

KLAIPĖDOS IR KITŲ BALTIJOS UOSTAMIESČIŲ URBANISTINĖS STRUKTŪROS KAITA GLOBALIZACIJOS KONTEKSTE

Eglė Truskauskienė

Urbanistikos katedra, Vilniaus Gedimino technikos universitetas,

Pylimo g. 26/Trakų g. 1, LT-01132 Vilnius, Lietuva

El. paštas etruske@gmail.com

Įteikta 2009 03 09

Santrauka. Straipsnyje pateikiama platesnio disertacinio darbo „Lietuvos pajūrio urbanistinė dinamika“ dalis. Ši dalis skirta Klaipėdos urbanistinės raidos problemoms nagrinėti ir naujoms galimybėms įvertinti, veikiant globalizacijos faktoriams. Klaipėda lyginama su kitais Baltijos uostamiesčiais, tiriant jų plėtros potencialą ir urbanistinės struktūros dinamiką. Tyrime ryškėja svarbiausia globalizacijos epochos urbanistinės dinamikos tendencija – uosto ir miesto sisteminė plėtra. Šių struktūrų bendras vystymas leidžia efektyviai spręsti tiek uosto, tiek miesto problemas. Tokiame kontekste Klaipėda išsiskiria kaip uostamiestis, kuris palei pakrantę juda atvirkščiai, nei diktuoja natūralus uostų raidos ciklas, nes kryptingą urbanistinę plėtrą komplikuoja gamtiniai veiksniai, teritorijų stygius bei sunkiai suderinami įvairių ūkinių subjektų, turinčių interesų pakrantėse, poreikiai. Pritaikius kitų Baltijos uostų aktualią praktiką, nagrinėjant pakrančių efektyvumą, taikant naujus uostų plėtros modelius ir sisteminio planavimo diktuojamas urbanistinės raidos kryptis, Klaipėdos uostamiestyje taip pat galima rasti racionalių plėtros sprendimų. Klaipėdai siūloma urbanistinės raidos kryptis – sisteminis uosto ir miesto planavimas, rūpinantis ryšiais tarp šių, kol kas menkai susijusių, uostamiesčio dalių.

Reikšminiai žodžiai: urbanistinė dinamika, globalizacija, sisteminė plėtra, uosto raidos ciklas, plėtra žaliuosiuose, ruduosiuose ir mėlynuosiuose plotuose, integracija.

Įvadas

Visuomenėje, moksle, politikoje, ekonomikoje, technologijose ir daugelyje kitų sričių nuo pat jų atsiradimo momento nuolatos vyksta pokyčiai, kurių aktyvumą lemia daug veiksnių, tačiau kaip svarbiausią ir įtakingiausią savo mastu šiandien būtina išskirti globalėjimą. Tai procesas, kuris apibūdinamas kaip minėtų sričių visuotinė integracija. Globalizacija turi nemažai įtakos miestų urbanistinei raidai – čia labai didelė ekonominių, technologinių, sociokultūrinių ir politinių jėgų koncentracija ir didelis gyventojų tankis. Pavyzdžiui, keturi iš penkių Europos piliečių gyvena miestuose, o jų gyvenimo kokybei tiesioginę įtaką daro miesto aplinka. Uostamiesčiuose šis poveikis dar stipresnis, nes uostų plėtra į ekonominius ir technologinius pokyčius reaguoja labai greitai bei aktyviai.

Panašų globalėjimo laikotarpį pasaulis jau išgyveno nuo XIX a. vidurio iki XX a. trečiojo dešimtmečio.

Tuomet ryšius tarp skirtingų pasaulio dalių suaktyvino pramonės revoliucija, geležinkeliai, nutiestas transatlantinis kabelis. Pirmoji globalėjimo epocha subyrėjo nuo vienas kitą lydėjusių Pirmojo pasaulinio karo, Rusijos revoliucijos ir Didžiosios depresijos smūgių krušos, kurie suskaldė pasaulį ir fiziškai, ir ideologiškai (Friedman 2005). Akivaizdu, kad šis globalėjimo laikotarpis buvo labai svarbus uostamiesčiams augti: sustiprėjo jų politinė ir ekonominė reikšmė, geležinkelių atsiradimas lėmė didžiulį technologinį lūžį ir labai padidėjusias uostų teritorijas.

Oficialiai padalytą po Antrojo pasaulinio karo pasaulį sustingdė šaltasis karas. Tai truko maždaug nuo 1945 m. iki 1989 m., kai, griuvus Berlyno sienai, jį pakeitė nauja globalėjimo epocha (Friedman 2005). Straipsnyje daugiausia dėmesio bus skiriama kaip tik šiai globalėjimo epochai bei jos jėgoms, veikiančioms

uostamiesčių urbanistinę dinamiką. Ji pasirinkta visų pirma todėl, kad šiandieninės globalizacijos mastas ir intensyvumas daug didesnis nei ankstesnės, taigi svarbesnis ir stipresnis ekonominių bei technologinių procesų poveikis urbanistinių struktūrų raidai. Antra – dabartinė globalizacija sieja į visumą daug reiškinį bei arbitražuoja informaciją iš įvairių perspektyvų. Šis požiūris paneigė funkcinio zonavimo principą, kuris buvo miestų krizės, prasidėjusios prieš 20–30 m., priežastimi ir leido atsirasti naujai, visuotinai pripažintai darniosios plėtros planavimo koncepcijai (Juškevičius, Jauneikaitė 2008). Naujosios koncepcijos esminiai tikslai – funkcinė integracija, sisteminis planavimas ir gebėjimas valdyti urbanistinį vystymąsi – ypač aktualūs uostamiesčiams. Ankstesnė funkcinio zonavimo įtaka čia lėmė ne tik didžiules vienas kitą ir siaurai specializuotas teritorijas, bet ir pakrančių – svarbios urbanistinio identiteto dalies – atskyrimą nuo miesto. Darniosios plėtros tikslai uostamiesčiuose skatina kiekybinę plėtrą tapti kokybine, iš naujo įvertinti pakrančių naudojimo efektyvumą bei ieškoti teritorinių rezervų. Tai didžiulio uosto ir miesto teritorijų persiskirstymo priežastis.

1. Objektas

Straipsnio tyrimo objektas – Klaipėdos uostamiestis. Jis tiriamas lyginamosios analizės principu, gretinant su kitais Baltijos uostamiesčiais. Tai nevienodo dydžio miestai, dažniausiai užimantys 100–200 kv. km (išskyrus Sankt Peterburgą ir Suomijos miestus, kurių teritorija dažniausiai skaičiuojama kartu su periferija) (1 lentelė). Vis dėlto toks dydžių skirtumas leidžia statyti uostamiesčius į vieną gretą ir palyginti su Klaipėda, ypač nagrinėjant parametrus, kurie mažai susiję su paties miesto užimama teritorija: pakrančių naudojimo efektyvumą bei miestų centrinių dalių ir uostų santykį (2 lentelė). Pastarasis palyginimas ypač aktualus, nes Baltijos uostamiesčius sieja panašūs urbanistinės raidos ypatumai – tai Europos tradicijos miestai. Jų branduoliai pradėjo formuotis prieš 4–5 šimtus metų lygiagrečiai su uostu, todėl tankus urbanistinis audinys ypač stipriai konkuruoja su neturintomis kur plėstis uostų teritorijomis. Svarbu pažymėti, kad ši konkurencija vyko nevienodomis politinėmis, ekonominėmis ir socialinėmis sąlygomis.

Palyginimas yra tikslingas ir todėl, kad visi šie uostamiesčiai šiandien vienodai veikiama to paties proceso – globalizacijos. Dėl globalizacijos, 2004 m. prie Europos Sąjungos prisijungus naujoms narėms, Baltija tapo vidine šios Sąjungos jūra, todėl daugelis Baltijos uostų dabar priklauso tai pačiai sistemai ir or-

ganizacijoms (ESPO, BPO). Europos Sąjungos uostų politikoje jiems numatyti vienodi saugumo, transporto reguliavimo, aplinkosaugos, oro taršos, darnios plėtros reikalavimai. Baltijos uostų organizacija, savo ruožtu, rūpinasi efektyvių transporto ryšių organizavimu. Dar vienas uostus vienijantis bruožas – didėjanti konkurencija, nes globalizacija labai sutrumpino kelią nuo naujovės iki proceso ir paskatino ekonominį bei technologinį aktyvumą.

Dėl globalizacijos supanašėjus Baltijos uostamiesčių raidos sąlygoms, tiriami urbanistinės dinamikos skirtumai padeda įvertinti nagrinėjamo objekto – Klaipėdos – plėtros privalumus bei trūkumus.

2. Problema

Vanduo – jūra, kanalas, upė ar ežeras – visuotinai svarbus resursas, kuris gretimoms teritorijoms savaime suteikia pridėtinės vertės. Tai nekilnojamojo turto vystytojų principas. Kai kurie mokslininkai šią koncepciją pristato kaip esminį pakrančių renovavimo ir transformavimo aspektą, teigdami, jog dėl transporto inovacijų įtakos atsilaisvinę uosto plotai savaime gali prisiimti meninės aplinkos vaidmenį ir išstumti funkcinį zonavimą. Šios nuostatos šalininkai mano, jog pakrantės pačios inspiruoja ryšius tarp miesto ir aplinkos dėl specifinio resurso – vandens (Remesar 2005). Vis dėlto tokia nuostata nėra pakankama sąlyga efektyviam pakrančių naudojimui, užtikrinančiam funkcijų intensyvumą bei meninę-urbanistinę kokybę, nes:

1. Nesprendžia, kokių būdu turėtų būti identifikuojamos renovuotinos uostų teritorijos.
2. Nenumato tokių teritorijų sisteminės plėtros ir ryšių su kitomis teritorijomis.
3. Neįpareigoja naujai kuriamais objektais spręsti viešųjų erdvių, visuomenės gerovės ir išliekamosios vertės klausimų („pakrantėse žmonės nuperka viską“) (Carley *et al.* 2007). Taigi, vadovaujantis anksčiau paminėta koncepcija, menkai naudojamos uostų teritorijos taip ir lieka tikėtinomis, o ne integruotomis – panašiai kaip funkcinio zonavimo principu suplanuoti teritoriniai rezervai.

Pažangiausiuose Baltijos uostamiesčiuose urbanistinė dinamika vyksta visiškai kita kryptimi:

1. Iš naujo verifikuojamas potencialas, kurį uostų teritorijos praranda arba įgyja, keičiantis ekonominėmis sąlygoms ir technologijoms.
2. Numatomos šių teritorijų vystymo programos, nagrinėjant naujus uosto ir miesto poreikius bei sisteminį ryšį.

1 lentelė. Baltijos uostų naudojamų pakrančių efektyvumas, vertinant 2007 m. duomenis bei rezultatus**Table 1. Efficiency of waterfronts used by the Baltic seaports in 2007**

Miestas	Gyventojų skaičius	Plotas (km ²)	Uosto plotas (ha)	Krantinių ilgis (km)	Krovinių apyvarta (mln. t)	Krovinių kiekis/ uosto ha (mln. t/ha)	Krovinių kiekis/ krantinės km (mln. t/km)
Sankt Peterburgas (RU)	4 662 547	606,00	891	18,70	59,609	0,07	3,19
Gioteborgas (S)	478 055	198,00	360	20,00	40,353	0,11	2,02
Talinas (E)	392 306	148,19	747	10,18	35,865	0,05	3,52
Ventspilis (LV)	43 806	55,40	2358	11,01	30,473	0,01	2,77
Klaipėda (LT)	183 828	87,40	498	26,7	27,362	0,05	1,02
Ryga (LV)	735 241	307,00	1962	13,82	25,216	0,01	1,82
Liubekas (DE)	211 874	214,00	169	5,55	22,175	0,13	3,99
Gdanskas (PL)	459 072	262,03	653	21,20	19,944	0,03	0,94
Rostokas (DE)	198 993	180,99	750	26,50	19,585	0,03	0,74
Kopenhaga (DK)/ Malmė (S)	501 664 267 171	89,11 72,00	202	16,50	7,379 + 10,672 = 18,051	0,09	1,10
Kaliningradas (RU)	430 003	215,70	230	6,37	15,625	0,07	2,45
Ščecinas (PL)/ Svinouiscis (PL)	41 190 40 899	300,83 197,23	11,47 + 47,00 = 56,47	7,70 + 1,90 = 9,60	8,008 + 7,385 = 15,393	0,27	1,60
Frederisija (DK)	49 463	134,46	75	4,00	15,326	0,20	3,83
Gdynė (PL)	252 443	135,49	492	17,70	14,849	0,03	0,84
Helsinkis (FI)	559 716	186,07	211	8,54	13,443	0,06	1,57
Orhusas (DK)	293 510	91,00	227	13,50	12,189	0,05	0,90
Kotka (FI)	54 705	271,30	460	4,01	10,606	0,02	2,64
Nantalis (FI)	14 291	283,48	24	1,28	8,510	0,35	6,65
Helsingborgas (SE)	93 838	37,63	148	4,10	7,665	0,05	1,87
Karlshamnas (DK)	18 768	13,44	75	3,00	7,328	0,10	2,44
Rauma (FI)	36 489	495,51	108	3,23	6,860	0,06	2,12
Hamina (FI)	21 576	609,5	315	2,98	5,877	0,02	1,97
Poris (FI)	76 426	517,14	62	2,70	5,648	0,09	2,09
Kokola (FI)	37 266	1444,17	160	1,97	4,791	0,03	2,43
Jevlė (DK)	68 700	41,79	30	2,00	4,649	0,15	2,32
Stokholmas (S)	761721	178,00	60	8,37	4,599	0,08	0,55

3. Teritorijų vystytojai įpareigojami spręsti meninės-urbanistinės kokybės klausimus, numatant teritorijose funkcijų įvairovę, viešąsias erdves bei keliant aukštus reikalavimus architektūrinei kokybei.

Klaipėdos uostamiesčio pakrančių vystymas yra savaiminis ir atsitiktinis, nes neplanuojamas kaip bendra uosto ir miesto urbanistinė sistema. Taip yra todėl, kad valdymo modelyje dalyvauja trys skirtingi subjektai: Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, valdantis didžiąją pakrantės dalį ir turintis plėtros interesų miesto teritorijoje; privačios įmonės, turinčios interesų pigiai nuomotis uosto žemę; savivaldybė, turinti priėjimo prie vandens, kuris galėtų padidinti miesto teritorijų vertę, interesą. Toks sisteminio planavimo nebuvimas skatina šias problemas:

1. Neorganizuojami efektyvaus pakrančių naudojimo būdai, toliau programuojamas funkcinis zonavimas ir rezervinių teritorijų plėtra.
2. Uosto ir miesto teritorijos neplanuojamos atsižvelgiant į vienos bei kitos pusės interesus ir nenumatomas jų tarpusavio integralumas.
3. Miesto ir uosto planuotojai suinteresuoti tik kiekybine, bet ne kokybine plėtra.

3. Tikslas

Šio straipsnio tikslas – palyginti Klaipėdos ir kitų Baltijos uostamiesčių, panašių savo dydžiu bei raidos problemomis, urbanistinę dinamiką globalizacijos kontekste; išskirti dominuojančias plėtros tendencijas; išnagrinėti perspektyviausias vystymo kryptis ir jų taikymo Lietuvos uostamiesčiui galimybes. Siekiant užsibrėžto tikslo, bus nagrinėjamos Baltijos uostamiesčių urbanistinės dinamikos priežastys, rezultatai bei mastai esant skirtingam technologijų įsisavinimo aktyvumui, skirtingoms socialinėms, ekonominėms aplinkybėms. Analizuojant Baltijos uostamiesčių urbanistinę dinamiką, straipsnyje bus sprendžiami šie uždaviniai:

1. Nagrinėjamas Baltijos uostų teritorijų ir pakrančių naudojimo efektyvumas.
2. Tiriama uostamiesčių kaita, naudojant uostų gyvavimo ciklo modelį.
3. Tertinami uostamiesčių urbanistinio vystymo mastai bei jų priklausomybė nuo uosto valdymo modelio.
4. Išskiriamos dominuojančios Baltijos uostų plėtros tendencijos.
5. Nagrinėjamos perspektyviausios uostų vystymo kryptys ir šių kryptų taikymo Klaipėdoje galimybės.

4. Baltijos uostamiesčių kaitos veiksniai

Kaip jau minėta, esminė Baltijos uostamiesčių kaitos priežastis – globalizacija, apimanti daugybę vienas kitą lemiančių veiksnių. Svarbiausi iš jų:

1. Vidinis uostų poreikis keistis, kurį inspiruoja didėjanti ir skatinama tarpusavio konkurencija.
2. Išorinis miesto spaudimas aktyviai naudoti pakrančių teritorijas, susijęs su poreikiu turėti priėjimą prie vandens bei darniosios plėtros tikslais.

Pirmoji veiksnių grupė – technologinė ir ekonominė uostų raida, suaktyvėjusi apie devintąjį dešimtmetį. Auganti konkurencija paskatino jūrų transporto technologijų vystymąsi, ieškant greitesnių ir pigesnių krovos būdų, kurie lėmė staigų laivų gabaritų augimą. Kita vertus, uostams pasidarė svarbu prisiderinti prie technologinių pokyčių, laiku investuoti į plėtrą bei didesnę našumą ir rasti greitą kelią nuo inovacijos prie jos taikymo (Uosto valdymas... 2005). Vidinis uostų poreikis keistis šiomis sąlygomis yra susijęs su naujų teritorijų būtinybe prie gilesnių vandenų bei su mažėjančiomis galimybėmis efektyviai naudoti esamas teritorijas.

Antroji veiksnių grupė – miesto ir rinkos diktuojamos sąlygos, nes miestas neturi arba nenori aukoti teritorijų, kuriose būtų galima uosto plėtra, o nekilnojamojo turto rinka verčia atsisakyti prastai naudojamų teritorijų, siūlydama aukštesnę kainą.

Abi kaitos veiksnių grupės apibrėžtos skirtingų interesų, tačiau Baltijos uostamiesčių kaitai duoda tą patį postūmį – skatina verifikuoti pakrančių potencialą, kurio įvertinimas uostui leistų su miestu derėtis dėl naujų teritorijų, o miestui su uostu – dėl laisvesnio priėjimo prie vandens.

Pateiktoje 1 lentelėje pakrančių efektyvumui įvertinti taikomas lyginamosios analizės metodas. Su nagrinėjamu objektu – Klaipėda – lyginami visi Baltijos uostamiesčiai, vykdančys krovą ir turintys ne mažiau kaip 4,5 mln. tonų apimtį. Šiai uosto veiklai reikia didžiausių teritorijų, o uosto dalių integravimas į miesto audinį kelia daugiausia problemų. Uostų eilės tvarka lentelėje numatyta būtent pagal kraunamų krovinių kiekį. Akivaizdu, kad Klaipėdos uosto pakrančių ilgis yra pats didžiausias iš visų Baltijos uostų, nors pagal krovos darbus ji tik penkta. Tokį didelį ilgį būtų galima sieti su tuo, kad naudojamas gana siauras pakrantės ruožas. Vis dėlto Goteborgas, net ir išsidėstęs trumpesnėje pakrantės atkarpoje, uosto veiklai naudoja mažesnę plotą. Nagrinėjant mažiau už Klaipėdą perkraunančių uostų pakrančių efektyvumą, lyginami

išvestiniai dydžiai – krovinių kiekis, tenkantis pakrantės plotui bei pakrantės ilgiui.

Dešimties iš nagrinėjamų dvidešimt šešių uostų abu rodikliai rodo daug didesnę pakrančių naudojimo intensyvumą nei Klaipėdos. Keturi uostai – Talino, Kotkos, Raumos ir Kokolos – turi mažesnę uosto ploto naudojimo intensyvumą nei Klaipėda, tačiau jų pakrantės kilometrui tenka daugiau nei 2 kartus daugiau krovinių. Orhusas ir Hamina yra intensyviai vystomi uostai, kuriuose kol kas ne visos krantinės dirba visu pajėgumu. Taigi, nagrinėjant Baltijos uostų pakrančių naudojimo intensyvumą, galima teigti, kad likusieji dešimt uostų, tarp jų ir Klaipėda, turi labai didelį plėtros potencialą, kurį būtina panaudoti sisteminiam uosto ir miesto vystymui.

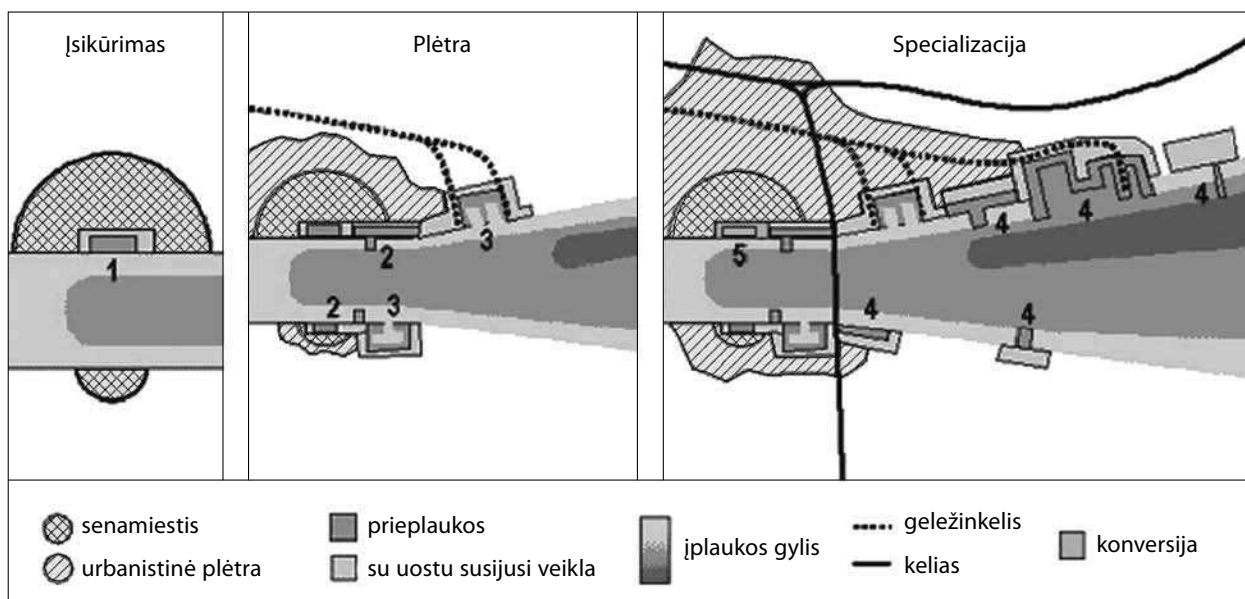
5. Miesto ir uosto vystymo metodai

Tiesioginį ryšį tarp jūrų transporto raidos ir funkcijos išsidėstymo erdvėje iliustruoja profesorius J. H. Bird'o 1963 m. sukurtas ir iki šių dienų nepraradęs aktualumo modelis (1 pav.). Tai esminis atspirties taškas visiems uostus tiriantiems mokslininkams, nes padeda sistemškai analizuoti uostamiesčių urbanistinę dinamiką, tiksliai identifikuoti teritorijų raidos problemas ir rasti tinkamą vystymo metodą. J. H. Bird'o modelis yra nepaneigtas, nes beveik be išimčių tinka visiems uostams. Jis nuolatos plėtojamas, bandant atsižvelgti į vėlesnius uostų raidos etapus ir įtraukti daugiau nagrinėjamų aspektų.

Genezė pradedama nuo uosto *įkūrimo* vietos. Ši vieta priklausė nuo geografinių sąlygų ir buvo susijusi su labiausiai nuo jūros atitolusiu prekybinių laivų navigacijos tašku. Kitas etapas – uosto *plėtra*. Šį etapą lėmė pramonės revoliucija. Prieplaukos išsiplėtė, pradėti konstruoti vis ilgesni molai, skirti perkrauti vis daugiau krovinių ir aptarnauti keleivių, priimti didesnius laivus, juos remontuoti ir statyti naujus. Į uosto terminalus buvo integruotos geležinkelio linijos, užtikrinančios susisiekimą su didžiulėmis sausumos teritorijomis. Tai lėmė dar didesnę jūrų transporto augimą. Ekspansija daugiausia vyko tolyn nuo miesto centro, gilesnių vandenų link. Vėliauėjusiam *specializacijos* etape buvo tokia uostų kaita: dar labiau išaugo laivų gabaritai, atsirado dar didesnis erdvės poreikis kroviniams valdyti ir sandėliuoti. Uosto veikla tapo koncentruota vietose, labai atitolusiose nuo seniausių įrenginių. Tikrosios uostų vietos, dažniausiai išsidėčiusios senamiesčio teritorijose, atgyveno ir buvo apleistos (Bird 1963).

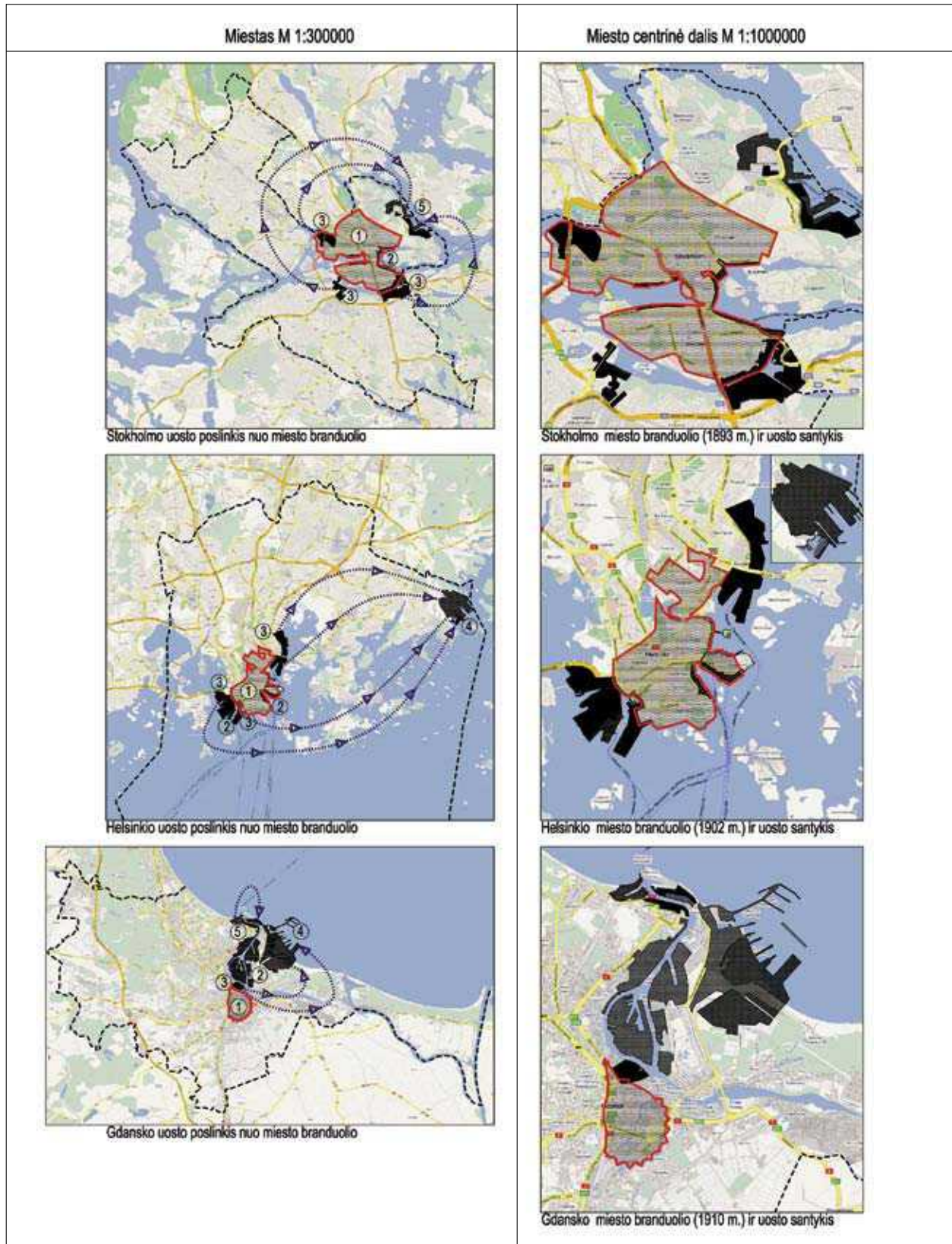
Šiame modelyje nagrinėjami penki, turintys didžiausią plėtros potencialą bei labiausiai išorinių ir vidinių kaitos faktorių veikiami uostamiesčiai: Stokholmo, Helsinkio, Gioteborgo, Rygos (2 ir 3 lentelės, dešinė pusė). Jie lyginami su nagrinėjamu objektu – Klaipėda.

Stokholme uosto teritorijos yra gerokai atsitraukusios nuo istorinio branduolio. Čia yra išlikusi tik siaura uosto užimama teritorija, visiškai integruota į



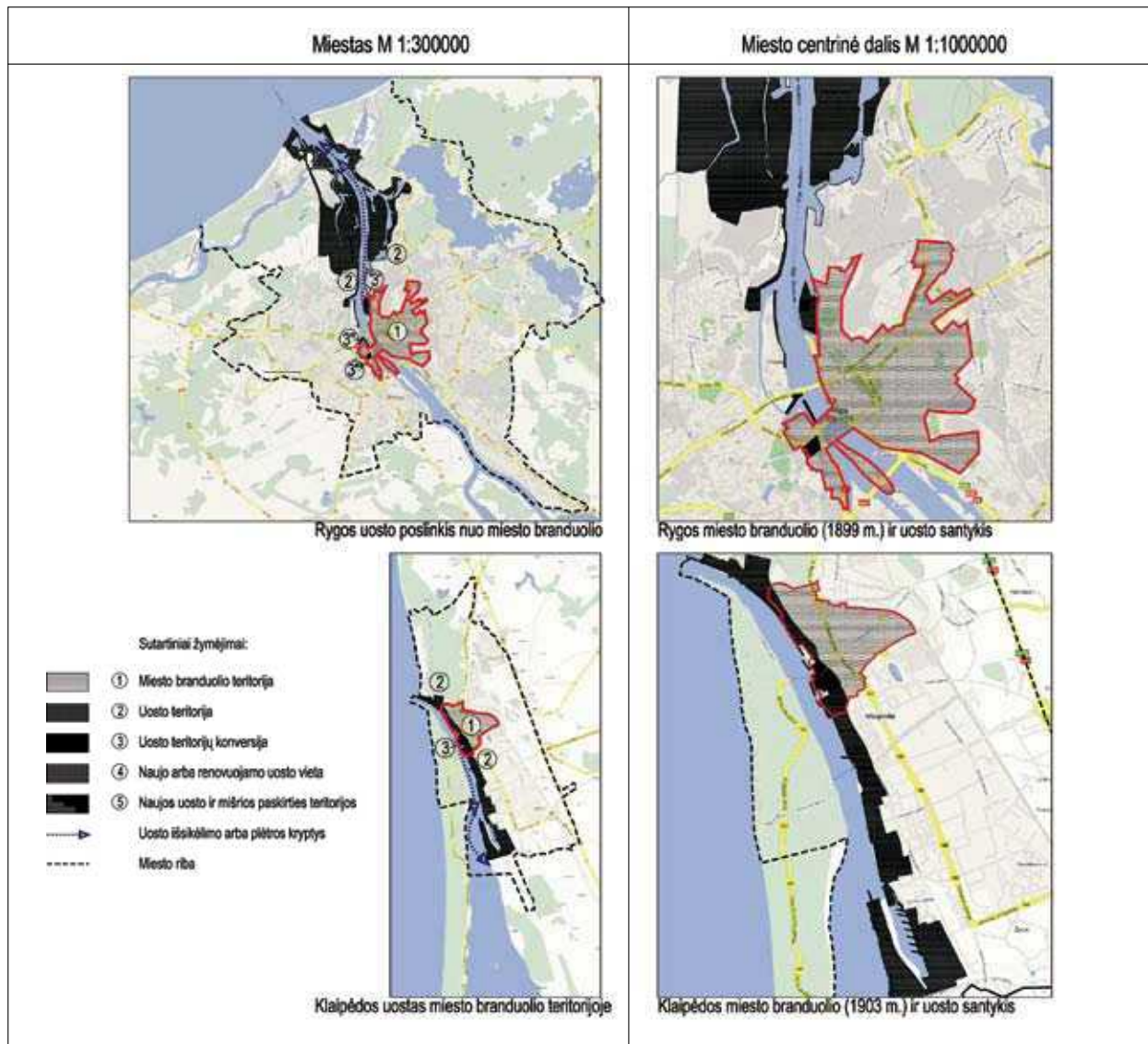
1 pav. Anyport uosto modelis, kurį sukūrė profesorius J. H. Bird'as (1963 m.)

Fig. 1. Anyport model created by Prof J. H. Bird (1963)

2 lentelė. Baltijos uostamiesčių urbanistinė dinamika**Table 2. Urban dynamics of the Baltic seaports**

3 lentelė. Baltijos uostamiesčių urbanistinė dinamika (tęsinys)

Table 3. Urban dynamics of the Baltic seaports (continued)



miesto urbanistinį audinį ir skirta keleiviniam transportu. Kitos pakrantės dalys – Lindhagen vakaruose ir Hammarby Sjostadt – užima dalį branduolio, tačiau yra jau regeneruojamos arba parengti jų pertvarkymo planai (Antique maps... 2009; The city of Stockholm... 2009; Commision for Architecture... 2008). Helsinkyje uosto teritorijos dar labiau atitolusios nuo istorinio branduolio – čia yra likusi tik nedidelė uosto dalis, skirta keleiviniam transportui. Branduolio teritorijos neužima, bet su juo turi bendrą ribą Šiaurės ir Vakarų uostai. Jų teritorijas numatyta regeneruoti ir pritaikyti miesto poreikiams, išskyrus pietinę Vakarų uosto dalį, kuri naudojama keleiviniam transportu (Antique

maps... 2009; City of Helsinki 2009). Gdansko istoriniame branduolyje taip pat nėra likę uosto teritorijų – jos nutolusios link Vyslos žiočių. Bendrą ribą su centru turi tik senoji laivų statykla, kurios istorija siekia viduramžius. Šią uosto dalį taip pat numatyta pertvarkyti ir atiduoti miesto reikmėms (Antique maps... 2009; Official website of Gdansk 2009). Panašus ir Rygos istorinio branduolio santykis su uosto teritorijomis. Jos taip pat nutolusios link Dauguvos upės žiočių. Su centrine miesto dalimi labiausiai susijusi Andrejsala pramoninė uosto zona, kurią numatyta grąžinti miestui (Historical maps 2009; Municipal portal... 2009).

Klaipėdoje pirmaisiais dviem raidos etapais vyko panaši uosto plėtra kaip ir nagrinėtuose uostamiesčiuose. Miestas kartu su uostu buvo kuriamas prie Danės upės žiočių, jis augo ir buvo plečiamas gilesnių vandenų link. Vis dėlto specializacijos etapas čia prasižėjo uostui dar nespėjus atitolti nuo miesto branduolio. Didelis šio etapo aktyvumas siejamas su politinėmis priežastimis. Sovietmečiu buvo neaktualus keleivinis transportas, todėl didžioji teritorijos dalis buvo skirta sunkiems kroviniams ir juos plukdantiems laivams priimti. Net ir tos pakrantės teritorijos, kurios pagal savo funkciją galėjo egzistuoti turėdamos ryšį su miestu, buvo izoliuotos, baiminantis galimo tarybinių piliečių kontakto su užsieniu. Kita vertus, nedideles uosto galimybes judėti tolyn nuo miesto centro lėmė saugotinos gamtinės teritorijos (Übersichts-Plan... 2009; Klaipėdos miesto bendrasis... 2007), įreminusios uostą tiek šiaurinėje, tiek pietinėje pusėje. Ypač skausminga šiaurinė riba – dėl jos uostas nebegalėjo lengvai perkėlinėti savo teritorijų gilesnių vandenų link, todėl pradėjo plėstis į pietinę dalį ir gilyn į miestą. Taigi Klaipėdoje uosto teritorijos išsidėstė didžiojoje miesto pakrantės dalyje taip atitverdamos miestą nuo vandens. Kartu atsirado plačios apleistos zonos tarp uosto tvoros ir miesto įtakos sferos, nes tokia kaimynystė tarp teritorijų neužtikrino jokio ryšio.

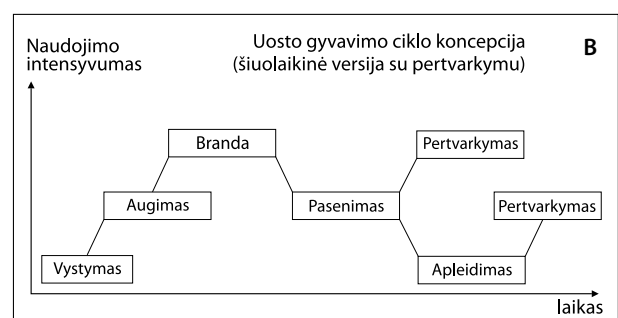
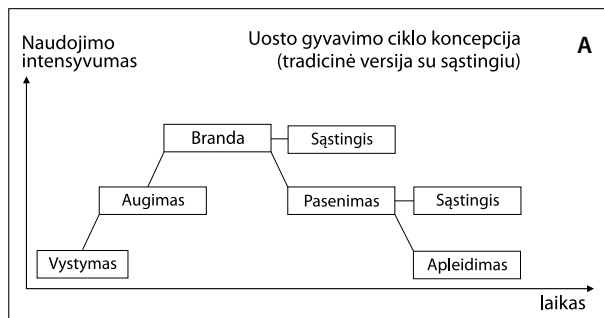
Nagrinėjant tolesnius uostamiesčių urbanistinės dinamikos etapus bei perspektyvas, svarbus tradicinės J. H. Birdo'o koncepcijos palyginimas su šiuolaikiniu uostų gyvavimo ciklu (2 pav.). Pirmoji baigiasi sąstingiu arba uosto teritorijos apleidimu. Konversijos iniciatorius šiuo atveju dažniausiai būna miestas, nes veiklos vakuumas dažniausiai reiškia dideles apleistas teritorijas, kurios darto miesto urbanistinį audinį. Daugelis Europos uostų maždaug nuo devintojo dešimtmečio savo teritorijas pradėjo renovuoti pagal šiuolaikinę uos-

to gyvavimo ciklo koncepciją, kurioje konversija tampa ir uostų interesų sritimi. Priežastys – sunkiau randami sausumos plotai uostų plėtrai ir Europos Sąjungos direktyvos, skatinančios jūrų laivybą bei vidaus vandenų transportą. Šiuo atveju vykstanti sisteminė plėtra leidžia išspręsti dvi problemas:

1. Skatinama vidinė miesto plėtra, pertvarkant uostų teritorijas, kurių efektyvumo neįmanoma padidinti, arba ieškant mišrios plėtros galimybių.
2. Skatinama teritorinius resursus tausojanti uosto veikla, išėjimo prie jūros funkciją konvertuojant į vandens kelio naudojimo galimybę (Plan the City... 2007).

Uosto ir miesto dialogas labai priklauso nuo uosto valdymo bei nuosavybės tipo. Iš esmės visi valdymo ir nuosavybės deriniai gali būti veiksmingi. Vis dėlto skirtingos kombinacijos lemia skirtingas urbanistinių transformacijų kryptis bei mastą, nes yra susijusios su žemės resursų naudojimo būdais. Galima būtų išskirti šiuos uostamiesčių urbanistinės dinamikos tipus:

1. Uostų kūrimasis naujose teritorijose, atlaisvinant pasenusias ir apleistas teritorijas miesto reikmėms. Taip uostai kuriami dažniausiai tuomet, kai savivaldybė yra uosto akcininkė, o uosto ir miesto teritorijos planuojamos kaip sistema.
2. Neefektyvių uosto teritorijų pertvarkymas ir dalies jų pritaikymas miesto reikmėms, kai uosto efektyvumo didinimas darosi neįmanomas. Šis teritorijų pertvarkymas taip pat yra sisteminis. Jis vyksta tais atvejais, kai savivaldybė turi mažesnę uosto akcijų paketą arba kai neįmanoma rasti naujų teritorijų uostui išskelti.
3. Neefektyvių pastatų pertvarkymas arba renovavimas – dinamiško proceso sukūrimas. Tai sisteminio uosto pertvarkymo pradžia. Šis procesas ilgalaikis, nes uosto veiklai išskelti numatomas ilgas 25–30 m.



2 pav. Tradicinės (A) ir šiuolaikinės (B) uosto gyvavimo ciklo koncepcijų palyginimas

Fig. 2. Seaport life cycle, traditional (A) and contemporary (B) versions

laikotarpis. Jis gali vykti ir tuomet, kai savivaldybė nėra uosto teritorijų savininkė.

Pirmajam tipui priskiriami Stokholmo ir Helsinkio uostai (2 lentelė, kairė pusė). Stokholmo uostamiesčio plėtra ypač didelė, nes vyksta ne vienos savivaldybės, o viso metropolio mastu. Stokholmo urbanistinės dinamikos variklis – trijų uostų plėtra. 90 km į šiaurę nuo miesto centro suprojektuotas Kapellskar uostas, 80 km į pietus – Nynashamn. Uostui išsikėlus į šias teritorijas, mieste lygiagrečiai regeneruojama ir tankinama 12 rajonų. Trys iš jų buvo susijusios su uosto veikla: Lindhagen – vakaruose, Liljeholmen – pietvakariuose ir didžiausias – Hammarby Sjorstat – pietryčiuose (teritorijos Nr. 3). Trečiasis uostas numatytas paties Stokholmo šiaurinėje dalyje, Vartan rajone (teritorija Nr. 5), jis galės priimti krovininius ir kruizinius laivus. Visa projektuojama teritorija bus mišrios paskirties, skirta gyvenamajai statybai, biurams ir prekybai. Tai 3,9 kv. km plotas, kur uostas ir miestas veikia išvien.

Helsinkyje devintajame dešimtmetyje, vakarų ir šiaurės uostuose pradėjus stigti vietos efektyviai plėtrai, savivaldybės sprendimu buvo nuspręsta mažinti uosto veiklą šiose teritorijose ir perkelti ją į naują Vuosari 150 ha uostą, esantį 15 km į rytus nuo miesto centro (Nr. 4). Išsikėlus uosto veiklai į miesto audinį integruojamas naujasis pakrantės rajonas Vakaruose abipus esamo kanalo bei Kalasatama šiaurinio uosto teritorijoje (teritorijos Nr. 3). Vakaruose numatyta palikti tik su keleiviniu transportu susijusią veiklą, svarbiausiu keleiviniu uostu paliekant pietinę jo dalį. Jo dislokacija miesto centre yra didelis privalumas.

Antrajam uostamiesčių urbanistinės dinamikos tipui galima būtų priskirti Gdanską. Čia sėkmingai uostamiesčio plėtrai numatyta uostą ir miestą vystyti vienu metu. Šis būdas yra įmanomas, nes savivaldybė turi 2 proc. uosto akcijų paketą, kuris ateityje turėtų būti padidintas iki 34 proc. Gdanske sistemiškai vystomos trys teritorijos: Naujasis uosto rajonas – istorinė dalis, kur uosto ir miesto veikla organizuojama drauge, bet intensyviau plėtojama uosto funkcija (teritorija Nr. 5); Naujasis miesto rajonas, kuriame istorinė laivų statykla pertvarkoma miesto poreikiams (teritorija Nr. 3) ir Stogi rajonas – pagrindinė Gdansko uosto plėtros teritorija (teritorija Nr. 4).

Trečiajam tipui atstovauja Ryga. Savivaldybė čia nėra uosto teritorijų savininkė, todėl numatytas ilgas uosto teritorijų atlaisvinimo miesto plėtrai laikotarpis. Pagal miesto plėtros planą 2006–2018 m. uosto veikla turėtų slinkti link Dauguvos žiočių. Kai kurios uosto teritorijos čia yra išsidėčiusios taip arti istorinio

miesto centro, jog krova tapo kliūtimi gyventojams ir kelia pavojų daugiau nei aštuonių šimtų metų senumo pastatams senamiestyje, kuris yra įtrauktas į UNESCO pasaulinio paveldo sąrašą. Uosto veikla bus po truputį išstumta iš miesto centro, o čia vystomos naujos multifunkcinės paskirties ir aukštos kokybės urbanistinės teritorijos. Dešiniajame Dauguvos krante nuo Andrejosta iki Kundzinsala turėtų būti atlaisvinta 123 ha teritorija. Šių pokyčių katalizatoriais turėtų tapti trys miesto reikmėms skirti objektai: dešiniajame Dauguvos krante Rem Koolhas suprojektuotas Šiuolaikinės dailės muziejus (tarptautinio konkurso nugalėtojas); kairiajame – Nacionalinės bibliotekos pastatas (architektas Gunnar Birkerts) ir Koncertų salės projektas – architektai Silis, Zābers ir Kļava (projektas – tarptautinio konkurso nugalėtojas).

Klaipėdos atveju galėtų būti nagrinėjama būtent trečiojo tipo urbanistinės dinamikos galimybė, nes kaip ir Rygoje savivaldybė nėra uosto teritorijų savininkė. Vis dėlto numčius uosto plėtros perspektyvas, pakrantėje būtų galima ieškoti nedidelių teritorijų pavieniams aukštos architektūrinės kokybės objektams, kurie ateityje galėtų tapti aktualių pakrantės dalių konversijos katalizatoriais.

6. Baltijos uostamiesčių urbanistinės raidos kryptys

Uostamiesčių urbanistinės raidos dinamika priklauso nuo naujiems uostams reikalingų teritorinių resursų išteklių ir jų išsidėstymo mieste. Pagal šių resursų naudojimo galimybes analizuojami tokie uostų plėtros modeliai: 1) žaliųjų plotų, 3) rudųjų plotų 2) mėlynųjų plotų (Plan the City... 2007).

Žalieji plotai – laisvos, nenaudojamos, kartais gali būti žemės ūkio paskirties teritorijos.

Rudieji plotai – apleistos, nenaudojamos pramoninės ar komercinės paskirties teritorijos, kurių gruntas gali būti užterštas ir kuriose galima konversija.

Mėlynieji plotai – vandenyje pilamos dirbtinės salos uostų plėtrai.

Baltijos uostų atveju plėtra vien žaliuosiuose plotuose sunkiai įmanoma, nes tokių teritorijų arba nėra, arba jose galioja įvairūs aplinkosauginiai apribojimai. Dar viena priežastis – darniosios plėtros reikalavimai, ribojantys miestų augimą. Uostų plėtrai vis dažniau taikomi mėlynųjų ir rudųjų plotų modeliai bei įvairūs mišrūs variantai. Nagrinėtuose uostamiesčiuose taikyti tokie uostų plėtros modeliai: Stokholme Nynashamn uosto plėtrai taikytas mišrus žaliųjų ir mėlynųjų plotų modelis, Kapellskar – rudųjų plotų, Vartan – mišrus

rudųjų ir mėlynųjų; Helsinkyje iš esmės taikytas rudųjų plotų modelis, tik ryšiams su naujuoju Vuosari uostu – žalieji plotai; Gdanskio uosto plėtrai taikomas rudųjų ir mėlynųjų plotų modelis; Rygoje kol kas planuojamas rudųjų plotų modelis, aktyvinant funkcijas esamose teritorijose arčiau upės žiočių. Apibendrinant galima būtų pasakyti, kad populiariausias – rudųjų plotų modelis, o didinant pakrantės perimetrą papildomai taikomas mėlynųjų plotų modelis. Išimtis – Nynashamn uosto dalis, kur uostas plečiamas į nenaudojamas teritorijas. Vis dėlto ši teritorija turi ryšį su senąja uosto dalimi, be to, jame numatyta mišri funkcija, taip pat diegiamos moderniausios technologijos, kurios šiam uostui turėtų suteikti paties ekologiškiausio Europos uosto statusą.

Uostų plėtroje labai svarbu, kad procesas nepasidarytų svarbesnis nei forma (Daamen 2007). Tarptautinė miestų ir uostų asociacija (AIVP) 2007 m. perengtoje mokslinėje studijoje „Miesto su uostu planavimas“ kaip svarbiausią uostų plėtros aspektą išskiria ryšių tarp uosto ir miesto stiprinimą, todėl siūlo tokias urbanistinės raidos kryptis (Plan the City... 2007):

1. Uosto ir miesto susiejimas. Tai patekimo į uosto teritorijas bei į tarpines uosto-miesto teritorijas gerinimas tiek pėsčiomis, tiek visomis kitomis transporto rūšimis; uosto teritorijų efektyvumo verifikavimas bei naujų scenarijų kūrimas, rūpinantis ryšiais su miestu; naujų ryšių kūrimas, ieškant naujų, efektyvių teritorijos panaudojimo būdų, didinant uosto konkurencingumą; senų ryšių, kurie dalį teritorijų sujungia, izoliuodami kitas, pertvarkymas.
2. Urbanistinio matmens integravimas į uosto teritorijas. Tai siūlymas uostą tvarkyti kaip urbanistinę erdvę, rūpintis visų čia statomų pastatų (tarp jų ir sandėlių) architektūrine kokybe, padaryti uostą matomą ir vizualiai patrauklų. Šioje gairėje siūloma artinti miestą prie uosto, išsidėsčiusio ant vandens, bei rasti būdų bendrai naudotis vandeniu.
3. Naujų funkcijų integravimas uosto teritorijose. Tai visų įmanomų techninių sprendimų naudojimas ir naujų paieška, siekiant mišrių funkcijų galimybių. Siūloma: ieškoti galimybių sukurti ryšį tarp pramoninio uosto ir miesto, struktūrizuojant ir klasifikuojant uosto veiklą; suteikti prioritetų mišriems keleiviniams terminalams ir susieti juos su miestu komercine bei visuomenine funkcijomis; lanksčiai naudoti rezervines teritorijas ir buferines zonas, inicijuojant jose pokyčius kultūrinėmis funkcijomis, instaliacijomis, moduliniiais, lengvai išardomais pastatais.

4. Visuomenės rengimas pokyčiams pakrantėse bei jos integravimas į uosto gyvenimą. Tai mokslininkų ir akademinės visuomenės bendradarbiavimas ieškant naujų pakrantės naudojimo būdų; uosto ir kraštovaizdžio kaip svarbių miesto simbolių stiprinimas; uosto atvėrimas bei modernių veiklos būdų pristatymas visuomenei.

7. Siūlomos Klaipėdos urbanistinės raidos kryptys

Palyginti neseniai susiformavusi rinkos ekonomika, nebaigta žemės reforma, susiformavusi miesto antropogeninė aplinka, ekonominės galimybės, socialinis poreikis, aplinkos kokybė ir gyvenimo būdas Lietuvos miestuose formuoja unikalius problemų rinkinius (Juškevičius, Valeika 2007). Knygoje „Lietuvos miestų sistemų raida. Vilnius“ autoriai kaip svarbiausią šių rinkinių sudedamąją dalį įvardija sisteminio planavimo nebuvimą. Taigi Klaipėdos uosto ir miesto kaitos veiksniai taip pat nesiejami į sistemą, todėl daugelis potencialiai tvarkytinų teritorijų taip ir lieka tikėtinos.

Ieškant perspektyviausių Klaipėdos uostamiesčio urbanistinės plėtros kryptų, svarbu dar kartą žvilgtelėti į pakrančių naudojimo efektyvumo tyrimą. Pagrindinės kompanijos, vykdančios krovos darbus ir perkraunančios daugiau kaip 90 proc. krovinių Klaipėdos uoste, yra: „Klaipėdos nafta“, „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ (KLASCO), „Bega“, „Klaipėdos Smeltė“ ir „Klaipėdos terminalo grupė“. Šios įmonės užima tik 29 proc. visos 623 ha teritorijos ir 38 proc. (iš 27 022 m) bendro krantinių ilgio. Likusią 71 proc. uosto dalį užima aptarnaujančios tarnybos, keltų ir jų prieigų teritorijos, kruizinių laivų terminalai, laivų remonto dirbtuvės ir kitos krovos kompanijos. Dalis šios veiklos būtina, kad būtų užtikrintos uosto funkcijos. Vis dėlto didžiąją dalį užima krovos kompanijos, todėl akivaizdu, kad teritorija naudojama neefektyviai, o užimami plotai visiškai neadekvatūs veiklos užmojams (3 pav.).

Pelningiausiai dirbančių įmonių išsidėstymas pakrantėje nesusijęs su uosto gyvavimo ciklu – šiaurinėje dalyje, kur gyliai didžiausi, uosto aktyvumas tėra vidutinis, o plotai pietinėje dalyje plačiai išsidėję į miesto pusę (4 pav.). Taip yra todėl, kad prieplaukos ir įrenginiai seniai pasenę, sandėliai nepritaikyti šiuolaikinei logistikai, tam tikra veikla, pavyzdžiui, mašinų detalių gamyba – tiesiog sovietinės pramonės palikimas.

Klaipėdoje neefektyviai naudojamų teritorijų renovacijos procesas yra atsilikęs maždaug dvidešimčia

metų, nes vyksta neplanuotai ir inertiškai. Pavyzdys – „Laivitės“ teritorijoje 2005 m. rekonstruotos krantinės, o 2006 m. birželio 28 d. Uosto direkcija jau pasirašė šio sklypo nuomos sutartį su UAB „Memelio miestas“, kuri teritorijoje statys gyvenamuosius ir komercinės paskirties pastatus.

Klaipėdos atveju, darant prielaidą, kad uostas turėtų judėti link gilesnių vandenų – įplaukos į Kuršių marias – akivaizdu, kad neįmanoma pasinaudoti ža-

liujų plotų modeliu, nes gretimos teritorijos yra vertingos ir saugomos kaip gamtinės (4 pav.). Taigi aktualūs būtų rudųjų ir mėlynųjų plotų modeliai. Nagrinėjant rudųjų plotų modelį, Klaipėdos uosto pietinę dalį vertėtų perkvalifikuoti, ateityje numatant laivybą, kuriai užtektų čia esančių gylių ir mažesnių sausumos plotų. Tai tinkamas būdas miestui priartėti prie vandens. Didžiausias uosto vystymo potencialas yra šiaurinėje dalyje, todėl būtini aktyvesni krantinių tvarkymo



3 pav. Gamtinių elementų įtaka uostamiesčio urbanistinei raidai

Fig. 3. Impact of natural elements on urban development of the seaport



4 pav. Pelningiausių uosto įmonių išsidėstymo schema

Fig. 4. Distribution scheme of the most efficient enterprises of the seaport

darbai ir intensyvesnis sausumos susisiekimas su uosto teritorijomis. Ieškant „mėlynosios“ plėtros galimybių, be abejo, svarbus giliau vandens uosto projektas. Prie įplaukos į Kuršių marias numatyta sala turėtų tenkinti ne vieno operatoriaus interesus, o būti gerokai didesnė ir integruoti daugiau uosto funkcijų.

Esminis bet kokių būsimų Klaipėdos urbanistinių pertvarkymų aspektas – sisteminė plėtra, nes iki šiol uostas ir miestas yra atskiri organizmai, o ne tarpusavyje integruotos uostamiesčio dalys. Sisteminė plėtra padės sėkmingiau panaudoti uosto ir miesto plėtrai skiriamas lėšas, leis efektyviau naudoti pakrančių bei uosto-miesto ryšių teritorijas, užtikrins geresnę meninę-urbanistinę uostamiesčio kokybę. Ši plėtra turėtų vykti stiprinant ryšius tarp uosto bei miesto ir remtis anksčiau aptartais būdais:

1. Uosto ir miesto susiejimo galimybę būtų galima realizuoti silpninant uosto urbanistinę ribą: Pamario–N. Uosto–Pilies–Minijos trasos dalį–N. Uosto gatvę – reikėtų „paslėpti“ po žeme, taip pat organizuoti pėsčiųjų traukos centrus pakrantėje (Morkūnas 2006).
2. Rūpinantis urbanistinio matmens integravimu į uosto teritorijas, Klaipėdoje pirmiausia reiktų spręsti Piliavietės ir Mažosios Vītės (Memelio miesto) urbanistines problemas, kuriant viešąsias erdves bei aukštą architektūrinę kokybę. Sandėliai ir kiti pramoninės ar administracinės paskirties objektai uosto teritorijoje taip pat turėtų būti statomi, rūpinantis jų santykiu su miestu, todėl vertėtų rengti ne atskirus uosto ir miesto plėtros planus, o bandyti juos susieti. Akivaizdus neigiamas pavyzdys – rengiamas „Begos“ detalusis planas, neatitinkantis specialaus Klaipėdos aukštybinių pastatų išdėstymo plano. Taip pat būtų svarbios vizualinio atvirumo paieškos uosto teritorijose ties Naujosios Smiltynės perkėla bei Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalu. Urbanistinio matmens integravimą reiktų organizuoti geriau išnaudojant vandens teikiamą potencialą – stiprinant skersinius pėsčiųjų ryšius su mariomis, ieškant viešųjų erdvių galimybių pakrantėje: ties Melnrage, tvarkant Pamario gatvės ašį; ties „Baltijos laivų statykla“ – Bijūnų gatvės ašį; tarp Naujosios Smiltynės perkėlos ir Klaipėdos krovinių terminalo – Agluonos–Varnėnų gatvės ašį; ties LISCO keleivių terminalu – Senosios Smiltelės gatvės ašį (Morkūnas 2006).
3. Urbanistinio matmens integravimas labai susijęs su naujų funkcijų organizavimu ir jų susipynimu pakrantėje. Naujų funkcijų galimybes vertėtų na-

grinėti konteinerių terminalų ir žvejybos uosto teritorijose, kur nedidelė taršos grėsmė. Šiose zonose, pasibaigus darbo valandoms, galėtų veikti kavinės, kino teatrai ar kiti visuomeninės paskirties objektai. Funkcijų integravimo požiūriu Klaipėdos uoste labai aktualus ir rezervinių bei buferinių zonų naudojimas. Tai didžiulės, beveik prie vandens esančios teritorijos: ties „Klaipėdos Smelte“ ir Naująja Smiltynės perkėla, atkarpa tarp Naujosios Uosto gatvės ir KLASCO bei „Klaipėdos Naftos“ rezervinė teritorija prie uosto vartų. Dabar tai negyvos zonos. Kai kurios iš jų galbūt tikrai bus reikalingos uostui ateityje, tačiau šiuo metu čia būtų galima inicijuoti tam tikrus pokyčius – organizuoti laikino naudojimo funkcijas. Pavyzdžiui, statyti modulinis, lengvai surenkamus pastatus, kurti viešąsias erdves su meninėmis instaliacijomis, organizuoti kitą kultūrinę veiklą.

4. Sprendžiant Klaipėdos uostamiesčio urbanistinės raidos klausimus, visuomenė turėtų būti įtraukiama rengiant galimybių studijas, jas viešai pristatant bei aptarinėjant. Galimybių studijų rengimą galėtų bendrai inicijuoti miesto ir uosto valdžia, o vykdyti – Lietuvos mokslo institucijos.

8. Išvados

1. Globalizacija suaktyvino daugybę pasaulyje vykstančių procesų, tarp jų – ekonominius bei technologinius, taip pat tapo naujų urbanistinių principų atsiradimo prielaida. Šie veiksniai skatina kiekybinę plėtrą tapti kokybine, iš naujo įvertinti pakrančių naudojimo efektyvumą ir ieškoti teritorinių rezervų. Procesas ypač aktyvus labiausiai globalizacijos paveiktose Baltijos pakrantėse. Čia, daugelyje uostamiesčių, jis tapo didžiulio uosto ir miesto teritorijų persiskirstymo priežastimi.
2. Vanduo – jūra, upė, ežeras – visuotinai svarbus resursas, kuris gretimoms teritorijoms suteikia pridėtinės vertės, tačiau pats savaime joms negarantuoja meninės aplinkos vaidmens. Efektyviam pakrančių naudojimui, užtikrinančiam funkcijų intensyvumą bei meninę-urbanistinę kokybę, būtinas sisteminis planavimas, nes kitaip menkai naudojamos uostų teritorijos taip ir lieka tikėtinos, o ne integruotos – panašiai kaip funkcinio zonavimo principu suplanuoti teritoriniai rezervai.
3. Baltijos uostamiesčių urbanistinės raidos dėsningumus lemia vidinis uostų poreikis keistis ir išorinis miesto spaudimas aktyviai naudoti pakrančių teritorijas. Šiuos veiksnius siejant į sistemas galima: iš naujo

verifikuoti potencialą, kuri uostų teritorijos praranda arba įgyja, keičiantis ekonominėms sąlygoms ir technologijoms; numatyti teritorijų vystymo programas, įpareigojant teritorijų vystytojus spręsti meninės-urbanistinės kokybės klausimus; numatyti teritorijose funkcijų įvairovę ir viešąsias erdves, keliant aukštus reikalavimus architektūrinei kokybei. Tokiuose uostamiesčiuose kaip Klaipėda uosto ir miesto kaitos veiksniai nesiejami į sistemą, todėl daugelis potencialiai tvarkytinų teritorijų taip ir lieka tikėtinos.

4. Globalizacijos sąlygomis Baltijos uostamiesčiams kyla panašūs iššūkiai, o ekonominiai bei technologiniai procesai stimuliuoja urbanistinę raidą, tačiau skirtingos politinės, socialinės bei gamtinės aplinkybės lemia skirtingus urbanistinių transformacijų rezultatus ir mastą. Aktyviausi uostamiesčių urbanistinės dinamikos procesai vyksta tose pakrantėse, kuriose miestas turi daugiausia galimybių realizuoti savo interesus, ypač metropoliuose. Vis dėlto net ir tais atvejais, kai savivaldybė nėra uosto teritorijų savininkė, sisteminis planavimas leidžia smulkesnio masto, bet aukštos architektūrinės kokybės objektais inicijuoti didesnius pokyčius.
5. Plėtra ruduosiuose ir mėlynuosiuose plotuose – dažniausiai taikomas Baltijos uostamiesčių urbanistinio vystymo modelis, nes jam įgyvendinti nereikalingos naujos teritorijos, o stengiamasi racionaliai panaudoti esamus resursus. Klaipėdos uostamiesčiui taip pat galėtų būti aktualus toks rudųjų ir mėlynujų plotų plėtros modelis, nes ne tik Klaipėdoje, bet ir visame Lietuvai priklausančiame pajūrio ruože nėra jokių laisvų teritorijų uosto plėtrai.
6. Bet kurio uosto raida nėra baigtinis procesas, todėl esminė uostamiesčių planavimo nuostata turėtų būti ryšio tarp uosto ir miesto stiprinimas, naudojantis ekonominių bei technologinių procesų teikiamomis galimybėmis. Ši nuostata realizuojama siejant uosto ir miesto teritorijas keliais bei pėsčiųjų takais, integruojant į uostų struktūras urbanistinį matmenį, ieškant mišrių funkcijų taikymo galimybių bei į pakrančių urbanistinio vystymo procesą įtraukiant visuomenę. Klaipėdos pakrantes taip pat reikėtų tvarkyti rūpinantis uosto ir miesto ryšiais, nes tik taip galima užtikrinti efektyvų jų naudojimą tiek uosto, tiek miesto labui.

Literatūra

Antique Maps of Scandinavia & Nordic Countries. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-01-07]. Prieiga per internetą: <<http://www.vintage-views.com/eshop/home.php?cat=539>>.

Baltic Ports Organization. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-03-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.bpoports.com/>>.

Bird, J. H. 1963. *The Major Seaports of the United Kingdom*. London: Hutchinson. 454 p.

Carley, M.; Ferrari, S. G.; Thiam, S.; Smith, H. 2007. *The cool sea. Waterfront communities project toolkit* [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.waterfrontcommunitiesproject.org/toolkit.html>>.

City of Helsinki. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <http://www.hel.fi/wps/portal/Helsinki_en?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Helsinki/en/Etusivu>.

Commission for Architecture and the Built Environment. Case studies. 2008 [interaktyvus]. Hammarby Sjostad, Stockholm [žiūrėta 2008-12-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.cabe.org.uk/case-studies/hammarby-sjostad?photos=true&viewing=774>>.

Daamen, T. 2007. *Sustainable Development of the European Port-City Interface. Sustainable Urban Areas* [interaktyvus]. Rotterdam, 25–28 June. 21 p. [žiūrėta 2008-12-15]. Prieiga per internetą: <http://www.enhr2007rotterdam.nl/documents/W19_paper_Daamen.pdf>.

European Seaports Organisation. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-03-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.espo.be/Home.aspx>>.

Eurostat. European Statistics [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-20]. Prieiga per internetą: <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>>.

Freeport of Riga. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.freeportofriga.lv/eng/>>.

Friedman, T. L. 2005. *Lexus ir alyvmedis*. Vilnius: Vaga. 591 p.

Historical maps. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-01-07]. Prieiga per internetą: <<http://www.discusmedia.com/catalog.php?id=24961&profile=map>>.

International Association of Cities and Ports. News AIVP. Projects. 2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2009-03-10]. Prieiga per internetą: <http://www.aivp.org/projets_6.html>.

Juškevičius, P.; Jauneikaitė, K. 2008. Urbanistinių struktūrų formavimo ir žemės naudojimo klasifikavimo problematika, *Urbanistika ir architektūra* 32(4): 240–247. doi:10.3846/1392-1630.2008.32.240-247

Juškevičius, P.; Valeika, V. 2007. *Lietuvos miestų sistemų raida*. Vilnius: Baltijos kopija. 240 p.

Juškevičius, P.; Valeika, V.; Burinskienė, M.; Paliulis, G. 2006. *Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda*. Vilnius: Technika. 181 p.

Klaipėdos miesto bendrasis planas. Patvirtintas 2007-04-05 Klaipėdos savivaldybės [interaktyvus]. Rengėjas UAB „Miestprojekta“ [žiūrėta 2008-12-15]. Prieiga per internetą: <http://www.klaipeda.lt/stotisFiles/uploadedAttachments/KL_2000020083931559.jpg>.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.portofklaipeda.lt/lt.php>>.

Morkūnas, E. 2006. *Klaipėdos miesto pramonės teritorijų prie Kuršių marių urbanistinė koncepcija*: baigiamasis magistro darbas (VGTU, Architektūros fakultetas, Urbanistikos katedra, vadovė I. Alistratovaitė).

Municipal Portal of Riga [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <http://www.riga.lv/EN/Channels/About_Riga/default.htm>.

Official website of Gdansk [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.en.gdansk.gda.pl/>>.

Plan the City with the Port. Regional Framework Operation Hanse Passage, Regional Development Fund INTERREG III C, West Zone. 2007 November [interaktyvus]. La Havre. 136 p. [žiūrėta 2008-11-10]. Prieiga per internetą: <http://www.freeportofriga.lv/PROJEKTI/Guide_PCP_2007_EN.pdf>.

Port of Gdansk [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.portgdansk.pl/en>>.

Port of Helsinki [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.portofhelsinki.fi/english/>>.

Ports of Stockholm [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.portsofstockholm.com/>>.

Remesar, A. 2005 Introduction from Promenades to Waterfronts. Art for Social Facilitation [interaktyvus] [žiūrėta 2008-12-15]. Prieiga per internetą: <http://www.ub.es/escult/epolis/artfsoc/artforsocial_index.pdf>.

The City of Stockholm [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-16]. Prieiga per internetą: <<http://stockholm.se/-/English/>>.

Übersichts-Plan der Stadt Memel [interaktyvus] [žiūrėta 2009-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.bork-on-line.de/Memel/lt-index.htm>>.

Uosto valdymas ir politika: iššūkiai, keliai, sprendimai. 2005 gruodis. Lietuvos laisvosios rinkos instituto studija [interaktyvus] [žiūrėta 2009-03-12]. Prieiga per internetą: <http://www.lrinka.lt/index.php/analitiniai_darbai/llri_studija_uosto_valdymas_ir_politika_issukiai_keliai_sprendimai/2279>.

of urban development which is complicated by natural factors, land shortage and difficulties in coordinating different interests of stakeholders. Klaipėda seaport could also be applicable for rational decision-making in the field of urban development. It could be implemented by applying the practice of the other Baltic seaports which is based on analysing the seaside efficiency, using new seaport development models and trends of systematic urban planning. On this basis Klaipėda should become an area of urban development with an integrated planning of the seaport and city system considering the relationship between these still little related parts.

Keywords: urban dynamics, globalization, systematic development, seaport life cycle, development in green, brown and blue areas, integration.

EGLĖ TRUSKAUSKIENĖ

Master, doctoral student (2005), Dept of Urban Design, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), Pylimo g. 26/Trakų g. 1, LT-01132 Vilnius, Lithuania. E-mail: etruske@gmail.com

Master of Architecture, VGTU, 2000. Research interests: urban planning, urban development strategies in the Baltic seaport cities.

URBAN STRUCTURE DYNAMICS OF KLAIPĖDA AND THE OTHER BALTIC SEAPORTS IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

E. Truskauskienė

Abstract. The paper presents a part of the dissertation work “Urban dynamics of the Lithuanian seaside”. This section covers the problems of Klaipėda urban development and assessment of new opportunities under the effect of globalization factors. Klaipėda is compared with the other Baltic seaports in order to investigate its potential for redevelopment and dynamics of the urban structure.

The study reveals the most important trend of urban dynamics in the era of globalization – an integrated development of the seaport and city system. Common development of these structures allows to solve the problems of both port and city in the most efficient way. In such a context Klaipėda appears as a seaport city which is changing along the seaside contrary to the natural seaport life cycle. This contradiction occurs because