto zona</li> <li> - ūkinio prioriteto zona</li> <li> - eksperimentų zonos</li> <li> - ekologinės apsaugos prioriteto zonos</li> <li> - ekosistemų atkūrimo zonos</li> <li> - bendrojo naudojimo vandens ūkio prioriteto zona</li> <li> - buferinės apsaugos zonos</li> </ul>	<p><b>Ribos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - valstybių sienos</li> <li> - apskričių ribos</li> <li> - savivaldybių ribos</li> </ul> <p><b>Keliai, geležinkeliai</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - greitkeliai</li> <li> - geležinkeliai</li> <li> - keliai su danga</li> <li> - gatvės</li> <li> - lauko ir miško keliai</li> </ul>	<p><b>Teritorijos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - užstatytos teritorijos</li> <li> - miškai, parkai, krūmynai</li> <li> - sodai, uogynai</li> <li> - pastatai</li> <li> - kapinės</li> <li> - karjerai</li> <li> - pelkės</li> </ul> <p><b>Vandens telkiniai</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - upės</li> <li> - ežerai, tvenkiniai</li> </ul>
--	--	--	---

3.1. pav. Ištrauka iš Saugomų teritorijų valstybės kadastro [<http://stk.vstt.lt>].



3.2. pav. Ištrauka iš „LR teritorijos bendrasis planas. Gamtinis karkasas“.

Rengiamas specialusis planas, įvertindamas poreikius ir galimybes patikslina ir detalizuoja Klaipėdos miesto bendrojo plano, kuriame yra numatytos gyvenamosios, visuomeninės, komercinės ir žaliųjų plotų teritorijos, susisiekimo sistemos vystymą, iš esmės nekeisdamas bendrojo plano sprendinių. Sprendinys, susiję su tiesioginiu poveikiu gamtinio karkaso teritorijomis yra planuojami pėsčiųjų - dviračių takai (brėž. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. I variantas; II variantas).

### ***Nekilnojamas kultūros paveldas***

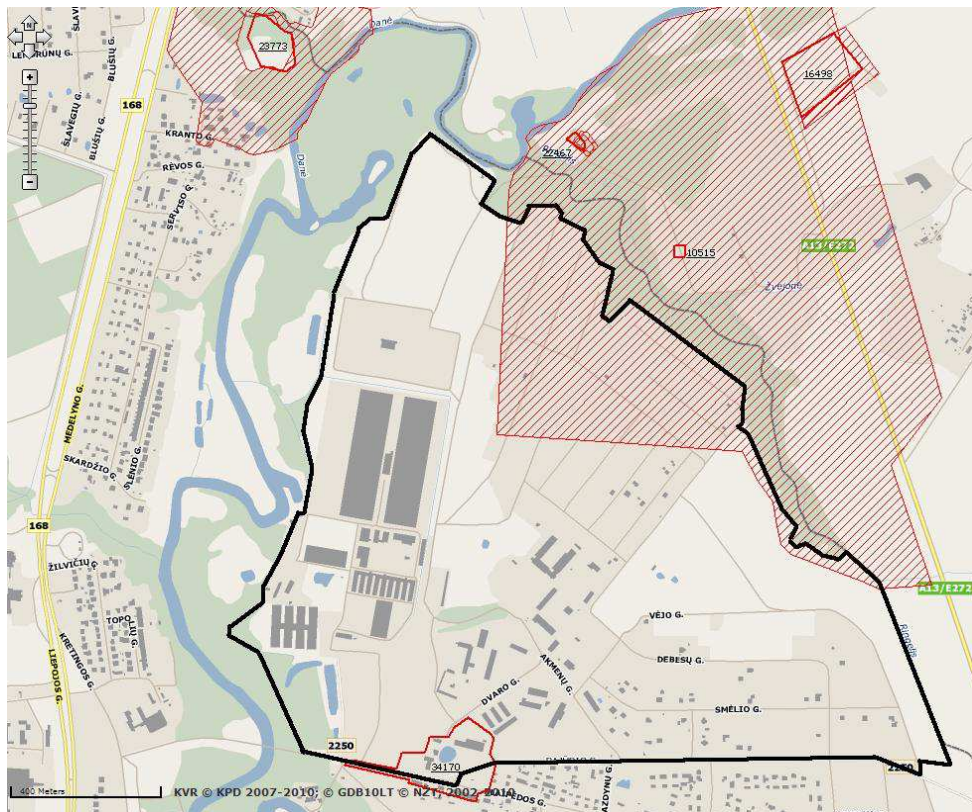
Planuojamoje teritorijoje yra vienas nekilnojamojo kultūros paveldo objektas – ***Mažojo Tauralaukio dvaro sodyba***, unikalus objekto kodas (u.o.k.) – 34170. Šį vietinės reikšmės objektą sudaro: rūmai (u.o.k. - 34191); pastatas (u.o.k. - 34193); ūkinis pastatas (u.o.k. - 34194); ūkinis pastatas (u.o.k. - 34195); ūkinis pastatas (u.o.k. - 34196); ūkinis pastatas (u.o.k. - 34197). Mažojo Tauralaukio dvaro sodyba formuota XVIII – XX a. I p. užima 38 662 m<sup>2</sup>, jos vertingųjų savybių pobūdis - istorinis (lemiantis reikšmingumą, svarbus), architektūrinis (lemiantis reikšmingumą, tipiškas), kraštovaizdžio, želdynų (lemiantis reikšmingumą, tipiškas). Taip pat į planuojamą teritoriją patenka nekilnojamojo kultūros paveldo objekto – ***lauko ir įtvirtinimų liekanos (u.o.k. -10515) vizualinė apsaugos zona***.

Planuojamos teritorijos gretimybėje yra šie nekilnojamojo kultūros paveldo objektai:

- *Laukas ir įtvirtinimų liekanos* (u.o.k. -10515; 1945 01 vyko RA 16-osios Lietuviškosios divizijos kautynės su hitlerininkais dėl Klaipėdos).
- *Aukštikiemių senosios kapinės* (u.o.k. – 22467; archeologinis (lemiantis reikšmingumą), memorialinis (lemiantis reikšmingumą, svarbus); vertingosios savybės - žemės ir jos paviršiaus elementai – reljefas (laidojimus žyminčių kapavičių neišlikę, kapinės ant kalvelės, auga pavieniai lapuočiai medžiai), palaidotų gyventojų palaikai).
- *Aukštikiemių, Plūčių kapinynas* (u.o.k. – 16498).
- *Purmalių piliakalnis su gyvenvieta* (u.o.k. – 23773; kompleksą sudaro piliakalnis u.o.k. - 5188, gyvenvietė u.o.k. – 23774; archeologinis (lemiantis reikšmingumą), kraštovaizdžio; vertingosios savybės - žemės ir jos paviršiaus elementai – reljefas ; amžius: I t-metis po Kr. – XIII a.).



Planuojamoje teritorijoje kitų, paveldosaugos aspektu svarbių – kultūros paveldo požymių turinčių objektų nėra.



 - Planuojama teritorija;  - Kultūros paveldo objekto teritorija;  - Kultūros paveldo objekto apsaugos zona.

3.3 pav. Ištrauka iš Kultūros vertybių registro [<http://kvr.kpd.lt/heritage/>].

Teritorinė kultūros paveldo objektų sklaida teikiama brėžiniuose Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. I variantas; II variantas.

## 4. Su specialiuoju planu susijusios aplinkos apsaugos problemos, ypač atkreipiant dėmesį į problemas, susijusias su aplinkos apsaugai svarbiomis teritorijomis

### 4.1. Su specialiuoju planu susijusios aplinkos apsaugos problemos

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcija rengiama įvertinant ir atsižvelgiant į jo sąsajas su Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybėse parengtomis strategijomis, programomis, planais. Specialiajame plane yra sprendžiami gatvių tinklo formavimo, pėsčiųjų – dviračių takų tinklo, viešojo transporto sistemos bei inžinerinės infrastruktūros vystymo klausimai. Rengiamo plano tikslai atitinka darnios plėtros principus ir siekia sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.

Racionalaus gamtinių išteklių naudojimo ir apsaugos, gamtinio kraštovaizdžio stabilumo, savitumo bei biojvairovės išsaugojimo, aplinkos sveikumo (kokybės) užtikrinimo siektinumas tiesiogiai įtakoja specialiojo

plano koncepcijos formavimą, sudaro sąlygas išvengti ar sumažinti su plano koncepcijos realizavimu susijusių aplinkosauginių problemų.

Specialiojo plano koncepcijos sprendiniai gali tiesiogiai arba netiesiogiai turėti įtakos planuojamos teritorijos aplinkos būklės charakteristikoms ar jų tendencijoms (galimos pasekmės vertinamos *teksto skyriuje 6*), tačiau visais atvejais nėra susiję su tikėtinomis reikšmingomis neigiamomis pasekmėmis aplinkai.

Siekiant išvengti galimo neigiamo poveikio gyventojų sveikatingumui, įgyvendinant koncepcijos sprendinius bei vystant plėtros teritorijas šalia esamų bei planuojamų gatvių būtina atsižvelgti į transporto poveikį visuomenės sveikatai. Žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose ir/ arba techniniuose projektuose esant būtinybei įvertinti keliamo triukšmo ir oro taršos lygį. Teritorijose, kuriose viršijamos didžiausios leistinos akustinio triukšmo ir oro taršos ribos, reglamentuojamos higienos normomis (HN 33:2001; HN 35:2002), neplanuoti užstatymo arba pagal atliktus skaičiavimus taikyti neigiamo poveikio mažinimo priemonės (akustines sienutes, želdynų juostas ir pan.).

*Specialiojo plano įgyvendinimas nesąlygos teritorijos aplinkos kokybės pablogėjimo ir kokybės normų viršijimo. Tikėtinas aplinkos kokybės pagerėjimas, nes kiekybinis ir kokybinis susisiekimo infrastruktūros išvystymas sąlygos transporto priemonių daromo poveikio aplinkai (triukšmo, oro taršos) sumažėjimą.*

## 4.2. Problemos susijusios su aplinkos apsaugai svarbiomis teritorijomis

Planuojamoje ir gretimose teritorijose, kaip jau buvo minėta SPAV ataskaitos *teksto skyriuje 3*, aplinkos apsaugai svarbias teritorijas atstovauja: *gamtinio karkaso teritorijos* bei *kultūros paveldo vertybės*.

Lokalizotos gamtinio karkaso teritorijos - regioninės svarbos *Akmenos –Danės* ir vietinės svarbos Ringelio migracinių koridorių atkarpos planuojamą teritoriją juosia praktiškai iš visų pusių (išskyrus pietinę). Vykdamas susisiekimo sistemos plėtros planus ir formuojant gatvių bei pėsčiųjų-dviračių takų tinklą laikomasi nuostatos kuo mažiau paveikti gamtinių teritorijų (šiuo atveju upių slėnių) natūralią būklę ir rasti balansą tarp poreikio vystyti infrastruktūrą ir poreikio apsaugoti natūralią gamtą. Visi specialiojo plano koncepcijoje numatomi gatvių tinklo ir inžinerinės infrastruktūros sprendiniai numatomi teritorijose nepatenkančiose į gamtinio karkaso ribas. Sprendinys, susijęs su tiesioginiu poveikiu gamtinio karkaso teritorijomis yra planuojami pėsčiųjų - dviračių takai (brėž. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. koncepcija. I variantas; II variantas).

*Įvertinant planuojamų pėsčiųjų –dviračių takų pobūdį ir mastą Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos sprendinių įgyvendinimas nesusijęs su didesniais kraštovarkiniais konfliktais gamtinio karkaso teritorijose.*

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijoje nekilnojamųjų kultūros vertybių teritorijose ir jų apsaugos zonose susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros sprendiniai nepažeis ar kitaip nepablogins paveldo objektų vertingųjų savybių.

## 5. Tarptautiniu, Europos bendrijos ir nacionaliniu lygmeniu nustatyti aplinkos apsaugos tikslai

Pagrindiniai Europos Sąjungos tikslai aplinkosaugos srityje yra išsaugoti, saugoti ir gerinti aplinkos apsaugos kokybę, saugoti žmonių sveikatą, apdairiai ir racionaliai naudoti gamtos išteklius. Minėti Europos Sąjungos tikslai atsispindi ir Lietuvos Respublikos aplinkosaugos politikoje. Rengiamo Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijoje nustatytų sprendinių tikslai glaudžiai siejasi su aukštesnio lygmens (regioninio, nacionalinio, Europos bendrijos bei tarptautinio) aplinkosaugos tikslais ir jiems neprieštarauja. Žemiau pateikiami tarptautiniu, Europos Bendrijos arba nacionaliniu lygmeniu nustatyti pagrindiniai aplinkos apsaugos tikslai, į kuriuos privalu atsižvelgti rengiant Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialųjį planą.

### 5.1. lentelė. Tarptautiniu, Europos Bendrijos ir nacionaliniu lygmeniu nustatyti aplinkos apsaugos tikslai.

Dokumento pavadinimas	Tikslai
LR ratifikuota ES Tarybos direktyva dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos ir floros apsaugos (92/43EEB, 1992 05 21)	Skatinti biologinės įvairovės palaikymą, atsižvelgiant į ekonominius, socialinius, kultūrinius ir regioninius reikalavimus.
LR ratifikuota Europos kraštovaizdžio konvencija (Žin., 2002, Nr. 104-4621).	Skatinti kraštovaizdžio apsaugą, tvarkymą bei planavimą ir organizuoti Europos bendradarbiavimą kraštovaizdžio klausimais (3 str.): Įteisinti kraštovaizdį kaip svarbią žmonės supančios aplinkos sudedamąją dalį, jų bendro kultūros ir gamtos paveldo apraišką bei jų savasties pagrindimą (5a str.); <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ integruoti kraštovaizdį kaip reiškinį į savo teritorijų ir miestų planavimo politiką bei savo kultūros, žemės ūkio, socialinę ir ekonominę politiką, taip pat į kiekvieną kitą politikos sritį, galinčią turėti poveikio kraštovaizdžiui (5d str);</li> <li>▪ Nustatytus kraštovaizdžius įvertinti atsižvelgiant į suinteresuotų dalyvių ir atitinkamos gyventojų grupės jiems priskiriamą ypatingą jiems priskiriamą ypatingą vertę (6cb str.)</li> </ul>
LR ratifikuota Pasaulio kultūros ir gamtos paveldo globos konvencija (Žin., 1997, Nr. 19-411)	Priimti generalinę politiką, kuri siektų kultūros ir gamtos paveldui suteikti tinkamą vaidmenį bendruomenės gyvenime ir to paveldo globą integruoti į bendras planavimo programas (5a str.): <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vystyti mokslinius ir techninius tyrimus ir tyrinėjimus ir paruošti veiksmingas priemones, kurios įgalintų valstybę neutralizuoti grėsmę, iškilusią kultūros ir gamtos paveldui (5c str.);</li> <li>▪ Imtis tinkamų įstatyminių, mokslinių, techninių, administracinių ir finansinių priemonių, būtinų šio paveldo identifikavimui, globai, išsaugojimui, prezentavimui ir reabilitavimui (5d str.).</li> </ul>
Nacionalinė darnaus vystymosi strategija (Žin., 2003, Nr. 89-4029)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pagrindinių ūkio šakų (transporto, pramonės, energetikos, žemės ūkio, būsto, turizmo) poveikio aplinkai mažinimas;</li> <li>▪ Efektyvesnis gamtos išteklių naudojimas ir atliekų tvarkymas;</li> <li>▪ Pasaulio klimato kaitos ir jos padarinių švelninimas;</li> <li>▪ Geresnė biologinės įvairovės apsauga;</li> <li>▪ Geresnė kraštovaizdžio apsauga ir racionalus tvarkymas.</li> </ul>
Valstybės ilgalaikė raidos strategija (Žin., 2002, Nr. IX-1187)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Įgyvendinti tvariosios plėtros principą;</li> <li>▪ sudaryti prielaidas racionaliam gamtos išteklių naudojimui, apsaugai ir atkūrimui;</li> <li>▪ atsižvelgiant į Europos Sąjungos normas ir standartus, užtikrinti tinkamą aplinkos kokybę;</li> <li>▪ išsaugoti gamtos paveldo vertybes, kraštovaizdžio savitumą ir biologinę įvairovę;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ didinti šalies miškingumą ir miškų aplinkosaugos vertę;</li> <li>▪ mažinti vandenų taršą buitiniams ir gamybinėms nuotekomis;</li> <li>▪ gerinti geriamojo vandens kokybę;</li> <li>▪ racionaliai naudoti vandens energetinius išteklius;</li> <li>▪ skatinti energijos naudojimo veiksmingumą bei atsinaujinančių energijos šaltinių naudojimą;</li> <li>▪ mažinti taršą didelių (energetikos) įrenginių;</li> <li>▪ mažinti poveikį klimato kaitai, ozono sluoksniui, rūgštėjimo eutrofikacijos procesui;</li> <li>▪ sukurti racionalią atliekų tvarkymo sistemą;</li> <li>▪ kuo daugiau ir racionaliau panaudoti atliekų medžiaginius ir energetikos išteklius.</li> </ul>
<p>LR teritorijos bendrasis planas (Žin., 2002, IX-1154)</p>	<p>Svarbiausias bendrojo plano principas yra šalies teritorijos subalansuotos raidos užtikrinimas, sudarant šias strategines visuomenės ir ūkio vystymosi prielaidas (4.1 str.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kuo geriau panaudoti turimą šalies teritorijos potencialą;</li> <li>▪ Nedaryti žalos šalies teritorijos gamtinei bei kultūrinei aplinkai;</li> <li>▪ Nepažeisti dabartinės ir būsimų kartų teritorinių interesų;</li> <li>▪ Koordinuoti teritorijos naudojimą ir apsaugą šalies lygiu (kartu atsižvelgiant į visos Europos pastangas);</li> <li>▪ Išsaugoti bei stiprinti šalies teritorijos savitumą.</li> </ul> <p>Svarbiausio strateginio principo realizavimui būtinos šios strateginės raidos kryptys (4.2 str.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gyventojų gyvenimo kokybės gerinimas plėtojant socialinę ir kultūrinę bei techninę infrastruktūrą (4.2.1 str.);</li> <li>▪ šalies ekonominio augimo skatinimas ūkinę veiklą diferencijuojant pagal teritorinio potencialo ypatumus, taikant funkcinę konversiją bei ekologiškas technologijas (4.2.2 str.);</li> <li>▪ aplinkos kokybės užtikrinimas optimizuojant gamtonaudą, plėtojant aplinkosaugą ir bei išsaugant ir didinant kraštovaizdžio savitumą (4.2.3 str.)</li> </ul> <p>Numatytiems šalies raidos strateginėms kryptims realizuoti numatoma konkretizuotų bendrųjų strateginių teritorijos raidos tikslų sistema ekologinėje plotmėje (4.3.3 str.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ išlaikyti ir sustiprinti turimą aplinkos sveikumo bei kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsaugos, gamtinio karkaso palaikymo sistemą;</li> <li>▪ šalies ir regionų savitumus formuojančioms gamtinėms ir kultūrinėms aplinkos vertybėms garantuoti efektyvią apsaugą ir racionalų naudojimą;</li> <li>▪ užtikrinti tik ekologiškai pagrįstų kraštovarkos programų realizavimą.</li> </ul> <p>Kiti teritorijos raidos tikslai būtų optimizuoti urbanistinę sistemą, kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsaugą, kultūros paveldo, gamybos bei rekreacinių teritorijų naudojimą ir socialinės-kultūrinės bei techninės infrastruktūros teritorinę plėtrą. Iš jų savo erdvine orientacija išskirtini šie tikslai:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gamtinio karkaso teritorijų ekologinio visavertiškumo užtikrinimas bei kraštovaizdžio įvairovės ir vertybių išsaugojimas;</li> <li>▪ biologinės įvairovės išsaugojimo bei biotos išteklių racionalaus naudojimo užtikrinimas;</li> <li>▪ gamtinės rekreacinės aplinkos racionalaus naudojimo bei apsaugos optimizavimas;</li> <li>▪ gamtinės aplinkos sveikumo (kokybės) užtikrinimas;</li> <li>▪ litosferos ir hidrosferos išteklių naudojimo bei apsaugos optimizavimas;</li> <li>▪ subalansuoti šalies transporto sistemos plėtrą maksimaliai panaudojant turimą įvairių transporto rūšių infrastruktūrą, mažinant transporto poveikį aplinkai (4.4.5.3 str.).</li> </ul>
<p>LR saugomų teritorijų įstatymo Nr. I-301 (Žin., 1993, Nr.63-1188) aktuali redakcija</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Išsaugoti gamtos ir kultūros paveldo teritorinius kompleksus ir objektus (vertybes), kraštovaizdžio ir biologinę įvairovę, užtikrinti kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą, gamtos išteklių subalansuotą naudojimą ir atkūrimą, sudaryti sąlygas pažintiniam turizmui, moksliniams tyrimams ir aplinkos būklės stebėjimams, propaguoti gamtos ir kultūros paveldo teritorinius kompleksus (vertybes) (3 str.).</li> </ul>

Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas (Žin., 2013, Nr.76-3824)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nustatyti gyvenamųjų vietovių, inžinerinės ir socialinės infrastruktūros, kitų valstybei svarbių socialinės ekonominės veiklos sričių vystymo ir įgyvendinimo gaires, numatyti plėtrai reikalingas teritorijas (3.1.2 str.);</li><li>▪ Sudaryti sąlygas racionaliam šalies gamtinių, žemės gelmių ir energijos išteklių naudojimui ir atkūrimui (3.1.3 str.);</li><li>▪ Numatyti šalies gamtinio ir kultūrinio kraštovaizdžio savitumo, gamtos ir nekilnojamojo kultūros paveldo išsaugojimą, tikslingą naudojimą ir pažinimą, ekologinei pusiausvyrai būtino gamtinio karkaso formavimą (3.1.4);</li><li>▪ Kurti sveiką, saugią, darnią gyvenamąją aplinką ir visavertes gyvenimo sąlygas gyvenamosiose vietovėse (3.1.5).</li></ul>
Lietuvos Respublikos želdynų įstatymas (Žin., 2007, Nr. 80-3215)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ nustatyti Lietuvos Respublikos teritorijoje ne miškų ūkio paskirties žemėje esančių želdynų ir želdinių apsaugos, tvarkymo, želdynų kūrimo ir želdinių veisimo teisinio reguliavimo pagrindus, siekiant užtikrinti gamtinio ir kultūrinio kraštovaizdžio stabilumą, gyventojų teisę į jų gyvenimo kokybę gerinančias aplinkos sąlygas.</li></ul>

## 6. Galimos reikšmingos pasekmės aplinkai

Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas atliktas socialinei aplinkai, ekonominei aplinkai, kultūros paveldo teritorijoms ir objektams, teritorijų tvarkymo politikos realizavimui, susisiekimo sistemai, inžinerinei infrastruktūrai, gamtiniam karkasui ir saugomoms teritorijoms, gamtos ištekliams ir aplinkos kokybei. Poveikis kitiems aplinkos komponentams yra nepastebimas arba nustatomas detalesnėse planavimo stadijose. Vertinimo skalė:

+	tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės
-	tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės
+/-	tikėtinos tiek teigiamos, tiek neigiamos pasekmės
0	nenumatoma reikšmingų pasekmių
?	nepakanka informacijos

- **Pirmas variantas**
- **Antras variantas**

6.1 lentelėje pateikiamas vertinimo argumentavimas

6.1 lentelė. SPAV vertinimas

Konceptijos sprendiniai	Variantas	Reikšmingo poveikio charakteris	SPAV vertinimo komponentai								Motyvai, pastabos	
			Biojairovė ir ekotinklas	Gamtinis karkasas ir kraštovaizdis	Kultūros paveldas	Visuomenės sveikatingumas*	Vanduo	Dirvožemis	Oras, klimatas	Materialusis turtas		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
ERDVINIO VYSTYMO PRIORITETAI IR TVARKYMO PRINCIPAI												
Planuojamos teritorijos erdvinio vystymo prioritetų ir tvarkymo principų sprendiniai	1	trumpalaikis	0	0	0	+/-	+/-	+/-	+/-	+	I – ajame variante planuojama teritorija plėtojama kaip ramaus pobūdžio gyvenamasis rajonas su jai reikalinga socialine ir aptarnavimo infrastruktūra. Rajono funkcinis zonavimas bei erdvinis vystymas numatomas vadovaujantis parengtais teritorijų planavimo dokumentais, baigiama formuoti urbanistinę struktūrą.	
		ilgalaikis	0	0	0	+	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	+	0	0	0	0		
	2	trumpalaikis	0	0	0	+/-	+/-	+/-	+/-	+		II – ajame variante formuojamas intensyvesnio užstatymo gyvenamasis rajonas su lokaliu centru (branduoliu), kuriame plėtojama ne tik socialinė ir aptarnavimo infrastruktūra, bet ir vykdoma komercinė veikla kurianti darbo vietas. Išskiriamas konservacinis prioritetas nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorijoje. Tikslingiau išnaudojamas teritorijos potencialas.
		ilgalaikis	0	0	0	+	0	0	0	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+	0	0	0	+		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMAS</b>												
<b>Pagrindiniai gatvių tinklo vystymo sprendiniai:</b> <b>1. Pajūrio g. Vėjo g. ir magistralinio kelio A13 mazgas</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	+/-	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante sūloma naikinti jungiamąjį kelią iš magistralinio kelio A13 į Pajūrio gatvę. Vėjo gatvės ir Pajūrio gatvės sankryžoje numatoma penkiašalė didžioji žiedinė sankryža. Šiame variante naujos sankryžos statyba visų pirma pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, taip pat bus reikalingas esamos infrastruktūros demontavimas, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės.	
		ilgalaikis	0	+/-	0	+/-	0	0	+/-	+/-		
		kaupiamasis	0	+/-	0	+/-	0	0	+/-	+/-		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	-		II-ajame variante siūloma nauja jungiamojo kelio iš Pajūrio gatvės į magistralinį kelią A13 trasa. Vėjo ir Pajūrio g. sankryžoje numatoma keturšalė mažoji žiedinė sankryža. Šiame variante naujos sankryžos statyba taip pat visų pirma pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, taip pat bus reikalingas esamos infrastruktūros demontavimas, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau palyginus su pirmuoju variantu ši sankryža yra mažesnio diametro ir patogesnės įvažiavimų konfigūracijos. Sankryžai įrengti reikia mažesnio teritorijos ploto, dėl to didesni laisvos žemės plotai lieka šalia sankryžos. Per sankryžą automobiliai važiuos mažesniu greičiu, ji bus saugesnė tiek motorizuotam transportui, tiek ir pėstiesiems.
		ilgalaikis	0	0	0	+	0	0	+	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+	0	0	+	+		



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>2. Planuojamos teritorijos jungtis su Žaliuoju slėniu</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	+/-	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante jungtis su rytinėje dalyje esančiu Žaliuoju slėniu numatoma formuojant trišalę sankryžą Vėjo gatvėje. Preliminarus jungties ilgis 0,61 km. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingas neigiamos pasekmės. Pastačius jungtį pagerės Žaliojo slėnio teritorijos pasiekiamumas ir patrauklumas. Dėl to, žiūrint iš ilgalaikės perspektyvos, pakils teritorijos žemės sklypų vertė. Nors jungties vietoje ir nežymiai, dėl atsiradusio eismo, padidės lokali oro tarša, tačiau sutrumpėjęs kelionės sumažins bendrąją oro taršą. Dėl sumažėjusios taršos gerės visuomenės sveikata. Be to trumpesnės kelionės leis dažniau rinktis nemotorizuotus susisiekimo būdus, kas irgi ilguoju laikotarpiu turės teigiamą poveikį visuomenės sveikatai.	
		ilgalaikis	0	+/-	0	+/-	0	0	+/-	+		
		kaupiamasis	0	+/-	0	+/-	0	0	+/-	+		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0		-
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	0	0	+/-		+
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	0	0	+/-		+

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>3. Jungtis tarp Tauro 1-osios g. ir Vėjo g.</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante naujai formuojamos vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos aptarnaujamos vientisa jungtimi tarp Tauro 1-osios g. ir Vėjo g. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau bus sukurta patogi viešoji infrastruktūra, leidžianti formuotis tvarkingam užstatymui, pakelianti užstatomų sklypų žemės vertę.	
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0		-
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		
<b>4. Jungtis tarp Tauro 3-iosios ir Debesų g. tęsinio</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0	I-ajame variante jungtis nenumatoma	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0	-	II-ajame variante formuojama nauja jungtis. Preliminarus ilgis 0,17 km. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau dėl šios jungties tinklas taps rišlesnis, padidės teritorijų pasiekiamumas ir patrauklumas, pakils jų vertė.
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>5. Jungtis tarp Debesų g. ir Akmenų g.</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0	I-ajame variante jungtis nenumatoma	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0	-	Šiame variante formuojama nauja jungtis. Preliminarus ilgis 0,16 km. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau dėl šios jungties tinklas taps rišlesnis, padidės teritorijų pasiekiamumas ir patrauklumas, pakils jų vertė.
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+/-	+	
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+/-	+	
<b>6. Pajūrio g. ir Klaipėdos g. sankryža</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante numatoma trišalė sankryža.	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	+/-	0	0	0	+/-	0	-	II-ajame variante numatoma trišalė žiedinė sankryža. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau žiedinės sankryžos vertinamos kaip saugesnės ir dėl sumažėjusio greičio, mažesnio konfliktinių vietų skaičiaus bus sumažintas eismo įvykių skaičius. Esamos važiuojamosios dalies plotas yra pakankamas naujai žiedinei sankryžai įrengti, todėl nebus padaryta žala greta sankryžos esantiems vertingąsias savybes turintiems kultūros paveldo objektams, netgi atvirkščiai, pagerės jų
		ilgalaikis	0	0	+	+	0	0	0	0	0	
		kaupiamasis	0	0	+	+	0	0	0	0	0	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
											estetinė aplinką ir patrauklumas. Nauja infrastruktūra sumažins transporto keliamas vibracijas ir ilguoju laikotarpiu neigiamą transporto poveikį paveldo objektams.	
<b>7. Debesų g. ir Tauro 12-osios g jungtis</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante numatoma tiesioginė jungtis tarp Debesų g. ir Tauro 12-osios g. Preliminarus jungties ilgis 0,12 km. Jungtis pareikalaus papildomų savivaldybės investicijų, nežymiai padidins tinklo rišlumą. II-ajame variante jungtis nenumatoma. Patekimas iš Debesų g. į Tauro 12-ąją g. numatomas per Tauralaukio g.	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
<b>8. Naujai formuojamų vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijų Perkūno g., Tauralaukio g. ir Danės upės aptarnavimas</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante teritorija aptarnaujama trimis Tauralaukio gatvei statmenomis gatvėmis. Bendras šių gatvių ilgis 0,77 km. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau bus sukurta patogi viešoji infrastruktūra, leidžianti formuoti tvarkingam užstatymui, pakelianti užstatomų sklypų žemės vertę. II-ajame variante teritorija aptarnaujama dvejomis Tauralaukio g. statmenomis ir trimis lygiagrečiomis gatvėmis. Bendras šių gatvių tinklo ilgis 1,38 km.	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		+
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		+
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0		-
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		+
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		+

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
9. Jungtis tarp Danų g. ir Tauralaukio g.	1	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0	I-ajame variante motorizuoto eismo jungtis nenumatoma. Siūlomas tik dviračių takas.	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
	2	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0	-	II-ajame variante numatoma D <sub>2</sub> kategorijos gatvė ir dviračių takas. Jungties statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Pastačius jungtį pagerės Žaliojo slėnio teritorijos pasiekiamumas ir patrauklumas. Dėl to, žiūrint į iš ilgalaikės perspektyvos, pakils teritorijos žemės sklypų vertė. Nors jungties vietoje ir nežymiai, dėl atsiradusio eismo, padidės lokali oro tarša, tačiau sutrumpėjusios kelionės sumažins bendrąją oro taršą. Dėl sumažėjusios taršos gerės visuomenės sveikata. Be to trumpesnės kelionės leis dažniau rinktis nemotorizuotus susisiekimo būdus, kas irgi ilguoju laikotarpiu turės teigiamą poveikį visuomenės sveikatai.
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	0	+/-	+		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>10. Pajūrio g.</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	-	I-ajame variante numatoma nedidinti gatvės pločio, t.y. palikti ją dviejų eismo juostų, įrengiant pėsčiųjų dviračių takus ir atliekant reikiamus išplatinimus ties sankryžomis. Gatvės rekonstrukcija pagerins eismo sąlygas. Naujos dangos sumažins vibracijas ir triukšmą. Sumažės eismo įvykių skaičius. Gatvė veda per paveldo teritoriją, tačiau atsižvelgiant į tai, kad gatvės parametrai nekeičiami, jokios įtakos šioms teritorijoms rekonstrukcija neturės.	
		ilgalaikis	0	0	0	+	0	0	0	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+	0	0	0	+		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	+/-	0	0	+/-	0	-		II-ajame variante siūloma gatvės vystyti vadovaujantis Pajūrio gatvės rekonstrukcijos darbų projektiniais pasiūlymais. Gatvės rekonstrukcija pagerins eismo sąlygas. Naujos dangos sumažins vibracijas ir triukšmą. Sumažės eismo įvykių skaičius. Gatvė, kurios eismo juostų skaičius didinamas iki keturių, veda per paveldo teritoriją, kuriai nereikšmingas poveikis gali būti daromas statybų metu, tačiau nauja infrastruktūra sumažins transporto keliamas vibracijas, o ilguoju laikotarpiu ir neigiamą transporto poveikį paveldo objektams.
		ilgalaikis	0	0	+	+	0	0	0	+		
		kaupiamasis	0	0	+	+	0	0	0	+		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
11. Tauralaukio g. jungtis su Purmalių g. (Klaipėdos r. sav.)	1	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0	I-ajame variante motorizuoto eismo jungtis nenumatoma.	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		
	2	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0	-	Jungties statyba pareikalaus didesnių finansinių investicijų dėl jos trasos ties upe, kur gan pelkėtos teritorijos - tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Pastačius jungtį pagerės Klaipėdos rajono teritorijos pasiekiamumas. Dėl to, žiūrint į iš ilgalaikės perspektyvos, pakils teritorijos žemės sklypų vertė. Nors jungties vietoje ir nežymiai, dėl atsiradusio eismo, padidės lokali oro tarša, tačiau sutrumpėjusios kelionės sumažins bendrąją oro taršą. Dėl sumažėjusios taršos gerės visuomenės sveikata. Be to, trumpesnės kelionės leis dažniau rinktis nemotorizuotus susisiekimo būdus, kas irgi ilguoju laikotarpiu turės teigiamą poveikį visuomenės sveikatai.
		ilgalaikis	0	0	0	+/-	0	+/-	+/-	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+/-	0	+/-	+/-	+		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>Pėsčiųjų dviračių infrastruktūros vystymas</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	+/-	0	0	Principinės pėsčiųjų dviračių infrastruktūros vystymo kryptys analogiškos abiem variantams: įrengti šaligatvius visose gatvėse (esant abipusiam užstatymui iš abiejų pusių); suformuoti dviračių takų (dviračių eismo juostų) tinklą kvartalo gatvėse, užtikrinant svarbiausius susisiekimo ryšius; įrengti rekreacinio tipo pėsčiųjų – dviračių takus Ringelio Danės upių slėniuose; suformuoti pėsčiųjų - dviračių jungtis su gretimomis teritorijomis: rytinėje dalyje esančio žaliojo slėnio, Purmalių gyvenvietėmis bei Plytinės gyvenamuoju kvartalu. Konceptijos stadijoje dviračių ir pėsčiųjų takų tinklas suskirstytas pagal paskirtį ir reikšmę į tris kategorijas: pagrindinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos; pagalbinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos; rekreacinės paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos.  I-ajame variante planuojamo dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo ilgis 7,6 km; II –ajame variante - 10,1 km. Šiuo variantu sudaromos geresnės sąlygos gyventojams keisti susisiekimo įpročius, didinamas planuojamos Klaipėdos miesto dalies patrauklumas, sąlygojamas teigiamas poveikis aplinkos ekologinei būklei, žmonių sveikatai.	
		ilgalaikis	0	0	0	+	0	0	+	+/-		
		kaupiamasis	0	0	0	+	0	0	+	+/-		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	+/-	0		0
		ilgalaikis	0	0	0	+	0	0	0	+		+
		kaupiamasis	0	0	0	+	0	0	0	+		+



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>Viešojo transporto sistemos vystymas</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0	Viešojo transporto vystymo koncepcijos skiriasi viena nuo kitos autobusų stotelių išdėstymu. I – ajame koncepcijos variante numatytas autobusų stotelių išdėstymas vadovaujantis „Žemės sklypo Klaipėdos g. 3, Klaipėdoje ir jo gretimųbių detaliuoju planu“, patvirtu 2008 m . liepos 31 d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-302. II – ame koncepcijos variante, autobusų sustojimai išdėstomi įvertinant visą planuojamo kvartalo plėtrą bei siekiant suformuoti optimalius atstumus tarp stotelių.	
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	+/-		
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	+/-		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		ilgalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		+
		kaupiamasis	0	0	0	0	0	0	0	0		+
<b>Inžinerinės infrastruktūros vystymas</b>	<b>1</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0	Principinės pėsčiųjų dviračių infrastruktūros vystymo kryptys analogiškos abiem variantams. Inžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai: plėsti vandentiekį į naujai statomas ir užstatytas, tačiau vandentiekio tinklą neturinčias teritorijas; plėsti lietaus nuotekų tinklą, įrengti naujus išleidėjus bei valymo įrenginius; plėsti buitinių nuotekų surinkimo sistemą, nukreipiant nuotekas į esamus valymo įrenginius; buitinių nuotekų tinklai pirmiausia turi būti plečiami naujai užstatomose teritorijose; plėsti konteinerinių aikštelių tinklą skirtą atliekų rūšiavimui; plėsti esamą elektros energijos paskirstymo tinklą; internetinio ryšio plėtra.	
		ilgalaikis	0	0	0	+	+	+	+	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+	+	+	+	+		
	<b>2</b>	trumpalaikis	0	0	0	0	0	0	0	0		
		ilgalaikis	0	0	0	+	+	+	+	+		
		kaupiamasis	0	0	0	+	+	+	+	+		

6.2 lentelė. Apibendrinimas

Reikšmingo poveikio charakteris	1 variantas	2 variantas
<b>POVEIKIS BIOJVAIROVEI IR EKOTINKLUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>ilgalaikis</i>	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>kaupiamasis</i>	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<b>POVEIKIS GAMTINIAM KARKASUI IR KRAŠTOVAIZDŽIUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(2,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(2,,-“)	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>ilgalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(2,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(2,,-“)	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>kaupiamasis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(2,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(2,,-“)	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<b>POVEIKIS KULTŪROS PAVELDUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(2 ,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(2,,-“)
<i>ilgalaikis</i>	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(2,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>kaupiamasis</i>	Nenumatoma reikšmingų teigiamų pasekmių Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(2,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<b>POVEIKIS VISUOMENĖS SVEIKATINGUMUI</b>		

<i>trumpalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(1,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(1,,-“)
<i>ilgalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(7,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(3,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(12,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(6,,-“)
<i>kaupiamasis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(7,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(3,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(12,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(6,,-“)
<b>POVEIKIS VANDENIUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(1,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(1,,-“)
<i>ilgalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1 ,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>kaupiamasis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<b>POVEIKIS DIRVOŽEMIUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(9,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(9,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(12,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(12,,-“)
<i>ilgalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>kaupiamasis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės( 1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<b>POVEIKIS ORUI IR KLIMATUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(1,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(1,,-“)
<i>ilgalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos	Tikėtinos reikšmingos teigiamos

	pasekmės(5,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(3,,-“)	pasekmės(9,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(6,,-“)
<i>kaupiamasis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(5,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(3,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(9,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(6,,-“)
<b>POVEIKIS MATERIALIAM TURTUI</b>		
<i>trumpalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(6,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(1,,+“)+ Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(9,,-“)
<i>ilgalaikis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(8,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(3,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(13,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių
<i>kaupiamasis</i>	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(8,,+“) Tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės(3,,-“)	Tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės(13 ,,+“) Nenumatoma reikšmingų neigiamų pasekmių

### **Apibendrinimas**

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos dviems variantams atliktas: *erdvinio vystymo* bei *susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros vystymo* sprendinių strateginis poveikio aplinkos komponentams - bioįvairovei ir ekotinklui; gamtiniam karkasui ir kraštovaizdžiui; kultūros paveldui; vandeniui; dirvožemiui; orui, klimatui; materialiajam turtui, vertinimas.

Apibendrinant galima teigti, kad Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano I –ajame ir II –ajame koncepcijos variantuose paremtuose tvarios veiklos bei plėtros principais, numatomi sprendiniai neturės reikšmingų neigiamų pasekmių bioįvairovei ir ekotinklui, užtikrins gamtinio ir kultūrinio kraštovaizdžio vertybių išsaugojimą bei turės teigiamos įtakos visuomenės sveikatingumui ir materialiajam turtui. Didelį teigiamą poveikį aplinkos būklei turės darnaus judumo transporto politikos priemonių įgyvendinimas bei inžinerinės infrastruktūros vandentiekos ir vandenvalos sistemų vystymas.

Nustatyta, kad **II –asis koncepcijos variantas**, kuris pasižymi šiek tiek didesne gatvių bei pėsčiųjų dviračių takų tinklo plėtra planuojamoje teritorijoje, tinkamesne jungtimi su Žalioju slėniu šiaurinėje pusėje už planuojamos teritorijos ribų, patogesniais susisiekimo ryšiais, strateginio pasekmių aplinkai poveikio požiūriu yra pranašesnis už **I–ąjį koncepcijos variantą**.

## 7. Priemonės plano įgyvendinimo reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai kompensuoti

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas bus įgyvendinamas ne tiesiogiai, o per žemesnio lygmens planus - detaliuosius bei techninius projektus, rengiamus žymiai stambesniame mastelyje ir labiau konkretizuojamus. Todėl einant sprendinių realizacijos linkme turi būti ieškoma galimybių sumažinti tikėtinas neigiamas pasekmes, numatomos jų išvengti ar sumažinti padedančias priemones. Siekiant išvengti galimų reikšmingų neigiamų pasekmių aplinkai, visų pirma reikalinga:

- Iš teikiamų Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos alternatyvų pasirinkti tą, kurios įgyvendinimas nesukeltų reikšmingų neigiamų pasekmių aplinkai;
- Konkretizuojant Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinius, vadovautis aprobuota koncepcija iš esmės nekeičiant joje numatytų sprendinių;
- Laikytis reglamentavimo principų ir jų tolimesnio detalizavimo žemesnio lygmens teritorinio planavimo dokumentuose;
- Rengiant teritorijos detaliuosius planus ir techninius projektus vadovautis Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos, tiesiogiai ir netiesiogiai su aplinkos kokybe bei jos apsauga susijusiais, sprendiniais;
- Vykdyti ekologinį švietimą ir didinti gyventojų ekologinį sąmoningumą;
- Supažindinti institucijas ir suinteresuotą visuomenę su Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendiniais.
- Plėsti gatvių, dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą, siekiant suteikti galimybę gyventojams pasirinkti alternatyvų maršrutą ar kelionės būdą miestelio ir priemiestinėje teritorijoje;
- Atnaujinti arba pakeisti esamas gatvių trasas ir dangas, siekiant, kad būtų mažinama aplinkos oro tarša ir triukšmas;
- Sukurti patogią ir aiškią automobilių trumpalaikio statymo aikštelių sistemą;
- Įrengti pagrindinių gatvių apsauginius želdynus;
- Derinti urbanizuojamų teritorijų plėtrą su inžinerinės infrastruktūros plėtra. Naujai vystomose gyvenamosios ar visuomeninės, komercinės paskirties teritorijose įrengiamos reikalingos inžinerinės sistemos bei komunikacijos betarpiškai įjungiamos į centralizuotą inžinerinę infrastruktūrą;
- Mažinti paviršinių ir gruntinių vandenų taršą, vykdant nuotekų tinklų plėtrą naujai įsavinamose teritorijose.

## 8. Specialiojo plano koncepcijos alternatyvos

### Koncepcija. I variantas

#### *Urbanistinė struktūra*

Planuojamos teritorijos ribose numatoma įsisavinti visas neurbanizuotas teritorijas. Nauja plėtra numatoma jau parengtų teritorijų planavimo dokumentų pagrindu ir pagal planuojamai teritorijai būdingus užstatymo principus. Vakarinėje dalyje numatoma vystyti vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijas, bei gyvenamąsias teritorijas. Rytinėje dalyje numatoma vystyti vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijas. Centrinėje planuojamos teritorijos dalyje numatoma socialinės infrastruktūros teritorija taip pat planuojama konversija į vienbučių ir dvibučių pastatų ir mišrias gyvenamąsias teritorijas.

### **Susisiekimo infrastruktūra**

Šiame koncepcijos variante numatoma rekonstruoti vidinį gatvių tinklą ir numatyti naujas jungtis. Rekonstruojamos gatvės sudaro 13,0 km, planuojamos gatvės – 8,1 km. Rezervuojamos teritorijos naujoms jungtims tiesti sudaro 9,6 ha. Pagrindinės planuojamos jungtys yra:

- C2 kategorijos gatvė numatyta miesto bendrajame plane;
- D1 kategorijos jungtis su Žaliuoju slėniu įrengiama Vėjo gatvėje kaip trišalė sankryža;
- kitos D1 ir D2 kategorijų jungtys reikalingos naujai urbanizuojamų ir jau urbanizuotų teritorijų efektyvesniam aptarnavimui;

### **Konceptija. II variantas**

#### **Urbanistinė struktūra**

Šiame koncepcijos variante planuojamos teritorijos ribose taip pat numatoma įsisavinti visas neurbanizuotas teritorijas. Skirtingai nuo pirmojo varianto šioje alternatyvoje planuojamos teritorijos centrinėje dalyje numatoma konversija ne tik į vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijas, bei gyvenamąsias teritorijas, bet ir į paslaugų teritorijas. Vakarinėje dalyje numatant didesnes gyvenamąsias teritorijas formuojama vientisa C2 kategorijas užstatymo struktūra. Rytinėje dalyje numatoma vystyti ir paslaugų teritorijas.

#### **Susisiekimo infrastruktūra**

Antrajame koncepcijos variante numatoma rekonstruoti 13,1 km, o naujai nutiesti 8,8 km gatvių. Rezervuojamos teritorijos naujoms jungtims tiesti sudaro 10,1 ha. Šiame variante numatomos visos jungtys kaip ir pirmajame variante, tačiau skiriasi jungties su žaliuoju slėniu vieta, nes šiuo variantu formuojama keturšalė sankryža su Vėjo ir Smėlio gatvėmis. Taip pat numatomos šios dvi papildomos jungtys užtikrinančios patogesnius susisiekimo ryšius:

- jungtis tarp Dvaro ir Debesų gatvių;
- jungtis tarp Debesų ir Tauro 7 – osios gatvių.

II –asis koncepcijos variantas pasižymi šiek tiek didesne gatvių tinklo plėtra planuojamoje teritorijoje, o taip pat papildoma jungtimi su Žaliuoju slėniu šiaurinėje pusėje už planuojamos teritorijos ribų, patogesniais susisiekimo ryšiais, labiau išplėtotą pėsčiųjų dviračių takų sistema, sudarančia geresnes sąlygas gyventojams keisti susisiekimo įpročius, didinančia planuojamos Klaipėdos miesto dalies patrauklumą, sąlygojančią teigiamą poveikį aplinkos ekologinei būklei, žmonių sveikatai.

I-ajame variante numatoma rekonstruoti vidinį gatvių tinklą ir numatyti naujas jungtis. Rekonstruojamos gatvės sudaro 13,0 km, planuojamos gatvės- 8,1 km. Rezervuojamos teritorijos naujoms jungtims tiesti sudaro 9,6 ha. Pagrindinės planuojamos jungtys yra: C2 kategorijos gatvė numatyta miesto bendrajame plane; D1 kategorijos jungtis su Žaliuoju slėniu, įrengiama Vėjo gatvėje kaip trišalė sankryža; kitos D1 ir D2 kategorijų jungtys reikalingos naujai urbanizuojamų ir jau urbanizuotų teritorijų efektyvesniam aptarnavimui

II-ajame variante numatoma rekonstruoti 13,1 km, o naujai nutiesti 8,8 km gatvių. Rezervuojamos teritorijos naujoms jungtims tiesti sudaro 5,8 ha. Šiame variante numatomos visos jungtys kaip ir I-ajame variante, tačiau skiriasi jungties su žaliuoju slėniu vieta, nes šiuo variantu formuojama keturšalė sankryža su Vėjo ir Smėlio gt. Taip pat numatomos šios dvi papildomos jungtys užtikrinančios patogesnius susisiekimo ryšius: jungtis tarp Dvaro ir Debesų gatvių; jungtis tarp Debesų ir Tauro 7 – osios gatvių. II –asis variantas pasižymi šiek tiek didesne gatvių tinklo plėtra planuojamoje teritorijoje, jungtimi su Žaliuoju slėniu šiaurinėje pusėje už planuojamos teritorijos ribų, patogesniais susisiekimo ryšiais.

## 9. Vertinimo, įskaitant visus sunkumus, su kuriais buvo susidurta kaupiant reikiamą informaciją aprašymas

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos sprendinių strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita parengta remiantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu „Dėl planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr. 130-4650) bei Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo apimties nustatymo dokumentu (UAB „Urbanistika“, kompl. Nr. U-1173, 2014 m.). Buvo vertinama Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo 2 priede „Privaloma strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos sudėtis“ nurodytais aspektais.

Vertinimo eigoje buvo nagrinėjama ši projektinė medžiaga:

1. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano aiškinamasis raštas:
  - a) Esamos būklės analizė ir vertinimas;
  - b) Konceptija.
2. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano brėžiniai:
  - 1 brėžinys – ESAMA BŪKLĖ, M 1: 2500
  - 2 brėžinys. KONCEPCIJA . I variantas. M 1:2500
  - 3 brėžinys . KONCEPCIJA. II variantas. M 1:2500

### Vertinimo metu iškilę sunkumai:

- LR Vyriausybės patvirtintas „Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašas“ (Žin., 2004, Nr. 130-4650) parengtas įvairių lygmenų teritorijų planavimo darbams yra nediferencijuotas pagal planavimo rūšis ir lygmenis, kurie metodiškai skiriasi. Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašas ir jo priedai nėra pritaikyti analitiškai vertinti specialiuosius planus. Didelėse teritorijose vyksta labai daug įvairių procesų, turinčių poveikį įvairiems veiksniams, tad būtų tikslinga turėti sustambintus poveikio aplinkai rodiklius;
- Poveikis aplinkai gali būti labai įvairus, atsižvelgiant į prevencines ir kompensacines priemones, kurios gali būti detalizuojamos žemesniuose planavimo lygmenyse - detaliuosiuose planuose bei objektų techniniuose projektuose. Todėl nustatyti apibendrintą poveikį aplinkai dėl įvairių faktorių tampa problematika, o vertinimas tampa deklaratyvus;
- Vertinimo sunkumai yra susiję ir su statistinės bei kitos informacijos apie aplinkos būklę trūkumu.

## 10. Numatytų taikyti stebėsenos (monitoringo) priemonių aprašymas

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano stebėsenos (monitoringo) metu turės būti atliekama:

- Rengiama specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, nustatomas investicijų poreikis;
- Analizuojama teritorijų planavimo duomenų banke sukaupta informacija;
- Formuojant savivaldybės biudžetą, teikiami pasiūlymai dėl specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo;

- Stebimi ekonominio potencialo, ūkinės veiklos, infrastruktūros, nekilnojamojo turto rinkos raidos pokyčiai;
- Nustatyta tvarka vykdoma kultūros paveldo objektų išsaugojimo priežiūra;
- Analizuojami urbanistinės plėtros ir susisiekimo bei žvėrinės infrastruktūros pokyčiai;
- Analizuojamos pagrindinės ekonominės veiklos sąlygos ir aplinkos kokybę lemiantys faktoriai.

Gamtinės aplinkos būklės ir antropogeninio poveikio jai stebėjimai turi būti vykdomi vadovaujantis LR Aplinkos monitoringo įstatymu Nr. VIII-529 (Žin., 2006, Nr. 57-2025) ir Valstybine aplinkos monitoringo 2005-2010 metų programa, patvirtinta 2005 m. vasario 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 130. Pažymėtina, kad Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano įgyvendinimo metu, rengiant sprendiniuose numatytus žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus (detaliuosius planus) taip pat rengiant investicinius, techninius ar darbo projektus, turės būti atliekami projektų strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (SPAV), poveikio aplinkai vertinimas (PAV) bei poveikio visuomenės sveikatai vertinimas (PVSV), vadovaujantis Lietuvos Respublikoje galiojančių teisės aktų nustatyta tvarka.

## 11. Santrauka

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano strateginis pasekmių aplinkai vertinimas atliekamas teritorijos vystymo koncepcijos rengimo stadijoje. Šio vertinimo tikslas – įvertinti galimas teigiamas ir neigiamas pasekmes, galimas įgyvendinus specialiojo plano koncepcijos sprendinius.

Strateginio pasekmių vertinimo dokumentas (toliau – SPAV) parengtas vadovaujantis „Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašu“, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 18 d. nutarimu Nr. 967 ir vėlesniais jo pakeitimais bei Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo apimties nustatymo dokumentu.

*Pirmajame skyriuje* aprašyti pagrindiniai Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano tikslai bei koncepcijos rengimo stadijoje numatyti tikslai, susiję su socialine, ekonomine bei aplinkosaugine aplinka. Šiame skyriuje taip pat pateikti dokumentų, susijusių su rengiamu specialiuoju planu ir j kuriuos buvo atsižvelgta rengiant strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitą, sąrašas.

*Antrajame skyriuje* apžvelgta esama planuojamos teritorijos būklė - urbanistinė, susisiekimo ir gamtinė aplinka, esamos susisiekimo sistemos poveikis aplinkai (triukšmas, aplinkos oro tarša) bei galimi aplinkos būklės pokyčiai, jeigu bendrojo plano sprendiniai nebūtų įgyvendinti.

*Trečiajame skyriuje* pateikiama informacija apie teritorijas (jas atstovauja gamtinės aplinkos ir kultūros paveldo apsaugai svarbios teritorijos bei objektai), kurias gali paveikti koncepcijos sprendiniai.

*Ketvirtajame skyriuje* nagrinėjamos pagrindinės aplinkosauginės problemos ir jų priežastys, susijusios su Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiuoju planu.

*Penktajame skyriuje* išskirti tarptautiniu, Europos Bendrijos ir nacionaliniu lygmenimis nustatyti aplinkosaugos tikslai, susiję su rengiamu Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiuoju planu ir j kuriuos šiame plane reikės atsižvelgti.



*Šeštajame skyriuje* aprašytos galimos koncepcijos I ir II varianto sprendinių pasekmės oro kokybei, vandens kokybei ir ištekliams, dirvožemio kokybei ir ištekliams, biologinei įvairovei bei gyvūnijos ir augalijos ištekliams, kraštovaizdžiui, visuomenės sveikatai ir saugumui, socialinei ir ekonominei aplinkai.

*Septintajame skyriuje* pateiktos galimos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti įgyvendinant specialųjį planą.

*Aštuntajame skyriuje* aprašyti Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano koncepcijos variantai.

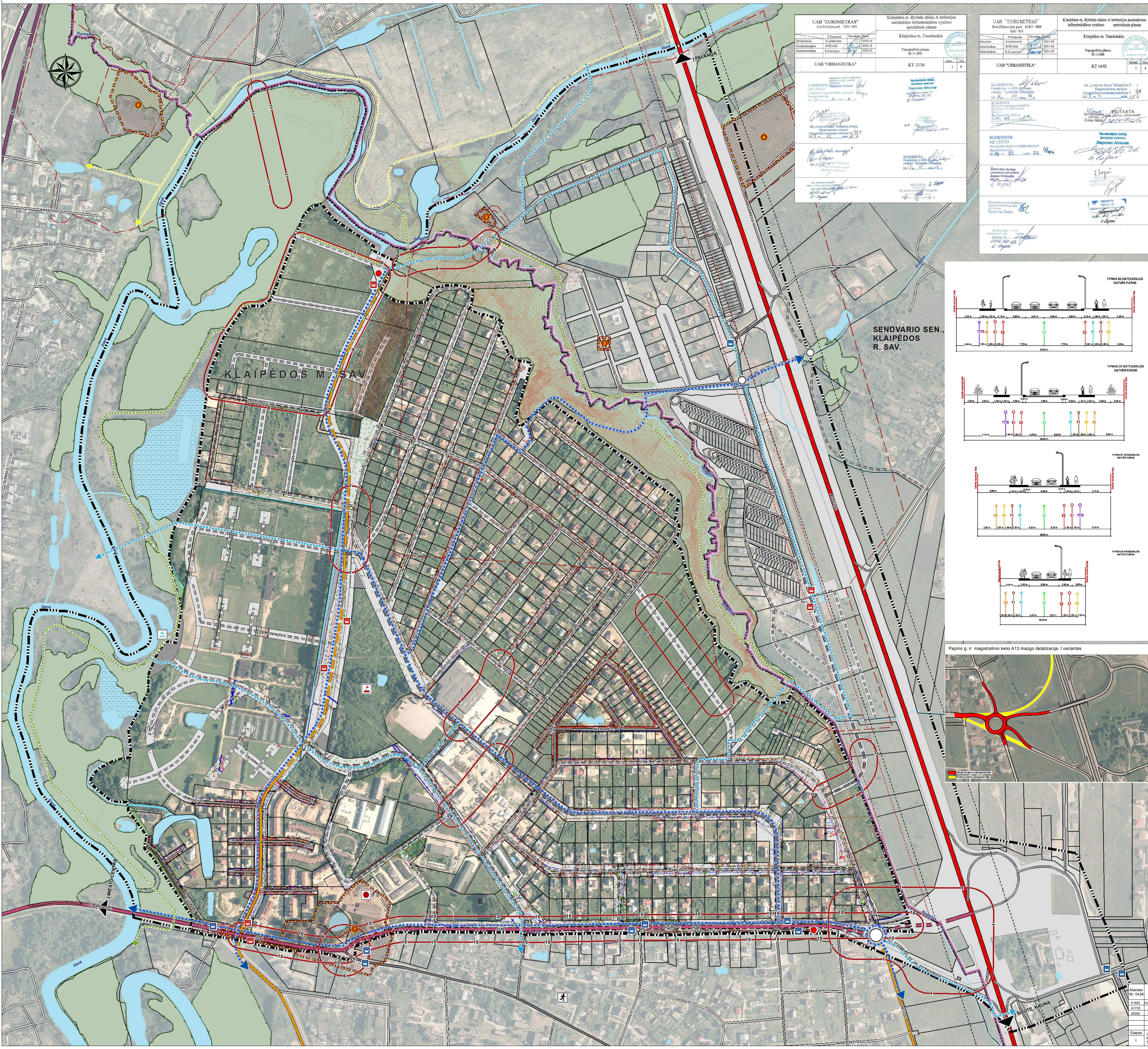
*Devintajame skyriuje* trumpai aprašytas vertinimas bei sunkumai, iškilę rengiant strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitą.

*Dešimtajame skyriuje* pateikta informacija apie monitoringo priemones. Teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos įgyvendinus ar neįgyvendinus bendrojo plano sprendinius, turi būti stebimos remiantis Valstybine monitoringo programa.

Apibendrinant galima teigti, kad Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano I –ajame ir II –ajame koncepcijos variantuose paremtuose tvarios veiklos bei plėtros principais, numatomi sprendiniai neturės reikšmingų neigiamų pasekmių planuojamos teritorijos kraštovaizdžio struktūrai, užtikrins gamtinio ir kultūrinio kraštovaizdžio vertybių išsaugojimą bei turės teigiamas įtakos visuomenės sveikatingumui ir materialiajam turtui. Didelį teigiamą poveikį aplinkos būklei turės darnaus judumo transporto politikos priemonių įgyvendinimas bei inžinerinės infrastruktūros vandentiekos ir vandenvalos sistemų vystymas.

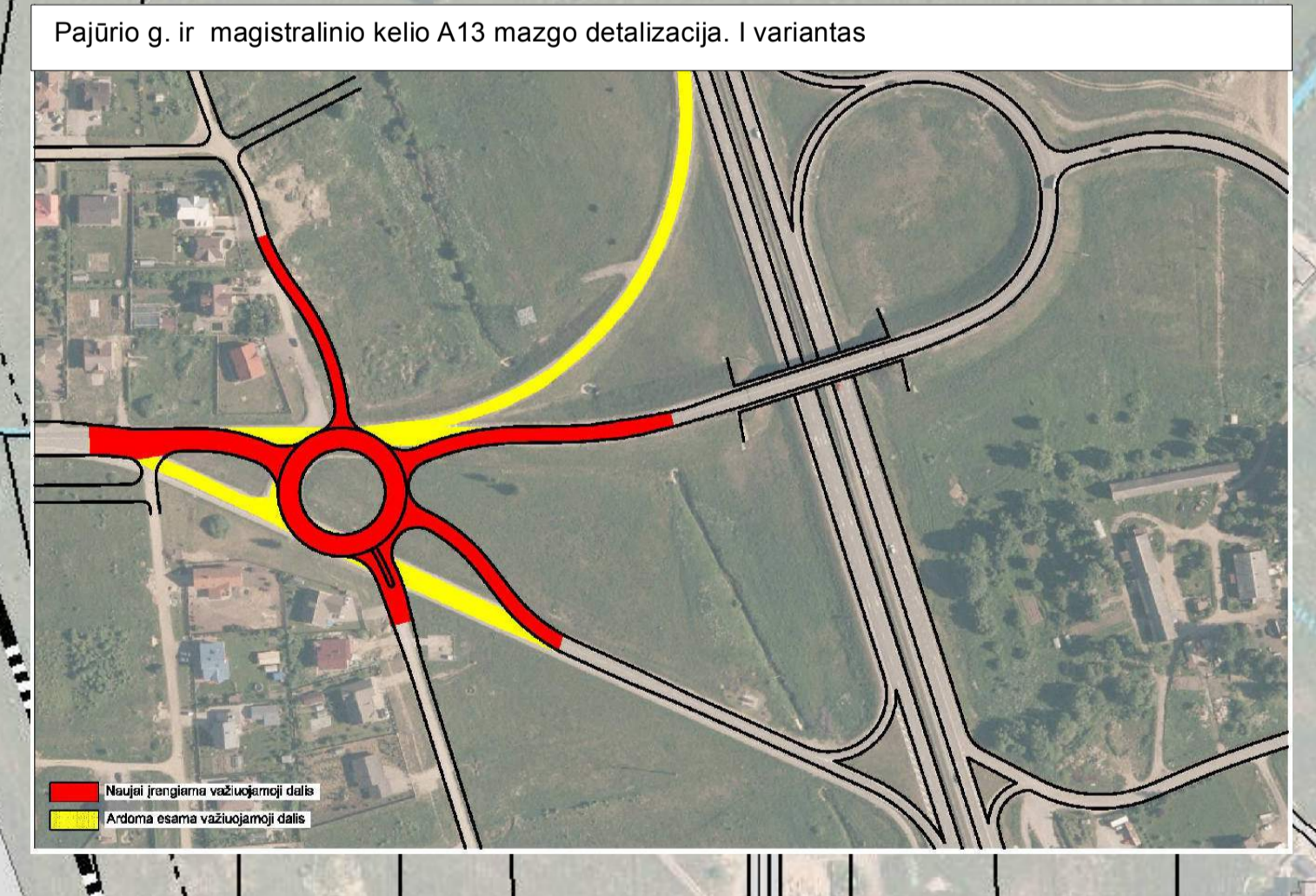
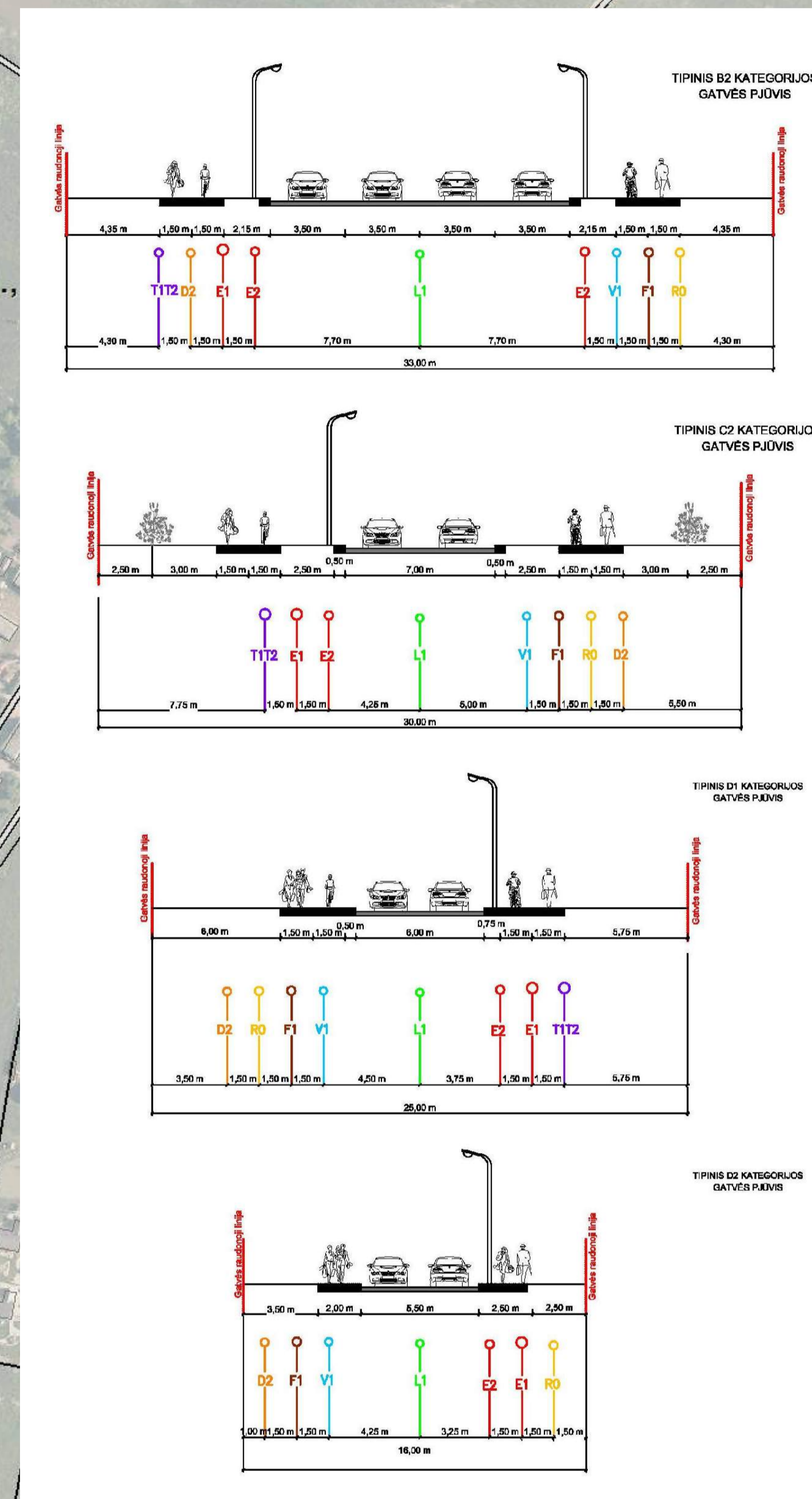
Nustatyta, kad **II –asis koncepcijos variantas**, kuris pasižymi šiek tiek didesne gatvių bei pėsčiųjų dviračių takų tinklo plėtra planuojamoje teritorijoje, papildoma jungtimi su žaliuoju slėniu šiaurinėje pusėje už planuojamos teritorijos ribų, patogesniais susisiekimo ryšiais, strateginio pasekmių aplinkai poveikio požiūriu yra pranašesnis už **I–ąjį koncepcijos variantą**.

**Grafinė dalis**



UAB "EUROMETRAS" Klaipėdos m. Rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas		Klaipėdos m. Taurinaiškis	
Klaipėdos m. Taurinaiškis		Klaipėdos m. Taurinaiškis	
Topografinis planas M 1:1000		Topografinis planas M 1:1000	
UAB "URBANISTIKA" KT 13/36		UAB "URBANISTIKA" KT 14/02	
Lapis 1 6		Lapis 1 4	

UAB "EUROMETRAS" Klaipėdos m. Rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas		Klaipėdos m. Taurinaiškis	
Klaipėdos m. Taurinaiškis		Klaipėdos m. Taurinaiškis	
Topografinis planas M 1:1000		Topografinis planas M 1:1000	
UAB "URBANISTIKA" KT 13/36		UAB "URBANISTIKA" KT 14/02	
Lapis 1 6		Lapis 1 4	



- SURTAINIAI ŽYMĖJIMAI**
- Miesto administracinė riba
  - Nagrinėjamos teritorijos riba
  - Planuojamos teritorijos riba
  - Esamo sklypo riba
  - Valstybinės reikšmės miškų riba (pagal Valstybinės miškų ūkio duomenų bazę)

- TERITORIJOS**
- Inžinerinės infrastruktūros teritorija
  - Inžinerinės infrastruktūros koridoriai
  - Miški (pagal Valstybinės miškų ūkio duomenų bazę)
  - Vandens
  - Peikės

- NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI**
- Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorija ir objekto eksplikacijos numeris
  - Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto apsaugos zona

- SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS JUNGTYBĖS**
- MOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**
- Esama A1 kategorijos gatvė
  - Esama B1 kategorijos gatvė
  - Esama B2 kategorijos gatvė
  - Rekonstruojama esama B2 kategorijos gatvė
  - Planuojama B2 kategorijos gatvė
  - Esama C2 kategorijos gatvė
  - Planuojama C2 kategorijos gatvė
  - Esama D1 kategorijos gatvė
  - Rekonstruojama esama D1 kategorijos gatvė
  - Planuojama D1 kategorijos gatvė
  - Esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
  - Rekonstruojamos esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
  - Planuojamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai

- NEMOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**
- Planuojamos pagrindinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių tramos
  - Planuojamos pagalbinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių tramos
  - Planuojamos rekreacinės paskirties pėsčiųjų ir dviračių tramos
  - Dviračių tramos suplanuotos Kalotės - Purnalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiajame plane

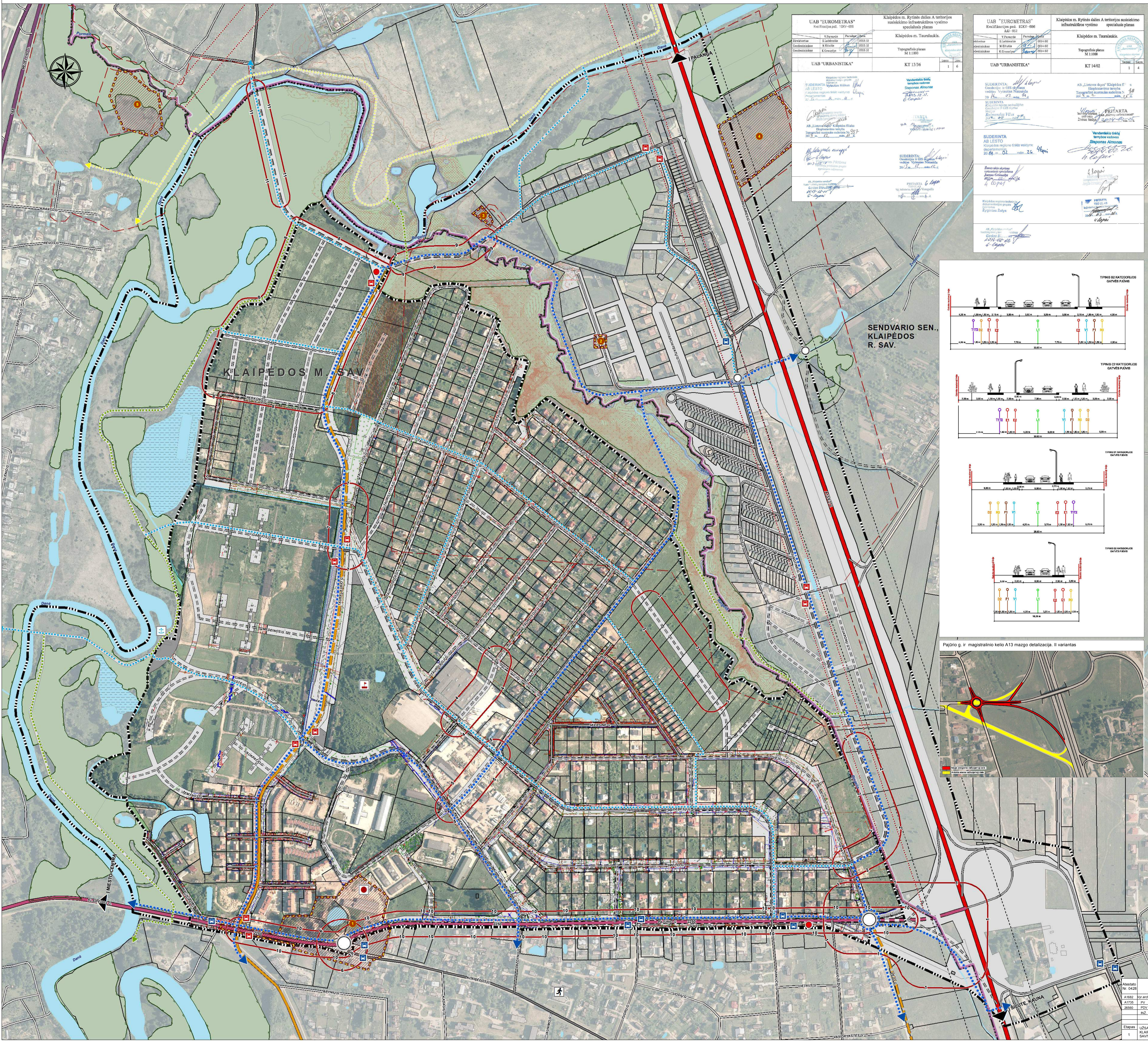
- SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS OBJEKTAI**
- Planuojama prieplauka
  - Planuojama žiedinė sankryža
  - Esama viešojo transporto stotelė
  - Planuojama viešojo transporto stotelė
  - Planuojamas gatinis viešojo transporto sustojimo punktas

- KITI ŽYMĖJIMAI**
- Planuojamas priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos centras
  - Planuojama mokykla
  - Esamas darželis
  - Magistralinio kelio apsaugos zona
  - 110 kV elektros perdavimo linijos apsaugos zona
  - Upės
  - Pralaidos
  - Specialiojo plano koncepcijos variantų esminių skirtumų teritorijos ir jų numeriai

Eksplikacijos numeris	Unikalus objekto kodas	Nekilnojamojo kultūros vertybės pavadinimas	Statusas
1	34170	Maljoja Taurinaiškio šerno sodytis	Įrašytas į registrą (registruotas)
2	10515	Laukas ir žvėrinis liekanas	Įrašytas į registrą (registruotas)
3	22467	Aukštųjų k. senosios kapinės	Valstybinė saugoma
4	16498	Aukštųjų. Pilių kapinynas	Paminklas
5	23779	Purnalių pilikalnis su gyvenvietė	Paminklas

- DUOMENŲ ŠALTINIAI**
- © Nacionalinė šermės tarnyba prie ŽDM. 2013. LR teritorijos M:10 000 geografinis duomenų rinkinys GDR10T
  - © VĮ Registrų centras. 2013. Nekilnojamojo turto kadastras ir registras
  - © Valstybinė miškų ūkio tarnyba. 2013. LR miškų ūkio duomenų bazė
  - © Kultūros paveldo departamentas. 2013. Kultūros vertybių registras

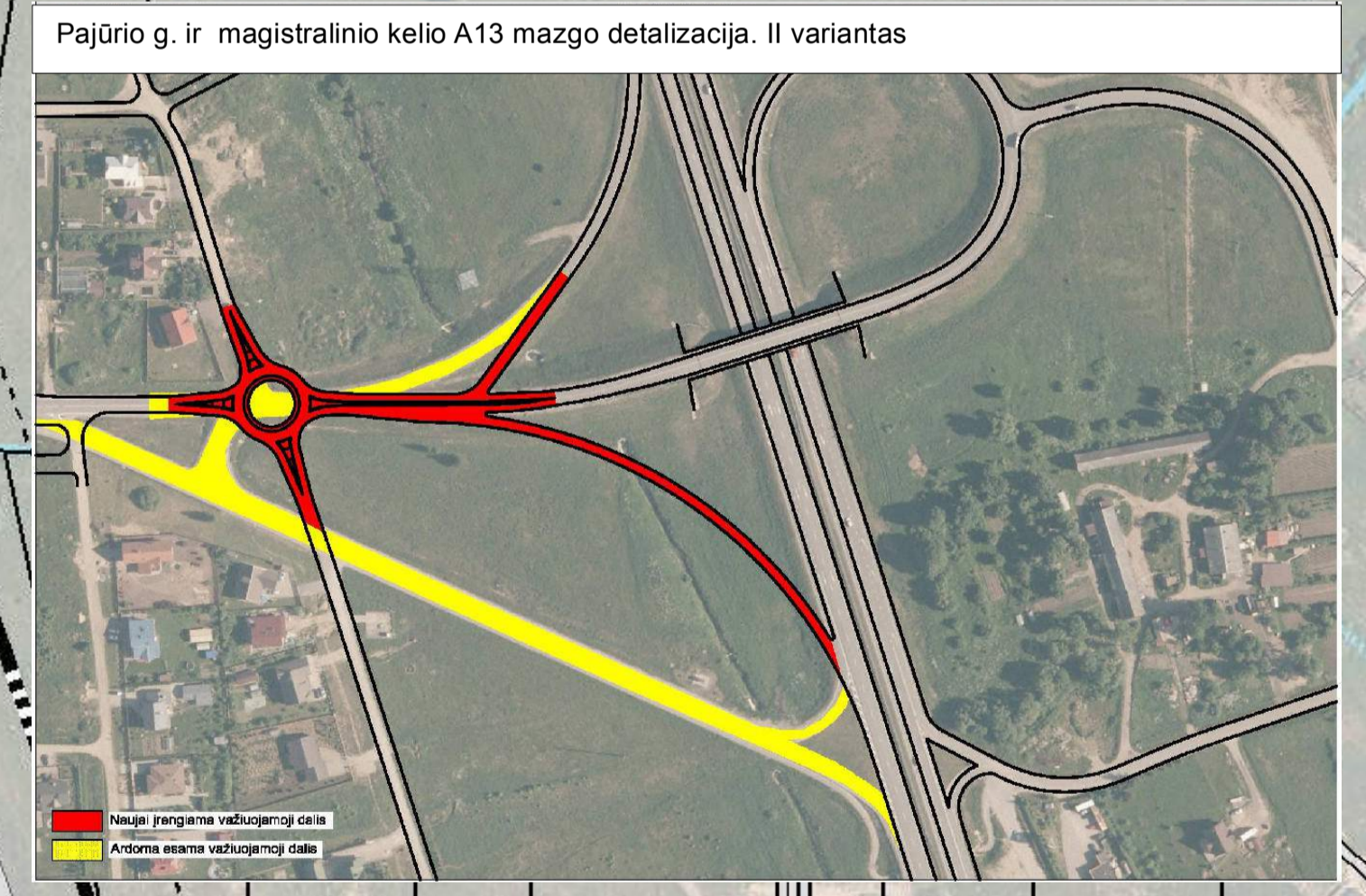
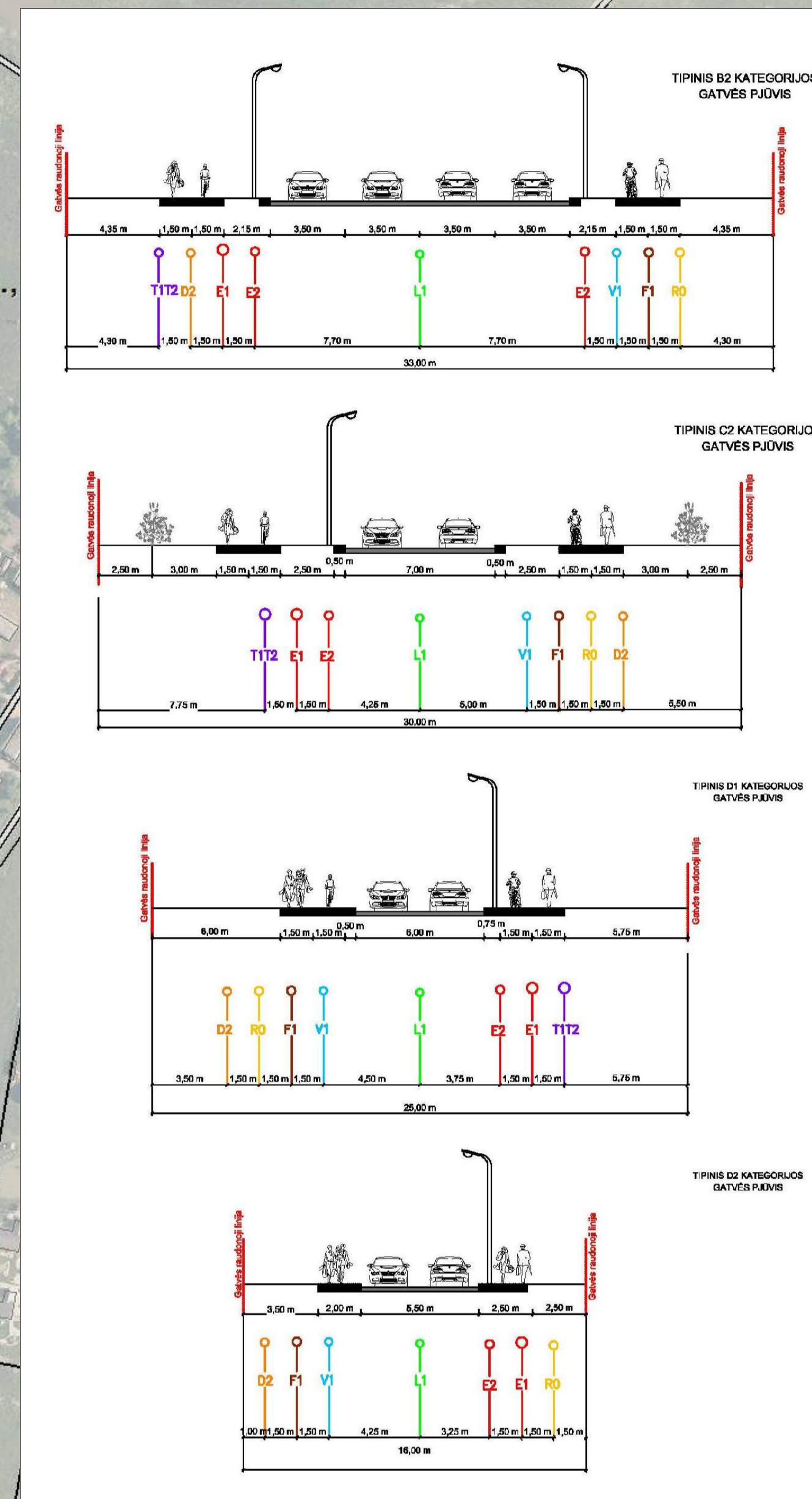
Atleistas Nr. 0420	UAB "URBANISTIKA"	2014	Lapis
A175	P.V. G. Šaputis S.	2014	
2050	P.V. M. Novakas	2014	
02	V. Dumbakauskas	2014	



UAB "EUROMETRAS" Klaipėdos m. Rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas		Klaipėdos m. Taurinaiškis.	
Klaipėdos m. Rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas		Klaipėdos m. Taurinaiškis.	
UAB "URBANISTIKA" KT 13/36		UAB "URBANISTIKA" KT 14/02	

UAB "EUROMETRAS" Klaipėdos m. Rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas		Klaipėdos m. Taurinaiškis.	
Klaipėdos m. Rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas		Klaipėdos m. Taurinaiškis.	
UAB "URBANISTIKA" KT 13/36		UAB "URBANISTIKA" KT 14/02	

SENDVARIO SEN.  
KLAIPĖDOS  
R. SAV.

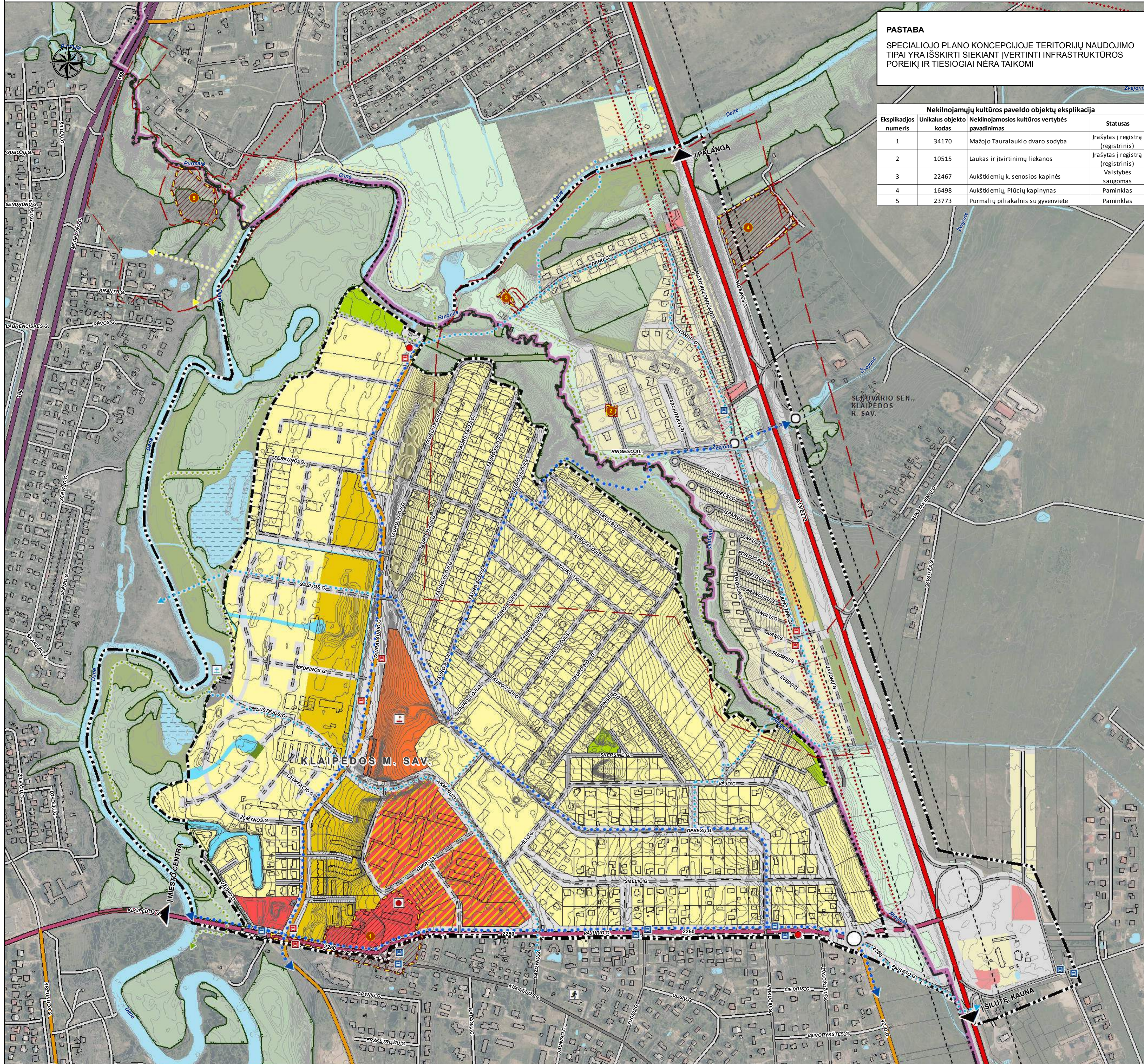


- RIBOS**
- Miesto administracinė riba
  - Nagrinėjamos teritorijos riba
  - Planuojamos teritorijos riba
  - Esamo sklypo riba
  - Valstybinės reikšmės miškų riba (pagal Valstybinės miškų ūkio duomenų bazę)
- TERITORIJOS**
- Inžinerinės infrastruktūros teritorija
  - Inžinerinės infrastruktūros koridorius
  - Miški (pagal Valstybinės miškų ūkio duomenų bazę)
  - Vandens
  - Peikės
- NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI**
- Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorija ir objekto eksplicacijos numeris
  - Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto apsaugos zona
- SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS JUNGTYBĖS**
- MOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**
- Esama A1 kategorijos gatvė
  - Esama B1 kategorijos gatvė
  - Esama B2 kategorijos gatvė
  - Rekonstruojama esama B2 kategorijos gatvė
  - Planuojama B2 kategorijos gatvė
  - Esama C2 kategorijos gatvė
  - Planuojama C2 kategorijos gatvė
  - Esama D1 kategorijos gatvė
  - Rekonstruojama esama D1 kategorijos gatvė
  - Planuojama D1 kategorijos gatvė
  - Esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
  - Rekonstruojamos esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
  - Planuojamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
- NEMOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**
- Planuojamos pagrindinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasa
  - Planuojamos pagalbinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasa
  - Planuojamos rekreacinės paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasa
  - Dviračių trasa suplanuota Kalotės - Purnalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiajame plane
- SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS OBJEKTAI**
- Planuojama prieplauka
  - Planuojama žiedinė sankryža
  - Esama viešojo transporto stotelė
  - Planuojama viešojo transporto stotelė
  - Planuojamas galinis viešojo transporto sustojimo punktas
- KITI ŽYMĖJIMAI**
- Planuojamas priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos centras
  - Planuojama mokykla
  - Esamas darželis
  - Magistralinio kelio apsaugos zona
  - 110 kV elektros perdavimo linijos apsaugos zona
  - Upės
  - Pralaidos
  - Specialiojo plano koncepcijos variantų esminių skirtumų teritorijos ir jų numeriai

Eksplicacijos numeris	Unikalus objekto kodas	Nekilnojamojo kultūros vertybės pavadinimas	Statusas
1	34170	Mazgo Taurinaiškio dvaro sodija	Įrašytas į registrą (reg. štr. nr.)
2	10515	Laukas ir žvėrinimų liekanos	Įrašytas į registrą (reg. štr. nr.)
3	22467	Aukštųjų k. senosios kapinės	Valstybinė saugoma
4	16498	Aukštųjų, Pilių kapinės	Parinktas
5	23773	Purnalių pilkapisai su gyvenvietė	Parinktas

- DUOMENŲ ŠALTINIAI**
- Nacionalinės žemės tarnyba prie ŽŪM, 2013. LR teritorijos M:10 000 geografinės duomenų rinkinys GDR10T
  - OVJ Registrų centras, 2013. Nekilnojamojo turto kadastro ir registras
  - Valstybinė miškų ūkio tarnyba, 2013. LR miškų ūkio duomenų bazė
  - Kultūros paveldo departamentas, 2013. Kultūros vertybių registras

UAB "URBANISTIKA" darbuotojai	UAB "URBANISTIKA" darbuotojai
Arūnas K. Kocius	2014
A175 PV G. Šaputis S.	2014
20560 PV M. Novika	2014
102 V. Dumbakauskas	2014



**PASTABA**  
SPECIALIOJO PLANO KONCEPCIJOJE TERITORIJŲ NAUDOJIMO TIPAI YRA IŠSKIRTI SIEKIANČIEMS ĮVERTINTI INFRASTRUKTŪROS POREIKIŲ IR TIESIOGIAI NĖRA TAIKOMI

Eksplikacijos numeris	Unikalus objekto kodas	Nekilnojamosios kultūros vertybės pavadinimas	Statusas
1	34170	Mažojo Tauralaukio dvaro sodyba	Įrašytas į registrą (registrinis)
2	10515	Laukas ir įtvirtinimų liekanos	Įrašytas į registrą (registrinis)
3	22467	Aukštikių k. senosios kapinės	Valstybės saugomas
4	16498	Aukštikių, Plūčių kapinynas	Paminklas
5	23773	Purmalų pilikalnis su gyvenvietė	Paminklas

**SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI**

**RIBOS**

- Miesto administracinė riba
- Nagrinėjamos teritorijos riba
- Planuojamos teritorijos riba
- Esamo sklypo riba
- Valstybinės reikšmės miškų riba (pagal Valstybinės miškų tarnybos duomenų bazę)

**TERITORIJOS NAUDOJIMO TIPAI PLANUOJAMOS TERITORIJOS RIBOSE**

**URBANIZUOTOS IR URBANIZUOJAMOS TERITORIJOS**

**Užstatomos teritorijos**

- Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija
- Gyvenamoji teritorija
- Mišri gyvenamoji teritorija
- Paslaugų teritorija
- Socialinės infrastruktūros teritorija
- Inžinerinės infrastruktūros teritorija
- Kultūros paveldo objektų žemės sklypai

**Neužstatomos teritorijos**

- Inžinerinės infrastruktūros koridorius
- Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija

**NEURBANIZUOJAMOS TERITORIJOS**

- Vandens

**KITOS TERITORIJOS UŽ PLANUOJAMOS TERITORIJOS RIBŲ**

- Miškai
- Atskirųjų želdynų teritorija
- Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija
- Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorija
- Komercinės paskirties objektų teritorija
- Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorija
- Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorija
- Kultūros paveldo objektų teritorija
- Kitų žemės ūkio paskirties sklypų teritorija

**NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI**

- Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorija ir objekto eksplikacijos numeris
- Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto apsaugos zona

**SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS JUNGTYS**

**NEMOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**

- Planuojamos pagrindinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos
- Planuojamos pagalbinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos
- Planuojamos rekreacinės paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos
- Dviračių trasos suplanuotos Kalotės - Purmalų gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiuoju planu

**MOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**

- Esama A1 kategorijos gatvė
- Esama B1 kategorijos gatvė
- Esama B2 kategorijos gatvė
- Rekonstruojama esama B2 kategorijos gatvė
- Planuojama B2 kategorijos gatvė
- Esama C2 kategorijos gatvė
- Planuojama C2 kategorijos gatvė
- Esama D1 kategorijos gatvė
- Rekonstruojama esama D1 kategorijos gatvė
- Planuojama D1 kategorijos gatvė
- Esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
- Rekonstruojamos esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
- Planuojamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai

**SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS OBJEKTAI**

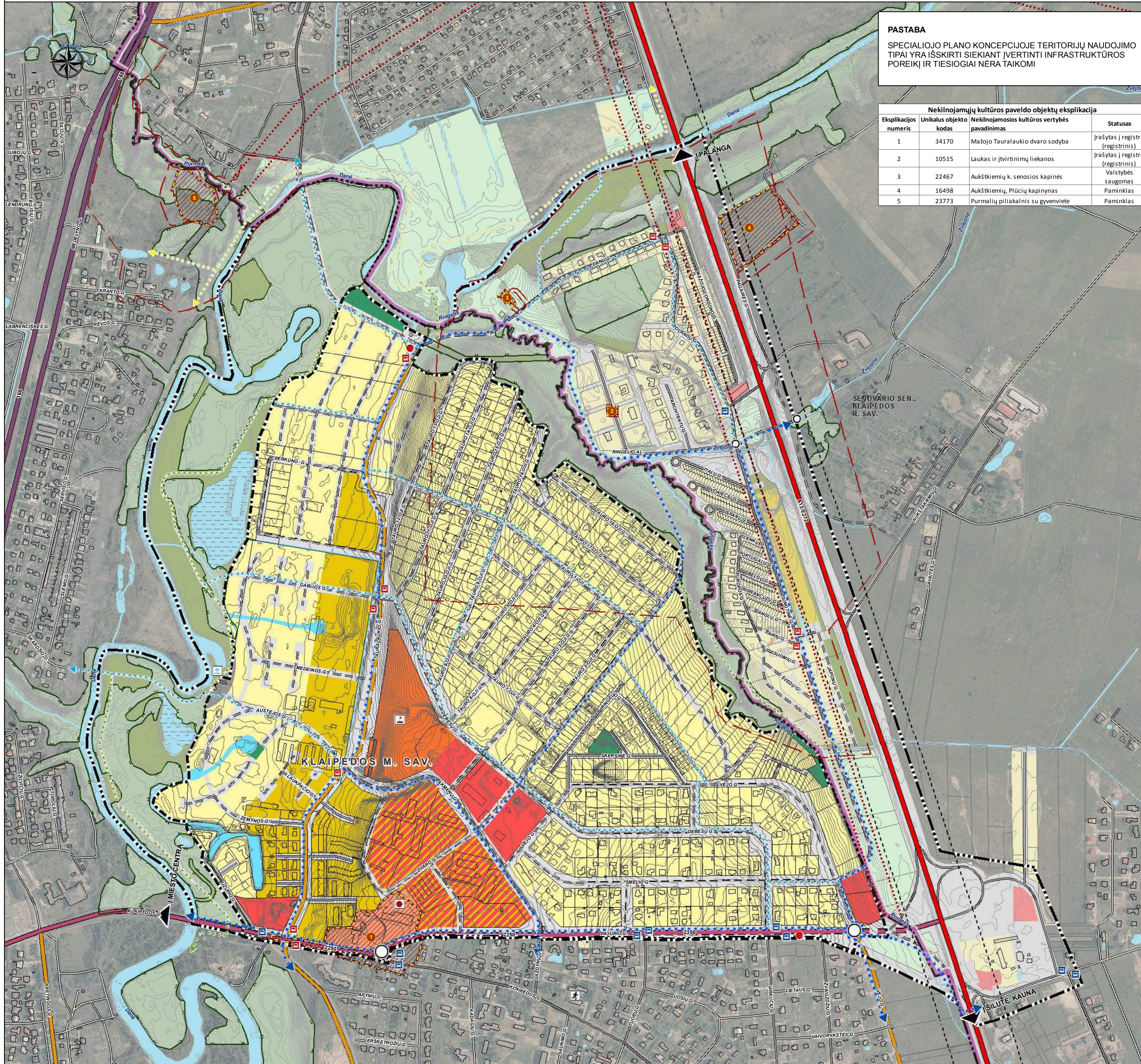
- Planuojama prielauka
- Planuojama žiedinė sankryža
- Esama viešojo transporto stotelė
- Planuojama viešojo transporto stotelė
- Planuojamas galinis viešojo transporto sustojimo punktas
- Planuojamas priešgaivrinės geibėjimo tarnybos centras
- Planuojama mokykla
- Esamas darželis
- Upės
- Pralaidos
- Vandens
- Peikės
- Magistralinio kelio apsaugos zona
- 110 kV elektros perdavimo linijos apsaugos zona
- Pastatai

**DUOMENŲ ŠALTINIAI**

- Nacionalinė žemės tarnyba prie ŽŪM, 2013. LR teritorijos M1:10 000 georeferencinis duomenų rinkinys GDR10LT
- Nekilnojamojo turto kadastras ir registras
- Valstybinės miškų tarnyba, 2013. LR miškų valstybės kadastras
- Kultūros paveldo departamentas, 2013. Kultūros vertybių registras

**PASTABA**  
Teritorijų grafinis žymėjimas pateiktas vadovaujantis Teritorijų planavimo erdvinį duomenų specifika, patvirtinta Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2013 12 31 įsakymu Nr.D1-1009.

Atestato Nr. 0428	<b>Urbanistika</b> UAB "URBANISTIKA"	KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES A TERITORIJOS SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS		Laida
A1682	Vyr.arch	A. Kazėnė	2014	KONCEPCIJA I VARIANTAS PLANUOJAMOS TERITORIJOS VYSTYMO GALIMYBIŲ SCHEMA M 1:5000
A1735	PV	G. Ratkulė S.	2014	
26560	PDV	M. Noreika	2014	
	INŽ.	V. Dumblauskas	2014	Lapas Lapų
Etapas	UŽSAKOVAS: KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			U-1173
1				3 4



**PASTABA**  
SPECIALIOJO PLANO KONCEPCIJOJE TERITORIJŲ NAUDOJIMO TIPAI YRA IŠSKIRTI SIEKIANČIEMS ĮVERTINTI INFRASTRUKTŪROS POREIKIŲ IR TIESIOGIAI NĖRA TAIKOMI

Eksplikacijos numeris	Unikalus objekto kodas	Nekilnojamosios kultūros vertybės pavadinimas	Statusas
1	34170	Mažojo Tauralaukio dvaro sodyba	Įrašytas į registrą (registrinis)
2	10515	Laukas ir įtvirtinimų liekanos	Įrašytas į registrą (registrinis)
3	22467	Aukštųjų k. senosios kapinės	Valstybės saugomas
4	16498	Aukštųjų, Plūčių kapinynas	Paminklas
5	23773	Purmalų pilikalnis su gyvenvietė	Paminklas

- SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI**
- RIBOS**
- Miesto administracinė riba
  - Nagrinėjamos teritorijos riba
  - Planuojamos teritorijos riba
  - Esamo sklypo riba
  - Valstybinės reikšmės miškų riba (pagal Valstybinės miškų tarnybos duomenų bazę)
- TERITORIJOS NAUDOJIMO TIPAI PLANUOJAMOS TERITORIJOS RIBOSE**
- URBANIZUOTOS IR URBANIZUOJAMOS TERITORIJOS**
- Užstatomos teritorijos**
- Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija
  - Gyvenamoji teritorija
  - Mišri gyvenamoji teritorija
  - Paslaugų teritorija
  - Socialinės infrastruktūros teritorija
  - Inžinerinės infrastruktūros teritorija
  - Kultūros paveldo objektų žemės sklypai
- Neužstatomos teritorijos**
- Inžinerinės infrastruktūros koridorius
  - Bendro naudojimo erdvė, želdynų teritorija
- NEURBANIZUOJAMOS TERITORIJOS**
- Vandens
- KITOS TERITORIJOS UŽ PLANUOJAMOS TERITORIJOS RIBŲ**
- Miškai
  - Atskirųjų želdynų teritorija
  - Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija
  - Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorija
  - Komerinės paskirties objektų teritorija
  - Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorija
  - Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorija
  - Kultūros paveldo objektų teritorija
  - Kitų žemės ūkio paskirties sklypų teritorija
- NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI**
- Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto teritorija ir objekto eksplikacijos numeris
  - Nekilnojamojo kultūros paveldo objekto apsaugos zona
- SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS JUNGTYS**
- NEMOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**
- Planuojamos pagrindinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos
  - Planuojamos pagalbinės susisiekimo paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos
  - Planuojamos rekreacinės paskirties pėsčiųjų ir dviračių trasos
  - Dviračių trasos suplanuotos Kalotės - Purmalų gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiuoju planu
- MOTORIZUOTOS SUSISIEKIMAS**
- Esama A1 kategorijos gatvė
  - Esama B1 kategorijos gatvė
  - Esama B2 kategorijos gatvė
  - Rekonstruojama esama B2 kategorijos gatvė
  - Planuojama B2 kategorijos gatvė
  - Esama C2 kategorijos gatvė
  - Planuojama C2 kategorijos gatvė
  - Esama D1 kategorijos gatvė
  - Rekonstruojama esama D1 kategorijos gatvė
  - Planuojama D1 kategorijos gatvė
  - Esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
  - Rekonstruojamos esamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
  - Planuojamos D2 kategorijos gatvės ir vietiniai keliai
- SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS OBJEKTAI**
- Planuojama prielauka
  - Planuojama žiedinė sankryža
  - Esama viešojo transporto stotelė
  - Planuojama viešojo transporto stotelė
  - Planuojamas galinis viešojo transporto sustojimo punktas
  - Planuojamas priešgaivinis geibėjimo tarnybos centras
  - Planuojama mokykla
  - Esamas darželis
  - Upės
  - Pralaidos
  - Vandens
  - Peikės
  - Magistralinio kelio apsaugos zona
  - 110 kV elektros perdavimo linijos apsaugos zona
  - Pastatai
- DUOMENŲ ŠALTINIAI**
- © Nacionalinė žemės tarnyba prie ŽŪM, 2013. LR teritorijos M1:10 000 georeferencinis duomenų rinkinys GDR10LT
  - © VIJ Registrų centras, 2013. Nekilnojamojo turto kadastras ir registras
  - © Valstybinė miškų tarnyba, 2013. LR miškų valstybės kadastras
  - © Kultūros paveldo departamentas, 2013. Kultūros vertybių registras

**PASTABA**  
Teritorijų grafinis žymėjimas pateiktas vadovaujantis Teritorijų planavimo erdvinį duomenų įspecifikacija, patvirtinta Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2013 12 31 įsakymu Nr.D1-1009.

Atestato Nr. 0428	<b>Urbanistika</b> UAB "URBANISTIKA"	KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES A TERITORIJOS SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS		Laida
A1682	Vyr.arch	A. Kazėnė	2014	KONCEPCIJA II VARIANTAS PLANUOJAMOS TERITORIJOS VYSTYMO GALIMYBIŲ SCHEMA M 1:5000
A1735	PV	G. Ratkulė S.	2014	
26560	PNV	M. Noreika	2014	
	INŽ.	V. Dumblauskas	2014	Lapas Lapų
Etapas	UŽSAKOVAS: KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			U-1173
1				4 4