



Nuoga

POLITIKA

be nesąmonių

Liberalų
sąjūdis

2025 metai

LEIDINYJE SKAITYKITE

Klaipėdos Liberalų sąjūdžio pradėti projektai, kurie jau puošia miestą



Daugiau skaitykite 2 psl. ➔

„Gintarinei jūrmylei“ – 25 metai



Daugiau skaitykite 3 psl. ➔

Seniūnaičių straipsniai



Skaitykite nuo 4 psl. ➔

Klaipėdiečio laiškas iš jūros butelio

2025-ųjų pabaiga. Kaip gyvenimi? Kaip sekasi Tau?

Čia nėra užrašyti horoskopai ar TV programa ateinančiai savaitei. Bet jeigu paėmei į rankas, neišmesk ir nesuglamžyk. Čia yra tavo geresnio gyvenimo laiškas. Tiesiog, kol lauksi paimti vaiko iš treniruotės ar valgysi vakarienę, o gal darbe nuo reikalų atsipūsdamas ar savo patogioje lovoje išsitiesęs, prie arbatos virtuvėje ar minkštame fotelyje svetainėje- paskaityk. Bus ką su gimine ir kaimynais aptarti prie šventinio stalo.

Yra progresas? Saugu? Patogu? Ar Klaipėda laisva? Ar turtinga? Ar Lietuva gera vieta gyvenimi?

Kelios Klaipėdos fano mintys apie sprendimus, galimybes, lūkesčius. Apie geresnį gyvenimą mums visiems.

Gyvename, tvarkomės, lyg ir neblogai viskas. Miestas gražėja. Puošiasi pastatų fasadai. Atnaujinami parkai, gatvės, šaligatviai, krantinės, aikštės.

Tiesa, pagrindinės Atgimimo aikštės, atnaujinti niekaip nepavyksta. Jau ilgą laiką stovi išrausta ir aptverta. Daug judesio- rezultato nėra. Užstrigome tarp praeities ir ateities. Niekaip neapsisprendžiame kuriai paklusti. Lyg būtume nepajėgūs tai suderinti. Gal išminties trūksta? O gal esame per daug ambicingi?

Na, bet kai rasi šį laišką, gal jau būsime šį rebusą įveikę. Gal būsime įveikę savo smulkmeniškumą...Labai to linkiu. Atvažiuok, aplankyk mūsų naują Atgimimo aikštę, kur istorija bus suderinta su šiuolaikiškumu.

Išties, miestas ne tik gražėja, bet ir darosi patogesnis. Pietinėje miesto dayje asfaltuojami kiemai, tiesiami takai, atsiranda daugiau vietų automobiliams.

Gal dar galėtų eismas patogesnis būti. Kai kur panaikinti nepagrįsti greičio apribojimai. Bet vis dar neleidžiama sankryžose sukti į dešinę. Tiesiog trumpiau stovėtumėme spūstyse.

Mūsų miestas ilgas ir siauras. Todėl labai padėtų sklandžiai judėti, jeigu realiai veiktų žalioji banga šviesoforuose.

Kažkiek neramu dėl senamiesčio ir H. Manto g. Lyg ir turėtų būti svarbiausios miesto arterijos. Tačiau klaipėdiečių ten daug nesutiksi. Todėl labai sunku ten esantiems barams, kavinėms. Užsidaro parduotuvės, nes trūksta praeivių. Trūksta gyvasties centre.

Nauja gyvybės ašis formuojasi aplink upę. O kokia H. Manto- Tiltų gatvės linijos vizija? Kol kas nieko aiškiai nesuformuluota. Gal ateityje ten tik pėsčiomis vaikščiosime? Svarbu, kad neprikurtumėm daug taisyklių ir reikalavimų, ten esančiam smulkiam verslui. Jam reikia duoti degunies, kad neuždustų visai.

Daug klaipėdiečių persikėlė gyventi į priemiesčius. Dirba, mokosi Klaipėdoje, bet gyvena už miesto. Galbūt metas mums gerai apmąstyti kokių urbanistiniu keliu toliau turi vystytis



Klaipėda? Kokiu miestu mes norime būti? Ar miestas su vienu aiškiai išreikštu centru, ar atskirų kvartalų miestas su ten esančia infrastruktūra? Kuo greičiau apsispręsimė, tuo protingiau jį vystysime ateityje.

Ir dar. Svarbu, kad uostas su miestu gerai sutartų. Palaikytų vienas kitą. Jie vienas be kito negali. Aišku, uosto veikla neturi kliūdyti miestiečių gerovei.

Jeigu nuspręsi pas mus atvažiuoti. Tai per Vilnių neskris. Ten labai dažnai uždarinėja oro uostą dėl baltarusiškų oro balionų. Geriau skris per Palangą. Čia kol kas ramu.

Jeigu atvirai, žmonės nesijaučia saugiai. Klaipėdiečiai gyvena prie pat uosto. Turime dujų terminalą, naftos cisternas. Uostas labai svarbus visai valstybei. Neramiais laikais jį privalome profesionaliai saugoti. Klaipėdiečiai turėtų būti nuraminti, papasakojant jiems, kas konkrečiai dėl jų saugumo yra padaryta ir daroma. Kaip veiks specialios tarnybos krizės atveju. Žinojimas padeda jaustis saugiau ir užtikrinčiau.

Šiuo metu Lietuvoje turime silpną nacionalinę valdžią. Nėra lyderystės, daug chaoso ir pasimetimo. Bereikalingo santykių aiškinimosi. Kažkaip šiandieninėje situacijoje norisi, kad valstybės valdžia telktų ir darytų sprendimus, o ne šurmulių.

O šiaip gyvenam normaliai. Vaikai eina į mokyklą. Tėvai į darbus. Prie jūros gyvenam, todėl turiu svajonę, kad vaikai nuo mažų dienų per pamokas būtų sudominti jūra, ugdoma pagarba jūrai, supažindinami su jūros teikiamomis galimybėmis.

Labai noriu, kad mūsų mieste niekam netrūktų duonos ant stalo, šiltos pastogės, reikalingų vaistų ir aplinkinių gerumo bei atjautos. Noriu, kad ligai užpuolus kiekvienas klaipėdietis laiku sulauktų reikiamos pagalbos. Gal todėl ir mūsų poliklinikas bei ligonines stiprinti reikėtų.

Kai rasi šį laišką, būtinai kviečiu atvažiuoti pas mus. Niekur kitur nesutiksi taip savo miestą mylinčių žmonių. Klaipėdiečiai išradingi, linksmi ir draugiški žmonės. Bet kartu ir žodžio į vatą nevynioja. Svečių visada su vaišėmis pasitiks, bet ir kas negerai pasakys. Klaipėda- nuoširdžių žmonių miestas!

Liberalų sąjūdžio Klaipėdos skyriaus pirmininkas Artur Truš

Klaipėdos **Liberalų** sąjūdžio pradėti projektai, kurie jau puošia miestą



1

Klaipėdos Pilies bokšto atstatymas. Idėja sunkiai skynėsi kelią, buvo daug skeptikų, bet buvo pradėti ir vėlesnių valdžių užbaigti.



2

Tūkstantmečio mokyklos Tauralaukyje statyba. Šiaurinėje miesto dalyje labai trūko mokyklos ir ši idėja buvo pradėta įgyvendinti. Daug kritikų prieštaravo, bet pradėti darbai buvo užbaigti keičiantis valdžioms Klaipėdoje

3

Klaipėdos muzikinio teatro rekonstrukcija. Tai kone naujo teatro pastatymas. Daug pastangų kainavo projektavimas, lėšų paieška, bet pradėta idėja taip pat džiugina klaipėdiečius ir miesto svečius.



4

Klaipėdos futbolo mokykla, irklavimo bazė. Sportiniai objektai visuomet sulaukia daug iššūkių, bet pradėti liberalų sąjūdžio atstovų darbai, šiandien leidžia mėgautis tūkstančius jaunųjų klaipėdiečių ir sportuoti.

5

Baltijos prospekto estakada – automobilių transporto estakada Klaipėdoje, iškilusi virš Vilniaus plento, Baltijos prospekto ir Šilutės plento gatvių sankirtos. Pradėtas projektas reikalavo daug pastangų, bet užbaigus šią estakadą buvo kritiškai pagerintas eismas Klaipėdos mieste.



Sustabdyti **Liberalų** sąjūdžio pradėti projektai, kurie taip ir netapo veikiančia infrastruktūra

1. Jūrininkų sveikatos priežiūros centras. Nors buvo daug darbo įdėta, kad būtų parengtas projektas, bet naujai išrinktos valdžios netikėjo šia idėja ir iki šių dienų klaipėdiečiai turi savo sveikata rūpintis sename bendrabučio pastate.
2. Sporto salės Kretingos/Šviesos gatvėje statyba. Buvo sutarimas, parengtas projektas, bet naujai išrinkti valdžios atstovai negebėjo taip reikalingos sporto salės pastatyti.
3. Bibliotekos pastatas pietinėje miesto dalyje. Pietinė miesto dalis neturi tinkamos infrastruktūros bendruomenėms, bet tai nebuvo problema po liberalų sąjūdžio išrinktiems valdžios atstovams ir ši idėja vis atnaujinama diskusijose, bet lieka neįgyvendinta.

Esame dėkingi, kad naujai išrinkti valdžios atstovai nesustabdė šių projektų ir jais mėgaujamės visi.

”



Pradinukai turi turėti teisę ir savaitgaliais naudotis metine lengvata

Reaguojant į tėvų prašymus siūlau svarstyti galimybę Klaipėdos mieste esančių mokyklų 1–4 klasių mokiniams, pateikusiems ugdymo įstaigos išduotą mokinio pažymėjimą, nustatyti – 15,00 Eur. kainą, suteikiant naudotis visomis 365 dienomis. Šis mano siūlymas buvo svarstomas keičiant miesto strateginį planą. Gaila bet šito siūlymo miesto taryba nepalaikė.

Kadangi Klaipėdos biudžetinių įstaigų meno, sporto būreliai vyksta ir savaitgaliais, 1-4 klasių moksleiviai viešuoju transportu naudojami ir savaitgaliais. Vykstant savaitgaliais viešuoju transportu moksleiviams tenka naudotis kita apmokėjimo už važiavimą sistema. Nustačius 1-4 klasių moksleiviams vieną kainą visomis dienomis būtų išvengta nesusipratimų viešajame transporte, tėvams palengvinta našta, patogiau būtų naudotis Klaipėdos



SAULIUS LIEKIS
Klaipėdos miesto tarybos narys

viešuoju transportu. Šį siūlymą teiksime ir ateityje. Mano kad miesto pradinukai už simbolinę kainą metams turi turėti galimybę naudotis ir savaitgaliais.

Miesto valdžios parodytas dėmesys senjorams ir suteikta lengvata nuo 65 metų yra gerai, bet reikia rūpintis ir padėti mieste gyvenančioms jaunoms šeimoms.

Saulius Liekis

„GINTARINEI JŪRMYLEI“ – 25 METAI



„Gintarinė jūrmylė“ – unikalus sporto ir sveikatingumo renginys, kasmet vykstantis Smiltynėje antrąjį spalio šeštadienį. Nuo 2001 metų patrankos šūviu ir laivo varpo dūžiu čia duodamas startas bėgimui, kurio trasa driekiasi miško keliukais, plentu, pajūrio smėliu ir kopomis, o distancijos matuojamos jūrmylėmis.

Renginio idėjos autoriai – Mykolas Tumėnas, Andrejus Vaičiulis ir a.a. Juozas Rupšlaukis – siekė sukurti XXI amžiaus sporto šventę, kuri jau 25 metus išlieka prestižine ir laukiamą tiek profesionalų, tiek bėgimo mėgėjų. Per šį laiką „Gintarinė jūrmylė“ tapo tarptautiniu renginiu, sutraukiančiu beveik tūkstantį dalyvių iš Lietuvos ir užsienio.

Projektą inicijavo AB „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ kartu su Klaipėdos apskrities lengvosios atletikos federacija. Dalyviams siūlomos įvairios distancijos: 1 jūrmylė (1852 m) visiems norintiems, profesionalams – 6 jūrmilių (11,11 km) vyrams ir 3 jūrmilių (5,55 km) moterims. Šių distancijų nugalėtojų vardai įamžinami atminimo akmenyje, iškeltame iš Kuršių marių dugno.

Pastaraisiais metais renginys dar labiau išsiplėtė – įvestas 0,5 jūrmilės bėgimas ir ėjimas, skirtas visų amžiaus grupių dalyviams. „Gintarinės jūrmilės“ metu taip pat vyksta Atviras Lietuvos kroso čempionatas ir Lietuvos jaunimo pirmenybės, fiksuojami trasų rekordai.

Renginio biudžetas ir prizinis fondas nuolat auga – šiandien jis viršija 20 tūkst. eurų. 3 ir 6 jūrmilių nugalėtojams skiriamos solidžios piniginės premijos, o dalyviai apdovanojami marškinėliais ir rėmėjų prizais.

ISTORIJA SAUGANTIS AKMUO

Smiltynėje stovintis paminklinis akmuo, kurį apdirbo skulptorius Arūnas Sakalauskas, kasmet pasipildo naujais vardais. Jame įamžinti visi „Gintarinės jūrmilės“ nugalėtojai – tai gyvas renginio istorijos simbolis.

VIRGINIJUS JURGELEVIČIUS: 25 METŲ KELIAS

Virginijus Jurgelevičius, Klaipėdos apskrities lengvosios atletikos federacijos prezidentas, pabrėžia, kad per 25 metus renginį organizavo stipri ir nuolat atsinaujinanti komanda. Organizacinio komiteto vadovais skirtingais

laikotarpiais buvo Algirdas Dulkė, Sigitas Dobilinskas, Eugenijus Gentvilas, Arvydas Vaitkus ir dabartinis vadovas Algis Latakas. Kiekvienas jų prisidėjo svarbiomis iniciatyvomis – nuo leidinių ir atminimo medalių iki renginio formato atnaujinimo.

Pasak V. Jurgelevičiaus, „Gintarinė jūrmylė“ pelnė Lietuvos ir tarptautinį pripažinimą, sutraukia svečius iš

Latvijos, Estijos, Lenkijos ir Ukrainos, o bendradarbiavimas su Lietuvos lengvosios atletikos federacija tapo ilgalaikė tradicija.

EUGENIJUS GENTVILAS: KLAIPĖDOS JŪRINIS SIMBOLIS

Buvęs organizacinės komandos vadovas, Seimo narys Eugenijus Gentvilas teigia, kad „Gintarinė jūrmylė“ išaugo iš entuziastų iniciatyvos į profesionalų tarptautinį renginį, tapusį neatsiejama Klaipėdos tapatybės dalimi. Distancijos jūrmylėmis ir vieta Smiltynėje pabrėžia miesto jūrinį identitetą, o pats renginys prisideda prie Klaipėdos ir visos Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, įvaizdžio stiprinimo.

IŠ KARTOS Į KARTĄ

Algirdas Grublys – vienintelis klaipėdietis, nepraleidęs nė vienos „Gintarinės jūrmilės“. Jam šis bėgimas tapo šeimos tradicija ir asmeniniu savęs išbandymu. Pasak jo, svarbiausia ne rekordai, o galimybė kasmet sugrįžti į Smiltynę, pajusti bendrystę ir pajūrio dvasią.

„Gintarinė jūrmylė“ ir šiandien išlieka atvira visiems – nuo vaikų iki senjorų, nuo mėgėjų iki profesionalų. Tai daugiau nei bėgimas – tai gyva, 25 metus trunkanti Klaipėdos sporto ir jūrinės kultūros tradicija.



VIRGINIJUS JURGELEVIČIUS

Ar Klaipėdos miestas pritrauks jaunimo į Klaipėdą?

Jaunimo pritraukimo į Klaipėdos miestą problema tarsi Sizifo akmuo atrieda kiekvienai rinkimui į miesto savivaldybės tarybą laimėjusiai komandai. Neveltui Klaipėdos miesto savivaldybėje gausu jaunimo įveiklinimo planų, jaunimo centrų koncepcijų, finansinio skatinimo priemonių, jaunimo pritraukimo ir išlaikymo politikų, komitetų, funkcionierių bei kitokių jaunimo linksminimo idėjų, iniciatyvų ir projektų.



RIMA MICKIENĖ

Tai neveikia taip, kaip norėtų ar žadėtų politikai.

Klaipėdos universiteto mokslininkės A. Naujokienė, D. Verkulevičiūtė-Kriukienė (2020) nustatė, kad dėl migracijos Klaipėda netenka ekonomiškai aktyvių, išsimokslinusių žmonių, todėl uostamiesčiui būdingas protų nutekėjimas. Klaipėdos miesto gyventojai sparčiai sensta. Dėl nepakankamų darbo išteklių ir jų kokybės miesto ekonominė bei socialinė plėtra tampa problemiška.

Taigi, vienu stipriausių jaunimo magnetu Klaipėdoje galėtų tapti aukštosios mokyklos. Tai valstybiniai ir privatūs universitetai, kolegijos ir Vilniuje esančių aukštųjų mokyklų fakultetai: Klaipėdos universitetas (KU), LCC universitetas, Klaipėdos valstybinė kolegija (KVK), SMK aukštosios mokyklos Klaipėdos filialas, Lietuvos verslo kolegija, Vilniaus Gedimino technikos universiteto Lietuvos jūreivystės akademija (LAJM, nuo 2024 m. LJA), Vilniaus dailės akademijos (VDA) fakultetas, Lietuvos muzikos ir teatro akademijos (LMTA) fakultetas.

Deja, Klaipėdos aukštosios mokyklos nėra stiprus jaunimo magnetas.

Valstybinėse aukštosiose mokyklose KU, KVK, LJA, VDA ir LMTA fakultetuose 2023 m. ir 2024 m. studijavo apie 6 tūkst. studentų, kurių daugumą sudarė studentai iš KVK (atitinkamai 42 proc. ir 41 proc.) ir KU (40 proc. ir 45 proc.), LAJM studentai sudarė 14 proc. ir 10 proc., o VDA ir LMTA fakultetuose studijavo 1-2 proc. visų studentų. Studentų skaičiui būdinga mažėjimo tendencija.

Mažėjantis studentų skaičius tampa ne tik Klaipėdos aukštųjų mokyklų, bet ir viso regiono vystymosi stabdžiu: apytuštė aukštoji mokykla nepatraukli naujiems studentams, prastėja akademinės veiklos kokybė ir, natūralu, mažėja regiono konkurencingumas. Mieste juntamas gyventojų mažėjimas ir jaunimo migracija į didžiuosius miestus ar užsienį tiesiogiai mažina stojančiųjų skaičių ir riboja studijų programų finansavimą bei gyvybingumą. Nors Klaipėdoje galima rinktis jūrų transporto, logistikos, sveikatos ir inžinerijos studijas, kai kurios studijų programos yra mažai patrauklios dėl silpnos žinomumo, mažesnės konkurencijos ar pasenusio turinio.

Šioje situacijoje išskirtinis yra Lietuvos jūreivystės akademijos (LJA) vaidmuo, nepaisant nedidelės studentų dalies mieste. LJA yra vienas iš pagrindinių Klaipėdos regiono konkurencingumo didinimo centrų, nes jūrinė ekonomika yra regiono specializacija. LJA tiesiogiai prisideda prie aukštos kvalifikacijos jūrininkų rengimo, tarptautinio jūrinio sektoriaus specialistų parengimo, regiono jūrinio identiteto stiprinimo, yra aktyvus jūrinės ekonomikos inovacijų katalizatorius. LJA čia veikia kaip vienas iš kertinių regiono konkurencingumo veiksnių Baltijos regione. Būtent LJA gali tapti jungiančia grandimi, vienijančia universitetų, kolegijų ir jūrinio verslo bendradarbiavimą, nes jau šiandien glaudžiai dirba su laivybės ir krovos bei logistikos kompanijomis, uosto direkcija ir tarptautiniais partneriais, numato bendrai vystomas laboratorijas, mokslinių tyrimų projektus ir tarptautines programas.

Klaipėdos aukštųjų mokyklų mokslinių tyrimų finansavimas yra ribotas, o tai apsunkina laboratorijų atnaujinimą, mokslinių grupių išlaikymą ir tarptautiškumo didinimą. Trūksta dėstytojų ir jaunųjų tyrėjų, nes pritraukti naujų specialistų yra sudėtinga dėl atlyginimų, regiono lokacijos ir ribotų karjeros galimybių. Šalyje silpna verslo ir aukštųjų mokyklų jungtis. Nors Vakarų Europos šalyse situacija visiškai skiriasi - verslas yra skatinamas užsakyti tyr-

imus aukštosiose mokyklose, ir tokiu būdu prisidėti plėtojant tyrimų bazę, mokslininkų potencialą. Deja, Lietuvoje ši tradicija iki šiol neprigyja. Verslas žino viską. Nepakankamas bendradarbiavimas su verslu riboja ilgalaikių tyrimų, studijų ir verslo iniciatyvų vystymą, o Klaipėdos, kaip jūrinio mokslo centro, įvaizdis nėra pilnai išnaudotas.

Valstybinių aukštųjų mokyklų finansavimas tiesiogiai susijęs su studentų skaičiumi. Mažėjant finansavimui ir jo priklausomybei nuo valstybės sprendimų riboja universitetų ir kolegijų plėtrą, nes aukštosios mokyklos dėl silpno ryšio su verslu mažai pritraukia privačių investicijų. Klaipėdoje pagrindinė pramonė susijusi su uosto veikla, kuri priskiriama apdirbamajai pramonei, t.y. neimliai aukštosios technologijos. Tai atstumia jaunimą rinktis karjerą jūrų sektoriuje. Stebima regiono darbo rinkos disproporcija, nes ne visi absolventai randa darbą pagal pasirinktą studijų kryptį. Klaipėdos aukštosiose mokyklose vis dar ribotas tarptautiškumas – nors vykdomi projektai ir studentų mainai, užsienio studentų pritraukimas išlieka iššūkis dėl ribotos programų anglų kalba kokybės, migracijos tvarkos ir rinkodaros.

Problemų sprendimas vienas – būtina pritraukti daugiau jaunimo studijuoti.

Tai sudarytų sąlygas išspręsti aukštųjų mokyklų kokybės, mokslinių tyrimų produktyvumo, tarptautinių ryšių technologinės bazės gerinimo problemas. Klaipėdos miesto ir regiono verslui pasiūlytų daugiau aukštos kvalifikacijos specialistų, sustiprintų Klaipėdos, kaip jūrinio mokslo centro, įvaizdį, atvertų didesnes inovacijų ir žinių ekonomikos plėtros galimybes.

Dabartiniu metu studentų pritraukimas į Klaipėdą yra tik aukštųjų mokyklų reikalas. Viešinimas medijose, parodose ar kituose renginiuose šalyje ir užsienyje finansuojamas nuosavomis lėšomis, todėl yra ribotas, nehomogeniškas, o miesto įvaizdis, kaip pridėtinės vertės veiksnys, silpnai naudojamas.

Klaipėdos miesto politikams būtina išsiskirti ambicingus tikslus – padidinti Klaipėdos aukštųjų mokyklų žinomumą šalies ir tarptautinėje studijų rinkoje. Siekiant šio tikslo būtina atgaivinti Akademinių reikalų tarybos ar kaip kitaip pavadintos darbo grupės veiklą, nupūsti dulkes nuo iniciatyvų miestui realiai finansiškai prisidėti prie aukštųjų mokyklų žinomumo didinimo šalies ir tarptautinėse studijų parodose, suburti aukštąsias mokyklas bendrai miesto gerovės didinimo veiklai.

Žmonių šypsenos yra mano dopingas



Klaipėdos gyventojai vis labiau pastebi veikiančių seniūnaitijų naudą mieste. Jos tampa efektyviais tarpininkais tarp miesto gyventojų ir savivaldybės administracijos. Esu įsitikinęs, kad toks kanalas padeda greičiau identifikuoti artimiausios gyvenamosios aplinkos problemas ir operatyviau ieškoti jų sprendimų būdų.

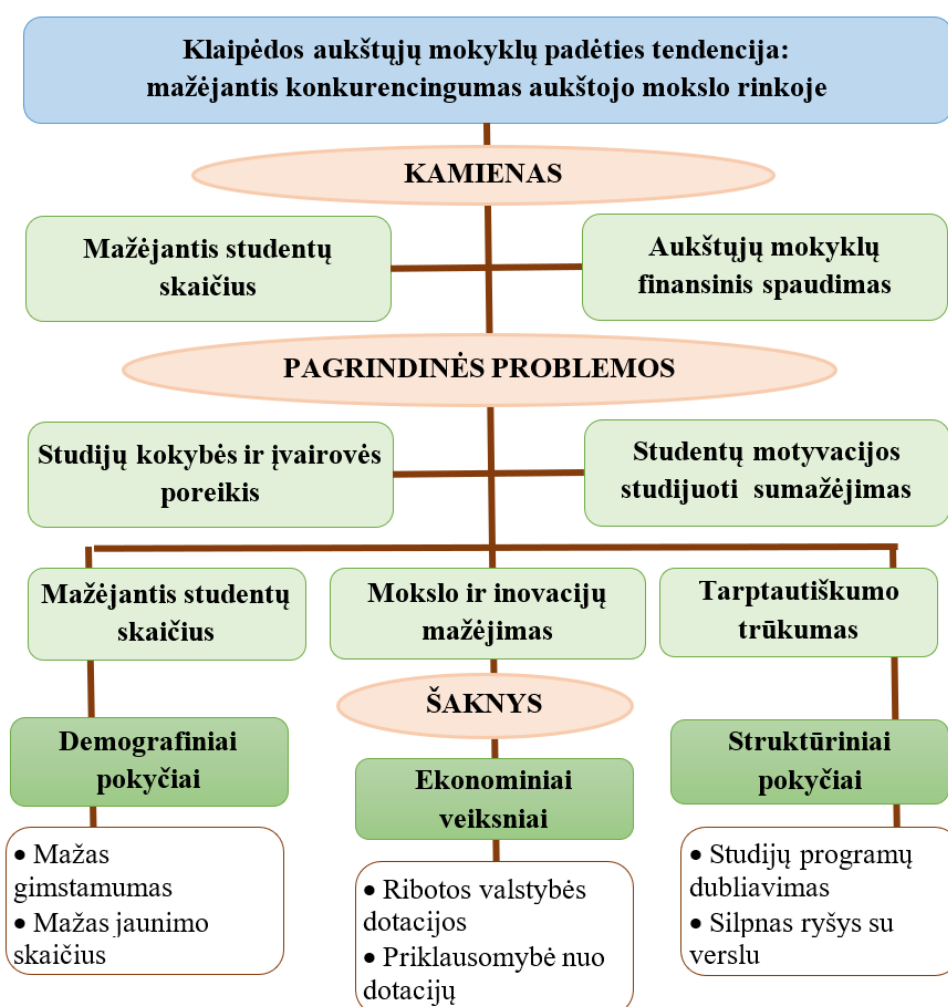
Seniūnaitis yra arčiausiai žmonių kasdienybės. Savotiškas patogesnis klaipėdiečių gyvenimo vadybininkas. Dėl sutrupėjusių šaligatvio plytelių, naujos vaikų žaidimų aikštelės, neapšviesto tako ar kiemo išasfaltavimo nebūtina ieškoti užtarėjų kažkur „aukštai danguje“, dažnu atveju pakanka kreiptis į savo gyvenamojo rajono seniūnaitį.

Norint, kad seniūnaitijos sėkmingai veiktų gyventojų labui yra reikalingi 3 paprasti dalykai: pasitikėjimas, „nemiegantis“ seniūnaitis ir geranoriškumas iš savivaldybės administracijos pusės.



Esu, didžiausios Klaipėdoje, Saulutės seniūnaitijos seniūnaitis. Esu arčiausiai čia gyvenančių žmonių ir galiu drąsiai teigti, kad padarytą daug gerų darbų, kurie palengvina miestiečių kasdienę buitį. Esu dėkingas savivaldybės darbuotojams, kad vyksta sklandus bendravimas. Jie pagal galimybes atliepia į iš gyventojų ateinančius prašymus ar pasiūlymus. Bendromis pastangomis Saulutės seniūnaitijoje vyksta intensyvūs klaipėdiečių gyvenimo aplinkos pokyčiai.

Mėgstu į gyventojų prašymus bei pasiūlymus reaguoti žaibiškai. Todėl dėl gyventojų keliamų klausimų tenka intensyviai bendrauti



su savivaldybės administracija tiesioginiuose susitikimuose, aktyviai palaikyti ryšį telefonu ar susirašinėti.

Noriu pasidalinti keliais pastarojo meto gerų darbų pavyzdžiais.

- Įrengta nauja vaikų žaidimų aikštelė.
- Pradėta parkavimo vietų plėtra.
- Įrengtos papildomos pėsčiųjų takų trinkelės gyventojų patogumui.
- Imtasi apšvietimo problematikos- visi apšvietimo stulpai kruopščiai prižiūrimi ir jau veikia, o dėl kompleksinio gatvių apšvietimo atnaujinimo jau esame eilėje ir laukiame sprendimų.
- Taip pat, yra patvirtintas mūsų prašymas ir laukiame šunų ekskrementų šiukšliadėžių įrengimo.
- Nuolat remontuojami keliai, lopomos duobės, atnaujinamas gatvių linijų bei pėsčiųjų takų ženklavimas.
- Labai svarbu paminėti, kad tai daroma ne biurokatiškai, bet jautriai atsižvelgiant į kiekvieno gyventojo prašymą ar pastabą.
- Patobulintas išvažiavimas iš Agluonos gatvės į Minijos gatvę. Čia įrengtos dvi juostos darant posūkį į kairę, kas ženkliai sumažino spūstis.
- Atidžiai vykdomi aplinkos tvarkymo darbai: žolės pjovimas, šakų išvežimas, medžių priežiūra, apimanti ir taisyklingą jų genėjimą. Derinamasi dėl patogesnio gyventojams šiukšlių konteinerių išdėstymo.

Na ir noriu pasidžiaugti stiprėjančiu Saulutės bendruomeniškumu. Atkurtos smagios ir jaukios kaimynų šventės, kurios suburia vis daugiau gerai nusiteikusių vietos gyventojų. Nepaisant to, kad dėl kiekvieno gyvento-



jo skundo ar užklauso, man tenka pakovoti, džiaugiuosi, kad čia gyvenančių žmonių balsas yra vis labiau girdimas už miesto ūkį atsakingose tarnybose. O aš galiu kukliai prisidėti prie geresnės klaipėdiečių gyvenimo kokybės kūrimo. Atliktų gerų darbų sąrašas pildosi, bet toli gražu, jis nėra baigtinis. Todėl kviečiu visus klaipėdiečius nesidrovėti, kreiptis ir aktyviai naudotis seniūnaičio paslaugomis, tam, kad šalia jūsų namų esanti erdvė taptų patogesnė ir saugesnė.

*Artur Truš
Saulutės seniūnaitis*

„Kai lūžta ne tik **taisyklės**, bet ir vartai: *vieninteliai* Klaipėdoje Rimkų gabarito vartai sulaužyti tris kartus per metus“



IEVA KAZLAUSKIENĖ

Rimkų seniūnaitijoje stovintys vieninteliai Klaipėdoje gabaritus ribojantys vartai turėjo užtikrinti KET laikymąsi bei saugumą, tačiau dėl gyventojų ramybės aktyviai kovojanti **Rimkų seniūnaitijos seniūnaitė Ieva Kazlauskienė** teigia - realybė tokia, kad per vienerius metus jie buvo sulaužyti jau tris kartus.

Šie vartai įrengti Švėpelių gatvėje, jungiančioje Rimkų gyvenvietę ir Laisvosios ekonominės zonos (LEZ) teritoriją. Anksčiau šiuo keliu tankiai, siekdamas trumpinti kelią, važinėjo sunkiasvorės transporto priemonės, kurių vairuotojai nesilaikydavo kelių eismo taisyklių: viršydavo leidžiamą 30 km/h greitį, ignoruodavo STOP ženklus ir draudžiamus posūkius.

- 2021 metais, po 5 metus trukusios kovos su miesto savivaldybe, vietos bendruomenės iniciatyva, buvo pasiekta, kad gatvėje ku-

noruodami įspėjimus ir toliau pažeisdami KET, ne kartą bandė įveikti gabaritus ribojančius vartus, taip užstrigdami, sulankstydami ir laužydami konstrukciją, trukdydami eismą (užkirsdami kelią lengviesiems automobiliams). Tokie „akrobatiniai manevrai“ rodo ne technikos ribas, o mūsų vairavimo kultūros spragas. Akivaizdu, **ne vartų konstrukcija silpna, o vairuotojų sąmoningumas.**

Dar viena problema – vartai ilgiau remontuojami nei naudojami! Kai jie sulaužomi, jų remontas savivaldybei užtrunka nuo dviejų iki šešių mėnesių (po antro sulaužymo vartai remontuojami buvo 6 mėnesius, o po mažiau nei 3 mėnesių – vėl nugriauti). Tuo tarpu sugriauta konstrukcija lyg „dangaus vartai“ sunkiasvoriam transportui, kuris labai greitai tai pastebėjęs, lyg niekur nieko, pradeda judėti



draudžiama atkarpa, o gyventojų ramybė tampa antraeiliu klausimu.

Norisi pastebėti, kad **laužoma gi ne šiaip metalo konstrukcija, bet savivaldybei ir jos gyventojams priklausantis turtas**, už kurį sumokame visi. Kyla pagrįstas klausimas: **ar sunkiasvorio transporto vairuotojai iš tiesų yra ryžtingesni ir galingesni nei savivaldybė ar kitos institucijos?**

SENIŪNAITĖ GINA BENDRUOMENĖ – SAVIVALDYBĖ ATSIVERIA DIALOGUI.

Kaip Rimkų seniūnaitė patikinu – daroma viskas, kad vartai nebūtų pamiršti Klaipėdos miesto savivaldybės, o ribojimai išliktų veiksmingi. Šiuo metu miesto savivaldybės atstovai, transporto skyriaus specialistai, tiksliai ėmė bendradarbiauti, įsiklausyti į bendruomenės poreikius, siekiant išspręsti problemą. **ĮVYKUS MANO, KAIP ATSTOVĖS, SPECIALISTŲ IR RANGOVŲ SUSITIKIMUI BUVO APTARTA GALIMYBĖ IR VIETA ANTRŲJŲ GABARITO VARTŲ ĮRENGIMUI. PAPILDOMI VARTAI LEIS VISIŠKAI SUSTABDYTI SUNKIASVORIO TRANSPORTO EISMĄ PER GYVENVIETĘ IŠ LAISVOSIOS EKONOMINĖS ZONOS.**

Tačiau kartu norisi pabrėžti: **jokie vartai, jokios techninės priemonės nepakeis pagarbos jausmo kitiems eismo dalyviams.** Rimkai – tai gyvenvietė, kurioje, kaip ir bet kuriose kituose namuose - svarbiausia ramybė ir saugumas.



rioje leidžiamas tik D kategorijos eismas (gyventojams ir aptarnaujančiam transportui) būtų draudžiama judėti transportui nuo 3,5 tonos.

- 2024 metais, gyventojams atkakliai fiksuojant pažeidėjus – sunkiasvorio transporto priemones ir įrodymus apie konfliktuoti linkusius, necenzūrinius ženklus gyventojams rodančius vairuotojus, nuspręsta - įrengti gabaritus ribojančius vartus. Tai buvo simbolinė pergalė dėl saugesnės ir ramesnės gyvenvietės.

Deja, nors iškovotos priemonės buvo įgyvendintos, problema iki galo neišspręsta. Sunkiasvorio transporto vairuotojai, ig-

Girulių balsas: apie darbą, viltį ir bendruomenę



Prieš pusantrų metų Girulių seniūnaitijoje susiklostė netikėta situacija – rinkimuose neatsirado nė vieno kandidato. Tai buvo neįprasta vietai, kur nuo seno veikė stipri, darni ir aktyvi bendruomenė. Būtent tuo metu nusprendžiau iškelti savo kandidatūrą. Susitikau su gyventojais, pristačiau save, surinkau daugiau nei 40 elektroninių parašų ir tapau Girulių seniūnaičiu.

Man pasisekė – nors bendruomenė buvo mažiau aktyvi nei anksčiau, sutikau puikių žmonių. Bendruomenės pirmininkė nuo pirmos dienos buvo tvirtas ramstis: patardavo, padėdavo, o prireikus – tiesiog išklausydavo. Taip pat labai daug padėjo buvęs seniūnaitis V. Kavolis, nuo 2015 m. dirbęs šiose pareigose. Jis perleido man savo milžinišką archyvą: nuo seniūnaitijos problemų iki politikų pažadų ir susirašinėjimų. Tai buvo neįkainojama pagalba žmogui, kuris šiame darbe anksčiau neturėjo jokios patirties.

GIRULIŲ PROBLEMOS – NUO TRIUKŠMO IKI BALŲ

Giruliuose gyvena žmonės, kurie myli mišką, jūrą ir ramybę. Tačiau šią ramybę jau daug metų drumsčia traukiniai ir geležinkelis, perskeliantis gyvenvietę į dvi dalis. Triukšmas, nuolatiniai derinimai su „Lietuvos geležinkeliais“ ir ribotos pėsčiųjų galimybės – tai kasdieniai gyventojų rūpesčiai.

Kita jautri tema – žemės kaina ir nauja statyba. Visi nori gyventi kuo arčiau jūros, tačiau tam neretai paaukojami ilgamečiai želdiniai, kurie puošė Girulius dešimtmečius. Gyventojams skauda matyti kertamus medžius vietovėje, kuri jiems – namai ir istorija.

Prastas susisiekimas su miestu taip pat jaučiamas: autobusas kursuoja tik du kartus

per valandą, todėl žmonės neretai jaučiasi tarsi gyvenantys atskirame pasaulyje.

BENDRUOMENĖ – MANO DARBO AŠIS

Per šį laiką stengiausi ne tik spręsti problemas, bet ir burti žmones. Manau, kad stipri bendruomenė yra tikroji seniūnaičio atrama. Šių pastangų rezultatas – šių metų Bendruomenės šventė, kuri subūrė giruliškius susipažinti, pabendrauti ir tiesiog pabūti kartu. Turėjome pagalbą iš savivaldybės, policijos bei Šaulių sąjungos 310-osios kuopos – esu jiems labai dėkingas.

Informacija – dar vienas svarbus darbo elementas. Stengiausi gyventojams pateikti ją aiškiai ir laiku, nes tik žinantis žmogus gali priimti sprendimus ir jaustis bendruomenės dalimi.

NEPATOGIOS TIESOS APIE GIRULIŲ GATVES

Po triukšmo sienelių atsiradimo Giruliai tarsi pasidalijo į rytų ir vakarų Berlyną: pėsčiųjų pervaža uždaryta, liko tik autotransporto pervaža. Neseniai paaikškėjo, kad ji apskritai nėra skirta nei pėstiesiems, nei dviratininkams – nors per ją eina tarptautinis dviračių takas aplink Baltijos jūrą.

Kol kas sprendimo nėra.

2024 m. vasarą buvo išasfaltuotas pasukutinis Girulių žvyrkelis – Šilo gatvė, tačiau gyventojai pasigedo projekte buvusių suplanuotų parkavimo vietų. Vienas projektas buvo pristatytas, kitas – įgyvendintas.

Šlaito, Turistų ir Stoties gatvių būklė – atskira istorija. Nėra dviračių takų, pėstiesiems nesaugu, o Stoties gatvėje neprasilenkia du automobiliai. Lietaus nuotekų sistemos taip pat nėra, todėl gyventojai ir autobusų keleiviai

dažnai brenda per balas, kurios laikosi tol, kol išgaruoja.

Dar skaudžiau tai, kad 2025 m. vasario mėnesį, jau laukiant paslaugų pirkimo pradžios, finansavimas šiems darbams buvo nutrauktas. Vietoj to buvo sutvarkyta plažo aikštelė.

35 METŲ AŽUOLAI – LAIKO ŽENKLAS, KURĮ NORIME IŠSAUGOTI

Girulių bendruomenė nuo senų laikų buvo aktyvi. 1990 m. pavasarį, tik paskelbus nepriklausomybę, gyventojai pasodino ažuoliukus, kurie šiandien tapo brandžiais, gražiais ažuolais Girulių centre. Tačiau jie auga sklype, kuriame pagal detalų planą numatyta komercinė statyba. Gyventojai tikisi, kad jų rinktas meras neleis nukirsti šio istorinio atminimo ir padės jį įamžinti, juolab artėja 35-osios Girulių televizijos bokšto gynimo metinės.

SENIŪNAIČIO KASDIENYBĖ – TARP SKAMBUČIŲ, ŠLIUŽŲ IR SUDĖTINGŲ SPRENDIMŲ

Seniūnaičio telefonas neskamba tik tada, kai būnu miške. Kartais skambina draugai, pamiršę Girulių gatvių pavadinimus. Kartais prašo patarimo dėl šliužų daržuose. Kartais – dėl rimtų, skubių problemų.

Per šį laiką sužinojau daug apie giruliškius. Supratau, kad žmonėms dažnai sunku patikėti, jog pokyčiai įmanomi. Todėl mano darbas – ne tik spręsti reikalus, bet ir nuolat belstis į institucijų duris. Kartais be atsako. Kartais nematant šviesos tunelio gale. Bet belsti vis tiek, nes ne už save tai darai – už kaimynus, kurie tavimi pasitiki.

KAS IŠ TIKRŲJŲ YRA SENIŪNAITIS?

Seniūnaičio pareigos nesuteikia privilegijų ar galių. Tai visuomeninės, neatlygintinos pareigos. Turiu pažymėjimą, bet kur su juo galiu patekti – neaišku. Į posėdžius patenku taip pat, kaip ir bet kuris gyventojas. Į užklausas atsakoma kaip eiliniam klaipėdiečiui.

Todėl manau, kad tikroji seniūnaičio misija – telkti, stiprinti ir auginti bendruomenę. Nes tik didelės ir tvirtos bendruomenės yra girdimos. Tik jų klausoma.

Keista, kad pusė Klaipėdos seniūnaitijų net neturi seniūnaičio. O juk tai žmogus, kuris stovi greta tavęs: tavo gatvėje, tavo kaimynystėje, tavo gyvenime.

PABAIGAI

Aš tikiu Giruliais. Tikiu žmonėmis, kurie čia gyvena. Tikiu, kad bendruomenė yra jėga, o ne formalumas. Ir tikiu, kad kiekvienas iš mūsų gali prisidėti – žodžiu, idėja, iniciatyva ar tiesiog geru žvilgsniu kaimynui.

Kol tik turėsiu žmonių pasitikėjimą, belsiu. Net jei durys kartais neatsidarys.

Tomis Paulauskas, Girulių seniūnaitis

Pranešk seniūnaičiams
apie rajono problemą ▶



TAPK LIBERALŲ
SĄJŪDŽIO NARIU ▶



Uosto plėtra neturi trukdyti klaipėdiečių gyvenimo kokybei



Šiandien pagrindinė Žvejybos uosto rajono bendruomenės problema – Klaipėdos uosto rezervinė teritorija, apimanti Strėvos g. 4 ir Mituvos g. 2. adresais esančius daugiabučius gyvenamuosius namus. Šioje teritorijoje Uosto nuomininkai, UAB „Neto terminalas“, planuoja krauti ir sandėliuoti naudotus automobilius – vos 22 metrų atstumu nuo gyvenamųjų namų.

Gyventojai kategoriškai nesutinka su tokia kaimynyste, nes tai kelia grėsmę sveikai, sau-

giai ir darniai gyvenimo aplinkai.

Mūsų bendruomenės kelias link saugios aplinkos prasidėjo dar 2025 m. sausio mėnesį, kai pirmiausia kreipėmės į Klaipėdos miesto savivaldybę, miesto tarybą, Seimo narius, ministrus ir Uosto direkciją. Organizavome susitikimus su Seimo nariais, Taryba, meru, Savivaldybės administracija ir gyventojais, kuriuose kartu su bendruomenės nariais pristatėme aktualią visuomenei problemą ir ieškojome sprendimų vietiniu lygmeniu.

Paaikšėjus, kad minėta teritorija yra perduota Uostui ir šis yra atskaitingas Susisiekimo ministerijai, 2025 m. lapkričio 3 d. su bendruomenės atstovais – Laura Gedgaudaitė Domarkiene ir Audriumi Domarku – lankėmės pas Susisiekimo ministrą Jurą Taminską.

Susitikimo tikslas – aptarti Uosto rezervinės teritorijos, esančios Strėvos g. 4 / Mituvos g. 2, perdavimo Klaipėdos miesto savivaldybei galimybes tam, kad ši teritorija būtų panaudota Žvejybos uosto bendruomenės poreikiams. Susitikime išreiškėme tvirtą viltį, kad abi institucijos – Klaipėdos uostas ir Savivaldybė – gali ir turi spręsti klausimus profesionaliai, pirmiausiai įvertindamos gyventojų interesus.

Ministras patvirtino, kad situacija jam žinoma ir suprantama, o bendruomenės siekis išlaikyti teritoriją viešajai, rekreacinei paskirčiai ir užtikrinti čia gyvenančių žmonių saugumą bei kokybišką aplinką yra pagrįstas ir vertas palaikymo. Ministerija tikisi iš Savivaldybės pateikiamų aiškių įsipareigojimų ir garantijų, kad teritorija nebus panaudota gyvenamųjų namų statyboms ir bus įvardinta alternatyvi teritorija, kurią Savivaldybė mainais pasiūlys

Uosto plėtrai. Taip pat, pageidaujama, jog reikėtų apibrėžti preliminarinius terminus, per kuriuos Strėvos g. 4 teritorijoje būtų galima įrengti bendruomeninę rekreacinę erdvę / parką.

Ministras informavo, kad artimiausiu metu planuojamas nuotolinis pasitarimas tarp Ministerijos, Savivaldybės ir Uosto direkcijos, į kurį, tikėtina, bus pakviesti ir bendruomenės atstovai. Per 7–10 dienų žadama pateikti informaciją dėl pasiektos pažangos ir suderintų sprendimų.

Mūsų bendruomenės problema išgirsta, pripažįstama ir vertinama rimtai. Tolimesnė eiga priklauso nuo Uosto direkcijos ir Savivaldybės sprendimų, siekiant apginti gyventojų teisę į saugią, sveiką ir bendruomenės reikmėms skirtą aplinką.

Noriu padėkoti visiems geros valios žmonėms, kurie sureagavo į mūsų susirūpinimą ir tvirtai remia bei padeda ginti čia gyvenančių žmonių teisėtus interesus. Visiškai pritariu Klaipėdos Liberalų sąjūdžio lyderiui, kolegai seniūnaičiui Artur Truš, kuris sako, kad „tik būdami vieningi ir bendruomeniški, mes galime konstruktyviai spręsti žmonėms pačias aktualiausias problemas.“

Metai eina į pabaigą, tačiau su jais nėsibaigia mūsų darbai ir gyventojų lūkesčiai gyventi darnioje, žalesnėje ir saugesnėje aplinkoje. Kad Klaipėda žydėtų – o mes visi būtume to žydėjimo dalis: kuriantys, palaikantys ir vieningi!

Strėvos seniūnaitijos ir Žvejybos uosto rajono bendruomenė

Aušra Jankauskienė, Strėvos seniūnaitė

TARŠA KLAIPĖDOJE

Klaipėda – išskirtinis Baltijos regiono miestas, kuriame stambus jūrų uostas praktiškai susilieja su senamiesčiu ir gyvenamaisiais rajonais. Būtent dėl šio išskirtinio miesto veido Klaipėda atsidūrė ypatingame dėmesio centre – čia rengiama mokslo daktaro disertacija, skirta būtent šio miesto oro kokybei. Kitaip tariant, Klaipėda tapo savotiška laboratorija po atviru dangumi, kurioje siekiama atsakyti į labai praktišką klausimą: kur ir kodėl kvėpuoti mieste yra pavojingiausia, ir ką su tuo daryti.

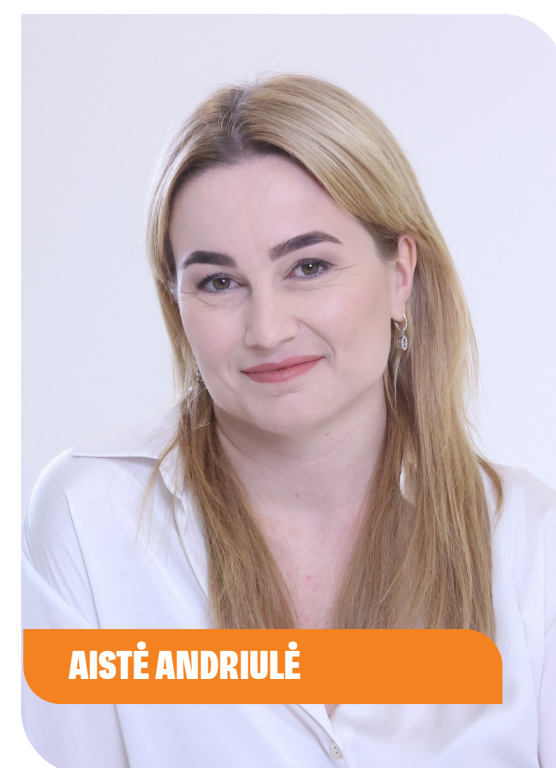
Moksliniai tyrimai rodo, kad Klaipėdoje yra kelios ypač jautrios teritorijos, kuriose oro taršos poveikis gyventojams – ypač vaikams ir senjorams – yra didesnis negu kitose miesto vietose. Išryškėjo trys pagrindinės zonos: Birutės ir Rumpiškės rajonai, Naikupės–Debreceno sankryžos ir Zudermano kvartalo teritorija bei Herkaus Manto–Liepų sankryža. Tai nėra tolimi pramoniniai pakraščiai – tai tankiai apgyvendinti, visiems klaipėdiečiams pažįstami kvartalai, kuriuose verda kasdienis gyvenimas.

Birutės ir Rumpiškės rajonuose susideda keli taršą didinantys veiksniai. Čia dar nemažai namų šildoma kietuoju kuru – malkomis ar kitais, ne visada kokybiškais degalais, kurie į orą išleidžia ne tik dūmus, bet ir smulkias, sveikatai pavojingas daleles. Prie to prisideda ir transportas: iš pirmo žvilgsnio tai paprastos gyvenamosios gatvės, tačiau jos jungia svarbias miesto arterijas, tad automobilių srautai čia kur kas intensyvesni, nei atrodo. Siauros gat-

vės, pakelėse sustatyti automobiliai, dažnas stabdymas ir vėl pajudėjimas – visa tai reiškia, kad į orą nuolat kyla ne tik išmetamosios dujos, bet ir nuo stabdžių, padangų bei kelio dangos besidėvinčios dalelės. Būtent šios dalelės ir azoto dioksidas yra laikomi vienais pavojingiausių teršalų kvėpavimo sistemai.

Naikupės–Debreceno sankryžos teritorija išsiskiria ne tik intensyviu eismu, bet ir itin dideliu gyventojų skaičiumi – čia, daugiabučių kiemuose ir aplinkinėse gatvėse, gyvena daugiau kaip 30 tūkstančių žmonių. Tai reiškia, kad net ir vidutinio lygio, bet nuolat pasikartojanti oro tarša tokiomis sąlygomis ne šiaip „fiksuoja matavimuose“, o kasdien tiesiogiai paliečia tūkstančius klaipėdiečių – vaikus, senjorus, šeimas, grįžtančias namo po darbo. Tyrimo metu būtent šioje sankryžoje fiksuota viena didžiausių azoto dioksido koncentracijų mieste, o pagrindinė to priežastis – spūstys ir beveik nenutrūkstantis transporto srautai, kai automobiliai nuolat stabdo, lėtai rieda ir vėl pajuda pirmyn. Cheminė smulkiųjų kietųjų dalelių sudėties analizė parodė ir padidėjusias transportui būdingų metalų – chromo, stibio, cinko, wolframo – koncentracijas. Paprasčiau tariant, čia kvėpuojama oru, kuriame aiškiai matomas intensyvaus transporto pėdsakas – nuo išmetamųjų dujų iki nuolat besidėvinčių padangų, stabdžių ir kelio dangos.

Vos už kelių kvartalų esantis Zudermano rajonas – viena tankiausiai apgyvendintų miesto teritorijų, kur gyvena per 26 tūkstančiai žmonių, o beveik 40 procentų jų sudaro vaikai ir senjorai. Iš pirmo žvilgsnio žaliųjų plotų čia nėra taip



AISTĖ ANDRIULĖ

mažai, tačiau problema slypi ne bendrame želdynų plote, o tame, kiek jų tenka vienam gyventojui. Kai žmonių daug, o parkų ir skverų dalis vienam žmogui nedidelė, želdynai nebesugeba atlikti „ekologinio amortizatoriaus“ funkcijos – prasklaidyti taršą, vėsinti orą, sulaikyti dulkes ir dalį išmetamųjų dujų. Todėl siūloma aiškiai įsivesti rodiklį – ne mažiau kaip 9–11 kvadratinų metrų žaliųjų erdvių vienam gyventojui. Tokie skaičiai jau minimi tarptautinėse rekomendacijose ir galėtų tapti vienu iš miesto planavimo standartų.

Kita jautri vieta – Herkaus Manto ir Liepų gatvių sankryža. Tai pats miesto centras: aplink būrai, parduotuvės, įstaigos, čia nuolat juda tiek miestiečiai, tiek svečiai. Tačiau intensyvus eismas ir labai ribotos želdynų galimybės sukuria zoną, kurioje oro kokybė nuolat prasta, nors ir neperžengia rekomenduojamų normų. Tačiau čia jau nebegalima tikėtis didelių parkų dėl teritorijos specifiškumo ir apstatymo, todėl būtina ieškoti kūrybiškesnių sprendimų.

Tyrimo rezultatai rodo, kad į šias teritorijas reikėtų žvelgti kaip į prioritetas, kuriose būtina taikyti konkrečias priemones. Birutės ir Rumpiškės rajonams rekomenduojama mažinti kietojo kuro naudojimą, skatinti švaresnius ir efektyvesnius šildymo būdus, o tranzitinį transportą nukreipti pagrindinėmis miesto arterijomis, kad jis kuo mažiau skverbtųsi į siauras gyvenamąsias gatves. Taip pat vertėtų peržiūrėti automobilių parkavimo tvarką vietose, kur susitatyti automobiliai trukdo pravažiuoti ir verčia kitus vairuotojus nuolat stabdyti bei vėl pajudėti.

Naikupės–Debreceno sankryžos teritorijoje siūloma didinti želdynų plotą palei pagrindines transporto arterijas, perprojektuoti pačią sankryžą, kad eismas būtų sklandesnis ir spūsčių būtų mažiau, taip pat riboti sunkiasvorio trans-

porto judėjimą Naikupės gatve ir daryti apvažiavimus. Vien šios priemonės leistų sumažinti smulkiųjų dalelių ir azoto dioksido emisijas teritorijoje, kurioje gyvena dešimtys tūkstančių klaipėdiečių. Zudermano kvartale rekomenduojama planuojant naujus projektus ar atnaujinant esamas erdves orientuotis į aiškų tikslą – užtikrinti, kad vienam gyventojui tektų bent 9–11 kv. m žaliųjų erdvių. Tai reikėtų ne tik estetinį pokytį, bet ir apčiuopiamą naudą sveikatai.

Herkaus Manto–Liepų sankryžos atveju, kur horizontalaus želdinimo galimybės itin ribotos, siūloma svarstyti vertikalią želdinimo architektūrą: žaliuosius fasadus, apželdintas sienas, vandens garinimo elementus, kurie vėsina orą ir prisideda prie teršalų koncentracijos mažinimo. Taip pat rekomenduojama naudoti šviesą atspindinčias dangas ant stogų ir kitų paviršių, kad būtų mažinamas šiluminės salos efektas. Planavimo dokumentuose siūloma saugoti ir stiprinti vadinamuosius „vėdinimo koridorius“ – atvirus tarpus tarp pastatų, kuriais vėjas gali laisvai judėti ir išsklaidyti teršalus. Mažvydo alėja puikus pavyzdys, kai miesto struktūra palanki natūraliems oro srautams.

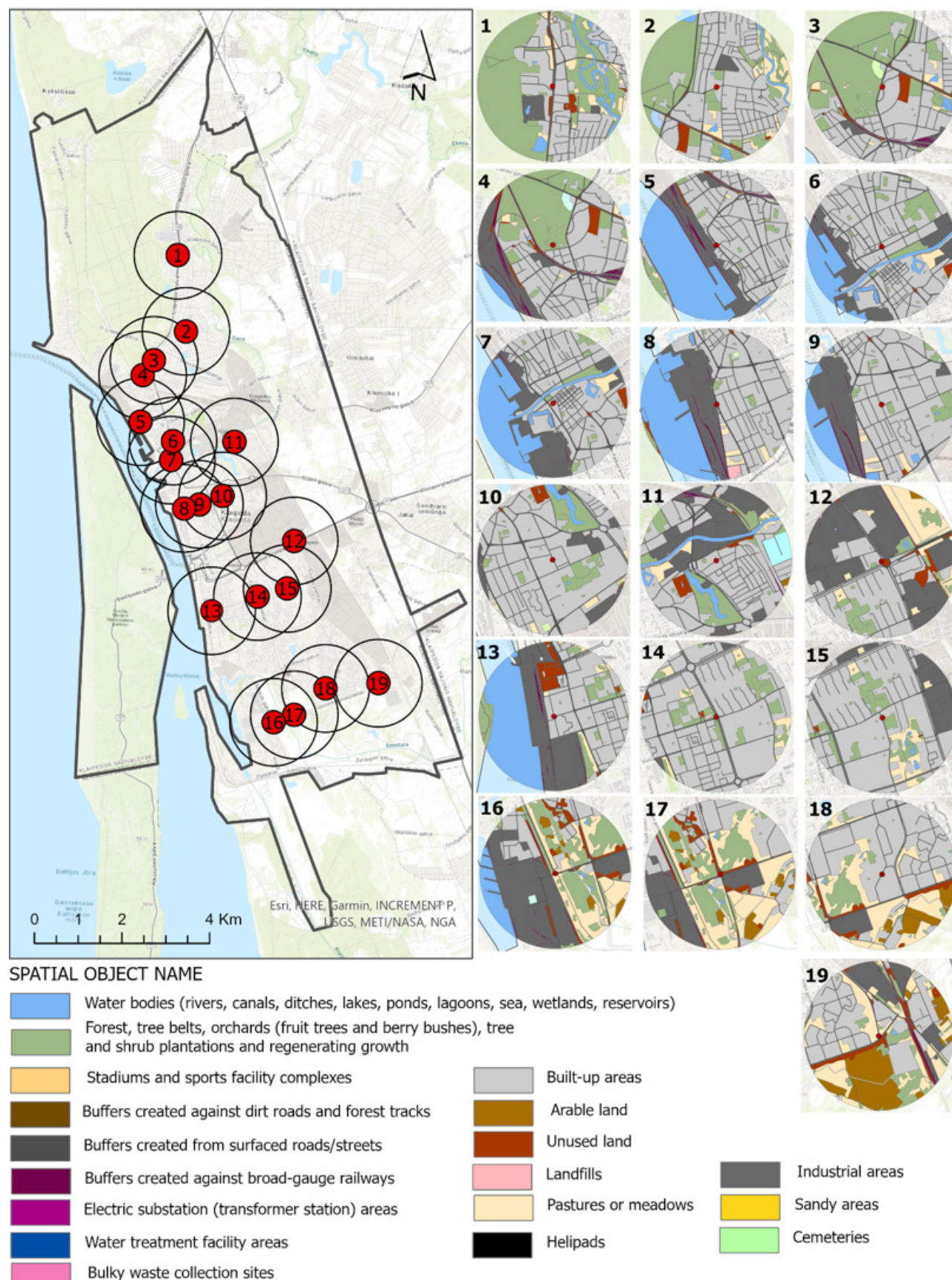
Svarbus platesnis kontekstas – kaip miestas tvarko transportą ir logistiką. Vienas kro-

vininis traukinys gali pakeisti kelias dešimtis sunkvežimių, todėl nuoseklus krovinių gabavimo perkėlimas nuo kelių ant bėgių būtų reali kryptis, mažinant oro taršą ir triukšmą. Planavimo sprendimuose siūloma labiau remtis demografiniais duomenimis: nustatant želdynų reikalavimus, eismo ribojimus ar triukšmo mažinimo priemones, pirmiausia atsižvelgti į tai, kur gyvena daugiausia vaikų ir senjorų. Būtent šiose teritorijose aplinkosaugos sprendimai turėtų būti diegiami pirmiausia.

Dar viena svarbi žinutė – neužtenka žinoti tik bendrą kietųjų dalelių kiekį ore. Analizuojant jų cheminę sudėtį galima tiksliau suprasti, iš kur kyla didžiausia grėsmė: ar tai labiau transporto, ar šildymo, ar pramonės paliekamas pėdsakas. Toks „oro žemėlapis“ leidžia miestui planuoti ne abstrakčias, o tikslingas intervencijas: vienur riboti sunkvežimių srautus, kitur vykdyti sankryžų pokyčius užtikrinant pravažiuojamumą, dar kitur – investuoti į želdynus, žaliuosius fasadus ar naujus parkus.

Klaipėdos išskirtinumas tas, kad čia oro tarša nagrinėjama ne tik statistikos lentelėse, bet ir mokslo daktaro disertacijoje, kuri siekia miestui pateikti labai konkrečias, vietos realybę atitinkančias rekomendacijas. Tai galimybė uostamiesčiui tapti pavyzdžiu, kaip miestas gali naudoti mokslą tam, kad kasdienis kvėpavimas būtų ne rizika, o savaime suprantama teisė į sveiką aplinką.

Tyrimo autorė Aistė Andriulė



BRANGŲ KLAIPĖDIEČIAI,



Švenčių metas kasmet sugrąžina mus prie to, kas svarbiausia – prie namų, artimųjų ir miesto, kurio ritmu gyvename. Klaipėda visada buvo ypatinga savo drausa, laisvos dvasios uostu ir žmonėmis, gebančiais saugoti tai, kas tikra.

Tad tegu šios Kalėdos ir Naujieji metai primena mums, kokia brangi yra mūsų jūra, vėlyje skambantys laivų ragai ir senamiesčio grindiniais skubančios istorijos. Linkime, kad Klaipėda ir toliau išliktų savo vertybių miestu – jaukiu, atviru ir savomis rankomis kuriamu.

Tegul ateinantis laikas būna ramus ir užtikrintas, o ateinantys metai mums visiems atneša didesnę aiškumą dėl rytojaus.

**ŠVIESIŲ, RAMIŲ IR VILTINGŲ ŠVENČIŲ!
KLAIPĖDOS LIBERALAI**



Politinės reklamos skelbimas.
Užsakovas Liberalų sąjūdis.
Daugiau informacijos rasite

