

Kaip atverti krantines gyventojams: kaimynų patirtis

Prof. Dr. Stasys Paulauskas, Strateginės savivaldos institutas



1 pav. Roterdamo uostamiestis.

Įgyvendindami Pietų Baltijos programos projektą „Johanna“, skirtą pramoginės laivybos – mažųjų kruizinių laivų kultūros intelektualiam formavimui, Vokietijos, Danijos, Lenkijos, Švedijos ir Lietuvos partneriai atkreipė dėmesį į uostamiesčių persitvarkymą pagal Mėlynojo augimo poreikius. Rostoko miesto savivaldybės Plėtros departamento vadovas Andreas Schubert ir Planko instituto direktorius Gunaras Platz apžvelgė uostamiesčių raidą, siekiant tobulinti Baltijos jūros uostų kultūrą. Dalindamasis jų įžvalgomis ir savo patirtimi projekto partneris Strateginės savivaldos institutas, daugelį metų skatindamas Lietuvos jūrinę kultūrą, siūlo pasvarstyti ir apie Klaipėdos uostamiesčio kokybinę raidą.

Uostamiesčiai auga ir keičiasi

Uostamiesčiai, kaip ir žmonės, nuolat auga ir keičiasi. Kadangi uostamiesčiai turi gamybinę ir gyvenimo paskirtis, pagrindinis augimo ir keitimosi dėsnis yra gamybos ir gyvenimo kokybinis tobulėjimas, pereinant fizikinio, ekonominio, žaliajo, darniojo ir išmaniojo augimo pakopas. Gamybos kitimą lemia uosto technologijų kaita, kada nuo neefektyvios palaidų medžiagų krovos pereinama prie modulinės – konteinerių, „ro-ro“ ir pramoginės laivybos. Konteinerių terminalai pasižymi švaria krova, aukščiausiu produktyvumu ir įgalina sumažinti uosto teritoriją. Kitokios perkrovimo veiklos ilgainiui yra iškeliamos iš uostų dėl menko efektyvumo ir taršos.



2-3 pav. Rostoko 1991 metais ir „Klasco“ 2020 metais atviros krovos vaizdai.

Uostų augimas priklauso nuo gyventojų pasiektos kultūros. Klaipėdos uosto ir miesto vadovai užstrigę **Fizikinėje** kultūroje, kada jie krovinius skaičiuoja fizikiniais dydžiais – tonomis, uosto krantines – metrais ir t.t. Tada ir uosto plėtra suprantama kaip naujų krantinių statyba, akvatorijos gilinimas, giliavandenių uostų įrengimas ir kt. Pasiekus **Ekonominio** kultūra uosto augimas matuojamas pinigais, gautais iš vieno kvadratinio metro uosto žemės ir akvatorijos. **Žaliojo** augimas reikalauja visiškai išvengti taršos uosto veikloje. **Darniojo** augimo kultūra prie to dar prideda ir žmonių sveikatos bei atsakingumo prieš ateities kartas reikalavimus.

Išmaniojo augimo pakopoje žmonės išlaisvinami iš darbo uoste, tegul dirba išmanieji robotai. Todėl pirmiausia, ką reikia pakeisti klaipėdiečių gyvenime, tai **pereiti nuo pasenusios – fizikinio augimo terminijos prie ŽALIOJO, DARNIOJO IR IŠMANNIOJO AUGIMO KULTŪROS**. Čia privalo padėti labiau išprusę žmonės ir paaiškinti atsiliekančioms nuo pažangos traukinio, kaip gyventi geriau, sveikiau ir laimingiau.

Kuršių marių pakrantės žemė – brangiausia

Visame pasaulyje stebime pakrantėse kompaktiškai statomus aukštus pastatus. Artumas prie vandens ir statinių aukštis užtikrina puikiausią jūros platybių apžvalgą ir sukuria geidžiamą komfortą. Auganti tokių būstų paklausa aukštą žemės kainą. Artėjant prie vandens žemės kaina kyla pagal eksponentinį dėsnį. Kad gebėti įpirkti pajūrio žemę, tenka statyti daugiaaukščius pastatus. Brangi žemė prie vandens yra prieinama vien labai aukšto produktyvumo konteinerių krovai ir daugiaaukščiams statiniams.

Ekonomikos ir darniojo vystymosi logikos nepaisymas daro uostų veiklą neefektyvią, nuostolingą valstybei ir žalingą žmonėms. Klaipėdoje glumina porą eurų siekianti valstybinės uosto žemės vieno kvadratinio metro metinės nuomos kaina. Nemažiau nuvilia valstybinio uosto šimto eurų nesiekiančios metinės pajamos iš vieno kvadratinio metro. Kur Jūs dar rasite Klaipėdoje taip pigiai išsinuomoti žemės ir taip neefektyviai ją panaudoti? Jau teko rašyti, kad kirpyklos Akropolyje ar daugiaaukščių pastatų biurai iš kvadratinio metro per metus gauna po 20 tūkstančių eurų ir daugiau pajamų. Ekonominiu požiūriu dėl prieš trisdešimt metų įšaldytos žemos žemės kainos valstybė ne vien negauna milžiniškų pajamų, čia pigiai įsikūrusios krovos kompanijos pelnosi valstybės sąskaita ir nėra suinteresuotos tobulinti krovos technologijų.

Būtina nedelsiant IŠLAISVINTI VALSTYBINĖS UOSTO ŽEMĖS RINKĄ, kas savaime lems neefektyvių verslų išėjimą ir atvers kelius pažangioms veikloms.

Švaistomas valstybės turtas ir žudomi žmonės

Centrinėje miesto dalyje įsikūrusios privačios krovos kompanijos „Bega“, „Klasco“, „Klaipėdos nafta“ bei atliekų perdirbimo fabrikas „Grigeo“ užima didžiulius pamario plotus ir dėl pasenusių technologijų teršia aplinką, gadina klaipėdiečių sveikata ir mažina jų gyvenimo trukmę. Sunku rasti argumentų, kodėl kažkada įžymios VLR Baltijos laivų statyklos cechą dėl gerokai sumažėjusios veiklos užima brangią žemę miesto centre.

Šiuolaikinės technologijos įgalina visus skystus ir birius krovinius krauti ekologiškai, naudojant big-pakus, konteinerius ir tankteinerius. Modulinė krova leidžia padidinti perkrovimo procesų našumą ne vien į laivus ir iš jų, bet ir visoje transporto grandinėje nuo siuntėjo iki gavėjo išvengti daugybės taršių ir nuostolingų perkrovimo operacijų. Vengimas perkelti krovą į konteinerius paaiškinamas pigia uosto žemės nuomos kaina ir neatsakingu siekimu uždirbti gyventojų sveikatos žlugdymo sąskaita.

Atėjo laikas rimtai pakalbėti apie iškastinį kurą – naftą ir dujas kraunančių kompanijų krantinių ateitį. Kaip žinia, pagal ES Darniojo judumo direktyvą iki 2030 metų degaus kuro naudojimas transporte turi būti sumažintas perpus. Spartėjantis perėjimas prie elektrinio transporto rodo, kad iki 2035 metų ne tik kad nebevertosime naftos ir dujų, bet netrukus privalėsime planuoti naftos ir dujų terminalų utilizavimo – iškėlimo ir užterštos žemės išvalymo uždavinius. Bet kurie planai fiziškai plėsti uosto krantines, statyti giliavandenį uostą ne tik kad neturi jokios perspektyvos, bet ir logiško pagrindo.

Pagal ES Žaliojo kurso ir Mėlynojo augimo strategijas Klaipėdos uostas privalo būti kuo greičiau išvalytas iš taršių veiklų ir liautis trumpinti klaipėdiečių gyvenimo trukmę.

Išmiežti uosto šabakštynus

Netgi visiškai neišsilavinusiam asmeniui turėtų būti aišku, kad uosto žemės išvalstybinimas ir visos marių pakrantės išvalymas nuo netenkinančių Žaliojo ir Mėlynojo augimo reikalavimų technologijų jau nebe ateities, o vakar dienos – jau pavėluotas spręsti klausimas.



4-5 pav. Stokholmo (Švedija) ir Liubeko (Lenkija) miestų centro vaizdai.

Dar 2003 metasi teko dalyvauti uostamiesčių darniojo vystymosi kursuose Stokholmo Karališkoje technikos mokykloje, kur mus mokė kaip planuoti darnią uostų plėtrą, iškelti pasenusias technologijas ir prileisti prie vandens šiuolaikines modernias veiklas.

Europos Sąjungoje perėjimas prie pažangesnių technologijų ir buvusios įrangos/ statinių utilizavimas yra remiami skiriant lėšų senų teritorijų išvalymui ir sutvarkymui. Technologiškai atsilikusių įmonių savininkai turėtų susiprasti ir pasinaudoję finansinėmis galimybėmis, savo iniciatyva išsikelti iš uosto teritorijos. Nesuprantama, kodėl „Grigeo“, „Begos“ ir „Klasco“ kompanijų savininkai taip rizikuoja savo turtu ir praktiškai laukia priverstinio iškeldinimo, negu tai padarytų patys garbingai ir be nuostolių.

Reikia sutvarkyti ir uostų valdymo teisinę bazę bei jo teritorijos naudojimo apmokestinimą. O savivaldybė privalo pasirūpinti planais ir teritorijų modernizavimo programomis.

Vykėliai tobulėja pralenkdami laiką

Naujoves įgyvendinti galima keliais būdais: **atidedant jas, neatsiliekant ir pralenkiant kitus**. Lietuvoje stebime viešpatystę nevykėlių, kurie vengia naujovių. Lietuvos ir Klaipėdos pažangą stabdo gūdus sovietinės samdomam vergiškam darbui būdingas noras išvengti naujovių. Tai akivaizdžiai matome stebėdami miesto savivaldybės, uosto direkcijos ir krovos kompanijų vadovų priešiniimąsi naujovėms ir nenorą keistis. Krovos technologijų tobulinimas ir gyventojų priėjimo prie marių procesas yra dėsningas, neišvengiamas ir jį būtina planingai vykdyti. Vokietijos ir Skandinavijos uostai lenktyniauja tarpusavyje, siekdami naujovių pranašumo savo gyventojams.



6-7 pav. Kopenhagos miesto ir uosto vaizdai.

Deja, Klaipėdoje vyksta nelogiški atvirkštiniai naujovėms procesai. Turėdami puikios kokybės „Mukrano“ jūrinių keltų terminalą su įrengtais išvažiavimo iš miesto aplinkkeliais ir Draugystės geležinkelio stotimi, neprotingi veikėjai sumanė Centrinį jūrinių keltų terminalą pastatyti naujojo miesto centro nuo Akropolio ir Arenos prieigose prie Kuršių marių. Kiekvienam normaliam miesto planuotojui turėtų būti aišku,

kad ši vieta privalėjo būti skirta miesto priėjimui prie vandens, kultūros, rekreacijos, pramogų objektams, pagaliau pajūrio parkui. Ji gerai tiktų ir kruizinių laivų prieplaukai. Tačiau miesto centre atsirado milžiniška asfaltuota aikštė treileriams parkuoti. Kaip buvo pasityčiota iš Vilniaus gyventojų įrengiant šalia Astravo atominę elektrinę, taip uostas pasityčiojo iš klaipėdiečių, paleisdamas treilerių srautą centrine gatve – Baltijos prospektu.

Darnos principų nepaisymas lėmė virtualią klaidingų sprendimų. Pažadas trijose Baltijos prospekto sankryžose įrengti kelių lygių viadukus ne vien pareikalautų milžiniškų lėšų, bet padarys Baltijos prospektą mažai tinkamą susisiekimui dėl dešimtį metų trukusios rekonstrukcijos. Tik nuostabą sukėlė pradėti darbai, nepasirūpinus Sendvario, Lipkių ir Rimkų išvažiavimų sutvarkymu. Kita vertus, argi nebuvo galima rekonstrukcijos laikotarpiui įrengti išvažiavimą iš Centrinio terminalo į Nemuno gatvę ir toliau į Smiltelės apvažiavimą? Užkimštas Baltijos prospektas neišvengiamai pareikalautų pasukti treilerius į aplinkelį. O sukurta kvailų sprendimų lavina apskritai pareikalautų atsisakyti nuo Klaipėdos centro pavertimu uosto cechu.

Miesto savivaldybė turėtų nedelsdama iš naujo įvertinti Centrinio terminalo veiklą grąžinimą į Mukrano perkėlą, miesto centrą prileisti prie Kuršių marių.

Klaipėdos uostas 2030 metais

Mūsų parengtoje Pietų Baltijos Mėlynojo augimo studijoje numatyta, kad laikotarpiu iki 2030 metų iš esmės pasikeis jūrų ūkio samprata, technologijos ir sąveika su miesto bendruomene. Pietinėje uosto dalyje išliks Vakarų laivų gamykla ir bus robotizuotas Klaipėdos Smeltės konteinerių terminalas. Lietuvos Mėlynojo augimo flagmanu taps jūrinė vėjo energetika, galingi jūros vėjo elektrinių verslai šimtus kartų viršys dabartinį uosto įmonių indėlį į Lietuvos ir uostamiesčio žmonių gerovę.



8-9 pav. Jūros vėjo elektrinių aptarnavimo krantinės Humbero uoste, JK ir jūros vėjo elektrinių montavimo platforma

Laivyba išliks, ji pereis prie ekologiškų jėginių ir autonominės navigacijos. Labai išsiplėtus rekreacinė pramoginė laivyba ir mažieji kruiziniai laivai, kas pareikalautų uosto teritoriją pritaikyti kultūros ir pramogų renginiams. Ištiesai marių pakrantės bus įrengti pasivaikščiojimo takai, kultūros ir paslaugų centrai. Pakrantėje steigis inovacijų, finansų, virtualių paslaugų pasaulio kompanijų būstinės. Kuršių marių pakrantes reikia pritaikyti rekreacijos, kultūros poreikiams bei mažajai kruizinei laivybai.

Pažangioje Europos Sąjungoje atsilikėliams ne vieta. Kuršių marių pakrantės atvėrimo miestui procesas jau prasidėjo. Laivų remonto ir kruizinių laivų terminalas jau parodė, ką reikia Klaipėdai ir Lietuvai galimybė prieiti prie marių. Optimizmo įkvepia Memelio miesto projektas, kuriame numatyta sukultūrinti neišvaizdžią Laivitės teritoriją. Ir tai – tik pradžia.

Nėra abejonės, kad Klaipėda taps tokia, kokios trokšta naujoji klaipėdiečių karta. **Tik senųjų technologijų ir senų verslų laikytojai neturėtų trukdyti klaipėdiečių svajonėms išsipildyti. Tai – jų garbės ir atsakingumo reikalas.**

Daugiau skaitykite:

[SCHUBERT A., PLATZ. G. Maži kruiziniai laivai ir apsauginės tvoros Rostoko miesto uoste? Vertimas iš vok. Paulauskas S. Švariosios technologijos – grėsmė ar pranašumas?](#)
[Paulauskas S., Paulauskas A. South Baltic Blue innovation.](#)



European
Regional
Development
Fund



Johanna
QUALIFIED EDUCATION

Straipsnyje skelbiama autoriaus nuomonė neprivalo sutapti su Pietų Baltijos programos ir jos Jungtinio sekretoriato nuomone.