

JŪRŲ TRANSPORTO RAIDOS ĮTAKA UOSTAMIESČIŲ URBANISTINEI PLĖTRAI (KLAIPĖDOS PAVYZDŽIU)

Eglė Truskauskienė

Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Urbanistikos katedra
El. paštas etruske@gmail.com

Anotacija. Straipsnis skirtas uosto ir miesto teritorijų ryšio stiprinimo problemai nagrinėti. Jūrų transporto raidos ypatumai pastaraisiais dešimtmečiais uostamiesčių urbanistinei plėtrai suteikė naujų postūmių, todėl atsirado naujų galimybių šią problemą spręsti būdais, naudingais tiek uostui, tiek miestui. Europos uostų praktika rodo, jog uosto ir miesto teritorijų ryšius galima stiprinti analizuojant transporto prigimtį, teritorijų efektyvumą, uosto raidos ciklą bei skatinant mišrių funkcijų atsiradimą ir visuomenės susidomėjimą pakrantėmis. Vadovaujantis šia patirtimi, siūlomos gairės, kaip jūrų transporto raida ir jos teikiamos galimybės galėtų pakeisti Klaipėdos urbanistinės plėtros perspektyvas.

Reikšminiai žodžiai: ryšių teritorijos, uosto gyvavimo ciklas, teritorijų efektyvumas, teritorijų konversija.

„Uostai gali būti lyginami su nepaprastai stipriais vėjais, kurie modernumą atneša greičiau ir tvirčiau nei kokias nors kita jėga“ (iš studijos „Miesto su uostu planavimas“, mokslinis koordinatorius Olivier Lemaire).

Įvadas

Žemėlapiuose dažnai bandoma nubrėžti tikslią ribą tarp skirtingai funkcionuojančių uosto ir miesto pasaulių. Vis dėlto juos skiria ne linija, o plačios, išilgai pakrantės išsidriekusios, pusiau miesto, pusiau uosto teritorijos, kurios dažniausiai tvarkomos, atsižvelgiant tik į vienos pusės interesus (Lemaire *et al.* 2007: 7).

Straipsnyje į jūrų transporto įtaką uostamiesčių urbanistinei plėtrai bus bandoma pažvelgti iš holistinių perspektyvų, nes ryšius tarp šių pasaulių gali užtikrinti tik atvirumas įvairaus tipo veiksniams iš jūrų ir uostų sferos bei iš regiono ir miesto plėtros sferos.

Nagrinėjama problema – plėtėjanti takoskyra tarp uostų vystytojų ir miestų planuotojų tikslų, tobulėjant jūrų transportui, bei šių tikslų suderinamumo galimybės uostamiesčiuose. Problemos ašis – uostų teritorijos, kurių ribos nefiksuotos: 1) laike, nes uostai niekuomet nesustoja vystytis; 2) erdvėje, nes rytdienos riba nebūtinai bus ten, kur ji yra šiandien. Iš uosto pozicijų į teritoriją žiūrima pagal aplinkybes – ji paimama uosto reikmėms arba atlaisvinama. Dažniausiai tokie plotai tampa našta pačiam uostui, o kartu ir miestui. Juos vis tiek tenka prižiūrėti, be to, jie kenkia miesto vaizdui ir urbanistiniam audiniui. Miestų planuotojams – atvirščiai: atlaisvinti plotai tampa naujos plėtros galimybe ne

tik kiekybine, bet ir kokybine prasme. Šią galimybę dažniausiai siekiama įtvirtinti regioninio, nacionalinio ar net tarptautinio ženklų paieška, kartu demonstruojant pozityvias nuostatas į miesto ir vandens ryšį.

Klaipėdos uosto raida, susijusi su šiuolaikinėmis transporto technologijomis, bei šio proceso įtaka miesto urbanistinei plėtrai.

Klaipėdos pavyzdžiu parodyti ryšių tarp uosto ir miesto svarbą bei pristatyti pakartotinio teritorijų panaudojimo galimybes, atsiradusias dėl jūrų transporto raidos.

Išnagrinėti ryšį tarp jūrų transporto raidos ir funkcijos išsidėstymo erdvėje bei laike, pasinaudojant Klaipėdos pavyzdžiu. Ištirti uosto gyvavimo ciklą. Aptarti Klaipėdos uosto teritorijų efektyvumą ir jų potencialą kitų Baltijos uostų kontekste. Rasti uosto ir miesto galimo glaudesnio ryšio zonas. Pasiūlyti šio ryšio aktyvinimo būdus.

Jūrų transporto raidos įtaka Klaipėdos urbanistinei plėtrai

Visas pakrantės teritorijas sieja vienas bruožas – tai unikalios vietovės, tik jų perspektyvos labai skirtingos. Fiziškai ryšiai tarp uostų ir miestų būna stipresni arba silpnesni. Pagaliau ir patys uostai kartais būna daug didesnio masto ryšių teritorijomis tarp jūrų ir kontinentinių teritorijų nei šalia esantys miestai (Hoyle, Pinder 1992). Vis dėlto šiame straipsnyje nagrinėsiu tik tuos ryšius, kurie turi tiesioginės įtakos miesto erdvei plėtrai.

Ryšys tarp jūrų transporto raidos ir funkcijų išsidėstymo

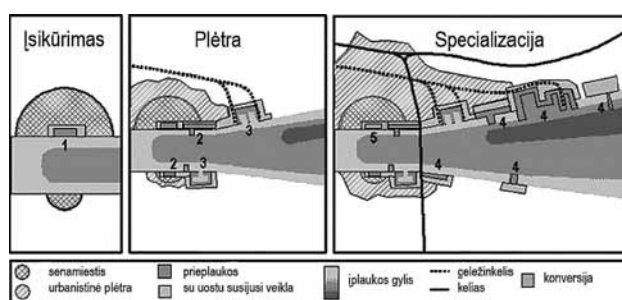
Uosto krantinių tipologija ir ryšys su miestu tiesiogiai priklauso nuo atplaukiančių laivų funkcijų. Vieniems laivams prisišvartuoti užtenka nedidelių prieplaukų ir nedidelių gylių, kitiems reikia didelių aptarnavimo zonų ir didelių gylių. Krantinėmis taip pat naudojasi keleivinis transportas bei uostą aptarnaujantys laivai. Dalies uoste vykstančių procesų skleidžiamas triukšmas ir taršos pavojus nėra didelis. Kita dalis uosto darbų yra potencialiai pavojingi taršos šaltiniai arba gali būti labai triukšmingi. Taigi, atsižvelgiant į laivų tipologiją: 1) dalis uosto veiklos gali funkcionuoti neatitoldama nuo pakrančių arba mišrioje teritorijoje, 2) būti atvira miestui bei jo gyventojams, 3) taip pat užtikrinti stiprų miesto ir vandens ryšį.

Šiuo požiūriu Klaipėdos uosto funkcija nuo Antrojo pasaulinio karo iki pastarojo dešimtmečio daugiausia buvo pramoninė. Didžioji teritorijos dalis buvo skirta sunkiems kroviniams ir juos plukdantiems laivams aptarnauti. Sovietmečiu dėl politinių priežasčių buvo neaktualus keleivinis transportas. Net ir tos teritorijos, kurios pagal savo funkciją galėjo egzistuoti turėdamos ryšį su miestu, buvo izoliuotos, baiminantis galimo tarybinių piliečių kontakto su užsieniu. Dėl izoliacijos atsirado plačios apleistos zonos tarp uosto tvoros ir miesto įtakos sferos, nes tokia kaimynystė neužtikrino jokio ryšio tarp nagrinėjamų teritorijų. Ilgainiui apleistos zonos tapo uosto plėtos galimybe, kuri savo ruožtu dar labiau atitolino miesto ribą nuo pakrantės.

Fizinio laivų dydžio augimas taip pat turi svarios įtakos uostų kaitai ir miestų erdvinei plėtrai. Pavyzdžiui, penktojo dešimtmečio giliavandeniai laivai buvo šiandienos vidutinių laivų dydžio, o šie – kaip šiandienos pakrančių laivai. Pakrančių laivai taip pat išaugo, jiems irgi reikia gilesnių įplaukų ir didesnių terminalų. Kai įplauka pasidaro netinkama pakrančių laivams (dažniausiai dėl gylio trūkumo), ji paskiriama vidinių vandens laivybai, atsižvelgiant į baržų dydžius (Lemaire *et al.* 2007: 9).

Tiesioginį ryšį tarp jūrų transporto raidos ir funkcijos išsidėstymo erdvėje iliustruoja profesoriaus J. H. Bird'o 1963 m. sukurtas ir iki šių dienų nepraradęs aktualumo modelis (1 pav.). 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 aptarnauti vis daugiau krovinių ir keleivių, priimti didesniems laivams, jiems remontuoti ir statyti naujiems. 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 vandens link. Vėliau ėjęs *specializacijos* etapas iliustruoja tokią uostų kaitą: dar labiau išaugę laivų matmenys, dar didesnis erdvės poreikis kroviniams valdyti bei sandėliuoti. Uosto veikla tapo koncentruota vietose, labai atitolusiose nuo seniausių įrenginių. Tikrosios uostų vietos, dažniausiai išsidėsčiusios senamiesčio teritorijose, atgyveno ir buvo apleistos. Atsirado didžiulės uostų teritorijų konversijos galimybės kitiems poreikiams – pakrantės parkams, gyvenamajai ir komercinei statybai.



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

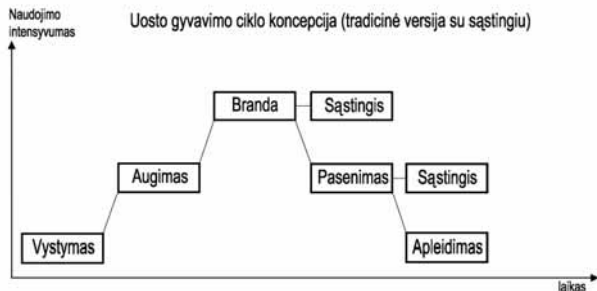
Fig. 1. Anyport model created by Prof. J. H. Bird (1963)

Klaipėdoje jūrų transporto raida su miesto plėtra susijusi tokiais pat priešastingumo ryšiais. Miestas kartu su uostu buvo kuriamas prie Danės upės žiočių, jis augo ir buvo plečiamas gilesnių vandens link. Vis dėlto specializacijos etapas čia prasidėjo uostui dar nespėjus atitolti nuo miesto branduolio. Didelis šio etapo aktyvumas siejamas su anksčiau minėtomis politinėmis priežastimis, o menkas galimybės judėti tolyn nuo miesto centro lemia saugotinos gamtinės teritorijos tiek iš pietinės, tiek iš šiaurinės miesto pusės (Klaipėdos miesto ... 2007). Iš abiejų galų „užkirstas“ uostas nebegalėjo lengvai perkėlinėti savo teritorijų gilesnių vandens link. Tai dar viena ekspansijos gilyn į miestą priežastis.

Uosto gyvavimo ciklas

Nagrinėdami uostų konversijos galimybes, šiuolaikiniai uostų tyrėjai J. H. Bird'o *Anyport* modelį plėtoja toliau, siedami jį su uosto gyvavimo ciklu. Šis ciklas galėtų būti taikomas tiek kiekvienai prieplaukai ar įrenginiui, tiek ir visam uostui. Ciklas susideda iš uosto sukūrimo, augimo, brandos, moralinio pasenimo bei pasitraukimo etapų (Lemaire *et al.* 2007: 9).

Pirmoji uosto gyvavimo koncepcija – tradicinė (2 pav.). Čia matomi natūralūs uosto raidos etapai, iš kurių paskutinis – sąstingis arba uosto teritorijos apleidimas. Konversijos iniciatorius šiuo atveju dažniausiai būna miestas, nes veiklos vakuumas dažniausiai reiškia dideles apleistas teritorijas, kurios darto urbanistinį kraštovaizdį.



2 pav. Tradicinė uosto gyvavimo ciklo koncepcija
Fig. 2. Conventional port life-cycle conception

Nors Klaipėdos uosto raidos aplinkybės gana specifinės ir plėtra vyksta ribotoje teritorijoje, čia sukasi panašus gyvavimo ciklas. Seniausios, arčiausiai miesto branduolio esančios teritorijos – Piliavietė ir mažoji Vitė – šiandien jau yra labiau miesto ir verslo nei uosto susidomėjimo sritis. Pamažu jas bandoma integruoti į urbanistinį audinį. Galima dar pridurti, kad apleistų teritorijų renovavimo intensyvumas labai priklauso nuo to, kaip savo interesus uosto teritorijoje sugeba suderinti skirtingos valdžios institucijos. Procesai būna daug intensyvesni, kai atsakomybė už uosto veiklą dalijasi mažesnis organizacijų kiekis arba žemė priklauso savivaldybei. Klaipėdos atveju uosto veikla rūpinasi dvi ministerijos, uosto vadovybė, savo interesų turi uosto operatoriai, o miestas – tik darbo jėgos ir sausumos infrastruktūros tiekėjas.

Daugelis Europos uostų maždaug nuo 1980 m. savo teritorijas pradėjo renovuoti pagal šiuolaikinę uosto gyvavimo ciklo koncepciją (3 pav.). Šiuo atveju teritorijų konversija tampa labiau uosto prerogatyva. Ją lydi teritorijų perkvalifikavimas keičiant funkcijas. Išėjimo prie jūros funkcija konvertuojama į vandens kelio naudojimo galimybę. Pagrindinė tokių pertvarkymų priežastis – mažesni, sunkiau randami plotai naujoms uostų teritorijoms ir nekontroliuojamos miestų plėtros baimė. Todėl vis dažniau planuojamos mišrios teritorijos, pertvarkant apleistas pramonines, o kartais net gyvenamąsias zonas. Dar viena priežastis – Europos Sąjungos lėšos ir direktyvos, kuriomis bandoma skatinti jūrų laivybą bei vidaus vandenų transportą. Taigi didelės investicijos į naujus įrenginius ne visuo-

met pasiteisina, o alternatyva pertvarkyti senuosius tampa vis aktualesnė (Lemaire *et al.* 2007: 13).



3 pav. Šiuolaikinė uosto gyvavimo ciklo koncepcija
Fig. 3. Contemporary port life-cycle conception

Klaipėdos atveju neefektyviai naudojamų teritorijų renovacijos procesas yra atsilikęs maždaug dvidešimčia metų. Tiesa, pasistengus galbūt būtų įmanoma išvengti ir šiuolaikinės uosto gyvavimo ciklo koncepcijos apraiškų. 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“ (4 pav.). 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. Prieplaukos ir įrenginiai seniai persiritę per brandos amžių, sandėliai nepritaikyti šiuolaikinei logistikai, tam tikra veikla, pavyzdžiui, mašinų detalių gamyba tiesiog sovietinės pramonės palikimas.



4 pav. Pelningiausiai dirbančių įmonių išsidėstymo schema uoste

Fig. 4. Scheme of the most efficiently working enterprises in Klaipėda seaport

Lentelė. Baltijos uostų krova (2007 m. duomenys)

Table. Cargo turnover in Baltic ports (data of 2007)

| Miestas | Gyventojų skaičius | Miesto plotas, km | Uosto plotas, ha | Krantinių ilgis, km | Aptarnauta krovinių, mln. t | Krovinių kiekis, tūkst. t /uosto, ha | Krovinių kiekis, tūkst. t / krantinės, km |
|------------------------------|--------------------------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|--------------------------------------|---|
| Orhusas (DK) | 237 551 | 91 | 227 | 13,50 | 12,60 | 73,1 | 933,3 |
| Gdanskas (PL) | 457 630 | 262 | 653 | 21,20 | 19,83 | 30,4 | 935,2 |
| Gdynė (PL) | 252 443 | 136 | 492 | 17,70 | 17,03 | 67,4 | 961,9 |
| Klaipėda | 183 828 | 98 | 497 | 27,02 | 27,36 | 55,1 | 1012,5 |
| Kopenhaga (DK)/ Malmė (S) | 509 699 258 020 | 88 | 72 | 200 | 16,50 | 18,30 | 91,5 |
| Helsinkis (FI) | 574 579 | 186 | 328 | 8,90 | 13,43 | 40,945 | 1508,9 |
| Hamina (FI) | | | 216 | 2,98 | 5,88 | 27,2 | 1973,2 |
| Goteborgas (S) | 500 085 | 198 | 360 | 20,00 | 39,90 | 110,8 | 1995,0 |
| Ryga (LV) | 717 371 | 303 | 1962 | 13,82 | 29,57 | 15,0 | 2139,9 |
| Talinas (E) | 404 005 | 159 | 747 | 13,81 | 36,00 | 48,2 | 2606,0 |



5 pav. Uosto iplaukų gyliai Klaipėdoje

5 fig. Draught of berths at Klaipėda harbour

Pelningiausiai dirbančių įmonių išsidėstymą pakrantėje tik iš dalies būtų galima sieti su uosto gyvavimo ciklu – jos visos atsitraukę nuo miesto centro. Vis dėlto šiaurinėje dalyje, kur gyliai didžiausi, uosto aktyvumas tėra vidutinis, o plotai pietinėje dalyje plačiai išsidriekę į miesto pusę (5 pav.).

Klaipėdos uosto teritorijų potencialas kitų Baltijos uostų kontekste

Teiginį, kad mūsų pakrantės teritorijos renovuotinos, galima būtų pailiustruoti lentele, rodančia Klaipėdos vietą tarp kitų uostų pagal kraunamų krovinių ir užimamų teritorijų santykį.

Iš pateiktos lentelės galima daryti tokius apibendrinimus: 1) Klaipėdos uosto naudojimo intensyvumas yra vidutinis, nes toje pačioje atkarpoje galima krauti beveik dukart didesnius krovinių kiekius – palyginti su Kopenhagos/Malmės ir Goteborgo uostais (Helsinkio, Rygos, Haminos ir Talino uostuose to paties ilgio atkarpa taip pat aptarnauja daugiau krovinių nei Klaipėda, tačiau čia disponuojama daug didesniais plotais); 2) uosto vystymas kuria nors kryptimi – palei pakrantę arba gilyn į miestą – duoda teigiamą rezultatą uostui; 3) miestui bet kokių atveju naudingiau, kai uostas sugeba koncentruoti savo veiklą kuo mažesnėse teritorijose.

Uosto ir miesto glaudesnio ryšio zonos

Kadangi pagrindinė jūrų transporto raidos tendencija – konteinerizacija – nuolat keičia krovinių bei uosto įrenginių reikalavimus, uostų plėtra bus aktyvi ir artimiausioje ateityje. Su šia tendencija, taip pat su anksčiau minėtomis uosto gyvavimo ciklo koncepcijomis siejami ir trys šiuolaikiniai uostų plėtros modeliai: žaliųjų, mėlynųjų (vandens) ir rudųjų plotų. Europos atveju plėtra žaliosiose zonose sunkiai įmanoma – čia dažniausiai galioja įvairūs aplinkosauginiai apribojimai, taip pat baiminamasi besaikio miesto augimo. Šiandien vis dažniau naudojami mėly-

nųjų ir rudųjų plotų modeliai bei įvairūs mišrūs variantai. Uostų plėtra mėlynuosiuose plotuose reiškia naujų dirbtinių prieklaukų pylimą uosto akvatorijoje. Plėtra ruduosiuose plotuose – jau naudojamų pakrančių konversija, drauge integruojant keletą funkcijų, pavyzdžiui, visuomeninę ir uosto.

Šioje plėtroje labai svarbu, kad procesas nepasidarytų svarbesnis nei forma (Daamen 2007). Tarptautinės mokslininkų komandos 2007 m. parengtoje studijoje „Miesto su uostu planavimas“ nagrinėjami ryšių tarp uosto ir miesto stiprinimo būdai ir numatytos tokios gairės:

1) Erdvių integravimas. Tai patekimo į uosto ir uosto bei miesto ryšių teritorijas gerinimas, erzinanti uosto potencialą pertvarkyti į vizualinės traukos objektą ir sukurti teritorijos ryšį su vandeniu.

2) Urbanistinio matmens integravimas. Tai siūlymas uostą tvarkyti kaip urbanistinę erdvę, rūpintis visų čia statomų pastatų (tarp jų ir sandėlių) architektūrine kokybe, padaryti uostą matomą. Šioje gairėje siūloma artinti miestą prie uosto, išsidėsčiusio ant vandens, bei rasti būdų bendrai naudotis vandeniu.

3) Funkcijų integravimas. Tai visų įmanomų techninių sprendimų naudojimas ir naujų paieška, siekiant mišrių funkcijų. Siūloma suteikti prioritetų mišriems keleiviniams terminalams bei lanksčiai naudoti rezervines teritorijas, inicijuojant pokyčius kultūrinėmis funkcijomis, instaliacijomis, moduliniiais, lengvai išardomais pastatais.

4) Visuomenės integravimas. Vienas iš būdų pasiūkti šį tikslą – susieti uosto ir miesto gyvenimą. Taip pat siūloma aktyvinti turistinius maršrutus, rūpintis uosto ir kraštovaizdžio ženklais bei jų svarba miestiečiams (Le-maire *et al.* 2007: 113).

Pasinaudojus šiomis gairėmis, Klaipėdos uosto pietinė dalis turėtų būti perkvalifikuota, ateityje numatant laivybą, kuriai užtektų čia esančių gylių ir mažesnių sausumos plotų. Tai būtų būdas miestui priartėti prie vandens. Didžiausias uosto vystymo potencialas yra šiaurinėje dalyje, kur numatytas giliavandenis uostas. Čia projektuojama sala turėtų tenkinti ne vieno operatoriaus interesus, o galėtų būti gerokai didesnė ir integruoti daugiau uosto funkcijų. Šioje uosto dalyje reikėtų gerinti sausumos susisiekimą su uosto teritorijomis (Juškevičius *et al.* 2006). Savo ruožtu uosto ir miesto ryšių teritorijas galima aktyvinti, silpninant urbanistinę uosto ribą. Tai Pamario–N. Uosto–Pilies–Minijos trasa, kurios dalį – N. Uosto gatvę – reikėtų „paslėpti“ po žeme, taip pat įkurti pėsčiųjų traukos centrus pakrantėje (Morkūnas 2006).

Urbanistinio matmens integravimu reikėtų rūpintis ne tik Klaipėdos uoste, bet ir visose jo dalyse. Visų pirma būtų svarbu rūpintis Piliavietės ir Mažosios Vītės (Memelio miesto) teritorijų integravimu į miesto audinį, 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. Taip pat reikėtų daugiau vizualinio atvirumo uosto teritorijoms ties Naujosios Smiltynės perkėla (73–79 krantinės) bei Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalu (80, 81 krantinės). Urbanistinio matmens integravimą būtų galima stiprinti ir geriau išnaudojant vandens teikiamą potencialą – rasti daugiau vietų pakrantėje, kur miestiečiai galėtų naudotis vandens transportu bei artinti miestą prie vandens, miesto naudai atsisakant neefektyvių uosto plotų. Tai būtų galima daryti, stiprinant skersinius miesto 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 LSKO keleivių terminalu – Senosios Smiltelės gatvės ašį (Juškevičius *et al.* 2006; Morkūnas 2006).

Urbanistinio matmens integravimas labai susijęs su naujų funkcijų organizavimu ir jų susimaišymu pakrantėje. Tai ypač aktualu būtų konteinerių terminalų ir žvejybos uosto teritorijose, kur nedidelė taršos grėsmė. Šiose zonose, pasibaigus darbo valandoms, galėtų veikti kavinės, kinoteatrai ar kiti visuomeninės paskirties objektai. Funkcijų integravimo požiūriu Klaipėdos uoste labai aktualus ir rezervinių bei buferinių zonų panaudojimas. Tai didžiulės, beveik prie vandens esančios teritorijos: ties „Klaipėdos Smelte“ ir Naujaja 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 modulinius, lengvai surenkamus pastatus, kurti viešąsias erdves su meninėmis instaliacijomis, organizuoti kitą kultūrinę veiklą.

Išvados

1. Klaipėdoje, vykstant jūrų transporto raidai, dėl riboto pakrantės ruožo nuo Danės žiočių link gilesnių vandenų bei dėl politinių priežasčių vyko intensyvi uosto plėtra

gilyn į sausumą ir į neperspektyvią pietinę pakrantės dalį – miestas buvo atitvertas nuo vandens.

2. Miesto ir uosto kaimynystė Klaipėdoje neužtikrina šių teritorijų ryšių, todėl tarpinė teritorija, naudojama pagal aplinkybes, yra uosto ekspansijos į miestą priežastis.

3. Klaipėdoje uosto gyvavimo ciklas šalia miesto branduolio yra pasiekęs sąstingio ir teritorijų apleidimo etapus, todėl atsirado galimybė šias teritorijas panaudoti miesto reikmėms.

4. Kadangi uosto raida nėra baigtinis procesas, o Klaipėdos atveju jis yra stichiškas, ir toliau išlieka uosto skverbimosi gilyn į miestą galimybė.

5. Būtina analizuoti jūrų transporto raidos tendencijas, kad uostų plėtrai būtų naudojamos perspektyviausios teritorijos ir ši plėtra būtų efektyvi.

6. Klaipėdos atveju perspektyviausios uosto teritorijos yra šiaurinėje pakrantės dalyje, kur didžiausias įplaukos gylis, yra plėtros galimybė mėlynuosiuose plotuose ir neblogas, neapkraunantis miesto susisiekimas su sausumos teritorijomis.

7. Visos Klaipėdos pakrantės teritorijos turi būti tvarkomos rūpinantis uosto ir miesto ryšiais, nes tik taip galima užtikrinti efektyvų jų panaudojimą tiek uosto, tiek miesto labui.

Literatūra

- Bird, J. H. 1963. *The Major Seaports of the United Kingdom*. London: Hutchinson. 454 p.
- Daamen, T. 2007. *Sustainable Development of the European Port-City Interface* [interaktyvus]. Sustainable Urban Areas. Rotterdam, 25–28 June. 21 p. [žiūrėta 2008 12 15]. Prieiga per internetą: <http://www.enhr2007rotterdam.nl/documents/W19_paper_Daamen.pdf>.
- Hoyle, B. S.; Pinder, D. A. 1992. *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press. 207 p.
- Juškevičius, P.; Valeika, V.; Burinskienė, M.; Paliulis, G. 2006. *Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda*. Vilnius: Technika. 181 p.
- Klaipėdos miesto bendrasis planas* [interaktyvus]. Patvirtintas 2007 04 05 Klaipėdos savivaldybės. Rengėjas UAB „Miesto projektas“ [žiūrėta 2008 12 15]. Prieiga per internetą: <http://www.klaipeda.lt/stotisFiles/uploadedAttachments/KL_2000020083931559.jpg>.
- Lemaire, O.; Charlier, J., et al. 2007. *Plan the City with the Port* [interaktyvus]. Regional Framework Operation Hanse Passage, Regional Development Fund INTERREG IIIC, West Zone. La Havre. 136 p. [žiūrėta 2008 11 10]. Prieiga per internetą: <http://www.freeportofriga.lv/PROJEKTI/Guide_PCP_2007_EN.pdf>.
- Morkūnas E. 2006. *Klaipėdos miesto pramonės teritorijų prie Kuršių marių urbanistinė koncepcija*: baigiamasis magistro darbas. VGTU, Architektūros fakultetas, Urbanistikos katedra, vadovė I. Alistratovaitė.

INFLUENCE OF MARITIME TRANSPORT DEVELOPMENT ON URBAN DEVELOPMENT OF PORTS (THE CASE OF KLAIPĖDA)

E. Truskauskienė

Summary

There is no break line dividing two different worlds of a port and city. It is a territory, sometimes wider, sometimes narrower. The development of a port, city and inbetween territories depends on the development of maritime transport whose needs are always growing. The only way to develop port and city structures and to achieve a certain urban quality is to look after territories of interfaces. Another task is to classify maritime transport and all installations using the port life cycle and to find possibilities of requalification in order to make territories more effective for the port and more open for the city. This framework should be adapted to Klaipėda seaport because the problem of the port and city separation is not solved here. The territories, provided for the port development, are going to make separation deeper. The development of maritime transport could be turned into share of the waterfront in the best way for the port as well as for the city.

Keywords: interface areas, the port life cycle, effectiveness of territories, redevelopment