

Klaipėdos miesto Bendrojo plano keitimo koncepcijos stadijos ekspertizė.

Eksperto nuomone, ateityje Klaipėdoje būtinas vieningas ir darnus urbanistinės plėtros bei susisiekimo valdymas ir reguliavimas. Kompaktiška miesto plėtra yra vienas svarbiausių Klaipėdos miesto strateginių uždavinių.

Klaipėdos miesto susisiekimo struktūra neatsiejama susijusi su susiformavusia miesto urbanistine struktūra, kuri nepaisant spartaus gyventojų skaičiaus augimo priemiestinėje zonoje, Klaipėdos miesto teritorijoje išlaikė pakankamai racionalią urbanistinę struktūrą, efektyvius miesto užstatytų teritorijų rodiklius.

Tačiau, gyventojų tankis optimalus yra tik dalyje kvartalų miesto centrinėje ir pietinėje dalyse. (~ 90 gyventojų 1 hektare). Vienbučiais gyvenamaisiais namais užstatytos teritorijos yra naudojamos neefektyviai, nes gyventojų skaičius jose nesiekia 30 gyventojų 1 hektare. Norint užtikrinti optimalų gyventojų tankį mieste, tikslinga didinti esamų tankiai užstatytų teritorijų patrauklumą, vykdant kvartalų regeneraciją, pastatų renovaciją, pritaikant jas šiuolaikiniams gyventojų poreikiams, didinti gyvenamojo būsto fondą. Būtina atlikti vidurinės miesto dalies teritorijų konversiją į multifunkcinės paskirties teritorijas norint išlaikyti vientisą miesto struktūrą, nesudarant galimybių gyventojų socialinei atskirčiai tarp skirtingų miesto dalių.

Viena didžiausių problemų, kad miesto funkcinė struktūra susiformavusi palei Kuršių marios, išsidėstęs uostas atiboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių / Kuršių Nerijos teritorijos. Esant tokiai situacijai yra sudėtinga išnaudoti miesto rekreacines ir savitumo formavimo galimybes, taip pat nesprendžiamos miesto prieigos prie Kuršių marių ir Baltijos jūros. Trūksta funkcinų ir vizualinių ryšių tarp miesto ir akvatorijos. Nepakankamai išplėtotas miesto atskirų centrų struktūra. Tikslinga kurti policentrinę miesto struktūrą, kuri užtikrintų viso miesto struktūrinį vientisumą. Didelis esamų teritorijų rezervas esantis Klaipėdos miesto savivaldybės administracinėse ribose, gali būti konvertuojamas ir pritaikomas naujai plėtrai, taip pat yra didelis rekreacinis potencialas, ypač Smiltynėje.

Smulkus, tiesmukiškas ir monofunkcinis teritorijų naudojimo reglamentavimas galiojančiame Klaipėdos miesto bendrajame plane sudaro kliūtis investicijoms, atsiranda poreikis dažnai keisti arba koreguoti BP sprendinius.

Susisiekimo sistema

Ekspertizei pateiktos dvi Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos vystymo koncepcijos. Abejose įvertinta esama transporto sistemos būklė ir identifikuotos esminės susisiekimo problemos mieste.

Klaipėdos gatvių tinklas yra veikiamas intensyvių integracinių susisiekimo ryšių su artimiausiu priemiesčiu ir toliau nutolusiomis urbanizuotomis teritorijomis bei miestais (Gargždai, Kretinga, Palanga), kurių gyventojai dirba, mokosi, poilsiauja ar kitais tikslais atvyksta į Klaipėdos miestą. Klaipėdos miesto „dienos gyventojų“ skaičius, kurį turi aptarnauti miesto susisiekimo sistema, kai kuriais skaičiavimais siekia apie – 173 tūkst. , todėl tikėtina, kad įvertinus iš toliau atvykstančius keleivius bei poilsiautojus vasaros sezono metu jisai gali siekti 190-210 tūkst. žmonių.

Klaipėdoje susiformavusi miesto susisiekimo sistema yra palankesnė nei kituose Lietuvos miestuose darnaus judumo požiūriu, nes kelionių skaičius atliekamų dviračiais, pėsčiomis ar viešuoju transportu yra didesnis nei lengvaisiais automobiliais. Tokiai miesto kelionių pasiskirstymo tarp susisiekimo rūšių procentinei struktūrai pasiekti keliama žymiai ambicingesni uždaviniai, todėl ypatingas dėmesys turės būti kreipiamas susisiekimui dviračiais ir viešuoju transportu.

Remiantis darnaus judumo nuostatomis ir užsienio miestų praktika dviračių naudojimas Klaipėdoje turėtų būti ženkliai suaktyvintas ir sudaryti ne mažiau kaip 8% kelionių bendroje miesto kelionių struktūroje vadovaujantis patvirtintu dviračių trasų specialiuoju planu. Aktyviai naudojama tarptautinė Eurovelo10 trasa su patraukliomis kryptimis į aplinkines kurortines vietas: Kuršių Neriją, Palangą, Rusnę. Šios transporto rūšies naudojimas ypač pageidautinas miesto centrinėje dalyje, senamiestyje, Smiltynėje ir gyvenamosiose

teritorijose. Siektina, kad kelionės dviračiais sudarytų vis didesnę dalį vykstant į darbą, mokymosi vietas, t.y. naudojamos kasdieniniams poreikiams.

Miesto susisiekimo sistemoje išskirtinė vieta tenka viešajam transportui, nes tik ši transporto rūšis gali realiai sumažinti keliones lengvaisiais automobiliais. Norint ženkliai padidinti keleivių vežimus miesto viešajame transporte reikalingas esminis lūžis, o tam būtina panaudoti radikalesnės priemonės, tokias kaip naujos viešojo transporto rūšies su prioritetinėmis eismo sąlygomis įvedimas visoje maršruto trasoje, specializuotų A eismo juostų įrengimas gatvėse, kuriose tai socialiai ir ekonomiškai pagrįsta.

Klaipėdos miestui viena iš aktualiausių problemų yra miesto ir uosto susisiekimo interesų suderinamumas, nes verslo ir gyventojų poreikiai yra pakankamai skirtingi. Klaipėdos miestas/uostas – universalus multimodalinis Lietuvos transporto mazgas ir svarbi tarptautinio Rytų - Vakarų IXB transporto koridoriaus grandis. Miesto logistika išlieka itin svarbia ir aktualia eismo organizavimo dalimi, būtina modernizuoti eismo valdymo ir reguliavimo sistemą su valdymo centru, kas įgalintų spręsti iškilusias problemas realiu laiku. Išvystytas užmiesčio kelių ir geležinkelių tinklas sudaro palankias sąlygas uosto ir miesto ekonominei veiklai, tačiau išlieka problemos miesto teritorijoje, tiesiant ir modernizuojant transporto koridorius tranzitinio krovinio transporto eismui į uosto teritoriją. Teigiamai vertintina atlikta magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja rekonstrukcija, tačiau liko nerekonstruotas ir probleminis krašto kelias 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda.

Išvystytas linijinės struktūros rišlus ir pakankamai tankus (3,82 km/km²) Klaipėdos miesto magistralinių gatvių tinklas, kurį papildė magistralinis kelias A13 ir krašto kelias 141 sudaro palankias sąlygas viešojo transporto maršrutinio tinklo organizavimui, vidaus ir išorės transporto ryšių realizavimui. Uosto aptarnavimui trūksta neįgyvendinto Pietinio miesto aplinkkelio, LEZ aptarnavimui – geresnio ryšio su Vilniaus pl. , magistraliniu keliu A1 Vilnius-Kaunas-Klaipėda ir tiesioginės jungties su pietiniais miesto rajonais.

Eismo sauga ir eismo dalyvių saugumas yra vienas iš susisiekimo pasekmių rodiklių, kuris Lietuvoje yra vienas iš žemiausių tarp ES šalių. Klaipėdos mieste žuvusiųjų skaičius 1 mln. gyventojų siekia 13 ir yra palankesnis nei kituose miestuose (Vilniuje 33, Kaune -34). Daugiausia eismo įvykių registruota Taikos pr. ir Šilutės pl. gatvėse, avaringiausia sankryža – Taikos pr.-Smiltelės g.

Viena iš aktualiausių gyventojų įvardintų problemų - automobilių stovėjimas (parkavimas). Siekiant išspręsti šį klausimą ateityje siūloma: išvystyti ir naudoti automobilių (elektromobilių) dalijimosi sistemomis, kas apie 12 kartų sumažintų bendrą automobilių parko ir stovėjimo vietų poreikį, steigti Park & Ride aikšteles miesto prieigose ties pagrindiniais užmiesčio keliais. Viena tokių aikštelių jau įrengta Ligoninių miestelio prieigose.

Klaipėdos miesto geležinkelio mazgas yra ypač svarbi tarptautinio IXB koridoriaus jungtis ir itin reikšminga jūrų uostą aptarnaujanti grandis. Nors ir ateityje numatoma, kad pagrindinis Klaipėdos jūrų uostą aptarnaujantis transportas išliks automobiliai, o ne geležinkelis, kaip tai daroma Europos užsienio šalyse.

Bendra visų didžiųjų Lietuvos miestų susisiekimo sistemų funkcionavimo problema - labai silpna statistinių duomenų bazė, kuri neleidžia nustatyti mieste vykstančių susisiekimo tendencijų, apsunkina tolimesnę prognozę. Miestas neturi pastoviai veikiančios susisiekimo sistemos stebėsenos (monitoringo).

Klaipėdos miesto Bendrojo plano keitimo koncepcijos stadijoje pateiktos dvi KONCEPCIJOS. Pirmoji koncepcija atstovauja Status Quo pobūdį, t.y. tęsiamos dabartinės susisiekimo sistemos vystymo ir tobulinimo tradicijos. Klaipėdos susisiekimo sistemos modernizavimas nėra savitikslių priemonė. Tai neatskirama viso miesto darniosios plėtros sudėtinė dalis, užtikrinanti atskirų miesto teritorijų gyventojų poreikius, glaudžius kultūrinius ir socialinius saitus, didinanti gyventojų judumą, plečianti tarptautinį bendradarbiavimą ir turizmą, gerinanti verslo sąlygas ir skatinanti uosto plėtrą.

Šiuo atveju nesiimama radikalių sistemos vystymo ar tobulinimo pokyčių, tik remiantis darnaus judumo plano diegimo nuostatomis iškeliami aktualiausi Klaipėdos susisiekimo sistemos uždaviniai:

- išlieka padidintas dėmesys viešojo transporto sistemos modernizavimui, ekonominėmis priemonėmis suvaržant neekologiškų lengvųjų keleivinių automobilių naudojimą. Siūloma ženkliai sumažinti iki 50 % įprastiniu kuru varomų automobilių skaičių gatvėse, o prioritetą teikti elektromobiliams ir hibridiniams automobiliams;
- formuoti kompaktišką miestą ir keičiant gyventojų susisiekimo įpročius, tradicines keliones keisti kombinuotomis, intensyviau naudoti viešąjį transportą, automobilių ir dviračių dalijimosi sistemas bei realizuojant virtualųjį judumą;
- išlieka miesto viešojo transporto sistemos modernizavimo ir kokybinio šuolio efekto keleivių rinkoje būtinybė, įvedant naują europinio lygio ekologišką viešojo transporto rūšį (NVTR).
- išlieka aktualu susieti krovinių pervežimą į Klaipėdos jūrų uosto teritoriją, miesto ir uosto susisiekimo sistemos integravimą į šalies ir tarptautinį sausumos ir vandens kelių susisiekimo tinklą. Nesuformuoti tranzitiniai transporto koridoriai link Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto, yra sudėtingas susisiekimas su Neringa;
- siekiama padidinti susisiekimo dviračiais dalį kelionių pasiskirstymo struktūroje (iki 8 %), dvigubai padidinti dviračių takų tinklą, realizavus patvirtinto magistralinių dviračių takų specialiojo plano sprendinius. Pagrindinį dėmesį sutelkti kelionėms į darbą ir mokymosi įstaigas, užtikrinant eismo saugą.
- aktualus transporto eismo ribojimas Senamiesčio teritorijoje, formuoti pėsčiųjų, dviratininkų ir žmonių su negalia eismo zoną. Rekonstruota Tiltų gatvė su pėsčiųjų, dviratininkų ir viešojo transporto eismu tik dalinai išsprendė šią problemą, reikalingas esminis visos senamiesčio zonos ir ryšio su piliaviete sprendimas. Išlieka tikslas sumažinti 50 % lengvųjų automobilių eismą Senamiesčio zonoje,
- išlieka aktualus tęstinis uždavinys - eismo dalyvių saugos užtikrinimas sumažinant žuvusiųjų skaičių Klaipėdos miesto gatvėse 50 %.
- tobulinant susisiekimo infrastruktūros tinklą būtina daugiau į jo sudėtį integruoti dviračių takus, suplanuotas pėsčiųjų zonas, kompleksinių kelionių stovėjimo aikštes (Park & Ride, Bike & Ride), vystyti automobilių dalinimosi sistemą („Car sharing“), viešųjų dviračių sistemą (Bike sharing) ir keleivių poreikius tenkinantį viešąjį transportą.
- be visų organizacinių ir valdymo priemonių toliau palaipsniui plėtoti susisiekimo sistemos infrastruktūrą:
 - įrengti Klaipėdos pietinį aplinkkelį ir naujai formuoti jungtis su Kuršių Nerija;
 - rekonstruoti Uosto centrinės dalies aptarnavimui skirtas Baltijos pr. ir Vilniaus g.,
 - nutiesti rytinį senamiesčio apvažiavimą Bastionų gatve su nauju tiltu per Danės upę,
 - rekomenduojama elektrinė greito susisiekimo NVTR leistų apjungti visus pagrindinius miesto centrus ir vystomus pcentrus.
 - intensyviau panaudoti IT transporto ir kitų eismo dalyvių koordinuoto eismo valdymui, steigiant centralizuotą valdymo ir reguliavimo centrą.
 - pratęsti Panevėžio gatvę su nauju tiltu iki naujai urbanizuojamų rytinių teritorijų su viešojo transporto eismu bendrai miesto urbanistinei ir susisiekimo infrastruktūrai suformuoti;
 - įrengti magistralines gatves su pėsčiųjų ir dviračių takais naujai numatomose urbanizuoti teritorijose ties magistraliniu keliu A13. Estakada užbaigti praejimą per magistralinį geležinkelį, pagerinant LEZ darbuotojų susisiekimą su pietiniais gyvenamaisiais rajonais, kroviniu eismu link krašto kelio;
 - sukurti vandens keleivinio transporto infrastruktūrą (vandens autobusai mieste ir greitaeigiai laivai ryšiams su Neringos kurortais ir pamario regiono uostais);
 - realizuoti šiaurinio uosto infrastruktūros darbų susijusių su gatvių ir geležkelių pertvarkymais pagal parengtus specialiuosius ar detaliuosius planus.

Antroji Klaipėdos miesto Bendrojo plano keitimo koncepcija labiau detalizuota, bet esminių skirtumų nuo pirmosios neturi.

Pagrindiniai miesto susisiekimo sistemos strateginiai tikslai pateikti schemeje, kurie pagal jų svarbą, skirstomi į:

1. Klaipėdos jūrų uosto transporto koridorių realizavimas.

1.2 Miesto pietinio aplinkkelis tarp krašto kelio 141 ir pietinės uosto dalies;

- 1.3 Šiaurinis transporto koridorius tarp magistralinio kelio A13 ir planuojamo šiaurinio jūrų uosto terminalo.
2. LEZ teritorijos integravimas į miesto ir užmiesčio susisiekimo tinklą, viešojo transporto aptarnavimo pagerinimas.
3. Naujos ekologiškos (elektrinės) viešojo transporto rūšies įvedimas į maršrutinį tinklą pagrindinėje miesto urbanistinėje – transporto ašyje.
4. Susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais infrastruktūros plėtra, formuojant rišlų ir kokybinį tinklą.
5. Senamiesčio teritorijos ir piliavietės susisiekimo humanizavimas, ribotas automobilių parkingų aplink senamiesčio žiedą formavimas pagal priimtus „Klaipėdos miesto darnaus judumo plano“ principus.
6. Naujo susisiekimo tinklo formavimas numatytoje urbanizuoti teritorijose.
7. Didesnė visos miesto susisiekimo sistemos integracija su šalia miesto ribos esančiomis rajono savivaldybės teritorijomis, Susisiekimo viešuoju transportu (autobusais, pagal turimą infrastruktūrą – traukiniais) gerinimas su Palangos oro uostu, Palangos, Kretingos, Gargždų ir Priekulės miestais.
8. Magistralinių kelio A13 ir A1, kaip integruotų transporto koridorių izoliavimas nuo galimos urbanistinės plėtos, ribojant privažiavimų ir sankryžų skaičių, neformuojant prie jo susisiekimo pėsčiomis ar dviračiais. Aplinkinės urbanizuojamos teritorijos aptarnavimas organizuojamas iš numatomų dubliuojančių jungčių.

Esminiai susisiekimo infrastruktūros pakeitimai susieti su šiais tikslais:

- susisiekimo infrastruktūros pokyčiais (gatvių ir geležinkelio) numatant naujus sprendinius sisteminiams Klaipėdos jūrų uosto terminalų šiaurinėje ir pietinėje miesto dalyje jungtims, saugiam eismui ir logistikai;
- pasikeitusiais STR techniniais reikalavimais ir galimybe išlaikyti norminius atstumus tarp esamų ir planuojamų sankryžų, užtikrinti reikalingus geometrinius parametrus ir pan. Šiame variante atlikti pakeitimai palietė apie 70 km gatvių tinklo. Siūloma atsisakyti apie 4 km anksčiau numatyto gatvių tinklo ir naujai rekomenduoti apie 7 km. Iš aukštesnės kategorijos į žemesnę pervesta 65 % magistralinių gatvių tinklo ir atvirkščiai iš žemesnės į aukštesnę – 35 % (iš jų apie pusė iš D kategorijos tinklo).

Pagal pateiktą medžiagą gyvybingesnė ir integruotai miesto ir susisiekimo sistemos plėtrai palankesnė antroji koncepcija. Ji labiau atitinka ir rengiamo Klaipėdos miesto darnaus judumo plano lūkesčius, nes ir jame nurodomos pagrindinės priemonės: NVTR įvedimas, prioriteto dviračiams ir pėstiesiems suteikimas, pasiekiant, kad net 8% kelionių bus atliekama dviračiu, numatomi gerinti susisiekimą su valstybiniu Klaipėdos jūrų uostu ir Laisvąja ekonomine zona, užtikrinti geresnes sąsajas su priemiestinėmis plėtos teritorijomis. Šiuo metu pasigendama ekologinių ir ekonominių rodiklių apibūdinant ir įvertinant tiek pirmąją, tiek antrąją koncepciją. Visų pirma tai triukšmas, užterštumas, prognozuojami eismo saugos rodikliai ir pan. Trūksta papildomų geležinkelių privažiavimų į Valstybinį Klaipėdos jūrų uostą, kad pakeisti pristatomų ir išvežamų iš uosto krovinių struktūros pristatymą, suteikiant privalumą geležineliui, o ne automobilių transportui.

Pagal dabar pateiktą medžiagą geresnių rezultatų ateityje Klaipėdoje galima tikėtis įgyvendinus antrąją koncepciją.

Ekspertė prof.dr. Marija Burinskienė

Atest. Nr. 0090 (2494)

Vilnius, 2018 03 02