

Atestato Nr. 0428	OBJEKTO NR.	RENGIMO ETAPAS	TOMAS	METAI
	U-1173	Sprendinių pasekmių vertinimo etapas	VI	2014/2015



KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖ

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

1. BENDROJI INFORMACIJA	3
Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano rengimo pagrindas ir tikslai	3
2. ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS	5
3. SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMAS	8
3.1. SPRENDINIŲ VERTINIMO NUOSTATAI IR ASPEKTAI	8
3.2. SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMO LENTELĖ	11

1. BENDROJI INFORMACIJA

Projekto pavadinimas:	Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas
Užsakovas:	Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius. Liepų g. 11, 91502, Klaipėda. Tel. (+370 46) 396 066, faks. (+370 46) 410 047, el. paštas: info@klaipeda.lt
Rengėjas:	Specialiojo plano rengėjas: UAB „Urbanistika“ A. Goštauto g. 8 LT–01108 Vilnius Tel. (8 5) 261 9024 Faks. (8 5) 212 4459 http://www.urbanistika.lt/ PV, Giedrė Ratkutė Skačkauskienė El. p.: giedre@urbanistika.lt

Teritorijų planavimo dokumentų sprendinių poveikio vertinimo ataskaita – tai rengiamų teritorijų planavimo dokumentų sprendinių poveikio analizė, kurioje numatytos galimą neigiamą poveikį pašalinančios ar mažinančios priemonės. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendinių poveikio vertinimo ataskaita (toliau – Ataskaita) parengta remiantis Teritorijų planavimo dokumentų sprendinių poveikio vertinimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. liepos 16 d. nutarimu Nr. 920.

Ataskaitoje aprašyta numatoma veikla, įvertinta sprendinių atitiktis numatomiesiems planavimo tikslams įgyvendinti, institucijų išduotoms planavimo sąlygoms, nurodytas dokumento ryšys su galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais ir patvirtintais ilgalaikiais ir vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentais, įvertinta esamos būklės situacija, numatomas sprendinių teigiamas ar neigiamas, trumpalaikis ar ilgalaikis poveikis, numatytos neigiamą sprendinių poveikį pašalinančios ar mažinančios priemonės.

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 Klaipėdos, Pajūrio gatvių ir Danės Ringelio upių, 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.

2. ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialiojo plano esamos būklės analizės metu buvo įvertinti teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai, konstatuotos pagrindinės problemos. Buvo atliktas rengiamo specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atrankos dokumentas. Sprendinių poveikio vertinimo metu įvertinama *status quo* situacija ir siūlomų specialiojo plano sprendinių galimas poveikis.

STATUS QUO

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:

- 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 šimtąją visos planuojamos teritorijos dalį nesudaro atskirųjų želdynų, rekreacinė, susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų, vandenų teritorijos.

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 km², vidutinis debitas žiotyse - apie 7,6 m³/s. Akmenos – Danės pabaseinį nuo jūros skiria mažų, bet savarankiškų upelių - Rąžės (63 km²), Rikinės - Cypos (32 km²) pabaseiniai. Reikia pažymėti, kad šios upės vandens režimas yra nepastovus. Šiame rajone klimatas jūrinis, su kritulių maksimumu vasaros pabaigoje ir rudenį. Žiemos būna su dažnais atlydžiais, kurie sukelia žiemos poplūdžius, neretai net viršijančius pavasarinius (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 krypčių vėjų. Preliminarus potvynių rizikos vertinimo ataskaitos (Žin., 2012, Nr. 9-384) duomenimis, Akmenos – Danės upės atkarpa yra išskiriama kaip upių ruožas, kuriame yra galimybė formuotis 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 km². 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.

Mišakai. 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.

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 saugumo, 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 buitinėmis. 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 akmens anglis ir biokurą, maža dalis gamtines dujas. Ryšių tinklai išvystyti gerai. Vyksta spartus procesas naujų informacinių technologijų diegime ryšių sistemoje.

3. SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMAS

Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas užtikrina gamtos ir kultūros paveldo objektų, teritorijų išsaugojimą ir tinkamos priežiūros galimybes. Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos specialiojo plano sprendiniai parengti vadovaujantis darnaus judumo principais, siekiant užtikrinti pagrindinius visų susisiekimo sistemos naudotojų (privataus motorizuoto transporto, viešojo transporto, nemotorizuoto transporto (dviračių, riedučių ir pan. susisiekimo būdų), pėsčiųjų) judumo poreikius. Gatvių skersinio profilio elementai parinkti taip, kad būtų užtikrintas žmonių su negalia judėjimas. Visumoje tikėtinas teigiamas sprendinių pasekmių poveikis. Sprendinių įgyvendinimas sąlygos racionalų susisiekimo infrastruktūros vystymą, teritorijų panaudojimą. Vertinant plano sprendinių pasekmių poveikį aplinkos kokybei bei sveikatos saugai neigiamo poveikio nebus. Higieniniu aspektu sprendiniai teigiami - nesukeliantys neigiamo poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai.

3.1. SPRENDINIŲ VERTINIMO NUOSTATAI IR ASPEKTAI

Specialiojo plano sprendiniai įvertinti pagal tai, kokį (teigiamą ar neigiamą, trumpalaikį ar ilgalaikį) poveikį jie turės:

1. **teritorijos vystymo darnai ir planuojamai veikos sričiai;**
2. **ekonominei aplinkai** (ūkio ir atskirų jo sektorių raidos procesams, investicijų ir verslo sąlygoms, valstybės ir savivaldybių biudžetams);
3. **socialinei aplinkai** (įvairiems socialiniams procesams ir socialinėms grupėms);
4. **gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui** (gamtinės aplinkos kokybei, kraštovaizdžio struktūrai ir ekologiškai pusiausvyrai, gamtos ir kultūros paveldo išsaugojimui).

Poveikis teritorijos vystymo darnai

Galimas teigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis <i>+3 - ženklus +2 - vidutinis +1 - nežymus 0 - neišreikštas</i>	Galimas neigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis <i>-1 - nežymus -2 - vidutinis -3 - ženklus 0 - neišreikštas</i>	Bendras vertinimas
Pagal specialųjį planą įgyvendinti sprendiniai sudarys palankias sąlygas miesto rajono vystymo darnai. Numatyti sprendiniai ne tik vidiniams susisiekimo ryšiams plėtoti, bet ir įvertinti galimi bendri ryšiai su gretimybėmis. (+3)	(0)	(+3)

Poveikis ekonominei aplinkai

<p>Galimas teigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis +3 - ženklus +2 - vidutinis +1 - nežymus 0 - neišreikštas</p>	<p>Galimas neigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis -1 - nežymus -2 - vidutinis -3 - ženklus 0 - neišreikštas</p>	<p>Bendras vertinimas</p>
<p>Tinkamas inžinerinės infrastruktūros, susisiekimo ryšių išvystymas teritorijoje didins jos patrauklumą ir atitinkamai - ekonominės aplinkos potencialą. (+3)</p>	<p>Susisiekimo infrastruktūros statyba pareikalaus privačios nuosavybės išpirkimo visuomeninės poreikiams bus reikalingas ir esamos infrastruktūros demontavimas, todėl tai gali būti vertinama kaip trumpalaikės reikšmingos neigiamos pasekmės. Tačiau įgyvendinus sprendinius bus padidintas susisiekimo tinklo rišlumas, pralaidumas, saugumas, teritorijos patrauklumas. (-1)</p>	<p>(+2)</p>

Poveikis socialinei aplinkai

<p>Galimas teigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis +3 - ženklus +2 - vidutinis +1 - nežymus 0 - neišreikštas</p>	<p>Galimas neigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis -1 - nežymus -2 - vidutinis -3 - ženklus 0 - neišreikštas</p>	<p>Bendras vertinimas</p>
<p>Sprendinių įgyvendinimas padės socialinės aplinkos plėtotei – gerins gyventojų aplinką kokybiniais parametrais. Planuojamas dviračių ir pėsčiųjų takų tinklas sudarys geresnes sąlygas gyventojams keisti susisiekimo įpročius, didinti socialinį atsakingumą mažinant keliones automobiliais, sąlygojamas teigiamas poveikis žmonių sveikatai. Viešųjų autobusų sustojimai išdėstomi įvertinant visą planuojamo kvartalo plėtrą bei siekiant suformuoti optimalius atstumus tarp stotelių. (+3)</p>	<p>(0)</p>	<p>(+3)</p>

Poveikis gamtinei aplinkai ir kraštovaizdiui

<p align="center">Galimas teigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis</p> <p align="center">+3 - ženklus +2 - vidutinis +1 – nežymus 0 – neišreikštas</p>	<p align="center">Galimas neigiamas (trumpalaikis/ilgalaikis) poveikis</p> <p align="center">-1 - nežymus -2 - vidutinis -3 – ženklus 0 – neišreikštas</p>	<p align="center">Bendras vertinimas</p>
<p>Susisiekimo infrastruktūros sprendinių įgyvendinimas nepažeis gamtinės aplinkos, planuojamoje teritorijoje esančių nekilnojamųjų kultūros paveldo objektų vertingųjų savybių.</p> <p>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. Planuojamoje teritorijoje numatoma įdiegti tokias eismo saugos, oro taršos slopinimo ir triukšmo mažinimo priemones: potencialiai pavojingose vietose įrengti žiedines sankryžas (Klaipėdos – Pajūrio gatvių sankryža ir Pajūrio – Vėjo gatvių sankryža); D kategorijų gatvėse taikyti greičio mažinimo priemones (iškiliosios pėsčiųjų perėjos, greičio mažinimo kalneliai, greitį ribojantis kelio ženklai ir pan.); Pajūrio gatvę išplatinus iki 4 eismo juostų įrengti pėsčiųjų perėjas su saugos salelėmis; viešojo transporto stoteles įrengti įvažose; užtikrinti tinkamą gatvių apšvietimą; įrengti uždara lietaus nuotėkų sistemą; siekiant mažinti taršą, numatoma parinkti optimalų eismo organizavimo būdą, minimizuojantį transporto priemonių laiko nuostolius; naujas gatves tiesti pagal galimybes minimaliais nuolydžiais; įrengti asfalto dangas, kad būtų sumažintas dulketumas; išlaikyti norminį raudonųjų linijų plotį, kad užstatymas nepriartėtų prie gatvės važiuojamosios dalies; atsižvelgiant į specialiojo plano SPAV ataskaitoje pateiktas išvadas dėl triukšmo sklaidos (kur teigiama, jog higienos norma HN 33:2011 nustatyto maksimalaus leistino triukšmo lygio viršijimas už raudonųjų linijų tiek Pajūrio tiek Tauralaukio gatvėse perspektyviniame periode yra mažai tikėtinas) specialių techninių triukšmo mažinimo priemonių infrastruktūros koridoriuose nenumatoma. Rekonstruojant gatves siūloma naudoti triukšmą mažinančius</p>	<p>Galimas trumpalaikis neigiamas poveikis aplinkai (oro kokybei, triukšmo lygiui, gruntiniams vandenims) susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros įrengimo – statybos metu.(-1)</p>	<p align="center">(+2)</p>

<p>asfalto mišinius, taip pat Pajūrio ir Tauralaukio gatvėms gretimas užstatymas turėtų naudoti langus su aukštesne garso izoliacijos charakteristika. Siekiant saugoti gruntinius vandenius numatoma: plėsti vandentiekį į naujai statomas ir užstatytas, tačiau vandentiekio tinklą neturinčias teritorijas; plėsti lietaus nuotekų tinklą, įrengti naujus išleistuvus bei valymo įrenginius; plėsti buitinių nuotekų surinkimo sistemą, nukreipiant nuotekas į esamus valymo įrenginius.</p> <p>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.</p> <p>(+3)</p>		
---	--	--

Apibendrinant sprendinių poveikio vertinimą pagal sprendinių grupę ir poveikio aspektus, pateikiamas vertinimo vidurkis. Sprendinių įgyvendinimo poveikio, vertinimo balai visumoje yra teigiami. Bendras susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo vertinimo balas yra 2.5. Bendras sprendinių poveikis yra teigiamas, vertinimo balas yra didesnis negu vidutinis.

3.2. SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMO LENTELĖ

<p>Teritorijų planavimo dokumento organizatorius - Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius. Liepų g. 11, 91502, Klaipėda. Tel. (+370 46) 396 066, faks. (+370 46) 410 047, el. paštas: info@klaipeda.lt</p>
<p>Teritorijų planavimo dokumento rengėjas - UAB „Urbanistika“, A. Goštauto g. 8 LT–01108 Vilnius</p>
<p>Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas – Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas</p>
<p>Ryšys su planuojamai teritorijai galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klaipėdos miesto bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007-04-05 sprendimu Nr. T2-110, registro Nr. 07-22. • Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas 2011-02-24, Klaipėdos

<p>rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T11-111;</p> <ul style="list-style-type: none">• 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.
<p>Ryšys su patvirtintais ilgalaikiais ar vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentais:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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).
<p>Status quo situacija:</p> <p>Planuojama teritorija yra iš dalies užstatyta, ribojama Ringelio ir Danės upių slėnių. Pagal Klaipėdos miesto savivaldybės bendrąjį planą teritoriją numatoma vystyti gyvenamuoju rajonu. 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. Dauguma likusių gatvių neturi kokybiškos važiuojamosios dangos, šaligatvių, apšvietimo, lietaus nuotėkų ir kitų būtinų gatvės elementų. Bendras eismo intensyvumo lygis nėra didelis. Susisiekimo infrastruktūra turi didelį pralaidumo rezervą. 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 nepakankamai išvystyta inžinerinė infrastruktūra.</p>
<p>Tikslas, kurio siekiama įgyvendinant teritorijų planavimo sprendinius:</p> <ul style="list-style-type: none">• rezervuoti teritorijas ir suformuoti žemės juostas susisiekimo komunikacijų ir jų infrastruktūros

<p>plėtrai, nustatant ar pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą, apsaugos priemones ir kitus reikalavimus statinių statybos projektams rengti bei žemės sklypams naudoti;</p> <ul style="list-style-type: none"> • numatyti jungtis su gretimybėmis. 		
<p>Galimo sprendinių poveikio vertinimas (pateikiamas apibendrintas poveikio aprašymas ir įvertinimas)</p> <p>Bendras susisiekimo ir inžinerinių tinklų sistemos vystymo sprendinių poveikis yra teigiamas. Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo ilgalaikis poveikis teritorijos vystymo darnai, ekonominei aplinkai, socialinei aplinkai, gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui bus teigiamas. Specialiojo plano (SP) parengimas ir įgyvendinimas sukurs prielaidas transporto srautų 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.</p>		
Vertinimo aspektai	Teigiamas (trumpalaikis, ilgalaikis) poveikis	Neigiamas (trumpalaikis, ilgalaikis) poveikis
Sprendinio poveikis:		
teritorijos vystymo darnai	sprendiniai sudarys sąlygas racionaliam ir darniam žemės naudojimui, teritorijų vystymui.	neigiamo poveikio nenumatoma
ekonominei aplinkai	įgyvendinti sprendiniai didins teritorijų patrauklumą investicijoms, didins nekilnojamojo turto vertę.	galimas trumpalaikis neigiamas poveikis dėl reikalingų lėšų ne tik infrastruktūros įgyvendinimui, bet ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams.
socialinei aplinkai	gerins gyventojų aplinką kokybiniais parametrais	neigiamo poveikio nenumatoma
gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui, kultūros paveldui	sprendiniai leis išsaugoti nekilnojamojo kultūros paveldo objektų vertingąsias savybes, tausoti gamtinę aplinką.	galimas trumpalaikis neigiamas poveikis dėl susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros statybų
Siūlomos alternatyvos poveikis: <i>alternatyva nesiūloma</i>		