KOMPLEKSAS U-1262	BENDRASIS PLANAS. RENGIMO ETAPAS. ESAMOS BŪKLĖS ĮVERTINIMO STADIJA	TOMAS	METAI
		I	2016

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖ

KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMAS ESAMA BŪKLĖ

RENGIMO ETAPAS. ESAMOS BŪKLĖS ĮVERTINIMO STADIJA

I TOMAS. AIŠKINAMASIS RAŠTAS

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS:
KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

BENDROJO PLANO RENGĖJAS:
UAB „URBANISTIKA“ IR UAB „SWECO LIETUVA“

PAREIGOS	PAVARDĖ	Atestato Nr.	PARAŠAS
UAB „URBANISTIKA“			
L.e.p. Direktorė	ANDŽELIKA KAŽIENĖ		
Vyr. architektė, projekto vadovė	ANDŽELIKA KAŽIENĖ	ATP 1682	
UAB „SWECO LIETUVA“			
Viceprezidentas	TOMAS VARNECKAS		

TURINYS

I TOMAS. I DALIS. AIŠKINAMASIS RAŠTAS
II TOMAS. II DALIS. BRĖŽINIAI IR SCHEMOS
III TOMAS. KLAIPĖDOS MIESTO GYVENTOJŲ REPREZENTATYVIOS APKLAUSOS ATASKAITA

I DALIS. AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. ĮVADAS 10
1.1. BENDRIEJI DUOMENYS 10
1.2. KLAIPĖDOS MIESTO RAIDOS BRUOŽAI IR PERSPEKTYVOS 10
1.3. BENDROJO PLANO TIKSLAI IR UŽDAVINIAI 13
1.4. PLANUOJAMA IR NAGRINĖJAMA TERITORIJOS 16
1.5. PLANAVIMO SĄLYGOS 17
2. KLAIPĖDOS MIESTO IŠORĖS STRUKTŪRA 18
2.1. KLAIPĖDOS MIESTAS BALTIJOS JŪROS REGIONO KONTEKSTE 18
2.2. KLAIPĖDOS MIESTO VAIDMUO LIETUVOJE IR REGIONE 35
2.3. PAGRINDINĖS KLAIPĖDOS MIESTO IR SU JUO SUSIETŲ TERITORIJŲ INTEGRACIJOS KRYPTYS 37
2.4. IŠVADOS 38
3. EKONOMINĖ APLINKA 39
3.1. ĮVADAS 39
3.2. KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS EKONOMINĖS PLĖTROS PRIORITETAI 39
3.3. EKONOMINĖS APLINKOS ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ 41
3.3.1. Bendrasis vidaus produktas 41
3.3.2. Infliacija 43
3.3.3. Materialinės ir tiesioginės užsienio investicijos 44
3.3.3.1. Materialinės investicijos 44
3.3.3.2. Tiesioginės užsienio investicijos 45
3.3.4. Užsienio prekyba 46
3.3.4.1. Eksportas 46
3.3.4.2. Importas 47
3.3.5. Nedarbo lygis ir vidutinis darbo užmokestis 48
3.3.6. Verslas 49
3.3.6.1. Pramonė 49
3.3.6.2. Paslaugos 50
3.3.6.3. Vidaus prekyba 52
3.3.6.4. Turizmas 53
3.3.6.5. Statyba ir NT 54
3.3.7. Pramonės teritorijos 55
3.3.7.1. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (KVJU) 55

3.3.7.2. Klaipėdos laisvoji ekonominė zona ... 56
3.4. MIESTO IR REGIONO RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG (PRANAŠUMŲ, TRŪKUMŲ, GALIMYBIŲ, GRĖSMIŲ) ANALIZĖ ... 57
3.4.1. Pranašumai ... 57
3.4.2. Trūkumai ... 57
3.4.3. Galimybės ... 58
3.4.4. Grėsmės ... 58
3.5. APIBENDRINIMAS IR IŠVADOS ... 58
4.KLAIPĖDOS MIESTO URBANISTINĖ STRUKTŪRA ... 62
4.1. KLAIPĖDOS METROPOLIO URBANISTINĖS STRUKTŪROS YPATYBĖS ... 62
4.1.1. Klaipėdos centrinė zona ... 64
4.1.2. Klaipėdos vidurinė zona ... 64
4.1.3. Klaipėdos periferinė zona ... 65
4.2. KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS FUNKCINIS ZONAVIMAS ... 66
4.3. KLAIPĖDOS MIESTO ERDVINĖ – KOMPOZICINĖ STRUKTŪRA ... 68
4.3.1. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys ... 70
4.3.1.1. Senamiestis ... 71
4.3.1.2. Istorinė dalis (Naujamiestis) ... 72
4.3.1.3. Pagrindinės prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijos ... 73
4.3.1.4. Pramonės teritorijos ... 73
4.3.1.5. Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir jiems reikalingos aptarnavimo infrastruktūros teritorijos..... ... 73
4.3.1.6. Vienbučių gyvenamųjų namų ir jiems reikalingos aptarnavimo infrastruktūros teritorijos ... 74
4.3.1.7. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija ... 75
4.3.1.8. Miesto panoramose vyraujantys vertikalūs akcentai ... 75
4.3.1.9. Miškų masyvai ... 75
4.3.1.10. Želdynai ... 76
4.3.2. Klaipėdos miesto savitumas ... 77
4.3.3. Klaipėdos miesto siluetas, apžvalgos vietos ir panoramos ... 80
4.3.4. Klaipėdos miesto centrų sistema ... 84
4.3.5. Gyvenamosios teritorijos ... 86
4.4. VIEŠOSIOS ERDVĖS IR ŽELDYNAI ... 88
4.5. ŽEMĖS NAUDOJIMAS ... 97
4.6. TERITORIJOS BALANSAS ... 100
4.7. UŽSTATYMO TANKUMAS ... 101
4.8. UŽSTATYMO INTENSYVUMAS ... 103
4.9. UŽSTATYMO AUKŠTIS ... 105
4.10. GALIOJANČIŲ TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ KLAIPĖDOS MIESTE ĮVERTINIMAS ... 108
4.10.1. Bendrieji planai ... 108

4.10.2. Specialieji planai ... 108
4.10.3. Detalieji planai ... 111
4.11. KLAIPĖDOS MIESTO ERDVINĖS PLĖTROS VYSTYMO SCENARIJAI ... 112
4.11.1. Miesto centrinio branduolio stiprinimas ... 112
4.11.2. Linijinės miesto struktūros vystymas ... 113
4.11.3. Daugiacentrės miesto struktūros vystymas ... 114
4.12. IŠVADOS ... 115
5. BŪSTAS ... 117
5.1. Būsto fondas ... 117
5.2. Būsto fizinė būklė ... 120
5.3. Būsto statyba ... 121
5.4. Būsto sklaida ... 122
5.5. Būsto plėtros poreikis ir galimybės ... 123
5.6. Išvados ... 124
6. DARBO VIETOS ... 124
6.1. Užimtos darbo vietos ... 124
6.2. Laisvos darbo vietos ... 125
6.3. Darbo vietų sklaida ... 125
6.4. IŠVADOS ... 130
7. SOCIALINĖ INFRASTRUKTŪRA (APLINKA) ... 130
7.1. DEMOGRAFINĖ STRUKTŪRA ... 130
7.1.1. Gyventojų skaičius ... 130
7.1.2. Gyventojų amžius ... 135
7.1.3. Gyventojų gimstamumas ir mirtingumas ... 139
7.1.4. Gyventojų migracija ... 140
7.1.5. Gyventojų išsilavinimas ... 142
7.1.6. Užimtumas ir nedarbas ... 145
7.1.7. Nusikalstamumas ir nusikaltimų prevencija ... 150
7.1.8. Demografinė prognozė ... 157
7.2. SOCIALINĖS PASLAUGOS ... 161
7.3. ŠVIETIMAS ... 164
7.3.1. Aukštasis ir aukštesnysis mokslas ... 164
7.3.2. Bendrasis mokyklinis ugdymas ... 165
7.3.3. Ikimokyklinis ugdymas ... 168
7.3.4. Kitos švietimo įstaigos ... 171
7.3.5. Neformalusis ugdymas ir kitos švietimo įstaigos ... 171
7.3.6. Profesinis ugdymas ... 172
7.4. VISUOMENĖS SVEIKATOS SAUGA ... 174

7.4.1. Sveikatos priežiūros įstaigos ... 174
7.4.2. Medicininės reabilitacijos įstaigos ... 179
7.5. VISUOMENINĖS ĮSTAIGOS ... 181
7.5.1. Valstybės ir savivaldybės įstaigos ... 181
7.5.2. Kultūros įstaigos ... 184
7.5.3. Religinės bendruomenės ... 187
7.6. SPORTAS IR SVEIKATINGUMAS ... 189
7.6.1. Poilsio, sporto ir sveikatingumo objektai ... 189
7.7. SOCIALINĖ IR KULTŪROS INFRASTRUKTŪRA MIESTO PERIFERIJOJE ... 192
7.8. IŠVADOS ... 192
8. GAMTINĖ APLINKA ... 193
8.1. TERITORIJOS EKOGEOLOGINĖS IR FIZINĖS – GEOGRAFINĖS SĄLYGOS ... 193
8.1.1. Ekogeologinės sąlygos ... 193
8.1.2. Reljefo sąranga ... 197
8.1.3. Klimatinės sąlygos ... 202
8.1.4. Hidrografinis tinklas ... 204
8.1.5. Biotos ypatumai ... 207
8.1.5.1. Augalija ... 207
8.1.5.2. Ichtiofauna ... 209
8.1.5.3. Ornitofauna (paukščiai) ... 211
8.1.6. Gamtiniai rekreaciniai ištekliai ... 213
8.1.7. Išvados ... 218
8.2. KRAŠTOVAIZDIS IR JO APSAUGA ... 221
8.2.1 Kraštovaizdžio morfologinė struktūra ... 221
8.2.2. Saugomos teritorijos ir gamtos paveldo objektai ... 224
8.2.3. Biologinės įvairovės apsauga ... 231
8.2.4. Gamtinio karkaso teritorijos ... 233
8.2.5. Išvados ... 236
9. NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS ... 237
9.1. KLAIPĖDOS MIESTO ISTORINĖS, URBANISTIKOS IR ARCHITEKTŪROS RAIDOS APŽVALGA ... 237
9.2. KLAIPĖDOS MIESTO TERITORIJOJE ESANČIOS NEKILNOJAMOSIOS KULTŪROS VERTYBĖS ... 243
9.2.1. Vietovės ... 244
9.2.2. Kompleksai ... 245
9.2.3. Pavieniai NKP objektai ... 248
9.2.4. UNESCO Pasaulio gamtos ir kultūros paveldo vietovė Kuršių nerija ... 248
9.2.5. Už miesto teritorijos ribos, gretimybėse esantys nekilnojamojo kultūros paveldo objektai ... 249
9.2.6. Išvados ... 249

10. SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA 249
10.1. KLAIPĖDOS MIESTAS – UOSTAS EUROPOS TRANSPORTO SISTEMOS IR POLITIKOS KONTEKSTE 249
10.2. KLAIPĖDOS MIESTAS LIETUVOS TRANSPORTO SISTEMOS IR POLITIKOS KONTEKSTE 250
10.3. SVARBIAUSIŲ KLAIPĖDOS M. SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ APŽVALGA 252
10.4. KLAIPĖDOS M. UŽMIESČIO KELIAI IR EISMO TENDENCIJOS 261
10.5. AUTOMOBILIZACIJOS LYGIS 263
10.6. KLAIPĖDOS MIESTO GATVIŲ TINKLAS 266
10.6.1. Klaipėdos miesto gatvių tinklas pagal dangas 269
10.6.2. Transporto eismo intensyvumas Klaipėdos miesto gatvėse 270
10.6.3. Esamos Klaipėdos miesto gatvių kategorijos 273
10.6.4. Transporto eismo avaringumo analizė 275
10.7. MIESTO VIEŠASIS TRANSPORTAS 282
10.7.1. Maršrutų struktūra 282
10.7.2. Keleivių srautai 285
10.8. AUTOMOBILIŲ APTARNAVIMO INFRASTRUKTŪRA 292
10.8.1. Automobilių stovėjimas ir laikymas 292
10.8.2. Degalinės 295
10.8.3. Logistikos centrai 295
10.9. BEVARIKLIS TRANSPORTAS 296
10.10. KOMBINUOTŲ KELIONIŲ SISTEMOS KLAIPĖDOS MIESTE 298
10.10.1. Sistema „Park & Ride“ 298
10.10.2. Sistema „Bike & Ride“ 299
10.10.3. Sistema „Bikesharing“ 299
10.11. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS 301
10.12. VANDENŲ TRANSPORTAS 304
10.13. ORO TRANSPORTAS 308
10.14. IŠVADOS 308
10.15. LITERATŪROS SĄRAŠAS 310
11. INŽINIERINĖ INFRASTRUKTŪRA 311
11.1. ELEKTROS ENERGIJOS TIEKIMO SISTEMA 312
11.2. MAGISTRALINIAI IR SKIRSTOMIEJI DUJOTIEKIAI 318
11.3. NAFTOTIEKIAI IR PRODUKTOTIEKIAI 325
11.4. VANDENS TIEKIMAS IR NUOTEKŲ TVARKYMAS 325
11.4.1. Geriamojo vandens gamyba 327
11.4.1.1. 1-oji vandenvietė 327

11.4.1.2. 2-oji vandenvietė ... 328
11.4.1.3. 3-ioji vandenvietė ... 328
11.4.1.4. Vandenviečių apsaugos zonos ... 331
11.4.1.5. Trečio kėlimo siurblinės ... 337
11.4.1.6. Gamybinio vandentiekio stotis ... 337
11.4.2. Vandens tiekimas ... 338
11.4.3. Nuotekų surinkimas ... 339
11.4.4. Nuotekų valymas ... 342
11.4.5. Planavimo dokumentai ... 345
11.4.6. Paviršinių nuotekų tvarkymo sistema ... 349
11.5. TELEKOMUNIKACIJŲ SISTEMA ... 353
11.6. CENTRALIZUOTAS ŠILUMOS TIEKIMAS ... 354
11.7. ATLIEKŲ SURINKIMAS IR TVARKYMAS ... 362
11.7.1. Klaipėdos miesto atliekų tvarkymo sistema ... 362
11.7.2. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo sistema ... 365
11.8. INŽINERINIŲ TINKLŲ IR ĮRENGINIŲ APSAUGOS ZONOS ... 370
11.9. BŪSTO INŽINERINIS APRŪPINIMAS SOCIALINIO TYRIMO PAGRINDU ... 373
11.10. APIBENDRINTOS INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS DALIES IŠVADOS ... 379
11.11. KAPINIŲ INFRASTRUKTŪRA ... 380
11.11.1. Klaipėdos miesto KAPINIŲ INFRASTRUKTŪRA ... 380
11.12. ORO KOKYBĖ ... 382
11.12.1. Teršalų emisijos ... 383
11.12.2. Aplinkos oro taršos monitoringas ... 386
11.13. VANDENS KOKYBĖ ... 394
11.13.1. Geriamojo vandens kokybė ... 394
11.13.2. Paviršinių vandens telkinių kokybė ... 396
11.14. KLAIPĖDOS M. SAVIVALDYBĖS MAUDYKLŲ VANDENS KOKYBĖ ... 407
11.15. DIRVOŽEMIO KOKYBĖ ... 409
11.16. FIZIKINĖ TARŠA (TRIUKŠMAS) ... 412
11.16.1. Klaipėdos miesto savivaldybės triukšmo monitoringo rezultatai ... 413
11.16.2. Klaipėdos miesto strateginis triukšmo žemėlapis ... 418
11.16.3. Triukšmo prevencijos veiksmai ... 420
11.17. SANTRAUKA/IŠVADOS ... 425
11.17.1. Oro kokybė ... 425
11.17.2. Vandens kokybė ... 426
11.17.3. Dirvožemio tarša ... 427
11.17.4. Fizikinė tarša (triukšmas) ... 427
11.18. LITERATŪROS SĄRAŠAS ... 428

12. SOCIALINIS TYRIMAS (REPREZENTATYVI GYVENTOJŲ APKLAUSA) 429

13. KLAIPĖDOS MIESTO IR REGIONO EKONOMINĖS, SOCIALINĖS, DEMOGRAFINĖS IR TERITORIJOS RAIDOS PRANAŠUMŲ, TRŪKUMŲ, GALIMYBIŲ, GRĖSMIŲ (PTGG) ANALIZĖ..... 430

14.1. MIESTO IR REGIONO RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG ANALIZĖ 430

14.1.1. Pranašumai 430

14.1.2. Trūkumai 431

14.1.3. Galimybės 431

14.1.4. Grėsmės 431

14.2. SOCIALINĖS IR DEMOGRAFINĖS RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG ANALIZĖ 432

14.2.1. Pranašumai 432

14.2.2. Trūkumai 432

14.2.3. Galimybės 432

14.2.4. Grėsmės 432

14.3. TERITORINĖS RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG ANALIZĖ 433

14.3.1. Pranašumai 433

14.3.2. Trūkumai 433

14.3.3. Galimybės 433

14.3.4. Grėsmės 434

15. PAGRINDINĖS IŠVADOS 434

15.1. PROBLEMINIAI AREALAI 434

15.2. PAGRINDINĖS IŠVADOS 436

II DALIS. BRĖŽINIAI IR SCHEMOS:

1. Esama būklė. Išorinės struktūros schema M1:50000
2. Esama būklė. Funkcinės struktūros brėžinys M1:20000
3.1. Esama būklė. Erdvinės struktūros brėžinys M1:20000
3.2. Esama būklė. Erdvinės struktūros brėžinys. Panoramos, siluetai, miesto savitumą kuriantys elementai
4. Esama būklė. Užstatymo tankumo brėžinys M1:20000
5. Esama būklė. Užstatymo intensyvumo brėžinys M1:20000
6.1. Esama būklė. Užstatymo aukščio (metrais) brėžinys M1:20000
6.2. Esama būklė. Užstatymo aukščio (aukštų skaičiais) brėžinys M1:20000
7. Esama būklė. Gamtinės struktūros brėžinys M1:50000
8. Esama būklė. Kraštovaizdžio morfologinės struktūros brėžinys M 1:50000
9. Esama būklė. Nekilnojamojo kultūros paveldo objektų sklaidos brėžinys M1:20000
10. Esama būklė. Socialinės ir kultūrinės infrastruktūros sklaidos brėžinys M1:20000
11. Esama būklė. Rekreacinių objektų ir teritorijų sklaidos brėžinys M1:20000
12. Esama būklė. Darbo vietų sklaidos brėžinys M1:50000
13. Esama būklė. Susisiekimo infrastruktūros brėžinys M1:20000

14. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra. Elektros tiekimo sistemos brėžinys M1:20000
15. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra. Dujų tiekimo sistemos brėžinys M1:20000
16. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra. Šilumos tiekimo sistemos brėžinys M1:20000
17. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra.Vandens tiekimo sistemos brėžinys M1:20000
18. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra. Buitinių nuotekų ir atliekų tvarkymo sistemų brėžinys M1:20000
19. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra. Lietaus vandens nuotekų surinkimo sistemos brėžinys M1:20000
20. Esama būklė. Inžinerinė infrastruktūra. Ūkinės veiklos infrastruktūros objektų apsaugos zonose ir SAZ apribojimų brėžinys M1:20000
21. Probleminių arealų brėžinys M1:50000

IV TOMAS. PRIEDAI

ESAMOS BŪKLĖS ĮVERTINIMO STADIJĄ PARENGUSIŲ SPECIALISTŲ SĄRAŠAS

UAB „Urbanistika“:

1. Andželika Kažienė (architektė, kvalifikacijos atestato Nr. ATP1682) – Specialistų grupės vadovė
2. Mindaugas Grabauskas (architektas, kvalifikacijos atestato Nr. A280) – Urbanistikos specialistas
3. Augis Gučas (architektas, kvalifikacijos atestatų Nr. A669, 2671) – Nekilnojamojo kultūros paveldo specialistas
4. Dalia Bagdonaitė (geografė) – Kraštovaizdžio specialistė
5. Rasa Rudytė Murauskienė (inžinierė, kvalifikacijos atestato Nr. 17684) – Susisiekimo specialistė
6. Nijolė Kučinskienė (inžinierė, kvalifikacijos atestato Nr. 29392) – GIS specialistė
7. Ilona Dvareckaitė (architektė) – Urbanistikos specialistė

UAB „Sweco Lietuva“:

1. Asta Kazlaitė (architektė, kvalifikacijos atestato Nr. A1459) – Urbanistikos specialistė
2. Jurga Tamkienė (inžinierė, kvalifikacijos atestato Nr. 18787) - Inžinerinės infrastruktūros specialistė
3. Eduardas Aloyzas Povilaitis (inžinierius, kvalifikacijos atestato Nr. 7675) – Inžinerinės infrastruktūros specialistas
4. Lina Panavaitė (architektė) – Urbanistikos, GIS specialistė
5. Evaldas Micius (inžinierius) – Teritorijų planavimo, GIS specialistas
6. Justinas Musteikis (ekologas, biologas) – Aplinkos apsaugos specialistas
7. Karolis Bliabas (finansų ekonomistas) – Ekonomikos specialistas

I DALIS. AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. ĮVADAS

1.1. BENDRIEJI DUOMENYS

Planuojama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija. Teritorijos plotas – 9795,39 ha (*žr. 1.4. skyrių*).

Nagrinėjama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija ir jai gretimos bei funkciškai susietos priemiestinės zonos (Klaipėdos rajono savivaldybės seniūnijos ar jų dalys) (*žr. 1.4. skyrių*). Preliminarus nagrinėjamos teritorijos plotas – 29100 ha. Nagrinėjamos teritorijos ribos gali būti tikslinamos bendrojo plano rengimo esamos būklės stadijos metu.

Planavimo organizatorius – Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

Plano rengėjas – UAB „Urbanistika“ ir UAB „Sweco Lietuva“.

Planavimo pagrindas – Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. vasario 19 d. sprendimas Nr. T2-16 „Dėl Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo pradžios ir keitimo tikslų nustatymo“.

Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rengimo esminės nuostatos:

1. bendrojo plano rengimo etapai: parengiamasis, rengimo ir baigiamasis;

2. planavimo terminai: 2015–2017 metai;

3. atviras konkursas geriausiai urbanistinei idėjai atrinkti nerengiamas;

4. papildomi tyrimai, galimybių studijos atliekami vadovaujantis institucijų (pagal Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisykles) išduotomis planavimo sąlygomis ir jose nurodytais reikalavimais;

5. teritorijos vystymo koncepcija (bendrieji sprendiniai) rengiama ir atliekamas nepriklausomas parengtos koncepcijos ekspertinis vertinimas;

6. planuojamos teritorijos funkcinio ir erdvinio vystymo kryptys nustatomos ir konkretizuoti bendrojo plano sprendiniai rengiami ne trumpesniam nei 10 metų laikotarpiui. Plano rengėjas numato nagrinėjamos teritorijos raidos kryptis iki 2050 metų ir parengia sprendinius planuojamai teritorijai iki 2030 metų;

7. bendrojo plano sprendiniai galioja neterminuotai arba tol, kol bus parengtas ir patvirtintas jį keičiantis to paties lygmens teritorijų planavimo dokumentas;

8. strateginio pasekmių aplinkai vertinimas atliekamas remiantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašu;

9. viešinimo procedūros atliekamos bendrąja tvarka.

1.2. KLAIPĖDOS MIESTO RAIDOS BRUOŽAI IR PERSPEKTYVOS

Klaipėdos miestas yra trečiasis pagal dydį miestas Lietuvoje. Nors dėl visoje Lietuvoje įsigalėjusių nepalankių demografinės kaitos tendencijų nuo 2007 m. (kada buvo patvirtintas Klaipėdos miesto bendrasis planas) miestas prarado apie 10 % gyventojų (nuo 174 tūkst. iki 156 tūkst.), tačiau išlaikė gana optimalią urbanistinę struktūrą, o kompaktiškai užstatytų miesto kvartalų apgyvendinimo ir užstatymo tankumo rodikliai yra pakankami išlaikyti gyvybingą viešųjų paslaugų tinklą ir finansuoti infrastruktūrą. Klaipėdos miestas unikalus savo geografine padėtimi ir erdvine-funkcine sandara, kurios esminis bruožas – gamybinio (uosto ir kt.) ir rekreacinio potencialo teritorijų gretimybė. Pastaroji savybė ne tik kuria išskirtinį miesto įvaizdį, bet ir kelia daug iššūkių, nuo kurių sprendimo priklauso miestiečių gyvenimo kokybė.

Įvertinus Klaipėdos miesto savivaldybės strateginio plėtros plano 2013–2020 metams nuostatas nustatomi šie esminiai miesto erdvinio vystymo siekiai (erdvinė vizija):

1. miesto centras, įvaizdis ir paveldas. Miesto centras tvarkomas ir vystomas siekiant išsaugoti unikalius jo bruožus ir vertingus darinius, pasižymi aukštos kokybės mišriu užstatymu ir viešųjų erdvių gausa;

2. antraeiliai paslaugų centrai ir bendruomenės. Miesto gyvenamosios zonos formuojamos stiprių, gyvybingų ir saugių bendruomenių pagrindu, išlaikant ir plėtojant jų unikalų ir įvairų charakterį, užtikrinant būsto įvairovę ir paslaugų pasiekiamumą;

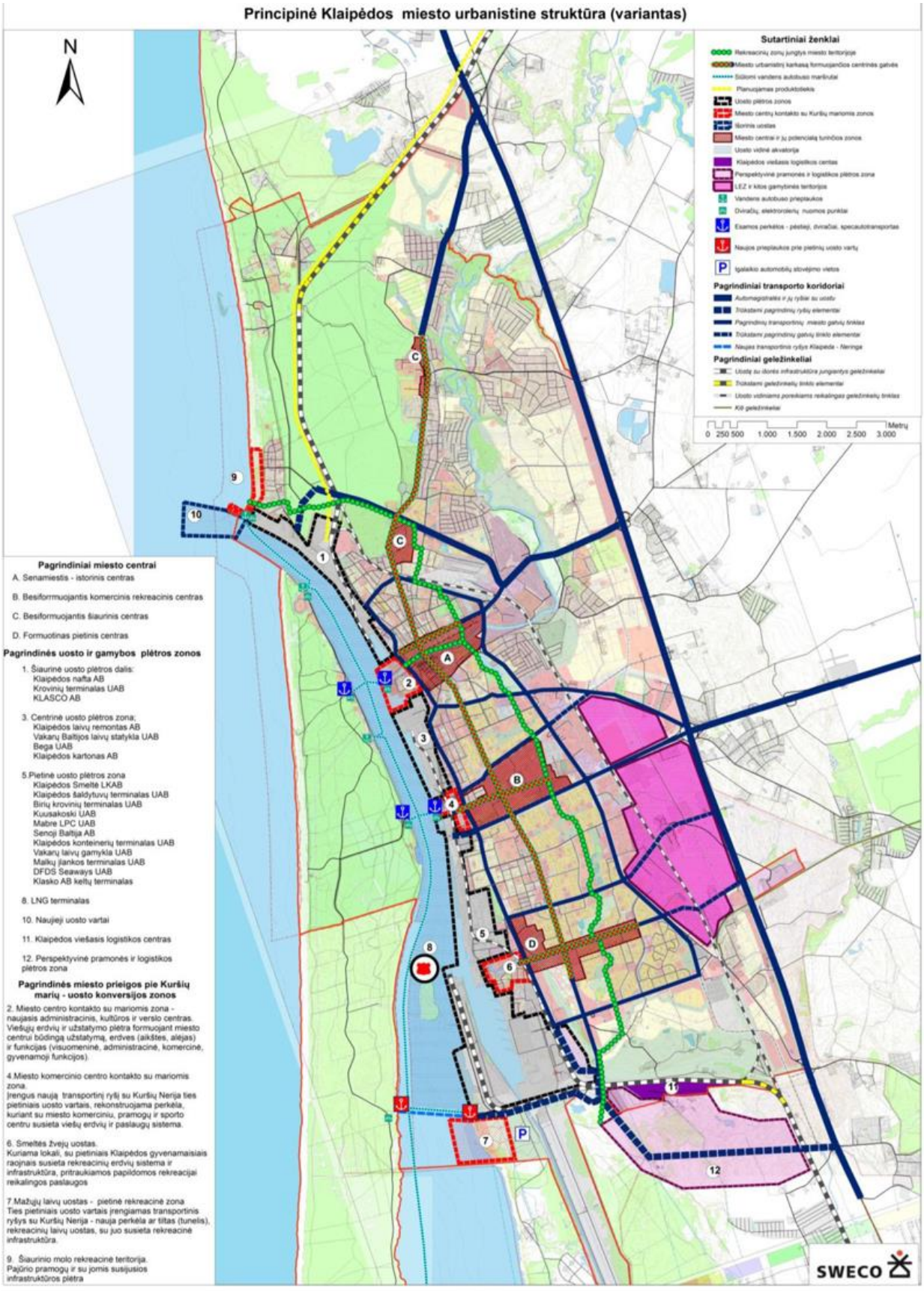
3. urbanistinės aplinkos kokybė. Miesto urbanistinėje aplinkoje siekiama žmogiškojo mastelio, fizinės aplinkos patrauklumo, saugumo ir atitikimo socialiniam turiniui (paskirčiai, reikšmei, kontekstui ir pan.) bei gyventojų poreikiams;

4. želdynai ir kraštovaizdis. Miesto želdynų sistema plėtojama apjungiant rekreacijos, sporto ir laisvalaikio erdves bei objektus, kartu sudarant sąlygas neužstatytų teritorijų panaudojimui, jautrių gamtinių teritorijų apsaugai, tvarkymui ir pažinimui;

5. verslas ir investicijos. Miesto socialinę-ekonominę gerovę kuriantys verslo, inovacijų ir gamybos centrai išsidėstę patogiai pasiekiamose ir aptarnaujamose zonose ir plėtojami laikantis aukštų aplinkosaugos reikalavimų;

6. susisiekimas ir infrastruktūra. Miesto susisiekimo sistema sudaro sąlygas patogiam ir saugiam žmonių ir krovinių judėjimui, darbo bei paslaugų vietų pasiekiamumui, prioritetą teikiant viešajam transportui, dviračiams ir vaikščiojimui pėsčiosiomis. Sudaromos sąlygos efektyviai naudoti ir vystyti inžinerinę infrastruktūrą.

Klaipėdos miesto erdvinė vizija, rengiant bendrojo plano keitimą, įgyvendinama remiantis Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių stebėsenos už 2007–2013 metus ataskaitoje pateiktais Klaipėdos miesto urbanistinės struktūros formavimo principais (Klaipėdos miesto urbanistinės struktūros formavimo principinė schema pateikta 1.2-1 pav.), siekiant darnios miesto, uosto ir gamybos rajonų plėtros.



1.2-1 pav. Klaipėdos miesto urbanistinės struktūros formavimo principinė schema

1.3. BENDROJO PLANO TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

Bendrojo plano tikslus ir uždavinius nustatė Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo Planavimo darbų programa, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015 m. balandžio 1 d. įsakymu Nr. AD1-885.

Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo tikslai skirstomi į šias temas:

- miesto išorinė struktūra ir vaidmuo regione;
- miesto vidinė (urbanistinė) struktūra;
- kraštovaizdis ir aplinkosauga;
- kultūrinis tapatumas;
- gyvenamoji aplinka;
- verslas ir investicijos;
- socialinė ir inžinerinė infrastruktūra;
- susisiekimo infrastruktūra;
- visuomenės interesai;
- kitos temos.

Toliau pateikti Klaipėdos miesto bendrojo plano **tikslai** ir juos detalizuojantys **uždaviniai**.

1. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto strateginės plėtros 2013–2020 metais prioritetus ir tikslus, įvertinus miesto ir regiono socialinės, ekonominės bei urbanistinės raidos tendencijas, nustatyti pagrindines miesto plėtros kryptis, sudaryti sąlygas tvariam miesto vystymui, nuolatiniam ir ilgalaikiam socialiniais, ekonominiais ir ekologiniais motyvais pagrįstam gyvenimo kokybės augimui bei teritorinių skirtumų mažinimui.

2. Sudaryti sąlygas subalansuotam Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų (savivaldybių) sistemos funkcionavimui, stiprinti miesto vaidmenį ir skatinti jo konkurencingumą Vakarų Lietuvos regione, Lietuvos didžiųjų miestų urbanistiniame tinkle ir tarptautiniame kontekste. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

2.1. atsižvelgiant į ilgalaikes Vakarų Lietuvos regiono raidos tendencijas ir prognozes, patikslinti valstybės dalies – Klaipėdos apskrities teritorijos – bendrajame plane numatytų urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų ir infrastruktūros objektų vystymo poreikį Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje ir priemiestinėje zonoje;

2.2. įvertinti galimybes ir būdus neigiamų socialinės-demografinės raidos procesų (gyventojų skaičiaus mažėjimo, senėjimo, kėlimosi į užmiesčio teritorijas) stabilizavimui, pasitelkiant integruotas urbanistines priemones ir sprendimus regioniniu ir lokaliu lygmeniu;

2.3. numatyti Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų (savivaldybių ar jų dalių) plėtros subalansavimo bei integruotos plėtros kompleksines priemones;

2.4. išnagrinėti esamų ir numatyti bei pagrįsti naujų Klaipėdos miesto subalansuotam funkcionavimui svarbių objektų (susisiekimo, energetikos ir kitos inžinerinės, socialinės infrastruktūros, ekologinio stabilizavimo teritorijų ir kt.) poreikį ir išdėstymą už miesto savivaldybės teritorijos ribų.

3. Sudaryti sąlygas kompleksiškam Klaipėdos miesto teritorijos vystymui, funkcinių prioritetų (zonų) ir teritorijų naudojimo tipų nustatymu grindžiamam daugiafunkciam teritorijos panaudojimui, efektyviam esamos socialinės, inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros išnaudojimui bei optimalių teritorijų užstatymo urbanistinių ir architektūrinių parametrų užtikrinimui. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

3.1. nustatyti urbanizuotų ir urbanizuojamų, inžinerinės ir socialinės infrastruktūros, kitų miesto funkcionavimui svarbių teritorijų vystymo poreikį;

3.2. suformuoti Klaipėdos miesto teritorijos funkcinio ir erdvinio vystymo kryptis planuojamam laikotarpiui;

3.3. suskirstyti miesto teritoriją į funkcines zonas ir nustatyti joms darnią miesto plėtrą, daugiafunkcį žemės naudojimą užtikrinančius teritorijų naudojimo ir tvarkymo reglamentus, pagrindinių žemės naudojimo paskirčių ir galimų jose veiklų prioritetus.

4. Suformuoti hierarchizuotą miesto centrų, viešųjų erdvių ir želdynų, gyvenamųjų, pramoninių, uosto ir kitų teritorijų sistemą, nustatyti šių teritorijų raidos prioritetus, išskirti prioritetinės plėtros teritorijas, kuriose bus koncentruojamos savivaldybės investicijos. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

4.1. įvertinus susiklosčiusios urbanistinės struktūros ypatybes ir plėtros potencialą, nustatyti urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų prioritetinės plėtros kryptis ir rėžimus (saugojimas, modernizavimas, konversija, nauja plėtra, rezervavimas, be esminių pokyčių);

4.2. nustatyti miesto struktūros gyvybingumą užtikrinančių funkcinių centrų (paslaugų, aptarnavimo ir darbo vietų koncentracijos mazgų) sistemą, pasiūlyti jos plėtojimo alternatyvas (scenarijus) ir priemones atskirų centrų ar jų tipų vystymui bei urbanistinės struktūros kokybės gerinimui;

4.3. nustatyti rekomendacijas urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų funkcinei struktūrai formuoti (gyvenamųjų zonų, socialinių ir komercinių objektų teritorijų, viešo naudojimo želdynų kiekiui) ir aplinkos kokybei užtikrinti.

5. Sudaryti sąlygas savitų Klaipėdos miesto kraštovaizdžio bruožų (siluetų, panoramų) išsaugojimui, harmoningam miesto želdynų, rekreacinių ir kitų bendro naudojimo erdvių tinklo formavimui, saugomų teritorijų ir kitų aplinkosauginiu požiūriu jautrių gamtinių sistemų tvarkymui ir apsaugai. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

5.1. nustatyti Klaipėdos miesto miestiškojo kraštovaizdžio (miestovaizdžio) savitumui svarbias teritorijas, antropogeninius ir gamtinius elementus, panoramas, įvertinti jų apsaugos poreikį, numatyti jų vizualinės apsaugos priemones;

5.2. numatyti racionalaus žemės gelmių išteklių, žemės ūkio naudmenų, miškų, kitų gamtos išteklių išsaugojimo ir naudojimo, gamtinio karkaso ir ekologiškai pagrįstos žemės naudojimo teritorinės struktūros formavimo, gamtos ir nekilnojamojo kultūros paveldo, kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės išsaugojimo priemones;

5.3. formuoti rišlų miesto atvirų viešųjų erdvių (aikščių, krantinių), bendrojo naudojimo želdynų (skverų, parkų), rekreacinių ir gyventojų poilsiui tinkamų gamtinių teritorijų (mieste ir užmiestyje) tinklą ir numatyti reikalavimus jų įrengimui;

5.4. tobulinti esamus ir formuoti naujus miesto urbanistinės struktūros ryšius su vandens telkiniais, plėtojant viešąsias ir rekreacines erdves prie Baltijos jūros, Kuršių marių, Danės upės ir kitų vandens telkinių.

6. Sudaryti sąlygas urbanistiniu ir architektūriniu požiūriu vertingų miesto struktūros elementų (kultūros paveldo vietovių, objektų ir jų teritorijų), kitų svarbių Klaipėdos miesto įvaizdžio ir kultūrinio tapatumo ženklų apsaugai, tvarkybai, tausojančiam naudojimui ir pažinimui. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

6.1. suformuoti Klaipėdos miesto įvaizdžio ir kultūrinio tapatumo ženklų sistemos ir atskirų jos objektų (piliavietės, senamiesčio ir jo prieigų, gynybinių įtvirtinimų, istorinio centro ir kitų istorinių vietovių) šiuolaikinio įženklinimo, tausojančio panaudojimo ir pažinimo principus, numatyti jų realizavimo gaires;

6.2. patikslinti Klaipėdos miesto raidai reikšmingas ir urbanistiniu bei architektūriniu požiūriu vertingas teritorijas ir numatyti jų apsaugos ir tvarkybos priemones;

6.3. sudaryti sąlygas pagrįstam urbanistinės struktūros atstatymo skatinimui.

7. Sudaryti sąlygas visaverčių gyvenimo sąlygų Klaipėdos mieste kūrimui, formuojant sveiką, saugią, darnią ir kokybišką gyvenamąją aplinką, didinant būsto įvairovę ir prieinamumą. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

7.1. nustatyti gyvenamojo būsto poreikį, būsto struktūros įvairovės didinimo ir kitas būsto sektoriaus plėtros priemones;

7.2. įvertinti „Sveiko miesto“ ir kitų gyvenamosios aplinkos formavimui aktualių strategijų principus ir numatyti jų integravimo galimybes bendrojo plano apimtyje;

7.3. numatyti urbanistines, architektūrines ir kitas teritorines priemones bei reikalavimus tvarkomos esamos, kompleksiškai atnaujinamos ir naujai kuriamos gyvenamosios aplinkos kokybės gerinimui ir saugumo užtikrinimui.

8. Sudaryti sąlygas privačių investicijų, kuriančių socialinę ir ekonominę gerovę, augimui ir tolygiai sklaidai, užtikrinant tinkamas gyvenimo sąlygas, aplinkos kokybę ir darbo vietų pasiūlą Klaipėdos mieste. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

8.1. nustatyti miesto ekonominę ir socialinę gerovę formuojančių ekonominių veiklų (daugiafunkcio panaudojimo teritorijų, verslo ir pramogų centrų, didmeninių ir mažmeninių prekybos objektų, pramonės ir gamybos zonų) teritorinę struktūrą, jos plėtros poreikį ir perspektyvas bei principus, akcentuojant gyventojų kasdienio mobilumo poreikio mažinimą, policentrinės miesto struktūros formavimą, nenaudojamų ar neefektyviai naudojamų užstatytų teritorijų miesto centrinėje dalyje ir prie Danės upės konversiją į mišrios paskirties, skatinant taršių objektų iškėlimą iš gyvenamųjų zonų;

8.2. numatyti teritorijas, reikalingas darbo vietų skaičiaus skirtingose ekonominės veiklos srityse užtikrinimui ir subalansuotam augimui;

8.3. suderinti Klaipėdos miesto subalansuotos raidos ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei pramonės zonų ir su jomis susijusios infrastruktūros plėtros poreikį, siekiant mažinti gamybinės veiklos ir transporto srautų keliamos oro taršos ir triukšmo poveikį gyvenamosioms teritorijoms.

9. Nustatyti socialinės ir inžinerinės infrastruktūros vystymo principus (ar jos išdėstymo reikalavimus), sudarant sąlygas racionaliam Klaipėdos miesto teritorijos įsisavinimui ir panaudojimui, užtikrinant tinkamą viešųjų paslaugų ir infrastruktūros lygį urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose, pirmenybę teikiant prioritetinio vystymo zonose numatytiems projektams. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

9.1. atsižvelgiant į miesto raidos tendencijas ir teritorinės plėtros mastus, patikslinti galiojančiame Klaipėdos miesto savivaldybės bendrajame plane numatytą socialinės ir inžinerinės infrastruktūros plėtros poreikį, prioritetą teikiant esamų objektų tvarkymui ir panaudojimui bei naujų statybai prioritetinio vystymo zonose;

9.2. įvertinti socialinės infrastruktūros vystymo galimybes, nustatyti socialinių ir kultūrinių objektų išdėstymo principus ir reikalavimus, numatyti savivaldybei svarbių objektų statybai reikalingas teritorijas;

9.3. nustatyti inžinerinės infrastruktūros plėtros galimybes, esamų inžinerinių tinklų optimizavimo ir naujų vystymo principus bei reikalavimus, išnagrinėti alternatyvių atsinaujinančių šaltinių panaudojimą, numatyti svarbių inžinerinės infrastruktūros objektų ir inžinerinių komunikacijų koridorių išdėstymą ir jų parametrus;

9.4. numatyti ypatingų inžinerinių statinių išdėstymą (zonas ir principus), pažymint visus esamus ir planuojamus 30 m ir aukštesnius ypatingus inžinerinius statinius.

10. Sudaryti sąlygas efektyvios susisiekimo sistemos, paremtos darnaus judumo principais, susisiekimo sistemos naudotojų poreikiais ir ilgalaikiais Klaipėdos miesto vystymo prioritetais, formavimui ir funkcionavimui pagal pasikeitusias susisiekimo sistemos plėtros tendencijas. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

10.1. įvertinus miesto raidos tendencijas ir teritorinės plėtros mastus, patikslinti galiojančiame Klaipėdos miesto savivaldybės bendrajame plane numatytą susisiekimo infrastruktūros plėtros poreikį ir prioritetiškumą;

10.2. numatyti integruotos ir darnaus judumo principais pagrįstos susisiekimo asmeniniu, viešuoju ir bemotoriu transportu sistemos vystymą, jos plėtros prioritetus ir priemones;

10.3. formuoti ilgalaikius miesto vystymo prioritetus tenkinančių parametrų susisiekimo infrastruktūros tinklą, apimantį rišlų miesto struktūrinių gatvių karkasą, jo jungtis su užmiesčio kelynu, išbaigtą dviračių takų, efektyvią viešojo transporto ir kitas alternatyvias susisiekimo sistemas (vandens, ekologiškas ir kt. transportas).

11. Suderinti miesto bendruomenės, investuotojų, savivaldybės ir valstybės interesus, nustatant efektyviu teritorijos naudojimu, teisiškai ir kitaip pagrįstas Klaipėdos miesto plėtros kryptis ir teritorijų naudojimo ir tvarkymo sąlygas (rėžimus ir reglamentus). Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

11.1. įvertinti investicijų į miesto teritorinę plėtrą netolygumų priežastis ir pasiūlyti priemones viešųjų ir (ar) privačių investicijų skatinimui miesto centrinėje dalyje ir prioritetinės plėtros zonose;

11.2. detalizuoti Klaipėdos miesto savivaldybėje galiojančius aukštesnio lygmens kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinius, patikslinti ir numatyti jų įgyvendinimui reikalingų teritorijų poreikį;

11.3. rezervuoti teritorijas bendro naudojimo zonų įrengimui, socialinės ir susisiekimo infrastruktūros, inžinerinių komunikacijų trasų ir kitų valstybės, savivaldybės ir visuomenės poreikiams reikalingų objektų statybai.

12. Peržiūrėti, įvertinti ir pagal poreikį integruoti specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinius į bendrąjį planą. Tikslo realizavimo siekiama šiais uždaviniais:

12.1. remiantis galiojančiais teisės aktais, Klaipėdos miesto raidos dabartiniais rodikliais ir perspektyvomis, peržiūrėti dabar galiojančio bendrojo plano sprendinių aktualumą, jų įgyvendinimo tikslingumą ir keitimo poreikį, siekiant užtikrinti miesto bendrojo planavimo tęstinumą;

12.2. įvertinti galiojančius specialiuosius planus ir integruoti aktualius jų sprendinius į rengiamą bendrąjį planą;

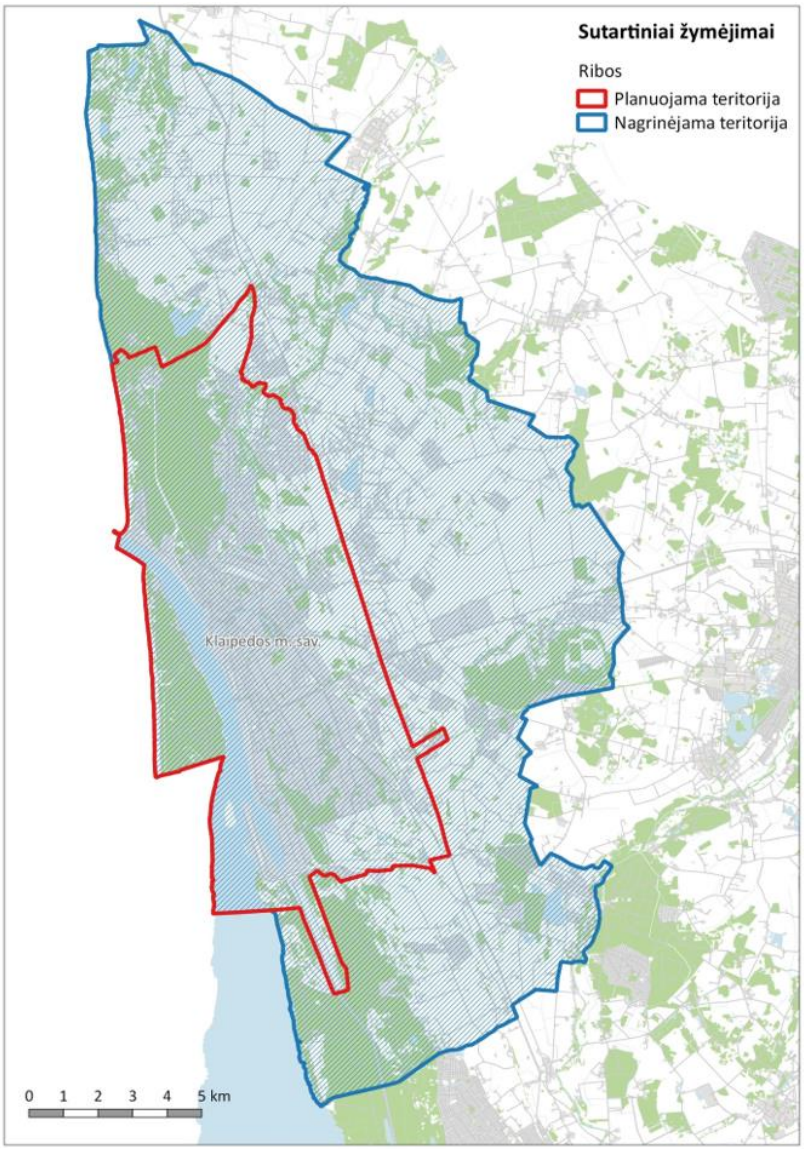
12.3. nustatyti teritorijas, kurioms privaloma rengti ar keisti teritorijų planavimo dokumentus.

1.4. PLANUOJAMA IR NAGRINĖJAMA TERITORIJOS

Vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo Planavimo darbų programa, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015 m. balandžio 1 d. įsakymu Nr. AD1-885, nustatytos Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimu planuojamos ir nagrinėjamos teritorijos.

Planuojama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija (pagal Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. sausio 29 d. sprendimą Nr. T2-10 „Dėl pritarimo Klaipėdos miesto teritorijos ribų pakeitimo planui“). Teritorijos plotas – 9795,39 ha.

Nagrinėjama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija ir jai gretimos bei funkciškai susietos priemiestinės zonos (Klaipėdos rajono savivaldybės seniūnijos ar jų dalys) (*žr. 1.4-1 pav.*). Preliminarus nagrinėjamos teritorijos plotas – 29100 ha. Nagrinėjama teritorija apibrėžta įvertinus Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių stebėsenos už 2007–2013 metus ataskaitoje nurodytą periferinę zoną, Klaipėdos rajono bendrojo plano sprendiniuose numatytas priemiestinės perspektyvinės plėtros bei kitas urbanistinės plėtros teritorijas, Klaipėdos rajono seniūnijų ribomis ir Lietuvos statistikos departamento oficialiais duomenimis, nurodančiais gyventojų skaičiaus augimą gyvenamosiose vietovėse.



1.4-1 pav. Planuojamos ir nagrinėjamos teritorijų schema

1.5. PLANAVIMO SĄLYGOS

Planavimo sąlygas, pasiūlymus bei informaciją dėl Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo pateikė 37 institucijos ar jų padaliniai:

1. UAB „Gatvių apšvietimas“ 2015-03-30 planavimo sąlygos Nr. 15.10/4.39;
2. Pajūrio regioninio parko direkcijos 2015-04-01 planavimo sąlygos Nr. 6.1-104;
3. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Investicijų ir ekonomikos departamento Licencijų, leidimų ir vartotojų teisių apsaugos skyriaus 2015-04-01 raštas Nr. VS-2015 (pasiūlymų dėl planavimo sąlygų neturi);
4. Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuro 2015-04-02 raštas Nr. 30-S-3-8483 (konkrečių sąlygų, pasiūlymų neturi);
5. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2015-04-02 planavimo sąlygos Nr. PS-11;
6. Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2015-04-03 raštas Nr. (3)-V3-662(12.1) (informuoja, kad Tarnyba nėra planavimo sąlygas išduodanti institucija, pateikia informaciją apie teisės aktus ir kt.);
7. VĮ „Kretingos miškų urėdija“ 2015-04-03 raštas Nr. 4A(2.1.25)-252 (informuoja, kad Urėdija nėra planavimo sąlygas išduodanti institucija);

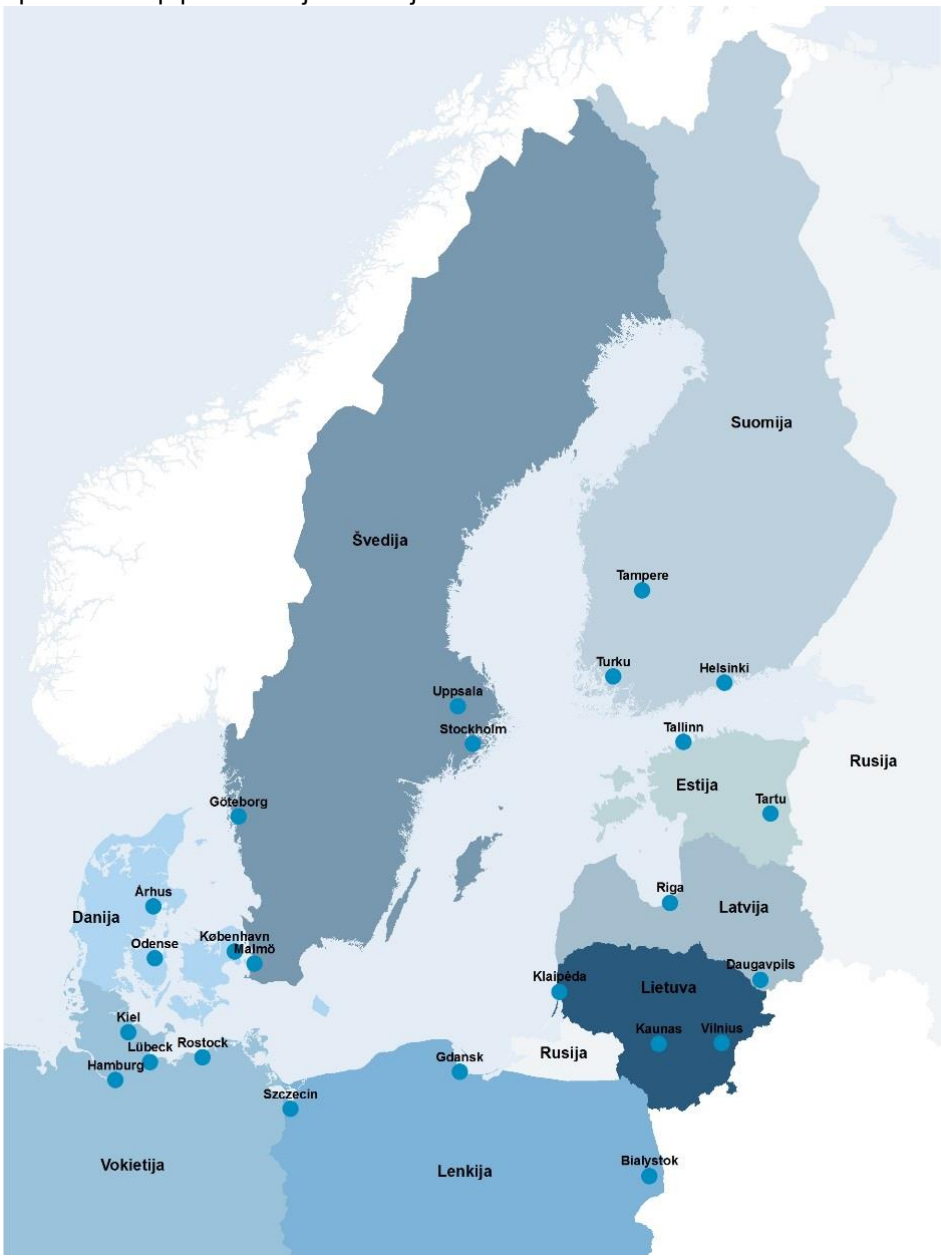
8. Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcijos 2015-04-03 planavimo sąlygos Nr. S1-281(6.19);
9. AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2015-04-07 planavimo sąlygos Nr. 2-1316;
10. LITGRID AB 2015-04-08 planavimo sąlygos Nr. SD-1521;
11. Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Architektūros ir urbanistikos skyriaus 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. (12.13/A2.5-423;
12. Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Klaipėdos skyriaus 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. (15.3)-A4-3907;
13. Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2015-04-02 raštas Nr. (4)-1.7-1080;
14. AB „Klaipėdos nafta“ 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. (22.3)SGD-350;
15. Klaipėdos apskrities priešgaisrinės gelbėjimo valdybos 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. 1-13-630(8.6.);
16. AB „Lietuvos dujos“ Klaipėdos filialo 2015-04-09 planavimo sąlygos Nr. 324;
17. Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinio padalinio 2015-04-10 planavimo sąlygos Nr. (12.12.-Kl)2Kl-505;
18. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Socialinių reikalų departamento Sveikatos apsaugos skyriaus 2015-04-10 raštas Nr. SV4-57;
19. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Žemėtvarkos skyriaus 2015-04-10 raštas Nr. VS-2219 (papildomų sąlygų nenustato);
20. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Ugdymo ir kultūros departamento Švietimo skyriaus 2015-04-10 raštas Nr. VS-2253;
21. Klaipėdos visuomenės sveikatos centro 2015-04-13 planavimo sąlygos Nr. E2-5;
22. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Paveldosaugos skyriaus 2015-04-13 raštas Nr. VS-2265;
23. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Investicijų ir ekonomikos departamento 2015-04-13 raštas Nr. VS-2284;
24. TEO LT, AB 2015-04-16 planavimo sąlygos Nr. 03-00430;
25. Civilinės aviacijos administracijos 2015-04-16 planavimo sąlygos Nr. 12R-731;
26. Lietuvos kariuomenės 2015-04-16 planavimo sąlygos Nr. VL-42;
27. AB „Klaipėdos energija“ 2015-04-17 planavimo sąlygos Nr. R-22-54;
28. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Ugdymo ir kultūros departamento Kultūros skyriaus 2015-04-17 raštas Nr. VS-2391 (papildomų sąlygų nenustato);
29. VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ 2015-04-17 planavimo sąlygos;
30. AB „Klaipėdos vanduo“ 2015-04-20 planavimo sąlygos Nr. 2015/S.6/3-349;
31. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Miesto ūkio departamento 2015-04-20 raštas Nr. VS-2410;
32. LR Aplinkos ministerijos 2015-04-23 planavimo sąlygos Nr. (14-1)-D8-3072;
33. Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos miesto ir Neringos skyriaus 2015-04-23 raštas Nr. 13PLS-13-(14.13.42.) (specialiųjų reikalavimų nenustato);
34. Neringos savivaldybės administracijos Architektūros skyriaus 2015-05-05 planavimo sąlygos Nr. AS1-5;
35. VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ 2015-04-30 planavimo sąlygos Nr. UD-9.1.6.-1590;
36. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Architektūros ir miesto planavimo skyriaus 2015-07-07 planavimo sąlygos Nr. AR9-7;
37. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Socialinių reikalų departamento Socialinės paramos skyriaus 2015-04-21 raštas Nr. VS-2483.

2. KLAIPĖDOS MIESTO IŠORĖS STRUKTŪRA

2.1. KLAIPĖDOS MIESTAS BALTIJOS JŪROS REGIONO KONTEKSTE

Baltijos jūros regionas apima Švediją, Suomiją, Rusiją, Estiją, Latviją, Lietuvą, Lenkiją, Vokietiją, Daniją (*žr. 2.1-1 pav.*). Aštuonios iš šių šalių, turinčios tiesioginį priėjimą prie Baltijos jūros, priklauso Europos sąjungai. Bendra gyventojų populiacija siekia apie 150 mln., tai sudaro apie 30 % visų Europos gyventojų. Šio valstybės tarpusavyje yra pasirašiusios Baltijos jūros regiono strategiją, kuri numato bendrus Baltijos jūros regiono šalių

tikslus ir veiksmų planą. Veiksmų plane yra išdėstyta 13 politinių sričių, 4 horizontalūs veiksmai ir apie 90 prioritetinių projektų. Šie projektai apima energetikos, transporto, aplinkosaugos, inovacijų, mokslinių tyrimų, nusikalstamumo mažinimo, švietimo, turizmo ir kitas sritis. Vienas iš strategijos tikslų yra apjungti regioną energetikos srityje. Lietuvoje tai buvo įgyvendinta įrengiant SkGD terminalą Klaipėdoje, kuris esant reikalui gali aptarnauti taip pat ir Latvijos ir Estijos šalis.



2.1-1 pav. Baltijos jūros regiono šalys

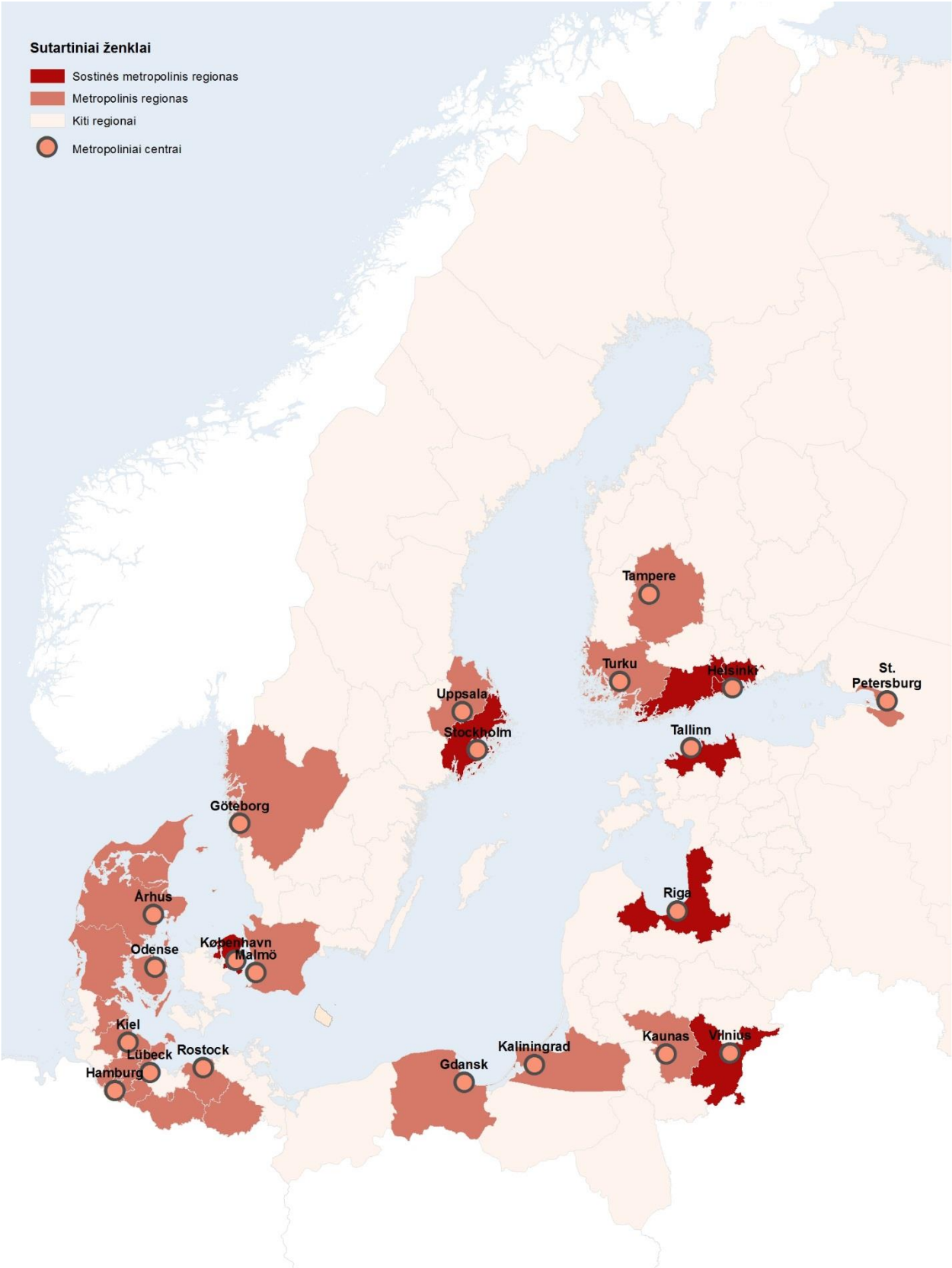
Urbanistinė sistema ir gyventojai

Baltijos jūros regiono šalių kontekste Lietuvoje yra išskiriami du tarptautinės kategorijos metropoliniai centrai - Vilnius ir Kaunas. Klaipėda pagal Lietuvos respublikos teritorijos bendrąjį planą (toliau LR BP) yra valstybinės kategorijos, palaikomoji tipo valstybinio rango metropolinis centras. Tačiau, kaip metropolinis centras, šis miestas dar nėra galutinai susformavęs, todėl jam turėtų būti taikomos specialiosios palaikomosios priemonės. Vadovaujantis LR BP šios priemonės yra susijusios su miesto plėtrą lemiančio konkurenciško europinio masto uosto palaikymu bei pajūrio ūkinės ir rekreacinės aglomeracijos plėtojimu, LEZ veikla, šalies jūrinės

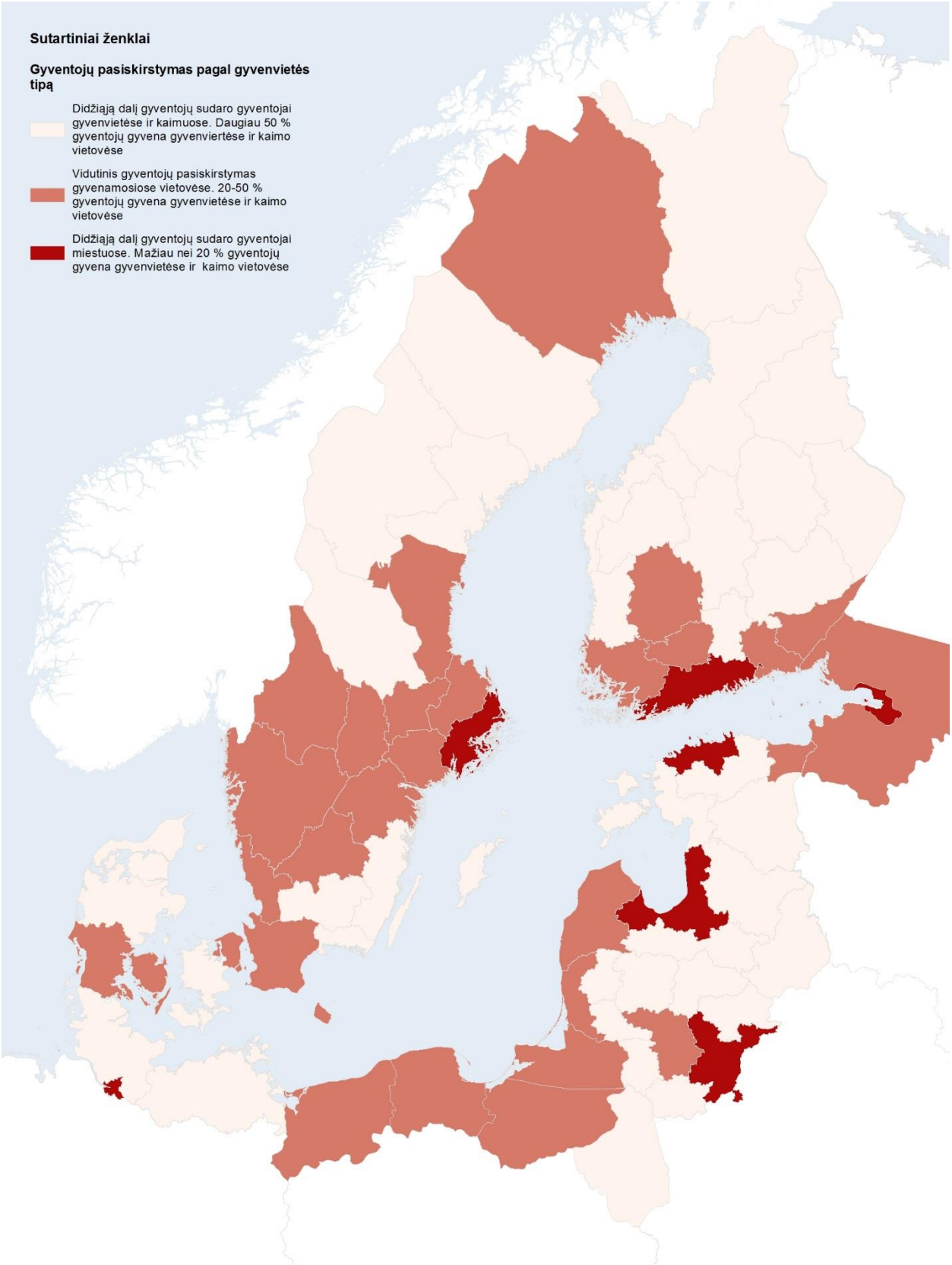
orientacijos instituciniu realizavimu, turimo mokslo ir mokymo potencialo stiprinimu, iš dalies ir su kai kurių valdymo institucijų dekoncentravimu. (*žr. 2.1-2 pav.*)

VASAB (Vision & Strategies around the Baltic Sea) ilgalaikės teritorinės plėtros strategijoje Baltijos jūros regione Klaipėdos miestas nurodomas kaip besivystantis Klaipėdos regiono metropolinis centras. Strategijoje nurodoma, kad labai svarbi užduotis yra įtraukti rytų Europos šalis, kurios nurodomos kaip silpniau besivystančios, jų metropolinius regionus, į bendrą Europos tinklą, kuris apimtų ne tik tarptautinės kategorijos centrus – miestus, bet ir regionų centrus, kitus mažesnius miestus. Siekis yra mažinti socialinius ekonominius skirtumus tarp šalių, sudaryti sąlygas miestuose kurtis tarptautinėms organizacijoms. Tokiu atveju būtų sudarytos galimybės miestams bendrauti tarpusavyje, investuoti į mažiau išsivysčiusius regionus. Vidutinio dydžio miestams, tokiems kaip Klaipėda siūloma orientuotis į mokslo, tyrimų kryptį, kultūros plėtojimą, įvairių renginių organizavimą patrauklumui didinti, darbo vietų kūrimą logistikos, pramonės srityse. Klaipėda šiuo atveju turi puikias galimybes sėkmingai vystytis, nes yra puikiai pasiekiama tiek sausumos, tiek oro, tiek jūrų transportu.

Pagal gyvenvietės tipą Klaipėdos regione gyventojų pasiskirstymas mieste ir kaimo tipo gyvenvietėse yra apylygis, 20-50 % gyventojų gyvena gyvenvietėse ir kaimo vietovėse. Tačiau yra matoma tendencija gyventojų migracijai iš miesto į priemiesčius. Kaip vieną iš problemų galima būtų įvardinti nusidėvėjusį, nepatrauklų pokario laikotarpio būstą, nesutvarkytas, sunkiai identifikuojamas viešąsias erdves. Gyventojų praradimas stabdo miesto plėtros galimybes, juolab, kad pačios Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje yra pakankamas plėtrai tinkamų teritorijų rezervas. Lyginant su kitomis Baltijos jūros regiono valstybėmis toks gyventojų pasiskirstymas nebūtų vertinamas neigiamai, jeigu gyventojų pokytis regione, o ypač mieste nebūtų neigiamas. Didžioji dalis gyventojų, kurie gyvena miestuose yra sostinių ir didžiausių regionų miestų regionuose. (*žr. 2.1-3 pav.*)



2.1-2 pav. Baltijos jūros regiono metropoliniai regionai ir metropoliniai centrai

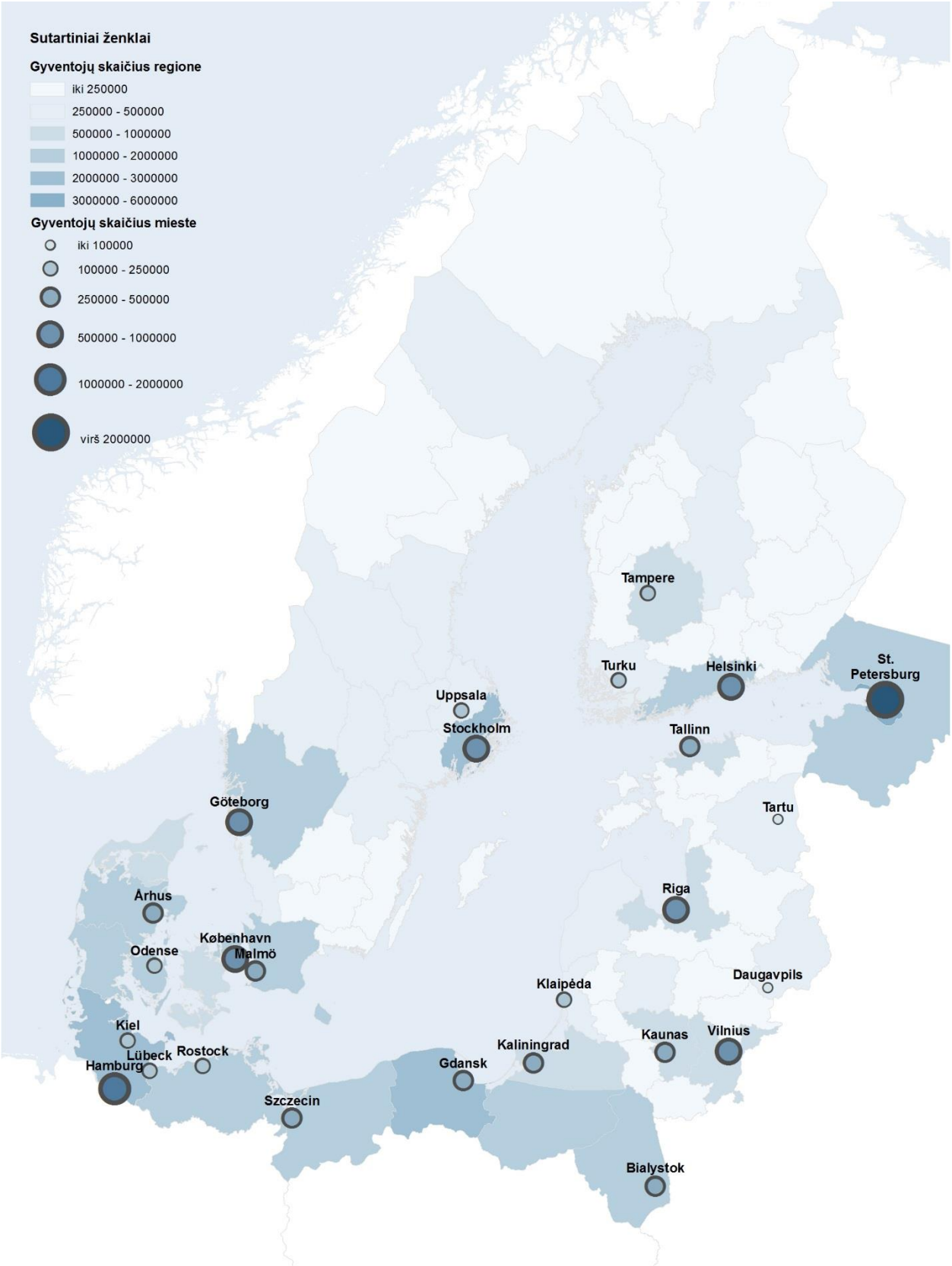


2.1-3 pav. Gyventojų pasiskirstymas pagal gyvenamosios vietos tipą Baltijos jūros regione

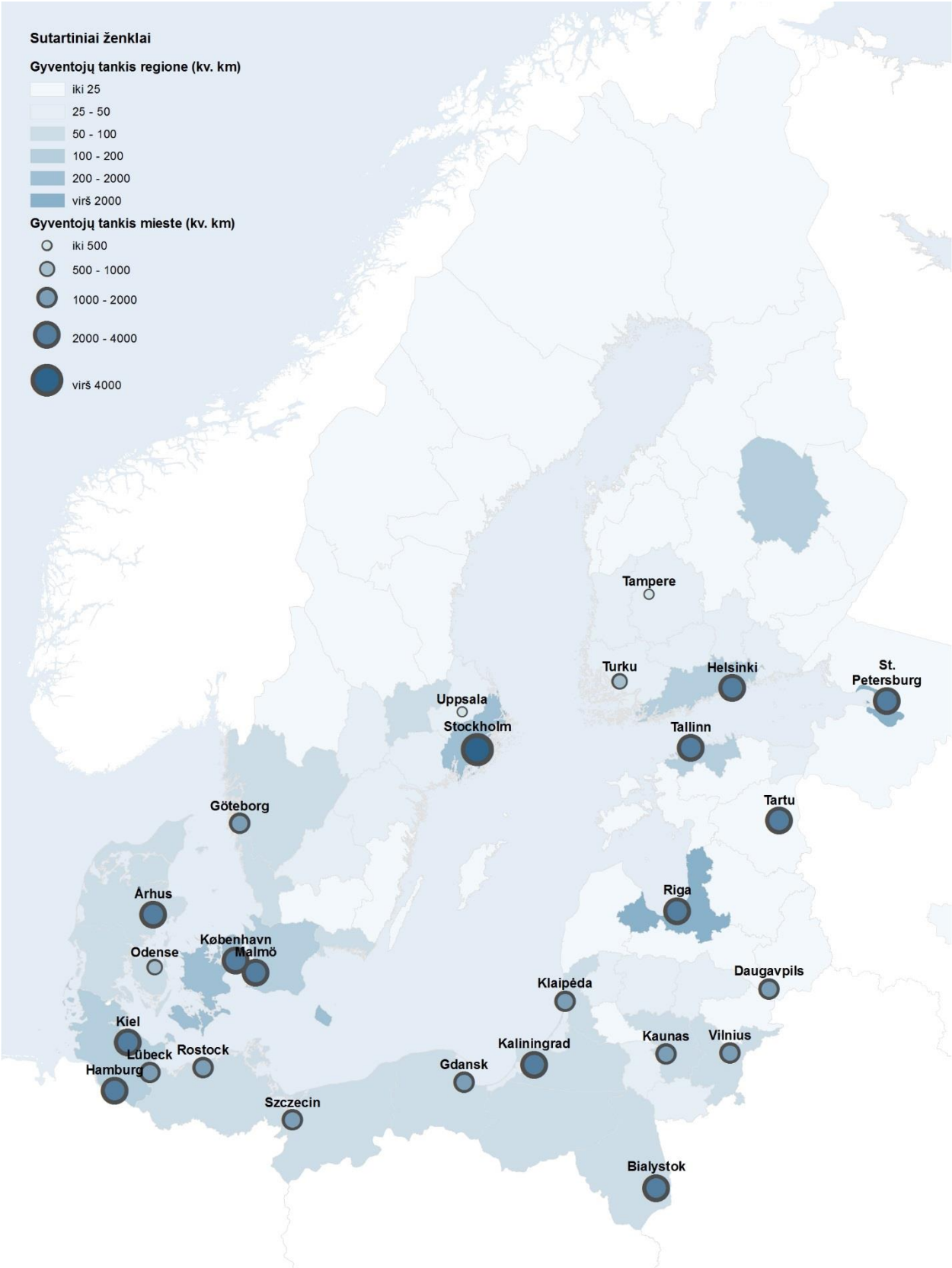
Lyginant Klaipėdos miestą su kitais didesniais Baltijos jūros regiono miestais galima pastebėti, kad pagal gyventojų skaičių tai vienas mažiausių regiono miestų (*žr. 2.1-4 pav.*), mažesni miestai būtų Daugpilis ir Tartu. Didžiausią gyventojų skaičių turintys miestai regione – Sankt Peterburgas, Hamburgas ir Stokholmas. Tačiau jeigu miestus vertinsime pagal gyventojų tankį vienam kilometre, Klaipėda patenka tarp vidutinio tankumo miestų. Tankiausiai apgyvendinti yra Stokholmas, Sankt Peterburgas, Helsinkis, rečiausiai – Tamperė.

Kalbant apie Klaipėdos regioną, gyventojų skaičius jame taip pat nėra didelis (*žr. 2.1-5 pav.*). Panašus gyventojų skaičius būtų Latvijos, Suomijos Baltijos jūros pakrantės regionuose, taip pat Švedijos Baltijos jūros pakrantės regione ir centrinėje dalyje. Didžiausias gyventojų skaičius yra aplink didžiausius Baltijos jūros regiono miestus arba metropolinius centrus supančiuose regionuose, aplink Sankt Peterburgą, Stokholmą, Hamburgą Gdanską, Gioteburgą. Pagal gyventojų tankį Klaipėdos regionas yra apyvendintas vidutiniškai tankiai. Panašus gyventojų tankis yra Lenkijos, dalies Vokietijos pakrantės regionuose. Labai dideliu gyventojų tankiu išsiskiria Ryga, tačiau kiti Latvijos regionai apgyvendinti, todėl peršasi išvada, kad vyksta didelė gyventojų migracija sostinės link.

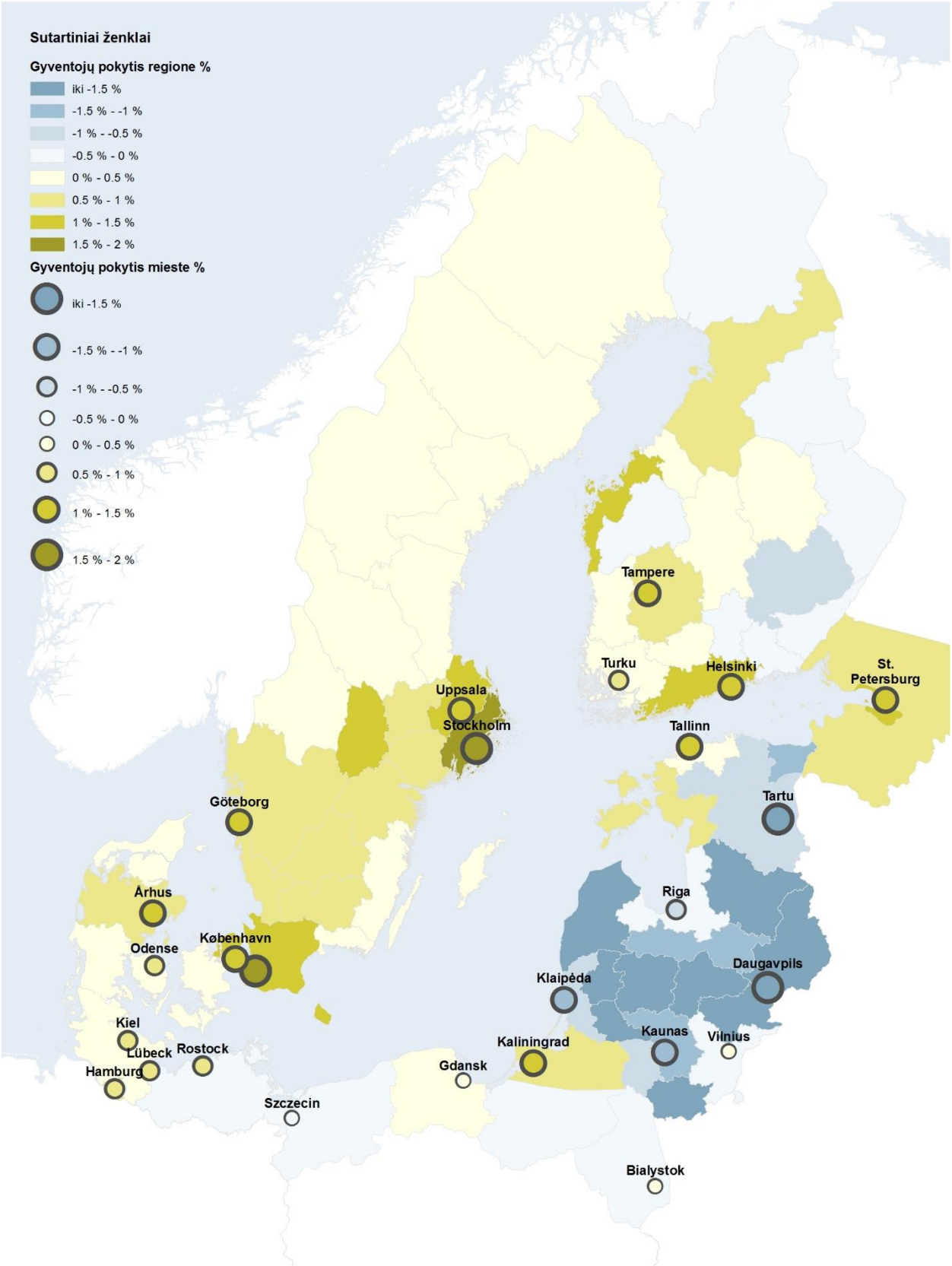
Vertinant gyventojų pokytį per metus Baltijos jūros regione, labiausiai dėl neigiamos gyventojų migracijos išsiskiria Baltijos šalys: Lietuva, Latvija, Estija. Tiek didžiausi miestai, tiek regionai praranda labai didelę dalį gyventojų, išskyrus Vilniaus miestą, kuris turi nedidelį gyventojų prieaugį. Klaipėda vienas iš daugiausiai gyventojų prarandantis miestas Baltijos jūros regione. Klaipėdos regiono gyventojų neigiama migracija mažesnė lyginanat su miestu. Galima teigti, kad didžioji dalis miesto gyventojų arba keliasi gyventi iš miesto į regioną arba išvyksta į užsienį. Neigiamą gyventojų migraciją sąlygoja neigiamai vertinama ekonominė, socialinė, politinė padėtis šalyse. Teigiamas gyventojų pokytis procentaliai didžiausias Stokholme ir Stokholmo regione, taip pat Malmės mieste. Švedijoje ir Danijoje visuose regionuose yra teigiamas gyventojų prieaugis. Bendrai vertinant Baltijos jūros regione matomas gyventojų skaičiaus didėjimas, kuris sąlygoja efektyvią miesto ir priemiestinės zonos plėtrą (*žr. 2.1-6 pav.*).



2.1-4 pav. Gyventojų skaičius Baltijos jūros regionuose ir didžiuosiuose miestuose



2.1-5 pav. Gyventojų tankis kvadratiniame kilometre Baltijos jūros regionuose ir didžiuosiuose miestuose



2.1-6 pav. Gyventojų pokytis Baltijos jūros regionuose ir didžiuosiuose miestuose per metus

Susisiekimo sistema

ES iškėlus naujus transporto politikos tikslus, atsirado būtinybė sukurti transporto infrastruktūrą bei jungtis, kurios sustiprintų bendrąją rinką, užtikrinti laisvą prekių ir žmonių judėjimą ir remti ekonomikos augimą, darbo vietų kūrimą bei ES konkurencingumą. Anksčiau Europos transporto sistemos buvo kuriamos daugiausia nacionaliniu pagrindu. Todėl transporto jungčių pasieniuose arba pagrindiniuose koridoriuose nebuvo arba jos buvo prastos. Silpnos transporto linijų jungtys trukdo augti ES ekonomikai. Taigi, iškilo būtinybė perskirstyti ES transporto srities lėšas, jas nukreipiant į tas sritis, kuriose būtų gauta didžiausia pridėtinė vertė, kad būtų galima sukurti tvirtą pagrindinį Europos tinklą. Paskelbtuose 2014–2020 m. finansiniuose pasiūlymuose ES transportui skirtas finansavimas glaudžiai siejamas su pagrindiniu transporto tinklu – dėmesys sutelkiamas į trūkstamų tarptautinių jungčių kūrimą, pralaidumo kliūčių šalinimą ir tinklo tobulinimą.

Šios ES naujosios transporto politikos nuostatos detalizuotos Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje, kurioje teigiama, kad Lietuva turi pasinaudoti galimybe savo transporto tinklo elementus tinkamai integruoti į ES pagrindinį (angl. core) ir bendrąjį (angl. comprehensive) TEN–T tinklus. Klaipėda transeuropiniame TEN-T tinkle yra nurodyta kaip vienas iš pagrindinių strateginių transporto taškų. Lietuvoje numatoma transeuropinio TEN–T tinklo plėtra, kurį sudaro 1617 km kelių, 1100 km geležinkelio linijų, 278 km vidaus vandens kelių, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, Klaipėdos valstybinis jūrų uostas. To pasėkoje „Via Baltica“ ir Rytų–Vakarų (IXB) transporto koridorių projektai 2013 m. pripažinti ypatingos valstybinės svarbos projektais.

Rytų – Vakarų transporto koridorius yra vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje. Šio koridoriaus infrastruktūros kompleksas Lietuvoje apima Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, IXB koridoriaus automobilių kelių (E85 Klaipėda-Kaunas-Vilnius-Lyda-Černovcai-Bukareštas-Aleksandropolis, E28 Berlynas-Gdanskas-Kaliningradas-Marijampolė-Prienai-Vilnius-Minskas) ir geležinkelių ruožus bei yra svarbi jungiamoji kelių ir geležinkelių tarptautinių transporto tinklų grandis, padedanti įgyvendinti šalies strateginius interesus ir politikos tikslus. Rytų - Vakarų koridoriaus infrastruktūros plėtra naudojant Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir viešuosius logistikos centrus Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje sudarytų puikias prielaidas Lietuvos keliams atsidurti tarp pirmaujančių magistralių ES ir Rytų šalių prekybiniams mainams vystyti bei sudarytų geras sąlygas įsilieti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Skandinavijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių narių TEN–T tinklus.

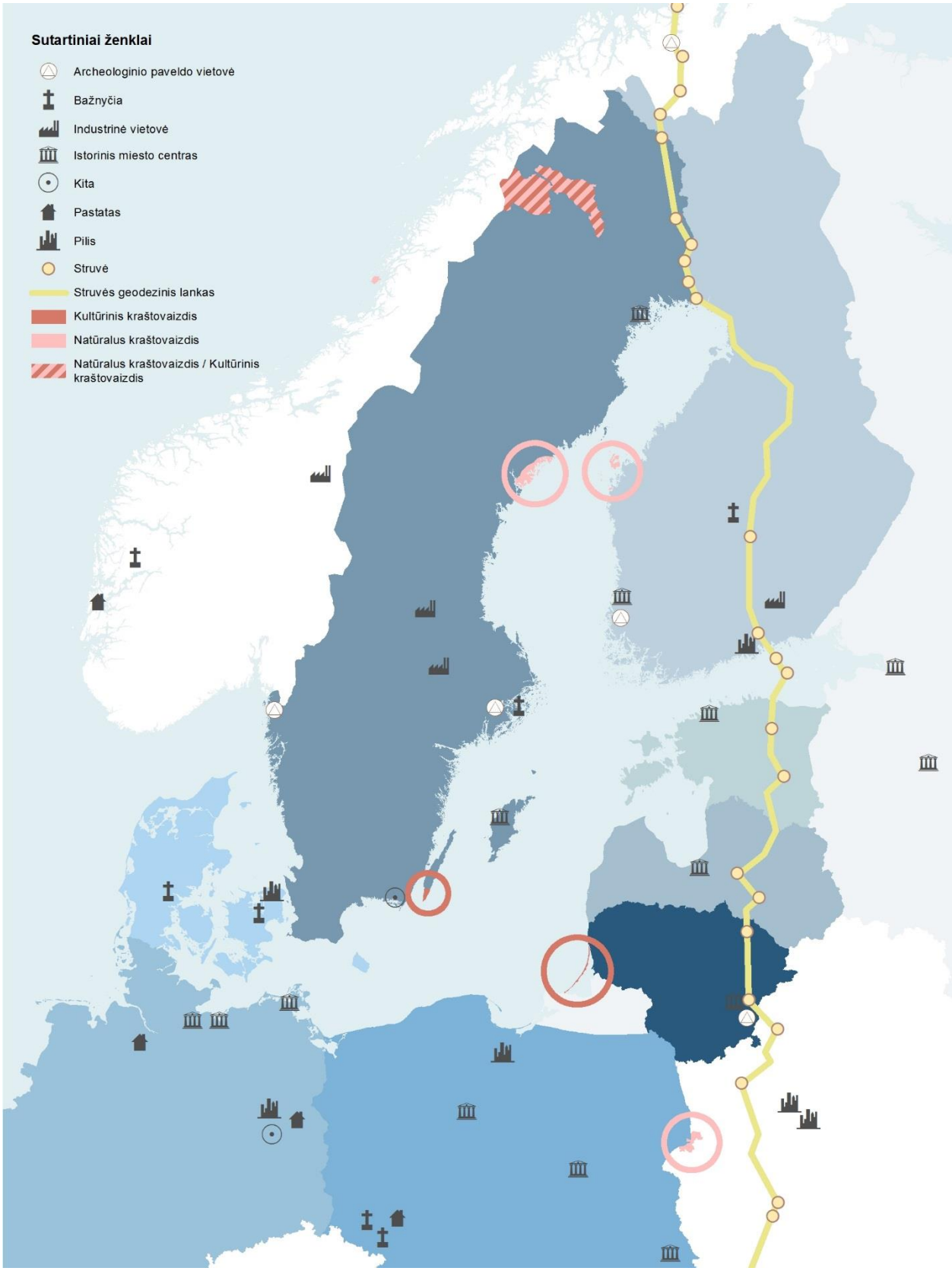
2.1-7 pav. Baltijos jūros regiono strateginis transporto tinklas

Kultūros paveldas

Siekiant aktyvaus ir visapusiško bendradarbiavimo kultūros paveldo apsaugos srityje Lietuvai yra itin svarbus regioninis bendradarbiavimas. Regiono mastu ypač reikšminga yra Baltijos jūros regiono šalių monitoringo grupės ir jos specializuotų darbo grupių veikla. Šiai grupei priklauso vienuolika Baltijos regiono valstybės šalių (Danija, Estija, Islandija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Norvegija, Rusija, Suomija, Švedija, Vokietija) ir Europos komisija. Taryba nustato politinius tikslus, formuoja veiksmų planus, inicijuoja projektus ir veikia kaip forumas, kuriame dalinamasi idėjomis apie Baltijos regionui aktualias problemas. Monitoringo grupės narių tikslas plėtoti regioninį bendradarbiavimą, siekiant apsaugoti visoms šalims reikšmingą paveldą, dalintis žiniomis bei patirtimi, formuluoti prioritetines bendradarbiavimo kryptis, inicijuoti ir remti konkrečius regioninius pasiūlymus bei iniciatyvas. Nuo 2009 m. šiai grupei pirmininkauja Lietuva.

Klaipėdai ir pajūrio regionui šis bendradarbiavimas yra svarbus, nes įkurtos specializuotos darbo grupės, iš kurių dvi užsiima jūrinio paveldo pakrančių ir povandeninio kultūros paveldo apsauga. Šių darbo grupių veikla išskirtinai reikšminga tik Klaipėdai ir pajūrio regionui. Jūrinio paveldo ir pakrančių apsaugos darbo grupė identifikuoja industrinės ir rekreacinės miestų plėtros poveikį ir grėsmes jūriniam bei pakrančių paveldui, informuoja visuomenę, inicijuoja ir įgyvendina konkrečius bendradarbiavimo projektus. Povandeninio kultūros paveldo darbo grupė sprendžia aktualias povandeninio paveldo (nuskendusių laivų, uostų bei pakrančių gyvenviečių liekanų) apsaugos, tyrimų ir tvarkymo problemas, vykdo bendrus projektus, informuoja visuomenę apie povandeninę archeologiją. Ši grupė parengė Gerosios praktikos kodeksą dėl Povandeninio kultūros paveldo tvarkymo Baltijos jūros regione.

Vertinant reikšmingiausius Baltijos jūros regiono paveldo objektus, galima būtų išskirti UNESCO saugomus pasaulio paveldo objektus (*žr. 2.1-8 pav.*). Lietuvoje jų yra net keturi – Vilniaus istorinis centras, Kuršių nerija, Kernavės archeologinė vietovė, Struvės geodezinis lankas. Klaipėdos miestui reikšmingiausia yra Kuršių nerijos gretimybė. Šiaurinė Kuršių nerijos pusė (Smiltynė) priklauso Klaipėdos miesto, o pietinė - Neringos miesto savivaldybėms. Saugomas bendras vietovės kultūrinis kraštovaizdis, kuriame išlikę vertingi kultūros paveldo objektai – žvejų gyvenvietės, architektūros paminklai, archeologinės vietovės.



2.1-8 pav. UNESCO pasaulio paveldo vietovės Baltijos jūros regione

Gamtos paveldas

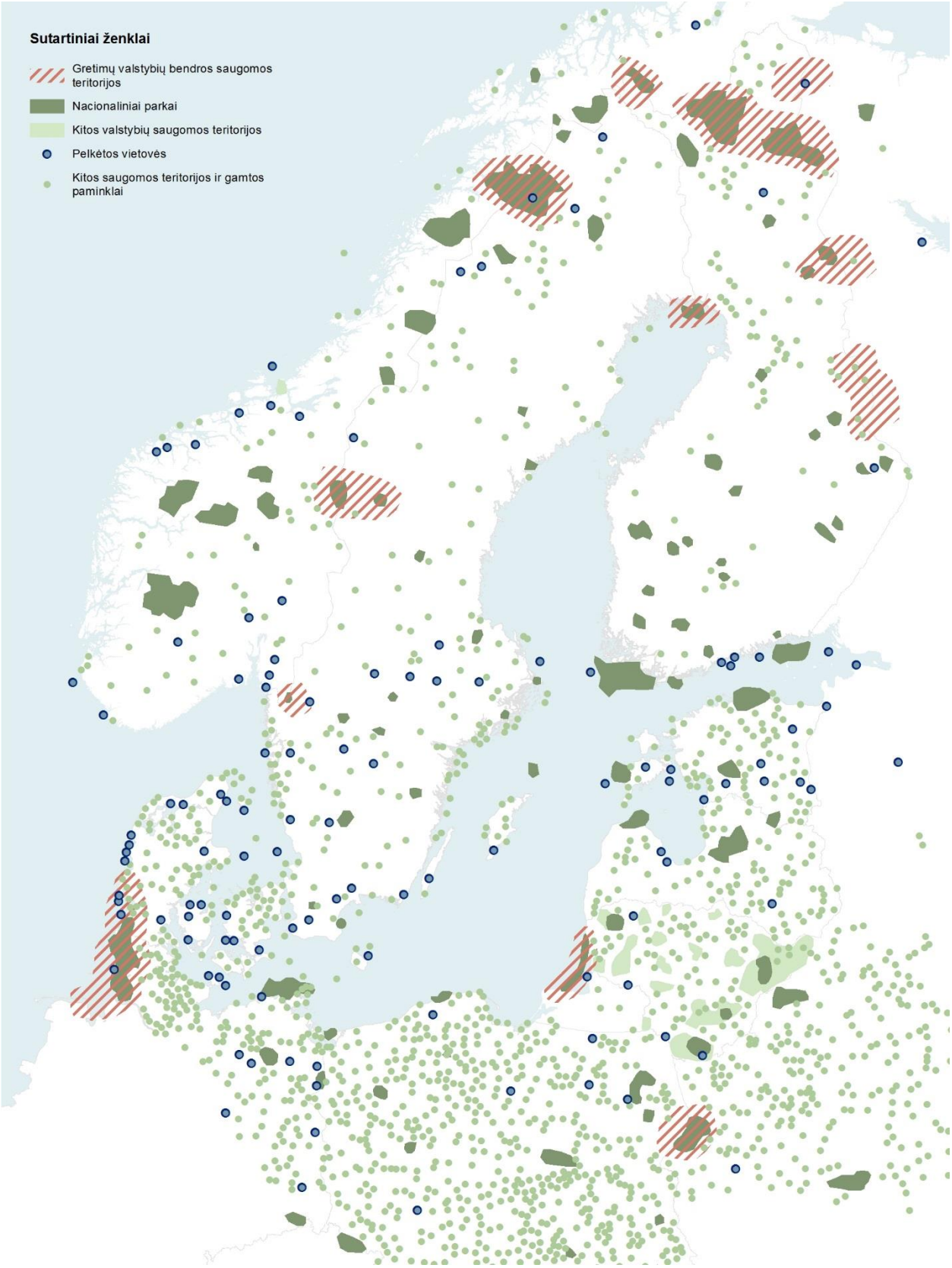
Europos mastu svarbiausias dokumentas yra Europos Tarybai priklausančių šalių pasirašyta Europos kraštovaizdžio konvencija. Šios konvencijos pagrindinis tikslas skatinti kraštovaizdžio apsaugą, tvarkymą bei planavimą ir organizuoti Europos bendradarbiavimą kraštovaizdžio klausimais. Kiekviena šalis šios konvencijos įgyvendinimą derina su savo šalies politikos kryptimis, nenukrypdama nuo konvencijos nuostatų. Šalys įsipareigoja bendradarbiauti svarstant su kraštovaizdžiu susijusius tarptautinės politikos krypčių bei programų aspektus ir, jeigu tinka, rekomenduoti į jas įtraukti su kraštovaizdžiu susijusius dalykus, taip pat didinti su kraštovaizdžio tvarkymu, apsauga ir t.t. priemonių veiksmingumą, t.y teikti techninę ir mokslinę pagalbą kartu kaupiant patirtį, keičiantis mokslinių tyrimų projektų rezultatais; skatinti kraštovaizdžio specialistų mainus, visų pirma profesinio rengimo ir informavimo tikslais; keistis informacija visais klausimais apimančiais Konvencijos nuostatas.

Išskirtinai Baltijos šalių regionui svarbus dokumentas – VASAB ilgalaikės teritorinės plėtros strategija. Joje yra skatinama didinti gamtinių teritorijų biologinę įvairovę, neapsiribojant pavieniais gamtiniais objektais. Skatinama kurti gamtinių teritorijų tinklus apimančius NATURA 2000 teritorijas ar Ramsare sistemas. Siekiama, kad tokių teritorijų apsauga būtų valdoma ne tik vidiniame šalie lygmenyje, bet žiūrima globaliau, bendru regiono mastu. Idėja yra pasidalinti pozityvia patirtimi, kuri padėtų išsaugoti kultūrinius kraštovaizdžius ir smarkiai prisidėtų prie gamtos objektų apsaugos.

Siūloma VASAB strategija neprieštarauja formaliems gamtos apsaugą reglamentuojantiems metodams, kaip NATURA 2000, tačiau juos papildo. Strategija numato: saugomų teritorijų ir kitų ekologinę reikšmę turinčių teritorijų sąveiką; įtraukti platų spektrą žmogaus savo tikslams naudojamų teritorijų, kurios galėtų prisidėti prie gamtos įvairovės stiprinimo; kultūriniam kraštovaizdžiui suteikti funkciją, kur numatoma net tik apsauga, bet ir plėtros galimybės; gamtinių ryšių plėtrą ir apsaugą; padėti mobilizuoti šalių ekonomines priemones apsaugos tikslams; įtraukti bendruomenes ir pavienius asmenis, kurie būtų suinteresuoti gamtos apsauga ir aktyviai dalyvautų visuose sprendimuose susijusiuose su saugomų teritorijų kaita, plėtros galimybėmis.

Žinoma, VASAB siūloma strategija yra taikoma regioninių lygmeniu. Atskirai regionuose gali būti skatinamas žaliųjų tinklų kūrimas, kuris gali apimti kelias ar net daugiau valstybių, įvairių turizmo trasų plėtojimas. Kai kurios saugomos teritorijos išsidėsto kelių valstybių administracinėse ribose. Strategijos tikslas yra ilgalaikiai bendradarbiavimo projektai.

VASAB ilgalaikes teritorinės plėtros strategijoje yra išskirti žalieji plotai (*žr. 2.1-9 pav.*), kurie apima platų gamtos sričių bei kultūros vertybių, kurioms reikia įvairių rūšių valdymo ir apsaugos spektrą – gamtos, miškų, ganyklų, pelkių, ežerų pakrančių, vandens kelių, tradicinio žemės ūkio vietovės, kurios persikloja su žmogaus sukurta infrastruktūra, tačiau nėra aktyviai naudojamos arba turinčio saugomos teritorijos statusą.



2.1-9 pav. Saugomos Baltijos jūros regiono gamtinės teritorijos (VASAB)

Uosto veikla ir pramonė

Nepriklausomai nuo to, kad Klaipėda Baltijos jūros regione yra vienas mažiausių miestų, Klaipėdos miestas labiausiai išsiskiria kaip miestas-uostas (*žr. 2.1-10 pav.*). Su uostu susijusi veikla daro labai didelę įtaką miesto pozicijai kitų jūrinių miestų kontekste. Tai labiausiai į šiaurę nutolęs neužšąlantis rytinės Baltijos jūros uostas, garantuojantis nenutrūkstamą laivybą ir krovos darbus. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, kuriame dirba 17 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Uostas, būdamas tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS bei Azijos regiono šalių ir Europos Sąjungos bei kitų rinkų. Klaipėdos uostas patenka tarp dešimties uostų vykdančių didžiausią konteinerių krovą Baltijos jūros regione.

2.1-1 lentelė. Didžiausią konteinerių krovą vykdantys uostai Baltijos jūros regione

Nr.	Uostas	2013	2014	Palyginti su praėjusiais metais
1.	Sankt Peterburgas	2514440	2374876	-5,5 %
2.	Gdanskas	1177623	1212054	+2,9 %
3.	Gdynė	729607	849123	+16,4 %
4.	Gioteburgas	858000	836631	-2,5 %
5.	Hamina Kotka	626924	574982	-8,3 %
6.	Klaipėda	402535	450428	+11,8 %
7.	Orhusas	402701	416612	+2,7 %
8.	Helsinkis	406246	401000	-1,2 %
9.	Ryga	381099	387603	+1,7 %
10.	Karaliaučius	325159	325189	+0,8 %
Viso:		**7824434**	**7828498**	**+ 0,05 %**

Taip pat galima būtų išskirti laivų statybos ir remonto industriją, kuri užima stabilią padėtį rinkoje. Nuo 1994 m. Lietuvos laivų statybos ir remonto įmonės sėkmingai įsiliejo į pasaulinę rinką ir sėkmingai konkuruoja su geriausiomis Vakarų ir Šiaurės Europos įmonėmis. Konkurencingumą užtikrina gera geografinė padėtis, aukšta gaminių kokybė, patrauklios kainos ir sėkminga Klaipėdos uosto veikla. Šiuo metu buvusios „Vakarų laivų statykla“ ir „Baltijos laivų statykla“ įmonės susijungusios į vieną įmonę - „Vakarų Baltijos laivų statyklą“. Vakarų Baltijos laivų statykla taip pat yra pirmoji laivų statykla Baltijos šalyse, užsiimanti konstrukcijų bei įrangos, reikalingos atsinaujinančių energijos šaltinių ir jūroje esančių vėjo parkų statybai.

Klaipėdos laisvoji ekonominė zona (LEZ) – viena iš pirmųjų ir efektyviausiai valdomų laisvųjų ekonominių zonų regione pagal pritrauktų investicijų ir sukurtų darbo vietų skaičių. Zona įsikūrusi prie pagrindinių transporto magistralių. Šiuo metu sutartis dėl veiklos zonoje yra pasirašiusios 28 užsienio ir lietuviško kapitalo įmonė, iš kurių 19 jau vykdo veiklą. Nuo veiklos pradžios zonos įmonės laisvojoje ekonominėje zonoje investavo daugiau kaip 1,8 mlrd. litų ir sukūrė daugiau kaip 1800 darbo vietų. Specialiu Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu, Klaipėdos LEZ pripažinta valstybinės svarbos ekonominiu projektu. 2010 metais „Financial Times“ leidžiamas žurnalas „FDI Magazine“ sudarė patraukliausių pasaulio ekonominių zonų reitingą. Šiame reiting Klaipėdos LEZ suteikta 5-ji vieta tarp pasaulio ekonominių zonų pagal joje sudarytas verslo sąlygas bei sukurtą infrastruktūrą, o taip pat 19 vieta bendrajame patraukliausių ekonominių zonų pasaulyje reitinge.

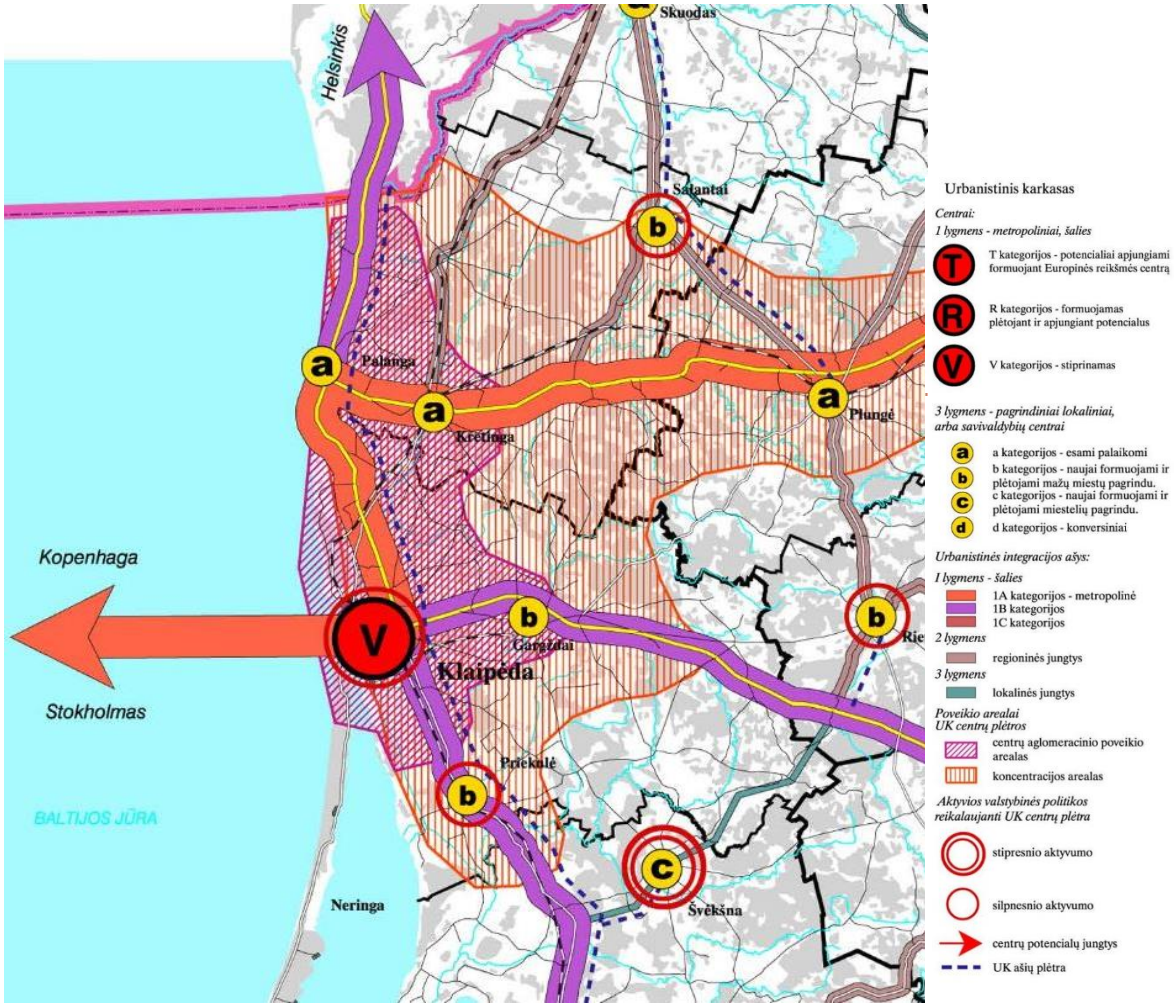
2.1-10 pav. Baltijos jūros pakrantės regionas ir didieji miestai-uostai

2.2. KLAIPĖDOS MIESTO VAIDMUO LIETUVOJE IR REGIONE

Urbanistinė sistema

Klaipėda Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano kontekste – valstybinio ir tarpvalstybinio (europinio) masto centras. Pagal urbanistinio karkaso formavimo koncepciją Klaipėdos miestui suteikiamas metropolinio centro statusas, kuris turi būti plėtojamas kaip svarbus pramonės, verslo, transporto ir aptarnavimo mazgas. Miestas yra svarbus šalies funkcinio stuburo elementas (*žr. 2.2-1 pav.*).

Klaipėdos kaip ir kitų urbanistinio karkaso centrų plėtra turi būti daugiau kokybinė, o ne kiekybinė ar teritorinė. Tokią plėtrą sąlygoja maži demografiniai rodikliai šalyje. Klaipėdos strateginiame plane numatoma formuoti kompaktišką ir daugiafunkcę urbanistinę struktūrą, išskiriant prioritetines miesto vystymosi zonas.



2.2-1 pav. Ištrauka iš Lietuvos teritorijos bendrojo plano pagrindinio brėžinio

Susisiekimo infrastruktūra

Transporto infrastruktūros požiūriu Klaipėda turi ypač svarbią reikšmę, tai transporto mazgas kuriame susijungia Rytų ir Vakarų jūros, sausumos ir geležinkelio keliai. Mieste įkurtas multimodalinis transporto centras, integruojantis tarptautinių IX B automobilių transporto ir geležinkelių transporto koridorių bei Klaipėdos jūrų uosto darbą, užtikrinančio vežimų tranzito plėtojimą ir transporto ryšius su Europos, Amerikos, Azijos

šalimis. Numatytos transporto infrastruktūros plėtojimo kryptys: Klaipėdos jūrų uosto modernizavimas, geležinkelio tinklo tankinimas ir modernizavimas, automobilių kelių transporto tinklo plėtojimas ir modernizavimas. Numatomas Klaipėdos oro uosto panaudojimas vietiniams ryšiams, sportinei ir pramoginei aviacijai. Taip pat tikslinga atgaivinti vidaus vandenų kelių maršrutus.

Rekreacija

Pagal šalies funkcinius prioritetus Klaipėda priskiriama Pajūrio arealui, kuris turi labai didelį potencialą rekreacijai, patenka į nacionalinės svarbos rekreacines sistemas. Klaipėdos miestas yra tinkamas visų rūsių rekreacijai, iš kurių prioritetinės rūšys būtų: poilsis gamtoje, pažintinė ir pramoginė rekreacija. Taip pat vystytina gydomoji, sportinė, verslinė rekreacija. Miestą kerta reprezentacinis kultūrinis turizmo maršrutas „Lietuvos istorijos ir kultūros vėrinys“ ir regioninio gamtinio ir kultūrinio pobūdžio „Pajūrio parkų žiedo“ trasa, taip pat Eurovelo sistemos trasų koridorius „Baltijos takas“.

Kultūros paveldas

Nekilnojamosios kultūros vertybės, sudarančios šalies funkcinę kraštotvarkinę kultūros paveldo struktūrą, yra bendrosios kraštovaizdžio formavimo politikos objektas. Kultūros paveldo aspektu Klaipėdos miestas patenka į valstybės istorijos paveldo dominavimo erdvinį stuburą. Miestas yra išskirtas kaip kultūros paveldo reprezentacinis centras, priklauso ypač svarbių paveldo vertybių apsaugos arealui, kuriame yra minimali valstybės istorijos paveldo persvara prieš kultūros raiškos paveldą. Nacionaliniame kraštovaizdžio tvarkymo plane nurodoma, kad Klaipėda patenka į archeologinio, architektūrinio- statinių ir statinių kompleksų, urbanistinio ir etnokultūrinio, memorialinio valstybės istorijai reikšmingo karkaso, nacionalinio reikšmingumo paveldo arealus. Mieste yra didelė sankaupa skirtingo paveldo rūšių objektų.

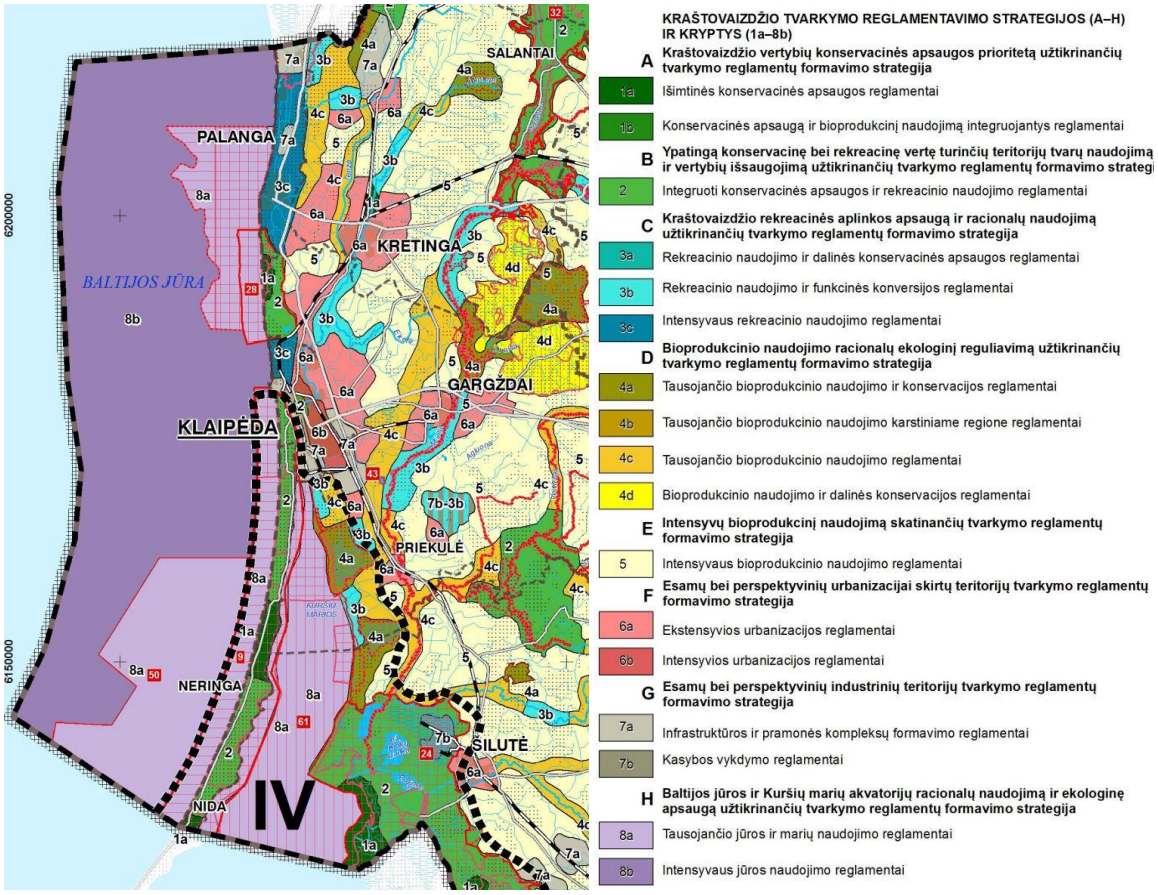
Gamtinė struktūra

Šalies teritorijos erdvinėje koncepcijoje Klaipėdos miestas priskiriamas intensyviai plėtojamo tipo kraštotvarkinei zonai (išskyrus Kuršių nerijos teritorijos dalį). Čia yra ir numatoma koncentruoti nacionalinio ar regioninio lygmens funkcinę veiklą bei objektus. Veikla šioje zonoje ribojama mažiausiai. Nacionaliniame kraštovaizdžio tvarkymo plane numatyti sprendiniai neprieštarauja LR BP. Beveik visas Klaipėdos miestas patenka į numatytą urbanistinio kraštovaizdžio pobūdžio zoną (intensyvus naudojimo pobūdis), dalis pietinės dalies (KVJU teritorija) – industrinę technogenizuotą (intensyvus naudojimo pobūdis), Kuršių nerija (Smiltynė) (konservacinis – tausojantis naudojimo pobūdis) ir dalis miesto šiaurinės pusės (tausojantis – intensyvus naudojimo pobūdis) – miškingą, mažai urbanizuotą zoną. Atsižvelgiant į numatytą kraštovaizdžio pobūdį yra numatytos kraštovaizdžio reglamentavimo strategijos ir kryptys (*žr. 2.2-2 pav.*). Taip pat tvarkymo plane numatytas teritorijų vizualinis estetinis potencialas, Klaipėdos miestas priklauso neraiškios vertikaliosios sąskaidos įvairaus peržvelgimo erdvių kraštovaizdžiui, o miesto dalis Kuršių nerijoje – ypač raiškios ir vidutinės vertikaliosios sąskaidos įvairaus peržvelgimo erdvių kraštovaizdžiui.

Klaipėdos miestas ir jo aplinka pasižymi svarbiais gamtinio karkaso elementais. Miestą iš pietų į šiaurę kerta tarptautinės svarbos Pajūrio ir nacionalinės svarbos Pamario geoekologinės takoskyros, regioninės svarbos Dangės migracinis koridorius, taip pat vietinės reikšmės Smeltalės migracijos koridorius. Į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos, kuri yra vienas iš vertingiausių kraštovaizdžio kompleksų, jam yra ir turi būti skiriamas ypatingas dėmesys ir griežtos apsaugos priemonės.

Taip pat Klaipėdos miesto teritorijos ribose yra NATURA 2000 teritorijos. Miesto teritoriją, Kuršių nerijos pusiasalyje kerta tiek buveinių, tiek paukščių apsaugai svarbios teritorijos.

2.2-2 pav. Ištrauka iš Nacionalinio kraštovaizdžio tvarkymo plano kraštovaizdžio tvarkymo reglamentų krypčių brėžinio



2.3. PAGRINDINĖS KLAIPĖDOS MIESTO IR SU JUO SUSIETŲ TERITORIJŲ INTEGRACIJOS KRYPTYS

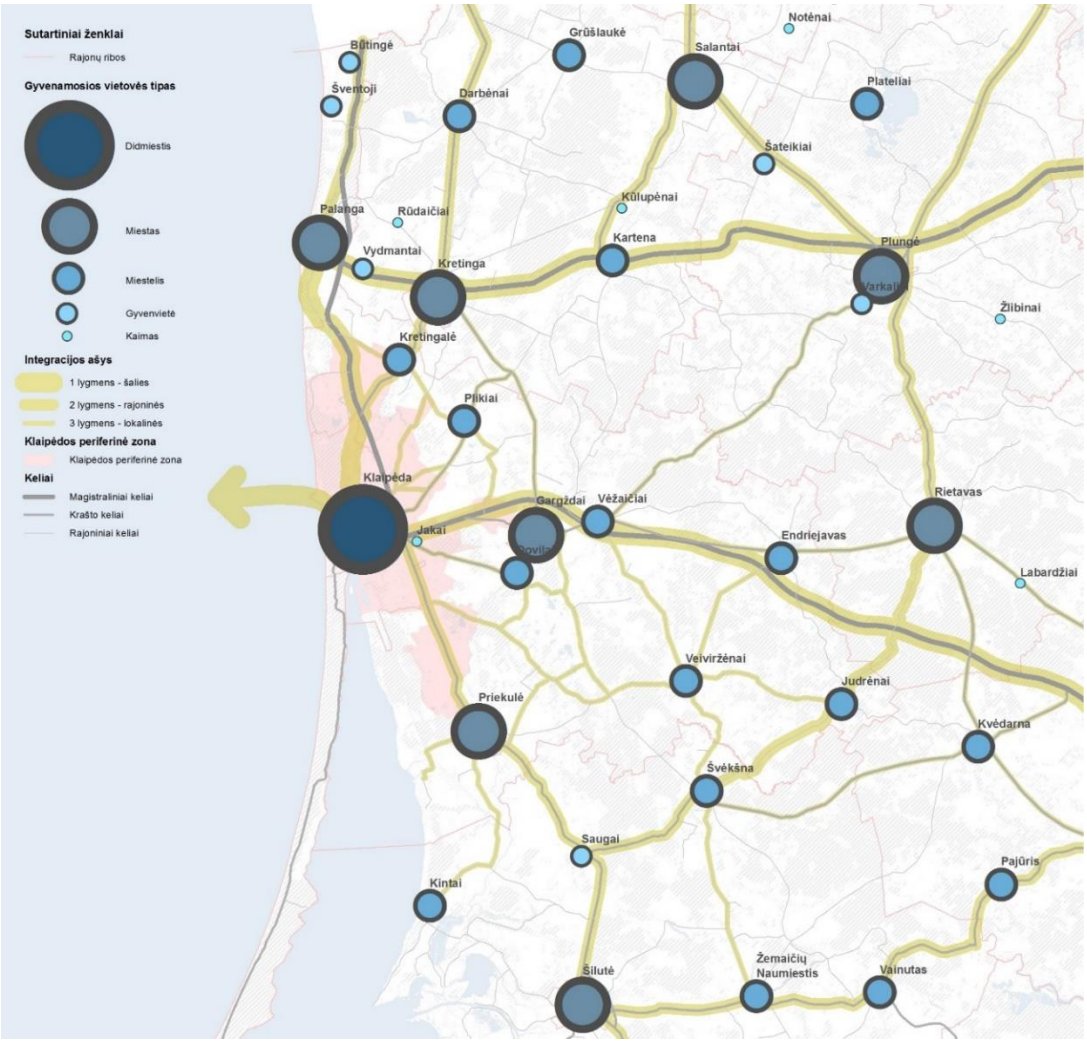
Pagal Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane nustatytą urbanistinės integracijos ašių hierarchiją Klaipėdos miestas yra net dviejų 1 lygmens (IA ir IB kategorijos) – tarptautinės ir nacionalinės ašių susikirtime. Ašys suformuotos esamų ir perspektyvinių transporto koridorių pagrindu, susieja šalies aukšto lygmes regionus (jų centrus) tarpusavyje ir su kaimyninių šalių regionais. Miestas yra IA kategorijos urbanistinės integracijos ašies dalis, kuri apjungia pagrindinius Lietuvos inovacijų ir kitus aukščiausio lygmens veikla užsiimančius centrus (Vilnius, Kaunas, Šiauliai, Klaipėda). Ši ašis yra tapatinama su gyventojų veiklos ir koncentracijos zona. Jos vaidmuo svarbus švelninant šalies raidos teritorinės diferenciacijos neigiamas pasekmes visoje šalyje, suformuojant šiam tikslui gana tolygų urbanistinio metropolinio vystymo stuburą. Taip pat Klaipėda yra ir IB kategorijos ašių tinklo dalis, kuris integruoja visus šalies metropolinius ir regioninius centrus tarpusavyje bei su artimiausiais kaimyninių šalių urbanistiniai centrais (*žr. 2.3-1 pav.*).

Nepriklausomai nuo to, kad pagrindinės gyventojų santalkos vietos yra numatytos palei pagrindines integracines ašis, reali situacija parodo, kad Klaipėdos atžvilgiu vyksta masinė plėtra periferinėje zonoje, formuojasi stiprus lokalių integracijos ašių tinklas, iš miestų gyventojai keliasi į priemiesčius.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane numatyta smarki Klaipėdos rajono plėtra. Prognozuojama, kad iki 2019 m. bendras poreikis gyvenamąjai statybai Klaipėdos rajono savivaldybėje sudarys 694,34 tūkst. kv. m., iš jo 191,16 tūkst. kv. m. Gargždų mieste, 16 tūkst. kv. m. – Priekulės mieste,

485,52 tūkst. kv.m. – rajono kaimo vietovėse. Naujų teritorijų poreikis gyvenamajai statybai skaičiuotas remiantis prielaidomis, kad daugiaaukštės statybos pastatuose gyvens 120 žmonių viename hektare ir jiems teks 27,5 kv. m. bendro naudingo ploto vienam gyventojui, mažaaukštės statybos pastatuose – 29 žmonės viename hektare, jiems teks 29,2 kv. m. bendro naudingo ploto vienam gyventojui. Bendrajame plane numatyta priemiestinės perspektyvinės plėtros teritorija ribojasi su Klaipėdos miesto šiaurės-rytų dalimi. Toks gyvenamųjų vietovių plėtros planavimas skatina gyventojus keltis iš miestų į priemiesčiu, nepriklausomai nuo to kad yra numatoma ir nemaža miestų plėtra.

Toks pagrindinių metropolinių ir aplinkinių lokalinių centrų mažėjimas gyventojų sąskaita, stabdo kryptingą miestų urbanistinę plėtrą, socialinį ekonominį vystymąsi, iškreipia LR BP numatytą urbanistinio karkaso modelį.



2.3-1 pav. Pagrindinės Klaipėdos miesto ir su juos susietų teritorijų integracijos kryptys

2.4. IŠVADOS

Teigiamos tendencijos:

- Lietuvos kontekste Klaipėda yra vienas iš svarbiausių besivystančių metropolinių centrų.

- Klaipėdą kerta visi pagrindiniai strateginiai Baltijos jūros regioną kertantys transporto koridoriai (TEN-T). Miestas yra reikšmingas kaip itin svarbus transporto mazgas kuriame susikerta jūros, sausumos ir geležinkelio keliai.
- Auga Klaipėdos uosto, kaip vieno iš efektyviausiai vykdančio konteinerių krovą Baltijos jūros regione įtaka.
- Plėtojamos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai, įkurta laisvoji ekonomikos zona (LEZ), siekiant pritraukti užsienio kompanijas, jų investicijas Klaipėdos miestui.
- Labai didelis rekreacinis potencialas, į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijos.

Neigiamos tendencijos:

- 2015m. krova Klaipėdos uoste augo sparčiausiai Baltijos valstybėse, o Klaipėdos uosto konkurencingumas ir našumas stiprėja, tačiau Klaipėdos uoste vykdomos krovos ir jo užimamos teritorijos ploto santykis yra didžiausias iš rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų ir Klaipėdos uostas artėja prie ribinių uosto teritorijos naudojimo galimybių.

3. EKONOMINĖ APLINKA

3.1. ĮVADAS

Lietuvos bei atskirų jos miestų ekonominio vystymosi progresas pastaruoju laikotarpiu - stabdomas tarptautinės aplinkos veiksnių raidos. Tebesitęsiančios geopolitinės kovos su Rusija, karinis konfliktas Ukrainoje, šalių, priklausančių nuo iškastinio kuro eksporto, nuosmukis, sudėtinga Graikijos finansinė situacija, lėtėjantis Kinijos ūkio augimas, lėtas išsivysčiusių vakarų Europos valstybių ekonomikos atsigavimas po 2007-2009 m. krizės lėmė lėtėjantį šalies ūkio augimą. Kadangi skirtingų pasaulio regionų ekonomikos atsigavimas vis dar yra trapus, o Lietuvos ekonomika ir jos tolimesnė raida glaudžiai susijusi su tarptautine aplinka, tiek valstybinio, tiek vietinio lygmens valdymo institucijoms būtina ieškoti būdų, kuriais būtų galima paskatinti vietinės ekonomikos augimą.

Klaipėdos miesto savivaldybės ekonominis vystymasis yra neatsiejamas nuo miesto infrastruktūros plėtros, tačiau šios plėtros sąlygos turi užtikrinti, kad miesto infrastruktūra būtų sukurta taip, kad atitiktų ekonominius – socialinius poreikius. Šiuo atžvilgiu Klaipėdos miesto ekonominės aplinkos vertinimas – būtina sąlyga siekiant suformuoti optimalius miesto plėtros, modernizavimo planus.

Klaipėdos miesto bendrojo plano ekonominės aplinkos vertinimo dalies tikslas – įvertinti dabartinę ekonominę situaciją ir remiantis atliktos analizės rezultatais išskirti ekonominės plėtros galimybes.

Klaipėdos miesto bendrojo plano ekonominės aplinkos vertinimą apima šiuos aspektus:

1. Klaipėdos miesto savivaldybės strateginių plėtros dokumentų analizę;
2. Šalies ekonominių rodiklių lyginamąją analizę;
3. Klaipėdos miesto savivaldybės ekonominių rodiklių lyginamąją analizę;
4. Pranašumų, trūkumų, grėsmių ir galimybių analizę.

Rengiant Klaipėdos miesto bendrojo plano ekonominės aplinkos analizę remtasi viešai prieinamų patikimų šaltinių (statistikos departamento, Lietuvos banko, ūkio ministerijos, finansų ministerijos atliktų tyrimų ir studijų) duomenimis.

3.2. KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS EKONOMINĖS PLĖTROS PRIORITETAI

Klaipėdos miesto savivaldybės plėtros strategija įgyvendinama remiantis 2013 m. balandžio 26 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-79, patvirtintu Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. strateginiu plėtros planu (pakeistas - 2015 m. liepos 30 d. tarybos sprendimu Nr. T2-174). Strateginiame plėtros plane suformuotos nuostatos miesto konkurencingumo didinimą išskiria kaip pagrindinį ekonominės plėtros prioritetą. Plane apibrėžtas konkurencingumo didinimas apima šiuos aspektus:

1. verslui palankios aplinkos kūrimą;
2. turizmo ir rekreacijos infrastruktūros bei paslaugų plėtojimą;
3. Klaipėdos kultūrinio tapatumo, integruoto į Baltijos jūros regiono kultūrinę erdvę, formavimą;
4. viešųjų paslaugų efektyvumo didinimą.

Aukščiau įvardintas konkurencingumo didinimo kryptis ketinama pasiekti įgyvendinant plėtros plane nustatytus uždavinius. Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. strateginio plėtros plano ekonominės plėtros uždaviniai bei jų įgyvendinimą nusakantys rodikliai pateikti 1 priede.

Siekiant įgyvendinti strateginiame plėtros plane nustatytus uždavinius bei užtikrinti kokybiškų ir suinteresuotų šalių išreikštus poreikius užtikrinančių paslaugų teikimą Klaipėdos miesto savivaldybės 2014 m. gruodžio 2 d. tarybos sprendimu Nr. T1-340 patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės 2015-2017 m. strateginis veiklos planas. Strateginis 2015-2017 m. veiklos planas apima šiuos ekonominės plėtros prioritetus:

1. skaidrus ir efektyvus valdymas;
2. miesto patrauklumo investicijoms ir verslui didinimas.

Remiantis strateginiu 2015-2017 m. veiklos planu aukščiau įvardintus prioritetus siekiama įgyvendinti:

1.1 didinant savivaldybės institucijų, įstaigų ir įmonių veiklos efektyvumą, atsakomybes, atskaitingumą ir viešumą;

1.2 diegiant informacines technologijas viešąsias paslaugas teikiančiose įmonėse, perkeliant savivaldybės administracines paslaugas į elektroninę erdvę;

1.3 taikant strateginio planavimo principus savivaldybės kontroliuojamų įmonių ir įstaigų valdyme bei kuriant ir pritaikant inovatyvius valdymo modelius;

1.4 plečiant socialinių ir sveikatos priežiūros paslaugų įvairovę;

1.5 rengiant strateginio planavimo dokumentus bei vystant partnerystę su valstybinėmis institucijomis ir kitomis struktūromis;

2.1 rengiant įvairias rinkodaros priemones ir didinant miesto pasiekiamumą;

2.2 tobulinant viešąją turizmo infrastruktūrą bei organizuojant renginius, turistinius maršrutus ir kultūrines veiklas.

2015 m. gruodžio 22 d. tarybos sprendimu Nr. T2-333 patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės 2016-2018 m. strateginiame veiklos plane nustatytos šio miesto konkurencingumo didinimo kryptys:

1. sudaryti patogias sąlygas atvykti į Klaipėdos regioną turistams;
2. skatinti verslumą organizuojant jaunimo verslumą skatinančius renginius, inkubatorius;
3. atnaujinti verslui ir turizmui pritaikytas viešąsias erdves;
4. investuoti į kultūros infrastruktūrą bei organizuoti įvairius renginius.

Išanalizavus Klaipėdos miesto savivaldybės strateginį plėtros planą, Klaipėdos miesto savivaldybės strateginius veiklos planus, jiems priskiriamas programas, nustatytus tikslus ir uždavinius galima teigti, kad:

1. Egzistuoja daug ir įvairų laikotarpį apimančių Klaipėdos miesto strateginio planavimo dokumentų, kurie rengiami remiantis vieningu planavimo mechanizmu.

2. Nuolatos atnaujinami Klaipėdos miesto savivaldybės veiklos planai užtikrina sąlygas, kad Klaipėdos miesto savivaldybės strateginiame plėtros plane nustatyti prioritetai bus įgyvendinti atsižvelgiant į esamą situaciją, turimus resursus bei išorinio finansavimo galimybes.

3. Dalis Klaipėdos miesto savivaldybės strateginiame plėtros plane nustatytų įgyvendinimo rodiklių yra daugiau veikiami išorinių veiksnių (natūralių ekonomikos svyravimo ciklų, valstybės lygmeniu priimamų teisės aktų), nei savivaldybės institucijų priimamų sprendimų.

4. Dėl trečiame punkte įvardinto aspekto Klaipėdos miesto savivaldybės strateginiame plėtros plane nustatyti įgyvendinimo rodikliai turėtų apimti tik tuos aspektus, kuriuos gali paveikti savivaldybės institucijų priimami sprendimai.

5. Siekiant užtikrinti ekonominės plėtros prioritetų įgyvendinimą strateginiuose dokumentuose nustatyti uždaviniai skirti skatinti turizmo plėtrą, verslumą, tačiau per mažai dėmesio skiriama egzistuojančiai pramonei bei paslaugų sektoriui.

6. Klaipėdos strateginio plėtros plano ekonominės plėtros įgyvendinimo rodikliai susiję su verslo aplinkos gerinimu nuo 2012 iki 2014 m. kardinaliai nepakito. Nuo 2013 iki 2014 m. pagerėjo 50 proc. nustatytų rodiklių.

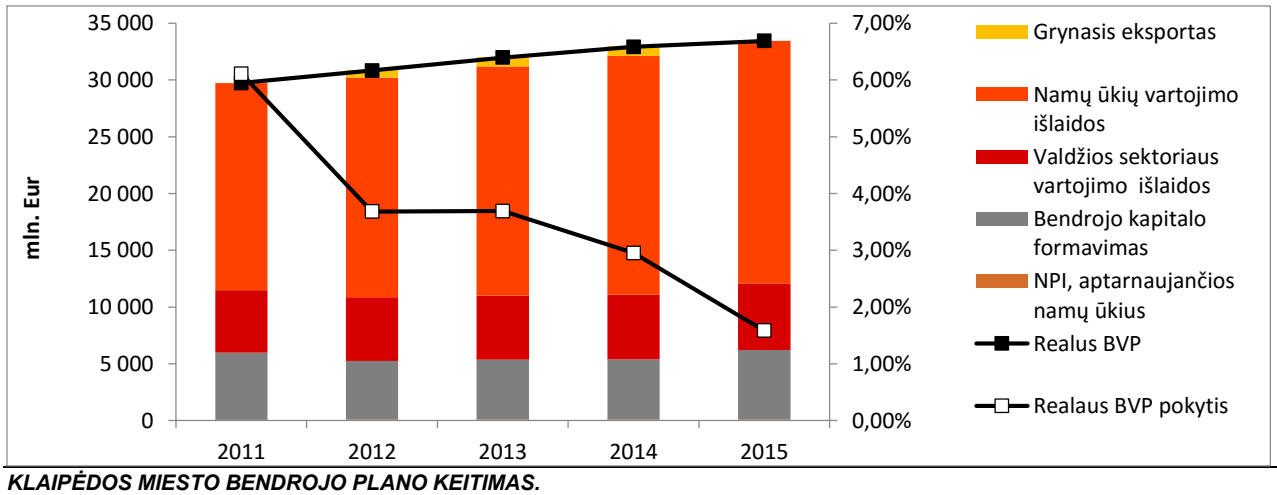
7. Tokios tarptautinės organizacijos, kaip - World Bank Group (Doing Business Project), Milken Institute (Global Opportunity Index), Transparency International (Corruption Pereptions index) išskiria pagrindinius veiksnius, lemiančius investicijų, verslo pritraukimo galimybes, tačiau savivaldybės strateginiuose plėtros/veiklos planuose numatyti uždaviniai bei užduotys tik maža dalimi prisideda prie aukščiau įvardintų organizacijų išskirtų rodiklių gerinimo.

3.3. EKONOMINĖS APLINKOS ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ

3.3.1. BENDRASIS VIDAUS PRODUKTAS

Bendrasis vidaus produktas (toliau – BVP) – rodiklis leidžiantis indikuoti šalies, regiono ar kito teritorinio vieneto ekonominę būklę. BVP apskaičiuojamas kaip tam tikroje teritorijoje pagamintų produktų, suteiktų paslaugų monetarinė vertė. BVP apima viešojo ir privataus sektorių vartojimą, valdžios išlaidas, bendrojo kapitalo formavimą bei skirtumą tarp prekių, paslaugų eksporto ir importo.

Šalyje sukurto ir to meto kainomis apskaičiuoto BVP pokytis 2015 m., lyginant su 2014 m., sudarė 2 proc. ir buvo mažiausias nuo 2010 m. 2015 m. BVP to meto kainomis sudarė 37,19 mlrd. Eur (2014 m. - 36,44 mlrd.



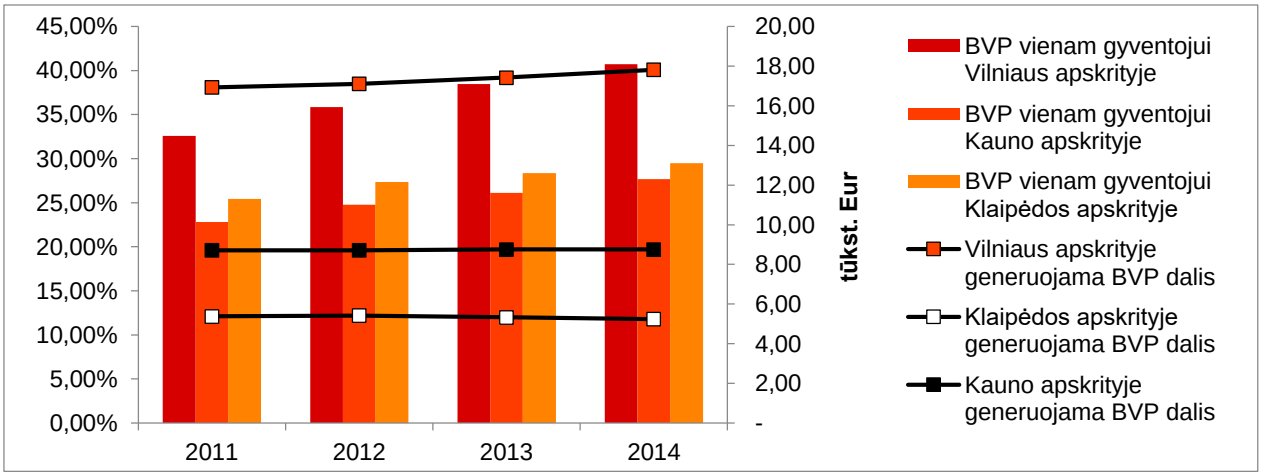
Eur). Remiantis Lietuvos banko 2015 m. duomenimis[1] nuosaikų BVP augimą visų pirma lėmė tarptautinė aplinka. Neigiamą poveikį BVP augimui darė grynojo eksporto apimčių sumažėjimas, kurį lėmė žemos energetinių išteklių kainos, Rytų bloko šalių valiutų vertės pokyčiai bei politinė nesantaika su Rusija ir susijusiomis šalimis, tuo tarpu BVP augimo sąlygą užtikrino didėjančios galutinio vartojimo išlaidos.

3.3.1-1 pav. Realaus BVP sandara 2011-2015 m.

Galutinio vartojimo išlaidos 2015 m. augo greičiausiai per pastaruosius 5 m., augimas siekė 4,3 proc. Didžiausią įtaką galutinių išlaidų augimui turėjo augančios namų ūkio vartojimo išlaidos, kurios per 2015 m. augo 4,9 proc., šiek tiek mažiau (2,0 proc.) augo valdžios išlaidos. Namų ūkių vartojimo išlaidų augimą galima paaiškinti šalyje mažėjančiu nedarbo lygiu bei nuolatos augančiu darbo užmokesčiu.

Darbo užmokesčio augimą lėmė ne tik per maža kvalifikuotos darbo jėgos pasiūla bei laisvų darbo vietų augimas, bet ir nuolatos augantis gyventojų darbo našumas. OECD duomenimis nuo 2010 iki 2014 m. darbo našumas Lietuvoje augo daugiau nei kitose Europos valstybėse[2]. Statistikos departamento duomenimis 2014 m. darbo našumas (pridėtinė vertė tenkanti vienai darbo valandai) sudarė 13,6 Eur ir buvo 2,3 proc. didesnis nei 2013 m. Didžiausia per valanda sukuriama pridėtine verte pasižymėjo tokie sektoriai kaip farmacinių preparatų gamyba (181,3 Eur/val.), chemikalų ir chemijos produktų gamyba (42,7 Eur/val.) bei telekomunikacijos (38,5 Eur/ val.).

Remiantis statistikos departamento duomenimis 2014 m. Klaipėdos apskrityje buvo sukurta 11,8 proc. BVP t.y. atitinkamai 0,3 ir 0,4 proc. mažiau nei 2011, 2012 m. Didžiausia BVP dalis 2014 m. buvo sukurta Vilniaus bei Kauno apskrityse (40,1 ir 19,7) proc. Priešingai nei Klaipėdos apskrityje Vilniaus ir Kauno apskrityse



sukuriama BVP dalis nuo 2011 m. nesumažėjo.

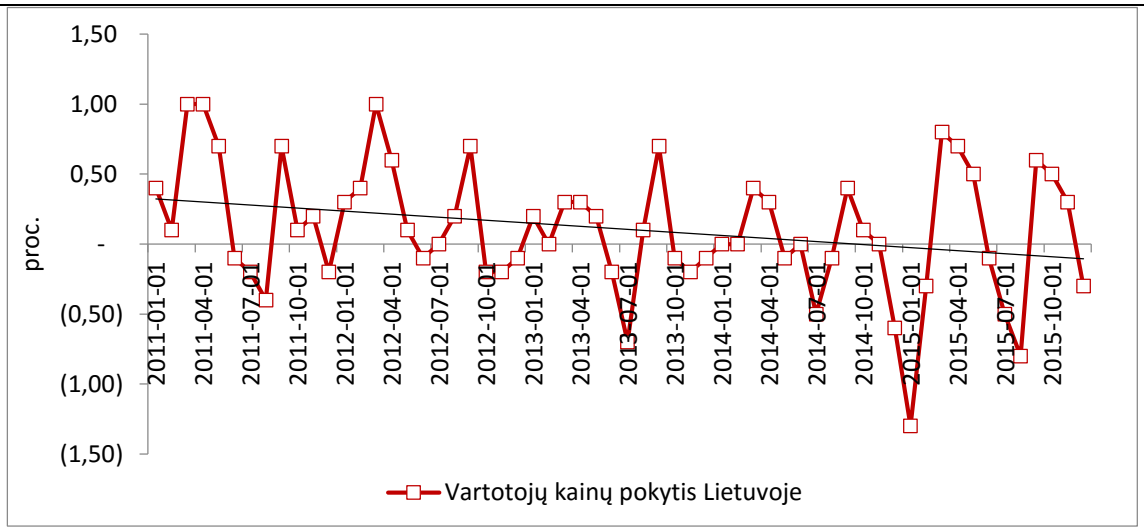
3.3.1-2 pav. Didžiausiose Lietuvos apskrityse sukuriama BVP dalis, BVP dalis tenkanti vienam gyventojui 2011-2014 m.

Klaipėdos apskrityje 2014 m. vienam gyventojui tenkantis BVP sudarė 13,1 tūkst. Eur ir buvo 5 proc. didesnis už šalies vidurkį. BVP dalis tenkanti vienam gyventojui Klaipėdos apskrityje augo visą analizuojamą laikotarpį, augimas nuo 2011 iki 2014 m. sudarė 1,8 tūkst. Eur.

[1] Šaltinis: Lietuvos bankas, Ekonomikos apžvalga 2015 m. gruodžio mėn., URL: https://www.lb.lt/lietuvos_ekonomikos_apzvalga_2015_m_gruodzio_men
[2] Šaltinis: OECD rodiklių duomenų bazė, URL: https://data.oecd.org/lprdty/gdp-per-hour-worked.htm#indicator-chart

3.3.2. INFLIACIJA

Infliacija – rodiklis parodantis bendrą prekių bei paslaugų kainų kilimą bei valiutos perkamosios galios mažėjimą



Remiantis Lietuvos banko prognoziniais duomenimis 2015 m. vidutinė metinė infliacija, apskaičiuota pagal vartotojų kainų indeksą, buvo neigiama ir sudarė -0,7 proc. Neigiama infliacija (defliacija) pasikartojo pirmą kartą po daugiau kaip 10 m. pertraukos (neigiama vidutinė metinė infliacija paskutinį kartą buvo 2003 m.). Lietuvoje defliaciją lėmė visame pasaulyje atpigusi nafta, dėl kurios atpigo energijos prekių kainos. Dėl pastarosios priežasties sumažėjo tam tikrų prekių ir produktų gamybos kaštai bei galutinės kainos vartotojams.**3.3.2-3 pav. Vartotojų kainų pokytis Lietuvoje 2011-2015 m.**

2015 m. Lietuvoje didžiausią dalį namų ūkių vartojimo išlaidų sudarė tokios prekių, paslaugų grupės, kaip maistas ir nealkoholiniai gėrimai (24,7 proc.), būsto nuoma, dujos, elektra ir kitos komunalinės paslaugos (1,6 proc.) bei transportas (13,4 proc.). Vartotojų išlaidų struktūra 2011-2015 m. pateikta 3.3.2-1 lentelėje.

3.3.2-1 lentelė. Vartotojų išlaidų struktūra 2011-2015 m., proc.

Prekių, paslaugų grupė	2011	2012	2013	2014	2015
Maistas ir nealkoholiniai gėrimai	26,62%	26,32%	25,98%	25,25%	24,68%
Alkoholiniai gėrimai, tabakas	8,00%	7,61%	7,58%	7,66%	7,77%
Apranga ir avalynė	6,77%	6,19%	6,23%	7,04%	7,83%
Būstas, vanduo, elektra, dujos ir kitas kuras	12,88%	13,85%	14,09%	14,05%	13,60%
Būsto apstatymo, namų ūkio įranga ir kasdieninė namų priežiūra	6,12%	5,80%	5,64%	4,88%	5,07%
Sveikata	6,80%	6,41%	6,49%	6,22%	6,29%
Transportas	11,52%	12,79%	13,18%	14,15%	13,36%
Ryšiai	3,63%	3,61%	3,66%	3,46%	3,28%
Poilsis ir kultūra	6,10%	5,92%	5,72%	6,03%	6,37%
Švietimas	1,72%	1,80%	1,84%	1,73%	1,71%
Restoranai ir viešbučiai	4,88%	4,97%	4,93%	4,04%	4,33%
Įvairios prekės ir paslaugos	4,96%	4,74%	4,66%	5,49%	5,70%

Vartotojų išlaidos maistui ir nealkoholiniams gėrimams nagrinėjamu laikotarpiu (2011-2015 m.) mažėjo, vis didesnė dalis vartotojų išlaidų buvo skiriama aprangai ir avalynei bei poilsio ir kultūros sektoriui priskiriamoms paslaugoms/prekėms.

Statistikos departamento duomenimis nuo 2014 iki 2016 m. pradžios Klaipėdos mieste labiausiai pabrango restoranų bei viešbučių paslaugos (12,7 proc.), o labiausiai atpigo transporto (12,5 proc.) bei namų ūkių buitiniams poreikiams tenkinti skirtų paslaugų, prekių (būsto, vandens, elektros, dujų) kainos (9,8 proc.).

3.3.2-2 lentelė. Kainų pokytis apskaičiuotas pagal vartotojų kainų indeksą Klaipėdos miesto savivaldybėje per 2014, 2015 m.

Vartojimo prekės ir paslaugos	Kainų pokytis per 2014, 2015 m.
Maistas ir nealkoholiniai gėrimai	-0,1%
Alkoholiniai gėrimai, tabakas	5,4%
Apranga ir avalynė	-0,6%
Būstas, vanduo, elektra, dujos ir kitas kuras	-9,8%
Būsto apstatymo, namų ūkio įranga ir kasdieninė namų priežiūra	1,9%
Sveikata	3,4%
Transportas	-12,5%
Ryšiai	-1,5%
Poilsis ir kultūra	8,1%
Švietimas	6,7%
Restoranai ir viešbučiai	12,7%
Įvairios prekės ir paslaugos	2,2%

2015 m. Klaipėdos miesto gyventojų perkamoji galia beveik nesikeitė, perkamosios galios pokytis nuo 2014 m., apskaičiuotas pagal infliaciją ir vidutinio darbo užmokesčio augimą, sudarė 0,2 proc. ir buvo 6 proc. mažesnis nei 2014 m. Tai reiškia, kad gyvenimo kokybė Klaipėdos miesto savivaldybėje 2014 m. gerėjo labiau nei 2015 m.

3.3.3. MATERIALINĖS IR TIESIOGINĖS UŽSIENIO INVESTICIJOS

3.3.3.1. MATERIALINĖS INVESTICIJOS

Materialios investicijos apibrėžiamos kaip investicijos, skirtos ilgalaikiam materialiajam turtui įsigyti ir esamam materialiajam turtui atnaujinti (jo vertei padidinti). Prie materialiųjų investicijų priskiriamos išperkamosios nuomos būdu įsigytas turtas.

Statistikos departamento duomenimis 2014 m. materialinės investicijos to meto kainomis Lietuvoje sudarė 5,59 mlrd. Eur, o jų metinis pokytis -5,7 proc. Analizuojamu laikotarpiu didžiausias investuotojų dėmesys buvo nukreiptas į stambiausius Lietuvos miestus t.y. Vilnių, Kauną ir Klaipėdą.

Didžiausią investicijų dalį (56,2 proc.) sudarė investicijos į pastatų ir inžinerinių statinių statybą, lyginant su 2013 m. jos padidėjo 6,9 proc. 36,6 proc. visų investicijų sudarė investicijos į mašinas, įrenginius ir transporto priemones, per 2014 m., jos padidėjo 1,6 proc. Gyvenamiesiems pastatams statyti ir pirkti 2014 m. skirta per 690 mln. Eur (palyginamosiomis kainomis) arba 17,7 proc. daugiau nei 2013 m.

Pagal ekonominės veiklos rūšį 2014 m. daugiausia investavo transporto ir saugojimo kategorijai priskiriamos įmonės (18 proc. visų šalies investicijų). Nekilnojamojo turto kategorijai priskiriamų įmonių investicijos ir fizinių asmenų investicijos į gyvenamųjų namų statybą sudarė 16,9 proc., viešojo valdymo sektoriaus investicijos – 15,1 proc. visų šalies investicijų.

Daugiausiai į materialinį turtą investuota Vilniaus miesto savivaldybėje – 32,7 proc. visų Lietuvos materialinių investicijų, tuo tarpu Kaune ir Klaipėdoje šios investicijos sudarė atitinkamai 10,0 ir 9,4 proc.

3.3.3-1 lentelė. Materialinės investicijos, tūkst. Eur

	2011	2012	2013	2014	Investicijų pasiskirstymas pagal vietovę 2014 m.
Klaipėdos m. sav.	481.825	384.049	512.376	523.254	9,4%
Vilniaus m. sav.	1.415.455	1.771.749	2.008.253	1.832.082	32,7%
Kauno m. sav.	467.396	496.368	500.323	559.886	10,0%
Klaipėdos raj. sav.	129.234	140.973	168.165	212.291	3,8%
Lietuvos Respublika	5.068.977	5.305.553	5.933.867	5.594.813	100,0%

Nors materialinių investicijų apimtys lyginant su didžiausiais Lietuvos miestais Klaipėdos m. sav. yra mažiausios, tačiau investicijos, tenkančios vienam gyventojui - kur kas didesnės nei Lietuvos vidurkis. 2014 m. materialios investicijos tenkančios vienam Klaipėdos miesto gyventojui sudarė 3,37 tūkst. Eur. t.y. 1,7 karto daugiau nei šalies vidurkis ir 1,8 karto daugiau nei Kauno miesto savivaldybėje. Investicijų dalis tenkanti vienam Klaipėdos miesto gyventojui didėjo visą analizuojamą laikotarpį ir nuo 2011 iki 2014 m. išaugo 11,5 proc.

2014 m. Klaipėdos miesto savivaldybėje investicijos į materialųjį turtą sudarė per 523 mln. Eur t.y. 2,1 proc. daugiau nei 2013 m. (512 mln. Eur). Klaipėdoje, pagal ekonominės veiklos rūšis, 2013 m. daugiausiai investavo transporto ir saugojimo (49,4 proc.) bei kasybos, karjerų eksploatavimo ir apdirbamosios gamybos sektoriai (9,7 proc.).

3.3.3.2. TIESIOGINĖS UŽSIENIO INVESTICIJOS

Tiesioginės užsienio investicijos (toliau – TUI) suprantamos kaip užsienio kapitalo investavimas vietinėje rinkoje (Lietuvoje). TUI apibrėžimas apima naujų įmonių kūrimą arba jau veikiančių įsigijimą, nekilnojamo turto įsigijimą, reinvesticijas (užsienio investuotojui priklausanti pelno dalis), paskolų iš užsienio įmonių gavimą ar jų suteikimą užsienio įmonei. TUI nėra priskiriamos investicijos į vietines ar jau egzistuojančias įmones, kai įsigyjama mažiau kaip 10 proc. įmonės kapitalo (portfelinė investicija) bei smulkūs sandoriai vietinėje biržoje.

Lietuvos Respublikos reitingai (Global opportunity index), indikuojantys investicijų pritraukimo galimybes, 2015 m. buvo prasčiausi Baltijos šalyse. Global opportunity index 2015 m. duomenimis Lietuva bendroje Pasaulio reitingų lentelėje užima 37 vietą, tuo tarpu Latvija ir Estija užimta atitinkamai 29 ir 12 vietas. Reitingavimo lentelėje pateikti rezultatai atsispindi ir realybėje.

3.3.3-2 lentelė. Tiesioginių užsienio investicijų srautas išreikštas kaip BVP dalis, proc.

Šalis	2011	2012	2013	2014
Lietuva	3,5	1,3	1,5	0,7
Latvija	5,3	3,8	3,3	2,8
Estija	4,8	7,7	3,5	5,9

Statistikos departamento duomenimis 2014 m. TUI Lietuvoje sudarė 12,86 mlrd. Eur t.y. 1,14 proc. daugiau nei 2013 m. 2014 m. duomenimis didžiausia sukauptų TUI verte pasižymėjo finansinė ir draudimo (29,5 proc.), finansinių paslaugų (27,6 proc.), išskyrus draudimą ir pensijų lėšų kaupimą, apdirbamosios gamybos (20,1 proc.) veiklos šakos.

2014 m. didžiausius teigiamus pokyčius lėmė TUI augimas finansų ir draudimo (28,9 proc.), finansinių paslaugų (26,29 proc.), išskyrus draudimą ir pensijų lėšų kaupimą, bei nekilnojamojo turto operacijų (6,2 proc.) veiklos šakose. Neigiami pokyčiai atsispindėjo apdirbamosios gamybos (-17,6 proc.), informacijos ir ryšių (-33,8 proc.) šakose.

Didžiausia užsienio investuotoja 2014 m. išliko Švedija (22 proc.), Nyderlandai (11,3 proc.) bei Vokietyje (8,7 proc.) atitinkamai užėmė antrą ir trečią vietą. 2014 m. ženkliai sumažėjo Lenkijos TUI apimtys (nuo 9,8 proc. -

2013 m. iki 5,7 proc. - 2014 m.). Tikėtina, kad didžiausią įtaką tokiam Lenkijos TUI nuosmukiui turėjo AB ORLEN Lietuva patiriami sunkumai.

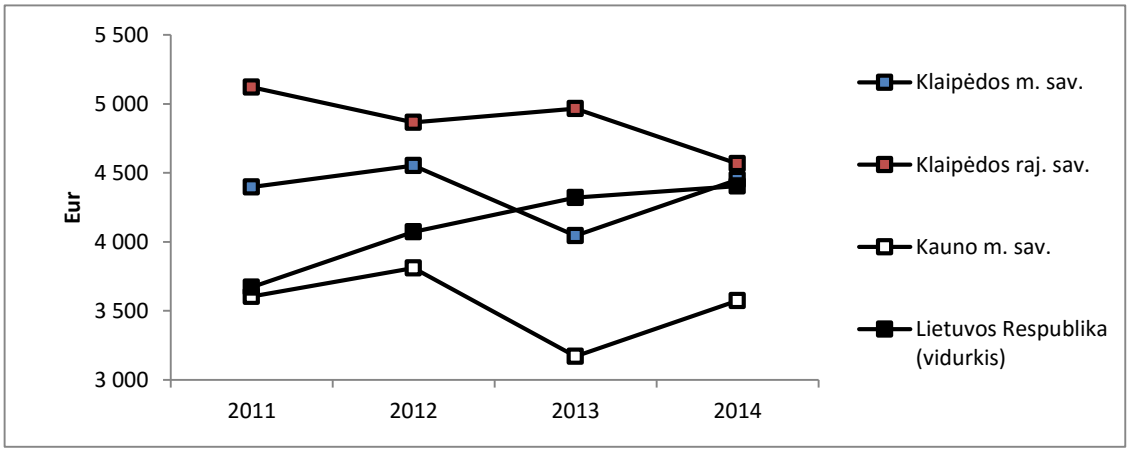
Didžiausia dalis tiesioginių užsienio investicijų pritraukta Vilniaus m. sav. - 68,8 proc. visų tiesioginių užsienio investicijų. Klaipėdos miesto savivaldybėje pritraukta tik apie 5,4 proc. TUI, tuo tarpu Kauno m. sav. – 8,37 proc. Pastebėtina tai, kad Klaipėdos m. sav. TUI visos vertės dalis nuo 2011 m. mažėjo ir tik 2014 m. pradėjo augti (+9,2 proc.).

3.3.3-3 lentelė. Tiesioginės užsienio investicijos metų pabaigoje, mln. Eur

Vietovė	2011	2012	2013	2014	Dalis nuo visų TUI 2014 m.
Klaipėdos m. sav.	708	722	636	695	5,40%
Vilniaus m. sav.	6.593	7.472	8.344	8.852	68,80%
Kauno m. sav.	1.110	1.169	964	1.077	8,37%
Klaipėdos r. sav.	261	251	259	241	1.9%
Lietuvos Respublika	11.029	12.101	12.720	12.865	100%

2014 m. TUI tenkančios vienam gyventojui Klaipėdos m. sav. sudarė 4.452 Eur (101 proc. šalies vidurkio). Didžiausia TUI verte tenkančia vienam gyventojui pasižymėjo Vilniaus miesto savivaldybė, čia gyventojui teko 16,3 tūkst. Eur TUI t.y. 3.7 karto daugiau nei Klaipėdos miesto savivaldybėje. Kauno mieste TUI vienam gyventojui sudarė 3,6 tūkst. Eur ir buvo 0.8 karto mažesnės nei Klaipėdos mieste.

3.3.3-1 pav. TUI tenkančios vienam gyventojui Klaipėdos, Kauno miestų bei Klaipėdos rajono savivaldybėse 2011-2014 m.



Remiantis Financial Times[3] duomenimis Lietuvoje nuo 2015 m. balandžio mėnesio į "plyno lauko" projektus investavo 80 įmonių. Preliminari investuotų lėšų suma siekė 1,402.4 mln JAV dolerių (1.585,59 mln. Eur). Investuotomis lėšomis buvo įgyvendinta 90 projektų (iš jų 6 Klaipėdos mieste), kurių metu sukurtos 7,293 darbo vietos.

3.3.4. UŽSIENIO PREKYBA

3.3.4.1. EKSPORTAS

Eksportas - tai prekių, paslaugų ir pagrindinio kapitalo pardavimas užsienio šalims. Pagrindinis eksporto bruožas – prekės iš vienos šalies perkeliamos į kitą.

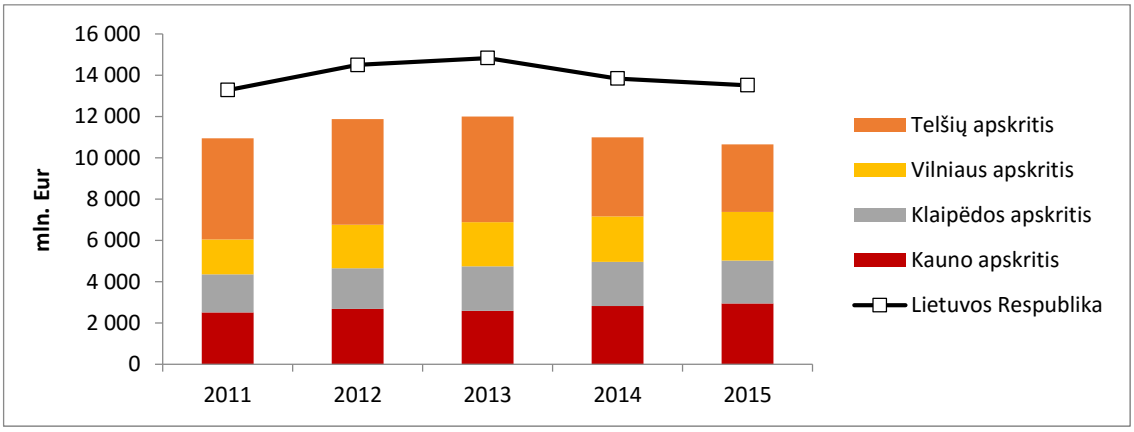
Nepalanki tarptautinė aplinka lėmė smarkų eksporto apimčių mažėjimą, 2015 m. iš Lietuvos eksportuota prekių už 22,9 mlrd. Eur t.y. 5,7 proc. mažiau nei 2014 m. ir 6,4 proc. mažiau nei 2013 m. Per 2015 m. labiausiai (13,1 proc.) sumažėjo perdirbto kuro ir tepalų (išskyrus benziną) bei perdirbtų pramoninių prekių (4,3 proc.)

[3] Šaltinis: fDi Markets, Service from Finantial Times, URL: http://www.fdimarkets.com/explore/

eksportas, o ryškiu eksporto augimu išsiskyrė transporto įrenginių detalės ir reikmenys (22,8 proc.) bei ilgalaikio plataus vartojimo prekės (9,1 proc.). Eksporto struktūroje 2015 m. didžiausią dalį sudarė mineralinis kuras (16,5 proc.), mašinos ir mechaniniai įrenginiai (8,3 proc.) bei baldai ir su jais susiję komponentai (7,0 proc.).

2015 m. smarkiai sumažėjo eksportas į NVS šalis (30,4 proc.), pagrindinė to priežastis sumažėjęs eksportas į Rusiją bei Ukrainą. Eksportas į Rusiją lyginant su 2014 m. sumažėjo 38,2 proc. Tokį kardinalų eksporto apimčių mažėjimą lėmė Rusijos vykdoma prekybos politika bei nuvertėjusi Rusijos valiuta (rublis). Tikėtina, kad eksporto apimčių į Ukrainą mažėjimą (29,2 proc.) lėmė Ukrainoje vykstantis karinis konfliktas bei sudėtinga šalies finansinė, politinė situacija. Nors eksporto apimtys į NVS šalis smarkiai sumenko, eksporto apimčių augimas į Europos sąjungos bei kitas vakarų šalis gerino grynojo eksporto (prekybos balanso) rodiklius. 2015 m. eksporto apimtys į Europos sąjungos valstybes augo 5,4 proc., daugiau kaip 10 proc. augo eksportas į Estiją, Jungtinę Karalystę, Lenkija bei Jungtines Valstijas.

Lietuviškos produkcijos eksporto apimtys 2015 m. siekė 13,5 mlrd. Eur t.y. 53,2 proc. visos eksportuotos produkcijos vertės. Didžiausia dalis Lietuviškos kilmės produkcijos eksportuota iš Telšių (24,2 proc.), Kauno (21,8 proc.), Vilniaus (17,5 proc.) bei Klaipėdos (15,3 proc.) apskričių.



3.3.4-1 pav. Lietuviškos produkcijos eksporto apimtys pagal apskritis

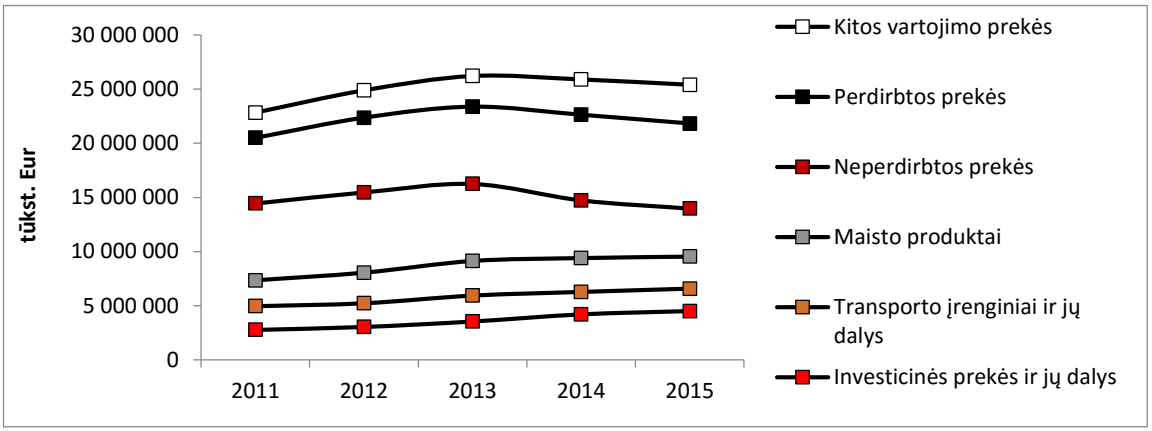
Klaipėdos LEZ įsikūrusios įmonės smarkiai prisidėjo prie produkcijos pagamintos Klaipėdos apskrityje eksporto. Vien 2013 m. eksporto apimtys iš Klaipėdos LEZ siekė apie 650 mln. Eur ir sudarė apie 30 proc. Klaipėdos apskrities eksporto apimties.

3.3.4.2. IMPORTAS

Importas – tai užsienio valstybės prekių ar paslaugų, dažniausiai skirtų prekybai, įvežimas į valstybę. Importuotų prekių galutinis vartotojas yra valstybės, į kurią importuojama, gyventojai ar organizacijos, o pardavėjas/tiekėjas – užsienio valstybių gamintojai, tiekėjai.

Prekių importo apimtys 2015 m. sudarė 25,4 mlrd. Eur ir lyginant su 2014 m. sumažėjo 1,9 proc. Didžiausią dalį importuojamos produkcijos 2015 m. sudarė mineraliniai produktai (21,4 proc.), mašinos ir mechaniniai įrenginiai, elektros įrenginiai ir jų dalys (17,9 proc.) bei chemijos pramonės produkcija (12,1 proc.). Importo apimtis neigiamai veikė mineralinių (13,5 proc.) ir gyvūninės kilmės (7,7 proc.) produktų paklausos Lietuvoje mažėjimas, tuo tarpu importo apimtis augino chemijos pramonės produktai (12,0 proc.).

3.3.4-2 pav. Importo apimtys pagal prekių grupes



Labiausiai importo apimčių mažėjimą lėmė sumažėjęs prekių importas iš Rusijos bei kitų NVS šalių (Kazachstano, Ukrainos). Importo apimtys iš Rusijos per 2015 m. sumažėjo 19,6 proc. Nors importo apimtys iš NVS šalių smarkiai sumenko, importo apimčių augimas iš Europos Sąjungos bei kitų Vakarų valstybių didino importo rodiklius. Išaugo importuojamos produkcijos apimtys iš Lenkijos (5,1 proc.) ir Latvijos (4,6 proc.) valstybių.

3.3.5. NEDARBO LYGIS IR VIDUTINIS DARBO UŽMOKESTIS

Bedarbiai - nedirbantys asmenys, kurie galėtų ir norėtų dirbti, tačiau neturi tokios galimybės. Nedarbo lygis – bedarbių santykis su visais darbingais asmenimis.

2015 m. Lietuvos darbo rinkos rodikliai atspindėjo teigiamus pokyčius ekonomikoje. Bedarbių skaičius ir nedarbo lygis šalyje mažėjo, o užimtumo lygis, darbo jėga ir jos aktyvumo lygis didėjo. Per 2015 m. bedarbių skaičius Lietuvos Respublikoje sumažėjo 15,2 proc. ir siekė 134,0 tūkst., tai atspindėjo ir nedarbo lygio rodiklis, kuris per metus sumažėjo 15,0 proc. ir siekė 9,1 proc.

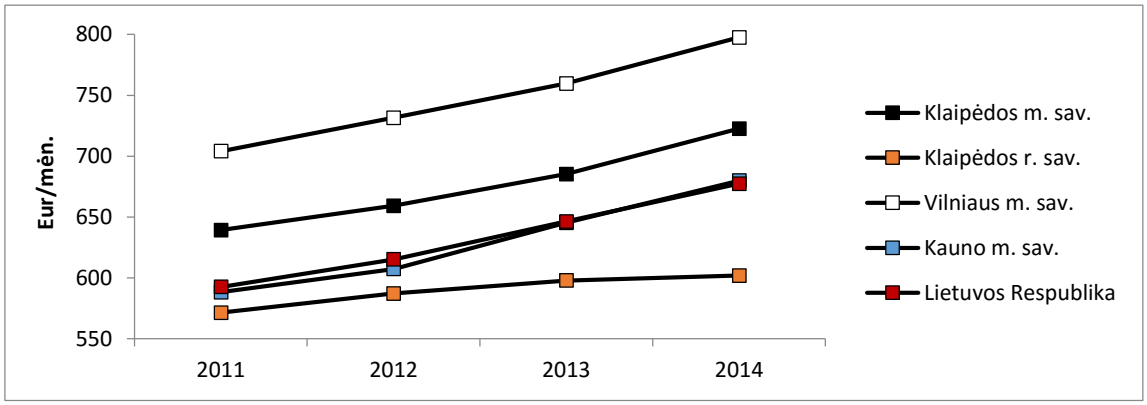
Laisvų darbo vietų skaičius Lietuvoje nuolatos didėja, tai patvirtina ir statistikos departamento duomenys. 2015 m. laisvų darbo vietų skaičius išaugo 13,7 proc. ir siekė 13,1 tūkst. Daugiausia laisvų darbo vietų buvo apdirbamosios gamybos (21,1 proc.), didmeninės ir mažmeninės prekybos (15,0 proc.) bei viešojo valdymo (11,7 proc.) sektoriuose.

Statistikos departamento vykdomo gyventojų užimtumo tyrimo duomenimis Klaipėdos apskrityje vidutinis bedarbių skaičius 2015 m. siekė 10,4 tūkst. ir buvo 22,4 proc. mažesnis nei 2014 m. Vidutinis nedarbo lygis Klaipėdos miesto savivaldybėje siekė 5,3 proc. ir buvo vienas žemiausių Lietuvoje, mažesnis nedarbo lygis buvo užfiksuotas tik Vilniaus miesto savivaldybėje (5,2 proc.). Pabrėžtina tai, kad gyventojų užimtumas Klaipėdos miesto savivaldybėje yra vienas didžiausių Lietuvoje, 2015 m. gyventojų užimtumas siekė 74,9 proc. ir buvo didesnis nei Vilniaus (74,1 proc.) ir Kauno (73,3 proc.) savivaldybėse.

3.3.5-1 lentelė. Darbo jėga ir bedarbių skaičius, tūkst.

Vietovė	Rodiklis	2011	2012	2013	2014	2015	Pokytis per 2015 m.
Klaipėdos m. sav.	Darbo jėga	88,10	86,20	85,20	87,00	85,30	-2,0%
	Bedarbių skaičius	11,5	7,5	6,0	5,6	4,5	-19,6%
Vilniaus m. sav.	Darbo jėga	301,00	302,50	297,80	293,40	297,00	1,2%
	Bedarbių skaičius	31,6	27,0	21,1	17,8	15,4	-13,5%
Kauno m. sav.	Darbo jėga	162,20	162,20	163,80	161,40	159,70	-1,1%
	Bedarbių skaičius	17,3	13,0	11,8	10,1	9,2	-8,9%
Lietuvos Respublika	Darbo jėga	1.481,60	1.472,50	1.465,20	1.477,00	1.468,90	-0,5%
	Bedarbių skaičius	228,0	196,8	172,5	158,0	134,0	-15,2%

2014 m. duomenimis Klaipėdos miesto savivaldybėje vidutinis mėnesinis bruto darbo užmokestis siekė 722,6 Eur, ir buvo 6,7 proc. aukštesnis nei šalies vidurkis. Tikėtina, kad vidutinio darbo užmokesčio augimą lėmė ne tik padidėjusi minimali alga, bet ir didėjantis gyventojų užimtumas bei laisvų darbo vietų skaičiaus augimas. Vidutinio darbo užmokesčio dinamika 2011-2014 m. pateikta 3.3.5-1 paveiksle.



3.3.5-1 pav. Vidutinio mėnesinio darbo užmokesčio dinamika 2011-2014 m.

Augantis vidutinis darbo užmokestis bei mažėjantis nedarbas augino vidutines namų ūkių pajamas. 2014 m. vidutinės namų ūkių pajamos Lietuvoje didėjo 5,5 proc. ir sudarė 771,6 Eur per mėnesį. Klaipėdos apskrityje šios pajamos augo šiek tiek lėčiau (4,6 proc.), tačiau bendrąja išraiška buvo didesnės nei Lietuvos vidurkis (800,4 Eur). 2014 m. augančios namų ūkių pajamos didino vartotojų išlaidas ir tokiu būdu gerino šalies ūkio rodiklius.

3.3.6. VERSLAS

3.3.6.1. PRAMONĖ

Lietuvos statistikos departamento duomenimis 2014 m. pramonės sektorius sukūrė 23,6 proc. šalies bendrosios pridėtinės vertės (toliau – BPV), arba 7,7 mlrd. eurų. Pramonės šakose, išskyrus apdirbamąją gamybą, BPV vertė smuko 3,4 procento. 2014 m. didžiausią visos pramonės pardavimų dalį sudarė – tarpinio vartojimo prekių pardavimai (32,1 proc.). Šioje prekių grupėje lyginant su 2013 m. ryškiausias pardavimų augimas pastebimas medienos pjaustymo (15,2 proc.), medinių statybinių dirbinių (10 proc.) ir plastikinių gaminių (8,4 proc.) gamyboje.

3.3.6-1 lentelė. Pagrindinių pramonės grupių pardavimų struktūra, proc.

	2012	2013	2014
Gamybos priemonės	6,4	7,1	8,0
Ilgalaikio vartojimo prekės	6,9	7,1	8,6
Trumpalaikio vartojimo prekės	21,8	22,8	24,9
Energetikos produktai	35,1	33,5	26,5
Tarpinio vartojimo prekės	29,8	29,4	32,1

Lietuvos pramonės sektorius 2015 m. toliau atspindėjo rinkos tendencijas. Statistikos departamento duomenimis Lietuvoje toliau smuko žalios naftos gavybos sektorius, gavybos apimtys per 2015 m. sumažėjo 9,1 proc. Kasybos ir eksploatavimo pramonė toliau augo, gamybos apimtys per 2015 m. išaugo 6,4 proc. labiausiai augo žvyro, žvirgždo bei dolomito skaldos gavybos apimtys.

Maisto produktų gamybos pramonė toliau augo įprastu šiai rinkai greičiu, šio sektoriaus gamybos apimtys per metus išaugo ~2,7 proc. Labiausiai per 2015 m. sumenko pieno bei pieno produktų sektorius, smarkiai krito pieno (-22,8 proc.), varškės (-16,5 proc.), sviesto (-14,6 proc.), nelydytų ir lydytų sūrių (-12,3 proc.) gamybos apimtys. Ypač ryškiu augimu 2015 m. išsiskyrė tik miltų ir acto gamybos apimtys, šios produkcijos per metus pagaminta atitinkamai 22,2 ir 13,3 proc. daugiau. Gėrimų gamybos rinka visą analizuojamą laikotarpį išliko stabili (natūralus pokytis sudarė -0,6 proc.).

Tekstilės gaminių, drabužių siuvimo ir odos bei odos gaminių gamybos pramonėje išskirtinai mažėjo drabužių gamybos apimtys, per 2015 m. jos menko ~7,5 proc. Sparčiai mažėjo tokios produkcijos kaip kostiumų ir moteriškų palaidinių gamyba.

2015 m. smarkiai augo chemikalų bei chemijos produktų, rafinuotos naftos produktų gamybos sektorius. 2014 m. smukusios gamybos apimtys augo ir pasiekė 2013 m. rezultatus. Rafinuotų naftos produktų (benzino, dyzelio) gamyba 2015 m. augo 14,2 proc. Chemikalų ir chemijos pramonėje per 2015 m. sparčiai išaugo etilo alkoholio (17,4 proc.) bei preparatų skirtų plaukų priežiūrai (31,5 proc.) gamyba.

Medienos ir medinių gaminių pramonėje kardinalių pokyčių neįvyko, medienos gaminių apimtys, priklausomai nuo produkcijos rūšies, augo nuo 0,1 iki 7,7 proc. Labiausiai augo durų, staktų gamybos apimtys. Pagrindinių metalų (geležies, plieno) gamybos pramonė toliau traukėsi, gamybos apimčių pokytis sudarė -2,4 proc. Šiek tiek labiau sumažėjo metalo gaminių gamybos apimtys, jos 2015 m. sumenko 7,7 proc.

Baldų gamybos sektorius per 2015 m. augo 4,5 proc. Gamybos apimtis augino tokių produktų kaip miegamojo ir virtuvės baldų paklausos augimas.

3.3.6.2. PASLAUGOS

Statistikos departamento duomenimis paslaugų sektoriuje veikiančių įmonių skaičius 2014 m. siekė 22,7 tūkst. t.y. 10,0 proc. daugiau nei 2013 m. Daugiausiai įmonių veikė profesinėje, mokslinėje, techninėje (33,9 proc.), nekilnojamojo turto operacijų (15,9 proc.) bei administravimo ir aptarnavimo (10,4 proc.) srityse. Didžioji dalis paslaugų sektoriaus įmonių buvo įsikūrusios Vilniaus bei Kauno miestų savivaldybėse. 2014 m. Klaipėdos miesto savivaldybėje įsikūrusių įmonių dalis sudarė tik 7,1 proc. visų Lietuvos paslaugų sektoriaus įmonių.

3.3.6-2 lentelė. Paslaugų įmonių skaičius

Vietovė	2011	2012	2013	2014
Klaipėdos m. sav.	1.642	1.527	1.552	1.629
Informacija ir ryšiai	104	90	93	90
Nekilnojamojo turto operacijos	407	372	366	358
Profesinė, mokslinė ir techninė veikla, išskyrus mokslinius tyrimus ir taikomąją veiklą	525	483	501	526
Administracinė ir aptarnavimo veikla	213	207	215	214
Švietimas	67	67	71	92
Žmonių sveikatos priežiūra ir socialinis darbas	150	140	143	158
Meninė, pramoginė ir pramogų organizavimo veikla	87	81	78	102
Kita aptarnavimo veikla, išskyrus narystės organizacijų veikla	89	87	85	89
Vilniaus m. sav.	9.185	9.070	9.589	10.855
Kauno m. sav.	3.233	3.081	3.239	3.500
Lietuvos Respublika	20.406	19.384	20.617	22.683

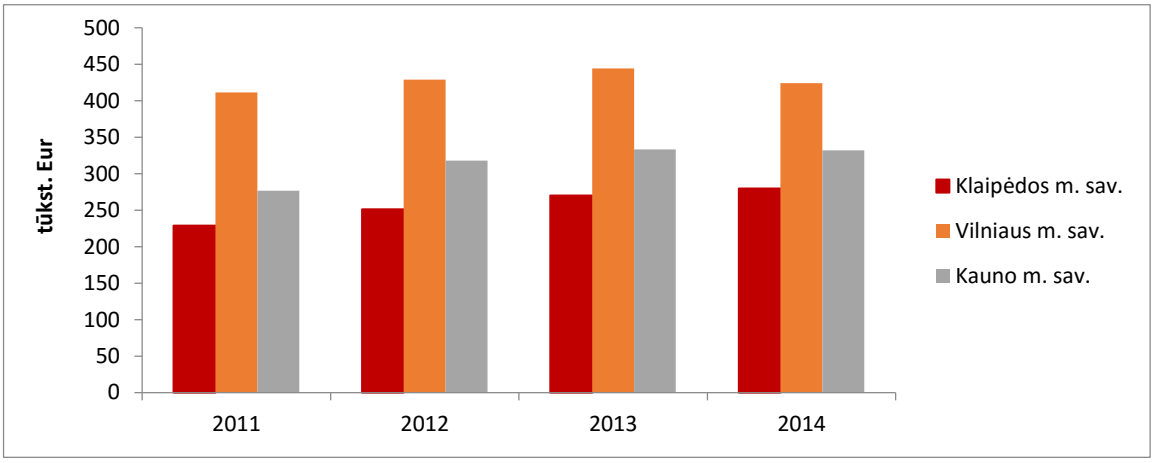
Apžvelgiamuoju laikotarpiu pagrindine ūkinės veiklos sritimi (pagal įmonių skaičių) Klaipėdos miesto savivaldybėje išliko profesinė, mokslinė ir techninė veikla, šia veikla užsiimančių įmonių dalis 2014 m. sudarė 32,2 proc. visų paslaugas teikiančių įmonių. Reikšmingą dalį paslaugų sektoriui priskiriamų įmonių sudarė nekilnojamojo turto operacijų (22,0 proc.) bei administracine ir aptarnavimo (13,1 proc.) veikla užsiimančios įmonės.

Paslaugų įmonių pardavimo pajamos per 2014 m. Lietuvoje augo 7,8 proc. ir sudarė 7.610 mln. Eur. Labiausiai paslaugų įmonių pardavimo pajamos augo Klaipėdos miesto savivaldybėje - 8,6 proc., Vilniaus ir Kauno miesto savivaldybėse, jų augimas sudarė atitinkamai 7,9 ir 7,8 proc.

3.3.6-3 lentelė. Paslaugų sektoriui priskiriamų įmonių pardavimo pajamos (be PVM), tūkst. Eur

Vietovė	2011	2012	2013	2014
Klaipėdos m. sav.	375.798	383.970	419.667	455.978
Informacija ir ryšiai	19.046	15.741	19.009	19.116
Nekilnojamojo turto operacijos	63.581	44.437	56.785	62.355
Profesinė, mokslinė ir techninė veikla, išskyrus moksliniai tyrimai ir taikomoji veikla	63.561	60.685	60.934	69.229
Administracinė ir aptarnavimo veikla	86.642	115.965	137.010	144.970
Švietimas	19.444	20.400	17.268	22.098
Žmonių sveikatos priežiūra ir socialinis darbas	100.354	103.266	103.454	109.837
Meninė, pramoginė ir pramogų organizavimo veikla	14.219	10.452	11.611	17.024
Kita aptarnavimo veikla, išskyrus narystės organizacijų veikla	8.950	13.023	13.594	11.348
Vilniaus m. sav.	3.778.328	3.890.315	4.263.290	4.602.991
Kauno m. sav.	894.520	979.910	1.080.503	1.162.220
Lietuvos Respublika	6.270.380	6.509.814	7.059.245	7.610.810

Pastebėtina tai, kad vidutinės paslaugų įmonės pardavimo pajamos Klaipėdos miesto savivaldybėje 2014 m. buvo kur kas mažesnės nei kitose didžiosiose savivaldybėse. Vilniaus ir Kauno miesto savivaldybėse vidutinės vienos paslaugų įmonės pardavimo pajamos buvo atitinkamai 51,5 ir 18,6 proc. didesnės nei Klaipėdos miesto savivaldybėje.**3.3.6-1 pav. Vidutiniškai vienai paslaugų įmonei tenkančios pardavimo pajamos 2011-2014 m.**



Klaipėdos miesto savivaldybėje santykinai didžiausią dalį pajamų generavo paslaugų įmonės užsiimančios administracine bei aptarnavimo (677,4 tūkst. Eur / įmonė) bei žmonių sveikatos priežiūros (695,2 tūkst. Eur / įmonė) veiklomis. Šių įmonių vidutinės pajamos buvo ~2 kartus didesnės nei vidutinės paslaugų įmonės.

3.3.6.3. VIDAUS PREKYBA

2015 m. mažmeninės, transporto priemonių prekybos bei maitinimo ir gėrimų teikimo veiklos apyvarta šalyje sudarė 11,9 mlrd. Eur ir buvo 3.4 proc. didesnė nei praėjusį laikotarpį. Priešingai nei 2014 m. prekybos apyvartos augimą lėmė sparčiai auganti transporto priemonių prekyba (6,1 proc.) bei maitinimo ir gėrimų tiekimo veikla (11,2 proc.). Didžiausią dalį (75,0 proc.) užimanti mažmeninė prekyba augo nuosaikiai t.y. metinis augimas sudarė tik 2,3 proc.

3.3.6-4 lentelė. Mažmeninės, transporto priemonių prekybos bei maitinimo ir gėrimų teikimo veiklos apyvarta Klaipėdos miesto savivaldybėje

Vietovė	2012	2013	2014
Klaipėdos m. sav.	807.262	859.440	879.894
Variklinių transporto priemonių ir motociklų prekyba bei remontas	146.664	165.854	150.198
Mažmeninė prekyba	625.033	657.138	689.491
Maitinimo ir gėrimų teikimo veikla	35.565	36.448	40.205
Vilniaus m. sav.	3.535.241	3.728.757	3.833.685
Variklinių transporto priemonių ir motociklų prekyba bei remontas	1.027.194	1.116.289	1.046.238
Mažmeninė prekyba	2.336.875	2.431.551	2.588.661
Maitinimo ir gėrimų teikimo veikla	171.172	180.917	198.786
Kauno m. sav.	1.470.560	1.595.830	1.653.435
Variklinių transporto priemonių ir motociklų prekyba bei remontas	338.441	411.152	377.842
Mažmeninė prekyba	1.065.703	1.116.160	1.199.874
Maitinimo ir gėrimų teikimo veikla	66.416	68.518	75.719
Lietuvos Respublika	10.605.342	11.252.308	11.564.950
Variklinių transporto priemonių ir motociklų prekyba bei remontas	2.299.680	2.530.189	2.337.405
Mažmeninė prekyba	7.907.525	8.304.034	8.768.632
Maitinimo ir gėrimų teikimo veikla	398.137	418.085	458.913

Klaipėdos miesto savivaldybėje mažmeninės prekybos, išskyrus variklinių transporto priemonių ir motociklų prekyba, apyvarta 2014 m. augo 4,9 proc. ir sudarė, 689,5 mln. Eur, arba 7.6 proc. visos šalies apyvartos. Variklinių transporto priemonių ir motociklų didmeninės ir mažmeninės prekybos bei remonto apyvarta 2014 m. Klaipėdos mieste sudarė 150,2 mln. Eur ir lyginant su 2013 m. sumažėjo 9.4 proc.

2014 m. Klaipėdos miesto savivaldybės prekybos įmonėms buvo sėkmingesni nei 2013 m., pozityvius mažmeninės prekybos segmento pokyčius iš dalies galima paaiškinti nedarbo lygio mažėjimu, realaus darbo užmokesčio didėjimu. Didesnėmis namų ūkio pajamomis ir užsienio turistų skaičiaus didėjimu iš dalies galima paaiškinti maitinimo ir gėrimų teikimo veiklos pajamų pokytį.

2015 m. didmeninės prekybos apimtys Lietuvoje sudarė 18,6 mlrd. Eur ir buvo 4.8 proc. didesnės nei praėjusiais metais. Didžiausias apimtis didmeninės prekybos struktūroje sudarė Maisto produktų, gėrimų, tabako ir jo gaminių (20,0 proc.), namų ūkio reikmenų (17,4 proc.), žemės ūkio žaliavų ir gyvų gyvulių (10.8 proc.) bei kita specializuota (34,4 proc.) didmeninė prekyba.

Visu analizuojamu laikotarpiu sparčiai augo informacijos ir ryšių technologijų (IRT) įrangos didmeninė prekyba, jos vidutinis metinis apimčių augimas nuo 2011 iki 2015 m. sudarė 20,7 proc. Augimo tempais taip pat išsiskyrė namų ūkio reikmenų didmeninė prekyba, kurios prieaugis per 2015 .m sudarė 7,0 proc.

3.3.6.4. TURIZMAS

Statistikos departamento duomenimis Lietuvos apgyvendinimo įstaigose 2015 m. apsistojo 2,5 mln. turistų, arba 5,8 proc. daugiau nei 2014 metais. Užsienio turistų skaičius 2015 m. šalies apgyvendinimo įstaigose padidėjo 2,3 proc. ir siekė 1,33 mln. arba 54,4 proc. visų turistų.

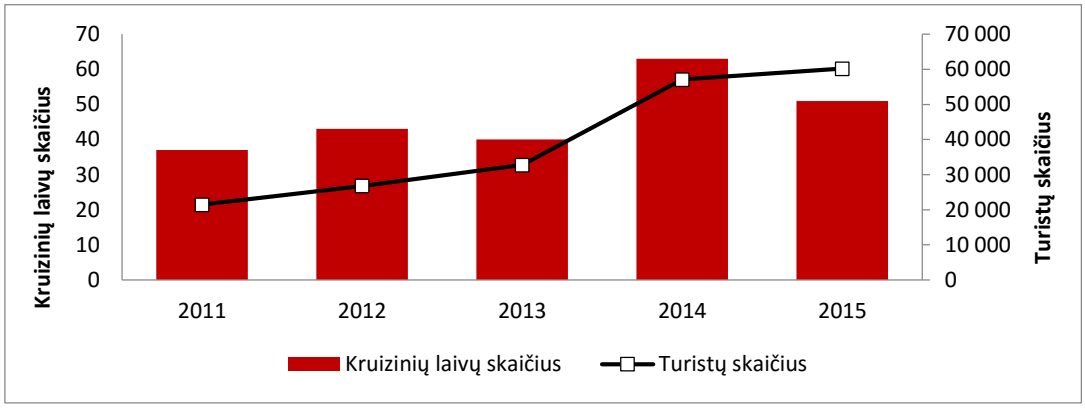
2015 m. Klaipėdos mesto savivaldybėje apgyvendintų turistų skaičius siekė 194 tūkst. arba 7.8 proc. visų Lietuvos turistų. Tiek užsienio, tiek Lietuvos gyventojų – turistų dalis, apsilankiusi Klaipėdos miesto savivaldybėje (lyginant su visos Lietuvos turistų skaičiumi), buvo panaši ir siekė atitinkamai 7,8 ir 7,7 proc. Užsienio turistų skaičius visą analizuojamą laikotarpį (2011-2015 m.) didėjo ir 2015 m. siekė 105 tūkst., tačiau Lietuvos gyventojų – turistų skaičius 2015 m. sumažėjo 5,9 proc. Detalūs duomenys apie apgyvendintų turistų skaičių pateikiami 3.3.6-5 lentelėje.

3.3.6-5 lentelė. Apgyvendintų turistų skaičius 2011-2015 m.

Vietovė	2011	2012	2013	2014	2015
Klaipėdos m. sav.	133.502	154.847	174.778	200.749	193.943
Užsienio turistai	69.367	86.508	98.304	106.433	105.253
Lietuvos gyventojai - turistai	64.135	68.339	76.474	94.316	88.690
Vilniaus m. sav.	683.117	781.002	867.073	928.403	978.841
Užsienio turistai	562.483	638.733	705.554	764.617	799.954
Lietuvos gyventojai - turistai	120.634	142.269	161.519	163.786	178.887
Kauno m. sav.	164.615	179.414	204.186	215.130	227.925
Užsienio turistai	120.205	128.493	138.250	145.993	150.750
Lietuvos gyventojai - turistai	44.410	50.921	65.936	69.137	77.175
Lietuvos Respublika	1.792.626	1.977.526	2.184.456	2.363.140	2.500.393
Užsienio turistai	1.003.843	1.125.338	1.234.919	1.329.639	1.360.653
Lietuvos gyventojai - turistai	788.783	852.188	949.537	1.033.501	1.139.740

Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centro duomenimis 2015 m. didžioji dalis į Klaipėdos m. sav. atvykusių užsienio turistų atvyko iš Europos sąjungos valstybių. Pagrindiniai turistų srautai Klaipėdą pasiekė iš Vokietijos (58,5 proc.), JAV (7,3 proc.), Prancūzijos (5,9 proc.) bei Anglijos (5,5 proc.). Iš viso Klaipėdos miestą per paskutinius metus aplankė turistai iš 68 skirtingų pasaulio šalių.

Dalis užsienio turistų Klaipėdą pasiekė kruiziniais laivais, kurių kiekis Klaipėdos uoste nuo 2011 iki 2015 m. išaugo 37,8 proc. 2015 m. Klaipėdos uoste buvo priimta 51 kruizinis laivas, kuriais į šalį atplaukė 60,2 tūkst. turistų.



3.3.6-2 pav. Kruizinių laivų bei jais į Klaipėdos m. savivaldybę atvykusių turistų skaičius 2011-2015 m.

Statistikos departamento duomenimis turizmo sektoriuje 2014 m. veikė 1.400 apgyvendinimo įstaigų (15 proc. daugiau nei 2013 m.), kurios galėjo pasiūlyti per 58,1 tūkst. nakvynės vietų. Klaipėdos miesto savivaldybėje 2014 m. buvo 74 apgyvendinimo įstaigos, kurios galėjo pasiūlyti 3,4 tūkst. apgyvendinimo vietų.

3.3.6.5. STATYBA IR NT

2013-2014 m. Lietuvoje besitęsiantis statybos sektoriaus augimas 2015 m. pastebimai sumenko. Statistikos departamento duomenimis Lietuvos Respublikoje 2015 m. atliktų statybos darbų vertė (to meto kainomis) sudarė 2.475 mln. Eur, o augimas, lyginant su 2014 m., buvo neigiamas ir siekė -1,9 proc. Nuoseklus augimas išliko tik Vilniaus miesto savivaldybėje (8,4 proc.).

Klaipėdos miesto savivaldybėje statybos sektorius, lyginant su 2014 m., susitraukė kur kas ženkliau nei šalies vidurkis (-17,0 proc.). Klaipėdos m. sav. 2015 m. atliktų statybos darbų vertė, to meto kainomis, siekė 142.142 tūkst. Eur ir sudarė 5,7 proc. bendro statybos darbų sektoriaus vertės.

3.3.6-6 lentelė. Atlikti statybos darbai to meto kainomis, tūkst. Eur

Savivaldybė	2011	2012	2013	2014	2015	Dalis nuo viso sektoriaus vertės 2015 m.
Klaipėdos m. sav.	142.430	131.796	149.268	171.355	142.142	5,74%
Vilniaus m. sav.	335.244	409.040	503.567	588.087	637.189	25,75%
Kauno m. sav.	181.576	191.978	206.957	293.717	269.230	10,88%
Klaipėdos r. sav.	49.152	66.867	63.850	66.317	36.411	1,47%
Lietuvos Respublika	1.897.924	1.821.077	2.110.143	2.522.466	2.474.716	100%

Lietuvoje baigtų statyti gyvenamųjų pastatų skaičiaus per pastaruosius 5 m. ženkliai išaugo ir 2015 m. siekė 5707 vnt./metus. Ypač ryškus naujų gyvenamųjų pastatų skaičiaus augimas pastebimas Klaipėdos rajono savivaldybėje.

3.3.6-7 lentelė. Baigtų statyti naujų gyvenamųjų pastatų skaičius, vnt.

Vietovė	2011	2012	2013	2014	2015	Pokytis nuo 2014 m.
Klaipėdos m. sav.	85	60	89	163	134	-17,8%
Vilniaus m. sav.	628	603	771	904	1119	23,8%
Kauno m. sav.	328	216	230	349	404	15,8%
Klaipėdos raj. sav.	191	275	299	437	653	49,4%
Lietuvos Respublika	3733	3198	3467	4456	5707	28,1%

VĮ „Registrų centras“ duomenimis, 2015 m. nekilnojamojo turto rinka buvo mažiau aktyvi nei 2014 m. Per 2015 m. Lietuvoje sudaryti 27.652 butų pirkimo–pardavimo sandoriai – 9,8 proc. mažiau nei 2014 m., 11.908 individualių namų pirkimo pardavimo sandoriai – 7 roc. mažiau nei 2014 m. ir 28.464 žemės sklypų pirkimo–pardavimo sandorių – 1,8 proc. mažiau nei 2014 metais. Naujos statybos butų rinkoje sandorių augimas pastebimas tik Vilniaus mieste – parduota apie 3.680 butų, t.y. apie 20 proc. daugiau nei 2014 metais. Klaipėdos miesto savivaldybėje parduota apie 210 naujų butų, arba apie 15 proc. mažiau nei 2014 metais.

Mažėjanti naujų butų pasiūla leido padidinti pardavimo kainas, tačiau Klaipėdoje 2015 metais net ir sumažėjus konkurencijai nepavyko išvengti nežymios naujų butų kainos korekcijos – vidutinės ir prestižinės klasės butai per metus atpigo apytiksliai 1 proc. atitinkamai iki 1.297 Eur/kv.m ir 1.950 Eur/kv.m. Tuo tarpu, Vilniuje ekonominės klasės butai pabrango 7,5 proc., o Kauno savivaldybėje ekonominės ir vidutinės klasės butai atitinkamai pabrango 2,3 ir 7,6 proc.

3.3.7. PRAMONĖS TERITORIJOS

3.3.7.1. KLAIPĖDOS VALSTYBINIS JŪRŲ UOSTAS (KVJU)

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra multimodalinis, universalus uostas, kuriame savo veiklą vykdo krovos, laivų remonto, statybos ir kitos kompanijos, teikiančios visas su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusias paslaugas. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – labiausiai į šiaurę nutolęs neužšąlantis Baltijos jūros rytinėje pakrantėje esantis uostas. Tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš rytų ir vakarų.

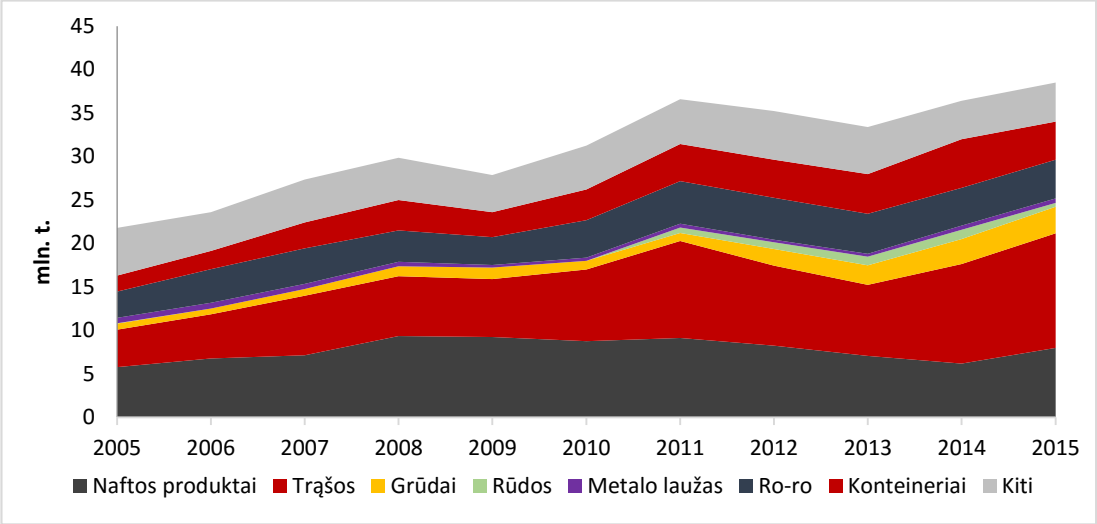
3.3.7-1 lentelė. Apibendrinta informacija apie Klaipėdos valstybinį jūrų uostą

Klaipėdos uostą valdanti kompanija	VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
Valdomo turto vertė 2015 m.	~400 mln. Eur
Organizacijos valdančio uostą pajamos 2015 m.	55,3 mln. Eur
Organizacijos valdančio uostą grynasis pelnas 2015 m.	23,8 mln. Eur
Įmonėje dirbančių asmenų skaičius 2015 m.	243
Vidutinis bruto darbo užmokestis	1644 Eur/mėn.
Krovos apimtis 2015 m.	38,51 mln. t

Remiantis VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos duomenimis tiesiogiai su Klaipėdos uosto veikla susiję daugiau kaip 800 įmonių, kuriose sukuriama per 58 tūkst. darbo vietų bei 6,24 proc. viso Lietuvoje sukuriamo BVP.

Uosto direkcijos klientai – tai valstybinę uosto žemę sutarčių pagrindu eksploatuojantys verslo subjektai, vykdantys krovinių sandėliavimo, krovos, keleivių aptarnavimo, laivų remonto, statybos, agentavimo ir kitas su uostu susijusias veiklas. Ši klientų grupė sudaro apie 13 proc. uosto pajamų. Didžioji dalis (apie 86 proc.) pajamų susideda iš/ į uostą atplaukiančių laivų, kuriuos uoste aptarnauja minėtos įmonės.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos finansinės veiklos rezultatai yra tiesiogiai priklausomi nuo krovos darbų uoste apimties, kuri 2015 m. sudarė 38,51 mln. t., ir buvo 6 proc. didesnė nei 2014 m. (36,4 mln. t.). 2015 m. naująjį Klaipėdos uosto krovos rekordą lėmė auganti trąšų ir naftos produktų krova.



3.3.7-1 pav. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovos rezultatai 2005-2015 m.

Uosto infrastruktūros investicinių projektų įgyvendinimas yra viena iš svarbių uosto direkcijos funkcijų, kuri nulemia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencines galimybes rytinėje Baltijos jūros pakrantėje. 2015 m. Uosto direkcijos investicijos sudarė 20,46 mln. Eur, didžiausia dalis lėšų investuota į uosto akvatorijos gilinimą (29 proc.), krantinių statybą ir remontą (24 proc.), privažiavimo kelių rekonstrukciją (21 proc.) bei kitą uostui svarbią infrastruktūrą.

3.3.7.2. KLAIPĖDOS LAISVOJI EKONOMINĖ ZONA

Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos (toliau –Klaipėdos LEZ) veiklos pradžia pradėta 2002 m., tai viena iš pirmųjų ir efektyviausiai valdomų laisvųjų ekonominių zonų Lietuvoje. Laisvoji ekonominė zona įsikūrusi 412 hektarų teritorijoje prie svarbiausių transporto magistralių. Zonoje investuotojams taikomos specialios išskirtinės lengvatinės ekonominės ir teisinės sąlygos.

3.3.7-2 lentelė. Klaipėdos LEZ taikomos mokesčių lengvatos

Mokesčiai	Klaipėdos LEZ taikomi mokesčių tarifai	Įprastinis mokesčio tarifas
Pelno mokestis	Netaikomas pirmus 6 metus, kitus 10 metų – 50 proc. įprastinio tarifo*	15 proc.
Nekilnojamojo turto mokestis	Nėra	0,31 – 1 proc.
Dividendų apmokestinimas užsienio akcininkams	Nėra	15 – 20 proc.

Remiantis 2014 m. Klaipėdos LEZ ataskaitos duomenimis, zonoje veikia 25 įregistruotos įmonės (2014 m. įregistruotos keturios naujos įmonės), kurių bendra apyvarta 2014 m. pabaigoje siekė 861,6 mln. Eur, arba 3,6 proc. mažiau nei 2013 m. (893,5 mln. Eur). Šiuo metu Klaipėdos LEZ įsikūrusios įmonės užima tik 18,62 proc. LEZ bendros teritorijos (66,3 proc. naudingos teritorijos).

2014 m. Klaipėdos LEZ įsikūrusių įmonių investicijos išaugo iki 546,2 mln. Eur. Didžiausias investicijų augimas pastebimas 2011–2013 m. laikotarpiu, kuomet Klaipėdos LEZ įsikūrė tokios įmonės kaip: UAB „Fortum

Klaipėda“, UAB „HeidelbergCement Klaipėda“ bei kt. Pagrindinės šalys investuotojos – Suomija, Norvegija, Tailandas, Japonija ir Ukraina.

3.3.7-3 lentelė. Klaipėdos LEZ zonos didžiausių įmonių investicijos 2003-2014 metais

Nr.	Įmonės pavadinimas	Veiklos sritis	Investicijos, mln. Eur
1.	UAB „Fortum Klaipėda“	Elektros ir šiluminės energijos investicijų gamyba	53,09
2.	UAB „Mestilla“	Biodyzelino gamyba	39,66
3.	UAB „Orion Global PET“	PET granulių gamyba	37,58
4.	UAB „Yazaki Wiring Technologies Lietuva“	Automobilių įrenginiai	12,64
5.	UAB „NEO Group“	PET granulių gamyba	11,41
6.	UAB „Retal Baltic“	A-PET plėvelės gamyba	10,34

Klaipėdos LEZ įsikūrusios įmonės vykdo įvairią veiklą, kurių pagrindinės apima: statybos darbus, plastikinės taros gamybą ir sandėliavimą bei saugojimą.

Klaipėdos LEZ veiklos veiksmingumo rodikliai smarkiai lenkia kitų Lietuvoje įsteigtų laisvųjų ekonominių zonų rodiklius. Žemiau esančioje lentelėje pateikiamas Kauno bei Klaipėdos LEZ efektyvumo rodiklių palyginimas.

3.3.7-4 lentelė. Klaipėdos ir Kauno LEZ palyginimas

Rodiklis	Kauno LEZ	Klaipėdos LEZ
LEZ veikiančios teritorijos panaudojimo efektyvumas, mln. Eur/1ha	2	16,9
1 darbo vietos efektyvumas (vid. sukuriama apyvarta), tūkst. Eur	84,3	388,7
LEZ įmonės investavo iki 2014 m. pabaigos, mln. Eur	77,3	545,4
LEZ įmonių bendra apyvarta per metus 2014 m. pabaigoje, mln. Eur	84,6	861,6
LEZ įmonių (su LEZ VB) sukurtų veikiančių darbo vietų skaičius, vnt.	1001	2217
Įregistruotų veikiančių įmonių skaičius, vnt.	11	24

3.4. MIESTO IR REGIONO RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG (PRANAŠUMŲ, TRŪKUMŲ, GALIMYBIŲ, GRĖSMIŲ) ANALIZĖ

3.4.1. PRANAŠUMAI

1 Sparčiai augantis Lietuvos darbo jėgos produktyvumas sukuria didesnes galimybes konkuruoti tarptautinėje rinkoje.

2 Krentančios arba neaugančios produktų, paslaugų kainos didina šalies, Klaipėdos miesto savivaldybės ir Klaipėdos apskrities gyventojų perkamąją galią.

3 Didėjančios Klaipėdos miesto ūkio subjektų investicijos į materialųjį turtą rodo ūkio subjektų pasitikėjimą rinka. Labiausiai rinka pasitiki transportavimo bei saugojimo veikla užsiimantys subjektai.

4 Nedarbo lygio mažėjimas, realaus darbo užmokesčio bei atvykstančių turistų skaičiaus augimas Klaipėdos mieste kuria palankias sąlygas prekybos ir paslaugų įmonėms.

5 Klaipėdoje išvystytos pramoninės teritorijos (Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, Klaipėdos LEZ) sudaro sąlygas verslui, kuris kuria aukštą pridėtinę vertę.

3.4.2. TRŪKUMAI

1 Dalis savivaldybės strateginiuose plėtros ir veiklos planuose nustatytų užduočių įgyvendinimo rodiklių nėra tiesiogiai susiję su savivaldybės vykdomomis funkcijomis, todėl jų pasiekimo galimybės yra ribotos.

2 Rengiant strateginius plėtros, veiklos planus nėra atsižvelgiama į tarptautiniu mastu atliktus tyrimus, reitingus, metodikas bei kitą aktualią medžiagą, kuri paremta moksline literatūra.

3 Klaipėdos miesto savivaldybėje veikiančių ūkio subjektų skaičiaus augimas, lyginant su Vilniaus ir Kauno miesto savivaldybėmis, yra per lėtas. Tikėtina, kad dėl šios priežasties mažėja Klaipėdos apskrityje sukuriama BVP dalis bendroje šalies struktūroje.

4 Klaipėdos mieste turizmo plėtra ribojama trumpu turistiniu sezonu, maža turizmo paslaugų diferenciacija.

3.4.3. GALIMYBĖS

1 Klaipėdos miesto strateginiuose planuose nustatytos užduotys bei uždaviniai taps realiais modeliais padėsiančiais pritraukti tiesiogines užsienio investicijas. Pritraukus daugiau tiesioginių užsienio investicijų Klaipėdos mieste būtų sukuriama daugiau darbo vietų, kiltų darbo užmokesčio lygis bei augtų eksportas.

2 Investicijos į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei su juo susijusios infrastruktūros plėtrą didintų krovinių srautų augimo tikimybę, tai lemtų geresnius uosto bei su juo susijusių įmonių veiklos rezultatus.

3.4.4. GRĖSMĖS

1 Dėl sudėtingos tarptautinės aplinkos mažės visoje Lietuvoje, Klaipėdos apskrityje ir Klaipėdos miesto savivaldybėje pagamintų produktų eksportas, taip mažindamas įmonių pajamas, dirbančiųjų skaičių, namų ūkių pajamas ir vartojimą. Šalies ūkis nuo lėto augimo pereis į recesiją.

2 Didelė stambių verslo subjektų koncentracija. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, jame veikiančios krovos kompanijos, kt. susiję subjektai ir Klaipėdos laisvojoje ekonominėje zonoje įsikūrusios įmonės, besiverčiančios krovinių, prekių aptarnavimo (sandėliavimo, saugojimo) veikla, generuoja didėlę dalį Klaipėdos apskrityje sukuriamo BVP, todėl esant aplinkybėms, kurios sumažintų krovinių srautus, didžiausias neigiamas poveikis būtų jaučiamas Klaipėdos miesto savivaldybėje.

3 Individualių namų segmento pasiūlos augimas Klaipėdos rajone, neleis didėti nekilnojamojo turto kainoms Klaipėdos mieste, tad sąlygos vystyti naujus nekilnojamojo turto projektus Klaipėdos mieste nebus palankios.

3.5. APIBENDRINIMAS IR IŠVADOS

Remiantis statistikos departamento, Lietuvos banko, ūkio ministerijos ir finansų ministerijos atliktų tyrimų ir studijų duomenimis paruoštas Klaipėdos miesto bendrojo plano ekonominės aplinkos vertinimas leidžia apžvelgti Klaipėdos miesto ekonominius rodiklius bei palyginti juos su kitų Lietuvos miestų duomenimis. Toks duomenų sugretinimas leidžia ne tik pastebėti ekonominių rodiklių kitimo tendencijas, tačiau ir nustatyti Klaipėdos miesto ekonomikos vietą bendrame šalies kontekste bei išskirti ekonominės plėtros galimybes.

Atsižvelgiant į tai, kad:

1. Neigiamą poveikį 2015 m. BVP augimui darė grynojo eksporto apimčių sumažėjimas, o BVP augimą užtikrino didėjančios galutinio vartojimo išlaidos, kurios 2015 m. augo greičiausiai per pastaruosius 5 m.;

2. 2015 m. vidutinė metinė infliacija buvo neigiama (-0,7 proc.), Klaipėdos miesto gyventojų perkamoji galia beveik nesikeitė, perkamosios galios pokytis nuo 2014 m., apskaičiuotas pagal infliaciją ir vidutinio darbo užmokesčio augimą, sudarė 0,2 proc.;

3. Materialių investicijų apimtys tarp didžiųjų Lietuvos miestų Klaipėdoje yra žemiausios. Investicijų dalis tenkanti vienam Klaipėdos miesto gyventojui didėjo visą analizuojamą laikotarpį ir nuo 2011 iki 2014 m. išaugo 11,5 proc. ;

4. 2015 m. Lietuvos eksporto apimčių mažėjimas, siekė 5,7 proc. (lyginant su 2014 m.) ir 6,4 proc. (lyginant su 2013 m.), o Klaipėdos apskritis pagal lietuviškos produkcijos eksporto apimtis buvo ketvirtoje vietoje tarp Lietuvos miestų;

5. 2015 m. bedarbių skaičius ir nedarbo lygis šalyje mažėjo, o užimtumo lygis, darbo jėga ir jos aktyvumo lygis didėjo. Vidutinis nedarbo lygis Klaipėdos miesto savivaldybėje siekė 5,3 proc. ir buvo vienas žemiausių Lietuvoje, o gyventojų užimtumas - vienas didžiausių Lietuvoje;

6. Vidutinės paslaugų įmonių pardavimo pajamos Klaipėdos miesto savivaldybėje 2014 m. buvo kur kas mažesnės nei kitose didžiosiose savivaldybėse. Klaipėdos m. sav. mažmeninės prekybos apyvarta augo ir sudarė 7,6 proc. visos šalies apyvartos;

7. 2015 m. Klaipėdos m. sav. apgyvendintų turistų skaičius siekė 7.8 proc. visų Lietuvos turistų. Užsienio turistų skaičius visą analizuojamą 5 m. laikotarpį didėjo ir 2015 m. siekė 105 tūkst.;

8. KVJU - svarbiausias ir didžiausias LR transporto centras, smarkiai veikiantis Klaipėdos ekonomikos būklę. VĮ KVJU direkcijos duomenimis tiesiogiai su Klaipėdos uosto veikla susiję daugiau kaip 800 įmonių, kuriose sukuriama per 58 tūkst. darbo vietų bei 6,24 proc. viso Lietuvoje sukuriamo BVP.

Galima teigti, jog:

1. Klaipėdos miesto savivaldybės ekonominis vystymasis šiuo metu – ribojamas išorinės ekonominės aplinkos, kurią veikia geopolitiniai santykiai su Rytų bloko valstybėmis bei stagnuojanti ES šalių bloko ekonomika;

2. Nors ekonominiai šalies rodikliai nėra visiškai palankūs verslo vystymuisi, Klaipėdos miesto savivaldybės verslininkai į situaciją žvelgia optimistiškai t.y. steigia naujas įmones, investuoja į materialų turtą. Kita vertus steigiamų naujų įmonių skaičius auga nepakankamai greitai, o investicijų apimtys – per mažos, todėl bendra Klaipėdos apskrityje sukuriamo BVP dalis (Lietuvos kontekste) neauga;

3. Tikėtina, kad gerėjant darbo rinkos rodikliams Klaipėdos miesto savivaldybėje augs disponuojamosios namų ūkių pajamos bei bendra perkamoji galia, tačiau kartu tai darys įtaką įmonių konkurencingumui;

4. Klaipėdoje išvystytos pramoninės teritorijos (Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, Klaipėdos LEZ) sudaro sąlygas verslui, kuris kuria aukštą pridėtinę vertę, tačiau šis verslas – priklausomas nuo krovinių srautų. Esant aplinkybėms, kurios sumažintų krovinių srautus, didžiausias neigiamas poveikis būtų jaučiamas Klaipėdos miesto savivaldybėje;

5. Investicijos į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei su juo susijusios infrastruktūros plėtrą didintų krovinių srautų augimo tikimybę, tai lemtų geresnius uosto bei su juo susijusių įmonių veiklos rezultatus.

Tikslas	Uždavinys	Rodiklis	Matavimo vnt.	2012	2013	2014
Kurti verslui palankią aplinką	Skatinti verslumą	Savivaldybės įgyvendinamų verslumo priemonių, skirtų jaunimo verslumui gerinti, dalyvių skaičius	Asm.	0	0	33
		Veikiančių ūkio subjektų skaičiaus pokytis	Vnt.	-	38	141
	Sudaryti sąlygas pramonės ir kitų verslų plėtrai	Verslo ir pramonės plėtrai numatytų teritorijų panaudojimo dalis (santykis tarp numatytų ir naudojamų (įsisavintų) teritorijų)	Proc.	-	n.d.	23
		LEZ teritorijoje veikiančių verslo subjektų / darbuotojų skaičius	Vnt./vnt.	18/1425	16/1800	21/2121
		Įsteigtų logistikos centrų skaičius	Vnt.	0	0	0
	Plėtoti savivaldos, mokslo ir verslo subjektų partnerystę	Savivaldos, mokslo ir verslo subjektų partnerystės pagrindu vykdomų projektų / juose dalyvaujančių institucijų skaičius	Vnt./vnt.	-	3/2	3/2
		Viešosios ir privačios partnerystės pagrindu veikiančių objektų skaičius (kai viešasis partneris yra savivaldybė)	Vnt.	4	4	4
		Inkubuojamų SVV subjektų skaičius	Vnt.	0	0	1
	Skatinti investicijų patrauklumą	Investuotojams parengtų projektinių pasiūlymų, investicinių paketų ir pan. pasiūlymų skaičius	Vnt.	0	1	1
		Savivaldybės pastangomis pritrauktų investuotojų skaičius / investicijos pinigine išraiška	Vnt.	0	0	0
Plėtoti turizmo ir rekreacijos infrastruktūrą ir paslaugas	Formuoti strateginius turistų traukos centrus	Naujai suformuotų stambių turistų traukos centrų skaičius	Vnt.	0	0	2
		Siūlomų turizmo maršrutų skaičius	Vnt.	n.d.	26	28
		Suorganizuotų ekskursijų skaičius (per metus)	Vnt.	190	208	213
	Skatinti turizmo paslaugų specializaciją	Naujai sukurtų maršrutų, įtrauktų į tarptautinius pažintinius turizmo maršrutus, skaičius	Vnt.	0	0	0
		Klaipėdoje apsilankiusių asmenų, keliaujančių laivais, skaičius per metus:	Tūkst. asm.	27,9	33,75	58,88
	Gerinti miesto turistinį įvaizdį rinkodaros priemonėmis	Užsienio šalių, iš kurių į Klaipėdą atvyksta KTKIC apsilankę turistai, skaičius	Vnt.	73	104	109
Formuoti Klaipėdos kultūrinį tapatumą, integruotą į Baltijos jūros regiono kultūrinę erdvę	Stiprinti jūrinį tapatumą	Savivaldybės organizuojamų jūrinės tematikos renginių skaičius	Vnt.	2	9	12
		Įkurtų daugiafunkcės paskirties centrų skaičius	Vnt.	0	0	1

	Atnaujinti esamas ir kurti naujas savitas viešąsias kultūros erdves	Savivaldybei nuosavybės teise priklausančių patalpų, suteiktų ne savivaldybės sistemoje veikiančioms kultūros įstaigoms ar neformalioms organizacijoms (grupėms), skaičius	Vnt.	25	28	19
		Naujai įrengtų ar atnaujintų kultūrinių erdvių miesto viešosiose erdvėse skaičius / renginių, organizuojamų jose, dalyvių skaičius	Vnt./asm.	0/0	1/0	1/2000
		Kultūros įstaigų lankytojų skaičius	Tūkst. asm.	590,3	698	1004
	Plėtoti kultūrinę partnerystę Baltijos jūros regione	Bendrai su kitomis Baltijos regiono šalimis organizuojamų kultūros renginių skaičius	Vnt.	57	71	93
	Sudaryti sąlygas kultūrinių ir kūrybinių industrijų plėtrai	Paremtų kūrybines iniciatyvas įgyvendinančių subjektų skaičius	Vnt.	0	45	54
		Naujai įsteigtų ir savarankiškai veikiančių kultūrinių ir kūrybinių industrijų subjektų skaičius per pirmus trejus metus nuo inkubatoriaus įkūrimo	Vnt.	0	0	6
		Savivaldybės kultūros įstaigų pritrauktų papildomų (ne savivaldybės disponuojamų finansavimo šaltinių) lėšų apimtis	Tūkst. Lt	0	861,6	1019,6
Diegti pažangios vadybos principus viešajame sektoriuje	Didinti viešųjų paslaugų efektyvumą	Elektroninių paslaugų vartotojų ir bendro interesantų skaičiaus santykis	Proc.	n.d.	0,3 proc.	1,16 proc.
		Savivaldybės teikiamų 3 ir 4 lygių elektroninių viešųjų paslaugų skaičius	Vnt.	3	66	117
		Asmenų, besinaudojančių savivaldybės teikiamomis 3 ir 4 lygių elektroninėmis viešosiomis paslaugomis, skaičius	Asm.	780	n.d.	n.d.
	Skatinti bendruomenės dalyvavimą priimant sprendimus	Veikiančių visuomeninių tarybų skaičius	Vnt.	22	12	14
	Tobulinti Savivaldybės administracijos veiklos valdymą	Savivaldybės darbuotojų, per metus kėlusių kvalifikaciją, dalis	Proc.	54.5	10.61	46.4
		Savivaldybės administracijos darbuotojų, savo įstaigą ir darbą vertinančių teigiamai, dalis (nuo visų darbuotojų)	Proc.	n.d.	n.d.	n.d.
		Nenaudojamo veikloje turto dalis, palyginti su visu savivaldybės turtu	Proc.	n.d.	0.7	0.5

4.KLAIPĖDOS MIESTO URBANISTINĖ STRUKTŪRA

4.1. KLAIPĖDOS METROPOLIO URBANISTINĖS STRUKTŪROS YPATYBĖS

Realios Klaipėdos miesto ribos, jas vertinant kaip teritorijos, kurios gyventojai susiję su miestu darbo, mokymosi, socialinės ir paslaugų infrastruktūros vartojimo ryšiais, skiriasi nuo savivaldybės administracinių ribų. Klaipėdos regione 2007 – 2013 metais vyko aktyvūs suburbanizacijos procesai, kartais įgaunantys ir urbanistinio sprogimo – nevaldomos priemiestinės zonos plėtros, požymių.

Klaipėdos miesto bendrojo plano stebėsenos ataskaitoje pateiktame miesto raidos analizėje atliekant preliminarų vertinimą buvo nustatytos labiausiai tokios plėtros įtakojamos teritorijos – Klaipėdos miesto periferinės zonos ribos (*žr. 4.1-1 pav.*). Nustatant Klaipėdos periferinės zonos ribas buvo vadovaujamasi žemės verčių žemėlapiais, Klaipėdos rajone parengtų detaliųjų planų bei žemėtvarkinių projektų duomenimis.

Vertinant Klaipėdos miesto esamą būklę nustatyta Klaipėdos metropolinė zona - miesto savivaldybė bei funkciškai su miestu susieta teritorija. Bendras gyventojų skaičius šioje zonoje – 173620 gyvenatojai.

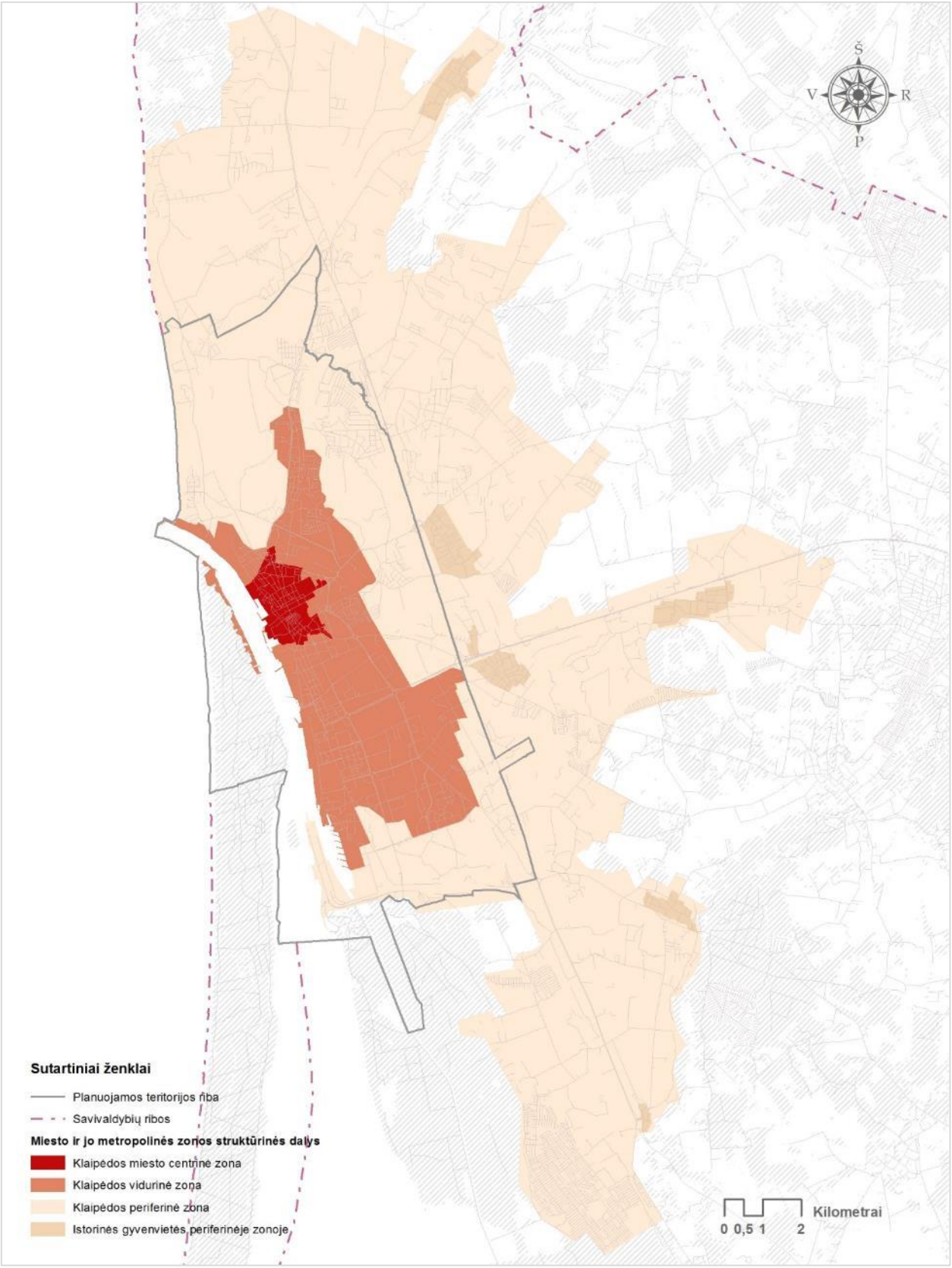
Klaipėdos metropolinę zoną sudaro trys principinės dalys:

- **centrinė zona** – istorinio miesto dalis, susidedanti iš senamiesčio ir naujamiesčio, pasižyminti perimetriniu užstatymu, raiškiomis, aiškiai diferencijuotomis viešomis ir privačiomis erdvėmis, istorinio miesto siluetu, funkciniu mišrumu. Plotas – 294 ha, gyventojų skaičius – 15281, gyventojų tankis – 50,5 gyv./ha, gyventojų tankis užstatytoje teritorijos dalyje 74 gyv./ha;

- **vidurinė zona** – sovietmečiu (1940-1990 m.) statyti gyvenamieji rajonai su laisvo planavimo principais užstatyta, raiškios erdvinės struktūros, diferencijuotų viešų ir privačių erdvių neturinčia, į monofunkcines zonas suskaidyta teritorija. Plotas – 2945 ha, gyventojų skaičius – 141540, gyventojų tankis – 45,6 gyv./ha, gyventojų tankis užstatytoje teritorijos dalyje 73 gyv./ha. Joje gyvena didžioji Klaipėdos miesto gyventojų dalis;

- **periferinė zona** – stichiškai besiformuojanti, raiškios užstatymo, erdvinės struktūros neturinti, mažaaukščio sodybinio užstatymo dominuojama zona, neturinti socialinės, paslaugų, kokybiškos inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros. Plotas – 20610 ha, gyventojų skaičius – 19969, gyventojų tankis – 1,0 gyv./ha, gyventojų tankis užstatytoje teritorijos dalyje 6,5 gyv./ha. Į ją migruoja saugesnės aplinkos ir tinkamesnio būsto ieškantys bei aukštesnes pajamas gaunantys gyventojai iš vidurinės zonos.

Miesteliai ir gyvenvietės Klaipėdos metropolinėje zonoje – Aukštkienių k., Bendikų k., Bruzdeilyno k., Budrikų k., Dargužių k., Dauparų k., Derceklių k., Dirvupių k., Dituvos k., Dumpių k., Gindulių k., Glaudėnų k., Gobergiškės k., Grabių k., Gručeikių k., Gvildžių k., Jakų k., Jonušų k., Kairių k., Kalotės k., Kaltuvėnų k., Kalvių k., Karklės k., Kaspariškių k., Ketvergių k., Kinčių k., Kiškėnų k., Klausmylių k., Klemiškės I k., Klemiškės II k., Kliošių k., Klipčių k., Kopūstų k., Kretingalės mstl., Kukuliškių k., Kuliškių k., Kunkių k., Kuodžių k. Laistų k., Laugalių k., Lėbartų k., Lelių k., Letūkų k., Lingių k., Lūžgalių k., Martinų k., Mazūriškių k., Mickų k., Normantų k., Peskojų k., Potrų k., Purmalių k., Radailių k., Rimkų k., Slengių k., Spengių k., Stančių k., Sudmantų k., Šilgalių k., Šimkų k., Šlapšilės k., Švepelių k., Toleikių k., Traubių k., Trušelių k., Vaškių k., Zeigių k.,



4.1-1 pav. Klaipėdos miesto ir jo metropolinės zonos struktūrinės dalys

4.1.1. KLAIPĖDOS CENTRINĖ ZONA

4.1.1-1 pav. Klaipėdos centrinės dalies (senamiesčio ir naujamiesčio) charakteringa urbanistinė struktūra

Klaipėdos miesto centrinė zona (*žr. 4.1.1-1 pav.*) turi išbaigtą reguliaraus plano kvartalų struktūrą, aiškiai išreikštas viešąsias erdves, ir nuo jų izoliuotas privačias erdves. Aiškus perimetrinis užstatymo tipas. Kai kurie kvartalai nukentėję karo metu, su užstatymo struktūros „skylėmis“, todėl jų struktūra gali būti baigiama pagal artimiausioje aplinkoje susiklosčiusius istorinius užstatymo principus.

4.1.2. KLAIPĖDOS VIDURINĖ ZONA

4.1.2-1 pav. Klaipėdos vidurinės dalies (sovietmečio laikotarpio) charakteringa urbanistinė struktūra

Klaipėdos miesto vidurinė zona turi išbaigtą laisvo planavimo principais suformuotų kvartalų struktūrą (*žr. 4.1.2-1 pav.*), kuriai būdinga sunkiai identifikuojama užstatymo ir viešų erdvių tipologija, persiliejančios viešos ir privačios erdvės. Gyvenamoji zona dažniausia užstatyta mikrorajonais (po keletą kvartalų) pagal tipinius projektus pastatytais stambiaplokščiais gyvenamaisiais namais. Klaipėdoje, šių teritorijų užstatymas vis tik turi perimetrinio užstatymo bruožų, tačiau vis tik gatvių erdvės pernelyg didelės, trūksta darbo vietas ir paslaugų

infrastruktūrą formuojančios, perimetriniam užstatymui būdingos aptarnavimo infrastruktūros pirmuosiuose aukštuose.

4.1.3. KLAIPĖDOS PERIFERINĖ ZONA

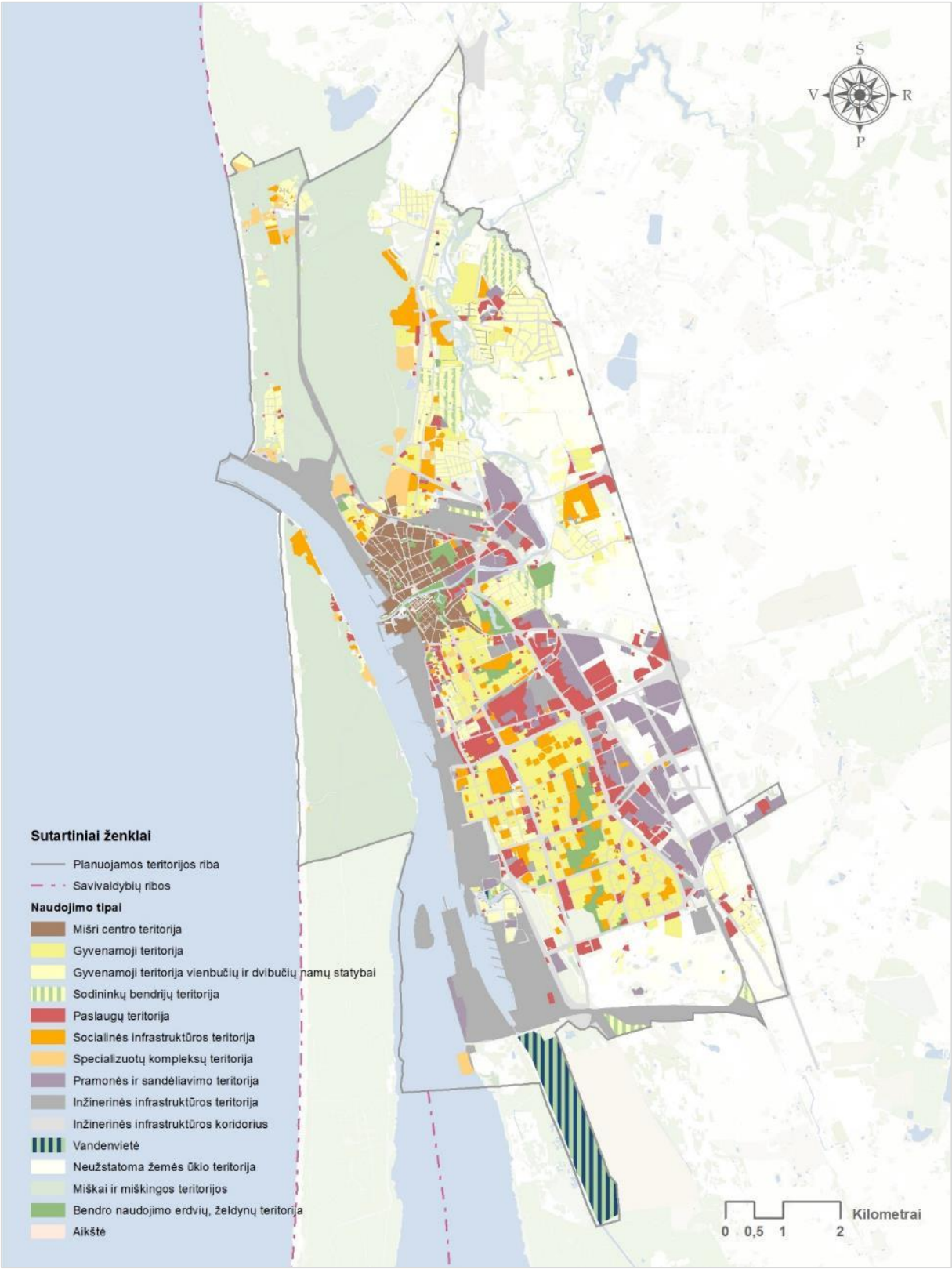
4.1.3-1 pav. Klaipėdos periferinės zonos charakteringa urbanistinė struktūra

Per paskutinį dešimtmetį apie Klaipėdos miestą, Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje, vykęs spartus suburbanizacijos procesas sąlygojo amorfiškos, nekokybiškos, jokios viešų ar gamtinių erdvių sistemos neturinčios, mažaaukščio užstatymo struktūros susiformavimą miesto prieigose (*žr. 4.1.3-1 pav.*). Ši zona formuojasi pagal pagrindines susisiekimo ašis link Kretingos, Gargždų ir Priekulės miestų. Klaipėdos periferinės zonos (esančios už savivaldybės teritorijos ribų) plotas yra 16 095 ha.

Periferinė zona neišbaigta, užstatyta chaotiškai, daugiausia individualiais gyvenamaisiais namais. Gatvių struktūra atsitiktinė, klaidi, suformuota neperplanavus teritorijos, pagal žemės ūkiui pritaikytų, dažniausia rėžinių, sklypų ribas. Viešų erdvių ar socialinės infrastruktūros beveik nėra, inžinerinė infrastruktūra ir viešasis transportas neišvystytas. Šios zonos urbanistinės struktūros kokybė apgailėtina. Todėl šioje zonoje negalima užtikrinti ir kokybiškų gyvenimo sąlygų.

Vertinant jau parengtus, bet dar nerealizuotus teritorijų planavimo dokumentus bei žemėtvarkiniais projektais namų valdoms suskaidytus žemės sklypus, galima teigti, kad apie Klaipėdą formuojasi chaotiško priemiestinio užstatymo zona, kurioje kuriasi iš miesto pasitraukiantys gyventojai

4.2. KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS FUNKCINIS ZONAVIMAS



4.2-1 pav. Esama teritorijos funkcinė struktūra (pagal teritorijos naudojimo tipus)

Didžiausia Klaipėdos miesto teritorijos dalis buvo užstatyta sovietmečio laikotarpiu, kai miestų planavime vyravo miestų teritorijos skaidymo į monofunkcines zonas teorija. Laikyta, kad darbo vietos (tuo metu dažniausia susietos su taršia gamyba) būtų išdėstomos atokiau nuo gyvenamųjų kvartalų (miesto rytinėje pusėje), kurie turėtų būti išdėstomi atokiau nuo tankaus miesto centro, švarioje ir estetiškoje gamtinėje aplinkoje. Šiuo principu suformuota didžioji miesto teritorijos dalis. Išsiskiria istorinę funkcinę ir erdvinę struktūrą paveldėjęs Senamiestis, kūręsis pagal Ordino miestų tradicijas, kuriame darniai dera gyvenamoji funkcija su paslaugų infrastruktūra. Taip pat miesto istorinė dalis (Naujamiestis, Vitė, Vilhelmštatas), paveldėjusi mišrų planinės struktūros tipą, užstatytą XIX-XX a. perimetrinio užstatymo gyvenamaisiais ir visuomeniniais pastatais. Mišri šios teritorijos struktūra užtikrina jos pilnavertį gyvavimą. Po nepriklausomybės atkūrimo, atgavus privačią nuosavybę, miestas aktyviai pradėjo vystytis į šiaurę. Dalis šiaurinės miesto dalies (į rytus nuo Liepojos g.) buvo užstatyta vienbučiais gyvenamais pastatais, tačiau kartu pradėjo formuotis paslaugų aptaravavimo, visuomeninės paskirties objektų židiniai (apie Klaipėdos universiteto branduolį ir palei Liepojos g.). Taip pat kaip atskiras funkcinis vienetas išsiskiria Klaipėdos uostas, nepriklausomai nuo miesto besivystanti specifinės struktūros ir tik uostui būdingų technologijų sąlygota vizualinės išraiškos inžinerinės infrastruktūros teritorija. Bendrai vertinant, miestas per daugelį metų išliko išskaidytas į monofunkcines zonas (*žr. 4.2-1 pav.*). Tokį išskaidyto miesto struktūros išsaugojimą sąlygojo ir galiojančio Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai, kurie didžiojoje miesto dalyje numatė monofunkcinį teritorijos naudojimo reglamentavimą.

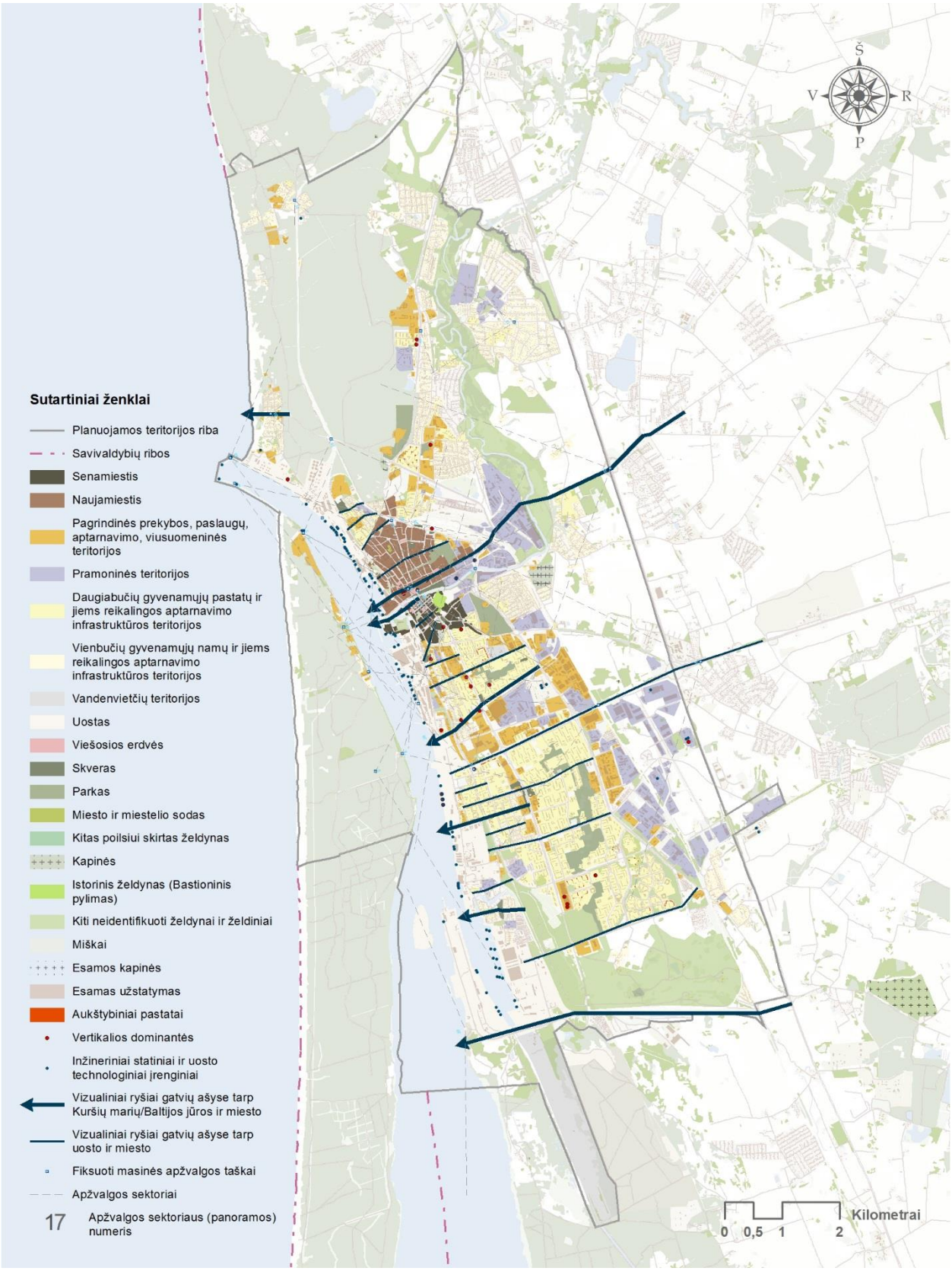
4.2-2 pav. Klaipėdos principinė funkcinė struktūra

Apibendrinus Klaipėdos miesto funkcinę struktūrą galima akcentuoti jos linijinį pobūdį. Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atkerta miestą nuo marių ir didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių nerijos teritorijos, taip blogindamas sąlygas išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes, o daugiafunkcinė, daugiausiai gyvenamosios funkcijos dominuojama miesto teritorija, atkerta uostą nuo rytinėje dalyje esančios gamybinės zonos ir transportinių ryšių su žemynine teritorija (*žr. 4.2-2 pav.*). Tuo būdu susiformavusi paradoksali situacija, kai uostas – pagrindinis miesto gyvybingumą užtikrinantis miesto struktūros elementas nebeturi galimybių plėstis, o miestas negali visiškai išnaudoti savo turimo potencialo kurti kokybiškai gyvenamajai aplinkai ir pritraukti naujas veiklos rūšis – turizmą ir rekreaciją.

4.3. KLAIPĖDOS MIESTO ERDVINĖ – KOMPOZICINĖ STRUKTŪRA

Klaipėdos miestas išsidėstęs ypač patogioje geografinėje vietoje – prie Baltijos jūros ir Kuršių marių. Į savivaldybės teritoriją įeina ir Kuršių nerijos dalis – Smiltynė, taip pat Kiaulės Nugaros sala Kuršių mariose. Per miestą teka Danės upė, skirianti miestą į šiaurinę ir pietinę dalis, miestą supa rekreaciniai Girulių, Klaipėdos, Smiltynės ir Neringos miškai, Klaipėdai miesto savivaldybės dalis patenka į Kuršių nerijos nacionalinio parko teritoriją. Miestas išsiskiria linijinio plano struktūra ir yra išsidėstęs išilgai Kuršių marioms (*žr. 4.3-1 pav.*). Kompaktiško užstatymo miesto istorinis branduolys išsidėsto abiejuose Danės upės krantuose. Pietinėje dalyje šliejasi sovietmečiu statyti blokiniai gyvenamieji rajonai su reikalinga aptarnavimo infrastruktūra, kuri pagrindinai kūrėsi palei Taikos pr. Šių rajonų apsuptyje tarp Kauno g. ir Baltijos pr. šiuo metu pradėjęs formuotis naujas komercinis-visuomeninis centras išsiskiriantis nedidelio aukščio stambaus mastelio pastatais su didelių gabaritų erdvėmis priešais (dažniausiai antžeminėmis automobilių stovėjimo aikštelėmis). Šiaurinėje miesto dalyje plėtojasi vienbučių gyvenamųjų namų kvartalai, sodų teritorijos. Taip pat pastebimos naujai besiformuojančių centrų užuomazgos palei Liepojos g.. Miesto rytuose už Šilutės pl. driekiasi pramoninių teritorijų kvartalai. Klaipėdos miško apsuptyje, šalia Baltijos jūros įsikūrusios Pirmosios Melnragės ir Girulių gyvenvietės. Labai didelę įtaką miesto kompozicinei struktūrai daro Klaipėdos valstybinis jūrų uostas. Uosto teritorija yra tarsi skiriamoji riba tarp miesto užstatymo ir Kuršių marių.

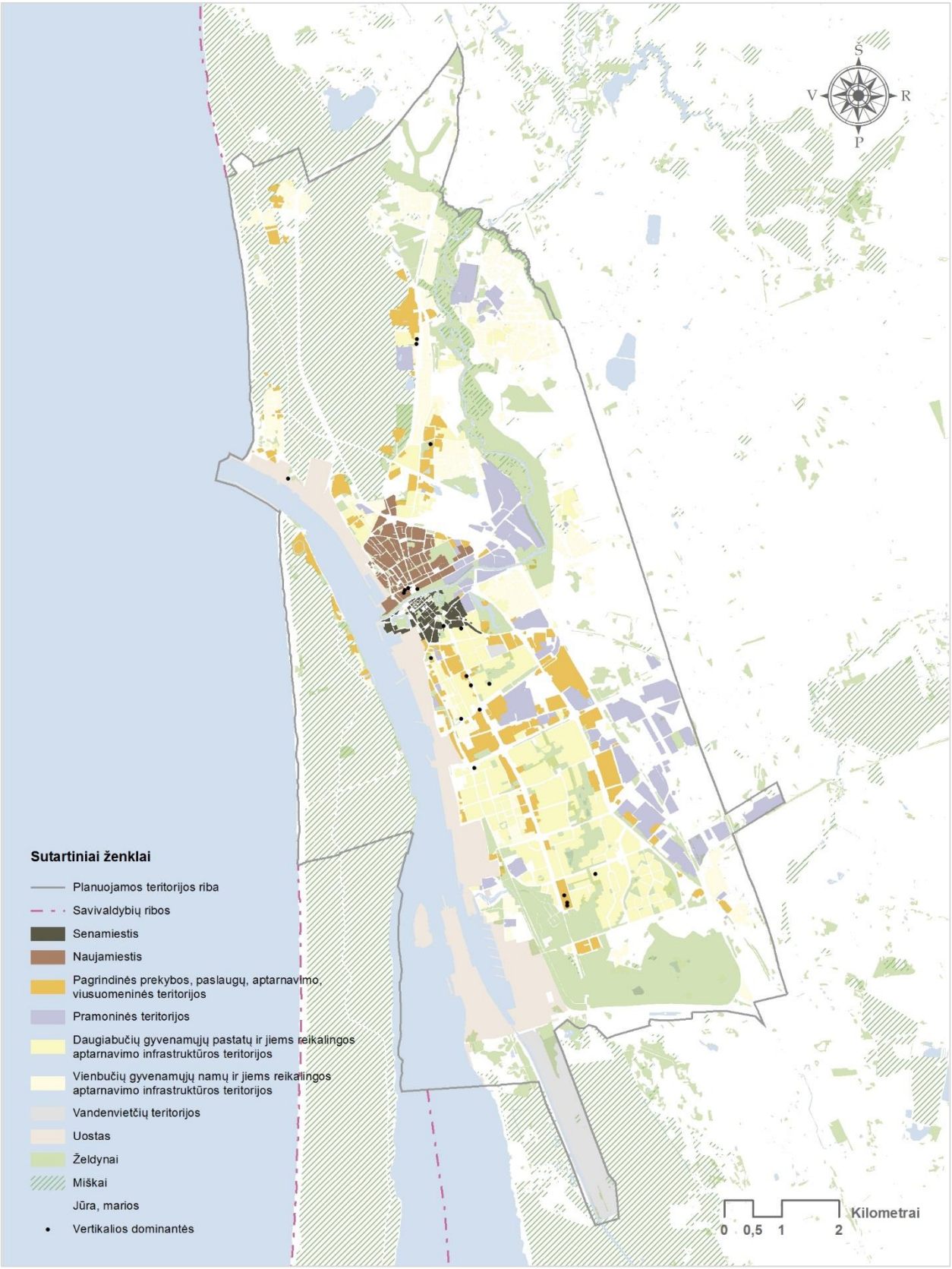
Dėl uosto teritorijos gretimybės miestas stokoja fizinių ir vizualinių ryšių su Kuršių mariomis. Realiai vertinant tik miesto centre abejose Danės upės pusėse, šalia senosios keltų perkėlos vietos, yra kokybiškai įrengti priėjimai prie vandens su visa tam reikalinga infrastruktūra (suoliukai, apšvietimas, mažosios architektūros objektai, dviračių, pėsčiųjų takai). Šioje vietoje galima geriausia Kuršių nerijos apžvalga, sukuriamas grįžtamasis ryšys tarp Kuršių nerijos, miesto ir uosto apžvalgos. Panašų ryšį turi ir Naujoji perkėla, tačiau ji pritaikyta pagrindinai automobilių srautams, nėra sukurta patogios rekreacinės infrastruktūros, traukos objektų. Taip pat galima būtų įvardinti teritoriją ties Smeltalės žiotimis, nepriklausomai nuo to kad teritorija yra visiškai neišvystyta, tačiau turi puikų potencialą valčių ir mažųjų laivelių prieplaukai su kita aptarnavimo ir rekreacine infrastruktūra plėtoti. Kaip atskirą Kuršių nerijos apžvalgos tašką galima įvardinti uosto šiaurinius vartus, tačiau patekimas iš miesto į šia vietą yra apsunkintas, rekreacinis potencialas nėra iki galo atskleistas. Visose kitose vietose Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos apžvalga yra neįmanoma, nes uosto teritorija kaip atskiras urbanistinis vienetas barjerais (tvoromis, ištisiniu užstatymu) yra atskirtas nuo miesto ir be specialaus leidimo ar nedirbant šioje vietoje į teritoriją patekti neįmanoma. Čia suvokiami tik miesto ryšiai su uostu.



4.3-1 pav. Klaipėdos miesto architektūrinė erdvinė struktūra

4.3.1. KLAIPĖDOS MIESTO STRUKTŪRINĖS DALYS

Miesto struktūros savitumą lemiantys elementai yra gamtinė morfostruktūra (Baltijos jūros gretimybė, supantys miškai, želdynų sistema), istorinis paveldas (Senamiesčio ir Naujamiesčio teritorija) ir šiuolaikinė architektūra (XX a. pradėjusi formuotis architektūra supanti miesto branduolį). Miesto erdvinę kompoziciją sudaro miesto struktūrinės dalys, kurios išskiriamos pagal vyraujantį užstatymo tipą, pastatų statymo laikotarpį, tankį, intensyvumą ir kitu atskirai miesto daliai būdingus bruožus. Klaipėdos miestą galima suskirstyti į šias skirtingą miestovaizdį sudarančias teritorijas: Senamiestį; istorinę dalį (Naujamiestį); pagrindines prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijas; pramonės teritorijas; daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir jiems reikalingos aptarnavimo infrastruktūros teritorijas; vienbučių gyvenamųjų namų ir jiems reikalingas aptarnavimo infrastruktūros teritorijas; Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją, miesto panoramose vyraujančius vertikalius akcentus,



miškų masyvus, želdynus (*žr. 4.3.1-1 pav.*). Pateikiami šių miesto struktūrinių dalių būdingiausi bruožai.

4.3.1-1 pav. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys

4.3.1.1. SENAMIESTIS

4.3.1-2 pav. Klaipėdos senamiestis

Senamiestis – istoriniu, paveldosauginiu, architektūriniu ir kt. atžvilgiu vertingiausia miesto dalis (*žr. 4.3.1-2 pav.*). Senamiestis įsikūręs kairiajame Danės upės krante, šalia Kuršių marių. Ji išsiskiria romėniškąja gatvelių sistema, kuri lėmė unikalų teritorijos užstatymą. Vertinga teritorija išsiskiria 2-3 aukštų perimetrinio tipo užstatymu su mansardiniu aukštu, kurio stogo smailė siekia iki 16 m. Senamiesčio siluetas išsiskiria mažosios Lietuvos regionui būdinga architektūrine išraiška (Vokietijos miestams būdinga architektūra) – fachverkinės konstrukcijos statybos pastatais. Būdingi spalviniai sprendimai: baltai tinkuoti, dažyti pastatai galimai su fachverkinėmis medžio konstrukcijomis ar raudonų plytų statiniai (dažnu atveju istorinio sandėlio tipo) su raudonų čerpių stogais.

Visi vertikalūs senamiesčio akcentai sunaikinti II-ojo pasaulinio karo metu. Išskirtinis senamiesčio bruožas išlikę gynybiniai įtvirtinimai, ryškiausia – šalia uosto esanti piliavietė. Šioje teritorijoje patvirtinus detalųjį planą (2002-02-14 Klaipėdos miesto valdybos sprendimu Nr. 69) numatytas didžiojo pilies bokšto atstatymas.

Klaipėdos senamiestis išsiskiria itin aukštos kokybės nedidelio mastelio viešosiomis erdvėmis – aikštėmis, skverais. Miesto dalies užstatymo tankis didelis (iki 100 %), užstatymo intensyvumas siekia nuo 0,4 iki 3.

4.3.1.2. ISTORINĖ DALIS (NAUJAMIESTIS)

4.3.1-3 pav. Klaipėdos istorinė dalis (Naujamiestis)

Naujamiestis įsikūręs dešiniajame Danės upės krante. Istorinės dalies (Naujamiesčio) urbanistinė struktūra pasižymi taip pat kaip ir senamiestis perimetrinio užstatymo tipo morfostruktūra, reguliarios struktūros gatvių tinklu, tačiau kvartalų dydžiai daug didesnio mastelio (*žr. 4.3.1-3 pav.*). Ši miesto dalis išsiskiria nedideliais namais (3–4 aukštai) su čerpių stogais. Naujamiestyje gausu vertikalių akcentų - tai praeito šimtmečio pabaigoje ir šiuo laikotarpiu statyti aukštybiniai pastatai (Klaipėdos viešbutis, Muzikinio teatro bokštas, „K“ ir „D“ statinių kompleksas, kiti aukštybiniai pastatai). Čia susitelkusios svarbiausios miesto įstaigos: miesto savivaldybės administracija, muziejai, gimnazijos, paštas ir kt. Viešosios erdvės šioje miesto dalyje aukštos

kokybės - tai puikiai sutvarkytos, su visa reikiama įranga aikštės, alėjos, skverai, parkas. Naujamiesčio užstatymo tankis vyrauja tarp 20 % ir 60 %, keliose vietose gali siekti iki 100 %, intensyvumas - iki 2,5.

4.3.1.3. PAGRINDINĖS PREKYBOS, PASLAUGŲ, APTARNAVIMO TERITORIJOS

4.3.1-4 pav. Prekybos, paslaugų ir aptarnavimo teritorijos Klaipėdoje

Klaipėdos mieste pagrindinės prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijos (*žr. 4.3.1-4 pav.*) susitelkusios palei Taikos prospektą, Šilutės plentą ir Baltijos prospekto atkarpą jungiančią šias dvi gatves. Šių teritorijų užstatymo tipas skiriasi pagal naudojimo būdą, bendrą ploto poreikį. Labiausiai išsiskiriantys itin didelių gabaritų, atskirai stovintys, dažnai sklypo centre ar maksimaliai atitraukti nuo bent kelių sklypo kraštinių, halės tipo pastatai su dideliu automobilių stovėjimo aikštelių skaičiumi aplink. Tai 1 ar 2 aukštų pastatai, kurių aukštis gali siekti apytiksliai iki 12 m. Šio užstatymo tipo sklypų tankis svyruoja tarp 20 % ir 80 %, intensyvumas gali siekti iki 0.8. Viešosios erdvės nėra formuojamos. Likusios prekybos paslaugų ir aptarnavimo teritorijos įsikūrusios daugiabučių pastatų pirmuosiuose aukštuose ar mažesnio mastelio pastatuose.

4.3.1.4. PRAMONĖS TERITORIJOS

4.3.1-5 pav. Klaipėdos pramoninių rajonų užstatymas

Pramoninės teritorijos išsidėsto miesto rytinėje dalyje palei pagrindinius miesto kelius, įvažiavimus į miestą. Šis teritorijos struktūrinis tipas (*žr. 4.3.1-5 pav.*) pasižymi masyviu, didelio tūrio halės tipo pastatų užstatymu, dažniausiai neturinčiu aiškių užstatymo principų. Užstatymo tipą sąlygoja priklausomai nuo pramonės šakos vykstantys technologiniai procesai. Teritorijoje vyraujantis užstatymo aukštis - 1 aukšto pastatai, kurių aukštis gali siekti iki 30 m. Užstatymo tankis – 20-60 %, intensyvumas - iki 0,4.

4.3.1.5. DAUGIABUČIŲ GYVENAMŲJŲ PASTATŲ IR JIEMS REIKALINGOS APTARNAVIMO INFRASTRUKTŪROS TERITORIJOS

4.3.1-6 pav. Laisvo planavimo daugiabučių gyvenamųjų pastatų teritorijos

Šios teritorijos išsiskiria sovietmečiu suformuotais laisvo planavimo gyvenamaisiais kvartalais (*žr. 4.3.1-6 pav.*), stambiaplokščiu gyvenamųjų namų užstatymu su visa reikalinga visuomenine, socialine, aptarnavimo infrastruktūra (mokyklomis, vaikų darželiais, prekybos, paslaugų centrais). Miesto pietinėje dalyje šie kvartalai įgauna perimetriniams kvartalams būdingų bruožų, tačiau gatvių išklotinės nėra išbaigtos. Klaipėdos sovietmečiu statytų blokinių namų architektūra išsiskiria raudona spalva. Tik nedidelė dalis teritorijos užstatyta naujos statybos gyvenamaisiais namais, kurie dažnu atveju architektūrine išraiška, spalva prisitaiko prie jau esama urbanistinio audinio. Vyrauja 5-9 aukštų gyvenamųjų namų užstatymas, 2-3 aukštų prekybiniai, paslaugų objektai. Užstatymo tankis lyginant su centrine miesto dalimi maždaug perpus mažesnis – 10-20 %. Užstatymo intensyvumas nuo 0,4 iki 1,8. Viešosios erdvės šioje miesto struktūrinėje dalyje identifikuojamos sunkiai, privačios ir viešosios erdvės persilieja tarpusavyje.

4.3.1.6. VIENBUČIŲ GYVENAMŲJŲ NAMŲ IR JIEMS REIKALINGOS APTARNAVIMO INFRASTRUKTŪROS TERITORIJOS

4.3.1-7 pav. Vienbučių gyvenamųjų namų kvartalai

Vienbučių gyvenamųjų pastatų teritorijas galima būtų skirstyti į miesto vilų užstatymo tipą ir sodybinį užstatymo tipą . Miesto vilų užstatymo tipas pasižymi didesnio tūrio, prabangesnio užstatymo gyvenamaisiais ir kitos paskirties pastatais su gausiu apželdinimu (*žr. 4.3.1-7 pav.*). Sodybinio užstatymo tipas – tai vieno ar dviejų aukštų gyvenamieji namai su mansarda, daugiausia išsidėstę miesto pakraščiuose. Šios teritorijos padrikai įsiterpusios į miesto urbanistinį audinį ir tik kur ne kur formuoja vientisus struktūrinius vienetus. Užstatymo aukštingumas – 1 arba 2 aukštai su mansarda, tankis – 20-40 %, intensyvumas mažas – 0,01–0,4.

Kvartalai nepasižymi išvystyta paslaugų infrastruktūra, pavieniai komerciniai objektai įsikūrę pirmuosiuose gyvenamųjų namų aukštuose. Viešosios erdvės šiems kvartalams nėra suformuotos, gyventojai naudojasi miesto viešųjų erdvių sistema, pagrindiniais traukos objektais.

4.3.1.7. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO TERITORIJA

4.3.1-8 pav. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija

Uosto užstatymo morfotipas artimas pramonės užstatymo tipui (žr. 4.3.1-8 pav.). Tai taip pat aiškių užstatymo principų neturintis, halės tipo pastatų užstatymo tipas, kuris keičiasi pagal tuometinius sklypo ar teritorijos valdytojo poreikius, vykdomą veiklą. Išskirtinis bruožas skiriantis uosto teritoriją nuo pramoninių teritorijų yra uosto panoramose vyraujantys kranai, skirti pakrauti ir iškrauti krovinius iš laivų. Kranų aukštis vyrauja pagal technologinį poreikį, dažnu atveju gali prilygti aukštybiniam pastatui, tad jie puikiai yra suvokiami bendrame miesto siluete. Užstatymo aukštingumas taip pat dažniausiai 1 aukšto halės tipo, didelių gabaritų pastatai. Kiti administracijai, aptarnavimui skirti pastatai dažniausiai neviršija 3 aukštų. Pagrindinis užstatymo tankumo rodiklis iki 10 %, vietomis siekia iki 60 %, intensyvumas - iki 0,4. Tačiau, skirtingai nuo pramonės teritorijų, uoste aukštus tankumo ar intensyvumo parametrus pasiekti sunku, nes didelė dalis teritorijos išnaudojama konteineriams, biriems, skystiems ar kitos paskirties kroviniams sandėliuoti lauko sąlygomis. Taip pat lyginant su pramonės teritorijomis uostas yra kaip vienas struktūrinis vienetas, tad patekimas prie marių galimas tik keliuose taškuose.

4.3.1.8. MIESTO PANORAMOSE VYRAUJANTYS VERTIKALŪS AKCENTAI

4.3.1-9 pav. Klaipėdos miesto vertikalūs akcentai

Klaipėdos mieste nėra aukštybinių pastatų santalkos vietų, tačiau miesto panoramoje gausu pavienių aukštybinių pastatų (*žr. 4.3.1-9 pav.*), veikiančių kaip tam tikros miesto dalies vertikalus akcentas (dominantė). Didžioji dalis šių pastatų yra Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemoje (specialiajame plane) nurodytose zonose, kiti atsiradę kaip stichinio planavimo pasekmė. Šie pastatai yra puikiai matomi nuo Kuršių Nerijoje esančių apžvalgos taškų (Klaipėdos aukštybinių pastatų išdėstymo specialiajame plane pažymėti apžvalgos taškai).

4.3.1.9. MIŠKŲ MASYVAI

4.3.1-10 pav. Miškai Klaipėdos miesto teritorijoje

Klaipėdos miestą kartu su uostu iš trijų pusių – šiaurės (Kuršių Nerija), vakarų ir pietų – supa miškai (*žr. 4.3.1-10 pav.*). Skiriesi šių miškų naudojimo būdas. Šiaurinėje dalyje – II-os grupės miškai: specialiosios paskirties miškai, rekreaciniai miškai, pogrupis – miško parkai. Vakarinėje – II-os grupės miškai: specialiosios paskirties miškai, ekosistemų apsaugos miškai, pogrupis – miško parkai ir draustinių miškai. Pietinėje dalyje – IV-os grupės miškai - ūkiniai miškai. Miško parkas šiaurinėje dalyje puikiai pritaikytas gyventojų poilsiui. Miškų masyvai užima 1973,66 ha plotą ir sudaro 20,09 % visos Klaipėdos miesto teritorijos.

4.3.1.10. ŽELDYNAI

4.3.1-11 pav. Klaipėdos želdynai

Klaipėdos miestas turi tinkamai suplanuotą vietinių želdynų sistemą (*žr. 4.3.1-11 pav.*). 300 m atstumu nuo didžiosios dalies gyvenamųjų teritorijų yra esamas ar numatytas lokalus želdynas. Vietinių želdynų sistema labai svarbus gyvenimo kokybės mieste elementas. Apie lokalius (vietinius) želdynus – skverus, nedidelius parkus – dažnai telkiasi vietinės bendruomenės, šios teritorijos naudojamos įvairių artimiausioje aplinkoje gyvenančių gyventojų socializacijai ir tarpusavio bendravimui.

Miesto centrinėje (senamiestyje ir naujamiestyje) bei vidurinėje (pagrindinės prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijos ir daugiabučių gyvenamųjų pastatų bei jiems reikalingos aptarnavimo infrastruktūros teritorijos) zonoje vietinių želdynų tinklas suformuotas ir įteisintas galiojančiuose teritorijų planavimo dokumentuose, tarp jų ir bendrajame miesto plane. Daugeliui sklypų suformuoti vietinių želdynų sklypai.

Galima išskirti šiuos želdynų tipus:

- Atskirieji želdynai (parkai, skverai, kapinės);
- Priklausomieji želdynai (želdynai privačiuose sklypuose);

Bendro naudojimo želdynai sovietinio užstatymo kvartaluose – neidentifikuoti aiškūs želdynų plotai, persiliejančios žaliosios teritorijos.

4.3.2. KLAIPĖDOS MIESTO SAVITUMAS

Klaipėdos miestas ir regionas pasižyminti savita kultūrine verte, turtinga istorine raida. Istorinės miesto dalies urbanistinis karkasas tebeturi autentišką pagrindą: plano pavidalą, gatvių tinklą, išlikęs autentiškas užstatymo pobūdis. Tai vienintelis linijinio plano miestas Lietuvoje.

Klaipėdos miesto savitumą apibrėžianti teritorija (*žr. 4.3.2-1 pav.*) apima Senamiesčio ir istorinės dalies (Naujamiesčio) teritorijas. Šiai teritorijai būdingas skirtingas užstatymo tipas, gatvių struktūra, formavimosi laikotarpis, kuriuos apibūdina miesto branduolys ir istoriniai priemiesčiai. Paveikslėlyje 4-17 parodyta savitumo teritorija suskirstyta į zonas pagal istorinių priemiesčių vystymosi kryptis, struktūrą, architektūrinius sprendimus, laikotarpį. Labiausiai išsiskiria senamiestis (istorinis branduolys), besiribojantis su pilies teritorija, kuriam būdinga XIV a. siekianti romėniškoji gatvelių sistema, 2-3 aukštų unikalus užstatymas, šlaitiniai smailūs namų stogai, išraiškinga architektūra pasižyminti arkiniais elementais, bokšteliais stogų kampuose, nedidelis viešųjų erdvių mastelis ir proporcijos. Šalia istorinio branduolio šliejasi Frydricho miestas. Jame vyrauja perimetrinis netvarkingo užstatymo morfotipas, 3-4 aukštų pastatai šlaitiniais stogais. Architektūra išsiskiria Klaipėdai būdingais, dekoru neperkrautais, fachverkinės statybos pastatais. Aiškiai apibrėžtų viešųjų erdvių (aikštė ,skveras, alėja, molas, prieplauka) teritorijoje yra palyginti mažai. Abiejų teritorijų nedidelio mastelio struktūra, mažos gatvių, viešųjų erdvių proporcijos sukuria jaukią šios miesto dalies atmosferą. Tačiau bendroje miesto struktūroje senamiestis yra sunkiai identifikuojamas.

Istorinį branduolį ir Frydricho miestą juosia gynybinė bastionų sistema arba tiksliau jos liekanos. Tai labai stiprus Klaipėdos miesto savitumą reprezentuojantis elementas. XIX a. gynybiniai įtvirtinimai buvo sunaikinti, o jų vietoje sovietmečiu atsirado tipiniai statiniai. Išlikusius fortifikacijų fragmentus galima traktuoti kaip Klaipėdos senamiesčio skiriamąją ribą, skiriančią senamiesčio užstatymo tipą (karo stovyklos struktūra) nuo likusios, jį supančios miesto struktūros. Geriausiai išlikusi yra Klaipėdos piliavietė, kur planuojama atkurti Klaipėdos pilies ir bastionų kompleksų rytinė kurtiną, restauruoti po ja esantį Antrojo pasaulinio karo laikų dažų (kuro) sandėlį, numatytas didžiojo pilies bokšto atstatymas ir Jono kalnelis (Gelderno bastionas, Senasis ravelinas, Purmarko bastionas). Gynybinių įtvirtinimų ribos nurodė apytiksles istorinių miesto vartų būvimo vietas.

Už gynybinių bastionų išsidėsto Pelenyno, Malūnų kalno, Baltikalnės, Smeltės priemiesčiai. Šių priemiesčių struktūra yra smarkiai pakitusi, išlikę tik labai maža dalis buvusio istorinio užstatymo. Dalis teritorijos užstatyta tipinių namų gyvenamaisiais rajonais. Išsiskiria Marijos Taikos Karalienės bažnyčia – vienintelė teritorijos dominantė.

Šiaurinėje Danės upės pusėje į miesto savitumą apibrėžiančią teritoriją patenka keturių istorinių priemiesčių zonos (Naujamiestis, Vitė, Vilhelmštatas, Zandvėras). Didžiausias iš jų – Naujamiestis, ankščiau vadintas Krūmamiesčiu. Ši teritorija pradėjo formuotis jau XVI a., ne vieną kartą buvo sunaikinta: pastatai įvairių įvykių pasėkoje buvo griaunami arba sudeginami. Dabar susiformavusi Naujamiesčio teritorija (XIX-XX a.) išsiskiria netaisyklingu stačiakampiu planinės struktūros tinklu (išlikusios istorinės gatvės), nedideliais, skirtingo dydžio kvartalais. Užstatymo tipas – perimetrinis reguliarus. Užstatymas išsiskiria nedideliais namais (3-4 aukštai foninis aukštis) su šlaitiniais raudonų čerpių stogais. Naujamiesčio šiaurės vakaruose išsidėsto Vitės kvartalas. Vitėmis buvo vadinami žvejų kaimai (Vitės – tai žvejybai ir prekybai skirtos vietos pajūryje). Vitė pradėjo vystytis Klaipėdos viduramžiais. Ilgainiui plečiantis pramonei uosto teritorijoje Vitės gyvenamieji kvartalai buvo atskirti nuo marių. XIX a. nemažas pamario ruožas ties Vite jau priklausė valtybei, o XX a. pirmoje pusėje marių pakrantę užėmė uostai, krantinės, sandėliai, geležinkelio linijos. Išnyko senasis žvejų uostas. Iki dabar išlikęs Vitės priemiesčio nereguliarios planinės struktūros tipas (mažiau taisyklingi kvadratai) su nereguliaraus tinklo fragmentais. Užstatymo tipas – didelių kvartalų perimetrinis reguliarus XIX a. II p. su XX a. vid. – XXI . pr.

intarpais užstatymas 1-3 aukštų individualiais bei tipiniais, kartais dvigubais namais su pastogėmis pastatais kvartaluose. Į rytus nuo Vitės kvartalo išsidėstęs Vilhelmštatas. Lyginant su Vite, kvartalų struktūra gerokai stambesnė. Užstatymo tipas – perimetrinis miesto vilų užstatymas. Virš Vitės ir Vilhelmštato – Zandvėro priemiestis. Jame vyrauja taisyklingas kvartalų išplanavimas su kvartalų pakrasčiais. Užstatymas – perimetrinio tipo nedidelių miesto vilų. Dalyje teritorijos išlikęs brukas.

4.3.2-1 pav. Klaipėdos miesto savitumą apibrėžianti teritorija

Taip pat galima paminėti Bomelio Vitės priemiestį, kuris išsidėstęs Vitės šiaurinėje pusėje šalia uosto. Tai anksčiau buvusi žvejų gyvenvietė, kuri sudegė per antrąjį pasaulinį karą ir dabar sunku rasti jos pėdsakus. Priemiestis užstatytas daugiaaukščiais sovietmečiu statytais gyvenamaisiais namais, taip pat yra nemažai visuomeninės paskirties pastatų.

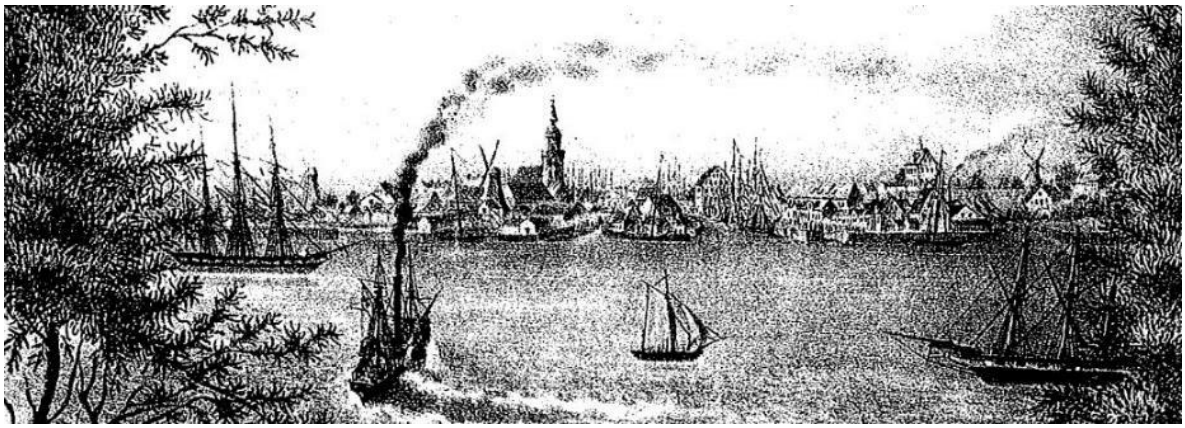
Bendrai vertinant visą Klaipėdos miestovaizdį, kaip miesto savitumo elementą galima išskirti ir sovietmečiu statytus raudonomis plytelėmis puoštus namų fasadus. Tuo metu buvo propaguojama „raudonos plytos“ ideologija. Būtent raudonų plytų užstatymas suformavo Klaipėdos veidą, pajūrio miesto savitumą, charakterį ir tuo metu tapo precedento neturinčiu architektūrinio miesto stiliaus formavimo atveju tuometinėje Sovietų Sąjungoje. Toks spalvinis motyvas naudotas atsižvelgiant į būdingas spalvas Mažosios Lietuvos regionui.

Taip pat svarbu paminėti ir Klaipėdos uosto reikšmę miesto savitumui apibūdinti. Technologinio, pramoninio pobūdžio užstatymu pasižyminti teritorija išsiskiria didele technologijos nulemtų statinių (kranų) gausa bendroje miesto panoramoje. Toks miesto vaizdas būdingas tik jūriniams miestams ir išskiria Klaipėdą iš visos Lietuvos bendro miestų konteksto.

4.3.3. KLAIPĖDOS MIESTO SILUETAS, APŽVALGOS VIETOS IR PANORAMOS

Klaipėdos miesto silueto, bendro miesto vaizdo pokyčius galima suskirstyti į tris etapus: iki XVIII a. vidurio – miestas-tvirtovė, iki XX a. vidurio – jūrų prekybos ir pramonės centras, nuo XX a. vidurio iki dabar – vakarų Lietuvos ekonominis centras (sovietmečiu miestas smarkiai plėtėsi į rytus, vystyti nauji monufukcinės paskirties gyvenamieji kvartalai, atskiros pramoninės zonos).

XIII – XIV a. Klaipėda buvo mažas kompaktiškas miestas, kurio svarbiausias akcentas buvo pilis. Pilį ir miestą juosė Danės atšakos ir Kuršių marios, į pietus ir rytus tyvuliavo pelkės. XVI a. pradėjo plėstis senamiestis, tačiau jis nebuvo išraiškingas. Panoramą pajvairino tik kelių bažnytėlių bokštai. Tuo pat metu šalia senamiesčio plėtojosi Frydricho miestas, kuris kartu su senamiesčiu XVII a. buvo apjuostas bastioniniais įtvirtinimais. Miestas ir pilis tapo uždara atskira nuo priemiesčių ir kitų teritorijų tvirtove. XVIII a. pirmoje miestas pradėjo plėstis į šiaurę, ypač plėtėsi Krūmamiestis. Iki XIX a. vidurio Klaipėda buvo niokojama karų ir gaisų, ko pasėkoje ji prarado viduramžių miesto vaizdą (*4.3.3-1 pav.*).



4.3.3-1 pav. Miesto vaizdas iš Smiltynės pusės prieš 1854 m. gaisrą. G. Valdhauerio litografija (Moricburgo galerija)

4.3.3-2 pav. Miesto panorama žiūrint iš Smiltynės. XIX a. pabaiga

XIX a. antroje pusėje miesto siluetui svarbius pokyčius darė uosto plėtra (*žr. 4.3.3-1 pav., 4.3.3-2 pav.*). Vis daugiau pramoninių objektų pradėjo atsirasti marių ir Danės pakrantėje, miesto panoramas pradėjo keisti fabrikų kaminai ir bažnyčių bokštai. XX a. antrajame – trečiajame dešimtmetyje Klaipėdos architektūra buvo veikiama konstruktyvizmo ir funkcionalizmo srovių įtakos. Tuo metu miestas buvo vystomas planingai, didžiausio aukštingumo užstatymas buvo numatomas centrinėje dalyje (2-3 aukštai), o miesto pakraščiuose sodybiniai vieno aukšto pastatai. XX a. ketvirtąjį dešimtmetį Klaipėdos panorama, žiūrint iš Smiltynės buvo įdomi, įvairi ir išraiškinga: uostas, modernūs sandėliai ir įmonių korpusai, švyturys ir locmanų bokštas, bažnyčių bokštai, fabrikų kaminai. Po antro pasaulinio karo Lietuvai atsiradus SSRS sudėtyje Klaipėda smarkiai plėtėsi į rytus, prasidėjo grandiozinės miesto statybos. Komunistinės santvarkos įtakoti laisvo planavimo kvartalai smarkiai pakeitė miesto veidą. Užstatymo aukštis pakilo, svyravo tarp 5-13 aukštų. Po nepriklausomybės atkūrimo, gyventojams atgavus žemės nuosavybės teisę, prasidėjo intensyvi vienbučių gyvenamųjų namų statyba miesto šiaurėje. Kitos paskirties statiniai užima tik nedidelę dalį šios miesto teritorijos ir bendrame kontekste smarkiai neišsiskiria, daugiabutis, visuomeninės paskirties užstatymas Liepojos g. vakarinėje dalyje šliejasi prie miško masyvų. Galima būtų išskirti tik kelis aukštybinius pastatus. Šiuo metu Klaipėdos miesto pietuose yra pastatyti keli nauji daugiaaukščiai pastatai, išsiskiriantys miesto panoramose, tačiau didesnė plėtra apart pavienės statybos miesto teritorijoje nevyksta, nes pastebimas nemažas gyventojų nutekėjimas Klaipėdos rajono link. Dabartinį Klaipėdos miesto siluetą formuoja miesto istorinė dalis (Senamiestis ir Naujamiestis), sovietmečiu statyti rajonai, vienbučių gyvenamųjų namų rajonai, uosto teritorija ir pramoninės teritorijos (*žr. 4.3.3-3 pav.*). Tačiau miesto apžvalga kai kuriais atvejais yra komplikuota, žvelgiant nuo Kuršių marių miestas užstojamas uosto teritorijos, o nuo pagrindinių įvažiavimų į miestą – didelio želdinių kiekio. Miesto istorinė dalis bendrame miesto kontekste suvokiama tik nuo aukštybinių pastatų – apžvalgos vietų.

4.3.3-3 pav. Dabartinis Klaipėdos miesto vaizdas nuo Smiltynės

Klaipėdos miesto pagrindinės apžvalgos vietos nustatytos Klaipėdos aukštybinių pastatų išdėstymo specialiajame plane. Išskirta 17 apžvalgos taškų, kuriuos galima suskirstyti į apžvalgos taškus nuo Kuršių Nerijos ir molų; apžvalgos taškus iš mieste dominuojančių aukštybinių pastatų ir apžvalgos taškus nuo tiltų ir viadukų ties įvažiavimais į miestą ar miesto centrinę dalį. Taip pat pateikos dar 3 panoramos, iš kurių viena yra nuo uosto pusės link Smiltynės, kita nuo šiaurinio rago į Melnragės pusę ir Melnragės centrinės dalies panorama. Klaipėdos miesto panoramų įvertinimas vadovaujantis galiojančiais teritorijų planavimo

dokumentais pateiktas brėžinyje: Esama būklė. Architektūrinės erdvinės struktūros brėžinys. Panoramos siluetai, miesto savitumą kuriantys elementai (Br. Nr. U-1262 / 16013-00-BTP-E.B.-03.2)

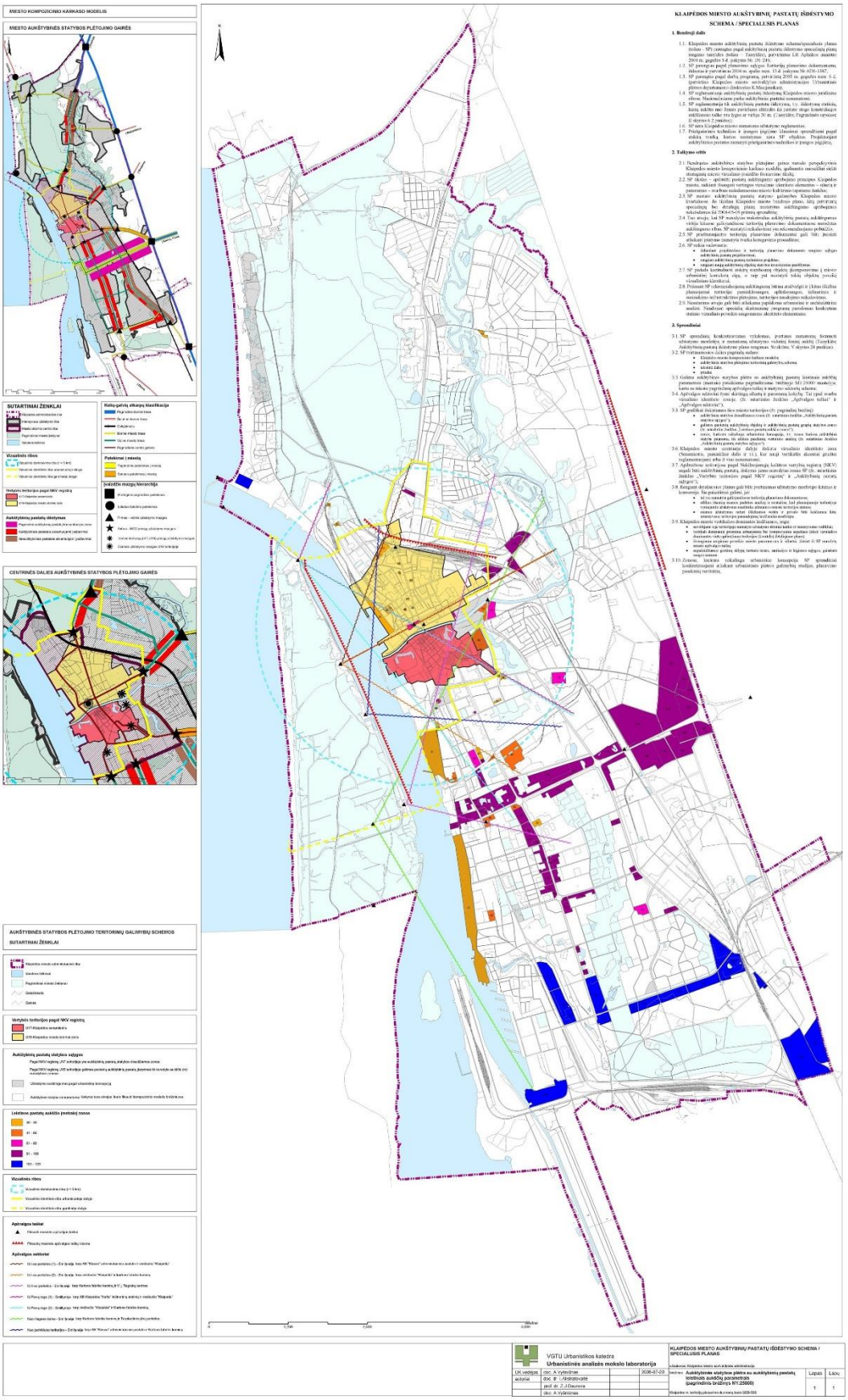
Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schema / specialusis planas

Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemoje / specialiajame plane (tarybos patvirtintas 2007 m. birželio 28 d. sprendimu Nr. T2-201) numatomos galimos aukštybinių pastatų statymo vietos ir numatomi aukščiai, jų apribojimai. Grafiškai išskiriamos šios miesto teritorijos:

- Aukštybinės statybos draudžiamos zonos;
- Galimos pavienių aukštybinių objektų ir aukštybinių pastatų grupių statybos zonos;
- Zonos, kurioms reikalinga urbanistinė koncepcija, t.y. zonos kuriose aukštybinė statyba įmanoma, tik atlikus pasekmių vertinimo analizę.

Dokumente išskirti pagrindiniai pastatų aukštingumo reglamentavimo Klaipėdos mieste principai. Numatoma kaip ir kokiomis priemonėmis turi būti vykdomas sprendinių konkretizavimas. Išskirti kriterijai, kurių pagrindu leidžiama aukštybinė statyba.

Vertinant Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schemoje / specialiajame plane numatytus sprendinius ir dabartinę situaciją galima teigti, kad dalis nuo plano patvirtinimo mieste atsiradusių aukštybinių pastatų buvo projektuoti nesiremiant specialiuoju planu ir yra pastatyti jiems nenumatytose vietose (Taikos pr., Kauno g., Dragūnų g.). Galima daryti išvadą, kad planas turi būti keičiamas arba peržiūrimas ir papildomas, nes būtina įvertinti naujai atsdiradusį užstatymą ir jo tiesioginį poveikį miesto panoramoms.

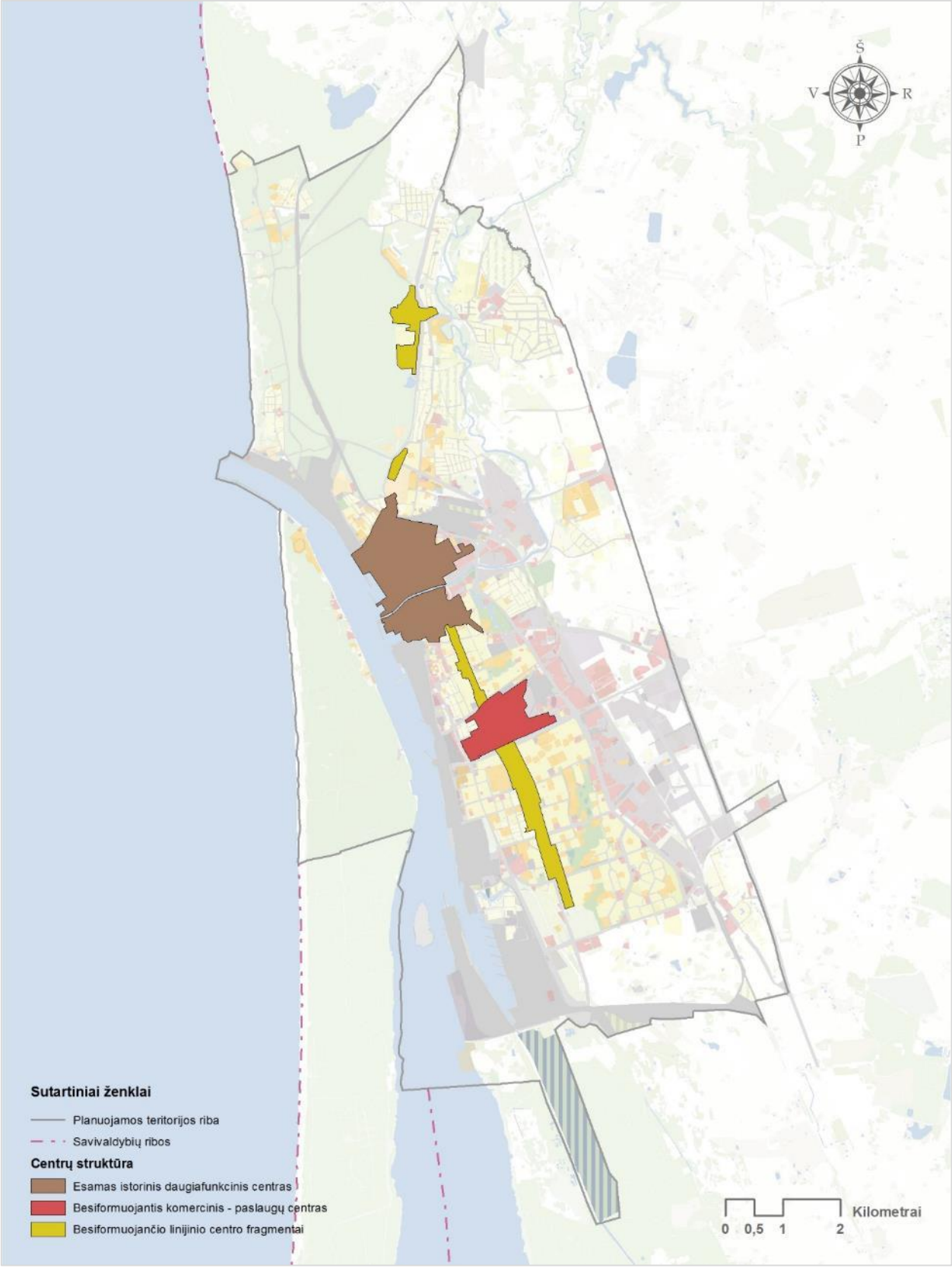


Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schema / specialusis planas

4.3.4. KLAIPĖDOS MIESTO CENTRŲ SISTEMA

Istoriškai susiformavo monocentrė Klaipėdos miesto struktūra. Sovietmečiu miestas įgavo klasikinę linijiniams miestui būdingą struktūrą, išsitęsdamas palei Kuršių marias. Taikos pr. buvo numatytas pagrindine šios struktūros ašimi – linijiniu centru, tačiau nesusiformavus kompaktiškų ir patrauklių erdvių struktūrai bei palaipsniui mažėjant gyventojų tokiu centru ši gatvė netapo. Platus gatvės skerspjūvis, pėsčiųjų ir dviračių ryšių trūkumas šia problemą dar paaštrino. Besiformuojantis linijinis centras pagal Taikos prospektą tarsi „ištrupa“ , nesuformuodamas urbanistinės struktūros mazgų. Vystantis uostui, miestas nuo Kuršių marių buvo atitvertas uosto teritorijos. Taip miesto struktūra prarado funkcinius ir erdvinius ryšius su Kuršių mariomis, Kuršių nerija.

Aiškiai išsiskiria istorinis miesto centras, šiauriau Baltijos prospekto formuojasi naujo centro užuomazgos - pramoginių – komercinių objektų ašis (*žr. 4.3.4-1 pav.*). Šiauriau istorinio centro, apie Klaipėdos universiteto branduolį bei pagal Liepojos gatvę telkiantis paslaugų infrastruktūrai, formuojasi naujas šiaurinis centras. Pietiniai gyvenamieji rajonai pernelyg nutolę nuo šių centrų, tai sąlygoja prastas šių teritorijų aptarnavimo galimybes, prastesnę gyvenimo kokybę.



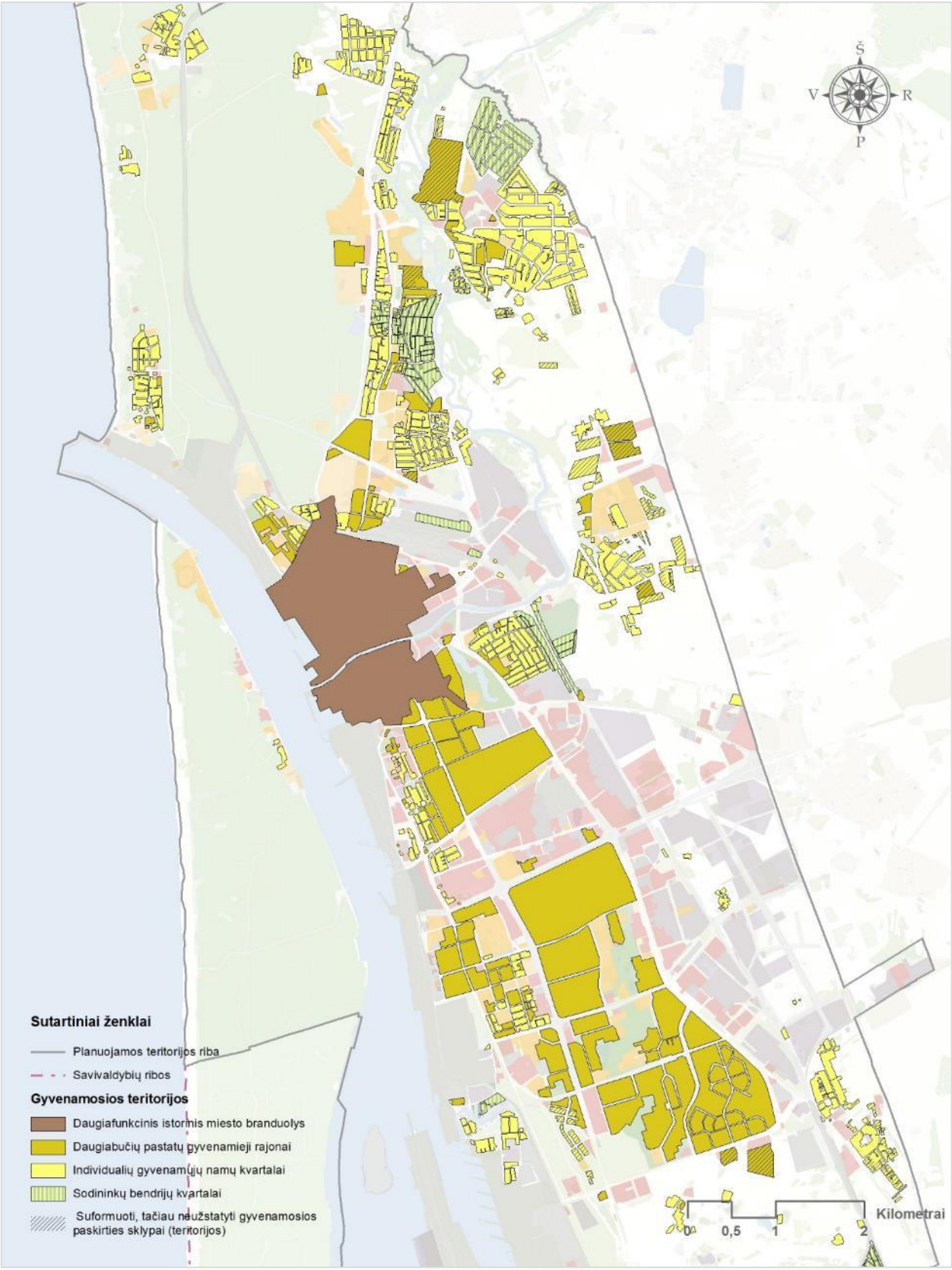
4.3.4-1 pav. Esama Klaipėdos centrų struktūra

4.3.5. GYVENAMOSIOS TERITORIJOS

Daugiabučiais užstatytas Klaipėdos miesto gyvenamasis teritorijas galima diferencijuoti į daugiafunkcinį istorinį miesto branduolį (faktiškai tai miesto centrinė zona) ir piečiau jo esančius sovietinio laikotarpio stambiaplokštės statybos gyvenamuosius rajonus su tam laikotarpiui būdinga monofunkcine žemėnauda. Šie rajonai suskaidyti į gyvenamuosius kvartalus, kurie nors ir turi perimetriniam užstatymui artimą užstatymo struktūrą, stokoja paslaugų infrastruktūros kūrimosi pirmuosiuose aukštuose, nekuria palankių sąlygų darbo vietų šiuose kvartaluose kūrimuisi. Paslaugų infrastruktūra šiuose rajonuose sukoncentruota mikrorajonų centruose. Tik labai nedidelę dalį užima naujos statybos daugiabučių pastatų gyvenamieji kvartalai.

Kitas svarbus gyvenamųjų teritorijų segmentas – individualių gyvenamųjų namų kvartalai. Klaipėdos mieste šie kvartalai išsidėstę daugiausia šiaurinėje miesto dalyje. Klaipėdai charakteringa tai, kad pilnai realizuotų šių kvartalų rodikliai pakankami, kad užtikrintų sukurtos infrastruktūros efektyvų funkcionavimą.

Taip pat prie individualių gyvenamųjų namų kvartalų būtų galima priskirti sodininkų bendrijų kvartalus (teritorijas), kurie Klaipėdos miesto atveju pagal savo paskirtį ir naudojimo būdą yra individualūs vienbučiai gyvenamieji namai, skiriasi tik įteisintas žemės naudojimo būdas. Pagal paskirtį naudojamų sodų yra likę tik į pietus nuo Danės upės, abipus geležinkelio; šalia Klaipėdos ir Draugystės geležinkelio stočių; prie Smeltalės žiočių (*žr. 4.3.5-1 pav.*).



4.3.5-1 pav. Gyvenamosios teritorijos

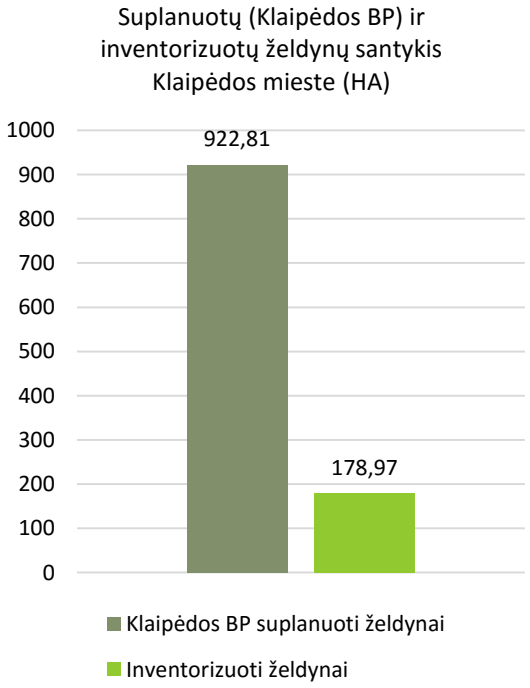
4.4. VIEŠOSIOS ERDVĖS IR ŽELDYNAI

Viešųjų erdvių ir želdynų sistema – miesto urbanistinės struktūros komponentas, palaikantis ekologinį stabilumą, gerinantis žmonių gyvenamosios ir darbo aplinkos sąlygas.

Esama gamtinė struktūra stokoja sistemingumo, tarp atskirų viešųjų erdvių, želdynų trūksta žaliųjų jungčių. Šiaurinė ir pietinė miesto dalys nesudaro bendros sistemos, o šiaurinėje miesto dalyje, gyvenamuosiuose rajonuose visiškai nėra įrengtų atskirųjų želdynų. Tačiau esama Klaipėdos viešųjų erdvių sistema, turi itin didelį potenciają plėtotis, dėl neišnaudotų gamtinių resursų gausos. Ypač trūksta Danės upės, Smeltalės upelio integracijos į bendrą miesto želdynų sistemą, šių teritorijų plėtojimo ir infrastruktūros kūrimo.

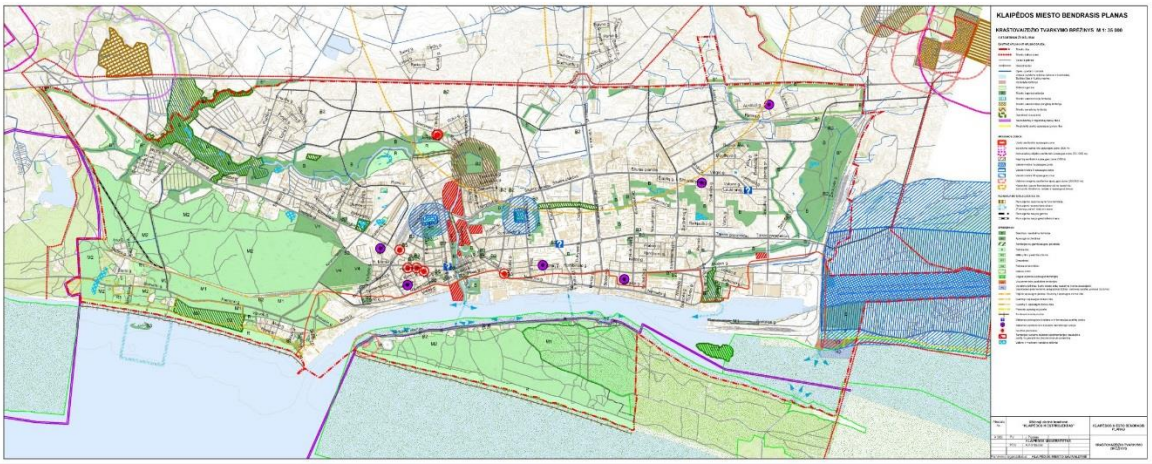
Už Klaipėdos miesto ribų esančioje miesto periferinėje zonoje , stichiškai užstatytoje mažaaukščiais gyvenamaisiais namais vietinių želdynų sistemos nėra ir nebandoma kurti. Želdynų sistema kol kas yra kompensuojama neužstatytais, nenaudojamais ar žemės ūkio tikslams naudojamais skypais. Vykstant urbanizacijai, tokių teritorijų kiekis mažėja, tad periferijoje esančios gyevnamosios teritorijos dėl infrastruktūros trūkumo nebegali užtikrinti patrauklumo.

Esama bendra žaliųjų plotų sistema Klaipėdos mieste užima 3191,49 ha, iš kurio atskirieji želdynai (inventorizuoti) sudaro – 178,97 ha, kiti neidentifikuoti želdynai ir želdiniai, žolinė augalija – 994,91 ha, miškai – 2017,61 ha.



Želdynų sistemą Klaipėdos mieste reglamentuoja Klaipėdos miesto bendrasis planas ir Klaipėdos miesto mažiosios architektūros, aplinkotvarkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestietiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialusis planas, taip pat atskiriems sklypams ar teritorijoms parengi detalieji planai. Želdynų sistema šiuose dokumentuose yra suplanuota tinkamai ir įteisinta, tačiau inventorizuota yra tik dalis Klaipėdos mieste esančių želdynų – 19,39 %.

Klaipėdos miesto bendrajame plane esamos ir numatomos viešosios erdvės, želdynai jungiami į bendrą viešųjų erdvių sistemą, kurią papildo rekreacinės teritorijos ir miškai. Numatyti šių teritorijų plėtojimo principai, iškelti planavimo tikslai. Visi numatomi miesto želdynai reglamentuoti kaip bendro naudojimo teritorijos.

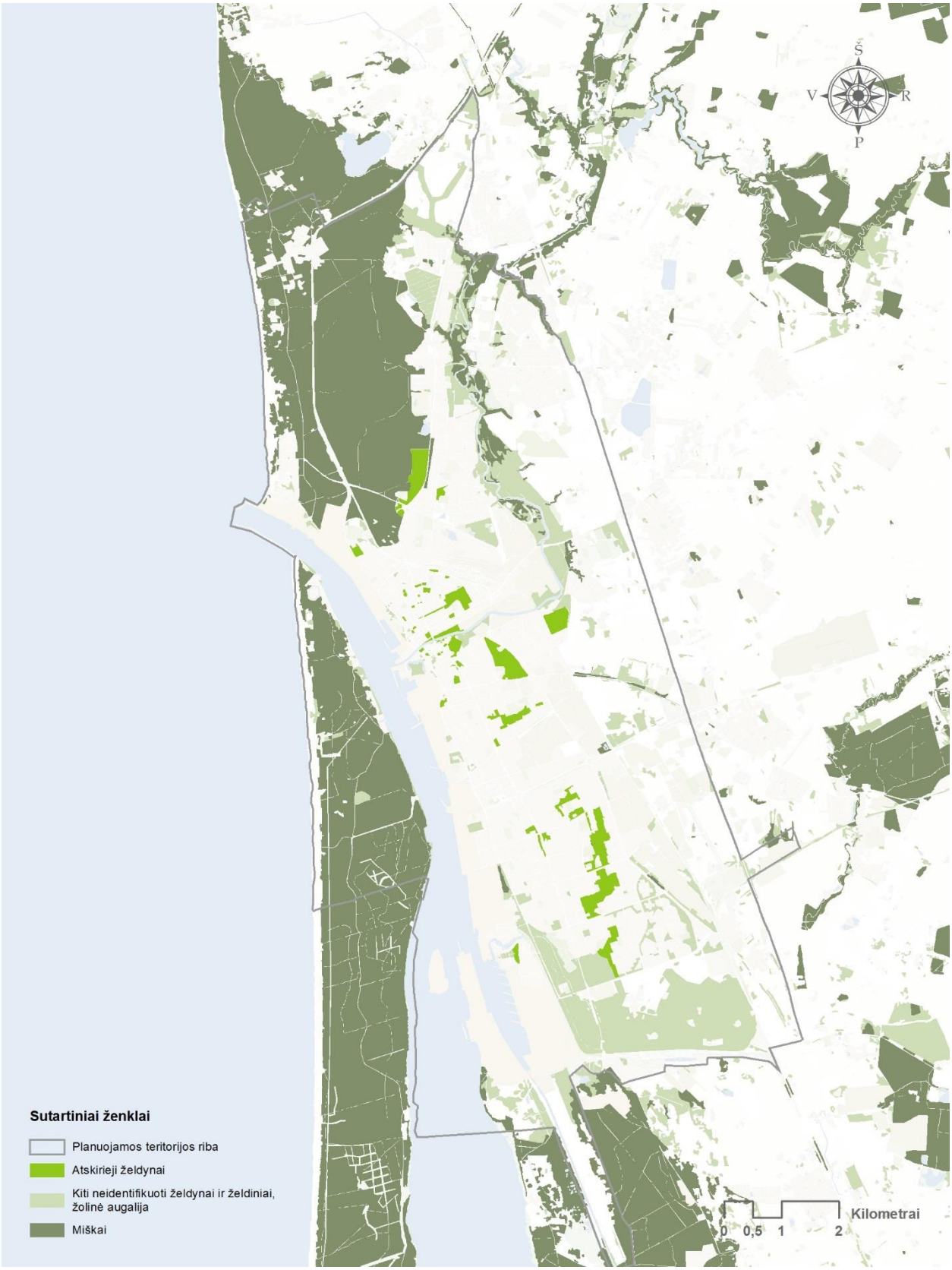


4.4-2 pav. Klaipėdos miesto bendrasis planas. Kraštovaizdžio tvarkymo brėžinys

Klaipėdos miesto mažiosios architektūros, aplinkotvarkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestietiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialiąjame plane plėtojama hierarchinė želdynų sistema, kurią sudaro vietiniai, rajoniniai, centriniai želdynai, želdynų jungtys – linijinių želdynų juostos infrastruktūros koridoriuose, takai, aikštės ar kitos nemotorizuotam eismui skirtos erdvės, kur rikšmingą dalį sudarytų bet kokie želdiniai. Suplanuota želdynu sistema neprieštarauja Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniams ir yra suplanuota tinkamai. Visos gyvenamosios teritorijoms yra priskirti vietiniai, rajoniniai želdynai, suplanuotos žaliosios jungtys. Rekreacinės teritorijos prijungtos prie bendro žaliųjų plotų tinklo.

4.4-2 pav. Klaipėdos miesto mažosios architektūros, aplinkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestietiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialusis planas

Toliau nagrinėjami tik inventorizuoti želdynai Klaipėdos mieste. Pateikiama inventorizuotų želdynų pagrindiniai duomenys, būklė (4.4-1 lentelė). Nagrinėjamas įrengtų želdynų pasiekiamumas ir trūkumas miesto teritorijos ribose.



4.4-3 pav. Inventorizuotų atskirųjų želdynų, kitų neidentifikuotų želdynų ir želdinių, žolinės augalijos ir miškų sklaida Klaipėdos mies

4.4-1 lentelė. Inventorizuoti Klaipėdos miesto atskirieji želdynai

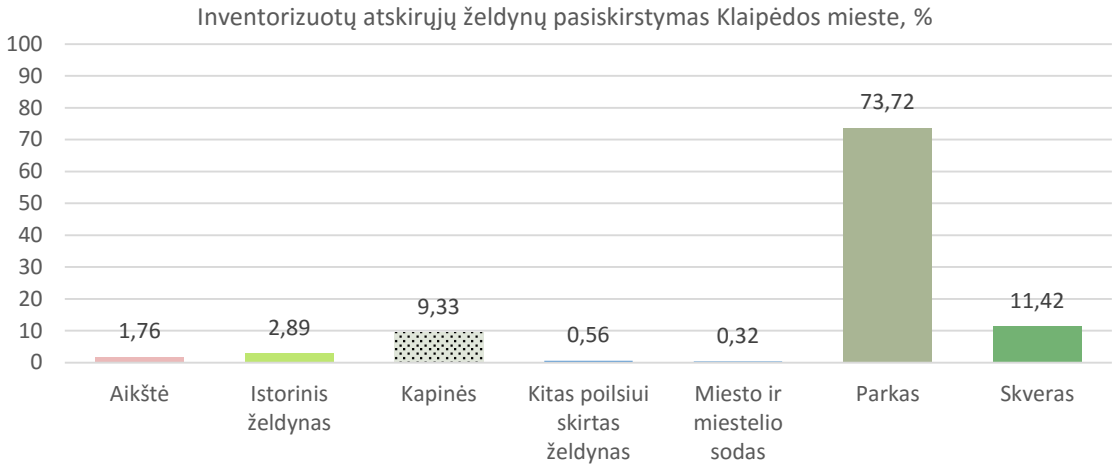
Nr.	Želdyno pavadinimas	Želdyno tipas	Želdyno paskirtis	Želdyno būklė	Veja	Gėlynai	Statiniai	Šiukšlės	Pastabos	Sklypo paskirtis (RC duomenys)	Klaipėdos mikrorajonas
1.	Pušynas Jurbarko g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	10-50 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Smeltės
2.	Sąjūdžio parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos	Laukininkų
3.	Statybininkų pr., I. Simonaitytės g., Smiltelės g., Reikjaviko g. parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos / atskirųjų želdynų teritorijos	Žardininkų
4.	Draugystės parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Atskirųjų želdynų teritorijos	Gedminų dvaro
5.	Taikos pr., Baltijos pr., Debreceno g., Šilutės pl. parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Pempininkų
6.	Debreceno skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Gedminų dvaro
7.	Taikos pr. II skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Poilsio
8.	Žvejų kultūros rūmų skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	10-50 % želdyno ploto	Yra apaugusi nendrėmis kūdra	Nesuformuotas	Pamario
9.	Taikos – Kauno g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Rumpiškės dvaro
10.	Ąžuolų giraitės parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos	Rumpiškės dvaro
11.	Spodžiaus skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Yra šunų vedžiojimo aikštelė	Nesuformuotas	Rumpiškės dvaro
12.	Trinyčių parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos	Butsargių dvaro
13.	„Špichuto dvaro parkas“ skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Yra Botaninis gamtos peveldo objektas-Storoji liepa,bet jau tragiškos būklės	Bendro naudojimo teritorijos	Špichuto dvaro
14.	Žydų kapinės	Atskirasis želdynas	Kapinės	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	-	-	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Teritorija aptverta metaline tvora	Nesuformuotas	Galinio pylimo
15.	Taikos pr. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Patenkinama	Natūrali neprižiūrima	-	-	> 50 % želdyno ploto	Prižiūrėti skverą	Nesuformuotas	Galinio pylimo
16.	Kulių vartų skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Baltikalnio
17.	Jono kalnelis	Atskirasis želdynas	Istorinis želdynas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	10-50 % želdyno ploto	Skirti daugiau priežiūros	Nesuformuotas	Jono kalnelio
18.	Turgaus g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Jono kalnelio
19.	„Meridiano“ skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	Dvimetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Jono kalnelio
20.	Tomo aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Senamiesčio
21.	Teatro aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Labai gera	-	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Senamiesčio
22.	Karlskronos aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Yra labai gražus fontanas	Nesuformuotas	Senamiesčio

23.	Joniškės kapinės	Atskirasis želdynas	Kapinės	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos	Barškių
24.	Žvejo skluptūros skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos / atskirųjų želdynų teritorijos	Rotušės
25.	Danės skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Labai gera	Naūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Senosios elektrinės
26.	Atgimimo aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	-	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Rotušės
27.	Kuršių aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos / susisiekimo ir inžinerinių tinklų teritorijos (dalis želdyno)	Bokštų
28.	Donelaičio aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos	Skulptūrų parko
29.	Skulptūrų parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Atskirųjų želdynų teritorijos	Skulptūrų parko
30.	M. Mažvydo alėja	Atskirasis želdynas	Kitas poilsiui skirtas želdynas	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Bokštų, Naujamiesčio
31.	Ferdinando skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	Daugiametės gėlės, prižiūrima	-	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos / susisiekimo ir inžinerinių tinklų teritorijos	Bokštų
32.	Daukanto – Kanto g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Atskirųjų želdynų teritorijos	Didžiosios Vitės
33.	Miesto sodas	Atskirasis želdynas	Miesto ir miestelio sodas	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	> 50 % želdyno ploto	Tvarkyti miesto sodą	Nesuformuotas	Didžiosios Vitės
34.	H.Manto - S.Daukanto g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Didžiosios Vitės
35.	S.Daukanto - H.Manto g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Lietuvininkų
36.	H. Manto skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	Vienmetės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Skveras prie H. Manto paminklo	Nesuformuotas	Lietuvininkų
37.	Šiaulių g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Veja po medžių laja nuskurdusi	Atskirųjų želdynų teritorijos	Lietuvininkų
38.	S. Daukanto - S. Nėries g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Priestočio
39.	Lietuvininkų aikštė	Atskirasis želdynas	Aikštė	Labai gera	Natūrali prižiūrima	Daugiametės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Bendro naudojimo teritorijos / atskirųjų želdynų teritorijos	Lietuvininkų
40.	Šiaulių g. skverelis	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	Daugiametės gėlės, prižiūrima	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Yra neveikiantis, netvarkingas tualeto pastatas	Bendro naudojimo teritorijos / komercinės paskirties objektų teritorijos	Lietuvininkų
41.	Priestočio g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali neprižiūrima	-	-	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Yra bunkeris - šiukšlynas	Atskirųjų želdynų teritorijos	Geležinkelio stoties
42.	Priestočio - S.Nėries g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Atskirųjų želdynų teritorijos	Priestočio
43.	Šalia Priestočio – S. Nėries skvero skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Labai gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Atskirųjų želdynų teritorijos	Priestočio

44.	Pušyno g. skveras	Atskirasis želdynas	Skveras	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Yra piminklas skirtas I pasaulinio karo žuvusiems	Kultūros paveldo objektų žemės sklypai	Bomelės Vitės
45.	Vokiečių karių kapinės	Atskirasis želdynas	Kapinės	Labai gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Poilsio parko
46.	Liepojos g. parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Gera	Natūrali prižiūrima	-	Prižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	-	Nesuformuotas	Vasaros estrados
47	Treko parkas	Atskirasis želdynas	Parkas	Patenkinama	Natūrali prižiūrima	-	Neprižiūrimi	Nėra arba < 10 % želdyno ploto	Šviestuvų ir suoliukų dalis išlaužyta	Nesuformuotas	Karališkosios giraitės

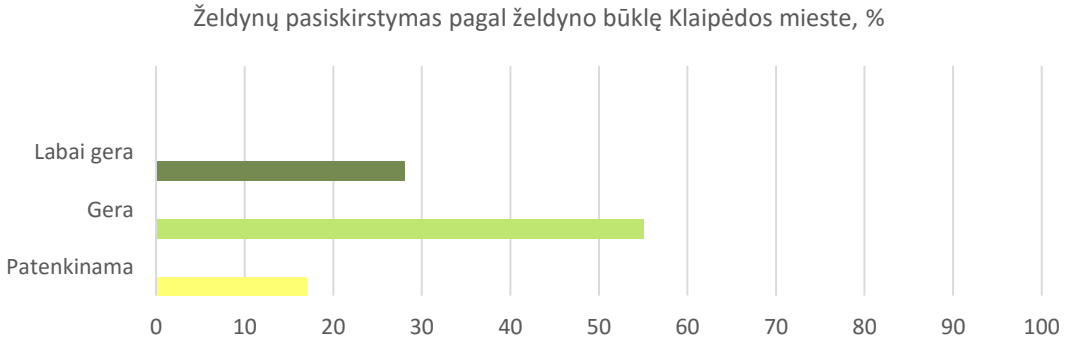
4.4-2 pav. Inventorizuoti atskirieji želdynai Klaipėdos mieste

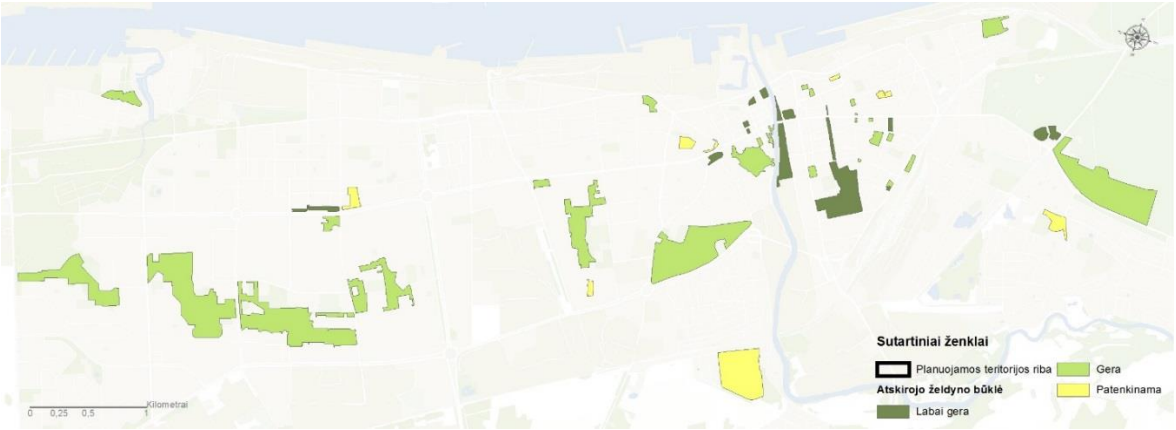
Inventorizuoti Klaipėdos miesto atskirieji želdynai gali būti skirtomi į aikštes, istorinius želdynus, kapines, kitus poilsiui skirtus želdynus, miesto ir miestelio sodus, parkus, skverus. Bendras inventorizuotų atskirųjų želdynų plotas – 178,97 ha. Didžiausią dalį užima parkai – 131,93 ha (73,72 %), toliau skverai – 20,45 ha (11,42 %), kapinės – 16,69 ha (9,33 %). Likę želdynai – 9,9 ha, iš kurių aikštės – 3,15 ha (1,76 %), istoriniai želdynai – 5,18 ha (2,89 %), kiti poilsiui skirti želdynai – 1,00 ha (0,56 %), miesto ir miestelio sodai – 0,57 ha (0,32 %).



4.4-3 pav. Inventorizuoti atskirieji želdynai Klaipėdos mieste

Vertinanat inventorizuotų Klaipėdos miesto želdynų būklę galima teigti, kad didžiosios dalies želdynų būklė yra gera arba labai gera. Labai gerai vertinami – 28 % (13 želdynų) želdynų, gerai – 55 % (26 želdynai), patenkinamai – 17 % (8 želdynai). Didžioji dalis labai geros būklės želdynų yra miesto istorinėje dalyje.





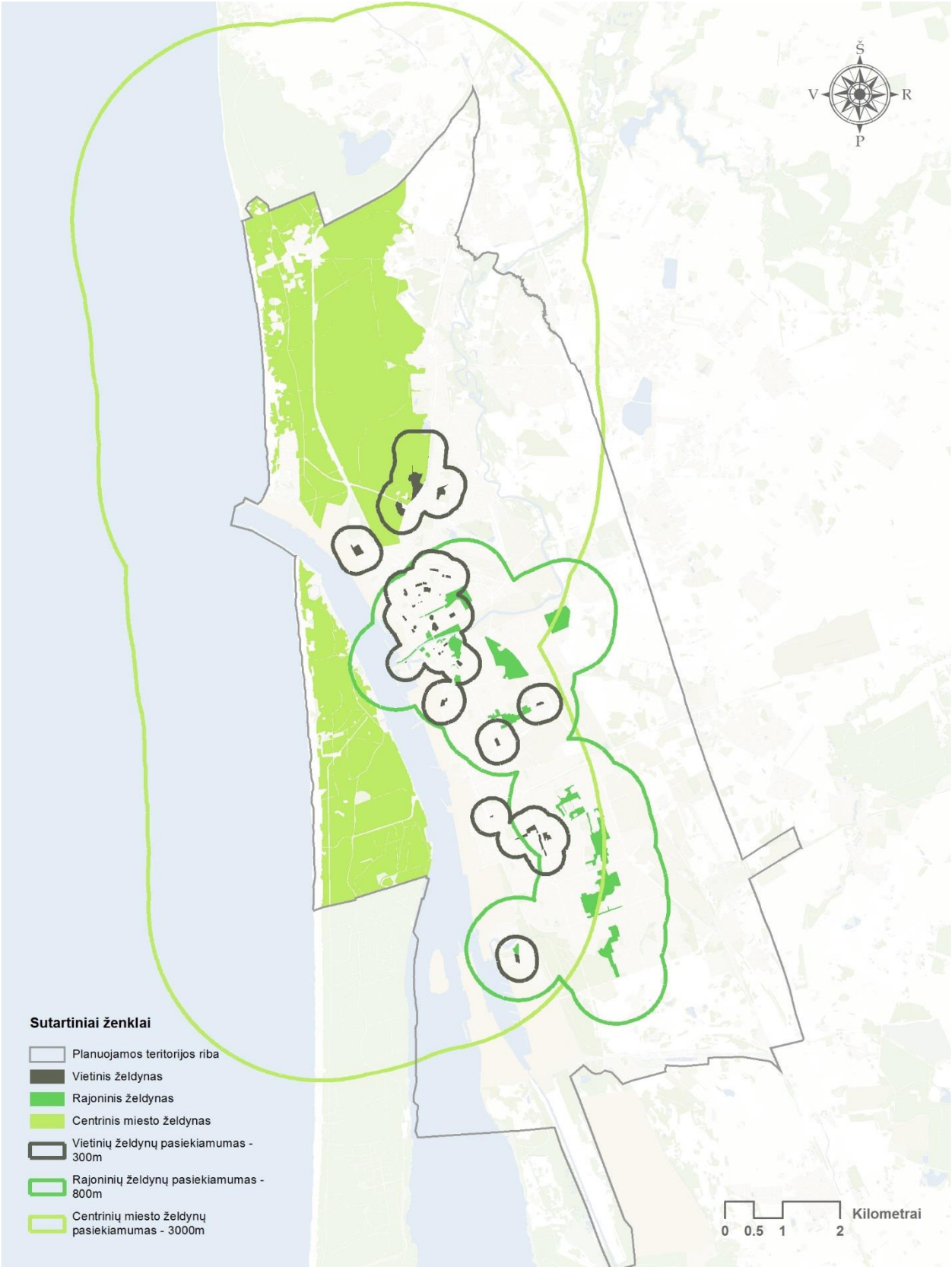
4.4-4 pav. Inventorizuotų atskirųjų želdynų būklė Klaipėdos mieste

Želdynai pagal reikšmę (svarbą) visam miestui, jo rajonams, atskiriems teritoriniams vienetams skirstomi į grupes (lygmenis): centriniai, rajoniniai ir vietiniai. Pagal želdyno svarbą nustatomas didžiausias jo paiekiamumo spindulys metrais:

- vietinio želdyno didžiausias pasiekimumo spindulys (atstumas nuo kvartalo grupės gyventojo iki želdyno) 300 m;
- rajoninio želdyno didžiausias pasiekimumo spindulys (atstumas nuo miesto gyvenamojo rajono gyventojo iki želdyno) 800 m;
- centrinio želdyno didžiausias pasiekimumo spindulys (atstumas nuo miesto, miestelio gyventojo iki želdyno) 3000 m;

Klaipėdos atveju vertinti visi inventorizuoti atskirieji želdynai. Taip pat Smiltynės ir Klaipėdos ir Girulių miškai vertinti kaip centriniai želdynai, dėl didelės rekreacinės reikšmės miestui. Vertinant vietinių želdynų tinklą, 300 metrų atstumu nuo gyvenamųjų teritorijų, didelė dalis želdynų suformuoti miesto istorinėje dalyje (senamiestis, naujamiestis). Pavienių želdynų yra palei Taikos pr., Liepojos g. Rajoniniai želdynai, esantys 800 metrų atstumu nuo toliausiai išsidėsčiusių gyvenamųjų teritorijų aptarnauja miesto istorinę dalį, taip pat sovietmečiu statytus gyvenamuosius kvartalus pietinėje miesto dalyje. Šie želdynai peitinėje miesto dalyje jungiasi į bendrą želdynų tinklą. Klaipėdos miesto šiaurinėje ir rytinėje dalyse, taip pat Melnragėje ir Giruliuose ypač matomas vietinių ir rajoninių želdynų trūkumas. Tinkamai suplanuota želdynų sistema yra miesto centrinėje ir pietinėje dalyse, tačiau tarpusavyje šios želdynų sistemos nesijungia, kas vėlgi sąlygoja pietinės miesto dalies vystymosi atotrūkį.

Smiltynės ir Klaipėdos ir Girulių miškai dėl didelės rekreacinės reikšmės ir neblogai išvystytos infrastruktūros gali būti priskiriami centriniam miesto želdynams. Šie želdynai aptarnauja didžiąją dalį Klaipėdos teritorijos, išskyrus pietrytinę dalį. Tačiau pietitinėje dalyje esantis Žardės piliakalnis ir kitos kultūros paveldo objektų teritorijos ateityje galėtų būti tvarkomos kaip centrinis miesto želdynas, bet kokiu atveju dabartiniame miesto bendrajame plane ši teritorija buvo numatyta kaip bendro naudojimo teritorijos.



4.4-5 pav. Inventorizuotų atskiųjų želdynų sklaida ir pasiekiamumas Klaipėdos mieste

4.5. ŽEMĖS NAUDOJIMAS

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos esamas žemės naudojimas nustatytas įvertinant įregistruotų sklypų žemės naudojimo paskirtis, būdus ir pobūdžius, kurie fiksuoti VĮ „Registrų centras“ duomenų bazėje (naujausi VĮ „Registrų centras“ duomenys apie esamų įregistruotų sklypų Klaipėdos miesto savivaldybėje paskirtis, būdus ir pobūdžius pateikti 2016 m. sausio mėn.). Šis sklypų paskirčių teisinis statusas nėra adekvatus „Žemės naudojimo būdų turinio apraše“, įsigaliojusiame nuo 2014-01-01, esantiems žemės sklypų naudojimo būdams (pobūdžių nuo 2014-01-01 nebeliko). Todėl 4.5-1 lentelėje pateikta informacija rodo tikrąjį sklypų paskirties ar būdo, pobūdžio teisinį įvardinimą. Bendrojo plano sprendiniuose bus apibrėžtos teritorijos funkcinės zonos, nustatant pagrindinių žemės naudojimo paskirčių ir galimų jose veiklų prioritetus, todėl esamos būklės įvertinimo stadijos metu nebuvo siekiama sklypų paskirtis, būdus ar pobūdžius apibendrintai įvardinti kitaip, nei buvo jie įregistruoti Registro centre.

Visa informacija apie sklypų paskirtis pateikta brėžinyje „Žemės naudojimo brėžinys“. Didelei daliai sklypų įregistruotas ne vienas žemės naudojimo būdas (ar pobūdis), todėl 4.5-1 lentelėje bei minėtame brėžinyje tiems sklypams, kuriems įregistruoti daugiau nei du žemės naudojimo būdai, įvardinti tik tie žemės naudojimo būdų (ir pobūdžių) deriniai, kurie bus aktualiausi rengiant bendrojo plano keitimo sprendinius (iš viso nurodyti net 63 tokie žemės naudojimo būdų įvardinimai ar pagrindiniai deriniai). Tai rodo didelį įteisintų sklypų žemės naudojimo mišrumą (kai kuriais atvejais viename sklype įregistruoti net 4-5 žemės naudojimo būdai).

Bendras įregistruotų sklypų plotas Klaipėdos miesto savivaldybėje yra pakankamai didelis – 2016 m. sausio mėn. įregistruoti sklypai apėmė 6321,65 ha arba 64,5% Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos ploto (9795,16 ha). Didelė dalis urbanizuotų teritorijų, kuriose sklypai dar nėra suformuoti ir įregistruoti – esamų daugiabučių gyvenamųjų pastatų teritorijos. Kita dalis neįregistruotų sklypų – neurbanizuotos teritorijos.

Bendrame įregistruotų sklypų balanse didžiąją dalį sklypų užima Kitos paskirties žemės sklypai (70,44%), likusi dalis – Žemės ūkio paskirties žemės sklypai (10,28%), Miškų ūkio paskirties žemės sklypai (14,69%), Vandensūkio paskirties žemės sklypai (4,28%) ir Konservacinės paskirties žemės sklypai (0,31%).

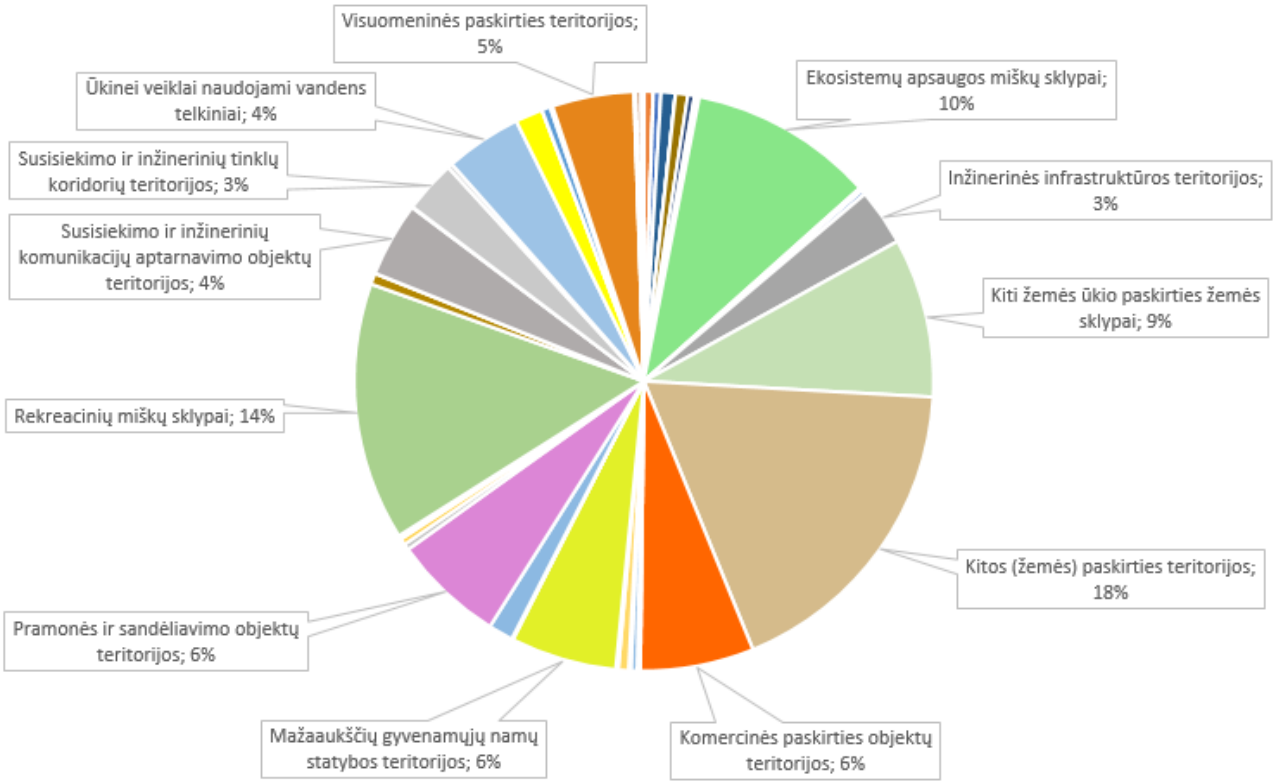
4.5-1 lentelė. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos žemės naudojimas (įregistruoti sklypai)

Eil. Nr.	Įregistruotų sklypų žemės naudojimo paskirtys, būdai ar pobūdžiai, nurodyti VĮ „Registrų centras“	Plotas, ha	Plotas, %
	ŽEMĖS ŪKIO PASKIRTIES ŽEMĖ	**650,04**	**10,28**
1	Mėgėjų sodų žemės sklypai ir/ar sodininkų bendrijų bendrojo naudojimo žemės sklypai	87,00	1,38
2	Specializuotų sodininkystės, gėlininkystės, šiltnamių, medelynų ir kitų specializuotų ūkių žemės sklypai ir/ar mėgėjų sodų žemės sklypai	1,18	0,02
3	Kiti žemės ūkio paskirties žemės sklypai	561,86	8,89
	MIŠKŲ ŪKIO PASKIRTIES ŽEMĖ	**928,87**	**14,69**
4	Ekosistemų apsaugos miškų sklypai	652,19	10,32
5	Rekreacinių miškų sklypai	909,87	14,39
	VANDENS ŪKIO PASKIRTIES ŽEMĖ	**270,36**	**4,28**
6	Ūkinei veiklai naudojami vandens telkiniai	269,69	4,27
7	Bendrojo naudojimo vandens telkiniai	0,67	0,01
	KONSERVACINĖS PASKIRTIES ŽEMĖ	**19,49**	**0,31**
8	Gamtinių rezervatų žemės sklypai	11,54	0,18
9	Kultūros paveldo objektų žemės sklypai	7,95	0,13
	KITOS PASKIRTIES ŽEMĖ	**4452,89**	**70,44**
10	Gyvenamosios teritorijos	15,47	0,24
11	Gyvenamosios/Visuomeninės paskirties teritorijos	0,15	0,00
12	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos	96,56	1,53
13	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų/Bendro naudojimo (miestų miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijos	1,01	0,02

14	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų/Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos	29,58	0,47
15	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	8,02	0,13
16	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų/Visuomeninės paskirties teritorijos	1,30	0,02
17	Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos teritorijos	373,49	5,91
18	Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos/Komercinės paskirties objektų teritorijos	2,34	0,04
19	Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos/Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos	0,26	0,00
20	Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos/Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	1,55	0,02
21	Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	0,58	0,01
22	Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos/Visuomeninės paskirties teritorijos	0,73	0,01
23	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos	23,80	0,38
24	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių/Komercinės paskirties objektų teritorijos	10,82	0,17
25	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių/Rekreacinės teritorijos	5,88	0,09
26	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių/Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	0,32	0,01
27	Daugiaaukščių ir aukštybinių gyvenamųjų namų statybos	42,51	0,67
28	Visuomeninės paskirties teritorijos	287,90	4,55
29	Visuomeninės paskirties/Bendro naudojimo (miestų miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijos	1,97	0,03
30	Visuomeninės paskirties/Daugiaaukščių ir aukštybinių gyvenamųjų namų statybos	0,76	0,01
31	Visuomeninės paskirties/Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos	5,31	0,08
32	Visuomeninės paskirties/Rekreacinės teritorijos	16,24	0,26
33	Visuomeninės paskirties/Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	10,51	0,17
34	Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos	392,70	6,21
35	Pramonės ir sandėliavimo objektų/Komercinės paskirties objektų teritorijos	21,65	0,34
36	Pramonės ir sandėliavimo objektų/Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	21,86	0,35
37	Pramonės ir sandėliavimo objektų/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	9,63	0,15
38	Komercinės paskirties objektų teritorijos	400,72	6,34
39	Komercinės paskirties objektų/Atskirųjų želdynų teritorijos	0,95	0,02
40	Komercinės paskirties objektų/Daugiaaukščių ir aukštybinių gyvenamųjų namų statybos	10,53	0,17
41	Komercinės paskirties objektų/Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	21,56	0,34
42	Komercinės paskirties objektų/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	7,45	0,12
43	Komercinės paskirties objektų/Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos	0,64	0,01
44	Komercinės paskirties objektų/Visuomeninės paskirties teritorijos	35,84	0,57
45	Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos	262,88	4,16
46	Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	2,44	0,04
47	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	185,03	2,93
48	Inžinerinės infrastruktūros teritorijos	199,95	3,16
49	Rekreacinės teritorijos	38,97	0,62
50	Rekreacinės/Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos	0,39	0,01
51	Rekreacinės/Komercinės paskirties objektų teritorijos	0,88	0,01
52	Rekreacinės/Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos teritorijos	2,98	0,05
53	Bendro naudojimo (miestų miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo)/Atskirųjų želdynų teritorijos	26,28	0,42

54	Bendro naudojimo (miestų miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo)/Komercinės paskirties objektų teritorijos	0,25	0,00
55	Bendro naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijos	50,24	0,79
56	Bendro naudojimo/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	0,41	0,01
57	Atliekų saugojimo, rūšiavimo ir utilizavimo (sąvartynai) teritorijos	1,36	0,02
58	Teritorijos valstybės sienos apsaugos ir/ar krašto apsaugos tikslams	17,11	0,27
59	Atskirųjų želdynų teritorijos	30,46	0,48
60	Atskirųjų želdynų/Rekreacinės teritorijos	1,19	0,02
61	Atskirųjų želdynų/Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	0,25	0,00
62	Kitos (žemės) paskirties teritorijos	1136,90	17,98
63	Laisvos valstybinės žemės fondo teritorijos	1,12	0,02
	VISO ĮREGISTRUOTŲ SKLYPŲ PLOTAS	**6321,65**	**100,00**

Didžioji dalis žemės naudojimo būdų – rekreacinių miškų sklypai (14% įregistruotų sklypų) ir ekosistemų apsaugos miškai (10% įregistruotų sklypų) (*žr. 4.5-1 pav.*). Kiti žemės naudojimo būdai yra arba nenustatyti (įregistruota tiktai žemės paskirtis), arba, kaip minėta, didžiajai daliai sklypų įregistruota daugiau nei vienas žemės naudojimo būdas, neišskiriant jų procentinės sandaros.



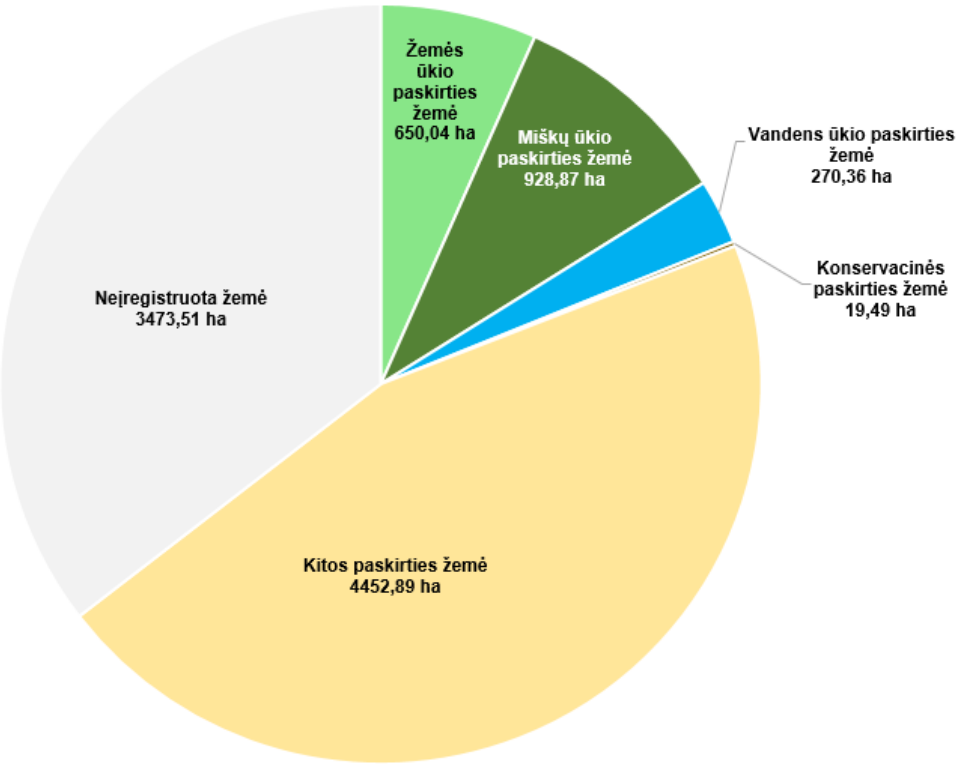
4.5-1 pav. Dominuojantys įregistruotų sklypų žemės naudojimo būdai ar pobūdžiai

4.6. TERITORIJOS BALANSAS

Šiame skyriuje pateiktas Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos balansas nurodo apibendrintą esamą žemės naudojimo situaciją 2016 m. pradžioje (įregistruotų sklypų žemės naudojimas pateiktas skyriuje 4.5). Kaip matyti iš 4.6-1 lentelės ir 4.6-1 pav., 45,5% savivaldybės teritorijos užima Registrų centre registruota kitos paskirties žemė, 35,4% savivaldybės teritorijos – dar nėra įregistruota (didžioji dalis tokių teritorijų yra urbanizuotos, todėl jos taip pat bus priskirtos kitos paskirties žemei).

4.6-1 lentelė. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos balansas, įvertinant įregistruotų sklypų žemės naudojimo paskirtis

Eil. Nr.	Teritorijos balansas, įvertinant įregistruotų sklypų žemės naudojimo paskirtis	Plotas, ha	Plotas, %
1	Žemės ūkio paskirties žemė	650,04	6,6
2	Miškų ūkio paskirties žemė	928,87	9,5
3	Vandens ūkio paskirties žemė	270,36	2,8
4	Konservacinės paskirties žemė	19,49	0,2
5	Kitos paskirties žemė	4452,89	45,5
6	Neįregistruota žemė	3473,51	35,4
	VISO	**9795,16**	**100,0**



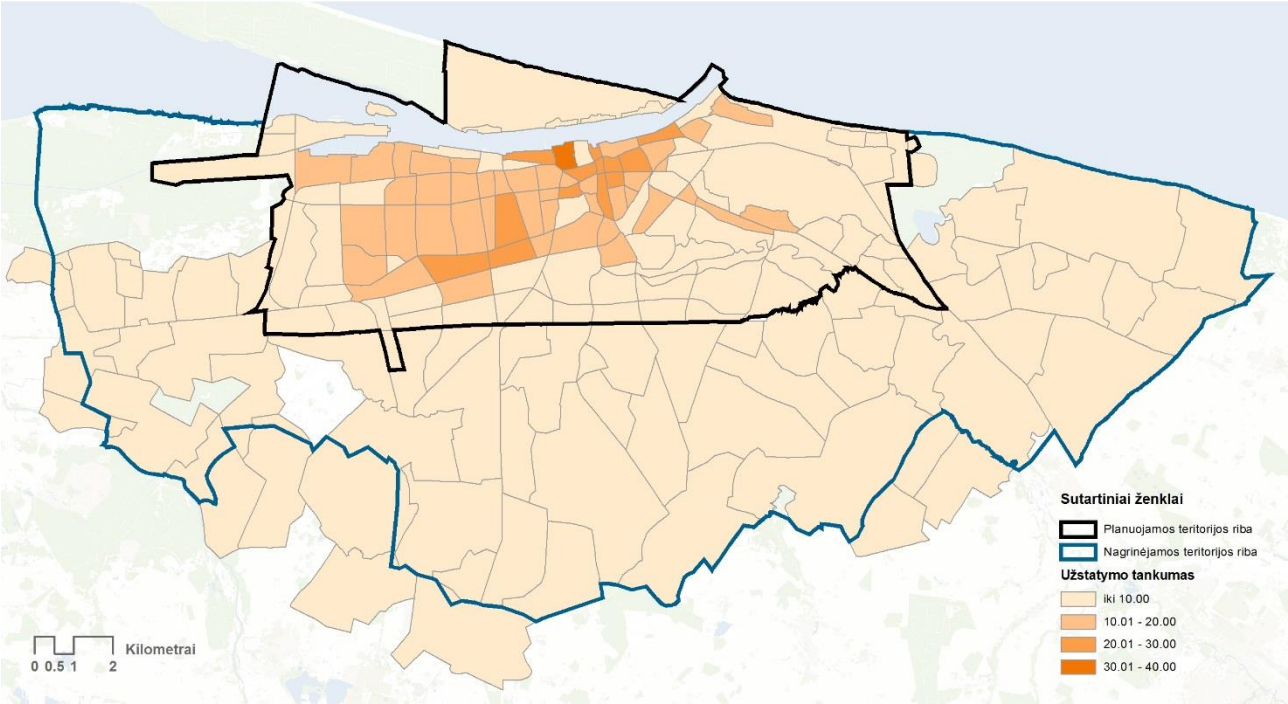
4.6-1 pav. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos balansas, įvertinant įregistruotų sklypų žemės naudojimo paskirtis

4.7. UŽSTATYMO TANKUMAS

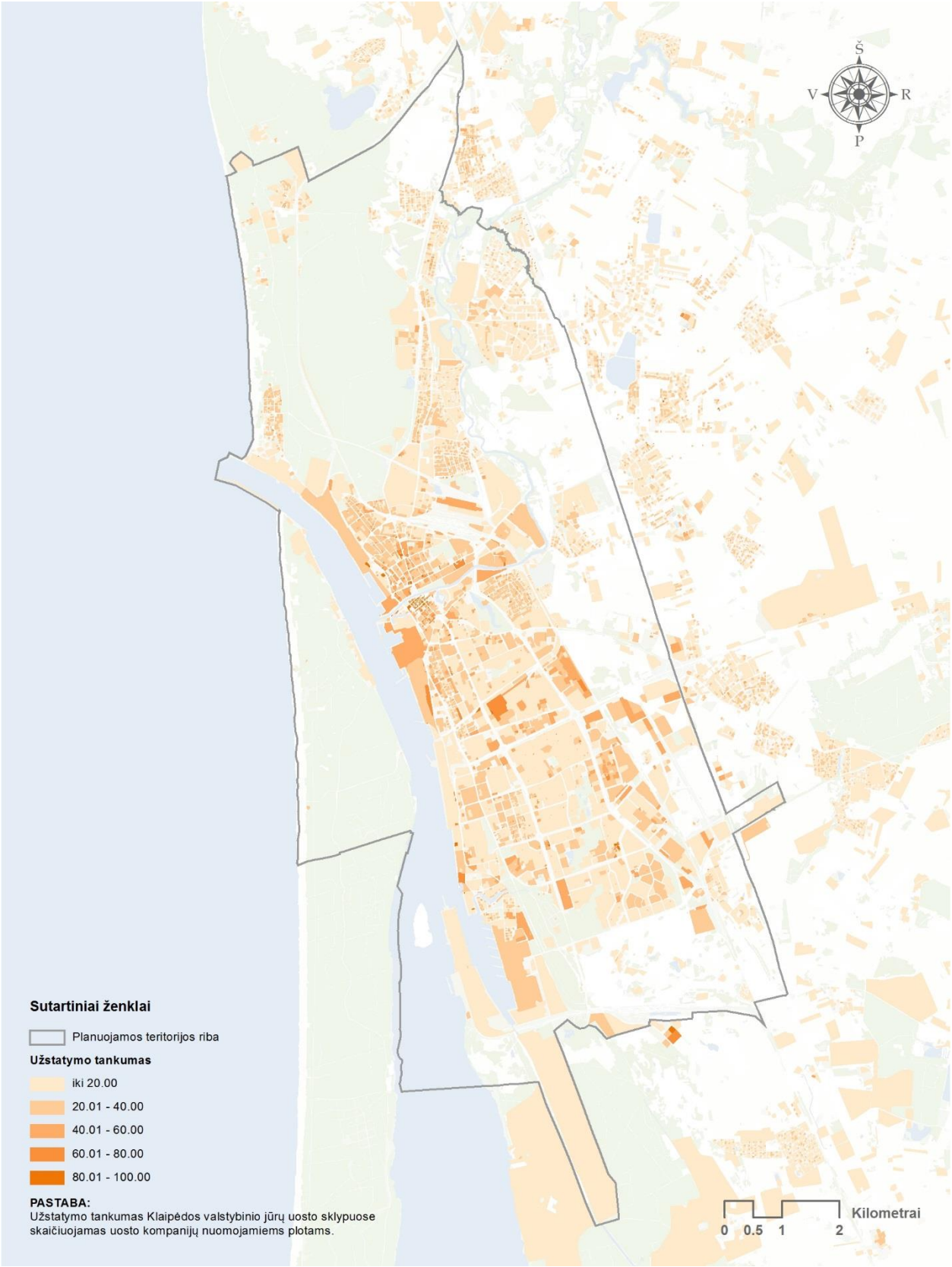
Užstatymo tankis – pastatų ir turinčių stogą inžinerinių statinių antžemine dalimi užstatomo ploto, nustatomo pagal išorinių sienų ar kitų atitvarų projekciją į žemės paviršių, santykis su žemės sklypo plotu.

Didžiausias užstatymo tankis, net iki 100 %, yra Klaipėdos miesto istorinėje dalyje, ypač senamiestyje. Tokius užstatymo tankio rodiklius šioje miesto dalyje lemia susiklosčiusi smulkaus mastelio ir itin tankaus užstatymo urbanistinė struktūra. Taip pat išsiskiria kai kurių ypač tankiai užstatytų komercinės, gyvenamosios, pramoninės paskirties objektų, statytu paskutiniu dešimtmečiu sklypai. Didesniu tankiu pasižymi Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje ir kitose pramoninės paskirties teritorijose esantys uosto kampanijų nuomojami plotai. Šiuo atveju užstatymo tankį, tuo pačiu ir užstatymo tipą lemia vyraujantys technologiniai procesai. Didžiojoje Klaipėdos miesto dalyje užstatymo tankis neviršija 20 %. Tai pagrinde daugiabučių ir vienbučių namų gyvenamosios teritorijos. Daugeliui daugiabučių gyvenamųjų teritorijų užstatymo intensyvumas skaičiuojamas kvartalui, o ne atskiriems skypams, nes sovietinės statybos kvartaluose nėra identifikuotų sklypų ribų. Klaipėdos rajone, nagrinėjamos teritorijos ribose užstatymo tankis nedidelis, dažniausiai siekia iki 10-20 %, išskyrus pavienius komercinių ir pramoninių objektų sklypus.

Lyginant Klaipėdos miesto rajonų ir Klaipėdos rajono gyvenvenamųjų vietovių užstatymo tankį, galima pastebėti, kad mieste užstatymo tankis net iki 4 kartų didesnis negu rajone, išskyrus Klaipėdos miesto šiaurinės dalies gyvenamąsias teritorijas. Bet kokiu atveju, galima teigti, kad miesto teritorija yra planuojama ir išnaudojama pakankamai efektyviai.



4.7-1 pav. Užstatymo tankumas Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir Klaipėdos rajono (nagrinėjamos teritorijos ribose) gyvenvietėse



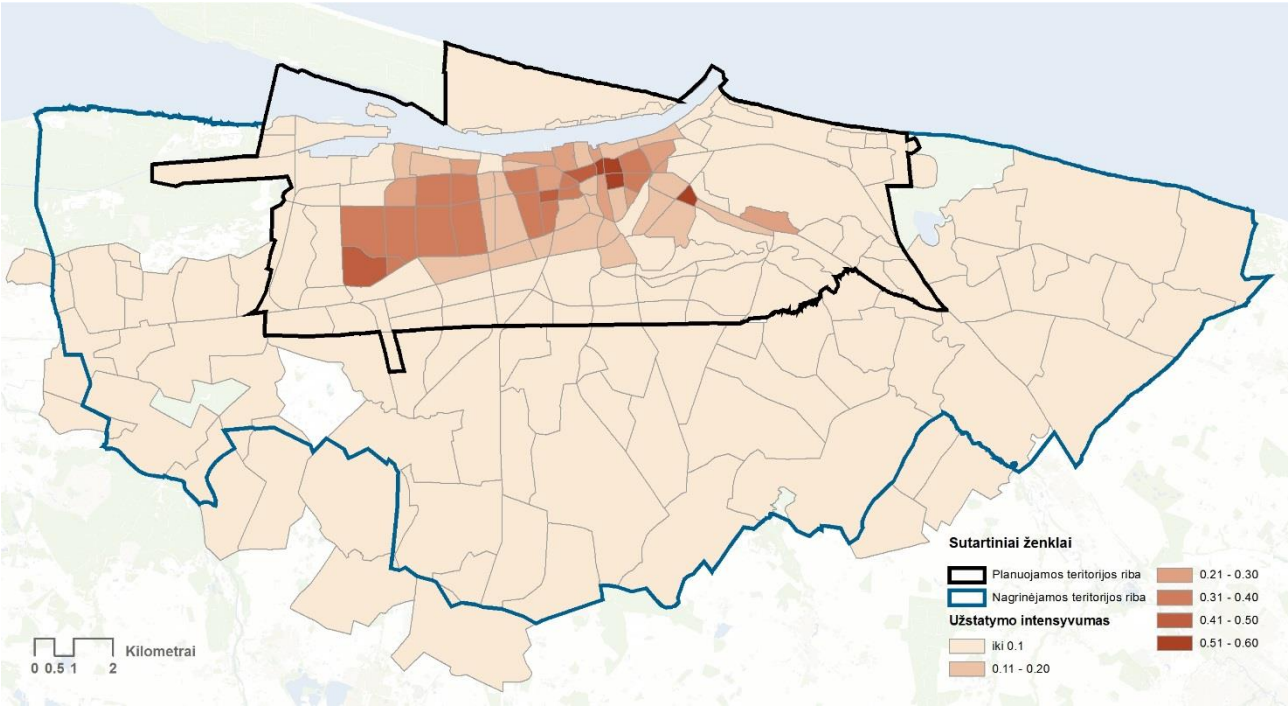
4.7-2 pav. Užstatymo tankumas Klaipėdos mieste suformuotuose sklypuose ir kitose užstatytose teritorijose

4.8. UŽSTATYMO INTENSYVUMAS

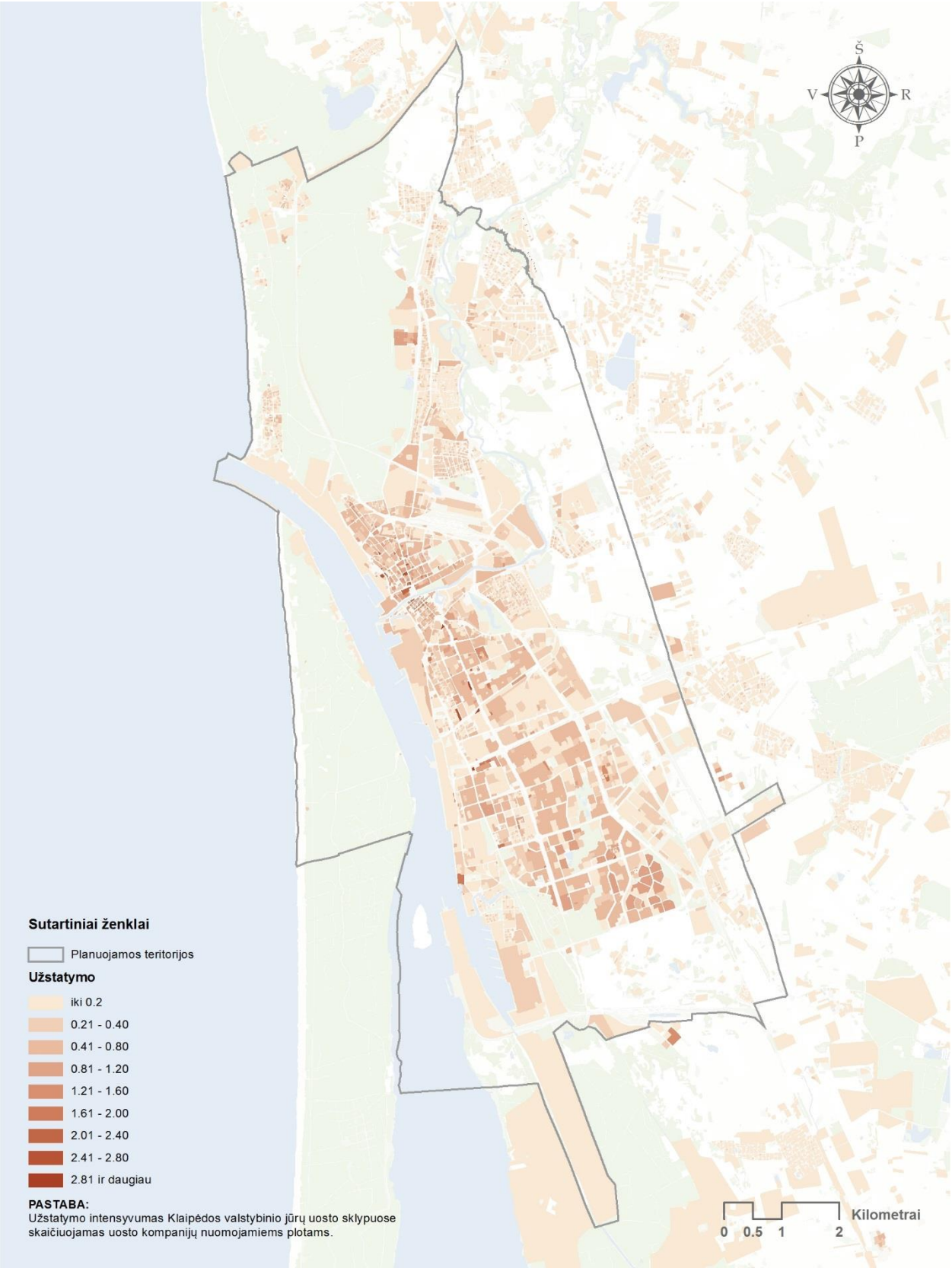
Užstatymo intensyvumas – teritorijos panaudojimo efektyvumą nusakantis užstatymo rodiklis, išreiškiamas sklypo pastatų bendrųjų plotų sumos santykiu su sklypo plotu (bendrojo ploto tankis) arba sklypo pastatų statybinių tūrių sumos santykiu su sklypo plotu (tūrio tankis).

Didžiausias užstatymo intensyvumas, kaip ir užstatymo tankis yra Klaipėdos miesto istorinėje dalyje, senamiesčio ir naujamiesčio teritorijoje. Čia jis gali siekti iki 2,8. Taip pat išsiskiria sovietmečiu statyti gyvenamieji kvartalai, kurie dėl žymiai didesnio pastatų aukščio, bet mažesnio tankio nei istorinėje pasiekia beveik tokį patį užstatymo intensyvumą kaip istorinėje dalyje, apytiksliai nuo 1,6 iki 2,4. Labiausiai išsiskiria pavieniai aukštybiniais pastatais užstatyti sklypai, kurių užstataymo intensyvumas siekia iki 2,8 ir daugiau. Mažiausias užstatymo intensyvumas yra vienbučių gyvenamųjų namų teritorijos Klaipėdos šiaurinėje, rytinėje pusėse, taip pat Klaipėdos rajone (nagrinėjamos teritorijos ribose). Klaipėdos miesto šiaurinė ir pietinė dalys yra akivaizdžiai atskirtos mažiau intensyviai užstatytos zonos. Tokia struktūra skatina miesto skilimą į dvi dalis. Šiuo atveju pietinė dalis vystosi silpniau nes nėra suformuotų šią zoną aptarnaujančių centrų. Neformuojant šiai daliai reikalingo centro, teritorijos raidos perspektyvos toliau blogės.

Užstatymo intensyvumas Klaipėdos mieste yra gerokai didesnis negu Klaipėdos rajone, tad šios teritorijos yra išnaudojamos gerokai efektyviau. Klaipėdos rajone, nepriklausomai nuo to, kad mažesni UI ir UT rodikliai ir suteikia iš pirmo žvilgsnio konfortiškesnes sąlygas, tačiau yra pernelyg maži, o tai salygoja neišbaigtas užstatymo struktūras, nesusiformavusį aptarnavimo paslaugų tinklą, neefektyviai naudojamą infrastruktūrą, apsunkintą viešojo transporto sistemą.



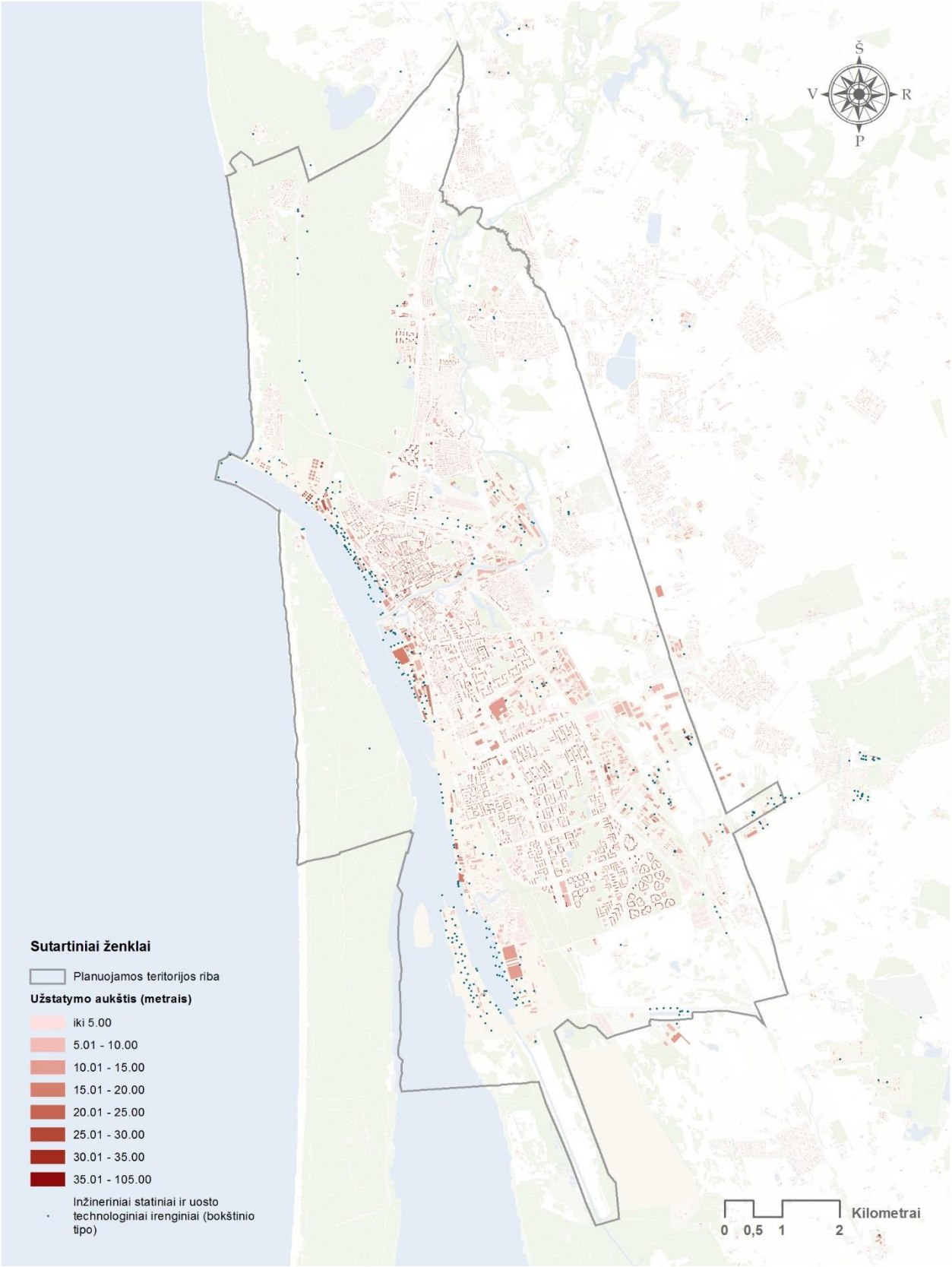
4.8-1 pav. Užstatymo intensyvumas Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir Klaipėdos rajono (nagrinėjamos teritorijos ribose) gyvenvietėse



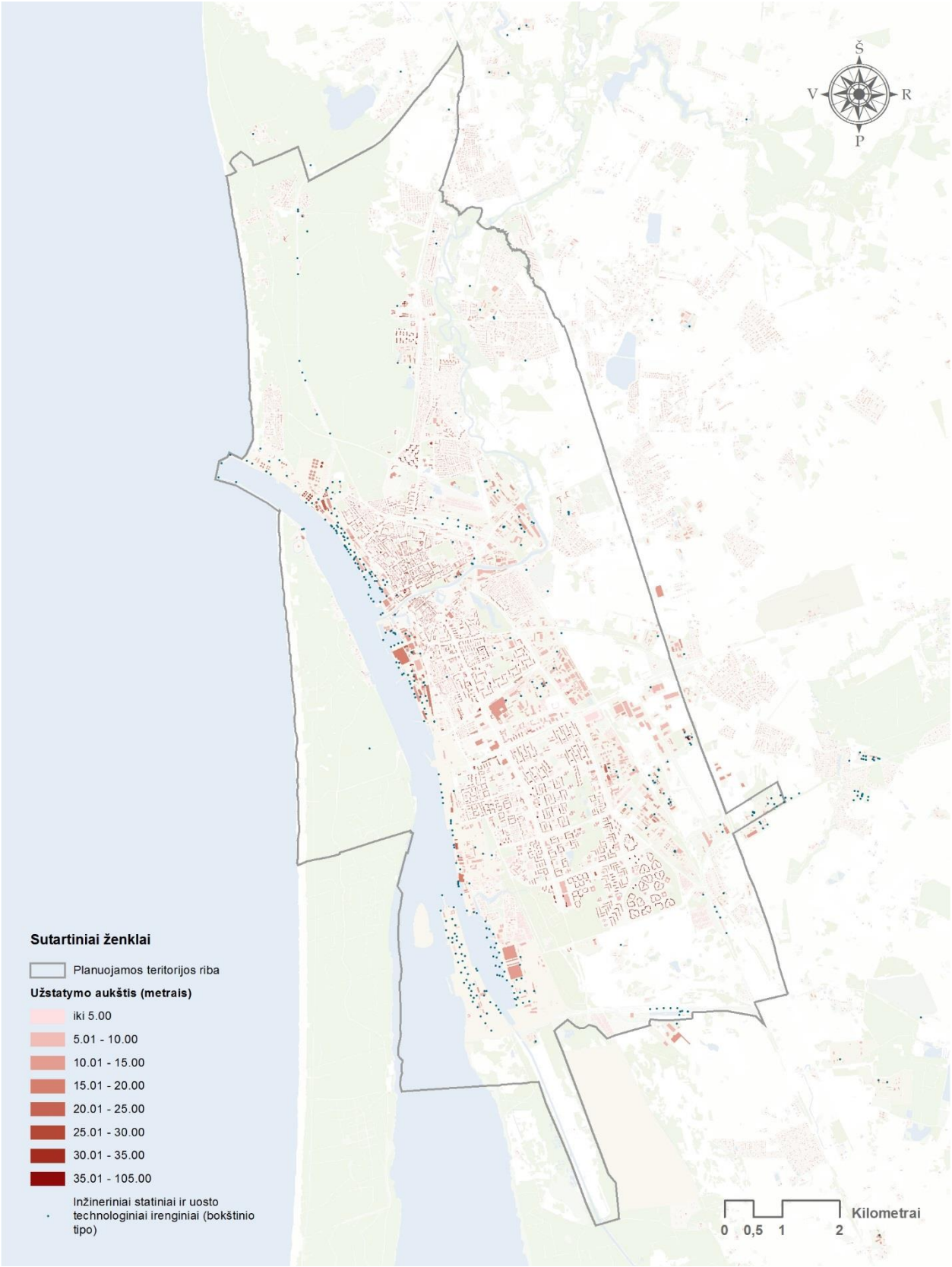
4.8-2 pav. Užstatymo intensyvumas Klaipėdos mieste suformuotuose sklypuose ir kitose užstatytose teritorijose

4.9. UŽSTATYMO AUKŠTIS

Didžiausias foninis aukštis Klaipėdos mieste yra sovietinės staybos gyvenamuosiose rajonuose, 15-30 metrų (iki 9 aukštų vyraujantis užstatymas). Miesto istorinė dalies užstatymas dideliu aukščiu nepasižymi, 15 metrų, maksimum 20 metrų pastatai, išskyrus pavienius vertikalius akcentus. Daugelias vertikalių akcentų šioje miesto dalyje buvo sunaikinti antrojo pasaulinio karo metu ir iki šių dienų nėra atstatyti ar kitaip įprasminti. Todėl Klaipėdos miesto istorinė dalis, vertinant iš užstatymo aukščio pusės yra paslėpta aplinkinių teritorijų užstatymo ir nevisada identifikuojama bendrose panoramose. Mieste dominuoja pavieniai, virš bendro užstatymo aukščio smarkiai iškylantys, vertikalūs objektai, taip pat inžineriniai statiniai, kurių aukštis svyruoja nuo mažiausiai 35 iki 105 metrų. Itin išsiskiria, formuoja savitą, jūriniams miestams būdingą, miestovaizdį Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste esantys bokštinio tipo technologiniai įrenginiai. Mažiausias užstatymo aukštis iki 10 m (1-3 a.) yra vienbučių gyvenamųjų namų teritorijose Klaipėdos šiaurinėje dalyje, Melnragėje, Giruliuose, Klaipėdos rajono teritorijoje nagrinėjamos teritorijos ribose.



4.9-1 pav. Užstatymo aukštis (metrais) Klaipėdos mieste



4.9-2 pav. Užstatymo aukštis (pastatų aukštų skaičius) Klaipėdos mieste

4.10. GALIOJANČIŲ TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ KLAIPĖDOS MIESTE ĮVERTINIMAS

4.10.1. BENDRIEJI PLANAI

1. Pagrindinis ir svarbiausias Valstybės lygmens kompleksinis teritorijų planavimo dokumentas (bendrasis planas), galiojantis Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijai - Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Seimo 2002-10-29 nutarimu Nr. IX-1154 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano“ (toliau – LRBP) bei Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano papildymas jūrinės teritorijos dalimi, patvritintas Lietuvos Respublikos Seimo 2015-06-11 nutarimu Nr. XII-1781 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano dalies „Jūrinės teritorijos“ patvirtinimo“.

2. Antras Valstybės lygmens kompleksinis teritorijų planavimo dokumentas (bendrasis planas) - Klaipėdos apskrities teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016-07-20 nutarimu Nr. 759 “Dėl Klaipėdos apskrities teritorijos bendrojo (generalinio) plano“.

3. Pagrindinis galiojantis savivaldybės lygmens kompleksinis teritorijų planavimo dokumentas (bendrasis planas) – Klaipėdos miesto bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007-04-05 sprendimu Nr. T2-110. Šis dokumentas nustos galioti Klaipėdos miesto savivaldybės tarybai patvirtinus Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendinius.

4. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniams svarbiausi kiti savivaldybės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentai (bendrieji planai) - tai su Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija besiribojančių savivaldybių teritorijų bendrieji planai: Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011-02-24 sprendimu Nr. T11-111 ir Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas, patvirtintas 2012-09-21 Neringos savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T1-164.

Visi šių teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai yra privalomi rengiant Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimą (patvirtinus Klaipėdos apskrities teritorijos bendrąjį planą jis taps taip pat privalomu dokumentu Klaipėdos miesto savivaldybei). Be šių bendrųjų planų, lygiagrečiai Klaipėdos miesto bendrojo klano keitimui, rengiami Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos bendrojo plano sprendiniai (planavimo organizatorius – LR Susisiekimo ministerija), todėl vienas svarbiausių uždavinių – subalansuoti abiejų rengiamų dokumentų (bendrųjų planų) sprendiniai (Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendiniai apima ir Klaipėdos jūrų uosto teritoriją).

4.10.2. SPECIALIEJI PLANAI

Įvertinus Klaipėdos miesto savivaldybės informaciją apie patvirtintus teritorijų planavimo dokumentus, nuo 1997 metų įregistruoti 52 teritorijų planavimo dokumentai, priskirti specialiojo teritorijų planavimo dokumentų rūšiai (*žr. 4.10.2-1 lentelę*). Dalis jų - žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektai (7), dalis – sklypų formavimo ir pertvarkymo projektai (7). Visi šie planai (išskyrus specialiojo teritorijų planavimo žemėtvarkos dokumentus) konkretizuoja miesto bendrojo plano sprendinius, todėl jie yra nagrinėtini bendrojo plano keitimo bendrųjų sprendinių formavimo bei sprendinių konkretizavimo stadijų metu.

Be šių specialiųjų planų, Kuršių nerijoje esančią Klaipėdos miesto savivaldybės teritoriją reglamentuoja Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, patvirtintas LR Vyriausybės 2012-06-06 nutarimu Nr. 702 (rengiama šio plano korektūra numatoma tvirtinti LR Vyriausybėje iki 2016 m. spalio 1 d.). Kuršių nerijoje esančios Smiltynės gyvenvietės reglamentus nustatys rengiamas valstybės saugomos nekilnojamosios kultūros paveldo vertybės – Smiltynės gyvenvietės (unikalus kodas Kultūros vertybių registre 21809, buvęs kodas U14), Klaipėdos m. nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas (specialiojo plano koncepcijai yra pritaręs Kultūros paveldo departamento Klaipėdos teritorinis padalinys, specialiojo plano sprendinių projektas pateiktas Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos tinklalapyje skyriuje „specialieji planai/specialiųjų planų koncepcijos“. Klaipėdos miesto istorinę dalį bei senamiestį detaliau reglamentuos vieni aktualiausių rengiamų specialiųjų planų - du nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialieji planai: Klaipėdos miesto istorinės dalies (unikalus kodas Kultūros vertybių registre 22012, buvęs kodas U16) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas ir Klaipėdos senamiesčio (unikalus kodas Kultūros vertybių registre 16075, buvęs kodas U17) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos

specialusis planas), kurių koncepcijoms yra pritaręs Kultūros paveldo departamentas (šių planų organizatorius - Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos). Detalus specialiųjų planų įvertinimas pateiktas IV tome „Priedai‘ (6 priedas).

4.10.2-1 lentelė. 1994-2015 metais patvirtinti specialieji planai (ir kiti planai, priskirtini specialiesiems planams)

Eil. Nr.	Registro Nr.	Vidinis Nr.	Pavadinimas	Patvirtinimo data	Pastabos
1	259	94-2	Klaipėdos m. kompleksinė želdynų sistemos schema	94/04/28	Schema
2	352	94-3	Teritorijos tarp Danės upės, Kuršių marių, Jūrų prekybos uosto ir Uosto gatvės urbanistiniai tyrimai ir regeneravimo pasiūlymai	94/06/14	Urbanistiniai tyrimai ir regeneravimo pasiūlymai
3	353	94-4	Teritorijos tarp Danės upės, Uosto, Sankryžos, N.Uosto, S.Dariaus ir S.Girėno, J.Janonio ir H.Manto gatvių urbanistiniai tyrimai ir regeneravimo pasiūlymai	94/06/14	Urbanistiniai tyrimai ir regeneravimo pasiūlymai
4	617	94-5	Degalinių išdėstymo schema Klaipėdos mieste ir priemiestyje	94/11/11	Schema
5	1269	94-6	Kuršių Nerijos nacionalinio parko planavimo schema	1994-12-19	Schema
6	43	95-2	Melnragės detalaus išplanavimo schema	95/01/17	Schema
7	183	95-4	Kvartalo tarp Sausio 15-os, Tilžės g., Šilutės pl., Paryžiaus Komunos g. ir Taikos pr. žemės sklypų suplanavimo ir priskyrimo schema	95/03/15	Schema
8	633	95-9	Kvartalo tarp Rūtų, Minijos ir Kauno g. tęsinio projektiniai pasiūlymai	95/12/07	Projektiniai pasiūlymai
9	117	96-1	Klaipėdos miesto laikinų statinių išplanavimo schema	96/03/21	Schema
10	546	96-13	Teritorijos tarp J.Janonio, Švyturio, Malūnininkų ir Sportininkų g. specialus suplanavimo projektas	96/11/12	SP
11	173	97-2	Teritorijos tarp H.Manto, S.Daukanto, I.Kanto ir J.Janonio g. specialusis planavimo projektas	97/03/13	SP
12	28	97-5	Klaipėdos senamiesčio teritorijos, ribojamos gynybinių įtvirtinimų, Taikos pr., Sausio 15-os ir Pilies g. bei Danės upės specialus planavimo projektas	97/03/20	SP
13	173	98-41	Klaipėdos miesto šiaurinės dalies transporto schema	98/10/22	SP
14	155	99-24	Kvartalo tarp Laukų, Mokyklos ir Verpėjų g. detalusis planas	99/07/22	Įregistruotas kaip SP
15	420	99-31	Klaipėdos miesto geležinkelio stoties detalusis planas	99/09/30	Įregistruotas kaip SP
16	177	99-36	Plytinės gyvenvietės šiaurinė dalis	99/10/21	Įregistruotas kaip SP
17	55	00-15	Klaipėdos m.dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema	00/03/30	SP
18	68	00-38	Danės upės pakrančių specialusis planas	00/07/05	SP
19	254	01;62	Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos m. specialusis planas ir reglamentas	01/11/08	SP
20	1-337	03;62	Žardės paveldo objektų ir juos supančios aplinkos specialusis planas	03/10/23	SP
21	169	04;10	Klaipėdos-Liepojos kelio ruožo nuo 0 iki 11,5km specialusis planas	04/02/18	SP
22	T2-74	05;7	Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir ūkio nuotekų šalinimo specialusis planas	05/03/31	SP
23	T2-267	05;32	Klaipėdos miesto vizualinės informacijos ir išorinės reklamos specialusis planas	05/07/28	SP

24	T2-394	05;54	Klaipėdos miesto viešųjų tualetų išdėstymo schema, specialusis planas	05/12/22	SP
25	T2-201	07;30	Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo schema-specialusis planas	07/06/28	SP
26	T2-330	07;59	Spaudos kioskų Klaipėdos mieste išdėstymo schema	07/10/25	Schema
27	T2-48	08;15	Teritorijos tarp magistralinio kelio Nr.A13 "Klaipėda-Liepoja", Klemiškės, Rūko ir Jaunystės gatvių , Klaipėdoje infrastruktūros plėtros schema-specialusis planas	08/02/28	SP
28	4-4364-(1.3)	08;43	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams KVJU plėtrai (valstybiniams geležinkeliams tiesti) Šešupės g.2 Klaipėdos mieste, projektas	08/06/17	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj.
29	4-9321-(1.3)	08;72	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams, Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos plėtrai , buv. Lypkių ir buv. Švepelių kaime Klaipėdos mieste, projektas	08/06/17	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj.
30	T2-9	09;09	Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas	09/01/29	SP
31	T2-17	09;10	Klaipėdos miesto pirmosios vandenvietės Liepų g.49A sanitarinės apsaugos zonos specialusis planas	09/01/29	SP
32	4-6268-(1.3)	09;35	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams, esančios Merkio g. 3 Klaipėdos mieste, projektas (specialusis planas)	09/10/22	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj. (SP)
33	4-6558-(1.3)	09;41	Žemės, adresu Minijos g.92B Klaipėdos mieste (kadastro Nr.2101/0006:92) paėmimo visuomenės poreikiams, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrai, projektas (specialusis planas)	09/11/05	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj. (SP)
34	AD1-1872	10-70	Danės upės slėnio teritorijos nuo Biržos tilto iki Palangos kelio specialusis planas	10/10/22	SP
35	Ž13-(6.2)-116	10-82	Privačių žemės sklypų Tauro 8-oji g. 7 (kadastro Nr. 2101/0042:351) ir Tauro 8-oji g. 9 (kadastro Nr. 2101/0042:365), Klaipėdos mieste, formavimo ir pertvarkymo projektas	10/11/15	Sklypų formavimo ir pertvarkymo proj.
36	13VĮ-(14.13.2)-119	11;14	Tauro 2-ji g, Nr. 4 ir 6 sklypų formavimo projektas	11/03/20	Sklypų formavimo ir pertvarkymo proj.
37	T2-282	11-58	Klaipėdos geležinkelio stoties Pauosčio kelyno specialusis planas	11/09/11	SP
38	AD1-111	12;02	Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožo nuo 222,52 iki 228,92 km rekonstravimo specialusis planas	12/01/12	SP
39	13VĮ-(14.13.2)-38	12;03	Privačių žemės sklypų Veterinarijos g.63 (kadastro Nr. 2101/0018:10) ir Veterinarijos g. 65 (kadastro Nr. 2101/0018:9), Klaipėdos mieste, formavimo ir pertvarkymo projektas	12/01/20	Sklypų formavimo ir pertvarkymo proj.
40	13VĮ-(14.13.2)-46	12;05	Privačių žemės sklypų Girininkijos g. 17 (kadastro Nr. 2101/0013:1435) ir Girininkijos g. 17A (kadastro Nr. 2101/0013:1633), Klaipėdos mieste, formavimo ir pertvarkymo projektas	12/01/26	Sklypų formavimo ir pertvarkymo proj.
41	13VĮ-(14.13.2)-418	12-60	Privačių žemės sklypų Tauro 1-oji g. 29 (kadastro Nr. 2101/0042:225) ir Tauro 1-oji g. 31 (kadastro Nr. 2101/0042:226), Klaipėdos mieste, formavimo ir pertvarkymo projektas	11/10/06	Sklypų formavimo ir pertvarkymo proj.
42	AD1-2414	12-74	110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13 pakeitimo kabeline linija specialusis planas	12/10/18	SP
43	Nr. 13VĮ-(14.13.2)-509	13;9	Žemės sklypų (kadastro Nr. 2101/0023:31 ir 2101/0023:102), esančių SB "Ranetas" Technikos g., Klaipėdos mieste, formavimo ir pertvarkymo projektas	12/12/21	Sklypų formavimo ir

					pertvarkymo proj.
44	AD1-4	13;10	Klaipėdos miesto trečiosios vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos specialusis planas	13/01/02	SP
45	13VĮ-(14.13.2)-418	13-81	Privačių žemės sklypų Tauro 18-oji g. 21 (kadastro Nr. 2101/0042:151) ir Tauro 18-oji g. 19 (kadastro Nr. 2101/0042:152), Klaipėdos mieste, formavimo ir pertvarkymo projektas	11/10/06	Sklypų formavimo ir pertvarkymo proj.
46	13VĮ-(14.13.2.)-329	14-49	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams (valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožui nuo 222,52 iki 229,92 km rekonstruoti) projektas	14/07/08	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj.
47	13VĮ-(14.13.2.)-327	14-58	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams, kadastro Nr. 2101/0034:40 ir 2101/0034:41, projektas	14/07/07	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj.
48	13VĮ-(14.13.2.)-328	14-59	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams, Lypkių g. 3 ir Lypkių g. 5, projektas	14/07/07	Žemės paėmimo visuomenės poreikiams proj. (SP)
49	AD1-1999	14-63	Rekreacinių teritorijų nuo Švyturio g., Melnragės, Girulių iki Karklės dviračių takų, paviršinių nuotekų ir upelių sutvarkymo ir kraštovaizdžio specialusis planas	14/07/02	SP
50	T2-247	15-46	Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas	15/09/24	SP
51	AD1-2997	15-52	Klaipėdos miesto rytinės dalies A teritorijos susisiekimo infrastruktūros vystymo specialusis planas	15/10/12	SP
52	AD1-3561	15-65	Klaipėdos miesto mažosios architektūros, aplinkotvarkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formvimo, miestietiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialusis planas	15/12/03	SP

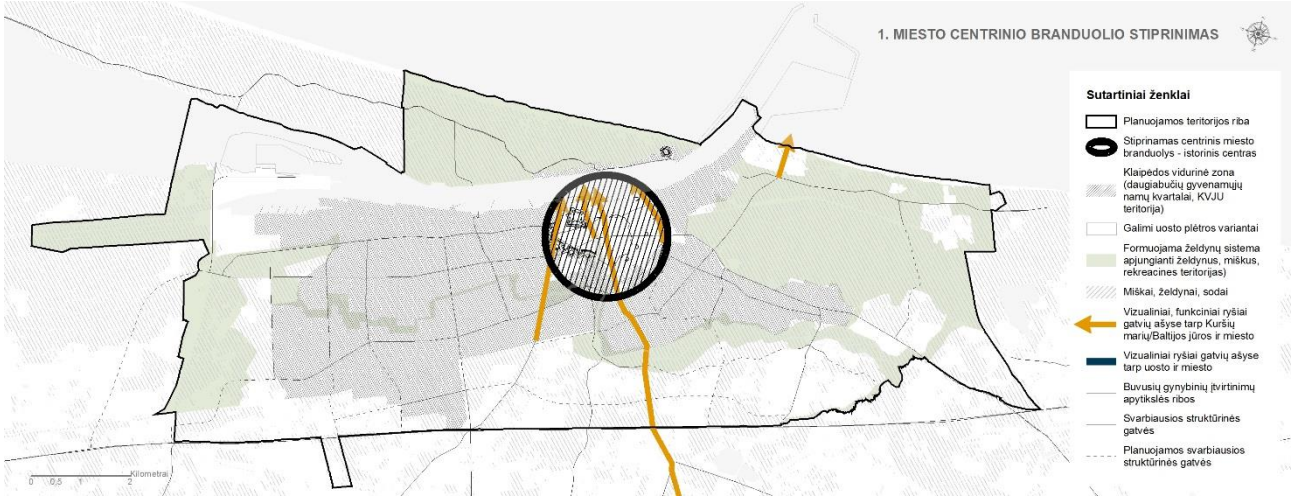
Planavimo dokumentų aktualumas rengiant bendrojo plano keitimą yra įvertintas Teritorijų planavimo dokumentų (specialiųjų planų ir kitų planų, priskirtinų specialiesiems planams) vertinimo lentelėje (*žr. IV tomą „Priedai“*)

4.10.3. DETALIEJI PLANAI

Įvertinus Klaipėdos miesto savivaldybės informaciją apie patvirtintus teritorijų planavimo dokumentus, nuo 1997 metų įregistruota 1336 teritorijų planavimo dokumentai, priskirti detaliojo teritorijų planavimo dokumentų rūšiai. Dalis jų – detalieji planai, jų keitimai, dalis – detaliųjų planų korektūros ir patikslinimai, dalis – planai, prilyginti detaliesiems planams. Planavimo dokumentų aktualumas rengiant bendrojo plano keitimą yra įvertintas Teritorijų planavimo dokumentų (detaliųjų planų) vertinimo lentelėje (*žr. IV tomą „Priedai“*). Iš visų parengtų teritorijų planavimo dokumentų, priskirtų detaliojo teritorijų planavimo dokumentų rūšiai, 882 įvertinti realizuotais daugiau nei 50% arba visiškai realizuotais. Dokumentų aktualumas buvo įvertintas kompleksiškai atsižvelgiant į teritorijų planavimo dokumento realizacijos laipsnį (0 - nerealizuotas, 1 - realizuota mažiau nei 50%, 2 - realizuota daugiau nei 50%, 3 - realizuotas), patvirtinimo datą - aktualiais prilygintini vėliausiai patvirtinti tam tikros teritorijos detalieji planai, planuojamos teritorijos dydį, svarbą, išsidėstymą mieste (pvz. pavieniai 1 sklypo gyvenamosios paskirties detalieji planai mažiau aktualūs nei viso kvartalo). Pagal šiuos požymius **167 planavimo dokumentai įvertinti kaip neaktualūs, 628 - mažai aktualūs, 510 - aktualūs**. Kiti datalieji planai nebuvo įvertinti dėl duomenų trūkumo. Mažai aktualių bei aktualių detaliųjų planų sprendiniai, juose numatyti reglamentai bus integruoti į numatomus bendrojo plano keitimo sprendinius (detaliuosiuose planuose numatytųjų reglamentų pagrindu bus nustatomi savivaldybės lygmens bendrąjame plane numatomoms funkcinėms zonoms ar jų dalims.

4.11. KLAIPĖDOS MIESTO ERDVINĖS PLĖTROS VYSTYMO SCENARIJAI

4.11.1. MIESTO CENTRINIO BRANDUOLIO STIPRINIMAS



4.11-1 pav. I erdvinės plėtros vystymo scenarijus. Miesto centrinio branduolio stiprinimas

Visas dėmesys skiriamas pagrindinio miesto branduolio – istorinio centro stiprinimui. Maksimaliai atkuriama šios dalies užstatymo struktūra, įsisavinamos visos neužstatytos teritorijos. Regeneruojamos teritorijos palei Danės upę. Atkuriamos istorinės dominantės. Atkuriama ar kitaip įprasminama gynybinių įtvirtinimų sistema. Istorinės dalies ribose formuojami priėjimai prie marių, įsisavinant žiemos uostą, jo ribose formuojant miesto struktūras, sutvarkant teritorijas palei Klaipėdos pilį, regeneruojant nebenaudojamas uosto teritorijas. Aplink istorinį centrą toliau vystomos, regeneruojamos didesnio užstatymo tankio, intensyvumo daugiabutės gyvenamosios paskirties teritorijos su lokalia kvartaluose, kvartalų dalyse esančia aptarnavimui reikalinga infrastruktūra. Tarp Šilutės pl., Šilutės g. vytsoma pramoninių teritorijų zona. Šiaurinėje dalyje toliau vystoma vienbutė gyvenamoji statyba, su lokalia reikalinga aptarnavimo infrastruktūra. Miesto mastu plėtojamas ir stiprinamas viešųjų erdvių tinklas. Melnragė, Giruliai, Smiltynė vystomos kaip miesto rekreacinės teritorijos. Turi būti peržiūrima miesto aukštybinių pastatų statymo logika.

Teigiamos tendencijos:

- Visais aspektais stiprinamas centrinis miesto branduolys – istorinis centras;
- Vykdoma neefektyviai naudojamų teritorijų konversija;
- Kuriama rišli patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistema, jungianti skirtinagas miesto dalis;

Neigiamos tendencijos:

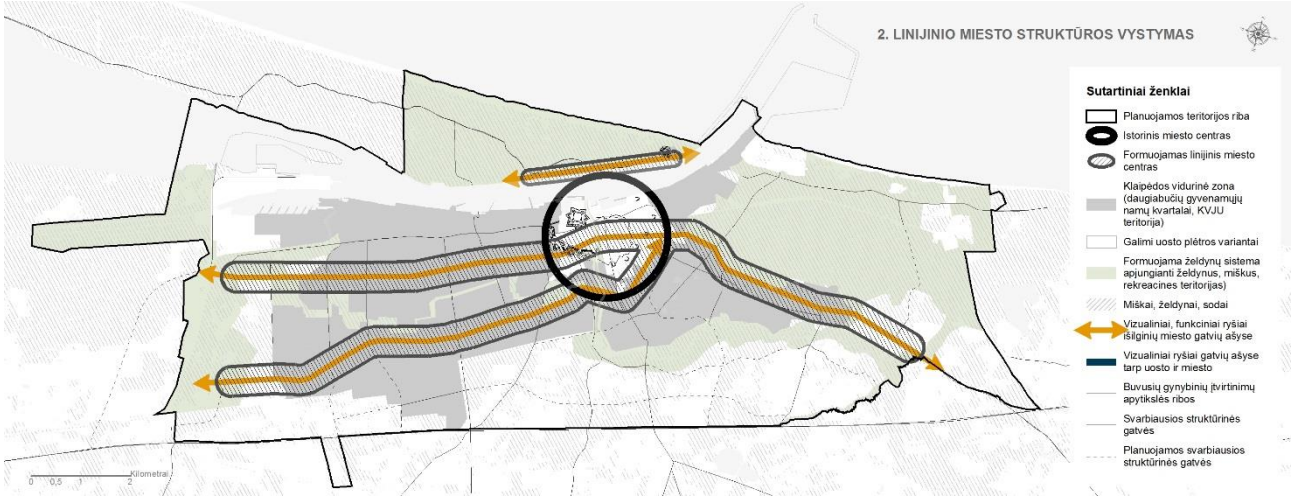
- Toks plėtros scenarijus salygos nepakankamą šiaurinės, o ypač pietinės dalies teritorijų kokybę, būsto diversifikaciją.
- Jau šiuo metu pietinėje miesto dalyje esančios daugiabutės statybos teritorijos yra nepatrauklios, neplanuojant traukos centrų šioje zonoje, galima šių teritorijų degradacija;
- Centrinėje dalyje kuriamų funkcinių ir vizualinių ryšių su mariomis nepakanka užtikrinti kokybišką ir patrauklią miesto struktūrą;

- Nesprendžiamos kitų dalių, išskyrus centrinį branduolį, aktualiausios miesto raidos problemos.

Išvados:

Nepriklausomai nuo to, kad būtų stiprinamas pagrindinis miesto branduolys, kitų miesto teritorijų vystymasis ir plėtra būtų apriboti, atokiausiai esančios teritorijos, dėl nepatogios į centrą orientuotos miesto sarangos degraduodų.

4.11.2. LINIJINĖS MIESTO STRUKTŪROS VYSTYMAS



4.11-2 pav. II erdvinės plėtros vystymo scenarijus. Linijinės miesto struktūros vystymas

Linijinės miesto struktūros vystymas yra orientuotas į komercinių, paslaugų, aptarnavimo teritorijų vystymą palei pagrindines miesto struktūrines gatves - Taikos pr., Tiltų g., H. Manto g., Liepojos g., Šilutės pl., Mokyklos g., Minijos g.. Šioje zonoje turėtų būti tankinamas užstatymas, norint išskirti teritorijos pobūdį, keliamas foninis užstatymo aukštis palei šias gatves. Keliami aukšti architektūrinės kokybės reikalavimai. Formuojamas viešųjų erdvių tinklas. Taip pat itin svarbus tarp Taikos pr. ir Šilutės plento esančių gyvenamųjų teritorijų viduje įsiterpusių visuomeninių (mokyklos, darželiai), rekreacinių teritorijų tvarkymas ir stiprinimas. Pagrindiniu ir svarbiausiu centru šiuo atveju lieka istorinis miesto centas, kuriam bet kokiu atveju turi būti vykdomas struktūros intensyvinimas, apleistų teritorijų regeneracija, gynybinių įtvirtinimų sistemos atkūrimas ar įprasminimas. Kaip atskiras centras/pacentris su galimu priėjimu prie vandens formuojamas prie šiaurinių uosto vartų Melnragėje su galimybe plėtojant išorinį uostą, įrengti jame siaurą rekreacinę zoną, gyventojams su galimybe apžvelgti miestą, taip pat linijinė miesto struktūrą užbaigainti zona prie pietinių uosto vartų. Esant poreikiui galimas linijinės strktūros vystimas palei Pamario g., apjungiant pajūrio juostoje esančias gyvenvietes: Melnragę, Girulius, taip pat kuriant nedidelio intensyvumo, pavienius rekreacinius objektus. Uosto teritorijoje, miesto teritorijos plėtros linkme, esminių pokyčių nenumatoma. Turi būti peržiūrima miesto aukštybinių pastatų statymo logika.

Teigiamos tendencijos:

- Išlaikomas vienintelis Lietuvoje linijinio miesto pobūdis;
- Apjungiamos šiaurinė ir pietinė miesto dalys;
- Kuriama rišli patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistema, jungianti skirtinagas miesto dalis;
- Vykdoma neefektyviai naudojamų teritorijų konversija.

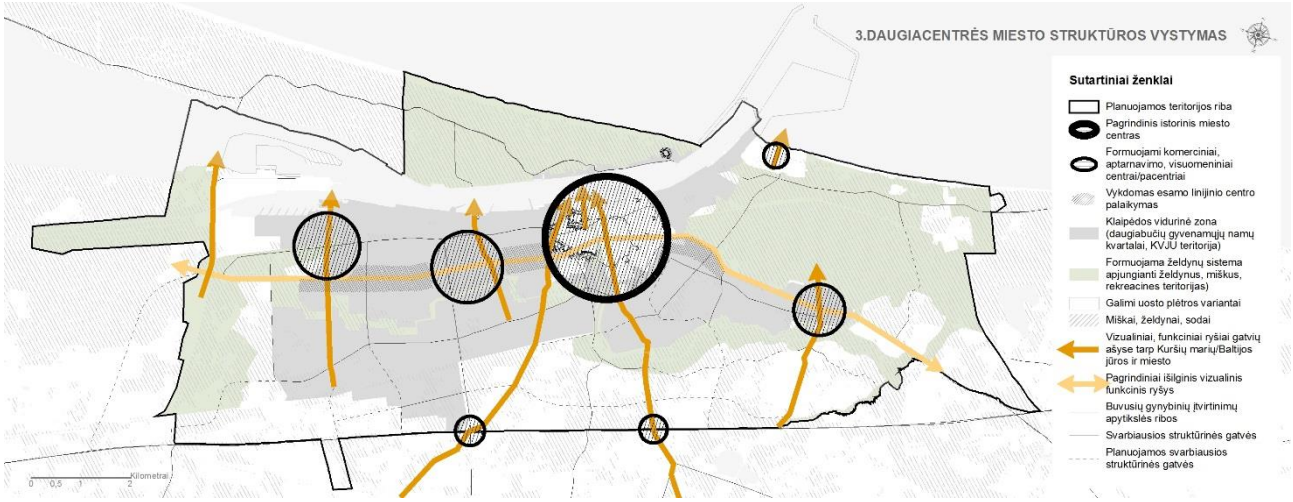
Neigiamos tendencijos:

- Miesto linijinės struktūros vystimas naujos plėtros atžvilniu yra baigtinis, nes šiaurinėje dalyje plėtrą riboja Pajūrio regioninis parkas, pietinėje – Kliošių kraštovaizdžio draustinis, krašto apsaugos objektų įtakos zona.
- Esamų prieigų prie marių neužtenka norint plėtoti kokybišką ir patrauklią miesto struktūrą;
- Nevystomos skersinės miesto jungtys palei pagrindines gatves, neišryškinami įvažiavimai į miestą;
- Bandant išlaikyti tankią linijinių centrų struktūrą, atsirastų automobilių parkavimo problemos.

Išvados:

Šis miesto struktūros tipas neužtikrina tolygios miesto plėtros, rytuose esančios teritorijos būtų palyginti sunkiai aptarnaujamos. Nesiorientuojama į skersinių ryšių vystymą, funkcinius ryšius su mariomis, o tai menkiną gyvenamosios aplinkos kokybę.

4.11.3. DAUGIACENTRĖS MIESTO STRUKTŪROS VYSTYMAS



Šį miesto erdvinės struktūros variantą iš esmės lemia tolesnis darnus miesto ir uosto teritorijų vystimasis ir tarpusavio bendradarbiavimas, teisingas investicijų paskirstymas. Variante yra siūloma alternatyvių pagrindiniam miesto centrui, centrų formavimas. Svarbiausias ir labiausiai išsiskiriantis išlieka istorinis miesto centras, taip pat formuojamas komercinis, paslaugų, administracinis centras palei tarp Kauno g., Agluonų g., Varnėnų g. ir Baltijos pr.aptarnaujantis centrinę miesto dalį, sujungiantis pietinius gyvenamuosius rajonus ir istorinę miesdo dalį. Dėl linijinės miesto struktūros pietiniams gyvenamiesiems rajonams aptarnauti naujai formuojamo komercinio centro neužtenka, tad formuojamas dar vienas centras palei Smiltelės g., toliau palei Smeltalės upelį ir iki marių labiausiai pietuose esančioms teritorijoms aptarnauti, taip pat su intencija, kad galimai vystysis pietinė miesto dalis, prie pietinių uosto vartų. Visų šių centrų maksimalios kokybės užtikrinimui reikalingas kontaktas su mariomis, turi būti kuriamos viešosios erdvės, rekreacinės teritorijos. Centrinėje dalyje vykdoma apleistų teritorijų regeneracija, atkuriama ar įprasminama gynybinių įtvirtinimų sistema. Taip pat formuojamas centras/pacentris šiaurinėje miesto dalyje ties Klaipėdos g. ir Liepojos g. susikirtimu, ties įvažiavimu į Tauralaukį skirtas aptarnauti šią miesto dalį. Dar vienas galimas centras/pacentris formuojamas prie šiaurinių uosto vartų Melnragėje su galimybe plėtojant išorinį uostą, įrengti jame siaurą rekreacinę zoną, gyventojams su galimybe apžvelgti miestą. Taip pat formuojami du nedidelės apimties centriukai ties įvažiavimu į Klaipėdos miestą, skirti aptarnauti periferines territojas. Centrus turėtų apjungti linijinė miesto

gatvių struktūra, palei kurios pagrindines gatves (Taikos pr., Tiltų g., H. Manto g., Liepojos g., Šilutės pl., Mokyklos g.) taip pat išsidėstytų reikalingos aptarnavimo, paslaugų teritorijos. Taip pat turi būti plėtojamas rekreacinių paslaugų tinklas Smiltynėje, tvarkomos ir įrengiamos krantinės. Centrų plėtojimui turi būti numatyti aukšti architektūrinės kokybės reikalavimai, vystomas viešųjų erdvių tinklas, apjungiantis visas miesto dalis. Istorinėje dalyje atkuriamos dominantės, peržiūrimas miesto aukštybinių pastatų išdėstymas.

Teigiamos tendencijos:

- Formuojama daugiacentrė miesto struktūra pilnai pajėgi aptarnauti visas miesto teritorijas;
- Vienodai vystomos visos miesto dalys, tuo pačiu didinamas socialiniu požiūriu silpniausių, susidėvėjusių teritorijų gyvybingumas;
- Užtikrinami miesto fiziniai ir funkciniai ryšiai su mariomis;
- Vykdoma neefektyviai naudojamų teritorijų konversija;
- Kuriama rišli patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistema, jungianti skirtinagas miesto dalis;
- Intensyvinama uosto teritorijos vidinė struktūra, leidžiama uostui maksimaliai plėstis tiek į šiaurę, tiek į pietus.

Neigiamos tendencijos:

- Reikalingos palyginti nemažos investicijos norint užtikrinti tolygią miesto plėtrą.

Išvados:

Miestas turi galimybe vystyti marinistinį įvaizdį, formuoti kontaktą su mariomis, kurti rekreacines, viešąsias erdves pamario zonose. Šiuo atveju pilnai integruojamos ir vienodai plėtojamos visos miesto teritorijos. Sudaromos galimybės plėstis uostui.

Padarius išvadas paaiškėja, kad pirmaisiais dviem variantais neįmanoma pasiekti racionalios ir kokybiškos miesto plėtros. Tolesni miesto funkcinės erdvinės plėtros variantai nagrinėjami vadovaujantis trečiuoju erdvinės plėtros vystymo scenarijumi – daugiacentrės miesto struktūros vystymu.

4.12. IŠVADOS

Teigiamos tendencijos:

- Nepaisant stebimos gyventojų skaičiaus augimo priemiestinėje zonoje tendencijos, Klaipėdos miestas išlaikė pakankamai optimalią urbanistinę struktūrą, efektyvius miesto užstatytų teritorijų tankumo bei gyventojų tankumo rodiklius. Tai rodo pakankamai optimalią šių rajonų ir viso miesto planinę struktūrą.
- Aiškiai identifikuojamos Klaipėdos miesto struktūrinės dalys.
- Klaipėdos miestas išsaugojo savitą, marinistiniams miestams būdingą įvaizdį.
- Didelis rekreacinis potencialas, ypač Smiltynėje.
- Didelis plėtojamų teritorijų rezervas miesto administracinėse ribose.

Neigiamos tendencijos:

- Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atriboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių ir Kuršių nerijos teritorijos. Taip bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes. Kartu daugiafunkcinė, daugiausiai gyvenamosios funkcijos dominuojama miesto teritorija, atriboja uostą nuo rytinėje dalyje esančios gamybinės zonos ir transportinių ryšių su žemynine teritorija. Esant tokiai situacijai uostas neturi galimybių plėstis teritoriškai, o miestas negali visiškai išnaudoti savo turimo potencialo kurti kokybišką gyvenamąją aplinką ir pritraukti naujas veiklos rūšis.

- Per daugelį metų bendroje miesto struktūroje susiformavusi palyginti uždara uosto teritorija besiformuojančius miesto struktūrinius centrus atriboja nuo Kuršių marių akvatorijos, todėl yra sunku formuoti savitumą bei patrauklų miestovaizdį.

- Trūksta funkcinių ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos.

- Komplikuotos Klaipėdos miesto apžvalgos galimybės. Žvelgiant nuo Kuršių Nerijos miestas yra užstojamos uosto teritorijos, nuo pagrindinių įvažiavimų į miestą – didelio želdinių kiekio. Sunkiai identifikuojama centrinė dalis.

- Nepakankamai išplėtota centrų struktūra. Pagrindinis centras pasislinkęs į šiaurę, sąlygoja, pietinės miesto dalies, turinčios silpną savitumą, nepakankamą viešų erdvių ir paslaugų kokybę, nepakankamą būsto diversifikaciją atotrūkį. Klaipėdos miesto linijinis centras abipus Taikos pr. yra nepakankamai gyvybingas, kad sukurtų pakankamą erdvę paslaugų ir kitų centrui būdingų veiklų koncentraciją pietinėje miesto dalyje.

- Nepatrauklios daugiabutės statybos gyvenamosios teritorijos miesto pietinėje dalyje.

- Nepakankamai išvystytas viešųjų erdvių tinklas, trūksta jo rišlumo, ypač šiaurinėje miesto dalyje.

- Vis dar taikomas monofunkcinis teritorijų naudojimo reglamentavimas sudaro kliūtis investicijoms (išvada pateikta 2014 m. Klaipėdos miesto BP monitoringo ataskaitoje).

- Nenustatyti esminiai miesto struktūros parametrai – *pastatų aukštingumas, užstatymo intensyvumas.*

- Nenustatytos miesto struktūros pagrindinės dalys:
  - *centrai,*
  - *skirtingos morfologinės struktūros mišrūs ir gyvenamieji kvartalai,*
  - *neišspręsta miesto prieiga prie marių,*
  - *nesukonkretintos gairės priemiestinės zonos urbanizavimui,*
  - *nenumatyti plėtros prioritetai.*

- Dubliuojasi skirtingi galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai.

- Dalis parengtų teritorijų planavimo dokumentų yra nebeaktualūs arba turėtų būti keičiami vertinant naujus miesto plėtros ir vystymo poreikius bei pasikeitusią situaciją.

5. BŪSTAS

Gyventojų aprūpinimas deramu būstu už prieinamą kainą saugioje aplinkoje – vienas iš svarbiausių žmogaus poreikius, teises ir valstybės stabilumą užtikrinančių veiksnių. Patenkinus būsto poreikį mažinamas skurdas ir socialinė atskirtis.

Būsto fondas savo verte laikomas šalies nacionaliniu turtu, kurio tinkamas naudojimas, priežiūra, plėtojimas skatina stabilų valstybės ekonomikos vystymąsi.

5.1. Būsto fondas

Būsto fondas – gyvenamosios patalpos gyvenamuosiuose namuose ir negyvenamuosiuose pastatuose. Būsto fondui nepriskiriami bendrabučiai, viešbučiai, vasarnamiai, medžiotojų nameliai, poilsio namai, sanatorijos, sodo nameliai ir kiti pastatai, skirti laikinai gyventi.

Lietuvos statistikos departamento 2014 metų duomenimis Klaipėdos mieste būsto fondą sudaro 76478 butų, t.y. 74615 privačios nuosavybės butų 1-2 butų namuose, daugiabučiuose (3 ir daugiau butų namuose) ir 1863 valstybės ir savivaldybės nuosavybės butų (*žr. 5.1-1 lentelę*).

Pagal 2014 m. statistinius duomenis Klaipėdos mieste 97,5 % būsto yra privačios nuosavybės ir 2,5 % būsto priklauso valstybei ir savivaldybei.

5.1-1 lentelė. Butų skaičius ir nuosavybės forma 2014 m. pabaigoje.

Administracinė teritorija	Iš viso	Privati nuosavybė	Iš jų:		Valstybės, savivaldybių nuosavybė	Iš jų savivaldybių
			1 – 2 butų namuose	3 ir daugiau butų namuose (daugiabučiuose)		
Lietuvos Respublika	1308671	1275003	462126	812877	33668	29323
Klaipėdos apskritis	140879	137420	32078	105342	3459	2759
Klaipėdos r. sav.	14686	14407	7903	6504	279	145
Klaipėdos m. sav.	**76478**	**74615**	**2813**	**71802**	**1863**	**1768**

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

Butų skaičius Klaipėdos mieste per pastaruosius penkerius metus išaugo 2 %. 2,3 % išaugo privačios nuosavybės butų skaičius, o valstybei ir savivaldybei priklausančių butų skaičius sumažėjo 5,5 % (*žr. 5.1-2 lentelę*).

5.1-2 lentelė. Butų skaičius Klaipėdos m. sav. 2010 ÷ 2014 m.

Klaipėdos m. sav.	Butų skaičius, vnt.					Butų skaičiaus augimas (+) / mažėjimas (-) 2010 ÷ 2014 m., %
	2010	2011	2012	2013	2014	
Iš viso	74938	75548	75834	76065	76478	**+ 2,0 %**
Iš jų:						
Privati nuosavybė	72967	73599	73899	74181	74615	**+ 2,3 %**
Valstybės, savivaldybių nuosavybė	1971	1949	1935	1884	1863	**- 5,5 %**

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

Dėl Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono vidinės gyventojų migracijos, t.y. miesto gyventojų kraustymosi į miesto periferiją, rajone pastebimas ženklesnis butų skaičiaus augimas nei mieste. 11,3 % išaugo privačios nuosavybės butų skaičius, valstybei ir savivaldybei priklausančių butų skaičius sumažėjo 5,5 % (*žr. 5.1-3 lentelę*).

5.1-3 lentelė. Butų skaičius Klaipėdos r. sav. 2010 ÷ 2014 m.

Klaipėdos r. sav.	Butų skaičius, vnt.					Butų skaičiaus augimas (+) / mažėjimas (-) 2010 ÷ 2014 m., %
	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	
Iš viso	13294	13722	13855	14247	14686	**+ 10,5 %**
Iš jų:						
Privati nuosavybė	12959	13407	13547	13959	14407	**+ 11,3 %**
Valstybės, savivaldybių nuosavybė	335	315	308	288	279	**- 5,5 %**

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

Vienas iš pagrindinių būsto kokybės vertinimo kriterijų – pakankamas būsto naudingasis plotas. Vidutinis naudingojo ploto tenkančio vienam gyventojui rodiklis Europoje – 35,0 m^2. Lietuvos statistikos departamento 2014 metų duomenimis, naudingojo ploto tenkančio vienam gyventojui, gyvenamojo fondo vidurkis – 30,1 m^2, miestų – 28,3 m^2, kaimo gyvenviečių – 33,8 m^2. Pagal statistinius skaičiavimus Klaipėdos mieste naudingasis plotas tenkantis vienam gyventojui tesiekia – 27,3 m^2 (*žr. 5.1-4 lentelę*).

5.1-4 lentelė. Naudingasis plotas tenkantis vienam gyventojui (m²) 2010 ÷ 2014 m.

Administracinė teritorija	2010	2011	2012	2013	2014
Lietuvos Respublika	27,4	28,4	28,9	29,5	**30,1**
Klaipėdos apskritis	25,7	26,6	27,0	27,7	**28,3**
Klaipėdos r. sav.	20,7	21,9	22,1	23,1	**24,1**
Klaipėdos m. sav.	25,3	26,1	26,5	26,9	**27,3**

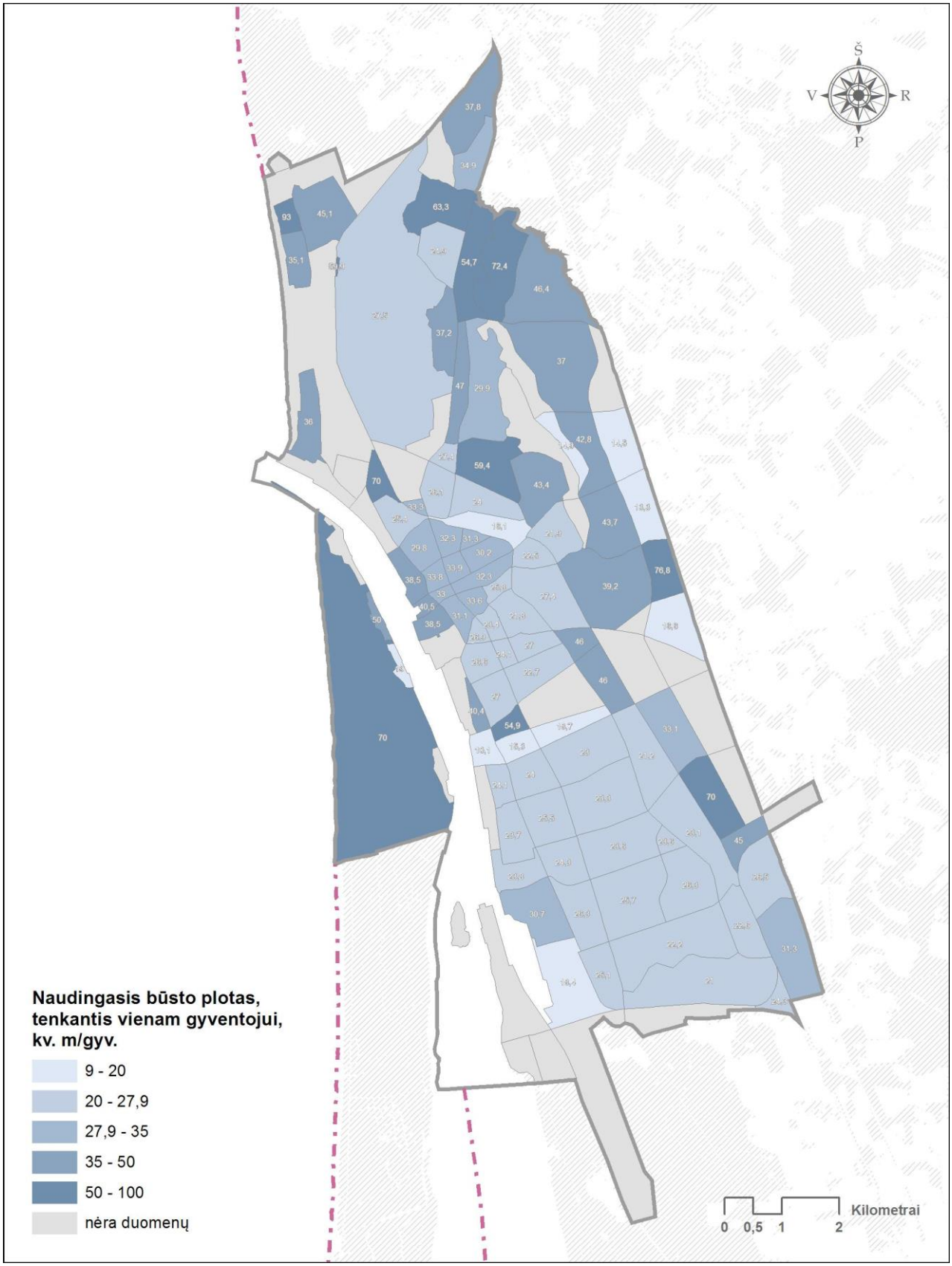
(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

Atskiruose Klaipėdos miesto rajonuose vidutinis vienam gyventojui tenkančio būsto plotas pasiskirsto nuo 23,9 m^2 Žardės ir Gedminų rajonuose iki 53,8 m^2 Melnragėje (*žr. 5.1-5 lentelę, 5.1-1 pav.).*

5.1-5 lentelė. Vidutinis naudingasis plotas, tenkantis vienam gyventojui Klaipėdos rajonuose (m²) 2010 ÷ 2014 m.

Rajonas	Vidutinis naudingasis būsto plotas, kv. m/gyv.
Centro	33,3
Gedminų	23,9
Labrenciškių	39,7
Lypkių	40,6
Luizės	30,5
Melnragės	53,8
Rumpiškės	26,7
Sendvario	36,2
Smeltės	25,5
Smiltynės	46,3
Tauralaukio	38,0
Žardės	23,9

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)



5.1-1 pav. Vidutinio naudingojo ploto, tenkančio vienam gyventojui, pasiskirstymas (2010-2014 m.)

Žiūrint pastarųjų metų tendencijas, gyvenamasis plotas Klaipėdos mieste didėja, o taip pat auga ir naudingasis plotas tenkantis vienam gyventojui (*žr. 5.1-5 lentelę*).

5.1-5 lentelė. Gyvenamasis fondas 2010 ÷ 2014 m.

Administracinė teritorija	Gyvenamasis fondas, tūkst. m²					Gyvenamojo būsto fondo augimas (+) 2010 ÷ 2014 m., %
	2010	2011	2012	2013	2014	
Lietuvos Respublika	83722,4	85190,4	85809,3	86824,5	87901,1	+ 5,0 %
Klaipėdos apskritis	8730,5	8899,7	8963,2	9103,7	9269,3	+ 6,0 %
Klaipėdos r. sav.	1059,9	1124,6	1142,2	1201,9	1274,3	+ 20,2 %
Klaipėdos m. sav.	**4129**	**4183,8**	**4200,1**	**4229,6**	**4268,1**	**+ 3,4 %**

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

Kad būsto naudingojo ploto kokybės rodiklis būtų išsamesnis, būtina atsižvelgti ne tik į vidutinį naudingojo ploto tenkančio vienam gyventojui rodiklį, bet ir į kitus apgyvendinimo sąlygų aspektus, t.y. į gyvenamojo fondo aprūpinimą patogumais. Didžioji dalis gyvenamųjų namų Klaipėdos mieste aprūpinti pagrindiniais komunaliniais patogumais: centriniu šildymu, vandentiekiu, karšto vandens tiekimu, kanalizacija, vonia arba dušu, dujomis arba elektrine virykle. Šias inžinerines komunikacijas turi 93-99 % būstų (*žr. 5.1-6 lentelę*).

5.1-6 lentelė. Gyvenamojo fondo aprūpinimas patogumais (%) 2009 m.

Administracinė teritorija	Centrinis šildymas	Vandentiekis	Karšto vandens tiekimas	Kanalizacija	Vonia, dušas	Dujos	Elektrinė viryklė
Lietuvos Respublika	73,5	76,5	61,6	75,1	71,1	71,0	12,8
Klaipėdos apskritis	81,2	88,6	73,1	87,2	80,4	79,5	6,6
Klaipėdos r. sav.	70,6	80,4	61,5	76,7	70,5	85,2	2,0
Klaipėdos m. sav.	**96,8**	**99,3**	**93,8**	**99,2**	**96,2**	**87,2**	**7,9**

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

5.2. Būsto fizinė būklė

Pastatų fizinė būklė priklauso nuo kelių faktorių, t.y. nuo amžiaus, konstrukcijų, priežiūros ir eksploatacijos pobūdžio ir kokybės, taip pat nuo atnaujinimo laipsnio. Po Nepriklausomybės atgavimo, restruktūrizavus būsto sektorių ir atsisakius tiesioginio būsto rinkos reguliavimo, būstas tapo gyventojų nuosavybe. Įvykus šioms permainoms, daugelis daugiabučių gyvenamųjų namų nebuvo tinkamai eksploatuojami ir prižiūrimi – daugeliui jų buvo atliekami tik būtiniausi remonto darbai. Todėl neišvengiamai daugiabučių pastatų būklė blogėjo. Labiausiai blogėjo inžinerinių sistemų būklė, kuri nebeatitinka šių dienų normų ir standartų. 2004 metais Lietuvos Respublikos Vyriausybė patvirtino Lietuvos būsto strategiją, kurioje nustatyti ilgalaikiai valstybės politikos būsto srityje tikslai ir uždaviniai iki 2020 metų. Įgyvendinant šią strategiją 2004 metais buvo patvirtintos Socialinio būsto fondo plėtros, Daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programos, kuriose numatytos teisinės, finansinės ir organizacinės priemonės Būsto strategijos tikslams ir uždaviniams įgyvendinti.

Dauguma visų daugiabučių gyvenamųjų namų Lietuvoje yra seni – apie 90 % jų pastatyta iki 1991 metų. Klaipėdos mieste trijų ir daugiau butų visų gyvenamųjų namų, pastatytų iki 1991 m. sudaro apie 86 %. Iki Lietuvos Nepriklausomybės daugiabučiai namai buvo statomi taikant tų laikų technologijas, medžiagas ir standartus, kurie nebeatitinka šiandienos poreikių. Fizinę senų daugiabučių būklę neišvengiamai įtakojo laikas, todėl būtinas šių gyvenamųjų namų atnaujinimas ir renovacija. Klaipėdos miestas yra vienas iš lyderių pagal renovuotų daugiabučių namų skaičių. Vertinant šį rodiklį Lietuvoje – Uostamiestis yra ketvirtas Respublikoje, o Vakarų regione pirmas. 2014 – 2015 m. laikotarpiu Klaipėdoje buvo atnaujinti 35 daugiabučiai namai.

2013 m. parengta Klaipėdos miesto energetinio efektyvumo didinimo programa. Pagal Klaipėdos miesto savivaldybės 2016 metų balandžio mėn. informaciją, nuo šios programos įgyvendinimo pradžios suderinti 182

daugiabučių namų modernizavimo investiciniai planai, 124 objektuose pradėtos statybos, o 30 daugiabučių namų Uostamiestyje pasiruošę renovacijai ir teiks paraiškas namų modernizavimui.

Vadovaujantis gyvenamųjų namų pastatymo laikotarpio duomenimis galima teigti, kad daugiausia trijų ir daugiau butų (daugiabučių) gyvenamųjų namų buvo pastatyta 1961 – 1990 m. Sovietmečio laikotarpiu, o po Nepriklausomybės atgavimo išaugo individualių vieno ir dviejų butų gyvenamųjų namų statyba (*žr. 5.2-1 lentelę*).

5.2-1 lentelė. Gyvenamieji namai pagal statybos pabaigos metus

Administracinė teritorija	Iki 1940 m.	1941-1960 m.	1961-1990 m.	1991 m. ir vėlesniais metais	Iš jų 2015 m.
Vieno ir dviejų butų gyvenamieji namai:					
Lietuvos Respublika	115953	87294	199747	61516	3119
Klaipėdos apskritis	7617	4199	14942	6051	477
Klaipėdos r. sav.	1659	640	3512	2660	332
Klaipėdos m. sav.	302	586	784	1167	47
Trijų ir daugiau butų (daugiabučiai) gyvenamieji namai:					
Lietuvos Respublika	10254	3748	20179	3562	58
Klaipėdos apskritis	1636	408	2228	474	9
Klaipėdos r. sav.	259	38	332	41	-
Klaipėdos m. sav.	618	227	858	238	5
Gyvenamieji namai įvairioms socialinėms grupėms:					
Lietuvos Respublika	276	139	1299	123	18
Klaipėdos apskritis	26	11	158	5	-
Klaipėdos r. sav.	8	-	19	-	-
Klaipėdos m. sav.	6	7	64	4	-

(Šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV)

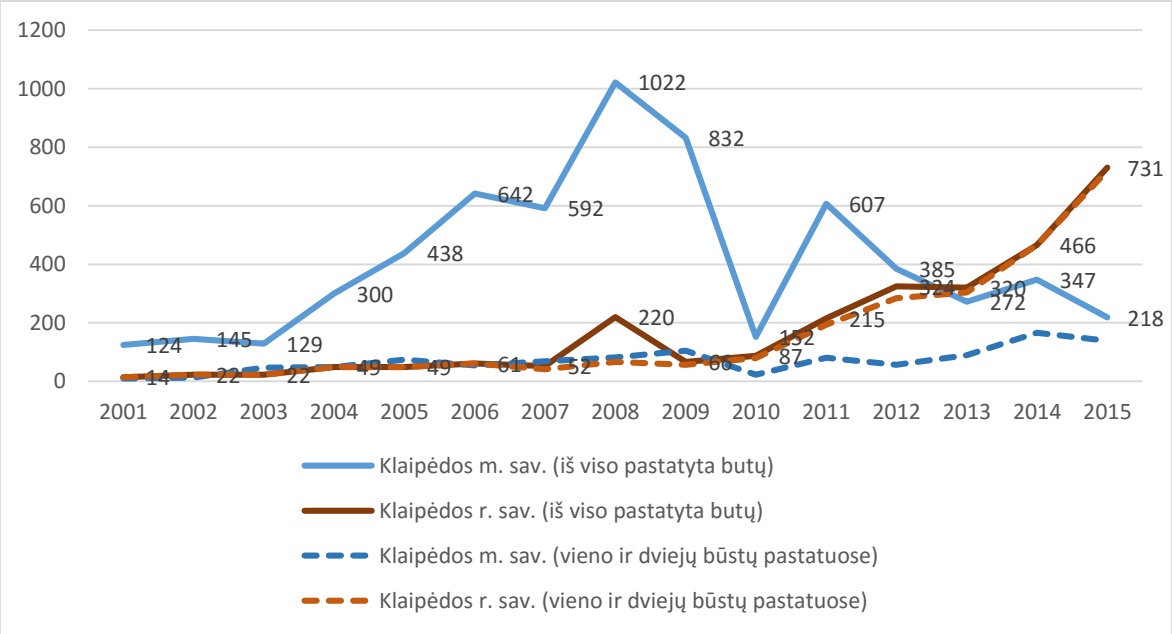
5.3. Būsto statyba

2015 m. duomenimis naujos statybos butų rinkoje daugiau sandorių užfiksuota tik Vilniuje – per metus parduota apie 3,680 butų, t.y. apie 20 % daugiau nei nei 2014 m. Tuo tarpu Kaune per metus parduota apie 290 naujų butų, t.y. apie 15 % mažiau nei 2014 m., o Klaipėdoje parduota apie 210 naujų butų, t.y. apie 27 % mažiau nei 2014 m.

2015 metais Nekilnojamojo turto plėtotojai pasiūlė mažiau naujos statybos butų nei 2014 metais. Lietuvos sostinėje naujų butų buvo pasiūlyta apie 3.650, t.y. 24 % mažiau, Kaune – 114 butų, t.y. 4,8 karto mažiau, Klaipėdoje – 176 butus, t.y. 33 % mažiau nei 2014 m.

2015 metų būsto pirkimo – pardavimo sandorių rezultatai rodo, kad labiausiai išsiskyrė Klaipėdos rajono individualių namų segmentas. Nepaisant aktyvios paklausos, ši rinka nuolat papildoma nauja pasiūla, todėl tai neleidžia didėti individualių namų kainoms. 2015 metais Klaipėdoje didėjo tik senos statybos butų kainos – vidutiniškai 5-6 proc.

Po nekilnojamojo turto krizės gyventojų migracija į priemiestį spartėja. 2013 m. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje pastatomų būtų skaičius pirmą kartą viršijo pastatomų butų skaičių Klaipėdos mieste. Ši tendencija išlieka ir pastaraisiais metais (*žr. 5.3-1 pav.*).



5.3-1 pav. Būsto statyba Klaipėdoje ir Klaipėdos rajono savivaldybėje (2001-2015 m.)

5.4. Būsto sklaida

Daugiabučiais užstatytas Klaipėdos miesto gyvenamasis teritorijas galima diferencijuoti į daugiafunkcinį istorinį miesto branduolį (faktiškai tai miesto centrinė zona) ir piečiau jo esančius sovietinio laikotarpio stambiaplokštės statybos gyvenamuosius rajonus su tam laikotarpiui būdinga monofunkcine žemėnauda. Kitas svarbus gyvenamųjų teritorijų segmentas – individualių gyvenamųjų namų kvartalai. Klaipėdos mieste šie kvartalai išsidėstę daugiausia šiaurinėje miesto dalyje. Periferinės zonos kvartalai Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje priešingai, išskydę, neturi aiškios urbanistinės struktūros.

Pagal būsto tipologiją akivaizdi vieno ir dviejų butų gyvenamųjų namų statybų tendencija. Klaipėdos rajono teritorijoje tokio tipo namų statybos apimtys drastiškai auga. Miesto teritorijoje vieno ir dviejų butų gyvenamųjų namų statybos apimtys viršijo būstų daugiabučiuose statybos apimtis. Ši tendencija rodo tai, kad gyventojai labiau vertina individualaus gyvenamojo namo teikiamus saugios ir švaresnės aplinkos privalumus, nei miesto teritorijoje esamą aptarnavimo ir inžinerinės infrastruktūros artumą. Ne paskutinę vietą lemia ir beveik vienoda analogiško komforto buto mieste ir namo priemiestyje kaina. Į priemiesčius migruoja daugiausia jaunesni, aukštesnes pajamas gaunantys žmonės, šeimos su vaikais. Priemiestinės zonos patrauklumas pakankamai didelis. Po nekilnojamo turto krizės gyventojų migracija į priemiestį jau įgavo grėsmingą tendenciją – būsto Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje pastatoma ženkliai daugiau nei mieste.

Klaipėdos mieste dominuoja dviejų tipų gyvenamieji pastatai – vieno ir dviejų butų individualios statybos namai ir trijų ir daugiau butų (daugiabučiai) namai. VĮ Registrų centro 2016 m. sausio 1 d. duomenimis Klaipėdos mieste buvo 4812 gyvenamųjų pastatų, iš kurių (*žr. 5.4-1 lentelę*):

- 59 % - vieno ir dviejų butų gyvenamieji namai;
- 40 % - trijų ir daugiau butų (daugiabučiai) gyvenamieji namai;
- 1 % - įvairioms socialinėms grupėms skirti gyvenamieji namai.

5.4-1 lentelė. Klaipėdos miesto savivaldybėje NT registre įregistruoti gyvenamieji namai pagal aukštų skaičių ir bendrą plotą m² (2016 m. sausio 1 d. duomenys)

Gyvenamųjų namų tipas	1-2 aukštų	3-5 aukštų	6-9 aukštų	10-12 aukštų	13 ir daugiau aukštų	Bendras namų skaičius	Bendras plotas m²
Vieno ir dviejų butų gyvenamieji namai:	2805	14	-	-	-	2819	583240
Trijų ir daugiau butų (daugiabučiai) gyvenamieji namai:	656	999	207	56	23	1941	4719838
Gyvenamieji namai įvairioms socialinėms grupėms:	12	37	2	1	-	52	252507
Viso:	**3473**	**1050**	**209**	**57**	**23**	**4812**	**5555585**

(Šaltinis: VĮ Registrų centras)

5.5. Būsto plėtros poreikis ir galimybės

Nepaisant gyventojų skaičiaus mažėjimo, Klaipėda turi taip pat didelį plėtros potencialą, ypač būsto sektoriuje. Jeigu siekti europinio apsirūpinimo būstu nors ir vidutinio rodiklio (35 kv. m gyventojui) iki 2040 metų, į metus reiktų pastatyti apie 45 000 kv. m. ploto būsto. Panašios plėtros apimtys Klaipėdoje buvo 2012 metais. Tai rodo dideles miesto plėtros galimybes net ir nedidėjant gyventojų skaičiui.

Esamos neišvystytos gyvenamosios paskirties teritorijos (Virkučių, Daugulių, Šaulių dvaro, Lankiškių ir kt. mikrorajonuose), turi didelį būsto plėtros potencialą, kuris priklausomai nuo užstatymo tipo, būstu gali aprūpinti nuo 12 000 (vienbutis ir dvibutis užstatymas) iki 30 000 (daugiabutis užstatymas) gyventojų. Vertinant aprūpinimo būstu potencialą taikomas europinis vienam gyventojui tenkančio naudingojo būsto ploto rodiklio vidurkis (35 kv. m gyventojui) ir išvystytiems Klaipėdos rajonams (Tauralaukio, Gedminų, Smeltės) analogiškas užstatymo intensyvumas.

Vertinant gyventojų skaičiaus kitimo prognozę, esamas miesto naujo gyvenamojo fondo potencialas yra perteklinis (tiek optimistiniu, tiek pesimistiniu scenarijumi prognozuojamas gyventojų skaičiaus mažėjimas). Esamas neišvystytų teritorijų potencialas iki 2030 m. gali būti išnaudotas, jei kasmetinis miesto gyventojų skaičiaus prieaugis iš neigiamo (apie -1,2%) pakistų į teigiamą, 1% augimą, o

2009 – 2010 metais naujo būsto statyta daugiau Klaipėdoje, nei miesto periferinėje bendras 15 metų prieaugis sudarytų 15% dabartinio gyventojų skaičiaus. Iki nekilnojamojo turto krizės zonoje. Po krizės atsigaunant nekilnojamojo turto rinkai, naujo būsto plėtra pradėjo vis labiau persimesti į priemiestį. Šis fenomenas po krizės jau įgavo grėsmingą tendenciją – būsto pastatoma ženkliai daugiau priemiestyje nei mieste. Gyventojų emigracijos į priemiestį priežasčių tyrimų Klaipėdos regione nedaryta, tačiau galima nuspėti, kad taip elgtis skatina siekis turėti kokybišką būstą ir kokybišką gyvenamąją aplinką už prieinamą kainą. Esant daugmaž vienodai naujos statybos būsto ir individualaus namo priemiestyje kainai, prastėjant socialinei aplinkai mieste, esant nepakankamai rinkoje siūlomo būsto įvairovei, nerasdami norimos kokybės būsto už prieinamą kainą, šeimas kuriantys, saugios aplinkos ieškantys žmonės keliasi į priemiestinę zoną.

Nesiimant priemonių pietinė Uostamiesčio dalis silps toliau, o stipresnis sluoksnis toliau trauksis į šiaurinius priemiestinės zonos rajonus. Nevaldomos tokios tendencijos po keleto dešimtmečių gali vesti link socialinių problemų židinių susiformavimo.

Miesto ilgalaikė plėtros politika turi būti nukreipta į miesto struktūros optimizavimą, vidinių plėtros rezervų panaudojimą, pietinės zonos patrauklumo investicijoms pagerinimą, miesto savitumo, marinistinio įvaizdžio puoselėjimą, siekiant išlaikyti esamus ir pritraukti naujus aktyvius, stipresnio socialinio sluoksnio gyventojus.

Būtinos aktyvios priemonės skatinant būsto plėtrą miesto viduje:

- skatinant neefektyviai naudojamų teritorijų konversiją;
- kokybiškai ir kūrybiškai renovuojant esamus sovietinės statybos daugiabučių kvartalus;
- kuriant jaunimui patrauklų būstą mieste už prieinamą kainą – kuriant nuomojamo municipalinio būsto fondą;
- kuriant rišlią patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistemą, jungiančią skirtingas miesto dalis;
- aktyviai stiprinant marinistinį miesto savitumą, integruojant vandens elementus su miesto urbanistine struktūra ir viešų erdvių sistema.

5.6. Išvados

1. Gyvenamasis plotas Klaipėdos mieste didėja, o taip pat auga ir naudingasis plotas tenkantis vienam gyventojui.

2. Išaugo privačios nuosavybės butų skaičius, o valstybei ir savivaldybei priklausančių butų skaičius sumažėjo.

3. Didžioji dalis gyvenamųjų namų Klaipėdos mieste aprūpinti pagrindiniais komunaliniais patogumais.

4. Klaipėdos miestas yra vienas iš lyderių Lietuvoje pagal renovuotų daugiabučių namų skaičių. Atnaujinant senus daugiabučius reikia atkreipti dėmesį į kokybę. Gerinti daugiabučių kvartalų pietinėje miesto dalyje aplinką.

5. Gyvenamojo būsto statybų skaičius Klaipėdoje mažėja. Viena iš neigiamų šios rūšies statybų mažėjimo priežasčių – daugiausiai jaunų, aukštesnes pajamas gaunančių miesto gyventojų su šeimomis ir vaikais migracija į priemiesčius Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje.

6. Nepaisant gyventojų skaičiaus mažėjimo, Klaipėda turi didelį plėtros potencialą, ypač būsto sektoriuje.

7. Miesto ilgalaikė būsto plėtros politika turi būti nukreipta į miesto struktūros optimizavimą, vidinių plėtros rezervų panaudojimą, pietinės zonos patrauklumo investicijoms pagerinimą, miesto savitumo, marinistinio įvaizdžio puoselėjimą.

8. Būtina vystyti jaunimui patrauklų būstą mieste už prieinamą kainą – kuriant nuomojamo municipalinio būsto fondą. Gerinti savivaldybės gyvenamojo fondo kokybę.

9. Esamas neįsisavintų gyvenamosios paskirties teritorijų gyvenamojo fondo potencialas, vertinant miesto gyventojų skaičiaus dinamiką, yra perteklinis, ir suteikia galimybę būstu aprūpinti iki 30 000 naujų gyventojų.

6. DARBO VIETOS

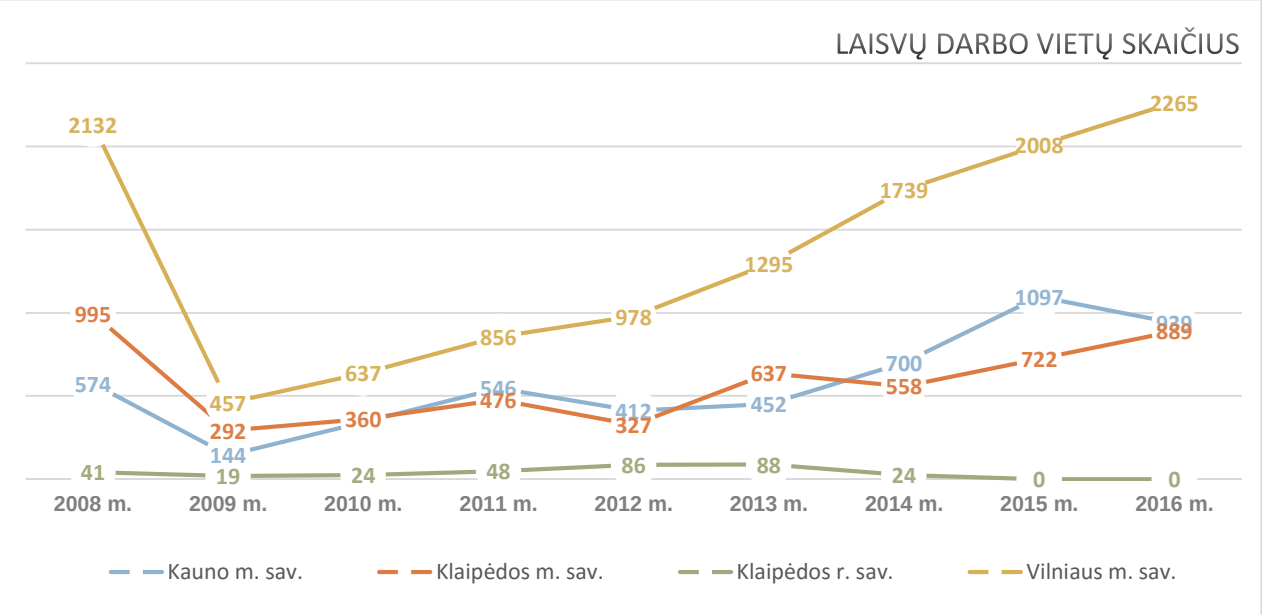
6.1. Užimtos darbo vietos

2013 m. Klaipėdos mieste buvo 99 800 užimtų darbo vietų, 2016 m. – 98 300. Per tris metus užimtų darbo vietų skaičius sumažėjo apie 1,5%. Vertinant darbo rinkos sezoniškumą, ir natūralią darbuotojų kaitą, šis pokytis nėra ženklus, tačiau rodiklis rodo neigiamą užimtumo mažėjimo tendenciją, koreliuojančią, tačiau ne didesnę, nei gyventojų skaičiaus kaita (2013-2016 m. 2,7% sumažėjimas).

Vidutinis darbo vietų skaičius įmonėje – 36 darbuotojai. Užimtų darbo vietų mediana – 12 darbo vietų, t.y. pusėje Klaipėdos miesto darboviečių samdomų darbuotojų skaičius yra mažesnis nei 12. Vertinant šiuos rodiklius galima teigti, kad daugiausiai darbo vietų mieste kuria mažos įmonės.

6.2. Laisvos darbo vietos

Klaipėdos mieste 2016 m. pradžioje buvo 889 laisvos darbo vietos (*žr. 6.2-1 pav.*).

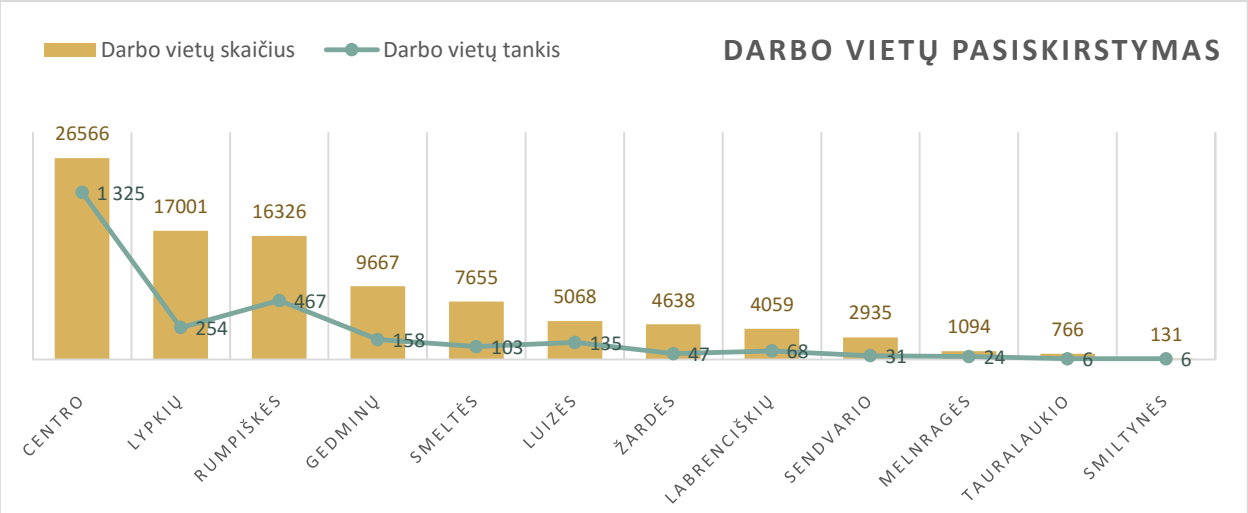


6.2-1 pav. Laisvų darbo vietų skaičius

Lyginant su kitais didžiausiais Lietuvos miestais, Klaipėdos laisvų darbo vietų didėjimo tempas sutampa su laisvų darbo vietų kaita Kauno mieste, ir yra ženkliai mažesnis už darbo vietų skaičiaus didėjimą Vilniuje (Klaipėdoje ir Kaune – vidutiniškai po 20% per metus, Vilniuje – 25% per metus). Tačiau vertinant laisvų darbo vietų dalį, tenkančią gyventojams, Klaipėdoje yra didžiausia darbo vietų pasiūla (6 laisvos darbo vietos tūkstančiui gyventojų Klaipėdoje, 3 – Kaune, 4 – Vilniuje).

6.3. Darbo vietų sklaida

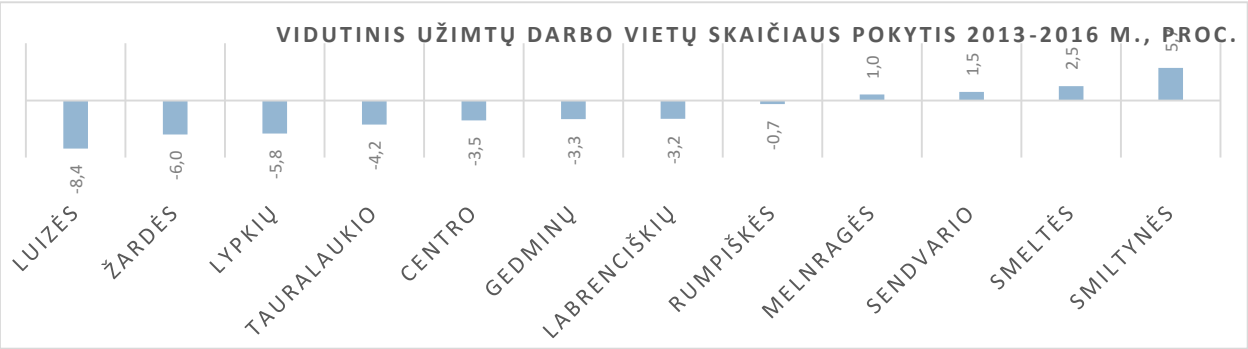
Didžiausiu darbo vietų tankiu ir skaičiumi Klaipėdoje išsiskiria centro rajonas, kuriame dirba apie 27 tūkst. darbuotojų (apie 27% visų darbo vietų). Lypkų ir Rumpiškių rajonuose atitinkamai dirba po 17 ir 16 tūkst. darbuotojų (18-17% visų darbo vietų), tačiau darbo vietų tankis šiuose rajonuose keliskart mažesnis (*žr. 6.3-1 pav., 6.3-3 pav., 6.3-4 pav.* ir Darbo vietų sklaidos brėžinį).



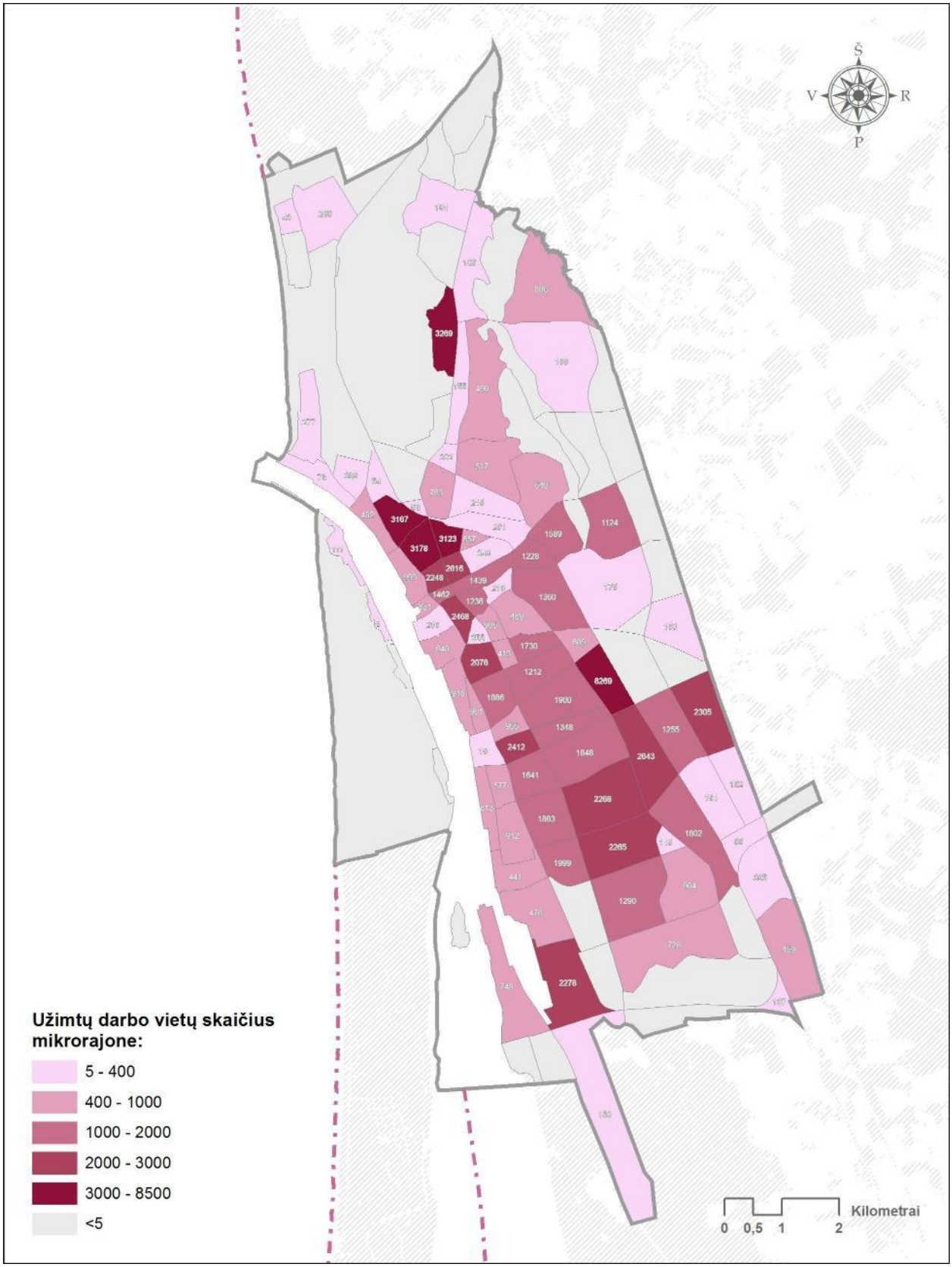
6.3-1 pav. Užimtų darbo vietų pasiskirstymas Klaipėdos rajonuose

Trijuose, didžiausią darbo vietų skaičių turinčiuose rajonuose, dirba daugiau kaip pusė (62%) visų miesto samdomų darbuotojų. Centro rajone daugiausiai darbo vietų turi Didžiosios Vitės, Lietuvininkų (po 3200 d.v.), Bomelės Vitės, Naujamiesčio (po 2900 d.v.), Senamiesčio (2500 d.v.) mikrorajonai. Pramoniniame Lypkių rajone daugiausiai – 7900 darbo vietų turi Senųjų Gandrališkių mikrorajonas (47% rajono darbo vietų), Lypkių 2, Naujadvario ir Vaidaugų mikrorajonai kartu turi dar 40% rajono darbo vietų (1600 – 2600 d.v.). Likusiuose Lypkių mikrorajonuose darbo vietų skaičius nedidelis, todėl bendras Lypkių rajono darbo vietų tankis ženkliai mažesnis už centro darbo vietų tankį. Trečiajame pagal darbo vietų skaičių Rumpiškės rajone daugiausiai darbo vietų turi Arenos (2560 d.v.), Špichuto dvaro (2280 d.v.), Policijos (1900 d.v.), Gėlių kvartalo (1890) ir Ryšininkų (1800 d.v.) mikrorajonai kartu turintys 64% rajono darbo vietų.

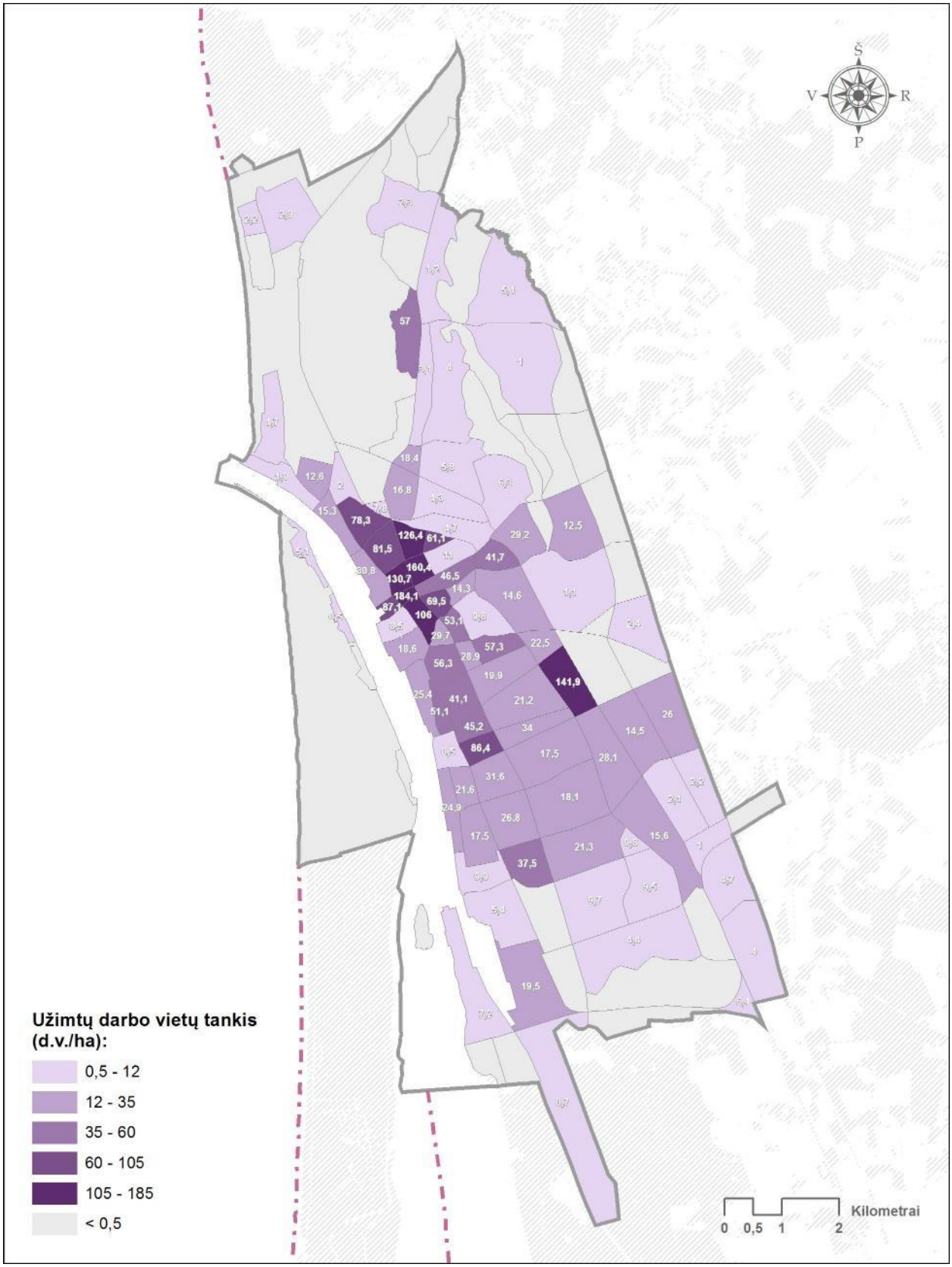
Vertinant darbo vietų skaičiaus pokytį, daugiausiai darbo vietų turinčiuose rajonuose užimtų darbo vietų skaičius ženkliai sumažėjo (5,8-3,5%), išskyrus Rumpiškės rajoną (0,7%) (*žr. 6.3-2 pav., 6.3-5 pav.*).



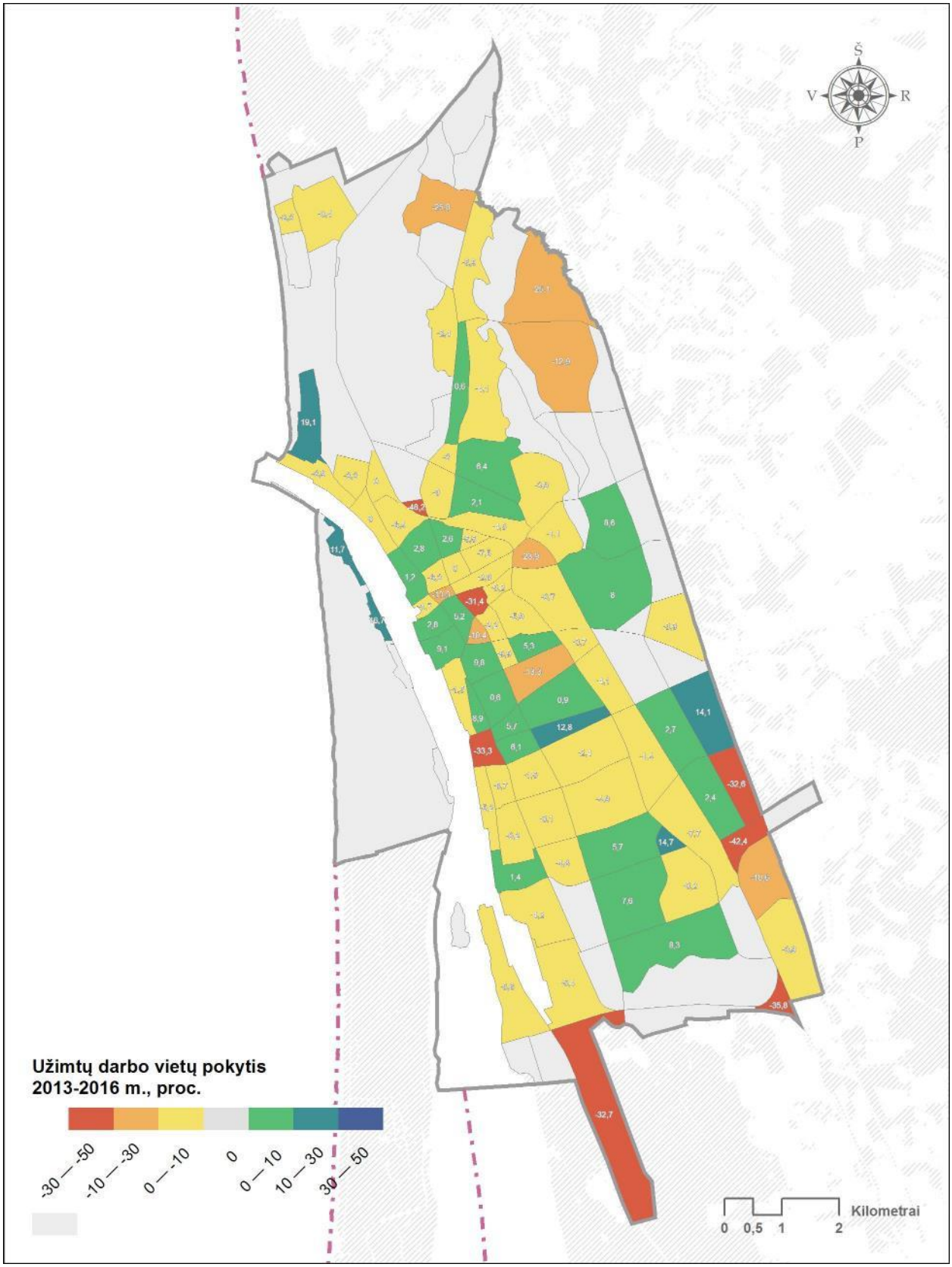
6.3-2 pav. Vidutinis užimtų darbo vietų skaičiaus pokytis 2013 -2016 m., proc.



6.3-3 pav. Užimtų darbo vietų skaičius mikrorajonuose



6.3-4 pav. Užimtų darbo vietų tankis mikrorajonuose (d.v./ha)



6.3-5 pav. Užimtų darbo vietų pokytis 2013-2016 m.

6.4. IŠVADOS

2016 m. pradžioje Klaipėdos mieste buvo 98 300 užimtų darbo vietų. Užimtų darbo vietų skaičius per tris metus (2013 – 2016 m.) sumažėjo 1500 darbo vietų (- 1,5% pokytis). Neigiama užimtų darbo vietų skaičiaus kitimo tendencija koreliuoja su bendru miesto gyventojų skaičiaus mažėjimu.

Laisvų darbo vietų skaičius nuo 2009 m. tolygiai auga ir beveik pasiekė 2008 m. lygį – 2016 m. pradžioje Klaipėdoje buvo 889 laisvos darbo vietos (6 vietos tūkstančiui miesto gyventojų).

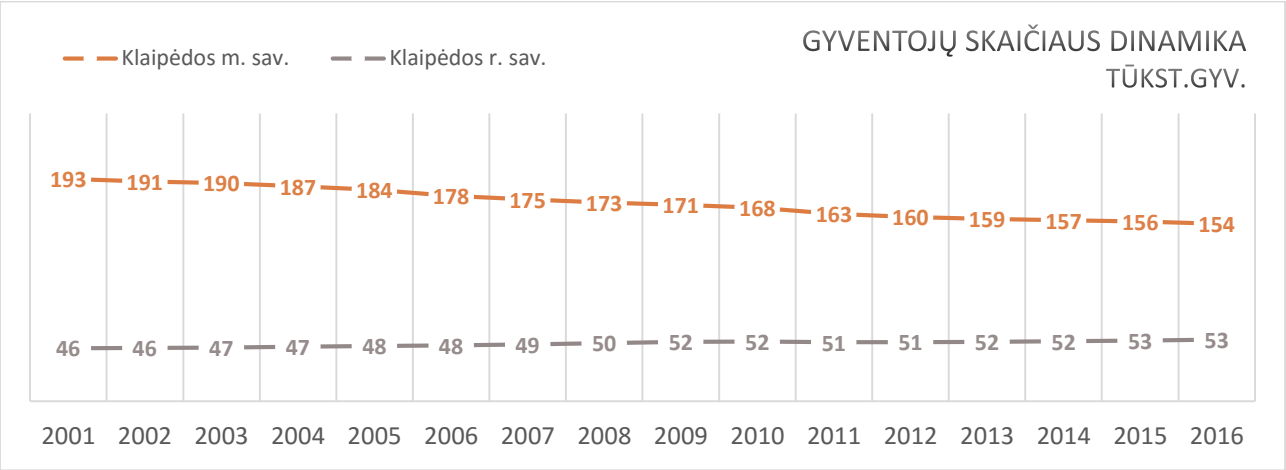
Darbo vietų sklaidos požiūriu, dauguma miesto darbo vietų yra koncentruotos centre, pagrindiniame miesto pacentryje (Rumpiškės raj.) ir pramoniniame Lypkių rajone. Bendras šių rajonų užimtų darbo vietų skaičius sudaro 62% viso miesto darbo vietų, tačiau tiek centro, tiek Rumpiškės rajono darbo vietų skaičius linkęs mažėti dėl ženklaus darbo vietų sumažėjimo keliuose, į rajono sudėtį įeinančiuose, mikrorajonuose (ypač Jono kalnelio, Lypkių 4 ir Kretainio).

7. SOCIALINĖ INFRASTRUKTŪRA (APLINKA)

7.1. DEMOGRAFINĖ STRUKTŪRA

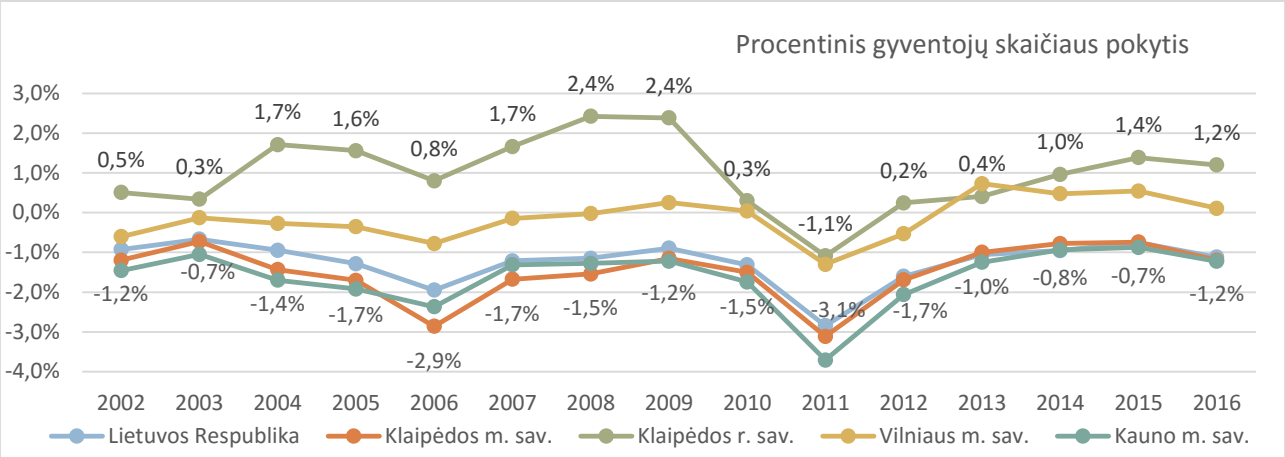
7.1.1. GYVENTOJŲ SKAIČIUS

Klaipėdos miesto gyventojų skaičius per pastaruosius 15 metų sumažėjo beveik 40 tūkstančių – miestas neteko beveik penktadalio gyventojų. Klaipėdos rajono situacija priešinga – rajone gyventojų skaičius per 15 metų tolygiai augo ir nuo 2001 m. padidėjo apie 15% – iki 53 tūkst. gyventojų (*žr. 7.1.1-1 pav.*).



7.1.1-1 pav. Klaipėdos miesto ir rajono gyventojų skaičiaus dinamika

Lyginant Klaipėdos miesto gyventojų dinamiką su kitais didžiaisiais Lietuvos miestais, Klaipėdos miesto gyventojų dinamika pastaruosius metus beveik identiška Lietuvos vidurkiui ir Kauno miesto gyventojų kasmetiniam pokyčiui, o bendros tendencijos atkartoja visos Lietuvos gyventojų kaitą (*žr. 7.1.1-2 pav.*).



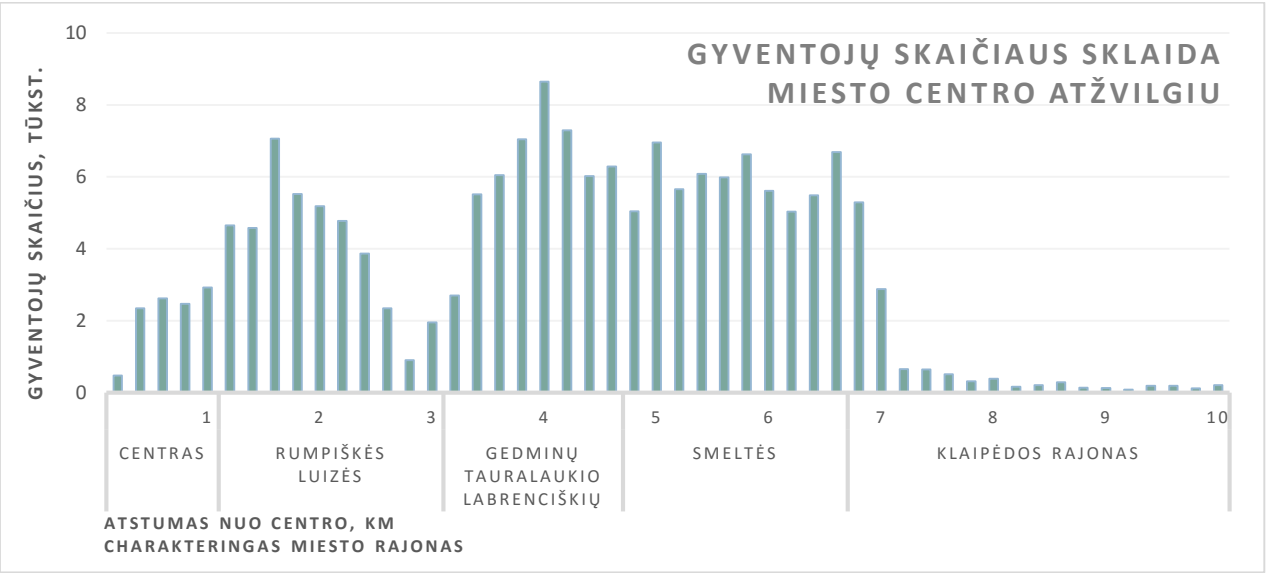
7.1.1-2 pav. Procentinis gyventojų skaičiaus pokytis

Klaipėdos rajono savivaldybėje 2002-2016 m., Vilniaus mieste – 2013-2016 m. gyventojų skaičius augo. Likusiose savivaldybėse gyventojų skaičius nagrinėjamame laikotarpyje mažėja. Didžiausi gyventojų skaičiaus nuosmukiai pastebimi 2006 ir 2011 m. Vertinant preliminarius 2016 m. pražios duomenis, nuo 2011 metų lėtėjęs gyventojų skaičiaus mažėjimas yra linkęs spartėti – Klaipėdos mieste numatomas 1,2% gyventojų skaičiaus sumažėjimas.

Vertinant gyventojų skaičiaus rodiklius Klaipėdos mieste, didžiausias gyventojų skaičius mieste susitelkęs Smeltės, Gedminų, Rumpiškės ir Centro rajonuose – juose gyvena 80% miesto gyventojų (*žr. 7.1.1-5 pav.*). Vien Smeltės ir Gedminų rajonuose gyvena 58% miestiečių.

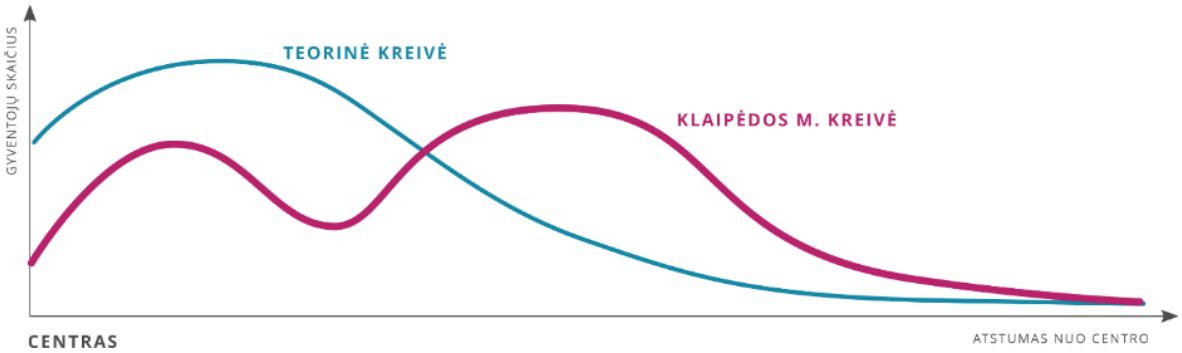
Šie rajonai pirmauja ir pagal mikrorajono gyventojų tankį (540-760 gyv/ha). Didžiausias gyventojų tankis Centro ir Smeltės rajonuose (*žr. 7.1.1-6 pav.*)

Klaipėdos miesto gyventojų sklaida nėra tolygi – dauguma gyventojų susitelkę pietinėje miesto dalyje, Smeltės, Gedminų miegamuosiuose rajonuose arba individualių namų kvartaluose nuo centro nutolusiuose rajonuose ar už miesto ribų (*žr. 7.1.1-3 pav.*).

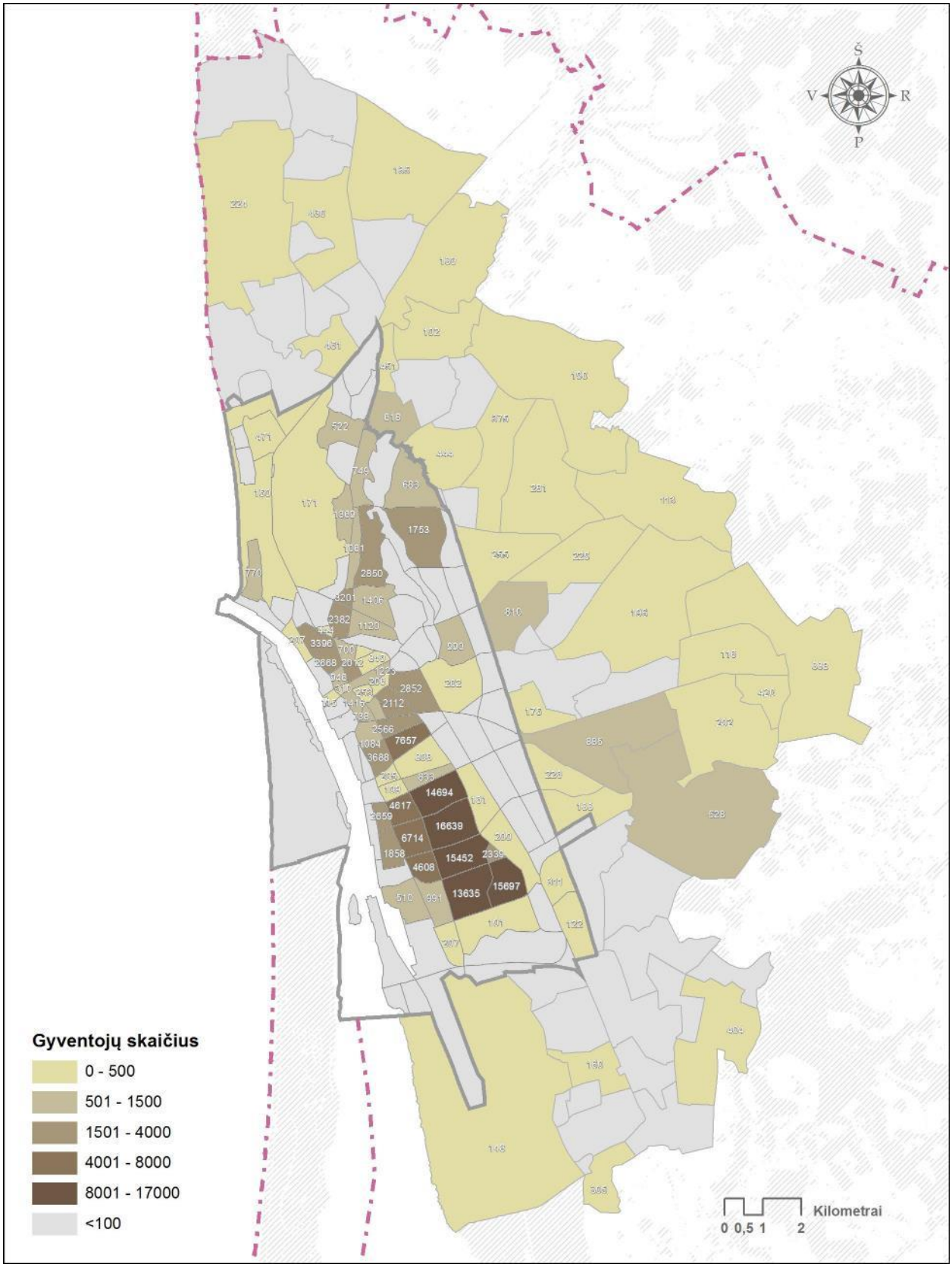


7.1.1-3 pav. Klaipėdos miesto gyventojų sklaida miesto centro atžvilgiu

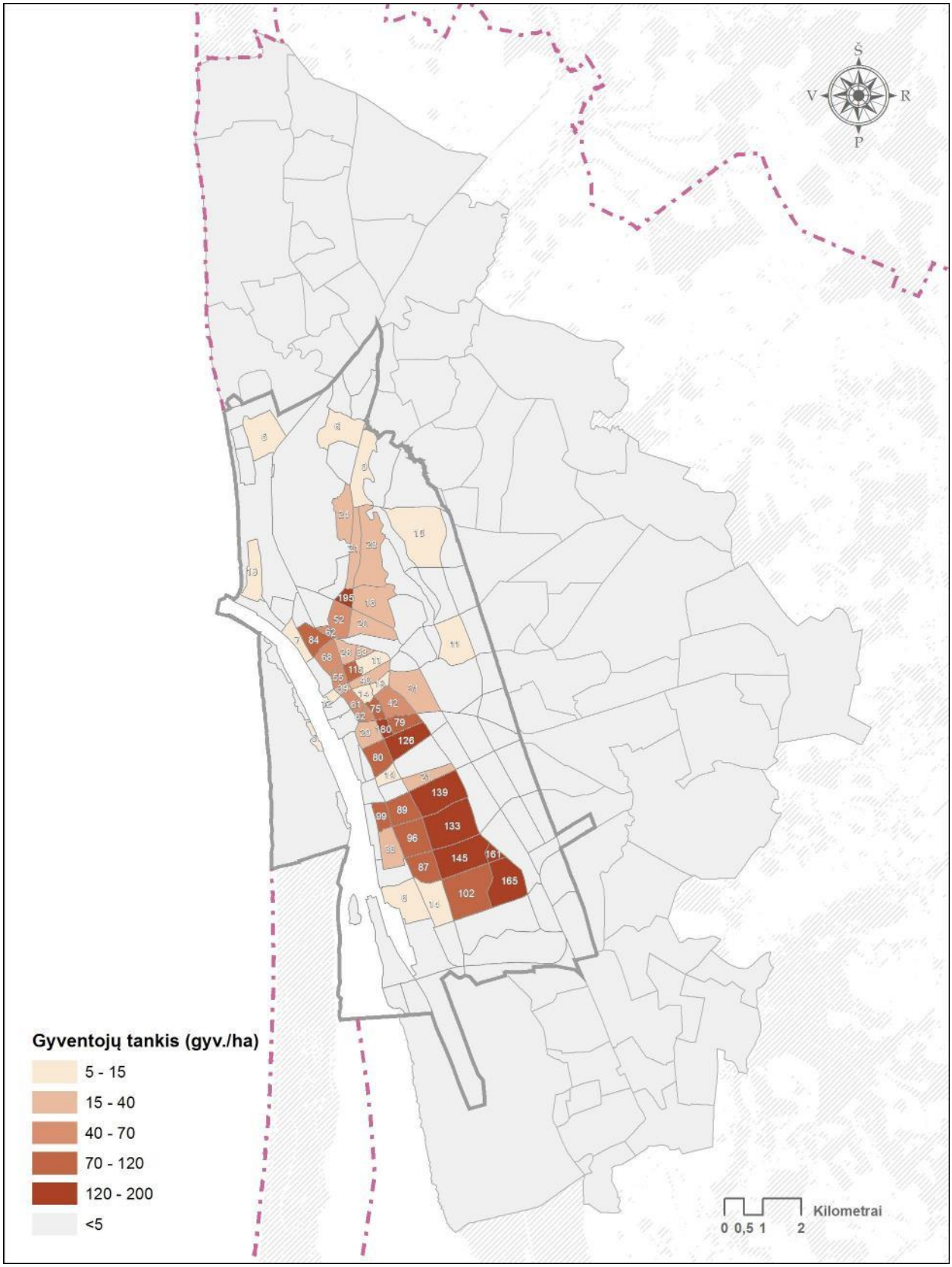
Charakteringa Klaipėdos miesto gyventojų pasiskirstymo miesto centro atžvilgiu kreivė ženkliai skiriasi nuo teorinės, kompaktiškiems miestams būdingos gyventojų pasiskirstymo kreivės (*žr. 7.1.1-4 pav.*) – ji rodo gyventojų sklaidos netolygumą ir didesnį gyventojų nutolimą nuo miesto centro.



7.1.1-4 pav. Charakteringa gyventojų sklaidos miesto centro atžvilgiu kreivė



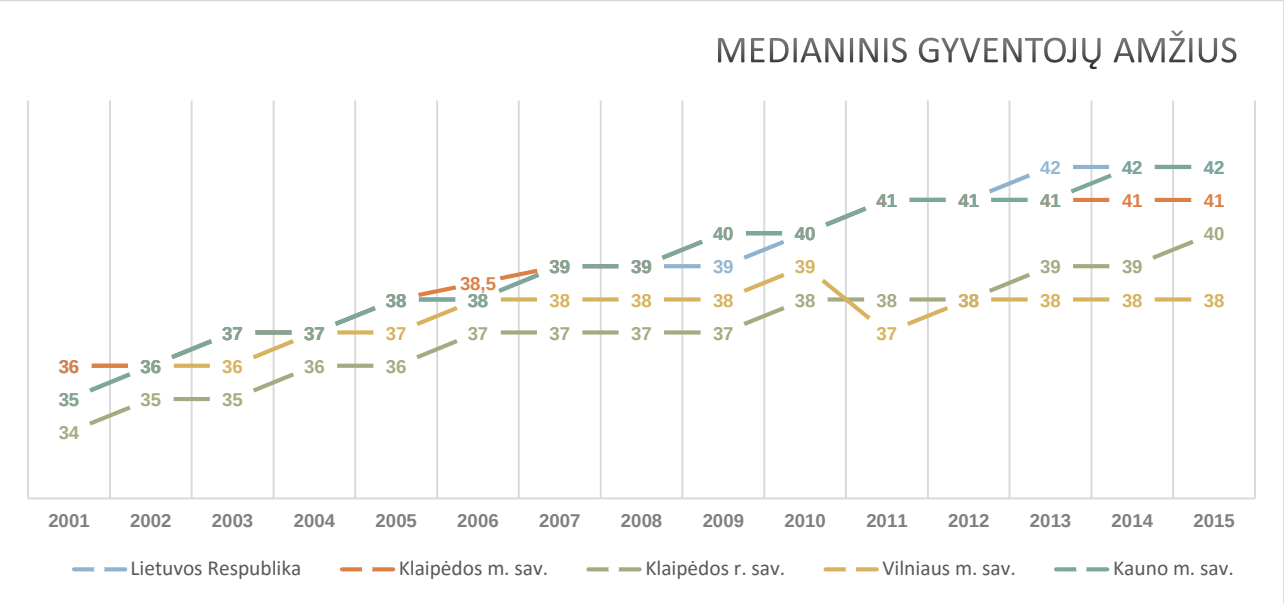
7.1.1-5 pav. Gyventojų skaičius Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir aplinkinėse gyvenvietėse



7.1.1-6 pav. Gyventojų tankis (gyv./ha) Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir aplinkinėse gyvenvietėse

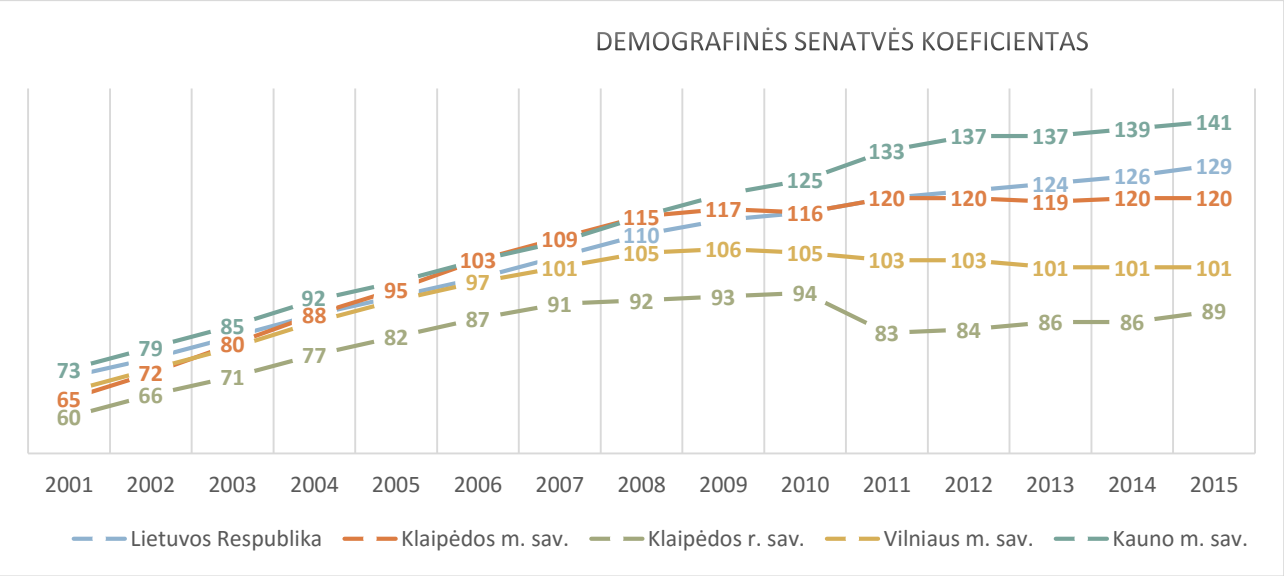
7.1.2. GYVENTOJŲ AMŽIUS

Vidutinis Klaipėdos miesto gyventojų amžius – 33 metai, medianinis gyventojų amžius – 41 metai. Medianinis gyventojų amžius dalija gyventojus į dvi lygias grupes pagal skaičių. Šio rodiklio dinamika tiek mieste, tiek visoje šalyje rodo gyventojų senėjimo tendenciją. Klaipėda, lyginant su Vilniumi ir Klaipėdos rajonu, pasižymi didesniu medianiniu amžiumi, tačiau 2011 – 2015 m. mieste pastebimas sulėtėjęs gyventojų senėjimas (*žr. 7.1.2-1 pav.*).



7.1.2-1 pav. Medianinis gyventojų amžius

Demografinės senatvės koeficientas rodo pagyvenusių (64 metų ir vyresnio amžiaus) žmonių skaičių, tenkantį šimtui vaikų iki 15 metų amžiaus. Klaipėdos mieste šis rodiklis nuo 2011 nekinta ir siekia 120 (*žr. 7.1.2-2 pav.*).



7.1.2-2 pav. Demografinės senatvės koeficientas

Klaipėdos miesto demografinės senatvės koeficientas mažesnis už Lietuvos vidurkį ir Kauno miesto rodiklį, tačiau Vilniaus miesto senatvės koeficientas yra ženkliai žemesnis ir linkęs mažėti. Klaipėdos rajone gyventojų senėjimo tempas atitinka Lietuvos vidurkį, tačiau paties rodiklio vertė 30% mažesnė.

Klaipėdos miesto gyventojų senėjimo rodikliai 2001-2015 metų periode prastesni už Vilniaus miesto ar Klaipėdos rajono rodiklius, tačiau nuo 2011 m. Klaipėdos mieste visuomenės senėjimo rodikliai stabilizavosi.

Tiek Klaipėdos mieste gyvenančių moterų skaičius 18% didesnis už vyrų skaičių, Klaipėdos rajone šis rodiklis mažesnis – apie 5%. Tiek Klaipėdos mieste, tiek rajone moterų gyvenimo trukmė ilgesnė nei vyrų (*žr. 7.1.2-3 pav.*).

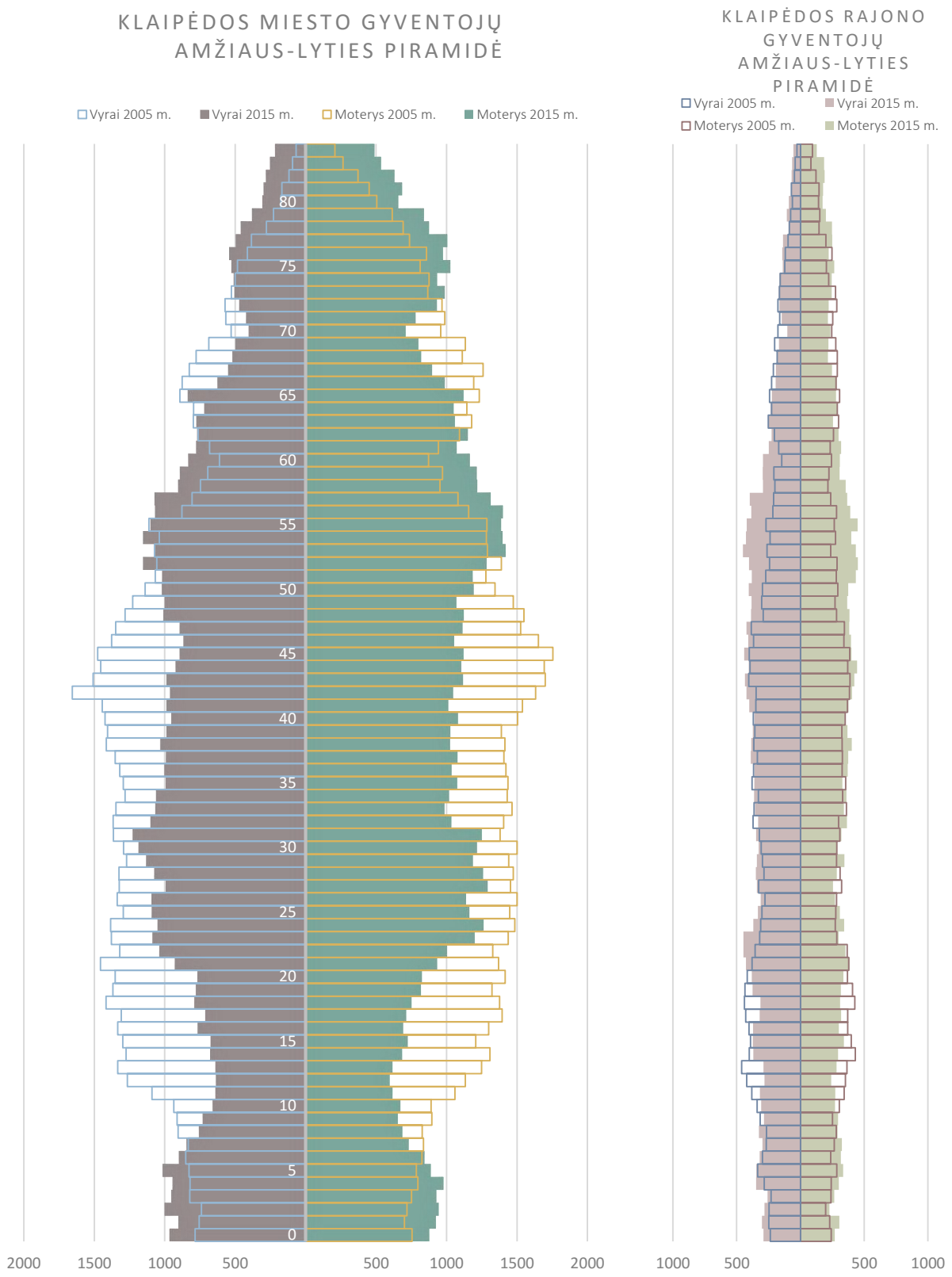
Vertinant gyventojų pasiskirstymą pagal amžių, Klaipėdos rajono gyventojų pasiskirstymas tolygesnis, nei Klaipėdos mieste, o darbingo amžiaus gyventojų skaičiaus kaita 2005-2015 m. rajone ženkliai mažesnė.

Klaipėdos mieste 2005-2015 m. laikotarpiu labiausiai sumažėjo darbingo ir mokyklinio amžiaus grupių gyventojų skaičius, o vyresnio amžiaus gyventojų dalis iš esmės nepakito (sumažėjo 65-75 m. amžiaus gyventojų dalis, tačiau padaugėjo vyresnio amžiaus gyventojų) – tai patvirtina išvestinių gyventojų senėjimo rodiklių rodomą visuomenės senėjimą.

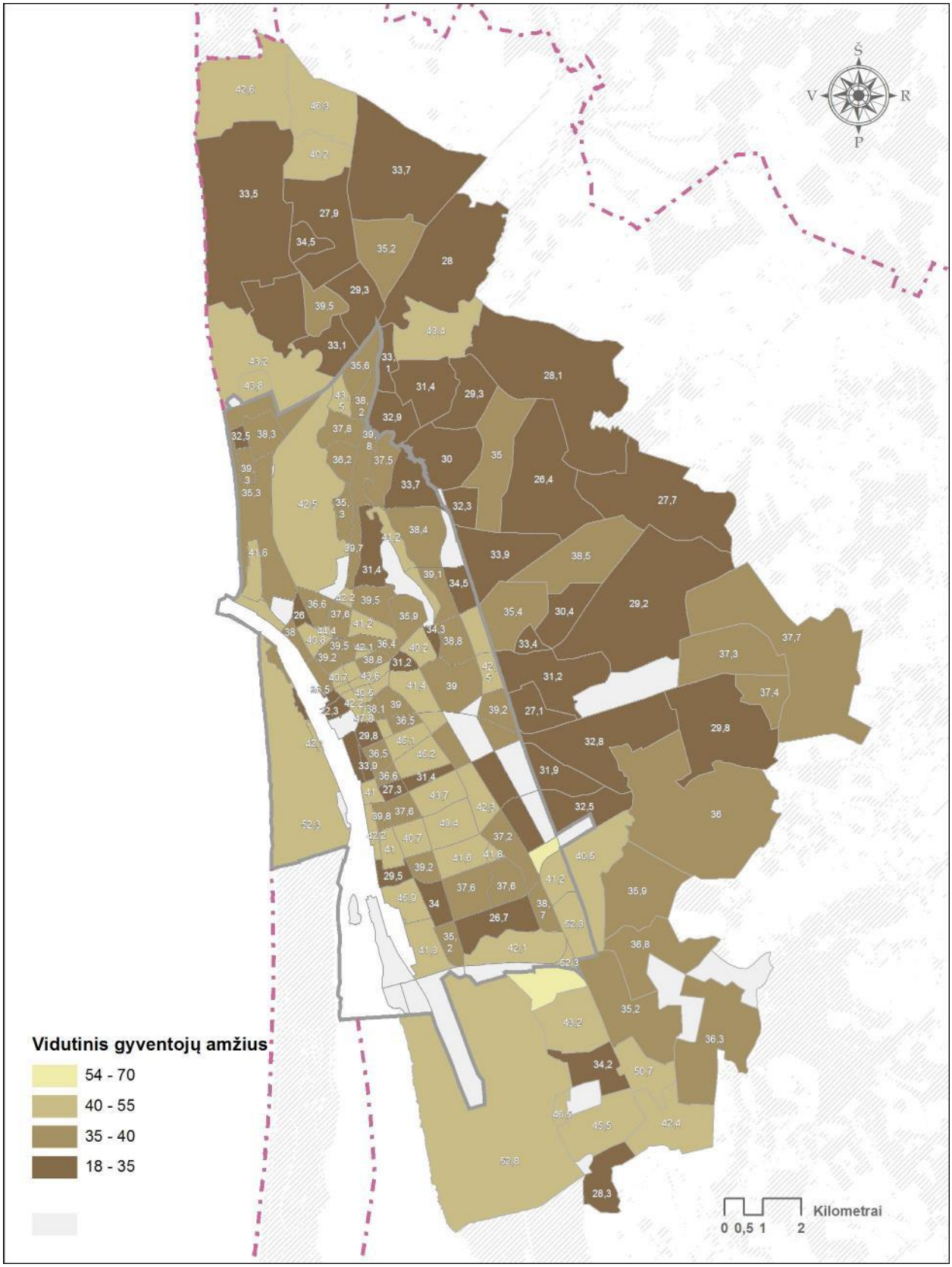
Esminis iššūkis rengiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano laikotarpiu – ženkliai sumažėjęs 10-20 m. amžiaus gyventojų skaičius, lemsiantis miestą kuriančių gyventojų trūkumą ateityje, todėl vienas esminių strateginių tikslų, kuriuos galėtų padėti pasiekti bendrojo plano sprendiniai, turėtų būti jaunimo ir darbingo amžiaus gyventojų skaičiaus augimas, galintis persverti į kitą pusę pastaraisiais metais nusistovėjusį gyventojų senėjimą.

Vertinant teritorinę gyventojų sklaidą pagal amžių Klaipėdos mieste ir funkciškai susijusiose teritorijose, pastebima miesto periferijos jaunėjimo tendencija – arčiausiai Klaipėdos miesto esančiose Klaipėdos rajono gyvenviečių vidutinis gyventojų amžius yra 30-35 metai. Analogiškas rodiklis miesto teritorijoje pastebimas mikrorajonuose, kuriuose kuriami nauji būstai (*žr. 7.1.2-4 pav.*).

Didžiausias vidutinis gyventojų amžius miesto centre bei senos statybos daugiabučių gyvenamųjų pastatų kvartaluose – teritorijose pasižyminčiose didžiausiu gyventojų tankiu.



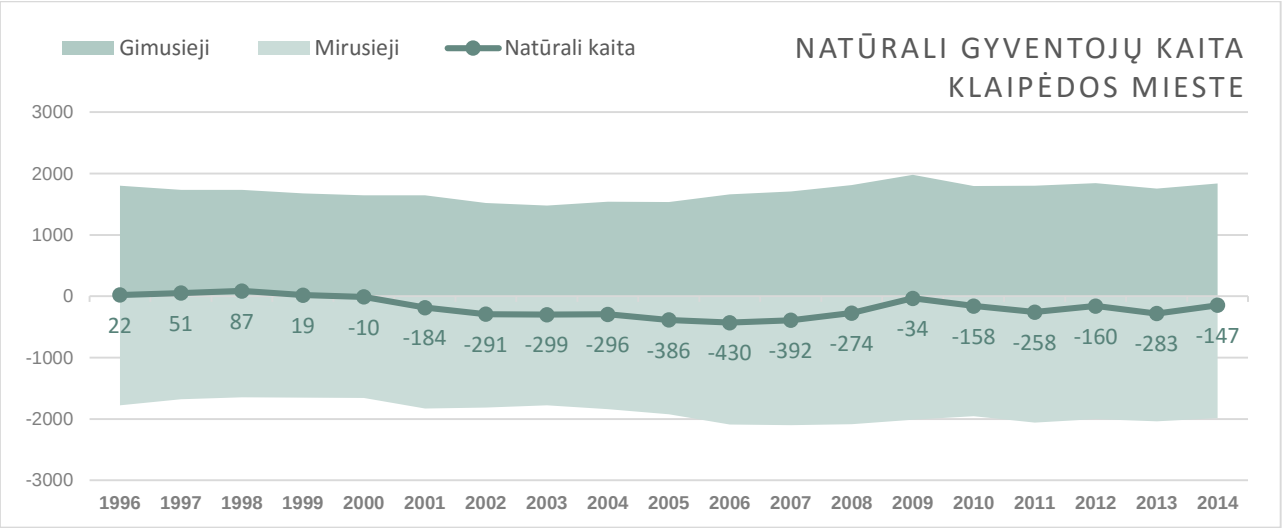
7.1.2-3 pav. Klaipėdos miesto ir rajono gyventojų amžiaus- lyties piramidės (2005 – 2015 m.)



4.3.4-2 pav. Vidutinis gyventojų amžius Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir aplinkinėse gyvenvietėse

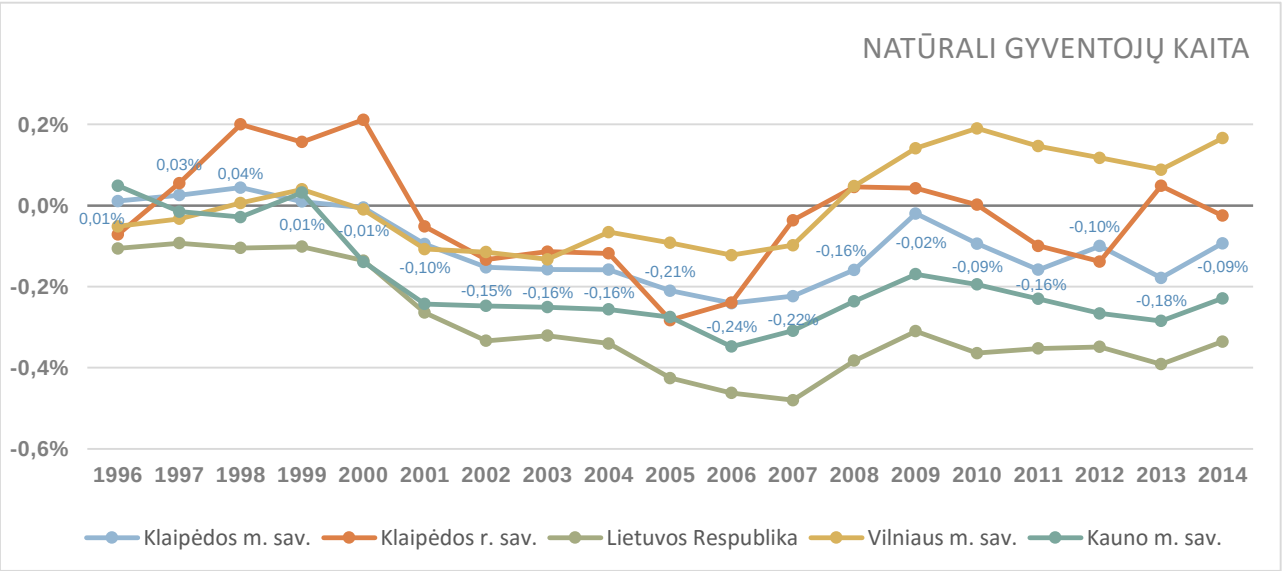
7.1.3. GYVENTOJŲ GIMSTAMUMAS IR MIRTINGUMAS

Natūrali Klaipėdos miesto gyventojų kaita nuo 2000 metų yra neigiama. Mirusiųjų ir gimusiųjų miesto gyventojų skaičiaus skirtumas pastaruosius 5 metus sudaro 0,1% visų gyventojų skaičiaus, todėl Klaipėdos miesto gyventojų senėjimą iš dalies lemia mažėjantis gimstamumas. Pastaruosius 5 metus Klaipėdos mieste mirė 150-200 gyventojais daugiau nei gimė (*žr. 7.1.3-1 pav.*).



7.1.3-1 pav. Natūrali gyventojų kaita Klaipėdos mieste

Klaipėdos miesto natūralios gyventojų kaitos rodiklis geresnis už Kauno miesto ir Lietuvos vidurkį, tačiau Klaipėdą ženkliai lenkia Vilniaus miestas su pastaraisiais metais teigiama rodiklio reikšme bei Klaipėdos rajonas, svyruojantis ties nuline natūralios gyventojų kaitos riba (*žr. 7.1.3-2 pav.*).

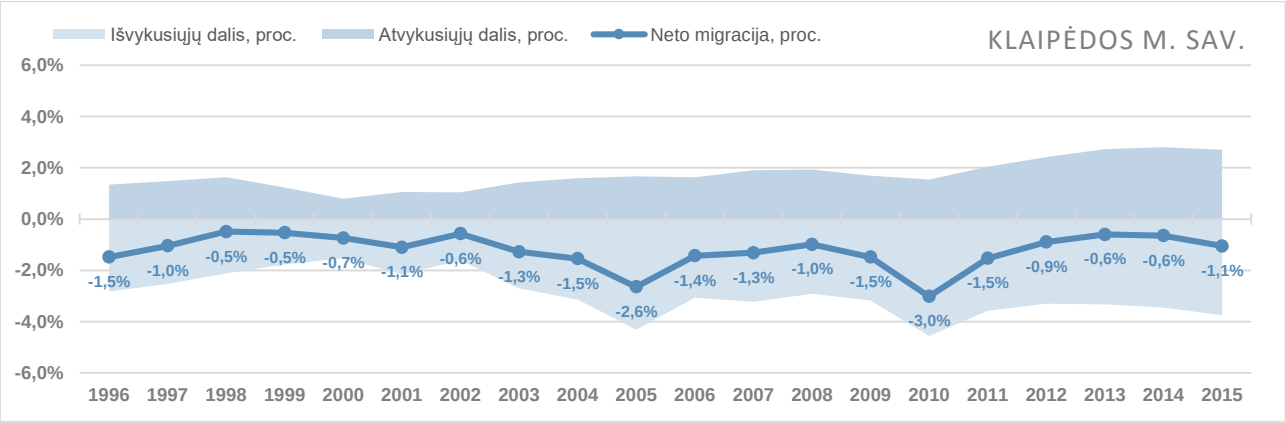


7.1.3-2 pav. Natūrali gyventojų kaita Klaipėdos regione ir lietuvoje (mirusiųjų ir gimusiųjų skirtumo procentinė dalis nuo gyventojų skaičiaus)

7.1.4. GYVENTOJŲ MIGRACIJA

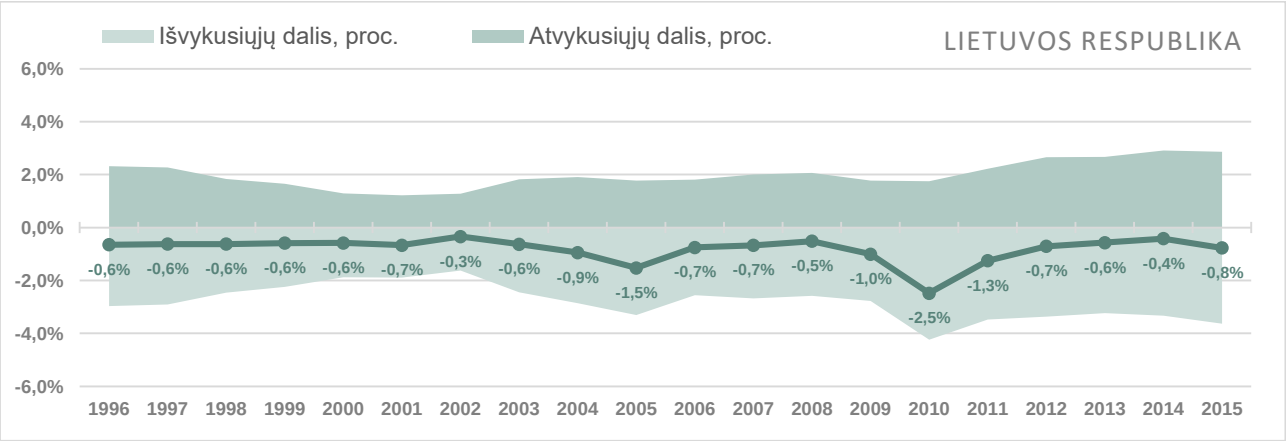
2015 metais dėl vidaus ir išorės migracijos Klaipėdos miesto gyventojų skaičius sumažėjo 1,1% – miestas neteko 1642 gyventojų (Į Klaipėdą atvyko gyventi 4225, išvyko – 5876 gyventojai).

Klaipėdos miesto neto migracija visu 1996 - 2016 m. laikotarpiu yra neigiama (*žr. 7.1.4-1 pav.*). Per šį laikotarpį Klaipėdos gyventojų skaičius dėl migracijos sumažėjo 43 646 gyventojais.



7.1.4-1 pav. Klaipėdos miesto savivaldybės gyventojų vidaus ir išorės migracija

Bendros Klaipėdos miesto gyventojų migracijos tendencijos koreliuoja su šalies neto migracija, tačiau išvykusių iš Klaipėdos miesto procentinė dalis 0,2-0,5% didesnė už šalies vidurkį (*žr. 7.1.4-1 pav., 7.1.4-2 pav.*).

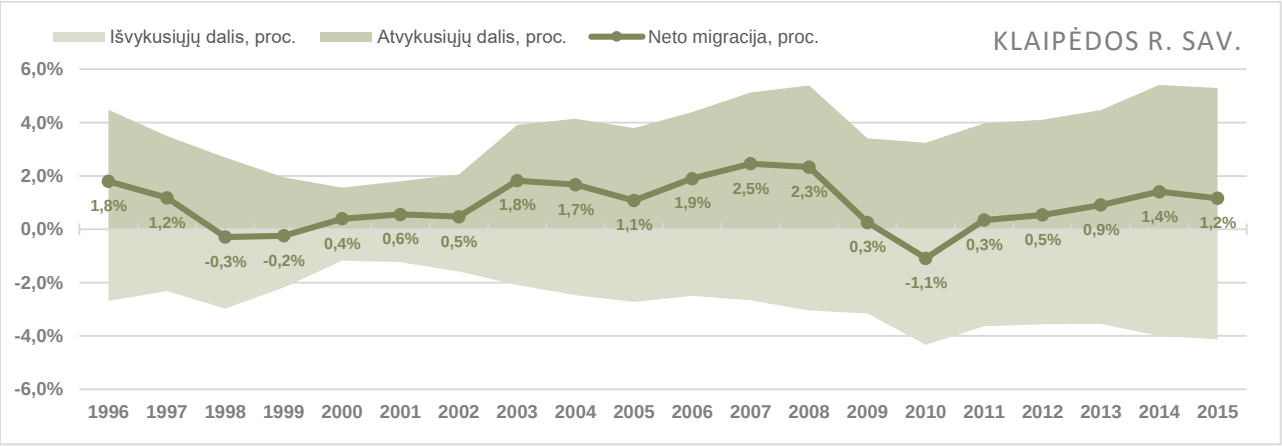


7.1.4-2 pav. Lietuvos respublikos gyventojų migracija

Gyventojų sumažėjimas dėl migracijos sudaro vidutiniškai 89% viso kasmetinio Klaipėdos gyventojų skaičiaus sumažėjimo, o tarptautinė migracija vidutiniškai sudaro 57% visų išvykusiųjų skaičiaus – likę 43% gyventojų išvyksta gyventi į kitus Lietuvos miestus ar gyvenvietes.

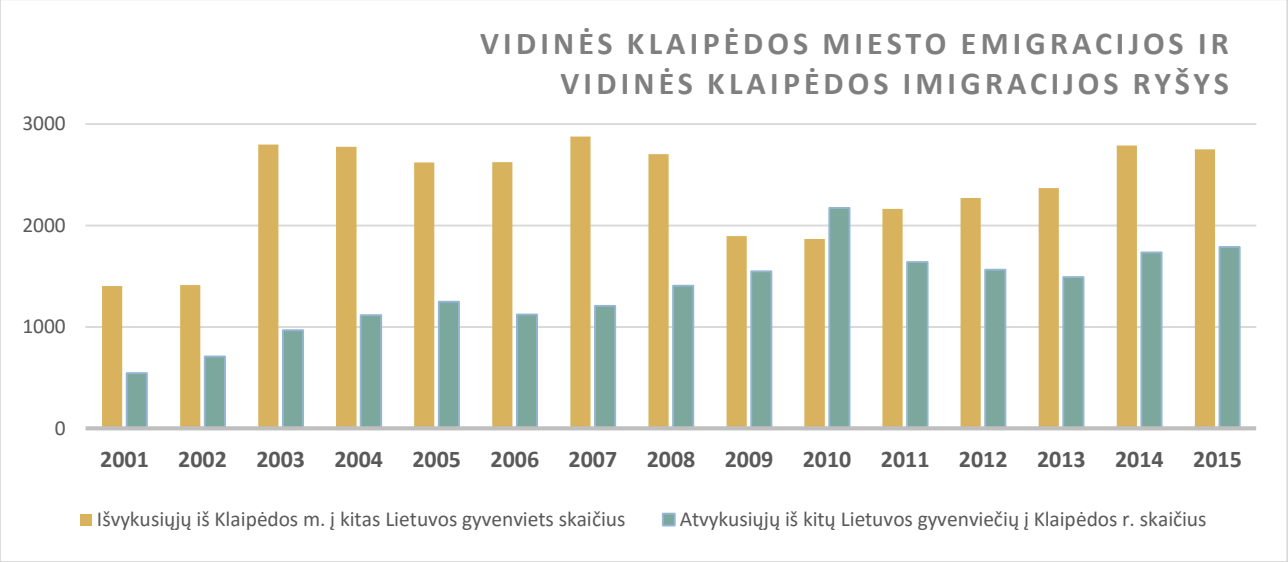
Lyginant 2010 – 2015 m. Klaipėdos miesto ir rajono neto migraciją, pastebima visai Lietuvai būdinga bendra šuoliškos migracijos tendencija (*žr. 7.1.4-2 pav., 7.1.4-3 pav.*), tačiau, Klaipėdos rajone beveik visu 1996 – 2015 m. laikotarpiu neto migracija yra teigiama – Klaipėdos rajono gyventojų skaičius dėl imigracijos nuo 2000

m. kasmet paauga 1,0-1,2% (palyginimui – gyventojų prieaugis dėl natūralios gyventojų kaitos Klaipėdos rajone sudaro 0,1-0,3% viso gyventojų skaičiaus).



7.1.4-3 pav. Klaipėdos rajono savivaldybės gyventojų vidaus ir išorės migracija

Detaliau nagrinėjant Klaipėdos miesto ir rajono migracijos rodiklius, pastebima, kad vidinės Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono migracijos rodikliai koreliuoja – didėjant išvykusiųjų iš Klaipėdos miesto į kitas Lietuvos gyvenvietes skaičiui, auga atvykusiųjų iš kitų Lietuvos gyvenviečių į Klaipėdos rajoną skaičius (*žr. 7.1.4-4 pav.*).

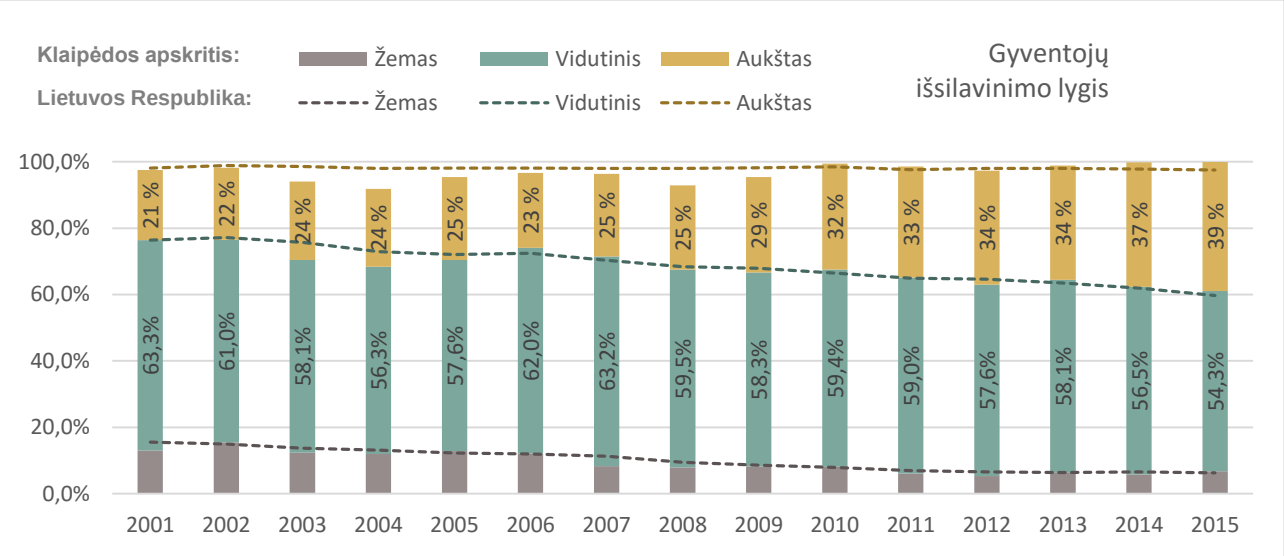


7.1.4-4 pav. Vidinės Klaipėdos miesto ir rajono migracijos ryšys

Vien Klaipėdos miesto ir rajono vidinės migracijos koreliacija neleidžia kategoriškai teigti, kad Klaipėdos rajono gyventojų skaičius auga Klaipėdos miesto gyventojų sąskaita, tačiau rodiklių ryšys kartu su vidutinio gyventojų amžiaus sklaida rodo tikėtiną jaunų ir darbingų Klaipėdos miesto gyventojų kraustymosi į miesto periferiją tendenciją.

7.1.5. GYVENTOJŲ IŠSILAVINIMAS

Pastaruosius 15 metų darbingo amžiaus (25 - 64 m.) Klaipėdos miesto gyventojų išsilavinimo lygis auga – per šį laikotarpį Klaipėdos miesto gyventojų, turinčių aukštąjį išsilavinimą dalis nuo 21% paaugo iki 39%, o vidutinį ir žemą išsilavinimo lygį turinčių gyventojų dalys sumažėjo atitinkamai 9% ir 5%. Lyginant su bendra Lietuvos statistika, Klaipėdos miesto išsilavinimo lygio rodikliai ir jų dinamika atitinka bendrą šalies vidurkį (*žr. 7.1.5-1 pav.*).



7.1.5-1 pav. 25-64 metų amžiaus gyventojų išsilavinimo lygis Klaipėdos apskrityje ir Lietuvos Respublikoje. (Išsilavinimo lygis pagal ISCED: Žemas – 0, 1, 2; Vidutinis: 3, 4; Aukštas: 5, 6, 7, 8.)

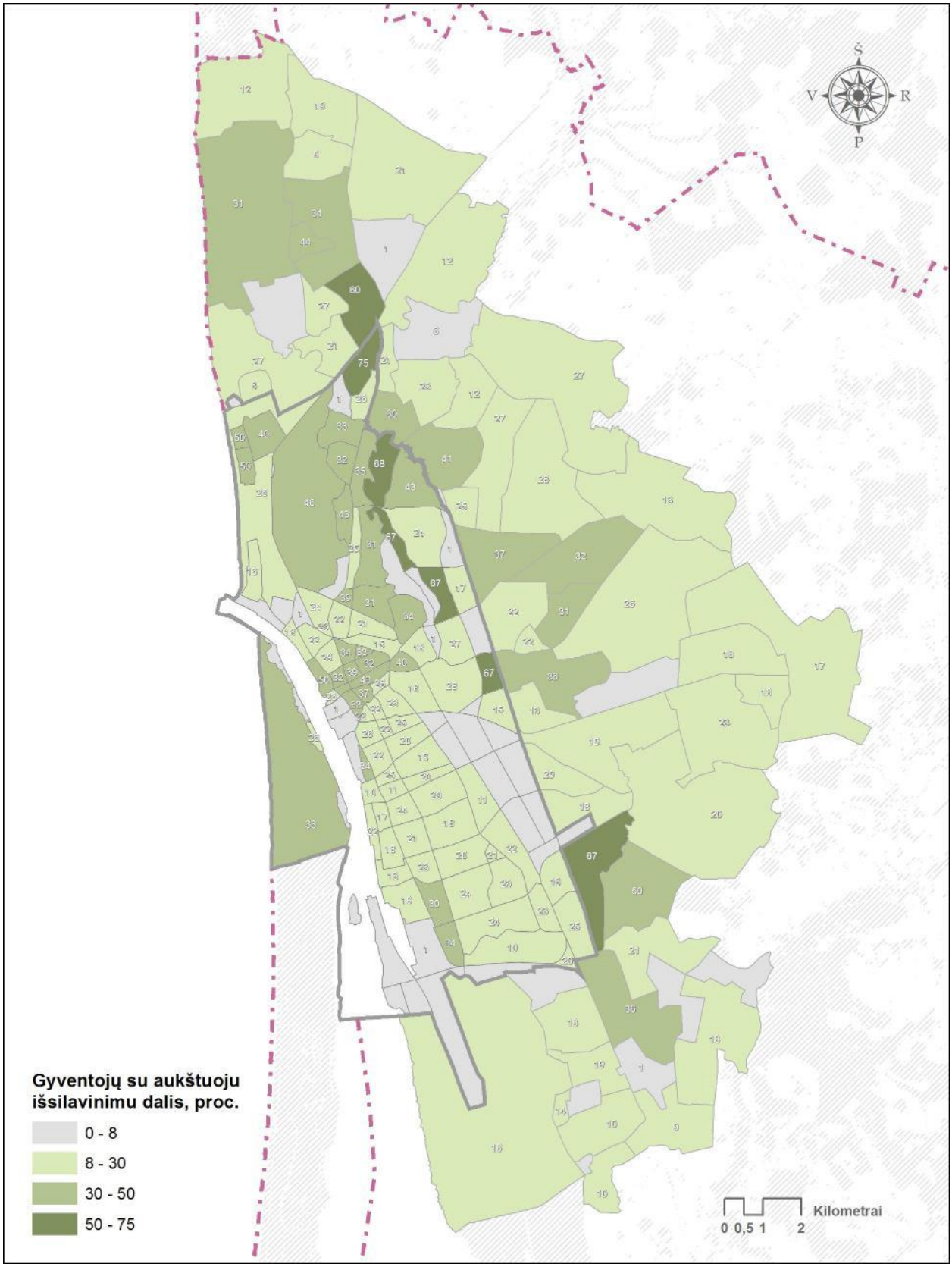
7.1.5-1 pav. pateiktą grafiką patikslina 7.1.5-1 lentelė.

7.1.5-1 lentelė. ISCED klasifikatorius

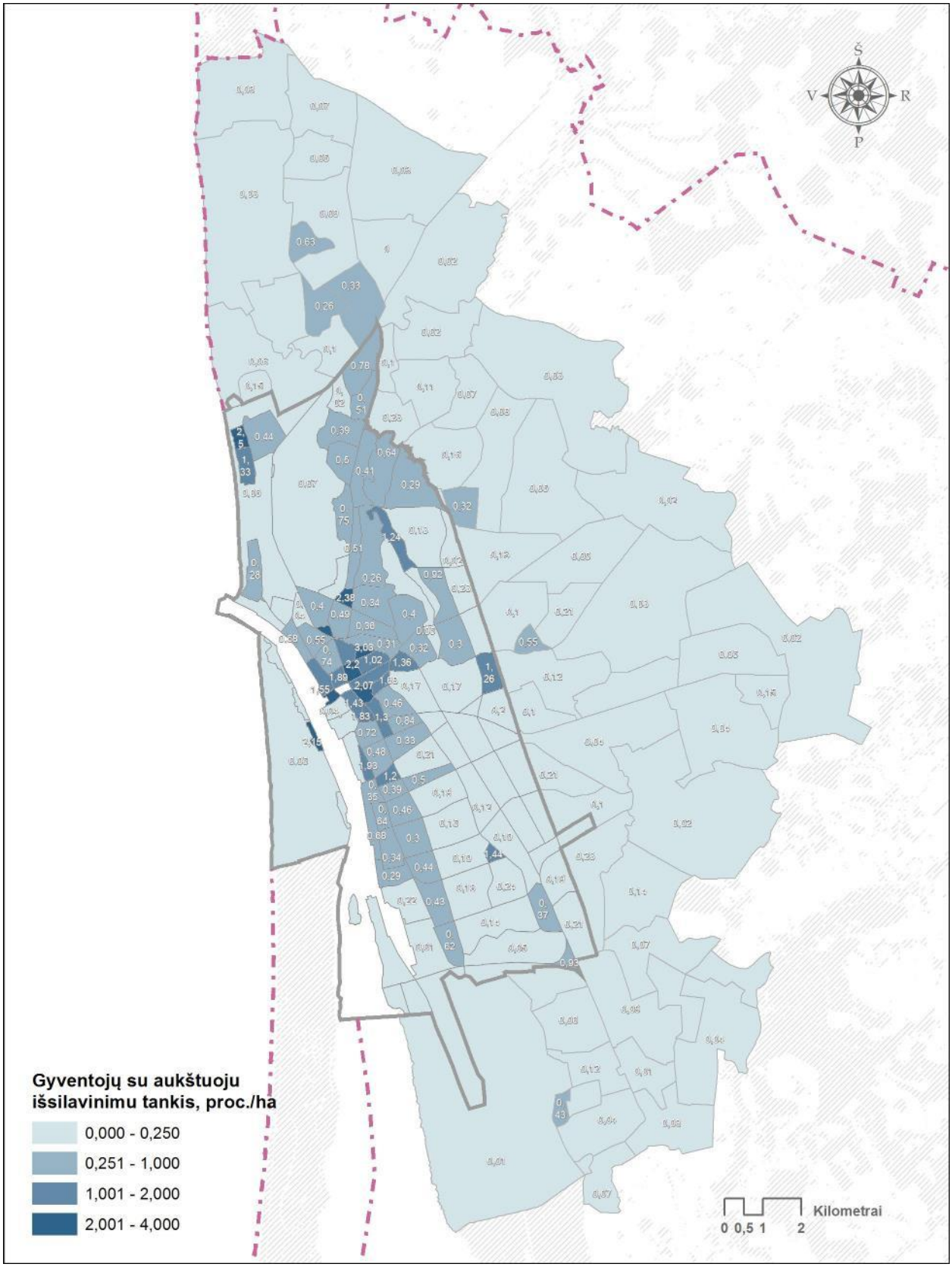
Kodas	Lygmens pavadinimas	Kodas	Lygmens pavadinimas
0	Ikimokyklinis ugdymas	**5**	**-**
1	Pradinis ugdymas	**6**	Bakalauro ir profesinio bakalauro studijos
2	Pagrindinis ugdymas	**7**	Magistrantūros studijos
3	Vidurinis ugdymas	**8**	Doktorantūra
4	Profesinis mokymas turint viduriną išsilavinimą		

Aukšto išsilavinimo lygio gyventojų teritorinė sklaida Klaipėdos mieste koncentruota miesto centre, Giruliuose, Tauralaukio, Luizės rajonuose bei Kvartaluose palei Minijos g. (*žr. 7.1.5-2 pav., 7.1.5-3 pav.*). Aukšto išsilavinimo lygio gyventojų skaičius sąlyginai didelis ir artimiausiose Klaipėdos rajono gyvenvietėse, turinčiose gerus ryšius su miestu.

Mažiausia dalis aukšto išsilavinimo lygio gyventojų tenka tankiausiai apgyvendintuose miegamuosiuose kvartaluose Gedminų ir Smeltės rajonuose.



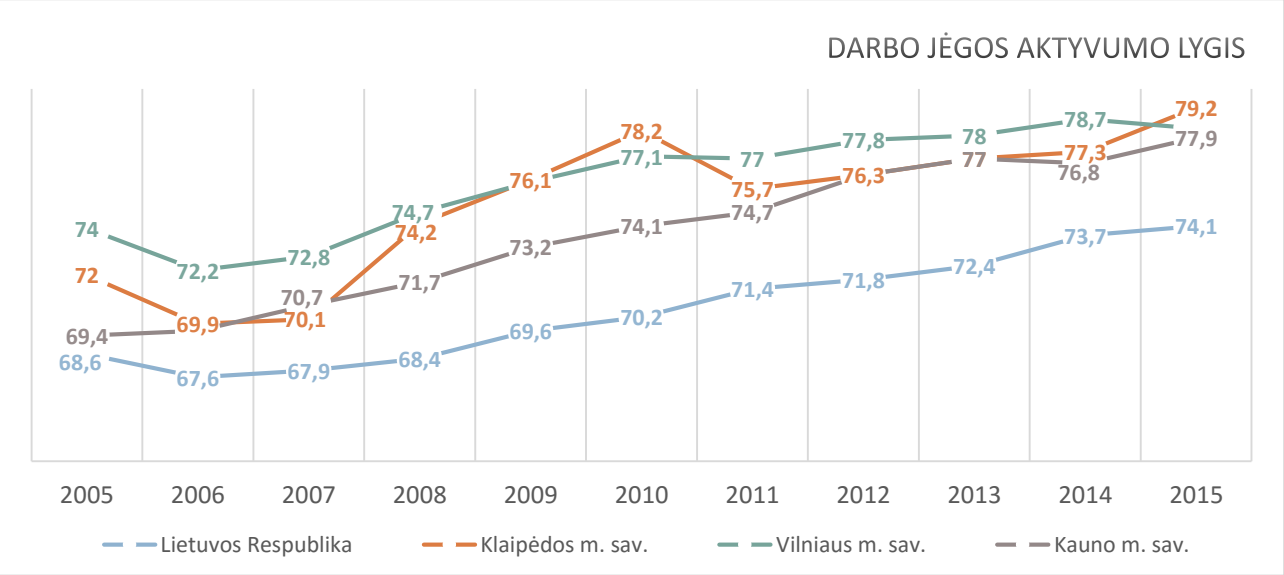
7.1.5-2 pav. Gyventojų su aukštuoju išsilavinimu dalis



7.1.5-3 pav. gyventojų su aukštuoju išsilavinimu tankis

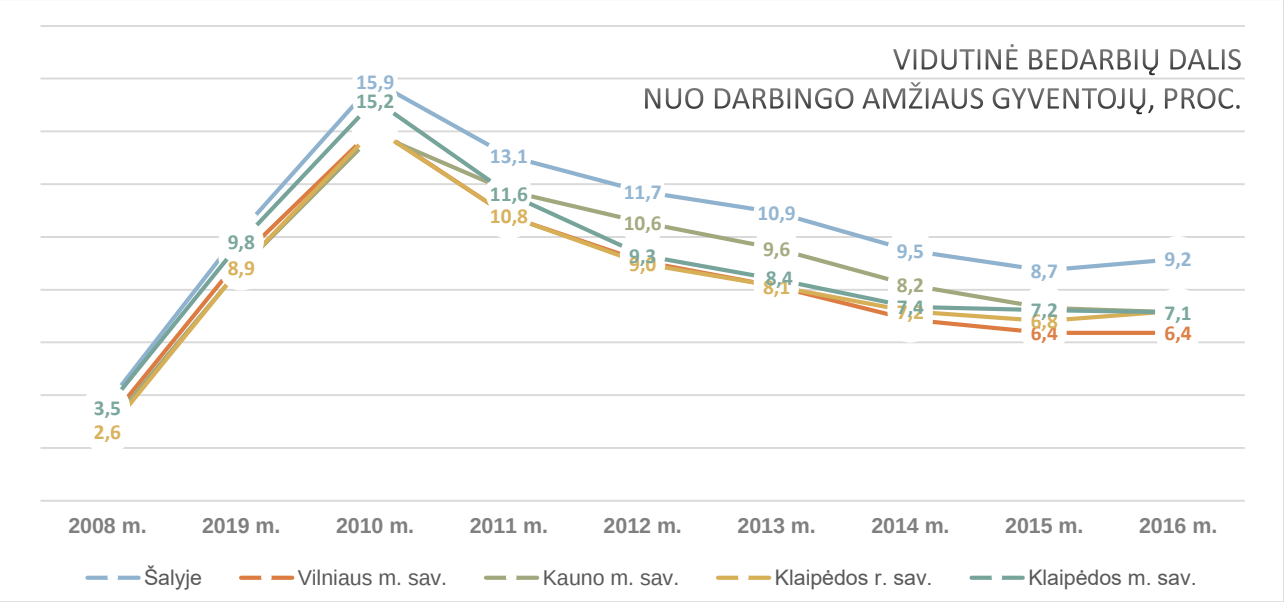
7.1.6. UŽIMTUMAS IR NEDARBAS

Darbo jėgos aktyvumo lygis - rodiklis, išreiškiamas darbo jėgos ir visų gyventojų santykiu. Klaipėdoje šis rodiklis nuo 2006 metų auga ir 2015 m. viršija tiek didžiųjų Lietuvos miestų, tiek šalies vidurkį (*žr. 7.1.6-1 pav.*) – Klaipėdoje 2015 metais darbo jėga sudarė beveik 80% gyventojų – 6% daugiau, nei Lietuvos vidurkis.



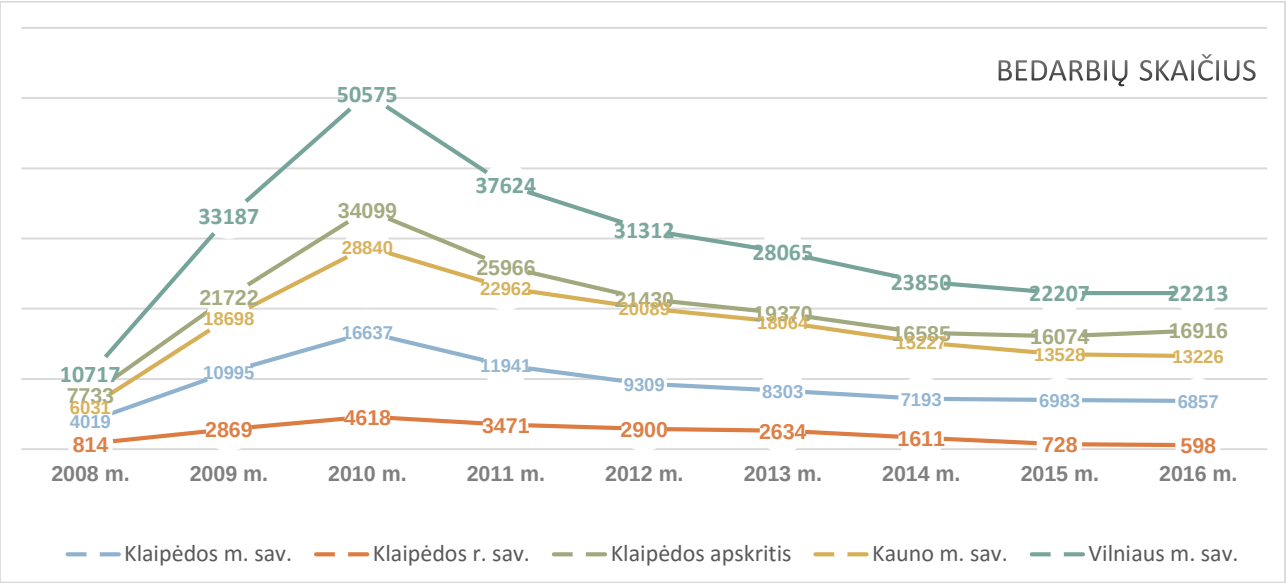
7.1.6-1 pav. Darbo jėgos aktyvumo lygis, proc.

Visu 2008 – 2016 m. laikotarpiu Klaipėdos miesto bedarbių dalis nuo darbingo amžiaus gyventojų buvo viena didžiausių iš didžiųjų Lietuvos miestų, tačiau gerokai žemesnė už šalies vidurkį. 2014-2016 m. šis rodiklis Klaipėdoje buvo pastovus – vidutiniškai 7,3% darbingo amžiaus gyventojų mieste yra bedarbiai (*žr. 7.1.6-2 pav.*).



7.1.6-2pav. Vidutinė bedarbių dalis nuo darbingo amžiaus gyventojų skaičiaus, proc.

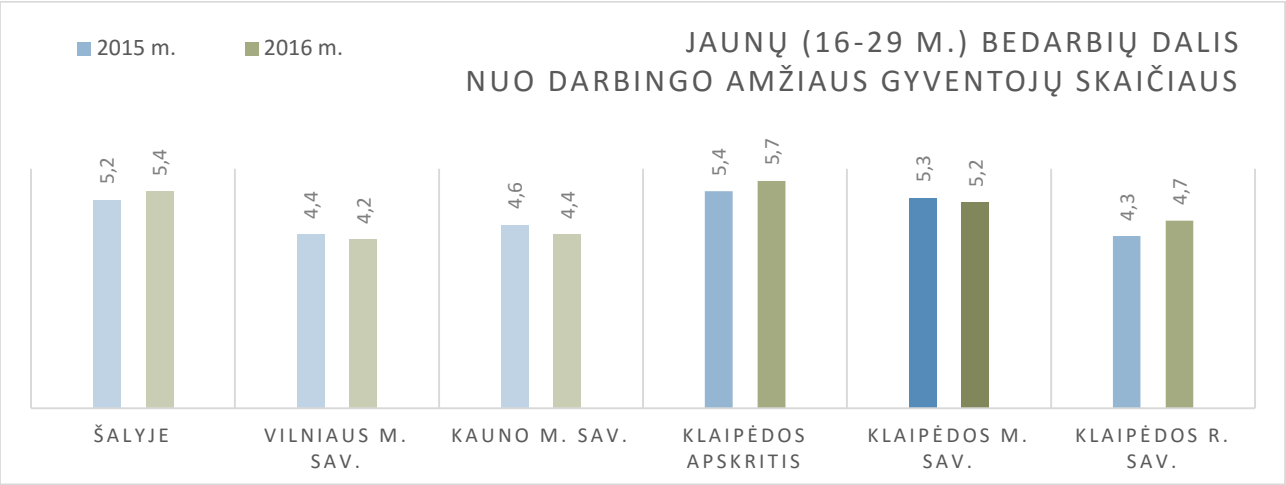
Nuo 2010 m. Klaipėdos mieste bedarbių skaičius sparčiai mažėjo – 2010 – 2016 m. šis rodiklis sumažėjo 59%. 2016 m. pradžioje Klaipėdoje gyveno 6 857 bedarbiai (*žr. 7.1.6-3 pav.*).



7.1.6-3 pav. Bedarbių skaičius

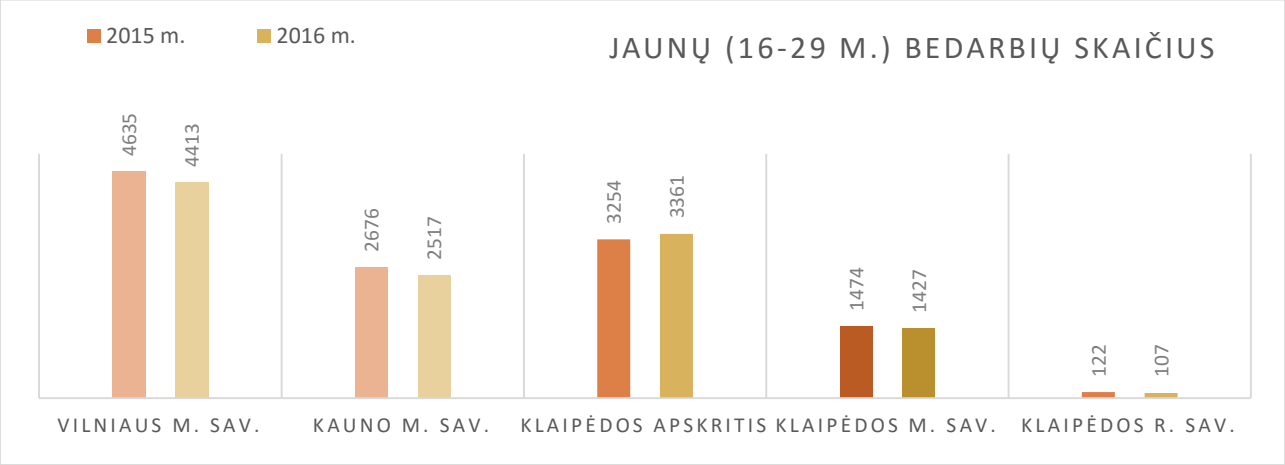
Nedarbo lygio kaita Klaipėdoje koreliuoja su situacija visoje šalyje – kituose didžiuosiuose miestuose šešerių metų laikotarpiu bedarbių skaičius mažėjo 54-56%, tačiau Klaipėdos rajono nedarbo lygio mažėjimo tempas žymiai didesnis – per minėtą laikotarpį jis sumažėjo 87%.

Klaipėdos mieste, lyginant su kitais didžiaisiais miestais, procentinis jaunimo nedarbas didžiausias ir yra artimas šalies vidurkiui ir nežymiai didesniu jaunimo nedarbu pasižyminčiai Klaipėdos apskričiai (*žr. 7.1.6-4 pav.*).



7.1.6-4 pav. Jaunų (16-29 m.) bedarbių dalis nuo darbingo amžiaus gyventojų

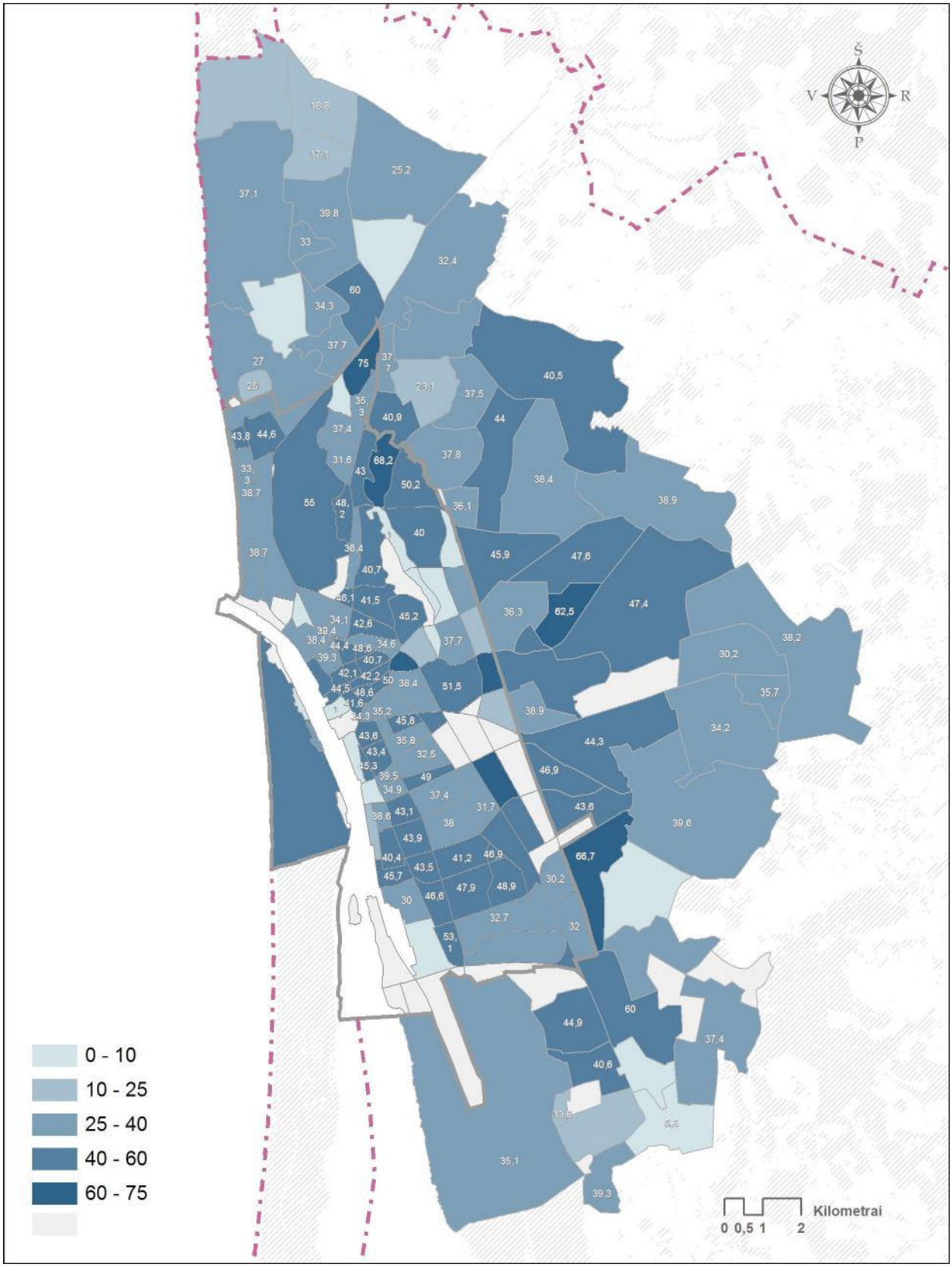
Klaipėdos miesto jaunų bedarbių skaičius sudaro apie 44%, o Klaipėdos rajono bedarbiai – 3% visų Klaipėdos apskrities jaunų bedarbių (*žr. 7.1.6-5 pav.*).



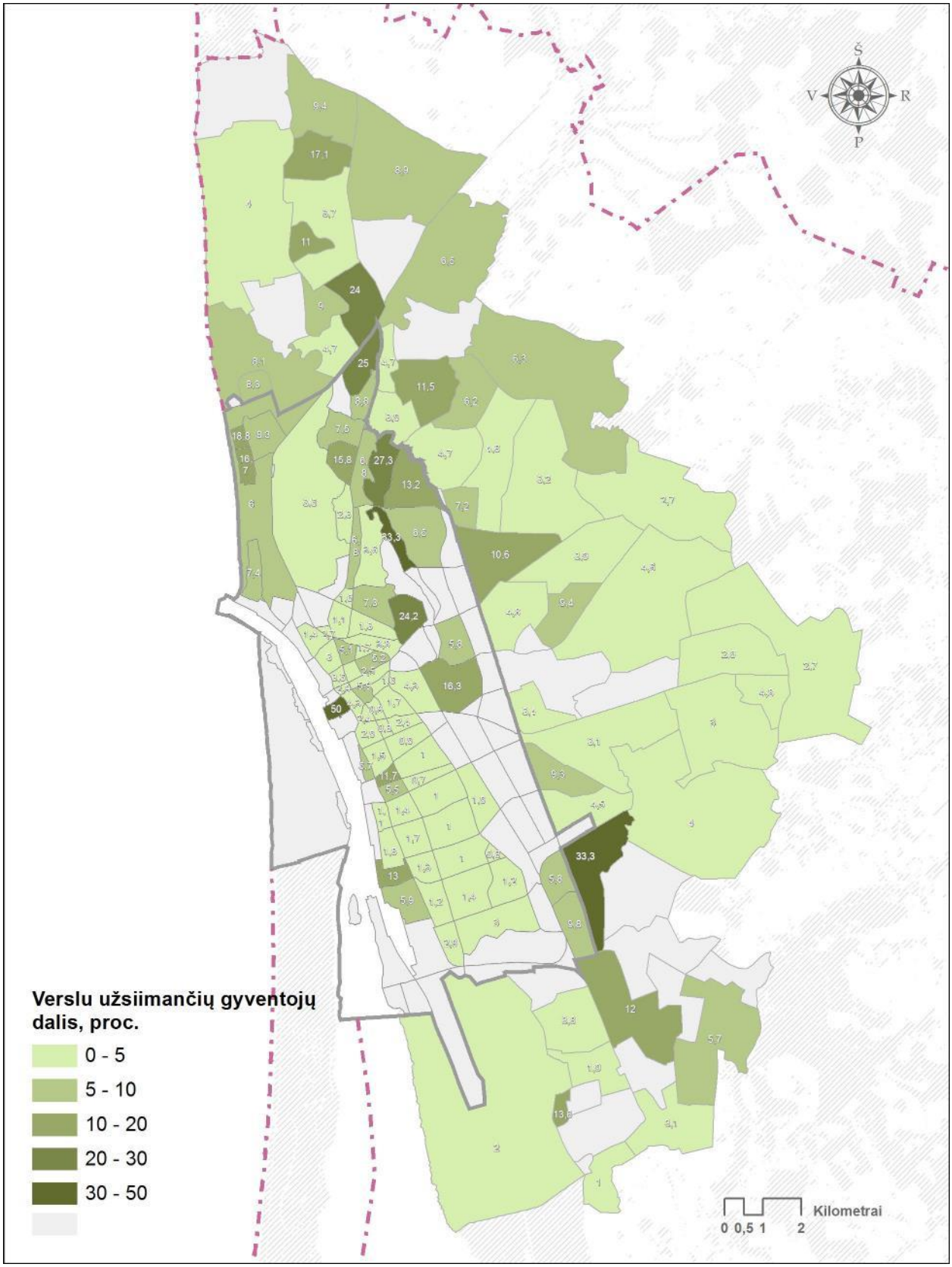
7.1.6-5 pav. Jaunų (16-29 m.) bedarbių skaičius

Samdomų darbuotojų ir išlaikomų gyventojų teritorinė sklaida Klaipėdos mieste yra tolygi (*žr. 7.1.6-6 pav.*), koreliuojanti su gyventojų tankio rodikliais.

Priešingai nei samdomų darbuotojų sklaida, verslu užsiimantys gyventojai labiau koncentruoti – dauguma jų gyvena miesto šiaurinėje dalyje ar šiaurinės dalies apylinkėse Klaipėdos rajone (*žr. 7.1.6-7 pav.*). Didžiausia dalis nuosavą verslą turinčių gyventojų gyvena Tauralaukio, Labrenciškių, Melnragės ir Centro rajonuose. Mažiausiai nuosavu verslu užsiimančių gyventojų – pietinėje miesto dalyje – Lypkių, Gedminų, Žardės, rajonuose.



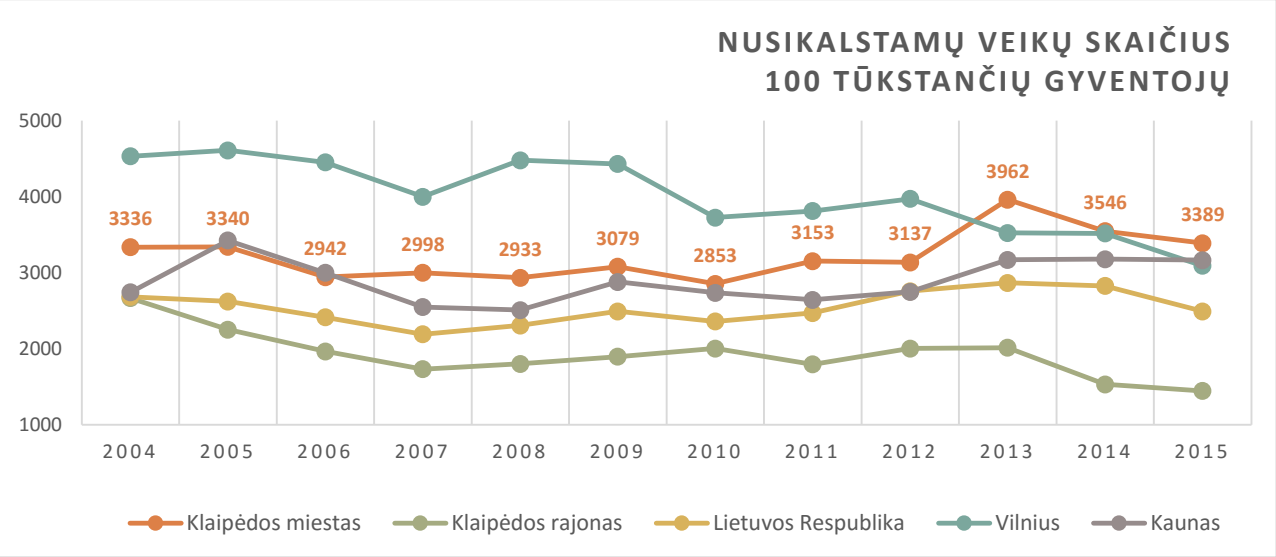
7.1.6-6 pav. Samdomų darbuotojų dalis



7.1.6-7 pav. Verslu užsiimančių gyventojų dalis

7.1.7. NUSIKALSTAMUMAS IR NUSIKALTIMŲ PREVENCIJA

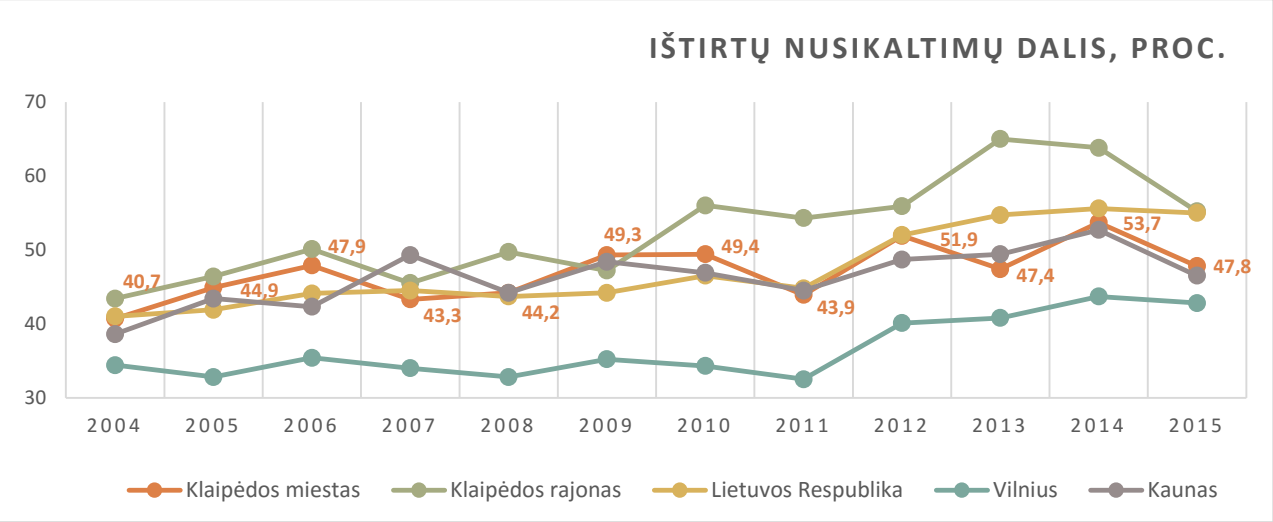
Klaipėdos miesto nusikalstamumas vienas didžiausių šalyje, pastaraisiais metais viršijantis šalies vidurkį. 2015 m. Klaipėdos mieste užregistruota 5255 nusikalstamų veikų – 3389 veikų 100 tūkst. gyventojų (*žr. 7.1.7-1 pav.*).



7.1.7-1 pav. Nusikalstamų veikų skaičius 100 tūkst. gyventojų

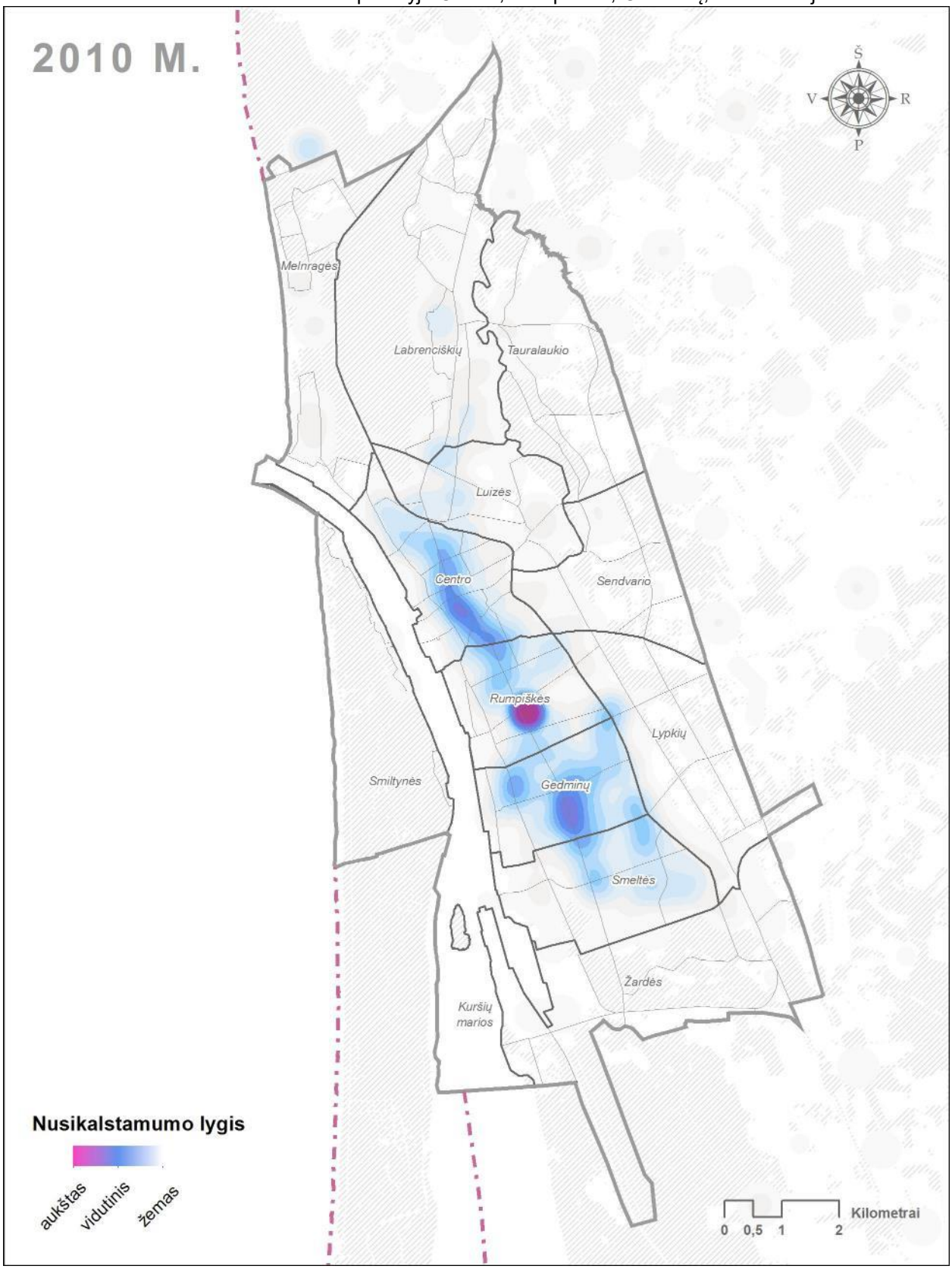
Ilguoju laikotarpiu 2004 – 2016 m. Klaipėdos, kaip ir kitų didžiųjų Lietuvos miestų nusikalstamumas išliko iš esmės nepakitęs. Klaipėdos rajone pastebimas nusikalstamų veikų mažėjimas.

Ištirtų nusikaltimų dalis Klaipėdos mieste didžiausia, lyginant su kitais didžiaisiais miestais, tačiau šis rodiklis mažesnis už Klaipėdos rajono statistiką ar Lietuvos vidurkį (*žr. 7.1.7-2 pav.*).

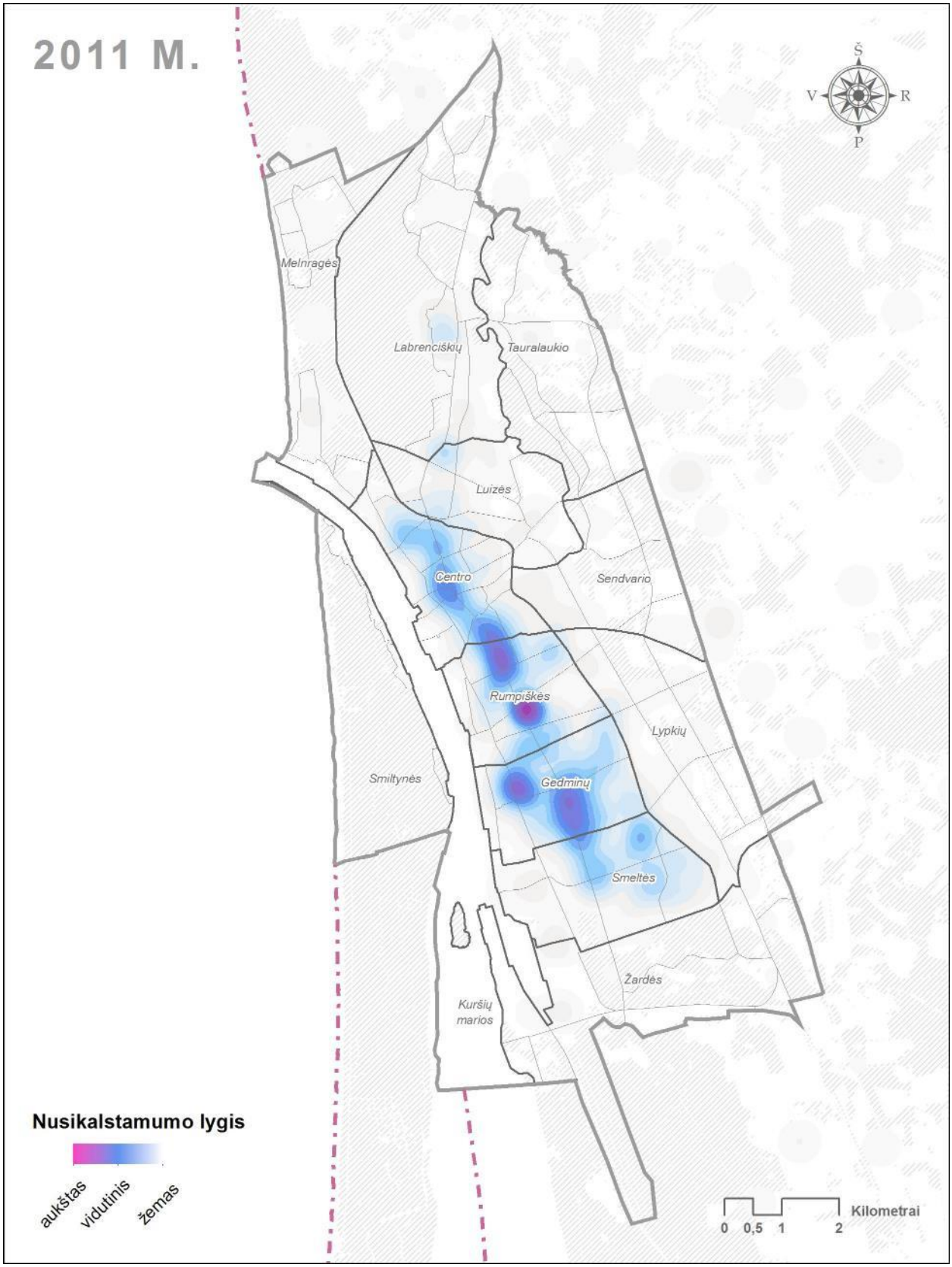


7.1.7-2 pav. Ištirtų nusikaltimų dalis, proc.

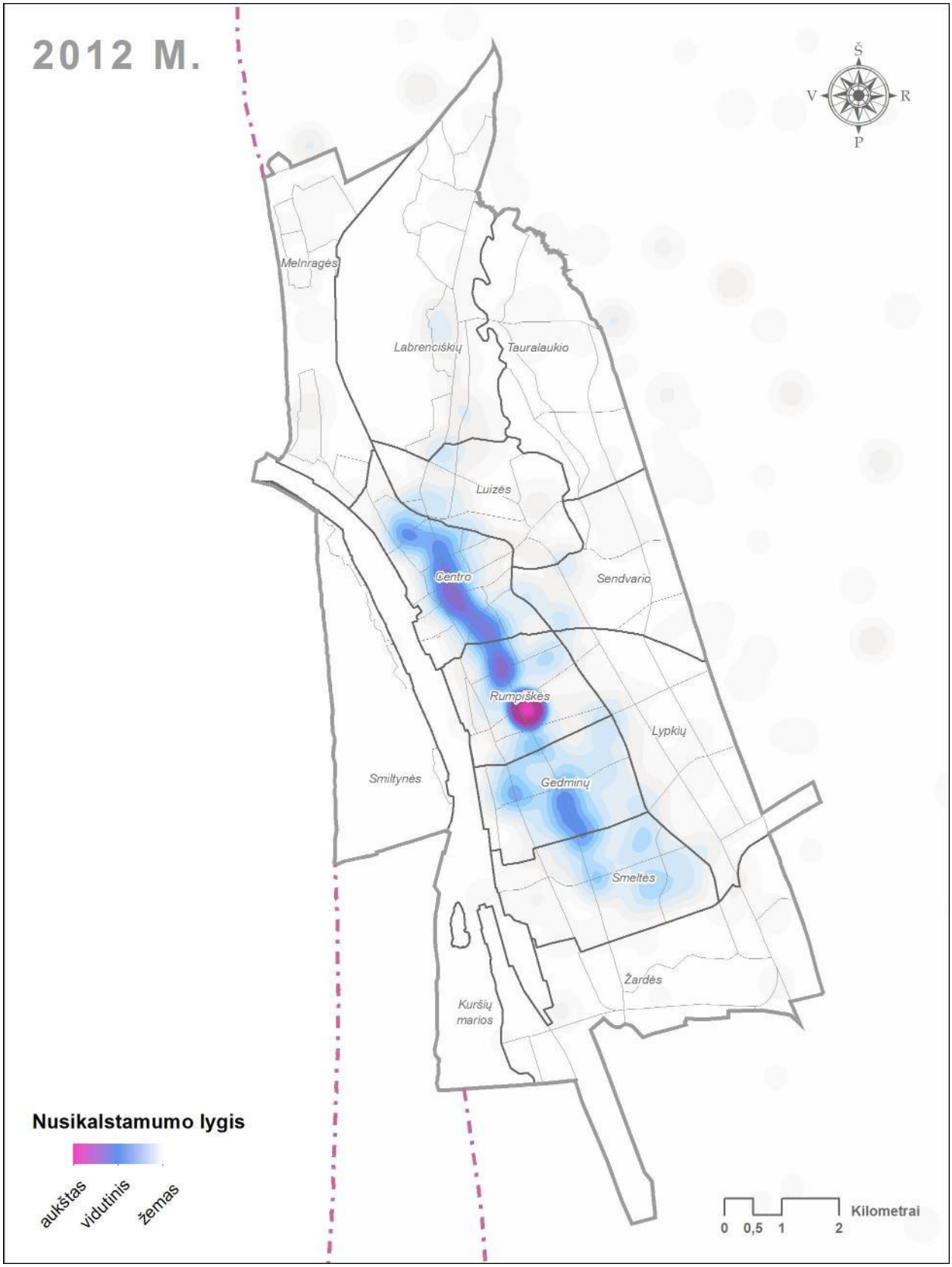
Teritorinės sklaidos požiūriu, didžiausias nusikalstamumas – Klaipėdos miesto centre ir didžiųjų prekybos centrų apylinkėse tankiausiai apgyvendintuose rajonuose miesto pietinėje dalyje (*žr. 7.1.7-3 pav. – pav.*). Didžiausias nusikalstamumas – Taikos pr. ašyje Centro, Rumpiškės, Gedminų, Smeltės rajonuose.



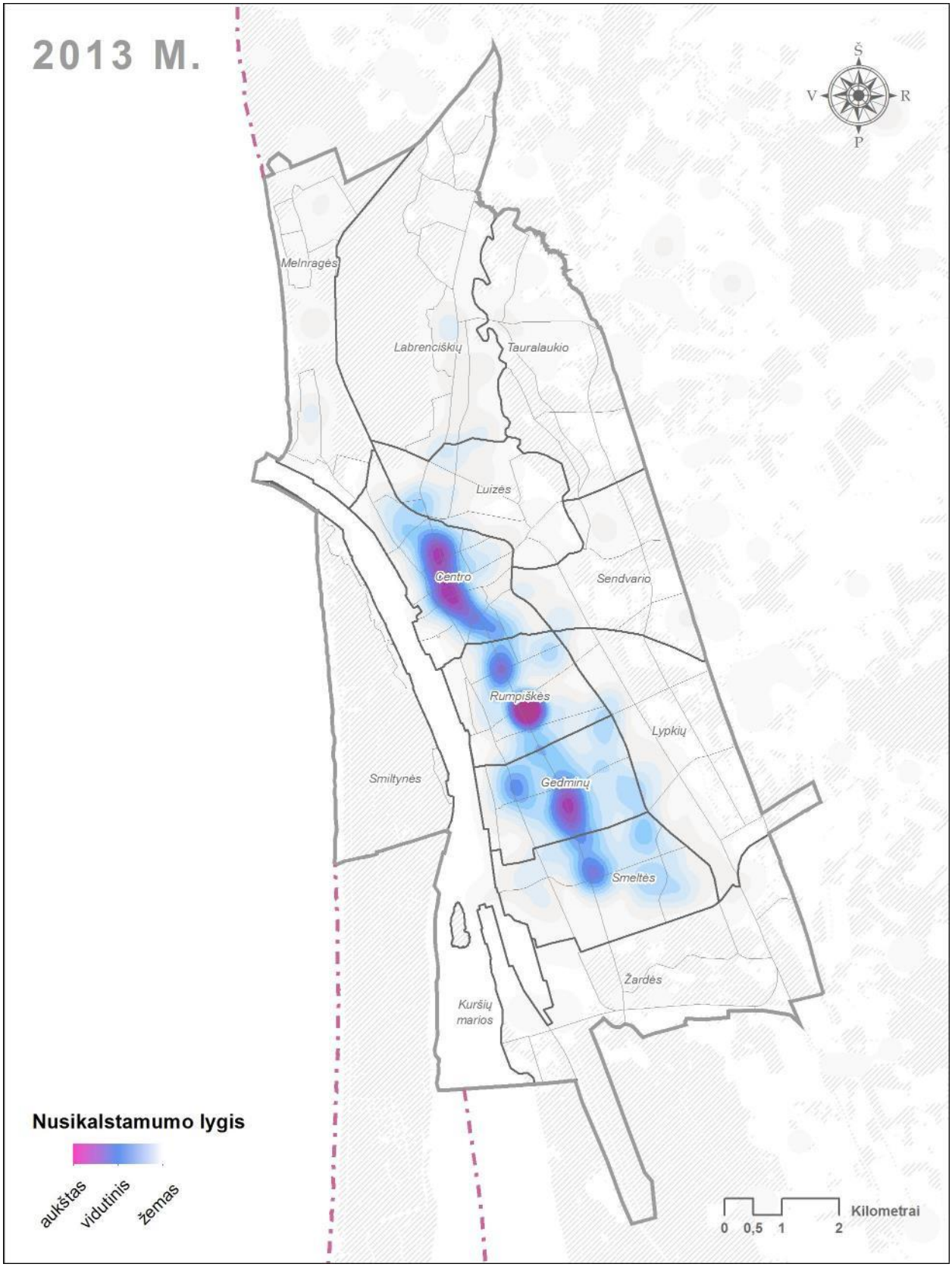
7.1.7-3 pav. 2010 m. nusikalstamumo lygis



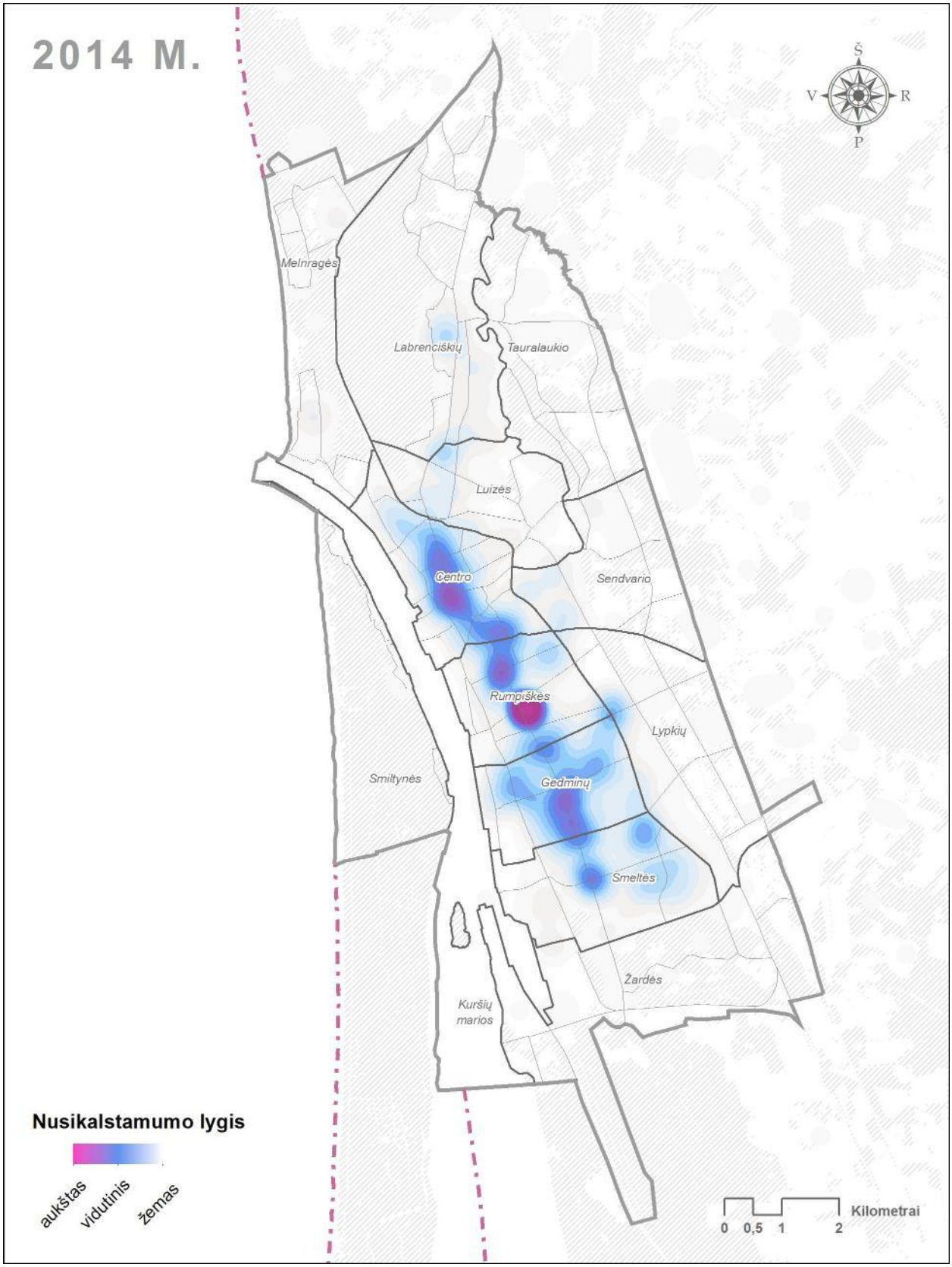
7.1.7-4 pav. 2011 m. nusikalstamumo lygis



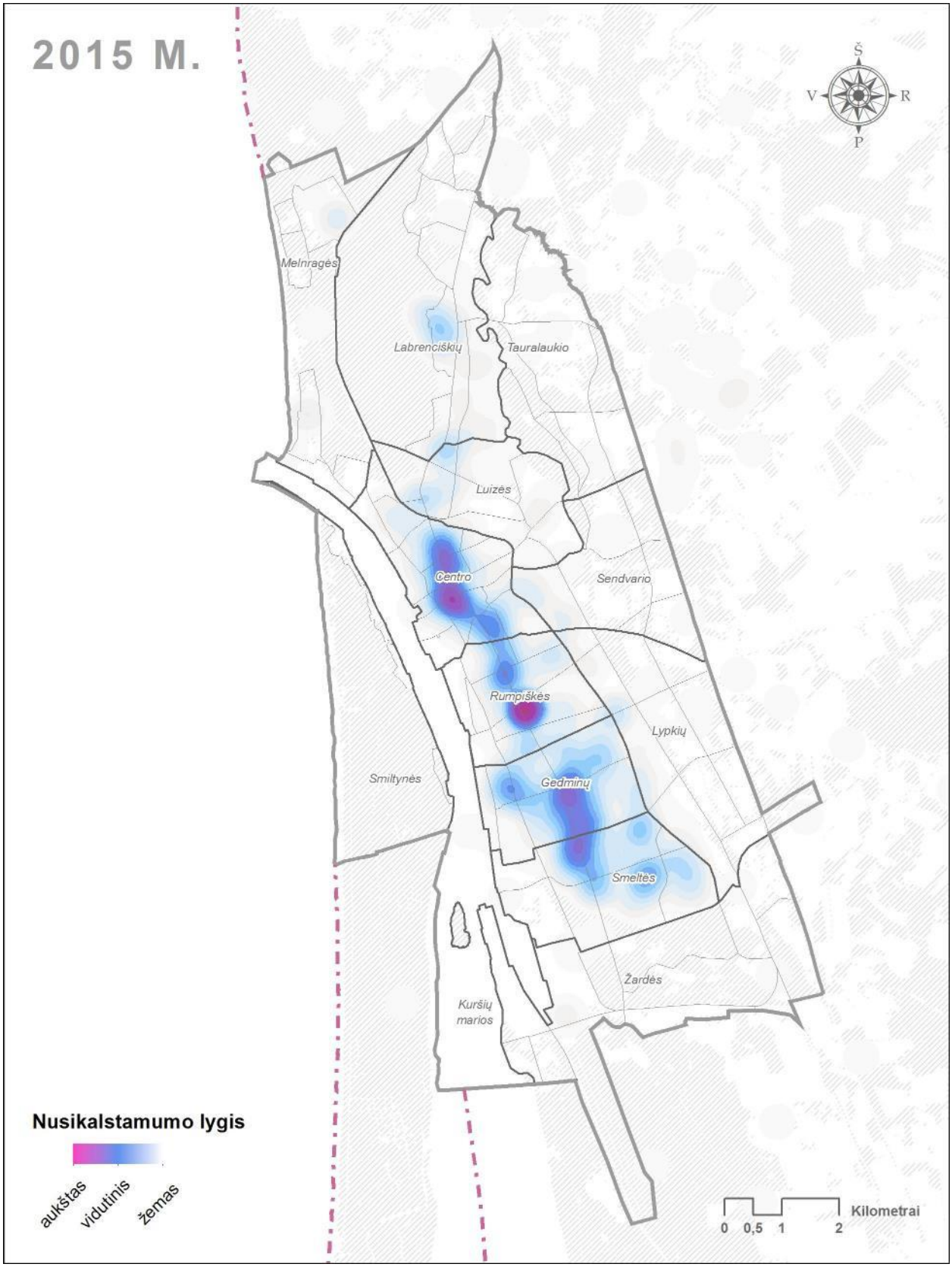
7.1.7-5 pav. 2012 m. nusikalstamumo lygis



7.1.7-6 pav. 2013 m. nusikalstamumo lygis



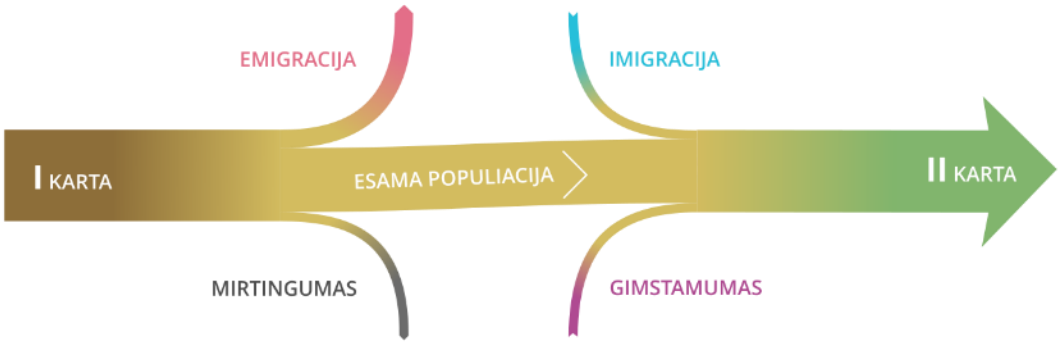
7.1.7-7 pav. 2014 m. nusikalstamumo lygis



7.1.7-8 pav. 2015 m. nusikalstamumo lygis

7.1.8. DEMOGRAFINĖ PROGNOZĖ

Demografinė prognozė atlikta 2015 – 2040 metams, taikant kohortos kartos komponenčių metodą – kiekvienai gimimo kartai prognozuojami pagrindiniai gyventojų skaičiaus kitimo veiksniai: gimstamumas, mirtingumas ir gyventojų migracija (*žr. 7.1.8-1 pav.*).



7.1.8-1 pav. Kohortos kartos komponenčių metodo principinė schema

Kiekvieniems prognozės metams apskaičiuojamas vyrų ir moterų skaičius, naudojant mirtingumo, imigracijos procentinio pasiskirstymo ir emigracijos rodiklių prognozę pagal lytį ir amžių, be to, kiekvienais metais nauja gimusių karta pridedama prie gyventojų skaičiaus, naudojant gimstamumo rodiklių prognozę pagal motinos amžių bei atsižvelgiant į gimusių pasiskirstymą pagal lytį, jų mirtingumą.

Gyventojų skaičiaus prognozės išeities duomenys – Statistikos departamento prie LRV gyventojų skaičiaus pagal lytį ir amžių 2015 m. pradžioje statistika bei kita susijusi statistika (žr. 7.1.1 - 7.1.4 skyrius).

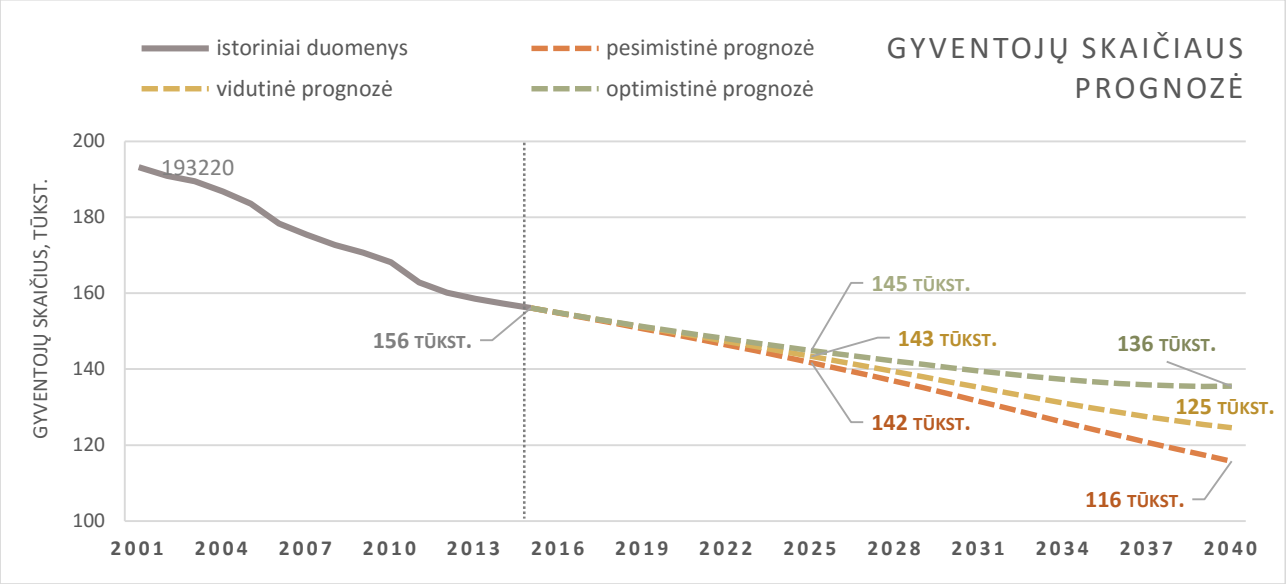
Prognozė atlikta trimis scenarijais, kurių skaičiavimui priimtos skirtingos tikėtinos pagrindinių demografinių procesų prielaidos, pateiktos 7.1.8-1 lentelėje. Likusių parametrų – gimstamumo pagal motinos amžių pasiskirstymas, lyčių santykis, tikėtina gyvenimo trukmė, migrantų pasiskirstymas pagal amžių.

7.1.8-1 lentelė. Demografinės prognozės prielaidos skirtingiems scenarijams

Parametras	Optimistinis		Vidutinis		Pesimistinis	
Metai	2015	2040	2015	2040	2015	2040
Suminis gimstamumo rodiklis	1,78	2,1	1,78	1,9	1,78	1,79
Neto migracija	-1200	600	-1200	0	-1200	-600

Esminiai scenarijų bruožai – optimistiniame scenarijuje suminis gimstamumo rodiklis (vidutinis gyvų gimusių vaikų, kuriuos moteris pagimdytų per vaisingą savo gyvenimo laikotarpį, skaičius) didėja iki reikšmės, užtikrinančios kartų kaitą, o migracija persisveria į teigiamą pusę; vidutiniame – suminis gimstamumo rodiklis paaugs iki 2005 m. statistikos departamento rengtos ilgalaikės Lietuvos demografinės prognozės optimistinio scenarijaus vertės ir bus pasiektas migracijos balansas; pesimistiniame – suminis gimstamumo rodiklis išliks beveik nepakitęs, o esamas emigracijos tempas sulėtės perpus.

Kiekvienu iš trijų scenarijų prognozuojamas tolygiai lėtėjantis Klaipėdos miesto gyventojų skaičiaus mažėjimas. Optimistinio scenarijaus atveju iki 2025 m. Klaipėdos gyventojų skaičius sumažėtų apie 7% ir siektų 145 tūkst., o iki 2040 m. gyventojų skaičius sumažėtų dar 6% - iki 136 tūkst. (*žr. 7.1.8-2 pav.*).

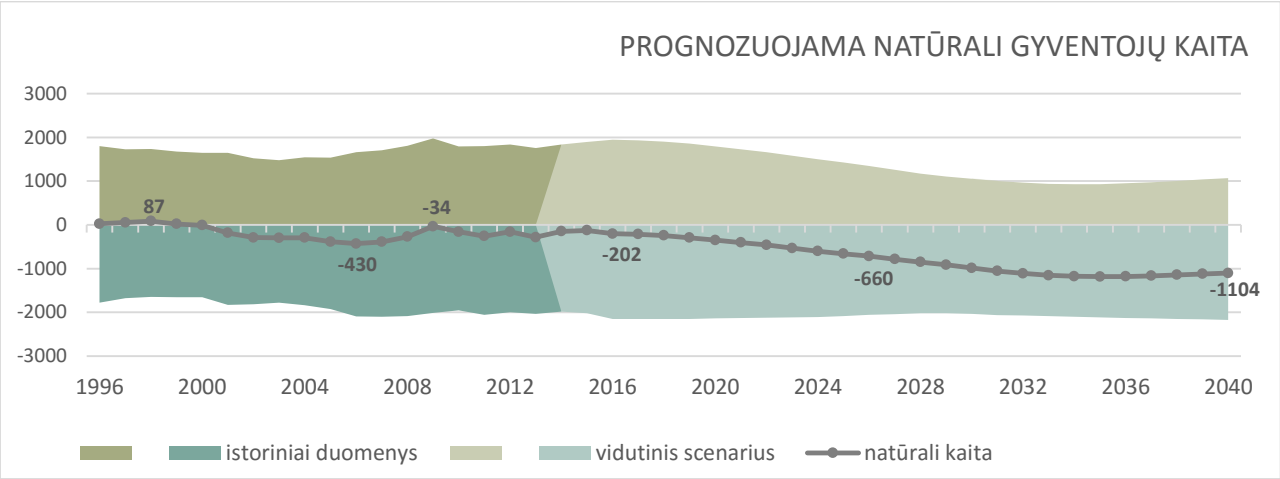


7.1.8-2 pav. Klaipėdos miesto gyventojų skaičiaus prognozė

Pesimistinės prognozės atveju iki 2040 m. Klaipėdos gyventojų skaičius sumažėtų iki 116 tūkst., o gyventojų mažėjimo tempas (apie 1,2% kasmet) beveik prilygtų istorinei Klaipėdos gyventojų skaičiaus mažėjimo tendencijai (apie 1,5% kasmet).

Vidutinio scenarijaus atveju 2025 m. Klaipėdos mieste gyventų 143 tūkst., o 2040 m. – 125 tūkst. gyventojų.

Vertinant visos Lietuvos demografijos kitimo tendencijas, labiausiai tikėtinas vidutinis raidos scenarijus, lemiantis lėtėjantį (tačiau nagrinėjamu laikotarpiu neperaugantį į didėjimą) Klaipėdos miesto gyventojų skaičiaus mažėjimą. Tikėtina, kad natūrali gyventojų kaita išlaikys neigiamą tendenciją dėl didelio emigravusių jaunų žmonių skaičiaus, tačiau nagrinėjamo periodo pabaigoje šis rodiklis turėtų stabilizuotis (*žr. 7.1.8-3 pav.*).

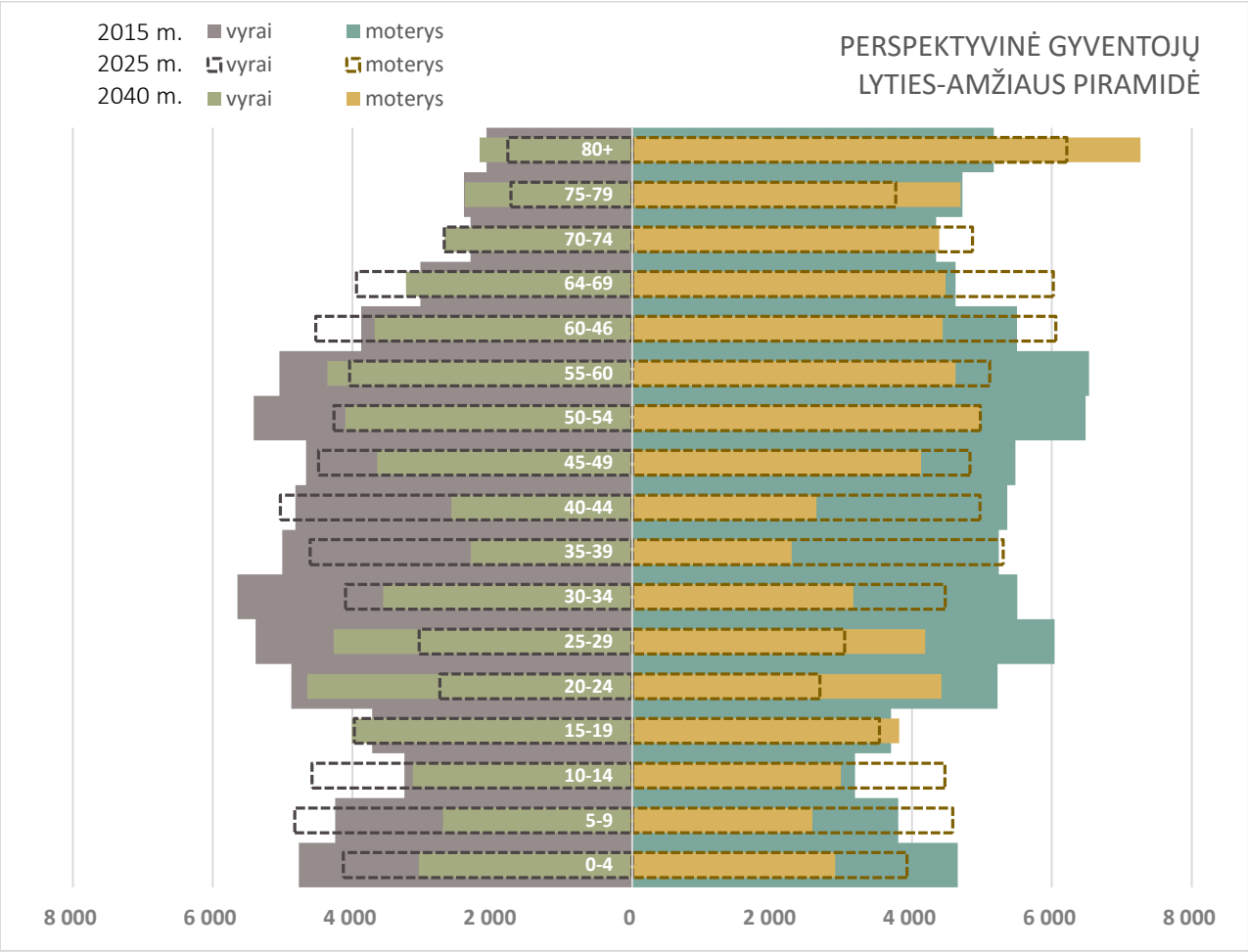


7.1.8-3 pav. Vidutinio scenarijaus natūrali gyventojų kaita

Prognozuojama, kad nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje gyventojų skaičius mažės lėtesniais tempais dėl mažėjančios gyventojų užsienio emigracijos (vidaus emigracijos – iš miesto į priemiestinę zoną – lėtėjimas nesiimant aktyvių priemonių mažai tikėtinas) ir palengva augančio suminio gimstamumo rodiklio.

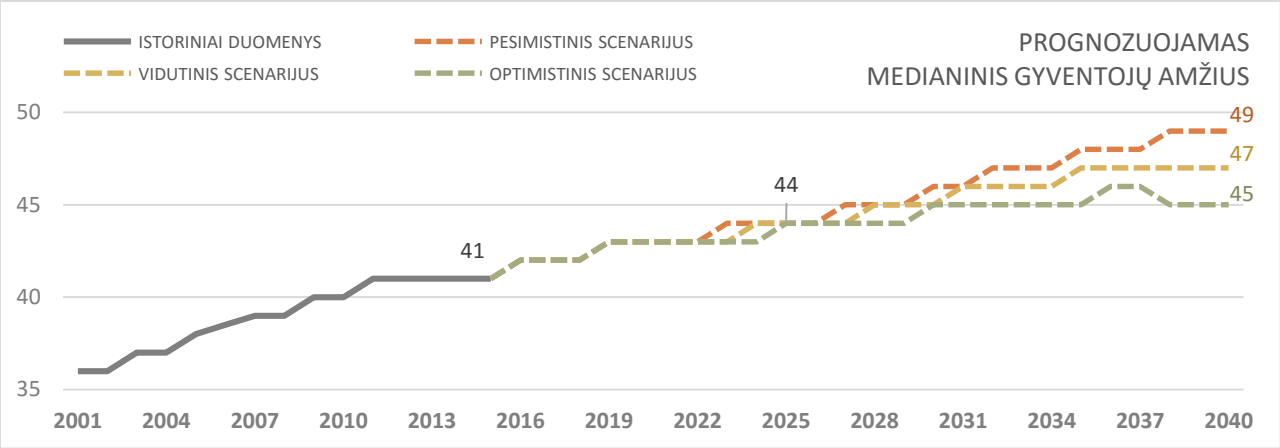
Vidutinio scenarijaus atveju Klaipėdos miesto gyventojų struktūra pasislinks į vyresnio amžiaus pusę – dėl ilgesnės tikėtinos gyvenimo trukmės išaugs senjorų skaičius, o dėl jaunesnio amžiaus gyventojų tendencijos emigruoti (18-35 m. amžiaus gyventojai sudaro 55% užsienio emigrantų) ilguoju laikotarpiu sumažės darbingo amžiaus gyventojų skaičius (*žr. 7.1.8-4 pav.*).

Prognozuojama, kad moterų ir vyrų proporcija bendroje gyventojų sudėtyje išliks mažai pakitusi – 100 moterų teks apie 83 vyrus.



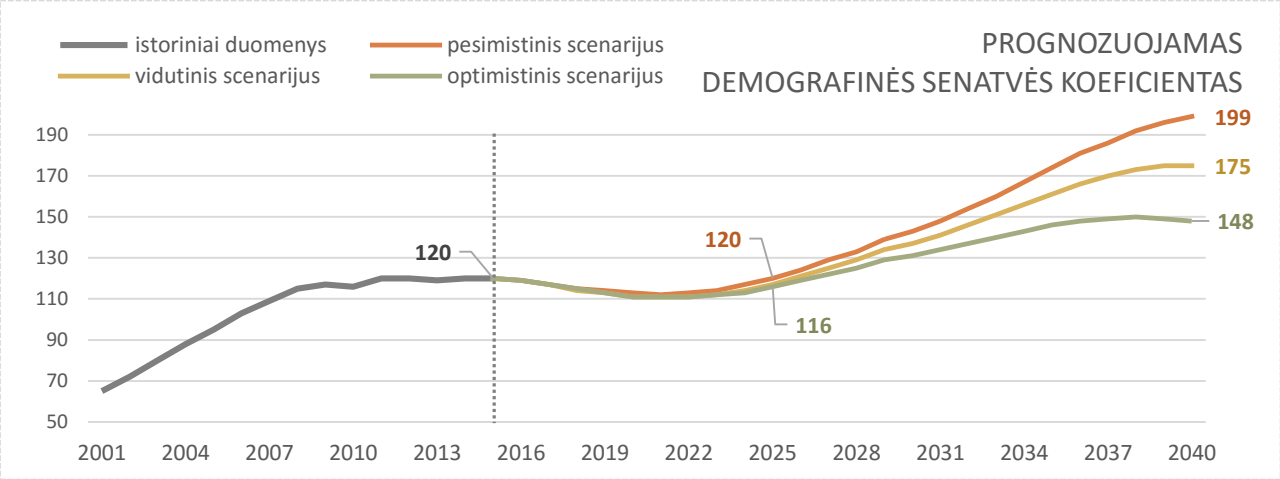
7.1.8-4 pav. Vidutinio scenarijaus gyventojų lyties-amžiaus piramidė

Kaip ir visoje Lietuvoje, Klaipėdos mieste gyventojų senėjimo tendencija išliks, tačiau tikėtinas palengva lėtėjantis senėjimo tempas. Vidutinio scenarijaus atveju, 2025 m. prognozuojamas medianinis gyventojų amžius bus 44 metai, o nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje šis rodiklis sieks 47 metus. Optimistinio bei pesimistinio scenarijų atvejais šis rodiklis būtų dviem metais mažesnis arba didesnis (*žr. 7.1.8-5 pav.*).



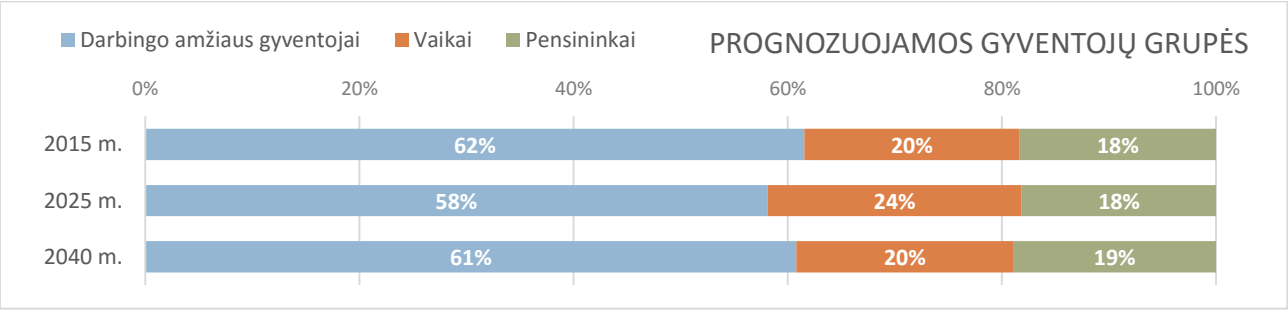
7.1.8-5 pav. Prognozuojamas medianinis gyventojų amžius

Prognozuojama, kad laikotarpiu iki 2025 m. visais demografinės raidos scenarijais demografinės senatvės koeficientas išliks beveik pastovus (kaip ir pastaruosius 5 metus), tačiau nagrinėjamo periodo pabaigoje, vidutinio scenarijaus atveju jis išaugs iki 175 ir, tikėtina stabilizuosis (*žr. 7.1.8-6 pav.*).



7.1.8-6 pav. Prognozuojamas demografinės senatvės koeficientas

Gyventojų pasiskirstymas į pagrindines gyventojų grupes išliks mažai pakitęs dėl tikėtino pensinio amžiaus didinimo, siekiant išlaikyti pastovią darbingo amžiaus gyventojų dalį. Vidutinio scenarijaus atveju, darant prielaidą, kad pensinis amžius išaugs iki 70 metų, Klaipėdoje darbingo amžiaus gyventojai sudarys 61% visų miestiečių (*žr. 7.1.8-7 pav.*).



7.1.8-7 pav. Prognozuojamos vidutinio scenarijaus gyventojų grupės

7.2. SOCIALINĖS PASLAUGOS

Klaipėdos mieste veikia 29 socialines paslaugas teikiančios įstaigos, teikiančios globos, nakvynės paslaugas, užsiimančios labdara, socialine ar specializuota pagalba. Neskaitant labdaros ir paramos fondų, pusė Klaipėdos miesto socialinių paslaugų teikėjų yra biudžetinės įstaigos, kita pusė – Viešosios įmonės (*žr. 7.2-1 pav.*).

7.2-1 pav. Klaipėdos socialinių paslaugų įstaigų pasiskirstymas pagal veiklos formą.

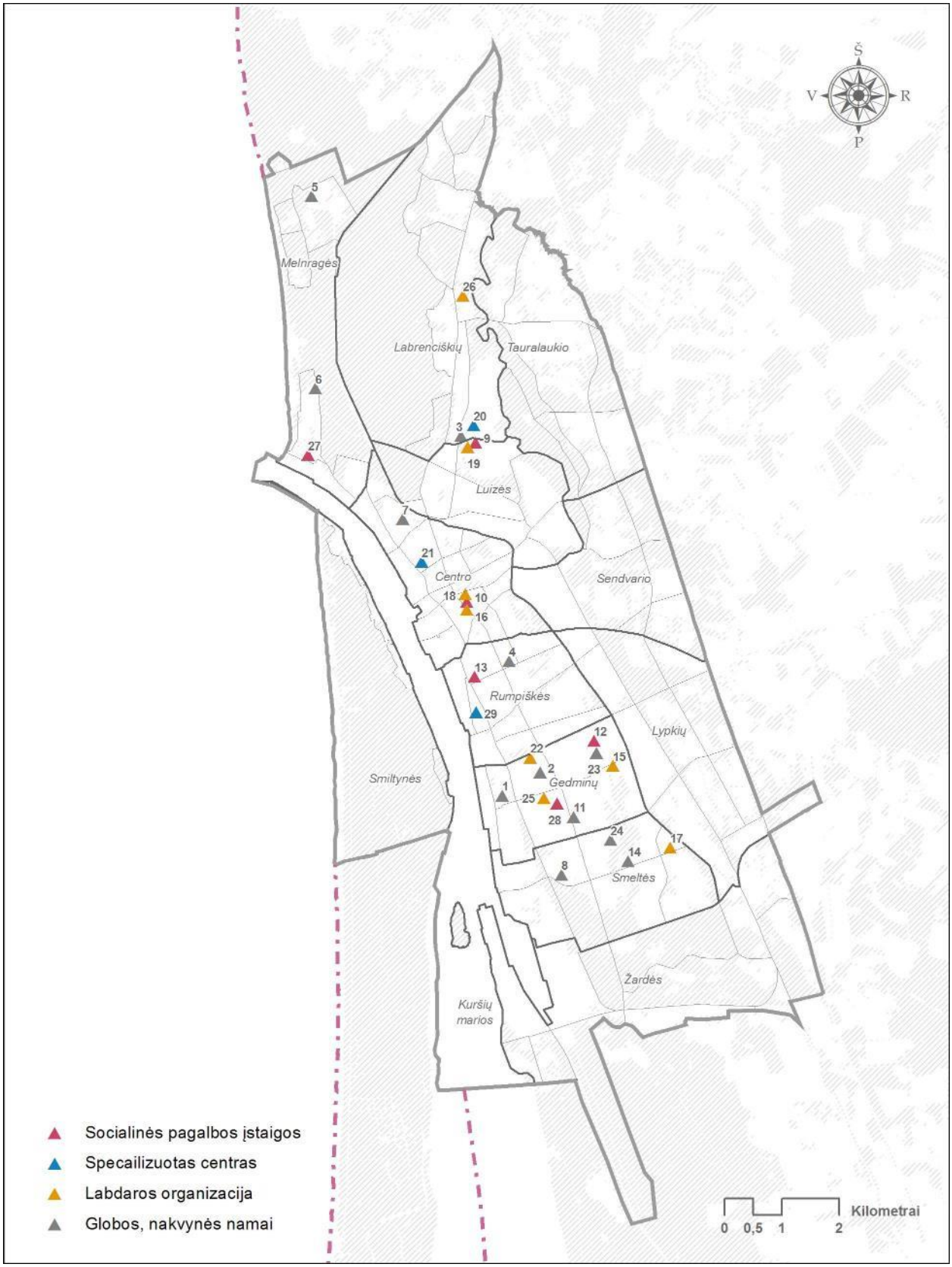
Klaipėdoje veikia 11 globos namų ir įstaigų, vieneri nakvynės namai. Dauguma jų įsikūrę pietinėje miesto dalyje – Gedminų ir Smeltės rajonuose (*žr. 7.2-2 pav.*).

Mieste veikia keturios įstaigos, orientuotos į pagalbą žmonėms su negalia: Klaipėdos ir Telšių regionų aklųjų centras, Klaipėdos miesto neįgaliųjų draugija, BĮ Neįgaliųjų centras „Klaipėdos lakštutė“ Klaipėdos kurčiųjų reabilitacijos centras, dienos centras „Kelias kartu“.

Kitos socialinės įstaigos orientuotos į paramą socialinės rizikos grupėms, šeimoms. Dienos centrų paslaugas senjorams teikia globos namai „Danė“ ir neįgaliųjų centras „Lakštutė“.

Religinių bendruomenių pagrindu įsteigtos šešios iš 29 socialinių įstaigų: Baptistų labdaros ir paramos fondas „Nikopolis“, Klaipėdos šv. Kazimiero parapijos Caritas, VšĮ Telšių vyskupijos Caritas Klaipėdos regiono senelių globos namai, Klaipėdos m. evangelikų-liuteronų labdaros ir kultūros draugija „Sandora“, Labdaros ir paramos fondas „Dvasinės pagalbos jaunimui centras“, Religinė bendruomenė „Išganymo armija Lietuvoje“.

Socialinių įstaigų sąrašas pateikiamas 7.2-1 lentelėje.



7.2-2 pav. Klaipėdos miesto socialinės įstaigos

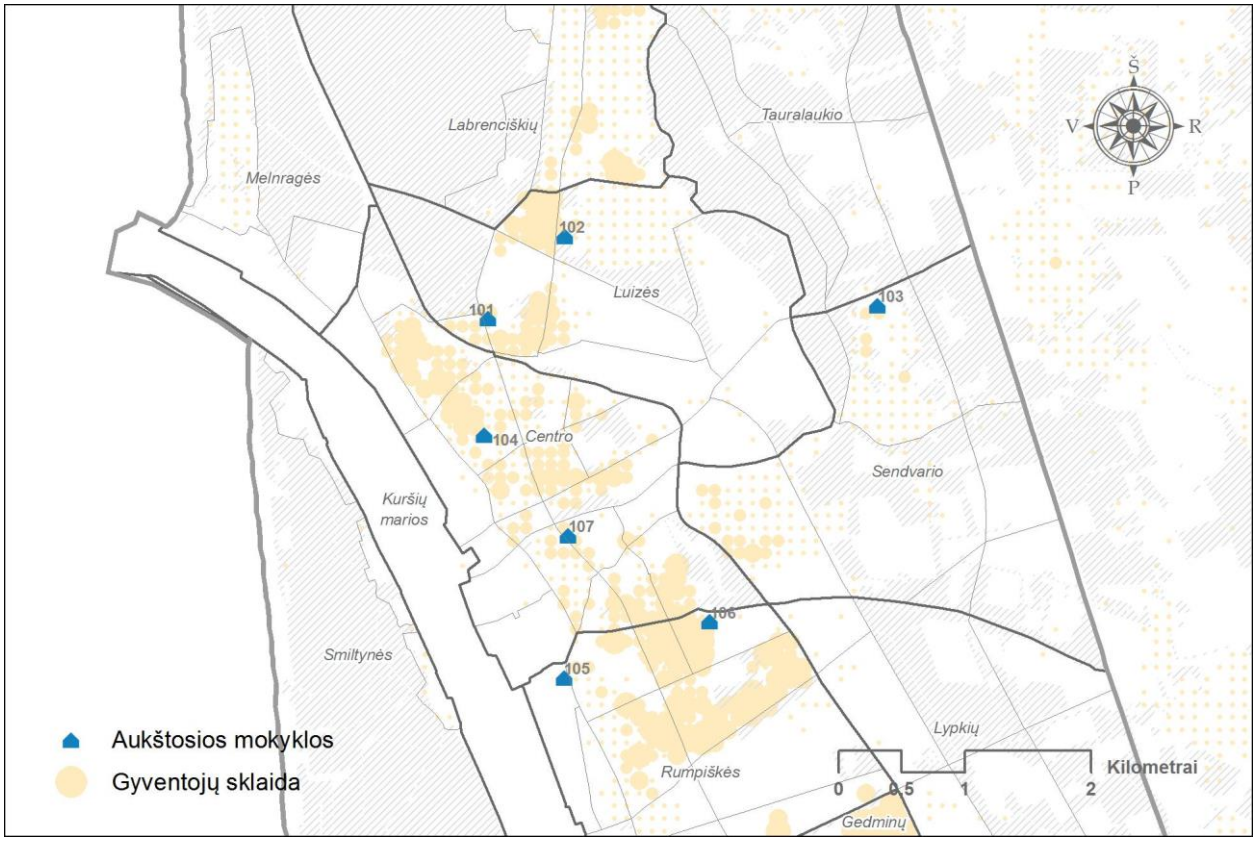
7.2-1 lentelė. Klaipėdos miesto socialinės įstaigos

Eil. Nr.	Įstaigos tipas	Pavadinimas	Adresas
1	Globos namai	BĮ Klaipėdos globos namai	Žalgirio g. 3a
2	Globos namai	BĮ Klaipėdos vaikų globos namai „Rytas“	Taikos pr. 68
3	Globos namai	BĮ Klaipėdos vaikų globos namai „Danė‘	Kretingos g. 44
4	Globos namai	VšĮ Telšių vyskupijos Caritas Klaipėdos regiono senelių globos namai	Taikos pr. 29a
5	Globos namai	Klaipėdos sutrikusio vystymosi kūdikių namai	Turistų g. 18
6	Globos įstaiga	Visos Lietuvos vaikai	Vaivos g. 23
7	Nakvynės namai	BĮ Klaipėdos miesto nakvynės namai	Viršutinė g. 21
8	Globos namai	Gyvenimo namai	Smiltelės g. 22
9	Dienos centras	VšĮ Dienos centras „Kelias kartu“	Panevėžio g. 2
10	Socialinė įstaiga	BĮ Klaipėdos miesto šeimos ir vaiko gerovės centras	Turgaus g. 22
11	Globos namai	Lietuvos raudonojo kryžiaus draugijos Klaipėdos skyrius	Taikos pr. 107
12	daugiafunkcinė socialinė įstaiga	VšĮ „Klaipėdos specialioji mokykla-daugiafunkcis centras „Svetliačiok“	Baltijos pr. 49
13	Socialinė įstaiga	Klaipėdos kurčiųjų reabilitacijos centras	Šermukšnių g. 25
14	Globos namai	BĮ Klaipėdos vaikų globos namai „Smiltelė“	Smiltelės g. 14
15	Paramos centras	VšĮ Informacijos ir paramos gausiai šeimai centras	Debreceno g. 3
16	Religinė bendruomenė	Religinė bendruomenė „Išganymo armija Lietuvoje“	Tiltų g. 18
17	Babtistų paramos fondas	Baptistų labdaros ir paramos fondas „Nikopolis“	Smiltelės g. 6
18	Labdaros draugija	Klaipėdos m. evangelikų-liuteronų labdaros ir kultūros draugija „Sandora“	Turgaus g. 35
19	Caritas	Klaipėdos Šv. Kazimiero parapijos Caritas	Kretingos g. 40
20	Aklųjų centras	Klaipėdos ir Telšių regionų aklųjų centras	Šviesos g. 3
21	Neįgaliųjų draugija	Klaipėdos miesto neįgaliųjų draugija	Zauerveino g. 12A
22	Paramos fondas	Labdaros ir paramos fondas „Maisto bankas“	Baltijos pr. 103
23	Globos namai	VšĮ „Gyvenimo namai“	Debreceno g. 48
24	Globos namai	VšĮ „Gyvenimo namai“	Žardininkų g. 1
25	Paramos fondas	Labdaros ir paramos fondas „Dvasinės pagalbos jaunimui centras“	Darželio g. 11
26	Paramos fondas	Labdaros ir paramos fondas „Dienvidis“	Žilvičių g. 22
27	Pagalbos centras	VšĮ Klaipėdos socialinės ir psichologinės pagalbos centras	Smilčių g. 6
28	Socialinės paramos centras	BĮ Klaipėdos miesto socialinės paramos centras	Taikos pr. 76
29	Neįgaliųjų centras	BĮ Neįgaliųjų centras „Klaipėdos lakštutė“	Lakštučių g. 6

7.3. ŠVIETIMAS

7.3.1. AUKŠTASIS IR AUKŠTESNYSIS MOKSLAS

Klaipėdos mieste veikia 7 aukštosios mokyklos, įsikūrusios miesto centrinėje dalyje ir netoliese esančiuose rajonuose (*žr. 7.3.1-1 pav., 7.3.1-1 lentelė*).



7.3.1-1 pav. Klaipėdos miesto aukštosios mokyklos

Klaipėdoje, kaip ir kituose didžiuosiuose Lietuvos Respublikos miestuose, aukštosios mokyklos yra pagrindiniai jauno amžiaus gyventojų traukos objektai, galintys padidinti miesto aukšto išsilavinimo lygio darbingo amžiaus gyventojų, kuriančių miesto ateitį, skaičių.

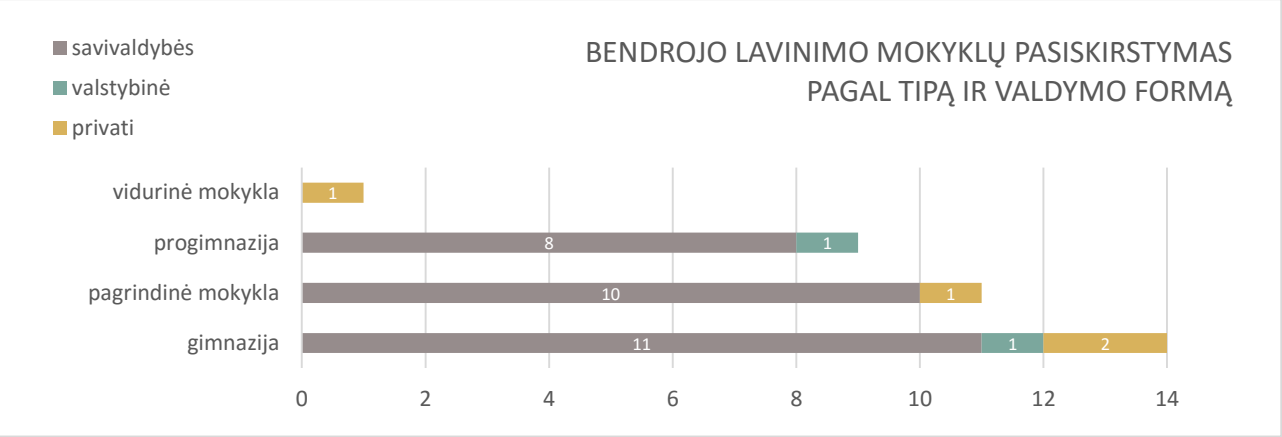
7.3.1-1 lentelė. Klaipėdos miesto aukštosios mokyklos

Eil. Nr.	Švietimo įstaigos forma	Pavadinimas	Adresas
101	valstybinė	Klaipėdos universitetas	H. Manto g. 84
102	privati	LCC tarptautinis universitetas	Kretingos g. 36
103	valstybinė	Klaipėdos valstybinė kolegija	Jaunystės g. 1
104	valstybinė	Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla	I. Kanto g. 7
105	privati	Socialinių mokslų kolegija	Nemuno g. 2
106	privati	Klaipėdos verslo aukštoji mokykla	Tilžės g. 46a
107	privati	Lietuvos verslo kolegija	Turgaus g. 21

7.3.2. BENDRASIS MOKYKLINIS UGDYMAS

Klaipėdos mieste veikia 35 bendrojo lavinimo mokyklos (*žr. 7.3.2-1 lentelę*), iš kurių 27 pamokos vedamos lietuvių, 6 – rusų, 2 – keliomis kalbomis (lietuvių, anglų, vokiečių, rusų).

Iš 35 Klaipėdos miesto mokyklų – 4 mokyklos yra privačios, dvi – valstybinės, likusios –savivaldybei pavaldžios įstaigos. Mieste veikia 14 gimnazijų, 9 progimnazės, 11 pagrindinių ir 1 vidurinė mokykla (*žr. 7.3.2-1 pav.*).



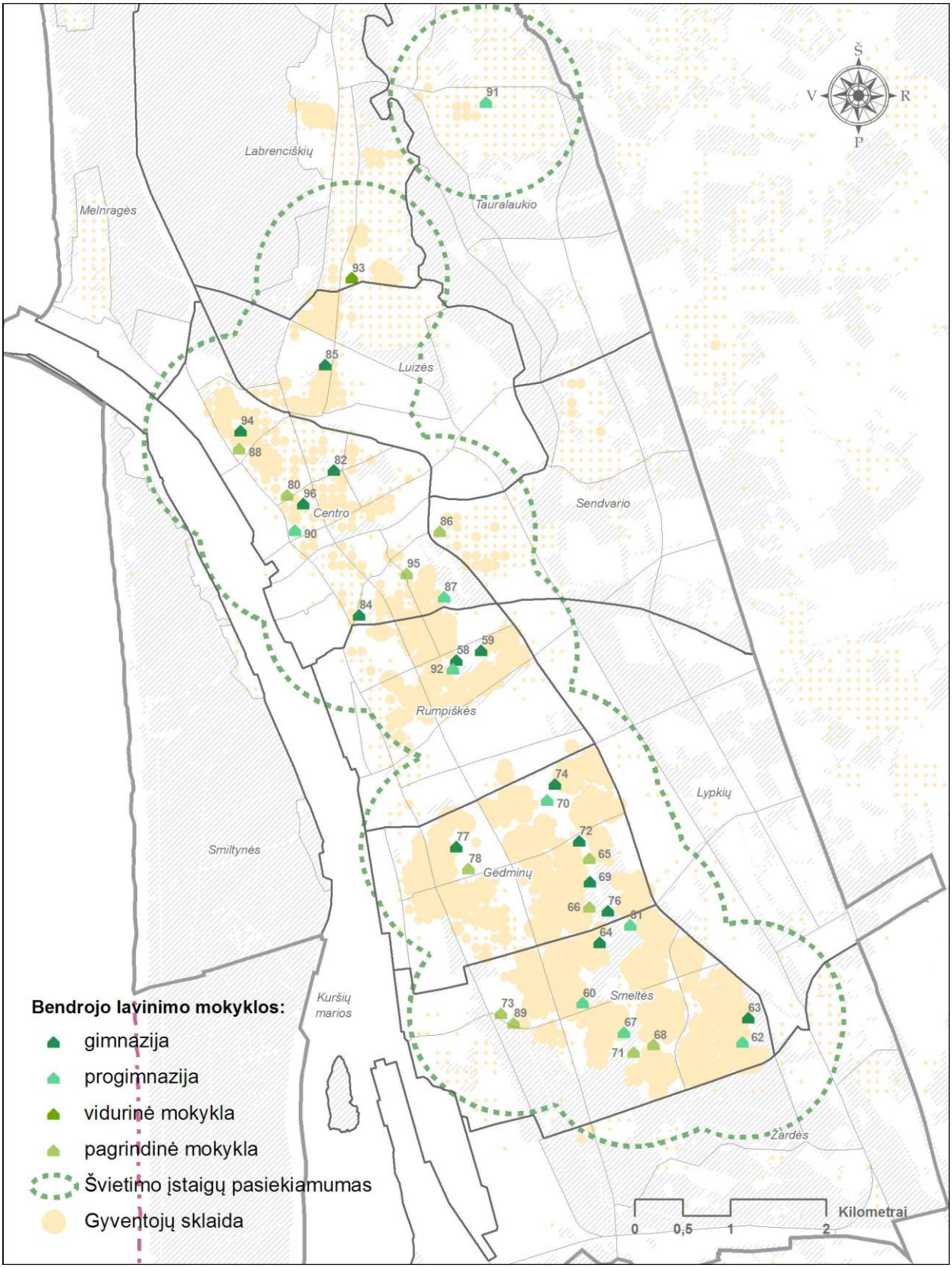
7.3.2-1 pav. Klaipėdos miesto bendrojo lavinimo mokyklų pasiskirstymas pagal tipą ir valdymo formą

Bendrojo lavinimo mokyklos tolygiai pasiskirsčiusios visoje tankiai apgyvendintoje Klaipėdos miesto teritorijoje. Miesto mokyklų aptarnavimo zonos (1 km spinduliu aplink mokyklą), teritoriniu požiūriu aptarnauja 96% miesto gyventojų (*žr. 7.3.2-2 pav.*).

Geriausiai aplinkiniams gyventojams pasiekiamos pietinėje miesto dalyje esančios mokyklos, įsikūrusios tankiai apgyvendintų kvartalų viduryje. Šias mokyklas pagal atstumą iki švietimo įstaigos pasirinkusiems gyventojams nėra aktualios susisiekimo problemos, šių mokyklų mokiniai neprisideda prie rytinio transporto piko bei turi galimybę mokyklą saugiai pasiekti bemotorėmis transporto priemonėmis.

Prasčiausias bendrojo lavinimo mokyklų pasiekiamumas šiaurinėje miesto dalyje – Melnragės ir Girulių gyvenvietėse bei Sendvario ir Labrenciškių rajonuose, kurių gyventojams artimiausios mokyklos – miesto centre.

Ši situacija sukelia dvejopą problemą – artimiausių mokyklų perpildymą bei šiaurinės miesto dalies gyventojų susisiekimo problemas – dėl per didelio atstumo iki švietimo įstaigų, tėvai netiesiogiai skatinami vaikus vežti į mokyklą asmeniniu transportu, taip prisidėdami prie intensyvesnio rytinio piko. Pastaroji problema taip pat aktuali priemiesčio gyventojams, besinaudojantiems miesto socialine infrastruktūra.



7.3.2-2 pav. Klaipėdos miesto bendrojo lavinimo mokyklos

7.3.2-1 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo lavinimo mokyklos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma	Kalba
58	„Aitvaro“ gimnazija	Paryžiaus Komunos g. 14	savivaldybės	rusų
59	„Ąžuolyno“ gimnazija	Paryžiaus Komunos g. 1	savivaldybės	lietuvių
60	„Smeltės“ progimnazija	Reikjaviko g. 17	savivaldybės	lietuvių
61	„Versmės“ progimnazija	I. Simonaitytės g. 2	savivaldybės	lietuvių
62	Liudviko Stulpino pagrindinė mokykla	Bandužių g. 4	savivaldybės	lietuvių
63	„Varpo“ gimnazija	Budelkiemio g. 7	savivaldybės	lietuvių
64	„Aukuro“ gimnazija	Statybininkų pr. 7	savivaldybės	lietuvių
65	„Gedminų“ progimnazija	Gedminų g. 3	savivaldybės	lietuvių
66	„Santarvės“ pagrindinė mokykla	Gedminų g. 7	savivaldybės	rusų
67	Prano Mašioto progimnazija	Varpų g. 3	savivaldybės	lietuvių
68	„Pajūrio“ pagrindinė mokykla	Laukininkų g. 28	savivaldybės	rusų
69	„Vėtrungės“ gimnazija	Gedminų g. 5	savivaldybės	lietuvių
70	Martyno Mažvydo progimnazija	Baltijos pr. 53	savivaldybės	lietuvių
71	„Vyturio“ pagrindinė mokykla	Laukininkų g. 30	savivaldybės	lietuvių
72	Hermano Zudermano gimnazija	Debreceno g. 29	savivaldybės	lietuvių/ vokiečių
73	„Medeinės“ mokykla	Smiltelės g. 22	savivaldybės	lietuvių
74	„Baltijos“ gimnazija	Baltijos pr. 51	savivaldybės	lietuvių
76	Eduardo Balsio menų gimnazija	Statybininkų pr. 2	valstybinė	lietuvių
77	Vydūno gimnazija	Sulupės g. 26	savivaldybės	lietuvių
78	Ievos Simonaitytės mokykla	Naikupės g. 25	savivaldybės	lietuvių
80	Maksimo Gorkio pagrindinė mokykla	S. Daukanto g. 5	savivaldybės	rusų
82	Vytauto Didžiojo gimnazija	S. Daukanto g. 31	savivaldybės	lietuvių
84	„Žaliakalnio“ gimnazija	Galinio Pylimo g. 17	savivaldybės	rusų
85	„Žemynos“ gimnazija	Kretingos g. 23	savivaldybės	lietuvių
86	„Saulėtekio“ pagrindinė mokykla	Mokyklos g. 3	savivaldybės	lietuvių
87	„Sendvario“ progimnazija	Tilžės g. 39	valstybinė	lietuvių
88	Vitės pagrindinė mokykla	J.Janonio g. 32,	savivaldybės	lietuvių
89	Litorinos mokykla	Smiltelės g. 22	savivaldybės	lietuvių
90	Simono Dacho progimnazija	Kuršių a. 2/3	savivaldybės	lietuvių
91	„Versmės“ progimnazija	Klaipėdos g. 31/ Lazdynų g. 2	savivaldybės	lietuvių
92	„Gabijos“ progimnazija	Paryžiaus Komunos g. 14	savivaldybės	rusų
93	Klaipėdos licėjus	Kretingos g.	privati	lietuvių
94	„Vaivorykštės tako“ gimnazija (VŠĮ)	Sportininkų g.	privati	lietuvių
95	„Universa Via“ tarptautinė mokykla	Baltikalnio g. 11	privati	lietuvių/anglų /rusų
96	Stasio Šimkaus konservatorija	S. Šimkaus g. 15	privati	lietuvių

7.3.3. IKIMOKYKLINIS UGDYMAS

Klaipėdos mieste veikia 57 ikimokyklinio ugdymo įstaiga (*žr. 7.3.3-1 lentelė*), iš kurių 45 užsiėmimai vedami lietuvių, 6 – rusų, 6 – keliomis kalbomis (lietuvių, rusų).

Iš 57 Klaipėdos miesto ikimokyklinio ugdymo įstaigų šešios yra privačios, o likusios 51 – savivaldybei pavaldžios įstaigos. Mieste veikia 5 darželiai, 44 lopšeliai-darželiai, 8 mokyklos-darželiai.

Ikimokyklinio švietimo įstaigos tolygiai pasiskirsčiusios visoje tankiai apgyvendintoje Klaipėdos miesto teritorijoje. Ikimokyklinio švietimo įstaigų aptarnavimo zonos (500 m spinduliu aplink švietimo įstaigą) aptarnauja 87% miesto gyventojų (*žr. 7.3.3-1 pav.*).

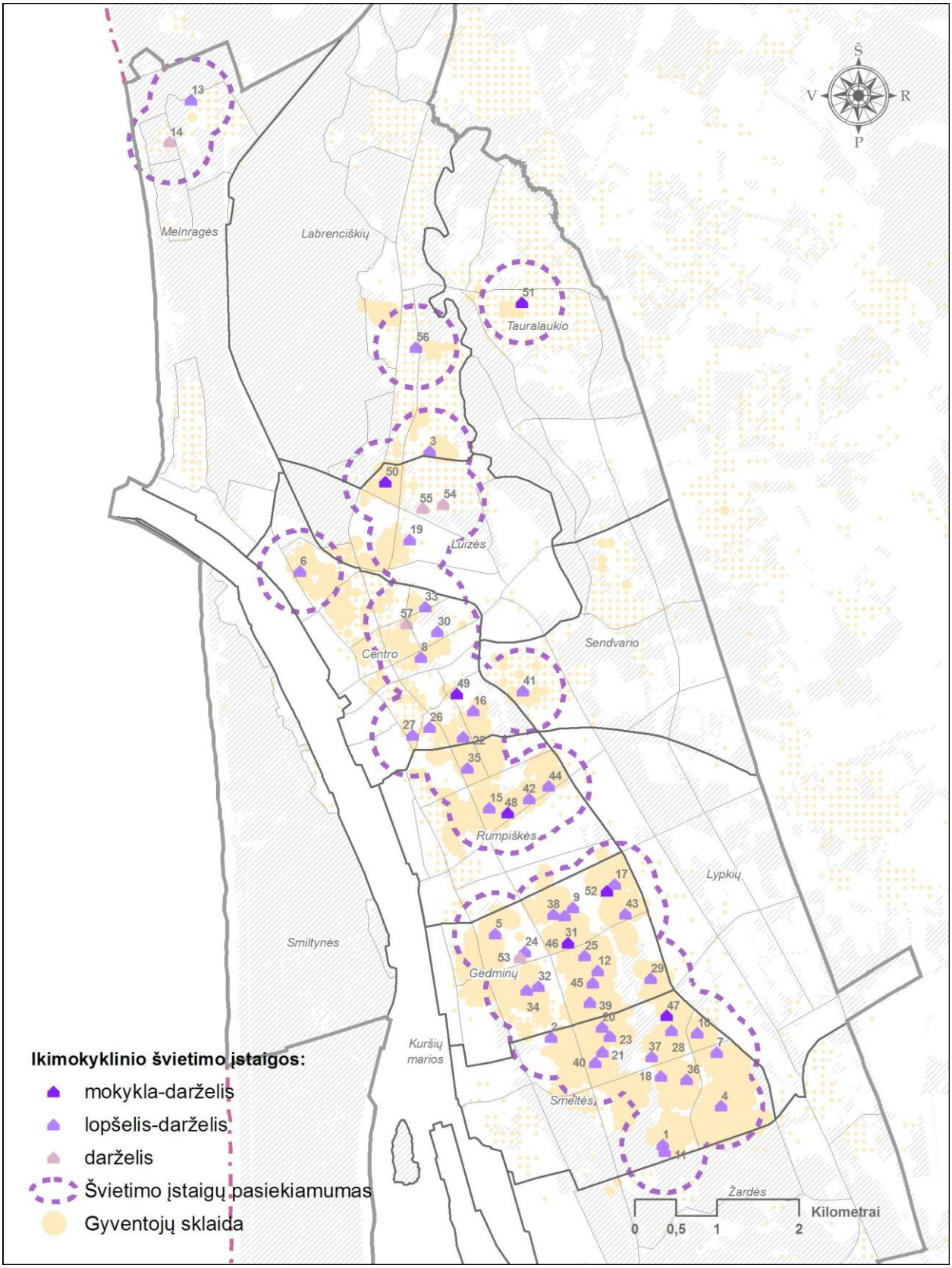
Lyginant su miesto bendrojo lavinimo mokyklų sklaida, darželių aptarnavimo zonos nepakankamai apima tankiai apgyvendintus miesto kvartalus – dalis Centro, Sendvario ir Gedminų rajonų nepatenka į darželių aptarnavimo zonas.

Aktualiausia ikimokyklinio ugdymo įstaigų pasiekiamumo problema (taip pat kaip ir bendrojo lavinimo įstaigų pasiekiamumas) – prastas šiaurinių rajonų (Tauralaukio, Labrenciškiu, Melnragės) ir priemiesčio zonos gyventojų, naudojančių miesto socialinę infrastruktūrą, aptarnavimas, lemiantis artimiausių įstaigų perpildymą arba didesnius miesto transporto srautus.

7.3.3-1 lentelė. Klaipėdos miesto ikimokyklinio ugdymo įstaigos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma	Kalba
1	„Aitvarėlis“	Laukininkų g. 54	savivaldybės	lietuvių
2	„Alksniukas“	Alksnynės g. 23	savivaldybės	lietuvių
3	„Atžalynas“	Panevėžio g. 3	savivaldybės	lietuvių
4	„Ąžuoliukas“	Mogiliovo g. 10	savivaldybės	lietuvių
5	„Bangelė“	Nidos g. 3	savivaldybės	lietuvių/rusų
6	„Bitutė“	Švyturio g. 14a	savivaldybės	lietuvių
7	„Berželis“	Mogiliovo g. 2	savivaldybės	lietuvių
8	„Boružėlė“	Danės g. 29	savivaldybės	lietuvių
9	„Čiauškutė“	Baltijos pr. 55	savivaldybės	lietuvių
10	„Dobiliukas“	Vingio g. 9	savivaldybės	lietuvių
11	„Du gaideliai“	Laukininkų g. 56	savivaldybės	rusų
12	„Eglutė“	Naujakiemio g. 8	savivaldybės	lietuvių
13	„Giliukas“	Turistų g. 18a	savivaldybės	lietuvių
14	„Gintarėlis“	Pamario g. 1	savivaldybės	lietuvių
15	„Klevelis“	Taikos pr. 53	savivaldybės	lietuvių
16	„Kregždutė“	Butsargių g. 10	savivaldybės	lietuvių
17	„Liepaitė“	Baltijos pr. 17	savivaldybės	lietuvių
18	„Linelis“	Laukininkų g. 10	savivaldybės	lietuvių/rusų
19	„Obelėlė“	Valstiečių g. 10	savivaldybės	lietuvių
20	„Pagrandukas“	Žardininkų g. 10	savivaldybės	lietuvių
21	„Papartėlis“	Reikjaviko g. 5	savivaldybės	lietuvių
22	„Pingvinukas“	Sausio 15-osios g. 13a	savivaldybės	rusų
23	„Pumpurėlis“	Žardininkų g. 19	savivaldybės	lietuvių
24	„Puriena“	Naikupės g. 27	savivaldybės	lietuvių
25	„Pušaitė“	Debreceno g. 43	savivaldybės	lietuvių

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma	Kalba
26	„Putinėlis“	Sinagogų g. 5a	savivaldybės	lietuvių/rusų
27	„Radastėlė“	Galinio Pylimo g. 16a	savivaldybės	lietuvių
28	„Rūta“	Simonaitytės g. 25	savivaldybės	lietuvių
29	„Sakalėlis“	Šiaulių g. 11	savivaldybės	lietuvių
30	„Svirpliukas“	Liepų g. 43a	savivaldybės	lietuvių
31	„Šermukšnėlė“	Baltijos pr. 63	savivaldybės	rusų
32	„Švyturėlis“	Klanupės g. 20	savivaldybės	lietuvių/rusų
33	„Traukinukas“	S. Daukanto g. 39	savivaldybės	lietuvių/rusų
34	„Versmė“	Kalnupės g. 6	savivaldybės	lietuvių
35	„Vėrinėlis“	Taikos pr. 23a	savivaldybės	lietuvių
36	„Vyturėlis“	Vyturio g. 17	savivaldybės	lietuvių
37	„Volungėlė“	I. Simonaitytės g. 26	savivaldybės	lietuvių
38	„Želmenėlis“	Baltijos pr. 77	savivaldybės	lietuvių
39	„Žemuogėlė“	Statybinikų pr. 20	savivaldybės	rusų
40	„Žiburėlis“	Reikjaviko g. 8	savivaldybės	rusų
41	„Žilvitis“	Vyšnių g. 13	savivaldybės	lietuvių
42	„Žiogelis“	Kauno g. 27	savivaldybės	lietuvių
43	„Žuvėdra“	Debreceno g. 24	savivaldybės	lietuvių
44	„Inkarėlis“	Kauno g. 43	savivaldybės	lietuvių
45	„Nykštukas“	Naujakiemio g. 11	savivaldybės	lietuvių
46	Marijos Montessori mokykla-darželis	Debreceno g. 80	privatus	lietuvių/rusų
47	„Pakalnutė“	Ievos Simonaitytės g. 15	savivaldybės	rusų
48	„Saulutė“	Kauno g. 11	savivaldybės	lietuvių
49	„Šaltinėlis“	Bangų g. 14	savivaldybės	lietuvių
50	„Varpelis“	Kretingos g. 67	savivaldybės	lietuvių
51	Tauralaukio progimnazija	Klaipėdos g. 31/ Lazdynų g. 2	savivaldybės	lietuvių
52	Regos ugdymo centras	Baltijos pr. 31	savivaldybės	lietuvių
53	„Pajūrio Valdorfo bendruomenė“	Naikupės g. 25	privatus	lietuvių
54	„Jūrų žvaigždutė“	Ukmergės g. 21	privatus	lietuvių
55	„Pasakėlė“	Pakruojo g. 25	privatus	lietuvių
56	„Mažųjų pasaulis“	Kretingos g. 177	privatus	lietuvių
57	„Pajūrio sodelis“ („UAB Vaikystės sodas“)	K. Donelaičio g. 19	privatus	lietuvių



7.3.3-1 pav. Klaipėdos miesto ikimokyklinio ugdymo įstaigos

7.3.4. KITOS ŠVIETIMO ĮSTAIGOS

Klaipėdoje veikia trys specializuotos švietimo įstaigos: suaugusiųjų gimnazija, Klaipėdos pedagogų švietimo ir kultūros centras bei Klaipėdos specialioji mokykla – daugiafunkcinis centras „Svetlačiok“ (*žr. 7.3.5-1 pav., 7.3.4-1 lentelę*).

Pedagogų švietimo centras yra kvalifikacijos tobulinimo institucija, teikianti edukacines paslaugas, tenkinanti pedagogų, kitų socialinių grupių mokymosi visą gyvenimą poreikius. Specialiojoje mokykloje – daugiafunkciniame centre „Svetlačiok“ komplektuojamos daugiafunkcinio pobūdžio grupės bei klasės (dėstomomis rusų ir lietuvių kalbomis) pagal ugdytinių specialius poreikius ir gebėjimus bei psichologinius ypatumus, į kurias priimami įvairaus amžiaus moksleiviai su specialiaisiais poreikiais.

7.3.4-1 lentelė. Kitos švietimo įstaigos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas
83	Suaugusiųjų gimnazija	I. Simonaitytės g. 24, LT-95134
117	Klaipėdos pedagogų švietimo ir kultūros centras	Baltijos pr. 51, LT-94127
118	Klaipėdos specialioji mokykla - draugiafunkcinis centras „Svetliačiok“	Baltijos pr. 49, LT-94127

7.3.5. NEFORMALUSIS UGDYMAS IR KITOS ŠVIETIMO ĮSTAIGOS

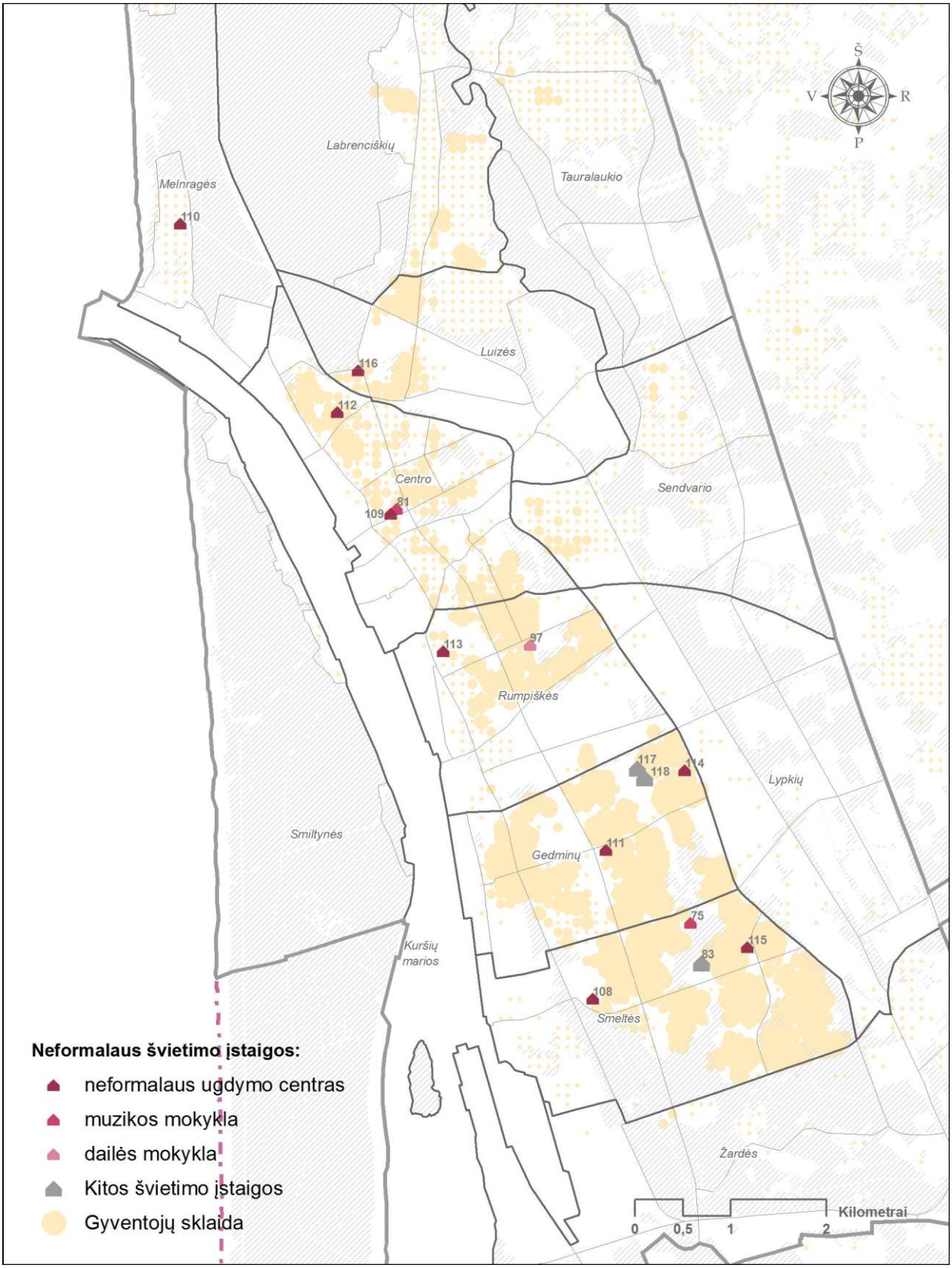
Klaipėdos mieste įsikūrusios šešios pagrindinės neformalaus ugdymo įstaigos – viena dailės, dvi muzikos mokyklos ir trys neformalaus ugdymo centrai.

Kiekvienoje menų mokykloje mokosi apie 500, o kituose neformalaus ugdymo centruose po 1000 moksleivių. Klaipėdos vaikų laisvalaikio centras apima šešis klubus, įsikūrusius skirtingose miesto dalyse (*žr. 7.3.5-1 pav., 7.3.5-1 lentelę*).

7.3.5-1 lentelė. Pagrindinės Klaipėdos miesto neformalaus ugdymo įstaigos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas
75	Jeronimo Kačinsko muzikos mokykla	Statybininkų pr. 5
81	Juozo Karoso muzikos mokykla	Puodžių g. 4
97	Adomo Brako dailės mokykla	Paryžiaus Komunos g. 12
108	Klaipėdos moksleivių saviraiškos centras	Smiltelės g.22-1
109	Klaipėdos karalienės Luizės jaunimo centras	Puodžių g. 1
109.1	Teatro studija „Aušra“	
109.2	Choreografijos studija „Inkarėlis“	
110	Klaipėdos vaikų laisvalaikio centras	Molo g. 60-1
111	KVLC klubas „Draugystė“	Taikos pr. 95
112	KVLC klubas „Liepsnelė“	Viršutinė g. 5
113	KVLC klubas „Saulutė“	Šermukšnių g. 11
114	KVLC klubas „Švyturys“	Šilutės pl. 40
115	KVLC klubas „Želmenėlis“	Vingio g. 14
116	KVLC klubas „Žuvėdra“	H. Manto g. 77

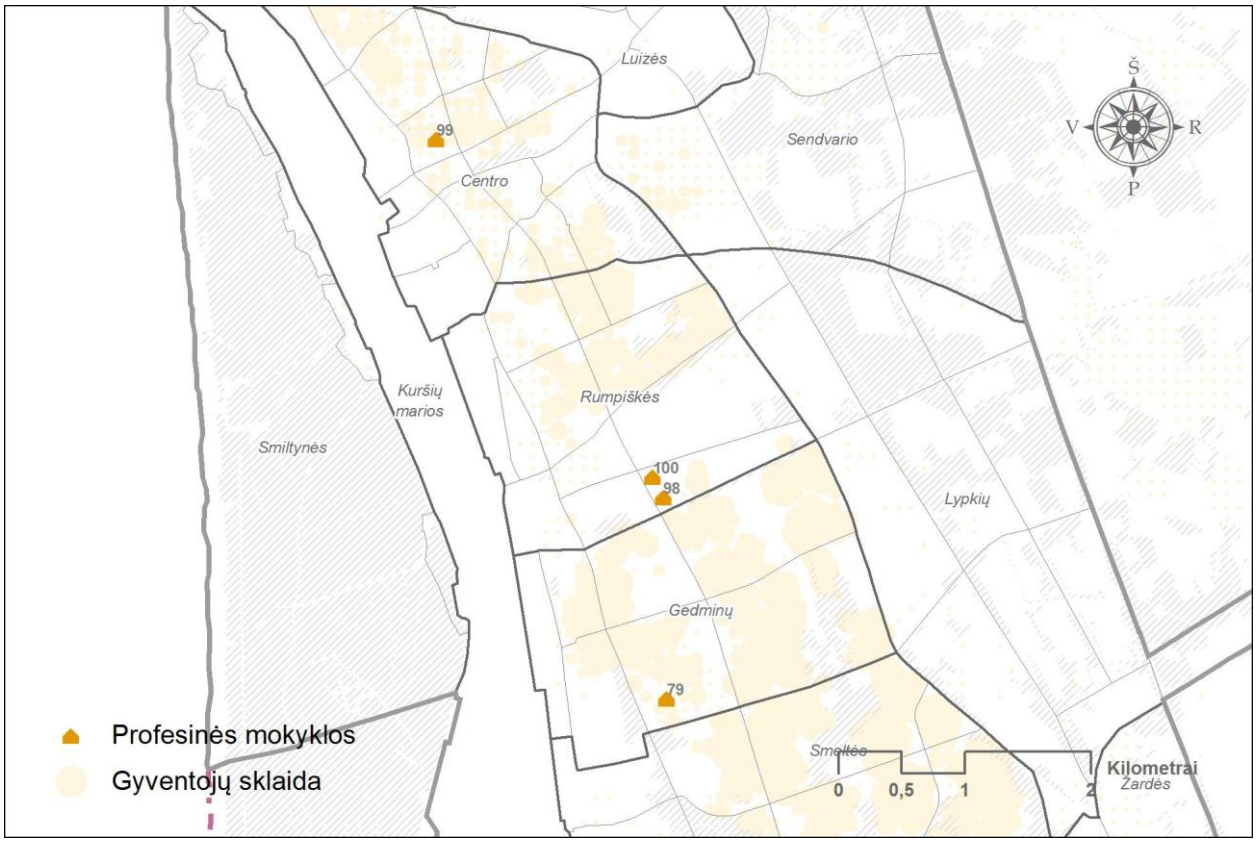
Be įvardintų pagrindinių vien neformaliu ugdymu užsiimančių įstaigų, Klaipėdoje gausu bendrojo lavinimo mokyklose ar kitose viešosiose įstaigose veikiančių neformaliojo švietimo teikėjų, kurie bendrai teikia neformalųjį ugdymą pagal 92 akredituotas programas.



7.3.5-1 pav. Klaipėdos miesto neformalaus ugdymo ir kitos įstaigos

7.3.6. PROFESINIS UGDYMAS

Klaipėdoje veikia keturios profesinio ugdymo mokyklos (*žr. 7.3.6-1 pav., 7.3.6-1 lentelę*), įsikūrusios miesto centre bei pietinėje dalyje. Miesto profesinėse mokyklose mokosi apie 4 tūkst. moksleivių.



7.3.6-1 pav. Klaipėdos miesto profesinio ugdymo mokyklos

Klaipėdos miesto profesinės mokyklos ugdo kitoms Lietuvos Respublikos profesinio ugdymo mokykloms būdingų profesijų (statybos, administravimo, prekybos ir kt. sričių) specialistus, tačiau išimtis – Klaipėdos Laivininkų mokykla, rengianti laivybos srities specialistus, kurių nerengia nė viena kita Lietuvos profesinė mokykla.

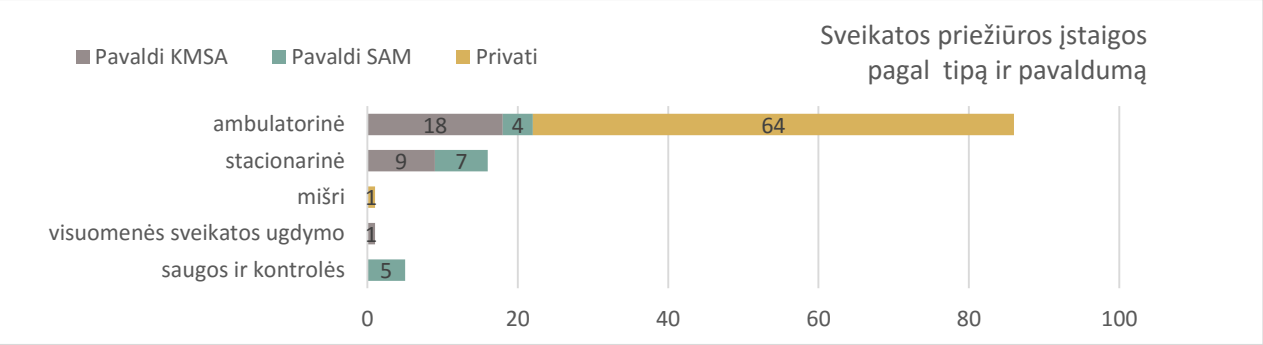
7.3.6-1 lentelė. Klaipėdos miesto profesinio ugdymo mokyklos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas
79	Laivininkų mokykla	Rambyno g. 14, LT-93179
98	Klaipėdos turizmo mokykla	Taikos pr. 69, LT-94112
99	Technologijų mokymo centras	Puodžių g. 10, LT-92127
100	Klaipėdos statybininkų mokykla	Taikos pr. 67, 94112

7.4. VISUOMENĖS SVEIKATOS SAUGA

7.4.1. SVEIKATOS PRIEŽIŪROS ĮSTAIGOS

Klaipėdos mieste veikia 109 asmens ir visuomenės sveikatos priežiūros objektų, 65 iš jų – privačios, likusios – savivaldybės ar valstybinės įstaigos. Mieste veikia 16 stacionarinių ir 86 ambulatorinės asmens sveikatos priežiūros įstaigos, 5 saugos ir kontrolės bei 1 visuomenės sveikatos ugdymo visuomenės sveikatos priežiūros įstaiga (*žr. 7.4.1-1 pav., 7.4.1-1 lentelę*).



7.4.1-1 pav. Klaipėdos miesto sveikatos priežiūros įstaigos pagal tipą ir pavaldumą

Teritoriniu požiūriu, Klaipėdos miesto klinikos ir pirminės sveikatos priežiūros centrai pasiskirstę visame tankiai apgyvendintame miesto plote. Pirminės sveikatos priežiūros įstaigos geriausiai prieinamos centro ir pietinių miesto rajonų gyventojams, prasčiausiai – Melnragės, Labrenciškių, Tauralaukio rajonuose gyvenantiems miestiečiams. Klaipėdos miesto ligoninės ir jų padaliniai koncentruojasi dvejose vietose – miesto centre ir Labrenciškėse (*žr. 7.4.1-2 pav.*).

7.4.1-1 lentelė. Klaipėdos miesto sveikatos priežiūros įstaigos

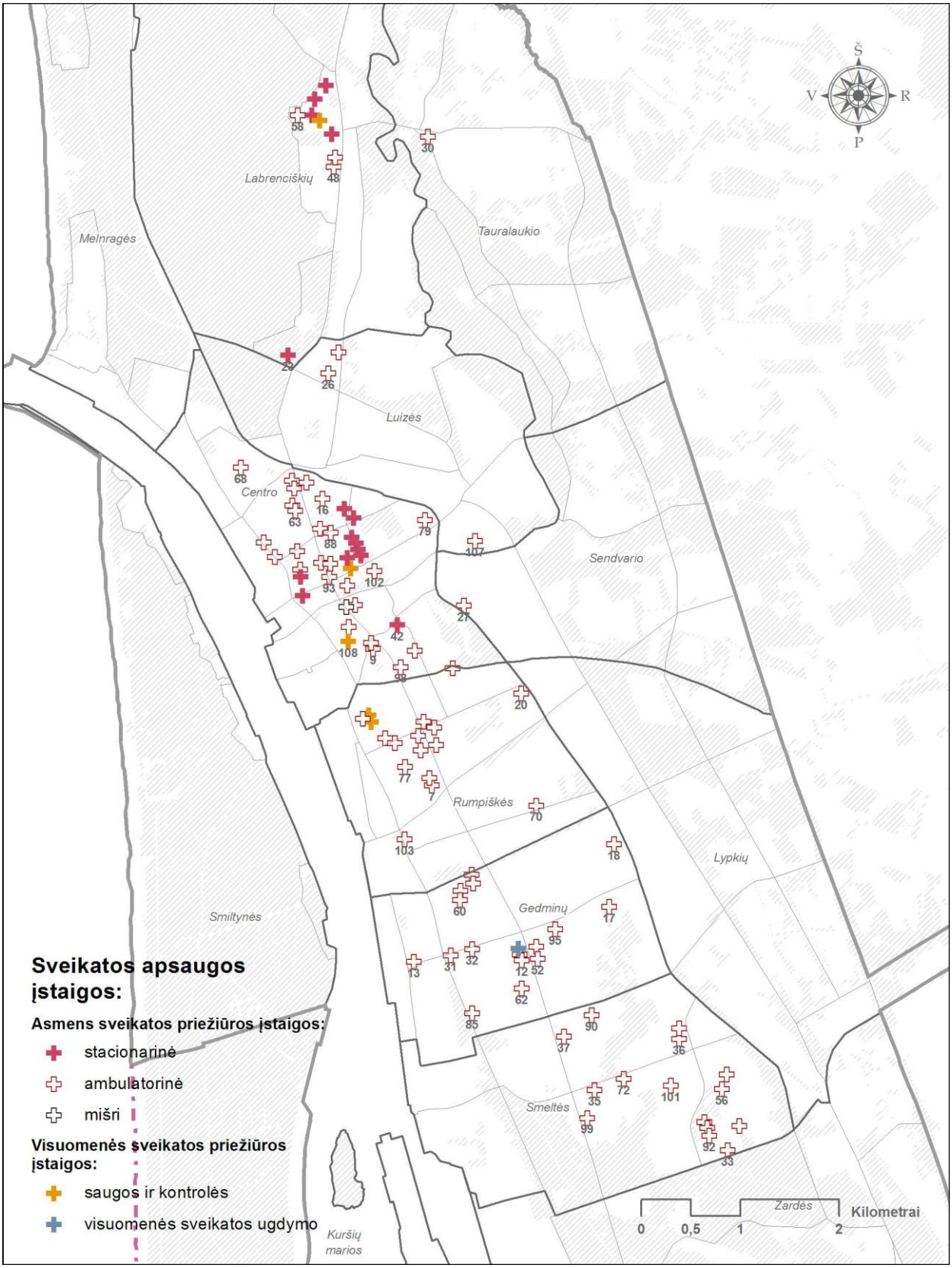
Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma*	Tipas
1	VŠĮ Klaipėdos universitetinė ligoninė	Liepojos g. 41	Pavaldi KMSA	stacionarinė
2	Všį Klaipėdos vaikų ligoninė	K. Donelaičio g. 9	Pavaldi KMSA	stacionarinė
3	Všį Klaipėdos medicininės slaugos ligoninė	K. Donelaičio g. 15	Pavaldi KMSA	stacionarinė
4	Všį Klaipėdos miesto stomotologijos poliklinika	Pievų tako g. 38	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
5	Všį Klaipėdos greitosios medicininės pagalbos	Jurginų g. 33	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
6	Všį Klaipėdos sveikatos priežiūros centras	Taikos pr. 76	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
7	Všį Jūrininkų sveikatos priežiūros centras	Taikos pr. 46	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
8	Všį Klaipėdos Senamiesčio pirminės sveikatos priežiūros centras	H.Manto g. 49	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
9	Všį Klaipėdos psichikos sveikatos centras	Galinio pylimo g. 3b	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
10	BĮ Klaipėdos priklausomybės ligų centras	Taikos pr. 46	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
11	BĮ Klaipėdos sutrikusio vystimosi kūdikių nama	Turistų g. 18	Pavaldi KMSA	stacionarinė
12	VŠĮ Klaipėdos vaikų ligoninės ankstyvosios reabilitacijos kabinetas	Taikos pr. 76	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
13	V. Budanovo greitoji medicinso pagalba	Nemuno g. 119a	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
14	R. Bielskienės IĮ	Turgaus g. 31	Privati	ambulatorinė
15	VŠĮ Klaipėdos sveikatos priežiūros centras, Vaidaugų ambulatorija	Vaigaudų g. 9-2	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
16	UAB "Ortogida"	Lietuvininkų a. 9-1	Privati	ambulatorinė

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma*	Tipas
17	UAB "Jurando kineziterapijos centras"	Debreceno g. 21	Privati	ambulatorinė
18	UAB "Kraužažolė'	Šilutės pl. 38	Privati	ambulatorinė
19	UAB "Žavesys" odontologas	Nidos g. 1b	Privati	ambulatorinė
20	BĮ Klaipėdos sporto medicinos centras	Šilutės pl. 4A	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
21	BĮ Klaipėdos miesto visuomenės sveikatos biuras	Taikos pr. 76	Pavaldi KMSA	visuomenės sveikatos ugdymo
22	VšĮ Klaipėdos vaikų ligoninė	K. Donelaičio g. 7	Pavaldi KMSA	stacionarinė
23	VšĮ Respublikinės Klaipėdos ligoninės Tuberku	P. Lideikio g. 2	Pavaldi SAM	stacionarinė
24	VšĮ Klaipėdos jūrininkų ligoninė	Liepojos g. 45	Pavaldi SAM	stacionarinė
25	VšĮ Respublikinė Klaipėdos ligoninė	S. Nėries g. 3	Pavaldi SAM	stacionarinė
26	VŠĮ Klaipėdos sveikatos priežiūros centro Miško ambulatorija	Kretingos g. 31-3	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
27	VŠĮ Klaipėdos sveikatos priežiūros centro Mokyklos ambulatorija	Mokyklos g. 13	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
28	VŠĮ Klaipėdos sveikatos priežiūros centro Saulėtoji ambulatorija	Taikos pr. 33	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
29	VŠĮ Klaipėdos sveikatos priežiūros centro Vaidaugų ambulatorija	Vaidaugų g. 7-40	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
30	UAB "Mano šeimos gydytojas" Tauralaukio padalinys	Klaipėdos g. 8	Privati	ambulatorinė
31	VŠĮ Klaipėdos sveikatos priežiūros centro Žvejų ambulatorija	Naikupės g. 14	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
32	VŠĮ Nacionalinis kraujo centras	Naikupės g. 28	Pavaldi SAM	ambulatorinė
33	UAB "Birutės šeimos medicinos praktika" odontologas	Jūrininkų pr.10	Privati	ambulatorinė
34	UAB "Mano šeimos gydytojas" Mogiliovo padalinys	Mogiliovo g. 15-3	Privati	ambulatorinė
35	UAB "Šviesmeda", UAB "odontologijos praktika"	Smiltelės g. 61-4	Privati	ambulatorinė
36	UAB "Kraužažolė" Vingio ambulatorija	I. Simonaitytės g. 29	Privati	ambulatorinė
37	UAB "Mano šeimos gydytojas" Žardės padalinys	Taikos pr. 119	Privati	ambulatorinė
38	VŠĮ KLP Respub. ligoninė Konsultacinė poliklin	Taikos pr. 103	Pavaldi SAM	ambulatorinė
39	Kuncų Ambulatorinė klinika	Taikos pr. 28	Privati	ambulatorinė
40	Respublikinė Klaipėdos ligoninė, odos ir venerinių ligų poliklinika	Jūros g. 4	Pavaldi SAM	stacionarinė
41	A. Navicko konsultacinė poliklinika	Kretingos g. 65	Privati	ambulatorinė
42	VšĮ Respublikinės Klaipėdos ligoninės Psichiatrijos skyrius	Baltikalnio g. 4 /Bangų g. 6a	Pavaldi SAM	stacionarinė
43	VŠĮ KLP Respub ligoninė Hemodializių skyrius	S. Daukanto g. 35	Pavaldi SAM	stacionarinė
44	VŠĮ Respublikinės KLP ligoninės Psichiatrijos skyriaus ambulatorija	Puodžių g. 11	Pavaldi SAM	ambulatorinė
45	VŠĮ Respublikinės KLP ligoninės Vaikų psichiatrijos skyrius	Bokštų g. 6	Pavaldi SAM	stacionarinė
46	VšĮ Klaipėdos vaikų ligoninė	K. Donelaičio g. 5	Pavaldi KMSA	stacionarinė
47	UAB "Avimeda"	Birutės g. 18-20	Privati	ambulatorinė
48	A. Navicko konsultacinė klinika	Dragūnų g. 1	Privati	ambulatorinė
49	UAB "Mano šeimos gydytojas" Naujojo uosto padalinys	Naujoji Uosto g. 20	Privati	ambulatorinė
50	UAB "Mano šeimos gydytojas" Dragūnų padalinys	Dragūnų g. 2-8	Privati	ambulatorinė
51	Nacionalinio visuomenės sveikatos centro Klaipėdos departamentas	Liepų g. 17	Pavaldi SAM	saugos ir kontrolės
52	UAB "Kraužažolė"	Taikos pr. 101	Privati	ambulatorinė
53	UAB "Medica klinika"	Galinio Pylimo g. 3A	Privati	ambulatorinė

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma*	Tipas
54	VŠĮ "Klaipėdos vaikų ligoninė"	J. Karoso g. 13	Pavaldi KMSA	stacionarinė
55	UAB "Medica klinika (Plius)"	Vingio g. 16-1	Privati	ambulatorinė
56	UAB "Brožynų sveikatos centras"	Brožynū g. 8-28	Privati	ambulatorinė
57	VŠĮ "Klaipėdos universitetinė ligoninės" Onkologijos departamentas	Liepojos g. 49	Pavaldi KMSA	stacionarinė
58	VŠĮ "Klaipėdos universitetinė ligoninės" Ambulatorinis - konsultacinis skyrius	Liepojos g. 43	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
59	VŠĮ "Klaipėdos universitetinė ligoninės" Infekcinių ligų departamentas	Liepojos g. 39	Pavaldi KMSA	stacionarinė
60	UAB "Nefrida"	Nidos g. 3	Privati	ambulatorinė
61	Nacionalinė visuomenės sveikatos priežiūros la	Bijūnų g .6	Pavaldi SAM	saugos ir kontrolės
62	UAB "Salgymeda"	Jūreivių g. 19	Privati	ambulatorinė
63	Všį Klaipėdos sveikatos priežiūros centro 1-asis šeimos medicinos skyrius	Pievų tako g. 38	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
64	Radiacijos saugos centras	Bijūnų g .6	Pavaldi SAM	saugos ir kontrolės
65	VŠĮ "Nacionalinis osteoporozės centras"	Liepojos g. 41	Pavaldi SAM	saugos ir kontrolės
66	Všį Respublikinė Klaipėdos ligoninės konsultacinė polikliniką	H.Manto g. 49	Pavaldi SAM	ambulatorinė
67	Kardiologijos ir reabilitacijos klinika	Rumpiškės g. 4	Privati	ambulatorinė
68	UAB "Salumeda"	Sportininkų g. 16-27	Privati	ambulatorinė
69	UAB "Lorna"	Naujoji Uosto g. 14	Privati	ambulatorinė
70	VŠĮ "Testas"	Dubysos g. 31	Privati	ambulatorinė
71	Ostemeda, reabilitacijos centras	Baltijos pr. 103	Privati	ambulatorinė
72	Imunoprofilaktikos tarnyba, skiepų centras, UAB	Smiltelės g. 31-1	Privati	ambulatorinė
73	Krida, Bauerfeind vokiškos ortopedijos centras, UAB	H. Manto g. 7/M	Privati	ambulatorinė
74	Sveikatos ir grožio klinika, UAB	H. Manto g. 6A	Privati	ambulatorinė
75	R. Mačiulaičio IĮ	S. Daukanto g. 2/ Puodžių g. 26	Privati	ambulatorinė
76	R. Maskolaitienės IĮ	Danės g. 31	Privati	ambulatorinė
77	Avimeda, UAB	Lelijų g. 19	Privati	ambulatorinė
78	Amber Clinic	Šaulių g. 21-211	Privati	ambulatorinė
79	Baltic Beauty Clinic, UAB "Eko Baltija"	Liepų g. 53A	Privati	ambulatorinė
80	Baltic clinic, UAB	Paryžiaus Komunos g. 2A	Privati	ambulatorinė
81	Grožio klinika, MB	S. Daukanto g. 2	Privati	ambulatorinė
82	Grožio Akademija - Medi SPA, estetinės medicinos klinika	H. Manto g. 6A	Privati	ambulatorinė
83	GR, grožio ir sveikatingumo klinika	S. Daukanto g. 2/ S. Šimkaus g. 23	Privati	ambulatorinė
84	GR, Gyd. G. Ramanauskienės grožio ir sveikatingumo klinika, UAB "Gersana"	S. Daukanto g. 2/ S. Šimkaus g. 23	Privati	ambulatorinė
85	Jolsana, UAB	Deimės g. 6	Privati	ambulatorinė
86	Klaipėdos estetinės ir lazerinės medicinos centras, UAB	J. Zembrickio g. 6	Privati	ambulatorinė
87	Loravita, medicinos centras, UAB	Taikos pr. 32	Privati	ambulatorinė
88	Medikanos diagnostikos ir gydymo centras, UAB	S. Daukanto g. 22	Privati	ambulatorinė
89	Narema, UAB	H. Manto g. 6A	Privati	ambulatorinė
90	Nefridos klinika, filialas, UAB	Žardininkų g. 8	Privati	ambulatorinė
91	Paliatyvios pagalbos ir šeimos veikatos centras, Všį	Jono g. 3	Privati	mišri

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma*	Tipas
92	Salgymeda, filialas, UAB	Bandužių g. 16-40	Privati	ambulatorinė
93	Salvijos medicinos centras, UAB	H. Manto g. 2	Privati	ambulatorinė
94	SG klinika, UAB	H. Manto g. 6A	Privati	ambulatorinė
95	Sodalitas, Lietuvos ir Ukrainos UAB	Debreceno g. 47-1	Privati	ambulatorinė
96	Valentina, sveikatos centras	Tilžės g. 38	Privati	ambulatorinė
97	Vaisingumo klinika, Lietuvos, JAV ir Izraelio UAB, Klaipėdos filialas	Šermukšnių g. 1	Privati	ambulatorinė
98	Vilties poliklinika, UAB	Taikos pr. 11	Privati	ambulatorinė
99	VNT medicinos centras, UAB	Taikos pr. 141A	Privati	ambulatorinė
100	Vyro sveikatos centras, IĮ	Baltijos pr. 103	Privati	ambulatorinė
101	E. Žukienės ginekologijos kabinetas	Vyturio g. 2-4	Privati	ambulatorinė
102	R. Maskolaitienės IĮ	Danės g. 31	Privati	ambulatorinė
103	Akių klinika Lirema	Minijos g. 91	Privati	ambulatorinė
104	Baltmedikos sveikatos centras, VšĮ	Didžioji Vandens g. 12-3	Privati	ambulatorinė
105	Kardiovita, UAB	Danės g. 21-55	Privati	ambulatorinė
106	Kuncų ambulatorinė klinika, filialas	Kuncų g. 12-54	Privati	ambulatorinė
107	Laivitės medicinos centras, VšĮ	Artojo g. 7E	Privati	ambulatorinė
108	Valstybinė teismo psichiatrijos tarnyba, Klaipėdos teismo psichiatrijos komisija	Daržų g. 11	Pavaldi SAM	saugos ir kontrolės
109	Virjana, UAB	Taikos pr. 49	Privati	ambulatorinė

SAM – Sveikatos apsaugos ministerija



7.4.1-2 pav. Klaipėdos miesto sveikatos priežiūros įstaigos

7.4.2. MEDICININĖS REABILITACIJOS ĮSTAIGOS

Klaipėdoje, Valstybinės Ligonių kasos duomenimis, medicininės reabilitacijos paslaugas teikia 14 įstaigų (*žr. 7.4.2-1 pav., 7.4.2-1 lentelę*).

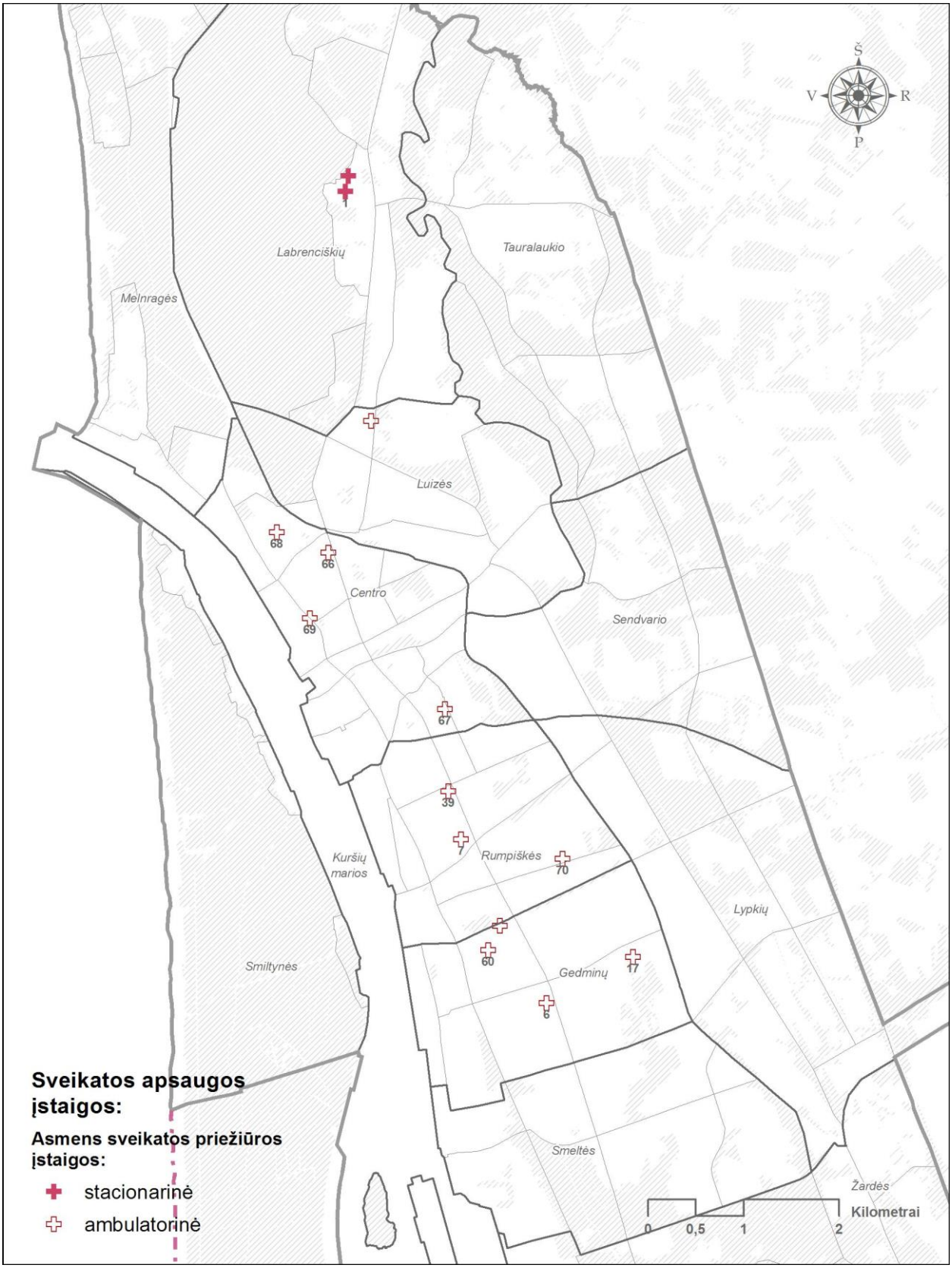
Veikiančios įstaigos teikia plataus spektro ligų ir sveikatos sutrikimų reabilitacines paslaugas, daugiausiai – judamojo-atramos aparato pažeidimams, psichikos sutrikimams, kraujotakos, odos, nervų sistemos ligoms.

7.4.2-1 lentelė. Klaipėdos miesto sveikatos priežiūros įstaigos, teikiančios medicininės reabilitacijos paslaugas

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Forma	Tipas
1	VŠĮ Klaipėdos universitetinė ligoninė	Liepojos g. 41	Pavaldi KMSA	stacionarinė
6	Všį Klaipėdos sveikatos priežiūros centras	Taikos pr. 76	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
7	Všį Jūrininkų sveikatos priežiūros centras	Taikos pr. 46	Pavaldi KMSA	ambulatorinė
17	UAB "Jurando kineziterapijos centras"	Debreceno g. 21	Privati	ambulatorinė
24	Všį Klaipėdos jūrininkų ligoninė	Liepojos g. 45	Pavaldi SAM	stacionarinė
39	Kuncų Ambulatorinė klinika	Taikos pr. 28	Privati	ambulatorinė
41	A. Navicko konsultacinė poliklinika	Kretingos g. 65	Privati	ambulatorinė
60	UAB "Nefrida"	Nidos g. 3	Privati	ambulatorinė
66	Všį Respublikinė Klaipėdos ligoninės konsultacinė polikliniką	H.Manto g. 49	Pavaldi SAM	ambulatorinė
67	Kardiologijos ir reabilitacijos klinika	Rumpiškės g. 4	Privati	ambulatorinė
68	UAB "Salumeda"	Sportininkų g. 16-27	Privati	ambulatorinė
69	UAB "Lorna"	Naujoji Uosto g. 14	Privati	ambulatorinė
70	VŠĮ "Testas"	Dubysos g. 31	Privati	ambulatorinė
71	Ostemeda, reabilitacijos centras	Baltijos pr. 103	Privati	ambulatorinė

Dauguma reabilitacijos paslaugas teikiančių įstaigų – privačios, likusios – pavaldžios miesto savivaldybei ar Sveikatos apsaugos ministerijai.

Teritoriniu požiūriu, įstaigos išsidėsčiusios visoje tankiai apgyvendintoje Klaipėdos miesto teritorijoje – daugiausia – miesto centre ir pietinėje dalyje (*žr. 7.4.2-1 pav.*).



7.4.2-1 pav. Klaipėdos miesto sveikatos priežiūros įstaigos, teikiančios medicininės reabilitacijos paslaugas

7.5. VISUOMENINĖS ĮSTAIGOS

7.5.1. VALSTYBĖS IR SAVIVALDYBĖS ĮSTAIGOS

Klaipėdos mieste veikia beveik 28 valstybės ir savivaldybės įstaigos, tiesiogiai teikiančios paslaugas gyventojams arba vykdančios šalies interesus atstovaujančią veiklą. Šie objektai, kaip ir dauguma įstaigų, įsikūrę miesto centre (*žr. 7.5.1-1 pav., 7.5.1-1 lentelę*).

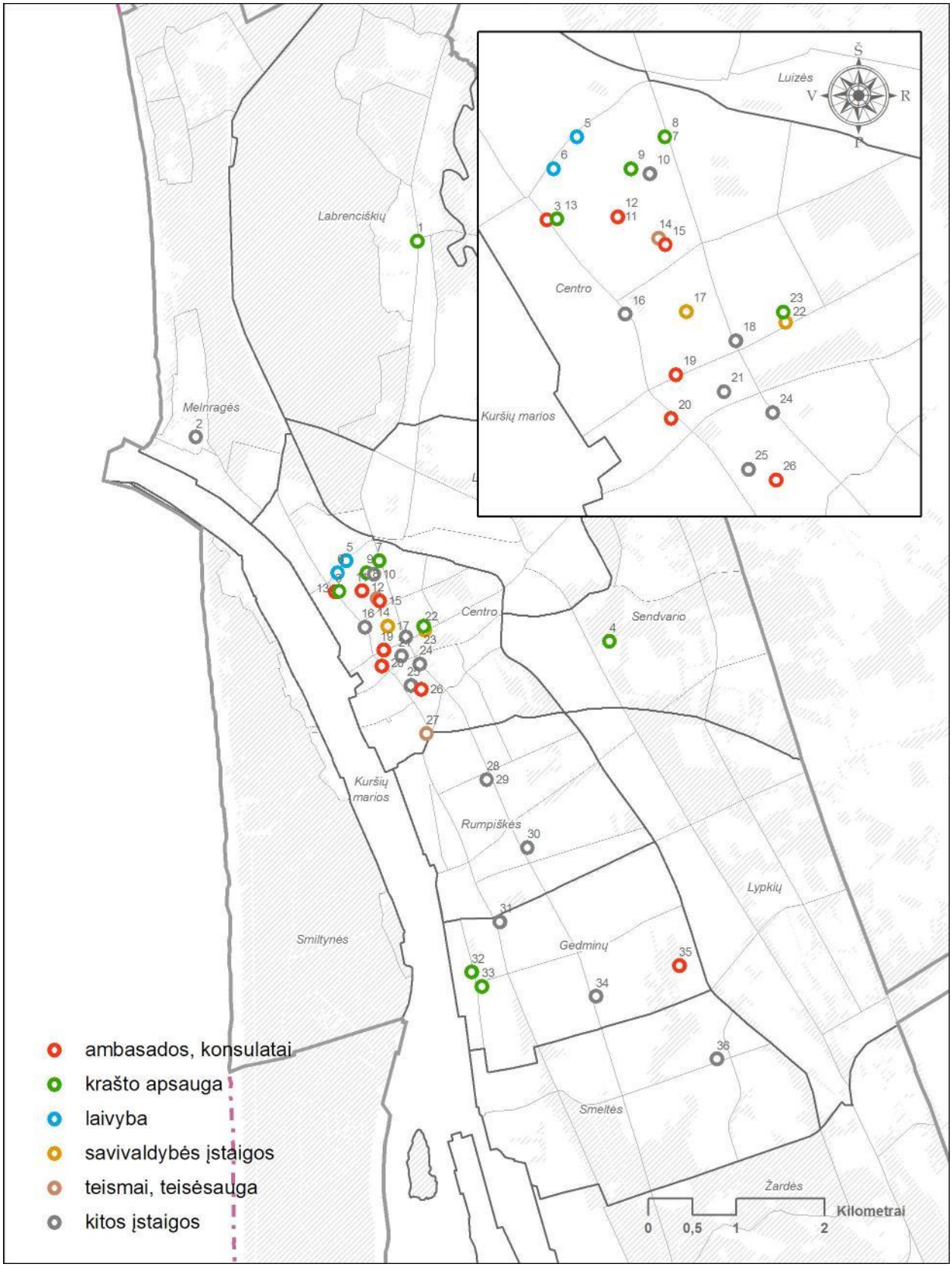
Be valstybės ir savivaldybės įstaigų, Klaipėdoje veikia viena ambasada ir 7 konsulatai:

- Lenkijos Respublikos ambasada
- Kazachstano Respublikos konsulatas Klaipėdoje
- Lenkijos Respublikos Generalinis Konsulatas Klaipėdoje
- Švedijos Karalystės konsulatas Klaipėdoje
- Baltarusijos respublikos konsulatas Klaipėdoje
- Jungtinės Karalystės konsulatas
- Suomijos Respublikos konsulatas Klaipėdoje
- Estijos Respublikos konsulatas

7.5.1-1 lentelė. Klaipėdos mieste veikiančios valstybinės ir savivaldybės įstaigos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Objektas
1	Lietuvos kariuomenės krašto apsaugos savanorių pajėgų Lietuvos Didžiojo kunigaikščio Butigeidžio dragūnų mokomasis batalionas	Liepojos g. 5	krašto apsauga
2	Klaipėdos meteorologijos stotis, Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos	Molo g. 9	kita
3	Kazachstano Respublikos konsulatas Klaipėdoje	Naujoji Uosto g. 23	ambasados, konsulatai
4	Valstybės sienos apsaugos tarnyba, Pakrančių apsaugos rinktinės Kopgalio užkarda	Smiltynės g. 2A	krašto apsauga
5	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ	J. Janonio g. 24	laivyba
6	Lietuvos saugios laivybos administracija	J. Janonio g. 25	laivyba
7	Lietuvos kariuomenės Krašto apsaugos savanorių pajėgų Žemaičių apygardos 3-oji rinktinė	H. Manto g. 45A	krašto apsauga
8	LK KASP žemaičių apygardos 3-oji rinktinė, Klaipėdos 301 pėstininkų kuopa	H. Manto g. 45A	krašto apsauga
9	Valstybės sienos apsaugos tarnyba, Pakrančių apsaugos rinktinė	Gintaro g. 1	krašto apsauga
10	Klaipėdos teritorinė ligonių kasa, biudžetinė įstaiga	Pievų Tako g. 38	kita
11	Lenkijos Respublikos ambasada	Kalvos g. 4	ambasados, konsulatai
12	Lenkijos Respublikos Generalinis Konsulatas Klaipėdoje	Kalvos g. 4	ambasados, konsulatai
13	Lietuvos kariuomenės karinės jūrų pajėgos	Naujoji Uosto g. 24	krašto apsauga

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Objektas
14	Centrinės hipotekos įstaigos filialas hipotekos skyrius prie Klaipėdos miesto apylinkės teismo	I. Kanto g. 8	teismai, teisėsauga
15	Švedijos Karalystės konsulatas Klaipėdoje	I. Kanto g. 6	ambasados, konsulatai
16	Nacionalinė mokėjimo agentūra prie Žemės ūkio ministerijos, Klaipėdos teritorinis skyrius	Naujoji Uosto g. 11	kita
17	Klaipėdos m. savivaldybės civilinės metrikacijos skyrius	S. Šimkaus g. 11	savivaldybės įstaigos
18	Klaipėdos apskrities valstybinė mokesčių inspekcija	H. Manto g. 2	kita
19	Baltarusijos respublikos konsulatas Klaipėdoje	Naujojo Sodo g. 12	ambasados, konsulatai
20	Jungtinės Karalystės konsulatas	Naujoji Uosto g. 3	ambasados, konsulatai
21	Klaipėdos teritorijų planavimo ir statybos valstybinės priežiūros skyrius	Danės g. 17	kita
22	Klaipėdos m. socialinės paramos centras	Liepų g. 15	savivaldybės įstaigos
23	Klaipėdos regioninis Karo prievolės ir komplektavimo skyrius	Vytauto g. 5	krašto apsauga
24	Klaipėdos nevyriausybinių organizacijų informacijos centras	Tiltų g. 6	kita
25	Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos, Klaipėdos skyrius	Tomo g. 2	kita
26	Suomijos Respublikos konsulatas Klaipėdoje	Aukštoji g. 5-1	ambasados, konsulatai
27	Finansinių nusikaltimų tyrimo tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos, Klaipėdos apygardos valdyba	Pilies g. 12A	teismai, teisėsauga
28	Klaipėdos apskrities valstybinė mokesčių inspekcija, Klaipėdos skyrius	Taikos pr. 28	kita
29	Valstybinė ne maisto produktų inspekcija prie Ūkio ministerijos, Klaipėdos skyrius	Taikos pr. 28	kita
30	Lietuvos statistikos departamentas, Duomenų parengimo Klaipėdos skyrius	Taikos pr. 62	kita
31	Registrų centras, Klaipėdos filialas	Baltijos pr. 123/1	kita
32	Pilies pasienio veterinarijos postas (poskyris)	Nemuno g. 24	krašto apsauga
33	Valstybės sienos apsaugos tarnyba, Pakrančių apsaugos rinktinės Uosto užkarda	Naikupės g. 2	krašto apsauga
34	Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba, Klaipėdos kontrolės skyrius	Taikos pr. 107-57	kita
35	Estijos Respublikos konsulatas	Šiaulių g. 19	ambasados, konsulatai
36	Sodra, Valstybinio socialinio draudimo fondo valdybos Klaipėdos skyrius	Smiltelės g. 12A	kita



7.5.1-1 pav. Klaipėdos mieste veikiančios valstybinės ir savivaldybės įstaigos

7.5.2. KULTŪROS ĮSTAIGOS

Klaipėdoje veikia 60 įvairių kultūros įstaigų, iš jų: 9 muziejai, 12 galerijų, 10 teatrų, 5 kultūros centrai, viena koncertų salė (neskaitant vasaros estrados), vieneri parodų rūmai ir 18 bibliotekų padalinių (*žr. 7.5.2-1 lentelę*).

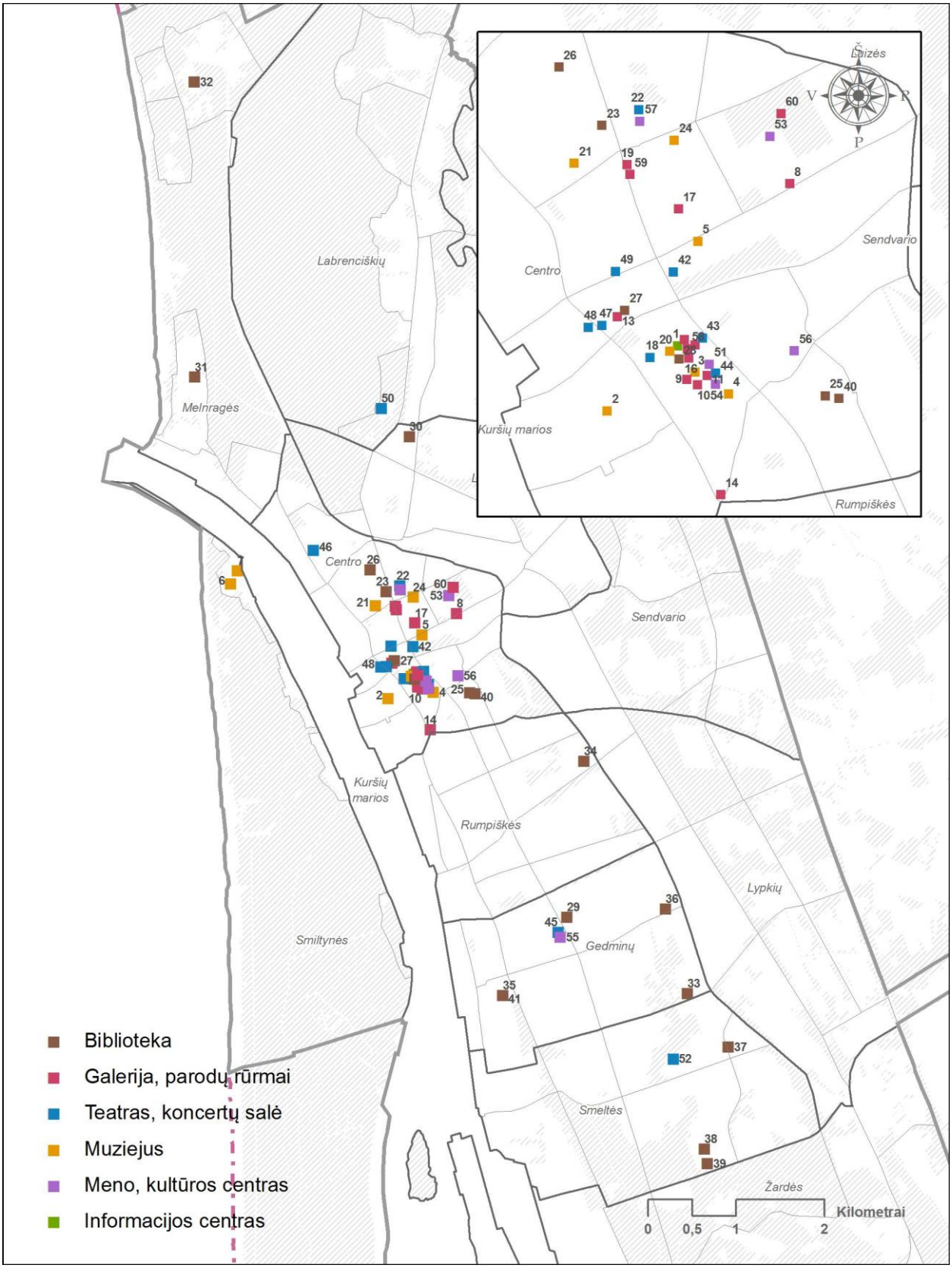
Dauguma kultūros įstaigų koncentruotos miesto centre, išskyrus miesto bibliotekų padalinius, kurie išdėstyti visame mieste – tankiai apgyvendintose teritorijose (*žr. 7.5.2-1 pav.*).

Mieste veikia vienas turizmo ir kultūros informacijos centras, įsikūręs Turgaus g. – pagrindinėje, daugiausiai turistų pritraukiančioje senamiesčio gatvėje.

7.5.2-1 lentelė. Klaipėdos miesto kultūros įstaigos

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Objektas
1	Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras	Turgaus g.7	informacijos centras
2	Pilies muziejus	Pilies g. 4	muziejus
3	Mažosios Lietuvos istorijos muziejus	Didžioji Vandens g. 2	muziejus
4	Kalvystės muziejus	Šaltkalvių g. 2, 2A	muziejus
5	Laikrodžių muziejus	Liepų g. 12	muziejus
6	Lietuvos Jūrų muziejus	Smiltynės g. 3	muziejus
7	Delfinariumas	Smiltynės g. 3	muziejus
8	Lietuvos dailės muziejaus Prano Domšaičio galerija	Liepų g. 33	galerija
9	Klaipėdos kultūrų komunikacijų centro parodų rūmai	Didžioji Vandens g. 2	parodų rūmai
10	Baroti galerija	Aukštoji g. 1	galerija
11	Klaipėdos galerija	Daržų g. 10	galerija
12	Galerija Pėda	Turgaus g. 10	galerija
13	Rūtų galerija	Danės g. 9	galerija
14	Galerija [si:said]	Galinio Pylimo g. 28	galerija
15	Parko galerija	Turgaus g. 9	galerija
16	Klaipėdos Fotografijos galerija	Tomo g. 7	galerija
17	V. Karaciejaus Fotografijos galerija	Šaulių g. 3	galerija
18	Klaipėdos dramos teatras	Teatro a.	teatras
19	Klaipėdos galerija	Herkaus Manto g. 22	galerija
20	Gintaro muziejus "Amber Queen"	Turgaus g. 3	muziejus
21	Viktoro Varno muziejus	S. Daukanto g. 5	muziejus
22	Klaipėdos koncertų salė	Šiaulių g. 36	koncertų salė
23	Klaipėdos aps. viešoji I. Simonaitytės biblioteka	Herkaus Manto g. 25	biblioteka
24	Klaipėdos sportininkų namai	S. Daukanto g. 24	muziejus
25	KMSVB Jaunimo skyrius	Tilžės g.9, 91251	biblioteka
26	KMSVB Meno skyrius	J.Janonio g.9, 92236	biblioteka
27	KMSVB Vaikų skyrius	Danės g.7, 92117	biblioteka
28	Klaipėdos miesto savivaldybės viešoji biblioteka	Turgaus g.8, 91247	biblioteka
29	KMSVB Pempininkų filialas	A, 94114	biblioteka
30	KMSVB Miško filialas	Kretingos g.61, 92304	biblioteka
31	KMSVB Melnragės filialas	Audros g.60/15, 92278	biblioteka
32	KMSVB Girulių filialas	Giruliai, Šlaito g.10A, 92281	biblioteka
33	KMSVB Šiaulių filialas	Šiaulių g.3, 94220	biblioteka
34	KMSVB „Kauno atžalyno“ filialas	Kauno g.49, 91170	biblioteka

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Objektas
35	KMSVB Kalnupės filialas	Kalnupės g.13, 93254	biblioteka
36	KMSVB Debreceno filialas	Debreceno g.22, 94144	biblioteka
37	KMSVB Vingio filialas	Vingio g.11, 95196	biblioteka
38	KMSVB Laukininkų filialas	Laukininkų g.42, 95151	biblioteka
39	KMSVB „Karlskronos“ filialas	Laukininkų g.50, 95154	biblioteka
40	KMSVB„Pelėdžiuko“ filialas	Tilžės g.11, 91251	biblioteka
41	KMSVB „Ruoniuko“ filialas	Kalnupės g.13, 93254	biblioteka
42	Klaipėdos Valstybinis Muzikinis teatras	Danės g. 19, LT-92111	teatras
43	Apeirono teatras	Turgaus g. 16/Tiltų g. 12	teatras
44	Klaipėdos lėlių teatras	Vežėjų g. 4	teatras
45	Klaipėdos pilies teatras	Taikos pr. 70	teatras
46	Laisvasis teatras	Malūnininkų g. 2-28	teatras
47	Teorema teatras	Naujoji Uosto g. 2-31	teatras
48	Memelio teatras	Naujoji Uosto g. 3	teatras
49	Vaikų ir jaunimo teatras Svajonė	Puodžių g. 1	teatras
50	Klaipėdos vasaros estrada		koncertų salė
51	Klaipėdos kultūrų komunikacijos centras	Bažnyčių g. 4	kultūros centras
52	Teatras	I. Simonaitytės g. 24	teatras
53	Klaipėdos miesto savivaldybės Tautinių kultūrų centras	K. Donelaičio g. 6b	kultūros centras
54	Klaipėdos miesto savivaldybės Etnokultūros centras	Daržų g. 10	kultūros centras
55	Klaipėdos miesto savivaldybės kultūros centras Žvejų rūmai	Taikos pr. 70	kultūros centras
56	Kūrybinis inkubatorius "Kultūros fabrikas"	Bangų g. 5A	kultūros centras
57	VŠĮ "Klaipėdos šventės"	Šaulių g. 32-5	kultūros centras
58	M art galerija	Turgaus g. 9	galerija
59	Herkaus galerija	Herkaus Manto g. 22	galerija
60	Klaipėdos m. skulptūrų parkas		galerija



7.5.2-1 pav. Klaipėdos miesto kultūros įstaigos

7.5.3. RELIGINĖS BENDRUOMENĖS

Klaipėdoje veikia 15 religinių bendruomenių. Beveik visos – krikščioniškos – katalikų, ortodoksų, protestantų, ortodoksų, protestantų, išskyrus vieną – sinagogą (*žr. 7.5.3-1 lentelę*).

Dauguma religinių bendruomenių maldos namų įsikūrę centrinėje arba pietinėje miesto dalyse – kur gyventojų tankis didžiausias (*žr. 7.5.3-1 pav.*).

7.5.3-1 lentelė. Klaipėdos m. religinės bendruomenės

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Religija (kryptis)
1	Klaipėdos Švč. Mergelės Marijos Taikos Karalienės bažnyčia	Rumpiškės g. 6	katalikų
2	Klaipėdos Šv. Kazimiero bažnyčia	Kretingos g. 40	katalikų
3	Šv. Juozapo Darbininko bažnyčia	Smiltelės g. 27	katalikų
4	Klaipėdos Mykolo Apvaizdos cerkvė	Smiltelės g. 14A	ortodoksų
5	Klaipėdos naujoji apaštalų bažnyčia	Taikos pr. 72	katalikų
6	Klaipėdos evangelikų liuteronų bažnyčia	Pylimo g. 2	protestantų
7	Klaipėdos evangelikų baptistų bažnyčia	Vytauto g. 38	protestantų
8	Klaipėdos visų Rusijos Šventųjų cerkvė	Liepų g. 45A	ortodoksų
9	Klaipėdos sentikių cerkvė	Statybininkų pr. 51	ortodoksų
10	Klaipėdos Šv. kankinių Veros, Nadeždos ir Liubovės bei jų motinos Sofijos šventy	Debreceno g. 48	ortodoksų
11	Klaipėdos Kristaus Karaliaus bažnyčia	Bokštų g. 10	katalikų
12	Miesto bažnyčia	Kretingos g. 36	protestantų
13	Sinagoga	Žiedų skg. 3	judaistų
14	Klaipėdos Šventojo Pranciškaus Asyžiečio bažnyčia	Savanorių g. 4	katalikų
15	Klaipėdos Šv. Brunono Kverfurtiečio bažnyčia	Debreceno g. 3A	katalikų

7.5.3-1 pav. Klaipėdos miesto religinių bendruomenių maldos namai

7.6. SPORTAS IR SVEIKATINGUMAS

7.6.1. POILSIO, SPORTO IR SVEIKATINGUMO OBJEKTAI

Klaipėdos mieste gausu bendros paskirties sporto aikščių, krepšinio aikštelių, teniso kortų, tačiau beveik visi objektai priklauso mokykloms ir ne visada prieinami visuomenei. Dauguma viešai prieinamų mokykloms priklausančių objektų yra prastos būklės – krepšinio aikštelės, teniso kortai netinkami naudojimui dėl sugadinto inventoriaus, o daugumos stadionų bėgimo takelių danga nusidėvėjusi, aplinka prastai prižiūrima.

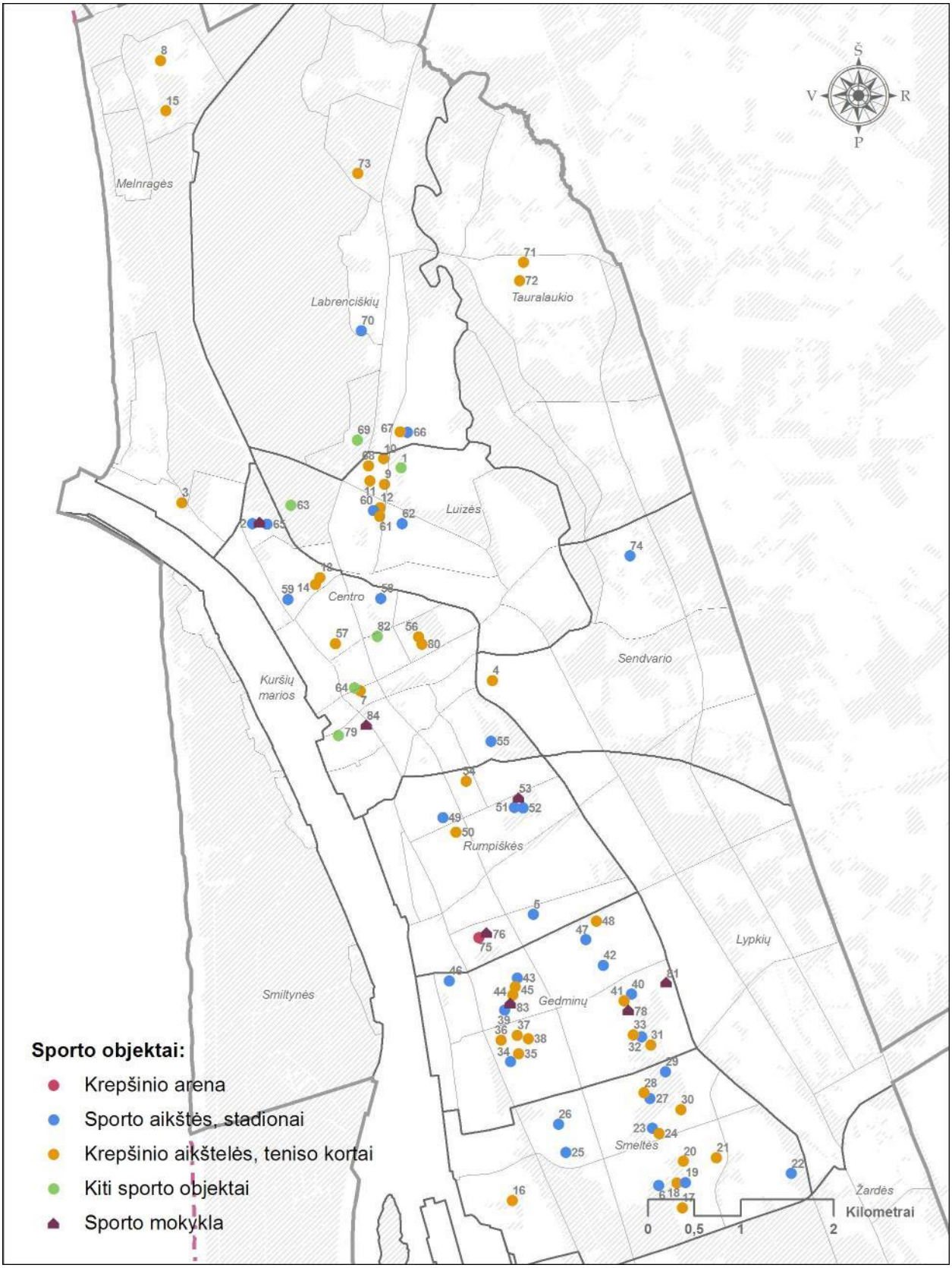
Beveik visų rekonstruotų sporto objektų prieiga ribota, tačiau galimybė juose sportuoti yra, susimokėjus abonementinį ar vienkartinį nuomos mokestį, infrastruktūros savininkui kompensuojantį eksploatacijos kaštus.

Klaipėdos mieste taip pat veikia 43 specializuotų sporto ir kūno kultūros objektai, užsiimantys išskirtinai kūno kultūros ir sporto varžybų bei renginių organizavimo veikla – tai – 7 sporto mokyklos, 4 sporto klubai, stadionai, dviračių trekas, krepšinio arena, teniso kortai ir kt. Klaipėdoje veikiančios 7 sporto mokyklose moko futbolo, krepšinio, teniso, buriavimo (*žr. 7.6.1-1 lentelę*).

7.6.1-1 lentelė. Pagrindiniai Klaipėdos miesto sporto ir sveikatingumo objektai

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Objektas
1	Klaipėdos dviračių trekas	Kretingos g. 38	dviračių trekas
2	Centrinis stadionas	Sportininkų g. 46	futbolo stadionas
6	Prano Mašioto vid. m-klos stadionas	Varpų g. 3	futbolo stadionas
51	„Moksleivių“ stadiono futbolo aikštė	Paryžaus Komunos g. 16A	futbolo stadionas
52	„Moksleivių“ stadiono futbolo aikštė	Paryžaus Komunos g. 16A	futbolo stadionas
53	Klaipėdos futbolo sporto mokykla	Paryžiaus Komunos 16A	sporto mokykla
57	M. Gorkio pagrindinės mokyklosteniso aikštynas	S. Daukanto g. 5	teniso kortas
65	Klaipėdos dirbtinės dangos stadionas	Sportininkų g. 46	futbolo stadionas
73	Šv. Pranciškaus onkologijos centro teniso aikštynas	Savanorių g. 4	teniso kortas
74	„Jaunystės“ stadionas	Jaunystės g. 1	sporto aikštė
75	Klaipėdos „Švyturio“ arena	Dubysos g. 10	krepšinio arena
76	Klaipėdos V. Knašiaus krepšinio mokykla	Dubysos g. 10/2	sporto mokykla
77	Klaipėdos futbolo akademija	Sportininkų g. 46	sporto mokykla
78	Klaipėdos krepšinio mokykla	Gedminų g. 3	sporto mokykla
79	Klaipėdos miesto jūrinis buriuotojų klubas	Žvejų g. 24	klubas
80	Klaipėdos teniso aikštynas „Žalgiris“	K. Donelaičio g. 6A	teniso kortas
81	Klaipėdos teniso akademija	Šilutės pl. 48	sporto mokykla
82	Stalo teniso klubas „Laisva ranka“	S. Daukanto g. 24	klubas
83	„Viesulo“ sporto centras	Naikupės g. 25A	sporto mokykla
84	Buriavimo sporto mokykla „Žiemys“	Pilies g. 2	sporto mokykla
85	Sporto ir sveikatingumo bazė	Smiltynės g. 13	kompleksas
86	Fitnes centras „Forma“	Šaulių g. 48	kompleksas
87	Sporto klubas „Fitnesas“	Debreceno g. 52A	kompleksas
88	Boulingo centras	Šilutės pl. 79	kompleksas
89	Boulingo centras „Smūgis“	Taikos pr. 139	kompleksas
90	„Baltoji vilkė“ sporto salė	Statybininkų pr. 18	kompleksas
91	„Impuls“ sporto ir sveikatingumo centras	Liepų g. 53a	kompleksas

Eil. Nr.	Pavadinimas	Adresas	Objektas
92	„Akropolio“ treniruoklių salių kompleksas	Taikos pr. 61	kompleksas
93	Plaukimo baseinas „Gintaras“	S. Daukanto g. 31	kompleksas
94	Jachtklubas	Smiltynės g. 25	kompleksas
95	Klaipėdos aukštesniosios policijos mokyklos sporto kompleksas	Gulbių g. 8	kompleksas
96	Irklavimo bazė	Gluosnių skg. 8	kompleksas
97	Irklavimo bazės treniruoklių salė	Pylimo g. 6	kompleksas
98	Dengti teniso kortai	Taios pr. 70	teniso kortas
99	„Carlsberg“ teniso arena	Šilutės pl. 48	teniso kortas
100	Dviračių treko aikštyno teniso kortai	Kretingos g. 38	teniso kortas
101	Šaudymo pneumatiniais ginklais šaudykla „Oksalis“	Taikos pr. 139	šaudykla
102	„Akropolio“ ledo arena	Taikos pr. 61	ledo arena
103	Sportinių šokių, stalo teniso, vaikų bokso salės	S. Daukanto g. 24	specializuota salė
104	Meninės gimnastikos, spotinės aerobikos, judriųjų žaidimų, fizinio pasiruošimo salės	Naikupės g. 25A	specializuota salė
105	Specializuota sportinės gimnastikos salė	Debreceno g. 48	specializuota salė
106	Klaipėdos miesto aklųjų ir silpnaregių sporto klubas „Pamarys“	Šviesos g. 3	klubas
107	Klaipėdos kurčiųjų sporto klubas „Šermukšnis“	Šermukšnių g. 25	klubas



7.6.1-1 pav. Klaipėdos miesto sporto objektai

7.7. SOCIALINĖ IR KULTŪROS INFRASTRUKTŪRA MIESTO PERIFERIJOJE

Klaipėdos periferijoje (nagrinėjamoje teritorijoje) identifikuoti šeši kultūros ir socialinės infrastruktūros objektai (*žr. 7.1-1 pav.)*

7.1-1 pav. Socialinė ir kultūrinė infrastruktūra Klaipėdos miesto periferijoje

Miesto apylinkėse įsikūrusosios trys švietimo įstaigos – trys mokyklos (mokyklų skyriai) ir viena privati ikimokyklinio ugdymo įstaiga.

Į nagrinėjamą miesto periferijos teritroiją patenka vienas krepšinio mėgėjų sporto klubas ir lankytinas objektas – muziejus – gynybiniai įtvirinimai Baltijos jūros pajūryje, šiauriau Girulių gyvenvietės (*žr. 7.1-1 lentelėje)*.

7.1-1 lentelė. Socialinė ir kultūrinė infrastruktūra Klaipėdos miesto periferijoje

Pavadinimas	Adresas	Objektas
VšĮ „Memel-nord“	Įstaigos reg . adresas: Kauno g. 33-27, Klaipėda	Muziejus
Klaipėdos r. Slengių mokykla-daugiafunkcis centras	Saulės g. 1, Slengiai, 92338 Klaipėdos r.	Mokykla
Klaipėdos r. Ketvergių pagrindinė mokykla	Klaipėdos g. 6, Ketvergiai, 95409 Klaipėdos r.	Mokykla
VšĮ Klaipėdos krepšinio mėgėjų lyga	Pušyno g. 11, Radailių k., 92404 Klaipėdos r.	Sporto klubas
VšĮ „Žiedų darželis“	Daržų g. 2, Gindulių k., 91276 Klaipėdos r.	Ikimokyklino ugdymo įstaiga
Gargždų „Minijos“ progimnazijos Jakų skyrius	Pergalės g. 2, Jakų k., 96324, Klaipėdos r.	Mokykla

7.8. IŠVADOS

1. Klaipėdos miesto gyventojų skaičius linkęs mažėti. Prognozuojama, kad 2025 m. mieste bus apie 143 tūkst., o 2040m. – 120 tūkst. gyventojų.

2. Nors Klaipėdos miesto natūralaus gyventojų skaičiaus prieaugis neigiamas, pagrindinė gyventojų skaičiaus mažėjimo priežastis nėra mažas gimstamumas, o vidaus ir išorės emigracija, lemianti spartėjantį gyventojų skaičiaus mažėjimą.

3. Klaipėdos miesto darbo jėgos aktyvumo lygis aukštesnis už kitų didžiųjų miestų ir šalies vidurkį, o užimtumo rodikliai sparčiai gerėja.

4. Miesto socialinės infrastruktūros išvystymo lygis dvejopas – linkstantis į kraštutinumą – pietinės dalies rajonuose švietimo įstaigų sklaida labai gera, tačiau rajonų gyventojų vidutinis amžius didėja, šiaurinėje dalyje – priešingai – vyksta plėtra, tačiau socialinė infrastruktūra nėra pakankama.

5. Gyvenimo kokybės požiūriu, pietiniai miesto rajonai nėra patrauklūs – lyginant su kitais rajonais, vyrauja didelis nusikalstamumas, trūksta kultūros ir laisvalaikio objektų.

6. Klaipėdoje veikiančios aukštosios ir profesinės mokyklos yra efektyviausia priemonė pritraukti naujus miesto gyventojus.

7. Klaipėdos miesto gyventojų išsilavinimo lygis auga, todėl miestas tampa patrauklesniu investicijoms.

8. GAMTINĖ APLINKA

8.1. TERITORIJOS EKOGEOLOGINĖS IR FIZINĖS – GEOGRAFINĖS SĄLYGOS

8.1.1. EKOGEOLOGINĖS SĄLYGOS

Klaipėdos rajone, kurio vakarinėje dalyje yra Klaipėdos miestas, geologinį pjūvį sudaro lūžiais suskaidytas kristalinis pamatas ir ant jo slūgsanti nuosėdinių uolienų danga. Rajone kristalinio pagrindo uolienos, dažniausiai sudarytos iš gneiso, granito gneiso, susiformavo archėjaus ir proterozojaus laikotarpiu. Jos sutiktos gyliuose nuo 2156 iki 2276 m. Tad nuosėdinės dangos storis rajone siekia 2156 – 2276 m. Nuosėdinę dangą sudaro įvairios pokvarterinės ir ledynų suformuotos kvarterinės nuogulos. Pokvarterinių uolienų pjūvyje sutinkamos paleozojaus eros kambro, ordoviko, siluro, devono ir permo, mezozojaus eros triaso, juros ir kreidos periodų dariniai.

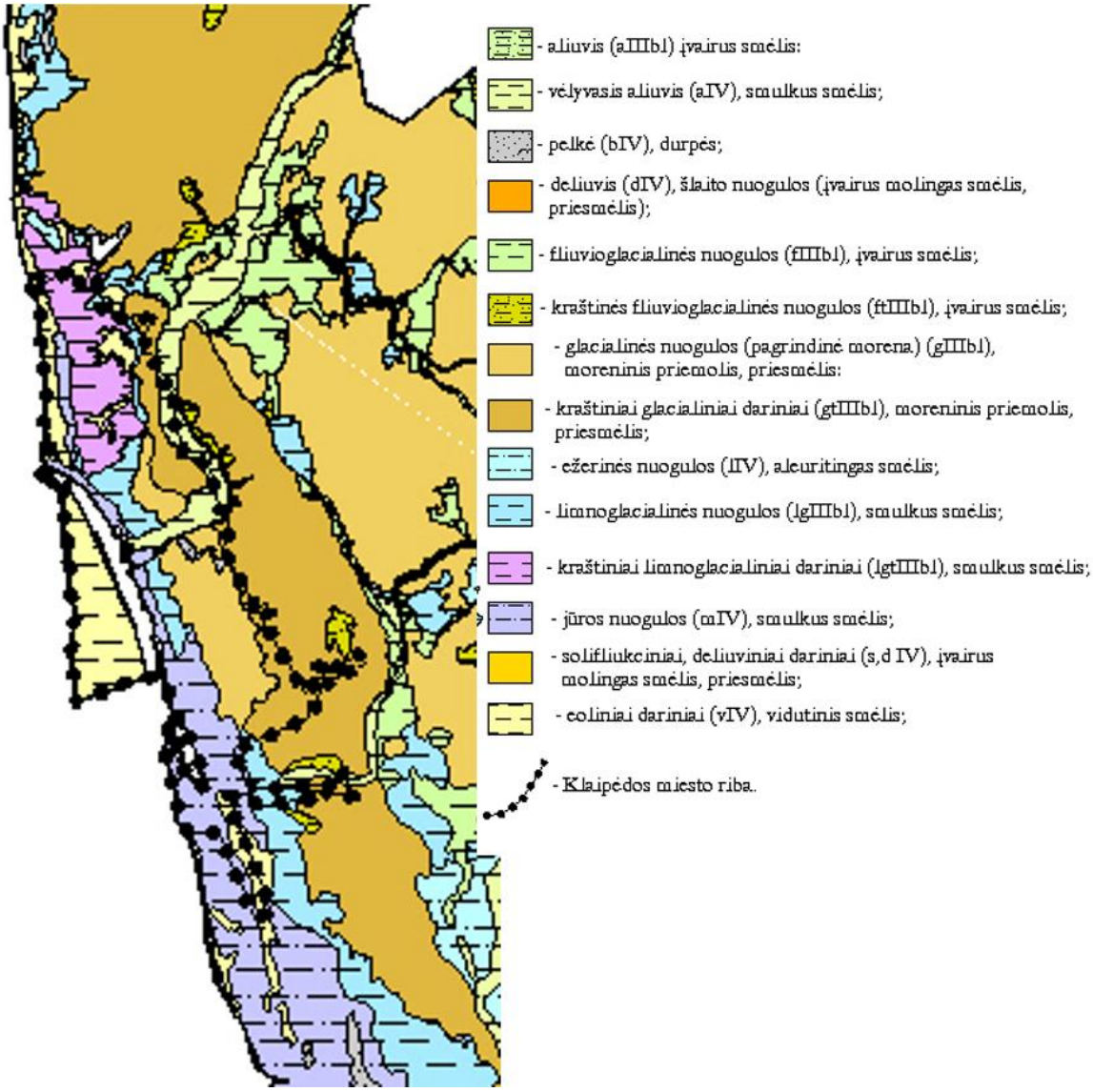
Geologinį pjūvį užbaigia kvartero nuogulos (*žr. 8.1.1-1 pav.*). Tai Nemuno amžiaus, Baltijos stadijos, Vidurio Lietuvos fazės moreninis priemolis ar priesmėlis. Jų tarpe sutinkami ir ploni tarpfaziniai ar tarpstadijiniai įvairaus smėlio tarpsluoksniai ir lęšiai. Klaipėdos miesto ir gretimose teritorijose kvartero nuogulų storymė, o ypač viršutinė jos dalis, yra labai nevienalytė. Viršutinėje kvartero storymės dalyje slūgso vėlyvojo ledynmečio ir holoceno nuogulos, viršutinio ir vidurinio pleistoceno dariniai. Viršutinio pleistoceno morenoje aptinkama daug senesnio amžiaus nuogulų skeldžių, luistų bei smulkių intarpų (t.y. glaciodislokacijų).

Visoje rytinėje Klaipėdos miesto dalyje ir rytiniuose priemiesčiuose žemės paviršiuje plačiausiai paplitę ledyno sustumti kraštiniai glacialiniai dariniai - moreninis priemolis ir priesmėlis (geologinis indeksas - *gt IIIbl*). Pagal paplitimą antroje vietoje yra įvairios litologinės sudėties (molis, aleuritas, smulkus, neretai molingas ar aleuritingas, smėlis) limnoglacialiniai dariniai (lgIIIbl) ir kraštiniai limnoglacialiniai dariniai (*lgt IIIbl*). Vakarinę Klaipėdos miesto dalį dengia jūrinės kilmės (mIV) smulkus, dažnai molingas smėlis. Holoceno eoliniai dariniai (v IV) žemyninėje užstatytoje miesto teritorijos dalyje yra išlikę tik nedideliais ploteliais, šiaurinėje dalyje – Baltijos jūros pakrantėje ir miestui priklausančioje Kuršių nerijos dalyje, eolinių darinių sluoksnio storis siekia nuo 1,6 m (Kuršių marių pakrantėje) iki 10,6 m. Eolinius darinius sudaro smulkus pilkai geltonas feldšpatinis-kvarcinis gerai išrūšiuotas smėlis.

Maždaug prieš 12000 metų, paviršiuje prasidėjo dabartinių procesų akumuliacinė ir ardomoji veikla: dabartinių upių slėnių formavimas, pelkėjimas, šlaitų gravitaciniai procesai. Šiuolaikinių upių suplautų smėlingų nuogulų (aliuvio - *aIV*), molingų šlaitų nuobirų (deliuvio *dIV*), užpelkėjimuose susidariusių durpių sutinkama visoje nagrinėjamoje teritorijoje. Aliuvinės nuogulos (a IV) paplitusios Smeltalės, Danės, Ringelio upių vagose. Šias nuogulas sudaro geltonai rudas ir rudas įvairaus rupumo karbonatinis-feldšpatinis-kvarcinis smėlis, dažnai su žvirgždo ir gargždo priemaiša, užterštas organinėmis priemaišomis, o jo sluoksnio storis yra nuo keliasdešimties centimetrų iki 2 metrų.

Per Klaipėdos miesto gyvavimo laikotarpį vykusios žmogaus veiklos rezultatas - technogeniniai dariniai, kurie dengia didžiąją miesto teritorijos, tame tarpe ir Klaipėdos sąsiaurio ploto dalį. Darinių storis, kaip ir šio sluoksnio pado absoliutinis aukštis, yra labai įvairus. Šių darinių, sudarytų iš riedulių, skaldos, gargždo, žvirgždo, įvairaus rupumo smėlio, priesmėlio ir priemolio, statybinių atliekų, betono, gelžbetonio, asfalto, storis kinta nuo kelių

dešimčių centimetrų iki 6 – 8 m, o kai kur – ir iki 10 – 12 metrų. Klaipėdos senamiestyje ir kitose intensyviai užstatytose miesto dalyse vidutinis technogeninių darinių storis paprastai neviršija 2 metrų. Žymūs technogeninių darinių storiai suformuoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje (tame tarpe ir akvatorijoje). Pvz. šiaurinėje Smeltės pusiasalio dalyje, Kiaulės nugaros seklumoje bei rytiniame akvatorijos pakraštyje kai kuriose vietose technogeninių darinių storis siekia 6,0 – 12,0 metrų, o sluoksnio padas nusileidžia iki 8,8 metrų žemiau jūros lygio.



8.1.1-1 pav. Ištrauka iš Klaipėdos rajono teritorijos paviršiaus kvartero nuogulų žemėlapio (pagal R. Guobytę, LGT).

Kvartero nuogulų storymė yra reikšminga tuo, kad joje slūgso naudingųjų iškasenų telkiniai. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje yra apie septynios dešimtys naudingųjų iškasenų telkinių (durpių, gintaro, naftos, sapropelio, smėlio, smėlio ir žvyro, žvyro). Klaipėdos miesto ribose naudingųjų iškasenų telkinių nėra, tačiau yra vienas prognozinis gintaro plotas (aptiktas Klaipėdos sąsiauryje). Smeltės pusiasalyje buvęs Smeltės gintaro telkinys baigus eksploataciją 1997 m. buvo išbrauktas iš Žemės gelmių registro. Tuo tarpų nagrinėjamoje teritorijoje naudingųjų iškasenų telkinių ir perspektyvių plotų yra nemažai.

Nagrinėjamoje teritorijoje Lietuvos geologijos tarnybos duomenimis 2016-01-01 surasta 11 naudingųjų iškasenų telkinių ir prognozinių išteklių plotų. Iš jų: gintaro, sapropelio, smėlio, smėlio ir žvyro, žvyro. Naudingųjų iškasenų išteklių suvestinė pateikiama 8.1.1-1 lentelėje. Telkiniai ir plotai sugrupuoti pagal naudingosios iškasenos rūšis, nurodant telkinio kodą, pavadinimą, išteklių ištyrimo laipsnį, telkinio plotą ir būklę

2016-01-01. Naudingųjų iškasenų telkinių ir perspektyvių plotų teritorinė sklaida pateikiama bendrojo plano keitimo esamos būklės brėžiniuose (II tomas).

8.1.1-1 lentelė. Duomenys apie naudingųjų iškasenų telkinius ir perspektyvius plotus (pagal 2016 01 01 būklę).

Telkinio numeris brėžinyje	Telkinio kodas	Pavadinimas	Naudingųjų iškasenų rūšis	Geologinis ištirtumas *	Būklė	Plotas, ha
1	1651	Gintaro I plotas	Gintaras	P	nenaudojamas	123
2	2471	Kalotė	Sapropelis	P	nenaudojamas	50,6
3	2271	Toleikiai II	Smėlis	P	nenaudojamas	13,4
4	5413	Kairiai	Smėlis ir žvyras	Dž	nenaudojamas	...
5	4710	Rimkai	Smėlis ir žvyras	Dž	naudojamas	....
6	2311	Triušeliai I	Žvyras	P	nenaudojamas	8,2
7	2312	Triušeliai II	Žvyras	P	nenaudojamas	13,7
9	2310	Eketė	Žvyras	P	nenaudojamas	66,6
10	2315	Žiobriai	Žvyras	P	nenaudojamas	....
11	2272	Klaipėdos kanalas	Žvyras	P	nenaudojamas	....

***Dž** - *detaliai išžvalgyti ištekliai* – tai telkinio arba jo dalies naudingųjų iškasenų ištekliai, kurių kiekis, kokybė, technologinės savybės, hidrogeologinės, kasybos ir kitos slūgsojimo sąlygos yra ištirti detalumu, pakankamu sudaryti naudojimo projektą.

***Pž** *-parengtiniai išžvalgyti ištekliai* - tai telkinio arba jo dalies naudingųjų iškasenų ištekliai, kurių kiekis, kokybė, technologinės savybės, hidrogeologinės, kasybos ir kitos sąlygos yra ištirti detalumu, pakankamu atlikti pirminį poveikio aplinkai vertinimą ir apskaičiuoti ekonominę jų vertę. Pagrindiniai šių išteklių parametrai, kurie lemia kasybos ir naudingosios iškasenos perdirbimo būdo pasirinkimą, nustatomi retu (taisyklingu arba netaisyklingu) tinklu atliekant tiesioginius matavimus ir tyrimus, taip pat naudojant ekstrapoliaciją, pagrįstą kitų tiesioginių bei distancinių tyrimų duomenimis arba analogija su detaliai išžvalgytais telkiniais.

***P** - *prognoziniai ištekliai* – tai tikėtini perspektyvių teritorijų arba plotų naudingųjų iškasenų ištekliai.

Teritorijų planavimui bei ūkinei veiklai teritorijoje reikšmingos yra aktyvios vandens apykaitos hidrodinaminės zonos hidrogeologinės sąlygos.

Vienas iš žemės gelmių turtų (viena naujų energijos rūšių Lietuvoje) - geoterminė energija (žemės gelmių šiluma, kurią yra sukaupusios kristalinės ir nuosėdinės uolienos bei vandeningieji horizontai), kurios dideli ištekliai yra būtent pajūrio krašte. Nuosėdinėje dangoje čia išskiriami trys regioniniai hidroterminiai horizontai (kompleksai), iš kurių galima išgauti terminį skirtingos temperatūros (30–90°C) ir mineralizacijos (25–150 g/l) vandenį ir paėmus iš jo dalį šilumos grąžinti į tuos pačius sluoksnius tik per kitą gręžinį. Klaipėdoje šia unikalia galimybe yra pasinaudota - pastatyta pirmoji centralizuota geoterminė parodomoji šilumos jėgainė, kuri tiekia šilumą miestui naudodama 600- 700 m gylyje esantį karštą vandenį. Veikdama visu pajėgumu geoterminė jėgainė gerokai sumažina organinio kuro deginimą, sumažėja į atmosferą išmetamų teršalų kiekiai.

Dar vienas, iki šiol neišnaudotas mineralizuoto geoterminio vandens aspektas – balneologinis arba gydomasis. Bendrovė ,,Geoterma“ artimiausiu metu numato vystyti veiklą, susijusią su geoterminio vandens panaudojimu sveikatinimo tikslams (pardavinėti ligoninėms, SPA centrams ir kt.).

Klaipėdos rajone požeminis vanduo išgaunamas iš kvarterinių ir pokvarterinių vandeningųjų sluoksnių. Kvarterines nuogulas sudaro ribotai paplitę faziniai Baltijos (matomi ir žemės paviršiuje), bei senesnių (Grūdos, Varduvos, Žemaitijos ir Dainavos ar Dzūkijos) ledynų priemolis ar priesmėlis bei jų storymėje įsiterpę ar ant jų

slūgsantys nestori, iki keleto metrų, įvairaus (smulkaus, vidutingrūdžio, stambiagrūdžio) smėlio (agIIIbl-gr, agIIIgr-vr, agIII-IIvr-md) dažniausiai ploni tarpsluoksniai ir lęšiai. Visos kvarterinių nuogulų sistemos storis neviršija 135 m, o vidutinis siekia 84,2 m.

Kvarterinėje storymėje išsiskiriami gruntinis ir 5 tarpmoreniniai vandeningieji sluoksniai. Plačiausiai paplitęs ir apimantis visą teritoriją yra gruntinis vandeningasis horizontas. Gruntinis vanduo kaupiasi aliuvinėse (aIIIbl, aIV), jūrinėse (mIV), balų (bIV), fliuvioglacialinėse (ledynų tirpsmo vandenų suklostytose, (fIIIbl)) nuogulose bei moreninio priemolio ar priesmėlio (gIIIbl) labiau poringuose ir smėlinguose arealuose.

Viešajam vandens tiekimui Klaipėdos rajone įrengtos trys vandenvietės, kurios yra užregistruotos Lietuvos geologijos tarnybos informacinėje posistemėje „Požeminis vanduo“ (*žr. 8.1.1-2 lentelę*). Kuršių nerijos šiaurinėje dalyje yra įrengta Jūrų muziejaus vandenvietė. Joje eksploatuojamas viršutinės Juros (J3) vandeningas horizontas. Nagrinėjamoje teritorijoje vandenviečių yra ir daugiau, bet jos nėra užregistruotos Lietuvos geologijos tarnyboje.

8.1.1-2. lentelė. Klaipėdos miesto vandenvietės

Eil. Nr.	Reg. Nr.	Vandenvietė	Eksploatuojamas horizontas	Aprobuoti ištekliai pagal kategorijas, kiekis (tūkst. m³/d)		
				A	B	Viso
1.	50	Klaipėdos I	P2+D3žg	30		30
2.	2413	Klaipėdos II	P2+D3žg	40	34	74
3.	51	Klaipėdos III	mIV		20	20

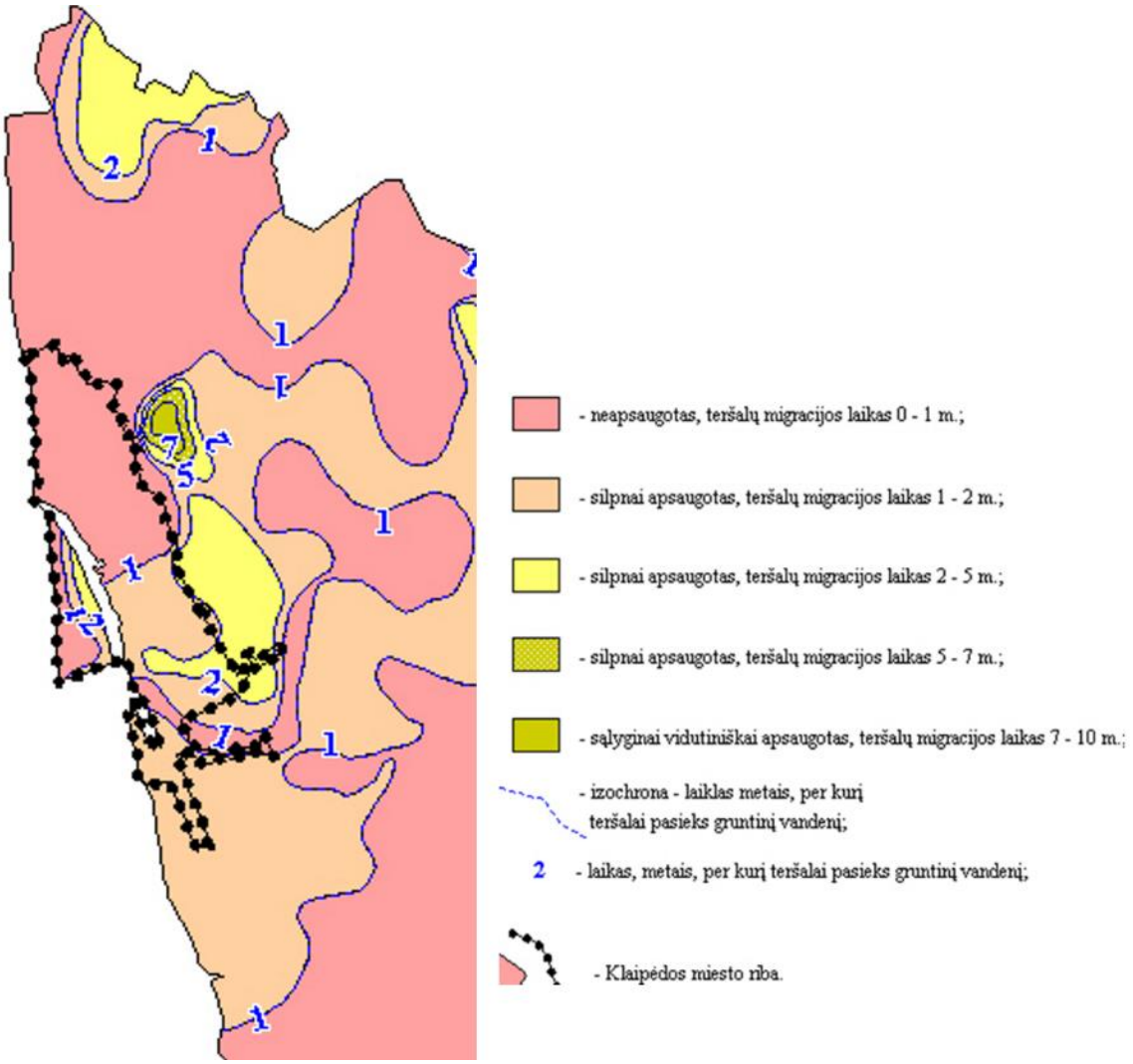
Klaipėdos miesto I-oje ir II-oje vandenvietėse eksploatuojamas visame Klaipėdos rajono plote išplitęs permo vandeningasis horizontas (P). Jo kraigas slūgso gyliuose nuo 219 iki 300 m, vidutinis gylis – 249,8 m. Horizonto storis kinta nuo 6,1 iki 70 m, vidutiniškai jis siekia 23,7 m. Vandens lygis jame nusistovi nuo 253 m gylio iki 9,4 m aukščiau žemės paviršiaus. Gręžinių savitieji debitai svyruoja tarp 0,03 ir net 153,8 l/s, vidutinė savitojo debito vertė siekia 9,8 l/s. Abi vandenvietės priskirtinos uždarų vandenviečių grupei.

Klaipėdos m. III-je vandenvietėje, veikiančioje nuo 1967 m. išgaunamas gruntinis vanduo, esantis jūrinės kilmės smėliuose. Vandenvietė priskirtina atviroms infiltracinėms vandenvietėms. Eksploatuojamo vandeningojo sluoksnio geologinis indeksas - Q(mIV). Vandenvietėje eksploatuojamas gruntinis vandeningas sluoksnis, kuriame vanduo talpinasi jūrinės litorininės terasos nuogulose, sudarytose iš įvairaus rupumo smėlio ir žvyro sluoksnelių. Vandeningų uolienų storis greta karaliaus Vilhelmo kanalo siekia 10-12 m, link Kuršių marių – iki 22 m. Smėlių ir žvyrų filtracijos koeficientas (kf) kinta nuo 17 iki 28 m/para (Z. Šonta, V. Krikščiūnas, 1964). Vandenvietė dirba infiltraciniu būdu. Infiltracinę sistemą sudaro Karaliaus Vilhelmo kanalas ir 3 infiltraciniai grioviai, kurių ilgis – po 3,1 km. Vandenvietė yra 0,2 km pietryčių kryptimi nuo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto. Uosto infrastruktūros plėtra ir saugi uosto eksploatacija turėtų racionaliai bei deramai koreguotis su lengvai ekologiškai pažeidžiama infiltracine vandenviete. Bet kokia intervencija į gruntinį vandeningąjį horizontą šios vandenvietės drenažo srityje yra nepageidautina. Klaipėdos III-ios vandenvietės apsaugotumo potencialios taršos požiūriu labiausiai nerimą keltų planuojamo Klaipėdos viešojo logistikos centro plėtra. Šiame logistikos centre bet kokia galima avarija, kurios metu išsilieję teršalai patektų į gruntinį vandenį, galėtų tiesiogiai paveikti vandenvietėje eksploatuojamojo vandens kokybę.

Požeminio vandens apsaugai jų gavybos vietose teritorijoje esančioms vandenvietėms yra nustatytos taršos apribojimų juostos (*žr. brėžinius II tome*).

Pasklidosios ir sutelktosios taršos poveikį požeminiam vandeniui, visų pirma gruntiniam, lemia požeminio vandens gamtinė sauga – geologinių-hidrogeologinių sąlygų visuma, apsprendžianti teršalų patekimo į požeminę hidrosferą galimybę bei greitį. Juos lemia gamtiniai faktoriai (aeracijos zonos storis ir sandara, aeracijos zoną sudarančių nuogulų filtracinės ir sorbcinės savybės, infiltracinės mitybos pobūdis bei dydis ir kt.), teršalų saugojimo žemės paviršiuje sąlygos bei pačių teršalų savybės. Remiantis Lietuvos geologijos tarnybos duomenimis, kur gruntinio vandens gamtinė sauga įvertinta pagal trumpiausią prognozuojamą drėgmės migracijos nuo žemės paviršiaus iki gruntinio vandens lygio laiką, didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje gruntinis vanduo yra *neapsaugotas*, teršalų migracijos iki gruntinio vandens laikas nesiekia 1 metų. Miesto teritorijoje kiek geriau apsaugotas gruntinis vanduo yra pietinėje ir pietrytinėje dalyse, kur teršalų migracijos iki gruntinio vandens laikas siekia nuo 1 iki 2 metų. Santykinai geriausiu gruntinio vandens apsaugotumu pasižymi teritorijos esančius į rytus nuo Klaipėdos miesto (*žr. 8.1.1-2 pav.*).

Siekiant išsaugoti tinkamą požeminio vandens – vienintelio geriamojo vandens šaltinio kokybę, rengiant teritorijų planavimo dokumentus, vertinant planuojamos ūkinės veiklos objektų galimą poveikį geologinei aplinkai, planuojant veiklą, susijusią su galimu teršalų patekimu į aplinką reikalingi detalesni tyrimai apie požeminio vandens saugą nuo paviršinės taršos konkrečioje vietoje.



8.1.1-2 pav. Ištrauka iš Klaipėdos raj. teritorijos gruntinio vandens gamtinės saugos žemėlapio (pagal R. Kanopienę, LGT).

8.1.2. RELJEFO SĄRANGA

Lietuvos Respublikos geomorfologinio rajonavimo požiūriu nagrinėjama Klaipėdos miesto teritorija patenka į Baltijos duburio srities Baltijos jūros pakrantės lygumos (A1) rajono *Klaipėdos pajūrio lygumos ruožo* (*Klp*) ir *Drevernos jūrinės lygumos (Drvr)* mikrorajonų, kurių pirmasis siaura juosta tęsiasi palei Baltijos jūrą, o antrasis nuo Klaipėdos palei Kuršių marias, ribas. Pastarieji mikrorajonai vakaruose ribojasi su Kuršių marių (A2) rajono *Kuršių Nerijos kopų juostos (KNr)* mikrorajonu, o rytuose su Žemaičių – Kuršo geomorfologinės srities (B) Vakarų žemaičių geomorfologinio rajono (BIII) *Rimkų moreninio gūbrio (Rmk)* mikrorajonu, už kurio į rytus plyti *Kretingos moreninės lygumos (Krtg)* mikrorajonas *(žr. 8.1.1-3 pav.).*

Pajūrinės lygumos yra išskirtiniausios iš visų Lietuvos lygumų. Tokia yra ir žemiausiame lygyje besidriekianti jūrinė žemuma, einanti siauru ruožu iki Klaipėdos. Baltijos pakrantės lygumos (A1) rajonas, į kurį patenka visa nagrinėjama teritorija, apima Kuršių neriją ir Baltijos pakrantės lygumą, susidedančią daugiausia iš jūrinių terasų. Lyguma rytuose atsiremia į moreninį kalvagūbrį (*Rimkų moreninio gūbrio (Rmk)* mikrorajonas). Teritorijos žemės paviršiaus pagrindiniai bruožai susiformavo vėlyvojo Nemuno ledynmečio Baltijos stadijoje

ir holocene. Jame vyrauja vėlyvojo Nemuno ledynmečio Baltijos stadijos limnoglacialinio, fliuvialinio, jūrinio, vėjo supustyto eolinio reljefo formos.

Pajūrinės lygumos paviršiaus reljefo formavime svarbiausią vaidmenį atliko Baltijos jūra įvairių savo vystymosi fazių (nuo Baltijos ledyninio ežero iki šiuolaikinės Baltijos jūros) metu.

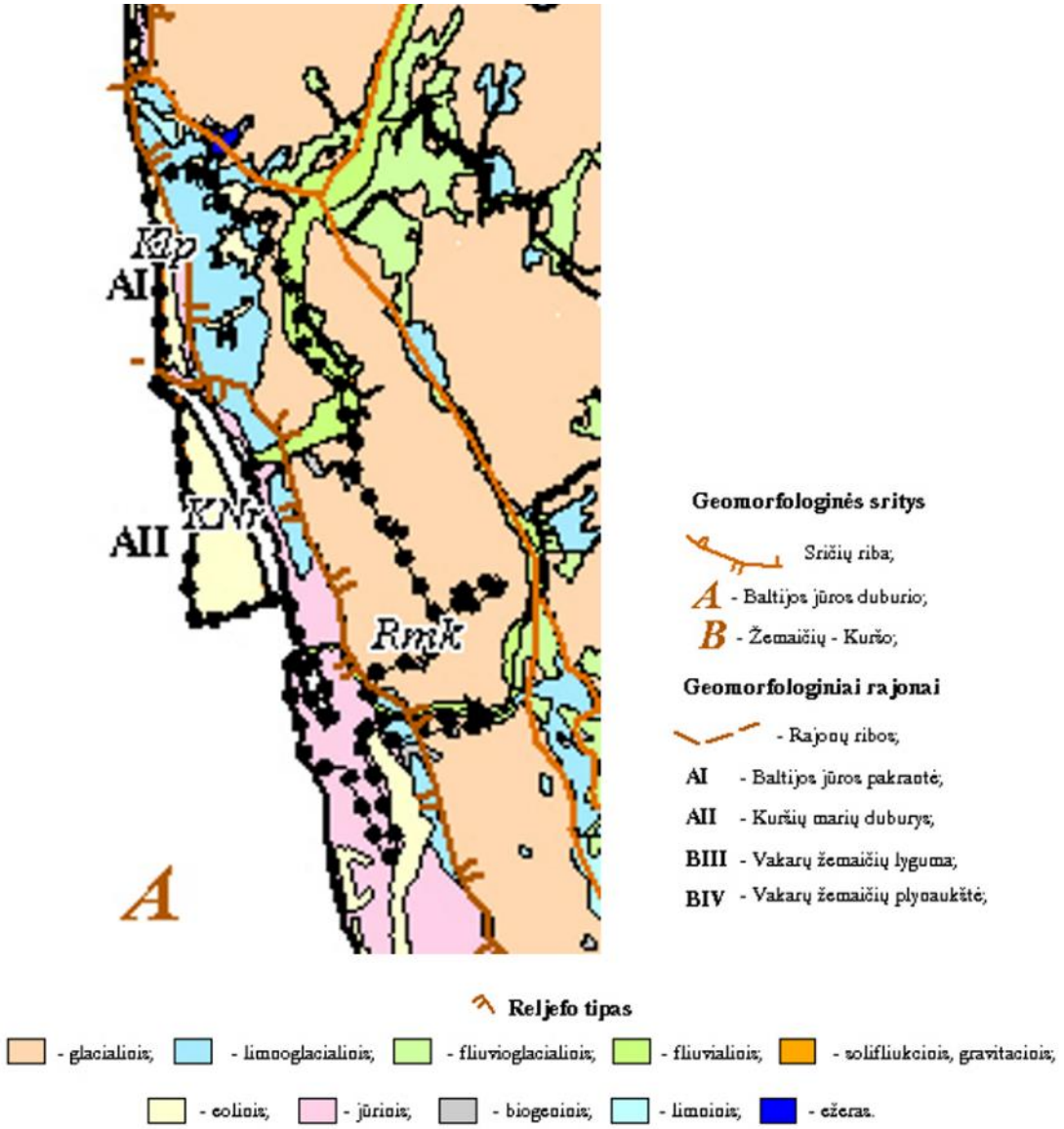
Kuršių nerijoje pagrindiniai reljefo komponentai yra: paplūdimys, apsauginis kopagūbris, palvė, kopų ruožas ir pamario paplūdimys. Būtent Kuršių nerijoje yra aukščiausiai pakilusi Klaipėdos miesto vieta – Hageno kopa (36,5 m abs. a. Smiltynėje, apie 0,6 km į vakarus nuo naujosios perkėlos).

Charakteringi pajūrinės lygumos paviršiaus bruožai žemyninėje dalyje – jūros krantui lygiagretūs reljefo ruožai. Einant nuo jūros rytų kryptimi pirmiausia tęsiasi iki kelių šimtų metrų pločio paplūdimys, suplautas iš smėlio. Paplūdimio paviršius nelygus, sudarytas iš trijų išilginių ruožų — lėkšto pylimo, vidinės įlomės ir pakilesnio ruožo. Už paplūdimio driekiasi 100—200 m pločio pakrantės kopų ruožas, kurio pagrindą sudaro bangų suplautas, perspustytas vėjo, praplėstas ir paaukštintas iki 4—6 m aukščio pylimas. Paplūdimys ir pakrantės kopų ruožas — Baltijos jūros sukurti dariniai. Už pakrantės kopų driekiasi terasinė Litorinos jūros lyguma ir jos papelkėjusi užkopinė dubuma. Rytų kryptimi Litorinos jūros terasinė lyguma aukštėja ir sausėja. Terasinės lygumos paviršius vietomis kauburiuotas, su iškylančiomis aukštomis kopomis ar siaurais ilgais kopų pylimais.

Aukščiau pristatytieji charakteringi pajūrinės lygumos paviršiaus bruožai ryškiausiai atsiskleidžia šiaurės vakarinėje nagrinėjamos teritorijos dalyje, tuo tarpu mieste paviršiaus reljefas yra pakeistas. Jei istoriškai Baltijos pakrantės lygumos paviršiaus susidarymui didžiausią įtaką darė jūra, tai dabartiniais laikais pagrindinis veiksnys yra antropogeninė veikla, kuri iš esmės performavo jūrinę lygumą. Šiuo metu tai plokščia lyguma, palaipsniui, nuo 1,0 – 2,0 m abs. a. Klaipėdos sąsiaurio rytinėje pakrantėje, iškylanti iki 6,0 – 12,0 m abs. a. miesto rytinėje dalyje.

Rytiniai miesto pakraščiai ir priemiesčiai yra įsikūrę jau kitokio pobūdžio ir kilmės moreninio reljefo - *Rimkų moreninio gūbrio* areale, suformuotame Vakarų žemaičių ledyninės plaštakos paskutinio ledynmečio metu. Absoliutiniai paviršiaus aukščiai svyruoja nuo 12 iki 35 m (tai santykinai aukščiausios nagrinėjamos teritorijos vietos). *Rimkų moreninis gūbrys* yra neplati (1-4 km) meridianinės krypties pakraštinių moreninių darinių juosta, besitęsianti palei Baltijos pakrantės lygumą, sudėta iš moreninių priemolių. Gūbrys susideda iš stambių teigiamų reljefo makroformų, ilgąja ašimi orientuotų šiaurės-pietų kryptimi. Einant į pietus pastebimas tolygus aukščių mažėjimas, reljefo formų smulkėjimas. Paviršiuje vyraujantys gruntai – moreniniai priemoliai, kai kur apkloti plonus smėlio sluoksniu, ar pavirtę priesmėliais. Giliau slūgsanti sunkesnės sudėties uoliena lietingu laikotarpiu (antra vasaros pusė, ruduo) sudaro nelaidų sluoksnį dirvožemio vandenims, dėl ko atsiranda glėjėjimas, paviršius vietomis pažliunga. Gerinant sąlygas žemdirbystei drėgmės pertekliaus nutekėjimui nuo seno buvo kasami atviri lėkštašlaičiai grioviai. Tokių griovių sistemos likučių yra išlikę neužstatytuose nagrinėjamos teritorijos plotuose. Formuojant sausinimo sistemas buvo pertvarkomi ir mažieji upeliai, todėl natūralių ar santykinai natūralių upelių atkarpų yra išlikę labai mažai.

Dar toliau į rytus nuo Rimkų moreninio gūbrio paviršiaus reljefas tampa labai monotoniškas – vyrauja plokščia moreninė lyguma, kurioje retai pasitaiko neaukštos lėkštos bangos, o paįvairina tik negilūs Akmenos - Danės baseino upelių slėniukai. Moreninei lygumai būdingas 17 -25 m abs. a.



8.1.1-3 pav. Ištrauka iš Klaipėdos rajono teritorijos geomorfologinio žemėlapio (pagal R. Guobytę, LGT)

Miesto teritoriją kerta Danės ir Smeltalės upių, įtekančių į Klaipėdos sąsiaurį žemupių atkarpos. Šių upių slėniai salpiniai, neplatūs, pačiame žemupyje upės sureguliuotos - teka aprėmintos krantinių. Dabartiniu metu užstatytoje miesto dalyje natūralus reljefas sunaikintas. Didesni natūralaus ar santykinai natūralaus reljefo plotai yra išlikę miškingoje šiaurinėje Klaipėdos miesto dalyje, tame tarpe Baltijos jūros pakrantėje ir tik fragmentiškai kai kuriose Danės upės slėnio atkarpose.

Nagrinėjamoje teritorijoje raiškumu pasižymi Danės upės slėnis šiaurinėje nagrinėjamos teritorijos dalyje. Ši upė atkarpoje nuo Kretingos iki Klaipėdos priemiesčių įvairiai vingiuodama teka plačiu (200-300 m) senslėniu. Ties Tauralaukiu upė pradeda veržtis pro galinių morenų ruožą, todėl slėnis tampa ypač išraiškingas – salpą juosia aukšti (santykinis aukštis apie 20 m), raguvoti šlaitai, nuo kurių viršaus tam tikrose vietose atsiveria apylinkių vaizdai.

Upių slėniai yra viena svarbiausių gamtinės sistemos dalių, pasižymi dideliu geoekologiniu jautrumu antropogeninei veiklai. Nepaisant to, upių slėniai nagrinėjamoje teritorijoje nuo šios veiklos yra ženkliai nukentėję (užstatymas paliekant tik minimalaus pločio pakrančių apsaugos juostą ir kiti slėnio struktūrą pažeidžiantys planavimo sprendimai).

Dar vienas išskirtinis nagrinėjamos Klaipėdos miesto teritorijos gamtinės aplinkos elementas – **krantai**, skiriantys žemyninę dalį nuo Baltijos jūros ar Kuršių marių. Krantais praeina vakarinė Klaipėdos miesto riba. Baltijos jūros, Kuršių marių, Klaipėdos sąsiaurio krantų ilgis nagrinėjamoje teritorijoje siekia apie 50 km.

Klaipėdos miesto ribose esančių krantų tvarkymo klausimus reglamentuoja ir tvarkymo klausimus sprendžia visa eilė teisės aktų, specialiojo teritorijų planavimo dokumentų bei programų: Pajūrio juostos įstatymas, Jūros krantų apsaugos ir naudojimo nuostatai, Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialusis planas, Pajūrio juostos tvarkymo programa 2014 -2020 m., Kuršių nerijos marių krantų būklės įvertinimo ir priežiūros programa ir kt.. Vadovaujantis Pajūrio juostos įstatymu, jūros krantų būklės pokyčių, ūkinės veiklos poveikio bei galimų padarinių sisteminiai stebėjimai atliekami Aplinkos monitoringo įstatymo bei kitų teisės aktų nustatyta tvarka.

Didelė aptariamų krantų ilgio dalis patenka į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos arba uosto veiklos įtakos zonas. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vykdomos veiklos (Klaipėdos sąsiaurio gilinimo darbai, o ypač gilinimas jo priekrantinėse dalyse, statinių įrengimas ir kt.) neišvengiamai įtakoja krantų būklę. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, pagal suderintą programą vykdo aplinkos monitoringą. Matavimų ir stebėjimų rajonas apima uosto akvatoriją, jo prieigas ir dampingo rajoną jūroje, jūros ir Kuršių marių krantus esančius uosto poveikio zonoje. Kelios programinės vykdomo monitoringo dalys yra susijusios su krantais:

- krantų monitoringas. Stebimi uosto akvatoriją supantys Kuršių marių paplūdimiai, kopų šlaitas; uosto poveikio zonoje esantys Kuršių nerijos ir žemyninio jūros kranto paplūdimiai ir paplūdimio apsauginio kopagūbrio šlaitas;

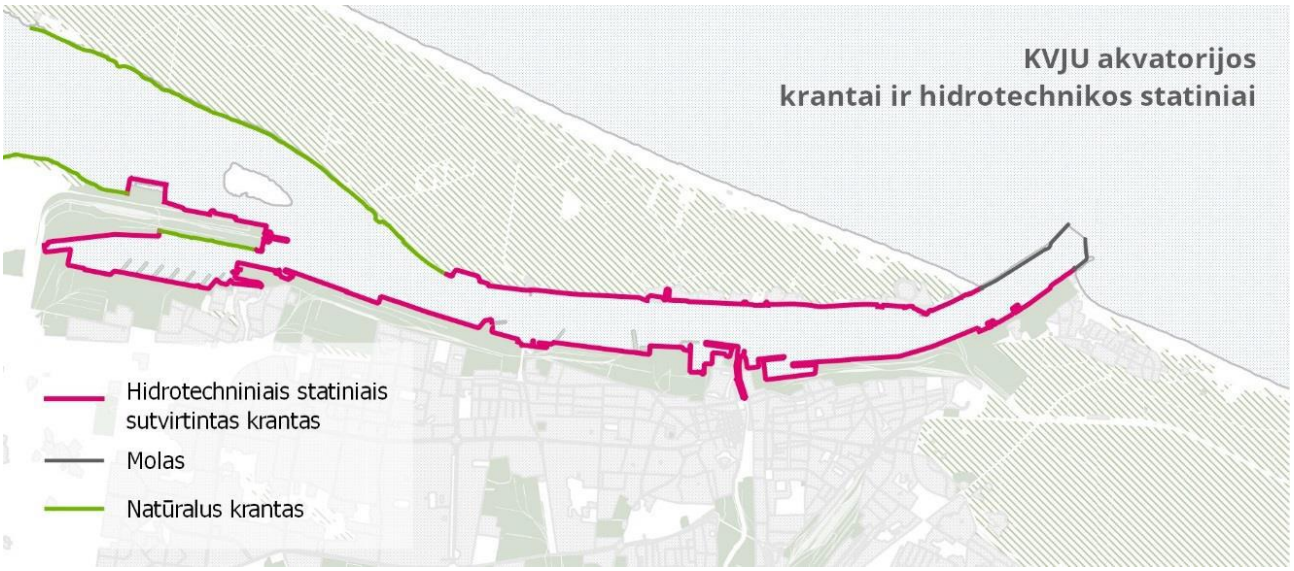
- povandeninio šlaito morfologijos dinamikos stebėjimai. Stebėjimai vykdomi Kopgalyje, laivų kapinyno rajone ir Smeltės botaninio draustinio kranto zonos rajone.

Klaipėdos uosto krantų monitoringas atliekamas nuo 1995 m. aktualiausiose Klaipėdos sąsiaurio bei Baltijos jūros kranto atkarpose, kuriose jaučiama intensyviausia Klaipėdos uosto antropogeninės veiklos (dugno gilinimo, hidrotechninių įrenginių statybos ir kt. veiklos) įtaka kranto morfologinei ir litologinei būklei. Krantų monitoringo objektai yra identifikuojami kaip uosto akvatoriją supantys Kuršių marių paplūdimiai, kopų šlaitas bei uosto poveikio zonoje esantys Kuršių nerijos ir žemyninio jūros kranto paplūdimiai, paplūdimio apsauginio kopagūbrio šlaitas. Klaipėdos sąsiaurio ir Kuršių marių vakarinio ir rytinio kranto atkarpų stebėjimai vykdomi 4 skersinės niveliacijos profiliuose, Kuršių nerijos vakariniame krante stebėjimai vykdomi apie 4 km ruože 11 profilių, Baltijos jūros žemyniniame krante stebėjimai vykdomi apie 5 km ruože 17 profilių.

KVJU akvatorijoje Klaipėdos sąsiauryje ir Malkų įlankoje beveik visame žemyninio kranto ilgyje yra įrengtos krantinės ar kiti hidrotechniniai statiniai, krantinėmis apribota ir didžioji Smeltės pusiasalio dalis, išskyrus Smeltės botaninio draustinio zoną rytiniame pusiasalio krante (*žr. 8.1.1-4 pav.*). Apsauginėmis priemonėmis nėra sutvirtinti ir Kiaulės nugaros salos krantai. KVJU vidinėje akvatorijoje iki pietinės uosto teritorijos ribos bendras žemyninio ir Kuršių nerijos kranto ilgis sudaro apie 39,2 km, iš kurio apie 31,15 km jau yra sutvirtinta ar užstatyta hidrotechniniais statiniais (krantinėmis, molais, apsauginėmis sienutėmis, pirsais ir kt.). Kuršių nerijos natūralus hidrotechniniais statiniais neužstatytas rytinis krantas KVJU teritorijoje tęsiasi apie 5,26 km, o Kuršių marių rytinis krantas – apie 1,76 km, Malkų įlankoje - apie 1 km Smeltės botaninio draustinio teritorija.

Kuršių nerijos rytinio kranto būklė (visas patenka į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos ribas). Kuršių nerijos rytinis krantas hidrotechniniais statiniais neužstatytas apie 5,26 km atkarpoje, šiai atkarpai būdingi siauri (plotis kinta nuo 5,5 iki 25 m) žemi (0,8 - 1,1 m) ir lėkšti paplūdimiai. Kur kas didesne įvairove pasižymi su paplūdimiu besiribojantys kranto kraštovaizdžio elementai. Čia yra ir stačių nuo 3–4 m aukščio smėlio skardžių šiaurinėje iki 14 m aukščio pietinėje dalyje ir žemų pievų – centrinėje dalyje. Šį Kuršių nerijos krantą prie aukštų vandens lygių ardo vėjinės ir laivų sukeltos bangos, o intensyviausia arda būna dėl ledų dreifo. Intensyvesnė arda, nustatyta nesutvirtinto ruožo šiaurinėje dalyje, yra sąlygota betoninės krantinės neigiamu poveikiu – už jos susiformavo išplovimo įlanka. Pažymėtina, kad kranto linijos profiliui pamažu įgaunant pusiausvyrą, pastaruoju metu čia ardos tempai lėtėja. Potvynių bei poplūdžių metu paplūdimiai dažnai pilnai užliejami marių vandeniu. Paplūdimiai stebimame ruože suformuoti iš įvairiagrūdžio smėlio. Monitoringo

duomenys rodo, kad nuo 1995 m. iki šių dienų kranto linija atsitraukė apie 1 - 6 m. Remiantis apibendrintais daugiamečiais stebėjimų duomenimis, tebėjimais užfiksuoti pokyčiai esminių kranto būklės permainų nerodo.



8.1.1-4 pav. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos krantai ir hidrotechnikos statiniai

Kuršių nerijos vakarinio kranto būklė. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto hidrotechniniai statiniai (šiaurinis ir pietinis molai) ir įplaukos kanalas Baltijos jūroje daro reikšmingą įtaką išilgai kranto vykstančiai nešmenų migracijai ir nešmenų biudžetui priekrantėje. Alksnynės-Kopgalio priekrantė priklauso nešmenų nuoseklios akumuliacijos atkarpai, kur išsikrauna išilginis nešmenų srautas, todėl šiame ruože stebimas kranto priaugimas. 2001-2002 m. rekonstravus uosto įplaukos kanalą, jį pagilinant iki 14-14,5 m, bei prailginant molus, Kopgalio dalyje prasidėjo intensyvus kranto ardymas. Įplaukos kanalo išgilinimas ir išplatinimas ne tik pakeitė dugno reljefą uosto vartų rajone, bet turėjo poveikį dugno morfodinamikai gerokai didesniame plote. Kol Kopgalio priekrantės reljefas prisitaikė prie naujų sąlygų, tol smėlio nešmenys buvo nuplaunami nuo paplūdimio. 2002-2006 m. susiaurėjus paplūdimiui, ties Kopgaliu prasidėjo ir apsauginio kopagūbrio ardymas. Vėliau, priekrantėje atsistačius stabiliam profiliui, stabilizavosi ir viršvandeninė dalis, prasidėjo nešmenų akumuliacija ir paplūdimio platėjimas.

Vykdomo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krantų monitoringo duomenimis 2014 m. fiksuoti gana nežymūs paplūdimio pločio pokyčiai (iki 1 m) lyginant su 2013 metais, tačiau vyravo neigiami, t.y. paplūdimys kiek susiaurėjo. Ne visais atvejais paplūdimio siaurėjimas rodo viso kranto pločio pokytį. Paplūdimys gali susiaurėti ir susikaupus smėliui apsauginio kopagūbrio papėdėje, ir atvirkščiai – prasiplėsti bangoms nuskalavus čia susikaupusią medžiagą. Paplūdimio plotis 2014 m. šiame ruože siekė nuo 55 m iki 146 m.

Baltijos jūros žemyninio kranto būklė (šiauriau Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vartų). Iki 2000 m. kranto zona šiauriau uosto vystėsi daugelį metų nesikeitusiam ir artimo natūraliam nešmenų balansui. Priekrantės litodinaminė būklė buvo stabili, o krante vyravo dinaminė pusiausvyra su nedidele nešmenų akumuliacijos tendencija. Paplūdimio ir apsauginio kopagūbrio būklė buvo gera, nors kai kur krante buvo abrazinių atkarpų ir defliacijos procesų suskaidyto kopagūbrio ruožų. Rekonstravus uosto vartus, litodinaminiai ir hidrodinaminiai procesai prisitaikė prie pakeistų sąlygų, priekrantėje sumažėjo povandeninių sėklių, suplonėjo dugną dengiančių purių nuosėdų danga, kai kur dugne atsidengė moreninio priemolio sluoksnis. Reikšmingai atsidengė priekrantės dugno reljefas, izobatos išsigaubė kranto link, padidėjo priekrantės gyliai ir nuolydžiai. Tai padidino kranto link sklindančią bangų energiją. Šie veiksniai padidino kranto ardą. Rekonstravus uosto vartus, krantas degradavo maždaug 600 m atkarpoje nuo uosto molo į šiaurę. Dėl abrazijos procesų kranto linija šiame ruože 2004-2011 m. atsitraukė iki 25,3 m ir ši tendencija kol kas išlieka. Neigiamos krantodaros tendencijos, stebėtos 1993–2004 m. atkarpoje I-oji Melnragė – Giruliai, iš dalies buvo stabilizuotos atliekant priekrantės papildymą smėliu. Vykdant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įplaukos kanalo gilinimo ir valymo darbus iškastas smėlis buvo panaudotas Baltijos jūros priekrantės papildymui. Darbų metu išgautas smėlis buvo išpilamas Melnragės ir Girulių priekrantės ruože 4–8 m gyliuose. Nuo 2001 iki 2010 m. šiame apie 2 km priekrantės ruože buvo nugramzdinta 845,24 tūkst. m^3 švaraus jūrinio smėlio. Priekrantėje padidėjus smėlio

nešmenų kiekiui, šiame kranto zonos ruože sumažėjo povandeninio šlaito nuolydžiai tarp 0 ir 5 izobatos, išryškėjo povandeniniai sėkliai. Smėlio papildymas stabilizavo ir suaktyvino akumuliacijos procesus paplūdimyje. Arčiausiai papildymo vietos esančio paplūdimio plotis padidėjo iki 40–47 m, o gretimuose kranto ruožuose – 37–40 m.

Vykdomo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krantų monitoringo duomenimis 2014 m. paplūdimio plotis daugumoje stebėtų profilių lyginant su 2013 m. padidėjo nuo 1 iki 11 m. Kituose stebėtuose profiliuose paplūdimio plotis išliko toks pat arba sumažėjo nuo 1 iki 7 m. Visoje stebėtoje apie 5,2 km ilgio atkarpoje problematiškiausia situacija užfiksuota arčiausiai uosto esančiame I Melnragės kranto ruože, kur siauriausioje paplūdimio vietoje jis tesiekia vos 18 m (žr. brėžinį ,,Kraštovaizdžio morfologinė struktūra“). Čia iš esmės neatsistatinėja ankstesniais metais bangų nuardytas krantas, o paplūdimio prasiplėtimas 350 m nuo molo plytinčiame ruože vyko iš gretimų ruožų nuardyto smėlio sąskaita.

Pažymėtina, kad aplinkosauginio kopagūbrio būklė šiauriau Klaipėdos valstybinio jūrų uosto jau daug metų yra pati blogiausia visame Lietuvos krante. Tokią jo būklę lemia tiek gamtiniai, tiek antropogeniniai faktoriai: uosto vartų pertvarka, didelis poilsiautojų srautas, nepakankamos bendrosios krantotvarkinės pastangos. Prognozuojama, kad nepritaikius inžinerinių krantotvarkos priemonių bendros kranto raidos tendencijos šiauriau uosto nesikeis ir ateityje.

Povandeninio šlaito būklė Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. Povandeninio šlaito tyrimų ruožas Kuršių nerijos Kopgalio rytinėje priekrantėje apima apie 1900 m. Beveik visame ruože krantas sutvirtintas krantine ir akmenų metiniais, kurie guli ant povandeninio šlaito iki 2,5-4,0 m gylio. 2014 m. vykdytų stebėjimų duomenimis reikšmingų morfometrinių povandeninio šlaito pokyčių lyginant su 2013 m. nenustatyta, 3 profiliuose šlaitas nežymiai palėkštėjo, viename kiek išsigaubė.

Povandeninio šlaito tyrimų ruožas Laivų kapinyno zonoje apima apie 1200 m Kuršių nerijos rytinės priekrantės. Beveik visame ruože krantas sutvirtintas krantine, o abipus laivų kapinyno įlankos ir akmenimis bei gelžbetonio luitais. 2014 m. vykdytų stebėjimų duomenimis reikšmingų morfometrinių povandeninio šlaito pokyčių lyginant su 2013 m. taip pat nenustatyta.

Malkų įlankoje kranto zona stebima apie 900 m atkarpoje ties Smeltės botaniniu draustiniu. Beveik visas krantas rytinėje draustinio dalyje yra sutvirtintas 3 – 5 eilėmis tvarkingai sukrautais įvairaus dydžio skaldytais rieduliais su smėlio ir aliuvinio dirvožemio intarpais tarp jų. 2014 m. vykdytų stebėjimų duomenimis reikšmingų morfometrinių povandeninio šlaito pokyčių lyginant su 2013 m. taip pat nenustatyta.

8.1.3. KLIMATINĖS SĄLYGOS

Klaipėdos miesto bei regiono orus, be svarbiausio klimatą lemiančio veiksnio – šilumos kiekio, gaunamo nuo saulės, didele dalimi nulemia geografinė padėtis - Baltijos jūros artumas, dėl ko visus metus yra jaučiama drėgnų Atlanto oro masių pernaša. Klimatą čia galima apibūdinti kaip vidutiniškai šiltą, drėgną, su gana šiltomis mažasniegėmis ir dažnais atodrėkiais žiemomis, vėsesniais pavasariais ir vasaromis, šiltu rudeniu. Dėl aktyvios ciklonines veiklos, ypač šaltuoju metų laiku, šiam regionui būdinga staigi orų kaita. Detalesnė meteorologinių rodiklių - oro temperatūros, kritulių, rūkų, vėjo greičio ir krypčių apžvalga pateikiama 8.1.3-1 – 8.1.3-4 lentelėse ir 8.1.3-1 pav. (Klaipėdos jūrinės meteorologinės stoties bei Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos stebėjimų duomenys).

8.1.3-1 lentelė. Vidutinė daugiametė oro temperatūra Klaipėdoje

Oro temp.°C	Mėnesiai												Metai
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
Vid.	-2,0	-2,7	1,0	6,2	11,0	14,9	18,1	17,7	13,9	8,7	45	-0,2	7,6
Max.	8,7	15,4	18,6	27,0	30,4	34,0	34,0	34,0	30,4	22,2	15,4	10,3	34,0
Min.	-33,0	-33,4	-20,8	-12,8	-4,0	-0,7	4,9	2,9	-4,9	-9,1	-14,4	-24,2	-33,4

Baltijos jūra švelnina oro temperatūros svyravimo amplitudę - jūrinės oro masės slenkančios iš vakarų lemia drėgnesnius ir šiltesnius orus. Vidutinė daugiametė šalčiausių mėnesių (sausio ir vasario) temperatūra yra – 2 - 2,7^0 C (Lietuvos šiaurės rytuose -6^0 C), o šilčiausio apie 18^0 C. Pavasariai ir vasaros vėsesni nei Vidurio ir Rytų Lietuvoje. Rudenį ir žiemą temperatūra būna 2-3^0 C aukštesnė nei Respublikos rytuose.

8.1.3-2 lentelė. Vidutinis daugiametis kritulių pasiskirstymas Klaipėdoje

Kritulių kiekis, mm	Mėnesiai												Metai
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
Vidutinis kiekis	55	37	40	35	40	57	68	81	83	84	87	68	735
Didžiausias kiekis per parą	26,9	14,6	19,9	28,4	24,4	54,0	73,9	47,6	349	42,4	32,8	21,2	73,9

Klaipėdoje visus metus yra jaučiama drėgnų Atlanto oro masių pernaša, vidutinis kritulių kiekis svyruoja nuo 650 mm iki 700 mm. Daugiausia kritulių būna šiltuoju metų laiku ir rudenį o mažiausiai vasario – balandžio mėnesiais. Atskirais metais gali būti žymių nukrypimų nuo vidutinio daugiamečio kritulių pasiskirstymo.

Svarbūs meteorologiniai reiškiniai, turintys įtakos gyvenimui ir ūkiui, o ypač Klaipėdos mieste esančio valstybinio jūrų uosto veiklai, yra rūkai ir vėjas.

8.1.3-3 lentelė. Rūkų charakteristikos Klaipėdoje

Parametras	Mėnesiai												Metai
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
Vidutinis dienų, kai būna rūkas skaičius	4,5	6,0	6,8	6,6	6,4	3,8	3,1	2,0	3,2	3,8	4,0	4,8	55,0
Vidutinė trukmė, val.	24	27	41	44	33	20	9	6	10	19	20	31	284
Ilgiausia trukmė, val.	126	120	194	115	112	74	52	42	26	74	102	102	682

Stiprus matomumo sumažėjimas rūko metu yra pavojingas meteorologinis reiškinys. Dėl aktyvios vandens garų kondensacijos rūko metu matomumo nuotolis yra mažesnis už 1 km. Klaipėdos pajūrio regionui būdingi advekcinės kilmės rūkai šaltuoju metų laiku ir specifiniai pakrančių (frontiniai) rūkai, susidarantys vasaros pabaigoje, rudenį ir žiemą. Baltijos pajūryje rūkai per metus pasiskirsto beveik lygiai. Net vasaros mėnesiais, kai apskritai rūkų pasitaiko gana retai, Klaipėdoje jų būna.

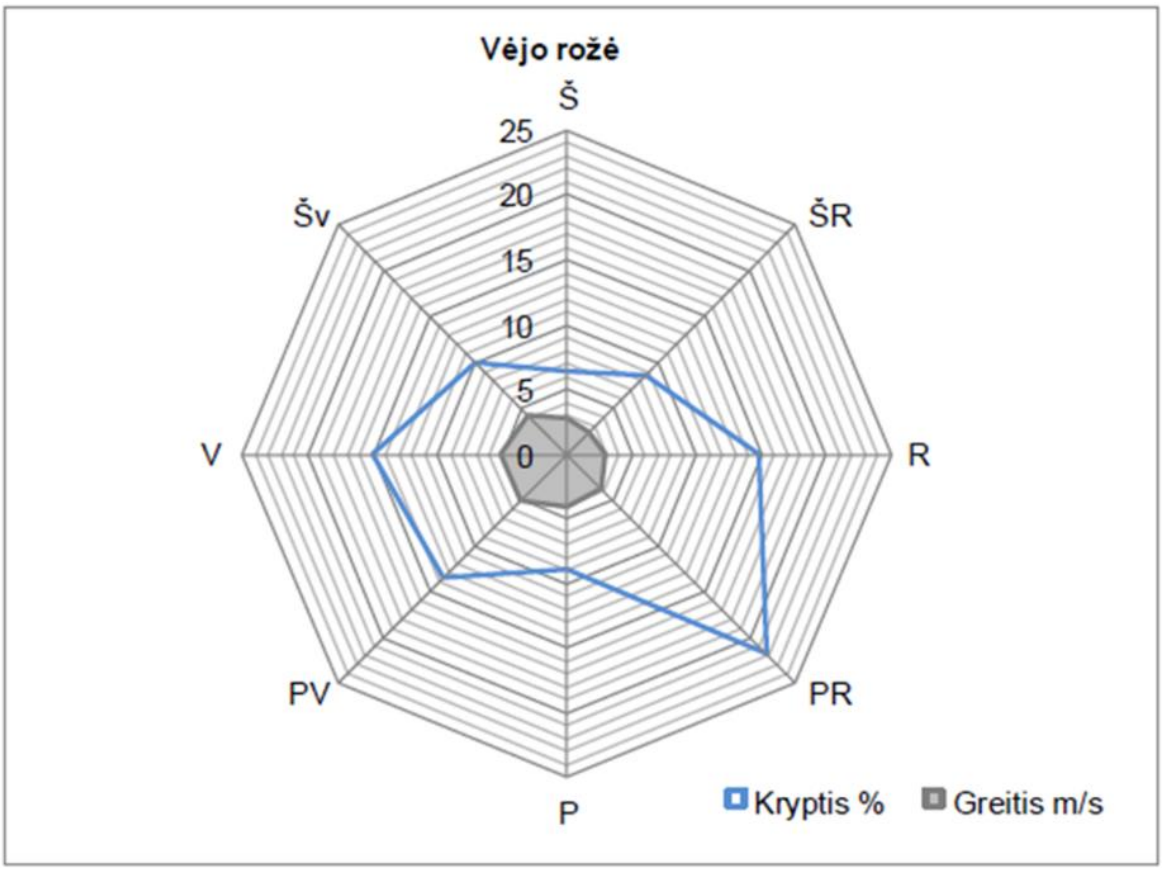
8.1.3-4 lentelė. Vidutinė daugiametė vėjo kryptis ir maksimalus greitis Klaipėdoje (10 m aukštyje)

Parametras	Mėnesiai												Metai
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
Vyraujanti kryptis	PR	PR	PR	ŠV	ŠV	ŠV	V	P	V	PR	PR	PR	PR
Maksimalus greitis, m/s	34	30	28	26	24	25	34	32	30	40	36	38	40

Vėjo kryptis ir greitis labai priklauso nuo sezoninės ciklonų ir anticiklonų veiklos, kuri pajūrio regione yra labai aktyvi (cikloninė cirkuliacija čia stebima apie 200 dienų per metus). Vėjo stiprumui būdingas sezoniškumas - stipriausi vėjai stebimi šaltuoju metų laiku (spalio – sausio mėnesiais), be to yra nustatyta, kad pajūryje ištisus metus vidutinis vėjo greitis yra apie 1,5 karto didesnis negu Vidurio Lietuvoje.

Vėjas, kurio greitis ne mažesnis kaip 15 m/s, laikomas štorminiu. Baltijos pajūryje kasmet vidutiniškai būna nuo 28 iki 38 dienų su štorminiais vėjais. Didžiausias vėjo greitis Klaipėdoje yra fiksuotas 1999 m. „Anatolijaus“ uragano metu, kuomet maksimalus vėjo greitis siekė iki 40 m/s. 2007 m. sausio mėn. 14-15 d. „Pero“ uragano metu vėjo greitis gūsių metu siekė 29 m/s, o „Kirilo“ metu (sausio 21 d.) – 21 m/s. Daugiamečių stebėjimų duomenimis Klaipėdos pajūryje per metus vidutiniškai 88 dienas stebimi stipresni nei 14 m/s vėjai, o 17 dienų – stipresni nei 20 m/s vėjai. Ypatingi buvo 1990 metai, kai >14 m/s vėjai stebėti 115 dienų, o 31 dieną vėjo greitis buvo >20 m/s. Štormų metu stebimi ne tik uraganiniai (>30 m/s) vėjai, bet ir gana ilgos trukmės (24–96 val.) laikotarpiai, kurių metu būna dideli ir vidutiniai greičiai (8-18 m/s). Daugiametėje dienų su stipriais vėjais kaitoje kryptingų dėsningumų nėra.

Rudens pabaigoje ir žiemą daugiausia pučia pietryčių vėjai. Pavasario pabaigoje pradeda dažniau pūsti šiaurės vakarų ir vakarų vėjai. Jie pučia ir vasarą. Tuo metų laiku daugiausiai ramių orų. Rečiausi šiaurės vėjai.



8.1.3-1 pav. Vidutinių daugiamečių vėjų rožė Klaipėdoje

8.1.4. HIDROGRAFINIS TINKLAS

Paviršiniai vandenys yra tas gamtinės aplinkos komponentas, be kurio yra neįsivaizduojamas Klaipėdos miestas, su vandenimis yra be galo tampriai susijusi visa Klaipėdos bei uosto kūrimosi bei gyvavimo istorija. Paviršinių vandenų, kuriuos atstovauja Kuršių marios įskaitant Klaipėdos sąsiaurį, Baltijos jūra, o žemyninėje dalyje upės ir upeliai - Danė (Dangė), Smeltalė, Kimupalis, Kretainis, Ringelis, Purmalė ir kt., kanalai – Karaliaus Vilhelmo ir kt. , ežerai ir tvenkiniai - Trinyčių, Mumlaukis ir kt., požiūriu Klaipėdos miestas yra išskirtinai turtingas. Paviršiniai vandenys miesto teritorijoje užima 1026,45 ha (10,5 % teritorijos ploto).

Baltijos jūra. Klaipėdos miesto teritorijos vakarinė riba praeina Baltijos jūros pakrante - miestui tenka kelios Baltijos jūros pakrantės atkarpos – 7,5 km ilgio Smiltynėje ir 5 km ilgio šiaurės vakarinėje miesto teritorijos dalyje Giruliuose. Su Baltijos jūra ribojasi pajūrio juostos žemyninės ir Kuršių nerijos dalies paplūdimiai, kurie yra bene svarbiausias Klaipėdos miesto rekreacinis išteklius. Miesto padėtis prie Baltijos jūros yra pagrindinis veiksnys nulėmęs Klaipėdos, kaip labiausiai į šiaurę nutolusio neužšąlančio rytinės Baltijos jūrų uosto vystymąsi.

Baltijos jūra yra jauniausia jūra pasaulyje, o jos ekosistema – viena iš unikaliausių jūrinių ekosistemų Žemėje. Unikalumą iš dalies lemia tai, kad Baltijos jūros vanduo yra tik apysūris (druskingumas prie Lietuvos krantų 6-8‰) t.y. jis druskingesnis nei gėlas upių vanduo (daugumos kitų jūrų vanduo yra žymiai druskingesnis nei Baltijos). Joje nėra potvynių ir atoslūgių, tai sekli vidinė jūra, kurios vidutinis gylis – 55 metrai. Bendras plotas yra šiek tiek daugiau nei 400 000 km², o bendras vandens tūris – 220 km³. Lietuvai priklauso 99 km Baltijos pajūrio, iš jų apie 12,5 km tenka Klaipėdos miestui. Tarp Klaipėdos ir Nidos eina paviršinio vandens vidutinės metinės temperatūros 8,5° C izoterma. Karštomis vasaros dienomis vandens temperatūra prie kranto siekia 21-23° C. Jūra ties Lietuva neužšąlanti, tik speiguotomis žiemomis susidaro priekrantinis ledas. Kylant oro ir vandens temperatūrai Baltijos jūros priekrantėje mažėja dienų skaičius su ledo reiškiniais. Pastaraisiais dešimtmečiais vyraujant šiltoms žiemoms jūros priekrantėje nesusidarydavo ledo priešalas. Priekrantėje didžiausios bangos siekia 3-4 m, atviroje jūroje 6-7 m. Vandens lygis dėl vėjinės patvankos ir nuotvankos svyruoja iki 2 m. Jūros potvynių ir atoslūgių amplitudė ties Klaipėda apie 4 cm. Vyraujantys vėjai sukelia

stiprias priekrantės sroves, kurių greitis per štormus pasiekia 2 m/s. Šios srovės perneša daug smėlio, dėl ko jūros priekrantė vietomis sekli, paplūdimiai platūs, o ten, kur jūros nešmenų mažai, krantai ardomi.

Baltijos jūros pakrantė patiria stiprų klimato atšilimo poveikį, jis tikėtinas ir ateityje. Remiantis klimato kaitos prognozėmis, per XXI amžių Baltijos jūroje vandens lygis prie Lietuvos Respublikoje esančios kranto linijos gali pakilti net iki 1 metro. Dabar vandens lygis paaukštėja apie 5 mm per metus. Jeigu vandens lygio kilimo sparta išliks stabili, artimiausioje ateityje kranto linija ims reikšmingai keistis, bus užlieta dalis pakrantės (ne tik Baltijos jūros, bet ir Kuršių marių). Papildomai Pietų Baltijoje litosferos plokštė grimzta 1–3 mm per metus, be to, ji grimzta netolygiai – procesas gali pagreitėti ar sulėtėti. Taigi, poveikis dvigubas – Baltijos jūros ir Kuršių marių vandens lygis kyla, o krantas grimzta. Tai gali sukelti reikšmingus neigiamus padarinius prie jūros ir Kuršių marių esančiam Klaipėdos miestui bei kitiems miesteliams ir gyvenamosioms vietovėms.

Natūralią situaciją labai pablogino vandens tarša ir eutrofikacija, nes į Baltijos jūrą patenka daug nuotekų iš tankiai apgyvendintų Baltijos jūrą supančių šalių. Baltijos jūra itin jautri taršai dėl ribotos vandens apytakos su vandenynu ir šalto klimato šiaurinėse platumose. Baltijos jūroje labai nedaug augalų ir gyvūnų rūšių. Joje gyvena kur kas mažiau rūšių nei sūresniuose vandenyse, be to, daugelis rūšių užima savo arealo periferiją. Nors yra santykinai nedaug rūšių, kai kurios iš jų itin gausios (pvz. silkių, šprotų populiacijos).

Kuršių marios (seniau vadinta Prūsų jūra) - Baltijos jūros pietrytinėje dalyje esanti gėlavandenė lagūnos tipo estuarija, atskirta nuo Baltijos jūros siaura nerija, susiformavusia per paskutinius 10 tūkst. metų. Bendras Kuršių marių plotas siekia 1587 km^2 , Lietuvai priklausanti dalis tesudaro 415 km^2. Kuršių marios yra gana seklios: vidutinis gylis 3,8 m, didžiausias gylis – 5,8 m ir tik Klaipėdos sąsiauris yra pagilintas iki 15 m. Į Kuršių marias per metus vidutiniškai suteka 23 km^2 vandens, didžioji jo dalis (98%) Nemunu, dėl ko Kuršių marių aplinkos būklė labiausiai priklauso nuo Nemuno nuotėkio bei jo vandens kokybės kaitos. Kaip ir daugelio estuarijų, esminis Kuršių marių bruožas yra gana aukštas bioproduktyvumas bei savita druskingo jūrinio bei gėlo upinio vandens kaita. Druskingumas mariose beveik niekada neviršija 8‰, tačiau hidrometeorologinių pakrantės postų duomenimis stebimas druskingumo Kuršių mariose kitimas didėjimo linkme. Druskingumo didėjimas siejamas su jūros lygio kilimu, klimato kaita šiaurės Atlanto regione, Lietuvos jūrų uosto gilinimo darbais bei upių nuotėkiu mažėjimu.

Šiaurinėje Kuršių marių dalyje yra Klaipėdos sąsiauris, kuriuo Kuršių marios susijungia su Baltijos jūra ir prie kurio yra įsikūręs Klaipėdos uostas.

Klaipėdos sąsiauris. Klaipėdos sąsiaurio ilgis 10 km, plotis 0,36–1,20 km (miesto ribose 0,4 iki 1,1 km), didžiausias gylis 15 m. Šiaurėje Klaipėdos sąsiaurio riba yra uosto vartai, pietuose – Kiaulės nugaros sala, kuri skaido sąsiaurį į dvi protakas: rytų ir vakarų. Dažnai Klaipėdos sąsiauris priskiriamas prie Kuršių marių, nors jo morfologija ir hidrologinis režimas nuo marių skiriasi. Malkų įlanka - Klaipėdos sąsiaurio užutekis, pasižymintis ypač intensyvia ūkine veikla krantuose. Didžioji dalis krantų perimetro intensyviai naudojama: krovos darbams, laivu remontui ir kt. Malkų įlankos vakarų krante, i šiaure nuo 144 krantinės yra Smeltės botaninis draustinis. Vandens apykaita su Klaipėdos sąsiauriu vyksta per siaurą protaką, o per Karaliaus Vilhelmo kanalą - su Minijos upe.

Klaipėdos sąsiauris – technologiškai pakeista akvatorija, kurios rytinėje dalyje yra pusiau uždari Klaipėdos jūrų uosto baseinai, krantinės ir pirsai, vakariniame krante – Kuršių nerijos krantinė.

Iki uosto molų statybos Klaipėdos sąsiaurio natūralus gylis buvo 4–8 m. 1853 m. pradėta gilinti laivakelį. Siekiant užtikrinti uosto veiklą, uosto gilinimo darbai vykdomi nuolat. 2013 m. Klaipėdos uosto akvatorija išgilinta užtikrinant navigacinio kanalo pločio padidinimą iki 150 m, o gylį iki 14,5 m. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija nagrinėja galimybes Klaipėdos uosto akvatoriją išgilinti iki maksimalių 16,5-17,0 m gylių.

Per Klaipėdos sąsiaurį vyksta vandens apykaita tarp Kuršių marių ir Baltijos jūros. Gėlo marių vandens didžiausias kiekis plūsta į Baltijos jūrą pavasarį ir vasaros pradžioje, o druskingas jūros vanduo į marias – per stiprius patvankinius štormus, dažniausiai rudenį ir žiemą, arba labai sumažėjus upių nuotėkiui į Kuršių marias. Sąsiauryje beveik nesusidaro ištisinė ledo danga, kai kada žiemą užšąla tik pietinė dalis ir įlankos.

Gerinant laivybos sąlygas, Klaipėdos sąsiaurio dugno reljefas yra reikšmingai paveiktas. Jis pradėtas keisti XIX a., pirmiausiai nuo pietinės dalies. 1873 m. buvo iškastas Karaliaus Vilhelmo kanalas, kuris įtakojo Malkų įlankos dabartinius kontūrus. Tuo metu Klaipėdos sąsiauryje palyginus su dabartine situacija vyravo nedideli gyliai. Natūralus gylis siekė 4,5 – 7,0 metrus, maksimalus iki 7,0 m gylis buvo aptinkamas pačioje šiauriausioje

sąsiaurio dalyje – žiotyse. Klaipėdos sąsiaurio pradžia taipogi buvo seklesnė, joje susiformavo didžiausia smėlio sekluma, vadinamoji Kiaulės nugara, kurios dalis šiuo metu yra pavirtusi sala. Rytinė salos protaka yra gerokai seklesnė (0,5 – 6,0 m gylio) nei vakarinė, kur gylis farvateryje siekia 9,0 – 10,0 metrų. Šiuo metu Klaipėdos sąsiaurio dugno reljefo pobūdis yra labai glaudžiai susijęs su hidrodinaminėmis sąlygomis, o tuo pačiu ir su dabartinių nuosėdų sedimentaciniais procesais. Tad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto gilinimo metu kintantis dugno reljefas turi neišvengiamos įtakos ir minėtiems procesams. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo maksimalaus gilinimo ir platinimo galimybių plėtros plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos duomenimis sąsiaurio dugno reljefo pokyčiai, o ypač sąsiaurio gilinimas jo priekrantinėse dalyse, įtakoja sąsiaurio šlaitų pastovumą, sukelia kitus nepageidaujamus inžinerinius geologinius procesus (povandeninę sufoziją, krantinių deformacijas ir pan.). Siekiant išvengti neigiamų pasekmių, kiekvieną kartą, prieš atliekant sąsiaurio gilinimo darbus, atliekamos visos neigiamo poveikio aplinkai vertinimo procedūros.

Nuo 1898 m. vidutinis vandens lygis Klaipėdos sąsiauryje pakilo apie 14,7 cm. Nuo 1961 m. vidutinis vandens lygis kilo sparčiausiai – po 3 mm per metus.

Upės ir kanalai. Klaipėdos miesto teritorija yra Lietuvos pajūrio upių baseine, užimančiame visą vakarinę Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos dalį. Baseinas yra išsidėstęs Pajūrio žemumoje, jame jūros ar Kuršių marių link teka savarankiškos upės: Akmena – Danė, Rąžė, Smeltalė, Dreverna, Klišupė ir kt., nesugebėjusios prisijungti prie Nemuno baseino upynų. Baseine skiriama eilė pabaseinių, kurie didesne ar mažesne dalimi patenka ir į nagrinėjamos teritorijos ribas. Tai: Akmenos – Danės, Smeltalės, Karaliaus Vilhelmo kanalo. Dar keli bevardžiai upeliai įteka į Baltijos jūrą Melnragės miške.

Akmenos – Danės pabaseinis, užimantis 580 km^2 plotą yra didžiausias Lietuvos pajūrio upių baseine. Akmena - Danė išteka 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^2, vidutinis debitas žiotyse - apie 7,6 m^3/s. Danės upė visais amžiais turėjo didelę reikšmę Klaipėdos miestui. Jos pakrantės „pergyveno“ ne vieną miesto architektūros kaitą. Akmenos - Danės intakai nagrinėjamoje teritorijoje: Ringelis, kairysis intakas, įtekantis į Danę aukščiau Tauralaukio (baseino plotas 13 km^2); du neilgi dešinieji intakai prasidedantys Girulių miško prieigose (Purmalė ir bevardis).

Pietinė ir pietrytinė nagrinėjamos teritorijos dalys patenka jau į kitų, savarankiškus pabaseinius formuojančių Kuršių marių intakų - Smeltalės (baseino plotas 124,1 km^2, ilgis apie 20,9 km) ir Karaliaus Vilhelmo kanalo (baseino plotas 96 km^2) pabaseinius. Smeltalės upelis, tekantis pietinėje miesto dalyje turi 1,5-15 m pločio ir 0,3-0,8 m gylio vagą. Praktiškai visa miesto ribose tekančios Smeltalės vaga yra sureguliuota sausinant žemes. Smeltalės intakai nagrinėjamoje teritorijoje - Kimupalis, Kretainis.

Karaliaus Vilhelmo kanalas formuoja savarankišką pabaseinį, nes juo srūva ir ,,nuosavas“ vanduo, surinktas žemiau Minijos atsišakojimo iš 96 km^2 baseino. Šį kanalą iškasė prancūzų karo belaisviai 1863 -1873 m. Kanalas tiesiogiai sujungė Klaipėdos uostą ir Miniją (o per ją ir su Nemunu), šitaip aplenkiant Kuršių marias. Kanalo ilgis 25 km, plotis 28–30 m, vidutinis gylis 1,7 metro. Karaliaus Vilhelmo arba Klaipėdos kanalas yra įtrauktas į valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą, tačiau dabar neeksploatuojamas, nes yra izoliuotas nuo kitų vidaus vandenų kelių. 2013 m. parengtoje studijoje "Vakarų krantas" siūloma atgaivinti laivybą karaliaus Vilhelmo kanalu. Tvirtinama, kad šis vandens kelias, sujungtas su Kuršių mariomis, taptų kur kas patrauklesnis vidaus vandenų kelių naudotojams.

Klaipėdos mieste kanalų yra ir daugiau, visi jie istoriniai, tik nepalyginamai mažesnių parametrų, nei aukščiau pristatytas Karaliaus Vilhelmo kanalas. Tai: Klaipėdos miesto senųjų gynybinių įtvirtinimų apsauginiai kanalai, Pilies, Jono kalnelio, Smiltynės forto.

Pristatant paviršinius vandens telkinius nagrinėjamoje teritorijoje, nepaminėti liko išnykę (sunaikinti) upeliai, kurių ne vienas tekėjo senojoje miesto dalyje. Dar keli bevardžiai upeliai įteka į Baltijos jūrą Melnragės miške.

Reikia pažymėti, kad Akmenos - Danės upė pasižymi itin nepastoviu vandens režimu. 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. Pvz. 1958 m potvynio metu Danės upės lygis ties

Tauralaukiu siekė apie 4 m abs. a.. Sutapus stipriems potvyniams ir stipriems vakarinių krypčių štorminiams vėjams *Danės* vandens lygis gali pakilti iki 4,5 – 5 abs. a. (šios upės salpos aukštis.)

Preliminaraus potvynių rizikos vertinimo ataskaitos (Žin., 2012, Nr. 9-384) duomenimis, ateityje dėl klimato kaitos ilgai trunkančių potvynių gali gausėti ir XXI amžiaus pabaigoje kai kuriose vidutinio dydžio upėse rudens poplūdžiai ir pavasario potvyniai beveik susilies ir vyks beveik ištisinis žiemos potvynis (ypač tai tikėtina vakarinėje Lietuvos Respublikos teritorijos dalyje). Dėl šios priežasties keliai ir žemės ūkio teritorijos, kurios užliejamos, esant net ir santykinai nedideliam vandens lygio pakilimui (pvz., šalia Nemuno, Minijos ir kt. upių), gali tapti nuolat užliejamos nuo rudens iki pavasario. Šios ataskaitos duomenimis *Akmenos – Danės* upės žemupio atkarpa yra išskiriama kaip upių ruožas, kuriame yra galimybė formuotis su potvyniais susijusiems ekstremaliems hidrologiniams reiškiniams.

Brėžinyje ,,Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimas. Esama būklė. Gamtinė struktūra“ yra teikiama didelės tikimybės (10%) bei vidutinės tikimybės (1%) sniego tirpsmo ir liūčių potvynių teritorija, kai remiantis hidrologiniais skaičiavimais tokių pačių charakteristikų potvyniai gali pasikartoti atitinkamai vieną kartą per 10 ar 100 metų ir (LR aplinkos ministro 2014-08-06 įsakymas Nr. D1-655 „Dėl potvynių grėsmės ir potvynių rizikos žemėlapių Nemuno, Ventos, Lielupės ir Dauguvos upių baseinų rajonuose patvirtinimo“).

Dar viena problema - periodiškai pasikartojantys Klaipėdos miesto pietinės dalies užliejimai, sukeliami Smeltalės upelio poplūdžių bei jūros vandens lygio svyravimų. Smeltalė baseino žemupys (Klaipėdos miesto pietinėje dalyje) išskiria tuo, kad čia lietaus poplūdžiai itin greitai formuojasi dėl urbanizuotai teritorijai būdingų nuotėkio ypatumų, be to, vanduo negali laisvai ištekėti į Kuršių Marias dėl dirbtinių trukdžių bei vėjo patvankų Klaipėdos sąsiauryje.

Nepriklausomai nuo potvynius sukėlusių priežasčių, Smeltalės žemupyje pakankamai aukštai pakilus vandens lygiui dažniausiai susiduriama išsyk su keletu rimtų problemų: didelių aplinkinių plotų užliejimu; uostelio Smeltės žiotyse eksploatavimo galimybių sumažėjimu; žymiu iš lietaus kanalizacijos sistemų patenkančio teršalų ir nešmenų kiekio padidėjimu.

Ežerai, tvenkiniai. Baltijos jūros pakrantės lygumos mažai ežeringos, todėl ir nagrinėjamoje teritorijoje natūralių ežerų nedaug, o ir tie patys nedideli. Ežerų, o tiksliau ežerėlių nagrinėjamoje teritorijoje priskaičiuojama apie 10. Iš jų kiek didesni tik keli: Mumlaukio (dar vadinamas Aulaukio, Svijanės), Žardės, Žardalės ežerėliai. Visi kiti bevardžiai. Mumlaukio ež. yra Girulių miško pietrytinėje dalyje. Tai eutrofinio tipo, seklus, uždumblėjantis vandens telkinys pelkėtais krantais. Anksčiau iš šio ežero tekėjo upelis, tačiau netoliese esančių sodų gyventojai jį kanalizavo, sutrikdydami natūralų vandens nuotėkį.

Paminėtini Žardės ir Žardalės ežeriukai pietinėje neužstatytoje miesto dalyje, numatomo formuoti poilsio parko zonoje. Nagrinėjamoje teritorijoje yra ir dirbtinai suformuotų vandens telkinių. Tikslus jų skaičius nežinomas, bet visi jie nedidelio ploto, sutinkami tiek užstatytose miesto teritorijose, tiek ir užmiestyje. Kaip svarbesni paminėtini Trinyčių, Draugystės, tvenkiniai Dubysos –Šilutės plente, Reikjaviko –Smeltalės gatvėse, Ringelio (užmiestis) tvenkinys.

8.1.5. BIOTOS YPATUMAI

Nagrinėjamos teritorijos biotos ypatumų analizė pateikiama pagal esamą viešai prieinamą informaciją, vykdomo Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo duomenis.

8.1.5.1. AUGALIJA

Klaipėdos miesto teritorija – urbanizuota teritorija, tačiau ir čia gyvuoja artimos natūralioms bei natūralios ekosistemos. Urbanizuotoms ekosistemoms priklausytų miesto parkai, skverai, gyvenamųjų rajonų želdiniai. Artimos natūralioms ekosistemos - miesto zonoje esantys miškai, pajūrio kopos, paviršiniai vandenys. Natūralių buveinių fragmentiškai yra išlikę miesto paribiuose, ūkinei veiklai naudojamoje teritorijoje - Smeltės pusiasalyje, kur yra įsteigtas Smeltės botaninis draustinis, Klaipėdos sąsiauryje esančioje Kiaulės nugaros saloje ir kt.

Jau eilę metų vykdomo Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo duomenimis, biologinės įvairovės požiūriu vertingiausia miesto dalis yra *Girulių miškas.* Girulių miške vyrauja spygliuočių medynai su retu lapuočių pomiškiu. Sausose augavietėse įsivyrauja šluotsmilginiai pušynai. Medžių arde dominuoja paprastoji

pušis (*Pinus* sylvestris), vietomis su karpuotoju beržu (*Betula pendula*). Trakas negausus, auga paprastasis šaltekšnis (*Frangula alnus*), paprastasis šermukšnis (*Sorbus aucuparia*). Žolių arde dominuoja lanksčioji šluotsmilgė (*Deschampsiaflexuosa*), pastoviai sutinkama smiltyninė viksva (*Carex arenaria*), auga pievinis kupolis (*Melampyrum pratense*). Žolių, samanų ardo projekcinis padengimas 95 %. Mažesnius plotus užima kerpinis ar kriaušlapinis pušynas. Reljefo pažemėjimuose, drėgnose vietose auga dilgėliniai ar viksviniai juodalksnynai. Vidutinis medžių ardo projekcinis padengimas 60 - 70 %. Traką formuoja paprastasis šaltekšnis, paprastasis šermukšnis, paprastoji ieva (*Padus avium*). Žolių ardo žolynas – aukštaūgis. Dilgėliniuose juodalksnynuose gausiai auga didžioji dilgėlė (*Urtica dioica*). Centrinėje miško dalyje išlikęs brandžių raudonųjų ąžuolų bei paprastojo buko medynas. Girulių miško pietrytiniame pakraštyje yra *Mumlaukio Aulaukio, Svijanės*) ežerėlis, apaugęs dilgėliniu juodalksnynu. Pakrantėse veši plačialapis švendras, kupstinė šluotsmilgė, vandeninė monažolė, pelkinė puriena. Literatūroje minimos saugomos augalų rūšys, augančios Girulių miške: šaltininė menuva (*Montia fontana*) – 4 apsaugos kategorija, gebenlapė veronika (*Veronica hederifilia*) ir ankstyvoji smilgenė (*Aira praecox*)– 3 apsaugos kategorija. Šių rūšių radavietės pakartotinai stebėtos nebuvo.

Artimos natūralioms ekosistemos vyrauja ir Klaipėdos miestui priklausančioje Kuršių nerijos dalyje – pačiame šiauriniame jos kyšulyje, apaugusiame pušies medynais. Čia esančio Smiltynės miško sklypai yra priskiriami specialios paskirties ekosistemų apsaugos (IIA) ir rekreacinių (IIB) miškų grupei.

Kitas bioįvairovės požiūriu savitas ir išskirtinis yra nagrinėjamoje teritorijoje esantis pajūrio ir kopų ruožas. Jame identifikuojamos dvi europinės svarbos pilkųjų bei baltųjų kopų buveinės. Užuomazginių kopų buveinės formavimosi procesui trukdo intensyvios rekreacijos procesai. Pilkųjų kopų buveinės formuojasi rytiniame apsauginės kopos šlaite ir mišku neapaugusioje palvėje. Didesni pilkųjų kopų buveinių plotai plyti Melnragėje. Auga būdingos augalų rūšys: smiltyninė viksva (*Carex* arenaria), kalninė austėja (Jasione *montana),* pajūrinė našlaitė (*Viola* littoralis), smiltyninis šepetukas (*Corynephorus canescens*). Pilkųjų kopų buveinėje gausiai auga introdukuota rūšis – muilinė guboja (*Gypsophila paniculata*). Baltųjų kopų buveinės formuojasi vakariniame apsauginės kopos šlaite ir eroziniuose bei defliaciniuose kopų ruožuose. Būdingos augalų rūšys: pajūrinė smiltlendrė (*Ammophila arenaria*), smiltyninė rugiaveidė (*Leymus arenarius*), pajūrinis pelėžirnis (*Lathyrus maritimus*), baltijinis pūtelis (*Tragopogon heterospermus*), skėtinė vanagė (*Hieracium umbellatum*). Šioje buveinėje auga saugomos augalų rūšys: baltijinė linažolė (*Linaria loeselii*), smiltyninė druskė (*Salsola kali*).

Kiaulės Nugaros sala užima apie 17,6 ha plotą. Beveik visa Kiaulės nugaros salos teritorija (išskyrus pietinę jos dalį) apaugusi nendrių ir meldų sąžalynais. Salos pakraščiuose yra vešliausia pakrantės augalų (helofitų) augalija, tarp kurių aukštųjų helofitų juostoje vyrauja nendrė (Phragmites australis), žymiai rečiau pasitaiko ežerinis ir melsvasis meldai (Schoenoplectus lacustris, Schoenoplectus tabernaemontani), pajūrinis viksvameldis (Bolboschoenus maritimus). Nendrynų pakraščiuose vandens lygio svyravimų zonoje, kur susikaupia daug augalinių liekanų, gausiai auga vienmečiai nitrofiliniai augalai – lakišiai (Bidens tripartita, B. frondosa, B. cernua), balandūnės (Atriplex spp.), rūgtys (Persicaria spp.), šlaitinės rūgštynės (Rumex maritimus).

Svarbi Lietuvos pajūrio halofitinių pievų augalų rūšių ir bendrijų apsaugai teritorija yra nustatyta stipriai industrializuotoje teritorijoje – Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto teritorijoje vakariniame Malkų įlankos krante. Tikslu išsaugoti retų rūšių augalų augimvietes beveik prieš tris dešimtmečius LTSR Ministru Taryba 1988-02-29 nutarimu Nr.57 (Žin., 1988, Nr. 9-65) įsteigė *Smeltės* botaninį draustinį (plotas 3,5 ha). Šiuo metu draustinyje siekiama išsaugoti ne tik Lietuvos pajūryje unikalų druskinio vikšryno fragmentą (Juncetum gerardii Nordhagen 1923), bet ir natūraliai augančias Lietuvos raudonosios knygos keturias augalų rūšis: trispalvį astrą (Aster tripolium), pajūrinę pienažolę (Glaux maritima), druskinį vikšrį (Juncus gerardi) ir porinį česnaką (Allium scorodoprasum L.) Žemiau pateikiama platesnė informacija apie Smeltės valstybiniame botaniniame draustinyje saugomus augalus:

Trispalvis astras (*Aster tripolium*). Augalai paplitę beveik palei visą rytinį draustinio pakraštį Malkų įlankos kranto zonoje. Trispalvis astras į Lietuvos saugomų augalų rūšių sąrašą įrašytas 1962 m. Lietuvoje tai labai reta rūšis, auganti tik Kuršių marių pakrantėse: Smeltės pusiasalyje ir Smiltynėje. XX a. pradžioje trispalvis astras Kuršių marių pakrantėse augo gana gausiai. Šiuo metu Lietuvos pajūryje žinomos tik 3 šios raudonosios knygos rūšies populiacijos. Pagrindinė nykimo priežastis – urbanizacija, mechaninis augimviečių suardymas. 2010 m. Smeltės valstybinio botaninio draustinio pakrantėje inventorizuoti 4319 trispalvio astro kerai. Trispalvio astro kerų aptikta 81,7 % Smeltės valstybinio botaninio draustinio pakrantės. Dauguma augalų yra geros būklės, žydintys. Gausiausiai veši nuolat vandens skalaujamoje, akmenimis

sutvirtintoje siauroje (apie 0,5–2,0 m pločio) pakrantės juostoje. Geriausios būklės yra tie trispalvio astro kerai, kurie yra įsikūrę stambiais akmenimis grįstoje krantinėje, nors pavienių kerų galima aptikti ir ant sąnašinio smėlio su žvyro priemaiša, t.y. vietose, kuriose krantinė išardyta, o krantas nėra stabilus. Trispalvių astrų augimvietes pamažu užima paprastosios nendrės sąžalynai.

Pajūrinė pienažolė (*Glaužx maritima*). Auga rytinėje draustinio dalyje. Pajūrinė pienažolė į Lietuvos saugomų rūšių sąrašą įrašyta 1962 metais. Lietuvoje tai labai reta rūšis. Pajūrinė pienažolė Lietuvoje auga tik ties Klaipėda (Smeltėje, Lūžijoje), keletas individų buvo aptikta ties Juodkrante. 2010 m. pajūrinės pienažolės sąžalynų aptikta 35,5 % draustinio pakrantės, liepos mėnesį jie dengia 23,3 m2 pakrantės plotą. Augalai auga nedideliais juostų pavidalo sąžalynais, įsikuriančiais tarp krantinę sutvirtinančių akmenų. Ten, kur akmenų krantinė yra išardyta ar bendrijose vyrauja paprastosios nendrės sąžalynai pajūrinės pienažolės (*Glaux maritima*) sąžalynų neaptikta.

Porinis česnakas (*Allium scorodoprasum*). Auga pietinėje draustinio dalyje poavižinio liucernyno (*Aveno–Medicagetum falcatae*) pievos bendrijoje. Populiacija nemaža – apie 700 individų.

Druskinis vikšris (*Juncus gerardii*). Lietuvoje tai labai reta rūšis, aptinkama tik Kuršių marių pakrantėse. Šiuo metu išlikusi maža populiacija, įsikūrusi Malkų įlankos akmeninės krantinės viršutinėje dalyje. Augalai, dažnai užliejami vandens. Populiacija negausi (plotas – 3,1 m², t.y. auga 4,7 % draustinio pakrantės juostos).

Smeltės botaninis draustinis patenka į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vykdomas aplinkos monitoringas pagal 2009 m. parengtą ir su AM Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentu suderintą aplinkos monitoringo programą 2010–2015 laikotarpiui. Pagal šią programą vykdomi Smeltės botaninio draustinio tyrimai, kurių pagrindinis tikslas – atlikti draustinio biotopų inventorizaciją, surinkti duomenis ir įvertinti retų augalų populiacijų būklę, susidarančias grėsmes ir išlikimo perspektyvas.

Biologinės įvairovės požiūriu artimos natūralioms ekosistemos sutinkamos pietinėje ir rytinėje Klaipėdos miesto dalyje plytinčiuose miškinguose bei atviruose plotuose, Smeltalės, Kretainio ir kitų mažųjų upelių slėniuose. Pietinę nagrinėjamos teritorijos dalį užima miškinga teritorija - valstybiniai ūkinio naudojimo miškų sklypai. Tai Kliošių šių miško dalis, kurio rūšinė sudėtis – pušys, eglės, beržai. Atviruose plotuose vyrauja agroekosistemos. Paminėtinas didelis plotas pietinėje miesto dalyje už Jūrininkų prospekto iki Draugystės geležinkelio, kur plyti pievos su nedideliais miškeliais. Anksčiau tai buvo įvairaus naudojimo žemės sklypai: ariama žemė, šienaujamos bei ganomos pievos. Dabar šiuose apleistuose plotuose kultūrinis žolynas natūralizuojasi, atsiranda natūralioms įvairiažolėms pievoms būdingos rūšys. Vandens telkinių (tvenkinių, upelių) pakrantėse auga juodalksniai, gluosniai bei būdingi drėgnų vietų augalai (nendrės, švendrai ir kt.), pasitaiko išlikusių natūralių drėgnų pievų fragmentų. Pažymėtina, kad nemaža dalis vandens telkinių pakrančių neapaugusios apsauginę funkciją atliekančiais medžių ir krūmų želdiniais.

Klaipėdos miesto ribose esantys Kuršių marių ir Klaipėdos sąsiaurio vandenys yra intensyvios ūkinės veiklos zona. Vienas skiriamųjų Klaipėdos sąsiaurio bruožų yra itin didelis erdvinis akvatorijos heterogeniškumas (gilinamos akvatorijos dalys, beveik uždari uostai tokie, kaip Žiemos arba Malkų įlankos ir pan.) bei nuolatinė sąsiaurio kaita dėl žmogaus ūkinės veiklos (uosto vartų rekonstrukcija, gilinimas ir kt.). Dinamiškos Kuršių marių bei Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos ekologinės sąlygos lemia pakrančių bei povandeninės augalijos išsivystymą bei būklę. Ypač nepalankios sąlygos vandens ir pakrančių augalijai (vandens eutrofikacija, mažas skaidrumas, betoniniai krantinių sutvirtinimai ir kt.) yra Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijoje.

8.1.5.2. ICHTIOFAUNA

Iš visų nagrinėjamoje teritorijoje esančių vandens telkinių (nagrinėjami teksto sk. 8.1.4), tiek pagal ichtiofaunos biomasę, tiek pagal sužvejojamų žuvų kiekius bei struktūrą išsiskiria Kuršių marios, kurios priklauso vertingiausiems Lietuvos vidaus vandens telkiniams.

Kuršių mariose sutinkamos beveik visos gėlavandenės (karšiai, sterkai, plakiai, kuojos, ešeriai ir kt.), migracijų metu praeivės (stintos, perpelės, žiobriai, lašišos, šlakiai, sykai) ir dalis jūrinių (strimelės, menkės, plekšnės) žuvų rūšių. Ilgamečių tyrimų duomenimis, Kuršių mariose užregistruotos 58 žuvų rūšys, tuo tarpu Klaipėdos sąsiauryje ir jam artimose marių akvatorijose, kur ryškiai kinta vandens fizinės ir cheminės savybės, užregistruotos 44 žuvų rūšys. Ties Kiaulės Nugaros sala taip pat stebimi žymūs žuvų rūšinės sudėties pokyčiai priklausomai nuo srovių krypties bei metų laiko. Klaipėdos sąsiaurio vakarinėje dalyje, ties Kiaulės Nugaros sala bei marių šiaurinėje dalyje iki Alksnynės ir piečiau daugiamečių stebėjimų duomenimis nustatytos kai kurių žuvų rūšių nerštavietės. Iš svarbesnių versliniu požiūriu rūšių minėtuose rajonuose daugiausiai ešerių ir kuojų nerštaviečių. Šios žuvys paprastai neršia balandžio pabaigoje – gegužės pradžioje. Klaipėdos uosto molų

rajone, sąsiauryje ir šiaurinėje marių dalyje neršia strimelės (balandžio mėn. antroje pusėje-gegužės pradžioje).

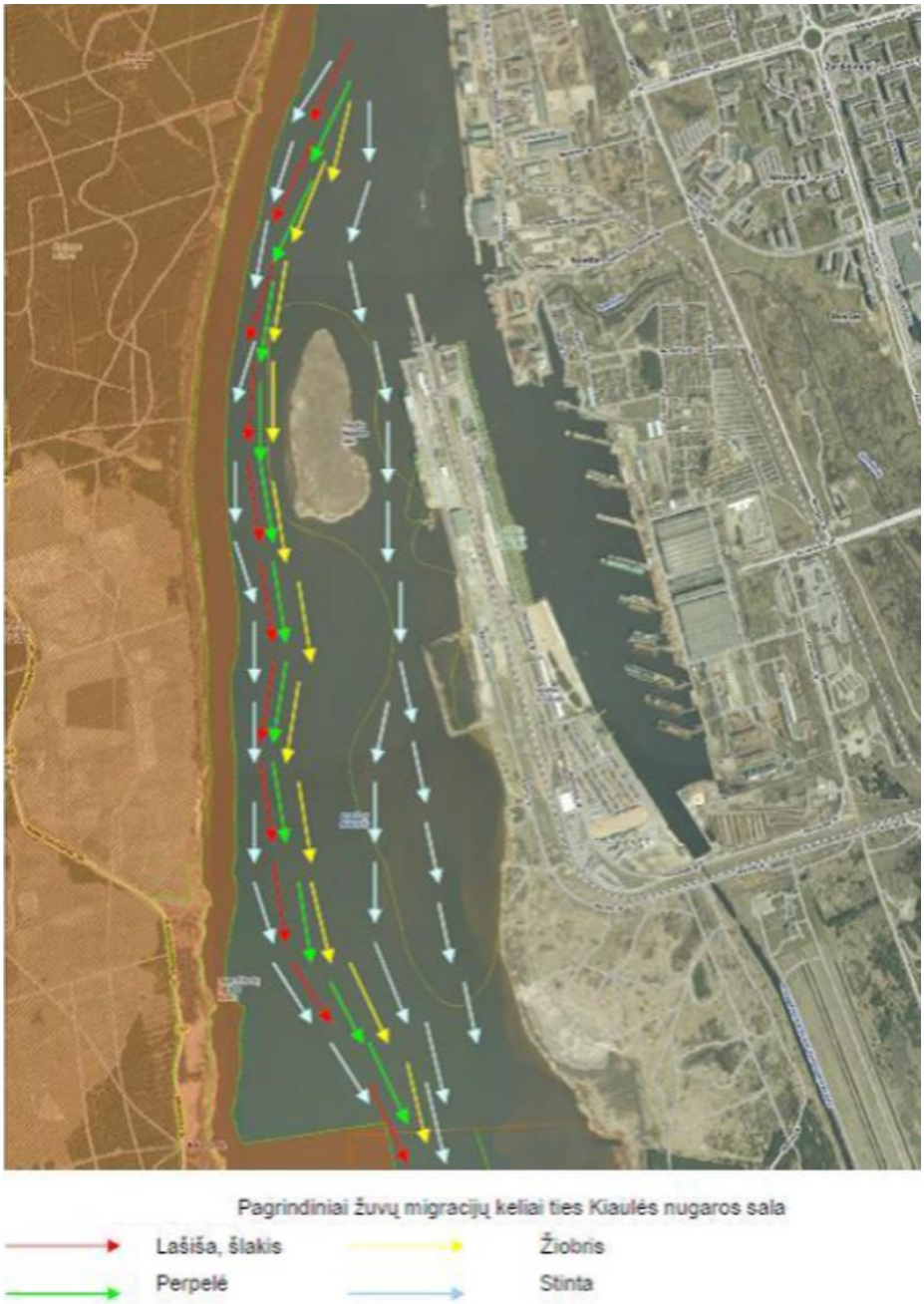
Klaipėdos sąsiauris, jungiantis labai svarbias žuvininkystės požiūriu Kuršių marias su Baltijos jūra, yra eilės praeivių (tarp jų įtrauktų į Lietuvos Raudonąją knygą) ir verslinių žuvų rūšių migracinė trasa, kur svarbiausia yra vakarinė protakos pakrantė. Pagrindinės žuvų migracijos vyksta pavasarį ir rudens metu. Pagrindinius žuvų migracijos kelius ties Kiaulės nugaros sala iliustruoja 8.1.5-1 pav.

Praeivės (migruojančios) žuvų rūšys ypač jautrios aplinkos sąlygų pakitimams. Šių žuvų gyvenimo ciklas susijęs su biotopais (upės, jų aukštupiai), kurie dėl žmogaus ūkinės veiklos ypač keičiasi. Daugelio tyrimų duomenimis, dėl užterštumo naftos produktais ar nutekamaisiais vandenimis padidėjus vandens drumstumui, gali būti sutrikdyta žuvų migracija.

Ichtiofaunos gyvenimo bei migracijos sąlygas įtakoja ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veikla. KVJU laivybos kanalo ir akvatorijų gilinimo darbų poveikis žuvininkystei vertinamas pagal LR aplinkos ministro įsakymu patvirtintą KVJU gilinimo darbų poveikį žuvininkystei vertinimą. Žuvų nerštinės migracijos metu gilinimo darbai uoste gali būti vykdomi tik pagal suderintą darbų planą su Aplinkos ministerija; gilinimo darbų metu KVJUD lėšomis turi būti atliekami nuolatiniai nerštinės žuvų migracijos intensyvumo bei gilinimo įtakos praeivėms žuvims tyrimai. Įsakymu yra nustatyti žuvų migracijoms daromos žalos kompensavimui nustatyti įkainiai. Lėšos, gaunamos kompensavus žuvų migracijoms daromą žalą, naudojamos žuvų išteklių saugojimui bei atkūrimui.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pagal parengtą aplinkos monitoringo programą, vykdo KVJU akvatorijos biotos monitoringą – stebimi hidrobiologiniai objektai – žuvys ir makrozoobentosas bei invazinių rūšių tyrimai.

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje yra ir daugiau vandens telkinių, kuriuose gyvena žuvys. Daugiausiai tai nedideli ežerėliai, dirbtinės kilmės tvenkiniai, kurie žuvininkystės ir žvejybos vystymo požiūriu nėra reikšmingi, kadangi daugumoje jų vyrauja menkavertės rūšys, smulkūs individai. Vyraujančios žuvų rūšys – kuojos, ešeriai, karosai, trispyglės dyglės). To negalima pasakyti apie upes ir upelius (Danė, Smeltalė, Ringelis, Žvejonė, Kretainis, Purmalė, taip pat Karaliaus Vilhelmo kanalas), kurie pasižymi didesne ichtiofaunos įvairove (sutinkama apie 30 žuvų rūšių). Danės žemupyje, įvairovė mažesnė; čia vyrauja žuvų rūšys, būdingos upių žemupių bendrijoms: kuoja, lydeka, ešerys, plakis, trispyglė dyglė. Kitos rūšys upės žemupyje pasirodo periodiškai, vykstant nerštinėms ar mitybinėms migracijoms (upinė nėgė, šlakys, karšis). Danė, Smeltalė, Ringelis yra svarbūs lašišinių žuvų reproduklcijai, todėl negalima pamiršti ar ignoruoti tos aplinkybės, kad Klaipėdos miesto upės ir upeliai yra retų ir saugomų žuvų rūšių apsaugai. Miesto pakraštyje į Danės upę įtekantis Ringelis pasižymi aukštu šlakių jauniklių produktyvumu. Siekiant išsaugoti ypač vertingas šlakių nerštavietes ir jauniklių augimo buveines Ringelio upelyje, vykstant intensyviai jo baseino urbanizacijai (gyvenamųjų namų komplekso „Žaliasis slėnis“ statybos ir kt), būtina griežtai laikytis visų vandens telkinio apsaugos zonų ir pakrančių apsaugos juostų reikalavimų. Šių reikalavimų taip pat svarbu laikytis Smeltalės upėje, kur aptinkama 17 žuvų rūšių, tame tarpe 4 saugomos pagal Berno konvenciją, bei šlakys ir salatis, kurie yra įtraukti į Lietuvos globojamų žuvų sąrašą. Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo (2013 m.) duomenimis jau nuo 2008 metų stebimas rūšinės įvairovės mažėjimas Smeltalėje aukščiau Klaipėdos, gerokai mažesnė žuvų įvairovė nustatoma Danės upėje, taip pat su ja besijungiančiame Jono kalnelio kanale.



8.1.5-1 pav. Pagrindiniai žuvų migracijų keliai ties Kiaulės nugaros sala

Žuvų išteklių, ypač praeivių, išteklių apsaugai Klaipėdos sąsiauryje nevykdoma verslinė žvejyba. Yra įvesti ir verslinės žvejybos apribojimai Baltijos jūroje Klaipėdos uosto vartų rajone. Mėgėjiška žvejyba, galima, todėl prioritetas teiktinas mėgėjiškos žvejybos – rekreacinės žuvininkystės ir žvejybinio turizmo plėtrai. Negalima ignoruoti ir mažųjų vandens telkinių žuvų išteklių, kaip rekreacinio patrauklumo faktoriaus. Daugelis šių vandens telkinių patiria gana didelį žvejų mėgėjų spaudimą, yra tapę svarbia gyventojų laisvalaikio praleidimo ir poilsio vieta. Tvarkant Klaipėdos miesto savivaldybės mažuosius vandens telkinius (ežerėlius, tvenkinius), siekiant pagausinti žuvies išteklius mėgėjiškai žvejybai, jie galėtų būti papildomai įžuvinami (lydekomis, sidabriniais karosais, karpiais, lynais ir kt.).

8.1.5.3. ORNITOFAUNA (PAUKŠČIAI)

Paukščių rūšinės sudėties ir gausos ypatumai nagrinėjamoje teritorijoje labai priklauso nuo urbanizacijos laipsnio, ekosistemų natūralumo.

Urbanizuotų teritorijų paukščiai. Klaipėdos miesto urbanizuotose teritorijose (miesto centre, aplinkiniuose daugiabučių bei privačių namų rajonuose) gyvena labiausiai prie žmonių prisitaikiusios paukščių rūšys, kurios yra pripratusios prie trikdymo ir nevengia žmogaus kaimynystės. Minėtose miesto dalyse paukščiai gyvenimui pasirenka kuo natūralesnes buveines - parkus, skverus ir kitus želdynus. Gausiai mieste peri čiurlys, paprastasis kikilis karklažvirblis, uolinis karvelis, karvelis keršulis, smilginis bei juodasis strazdas, paprastieji varnėnai. Rūšinė sudėtis mažiausia yra miesto centre ir didėja link miesto pakraščių. 2013 m. vykdytų apskaitų metu identifikuotos trys kovų kolonijos Skulptūrų parke, Priestočio ir Žardės skvere (tarp Žardininkų ir I. Simonaitytės gatvių esančiame senų medžių gojelyje). Klaipėdoje peri ir Lietuvos raudonosios knygos atstovai – paprastieji pelėsakaliai, kurių gausumas mieste gali siekti 20-25 porų.

Priemiesčių ir agrarinio kraštovaizdžio paukščiai. Miesto pakraščiuose, kuriuose plečiasi privačių gyvenamųjų namų kvartalai, bet dalį ploto tebeužima dirbamos ar apleistos agrarinės naudmenos, nedideli medžių bei krūmų gojeliai, peri atvirų kraštovaizdžių paukščiai – paprastosios medšarkės, pieviniai kalviukai, geltonosios startos, raudongalvės sniegenos, pasitaiko gandrų. Atvirų vietų paukščiai lizdus suka pievose, nedideliame aukštyje krūmokšniuose, pavieniuose medžiuose. Dažnai paukščiai peri plotuose, kuriuos po truputį užima besiplečiantys gyvenamųjų namų kvartalai, taip sunaikinant perėjimo ir maitinimosi biotopus.

Vandens telkinių paukščiai. Tai vyraujanti paukščių grupė Klaipėdos mieste, o tiksliau Kuršių marių, Klaipėdos sąsiaurio bei visų kitų vandens telkinių aplinkoje. Klaipėdos miestui priklausančioje Kuršių marių bei Klaipėdos sąsiaurio akvatorijoje ir aplinkoje stebima apie 50 įvairių paukščių rūšių, tačiau sezoninių migracijų laikotarpiais fiksuojamų paukščių rūšių žymiai padaugėja, kasmet kinta ir paukščių gausumas. Jis priklauso nuo įvairių faktorių, iš kurių didžiausią įtaką daro meteorologinės sąlygos. Suskystintųjų gamtinių dujų importo terminalo Smeltės pusiasalyje plėtros plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos duomenimis (KU Baltijos pajūrio tyrimų ir planavimo institutas, 2012 m.) dominuojančios paukščių rūšys sudaro pastovias sankaupas. Perėjimo laikotarpiu paukščių gausa yra minimali, o migracijų ir žiemojimo periodais jų skaičius žymiai išauga. Kiaulės Nugaros salos pakraščiuose stebėtos pilkųjų garnių pastovios sankaupos. Gulbės susitelkia Stariškių seklumoje. Vasarą čia būna iki kelių dešimčių neperinčių gulbių nebylių. Rudenį ir pavasarį čia ilsisi ir maitinasi šimtai gulbių giesmininkių ir mažųjų gulbių, dalis jų susitelkia ir prie Smeltės pusiasalio. Ančių sankaupos telkiasi tose pačiose vietose kaip ir gulbės - Stariškių seklumoje. Šimtai didžiųjų ančių, klykuolių, cyplių, smailiauodegių ančių ir laukių ilsisi ir maitinasi migracijų laikotarpiais. Skirtingai nei antys, didieji ir mažieji dančiasnapiai, akvatorijoje stebimi ne tik migracijų laikotarpiais, bet ir žiemą. Neužšąlančiuose uosto vandenyse susitelkia šimtai, o kai kuriais metais iki tūkstančių šių paukščių, mėgstamiausios jų vietos yra vandens telkiniai prie Kiaulės Nugaros salos, uosto akvatorija palei Kuršių nerijos pakrantę nuo naujosios Smiltynės perkėlos iki Alksnynės viensėdžio. Visoje akvatorijoje paplitę kirai, tačiau esant stipriems ir uraganiniams vėjams šie paukščiai ieško ramesnių vietų (pvz. ties Smeltės pusiasaliu). Pavasarį rudagalviai kirai krauna lizdus ir augina jauniklius Kiaulės Nugaros saloje. Dažniausiai jie telkiasi pietinėje salos dalyje. Čia, vienintelėje neapaugusioje nendrėmis vietoje, peri nuo 500 iki 1000 porų rudagalvių kirų, šalia jų įsikuria ir pavienės poros sidabrinių kirų.

Kuršių marios ir aplinkinė žemė yra nedideliame, tačiau labai svarbiame koridoriuje, per kurį milijonai paukščių kasmet migruoja iš Eurazijos į Centrinę ir Vakarų Europą arba Afriką. Dalis paukščių praskrenda nenutūpdami. Didžioji dalis migrantų skrenda per Kuršių neriją, Kuršių marias ir Klaipėdos sąsiaurį, kita dalis per Klaipėdos miestą. Mieste paukščiai susiduria su kliūtimis (stiklo konstrukcijos, langai, elektros perdavimo linijos ir kt.) ir žūsta. Rudeninio ir pavasarinio paukščių skridimo metu Klaipėdos mieste žūna tūkstančiai sparnuočių. Paukščių žūčių skaičiumi ypač išsiskyrė 2012 metų ruduo. Daugelis praskrendančių paukščių ilsisi ir maitinasi Kuršių mariose, Klaipėdos sąsiauryje, tame tarpe ir Kiaulės nugaros saloje. Kasmet, liepos – rugpjūčio mėnesiais, nesustodamos per Klaipėdos uostą migruoja ES saugoma paukščių rūšis - mažieji kirai, kartu su jais skrenda juodosios ir baltasparnės žuvėdros. Migracijų metu Klaipėdoje galima sutikti daugiau negu 120 paukščių rūšių, kurios trumpiau ar ilgiau užsibūna miesto teritorijoje.

Kituose Klaipėdos miesto vandens telkiniuose vandens paukščių įvairovė nepalyginti mažesnė Juose peri didžioji antis, laukys, rudagalvis kiras, nendrinės vištelės, gulbės nebylės, kuoduotoji antis ir ausuotasis kragas. Skaitlingiausios vandens paukščių sankaupos nustatytos tvenkiniuose, kur reguliariai lankosi žmonės ir maitina vandens paukščius (Trinyčių, Žardės, Miesto ligoninės, Draugystės tv.). Kaip vandens paukščiams svarbiausią telkinį reikėtų išskirti Trinyčių tvenkinį, kuriame skirtingais metų laikais apsistoja perintys, besišeriantys, migruojantys ir žiemojantys vandens paukščiai. Miesto tvenkiniuose laikosi dideli kiekiai

neperinčių didžiųjų ančių, kurios randa čia saugų prieglobstį ir gerą mitybinę bazę ir net lieka keisti plasnojamųjų plunksnų.

8.1.6. GAMTINIAI REKREACINIAI IŠTEKLIAI

Klaipėdos miestas - Lietuvos pajūrio regiono dalis, per kurią nenutrūkstamai juda turistų srautai. Patogi geografinė padėtis, unikalūs pajūrio ir pamario kraštovaizdžiai, išskirtinės saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinis parkas, Pajūrio regioninis parkas, kitos saugomos teritorijos ir objektai, vaizdingas kraštovaizdis yra svarbūs faktoriai, sudarantys puikias sąlygas rekreacijai.

LR teritorijos bendrojo plano sudėtyje buvo išskirta 40 rekreacinių resursinių arealų, kurių ribas lemia rekreacinis gamtinės bei kultūrinės aplinkos turtingumas. Visa vakarinė Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos dalis, tame tarpe Klaipėdos miestas, patenka į labai *didelio potencialo* Pajūrio rekreacinį arealą, sudarantį nacionalinės svarbos rekreacinę sistemą. Klaipėdos apskrties teritorijos bendrajame (generaliniame) plane numatomos plėtoti, siekiant kurortinės teritorijos statuso, dvi vietoves, esančias Klaipėdos miesto savivaldybėje, tai *Giruliai (su Melnrage II*) ir *Smiltynė*. Kurortinės teritorijos statusas suteikiamas vadovaujantis Kurortinės teritorijos statuso suteikimo gyvenamosioms vietovėms reikalavimų aprašu ir Kurorto ar kurortinės teritorijos statuso suteikimo gyvenamosioms vietovėms ir panaikinimo taisyklėmis. 2016 m. spalio mėnesį Klaipėdos miesto savivaldybės taryba pritarė siūlymui siekti kurortinės teritorijos statuso *Smiltynei*, kuri jau turi savo istoriją kaip kurortinė teritorija iki II-ojo pasaulinio karo.

Rekreaciniai ištekliai – tai gamtinės ar kultūrinės aplinkos savybės, tinkamos žmonių visaverčiam fiziniam bei dvasiniam poilsiui organizuoti. *Gamtinius rekreacinius išteklius* - vieną iš svarbiausių turizmo ir rekreacijos organizavimui reikalingų išteklių grupę sudaro gamtiniai kraštovaizdžio elementai ir jų dariniai: *vandens telkiniai* (jūra, marios ežerai, tvenkiniai, upės ir upeliai), *želdiniai* (miškai, miško parkai, parkai), saugomos bei kitos gamtinės teritorijos ir vertybės bei *vaizdingas* (aukšto estetinio potencialo) *kraštovaizdis*.

Teritorijos turtingumas gamtiniais rekreaciniais ištekliais didele dalimi apsprendžia rekreacinių teritorijų diferencijavimą, naudojimo ir tvarkymo kryptis.

Vandens telkiniai – vieni iš svarbiausių gamtinės aplinkos veiksnių rekreacijoje, nes daugeliu atveju mūsų krašte be vandens telkinio neįsivaizduojama bendro profilio poilsio zona, su vandens telkiniais susijusios įvairios rekreacijos formos: stacionarus poilsiavimas, stovyklavimas, maudymasis, irstymasis valtimis, vandens turizmas, žvejyba ir kt.. Klaipėdos miesto teritorija pasižymi ne tik paviršinių vandenų gausa, bet ir jų įvairove (plačiau teksto skyriuje 8.1.4).

Klaipėdos miestui tenka vienos didžiausių vakarų Lietuvoje Akmenos - Danės upės žemupio bei Karaliaus Vilhelmo kanalo atkarpos, prateka visa eilė mažesnių upelių, telkšo eilė ežerėlių ir tvenkinių. Šių vandens telkinių aplinkoje (upių slėniuose, ežerų ir tvenkinių pakrantėse) svarbiausi gamtiniai rekreaciniai veiksniai yra: galimybės poilsiauti ir vandens turizmo galimybės.

Mažieji Klaipėdos miesto vandens telkiniai dėl jų technologinio potencialo (ploto, vandeningumo, pakrančių ir atabrado pobūdžio ir kt.) esamos būklės dažnai nėra tinkami arba mažai patrauklūs poilsiavimui, dėl mažo rekreacinio talpumo naudotini vietinio lygmens, t.y. gyvenamojo rajono, mikrorajono ar kvartalo gyventojų poreikių tenkinimui. Prie miesto teritorijoje esančių mažųjų paviršinio vandens telkinių prioritetas teikiamas ramaus ir aktyvaus poilsio zonų, atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų formavimui.

Vandens turizmo vystymui, pramoginiam bei pažintiniam plaukiojimui perspektyvi Akmenos - Danės upė bei Karaliaus Vilhelmo kanalas. Karaliaus Vilhelmo arba Klaipėdos kanalas yra įtrauktas į valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą, tačiau dabar neeksploatuojamas, nes yra izoliuotas nuo kitų vidaus vandenų kelių. 2013 m. parengtoje studijoje "Vakarų krantas" siūloma atgaivinti laivybą karaliaus Vilhelmo kanalu. Tvirtinama, kad šis vandens kelias, sujungtas su Kuršių mariomis, taptų kur kas patrauklesnis vidaus vandenų kelių naudotojams.

Miestui tenka dalis Kuršių marių - didžiausio šalyje gėlo vandens telkinio. Bendras žemyninio ir Kuršių nerijos kranto ilgis Klaipėdos miesto ribose sudaro apie 39,2 km, iš kurio apie 31,15 km jau yra sutvirtinta ar užstatyta hidrotechniniais statiniais (krantinėmis, molais, apsauginėmis sienutėmis, pirsais ir kt.). Kuršių nerijos natūralus hidrotechniniais statiniais neužstatytas rytinis krantas tęsiasi apie 5,26 km, o Kuršių marių rytinis krantas – apie 1,76 km, Malkų įlankoje - apie 1 km Smeltės botaninio draustinio teritorija. Dėl minėtų

technogeninių bei gamtinių aplinkybių - marių pakrančių ir atabrado pobūdžio, Klaipėdos miesto ribose Kuršių marių, kaip rekreacinio ištekliaus panaudojimo galimybės yra gerokai apribotos.

Nepaisant to, kad Kuršių marių krantuose morfologiniu požiūriu rekreacijai palankios tik kelios neilgos atkarpėlės, negalima pamiršti kitų privalumų - patrauklių sąlygų žvejybai, tiek nuo kranto tiek ir iš plaukiojimo priemonių ar nuo ledo žiemą. Marios pritraukia didelius vandens turistų bei žvejų mėgėjų srautus, tad pagrindinė problema turi būti ne naujų poilsiautojų paieška, o racionalus marių išnaudojimas rekreacinėms reikmėms. Pagrindinės turizmo vystymo kryptys: vandens turizmo plėtra (plaukiojimas mažaisiais laivais), vandens iškylų organizavimas, vandens trasų priekrantėje įrengimas, licencijuota mėgėjiška žvejyba, nardymo paslaugos.

Didžiausią potencialą vystant turizmą visame Klaipėdos regione turi Baltijos jūra. Klaipėdos miestui tenka kelios Baltijos jūros pakrantės atkarpos – 7,5 km ilgio Smiltynėje ir 5 km ilgio šiaurės vakarinėje miesto teritorijos dalyje Giruliuose. Su Baltijos jūra ribojasi pajūrio juostos žemyninės ir Kuršių nerijos dalies paplūdimiai, kurie yra bene svarbiausias Klaipėdos miesto rekreacinis išteklius. Pajūryje plėtojama įvairi rekreacija, tačiau populiariausias poilsiavimas vasarą. Svarbiausi rekreaciniai veiksniai: jūros vanduo; paplūdimiai; mikroklimatas. Klaipėdos miesto administracijos direktoriaus 2012 -03-20 įsakymu Nr. AD1-592 „Dėl Klaipėdos miesto paplūdimių įteisinimo“ yra įteisinti Klaipėdos miesto paplūdimiai prie Baltijos jūros: Smiltynės I ir II paplūdimiai, Melnragės I ir II paplūdimiai, Girulių ir Neįgaliųjų paplūdimiai.

Su Baltijos jūra sietinas ne tik kaitinimasis saulėje bei maudynės, bet ir kitos galimos pramoginės ir sportinės veiklos: iškylos jūroje, kurioms priskiriamos tokios pramogos kaip plaukiojimas laivais, plaukimas kanojomis, baidarėmis, burlentėmis, banglentėmis, burvaltėmis, vandens motociklais ir kitomis motorinėmis transporto priemonėmis, nardymas, jėgos aitvarų naudojimas, rekreacinė žvejyba, vandens paukščių stebėjimas, mobilių pirčių naudojimas ir t.t. Paplūdimyje tikslinga vystyti aktyvų ir pasyvų poilsį, o apsauginiame paplūdimio kopagūbryje tik pažintines – edukacines veiklas.

Paskutiniuoju metu Baltijos jūros, o ypač žemyninės dalies krantų būklė dėl gamtinių ir antropogeninių priežasčių tampa vis labiau probleminė, kartu mažėja pakrančių zonos rekreacinis potencialas. Galimybių studijoje „Baltijos jūros krantų erozijos problemų analizė ir sprendimo būdai“ kaip svarbiausi veiksniai, sąlygojantys krantų erozijos procesų intensyvėjimą, įvardijami šie: padažnėję katastrofiški atmosferos reiškiniai - štormai ir uraganai; priekrantėje sumažėjęs smėlio nešmenų srautas nuo Sambijos pusiasalio krantų; Klaipėdos uosto gilinimas, molų ilginimas ir įplaukos kanalo gilinimas; uosto molų pertrauktas nešmenų srautas šiauriau Klaipėdos miesto ir kt.. Šiauriau Klaipėdos uosto esanti miesto rekreacinė zona - Pirmoji Melnragė įvardijama kaip bene labiausiai veikiama Klaipėdos jūrų uosto vartų, kurie ir stabdo smėlio judėjimą. Dėl šios priežasties minėta teritorija nuolat išplaunama. Gelbėjant šią zoną nuo erozijos, mokslininkų nuomone, ateityje gali tekti naudoti taip vadinamas kietąsias priemones (krantų tvirtinimas, pylimų, bangolaužių statyba ir kt.). Negalima pamiršti, kad be jau minėtų veiksnių ne ką mažesnę neigiamą įtaką krantų būklei turi ir intensyvi rekreacinė veikla, todėl labai svarbu ne tik kurti bei plėtoti rekreacinės infrastruktūros tinklą, padedantį reguliuoti poilsiautojų srauto pasiskirstymą, gerinantį rekreacijos sąlygas, bet ir užtikrinantį jūros kranto kraštovaizdžio apsaugą.

Reikia pažymėti, kad dalis Klaipėdos miestui tenkančių Baltijos jūros pakrančių patenka į saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinio parko ribas. Rekreacinis naudojimas valstybiniuose parkuose yra griežčiau reguliuojamas bei gali būti vykdomas remiantis šių saugomų teritorijų tvarkymo planų sprendiniais ir kitais veiklas saugomose teritorijose reglamentuojančiais dokumentais.

„Rekreacinių objektų ir teritorijų sklaidos brėžinyje“ Klaipėdos miesto pajūrio juostos žemyninės ir Kuršių nerijos dalies paplūdimių lokalizacija yra teikiama vadovaujantis „Pajūrio juostos žemyninės dalies paplūdimių rekreacijos specialiojo plano“ ir „Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plano“ sprendiniais.

Miškai yra antrasis gamtinio kraštovaizdžio veiksnys, lemiantis poilsiavimo galimybes. Miškai pagal poilsiavimo sąlygų technologinį tinkamumą yra skirstomi į: *tinkamus poilsiavimui* (sausi ir normalaus drėgnumo pušynai); *iš dalies tinkamus poilsiavimui* (sausi mišrūs bei lapuočių miškai, sausi beržynai, sausi eglynai bei kiti lapuočių miškai*); esamos būklės mažai tinkamus*, *tačiau perspektyvoje naudotinus poilsiavimui* (pušų jaunuolynai); *esamos būklės poilsiavimui netinkamus* (drėgni mišrūs bei lapuočių miškai, užpelkėję miškai).

Miškai supa Klaipėdos miestą iš šiaurės ir pietų pusės. Jie nusidriekia palei Baltijos jūros ir Kuršių marių pakrantes. Miškinga ir miestui priklausanti Kuršių nerijos dalis –Smiltynė, tačiau pačiame mieste ir teritorijose

į rytus nuo miesto miškų praktiškai nėra. Tinkamumo poilsiui vertinimo aspektu Klaipėdos mieste vyraujanti miškų struktūra yra gera - didžiąją dalį miesto miškų (Smiltynėje, Melnragėje) galima vertinti kaip tinkamus poilsiavimui. Miškų plotai, plytintys į pietus nuo Klaipėdos miesto, esamos būklės poilsiavimui nėra tinkami.

LR Vyriausybės nutarimu (Žin., 2007, Nr. 129-5244), tinkamiausi poilsiavimui Klaipėdos miesto miškai, užimantys 1795,32 ha (87% mieste esančių miškų ploto) yra priskirti specialios paskirties rekreacinių miškų grupei (II B). Pagal funkcinės paskirties ypatumus šios grupės miškai yra dalijami į kelis pogrupius:

Miško parkus, skirtus tenkinti visuomenės rekreacines reikmes, sudaryti sąlygas, palankias poilsiui, turizmui, pasivaikščiojimui, sportui, kultūrinei ir kitai veiklai gamtoje, kartu mažinant šios veiklos žalingą poveikį aplinkai ir išsaugant šių miškų stabilumą; šie miškai užima 1680,52 ha (93,6% rekreacinių miškų);

Miestų miškus, skirtus tenkinti miestų gyventojų rekreacines, sanitarijos higienos reikmes, sudaryti sąlygas, palankias rekreacijai, masiniams renginiams gamtoje, gryninti miestų orą, gerinti jų estetinį vaizdą, formuoti ir palaikyti tam tinkamus medynus; šie miškai užima 114,8 ha (6,4% rekreacinių miškų);

Klaipėdos miesto teritorijoje miškai užima palyginti mažą ploto dalį (21%), tame tarpe rekreaciniai (II B grupė) užima 18,3% teritorijos ploto. Esamiems miškams tenka didelis ne tik vietinių, bet atvykstančių poilsiautojų skaičius. Esamų rekreacinių miškų kiekis ir pritaikymas rekreacijai netenkina poreikių. Pvz. per metus Smiltynėje apsilanko 500 tūkst. žmonių (tiek jų atvykta į Lietuvos jūrų muziejų), tačiau planai įrengti Smiltynės miško parką (nutiesti takelius, pastatyti suolelius, kad žmonėms būtų patogu pasivaikščioti, aktyviai ilsėtis) iki šiol neįgyvendinti.

Saugomos teritorijos ir kitos vertybės. Įgyvendinant subalansuotos plėtros principus, saugomos teritorijos tampa labai svarbiu faktoriumi plėtojant sveikatingumo turizmą, ekologinį – pažintinį turizmą, aktyvaus poilsio turizmą, kaimo turizmą. Gamtinių rekreacinių išteklių naudojimas saugomose teritorijose yra griežčiau reguliuojamas bei turi būti vykdomas remiantis saugomų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniais. Platesnė informacija apie Klaipėdos mieste ir gretimybėse esančias saugomas teritorijas pateikiama teksto skyriuje 8.2.2. Didžiausią rekreacinį potencialą turinčios saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinis ir Pajūrio regioninis parkai. Dėl šiuose parkuose esančių vertingų gamtinių ir kultūrinių objektų bei dėl kraštovaizdžio estetinės vertės šios teritorijos yra labai patrauklios turizmo vystymui.

Pajūrio regione, o tame tarpe ir Klaipėdos miesto teritorijoje glūdi unikali gamtos vertybė – Vakarų Lietuvos geoterminio vandens telkinys. Nuosėdinėje dangoje yra išskiriami trys regioniniai hidroterminiai horizontai (kompleksai), iš kurių galima išgauti terminį skirtingos temperatūros (30–90°C) ir mineralizacijos (25–150 g/l) vandenį. Geoterminio vandens telkinio ištekliai gali būti panaudojami vandens pramogoms ir gydymo procedūroms. Pagrindinės turizmo vystymo kryptys panaudojant mineralizuotą geoterminį vandenį - sveikatinimo paslaugų, balneologijos ir vandens pramogų plėtra. Iki šiol šie ištekliai nebuvo panaudojami vystant turizmo sektorių. Turimais duomenimis Bendrovė ,,Geoterma“ artimiausiu metu numato vystyti veiklą, susijusią su geoterminio vandens panaudojimu sveikatinimo tikslams (pardavinėti ligoninėms, SPA centrams ir kt.). Geoterminio mineralizuoto vandens panaudojimas leistų išplėsti ne tik Klaipėdos miesto, bet ir viso Pajūrio regiono mastu vystomo sveikatingumo turizmo plėtros galimybes.

Kraštovaizdžio vizualinė struktūra. Kraštovaizdžio vizualinė struktūra vertinama galimo emocinio poveikio žmogui kriterijais: gyvybingumu, raiškumu, įvairumu, individualumu, kompoziciniu harmoningumu, prasmingumu ir kt. Naujausias nacionalinis vizualinio kraštovaizdžio potencialo vertinimo darbas yra kraštovaizdžio vizualinės struktūros analizė, pateikiama Lietuvos Respublikos nacionalinio kraštovaizdžio tvarkymo plane. Vadovaujanti Nacionaliniu kraštovaizdžio tvarkymo planu, nagrinėjama Klaipėdos miesto teritorija ir artimiausia aplinka didesne ar mažesne dalimi patenka į kelių Lietuvos kraštovaizdžio vizualinės struktūros tipų ribas ar su jais ribojasi (*žr. 8.1.6-1 pav., 8.1.6-1 lentelę*).

Didžiojoje Klaipėdos miesto teritorijos dalyje, kaip ir aplinkinėse teritorijose vyrauja nedidelio estetinio potencialo - *neišreikštos vertikaliosios sąskaidos įvairaus pražvelgiamumo erdvių kraštovaizdis (**V0H0; V0H2**).* Kiek didesnio estetinio potencialo - *nežymios vertikaliosios sąskaidos įvairaus pražvelgiamumo erdvių kraštovaizdis* (***V1H0; V1H2; V1H3***) lokalizuojasi į šiaurę, pietus ir pietryčius nuo miesto. Santykinai didžiausio estetinio potencialo - *ypač ir vidutiniškai raiškios vertikaliosios sąskaidos pusiau uždarų ir uždarų erdvių kraštovaizdis (**V2H2**; **V3H1**)* yra į šiaurės rytus ir į vakarus bei pietvakarius nuo miesto. Pirmu atveju (*V2H2*) tai yra urbanizacijos nesudarkytas, platus, aukštų išraiškingų šlaitų juosiamas Akmenos –Danės slėnis. Antru atveju (*V3H1*) – Kuršių nerijos ir jos pakrančių ruožas.

Kuršių nerija, kurios šiaurinė dalis (Smiltynė) yra Klaipėdos miesto ribose, yra vienas iš didžiausio kraštovaizdžio estetinio potencialo arealų Lietuvoje. Šiame areale atsispindi jūros, vėjo ir žmogaus veiklos sąveikoje susidaręs ir tebesiformuojantis kraštovaizdis. Didžioji Kuršių nerijos dalis (ypač centrinė) pasižymi ypač raiškia vertikaliąja sąskaida. Šiaurinei nerijos daliai būdingas ,,išlygintas“ kraštovaizdis. Vyrauja pusiau uždaros iš dalies pražvelgiamos erdvės. Čia didžiausius plotus užima miškai (paprastoji ir kalninė pušis), pakrantėje fragmentiškai įsiterpia užstatymo (pastatų, infrastruktūros) elementai, tame tarpe Smiltynės urbanistinio draustinio architektūros vertybės. Ypač gražiai Kuršių nerijos pakrantės atrodo iš tolo. Deja iš priešingo Klaipėdos sąsiaurio kranto jomis grožėtis galimybės labai ribotos – tam trukdo uždara Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija, todėl miesto gyventojams bei turistams rytinė sąsiaurio pakrantė praktiškai neprieinama.

8.1.6-1 lentelė. Kraštovaizdžio vizualinė struktūra

Vizualinės struktūros tipo indeksas	Kraštovaizdžio vertikalioji vizualinė sąskaida (V)	Kraštovaizdžio horizontalioji vizualinė sąskaida (H)	Vizualinis dominavimas kraštovaizdyje
V0H0-a	Neraiški vertikalioji sąskaida (lyguminis kraštovaizdis su vieno lygmens videotopais)	Vyraujančių uždarų neperžvelgiamų (miškingų ar užstatytų) erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinėje struktūroje išreikštas vertikalių ir horizontalių dominančių kompleksas
V3H1-a	Ypač raiški vertikalioji sąskaida (stipriai kalvotasis bei gilių slėnių kraštovaizdis su keturių-penkių lygmenų videotopų kompleksais)	Vyraujančių pusiau uždarų iš dalies pražvelgiamų erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinėje struktūroje raiškūs vertikalių ir horizontalių dominančių kompleksai
V1H0-d	Silpna vertikalioji sąskaida (banguotasis bei lėkštašlaičių slėnių kraštovaizdis su dviejų lygmenų videotopų kompleksais	Vyraujančių uždarų nepražvelgiamų (miškingų ar užstatytų) erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinė struktūra be raiškių vertikalių ir horizontalių dominančių
V1H3-d	Silpna vertikalioji sąskaida (banguotasis bei lėkštašlaičių slėnių kraštovaizdis su dviejų lygmenų videotopų kompleksais	Vyraujančių atvirų gerai apžvelgiamų erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinė struktūra be raiškių vertikalių ir horizontalių dominančių
V0H2-d	Neraiški vertikalioji sąskaida (lyguminis kraštovaizdis su vieno lygmens videotopais)	Vyraujančių pusiau atvirų didžiąja dalimi apžvelgiamų erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinė struktūra be raiškių vertikalių ir horizontalių dominančių
V2H2-b	Vidutinė vertikalioji sąskaida – kalvotas bei išreikštų slėnių kraštovaizdis su trijų lygmenų videotopų kompleksais;	Vyraujančių pusiau atvirų didžiąja dalimi apžvelgiamų erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinėje struktūroje išreikštos tik horizontalios dominantės
V1H2-a	Silpna vertikalioji sąskaida (banguotasis bei lėkštašlaičių slėnių kraštovaizdis su dviejų lygmenų videotopų kompleksais	Vyraujančių pusiau atvirų didžiąja dalimi apžvelgiamų erdvių kraštovaizdis	Kraštovaizdžio erdvinėje struktūroje išreikštas vertikalių ir horizontalių dominančių kompleksas

8.1.6-1 pav. Ištrauka iš Lietuvos Respublikos nacionalinio kraštovaizdžio tvarkymo plano esamos būklės kraštovaizdžio vizualinės struktūros brėžinio

Kuršių nerija ir Kuršių marių akvatorija, žvelgiant nuo uosto teritorijos, yra matoma iš 6 apžvalgos vietų. Iš jų 5 vietose yra priėjimas prie marių ir tik 2 priėjimai iš 5 yra visiškai sutvarkyti bei pritaikyti rekreacijai.

Geriausiai Kuršių nerija yra apžvelgiama nuo Senosios keltų perkėlos vietos, prie Danės upės žiočių. Čia sukuriamas grįžtamasis ryšys tarp Kuršių nerijos, miesto ir uosto apžvalgos, šioje vietoje būna didelis srautas gyventojų ir turistų, kurie keltu keliasi į Kuršių neriją. Ne veltui ši vieta yra laikoma pačia gražiausia ir įspūdingiausia Klaipėdos senamiesčio vieta.

Panašų vizualinį ryšį turi ir Naujoji perkėla, tačiau šioje vietoje pagrindiniai yra automobilių srautai, tad krantinės nėra pritaikytos rekreacijai. Apžvalga daugiausiai galima iš kelto.

Kaip atskirą Kuršių nerijos apžvalgos tašką galima įvardinti uosto šiaurinius vartus, tačiau patekimas iš miesto į šia vietą yra apsunkintas, rekreacinis potencialas nėra iki galo atskleistas.

Visose kitose vietose Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos apžvalga yra neįmanoma, nes uosto teritorija kaip atskiras urbanistinis vienetas barjerais (tvoromis) yra atskirta nuo miesto ir be specialaus leidimo ar nedirbant šioje vietoje į teritoriją patekti neįmanoma. Čia suvokiami tik miesto ryšiai su uostu.

Šiuo metu geriausias būdas stebėti Kuršių nerijos kraštovaizdį (vakarinėje pusėje) ir Klaipėdos miesto ir jūrų uosto kraštovaizdį (rytinėje pusėje) yra iš plaukiančio laivo.

Dabartiniu metu Kuršių nerijos ir Klaipėdos miesto urbanizuotų teritorijų, tame tarpe Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kaimynystė neturi didesnės neigiamos įtakos kraštovaizdžio estetiniam potencialui, o atskirais atvejais netgi jį padidina, nes iš tam tikrų vietų apžvelgiamas uosto ir Kuršių nerijos vaizdas yra labai specifinis, vienintelis toks Lietuvoje.

8.1.7. IŠVADOS

Ekogeologinės sąlygos

- Klaipėdos miesto teritorijos žemės paviršiuje sutinkami įvairios kilmės dariniai - ledyno sustumti kraštiniai glacialiniai (moreninis priemolis ir priesmėlis), limnoglacialiniai ir kraštiniai limnoglacialiniai (molis, aleuritas, smulkus smėlis), jūrinės kilmės (smulkus smėlis), holoceno eoliniai (feldšpatinis-kvarcinis smėlis), aliuviniai, deliuviniai ir kt.;
- Per Klaipėdos miesto gyvavimo laikotarpį vykusios žmogaus veiklos rezultatas - technogeniniai dariniai, kurie dengia didžiąją miesto teritorijos, tame tarpe ir Klaipėdos sąsiaurio ploto dalį. Šių darinių storis kinta nuo kelių dešimčių centimetrų iki 6 – 8 m, o kai kur – ir iki 10 – 12 metrų. Klaipėdos senamiestyje ir kitose intensyviai užstatytose miesto dalyse vidutinis technogeninių darinių storis paprastai neviršija 2 metrų;
- Nagrinėjamoje teritorijoje Lietuvos geologijos tarnybos duomenimis 2016-01-01 surasta 11 naudingųjų iškasenų telkinių ir prognozinių išteklių plotų, iš jų tik vienas – prognozinis gintaro telkinys (Gintaro I plotas) yra miesto ribose Klaipėdos sąsiauryje ir tik vienas (Rimkų smėlio ir žvyro), esantis už miesto ribų, eksploatuojamas. Numatant bendrojo plano sprendinius būtina atsižvelgti į teisės aktų, reglamentuojančių naudingųjų iškasenų gavybą, reikalavimus;
- Klaipėdos miesto žemės gelmių išteklius – geoterminė energija. Nuosėdinėje dangoje čia išskiriami trys regioniniai hidroterminiai horizontai (kompleksai), iš kurių galima išgauti terminį skirtingos temperatūros (30–90°C) ir mineralizacijos (25–150 g/l) vandenį;
- Geoterminis vanduo naudojamas šilumos tiekimui – veikia geoterminė šilumos jėgainė, tačiau iki šiol neišnaudotas lieka mineralizuoto geoterminio vandens aspektas – balneologinis arba gydomasis;
- Gėlo požeminio vandens ištekliai pakankami buities ir ūkio poreikių patenkinimui. Klaipėdos miesto vandenvietėse eksploatuojami permo ir gruntinis vandeningieji horizontai;
- Siekiant išsaugoti tinkamą požeminio vandens – vienintelio geriamojo vandens šaltinio kokybę, rengiant teritorijų planavimo dokumentus, vertinant planuojamos ūkinės veiklos objektų galimą poveikį geologinei aplinkai, planuojant veiklą, susijusią su galimu teršalų patekimu į aplinką reikalingi detalesni tyrimai apie požeminio vandens saugą nuo paviršinės taršos konkrečioje vietoje.

Reljefo sąranga

- Didžiausi reljefo pokyčiai Klaipėdos miesto teritorijoje (tiek sausumoje, tiek vandenyse) yra įvykę ir tebevyksta dėl aktyvios technogeninės veiklos (statyba, uosto kanalo gilinimas ir plėtra). Klaipėdoje užstatymas daugiausiai buvo vykdomas Baltijos jūros pakrantės lygumos plotuose, pasižyminčiuose mažu pažeidžiamumu ir potencialiu geodinaminiu aktyvumu. Natūraliai lygiuose paviršiaus plotuose performavimo amplitudė nebūna didelė dėl mezoreljefo pobūdžio, pagrinde pakeičiamos paviršiuje slūgsančios nuogulos;
- Potencialiai geodinamiškai aktyvūs, labiausiai pažeidžiami ir geoekologiniu požiūriu svarbūs yra upių ir upelių slėniai, raiškūs terasinių pakopų šlaitai. Klaipėdos mieste konstatuojami nepageidautini Danės senslėnio šlaitų pažeidimo, periodiškai užliejamos senslėnio dalies reljefo performavimo bei Smeltės, Ringelio ir kitų mažųjų upelių slėnių pažeidimų atvejai;
- Dėl aktyvios antropogeninės veiklos (ypač dėl KVJU įplaukos kanalo ir hidrotechninių įrenginių keliamo poveikio) bei gamtinių procesų ir jų tarpusavio sąveikos Kuršiu nerijos marių bei Baltijos jūros (žemyniniame ir Kuršių nerijos) krantuose yra konstatuojami krantosauginiai bei krantotvarkiniai konfliktai;

- KVJU vykdomo krantų monitoringo duomenimis krantų ir aplinkosauginio kopagūbrio būklė šiauriau Klaipėdos valstybinio jūrų uosto jau daug metų yra pati blogiausia visame Lietuvos krante;
- Kuršių nerijos vakariniai krantai yra pusiausvyros būklės arba turi nešmenų perteklių, nes nešmenų akumuliacijos tendencijas sustiprino Klaipėdos uosto vartų rekonstrukcija
- Baltijos jūros Lietuvos kranto tvarkymo priemonės yra numatytos „Pajūrio juostos tvarkymo programoje 2014-2020 m.“ (šioje programoje Klaipėdos miesto ribose krantosaugines priemones siūloma taikyti Klaipėdos, Smiltynės ir Alksnynės rekreacinėse zonose), Pajūrio juostos žemyninės dalies paplūdimių rekreacijos ir Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialiuosiuose planuose.

Klimatinės sąlygos

- Klaipėdos miesto orus, be svarbiausio klimatą lemiančio veiksnio – šilumos kiekio, gaunamo nuo saulės, didele dalimi nulemia geografinė padėtis - Baltijos jūros artumas, dėl ko visus metus yra jaučiama drėgnų Atlanto oro masių pernaša. Klimatą čia galima apibūdinti kaip vidutiniškai šiltą, drėgną, su gana šiltomis mažasniegėmis ir dažnais atodrėkiais žiemomis, vėsesniais pavasariais ir vasaromis, šiltu rudeniu. Dėl aktyvios ciklonines veiklos, ypač šaltuoju metų laiku, šiam regionui būdinga staigi orų kaita;
- Svarbūs meteorologiniai reiškiniai, turintys įtakos gyvenimui ir ūkiui, o ypač Klaipėdos mieste esančio valstybinio jūrų uosto veiklai, yra rūkai ir vėjas;
- Klaipėdos pajūrio regionui būdingi advekcinės kilmės rūkai šaltuoju metų laiku ir specifiniai pakrančių (frontiniai) rūkai, susidarantys vasaros pabaigoje, rudenį ir žiemą;
- Vėjo stiprumui būdingas sezoniškumas - stipriausi vėjai stebimi šaltuoju metų laiku (spalio – sausio mėnesiais), be to yra nustatyta, kad pajūryje ištisus metus vidutinis vėjo greitis yra apie 1,5 karto didesnis negu Vidurio Lietuvoje.

Hidrografinis tinklas

- Paviršiniai vandenys yra tas gamtinės aplinkos komponentas, be kurio yra kurio neįsivaizduojamas Klaipėdos miestas, su vandenimis yra be galo tampriai susijusi visa Klaipėdos miesto ir uosto kūrimosi bei gyvavimo istorija. Paviršiniai vandenys užima apie 10,5% miesto teritorijos ploto;
- Vienas iš labiausiai žmogaus veiklos pakeistų vandens telkinių – Klaipėdos sąsiauris – technologiškai pakeista akvatorija, kurios rytinėje dalyje yra pusiau uždari Klaipėdos jūrų uosto baseinai, krantinės ir pirsai, vakariniame krante – Kuršių nerijos krantinė;
- Prie Baltijos jūros ir Kuršių marių esančiam Klaipėdos miestui reikšmingus neigiamus padarinius gali sukelti ryšium su klimato atšilimu prognozuojamas vandens lygio kilimas;
- Klaipėdoje potvynių grėsmė susijusi su vandens lygio kilimu Baltijos jūroje ir Klaipėdos sąsiauryje, taip pat potvynių priežastimi gali tapti gausūs ir didelio intensyvumo krituliai, padidėjęs upių nuotėkis ir su juo susijęs vandens lygio kilimas. Modeliavimo rezultatai rodo, kad XXI a. keisis Danės upės sezoninis nuotėkio pasiskirstymas. Padidės nuotėkis vasaros minimumo laikotarpiu ir ypač žiemos nuotėkis;
- Jau dabar *Akmenos - Danės* upė pasižymi itin nepastoviu vandens režimu. Sutapus stipriems potvyniams ir stipriems vakarinių krypčių štorminiams vėjams *Danės* vandens lygis gali pakilti iki 4,5 – 5 abs. a. (šios upės salpos aukštis 4,5 – 5 m abs. a.);
- Kuršių mariose vidutinio šaltojo laikotarpio vandens lygio pokytis iki XXI amžiaus pabaigos gali siekti nuo +10 iki +100 cm. Labiausiai tikėtinas (tikimybė tarp 30 ir 70 %) vidutinio vandens lygio pakilimas 27–63 cm, o vėjo patvankų ir Nemuno potvynių metu vandens lygis gali pakilti atitinkamai 181–217 cm. Kiek pakils vandens lygis, priklausys nuo jį veikiančių faktorių pokyčio intensyvumo.

Biotos ypatumai

- Klaipėdos miesto teritorija – urbanizuota teritorija, tačiau ir čia gyvuoja artimos natūralioms bei natūralios ekosistemos;

- Biologinės įvairovės požiūriu vertingiausios miesto dalys: Girulių miškas, Smiltynės miškas, pajūrio ir kopų ruožas, Kiaulės Nugaros sala, vakarinis Malkų įlankos krantas, Smeltalės, Kretainio ir kitų mažųjų upelių slėniai;
- Iš visų nagrinėjamoje teritorijoje esančių vandens telkinių, tiek pagal ichtiofaunos biomasę, tiek pagal sužvejojamų žuvų kiekius bei struktūrą išsiskiria Kuršių marios, kurios priklauso vertingiausiems Lietuvos vidaus vandens telkiniams;
- Klaipėdos sąsiauris, jungiantis labai svarbias žuvininkystės požiūriu Kuršių marias su Baltijos jūra, yra eilės praeivių (tarp jų įtrauktų į Lietuvos Raudonąją knygą) ir verslinių žuvų rūšių migracinė trasa, kur svarbiausia yra vakarinė protakos pakrantė;
- Klaipėdos miesto paviršinio vandens telkiniai svarbūs žuvininkystei, retų ir saugomų žuvų rūšių apsaugai. Prioritetas teiktinas mėgėjiškos žvejybos – rekreacinės žuvininkystės ir žvejybinio turizmo plėtrai;
- Klaipėdos mieste vyraujanti paukščių grupė – vandens telkinių paukščiai. Klaipėdos miestui priklausančioje Kuršių marių bei Klaipėdos sąsiaurio akvatorijoje ir aplinkoje stebima apie 50 įvairių paukščių rūšių, tačiau sezoninių migracijų laikotarpiais fiksuojamų paukščių rūšių žymiai padaugėja, kasmet kinta ir paukščių gausumas;
- Kuršių marios, Kuršių nerija, Klaipėdos sąsiauris ir Klaipėdos miestas yra labai svarbus koridorius per kurį milijonai paukščių kasmet migruoja iš Eurazijos į Centrinę ir Vakarų Europą arba Afriką (migracijų metu galima sutikti daugiau negu 120 paukščių rūšių). Dalis paukščių praskrenda nenutūpdami.
- Migracijų metu per miestą skrendantys paukščiai susiduria su kliūtimis (stiklo konstrukcijos, langai, elektros perdavimo linijos ir kt.) ir žūsta. Daugelis praskrendančių paukščių ilsisi ir maitinasi Kuršių mariose, Klaipėdos sąsiauryje, tame tarpe ir Kiaulės nugaros saloje.
- Aktualu išsiaiškinti miesto vietas, kur daugiausiai žūsta paukščių, atsitrenkusių į pastatų langų stiklus bei kitas kliūtis ir diegti neigiamą poveikį mažinančias priemones.

Gamtiniai rekreaciniai ištekliai

- Patogi geografinė padėtis, unikalūs pajūrio ir pamario kraštovaizdžiai, išskirtinės saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinis parkas, Pajūrio regioninis parkas, kitos saugomos teritorijos ir objektai, vaizdingas kraštovaizdis yra svarbūs faktoriai, sudarantys puikias sąlygas rekreacijai;
- Su Baltijos jūra besiribojantys pajūrio juostos žemyninės ir Kuršių nerijos dalies paplūdimiai yra bene svarbiausias Klaipėdos miesto gamtinis rekreacinis išteklius;
- Paskutiniuoju metu Baltijos jūros žemyninės dalies krantų būklė dėl gamtinių (ekstremalūs meteorologiniai reiškiniai, vandens lygio kilimas ir kt.) ir antropogeninių priežasčių (Klaipėdos uoste vykdoma veikla sąlygojanti smėlio nešmenų srauto ir kitus pokyčius, intensyvi rekreacinė veikla) tampa vis labiau probleminė, mažėja pakrančių zonos, ypač Melnragės I paplūdimio, rekreacinis potencialas.
- Gelbėjant krantus nuo erozijos ateityje gali tekti naudoti taip vadinamas kietąsias priemones (krantų tvirtinimas, pylimų, bangolaužių statyba ir kt.), be to labai svarbu kurti bei plėtoti rekreacinės infrastruktūros tinklą, padedantį reguliuoti poilsiautojų srauto pasiskirstymą, gerinantį rekreacijos sąlygas;
- Vandens turizmo vystymui, pramoginiam bei pažintiniam plaukiojimui turėtų būti išnaudojamas Kuršių marių, Akmenis – Danės upės, karaliaus Vilhelmo kanalo potencialas;
- Klaipėdos miesto miškams tenka didelis vietinių bei atvykstančių poilsiautojų skaičius. Miškų pritaikymas poilsiui (rekreacinės infrastruktūros išvystymas) nepakankamas, dėl ko prastėja miškų būklė, formuojasi rekreacinės digresijos židiniai;
- Į Klaipėdos miestą patenka ar yra greta didžiausią rekreacinį potencialą turinčios saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinis ir Pajūrio regioninis parkai. Dėl šiuose parkuose esančių vertingų gamtinių ir kultūrinių objektų bei dėl kraštovaizdžio estetinės vertės šios teritorijos yra labai patrauklios turizmo vystymui;
- Pajūrio regione, o tame tarpe ir Klaipėdos miesto teritorijoje glūdi unikali gamtos vertybė – Vakarų Lietuvos geoterminio vandens telkinys. Geoterminio mineralizuoto vandens panaudojimas leistų išplėsti ne tik Klaipėdos miesto, bet ir viso Pajūrio regiono mastu vystomo sveikatingumo turizmo plėtros galimybes;

- Kuršių nerija, kurios šiaurinė dalis (Smiltynė) yra Klaipėdos miesto ribose, yra vienas iš didžiausio kraštovaizdžio estetinio potencialo arealų Lietuvoje. Šiame areale atsispindi jūros, vėjo ir žmogaus veiklos sąveikoje susidaręs ir tebesiformuojantis kraštovaizdis;
- Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos apžvalga nuo Klaipėdos miesto pusės yra įmanoma tik keliose vietose, nes tam trukdo uosto teritorija, kuri kaip atskiras urbanistinis vienetas barjerais (tvoromis) yra atskirta nuo miesto ir be specialaus leidimo ar nedirbant šioje vietoje į teritoriją patekti neįmanoma.
- Šiuo metu geriausias būdas stebėti Kuršių nerijos kraštovaizdį (vakarinėje pusėje) ir Klaipėdos miesto bei jūrų uosto kraštovaizdį (rytinėje pusėje) yra iš plaukiančio laivo.

8.2. KRAŠTOVAIZDIS IR JO APSAUGA

8.2.1 KRAŠTOVAIZDŽIO MORFOLOGINĖ STRUKTŪRA

Kraštovaizdis yra daugybės gamtinių procesų ir teritorijos naudojimą bei apsaugą lemiančių funkcinių interesų rezultatas, integruotas gamtos jėgų ir visuomenės kraštotvarkinės veiklos kūrinys. Iki šiol jo samprata dažnai traktuojama nevienareikšmiškai, todėl žemiau pateikiame planuojamos teritorijos kraštovaizdžio analizėje naudojamus kraštovaizdžio sąvokos apibrėžimus.

Kraštovaizdis – žemės paviršiaus gamtinių (paviršinių uolienų ir reljefo, pažemio oro, paviršinių ir gruntinių vandenų, dirvožemio, gyvųjų organizmų) ir (ar) antropogeninių (archeologinių liekanų, statinių, inžinerinių įrenginių, žemės naudmenų ir informacinio lauko) komponentų, susijusių medžiaginiais, energiniais ir informaciniais ryšiais, teritorinis junginys. Kraštovaizdis pagal sukultūrinimo laipsnį skirstomas į:

Gamtinis kraštovaizdis - *natūralų pobūdį išlaikęs kraštovaizdis;*
Kultūrinis kraštovaizdis - *žmogaus veiklos sukurtas ir jo sambūvį su aplinka atspindintis kraštovaizdis, tame tarpe:*

- kaimiškasis (agrarinis) kraštovaizdis – tai gamtinių procesų bei žmonių veiklos sąveikoje atsiradęs ir svarbiausius gamtinės struktūros bruožus išsaugojęs antropogenizuotas kraštovaizdžio tipas. Jam paprastai priskiriamos žemės ūkio naudmenos, taip pat ekstensyvaus padriko užstatymo kaimai;
- miestiškasis (urbanizuotas) kraštovaizdis – tai žmogaus pakeistas, jo veiklos smarkiai veikiamas ir palaikomas bei plėtojamas antropogeninis kraštovaizdžio tipas. Jam priskiriami miestai, miesteliai, didelės kompaktiškos kaimų gyvenamosios vietovės bei stambių techninių inžinerinių kompleksų teritorijos.

Kraštovaizdžio morfologinė struktūra bei jos teritoriniai ypatumai formuoja pagrindines fundamentalias teritorijų planavimo prielaidas. Svarbiausi kraštovaizdžio naudojimą ir apsaugos kryptis galintys lemti veiksniai yra reljefo pobūdis ir erdvinė raiška, vandens telkinių ir vandentėkmių teritorinė sklaida bei miškų ir kitų želdinių pobūdis ir teritorinis pasiskirstymas.

Nacionaliniame kraštovaizdžio tvarkymo plane (patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2015 m. spalio 2 d. įsakymas Nr. D1-703) yra teikiamas LR teritorijos kraštovaizdžio morfologinis rajonavimas - vadovaujantis teritorijos kilme ir reljefo pobūdžiu, skiriami stambiausi teritoriniai dariniai – kraštovaizdžio ruožai. Pastarieji pagal reljefo ir mezoklimatinį vientisumą skaidomi į sritis, šios – pagal vyraujantį gamtinį pobūdį ir sukultūrinimo laipsnį – į rajonus.

Vadovaujantis Nacionaliniu kraštovaizdžio tvarkymo planu, nagrinėjama teritorija didesne ar mažesne dalimi patenka (ar ribojasi) į net šešių (6) kraštovaizdžio morfologinių rajonų, skiriamų Rytų Baltijos sekliosios jūros ir Vakarų Pabaltijo žemumų ruožų Pietryčių Baltijos jūros povandeninių plynaukščių ir Pajūrio žemumos sričių, ribas. Kraštovaizdžio morfologinių teritorinių vienetų sąrašas pateikiamas 8.2.1-1 lentelėje, teritorinis pasiskirstymas brėžinyje „Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimas. Esama būklė. Kraštovaizdžio morfologinė struktūra“.

Didžioji nagrinėjamos teritorijos dalis patenka į *urbanizuotos miškingos Baltijos pakrantės lygumos* ir *urbanizuotos agrarinės Nemuno deltos lygumos rajonus.* Esamose Klaipėdos miesto ribose pagal sukultūrinimo pobūdį ir mastą su nedidelėmis išimtimis vyrauja *miestiškasis (urbanizuotas)* kraštovaizdis. Apibūdinant vakarinę Klaipėdos miesto dalį (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija) taikytina *technogeninio kraštovaizdžio* samprata, nes uosto žemyninės dalies, o nemaža dalimi ir vidinės akvatorijos gamtinio kraštovaizdžio pobūdis yra iš esmės pakeistas, sukuriant savitą erdvinį kraštovaizdžio kompleksą, kurio struktūroje vyraujančią padėtį užima antropogeninės kilmės elementai.

Pajūrio regiono kraštovaizdžio morfostruktūra pasižymi ne tik šalies, bet ir tarptautiniame kontekste unikaliais bruožais. Nors nagrinėjama teritorija užima tik nedidelę pajūrio regiono dalį, kraštovaizdžio morfologinės vertės požiūrių teritorijoje išsiskiria nevienodo vertingumo kraštovaizdžio zonos. Pati vertingiausia, savo unikalumu išsiskirianti zona yra į vakarus nuo miesto plytinti ir nedidele dalimi į administracines ribas patenkanti Kuršių nerija (*mažai urbanizuotos miškingos Kuršių nerijos* kraštovaizdžio rajonas). Tarp Kuršių marių ir Baltijos jūros esantis siauras Kuršių nerijos pusiasalis yra sudarytas iš vandens srovių atnešto smėlio. Vėjų supustytos kopos, drėgni pažemėjimai (palvė), paplūdimiai – visas šis gana jaunas kraštovaizdis nuolatos kinta. Šiam, gamtiniu bei kultūriniu požiūriu vertingam kraštovaizdžiui išsaugoti yra įsteigtas Kuršių nerijos nacionalinis parkas (plačiau teksto skyriuje 8.2.2).

8.2.1-1 lentelė. Kraštovaizdžio morfologiniai ruožai, sritys ir rajonai

Ruožas	Sritis	Rajonas	Kraštovaizdžio gamtinis pobūdis*	Kraštovaizdžio sukultūrinimo pobūdis ir indeksas brėžinyje
A. Rytų Baltijos sekliosios jūros ruožas	I. Pietryčių Baltijos jūros povandeninių plynaukščių sritis	1. Kuršių-Vakarų Žemaičių Baltijos jūros kranto zona	Kranto zonos (<20 m gylio) jūros kraštovaizdis	Jūrinis gamtinis -rekreaciniai vandenys besiribojantys su nagrinėjama teritorija (v)
B. Vakarų Pabaltijo žemumų ruožas	II. Pajūrio žemumos sritis	2. Urbanizuota miškinga Baltijos pakrantės lyguma	Smėlingosios pajūrio lygumos kraštovaizdis	Miškingas mažai urbanizuotas (mu‘); miškingas agrarinis (ma)
		3. Mažai urbanizuota miškinga Kuršių nerija	Išlygintos nerijos kraštovaizdis	Miškingas mažai urbanizuotas (mu‘)
		4. Lagūninės Kuršių marios	Sekliųjų marių kraštovaizdis	Technogenizuotas - technologiškai pakeistos Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos ir pakrantės (v“); marių gamtinis - Klaipėdos sąsiaurio (v‘)
		5. Urbanizuota agrarinė Nemuno deltos lyguma	Pamario lygumos kraštovaizdis; Slėnių kraštovaizdis	Urbanistinis (u); miškingas mažai urbanizuotas (mu‘); agrarinis urbanizuotas (au“), agrarinis upėtas urbanizuotas (a/su“)
		6. Vakarų Žemaičių šiaurinė agrarinė lyguma	Moreninių gūbrių kraštovaizdis, Molingų lygumų kraštovaizdis; Slėnių kraštovaizdis, Smėlingų kalvynų kraštovaizdis	Agrarinis urbanizuotas (au“); agrarinis mažai urbanizuotas (au‘), agrarinis upėtas (a/s); miškingas agrarinis (ma).

*- Bendras kraštovaizdžio pobūdis (sukultūrinimas arba natūralumas) bendruoju žemėnaudiniu požiūriu buvo diferencijuotas tokiu būdu:

Natūralaus pobūdžio didelių akvatorijų gamtinis kraštovaizdis:
V- jūros gamtinis (akvatorija 100%);
V‘ – marių gamtinis (akvatorija 100%).

Mišraus pobūdžio miškingas mažai sukultūrintas kraštovaizdis
mu^{l} – miškingas mažai urbanizuotas (miškai 70-90%; urbanizuotos teritorijos <5%; žemės ūkio naudmenos 0-20%);
ma - miškingas agrarinis - (miškai 50-70%; žemės ūkio naudmenos 30-40%; urbanizuotos teritorijos 0-5%).

Sukultūrintas agrarinis kraštovaizdis
ae/s - agrarinis upėtas - (žemės ūkio naudmenos 40-60%; miškai 30-40%; urbanizuotos teritorijos <5%)

Agrarinis dalinai urbanizuotas kraštovaizdis
au‘ – agrarinis mažai urbanizuotas (žemės ūkio naudmenos 60-80%, urbanizuotos teritorijos <10%, miškai 0-20%);
au - agrarinis urbanizuotas (žemės ūkio naudmenos 40-60%; urbanizuotos teritorijos 20-40%; miškai 0-20%);
a/su“ – agrarinis upėtas urbanizuotas (žemės ūkio naudmenos 40-60%; urbanizuotos teritorijos 20-40%; miškai 0-20%);

Urbanistinis kraštovaizdis
u - urbanistinis - (urbanizuotos teritorijos 80-100%; miškai ir želdynai 0-20%).
Technogenizuotas kraštovaizdis
v“ - technologiškai pakeistos Klaipėdos sąsiaurio akvatorijos ir pakrantės kraštovaizdis (infrastruktūros teritorijos 80-100%).

Pajūrio regiono kraštovaizdį šalies mastu reprezentuojanti smėlingosios pajūrio lygumos kraštovaizdžio zona apima miškingą Klaipėdos miesto dalį Melnragės - Girulių ruože bei tęsiasi toliau į šiaurę. Charakteringi šio kraštovaizdžio komplekso bruožai – jūros krantui lygiagretūs reljefo ruožai (paplūdimio, pakrantės kopų, terasinės jūros lygumos). Nagrinėjamos teritorijos ribose šiam kraštovaizdžio kompleksui būdingas vyraujantis gamtinis pobūdis – *miškingas mažai urbanizuotas* (Melnragės, Girulių gyvenamosios zonos). Lietuvos pajūrio žemyninės dalies kraštovaizdžio su pakrantės kopų juosta, pajūrio skardžiais, kopagūbriais ir kitomis gamtinėmis bei kultūrinėmis vertybėmis apsaugai yra įsteigtas Pajūrio regioninis parkas (plačiau teksto skyriuje 8.2.2), esantis į šiaurę nuo administracinių Klaipėdos miesto ribų.

Baltijos jūros krantų zonos kraštovaizdžio, augalų ir rūšių buveinių, gamtos išteklių išsaugojimą bei subalansuotą naudojimą iš dalies užtikrina galiojanti teisinė sistema – 2002 m. priimtas *Pajūrio juostos įstatymas,* 2011 m. liepos 28 d. aplinkos ministro įsakymu Nr. D1- 601 „Dėl Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialiojo plano plano patvirtinimo“ patvirtintas vieningas teritorijų planavimo dokumentas pajūrio juostos žemyninei daliai, 2013 m. rugsėjo 2d. aplinkos ministro įsakymu patvirtinta šio specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo programa, 2015 m. kovo 9 d. aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-204 patvirtinti pajūrio juostos žemyninės dalies paplūdimių rekreacijos specialiojo plano sprendiniai.

Aukštos morfologinės vertės kategorijai priskirtina ir piečiau planuojamos teritorijos esanti, vienintelė tokia Lietuvoje, *sekliųjų marių kraštovaizdžio* zona. Kuršių marios (seniau vadinta Prūsų jūra) - Baltijos jūros pietrytinėje dalyje gėlavandenė lagūnos tipo estuarija, atskirta nuo Baltijos jūros siaura nerija, susiformavusia per paskutinius 10 tūkst. metų. Marių kraštovaizdis visu grožiu atsiveria piečiau Kiaulės nugaros salos, vakariniame krante jis ribojasi su Kuršių nerijos, o rytinėje su Pamario lygumos kraštovaizdžiais. Pastarasis patenka į nagrinėjamą teritoriją jos pietinėje dalyje – *miškingas mažai urbanizuotas pamario lygumos* kraštovaizdis. Reikia pažymėti, kad Kuršių marių kraštovaizdžio apsauga valstybiniu lygiu reglamentuota nepakankamai, galiojančių teisės aktų nuostatos neužtikrina Kuršių marių kraštovaizdžio apsaugos ir tausojančio naudojimo.

Dar vienas, aukštos morfologinės vertės kategorijai priskirtinas, yra upių slėnių kraštovaizdis, kurį nagrinėjamoje teritorijoje atstovauja Akmenos – Danės slėnio atkarpą, kur kraštovaizdis pagal sukultūrinimo laipsnį diferencijuojamas į *agrarinį upėtą* bei *agrarinį upėtą urbanizuotą*. Nagrinėjamoje teritorijoje didžiausiu raiškumu bei vaizdingumu upės slėnis pasižymi aukščiau Klaipėdos miesto, kur, įvairiai vingiuodama, upė teka teka plačiu (200-300 m) senslėniu. Ties Tauralaukiu upė pradeda veržtis pro galinių morenų ruožą, todėl slėnis tampa ypač išraiškingas – salpą juosia aukšti (santykinis aukštis apie 20 m), raguvoti šlaitai, nuo kurių viršaus tam tikrose vietose atsiveria apylinkių vaizdai. Upių slėniai yra viena svarbiausių gamtinės sistemos dalių, pasižymi dideliu geoekologiniu jautrumu antropogeninei veiklai. Reikia pažymėti, kad artėjant prie Klaipėdos miesto Danės upės slėnis yra vis labiau spaudžiamas užstatytų teritorijų, dėl ko nukenčia slėnio struktūra - ardomi, transformuojami šlaitai, mažėja galimybės formuoti visuomenės interesams tarnaujančias rekreacines ar atskirųjų želdynų teritorijas.

Į rytus nuo Klaipėdos miesto esančiose teritorijose ant gamtinio moreninių gūbrių ar molingų lygumų pamato per kelis paskutinius dešimtmečius susiformavo ir tebesiformuoja mišraus pobūdžio agrarinis - *agrarinis mažai urbanizuotas* bei *agrarinis urbanizuotas kraštovaizdis*, kuriame stebimas miškų trūkumas arba visiškas jų nebuvimas. Pastaroji aplinkybė yra sąlygota ankčiau vyravusios žemėnaudos (žemės ūkio naudmenos). Procesai vykstantys Klaipėdos priemiestinėse teritorijose nėra palankūs kraštovaizdžio stabilumo išsaugojimo

požiūriu, nes žemės sklypų savininkai paprastai siekia užstatyti kuo daugiau jiems priklausančios teritorijos, nepaiso visuomenės poreikių, aplinkosauginių reikalavimų, nėra suformuojamas atskirųjų želdynų tinklas. Siekiant palaikyti ir stiprinti kraštovaizdžio stabilumą šiose priemiestinėse teritorijose viena iš svarbiausių subalansuoto kultūrinio kraštovaizdžio formavimo krypčių turėtų būti naudmenų biogenizavimas (želdinimas, renatūralizavimas) agrarinėse ar urbanizuotose vietovėse, kraštovaizdžio žemėnaudos struktūros bendrojo mozaikiškumo formavimas arba esamo išlaikymas atsižvelgiant į vietos sąlygas, urbanizacijos plėtros į gamtinio kraštovaizdžio teritorijas reglamentavimas. Dėl intensyvios chaotiškos urbanizacijos sklaidos bei didelės architektūrinių sprendinių įvairovės nukenčia ir estetinis kraštovaizdžio potencialas. Prie problemos sprendimo prisidėtų statinių architektūrinių sprendimų reglamentavimas.

Aukščiau pristatytoji nagrinėjamos teritorijos kraštovaizdžio morfologinė struktūra yra savotiškos planavimo sąlygos, kurias reikia įvertinti rengiant teritorijų planavimo dokumentus. Šiuo atveju, pasirenkant Klaipėdos miesto perspektyvinio vystymo scenarijus, skirstant miesto teritoriją į funkcines zonas, nustatant teritorijų tvarkymo reglamentus bei įgyvendinant kitus, planavimo darbų programoje nustatytus tikslus ir uždavinius.

Gamtinio pobūdžio aukštos morfologinės vertės kraštovaizdžio arealai sąlygoja apribojimus urbanistinei plėtrai. Vyraujančio gamtinio kraštovaizdžio pobūdžio, aukštos morfologinės vertės kraštovaizdžio arealų atveju prioritetas bus teikiamas esamo kraštovaizdžio pobūdžio išsaugojimui, palaikymui bei stiprinimui ir/ar nustatyto apsaugos režimo (saugomos teritorijos) užtikrinimui. Urbanizuoto kraštovaizdžio atveju – miestovaizdžio planinės bei erdvinės struktūros, savitumo formavimui ir gerinimui. Konkretūs kraštovaizdžio apsaugos, tvarkymo, identiteto išsaugojimo ir/ar formavimo klausimai bus sprendžiami sekančiuose bendrojo plano rengimo etapuose, įvertinant kraštovaizdžio gamtinį bei sukultūrinimo pobūdį ir vertingumą.

8.2.2. SAUGOMOS TERITORIJOS IR GAMTOS PAVELDO OBJEKTAI

Pagal dabar galiojantį LR Saugomų teritorijų įstatymą Saugomos teritorijos yra sausumos ir (ar) vandens plotai nustatytomis aiškiomis ribomis, turintys pripažintą mokslinę, ekologinę, kultūrinę ir kitokią vertę ir kuriems teisės aktais nustatytas specialus apsaugos ir naudojimo režimas (tvarka). Saugomos teritorijos steigiamos siekiant 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 ir objektus (vertybes). Tuo būdu, saugomos teritorijos yra ypač svarbus kraštovaizdžio ekologinės struktūros formantas ir jos sudėtinė dalis.

Saugomų teritorijų sistemą, remiantis LR Saugomų teritorijų įstatymu, sudaro šios saugomų teritorijų kategorijos: konservacinės apsaugos prioriteto teritorijos - rezervatai, draustiniai ir paveldo objektai; atkuriamosios apsaugos prioriteto teritorijos – atkuriamieji sklypai, genetiniai sklypai; ekologinės apsaugos prioriteto teritorijos – ekologinės apsaugos zonos; kompleksinės saugomos teritorijos – valstybiniai parkai (nacionaliniai ir regioniniai), biosferos stebėsenos (monitoringo) teritorijos (biosferos rezervatai ir biosferos poligonai), įsteigtos ir potencialios Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijos. Gamtinio pobūdžio saugomas ir kitas ekologiškai svarbias teritorijas, užtikrinančias kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą, į krašto tvarkymą subalansuojančią bendrą sistemą jungia gamtinis karkasas, tačiau jis nėra saugoma teritorija.

Svarbiausios saugomos teritorijos, sudarančios pagrindines rėžimines zonas, užtikrinančias gamtinio kraštovaizdžio apsaugą, yra gamtinės bei kompleksinio tipo ypač saugomos teritorijos, kurioms taikomas konservacinių (gamtos vertybių išsaugojimo) interesų prioritetas, t.y. valstybiniai gamtiniai rezervatai, biosferos rezervatai, valstybiniai ir savivaldybių draustiniai, valstybinių parkai ir biosferos poligonai. Šios svarbiausios saugomos teritorijos dar vadinamos *ypač saugomomis.*

Nagrinėjamoje Klaipėdos miesto teritorijoje ir artimiausioje aplinkoje esančių ypač saugomų teritorijų sąrašai, jų plotai ir apsaugos tikslai Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos duomenimis pateikiami 8.2.2-1 lentelėje, teritorinė lokalizacija - brėžiniuose II tome.

8.2.2-1 lentelėje teikiamų saugomų teritorijų sąrašas gana platus – 6 draustiniai, 1 nacionalinis ir 1 regioninis parkai, 2 biosferos poligonai, 1 atkuriamasis sklypas, tačiau iš visų šių saugomų teritorijų tik viena - Smeltės botaninis draustinis pilnai patenka į Klaipėdos miesto ribas, o dar kelios - Kuršių nerijos nacionalinis ir Pajūrio regioninis parkai tik nedidele ploto dalimi įsiterpia į miesto ribas. Visos kitos 8.2.2-1 lentelėje ir brėžiniuose

(,,Gamtinės struktūros brėžinys“, „Kraštovaizdžio morfologinė struktūra“) rodomos saugomos teritorijos yra miesto apylinkėse, nutolusios nuo kelių iki keliolikos kilometrų atstumu.

8.2.2-1 lentelė. Ypač saugomos teritorijos Klaipėdos miesto teritorijoje ir artimiausioje aplinkoje

Eil. Nr.	Pavadinimas	Apsaugos tikslai	Visas plotas, ha	Plotas Klaipėdos mieste, ha
Draustiniai				
1.	Lužijos botaninis	Išsaugoti pamario smėlio paplūdimių bendrijas su retomis halofitinėmis rūšimis bei Kuršių marių pakrantės užliejamas pievas su retais augalais	67,62	0,00
2.	Smeltės botaninis	Išsaugoti retų rūšių augalų augimvietes	3,65	3,65
3.	Baltijos jūros talasologinis	Išsaugoti rudakaklių narų, sibirinių gagų, klykuolių, didžiųjų dančiasnapių ir mažųjų kirų žiemojimo ir migracinių sankaupų vietą	14027,0	0,00
4.	Minijos ichtiologinis	Išsaugoti upėtakių lašišų, šlakių ir žiobrių nerštavietes	2805,00	0,00
5.	Mažeikių miško beržo genetinis	Išsaugoti Mažeikių miško karpotojo beržo (Betula pendula Roth.) populiacijos genetinę įvairovę kintančios aplinkos sąlygomis ir užtikrinti šios populiacijos atsikūrimą arba atkūrimą jos dauginamąja medžiaga	5,88	0,00
6.	Kliošių kraštovaizdžio	Iišsaugoti pamario lygumos šlapių miškų ir pelkių kraštovaizdį su botaninėmis ir zoologinėmis vertybėmis	2618,88	0,00
Nacionaliniai parkai				
7.	Kuršių nerijos	Išsaugoti vertingiausią gamtiniu bei kultūriniu požiūriu Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio kompleksą su unikaliu Europoje kopagūbriu bei etnokultūrinio paveldo vertybes. Dalis teritorijos turi paukščių ir buveinių apsaugai svarbios teritorijos statusą. Pagal LR Saugomų teritorijų įstatymą, Kuršių nerijos nacionalinis parkas yra valstybinio parko statusą turinti teritorija. Kuršių nerijos nacionalinis parkas 2000 m. įtrauktas į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą Pagal IUCN (the International Union for Conservation of Nature) klasifikaciją priklauso II saugomų teritorijų kategorijai.	27388,71	935,13
Nacionalinio parko funkcinio prioriteto zonos – draustiniai				
7.1.	Alksnynės kraštovaizdžio	išsaugoti Alksnynės kraštovaizdžio apylinkės gamtinį kompleksą su apželdintu volinės formos didžiuoju kopagūbriu, kauburiuotosios ir duburiuotos pamario bei mišku apaugusio pajūrio palvės kauburynu, pajūrio apsauginiu kopagūbriu ir smėlynais, į Lietuvos raudonąją knygą įrašytų augalų ir gyvūnų rūšių radavietes, Europos bendrijos svarbos buveines	2112,4	110,77
7.2.	Hageno gūbrio geomorfologinis	Išsaugoti geomorfologiškai vertingo apželdinto nerijos didžiojo kopagūbrio smaigalį su Hageno kalnu	159,4	159,44
7.3.	Neringos talasologinis (jūrinis)	Išsaugoti seklios jūros priekrantės povandeninio kraštovaizdžio ekosistemas su Europos bendrijos svarbos buveinėmis	12537,7	0,00
7.4.	Smiltynės urbanistinis	Išsaugoti ir atkurti Smiltynės planinę ir erdvių struktūrą su išlikusiomis architektūros vertybėmis, senosiomis vilomis, išlaikant būdingų erdvių ir architektūros pobūdį	4,05	4,05
Regioniniai parkai				
8.	Pajūrio	Pajūrio regioninis parkas - visam Lietuvos gamtiniam kompleksui svarbi teritorija, besidriekianti nuo Girulių iki senosios Palangos, į sausumos pusę iki Palangos - Klaipėdos kelio bei 2,5 km į jūrą. Pajūrio RP siekiama išsaugoti žemyninio pajūrio kraštovaizdį su pajūrio pakrantės kopų juosta, pajūrio skardžiais, jūrinės lygumos Plazės ežeru, litorininės jūros suformuotu Nemirsetos kopagūbriu ir pajūriniais žemyniniais skardžiais, jūrinius riedulynus, gamtines ekosistemas, kultūros paveldo vertybes (etnografinį Karklės kaimą).	5869,98	2,43
Regioninio parko funkcinio prioriteto zonos: rezervatai, draustiniai				

8.1.	Plazės gamtinis rezervatas	Išsaugoti šiam pajūrio ruožui būdingų augalų ir gyvūnų rūšinę sudėtį, savitą žemyninio pajūrio natūralių pievų ruožo gamtinį kraštovaizdį, liekaninės kilmės Plazės ežerą su apyežeriu ir Mažąjį klifą (pajūrio skardį).	233,33	0,00
8.2.	Kalotės botaninis -zoologinis	Išsaugoti augalų ir gyvūnų rūšis, jų bendrijas, paukščių migracijos susitelkimo vietas, Girulių miško biologinę įvairovę, užmirkusio miško ekosistemas, teritorijoje vykdant reguliuojamą miškų ūkio ir rekreacinę veiklą;	394,22	0,06
8.3.	Karklės jūrinis	Išsaugoti unikalų jūrinį kompleksą, pasižymintį didele biologine įvairove Lietuvos pajūryje, jūrinio riedulyno biotopus su midijų bendrijomis, banguolių kolonijomis, žuvų neršto ir maitinimosi vietomis;	3069,49	0,00
8.4.	Olandų kepurės kraštovaizdžio	Išsaugoti Didyjį klifą (pajūrio skardį) - unikalų Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio elementą, pajūrio kraštovaizdžiui būdingą brandžių pušynų ekosistemą, teritorijoje vykdant reglamentuotą miškų ūkio ir rekreacinę veiklą	119,54	0,00
8.5.	Karklės etnokultūrinis	Išsaugoti Karklės kaimo gatvių planinę struktūrą, sodybų erdvinio planavimo principus, susiformavusią žemėnaudos struktūrą, teritorijoje vykdant reguliuojamą rekreacinę veiklą, išlaikant tradicinę apgyvendinimo struktūrą ir bendrąjį kaimo sodybų vaizdą	147,64	0,00
8.6.	Šaipių kraštovaizdžio	Išsaugoti Karklės-Šaipių kalvagūbrio ir dubaklonio kraštovaizdį, mozaikišką miškų, pelkių ir drėgnų pajūrio pievų kompleksą su tipiška pajūrio natūralių pievų žoline augalija, tradiciškai susiformavusią mozaikišką žemėnaudos struktūrą, teritorijoje vykdant reglamentuotą miškų ūkio, žemės ūkio ir rekreacinę veiklą ir išlaikant tradicinę apgyvendinimo struktūrą	795,33	0,00
8.7.	Nemirsetos kraštovaizdžio	Išsaugoti litorininės jūros kopagūbrio fragmentą Nemirsetoje, mozaikišką pajūrio kopų, smėlynų, pievų ir miškų kompleksą, pajūrio kopų juostą, pajūrio smiltpieves su būdinga ir reta pajūrio augalija, teritorijoje vykdant reglamentuotą miškų ūkio ir rekreacinę veiklą	131,93	0,00
Biosferos poligonai				
9.	Klaipėdos – Ventspilio plynaukštės	Išsaugoti vertingą Baltijos jūros ekosistemos dalį Klaipėdos – Ventspilio plynaukštėje, ypač siekiant išsaugoti: Europos Bendrijos svarbos natūralios jūrų buveinės – 1170 rifų – plotus ir užtikrinti palankią buveinės apsaugos būklę; saugomų Europos Bendrijos svarbos žiemojančių vandens paukščių – nuodėgulių (Melanitta fusca) reguliarių sankaupų vietą ir užtikrinti palankią jų apsaugos būklę; alkų (Alca torda), ledinių ančių (Clangula hyemalis) populiacijas jų žiemojimo ir migracinių sankaupų vietoje ir užtikrinti palankią jų apsaugos būklę; vykdyti natūralios buveinės ir saugomų rūšių, stebėseną (monitoringą), su saugomų vertybių apsauga susijusius mokslinius tyrimus, kaupti informaciją apie jų būklę; analizuoti žmogaus veiklos poveikį jūros ekosistemai; užtikrinti, kad gamtos ištekliai būtų naudojami tvariai; propaguoti biologinės įvairovės išsaugojimo idėjas ir būdus	31949,3	0,00
10.	Kuršių marių	Išsaugoti vertingą Kuršių marių vandens ekosistemą, ypač siekiant išlaikyti: prioritetinę Europos Bendrijos svarbos natūralią buveinę 1150 *Lagūnas, Europos Bendrijos svarbos žuvų ir nėgių rūšių: perpelių (*Alosa fallax*), ožkų (*Pelecus cultratus*), salačių (*Aspius aspius*) buveines, lašišų (*Salmo salar*), upinių nėgių (*Lampetra fluviatilis*) ir kitų saugomų žuvų rūšių, verslinių žuvų neršto vietas ir migracijos kelią; migruojančių paukščių rūšių: mažųjų gulbių (*Cygnus columbianus*), smailiauodegių ančių (*Anas acuta*), didžiųjų dančiasnapių (*Mergus merganser*), mažųjų dančiasnapių (*Mergus albellus*), mažųjų kirų (*Larus mintus*), jūrinių erelių (*Haliaetus albicilla*) reguliarių sankaupų vietas; vykdyti natūralios buveinės, saugomų paukščių, žuvų ir nėgių rūšių stebėseną, su rūšių apsauga susijusius mokslinius tyrimus, kaupti informaciją apie rūšių įvairovę ir jų būklę; analizuoti žmogaus veiklos poveikį ekosistemoms; užtikrinti gamtos išteklių subalansuotą naudojimą ir atkūrimą; propaguoti biologinės įvairovės išsaugojimo idėjas ir būdus.	31138,07	0,22

Atkuriamieji sklypai				
11.	Kalvių	Apsaugoti gausiausią Lietuvoje upinių žuvėdrų (Sterna hirundo) koloniją jų veisimosi vietoje	36,74	0,00

Smeltės botaninis draustinis yra vienintelė saugoma teritorija, patenkanti į Klaipėdos miesto, o tiksliau Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos ribas. Draustinio užimamas plotas - 3,6454 ha; identifikavimo kodas - 0210500000011; draustinio reikšmė - valstybinis, pobūdis - gamtinis, rūšis - botaninis; steigėjas – LTSR Ministru Taryba 1988-02-29 nutarimu Nr.57 (Žin., 1988, Nr. 9-65); steigimo tikslas - išsaugoti retų rūšių augalu augimvietes.

Botaninis draustinis yra vienas iš kelių išlikusių neurbanizuoto kraštovaizdžio plotelių itin aukštu kraštovaizdžio technogenizavimo laipsniu pasižyminčioje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje, kur užima siaurą pakrantės atkarpą vakarinėje Malkų įlankos dalyje. Pietinėje pusėje draustinis ribojasi su UAB „Konteinerių terminalo grupė“ eksploatuojamo konteinerių terminalo teritorija, o vakarų pusėje su Perkėlos gatve. Nedidelė draustinio dalis (šiaurinė apie 300 m ilgio ir 15 m pločio) yra Tarptautinės jūrų perkėlos teritorijoje. Kranto linijos ilgis palei Malkų įlanką - 1534 m, santykinai natūralaus (antropogeninės veiklos netransformuoto) kranto linijos ilgis - 1162 m.

Draustinis yra įsteigtas siekiant išsaugoti halofilinių augalų bendrijas. Halofilinių augalų bendrijos paplitusios Eurazijos ir Šiaurės Amerikos druskingose augimvietėse. Šios bendrijos Lietuvoje paplitusios labai ribotai ir baigia išnykti. Statant Tarptautinę jūrų perkėlą Smeltės pusiasalyje buvo sunaikinta 0,5 ha ploto pieva, kur augo dauguma Lietuvoje aptinkamų halofitų rūšių. Didžiausia išlikusi šių bendrijų santalka – Smeltės pusiasalyje, Smeltės botaninio draustinio teritorijoje. Smeltės botaniniame draustinyje Malkų įlankos pakrantės juostoje yra retų ir saugomų augalų: trispalvio astro *(Aster tripolium*), pajūrinės pienažolės (*Glaux maritima*), druskinio vikšrio *(Juncus gerardii*), pajūrinės narytžolės *(Triglocin maritimum*) augavietės. Šių retų ir saugomų augalų augavietės telkiasi tik siauroje vandens ir sausumos sąlyčio juostoje. Likusią draustinio teritorijos dalį užima sausa pieva kurioje dominuoja dirvoninis kietis, smiltyninis lendrūnas, paprastasis varputis, paprastoji šunažolė, auga dirvinė usnis. Dalis pakrantės yra apaugusi paprastosios nendrės sąžalynais, kiek rečiau auga melsvasis meldas, vietomis įsiterpia nedideli kupstinės šluotsmilgės, plačialapio švendro sąžalynai. Nemaža dalis Malkų įlankos kranto draustinio ribose yra grįsta akmenimis. Platesnė informacija apie Smeltės botaninio draustinio augaliją pateikiama teksto skyriuje 8.1.5.1.

2011 m. kovo 21 d. LR aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-243 yra patvirtintas *Smeltės* valstybinio botaninio draustinio gamtotvarkos planas, kuriame yra nustatytos pagrindinės draustinio tvarkymo priemonės. Už gamtotvarkos plane numatytų priemonių įgyvendinimą atsakinga Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcija, kuriai rekomenduojama bendradarbiauti su VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Gamtotvarkos plane apibrėžtas ūkinės veiklos reguliavimas, kuriuo tikimasi pasiekti ūkinės veiklos ir gamtosaugos interesų dermę, numačius būtinus draustinio teritorijos priežiūros bei tvarkymo darbus, o planuojant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros strategiją, svarbu nenumatyti darbų ir projektų, kuriais ateityje gali būti pažeisti draustinio interesai.

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vykdomo aplinkos monitoringo duomenimis gamtotvarkos plano priemonių įgyvendinimas truputį pagerino draustinio ekologinę būklę ir sudarė palankias sąlygas saugomų augalų rūšių populiacijų atsikūrimui. Rekomenduota tęsti dygliuotojo šaltalankio krūmų ir kitų sumedėjusių augalų šiaurinėje draustinio dalyje kirtimą, vykdyti nendrių sąžalynų ir didžiosios dalies pievų žolyno šienavimą, reguliariai pašalinti statybos ir buitines atliekas, paukščių ir kitų gyvūnų gaišenas.

Nuo 2015 m. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos užsakymu Gamtos tyrimų centro Botanikos institutas su partneriais vykdo eksperimentą siekiant įvertinti galimybes išsaugoti *Smeltės* botaniniame draustinyje augančias retas augalų rūšis analogiškuose biotopuose kitose, ne Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje esančiose, teritorijose.

Žinomiausias ir vertingiausias kraštovaizdžio kompleksas, reprezentuojantis Lietuvos pajūrio regioną tarptautiniu mastu, yra ***Kuršių nerijos nacionalinis parkas***, kuris 2002 m. gruodžio 2 d. buvo įrašytas į UNESCO ir IUCN globojamą Pasaulio paveldo sąrašą.

Kuršių nerijos nacionalinis parkas (toliau - nacionalinis parkas) įsteigtas Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos – Atkuriamojo Seimo 1991 m. balandžio 23 d. nutarimu Nr. I-1244 „Dėl Dzūkijos, Kuršių nerijos,

Žemaitijos nacionalinių parkų, Trakų istorinio nacionalinio parko ir Viešvilės valstybinio rezervato įsteigimo“ (Žin., 1991, Nr. 13-332) vertingiausiam gamtiniu bei kultūriniu požiūriu Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio kompleksui su unikaliu Europoje kopagūbriu ir etnokultūriniam paveldui išsaugoti, tvarkyti bei tausojamai naudoti. Kuršių nerija, kurios dalį Lietuvos Respublikos teritorijoje apima Kuršių nerijos nacionalinis parkas, o Rusijos Federacijos teritorijoje nacionalinis parkas ,,Kuršskaja kosa“ 2002 m. gruodžio 2 d. buvo įrašyta į UNESCO ir IUCN globojamą Pasaulio paveldo sąrašą.

Nacionalinio parko paskirtis (nustatyta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. kovo 19 d. nutarimu Nr. 308 „Dėl Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatų patvirtinimo“): išsaugoti Kuršių nerijos didįjį kopagūbrį, jo senąsias parabolines kopas ties Juodkrante, pilkąsias kopas Agilos – Naglių ruože, pustomas Parnidžio kopas, užpustytus senuosius dirvožemius, taip pat pajūrio ir pamario palvės, kupstynės gamtinius kompleksus, apsauginį pajūrio kopagūbrį, savitą Kuršių nerijos augaliją, taip pat miškus su sengirės fragmentais, gyvūniją; išsaugoti savitą kultūros paveldą, iš jo autentiškas pamario nekilnojamąsias kultūros vertybes, etnografines žvejų sodybas, senąsias vilas Nidos, Juodkrantės, Preilos, Pervalkos gyvenvietėse, užpustytų senųjų gyvenviečių kultūrinius sluoksnius, memorialines vietas, puoselėti būdingas medinės architektūros tradicijas.

Nacionalinis parkas išsiskiria savo unikalumu, kadangi tarp Kuršių marių ir Baltijos jūros esantis siauras Kuršių nerijos pusiasalis yra sudarytas iš vandens srovių atnešto smėlio. Vėjų supustytos kopos, drėgni pažemėjimai (palvė), paplūdimiai – visas šis gana jaunas kraštovaizdis nuolatos kinta. Ypatingą Kuršių nerijos reikšmę lemia ryškus jos gamtos ir kultūros paveldo derinys. Be gamtos vertybių nacionaliniame parke saugomi ir kultūros paveldo objektai: etnografinės žvejų sodybos, senosios XIX a. pabaigos – XX a. pradžios vilos Nidos, Juodkrantės, Preilos, Pervalkos, Smiltynės gyvenvietėse, užpustytų senųjų gyvenviečių kultūriniai sluoksniai, senosios Nidos kapinės, Nidos ir Juodkrantės evangelikų liuteronų bažnyčios, kiti būdingos medinės architektūros pastatai.

Pagal gamtos ir kultūros vertybių pobūdį, apsaugos formas ir rekreacinio bei gamybinio naudojimo galimybes nacionaliniame parke yra nustatytos konservacinės apsaugos (rezervatai, draustiniai), ekologinės apsaugos, rekreacinio prioriteto ir kitos paskirties prioriteto (komunalinė edukacinė) zonos, patvirtintos LR Seimo 2010 m. gruodžio 22 d. nutarimu Nr. XI-1248 ,,Dėl Kuršių nerijos nacionalinio parko ir jo zonų ribų plano patvirtinimo“ (Žin., 2010, Nr. 153-7802).

Į Klaipėdos miesto ribas patenkančioje nacionalinio parko dalyje (935,13 ha arba 3,4% parko ploto) yra kelios svarbios konservacinio prioriteto zonos: *Hageno gūbrio geomorfologinis*, *Smiltynės urbanistinis* ir *Alksnynės kraštovaizdžio* draustiniai. Dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijų turi paukščių (PAST) ir buveinių (BAST) apsaugai svarbių teritorijų statusą, o jūrinėje dalyje, į vakarus nuo Kuršių nerijos, tikslu išsaugoti seklios jūros priekrantės povandeninio kraštovaizdžio ekosistemas su Europos bendrijos svarbos buveinėmis yra įsteigtas *Neringos talasologinis* draustinis. Kitos nacionalinio parko funkcinio prioriteto zonos, patenkančios į Klaipėdos miesto teritorijos ribas yra: rekreacinio prioriteto zonos (3), ekologinio prioriteto zona Klaipėdos sąsiaurio vandenyse (1).

Nacionalinio parko teritorija tvarkomos pagal Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. birželio 6 d. nutarimu Nr. 702 (Žin., 2012, Nr. 70-3592). Nacionalinio parko tvarkymo plane yra nustatyta kraštovaizdžio tvarkymo zonų ir jų reglamentų sistema, pritaikyta Kuršių nerijos kraštovaizdžiui, atsižvelgiant į Kuršių nerijos unikalumą ir naudojimo savitumą. Šiuo metu yra rengiamas Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plano tikslinimo (koregavimo) projektas. Į šio projekto sprendinius bus atsižvelgta sekančiose Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rengimo stadijose.

Kuršių nerijos nacionalinis parko rytinė dalis Klaipėdos mieste ribojasi su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija. Dabartiniu metu KVJU teritorijoje vykdomos veiklos negeneruoja esmingesnių aplinkosauginių konfliktų Kuršių nerijos nacionalinio parko atžvilgiu, tačiau naujų projektų įgyvendinimas uosto teritorijoje gali būti susijęs su tiesioginiu ir/ar netiesioginiu poveikiu nacionaliniame parke saugomoms gamtos ir kultūros paveldo vertybėms.

Šiuo metu yra rengiamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas. Koncepciniuose sprendiniuose teikiamos keturios KVJU koncepcinės plėtros alternatyvos: 1 -a koncepcinė alternatyva – vidinės uosto ir rezervinių teritorijų plėtra, veiklos efektyvumo esamose teritorijose didinimas, sukuriant prognozuojamą techninį krovos potencialą uoste - iki 100 mln. t; 2 -a koncepcinė alternatyva – vidinės uosto ir rezervinių teritorijų plėtra, teritorijos plėtra

pietinėje uosto dalyje, veiklos efektyvumo esamose teritorijose didinimas, sukuriant prognozuojamą krovos potencialą uoste – iki 129 mln. t; 3 -a koncepcinė alternatyva - vidinės uosto ir rezervinių teritorijų plėtra, teritorijos plėtra šiaurinėje uosto dalyje, veiklos efektyvumo esamose teritorijose didinimas, sukuriant prognozuojamą techninį krovos potencialą uoste - iki 134 mln. t; 4 –a koncepcinė alternatyva – vidinės uosto ir rezervinių teritorijų plėtra, maksimali KVJU teritroijos plėtra šiaurinėje ir pietinėje dalyse, veiklos efektyvumo esamose teritorijose didinimas, sukuriant prognozuojamą techninį krovos potencialą uoste - iki 162 mln. t.

Jei 1-oje koncepcinėje plėtros alternatyvoje yra apsiribojama veiklos intensyvinimu esamoje KVJU teritorijoje su akvatorija, tai 2-os, 3-os ir 4-os plėtros alternatyvų atveju, įgyvendinus sprendinius būtų suformuotos naujos KVJU veiklos teritorijos šiaurinėje ir/ar pietinėje uosto dalyse. Būtent šių sprendinių įgyvendinimas yra susijęs su visiškai naujų technogenizuoto kraštovaizdžio zonų ir jas lydinčios infrastruktūros sukūrimu, o tuo pačiu ir su nevienareikšmėmis pasekmėmis aplinkinių teritorijų, tame tarpe ir Kuršių nerijos, kraštovaizdžiui.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano koncepcijos sprendiniai gali tiesiogiai arba netiesiogiai turėti reikšmės Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos interesams, suformuluotiems Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatose (patvirtinta Lietuvos Respublikos vyriausybės 1999 m. ko 19 d. nutarimu Nr. 308): 6.4. išsaugoti Nacionalinio parko sausumos, marių ir jūros ekosistemų stabilumą; 9. bet kokia ūkinė, rekreacinė ar kita veikla neturi prieštarauti nacionalinio parko paskirčiai, keisti jo kraštovaizdžio, teršti aplinkos, pažeisti ekologinės pusiausvyros.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros sprendinių realizavimas gali paveikti Kuršių nerijos šiaurinę dalį ir ruožą piečiau Alksnynės, nes išauga ženklių poveikių tikimybė kraštovaizdžio unikaliam masteliui ir bendrajai erdvinei struktūrai, būdingoms Kuršių marių panoramoms ir siluetams, gamtos ir kultūros jūrinio paveldo elementams, gamtiniams ir žmogaus sukurtiems elementams, žmonių sukurtam apsauginiam pajūrio pakrantės kopagūbriui, pamario ragams. Taip pat galimas neigiamas poveikis Kuršių marių šiaurinės dalies ichtiofaunai ir ornitofaunai.

Vadovaujantis LR Vyriausybės nutarimu patvirtinto Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo reikalavimais yra atliekamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano sprendinių strateginis pasekmių aplinkai vertinimas. SPAV leis įvertinti galimą sprendinių poveikį planuojamos teritorijos gamtinei ir socialinei - ekonominei aplinkai, išnagrinėjant įvairias plėtros sprendinių alternatyvas, numatyti ir įvertinti galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes bei parinkti anksčiau paminėtais aspektais optimalius sprendinius tolimesniam jų plėtojimui ir įgyvendinimui.

Piečiau Klaipėdos miesto esančioje Kuršių marių dalyje yra įsteigtas *Kuršių marių* biosferos poligonas, išskiriamos Natura 2000 teritorijos – Kuršių marios (PAST, BAST). Su šiomis saugomomis teritorijomis ribojasi Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija. 2009 m. rugsėjo 17 d. LR aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-549 patvirtintų Kuršių marių biosferos poligono nuostatų III skyriaus 5.1.1 papunktis nurodo, kad visoje Biosferos poligono teritorijoje draudžiama vykdyti ūkinę ar kitą veiklą, jeigu tai pažeistų hidrologinį režimą ir cheminę vandens sudėtį, keistų ar kitaip reikšmingai pablogintų saugomos natūralios buveinės ir rūšių buveinės būklę.

Dabartiniu metu Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje vykdomos veiklos neturėjo esminės įtakos Kuršių marių biosferos poligono aplinkos būklei, tačiau naujų projektų įgyvendinimas uosto teritorijoje gali prieštarauti kai kurioms Kuršių marių biosferos poligono nuostatoms.

Svarbi saugoma teritorija - Pajūrio regioninis parkas yra į šiaurę nuo Klaipėdos miesto. Jis įsteigtas Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios tarybos – Atkuriamojo Seimo 1992 m. rugsėjo 24 d. nutarimu Nr. I -2913 ,,Dėl regioninių parkų ir draustinių įsteigimo“ (Žin., 1992, Nr. 30-913), siekiant išsaugoti žemyninio pajūrio kraštovaizdį, jo gamtinę ekosistemą bei kultūros paveldo vertybes, jas tvarkyti ir racionaliai naudoti. Regioninio parko paskirtis, nustatyta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. balandžio 29 d. nutarimu Nr. 490 ,,Dėl regioninių parkų nuostatų patvirtinimo“ yra išsaugoti Lietuvos pajūrio žemyninės dalies kraštovaizdį su pajūrio pakrantės kopų juosta, Didžiuoju ir Mažuoju pajūrio skardžiais, jūrinės lygumos Placio ežeru, litoralinės jūros suformuotu Nemirsetos kopagūbriu ir pajūriniais žemyniniais skardžiais, jūrinius riedulynus, etnografinį Karklės kaimą. Pajūrio regioninio parko apsaugos režimą užtikrina ir regioninio parko steigimo tikslų įgyvendinimą koordinuoja Pajūrio regioninio parko direkcija.

Į Klaipėdos miesto ribas įsiterpia tik labai nedidelė Pajūrio regioninio parko dalis (2,43 ha arba 0,04% parko ploto).

Pajūrio regioninio parko bei parko apsaugos zonos teritorija pagal gamtos ir kultūros vertybes, jų pobūdį, apsaugos formas ir naudojimo galimybes yra skirstoma į konservacinės apsaugos, ekologinės apsaugos, rekreacinio, gyvenamosios ir krašto apsaugos prioriteto bei parko buferinės apsaugos zonas. Į nagrinėjamos teritorijos ribas patenka sekančios konservacinio prioriteto zonos: Plazės gamtinis rezervatas, Olandų kepurės kraštovaizdžio draustinis, Šaipių kraštovaizdžio draustinis, Kalotės botaninis zoologinis draustinis, Karklės botaninis draustinis, Karklės etnokultūrinis draustinis, Nemirsetos kraštovaizdžio draustinis (*žr. 8.2.2-1.lentelę ir brėžinį „Esama būklė. Gamtinės struktūros brėžinys“*). Kitos regioninio parko zonos, patenkančios į nagrinėjamos teritorijos ribas yra: rekreacinio prioriteto, ekologinės apsaugos prioriteto, kitos paskirties prioriteto (gyvenamosios) zonos. Parko buferinės apsaugos teritorijai priskirtos agrarinės teritorijos iki Palangos plento.

Visos kitos saugomos teritorijos, kurių sąrašas teikiamas 8.2.2-1 lentelėje, o lokalizacija brėžinyje ,,Esama būklė. Gamtinės struktūros brėžinys“ yra nutolusios nuo Klaipėdos miesto nuo kelių iki keliolikos kilometrų atstumu ir ,,nejaučia“ tiesioginės besiplečiančio urbanizuoto arealo įtakos. Visais atvejais priklausymas saugomų teritorijų tinklui ar šių teritorijų kaimynystė sąlygoja apribojimus teritorijų urbanistinei plėtrai. Priimant perspektyvinius Klaipėdos miesto vystymo sprendinius būtina įvertinti galimą poveikį saugomoms teritorijoms.

Kraštovaizdžio apsaugai ir jo identitetui svarbios yra ne tik dešimtis, šimtus ir daugiau hektarų užimančios aukščiau pateiktos konservacinio prioriteto ir kompleksinės apsaugos teritorijos, bet ir nedidelius plotus užimantys vienetiniai gamtos paveldo objektai. Klaipėdos miesto ribose yra tačiau šeši (visi botaniniai) gamtos paveldo objektai. Pagal reikšmę jie, išskyrus *Storąją Klaipėdos liepą*, yra savivaldybės saugomi gamtos paveldo objektai. *Storoji Klaipėdos liepa*, įvertinant jos įspūdingus parametrus ir amžių, yra paskelbta gamtos paminklu. Dar vienas gamtos paveldo objektas – Kalvių akmuo, esantis į pietryčius nuo Klaipėdos miesto, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. vasario 8 d. įsakymu Nr. D1-88, kaip neatitinkantis kriterijų, išbrauktas iš geologinių gamtos paveldo objektų sąrašo. Saugomų gamtos paveldo objektų sąrašas Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos duomenimis pateikiamas 8.2.2-2 lentelėje, teritorinė lokalizacija grafinėje dalyje - visuose Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo esamos būklės analizės brėžiniuose.

8.2.2-2 lentelė. Valstybės saugomi gamtos paveldo objektai Klaipėdos miesto teritorijoje ir artimiausioje aplinkoje

Eil. Nr.	Pavadinimas	Objekto skelbimo saugomu tikslas	Vietovė, saugoma teritorija
Botaniniai objektai			
1.	*Bibliotekos ąžuolas*	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ąžuolą: apimtis 1,3 m aukštyje 3,15 m; aukštis – 19,6 m; amžius apie 200 metų; lajos plotis – 18 m.	Klaipėdos m. sav., H. Manto g. 25
2.	*Paupio ąžuolas*	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ąžuolą: apimtis 1,3 m aukštyje - 3,6 m; aukštis – 18,7 m; amžius apie 200 metų; lajos plotis – 21 m.	Klaipėdos m. sav., Jaunystės g. 24
3.	*Plačiašakis ąžuolas*	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ąžuolą: apimtis 1,3 m aukštyje - 3,4 m; aukštis – 21 m; amžius apie 180 metų; lajos plotis – 21 m.	Klaipėdos m. sav., Janonio g. 23
4.	*Skvero ąžuolas*	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį ąžuolą: apimtis 1,3 m aukštyje - 3,53 m; aukštis – 25,2 m; amžius apie 200-220 metų; lajos plotis – 24 m.	Klaipėdos m. sav., S. Daukanto – I. Kanto g. skveras
5.	*Storoji Klaipėdos liepa**	Išsaugoti įspūdingų matmenų mažalapę liepą: apimtis 1,3 m aukštyje - 5,75 m; aukštis – 15,4 m.	Klaipėdos m. sav. Minijos g.
6.	*Storasis uosis*	Išsaugoti įspūdingų matmenų paprastąjį uosį: apimtis 1,3 m aukštyje - 4,05 m; aukštis – 25,5 m; amžius apie 200 metų; lajos plotis – 20 m.	Klaipėdos m. sav. Jaunystės g. 24
Geologiniai objektai			
7.	*Akmuo Baravykas*	Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. vasario 8 d. įsakymu Nr. D1-88, kaip neatitinkantis kriterijų, išbrauktas iš geologinių gamtos paveldo objektų sąrašo.	Dovilų apylinkės, Dumpių miškas

∗ - Vertingiausi gamtos paveldo objektai, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 20 d. nutarimu Nr. 311 ,,Dėl gamtos paminklų paskelbimo" (Žin., 2000, 24 – 621) paskelbti ***gamtos paminklais*.**

Dar viena teritorija, turinti nustatytą konservacinę paskirtį, tačiau neįtraukta į saugomų teritorijų valstybės kadastrą yra Kiaulės nugaros sala.

Kiaulės nugaros sala šiuo metu galiojančiame Klaipėdos miesto bendrajame plane pažymėta kaip konservacinės paskirties žemė (naudojimo būdas – gamtinių rezervatų žemės sklypai).

Remiantis Žemės naudojimo būdų turinio aprašu, gamtinių rezervatų žemės sklypai yra skirti valstybiniams rezervatams ir rezervatinėms apyrubėms, valstybinių parkų ar biosferos stebėsenos (monitoringo) teritorijų rezervatams, gamtos paveldo objektams, kuriuose draudžiama ūkinė veikla. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad dabartiniu metu Kiaulės nugaros salos teritorija pagal žemės nuosavybės kadastrinius dokumentus yra padalinta į du sklypus, kurių pagrindinė naudojimo paskirtis skiriasi. Šiaurinė salos dalis (apie 6,05 ha) patenka į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto sklypą (kadastrinis Nr. 2101/0010:1), kurio pagrindinė naudojimo paskirtis - kita (kitai specialiai paskirčiai). Pietinė salos dalis tenka sklypui (kadastrinis Nr. 2101/0010:62), kurio plotas yra 11,5443 ha, pagrindinė naudojimo paskirtis – konservacinė, naudojimo būdas – gamtinių rezervatų žemės sklypai.

8.2.3. BIOLOGINĖS ĮVAIROVĖS APSAUGA

Biologinės įvairovės išsaugojimas - vienas iš svarbiausių uždavinių, siekiant darnaus visuomenės vystymosi. Biologinę įvairovę sudaro visų gyvų organizmų rūšių, gyvenančių sausumos, paviršinių vandenų bei ekosistemose, visuma, jų buveinės, taip pat genetinė įvairovė (Lietuvos Respublikos biologinės įvairovės išsaugojimo strategija ir veiksmų planas, 1998). Biologinė įvairovė, be kitų svarbių funkcijų, yra ir gamtinių sistemų funkcionalumo bei stabilumo garantas. Tai aplinkos komponentas, vienas pagrindinių resursų tokioms gyvybiškai svarbioms ūkio šakoms, kaip miškininkystė, žemės ūkis, žuvininkystė, žemės ūkis, medicina, jo vaidmuo yra esminis turizmo ir rekreacijos sektoriuje.

Remiantis ES Tarybos direktyvos 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos ir Tarybos direktyvos 79/409/EEB dėl laukinių paukščių apsaugos reikalavimais Europos Sąjungos šalyse kuriamas bendras specialių saugomų teritorijų ekologinis tinklas „Natura 2000". Jis skirtas palaikyti ir išsaugoti natūralias, pusiau natūralias buveines, nykstančių gyvūnų bei augalų rūšis jų paplitimo vietose. Lietuva tapdama Europos Sąjungos nare įsipareigojo parinkti ir įsteigti paukščių bei natūralių buveinių apsaugai svarbias teritorijas įjungiant jas į „Natura 2000" tinklą.

Pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais patvirtintus Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų arba jų dalių, kuriose yra buveinių ir paukščių apsaugai svarbių teritorijų sąrašus, į Klaipėdos miesto ir artimos aplinkos teritorijas patenka visa eilė „Natura 2000" teritorijų. Informacija apie jas pateikiama 8.2.3-1 lentelėje, teritorinė lokalizacija – brėžiniuose II tome.

8.2.3-1 lentelė. „Natura 2000" teritorijos Klaipėdos miesto teritorijoje ir artimiausioje aplinkoje

Eil. Nr.	Teritorijos pavadinimas ES kodas	Teritori-jos grupė	Aptinkamų europinės svarbos saugomų rūšių paukščių apsaugai / Europos Bendrijos svarbos natūralių buveinių, augalų ir gyvūnų rūšių apsaugai	Visas plotas (ha), ribos	Plotas Klaipėdos mieste, ha
1.	*Kuršių marios, LTKLAB010*	PAST	Migruojančių mažųjų gulbių (Cygnus columbianus), smailiauodegių ančių (Anas acuta), didžiųjų dančiasnapių (Mergus merganser), mažųjų dančiasnapių (Mergus albellus), mažųjų kirų (Larus minutus), jūrinių erelių (Haliaeetus albicilla) apsaugai	6648,17 Ribos sutampa su patvirtintomis Kuršių marių biosferos poligono ribomis.	1,05
2.	*Kuršių nerijos nacionalinis parkas, LTKLAB001*	PAST	Jūrinių erelių (Haliaeetus albicilla), ligučių (Lullula arborea), dirvoninių kalviukų (Anthus campestris); migruojančių mažųjų kirų (Larus minutus) ir upinių žuvėdrų (Sterna hirundo) sankaupų vietų Kuršių mariose ir Baltijos jūroje ir žiemojančių	23859,1 Ribos sutampa su patvirtintomis Kuršių nerijos NP ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio, ūkinio	400,58

			nuodėgulių (Melanitta fusca) ir alkų (Alca torda) sankaupų vietų Baltijos jūroje, taip pat paukščių migracinių srautų susiliejimo vietų apsaugai	komunalinio ir kitos paskirties prioriteto funkcines zonas.	
3.	*Klaipėdos-Ventspilio plynaukštė (LTPALB002)*	PAST	Žiemojančių nuodėgulių (Melanitta fusca) sankaupų vietų apsaugai	31949,3 Ribos sutampa su patvirtintomis Klaipėdos –Ventspilio biosferos poligono ribomis.	0,00
4.	*Baltijos jūros priekrantė (LTPALB001)*	PAST	Sibirinių gagų (Polysticta stelleri), klykuolių (Bucephala clangula), didžiųjų dančiasnapių (Mergus merganser) ir mažųjų kirų (Larus minutus) žiemojimo ir migracinių sankaupų vietos apsaugai	17096,7 PAST teritorija užima dalį Pajūrio regioninio parko	0,00
5.	*Nemirsetos smiltpievės (LTKREB001)*	PAST	Dirvoninių kalviukų (Anthus campestris) apsaugai	150,7 PAST teritorija užima dalį Pajūrio regioninio parko	0,00
6.	*Kalvių karjeras (LTKLAB003)*	PAST	Upinės žuvėdros (Sterna hirundo) apsaugai	36,74 Ribos sutampa su Kalvių atkuriamojo sklypo ribomis	0,00
7.	*Minijos upės slėnis (LTKLAB005)*	PAST	Griežlės (Crex crex), tulžių (Alcedo atthis) apsaugai	2175,37	0,00
8.	*Tyrų pelkė (LTKLAB002)*	PAST	Juodkrūčių bėgikų (Calidris alpina), meldinės nendrinukės (Acrocephalus paludicola) apsaugai	2234,5 Ribos sutampa su Kliošių kraštovaizdžio draustinio ribomis	0,00
9.	*Kuršių marios (LTSIU0012)*	BAST	1130, Upių žiotys; 1150, Lagūnos; Baltijos lašiša; Kartuolė; Ožka; Paprastasis kirtiklis; Perpelė; Salatis; Upinė nėgė	37909,9 BAST teritorija užima dalį Kuršių marių biosferos poligono	0,00
10.	*Kuršių nerija (LTNER0005)*	BAST	2110, Užuomazginės pustomos kopos; 2120, Baltosios kopos; 2130, Pilkosios kopos; 2140, Kopų varnauogynai; 2170, Kopų gluosnynai; 2180, Medžiais apaugusios pajūrio kopos; 2190, Drėgnos tarpkopės; 2320, Pajūrio smėlynų tyruliai; Didysis auksinukas; Pajūrinė linažolė; Perpelė	9985,84 Ribos sutampa su Kuršių nerijos NP ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio bei kitos paskirties prioriteto funkcines zonas	400,81
11.	*Baltijos jūros priekrantė (LTPAL0001)*	BAST	1170, Rifai; Upinė nėgė	12633,6 Ribos sutampa su Baltijos jūros talasaloginio draustinio ribomis ir Pajūrio regioninio parko Karklės talasaloginio draustinio ribomis	0,00
12.	*Pajūrio kopos (LTKLA0009)*	BAST	2110, Užuomazginės pustomos kopos; 2120, Baltosios kopos; 2130, Pilkosios kopos; 2170, Kopų gluosnynai; 2180, Medžiais apaugusios pajūrio kopos; 2320, Pajūrio smėlynų tyruliai; 6210, Stepinės pievos; 6510, Šienaujamos mezofitų pievos; Pajūrinė linažolė	425,00	0,00
13.	*Minijos upė (LTKLA0007)*	BAST	Kartuolė; Ovalioji geldutė; Paprastasis kirtiklis; Paprastasis kūjagalvis; Pleištinė skėtė; Ūdra; Upinė nėgė	1869,95	0,00

14.	*Lužijos ir Tyrų pelkės (LTKLA0005)*	BAST	2320 Pajūrio smėlynų tyruliai; 6120 Karbonatinių smėlynų smiltpievės; 6410 Melvenynai; 6430 Eutrofiniai aukštieji žolynai; 6450 Aliuvinės pievos; 6510 Šienaujamos mezofitų pievos; 7120 Degradavusios aukštapelkės; 91D0 Pelkiniai miškai; Kraujalakinis melsvys	2686,50 Ribos sutampa su Lužijos botaninio ir Kliošių kraštovaizdžio draustinių ribomis	0,00

Iš viso 8.2.3-1 lentelėje teikiamo ,,Natura 2000“ teritorijų sąrašo į Klaipėdos miesto ribas patenka tik kelios - Kuršių nerijos nacionalinis parkas (PAST) ir Kuršių nerija (BAST). Šių teritorijų ribos sutampa su Kuršių nerijos nacionalinio parko ribomis, išskyrus šio parko rekreacinio bei kitos paskirties prioriteto funkcines zonas. Visos kitos 8.2.3-1 lentelėje ir brėžiniuose („Gamtinės struktūros brėžinys“, „Kraštovaizdžio morfologinė struktūra“) rodomos „Natura 2000“ teritorijos yra miesto apylinkėse, nutolusios nuo kelių iki keliolikos kilometrų atstumu.

Buveinių bei paukščių apsaugai svarbių teritorijų apsaugos režimas nustatomas subalansuotomis priemonėmis: išsaugojimo (konservacinėmis), prevencinėmis priemonėmis, teritorijų planavimo dokumentų bei planų sprendiniais, taip pat vertinimo priemonėmis, nustatančiomis projektų poveikį buveinių apsaugai svarbioms teritorijoms. Europos Bendrijos svarbos buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų tvarkymo ypatumus nustato Vyriausybės patvirtinti Bendrieji buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų nuostatai (Žin., 2011, Nr. 67-3171).

8.2.4. GAMTINIO KARKASO TERITORIJOS

Gamtinio pobūdžio saugomas ir kitas ekologiškai svarbias bei pakankamai natūralias teritorijas, užtikrinančias kraštovaizdžio ekologinį stabilumą, į krašto tvarkymą subalansuojančią bendrą sistemą jungia *gamtinis karkasas*. *Gamtinis karkasas* juridiškai įteisintas Aplinkos apsaugos ir Saugomų teritorijų įstatymuose, tačiau jis nėra saugoma teritorija. Gamtinio karkaso paskirtis:

- sukurti vientisą gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklą, užtikrinantį kraštovaizdžio geoekologinę pusiausvyrą ir gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų;
- sudaryti prielaidas biologinei įvairovei išsaugoti, sujungti didžiausią ekologinę svarbą turinčias buveines, jų aplinką bei gyvūnų ir augalų migracijai reikalingas teritorijas;
- saugoti natūralų kraštovaizdį ir rekreacinius išteklius;
- didinti miškingumą;
- optimizuoti ūkio šakų plėtrą.

Įgyvendinant ekologinio kompensavimo sistemos koncepciją, 2002 metais gamtinis karkasas įteisintas Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane, o rengiant Klaipėdos apskrities bei Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijų bendruosius planus lokalizuotas stambesniame mastelyje. Rengiant Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą gamtinio karkaso teritorijų teritorinė lokalizacija nebuvo atlikta, todėl Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo esamos būklės rengimo stadijoje yra teikiamas gamtinio karkaso teritorijų lokalizavimas, pagrindine (atramine) versija laikant LR teritorijos ir Klaipėdos rajo savivaldybės teritorijos bendruosius planus bei išskiriant vietinės svarbos gamtinio karkaso elementus, kurie dėl mastelio smulkumo negalėjo būti įvertinti aukštesnio lygmens teritorijų planavimo projektuose.

Nustatytą gamtinio karkaso teritorijų tinklą nagrinėjamoje Klaipėdos miesto ir aplinkinėse teritorijose sudaro:

Geoekologinės takoskyros – teritorijų juostos, jungiančios ypatinga ekologine svarba bei jautrumu pasižyminčias vietoves: upių aukštupius, vandenskyras, aukštumų ežerynus, kalvynus, pelkynus, priekrantes, požeminių vandenų intensyvaus maitinimo ir karsto paplitimo plotus. Jos skiria stambias gamtines geosistemas ir palaiko bendrąją gamtinio kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą.

- Tarptautinės svarbos *Pajūrio* geoekologinė takoskyra (apima Baltijos jūros ir Kuršių marių kranto ir priekrantės dalį bei visą Kuršių neriją);
- Nacionalinės svarbos *Pamario* geoekologinė takoskyra;
- Regioninės svarbos Akmenos –Minijos geoekologinė takoskyra.

Migraciniai koridoriai – slėniai, raguvynai bei dubakloniai, kitos žemesnėse reljefo vietose esančios teritorijos, kuriomis vyksta intensyvi medžiagų, energijos ir gamtinės informacijos srautų apykaita ir augalų bei gyvūnų rūšių migracija.

- Nacionalinės svarbos Klaipėdos sąsiaurio migracinio koridoriaus atkarpa;
- Regioninės svarbos *Akmenos – Danės* migracinio koridoriaus atkarpa;
- Regioninės svarbos Minijos migracinio koridoriaus atkarpa;
- Vietinės svarbos *Smeltalės* migracinio koridoriaus atkarpa;
- Vietinės svarbos *Karaliaus Vilhelmo* kanalo migracinio koridoriaus atkarpa;
- Vietinės svarbos Ringelio, Eketės, Purmalės ir kitų Akmenos - Danės intakų migracinių koridorių atkarpos.

Geosistemų vidinio stabilizavimo arealai – teritorijos, galinčios pakeisti šoninį nuotėkį ar kitus gamtinės migracijos srautus, taip pat reikšmingos biologinės įvairovės požiūriu: želdinių masyvai ir grupės, natūralios pievos, pelkės bei kiti vertingi stambiųjų geosistemų ekotopai. Šios teritorijos kompensuoja neigiamą ekologinę įtaką gamtinėms ekosistemoms.

- Vietinės svarbos Mažeikių miško, Eketės ir Žiobrių geosistemų vidinio stabilizavimo arealai.

Gamtinio karkaso teritorijų lokalizacija nagrinėjamoje teritorijoje pateikiama brėžinyje „Esama būklė. Gamtinės struktūros brėžinys M 1:50000“, gamtinio karkaso teritorijų apimtis pagal struktūrines dalis 8.2.4-1 lentelėje. Gamtinio karkaso teritorijų lokalizavimas, tame tarpe ribų tikslinimas bei naujų gamtinio karkaso struktūrų nustatymas yra atliktas įvertinant kraštovaizdžio struktūrą ir pobūdį – reljefą, paviršinio vandens telkinius, užliejamas teritorijas, miškus, kitų natūralių ir pusiau natūralių buveinių išsidėstymą, žemės naudmenas ir antropogenizacijos laipsnį. Tikslinant gamtinio karkaso teritorijų ribas lemiančiu veiksniu laikytas natūralių bei pusiau natūralių teritorijų išsidėstymas.

Nagrinėjamoje teritorijoje išskirtos gamtinio karkaso teritorijos užima 11843,0 ha (40,7% nagrinėjamos teritorijos ploto). Struktūriškai gamtinio karkaso teritorijų tarpe vyraujančią dalį – 70,2% sudaro geoekologinės takoskyros, migraciniams koridoriams bei geosistemų vidinio stabilizavimo arealams tenka atitinkamai 24,1% ir 5,7% gamtinio karkaso teritorijų ploto.

8.2.4-1 lentelė. Gamtinio karkaso teritorijų apimtis

Gamtinio karkaso struktūrinės dalys	**Plotas, ha**	**% gamtinio karkaso ploto**	**% teritorijos ploto (29055 ha)**
Geoekologinės takoskyros, tame tarpe:	8315,1	70,2	28,6
tarptautinės svarbos	*5072,5*	*42,8*	*17,5*
nacionalinės svarbos	*1931,3*	*16,3*	*6,6*
regioninės svarbos	*1311,3*	*11,1*	*4,5*
Migraciniai koridoriai, tame tarpe:	2858,2	24,1	9,8
nacionalinės svarbos	*717,5*	*6,1*	*2,5*
regioninės svarbos	*978,7*	*8,2*	*3,3*
vietinės svarbos	*1162,0*	*9,8*	*4,0*
Geosistemų vidinio stabilizavimo arealai, tame tarpe:	669,7	5,7	2,3
vietinės svarbos	*669,7*	*5,7*	*2,3*
Viso:	11843,0	100	40,7

Gamtinio karkaso teritorijos, kaip erdvinės struktūros dalis, nustato svarbiausius teritorinius gamtinio kraštovaizdžio išsaugojimo prioritetus, būtinus bendrajai ekologinei pusiausvyrai palaikyti. Gana sudėtinga šią nuostatą realizuoti ekologinio stabilizavimo (ypač geoekologinių takoskyrų ar migracinių koridorių) ir urbanistinio – ūkinio vystymo teritorijų sankirtos zonose. Klaipėdos miesto teritorijos ir jos artimiausios aplinkos situacija gamtinio karkaso teritorijų tinkle yra gana komplikuota – iš vakarinės, pietinės ir šiaurinės pusių ji ribojasi su svarbiomis (tarptautinės ir nacionalinės svarbos) geoekologinėmis takoskyromis, Klaipėdos sąsiauris – uosto akvatorija – migracinis koridorius, o urbanizuotą miesto teritoriją kertančios migracinių

koridorių *(Smeltalės, Akmenos - Danės, Karaliaus Vilhelmo kanalo)* atkarpos yra „užspaustos“ intensyviai urbanizuotų teritorijų. ,,Persidengiančios“ gamtinio karkaso ir miesto interesų (užstatytos) gamtinio karkaso teritorijos visoje nagrinėjamoje teritorijoje užima palyginti nedidelį plotą. Užstatytų ir gamtinio karkaso teritorijų persidengimas yra parodytas brėžinyje „Esama būklė. Gamtinės struktūros brėžinys M 1:50000“.

Užstatytos gamtinio karkaso teritorijos, didesne ar mažesne dalimi praradusios natūralią kraštovaizdžio struktūrą, priskiriamos *pažeisto* ar *stipriai pažeisto* geoekologinio potencialo gamtinio karkaso teritorijų kategorijai. Tai jokiu būdu nereikšia, kad šie plotai turėtų būti eleminuojami iš gamtinio karkaso teritorijų sudėties. Rengiamo bendrojo plano sprendinių konkretizavimo stadijoje bus nustatomos pažeistų teritorijų tolimesnio tvarkymo ir apsaugos priemonės, kurių tęstinumas privalomas visiems žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentams.

Santykinai daugiausiai užstatytų gamtinio karkaso teritorijų tenka vienai iš svarbiausių planuojamoje teritorijoje esančių gamtinio karkaso dalių - tarptautinės svarbos *Pajūrio* geoekologinė takoskyrai. Užstatyti plotai lokalizuojasi atkarpoje tarp šiaurinio molo ir šiaurinės Klaipėdos miesto ribos: šiaurinės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos (AB ,,Klaipėdos nafta“ įmonės), Melnragės ir Girulių gyvenamojo mažaukščio užstatymo rajonai. Kita problemiška gamtinio karkaso teritorijų sistemos dalis - regioninės svarbos *Akmenos - Danės* migracinis koridorius. Atkarpa žemiau Tauralaukio priskirtina pažeisto ir/ar stipriai pažeisto geoekologinio potencialo kategorijai, tuo tarpu aukščiau Tauralaukio pažeisto geoekologinio potencialo plotelių mažiau, jie kol kas nesuardo šios gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijos vientisumo. Kalbant apie *Akmenos - Danės* slėnį būtina nepamiršti, kad tai yra svarbi ne tik gamtinio karkaso, bet ir viso Klaipėdos miesto struktūrinė dalis - gamtinė, kraštovaizdį formuojanti /galinti formuoti ir erdves organizuojanti /galinti organizuoti ašis.

Kaip vieną iš problemiškiausių gamtinio karkaso teritorijų nagrinėjamoje teritorijoje reikėtų išskirti *Klaipėdos sąsiaurį*. Klaipėdos sąsiauris – apie 12 km ilgio akvatorija nuo Kiaulės nugaros salos pietuose iki Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vartų šiaurėje. Tai sudėtinga hidrosistema, jungianti skirtingo tankio vandens telkinius: gėlas Kuršių marias ir sūrią Baltiją su skirtingais hidrosferiniais procesais. Kartu tai vieninga sistema, kadangi energijos srautus, sąnašų ir biomasės apytaką tarp skirtingų telkinių reguliuoja *Klaipėdos sąsiauris*. Sąsiauriu tekančio vandens debito dydis priklauso nuo Kuršių marių ir Baltijos jūros lygių skirtumo. Didesnio tankio jūros vanduo, esant maždaug vienodam Kuršių marių ir Baltijos jūros vandens lygiui, plūsta sąsiaurio priedugniu. Mažesnio tankio Kuršių marių vanduo teka priešinga kryptimi jūros vandens paviršiumi. Sąsiaurio pietuose smėlinga, makrofitais apaugusi Kiaulės nugaros sala skiria jį nuo šiaurinės Kuršių marių dalies. *Klaipėdos sąsiauris* priklauso labai pakeistų vandens telkinių tipui. Į Klaipėdos sąsiaurį teršalai plūsta ne tik iš Klaipėdos uoste įsikūrusių įmonių, laivų, užteršto grunto, bet ir iš Klaipėdos miesto bei iš viso didelio Nemuno upės ir Kuršių marių baseino. Šiuo metu pagrindinė ekologinė Klaipėdos sąsiaurio ekologinė reikšmė - tai yra kelias per kurį svarbios ir retos žuvų rūšys migruoja į nerštavietes. Migracija vyksta visais metų laikais, tačiau svarbiausi laikotarpiai yra balandžio – liepos ir spalio – gruodžio mėnesiai.

Gamtinio karkaso teritorijų apsaugą, tvarkymą, naudojimą ir planavimą reglamentuoja Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymas, Lietuvos respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos miškų įstatymas, Lietuvos respublikos žemės įstatymas, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas, Lietuvos Respublikos želdynų įstatymas ir kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 patvirtintos Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, atskirų saugomų teritorijų nuostatai, saugomų teritorijų, jų zonų, kultūros paveldo objektų tipiniai ir (ar) individualūs apsaugos reglamentai, valstybinių parkų apsaugos reglamentai, apsaugos sutartys, kurios gali būti sudaromos dėl veiklos apribojimų saugomose teritorijose, konkrečių žemės, miško bei vandens telkinio naudojimo sąlygų nustatymo, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymas ,,Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo, kiti teisės aktai ir Gamtinio karkaso nuostatai.

Klaipėdos miesto ir artimiausios aplinkos gamtinio karkaso teritorijų ribų patikslinimas (M 1: 20 000), apsaugos režimų bei naudojimo principų nustatymas bus atliekamas sekančiuose Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo rengimo etapuose, įvertinant kraštovaizdžio struktūrą ir pobūdį – reljefą, paviršinio vandens telkinius, užliejamas teritorijas, kitų natūralių ir pusiau natūralių buveinių išsidėstymą, žemės naudmenas ir antropogenizacijos laipsnį.

8.2.5. IŠVADOS

1. Nagrinėjama Klaipėdos miesto teritorija didesne ar mažesne dalimi patenka (ar ribojasi) į net šešių (6) kraštovaizdžio morfologinių rajonų, skiriamų Rytų Baltijos sekliosios jūros ir Vakarų Pabaltijo žemumų ruožų Pietryčių Baltijos jūros povandeninių plynaukščių ir Pajūrio žemumos sričių, ribas.

2. Į aukštos morfologinės vertės gamtinio pobūdžio kraštovaizdžio arealus (Kuršių nerijos, smėlingosios miškingosios pajūrio lygumos Melnragės - Girulių ruože, miškingos pamario lygumos, upių slėnių (Akmenos – Danės)) būtina atsižvelgti jau bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje numatant Klaipėdos miesto perspektyvinio vystymo scenarijus, skirstant miesto teritoriją į funkcines zonas, nustatant teritorijų tvarkymo ir bei naudojimo reglamentus.

3. Klaipėdos miestas yra savotiškoje saugomų teritorijų apsuptyje: į vakarus ir nedidele dalimi miesto ribose - Kuršių nerijos nacionalinis parkas, į šiaurę – Pajūrio regioninis parkas, į pietus – Kuršių marių biosferos poligonas, Lužijos botaninis ir Kliošių kraštovaizdžio draustiniai.

4. Klaipėdos miesto ribose *esanti saugoma teritorija - Smeltės botaninis draustinis patenka į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją.* Uoste vykdomos veiklos gali turėti įtakos poveikiui jautrių retų rūšių augalų augimviečių išsaugojimui, todėl Uosto direkcija vykdo tiriamuosius eksperimentus, siekdama pagrįsti, kad botaniniame draustinyje augančius augalus galima perkelti į kitą vietą ir išnaudoti šią teritoriją uosto plėtrai.

5. Kaip probleminę reikėtų išskirti Kuršių nerijos nacionalinio parko ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kaimynystę. Šiuo metu rengiamo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano koncepcijos sprendiniai gali tiesiogiai arba netiesiogiai turėti reikšmės Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos interesams, suformuluotiems Kuršių nerijos nacionalinio parko nuostatose;

6. Siekianti išvengti ir/ar sumažinti neigiamą poveikį Kuršių nerijos kraštovaizdžiui pasirenkant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vystymo koncepcijos variantą turi būti atliekamos LR įstatymų ir teisės aktų reikalavimais nustatytos SPAV bei PAV dokumentacijos rengimo, derinimo ir viešinimo procedūros.

8. Biologinės įvairovės išsaugojimui skirtų „Natura 2000“ teritorijų tinklas praktiškai visais atvejais persidengia su čia esančiomis saugomomis teritorijomis (valstybiniai parkai, draustiniai). Priimant perspektyvinius Klaipėdos miesto vystymo sprendinius būtina įvertinti galimą poveikį šioms saugomoms teritorijoms.

9. Gamtinio pobūdžio saugomas ir kitas ekologiškai svarbias bei pakankamai natūralias teritorijas, užtikrinančias kraštovaizdžio ekologinį stabilumą, į krašto tvarkymą subalansuojančią bendrą sistemą jungia *gamtinis karkasas* nagrinėjamoje teritorijoje užima apie 40% jos ploto.

10. Klaipėdos miesto teritorijos ir jos artimiausios aplinkos situacija gamtinio karkaso teritorijų tinkle yra gana komplikuota – iš vakarinės, pietinės ir šiaurinės pusių ji ribojasi su svarbiomis (tarptautinės ir nacionalinės svarbos) geoekologinėmis takoskyromis ir migraciniais koridoriais.

11. ,,Persidengiančios“ gamtinio karkaso ir miesto interesų (užstatytos) gamtinio karkaso teritorijos visoje nagrinėjamoje teritorijoje užima palyginti nedidelį plotą - apie 619 ha, tame tarpe esamose Klaipėdos miesto ribose 280,2 ha (6,8% mieste lokalizuotų gamtinio karkaso teritorijų ploto).

12. Santykinai daugiausiai probleminių situacijų, susijusių su nagrinėjamos teritorijos gamtinio karkaso pažeidimais (užstatymas, intensyvus rekreacinis naudojimas nepakankamai pritaikytoje aplinkoje ir kita, natūralią kraštovaizdžio struktūrą keičianti veikla) konstatuojama tarptautinės svarbos *Pajūrio* geoekologinė takoskyroje (Melnragės - Girulių ruože), *Akmenos – Danės* ir *Klaipėdos sąsiaurio* migraciniuose koridoriuose.

13. Siekiant ateityje išvengti gamtinio karkaso teritorijų pažeidimų atvejų, užtikrinti gamtinio karkaso teritorijų kraštovaizdžio struktūros stabilumą rengiamo bendrojo plano sprendinių konkretizavimo stadijoje bus nustatomos gamtinio karkaso teritorijų, tame tarpe pažeistų, tolimesnio tvarkymo ir apsaugos priemonės, kurių tęstinumas privalomas visiems žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentams.

9. NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS

9.1. KLAIPĖDOS MIESTO ISTORINĖS, URBANISTIKOS IR ARCHITEKTŪROS RAIDOS APŽVALGA

Klaipėdos miestas kūrėsi kairiajame, pietiniame Danės (Dangės) upės krante, šiek tiek į rytus nuo jos deltos, tuo pačiu ir nuo Kuršių marių kranto. Spėjama, kad vietovėje (taip pat ir šiauriau - Vitėje) tuo metu jau būta vietinių žvejų - keltininkų kaimų, o pirklių laivai į Kuršių Marių sąsiaurį (žiotis) atplaukdavo nuo gilios senovės (apie tai byloja I – III a. Romos imperijos monetos, gausiai randamos aplinkiniuose kapinynuose). Miestą vis dėlto įkūrė Livonijos ordinas, 1252 m. čia užgrobęs strateginiu bei ūkio požiūriu svarbų pajūrio ruožą, supusį Kuršių Marių – t. y. ir Nemuno upės žiotis. Nedelsiant buvo pastatyta medinė pilis, kurią jau 1253 m. pakeitė nauja, mūrinė *(pastarųjų dr. V. Zabielos vadovaujamų archeologijos tyrimų duomenimis – toje pačioje pradinėje vietoje).* Iš pat karto buvo numatyta kurti ir miestą. Jis neabejotinai ėmė statytis, kadangi jau 1257 m. popiežius Aleksandras IV Ordinui užimtose žemėse leido laisvai prekiauti, *Memeliui* (lietuviškoji miesto vardo forma – *Klaipėda*, rašytiniuose šaltiniuose taip pat žinoma jau nuo XIV a.) buvo suteikta Liubeko teisė, miestas tuo pačiu, tapo ir Hanzos lygos nariu.

Pilies ir miesto kūrimasis vyko tuo laiku čia buvusiose dvejose Danės upės deltos salose. Pastaruoju metu gyvuoja dvi hipotezės apie pirmąją būtent miesto užstatymo užuomazgos vietą: šiandieniniame senamiestyje į rytus nuo pilies salos – arba, gali būti, jog pradžioje miestiečiai pradėjo pirmuosius savo namus statytis priešpilyje, t. y . pilies saloje. Bet kuriuo atveju rytinėje saloje statyba prasidėjo labai anksti, kadangi 1258 m. pačiame rytiniame jos gale jau buvo iškilusi Šv. Mikalojaus, o netoliese atsirado ir parapijinė Šv. Jono bažnyčios. Pirmoji jų buvo skirta melstis Klaipėdos apylinkių žmonėms lietuviams, kita – miestiečiams vokiečiams. Salos smaigalyje patalpintos, jos turėjo ir gynybinę funkciją. Pilį ir bažnyčias sujungęs platus kelias *(dabar - Turgaus g.)* tapo, matyt, pirmąja miesto gatve bei, tuo pačiu, ilgainiui ir prekyviete – ilga turgaus aikšte. Šios svarbios miesto viešosios erdvės minimoji paskirtis išliko iki pat XX a. Šalia jos viduramžiais ir imta statyti miestiečių namus. Matyt tuo pat metu susiformavo ir statmenai ją kertanti *(Tiltų)* gatvė, kuri tikriausiai sutapo su šiaurės - pietų kryptimi, Baltijos jūros ir Kuršių Marių pakrante vedusio kelio trasos vieta.

Pastatai mieste iš pat karto buvo statomi pagal taisyklingą planą, palaipsniui formuojant stačiakampius kvartalus. Dar XIII a. prie Danės upės buvo pastatytas vandens malūnas, su juo susisiekti nutiestas kelias, kuris vėliau tapo dabartine Bangų gatve. Miestiečių namai buvo statomi iš medžio, ir šio laikotarpio miesto vaizdą bei siluetą formavo beaugantis užstatymas, jame išsiskiriančios bažnyčios, o ryškiausia, dominuojanti jame buvo jau mūrinė pilis.

Klaipėdos miestas dar viduramžiais buvo nuolat puldinėjamas, deginamas, ir tai trukdė jo spartesniam augimui, o taip pat ir didesnei, planuotai – regioninei reikšmei įgyti. Paminėtinas jau 1262 m. kuršių užpuolimas, o ypač – 1323 m. lietuvių puolimas, kurio metu visas miestas, išskyrus pilį, buvo sudegintas. Matyt dėl šių priežasčių XIII a. pastatytoji katedra (jos vieta iki šiol nėra tiksliai lokalizuota) neišliko, o įkurtoji vyskupija XIII - XIV a. riboje buvo iškelta į Ventspilį. 1328 m. miestą iš Livonijos pavaldumo ginklu perėmė Kryžiuočių ordinas. 1379 m. sekė dar vienas, nuniokojęs miestą, lietuvių antpuolis. Tačiau visais atvejais miestas buvo atstatomas ir toliau augo.

Jau XV a. pradžioje Klaipėdoje pradėta ruošti (gesinti) kalkes ir degti plytas – iki tol šios statybinės medžiagos buvo gabenamos iš svetur. Namų stogai buvo dengiami nendrėmis ar malksnomis, tačiau ir tada paskiri pastatai jau apsirūpindavo atvežtinių degto molio čerpių danga. Tuo metu – 1409 m., lokatorius Lankau miestą iš naujo perplanavo, ir būtent tada buvo iš naujo suformuota patogi prekybai, iki šiol tokia išlikusi, Turgaus gatvės erdvė. Visa tai Klaipėdai teikė naują statybų mąstą. Palei Danės upę miestas buvo pradėtas tvirtinti pylimais, pastatyti trys gynybos bokštai.

XV šimtmečio viduryje Klaipėda ėmė aktyviai reikštis ir kaip jūrų uostas. Patyrusi konkuruojančių Dancigo, Liubeko, Hamburgo organizuotus karinius antpuolius, 1475 m. Klaipėda vis dėlto įgijo Kulmo teisę, leidusia miestui užsiimti ir laivų statyba (esama teiginių, kad laivų statyba Klaipėdoje vyko jau nuo XIV a.). 1538 m. Klaipėda jau buvo gavusi ir Svarstyklių teisę, kuri ėmė miestui duoti pastebimų pajamų. Visa tai skatino tolesnį miesto augimą, ypač kad 1525 m. žlugus Kryžiuočių ordinui ir susikūrus pasaulietinei Prūsijos hercogystei, buvo susirūpinta sustiprinti ir pačią Klaipėdos pilį. Statybos darbai truko tris dešimtmečius, kartu buvo

stiprinami taip pat ir miesto fortifikaciniai įrenginiai. Tokiu būdu, lyginant su XV–XVI šimtmečių riba, miestiečio teises turinčių gyventojų skaičius netruko išaugti keturgubai, o miesto vaizdą ir siluetą puošė jau mūrinės, abi - Šv. Jono ir Lietuvių (Šv. Mikalojaus) – svarbiausios bažnyčios.

XVI a. miesto mediniams ir fachverkiniams pastatams imta statyti mūro frontonus, o po 1540 m. gaisro imta mūryti ir ugniasienes. Per šį gaisrą sudegė ir vėl buvo atstatyta Šv. Jono bažnyčia, o XVI a. pabaigoje piečiau Turgaus ir Tiltų gatvių sankirtos iškilo mūrinis miesto Rotušės pastatas (neišlikęs). Tuo metu buvo įgyta Sankrovos teisė (atvežtos prekės pirmiausiai turėjo būti siūlomos pirkti vietoje), taip pat mugių rengimo teisė, ir 1595 m. Klaipėdos pirkliai susibūrė į gildiją. Kad Klaipėda tuo metu jau buvo žinomas uostas, byloja 1589 m. L. J. Vagenerio *(L. J. Wagenaer)* atlase pateiktas išsamus uosto įplaukos žemėlapis.

Be Danės deltos saloje susiformavusio miesto branduolio plėtėsi ir priemiesčiai – tiek senieji Vitės (Rašytiniuose dokumentuose Vitė prie Klaipėdos pirmą kartą minima 1437 m.) ir Smeltės, tiek ir naujas, į pietus nuo senosios Danės vagos, kai 1571 m. Prūsijos hercogas miestiečiams padovanojo čia nemažą plotą žemės. Tuo tarpu priemiesčio kitapus, šiauriniame Danės krante atsiradimas minimas 1555–1559 m. dokumentuose. Jau šimtmečio gale, jam beaugant, ir šios žemės tapo miesto nuosavybe. Laikui bėgant priemiesčiui prigijo Krūmamiesčio *(vok. Krameist)* vardas.

Pietiniame priemiestyje kūrėsi amatininkai, jau XVI a. jame vyko ir laivų statyba. Apie amatininkus byloja gatvelių pavadinimai – Odų (pradžioje taip vadinosi ir pats priemiestis), Šaltkalvių ir kt. XVII a. pabaigoje ši vietovė buvo pavadinta Fridricho miestu *(vok. Friedrichsstadt)*, ir pastaruoju metu jis laikomas nebeatskiriama paties Klaipėdos senamiesčio teritorijos dalimi. Gatvių tinklas čia formavosi skirtingai nei senojoje dalyje – palaipsniui, be vieningo plano, tačiau ganėtinai taisyklingas. 1623 metais Odų gatvės aplinką nusiaubė gaisras, bet ji sparčiai atsistatė, o 1629 m. visa pietinė - iki Danės upės Klaipėdos dalis buvo apjuosta gynybiniais pylimais. 1630 – 1698 m. Klaipėdos miestui teko išgyventi švedų antpuolį ir net okupacijos laikotarpį. Tačiau miestas ir toliau augo, ir XVII šimtmečio viduryje tapo antruoju po Karaliaučiaus Mažosios Lietuvos miestu. Tuo metu buvo užpilta ir užstatyta namais beuždumblėjanti pietinė Danės deltos atšaka, skyrusi Fridricho ir senąjį miestus, čia tada ir susiformavo Didžioji Vandens gatvė.

1670 m. buvo nugriauta pačiame salos smaigalyje stovėjusi, matyt jau prastos būklės ir trukdžiusi plėsti įtvirtinimus, Lietuvių (Šv. Mikalojaus) bažnyčia. Tačiau jau 1663 m. lietuvių liuteronų parapija dabartinės Tiltų g. vakarinėje pusėje, į pietus nuo Didžiojo Vandens gatvės, buvo įsigijusi naujai bažnyčiai skirtą sklypą, o 1687 m. šioji bažnyčia jau buvo pašventinta. Tokiu būdu ir visuomeninis miesto centro vaidmuo, tuo pačiu svarbūs, reikšmingi pastatai, ėmė rastis taip pat ir Fridricho miesto dalyje.

Lygia greta, nors pradžioje lėtai, matyt dėl to, kad labai kentėjo nuo karų, augo ir šiaurinė miesto dalis - Krūmamiestis. Jo gyventojai tuo metu daugiausiai buvo menkai pasiturintys lietuviai. Prieš 1678 m. karą su švedais ir jų puolimą priemiestis buvo sudegintas, tačiau po karo gana sparčiai atsikūrė ir vėl ėmė augti.

Nuo šio 1678 m. gaisro stipriai nukentėjo ir Šv. Jono bažnyčia Senamiestyje. 1696 - 1706 m. laikotarpiu buvo pastatyta nauja, bet jau kitoje vietoje – pietrytiniame Turgaus gatvės gale. Tai buvo pagrindiniai liuteronų vokiečių maldos namai.

Klaipėda toliau augo, plėtėsi jos uosto reikšmė ir tarptautiniai ryšiai, mieste pastebimai ėmė rastis įvairesnių tautybių bei konfesijų gyventojų. XVII a. pabaigoje miesto gyventojų skaičius pasiekė 10 000. Be lietuvių, kuršininkų ir vokiečių, Klaipėdoje jau buvo švedų (po okupacijos dalis jų liko čia nuolatinai gyventi), o taip pat škotų, prancūzų, olandų bendruomenės. Todėl reformaciją išpažįstantys miestiečiai kitoje Tiltų gatvės pusėje, priešais Lietuvių bažnyčią įsigijo sklypą ir 1683 m. baigė statytis savąją – Reformatų bažnyčią. Ši bažnyčia ilgai neišstovėjo, 1779 – 1782 m. laikotarpiu toje pačioje vietoje ji buvo perstatyta iš naujo. Tai nutiko dėl XVIII a. Klaipėdą niokojusių karų (1700 - 1721, 1756 – 1763), kurių metu Reformatų bažnyčia buvo stipriai apgriauta.

Miestas ir jo gyvenimas vystėsi ir šiomis sąlygomis: 1722 m. Senasis ir Fridricho miestai buvo sujungti į vieną, vieno Magistrato valdomą miestą. Ta proga šioje teritorijoje buvo suskaičiuoti visi joje buvę pastatai – 454 namai ir 58 daržinės. 1725 - 1737 m. laikotarpiu Klaipėdoje ėmė veikti pirmosios pramonės įmonės – tai buvo odos dirbtuvės Fridricho mieste. 1799 m. buvo išgrįsta Fridricho miesto dalies turgaus aikštė. Sparčiai augo ir laivyba bei krova uoste; 1749 -1752 m. Danės upės žiotyse buvo pastatyti du į Marių akvatoriją išsikišantys molai (ragai). Iki pat XVIII a. vidurio būtent uostas upėje buvo svarbiausia Klaipėdos jūrų uosto dalis. Šalia upės buvo prekių kiemai, miesto svarstyklės, birža, muitinė ir kt. Danės upės farvateris buvo nuolat gilinamas. 1771 – 1773 m. buvo pradėti kryptingi viso uosto tvarkymo darbai, o 1791 m. jau ir Kuršių nerijoje - pirmojo

Pietų molo statyba. 1791 m. jūros krante, prie uosto vartų buvo įžiebtas pirmasis Klaipėdos švyturys (tuo metu Baltijos šiaurės rytų pakrantėje švyturiai buvo pastatyti ir veikė tik Dancige bei Travemiundėje).

Karų metu praeityje nukentėjusiame šiauriniame Danės upės krante, Krūmamiestyje pelei upę taip pat ėmė kurtis įmonės bei sandėliai, čia statėsi ir pasiturinčių miestiečių namai. Pradžioje, XVIII a. buvo statomi ir ganėtinai prabangūs baroko, o vėliau ir klasicizmo stilistiniais bruožais pasižymintys namai. Paminėtinas krantinę priešais senamiestį puošęs vadinamasis L. Lorko *(L. Lorc)* namas, kuriame Napoleono karų metu 1808 – 1809 metais teko reziduoti Prūsijos karališkajai porai, o 1848 m. šį pastatą įsigijo miesto magistratas ir persikėlė į jį iš senosios Rotušės namų Tiltų gatvėje. Likusi Danės upės pakrantė daugiau tapo uosto, beaugančios pramonės ir sandėlių zona. 1818 m. Šiaurės rage buvo pastatyta dervos virykla. XIX a. pirmoje pusėje dešiniajame Danės krante veikė lentpjūvės, laivų statyklos (pirmosios čia žinomos iš 1785 m. plano). Upė tapo ne tik uosto, bet ir paties miesto arterija bei erdve, abipus jos buvusios miesto struktūros apsijungė į gana vieningą urbanistinį audinį.

1809 m. prie miesto buvo prijungta ir pavadinta Vilhelmo miestu *(vok. Wilhelmstadt)* dar viena nemaža teritorija šiaurės kryptimi. Netrukus buvo suplanuotos teritorijos maždaug iki dabartinės Janonio gatvės ir Lietuvininkų aikštės. Sykiu vystėsi ir Vitė – nuo XVIII a. vidurio joje ėmė rastis nemažai sandėlių, su laivininkyste susijusių dirbtuvių bei karčemų. Kaip tik tuo metu, 1834 m. buvo pradėti uosto įplaukos tvarkymo darbai, tais pačiais metais, netoliese – ir pirmojo Šiaurės molo statybos darbai. XIX a. viduryje pačioje Vitėje jau veikė keturios vėjinės lentpjūvės ir kt., ji tuo metu buvo taip pat įjungta į Klaipėdos miestą.

Krūmamiestyje 1820 m., čia buvusių kapinių vietoje greta, dabartinės naujojo Sodo gatvės, nutarus jų teritorijos nebeužstatyti, o palikti visuomenės reikmėms, buvo įkurtas, ar tiksliau sudarytos prielaidos, pirmajam viešajam želdynui – miesto sodui susikurti ir formuotis. XIX a. viduryje jis vadintas Naujuoju parku. Ilgainiui dalis jo buvo vis dėlto užstatyta, čia atsirado Luizės gimnazija (dabartinis Jaunimo centras), iškilo kiti pastatai, suformavę aplinkinius kvartalus, tačiau jo dalis, dabar vadinama Kuršių aikšte, nors pakitusiu pavidalu, išliko iki šiol. Tuo tarpu uždarius aukščiau minėtąsias kapines, tuo pat metu, apie 1820 m. buvo įsteigtos naujos kapinės dabartinių Liepų – Trilapio - S. Daukanto gatvių kvartale. Jau XIX a. viduryje jos buvo gerai tvarkomos, tinkamai apželdintos ir miestiečių pamėgtos lankyti.

XIX a. urbanistiniai ir statybos procesai Klaipėdoje buvo efektyviai reguliuojami pagal tikslius statybos nuostatus, nurodančius leistiną pastatų aukštį, sklypų apstatymo tankį ir kitus parametrus. Tačiau šimtmečio viduryje, 1854 m. miestą nuniokojo dar vienas didelis gaisras. Po jo Klaipėdoje, ypač Senamiestyje nebeliko senų, iki šio gaisro statytų namų. Vis dėlto, bent Senamiestyje, namus imta atstatinėti ant senųjų pamatų, o tradicinė jų orientacija gatvės atžvilgiu išliko nepakitusi. Iš esmės išliko ir nepakitusi viduramžiška jo urbanistinė struktūra, kuri formuoja šios miesto dalies pavidalą ir šiuo metu.

Gaisro metu sudegė visos trys Senamiestyje stovėjusios bažnyčios. Šv. Jono ir Lietuvių bažnyčios buvo iš naujo atstatytos pagal F. A. Štiulerio *(F. A. Stueller)* projektus. Pastarąją nuo 1858 m. imta vadinti Šv. Jokūbo vardu. Pagal to paties architekto projektą 1859 – 1861 m. laikotarpiu buvo atstatyta ir Reformatų bažnyčia. Jei pirmosios dvi reprezentavo neogotikinę architektūrą, ši buvo suprojektuota pagal italų romaniškų bažnyčių pavyzdžius. Šalia jos, prie pat Tiltų gatvės buvo pastatyta atskirai stovinti masyvi varpinė – *kampanilė.* 1863 - 1865 m. laikotarpiu, matyt vietoje gaisro metu nukentėjusios medinės, buvo pastatyta nauja stambi neogotikinė Romos katalikų bažnyčia iš naujo atgimstančiame Krūmamiestyje. 1863 m. dar viena neogotikinė – šiuo atveju anglikonų bažnyčia iškilo ir Vitėje (vėliau, sumažėjus parapijiečių skaičiui, XX a. pradžioje ją perėmė liuteronai). Vienas pirmųjų po gaisro atgimusių Klaipėdos miesto svarbiųjų pastatų buvo Biržos pastatas – priešais pat Biržos tiltą, Danės krantinėje, Krūmamiesčio pusėje. Tokiu būdu būtent šiuo metu formavosi būdingas Klaipėdos miesto vaizdas su savomis architektūrinėmis dominantėmis ir panoramomis, fiksuotas vėliau daugelyje išlikusios ikonografijos dokumentų, ir kuris išsilaikė iki Antrojo pasaulinio karo pabaigos. 1875 m. gyventojų skaičius Klaipėdoje pasiekė 20 000.

Miesto plėtrai didelės reikšmės turėjo 1875 m. iš Tilžės į Klaipėdą atvestas geležinkelis, kuris vėliau buvo pratęstas per Kretingą ir Skuodą iki Liepojos. Geležinkelis buvo atvestas ir į uostą. Tuo metu (1872 m.) ties Vite buvo baigtas įrengti ir žiemos uostas. Tokiu būdu ši šiaurinė miesto dalis ėmė dar sparčiau vystytis šiaurės - šiaurės vakarų kryptimi, o uosto plėtra pačią Vitę ėmė stumti toliau nuo vandens – nuo Kuršių marių kranto. Tuo pačiu, dar XIX a. antrojoje pusėje, toliau beaugant pramonės zonai prie Danės upės, greta tebeveikusių laivų statyklų, kūrėsi ir naujos gamybos – atsirado trąšų, bei dujų fabrikai, dar vėliau, XX a. pradžioje – elektrinė, keletas tekstilės įmonių ir kt. Tuo metu būtent šioje šiaurinėje miesto dalyje, dabar jau vaidinamoje

Naujamiesčiu, buvo pastatyta daug svarbių visuomenei reikšmingų pastatų. Paminėtini – pati Geležinkelio stotis, Luizės gimnazijos kompleksas (1860), naujasis pašto stoties pastatas Liepų alėjoje (1893), Mokytojų seminarijos pastatų kompleksas netoli Geležinkelio stoties aikštės (1908), greta tos pačios Parko gatvės išaugo vad. Karalienės Augustės mergaičių licėjus (1909), o šiaurėje, kitapus geležinkelio – stambus kareivinių kompleksas. Taip pat ir apie XIX a. vidurį susiformavęs Šaulių namų kompleksas, su sale, sodu ir kavinėmis – ypač mėgiama XX a. pradžios miestiečių lankymosi vieta.

XIX a. pabaiga ir XX a. pradžia Klaipėdos miestui, kaip ir kitur Europoje, atnešė ir miesto infrastruktūros naujoves – 1902 m. vandentiekį, 1905 – viešąjį elektrinio tramvajaus miesto transportą. Tuo metu sparčiai ir planingai vystėsi gatvių ir viešųjų erdvių tinklas, šiuo laikotarpiu buvo rezervuota ir Lietuvninkų aikštės erdvė. Miesto centrinė dalis įgavo urbanistinio užbaigtumo vaizdą, o Senamiesčio užstatymas tapo maksimaliai tankus, jo teritorija – gatvių, šaligatvių ir aikščių grindiniai pilnai sutvarkyta. Šiuo laikotarpiu miestas, jo uostas, pramonė ir gyvenamoji statyba taip pat sparčiai plėtėsi ir palei Kuršių marias - pietų kryptimi. Čia atsirado naujomis miesto ir uosto dominantėmis tapę stambių pramones įmonių statiniai – P. Lindenau laivų remonto įmonės bei Celiulozės fabriko pastatų kompleksai.

Minimu laikotarpiu Klaipėdos mieste vyravo istorizmo – stambiems visuomeniniams pastatams ir jų kompleksams bei bažnyčioms – ypač raudonų plytų neogotikos, o taip pat romantizmo (su neorenesanso, neobaroko, neoklasisizmo bruožais) architektūrinė stilistika. Laikotarpio pabaigoje spėjo pasireikšti ir moderno architektūra. Toliau vyko taip pat ir regionui tebebūdinga fachverkinė statyba – daugiausiai renčiant ūkinio pobūdžio pastatus. Ši architektūra žymia dalimi veikia miesto įvaizdį ir dabartiniu metu.

Po Pirmojo pasaulinio karo, 1923 m. Lietuvai išsikovojus Klaipėdą ir jos kraštą, miestas, būdamas uostu, šaliai tapo gyvybiškai svarbus. Pats uostas ir jo infrastruktūra, po karo kurį laiką Klaipėdą valdant prancūzams, liko apleisti ir nedelsiant teko juos imtis tvarkyti bei atkurti. Netrukus uostą imta plėsti, o miestas, tuo pačiu ir jo uostas, su likusia Lietuvos dalimi - su visais svarbiausias jos pramonės, prekybos ir visuomeniniais centrais buvo sujungtas naujai nutiestu Kužių – Kretingos geležinkelio ruožu (1932), o taip pat ir nauju autokeliu „Žemaičių plentu“ (plentas buvo baigtas tiesti 1939 liepą). Mieste vyko intensyvi gyvenamoji bei visuomeninės paskirties pastatų, o taip pat ir su uostu susijusių statinių statyba. Ypač sparčiai augo miesto gyventojų skaičius: 1925 m. – 35 845, 1934 – viršytas 44 000 skaičius.

Intensyviausiai buvo statoma Naujamiesčio dalyje - čia tebebuvo teritorijos rezervų, o pati vieta - tarp miesto centro (maždaug dabartinės S. Daukanto gatvės) ir Geležinkelio stoties - plėtrai buvo ypač palanki. Vyravo gyvenamoji statyba, vienbutė ir daugiabutė ar ištisi kompleksai - Bauhauzo dvasioje sumanytas ir įgyvendintas blokuotų gyvenamųjų namų kvartalas su sodu viduje tarp I. Kanto ir Pievų tako g., vokiško romantizmo (su neobaroko bruožais) architektūros gyvenamųjų namų kompleksas, suformavęs šiaurinį Lietuvninkų aikštės perimetrą. Taip pat daugiabučių namų kompleksas Vilties g. ir kt. Tuo pačiu čia buvo statomi ir nauji svarbūs visuomeniniai pastatai: I. Kanto mokykla, Miesto taupomoji kasa, Vytauto Didžiojo gimnazija, Raudonojo kryžiaus ligoninė, Sporto ir gimnastikos rūmai ir kt. – pastarieji, arch. Vytauto Žemkalnio-Landsbergio suprojektuoti, sava veikiau Italijos tradicijas menančia architektūros stilistika akivaizdžiai skyrėsi nuo tabevyravusio daugiau germaniško tuometinės Klaipėdos architektūros charakterio. Paminėtinas ir stambus, 7 aukštų administracinis komercinis pastatas, iškilęs Danės krantinėje, Senamiesčio pusėje, netoli Biržos tilto, greta Svarstyklių pastato. Jis tapo viena miesto dominančių, teikiančių miesto centrui didmiesčio vaizdą. Vystant H. Manto gatvės užstatymą, ir jį gyvenamaisiais namais tęsiant toliau į šiaurę taip pat ir anapus geležinkelio, su likusia miesto struktūra organiškai buvo sujungtas ir šimtmečio pradžioje atokiai nuo miesto buvęs pastatytas kareivinių kompleksas (Dabar Klaipėdos universitetas). Didžioji dauguma mieste statomų pastatų pasižymėjo artima visai tuometinei Lietuvai modernizmo architektūrine stilistika, kurioje tačiau, kaip minėta, jautėsi ir regioninė įtaka. Toks miestas palei Kuršių Marias bei plečiamą uostą toliau tebeaugo ir į pietus.

Augant uostui Smeltėje atsirado „Maisto“ bendrovės šaldytuvai - sandėliai, čia buvo praplatintas ir pagilintas farvateris, taip pat pagilintas Malkų uostas. Taip pat šiuo laikotarpiu buvo rekonstruotas - išplėstas bei pagilintas ir Žiemos uostas. Stambius sandėlius pasistatė „Lietūkio“, „Sandėlio“ bendrovės. Minėtieji ūkiniai pramoniniai pastatai pasižymėjo gera, tarpukario Lietuvai bei šiam jos regionui būdinga architektūra. Šioje pietinėje miesto dalyje plėtėsi ir gyvenamoji statyba, iš kurios paminėtinas V. Žemkalnio-Landsbergio suplanuotas gyvenamasis kvartalas šalia Celiulozės gamybos fabriko. Minimieji darbai ir statybos vyko iki pat 1939 m. pavasarį nacistinės Vokietijos įvykdytos Klaipėdos aneksijos. Tuo metu mieste buvo jau per 50 000

gyventojų. Tačiau čia miesto ir uosto plėtra visiškai sustojo, o visas Klaipėdos ūkinis gyvenimas, jo pramonė ir infrastuktūra, iš karto buvo pajungtos karo reikmėms.

1945 m. sausio mėnesio mūšiai Raudonajai armijai užimant Klaipėdą ir po to sekęs pirmasis pokarinis dešimtmetis, ypač kad joje apskritai fiziškai nebeliko jos buvusių miestiečių, miestui atnešė tokius nuostolius, sugriovimus ir nugriovimus, kokius galima palyginti su pačiais didžiausiais praeities gaisrais. Senamiestyje sudegė ar kitaip nukentėjo ir buvo nugriauta didelė dalis gyvenamųjų ir ūkinių pastatų. Taip pat buvo visiškai sulygintos su žeme karo veiksmų ženkliai pakenktos visos trys jame buvusios bažnyčios. Šiaurinėje Naujamiesčio pusėje taip pat buvo nugriautos abi pagrindinės šios miesto dalies bažnyčios – buv. Anglikonų ir Romos katalikų - Šv. Trejybės. Tuo pat metu buvo išplėsta administracinė miesto teritorija: 1946 m. prie Klaipėdos buvo prijungti Giruliai ir Melnragė, o 1947 – ir Smiltynė.

Klaipėdos miestas, tiksliau – jos uostas strategiškai svarbiu tapo ir Lietuvą aneksavusiai Sovietų sąjungai. Ji Baltijos jūros pakrantėje įgijo vienintelį neužšąlantį, kiaurus metus be trikdžių veikiantį uostą. Šalia beaugančios prekybos, sovietiniu laikotarpiu čia buvo ypač vystoma žvejyba, suformuotas didelis žvejybos laivynas, pietų kryptimi įrengta žvejybos uosto dalis. Žvejybos ir jos laimikio perdirbimo apimtys buvo orientuotos į žymią dalį visos SSSR poreikių. Taip pat buvo stipriai išplėstos laivų remonto bei statybos įmonės. Jos visų pirma tarnavo žvejybos laivynui aptarnauti ir auginti. Tuo tarpu šiaurinėje uosto dalyje 1959 m. buvo pastatyta ir pradėjo veikti stambi vadinamoji Naftos eksporto ir perpylimo bazė (dabar – „Klaipėdos Nafta“).

Palei augantį uostą toliau plėtėsi ir miestas. Toliau pietų kryptimi tiesiamos Minijos gatvės aplinkoje, pokarinės sovietinės architektūros ir planavimo tradicijomis, buvo pastatytas ištisas „Žvejų miestelis“. O šiaurės kryptimi, palei Kretingos plentą, vystėsi „Mažasis kaimelis“, ir tokiu būdu šiuo laikotarpiu Klaipėda įgijo ryškių linijinio miesto bruožų.

Iki septintojo – aštuntojo XX a. dešimtmečių, besikurianti nauja miestiečių bendruomenė ir jos valdžia, kurias sudarė ne tik iš kitų Lietuvos miestų bei vietovių, bet ypač iš visos SSSR suvažiavę naujakuriai, atstatinėjo Klaipėdą nepaisydami jos istoriškai čia susiklosčiusių urbanistikos bei architektūros tradicijų, sąmoningai priešpastatydami kuriamą sovietinio miesto pavidalą buvusiam „priešų vokiečių“ miesto charakteriui. Miesto centrinėje dalyje imta perplanuoti gatvių tinklą, atvėrinėti naujas dideles viešąsias erdves, keisti užstatymo charakterį. Tuo tikslu ilgus metus buvo griaunama labai daug ne tik karo veiksmų pakenktų namų, bet ir gerai išlikusių, sveikų pastatų.

Pagrindiniai centrinės dalies urbanistinės struktūros pakitimai sietini su Biržos gatvės – jos trasos ir užstatymo sunaikinimu bei naujos trasos – dabar H. Manto g. atkarpos, jungiančios buv. Liepojos gatvę su Tiltų gatve, statyba, įskaitant ir Biržos tilto krypties pakeitimą. Taip pat ir naujos Mažvydo alėjos erdvės prakirtimu ir apstatymu, didelių dabartinės Atgimimo aikštės, Dešiniosios Danės krantinės erdvių atvėrimu ir jas supančios aplinkos atitinkamu suformavimu bei tvarkymu. Pietinė H. Manto gatvės architektūros aplinka buvo iš naujo suformuota triaukščių tipinių „stalininio“ stiliaus gyvenamųjų namų užstatymu, kuris pastaruoju metu jau tarsi tapo charakteringa Klaipėdos miesto centro formante. Būdinga, jog stogų čerpės bei fasadų tinko faktūra čia dar išlaikė regioninius bruožus. Vykusiais reikėtų laikyti šio laikotarpio Liepų alėjoje į perimetrinį jos užstatymą įkomponuotus pavienius keturaukščius namus ir kiek vėliau įvykdytą visos Lietuvninkų aikštės pietinio peritmetro užstatymą, tuo pačiu baigus formuoti šios miesto centro aikštės erdvę.

Senamiestyje, Turgaus gatvėje pagal panašius tipinius to laiko projektus pastatyti triaukščiai gyvenamieji namai, ir ne tik jie vieni, savuose kvartaluose nepaliko nė ženklo buvusio užstatymo. Urbanistinės struktūros ir architektūros požiūriu buvo visiškai performuotos nugriautų Reformatų ir jos varpinės, Šv. Jokūbo bažnyčių vietos, o Šv. Jono bažnyčios sklypas per visą sovietinį laikotarpį ir iki šiol, taip ir išliko neužstatytas (vienu metu jame stovėjo pavilijoninio tipo prekybos pastatas). Nuo pat pradžių ir vėliau, per visą sovietmečio laikotarpį, Senamiesčio sanacijos procesai ir kvartalų rekonstravimo darbai daugelyje vietų deformavo urbanistinės struktūros planinę ir erdvinę sąrangą, menkai paisė buvusių istorinių kvartalų užstatymo ir pastatų morfotipų tradicijos. Tik vėliau, septintajame – aštuntajame dešimtmečiais, teigiamai etniniu požiūriu pakitus demografinei ir kultūrinei – mentalinei miestiečių sudėčiai, o taip pat ir LSSR administracijai remiant, buvo imtasi Senamiesčio renovacijos bei restauravimo darbų. Tačiau ir toliau, dėl lėšų stygiaus ar vyravusio pačios užstatymo vertės nepakankamo suvokimo, iki pat 1990 m., tebebuvo griaunama daug išlikusių ir charakteringų pastatų.

Vėlesniuoju laikotarpiu per dar išlikusius Vitės urbanistinės struktūros fragmentus, buvo prakirsta Naujoji Uosto gatvė. Tokiu pat būdu buvo tiesiama ir Naujojo Sodo gatvė, tik 2002 m. pagaliau sujungusi Liepų Alėją su Naująja Uosto gatve. Taip toliau besiplečiant uostui iš buvusio Vitės priemiesčio iki šiol išliko tik menki buvusiojo jo užstatymo fragmentai. Be didesnių nuostolių istoriniam miesto vaizdui buvo pastatytas svarbus dviejų lygių H. Manto ir Priestočio gatvių su požemine geležinkelio pervaža transporto mazgas, o Mažvydo alėja aštuntajame dešimtmetyje buvo pertvarkyta į tam laikui madingą dekoratyvinę pėsčiųjų zoną.

Ilgus (sovietinius) metus buvo formuojama ir tvarkoma viena svarbiausiųjų miesto erdvių – dabartinė Atgimimo aikštė. Pradžioje naujais, modernizmo architektūros dvasios, namais buvo suformuota rytinė naujosios H. Manto gatvės išklotinė, kurioje 1963 m. iškilo pirmasis pokarinėje Lietuvoje daugiaaukštis (11 aukštų) pastatas – dabar Muzikinio teatro dalis. Taip buvo bandoma kompensuoti bažnyčių bokštų, tuo pačiu ir miesto silueto praradimą. Aikštės teritorija, vėlyvuoju „brežneviniu“ laikotarpiu, galutinai baigus griauti čia stovėjusius namus (bene skaudžiausias precedentas – apie 1980 m. įvykdytas istorinės gaisrinės nugriovimas) paversta centrine reprezentacine paradine miesto aikšte, su tam laikotarpiui būdingos architektūros apstatymu, kuriame dominavo viešbutis „Klaipėda“ (1984 m.) ir Lenino paminklas suformuotos jos erdvės centre (paminklas pašalintas 1991 m.). Pastaraisiais metais aikštės erdvę, o taip pat ir visą miesto centrinės dalies aplinką aktyviai ėmė veikti netoliese, jau Nepriklausomybės metais, naujai pastatytų vadinamųjų „D+K“ aukštybinių pastatų kompleksas.

Sovietiniu laikotarpiu, augant uostui, pramonei, o taip pat ir švietimo bei mokslo sektoriui (Klaipėdoje buvo įsteigta aukštųjų mokyklų - jų filialų bei fakultetų), miestas sparčiai augo. Buvo įsisavintos didelės teritorijos pietryčių kryptimi, o taip pat ir į šiaurę. Pietų kryptimi, be istoriškai susiklosčiusios Minijos gatvės trasos buvo suplanuotas ir nutiestas pagrindinis – Taikos prospektas. Jis tapo natūralia pagrindinių Naujamiesčio bei Senamiesčio - H. Manto ir Tiltų gatvių tąsa. Šiaurėje išvestas ir į Liepojos gatvę, šis meridianas išilgai perskrodė absoliučiai visą išaugusio Klaipėdos miesto teritoriją. Dar viena iš trijų šiaurės – pietų kryptimi vedančių transporto magistralių tapo į stambią miesto gatvę rekonstruotas Šilutės plentas. Naująja Mokyklos g. trasa šiaurėje, su tiltu per Danę ir dviem skirtingų lygių transporto mazgais, ji buvo sujungta su Priestočio gatve. Tuo tarpu pagrindine šios naujosios miesto dalies rytų – vakarų krypties ašimi tapo suprojektuotas ir pastatytas Baltijos prospektas, tiesiai pratęsęs ir sujungęs Vilniaus – Klaipėdos autostradą su miestu ir toliau – su naująja perkėla į Kuršių neriją. Ant šio plano karkaso buvo išauginta nauja itin stambi miesto dalis, su vyraujančiu laisvo planavimo, stambiaplokštės masinės statybos gyvenamųjų rajonų užstatymu, su jo infrastuktūra – švietimo, sveikatos, kultūros, prekybos įstaigomis, o anapus Šilutės plento ir pramone. Šioje miesto dalyje išsiskyrė išaugę Marijos Taikos karalienės bažnyčios (sovietmečiu paverstos Filharmonijos sale), Žvejų kultūros rūmų, aukštybinis jūreivių viešbučio pastatai, kai kurie daugiafunkciniai prekybos ir paslaugų centrai.

Šiuo laikotarpiu buvo dedama nemažai pastangų naujai statomų pastatų architektūrai suteikti regioninių bruožų, pratęsiant praeities tradicijas - pasirenkant apdailos medžiagas ir spalvas, iš dalies ir pačias architektūros formas. Tai, savo keliu, daro įtaką ir dabartiniam architektūriniam projektavimui Klaipėdos mieste.

Laikotarpio pabaigoje – 1986 m. Klaipėdos uosto pačioje pietinėje dalyje, priešais Kiaulės Nugaros salą buvo įrengta ypač stambi Tarptautinė jūrų perkėla. Jai pastatyti buvo panaudotas ankstesniais laikais Kuršių Marių akvatorijoje supiltas pylimas (damba), skirtas Karaliaus Vilhelmo kanalu atplukdytai medienai saugoti nuo Marių bangų mūšos. Šiame dirbtiniame pusiasalyje ir greta jo buvo pastatytas galingas geležinkelio – jūrų transporto mazgas („Draugystės stotis“), kad į specialius keltus būtų galima įvažiuoti ilgais traukinių sąstatais. Keltų linija buvo skirta jungti Klaipėdą su Riugeno saloje (tuometinėje Vokietijos Demokratinėje Respublikoje) esančiu uostu ir turėjo daugiau strateginę karinę, nei komercinę paskirtį. Tuo metu Klaipėdos miesto gyventojų skaičius buvo jau gerokai viršijęs 200 000 skaičių.

Naujasis Lietuvos valstybės Nepriklausomybės laikotarpis (1990 m.) Klaipėdos miesto tvarkymo srityje prasidėjo simboliniu S. Dachą menančios „Tarnavos Anikės“ skulptūros atkūrimu istorinėje Teatro aikštėje, Senamiestyje.

gatvė. Tokiu pat būdu buvo tiesiama ir Naujojo Sodo gatvė, tik 2002 m. pagaliau sujungusi Liepų Alėją su Naująja Uosto gatve. Taip toliau besiplečiant uostui iš buvusio Vitės priemiesčio iki šiol išliko tik menki buvusiojo jo užstatymo fragmentai. Be didesnių nuostolių istoriniam miesto vaizdui buvo pastatytas svarbus dviejų lygių H. Manto ir Priestočio gatvių su požemine geležinkelio pervaža transporto mazgas, o Mažvydo alėja aštuntajame dešimtmetyje buvo pertvarkyta į tam laikui madingą dekoratyvinę pėsčiųjų zoną.

Ilgus (sovietinius) metus buvo formuojama ir tvarkoma viena svarbiausiųjų miesto erdvių – dabartinė Atgimimo aikštė. Pradžioje naujais, modernizmo architektūros dvasios, namais buvo suformuota rytinė naujosios H. Manto gatvės išklotinė, kurioje 1963 m. iškilo pirmasis pokarinėje Lietuvoje daugiaaukštis (11 aukštų) pastatas – dabar Muzikinio teatro dalis. Taip buvo bandoma kompensuoti bažnyčių bokštų, tuo pačiu ir miesto silueto praradimą. Aikštės teritorija, vėlyvuoju „brežneviniu“ laikotarpiu, galutinai baigus griauti čia stovėjusius namus (bene skaudžiausias precedentas – apie 1980 m. įvykdytas istorinės gaisrinės nugriovimas) paversta centrine reprezentacine paradine miesto aikšte, su tam laikotarpiui būdingos architektūros apstatymu, kuriame dominavo viešbutis „Klaipėda“ (1984 m.) ir Lenino paminklas suformuotos jos erdvės centre (paminklas pašalintas 1991 m.). Pastaraisiais metais aikštės erdvę, o taip pat ir visą miesto centrinės dalies aplinką aktyviai ėmė veikti netoliese, jau Nepriklausomybės metais, naujai pastatytų vadinamųjų „D+K“ aukštybinių pastatų kompleksas.

Sovietiniu laikotarpiu, augant uostui, pramonei, o taip pat ir švietimo bei mokslo sektoriui (Klaipėdoje buvo įsteigta aukštųjų mokyklų - jų filialų bei fakultetų), miestas sparčiai augo. Buvo įsisavintos didelės teritorijos pietryčių kryptimi, o taip pat ir į šiaurę. Pietų kryptimi, be istoriškai susiklosčiusios Minijos gatvės trasos buvo suplanuotas ir nutiestas pagrindinis – Taikos prospektas. Jis tapo natūralia pagrindinių Naujamiesčio bei Senamiesčio - H. Manto ir Tiltų gatvių tąsa. Šiaurėje išvestas .2.ir į Liepojos gatvę, šis meridianas išilgai perskrodė absoliučiai visą išaugusio Klaipėdos miesto teritoriją. Dar viena iš trijų šiaurės – pietų kryptimi vedančių transporto magistralių tapo į stambią miesto gatvę rekonstruotas Šilutės plentas. Naująja Mokyklos g. trasa šiaurėje, su tiltu per Danę ir dviem skirtingų lygių transporto mazgais, ji buvo sujungta su Priestočio gatve. Tuo tarpu pagrindine šios naujosios miesto dalies rytų – vakarų krypties ašimi tapo suprojektuotas ir pastatytas Baltijos prospektas, tiesiai pratęsęs ir sujungęs Vilniaus – Klaipėdos autostradą su miestu ir toliau – su naująja perkėla į Kuršių neriją. Ant šio plano karkaso buvo išauginta nauja itin stambi miesto dalis, su vyraujančiu laisvo planavimo, stambiaplokštės masinės statybos gyvenamųjų rajonų užstatymu, su jo infrastuktūra – švietimo, sveikatos, kultūros, prekybos įstaigomis, o anapus Šilutės plento ir pramone. Šioje miesto dalyje išsiskyrė išaugę Marijos Taikos karalienės bažnyčios (sovietmečiu paverstos Filharmonijos sale), Žvejų kultūros rūmų, aukštybinis jūreivių viešbučio pastatai, kai kurie daugiafunkciniai prekybos ir paslaugų centrai.

Šiuo laikotarpiu buvo dedama nemažai pastangų naujai statomų pastatų architektūrai suteikti regioninių bruožų, pratęsiant praeities tradicijas - pasirenkant apdailos medžiagas ir spalvas, iš dalies ir pačias architektūros formas. Tai, savo keliu, daro įtaką ir dabartiniam architektūriniam projektavimui Klaipėdos mieste.

Laikotarpio pabaigoje – 1986 m. Klaipėdos uosto pačioje pietinėje dalyje, priešais Kiaulės Nugaros salą buvo įrengta ypač stambi Tarptautinė jūrų perkėla. Jai pastatyti buvo panaudotas ankstesniais laikais Kuršių Marių akvatorijoje supiltas pylimas (damba), skirtas Karaliaus Vilhelmo kanalu atplukdytai medienai saugoti nuo Marių bangų mūšos. Šiame dirbtiniame pusiasalyje ir greta jo buvo pastatytas galingas geležinkelio – jūrų transporto mazgas („Draugystės stotis“), kad į specialius keltus būtų galima įvažiuoti ilgais traukinių sąstatais. Keltų linija buvo skirta jungti Klaipėdą su Riugeno saloje (tuometinėje Vokietijos Demokratinėje Respublikoje) esančiu uostu ir turėjo daugiau strateginę karinę, nei komercinę paskirtį. Tuo metu Klaipėdos miesto gyventojų skaičius buvo jau gerokai viršijęs 200 000 skaičių.

Naujasis Lietuvos valstybės Nepriklausomybės laikotarpis (1990 m.) Klaipėdos miesto tvarkymo srityje prasidėjo simboliniu S. Dachą menančios „Tarnavos Anikės“ skulptūros atkūrimu istorinėje Teatro aikštėje, Senamiestyje.

9.2. KLAIPĖDOS MIESTO TERITORIJOJE ESANČIOS NEKILNOJAMOSIOS KULTŪROS VERTYBĖS

Kadangi Klaipėda yra vienas stambiausių ir tuo pačiu pats seniausias, pagal jam suteiktą savivaldą, Lietuvos Respublikos teritorijoje esantis miestas - natūralu, jog jame yra gausu įvairios rūšies bei vertės Nekilnojamojo kultūros paveldo (toliau NKP) vertybių (objektų). Jų tebėra daug, nežiūrint to, jog miestas, kaip aukščiau minėta, stipriai nukentėjo Antrojo pasaulinio karo pabaigoje bei buvo negailestingai griaunamas ir pertvarkomas sovietiniu laikotarpiu, o šios tendencijos yra tebeišlikę ir iki šiol.

Dabartiniu metu Klaipėdos miesto teritorijoje viso yra **429 NKP registre registruotos kultūros vertybės.** Jų tarpe **3 vietovės, 47 kompleksai ir 379 pavieniai NKP objektai,** pastarųjų tarpe -155 į kompleksus įeinantys.

Pagal **statusą** Klaipėdoje yra **46 paminklai, 242 valstybės saugomos NKP vertybės** ir **51 registrinis objektas.** Savivaldybės saugomų objektų mieste nėra, inicijuotų saugoti – taip pat nėra.

Šių visų NKP vertybių tarpe yra **36 nacionalinio lygmens** (įskaitant į kompleksus įeinančius pavienius objektus), taip pat **116 regioninio lygmens** (taip pat įskaitant į kompleksus įeinančius pavienius objektus) ir likusios – **vietinio lygmens** NKP objektai.

Taip pat mieste yra **51 turintis vertingųjų savybių požymių (pavienis) objektas**. Greta kitų, jau buvusių nurodytų dabartiniame galiojančiame Klaipėdos m. bendrajame plane, yra nurodyti dar **4** pavieniai objektai – TARPUKARIO KLAIPĖDOS UOSTO DIREKCIJOS PASTATAS (N. Uosto g. 5), KRISTAUS KARALIAUS BAŽNYČIA (Bokštų g. 10), MARIJOS TAIKOS KARALIENĖS BAŽNYČIA (Rumpiškės g. 6), ir ŽIEMOS UOSTAS. **Taip pat nurodyti 3 vertingųjų savybių turintys kompleksai:** 2 iš jų - Klaipėdos mieste esantys tarpukario gyvenamųjų namų kompleksai: arch. V. Žemkalnio-Landsbergio projektuotas GYVENAMŲJŲ NAMŲ KOMPLEKSAS (Jurginų g.) bei ĄŽUOLŲ GIRAITĖS KOLONIJA (Ąžuolų g.). NKP kompleksui būdingų bruožų turi ir Giruliuose esanti NKV objektų – VILŲ GRUPĖ***, kurianti tuo pačių šios vietovės kurortinį įvaizdį.***

Tuo pačiu pažymima, jog Klaipėdos miesto ribose esanti jūrų uosto akvatorija yra ir toliau GALIMŲ RASTI POVANDENINIO KULTŪROS PAVELDO OBJEKTŲ VIETA (TERITORIJA).

Išsaugoti mieste siūlomų 6 ISTORINIŲ VIETOVARDŽIŲ bei vietų sąrašas papildytas dar **vienu** - GINTARO PELKĖS vietovardžiu.

9.2.1. VIETOVĖS

NKP vietovės yra stambūs paveldosaugos požiūriu saugotini teritoriniai, Klaipėdos atveju urbanistiniai architektūriniai, dariniai, todėl visais atvejais yra itin reikšmingos miestų teritorijų bendrųjų planų (toliau – BP) rengimo procesui bei esmingai įtakoja jų sprendinius. Kaip aukščiau minėta, tokie objektai – vietovės Klaipėdos mieste yra trys:

1. KLAIPĖDOS SENAMIESTIS (16075)
Adresas: Klaipėda, Klaipėdos m. savivaldybė.
Įregistruota: 1994.05.31.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19 – U17; Nr. LR kultūros paminklų sąraše - UR4.
Statusas: Valstybės saugoma vietovė.
Reikšmingumo lygmuo: Nacionalinis.
Vertingųjų savybių pobūdis: Archeologinis, lemiantis reikšmingumą, Architektūrinis, lemiantis reikšmingumą unikalus; Istorinis, lemiantis reikšmingumą unikalus; Kraštovaizdžio; Urbanistinis, lemiantis reikšmingumą unikalus.
Teritorijos: Vietovė – 927 332.00 kv.m; Vizualinė apsaugos zona – 1 615 941.00 kv.m;

2. KLAIPĖDOS MIESTO ISTORINĖ DALIS VADINAMA NAUJAMIESČIU (22012)
Adresas: Klaipėda, Klaipėdos m. savivaldybė.
Įregistruot**a:** 1996.10.28.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19. – U16
Statusas: Valstybės saugoma vietovė.
Reikšmingumo lygmuo: Nacionalinis.
Vertingųjų savybių pobūdis: Archeologinis, lemiantis reikšmingumą; Architektūrinis lemiantis reikšmingumą unikalus; Istorinis, lemiantis reikšmingumą unikalus, Kraštovaizdžio, Urbanistinis, lemiantis reikšmingumą unikalus, Želdynų, lemiantis reikšmingumą, tipinis.
Teritorijos: Vietovė – 2 037 578.00 kv.m; Vizualinė apsaugos zona – 962 877.00 kv.m;

Šios abi Nacionalinio lygmens vietovės, kurias kartu galima būtų pavadinti Klaipėdos miesto istoriniu centru, ir yra esminė, pagrindinė miesto dalis, kurioje atsispindi jo istorija, jūrų uosto aplinka ir pajūrio miesto charakteris. Būtent ji – tiek Senamiestis, tiek Naujamiestis - išlikusiomis plano ir užstatymo struktūromis, daugelio pastatų architektūra, formuoja savaimingą Klaipėdos pavidalą (įvaizdį). Šiuo metu abiem minimoms vietovėms yra parengti, bet dar neįsigalioję jų Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialieji planai – baigta jų sprendinių stadija. Planai parengti Vertinimo aktais nustatytų šių teritorijų vertingųjų savybių išsaugojimo ir tausojimo užtikrinimo principu, juose yra detaliai apibrėžti (nustatyti) Senamiesčio bei Naujamiesčio naudojimo

bei tvarkymo režimai. Šių planų koncepcijoms jau yra pritarta: Senamiesčio teritorijai pritarė KPD Klaipėdos teritorinis padalinys (dabar skyrius) *(2014-10-16 raštas Nr.113.2.K/2K-1892)*; Naujamiesčio (Istorinės dalies) teritorijai – pritarė ta pati institucija *(2014-12-12 raštas Nr.(9.37.1,-KI)2KI-57).* Rengiant šį miesto teritorijos bendrąjį planą, būtina į specialiųjų planų koncepcijų teiginius atsižvelgti, o jei per BP rengimo laikotarpį bus patvirtinti ir jų sprendiniai, jų nuostatos BP rengėjams taps privalomi, jie taps BP dalimi.

3. SMILTYNĖS GYVENVIETĖ (21809)
Adresas: Klaipėda, Klaipėdos m. savivaldybė.
Įregistruota: 1995.11.14.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19. – U14.
Statusas: Valstybės saugoma vietovė.
Reikšmingumo lygmuo: Regioninis.
Vertingųjų savybių pobūdis: Architektūrinis, lemiantis reikšmingumą, retas; Istorinis, lemiantis reikšmingumą svarbus; Kraštovaizdžio; Urbanistinis (lemiantis reikšmingumą retas; Želdynų, lemiantis reikšmingumą svarbus.
Teritorija: 129556.00 kv.m;

Smiltynės gyvenvietė yra priešingoje Kuršių marių kanalo pusėje, t. y. UNESCO Pasaulio gamtos ir kultūros paveldo sąraše esančiame ir saugomame Kuršių nerijos pusiasalyje. Ji pasižymi kurortiniu ir iš dalies Kuršių nerijos gyvenvietėms būdingu užstatymo charakteriu. Į. Klaipėdos miesto teritoriją gyvenvietė įjungta jau po Antrojo pasaulinio karo, ir su Klaipėdos uostu bei miestu ją jungia tamprus vizualinis ryšys.

9.2.2. KOMPLEKSAI

NKP kompleksai, dažniausiai būdami stambūs ir sudaryti iš keleto objektų, ženkliai įtakoja miesto aplinką ir jo vaizdą. Kai kurie jų turi lemiančios reikšmės Klaipėdos miesto pavidalui (įvaizdžiui) ir žymiu mastu kuria jo savitumą. Šiuo požiūriu išskirtini šie 5 objektai:

1. KLAIPĖDOS PILIES IR BASTIONŲ KOMPLEKSAS (848)
Adersas: Žvejų g. 12, Klaipėda, Klaipėdos m. sav.
Įregistruotas: 1992.05.01.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19. – G136KP; Nr. LR kultūros paminklų sąraše – AtR90.
Statusas: Paminklas.
Kompleksą sudaro: 1. Klaipėdos pilies ir bastionų (KPB) komplekso pilies rūmų liekanos (10458); 2. KPB komplekso princo Frydricho bastionas su poterna (23532); 3. KPB komplekso princo Karlo bastionas su poterna (23533); 4. KPB komplekso fosos liekanos (23534).
Vertingosios savybės (vertybės sudėtis, apimtis, vertingosios dalys ir elementai): Šiuo metu yra išlikę du pilies bastionai, (princo Frydricho ir princo Karlo su poternomis vakarinė kurtina ir fosos dalis). Išlikusiųjų bastionų aukštis nėra vienodas. Aukštesnis yra š.v. bastionas, kurio altitudė siekia 14 m. Šiek tiek mažesnis yra š.r. bastionas. Bastionų plotis svyruoja nuo 15 iki 20 m. Tarp bastionų, pilies pamatų ir mūrų liekanos dalinai konservuotos. Bastionų vidinių šlaitų papėdėje yra atraminių akmens mūro sienučių ir grindinio fragmentai. Po bastionais yra mūriniai požemiai – poternos, jungiančios bastionų flankus ir išorinį pilies kiemą. Poternų planas T raidės formos, jos dengtos cilindriniais sklaiutais.
Autoriai: 1559 m. pilies sustiprinimo planą paruošė prancūzas Klaudijus Dzontijus. 1660 m. bastionų įtvirtinimį autorius – Prūsijos štabo karininkas *Bellicome*.
Teritorijos: KVR objektas – 75 618.00 kv.m; Fizinė apsaugos zona – 75618.00 kv.m; Vizualinės apsaugos zona – 235 787.00 kv.m;
Plytėdamas Danės upės žiotyse, Jūrų uosto prieigose, visai greta Senamiesčio ir priešais Naujamiestį (Istorinį miesto centrą), KPB kompleksas savo erdvine struktūra – reljefu, statinių liekanomis bei vandenų akvatorijomis aktyviai vizualiai bei funkciniu požiūriu įtakoja ir praturtina svarbiausiąją Klaipėdos miesto dalį. KPB komplekso teritorijai yra parengtas ir patvirtintas specialusis (tvarkymo) planas *(LR kultūros ministro 2008-11-28 Įsakymas Nr.ĮV-594).*

2. BASTIONŲ KOMPLEKSAS (10457)
Adresas: Pylimo g. Klaipėda, Klaipėdos m. sav.
Įregistruotas: 1997.12.31.
Seni kodai: Kodas registre iki 2004.04.19 – G139K, Nr. LR kultūros paminklų sąraše – IR124
Statusas: Valstybės saugomas.

Kompleksą sudaro: 1. Gelderno bastionas (23542), Rytinė kurtina su poternomis (23543), 3. Purmako bastionas (23644), 4. Senasis ravelinas (23545), 5. Fosa (23546), 6. Bastiono liekanos (844), 7. Bastiono liekanos (23547).
Autorius: Kap. Inž. Rene Carraccioli de Nicastre, nuo 1686 m.
Stilius: Naujoji olandiškoji fortifikacinė sistema.
Teritorija: 122330.00 kv.m;

Šis bastionų kompleksas, kurio liekanų dalis yra išsidėsčiusi ir Galinio Pylimo g., taip pat yra svarbus urbanistinės struktūros ir miestovaizdžio elementas ir veikia miesto centrinės dalies aplinką išvien su pagrindiniu Pilies ir bastionų kompleksu, ***sudarydami Senamiestį iš pietų juosiantį bastionų žiedą.***

3. PAULIAUS LINDENAU LAIVŲ STATYKLOS STATINIŲ KOMPLEKSAS (25898)
Adresas: Pilies g. 4, Klaipėda, Klaipėdos m. sav.
Įregistruotas: 2001.04.03.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19 – G258K.
Statusas: Valstybės saugomas.
Reikšmingumo lygmuo: Nacionalinis.
Kompleksą sudaro: 1. Pauliaus Lindenau statyklos statinių (PLLSS) komplekso korpusų dirbtuvė (25899); 2. PLLSS komplekso technologinis tiltas (25900); 3. PLLSS komplekso vamzdžių dirbtuvė ir kalvė (25901), 4. PLLSS komplekso valčių ir jachtų dirbtuvė (258902), 5. PLLSS komplekso elingas su slipu (17399).
Vertingųjų savybių pobūdis: Inžinerinis (lemiantis reikšmingumą svarbus), Istorinis (lemiantis reikšmingumą, svarbus), Urbanistinis, lemiantis reikšmingumą, svarbus).
Teritorija: KVR objektas – 16 200.00 kv.m;

4. KLAIPĖDOS CELIUILIOZĖS FABRIKO PASTATŲ KOMPLEKSAS (23210)
Adresas: Nemuno g. 2, Klaipėda, Klaipėdos m. sav.
Įregistruotas: 1997.12.31.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19 – G85K.
Statusas: Valstybės saugomas.
Reikšmingumo lygmuo: Nacionalinis.
Kompleksą sudaro: 1. Klaipėdos celiuliozės fabriko pastatų (KCFP) komplekso pirmasis administracinis pastatas (15852), 2. KCFP komplekso antrasis administracinis pastatas (23211), 3. KCFP komplekso celiuliozės gamybos pastatas (17398).
Vertingųjų savybių pobūdis: Architektūrinis (lemiantis reikšmingumą, retas), Inžinerinis (lemiantis reikšmingumą, retas), Urbanistinis (lemiantis reikšmingumą, svarbus).
Teritorija: KVR objektas – 7 100.00 kv.m;
Šie abu kompleksai pasižymi itin stambia savo pagrindinių statinių fizine apimtimi, jie abu yra Klaipėdos jūrų uosto aplinkoje ir vizualiai veikia (yra matomi) tiek uosto akvatoriją, tiek ir iš miesto pusės. P. Lindenau laivų statyklos elingo metalo konstrukcija yra regima iš Klaipėdos pilies ir bastionų, iš Senamiesčio, o taip pat ir iš arčiau Danės upės esančios centrinės Naujamiesčio dalies. Tai labai ryški miesto dominantė. Celiulozės fabriko pastatų kompleksas, ypač pagrindinis celiuliozės gamyklos pastatas, dominuoja žymiame arčiau Marių esančiame pietinės miesto dalies plote, svarbus jos siluetui bei įvaizdžiui, jis tebėra regimas ir iš uosto kanalo akvatorijos.

5. KLAIPĖDOS PAŠTO STOTIES STAINIŲ KOMPLEKSAS (24819)
Adresas: Liepų g. 16, Klaipėda, Klaipėdos m. sav.
Įregistruotas: 1999.06.07.
Seni kodai: Kodas registre iki 2005.04.19. – G218K.
Statusas: Valstybės saugomas.
Reikšmingumo lygmuo: Nacionalinis.
Kompleksą sudaro: 1. Klaipėdos pašto stoties statinių (KPSS) komplekso pašto stotis (1173), 2. KPSS komplekso ratinė 24820, 3. KPSS komplekso ūkinis pastatas (24821), 4. KPSS komplekso ūkinis pastatas (24822), 5. KPSS komplekso tvora su vartais (31526).
Vertingųjų savybių pobūdis: (Architektūrinis, lemiantis reikšmingumą, unikalus).
Teritorija: KVR objektas 5 100 kv.m;
Klaipėdos pašto stotis urbanistiniu bei architektūriniu požiūriu yra išskirtinai svarbi tuo, kad jos bokštas yra vienintelė Klaipėdos mieste išlikusi ryški istorinė vertikalė, veikianti miesto, ypač jo centro - Naujamiesčio panoramas bei siluetą. Pastatas yra akivaizdi miesto centro dominantė.

6. KITI KLAIPĖDOS MIESTE ESANTYS NKP KOMPLEKSAI

5.1. Pastatų kompleksas Turgaus a., G78, AtV174 (1191).

5.2. Klaipėdos senųjų kapinių, vad. Vitės kapinėmis kompleksas; Pušyno g., (36722).

5.3. Luizės sanatorijos pastatų kompleksas (32750)

5.4. Paupio dvaro sodybos ir ligoninės pastato kompleksas vad. Bachmano dvaru (244; *367; 413/1272*).

5.5. Sandėlių kompleksas; Daržų g. (847; *G135K; AtR89*).

5.6. Dujų fabriko pastatų kompleksas; Liepų g.47, (4694; *2181; G21K; 413/18*).

5.7. Apskrities ligoninės pastatų kompleksas; Kūlių vartų g.14, (32805).

5.8. Mažojo Tauralaukio dvaro sodyba; ....Klaipėdos g.5,7,10, (34170).

5.9. Pastatų kompleksas; ....Bažnyčių g.3,4, (1167; *G70K; AtV150*).

5.10. „Union“ fabriko sandėlių kompleksas; Artojo g.7,7A, (15972; *G19; AtVF1001*).

5.11. Spirito-alaus gamyklos statinių kompleksas; H. Manto g.38, (25107; *G231K*).

5.12. Pastatų kompleksas; Daržų g., (15842; *G76K; AtV87*).

5.13. Sandėlių kompleksas; Žvejų g.18,18A, (15812; *G23K; AtV839*).

5.14. Rimkų geležinkelio stoties pastatų kompleksas; Rimkų g., (37996).

5.15. Klaipėdos vandenvietės statinių kompleksas; Liepų g.49A, (25780; *G243K*).

5.16. Užeigos pastatų kompleksas; Puodžių g.27,27A, (33192).

5.17. Namų kompleksas; Kepėjų g., (1175; *G74K; AtV158*).

5.18. Sendvario dvaro sodybos fragmentai; Mokyklos g.33, (32837)

5.19. Žardės, Kuncų piliakalnis su gyvenviete; (23762; *A384KP*).

5.20. Kapinių koplyčios kompleksas; Liepų g. 45A, 45, (29502; *G466K*).

5.21. Pastatų kompleksas; Didžioji Vandens g.5, (1171; *G72K; AtV154*).

5.22. Namo ir sandėlių kompleksas; Didžioji Vandens g.2, Klaipėda, (843; G141K; AtR85).

5.23. Namų kompleksas; Turgaus g.4, (31623).

5.24. Sandėlių kompleksas; Žvejų g.8,12, (15811; *G25K; AtV838*).

5.25. Pastatų kompleksas; Danės g.8, (25808; *G245K*).

5.26. Klaipėdos senojo miesto vieta su priemiesčiais; (27077; *A1704K*).

5.27. Klaipėdos kareivinių statinių kompleksas; H. Manto g.84, (15844; *G140K; AtV873*).

5.28. Pastatų kompleksas; Tiltų g.26,26A, (1188; G219K; AtV171).

5.29. Namų kompleksas; Aukštoji g., (1169; *G71K, AtV152*).

5.30. Pastatų kompleksas; (846; *G69K; AtR88*).

5.31. Namų kompleksas; (15843; *G75K.; AtV872*).

5.32. Namų kompleksas; Turgaus a., (1192; *G79K; AtV175*).

5.34. Klaipėdos senųjų kapinių kompleksas; S. Daukanto g., (32627).

5.35. Pastatų kompleksas; Turgaus g.8, (1174; *G73K; AtV157*).

5.36. Skerdyklos pastatų kompleksas; Liepų g.53, (15973; *G24K; AtV1002*).

5.37. Namų kompleksas; Turgaus g.6, (31622).

5.38. Siaurojo geležinkelio stoties pastatų kompleksas; S. Neries g., (2480; 1431; G137K; 413/200).

5.39. Klaipėdos senųjų kapinių, vad. Kopgalio kapinėmis kompleksas; Smiltynės g., (24609; *L961K*)

5.40. Pastatų kompleksas; Tilžės g. 15, 15A (15975)

5.41. Klaipėdos Žaliosios vaistinės pastatų kompleksas; Tiltų g.6,6A, (1176; G81K; AtV159).

5.42. Purmalių piliakalnis su gyvenviete; (23773; *A413KP*).

5.43. Malūno pastatų kompleksas; Gluosnių skg.2, (33710).

9.2.3. PAVIENIAI NKP OBJEKTAI

Klaipėdos miesto teritorijoje, įskaitant į kompleksus įeinančius, o taip pat ir povandeninio paveldo vertybes, yra 379 pavieniai NKP objektai. Kadangi kiekvieno jų poveikis miesto aplinkai yra daugiau lokalus, jie nėra vardijami bei aptariami. (Pastaruoju metu, 2016-03-06, į LR NKP registrą naujai buvo įrašytas vietinio reikšmingumo lygmens objektas – Klaipėdos senosios žydų kapinės (39400), kurių teritorija yra Sinagogų gatvėje). Visas NKP objektų sąrašas pridedamas ***Priede Nr.5.***

Pastaba: *Brėžinyje NK vietovių - Senamiesčio, Istorinės dalies (Naujamiesčio) ir Smiltynės teritorijose, dėl didelės gausos ir tankio, pavieniai NKP objektai nenurodomi.*

9.2.4. UNESCO PASAULIO GAMTOS IR KULTŪROS PAVELDO VIETOVĖ KURŠIŲ NERIJA

Į Klaipėdos miesto teritoriją patenkanti Kuršių nerijos dalis yra UNESCO Pasaulio gamtos ir kultūros paveldo objekto – **Kuršių nerijos** teritorijoje. Toliau pietų kryptimi Kuršių nerija ribojasi su miesto teritorijai priklausiančia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorija Kuršių mariose. Todėl rengiant Klaipėdos m. teritorijos BP būtina esmingai atsižvelgti į šią miesto teritorijos bei jos gretimybės dalį.

Kuršių nerija į Pasaulio paveldo sąrašą buvo įtraukta 2000 m. gruodžio mėnesį ir apibūdinta kaip Dviejų valstybių – Lietuvos respublikos ir Rusijos federacijos teritorijoje esantis išskirtinis gamtos ir žmogaus kūrinys. Į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą ji buvo įtraukta remiantis **V kriterijumi.**

V kriterijus – ***„Kuršių nerija yra išskirtinis smėlio kopų kraštovaizdžio, kurio išlikimui nuolatinį pavojų kelia gamtos stichijos (vėjai, potvyniai ir atoslūgiai) pavyzdys. Po pragaištingo žmogaus įsikišimo, vos nesunaikinusio nerijos, ji buvo atkurta didžiulių XIX a. pradėtų ir iki mūsų dienų besitęsiančių apsaugos ir sutvirtinimo darbų dėka“.***

Kuršių nerijos teritorijoje yra išsidėsčiusių nemažai nekilnojamojo kultūros paveldo vertybių – vietovių, kompleksų ar paskirų objektų. Jų yra ir miestui priklausančioje nerijos dalyje. Tokie yra: kaip aukščiau minėta - Smiltynės gyvenvietė (21809 - vietovė), Smiltynės kurhauzas (20894), Vilos (15809 ir 55125 *Smiltynės gyvenvietėje*), taip pat Alksnynės gamybinis kompleksas (30540) bei Neringos fortas vadinamas Kopgalio (10738).

Kadangi Kuršių nerija yra pastoviai veikiama gamtos stichijos, prižiūrima ir tvarkoma, o taip pat intensyviai naudojama poilsio ir turizmo reikmėms, jos būklei pažinti ir vertinti reikalingas pastovus dėmesys. Juo labiau, kad joje ir ypač gretimybėse vyksta intensyvi ūkinė veikla, veikia Valstybinis jūrų uostas, nuolat kuriami įvairūs planai bei projektai, vyksta statybinė veikla.

2015 m. sausio 19 - 22 dienomis Kuršių nerijoje įvyko paskutinioji ICOMOS atsakomosios stebėsenos misija (vadovavo ekspertas dr. Tamas Fejerdy), kuri parengė ir šios Misijos Ataskaitą. (Prieš tai tokio pobūdžio misija vyko 2010 m., 2013 m. taip pat įvyko ICOMOS Patariamoji misija).

Klaipėdos miestui, jo planavimui, yra aktualios Misijos metu nagrinėtais probleminiais klausimais suformuluotos Specialiosios rekomendacijos:

- *Dėl **SGD** terminalo rekomenduojama tęstinė galimo (ne vizualinio) poveikio stebėsena;*

- *Dėl pasiūlymo statyti **„kabantį tiltą per marias“:** rekomenduojama, kad valstybė narė, Lietuva, deklaruotų, kad jokia tilto statyba neleidžiama Pasaulio paveldo vietovės, Kuršių nerijos, kontekste ir įtraukti šį sprendimą į visus susijusius kontrolės ir teisinius dokumentus, taip pat ir į būsimą Kuršių nerijos valdymo planą;*

- ***Dėl projekto statyti Giliavandenį uostą ir (ar) išorinį Giliavandenį uostą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje:*** *vadovaujantis (UNESCO Pasaulio paveldo apsaugos konvencijos) įgyvendinimo gairių 172 paragrafu, visa informacija dėl Giliavandenio uosto statybos projekto, įskaitant poveikio aplinkai vertinimą (EIA) ir poveikio paveldui vertinimą (HIA) turi būti pateikta UNESCO Pasaulio paveldo komiteto laiku (gavus vertinimų rezultatus, bet prieš priimant sprendimus).*

9.2.5. UŽ MIESTO TERITORIJOS RIBOS, GRETIMYBĖSE ESANTYS NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI

Už miesto ribos, gretimybėse taip pat yra išsidėstę nemažas kiekis NKP objektų. Tai senovės kapinynai bei senos kapinės, senovės gyvenviečių liekanos, dvarų sodybos bei pavieniai pastatai, taip pat ir gynybiniai įtvirtinimai. Betarpiškai besiribobjančiomis teritorijomis ar labai artimi yra šie objektai: ALKSNYNĖS GYNYBINIS KOMPLEKSAS (30540), KUKLIŠKIŲ (KARKLĖS) BATERIJA (30621), AUKŠTKIEMIŲ (PLŪCIŲ) KAPINYNAS (16498).

9.2.6. IŠVADOS

1. Klaipėdos kultūros paveldas pasižymi būdingais Šiaurės vakarų Europos uostamiesčių raidos, urbanistikos bei architektūros bruožais.
2. Dėl Antrojo pasaulinio karo bei po jo sekusių ypač didelių sovietinio laikotarpio griovimų, kurie pilnai nesiliovė iki šiol, jo centrinės dalies – kultūros paveldo vietovių (Senamiesčio su Naujamiesčiu) struktūra ir vaizdas stokoja vientisumo, trūksta kai kurių būtinų istoriniam Europos miestui atributų. Visų pirma tai pasakytina apie nugriautąsias Šv. Jono, Reformatų, Šv. Jokūbo bažnyčias, be kurių siluetų ir kuriamos aplinkos neįsivaizduojamas joks istorinis šio regiono miestas.
3. 1963 m. pastatyta dabartinio Muzikinio teatro vienuolikos aukštų administracinė dalis bei pastaruoju metu iškilę vadinamieji „K+D“ daugiaaukščiai nekompensuoja šios netekties.
4. Pačiame Senamiestyje vietomis trūksta ištisų kvartalų ar jų dalių.
5. Naujos stambios gatvės ir aikštės vietomis apnaikino istorinį tinklą.
6. Šiomis aplinkybėmis būtų ypač nepageidautinas tolesnis istorinių miesto struktūrų ardymas transporto, inžinerinių tinklų ar naujų viešųjų erdvių kūrimo tikslais.
7. Kultūros paveldo objektai mieste, jei tvarkomi, tai daroma profesionaliai, ir restauruotų ar pritaikytų kultūros paveldo objektų ir jų kompleksų indėlis į miesto gyvenimą ir vaizdą yra pastebimas bei svarbus.
8. Pastarojo meto nauji statiniai Klaipėdos miesto istorinėje aplinkoje dažniausiai dera gerai, jie pasižymi tinkamu aplinkai masteliu bei šiuolaikiškai transformuojamais regioniniais architektūros bruožais.

10. SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

10.1. KLAIPĖDOS MIESTAS – UOSTAS EUROPOS TRANSPORTO SISTEMOS IR POLITIKOS KONTEKSTE

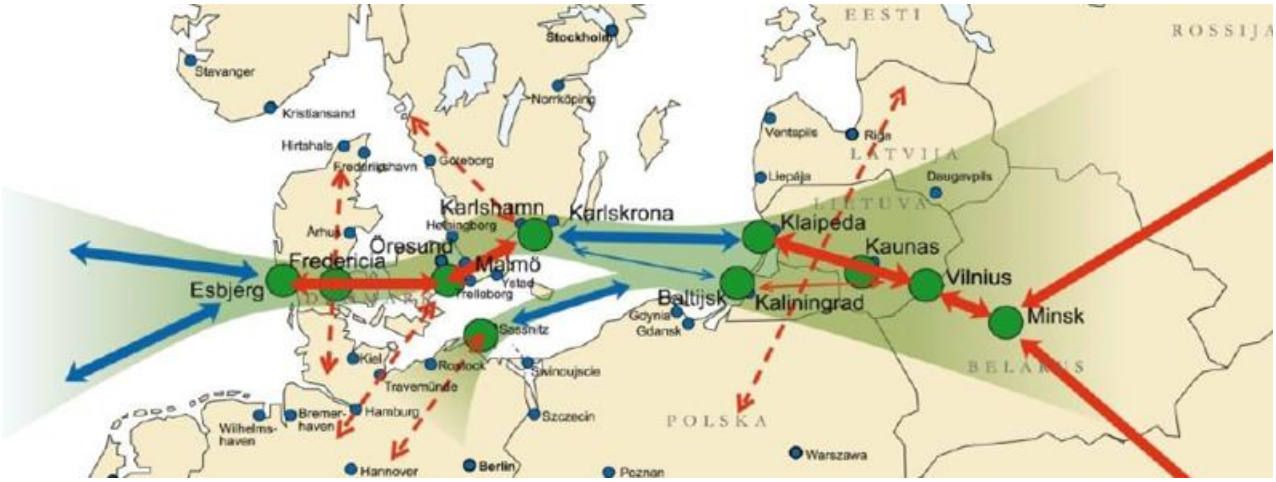
Klaipėdos miestas – universalus transporto mazgas, sudarantis galimybes greitai ir patogiai pasiekti tiek Lietuvos, tiek užsienio šalių miestus sausumos, oro ir vandens keliais. Gerai išvystytos susisiekimo sistemos dėka valstybiniais keliais, geležinkeliais, jūros greitkeliais galima greitai pasiekti Latviją, Kaliningrado sritį (Rusijos Federacija), Skandinavijos ir centrinės Europos šalis.

Klaipėdos uostas – Klaipėdos miesto vakarinės dalies teritorijoje (rytinėje Baltijos pakrantėje) įsikūręs neužšąlantis jūrų uostas, svarbus Rytų – Vakarų (IXB) transporto koridoriaus mazgas, jungiantis šios krypties kelius ir jūrų maršrutus (*žr. 10.1-1 pav.*). 2004 m. prie ES prisijungus naujoms narėms, Baltija tapo vidine šios Sąjungos jūra. Dėl to daugelis Baltijos jūros uostų dabar priklauso tai pačiai sistemai ir organizacijoms (ESPO, BPO). ES uostų politikoje jiems numatyti vienodi saugumo, transporto reguliavimo, aplinkosaugos, oro taršos, darnios plėtros reikalavimai. Pagrindiniai Klaipėdos uosto konkurentai rytinėje Baltijos jūros pakrantėje yra

Latvijos, Estijos, Lenkijos ir rytinės Rusijos pakrantės uostai. Visų trijų Baltijos šalių uostai yra svarbūs tranzito koridoriai, jungiantys ne tik Rytus ir Vakarus, bet ir Pietus - Šiaurę.

Rusijai pradėjus vykdyti politiką „Rusijos kroviniai – per Rusijos uostus“, Klaipėdos uostas neteko didelės dalies krovinių, tačiau ėmė bendradarbiauti su kitomis šalimis ir rado naujų verslo galimybių. Nuolat vykdomos investicijos, modernizuojami ar statomi nauji terminalai leidžia sėkmingai konkuruoti su kaimyniniais uostais ir veržtis į lyderio pozicijas. Statistika byloja, kad Klaipėdos uostas – greičiausiai augantis Baltijos jūros uostas.

10.1-1 pav. Rytų-Vakarų transporto koridoriaus regioninis žemėlapis (šaltinis – EWTC II)



Lietuvos strateginių ryšių plėtra globaliame kontekste įgyvendinama trimis kryptimis – Azijos, Europos ir Šiaurės Amerikos žemynuose. Pastaruoju metu intensyviai siekiama papildomų krovinių srautų ES–Kinija kryptimi, projekto „Vikingas“ plėtros iki Turkijos, prekybinių ir transporto ryšių stiprinimo su Švedija. Suomija vis daugiau produkcijos siunčia į Vakarinę Kinijos dalį. Taigi, šie strateginiai planai atitinka ir Europos šalių interesus.

2013 m. Seimas priėmė nutarimus, kuriais „Via Baltica“ ir Rytų–Vakarų (IXB) transporto koridorių projektai pripažinti ypatingos valstybinės svarbos projektais.

Kaip pažymima dokumentuose, įgyvendinus projektą „Via Baltica“ tikimasi nuosekliai didinti žmonių ir krovinių judrumą, gerinti susisiekimą su Baltijos valstybėmis ir skatinti greitesnį Baltijos jūros regioninę plėtrą, mažinti automobilių transporto spūstis Europos kelių tinkle, pagerinti transporto paslaugų kokybę sutrumpinant vežimo laiką, padidinant keleivių, krovinių srautą, padidinti saugumą įrengiant skirtingų lygių sankryžas ir įdiegiant intelektualines transporto sistemas.

Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektu (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksą) siekiama sudaryti galimybes didinti šio koridoriaus, taip pat visos šalies konkurencingumą regiono ir pasaulinėse rinkose, skatinti kompleksišką objektų plėtrą ir sudaryti patrauklias sąlygas investicijoms. Rytų–Vakarų transporto koridorius yra regioninis projektas, kuris papildo svarbiausias tarptautines transporto ir logistikos grandines. Koridoriaus Pan-Europinė perspektyva: kurti „žaliąjį transporto koridorių“, plėtojant geležinkelių transportą, jūrų greitkelius ir diegiant informacines technologijas sujungiant Pietinės Baltijos jūros regiono šalis su Rusijos, Centrinės Azijos, Tolimųjų Rytų bei Juodosios jūros regiono šalimis. Nutarimus papildančiuose dokumentuose teigiama, kad prijungus šį koridorių prie Transsibiro magistralės (Rusija), jau yra suformuota sausumos kelio alternatyva krovininiam transportui tarp Azijos ir Europos. Tai patvirtina 2011 metais pradėjęs savo veiklą šaudyklinis konteinerinis traukinys „Saulė“ (Vakarų Europa–Kinija), šaudyklinis konteinerinis traukinys „Merkurijus“ (Kaliningradas–Klaipėda–Maskva) ir šaudyklinis konteinerinis traukinys „Vikingas“. Be to, Rytų–Vakarų transporto koridorius sukūrė sausumos kelią tarp Europos ir Azijos, aplenkiant Rusijos teritoriją.

10.2. KLAIPĖDOS MIESTAS LIETUVOS TRANSPORTO SISTEMOS IR POLITIKOS KONTEKSTE

Lietuvos strateginio planavimo dokumentuose susisiekimo sistema apibrėžiama kaip viena iš labiausiai integruotų į Europos tinklą Lietuvos ūkio šakų, turinti didelę reikšmę šalies ekonomikai.

Pagrindinis vidutinės trukmės Lietuvos susisiekimo sistemos strateginio planavimo dokumentas yra Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 m. programa, patvirtinta LR Vyriausybės 2013-12-18 nutarimu Nr. 1253. Ši programa parengta atsižvelgiant į:

- Lietuvos pažangos strategiją „Lietuva 2030“;
- 2014-2020 m. nacionalinės pažangos programą;
- Nacionalinę darnaus vystymosi strategiją;
- Nacionalinę klimato kaitos valdymo politikos strategiją;

O taip pat vadovaujantis pagrindiniais ES transporto politikos dokumentais:

- ES ekonomikos augimo strategija „Europa 2020“;
- 2011 m. baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas (KOM (2011) 144);
- 2009 m. EK komunikatu „ Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (KOM (2009) 279);
- 2007 m. žaliąja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (KOM (2007) 551) ir jos 2009 m. veiksmų planu (KOM (2009) 490).

Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 m. programa pakeitė iki tol galiojusią Ilgalaikės (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją, nes iškilo būtinybė peržiūrėti šalies susisiekimo sistemos strateginius tikslus atsižvelgiant į ES iškeltus naujosios politikos transporto srityje tikslus: sukurti transporto infrastruktūrą bei jungtis, kurios sustiprintų bendrąją rinką, užtikrinti laisvą prekių ir žmonių judėjimą ir remti ekonomikos augimą, darbo vietų kūrimą bei ES konkurencingumą. Anksčiau Europos transporto sistemos buvo kuriamos daugiausia nacionaliniu pagrindu. Todėl transporto jungčių pasieniuose arba pagrindiniuose koridoriuose nebuvo arba jos buvo prastos. Silpnos transporto linijų jungtys trukdo augti ES ekonomikai. Taigi, iškilo būtinybė perskirstyti ES transporto srities lėšas, jas nukreipiant į tas sritis, kuriose būtų gauta didžiausia pridėtinė vertė, kad būtų galima sukurti tvirtą pagrindinį Europos tinklą. Paskelbtuose 2014–2020 m. finansiniuose pasiūlymuose ES transportui skirtas finansavimas glaudžiai siejamas su pagrindiniu transporto tinklu – dėmesys sutelkiamas į trūkstamų tarptautinių jungčių kūrimą, pralaidumo kliūčių šalinimą ir tinklo tobulinimą.

Šios ES naujosios transporto politikos nuostatos detalizuotos Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014-2022 m. programoje, kurioje teigiama, kad Lietuva turi pasinaudoti galimybe savo transporto tinklo elementus tinkamai integruoti į ES pagrindinį (angl. core) ir bendrąjį (angl. comprehensive) TEN-T tinklus. Lietuvoje numatoma transeuropinio TEN-T tinklo plėtra, kurį sudaro 1617 km kelių, 1100 km geležinkelio linijų, 278 km vidaus vandens kelių, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (*žr. 10.2-1 pav.*) Klaipėdos miestas-uostas yra unikalus transporto mazgas, kuriame susijungia visos transporto modos – jūros, kelių, geležinkelių, vidaus vandenų.

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014-2022 m. programoje teigiama, kad Rytų – Vakarų transporto koridorius yra vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje. Šio koridoriaus infrastruktūros kompleksas Lietuvoje apima Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, IXB koridoriaus automobilių kelių (E85 Klaipėda-Kaunas-Vilnius-Lyda-Černovcai-Bukareštas-Aleksandropolis, E28 Berlynas-Gdanskas-Kaliningradas-Marijampolė-Prienai-Vilnius-Minskas) ir geležinkelių ruožus bei yra svarbi jungiamoji kelių ir geležinkelių tarptautinių transporto tinklų grandis, padedanti įgyvendinti šalies strateginius interesus ir politikos tikslus. Rytų - Vakarų koridoriaus infrastruktūros plėtra naudojant Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir viešuosius logistikos centrus Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje sudarytų puikias prielaidas Lietuvos keliams atsidurti tarp pirmaujančių magistralių ES ir Rytų šalių prekybiniams mainams vystyti bei sudarytų geras sąlygas įsilieti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Skandinavijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių narių TEN-T tinklus.

Šiaurės – Pietų krypties kelių ir geležinkelių transporto koridorių (I ir IA) Lietuvoje plėtra leistų saugiai ir patogiai sujungti Šiaurės Europos transporto tinklus su Centrine ir Vakarų Europa per Lenkiją ir Kaliningrado sritį. Įgyvendinus plačiosios ir europinės vėžės geležinkelių sistemą Lietuvoje, šalis galėtų plėtoti logistikos paslaugas, būtų sudarytos puikios sąlygos greitai ir patogiai pasiekti Baltijos jūros regiono valstybių administracinius, kultūrinius ir politinius centrus, sujungtų ES valstybių narių sostines.

10.2-1 pav. Tarptautinių transporto koridorių tinklas Lietuvoje (šaltinis - http://www.fez.lt)

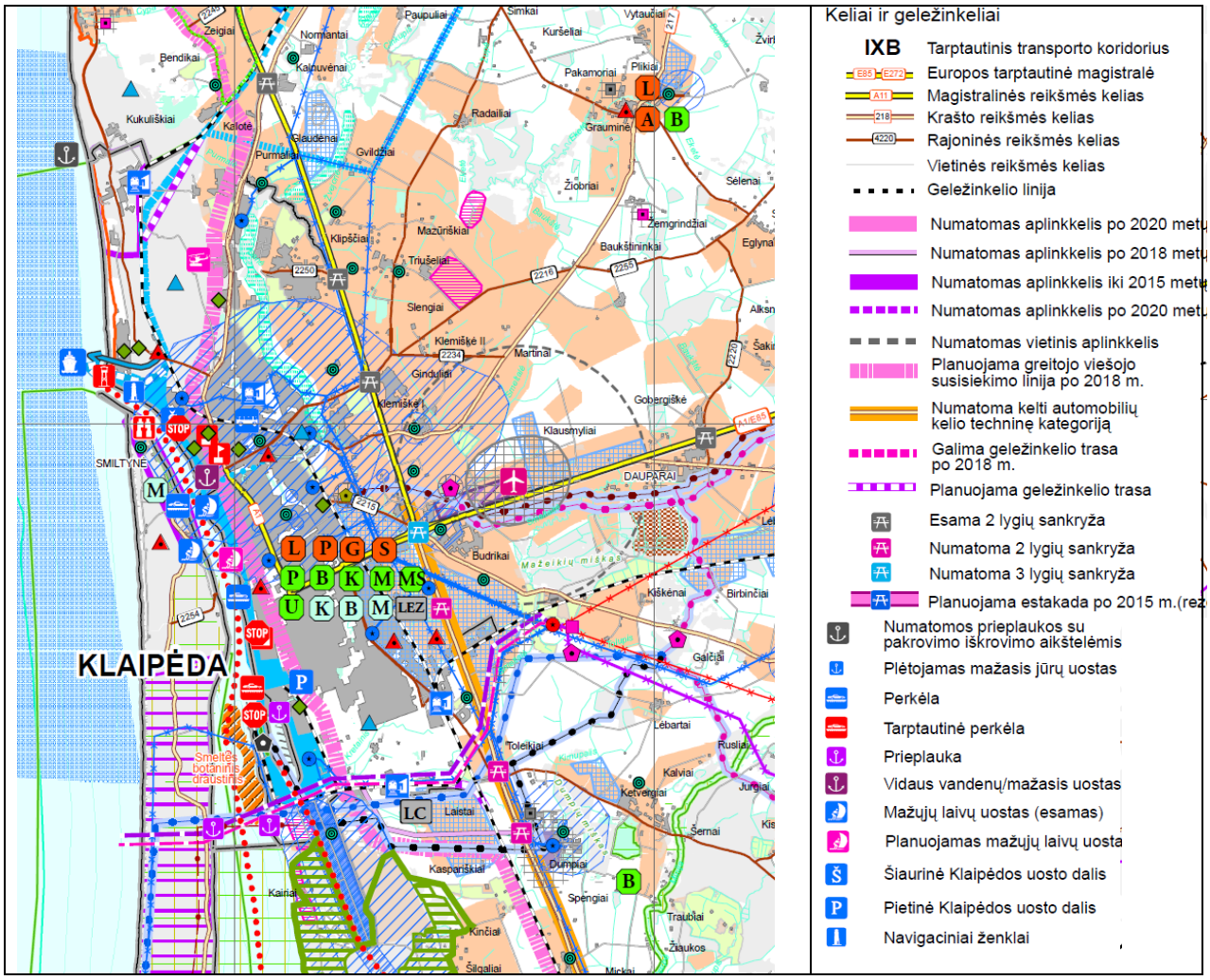
10.3. SVARBIAUSIŲ KLAIPĖDOS M. SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ APŽVALGA

Svarbiausi Klaipėdos miesto ir jo prieigų susisiekimo sistemos sprendiniai įtvirtinti skirtingo lygmens teritorijų planavimo dokumentuose: Klaipėdos apskrities teritorijos BP, Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos BP ir Klaipėdos miesto teritorijos BP (*žr. žemiau pateikiamus 10.3-1 pav.- 10.3-3 pav.*).

Parengtame patikslintame **Klaipėdos apskrities teritorijos BP**, kuris patikrintas 2016-04-12 (patikrinimo aktas Nr. TP5-9) ir pateiktame tvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, numatoma:

- Plečiant ir modernizuojant automobilių kelių transporto tinklą, numatomas transeuropinio Rytų–Vakarų IXB transporto koridoriaus modernizavimas įrengiant pietinį ir šiaurinį uosto išvažiavimus, siekiant krovininio transporto srautų eliminavimo iš Klaipėdos miesto centrinės dalies;
- Numatoma rekonstruoti magistralinio kelio A13 (E272) Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Palanga-Klaipėda ir krašto kelio Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožus;
- Siekiant racionaliai paskirstyti automobilių srautus ir organizuoti eismą tarp naujų gyvenamųjų kvartalų numatoma Klaipėdos miesto gatves, esančias kairėje A13 kelio pusėje sujungti su kitapus kelio esančiomis gyvenamosiomis vietovėmis tik per skirtingų lygių sankryžas.

Dokumente sufomuluoti pagrindiniai susisisekimo sistemos sprendiniai išlieka aktualūs ir tęstinio pobūdžio.



10.3-1 pav. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema Klaipėdos apskrities BP kontekste (šaltinis – Klaipėdos apskrities BP Ūkio, infrastruktūros ir teritorijų apsaugos nuo ypatingų situacijų brėžinys)

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos BP, patvirtintame Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011-02-24 sprendimu Nr. T11-111, numatoma:

- transeuropinio IXB transporto koridoriaus (magistralinis kelias A1 (E85) Klaipėda-Kaunas-Vilnius-Lyda-Černovcai-Bukareštas-Aleksandropolis) ir transeuropinio tinklo koridoriaus magistralinis kelias A13 (E272) Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Palanga-Klaipėda infrastruktūros modernizavimas;
- TEN-T tinklo kelio Mikytų sankryža-Šilutė-Klaipėda (dalis krašto kelio 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda) infrastruktūros modernizavimas;
- Aukščiau minimi pastarieji du keliai sudaro reikšmingą šiaurės – pietų kryptimi besitęsiantį transporto koridorių, kuris ir ateityje tarnaus tranzitinių srautų judėjimui tarp Latvijos Respublikos ir Karaliaučiaus srities bei poilsiautojų srautų perskirstymui į rekreacines ir poilsines teritorijas vasaros sezono metu;
- Numatomas magistralinės reikšmės Klaipėdos pietinis aplinkkelis, kuris tarnaus saugiam tiek tranzitinio, tiek ir krovininio transporto srautų judėjimui į/iš Klaipėdos jūrų uosto bei greta jo numatomas viešasis logistikos centras, kuris LRV nutarimu pripažintas valstybei svarbiu objektu.

Dokumente sufomuluoti pagrindiniai susisisekimo sistemos sprendiniai išlieka aktualūs ir tęstinio pobūdžio.

10.3-2 pav. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema Klaipėdos rajono savivaldybės BP kontekste (šaltinis – Klaipėdos apskrities BP Teritorijos inžinerinės infrastruktūros ir susisiekimo brėžinys)

Klaipėdos miesto teritorijos BP, patvirtintame savivaldybės tarybos 2007-04-05 sprendimu Nr. T2-110, svarbiausiais gatvių/kelių tinklo sprendiniais numatyta:

- Rekonstruoti miesto ir uosto centrinį įvažiavimą su 2 lygių sankryžomis Vilniaus pl., Baltijos pr. iki Nemuno g., kaip LRV 2003-10-07 nutarimu Nr.1239 patvirtintą tarptautinį Europos kelių tinklo tęsinį mieste valstybės lėšomis;

- Pastatyti naują tiltą nuo Bangų g. iki Danės g.;

- Užbaigti Klaipėdos miesto centrinės dalies žiedinį ir paskirstomąjį gatvių tinklą, rekonstruojant S. Dariaus ir S. Girėno, Bangų ir Galinio Pylimo gatves bei žiedinę sankryžą Taikos prospekto pradžioje. Rekonstruoti Tiltų gatvę į pėsčiųjų gatvę;

- Įrengti pietinį Klaipėdos išvažiavimą iš pietinės jūrų uosto dalies ir Tarptautinės perkėlos, rekonstruojant ir pratęsiant Perkėlos gatvę iki 141 kelio valstybės lėšomis;

- Pratęsti Šilutės plentą už Jūrininkų prospekto iki 141 kelio Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda per pietinį išvažiavimą iš uosto;

- Švyturio gatvę rekonstruoti, pratęsti iki P.Lideikio g., aplenkiant esamą stadioną ir naftos terminalą;

- Planuoti naujus įvažiavimus į A13 kelią Klaipėda-Liepoja pagal AI techninę kategoriją, tik per skirtingų lygių sankryžas ir į dubliuojančias gatves;

- Per 2 lygių sankryžas užtikrinti tiesioginį išvažiavimą iš AI automagistralės Vilnius-Kaunas-Klaipėda į Klaipėdos uosto centrinę dalį, pratęsiant Baltijos prospektą iki Nemuno gatvės, kuri turi būti planuojama kaip vidinė uosto gatvė su išvažiavimu į Minijos g. pietinėje uosto pusėje;

- Rekonstruoti Pilies gatvę ir Naująją Uosto gatvę;

- Pratęsti Statybininkų prospektą nuo Šilutės plento per pramonės teritoriją įrengiant skirtingų lygių susikirtimą su geležinkeliu ir sankryžą su 141 keliu;

- Rekonstruoti Tilžės gatvę nuo Šilutės plento iki Jakų sankryžos, pertvarkant esamą žiedinę sankryžą su Mokyklos gatve ir Šilutės plentu;

- Rekonstruoti įvažiavimo kelią į Tauralaukį įrengiant skirtingų lygių sankryžą su A13 keliu.

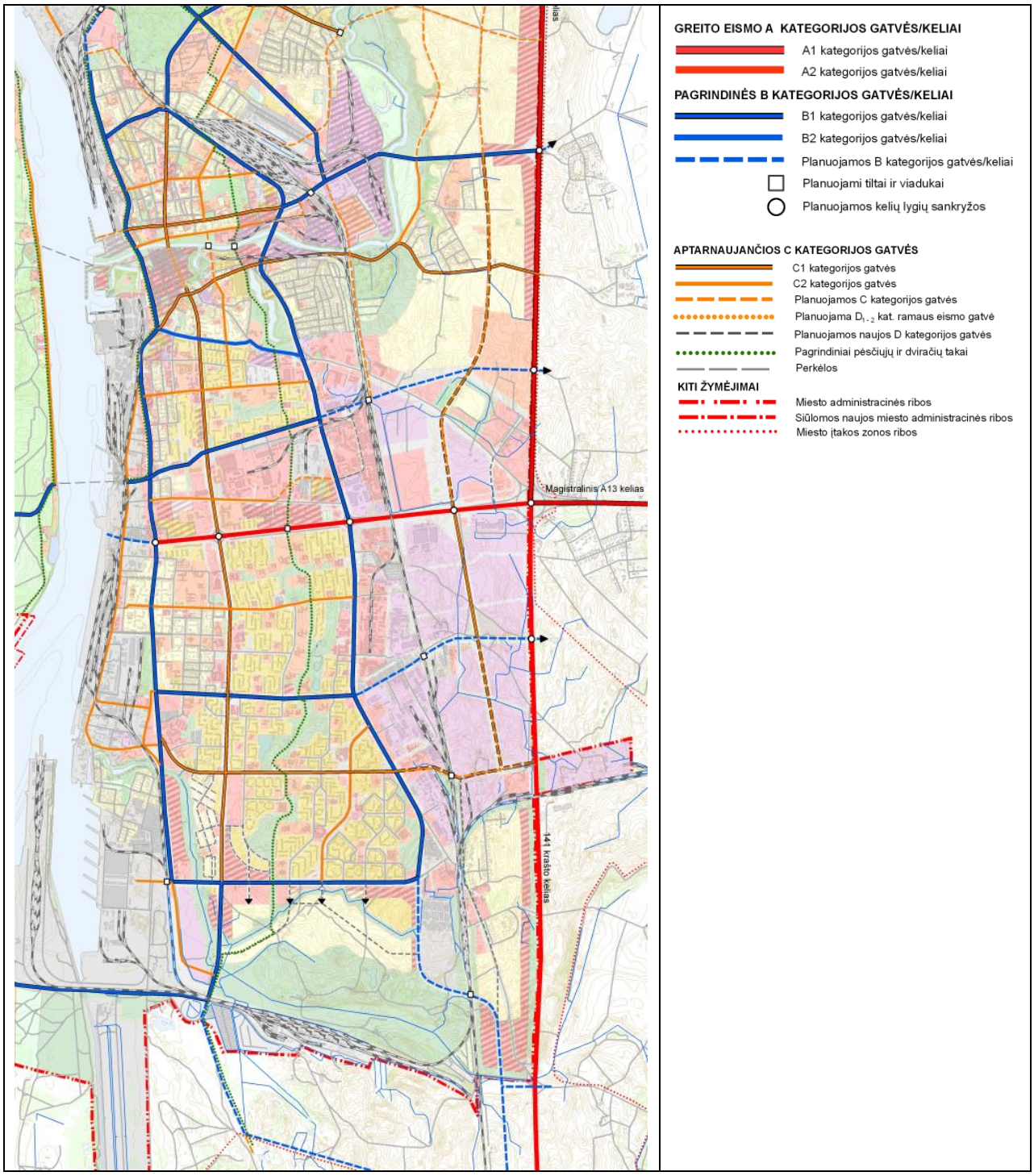
- Nemuno g. numatoma planuoti kaip vidinė uosto gatvė su išvažiavimu į Minijos g. pietinėje uosto dalyje;

- Atskirais AB “Lietuvos geležinkeliai” projektais optimizuoti geležinkelių infrastruktūrą;

- Būtina visame mieste vystyti biotransporto eismą, atskiriant dangas spalva ir želdiniais nuo esamų šaligatvių ir įrengiant naujus pėsčiųjų, dviratininkų takus. Tai nurodyti kiekviename detaliajame plane.

- Pastatyti dviratininkų-pėsčiųjų tiltus per geležinkelį Šaulių g.-Kretingos trasoje ir Švyturio g. tęsinio į Melnragę su takais iki pajūrio poilsio zonų. Pietinėje miesto dalyje numatyti pėsčiųjų, dviratininkų tiltą, kaip rekreacinį ryšį per Vilhelmo kanalą, pakrantėmis ir kt.

Šie svarbiausi Klaipėdos miesto bendrojo plano susisiekimo sistemos sprendiniai yra aktualūs ir tęstinio pobūdžio, tačiau tolimesnėse planavimo stadijose gali būti koreguojami ar tikslinami atsižvelgiant į naujus poreikius bei rengiamus projektus (pvz., Jūrų uosto bendrąjį planą), vadovaujantis monitoringo išvadomis.



10.3-3 pav. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema galiojančiame Klaipėdos miesto teritorijos bendrajame plane (šaltinis – Klaipėdos miesto teritorijos BP Susisiekimo sistemos brėžinys)

Atlikus **Klaipėdos miesto BP monitoringą** už 2007-2013 ir 2014 m. (už 2015 m. ataskaita dar neparengta) nustatyta, kad pasikeitus Klaipėdos miesto plėtros tendencijoms ir teisiniam plėtros reguliavimui šiuo metu galiojantis bendrasis planas nebeatitinka dabarties poreikių ir yra keistinas, t.t. būtina peržiūrėti susisiekimo sistemos sprendinių aktualumą ir tikslingumą. Todėl 2015 m. vasario 19 d. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba pritarė Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimui ir keitimo tikslams. Tikslai parengti vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano įgyvendinimo stebėsenos išvadomis ir rekomendacijomis.

Dėl Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos inicijuojamam BP keitimui numatyta sudaryti sąlygas formuoti efektyvią susisiekimo sistemą, paremtą darnaus judumo principais, naudotojų poreikiais bei ilgalaikiais Klaipėdos miesto vystymo prioritetais pagal pasikeitusias susisiekimo sistemos plėtros tendencijas.

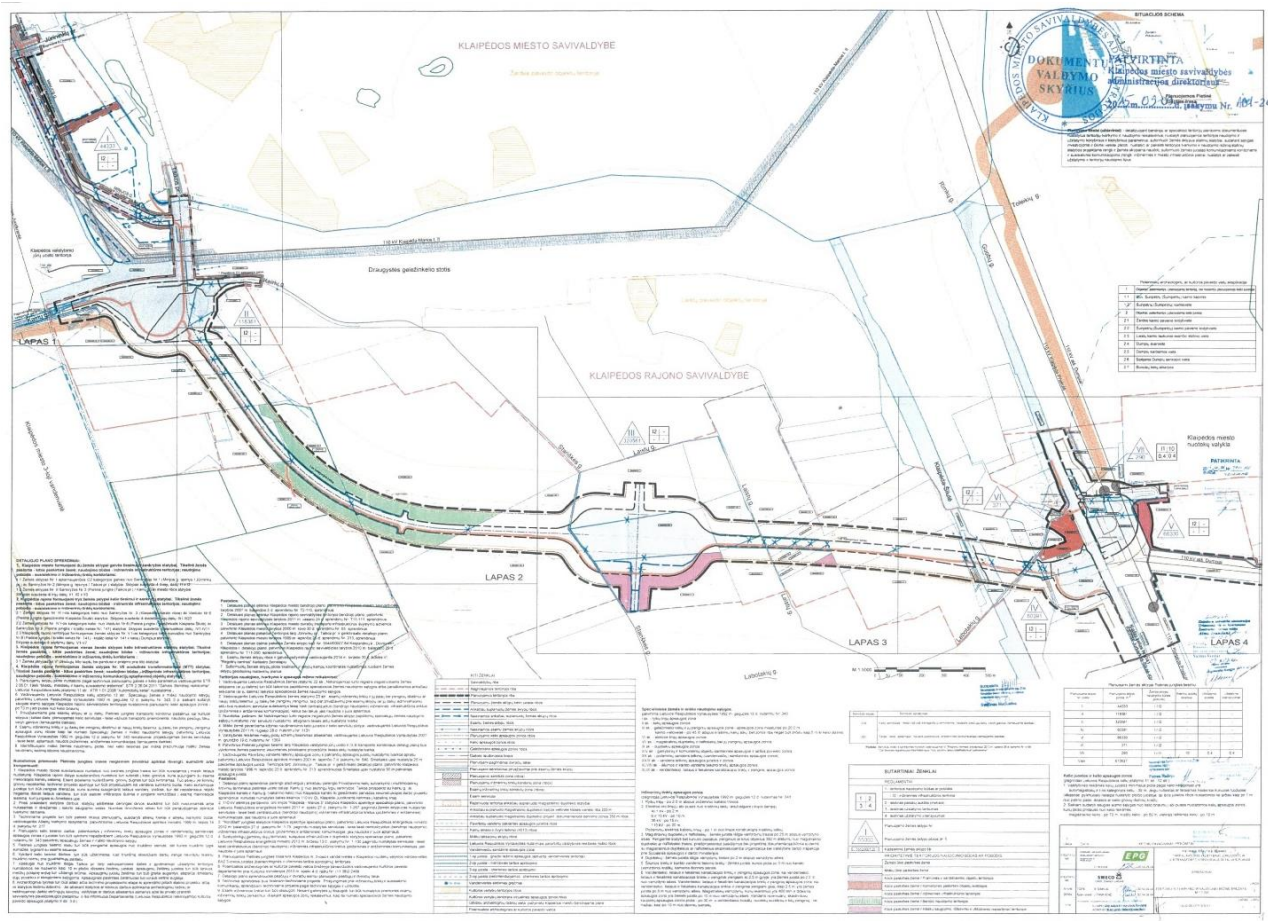
Kaip matyti iš visų trijų aukščiau apžvelgtų teritorijų planavimo dokumentų, didžiausia svarba Klaipėdos susisiekimo sistemoje teikiama **Pietinės jungties** formavimui. Šios jungties poreikis buvo analizuotas šiais projektais:

- Klaipėdos miesto transporto sektoriaus vystymo galimybių studijoje (VGTU, prof. habil. dr. P. Juškevičius, 2004 m.);
- Uosto krovinių gabenimo per Klaipėdos miestą galimybių studijoje (VGTU, prof. habil. dr. P. Juškevičius, V. Valeika, 2006 m.).

Sprendimas statyti Pietinę jungtį buvo priimtas 2007 m., patvirtinus Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą bei 2011 m. patvirtinus Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrąjį planą. Taip buvo įtvirtintos teisinės prielaidos detalizuoti Pietinės jungties sprendinius rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus.

2009 m. buvo parengta galimybių studija „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus pietinės jungties eismo prognozė“ (prof. habil. dr. P. Juškevičius, V.Valeika, 2009 m.), kurioje konstatuojama, kad Pietinė jungtis pasitarnautų ne tik Klaipėdos jūrų uosto reikmėms, bet kartu būtų sukurtas išbaigtas Klaipėdos miesto gatvių tinklas, sudarysiantis sąlygas optimaliam transporto sistemos funkcionavimui, būtų sumažintas uosto generuojamo transporto srauto neigiamas poveikis gyventojams ir sumažintas vidinio miesto gatvių tinklo apkrovimas. Įvertinus Pietinės jungties svarbą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklai bei veiklos plėtrai, Lietuvos Respublikos Seimas 2013 birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-381 Rytų-Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektą (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksą) pripažino ypatingos valstybinės svarbos projektu. Nutarime nurodoma, kad Klaipėdos pietinio aplinkkelio 6,8 km ilgio kelio ruožas priskiriami Rytų-Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožų sąrašui.

2015 m. parengtas ir Klaipėdos miesto bei rajono savivaldybių tarybų sprendimais (atitinkamai 2015-09-09 Nr.AD1-2624 ir 2015-09-24 Nr.T11-288) patvirtintas „Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus detalusis planas“ (*žr. 10.3-4 pav.*), kuriame nauja jungtis Klaipėdos rajono teritorijoje planuojama pagal I-os kategorijos kelio techninius reikalavimus. Pietinės jungties susikirtimo su krašto keliu Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda vietoje numatyta skirtingų lygių sankryža, kurios įrengimu išspręstas patekimas į Dumpių ir Gručeikių gyvenamąsias vietoves. Planuojant Pietinę jungtį, numatyta galimybė per skirtingų lygių sankryžą sujungti būsimą magistralinį kelią su teritorijomis, kuriose bus vykdoma pramoninė plėtra. Detaliajame plane sprendžiama ir būsimo kelio sankirta su geležinkeliu. Projektas ypač aktualus, tačiau koreguotinas dėl koncepcinių Jūrų uosto bendrojo plano sprendinių (geležinkelių plėtros).



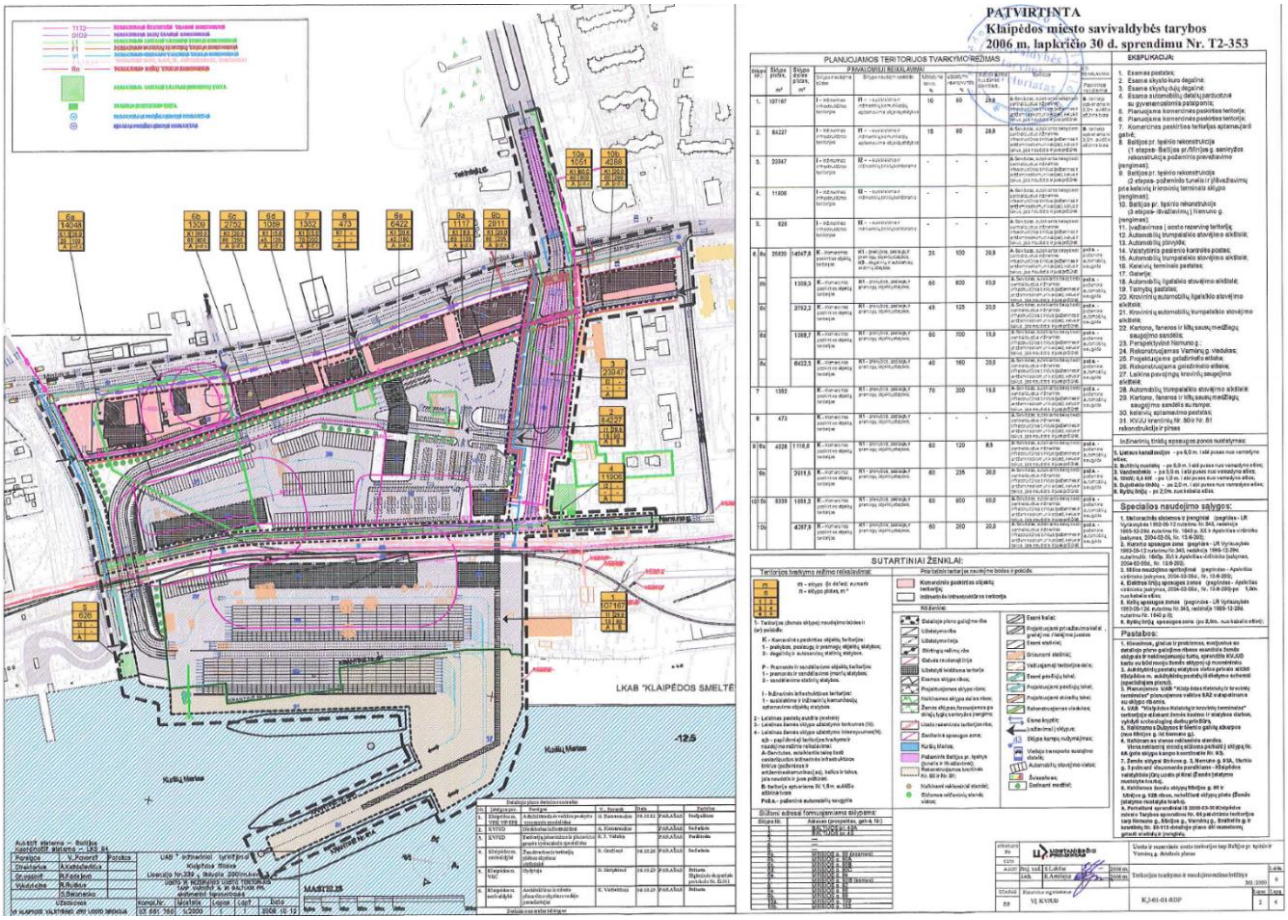
10.3-4 pav. Pietinės jungties detaliojo plano Pagrindinis brėžinys

Klaipėdos miesto teritorija glaudžiai sąveikauja su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija tiek pietinėje dalyje, tiek ir miesto centre, kuriame **Baltijos pr.** funkcionuoja kaip centrinių uosto vartų tęsinys gabenant krovinius gatvėmis ir keliais.

2012 m. buvo parengta Baltijos prospekto sankryžų rekonstrukcijos galimybių studija (Valstybei svarbaus objekto pagrindimas), Galimybių studijos tikslas - pagerinti uosto ir kelių transporto sąveiką, užtikrinant patogiausią ir artimiausią susisiekimą TEN-T tinklui priklausančia magistrale A1 su pietinės uosto dalies terminalais, o kartu sudaryti prielaidas kelių transportu gabenamų į uostą ir iš jo krovinių srauto augimui.

Projektu numatoma rekonstruoti esamas vieno lygio sankryžas į dviejų lygių susikirtimus, bei, pratęsus Baltijos prospektą, jį sujungti su vidine uosto gatve - Nemuno gatve. Projekto techniniai sprendimai taip pat užtikrina, kad augant kelių transporto srautams į uosto pietinę dalį, susisiekimo kitomis svarbiomis Klaipėdos miesto gatvėmis sąlygos vietiniams transporto srautams iš esmės nepablogėtų. Tad projektas prisideda ir prie bendros Klaipėdos miesto transporto infrastruktūros gerinimo. Rekonstruotos sankryžos užtikrins kokybišką susisiekimą su naujai atidaromu (dabar jau veikiančiu) Klaipėdos krovinių ir keleivių terminalu bei kitais uosto pietinės dalies terminalais. Atsižvelgiant į tai, kad Baltijos prospektas jungia Klaipėdos jūrų uostą ir TEN-T transporto koridorių, šia galimybių studija siekiama Baltijos pr. esančias sankryžas pripažinti valstybei svarbiu ekonominiu objektu.

Baltijos pr.-Minijos g. sankryžos rekonstrukcijos sprendiniai buvo numatyti dar 2006 m. patvirtintame „Uosto ir rezervinės uosto teritorijos tarp Baltijos pr. tęsinio ir Varnėnų g. **detaliajame plane**“ (*žr. 10.3-5 pav.*). Šio projekto susisiekimo sistemos sprendiniai apima teritoriją, apribotą Minijos g., Strėvos g., Nemuno g. ir Varnėnų gatvėmis. Detaliajam plane numatytas Baltijos pr. tęsinys iki Nemuno g. ir prospekto dviejų lygių jungtis su planuojama teritorija. Taip pat ties detaliojo plano planuojamos teritorijos riba numatyta pratęsti Nemuno g. atkarpą virš Varnėnų g. užtikrinant sklandų transporto priemonių judėjimą vidinėje uosto teritorijos gatvėje – Nemuno g. Projektas šiuo metu aktualus ir dalinai įgyvendintas įrengus Baltijos pr. tęsinį į suplanuotą teritoriją.



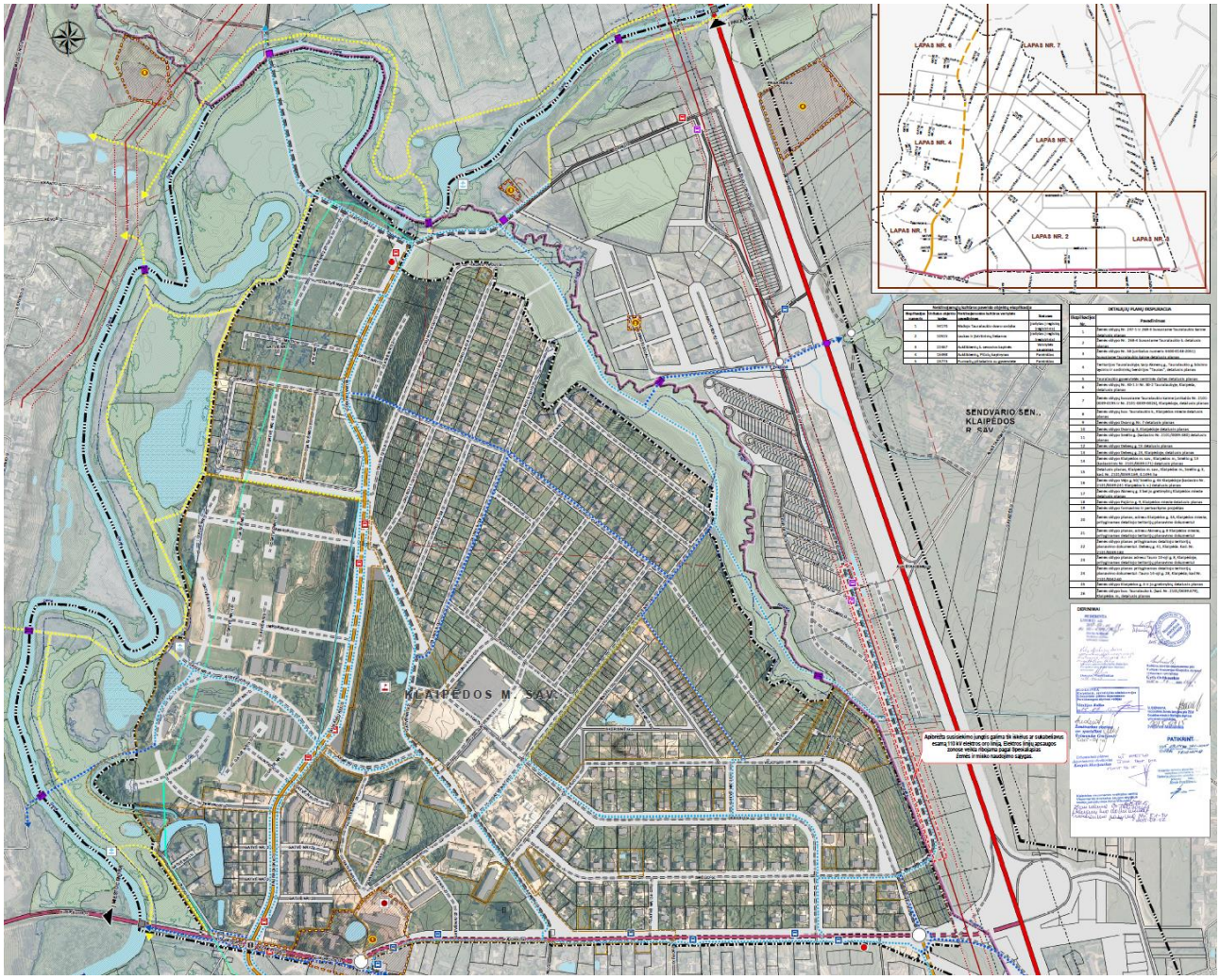
10.3-5 pav. Uosto ir rezervinės uosto teritorijos tarp Baltijos pr. tęsinio ir Varnėnų g. detaliojo plano brėžinys

<u>Baltijos pr.-Taikos pr. ir Baltijos pr.-Šilutės plento sankryžų rekonstrukcijos sprendiniai</u> buvo numatyti 2011 m. patvirtintame „Teritorijos prie Baltijos pr., Baltijos prospekto ir Šilutės plento bei Baltijos pr. ir Taikos pr. sankryžų Klaipėdoje **<u>detaliajame plane</u>** (*žr. 10.3-6 pav.*). Šiuo projektu numatyti sankryžų susikirtimai dviejuose lygiuose: gatvės iškasa po Baltijos pr. Šilutės plento ašyje ir estakada per Taikos pr. Baltijos pr. ašyje. Šie sprendiniai iki šiol nėra įgyvendinti, nors sankryžų rekonstrukcija išlieka aktuali.

10.3-6 pav. Teritorijos prie Baltijos pr., Baltijos prospekto ir Šilutės plento bei Baltijos pr. ir Taikos pr. sankryžų Klaipėdoje detaliojo plano brėžinys

2015 m. rugsėjo 24 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-247 patvirtintas **Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas**, kuriame įtvirtinta nuostata plėsti dviračių takų tinklą ir populiarinti jų naudojimą, formuoti kokybišką ir rišlų dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą, kuris apjungtų pagrindinius traukos punktus klaipėdos mieste su užmiesčio teritorijomis (plačiau žr. 10.9 skyrių).

Klaipėdos miesto rytinės dalies susisiekimo infrastruktūros vystymo, numatant jungtis su gretimybėmis, teritorijoje tarp kelio A13, Liepų g. ir Danės upės, specialiuoju planu suprojektuota apie 200 ha teritorija. Projekte suplanuoti rišlūs susisiekimo įvairiomis transporto rūšimis ryšiai, inžinerinės infrastruktūros tinklas, įvertinti ir integruoti anksčiau parengtų projektų sprendiniai. Suprojektuotas gatvių tinklas, detalizuojantis ir tikslinantis BP sprendinius, numatyti gatvių techniniai parametrai, suprojektuotos sankryžos ir jų tipai (pvz., suprojektuota Pajūrio g. jungties su magistraliniu keliu Nr. A13 (E272) Klaipėda-Liepoja rekonstrukcija). Taip pat numatytas viešojo susisiekimo tinklas, stotelių išdėstymas, dviračių takai, prieplaukos Danės upėje, numatytos eismo saugos, triukšmo ir taršos prevencijos priemonės ir pan. Įvertinta gyventojams susisiekti naudotinų transporto priemonių ir susisiekimo būdų struktūra bei jos ypatumai, numatytas plano sprendinių įgyvendinimo etapiškumas. Visa tai rodo puikias prielaidas darniai teritorijos plėtrai.



10.3-6 pav. Klaipėdos miesto rytinės dalies susisiekimo infrastruktūros vystymo, numatant jungtis su gretimybėmis, teritorijoje tarp kelio A13, Liepų g. ir Danės upės, specialiojo plano pagrindinis brėžinys

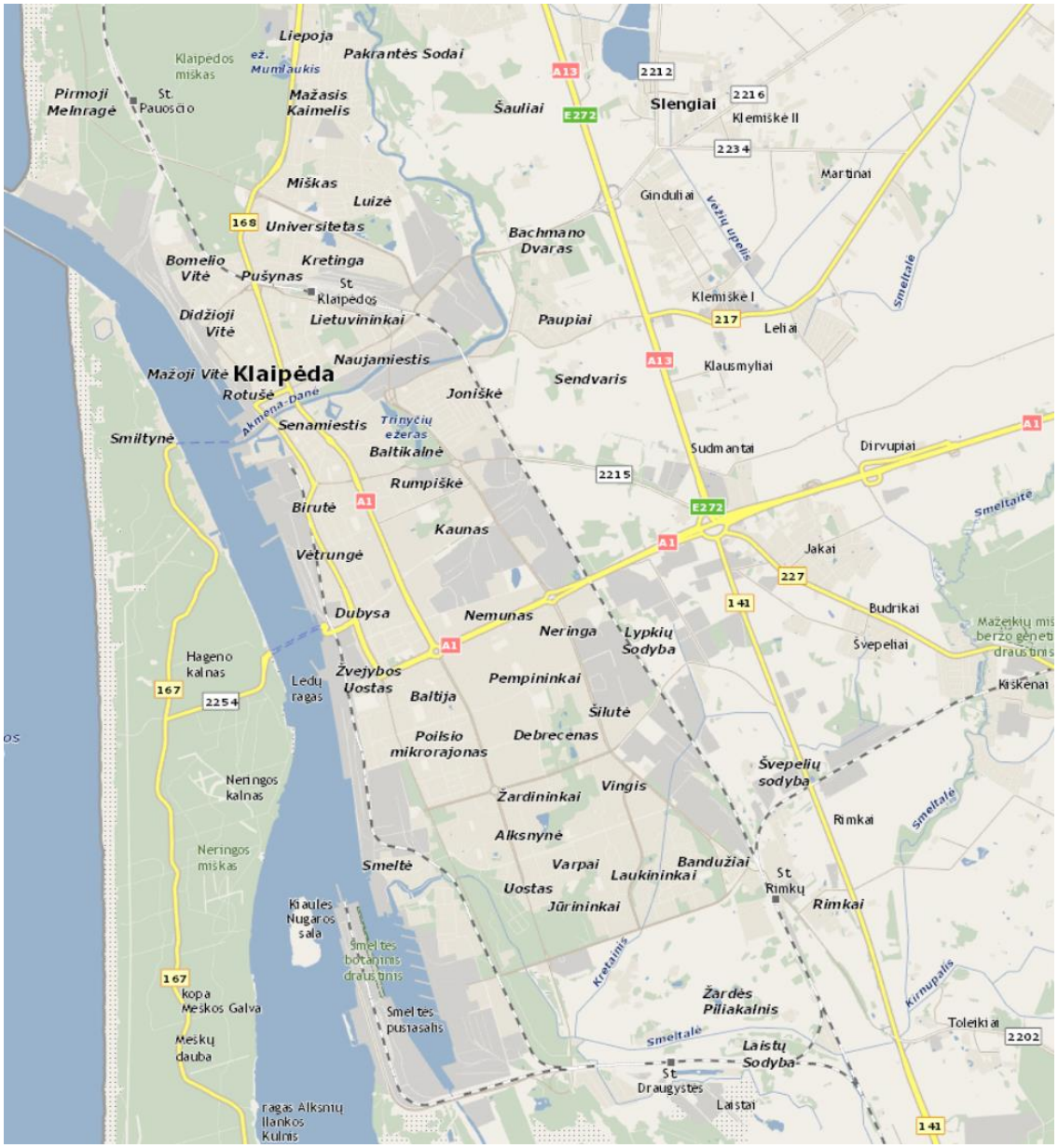
Kiti teritorijų planavimo dokumentai išanalizuoti ir apžvelgti 2016 m. parengtoje „Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studijoje“.

Apibendrinant aukščiau pateiktų projektų analizes galima konstatuoti, kad svarbiausi susisiekimo sistemos projektai orientuoti į subalansuotą Klaipėdos miesto ir jo prieigų teritorijos bei susisiekimo sistemos plėtrą ir Rytų-Vakarų transporto koridoriaus (į kurį įeina ir Pietinis aplinkkelis) vystymą. Šių projektų tikslai – plėtoti transporto ir logistikos verslą Klaipėdos ir Baltijos jūros regione bei didinti jo reikšmę vykdant pasaulinę prekybą. Projektais siekta sukurti Klaipėdos miesto bei jo prieigų susisiekimo sistemos vystymo bei Rytų-Vakarų koridoriaus plėtros strategiją, gerinti uosto, geležinkelių ir kelių infrastruktūrą, spręsti gamtos apsaugos ir eismo saugos problemas Klaipėdos mieste. Atskiruose projektuose įvertintas ir skirtingų transporto rūšių derinimas, kuris ne tik mažina krovinių vežimo sąnaudas ir didina transporto paslaugų lankstumą, bet ir mažiau kenkia ekologinei bei socialinei aplinkai, skatina darnaus transporto plėtrą.

10.4. KLAIPĖDOS M. UŽMIESČIO KELIAI IR EISMO TENDENCIJOS

Klaipėdos miesto savivaldybę su gretimomis teritorijomis, o taip pat ir tarptautinėmis kryptimis jungia valstybinio kelių tinklo magistraliniai, krašto ir rajoniniai keliai (*žr. 10.4-1 pav.*). Vadovaujantis 10.4-1 lentele matyti, kad beveik visuose valstybiniuose keliuose, turinčiuose ryšį su Klaipėdos miestu, o ypač tarptautinėmis kryptimis transporto eismo intensyvumas per pastaruosius 5 metus augo.

Didžiausias eismo intensyvumas yra tarptautiniame kelyje A13 (E272) Klaipėda-Liepoja bei IXB Rytų-Vakarų koridoriuje A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda, kuriuose 2014 m. eismo intensyvumas atitinkamai siekė 27850 aut./parą ir 22732 aut./parą (*žr. 10.4-1 lentelę*). Iš valstybinės reikšmės užmiesčio kelių didesniu eismo intensyvumu išsiskiria taip pat krašto keliai Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ir Nr. 168 Klaipėda-Kretinga bei rajoninis kelias Nr. 2212 Klaipėda - Triušiai - Kretinga, jungiantys Klaipėdos miestą Šilutės, Kretingos kryptimis.

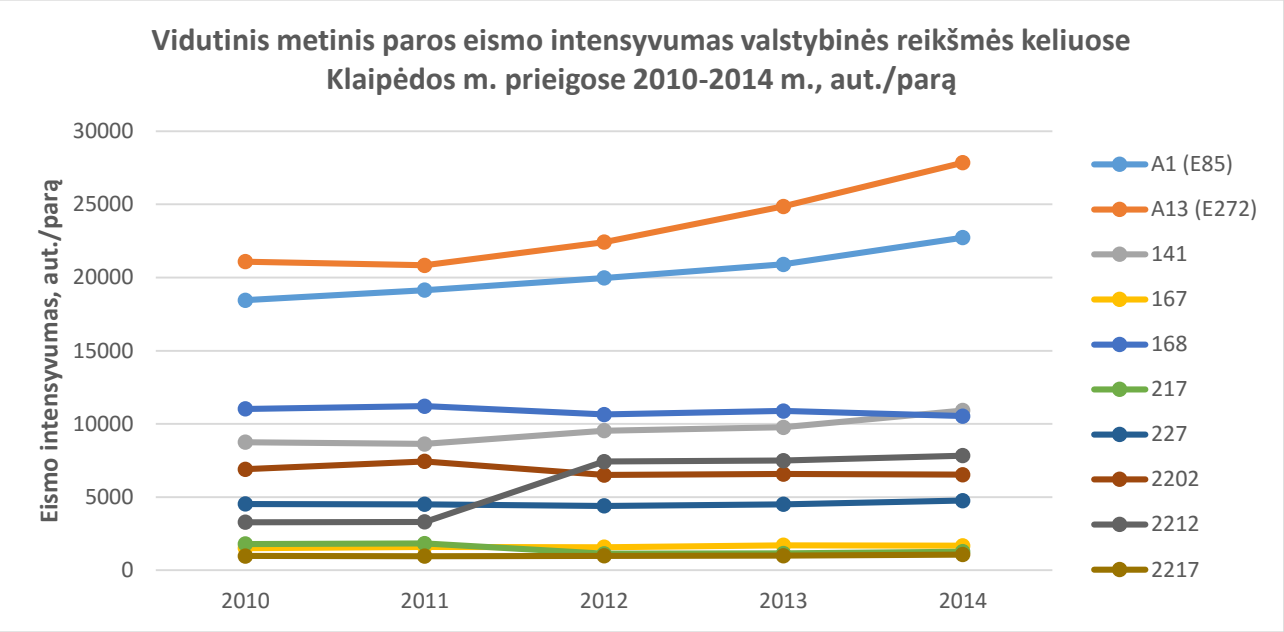


10.4-1 pav. Klaipėdos miesto užmesčio kelių tinklas (šaltins – www.maps.lt)

10.4-1 lentelė. Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas Klaipėdos miesto prieigų užmiesčio keliuose 2010-2014 m. (šaltinis – Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenys).

Eil. Nr.	Valstybinis kelias	Kelio reikšmė	Eismo intensyvumas, aut./parą				
			2010	2011	2012	2013	2014
1	A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda	magistralinis	18454	19137	19969	20901	**22732**
2	A13 (E272) Klaipėda-Liepoja	magistralinis	21084	20838	22421	24860	**27850**

3	141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda	krašto	8755	8626	9543	9763	10919
4	167 Smiltynė-Nida	krašto	1509	1601	1576	1704	1672
5	168 Klaipėda-Kretinga	krašto	11021	11213	10643	10888	10535
6	217 Klaipėda-Jokūbavas	krašto	1797	1828	1127	1153	1266
7	227 Jakai-Dovilai-Laugaliai	krašto	4527	4506	4402	4503	4763
8	2202 Klaipėda - Veiviržėnai - Endriejavas	rajoninis	6897	7435	6512	6568	6531
9	2212 Klaipėda - Triušiai - Kretinga	rajoninis	3284	3302	7426	7490	7826
10	2217 Klaipėda - Karklė - Dargužiai	rajoninis	968	965	984	992	1076



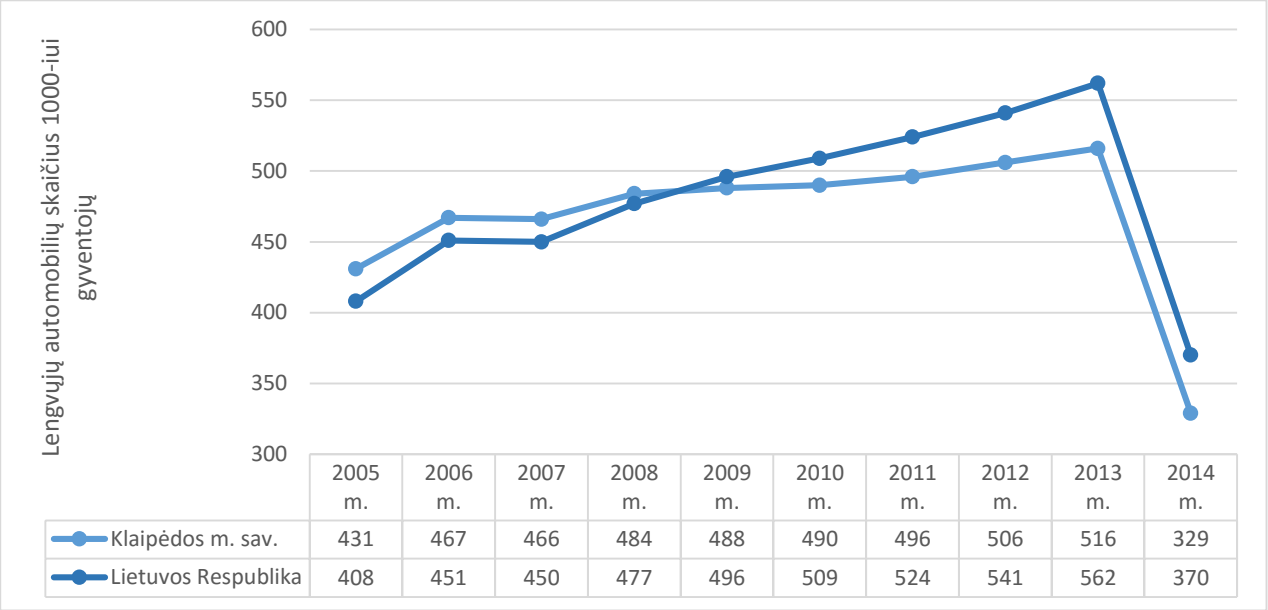
10.4-2 pav. Klaipėdos miesto užmesčio kelių tinklas (šaltins – www.maps.lt)

10.5. AUTOMOBILIZACIJOS LYGIS

Pagrindiniai rodikliai, apibūdinantys susisiekimo sistemos naudotojų charakteristikas, yra lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000-čiui gyventojų (automobilizacijos lygis) ir transporto priemonių parko sudėtis.

Automobilizacijos lygis yra įtakojamas gyventojų pajamų dydžio ir parodo jų mobilumo poreikių tenkinimo būdus. Esant aukštam automobilizacijos lygiui, dauguma gyventojų keliones atlieka privačiais automobiliais, taip prisidėdami prie spūsčių formavimo nepakankamo laidumo susisiekimo tinklo mazguose, cheminės ir fizinės taršos.

Automobilizacijos lygis šalyje per pastaruosius keletą metų sparčiai augo, Klaipėdos miesto savivaldybėje – augo taip pat, tik ne taip sparčiai (*žr. 10.5-1 pav.*- Lietuvos statistikos departamentas 2016 m. teikia naujausius 2014 m. duomenis). Iki 2009 m. lenkęs Lietuvos vidurkį, Klaipėdos miesto savivaldybėje automobilizacijos lygis ėmė augti nebe taip spračiai.



	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
Klaipėdos m. sav.	431	467	466	484	488	490	496	506	516	329
Lietuvos Respublika	408	451	450	477	496	509	524	541	562	370

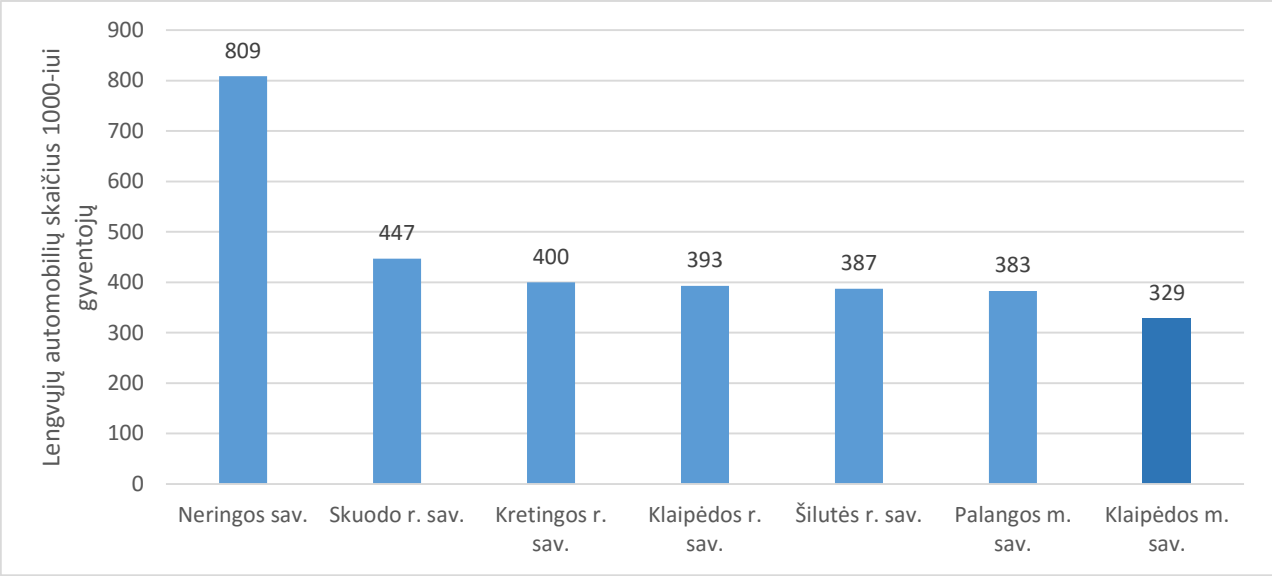
10.5-1 pav. Automobilizacijos lygio kitimo tendencijos [1]

Automobilizacijos lygis šalyje ėmė sparčiai augti atgavus Nepriklausomybę ir, kaip rodo pastarųjų dešimties metų (2005-2014 m.) statistika, ši tendencija išliko iki 2013-ųjų metų – automobilių skaičius 1000 gyventojų išaugo nuo 408 iki 562 ir tai sudarė 27,41 %. Kaip skelbia Europos automobilių gamintojų asociacija savo tinklaraštyje acea.be, 2013 metų duomenimis iš 28 ES valstybių, , Lietuva pagal automobilizacijos lygį buvo trečioje vietoje (609 aut./1000 gyv.) Lietuvą lenkė tik Liuksemburgas (676 aut./1000 gyv.) ir Italija (619 aut./1000 gyv.), o Europos Sąjungos vidurkį – 494 aut./1000 gyv., Lietuva viršijo 23,28 %.

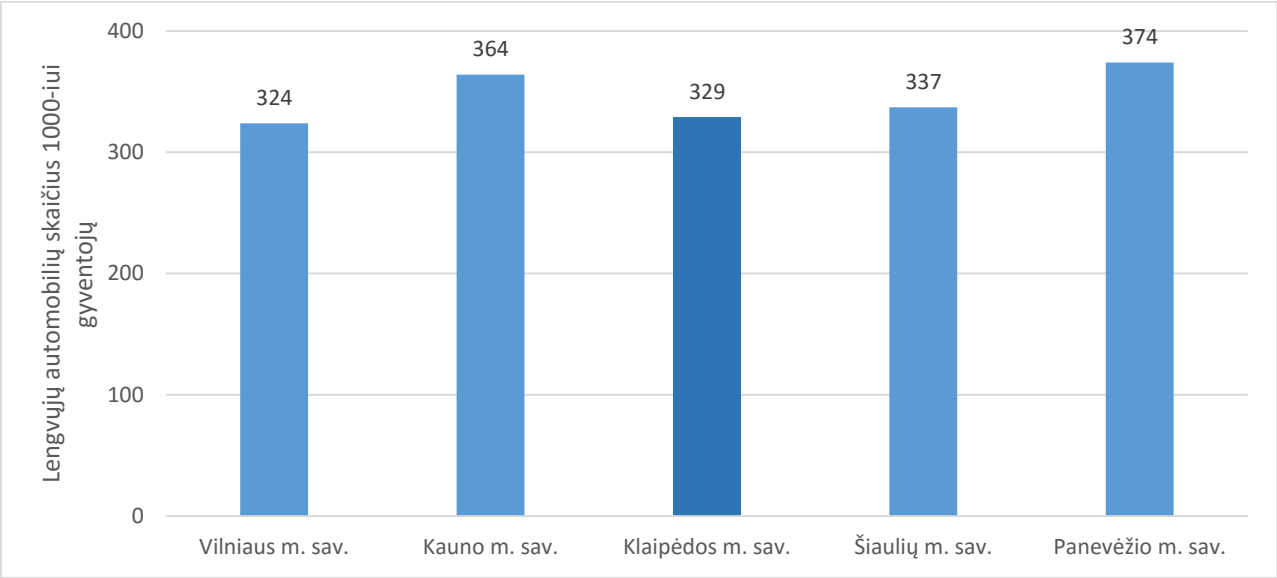
Nuo 2014 m. automobilizacijos lygis šalyje krito. Taip įvyko dėl 2014 liepos 1 d. naujai priimtų Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių, pagal kurias įgyvendinamos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatos. Pagal šias nuostatas iš sistemos automatiškai išregistruojamos kelių transporto priemonės, kurių privalomosios techninės apžiūros arba transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo galiojimas pasibaigęs. Todėl bendras lengvųjų automobilių skaičius Lietuvoje sumažėjo visu trečdaliu - nuo 1 808 962 iki 1 205 668 vienetų, o automobilizacijos lygis krito 34,17 %.

Klaipėdos miesto savivaldybėje analizuojamas rodiklis sumažėjo 36 % ir tapo žemesnis už Lietuvos Respublikos vidurkį. Toks staigus sumažėjimas rodo, kad anksčiau registruotos transporto priemonės šiuo metu yra neeksploatuojamos arba eksploatuojamos neteisėtai.

Tai, kad automobilizacijos lygis Klaipėdos mieste nėra labai aukštas rodo ir 10.5-2 – 10.5-3 pav. pateikiami statistiniai duomenys: tarp Klaipėdos apskrities savivaldybių bei tarp didžiųjų Lietuvos miestų savivaldybių Klaipėdos miesto automobilizacijos lygio rodikliai yra žemiausi arba tarp žemiausiųjų. Šiuo metu rengiamo Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto Bendrojo plano transporto srautų tyrimų medžiagoje identifikuotas bendrojo transporto srauto mažėjimas visose sankryžose, kurių duomenis buvo galima palyginti su ankstesniųjų metų (1994, 2003 m.) duomenimis.

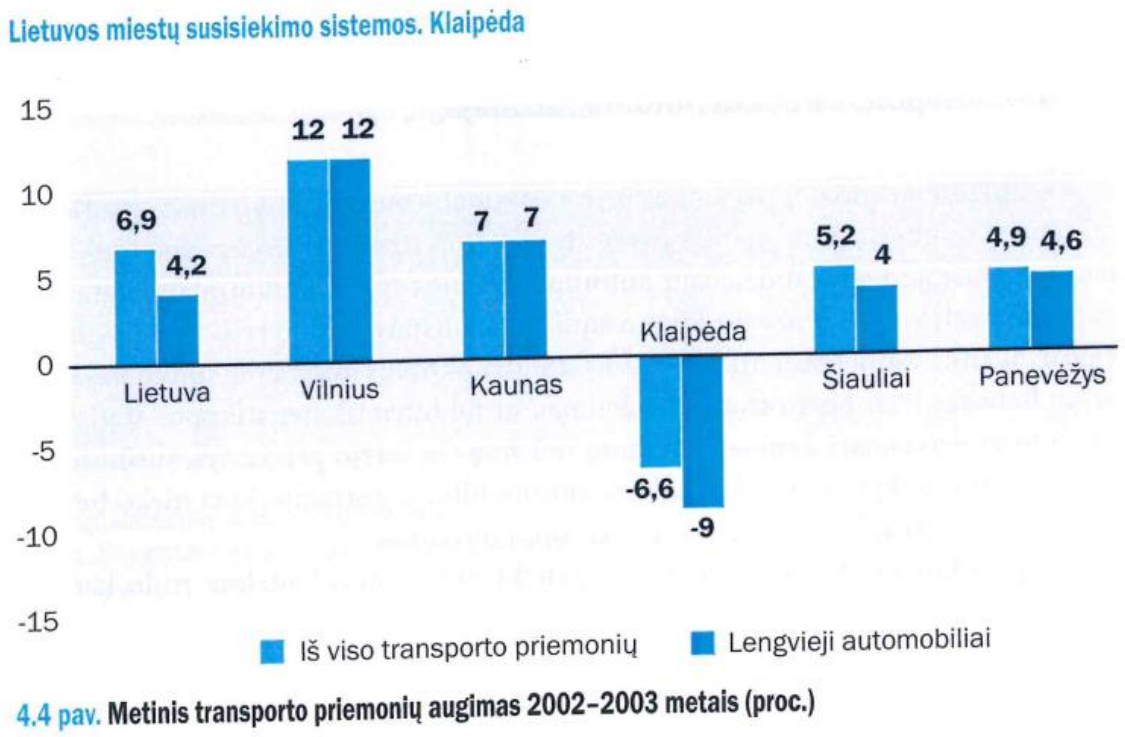


10.5-2 pav. Automobilizacijos lygis Klaipėdos apskrities savivaldybėse, 2014 m. [1]



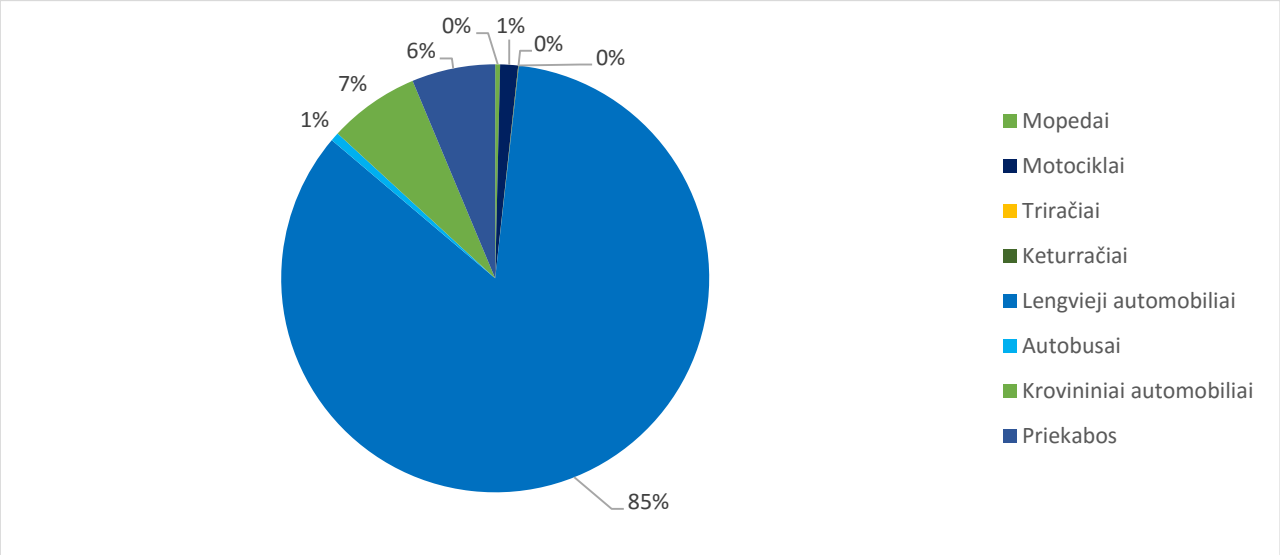
10.5-3 pav. Automobilizacijos lygis Lietuvos didžiųjų miestų savivaldybėse [1]

Vadovaujantis ankstesnių metų duomenimis (*žr. 10.5-4 pav.*), taip pat matyti, kad Klaipėdoje buvo nustatytas transporto priemonių mažėjimas ir ankstesniais metais (2002-2003) – priešinga tendencija kitiems didiesiems Lietuvos miestams. Sudėtinga nustatyti to priežastį (gyventojai keliasi gyventi į priemiesčio zonas, keičiasi automobilių prekybos verslo ar laikinos registracijos sąlygos ir t.t), tačiau nepaisant šių tendencijų reikia turėti mintyje, kad į Klaipėdos miestą-uostą, o taip pat ir kaip į Vakarų Lietuvos regioninį centrą kasdien atvyksta žmonės įvairiais tikslais: turistiniais, pažintiniais, darbo, mokslo, o tai neabejotinai įtakoja miesto transporto srautus, jų koncentraciją tam tikrose gatvių tinklo atkarpose.



10.5-4 pav. (šaltinis – 2006 m. monografija „Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda. VGTU)

Žemiau esančiame 10.5-5 pav. pateikiami VĮ „Regitra“ duomenys apie Klaipėdos miesto savivaldybės transporto priemonių parko sudėtį. Iš čia matyti, kad didžiausią transporto priemonių parko dalį sudaro lengvieji automobiliai – 85 %, krovininiai automobiliai – 7 %, priekabos – 6 %.



10.5-5 pav. Transporto priemonių parko sudėtis Klaipėdos mieste 2015 m. sausio 1 d. [2]

10.6. KLAIPĖDOS MIESTO GATVIŲ TINKLAS

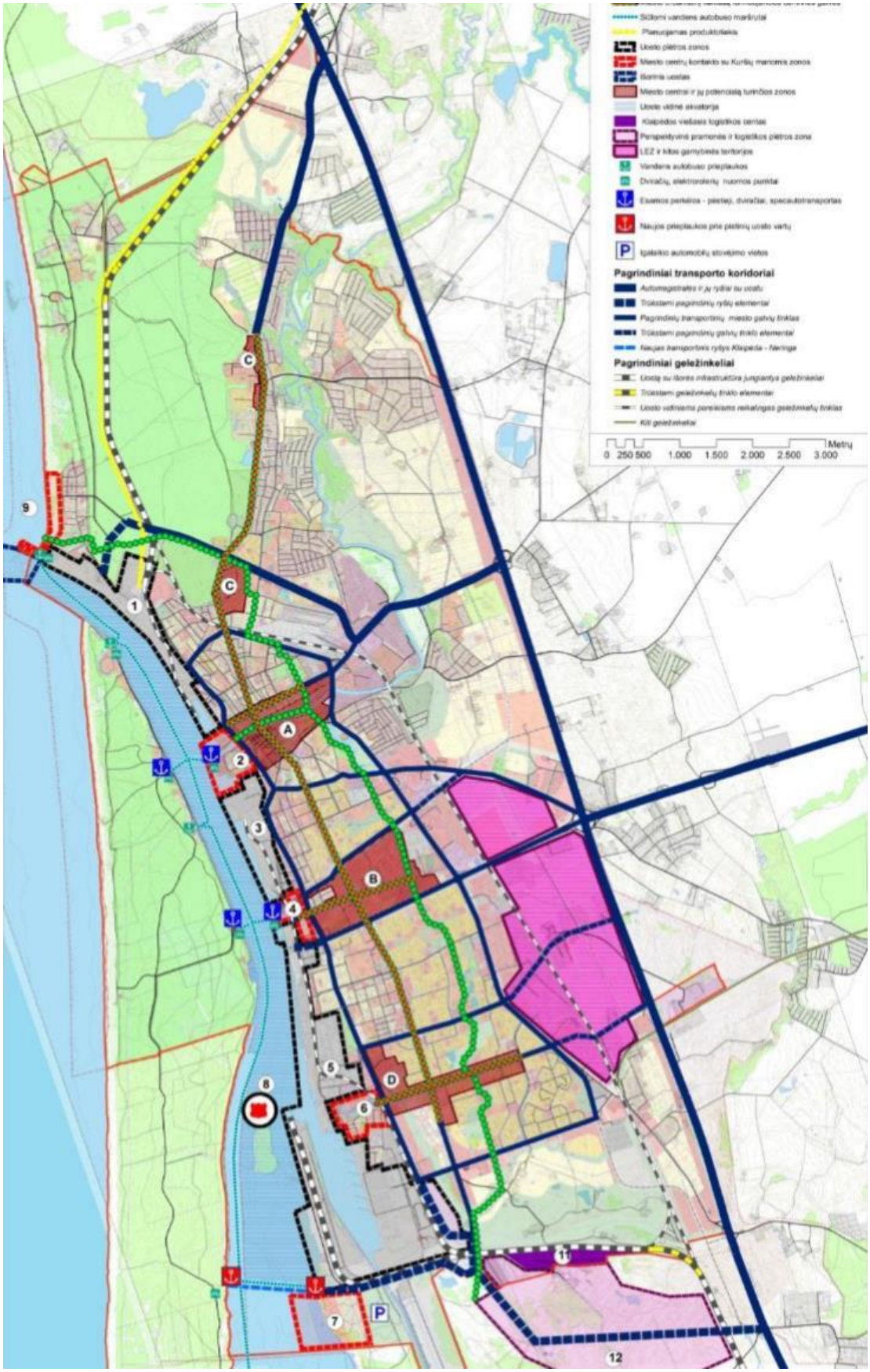
Klaipėdos miesto plano pagrindinis formantas – jūrų uostas, kurio dėka susiformavo linijinė struktūra, būdinga jūriniams miestams. Klaipėdos miesto plano struktūrą lemia taip pat ir gamtinio bei urbanistinio karkasų sąveika, transporto koridorių (A13 (E272) Klaipėda-Liepoja, A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda, 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda, geležinkelio linijų) trasos. Linjinė miesto struktūra turi savo privalumų – ji sudaro

sąlygas optimaliai organizuoti viešojo transporto darbą, plėtoti dviračių takų tinklą, tolygiau pasiskirsto transporto srautai vidinėse kvartalų gatvėse.

Pagrindinį Klaipėdos miesto gatvių tinklą formuoja linijinis-žiedinis ryšys Minijos g., Pilies g., Naujosios Uosto g., Dariaus ir Girėno g., Priestočio g., Mokyklos g., Šilutės pl., Jūrininkų pr. gatvėmis. Kitas svarbus šiaurės-pietų krypties transporto koridorius tęsiasi Taikos pr., H.Manto g., Liepojos gatvėmis, lygiagrečiai jam palei Klaipėdos miesto ribą – tarptautinė magistralinė susisiekimo arterija keliais A13 (E272) Klaipėda-Liepoja ir 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda. Esminį vaidmenį miesto susisiekimo sistemoje turi rytų-vakarų kryptimi besitęsiantis Baltijos pr. – tarptautinio Rytų-Vakarų IXB koridoriaus (A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda) miesto teritorijoje tęsinys. Šiaurinėje miesto dalyje ta pačia kryptimi besitęsianti P.Lideikio g., Šiaurės pr., Liepų g. ašis taip pat atlieka svarbų transporto srautų (o taip pat ir Uosto šiaurinės dalies krovos kompanijų krovinių srautų) paskirstymo vaidmenį.

2007 m. patvirtintame Klaipėdos miesto bendrajam plane buvo suformuotas rišlus struktūrinis pagrindinių gatvių tinklas, atitinkantis to laiko miesto poreikius ir plėtros planus. Natūralu, kad augančio miesto poreikiai keičiasi: Klaipėdos miesto bendrojo plano stebėsenos 2007-2014 m. ataskaitoje teigiama, kad dalis susisiekimo sistemos sprendinių nerealizuoti, be to, pasikeitė ir miesto poreikiai bei prioritetai – esamo bendrojo plano susisiekimo dallies sprendinių aktualumas atsispindi stebėsenos ataskaitos siūlomoje miesto struktūros formavimo schemoje (žr. 10.6-1 pav.). Čia matyti, kad aktualus išlieka Pietinio aplinkkelio ir su juo susijusios infrastruktūros (Minijos g. tęsinio, Kairių g. rekonstrukcijos, geležinkelio atkarpos) tiesimas, pasikeitęs poreikis ne Kauno g. tęsiniui iki Palangos pl., o Tilžės g. tęsinio rekonstrukcijai iki Jakų žiedo, taip pat aktuali kitokia P.Lideikio g. jungtis su Uosto teritorija nei buvo numatyta bendrajam plane, svarbūs išlieka Statybininkų pr. ir Smiltelės g. tęsiniai iki krašto kelio Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda, geležinkelio rytinio apvažiavimo aktualumas šiaurinėje Klaipėdos miesto dalyje.

Taigi, atlikus esamos būklės analizę ir naujai įvertinus Klaipėdos miesto urbanistinę bei ekonominę plėtrą (o taip pat atsižvelgiant ir į Uosto plėtros poreikius), Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo sprendinių etape bus patikslinti ir susisiekimo sistemos sprendiniai atsižvelgiant ir į bendrojo plano stebėsenos ataskaitą. Juose bus siekiama išsaugoti nusistovėjusius ryšius tarp pagrindinių miesto funkcinių zonų ir tęsti susiklosčiusius planavimo principus augant ir keičiantis miesto poreikiams – užtikrinant miesto plano lankstumą ir dinamiškumą.



10.6-1 pav. Siūlytini miesto struktūros formavimo principai (šaltinis – Klaipėdos bendrojo plano stebėsena. Ataskaita 2007-2014 m.)

10.6.1. KLAIPĖDOS MIESTO GATVIŲ TINKLAS PAGAL DANGAS

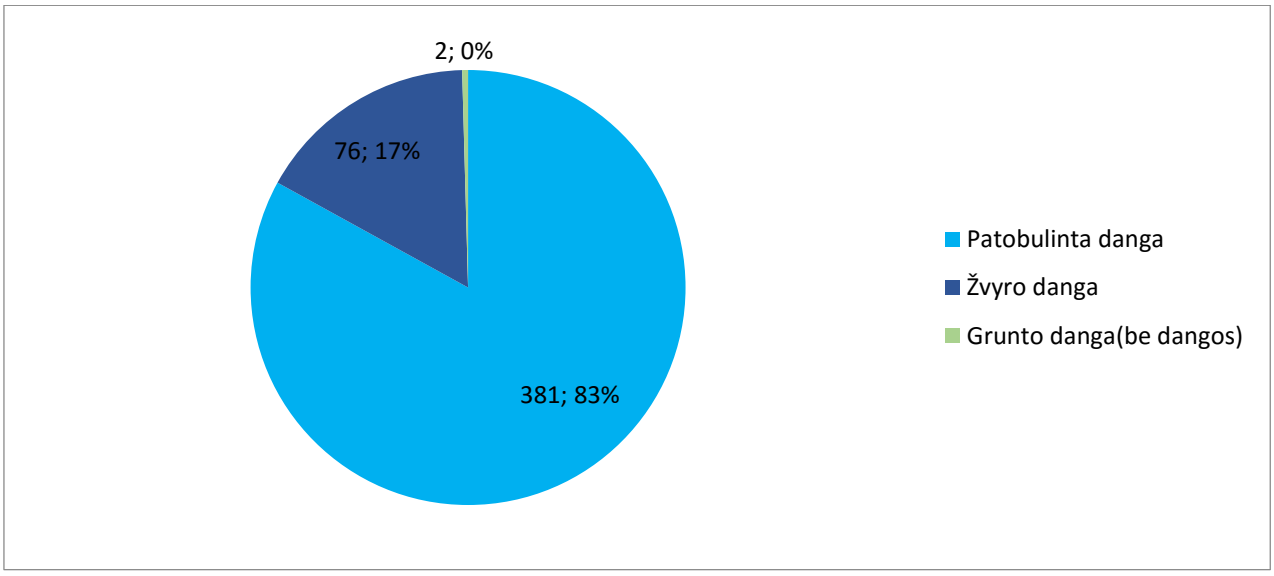
Vadovaujantis LR Statistikos departamento 2014 m. duomenimis, bendras Klaipėdos miesto gatvių tinklo ilgis yra 460 km, iš kurių net 381 km, o tai sudaro 83 %, yra patobulintos dangos. Pagal 10.6.1-1 lentelėje pateiktus duomenis matyti, kad Klaipėdos miesto gatvių dangų palyginamieji rodikliai yra geriausi tarp didžiųjų Lietuvos miestų.

Klaipėdos miesto pagrindinių gatvių dangų būklę galima apibūdinti kaip gana gerą – tik su pasitaikančiais dangų paviršiaus nelygumais, kai kur susiformavusiomis vėžėmis (ypač kur važiuoja viešasis ir nemaža dalis krovininio transporto), dangų pažaidomis (plyšiai, lopai, išdaužos). Daugiau dangų defektų matyti pagalbinių gatvių tinkle, daugiabučių namų kvartaluose. Šaligatviai kai kur neatitinka žmonių su negalia poreikių, dangos vidutiniškai nusidėvėjusios.

10.6.1-1 lentelė. Didžiųjų Lietuvos miestų gatvių tinklo charakteristikos 2014 m. [1]

Rodiklis	Vilnius	Kaunas	Klaipėda	Šiauliai	Panevėžys
Teritorija, km^2	401	157	98	81	50
Užstatyta teritorija*, km^2	118,9	73,8	34,1	37,1	26,3
Užstatytos teritorijos dalis, %	29,7%	47,0%	34,8%	45,8%	52,6%
Nuolatinių gyventojų skaičius	531 910	301 357	156 141	104 569	95 202
Gyventojų tankis, gyv./km^2	1327	1920	1593	1291	1904
Gatvių ilgis, km	1419	972	460	353	465
- Gatvės su danga, km	1304	778	458	299	462
- Gatvės su patobulinta danga, km	1035	599	381	187	327
- Gatvės su patobulinta danga, %	72,9 %	61,6 %	82,8 %	53,0 %	70,3 %
- Gatvės su žvyro danga, km	269	180	76	112	135
- Gatvės su grunto danga, km	115	193	2	54	3
Gatvių tankis, km/km^2	3,54	6,19	4,69	4,35	5
Gatvių ilgis 1000 gyv., km	2,67	3,22	2,95	3,38	4,88

* nustatyta naudojant GDB10LT duomenų bazę;



10.6.1-1 pav. Klaipėdos miesto gatvių tinklas pagal dangas, 2014 m. [1]

10.6.2. TRANSPORTO EISMO INTENSYVUMAS KLAIPĖDOS MIESTO GATVĖSE

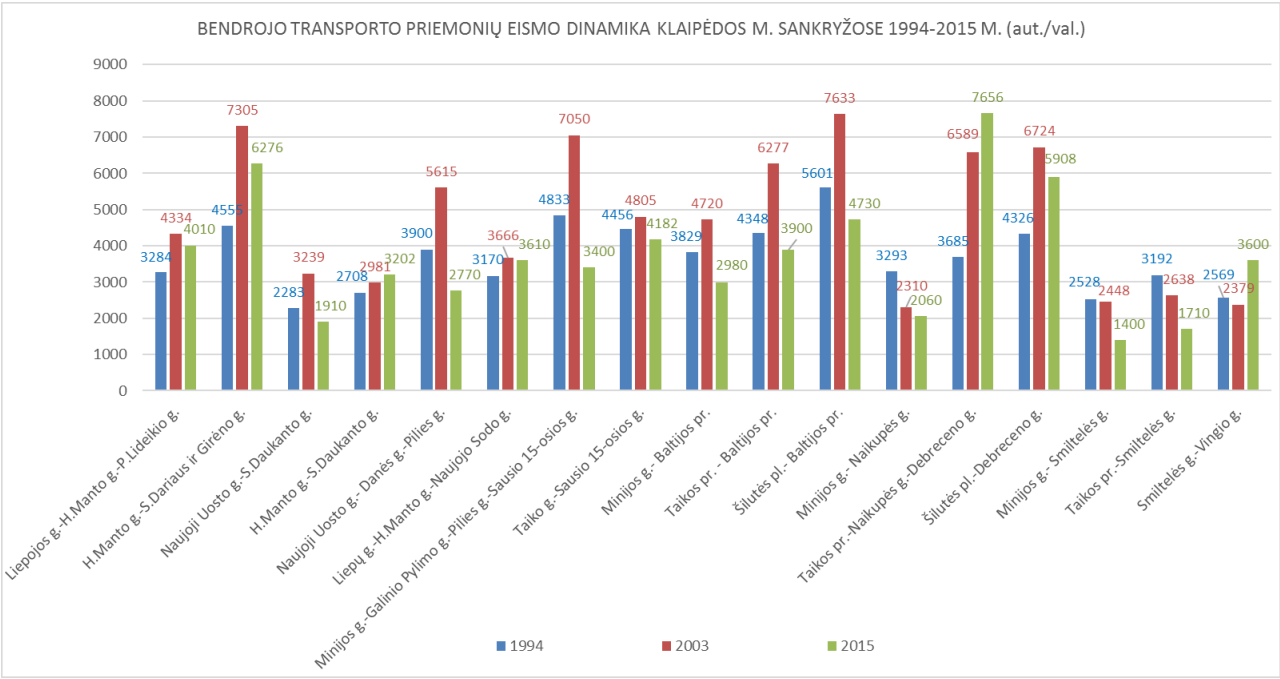
Transporto eismo intensyvumas yra viena svarbiausių gatvių tinklo charakteristikų, o turint jo kitimo tendencijas galima identifikuoti tam tikras susisiekimo tinklo problemas ar iškilusius naujus poreikius. Todėl šiame poskyryje, surinkus ir išanalizavus Klaipėdos miesto ankstesnių ir pastarųjų metų natūrinių transporto srautų tyrimų medžiagą, siekiama nustatyti transporto eismo pokyčius nagrinėjamoje teritorijoje.

10.6.2-1 lentelėje ir 10.6.2-1 pav. iš trijų šaltinių pateikti transporto eismo intensyvumo duomenys 1994-2015 m. visose šiuo laikotarpiu stebėtose sankryžose rengiant tam tikrus projektus. Duomenys surinkti 17 miesto sankryžų.

10.6.2-1 lentelė. Sankryžų apkrovimas transporto priemonėmis 1994-2015 m., aut./val.

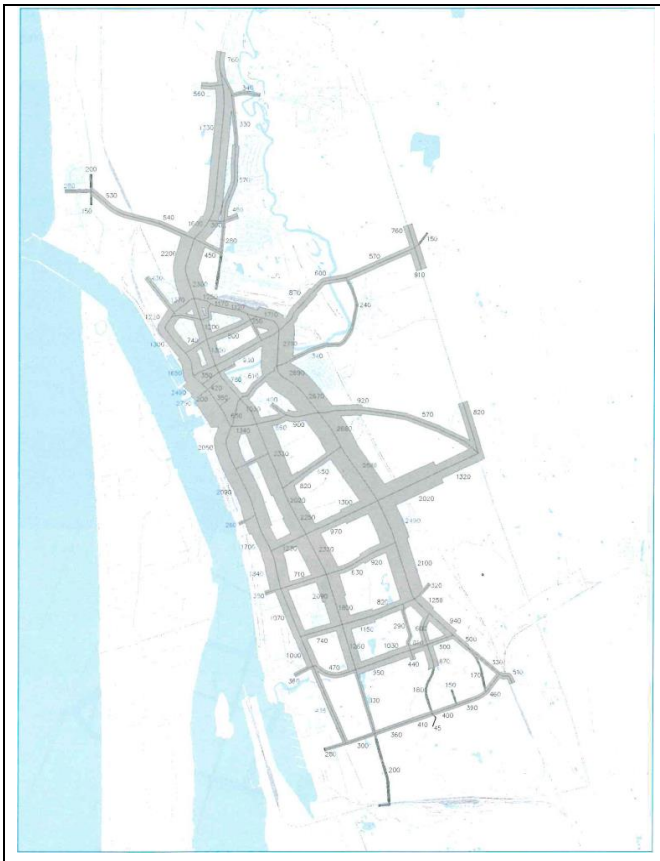
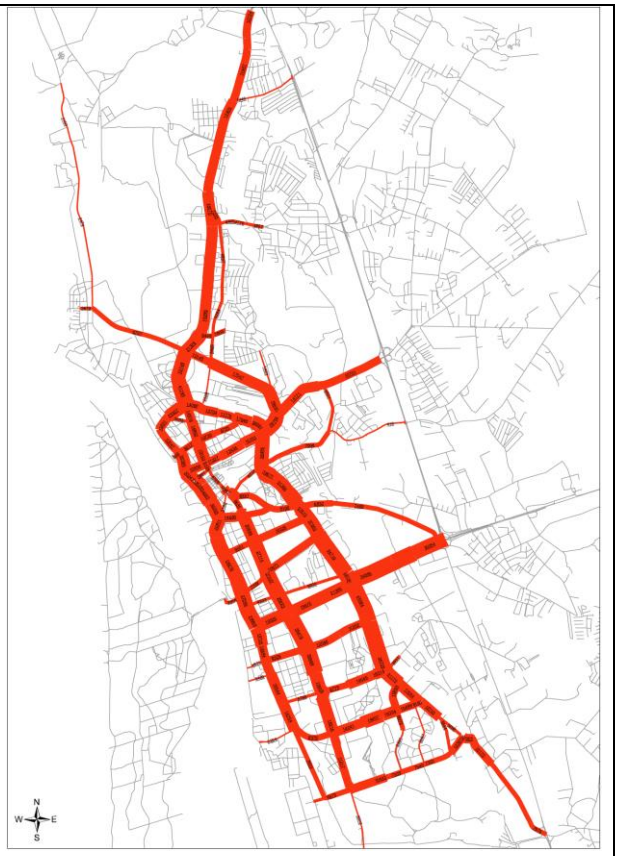
Nr.	Sankryža	1994*		2003*		2015	
		Bendras	KA, %	Bendras	KA, %	Bendras	KA, %
1	Liepojos g.-H.Manto g.-P.Lideikio g.	3284	5,1	4334	6,5	4010**	-
2	H.Manto g.-S.Dariaus ir Girėno g.	4555	9,4	7305	5,9	6276**	-
3	Naujoji Uosto g.-S.Daukanto g.	2283	5,6	3239	4,8	1910	1,0
4	H.Manto g.-S.Daukanto g.	2708	0,4	2981	0,3	3202**	-
5	Naujoji Uosto g.- Danės g.-Pilies g.	3900	3,9	5615	2,7	2770	1,1
6	Liepų g.-H.Manto g.-Naujojo Sodo g.	3170	0,8	3666	0,2	3610**	-
7	Minijos g.-Galinio Pylimo g.-Pilies g.-Sausio 15-osios g.	4833	5,0	7050	2,6	3400	1,0
8	Taiko g.-Sausio 15-osios g.	4456	5,4	4805	2,0	4182**	-
9	Minijos g.- Baltijos pr.	3829	6,7	4720	3,4	2980	7,3
10	Taikos pr. - Baltijos pr.	4348	10,6	6277	3,5	3900	3,9
11	Šilutės pl.- Baltijos pr.	5601	15,9	7633	13,0	4730	6,8
12	Minijos g.- Naikupės g.	3293	4,9	2310	4,8	2060	5,8
13	Taikos pr.-Naikupės g.-Debreceno g.	3685	9,6	6589	1,5	7656**	-
14	Šilutės pl.-Debreceno g.	4326	14,9	6724	5,2	5908**	-
15	Minijos g.- Smiltelės g.	2528	7,3	2448	5,9	1400	9,9
16	Taikos pr.-Smiltelės g.	3192	6,0	2638	3,3	1710	0,1
17	Smiltelės g.-Vingio g.	2569	9,3	2379	1,2	3600**	-

KA – krovininiai automobiliai;
*-duomenys iš monografinio leidinio „Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda“. P.Juškevičius, V.Valeika, M.Burinskienė, G.M.Paliulis. 2006;
**- duomenys iš Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studijos. Galutinė ataskaita 2016 m.;
1910 – duomenys iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos bendrojo plano. Esamos būklės ataskaita 2015 m.

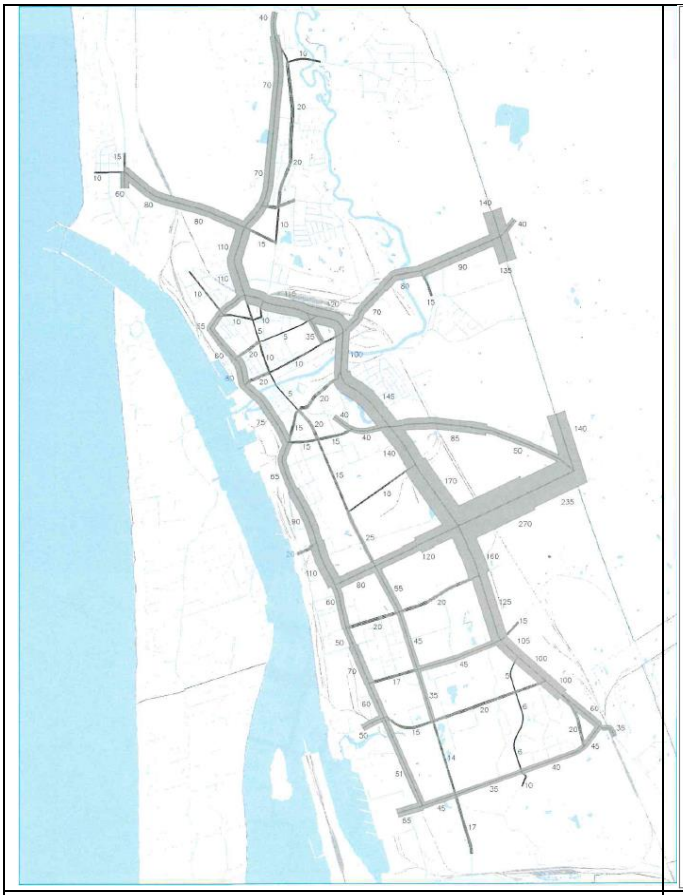


10.6.2-1 pav.

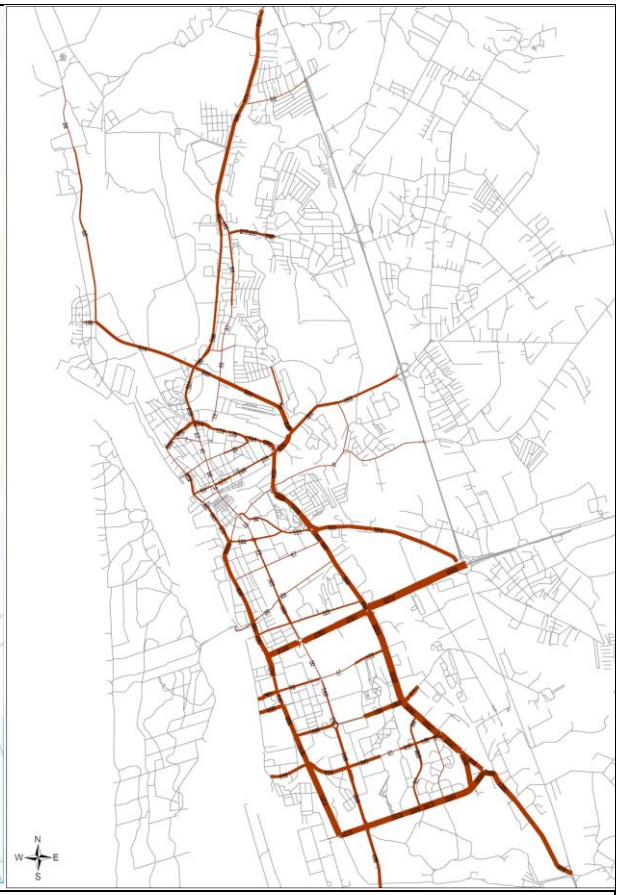
10.6.2-2 – 10.6.2-3 pav. pateikiamos Klaipėdos miesto bendrojo ir krovininio transporto eismo intensyvumo 2003 m. ir 2015 m. kartogramos.

	
Bendras transporto eismo intensyvumas 2003 m. (šaltinis – monografija „Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda“)	Bendras transporto eismo intensyvumas 2015 m. (šaltinis – Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija. Galutinė ataskaita)

10.6.2-2 pav.



Krovininio transporto eismo intensyvumas 2003 m. (šaltinis – monografija „Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda“)



Krovininio transporto eismo intensyvumas 2015 m. (šaltinis – Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija. Galutinė ataskaita)

10.6.2-3 pav.

Iš pateikiamų duomenų matyti, kad:

- pagrindiniai transporto srautai šiaurės-pietų kryptimi juda Minijos g., Taikos pr., Šilutės pl. ašimis, rytų-vakarų kryptimi – Baltijos pr., P.Lideikio-Liepų g. ašimis;

- įrengta Šiaurės pr. jungtis tolygiau perskirstė transporto srautus šiaurinėje Klaipėdos miesto dalyje;

- tik 2 sankryžose (Taikos g.-Naikupės g.-Debreceno g. ir Smiltelės g.-Vingio g.) iš 17 bendras transporto eismo intensyvumas nagrinėjamuoju laikotarpiu buvo augantis, visose likusiose sankryžose 2015 m. lyginant su 2003 m. eismo intensyvumas smarkiai mažėjo. Epizodiškai (vasaros sezono metu) išaugantis transporto srautas yra gatvėse, jungiančiose rekreacines teritorijas;

- neišplėtotas gatvių tinklas pietinėje Klaipėdos miesto dalyje, kur daugiausiai Uosto kompanijų vykdo savo veiklą ir yra suplanuotas, tačiau dar neįgyvendintas Pietinis miesto aplinkkelis.

- krovininis transportas, kurio tikėtina nemažą dalį generuoja jūrų uosto krovos kompanijos, daugiausia telkiasi Baltijos pr., Minijos g., Jūrininkų pr.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos bendrajam plane, kurio esamos būklės ataskaita skelbiama http://www.portofklaipeda.lt/esama-bukle, konstatuota, kad per Minijos g. krovininiai automobiliai (neturima duomenų, kiek iš jų sudaro Uosto kroviniai) ryšiui su užmiesčio keliais renkasi maršrutus:

- Per Baltijos prospektą (užfiksuoti 159-227 krovininiai automobiliai per valandą);
- Per Jūrininkų prospektą (užfiksuoti 239-279 krovininiai automobiliai per valandą);
- Per Statybininkų prospektą (užfiksuoti 84 krovininiai automobiliai per valandą);

Baltijos prospekte esamose žiedinėse sankryžose dėl prastų dinaminių charakteristikų transportas patiria dideles laiko sąnaudas, tuo pačiu neigiamai veikdamas ir bendrą eismo situaciją. Todėl nepaisant bendros transporto srautų mažėjimo tendencijos, ***Baltijos pr. sankryžose turėtų būti vykdomi sankryžų rekonstrukcijos darbai gerinant eismo sąlygas pagrindinėmis transporto priemonių eismo kryptimis. Tai konstatuota visuose šių sankryžų teritoriją apimančiuose susisiekimo projektuose.***

Baltijos pr. vystymas bei projektuose numatyta Pietinė jungtis priskiriami tarptautinių koridorių, ypač Rytų-Vakarų koridoriaus (IX B) infrastruktūros plėtrai, kurie įtraukti į ypatingos valstybinės svarbos projektų sąrašą pagal 2013-06-18 priimtą LR Seimo nutarimą Nr. XII-381. Šių sprendinių įgyvendinimas yra itin svarbus siekiant pagerinti krovininio transporto judėjimo sąlygas ir sumažinti patiriamas laiko sąnaudas.

10.6.3. ESAMOS KLAIPĖDOS MIESTO GATVIŲ KATEGORIJOS

Vienas svarbiausių miesto teritorijos bendrojo plano susisiekimo dalies uždavinių - suformuoti darnios raidos principus atitinkantį, struktūriškai suskirstytą į technines kategorijas gatvių tinklą, kuris leistų įgyvendinti suformuotos urbanistinės struktūros funkcinius ryšius, vystymo kryptis ir tokiu būdu skatintų privačias investicijas bei ūkinę veiklą.

Tai buvo numatyta Klaipėdos miesto teritorijos BP, patvirtintame savivaldybės tarybos 2007-04-05 sprendimu Nr. T2-110. Atlikus Klaipėdos miesto BP monitoringą nustatyta, kad pasikeitus Klaipėdos miesto plėtros tendencijoms ir teisiniam plėtros reguliavimui bendrasis planas nebeatitinka dabarties poreikių ir yra keistinas, t.t. būtina peržiūrėti susisiekimo sistemos sprendinių aktualumą ir tikslingumą. Todėl 2015 m. vasario 19 d. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba pritarė Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimui ir keitimo tikslams. Tikslai parengti vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano įgyvendinimo stebėsenos išvadomis ir rekomendacijomis. Keičiant bendrąjį planą numatoma sudaryti sąlygas formuoti efektyvią susisiekimo sistemą, paremtą darnaus judumo principais, naudotojų poreikiais bei ilgalaikiais Klaipėdos miesto vystymo prioritetais pagal pasikeitusias susisiekimo sistemos plėtros tendencijas.

2007 m. patvirtintame Klaipėdos miesto teritorijos BP buvo suformuotas pagrindinių gatvių tinklas ir nustatytos svarbiausių (A, B, C kategorijų) gatvės, kurios pritaikytos atlikti tam tikroms funkcijoms. Pagal šiuo metu galiojantį statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“[4]:

- A kategorijos gatvės (greito eismo) - miesto ilgi ir pastovūs transporto ryšiai bei ryšiai su svarbiausiais keliais. Tranzitinis eismas;
- B kategorijos gatvės (pagrindinės) - susisiekimas tarp miesto funkcinių zonų, rajonų, centrų, didžiųjų transporto stočių. Ryšiai su užmiesčio keliais;
- C kategorijos gatvės (aptarnaujančios) - miesto plano funkcinės ir kompozicinės ašys. Pagrindinės keleivių viešojo susisiekimo linijos. Miesto vidaus transporto ryšiai.

Vadovajantis 2007 m. patvirtintu Klaipėdos miesto teritorijos BP, 10.6.3-1 lentelėje pateikiamos Klaipėdos miesto esamos nustatytos pagrindinių gatvių kategorijos ir jų ilgiai miesto teritorijos ribose.

Iš lentelės duomenų matyti, kad bendras svarbiausių kategorijų gatvių ilgis Klaipėdos mieste sudaro 130,2 km, o užstatytos miesto teritorijos plotas – 34,1 km^2. Vadinasi, *svarbiausių gatvių tankis Klaipėdos mieste siekia 3,82 km/km^2*, o tai yra kiek didesnis rodiklis už optimalų (2,2-2,4 km/km^2), rodantis, kad didinti aukštų kategorijų gatvių tinklą esant tam pačiam užstatytos teritorijos plotui nereikia.

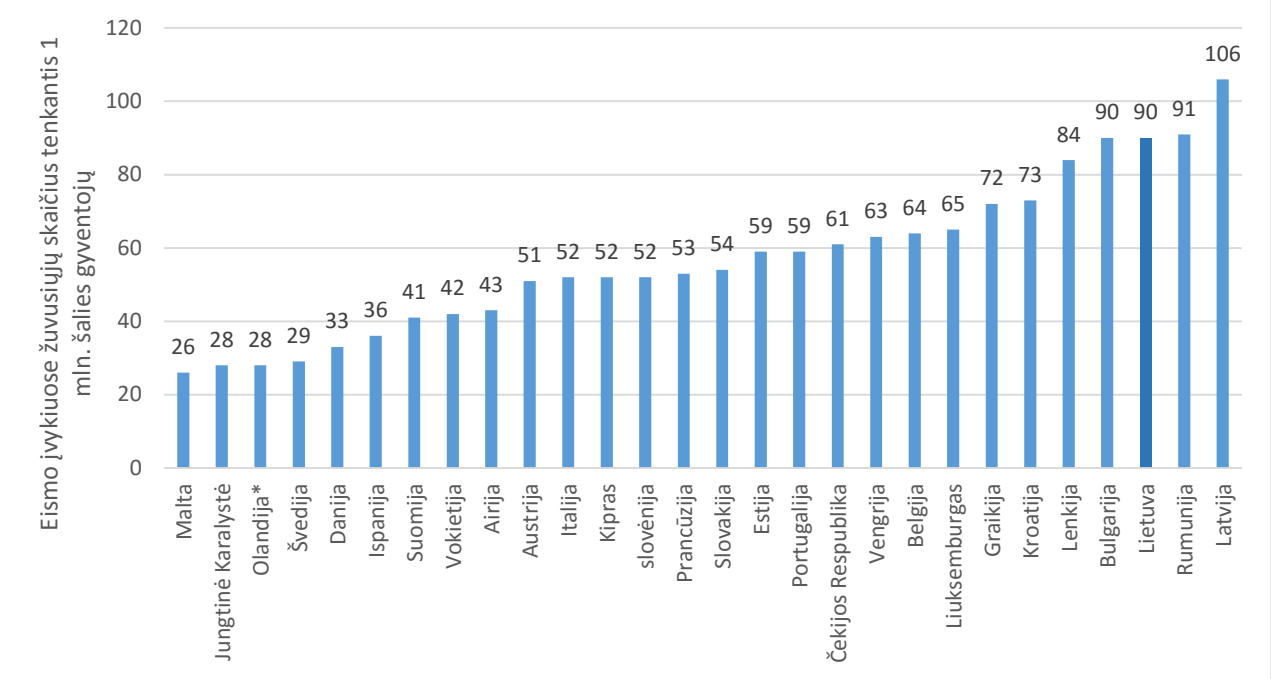
Vadovaujantis Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Statybos ir infrastruktūros poskyrio duomenimis Klaipėdos mieste iš svarbiausių suplanuotų miesto bendrajam plane gatvių iki šiol dalinai įgyvendinti tik trys jų ruožų projektai: dalys Lypkių g. (numatyta B1 kategorija), Švepelių g. (numatyta C1 kategorija kaip Statybininkų pr. tęsinys), Baltijos pr. tęsinio (žr. Susisiekimo infrastruktūros brėžinį). Rekonstruota Tilžės g. gerinant eismo sąlygas joje byloja apie investicijas į sprendinį, neatitinkantį BP - vystomas ne Kauno g. tęsinys iki Palangos pl., o Tilžės g. jungtis su Jakų žiedu, kuriame ir taip komplikuotos eismo sąlygos kamšos valandomis.

10.6.3-1 lentelė. Svarbiausių Klaipėdos miesto gatvių tinklo charakteristikos.

Gatvės pavadinimas	Kategorija	Ilgis, km	Gatvės pavadinimas	Kategorija	Ilgis, km
Baltijos pr.	A2	3,9	Joniškės g.	C1	1,8
Vilniaus pl.	A2	1,9	Galinio pylimo g.	C1	0,5
Iš viso A2:		**5,8**	Pamario g.	C1	3,7
Minijos g.	B1	7,1	H. Manto g.	C1	1,4
H. Manto g.	B1	1,2	Pramonės g.	C1	3,0
Jūrininkų pr.	B1	5,5	Panevėžio g.	C1	1,0
Šilutės pl.	B1	6,9	Atgimimo a.	C1	0,2
Mokyklos g.	B1	2,2	Smiltelės g.	C1	2,5
Statybininkų pr.	B1	4,2	**Iš viso C1:**		**27,5**
Taikos pr.	B1	1,5	Dubysos g.	C2	1,2
Medelyno g.	B1	6,4	Kretingos g.	C2	3,3
Agluonos g.	B1	1,2	Naikupės g.	C2	1,9
J. Janonio g.	B1	0,2	Vingio g.	C2	3,6
Pilies g.	B1	0,8	Rūtų g.	C2	1,7
Liepų g.	B1	4,4	S. Daukanto g.	C2	1,1
Šiaurės pr.	B1	4,5	Rumpiškės g.	C2	0,8
Liepojos g.	B1	5,1	Nemuno g.	C2	2,8
Naujoji uosto g.	B1	1,2	Gegužės g.	C2	0,1
Priestočio g.	B1	0,7	Danės g.	C2	1,4
Kauno g.	B1	1,4	Pasakos g.	C2	0,7
Varnėnų g.	B1	0,5	Tauralaukio g.	C2	0,3
Smiltynės g.	B1	1,1	Naujoji g.	C2	1,3
P. Lizdeikio g.	B1	2,0	Audros g.	C2	0,2
Dariaus ir Girėno g.	B1	1,2	Paryžiaus Komunos g.	C2	1,1
Iš viso B1:		**59,1**	Joniškės g.	C2	0,9
Sausio 15-osios g.	B2	1,0	Senoji Smiltelės g.	C2	0,7
Tilžės g.	B2	0,6	Pamario g.	C2	1,9
Pajūrio g.	B2	1,8	Paribio g.	C2	0,8
Kairių g.	B2	2,9	Jūrininkų pr.	C2	0,2
Klaipėdos g.	B2	0,9	Burių g.	C2	0,2
Iš viso B2:		**7,2**	Pievų g.	C2	0,8
Taikos pr.	C1	9,7	Stadiono g.	C2	0,3
Naujojo sodo g.	C1	0,4	S. Nėries g.	C2	0,4
Tiltų g.	C1	0,6	K. Donelaičio g.	C2	0,4
Baltikalnio g.	C1	0,3	Debreceno g.	C2	1,3
Klemiškės g.	C1	1,7	Rumpiškės g.	C2	0,8
Bangų g.	C1	0,9	**Iš viso C2:**		**30,5**
			Iš viso:		**130,2**

10.6.4. TRANSPORTO EISMO AVARINGUMO ANALIZĖ

Vadovaujantis Europos komisijos tinklaraštyje 2014 m. skelbiamos statistikos duomenimis, pagal žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių, tenkantį vienam milijonui šalies gyventojų, Lietuva užima vieną iš pirmaujančių vietų tarp Europos šalių: 1 mln. šalies gyventojų tenka devyniasdešimt žuvusiųjų (*žr. 10.6.4-1 pav.*). Lietuvą lenkia tik Rumunija ir Latvija, kurių skaičius 1 mln. gyv. atitinkamai 91 ir 106 žuvusieji.

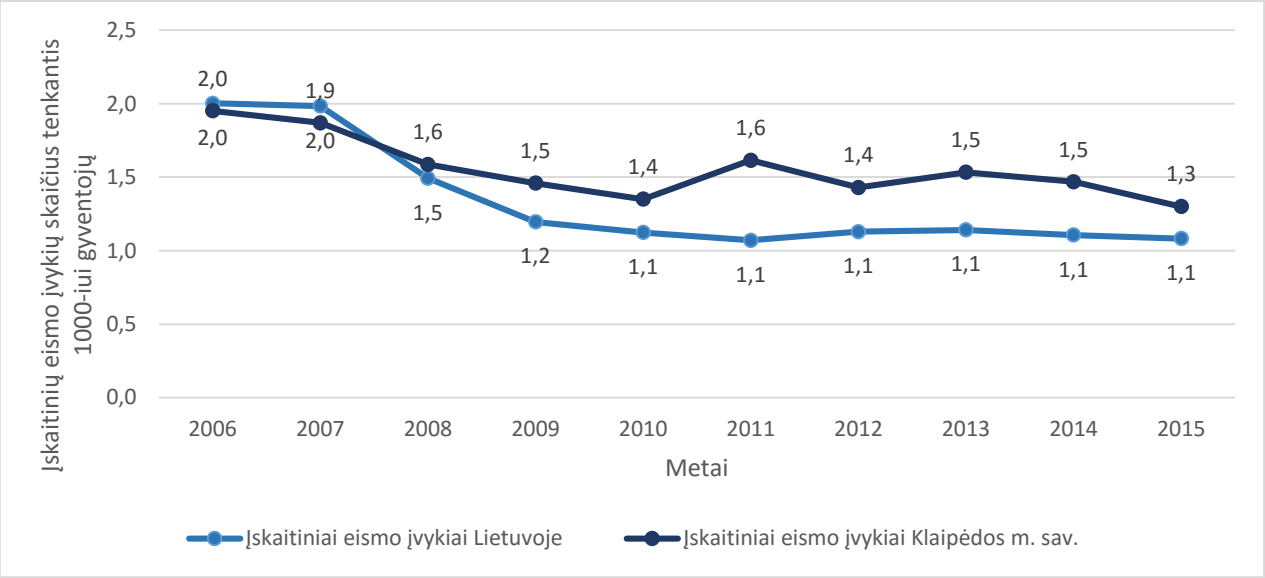


10.6.4-1 pav. Žuvusiųjų keliuose skaičius 1 mln. šalies gyventojų, 2014 m. [5]

Vadovaujantis naujausiais duomeninis, pateiktas Lietuvos Statistikos departamento, 2015 metais Lietuvoje įvyko 3161 įskaitinis eismo įvykis (t.y. įvykis, kuriame žuvo ir (ar) buvo sužeisti žmonės). Palyginti su 2006 metų duomenimis, kai įskaitinių eismo įvykių skaičius buvo 6588, matyti, kad per dešimt metų Lietuvoje tokių įvykių sumažėjo net 2,1 karto arba 48 %. Žuvusiųjų skaičius per tą patį laikotarpį sumažėjo net 3,15 karto arba 68 %. Tokią teigiamą tendenciją lėmė sugriežtinta vairuotojų kontrolė, didesnės baudos už kelių eismo taisyklių nusižengimus, inžinerinių saugaus eismo priemonių diegimas keliuose, visuomenės švietimas saugaus eismo programų įgyvendinimas. Nepaisant to, avaringumas Lietuvos keliuose išlieka vienas didžiausių Europoje, o pagal transporto eismo įvykius kaip mirties priežastį tarp Europos Sąjungos šalių 2012 m. statistikos agentūros „Eurostat“ duomenimis Lietuva buvo pimoje vietoje.

Avaringumo dinamika Lietuvoje dešimties metų laikotarpyje, kaip jau buvo pastebėta, įgavo mažėjimo tendenciją, o per pastaruosius penkerius metus stabilizavosi – 1,1 įskaitinis eismo įvykis/1000-iui gyv. (*žr. 10.6.4-2 pav.*).

Klaipėdos miesto savivaldybėje per didžiają dalį analizuojamojo laikotarpio (2008 - 2014 m.) eismo įvykių skaičius 1000 gyv. buvo gerokai didesnis nei Lietuvos vidurkis. 2015 m. avaringumo rodiklis pasiekė mažiausią reikšmę ir tai sudarė 1,3 įsk. eismo įvykiai/1000 gyv. Eismo įvykį lemia daug tiek vidinių, tiek išorinių priežasčių ir žiūrint į 10.6.4-2 pav. pateiktą diagramą, galime daryti prielaidą, kad tokia netolygi eismo įvykių dinamika Klaipėdos mieste rodo, kad kreivės reikšmės yra labiau atsitiktinumas nei dėsningas kitimas mažėjimo linkme. Šis netolygus eismo įvykių mažėjimas gali reikšti, kad saugaus eismo gerinimo srityje Klaipėdos mieste nėra padaryta arba padaryta nepakankamai svarbių sprendimų, kurie užtikrintų mažesnį eismo įvykių skaičių planuojamoje teritorijoje.

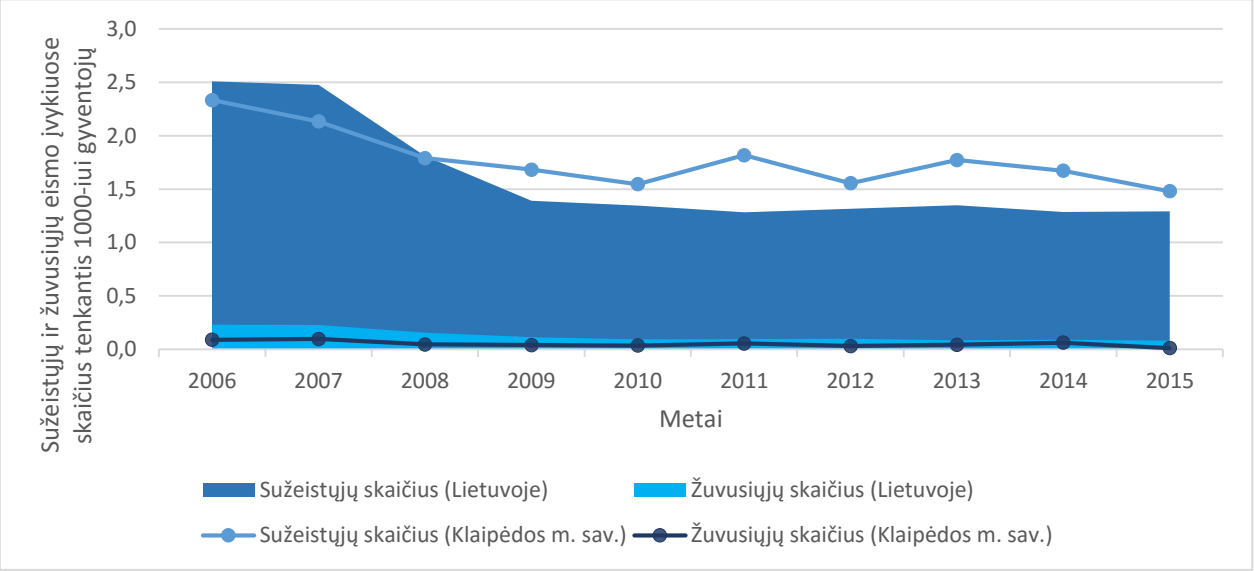


10.6.4-2 pav. Avaringumo dinamika Lietuvoje ir Klaipėdos savivaldybėje [1]

Naujausiais Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenimis Klaipėdos m. sav. per 2015 m. įvyko 203 įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose 231 žmogus buvo sužeistas, o 2 žmonės žuvo (*žr. 10.6.4-3 pav.*). Tai mažiausias eismo įvykių, sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius Klaipėdoje per visą Lietuvos Nepriklausomybės laikotarpį.

Lyginant sužeistųjų eismo įvykiuose skaičių 1000 gyventojų Lietuvoje ir Klaipėdos mieste, analizuojamoje teritorijoe nuo 2008 m. šis skaičius gerokai didesnis už Lietuvos vidurkį, bet per pastaruosius trejus metus tendencingai mažėja ir 2015 m. siekė 1,5 sužeistojo eismo įvykyje 1000 gyv.

Vadovaujantis žuvusiųjų skaičiaus 1000 gyv. duomenimis, matyti, kad Lietuvoje nuo 2009 m. šis skaičius kinta minimaliai ir yra lygus 0,1 žuvusiojo 1000-čiui gyv. Klaipėdoje šis rodiklis mažesnis už Lietuvos vidurkį ir 2015 m. buvo tik 0,01 žuvusiojo 1000-čiui gyv.



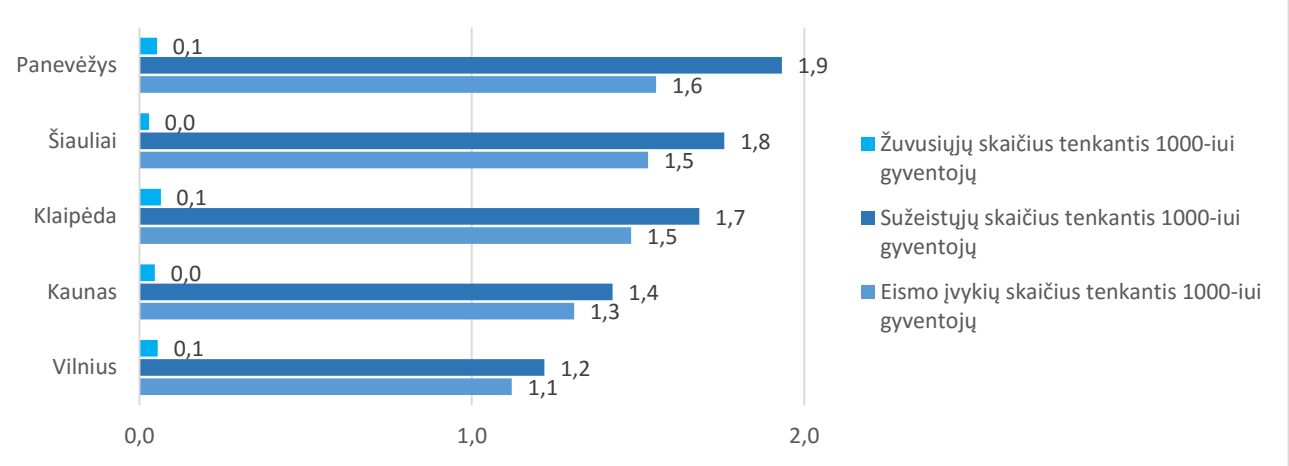
10.6.4-3 pav. Sužeistųjų ir žuvusiųjų palyginamas Lietuvoje ir Klaipėdos m. sav. [1]

Palyginus Klaipėdos miesto avaringumo rodiklius su didžiųjų Lietuvos miestų duomenimis matyti, kad avaringumo ir sužeistųjų skaičiaus atžvilgiu Klaipėda yra per vidurį, t. y. trečioje vietoje (*žr.10.6.4-4 pav.*).

Automobilių kelių investicijų vadove [6], patvirtintame Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2015 m. lapkričio 26 d. įsakymu Nr. VE-23, nustatytos valstybės patiriamos sąnaudos dėl eismo

įvykio sukuriamų pasekmių. Skaičiuojant 2015 metų kainomis, eismo įvykis su žuvusiais žmonėmis įvertintas 596 899 €, o eismo įvykis su sužeistais žmonėmis - 54 201 €.

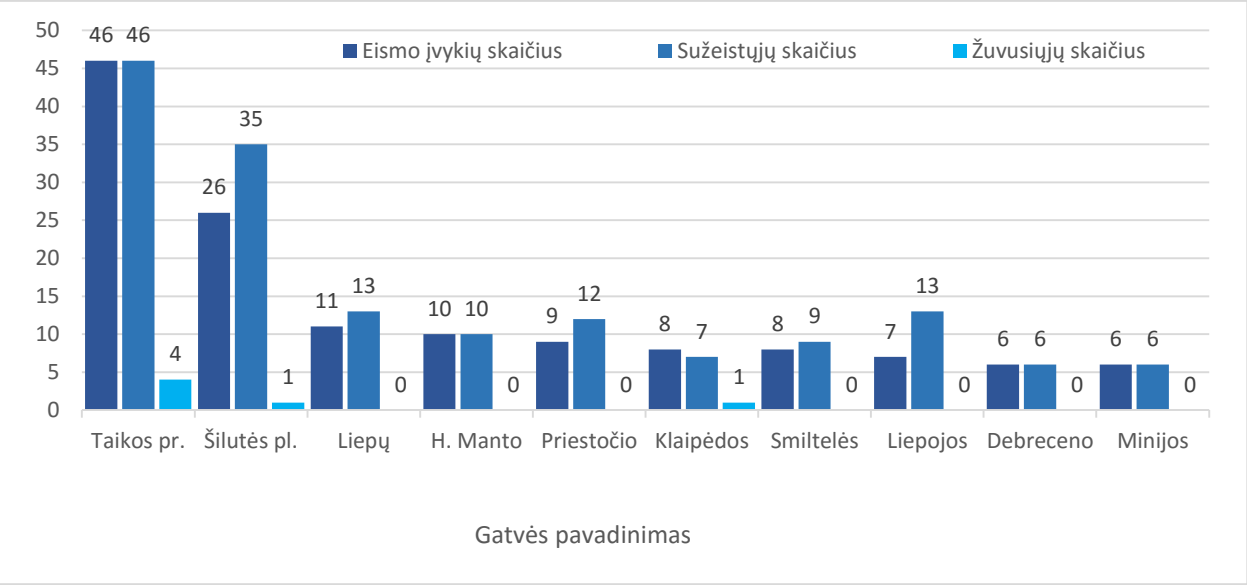
Dėl eismo įvykių valstybė ir visuomenė patiria dideles sąnaudas, todėl būtina investuoti į kryptingą avaringumo mažinimą inžinerinėmis, švietėjiškomis ir kitomis priemonėmis. Tokių priemonių taikymas pirmiausiai turi būti įgyvendinamas tose miesto gatvėse, kuriose įvyksta daugiausia eismo įvykių.



10.6.4-4 pav. Avaringumo palyginimas tarp didžiųjų Lietuvos miestų, 2014 m. [1]

10.6.4-5 pav. pateikiami dešimties avaringiausių Klaipėdos miesto gatvių duomenys. Avaringiausias Klaipėdos mieste yra Taikos pr., kuriame 2014 m. buvo registruoti net 46 įskaitiniai eismo įvykiai (46 asmenys buvo sužeisti ir net 4 eismo dalyviai žuvo). Taip pat dideliu avaringumu pasižymi Šilutės pl., Liepų g., Liepojos pl., Priestočio g.

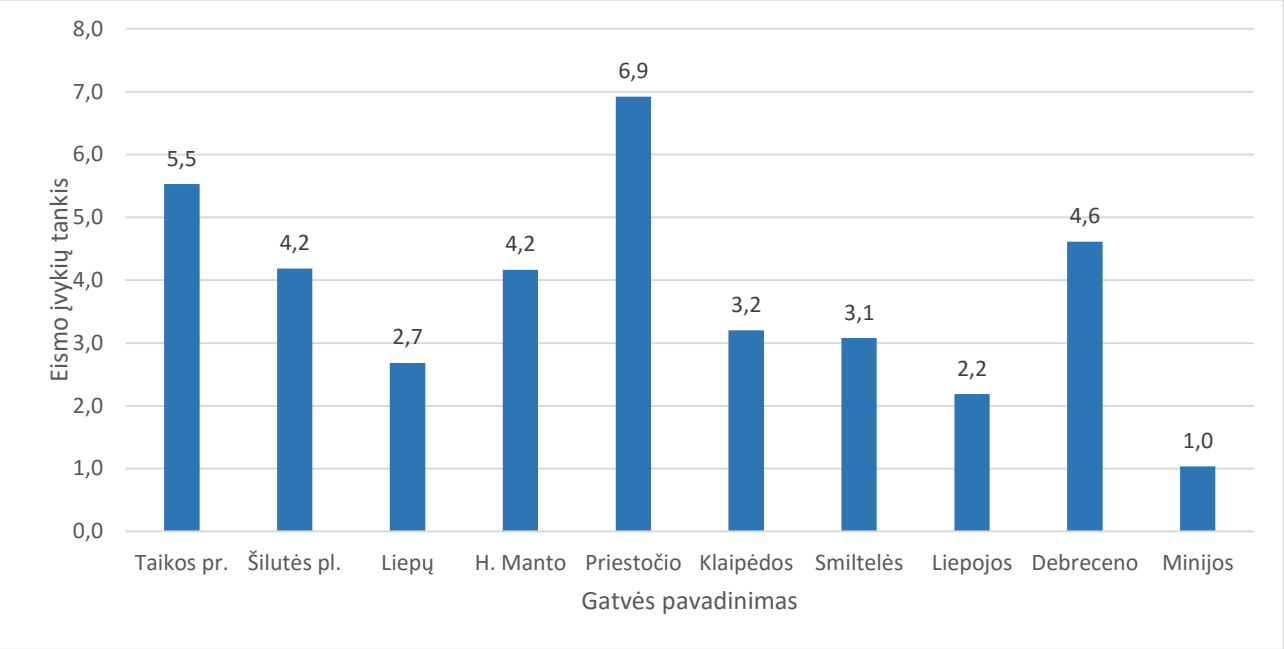
Eismo įvykių skaičius didesnis gatvėse, kur susitelkia ir kertasi didesni transporto ir pėsčiųjų, dviratininkų srautai, šalia viešojo transporto stotelių, ties pėsčiųjų perėjomis, traukos objektais (pvz., prekybos centrais).



10.6.4-5 pav. Avaringiausios Klaipėdos miesto gatvės, 2014 m. [išeities duomenų šaltinis -8]

Pagal 10.6.4-6 pav. pateikiamą eismo įvykių tankį (eismo įvykių skaičių tenkantį 1 km gatvės ilgio) Klaipėdos miesto gatvių tinkle pirmauja Priestočio gatvė (1,3 km ilgio gatvėje 2014 m. įvyko 9 įsk. eismo įvykiai). Šis rodiklis taip pat aukštas Taikos pr., Debreceno g., Šilutės pl., H.Manto g. Pagal monografijoje „Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda“ pateikiamus duomenis, 2002 m. didžiausias eismo įvykių skaičius 1 km gatvės ilgio buvo nustatytas H.Manto g. – 11,4 eismo įvykis/1 km gatvės ilgio, Smiltelės g. – 7,5, Taikos pr. – 6,5,

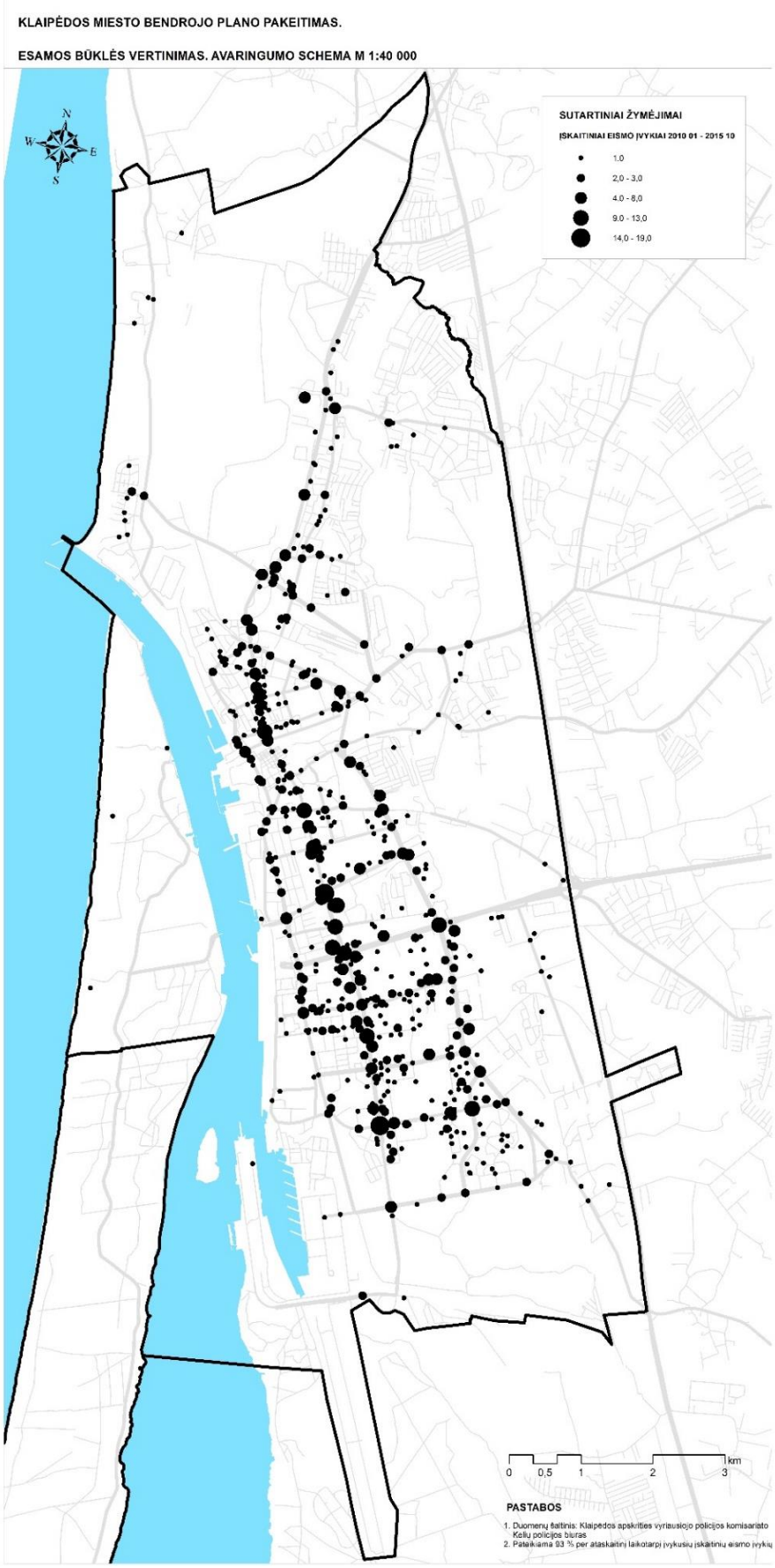
Priestočio g. buvo užfiksuoti tik 1,9 eismo įvykiai/1 km gatvės ilgio. Vadinasi, eismo įvykiai gatvių tinkle dėl įvairių priežasčių (naujų jungčių, įdiegtų eismo saugos priemonių, perplanuotų viešojo transporto maršutų, atsiradusių naujų traukos objektų mieste) persiskirstė.



10.6.4-6 pav. Avaringiausių Klaipėdos miesto gatvių eismo įvykių tankis, 2014 m.

Vadovaujantis Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuro pateiktais duomenimis buvo sudaryta Klaipėdos įskaitinių eismo įvykių, įvykusių nuo 2010 m. sausio mėn. iki 2015 m. spalio mėn., schema (*žr. 10.6.4-7 pav.*). Iš pateiktų duomenų matyti, kad didžioji dalis eismo įvykių užfiksuoti pagrindiniame gatvių tinkle, išskirtinai Taikos pr.-H. Manto g. bei Šilutės pl. ašyse, jungiančiose įvairias miesto funkcines zonas, turinčias ryšį su užmiesčio keliais ir kuriomis vyksta intensyvus viešojo transporto eismas. Avaringumu taip pat pasižymi ir dvi horizontalios ašys: Debreceno g.-Naikupės bei Smiltelės gatvės ašys.

Siekiant avaringoms gatvėms ir sankryžoms taikyti tinkamas eismo įvykių prevencijos priemones būtina vykdyti avaringumo stebėseną visame Klaipėdos miesto gatvių tinkle fiksuojant eismo įvykių taškus ir priežastis. Taip galima numatyti kokias priemones reikėtų taikyti eismo įvykių prevencijai – eismo organizavimo, saugos priemonių diegimo, sankryžų ar gatvių atkarpų rekonstrukcijos.



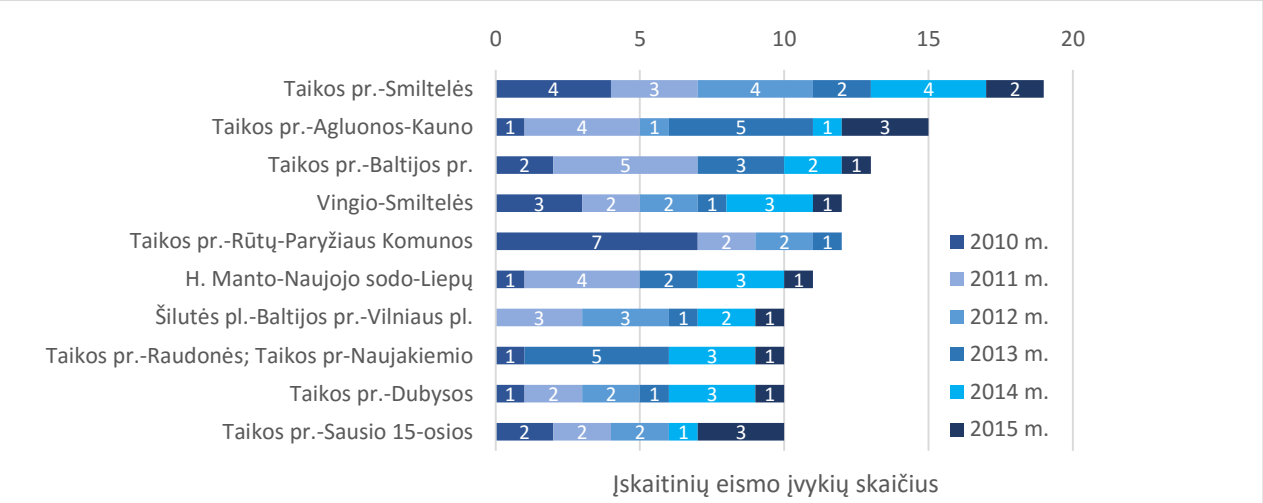
10.6.4-7 pav. Eismo įvykiai Klaipėdos mieste 2010 m. sausis - 2015 m. spalis [8]

Vadovaujantis tais pačiais Kelių policijos duomenimis, nustatytos avaringiausias Klaipėdos miesto sankryžos (*žr. 10.6.4-1 lentelę*), tarp kurių aukščiausią poziciją Taikos pr.- Smiltelės g. šviesoforais reguliuojama sankryža. Avaringumu išsiskiria ir Taikos pr.-Agluonos g.-Kauno g. bei Taikos pr.-Baltijos pr. sankryžos, kuriose užfiksuoti atitinkamai 15 ir 13 įsk. eismo įvykių per metus.

10.6.4-1 lentelė. Avaringiausios Klaipėdos miesto sankryžos [8]

Nr.	Sankryža	Įskaitiniai eismo įvykiai 2010-2015 m.	Reguliavimo tipas
1	Taikos pr.-Smiltelės	19	šviesoforais
2	Taikos pr.-Agluonos-Kauno	15	šviesoforais
3	Taikos pr.-Baltijos pr.	13	žiedinė
4	Vingio-Smiltelės	12	šviesoforais
5	Taikos pr.-Rūtų-Paryžiaus Komunos	12	šviesoforais
6	H. Manto-Naujojo sodo-Liepų	11	šviesoforais
7	Šilutės pl.-Baltijos pr.-Vilniaus pl.	10	žiedinė
8	Taikos pr.-Raudonės; Taikos pr.-Naujakiemio	10	Nereguliuojama
9	Taikos pr.-Dubysos	10	šviesoforais
10	Taikos pr.-Sausio 15-osios	10	šviesoforais

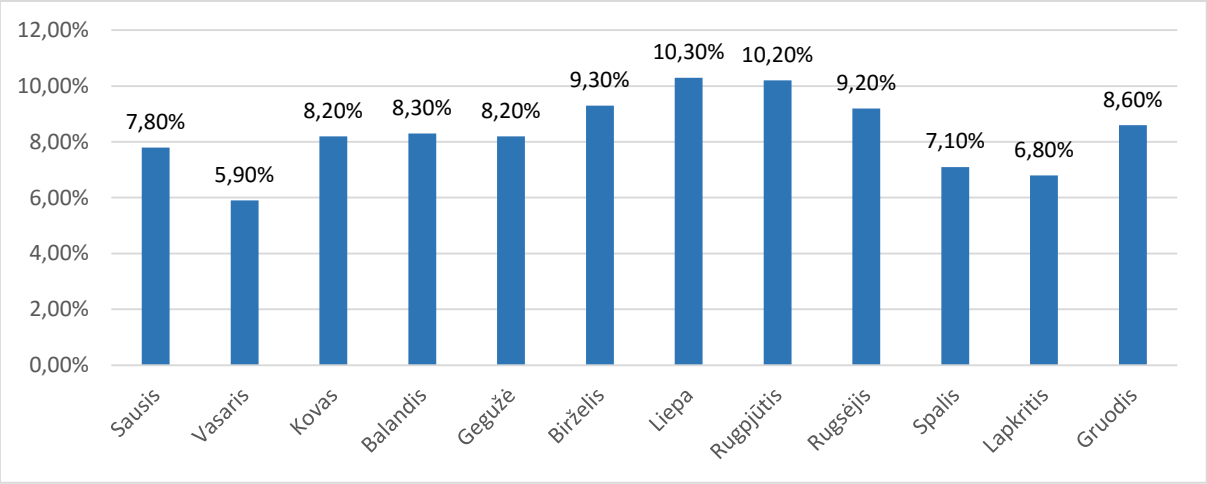
Pagal 10.6.4-8 pav. pateikiamus duomenis matyti, kaip eismo įvykių skaičių sankryžose kito kiekvienais metais.



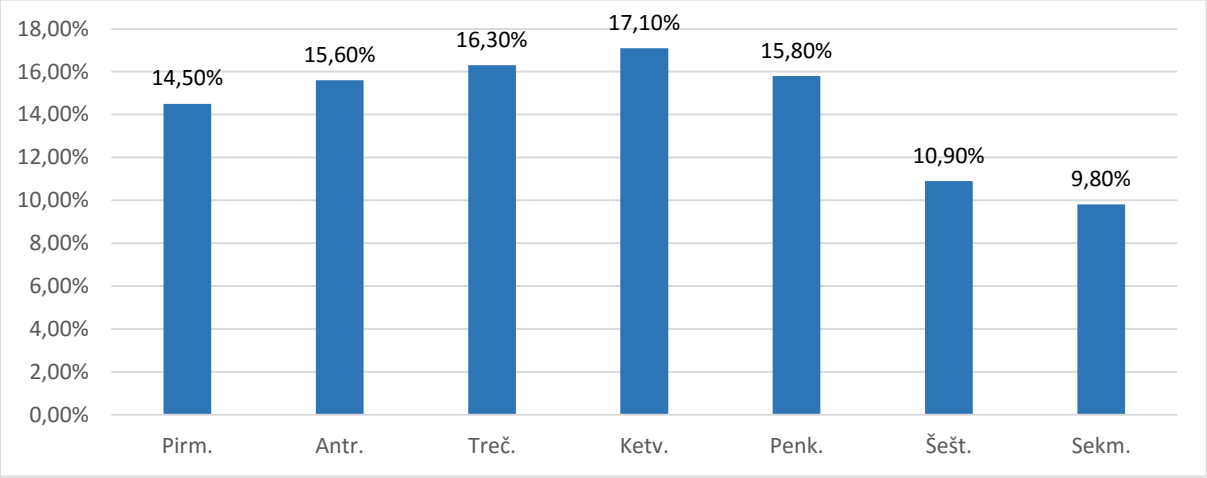
10.6.4-8 pav. Avaringiausios Klaipėdos miesto sankryžos, 2010-2015 m. [8]

Iš 10.6.4-9 – 10.6.4-11 pav. pateikiamų duomenų matyti, kad daugiausia eismo įvykių registruojama vasarą (liepos mėn., rugpjūčio mėn.), kai intensyviau naudojamos transporto priemonės ir atvyksta daugiau poilsiautojų į pajūrį bei šaltuoju prieššventiniu metų laiku (gruodžio mėn.), kai eismo sąlygos yra prastesnės. Tai reiškia, kad tuo metu transporto eismas yra intensyvesnis, tačiau miesto svečiai taip pat atskleidžia susisiekimo sistemos problemas arba jų nebuvimą. Susisiekimo sistema mieste turėtų būti aiški, saugi, patogi, tvarkinga, informatyvi važiuoti susiplanuotą maršrutą. O tai, kad būtent šiais mėnesiais išauga avaringumas, leidžia daryti prielaidą, kad ne vietiniams miesto gyventojams, susisiekimo sistema nėra aiškiai suprantama.

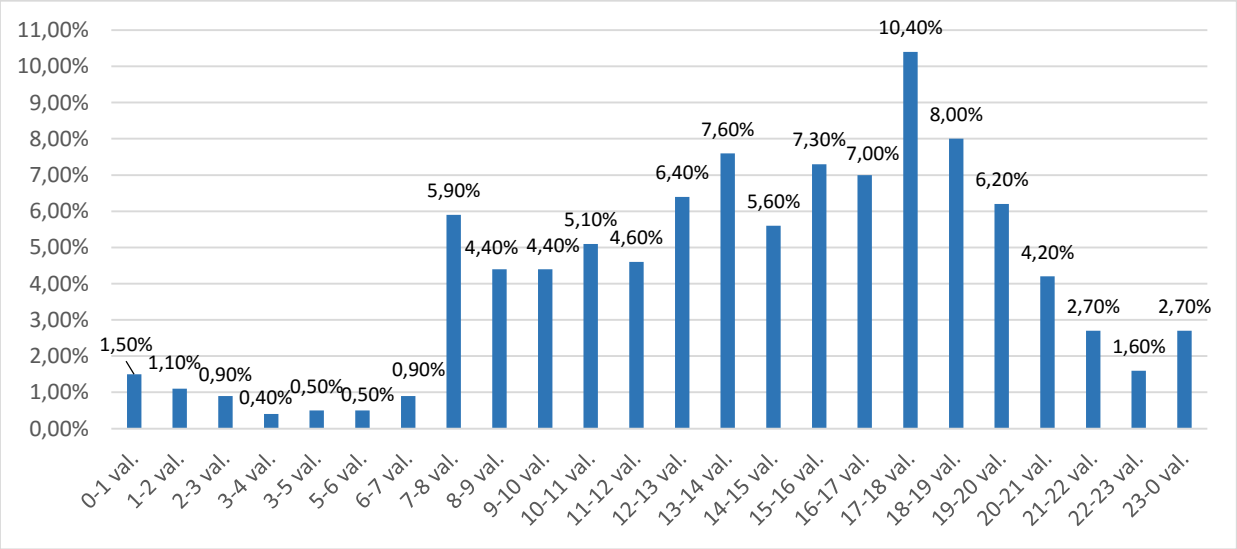
Analizuojant įskaitinių eismo įvykių pasiskirstymą laike pagal savaitės dienas ir paros valandas matyti, kad avaringiausias laikas susijęs su darbo dienomis, ypač ketvirtadieniu, ir su didžiausio eismo intensyvumo valandomis, kurios sutampa su tamsiu paros metu, žmonių fiziniu ir psichologiniu nuovargiu bei intensyviu pėsčiųjų eismu.



10.6.4-9 pav. Įskaitinių eismo įvykių pasiskirstymas pagal mėnesius Klaipėdoje, 2010-2015 m. [8]



10.6.4-10 pav. Įskaitinių eismo įvykių pasiskirstymas pagal savaitės dieną Klaipėdoje, 2010-2015 m. [8]



10.6.4-11 av. Įsikaitinių eismo įvykių pasiskirstymas pagal valandas Klaipėdoje, 2010-2015 m. [8]

10.7. MIESTO VIEŠASIS TRANSPORTAS

Viešasis transportas yra viena svarbiausių daug gyventojų turinčių miestų savivaldybių teikiamų viešųjų paslaugų. Viešasis transportas ypatingas tuo, kad gali pervežti didelį kiekį žmonių per trumpiausią laiką. Todėl, siekdama užtikrinti kokybišką viešojo keleivinio transporto paslaugų tiekimą, Klaipėdos miesto savivaldybė stengiasi organizuoti transporto srautus pagal racionalias maršrutines schemas, kurias įgyvendinus [12]:

- keleiviai kelionėje sugaišta mažiausiai laiko;
- užtikrinamas mažiausias persėdimų skaičius;
- derinamasi prie transporto judėjimo valdymo schemos;
- efektyviausiai panaudojamos viešosios lėšos, užtikrinamas viešojo keleivinio transporto sistemos veiklos užtikrinimo kaštų mažinimas.

VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ – viešoji įstaiga, įregistruota 2003 m., kurios tikslas yra viešai teikti visuomenės nariams kokybiškas keleivių vežimo ir aptarnavimo paslaugas socialinėje ir transporto srityse. Viešasis transportas atlieka reikšmingą socialinį vaidmenį vežant moksleivius, studentus.

10.7.1. MARŠRUTŲ STRUKTŪRA

Viešojo transporto maršrutų tinklas turi būti paprastas ir visiems keleiviams lengvai suprantamas. Klaipėdos miesto linijinė gatvių struktūra palanki viešojo transporto naudojimui ir vystymui. Šiuo metu Klaipėdos miestą aptarnauja dviejų rūšių viešasis transportas: autobusai ir maršrutiniai taksi.

Klaipėdos autobusų maršrutų sistema yra vienintelė Lietuvoje, kai mieste su vieninga bilietų sistema ir be konkurencijos tarp maršrutų dirba 8 transporto įmonės, kurių veiklą koordinuoja VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“. Organizuojant viešojo transporto veiklą įmonė atsižvelgia į besikeičiančius poreikius (maršrutų ir tvarkaraščių koordinavimas dėl sezono, paros laiko, naujų traukos objektų). Pvz., 2016 m. kovo mėn. atidarytas naujas maršrutas Nr.100 Klaipėda (AS)-Palanga (AS)-Palangos oro uostas.

Šiuo metu Klaipėdos miesto viešojo naudojimo autobusų tinklą sudaro 44 maršrutai, apimantys didžiąją tankiausiai apgyvendintą miesto dalį ir besidriekiantys į užmiesčio teritoriją – Kretingos rajono teritorijos link ir piečiau esančias sodų bendrijų teritorijas (*žr. 10.7.1-1 lentelę ir 10.7.1-1 pav.*). Maršrutiniai taksi turi 3 maršrutus.

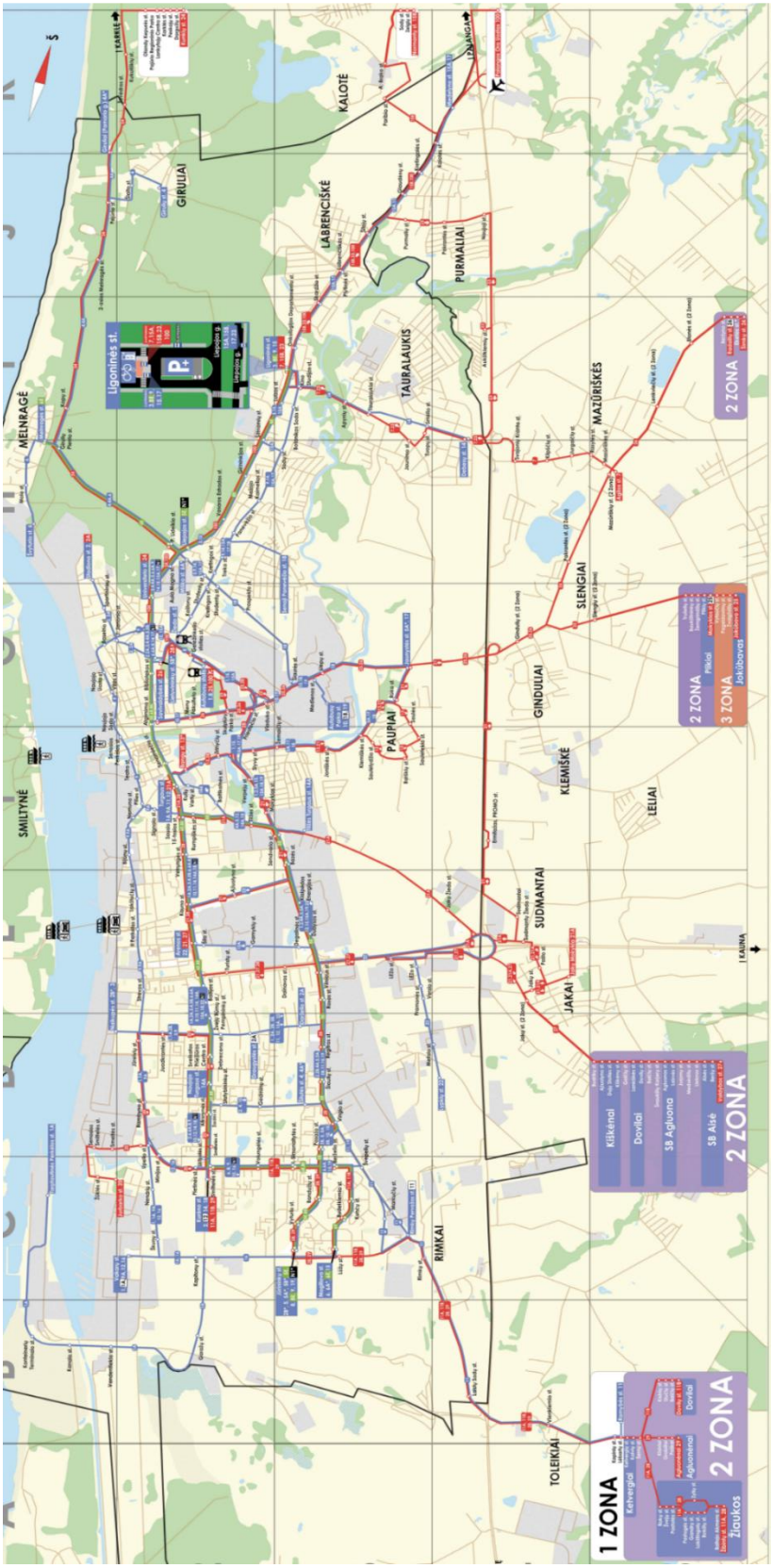
10.7.1-1 lentelė. Klaipėdos miesto autobusų ir maršrutinių taksi maršrutai

Autobusų maršrutai		
Maršruto numeris	Maršruto pavadinimas	Aptarnavimo dienos
1A	Turgus - VLG - Tarptautinė perkėla	d.d.; š; s
2	BIG - Sportininkų g.	d.d.; š; s
2A	Sportininkų g. - Debreceno g.	d.d.; š; s
2B	Jūrininkų st. - Naikupės g.	d.d.
3	Naikupės g. - Ligoninės	d.d.; š; s
4	Statybininkų pr. - Giruliai	d.d.; š; s
5	Žiedo st. (Kretingos g.) - Jūrininkų st.	d.d.; š; s
5A	Paupiai - Jūrininkų st.	d.d.
5B	Lietuvninkų aikštė - Jūrininkų st.	d.d.
5E	Liepojos st. - Jūrininkų st.	d.d.
6	Mogiliovo g. - Melnragė	d.d.; š; s
6E	Mogiliovo g. - Melnragė	d.d.

7	Ligoninės - Mazūriškės	d.d.; š; s
8	Autobusų stotis - Jūrininkų st.	d.d.; š; s
8E	Ligoninės - Jūrininkų st.	d.d.
9	Jūrininkų st. - Ligoninės	d.d.; š; s
9A	Turgus - VLG	d.d.; š
10	Autobusų parkas - Statybininkų pr. - Smiltelės g. - Autobusų parkas	d.d.; š; s
11	Turgus - Lėbartai	d.d.; š; s
11A	BIG - Šernų sodai	d.d.; š; s
11B	BIG - Dovilai	d.d.; š; s
12	Turgus - VLG	d.d.; š; s
13	Turgus - Paupiai - Turgus	d.d.
14	BIG - Tauralaukis	d.d.; š; s
14A	Naujasis turgus - Turgus (Taikos pr.) - Turgus (Tilžės g.)	š; s
15	Mogiliovo g. - Ligoninės	d.d.; š; s
15A	Kalotė - Debreceno g. - Dubysos st. - Kalotė	d.d.
15B	Ligoninės - Normantai	d.d.; š; s
16	Mogiliovo g. - Smiltelės g. - VLG	d.d.
17	Paupiai - Kalotė	d.d.; š; s
18	Panevėžio g. - BIG	d.d.; š; s
19	Autobusų parkas - Jūrininkų st.	d.d.; š; s
20	Smeltė - Taikos pr. - Naikupės g. - Smeltė	d.d.; š; s
21	Akropolis - Jakai - Sudmantai - Ermitažas, PROMO - Akropolis	d.d.; š; s
21A	Turgus - Jakai	d.d.; š; s
22	Akropolis - LEZ	d.d.; š; s
23	Ligoninės - Žaliasis slėnis - Ligoninės	d.d.; š; s
24	Universiteto st. - Karklė - Kunkiai	d.d.; š; s
25	Autobusų stotis - Jokūbavas	d.d.; š; s
26	Atgimimo aikštė - Radailiai - Šimkai	d.d.; š; s
27	Akropolis - SB Aisė	d.d.; š; s
28	Lietuvininkų aikštė - Šernų sodai	d.d.; š; s
29	BIG - Agluonėnai	d.d.; š; s
100	Klaipėda (AS)-Palanga (AS)-Palangos oro uostas	
Maršrutinių taksi maršrutai		
Maršruto numeris	Maršruto pavadinimas	Aptarnavimo dienos
6	Melnragė - Mogiliovo g.	d.d.; š; s
8	Geležinkelio stotis - Jūrininkų pr.	d.d.; š; s
9	Ligoninės - Jūrininkų pr.	d.d.; š; s

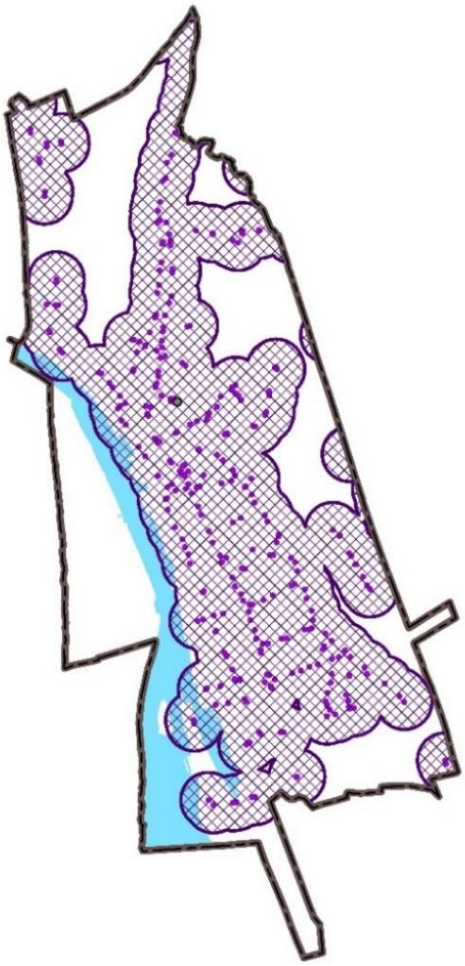
Viešojo transporto sektoriuje per pastaruosius keletą metų buvo įgyvendinti gana žymūs pokyčiai pertvarkant viešojo transporto maršrutus orientuojantis į greitąjį susisiekimą, integruojant priemiesčio maršrutus, įdiengiant elektroninio bilieto sistemą ir zoninių terminuotų bilietų sistemą, kuriant atskirų viešojo transporto eismo juostų tinklą ir pan. (tai gana detaliai išanalizuota “Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studijoje”). Visi šie pokyčiai jau dabar akivaizdžiai duoda teigiamus rezultatus viešojo transporto sektoriuje: optimizuotas

maršrutinis tinklas, augantis pervežtų keleivių skaičius, didėjantis viešojo transporto priemonių greitis, auganti bendroje kelionių struktūroje procentinė dalis žmonių, keliaujančių viešuoju transportu.



10.7.1-1 pav. Viešojo transporto maršrutų schema (šaltinis-VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“)

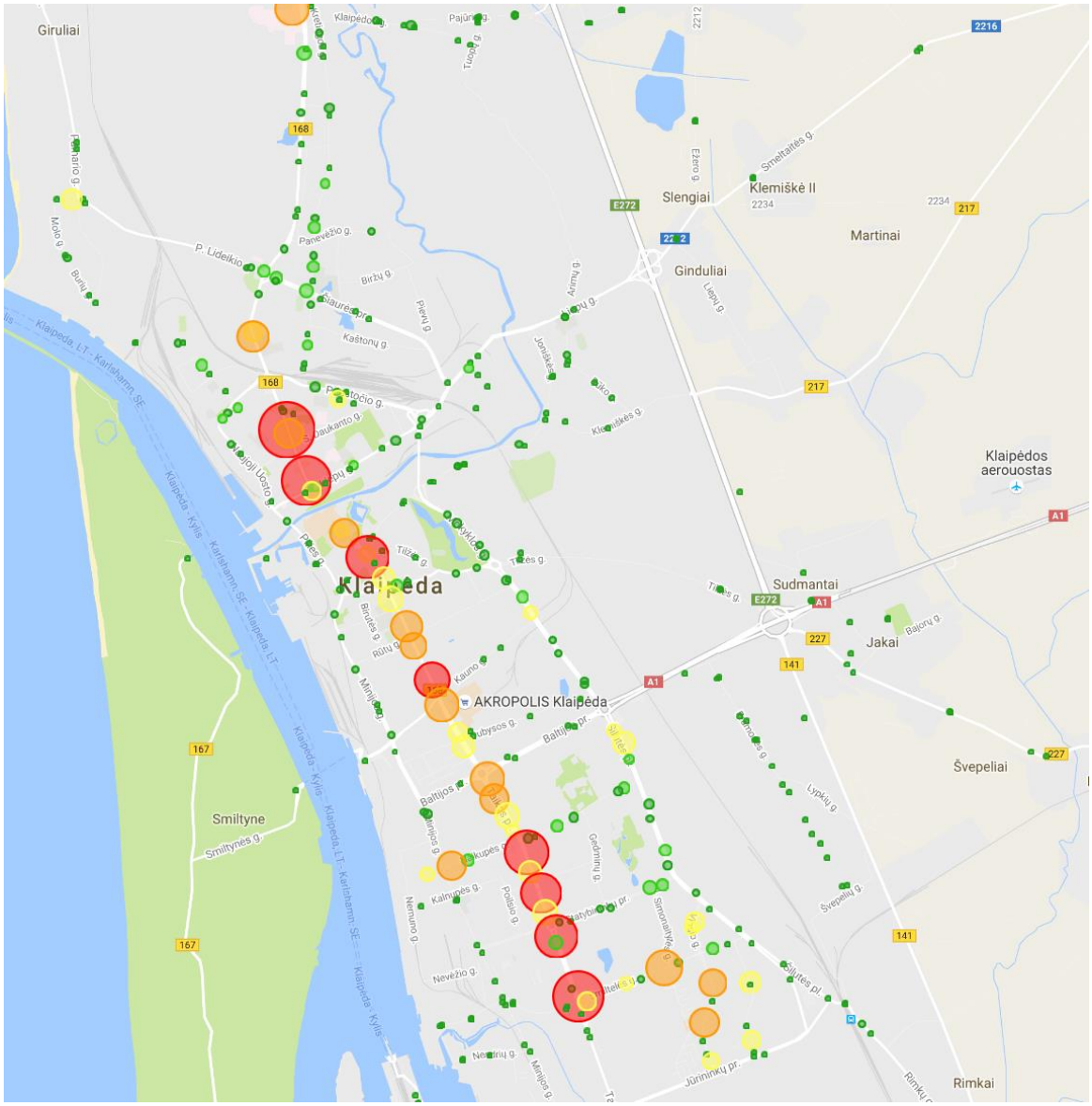
Klaipėdos miesto gyventojams, besinaudojantiems viešuoju transportu, aktualus priėjimo pėsčiomis atstumas iki sustojimų. Didžiuosiuose miestuose mažaaukščio ir daugiaaukščio užstatymo zonose šis rodiklis yra pakankamas, jei siekia 500-600 m. 10.7.1-2 pav. pateikiamos Klaipėdos miesto viešojo transporto stotelių pasiekiamumo zonos (pasiekiamumo spindulys priimtas 600 m). Sudarytas stotelių pasiekiamumo tinklas dengia daugiau nei 70 % bendros miesto teritorijos, likusią jos dalį daugiausia sudaro žalieji plotai arba neurbanizuotos teritorijos.



10.7.1-2 pav. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumas Klaipėdos mieste

10.7.2. KELEIVIŲ SRAUTAI

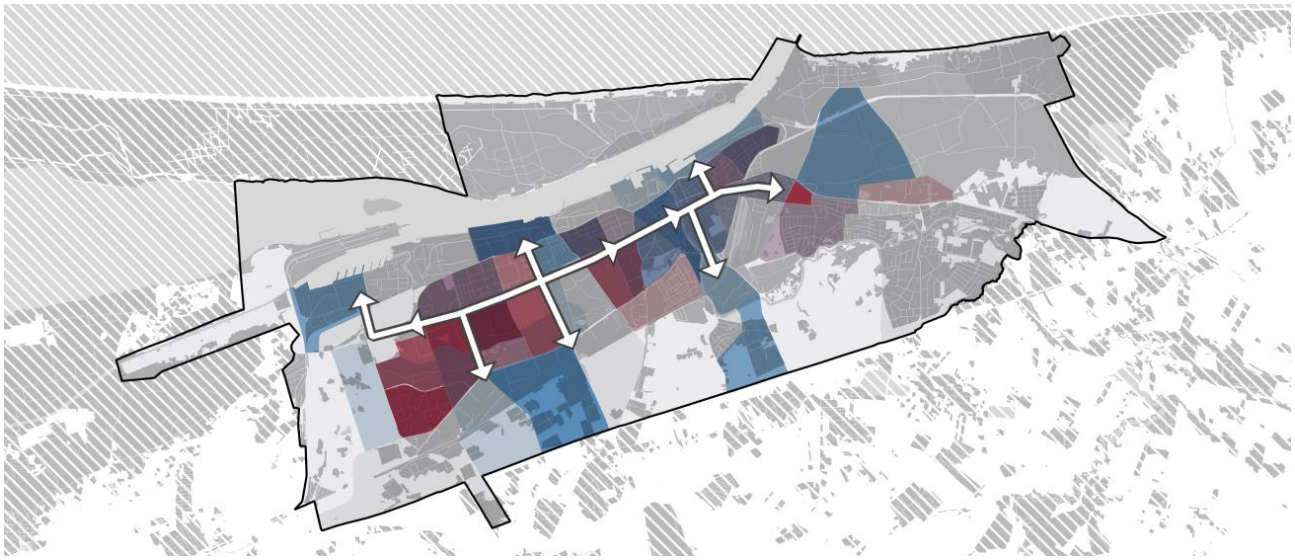
Vadovaujantis VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ skelbiamais duomenimis (žr. 10.72-2 pav.) matyti, kad neginčijamas Klaipėdos miesto viešojo transporto “stuburas” yra maršrutinių linijų tinklas, besitęsiantis šiaurės-pietų kryptimi Taikos pr.-Tiltų g.-H.Manto g.-Liepojos g. ašimi.



10.7.2-2 pav. ***2016 m. III ketvirtis – įlipusių keleivių skaičius (šaltinis - http://www.klaipedatransport.lt).***

Iš 10.7.2-2 pav. matyti, kad nemažas kelionių viešuoju transportu poreikis taip pat yra daugiaaukščių gyvenamųjų namų kvartaluose pietinėje miesto dalyje, Naikupės g. (kur koncentruojasi traukos objektai, darbo vietos).

Šis viešojo transporto „stuburas“ Taikos pr.-Tiltų g.-H.Manto g.-Liepojos g. ašyje atkartoja transporto eismo kartogramos duomenis 10.6.2 poskyryje, kad tai yra viena iš trijų svarbiausių šiaurės-pietų krypties transportinių jungčių, atspindinčių pagrindinę Klaipėdos miesto gyventojų judėjimo poreikio kryptį. Šioje kryptyje keleiviai gabenami trimis greitaisiais maršrutais, kur viešojo transporto eismas Taikos pr. ašyje nuo Smiltelės g. beveik iki P.Lideikio g. vyksta atskiromis viešojo transporto eismo juostomis. Šį susisiekimo poreikį (Taikos pr. ašyje) įrodo SWECO pateikiama informacija projekte „Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas. Esama būklė“ apie gyvenamųjų ir darbo vietų dislokaciją bei transportinį ryšį tarp jų - gyventojų ir darbo vietų sklaida lemia pagrindinių transportinių ašių formavimąsi. (žr. 10.7.2-3 pav.).



10.7.2-3 pav. Gyvenamųjų ir darbo vietų transportinis ryšys (šaltinis-SWECO. Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas. 2014 m.)

2014 m. parengtame projekte „POSSE – atvirų europinių standartų ir specifikacijų diegimo skatinimas (rėmimas). Klaipėdos m. ITS galimybių studija“ numatytas šviesoforų tinklas pagrindinėse Klaipėdos m. šiaurės-pietų krypties gatvėse, paremtas intelektiniu valdymu. Moderni, integruota eismo valdymo sistema sudarytų visas galimybes koordinuoti eismo judėjimą tam tikromis kryptimis ir net gi suteikti judėjimo pirmenybę eismo dalyviams pagal svarbą: ar tai būtų pėstieji, ar viešasis, ar krovininis transportas. Projekto įgyvendinimas būtų pažangus žingsnis vystant darnaus judumo principais paremtą Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos (o taip pat ir viešojo transporto sektoriaus) plėtrą.

Gyventojų apklausos duomenys.

Vadovaujantis Klaipėdos miesto bendrojo plano rengėjų užsakymu 2016 m. pavasarį RAIT įmonės atliktos gyventojų apklausos duomenimis:

- du iš trijų klaipėdiečių naudojasi viešuoju transportu: kas penktas gyventojas viešuoju transportu naudojasi kas dieną ar beveik kas dieną, 18 % tyrimo dalyvių viešuoju transportu naudojasi kelis kartus per savaitę. 33 % apklaustųjų viešuoju transportu nesinaudoja visai;
- beveik pusė klaipėdiečių, besinaudojančių viešuoju transportu, stotelę pasiekia per 5-10 minučių, kas trečias stotelę pasiekia greičiau nei per 5 min. Geriausias stotelių pasiekiamumas yra Labrenciškių mikrorajone (net 90 % gyventojų stotelę pasiekia per 5-10 min), Centro (66 % gyventojų per 5-10 min), Melnragės (60 %), Tauralaukio (56 %);
- daugiausia besinaudojančių viešuoju transportu yra Žardininkų, Tauralaukio bei Centro mikrorajonuose;
- daugiau nei devyni iš dešimties klaipėdiečių, keliaujančių miesto transportu, darbovietę ar švietimo įstaigą pasiekia tiesiogiai, be persėdimo;
- tiesioginiais autobusais geriausiai susisiekia Labrenciškių, Melnragės bei Smiltynės rajonų gyventojai. Tuo tarpu 7% respondentų persėsti reikia vieną kartą, 1% - du kartus;
- dažniausiai keliaujant viešuoju transportu persėsti tenka Sendvario bei Tauralaukio gyventojams. Tiesioginiais autobusais geriausiai susisiekia Labrenciškių, Melnragės bei Smiltynės rajonų gyventojai;
- paklausti apie netenkinančius viešojo transporto aspektus, klaipėdiečiai dažniausiai minėjo nemandagų vairuotojų elgesį (39 % respondentų), vėluojančias transporto priemones (23 %) bei maršrutinių taksi trūkumą (23 %) gyvenamojoje teritorijoje;
- kelionėms pagal visus kelionės tikslus (darbovietė, mokymo, ugdymo įstaigos ir t.t.) daugiausia laiko sugaišta klaipėdiečiai besirenkantys viešąjį transportą (vertinant sugaištą laiką su priėjimu iki stotelės), tuo

tarpu keliaujantys pėsčiomis kelionės tikslą pasiekia greičiausiai. Pvz., keliaujantys į darbą viešuoju transportu tikslą pasiekia vidutiniškai per 42 min., o pėsčiomis – per 23 min., lengvuoju automobiliu – per 32 min., dviračiu – per 29 min.;

- daugiausia klaipėdiečių į darbą vyksta lengvuoju automobiliu, kone po penktadalį apklaustųjų darbovietę pasiekia pėsčiomis arba autobusu. Apsipirkti klaipėdiečiai dažniausiai keliauja pėsčiomis, antras pagal populiarumą kelionės būdas – lengvuoju automobiliu. Gydymo tikslais, klaipėdiečiai taip pat dažniausiai keliauja pėsčiomis, rečiau – autobusu arba lengvuoju automobiliu. Klaipėdos studentai/moksleiviai ugdymo įstaigas dažniausiai pasiekia pėsčiomis arba autobusu. Vaikai į ugdymo įstaigas dažniausiai vedami pėsčiomis arba vežami lengvuoju automobiliu, rečiau autobusu;
- labiausiai Klaipėdos miesto viešojo transporto sistema yra patenkinti Smiltynės gyventojai (įvertinę viešojo transporto sistemą 9,13 balo), mažiausiai – Labrenciškių (6,89 balo) bei Tauralaukio (6,75 balo) rajonų gyventojai;
- viešojo transporto plėtra aktualiausia Žardės ir Melnragės gyventojams, maršrutinių taksi – Žardės, Luizės, Melnragės gyventojams.

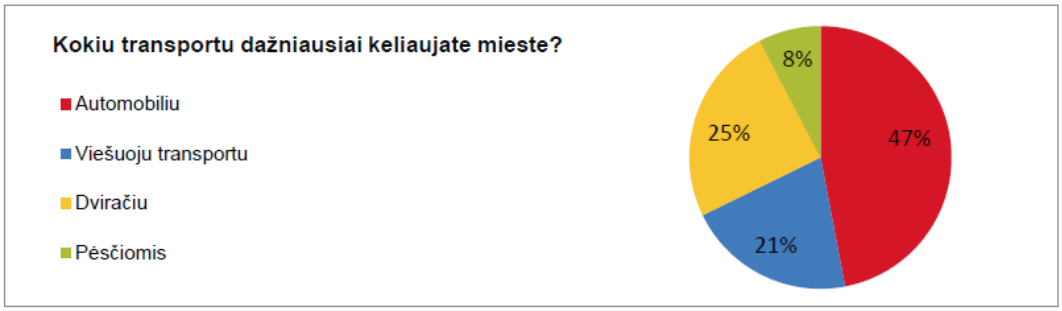
Iš apklausos rezultatų galima daryti išvadą, jog Klaipėdos miesto gyventojai gana aktyviai (67 % gyventojų) naudojasi viešuoju transportu ir ypač jei kelionės tikslą pasiekti yra patogu (be persėdimų, netoli sustojimas), nemažą vertę turi viešojo transporto kokybinis lygmuo. Mažiausiai patenkinti viešojo transporto sistema ir jo plėtrą daugiausia palaiko nuo centrinės miesto dalies nutolusių mikrorajonų (Melnragės, Žardės, Tauralaukio) gyventojai. Susisiekimas viešuoju transportu svarbus keliaujantiems į ugdymo įstaigas, o tai reiškia, kad Klaipėdos miesto viešasis transportas, kaip ir daugelyje kitų savivaldybių, atlieka reikšmingą socialinį vaidmenį.

Vadovaujantis RAIT vykdytos reprezentatyvios apklausos duomenimis parengta Klaipėdos miesto gyventojų kelionių struktūros procentinė diagrama. RAIT vykdytoje apklausoje gyventojai nurodė darbo dienos kelionių struktūrą (keliavimo tikslus ir būdus). Pagal gautus duomenis klaipėdietis per dieną vidutiniškai atlieka 2,46 kelionės.

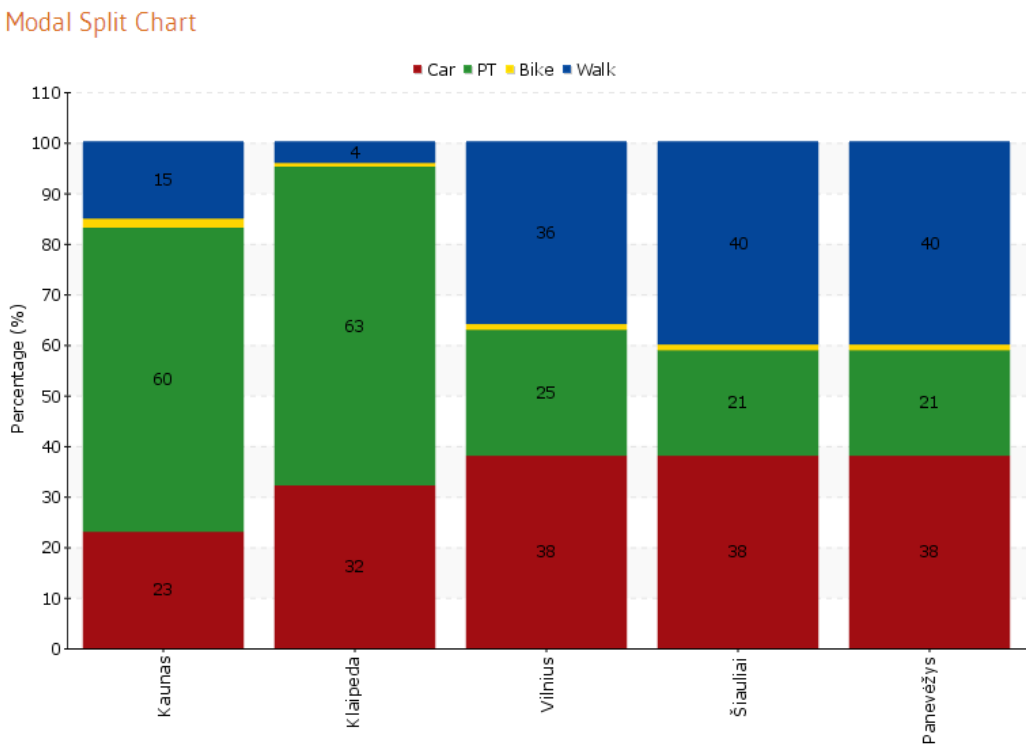
Iškilus netikslumams dėl viešojo transporto naudojimo Klaipėdos mieste analizuojant įvairius šaltinius (žr. 10.7.2-4 – 10.7.2-6 pav.: 22-63 % gyventojų naudojasi viešuoju transportu), RAIT kompanija pateikė įvairius šių rodiklių skaičiavimo būdus (žr. 10.7.2-7 ir 10.7.2-8 pav.)

Kelionių susisiekimo sistemoje dalis (kelionės iš namų į darbą)	Mato vienetas	Klaipėdos m. (Lietuva)	Vilnius (Lietuva)	Amsterdamas (Nyderlandai)
Pėsčiomis	Proc.	6,8 (2012)	36 (2011)	4 (2010)
Dviračiu	Proc.	1,3 (2012)	0 (2011)	38 (2010)
Viešuoju transportu	Proc.	43,5 (2012)	26 (2011)	30 (2010)
Individualiu automobiliu	Proc.	48,0 (2012)	38 (2011)	28 (2010)

10.7.2-4 pav. Kelionių pasiskirstymas pagal būdus. Šaltinis – Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“

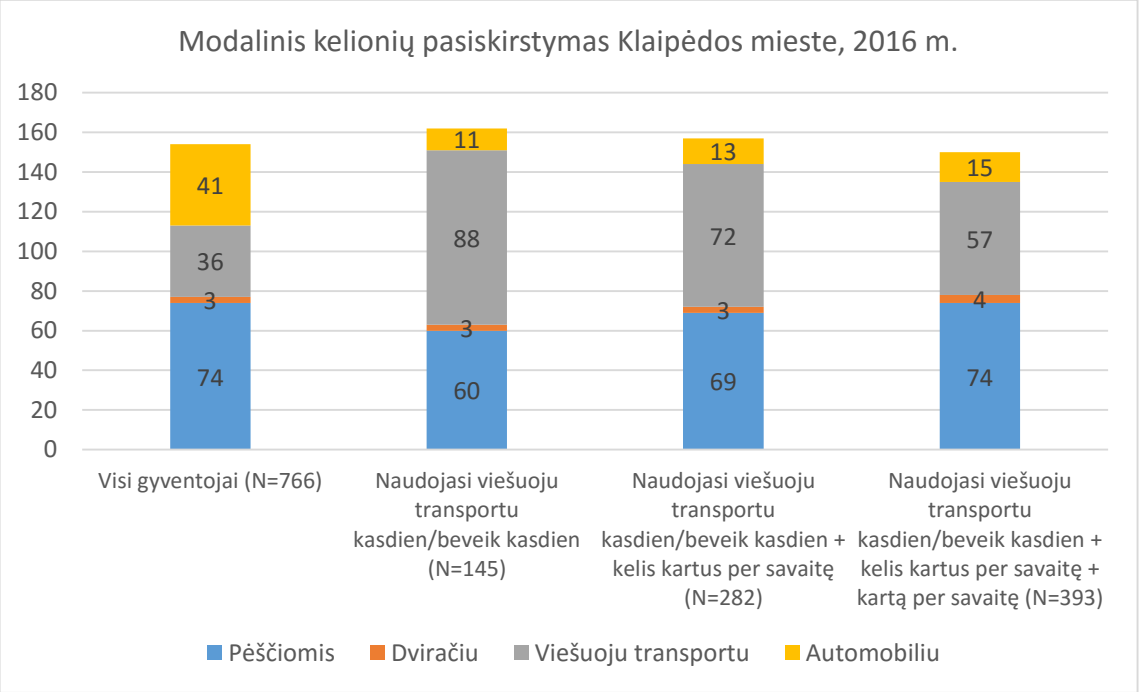


10.7.2-5 pav. Transporto rūšies pasirinkimas kelionėms mieste (modalinis pasidalijimas). Šaltinis - SWECO. Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas



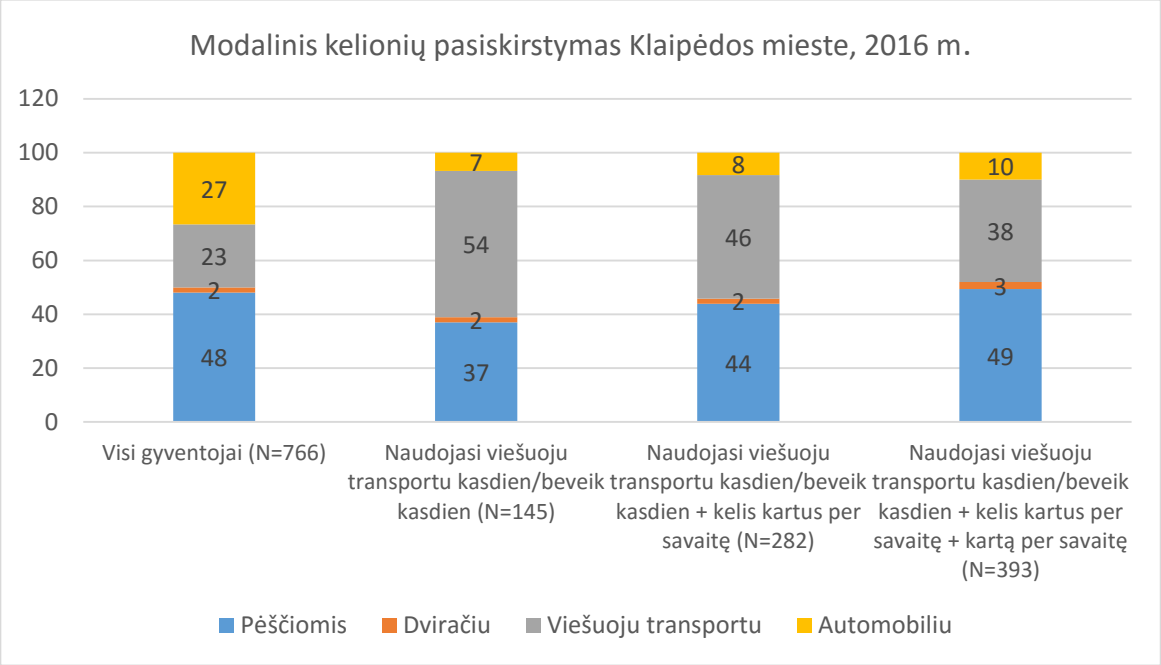
10.7.2-6 pav. Šaltinis - http://www.epomm.eu

10.7.2-3 pav. stulpelinėje diagramoje pateikiamų procentinių dalių suma yra didesnė nei 100 %, nes vienas tyrimo dalyvis tipinę dieną gali keliauti daugiau nei vienu būdu (pvz. keliauti į darbą viešuoju transportu, o apsipirkti eiti pėsčiomis). Tokių respondentų atsakymai priskiriami prie daugiau nei vieno kelionės būdo.



10.7.2-7 pav. Modalinis kelionių pasiskirstymas skaičiuojant absoliučiais dydžiais (RAIT apklausos duomenys).

10.7.2-8 pav. pateikiamo kiekvieno kelionės būdo svarba šioje diagramoje yra ne absoliuti (t.y. vadovaujantis šiais duomenimis negalima teigti, jog 23% Klaipėdos gyventojų naudojasi viešuoju transportu), o santykinė, t.y. parodanti vieno kelionės būdo populiarumą lyginant su kitu.

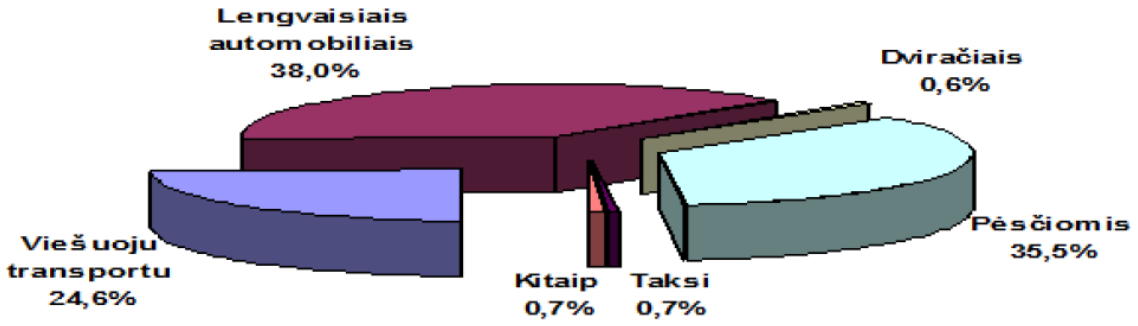


10.7.2-8 pav. Modalinis kelionių pasiskirstymas skaičiuojant santykiniais dydžiais (RAIT apklausos duomenys).

Vadovaujantis šiais duomenimis galime teigti, jog apskritai Klaipėdoje kelionės pėsčiomis yra maždaug du kartus dažnesnės nei kelionės nuosavu automobiliu ar viešuoju transportu (tai rodo, kad traukos centrai Klaipėdos mieste yra racionaliai išsidėstę)**, o reguliariai viešuoju transportu besinaudojantys klaipėdiečiai keliones šiuo būdu atlieka kone 8 kartus dažniau nei automobiliu.**

Vadovaujantis Klaipėdos keleivinio transporto turimais duomenimis (pagal parduotų el. bilietų skaičių) viešuoju transportu besinaudojančių gyventojų dalis (darbo kelionių tikslais) bendroje kelionių struktūroje galėtų siekti 40 %. Taigi, iš pateikiamos analizės galima daryti išvadą, jog kelionių pasiskirstymo rezultatai labai priklauso nuo apklausos tyrimo metodologijos: ar tai internetinė apklausa (rengta Dviračių infrastruktūros specialiojo plano apimtyje apklausiant atsitiktinius 371 respondentus), ar tai reprezentatyvi RAIT vykdyta apklausa tiesioginio interviu būdu (atitinkamai visuose gyvenamuosiuose rajonuose apklausiant 766 gyventojus). Taip pat rezultatas priklauso nuo to, koks buvo sudarytas klausymynas (pvz., vertinta dienos, ar savaitės kelionių struktūra).

Sudėtinga Klaipėdos miesto kelionių pasiskirstymo modelį lyginti su kitais miestais dėl aukščiau minimmų tyrimo metodologinių skirtumų bei naujausių duomenų didžiuosiuose Lietuvos miestuose stokos. Galima nebent peržvelgti analogiškus Vilniaus miesto duomenis, kurie buvo gauti vykdant „Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialųjį planą“ 2011 m. Pastarojo projekto apimtyje atliktų apklausų rezultatai (žr. 10.7.2.-9 pav.) parodė, kad daugiausiai kelionių vilniečiai atlieka lengvaisiais automobiliais - 38%, toliau pagal svarbą kelionės pėsčiomis - 35,5% (šį rodiklį truputi iškreipia ir tai, kad prie šių kelionių priskirtos kelionės pėsčiomis iki viešojo transporto stotelių, automobilio statymo vietų ir nuo viešojo transporto stotelių iki kelionės tikslo). Kelionių atlikimas viešuoju transportu pagal modalinį pasiskirstymą trečioje vietoje, juo atliekama 24,6 % visų kelionių atliekamų rytinio piko metu. Kelionės taksi, dviračiais ar kitomis transporto priemonėmis neviršiję vieno procento.



10.7.2-9 pav. Kelionių pasiskirstymas Vilniaus mieste 2011 m.

Įvertinant ir kitų šaltinių duomenis (10.7.2-6 pav.) galima teigti, kad Klaipėdos miesto viešojo transporto sistema lyginant su kitais didžiaisiais Lietuvos miestais dirba efektyviausiai ir labiausiai atitinka keleivių poreikius.

Detaliai Klaipėdos viešojo transporto darbas buvo vertintas šiuose projektuose: 2012 m. buvo parengta ataskaita, apimanti tik kelis miesto autobusų maršrutus („Klaipėdos miesto visuomeninio transporto sektoriaus tyrimas“), o išsamus miesto maršrutinių autobusų veiklos tiriamasis darbas buvo parengtas 2007 m. („Klaipėdos miesto visuomeninio transporto sektoriaus studija“). 2015 m. pradžioje buvo pasirašyta sutartis dėl „Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studijos“, kuri turėjo tapti pagrindu parengti Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo susisiekimo sistemos esamos būklės analizę. Vienas iš studijos rengimo tikslų buvo atlikti susisiekimo sistemos tyrimus siekiant surinkti naują informaciją ar atnaujinti jau atliktų tyrimų medžiagą pagal aktualią situaciją ir plėtros tendencijas. Šioje galimybių studijoje atlikti tik transporto srautų tyrimai miesto gatvių tinkle. Išvados ir pasiūlymai pateikti vadovaujantis naudos-kaštų analize, darnaus judumo aspektais. Tačiau miesto bendrasis planas – tai teritorinio planavimo dokumentas, kuriame miestą sudarantys komponentai vertinami teritoriniu aspektu. Todėl viešojo transporto dalyje būtų aktualu turėti viešojo naudojimo autobusų maršrutinio tinklo, gyventojų vežimo duomenis pagal atskirus maršrutus ir t.t. Reguliariai atliekamas viešojo transporto tiriamasis darbas (tiriant keleivių vežimus pagal maršrutus, jų apkrovimą, autobusų užpildymą, naujų maršrutų poreikį ar esamų nerentabilumą) padėtų užtikrinti autobusų maršrutinio tinklo ir apskritai viešojo transporto paslaugų kokybę Klaipėdos mieste. Viešojo transporto darbą sėkmingai koordinuojant e-sistemomis yra puikios prielaidos reguliariai stebėti pokyčius šiame Klaipėdos miesto susisiekimo sektoriuje, jei būtų pasitelkti programiniai įrankiai (pvz. programų paketas PTU VISION), kuriais būtų galima kaupti, sisteminti, analizuoti, prognozuoti pokyčius viešajam transporte. Į programinį paketą integruojant ir kitus susisiekimo sistemos sektorius (gatvių tinklą su eismo intensyvumu, avaringumo duomenis, naujus traukos objektus, infrastruktūros elemnetus irk t.), galima būtų gauti pilną “ gyvą” Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos modelį.

Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. strateginiame plėtros plane kaip viena iš priemonių (2.1.2.5 p.) įgyvendinti darnaus judumo principus susisiekimo sistemoje įvardintas naujų ekologiškų viešojo transporto rūšių galimybių studijos/specialiojo plano parengimas. Tame pačiame dokumente (2.1.2.3 p.) kaip priemonė tam pačiam tikslui pasiekti įvardinti ir reguliarūs viešojo transporto srautų tyrimai.

Klaipėdiečių atliekamų kelionių viešuoju transportu per metus skaičius yra stabiliai augantis (žr. 10.7.2-9 pav.) ir tai yra puikus rodiklis viešajam transportui bylojantis apie tai, kad Klaipėdos mieste pasirinktas geras kelias viešajam transportui vystyti.

10.7.2-9 pav. Klaipėdiečių kelionių viešuoju transportu skaičius per metus 2004-2014 m.

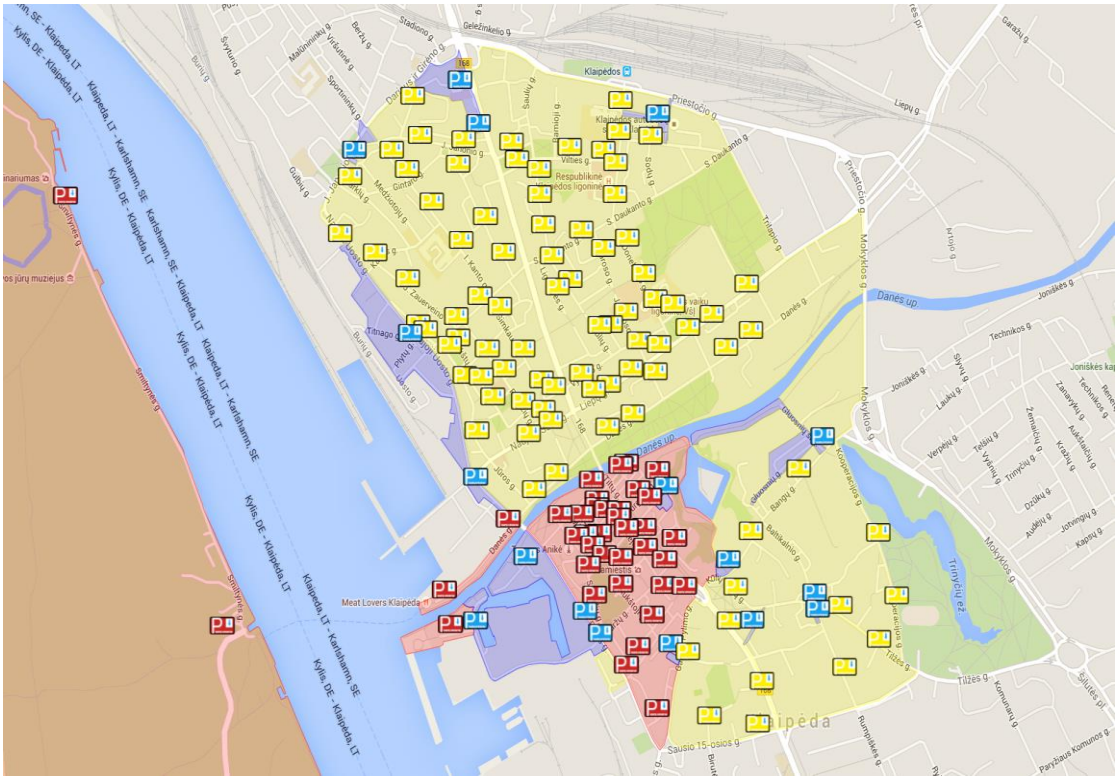
10.8. AUTOMOBILIŲ APTARNAVIMO INFRASTRUKTŪRA

10.8.1. AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMAS IR LAIKYMAS

2016-01-01 Klaipėdos mieste buvo užregistruota 58,9 tūkst. lengvųjų automobilių, kurie priklauso gyventojams ir įmonėms. Tokiam automobilių skaičiui laikyti bent vienoje vietoje reiktų apie 1,5 km^2 miesto teritorijos. Paprastai naudojamam automobiliui reikia kelių vietų (prie namų, darbovietės, aptarnavimo įstaigų, pajūrio poilsio zonos ir pan.). Taigi, reikalinga teritorija gali siekti iki 3,0 km^2 ir daugiau. Nei vienas Lietuvos miestas, o taip pat ir Klaipėda, kuri dar atlieka ir pajūrio kurorto funkciją, negali užtikrinti tokio poreikio. Klaipėdos gyventojų anketinės apklausos rezultatai parodė, kad du iš trijų Klaipėdiečių mano, jog mieste labiausiai trūksta automobilių stovėjimo vietų (tai teigė 67 % gyventojų). Tokia nuomonė nėra išskirtinė, nes ir kituose miestuose apklausos rezultatai gana panašūs.

Probleminis automobilių stovėjimo vietų įrengimas yra miesto centre, ypač senamiesčio teritorijoje, kurios antžeminėje dalyje įrengti tokias bendro naudojimo automobilių stovėjimo vietas būtų ne tik sudėtinga, bet ir brangu. Monografijoje „Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda“ buvo siūlyta miesto centrinėje dalyje Centro ir Senamiesčio žiedų aplinkoje įrengti visą eilę požeminių ir daugiaaukščių automobilių saugyklų, tačiau jų statyba nebuvo įgyvendinta. Todėl situacija šioje teritorijoje menkai pasikeitė. Vadovaujantis kelių kvartalų analogu, tikėtina, kad stovinčių automobilių skaičius dienos metu centro teritorijoje padidėjo nuo 3820 automobilių - 2003 metais iki 4100-4700 automobilių 2015 metais. Tai sudaro apie 8 procentus nuo bendro Klaipėdos miesto automobilių skaičiaus.

Šiuo metu didžiausios automobilių stovėjimo aikštelės yra prie Galinio Pylimo – Sinagogų g. sankryžos, Turgaus aikštės, Kulių vartų – Bangų g. sankryžos, Taikos pr. – Galinio Pylimo g. sankryžos, prie Pilies, Naujojo uosto, Priestočio, Danės ir kitų gatvių.



10.8.1-1 pav. Automobilių stovėjimo zonos Klaipėdos miesto centrinėje dalyje (šaltinis - http://senoji.klaipedatransport.lt)

Miesto centrinėje dalyje pagal ankstesnes rekomendacijas funkcionuoja 4 skirtinos mokamos automobilių stovėjimo zonos. Maksimalaus valandinis tarifas yra raudonojoje senamiesčio zonoje. Per metus surenkama apie 1,2 mln. eurų, kurie skiriamai infrastruktūros eksploatacijai ir plėtrai. Tai 8,2 procento daugiau nei 2014 metais. Trūkstamų automobilių stovėjimo vietų problemą būtų galima spręsti didinant esamų vietų apyvartą, didinant rinkliavos tarifus, naikinant vietų rezervavimą. Įgyvendinant darnaus judrumo principus tikėtis, kad šioje jautrioje miestui teritorijoje intensyviai didės daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės būtų neteisinga, todėl padarius išsamią miesto automobilių stovėjimo vietų plėtros studiją, reikėtų spręsti, kokie principai galėtų būti taikomi tolimesnėje vizijoje. Vilniaus miesto praktika rodo, kad „išgrynintų parkingų“ statyba yra mažai tikėtina ir gali būti įgyvendinta leidžiant investuotojams statyti komercinius ar visuomeninius pastatus, numatant juose dalį papildomų stovėjimo vietų viešajam naudojimui pagal atskirą susitarimą su savivaldybe. Natūralu, kad augant eismo intensyvumui ir pėsčiųjų dviratininkų eismui, automobilių stovėjimo vietos daugelio gatvių važiuojamoje dalyje turėtų būti panaikintos. Todėl galima planuoti palaipsnį jų mažėjimą. Ypatingą statusą turinti senamiesčio zona turėtų taip pat mažinti stovėjimo vietų skaičių antžeminėje dalyje, mažinant vizualinę taršą ir sudarant prioritetines eismo sąlygas turistams, pėstiesiems bei dviratininkams.

2016 m. gruodžio mėn. STR „Gatvės ir vietiniai keliai. Bendrieji reikalavimai“ įsigaliojo pakeitimai, leidžiantys miesto centre, senamiestyje ir jų įtakos zonose, pagal savivaldybių patvirtintas zonas, sumažinti automobilių stovėjimo vietų skaičių 25-75 procentais. Tai atitinka nuostatą mažinti automobilių skaičių miestų centrinėse dalyse persėdant į viešąjį transportą ar panaudojant dviračius. Rengiant Klaipėdos miesto judumo planą į tai būtina atsižvelgti, nes bendrojo plano sprendiniuose automobilių stovėjimas detaliai nėra analizuojamas. Jau artimiausiu laiku būtina parengti ir patvirtinti šias zonas Klaipėdos miesto savivaldybės taryboje, kas leistų reguliuoti automobilių stovėjimo vietų įrengimo poreikį jose.

Automobilių stovėjimas ir laikymas miesto centrinėje dalyje turėtų būti siejamas su naujai formuojamo visuomeninio komercinio centro plėtra šalia Kauno g., Dubysos g., Baltijos pr. gatvių. Jau šiuo metu bendras automobilių stovėjimo vietų skaičius siekia 3,5-4,0 tūkstančius. Apie 50 % šių vietų nevykstant renginiamas yra nenaudojamos, todėl būtų tikslinga jas įjungti į bendrą susisiekimo sistemą, nes šios aikštelės yra vos 1,7-2,0 km nuo senamiesčio zonos. Įvertinant tai, kad ši teritorija yra šalia Takos pr., kur vyksta intensyvus viešojo transporto eismas, ji galėtų tapti patogi persėdimo vieta iš lengvojo automobilio į viešąjį transportą ar kelionę tęsti dviračiu. Tai labai optimali vieta ir atvažiavusiems iš užmiesčio magistraliniu keliu A1 Vilnius-Kaunas-

Klaipėda. Šalia yra perkėla į Kuršių Neriją, tad būtina spręsti P+R aikštelės įrengimą, kurioje galima būtų palikti automobilį ir kelionę tęsti viešuoju transportu ar dviračiais. Tokio naujo komercinio – visuomeninio centro suformavimas yra pakankamai svarbus urbanistinis darinys, kuris teigiamai veikia ir susisiekimo sistemą, mažina istorinio centro ir senamiesčio trauką bei apkrovimą. Didžioji dalis pietinių daugiaaukščių rajonų gyventojų naudojasi naujomis šiuolaikinėmis paslaugomis, kurias galima rasti naujajame centre.

10.8.1-2 pav. Automobilių stovėjimo vietos naujai formuojamame visuomeniniame komerciniame centre

Gyvenamojoje zonoje opiausia automobilių stovėjimo problema yra daugiaaukštės statybos rajonuose, kuriuose gyventojai įprato automobilius statyti prie pat gyvenamojo namo. Tarybiniais laikais didžioji dalis stovėjimo vietų buvo numatyta gretimose pramonės sandėlių teritorijose, kur automobiliai dažniausiai buvo ir remontuojami. Šiais laikais, kai automobilio remontas persikėlė į autoservisus, garažų teritorijos tapo savotiškais sandėliais.

Automobilių stovėjimo ir laikymo problema buvo įvardinta ir dažnai dominavo gyventojų apklausos rezultatuose:

- lengvąjį automobilį turi 7 namų ūkiai iš dešimties;
- daugiausia respondentų (82 %) savo automobilį laiko kiemo aikštelėje prie namų. Rečiau automobilis yra laikomas gatvėje (13 %), privažiavime netoli namo (10 %), bei uždarame namo kieme (8 %);
- kiemo aikštelėje prie namų automobilį laiko visi apklausti Labrenciškių ir Sendvario gyventojai, uždarame namo kieme dažniausiai automobilis laikomas Žardės gyventojų (77 % apklaustųjų), privažiavime netoli namo automobilį dažniausiai palikti tenka Melnragės (33 %) ir Žardės gyventojams (31 %), o gatvėje dažniausiai automobilį palieka Smeltės (26 %) ir Gedminų gyventojai (17 %);
- vertinant skirtingus gyvenamojo rajono infrastruktūros elementus, geriausiai buvo vertinamas apšvietimas (3,85 balo), blogiausiai – automobilių stovėjimo vietos (2,1 balo). Gyvenamųjų rajonų infrastruktūra geriausiai įvertinta Smiltynės ir Melnragės, prasčiausiai – Labrenciškių, Sendvario ir Smeltės gyvenamuosiuose rajonuose;
- didžiausias poreikis gyvenamuose rajonuose yra automobilių stovėjimo aikštelėms (62 %), skverams ir želdynams (44 %), antžeminiams/požeminiams garažams (23 %). Tačiau kalbant apie galimybes,

daugiausiai klaipėdiečių mano, jog jų namo aplinkoje galėtų atsirasti vietos skverams ir želdynams, o naujoms automobilių stovėjimo aikštelėms vietos atsirastų tik 23 % gyventojų artimiausioje namo aplinkoje (kad aikštelių trūksta teigia 62 % apklaustųjų);

Ši problema dalinai gali būti išspręsta didinant stovėjimo vietų skaičių gyvenamojoje aplinkoje, tačiau tam reikėtų išspręsti kelis klausimus. Vienas iš svarbesnių – gyvenimo kokybės klausimas, - kokia dalis gyvenamosios teritorijos procentiškai gali būti naudojama stovėjimo vietų įrengimui, kad išliktų vietos želdynams, vaikų žaidimų aikštelėms, dviračių laikymui ir pan. Antras svarbus klausimas – žemės nuosavybės klausimas, kad įrengtos vietos būtų priskirtos jas įrengusiems gyventojams.

Ekonomiškiausia būtų automobilių stovėjimo vietas įrengti jau šalia esamų privažiavimų ar pagalbinių D kategorijos gatvių, didinant stovėjimo juostų skaičių. 25-30 % stovėjimo vietų skaičiaus padidinimas nebūtų didelė problema esamuose mikrorajonuose, tik svarbu išlaikyti saugaus eismo organizavimo principus. Kokia forma tai įgyvendinti reikėtų spręsti savivaldybei kartu su bendruomenėmis. Pradžiai reikėtų pasirinkti vieną iš mikrorajonų ir padaryti pilotinį projektą. Formuojant papildomas automobilių stovėjimo vietas būtina išlaikyti sanitarinius atstumus iki gyvenamųjų namų.

Dar viena automobilių stovėjimo aikštelių kategorija– mokamos vietos pajūrio poilsio zonoje –Melnragėje ir Giruliuose, kurios ne poilsio sezono metu menkai panaudojamos. Išlieka aktuali stovėjimo problema prie specializuoto ligoninių miestelio, kuriame taip pat turėtų vykti stovėjimo vietų plėtra.

Vertinant situaciją darnaus judumo aspektu, automobilių stovėjimo vietų skaičius miesto centre neturėtų būti plečiamas, kad nepritraukti papildomų transporto srautų. O taikomos automobilių stovėjimo kontrolės priemonės turėtų būti tokios, kurios neskatintų į miesto centrą važiuoti lengvuoju automobiliu.

10.8.2. DEGALINĖS

Šiuo metu Klaipėdos miesto ribose yra 27 veikiančios degalinės (žr. Susisiekimo infrastruktūros brėžinį), kiekybiniu požiūriu visiškai tenkinančios miesto gyventojų poreikius. Degalinių tinklas mieste gana tolygus: jos įrengtos palei svarbiausias miesto gatves, t.t. ir ties pagrindiniais į/išvažiavimais į/iš užmiesčio teritorijų. Nuo 2015-01-01 vietoj STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ įsigaliojus naujam reglamentui STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai“ nebeliko anksčiau galiojusio normatyvo, kad 1 degalinė turėtų aptarnauti ne daugiau kaip 1500 automobilių. Taigi, Klaipėdos miesto degalinių tinklas toliau nėra vertinamas konstatuojant faktą, jog degalinės mieste įrengtos teritoriškai pakankamai proporcingai – ties kiekviena užmiesčio kryptimi bei miesto centrinėje dalyje.

10.8.3. LOGISTIKOS CENTRAI

Logistikos centras – tai kompleksas įrenginių, paskirstytų transporto punkte ir užtikrinantis įvairių transporto rūšių bendradarbiavimą vežant krovinius. Logistikos centrai intermodaliniams (pvz., kombinuotiesiems kelių ir geležinkelio) vežimams labai svarbūs, nes didina įvairių transporto rūšių efektyvumą ir jų sąveiką.

Klaipėdos uostas – konteinerių transporto lyderis tarp Baltijos šalių uostų. Suderinta jūrų ir sausumos transporto veikla, laisvoji ekonominė zona, ES trumpųjų nuotolių laivybos tinklas, plataus spektro logistikos ir pramonės įmonės užtikrina intermodalinio transporto veiklą. Todėl Klaipėdos mieste logistinė veikla daugiausia susijusi su Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vykdomais darbais. Logistikos centrų plėtra užtikrina užsienio kapitalo įmonių investavimo galimybes ir suteikia papildomas su kroviniais susijusias paslaugas Klaipėdos uosto klientams. 2002 metais savo veiklą pradėjęs *Baltijos logistikos centras* yra įsikūręs ypač patogioje uostamiesčio vietoje: pietinėje uosto dalyje, šalia Klaipėdos konteinerių terminalo ir „Draugystės“ geležinkelio stoties. Šis centras, kurio plotas siekia 600 ha, – didžiausias tokio pobūdžio logistikos centrų Europoje. Čia teikiamos visos krovinių sandėliavimo, rūšiavimo, pakavimo ir kitos su kroviniais susijusios paslaugos. Vietos ir užsienio investuotojams *Baltijos logistikos centras* siūlo puikias verslo galimybes teikti ir vykdyti krovinių sandėliavimo, logistikos paslaugas, steigti lengvosios ir apdirbamosios pramonės įmones.

Klaipėdos viešojo logistikos centro (KVLC) įkūrimas – tai papildoma alternatyva klientams, plečiant logistikos paslaugų ir konkurencingų tarifų spektrą Klaipėdos uoste. Projektą įgyvendina AB „Lietuvos geležinkeliai“. Klaipėdos viešojo logistikos centro infrastruktūrą – aikšteles, automobilių kelius ir geležinkelius – planuojama įrengti valstybės lėšomis, o čia įsikursiančios privačios bendrovės įsirengs terminalus ir sandėlius. KVLC

numatytas pietinėje miesto dalyje, kuri patogi tiek uosto kompanijoms, tiek įmonėms iš greta esančios LEZ teritorijos, su kuria uosto veikla glaudžiai bendradarbiauja vystydama sėkmingą verslą. Dabar kroviniai į/iš uosto gabenami daug lėčiau ir brangiau, nes uosto infrastruktūra nėra pritaikyta ypač dideliam jų kiekiui vežti geležinkeliais, todėl kroviniai perskirstomi. O logistikos centras būtų ta vieta, į kurią visi konteineriniai kroviniai judėtų, čia būtų sandėliuojami ir perkraunami. Taigi šis intermodalinis logistikos centras leis ir greičiau, ir ekonomiškiau gabenti krovinius. Juolab, kad Klaipėdos uostas prognozuoja nemenką konteinerių perkrovimo apimties didėjimą ir neinvestuojant į infrastruktūros plėtrą, geležinkeliais išvežamų konteinerių dalis tik mažės. Todėl per keletą metų ketinama pastatyti AB "Lietuvos geležinkeliai" logistikos centrą su dviem šaudyklinių traukinių terminalais šalia "Draugystės" geležinkelio stoties. KVLC gerokai pagreitins ir padidins konteinerinių krovinių gabenimą, jo apimtį iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovos kompanijų ir į jas. Šis centras sumažins geležinkelio mazgų apkrovą pačiame uoste, pagerins logistikos paslaugų kokybę ir bus ekonominis variklis ne tik Klaipėdai, bet ir visam Vakarų Lietuvos regionui. Įgyvendinus KVLC projektą konteineriai autotransportu bus greitai nuvežami į intermodalinius terminalus, pakraunami į jau užsakytas traukinių platformas ir gabenami toliau. Tokia sistema leis atlaisvinti geležinkelius ir pačioje uosto teritorijoje, tad krovos įmonės naudodamosi KVLC paslaugomis galės efektyviau perskirstyti krovinius.
Klaipėdos uosto ir KVLC ryšiai valstybiniais automobilių keliais/gatvėmis, geležinkeliu planuojami šiuo metu rengiamame Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano dokumente.

10.9. BEVARIKLIS TRANSPORTAS

Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymo [10] 3 straipsnyje viename iš punktų nurodoma, kad bevariklis transportas užima tarpinę padėtį tarp pėsčiųjų ir motorinio transporto priemonių eismo ir būdamas lankstus, nekenksmingas aplinkai papildo bei išplečia pėsčiųjų ir viešojo keleivių transporto sistemą.

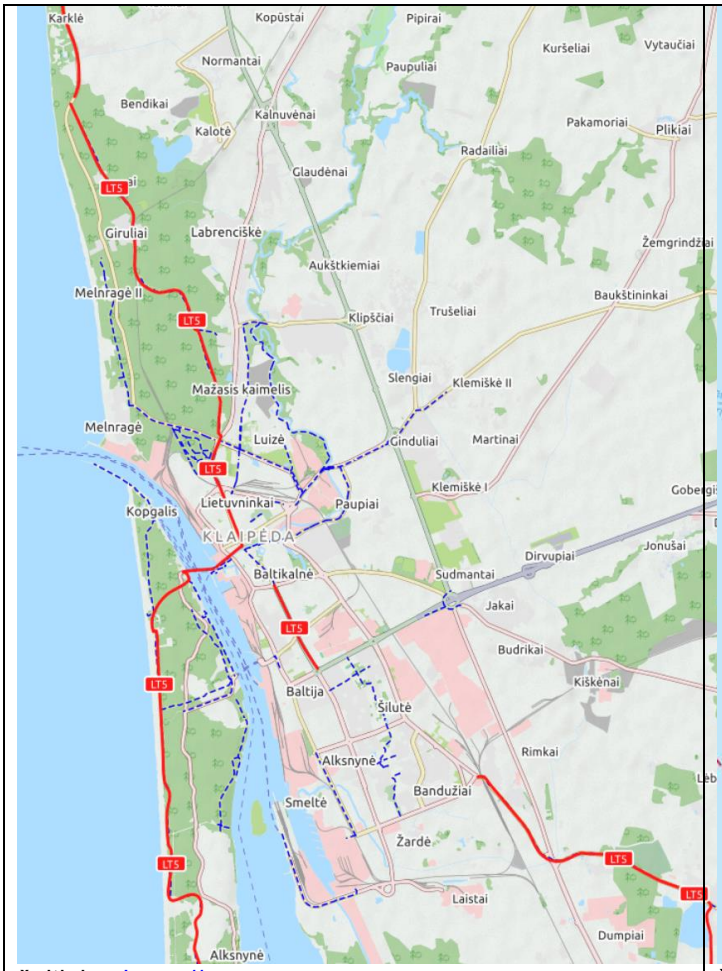
Naujausiais duomenimis, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Dviračių transporto komisija Klaipėdos miestą pripažino labiausiai dviračių transportą 2015 m. naudojusiu miestu, kuris ne tik plėtoja dviračių transporto infrastruktūrą, bet ir skatina gyventojus naudotis dviračiu susisiekimo tikslams ir paskelbė jį „Dviračių miestu 2015“. Tokia nominacija Klaipėda buvo įvertinta ir 2013 metais.

Puiki Klaipėdos miesto geografinė padėtis, jūrinis klimatas, kuris lemia ilgą dviratininkų sezono trukmę, lygus reljefas, kuris leidžia įveikti ilgus atstumus be didelių pastangų, tankus gatvių tinklas sukuria palankias sąlygas vystyti dviračių takų infrastruktūrą bei sudaryti palankias galimybes miesto gyventojams ir svečiams kiek įmanoma dažniau rinktis keliauti ekologiška transporto priemone. Tačiau mieste šiuo metu dar nėra tinkamo dviračių takų tinklo. Klaipėdos mieste yra įrengta apie 111,5 km dviračių takų, kurie nesudaro vieningos, aiškios ir rišlios sistemos. O tai nesudaro gerų prielaidų šios transporto rūšies naudojimui (kas atsispindi žemiau aprašytų apklausų rezultatuose).

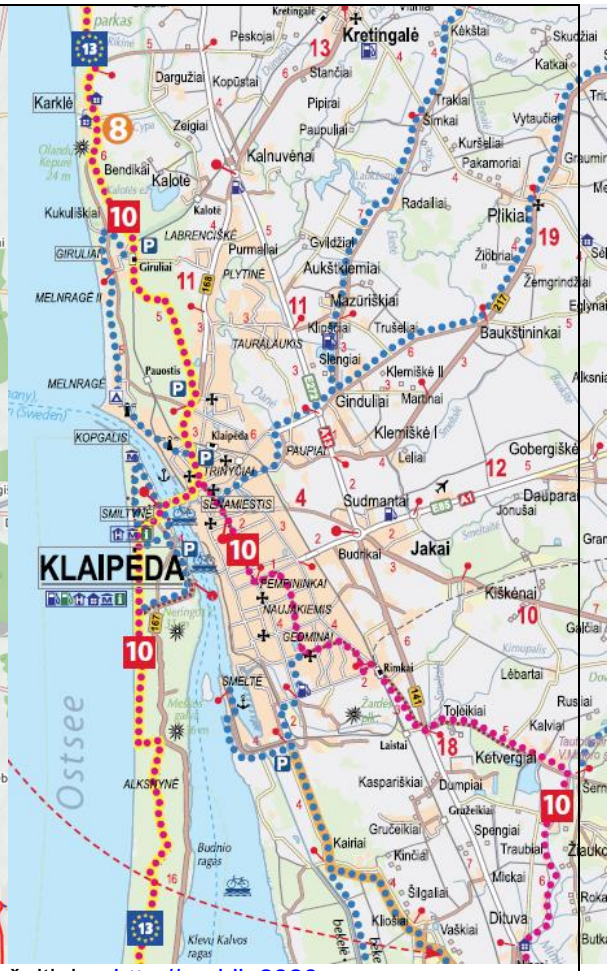
Klaipėdos miesto teritorija tęsiasi svarbi EuroVelo 10 tarptautinė dviračių trasa (*žr. 10.9-1 pav.*) – Hanzos žiedas – besitęsianti aplink visą Baltijos jūrą 7 930 km. Ji dalinai sutampa su kuriama nauja EuroVelo 13 trasa, kuri tęsis nuo Barenco jūros Norvegijoje iki Juodosios jūros Bulgarijoje. EuroVelo dviračių takų tinklo tikslas – propaguoti sveiką gyvenimo būdą, pažintinį turizmą, bendravimą tarp tautų. Pagrindiniai principai – dviračių takai turi būti atskirti nuo bendro transporto srauto, būti saugūs dviratininkams, o tuo pačiu ir važiuojantiems automobiliais bei pėstiesiems. EuroVelo dviračių takų tinklas susideda iš daugelio vietinių dviračių takų, nutiestų jau anksčiau ir skirtų vietiniam turizmui bei specialiai pagal vieningą schemą tiesiamų ir planuojamų nutiesti dviračių takų, todėl atskirų trasų atkarpų parengtis dviračių turizmui skirtinga.

Specialiais kelio ženklais ir Nr. 10 pažymėtą trasą dviratininkams, vadinama Pajūrio dviračių trasa, sudaro 3 Klaipėdos mieste susikertančios skirtingos atkarpos:

1. Kuršių Nerijos maršrutas Klaipėda-Nida (~ 55 km);
2. Palangos maršrutas Klaipėda-Būtingė (~ 50 km);
3. Pamario ir Nemuno deltos maršrutas Klaipėda-Rusnė (~ 120 km).



šaltinis - https://www.openstreetmap.org



šaltinis - http://mobile2020.eu

10.9-1 pav. Eurovelo trasa Klaipėdos mieste ir jo gretimybėje

Siekiant plėsti dviračių takų tinklą ir populiarinti jų naudojimą, būtina formuoti kokybišką ir rišlų dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą, kuris apjungtų pagrindinius traukos punktus (gamtinius, kultūrinius, rekreacinius, buitinius, darbo vietų) mieste su užmiesčio teritorijomis. Kad ši kryptis yra viena iš prioritetinių Klaipėdos miesto savivaldybėje rodo parengtas ir 2015 m. rugsėjo 24 d. tarybos sprendimu Nr. T2-247 patvirtintas Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas [11], kurio sprendiniai yra aktualūs formuojant miesto bendrojo plano susisikiemo infrastruktūros sprendinius ir bus integruojami į rengiamą dokumentą. Šiame projekte suplanuota optimali Klaipėdos miesto dviračių takų sistema įvertinant perspektyvinių gatvių plėtros planus sudarant prielaidas skirtingų transporto rūšių veiklos derinimui bei skatinant darnaus transporto plėtrą. Specialiuoju planu esami ir planuojami dviračių takai sujungti į vientisą dviračių takų sistemos tinklą, trumpiausiu atstumu sujungiant pagrindinius traukos punktus – lankytinas vietas. Dviračių takai pagal techninius reikalavimus suskirstyti į 5 bemotorio transporto trasų tipus (žaliakelius, takus šalia gatvių, dviračių juostas važiuojamojoje gatvės dalyje, bemotorio transporto trasas gatvėse be juostų žymėjimo, bemotorio transporto trasas šaligatviuose, pėsčiųjų zonose, pėsčiųjų ir dviračių takuose). Projekte išskirti dviračių takai pagal jų paskirtį - rekreacinius takus, rajoninius takus, magistralinius. Taip pat numatytos pažintinės-turistinės dviračių trasos prie paslaugų ir poilsio zonų, lankytinų vietų, pajūrio juostoje, sudarytas prioritetinių trasų sąrašas, numatytos dviračių stovėjimo ir saugojimo aikšteles. Projekte taip pat numatytos dviračių saugojimo vietos, „Park & Ride” (liet. Palik automobilį ir važiuok viešuoju transportu) stovėjimo aikštelių įrengimo vietos bei „Bike & Ride” (liet. Palik dviratį ir važiuok viešuoju transportu) įrengimo vietos.

Vadovaujantis apklausos duomenimis išskirti šie svarbiausi punktai:

- šiltojo sezono metu kas trečias dviratį turintis klaipėdietis juo važiuoja kelis kartus per savaitę. Rečiau nei kelis kartus per savaitę dviratį renkasi 53% tyrimo dalyvių, dažniau – 14% apklaustųjų;

- daugiausia dviračius (kasdien ar beveik kasdien) sezono metu naudojančių klaipėdiečių yra Centro rajone (29 %), o rečiausiai turimus dviračius naudoja Melnragės ir Žardės gyventojai;
- didžioji dauguma dviračius turinčių tyimo dalyvių dviračius naudoja laisvalaikio praleidimui. Važiuoti iš/ į darbą ar studijas šią transporto priemonę renkasi 8% dviračių savininkų. Į darbą/studijas dviračiu dažniausiai važiuoja Rumpiškių gyventojai;
- daugiau nei pusė respondentų dviratį renkasi arba ketina įsigyti, nes nori daugiau judėti. Ketvirtadalis dviračius sieja su aktyviu laisvalaikiu su šeima, penktadalis – su ekologija;
- gerėjanti dviračių takų infrastruktūra dviratį įsigyti ir naudoti paskatino 13% apklaustųjų;
- dviračio suteikiama judėjimo galimybė aktualiausia Smiltynės ir Rumpiškių gyventojams, galimybė aktyviai leisti laisvalaikį su šeima labiausiai skatina Gedminų ir Melnragės gyventojus, o ekologinis dviračio naudojimo aspektas - Melnragės ir Centro gyventojus;
- esamą dviračių takų išvystymo lygis klaipėdiečiai įvertino ne itin palankiai - 3,67 balo iš galimų 5;
- paklausti, kokius susisiekimo būdus reikėtų plėtoti Klaipėdos mieste, gyventojai išreiškė nuomonę, kad Klaipėdoje labiausiai reikėtų plėtoti ekologinius susisiekimo būdus: dviračių (3,21 balo), maršrutinių taksi (3,11 balo) bei viešojo transporto (3,04 balo). Dviračių transporto plėtros aktualumą pabrėžė Luizės gyventojai, Sendvario rajonas išsiskyrė žemu esamų dviračių takų infrastruktūros vertinimu.

Klaipėdos miesto savivaldybės vykdoma bevariklio transporto plėtros politika bei gyventojų poreikiai atspindi Lietuvos strategines nuostatas ir užsibrėžtus uždavinius šioje srityje: kurti miestuose vientiso dviračių tinklo sistemas, integruoti dviračių transporto infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, įrengti dviračių stovėjimo ir saugojimo aikšteles, diegti eismo saugos priemones ir taikyti priemones, kurios leistų derinti dviračių transportą su kitomis transporto rūšimis (pvz., sudaryti sąlygas vežti dviračius viešuoju transportu, plėsti viešąsias dviračių nuomos sistemas).

10.10. KOMBINUOTŲ KELIONIŲ SISTEMOS KLAIPĖDOS MIESTE

Auganti Klaipėdos miesto urbanistinė sklaida, priemiesčio plėtra neigiamai veikia transporto sistemą: auga asmeninių automobilių poreikis, viešasis transportas neužtikrina gyventojų judumo poreikių. Darbo vietos ir paslaugų centrai telkiasi miesto centre, o gyvenamieji rajonai – pakraščiuose ir priemiesčio zonoje. Tokiu būdu sukuriami papildomi eismo srautai, ypač intensyviausio eismo valandomis. Vadovaujantis Žaliosios knygos nuostatomis, būtina įgyvendinti miesto darnaus transporto politiką: skatinti viešojo transporto naudojimą padidinus jo patrauklumą ir prieinamumą, užtikrinti įvairių judumo mieste alternatyvų sąveiką, plėtoti kombinuotas viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemas (Park & Ride).

2012 m. VGTU Teritorijų planavimo institutas didiesiems Lietuvos miestams parengė dokumentą „Kombinuotų keleivių kelionių skatinimo diegiant Park & Ride, Bike & Ride ir kitas koncepcijas tyrimas“ (*žr. 10.10-1 pav.*). Šiame dokumente išnagrinėti ir kompleksiškai aprašyti kombinuotų sistemų veikimo mieste principai, galimos diegimo prielaidos, pateikti konceptualūs pasiūlymai pasirinktiems Lietuvos miestams, t.t. ir Klaipėdai. Šio projekto pasiūlymai integruoti ir į „Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialųjį planą“, parengtą 2015 m.

10.10.1. SISTEMA „PARK & RIDE“

„Park & Ride” (liet. Palik automobilį ir važiuok viešuoju transportu) sistema yra eismo ir transporto infrastruktūros planavimo principas, kai iš užmiesčio ar miesto pakraščių automobiliu privažiuojama iki specialios „Park & Ride” automobilių stovėjimo aikštelės miesto prieigose, toje aikštelėje saugiai paliekama transporto priemonė ir tolimesnė kelionė tęsiama miesto viešuoju transportu arba specialiu „Park & Ride” autobusu.

„Park & Ride“ aikštelės numatytos „Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialiajam plane“. Šiose aikštelėse siūloma įrengti dviračių saugyklas, skirtas ilgą laiką saugoti sistemą naudojančių miesto ar priemiesčio gyventojų asmeninius dviračius, kuriais būtų galima tęsti kelionę atvykus į „Park & Ride“ terminalą. Specialiajame plane numatytos aštuonios „Park & Ride“ aikštelės, išdėstytos palei miesto ribas, atsižvelgiant į VGTU Teritorijų planavimo mokslo instituto atlikto „Kombinuotų keleivių kelionių skatinimo diegiant Park & Ride, Bike & Ride ir kitas koncepcijas tyrimo“ išvadas.

Klaipėdos miestas yra pirmasis Lietuvoje, kuris 2014 m. pabaigoje įdegė pirmąją ir kol kas vienintelę parkavimo aikštelę Klaipėdos mieste pagal šį principą.

Pirmoji aikštelė, talpinanti 42 automobilius, įrengta šiaurinėje miesto dalyje, šalia ligoninių miestelio. Tokia vieta pasirinkta dėl šiaurine kryptimi į Klaipėdą kasdien atvykstančio didelio srauto automobilių iš Palangos, Kretingos ir kitų šiauriau esančių gyvenamųjų vietovių. Šia kryptimi atvykę vairuotojai, turintys elektroninį Klaipėdos viešojo transporto bilietą, gali nemokamai palikti savo automobilį ir persėsti į Klaipėdos viešąjį transportą toliau tęsti savo kelionę.

10.10.2. SISTEMA „BIKE & RIDE“

„Bike & Ride” (liet. Palik dviratį ir važiuok viešuoju transportu) – „Park & Ride“ sistemai analogiška sistema, orientuota į bemotorį transportą. Iki įvairiarūšio transporto terminalo atvykstama dviračiu, kuris paliekamas „Bike & Ride” terminale esančiose dviračių saugojimo vietose, o kelionė toliau tęsiama (paprastai tarpmiestiniu, tarptautiniu – ilgų distancijų) viešuoju transportu.

Toje pat vietoje, kur Klaipėdoje įrengta „Park & Ride“ sistema, yra 5 konteineriai, kuriuose galima laikyti 10 dviračių, o taip pat įrengta 30 dviračių stovų. Kad konteineriais būtų galima naudotis, dviratininkas turi įsigyti terminuotą viešojo transporto bilietą, pasirašyti sutartį su VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ sutartį ir tada nemokamai saugoti dviratį konteineryje iki tol, kol galioja terminuotas viešojo transporto bilietas.

„Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialiajam plane“ numatyta viena „Bike & Ride” aikštelė – prie geležinkelio stoties.

Turimais duomenimis aikštelė, kurioje yra įrengtos „Park & Ride“ ir „Bike & Ride“ sistemos, nėra labai populiari. To priežastys gali būti įvairios:

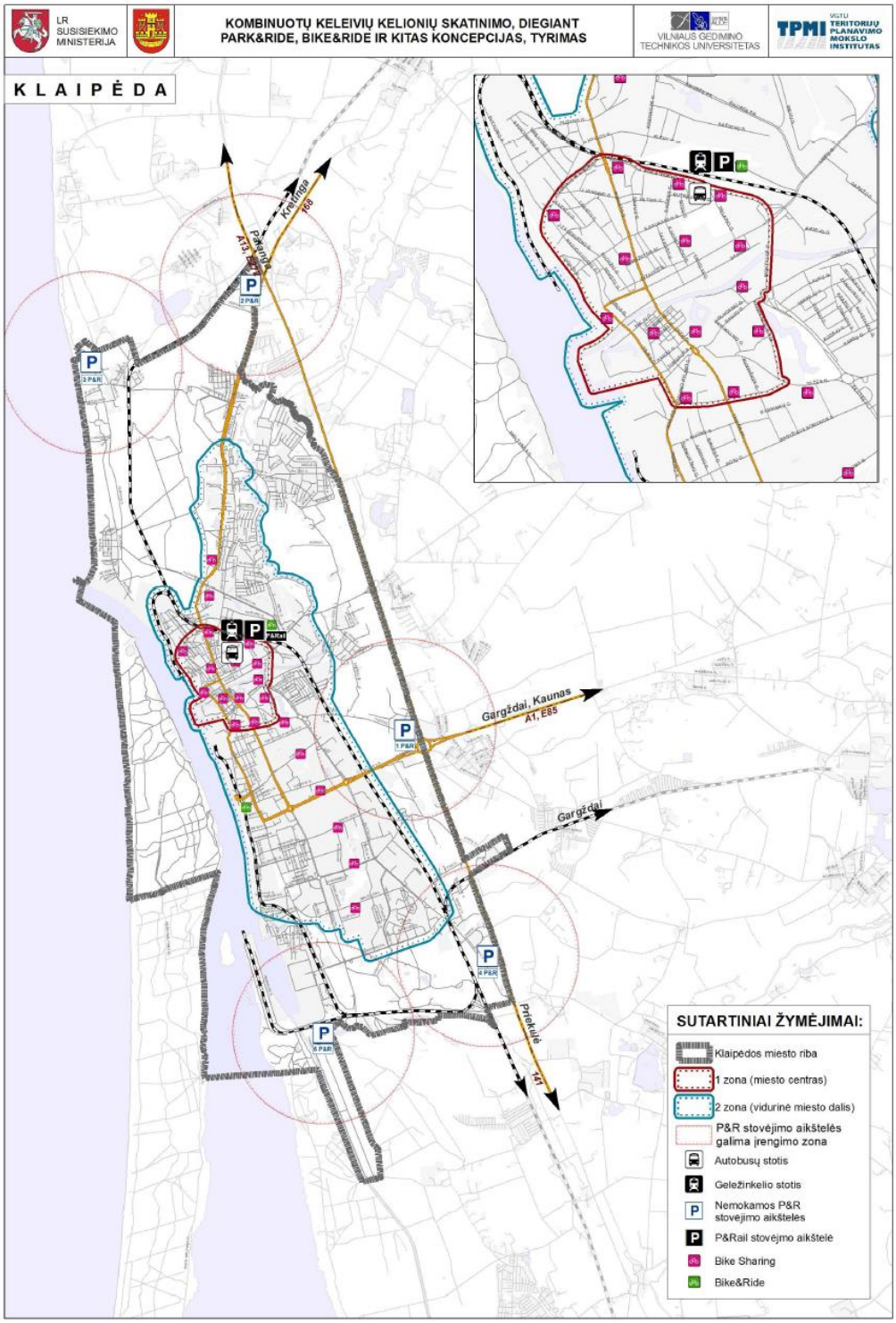
- visuomenė sunkiai priima naujoves, todėl reikia tam tikro laiko, kad jos įsitvirtintų;
- per mažas visuomenės informavimas ir švietimas apie tokių transporto sistemų naudą;
- per mažai patirties (Lietuvoje pirmoji);
- sistema nėra tinkama Klaipėdos miestui.

Norint sužinoti tikrąsias priežastis, reikėtų vykdyti specialias gyventojų apklausas, srebėseną, tiriamuosius darbus, kurie leistų daryti sprendimus dėl panašių sistemų poreikio ir plėtros ateityje.

10.10.3. SISTEMA „BIKESHARING“

„Bikesharing“ (dalinimasis dviračiais) yra novatoriškas požiūris į miesto gyventojų judumą, kai suderinamas dviračio patogumas ir lankstumas su viešojo transporto pasiekiamumu. „Bikesharing“ sistemą sudaro dviračių parkai, esantys transporto stočių tinkle, pasklidusiame po visą miesto teritoriją. Dviračiais, esant poreikiui, yra pasiekiami artimi traukos objektai, suteikiama trumpų kelionių realizavimo galimybė, o atskirais atvejais tranzitu sujungiamos ir turistinės kelionės. Automatizuota sistema, susieta su asmens tapatybe ar kredito kortele, leidžia išsinuomoti/grąžinti dviratį viešuose „Bikesharing“ punktuose. Šios sistemos diegimas prasideda fizine dalijimosi dviračiais punktų integracija į viešąjį transporto tinklą, visuomenės informavimu ir galimybe patogiai atsiskaityti už pasinaudojimą paslauga nustatytais tarifais.

Viešieji dviračiai yra judumo paslauga, naudinga atlikti trumpas keliones miesto aplinkoje.

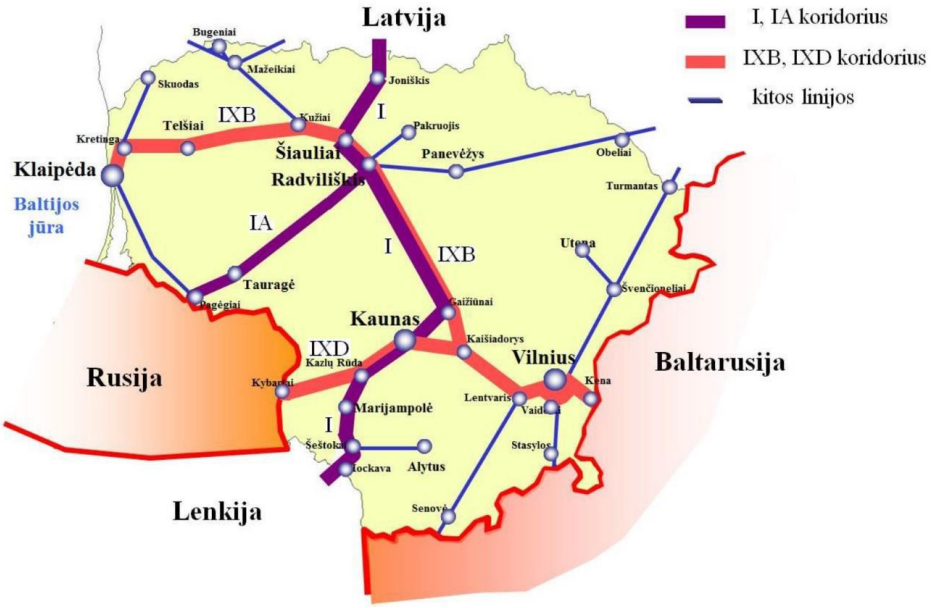


10.10-1 pav. Kombinuotų kelionių infrastruktūros tinklas Klaipėdos mieste [13]

10.11. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

Klaipėda yra IX B transporto koridoriaus galutinis taškas ir svarbiausias bei didžiausias Lietuvos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai. Klaipėdos miesto savivaldybės teritoriją šiaurės vakarų dalyje kerta svarbiausias šalyje tarptautinis magistralinės reikšmės IX B geležinkelių transporto koridorius Kijevas-Minskas-Vilnius-Šiauliai-Klaipėda (*žr. 10.11-1 pav.*). Pietinę savivaldybės dalį kerta regioninės reikšmės geležinkelio linija Klaipėda-Pagėgiai-Radviliškis.

Geležinkelio kelių sistema Klaipėdos miestą jungia su Latvijos Respublika, Baltarusija ir Rusijos Federacija, netolimoje perspektyvoje, užbaigus „Rail Baltica“ vėžės projektą, atsiras techninės galimybės geležinkeliu pasiekti Vakarų Europos ir Skandinavijos šalis (Suomiją).



10.11-1 pav. Lietuvos geležinkelių tinklas

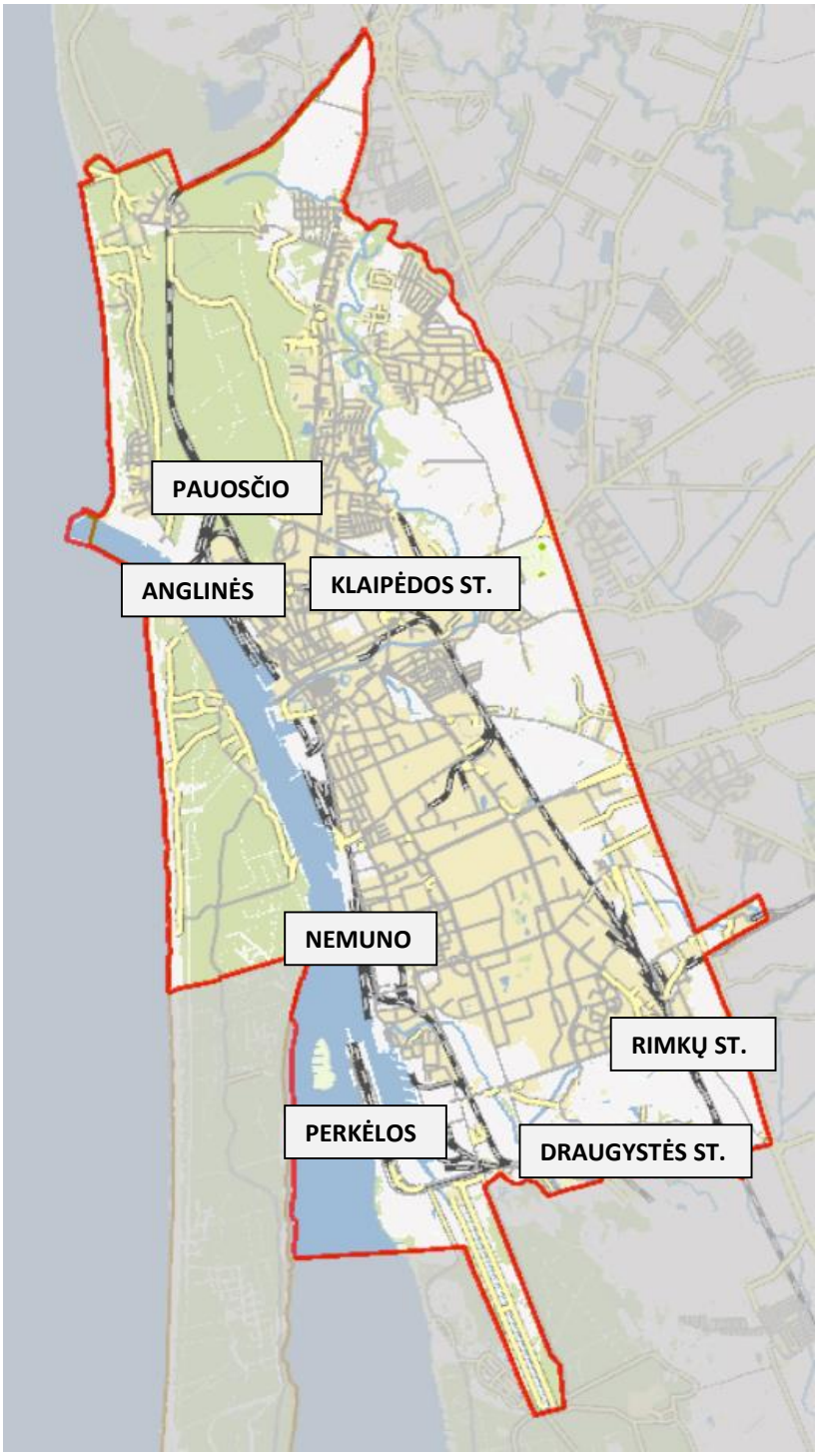
Klaipėdos geležinkelio mazgas yra ypač svarbi IXB koridoriaus jungtis, kuriai tenka daugiau nei 50 % visų Lietuvos geležinkeliais gabenamų krovinių. AB „Lietuvos geležinkeliai“ duomenimis, 2014 metais Lietuvoje geležinkeliais vežta 20,1 mln. tonų importuojamų krovinių, iš kurių 14,3 mln. tonų buvo gabenta geležinkeliais per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą.

Klaipėdos geležinkelio mazgą sudaro:

- geležinkelio stotys: Klaipėdos, Rimkų, „Draugystės“;
- geležinkelio kelynai: Pauosčio, Anglinės (sujungus anksčiau buvusius atskirus Anglinės ir Uosto kelynus), Nemuno, Perkėlos;
- jungiamieji ir privažiuojamieji geležinkelio keliai (žr. 10.11-2 pav.).

Klaipėdos geležinkelių mazgą į šiaurinę ir pietinę dalis skiria Danės upė. Klaipėdos ir „Draugystės“ stočių tarpstočio geležinkelio kelias apjungia šias dalis į vieningą Klaipėdos geležinkelio sistemą, didžiąja dalimi aptarnaujančią Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Rytinėje miesto dalyje besitęsiančiu geležinkeliu pietinei uosto daliai skirti kroviniai iš Klaipėdos geležinkelio stoties (per Rimkų stotį) nukreipiami į „Draugystės“ stotį.

Klaipėdos stoties, Pauosčio ir Anglinės kelynų sistema aptarnauja šiaurinę Klaipėdos jūrų uosto dalį, pietinę jo dalį aptarnauja Draugystės stotis, Perkėlos ir Nemuno kelynai.



10.11-2 pav. Klaipėdos miesto geležinkelių sistema

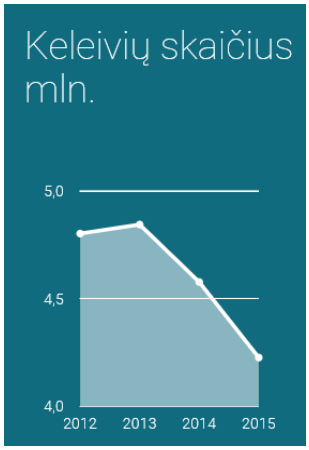
Kaip matyti, Klaipėdos miesto geležinkelio infrastruktūra svarbiausią vaidmenį atlieka gabendama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovos kompanijų produktus. Dėl esamų didelių ir vis augančių Klaipėdos uosto poreikių būtina tobulinti silpnąsias Klaipėdos geležinkelių sistemos grandis (šaltinis - Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas. Esama būklė):

- dėl nepakankamo Pauosčio kelyno geležinkelių skaičiaus ir naudingo jų ilgio neužtikrinamas greitas šiaurinėje uosto dalyje esančių kompanijų aptarnavimas;
- pernelyg trumpas Anglinės kelyno kelių ilgis išvykstančių vagonų formavimui;

- dėl kertamo maršruto Radviliškis – Kretinga – Klaipėda magistralinių geležinkelio linijų apsunkintas išvažiavimas iš Anglinės kelyno į Klaipėdos stotį. Vykstant intensyviam eismui magistraliniais geležinkelio keliais, sudėtingas papildomų krovinių gabenimas ir įvažiavimas į Klaipėdos stotį;
- neįrengtas Girulių gyvenvietės rytinis geležinkelio apvažiavimas;
- krovinių gabenimui į pietinę Klaipėdos uosto dalį nepakankamai išnaudojama geležinkelio linija Klaipėda – Pagėgiai – Radviliškis;
- kroviniai, gabenami sąstatais iš Klaipėdos geležinkelio stoties į kitas stotis, juda per visą miestą, sukeliant papildomą triukšmą bei taršą;
- nesant kelynus apjungiančio geležinkelio kelio ir vykdant manevravimo darbus uždaromos geležinkelio pervažos, o tai sukelia keblumų tiek įmonėms, tiek gyventojams;
- pernelyg trumpi geležinkelio keliai pietinės jūrų uosto dalies įmonių teritorijose leidžia formuoti tik trumpus sąstatus. Optimizuojant vežimus geležinkelio linijomis, kelių kompanijų vagonai vežami vienu sąstatu, kurio išskaidymui reikalingi papildomi manevravimai. Atliekant manevrus užimamas pagrindinis geležinkelio kelias (Nr. 201), o tai trikdo kompanijų aptarnavimą (išvažiavus vienos įmonės manevriniam lokomotyvui, kita įmonė negali atlikti manevrų).

Siekiant užtikrinti saugų ir efektyvų traukinių manevravimą, sąstatų formavimą, būtina rekonstruoti stočių kelynus, modernizuoti geležinkelio mazgus, diegti naujus ITS kontrolės, valdymo ir signalizacijos bei energijos posistemių projektus. Siekiant mažinti keleivių ir krovinių vežimų sąnaudas, neigiamą transporto sistemos poveikį ekologinei ir socialinei aplinkai bei didinti transporto paslaugų lankstumą, būtina kurti efektyvias jungtis tarp skirtingų transporto rūšių ir pagrindinio bei bendrojo transporto tinklo elementų trūkumo. Klaipėdos mieste ypač aktualu gerinti jūrų transporto sąveiką su kitų rūšių transportu, ypač didinant geležinkelio kelių laidumą. Visa tai įvertinant ir įgyvendinant geležinkelių infrastruktūros tikslus (leistino greičio, kelio laidumo ir maksimalaus prekinių traukinių svorio didinimo, kelio konstrukcijos stiprinimo ir projektinių parametrų gerinimo, leistinos ašies apkrovos didinimo, eismo valdymo sistemų modernizavimo ir kt.) pastaraisiais metais Klaipėdos regiono geležinkelių sistemoje buvo įgyvendinti projektai: „Jungiamosios geležinkelio linijos Klaipėda–Pagėgiai infrastruktūros modernizavimas“, „Rimkų stoties kelyno rekonstrukcija“, „Perkėlos kelyno ir geležinkelio kelio Nr. 54 rekonstrukcija“, „Antrojo geležinkelio kelio elektrinės centralizacijos ir Nemuno kelyno elektrinės centralizacijos sistemų diegimas“, vykdyta antrųjų kelių statyba ruože Šiauliai–Klaipėda. Visa tai rodo AB „Lietuvos geležinkeliai“ pastangas gerinti krovininio transporto eismo sąlygas.

Dėl didėjančios konkurencijos su automobilių transporto vežėjais, geležinkelio kelių remonto darbų, trikdančių keleivinių traukinių eismą, geležinkelių transportas šiuo metu nusileidžia kitoms transporto rūšims kelionės trukmės bei komforto atžvilgiu: keleivių vežimai geležinkeliais Lietuvoje yra mažėjantys (*žr.10.11-3 pav.*) . Tačiau AB „Lietuvos geležinkeliai“ pastaraisiais metais investuoja nemažai lėšų į šiuolaikinę transporto infrastruktūrą, naujas technologijas, traukinių modernizavimą, kelionės laiko trumpinimą, eismo saugos užtikrinimą siekiant patenkinti vartotojų lūkesčius. Padidintas keleivinių traukinių kursavimo dažnis tarp Vilniaus ir Klaipėdos, sutrumpinta kelionės trukmė pradėjus kursuoti šia kryptimi „Ekspreso“ traukiniams su vienu sustojimu Šiauliuose ir kitos priemonės rodo realias AB „Lietuvos geležinkeliai“ pastangas susigrąžinti keleivius į traukinius.



10.11-3 pav. (šaltinis – www.litrail.lt)

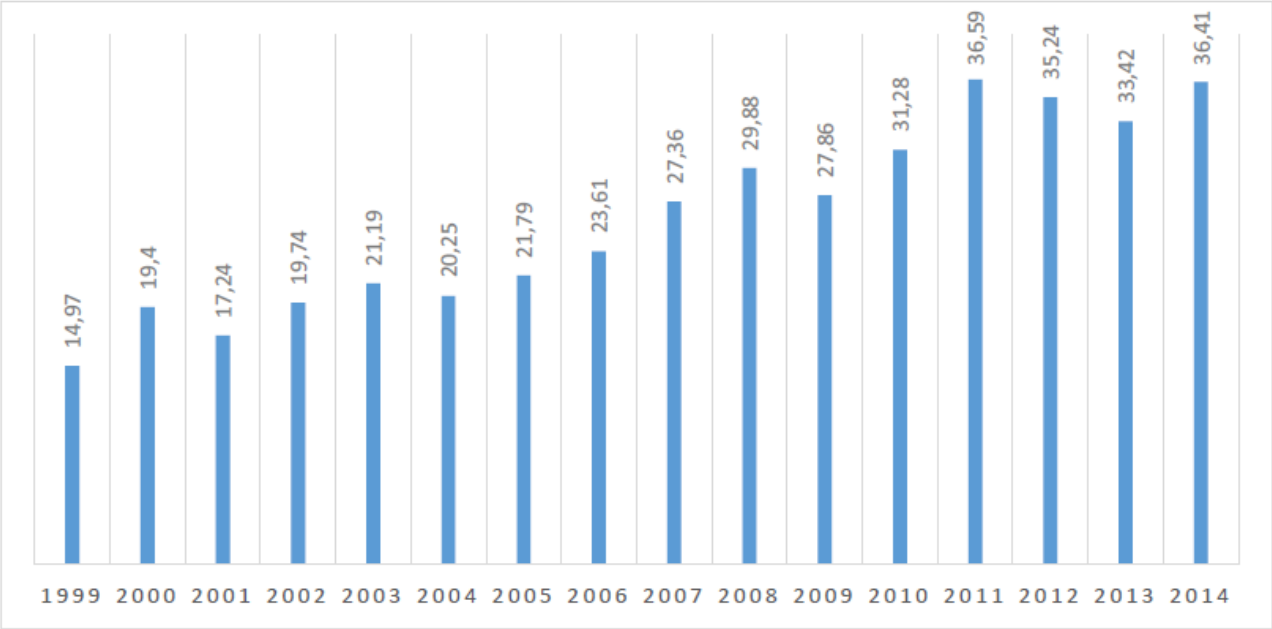
10.12. VANDENŲ TRANSPORTAS

Klaipėda – tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš rytų ir vakarų. Klaipėdos mieste įsikūręs multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, kuriame dirba 17 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Uostas, būdamas tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS bei Azijos regiono šalių ir Europos Sąjungos bei kitų rinkų. Uostas turi didelę reikšmę šalies ekonomikai, jame sukuriama apie 2,5 % viso Lietuvos ir apie 45 % viso Klaipėdos mieste sukuriamo bendrojo vidaus produkto (toliau – BVP). Netiesiogiai su Uosto veikla sietina Lietuvos BVP dalis sudaro net 18 %, o su Uosto veikla tiesiogiai ir netiesiogiai susijusiose įmonėse dirba daugiau kaip 185 tūkst. žmonių.

Uosto teritorija, užimanti apie 1420 ha, orientuota pietų – šiaurės kryptimi ir apima visą Klaipėdos sąsiaurį, esantį tarp Kuršių nerijos (Smiltynės) vakaruose bei žemyninio kranto rytuose ir jungianti Kuršių marias pietuose su Baltijos jūra šiaurėje.

Uosto įplaukos kanalo ir vidinio kanalo gylis – 14,5 m (ties Kiaulės Nugara sumažėja iki 9 m), o tai neužtikrina saugaus visų tipų laivų eismo. Uostas gali priimti didžiatonius laivus, o atsižvelgiant į pasaulines laivybos verslo tendencijas ir siekiant priimti uoste „Post- Panamax“ klasės (365 m ilgio, 52 m pločio ir 16,4 m grimzlės) laivus 2017-2020 m. laikotarpiu uoste rengiamasi didelio masto uosto gilinimo (iki 17 m), kanalo platinimo (iki 250 m) ir įplaukos kanalo ašies pasukimo (įplaukos kampo mažinimo) darbams.

Uoste yra specializuoti terminalai visų rūšių kroviniams krauti. Esamas uosto infrastruktūros pajėgumas leidžia perkrauti iki 51,1 mln. tonų per metus. Per pastarąjį dešimtmetį bendra uosto krova sparčiai didėjo. 1999-2012 m. laikotarpiu Uosto krova išaugo daugiau nei dvigubai: 1999 metais perkrauta 14,97 mln. t, 2014 m. – 36,41 mln. t. krovinių (*žr. 10.12-1 pav.*). Jūrų uosto direkcija prognozuoja, kad 2018 m. krova Uoste pasieks net 46 mln. t. O įgyvendinus visus pradėtus infrastruktūros darbus Uosto pajėgumas galėtų pasiektų iki 63,7 mln. tonų per metus.



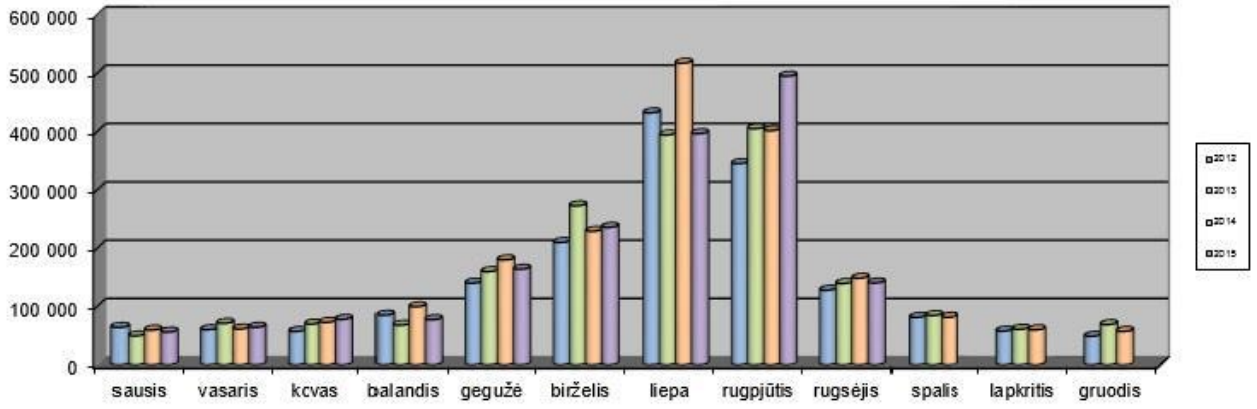
10.12-1 pav. Krovos (mln.t) dinamika Uoste 1999-2014 m. laikotarpiu (šaltinis- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas. Esama būklė)

Klaipėdos uostas yra šalia Kuršių Nerijos, UNESCO saugomos teritorijos, o taip pat yra miesto teritorijos dalis, todėl būtina skirti ypatingą dėmesį laivybos saugai užtikrinti bei pritaikyti uostą priimti didesnės grimzlės (atitinkamo tonažo) laivus. Įgyvendinant Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014-2022 m programos nuostatas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veikloje turi būti pagerinta jūrų transporto sąveika su sausumos transportu, kadangi uosto veikla yra neatsiejama nuo kelių ir geležinkelių transporto. Siekiama užtikrinti, kad 2/3 visų krovinių į Klaipėdos uostą ir iš jo būtų gabenami geležinkelių transporto eliminuojant neigiamą krovininio

automobilių transporto įtaką miesto teritorijai. Taigi, siekiant sukurti uosto plėtros viziją, atitinkančią strateginius Lietuvos transporto sektoriaus tikslus, bei įvertinti esamas ir perspektyvines uosto veiklos kryptis, sudaryti sąlygos uosto įmonių veiklos plėtrai, investicijoms, keleivių ir krovinių srautams pritraukti, didinti miesto ir uosto konkurencingumą, iškilo būtinybė kompleksiškai suplanuoti uosto teritorijos plėtrą, suformuoti darnią ir tvarią uosto bei miesto plėtros poreikius tenkinančią aplinką. Tuo tikslu inicijuotas ir 2015 m. pradėtas rengti kompleksinio teritorijų planavimo dokumentas - Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas.

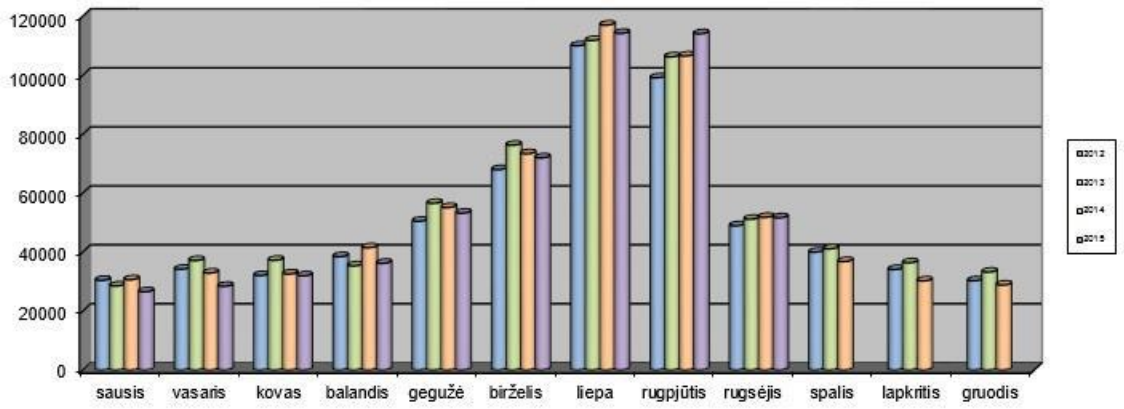
Keleivių gabenimui uoste veikia dvi smiltynės perkėlos, keliančios pėsčiuosius, dviratininkus ir motorizuotas transporto priemones į Smiltynę. Abiejų perkėlų operatorius – AB „Smiltynės perkėla“. Senojoje perkėloje, įsikūrusioje šiauriniame rage, keliami pėstieji ir dviratininkai; Naujojoje perkėloje keliami pėstieji, dviratininkai ir motorizuotos transporto priemonės.
Vasaros sezono metu perkeliamų keleivių srautas išauga keturis kartus ir liepos – rugpjūčio mėnesiais siekia 400 000 keleivių, perkeltų į abi puses (*žr. 10.12-2 pav.*). Perkeliamų transporto priemonių srautas vasaros sezono metu išauga apie tris kartus ir siekia 100 000 transporto priemonių (*žr. 10.12-3 pav.*).

	sausis	vasaris	kovas	balandis	gegužė	birželis	liepa	rugpjūtis	rugsėjis	spalis	lapkritis	gruodis	viso
2012	64 282	60 344	57 376	85 144	140 300	209 879	432 075	345 182	128 019	81 435	57 918	49 086	1 711 040
2013	49 836	71 304	69 906	67 942	159 972	272 805	394 172	405 012	139 543	84 640	61 128	69 080	1 845 340
2014	59 708	61 628	72 958	99 792	180 032	229 064	517 400	401 763	148 588	81 778	60 074	57 470	1 970 255
2015	56 244	64 500	78 036	77 484	164 102	235 783	396 453	495 042	140 591				1 708 235



10.12-2 pav. 2012–2015 m. Smiltynės perkėlose perkeltų keleivių srautai (šaltinis- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas. Esama būklė)

	sausis	vasaris	kovas	balandis	gegužė	birželis	liepa	rugpjūtis	rugsėjis	spalis	lapkritis	gruodis	viso
2012	30410	34192	32028	38442	50458	67960	109966	99094	48916	39960	34088	30248	615762
2013	28482	37158	37202	35332	56544	76236	111772	106194	51146	41074	36394	33216	650750
2014	30626	32870	32576	41482	55082	73356	116977	106528	51790	36776	30224	28830	637117
2015	26538	28394	31956	36196	53196	71946	114168	114056	51630				528080



10.12-3 pav. 2012–2015 m. Naujojoje perkėloje perkeltų transporto priemonių srautai (šaltinis- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas. Esama būklė)

AB „Smiltynės perkėla“ taip pat organizuoja Kelto – katamarano „Nida“ reisus iš Klaipėdos į Juodkrantę ir Nidą. Keltas išvyksta du kartus per dieną iš prieplaukos, esančios Danės žiotyse (keltų ir laivų maršrutai pateikiami 10.12-4 pav.).

Pramoginiams žvejybiniams tikslams skirtas Pilies jachtų uostas, įsikūręs Klaipėdos senamiestyje, Danės upės žiotyse (žr. 10.12-4 pav.). Uoste vienu metu gali stovėti apie 350 mažųjų pramoginių laivų ir jachtų. Maksimalus švartuojamų laivų ilgis iki 24 m, maksimali grimzlė – 5 m. Uoste teikiamos visos tokio tipo uostams būdingos paslaugos: laivų iškėlimas, laivų remontas, slipas, triumo vandens ir tepalų surinkimo stotis, elektros tiekimas, dušai, tualetai. Uostas turi mobilią degalinę.

Mažųjų žvejybinių laivų švartavimui skirta Malkų įlankoje, Smeltalės žiotyse esanti prieplauka.

10.12-4 pav. Keltų ir laivų maršrutai (šaltinis - https://www.openstreetmap.org)

Vilhelmo kanalas (arba Klaipėdos kanalas) – 1865–1873 m. prancūzų karo belaisvių rankomis iškastas kanalas, tiesiogiai sujungęs Klaipėdos uostą ir Miniją (o per ją ir su Nemunu), šitaip aplenkiant Kuršių marias. Kanalo ilgis 25–27 km, plotis 28–30 m, vidutinis gylis 1,7 metro. Kanalo pradžia yra ties Lankupiais, kur kanalas atsišakoja iš Minijos, tada eina į šiaurės vakarus, pro Dreverną, galiausiai pasiekia Klaipėdą, kur susijungia su Malkų įlanka ties konteinerių terminalu ir „Vakarų laivų gamykla“. Vilhelmo kanalas yra hidrogeologinis draustinis.

22 km ilgio Vilhelmo kanalas yra valstybinės reikšmės vandens kelias ir svarbus paveldo objektas (vienintelis tokio tipo hidrotechninis statinys Lietuvoje). Šio kanalo statybos tikslas buvo apsaugoti laivus ir plukdomus sielius nuo audrų, kildavusių Kuršių mariose, prie Ventės rago, kur dažniausiai buvo apdaužomi mariomis intensyviai plukdomi sieliai, laivai. Kanalo pradžioje, Lankupiuose, buvo įrengtas šliuzas, kuris išlygindavo vandens lygį Minijos upėje ir kanale. Lankupių šliuzas išlikęs iki šių dienų yra vienintelis šliuzas Lietuvoje, be to, paskelbtas technikos paminklu. Jis dar nėra visiškai praradęs savo funkcijų, tačiau pagal paskirtį naudojamas tik retkarčiais. Dėl nesutvirtintų krantų ir sąnašų kanalas intensyviai laivybai netinka, tačiau išlieka

svarbia jungtimi formuojant turistų srautus keleiviniais laivais ir dviračių takais tarp Klaipėdos miesto ir Ventės rago.

Daugiau kaip dešimtmetį gyvuoja idėja prikelti Vilhelmo kanalą naujam gyvenimui. 2014 m. buvo parengta regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“, kurioje pateikti pasiūlymai atgaivinti laivybą karaliaus Vilhelmo kanalu. Studijoje tvirtinama, kad šis vandens kelias, sujungtas su Kuršių mariomis, taptų kur kas patrauklesnis vidaus vandenų kelių naudotojams. Siekiant atgaivinti laivybą Vilhelmo kanalu, vadovaujantis studijos medžiaga, tai galėtų būti daroma dviem etapais: pirmiausia rekonstruojant Lankupių šliuzą, o po to sujungiant kanalą su Kuršių mariomis. Kita alternatyva: kadangi kanalo krantų būklė yra avarinė ir intensyvios laivybos planuoti negalima, yra kiti galimi laivybos variantai, orientuotini į baidares, mažuosius ir plokščiadugnius laivus.

10.13. ORO TRANSPORTAS

Klaipėdos miesto teritorijoje nėra keleivinio oro uosto, todėl miesto gyventojai naudojasi artimiausiu tarptautiniu Palangos oro uostu (tuo tikslu numatytas miesto autobusų maršrutas), o jei pastarojo teikiamų paslaugų spektras netenkina (oro uoste šiuo metu vykdomi skrydžiai 7 kryptimis), gyventojai naudojasi tarptautinio Kauno oro uosto paslaugomis.

Lietuvai prisijungus prie Šengeno erdvės neliko pasų kontrolės, todėl aviacijos mėgėjai ir profesionalai naudojasi besiplečiančiu mažų aerodromų tinklu negaišdami laiko tarptautiniuose oro uostuose, kur tekdavo mokėti ir didelius mokesčius. Lietuvoje kuriasi aerodromų tinklas, pasiruošęs priimti aviacijos turistus (panašu į kempingų sistemą), kai apsistojęs vienoje vietoje, kitą dieną turistas galės vykti į kitą aerodromą. Vienas iš tokių yra Klaipėdos miesto gretimybėje įsikūręs privatus (valdomas UAB „Klaipėdos aerouostas“) aerodromas (7 km į rytus nuo Klaipėdos miesto centro, Dirvupių kaime), priklausantis bendrosios aviacijos grupei ir vykdantis ūkinę veiklą (orlaivių pakilimas ir nusileidimas). Aerodromas priklauso ypatingų statinių kategorijai, o jo naudojimas susijęs su poveikiu aplinkai bei aplinkos poveikiu skrydžių saugai. Todėl 2007 metais buvo parengtas ir patvirtintas Klaipėdos aerodromo sanitarinių apsaugos zonų ribų specialusis planas, kuriame nustatytos aerodromo apsaugos (AZ) ir sanitarinės apsaugos zonos (SAZ), reglamentuojančios objektų statybą. Šie veiklos apribojimai (AZ ir SAZ) pateikti grafinėje susisiekimo infrastruktūros analizės dalyje.

Aerodromo pasiekiamumą ir integraciją į Klaipėdos miesto susisiekimo sistemą užtikrina šalia besitęsiantis tarptautinės reikšmės automobilių kelių koridorius A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda.

10.14. IŠVADOS

1. Klaipėdos miestas-uostas – universalus multimodalinis transporto mazgas ir svarbi tarptautinio Rytų-Vakarų koridoriaus grandis, įnešanti strateginį svorį į tarptautines transporto ir logistikos kryptis plėtojant geležinkelių transportą, jūrų greitkelius, diegiant informacines technologijas;
2. Numatoma TEN-T tinklo plėtra, Klaipėdos miesto ribose apimanti valstybinį jūrų uostą, IXB koridoriaus kelius ir geležinkelio ruožus, viešąjį logistikos centrą, sudaro puikias galimybes šiuos transporto tinklo elementus integruoti į ES pagrindinį ir bendrąjį TEN-T tinklus. Tokiu būdu Lietuvos keliai turi visas galimybes atsidurti tarp pirmaujančių magistralių ES, o jūrų greitkeliai – įsilieti į Baltijos jūroje plėtojamus kelius Skandinavijos, Vokietijos ir kt. ES valstybių narių kryptimis;
3. Svarbiausi Klaipėdos miesto susisiekimo infrastruktūros teritorijų planavimo dokumentai orientuoti į subalansuotą Klaipėdos miesto ir jo prieigų teritorijos bei susisiekimo sistemos plėtrą ir Rytų-Vakarų transporto koridoriaus vystymą. Šiais projektais siekta sukurti Klaipėdos miesto ir jo gretimybių bei Rytų-Vakarų koridoriaus susisiekimo sistemos plėtros strategiją, gerinti jūrų uosto, geležinkelių ir kelių/gatvių infrastruktūrą, spręsti gamtos apsaugos ir eismo saugos problemas Klaipėdos mieste. Atskiruose projektuose įvertintas ir skirtingų transporto rūšių derinimas;
4. Didelis eismo intensyvumas Klaipėdos miesto prieigų valstybinių kelių tinkle (ypač tarptautiniuose koridoriuose) rodo Klaipėdos miesto, kaip svarbaus Lietuvos ir tarptautinio transporto centro, reikšmę;
5. Automobilizacijos lygis Klaipėdos miesto savivaldybėje lyginant su kitais didžiaisiais Lietuvos miestais ir šalies vidurkiu yra vienas mažiausių (2014 m. siekė 329 aut./1000 gyv., mažesnis tik Vilniuje – 324 aut./1000 gyv.). Tai rodo, kad Klaipėdos mieste neturėtų aštrėti problemos, susijusios su intensyviu transporto priemonių eismu;
6. Linijinės struktūros su aukštu patobulintų dangų rodikliu (83 %) pakankamai tankus (3,82 km/km2) greito eismo, pagrindinių ir aptarnaujančių kategorijų Klaipėdos miesto gatvių tinklas tarnauja

vidiniams ir išoriniams susisiekimo ryšiams. Didžiausi transporto srautai mieste telkiasi šiaurės-pietų kryptimi Minijos g., Taikos pr., Šilutės pl. ašyse. Neišplėtotas gatvių tinklas pietinėje miesto dalyje, kur daugiausia jūrų uosto kompanijų (9 stambios krovos kompanijos) vykdo savo veiklą. Suplanuotas, tačiau neįgyvendintas Pietinio aplinkkelio projektas tampa priežastimi transporto srautų koncentracijai tam tikrose gatvių tinklo atkarpose bei kliūtimi plėtoti strateginius Lietuvos transporto sistemos tikslus (vystyti Rytų-Vakarų transporto koridorių).

6.1. Atlikus transporto eismo intensyvumo palyginimą 17 sankryžų 1994-2015 m. periode, padarytos šios esminės išvados:

- tik dvejose sankryžose iš 17 tirtų bendras transporto eismo intensyvumas buvo augantis, visose likusiose sankryžose 2015 m. lyginant su 2003 m. eismo intensyvumas smarkiai mažėjo. Epizodiškai išaugantis transporto srautas yra gatvėse, jungiančiose rekreacines teritorijas;
- krovininis transportas, kurio tikėtina nemažą dalį generuoja jūrų uosto krovos kompanijos, daugiausia telkiasi Baltijos pr., Minijos g., Jūrininkų pr.

6.2. Gana aukšti avaringumo rodikliai (vidurinė pozicija tarp didžiųjų Lietuvos miestų) rodo problemines vietas miesto gatvių tinkle. Daugiausia eismo įvykių (46 vnt.) 2014 m. registruota Taikos pr. ir Šilutės pl. (26 vnt.), avaringiausia sankryža Taikos pr.-Smiltelės g., kurioje 2010-2015 m. užfiksuota 19 eismo įvykių.

7. Viešojo transporto darbas optimizuojamas pagal keleivių poreikius ir darnaus judumo principus: įgyvendinti greitieji maršrutai, dauguma kurių koncentruojasi Taikos pr. ašyje - pagrindinėje viešojo transporto arterijoje. Šioje ašyje įgyvendintos ir atskiros eismo juostos viešajam transportui, sudarančios puikias sąlygas jam efektyviai funkcionuoti.

a. Išanalizavus duomenų šaltinius, teikiančius informaciją apie kelionių pasiskirstymą mieste, konstatuota, kad rezultatas priklauso nuo apklausos metodologijos, tačiau Klaipėdos mieste viešasis transportas naudojamas aktyviai ir bendroje kelionių struktūroje sudaro apie 40 %. Vieningos kelionių pasiskirstymo (modal split) tyrimo metodologijos ir apskritai tokių tyrimų trūkumas Lietuvoje apsunkina didžiųjų Lietuvos miestų duomenų palyginimą.

b. E-sistemos viešajame transporte funkcionavimas sudaro puikias prielaidas greitai, lanksčiai ir efektyviai reaguoti į pokyčius. Puikūs viešojo transporto rodikliai Klaipėdos mieste rodo, kad pasirinktas geras šio sektoriaus vystymo strategijos kelias.

8. Automobilių stovėjimo vietų trūksta miesto centre, daugiabučių rajonuose. Vadovaujantis darnaus judumo principais miesto centrinėje dalyje turėtų būti numatoma mažinti automobilių stovėjimo vietų skaičių ir didinti jų stovėjimo kainą, atsisakyti stovėjimo vietų rezervavimo didinant paliekamų vietų apyvartą.

Automobilių stovėjimo vietų stygių miesto centre ir senamiestyje kompensuoti yra galimybė diegiant P+R aikštelę naujai formuojamo komercinio-visuomeninio centro (šalia Kauno g., Dubysos g., Baltijos pr. gatvių) zonoje, kur yra patogi vieta persėsti iš automobilio į viešąjį transportą ar dviratį. Kombinuotos kelionės ateityje turėtų tapti pagrindine alternatyva mažesniam lengvųjų automobilių naudojimui urbanizuotoje miesto teritorijoje.

8.1. Logistinė veikla Klaipėdos mieste glaudžiai susijusi su jūrų uoste vykdomais krovos darbais. Ypatingas vaidmuo tenka kuriamam Klaipėdos viešajam logistikos centrui (KVLC) – intermodaliniam logistikos centrui, kuris pagreitins ir padidins konteinerinių krovinių gabenimą, teiks plataus spektro logistines paslaugas, sudarys puikias prielaidas suderinti jūrų ir sausumos transporto veiklą gabenant krovinius daugeliu tarptautinių krypčių, sąveiką su LEZ.

8.2. Esamas degalinių tinklas Klaipėdos mieste visiškai tenkina gyventojų ir atvykstančiųjų poreikius;

9. Klaipėdos mieste esmas 111 km ilgio dviračių takų tinklas nesudaro vieningos sistemos su kokybinius reikalavimus atitinkančia infrastruktūra, tačiau dedamos pastangos vystyti šią ekologinę susisiekimo rūšį: parengtas Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas su atitinkamais konkrečių priemonių pasiūlymais, įrengta ir aktyviai naudojama tarptautinė Eurovelo10 trasa su patraukliomis ir atraktyviomis kryptimis į Kuršių Neriją, Palangą, Rusnę;

10. Klaipėdos miestas pirmasis Lietuvoje ėmęsis iniciatyvos įgyvendinti kombinuotų kelionių sistemas: šiaurinėje miesto dalyje 2014 m. įrengta „Park & Ride“ ir „Bike & Ride“ sistema. Nors ši iniciatyva dar netapo populiari, vis tik sudaro geras prielaidas įgyvendinti miesto darnaus transporto politiką skatinant viešojo transporto naudojimą, užtikrinant įvairių judumo mieste alternatyvų sąveiką;

11. Klaipėdos miesto geležinkelio mazgas yra ypač svarbi tarptautinio IXB koridoriaus jungtis ir itin reikšminga jūrų uostą aptarnaujanti grandis. Dėl esamų ir vis augančių Klaipėdos uosto poreikių būtina tobulinti silpnąsias Klaipėdos geležinkelio sistemos grandis, gerinti sąveiką su kitų rūšių transportu, ypač didinti geležinkelio kelių laidumą;

12. Klaipėdos mieste įsikūręs multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, būdamas tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS bei Azijos regiono šalių ir ES bei kitų rinkų. Augant krovos darbams uoste, siekiant įgyvendinti visus pradėtus infrastruktūros darbus pajėgumams padidinti, iškilo būtinybė sukurti uosto plėtros viziją, atitinkančią strateginius Lietuvos transporto sektoriaus tikslus: 2015 m. pradėtas rengti kompleksinio teritorijų planavimo dokumentas – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrasis planas.

12.1. Keleivių gabenimui (pėsčiųjų, dviratininkų, motorizuotų transporto priemonių) uoste naudojamos dvi Smiltynės perkėlos, kurios intensyviai gabena keleivius šiltuoju metų laiku (vasaros sezono metu perkeliamų transporto priemonių srautas išauga apie tris kartus ir siekia 100 000 transporto priemonių);
12.2. Vilhelmo kanalas – valstybinės reikšmės vandens kelias, kuriuo šiuo metu nevykdoma intensyvi laivyba, tačiau siekiama ją atgaivinti;
13. Kelionių oro transportu poreikius Klaipėdos miesto gyventojai realizuoja per arčiausiai esantį tarptautinį Palangos oro uostą, kurio pasiekiamumas pagerintas įdiegus viešojo naudojimo autobusų maršrutą „Klaipėda (AS)-Palanga (AS)-Palangos oro uostas“.

Klaipėdos miesto gretimybėje įsikūręs privatus aerodromas priklauso bendrosios aviacijos grupei ir naudojamas pramoginiams, pažintiniams, aviacijos turizmo tikslams.

10.15. LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Lietuvos Statistikos departamento rodiklių duomenų bazė;
2. VĮ Regitra. Atviri duomenys;
3. Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėsenos už 2014 m. ataskaita 14061;
4. Statybos techninis reglamentas 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ (TAR, 2014, Nr. 7690), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. birželio 17 d. įsakymu Nr. D1-533;
5. Europos komisijos tinklaraštis http://ec.europa.eu/index_lt.htm;
6. Automobilių kelių investicijų vadovas. Patvirtintas 2015 m. lapkričio 26 d. VE-23;
7. Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje 2011-2014 m.;
8. Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuro pateikti duomenys apie 2010-2015 m. įvykusius eismo įvykius Klaipėdos mieste;
9. VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ 2014 m. metinė veiklos ataskaita;
10. Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas, patvirtintas LR Prezidento 2000 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. VIII-1744;
11. Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-247;
12. Klaipėdos miesto visuomeninio transporto sektoriaus tyrimas. Tyrimo ataskaita 2012 m.
13. Kombinuotų keleivių kelionių skatinimo, diegiant Park & Ride, Bike & Ride ir kitas koncepcijas tyrimas. VGTU Teritorijų planavimo institutas, 2012 m.;
14. Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“, 2014 m.

PASTABA: įvardinti šaltiniai, kurie nurodyti po vaizdine medžiaga (paveikslais) į literatūros sąrašą neįtraukti.

11. INŽINIERINĖ INFRASTRUKTŪRA

Klaipėdos miesto strateginiame plane, patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T2-79, tvarios urbanistinės raidos prioriteto įgyvendinimui vienas tikslų yra racionalus miesto infrastruktūros vystymas. Inžinerinės infrastruktūros efektyviam naudojimui ir vystymui numatytos priemonės:

- vystyti inžinerinę infrastruktūrą intensyviai naudojamose rekreacinėse pajūrio teritorijose ir centrinėje miesto dalyje;
- sukurti inžinerinių tinklų ir susisiekimo koridorių duomenų banką GIS pagrindu pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą ir parengtus specialiuosius planus;
- parengti naują Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialųjį planą;
- plėsti vandentiekio ir nuotekų tinklus sodininkų bendrijų teritorijose;
- vykdyti vandentiekio ir nuotekų tinklų plėtrą gyvenamuosiuose kvartaluose (Labrenciškės, Labrencų Dvaro g. kvartaluose; teritorijoje nuo Liepų g. į šiaurę link Tauralaukio; Rimkų gyvenvietės pietinėje dalyje; Kalotės kvartale Klaipėdos mieste; Paupio kvartale nuo Jaunystės g. iki Klemiškės g.; Jūrininkų pr. ir Mogiliovo g. tęsinyje; kvartale tarp Taikos pr., Jūrininkų pr., Varpų g. ir Laukininkų g.; Jungų g., Kapitonų g.; Ajerų g., Salos g., Ratilų g.; Tauralaukio kvartale Gabijos g., Medeinos g., Austėjos g., Laukpačio g.; nuo Vėjo g. iki Klaipėdos m. ribos sudarant galimybę prisijungti Aukštkiemių k.; kvartale tarp Šiaurės pr. ir Kosmonautų kv.; Žardupės g.);
- rekonstruoti pritekėjimo kolektorių iš pietinės LEZ dalies į 19 nuotekų siurblinę;
- atlikti vandentiekio ir buitinių nuotekų tinklų, kurių savininkas nežinomas, teisinę registraciją;
- įsigyti magistralinių, kvartalinių vandentiekio ir buitinių nuotekų tinklų, kurie būtini viešajam vandens tiekimui bei nuotekų šalinimui;
- plėtoti (statyti) naujus vandens tiekimo ir nuotekų šalinimo objektus, jei užsakovas ne viešasis vandens tiekėjas ar savivaldybė, tik esant trišalei savivaldybės, viešojo vandens tiekėjo ir užsakovo (objekto statytojo) sutarčiai;
- pastatyti antrą nuotekų spaudiminę liniją iš Klaipėdos miesto į Klaipėdos miesto nuotekų valymo įrenginius;
- įrengti Klaipėdos miesto nuotekų valykloje sukaupto nestabilizuoto dumblo saugojimo kaupyklą;
- plėsti lietaus nuotakyno sistemas, rekonstruoti senus ir įrengti naujus lietaus nuotekų surinkimo ir valymo įrenginius (Trinyčių, Tauralaukio, Mažojo Kaimelio, Plytinės, Paupio, Rimkų, Labrenciškių gyvenamuosiuose rajonuose; Girulių gyvenamojo rajono vakarinėje ir rytinėje dalyse, Smeltės, Kalotės, Medelyno gyvenamuosiuose rajonuose);
- skatinti gyventojus prisijungti prie esamų centralizuotų šildymo sistemų;
- šiaurinėje miesto dalyje pastatyti naują šilumos šaltinį;
- peržiūrėti ir pagal poreikį atnaujinti arba parengti naują šilumos ūkio specialųjį planą;
- įrengti požemines ir pusiau požemines komunalinių atliekų ir antrinių žaliavų surinkimo konteinerių aikšteles;
- iškelti aukštos įtampos oro liniją, einančią per Klaipėdos universiteto teritoriją;
- plėsti kapinių infrastruktūrą siekiant užtikrinti miesto poreikius atitinkantį laidojimo vietų skaičių.

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. liepos 30 d. sprendimu Nr. T2-187 patvirtinti Klaipėdos miesto savivaldybės 2015-2019 metų veiklos prioritetuose inžinerinės infrastruktūros srityje numatyta griežtai reguliuoti monopolinių paslaugų teikėjų veiklą, subalansuoti komunalinius mokesčius ir gerinti paslaugų kokybę.

11.1. ELEKTROS ENERGIJOS TIEKIMO SISTEMA

Didžioji dalis Lietuvoje suvartojamo elektros energijos kiekio yra importuojama, kita dalis –pagaminama. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje Kiškėnų k. apie 2 km nuo Klaipėdos miesto ribos įrengta Klaipėdos 330/110/10 kV transformatorių pastotė (toliau - TP). Šalia Klaipėdos 330/110/10 kV TP įrengtas vienas svarbiausių elektros jungties tarp Lietuvos ir Švedijos elektros energijos perdavimo sistemų įrenginių – nuolatinės srovės keitiklis. Didinant šalies vakarinės dalies elektros perdavimo patikimumą bei ruošiantis tarpsisteminės elektros jungties su Švedija „NordBalt“ eksploatacijai 2014 m. rudenį nuo Klaipėdos 330/110/10 kV TP iki Telšių 330/110 kV TP nutiesta 330 kV elektros perdavimo oro linija Klaipėda – Telšiai. Taip didinamas energijos tiekimo patikimumas elektra aprūpinant vakarinę Lietuvos dalį, dažnai pažeidžiamą stichinių oro sąlygų. Prie Klaipėdos 330/110/10 kV TP prijungtas apie 450 km ilgio, 700 MW galios, 300 kV įtampos nuolatinės srovės požeminis ir povandeninis kabeliai.

Klaipėdos miesto teritorijoje įrengtos devynios 110 kV transformatorių pastotės (toliau - TP):

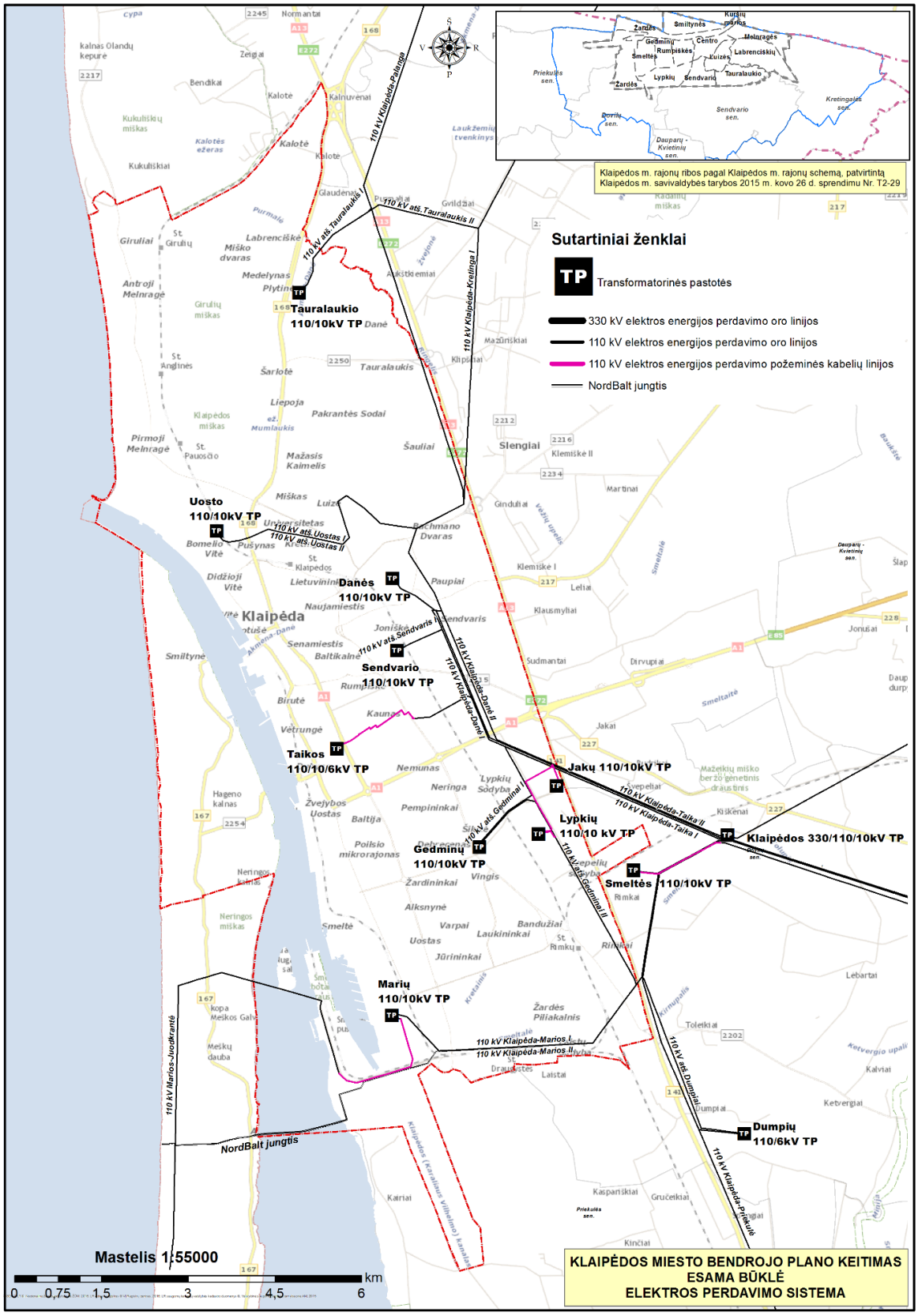
- Tauralaukio 110/10 kV TP;
- Uosto 110/10 kV TP;
- Danės 110/10 kV TP;
- Sendvario 110/10 kV TP;
- Taikos 110/10/6 kV TP;
- Gedminų 110/10 kV TP;
- Jakų 110/10 kV TP;
- Lypkių 110/10 kV TP;
- Marių 110/10 kV TP.

Klaipėdos miesto gretimybėje įrengtos dar dvi aukštos įtampos TP:

- Smeltės 110/10 kV TP;
- Dumpių 110/6 kV TP.

11.1 lentelė. Transformatorių pastočių duomenys

Eil. Nr.	Transformatorių pastotė	Maks. 2015 m. apkrovimas (MVA)	Išplėtimo poreikis MVA	Transformatorių galios MVA	
				T1	T2
	Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija				
1.	Marių 110/10 kV TP	13,638	-	T-1 - 32MVA, T-2 - 16 MVA	T-3 - 32MVA
2.	Gedminų 110/10 kV TP	17,072	-	25	25
3.	Jakų 110/10 kV TP	16,803	-	25	25
4.	Lypkių 110/10 kV TP	21,335	-	40	40
5.	Taikos 110/10/6 kV TP	23,821	-	T-1 - 25MVA, T-2 - 25 MVA	T-3 - 32MVA, T-4 - 32 MVA
6.	Sendvario 110/10 kV TP	16,364	-	16	16
7.	Uosto 110/10 kV TP	17,077	-	25	25
8.	Danės 110/10 kV TP	15,382	-	16	16
9.	Tauralaukio 110/10 kV TP	10,124	-	16	16
10.	Smiltynės 35/10 kV	0,594	-	1	-
	Klaipėdos rajono savivaldybės teritorija				
11.	Smeltės 110/10 kV TP	9,880	-	25	25
12.	Dumpių 110/6 kV TP	0,979	-	6,3	6,3
	Neringos savivaldybės teritorija				
13.	Alksnynės 35/0,4 kV TP	0,01	-	0,1	-



11.1-1 pav. Elektros perdavimo sistema nagrinėjamoje teritorijoje
(Inžinerinės infrastruktūros schemose naudojamas Maps.lt interneto svetainės skaitmeninis žemėlapis)

Smiltynėje yra įrengtos Smiltynės 35/10 TP ir Alksnynės 35/0,4 kV TP (ne Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje). Visos aukštos įtampos transformatorių pastotės sujungtos su Klaipėdos 330/110/10 kV TP aukštos įtampos elektros perdavimo oro linijomis (toliau – EPOL) ir elektros perdavimo kabelių linijomis (toliau - EPKL) (*žr. 11.1-1 pav.*).

Pietinėje Klaipėdos miesto dalyje įrengta Marių 110/10 kV TP patenka į Uosto teritoriją. 2015 m. atliktos Marių 110/10 kV TP rekonstrukcijos metu atnaujinta beveik 50 metų senumo TP 110 kV skirstyklos įranga. Skirstyklos rekonstravimas padidins elektros energijos perdavimo patikimumą vakarinei Klaipėdos miesto daliai, Kuršių nerijos regionui ir suskystintųjų gamtinių dujų terminalui (toliau – SkGD). Įgyvendinus projektą, geriau funkcionuos Lietuvos elektros energijos perdavimo tinklas, įdiegtos naujos technologijos mažins išteklių naudojimą, taip pat elektros perdavimo bei gamybos nuostolius. Transformatorių pastotėje sumažės elektros įrenginių skaičius, bus išspręsta operatyvinių perjungimų bei avarijų likvidavimo problema, sumažės nepatiektos vartotojams elektros energijos kiekis. Marių 110/10 kV TP su Klaipėdos 330/110/10 kV TP sujungta esama dvigrande 110 kV EPOL Klaipėda – Marios I, II.

„NordBalt“ jungties statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas

„NordBalt“ jungties požeminis kabelis nutiestas lygiagrečiai 110 kV EPOL Klaipėda – Marios I, II aukštos įtampos oro linijos apsaugos zonų ribose. Kabelio statybai parengtas „NordBalt“ jungties statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2012 m. balandžio 27 d. įsakymu Nr. 1-79. Visu planuojamos „NordBalt“ požeminės jungties trasos pločiu tarp Klaipėdos 330/110/10 kV TP ir Baltijos jūros pakrantės esančiuose valstybinės žemės sklypuose, taip pat savivaldybių ir privačios žemės sklypuose specialiuoju planu rezervuotos teritorijos, kuriose numatyta statyti „NordBalt“ jungtį (*žr. 11.1-2 pav.*).

11.1-2 pav. Ištrauka iš „NordBalt“ jungties statybos Klaipėdos apskrityje specialiojo plano brėžinio

110 kV EPOL „Klaipėda-Marios 3“ statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas

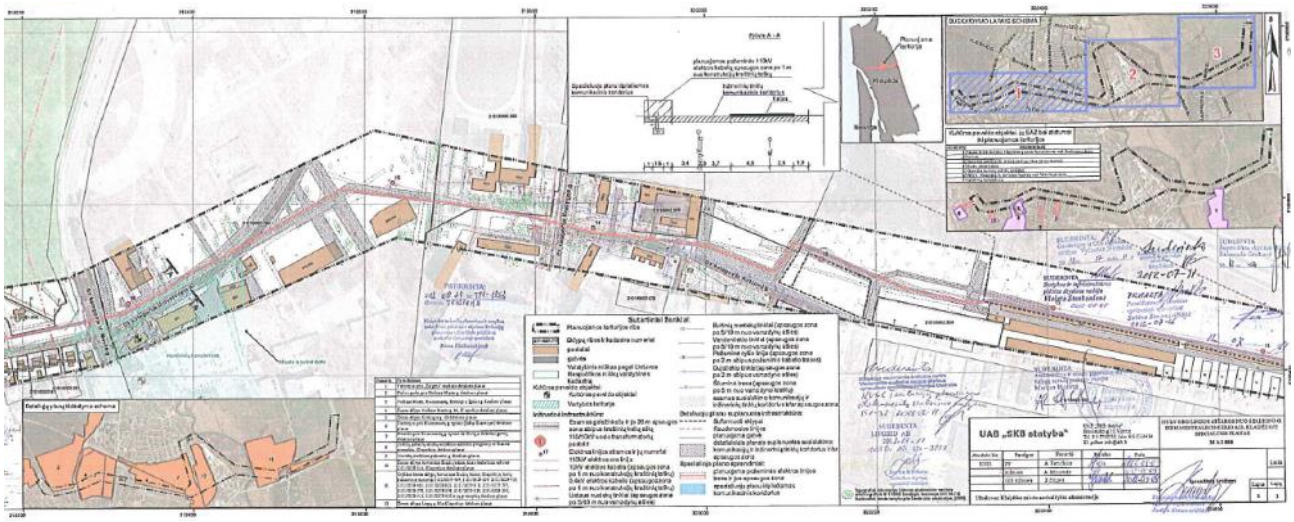
Elektros tiekimo KVJU, Klaipėdos rajono ir Neringos miesto vartotojams patikimumo užtikrinimui lygiagrečiai 110 kV EPOL Klaipėda – Marios I, II, tiesiama 7,1 km ilgio 110 kV EPOL su požeminių kabelių intarpais Klaipėda – Marios 3. Tuo tikslu parengtas 110 kV EPOL „Klaipėda-Marios 3“ statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2011 m. spalio 27 d. įsakymu Nr. 1–267. Visu planuojamos 110 kV EPOL Klaipėda - Marios 3 trasos pločiu nuo atramos Nr. 6 Rimkų k. Dovilų sen. Klaipėdos rajono savivaldybėje iki Marių 110/10 kV TP esančiuose valstybinės žemės sklypuose, taip pat savivaldybių ir privačios žemės sklypuose specialiuoju planu rezervuotos teritorijos, reikalingos 110 kV elektros linijos Klaipėda - Marios 3 statybai ir jos apsaugos zonos nustatymui (*žr. 11.1-3 pav.*).

11.1-3 pav. Ištrauka iš 110 kV elektros energijos perdavimo oro linijos statybos Klaipėdos apskrityje specialiojo plano brėžinio

Elektros energijos perdavimui į Kuršių neriją nuo Marių 110/10 kV TP lygiagrečiai Perkėlos ir Kairių gatvėms bei Smeltės pusiasalyje nutiesta 110 kV EPOL Marios – Juodkrantė I, II. Ši linija kerta Kuršių marias virš Kiaulės nugaros salos, kurioje įrengta atrama Nr. 19. KVJU direkcijos užsakymu vykdyto privažiavimo kelių sutvarkymo į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje projekto metu dalis oro linijos buvo sukabeliuota. Kairių g. rekonstrukcijos metu nutiesta 110 kV požeminė kabelinė linija nuo Marių 110/10 kV TP iki atramos Nr. 13. Klaipėdos miesto bendrajame plane ir Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrajame plane, Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane numatyta orinę liniją, kertančią Kuršių marias, pakeisti požemine kabeline linija.

110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13, Klaipėdoje, specialusis planas

Sudarant galimybę vertingų miesto teritorijų, kuriose nutiestos aukštos įtampos EPOL, efektyvesniam panaudojimui, numatomas EPOL keitimas EPKL. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius 2012 m. spalio 18 d. įsakymu Nr. AD1-2414 patvirtino 110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13, Klaipėdoje, specialųjį planą, kuriame numatyta aukštos įtampos EPOL nuo Uosto 110/10 kV TP, kertančios Klaipėdos universiteto miestelio, poilsio parko bei gyvenamųjų kvartalų teritorijas, pakeitimo kabeline linija esamos EPOL apsaugos zonų ribose (*žr. 11.1-4 pav.*).



11.1-4 pav. Ištrauka iš 110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13, Klaipėdoje, specialiojo plano brėžinio

Nuo aukštos įtampos transformatorių pastočių elektros energija vartotojams toliau perduodama skirstomaisiais tinklais.

Miesto gatvių, gyvenamųjų kvartalų, pastatų, krantinių, reprezentacinių zonų apšvietimo gerinimui parengta Klaipėdos miesto bendro naudojimo teritorijų apšvietimo gerinimo 2008-2018 metų programa, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. gruodžio 20 d. sprendimu Nr. T2-448. Programa paruošta įvertinus pėsčiųjų takų, kiemų, privažiavimų ir priėjimo kelių prie mokyklų, ikimokyklinio ugdymo įstaigų apšvietimo būklę. Programos uždaviniai:

1) įrengti naują apšvietimo įrangą visuose įvažiavimo keliuose į bendro naudojimo kiemus, pėsčiųjų takuose, gatvėse, kuriose dar nėra apšvietimo;

2) pertvarkyti švietimo įstaigų apšvietimą ir prijungti jį prie miesto apšvietimo tinklų;

3) įrengti mieste apšvietimo reguliatorius, leisiančius taupyti elektros energiją.

Įvertinus tai, kad apšvietimo gerinimo programos projektas dėl didelės darbų apimties yra tęstinis bei atskiruose kvartaluose apšvietimo lygis yra skirtingas, Klaipėdos miestas suskirstytas rajonais. Rajonų ribos ir jų numeriai pateikti pridedamame Klaipėdos miesto plane M1:20000 „Klaipėdos miesto apšvietimo gerinimo programos kvartalų schema“.

Elektros tiekimo sprendiniai Klaipėdos miesto bendrajame plane

11.1-2 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo plano elektros tiekimo dalies sprendinių įgyvendinimo būklė

	Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai	Sprendinių įgyvendinimo būklė
9.6.	**Elektros perdavimo tinklų vystymo prioritetai:**	
9.6.1.	Sukabeliuoti Klaipėdos universiteto miestelio, poilsio parko bei gyv. kvartalų teritorijų 110 kV orinę liniją ir pakloti kabelinę liniją nuo RP „Uostas“ iki aukštesniosios žemės ūkio mokyklos sudarant šiai aplinkai galimybę tolimesniam panaudojimui.	Parengtas 110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13 pakeitimo kabeline linija specialusis planas.
9.6.2.	Iškelti iš rytų pramonės rajono 110 kV orinę liniją ir pakloti kabelinę liniją nuo RP „Taika“ iki Jakų gyvenvietės, panaikinant šiai aplinkai neigiamą elektros laukų įtaką ir sudarant patrauklią aplinką investicijoms.	Įvykdyta dalinai. 110 kV oro linija pakeista kabeline linija nuo RP “Taika“ pagal Kauno gavę iki Šilutės pl. gatvės.
9.6.3.	Iškelti iš LEZ-o teritorijos 110 kV orinę liniją ir pakloti kabelinę nuo RP „Gedminai“ iki Jakų gyvenvietės, sudarant galimybę šios pramonės zonos geresniam panaudojimui.	Sprendinys nebuvo įgyvendintas , nes dėl didelių tokio projekto kaštų, KLEZ viena nėra finansiškai pajėgi įgyvendinti tokį projektą.
9.6.4.	Privesti 110 kV kabelinę liniją iki numatomos RP 110/10 kV „Rimkai“, siekiant aprūpinti pietinę miesto pramoninę dalį elektros energiją.	Sumontuota 110 kV kabelinė linija iki Smeltės 110/10 kV TP.
9.6.5.	Iki 2009 metų pakloti kabelinę 110 kV liniją iš RP „Kiškėnai“ iki Neringos RP-110/10 kV, siekiant užtikrinti Smiltynės teritorijos, bei Neringos gyvenvietės nuolatinį elektros tiekimą.	Vykdoma dalinai. Nuo 330/110/10 kV „Kiškėnai“ TP statoma 110 kV elektros perdavimo linija iki 110/10 kV „Marių“ TP. Atlikta 110/10 kV „Marių“ TP rekonstrukcija, kuri padidins elektros energijos perdavimo patikimumą Kuršių nerijos regionui.
9.6.6.	Spręsti Klaipėdos miesto ribose esančių 110 kV orinių linijų pakeitimą kabelinėmis, kad būtų sudaryta galimybė panaudoti apsaugines zonas estetinės aplinkos gerinimui, neigiamos elektros laukų įtakos panaikinimui bei miesto infrastruktūros vystymui;	Parengtas 110 kV oro linijos atšakos nuo Stadiono g. iki magistralinio kelio A13 pakeitimo kabeline linija specialusis planas.
9.6.7.	Sukabeliuoti aukštos įtampos liniją, einančią per Kiaulės nugarą arba ją perkelti, atlaisvinant buvusių karinių objektų panaudojimą rekreaciniams tikslams.	Vykdant projektą „Privažiavimo kelių sutvarkymas į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Kairių gatvės nuo skirtingų lygių sankryžos, Taikos prospekto su Kairių gatve iki Klaipėdos kanalo rekonstravimas (su 110 kV orinės linijos kabeliavimu)“, KVJUD jau nutiesė 110 kV dvigrandės oro linijos „Marios-Juodkrantė“ kabelio atkarpą, nuo 110/35/5 kV Marių TP iki atramos Nr. 12. Šiuo metu rengiami projektiniai pasiūlymai dėl oro linijos kabelio tiesimo per Kuršių marias nuo atramos Nr. 12.
9.7.	**Elektros skirstomųjų tinklų ir įrenginių vystymo prioritetai:**	
9.7.1.	Iškelti į kitą vietą iš piliavietės teritorijos ir jos aplinkos esamą paskirstymo punktą PP3, trukdantį teritorijos panaudojimui, ir sudaryti galimybę piliavietės teritorijos vystymui ir atstatymui.	Įvykdyta. SP-3 panaikinta.
9.7.2.	Kokybiškai gerinant Kauno g. ir Taikos pr. gyventojų aplinką modernizuoti rajoninę pastotę „Taika“ RP 110/10 kV pertvarkant ją iš atviro tipo į uždaro tipo, neskleidžiančios elektros lauko ir mažinančią triukšmo lygį.	110/10/6 kV Taikos TP rekonstruota su garsą slopinančiomis užtvaromis.
9.7.3.	Kiekybiškai ir kokybiškai gerinti centrinės dalies ir ypač senamiesčio elektros energijos tiekimą, plečiant žemos įtampos tinklus, numatant transformatorines požemines pastotes, numatyti pasijungimus masinio susibūrimo vietose visuomeninių renginių iliuminacijoms.	Energijos skirstymo operatorius nuolat gerina centrinės dalies ir senamiesčio elektros energijos tiekimą.

9.7.4.	Pastatyti 10 kV elektros paskirstymo punktą Rytų pramonės rajone ir atvesti 10 kV kabelines linijas iš "Jakų" RP-110/10 kV šio rajono vartotojų elektros poreikiams.	Pramonės rajone pastatyti skirstomieji punktai SP-53, SP-55 ir SP-58.
9.7.5.	Pastatyti 110/10 kV rajoninę pastotę naujai vystomos pietinės miesto dalies pramonės vartotojų elektros energijos aprūpinimui.	Įvykdyta. Pastatyta 110/10 KV TP „Lypkiai" su dviem transformatoriais po 40 MVA.
9.7.6.	Spręsti skirstomųjų-kvartalinių elektros tinklų ir transformatorinių pastočių išdėstymą pagal rengiamus detaliuosius planus ir jų finansavimą pagal sutartis tarp Statytojo ir elektros tiekėjo.	Vykdoma.
9.7.7.	Iškelti iš senamiesčio teritorijos į kitą vietą paskirstymo punktą PP 20 Žvejų gatvėje, sudarant galimybę senamiesčio vystymui, priėjimo prie vandens telkinių galimybių sudarymui bei jachtų uosto įrengimui šioje aplinkoje.	Nevykdoma.
9.7.8.	VST privalo paruošti elektros tinklų specialųjį planą, kuris numatytų teritorijų vystymo etapus, servitutus ir sklypų poreikius, pirmiausia KNNP teritorijoje.	Nevykdoma.

AB „Litgrid" veiklą vykdo vadovaudamasi 2014-07-04 Bendrovės valdybos patvirtintu „Lietuvos elektros energetikos sistemos 330-110 kV tinklų plėtros planu 2014-2020 m.". AB „Litgrid" 2014 m. Klaipėdos miesto teritorijoje nerengė elektros perdavimo tinklo ar jo dalių SP. Šiame plane nėra numatytas Klaipėdos miesto BP 9.6 punkte nurodytas 110 kV elektros oro linijų iškėlimas ar keitimas kabelių linijomis. AB „Litgrid" 2014 m. Klaipėdos miesto teritorijoje nerengė elektros perdavimo tinklo ar jo dalių SP. Energetikos ministro 2012 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 1-127 patvirtinto Elektros energijos gamintojų ir vartotojų elektros įrenginių prijungimo prie elektros tinklų tvarkos aprašo 54 punktu numatyta, kad „vartotojo, gamintojo ar kitų asmenų pageidaujami perkelti ar rekonstruoti operatoriui priklausantys energetikos (elektros tinklai ir įrenginiai), kliudantys statinių statybai ar dėl kitų priežasčių, yra perkeliami ar rekonstruojami remiantis operatoriui pateikta paraiška ir pagal teisės aktų nustatyta tvarka operatoriaus išduotas prijungimo sąlygas. Šiuo atveju paraišką pateikęs vartotojas, gamintojas ar kitas asmuo savo lėšomis ir vadovaudamasis operatoriaus pateiktomis prijungimo sąlygomis parengia ir pateikia operatoriui teisės aktų nustatyta tvarka parengtą operatoriaus elektros tinklų ir (ar) kitų įrenginių statybos (tiesimo) ir (ar) rekonstrukcijos projektą ir sąmatą. Energetikos objekto perkėlimo ir (ar) rekonstravimo išlaidas moka pageidavimą dėl tokio energetikos objekto perkėlimo ar rekonstravimo pateikęs vartotojas, gamintojas ar kitas asmuo".

Išvados:

1. Klaipėdos miesto strateginiame plane numatyta iškelti aukštos įtampos oro liniją, einančią per Klaipėdos universiteto teritoriją.
2. KVJU planuose yra sukabeliuoti 110 kV elektros perdavimo oro liniją Marios - Juodkrantė, einančią per Kiaulės nugarą arba ją perkelti.
3. Aukštos įtampos oro linijų keitimas kabelinėmis sudaro galimybes vertingų miesto teritorijų, kuriose nutiestos šios linijos, efektyvesniam panaudojimui. Tačiau 110 kV elektros perdavimo oro linijų keitimą kabelinėmis projekto iniaciatorius turi vykdyti savo lėšomis. Dažnai projekto iniciatorius nėra finansiškai pajėgus vienas vykdyti tokio projekto dėl didelių projekto kaštų.
4. Energijos skirstymo tinklai realizuojami pagal poreikius, įgyvendinami pagal finansines galimybes bei įmonių prioritetus.
5. Priėjimo prie vandens telkinių galimybių sudarymui bei jachtų uosto įrengimui šioje aplinkoje, turi būti iškelta paskirstymo punktas PP 20 ir nuotekų siurblinė Nr. 2.

11.2. MAGISTRALINIAI IR SKIRSTOMIEJI DUJOTIEKIAI

Gamtinės dujos Lietuvoje transportuojamos perdavimo ir skirstymo sistemomis. Licenzija gamtinių dujų perdavimo veiklai vykdyti visose Lietuvos apskrityse suteikta AB „Amber Grid", kurios perdavimo sistema

sujungta su Latvijos Respublikos, Baltarusijos Respublikos ir Rusijos Federacijos Kaliningrado srities gamtinių dujų perdavimo sistemomis, Klaipėdos suskystintųjų gamtinių dujų terminalu (toliau – SkGD) ir Lietuvos skirstymo sistemų operatorių skirstymo sistemomis.

Klaipėdos dujų skirstymo stotis (toliau - DSS-1) įrengta Klaipėdos m. Tilžės g. Nuo Klaipėdos DSS-1 gamtinės dujos skirstomaisiais tinklais tiekiamos vartotojams (*žr. 11.2-1 pav.*). Dujos dažniausiai naudojamos įmonių gamybos veikloje bei šilumai gaminti, todėl didžiausią dujų kiekį sunaudoja verslo ir viešojo sektoriaus vartotojai – pramonės įmonės bei šilumos gamintojai.

Klaipėdos rajono savivaldybėje Dovilų sen. Kiškėnų k. įrengta Klaipėdos DSS-2 bei SkGD terminalo jungties prisijungimui į magistralinį dujotiekį sumontuota dujų apskaitos stotis (toliau - DAS) – skirta tiekiamų dujų komercinei apskaitai atlikti.

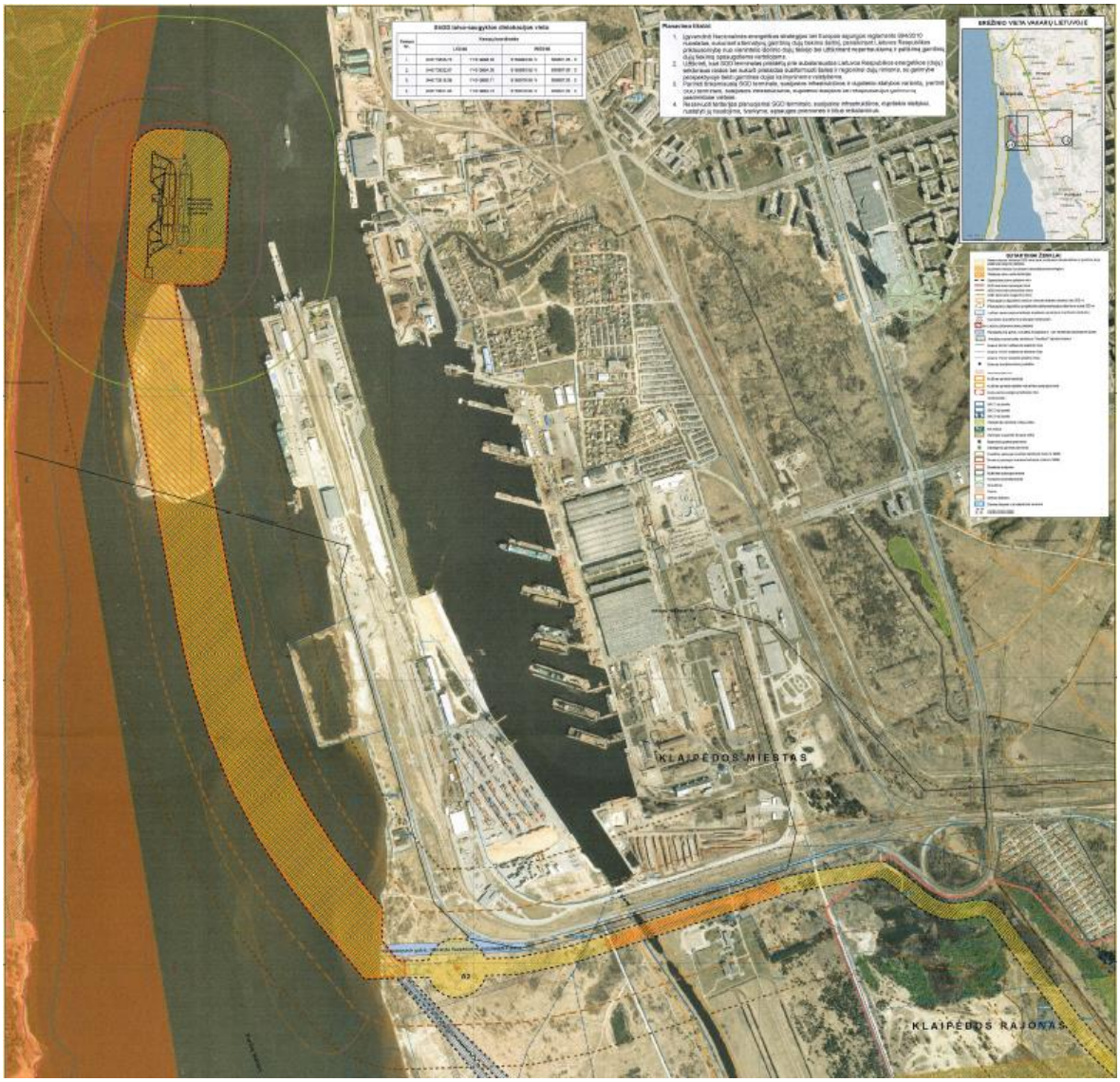
11.2-1 pav. Dujotiekių sistema nagrinėjamoje teritorijoje

Lietuvos perdavimo sistemoje stabilaus darbo režimo palaikymo, gamtinių dujų tiekimo saugumo ir patikimumo užtikrinimui pastaruoju metu parengti specialiojo teritorijų planavimo dokumentai bei įvykdyti projektai: dujotiekio Jurbarkas – Klaipėda ir antrosios Klaipėdos dujų skirstymo stoties (toliau - DSS-2) statyba (2012 – 2013 m.), SkGD terminalo Klaipėdoje statyba (2014 m.) ir dujotiekio Klaipėda – Kiemėnai pajėgumų padidinimas (dujotiekio Klaipėda – Kuršėnai statyba (2015 m.).

Nutiesus dujotiekį Jurbarkas – Klaipėda sužiedinta esama magistralinių dujotiekių sistema, sudarytos galimybės transportuoti dujas iš SkGD terminalo.

Vadovaujantis Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiuoju planu, patvirtintu Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2013 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. 1-130, įrengtas SkGD terminalas atvėrė galimybes atsirasti dujų rinkai Lietuvoje, gamtinės dujos gali būti tiekiamos vartotojams iš skirtingų tiekėjų rinkos kainomis. SkGD terminalas yra visiškai integruotas į mūsų šalies gamtinių dujų perdavimo sistemą, jo pajėgumai leidžia patenkinti ne tik Lietuvos, bet ir daugiau nei 80 % Baltijos šalių metinio gamtinių dujų poreikio. Dujotiekis Klaipėda - Kuršėnai kartu su SkGD terminalu Klaipėdoje suteikia Baltijos šalių vartotojams prieigą prie pasaulinės dujų rinkos.

SkGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir gamtinių dujų sistemos įrenginių statybai rezervuotoje teritorijoje esančiuose valstybinės žemės patikėtinių sklypuose, taip pat savivaldybių ir privačios žemės sklypuose vadovaujantis SkGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiojo plano sprendiniais nustatyti servitutai, suteikiantys teisę tiesti centralizuotus (bendrojo naudojimo) inžinerinės infrastruktūros tinklus (požemines ir antžemines komunikacijas), jais naudotis ir juos aptarnauti (*žr. 11.2-2 pav.*).



11.2-2 pav. Ištrauka iš SkGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiojo plano brėžinio

SkGD terminalas įrengtas KVJU teritorijoje Klaipėdos sąsiaurio pietinėje dalyje prie Kiaulės nugaros salos. SkGD terminalas – kompleksinė SkGD infrastruktūros dalis, kurios pagrindinė funkcija – priimti ir saugoti SkGD, jas išdujinti ir tiekti į magistralinį dujotiekį. Terminalą sudaro SkGD laivas-saugykla – modernizuotas įprastinis stacionariai įtvirtintas SkGD transportavimo laivas, švartuojamas prie įtvirtinimo ir atraminių polių (pirso), o atplaukiantys SkGD transporteriai švartuojami prie SkGD laivo-saugyklos šonu ir tvirtinami lynais.

SkGD terminalo jungtis – aukšto slėgio magistralinis dujotiekis – nuo SkGD terminalo nutiesta KVJU teritorijoje po Kuršių mariomis iki Smeltės pusiasalio, toliau lygiagrečiai Kairių g. iki miesto ribos. Apie 300 m nuo Kuršių marių kranto įrengta linijinių čiaupų uždarymo aikštelė. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje SkGD jungtis nutiesta šiaurine Priekulės sen. dalimi, lygiagrečiai krašto keliui Nr. 141, Dovilų sen. iki Klaipėdos DSS-2 Kiškėnų k.

SkGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiuoju planu nustatytos SkGD terminalo apsaugos zonos (*žr. 11.2-3 pav.*).

11.2-3 pav. SkGD terminalo apsaugos zonos

SkGD terminalo apsaugos zona nustatyta siekiant:

- sumažinti laivų susidūrimo tikimybę;
- turėti zoną, kurioje galima būtų inicijuoti avarijos likvidavimo veiksmus, t.y. turėti laiko rezervą reagavimui į avariją ir aplinkinių objektų perspėjimui, kol avarija išplistų už apsaugos zonos ribų;
- atskirti SkGD terminalą nuo kitų teritorijos naudotojų, pirmenybę teikiant visuomenės saugumui, tuo pačiu atsižvelgiant ir į kitą žemės naudojimo pobūdį;
- išlaikyti saugų atstumą iki nekontroliuojamų uždegimo šaltinių, taip sumažinant garų debesies užsidegimo tikimybę atsitiktinio nuotėkio atveju;
- apsaugoti įrenginį nuo diversijos ar panašių veiksmų įrengiant specialią saugos zoną.

Apsaugos zonoje draudžiama navigacija, griežtai kontroliuojama prieiga prie SkGD terminalo. Avarijos atveju apsaugos zonoje žmonių ir laivų negali būti. Prevencinėje 250 m zonoje:

- draudžiamas su SkGD terminalo veikla nesusijusių laivų inkaravimas (reikalavimas netaikytinas esamoms Uosto krantinėms Nr. 145–152; mažųjų ir pramoginių laivų kontrolę šiuo aspektu vykdo SkGD terminalo operatorius);
- komercinių ir uosto aptarnavimo laivų praplaukimas galimas tik gavus uosto leidimą (visi laivai techninėmis ir/arba organizacinėmis priemonėmis privalo būti informuoti apie vykstantį SkGD perkrovimą), mažieji ir pramoginiai laivai apie vykstančią SkGD krovą informuojami informaciniais ženklais (atsakingas SkGD terminalo operatorius);
- SkGD perkrovimo iš tanklaivio į terminalą metu budės laivas su priešgaisrine įranga ir taikomos saugumo užtikrinimo priemonės farvateriu plaukiančių laivų fiziniam atskyrimui (pvz., vilkiku) nuo zonos, kurioje vyksta dujų perkrovimas (reikalavimas netaikytinas esamoms Uosto krantinėms Nr. 145–152).

Reagavimo (incidentų likvidavimo) 500 m zonoje avarijos atveju draudžiama navigacija, o uosto įmonėse stabdoma veikla ir pradedama evakuacija.

Magistralinis dujotiekis priskiriamas potencialiai pavojingiems įrenginiams, kurių bendruosius eksploatavimo priežiūros principus nustato Pavojingų įrenginių priežiūros įstatymas. Saugiam ir patikimam magistralinio dujotiekio darbui užtikrinti būtina įvertinti specialiąsias ir ūkinės veiklos ribojimo sąlygas vadovaujantis Specialiosiomis žemės ir miško naudojimo sąlygomis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343, Magistralinių dujotiekių apsaugos zonos taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2010 m. liepos 16 d. įsakymu Nr. 1-213, Magistralinio dujotiekio įrengimo taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2014 m. sausio 28 d. įsakymu Nr. 1-12.

Skirstomųjų dujotiekių sistema yra gerai išvystyta tiek Klaipėdos miesto, tiek Klaipėdos rajono savivaldybių teritorijose. Pagal Klaipėdos gyventojų nuomonės tyrimus, kurie buvo vykdomi 2016 m. gegužės mėnesį, apklausti žmonės dujų tiekimo patikimumą įvertino labai aukštai, t.y. 4,73 balais iš 5 balų. Naujų gamtinių dujų vartotojų atsiradimas ir esamų vartotojų poreikių augimas yra pageidaujami. Kadangi šiuo metu yra netolygiai pasiskirstę dujų vartotojai, todėl siekis yra didinti dujų vartotojų skaičių, prijungiant prie esamų dujotiekių. Šiuo metu Klaipėdos mieste ir Klaipėdos rajone dujofikuojamos visos teritorijos, jei tai ekonomiškai naudinga. Nuo Tilžės g. iki Vilniaus pl. yra esamas vidutinio slėgio dujotiekis, nuo kurio galima vystyti naujų vartotojų prijungimą. Jei Melnragėje būtų vystomas intensyvus aukštybinis užstatymas, tai nebūtų jokių problemų teritoriją aprūpinti dujomis. Šiuo metu vystant dujotiekį sodų bendrijose didžiausia problema yra siauros gatvės, sunku parinkti naujai tiesiamam dujotiekiui tinkamą vietą dėl esamų inžinerinių tinklų, bei derinti trasas su sklypų, nuo kurių neišlaikomi normatyviniai atstumai, savininkais.

Gamtinių dujų tiekimo sprendiniai Klaipėdos miesto bendrajame plane

11.2-1 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo plano gamtinių dujų tiekimo dalies sprendinių įgyvendinimo būklė

	Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai	**Sprendinių įgyvendinimo būklė**
9.5.	**Dujotiekio tinklų prioritetai:**	
9.5.1.	Kokybiškai gerinti Klaipėdos m. vizualinę panoramą, užstatant prestižiniais statiniais Vilniaus plento - Tilžės g. rajoną, iškeliant centrinę dujų paskirstymo stotį į mažiau vertingą priemiesčio teritoriją.	Neįvykdyta. Atlikta Klaipėdos DSS iškėlimo už Klaipėdos miesto ribų supaprastinta galimybių studija su išvada, kad iškelti neracionalu.
9.5.2.	Dujofikuoti Klaipėdos m. gyventojų sodų bendrijas, sudarant galimybę paversti jas gyvenamaisiais rajonais.	Dalinai įgyvendinta.
9.5.3.	Kokybiškai gerinant šiaurinės priemiesčio dalies dujų aprūpinimą, sužiedinti jungiamąja linija Tauralaukio ir Labrenciškių rajonus.	Įvykdyta.
9.5.4.	Pakloti dujotiekio tinklus uosto teritorijoje, siekiant užtikrinti dujotiekio patikimumą, sužiedinti rajonus nuo „Smeltės“ iki Žvejybos uosto rajono.	Dalinai įgyvendinta. Dujotiekio tinklai KVJU planuojami pagal atsakingų institucijų išduotas planavimo sąlygas.

Išvados:

1. Sprendžiant dėl miesto kvartalų dujofikavimo, turi būti įvertinamas ekonominis pagrįstumas, atsižvelgiant į potencialių vartotojų skaičių ir jų poreikius, ekonominius, finansinius rodiklius, konkurenciją su biokuru bei atsinaujinančiais energijos ištekliais, tačiau poreikis didinti vartotojų skaičių išlieka.
2. Atlikta Klaipėdos DSS iškėlimo už Klaipėdos miesto ribų supaprastinta galimybių studija su išvada, kad iškelti neracionalu.
3. Atsižvelgiant į pokyčius rinkoje bei plačias suskystintų gamtinių dujų (toliau - SGD) panaudojimo galimybes, tolesniuose bendrojo teritorijų planavimo etapuose bus nagrinėjamos potencialios teritorijos,

kuriose būtų galima plėtoti mažos apimties SGD veiklos infrastruktūrą, t.y. SGD kuro kolonėlių ir SGD išdujinimo stotelių tinklą bei SGD tiekimą gamtinių dujų vartotojams, kurie nėra prisijungę prie centralizuotos gamtinių dujų teikimo sistemos arba SGD galėtų naudoti kaip alternatyvų kurą.

11.3. NAFTOTIEKIAI IR PRODUKTOTIEKIAI

Lietuvos Respublikos ūkio ministras 2008 m. kovo 18 d. įsakymu Nr. 4–113 patvirtino akcinės bendrovės „Mažeikių nafta“ produkcijos realizavimo ir transportavimo plėtros planą, kuris yra pagrindas pradėti rengti valstybinės svarbos energetikos objektų – naftos produktų bei naftos transportavimo vamzdynų – investicijų projektus, teritorijų planavimo, planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo dokumentus, projektavimo užduotis, o vėliau ir techninių projektų dokumentaciją.

Plėtros plane siūlomi du naftos produktų transportavimo keliai:

Alternatyva I – tiesti dar vieną vamzdyną nuo naftos perdirbimo gamyklos Mažeikiuose iki naftos terminalo ties Būtinge;

Alternatyva II – pakloti produktotiekį nuo naftos perdirbimo gamyklos Mažeikiuose iki Klaipėdos, kur naftos produktai gabenami geležinkeliu.

Tinkamiausi žalios naftos bei šviesiųjų naftos produktų transportavimo ir krovos variantai turėtų būti parinkti ir konkretizuoti parengus specialųjį planą ir atlikus poveikio aplinkai vertinimo procedūras. Jas užbaigus turėtų būti teisiškai patvirtintos naftos ir naftos produktų transportavimo vamzdynų trasos bei šių įrenginių statybos ir eksploatavimo galimumas pasirinktoje vietoje.

Lietuvos Respublikos energetikos ministras 2013 m. lapkričio 25 d. įsakymu Nr. 1–222 nusprendė pradėti rengti regiono lygmens Mažeikių naftos gamyklos magistralinio naftotiekio ir produktotiekio bei susijusios infrastruktūros specialųjį planą, kurio planavimo organizatoriaus teises ir pareigas vykdo akcinė bendrovė „ORLEN Lietuva”.

Išvados:

1. Rengiant Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, įvertinti pradėtą rengti Mažeikių naftos gamyklos magistralinio naftotiekio ir produktotiekio bei susijusios infrastruktūros specialųjį planą.

11.4. VANDENS TIEKIMAS IR NUOTEKŲ TVARKYMAS

Licencija verstis geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo veikla Klaipėdos, Gargždų ir Priekulės miestuose, Dovilų, Endriejavo, Judrėnų, Kretingalės, Plikių, Veiviržėnų ir Vėžaičių miesteliuose bei dar 89 Klaipėdos rajono savivaldybės kaimuose Valstybinės kainų ir energetikos kontrolės komisijos nutarimu nuo 2015 m. liepos 9 d. suteikta AB „Klaipėdos vanduo“. AB „Klaipėdos vanduo“ paskirta viešąja geriamojo vandens tiekėja ir nuotekų tvarkytoja nuo rugpjūčio 27 d. Klaipėdos rajono savivaldybėje, nuo 2015 m. rugsėjo 24 d. Klaipėdos miesto savivaldybėje.

Geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo paslaugas Klaipėdos miesto ir rajono gyventojams bei įmonėms teikianti bendrovė 2015 m. pabaigoje eksploatavo 55 vandenvietes: Klaipėdos mieste 3 vandenvietes - 1-ąją, 3-ąją, Žardupės (Šaulių vandenvietė atjungta nuo 2015 m. rugsėjo 1 d.); Klaipėdos rajone – 52 vandenvietes. Per 2015 m. visose AB „Klaipėdos vanduo“ eksploatuojamose vandenvietėse išgauta 12,0 mln.m^3, patiekta – 11,2 mln.m^3 vandens.

2015 m. pabaigoje bendrovė eksploatavo 15 nuotekų valyklų:

- vieną didelę nuotekų valyklą Dumpių k., Dumpių sen., Klaipėdos rajono savivaldybėje, kurioje išvalomos Klaipėdos mieste, Priekulėje, Gargždуose, Jakuose, Ginduliuose, Slengiuose, Karklėje, Agluonėnuose ir Doviluose surinktos nuotekos,

- Klaipėdos rajono gyvenvietėse esančių 14 nedidelių nuotekų valyklų.

Didžioji dalis planuojamoje teritorijoje surinktų nuotekų transportuojamos į AB „Klaipėdos vanduo" priklausančią nuotekų valyklą Dumpių k. 2015 m. AB „Klaipėdos vanduo" nuotekų valykloje išvalyta 14,97 mln.m^3 nuotekų, tai yra 0,84 mln.m^3 arba 5,6 proc. daugiau nei 2014 m. Dauparų-Gobergiškės k. 2015 m. pastatyta nauja 2-oji technologinė buitinių nuotekų valymo įrenginių linija leidžianti išvalyti iki 35 m^3/d atitekančių buitinių nuotekų. Po nuotekų valymo įrenginių išplėtimo valymo įrenginiai pajėgūs išvalyti 70 m^3/d atitekančių nuotekų.

Visiems vartotojams per 2015 m. parduota 9,6 mln. m^3 vandens. Vandens pardavimas, lyginant su 2014 m. išliko tame pačiame lygyje, tačiau atskirose vartotojų kategorijose pokyčiai didesni: gyventojams padidėjo 0,7 proc., pramonės įmonėms sumažėjo 0,5 proc., kitoms įmonėms sumažėjo net 2,4 proc.

2015 m. nuotekų parduota 8,7 mln. m^3. Nuotekų pardavimas, lyginant su 2014 m. padidėjo 1,4 proc., iš jų: gyventojams – 1,9 proc., pramonės įmonėms – 1,6 proc., o kitoms įmonėms sumažėjo 1,6 proc. Iš AB „Grigeo Klaipėdos kartonas" priimtų transportuoti apvalyto vandens kolektoriumi nuotekų kiekis padidėjo 6,0 proc.

Klaipėdos mieste ir jo prieigose esančiose į nagrinėjamą teritoriją patenkančiose Klaipėdos rajono gyvenvietėse nuosekliai vykdoma vandentiekio ir nuotekų tinklų plėtra.

Smiltynė, kuri yra tampriai susijusi su Klaipėdos miestu, įeina į Kuršių nerijos nacionalinio parko teritoriją. Smiltynėje esantys objektai, kaip Jūrų muziejus-akvariumas, viešbutis, keletas pastatų bei vilų, turi vietines vandens tiekimo bei nuotekų surinkimo sistemas. Šiaurinėje Smiltynės dalyje įrengti nuotekų valymo įrenginiai. Pagal Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos reglamentą, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2002 m. rugpjūčio 10 d. įsakymu Nr. 439, visose Kuršių nerijos nacionalinio parko gyvenvietėse gali būti įrengiami šiuolaikinį technikos lygį atitinkantys inžineriniai tinklai. Prioritetas teikiamas inžinerinei įrangai, kuo mažiau keičiančiai tradicinį gyvenvietės vaizdą bei esamą kraštovaizdžio pobūdį.

2013 m. įgyvendintas projektas *„Vandentiekio ir nuotekų tinklų plėtra Klaipėdos rajone (Jakuose, Sudmantuose, Doviluose, Purmaliuose, Kalotėje, Ginduliuose, Klaipėdoje (Paupio ir II Melnragės gyvenvietėse)" Nr. VP3-3.1-AM-01-V-02-094*.

Iki 2015 m. pabaigos pilnai užbaigtas projektas *„Klaipėdos dumblo apdorojimo įrenginių statyba" Nr. VP3-3.1-AM-01-V-01-027*.

2016 m. AB „Klaipėdos vanduo" pabaigė vykdyti investicinį projektą *„Vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtra Klaipėdos mieste ir rajone (Priekulėje, Mickuose, Dituvoje, Kuodžiuose, Agluonėnuose, Stragnuose II, Dauparuose, Šlapšilėje, Gobergiškėje, Jonušuose)" Nr. VP3-3.1-AM-01-V-05-007*.

2016 m. planuojama pradėti vykdyti du naujus projektus, dalinai finansuojamus ES lėšomis: *„Geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros rekonstravimas ir plėtra Klaipėdos mieste" ir „Geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros rekonstravimas ir plėtra Klaipėdos rajone"*.

Atsižvelgiant į pramonės ir kitų įmonių vartojimo tendencijas 2015 m., AB „Klaipėdos vanduo“ pardavimų didėjimo nesitiki, o gyvenamajame sektoriuje paslaugų vartotojų skaičių sumažina gyventojų skaičiaus mažėjimas.

11.4.1. GERIAMOJO VANDENS GAMYBA

Klaipėdos miesto gyventojai bei įmonės geriamąjį vandenį gauna iš AB “Klaipėdos vanduo” priklausančių vandenviečių: šiaurinę Klaipėdos miesto dalį iki Danės upės geriamuoju vandeniu aprūpina 1-oji vandenvietė (Liepų g. 49a), o pietinę nuo Danės upės – 3-ioji vandenvietė (Kairių g. 13).

Per parą miestui reikia apie 30 tūkst. m^3 vandens. 1-oji vandenvietė, aptarnaujanti šiaurinę miesto dalį, galėtų telkiniui kasdien tiekti apie 20 tūkst. m^3 vandens, dabar pakanka perpus mažesnio kiekio. Iš 3-iosios vandenvietės kasdien imama apie 20 tūkst. m^3 vandens. Kadangi vandentiekio sistema bendra, prireikus galima naudotis ir viena vandenviete. Tai atsitinka stambesnio planuoto remonto ar nenumatytų nesklandumų atveju. Visais kitais atvejais abi vandenvietės ir visa vandens tiekimo ir nuotekų šalinimo sistema dirba lygiai, ritmingai, iš anksto užprogramuotu režimu.

Žardupės kvartalas vandeniu aprūpinamas iš vietinės vandenvietės, tačiau ateityje šio kvartalo tinklai turėtų būti prijungti prie centralizuotos miesto vandentiekio sistemos. Šaulių kvartalo atskira vandens tiekimo sistema, paklojus vandentiekio tinklą, nuo 2015 m. rugsėjo 1 d. buvo prijungta prie centralizuotos Klaipėdos miesto vandens tiekimo sistemos, o Šaulių k. esantis gręžinys užkonservuotas.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje Dumpiuose esančiai Klaipėdos miesto nuotekų valyklai vanduo tiekiamas iš vietinės nuotekų valyklos vandenvietės. Klaipėdos miesto nuotekų valyklos pusiau uždaros grupės (IIa^1) vandenvietėje eksploatuojamas viršutinės juros (J_3) vandeningas horizontas, slūgsantis apie 115-120 m gylyje.

Kuršių nerijos šiaurinėje dalyje yra įrengta Jūrų muziejui priklausanti vandenvietė. Joje eksploatuojamas viršutinės Juros (J_3) vandeningas horizontas.

Atlikus galimybių studiją, įvertinus perspektyvinį vandens poreikį Klaipėdos mieste, Klaipėdos miesto vandenviečių vandens išteklius bei ruošyklų pajėgumus, konstatuota, kad AB „Klaipėdos vanduo“ turi didelį kokybiško, Lietuvos higienos normos HN 24:2003 „Geriamojo vandens saugos ir kokybės reikalavimai“ reikalavimus atitinkančio vandens rezervą, kuris pirmiausia bus naudojamas pietinės Klaipėdos rajono dalies gyvenvietėms, kurių vandenyje yra gausu toksinio (cheminio) rodiklio boro. Vandens tiekimas iš geresnės kokybės vandenį tiekiančių vandenviečių yra alternatyva gyvenvietėms, kurių teritorijose išgaunamas blogos kokybės vanduo, o jo gerinimo sąnaudos didelės. Atlikus magistralinės vandentiekio linijos Klaipėda-Priekulė statybos darbus, nuo 2015 m. gruodžio 2 d. geriamasis vanduo iš Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės pradėtas tiekti Priekulės miesto, Dituvos, Mickų, Kuodžių k. vartotojams.

11.4.1.1. 1-OJI VANDENVIETĖ

Klaipėdos miesto 1-oji vandenvietė seniausia Lietuvos vandenvietė, kurioje 1898 m. išgręžtas pirmas gręžinys, pastatyta siurblinė ir pirmieji aeracijos bei filtracijos įrenginiai (*žr. 11.4.1-1 pav.*). Vandenvietė priskirtina uždarų vandenviečių grupei. Šioje vandenvietėje eksploatuojami viršutinio Permo (P_2) ir viršutinio Devono ($D_3žg$) vandeningi horizontai. Šiuo metu vandenvietė eksploatuoja aštuonis požeminio vandens gręžinius, kurių gylis 240-285 m. Vandens gamybai naudojami šeši gręžiniai, du gręžiniai yra konservuoti. 1 – osios vandenvietės projektinis pajėgumas - 19 tūkst. m^3 per parą. Faktiškai vartotojams patiekiama apie 10 tūkst. m^3 per parą.

11.4.1-1 pav. Klaipėdos m. 1-oji vandenvietė

2013 m. spalio 31 d. įgyvendinus valstybės projekto „Vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtra Klaipėdoje" Nr.VP3-3.1-AM-01-V-01-003 rangos sutartį „Pirmos vandenvietės vandens ruošykla Liepų g. 49 a Klaipėdoje“ visas Klaipėdos mieste centralizuotai tiekiamas geriamasis vanduo atitinka ES direktyvoje Nr.98/83/EB bei Lietuvos Respublikos higienos normoje HN 24:2003 geriamojo vandens kokybei keliamus reikalavimus. Ši projekto veikla atitinka Vandentvarkos (vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo) plėtros strategijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005 m. sausio 12 d. įsakymu Nr. D1-23, uždavinį užtikrinti centralizuotai (viešai) tiekiamo geriamojo vandens ir teikiamų nuotekų tvarkymo paslaugų atitiktį sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimams bei užtikrinti nepertraukiamą centralizuoto geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo paslaugų teikimo sistemų funkcionavimą.

Visos vandenvietės darbas valdomas nuotoliniu būdu iš AB „Klaipėdos vanduo“ centrinės dispečerinės.

1 – osios vandenvietės pagrindiniai technologiniai procesai:

- iš gręžinių vanduo tiekiamas į aeracinius koštuvus, kuriuose pašalinamas sieros vandenilis, suteikiantis vandeniui nemalonų kvapą;
- amonio, vandens drumstumo šalinimas dvejų laipsnių slėginiuose filtruose;
- fluoridų šalinimas atvirkštinio osmoso įrenginio pagalba;
- vandens stabilizavimas;
- vandens dezinfekavimas natrio hipochlorito tirpalu.

11.4.1.2. 2-OJI VANDENVIETĖ

Vandenvietė priskirtina uždarų vandenviečių grupei. Šioje vandenvietėje buvo eksploatuojami viršutinio Permo (P_2) ir viršutinio Devono (D_3žg) vandeningi horizontai. 2-oji Klaipėdos m. vandenvietė dėl perteklinių pajėgumų 2006 m. buvo užkonservuota. 2008 m. atlikta šios vandenvietės tolimesnio panaudojimo galimybių studija. Studija parodė, kad 2-osios vandenvietės pajėgumų per artimiausius dešimtmečius Klaipėdos miestui nereikės. 2009 m. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba pritarė vandenvietės uždarymui. 2010 m. gegužės 6 d. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba patvirtino vandenvietės uždarymo programą. Pagal programą Klaipėdos miesto savivaldybės administracija iki 2011 m. pabaigos turėjo parengti 2-osios vandenvietės atidalijamos teritorijos panaudojimo savivaldybės reikmėms galimybių studiją.

11.4.1.3. 3-IOJI VANDENVIETĖ

Jeigu Klaipėdos miesto 1-oji vandenvietė yra visiškai uždara, tai 3-iojoje vandenvietėje ruošiami paviršiaus vandenys, kol patenka į tiekimo sistemą, lieka labiausiai neapsaugoti nuo išorės poveikio (*žr. 11.4.1-2 pav.*). Visa vandenvietė užima 170 ha plotą.

11.4.1-2 pav. Klaipėdos miesto 3-ioji vandenvietė

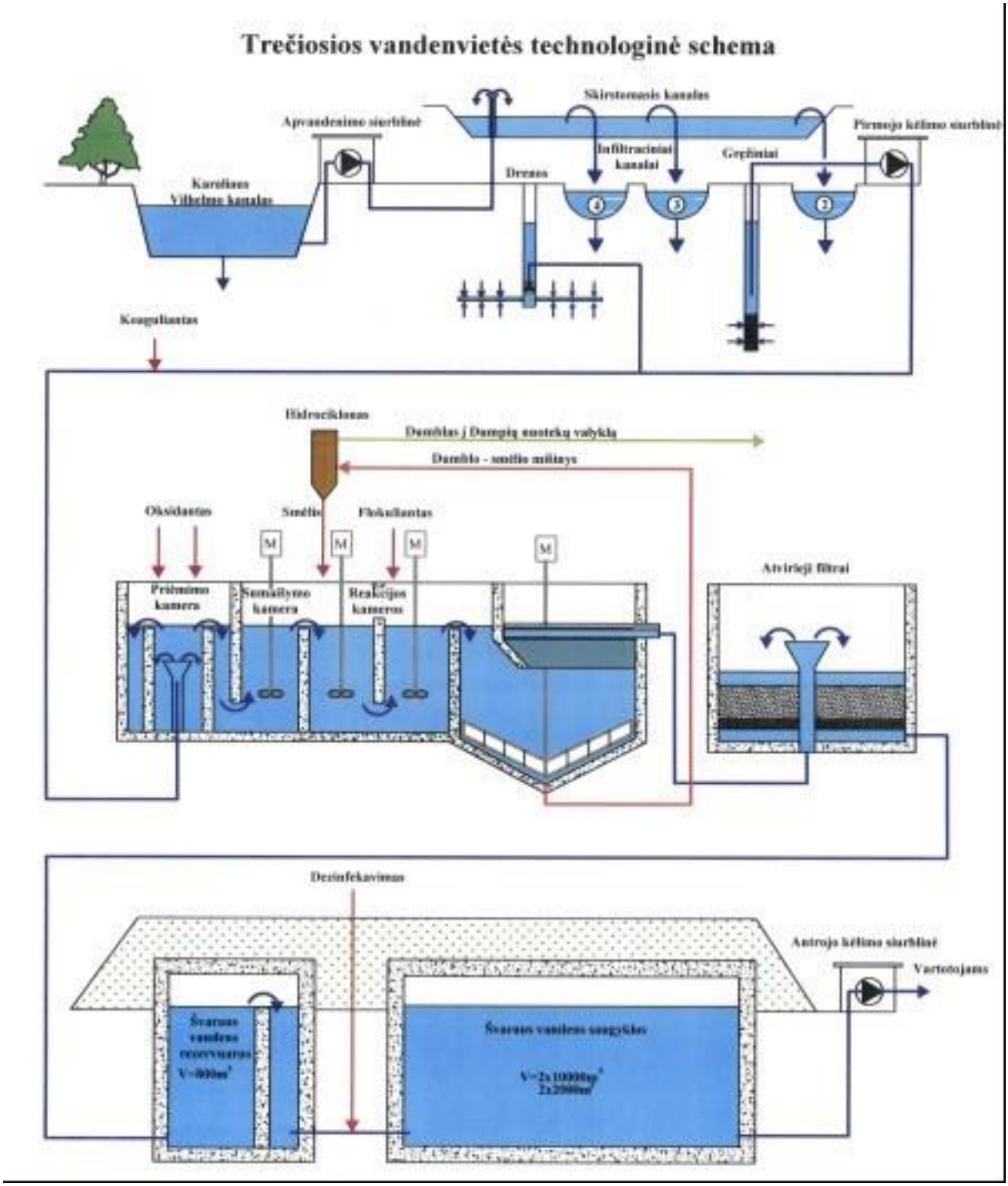
Planuojamoje teritorijoje esanti Klaipėdos miesto 3-ioji vandenvietė Klaipėdos miestui tiekia požeminį vandenį nuo 1967 m. 3-iojoje vandenvietėje horizonto eksploatacinių išteklių kiekis yra 80 tūkst. m^3/parą. Jų paėmimui vandenvietėje pritaikyta dirbtinės mitybos sistema. Vandenvietės debitas sudaro apie 45,41 tūkst. m^3/parą. Faktiškai vartotojams geriamojo vandens patiekiama apie 22 tūkst. m^3/parą. Vandenvietė priskiriama IIIb² pogrupiui - atvira infiltracinio tipo vandenvietė. Eksploatuojamo vandeningojo sluoksnio geologinis indeksas - Q(mIV). Vandenvietėje eksploatuojamas gruntinis vandeningas sluoksnis, kuris yra suklostytas iš jūrinės litorininės terasos nuogulų, sudarytų iš įvairaus rupumo smėlio ir žvyro sluoksnelių. Smėlių ir žvyrų filtracijos koeficientas (kf) kinta nuo 17 iki 28 m/parą (Z. Šonta, V. Krikščiūnas, 1964). Vandeningų uolienų storis greta Karaliaus Vilhelmo kanalo siekia 10-12 m, link Kuršių marių – iki 22 m. Karaliaus Vilhelmo kanalo gylis yra apie 3 m.

Vandenvietės infiltracinę sistemą sudaro Karaliaus Vilhelmo kanalas ir 3 infiltraciniai grioviai, kurių ilgis – po 3,1 km. Paskaičiuotas maksimalus infiltracijos plotas 18600 m². Kaptažo sistemą sudaro 10 horizontalių drenų. Gręžtiniai šuliniai nuo 2010 m. yra užkonservuoti ir nenaudojami.

Atplaukęs Minijos upe ir Karaliaus Vilhelmo kanalu, vanduo apdorojamas fiziniu ir cheminiu būdu. Pirmiausiai vanduo apvandeninimo siurbliais iš Karaliaus Vilhelmo kanalo pumpuojamas į skirstomąjį kanalą, o iš jo patenka į infiltracinius kanalus - 3 km ilgio griovius, kuriuose tekantis vanduo filtruojasi į vandeniui laidų smėlio ir žvyro gruntą. Tokiu būdu palaikomas aukštas vandens lygis. Drenomis surinktas požeminiuose smėlio ir žvyro sluoksniuose dalinai apsivalęs vanduo siurbliais paduodamas į vandens ruošyklą (*žr. 11.4.1-3 pav.*).

Vandens ruošykloje vanduo pereina dviejų pakopų valymą:

- Cheminis valymas, taikant oksidacijos, krekinimo ir dribsniavimo procesus, dėl kurių teršalai "surišami" į dribsnius, o šie nusodinami ir pašalinami. Nuskaidrinimo proceso pagreitinimui į reakcijos kameras pastoviai tiekiamas mikrosmėlis, kuris dribsniams suteikia didesnį svorį. Nuskaidrintas vanduo paduodamas į filtrus.
- Filtravimas. Nuskaidrintas vanduo filtruojamas atviruose greitaeigiuose filtruose per daugiasluoksnę smėlio ir žvyro įkrovą.



11.4.1-3 pav. Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės technologinė schema

Išvalytas vanduo dezinfekuojamas natrio hipochlorito tirpalu. Taip paruoštas geriamasis vanduo kaupiamas rezervuaruose, o iš jų siurbliais tiekiamas į miesto vandentiekio tinklus.

Kiekvienais metais skiriamas didelis dėmesys 3-iosios vandenvietės įrengimų atnaujinimui: atnaujinta filtrų drenažinė sistema, pertvarkyta 2-ojo kėlimo siurblinė, atnaujinta apvandeninimo siurblinės elektros paskirstymo įranga, užbaigti sklendžių kamerų Nr. 3, 4, 5 uždaromosios armatūros keitimo darbai, remontuojamas 4-asis geriamojo vandens rezervuaras.

11.4.1.4. VANDENVIEČIŲ APSAUGOS ZONOS

Požeminio vandens vandenviečių apsaugai nuo užteršimo pavojingomis medžiagomis, pagal Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymo 20[1] straipsnį, nustatomos požeminio vandens apsaugos zonos, kuriose nustatyti ūkinės veiklos, galinčios užteršti iš vandenviečių paimamą vandenį, apribojimai.

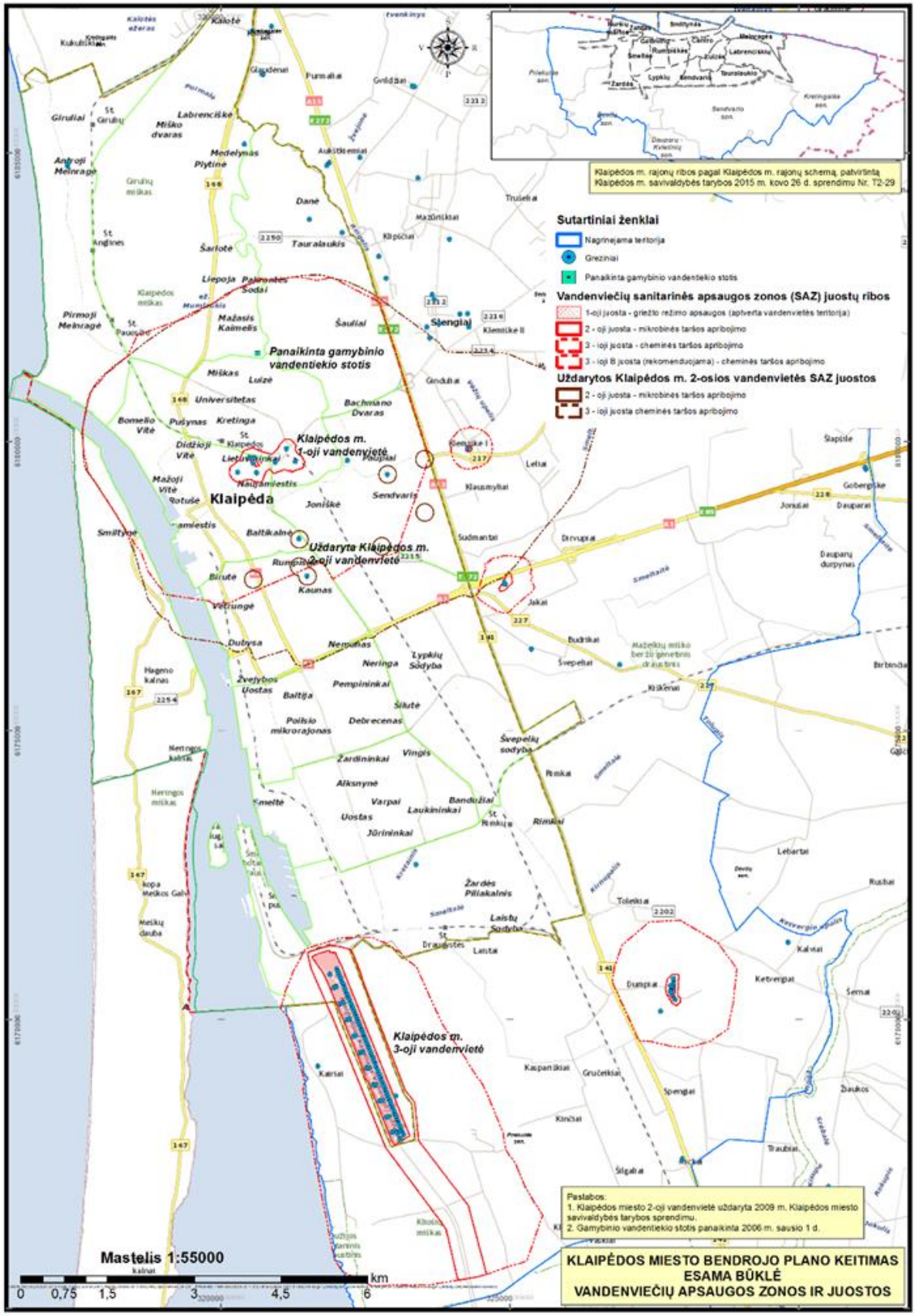
Iki 2015 m. rugsėjo 1 d. galiojęs Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2006 m. liepos 17 d. įsakymas Nr. V-613 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 44:2006 „Vandenviečių sanitarinių apsaugos zonų nustatymas ir priežiūra“ patvirtinimo“ pakeistas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2015 m. gruodžio 14 d. įsakymu Nr. D1-912 patvirtintu Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonų nustatymo tvarkos aprašu, kuriuo nustatomi reikalavimai, kuriais vadovaujantis nustatomos požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos ir jų sudėtinės dalys.

- I grupės požeminio vandens vandenvietė – su atmosferos krituliais, paviršiniu ir gretimų sluoksnių požeminiu vandeniu neturinti ryšio uždara požeminio vandens vandenvietė, įrengta vandeninguosiuose sluoksniuose, esančiuose po regionine vandenspara;
- II grupės požeminio vandens vandenvietė – su atmosferos krituliais, paviršiniu ir gretimų sluoksnių požeminiu vandeniu silpną ryšį turinti pusiau uždara požeminio vandens vandenvietė, įrengta iš dalies izoliuotuose vandeninguosiuose sluoksniuose;
- III grupės požeminio vandens vandenvietė – atvira požeminio vandens vandenvietė, tiesiogiai arba per išsipleišėjusias vandensparas turinti ryšį su paviršiniais vandens telkiniais, pasipildanti atvirų telkinių vandeniu arba atmosferos krituliais.

Požeminio vandens vandenvietės apsaugai skirta teritorija, kuriai nustatytos ūkinę veiklą ribojančios sąlygos, vadinama požeminio vandens vandenviečių apsaugos zona (toliau – VAZ), kuri, atsižvelgiant į požeminio vandens naudojimo paskirtį ir paimamą jo kiekį, gali būti sudaryta iš trijų apsaugos juostų:

- 1-oji juosta – atsižvelgiant į požeminio vandens vandenvietės grupę nustatyto pločio arčiausiai kaptažo įrenginių esanti juosta, kurios paskirtis – apsaugoti vandenvietę nuo tyčinės ar atsitiktinės taršos ir kurioje draudžiama ūkinė ir kita veikla, nesusijusi su vandens paėmimu, gerinimu ir tiekimu;
- 2-oji juosta – už požeminio vandens vandenvietės apsaugos zonos 1-osios juostos esanti matematiškai ar analitiškai apskaičiuoto pločio juosta, kurioje ribojama mikrobiologinę ir cheminę taršą galinti sukelti ūkinė veikla;
- 3-ioji juosta – už požeminio vandens vandenvietės apsaugos zonos 2-osios juostos esanti matematiškai ar analitiškai apskaičiuoto pločio juosta, kurioje ribojama cheminę taršą galinti sukelti ūkinė veikla.

Lietuvos geologijos tarnybos (toliau – LGT) patvirtintame VAZ projekte suprojektuotos VAZ ribos skelbiamos LGT tinklalapyje (*žr. 11.4.1-4 pav.*).



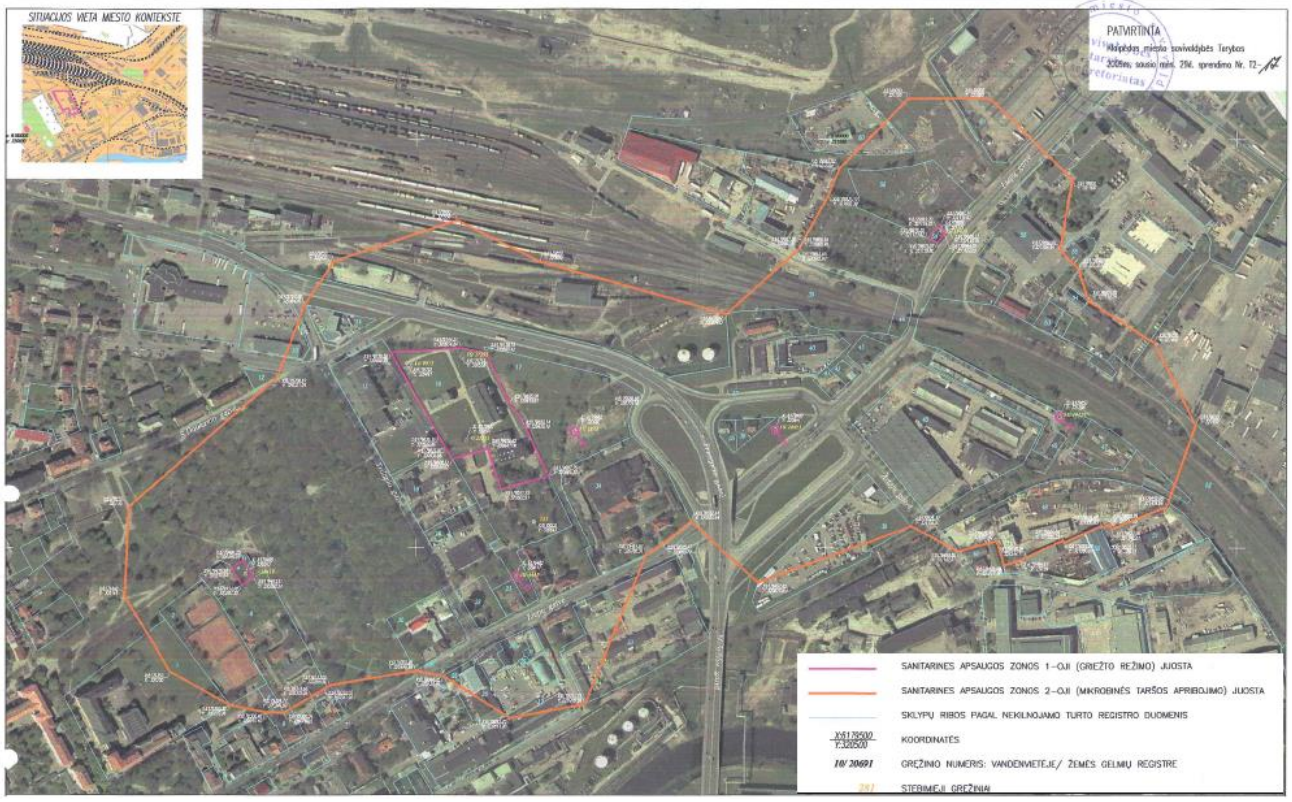
11.4.1-4 pav. Vandenviečių apsaugos zonos
(Inžinerinės infrastruktūros schemose naudojamas Maps.lt interneto svetainės skaitmeninis žemėlapis)

Viešajam geriamojo vandens tiekimui naudojamų požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos nustatomos specialiuosiuose teritorijų planavimo dokumentuose, parengtuose atsižvelgiant į LGT patvirtinto VAZ projekto duomenis, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka. Kitais atvejais VAZ nustatomos, atsižvelgiant į LGT patvirtinto VAZ projekto duomenis arba Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonų nustatymo tvarkos apraše nustatytus VAZ juostų dydžius, Lietuvos Respublikos žemės įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Keičiantis teisės aktams, šiuo metu Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos numato ūkinės veiklos apribojimus požeminių vandens telkinių (vandenviečių) sanitarinių apsaugos zonų, bet ne apsaugos zonų ribose.

Klaipėdos miesto 1-osios vandenvietės Liepų g. 49A sanitarinės apsaugos zonos specialųjį planą Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos taryba patvirtino 2009 m. sausio 29 d. sprendimu Nr. T2-17.

Klaipėdos miesto 1-osios vandenvietės sanitarinė apsaugos zona (toliau – SAZ) sudaryta iš trijų juostų, ji paskaičiuota vandenvietės debitui, atitinkančiam patvirtintų eksploatacinių išteklių kiekį – 17/22 tūkst. m^3/d (*žr. 11.4.1-5 pav.*).



11.4.1-5 pav. Klaipėdos miesto 1-osios vandenvietės SAZ 1-oji ir 2-oji juostos (ištrauka iš Klaipėdos miesto 1-iosios vandenvietės Liepų g. 49A sanitarinės apsaugos zonos specialiojo plano brėžinio)

Visa vandenvietės SAZ (saugotina teritorija, kurią apibrėžia SAZ 3b sektoriaus ribos) artima ovalui, užimamas plotas – 41500 ha (*žr. 11.4.1-6 pav.*).

11.4.1-6 pav. Klaipėdos miesto 1-osios vandenvietės SAZ 3-oji juosta (ištrauka iš Klaipėdos miesto 1-iosios vandenvietės Liepų g. 49A sanitarinės apsaugos zonos specialiojo plano brėžinio)

Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos specialusis planas patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius 2013 m. sausio 2 d. įsakymu Nr. AD1-4 (*žr. 11.4.1-7 pav.*).

Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos specialiuoju planu būdingiems 25,7/50 tūkst. m^3/d debitams nustatytos trys SAZ juostos:

1-osios juostos plotas – 116,10 ha;

2-osios juostos plotas (įskaitant ir 1-ąją juostą)– 396,59 ha;

3-iosios juostos plotas (įskaitant 2-ąją ir 3-iąją juostas) – 1769,03 ha.

11.4.1-7 pav. Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės SAZ specialiojo plano brėžinys

11.4.1-1 lentelė. Vandenviečių nagrinėjamoje teritorijoje sąrašas ir charakteristikos

Eil. Nr.	Registro Nr.	Pavadinimas	Būklė	SAZ įsteigtas	SAZ projektas	Ištekliai	Geologinis indeksas	Grupė
Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija								
1.1	50	Klaipėdos m. 1-oji	Naudojama	Taip	Yra	Aprobuoti	P2+D3žg	I
1.2	2413	Klaipėdos m. 2-oji	Nenaudojama	Ne	Yra	Aprobuoti	P2+D3žg	I
1.3	51	Klaipėdos m. 3-ioji	Naudojama	Taip	Yra	Aprobuoti	mIV	III
1.4	739	Žardupės	Naudojama	Ne	Nėra	Neaprobuoti		III
1.5	4062	Jūrų muziejaus	Naudojama	Ne	Nėra	Neaprobuoti	J3	
1.6	2726	Rimkų	Naudojama	Ne	Nėra	Neaprobuoti	J3	
Mineralinio vandens vandenvietė								
2.1	4583	UAB „Geoterma“	Naudojama	Ne	Yra	Aprobuoti	D1km	
Klaipėdos rajono savivaldybės teritorija								
3.1	2662	Dumpių nuotekų valyklos	Naudojama	Taip	Yra	Aprobuoti	J3cl	II
3.2	4363	Mickų	*Nuo 2015 m. gruodžio 2 d. vandentiekio tinklai prijungti prie Klaipėdos m. tinklų*					
3.3	4274	Ketvergių	Naudojama	Ne	Yra	Aprobuoti	J3cl	
3.4	4577	UAB „Melt Water“	Naudojama	Ne	Yra	Aprobuoti	J3cl2	
3.5	4402	Budrikų žiburiai	Naudojama	Ne	Nėra	Neaprobuoti	J3cl	
3.6	4048	Jakų	*Nuo 2014 m. vandentiekio tinklai prijungti prie Klaipėdos m. tinklų*					
3.7	4165	Dauparų	Naudojama	Ne	Yra	Aprobuoti	agIImd-žm; J3	
3.8	176	Garždų (Laugalių)	Naudojama	Ne	Yra	Aprobuoti	J3	

3.9	3810	UAB Sanitex	Naudojamas	Ne	Nėra	Neaprobuoti	J3	
3.10	4185	Klemiškės	*Nuo 2014 m. vandentiekio tinklai prijungti prie Klaipėdos m. tinklų*					
3.11	4729	Slengių	*Nuo 2016 m. gegužės 13 d. vandentiekio tinklai prijungti prie Klaipėdos m. tinklų*					
3.12	4112	Trušelių	Naudojamas	Ne	Yra	Aprobuoti	P2	
3.13	4316	Klipščių	Naudojamas	Ne	Nėra	Neaprobuoti	agII	
3.14	4194	Kalnuvėnų	Naudojamas	Ne	Šiuo metu vykdomas išteklių aprobavimas ir rengiamas SAZ projektas		P2	
3.15	4168	Kalotės	Naudojamas	Ne	Yra	Aprobuoti	P2	
3.16	4184	Karklės	Naudojamas	Ne	Yra	Aprobuoti	J2cl	
3.17	3069	Kretingalės	Naudojamas	Ne	Yra	Aprobuoti	P2	

11.4.1.5. TREČIO KĖLIMO SIURBLINĖS

Kad užtikrinti nenutrūkstamą vandens tiekimą gyvenamųjų namų ir įmonių vartotojams, vandentiekio tinkluose būtina sukelti atitinkamą slėgį. Pavyzdžiui, penkiaaukščiam namui reikia sukelti ir išlaikyti būtiną apie 25 metrų vidutinį vandens tiekimo slėgį.

Kad patiekti vandenį į 9 aukštų ar dar aukštesnius pastatus, reikia didesnio - iki 60 metrų - vandens slėgio. Padidinto aukštingumo gyvenamųjų namų grupių aprūpinimui geriamuoju vandeniu įrengiamos trečio kėlimo siurblinės su nedidelio galingumo siurbliais. Jos aptarnauja daugiaaukštį namą arba jų grupę.

AB „Klaipėdos vanduo“ eksploatuoja 29 trečio vandens kėlimo siurblines. Jos įrengtos daugiaaukščių pastatų rūsiuose, požeminėse šachtose, atskiruose pastatuose.

Per 2000-2008 m. atnaujintos ir rekonstruotos 29 siurblinės: įdiegta kompiuterizuota technologinio proceso informacinė sistema. Šios sistemos leidžia nuolat stebėti siurblinių technologinius procesus, operatyviai likviduoti gedimus, užtikrinti patikimą vandens tiekimą vartotojams.

11.4.1.6. GAMYBINIO VANDENTIEKIO STOTIS

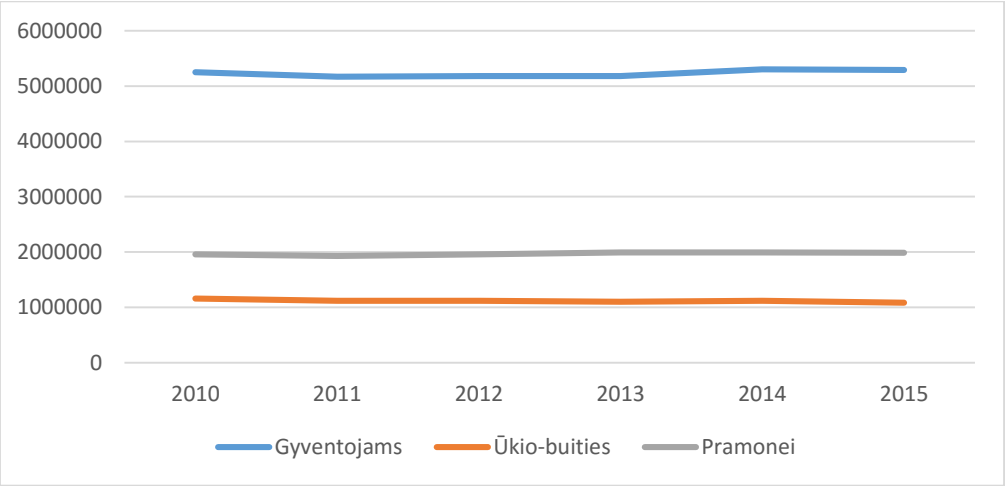
Įmonių šiaurinėje Klaipėdos miesto dalyje gamybiniams poreikiams 1974 m. buvo įrengta gamybinio vandentiekio sistema, kuri šiuo metu panaikinta. Gamybinis vanduo buvo imamas iš Danės upės. Gamybinio vandens gerinimo įrenginių našumas buvo 9,5 tūkst. m^3/parą.

Konstatavus, kad gamybinio vandens vandenvietė nerentabili, 2006 m. sausio 1 d. nuspręsta ją panaikinti. Šiuo metu buvusios gamybinio vandens vandenvietės vietoje pastatytas Klaipėdos miesto gyvenamųjų namų kvartalas.

Per paskutinius 5 metus stebimas panašus sunaudoto vandens technologinėms reikmėms kiekis (11.4.1-2 lent.).

11.4.1-2 lentelė. Realizuoto vandens kiekiai Klaipėdos mieste, m^3

Laikotarpis	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m. 06 mėn.
Gyventojams	5251095	5167526	5181974	5180855	5301024	5291128	2601790
Ūkio-buities	1160912	1116590	1117882	1103058	1115805	1082647	560868
Pramonei	1958977	1930684	1955145	1990485	1992108	1989027	987678



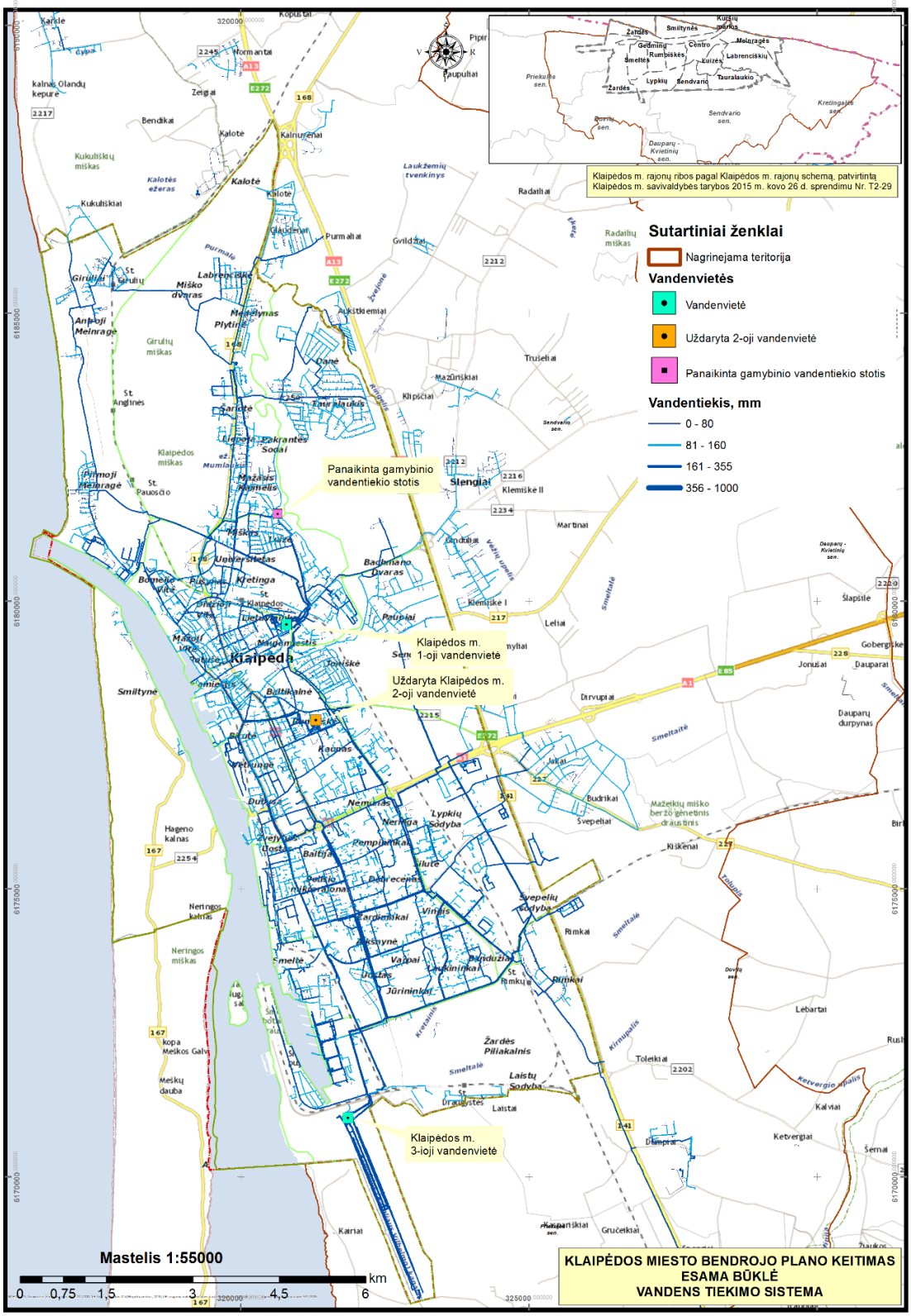
Klaipėdos LEZ teritorijoje yra pilnai išvystyta vandentiekio ir nuotekų infrastruktūra, pakloti magistraliniai (žiediniai) DN 400- DN560 mm ir kvartaliniai vandens tiekimo tinklai, kurių skersmuo yra pakankamas didesnių vandens kiekių praleidimui.

Įvertinus ūkio-buities ir gamybai sunaudojamo vandens dinamikos per eilę metų duomenis bei atlikus ekonominį ir aplinkosauginį pagrindimą, tolimesniuose Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo etapuose bus svarstoma gamybinio vandens tiekimo sistemos įrengimo galimybė.

11.4.2. VANDENS TIEKIMAS

2015 metų pabaigoje AB „Klaipėdos vanduo“ Klaipėdos mieste eksploatavo 484,4 km vandentiekio tinklų (*žr. 11.4.2-1 pav.*), iš jų:

- 453,1 km Ab „Klaipėdos vanduo“ apskaitoje esančių tinklų,
- 3,1 km bešeimininkių tinklų,
- 28,2 km tinklų, eksploatuojamų pagal įvairias sutartis (panaudos, apžiūros, eksploatacijos) ir pagal Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimus.



4.3.4-3

11.4.2-1 pav. Vandens tiekimo sistema nagrinėjamoje teritorijoje

Vadovaujantis AB „Klaipėdos vanduo“ duomenimis vandens tiekimo sistema pažymėta brėžinyje

Nr. U-1262/16013-00-BTP-E.B-18.

11.4.3. NUOTEKŲ SURINKIMAS

2015 metų pabaigoje AB „Klaipėdos vanduo“ Klaipėdos mieste eksploatavo 439,9 km (*žr. 11.4.3-1 pav.*), iš jų:

- 414,1 km AB „Klaipėdos vanduo“ apskaitoje esančių tinklų,
- 3,5 km bešeimininkių tinklų,
- 22,3 km tinklų, eksploatuojamų pagal įvairias sutartis (panaudos, apžiūros, eksploatacijos) ir pagal Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimus.

Pagrindinė Klaipėdos miesto nuotekų siurblinė yra siurblinė Nr. 6, iš kurios slėginėmis linijomis d1200 mm, d1000 mm nuotekos transportuojamos į AB „Klaipėdos vanduo“ priklausančią nuotekų valyklą Dumpių k. Šiuo metu d1200 slėginė nuotekų linija yra avarinės būklės, neveikianti. Liniją reikia remontuoti. Greta nutiestos slėginės linijos 2xd800 mm, kuriomis AB „Grigeo Klaipėdos kartonas“ nuotekas taip pat transportuoja į Dumpių k., kur greta AB „Klaipėdos vanduo“ nuotekų valyklos įrengta AB „Grigeo Klaipėdos kartonas“ nuotekų valykla.

Priekulės bei Gargždų miestų buitinės nuotekos siurblių pagalba per ~10 km ilgio slėgines linijas yra transportuojamos į Klaipėdos miesto nuotekų valyklą.

2015 m. pabaigoje nuotekoms perpumpuoti AB „Klaipėdos vanduo“ buvo eksploatuojamos 98 nuotekų siurblinės. Eksploatuojamų nuotekų siurblinių skaičius vis kinta, nes pastoviai statomi nauji nuotekų tinklai, įvedami į eksploataciją nauji objektai, taip pat nuotekų siurblinių eksploatacija perimama iš bendrovės vartotojų.

Išvalytos buitinės nuotekos iš nuotekų valyklos 9 km ilgio savitakiniu nuotekų kolektoriumi 2000x1800 mm išleidžiamos į Kuršių marias. Pagrindinis išvalytų nuotekų išleistuvas yra Uosto teritorijoje.

Uosto teritorijoje surinktos iš laivų nuotekos išpumpuojamos į Klaipėdos miesto nuotekų tinklą ir yra valomos AB „Klaipėdos vanduo“ priklausančioje nuotekų valykloje Dumpių k.

Vadovaujantis AB „Klaipėdos vanduo“ duomenimis nuotekų surinkimo sistema pažymėta brėžinyje Nr. U-1262/16013-00-BTP-E.B-19.

11.4.3-1 pav. Nuotekų surinkimo sistema nagrinėjamoje teritorijoje

11.4.4. NUOTEKŲ VALYMAS

Klaipėdos mieste buitinės ir pramoninės nuotekos priklausomai nuo nuotekų tinklų ilgio, kuris gali siekti net iki 30 km, gali būti pumpuojamos per kelias nuotekų siurblines kol pasiekia nuotekų valyklą, kur patikimai išvalomos naudojant mechaninį ir biologinį valymo metodus (*žr. 11.4.4-1 pav.*).

11.4.4-1 pav. Klaipėdos m. nuotekų valykla

Mechaninio valymo pradžioje grotose sulaikomi stambesni nešmenys, papildomai nuspaudžiami presuose. Smėliagaudėse nusodinamas smėlis ir kitos sunkios medžiagos. Sulaikytas smėlis bei nešmenys periodiškai išvežami į buitinių atliekų sąvartyną. Kiekvieną dieną sulaikoma apie 0,3 t šiukšlių ir apie 0,73 t smėlio. Iš smėliagaudžių nuotekos nuvedamos į radialinius sėsdintuvus, kur nuosėdos nusėda ir tvarkomos kaip pirminis dumblas, o nuotekos persipila per nusodintuvo briaunas ir toliau valomos biologinio valymo dalyje - aerotankuose.

Mechaniškai valytos nuotekos pirmiausia valomos anaerobinėje zonoje, kurios paskirtis - biologinis fosforo šalinimas. Aerobinėje zonoje atliekamas tolesnis nuotekų valymas - naudojantis aktyvaus dumblo biocheminėmis savybėmis sumažinti nuotekose esančius teršalus juos suoksidinant iki CO_2, NO_2, NO_3 ir kitų mažiau gamtai žalingų junginių. Nuotekose esantis bendrasis azotas išvalomas nitrifikacijos/denitrifikacijos procesais. Užtikrinti bendrojo fosforo pastoviai žemas koncentracijas vien biologinio valymo būdu yra sudėtinga, todėl už aerotankų yra įdiegtas automatinis likutinio fosforo nuotekose cheminis valymas, kuris naudojamas tik tuo atveju, jei biologinis valymas neužtikrina pakankamo bendrojo fosforo išvalymo rodiklio. Iš aerotankų aktyvus dumblas teka į antrinius nusodintuvus, kur jis nusėda ir grąžinamas į aerotankų pradžią. Nuskaidrėjęs vanduo patenka į nuvedimo latakus, o iš čia išvalyto vandens kolektoriumi savitaka nuteka iki Kuršių marių.

Nuotekų išvalymo kokybė nustatoma pagal tris nuotekų valykloje valomus parametrus: biologinį deguonies suvartojimą, bendrąjį azotą ir bendrąjį fosforą - atitinka taršos integruotos prevencijos ir kontrolės (TIPK) leidime bei Nuotekų tvarkymo reglamento, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006 m. gegužės 17 d. įsakymu Nr. D1-236, keliamus reikalavimus.

Faktinė ištekančių nuotekų taršos koncentracija 2015 m. sudarė:

- BDS7 – 3,854mg/lO2 (leidžiama 15 mg/lO2),
- bendrojo azoto – 9,632 mg/l (leidžiama 10 mg/l),
- bendrojo fosforo – 0,277 mg/l (leidžiama 1 mg/l).

Visų taršos komponentų išvalymo efektyvumas 2015 m. buvo labai geras.

Pirminiuose nusodintuvuose sulaikytas pirminis dumblas periodiškai šalinamas į gravitacinius tankintuvus, o jau sutankintas perpumpuojamas į dumblo sumaišymo rezervuarą. Biologinio valymo metu dalis aktyvaus dumblo pašalinamas kaip perteklinis dumblas. Nusausintas perteklinis dumblas vėliau sumaišomas su pirminiu dumblu bei atvežtiniu iš kitų objektų dumblu bei riebalais tame pačiame rezervuare ir siurbliais paduodamas į dumblo pūdytuvus. Dviejose pūdymo talpose (kiekvienos tūris 3 tūkst. m^3) dumblas pūdomas mezofiliniame režime, palaikant 35-370° C temperatūrą, hidraulinis dumblo išbuvimo laikas – ne mažiau kaip 18 dienų. Organinės medžiagos skaidomos prie anaerobinių sąlygų, metano bakterijoms suskaidant organinius junginius į amoniaką, anglies dvideginio ir metano dujas. Toks metaninis pūdymas leidžia gauti supūdytą, juodą, daugiau ar mažiau bekvapį dumblą. Mezofiliniam dumblo pūdymo procesui reikalinga temperatūra pūdymo talpose yra gaunama pakaitinus dumblą. Supūdytas dumblas galutinai nusausinamas centrifūgose. Geresniam dumblo nusausinimui naudojami flokuliantai. Nusausintas dumblas būna apie 75 proc. drėgnumo ir konvejerio pagalba transportuojamas į buferinę talpą prieš dumblo džiovinimą. Kiekvieną dieną dumblo džiovinimui patiekiama apie 30 – 40 t nusausinto dumblo.

Dumblo pūdymo metu susidariusios dujos, kurių sudėtyje yra apie 60-65 proc. metano, surenkamos elektrinei bei terminei utilizacijai. Vidutiniškai per parą yra pagaminama apie 5,5 tūkst. m^3 biodujų. Po dujų valymo ir sieros junginių pašalinimo, biodujos nuvedamos į šilumos ir energijos jėgainę, kurioje yra sumontuoti 3 generatoriai ir vandens šildymo katilas. Vidutiniškai per parą yra sugeneruojama apie 13 tūkst. kWh elektros ir 18 tūkst. kWh šilumos energijos. Generatoriai elektros energiją tiekia į energijos paskirstymo sistemą bei vietinį Klaipėdos nuotekų valyklos energijos ciklą. Iš pagrindinės transformatorinės elektros energija tiekiama į AB „Energijos skirstymo operatorius“ elektros energijos skirstymo tinklą.

Į dumblo džiovyklą dumblas yra tiekiamas iš esamo dumblo sausinimo pastato bei atvežtinis dumblas iš kitų nuotekų valyklų. Į uždarą džiovinimo zoną dumblas tiekiamas iš sausinto dumblo priėmimo punkto (bunkerio). Džiovinimo zonoje cirkuliuojant pašildytam orui iš sausinto dumblo išgarinamas bei kondensato pavidalu pašalinamas vanduo. Oras prieš išleidžiant į atmosferą yra valomas oro cheminio valymo įrenginiuose (rūgštiniuose, šarminiuose skruberiuose). Po cheminio oro valymo prieš išleidžiant orą į atmosferą, jis dar kartą yra išvalomas biofiltre. Išdžiovintas dumblas tiekiamas į džiovinto dumblo talpyklą – silosą (tūris 150 m^3). Džiovinto dumblo granulės siloso bokšte sandėliuojamas iki pakrovimo. Po to granulės transportuojamos į valymo įrenginių sandėliavimo aikštelę arba į džiovinto dumblo utilizavimo įrenginius.

Klaipėdos nuotekų valyklos dumblo džiovyklos pajėgumas pagal išgarinamą vandenį - 1803 kg H_2O/val. Dumblo džiovinimo įrenginių projektinis pajėgumas - sudžiovinti iki 18 tūkst. t sausinto dumblo per metus. Projektinis sudžiovinto dumblo kiekis iki 4832 t per metus. Sudžiovintame dumble lieka ne daugiau kaip 10 proc. drėgmės.

Dumblo valymo ir valdymo įrenginiuose per 2015 m. metus dumblo pūdymo proceso metu išgauta 2 016 080 m^3 biodujų. Iš jų pagaminta 3.425,2 MWh elektros energijos. Papildomai 1.464,5 MWH elektros energijos pagaminta iš gamtinių dujų džiovyklos generatoriumi. Tai sudarė 86,3 proc. visam nuotekų valymo ir dumblo tvarkymo procesui reikalingo elektros energijos kiekio.

Pačioje 2013 metų pabaigoje įrengti dumblo apdorojimo įrenginiai. 2015 m. tvarkytojui perduota 1713 t išdžiovinto dumblo.

Uosto teritorijoje nafta užteršti vandenys (t. y. tankų balastas ir plovimo vanduo) yra pristatomi tiesiai į nafta užterštų vandenų valymo įrenginius, esančius AB „Klaipėdos nafta“.

Nuotekų valymo įrenginius sudaro:

- pirminio nuotekų valymo dalis;
- mechaninio nuotekų valymo dalis;
- biologinio nuotekų valymo dalis;
- nuotekų surinkimo ir perpumpavimo siurblinės;
- buferiniai rezervuarai;
- surinktų naftos produktų mišinių rezervuarai;
- slėginiai ir savitakiai nuotekų surinkimo vamzdynai.

Pirminių valymo įrenginių našumas – 100 m^3/h. Pirminio nuotekų valymo grandyje nusėdusios atliekos išvežamos į kietų atliekų grunto valymo įrenginį, kur papildomai valomos. Apvalytos nuosėdos išvežamos į VšĮ „Grunto valymo technologijos“ galutiniam valymui. Surinkti naftos produktai perpumpuojami į rezervuarą, esantį perkrovimo ceche. Apvalytos nuotekos vamzdynais pumpuojamos į valymo įrenginiuose esančius nuotekų buferinius rezervuarus. Į buferinius rezervuarus surenkamas lietaus ir drenažinis vanduo iš bendrovės teritorijos, lietaus nuotekos, susidarančios tamsiųjų naftos produktų ir šviesiųjų naftos produktų rezervuarų parkuose, išpylimo estakados, krantinių Nr. 1, 2, balastiniai ir panaudoti laivo triumo vandenys iš prieplaukose prišvartuotų laivų. Nuotekų išleidimas valyti iš buferinių rezervuarų negali būti didesnis kaip 300 m^3/h arba 150 m^3/h į vieną vandenvalos sekciją. Nuotekos, praėjusios valymą per flotatorius, yra surenkamos išvalytų nuotekų baseinuose, iš kur siurbliais yra perpumpuojamos į biologinių valymo įrenginių dirbantį biosorberį. Naftos produktai yra surenkami iš valymo buferinių rezervuarų, mechaninio valymo dalies baseinų bei gali būti priimami iš automobilinių cisternų. Naftos produktus surenka operatorius ir mašinistas. Valymo įrenginiuose surinkti ir apvalyti nuo vandens (vandens likutis <10) naftos produktai yra grąžinami į perkrovimo cecho rezervuarus siurbliais.

Biologinių nuotekų valymo įrenginių veikimo principas yra paremtas biosorbcijos procesais, kurie vyksta pagrindinėje valymo įrenginių sudedamojoje dalyje – biosorberyje. Iš viso yra pastatyti 4 biosorberiai, bendras jų nuotekų valymo našumas – 160 m^3/h. Šiuo metu nesant dideliam nuotekų srautui eksploatuojami du biosorberiai.

Biosorberių darbas yra periodinis, t. y. kai vienas biosorberis yra pildomas, aeruojamas ir vyksta valymo procesas, kitame biosorberyje išvalytos nuotekos nusistovi ir po to jos išleidžiamos į Kuršių marias.

Nuotekos į biologinius valymo įrenginius yra pumpuojamos iš mechaninių valymo įrenginių ir buitinių nuotekų siurblinės.

Praplovimo vandens nusodintuve nusėdus dumblui, pradedamas dumblo sausinimas. Dumblo siurbliais dumblas pumpuojamas į juostinį filtrą-presą. Pradėjus pumpuoti dumblą į juostinį filtrą-presą, įjungiamas polimero dozavimo siurblys, kuris pumpuoja polimerą į dumblo ir polimero maišyklę, kuri sumontuota prieš juostinį filtrą-presą. Polimeras suriša atskirus dumblo dribsnius į vientisą masę. Nusausintas dumblas tinkamas želdiniams tręšti.

11.4.5. PLANAVIMO DOKUMENTAI

Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas

Klaipėdos miesto savivaldybės taryba 2005 m. kovo 31 d. sprendimu Nr. T2-74 patvirtino Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų šalinimo specialųjį planą (*žr. 11.4.5-1 pav.*).

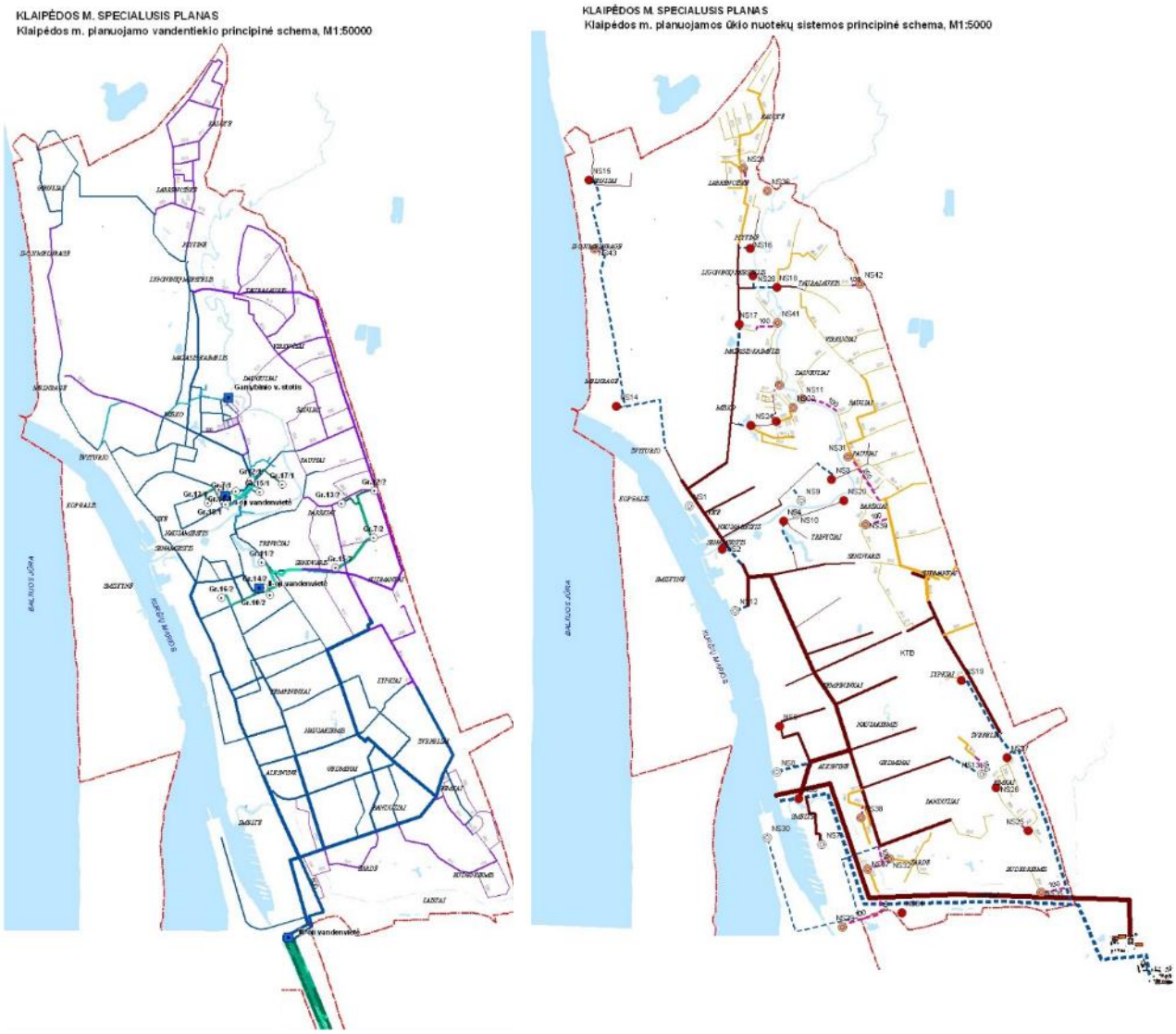
Klaipėdos miesto savivaldybės taryba 2009 m. gegužės 29 d. sprendimu Nr. T2-221 siekdama suvienodinti dokumentų sąvokas pagal įstatymą nusprendė pakeisti 2005 m. kovo 31 d. sprendimą Nr. T2-74 „Dėl Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų šalinimo specialiojo plano patvirtinimo“ ir išdėstyti jį nauja redakcija „Dėl Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiojo plano patvirtinimo“.

Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų šalinimo specialusis planas užtikrino miesto plėtrą esamose miesto bendrojo plano ribose iki 2015 metų ir nustatė apimtis iki 2005 ir 2010 metų. Tokiu būdu specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo terminai yra pasibaigę. Dalis sprendinių yra įgyvendinta.

Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiajame plane teigiama, kad geriamojo vandens visų trijų šaltinių (vandenviečių) kartu sudėti ištekliai miestui yra pakankami. Esama nuotekų valykla yra pakankamo pajėgumo ir turi didelį rezervą priimti didesnį nuotekų kiekį.

Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiajame plane numatyta neleisti miesto teritorijoje, išskyrus Smiltynę, rengti lokalias vandenvietes ir lokalias nuotekų valyklas. Pageidavimai rengti lokalius įrenginius gali būti nagrinėjami tik pateikus techninį, ekonominį ir aplinkosauginį pagrindimą. Tuo tarpu Smiltynės vandens tiekimą ir nuotekų šalinimą reikėtų spręsti lokaliais, išpildančiais visus aplinkosaugos ir sveikatos reikalavimus, įrenginiais.

Specialiojo teritorijų planavimo dokumente teigiama, kad „planuojant Uosto plėtrą pietų kryptimi, būtina kartu planuoti Klaipėdos m. 3-iosios vandenvietės perkėlimą ir vykdyti hidrogeologinių tyrimų darbus, nes miestas apsirūpinti vandeniu be 3-iosios vandenvietės neturi galimybių. Nustačius galimybę perkelti vandenvietę, ją įrengus ir pradėjus eksploatuoti naujoje teritorijoje, galėtų būti pradėti Uosto plėtimo darbai“.



11.4.5-1 pav. Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiojo plano sprendiniai

Klaipėdos miesto bendrasis planas

Vandentvarkos sprendiniai Klaipėdos miesto bendrajame plane

11.4.5-1 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo plano vandentvarkos dalies sprendinių įgyvendinimo būklė

	Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai	Sprendinių įgyvendinimo būklė
9.1.	**Vandens tiekimo įrenginių ir tinklų vystymo prioritetai:**	
9.1.1.	Užbaigti įrengti modernias vandens ruošyklas I ir III miesto vandenvietėse.	Įvykdyta.
9.1.2.	Sutvarkyti Vilhelmo kanalo akvatoriją ir jo prieigas, siekiant iš esmės pagerinti vandens, maitinančio III vandenvietę, kokybę.	Įvykdyta.
9.1.3.	Nutiesti vandentiekio tinklus naujai užstatytuose ir statomuose kvartaluose bei Smeltės, Plytinės, Tauralaukio, Paupių gyvenvietėse.	Dalinai įgyvendinta.
9.1.4.	Nutiesti magistralinius tinklus į suplanuotas detaliaisiais planais teritorijas: - tarp Jūrininkų pr., Taikos pr., Smiltelės g. ir Smiltelės upės (DP parengtas 2000 m.); - kvartalas prie Kosmonautų g. tęsinio iki Pievų ir Rokiškio g. (DP parengtas 2000 m.); - kvartalas tarp Taikos pr., Jūrininkų pr., Varpų bei Laukininkų g. (DP parengtas 2001 m.); - 2-oji Melnragė (DP parengtas 2001 m.); - rytinio pramonės rajono teritorija tarp Vilniaus plento ir Tilžės g. (DP parengtas 2002 m.); - teritorija prie aukštesniosios žemės ūkio mokyklos ir Liepų gatvės tęsinio (DP parengtas 2003 m.).	Dalinai įgyvendinta - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m; neįgyvendinta - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m. neįgyvendinta - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m; įvykdyta; pagal DP – neįgyvendinta; teritorijoje tarp šių gatvių 2013 m. pakloti vandentiekio tinklai; įgyvendinta.
9.1.5.	Tiesti tinklus naujose gatvėse LEZ-o teritorijoje, kur numatoma kurti naujas darbo vietas ir realizuoti efektyvų vandens poreikių tenkinimą gamybinės-ūkinės veiklos srityje.	Dalinai įgyvendinta, vykdoma pastoviai.
9.1.6.	Tiesti magistralinius tinklus į suplanuotas ir naujai planuojamas pramonės ir uosto vystymo teritorijas esamose miesto administracinėse ribose ir už jų.	Vykdoma pastoviai.
9.1.7.	Nutiesti paskaičiuoto diametro vandentiekio liniją nuo Vilniaus plento iki Paupių rajono, numatant pratęsimą į Tauralaukio gyvenvietę palei krašto kelią į Palangą (Nr.141).	Įvykdyta dalinai: nuo Vilniaus plento iki Paupių raj. Įvykdyta, nuo Liepų g. iki Tauralaukio –neįvykdyta, įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m.
9.1.8.	Spręsti skirstomųjų-kvartalinių tinklų naujose teritorijose išdėstymą, rengiant detaliuosius planus, o jų nutiesimą ir finansavimą - sutarčių dėl infrastruktūros plėtojimo sudarymo su statytoju būdu.	Pastoviai sudaromos trišalės sutartys (tarp statytojo, Savivaldybės ir AB „Klaipėdos vanduo“) dėl viešojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros objektų statybos.
9.1.9.	Neplanuoti miesto teritorijoje rengti lokalias vandenvietes, išskyrus Smiltynę.	Vykdoma.
9.1.10.	Nutiesti vandentiekio liniją tarp Melnragės ir Girulių tinklo sužiedinimui.	Įvykdyta.
9.1.11.	Sudaryti palankias galimybes prisijungti prie vandentiekio tinklo gretimoms, esančioms už dabartinių miesto administracinių ribų gyvenvietėms;	Dalinai įgyvendinta – prijungtos Kalotės, Purmalių, Jakų, Sudmantų, Gindulių k. teritorijos.
9.1.12.	Tiesti naujus ar rekonstruoti vandentiekio tinklus bei jų sistemas, pertvarkant ar rekonstruojant jūrų uosto veiklos vystymo objektus uosto bei jo plėtros teritorijose;	Vykdoma.
9.1.13.	Planuoti vėjo jėgainių parkus vandentiekio ir vandenvalos teritorijose, išskyrus KNNP;	Neįgyvendinta.

9.2.	**Ūkio nuotekų šalinimo ir valymo įrenginių sistemų vystymo prioritetai:**	
9.2.1.	Projektuoti ir statyti nuotekų dumblo apdorojimo, išgaunant biodujas, ir nusausinto bei nukenksminto dumblo saugojimo įrenginių kompleksą, sprendžiant tolimesnį dumblo panaudojimą, išskyrus KNNP;	Įvykdyta.
9.2.2.	Nutiesti ūkio nuotekų tinklus su reikiama įranga (nuotekų siurblinėms) naujai užstatytuose ir statomuose kvartaluose Plytinės, Tauralaukio, Paupių bei Smeltės gyvenvietėse;	Dalinai įgyvendinta.
9.2.3.	Nutiesti nuotekų tinklus su reikiama įranga į detaliaisiais planais suplanuotas teritorijas: - tarp Jūrininkų pr., Taikos pr., Smiltelės g. ir Smiltelės upės (DP parengtas 2000 m.); - kvartalas prie Kosmonautų g. tęsinio iki Pievų ir Rokiškio g. (DP parengtas 2000 m.); - kvartalas tarp Taikos pr., Jūrininkų pr., Varpų bei Laukininkų g. (DP parengtas 2001 m.); -1-oji ir 2-oji Melnragė (DP parengtas 2001 m.); - rytinio pramonės rajono teritorija tarp Vilniaus plento ir Tilžės g. (DP parengtas 2002 m.); - teritorija prie aukštesniosios žemės ūkio mokyklos ir Liepų gatvės tęsinio (DP parengtas 2003 m.).	Dalinai įgyvendinta - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m.; dalinai įgyvendinta – pastatytas ir prijungtas prekybos centras, kita - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m.; neįgyvendinta - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013-2020 m.; įvykdyta; neįgyvendinta, teritorijoje tarp šių gatvių 2013 m. pakloti nuotekų tinklai; įvykdyta (Užlaukio, Dienovidžio g.).
9.2.4.	Spręsti skirstomųjų-kvartalinių ūkio nuotekų tinklų naujose teritorijose išdėstymą, rengiant detaliuosius planus, o jų nutiesimą ir finansavimą - sutarčių dėl infrastruktūros plėtojimo sudarymo su statytoju būdu.	Pastoviai sudaromos trišalės sutartys (tarp statytojo, Savivaldybės ir AB „Klaipėdos vanduo“) dėl viešojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros objektų statybos.
9.2.5.	Tiesti nuotekų tinklus naujose gatvėse LEZ-o teritorijoje, kur numatoma kurti naujas darbo vietas ir sparčiai vystyti gamybinę-ūkinę veiklą.	Dalinai įgyvendinta, vykdoma pastoviai.
9.2.6.	Tiesti paskaičiuotų diametrų nuotekų tinklus suplanuotose ir naujai planuojamose teritorijos.;	Vykdoma pastoviai.
9.2.7.	Nutiesti naują slėginę nuotekų liniją (DN 1000 mm) nuo 6-os siurblinės į nuotekų valymo įrenginius.	Neįgyvendinta - įtraukta į Klaipėdos miesto strateginį plėtros planą 2013 - 2020 m.
9.2.8.	Pertvarkyti miesto nuotekų valyklą, įrengiant fosforo šalinimo grandį, pagal šiuolaikinius (Europos Sąjungos) reikalavimus.	Įvykdyta.
9.2.9.	Nutiesti paskaičiuoto diametro nuotėkų liniją nuo Tilžės gatvės į Paupių gyvenvietę planuojamų gatvių trasomis nuotėkų nukreipimui per LEZ-o teritorijoje esančią siurblinę (Nr.19) į valymo įrenginius.	Įvykdyta.
9.2.10.	Tiesti naujas ar rekonstruoti ūkio nuotėkų tinklus bei jų sistemas, pertvarkant ar rekonstruojant jūrų uosto veiklos vystymo objektus uosto bei jo plėtros teritorijose.	Vykdoma.
9.2.11.	Iškelti į kitą vietą nuotėkų siurblinę Nr.2 Žvejų gatvėje, sudarant galimybę piliavietės teritorijos vystymui bei senamiesčio ir priėjimų prie vandens telkinių aplinkos sukūrimui.	Neįvykdyta. Parengtas Teritorijos tarp Pilies gatvės, AB „Baltijos laivų statykla“, uosto akvatorijos ir Danės upės detalusis planas.
9.2.12.	Nerekomenduoti miesto teritorijoje lokalinių ūkio nuotekų valymo įrenginių statybą, išskyrus Smiltynę, kur tai gali būti daroma, išpildžius visus aplinkosaugos ir sveikatos apsaugos reikalavimus.	Vykdoma.

Klaipėdos priemiesčio teritorijų aprūpinimui geriamuoju vandeniu miesto sistema yra pajėgi tiek vandens ištekliais, tiek II-ojo kėlimo siurblinėmis, o priemiesčio bet kokio dydžio gyvenvietės gali šalinti savo buitines nuotekas į Klaipėdos miesto nuotekų sistemą.

Klaipėdos rajono vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas

Klaipėdos rajono savivaldybės taryba 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T11-781 patvirtino Klaipėdos rajono vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialųjį planą.

Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos direktoriaus 2016 m. rugpjūčio 18 d. įsakymu Nr. AV-1713 patvirtintas naujas Klaipėdos rajono vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas.

Išvados:

1. Inžineriniai tinklai plėtoti naudojant ES paramą, AB „Klaipėdos vanduo“ ir privačias lėšas.
2. Inžineriniai tinklai plėtoti daugiausia periferijoje.
3. Geriamojo vandens ištekliai Klaipėdos miestui ir priemiesčiui yra pakankami. Esama nuotekų valykla yra pakankamo pajėgumo ir turi didelį rezervą priimti didesnį nuotekų kiekį.
4. Pastoviai sudaromos trišalės sutartys (tarp statytojo, Savivaldybės ir AB „Klaipėdos vanduo“) dėl viešojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros objektų statybos.
5. Pramonės parko teritorijoje veikiančios įmonės prijungtos prie centralizuotų vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo tinklų.
6. Rengiant naujų infrastruktūros ar suprastruktūros objektų statybos techninius projektus Uoste rengiama ir vandentiekio bei nuotekų dalis, kurioje vertinamas vandentiekio tinklų bei jų sistemos rekonstravimas ar pertvarkymas.
7. Priėjimo prie vandens telkinių galimybių sudarymui bei jachtų uosto įrengimui šioje aplinkoje, turi būti iškelta paskirstymo punktas PP 20 ir nuotekų siurblinė Nr. 2.
8. Nustačius galimybę (t.y. VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ užsakymu atlikus vandenvietės iškėlimo galimybių studiją ir įvertinus techninius – ekonominius parametrus, aplinkosauginius reikalavimus, vandenvietės iškėlimo įtaką geriamojo vandens kokybei ir tiekiamo vandens kainai, įvertinus vandenvietės iškėlimo ir su tuo susijusių vandens tiekimo magistralinių linijų statybos finansavimo klausimus) perkelti vandenvietę, ją įrengus ir pradėjus eksploatuoti naujoje teritorijoje, galėtų būti pradėti Uosto rezervinės teritorijos įsisavinimo darbai.

11.4.6. PAVIRŠINIŲ NUOTEKŲ TVARKYMO SISTEMA

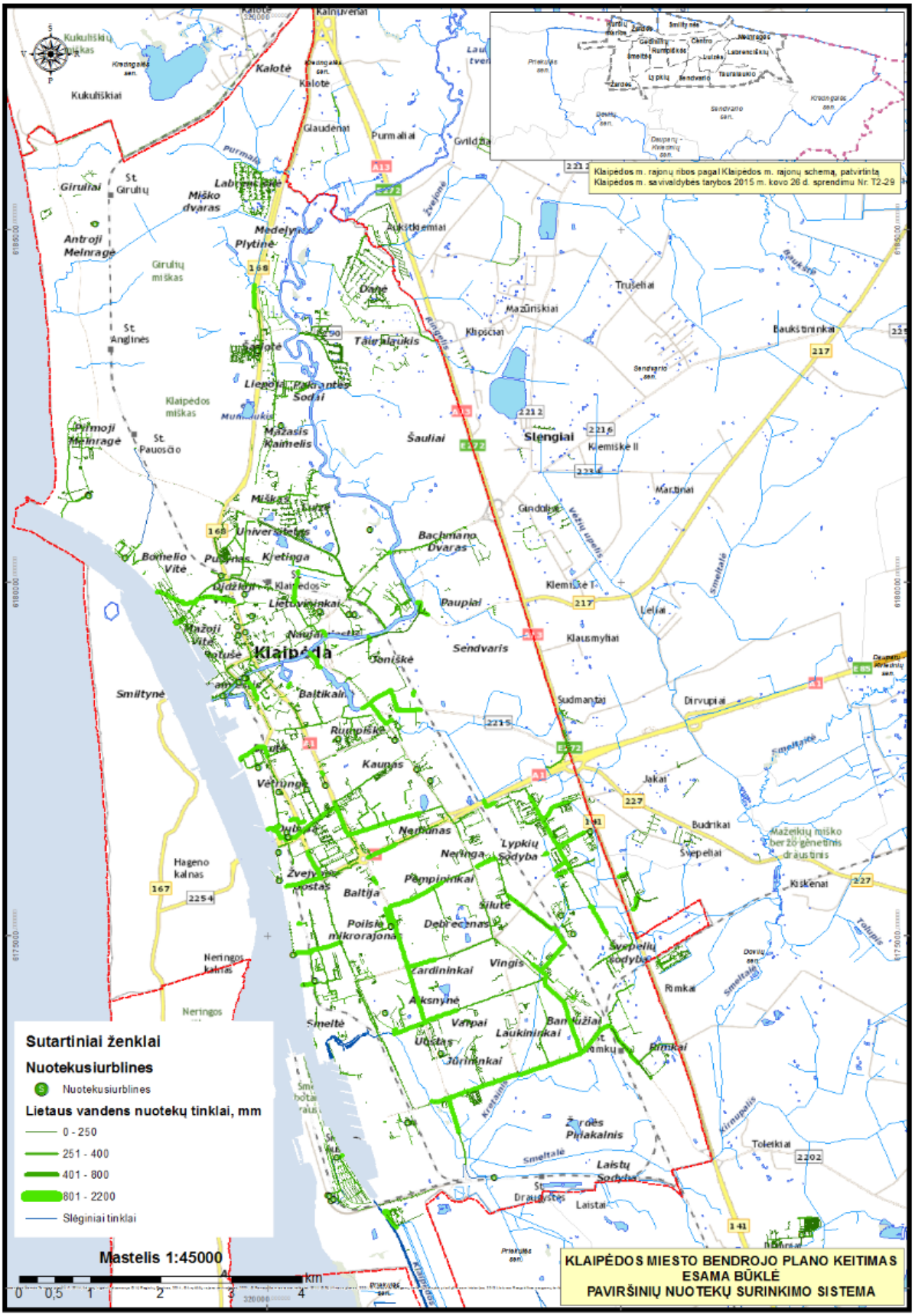
Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-349 paviršinių nuotekų tvarkytoja Klaipėdos mieste nuo 2016 m. sausio 1 d. paskirta AB „Klaipėdos vanduo“

Klaipėdos mieste lietaus nuotekų tinklą sudaro atskirtas nuo buitinio nuotakyno sistemos tinklas. Paviršiniai lietaus ir sniego tirpsmo vandenys išleidžiami į atviruosius vandens telkinius – Danės upę, upelius ir Kuršių marias (*žr. 11.4.6-1 pav.*).

Į Klaipėdos miesto paviršinių nuotekų sistemą papildomai ją apkraudamos ir įtakodamos patenka ir dalis Klaipėdos rajono griovių ir upelių sistemos lietaus nuotekų. Požiūris į paviršinio vandens surinkimą ir transportavimą į paviršinio vandens telkinius turėtų būti iš esmės keičiamas. Urbanizuotuose ir planuojamose urbanizuoti teritorijose turėtų būti įrengiamas lietaus vandens valyklos ir kaupyklos. Tuo tikslu atliekant teritorijų planavimą, turi būti identifikuotos lietaus vandens kaupykloms reikalingos teritorijos.

Klaipėdos rajone lietaus nuotekų tinklų eksploatacija rūpinasi Klaipėdos rajono savivaldybės administracija.

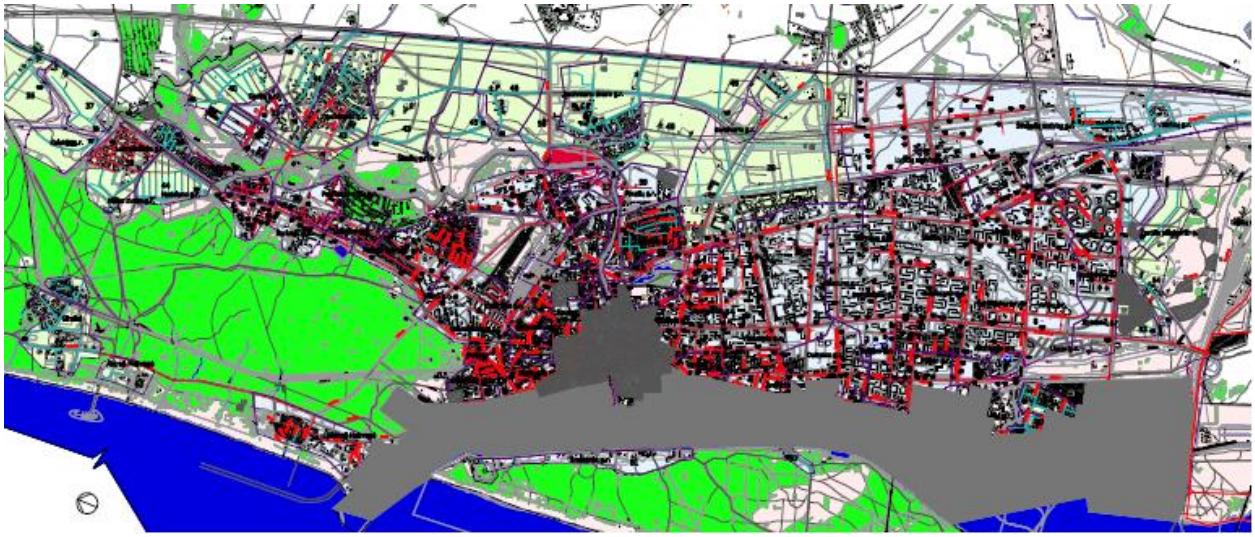
Vadovaujantis AB „Klaipėdos vanduo“ duomenimis paviršinių nuotekų tvarkymo sistema pažymėta brėžinyje Nr. U-1262/16013-00-BTP-E.B-20.



11.4.6-1 pav. Lietaus nuotekų surinkimo sistema nagrinėjamoje teritorijoje

Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas

Pagal Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialųjį planą, patvirtintą Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2009 m. sausio 29 d. sprendimu Nr. T2-9, Klaipėdos miesto teritorija skirstoma į gyvenamąją teritoriją ir kitas užterštas ir neužterštas teritorijas (*žr. 11.4.6-2 pav.*).



11.4.6-2 pav. Ištrauka iš Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiojo plano brėžinio

11.4.6-1 lentelė. Teritorijų charakteristikos pagal Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialųjį planą

Eil. Nr.	Klaipėdos miesto teritorijos	Teritorijų charakteristika
1.	Gyvenamosios teritorijos ir joms analogiškos	Dominuoja daugiaaukštė arba mažaaukštė gyvenamoji statyba
2.	Neužterštos ir užterštos teritorijos	Pramonės įmonių teritorijos, magistraliniai keliai ir kitos analogiškos teritorijos
3.	Bendrojo ir visuomeninio naudojimo teritorijos, priklausomai nuo jų pobūdžio gali būti priskiriamos prie gyvenamųjų arba neužterštų teritorijų.	

Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane numatyta, kad visi abonentai, tame tarpe pramonės įmonės, kelius eksploatuojančios organizacijos ir kitos institucijos, kurių teritorijose galima specifinė lietaus nuotekų tarša, privalo gauti lietaus nuotekų tinklus eksploatuojančios įmonės leidimą išleisti lietaus nuotekas į Klaipėdos miesto lietaus nuotekų tinklą. Uosto teritorijoms turi būti taikomi pramonės ir sandėliavimo įmonių teritorijų tvarkymui keliami reikalavimai. Šiose teritorijose susidarančios paviršinės nuotekos turi būti valomos lokaliniuose valymo įrenginiuose.

Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane teigiama, kad Giruliuose ir Antrojoje Melnragėje gali būti projektuojami lietaus nuotekų infiltraciniai įrenginiai, nes šiuose rajonuose nėra paviršinių vandens telkinių, į kuriuos galima išleisti valytas lietaus nuotekas. Lietaus nuotekų infiltraciniai įrenginiai dar gali būti naudojami lietaus nuotekų, išleidžiamų į nuotekyną, kiekio sumažinimui.

Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane vertintas lietaus nuotekų ir drenažinio vandens debitas, kuris gali patekti iš Klaipėdos rajono į miesto lietaus nuotekų tinklus arba paviršinius telkinius, kurie teka Klaipėdos miesto teritorija. Klaipėdos miesto lietaus nuotekų tinkle identifikuota

16 probleminių vietų, kuriose neatidėliotinai reikia išspręsti lietaus vandens šalinimo problemas. Lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane prioritetas teikiamas esamų tinklų rekonstrukcijai, tik vėliau rekomenduojama tinklų į naujus rajonus plėtra. Lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane pateikiamas gyvenamųjų rajonų, kuriuose reikalinga tinklų plėtra, sąrašas: Trinyčių, Paupio, Rimkų, Labrenciškių, Kalotės, Medelyno, Smeltės gyvenamieji rajonai, dalis Tauralaukio ir dalis Plytinės gyvenamųjų rajonų, didžioji dalis Mažojo kaimelio gyvenamojo rajono, Girulių gyvenamasis rajonas: vakarinė Girulių dalis ir rytinė Girulių dalis.

Įsisavinant naujas teritorijas, kuriose keičiamas žemės naudojimo būdas iš žemės ūkio į kitos paskirties žemę, turi būti pakloti magistraliniai paviršinių nuotekų tinklai. Magistralinių tinklų tiesimas turi būti vykdomas kartu su gatvių statyba. Keičiant žemės paskirtį iš žemės ūkio į kitos paskirties žemės naudojimo būdą teikti prioritetą atvirų griovių rekonstrukcijai į požeminius nuotekų vamzdynus.

Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane numatyta, kad nauji paviršinių nuotekų tinklai turi būti projektuojami savitakiniai. Siurblinių naudojimas galimas tik išskirtiniais atvejais ir atlikus techninį ir ekonominį įvertinimą. Projektuojant lietaus tinklus turi būti naudojamas kartą per metus pasikartojančio lietaus intensyvumas. Nustatant nuotėkio koeficientą reikia atsižvelgti į teritorijos rūšį, užstatymo pobūdį, grunto rūšį. Tinklus eksploatuojanti organizacija privalo turėti nuotekų išleidimo į aplinką uždarymo (nutraukimo) priemones. Esamuose paviršinių nuotekų baseinuose statyti smėlio gaudykles. Naujuose baseinuose statyti akumuliacines talpas viso baseine susidarančių paviršinių nuotekų valymui. Akumuliacinių paviršinių nuotekų valymo įrenginių teritorijos turi būti projektuojamos patrauklios visuomeniniams poreikiams. Projektuojant akumuliacines lietaus nuotekų valyklas turi būti naudojamas vidutinid kritulių sluoksnis, kuris Klaipėdos miestui yra 9,5 mm. Specifinės taršos objektuose paviršinės nuotekos turi būti valomos papildomai. Debito matavimo įrenginių įrengimas vertinant jų kainą rekomenduojamas tik keliems išleistuvams.

Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane paviršinių nuotekų plėtra numatyta iki 2022 m. Dalis sprendinių įgyvendinta.

Planuojant lietaus nuotekų tinklus turi būti vadovaujamasi Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamentu, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-193.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracija kartu su Gdynės miesto savivaldybe bei dar keturiais Lenkijos valsčiais įgyvendino projektą „Baltijos jūros vandens kokybės gerinimas, plėtojant vandens išteklių valdymo sistemas – I-asis etapas“, pagal kurį parengta vandens išteklių valdymo sistemų galimybių studija ir techninė dokumentacija, skirta lietaus nuotekų tinklų rekonstrukcijai Klaipėdoje.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracija pagal projektą „Baltijos jūros vandens kokybės gerinimas, plėtojant vandens išteklių valdymo sistemas – II etapas“ 2014 m. planavo įgyvendinti eilę projektų, numatančių mažinti Baltijos jūros taršą (2007-2013 m. Lietuvos, Lenkijos, Rusijos bendradarbiavimo per sieną programa, proj. Nr. LPR1/010/110).

2014 m. įgyvendintas projektas Aplinkos apsaugos programa (Nr. 05) „Baltijos jūros vandens kokybės gerinimas, vystant vandens nuotekų tinklus“. Rekonstruotos lietaus nuotekų tinklų trasos: LN tinklų rekonstrukcija Šturmanų ir Kalnupės g; Teatro aikštės LN tinklų rekonstrukcija; Žvejų g. LN tinklų ir išleistuvo rekonstrukcija; Mokyklos, Aguonų g. LN tinklų rekonstrukcija; Joniškės g. LN tinklų rekonstrukcija; LN tinklų rekonstrukcija Šilutės pl. prie AB „Klaipėdos energija“; LN tinklų rekonstrukcija Jūros g., Danės g.; Garažų gatvės LN tinklų rekonstrukcija.

Lietaus nuotekų tinklų sprendiniai Klaipėdos miesto bendrajame plane ir sprendinių įgyvendinimo būklė pateikiami 11.4.6-2 lentelėje.

11.4.6-2 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo plano lietaus nuotekų tinklų dalies sprendinių įgyvendinimo būklė

	Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai	Sprendinių įgyvendinimo būklė
9.3.	**Lietaus nuotekų tinklų vystymo prioritetai:**	
9.3.1.	Vystyti lietaus nuotekų sistemą, kaip betarpiškai susijusią su teritorijų užstatymu ir susisiekimo komunikacijų vystymo procesu mieste.	Vykdoma.
9.3.2.	Atlikti lietaus nuotekų tinklų inventorizaciją bei teisinę registraciją.	Neįvykdyta.
9.3.3.	Parengti Klaipėdos miesto lietaus nuotekų tinklų sistemos specialųjį planą kokybiniam ir kiekybiniam esamos situacijos vertinimui ir prognozuojamam vystymui.	Įvykdyta.
9.3.4.	Tiesti apskaičiuotų diametrų lietaus nuotekų nuvedamuosius tinklus nuo planuojamų teritorijų iki esamų kolektorių ar atvirų vandens telkinių, numatant priemones, kad į vandens telkinius patenkančios nuotekos neviršytų normatyvinės taršos.	Parengtas Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas ir techninis projektas.
9.3.5.	Spręsti skirstomųjų-kvartalinių lietaus nuotekų tinklų naujai planuojamose teritorijose išdėstymą, rengiant detaliuosius planus, o jų nutiesimą ir finansavimą - sutarčių dėl infrastruktūros plėtojimo su statytoju būdu.	Vykdoma. Pasirašomos sutartys tarp statytojų ir Savivaldybės.
9.3.6.	Reikalauti iš pramonės įmonių, transporto aptarnavimo, uosto ir kitų organizacijų, kad paviršiaus vanduo į lietaus nuotekų sistemą būtų išleidžiamas apvalytas lokaliuose įrenginiuose ir nebūtų bloginama vandens telkinių kokybė bei aplinka.	Pastoviai vykdoma – sprendžiama techniniuose projektuose.
9.3.7.	Specialiuoju planu suprojektuoti sklypus lietaus nuotekų valymo įrenginių statybai prie išleistuvų į atvirus vandens telkinius.	Nepradėta vykdyti.
9.3.8.	Kokybiškai mažinti Baltijos jūros baseino taršą, numatant išleidžiamo į Danės upę ir Kuršių marias vandens valymą.	2014 m duomenys - įgyvendintas projektas Aplinkos apsaugos programa (Nr. 05) „Baltijos jūros vandens kokybės gerinimas, vystant lietaus nuotekų tinklus“.

Išvados:

1. Surenkamos paviršinės nuotekos transportuojamos per visą Klaipėdos miesto teritoriją.
2. Intensyvių liūčių metu Smeltalės upės vandens lygis prie lietaus nuotekų kolektorių pakyla. Upės vandens lygiui ėmus siekti jų sieneles, susidaro stiprūs papildomi trukdžiai, neleidžiantys vandeniui tekėti upės vaga. Esant labai mažam pakrančių nuolydžiui, dirbtinė patvanka labai greitai išplinta aplinkinėse teritorijose.
3. Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialiajame plane identifikuotos probleminės vietos, kuriose neatidėliotinai turi būti sprendžiamos lietaus vandens šalinimo problemos.
4. Į Klaipėdos miesto paviršinių nuotekų sistemą papildomai ją apkraudamos ir įtakodamos patenka ir dalis Klaipėdos rajono griovių ir upelių sistemos lietaus nuotekų.
5. Atliekant teritorijų planavimą, turi būti identifikuotos lietaus vandens kaupykloms reikalingos teritorijos.
6. Paviršinių nuotekų tvarkymo sistemos plėtros, rekonstrukcijos, paviršinių nuotekų valymo technologiniai sprendiniai kiekvienu konkrečiu atveju gali būti parenkami rengiant techninius projektus, atsižvelgiant į turimas materialines bei finansines galimybes.
7. Reikalinga inventorizuoti „bešeimininkius“ paviršinių nuotekų šalinimo tinklus.

11.5. TELEKOMUNIKACIJŲ SISTEMA

Įgyvendinus projektą „Kaimiškųjų vietovių informacinių technologijų plačiajuosčio tinklo RAIN plėtra“ (RAIN-2) Klaipėdos mieste lygiagrečiai Kairių g. ir pietinėje KVJU teritorijoje po Kuršių mariomis į Neringą nutiesta telekomunikacijų šviesolaidinė kabelinė linija HDPE D32.

11.6. CENTRALIZUOTAS ŠILUMOS TIEKIMAS

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje centralizuoto aprūpinimo šiluma paslaugas teikia AB „Klaipėdos energija“. Šiuo metu (2016 m. gegužė) pagrindinis energiją gaminančios ir energiją Klaipėdos miestui tiekiančios bendrovės akcijų paketas priklauso Klaipėdos miesto savivaldybei.

AB „Klaipėdos energija" - viena seniausių Lietuvos energetikos įmonių, išaugusi iš 1929 m. pastatytos anglimis kūrenamos elektrinės ant Danės kranto. Smarkiai nukentėjusi Antrojo pasaulinio karo metais ir atstatyta pokaryje, šiluminė elektrinė sėkmingai veikia iki šiol.

Centralizuotai šiluma gaminama ir centralizuoto šilumos tiekimo (toliau - CŠT) tinklais tiekiama šildymo, karšto vandens ruošimo ir vėdinimo tikslams. Klaipėdos mieste centralizuotai taip pat gaminamas garas ir garotiekiu tiekiamas pramonės įmonėms technologiniais tikslais.

2015 metais į Klaipėdos miesto CŠT tinklus patiekta 853,3 tūkst. MWh šilumos. Iš šio kiekio:

- 274,6 GWh pagaminta AB „Klaipėdos energija“ įrenginiuose;
- 578,7 GWh perkama šiluma.
- Technologiniai šilumos tiekimo nuostoliai sudaro 14,3 proc.

Klaipėdos miesto pagrindiniai šilumos šaltiniai – Klaipėdos m. katilinės: Elektrinė, Klaipėdos rajoninė katilinė ir Lypkių rajoninė katilinė sujungtos į Klaipėdos m. integruotą šilumos tiekimo tinklą. Per pastaruosius 3 metus (2016 m. duomenimis) Klaipėdos miesto CŠT integruotame tinkle užfiksuotas maksimalus šilumos galios poreikis - **293 MW, tuo tarpu bendra instaliuota šilumos galia AB „Klaipėdos energija“ priklausančiuose integruoto tinklo įrenginiuose sudaro 627,3 MW (įvertinus 30 proc. galios rezervą, perteklinė šilumos galia sudaro 246,4 MW)**.

AB „Klaipėdos energija“ taip pat eksploatuoja nedidelės galios lokalias katilines (Paupių katilinė, katilinės Nr. 1 ir Nr. 2, Tauralaukio katilinės). Per pastaruosius 3 metus užfiksuotas maksimalus Klaipėdos **mažųjų katilinių** šilumos galios poreikis - 3 MW, instaliuota galia mažosiose katilinėse sudaro 4,683 MW (**įvertinus 30 proc. galios rezervą, perteklinė šilumos galia sudaro 0,783 MW**).

4.3.4-4 11.6-1 lentelė. Šilumos galios poreikių Klaipėdos mieste santrauka

Bendra galia - MW, tarp jų:	Integruotame tinkle	Paupių katilinė, Tauralaukio katilinės	Bendrai
Klaipėdos energijos - MW;	627,3	4,683	632
Nepriklausomi NŠG - MW;	104,48*	-	104,48*
Atsinaujinantys AEI - MW;	62,34	-	62,34
Poreikis buvo max. – MW;	293	3	296
Rezervas 30 proc. – MW	87,9	0,9	88,8
Perteklinė šiumos galia, MW	246,4	0,783	247,2

104,48* - vidutinė šildymo sezono nepriklausomų šilumos gamintojų galia (MW).

Klaipėdos mieste be AB „Klaipėdos energija“ šilumą gamina ir tiekia į miesto integruotą šilumos tiekimo tinklą, t.y. parduoda šilumos tiekėjui (AB „Klaipėdos energija“), nepriklausomi šilumos gamintojai (toliau - NŠG) - UAB „Geoterma“, UAB „Pramonės energija“, AB „Klaipėdos baldai“, UAB „Home Group“, UAB „Baltijos elektrinių investicijos“, UAB „Fortum Klaipėda“, UAB „Indorama“, UAB „Miesto energija“.

Klaipėdoje eksploatuojama vienintelė Lietuvoje geoterminė jėgainė, pradėjusi veikti 2004 metais. Pagaminamos šilumos kiekis per metus Klaipėdos geoterminėje jėgainėje nuo 2004 iki 2015 metų ženkliai sumažėjo. Pagaminamos šilumos geoterminėje jėgainėje savikaina yra didesnė nei pagaminamos šilumos deginant biokurą, nes naujas technologijas diegiančiai ir ekologines idėjas propaguojančiai valstybės valdomai bendrovei išsikovoti pozicijas energijos rinkoje nėra lengva; tradicinių šilumos šaltinių tiekėjai, gabentojai ir vartotojai nenoriai įsileidžia konkurentus; optimaliam jėgainės darbui palaikyti reikalingos didelės investicijos.

AB „Klaipėdos energija“ eksploatuojamose katilinėse ir elektrinėje instaliuota šilumos galia sudaro 632 MW (19,8 MW iš atsinaujinančių energijos išteklių (toliau - AEI); NŠG įrenginiuose – 104,48 MW (62,34 MW iš AEI).

Galiojančiame Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytas vienas iš prioritetinių uždavinių - šilumos gamybos perkėlimas iš Danės gatvės, pritaikant senosios elektrinės sklypą komercinei gyvenamajai paskirčiai, todėl elektrinė Danės g. 8, turės būti uždaryta. Tokiu atveju šilumos generavimo šaltiniai lieka tik pietinėje miesto dalyje. Iškyla būtinybė naujo šilumos šaltinio, dalinai kompensuojant prarastą instaliuotą šiluminę galią ir nepabloginant Klaipėdos miesto centralizuoto šilumos tiekimo tinklų hidraulinio bei temperatūrinio rėžimo, statybai. Naujame Klaipėdos miesto bendrajame plane turi būti numatytas rezervinis sklypas, šiaurinėje miesto dalyje, perkeliamo šilumos šaltinio statybai.

Pagrindinis AB „Klaipėdos energija“ katilinių kuras yra gamtinės dujos (72 proc.), biokuras (27 proc.), o rezervinis - mazutas (1 proc.). Klaipėdos mieste veikiančių NŠG šilumos gamybos įrenginiuose šilumos gamybos tikslais deginamas biokuras (mediena); Klaipėdos atliekų deginimo jėgainėje atliekos deginamo kuro struktūroje sudaro apie 50 proc., 30 proc. sudaro biokuras (mediena), o likusią – pramoninės atliekos.

Klaipėdos geoterminė jėgainė eksploatuoja 4 gręžinius. Siurbliai pumpuoja 38°C šilumos geoterminį vandenį iš 1135 m gylyje esančio devono sluoksnio. Geoterminės jėgainės galia yra 10-35 MW. 2005 m. jėgainė į AB „Klaipėdos energija“ tinklus pateikė 230 GWh šilumos, 2015 m. – 47,4 GWh. Superkamos iš goeterminės jėgainės šilumos kiekis ženkliai mažesnis, nes pagaminamos/išgaunamos šilumos savikaina yra didesnė nei iš biokuro pagaminamos šilumos.

AB „Klaipėdos energija“ duomenimis (2016 m. sausio 1 d.) veikiančių šilumos tiekimo trasų ilgis sudarė 229,203 km, tame tarpe:

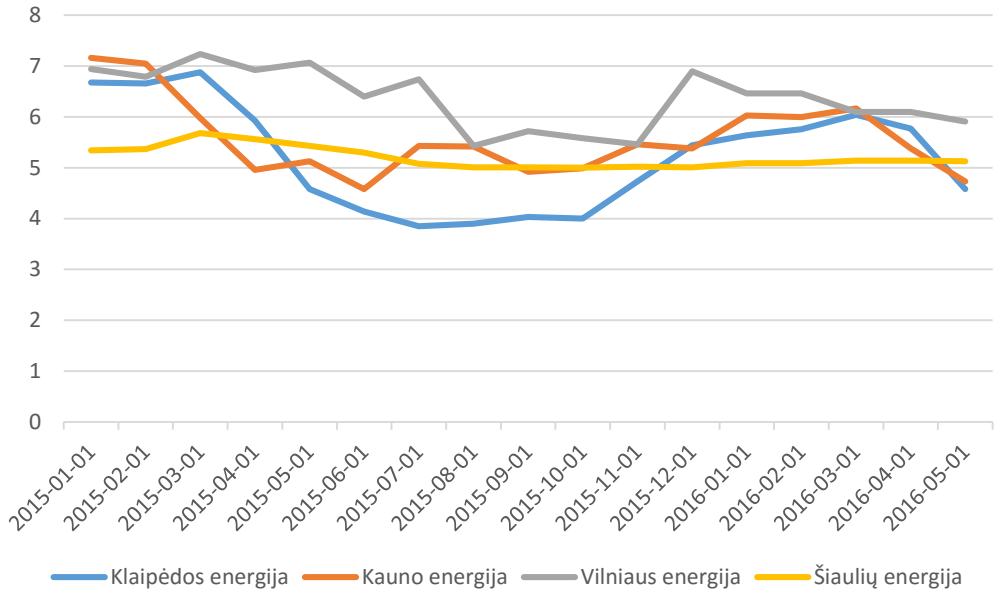
- magistraliniai – 48,16 km;
- skirstomieji – 169,807 km;
- karšto vandens tiekimo – 2,777 km;
- garotiekiai – 8,459 km.

AB “Klaipėdos energija“ duomenimis 2016 m. pradžioje Klaipėdos mieste buvo eksploatuojama 218 km. šilumos tiekimo tinklų. Iš jų senų, paklotų kanaluose – 118 km ir bekanalinių - 100 km. Šilumos tiekimo infrastruktūros (šilumos trasų) stovis patenkinamas, bekanalės šilumos trasos sudaro apie 45 proc. visų šilumos tiekimo vamzdynų.

Nuo 2007 m. atnaujinta 28 km šilumos tinklų pakeičiant kanalines ir orines šilumos tiekimo trasas bekanalinėmis trasomis, naudojant pramoniniu būdu izoliuotus vamzdžius.

AB „Klaipėdos energija“ pateikė paraiškas siekiant gauti ES paramą pagal 2016-2020 metų Lietuvos verslo paramos agentūros (LVPA) kvietimą keturių magistralinių šilumos tiekimo tinklų atkarpų rekonstravimo projektų vykdymui. Pagal šiuos projektus ketinama atnaujinti 4,4 km magistralinių šilumos tiekimo tinklų. Įvykdžius šiuos projektus galima bus sutaupyti apie 4,4 GWh šilumos per metus.

AB ”Klaipėdos energija” centralizuotai tiekiamos šilumos kaina Klaipėdos mieste viena žemiausia tarp kitų didžiųjų miestų (*žr. 11.6-1 pav.*)



11.6-1 pav. Centralizuotai tiekiamos šilumos kainos didžiuosiuose šalies miestuose

2015 m. CŠT šilumos kaina Klaipėdos mieste kito nuo 6,68 ct/kWh iki 3,85 ct/kWh (informacijos šaltinis: http://www.regula.lt/siluma/Puslapiai/silumos-zemelapis/klaipedos-miesto-silumos-kainos.aspx?Region=20).

Centralizuotai pagaminamos šilumos poreikis mažėja. Atskirų vartotojų grupių šilumos suvartojimo per keturis metus duomenys pateikiami 11.6-2 lentelėje (informacijos šaltinis: AB „Klaipėdos energija“ tinklalapis http://www.klenergija.lt/lt/apie-bendrove/veiklos-rezultatai-pagal-teises-aktus-skelbtina-bendroves-informacija).

11.6-2 lentelė. Šilumos suvartojimas pagal centralizuotai tiekiamos šilumos vartotojų grupes

	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.
Vartotojai:	**GWh**			
Buitiniai vartotojai	592,86	573,26	543,15	527,87
Pramonė	65,60	66,52	51,81	20,22
Kiti	171,51	166,33	154,48	149,26
Viso:	829,97	806,11	749,44	697,36

Viena iš centralizuotai tiekiamos šilumos poreikio mažėjimo priežasčių yra pastatų atnaujinimas.

Daugiabučių gyvenamųjų namų atnaujinimas

Būsto energijos taupymo agentūros (BETA) duomenimis (2016 m. gegužės 20 d.) Klaipėdoje atnaujinti 48 daugiabučiai gyvenamieji namai (informacijos šaltinis: http://www.betalt.lt/wp-content/uploads/2014/01/RENOVACIJOS-LYDERIAI-2016-05_20.pdf).

11.6-3 lentelėje pateikiami Klaipėdos mieste registruoti pastatai pagal 2016 m. pradžios Nekilnojamojo turto registro duomenis (informacijos šaltinis: http://www.nzt.lt/go.php/lit/Nekilnojamojo-turto-registre-iregistruotu-statiniu-apskaitos-duomenys).

11.6-3 lentelė. Klaipėdos mieste registruoti pastatai

	Pastatų skaičius, vnt.	Plotas, m^2
Pastatai be pagalbinės paskirties pastatų	10 137	10 018 705
Gyvenamieji namai 1-2 butų	2 819	583 240
Daugiabučiai gyvenamieji namai	1 941	4 719 838
Gyvenamieji namai įv. socialinėms grupėms	82	252 507
Kitos paskirties pastatai	5 295	4 463 120

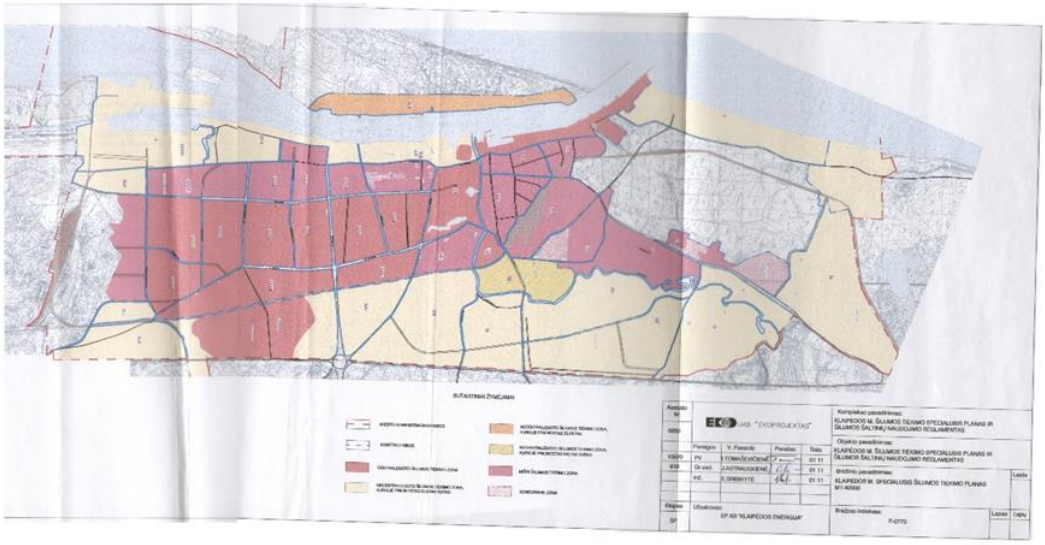
Atnaujinti daugiabučiai gyvenamieji namai sudaro 2,5 proc. visų daugiabučių gyvenamųjų namų. Vertinant pastarųjų metų daugiabučių atnaujinimo tempus priimama prielaida, kad ateinančiais metais kasmet bus atnaujinama 1,0 proc. Klaipėdos miesto daugiabučių gyvenamųjų namų, o atnaujinamuose namuose šilumos bus suvartojama 40 proc. mažiau.

Socialinio tyrimo metu parodė, kad renovacijos procesas Klaipėdos mieste įsibėgėja: kas dešimtas tyrimo dalyvis teigė, jog būstas, kuriame jie gyvena buvo renovuotas per pastaruosius penkerius metus, tokia pati tyrimo dalyvių dalis teigė, jog jų namo renovacijos projektas rengiamas arba jau patvirtintas. Kiek daugiau nei pusė klaipėdiečių mano, jog jų gyvenamąjį namą reiktų renovuoti. Itin išsiskiria Labrenciškės: čia net devyni iš dešimties apklaustų mano, kad jų gyvenamąjį namą reiktų renovuoti. daugiau nei septyni iš dešimties tyrimo dalyvių mato gyvenamojo namo renovacijos poreikį Sendvario, Luizės bei Centro rajonuose.

Aprūpinimo šiluma reglamentavimas

Nuo 2001 metų pabaigos Klaipėdos miesto savivaldybėje aprūpinimo šiluma klausimai sprendžiami vadovaujantis Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2001 m. gruodžio 8 d. sprendimu Nr. 254 „Dėl Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialiojo plano ir reglamento patvirtinimo".

Klaipėdos miesto savivaldybės taryba 2011 m. rugsėjo 22 d. sprendimu Nr. T2-283 „Dėl Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2006 m. liepos 27 d. sprendimo Nr. T2-261 „Dėl šilumos ūkio specialiojo plano atnaujinimo" pripažinimo netekusiu galios" paliko galioti Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialųjį planą ir reglamentą, patvirtintą Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2001 m. gruodžio 8 d. sprendimu Nr. 254 (*11.6-2 pav.*).



11.6-2 pav. Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialiojo plano brėžinys

Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui specialiuoju planu Klaipėdos miestas pagal šilumos tiekimo būdus suskirstytas į šešias zonas (*žr. 11.6-4 lentelę*).

11.6-4 lentelė. Klaipėdos miesto šilumos tiekimo zonos

Eil. Nr.	Šilumos tiekimo zona	Galiojimo ribos
I	Centralizuoto šilumos tiekimo zona	Tankiai užstatyta miesto teritorija, kurioje vyrauja daugiaaukštė statyba, kurioje išvystyti CŠT ir yra netoli pagrindinių miesto šilumos šaltinių.
II	Decentralizuoto šilumos tiekimo zona, kurioje prioritetas – dujinis kuras	Miesto teritorija, kurioje išvystyti arba pagal Klaipėdos m. bendrąjį planą numatomi vystyti dujų tiekimo tinklai ir vyrauja arba numatoma mažaaukštė statyba; miesto teritorija, kurioje nėra CŠT.
III	Decentralizuoto šilumos tiekimo zona, kurioje prioritetas – elektra	Miesto teritorija, kurioje nėra CŠT ir dujų tiekimo tinklų ir netikslinga arba techniškai sudėtinga juos vystyti (Smiltynė).
IV	Decentralizuoto šilumos tiekimo zona, kurioje prioritetas – kietas kuras	Specifinė miesto teritorija, kurioje įsikūrusios dvi medieną perdirbančios įmonės: AB „Klaipėdos mediena“ ir AB „Pajūrio mediena“.
V	Mišri šilumos tiekimo zona	Miesto teritorija, kurioje išvystyti ir CŠT, ir dujų tiekimo tinklai, o esamų pastatų aukštingumas mišrus arba numatomi įvairaus aukštingumo gyvenamųjų namų rajonai.
VI	Konkursinė zona	Miesto teritorija, kurioje išvystyti ir CŠT, ir dujų tiekimo tinklai, o numatomi mažaaukštės individualios statybos gyvenamieji rajonai.

Pagal galiojantį Klaipėdos miesto bendrąjį planą numatomiems perspektyviniams rajonams tikslinga šilumą tiekti:

- centralizuotai – naujiems gyvenamiems rajonams, numatomiems statyti pietinėje miesto dalyje – 8-ajam gyvenamajam rajonui ir Smiltelės kvartalui; LEZ-o teritorijai, esančiai rytinėje miesto dalyje;
- decentralizuotai – Labrenciškių, Melnragės, Girulių, rytinio rajono, Rimkų planuojamiems naujiems gyvenamiesiems rajonams; Uosto teritorijai tarp Nemuno, Minijos, Varnėnų, Smiltelės g. ir krantinių Nr. 80-115 (AB „Smeltė“) bei Uosto pietinės dalies rezervinei teritorijai;
- konkursinė zona nustatoma Medelyno, prie ligoninių miestelio, tarp Kosmonautų ir Kaštonų gatvių ir karinės teritorijos individualiai.

Pagal Lietuvos Respublikos šilumos ūkio įstatymo 8 straipsnio 5 punktas numato, kad šilumos ūkio specialieji planai turi būti atnaujinami ne rečiau kaip kas 7 metai, atsižvelgiant į Nacionalinėje šilumos ūkio plėtros programoje numatytas priemones ir sprendimus.

Nacionalinė šilumos ūkio plėtros programa

Nacionalinėje šilumos ūkio plėtros 2015-2021 metų programoje (toliau - Nacionalinė šilumos ūkio plėtros programa), patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2015 m. kovo 18 d. nutarimu Nr. 284, apibrėžtas *„Strateginis Lietuvos tikslas šilumos ūkio sektoriuje – didinti šilumos gamybos, perdavimo ir vartojimo efektyvumą, kartu, kur ekonomiškai pagrįsta, pakeisti šilumos gamybai naudojamas importuojamas gamtines dujas tvariais vietiniais ir atsinaujinančiais energijos ištekliais, taip siekiant mažinti šilumos kainas. Teikiant finansinę paramą, numatoma plėtoti ir vietinės elektros energijos gamybą – naudoti didelio naudingumo kogeneraciją; užtikrinti vietinių ir atsinaujinančių energijos išteklių tvarumą, jų kainų patrauklumą, siekiant išvengti investicijų į šilumos gamybą, kurios savikaina galėtų viršyti kitų gamybos šaltinių savikainą“.*

Programoje *„prognozuojama, kad, palyginti su 2014 metais, iki 2021 metų Lietuvoje centralizuotai tiekiamos šilumos vartojimas mažės apie 5 proc. Numatoma, kad didžiausią įtaką šilumos vartojimo mažėjimui turės vykdoma daugiabučių namų ir viešųjų pastatų renovacija“.*

Programos tikslai:

1. Tikslas – mažinti šilumos energijos kainas ir aplinkos taršą, šilumos energijai gaminti naudojamo kuro balanse teikiant pirmenybę atsinaujinantiems ir (ar) vietiniams energijos ištekliams:

Tikslo įgyvendinimo kriterijaus pavadinimas	**Vertinimo kriterijaus reikšmė**		
	2015 m.	*2017 m.*	*2021 m.*
Reguliuojamų šilumos gamintojų valdomų šilumos energijos gamybos įrenginių, tiekiančių šilumą į nurodyto miesto centralizuoto šilumos tiekimo sistemą ir naudojančių atsinaujinančius ir (ar) vietinius energijos išteklius, įrengtosios šiluminės galios, įskaitant šio tikslo 1.1 uždavinyje numatytų kogeneracinių pajėgumų šilumines galias (MW):*			
Klaipėda	*85*	*115*	*130*

1.1 Uždavinys – siekiant didinti vietinės konkurencingos elektros energijos gamybos apimtį, skatinti didelio naudingumo kogeneraciją;

Tikslo įgyvendinimo kriterijaus pavadinimas	**Vertinimo kriterijaus reikšmė**		
	2015 m.	*2017 m.*	*2021 m.*
Kitų miestų (Vilniuje ir Kaune numatyti atskiri konkretūs kriterijai) centralizuoto šilumos tiekimo sistemoje papildomai įrengta naujų kogeneracinių įrenginių, gaminančių energiją iš biokuro ir (ar) biodujų, elektros energijos gamybos įrenginių įrengtosios elektrinės galios (MW)	*–*	*–*	*43*

1.2 Uždavinys – mažinti šilumos energijos gamybos įrenginių taršą ir užtikrinti atsinaujinančius energijos išteklius naudojančių technologijų plėtrą.

2. Tikslas – mažinti šilumos energijos perdavimo nuostolius:

2.1 Uždavinys – modernizuojant nusidėvėjusius šilumos energijos perdavimo tinklus, užtikrinti patikimą ir kokybišką šilumos energijos perdavimą.

3. Tikslas – skatinti prekybą energijos išteklių biržoje:

3.1 Uždavinys – diversifikuoti vietinių ir atsinaujinančių energijos išteklių gamybą.

Apibendrinant, Nacionalinėje šilumos ūkio plėtros programoje nubrėžtų tikslų įgyvendinimui konkrečiai Klaipėdos miesto centralizuoto šilumos tiekimo sistemoje *numatoma papildomai įrengti (rekonstruotų ar naujų) kogeneracinių įrenginių arba tik šilumą gaminančių energiją iš atsinaujinančių ir (ar) vietinių (komunalinių atliekų) energijos išteklių, kurių šilumos gamybos įrenginių pajėgumas būtų iki 115 MW (2017 m.), iki 130 MW (2021 m.).*

Šiuo metu (2016 m. balandis) Klaipėdos miesto CŠT sistemose instaliuota šilumos galia iš atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) yra – 82,14 MW.

Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija

Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategijoje, patvirtintoje 2012 m. birželio 26 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XI-2133, pažymima, kad Lietuva, kaip ir dauguma kitų Europos valstybių, susiduria su esminiais iššūkiais trijose srityse: energijos tiekimo saugumo, energetikos sektoriaus konkurencingumo, darnios energetikos sektoriaus plėtros.

Šios strategijos pagrindinis šilumos sektoriaus uždavinys – padidinti šilumos gamybos, perdavimo ir vartojimo efektyvumą, tuo pačiu metu keičiant šilumos gamybai naudojamas gamtines dujas biomase. Strategijoje numatoma, kad šilumos gamybos sektoriuje efektyvumas bus didinamas keičiant senas katilines naujomis efektyvesnėmis biomasę naudojančiomis katilinėmis ir tam tinkamose vietose įrengiant biomasės kogeneracines elektrines.

Klaipėdos m. savivaldybėje pagrindinio šilumos tiekėjo eksploatuojamose centralizuoto šilumos tiekimo katilinėse, pagrindinis kuras yra gamtinės dujos, biokuras sudaro 27 proc. bendro kuro kiekio.

2015 m. sausio 23 dieną oficialiai pristatytas AB „Klaipėdos energija“ Klaipėdos rajoninėje katilinėje pabaigtas projektas – įrengti du biokuro katilai, kurių bendra galia 16 megavatų (MW) ir 3,8 MW galios dūmų kondensacinis ekonomaizeris.

Naujieji biokuro katilai ir ekonomaizeris leis padidinti šilumos, pagamintos iš atsinaujinančių energijos išteklių, dalį. Klaipėdos mieste šiuo metu iš AEI pagaminama apie 65 proc. miestui reikalingos šilumos.

AB „Klaipėdos energija“ investiciniame plane numatyta padidinti šilumos gamybos apimtis iš AEI, pastatant Klaipėdos rajoninėje katilinėje antrą biokuro katilų eilę 16 megavatų (MW) su 3,8 MW galios dūmų kondensaciniu ekonomaizeriu, o Lypkių rajoninėje katilinėje 10 MW biokuro garo katilą su 2,5 MW galios dūmų kondensaciniu ekonomaizeriu.

Septynių nepriklausomų šilumos gamintojų, veikiančių Klaipėdos mieste šilumos gamybos įrenginiuose deginamas biokuras (mediena). Įgyvendinti pastaraisiais metais ir numatomi Klaipėdos miesto šilumos ūkyje pokyčiai atitinka Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos nuostatas.

Šilumos tiekimo sprendiniai Klaipėdos miesto bendrajame plane

11.6-5 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo plano šilumos tiekimo dalies sprendinių įgyvendinimo būklė

	Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai	Sprendinių įgyvendinimo būklė
9.4	**Šilumos tinklų vystymo prioritetai**	
9.4.1.	Planuoti naują šilumos ir elektros generavimo šaltinį prie esamų katilinių pramonės rajone siekiant keisti šiluminės katilinės elektrinės paskirtį Danės g.8 į komercinę, gyvenamąją teritoriją, atsisakant kuro rezervuarų ir taršių procesų, atlaisvinant krantines bendro naudojimo pėsčiųjų dviratininkų takams;	Pastatytas naujas šilumos generavimo šaltinis Kretainio g. – UAB „Fortum Klaipėda“ termofikacinė jėgainė. Pagal AB „Klaipėdos energija“ teritorijų tarp Danės g. tęsinio, Artojų g., skvero ir Danės parengtą detalųjį planą, elektrinė Danės g. 8, turės būti uždaryta. Tokiu atveju šilumos generavimo šaltiniai lieka tik pietinėje miesto dalyje. Iškyla būtinybė naujo šilumos šaltinio, dalinai kompensuojant prarastą instaliuotą siluminę galią ir nepabloginant Klaipėdos m. centralizuoto šilumos tiekimo tinklų hidraulinio bei temperatūrinio rėžimo, statybai. Parengta Žemės sklypo parinkimo pikinei katilinei šiaurinėje miesto dalyje galimybių studija su galimos pikinės dujinės katilinės šiaurinėje miesto dalyje teritorinėmis alternatyvomis, tačiau – Klaipėdos m. savivaldybės administracija nepritarė alternatyvai Nr.1 (Kretingos g. 24B) ir šios teritorijos rezervacijai. AB „Klaipėdos energija“ inicijavo TP procesą su tikslu suformuoti žemės sklypą katilinės statybai, keičiant tris galiojančius DP – patvirtinta Planavimo darbų programa, pasirašyta TP proceso iniciavimo sutartis.

9.4.2.	Vadovautis parengtais ir 2001 m. patvirtintais Energijos rūšies pasirinkimo šildymui Klaipėdos mieste specialiojo plano sprendiniais ir reglamentu, planuojant teritorijų užstatymą, rengiant detaliuosius planus, išduodant statinių projektavimo sąlygų sąvadus;	Prisijungimo sąlygos išduodamos vadovaujantis 2001 m. patvirtintu Energijos rūšies pasirinkimo šildymui Klaipėdos mieste specialiuoju planu. Pagal Šilumos ūkio įstatymą šis planas turi būti atnaujintas.
9.4.3.	Siūlyti statytojams palankias sąlygas objektus prijungti prie centralizuoto šildymo sistemos tose teritorijose, kur jau yra šilumos tinklai, siekiant efektyviai panaudoti esamus šilumos rezervus;	Vykdomas.
9.4.4.	Nestatyti katilinių esamuose miesto gyvenamuosiuose rajonuose, neįrengti jų daugiabučiuose namuose, vaikų ir mokymosi įstaigose, kituose visuomeniniuose pastatuose, prijungtuose prie centralizuoto šilumos tiekimo sistemos. Tuo bus išvengta aplinkos taršos didinimo ir prioritetinio šildymo būdo sistemos griovimo bei daugumos individualių vartotojų interesų pažeidimo;	Vietinių, lokalių katilinių statyba yra reglamentuojama Energijos rūšies pasirinkimo šildymui Klaipėdos mieste specialiuoju planu.
9.4.5.	Atlikti techninius-ekonominius skaičiavimus nutolusių nuo šilumos šaltinių objektų jungimo prie centralizuotos šildymo tiekimo sistemos tikslo pagrindimui. Esant nerentabiliems rodikliams, siūlyti alternatyvius sprendimus šilumos vartotojų poreikiams tenkinti;	AB "Klaipėdos energija" nuolat įgyvendina sprendinius, kad tik atlikus techninius ekonominius skaičiavimus būtų pajungiami nutolę nuo šilumos šaltinių vartotojai. Nesant ekonominio pagrindimo, siūlomi alternatyvūs sprendiniai.
9.4.6.	Gerinti ir tobulinti šilumos gamybos ir tiekimo sistemų technologijas ir priežiūrą, skatinančias energijos išteklių taupymą bei išlaidų mažinimą;	AB "Klaipėdos energija" pastoviai įgyvendina priemones, gerinančias ir tobulinančias šilumos gamyba ir tiekimą skatinančias energijos išteklių taupymą. Nuo 2007 m. metų nekanalinėmis CŠT trasomis pakeista apie 28 km kanalinių CŠT trasų.
9.4.7.	Rezervuoti sklypą prie rytinės rajoninės katilinės (Lypkių g.) šiluminei elektrinei statyti, siekiant sumažinti tiekiamos vartotojams šilumos kainą;	Įvykdytas.
9.4.8.	AB "Klaipėdos energija" ištyrinėti-inventorizuoti neveikiančias (pirmiausia antžemines) šilumos trasas ir spręsti jų panaudojimo ar likvidavimo klausimus;	AB "Klaipėdos energija" dalinai įgyvendina sprendimą dėl neveikiančių antžeminių ir požeminių šilumos tinklų likvidavimo. Kasmet rekonstruodama šilumos tinklus, išregistruoja ir naikina neveikiančius ir nenaudojamus šilumos tinklus.
9.4.9.	Siekti geoterminės jėgainės dotavimo valstybės lėšomis.	Epizodiškai dotuojama.

Esama aplinkos oro kokybė

Kūrenant gamtines dujas, į aplinkos orą patenka anglies monoksidas (CO) ir azoto oksidai (NOx). Kūrenant kietąjį ir skystąjį kurą, į aplinkos orą išsiskiria anglies monoksidas (CO), azoto oksidai (NOx), sieros dioksidas (SO_2) bei kietosios dalelės (KD).

Todėl šie keturi teršalai yra svarbūs nagrinėjant aprūpinimo šiluma klausimą, numatant vietą šilumos šaltiniams.

Aplinkos apsaugos agentūros tinklapyje http://oras.gamta.lt/cms/index?rubricId=c68c9a6e-3556-47e0-b10d-30637c629fb1 pateiktais duomenimis 2014 m. Klaipėdos mieste metines ribines vertes (RV) viršijo NO_2 vidutinė metinė koncentracija (Senamiestyje Pilies gatvėje 2014 m. NO_2 koncentracija buvo nuo 41 iki 57 µg/m^3, RV=40 µg/m^3, KD_{10} – vidutinė metinė pažemio koncentracija 2014 m. buvo arti ribinės vertės (centrinėje miesto dalyje 2014 m. KD_{10} koncentracija buvo iki 36 µg/m^3 ; RV=40 µg/m^3).

CO metinė RV nenustatyta, o SO_2 metinė vidutinė koncentracija Klaipėdos mieste kelis kartus mažesnė nei nustatyta ekosistemų apsaugai RV.

Todėl daroma išvada, kad nagrinėjant šilumos gamybos įtaką Klaipėdos miesto oro kokybei **aktualūs teršalai: kietosios dalelės (KD_{10}) ir azoto oksidai (NO_2).**

Išvados:

1. Galiojančiame Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytas vienas iš prioritetinių uždavinių - šilumos gamybos perkėlimas iš Danės gatvės, pritaikant senosios elektrinės sklypą komercinei gyvenamajai paskirčiai, todėl naujame Klaipėdos bendrajame plane turi būti numatytas rezervinis sklypas, šiaurinėje miesto dalyje, perkeliamo šilumos šaltinio statybai.

2. Centralizuotai tiekiamos šilumos suvartojimas kasmet mažėja, todėl po 2025 m. būtų tikslinga įvertinti ar tikslinga statyti naują šilumos šaltinį.

3. Vadovaujantis Nacionalinės šilumos ūkio plėtros programos bei Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos nuostatomis, siekiant sumažinti šilumos kainą ir padidinti AB „Klaipėdos energija“ šilumos gamybos apimtis iš AEI, numatoma pastatyti Klaipėdos rajoninėje katilinėje antrą biokuro katilų eilę 16 megavatų (MW) su 3,8 MW galios dūmų kondensaciniu ekonomaizeriu, o Lypkių rajoninėje katilinėje 10 MW biokuro garo katilą su 2,5 MW galios dūmų kondensaciniu ekonomaizeriu.

4. Sprendžiant aprūpinimo šiluma klausimus pagrindinis kriterijus turi būti aplinkosauginis. Klaipėdos mieste oro kokybei aktualūs teršalai kietosios dalelės (KD_{10}) ir azoto dooksidas (NO_2) turi būti vertinami parenkant aprūpinimo šiluma būdą.

5. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos šilumos ūkio įstatymu reikalinga parengti ir patvirtinti naują Energijos rūšies pasirinkimo šildymui Klaipėdos mieste specialųjį planą ir reglamentą.

6. Pagaminamos šilumos kiekis per metus Klaipėdos geoterminėje jėgainėje nuo 2004 iki 2015 metų ženkliai sumažėjo. Pagaminamos šilumos geoterminėje jėgainėje savikaina yra didesnė nei pagaminamos šilumos deginant biokurą. Geoterminė jėgainė, gaminanti geoterminę energiją yra geras pavyzdys, kaip remiantis mokslo tyrimais galima pasitelkti geoterminį vandenį ir spręsti šildymo problemas, tačiau turi būti surastas tinkamiausias bendrovės valdymo modelis, kuris padėtų suderinti du tikslus – plėsti alternatyviuosius energijos šaltinius ir užtikrinti jų ekonominį naudingumą.

11.7. ATLIEKŲ SURINKIMAS IR TVARKYMAS

11.7.1. KLAIPĖDOS MIESTO ATLIEKŲ TVARKYMO SISTEMA

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo nuostatomis, už komunalinių atliekų tvarkymo sistemų organizavimą savo teritorijose yra atsakingos savivaldybės. Įgyvendinant įsipareigojimus, kuriant Klaipėdos regiono komunalinių atliekų tvarkymo sistemą, 2007 m. liepos 9 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracija pasirašė su Klaipėdos regioninio atliekų tvarkymo centru (toliau – KRATC) koncesijos sutartį Nr. J4-831 „Dėl Klaipėdos miesto savivaldybės komunalinių atliekų tvarkymo sistemos operatoriaus funkcijų perdavimo ir vykdymo“.

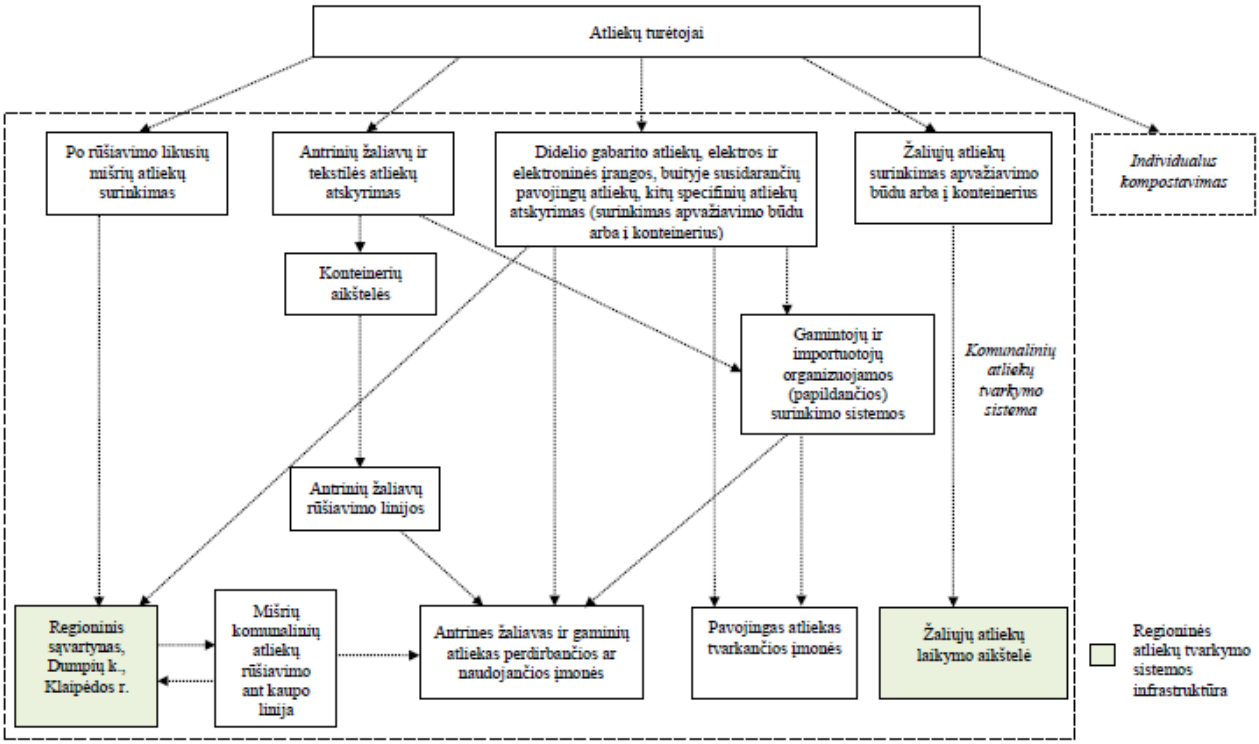
Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. atliekų tvarkymo plane, patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. gegužės 30 d. sprendimu Nr. T2-130, numatyta, kad pagrindinis Klaipėdos miesto savivaldybės organizuojamos komunalinių atliekų tvarkymo sistemos tikslas – užtikrinti, kad viešoji komunalinių atliekų tvarkymo paslauga būtų visuotinė, geros kokybės, prieinama (įperkama) ir atitiktų aplinkos apsaugos, techninius-ekonominius ir visuomenės sveikatos saugos reikalavimus (*žr. 11.7.1-1 pav.*).

Klaipėdos miesto savivaldybės komunalinių atliekų tvarkymo sistema apima komunalinių atliekų surinkimo, išvežimo, rūšiavimo, naudojimo ir šalinimo paslaugas visiems savivaldybės teritorijoje esantiems komunalinių

atliekų turėtojams (fiziniams ir juridiniams asmenims, išskyrus įmones, turinčias Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos nustatyta tvarka išduotus Taršos integruotos prevencijos ir kontrolės leidimus, kuriuose nustatyti atliekų tvarkymo reikalavimai negali būti įvykdyti savivaldybės organizuojamoje komunalinių atliekų tvarkymo sistemoje), šių veiklų organizavimą, stebėseną, šalinimo vietų eksploataciją ir vėlesnę jų priežiūrą.

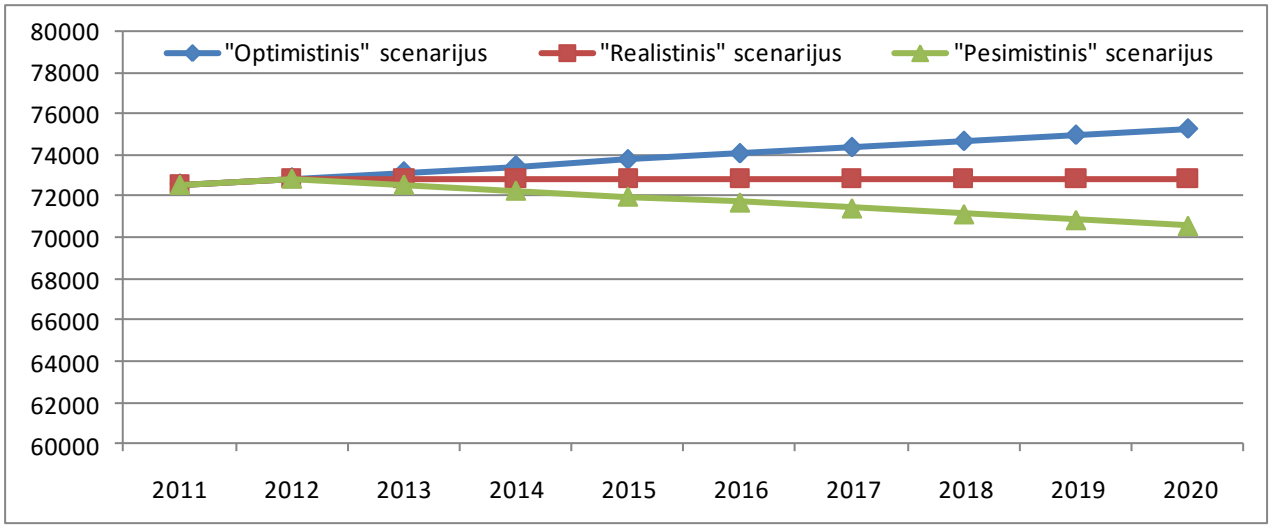
Klaipėdos miesto komunalinių atliekų turėtojams teikiamos šios komunalinių atliekų tvarkymo paslaugos:

- mišrių komunalinių atliekų tvarkymas;
- antrinių žaliavų, įskaitant pakuočių atliekas, tvarkymas;
- žaliųjų atliekų tvarkymas;
- didžiųjų atliekų, įskaitant naudotas padangas, tvarkymas;
- elektros ir elektroninės įrangos atliekų tvarkymas;
- buityje susidarančių pavojingų atliekų tvarkymas.



11.7.1-1 pav. Komunalinių atliekų tvarkymo srautai Klaipėdos regione, 2012 m.

Susidarančių komunalinių atliekų kiekis ateityje priklausys nuo gyventojų skaičiaus kitimo, ekonominio augimo ir vartojimo pokyčių. Atsižvelgiant į Lietuvos statistikos departamento duomenis, galima tikėtis, kad bendras gyventojų skaičius Klaipėdos mieste ir toliau gali mažėti (vid. apie 1,5 proc. per metus). Vadovaujantis 2012 m. rugsėjo ir lapkričio mėn. Finansų ministerijos skelbiamais Lietuvos ekonominių rodiklių projekcijos duomenimis, numatomas 2013 m. 3 proc. bendrojo vidaus produkto (BVP, grandine susietos apimties) augimas (atitinkamai 2014 m. – 3,4 proc., 2015 m. – 4,3 proc. augimas). Atsižvelgus į šiuos veiksnius bei numatytas Klaipėdos miesto savivaldybės 2013–2020 m. atliekų tvarkymo plano įgyvendinimo atliekų prevencijos priemones, daroma prielaida, kad bendras susidarantis komunalinių atliekų kiekis Klaipėdos mieste išliks panašus (*žr. 11.7.1-2 pav.*).



11.7.1-2 pav. Komunalinių atliekų susidarymo prognozės, tonomis, iki 2020 m.

Komunalinių atliekų tvarkymo paslaugų teikimą Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje reglamentuoja Klaipėdos miesto savivaldybės komunalinių atliekų tvarkymo taisyklės, patvirtintos Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. lapkričio 24 d. sprendimu Nr. T2-370 (2013 m. gruodžio 18 d. sprendimo Nr. T2-334 redakcija).

Atliekų rūšiavimas - tai perdirbti tinkamų žaliavų atrinkimas. Paprasčiausia rūšiuoti popierių, stiklą, plastmasę. Tačiau ir kitos atliekos - pavojingos medžiagos, metalai, žaliosios, biodegraduojamosios, stambiagabaritinės ir kt. - gali būti perdirbtos arba panaudotos kaip energijos šaltinis. Gaminant daiktus iš antrinių žaliavų mažiau teršiama aplinka. Kuo daugiau naudojama antrinių žaliavų, tuo daugiau sutaupoma gamtinių išteklių.

Klaipėdos regiono teritorijoje surinktos mišrios komunalinės atliekos vežamos į Klaipėdos regioninį sąvartyną (Dumpių k., Klaipėdos r.), kurio I-II sekcijos pradėtos eksploatuoti 2008 m. balandžio 1 d. Šis regioninis sąvartynas yra įrengtas 14 km atstumu nuo didžiausio atliekų susidarymo šaltinio Klaipėdos regione – Klaipėdos miesto. Klaipėdos regioninį sąvartyną eksploatuoja KRATC.

Dumpių sąvartyne, kuris užima 21,3 ha plotą, tilps apie 2 mln. tonų atliekų. Planuojama, kad jis veiks apie 20 metų. Regioniniame sąvartyne 2017-2028 m. planuojama šalinti apie 49 tūkst. t nepavojingųjų komunalinių atliekų kasmet. 2015 m. pabaigoje įrengti mechaninio rūšiavimo ir biologinio apdorojimo įrenginiai, kurie sudaro galimybę kuo didesnę dalį atliekų išrūšiuoti, perdirbti ir kuo mažesnę šalinti sąvartynuose.

Klaipėdos mieste veikia trys stambiagabaričių atliekų priėmimo aikštelės: pietinėje miesto dalyje - Plieno g. 13, centrinėje - Tilžės g. 66 A, šiaurinėje - Šiaurės pr. 30. Artimiausia planuojamai teritorijai stambiagabaričių atliekų priėmimo aikštelė Klaipėdos rajone įrengta Gargžduose - Geležinkelio Pylimo g. 6. Klaipėdos miesto žaliųjų atliekų kompostavimo aikštelė įrengta taip pat Klaipėdos rajono savivaldybėje Glaudėnų k. Kaukėnų g. 21.

Komunalinės atliekos Klaipėdos mieste yra išvežamos pagal iš anksto suderintus grafikus. Šį darbą atlieka konkurso būdu parinkti atliekų tvarkytojai. Atliekų surinkimo ir išvežimo grafikai nuolat skelbiami atliekų surinkėjų ir administratoriaus (KRATC) interneto svetainėje www.kratc.lt.

Klaipėdos miesto atliekų konteinerių išdėstymo schema pateikiama Klaipėdos miesto žemėlapyje interneto svetainėje www.klaipeda.lt.

2012 m. liepos mėnesį KRATC pasirašė sutartį su biokuro ir atliekų deginimo kogeneracine jėgaine UAB „Fortum Klaipėda“ Klaipėdos LEZ teritorijoje dėl netinkančių perdirbti turinčių energetinę vertę komunalinių atliekų deginimo biokuro ir atliekų termofikacinėje jėgainėje. UAB „Fortum Klaipėda“ iš išrūšiuotų ir nepavojingų komunalinių atliekų ir biokuro gamina elektros bei šilumos energiją, o sąvartyne šalinamos tik degimui netinkamos atliekos (pvz. inertinės) ir deginimo procese susidarę nepavojingi dugno pelenai ir šlakas.

Aplinkos ministerija 2015 m. pabaigoje inicijavo diskusiją dėl naujo teisinio reguliavimo, kurio pagrindu būtų galima realizuoti atliekų deginimo įrenginiuose susidarančių nepavojingų dugno pelenų ir šlakų bei juose esančių metalų antrinio panaudojimo galimybes (pasaulyje egzistuoja daug pavyzdžių kai iš šlakų ir pelenų atskiriami vertingi juodieji ir spalvotieji metalai, o iš šlako ir pelenų gaminami statybos produktai, pvz., mineraliniai užpildai kelių statybai arba nesudėtingų betono gaminių gamybai). Iniciatyvos pagrindu 2016 m. lapkričio 25 d. priimtas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymas Nr. D1-805 „Dėl atliekų deginimo įrenginiuose ir bendro atliekų deginimo įrenginiuose susidariusių pelenų ir šlako tvarkymo reikalavimų patvirtinimo“, todėl tikėtina, kad ilguoju laikotarpiu Klaipėdos regioniniame sąvartyne šalinamų komunalinių atliekų kiekiai mažės dar labiau (rengiant Klaipėdos regiono atliekų tvarkymo planą ši iniciatyva ir jos galima įtaka šalinamų komunalinių atliekų kiekiams nebuvo vertinta).

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 3 straipsnio 4 punktu sąvartyne šalinamos atliekos yra mokesčio objektas. Tai sudaro dar didesnį spaudimą mažinti šalinamų komunalinių atliekų kiekius.

Pagrindinis regioninių atliekų tvarkymo planų tikslas – suderinti savivaldybių veiksmus organizuojant komunalinių atliekų tvarkymo sistemas ir steigiant kelioms savivaldybėms bendrus atliekų naudojimo ar šalinimo įrenginius, juose turi būti nustatytos priemonės, užtikrinančios Valstybinio atliekų tvarkymo plano užduočių įgyvendinimą. Valstybinis atliekų tvarkymo planas numato, kad „<...> atliekos šalinamos tik moderniuose teisės aktų reikalavimus atitinkančiuose regioniniuose nepavojingųjų atliekų sąvartynuose“ (137 p.), o sąvartynuose šalinamų atliekų kiekis turi būti mažinamas (227.2 p.). Atsižvelgiant į pasakytą akivaizdu, kad naujo regioninio sąvartyno poreikis yra labai tolimos perspektyvos klausimas, kuris būtų sprendžiamas Klaipėdos regiono, o ne Klaipėdos miesto, lygiu. Planuojant regioninius sąvartynus paprastai vietos ieškoma atsižvelgiant į atliekų gamintojų pasiskirstymą regione ir susisiekimo racionalumą, kad optimizuoti atliekų pervežimų logistiką. Šiame kontekste mažai tikėtina, kad toks sąvartynas būtų planuojamas Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje.

Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo 6 straipsnis numato, kad įmonės, kurių ūkinėje komercinėje veikloje susidaro atliekų kiekiai, viršijantys Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos nustatytus ribinius dydžius, ir (arba) įmonės, kurios atliekas saugo susidarymo vietoje ilgiau, negu nustatyta šio Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo 8 straipsnio 3 dalyje, bei įmonės, kurios atliekas naudoja ir (arba) šalina, turi gauti leidimus Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos nustatyta tvarka.

Įstatymų nustatyta tvarka priskirtų sklypų, faktiškai naudojamų teritorijų, viešųjų teritorijų ir kitus tvarkymo ir švaros reikalavimus Klaipėdos mieste reglamentuoja Klaipėdos miesto tvarkymo ir švaros taisyklės, patvirtintos Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. liepos 30 d. sprendimu Nr. T2-180.

11.7.2. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ATLIEKŲ TVARKYMO SISTEMA

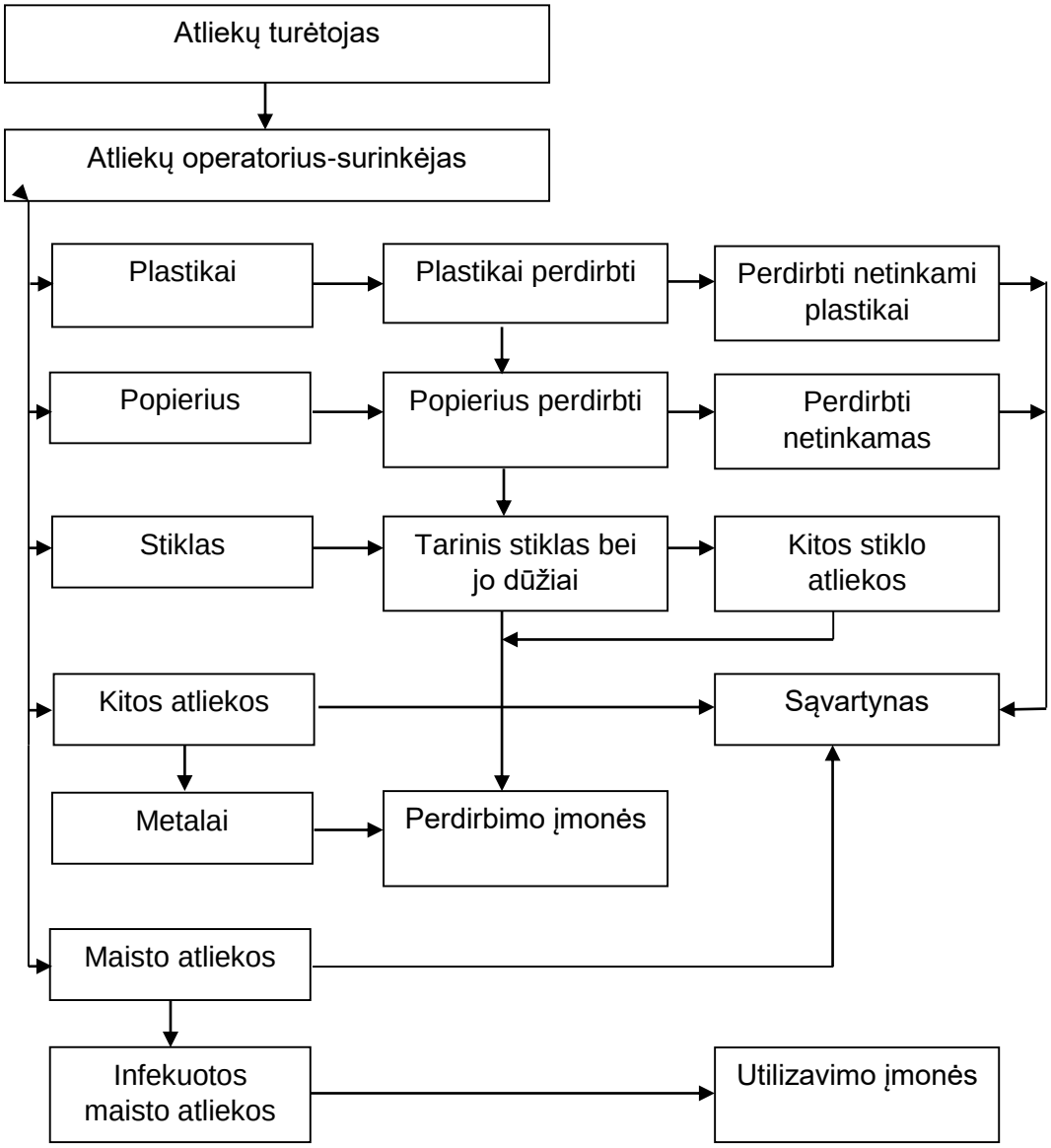
Pagal dabartinius nacionalinius įstatymus KVJU direkcija yra atsakinga už laivuose susidariusių atliekų (kurias pristato į KVJU atplaukiantys laivai) tvarkymą. Klaipėdos uosto atliekų tvarkymo planas, patvirtintas VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinio direktoriaus 2012 m. lapkričio 28 d. įsakymu Nr. V-350,

parengtas siekiant, kad būtų užtikrintas visiškas nacionalinių įstatymų ir taisyklių laikymasis bei įgyvendinti Lietuvos Respublikos prisiimtus tarptautinius įsipareigojimus dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos.

Klaipėdos uosto atliekų tvarkymo planas yra parengtas remiantis priimta HELCOM Baltijos strategija, atsižvelgiant į jos mokesčių struktūros ir mokesčių mokėjimo principus. Planas sudarytas vadovaujantis Europos Komisijos direktyva 2000/59/EC „Apie uostų priėmimo įrenginius laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams“ ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ir aplinkos ministrų 2003 m. liepos 9 d. įsakymu Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“.

Uosto atliekų tvarkymo plane pateiktas: išsamus laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių priėmimo ir surinkimo procedūrų aprašymas; pranešimų apie laive esančių atliekų ir (ar) krovinio likučius tvarka; nuotekų ir atliekų iš laivų, kuriuose nustatyta (įtarta) pavojingų ar ypač pavojingų užkrečiamųjų ligų (mirčių) atvejų, nukenksminimo tvarka; laivuose susidarančių krovinių likučių ir atliekų, kurių pavojingumą lemia infekcinės savybės, nurodytos Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo 4 priedo „Atliekų pavojingumą lemiančios savybės“ H9 eilutėje, nukenksminimo tvarka bei kita informacija.

Atliekų surinkimas ir rūšiavimas gali būti vykdomas pagal atliekų surinkimo schemą (*žr. 11.7.2-1 pav.*):



11.7.2-1 pav. Atliekų surinkimo schema

Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento Jūros aplinkos apsaugos agentūra yra atsakinga už laivų, atplaukiančių į Klaipėdos uostą, aplinkosaugos reikalavimų laikymosi kontrolę, susijusią su laivų valstybės vėliavos ir valstybės uosto kontrole.

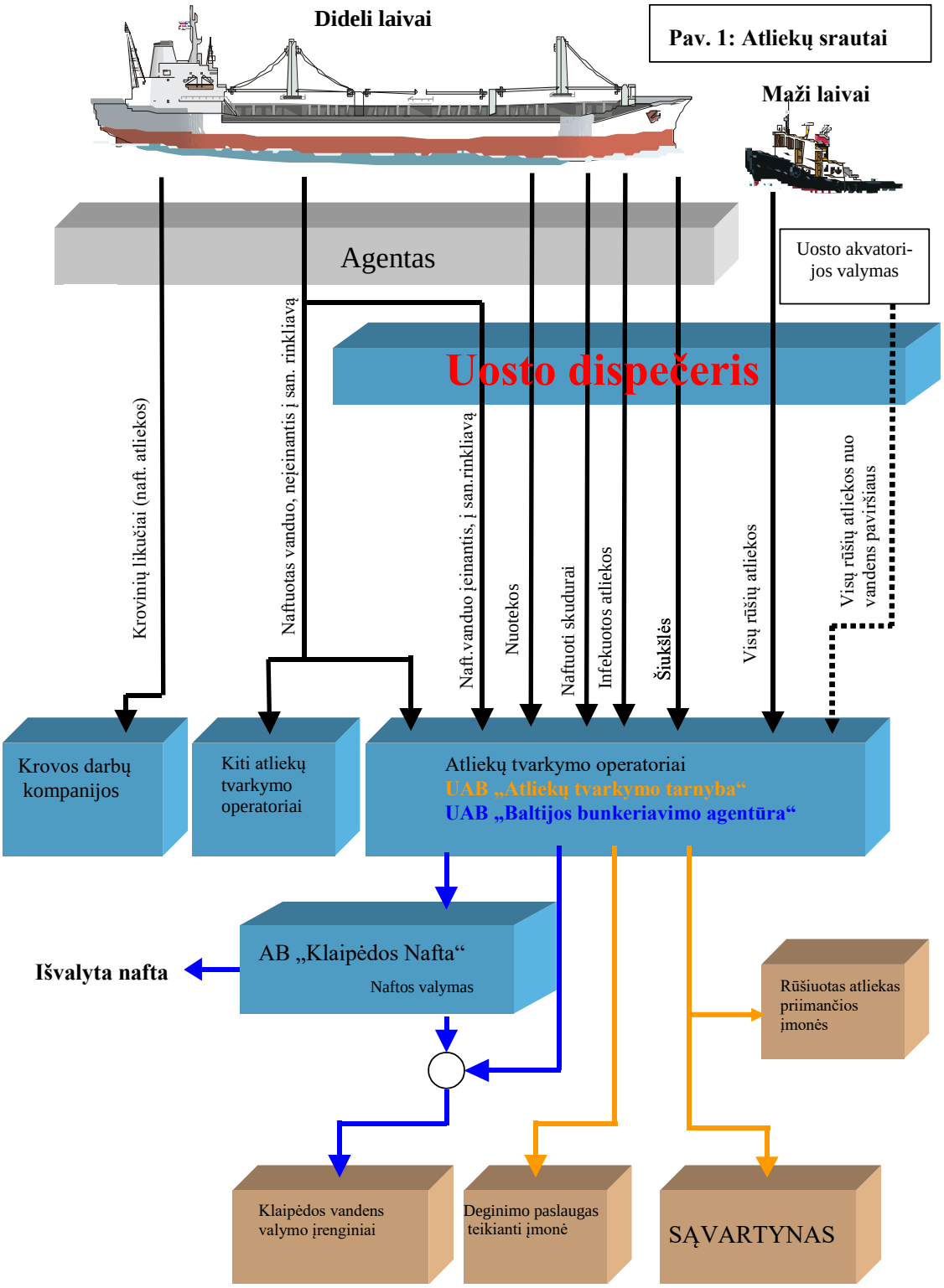
Šiuo metu atliekų surinkimo iš laivų operatoriaus funkcijas Uoste vykdo UAB „Baltijos bunkeravimo agentūra“ ir UAB „Atliekų tvarkymo tarnyba“. Laivai per savo agentą paprašo, kad būtų surinktos laivuose susidariusios atliekos. Priklausomai nuo atliekų tipų ir kiekių, atliekos yra pristatomos taip:

- krovinių likučiai, tokie kaip balastas ir rezervuarų plovimo vanduo, yra pristatomi tiesiogiai naftos terminalų operatoriui;
- laivuose susidariusias atliekas pristato laivai arba surenka operatorius.

Paskirtas atliekų tvarkymo operatorius yra atsakingas už faktinį laivuose susidariusių atliekų priėmimo kiekį, surinkimą, rūšiavimą, valymą ir šalinimą:

- nafta užterštas vanduo (t. y. tankų balastas ir plovimo vanduo), krovinių likučiai, surinkti Uosto teritorijoje, yra pristatomi tiesiai į nafta užterštų vandenų valymų įrenginius, esančius AB „Klaipėdos nafta“. Uosto dispečeris organizuoja naftuotų atliekų surinkimą iš laivų, prašančių surinkti šias atliekas, kai jie atplaukia į Klaipėdos uostą. Atliekos surenkamos naudojant specialiai pritaikytus laivus, galinčius surinkti užterštą vandenį. Šie laivai dirba visą parą;
- surinktos iš laivų nuotekos yra valomos AB „Klaipėdos vanduo“ priklausančioje nuotekų valykloje Dumpių k., Dovilų sen., Klaipėdos rajono savivaldybėje. Nuotekos surenkamos naudojant specialiai pritaikytus laivus, specialų autotransportą, galinčius surinkti nuotekas;
- šiukšlės yra rūšiuojamos ir gabenamos į Klaipėdos miesto savivaldybės sąvartyną bei kitus utilizavimo punktus;
- naftuoti skudurai ir infekuotos maisto atliekos yra gabenamos utilizuoti sudeginti į įmonę, teikiančią tokias paslaugas;
- atliekų tvarkymo operatorius taip pat yra atsakingas už uosto akvatorijos paviršiaus valymą.

Bendras atliekų srautų tvarkymas pateiktas 11.7.2-2 pav.



11.7.2-2 pav. Atliekų srautų tvarkymo schema

Atliekų surinkimo ir tvarkymo sistemos pagerinimo sprendiniai Klaipėdos miesto bendrajame plane

11.7.2-1 lentelė. Klaipėdos miesto bendrojo plano atliekų surinkimo ir tvarkymo sistemos pagerinimo sprendinių įgyvendinimo būklė

	Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniai	Sprendinių įgyvendinimo būklė
6.6.	**Siekiant iš esmės pagerinti atliekų surinkimo ir tvarkymo ir sistemą yra būtina:**	
6.6.1.	Parengti komunalinių atliekų surinkimo sistemą ir viešųjų konteinerių išdėstymo schemą.	Parengtas Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. atliekų tvarkymo planas. Parengta Klaipėdos miesto savivaldybės mišrių komunalinių atliekų ir antrinių žaliavų surinkimo konteinerių stovėjimo vietų ir aikštelių išdėstymo schema. Rengiamas Klaipėdos miesto mažosios architektūros, aplinkotvarkos įrangos išdėstymo bei aplinkos estetinio formavimo, miestiškojo kraštovaizdžio tvarkymo specialusis planas.
6.6.2.	Likviduoti savavališkus sąvartynus miesto teritorijoje, jų vietose įrengiant miesto žaliuosius plotus.	Vykdoma.
6.6.3.	Nustatyti, kad kiekviena įmonė privalo prieš atiduodama gamybos atliekas sandėliavimui jas surūšiuoti bei supakuoti taip, kad tiktų ilgalaikiam jų saugojimui ar transportavimui iki atliekų utilizacijos vietos.	Atliekos į Aikšteles priimamos pagal atliekų, priimamų į Klaipėdos miesto didelių gabaritų atliekų surinkimo aikšteles, priėmimo ir laikymo tvarką, Klaipėdos miesto savivaldybės komunalinių atliekų tvarkymo taisykles bei Aikštelių TIPK leidimuose nustatytus reikalavimus.
6.6.4.	Nustatyti tikslų atliekų laikymo įmonės teritorijoje (mieste) limitą, kuris priklausytų nuo įmonės profilio ir galimybės sandėliuoti, bet ne daugiau nei 50 m^3.	Vykdoma teisės aktų nustatyta tvarka. Visų Aikštelių TIPK leidimuose yra nustatytas metinis leidžiamas priimti ir vienu metu laikyti atliekų kiekis.
6.6.5.	Planuoti vėjo jėgainių parkus buvusių šiukšlynų, valymo įrenginių teritorijose, atlikus poveikio aplinkai vertinimą, išskyrus KNNP.	Neįvykdyta. Perduotos organizatoriaus teises AB „Klaipėdos vanduo“ su tikslu planuoti vėjo jėgainių parką. Šio plano rengimo metu turi būti atlikta studija.

Išvados:

1. Komunalinių atliekų tvarkymo paslaugų teikimą Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje reglamentuoja Klaipėdos miesto savivaldybės komunalinių atliekų tvarkymo taisyklės.
2. Prognozuojama, kad bendras susidarantis komunalinių atliekų kiekis Klaipėdos mieste išliks panašus.
3. Už laivuose susidariusių atliekų (kurias pristato į Uostą atplaukiantys laivai) tvarkymą yra atsakinga KVJU direkcija.

11.8. INŽINERINIŲ TINKLŲ IR ĮRENGINIŲ APSAUGOS ZONOS

Inžinerinės infrastruktūros objektams, tinklams ir įrenginiams nustatomos apsaugos ir sanitarinės apsaugos zonos (*žr. 11.8-1 lentelę*).

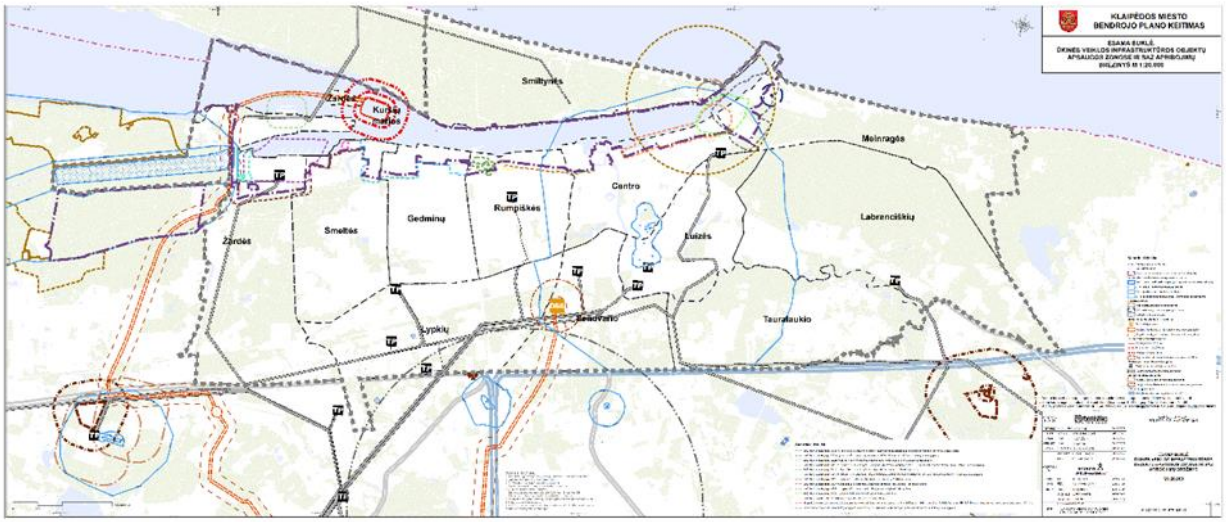
11.8-1 lentelė. Inžinerinės infrastruktūros objektų, tinklų ir įrenginių apsaugos ir sanitarinės apsaugos zonų dydžiai

Eil. Nr.	Inžineriniai tinklai ir įrenginiai	Apsaugos zonų, sanitarinių apsaugos zonų dydžiai

1.	Ryšių linijos	Ryšių linijų apsaugos zona – žemės juosta, kurios plotis po 2 m abipus požeminio kabelio trasos arba orinės linijos kraštinių laidų ir 3 m aplink požeminį ar antžeminį stiprinimo punktą. *(Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, I p.).*
2.	Kelių apsaugos zonos	Kelių apsaugos zonų pločiai priklausomai nuo kelio reikšmės yra: magistralinių kelių - po 70 m; krašto kelių - po 50 m; rajoninių kelių - po 20 m; vietinės reikšmės kelių - po 10 m *(Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, II p.)*.
3.	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinės teritorijos	*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, IV p.*
4.	Jūrų uosto sanitarinė apsaugos zona	Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2004 m. rugpjūčio 19 d. įsakymu Nr. V-586 patvirtintų Sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklių priedo 26.2 p. reikalavimais, jūrų uostui buvo nustatomos 300 m SAZ ribos, kai neatliekamas poveikio visuomenės sveikatai vertinimas. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2011 m. balandžio 12 d. įsakymu Nr. V-360 „Dėl 2004 m. rugpjūčio 19 d. įsakymo Nr. V-586 „Dėl Sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ 27 p. Taisyklių priedo skyrius 26. Transportas, sandėliavimas ir ryšiai neteko galios.
5.	Aerodromų apsaugos ir sanitarinės apsaugos zonos	*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, V p.*
6.	Elektros linijos	Elektros oro linijos apsaugos zona – žemės juosta ir oro erdvė tarp dviejų vertikalių plokštumų, lygiagrečių elektros linijos ašiai, matuojant horizontalų atstumą nuo kraštinių jos laidų. Elektros oro linijos apsaugos zonos plotis nustatomas atsižvelgiant į šios linijos įtampą: iki 1 kV – po 2 m; 6 ir 10 kV – po 10 m; 35 kV – po 15 m; 110 kV – po 20 m; elektros oro kabelių linijų apsaugos zona – 2 m. Požeminės elektros kabelių linijos apsaugos zona - žemės juosta, kurios plotis po 1 m nuo linijos konstrukcijų kraštinių taškų. Nuotolis nuo šios linijos iki pastatų ir statinių - 0,6 m. Povandeninių elektros kabelių linijų apsaugos zona – vandens sluoksnis nuo vandens paviršiaus iki dugno apribotas vertikaliomis plokštumomis, esančiomis abiejose linijos pusėse nuo kraštinių kabelių 100 m atstumu. Elektros oro linijų apsaugos zona sankirtoje su laivybiniais vandens telkiniais – oro erdvė virš vandens telkinių paviršiaus, apribota vertikaliomis plokštumomis, esančiomis abiejose linijos pusėse nuo kraštinių laidų (kai jie nėra atlenkti) – 100 m atstumu. Transformatorių pastočių apsaugos zona – iki tvoros ribos; Apsaugos zona aplink transformatorines ir skirstomuosius punktus – žemės plotai ir oro erdvė apriboti vertikaliomis plokštumomis, esančiomis nuo jų 10 m atstumu. *(Elektros tinklų apsaugos taisyklės, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, VI p.).*
7.	Dujotiekiai	Magistralinių dujotiekių apsaugos zona - žemės juosta, kurios plotis – po 25 metrus abipus vamzdyno ašies; išilgai kelių eilių vamzdynų trasos – žemės juosta, kurios plotis – po 25 metrus nuo kraštinių vamzdynų ašies, taip pat žemės juosta tarp vamzdynų, jei lygiagrečių dujotiekių apsaugos zonos persidengia; aplink magistralinių dujotiekių įrenginius ir objektus – 25 metrų pločio žemės juosta aplink nurodytųjų objektų aptvertą teritoriją; Rengiantis statyti bet kuriuos pastatus, įrenginius ar kitus objektus 200 metrų ir mažesniu atstumu nuo dujotiekio trasos, priešprojektinius pasiūlymus bei projektinę dokumentaciją būtina suderinti su šį dujotiekį eksploatuojančia įmone *(Magistralinių dujotiekių apsaugos taisyklės, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, VII p.)*. Iki 16 barų slėgio dujotiekio apsaugos zoną sudaro žemės juosta išilgai vamzdynų trasos, kurios plotis – po 2 m abipus vamzdyno ašies. Dujų reguliavimo punkto apsaugos zona – 10 m pločio žemės juosta aplink šio punkto sienas. *(Gamtinių dujų skirstomųjų dujotiekių apsaugos taisyklės, Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, IX p.).*

		Magistralinių dujotiekių dujų skirstymo stotys priskiriamos III kenksmingumo klasės įmonėms, kurioms nustatoma 300 metrų gamybinio objekto sanitarinė apsaugos zona (*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, XIV*).
8.	SkGD terminalas	Apsaugos zona – 125 m; prevencinė zona – 250 m; reagavimo (incidentų likvidavimo) zona – 500 m. *(Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2013 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. 1-130 „Dėl suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiojo plano patvirtinimo“).*
9.	Gamybinių ir komunalinių objektų sanitarinės apsaugos zonos	*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, XIV p.*
10.	Hidrometeorologijos stočių apsaugos zonos	Hidrometeorologijos stoties apsaugos zona - 200 metrų pločio žemės juosta aplink aikštelės ribą *(Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, XVIII p.).*
11.	Požeminių vandens telkinių (vandenviečių) sanitarinės apsaugos zonos	*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, XX p.*
12.	Šilumos ir karšto vandens	Šilumos ir karšto vandens tiekimo tinklų apsaugos zona yra žemės juosta, kurios plotis po 5 m nuo kanalo (vamzdyno) kraštų, kameros išorinės sienos. *(Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, XLVIII p.).*
13.	Vandentiekio, lietaus ir fekalinės kanalizacijos tinklų ir įrenginių apsaugos zona	Vandentiekio tinklų apsaugos zona yra žemės juosta, kurios plotis po 2,5 m nuo vamzdyno ašies, kai tinklai įrengiami iki 2,5 m gylyje ir po 5 m kai tinklai įrengiami giliau kaip 2,5 m. Magistralinių vamzdynų, kurių skersmuo 400 mm ir didesnis, apsaugos zona yra žemės juosta, kurios plotis po 10 m nuo vamzdyno ašies. Vandens rezervuarų, skaidrintuvų, kaupiklių apsaugos zonos plotis – po 30 m, o vandentiekio bokštų, nuotekų siurblinių ir kitų įrenginių – ne mažiau kaip po 10 m nuo išorinių sienelių *(Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, XLIX p.).*
14.	Kietųjų buitinių atliekų sąvartynai ir sanitarinės apsaugos zonos	*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, L p.*
15.	Radiolokatorių apsaugos zonos	Bendroji radiolokatoriaus apsaugos zona – 1,5 kilometro spindulio teritorija nuo karinio ar civilinės aviacijos radiolokatoriaus (*Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, LV p.).*

Apsaugos zonų ir sanitarinės apsaugos zonų ribose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo“ nustatomos specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, kurių pagrindu teritorijose taikomi ūkinės veiklos apribojimai (žr. 11.8-1 pav.).



11.8-1 pav. Ūkinės veiklos infrastruktūros objektų apsaugos zonose ir SAZ apribojimai

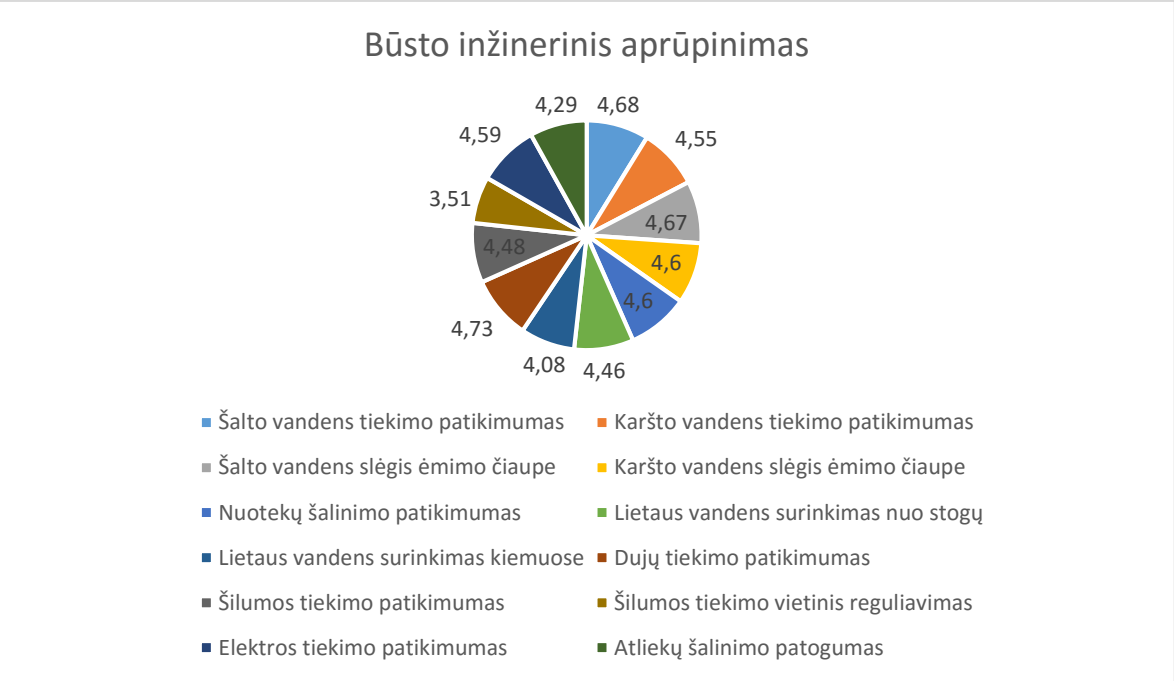
Planuojamoje teritorijoje turi būti užtikrintas esamų inžinerinės infrastruktūros tinklų funkcionavimas ir eksploatavimo galimybės arba numatytas tinklų iškėlimas planavimo organizatoriaus lėšomis. Planuojamoje teritorijoje turi būti išlaikyti inžinerinių tinklų apsaugos zonų reikalavimai bei normatyviniai įgilinimai pagal nustatytus galiojančius teisės aktus. Visi esami ir planuojami inžineriniai tinklai (su jų apsauginėmis zonomis), patenkantys į planuojamą teritoriją, turi būti suformuotose komunikaciniuose koridoriuose, užtikrinant galimybę naudotis servituto teise tinklus tiesti, aptarnauti ir naudotis.

11.9. BŪSTO INŽINERINIS APRŪPINIMAS SOCIALINIO TYRIMO PAGRINDU

Socialinio tyrimo metu būsto inžinerinis aprūpinimas geriausiai buvo įvertintas Smiltynės, Sendvario ir Tauralaukio gyvenamuosiuose rajonuose, prasčiausiai Labrenciškių, Smeltės ir Žardės rajonuose.

Apibendrinus duomenis apie inžinerinę būsto aprūpinimo kokybę, klaipėdiečiai geriausiai įvertino dujų bei šalto vandens tiekimo patikimumą, šalto vandens ėmimo slėgį vandens čiaupe (*žr. 11.9-1 pav.*). Prasčiausiai buvo įvertintas šilumos tiekimo vietinis reguliavimas.

Vertinimai buvo atliekami naudojant 5 balų skalę, kur 1 reiškia labai blogas, 2 – blogas, 3 – patenkinamas, 4 – geras, 5 – labai geras.



11.9-1 pav. Būsto inžinerinio aprūpinimo grafikas

Labrenciškių ir Smeltės gyventojams opiausios problemos – lietaus vandens surinkimas kiemuose (*žr. 11.9-5 b pav.*) bei šilumos tiekimo vietinis reguliavimas (*žr. 11.9-7 b pav.*).

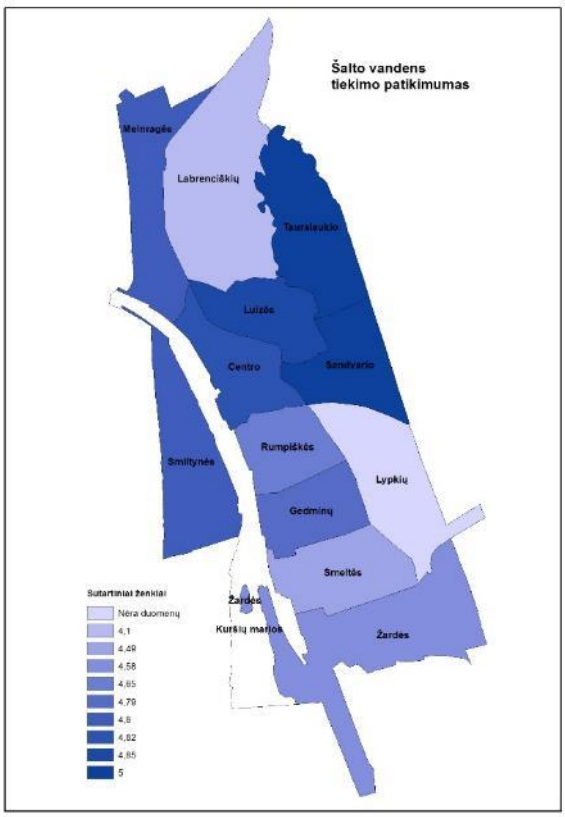
Žardės gyventojai mažiausiai patenkinti buitinių atliekų šalinimo patogumu (*žr. 11.9-9 pav.*).

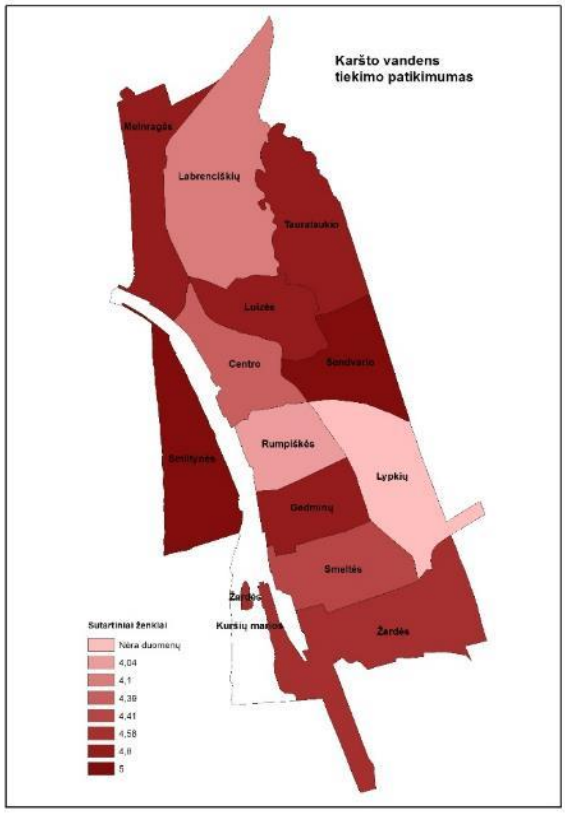
Rumpiškėse be šilumos tiekimo vietinio reguliavimo (*žr. 11.9-7 b pav.*) prasčiausiai vertintas ir karšto vandens tiekimo patikimumas (*žr. 11.9-2 b pav.*).

Centre išryškėjusi problema – lietaus vandens surinkimas nuo stogų (*žr. 11.9-5 a pav.*).

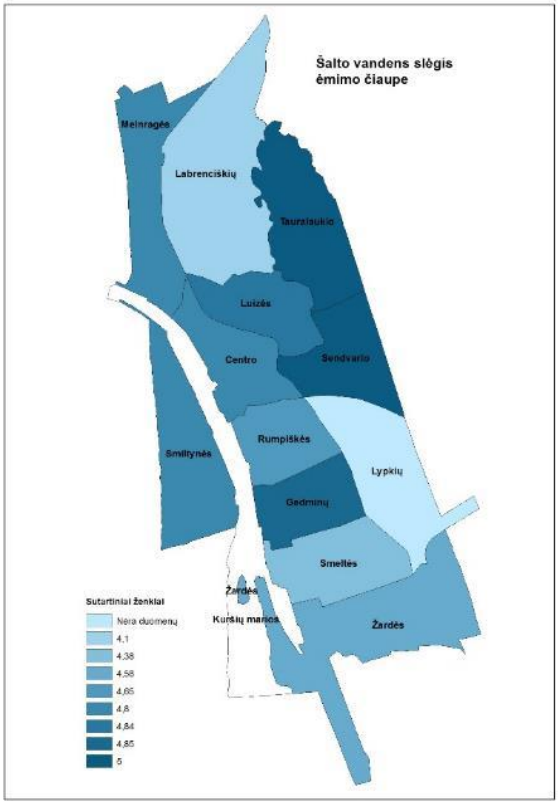
Tauralaukio gyventojai be šilumos tiekimo vietinio reguliavimo (*žr. 11.9-7 b pav.*) prasčiausiai vertino šilumos tiekimo patikimumą (*žr. 11.9-7 a pav.*).

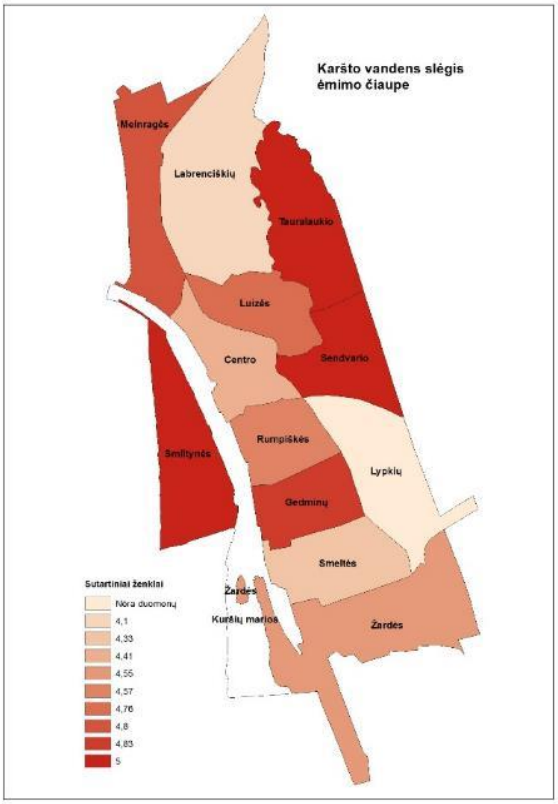
Melnragės rajonas išsiskyrė prastesniu elektros tiekimo patikimumo vertinimu (*žr. 11.9-8 pav.*).



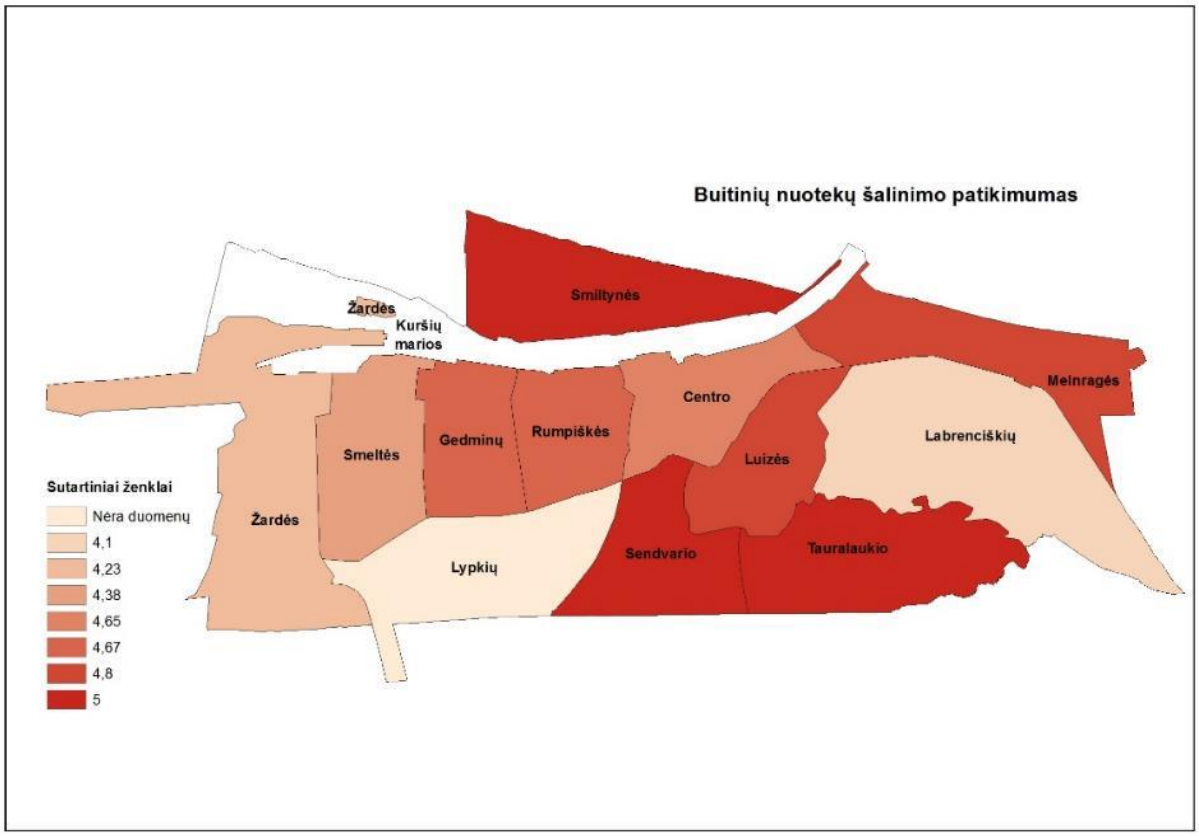


11.9-2 pav. Šalto (a) ir karšto (b) vandens tiekimo patikimumo schemos

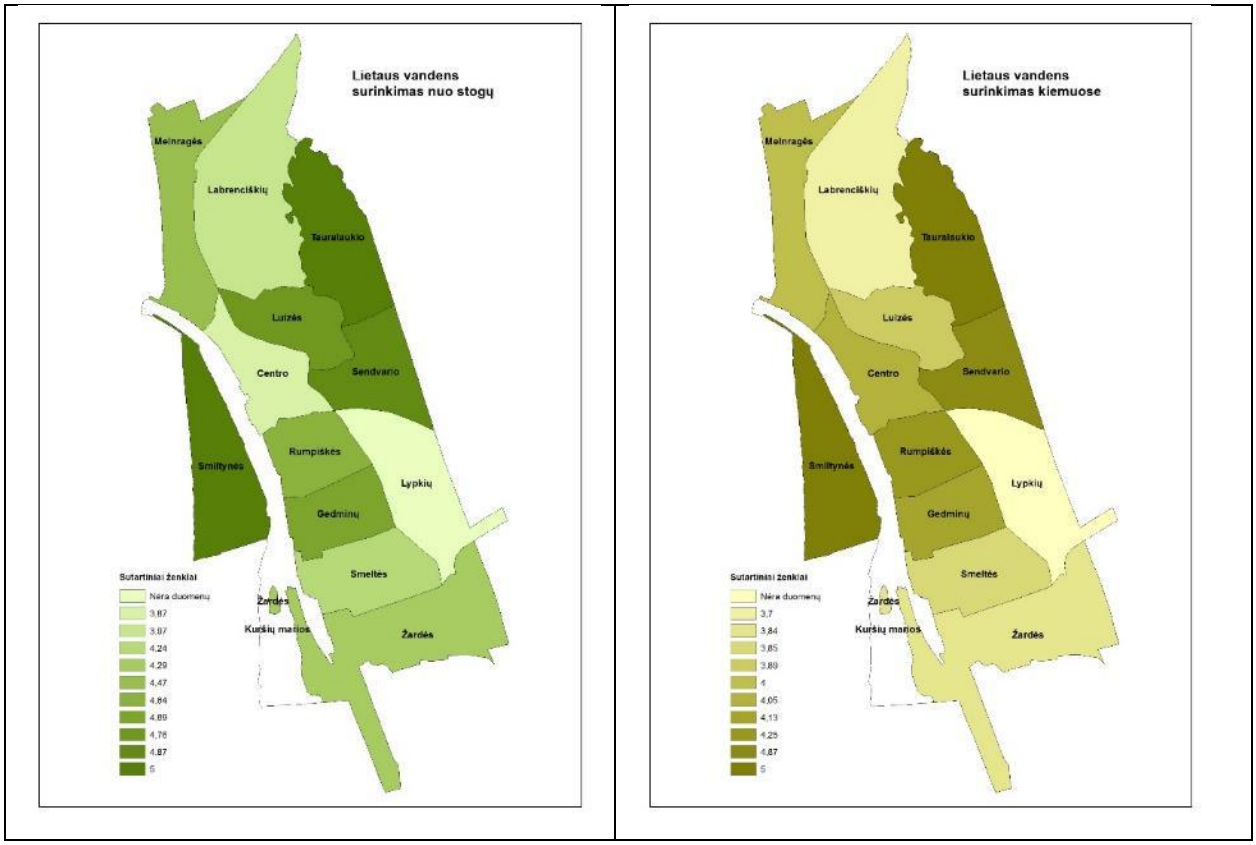




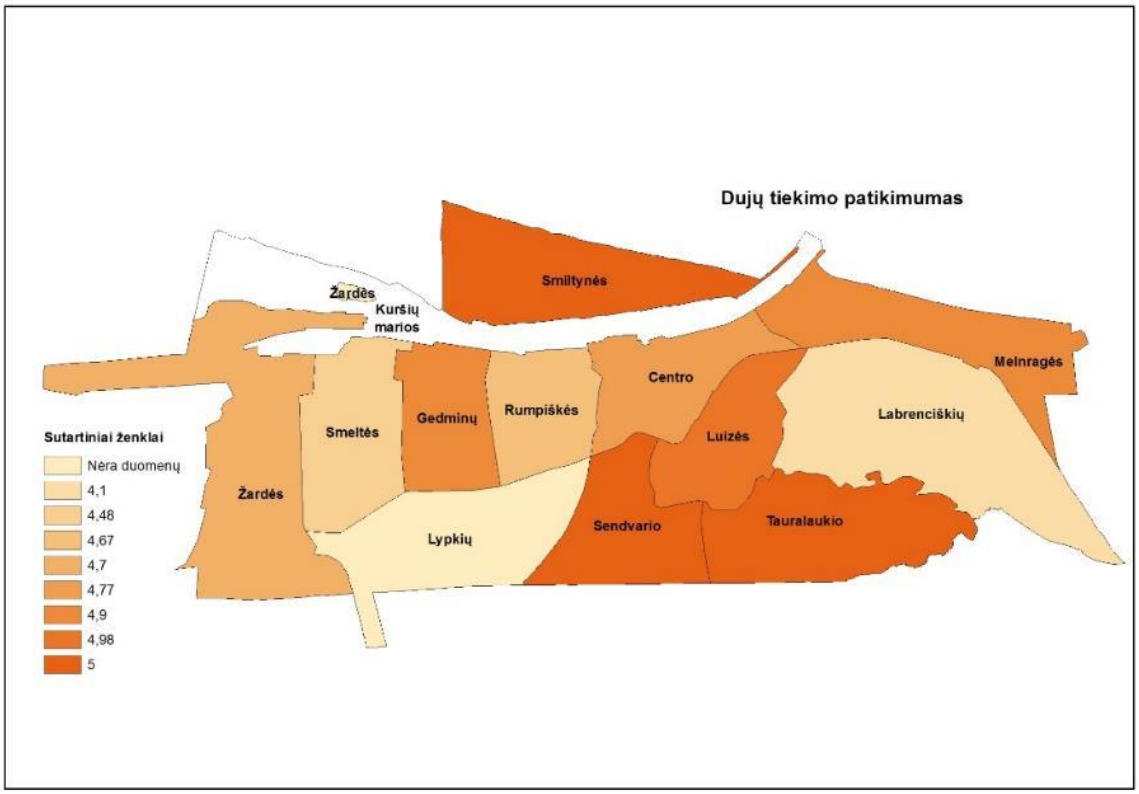
11.9-3 pav. Šalto (a) ir karšto (b) vandens slėgio ėmimo čiaupuose schemos



11.9-4 pav. Buitinių nuotekų šalinimo patikimumo schema

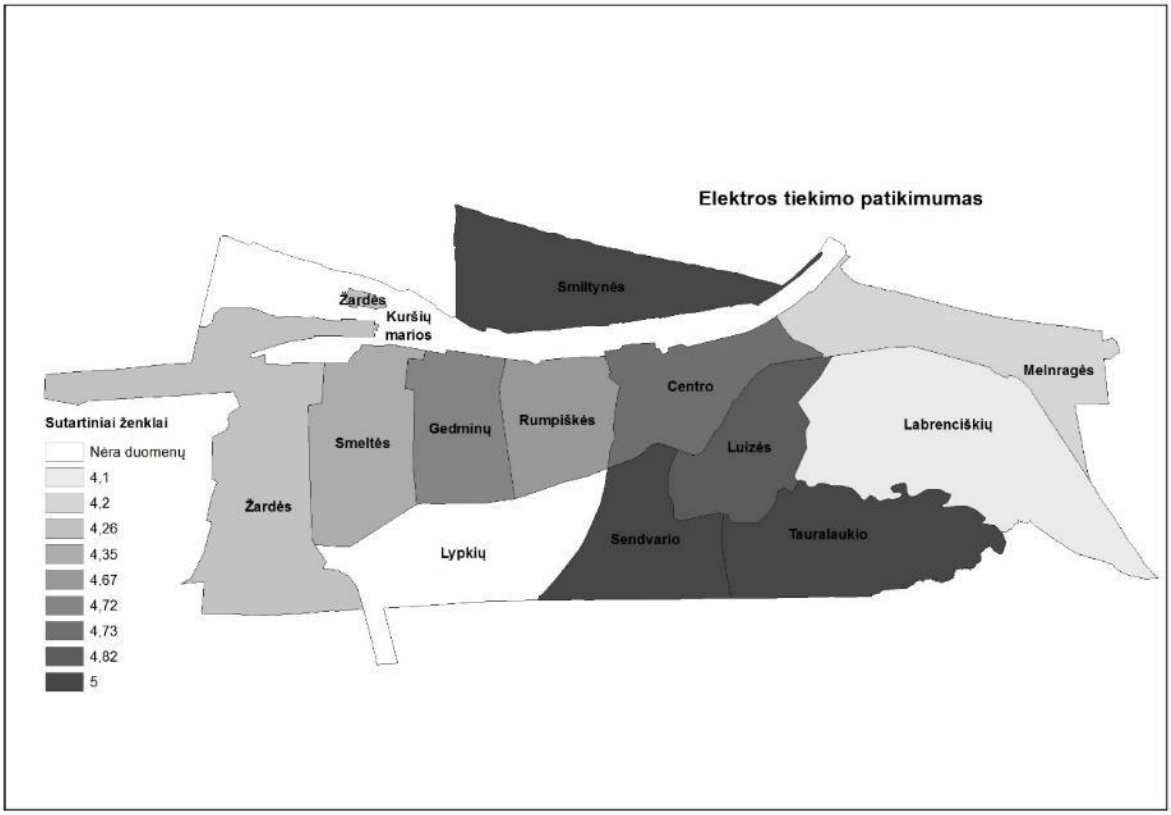


11.9-5 pav. Lietaus vandens surinkimo nuo stogų (a) ir kiemuose (b) schemos

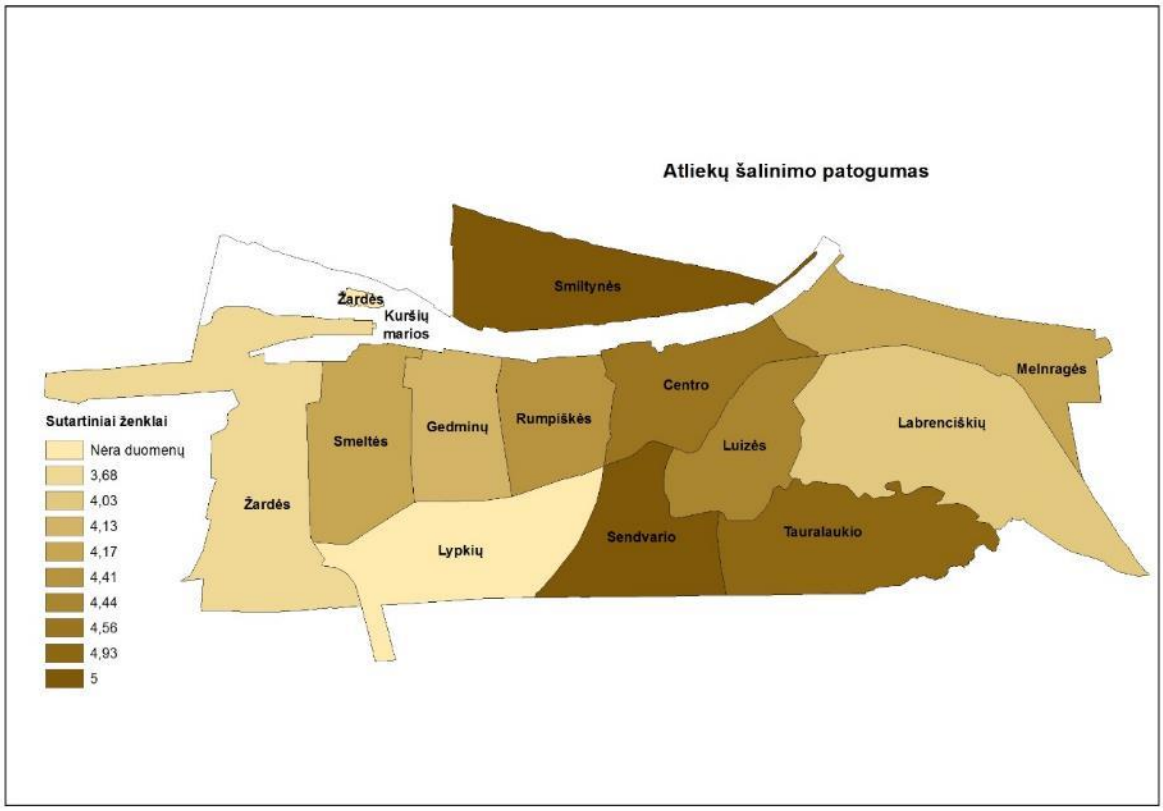


11.9-6 pav. Dujų tiekimo patikimumo schema

11.9-7 pav. Šilumos tiekimo patikimumo (a) ir vietinio reguliavimo (b) schemos



11.9-8 pav. Elektros tiekimo patikimumo schema



11.9-9 pav. Atliekų šalinimo patogumo schema

11.10. APIBENDRINTOS INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS DALIES IŠVADOS

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos interneto svetainėje pateikiamas detalus skaitmeninis miesto žemėlapis (http://kmsa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=88a5514e62b0432fa885c5000dc24ad0). Žemėlapyje pateikiami duomenys apie teritorijų planavimą, suplanuotus laisvus sklypus (aukcionams). 11.10-1 pav. pateikiama schema, kurioje pateikiamos suplanuotos teritorijos, kuriose reikalinga inžinerinių tinklų plėtra.

11.10-1 pav. Suplanuotos teritorijos, kuriose reikalinga inžinerinių tinklų plėtra

1. Aukštos įtampos oro linijų keitimas kabelinėmis sudarytų galimybes vertingų miesto teritorijų (Klaipėdos universiteto miestelio, poilsio parko bei gyvenamųjų kvartalų, Uosto teritorijos), kuriose nutiestos šios linijos, efektyvesniam panaudojimui.
2. Sprendžiant dėl miesto kvartalų dujofikavimo, turi būti įvertinamas ekonominis pagrįstumas, atsižvelgiant į potencialių vartotojų skaičių ir jų poreikius, ekonominius, finansinius rodiklius, konkurenciją su biokuru bei atsinaujinančiais energijos ištekliais, tačiau poreikis didinti vartotojų skaičių išlieka.
3. Galiojančiame Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytas vienas iš prioritetinių uždavinių - šilumos gamybos perkėlimas iš Danės gatvės, pritaikant senosios elektrinės sklypą komercinei gyvenamajai paskirčiai, todėl naujame Klaipėdos miesto bendrajame plane turi būti numatytas rezervinis sklypas, šiaurinėje miesto dalyje, perkeliamo šilumos šaltinio statybai.
4. Geriamojo vandens ištekliai miestui yra pakankami. Esama nuotekų valykla yra pakankamo pajėgumo ir turi didelį rezervą priimti didesnį nuotekų kiekį.

5. Nustačius galimybę (t.y. VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ užsakymu atlikus vandenvietės iškėlimo galimybių studiją ir įvertinus techninius – ekonominius parametrus, aplinkosauginius reikalavimus, vandenvietės iškėlimo įtaką geriamojo vandens kokybei ir tiekiamo vandens kainai, įvertinus vandenvietės iškėlimo ir su tuo susijusių vandens tiekimo magistralinių linijų statybos finansavimo klausimus) perkelti vandenvietę, ją įrengus ir pradėjus eksploatuoti naujoje teritorijoje, galėtų būti pradėti Uosto rezervinės teritorijos įsisavinimo darbai.
6. Uosto plėtros kryptis esminiai įtakos miesto inžinerinės infrastruktūros plėtros sprendinius.
7. Būtini sprendimai Klaipėdos miesto priemiestinėje zonoje esančių gyvenamųjų teritorijų ir Klaipėdos mieste bei priemiestinėje zonoje esančių sodų bendrijų integravimui į miesto inžinerinio aprūpinimo sistemą.
8. Teritorijose, patenkančiose į požeminių vandens telkinių (vandenviečių) sanitarinės apsaugos zonas, kurios užima dideles miesto teritorijas, draudžiama tam tikra ūkinė veikla. Klaipėdos m. 2–oji vandenvietė uždaryta, tačiau vandenvietės SAZ juostos nėra panaikintos.

11.11. KAPINIŲ INFRASTRUKTŪRA

11.11.1. KLAIPĖDOS MIESTO KAPINIŲ INFRASTRUKTŪRA

Kapinių eksploatavimo tvarką nustato Kapinių tvarkymo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. lapkričio 19 d. nutarimu Nr. 1207.

2004 m. spalio 21d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1 – 381 buvo patvirtinta Klaipėdos miesto kapinių plėtros 2005-2009 m. programa, kurioje buvo numatyti Joniškės ir Lėbartų kapinių plėtros sprendiniai.

Klaipėdos miesto savivaldybės 2013–2020 metų strateginiame plėtros plane, patvirtintame 2013 m. balandžio 26 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-79, numatyta priemonė (2.1.3.1) Plėsti kapinių infrastruktūrą siekiant užtikrinti miesto poreikius atitinkantį laidojimo vietų skaičių. Priemonės įgyvendinimo rodikliai - parengti teritorijų planavimo dokumentai, atlikti statybos darbai, įgyvendinimo terminas 2013-2020 m., atsakingos institucijos – Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Miesto ūkio departamentas, Urbanistinės plėtros departamentas, Investicijų ir ekonomikos departamentas.

Klaipėdos miesto savivaldybė šiuo metu eksploatuoja Joniškės kapines, esančias Klaipėdos mieste tarp Joniškės g., Tylos g. ir Raganių 1-osios g., ir Lėbartų kapines, esančias greta Toleikių kaimo, Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje.

Klaipėdos miesto Joniškės kapinės atidarytos 1959 m. sausio 24 d. Joniškės kapinių sklypas suformuotas ,,Rytų“ gyvenamojo rajono Klaipėdoje detalaus išplanavimo projektu, registro Nr. 93 – 2, priimtas 1993-12-23 valdybos potvarkiu Nr. 711. Bendras kapinių plotas – 13,8 ha, jas sudaro 14 kvartalų. Šiuo metu Joniškės kapinės yra uždarytos, tačiau laidojama į šeimyninius kapus. Šeimyninėse kapavietėse palaidojama vidutiniškai apie 200 mirusiųjų per metus.

Klaipėdos miesto Lėbartų kapinių veiklos pradžia siekia praėjusio šimtmečio septintą dešimtmetį, kai Lietuvos TSR Ministrų Taryba 1976 m. birželio 30 d. potvarkiu Nr. 428 p suteikė Lėbartų tarybinio ūkio teritorijoje 60,3 ha žemės sklypą Klaipėdos miesto civilinėms kapinėms įrengti. Lėbartų kapinės suskirstytos į 126 kvartalus, kuriuos vieną nuo kito skiria takai ir šaligatvis. Vidutiniškai 5 ha plote yra apie 2970 šeimyninių kapaviečių (1 kapas užima apie 16 m², įskaitant takus, vejas, želdinius ir kt.). Šiuo metu yra apie 51,0 ha eksploatuojamo ploto, iš kurių apie 8 ha (apie 15 proc.) yra dar nepanaudoti.

Klaipėdos miesto kapinių plėtros 2005-2009 m. programoje buvo nagrinėjamos alternatyvios laidojimo formos, siūlytos priimtiniausios alternatyvaus mirusiųjų laidojimo formos Lietuvos visuomenei - urninis laidojimas urninėse kapavietėse ar urnų laikymas specialiose sienose – kolumbariumuose bei privačios miško kapinės.

Pirmasis šalyje kolumbariumas 2007-ųjų pavasarį buvo pastatytas Lėbartų kapinėse, tačiau apie 170 kriptų buvo užpildytos jau po trijų mėnesių. 2011 m. 162 kriptų privatus kolumbariumas buvo įrengtas ir Joniškės kapinėse, tačiau dėl nepalankios kainodaros jis nėra užpildytas iki šiol. 2014 m. Lėbartų kapinėse pradėtas etapiškai įrenginėti 900 kriptų kolumbariumas.

Klaipėdos miesto savivaldybės kapinių priežiūros tarnybos duomenimis, Lėbartų kapinėse dar galėtų būti įrengta apie virš 10 tūkst. kapaviečių. Įvertinus, kad 2004-2014 m. duomenimis vidutinis metinis mirtingumas Klaipėdos mieste buvo apie 2000 mirusiųjų per metus, papildoma kapinių infrastruktūra turi būti sukurta iki 2023 metų.

Klaipėdos miesto teritorijoje yra 13 senųjų kapinaičių, iš kurių 8 įrašytos į Lietuvos Respublikos nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą (2001-02-08 raštas Nr. 12-13-14).

Eil.Nr.	Kapinių pavadinimas	Kultūros vertybės kodas	Istorinio paminklo užimama teritorija - ha
1.	Tauralaukio	L162	0,04
2.	Sudmantų pirmosios	L164	0,17
3.	Sudmantų antrosios	L163	0,68
4.	Virkučių	L165	0,49
5.	Paupių	L309	0,37
6.	Vitės	L1214	2,82
7.	Melnragės pirmosios	L1215	0,25
8.	Melnragės antrosios	L1216	0,6
9.	Bandužių		0,73
10.	Žardės		0,1
11.	Budelkiemio		0,6
12.	Sendvario pirmosios		0,2
13.	Sendvario antrosios		0,27
	Iš viso		14,37

Pagal Lietuvos Respublikos kultūros ministerijos Kultūros vertybių apsaugos departamento reglamento reikalavimus ir Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos planavimo departamento 2002-09-20 raštą Nr. 11-148 Miesto tvarkymo skyrius turi numatyti senųjų kavinaičių tvarkymo darbus - šienavimą, nupjautos žolės bei šiukšlių išvežimą, menkaverčių krūmų iškirtimą, medžių genėjimą, krūmų formavimą.

Išvados:

1. Klaipėdos miesto savivaldybė eksploatuoja Joniškės kapines Klaipėdos mieste (naujos kapavietės šiose kapinėse nebeformuojamos) ir Lėbartų kapines Klaipėdos rajone. Kadangi dabartinis Lėbartų kapinių plotas gali būti visiškai išnaudotas 2023 m., iki to laiko turi būti suplanuotas ir įgyvendintas kapinių išplėtimas gretimų neužstatytų teritorijų sąskaita arba rasta alternatyvi vieta naujų kapinių įrengimui (šiuo metu Klaipėdos savivaldybės administracijos užsakymu rengiama Klaipėdos miesto kapinių plėtros galimybių studija).
2. Vidutinis metinis mirtingumas Klaipėdos mieste svyruoja apie 2 tūkst. mirusiųjų per metus, prognozuojama, kad šis skaičius neturėtų didėti, nes perspektyvoje numatomas neigiamas Klaipėdos miesto gyventojų kitimas.
3. Taikant alternatyvius laidojimo būdus (kremuotus palaikus urnose laidojant kolumbariumuose) ženkliai mažėja kapinėms reikalingos teritorijos poreikis, todėl prognozuotina, kad vis labiau populiarėjant alternatyviems laidojimo būdams, atitinkamai mažės ir kapinių plėtrai reikalingų teritorijų poreikis.

11.12. ORO KOKYBĖ

Klaipėdos mieste aplinkos oro kokybę veikia stacionarūs aplinkos oro taršos šaltiniai ir transportas – autotransportas, geležinkelis ir vandens transportas.

Stacionarūs šaltiniai yra išsidėstė 3 pagrindinėse miesto zonose:

- Miesto (energetikos ir gamybos sektorius);
- LEZ zona (energetikos ir gamybos sektorius);
- Uosto.

Miesto teritorijoje veikia eilė katilinių ir jėgainių: AB „Klaipėdos mediena“, AB „Klaipėdos baldai“, UAB „Perdanga“, AB „Klaipėdos duona“ UAB „Dilikas“, UAB „CST Lubrikants“, UAB „Klaipėdos kartono tara“ ir kitos įmonės.

LEZ teritorijoje veikia eilė pramonės produktų ir energijos gamybos įmonių, logistikos centrų, stambiausios iš jų:

- Fortum Klaipėda, UAB (šilumos ir elektros gamyba);
- Glassbel Baltic, UAB (architektūrinio stiklo gamyba);
- UAB „Vingės logistika“;
- UAB „Albright Lietuva“ (elektros jungiklių gamintojos „Albright International" atstovybė Lietuvoje);
- UAB „AD REM LEZ“ (logistikos centras);
- Mestilla, UAB (biodyzelino gamintojas);
- UAB „Pack Klaipėda" (maisto pakuočių iš ekstrudinio putų polistireno gamyba);
- UAB „RETAL Baltic“ (APET skaidrios, spalvotos ir metalizuotos plėvelės gamyba);
- UAB "Orion Global PET" (PET granulių gamyba);
- Yazaki Wiring Technologies Lietuva (laidų rinkinių automobiliams gamyba);
- UAB „Espersen Lietuva“ (žuvies perdirbimas);
- Phillip Morris Lietuva, UAB (tabako gaminių gamyba).

Uosto zonoje veikia eilė gamybinių įmonių ir vykdoma birių, skystų produktų krovos, sandėliavimo veikla, dirba 17 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų. Uosto zonoje veikiančias įmones galima suskirstyti į 4 grupes (Jurgita Lengvytė, Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas, 2008. Pagrindiniai oro taršos šaltiniai Klaipėdos mieste [1]):

- Skystų produktų terminalai – AB „Klaipėdos nafta”, UAB “Krovinių terminalas, kurių išmetimuose dominuoja LOJ;
- Birių produktų terminalai – AB “Klasco” UAB “Bega”, UAB „Birių krovinių terminalas”, kurių išmetimuose dominuoja kietosios dalelės;
- Įmonės užsiimančios laivų statymu/remontu – AB „Vakarų laivų gamykla”, UAB „Baltijos laivų statykla”, UAB „Baltic Premator Klaipėda”, AB „Laivitė”, kurių išmetimuose daugiausia LOJ ir ksileno;

Kita veikla užsiimančios įmonės – UAB „Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalas", UAB „Klaipėdos Smeltė", UAB „Kuusakoski", AB „Klaipėdos kartonas", AB Klaipėdos laivų remontas", Suskystintų dujų terminalas.

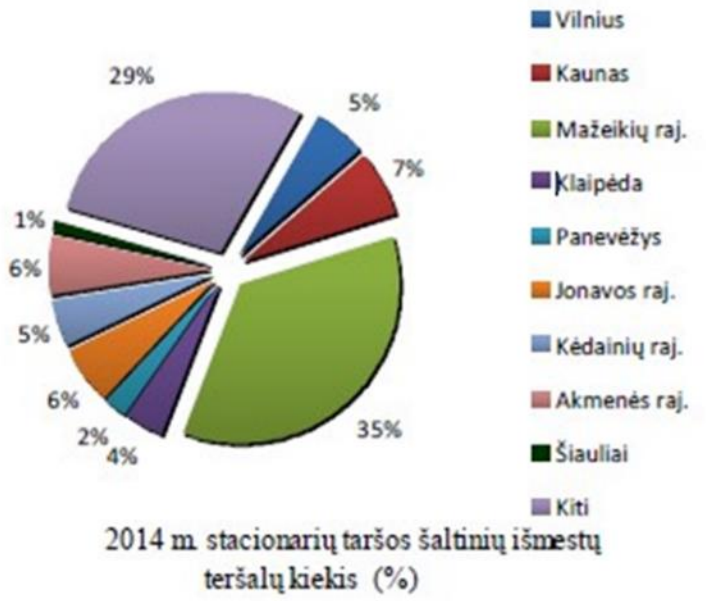
11.12.1. TERŠALŲ EMISIJOS

Klaipėdos mieste iš stacionarių šaltinių (privalančių turėti taršos integruotos prevencijos ir kontrolės leidimą arba taršos leidimą, kuriuose nustatyti teršalų išmetimo į aplinką normatyvai), t.y. 32 įmonių 2014 m. į aplinkos orą buvo išmesta 2102,48 tonos teršalų, iš jų daugiausia anglies monoksido ir azoto oksidų (*žr. 12.1.1-1 lentelę*).

12.1.1-1 lentelė. Stacionarių šaltinių emisijos, 2014 m. (Aplinkos apsaugos agentūra [2])

Įmonių sk.	32	
Teršalo pavadinimas	t/metus	%
Sieros anhidridas	147,44	7,01
Azoto oksidai	508,85	24,20
Anglies monoksidas	728,50	34,65
Lakieji organiniai junginiai	176,03	8,37
Ksilolas (ksilenas, dimetilbenzolas)	86,17	4,10
Toluolas (toluenas)	1,12	0,05
Benzolas (benzenas)	0,11	0,01
Viso kietų	197,87	9,41
Bendras kiekis,	2102,48	

Stacionarių šaltinių išmetimai Klaipėdoje sudaro tik 4 proc. visų Lietuvos išmetimų, kurių didžiausia dalis (net 35 proc.) tenka Mažeikių rajonui dėl AB „ORLEN Lietuva" veiklos:



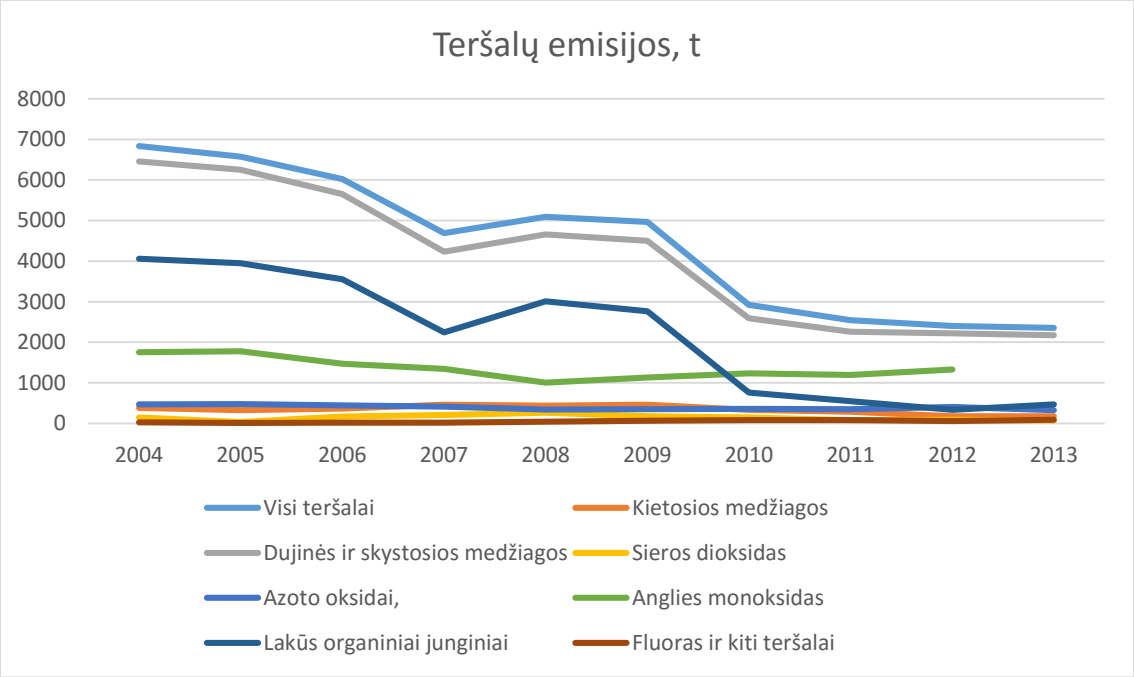
12.1.1-1 pav. Stacionarių šaltinių emisijos 2014 m. (Aplinkos apsaugos agentūra, 2015. Oro kokybė aglomeracijose ir zonoje 2014 m.)

Klaipėdos m. sav. stacionarių šaltinių teršalų emisijos nuo 2004 m., t.y. per dešimtmetį sumažėjo reikšmingai, labiausiai mažėjo LOJ, kitų teršalų mažėjimas neženklus, o fluoro ir kitų teršalų išmetimai išaugo beveik 4 kartus.

12.1.1-2 lentelė. Stacionarių šaltinių emisijos, 2004-2014 m. (Lietuvos statistikos departamentas)

Metai	Visi teršalai	Kietosios medžiagos	Dujinės ir skystosios medžiagos, iš jų:	**Sieros dioksidas**	Azoto oksidai,	Anglies monoksidas	Lakūs organiniai junginiai	Fluoras ir kiti teršalai
2004	6834,8	381,5	6453,3	146,4	469,9	1756,5	4056,3	24,2
2005	6576,0	327,0	6249,0	36,2	480,6	1775,6	3945,7	10,9
2006	6023,8	369,6	5654,2	166,7	443,8	1470,9	3551,2	21,6
2007	4688,7	458,3	4230,4	207,4	411,1	1343,4	2246,8	21,7
2008	5093,9	435,6	4658,3	262,7	344,9	1004,5	3006,7	39,5
2009	4963,6	464,6	4499,0	176,3	350,6	1135,6	2767,6	68,9
2010	2925,7	336,3	2589,4	148,0	362,2	1237,2	760,2	81,8
2011	2545,4	287,5	2257,9	85,4	354,9	1192,5	545,9	79,2
2012	2401,3	179,8	2221,5	94,6	407,1	1326,5	333,0	60,3
2013	2355,8	179,0	2176,8	72,5	329,7		469,3	90,9

Teršalų išmetimų pokytis nuo 2004 m. pavaizduotas 12.1.1-2 pav.



12.1.1-2 pav. Teršalų emisijų kaita nuo 2004 m.

Tenkantis vienam Klaipėdos miesto gyventojui iš stacionarių šaltinių išmetamų teršalų kiekis 2013 m. buvo mažesnis už šalies vidurkį, išskyrus anglies monoksidą ir LOJ. Palyginus su apskrities rodikliais Klaipėdos miesto išmetimai buvo didesni pagal kietąsias medžiagas, sieros dioksidą, azoto oksidus ir fluorą ir kitus teršalus.

12.1.1-3 lentelė. Stacionarių šaltinių emisijos, tenkančios vienam gyventojui, kg (Lietuvos statistikos departamentas)

	Visi teršalai	Kietosios medžiagos	Dujinės ir skystosios medžiagos, iš jų :	Sieros dioksidas	Azoto oksidai,	Anglies monoksidas	Lakūs organiniai junginiai	Fluoras ir kiti teršalai
Klaipėdos miestas								
2004	36,9	2,1	34,8	0,8	2,5	9,5	21,9	0,1
2005	34,2	1,7	32,5	0,2	2,5	9,2	20,5	0,1
2006	34,1	2,1	32,0	1,0	2,5	8,3	20,1	0,1
2007	26,9	2,6	24,3	1,2	2,4	7,7	12,9	0,1
2008	29,7	2,6	27,1	1,5	2,0	5,9	17,5	0,2
2009	29,3	2,7	26,6	1,1	2,1	6,7	16,3	0,4
2010	17,7	2,0	15,7	0,9	2,2	7,5	4,6	0,5
2011	15,8	1,8	14,0	0,5	2,2	7,4	3,4	0,5
2012	15,0	1,1	13,9	0,6	2,6	8,2	2,1	0,4
2013	14,9	1,1	13,8	0,5	2,1	7,7	3,0	0,6
Lietuva								
2004	27,0	1,4	25,6	7,1	3,6	6,6	8,0	0,3
2005	25,5	1,4	24,1	7,1	3,6	6,0	7,1	0,3
2006	25,9	1,4	24,5	6,8	3,9	6,8	6,8	0,2
2007	22,5	1,3	21,2	5,8	3,4	6,5	5,2	0,3
2008	22,3	1,3	21,0	5,2	3,6	6,0	5,9	0,3
2009	20,4	1,1	19,3	5,2	3,1	5,4	5,2	0,4
2010	20,6	1,1	19,5	4,9	3,3	6,2	4,7	0,4
2011	22,3	1,2	21,1	5,3	3,2	6,4	4,9	1,3
2012	21,7	1,3	20,4	4,9	3,1	6,3	4,8	1,3
2013	20,5	1,2	19,3	4,0	2,7	6,3	5,0	1,3
Klaipėdos apskritis								
2004	35,0	2,0	33,0	1,7	1,8	9,0	20,4	0,1
2005	31,8	1,6	30,2	1,0	1,8	9,0	18,4	0,0
2006	28,2	1,6	26,6	1,5	1,9	9,2	13,9	0,1
2007	21,9	1,7	20,2	1,4	1,9	8,2	8,6	0,1
2008	22,7	1,6	21,1	1,0	1,7	7,7	10,5	0,2
2009	22,5	1,7	20,8	0,8	1,7	8,5	9,5	0,3
2010	16,8	1,3	15,5	0,6	1,9	8,9	3,8	0,3
2011	14,4	1,2	13,2	0,4	1,8	7,6	3,1	0,3
2012	14,7	0,8	13,9	0,4	2,0	8,0	3,1	0,4
2013	15,9	0,9	15,0	0,3	1,8	8,4	3,9	0,5

Autotransporto, geležinkelio ir vandens transporto emisijų duomenys neįtraukiami į statistinių duomenų rinkmenas, tačiau jų sklaida atsispindi Klaipėdos miesto aplinkos oro taršos matavimo rodikliuose.

Atskirai paminėtinos vandens transporto emisijos. Dėl dyzelinio ir kito iškastinio kuro naudojimo ir santykinai menko emisijų teisinio reguliavimo vandens transportas įtakoja aplinkos oro taršą [4]. Ypač pabrėžiama laivininkystės oro tarša pakrančių zonose.

Vandens transporto pagrindiniai teršalai susidaro dėl dyzelinio kuro deginimo, tai. NOx, SO_2, LOJ ir kietosios dalelės (KD). Ši transporto rūšis išmeta ypač kenksmingų sveikatai smulkių kietųjų dalelių $KD_{2,5}$ ir KD_{10} santykinai nemažus kiekius. Pakrantės zonoje laivų emisijos į orą yra didesnės negu atviroje jūroje dėl manevravimo prie krantinės metu sudeginamo didesnio degalų kiekio (išimtis azoto oksidai). Pirmiau minėtame leidinyje pateikiami laivų su lėtaeigiais dyzeliniais varikliais emisijų faktoriai (g/kWh), priklausantys nuo variklio galios (*žr. 12.1.1-4 lentelę*).

12.1.1-4 lentelė. Laivų emisijų faktoriai [4]

	NO_X	SO_2	LOJ	KD
Jūroje	15	10,5	0,6	1,7
Manevravimas prieplaukoje	12	11,6	1,8	2,4

Be to, prisišvartavę laivai, nesant elektros tiekimo iš kranto, kūrena degalus elektros energijos gamybai ir papildomai teršia aplinkos orą.

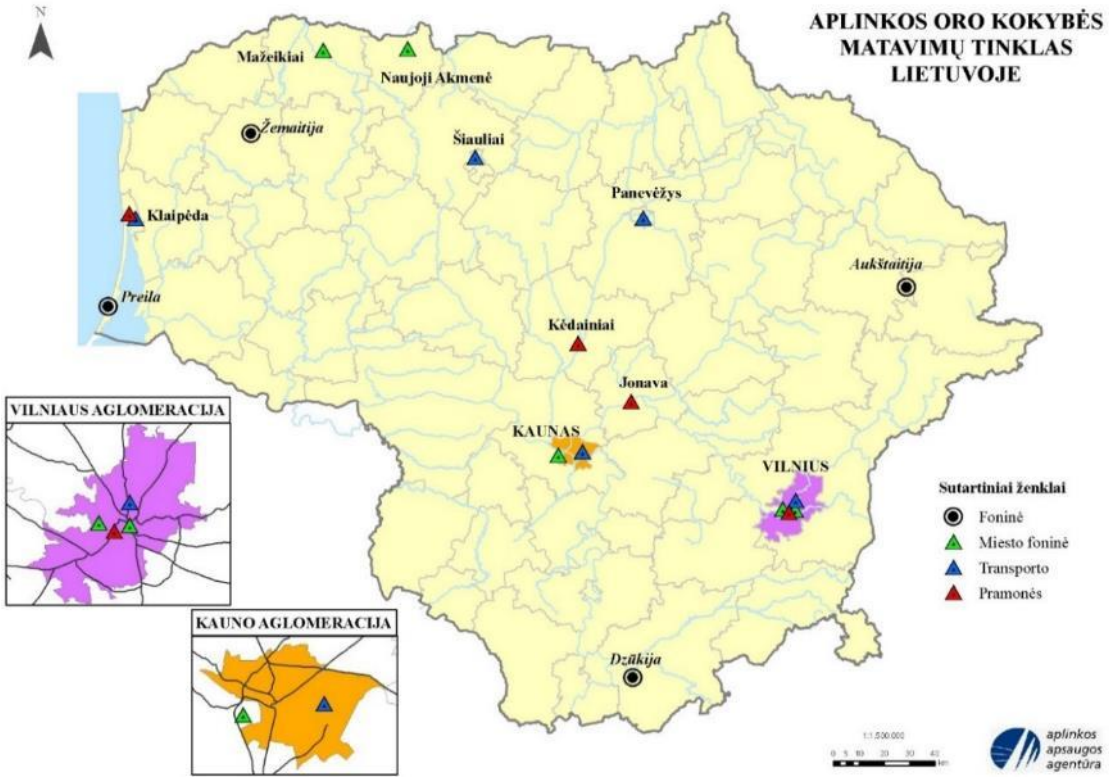
11.12.2. APLINKOS ORO TARŠOS MONITORINGAS

Klaipėdos mieste aplinkos oro tarša stebima, vykdant valstybinį ir savivaldybės oro taršos monitoringą.

Klaipėdos mieste veikia 2 valstybinio monitoringo stotelės:

- Bangų gatvės (centro stotelė) matuokliai atspindi centrinę miesto dalį ir pramonės taršą;
- Šilutės plento (Šilutės pl. stotelė)– rytinę. Pastaroji atspindi transporto taršą.

Valstybinio monitoringo stotelės pavaizduotos 12.1.2-1 pav. Stotelių vieta Klaipėdos mieste pavaizduota 12.1.2-2 pav.

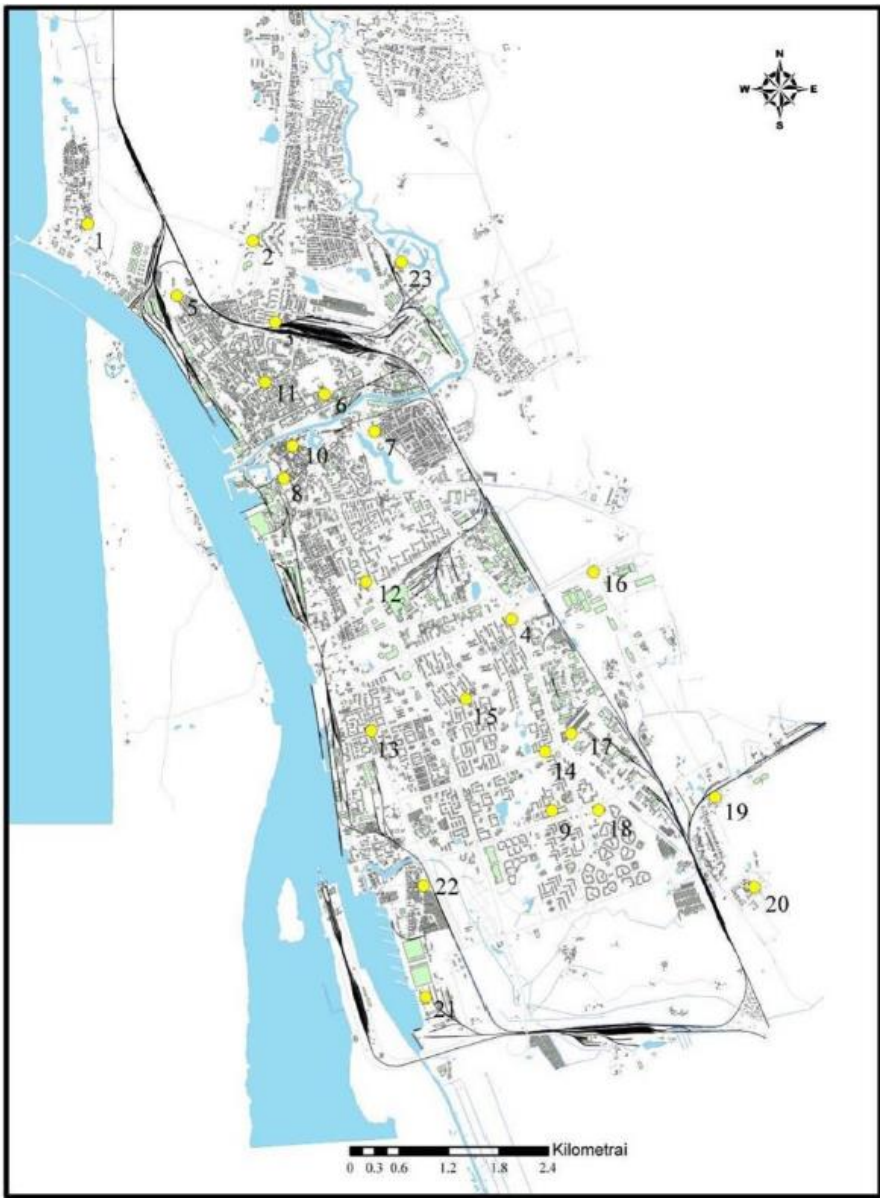


12.1.2-1 pav. Valstybinio aplinkos oro taršos monitoringo stotelių tinklas. (Aplinkos apsaugos agentūra)

12.1.2-2 pav. Aplinkos oro taršos monitoringo stotelių vieta. (Aplinkos apsaugos agentūra)

Klaipėdos miesto savivaldybė pagal aplinkos monitoringo vykdymą reglamentuojančius teisės aktus vykdo Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringą, vadovaujantis 2012 m. kovo 29 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-85 patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo 2012-2016 m. programa, kurioje pateikiami kiekvieno aplinkos monitoringo komponento tikslai, uždaviniai ir tyrimų apimtys.

Remiantis Klaipėdos miesto savivaldybės 2015 m aplinkos monitoringo ataskaita [5], 2015 m. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje buvo atlikti viešosios paskirties teritorijų aplinkoje NO_2; SO_2 ir lakiųjų organinių junginių (LOJ) (benzeno, tolueno, etilbenzeno ir m/p-ksileno ir o-ksileno (BTEX)) koncentracijų tyrimai, panaudojant pasyvius sorbentus, CO ir KD_{10} koncentracijų matavimai.



12.1.2-3 pav. Antropogeninės oro taršos matavimo vietos [5]

Tyrimo rezultatai

Remiantis Klaipėdos miesto savivaldybės 2015 m aplinkos monitoringo ataskaita [5], Klaipėdos miesto savivaldybės orą labiausiai teršia autotransporto išmetamosios dujos ir stambių pramoninių ūkio subjektų teršalų išmetimai. Higieniniu požiūriu pagrindiniai teršalai: azoto dioksidas, sieros dioksidas, anglies monoksidas ir LOJ. Dalinai aplinkos oro taršos lygis priklauso nuo autotransporto intensyvumo ir eismo organizavimo, gatvių važiuojamosios dalies pločio, vietovės reljefo, meteorologinių sąlygų. Taip pat oro kokybę įtakoja transporto priemonės variklio tipas, galingumas, techninė būklė, darbo režimas, naudojamas kuras. Autotransporto išmetamosios dujos patenka į žemiausią atmosferos sluoksnį, todėl sunkiai išsisklaido.

2015 m. Klaipėdos miesto aplinkos oro monitoringo išmatuotos didžiausios teršalų koncentracijos pateiktos 12.1.2-1 lentelėje.

12.1.2-1 lentelė. Klaipėdos savivaldybės monitoringo išmatuotos didžiausios teršalų koncentracijos 2015 m. [5]

Ketvirčiai	NO_2 (40 µg/m³)	SO_2 (20 µg/m³)	Benzenas (5 µg/m³)	Toluenas (600 µg/m³)	Etilbenzenas (20 µg/m³)	m/p-ksilenas (200 µg/m³)	o-ksilenas (200 µg/m³)	CO (8 val. vidurkis, 10 mg/m³)	KD10 (24 val. vidurkis 50 µg/m³)
I	35,39	2,14	1,74	3,09	1,46	2,57	<0,51	2	16,74
II	42,57	1,57	2,24	10,05	3,5	2,52	0,82	1,6	40,79
III	42,13	0,95	2,81	8,17	3,75	2,54	0,75	3	49,24
IV	30,25	5,41	2,9	8,73	2,85	2,86	1,09	3,6	23,81

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje 2015 m. NO_2 koncentracijos kito nuo 2,0 µg/m³ iki 42,57µg/m³ ir dviejose (2015 m. II ketv. 18 taške (Šilutės pl. ties Kuncų g. gyvenamaisiais namais) ir 2015 m III ketv. 9 taške (Smeltalės-Simonaitytės g. sankryža prie gyvenamojo namo)) tyrimo vietose viršijo NO_2 koncentracijos nustatytą ribinę reikšmę (40 µg/m³). Santykinai mažiausia NO_2 koncentracija užfiksuota 2015 m I ketv. taške (H. Manto g.-Daukanto g. sankryža prie gyvenamųjų namų) kuri siekė tik 2,00 µg/m³.

2015 m. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje SO_2 koncentracija aplinkos ore kito nuo 0,63 µg/m³ iki 5,41 µg/m³, benzeno koncentracijos kito 0,57 µg/m³ iki 2,90 µg/m³, tolueno nuo 1,07 µg/m³ iki 10,05 µg/m³, etilbenzeno nuo a<0,51 µg/m³ iki 3,75 µg/m³, m/p-ksileno nuo 0,55 µg/m³ iki 2,86 µg/m³ ir o-ksileno nuo a<0,51 µg/m³ iki 1,09 µg/m³. Anglies monoksido (CO) maksimali 8 val. vidurkių kito nuo 1,0 mg/m³ iki 3,6 mg/m³. KD_{10} 24 val. vidurkio reikšmės aplinkos ore kito nuo 7,55 µg/m³ iki 49,24 µg/m³

Pažymėtina, kad Klaipėdos miesto teritorijoje tiriamuoju laikotarpiu nebuvo užfiksuota SO_2 benzeno, etilbenzeno, tolueno, m/p-ksileno ir o-ksileno, anglies monoksido ir kietųjų dalelių vidurkių reikšmės neviršijo teisės aktuose nustatytų ribinių verčių viršijimo.

Valstybinio aplinkos oro taršos monitoringo duomenimis Klaipėdos mieste maksimali paros kietųjų dalelių KD_{10} koncentracija viršija ribinę vertę daugiau kaip 2 kartus centro stotelėje ir iki dviejų kartų Šilutės pl. stotelėje. Tačiau vidutinės koncentracijos ribinių neviršija. Kitų stebimų teršalų koncentracijos ribinių lygių neviršija. Išimtis ozonas, kurio maksimali koncentracija nustatyta Šilutės pl. stotelėje 2014 m., nežymiai viršijanti ribinę vertę.

12.1.2-2 lentelė. Valstybinio oro taršos monitoringo Klaipėdos stotelių duomenys (Aplinkos apsaugos agentūra)

Stotelės	KD_{10} µg/m³			$KD_{2,5}$ µg/m³	SO_2 µg/m³			NO_2 µg/m³			O_3 µg/m³				CO mg/m³	Benzenas µg/m³
	C_{vid}	C_{max} 24 h	P	C_{vid}	C_{vid}	C_{max} 24 h	C_{max} 1 h	C_{vid}	C_{max}1 h	V	C_{max}8 h	P1	P2	C_{max}1 h	C_{max} 8 h	C_{vid}
	40	50	35 d	26 (25)		125	350	40	200	18	120 1)		25	180/ 240	10	5
2014 m.																
Klaipėda Centras	34	115	43		2,7*	17,6 *	38,0 *	18	86	0					1,3	0,15*
Klaipėda Šilutės pl.	34	84	32	13				24	111	0	122	2	1	143	1,0	
2013 m.																
Klaipėda Centras	33	141	35		2,3	12,2	41	17	115	0					2,4	0,26*
Klaipėda Šilutės pl.	31	100	26	20				24	117	0	88*	0	1	97*	1,8	

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra, 2015. Oro kokybė aglomeracijose ir zonoje
C_{vid} - vidutinė metinė koncentracija; C_{max} 24 h - didžiausia paros koncentracija; C_{max} 1 h - didžiausia 1 val. koncentracija;
C_{max} 8 h - didžiausia 8 val. periodo koncentracija, apskaičiuota slenkančio vidurkio būdu pagal "Aplinkos oro užterštumo sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, benzenu, anglies monoksidu, švinu, kietosiomis dalelėmis ir ozonu normų" 4 priedo ir 8 priedo 3 dalies reikalavimus;
26 (25) – 2013 m. galiojusi norma, skliausteliuose – ribinė vertė, įsigaliosianti 2015 01 01;
120[1)-] ozono siektina vertė, kuri po jos įsigaliojimo datos (2010 01 01) neturi būti viršyta daugiau kaip 25 dienas per metus, imant trijų metų vidurkį.
P – parų skaičius, kai buvo viršyta paros ribinė vertė (50 µg/m³);
P1 – parų skaičius, kai buvo viršyta 8 val. ozono siektina vertė 2014 m.;
P2 – vidutinis metinis parų skaičius, kai buvo viršyta 8 val. ozono siektina vertė, 2012–2014 m. laikotarpiu;
V - valandų skaičius, kai buvo viršyta 1 val. ribinė vertė (200 µg/m³), kurios įsigaliojimo data – 2010 01 01;
* - surinkta mažiau negu 90% duomenų;

Kaip matyti iš pateiktos monitoringo rezultatų lentelės pramoninė tarša 2014 m. kietosiomis dalelėmis KD_{10} ir CO buvo didesnė už transportinę. Kitų teršalų koncentracijos didesnės Šilutės pl. stotelėje. Analogiškai rezultatai pasiskirstė ir 2013 m.

Klaipėdos miesto aplinkos oro tarša sunkiaisiais metalais ir policikliniais angliavandeniliais (benz(a)pirenu) neviršija ribinių ir siektinų verčių, nors aplinkos oro tarša benz(a)pirenu artėja prie siektinos vertės.

Matavimų duomenys rodo, kad vidutinė metinė KD_{10} koncentracija Klaipėdoje 2014 m. siekė 31–33 µg/m³, o pagal modeliavimo rezultatus kai kuriose miesto vietose šio teršalo koncentracija gali svyruoti tarp 33–36 µg/m³.

Klaipėdos centro stotelėje stebima ir aplinkos oro tarša sunkiaisiais metalais ir policikliniais aromatiniais angliavandeniliais. Sunkiųjų metalų Pb, As, Ni, Cd ir benz(a)pireno koncentracijos neviršijo ribinių. Tačiau pastarojo koncentracija artėja prie ribinės.

12.1.2-3 lentelė. 2014 m. statistiniai oro kokybės tyrimų duomenys Klaipėdos centro stotelėje (Aplinkos apsaugos agentūra)

Pb, µg/m³	As, ng/m3	Ni, ng/m3	Cd, ng/m3	Benz(a)pirenas, ng/m3
Ribinė vertė	**Siektinos vertės**			
0,5	6	20	5	1
0,002	0,17	0,66	0,07	0,93

Lietuvoje kietųjų dalelių $KD_{2,5}$ koncentracija vidutinio poveikio rodikliui skaičiuoti matuojama tik trijose miestų foninėse oro kokybės tyrimų stotyse – Vilniuje Lazdynuose (Vilniaus aglomeracija), Kaune Noreikiškėse (Kauno aglomeracija), Naujojoje Akmenėje (zonos teritorija). Klaipėdos mieste $KD_{2,5}$ koncentracijos stebėjimai nevykdomi nei valstybinio monitoringo, nei savivaldybės monitoringo apimtyje.

Kaip papildomas oro kokybės vertinimo metodas detalesniam aplinkos oro užterštumo įvertinimui Aplinkos apsaugos agentūra vykdo aplinkos oro taršos modeliavimą ADMS-Urban modeliavimo sistema. Modeliuojant įvertinama stacionarių taršos šaltinių, autotransporto, geležinkelių eismo ir iš dalies KVJU laivų eismo (vertinti tik keleivius gabenantys laivai) tarša.

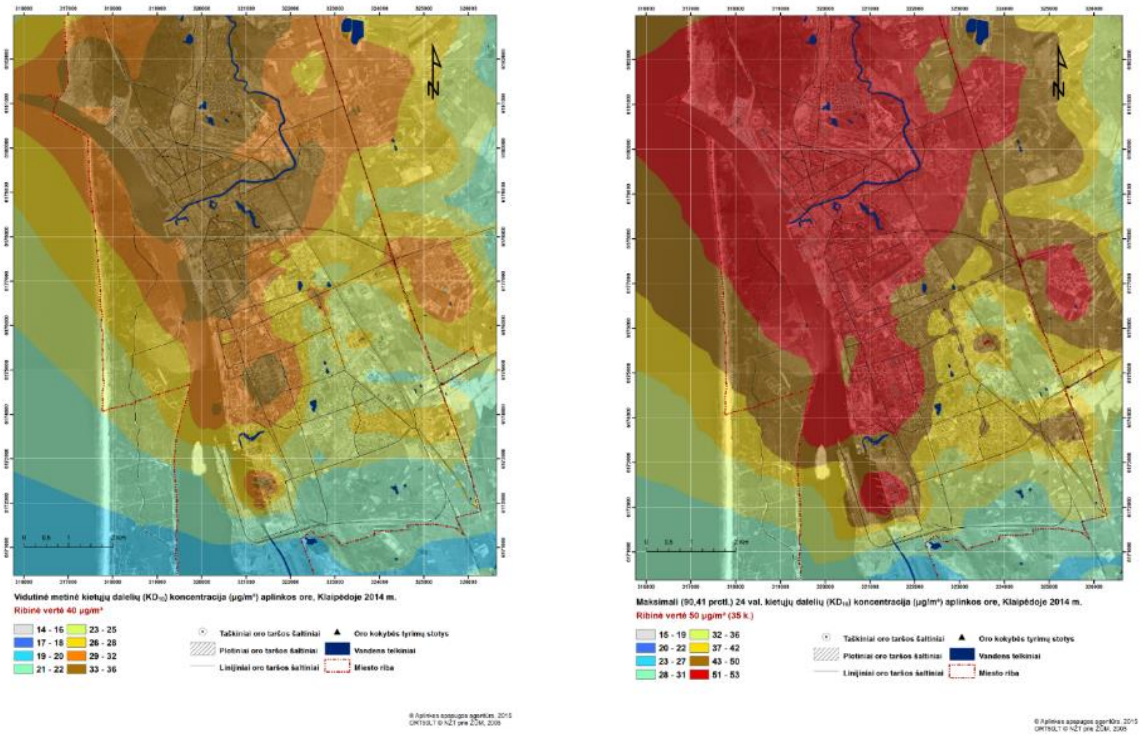
Pagrindiniai kietųjų dalelių šaltiniai miestuose dažniausiai yra antropogeninės kilmės. Modeliavimo būdu gauti rezultatai rodo, kad didžiausia KD_{10} koncentracija Klaipėdoje galima ten, kur vykdoma aktyvi pramonės, energetikos įmonių veikla, jūrų uosto teritorijoje. Didelė kietųjų dalelių KD_{10} koncentracija ir tankiai apstatytuose bei individualių namų rajonuose ((Aplinkos apsaugos agentūra, 2015. Oro kokybė aglomeracijose ir zonoje). Teršalų koncentracijos ore padidėjimai paprastai siejami su didesniais jų išmetimais arba nepalankiomis teršalų sklaidai meteorologinėmis sąlygomis.

Maksimali 24 valandų KD_{10} koncentracija viršija ribinę vertę miesto šiaurinėje ir vakarinėje dalyje (*žr.12.1.2-4 pav.*).

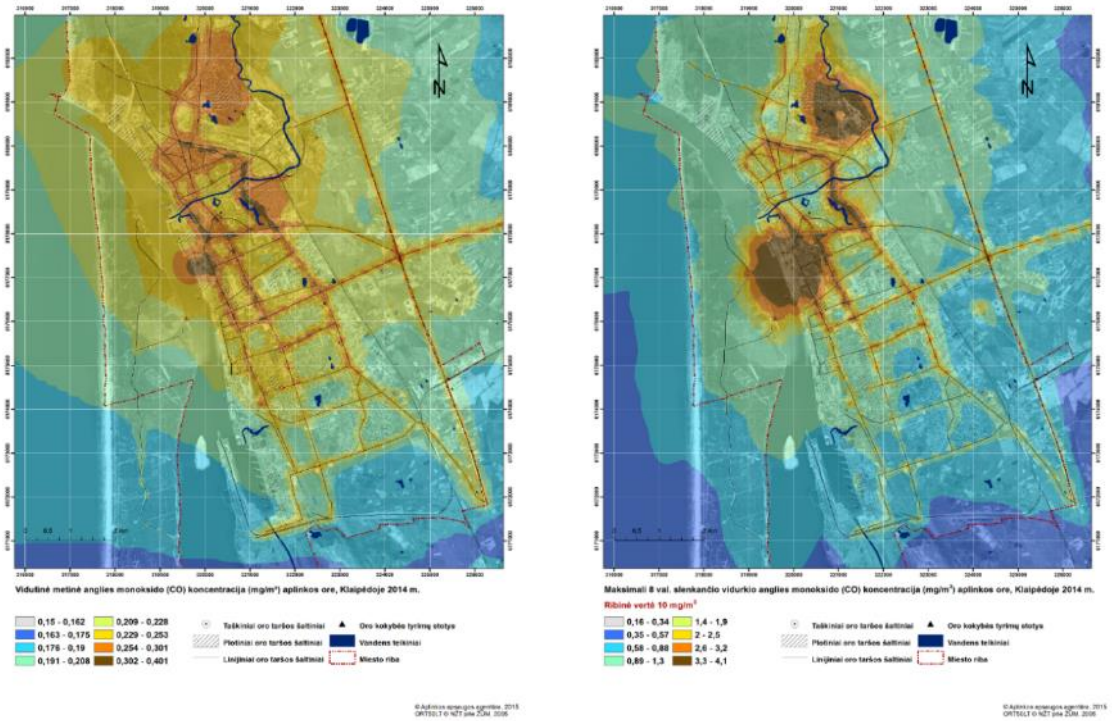
Anglies monoksido vidutinė metinė ir 8 valandų slenkančio vidurkio koncentracija neviršija ribinių verčių, tačiau tam tikrose gatvių zonose (sankryžose) ir ties UAB „Vakarų Baltijos laivų statykla“ stebimas šio teršalo koncentracijų padidėjimas (*žr.12.1.2-5 pav.*).

Modeliavimo rezultatai rodo, kad azoto dioksido metinis vidurkis prie pat intensyviausio eismo gatvių (Pilies g., Mokyklos g., Galinio Pylimo g., Šilutės pl., Priestočio g., Baltijos pr. ir kt.) ir jų sankryžų gali siekti 41–57 µg/m³. Ribinės vertės viršijimo zonos susidaro ties gatvėmis netoli Smiltynės perkėlos. Maksimalios 1 valandos koncentracijos neviršija ribinės vertės. Didžiausios koncentracijos zonos susidaro netoli UAB „Vakarų Baltijos laivų statykla“ (*žr.12.1.2-6 pav.*).

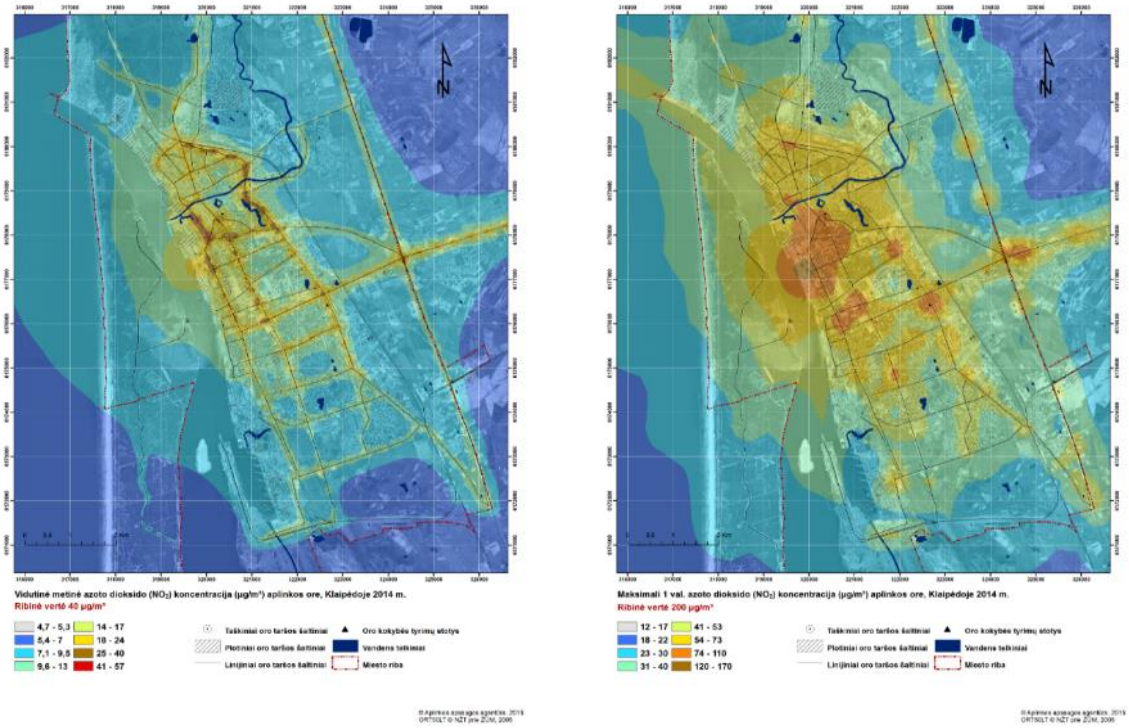
Matavimų ir modeliavimo duomenys rodo, kad sieros dioksido (SO_2) koncentracija 2014 m. Klaipėdoje buvo nedidelė. Matavimų duomenimis metinis vidurkis siekia 2,3 µg/m³, o modeliavimo rezultatai rodo, kad kai kuriose vietose šio teršalo koncentracija gali siekti 3,6–3,9 µg/m³ (*žr.12.1.2-7 pav.*). Didžiausia šio teršalo koncentracija susidaro jūrų uosto poveikio zonoje, rajonuose, kur sutelktos pramonės, energetikos įmonės bei daugiau autonomiškai šildomų individualių namų.



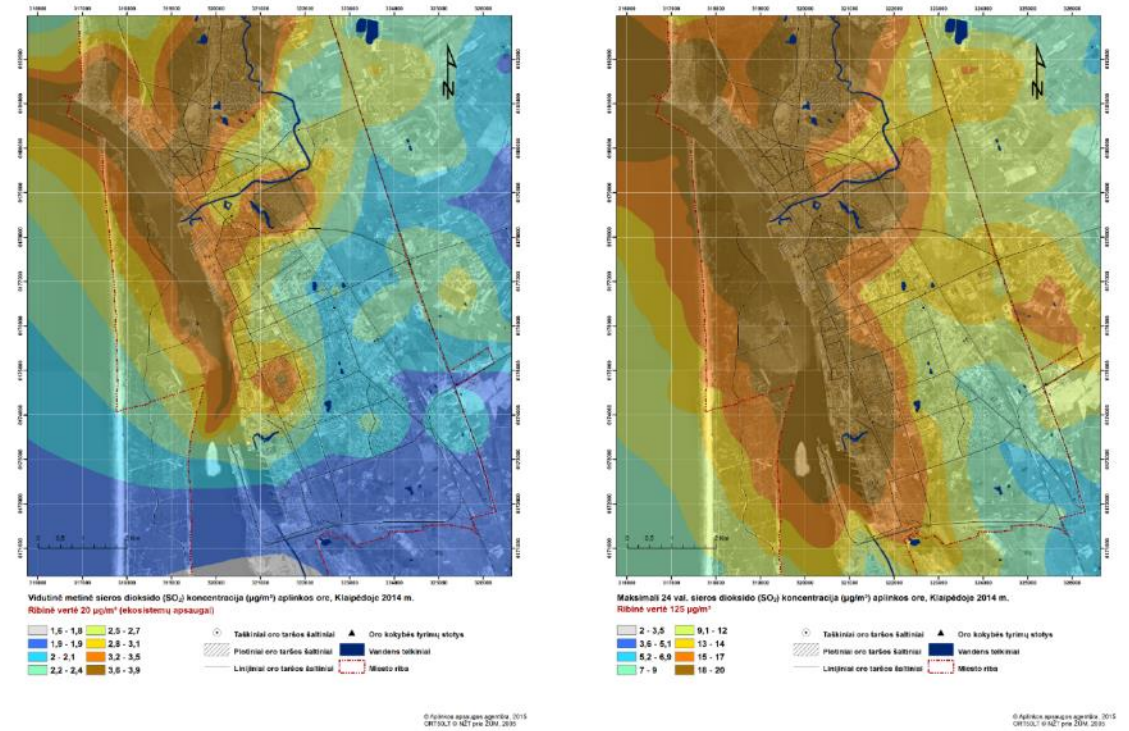
12.1.2-4 pav. Vidutinė metinė ir maksimali paros KD10 koncentracija (µg/m3) Klaipėdoje (pagal ADMS-Urban modelį (Aplinkos apsaugos agentūra)



12.1.2-5 pav. Vidutinė metinė ir maksimali 8 val. CO koncentracija (mg/m3) Klaipėdoje (pagal ADMS-Urban modelį (Aplinkos apsaugos agentūra)

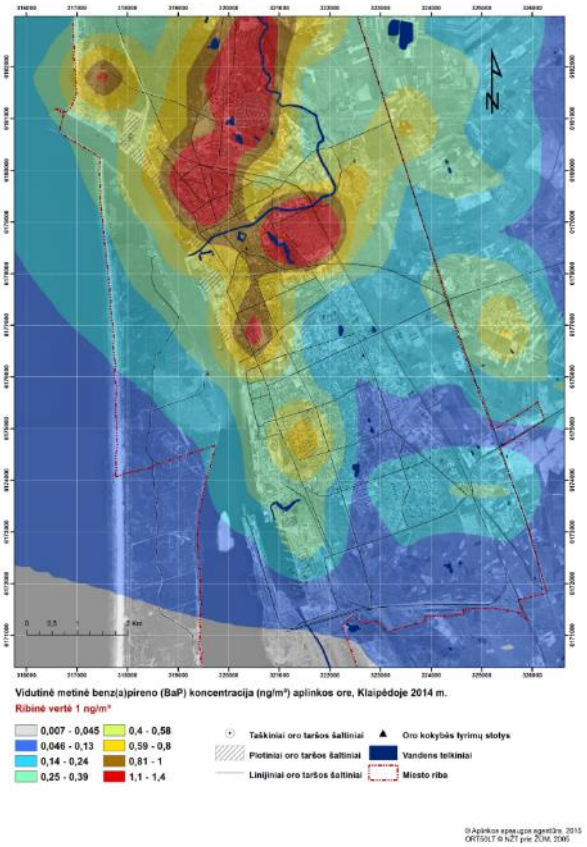


12.1.2-6 pav. Vidutinė metinė ir maksimali 1 val. NO2 koncentracija (µg/m3) Klaipėdoje (pagal ADMS-Urban modelį (Aplinkos apsaugos agentūra)



12.1.2-7 pav. Vidutinė metinė ir maksimali paros SO2 koncentracija (µg/m3) Klaipėdoje (pagal ADMS-Urban modelį (Aplinkos apsaugos agentūra)

Vidutinė metinė B(a)P koncentracija (ng/m^3) Klaipėdoje (pagal ADMS Urban modelį) kuriuose rajonuose gali būti viršyta šio teršalo ribinė vertė (1,1–1,4 ng/m^3). Modeliavimo rezultatai rodo, kad didžiausia benz(a)pireno koncentracija Klaipėdoje tikėtina prie intensyviausio eismo gatvių ir tuose miesto rajonuose, kur daugiau neprijungtų prie centrinio šildymo sistemos individualių namų, šaltuoju metų laiku patalpoms šildyti naudojančių kietąjį ar kitokias kuro rūšis.



12.1.2-8 pav. Vidutinė metinė benz(a)pireno koncentracija (ng/m3) Klaipėdoje (pagal ADMS-Urban modelį (Aplinkos apsaugos agentūra)

UAB „COWI Lietuva“ 2014 m. atliko aplinkos oro taršos modeliavimą Klaipėdos LEZ. Buvo suskaičiuota pagrindinių aplinkos oro teršalų – anglies monoksido (CO), azoto oksidų (NO_2), sieros dioksido (SO_2), kietųjų dalelių, kurių diametras ne didesnis nei 10 µm (KD_{10}) ir kietųjų dalelių, bet ir kietųjų dalelių, kurių diametras ne didesnis nei 2,5 µm ($KD_{2,5}$) vidutinės metinės koncentracijos sklaida [6]. Modeliavimu buvo nustatyta, kad didžiausia vidutinė metinė kietųjų dalelių, kurių diametras ne didesnis nei 2,5 µm ($KD_{2,5}$) koncentracija beveik visoje LEZ teritorijoje sudaro 10 µg/m^3 arba 40 % nustatytos vidutinės metinės ribinės vertės. Visoje pramonės parko teritorijoje išsiskiria UAB „Mestila“, kurios teritorijoje šio teršalo koncentracija gali būti šiek tiek didesnė ir siekti 12 µg/m^3.

11.13. VANDENS KOKYBĖ

11.13.1. GERIAMOJO VANDENS KOKYBĖ

Klaipėdos mieste geriamojo vandens kokybė stebima trijose centralizuoto vandens tiekimo vandenvietėse: Klaipėdos I-oje, Klaipėdos II-oje ir Klaipėdos III-oje.

Klaipėdos vandenvietėse išgaunamo žalio vandens kokybė vertinama monitoringo metu nustatytus rodiklius lyginant su ribinėmis cheminių elementų ir jų junginių koncentracijomis bei vandens fizikinių ir organoleptinių savybių rodikliais, nurodytais higienos normoje HN 24:2003 „Geriamojo vandens saugos ir kokybės reikalavimai“ [7].

Klaipėdos I vandenvietė – seniausia Lietuvoje miesto centralizuoto vandens tiekimo vandenvietė, pradėta formuoti dar XIX amžiaus pabaigoje. Ši vandenvietė išsidėsčiusi Klaipėdos miesto centrinėje dalyje, o prie jos yra prisišliejusi ir Klaipėdos II vandenvietė. Klaipėdos II vandenvietė išsidėsčiusi Klaipėdos miesto centrinėje dalyje. Istoriškai susiklostė, kad šias vandenvietes sudaro pavieniai eksploataciniai gręžiniai, besigrupuojantys apie vandens rezervuarus – antrinio vandens pakėlimo stotis. Klaipėdos miesto I ir II vandenvietės tik formaliai yra pavadintos atskiromis vandenvietėmis, kadangi jos eksploatuoja tą patį, labai gerai nuo taršos apsaugotą, viršutinio Permo (P_2) vandeningąjį kompleksą.

2010 – 2014 m. požeminio vandens monitoringas Klaipėdos m. vandenvietėse buvo vykdomas vadovaujantis su atsakingomis institucijomis suderinta požeminio vandens monitoringo programa [8].

Požeminio vandens mėginiuose laboratorijoje buvo nustatoma bendroji cheminė sudėtis, cheminio deguonies suvartojimas ($ChDS_{Cr}$), geležies, fluoridų, sieros vandenilio, boro ir bromo ir sunkiųjų metalų (aliuminio, arseno, kadmio, chromo, vario, mangano, nikelio, švino, stibio, seleno, stroncio ir gyvsidabrio) kiekis.

Klaipėdos I vandenvietėje jau daugelį metų požeminio vandens cheminė sudėtis ir kokybė laikui bėgant prastėja. Neigiami vandens kokybės pokyčiai sietini su iš pietų pusės vandenvietės link migruojančiu mineralizuoto vandens kontūru, kuriame vyksta sudėtingos požeminio vandens cheminės sudėties transformacijos, daugiausia susijusios su sulfatų redukcija. Būdingiausi šių pokyčių požymiai yra mineralizuoto vandens intruzija eksploatuojamu sluoksniu iš pietų, lydima sieros vandenilio ir kitų sulfidų formavimosi ir su tuo susijusia geležies koncentracijų kaita, sulfatų koncentracijos svyravimu bei šiuos procesus lydinčiu biogeniniu amonio kaupimusi.

Piečiausiai esančiuose vandenvietės gręžiniuose vandens bendroji mineralizacija 2013-ais metais pasiekė 940 - 956 mg/l. Ilgalaikėje perspektyvoje visoje vandenvietėje išgaunamo vandens mineralizacija linkusi didėti, o 2010 – 2014 metų laikotarpiu vidutinė mineralizacija padidėjo nuo 642 iki 707 mg/l. Klaipėdos I vandenvietės išgaunamame vandenyje buvo padidintas fluoridų kiekis, kuris dažnai viršijo LR higienos normos HN 24:2003 nustatytą ribinę vertę [7]. Taip pat vandenyje fiksuotos padidintos boro koncentracijos. Tirti toksiniai vandens rodikliai (sunkieji metalai) neviršijo RV.

Šias Klaipėdos I vandenvietėje išgaunamo vandens kokybės problemas išsprendžia modernūs miesto vandenruošos įrenginiai [9].

Nuo 2009 metų Klaipėdos II -oji vandenvietė neeksploatuojama.

Klaipėdos II vandenvietėje jau daugelį metų stebima požeminio vandens kokybė taip pat po truputį prastėja. Neigiami kokybės pokyčiai sietini su iš pietų pusės vandenvietės link migruojančiu mineralizuoto vandens kontūru, kuriame vyksta sudėtingos požeminio vandens cheminės sudėties transformacijos, daugiausia susijusios su sulfatų redukcija.

Požeminio vandens kokybė Klaipėdos II vandenvietėje yra nestabili ir labai sudėtingai kintanti. Šį nestabilumą lemia geocheminės aplinkos pokyčiai izoliuotuose vandeninguose horizontuose, kuriuose hidrocheminę pusiausvyrą yra sutrikdžiusi požeminio vandens eksploatacija. Būdingiausi šių pokyčių požymiai yra mineralizuoto vandens intruzija eksploatuojamu sluoksniu iš pietų, lydima sieros vandenilio ir kitų sulfidų

formavimosi ir su tuo susijusia geležies koncentracijų kaita, sulfatų koncentracijos svyravimu bei šiuos procesus lydinčiu biogeniniu amonio kaupimusi.

Piečiausiai esančio vandenvietės gręžinio Nr. 10918 vandenyje bendroji mineralizacija 2013 metais sudarė net 1067 mg/l (šiuo atveju vanduo jau nebelaikomas gėlu), o šiauriau, Klaipėdos I vandenvietės link, įrengtame gręžinyje Nr. 11415 mineralizacija tais pačiais metais siekė 971 mg/l. Monitoringo rezultatai rodo, kad laikui bėgant vandens mineralizacija minėtuose gręžiniuose linkusi didėti.

Abiejų vandenviečių (Klaipėdos I ir Klaipėdos II) vandens kokybės problema yra padidintas fluoridų kiekis, kuris viršija LR higienos normos HN 24:2003 reglamentuojamą 1,5 mg/l ribinę vertę, bei padidintos boro (0,77 – 1,25 mg/l) koncentracijos, taip pat viršijančios RV (1 mg/l).

2010 - 2014 metų monitoringo metu tirti toksiniai vandens rodikliai (sunkieji metalai) šioje vandenvietėje neviršijo RV [9].

Klaipėdos III-oji vandenvietė yra pietiniame Klaipėdos miesto pakraštyje, prie Karaliaus Vilhelmo kanalo. Šioje vandenvietėje eksploatuojamas Baltijos jūros litorinės terasos (m IV) maždaug 20 m storio smėlio ir žvyro sluoksnyje susikaupęs bei visiškai nuo taršos neapsaugotas gruntinis vanduo, kurio išteklius tiesiogiai ar per infiltracinę sistemą papildo kanalo vanduo. Jis daro didžiausią įtaką šios vandenvietės eksploatuojamo gruntinio vandens kokybei.

Analizuojant šios vandenvietės daugiamečius požeminio vandens monitoringo duomenis galima daryti išvadą, kad yra padidinta vandens permanganato indekso reikšmė (3,01 – 10,87 mg/O_2l), t.y. vanduo turtingas organine medžiaga, kuri gadina jo spalvą, sudaro sąlygas geležies ir mangano kompleksinių junginių migracijai.

Vilhelmo kanale su organine medžiaga susiję nemaži geležies, mangano kiekiai bei padidėjusios amonio koncentracijos. Šiltuoju metų sezonu ypač pastebimas mangano koncentracijos didėjimas išgaunamame žaliame vandenyje. Maksimalus mangano kiekis 2014 metais pasiekė net 640 µg/l ir beveik 13 kartų viršijo RV (50 µg/l).

Mangano koncentracija išgaunamame vandenyje glaudžiai susijusi su vandens temperatūriniu režimu. Didėjant vandens temperatūrai suaktyvėja geocheminės reakcijos ir tokiu būdu iš geologinės aplinkos padidėja Mn patekimas į vandenį.

Toksiniai vandens rodikliai (sunkieji metalai (Mn, As, Hg, Cd, Pb, Cr, Zn, Cu, Ni, Al, Se, Sb), daugiacikliai aromatiniai angliavandeniliai, halogeninti angliavandeniliai ir pesticidai) šioje vandenvietėje tirti 2010 - 2014 m. monitoringo metu, neviršijo RV [9].

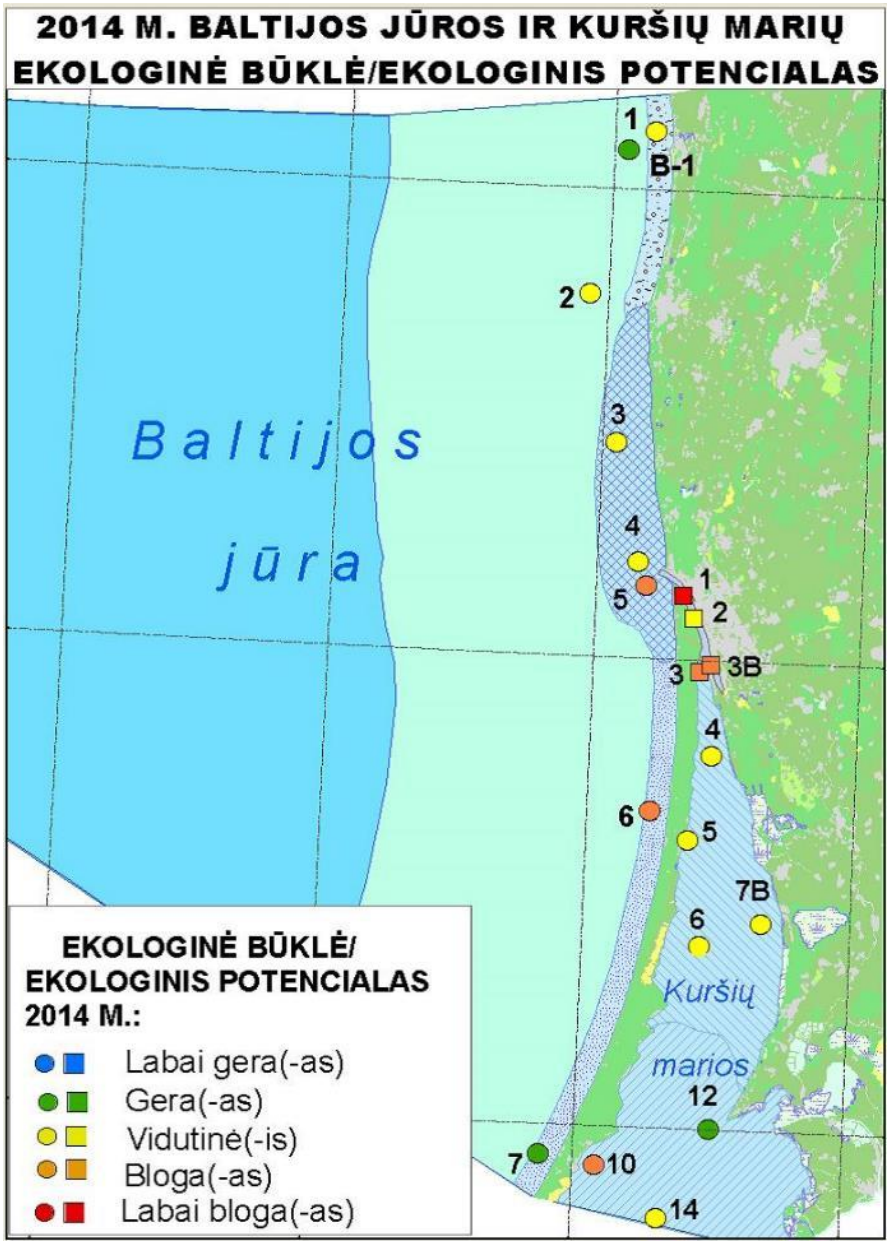
11.13.2. PAVIRŠINIŲ VANDENS TELKINIŲ KOKYBĖ

Didžiausia antropogeninio poveikio aplinkai dalis tenka Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijai – Klaipėdos sąsiauriui. Į jį teršalai plūsta ne tik iš pačiame uoste įsikūrusių įmonių, laivų, užteršto grunto, bet ir iš Klaipėdos miesto bei iš viso didelio Nemuno upės ir Kuršių marių baseino. Viena opiausių šiandieninių problemų yra upėmis atkeliaujantys padidinti azoto ir fosforo junginių kiekiai, kurie sukelia vandens eutrofikaciją. Pagrindiniai šių medžiagų šaltiniai yra buitinės, gamybinės, paviršinės (lietaus) nuotekos bei žemės ūkio veikla. Taip pat susiduriama ir su chemine tarša, kurią sukelia laivyba, uoste iškasto grunto šalinimas Baltijos jūroje, kaimyninių valstybių ūkinė veikla.

Baltijos jūroje ir Kuršių mariose vykdomas Valstybinis aplinkos monitoringas [10].

Įvertinus Kuršių marių ir Baltijos jūros ekologinę būklę monitoringo vietose nustatyta, kad šiaurinėje Kuršių marių dalyje vyravo vidutinė būklė, Klaipėdos sąsiauryje - nuo labai blogos iki vidutinės, Kuršių marių vandenų išplitimo Baltijos jūroje zonoje nustatyta vidutinė ir bloga būklė (*žr.12.2.2-1 pav.*). Baltijos jūros priekrantėje būklė taip pat kito priklausomai nuo stebimos vietos nuo blogos iki geros. Vertinant 2014 m. Kuršių marių ir Baltijos jūros būklę labai gera būklė nebuvo nustatyta nė vienoje stotyje.

Baltijos jūros priekrantėje ir Kuršių mariose bendrą vidutinę ir blogą būklę labiausiai nulėmė maistingosios medžiagos (didelės vasaros vidutinės bendro azoto ir fosforo koncentracijos).



12.2.2-1 pav. Baltijos jūros ir Kuršių ekologinė būklė/ekologinis potencialas (http://vanduo.gamta.lt)

Žemyninėje priekrantėje ir Kuršių marių vandenų išplitimo Baltijos jūroje zonoje skirtingais metais nustatoma labai bloga, bloga ar vidutinė būklė. Vertinant apibendrintus duomenis pastebima, kad Kuršių marių vandens

būklė gerėja, kinta nuo labai blogos ar blogos iki vidutinės skirtingose vietose. Baltijos jūros priekrantėje geresnė būklė nustatoma ties Kuršių nerija lyginant su žemynine Baltijos jūros priekrante [10].

Vertinant 1997 - 2014 m. laikotarpį Baltijos jūroje (teritoriniuose vandenyse bei išskirtinėje ekonominėje zonoje) stebima bendrojo azoto koncentracijų vandenyje mažėjimo tendencija, tačiau nuo 2002 metų stebima koncentracijų didėjimo tendencija. Padidėjusios koncentracijos užfiksuotos 2009 - 2011 m. laikotarpiu, kurios vėlesniais metais vėl įgauna mažėjimo tendenciją.

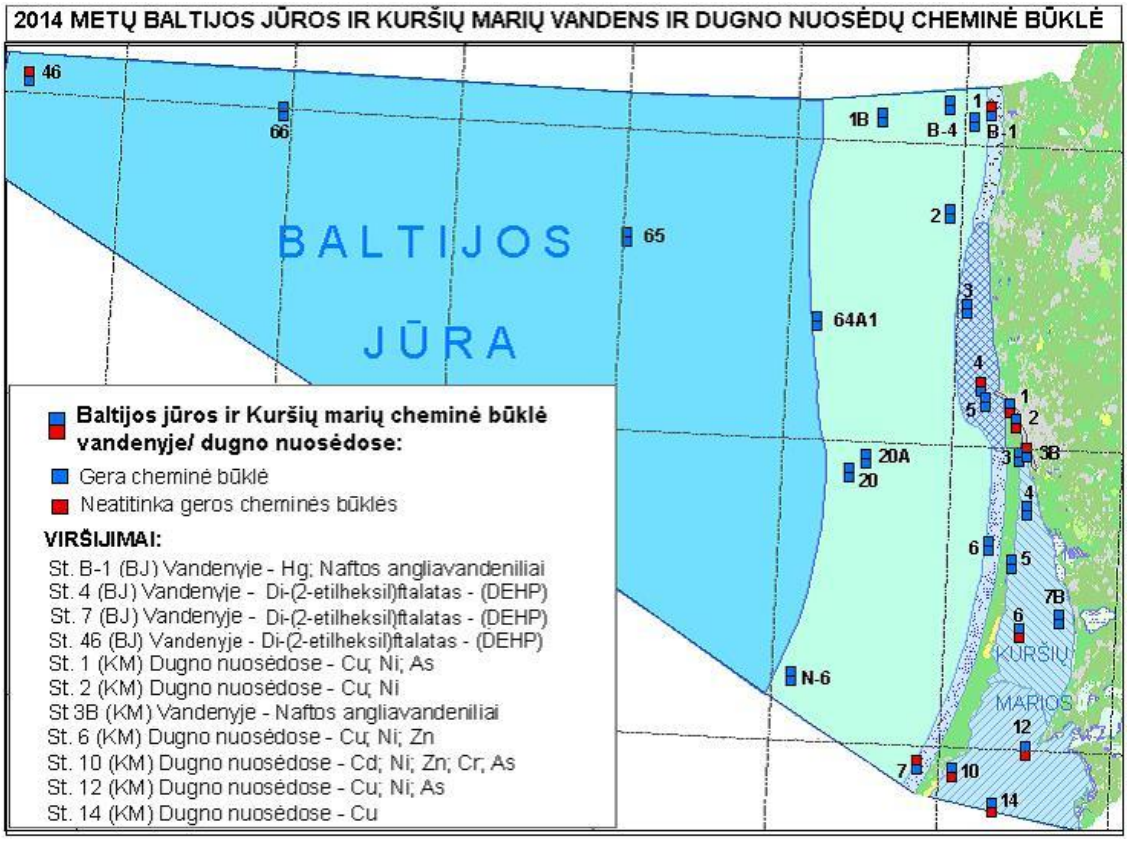
Vidutinė daugiametė bendrojo azoto koncentracija siekė 411 µg/l. 2012 - 2014 m. laikotarpiu metinės koncentracijos buvo mažesnės už vidutinę daugiametę koncentraciją. Vertinant 1997 - 2014 m. laikotarpį didžiausia koncentracija buvo nustatyta 2010 m., o mažiausias bendrojo azoto kiekis - 2014 m.

Kuršių mariose stebint maistingųjų medžiagų vidutinių metinių koncentracijų pokyčius vandenyje daroma išvada, kad bendrojo azoto kiekis nuo 2011 m. įgavęs mažėjimo tendenciją, o bendro fosforo kiekis mažėja nuo matavimų pradžios 1997 m. [10].

Nuo 2010 metų stebimos mažėjančios maistingųjų medžiagų koncentracijos tiek Baltijos jūroje, tiek Kuršių mariose.

Baltijos jūroje vandens cheminė būklė neatitiko geros būklės Kuršių marių vandenų išplitimo Baltijos jūros zonoje, Baltijos jūros priekrantėje, o taip pat tolimiausioje Baltijos jūros monitoringo vietoje. Baltijos jūros akmenuotoje priekrantėje (B-1 st.) DLK viršijo naftos angliavandeniliai (0,24 mg/l) ir gyvsidabris (0,088 µg/l). Taip pat Baltijos jūros vandenyje di(2-etilheksil)ftalatų koncentracijos viršijo aplinkos kokybės standartą – metinį vidurkį (MV-AKS). Šios medžiagos koncentracijos vandenyje po 2 kartus viršijo DLK Kuršių marių vandenų išplitimo Baltijos jūros zonoje (4 st. - 1,56 ir 9,07 µg/l), Baltijos jūros smėlėtoje priekrantėje (7 st.- 2,8 ir 4,21 µg/l) ir 1 kartą atviroje Baltijos jūroje (46 st. - 2,48 µg/l).

Kuršių mariose DLK viršijimai nustatyti tiek šiaurinėje dalyje, tiek Klaipėdos sąsiauryje. Kuršių marių vandenyje naftos angliavandenilių koncentracijos, viršijančios DLK, nustatytos Klaipėdos sąsiauryje ties nuotekų išleistuvu (3B st.- 0,24 mg/l).



12.2.2-2 pav. Baltijos jūros ir Kuršių marių cheminė būklė 2014 metais (http://vanduo.gamta.lt)

Paviršinio vandens kokybė KVJU akvatorijoje ir uosto prieigose Kuršių mariose bei Baltijos jūroje taip pat vertinama pagal 2014 m. UAB „Darnaus vystymosi institutas" vykdyto aplinkos monitoringo duomenis [5]. Jo metu nustatyta, kad Klaipėdos sąsiaurio vidutinis vandens druskingumas 2014 m. kito nuo 0,10 % iki 0,37 %. pH rodiklio reikšmės vandenyje kito nuo 7,8 iki 9,1. Mažiausia pH koncentracija 7,8 buvo užfiksuota ties uosto vartais priedugnio vandens sluoksnyje. Ištirpusio vandenyje deguonies koncentracija Klaipėdos sąsiaurio paviršiniame vandenyje buvo nuo 7,23 iki 12,01 mg/l ir vidutiniškai sudarė 9,45 mg/l ir atitiko Paviršinių vandens telkinių, kuriuose gali gyventi ir veistis gėlavandenės žuvys, apsaugos reikalavimų apraše [11] nustatytas ribines vertes.

2014 m. nitritų kiekis Klaipėdos sąsiaurio vandenyje svyravo nuo 0,015 mg/l iki 1,696 mg/l, o didžiausia koncentracija (1,696 mg/l) buvo užfiksuota Danės žiotyse priedugnio vandens sluoksnyje. Nitratų koncentracija vandenyje svyravo nuo 0,336 mg/l iki 6,95 mg/l, o didžiausias jų kiekis (6,95 mg/l) buvo užfiksuotas ties Vakarų protaka paviršiaus vandens sluoksnyje. Pagal šį rodiklį vanduo apie 20 kartų viršijo Paviršinių vandens telkinių, kuriuose gali gyventi ir veistis gėlavandenės žuvys, apsaugos reikalavimų apraše nustatytas ribines vertes. Amonio jonų koncentracija Klaipėdos sąsiaurio vandens storymėje kito nuo 0,017 mg/l iki 2,36 mg/l. Vidutinė amonio jonų koncentracija siekė 0,249 mg/l, kuri neviršijo amonio jonų ribinės vertės (≤ 1 mg/l). Vandenyje fosfatų koncentracija kito nuo <0,014 iki 1,75 mg/l, o vidutinė vertė siekė 0,146 mg/l. Didžiausias fosfatų kiekis rastas ties AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorija priedugnio vandens sluoksnyje (1,75 mg/l). Pagal šį rodiklį vanduo viršijo Paviršinių vandens telkinių, kuriuose gali gyventi ir veistis gėlavandenės žuvys, apsaugos reikalavimų apraše nustatytas ribines vertes [11].

2014 m. Klaipėdos sąsiaurio vandenyje bendro azoto koncentracija kito nuo 0,65 iki 9,66 mg/l ir vidutiniškai sudarė 2,03 mg/l. Didžiausia bendro azoto koncentracija 9,66 mg/l buvo užfiksuota ties AB „Baltijos“ laivų

statykla akvatorija priedugnio vandens sluoksnyje. Pagal šį rodiklį vanduo priskirtinas labai blogai ekologinio potencialo klasei. Klaipėdos sąsiaurio vandenyje bendrojo fosforo koncentracija šiais metais kito nuo 0,019 mg/l iki 0,691 mg/l, o vidutinė vertė siekė 0,087 mg/l. Didžiausia bendro fosforo koncentracija buvo fiksuota ties AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorija priedugnio vandens sluoksnyje, kuri siekė 0,691 mg/l. Pagal šį rodiklį vanduo čia taip pat priskirtinas labai blogai ekologinio potencialo klasei [12].

Klaipėdos sąsiaurio vandenyje BDS_7 rodiklio reikšmės kito nuo 0,48 iki 31,70 mgO_2/l, o vidutinė vertė buvo 4,62 mgO_2/l. Didžiausias BDS_7 rodiklis užfiksuotas ties AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorijos priedugnio vandens sluoksnyje, kuris siekė 31,7 mgO_2/l. $ChDS_{Cr}$ rodiklio reikšmės kito nuo 9,5 iki 954 mgO_2/l. 2014 m. $ChDS_{Cr}$ rodiklio vidurkis vandens bandiniuose sudarė 72,78 mgO_2/l. Didžiausia organinių medžiagų koncentracija vandens storymėje pagal $ChDS_{Cr}$ rodiklį, buvo užfiksuota priedugnio vandens sluoksnyje ties Malkų įlanka.

Naftos angliavandenilių koncentracija Klaipėdos sąsiaurio vandenyje kito nuo 0,1 mg/l iki 0,72 mg/l. Didžiausia naftos angliavandenilių koncentracija užfiksuota ties žiemos uostu priedugnio vandens sluoksnyje, kuri siekė 0,72 mg/l ir viršijo DLK vandens telkinyje – priimtuve 3,6 karto [13].

2014 m. aplinkos monitoringo metu didžiausi apskaičiuoti vidutiniai metiniai sunkiųjų metalų kiekiai užfiksuoti ties AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorija priedugnio vandens sluoksnyje: vario (0,0085 mg/l), cinko (0,013 mg/l), nikelio (0,00375 mg/l), švino (0,00325 mg/l), chromo (0,007 mg/l). Ties šiaurine uosto akvatorija priedugnio vandens sluoksnyje nustatytas didžiausias gyvsidabrio (0,000475 mg/l) kiekis, o kadmio koncentracijos visuose stebėjimo stotelėse buvo mažesnės už metodo nustatymo ribas (0,3 mg/l).

AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorijoje nustatytas maksimalus vario kiekis (0,012 mg/l) DLK viršijo 1,2 karto. Šiaurinėje uosto akvatorijoje 2014-02-05 paimtame bandinyje maksimali gyvsidabrio koncentracija (0,0018 mg/l) daugiau nei 25 kartus viršijo DLK-AKS [13].

2014 m. Baltijos jūroje vykdant aplinkos monitoringą, buvo atlikti paviršinio ir priedugnio vandens sluoksnių hidrologiniai ir hidrocheminiai tyrimai. Tyrimų metu nustatyta, kad jūros vandens pH rodiklio reikšmės kito nuo 7,0 iki 9,5. Baltijos jūros vandenyje ištirpusio deguonies koncentracija buvo nuo 6,34 mg/l iki 11,93 mg/l.

Bendrojo azoto kiekis Baltijos jūroje kito nuo 0,3 mg/l iki 9,49 mg/l. Atskirų stebėjimo stočių vidutinės metinės azoto koncentracijos sudarė nuo 1,10 mg/l iki 4,03 mg/l ir pagal šį rodiklį vanduo priskirtinas labai blogai ekologinio potencialo klasei. Baltijos jūros vandenyje bendrojo fosforo koncentracija kito nuo 0,01 mg/l iki 0,103 mg/l. Didžiausia jo koncentracija užfiksuota pietinėje uosto vartų zonoje (J6 stebėjimo stotis) paviršiaus vandens sluoksnyje 2014 m. lapkričio mėn. Šioje stotyje nustatytas vidutinis metinis fosforo kiekis (0,061 mg/l) ir pagal fosforo koncentraciją vanduo šioje vietoje priskirtinas labai blogai ekologinio potencialo klasei. Kitose stebėjimo stotyse vanduo priskirtinas gerai – vidutinei ekologinio potencialo klasei [12].

Baltijos jūros vandenyje nitritų koncentracijos kito nuo 0,0027 mg/l iki 3,32 mg/l. Didžiausias kiekis nustatytas dampingo rajone (J3 stotis) priedugnio vandenyje rugpjūčio mėn. Nitratų koncentracijos kito nuo 0,45 mg/l iki 3,41 mg/l. Didžiausia koncentracija užfiksuota pietinėje uosto vartų zonoje (J6 stebėjimo stotis) priedugnio vandenyje vasario mėn. Amonio jonų koncentracija sudarė nuo 0,0166 mg/l iki 0,455 mg/l. Didžiausias kiekis nustatytas centrinėje uosto vartų dalyje (J7 stebėjimo stotis) priedugnio sluoksnio vandenyje gegužės mėn. Jūros vandenyje fosfatų koncentracija kito nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 0,187 mg/l.

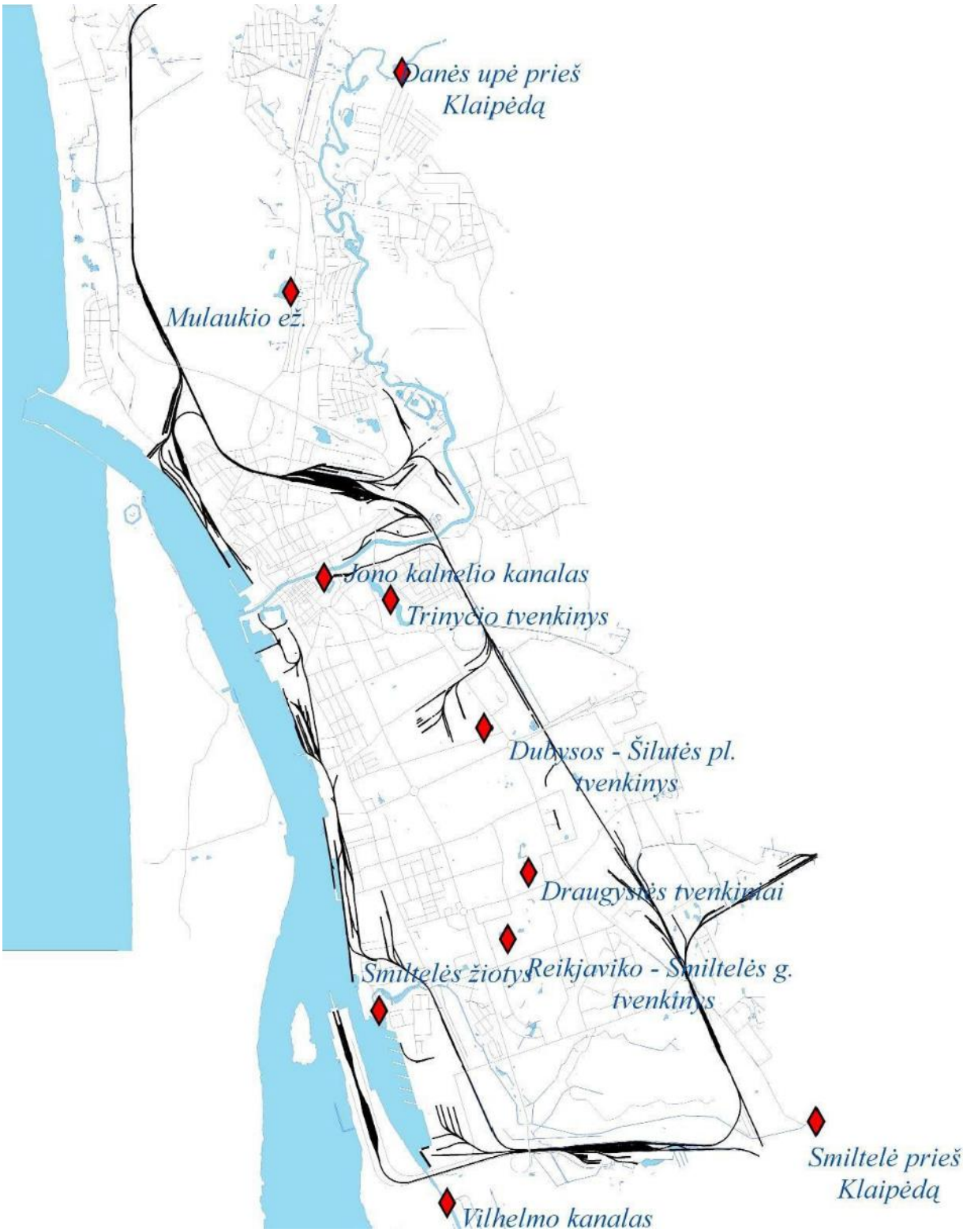
Baltijos jūros vandenyje BDS_7 rodiklis buvo nuo 0,71 mgO_2/l iki 2,70 mgO_2/l, o $ChDS_{Cr}$ kito nuo 18,2 mgO_2/l iki 54,5 mgO_2/l. Didžiausios šių rodiklių vertės užfiksuotos šiaurinėje uosto vartų zonoje (J5-1 stotis) paviršiaus vandens sluoksnyje gegužės mėn.

Baltijos jūroje tirtame rajone naftos angliavandenilių koncentracija tiriamuoju laikotarpiu vandenyje buvo mažesnė už metodo nustatymo ribą (<0,1 µg/l).

2014 m. vykdant aplinkos monitoringą nustatyta, kad Baltijos jūros vandenyje sunkiųjų metalų (Cu, Zn, Ni, Pb, Cr, Cd ir Hg) koncentracijos neviršijo jiems nustatytų DLK [14].

Klaipėdos m. teritorijoje esančių paviršinių vandens telkinių kokybė

Klaipėdos m. teritorijoje paviršinio vandens monitoringas vykdomas 10 punktų (*žr.12.2.2-3 pav.*).



12.2.2-3 pav. Paviršinio vandens stebėsenos vietų Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje išdėstymo schema [5]

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje esančių paviršinių vandens telkinių vandens kokybės hidrologiniai ir hidrogeocheminiai parametrai vertinami pagal 2015 m. monitoringo duomenis [5]. Pagal kiekvieno rodiklio vidutinę metų vertę vandens telkinys priskiriamas vienai iš penkių ekologinio potencialo klasių [15]. 2015 m. Klaipėdos miesto savivaldybės paviršinių vandens telkinių tyrimo rezultatų kiekis nėra pakankamas argumentuotai vandens telkinius suskirstyti į tam tikras ekologines būklės klases.

2015 m. birželio 8 d. iš visų tirtų paviršinių vandens telkinių Trinyčių tvenkinyje buvo fiksuojamas didžiausias ištirpusio deguonies kiekis (12,35 mg O_2/l), tuo tarpu Mumlaukio (Aulaukio) ežere 2015 m. liepos 7 d. buvo fiksuojamas mažiausias ištirpusio deguonies kiekis (7,32 mg O_2/l). Šie rezultatai rodė neblogą tirtų vandens telkinių prisotinimą deguonimi.

2015 m. gegužės 25 d. iš visų nagrinėjamų paviršinių vandens telkinių tvenkinyje Reikjaviko - Smeltalės gatvėse ir Smeltalės upės žiotyse buvo fiksuojamas didžiausias pH (9,6 pH vienetų), tuo tarpu Trinyčių tvenkinyje tą pačią dien ir 2015 m. gruodžio 9 d. Mumlaukio (Aulaukio) ežere buvo nustatytas mažiausias pH (6,8 pH vienetų).

Klaipėdos miesto paviršinio vandens telkiniuose bendrojo azoto koncentracija kito nuo 0,156 iki 8,24 mg/l. Abi kraštutinės vertės užfiksuotos Vilhelmo kanalo vandenyje. 2015 m. birželio 22 d. nustatytas mažiausias bendrojo azoto kiekis (0,156 mg/l), o 2015 rugpjūčio 17 d. - didžiausias (8,24 mg/l). Šiuo atveju kanalo ekologinio potencialo klasė būtų bloga [15].

Klaipėdos miesto paviršinio vandens telkiniuose amonio koncentracija kito nuo 0,001 iki 2,57 mg/l. 2015 m. birželio 8 d. Mumlaukio (Aulaukio) ežere buvo nustatytas didžiausias amonio kiekis, kuris siekė 2,57 mg/l, o mažiausias (0,001 mg/l) užfiksuotas 2015 m. liepos 20 d. Danės upėje aukščiau Klaipėdos.

Nitratų kiekis vandenyje kito nuo 0,0099 iki 11,6 mg/l. 2015 m. gruodžio 9 d. Danės upėje aukščiau Klaipėdos buvo fiksuojama didžiausia nitratų koncentracija (upės ekologinės būklės klasė būtų labai bloga), o mažiausia užfiksuota 2015 m. birželio 22 d. Vilhelmo kanale.

Klaipėdos miesto paviršinio vandens telkiniuose nitritų koncentracija kito nuo 0,0023 iki 1,13 mg/l. 2015 m. gegužės 25 d. Danės upėje aukščiau Klaipėdos, buvo fiksuojama didžiausia nitritų koncentracija, o mažiausia buvo nustatyta 2015 m. liepos 20 d. toje pačioje vietoje.

Klaipėdos miesto paviršinio vandens telkiniuose bendrojo fosforo koncentracija kito nuo 0,01 iki 0,446 mg/l, o fosfatų kiekis - nuo 0,0092 iki 0,742 mg/l. Mumlaukio (Aulaukio) ežere 2015 m. birželio 8 d. buvo nustatyta didžiausia bendrojo fosforo koncentracija (ežero ekologinės būklės klasė būtų labai bloga), o 2015 m. rugpjūčio 17 d. tame pačiame ežere buvo užfiksuotas ir didžiausias fosfatų kiekis. Mažiausi bendrojo fosforo ir fosfatų kiekiai buvo nustatyti 2015 m. rugpjūčio 3 d. Trinyčių tvenkinyje.

<u>Bakterioplanktono kiekis paviršinio vandens telkiniuose</u>

2015 m. iš visų nagrinėjamų paviršinio vandens telkinių birželio 8 d. Mumlaukio (Aulaukio) ežere buvo užfiksuotas didžiausias Koliforminių bakterijų skaičius, kuris siekė 32000 tūkst. ląst./100 ml, o mažiausias – taip pat tame Mumlaukio ežere gegužės 25 d., kuris siekė tik 8 tūkst. ląst./100 ml. Tai pačiais metais Draugystės tvenkinyje gegužės 25 d. buvo nustatytas didžiausias E. coli bakterijų skaičius, kuris siekė 1300 tūkst. ląst./100 ml. Tuo tarpu Mumlaukio (Aulaukio) ežero, Jono kalnelio kanalo ir Vilhelmo kanalo vandenyje kelis kartus E. coli bakterijų visai neužfiksuota (kiekis buvo mažesnis už metodo nustatymo ribą).

2015 m. gegužės 25 d. tvenkinyje ties Reikjaviko - Smeltalės gatvėmis buvo nustatytas didžiausias kolonijas sudarančių vienetų skaičius (15600 tūkst. ląst./ml), o rugpjūčio 3 d. Vilhelmo kanale buvo užfiksuotas mažiausias kolonijas sudarančių vienetų skaičius, kuris siekė 39 tūkst. ląst./ml.

Paviršinio vandens hidrobiologiniai parametrai

2015 m. tirtuose Klaipėdos m. paviršiniuose vandens telkiniuose vyraujančių rūšių kompleksus sudarė titnagdumblių, žaliadumblių, euglendumblių ir melsvabakterių klasių atstovai.

Didžiausias zooplanktono gausumas nustatytas Mumlaukio ežere. Jame liepos mėnesį zooplanktono gausumas siekė 800 ind./l, o mažiausias (1,6 ind./l) nustatytas Danės upėje birželio 22 dieną. Tuo tarpu didžiausia biomasė užfiksuota liepos pradžioje Trinyčių tvenkinyje (5,8 mg/l), o mažiausia (0,001 mg/l) liepos 20 dieną Mumlaukio ežere, kai planktone vyravo smulkios verpečių rūšys.

Beveik visuose tirtuose vandens telkiniuose vyravo tos pačios verpečių rūšys – Anuraeopsis fissa, Keratella quadrata, Keratella cochlearis, Asplanchna priodonta, Polyarthra sp. ir irklakojų vėžiagyvių juvenylinė stadija – nauplijai.

2015 m. Klaipėdos miesto vandens telkiniuose identifikuoti 50 makrozoobentoso taksonai, priklausantys 28 šeimoms. Daugiausiai rasta moliuskų – 14 taksonų (28,0% viso makrozoobentoso taksonų skaičiaus) ir chironomidų – 10 taksonų (20,0%). Mažašerės kirmelės Oligochaeta spp. buvo identifikuotos visuose Klaipėdos miesto vandens telkiniuose. Dėlės Erpobdella octoculata (Linnaeus, 1758) buvo rastos 8 tirtose vietose, o moliuskai Bithynia tentaculata (Linnaeus, 1758) šešiose iš devynių tirtų vietų. Pagrindinę santykinės makrozoobentoso biomasės dalį sudarė moliuskai.

2015 m. Klaipėdos miesto vandens telkiniuose inventorizuotos 52 makrofitų rūšys. Helofitų bendrijose aptikta 41 augalų rūšis, nimfeidų – lemnidų bendrijose 7 rūšys. Povandeninėse augimvietėse auga 2 potameidų, 2 limneidų rūšys. Mažiausia makrofitų rūšinė įvairovė buvo Vilhelmo ir Jono kalnelio kanaluose. Juose aptiktos 9 rūšys. Daugiausia rūšių (26) rasta Trinyčių tvenkinyje [5].

Dugno uolienų ir nuosėdų tarša KVJU akvatorijoje ir uosto prieigose Baltijos jūroje

Iškasto grunto tvarkymas priklausomai nuo jo užterštumo lygio yra reglamentuotas normatyviniame dokumente LAND 46A-2002 ,,Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose bei iškastų gruntų tvarkymo taisyklės“ [16]. Šiose taisyklėse gruntas pagal užterštumą klasifikuojamas į keturias klases. Klaipėdos uoste dugno nuosėdų užterštumui nustatyti pastoviai vykdomi įvairūs tyrimai, įskaitant ir pastovų dugno nuosėdų užterštumo monitoringą.

2012 m. UAB „GEOTECH Baltic” parengtoje ataskaitoje „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos dugno nuosėdų taršos šaltinių nustatymas” [17] pateikiama informacija, kad KVJU akvatorijos dugno nuosėdų tarša naftos produktais ir sunkiaisiais metalais yra įtakojama 5 pagrindinių šaltinių:

1. Naftos produktais, poliaromatiniais angliavandeniliais (PAA) ir sunkiaisiais metalais užterštų nuosėdų migracijos iš Kuršių marių ir akumuliacijos centrinėje KVJU akvatorijos dalyje;

2. Naftos produktais, PAA ir sunkiaisiais metalais užterštų nuosėdų migracijos iš Klaipėdos miesto Danės upe ir akumuliacijos KVJU akvatorijos centrinėje-šiaurinėje dalyje;

3. Naftos produktais, PAA ir sunkiaisiais metalais užterštų nuosėdų migracijos Smeltalės upe ir akumuliacijos Malkų įlankoje;

4. Laivų remonto veiklos metu į aplinką patenkančių naftos produktų ir sunkiųjų metalų akumuliacija Malkų įlankos dugno nuosėdose;

5. Laivų remonto veiklos metu į aplinką patenkančių naftos produktų, PAA ir sunkiųjų metalų akumuliacija akvatorijos dalyje tarp AB „Klaipėdos laivų remontas“ ir AB „Baltijos“ laivų statykla (krantinės Nr. 34 – 61) dugno nuosėdose.

Ataskaitoje konstatuojama, kad KVJU akvatorijos dugno nuosėdų tarša tributilalavo junginiais veikia išskirtinai uosto teritorijoje vykdytų ir vykdomų veiklų: laivų statybos ir remonto. IV užterštumo klasės gruntas/nuosėdos (TBT veiksnys) randamas tik ties tų ūkio subjektų krantinėmis (ar betarpiškose gretimybėse), kur vykdomos laivų statybos ir remonto veiklos. Ataskaitoje pažymima, kad uždarose KVJU akvatorijos dalyse nustatyta dugno nuosėdų tarša galėjo būti susikaupusi jau gana seniai [17].

Pažymėtina, kad 2012-2013 m. buvo atlikti KVJU laivybos kanalo gilinimo iki 14,5 ir platinimo iki 150 m darbai. Šių darbų metu bendras iškasto grunto kiekis sudarė 4,4 mln. m^3. Taip pat išgilinta akvatorija įrengiant Smeltės laivų apsisukimo ratą bei SkGD importo terminalo statybų metu. Visi šie darbai didžiojoje KVJU akvatorijos dalyje iš esmės pakeitė anksčiau paminėtoje ataskaitoje apibūdintą geocheminę dugno nuosėdų aplinką, t.y. buvusios nuosėdos ir įvairaus storio dugno uolienų viršutinis sluoksnis buvo pašalintas. Tačiau tikėtina, kad akvatorijose, kur nebuvo vykdomi dugno gilinimo darbai, situacija pasikeitė mažai. Tai buvusios labiausiai užterštos teritorijos (Malkų įlanka, Žiemos uostas, akvatorija prie AB „Klaipėdos laivų remontas“ ir AB „Baltijos“ laivų statykla naudojamos krantinės).

Visi ataskaitoje paminėti taršos keliai yra ir Kuršių marių bei Klaipėdos sąsiaurio vandens teršėjai, t.y. per KVJU akvatoriją pratekantis užterštas vanduo ir nešmenys bei tiesioginė akvatorijos technogeninė apkrova, susijusi su KVJU veikla. Prie šių galimų taršos šaltinių reiktų priskirti ir Kuršių mariose bei KVJU akvatorijoje vykdomą laivybą (laivų judėjimą, jų aptarnavimo operacijas) bei KVJU teritorijoje vykdomus krovos ir kitus darbus (laivų statybą, remontą, aptarnavimą), kurių metu galimas teršalų patekimas į vandenį.

Visiems paminėtiems taršos atvejams išvengti ir/ar jų poveikiui sumažinti galioja ir taikytini įvairaus lygmens teisės aktų reikalavimai, kuriuose numatyti apribojimai taršai.

Dugno nuosėdų monitoringas yra labai svarbus siekiant ilgalaikėje perspektyvoje stebėti ir vertinti dugno nuosėdų sudėties ir užterštumo pokyčius. Dugno nuosėdų užterštumą labiausiai veikia taršos šaltinių lokaciniai pokyčiai, vandens cirkuliacijos ir sedimentacinės aplinkos sąlygos.

Dugno uolienų ir nuosėdų tarša KVJU akvatorijoje ir uosto prieigose Baltijos jūroje taip pat vertinta pagal 2014 m. UAB „Darnaus vystymosi institutas" vykdyto aplinkos monitoringo duomenis [14]. Šio monitoringo metu buvo atlikti dugno nuosėdų granuliometriniai ir cheminiai tyrimai. KVJU akvatorijoje buvo nustatinėjama naftos produktai, metalai (Cu, Zn, Ni, Pb, Cr, Cd, Hg, V, As, Sn), α-,γ-heksachlorcikloheksanas (HCH), chlororganiniai pesticidai (DDE; DDD; DDT), heksachlorbenzenas (HCB), polichlorbifenilų (PCB) (28, 52, 101, 118 138, 153, 180) suma, tributilalavas (TBA), policiklinių aromatinių angliavandenilių (PAA) suma: benz(a)antracenas, chrizenas, fluorantenas, antracenas, indeno(1,2,3-cd)pirenas, benz(a)pirenas, pirenas, benz(ghi)perilenas, fenantrenas.

2014 m. Klaipėdos sąsiaurio dugno nuosėdose buvo nustatyti šie sunkiųjų metalų kiekiai: vario – nuo 3 mg/kg iki 77 mg/kg, švino – nuo 3 mg/kg iki 41 mg/kg, cinko – nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 250 mg/kg, nikelio - nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 22 mg/kg, kadmio – nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 1,2 mg/kg, chromo - nuo 10 mg/kg iki 45 mg/kg, gyvsidabrio - nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 0,66 mg/kg, vanadžio - nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 34 mg/kg, alavo - nuo mažiau nei metodo

nustatymo riba iki 10,0 mg/kg, arseno – nuo mažiau nei metodo nustatymo riba iki 8 mg/kg. Didžiausios sunkiųjų metalų koncentracijos buvo užfiksuotos ties AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorijos dugno nuosėdose.

2014 m. Klaipėdos sąsiauryje naftos angliavandenilių kiekiai dugno nuosėdose visuose tyrimo taškuose buvo mažesni už metodo nustatymo ribą (< 50 mg/kg). PAA koncentracijos kito nuo 81,91 µg/kg iki 3343,4 µg/kg. Didžiausios suminės PAA koncentracijos užfiksuotos akvatorijoje ties AB „Baltijos“ laivų statykla (3343,4 µg/kg).

2014 m. Klaipėdos sąsiaurio dugno nuosėdose chlororganinių pesticidų ir polichlorbifenilų (PCB) neaptikta. Tributilalavo (TBT) koncentracijos kito nuo <3 µg/kg iki 466,0 µg/kg. Didžiausios tributilalavo (TBT) koncentracijos užfiksuotos akvatorijoje ties AB „Baltijos“ laivų statykla (236,1 - 466,0 µg/kg).

Uosto prieigose Baltijos jūroje dugno nuosėdose buvo atlikti granuliometriniai tyrimai, nustatytas naftos produktų, sunkiųjų metalų (Cu, Zn, Ni, Pb, Cr, Cd, Hg), tributilalavo (TBA) ir chlororganinių pesticidų (DDE; DDD; DDT) kiekis, policiklinių aromatinių angliavandenilių (PAA) suma (benz(a)antracenas, chrizenas, fluorantenas, antracenas, indeno(1,2,3-cd)pirenas, benz(a)pirenas, pirenas, benz(ghi)perilenas, fenantrenas).

Dugno nuosėdose didžiausias vario (7 mg/kg), cinko (34 mg/kg), nikelio (7 mg/kg), chromo (22 mg/kg) kiekis nustatytas pietinėje uosto vartų zonoje (J6 stebėjimo stotis), o švino (8 mg/kg) -dampingo rajone (J3 matavimo stotelė). Kadmio ir gyvsidabrio koncentracijos dugno nuosėdose visuose tyrimo taškuose buvo mažesnės už metodų nustatymo ribas. Naftos angliavandenilių koncentracija dugno nuosėdose visuose stebėjimo stotelėse taip pat buvo mažesnė už metodo nustatymo ribą (<50 mg/kg).

Kuršių mariose vykdomo Valstybinio aplinkos monitoringo metu nustatyta, kad sunkieji metalai DLK viršijo šiaurinėje Kuršių marių dalyje - 6 stotyje (Cu -17 mg/kg, Ni - 20 mg/kg, Zn – 76 mg/kg, Cr - 36 mg/kg) [10].

PAA suminis kiekis Baltijos jūros dugno nuosėdose kito nuo 6,64 µg/kg iki 17,52 µg/kg ir neviršijo žemiausiai užterštumo klasei nustatytų verčių.

2014 m. Baltijos jūros matavimo dampingo rajone stotelės J0 dugno nuosėdose chlororganinių pesticidų, polichlorbifenilų (PCB) ir tributilalavo (TBT) nebuvo užfiksuota.

<u>Klaipėdos LEZ teritorijos vandentakų dugno nuosėdų kokybė</u>

2014 m. lapkričio mėn. Klaipėdos miesto savivaldybės LEZ teritorijoje esančiuose 15 vandentakų paimti dugno nuosėdų mėginiai ir laboratorijoje nustatytas sunkiųjų metalų ir naftos produktų kiekis. Tyrimo metu identifikuotos sunkiųjų metalų ir neorganinių junginių (Ag, B, Ba, Cr, Co, Cu, Mn, Mo, Ni, Pb, Sn, V, Zn) koncentracijos neviršijo teisės aktuose nustatytų ribinių verčių ir buvo artimos foninėms.

Visose Klaipėdos LEZ teritorijos vandentakų dugno nuosėdose nustatytos naftos produktų (lengvųjų angliavandenilių (C_6-C_{28}) koncentracijos taip pat neviršijo teisės aktuose nustatytų ribinių verčių.

12.2.2-4 pav. Klaipėdos LEZ teritorijos vandentakų dugno nuosėdų monitoringo taškų išdėstymo schema [5]

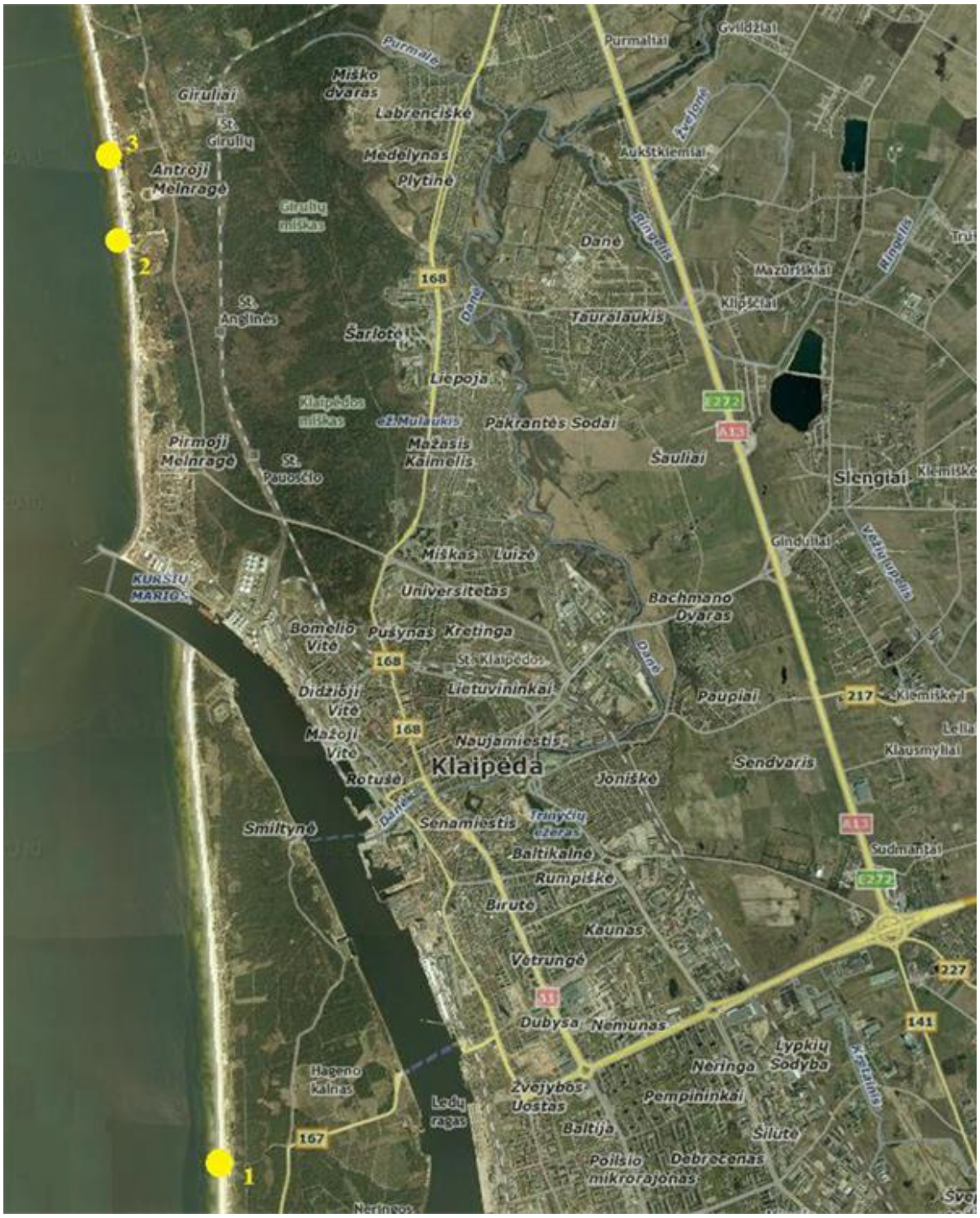
11.14. KLAIPĖDOS M. SAVIVALDYBĖS MAUDYKLŲ VANDENS KOKYBĖ

Klaipėdos m. savivaldybėje vykdomas maudyklų vandens monitoringas. Klaipėdos m. vykdomo maudyklų monitoringo tikslas - nustatyti ir prižiūrėti maudyklų vandens kokybę, siekiant išsaugoti ir pagerinti maudyklų būklę, sudaryti saugias sąlygas žmonių sveikatai.

Monitoringo uždaviniai:

- nustatyti maudyklų vandens mikrobiologinius, fizikinius, cheminius parametrus: Koliforminių bakterijų skaičių 100 ml; žarninių lazdelių (Escherichia coli) skaičių 100 ml, salmonelių skaičių 1 litre, vandens spalvą, skaidrumą, atliekas, nuolaužas, plūduriuojančias medžiagas, paviršiaus aktyviųjų medžiagų, naftos produktų ir fenolių kiekį;
- įvertinti maudyklų vandens kokybę;
- informuoti miesto gyventojus apie maudyklų vandens kokybę.

Klaipėdos miesto savivaldybės maudyklų vandens kokybė vertinama pagal Lietuvos higienos normoje HN 92:2007 „Paplūdimiai ir jų maudyklų vandens kokybė“ patvirtinimo“ [18] pateikiamas mikrobiologinių, fizikinių ir cheminių rodiklių ribines reikšmes.



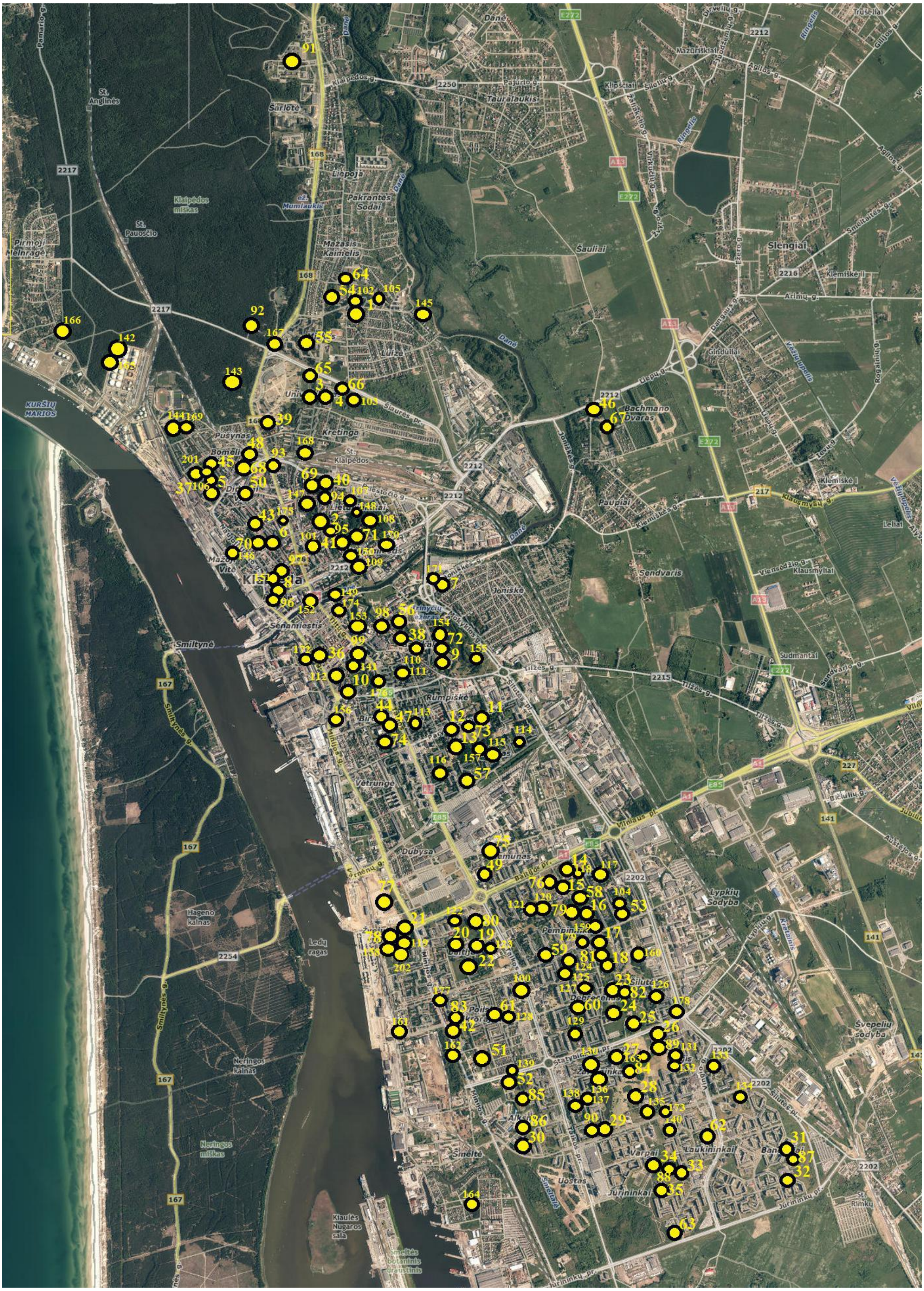
12.3-1 pav. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje maudyklų stebėsenos vietos [5]

2014 – 2015 m. Smiltynės I, Smiltynės II, Melnragės I, Melnragės II, Neįgaliųjų ir Girulių maudyklų vandens kokybės mikrobiologinių, fizikinių ir cheminių rodiklių reikšmės neviršijo Lietuvos higienos normoje HN 92:2007 „Paplūdimiai ir jų maudyklų vandens kokybė“ patvirtinimo“ nustatytų maudyklų vandens kokybės mikrobiologinių, fizikinių ir cheminių rodiklių reikšmių. Iš visų nagrinėjamų maudyklų Melnragės II maudykloje 2015 m. rugpjūčio 3 d. buvo nustatytas didžiausias Koliforminių bakterijų skaičius, kuris siekė 2700 (ksv/100 ml). Tuo tarpu Smiltynės II maudykloje 2014 m. gegužės 19 d. Koliforminių bakterijų rasta mažiau nei metodo nustatymo riba <4 (ksv/100 ml). Girulių maudykloje 2014 m. liepos 14 d. buvo fiksuotas didžiausias žarninių enterokokų skaičius, kuris siekė 93 (ksv/100 ml), tačiau šis rodiklis neviršijo teisės aktuose nustatytos ribinės vertės. Girulių maudykloje 2015 m. liepos 7 d. buvo fiksuotas didžiausias E. coli kiekis 41 (ksv/100 ml), tačiau neviršijo teisės aktuose nustatytos ribinės vertės. 2014 - 2015 m. Klaipėdos miesto maudyklose naftos produktų, atliekų, nuolaužų, plūduriuojančių medžiagų ir salmonelių nebuvo nustatyta.

11.15. DIRVOŽEMIO KOKYBĖ

Paviršiaus nuogulos nulėmė Lietuvos dirvožemių įvairovę. Dirvožemiai susidarė ant mineralinių (moreninių, limnoglacialinių, fliuvioglacialinių, aliuvinių, eolinių ir kt.) ir biogeninės kilmės (pelkinių) dirvodarinių nuogulų. Mineralinių uolienų vyraujanti mechaninė sudėtis (dirvožemio dalelių dydis) –priemolis, priesmėlis, smėlis ir molis. Ant dirvožemio kaupiasi teršalai ir atliekos, neigiamai veikiančios jo struktūrą. Su nuoplovomis teršalai patenka į paviršinį ir požeminį vandenį bei taip pat kaupiasi augmenijoje, išpustomi į pažemio oro sluoksnį. Aplinkosaugos požiūriu ypač svarbūs yra natūralios dirvožemių dangos degradacijos bei naikinimo procesai, suaktyvinti žmogaus veiklos ir darantys žalą geosistemų stabilumui bei ūkinei veiklai. Paviršiaus nelygumai, dirvodarinės uolienos, dirvožemio tipai ir ūkininkavimo sąlygos lemia dirvožemių eroziją.

Vakarinė Klaipėdos m. teritorijos dalis pagal pedologinį rajonavimą patenka į Pajūrio žemumų srities Šventosios - Nidos (A-I) rajoną, o rytinė - į Žemaitijos aukštumų srities Daukšių – Kretingos rajoną (B-V). Pagal Lietuvos Respublikos dirvožemių klasifikaciją LTDK_99 klasifikaciją vakarinėje teritorijos dalyje paplitęs dirvožemio tipas - paprastieji smėlžemiai (SDp) (nepasotintieji parastieji smėlžemiai), o rytinėje - glėjiškieji išplautžemiai (IDg).



12.4-1 pav. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos dirvožemio stebėsenos vietų išdėstymo schema [5]

Pagal Lietuvos higienos normoje HN 60:2004 [19] pateikiamą klasifikaciją Klaipėdos miesto teritorijoje vyraujantys dirvožemiai priskiriami atspariems (smėlis ir priesmėlis) cheminės taršos poveikiui.

Didžiojoje Klaipėdos m. dalyje natūralus dirvožemis yra sunaikintas, o teritorija padengta kieta danga (asfaltu, betonu), užstatyta pastatais ir t.t. Centrinėje miesto dalyje dirvožemio danga dėl teritorijos urbanizacijos ir reljefo performavimo išlikusi tik nedideliuose ploteliuose.

Klaipėdos miesto dirvožemio ekogeologinė situacija vertinta vadovaujantis 2014 – 2015 m. mieste vykdyto dirvožemio monitoringo metu gautais rezultatais [5,14].

2014 - 2015 m. UAB "Darnaus vystymosi institutas" specialistai Klaipėdos m. mokymo ir sveikatos apsaugos įstaigų ir gretimų jiems visuomeninės – rekreacinės panaudos vietose – stadionuose bei savivaldybės teritorijoje esančiose paplūdimių ir maudyklų stebėjimo vietose vykdė dirvožemio monitoringą. Laboratorijoje buvo nustatinėjami sunkiųjų metalų (Ag, B, Ba, Cr, Co, Cu, Mn, Mo, Ni, Pb, Sn, V, Zn) ir naftos produktų kiekiai.

2014 – 2015 m. dirvožemio bandiniuose nustatyti šie tiriamų cheminių elementų bei medžiagų kiekiai (mg/kg sauso grunto):

- Chromo (Cr) - nuo <2 iki 213,3;
- Cinko (Zn) - nuo 14 iki 291;
- Nikelio (Ni) - nuo 3,11 iki 28;
- Švino (Pb) nuo <0,5 iki 692;
- Sidabro (Ag) nuo <0,05 iki 2,95;
- Boro (B) - nuo 0,13 iki 2,75;
- Bario (Ba) - nuo <2,5 iki 464;
- Kobalto (Co) - nuo <0,5 iki 10,6;
- Vario (Cu) - nuo 1,67 iki 79,2;
- Mangano (Mn) - nuo 9 iki 567;
- Molibdeno (Mo) - nuo <0,5 iki 7,11;
- Alavo (Sn) - nuo <2,1 iki 16,6;
- Vanadžio (V) - nuo <2 iki 55,8;
- Lengvųjų naftos produktų (C_6-C_{28}) - nuo <0,25 iki 1790.

Klaipėdos m. esančių mokymo ir sveikatos apsaugos įstaigų ir gretimų jiems visuomeninės – rekreacinės panaudos vietų – stadionų dirvožemio bandiniuose nustatyti boro (B), bario (Ba), kobalto (Co), vario (Cu), mangano (Mn), nikelio (Ni), vanadžio (V) ir cinko (Zn) kiekiai DLK [19] neviršijo.

Prie Sendvario pagrindinės mokyklos, Psichikos sveikatos centro, lopšelių – darželių „Vėrinėlis” ir „Putinėlis”, Skvere aplink Žvejo skulptūrą ir prie Vilties vid. mokyklos stadiono sidabro kiekis DLK viršijo 1,05 – 1,48 karto. Taip pat vertėtų atkreipti dėmesį, kad Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo aplinkos apsaugos reikalavimuose [20] nustatytą ribinę vertę (RV) šiose vietose sidabro kiekis priklausomai nuo teritorijos jautrumo viršijo 3,9 -5,9 karto. Vadovaujantis šiuo teisės aktu, kai grunte cheminių medžiagų koncentracija yra didesnė už RVp, tokią užterštą teritoriją būtina tvarkyti.

Tuo pačiu tiriamuoju laikotarpiu chromo kiekis dirvožemyje ties Vitės pagrindine mokykla, „Vaivorykštės takas” privačia pagrindine mokykla, Klaipėdos Universiteto Jūreivystės ir tęstinių studijų institutais, Paslaugų ir verslo mokyklos stadionu, lopšeliu – darželiu „Drugelis”, Skveru prie “Žalgirio“ stadiono, Dykros pr. Titnago gatvėje, oro kokybės pasyviais sorbentais tyrimų vietų Nr. 6, 12 ir ties Vilties vid. mokyklos stadionu DLK viršijo 1,26 – 2,13 karto.

Prie Psichikos sveikatos centro tiriamuoju laikotarpiu molibdeno kiekis DLK viršijo 1,42 karto, o švino ties Paslaugų ir verslo mokykla, Psichikos sveikatos centru ir skveru aplink Žvejo skulptūrą – 1,11 – 6,92 karto. Vadovaujantis Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo aplinkos apsaugos reikalavimais [20] švino kiekis dirvožemyje paminėtose vietose RV priklausomai nuo teritorijos jautrumo viršijo iki 4,6 – 8,7 karto. Vadovaujantis šiuo teisės aktu, kai grunte cheminių medžiagų koncentracija yra didesnė už RVp, tokią užterštą teritoriją būtina tvarkyti.

Alavo kiekis ties Paslaugų ir verslo mokykla ir ties Psichikos sveikatos centru DLK viršijo 1,24 – 1,66 karto, tačiau RV neviršijo.

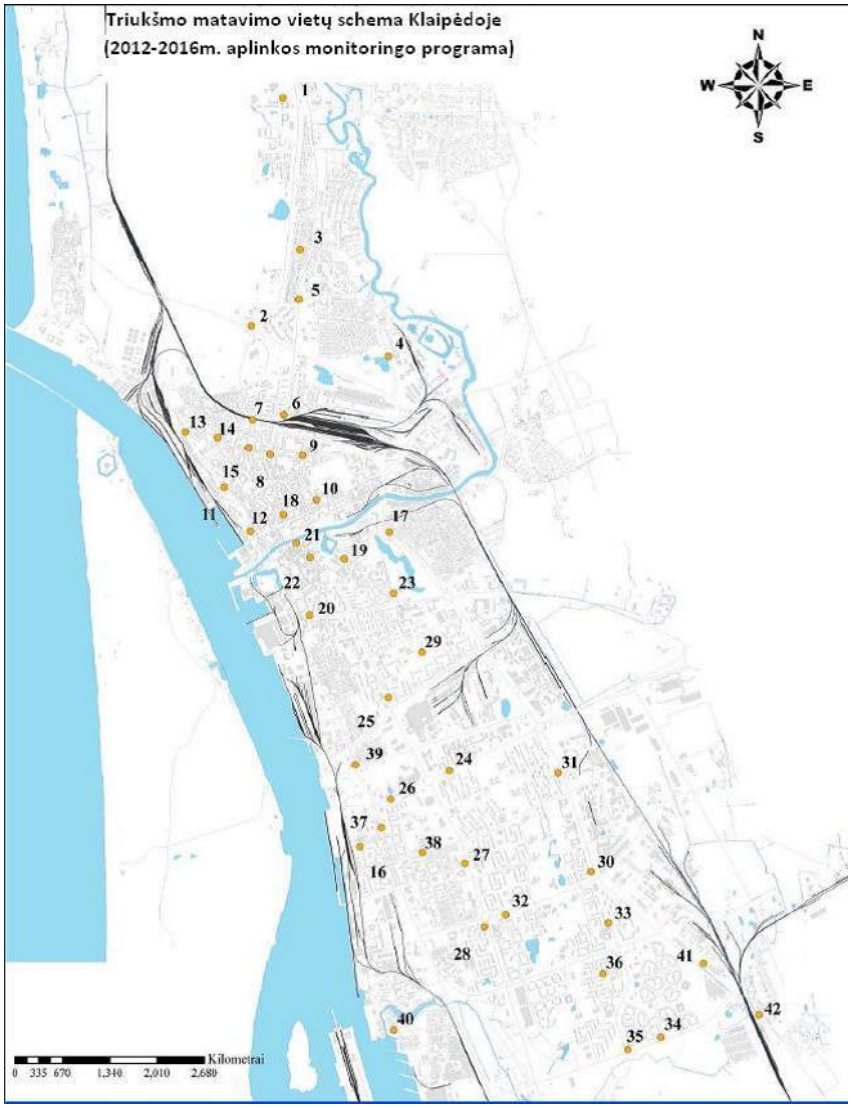
Draugystės parke, Gedminų parke ir greta oro kokybės pasyviais sorbentais tyrimų vietos Nr.13 naftos produktų kiekis dirvožemyje DLK viršijo 2,6 – 19,0 kartų. Ties Verdenės pagrindine mokykla, Vitės pagrindine mokykla, Aitvaro gimnazija, „Vaivorykštės takas” privačia pagrindine mokykla, Klaipėdos Universiteto tęstinių studijų institutu, mokyklomis - darželiais „Varpelis” ir „Šaltinėlis”, Paslaugų ir verslo mokyklos stadionu, Sendvario pagrindinės mokyklos stadionu, Verslo ir technologijų kolegijos Technologijų fakulteto stadionu, Vaikų ligonine, Psichiatrijos ligonine, lopšeliais-darželiais „Kregždutė”, „Radastėlė”, „Vėrinėlis” ir „Putinėlis”, Melnragės miške ties Švyturiu, Greta oro kokybės pasyviais sorbentais tyrimų vietų Nr. 7, 8, 11, 12, Vilties v. m. stadionu dirvožemio tyrimo vietose naftos produktų kiekis DLK viršijo 1,7 – 59,7 karto.
Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo aplinkos apsaugos reikalavimuose III jautrumo grupės teritorijoms nustatyta naftos produktų kiekio RV yra 800 mg/kg s.g. ir ji buvo viršyta (2,2 karto) tik viename tyrimo punkte (H. Manto g. 15 kieme).

11.16. FIZIKINĖ TARŠA (TRIUKŠMAS)

Akustinio triukšmo monitoringas Klaipėdos mieste vykdomas tik pagal 2012 m. kovo 29 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-85 patvirtiną Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo 2012-2016 m. programą, kurioje pateikiami kiekvieno aplinkos monitoringo komponento tikslai, uždaviniai ir tyrimų apimtys.

Triukšmas matuojamas dienos, vakaro ir nakties metu 42 matavimo taškuose. Matavimai buvo atliekami 2015 m. gegužės 19-22 d., 2015 m. rugpjūčio 17-20 d. ir 2015 m. lapkričio 24-27 d.

Triukšmo matavimo taškų schema pateikta 12.5-1 pav.



12.5-1 pav. Triukšmo monitoringo matavimo taškų schema

11.16.1. KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS TRIUKŠMO MONITORINGO REZULTATAI

Urbanizuotų teritorijų, pramoninių zonų, kelių, geležinkelių, oro transporto plėtra vis labiau plečia akustinio diskomforto zonas, į kurias patenka vis daugiau gyvenamųjų ir viešosios paskirties teritorijų bei juose esančių gyventojų. Pasaulinės Sveikatos Organizacijos duomenimis, net 40% Europos Sąjungos gyventojų yra veikiami padidėjusio aplinkos triukšmo dienos metu ir apie 20% nakties metu. Aplinkos triukšmo poveikio gyventojų sveikatai mažinimui taikomos įvairios techninės, technologinės, urbanistinės, architektūrinės, organizacinės, inžinerinės, teisinės apsaugos priemonės. Kita triukšmo ribojimo priemonė – tyliųjų zonų nustatymas. Valstybinio aplinkos sveikatos centro parengtose metodinėse rekomendacijose „Tyliųjų zonų nustatymas“ skiriamos 3 zonos: tylioji aglomeracijos, tylioji viešoji ir tylioji gamtos. Savivaldybių nustatytose tyliosiose zonose ribojama triukšminga veikla (fejerverkai, šventės, triukšmą keliantys rankiniai prietaisai ir kt.).

Lietuvoje akustinį triukšmą gyvenamojoje aplinkoje reglamentuoja Lietuvos higienos norma HN 33:2011 „Akustinis triukšmas. Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ [21]. Triukšmo ribinės vertės 10 dBA skiriasi aplinkoje, veikiamoje ir neveikiamoje transporto sukeliamo triukšmo:

12.5.1-1 lentelė. Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje

Pavadinimas	Paros laikas, val.	Ekvivalentinis garso slėgio lygis (L_{AeqT}), dBA	Maksimalus garso slėgio lygis (L_{AeqT}), dBA
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliamo triukšmo	6–18 18–22 22–6	65 60 55	70 65 60
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, neveikiamoje transporto sukeliamo triukšmo	6–18 18–22 22–6	55 50 45	60 55 50

Sąlyginai Klaipėdos miesto triukšmo situaciją atspindi parengtos Klaipėdos m. sav. aplinkos monitoringo ataskaitos. Remiantis parengta paskutiniąja ataskaita už 2015 m gauti triukšmo matavimo rezultatai pateikti 12.5.1-2 lentelėje.

12.5.1-2 lentelė. Atliktų matavimų konsoliduoti 2015 m. triukšmo matavimo rezultatai Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje

Eil. Nr.	Triukšmo stebėsenos objektas	Išmatuotas triukšmo lygis, dBA									
			Gegužės mėn.			Rugpjūčio mėn.			Lapkričio mėn.		
			Ld	Lv	Ln	Ld	Lv	Ln	Ld	Lv	Ln
	Leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai (HN 33:2011)	**Lmax.**	**70**	**65**	**60**	**70**	**65**	**60**	**70**	**65**	**60**
		Lekv.	**65**	**60**	**55**	**65**	**60**	**55**	**65**	**60**	**55**
1	Liepojos g. prie Miesto ligoninės (Liepojos g. 4)	Lmax.	68,6	60,2	58,3	67,0	62,5	60,2	60,3	60,9	59,7
		Lekv.	58,2	49,6	43,3	57,3	52,2	46,4	53,3	47,9	45,4
2	Lideikio g. prie Tuberkulio-zės ligoninės (Lideikio g. 2)	Lmax.	66,4	62,0	52,8	65,6	67,4	50,6	67,6	69,1	48,6
		Lekv.	63,4	57,3	45,5	61,8	54,3	42,2	60,0	50,5	42,1
3*	Mažasis kaimelis Liepojos g. prie gyvenamųjų namų (Liepojos g. 56)	Lmax.	64,7	68,5	60,4	69,4	65,6	60,4	65,7	64,3	62,0
		Lekv.	61,7	55,1	47,7	64,1	55,4	44,5	61,1	51,2	45,2
4	Mažasis kaimelis nuosavų namų rajonas, prie "Pajūrio medienos" (Pievų g. 43)	Lmax.	68,6	64,0	57,6	74,0	66,1	55,3	74,2	65,0	53,9
		Lekv.	56,7	52,2	42,0	51,8	59,7	46,8	57,2	58,3	44,5
5	Kretingos g. prie gyvenamų-jų namų (Kretingos g. 65)	Lmax.	66,1	66,5	56,7	69,0	71,0	61,8	67,5	71,7	61,5
		Lekv.	62,7	61,8	49,9	65,6	66,2	50,6	54,4	57,7	49,9
6	Kretingos g. prie geležinkelio (Kretingos g. 1)	Lmax.	74,2	65,9	57,2	79,1	63,1	60,5	76,4	69,3	59,7
		Lekv.	70,9	60,3	45,9	68,8	58,1	49,0	65,2	59,8	50,4
7	Nuosavų namų rajone prie geležinkelio (Įgulos g. 2)	Lmax.	75,5	70,6	59,3	80,1	65,7	63,0	78,6	64,1	61,9
		Lekv.	65,5	61,7	53,0	64,8	61,1	51,1	60,3	59,2	51,3
8	H.Manto g. ties Lietuvininkų a. Prie gyvenamųjų namų (H.Manto g. 46)	Lmax.	66,8	64,3	52,3	69,0	67,3	55,5	68,0	64,9	54,4
		Lekv.	59,7	52,1	44,1	61,1	59,4	44,4	59,8	55,7	44,6
9	S.Neries g. (prie Raudonojo kryžiaus ligoninės) (S. Neries g. 3)	Lmax.	68,5	64,4	55,6	65,0	68,2	55,5	69,2	64,4	54,1
		Lekv.	63,1	55,9	50,9	61,2	57,5	44,6	59,6	56,5	46,0
10	S.Neries g (prie vaikų ligo-ninės) (K.Donelaičio g. 7)	Lmax.	73,1	68,3	58,7	69,8	63,2	63,8	76,9	72,8	63,8
		Lekv.	68,3	59,4	53,1	66,8	60,2	53,0	67,8	60,7	53,0
11	N.Uosto g. - Kalvos g. prie gyvenamųjų namų (N.Uosto g. 22)	Lmax.	68,3	64,2	59,2	67,6	67,6	60,5	67,3	67,4	61,5
		Lekv.	53,1	57,6	53,0	59,4	61,8	48,3	54,5	60,3	49,1
12	N.Uosto g. prie S.Simkaus mokyklos bendrabučio (N.Uosto g. 6A)	Lmax.	70,1	65,9	59,8	69,4	70,9	58,8	68,4	66,8	56,3
		Lekv.	65,6	58,1	52,4	64,0	58,0	49,7	62,5	59,8	48,2
13	Švyturio g. ties Malūnininkų g. prie gyvenamųjų namų (Švyturio g. 12)	Lmax.	68,8	67,2	51,3	76,6	71,5	52,3	75,8	72,8	53,2
		Lekv.	61,0	55,2	46,1	66,9	55,8	44,4	67,1	55,4	43,6
14	Sportininkų g. prie gyvena-mųjų namų (Sportininkų g. 8)	Lmax.	66,5	62,1	60,2	64,8	68,6	63,9	61,3	65,6	63,5
		Lekv.	50,3	49,2	50,0	56,3	56,7	54,2	52,1	56,8	54,5
15	J.Janonio g. prie gyvena-mųjų namų (J.Janonio g. 10)	Lmax.	69,1	63,1	57,4	75,4	63,1	61,1	74,4	64,4	60,5
		Lekv.	65,8	56,5	50,6	69,1	57,0	53,9	68,3	56,9	54,0
16	Žalgirio g. gyvenamieji namai netoli AB "Klaipėdos Smeltė" (Žalgirio g. 15)	Lmax.	69,7	64,5	59,8	69,5	63,9	58,9	71,4	64,8	59,4
		Lekv.	64,1	56,8	54,1	65,5	58,5	53,8	60,5	55,8	51,2
17		Lmax.	68,8	64,7	58,6	75,5	68,9	61,4	69,5	66,1	61,3

Eil. Nr.	Triukšmo stebėsenos objektas	Išmatuotas triukšmo lygis, dBA									
			Gegužės mėn.			Rugpjūčio mėn.			Lapkričio mėn.		
			Ld	Lv	Ln	Ld	Lv	Ln	Ld	Lv	Ln
	Leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai (HN 33:2011)	**Lmax.**	**70**	**65**	**60**	**70**	**65**	**60**	**70**	**65**	**60**
		Lekv.	**65**	**60**	**55**	**65**	**60**	**55**	**65**	**60**	**55**
	Joniškės, prie "Saulėtekio" vidurinės mokyklos (Mokyklos g. 3)	Lekv.	64,2	59,4	50,4	65,1	60,9	48,3	62,1	55,9	48,7
18	H.Manto g. prie gyvenamų-jų namų (H.Manto g. 5)	Lmax.	81,5	73,9	61,1	78,1	68,8	63,2	78,1	70,2	62,3
		Lekv.	69,7	65,5	56,9	69,8	61,8	54,2	66,8	58,3	54,7
19	Bangų g. prie gyvenamųjų namų (Bangų g. 10)	Lmax.	66,0	64,8	58,5	69,6	62,1	58,7	65,7	60,0	56,7
		Lekv.	55,9	58,2	52,8	62,8	58,9	51,6	58,9	55,1	50,2
20	Pilies g. prie gyvenamųjų namų ties Baltijos laivų statykla (Pilies g. 3)	Lmax.	67,0	64,4	58,3	73,5	61,8	62,1	68,3	59,8	64,1
		Lekv.	57,6	50,3	53,1	51,8	50,8	49,8	47,8	47,0	48,4
21	Tiltų g. prie gyvenamųjų na-mų prieš "Biržos" tiltą (Tiltų g. 2)	Lmax.	73,1	70,3	60,4	70,3	74,6	63,5	74,4	70,0	64,0
		Lekv.	65,9	63,0	51,2	67,8	60,4	53,9	69,0	62,2	54,8
22	Tiltų g. prie gyvenamųjų namų ties Grįžgalvio g. (Tiltų g. 19)	Lmax.	69,8	62,1	55,8	76,6	61,7	58,5	75,9	61,2	57,9
		Lekv.	61,1	55,1	41,6	68,5	53,9	41,5	63,6	50,6	42,7
23	Sausio 15-tosios g.-Tilžės g prie "Sendvario" vid. mokyklos (Tilžės g. 39)	Lmax.	67,7	67,9	59,3	69,7	71,9	56,6	66,8	69,5	56,7
		Lekv.	63,3	56,2	54,2	64,5	58,7	52,9	58,0	56,5	43,6
24	Baltijos prospektas prie aukštesniosios m-los ben-drabučio (Baltijos pr. 18)	Lmax.	78,1	64,5	64,6	74,5	59,8	64,4	66,2	59,7	58,1
		Lekv.	68,8	57,8	53,8	66,4	54,4	53,8	58,3	51,3	49,6
25	Taikos prospektas prie gyve-namųjų namų (Taikos pr. 55)	Lmax.	69,5	64,8	59,2	76,2	66,3	64,1	67,1	64,7	59,6
		Lekv.	63,1	59,4	51,3	66,0	58,8	51,1	59,0	56,0	49,0
26	Baltijos prospektas prie gyvenamųjų namų (Baltijos pr. 113)	Lmax.	68,8	65,6	60,4	68,1	63,1	58,6	66,8	64,9	56,1
		Lekv.	63,6	58,9	52,3	60,0	55,4	53,5	60,6	51,5	51,3
27	Taikos prospektas prie poliklinikos (Taikos pr. 76)	Lmax.	78,9	76,1	61,2	86,7	73,4	61,2	77,3	73,6	62,0
		Lekv.	71,1	66,3	49,9	68,3	64,5	51,1	66,8	61,5	51,7
28	Taikos prospektas prie gyve-namųjų namų (taikos pr. 84)	Lmax.	74,2	66,3	62,1	82,2	68,7	60,3	79,7	66,7	59,0
		Lekv.	66,2	60,7	45,5	64,7	60,2	43,8	58,6	58,6	42,8
29*.	Paryžiaus Komunos g. prie "Ąžuolyno" gimnazijos (Paryžiaus Komunos g. 16)	Lmax.	69,5	62,6	59,7	75,4	62,8	64,0	68,0	63,0	59,8
		Lekv.	65,6	53,5	52,7	66,9	56,7	57,6	63,8	52,9	46,4
30	Šilutės plentas prie gyvenamųjų namų (ties PC „Rimi") (Šilutės pl. 64)	Lmax.	69,8	71,2	67,1	74,6	67,4	66,1	66,6	65,1	66,0
		Lekv.	60,9	59,4	53,8	66,5	63,9	51,1	59,5	52,0	52,6
31	Šilutės plentas prie gyvenamųjų namų (ties PC "Maxima") (Šilutės pl. 70)	Lmax.	67,4	65,5	59,3	66,7	68,7	59,4	61,0	68,1	57,4
		Lekv.	61,6	60,2	50,8	59,3	56,2	49,9	54,9	53,2	50,0
32	Statybininkų prospektas prie darželio „Pagrandukas" (Žardininkų g. 10)	Lmax.	64,3	64,9	59,2	66,7	69,8	56,4	65,1	66,3	57,8
		Lekv.	55,8	59,3	45,0	56,0	57,3	49,1	57,4	56,8	48,9
33*.	Smiltelės g. - Vingio g. prie gyvenamųjų namų (Vingio g. 4)	Lmax.	68,6	64,1	62,9	73,1	69,0	62,7	66,2	64,5	58,2
		Lekv.	60,0	58,4	55,5	68,7	63,6	55,4	53,0	53,3	45,8
34	Jūrininkų prospektas ties Mogiliovo g. prie gyvena-mųjų namų (Mogiliovo g. 16)	Lmax.	71,6	80,6	61,5	67,5	83,4	66,4	62,9	61,2	64,4
		Lekv.	64,4	58,9	52,2	61,7	58,1	52,1	56,1	56,8	54,1
35	Jūrininkų prospektas ties Vingio g. prie gyvenamųjų namų (Vingio g. 47)	Lmax.	82,2	69,2	64,5	79,9	73,1	61,2	75,3	72,2	61,4
		Lekv.	58,3	56,1	57,0	59,2	54,6	55,7	59,5	56,0	53,5
36	Laukininkų g. prie darželio-mokyklos „Vyturėlis" (Vyturio g. 17)	Lmax.	70,6	65,4	60,4	77,7	66,9	60,4	72,4	68,8	62,1
		Lekv.	63,3	55,8	47,4	58,7	54,2	45,5	57,3	51,3	47,1
37	Minijos g. prie gyvenamųjų namų (Minijos g. 127)	Lmax.	68,2	61,9	54,8	67,2	62,9	59,8	65,3	61,8	59,8
		Lekv.	63,9	55,2	52,4	60,3	54,7	54,5	58,2	52,4	51,1
38	Naikupės g. prie Pamario vidutinės mokyklos (Naikupės g. 25)	Lmax.	69,1	62,9	59,1	73,2	66,7	59,1	66,9	63,4	57,2
		Lekv.	61,6	58,8	50,5	65,5	59,8	48,7	56,9	58,8	49,4
39	Minijos g. ties Dubysos g. prie gyvenamųjų namų (Dubysos g. 5)	Lmax.	69,2	64,6	58,1	78,0	70,1	55,2	75,9	69,1	59,3
		Lekv.	64,1	59,8	53,2	67,4	62,3	52,2	64,1	60,4	50,3
40	Marių g. prie gyvenamųjų namų (prie VLRĮ) (Marių g. 15)	Lmax.	69,0	64,4	57,7	74,8	64,4	54,7	72,6	64,6	58,9
		Lekv.	56,1	55,7	47,2	60,3	57,1	52,2	60,7	57,4	49,6
41	Pietinė Rimkų gyvenvietės dalis prie gyvenamųjų namų (Tiesioji g. 40)	Lmax.	70,9	62,1	58,8	74,7	67,1	60,9	73,1	66,3	59,2
		Lekv.	66,5	56,4	51,3	61,3	53,3	49,6	61,9	49,8	49,6

Eil. Nr.	Triukšmo stebėsenos objektas	Išmatuotas triukšmo lygis, dBA									
			Gegužės mėn.			Rugpjūčio mėn.			Lapkričio mėn.		
			Ld	Lv	Ln	Ld	Lv	Ln	Ld	Lv	Ln
	Leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai (HN 33:2011)	**Lmax.**	**70**	**65**	**60**	**70**	**65**	**60**	**70**	**65**	**60**
		Lekv.	**65**	**60**	**55**	**65**	**60**	**55**	**65**	**60**	**55**
42	Šiaurinė Rimkų gyvenvietės dalis prie gyvenamųjų namų (Lanko g. 8)	Lmax.	69,1	68,9	59,3	68,9	66,1	62,0	68,7	63,8	61,8
		Lekv.	66,2	62,0	56,1	61,0	59,0	59,1	58,1	58,0	58,2

2015 m gegužės mėn. matavimų rezultatai

Pagal 2015 m gegužės mėn. atliktus triukšmo matavimus Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje nustatyta, kad maksimalus triukšmo lygis matavimo vietose kito:

- dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) nuo 64,3 dBA iki 82,2 dBA. Maksimalaus triukšmo ribinio dydžio (70 dBA) viršijimai gauti 13 matavimo vietose ir sudaro 31 %. Didžiausi viršijimai gauti 7, 18, 24, 27, 35 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmo lygis išmatuotas 2, 3, 5, 19, 32 tyrimo vietose.

- vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) matavimo vietose kito nuo 60,2 dBA iki 80,6 dBA. Ribinio dydžio (65 dBA) viršijimai gauti 19 matavimo vietų ir sudaro 45 %. Didžiausias maksimalus triukšmas išmatuotas 7, 18, 27, 30, 34 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmas vakaro metu išmatuotas 1, 2, 14, 22, 37 matavimo vietose.

- nakties metu (nuo 22 iki 6 val.) nuo 51,3 dBA iki 67,1 dBA. Ribinio dydžio (60 dBA) viršytas 13 tyrimų vietose ir sudaro 31 %. Didžiausi viršijimai gauti 24, 28, 30, 33, 35 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmas nakties metu išmatuotas 2, 8, 9, 13, 37 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).

Ekvivalentinis triukšmo lygis kito:

- dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) nuo 50,3 dBA iki 71,1 dBA. Ribinio dydžio (65 dBA) viršijimai gauti 13 matavimo vietų ir sudaro 31 %. Didžiausi viršijimai gauti 6, 10, 18, 24, 27 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmo lygis gautas 11, 14, 19, 32, 40 matavimo vietose.

- vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) nuo 49,2 dBA iki 66,3 dBA. Vakaro ribinis dydis (60 dBA) viršytas 9 tyrimų vietose ir sudaro 21 %. Didžiausi viršijimai gauti 5, 18, 21, 27, 42 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmas, neviršijantis ribinio dydžio, gautas 1, 4, 8, 14, 20 matavimo vietose.

- nakties metu (nuo 22 iki 6 val.) nuo 41,6 dBA iki 57,0 dBA. Ribinio dydžio (55 dBA) viršijimai gauti 5 matavimo vietose ir sudaro 12 %. Didžiausi viršijimai gauti 18, 23, 33, 35, 42 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmas, neviršijantis ribinio dydžio, išmatuotas 1, 4, 8, 22, 32 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).

2015 m rugpjūčio mėn. matavimo rezultatai

Pagal 2015 m rugpjūčio mėn. atliktus triukšmo matavimus Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje nustatyta, kad maksimalus triukšmo lygis matavimo vietose kito:

- dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) nuo 64,8 dBA iki 86,7 dBA. Maksimalaus triukšmo ribinio dydžio (70 dBA) viršijimai gauti 23 matavimo vietose ir sudaro 55 %. Didžiausi viršijimai gauti 6, 7, 27, 28, 35 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmo lygis išmatuotas 2, 9, 14, 31, 32 tyrimo vietose.
- vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) matavimo vietose nuo 59,8 dBA iki 83,4 dBA. Ribinio dydžio (65 dBA) viršijimai gauti 29 matavimo vietose ir sudaro 69 %. Didžiausias maksimalus triukšmas išmatuotas 21,

23, 27, 34, 35 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmas vakaro metu išmatuotas 1, 19, 20, 22, 24 matavimo vietose.

- nakties metu (nuo 22 iki 6 val.) nuo 50,6 dBA iki 66,4 dBA. Ribinio dydžio (60 dBA) viršytas 25 tyrimų vietose ir sudaro 60 %. Didžiausi viršijimai gauti 24, 25, 29, 30, 34 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmas nakties metu išmatuotas 2, 4, 13, 39, 40 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).

Ekvivalentinis triukšmo lygis kito:

- dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) nuo 51,8 dBA iki 69,8 dBA. Ribinio dydžio (65 dBA) viršijimai gauti 18 matavimo vietų ir sudaro 43 %. Didžiausi viršijimai gauti 6, 15, 18, 22, 33 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmo lygis gautas 1, 4, 14, 20, 32 matavimo vietose.
- vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) nuo 50,8 dBA iki 66,2 dBA. Vakaro ribinis dydis (60 dBA) viršytas 12 tyrimo vietų ir sudaro 29 %. Didžiausi viršijimai gauti 5, 27, 30, 33, 39 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmas, neviršijantis ribinio dydžio, gautas 1, 19, 20, 22, 24 matavimo vietose.
- nakties metu (nuo 22 iki 6 val.) nuo 41,5 dBA iki 59,1 dBA. Ribinio dydžio (55 dBA) viršijimai gauti 4 matavimo vietose ir sudaro 10 %. Didžiausi viršijimai gauti 29, 33, 35, 37, 42 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmas, neviršijantis ribinio dydžio, išmatuotas 2, 8, 13, 22, 28 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).

2015 m lapkričio mėn. matavimo rezultatai

Pagal 2015 m lapkričio mėn. atliktus triukšmo matavimus Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje nustatyta, kad maksimalus triukšmo lygis matavimo vietose kito:

- dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) nuo 60,3 dBA iki 79,7 dBA. Maksimalaus triukšmo ribinio dydžio (70 dBA) viršijimai gauti 17 matavimo vietų ir sudaro 40 %. Didžiausi viršijimai gauti 7, 10, 18, 27, 28 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmo lygis išmatuotas 1, 14, 31, 32, 34 tyrimo vietose.
- vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) matavimo vietose nuo 59,7 dBA iki 73,6 dBA. Ribinio dydžio (65 dBA) viršijimai gauti 21 matavimo vietose ir sudaro 50 %. Didžiausias maksimalus triukšmas išmatuotas 5, 10, 13, 27, 35 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmas vakaro metu išmatuotas 1, 19, 20, 22, 24 matavimo vietose.
- nakties metu (nuo 22 iki 6 val.) nuo 48,6 dBA iki 66,0 dBA. Ribinio dydžio (60 dBA) viršytas 17 tyrimų vietose ir sudaro 40 %. Didžiausi viršijimai gauti 10, 20, 21, 30, 34 matavimo vietose. Mažiausias maksimalus triukšmas nakties metu išmatuotas 2, 4, 8, 9, 13 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).

Ekvivalentinis triukšmo lygis kito:

- dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) nuo 47,8 dBA iki 69,0 dBA. Ribinio dydžio (65 dBA) viršijimai gauti 7 matavimo vietose ir sudaro 17 %. Didžiausi viršijimai gauti 10, 13, 15, 18, 21 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmo lygis gautas 1, 5, 14, 20, 33 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).
- vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) vakaro metu kito nuo 47,0 dBA iki 62,2 dBA. Vakaro ribinis dydis (60 dBA) viršytas 5 tyrimo vietų ir sudaro 12 %. Didžiausi viršijimai gauti 10, 11, 21, 27, 39 matavimo vietose. Mažiausias ekvivalentinis triukšmas, neviršijantis ribinio dydžio, gautas 1, 2, 20, 22, 41 matavimo vietose.
- nakties metu (nuo 22 iki 6 val.) nuo 42,1 dBA iki 58,2 dBA. Ribinio dydžio (55 dBA) viršijimai gauti 1 matavimo vietose ir sudaro 2 %. Didžiausias viršijimas 42 matavimo vietoje. Mažiausias ekvivalentinis triukšmas, neviršijantis ribinio dydžio, išmatuotas 2, 13, 22, 23, 28 matavimo vietose (*žr.12.5-1 pav.*).

Apibendrinus atliktų 2015 m. aplinkos triukšmo tyrimų duomenimis galima teigti, kad Klaipėdos mieste maksimalus triukšmo lygis tyrimo vietose kito nuo 48,6 dBA iki 86,7 dBA. Dienos metu ribinis dydis viršytas

53, vakaro metu 69 ir nakties 55 tyrimo vietose. Didžiausias, viršijantis nustatytą ribinį dydį, maksimalaus triukšmo lygis išmatuotas 7, 18, 27, 28, 35 matavimo vietose, pravažiuojant įvairioms transporto priemonėms.

Ekvivalentinis triukšmo lygis tyrimo vietose kito nuo 41,5 dBA iki 71,1 dBA. Dienos metu ribinis dydis viršytas 38, vakaro metu 26, nakties metu 10 tyrimo vietų. Didžiausias, viršijantis nustatytą ribinį dydį, ekvivalentinis triukšmas išmatuotas 6, 15, 18, 21, 27 tyrimo vietose.

Matavimo vietų, kuriose viršijami triukšmo rodiklių ribiniai dydžiai, skaičius miesto aplinkoje kinta nuo 2 % iki 69 %. Daugiausia maksimalaus triukšmo viršijimų stebima vakaro metu, o ekvivalentinio triukšmo - dienos metu.

Siekiant sumažinti triukšmą aplinkoje gali būti taikomos šios pagrindinės priemonių grupės:

- Pirma grupė: triukšmo mažinimas šaltinyje – tai dažniausiai techninės priemonės, tokios kaip tylesnės transporto priemonės, tylesnė kelio danga, tylesnės padangos, geležinkelio bėgių ir ratų priežiūra, tylesnės stabdžių trinkelės, tylesni įrenginiai ir pan. Triukšmo mažinimo priemonės šaltiniuose ar arčiausiai jų yra pačios efektyviausios.
- Antra grupė: triukšmo mažinimas jo sklidimo kelyje – saugančios nuo triukšmo sienos, užtvaros, pylimai ar iškasos ir pan.
- Trečioji grupė: triukšmo mažinimo priemonės ties jautriais taškais – geresnė pastatų fasadų izoliacija, langai, praleidžiantys mažiau triukšmo ir pan. Tokios priemonės dažniausiai taikomos, kai nėra galimybių triukšmo sumažinti kitomis priemonėmis.

Triukšmas taip pat gali būti mažinamas organizacinėmis ir socialinėmis - ekonominėmis priemonėmis. T. y. visuomenės ekologinio švietimo programų vykdymas, apsaugos nuo triukšmo sąmoningumo didinimas (informacija apie triukšmą ir žalingą jo poveikį sveikatai), mokymas, kontrolė ir sankcijos (pvz. veiklos apribojimai), ekonominė parama ir skatinimas.

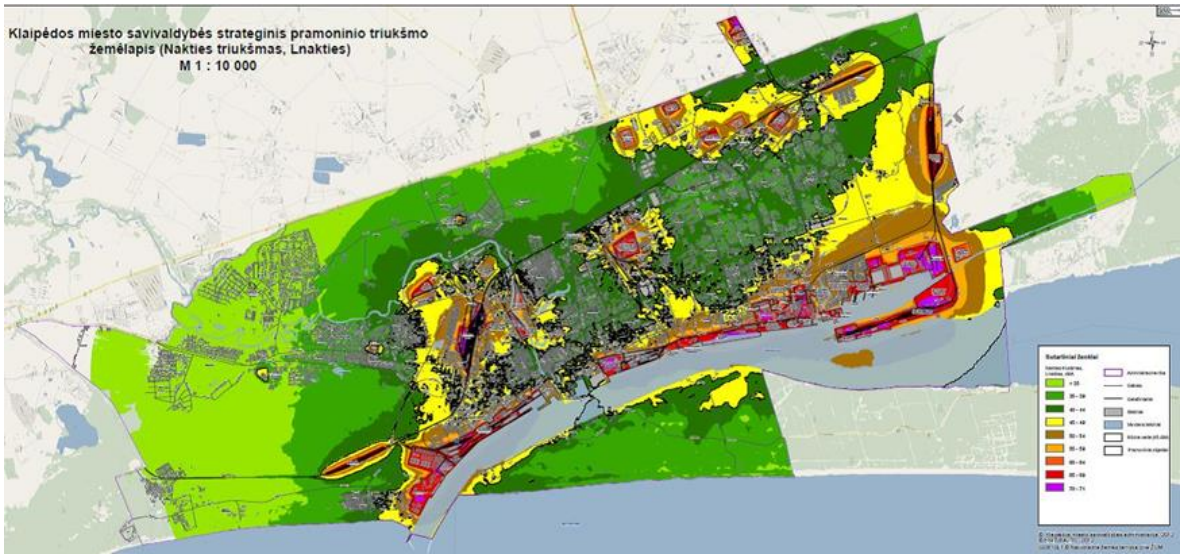
11.16.2. KLAIPĖDOS MIESTO STRATEGINIS TRIUKŠMO ŽEMĖLAPIS

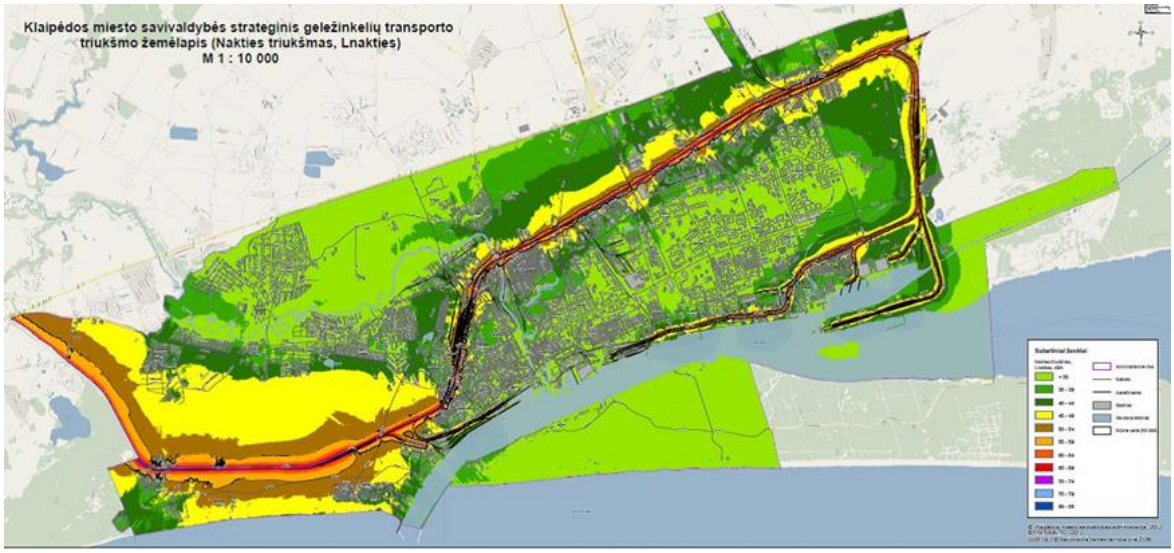
Klaipėdos miestui yra sudaryti strateginiai triukšmo žemėlapiai, patvirtinti Klaipėdos miesto tarybos 2012 m. Skaitmeniniams strateginiams įskaitant ir uosto, triukšmo žemėlapiams parengti buvo taikomi Ldvn ir Lnakties rodikliai, kurie atitinkamai atspindi paros ir nakties triukšmą. Triukšmo modeliavimo rezultatai žemėlapiuose yra pateikti pagal kartografavimo programos reikalavimus, skirtingos triukšmo zonas vaizduojamos spalvomis ir spalvų deriniais. Gautus rezultatus galima lyginti su Lietuvos higienos norma HN 33:2011 „Akustinis triukšmas. Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ (*žr.12.5.2-1 lentelę*).

12.5.2-1 lentelė. Didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai, naudojami triukšmo strateginio kartografavimo rezultatams įvertinti

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	L_{dvn}, dBA	L_{dienos}, dBA	L_{vakaro}, dBA	$L_{nakties}$, dBA
1	Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliamo 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 sukeliamo triukšmo	55	55	50	45

Reikšmingiausi triukšmo šaltiniai Klaipėdos mieste – automobilių kelių ir geležinkelių transportas, jūrinio uosto veikla ir pramoninė veikla. Uosto veikla įtakoja ne tik su juo besiribojančias vietoves, bet ir atokesnes miesto zonas, kurias kerta gatvių ir geležinkelio tinklas, aptarnaujantis uostą. Kaip matyti iš toliau pateikiamų žemėlapių uosto gretimybėse didžiausią poveikį turi uosto pramoninis ir geležinkelio triukšmas (*žr.12.5.2-1 pav.*). Toliau nuo uosto teritorijos pagrindinis triukšmo šaltinis yra autotransportas.





12.5.2-1 pav. Triukšmo strateginio kartografavimo žemėlapiai (nakties triukšmas)

Atlikto triukšmo strateginio kartografavimo duomenimis (*žr.12.5.2-2 lentelę*) nustatyti Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje esančių būstų ir juose gyvenančių gyventojų skaičiai, mokyklų ir ligoninių skaičius, kuris yra veikiamas didesnio paros ir nakties triukšmo nei Higienos normoje HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ nurodyti didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai.

12.5.2-2 lentelė. Triukšmingoje paros ir nakties aplinkoje nustatyti „jautrūs triukšmui“ objektai

Triukšmo tipas, didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai	**Būstų skaičius**	**Gyven-tojų skaičius**	**Ugdymo įstaigų skaičius**	**Sveikatos priežiūros įstaigų skaičius**
Pramonės paros triukšmas, L_{dvn}, ≥ 55 dBA ir >	7 022	20 450	28	7
Pramonės nakties triukšmas, L_n, ≥ 45 dBA ir >	18 721	54 400	55	22
Geležinkelių transporto paros triukšmas, L_{dvn}, ≥ 65 dBA	245	600	1	0
Geležinkelių transporto nakties triukšmas, L_n, ≥ 55 dBA	403	1 000	1	0
Kelių transporto paros triukšmas, L_{dvn}, ≥ 65 dBA	18 639	55 000	39	23
Kelių transporto nakties triukšmas, L_n ≥ 55 dBA	16 513	48 700	32	23
Pagrind. kelių transporto paros triukšmas, L_{dvn}, ≥ 65 dBA	3 435	9 300	3	4
Pagrind kelių transporto nakties triukšmas, L_n, ≥ 55 dBA	3 203	10 100	3	4
Triukšmo šaltinių suminis triukšmas, L_{dvn}, ≥ 55 dBA	**51 007**	**148400**	**117**	**38**
Triukšmo šaltinių suminis triukšmas, L_{dvn}, ≥ 65 dBA	**20 117**	**59100**	**44**	**24**
Įv. triukšmo šaltinių suminis triukšmas, L_n, ≥ 45 dBA	52 966	154200	119	38
Įv. triukšmo šaltinių suminis triukšmas, L_n, ≥ 55 dBA	19 490	57200	39	23

11.16.3. TRIUKŠMO PREVENCIJOS VEIKSMAI

Klaipėdos miesto aglomeracijos strateginių triukšmo žemėlapių 2012 m. parengtos ataskaitos duomenimis, Klaipėdos miesto savivaldybės teritoriją galima suskirstyti į tris triukšmo komforto zonas:

- Pagerinto akustinio komforto zona
- Priimtino akustinio komforto zona
- Nepriimtino akustinio komforto zona

Vadovaujantis šalyje galiojančiais teisės aktais, savivaldybės institucijos išsikėlė triukšmo prevencijos veiksmų siekinius pagal šias zonas ir jau organizuoja jų įgyvendinimą (*žr.12.5.3-1 lentelę*).

12.5.3-1 lentelė. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos triukšmo lygiai

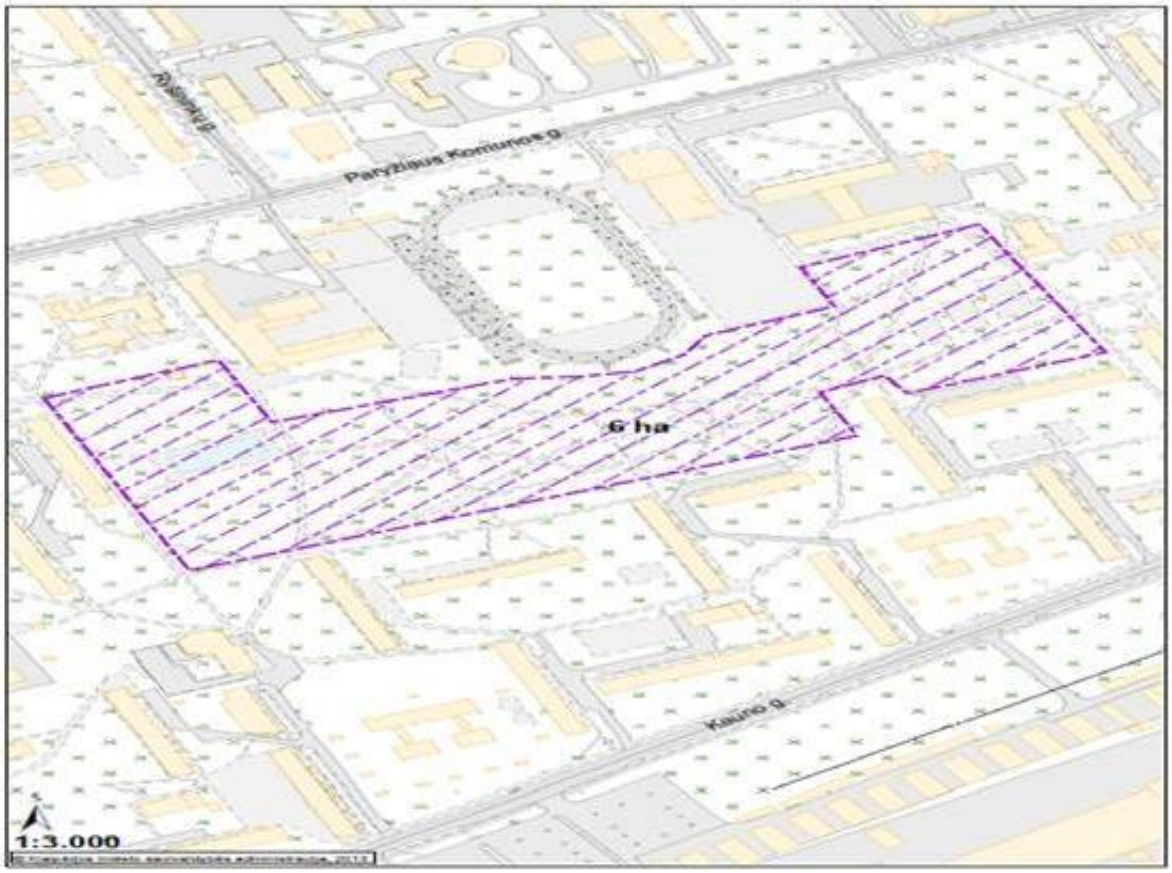
Triukšmo zonos		Triukšmo lygis, dBA	Įgyvendinami siekiniai
Pagerinto akustinio komforto zona	Tyliosios viešosios zonos	Triukšmo rodiklis L_{dnv} neviršija 50dBA	1. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. birželio 31 d. sprendimu Nr. T1-157 nustatytos 3 tyliosios viešosios zonos. 2. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. liepos 9 d. įsakymu Nr. AD1-1726 patvirtintas Klaipėdos m. tyliųjų zonų identifikavimo ir triukšmo prevencijos planavimo tvarkos aprašas. 3. Išsaugoti nustatytas tyliąsias zonas.
Priimtino akustinio komforto zona	Vidutiniškai triukšmingos gyvenamosios ir viešosios zonos	Triukšmo rodiklis L_{dnv} neviršija 55 dBA ir 65 dBA	1. Miesto aglomeracijos strateginiuose triukšmo žemėlapiuose išskirti būstai, ugdymo ir sveikatos priežiūros įstaigos, kurių aplinkoje neviršijami leidžiami ribiniai paros L_{dnv} triukšmo dydžiai. 2. Urbanizuojant miestą ir reguliuojant transporto eismo srautus miesto gatvėmis, įgyvendinamomis triukšmo prevencijos priemonėmis išsaugoti ir gerinti esamą akustinę aplinką.
Nepriimti-no akustinio komforto zona	Nustatyta triukšmo tarša gyvenamojoje aplinkoje prie pagrindinių gatvių, geležinkelių, sankryžų, uosto ir pramonės įmonių	Triukšmo rodiklis L_{dnv} > 55 dBA pramoninės veiklos triukšmui. Triukšmo rodiklis L_{dnv} > 65 dBA transporto triukšmui	1. Patikslinti triukšmo kartografavimo duomenimis nustatytus triukšmo šaltinius ir priežastis. 2. Derinti triukšmo šaltinių valdytojų pateikiamus triukšmo prevencijos veiksmų planus ir kontroliuoti jų įgyvendinimą. 3. Triukšmo mažinimo priemonių įgyvendinimu palaipsniui gerinti akustinę aplinką triukšmo prevencijos zonose.

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. birželio 31 d. sprendimu Nr. T1-157 „Dėl Klaipėdos miesto savivaldybės tyliųjų zonų nustatymo“ jau nustatytos 3 tyliosios zonos (*žr.12.5.3-1 pav.*):

- Kauno gyvenamojo rajono pėsčiųjų tako;
- tarp Žardininkų ir Vingio gyvenamųjų rajonų esančių pėsčiųjų takų;
- Klaipėdos miško dalies nuo Vasaros estrados iki Labrenciškių gyvenamojo rajono su pėsčiųjų ir dviračių taku.

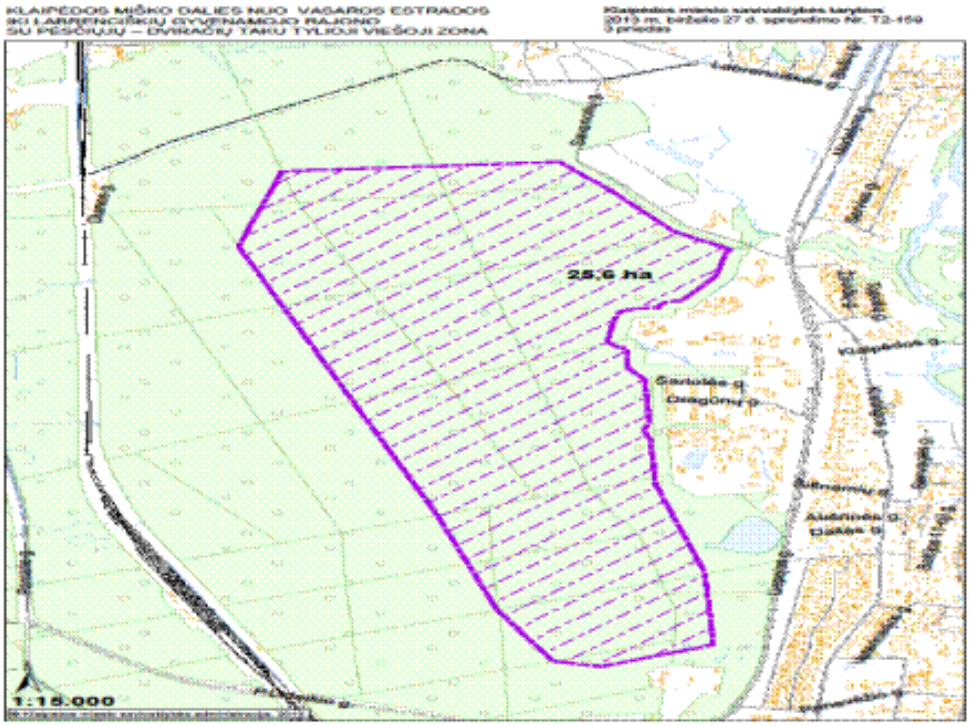
KAUNO GYVENAMOJO RAJONO PĖSČIŲJŲ TAKO TYLIOJI VIEŠOJI ZONA

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. birželio 27 d. sprendimo Nr. T2-159 1 priedas



TARP ŽARDININKŲ IR VINGIO GYVENAMŲJŲ RAJONŲ ESANČIŲ PĖSČIŲJŲ TAKŲ TYLIOJI VIEŠOJI ZONA

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. birželio 27 d. sprendimo Nr. T2-159 2 priedas



12.5.3-1 pav. Nustatytos 3 tyliosios Klaipėdos miesto tyliosios zonos

Jų išsaugojimui numatytos šios triukšmo prevencijos priemonės:

- tyliųjų zonų ženklinimas;
- triukšmingų gamybos procesų, įrenginių, technikos priemonių naudojimo ribojimas;
- eismo organizavimo tobulinimas, eismo greičio ribojimas;
- ūkinės veiklos, sukeliančios nepageidaujamą triukšmą, ribojimas;
- renginių organizavimo laiko ir formos reguliavimas;
- gyventojų triukšmingos ūkinės veiklos laiko reguliavimas;
- triukšmo stebėsenos tyliosiose zonose pagal patvirtintą programą organizavimas iš Savivaldybės aplinkos apsaugos rėmimo specialiosios programos.

12.5.3-2 lentelė. Klaipėdos miesto triukšmo prevencijos veiksmų krypčių, įgyvendinamų priemonių ir siektinų rezultatų planas 2014–2018 metams

Eil. Nr.	Triukšmo prevencijos veiksmų kryptys	Planuojamos priemonės savivaldybės veiklos planuose 2014–2016 m. ir jų tęstinumas iki 2018 m.	Siektini rezultatai – triukšmo veikiamų gyventojų skaičiaus pokyčiai	
			2014 m.	2018 m.
1.0.	**Pagrindinis triukšmo šaltinis mieste – autotransportas.** Triukšmo mažinimo aspektu aktualūs tie planuojami projektai, kuriuose numatomos transporto eismo priemonės, mažinančios triukšmą gyvenamojoje aplinkoje. Klaipėdos miesto 2014–2016 m. veiklos plane numatyta įgyvendinti šiuos svarbius, susijusius su triukšmo mažinimu transporto infrastruktūros plėtros projektus:		64 300	52 000

1.1.	**Centrinės miesto dalies gatvių tinklo modernizavimas,** siekiant sumažinti ir perskirstyti transporto eismo srautus Pilies ir Tiltų gatvėmis.	1. Rekonstruoti J. Janonio g. važiuojamosios dalies dangas ir šaligatvius. 2. Rekonstruoti Joniškės gatvę, perskirstant transporto srautus Senamiestyje. 3. Rekonstruoti Daržų gatvę nuo Aukštosios gatvės iki Tiltų gatvės. 4. 2015 m. parengti ir nustatyta tvarka suderinti Bastionų gatvės su nauju tiltu per Danės upę statybos techninę dokumentaciją. 5. 2016–2018 m. organizuoti Bastionų gatvės su nauju tiltu per Danės upę statybą.		
1.2.	**Šiaurinės miesto dalies gatvių tinklo modernizavimas.**	1. Parengti techninį projektą ir rekonstruoti 1200 m Pajūrio g. bei Rokiškio g. ruožą nuo Pakruojo g. iki Utenos g. 2. 2015 m. parengti Labrenciškės g. rekonstravimo techninio projekto pakeitimą, prailginant rekonstruojamos gatvės ilgį iki 1000 m. Parengti Tauralaukio gyvenvietės gatvių rekonstravimo techninius projektus ir pradėti darbus. 3. Parengti Švyturio gatvės rekonstravimo projektą ir įgyvendinti jo I etapą – nuo Naujosios Uosto g. iki Malūnininkų g. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto lėšomis.		
1.3.	**Šiaurės ir pietų transporto eismo koridorių gatvės tinklų modernizavimas.**	1. Iki 2015 m. atlikti Smeltės gyvenvietės gatvių kapitalinį remontą (Jurbarko, Vilnelės, Upelio, Veliuonos, Kintų, Skirvytės, Dusetų, Žūklės, Tinklų gatvių; rekonstruojamų gatvių ilgis – 2873 m). 2. Parengti Tilžės g. nuo Šilutės pl. rekonstravimo iki geležinkelio pervažos bei žiedinės Mokyklos g. ir Šilutės pl. sankryžos projektą ir rekonstruoti Tilžės g. (600 m) ir žiedinę sankryžą. 3. Pratiesti Taikos pr. II juostą nuo Smiltelės g. iki Jūrininkų pr. (gatvės ruožo ilgis – 1100 metrų, 6 eismo juostos). 4. Parengti Taikos pr. nuo Sausio 15-osios g. iki Kauno g. (rekonstruojamo gatvės ruožo ilgis – 1200 m, 6 eismo juostos) rekonstravimo projektą. 5. Parengti Šilutės plento rekonstravimo (I etapo nuo Tilžės g. iki Kauno g. ir II etapo nuo Kauno g. iki Dubysos g.) techninius projektus.		
1.4.	**Pajūrio rekreacinių teritorijų gatvių tinklo modernizavimas.**	2014–2016 m. parengti: 1. Pamario gatvės rekonstravimo (rekonstruojamo gatvės ruožo ilgis – 4600 m, 2 eismo juostos) techninį projektą ir organizuoti darbus. 2. Medelyno pl. įrengimo (tiesiosios gatvės ilgis – 2050 m, 2 eismo juostos) techninį projektą ir vykdyti darbus.		
1.5.	**Tiltų ir viadukų modernizavimas.**	1. Atlikti Pilies g. tilto per Danės upę remonto darbus (remontuojamo tilto ilgis – 37,4 m). 2. Siekiant išvengti transporto spūsčių Pilies g. tilto remonto metu, perskirstyti transporto srautus ir išlaikyti mieste saugų eismą Senamiestyje. 3. 2014 m. atlikti Pilies tilto per Danės upę Pilies gatvėje kapitalinį remontą. 4. 2016–2018 m. organizuoti Bastionų gatvės su nauju tiltu per Danės upę statybą.		

2.0.	**Geležinkelių eismo keliamas triukšmas.** AB „Lietuvos geležinkeliai“ privalo apsaugoti gyvenamąją aplinką nuo triukšmo didėjimo, įrengiant akustines sieneles tarp geležinkelio bėgių ir gyvenamosios aplinkos, modernizuojant geležinkelių kelius ir pervažas, naudojant šiuolaikiškus riedmenis, laiku skirti lėšas geležinkelių priežiūrai ir remontui, laiku organizuoti kitų geležinkelio naudotojų naudojamus riedmenis.	1. Valstybės nuosavybėn perimti Nemuno g. 113 ir 133, už nuosavybės praradimą išmokant kompensacijas 27 butų ir 3 negyvenamų patalpų savininkams. 2. Derinti triukšmo šaltinio valdytojo AB „Lietuvos geležinkeliai“ Klaipėdos miesto padalinio pateikiamus triukšmo prevencijos planus. 3. Analizuoti triukšmo šaltinio valdytojo AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikiamas kasmetines ataskaitas apie triukšmo prevencijos veiksmų plano įgyvendinimą.	600	519
3.0.	**Pramoninio triukšmo sklaidos mažinimas.** Pramonės triukšmo valdymui triukšmo šaltinių valdytojai turi taikyti organizacines ir technines priemones, t.y. pagal galimybes turėtų būti koreguojamas veiklos laikas, diegiamos tylesnės gamybos technologijos, o nesant tokių galimybių, skirti lėšas priemonėms, apsaugančioms visuomeninius ir gyvenamuosius pastatus bei patalpas nuo triukšmo sklaidos poveikio: langai ir durys su padidinta garso izoliacija, garso izoliacijos pastatuose. Šias priemones turi kompensuoti triukšmo šaltinio valdytojai.	1. Derinti triukšmo šaltinio valdytojų teikiamus triukšmo prevencijos planus. 2. Analizuoti triukšmo šaltinio valdytojų teikiamas kasmetines ataskaitas apie triukšmo prevencijos veiksmų plano įgyvendinimą.	20 450	**16 00**

11.17. SANTRAUKA/IŠVADOS

11.17.1. ORO KOKYBĖ

1. Remiantis Klaipėdos miesto savivaldybės 2015 m aplinkos monitoringo ataskaita, Klaipėdos miesto savivaldybės orą labiausiai teršia autotransporto išmetamosios dujos ir stambių pramoninių ūkio subjektų teršalų išmetimai. Higieniniu požiūriu pagrindiniai teršalai: azoto dioksidas, sieros dioksidas, anglies monoksidas ir LOJ. Dalinai aplinkos oro taršos lygis priklauso nuo autotransporto intensyvumo ir eismo organizavimo, gatvių važiuojamosios dalies pločio, vietovės reljefo, meteorologinių sąlygų. Taip pat oro kokybę įtakoja transporto priemonės variklio tipas, galingumas, techninė būklė, darbo režimas, naudojamas kuras. Autotransporto išmetamosios dujos patenka į žemiausią atmosferos sluoksnį, todėl sunkiai išsisklaido.

2. Remiantis Klaipėdos miesto savivaldybės 2015 m aplinkos monitoringo ataskaita azoto dioksido koncentracijos dviejose tyrimo vietose viršijo nustatytą ribinę reikšmę (40 µg/m3): Šilutės pl. ties Kuncų g. gyvenamaisiais namais bei Smeltalės-Simonaitytės g. sankryža prie gyvenamojo namo. Pažymėtina, kad Klaipėdos miesto teritorijoje tiriamuoju laikotarpiu nebuvo užfiksuota SO2 benzeno, etilbenzeno, tolueno, m/p-ksileno ir o-ksileno, anglies monoksido ir kietųjų dalelių vidurkių reikšmės neviršijo teisės aktuose nustatytų ribinių verčių viršijimo.

3. Valstybinio aplinkos oro taršos monitoringo duomenimis Klaipėdos mieste maksimali paros kietųjų dalelių KD_{10} koncentracija viršija ribinę vertę daugiau kaip 2 kartus centro stotelėje ir iki dviejų kartų Šilutės pl. stotelėje. Tačiau vidutinės koncentracijos ribinių neviršija. Kitų stebimų teršalų koncentracijos ribinių lygių neviršija. Išimtis ozonas, kurio maksimali koncentracija nustatyta Šilutės pl. stotelėje 2014 m., nežymiai viršijanti ribinę vertė.

4. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros modeliavimo būdu gautais oro taršos vertinimo rezultatais didžiausia KD_{10} koncentracija Klaipėdoje galima ten, kur vykdoma aktyvi pramonės, energetikos įmonių veikla, jūrų uosto teritorijoje. Didelė kietųjų dalelių KD_{10} koncentracija ir tankiai apstatytuose bei individualių namų rajonuose. Teršalų koncentracijos ore padidėjimai paprastai siejami su didesniais jų išmetimais arba nepalankiomis teršalų sklaidai meteorologinėmis sąlygomis. Maksimali 24 valandų KD_{10} koncentracija viršija ribinę vertę miesto šiaurinėje ir vakarinėje dalyje.

Anglies monoksido vidutinė metinė ir 8 valandų slenkančio vidurkio koncentracija neviršija ribinių verčių, tačiau tam tikrose gatvių zonose (sankryžose) ir ties UAB „Vakarų Baltijos laivų statykla“ stebimas šio teršalo koncentracijų padidėjimas.

Modeliavimo rezultatai rodo, kad azoto dioksido metinis vidurkis prie pat intensyviausio eismo gatvių (Pilies g., Mokyklos g., Galinio Pylimo g., Šilutės pl., Priestočio g., Baltijos pr. ir kt.) ir jų sankryžų gali siekti 41–57 $\mu g/m^3$. Ribinės vertės viršijimo zonos susidaro ties gatvėmis netoli Smiltynės perkėlos. Maksimalios 1 valandos koncentracijos neviršija ribinės vertės. Didžiausios koncentracijos zonos susidaro netoli UAB „Vakarų Baltijos laivų statykla“.

11.17.2. VANDENS KOKYBĖ

Geriamojo vandens kokybė

1. Klaipėdos I ir Klaipėdos II vandenvietėse jau daugelį metų požeminio vandens cheminė sudėtis ir kokybė laikui bėgant prastėja. Neigiami vandens kokybės pokyčiai sietini su iš pietų pusės vandenvietės link migruojančiu mineralizuoto vandens kontūru, kuriame vyksta sudėtingos požeminio vandens cheminės sudėties transformacijos, daugiausia susijusios su sulfatų redukcija. Būdingiausi šių pokyčių požymiai yra mineralizuoto vandens intruzija eksploatuojamu sluoksniu iš pietų, lydima sieros vandenilio ir kitų sulfidų formavimosi ir su tuo susijusia geležies koncentracijų kaita, sulfatų koncentracijos svyravimu bei šiuos procesus lydinčiu biogeniniu amonio kaupimusi.

2. Abiejų vandenviečių (Klaipėdos I ir Klaipėdos II) vandens kokybės problema yra padidintas fluoridų kiekis, kuris viršija LR higienos normoje HN 24:2003 reglamentuojamą 1,5 mg/l ribinę vertę, bei padidintos boro koncentracijos, taipogi viršijančios RV (1 mg/l).

3. Klaipėdos I vandenvietėje išgaunamo požeminio vandens kokybės problemas išsprendžia modernūs miesto vandenruošos įrenginiai.

4. Klaipėdos III vandenvietės požeminiame vandenyje yra padidinta permanganato indekso reikšmė (3,01 – 10,87 mg/O_2l), t.y. vanduo turtingas organine medžiaga, kuri gadina vandens spalvą, sudaro sąlygas geležies ir mangano kompleksinių junginių migracijai.

5. Šiltuoju metų sezonu ypač pastebimas mangano koncentracijos didėjimas išgaunamame žaliame vandenyje. Maksimalus mangano kiekis 2014 metais pasiekė net 640 µg/l ir beveik 13 kartų viršijo RV (50 µg/l).

Paviršinio vandens kokybė, dugno nuosėdų tarša

1. Didžiausia antropogeninio poveikio aplinkai dalis tenka Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijai – Klaipėdos sąsiauriui. Į jį teršalai plūsta ne tik iš pačiame uoste įsikūrusių įmonių, laivų, užteršto grunto, bet ir iš Klaipėdos miesto bei iš viso didelio Nemuno upės ir Kuršių marių baseino.

2. Įvertinus Kuršių marių ir Baltijos jūros ekologinę būklę monitoringo vietose nustatyta, kad šiaurinėje Kuršių marių dalyje vyravo vidutinė būklė, Klaipėdos sąsiauryje – nuo labai blogos iki vidutinės, Kuršių marių

vandenų išplitimo Baltijos jūroje zonoje nustatyta vidutinė ir bloga būklė. Baltijos jūros priekrantėje būklė, priklausomai nuo stebimos vietos, kinta nuo blogos iki geros. Vertinant 2014 m. Kuršių marių ir Baltijos jūros būklę labai gera būklė nebuvo nustatyta nei vienoje stotyje.

3. Vykdant 2015 m. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje esančių paviršinių vandens telkinių monitoringą nustatyti padidinti bendrojo azoto, nitratų, bendrojo fosforo ir fosfatų kiekiai.

4. 2014 m. Kuršių mariose vykdomo Valstybinio aplinkos monitoringo metu nustatyta, kad sunkieji metalai DLK viršijo šiaurinėje Kuršių marių dalyje.

5. Didžiausios sunkiųjų metalų ir suminės PAA koncentracijos buvo užfiksuotos ties AB „Baltijos“ laivų statykla akvatorijos dugno nuosėdose.

6. 2014 m. tyrimo metu nustatyta, kad Klaipėdos miesto dalyje LEZ teritorijos vandentakų dugno nuosėdose identifikuotos sunkiųjų metalų ir neorganinių junginių (Ag, B, Ba, Cr, Co, Cu, Mn, Mo, Ni, Pb, Sn, V, Zn) koncentracijos neviršijo teisės aktuose nustatytų ribinių verčių ir buvo artimos foninėms.

7. 2014 – 2015 m. Smiltynės I, Smiltynės II, Melnragės I, Melnragės II, Neįgaliųjų ir Girulių maudyklų vandens kokybės mikrobiologinių, fizikinių ir cheminių rodiklių reikšmės neviršijo Lietuvos higienos normoje HN 92:2007 „Paplūdimiai ir jų maudyklų vandens kokybė“ nustatytų maudyklų vandens kokybės mikrobiologinių, fizikinių ir cheminių rodiklių reikšmių.

11.17.3. DIRVOŽEMIO TARŠA

1. Didelėje Klaipėdos m. dalyje natūralus dirvožemis yra sunaikintas, o teritorija padengta kieta danga (asfaltu, betonu), užstatyta statiniais ir t.t. Dirvožemio danga dėl teritorijos urbanizacijos ir reljefo performavimo išlikusi tik nedideliuose plotuose.

2. Prie Sendvario pagrindinės mokyklos, Psichikos sveikatos centro, lopšelių – darželių „Vėrinėlis” ir „Putinėlis”, skvere aplink Žvejo skulptūrą ir prie Vilties vid. mokyklos stadiono sidabro kiekis dirvožemyje DLK viršijo 1,05 – 1,48 karto. Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo aplinkos apsaugos reikalavimuose nustatytą ribinę vertę (RV) sidabro kiekis priklausomai nuo teritorijos jautrumo viršijo 3,9 -5,9 karto. Vadovaujantis šiuo teisės aktu, kai grunte cheminių medžiagų koncentracija yra didesnė už RVp, tokią užterštą teritoriją būtina tvarkyti.

3. Chromo kiekis ties Vitės pagrindine mokykla, „Vaivorykštės takas” privačia pagrindine mokykla, Klaipėdos Universiteto Jūreivystės ir tęstinių studijų institutais, Paslaugų ir verslo mokyklos stadionu, lopšeliu – darželiu „Drugelis”, skveru prie “Žalgirio“ stadiono, Dykros pr. Titnago gatvėje, oro kokybės pasyviais sorbentais tyrimų vietų Nr. 6, 12 ir ties Vilties vid. m. stadionu DLK viršijo 1,26 – 2,13 karto.

4. Prie Psichikos sveikatos centro tiriamuoju laikotarpiu molibdeno kiekis DLK viršijo 1,42 karto, o švino ties Paslaugų ir verslo mokykla, Psichikos sveikatos centru ir skveru aplink Žvejo skulptūrą – 1,11 – 6,92 karto. Vadovaujantis Cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo aplinkos apsaugos reikalavimais švino kiekis RV priklausomai nuo teritorijos jautrumo viršijo iki 4,6 – 8,7 karto. Vadovaujantis šiuo teisės aktu, kai grunte cheminių medžiagų koncentracija yra didesnė už RVp, tokią užterštą teritoriją būtina tvarkyti.

11.17.4. FIZIKINĖ TARŠA (TRIUKŠMAS)

1. Apibendrinus atliktų 2015 m. aplinkos triukšmo tyrimų duomenimis galima teigti, kad Klaipėdos mieste maksimalus triukšmo lygis tyrimo vietose kito nuo 48,6 dBA iki 86,7 dBA. Dienos metu ribinis dydis viršytas 53, vakaro metu 69 ir nakties 55 tyrimo vietose. Didžiausias, viršijantis nustatytą ribinį dydį, maksimalaus triukšmo lygis išmatuotas pravažiuojant įvairioms transporto priemonėms šiuose tyrimo vietose:

- Nuosavų namų rajone prie geležinkelio (Įgulos g. 2);

- H.Manto g. prie gyvenamųjų namų (H.Manto g. 5);
- Taikos prospektas prie poliklinikos (Taikos pr. 76);
- Taikos prospektas prie gyvenamųjų namų (Taikos pr. 84);
- Jūrininkų prospektas ties Vingio g. prie gyvenamųjų namų (Vingio g. 47).

Ekvivalentinis triukšmo lygis tyrimo vietose kito nuo 41,5 dBA iki 71,1 dBA. Dienos metu ribinis dydis viršytas 38, vakaro metu 26, nakties metu 10 tyrimo vietų. Didžiausias, viršijantis nustatytą ribinį dydį, ekvivalentinis triukšmas išmatuotas 6, 15, 18, 21, 27 tyrimo vietose:

- Kretingos g. prie geležinkelio (Kretingos g. 1);
- J.Janonio g. prie gyvenamųjų namų (J.Janonio g. 10);
- H.Manto g. prie gyvenamųjų namų (H.Manto g. 5);
- Tiltų g. prie gyvenamųjų namų prieš "Biržos" tiltą (Tiltų g. 2);
- Taikos prospektas prie poliklinikos (Taikos pr. 76).

Matavimo vietų, kuriose viršijami triukšmo rodiklių ribiniai dydžiai, skaičius miesto aplinkoje kinta nuo 2 % iki 69 %. Daugiausia maksimalaus triukšmo viršijimų stebima vakaro metu, o ekvivalentinio triukšmo - dienos metu.

2. Apibendrinus atliktų strateginio triukšmo žemėlapių informaciją galima teigti, kad pagrindiniai triukšmo šaltiniai Klaipėdos mieste yra transporto ir pramoninis triukšmas. Vienas iš pagrindinių objektų keliančių triukšmą – uostas. Uosto veikla įtakoja ne tik su juo besiribojančias vietoves, bet ir atokesnes miesto zonas, kurias kerta gatvių ir geležinkelio tinklas, aptarnaujantis uostą. Toliau nuo uosto teritorijos pagrindinis triukšmo šaltinis yra autotransportas.

3. Vertinant triukšmo prevencijos veiksmus, Klaipėdos m. sav. jau nustatytos 3 tyliosios zonos: Kauno gyvenamojo rajono pėsčiųjų tako; tarp Žardininkų ir Vingio gyvenamųjų rajonų esančių pėsčiųjų takų ir Klaipėdos miško dalies nuo Vasaros estrados iki Labrenciškių gyvenamojo rajono su pėsčiųjų ir dviračių taku. Taip pat yra parengtas Klaipėdos miesto planuojamų triukšmo prevencijos veiksmų krypčių, įgyvendinamų priemonių ir siektinų rezultatų planas 2014–2018 metams.

11.18. LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Jurgita Lengvytė, Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas, 2008. Pagrindiniai oro taršos šaltiniai Klaipėdos mieste.

2. Aplinkos apsaugos agentūros tinklalapis http://gamta.lt/cms/index

3. Lietuvos statistikos departamento tinklalapis http://www.stat.gov.lt/

4. European Environmental Agency Technical report No 4/2013. The Impact of International Shipping on European Air Quality and Climate Forcing.

5. Klaipėdos miesto savivaldybės 2015 m aplinkos monitoringo ataskaita. Darnaus vystymosi institutas Klaipėda 2015 m.

6. Aplinkos oro užterštumo vertinimas Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos teritorijoje. UAB „COWI Lietuva“, 2014.

7. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2003 m. liepos 23 d. įsakymas Nr. V-455 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 24:2003 „Geriamojo vandens saugos ir kokybės reikalavimai“ patvirtinimo“.

8. Požeminio vandens monitoringo AB „Klaipėdos vanduo“ Klaipėdos I, III, Dumpių, Gargždų ir Priekulės vandenvietėse programa 2010 – 2014 metams. UAB „Vilniaus hidrogeologija“, 2010.

9. Klaipėdos I vandenvietė. Aplinkos monitoringo 2010 - 2014 metais apibendrinančioji ataskaita ir monitoringo programa 2015 – 2019 metams, UAB “GEOTECH Baltic”, 2015.

10. http://vanduo.gamta.lt/files/EKOLOGINE%20CHEMIN%C4%96%20B%C5%AAKL%C4%96%202014-05-221432297326713.pdf.

11. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005 m. gruodžio 21 d. įsakymas Nr. D1-633 „Dėl Paviršinių vandens telkinių, kuriuose gali gyventi ir veistis gėlavandenės žuvys, apsaugos reikalavimų aprašo patvirtinimo“.

12. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. balandžio 12 d. įsakymas Nr. D1-210 „Dėl Paviršinių vandens telkinių ekologinės būklės vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

13. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006-05-17 d. įsakymas Nr.D1-236 „Dėl nuotekų tvarkymo reglamento patvirtinimo“.

14. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo ataskaita už 2014 metus, UAB "Darnaus vystymosi institutas", 2014 m.

15. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. balandžio 12 d. įsakymas Nr. D1-210 „Dėl Paviršinių vandens telkinių būklės nustatymo metodikos patvirtinimo“.

16. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2002 m. vasario 26 d. įsakymas Nr. 77 „Dėl aplinkos apsaugos normatyvinio dokumento LAND 46A-2002 „Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose ir iškastų gruntų tvarkymo taisyklės“ patvirtinimo“.

17. „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos dugno nuosėdų taršos šaltinių nustatymas. Ataskaita“, UAB “GEOTECH Baltic”, 2012 m.

18. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2007 m. gruodžio 21 d. įsakymas Nr. V-1055 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 92:2007 „Paplūdimiai ir jų maudyklų vandens kokybė“.

19. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro įsakymas Nr. V-114 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 60:2004 "Pavojingų cheminių medžiagų didžiausios leidžiamos koncentracijos dirvožemyje" patvirtinimo“.

20. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2008 m. balandžio 30 d. įsakymas Nr. D1-230 „Dėl cheminėmis medžiagomis užterštų teritorijų tvarkymo aplinkos/apsaugos reikalavimų patvirtinimo“.

Lietuvos higienos norma HN 33:2011 „Akustinis triukšmas. Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“.

12. SOCIALINIS TYRIMAS (REPREZENTATYVI GYVENTOJŲ APKLAUSA)

Rengiant Klaipėdos miesto bendrąjį planą, vadovaujantis Planavimo darbų programa, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015-04-01 įsakymu Nr. AD1-885, 2016 m. kovo 5 – balandžio 17 d. atlikta Klaipėdos miesto gyventojų reprezentatyvi apklausa (apklausą atliko rinkos analizės ir tyrimų grupė UAB „RAIT“). Reprezentatyvi gyventojų apklausa atlikta, jos rezultatai apibendrinti vadovaujantis Klaipėdos miesto rajonų schemoje, patvirtintoje Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. kovo 26 d. sprendimu Nr. T2-29, įtvirtintu miesto teritoriniu skaidymu (12 Klaipėdos miesto gyvenamų rajonų). Kadangi iš 12 gyvenamųjų rajonų Lypkių rajone (Nr. 4) praktiškai belikę tik 3 gyvenamieji pastatai (Švepelių g. 9, Šilutės pl. 47 ir 91), šis rajonas yra išeliminuotas iš apklausos.

13-1 pav. Klaipėdos miesto rajonų schema

- Tyrimo tikslas: Išsiaiškinti Klaipdėdos miestų gyventojų nuomonę apie miestą, gyvenamąjį rajoną, lūkesčius dėl gyvenamojo rajono bei miesto vystymo ateityje. Šis gyventojų nuomonės tyrimas – Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo dalis, o miesto bendrojo plano keitimo tikslas yra stiprinti miesto reikšmę, gerinti būsto ir gyvenamosios aplinkos kokybę, plėtoti socialinę infrastruktūrą, užtikrinti susisiekimo plėtrą ir saugoti bei tinkamai tvarkyti gamtos ir kultūros paveldo vertybes.

- Tikslinė grupė: 15 – 89 metų Klaipėdos miesto gyventojai.

- Tyrimo metodas: Reprezentatyvi anketinė Klaipėdos miesto gyventojų apklausa tiesioginio interviu būdu, naudojant iš anksto parengtą klausimyną, kuriame apklausėjai fiksuoja respondentų atsakymus.

- Tyrimo imtis: 766 Klaipėdos miesto gyventojai.

- Atranka: Respondentams atrinkti naudojama kvotinė atranka, atspindinti gyventojų pasiskirstymo proporcijas Klaipėdos miesto gyvenamuosiuose rajonuose bei gyventojų pasiskirstymą pagal amžių ir lytį. Kiekviename gyvenamajame Klaipėdos rajone buvo apklausta tarp 30 ir 170 respondentų, išskyrus Smiltynę, kur apklausta 10 gyventojų.

Detali Klaipėdos miesto gyventojų reprezentatyvios apklausos ataskaita pateikta III tome.

13. KLAIPĖDOS MIESTO IR REGIONO EKONOMINĖS, SOCIALINĖS, DEMOGRAFINĖS IR TERITORIJOS RAIDOS PRANAŠUMŲ, TRŪKUMŲ, GALIMYBIŲ, GRĖSMIŲ (PTGG) ANALIZĖ

Esamos būklės stadijoje, remiantis Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimo tikslais, uždaviniais ir planavimo darbų programa, surinktais ir įsigytais statistiniais bei erdviniais duomenimis, įvertinta Klaipėdos miesto ir regiono ekonominės, socialinės, demografinės ir teritorijos raidos tendencijos ir parengta pranašumų, trūkumų, galimybių, grėsmių analizė (toliau – PTGG).

14.1. MIESTO IR REGIONO RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG ANALIZĖ

14.1.1. PRANAŠUMAI

1. Sparčiai augantis Lietuvos darbo jėgos produktyvumas sukuria didesnes galimybes konkuruoti tarptautinėje rinkoje.

2. Krentančios arba neaugančios produktų, paslaugų kainos didina šalies, Klaipėdos miesto savivaldybės ir Klaipėdos apskrities gyventojų perkamąją galią.

3. Didėjančios Klaipėdos miesto ūkio subjektų investicijos į materialųjį turtą rodo ūkio subjektų pasitikėjimą rinka. Labiausiai rinka pasitiki transportavimo bei saugojimo veikla užsiimantys subjektai.

4. Nedarbo lygio mažėjimas, realaus darbo užmokesčio bei atvykstančių turistų skaičiaus augimas Klaipėdos mieste kuria palankias sąlygas prekybos ir paslaugų įmonėms.

5. Klaipėdoje išvystytos pramoninės teritorijos (Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, Klaipėdos LEZ) sudaro sąlygas verslui, kuris kuria aukštą pridėtinę vertę.

14.1.2. TRŪKUMAI

1. Dalis savivaldybės strateginiuose plėtros ir veiklos planuose nustatytų užduočių įgyvendinimo rodiklių nėra tiesiogiai susiję su savivaldybės vykdomomis funkcijomis, todėl jų pasiekimo galimybės yra ribotos.

2. Rengiant strateginius plėtros, veiklos planus nėra atsižvelgiama į tarptautiniu mastu atliktus tyrimus, reitingus, metodikas bei kitą aktualią medžiagą, kuri paremta moksline literatūra.

3. Klaipėdos miesto savivaldybėje veikiančių ūkio subjektų skaičiaus augimas, lyginant su Vilniaus ir Kauno miesto savivaldybėmis, yra per lėtas. Tikėtina, kad dėl šios priežasties mažėja Klaipėdos apskrityje sukuriama BVP dalis bendroje šalies struktūroje.

4. Klaipėdos mieste turizmo plėtra ribojama trumpu turistiniu sezonu, maža turizmo paslaugų diferenciacija.

14.1.3. GALIMYBĖS

1. Klaipėdos miesto strateginiuose planuose nustatytos užduotys bei uždaviniai taps realiais modeliais padėsiančiais pritraukti tiesiogines užsienio investicijas. Pritraukus daugiau tiesioginių užsienio investicijų Klaipėdos mieste būtų sukuriama daugiau darbo vietų, kiltų darbo užmokesčio lygis bei augtų eksportas.

2. Investicijos į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei su juo susijusios infrastruktūros plėtrą didintų krovinių srautų augimo tikimybę, tai lemtų geresnius uosto bei su juo susijusių įmonių veiklos rezultatus.

14.1.4. GRĖSMĖS

1. Dėl sudėtingos tarptautinės aplinkos mažės visoje Lietuvoje, Klaipėdos apskrityje ir Klaipėdos miesto savivaldybėje pagamintų produktų eksportas, taip mažindamas įmonių pajamas, dirbančiųjų skaičių, namų ūkių pajamas ir vartojimą. Šalies ūkis nuo lėto augimo pereis į recesiją.

2. Didelė stambių verslo subjektų koncentracija. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, jame veikiančios krovos kompanijos, kt. susiję subjektai ir Klaipėdos laisvojoje ekonominėje zonoje įsikūrusios įmonės, besiverčiančios krovinių, prekių aptarnavimo (sandėliavimo, saugojimo) veikla, generuoja didėlę dalį Klaipėdos apskrityje sukuriamo BVP, todėl esant aplinkybėms, kurios sumažintų krovinių srautus, didžiausias neigiamas poveikis būtų jaučiamas Klaipėdos miesto savivaldybėje.

3. Individualių namų segmento pasiūlos augimas Klaipėdos rajone, neleis didėti nekilnojamojo turto kainoms Klaipėdos mieste, tad sąlygos vystyti naujus nekilnojamojo turto projektus Klaipėdos mieste nebus palankios.

14.2. SOCIALINĖS IR DEMOGRAFINĖS RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG ANALIZĖ

14.2.1. PRANAŠUMAI

1. Klaipėdos darbo jėgos aktyvumo lygis aukščiausias iš didžiųjų Lietuvos miestų, o užimtumo tempas auga, todėl miesto ekonominė aplinka palanki prekybos ir paslaugų įmonių plėtrai.

2. Klaipėdos miesto gyventojų išsilavinimo lygis sparčiai auga, todėl kartu bręsta aukštesnė visuomenės kultūra, pilietiškumas, auga ir miesto galimybės pritraukti investicijas.

3. Klaipėdoje veikiančios aukštosios mokyklos suteikia galimybę į miestą pritraukti jaunus, išsilavinusius, miestą kuriančius žmones.

4. Gerai išplėtotas švietimo, sveikatos priežiūros įstaigų, sporto objektų tinklas pietinės miesto dalies rajonuose suteikia didelį nykstančių miesto kvartalų revitalizacijos potencialą.

14.2.2. TRŪKUMAI

1. Klaipėdos miesto gyventojų skaičius sparčiai mažėja, o jo gyventojai sparčiai sensta, todėl savaiminis miesto demografinės būklės pagerėjimas mažai tikėtinas.

2. Aktyvia plėtra pasižymintys šiauriniai miesto rajonai neturi pakankamos socialinės infrastruktūros, todėl apkraunamos miesto centre įsikūrusios visuomenines paslaugas teikiančios įstaigos.

3. Lyginant su kitais didžiaisiais miestais ir šalies vidurkiu, Klaipėdos miesto nusikalstamumo situacija – viena prasčiausių.

4. Klaipėdos miesto pietinės dalies rajonai pasižymi prastėjančios gyvenimo kokybės tendencija – dėl prastesnių demografinių rodiklių, didesnio nusikalstamumo, mažo kultūros ir laisvalaikio objektų skaičiaus.

14.2.3. GALIMYBĖS

1. Išvystyta miesto socialinė infrastruktūra gali pritraukti naujus mieto gyventojus, tačiau tam būtinos efektyvios, jaunus žmones likti gyventi mieste skatinančios priemonės.

2. Tiek miesto, tiek Lietuvos vidutinis gyventojų amžius auga, todėl ateityje bus reikalingas didesnis senjorams skirtos socialinės infrastruktūros poreikis. Gerai išvystyta sveikatos priežiūros infrastruktūra leidžia įgauti pranašumą, teikiant socialines paslaugas Klaipėdos regiono senyvo amžiaus gyventojams.

14.2.4. GRĖSMĖS

1. Klaipėdos miesto gyventojų skaičius sparčiai mažėja dėl užsienio ir vidaus migracijos. Daugiau kaip 50% išvykstančių iš Klaipėdos gyventojų – 15-35 m. amžiaus, todėl miestui kyla grėsmė netekti didelės dalies miestą kuriančios darbo jėgos.

2. Vidinė gyventojų migracija, nukreipta į Klaipėdos rajone esančias priemiesčio zonas, lemia mažesnes savivaldybės biudžeto įplaukas, tačiau miesto techninės ir socialinės infrastuktūros kaštai nemažėja dėl išliekančio priemiesčio gyventojų ryšio su miestu.

3. Augantis gretimų miestų ir gyvenviečių rekreacinis potencialas (Karklė, Palanga, Neringa) ir mažas rekreacinių traukos objektų skaičius mieste lemia prastėjančias miesto galimybes pritraukti turistus.

14.3. TERITORINĖS RAIDOS TENDENCIJŲ PTGG ANALIZĖ

14.3.1. PRANAŠUMAI

1. Itin palanki geografinė padėtis.

2. Optimali miesto planinė struktūra, turinti pakankamus užstatymo tankio, intensyvumo, gyventojų tankio rodiklius.

3. Unikalus, savitas, Mažosios Lietuvos regionui būdingas centrinės dalies užstatymo charakteris.

4. Palanki gamtinė aplinka su dideliu rekreacijos potencialu Smiltynėje.

5. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įtakos regione augimas, kurį sąlygoja palanki geografinė padėtis, hidrometeorologinės sąlygos, pasiekiamumas visų rūšių transporto keliais.

14.3.2. TRŪKUMAI

1. Neišnaudotas istorinio miesto centro potencialas.

2. Fizinių priėjimų prie vandens su įrengta rekreacine infrastruktūra trūkumas, kurie užtikrintų vienodą skirtingų teritorijų plėtros potencialą.

3. Nepatrauklūs, nusidėvėję sovietinio laikotarpio statybos gyvenamieji rajonai nepritraukiantys ar pritraukiantys tik minimalų kiekį minimalias pajamas gaunančius gyventojus.

4. Neaiški aukštybinių pastatų išdėstymo politika.

5. Lokalių paslaugų, aptarnavimo, visuomeninių centrų trūkumas.

6. Urbanistinės plėtros apribojimai Kuršių nerijoje dėl priklausymo ar gretimybės saugomų teritorijų tinklui.

7. Monofunkcinis teritorijų naudojimo reglamentavimas smarkiai ribojantis investicines galimybes mieste.

8. Besidubliuojančių teritorijų planavimo dokumentų numatančių skirtingus sprendinius galiojimas, apsunkinantis teritorijų plėtros ir tvarkymo galimybes.

14.3.3. GALIMYBĖS

1. Keičiantis mieste vykstančių veiklų charakteriui, plečiantis paslaugų sektoriui bei kompleksiškai atsinaujinant Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui, formuojasi galimybės struktūrinei Klaipėdos urbanistinės sąrangos pertvarkai, suformuojant naujus funkcinius - erdvinius ryšius tarp miesto ir Kuršių marių, užtikrinančius lygiavertę gyvenimo kokybę visoje miesto teritorijoje.

2. Vykdyti neefektyviai naudojamų teritorijų konversiją, kuriant būsto ir verslo plėtrai patrauklias teritorijas.

3. Optimizuojant Klaipėdos miesto urbanistinę struktūrą, formuoti daugiacentrę miesto struktūrą, stiprinant esamus ir formuojant naujus pocentrius.

4. Stiprinti miesto pramoninį potencialą, toliau vystant LEZ teritoriją, formuojant su uostu susijusios gamybos ir sandėliavimo paslaugų plėtrą, kuriant logistikos centrus, numatant gamybai skirtas teritorijas.

5. Atkurti vidaus vandenų laivybą, Klaipėdoje Kaizerio Vilhelmo kanalą pritaikant rekreacinei laivybai ir irklavimui.

6. Vystyti į rekreaciją orientuotas paslaugas Smiltynėje.

7. Atkurti ar kitaip įprasminti miesto savitumą įprasminančius elementus – bastionų sistemą.

14.3.4. GRĖSMĖS

1. Dėl neigiamos demografinės situacijos ir gyventojų migracijos į priemiestines teritorijas fizinė miesto plėtra tampa visiškai nebeaktuali, gresia esamų netvarkomų ir neplėtojamų teritorijų degradacija, esamų miesto rajonų segregacija socialiniu požiūriu.

2. Nenustačius pagrindinių miesto urbanistinės struktūros raidos parametrų atsiranda nekoordinuotos, stichinės plėtros galimybė.

15. PAGRINDINĖS IŠVADOS

15.1. PROBLEMINIAI AREALAI

1. Neišspręsta struktūrinės gatvės padidinto pralaidumo problema (Vilniaus pl., Baltijos pr., Jakų žiedas)

Baltijos prospekte esamose žiedinėse sankryžose dėl prastų dinaminių charakteristikų transportas patiria dideles laiko sąnaudas, tuo pačiu neigiamai veikdamas ir bendrą eismo situaciją. Todėl nepaisant bendros transporto srautų mažėjimo tendencijos, Baltijos pr. sankryžose turėtų būti vykdomi sankryžų rekonstrukcijos darbai gerinant eismo sąlygas pagrindinėmis transporto priemonių eismo kryptimis.

Baltijos pr.-Vilniaus pl. vystymas bei iki šiol neįgyvendinatas Klaipėdos miesto Pietinis aplinkkelis priskiriami tarptautinių koridorių, ypač Rytų-Vakarų koridoriaus (IX B) infrastruktūros plėtrai, kurie įtraukti į ypatingos valstybinės svarbos projektų sąrašą pagal 2013-06-18 priimtą LR Seimo nutarimą Nr. XII-381. Šių sprendinių įgyvendinimas yra itin svarbus siekiant pagerinti krovininio transporto judėjimo sąlygas ir sumažinti patiriamas laiko sąnaudas.

2. Neįgyvendintas Klaipėdos m. pietinis aplinkkelis

Neįrengtas ir neįgyvendintas aplinkkelis pietinėje miesto dalyje skatina krovininių transporto priemonių koncentraciją pagrindinėse miesto gatvėse, patiriant ekonominius ir ekologinius nuostolius, o taip pat yra kliūtis įgyvendinti strateginius TEN-T tinklo Lietuvoje plėtros tikslus.

3. Geležinkelio linijos tranzitas per miesto gyvenamąsias teritorijas

Geležinkelio linija, kuri eina per miesto gyvenamuosius rajonus, ir kuria vežami kroviniai iš Klaipėdos geležinkelio stoties į „Draugystė“ stotį, sukelia triukšmą ir oro taršą. Ši tarša neigiamai veikia šių teritorijų gyventojų gyvenimo kokybę. Tokios pačios problemos kyla ir Girulių gyvenvietėje, nes neįrengtas rytinis geležinkelio apvažiavimas.

Klaipėdos uosto poreikiams naudojama krovininė Klaipėdos geležinkelio stotis įrengta centrinėje miesto dalyje, teritorija išnaudojama nepakankamai efektyviai, sąstatų formavimas ir jų judėjimas iki kitų stočių bei kelynų daro neigiamą poveikį Klaipėdos miestui.

4. Uždara uosto teritorija riboja miesto prieigas prie vandens

Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atriboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių ir Kuršių nerijos teritorijos. Taip bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes. Kartu daugiafunkcinė, daugiausiai gyvenamosios funkcijos dominuojama miesto teritorija, atriboja uostą nuo rytinėje dalyje esančios gamybinės zonos ir transportinių ryšių su žemynine teritorija. Esant tokiai situacijai miestas negali visiškai išnaudoti savo turimo potencialo kurti kokybišką gyvenamąją aplinką ir pritraukti naujas veiklos rūšis.

5. Gyvenamųjų ir uosto teritorijų betarpiška gretimybė

Uosto veikla įtakoja su juo besiribojančias miesto gyvenamąsias teritorijas. Kyla gyventojų, gyvenančių šalia uosto teritorijų, nepasitenkinimas dėl uoste kraunamų naftos produktų ar kvapą skleidžiančių birių medžiagų, geležinkelio ir sunkiojo autotransporto eismo. Uosto iškeldinimas ar gyvenamosios vietos atitolinimas nuo uosto teritorijos, siekiant sumažinti triukšmą gyvenamojoje teritorijoje, yra neįmanomas arba sunkiai įgyvendinamas, todėl racionalu uosto teritorijos riboje formuoti užstatymą, kuris neleistų garsui plisti už uosto teritorijos. Gerinant uosto ir miesto sąveiką reikia akcentuoti išorinės susisiekimo infrastruktūros vystymą.

6. Neišvystytos viešos prieigos prie vandens

Uosto teritorija besiformuojančius miesto struktūrinius centrus atriboja nuo Kuršių marių akvatorijos, todėl nėra galimybės formuoti savitumą bei patrauklų miestovaizdį.

Neišvystyta Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane numatyta rekreacinė ir visuomeninė teritorija pietinėje miesto dalyje prie Kuršių marių.

Trūksta funkcinių ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos.

Neišspręstas šiaurinio rago kaip galimo patrauklaus rekreacinio objekto ir prieigų prie jo planavimo, panaudojimo klausimas.

7. Nebaigta rengti nekilnojamojo kultūros paveldo reglamentavimo sistema

Nuo 2012 m. Rengiami valstybės saugomų kultūros vertybių – Klaipėdos miesto istorinės dalies (unikalus kodas Kultūros vertybių registre 22012) ir Klaipėdos senamiesčio (unikalus kodas Kultūros vertybių registre 16075) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiojo teritorijų planavimo dokumentai – tvarkymo planai. Šiai dienai parengtos šių dokumentų koncepcijos.

Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimui būtina baigti rengti nekilnojamojo kultūros paveldo tvarkymo planus, kurie užtikrintų Klaipėdos miesto istorinės dalies, senamiesčio ir jo teritorijos išsaugojimą bei įteisintų paveldosaugos reikalavimus apsaugos zonose.

8. Gyvenimo kokybės požiūriu nepatrauklūs pietiniai miesto rajonai

Lyginant gyvenimo kokybės požiūriu gyvenamąsias teritorijas pietinėje miesto dalyje su kitais miesto rajonais, pietiniai miesto rajonai nėra patrauklūs – vyrauja didelis nusikalstamumas, trūksta kultūros ir laisvalaikio objektų, didėja vidutinis gyventojų amžius.

9. Socialinės infrastruktūros trūkumas šiauriniuose miesto rajonuose

Aktyvia gyvenamųjų teritorijų plėtra pasižymintys šiauriniai miesto rajonai neturi pakankamos socialinės infrastruktūros. Tokia situacija lemia artimiausių, paprastai miesto centre esančių, socialinės infrastruktūros objektų perpildymą bei didesnius miesto transporto srautus bandant pasiekti šias įstaigas.

10. Miesto gyventojų migracija į priemiesčius (Gyventojų migracijos kryptys)

Vidinė gyventojų migracija, nukreipta į Klaipėdos rajone esančias priemiesčio zonas, lemia mažesnes savivaldybės biudžeto įplaukas, tačiau miesto techninės ir socialinės infrastuktūros kaštai nemažėja dėl išliekančio priemiesčio gyventojų ryšio su miestu.

11. Danės upės slėnio gamtinio, rekreacinio potencialo sumažėjimas dėl netinkamos urbanizacijos.

Didžioji Danės upės slėnio atkarpos dalis Klaipėdos mieste (išskyrus žemupio atkarpą) pasižymi raiškumu – upė teka plačiu (200 -300 m) senslėniu, juosiamu aukštų (santykinis aukštis apie 20 m) raguvotų šlaitų. Dėl urbanistinės plėtros, vykusios nepaisant aplinkosauginių bei rekreacinių interesų, Danės slėnyje atsiradusios užstatytos teritorijos labai sumenkino šios gamtinės ašies, kaip gamtinio karkaso struktūrinės dalies bei poilsio zonos, potencialą.

12. Nepilnai išnaudojamas rekreacinis potencialas Baltijos jūros pakrantėje (Melnragės – Girulių ruožas)

Pakrantėse apsiribojama siauru rekreacinių paslaugų „paketu“ (maudymasis, ramus poilsis), nevystomos kitos rekreacinės veiklos, viešoji rekreacinė infrastruktūra.

13. Blogėjanti krantų ir paplūdimių būklė Melnragės – Girulių ruože (nesprendžiamos kranto erozijos problemos)

Ruože nuo Klaipėdos uosto šiaurinio molo iki pagrindinio pėsčiųjų tako į Melnragės paplūdimį itin sparčiai blogėja paplūdimių būklės rodikliai (smėlio sąnašų kiekis, paplūdimio morfometriniai parametrai). Kadangi kranto linija askivaizdžiai pasistūmėjo į žemyninę dalį, taip prarandama reikšminga dalis paplūdimių bei apsauginio paplūdimio kopagūbrio ploto.

Pagrindiniai probleminiai arealai grafiškai pavaizduoti „Probleminių arealų brėžinyje“.

15.2. PAGRINDINĖS IŠVADOS

Išorės struktūra

- Lietuvos kontekste Klaipėda yra vienas iš svarbiausių bevivystančių metropolinių centrų;
- Klaipėdą kerta visi pagrindiniai strateginiai Baltijos jūros regioną kertantys transporto koridoriai (TEN-T). Miestas yra reikšmingas kaip itin svarbus transporto mazgas, kuriame susikerta jūros, sausumos ir geležinkelio keliai.
- 2015 m. krova Klaipėdos uoste augo sparčausiai Baltijos valstybėse, o Klaipėdos uosto konkurencingumas ir našumas stiprėja, tačiau Klaipėdos uoste vykdomos krovos ir jo užimamos teritorijos ploto santykis yra didžiausias iš rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų ir Klaipėdos uostas artėja prie ribinių uosto teritorijos naudojimo galimybių.
- Plėtojamos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai, įkurta laisvoji ekonomikos zona (LEZ), siekiant pritraukti užsienio kompanijas, jų investicijas Klaipėdos miestui.
- Labai didelis rekreacinis potencialas, į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijos.

Ekonominė aplinka

- Nedarbo lygio mažėjimas, realaus darbo užmokesčio bei atvykstančių turistų skaičiaus augimas Klaipėdos mieste kuria palankias sąlygas prekybos ir paslaugų įmonėms.
- Išvystytos pramoninės teritorijos (Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, Klaipėdos LEZ) sudaro sąlygas verslui, kuris kuria aukštą pridėtinę vertę.
- Investicijos į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei su juo susijusios infrastruktūros plėtrą didintų krovinių srautų augimo tikimybę, kuri lemtų geresnius veiklos rezultatus.
- Didėjančios ūkio subjektų investicijos į materialųjį turtą rodo ūkio subjektų pasitikėjimą rinka. Tačiau Klaipėdos miesto savivaldybėje veikiančių ūkio subjektų skaičiaus augimas, lyginant su Vilniaus ir Kauno miesto savivaldybėmis, yra per lėtas.

- Klaipėdos mieste turizmo plėtra ribojama trumpu turistiniu sezonu, maža turizmo paslaugų diferenciacija.
- Individualių namų segmento pasiūlos augimas Klaipėdos rajone neleidžia didėti nekilnojamojo turto kainoms Klaipėdos mieste, tad sąlygos vystyti naujus nekilnojamojo turto projektus Klaipėdos mieste nėra palankios.

Urbanistinė struktūra

- Nepaisant stebimos gyventojų skaičiaus augimo priemiestinėje zonoje tendencijos, Klaipėdos miestas išlaikė pakankamai optimalią urbanistinę struktūrą, efektyvius miesto užstatytų teritorijų bei gyventojų tankumo rodiklius.
- Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad palei Kuršių marias išsidėstęs uostas atriboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos teritorijos. Esant tokiai situacijai bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes, taip pat nesprendžiamos miesto prieigos prie vandens.
- Nepakankamai išplėtota miesto centrų struktūra. Pagrindinis centras, susiformavęs šiaurinėje miesto dalyje, sąlygoja pietinės miesto dalies, turinčios silpną savitumą, nepakankamą viešų erdvių ir paslaugų kokybę, nepakankamą būsto diversifikaciją. Klaipėdos miesto linijinis centras abipus Taikos pr. yra nepakankamai gyvybingas, kad sukurtų pakankamą erdvę paslaugų ir kitų centrui būdingų veiklų koncentracijai pietinėje miesto dalyje.
- Didelis esamų teritorijų rezervas Klaipėdos miesto savivaldybės administracinėse ribose, kurios gali būti konvertuojamos ir pritaikomos naujai plėtrai, taip pat didelis rekreacinis potencialas, ypač Smiltynėje.
- Trūksta funkcinių ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos.
- Vis dar taikomas monofunkcinis teritorijų naudojimo reglamentavimas galiojančiame miesto bendrajame plane sudaro kliūtis investicijoms.

Būstas

- Gyvenamasis plotas Klaipėdos mieste didėja, o taip pat auga ir naudingasis plotas, tenkantis vienam gyventojui**.**
- Klaipėdos miestas yra vienas lyderių Lietuvoje pagal renovuotų daugiabučių namų skaičių. Atnaujinant senus daugiabučius reikia atkreipti dėmesį į kokybę. Gerinti daugiabučių kvartalų pietinėje miesto dalyje aplinką.
- Gyvenamojo būsto statybų skaičius Klaipėdoje mažėja. Viena iš neigiamų šios rūšies statybų mažėjimo priežasčių – daugiausiai jaunų, aukštesnes pajamas gaunančių miesto gyventojų su šeimomis ir vaikais migracija į priemiesčius Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje. Nepaisant gyventojų skaičiaus mažėjimo, Klaipėda turi didelį plėtros potencialą, ypač būsto sektoriuje.
- Miesto ilgalaikė būsto plėtros politika turi būti nukreipta į miesto struktūros optimizavimą, vidinių plėtros rezervų panaudojimą, pietinės zonos patrauklumo investicijoms pagerinimą, miesto savitumo, marinistinio įvaizdžio puoselėjimą.
- Būtina vystyti jaunimui patrauklų būstą mieste už prieinamą kainą – kuriant nuomojamo municipalinio būsto fondą. Gerinti savivaldybės gyvenamojo fondo kokybę.

Darbo vietos

- 2016 m. pradžioje Klaipėdos mieste buvo 98 300 užimtų darbo vietų. Užimtų darbo vietų skaičius per tris metus (2013 – 2016 m.) sumažėjo 1500 darbo vietų (- 1,5% pokytis). Neigiama užimtų darbo vietų skaičiaus kitimo tendencija koreliuoja su bendru miesto gyventojų skaičiaus mažėjimu.
- Darbo jėgos aktyvumo lygis aukštesnis už kitų didžiųjų miestų ir šalies vidurkį, o užimtumo rodikliai sparčiai gerėja. Laisvų darbo vietų skaičius nuo 2009 m. tolygiai auga ir beveik pasiekė 2008 m. lygį – 2016 m. pradžioje Klaipėdoje buvo 889 laisvos darbo vietos (6 vietos tūkstančiui miesto gyventojų).
- Darbo vietų sklaidos požiūriu, dauguma miesto darbo vietų yra koncentruotos centre, pagrindiniame miesto pocentryje (Rumpiškės raj.) ir pramoniniame Lypkių rajone. Bendras šių rajonų užimtų darbo vietų skaičius sudaro 62% viso miesto darbo vietų, tačiau tiek centro, tiek Rumpiškės rajono darbo vietų skaičius linkęs mažėti dėl ženklaus darbo vietų sumažėjimo keliuose, į rajono sudėtį įeinančiuose, mikrorajonuose (ypač Jono kalnelio, Lypkių 4 ir Kretainio).

Socialinė infrastruktūra

- Prognozuojama, kad 2025 m. mieste bus apie 143 tūkst., o 2040 m. – 125 tūkst. gyventojų. Pagrindinė gyventojų skaičiaus mažėjimo priežastis – vidaus ir išorės emigracija.
- Pietinės miesto dalies rajonuose švietimo įstaigų sklaida labai gera, tačiau rajonų gyventojų vidutinis amžius didėja, šiaurinėje dalyje – priešingai – vyksta plėtra, tačiau socialinė infrastruktūra nėra pakankama.
- Gyvenimo kokybės požiūriu, pietiniai miesto rajonai nėra patrauklūs – lyginant su kitais rajonais, vyrauja didelis nusikalstamumas, trūksta kultūros ir laisvalaikio objektų.
- Klaipėdoje veikiančios aukštosios ir profesinės mokyklos yra efektyviausia priemonė pritraukti naujus miesto gyventojus.
- Klaipėdos miesto gyventojų išsilavinimo lygis auga, todėl miestas tampa patrauklesniu investicijoms.

Gamtinė aplinka

- Klaipėdos miesto gamtinės aplinkos ypatumai – ekogeologinės sąlygos, reljefo sąranga, specifinės klimatinės sąlygos, paviršinių vandenų gausa ir įvairovė, neeilinė biologinė įvairovė (paukščių, žuvų, atskirais atvejais augalų) – yra tie faktoriai, kurie apsprendžia Klaipėdos miesto savitumą, vidinės ir išorinės plėtros sąlygas;
- Klaipėdos miestas yra savotiškoje saugomų teritorijų apsuptyje: į vakarus ir nedidele dalimi miesto ribose - Kuršių nerijos nacionalinis parkas, į šiaurę – Pajūrio regioninis parkas, į pietus – Kuršių marių biosferos poligonas, Lužijos botaninis ir Kliošių kraštovaizdžio draustiniai.
- Saugomų teritorijų ir miesto teritorijų kaimynystė, o kai kur ir „persidengimas“ yra susijęs su tiesioginiu ir netiesioginiu poveikiu saugomoms gamtos ir kultūros paveldo vertybėms. Dabartiniu metu esmingesnių probleminių situacijų nėra nustatyta, tačiau Klaipėdos miesto, tame tarpe Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorinė plėtra gali turėti įtakos kai kuriems saugomų teritorijų gamtinio ir kultūrinio kraštovaizdžio apsaugos interesams.
- Klaipėdos miesto teritorijos ir jos artimiausios aplinkos situacija gamtinio karkaso teritorijų tinkle yra gana komplikuota. Gamtinio karkaso teritorijų ir miesto interesų persidengimas generuoja kraštotvarkinius konfliktus, kurių sprendimas reikalauja kompromisų paieškos, įvertinant abi interesų grupes.

Nekilnojamasis kultūros paveldas

- Klaipėdos kultūros paveldas pasižymi būdingais Šiaurės vakarų Europos uostamiesčių raidos, urbanistikos bei architektūros bruožais.
- Dėl Antrojo pasaulinio karo bei po jo sekusių ypač didelių sovietinio laikotarpio griovimų, kurie pilnai nesiliovė iki šiol, jo centrinės dalies – kultūros paveldo vietovių (Senamiesčio su Naujamiesčiu) struktūra ir vaizdas stokoja vientisumo, trūksta kai kurių būtinų istoriniam Europos miestui atributų. Visų pirma tai pasakytina apie nugriautąsias Šv. Jono, Reformatų, Šv. Mykolo bažnyčias, be kurių siluetų ir kuriamos aplinkos neįsivaizduojamas joks istorinis šio regiono miestas.
- 1963 m. pastatyta dabartinio Muzikinio teatro vienuolikos aukštų administracinė dalis bei pastaruoju metu iškilę vadinamieji „K+D“ daugiaaukščiai nekompensuoja šios netekties.
- Pačiame Senamiestyje vietomis trūksta ištisų kvartalų ar jų dalių.
- Naujos stambios gatvės ir aikštės vietomis apnaikino istorinį tinklą.
- Šiomis aplinkybėmis būtų ypač nepageidautinas tolesnis istorinių miesto struktūrų ardymas transporto, inžinerinių tinklų ar naujų viešųjų erdvių kūrimo tikslais.
- Kultūros paveldo objektai mieste, jei tvarkomi, tai daroma profesionaliai, ir restauruotų ar pritaikytų kultūros paveldo objektų ir jų kompleksų indėlis į miesto gyvenimą yra pastebimas bei svarbus.
- Pastarojo meto nauji statiniai Klaipėdos miesto istorinėje aplinkoje dažniausiai dera gerai, jie pasižymi tinkamu aplinkai masteliu bei šiuolaikiškai transformuojamais regioniniais architektūros bruožais.

Susisiekimo infrastruktūra

- Klaipėdos miestas-uostas – universalus multimodalinis transporto mazgas ir svarbi tarptautinio Rytų-Vakarų koridoriaus grandis, įnešanti strateginį svorį į tarptautines transporto ir logistikos kryptis plėtojant kelių, geležinkelių transportą, jūrų greitkelius, diegiant informacines technologijas.

4.3.4-5 Didelis eismo intensyvumas Klaipėdos miesto prieigų valstybinių kelių tinkle (ypač tarptautiniuose koridoriuose) rodo Klaipėdos miesto, kaip svarbaus Lietuvos ir tarptautinio transporto centro, reikšmę.

- Linijinės struktūros su aukštu patobulintų dangų rodikliu (83 %) pakankamai tankus (3,82 km/km^2) greito eismo, pagrindinių ir aptarnaujančių kategorijų Klaipėdos miesto gatvių tinklas tarnauja vidiniams ir išoriniams susisiekimo ryšiams. Neišplėtotas gatvių tinklas pietinėje miesto dalyje (kur daugiausia jūrų uosto kompanijų vykdo savo veiklą). Suplanuotas, tačiau neįgyvendintas Pietinio aplinkkelio projektas tampa

priežastimi transporto srautų koncentracijai tam tikrose gatvių tinklo atkarpose bei kliūtimi plėtoti strateginius Lietuvos transporto sistemos tikslus (vystyti Rytų-Vakarų transporto koridorių).

- Krovininis transportas, kurio tikėtina nemažą dalį generuoja jūrų uosto krovos kompanijos, daugiausia telkiasi Baltijos pr., Minijos g., Jūrininkų pr. Gana aukšti avaringumo rodikliai (vidurinė pozicija tarp didžiųjų Lietuvos miestų) rodo problemines vietas miesto gatvių tinkle. Daugiausia eismo įvykių 2014 m. registruota Taikos pr. ir Šilutės pl., avaringiausia sankryža – Taikos pr.-Smiltelės g.
- Keleivių vežimai viešuoju transportu Klaipėdos mieste yra stabiliai augantys nuo 2009 m. ir užima vidurinę poziciją tarp didžiųjų Lietuvos miestų. Vadovaujantis 2016 m. vykdytos gyventojų apklausos duomenimis, viešasis transportas atlieka reikšmingą vaidmenį susisiekimo struktūroje (juo naudojasi du iš trijų klaipėdiečių). Viešasis transportas aktyviai naudojamas tuomet, kai kelionės tikslas pasiekiamas be persėdimo, nedidelis priėjimo iki stotelės atstumas (5-10 min.), nemažą vertę turi viešojo transporto aptarnavimo kokybinis lygmuo. Mažiausiai patenkinti viešojo transporto sistema ir jo plėtrą daugiausiai palaiko nuo miesto centro nutolusių mikrorajonų (Melnragės, Žardės, Tauralaukio) gyventojai. Susisiekimas viešuoju transportu itin svarbus keliaujantiems į ugdymo įstaigas.
- Automobilių stovėjimo ir laikymo aspektas Klaipėdos mieste pagal vykdytą gyventojų apklausą buvo įvertintas prasčiausiai. Automobilių stovėjimo vietų trūksta miesto centre, daugiabučių rajonuose (šią problemą kaip aktualiausią įvardino net 67 % gyventojų).
- Logistinė veikla Klaipėdos mieste glaudžiai susijusi su jūrų uoste vykdomais krovos darbais. Ypatingas vaidmuo tenka kuriamam Klaipėdos viešajam logistikos centrui (KVLC) – intermodaliniam logistikos centrui, kuris pagreitins ir padidins konteinerinių krovinių gabenimą, teiks plataus spektro logistines paslaugas, sudarys puikias prielaidas suderinti jūrų ir sausumos transporto veiklą gabenant krovinius daugeliu tarptautinių krypčių, sąveiką su LEZ.
- Klaipėdos mieste esamas 111 km ilgio dviračių takų tinklas nesudaro vieningos sistemos su kokybinius reikalavimus atitinkančia infrastruktūra, tačiau dedamos pastangos vystyti šią ekologinę susisiekimo rūšį: parengtas Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas su atitinkamais konkrečių priemonių pasiūlymais, įrengta ir aktyviai naudojama tarptautinė Eurovelo10 trasa su patraukliomis ir atraktyviomis kryptimis į Kuršių Neriją, Palangą, Rusnę.
- Klaipėdos miestas pirmasis Lietuvoje ėmęsis iniciatyvos įgyvendinti kombinuotų kelionių sistemas: šiaurinėje miesto dalyje 2014 m. įrengta „Park & Ride“ ir „Bike & Ride“ sistema. Nors ši iniciatyva dar netapo populiari, vis tik sudaro geras prielaidas įgyvendinti miesto darnaus transporto politiką skatinant viešojo transporto naudojimą, užtikrinant įvairių judumo mieste alternatyvų sąveiką.
- Klaipėdos miesto geležinkelio mazgas yra ypač svarbi tarptautinio IXB koridoriaus jungtis ir itin reikšminga jūrų uostą aptarnaujanti grandis. Dėl esamų ir vis augančių Klaipėdos uosto poreikių būtina tobulinti silpnąsias Klaipėdos geležinkelio sistemos grandis, gerinti sąveiką su kitų rūšių transportu, ypač didinti geležinkelio kelių laidumą.
- Klaipėdos mieste įsikūręs multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, būdamas tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS bei Azijos regiono šalių ir ES bei kitų rinkų. Augant krovos darbams uoste, siekiant įgyvendinti visus pradėtus infrastruktūros darbus pajėgumams padidinti, iškilo būtinybė sukurti uosto plėtros viziją, atitinkančią strateginius Lietuvos transporto sektoriaus tikslus: 2015 m. pradėtas rengti kompleksinio teritorijų planavimo dokumentas – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrasis planas.

Inžinerinė infrastruktūra

- Aukštos įtampos oro linijų keitimas kabelinėmis sudarytų galimybes vertingų miesto teritorijų (Klaipėdos universiteto miestelio, poilsio parko bei gyvenamųjų kvartalų, KVJU teritorijos), kuriose nutiestos šios linijos, efektyvesniam panaudojimui.
- Šiaurinėje miesto dalyje turi būti numatyta teritorija naujo šilumos šaltinio statybai.
- KVJU plėtros kryptis esminiai įtakos miesto inžinerinės infrastruktūros plėtros sprendinius.
- Būtini sprendimai Klaipėdos priemiestinės zonos, sodų bendrijų integravimui į miesto inžinerinio aprūpinimo sistemą.
- Teritorijose, patenkančiose į požeminių vandens telkinių (vandenviečių) sanitarinės apsaugos zonas, draudžiama tam tikra ūkinė veikla.

Aplinkos kokybė

- Klaipėdos miesto savivaldybės orą labiausiai teršia autotransporto išmetamosios dujos ir stambių pramoninių ūkio subjektų teršalų išmetimai. Remiantis Klaipėdos m. savivaldybės ir valstybinio monitoringo duomenimis fiksuoti azoto dioksido ir kietųjų dalelių KD10 koncentracijų ribinių verčių viršijimai.

- Klaipėdos I ir Klaipėdos II vandenviečių vandens kokybės problema yra padidintas fluoridų ir boro kiekis. Klaipėdos III vandenvietės požeminiame vandenyje yra padidinta permanganato indekso reikšmė.
- Didžiausia antropogeninio poveikio aplinkai dalis tenka Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijai – Klaipėdos sąsiauriui. Į jį teršalai plūsta ne tik iš pačiame uoste įsikūrusių įmonių, laivų, užtaršto grunto, bet ir iš Klaipėdos miesto bei iš viso didelio Nemuno upės ir Kuršių marių baseino. Remiantis Klaipėdos m. savivaldybės ir valstybinio monitoringo duomenimis paviršiniame vandenyje nustatyti padidinti bendrojo azoto, nitratų, bendrojo fosforo, fosfatų ir sunkiųjų metalų kiekiai.
- Vykdant Klaipėdos miesto dirvožemio taršos monitoringą, atskirose vietose fiksuoti sidabro, chromo, molibdeno, švino koncentracijų ribinių verčių viršijimai, užterštas teritorijas būtina tvarkyti.
- Pagrindiniai triukšmo šaltiniai Klaipėdos mieste yra transporto ir pramoninis triukšmas. Vienas iš pagrindinių objektų, keliančių triukšmą, – uostas. Remiantis Klaipėdos m. savivaldybės monitoringo duomenimis dienos metu ribinis dydis viršytas 53, vakaro metu 69 ir nakties 55 tyrimo vietose.
- Klaipėdos miesto savivaldybėje jau nustatytos 3 tyliosios zonos, yra parengtas Klaipėdos miesto planuojamų triukšmo prevencijos veiksmų krypčių, įgyvendinamų priemonių ir siektinų rezultatų planas 2014–2018 metams.