



KONCEPCIJA. PRIEDAS NR. 2
Darbas su tikslinėmis grupėmis

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas



Organizatorius: Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija



Plano rengėjas: TAEM URBANISTAI, UAB



2019 m.

TURINYS

Įvadas.....	4
1. IV LR BP Forumas (MKIC, Saulėtekio al. 3, 2019 m. sausio 24 d.).....	4
2. Pasitarimas dėl LR BP susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros dalies koncepcijos (LR susisiekimo ministerija, Gedimino pr. 17, 2019 m. vasario 14 d.)	5
3. Susitikimas su verslo atstovais (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. vasario 15 d.).....	6
4. Susitikimas su akademinė bendruomene (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. vasario 22 d.)	6
5. Viceministrų komisijos posėdis (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. vasario 26 d.).....	7
6. Susitikimas su kultūros atstovais (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. kovo 1 d.)	7
7. Susitikimas su architektais (LAS, LAR) (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. kovo 4 d.).....	8
8. Vyriausiųjų architektų suvažiavimas (Panevėžys, 2019 m. kovo 7 d.).....	8
9. Susitikimas su AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovais (Vilnius, 2019 m. kovo 26 d.).....	8
10. Susitikimas su Oro uosto atstovais (Vilnius, 2019 m. balandžio 1 d.).....	8
11. V LR BP Forumas (MKIC, Saulėtekio al. 3, 2019 m. balandžio 2 d.)	8
12. Susitikimas su Lietuvos geležinkelių atstovais keleivių vežimo klausimais (Vilnius, 2019 m. balandžio 5 d.)	14
13. Susitikimas su Lietuvos geologijos tarnybos ir Aplinkos ministerijos atstovais CO2 geologinio saugojimo ir geologinės energijos naudojimo klausimais (Vilnius, 2019 m. balandžio 15 d.).....	14
14. Susitikimas su Lietuvos geležinkelių atstovais logistikos objektų plėtros klausimais (Vilnius, 2019 m. balandžio 17 d.)	15
15. Susitikimas su AB „Litgrid“ atstovais dėl elektros perdavimo tinklo plėtros (Vilnius, 2019 m. gegužės 9 d.).....	15
16. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano (LRBP) rengimo koordinavimo komisijos ir informacinės-konsultacinės darbo grupės posėdis (2019 m. gegužės 16 d.).....	15
17. VI LR BP Forumas (MKIC, Saulėtekio al. 3, 2019 m. birželio 20 d.).....	16
18. AESOP kongresas „Planning for transition“ (Venecija, Italija, 2019 m. liepos 9–13 d.)	16
Apibendrinimas.....	16

Ivadas

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano (toliau – LR BP) koncepcijos rengimo metodika pirmą kartą plačiai visuomenei pristatyta IV LR BP Forumo metu. Po šio pristatymo sekė renginiai, skirti siauresnėms suinteresuotoms šakinėms šalims. Viso nuo 2019 m. sausio 24 d. iki kovo 7 d. imtinai įvyko 8 renginiai, kuriuose bendrai dalyvavo per 400 dalyvių.

Šių pristatymų tikslas – supažindinti visuomenę su LR BP esamos būklės analizės išvadomis ir koncepcijos rengimo kryptimi, surinkti specialistų įžvalgas ir siūlymus formuoti LR BP koncepciją.

Toliau pateikiami trumpi įvykusių renginių aprašymai ir pagrindinės dalyvių įžvalgomis:

1. IV LR BP Forumas (MKIC, Saulėtekio al. 3, 2019 m. sausio 24 d.)

Pirmoje forumo dalyje pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, koncepcijos rengimo metodikos pirminis variantas. Antroji renginio dalis buvo skirta kūrybinėms dirbtuvėms, kurių tikslas – suformuluoti pirmąsias įžvalgas LR BP koncepcijai.

Diskusijų metu suformuluotos šios pagrindinės tezės:

- I. LR teritorijos urbanistinė struktūra (būklė, tendencijos, vizija)
 1. Lietuva pasauliniame kontekste.
 2. Gyvenimo kokybė urbanistinėje struktūroje (kompaktiškumas).
 3. Teritorinė sanglauda (ryšiai, partnerystė).
 4. Saugumas (atsparumas).
 5. Erdvinis identitetas.
- II. Ekonominės ir socialinės pažangos sklaida
 1. Jūrinio potencialo išnaudojimas.
 2. Teritorinis identitetas (regionų savastis ir specializacija).
 3. Kelių lygių centrų sistema.
 4. Bendradarbiavimas.
- III. Socialinių, švietimo ir kultūros paslaugų mobilizacija
 1. Bendravimas, bendruomeniškumas.
 2. Socialinė (socio) aprėptis (nieko nepalikti).
 3. Savirealizacija.
 4. Įtrauki kultūra (įtraukios paslaugos).
 5. Sveika gyvensena.
 6. Tausojimas įveiklinant ir integruojant.
- IV. Gyvybingas kraštovaizdis – naudingas kraštovaizdis?
 1. Autentiškumas.

2. Adaptyvumas ir balansas.
3. Gyvybingumas.

2. Pasitarimas dėl LR BP susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros dalies koncepcijos (LR susisiekimo ministerija, Gedimino pr. 17, 2019 m. vasario 14 d.)

Pirmoje susitikimo dalyje pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, koncepcijos rengimo metodikos pirminis variantas. Toliau susisiekimo ministro patarėjas Gediminas Vaitkevičius pristatė savo įžvalgas dėl pastebėtų šalyje įvykusių svarbių tendencijų: gyventojų prieaugio, būdingo tik penkioms savivaldybėms, kitas regionų specializacijos analizės įžvalgas, dešimties centrų pasiekiamumo sąlygas, geležinkelio, kelių transporto tarptautinių srautų situaciją, tarptautinių koridorių (geležinkelių, TEN-T kelių, vandens kelių), uostų svarbą tarptautiniu lygmeniu, keleivių geležinkelių transportu 2018 metų intensyvumo informaciją, Lietuvos regioninės politikos baltojoje knygoje pateiktus šalies regionavimo principus ir regionų bei jų centrų sistemą.

Antroje dalyje vyko kūrybinės dirbtuvės. Jų metu suformuotos tokios įžvalgos:

- Ekonominį augimą sustiprintų uosto plėtra kartu su geležinkelio (į Klaipėdą) elektrifikavimu.
- Geležinkelio linijos tiesinimas sutrumpintų kelionės trukmę.
- Šiaulių ir Panevėžio miestų partnerystė iki šios dienos nėra matoma ir tikslinga, nes miestai turi praktiškai vienodą pasiūlą (gyvenimo, darbo). Jei būtų diferencijuota jų veikla, galbūt tuomet galima šių miestų partnerystė.
- Į Vilniaus oro uostą pritraukti keleivių / verslo iš gretimų valstybių. Taip pat išlikti konkurencingam kaimyninių šalių oro uostų kontekste.
- Miestų partnerystė reali tarp Kauno ir Marijampolės (patogaus susisiekimo aspektu), Kaunas–Alytus santykinai blogas susisiekimas taip kaip ir Alytus–Marijampolė.
- Gerinti Vilnius–Utena susisiekimą tiek kelių, tiek geležinkeliu.
- Miestų vidaus susisiekimą spręsti per darnaus judumo planus.
- Vilnius–Utena–Panevėžys geležinkelio žiedinimas.
- Susisiekimo infrastruktūrą konstruoti ekonominės veiklos (vežimų) pagrindu, nes, esant nuotolinio darbo galimybei, žmonių kasdieniam gyvenimui susisiekimo infrastruktūros poreikiai gali mažėti.
- Akcentuotas labai svarbus aspektas – požiūrio keitimas į šalį kaip į tranzitinę. Turime keisti požiūrį, kad esame tranzitinė šalis, per kurią būtų patrauklu gabenti krovinius, vežti keleivius. Siekis turėtų būti šalimi – traukos objektu.
- Koncepcija turi nagrinėti ryšius, o ne infrastruktūrą.
- CO₂ matymas valstybės lygmeniu yra labai svarbus ekonomine prasme, todėl transporto, naudojančio vidaus degimo variklius ir kuriančio taršą, klausimas turi atsispindėti ir bendrojo plano kontekste priimant sprendimus.

3. Susitikimas su verslo atstovais (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. vasario 15 d.)

Susitikimo dalyviams pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, pirminis koncepcijos rengimo metodikos variantas.

Pagrindiniai pastebėjimai iš susitikimo – reikia turėti atsakymus į šiuos klausimus:

- Kaip bus užtikrinamas BP sprendinių vykdymas?
- Kiek laiko truktų BP pakeitimas?
- Ar atsiras daugiau galimybių statyti, ar mažiau?
- Verslo atstovai tikėtusi greičio ir lankstumo principo taikymo (pavyzdys – pievos šalia greitkelio ir visur turizmo paskirtis), kalbant apie tai, kad pati teritorija traukia į save verslą – reikia neapriboti, kad galimybių kažką daryti spektras būtų kuo platesnis, reikia pasidalyti kokia nors turima medžiaga ir metodikos pristatymo skaidrėmis (ar tik temomis?) (galbūt įsitrauks patys detaliau arba darys pristatymą asociacijų nariams)

4. Susitikimas su akademinė bendruomene (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. vasario 22 d.)

Susitikimo dalyviams pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, koncepcijos rengimo metodikos pirminis variantas.

Vyko aktyvi diskusija, kurios pagrindinės įžvalgos ir pastebėjimai:

- Koncepcijoje trūksta švietimo srities.
- Pasirinktas holistinis modelis yra labiau dekoratyvinis, per sudėtingas, rekomendacija – pradėti nuo paprastesnio.
- Rekomendacija vadovautis stipriuoju tvarumo modeliu.
- Parodytos vertybės, auditorijos nuomone, ne vertybės, o labiau siektini rezultatai (pagal juos reikėtų formuoti rodiklius). Vertybes siūlyta apibrėžti kitaip, pvz., 3–4 principinės vertybės, o jau jų raiška – daugialypė.
- Trūksta Lietuvos matymo platesniame, tarptautiniame kontekste.
- Siūlymas, rengiant koncepciją, remtis ne prognozėmis, o scenarijais (scenarijų vertinimo kriterijai – sutartos vertybės, pvz., lyčių lygybė ir pan.),
- Realistiškai rodyti, kur mes esame, dėl laiko trūkumo ir t. t.
- Įvardyti, kiek susitaikome su realybe, kiek kovojame (politiniai sprendimai), aiškiai įvardyti, kas yra gerai, kas yra blogai.

5. Viceministrų komisijos posėdis (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. vasario 26 d.)

Viceministrų posėdžio metu pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, pirminis koncepcijos rengimo metodikos variantas. Šiame renginyje nevyko aptariamosios diskusijos, nes renginio tikslas – ne tiek supažindinti viceministrus su LR BP medžiaga, kiek LR BP rengėjams susipažinti su LR BP koncepcijos krypties LR ministerijų vizijomis ir tikslais.

Posėdžio metu savo pranešimus skaitė visų LR ministerijų viceministrai, buvo pristatytos sąsajos su įvairiomis strategijomis, planuojamos ir vykdomos pertvarkos ir kita.

6. Susitikimas su kultūros atstovais (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. kovo 1 d.)

Kaip ir ankstesniuose susitikimuose, susirinkusiems dalyviams pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, pirminis koncepcijos rengimo metodikos variantas. Vėliau vyko diskusija, kurios metu išsakyta daug siūlymų. LR kultūros ministro apibendrinimai:

1. Nacionalinės etninės kultūros sampratos suformulavimas.
2. Nuoseklumo trūkumai.
3. Šiuolaikinės sklaidos priemonės.
4. Išsaugojimas ir sklaida (reikia išsaugoti, kad būtų ką skleisti).
5. NKC ir kitų įstaigų hierarchija.
6. Sinergija su įvietinimo ir mokslo sistema, švietimo stoka.
7. Vietos bendruomenių vaidmens pabrėžimas, įtraukimas.

Bendri diskusijoje išsakyti pastebėjimai, įžvalgos kultūros tema:

- Vartojamos sąvokos iš dalies dubliuojasi, reikalinga diskusija.
- Tęstinumo trūkumas, ypač finansavimo.
- Trūksta tyrimų, analizės, suvokimo, kad galima būtų interpretuoti.
- Trūksta nematerialaus kultūros paveldo žemėlapiu, trūksta strateginio mąstymo.
- Rengiami apsaugos (išsaugojimo) planai turi būti susiję su darbo vietų kūrimu dešimčiai metų. Turi būti numatytas nuolatinis finansavimas, stiprus tarpinstitucinis bendradarbiavimas. Pagrindiniai tikslai – naudojimas, gyvybingumas šiuolaikinėje visuomenėje.
- Specialistų trūkumas, ypač nišinių sričių (bibliotekininkystės, muziejaininkystės).

7. Susitikimas su architektais (LAS, LAR) (LR aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 2019 m. kovo 4 d.)

Susitikimo metu pristatytas LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, pirminis koncepcijos rengimo metodikos variantas. Diskusijos metu vyko diskusijos dėl LR BP „šeimininko“ poreikio, kalbėta apie LR geležinkelio tinklo plėtros, atgaivinimo galimybes, diskutuota apie pasienio ruožų atgaivinimą.

8. Vyriausiųjų architektų suvažiavimas (Panevėžys, 2019 m. kovo 7 d.)

Renginyje, be kitų pristatymų, pristatytas ir LR BP įdirbis – esamos būklės analizės išvados, identifikuotos probleminės situacijos, koncepcijos rengimo metodikos pirminis variantas.

9. Susitikimas su AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovais (Vilnius, 2019 m. kovo 26 d.)

Susitikime buvo aptartos šalies geležinkelių sistemos perspektyvos krovinių ir keleivių vežimo srityje. Aptarta šalies integracijos į Europos geležinkelių tinklo svarba bei perspektyvos įveiklinant geležinkelio transportą tranzitinio kelių transporto vežimui, siekiant sukurti sąlygas mažinti keliamą taršą. Aptarta įvairiarūšio transporto jungčių svarba ir vaidmuo ateities krovinių ir keleivių logistikoje bei geležinkelio, kaip ekologiško transporto, sava eiga nekursiančio taršos, perspektyvos.

10. Susitikimas su Oro uosto atstovais (Vilnius, 2019 m. balandžio 1 d.)

Susitikime buvo aptartos šalies oro uostų veiklos perspektyvos krovinių ir keleivių vežime. Aptarta esamų oro uostų apimčių ir veiklos progresas, poveikio gyvenamosioms teritorijoms problematika. Svarstytos galimybės dėl naujo oro uosto plėtros perspektyvų. Aptarta įvairiarūšio transporto jungčių su oro uostais svarba logistikoje.

11.V LR BP Forumas (MKIC, Saulėtekio al. 3, 2019 m. balandžio 2 d.)

Pirmoje forumo dalyje pristatytas LR BP įdirbis. Diskusijų metu aptarti į LR BP koncepciją integruotini akcentai.

Forumo diskusijų apibendrinimas

I LIETUVOS MIESTAI, JŲ ĮTAKA, RYŠIAI

Pagrindiniai diskusijos akcentai (vėliau integruojami i LRBP koncepciją)
Klausimai:

Kokia erdvinė struktūra gali sudaryti sąlygas Lietuvos matomumui tarptautiniame kontekste?

Kokia struktūra galėtų būti skirtingų šalies regionų atskirties mažinimo pagrindu?

Kokios Lietuvos teritorinės partnerystės sukuria didesnę sinergiją regionams augti?

Kokie galimi socialiniai, ekonominiai, erdviniai, kultūriniai sinergijų vystymo modeliai? Kokie galimi skirtingų Lietuvos teritorijos elementų modeliai?

Kokios partnerystės, investiciniai modeliai ir išteklių galėtų būti skirti sinergijoms sukurti ir šiems modeliams įgyvendinti? (PPP, regioninio ir savivaldos mastelių bendradarbiavimas, finansinių srautų mobilizavimas.)

Tezės:

Tarpvalstybinis lygmuo. Lietuvos struktūrą tarptautiniame kontekste formuoja pagrindiniai transporto koridoriai šiaurės–pietų ir rytų–vakarų kryptimis, prie kurių dominuoja Klaipėda (uostas), bendradarbiaujantys ne tik Vilniaus–Kauno metropoliai, bet ir Šiaulių–Panevėžio miestai. Jeigu Vilnius ir Kaunas nebendradarbiaus ateityje arba bendradarbiaus mažai, abu miestai praras akivaizdžią galimybę sustiprinti savo įtaką ne tik Baltijos šalių regione, bet ir visoje Europoje. Tokia miestų partnerystė taip pat leistų įsisavinti didžiulį „Rail Baltica“ atšakos Kaunas–Vilnius potencialą. Bendradarbiavimo ar tam tikro tandemo modelis tarp Šiaulių ir Panevėžio taip pat būtų logiškas ir racionalus. Svarbu ypatingą dėmesį skirti Klaipėdos uosto vaidmens didinimui tarptautinių kelių tinkle (tiek jūros, tek sausumos). Pabrėžta, kad valstybės lygmeniu, investicijų požiūriu plėtros prioritetai turi būti labai aiškūs. Gyvybingi regionai yra taip pat svarbūs kaip ir sėkmingi urbanistiniai centrai, šios sistemos neprieštarauja viena kitai ir j jas turi būti žvelgiama kontekstualiai. Užuot svarščius, kam turėtų būti teikiamas prioritetas – Lietuvos miestams ar regionams, reikėtų identifikuoti stipriausią urbanizuotų struktūrų potencialą, aiškiai apibrėžti, koks yra šių struktūrų ryšys su Lietuvos agrarinėmis teritorijomis ir kaip būtų galima išnaudoti jų potencialą bei įdiegti žiedinės ekonomikos principus.

Urbanistinių centrų partnerystės vykdomos funkcijų papildomumo ir tarpusavio diversifikacijos principu. Urbanistiniai centrai turi būti klasifikuojami pagal lygmenis. Tam tikru lygmeniu vystomas tam tikras pagrindinius gyventojų poreikius atliepiantis paslaugų paketas. Urbanistinių centrų, regionų specializacija privalo remtis turimų erdvių struktūrų potencialu ir teritorine sąranga (natūrali gamta, egzistuojanti infrastruktūra ir t. t.), neprisiršiant prie administracinių ribų (ypač apskričių). Paminėtina, kad regioninių centrų sistemoje egzistuoja skirtinga santvarka nei Europos (tarpvalstybinio) lygmens urbanistinių centrų sistemoje ir joje tarpusavio ryšiai negali nutrūkti. Svarbus stabilaus ir tvaraus Lietuvos urbanistinio tinklo su stipriausiais centrais išlaikymas ir formavimas.

Aktualus miestų vidinės plėtros klausimas, driekos stabdymas, atsižvelgiant į esamus migracijos procesus. Turėtų būti plėtojama tvari, darni, subalansuota, žmogiško mastelio urbanizacija,

pritaikyta dviratininkų ir pėsčiųjų reikmėms (tvarus urbanistinis mobilumas, transporto rūšių draugiškumas).

II AGRARINĖS TERITORIJOS, GYVENAMOSIOS VIETOVĖS IR JŲ RYŠIAI SU MIESTAIS

Pagrindiniai diskusijos akcentai (vėliau integruojami i LRBP koncepciją)

Klausimai:

Kokiais principais vadovaujantis turėtų būti vystomas Lietuvos žemės ūkis: geoekologiniais ar socioekonominiais?

Kaip turėtų būti sprendžiami agrarinio kraštovaizdžio urbanizacijos klausimai: kompaktiškai, prioritetą teikiant esamų gyvenviečių vystymui neišeinat už ribų ar ekstensyviai – vykdant išorinę jų plėtrą?

Kokiomis priemonėmis turėtų būti vykdomas kaimo vietovių socialinės ir ekonominės aplinkos gerinimas? Į vidų nukreiptų paslaugų teikimas ar į išorę?

Ar agrarinio kraštovaizdžio ir jame esančių vietovių vystymas turėtų būti nukreiptas į prioritetinę žemės ūkio veiklą, ar jam vystyti taikoma funkcinė konversija?

Tezės:

Žemės ūkis Lietuvoje turėtų būti vystomas remiantis tvarios raidos principais, išlaikant pusiausvyrą tarp agroekosistemų ekologinio stabilumo, ekonominio naudingumo ir socialinio teisingumo. Ekologiniu požiūriu jautriausiose agroekosistemose (smėlingųjų lygumų ir moreninių aukštumų nenašiuose ir eroduotuose dirvožemiuose) prioritetu turėtų būti laikoma ūkinės veiklos funkcinė konversija į kitas veiklos kryptis. Pagrindinės kaimo vietovių plėtros gairės turėtų atliepti aplinkosaugos, gamtonaudos ir žmogaus interesų santykį. Socioekonominė arba geoekologinė plėtra turėtų būti orientuojama pagal principinių teritorijų geoekologinį potencialą. Mažiausiu ekologiniu jautrumu pasižyminčiose agroekosistemose (našiuose moreninių lygumų dirvožemiuose) turėtų būti palaikomas esamas jų ūkinis naudojimas, žemės ūkio naudmenose stiprinant ekologinio kompensavimo funkcijas. Vidutinio ekologinio jautrumo teritorijose (moreninių banguotų plynaukščių ir iš dalies aukštumų vidutinio našumo dirvožemiuose) turėtų būti skatinama vidinė žemės ūkio veiklų konversija į mažesnio intensyvumo veiklas (pvz., gilus arimas keičiamas sekliu ar neariminiu dirbimu, ariamoji žemdirbystė – į daugiamečius žolynus). Ekologiniu požiūriu jautriose žemės ūkio teritorijose (įskaitant ir Lietuvos karstinį regioną) turi būti skatinamas ekologinis tausojamasis ūkininkavimas.

Agrariniame kraštovaizdyje kaimo vietovės turėtų būti vystomos dviem kryptimis: a) prioritetas teikiamas kompaktiškų kaimo gyvenviečių ir jų vidinių bei išorinių funkcinų ryšių su urbanistiniais centrais ar gamtiškosiomis teritorijomis vystymui; b) perspektyvinį naują vienkieminius užstatymus siejamas tik su veiklą vykdančiomis ūkininkų sodybomis, kurių kūrimas reglamentuotas teisės aktais. Reikia atskirti žemės ūkio gyvenviečių skatinimą ir suburbanizaciją. Nevaldomi suburbanizacijos procesai laikomi ydingais, todėl bendrojo plano sprendimais bus siekiama šiuos procesus teritoriškai minimizuoti.

Visuomenė turi turėti galimybę rinktis ir reikia sukurti sąlygas šiam pasirinkimui. Pasirinkimą lemia vidiniai ir išoriniai ryšiai bei kokybiškų paslaugų prieinamumas. Kuriant ir optimizuojant paslaugas pagrindinis kriterijus turėtų būti gyventojų skaičiaus dinamika. Kaimo vietovių (gyvenviečių) gyvybingumas (socialinė ir ekonominė aplinka) sietinas su jų vidinių funkcinių ryšių (stiprios bendruomenės, vidinės paslaugos) ir išorinių ryšių (paslaugos urbanistiniams centrams, ekologiniu požiūriu svarbioms teritorijoms) identifikavimu, stiprinimu ir vystymu, o prireikus – su funkcinė konversija. Stiprios bendruomenės daugeliu atvejų bus pagrindinė kaimo vietovių gyvybingumo sąlyga, todėl svarbu jas aktyviai palaikyti ir stiprinti. Reikia sukurti sąlygas veikloms, kurios turės tapti alternatyva mažėjančiam darbuotojų žemės ūkio sektoriuje skaičiui.

Agrarinio kraštovaizdžio ir kaimo vietovių nekilnojamas kultūros paveldas ir su tuo susijusi infrastruktūra turi būti vystoma ją įveiklinant, taikant principą „saugojimas per naudojimą“.

Kaimo vietovių socialinis gyvybingumas ir ekonominis naudingumas turi būti skatinami plėtojant infrastruktūros tinklus – užtikrinant susisiekimo galimybę ir kokybę.

III. ATSAKINGAI NAUDOJAMA JŪRA IR PAKRANTĖ

Pagrindiniai diskusijos akcentai (vėliau integruojami i LRBP koncepciją)

Klausimai:

Ar jūra ir pakrantė perspektyvoje – ekonomiškai aktyvi logistinė teritorija?

Ar įmanoma suderinti logistiką su turistiniu rekreaciniu potencialu?

Vėjo ir SGD energetika – iššūkiai ar galimybės?

Kaip suderinti šaliai du svarbius klausimus: teritorijos ekonominio gyvybingumo didinimą su švarios aplinkos, biologinių išteklių balanso išlaikymu?

Tezės:

Atsakant į diskusijos klausimus, sesijos pradžioje buvo aptarti jūros ir pakrantės naudojimo pokyčiai per pastaruosius keletą metų: Galiojančio LRBP jūrinėje dalyje jūrinė teritorija buvo suskirstyta į tam tikro ekonominio veiklumo zonas. Viena pagrindinių pastarojo laikotarpio intencijų – į Lietuvą kreipiasi investuotojai, ketinantys auginti akvakultūras. Identifikuoti keli povandeninio kultūros paveldo objektai. Planuojama nauja elektros perdavimo iš Lenkijos į Lietuvą jungtis. Įgyvendintas SGD terminalo projektas. Stebimas turistinis pakilimas Karklėje, Nidoje, Šventojoje, Juodkrantėje ir kt. Šie ir kiti diskusijos metu aptarti aspektai indikuoja jūrinės teritorijos ekonominį potencialą. Jam palaikyti būtina efektyvi logistikos infrastruktūra: jūros uostas(-ai), jų optimalus santykis su sausumos (oro) infrastruktūra bei inžinerinė infrastruktūra. Toliau kiekvienas jų pažvelgiamas išsamiau.

SGD terminalas galėtų būti įveiklinamas ir traktuojamas kaip papildoma ūkio šaka – ne tik priimant, bet ir eksportuojant suskystintąsias gamtines dujas (laivais arba sausumos transportu).

Rezervuotos teritorijos vėjo energetikos infrastruktūrai – jų veikli optimizuoti (jei ji vyktų) galėtų būti efektyviai išnaudojama suplanuota nauja elektros perdavimo iš Lenkijos į Lietuvą jungtis. Turėtų būti svarstomos galimybės vėjo generuojamą energiją perduoti į planuojamą vystyti elektros kabelį. Naujos jungties trasa būtų greta Būtingės pakrantės, todėl šiai ekonominei veiklai aptarnauti būtų logiška plėtoti esamą Būtingės (Šventosios) infrastruktūrą kaip giliavandenį uostą. Jei Lietuva nori tapti vėjo energetikos plėtros lydere, reikalingas ne tik uostas, tai būtų visiškai nauja ekonominės veiklos šaka, būtų reikalingi mokymai (studijų programos) specialistams, kuriamos naujos darbo vietos, turėtų augti specialistų apgyvendinimo ir aptarnavimo paslaugų pasiūla.

Diskusijose apie galimą giliavandens uosto plėtrą buvo nutarta, kad LRBP koncepcijoje tikslinga vaizduoti visas alternatyvas (Klaipėdos, Būtingės ir gal net uosto dirbtinėje saloje galimybę). SPAV procedūrų metu kompleksiškai su kitais sprendiniais turėtų būti nustatytas efektyviausias variantas (urbanistinės plėtros, ekonominiu, susisiekimo, poveikio aplinkai ir kitais požymiais). Taip pat buvo aptartos galimybės suderinti Klaipėdos miesto bei Klaipėdos uosto bendrųjų planų sprendinius, tačiau vykusioje diskusijoje paaiškėjo, kad tai ne LRBP koncepcijos prerogatyva.

Diskutuojant apie teritorijos turistinį potencialą, dalyviai akcentavo Klaipėdos ir jos prieigų turistinio konkurencingumo didinimą ir galimybes teritoriją vystyti ne tik logistikos, bet ir rekreaciniu požiūriu. Šioje diskusijos dalyje svarbi tapo ne krovinių, o keleivių logistika, buvo aptartos idėjos – atgaivinti maršrutą Vilhelmo kanalu, LRBP koncepcijoje panagrinti galimybes greituoju elektriniu transportu sujungti Šventąją–Šilutę, taip pat aptartos tiesioginio skrydžio Vilnius–Palanga atnaujinimo galimybės.

Apibendrinant: diskusija buvo išskirtinai dalykiška ir konstruktyvi, buvo surinkta nemažai vertingų pasiūlymų, kuriuos verta aptarti koncepcijos stadijoje.

IV NATŪRALIOS EKOSISTEMOS – KRAŠTOVAIZDŽIO EKOLOGINIO BALANSO PAMATAS

Pagrindiniai diskusijos akcentai (vėliau integruojami i LRBP koncepciją)

Klausimai:

Kaip padidinti santykinai natūralių ekosistemų potencialą: taikant tikslingas ūkinės priemonės ar skatinant natūralius procesus?

Kokiomis priemonėmis galima suderinti natūralių ekosistemų saugojimą ir naudojimą?

Kokia urbanistinio vystymo kryptis gali padėti išlaikyti gamtinių teritorijų socialinį gyvybingumą – rekreacinės gyvenvietės ar galbūt vienkiemiai?

Ar gamtinėse teritorijose geriau eksponuoti, ar konservuoti kultūros paveldą?

Kokiu būdu natūralios teritorijos gali tapti šalies ekonominį vystymąsi skatinančiu veiksniumi?

Tezės:

Santykinai natūralių ekosistemų potencialas galėtų būti didinamas formuojanti atsparias, įvairiarūšes ir gyvybingas ekosistemas, kurios kompensuotų antropogeninį poveikį ir būtų

atsparios tiesioginiam ir netiesioginiam klimato kaitos poveikiui. Būtinai santykinai natūralių ekosistemų ploto didinimas, nustatant prioritėtines teritorijas ir apibrėžiant jų plotų santykį su antropogeniškai paveiktomis teritorijos dalimis. Svarbu išlaikyti ir gausinti natūralias teritorijas ten, kur jų reikia, o ne ten, kur jos liko. Natūralių ekosistemų potencialo didinimo pagrindas yra miškų plotų plėtra ir vidinės miškų struktūros gerinimas. Teritorijoje būtina siekti 35 - 38 % miškingumo, diferencijuojant miškingumo normą pagal teritorijos gamtines ir ūkines sąlygas. Taip pat būtina gerinti miškų ir kitų natūralių žemės naudmenų vidinės struktūros kokybę.

Natūralių ekosistemų potencialo didinimo būdai gali būti orientuojami į mokesčines priemones ir sąmoningumo didinimą. Galvojant apie 2050 m. viziją – santykinai natūralių teritorijų plotai agrariniame kraštovaizdyje turi būti gausinami tam, kad Lietuvos žemės ūkis būtų subalansuotas ir minimaliai taršus.

Taip pat svarstytinas nevyriausybinio ir privataus sektoriaus įtraukimas, siekiant išsaugoti ir atkurti natūralias ekosistemas. Praktiškai neatsinaujinantys išteklių (durpės), esantys po natūraliomis ekosistemomis saugomose teritorijose, turi likti neliečiami. Tikėtina, kad iki 2050 m. užteks dabar prieinamų smėlio ir žvyro telkinių, bet dėl per didelio jų atstumo nuo paklausos vietų žaliavų transportavimas iš jų gali būti ekonomiškai nerentabilus.

Svarbu sutarti, ar reikalingi keli dideli karjerai (intensyviai eksploatacijai, bet brangus transportavimas), ar geriau turėti daug mažų karjerų (ekstensyvus žemės naudojimas, bet aptarnaujant visą šalies teritoriją).

Probleminiu klausimu išlieka nere kultivuotų karjerų sutvarkymas, grąžinant juos į natūralių teritorijų balansą. Nemuno vagos valymas (žvyro ir smėlio šaltinis) gali būti naudingas, bet reikėtų atsižvelgti ir į ekologines valymo pasekmes, natūralių ekosistemų sutrikdymą. Ar įmanomas saugojimas naudojant? Griežta apsauga ir intensyvus naudojimas galimas tik teritoriškai diferencijuojant veiklas. Tausojamojo pobūdžio naudojimą galima pasiekti vienoje ir toje pačioje vietoje.

Būtina apibrėžti, kokią teritorijos dalį intensyviai saugome, ir kokią dalį intensyviai naudojame. Tikslingas skirtingų natūralių ekosistemų etalonų išskyrimas ir išsaugojimas, išimant iš intensyvaus naudojimo. Būtina užtikrinti migracinių koridorių apsaugą, nes saugomų teritorijų biologinės įvairovės išsaugojimo požiūriu nepakanka. Būtinai žaliosios infrastruktūros vystymas, ekologinių koridorių būklės gerinimas. Agrarinėse teritorijose rekreacinis potencialas menkas, o natūraliose – didelis. Galimi natūraliose teritorijose esančių urbanistinių struktūrų gyvybingumo išlaikymo būdai:

- Veiklos apribojimų mažinimas didinimas („Netrukdyti gyventi“).
- Turizmo potencialo didinimas, diegiant būtiną infrastruktūrą „savaitgaliniuose kaimuose“, ten, kur mažėja nuolatinių gyventojų.
- Tradicinių ūkinių veiklų skatinimas.

- Bendruomeniškumo skatinimas.
- Užsienio turistų pritraukimas, naudojant autentiškus, atskirų teritorijų identitetą atspindinčius objektus.

Eksponuojant kultūros paveldą natūraliose teritorijose (daugiausia piliakalniai ir pilkapiai) pridėtinės vertės kūrimas galimas, tačiau privalomas racionalus ir ekonomiškai pagrįstas jų naudojimas.

Kultūros paveldas – tai mūsų šalies identiteto dalis, tad būtina išlaikyti esamą kultūrinį kraštovaizdį, etalonines jo teritorijas. Išskirtinės vertės kultūros paveldą ir jo sistemas (pavieniai objektai, objektų kompleksai, teritorijos) reikia eksponuoti kaip savo tapatumo ženklą. Dalį gamtinėse teritorijose esančio kultūrinio paveldo būtina palikti konservavimui (kaip gamtinės aplinkos dalį), dalį pritaikyti intensyviai naudojimui. Tvarkybos darbus reikia vykdyti tik įvertinus tvarkymo ir vėlesnės priežiūros sąnaudas. Priežiūros sąnaudas savivaldybės galėtų dalytis su nevyriausybinėmis organizacijomis.

12.Susitikimas su Lietuvos geležinkelių atstovais keleivių vežimo klausimais (Vilnius, 2019 m. balandžio 5 d.)

Susitikime aptartos šalies geležinkelių sistemos perspektyvos keleivių logistikoje ir iki šios dienos įgyvendinami sprendimai, turintys teigiamą efektą keleivių vežimo srautų augimo tendencijoms. Aptarta šalies integracijos į Europos geležinkelių tinklo svarba bei aktualumas keleivių vežimo tarptautinės svarbos geležinkelio jungtyse.

13.Susitikimas su Lietuvos geologijos tarnybos ir Aplinkos ministerijos atstovais CO2 geologinio saugojimo ir geologinės energijos naudojimo klausimais (Vilnius, 2019 m. balandžio 15 d.)

Aptarta, jog vakarų regione geologinė sandara leidžia naudoti geoterminę energiją, tačiau dėl naudojimo turi būti sprendžiama atsižvelgiant į prioritetus.

Diskutuota, kad bendrajame plane konkrečios geoterminės energijos vartojimo ar dujų saugojimo vietos nenurodomos, alternatyvos, atliekant strateginį pasekmių aplinkai vertinimą, vertinamos kaip viso bendrojo plano alternatyvos, t. y. nedetalizuojant į atskirų ūkinių veiklų alternatyvas.

Diskutuota, kad Vakarų Lietuvos teritorijoje, kurioje geologinė sandara leidžia vartoti geoterminę energiją, galėtų būti taikomi ūkinės veiklos prioritetai. Prioritetų formuluotes reikėtų derinti atskirai, integruojant į bendrojo plano visumą. Preliminariai prioritetai galėtų apimti geoterminės energijos vartojimą (balneologija, energijos gamyba ir pan.), dujų saugojimą esamose struktūrose su galimybe naudoti vėliau, dujų saugojimą esamose struktūrose be galimybės

naudoti vėliau. Vandeninguosiuose horizontuose dujų saugojimas visoje Lietuvos teritorijoje nenumatomas.

14.Susitikimas su Lietuvos geležinkelių atstovais logistikos objektų plėtros klausimais (Vilnius, 2019 m. balandžio 17 d.)

Aptartos pagrindinės krovinių logistikos ašys ir kryptys, jų svarba perspektyvoje, kitos svarbios geležinkelio logistikos kryptys. Pagrindinių viešųjų logistikos centrų, užtikrinančių krovinių logistikos įvairiarūšiškumą, lokalizavimo perspektyva (pagrindiniai urbanistiniai centrai (miestai), kuriuose turėtų būti įvairiarūšiai terminalai, įvardyti Vilnius, Kaunas ir Klaipėda (uostas)), kitų įvairiarūšių viešųjų logistikos centrų plėtra yra glaudžiai susijusi su paklausa, todėl šiandien nelabai prognozuotina.

Svarstytas klausimas dėl perspektyvinių urbanistinių centrų, kuriuose matomas aktualumas logistikos objektų lokalizavimui. Akcentuota elektrifikavimo būtinybė ir siekiamybė (mažiausiai 60 % elektrifikuoto tinklo įgyvendinimas). Siūlyta šalį tarptautinėje erdvėje pozicionuoti ne kaip tranzitinę valstybę, bet kaip aukšto lygio logistikos paslaugas teikiančią šalį, kurioje turėtų būti skatintina susijusi ekonominė veikla (pvz., atvežtinių žaliavų perdirbimas ir jų eksportavimas). Taip pat nagrinėtos geležinkelio kelių plėtros tendencijos, kurias formuoja ir verslo sektoriaus poreikiai bei plėtros orientavimas į paklausą.

15.Susitikimas su AB „Litgrid“ atstovais dėl elektros perdavimo tinklo plėtros (Vilnius, 2019 m. gegužės 9 d.)

Aptartos prisijungimo prie žemyninės Europos alternatyvos ir reikalingi darbai, vėjo jėgainių jūroje prijungimo prie žemyninės dalies darbai ir kiti elektros energijos perdavimo tinklo plėtros klausimai.

16.Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano (LRBP) rengimo koordinavimo komisijos ir informacinės-konsultacinės darbo grupės posėdis (2019 m. gegužės 16 d.)

LR teritorijos bendrojo plano rengimo komisijos ir konsultacinės grupės posėdyje aptarta esama projekto situacija, Lietuvos nacionalinės ambicijos ir vertybės bei alternatyvos.

Posėdį pradėjo aplinkos viceministrė Rėda Brandišauskienė, vėliau Giedrė Ratkutė-Skačkauskienė, viena iš LR teritorijos bendrojo plano rengėjų, pristatė Lietuvos nacionalinę ambiciją ir vertybes bei alternatyvų metmenis. Po jos perskaitytas tarptautinis urbanisto iš Belgijos Johano van Reetho pranešimas „Regional planning – long term vision and the steps to achieve it“ . Šio pranešimo ir darbo grupėse metu urbanistas pristatė, kaip Lietuva, planuodama savo teritoriją, gali pasiekti ilgalaikę šalies viziją.

17.VI LR BP Forumas (MKIC, Saulėtekio al. 3, 2019 m. birželio 20 d.)

Mokslinės komunikacijos ir informacijos centre įvyko paskutinis Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano koncepciją pristatantis forumas. Jo metu rengėjai pristatė parengtą koncepciją ir alternatyvas, o diskusijų metu plačiau aptarė tokias temas, kaip konkurencinga Lietuva, gyvybingos urbanistinės struktūros ir regionai, gyvybingos ekosistemos ir kraštovaizdis. Diskusijose dalyvavo Giedrius Surplys (žemės ūkio ministras), Loreta Maskaliovienė ir Darius Sadeckas (finansų viceministrai), Tautvydas Tamulevičius (vidaus reikalų viceministras), Tomas Tomilinas (Seimo narys), Giedrius Viliūnas („Mosta“ direktorius), Ričardas Gaurys (EK atstovas), Gintarė Krušnienė (energetikos ministro patarėja), Aplinkos ministerijos atstovai ir daugelis kitų.

18.AESOP kongresas „Planning for transition“ (Venecija, Italija, 2019 m. liepos 9–13 d.)

AESOP kongreso tema 2019 m. buvo „Planning for transition“. LR BP koncepcijos rengėjų komandos atstovės dr. Kristina Gaučė ir Giedrė Ratkutė-Skačkauskienė bei konsultantė Daiva Jakutytė-Walangitang iš Austrijos technologijų instituto šiam renginiui parengė straipsnį „Lithuania at the crossroads: experience from the ‘making’ of a National Spatial Plan“, pagal kurį skaitė pranešimą renginyje. Pristatytas nacionalinis kontekstas, tikslai ir ambicijos, auditorija supažindinta su parengta koncepcijos medžiaga, akcentuoti iššūkiai, su kuriais susiduriama.

Apibendrinimas

Visų vykusių aptarimų metu buvo gauta nemažai naudingų įžvalgų LR BP koncepcijai rengti. Bendras visuomenės lūkestis – turėti lankstų, prie sparčiai kintančių nūdienos realijų prisitaikantį planą, kuris būtų patogus ir efektyvus pamatas žemesnio lygio planavimo procedūroms.

Visos gautos įžvalgos buvo fiksuojamos ir bus įvertintos rengiant LR BP koncepciją.



LIETUVA 2030
bendrasis planas