

LIETUVOS ARCHITEKTŲ RŪMŲ REGIONINĖS ARCHITEKTŲ TARYBOS IŠVADA

2019 m. birželio 20 d.
Klaipėda

Posėdžio pirmininkas – Edmundas Andrijauskas.

Posėdžio sekretorė – Liuda Bartkienė.

Klaipėdos regioninės architektūros tarybos (toliau –Taryba) nariai dalyvavę teikiant pasiūlymus, išvadas ir rekomendacijas: Mindaugas Stepanas, Laimonas Bogušas, Laima Šliogerienė, Ramunė Staševičiūtė, Romualdas Gailius, Alfredas Gumuliauskas, Edmundas Andrijauskas.

Nuo projekto svarstymo nusišalino Tarybos nariai : Margarita Ramanauskienė.

Paaiškinimus Tarybos posėdyje davė:

Klaipėdos m. bendrojo plano keitimo PDV – architektas Saulius Motieka;

Klaipėdos m. savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento Urbanistikos skyriaus vedėja Mantė Černiūtė – Amšiejienė.

Klaipėdos m. savivaldybės administracijos Urbanistinės plėtros departamento direktorius Kastytis Macijauskas.

Prašymą pateikusieji: Klaipėdos m. savivaldybės administracija.

Klausimas svarstytas Klaipėdos RAT iniciatyva.

I. NAGRINĖJAMI KLAUSIMAI

Lietuvos architektų rūmai (toliau – Rūmai) gavo Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos 2019-06-03 prašymą dėl Klaipėdos m. bendrojo plano keitimo sprendinių pristatymo bei rekomendacijų, išvadų ar pasiūlymų pateikimo.

Prie prašymo pridėti šie dokumentai:

1. Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo preliminarių sprendinių (urbanistika ir transportas) aiškinamasis raštas.
2. Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano keitimo preliminarių sprendinių brėžiniai:
 - 2.1. Pagindinis brėžinys M1:10 000
 - 2.2. Gyvenamosios statybos plėtros brėžinys M1:20 000
 - 2.3. Gatvių tinklo ir kategorijų bei infrastruktūros plėtros brėžinys M1:20 000
 - 2.4. Viešojo transporto maršruto tinklo ir dviračių trasų brėžinys M1:20 000
 - 2.5. Maksimalaus prekybos ploto schema.

II. KLAUSIMŲ NAGRINĖJIMUI REIKŠMINGOS APLINKYBĖS

Klaipėdos savivaldybės urbanistikos skyriaus vedėja architektė Mantė Černiūtė-Amšiejienė pristatė keičiamo Klaipėdos miesto bendrojo plano preliminarius sprendinius. Buvo pažymėta, kad sprendiniai rengiami patvirtintos Konceptijos pagrindu, ir teikiama medžiaga nėra galutinė, teikiama ciklo, skirto papildomam BP keitimo viešinimui. Miesto savivaldybės administracija kaip Bendrojo plano užsakovas tikisi RAT išvadų, rekomendacijų ar pasiūlymų ruošiamam dokumentui. Bendrojo plano PDV architektas Saulius Motieka pristatė ruošiamus sprendinius. Autorius trumpai apžvelgė, kokie Konceptijos sprendiniai yra perkeliami į konkretizavimo stadiją. Pranešėjas pabrėžė, kad uosto teritorija neplanuojama, išoriniam uostui, jeigu toks atsirastų Lietuvos BP, numatomas aptarnavimo infrastruktūros koridorius bei buferinė želdinių juostos zona. Kaip ir jau patvirtintoje koncepcijoje, anot architekto, sprendinių pasiūlyme numatoma daugiau vizualinių-funkcinių ryšių, negu yra šiuo metu miesto atsivėrimų į marias ir jūrą.

Ruošiamame BP vietoje monofunkcinių numatomos daugiafunkcinės teritorijos, kuriose, priklausomai nuo zonos pobūdžio, pagrindinė funkcija (pvz. gyvenamoji) tik dominuoja, bet suteikia galimybę atsirasti ir paslaugų, rekreacijos ir kitoms, neprieštaraujančioms pagrindinei

funkcijai. Miestas skaidomas į funkcines zonas, kuriose bus (šiuo metu nebaigti) nustatyti atitinkami reglamentai, apibrėžiantys aukštingumą, intensyvumą, užstatymo tankį ir kitus plėtros parametrus.

Kaip jau buvo patvirtinta BP koncepcijoje, miestas nebeplanuojamas kaip monocentrinė struktūra. Lygiagrečiai su esamo linijinio centro palaikymu planuojami lokalūs komerciniai, aptarnavimo, visuomeniniai pocentrai. Tokius lokalius centrus planuojant Giruliuose ir Melnragėje greta intensyviai naudojamų želdinių numatoma sudaryti galimybę ir juostos tarp jų įvairesniam panaudojimui (rekreacija, paslaugos, gyvenamoji statyba).

Skirtingai nuo dabar galiojančio BP naujajame dokumente atskiri sklypai neberodomi. Projektuojant plėtrą konkrečiame sklype (DP ar TP) numatoma nagrinėti visą funkcinę zoną, kurioje yra konkretus objektas.

BP siekiama gamtinio karkaso (upių slėniai ir miškai) elementų koreliacijos su urbanistine miesto struktūra. Pažymėta, kad Klaipėdoje želdinių kiekis vienam gyventojui yra 131 m², esant minimaliai normai 25 m².

Paliesdamas BP kultūros paveldo dalį (medžiaga iki posėdžio pateikta nebuvo), S.Motieka pažymėjo, kad miesto panoramos identitetą iki antrojo pasaulinio karo formavo Klaipėdos siluete dominuojantys bažnyčių bokštai (smailės). Realizuodami aukštybinių pastatų specialaus plano sprendinius, BP autoriai šio plano sprendinius siūlė plėtoti etapais. Išskiriamos taškinė ir plotinė - linijinė aukštybinių pastatų plėtojimo sistema. Siūloma atsisakyti planuoti aukštybinius pastatus ties gatvės raudonąja linija, „nustumiant“, juos į antrąjį planą, tuo tarpu gatvės (pvz. Baltijos pr.) užstatymo linijoje realizuoti optimalaus aukštingumo prekybos-paslaugų centrus.

Bendrajame plane nenumatomos tikslios švietimo įstaigų statybos vietos. Plane pagal plėtros poreikį ir pasiekiamumą pasiūlytos mokyklų ir ikimokyklinio ugdymo įstaigų apibendrintos statybos zonos.

Įvedama didžiausio prekybos centro konkrečioje funkcinėje zonoje sąvoka. Jų dydis svyruoja nuo didžiausios (iki 50tūkst m²) už miesto centro ribų iki 200m² senamiestyje. Didieji centrai lokalizuojami Baltijos pr. ir Šilutės pl. ašyse.

Prognozuodami gyvenamojo ploto augimo dinamiką, projekto autoriai planuoja, kad dešimties metų laikotarpyje nuo dabartinio 28,4m²/gyventojui būsto ploto rodiklis išaugs iki 35m²/gyventojui. Pagrindine gyvenamųjų namų plėtros baze išlieka ne absoliutus gyventojų skaičiaus didėjimas, bet ploto vienam gyventojui rodiklių artėjimas prie Europos Sąjungos vidurkio. Be to, įvertinus transporto, darbo vietų ir aptarnavimo poreikį, prognozuojamas proveržis iki 190 tūkst. „dienos gyventojų“ skaičius, įvertinus priemiestinę zoną ir miesto svečius.

Kalbėdamas apie pagrindinio centro zoną (beje, maždaug sutampančia su Senamiesčio ir Istorinio miesto registruotų KPD vertybių ribomis), Saulius Motieka iškėlė teisės aktuose numatytos galimybės tokioje zonoje statyti gyvenamuosius namus problemą. Čia galima kolizija, kai pvz. Piliavietėje ar kitoje jautrioje centro zonoje bus siekiama plėtoti gyvenamąją statybą, remiantis BP. Tarybos nariai pritarė siūlymui plane fiksuoti šias teritorijas reglamentų lentelės pastabose, apibrėžiant apribojimus.

Pristatydamas transporto sistemos sprendinius, BP autorius pažymėjo, kad gatvių tinklui nustatytos pagal naująjį reglamentą markiruojamos gatvių kategorijos. Bendrajame plane D kategorijos gatvės neplanuojamos, paliekant jų projektavimą žemesnio lygmens dokumentams. Plane formuojami senamiesčio ir miesto centro žiedai. Pietų-Šiaurės transporto koridoriui (Taikos-Tiltų-Manto-Liepojos g.) siūloma numatyti naują visuomeninio transporto rūšį (NVRT). Šis transporto koridorius turėtų būti izoliuotas nuo kitų transporto rūšių, užtikrinti ekologišką, tylų (pageidautina elektrinį) ir greitą susisiekimą. Rytų-Vakarų kryptimi numatomi (esami) trys uosto koridoriai: šiaurinis (Šiaurės pr., Lideikio g.), Centrinis (Baltijos pr.) ir pietinis (planuojamas už miesto pietinės ribos). Taip pat fiksuojamas šiuo metu projektuojamas tarpinis – Uosto-LEZ koridorius. Taip pat planuojama Šilutės g. taša pietų kryptimi, transporto koridoriai vakariau Palangos plento, Švyturio g. taša iki Lideikio g. ir kt.

Architektas pristatė inžinerinio aprūpinimo schemas, akcentuodamas, kad perteklinio lietaus vandens nuvedimui vietoje didesnio diametro magistralinių vamzdynų klojimo kol kas dar svarstomas vandens surinkimo rezervuarų-laikinių talpyklų įrengimas.

Pabaigoje autorius pristatė miesto plėtros prioritetų schemą, kurioje išskirti trys plėtros prioritetai, kurių pagrindu bus plėtojama infrastruktūra ir finansavimas. Pranešėjas atkreipė dėmesį, kad pietinis pacentris (Stariškiai; teritorija prie marių ties pietine miesto riba) įtrauktas į pirmąjį prioritetą kaip būtina rekreacinė-paslaugų teritorija, siekiant tenkinti pietinės miesto dalies gyventojų poreikius.

Išryškindamas miesto investicinį potencialą, Saulius Motieka akcentavo mokslą, gamybą ir konversiją.

Pareiškėjas atsakė į Tarybos narių klausimus apie pateiktus preliminarius BP sprendinius. Į klausimus kodėl Miesto BP atsižvelgia į dar nepatvirtinto Uosto Bendrojo plano sprendinius, buvo atsakyta, kad abiejų BP koncepcijos yra patvirtintos (Uosto BP koncepcija patvirtinta Susisiekimo ministro), ir rengėjai negali ignoruoti šio fakto. Tarybos nariai ypač domėjosi, kodėl preliminariuose sprendiniuose, skirtingai nuo patvirtintos Koncepcijos bei Miesto Tarybos patvirtinto antrojo plėtros varianto, „Baltijos laivų statyklos“ ir KLASCO (ties Žiemos uostu) teritorijoms nebefiksuotas „miesto centro prieigų prie marių“ žymėjimas, pareiškėjas atsakė, kad buvo didelis pasipriešinimas iš KVJUD, dėl ko protokoliniu Miesto Tarybos pavedimu pareikalauta sprendinį suderinti su uostu. Tokio sutarimo pasiekti nepavyko, ir šios teritorijos sprendiniuose nebebuvo planuojamos. Mantė Černiūtė-Amšiejienė taip pat išsakė nuomonę, kad prie patvirtintoje Koncepcijoje šiuo klausimu priimto sprendimo bus galima grįžti, kai baigsis dešimties metų BP galiojimo laikas. Taip pat buvo keliamas klausimas, kodėl miestui priklausančioje Žiemos uosto (6.11) teritorijoje negalima nauja gyvenamoji statyba. Atsakyta, kad dalis šios teritorijos patenka į registruotą uosto SAZ. Tarybos nariams pastebėjus, kad ši zona turi sutapti su uosto riba, autoriai patikino, kad galima ieškoti ir kitų sprendimų.

Tarybos nariai prašė patikslinti funkcinės zonos „nagrinėjimo apimtis“, kai joje projektuojamas konkretus objektas. S.Motieka šiuo klausimu pažymėjo, kad ši sąvoka bendruoju atveju apima urbanistinės-erdvinės-funkcinės zonos nagrinėjimą, kurio apimtyje turėtų būti pateikiamas funkcinės zonos maketas, apibendrintais tūriais ir kita būtina medžiaga, įvertinant būsimą zonos plėtrą. Tai nebus visos zonos detalus planas. Funkcinių zonų detalieji planai numatomi ruošti tik išskirtinėms miesto teritorijoms, Smiltynės, Melnragės-Girulių, Silicio slėnio.

Kadangi funkcinių zonų reglamentų lentelės pateiktos nebuvo, ekspertai klausė, ar bus reglamentuojamas minimalus pastatų aukštis. Atsakyta, kad bus, ypač centruose ir pacentriuose. Lygiagrečiai pažymėta, kad zonų plėtrai bus nustatyta keliolika reglamento pozicijų. Dar kartą patvirtinta, kad nustatyti reglamentai (užstatymo plotas, intensyvumas) bus skaičiuojami ne nuo visos funkcinės zonos, bet nuo atskiro planuojamo sklypelio. Taip pat buvo patvirtinta, kad reglamentai, nustatinėjami „Lietuvos paminklų“ ruošimuose Klaipėdos senamiesčio ir istorinės miesto dalies specialiuose planuose, perkelti į BP nebus.

Į klausimą, kodėl Baltijos prospekte centruojami didžiausi prekybos centrai, atsakyta, kad teritorijos tokiems objektams parinktos už centro ribų, remiantis čia esančiu maksimaliu transporto aptarnavimo pajėgumu. Buvo išsakyta ir abejonė dėl aukštybinių pastatų prospekto gale, kuris užspaustų vizualinį jo ryšį su mariomis.

Dėl Smiltynės sprendinių projekto autorius pažymėjo, kad pakrantės ruože numatoma suintensyvinti paslaugų ir gyvenamųjų namų statybą, suteikiant daugiau gyvybės šiai miesto daliai. Vertindami transporto dalies sprendinius, Tarybos nariai klausė, kodėl NVRT linija šiaurėje baigiama ties ligoninių miesteliu, o ne, pavyzdžiui, ties Labrenciškėmis ar miesto riba. Buvo atsakyta, kad toks pratęsimas iš esmės galimas. Į klausimą, kodėl atsisakyta galiojančiame BP esančios jungties tarp Liepų ir Tilžės gatvių šalia geležinkelio linijos, atsakyta, kad transportininkai tokio poreikio nemato.

Atvirosios posėdžio dalies pabaigoje pasisakė svečiai. Melnragės seniūnaitė M. Kalendė kėlė klausimą, ar tarši pramonė bus tolinama nuo gyvenamųjų rajonų, ir ar pėsčiųjų perėjimas per geležinkelį Šiaurinėje dalyje bus realizuotas. Atsakyta, kad BP tai numato.

Architektas Edmundas Benetis iškėlė pagrindinę problema – uosto ir miesto santykis. Nepriimtina, kad miestas neplanuoja uosto teritorijos. Architektas teigė, kad pateikti preliminarūs sprendiniai ruošiami ne pagal programą, ne pagal sąlygas ir ne visam miestui. Vertinus tai, kad Uosto Bendrajame plane numatomas uosto teritorijos užstatymo tankis – 0,8, o atskirų statinių aukštingumas iki 30 m, visos urbanistinės miesto idėjos bus nubrauktos. Pagal šiuos planus toliau gyvensime prie gerokai pailgintos uosto tvoros su keletu „skylių“ joje. Toks BP negali būti svarstomas – miestas turi turėti savo bendrą visos Klaipėdos viziją ir atstovauti jos gyventojų interesus.

Bendruomenės atstovas R. Kulikauskas pabrėžė, kad konversinės teritorijos prie marių turi būti rodomos sprendiniuose.

III. TARYBOS ARGUMENTAI

Uždaroje RAT pasėdžio dalyje Tarybos nariai išsakė savo pastabas ir pasiūlymus preliminariniams Klaipėdos BP sprendiniams. Ekspertai pastebėjo, kad sprendiniai ruošiami solidžiu metodiniu pagrindu, akivaizdus rengėjų profesionalumas. Vieningai pritarta Dangės kilpos planuojamoms intensyvaus užstatymo gyvenamosioms teritorijoms vietoje galiojančiame BP numatytos „konversijos galimybės“ (funkcinės zonos 7.3; 8.9; 8.8; 8.10). Toks reglamentas turėtų stabdyti naujų pramonės įmonių statybą ir rekonstrukciją šiose didžiulį konversinį potencialą centrinės dalies miesto plėtrai turinčioms teritorijoms. Šiuo metu geležinkelio kelyno užimamos dalies erdvės kartu su garažų blokais virsmas į paslaugų zoną taip pat susilaukė pritarimo, traktuojant tai kaip pirmą žingsnį, ribojant gelžkelio poveikį miesto centriniai daliai.

Kita vertus, toliau analizuojant konvertuojamų/nekonvertuojamų teritorijų sprendinius, Tarybos nariai išsakė kategorišką nepritarimą į preliminarinius sprendinius nebeperkelti patvirtintoje koncepcijoje numatytą „formuojamų miesto centrų prieigą prie marių“ (zonos 6.1 Laivų statykla ir 6.11 Žiemos uostas). Net įvertindami koliziją su uosto BP koncepcijos sprendiniais, Tarybos nariai vieningai siūlė sprendiniuose numatyti minėtoms funkcinėms zonoms 2019.03.18 patvirtintoje Koncepcijoje priimtą reglamentą, kuris žymiai labiau atitinka urbanistinio integralumo principą ir yra būtinas, išsaugant miesto centro atvėrimo į marias galimybę. Juo labiau, kad plano rengėjai Miesto BP konceptualiaame modelyje (Aiškinamasis raštas 4.1) vizualinius-funkcinius ryšius planuoja būtent per šias teritorijas. Atvėrus galimybę minėtose uosto zonose plėtoti intensyvią pramonės užstatymą, „miesto konceptualus modelis“ pačioje svarbiausioje-centrinėje Klaipėdos dalyje liks tik popieriuje, o senamiesčio atvėrimas į marias nusikels neapibrėžtam laikui.

Tarybos nariai dar kartą akcentavo, kad politinis sprendimas ruošti uostui ir miestui atskirus Bendruosius planus buvo klaida, sukelianti įtampą tarp miesto ir uosto, kai uosto interesas apriori statomas aukščiau miesto poreikių, pagaliau kai Klaipėdos miesto BP turi prisitaikyti prie Uosto BP sprendinių (galimai nederinamų su miestu). Tokia situacija ne tik dalina Klaipėdą į dvi beveik neturinčias humaniško ryšio dalis (išskyrus, žinoma, uosto aptarnavimo transporto koridorius), bet ir toliau išsaugo sovietiniais laikais suformuotą „šiapus ir anapus uosto tvoros“ sampratą, kas esmingai žeidžia bendruomenės pasitikėjimą politiniais sprendimais.

Šiuo metu ruošiamame Lietuvos Bendrajame plane nėra apsispręsta, kur Klaipėdoje (ties Melnrage) ar Būtingėje bus planuojamas giliavandenis išorinis uostas. Todėl, kol nėra šio sprendimo, Tarybos nariai siūlė nenumatyti Miesto BP sprendiniuose infrastruktūros koridorius išorinio hipotetinio uosto aptarnavimui.

Tarybos nariai išsakė nuomonę dėl Smeltės pusiasalio (zona 1.2) plėtros marių pusėn. Iš Uosto BP perkeltame sprendinyje marios šioje vietoje nuo dabar esamų 1100 m siaurimos iki 400 m. Nors šis sprendinys ir patvirtintas Miesto BP koncepcijoje, Tarybos nariai, įvertindami poveikį Nerijos krantams ir kraštovaizdžiui kaip „reikšmingai neigiamą“ ir dėl to neatitinkantį darnaus vystimosi principo, laiko jį nepriimtiniu. Tokia intervencija į marias darys esminį neigiamą poveikį Alksnynės kraštovaizdžio draustiniui, Kuršių Nerijos krantams, jau nekalbant, kad dings dar du vizualiniai-funkciniai koridoriai, suplanuoti minėtame BP konceptualiaame modelyje.

Tarybos nariai atkreipė dėmesį į pramoninių-sandėliavimo teritorijas ryčiau Šilutės plento plėtojimą, lyginant su dabar galiojančiu miesto BP. Tokia situacija yra zonose 4.4 (Naujadvario), 4.5 (Senujų Gandrališkių) ir 4.6 (Bevardžio upelio). Nesuprantamas ir pramoninės zonos atsiradimas (net lyginant su koncepcija) zonoje 5.5 (Policija) prie Šilutės pl. Tarp Dubysos ir Kauno gatvių. Ekspertai, atsižvelgdami į būtinumą planuojant laikytis darnaus vystymosi principo, teigia, kad šiose teritorijose, kurios turi betarpišką kontaktą su gyvenamaisiais rajonais, neturi būti sudarytos galimybės pramonei plėtotis, todėl Taryba rekomenduoja minėtoms funkcinėms zonoms numatyti paslaugų režimą. Dėl tos pačios priežasties darnaus vystymo principo Tarybos nuomone neatitinka ir pramonės-sandėliavimo zonos planavimas prie Tilžės g. (zonos 4.7 Sendvario pievų ir 4.8 Jakų žiedo). Kitoje šios gatvės pusėje planuojamas gyvenamasis kvartalas. Tokia gretimybė ateityje sukels konfliktinę situaciją.

Nagrinėdami susisiekimo sprendinius, Tarybos nariai siūlė NVRT trasą pratęsti iki Labrenčiškių gyvenamojo rajono, prioritetiniu laikydami bėginį (tramvajaus) variantą. Tokia rekomendacija grindžiama tuo, kad Labrenčiškės dvaro (10.11) bei Didžiojo Tauralaukio dvaro (10.9) funkcinės zonos jau dabar yra tankiai apgyvendintos teritorijos, o Medelyno (10.10) teritorijoje suplanuotas intensyvus užstatymas. NVRT linijos pratęsimas iki šių teritorijų užtikrins jų aptarnavimą efektyviu viešuoju transportu.

Racionalesniam Luizės dvaro (8.10) ir Barškių 1 (7.4) kvartalų planavimui užtikrinti grįžti prie galiojančiame BP numatytos gatvės greta geležkelio tarp Tilžės ir Liepų gatvių (Šiaurės per. tasoje). Buvo pasiūlyta numatyti pėsčiųjų tilto per geležinkelio kelyną rekonstrukcijos galimybę į dviejų eismo juostų tiltą, jungiantį Šaulių ir Kretingos gatves. Tokio sprendinio realizavimas nuimtų žymią transporto eismo dalį nuo Liepojos g. ir Šiaurės prospekto. Atskira nuomonė buvo pareikšta dėl Šaulių dvaro (9.2) ir Virkučių (9.7; 9.8) zonose prarastos C kategorijos gatvės tarp Liepų g. Tauralaukio. Tvirtinta, kad ji yra perteklinė.

Atskiros diskusijos susilaukė uosto aptarnavimo koridoriai, praeinantys pro intensyviai užstatytus gyvenamuosius kvartalus, bei Nemuno gatvės kaip skirstomosios uosto arterijos (kas planuota galiojančiame miesto BP), besijungiančios su planuojamu pietiniu apvažiavimu, eliminavimas („Gatvių tinklo ir kategorijų bei infrastruktūros plėtros brėžinys“). Nemuno gatve buvo planuojama persikirstyti uosto transportą į pietinį apvažiavimą. Pateiktuose preliminariniuose sprendiniuose pagrindinis uosto koridorius išlieka Baltijos prospektas ir naujasis Uosto-LEZ koridorius bei Minijos gatvė. Visos šios trasos ir sunkusis transportas jose, kirsdamas tankiai užstatytus gyv. Rajonus, sukelia ir sukels triukšmą ir taršą gyventojams. Tuo tarpu pietinis (planuojamas) uosto koridorius pilnai neatliks savo funkcijos, nukraunant uosto transportą. Šiaurinio uosto koridoriaus poveikis gyv. rajonams ir miškų zonai ties Melnrage taip pat ekstremaliai išaugtų, jeigu atsirastų išorinis uostas. Tarybos narių nuomone kol kas atsakymo, kaip apriboti sunkaus transporto poveikį šiuose koridoriuose, nėra.

Tarybos nariai rekomendavo numatyti aukštybinių pastatų taškus būsimąjį Pilies bokšto ir Jono bažnyčios vietoje tam, kad šių aukštybinių pastatų planavimas būtų fiksuojamas BP. Nenumačius tokio sprendinio gali būti stabdomas šių paveldo objektų atkūrimas, kas pažeistų nekilnojamojo kultūros paveldo išsaugojimo reikalavimą.

Rekomenduota pakeisti funkcinės zonos 6.4 „Jono kalnelio“ pavadinimą į „Bastioninių įtvirtinimų“. Siūlymas teikiamas dėl to, kad ši zona apima išlikusius ir restauruojamus XVII a. unikalius Lietuvai bastioninius įtvirtinimus (du bastionai ir ravelinas), kurių buitinis pavadinimas „Jono kalnelis“ iš esmės yra klaidinantis, neinformatyvus ir neatspindintis Klaipėdos identitetui itin svarbios struktūros reikšmingumo.

Taryba negalėjo įvertinti gamtinio karkaso, paveldo dalies, funkcinė zonų reglamentų, nes šie dokumentai nebuvo pateikti arba dar nebaigti ruošti. Dėl to Taryba mano, jog pilnai paruošti sprendiniai turėtų būti pateikti RAT.

IV. TARYBOS IŠVADOS. REKOMENDACIJOS

Pateikti preliminarūs Klaipėdos m. Bendrojo plano keitimo sprendiniai ruošiami metodiškai, pagrįstai ir profesionaliai. Planuojami esminiai proveržiai, konvertuojant gamybines teritorijas Dangės upės vingyje, mažinant geležinkelio kelyno užimtas teritorijas ir kt. Kita vertus, pasiekti visą apimantį teigiamą rezultatą užkerta pirminis klaidingas politinis sprendimas dalinti Klaipėdą į dvi dalis – uostą ir miestą, ir ruošti šioms dalims atskirus Bendruosius planus. Lygiavertės diskusijos stoka, kai Uosto BP bus aukštesnio lygmens dokumentas su juridine galimybe nederinti jo miesto Savivaldybėje, esmingai įtakojo Miesto Bendrojo plano sprendinių kokybę. Realizuojant kai kuriuos Uosto BP sprendinius, bus ignoruojami miesto poreikiai, deklaruoti Miesto BP koncepcijoje ir Miesto struktūros modelyje.

Apsvarsčiusi preliminarinius Miesto Bendrojo plano keitimo sprendinius RAT teikia rekomendacijas ir pasiūlymus:

1. Gražinti į sprendinius Koncepcijoje numatytą „Baltijos“ laivų statyklos (6.1) ir Žiemos uosto (6.11) zonoms „miesto centrų prieigos prie marių“ ženklimą, įtvirtinant miesto struktūros modelyje čia numatytus vizualinius-funkcinius ryšius.

2. Kol nėra Valstybės BP numatytos išorinio uosto vietos, nefiksuoti sprendiniuose šio uosto aptarnavimui reikalingo infrastruktūros koridoriaus.

3. Tarybos nariai nemato būtinybės Miesto BP sprendinių pagrindiniame brėžinyje fiksuoti Uosto BP koncepcijoje numatytos kontraversiškos Smiltynės pusiasalio plėtros, siaurinant Kuršių marių plotį iki 400 m. Tokio sprendinio poveikis Alksnynės draustiniui, Nerijos krantams, ledonešiams neabejotinai bus didelis. Tai patvirtina ir Uosto BP SPAV daroma išvada apie šį poveikį kaip „reikšmingai neigiamą“. Dėl to sprendinys neatitinka darnaus vystimosi principo. Taryba rekomenduoja Miesto BP šio kontraversiško sprendinio iš Uosto BP neperkėlinėti.

4. Kadangi preliminariniuose BP sprendiniuose „Šiaurinis uosto koridorius“ planuojamas aptarnauti tik esamas dešiniakrantes uosto teritorijas, neaišku kodėl gatvių tinklo bei infrastruktūros brėžinyje planuojama B kategorijos gatvė suplanuota į išorinį uostą. Tokio prieštaravimo su pagrindiniu brėžiniu neturėtų būti, juo labiau, kad šio koridoriaus poveikis Melnragės gyvenvietei, miškų juostai bei Šiaurės prospekto gyvenamiems rajonams neanalizuojamas.

5. Gražinti galiojančio BP sprendinį, numatantį nepertraukiamos Nemuno gatvės skirstomojo transporto koridoriaus jungtį su planuojamu Pietiniu apvažiavimu. Infrastruktūros brėžinyje teikiamas sprendinys suponuoja Minijos gatvės, einančios per gyvenamosios teritorijos tolimesnį intensyvų naudojimą uosto reikmėms.

6. Baltijos prospektas Bendrajame plane fiksuojamas kaip „centrinis uosto aptarnavimo koridorius“. Kadangi ši transporto arterija kerta intensyviai užstatytus gyvenamuosius rajonus, triukšmo ir taršos poveikis nuo sunkaus uosto transporto yra ir bus didelis. Užtikrinant darnaus vystimosi principą, Taryba rekomenduoja Bendrajame plane numatyti skaičiavimais pagrįstas priemones minėto poveikio eliminavimui.

7. Neapriboti gyvenamosios statybos Žiemos uosto (6.11) teritorijoje, uosto SAZ priimant kaip uosto ribą arba įvertinus kol kas galiojančią SAZ.

8. Atsisakyti pramonės-sandėliavimo zonų įrytus nuo Šilutės plento (zonos 4.4; 4.5 ir 4.6) formavimo, siūlant jose paslaugų režimą. Taip bus sukurtas efektyvus barjeras tarp gyvenamųjų teritorijų ir LEZ.

9. Į pietus nuo Tilžės gatvės (zonos 4.7 ir 4.8) numatyti paslaugų zoną, taip išvengiant būsimų gyvenamųjų rajonų betarpiško kontakto su pramone.

10. Pratęsti planuojamą NVRT trasą bent iki Labrenčiškių dvaro gyvenamojo rajono, įvertinant čia esamus ir planuojamus gyvenamuosius kvartalus.

11. Racionaliesniam Luizės dvaro (8.10) ir Barškių 1 (7.4) gyvenamųjų kvartalų planavimui grįžti prie galiojančiame BP numatytos C kategorijos gatvės greta geležinkelio tarp Tilžės ir Liepų gatvių (Šiaurės prospekto tąsa) planavimo.

12. Įvertinant komplikuotą miesto centro susisiekimą su Vynerio promenados ir gretutiniais rajonais (Kretingos g.), neužkirsti galimybės ateityje rekonstruoti pėsčiųjų tiltą per geležinkelį į lengvojo transporto, sujungiant Šaulių ir Kretingos gatves.

13. Siekiant išvengti juridinės kolizijos, numatyti aukštybinių pastatų taškus būsimų Pilies bokšto ir Jono bažnyčios vietose.

14. Taryba rekomenduoja keisti zonos 6.4 „Jono kalnelio“ pavadinimą kaip neatspindintį teritorijos esmės ir reikšmės miesto identitetui į „Bastioninių įtvirtinimų“. Ši zona apima išlikusius ir restauruojamus unikalius bastioninius įtvirtinimus, tuo tarpu pavadinimas „Jono kalnelis“ yra klaidinantis ir neinformatyvus. Siūlomas pavadinimas „Bastioniniai įtvirtinimai“ netiesiogiai prisidės prie nekilnojamojo kultūros paveldo įprasminimo.

Pastaba:

Taryba negalėjo įvertinti gamtinio karkaso, paveldo dalies, funkcinių zonų reglamentų, nes šie dokumentai nebuvo pateikti arba yra nebaigti ruošti. Nebuvo pateikti ir inžinerinės infrastruktūros brėžiniai su preliminariais sprendiniais (pateikta esama būklė), tad 3-ios vandenvietės iškėlimo-Vilhelmo kanalo likimas, aukštos įtampos oro linijų magistralių klausimai ir visa eilė kt., lieka neaiškūs. Dėl to Taryba mano, kad pilnai paruošti/koreguoti sprendiniai turi būti teikiami RAT. Pilnos medžiagos svarstymas ypač aktualus, vertinant tokias jautrias plėtrai zonas kaip senamiestis, Smiltynė ir Girulių-Melnragės ruožas.

Posėdžio pirmininkas Edmundas Andrijauskas

Posėdžio sekretorė Liuda Bartkienė

