

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



KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖ

**KLAIPĖDOS MIESTO RYTINĖS DALIES A TERITORIJOS SUSISIEKIMO
INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS**

RENGIMO ETAPAS

KONCEPCIJA

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
Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano rengimo pagrindas ir tikslai	3
1. Esamos būklės išvados	5
1.1. Susisiekimo aplinka	5
1.2. Susisiekimo sistema.....	5
1.3. Inžinerinės infrastruktūros sistema.....	6
2. Konceptija	8
2.1. Planuojamos teritorijos erdvinio vystymo prioritetai ir tvarkymo principai.....	8
2.2. Susisiekimo komunikacijos	11
2.2.1. Susisiekimo sistemos raidos prognozės	11
2.2.2. Gatvių tinklo plėtros prioritetai ir tvarkymo principai	11
2.2.3. Pėsčiųjų - dviračių takų plėtros prioritetai ir tvarkymo principai	22
2.2.4. Viešojo transporto plėtros prioritetai ir tvarkymo principai	23
2.3. Inžinerinės infrastruktūros sistema.....	24
2.3.1. Vandentiekis.....	24
2.3.2. Buitinės nuotekos.....	24
2.3.3. Lietaus nuotekos	24
2.3.4. Atliekų tvarkymas.....	25
2.3.5. Elektros energijos tiekimas ir gamyba.....	25
2.3.6. Šilumos tiekimas.....	25
2.3.7. Ryšių infrastruktūros vystymas	25
2.3.8. Gamtinių dujų tiekimas	25
2.3.9. Inžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai.....	26
Grafinė dalis	
1. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. I variantas. Infrastruktūros vystymo prioritetų ir tvarkymo brėžinys M 1:2500;	
2. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. II variantas. Infrastruktūros vystymo prioritetų ir tvarkymo brėžinys M 1:2500;	
3. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. I variantas. Planuojamos teritorijos vystymo galimybių schema M 1:5000;	
4. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas. Konceptija. II variantas. Planuojamos teritorijos vystymo galimybių schema M 1:5000.	

Įvadas

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano rengimo pagrindas ir tikslai

Specialiojo planavimo organizatorius – Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

Planuojama teritorija – Klaipėdos miesto rytinė dalis tarp kelio A13, Liepų g. ir Danės upės, plotas – apie 208 ha.

Specialusis planas rengiamas vadovaujantis šiais dokumentais:

- 2012 08 21 Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu „Dėl Klaipėdos miesto rytinės dalies susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano rengimo“ Nr.AD1-1932;
- Planavimo programa Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiajam planui rengti, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 01 21 įsakymu Nr.AD1-187;
- 2012 10 05 Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Architektūros ir miesto planavimo skyriaus Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.AR9-51;
- 2012 09 18 LR Aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo planavimo dokumentui rengti Nr.(4)-LV4-2897;
- 2012 09 12 Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinio padalinio Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.76;
- 2012 09 05 Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos miesto ir Neringos skyriaus raštu „Dėl planavimo sąlygų“ Nr.13PL-16;
- 2012 09 07 Klaipėdos visuomenės sveikatos centro Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr. E2-35;
- 2012 09 05 Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.PS-156;
- 2012 09 11 Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos architektūros ir urbanistikos skyriaus Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.(12.13)Ar.5-1513;
- 2012 09 11 UAB „Gatvių apšvietimas“ Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.12.38/54;
- 2012 09 17 AB „Klaipėdos energija“ sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.R-22-351;
- 2012 09 10 AB „Lietuvos dujos“ Klaipėdos filialo Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.472;
- 2012 09 11 LITGRID AB Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr. SD-3898;
- 2012 08 30 TEO LT, AB Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.03-2-05-2173;

- 2012 09 19 AB „Klaipėdos vanduo“ Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr.2012/S.6/3-1252;
- 2012 09 25 AB LESTO Klaipėdos regiono tinklo plėtros skyriaus Planavimo sąlygomis rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr. TS-43030-12-3943;
- 2012 09 16 Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Miesto ūkio departamento Transporto skyriaus raštu „Dėl reikalavimų detaliam ir specialiajam planui“ Nr.VS-4339, jo priedais;
- 2012 10 01 Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Investicijų ir ekonomikos departamento Statybos ir infrastruktūros plėtros skyriaus raštu „Dėl sąlygų Klaipėdos miesto rytinės dalies susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiajam planui parengti“ Nr.VS-4663;
- 2012 09 11 Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Paveldosaugos skyriaus raštu „Dėl reikalavimų specialiajam planui parengti“ Nr.VS-4279;
- Klaipėdos miesto bendruoju planu bei kitais teritorijų planavimo dokumentais.

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano tikslai:

- 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. Esamos būklės išvados

1.1. Susisiekimo aplinka

1. Planuojamoje teritorijoje esanti Tauralaukio rajono dalis turi didelį potencialą vystymui. Esamos būklės analizės metu nustatyta, kad planuojamos teritorijos ribose jau yra parengta nemažai detaliųjų planų, kuriais formuota tiek urbanistinė, tiek susisiekimo infrastruktūros tinklo struktūra. Dalis detaliųjų planų yra įgyvendinta. Nemažas skaičius parengtų detaliųjų planų rodo ir tai, kad planuojama teritorija yra paklausy naujoms statyboms. Taip pat pažymime, kad nustatyta sodų konversija į gyvenamąsias teritorijas. Teritorija prie Tauralaukio, Klaipėdos, Pajūrio, Amenų gatvių sukuria svorį urbanistinėje struktūroje ir perspektyvoje, formuojant naujos kokybės užstatymą, įvertinus Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, numatytą socialinės infrastruktūros plėtrą, gali atlikti miesto lokalaus – Tauralaukio rajono centro funkcijas.
2. Rajoninių ir kvartalinių atskirųjų, rekreacinės paskirties želdynų funkciją iš esmės atlieka gretimybėje esantys Akmenos-Danės, Ringelio upių slėnių „žaliosios“ dalys. Pažymėtina, kad patekimas į minėtas teritorijas nuo užstatytų ar užstatomų teritorijų nėra sklandus. Kitose specialiojo plano rengimo stadijose būtina suformuoti funkcionalius, gyventojų poreikius tenkinančius ryšius su upėmis ir jų slėniais.
3. Planuojamoje teritorijoje reljefas nėra tolygus, matomas jo ženklus peraukštėjimas šiaurės vakarų pusėje, link upių vagų. Teikiant sprendinius, reljefo tinkamas įvertinimas – vienas iš racionalios susisiekimo infrastruktūros tinklo aspektų. Taip pat turi būti įvertinama teritorija, kurioje gali formotis potvyniai ir atitinkamai numatoma tik būtinausia infrastruktūra.
4. 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). Pagal Lietuvos Respublikos miškų įstatymą, II grupės rekreaciniuose miškuose gali būti miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis inžinerinės infrastruktūros teritorijoms.
5. Vadovaujantis Saugomų teritorijų valstybės kadastro duomenimis, planuojamoje teritorijoje saugomų teritorijų, gamtos paveldo objektų, Natura 2000 teritorijų nėra, atitinkamai nebus sukurtos dėl infrastruktūros plėtros neigiamos pasekmės minėtoms saugomoms teritorijoms.
6. Planuojamoje teritorijoje yra vienas nekilnojamojo kultūros paveldo objektas ir viena kultūros paveldo objekto apsaugos zona. Teikiant sprendinius turi būti nepažeistos šių objektų vertingosios savybės, neapribotas ar kaip kitaip neigiamai įtakotas saugojimas, tvarkymas, sklaida.

1.2. Susisiekimo sistema

1. Daugumą susisiekimo ryšių (apie 72 %) gyventojai realizuoja lengvaisiais automobiliais kaip vairuotojai arba kaip keleiviai. Viešuoju transportu atliekama apie 19 %, o pėsčiomis apie 5 %

kelionių. Planuojama teritorija dėl urbanistinių ir susisiekimo faktorių yra orientuota į nedarnius susisiekimo būdus.

2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. Viešojo transporto pasiūla užtikrinama trijų maršrutų (Nr. 7, Nr. 14, Nr. 23) pagalba. Keleivių srautai yra nedideli, esama viešojo transporto pervežimų galia pilnai nepanaudojama.
7. Viešojo transporto tinklas norminiu 600 m atstumu dengia vos 51 % planuojamos teritorijos. Stotelių infrastruktūra menkai išvystyta, trūksta įlankų, keleivių laukimo paviljonų, suoliukų, šiukšlių dėžių. Būtina papildyti viešojo transporto tinklą maršrutais aptarnaujančiais planuojamą teritoriją, užtikrinant planuojamos teritorijos normatyvinį padengiamumą bei patogų vaikų atvežimą į mokyklą.
8. Automobilių stovėjimo problemų planuojamoje teritorijoje nėra, visas parkavimo poreikis patenkinamas sklypo ribose įrengtose automobilių stovėjimo vietose.
9. 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 saugumo, bet nedidelio eismo konfliktiškumo lygio.
10. 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. Būtiną šią gatvę rekonstruoti išvystant visų eismo dalyvių infrastruktūrą bei užtikrinant saugaus eismo sąlygas.
11. 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.
12. Realizuojant susisiekimo poreikį su gretimomis teritorijomis būtina nutiesti gatvę tarp Žaliojo slėnio ir planuojamos teritorijos bei įrengti pėsčiųjų ir dviračių takus su tilteliais per Danės ir Ringelio upes.

1.3. Inžinerinės infrastruktūros sistema

1. Vandentiekio tinklai išvysti pakankamai. Esamo tinklo būklė patenkinama.
2. Buitinių nuotekų surinkimo tinklai išvystyti patenkinamai. Lietaus nuotekų tinklai išvystyti nepatenkinamai, nes dauguma gatvių neasfaltuotos. Lietaus nuotekų surinkimas neįmanomas.
3. Atliekos surenkamos konteineriniu būdu ir šalinamos sąvartyne Dumpių k., Klaipėdos rajone. Atskiros pavojingų atliekų surinkimo sistemos nėra, pavojingos atliekos šalinamos kartu su buitinėmis. Nėra galimybės atliekas rūšiuoti surinkimo stadijoje.

4. Planuojamos teritorijos aprūpinimas gamtinėmis dujomis nėra pakankamas. Esamų centralizuoto dujotiekio paskirstymo tinklų būklė atitinka visus keliamus reikalavimus;
5. Transformatorinių pastočių galia pakankama. Skirstomasis elektros tinklas išvystytas gerai. Vyksta esamo tinklo modernizavimo darbai.
6. Šilumos tinklai išvystyti pakankamai. Tinklų būklė gera. Žymi centralizuoto tinklo plėtra nenumatoma. Individualių namų gyventojai šildosi naudodami akmens anglis ir biokurą, maža dalis gamtines dujas.
7. Ryšių tinklai išvystyti gerai. Vyksta spartus procesas naujų informacinių technologijų diegime ryšių sistemoje.

2. koncepcija

Teikiami koncepcijos sprendiniai neprieštaruoja 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 teikiami sprendiniai detalizuojami sprendinių konkretizavimo etape. Sprendinių konkretizavimo etape gali kisti koncepcijoje pateikti sprendiniai tiek, kiek nekeičiama koncepcija iš esmės.

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 kuriant 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.

2.1. Planuojamos teritorijos erdvinio vystymo prioritetams ir tvarkymo principams

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 daigafunkcinę 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 tipai. Bendrajame plane numatytoms 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 didesnį 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 vienaalytę 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 Aukštikiemių 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 daigafunkcinę, 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 funkcinių zonų bei interesų objektų Klaipėdos mieste ir rajone, pagal galimybes siekiama užtikrinti patekimus į Danės ir Ringelio upių slėnių dalis.

1 lentelė. Teritorijų naudojimo tipų balansas

TERITORIJOS NAUDOJIMO TIPAS	PLOTAS, HA		PLOTAS, %	
	I Variantas	II Variantas	I Variantas	II Variantas
URBANIZUOTOS IR URBANIZUOJAMOS TERITORIJOS				
<i>Užstatomos teritorijos</i>				
Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorija	110,2	100,3	57,1%	51,9%
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	5,6	1,7%	2,9%
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	50,7	25,8%	26,1%
Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija	1,8	1,8	0,9%	0,9%
NEURBANIZUOJAMOS TERITORIJOS				
Vandenys	1,7	1,7	0,9%	0,9%
Viso:	193,1	193,1	100,0%	100,0%

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

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 funkcines struktūras, tačiau gerinant ir kompleksiskai (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.

SPECIALIO PLANO KONCEPCIJOJE TERITORIJŲ NAUDOJIMO TIPAI YRA IŠSKIRTI SIEKIANT ĮVERTINTI INFRASTRUKTŪROS POREIKJ IR TIESIOGIAI NĖRA TAIKOMI.

2.2. Susisiekimo komunikacijos

2.2.1. Susisiekimo sistemos raidos prognozės

Pagrindiniai lemiantys susisiekimo sistemos funkcionavimą yra gyventojų socialinės – ekonominės charakteristikos, infrastruktūros plėtra bei miesto vykdoma susisiekimo sistemos politika. Vienas svarbiausių faktorių, kuris įtakos susisiekimo sistemos funkcionavimą, bus perspektyvinis gyventojų skaičius. Didėjant planuojamos teritorijos bei gretimų teritorijų urbanizacijos laipsniui, susisiekimo ryšiai neabejotinai intensyvės. Prognozuojama, kad planuojamoje teritorijoje pilnai įsisavinus urbanizuojamas teritorijas pagal koncepcijos I variantą gyvens 4500 gyventojų, pagal II variantą – 5000 gyventojų. Kiek metų prireiks urbanizuoti šią teritoriją lieka neaišku, tačiau visa susisiekimo sistemos plėtra vertinama galvojant būtent apie tokį perspektyvinį gyventojų skaičių (šiuo metu gyvena apie 840 gyventojų).

Itin spartaus gyventojų pajamų augimo ar esminių socialinės gyventojų padėties pokyčių artimiausiu metu nesitikima. Automobilizacijos lygio augimo tempai taip pat artėja prie prisotinimo ribos. Nėra jokių prielaidų manyti, kad toks spartus automobilizacijos lygio augimas bus ir toliau. Stebint vakarų Europos šalių patirtį matyti, kad šis rodiklis artėja prie prisotinimo ribos, kuri galėtų būti apie 550 – 600 automobilių 1000 gyventojų. Tai reiškia, kad ateityje gatvių tinklas bei automobilių stovėjimo vietų infrastruktūra papildomai galėtų būti apkrauta iki 10 – 20 %.

Tikėtina, kad miestui ir toliau aktyviai diegiant darnaus judumo transporto politiką (taip pat pasirengus ir darnaus judumo planą), keisis gyventojų judumo įpročiai, todėl daugiau gyventojai naudosis viešojo transporto paslaugomis, važinės dviračiais bei vaikščios pėsčiomis ir tai atsvers nežymiai augančio automobilizacijos lygio poveikį, todėl transporto srautų augimo pagrindinis faktorius liks tik intensyvesnis urbanizacijos laipsnis.

Esamos būklės analizės stadijoje buvo identifikuota, kad eismo intensyvumas esamose gatvėse ir sankryžose yra nedidelis ir nereikalauja gatvių ar sankryžų rekonstrukcijos. Kvartalo vidaus gatvėse eismo intensyvumas yra itin mažas. Gyventojų skaičiui pasiekus 4500 – 5500, eismo intensyvumas kvartalo viduje proporcingai išaugs, tačiau šiems srautams aptarnauti užteks dviejų eismo juostų gatvių ir pirmumo ženklais reguliuojamų sankryžų. Pajūrio gatvės sankryžos šiai dienai turi pakankamą pralaidumo rezervą. Įgyvendinus Pajūrio gatvės rekonstrukcijos darbų projektinius pasiūlymus (5 pav.), gatvės turės pakankamą pralaidumo rezervą ir prie perspektyvinių srautų, todėl eismo intensyvumas nėra lemiamas faktorius parenkant inžinerinius infrastruktūros sprendimus.

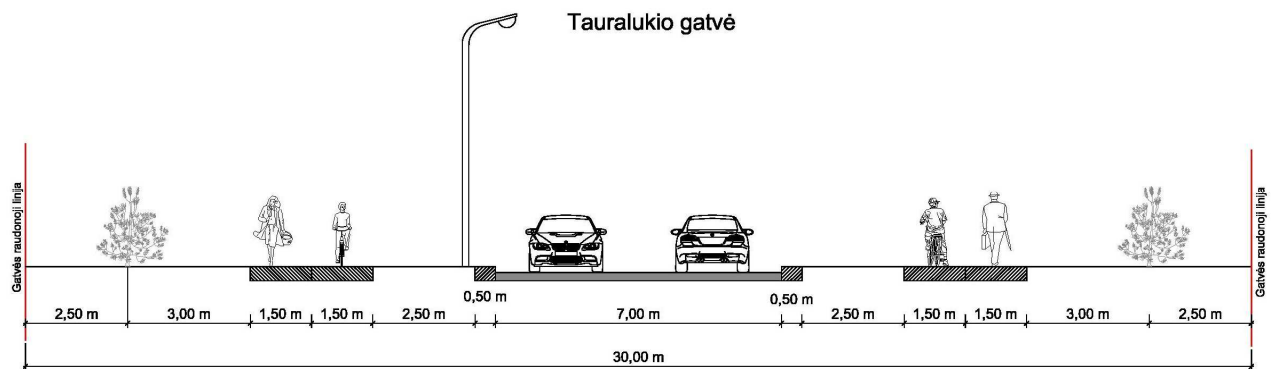
2.2.2. Gatvių tinklo plėtros prioritetai ir tvarkymo principai

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 įsisavinti.

Vadovaujantis Klaipėdos miesto teritorijos bendruoju planu numatoma įrengti dviejų eismo juostų C₂ 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. Preliminarus gatvės skersinis pjūvis pateiktas 1 pav. Siūloma Tauralaukio gatvės trasa identiška abėjuose koncepcijos variantuose.



1 pav. Siūlomas Tauralaukio gatvės skersinis profilis

2 lentelė. Esminiai koncepcijos variantų skirtumai

Nr.	Apibūdinimas	I variantas	II variantas
1	Pajūrio g., Vėjo g. ir magistralinio kelio A13 mazgas (žr. 2, 3 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. Teritorijoje (tarp Tauro 1-osios g. ir Vėjo g.) gali būti taikomi ir kiti gyventojų bendru sutarimu siūlomi susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros sprendiniai atitinkantys planavimo ir projektavimo reikalavimus bei užtikrinantys

Nr.	Apibūdinimas	I variantas	II variantas
			bendrą sklandžią susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių tinklą.
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 reguliuojama sankryža, tačiau prie artimiausioje perspektyvoje numatomų transporto srautų, toks sprendimas labiausiai gaišintų eismo dalyvius.	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 Turalaukio dvaro sodybai.
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 Turalaukio g.
8	Naujai formuojamų vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijų tarp Perkūno g., Turalaukio g. ir Danės upės aptarnavimas	Šiame variante teritorija aptarnaujama trimis Turalaukio gatvei statmenomis gatvėmis. Bendras šių gatvių ilgis 0,77 km.	Šiame variante teritorija aptarnaujama dvejomis Turalaukio g. statmenomis ir trimis lygiagrečiomis gatvėmis. Bendras šių gatvių tinklo ilgis 1,38 km.
9	Jungtis tarp Danų g. ir Turalaukio g.	Šiame variante motorizuoto eismo jungtis nenumatoma. Siūlomas tik dviračių takas.	Šiame variante numatoma D ₁ 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	Turalaukio g. jungtis su Purmalių g. (Klaipėdos r. sav.)	Šiame variante motorizuoto eismo jungtis nenumatoma.	Suformuojama Turalaukio g. tęsinio ir Purmalių gatvės jungties galimybė,

Nr.	Apibūdinimas	I variantas	II variantas
			kuri, nustačius pagrįstą poreikį, gali būti įgyvendinama. Ši jungtis atitinka ir Kalotės – Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinius.

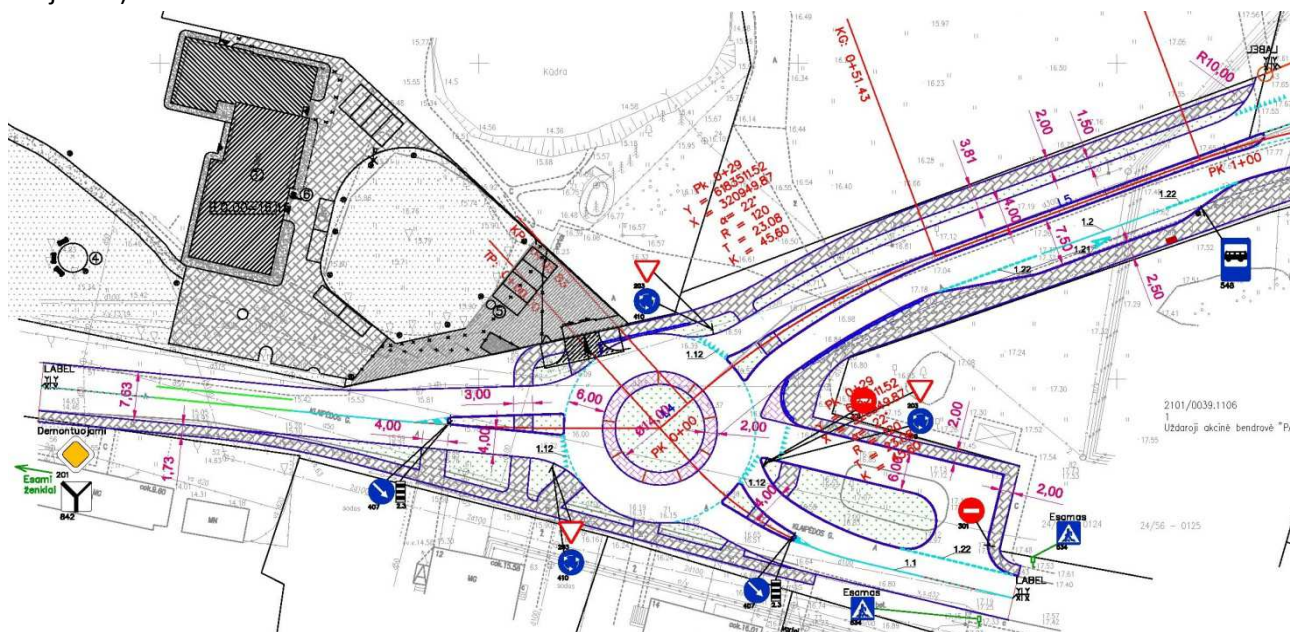
* Laikinas susisiekimas tarp Žaliojo slėnio ir Tauralaukio (kol bus įrengta D₁ kategorijos gatvė) numatomas šiek tiek šiauriau, esamo lauko keliuko, kuriuo ir dabar vyksta susisiekimas, pagrindu.

Rengiant specialiojo plano koncepcijos alternatyvas atsižvelgta į reikalavimus išdėstytus Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinio padalinio išduotose planavimo sąlygose – specialiojo plano konceptualūs sprendiniai parinkti taip, kad nepažeistų Mažojo Tauralaukio dvaro sodybos vertingųjų savybių, t.t.:

- numatyta išsaugoti dvigubą liepų eilę, Klaipėdos gatvėje nekeičiant esamos važiuojamosios dalies ribos ties nekilnojamojo kultūros paveldo objektu - Mažojo Tauralaukio dvaro sodyba;
- žiedinę sankryžą įrengti taip, kad ji nepažeistų ar kitaip nepablogintų nekilnojamojo kultūros paveldo objekto ir jo vertingųjų savybių (žr. 1 pav.).

Klaipėdos ir Tauralaukio gatvių rekonstrukcijos konceptualūs sprendiniai priimti vadovaujantis „Pajūrio gatvės rekonstrukcijos darbų projektiniais pasiūlymais“. Koncepcijos stadijoje teikiami bendrieji tipiniai gatvių pjūviai, o sprendinių konkretizavimo stadijoje bus pateikti gatvių atkarpoms charakteringi individualūs pjūviai. Parinkus koncepcijos alternatyvą, sprendinių konkretizavimo stadijoje detalizuojami sprendiniai nepažeis ar kitaip nepablogins nekilnojamojo kultūros paveldo objektų būklę, jų vertingąsias savybes.

1 Pav. Ištrauka iš Pajūrio gatvės rekonstrukcijos darbų projektinių pasiūlymų brėžinio (rengėjas SRP Projektas)



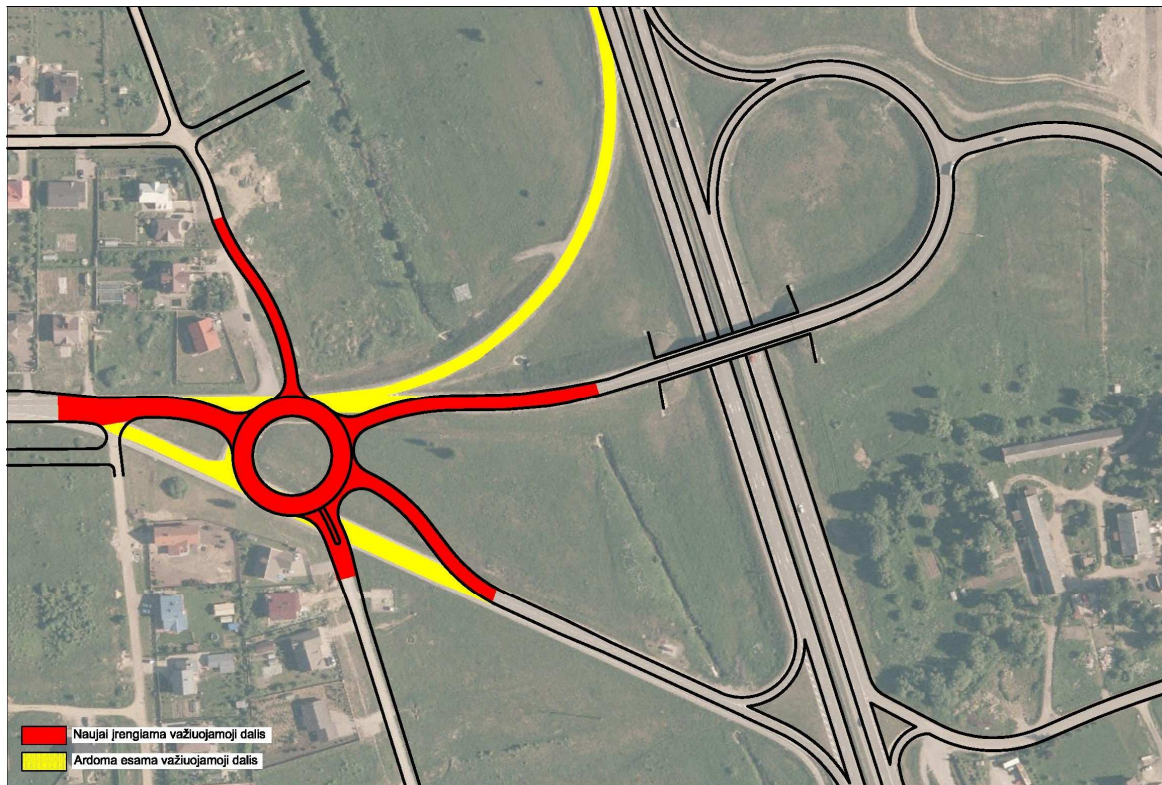
Lyginamoji abiejų variantų plėtra pateikiama 3 lentelėje. II –asis koncepcijos variantas pasižymi šiek tiek didesne gatvių tinklo plėtra planuojamoje teritorijoje, o taip pat jungčių galimybėmis su Žaliuoju slėniu šiaurinėje pusėje už planuojamos teritorijos ribų bei Klaipėdos r. sav. Purmalių k. II – asis koncepcijos variantas pasižymi patogesniais susisiekimo ryšiais.

3 lentelė. Preliminari gatvių tinklo plėtra

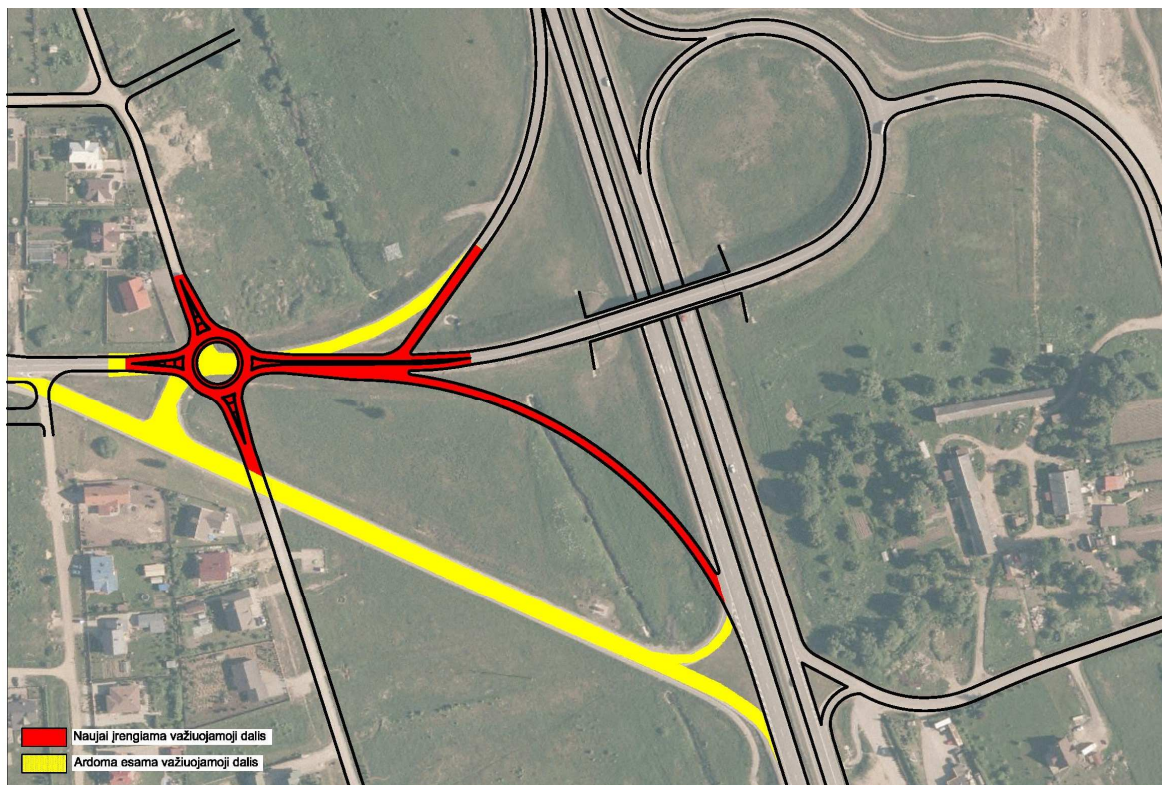
Rodiklis	I koncepcijos variantas	II koncepcijos variantas
Gatvių ilgis, km	23,8	24,8
- B2 kategorija	1,6	1,7
- C1 kategorija	1,6	1,7
- D1 kategorija	2,8	3,0
- D2 kategorija	17,8	18,5
Gatvių tinklo tankis, km/km ²	12,3	12,7
Susisiekimo komunikacijų koridorius, ha	50,0	50,7
Rezervuojamos teritorijos plotas:		
Naujoms gatvėms tiesti, ha	5,3	5,8
- C2 kategorija	1,6	1,6
- D1 kategorija	0,7	0,9
- D2 kategorija	3,0	3,6
Dviračių takams tiesti, ha	-	-

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
					2,0	10,7	5,6	
Viso:	2,7	13,0	8,1	23,8	2,7	13,6	8,0	24,3



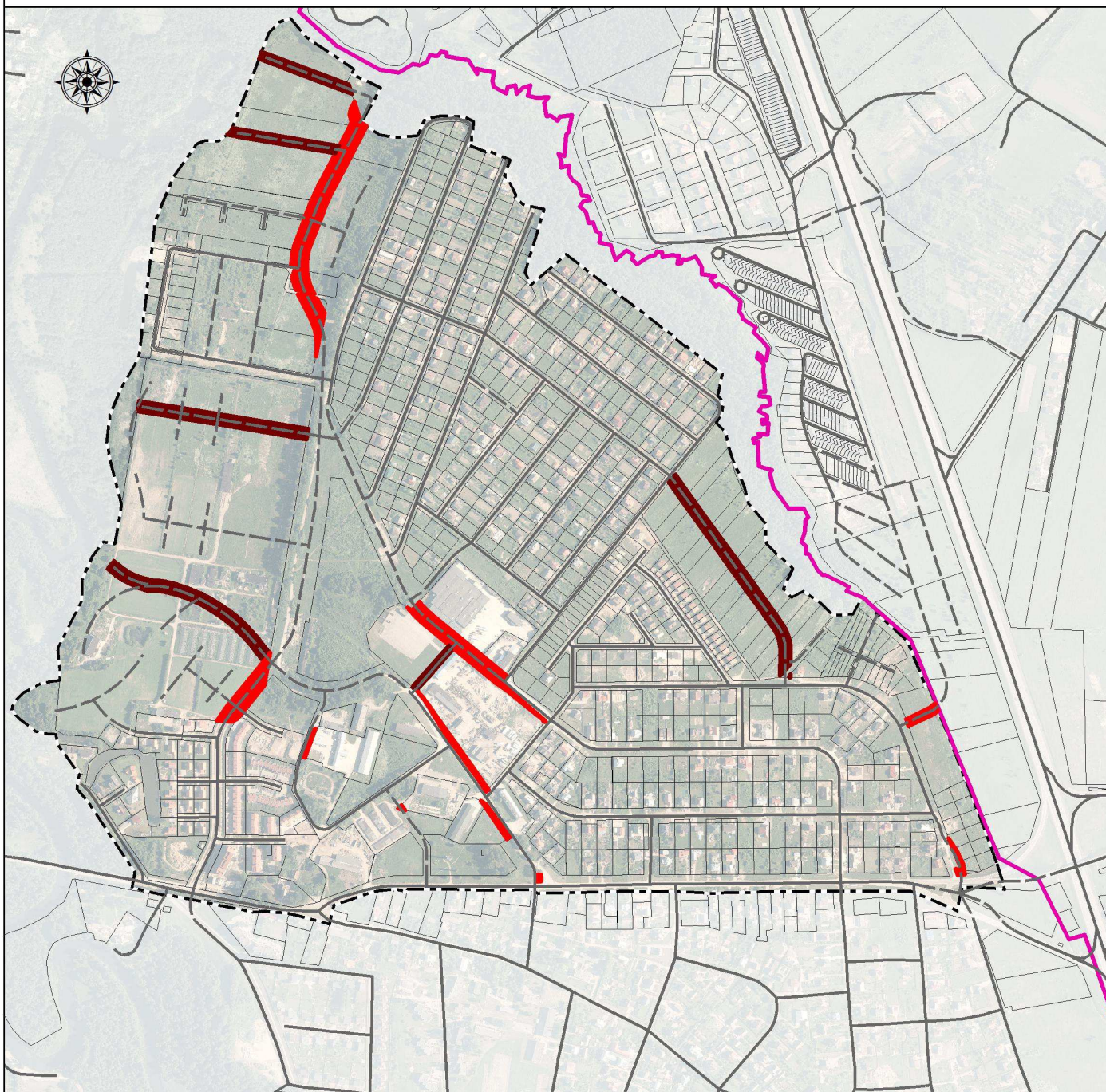
2 pav. Pajūrio g., Vėjo g., ir magistralinio kelio A13 sankryža – variantas Nr. 1








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

Tipiniai gatvių skersiniai pjūviai parinkti atsižvelgiant į esamus laisvos žemės plotus tarp privačių sklypų, gretimų teritorijų suplanavimą bei vadovaujantis STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ reikalavimais. Pjūvių detalizavimas pagal gatvių atkarpas numatomas sprendinių konkretizavimo stadijoje.



INFRASTRUKTŪROS PLĖTRAI REZERVUOJAMŲ TERITORIJŲ SCHEMA. I VARIANTAS



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

-  Klaipėdos miesto riba
-  Planuojamos teritorijos riba
-  Esamo sklypo riba
-  Esamos gatvės/kelio ašis
-  Planuojamos gatvės/kelio ašis

Teritorijos, kuriose gali būti vykdomas žemės paėmimas visuomenės poreikiams

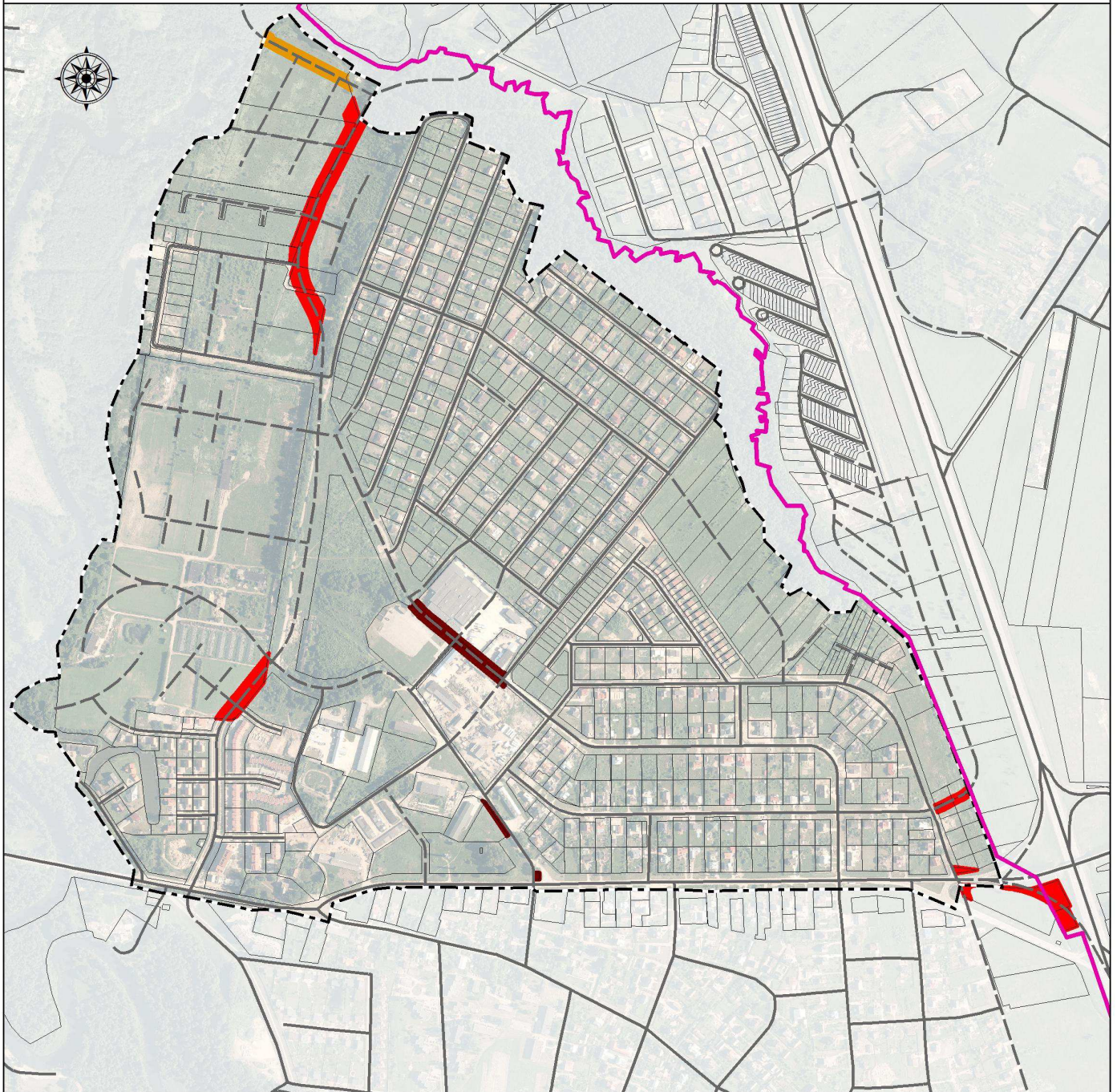
-  I-ojo prioriteto infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos
-  II-ojo prioriteto infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos

PASTABOS:

1. Susisiekimo infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos už planuojamos teritorijos ribos yra rodomos siekiant nusakyti neatsiejamą ryšį su planuojamoje teritorijoje esančiais susisiekimo infrastruktūros objektais, reikalaujančiais kompleksinių sprendimų.
2. Susisiekimo infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos, išskirtos pagal susisiekimo infrastruktūros vystymo prioritetus, yra rekomendacinės.




6 pav. Rezervuojamų teritorijų schema, I koncepcijos variantas

INFRASTRUKTŪROS PLĖTRAI REZERVUOJAMŲ TERITORIJŲ SCHEMA. II VARIANTAS



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

-  Klaipėdos miesto riba
-  Planuojamos teritorijos riba
-  Esamo sklypo riba
-  Esamos gatvės/kelio ašis
-  Planuojamos gatvės/kelio ašis

-  I-ojo prioriteto infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos
-  II-ojo prioriteto infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos
-  III-ojo prioriteto infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos

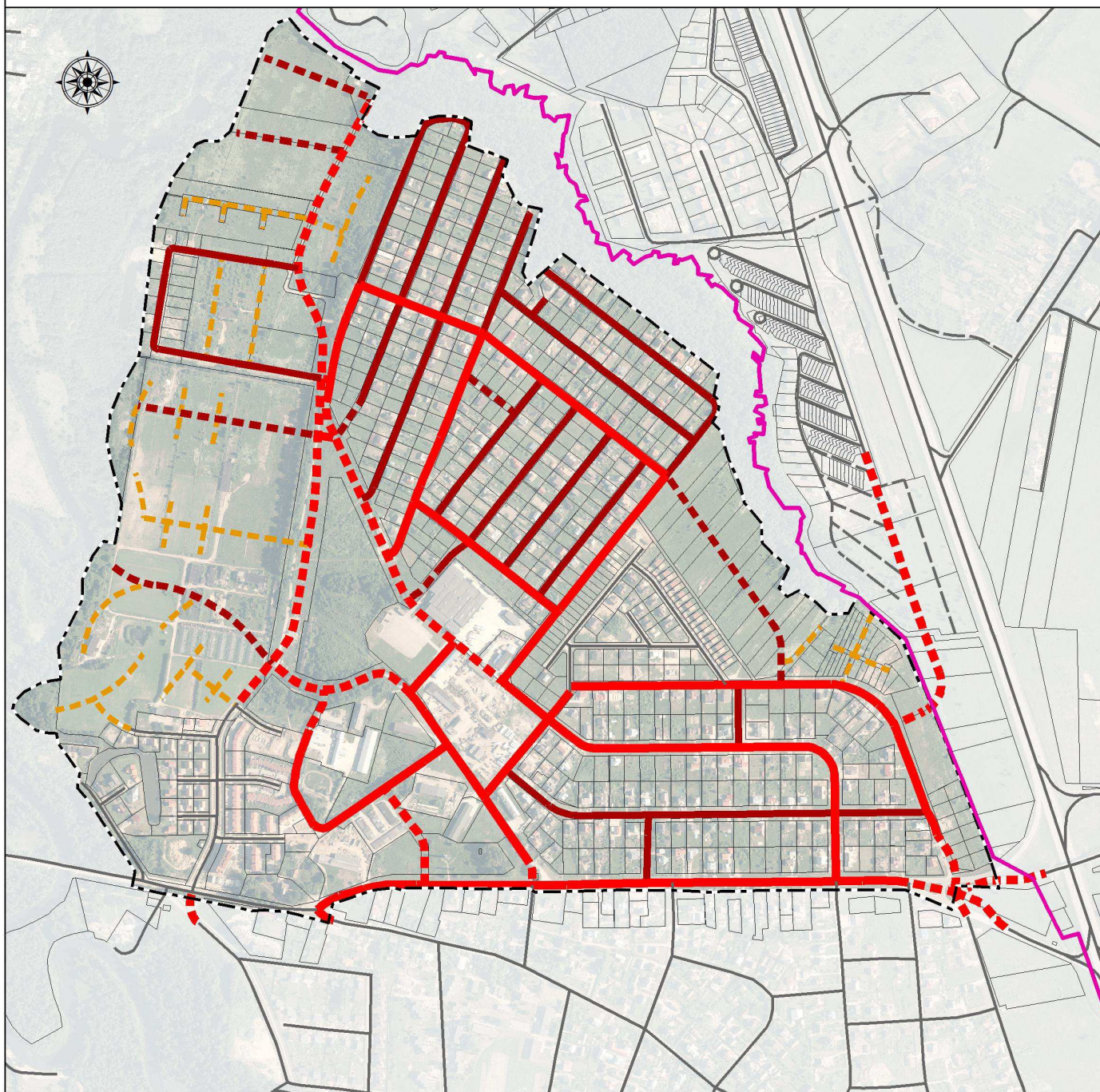
Teritorijos, kuriose gali būti vykdomas žemės paėmimas visuomenės poreikiams

PASTABOS:

1. Susisiekimo infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos už planuojamos teritorijos ribos yra rodomos siekiant nusakyti neatsiejamą ryšį su planuojamoje teritorijoje esančiais susisiekimo infrastruktūros objektais, reikalaujančiais kompleksinių sprendimų.
2. Susisiekimo infrastruktūros plėtrai rezervuojamos teritorijos, išskirtos pagal susisiekimo infrastruktūros vystymo prioritetus, yra rekomendacinės.

7 pav. Rezervuojamų teritorijų schema, II koncepcijos variantas

SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PRIORITETŲ SCHEMA. I VARIANTAS



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

- Klaipėdos miesto riba
- Planuojamos teritorijos riba
- Esamo sklypo riba
- Esamos gatvės/kelio ašis
- Planuojamos gatvės/kelio ašis

Rekonstruojama esama infrastruktūra

- Pirmojo prioriteto rekonstruojamos gatvės
- Antrojo prioriteto rekonstruojamos gatvės
- Trečiojo prioriteto rekonstruojamos gatvės

Įrengiama nauja infrastruktūra

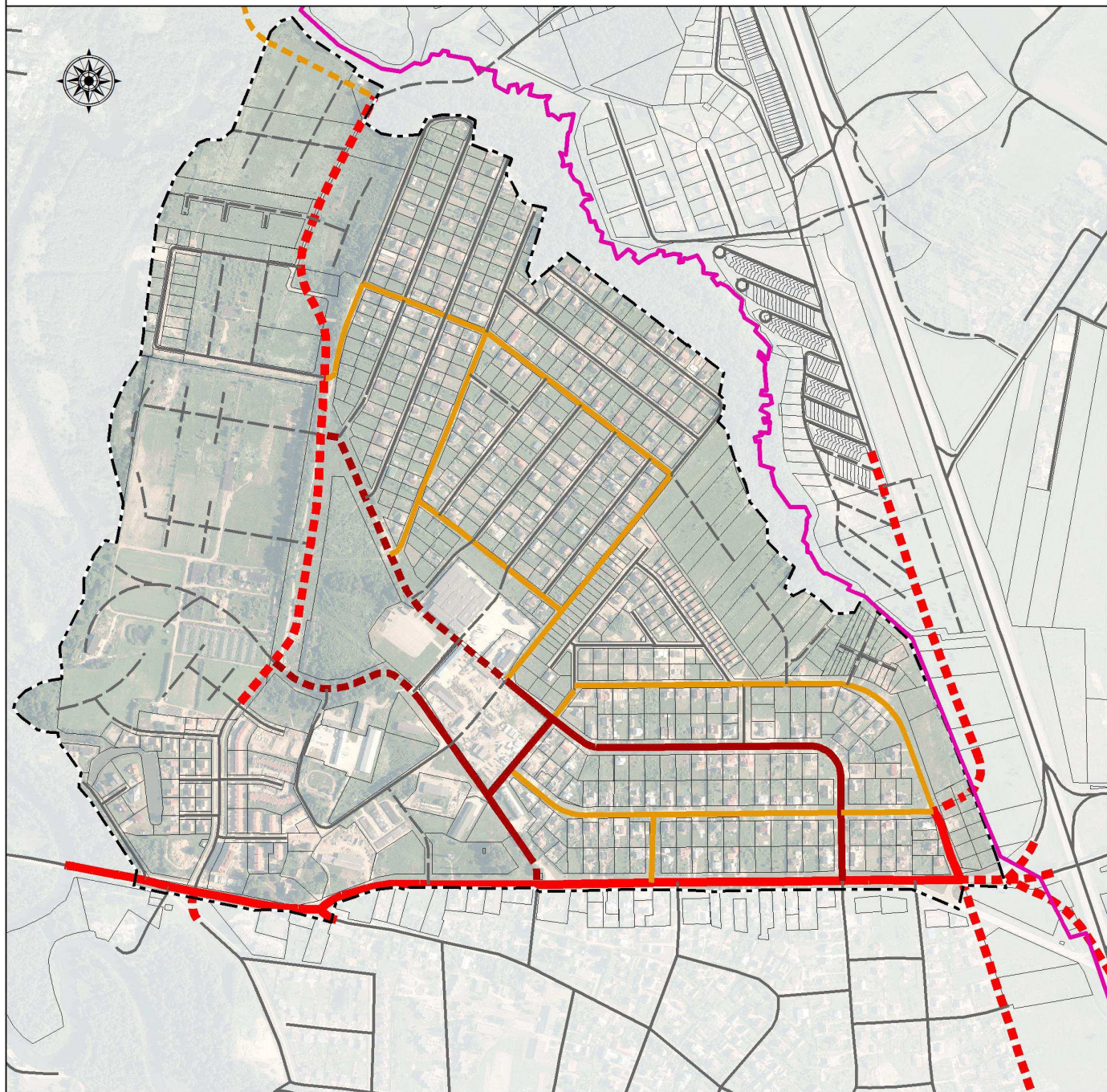
- Pirmojo prioriteto planuojamos gatvės
- Antrojo prioriteto planuojamos gatvės
- Trečiojo prioriteto planuojamos gatvės

PASTABOS:

1. Susisiekimo infrastruktūros vystymo prioritetai už planuojamos teritorijos ribos yra rodomi siekiant nusakyti neatsiejamą ryšį su planuojamoje teritorijoje esančiais susisiekimo infrastruktūros objektais, reikalaujančiais kompleksnių sprendimų.
2. Susisiekimo infrastruktūros vystymo prioritetai, išskirti pagal svarbą nagrinėjamo rajono struktūrai, yra rekomendaciniai.
3. Prie pirmojo - trečiojo rekonstrukcijos ir įrengimo prioritetų nepriskirtos gatvės ar jų atkarpos įrengiamos ir tvarkomos kartu su gretimų teritorijų statybų plėtra.

8 pav. susisiekimo infrastruktūros vystymo schema, I koncepcijos variantas




SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PRIORITETŲ SCHEMA. II VARIANTAS






SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

-  Klaipėdos miesto riba
-  Planuojamos teritorijos riba
-  Esamo sklypo riba
-  Esamos gatvės/kelio ašis
-  Planuojamos gatvės/kelio ašis

Rekonstruojama esama infrastruktūra

-  Pirmojo prioriteto rekonstruojamos gatvės
-  Antrojo prioriteto rekonstruojamos gatvės
-  Trečiojo prioriteto rekonstruojamos gatvės

Įrengiama nauja infrastruktūra

-  Pirmojo prioriteto planuojamos gatvės
-  Antrojo prioriteto planuojamos gatvės
-  Trečiojo prioriteto planuojamos gatvės

PASTABOS:

1. Susisiekimo infrastruktūros vystymo prioritetai už planuojamos teritorijos ribos yra rodomi siekiant nusakyti neatsiejamą ryšį su planuojamoje teritorijoje esančiais susisiekimo infrastruktūros objektais, reikalaujančiais kompleksnių sprendimų.
2. Susisiekimo infrastruktūros vystymo prioritetai, išskirti pagal svarbą nagrinėjamo rajono struktūrai, yra rekomendaciniai.
3. Prie pirmojo - trečiojo rekonstrukcijos ir įrengimo prioritetų nepriskirtos gatvės ar jų atkarpos įrengiamos ir tvarkomos kartu su gretimų teritorijų statybų plėtra.

9 pav. susisiekimo infrastruktūros vystymo schema, II koncepcijos variantas

2.2.3. Pėsčiųjų - dviračių takų plėtros prioritetai ir tvarkymo principai

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

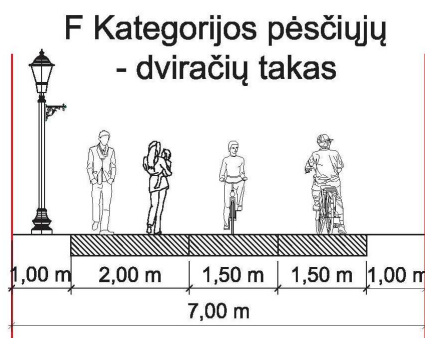
Principinės pėsčiųjų dviračių infrastruktūros vystymo kryptys analogiškos abiem variantams:

- 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 F₁ – F₂ kategorijos susisiekimo komunikacijas su 7 m pločio raudonosiomis linijomis.



10 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;

Toliau esančioje lentelėje pateikiami dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo ilgiai .

5 lentelė. Dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo ilgiai, km

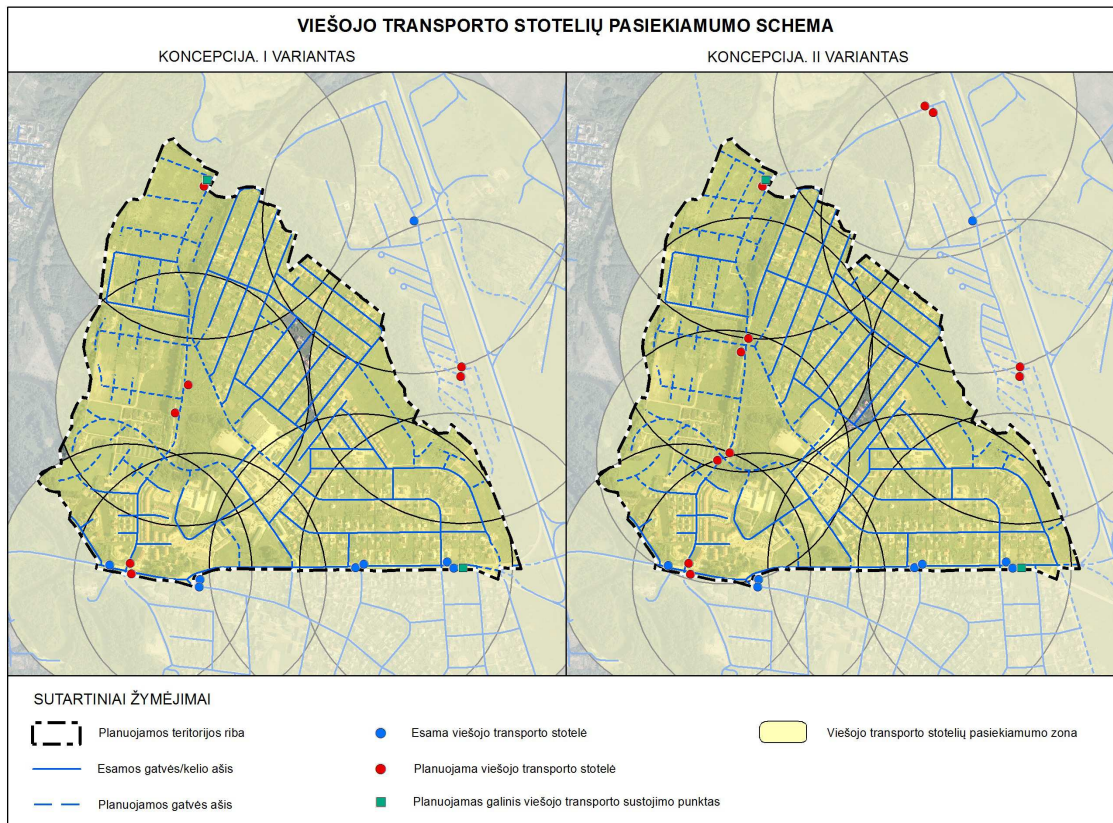
Tako tipas	I variantas		II variantas	
	Planuojama teritorija	Nagrinėjama teritorija	Planuojama teritorija	Nagrinėjama teritorija
Pagalbiniai susisiekimo paskirties takai	2,0	2,5	4,4	1,2
Pagrindiniai susisiekimo paskirties takai	5,6	1,0	5,4	2,9
Rekreaciniai paskirties takai	0,2	3,8		3,7
Bendroji suma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

2.2.4. Viešojo transporto plėtros prioritetai ir tvarkymo principai

Esamos būklės analizės stadijoje buvo identifikuota, kad teritorija nėra pilnai padengiama normatyvinių 600 m atstumu iki viešojo transporto stotelių (tik 51 %). Taip pat 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 C₂ 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 skiriasi viena nuo kitos autobusų stotelių išdėstymu. I – ajame koncepcijos variante numatytas autobusų stotelių išdėstymas 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.



11 pav. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumo schema

2.3. Inžinerinės infrastruktūros sistema

2.3.1. Vandentiekis

Vandentiekio tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

- plėsti vandentiekio tinklus planuojamoje teritorijoje;
- pagal poreikį rekonstruoti esamus vandentiekio tinklus planuojamoje teritorijoje;
- 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.

2.3.2. Buitinės nuotekos

Buitinių nuotekų tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

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

2.3.3. Lietaus nuotekos

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).

2.3.4. Atliekų tvarkymas

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.

2.3.5. Elektros energijos tiekimas ir gamyba

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.

2.3.6. Šilumos tiekimas

Centralizuotos šilumos tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

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

2.3.7. Ryšių infrastruktūros vystymas

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.

2.3.8. Gamtinių dujų tiekimas

Dujotiekio tinklų plėtros sprendiniuose numatoma:

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

2.3.9. Inžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai

Išskiriami šie 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.

Grafinė dalis