



LIETUVOS ARCHITEKTŲ SAJUNGOS KLAIPĖDOS APSKRITIES ORGANIZACIJA

Lietuvos respublikos Aplinkos ministerijai

2022-11-09 Nr. R-22-26

Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcijai
prie Aplinkos ministerijos

Kultūros paveldo departamentui prie Kultūros ministerijos

DĖL GREITOJO VIEŠOJO TRANSPORTO PROJEKTO KLAIPĖDOS MIESTE PASEKMIŲ VERTINIMO

Lietuvos architektų sąjungos Klaipėdos apskrities organizacija (toliau – Asociacija) yra architektūros srities profesionalus vienijanti organizacija, veikianti ir kaip suinteresuota visuomenė Klaipėdos miesto – natūralių ir antropogeninių elementų visumos, t. y. aplinkos apsaugos, taip pat nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos srityje.

Prašome įvertinti, ar Klaipėdos miesto savivaldybės užsakymu rengiamas „Infrastruktūros, reikalingos greitųjų autobusų eismo sistemai (BRT) funkcionuoti, techninis darbo projektas“ yra rengiamas teisėtai, laikantis teritorijų planavimo, statybą ir pasekmių aplinkai vertinimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatų.

Asociacijos valdybos vertinimu, BRT projektas rengiamas skubotai, neįvertinus galimų neigiamų pasekmių miesto gyventojų gyvenimo kokybei ir egzistuojančioms nekilnojamojo kultūros paveldo vertybėms. Galiojančiame Klaipėdos miesto bendrajame plane nagrinėta naujos visuomeninio transporto rūšies atsiradimo galimybė, numatant, kad tai „*didelės talpos ekologiško kuro (elektriniai, hibridiniai) autobusai, įvairių rūšių tramvajus*“, ir „*BP teikiama NVTR trasa yra rekomendacinio pobūdžio ir pagal poreikius gali būti tikslinama kitais teritorinio planavimo dokumentais*“ (BP aiškinamojo rašto 34.2.3. p.), planuota peržiūrėti esamų greitųjų autobusų maršrutų eismo organizaciją, tačiau nebuvo nagrinėjama greitųjų autobusų (BRT) sistema. BRT sistemos efektyvumas pasiekiamas tik fiziškai jai atribojus gatvės juostą, sumažinus sankryžų ir pėsčiųjų perėjų kiekį, todėl ši sistema reikšmingai įtakoja nekilnojamojo (urbanistinio) kultūros paveldo apsaugos, naudojimo galimybes ir gyvenimo kokybę greta. BRT atsiradimo pasekmės nėra tinkamai strategiškai įvertintos bendruoju planu, o techniniam darbo projekto sprendiniams pagrįsti nepakanka parengtos galimybių studijos (kuria remiasi projekto rengėjai, nors jos siūlymams strateginis pasekmių vertinimas taip pat neatliktas). Viešinami šio techninio darbo projekto sprendiniai <https://www.klaipeda.lt/lt/naujienos/darnus-judumas/> nėra suderinti su patvirtintais ir galiojančiais detaliesiais planais (pvz. Taikos pr., Kūlių vartų, Galinio Pylimo ir Tiltų gatvės sankryžoje 2004.09.01. d. patvirtintu detaliuoju planu). Projektuojama BRT trasa yra nekilnojamojo kultūros paveldo – Klaipėdos senamiesčio ir Klaipėdos miesto istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu teritorijose, o poveikis nekilnojamojo kultūros paveldo vertybėms ir galimi alternatyvūs sprendimai nėra išnagrinėti pakankamai ir kvalifikuotai.

LR vyriausybės 2015 m. patvirtintos URBANIZUOTŲ TERITORIJŲ SUSISIEKIMO SISTEMŲ PLANAVIMO NORMOS, 43 p. numato „... greitųjų viešojo transporto rūšių linijos (greitųjų autobusų) nustatomos rengiant bendruosius planus kompleksiskai vertinant visą miesto plėtrą ir negali būti keičiamos rengiant specialiojo teritorijų planavimo dokumentus ar detaliuosius planus.“. Klaipėdos miesto bendrajame plane dėl naujos transporto rūšies pateikti siūlymai: „parengti naujos viešojo transporto rūšies (NVTR) ekonominio pagrindimo galimybių studiją, įvertinant esamus kleivių srautus bei NVTR patalpinimo gatvėse galimybes, parko vietos parinkimą. Vienu iš palyginamųjų trasų variantų naudoti BP pateiktus rekomenduojamus sprendinius. Siūloma Galimybių studijos priimtus ir patvirtintus Klaipėdos miesto taryboje sprendinius, jeigu jie skirsis nuo patvirtinto BP sprendinių, automatiškai pakoreguoti be BP sprendinių korektūros.“. Asociacijos valdybos nuomone, Klaipėdos savivaldybės tarybos sprendimai dėl galimybių studijos negali „automatiškai pakoreguoti“ BP sprendinių, nes prieštarautų Teritorijų planavimo įstatyme nurodytiems planavimo tikslams „derinti fizinių ir juridinių asmenų ar jų grupių, savivaldybių ir valstybės interesus“, todėl tokiu bendrojo plano „siūlymu“ negali būti remiamasi. Tarybos sprendimais ar savivaldybės administracijos projektais iš esmės vienašališkai keičiant viešai aptarinėto ir patvirtinto miesto BP kitų dalių suderinamumą, prioritetą suteikiant neišnagrinėtai transporto rūšiai, gali būti išbalansuota jau ir taip problematiška viso miesto, ar jo dalių transporto, susisiekimo sistema ir susijusio verslo aplinka, pažeisti susijusių bendruomenių ir viešasis interesai.

Vadovaujantis LR vyriausybės patvirtintu Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo 6 p., planui ar programai, skirtai transporto plėtrai, nustatančiai ūkinės veiklos, įrašytos į Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo 1 ar 2 priedus, vystymo pagrindus ir kuris rengiamas didesniai nei 10 kv. kilometrų plotui, strateginis pasekmių aplinkai vertinimas privalomas. Vadovaujantis LR Planuojamos ūkinės veiklos vertinimo įstatymo 2 priedo 10,12. p., transporto priemonių, iš dalies ar išimtinai naudojamų keleiviams vežti, linijų (2 km ar ilgesnių) tiesimui (o poreikis išskirti atskirą žemės juostą BRT poreikiams turėtų būti vertinamas, kaip linijos tiesimas), privaloma atlikti atranką dėl poveikio aplinkai vertinimo. Tokių vertinimų metu veiklos organizatorius būtų įpareigotas bendradarbiauti su atsakingomis už aplinkos apsaugą valstybės ir savivaldybių institucijomis, įstaigomis ir visuomene.

Prašome Jūsų institucijų galimybių rėmuose paskatinti Klaipėdos miesto savivaldybės administraciją sudaryti galimybes suinteresuotai visuomenei teikti pastabas ir pasiūlymus Klaipėdos naujų greitųjų autobusų linijų projektui tose stadijose, kuomet sprendimų alternatyvos dar yra įmanomos (t. y. teritorijų planavimo, strateginio pasekmių aplinkai vertinimo arba poveikio aplinkai vertinimo stadijose).

LASKAO Valdybos pirmininkas

 Mantas Daukšys