



## PRAMONĖS OBJEKTŲ PAKRANTĖS ZONOJE KONVERSIJOS PATIRTIS SIDNĖJAUS PAVYZDŽIU

Eglė Garrick<sup>1</sup>, Inesa Alistratovaitė<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba (SHFA),  
Level 6, 66 Harrington Street, The Rocks, NSW 2000 Sydney, Australija.  
El. paštas garrick@shfa.nsw.gov.au*

<sup>2</sup>*Architektūros katedra, Vilniaus Gedimino technikos universitetas,  
Trakų g. 1/26, LT-01132 Vilnius, Lietuva. El. paštas alinesa@takas.lt*

Įteikta 2005-06-10

**Santrauka.** Nagrinėjami Sidnėjaus pramonės teritorijų konversijos klausimai, jų funkcijų įvairovė bei įtaka aplinkos socialinei ir funkcinei kaitai. Vykdamas teritorijų konversiją Australijoje laikomasi griežtų urbanistinio planavimo taisyklių. Pramonės teritorijų vietoje kuriamos mišrios paskirties zonos, kuriose atsiranda skirtingo socialinio lygio gyvenamieji būstai, reikšmingi atvirų erdvių plotai, aukštos kokybės komercinės patalpos. Aptariami Australijos paveldo apsaugos principai grindžiami paveldo apsaugos 1979 m. *Burra* chartija. Sidnėjaus centriniame rajone reikšmingiausias pavyzdys yra Australijos urbanistinio paveldo teritorija *The Rocks*. Šios teritorijos pastatai yra saugomi bei rekonstruojami laikantis tam tikrų reikalavimų, kurie reglamentuoja reikšmingų pramonės objektų konversijos eigą. Trumpai apžvelgtos pakrantės zonų problemos Lietuvos uostamiestyje – Klaipėdoje.

**Raktažodžiai:** Australija, pramonės objektai, konversija, paveldo apsaugos politika ir praktika, Klaipėda.

## EXPERIENCE IN CONVERSION OF INDUSTRIAL OBJECTS IN THE FORESHORE ZONES BY THE EXAMPLE OF SYDNEY

Eglė Garrick<sup>1</sup>, Inesa Alistratovaitė<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Sydney Harbour Foreshore Authority (SHFA),  
Level 6, 66 Harrington Street, The Rocks, NSW 2000 Sydney, Australia.  
E-mail garrick@shfa.nsw.gov.au*

<sup>2</sup>*Dept of Architecture, Vilnius Gediminas Technical University,  
Trakų g. 1/26, LT-01132 Vilnius, Lithuania. E-mail alinesa@takas.lt*

Submitted 10 Jun 2005

**Abstract.** A matter under investigation is conversion of industrial territories in Sydney, their functions variety and influence for social and functional changes of an environment. Strict urban planning guidelines are required for conversion of territories. Mixed-use zones are developed in industrial territories which incorporate housing of a different social status, significant open spaces on the foreshore as well as high-quality commercial spaces. The principles of Australian heritage preservation under consideration are based on the Burra Charter for conservation from 1979. The most significant example of urban heritage precinct is The Rocks in the central part of Sydney. Buildings within this precinct are protected and redeveloped by guidelines which regulate the conversion process of significant industrial objects. Problems existing in the foreshore zones of the Lithuanian seaport of Klaipėda are also reviewed.

**Keywords:** Australia, industrial objects, foreshore zone, conversion, policy and practice of heritage preservation, Klaipėda.

## 1. Įvadas

Pramonė – tai viena pagrindinių miesto varomųjų jėgų, susijusi su ekonominiais, socialiniais bei technologiniais procesais ir pramoninės paskirties objektų egzistencijos klausimais. Žymus pramonės augimas Lietuvoje siejamas su tolygia krašto apgyvendinimo sistema bei pakitusiais politiniais, ekonominiais, socialiniais veiksniais, skatinusiais gamybos masto pokyčius, pramonės poreikio augimą sovietmečiu. Tuo metu šios paskirties teritorijose esantys statiniai tapo autonominiais neintegraliais vienetais tiek ekonominiu, tiek ekologiniu, tiek ir estetiniu požiūriais.

Akcentuotina, kad pagal statinių tipologijos bei jų statymo būdo specifika dažnai pramonės teritorijų užstatymas neturi aiškių pastatų statymo principų bei aiškios urbanistinės koncepcijos, grindžiamos urbanistine kompozicija ar struktūrine užstatymo logika. Paprastai didelio tūrio (halės tipo) pastatais užstatytos teritorijos formuoja chaotiško užstatymo plotus, kurie neretai užima strategiškai patogias vietas miesto centrinės dalies priegose ar net pačiame centre [1]. Dažnai pramonės objektų suformuoti urbanistiniai morfologiniai vienetai yra uždari, nejunglūs, stabdantys kaimyninių teritorijų kokybinę plėtrą [2]. Pramonės teritorijose reikia plėtoti miesto dalies statusą atitinkančias funkcijas bei atspindėti žemės vertę toje miesto dalyje.

Po nepriklausomybės atkūrimo šie sovietmečiu atsiradę užstatymo vienetai patiria transformacijas, tačiau kai kuriems iš jų, ypač užimantiems nemažus plotus, būtini kardinalūs pokyčiai. Paskutiniiais sovietiniais ir pirmaisiais nepriklausomos Lietuvos metais kai kurios pramonės teritorijos, senstant technologiniams įrenginiams, tapo nebereikalingos, nebeatitinkančios pasikeitusių ekonominių sąlygų, ekologinių reikalavimų. Pramonės įmonės buvo apleistos ir dėl žemės ūkio restruktūrizacijos, nuosavybės formų pasikeitimo. Pagrindinės šio proceso priežastys – išaugusios investicijos, o kai kuriuose miestuose – dar ir didėjantis gyventojų skaičius. Daugelyje apskričių didžiausiose miestuose sovietmečiu buvo sukurta stipri gamybinė bazė, todėl šiuo metu, atsiradus naujesnėms bei pažangesnėms technologijoms, renovuojami statiniai, buvę pramoninės paskirties plotai, ypač miesto centrinėje dalyje, pertvarkomi *revitalizacijos*<sup>1</sup> ar *konversijos*<sup>2</sup> būdais. Šie būdai yra plačiai taikomi miestuose-uostuose, nes jų teritorijose esantys sandėliai (krantinėse plėtojama tiesiogiai su jūra nesusijusi pramonė ir komunalinis ūkis) neatitinka miesto bendruomenės interesų, ignoruoja jos poreikius turėti tiesioginę prieigą prie vandens akvatorijos. Tą lemia priežastys, panašios visuose uostamiesčiuose, – didėjantys uostų

pajėgumai ir sandėliavimo poreikis [3–6]. Lietuvoje tai ypač aktualu Klaipėdos mieste.

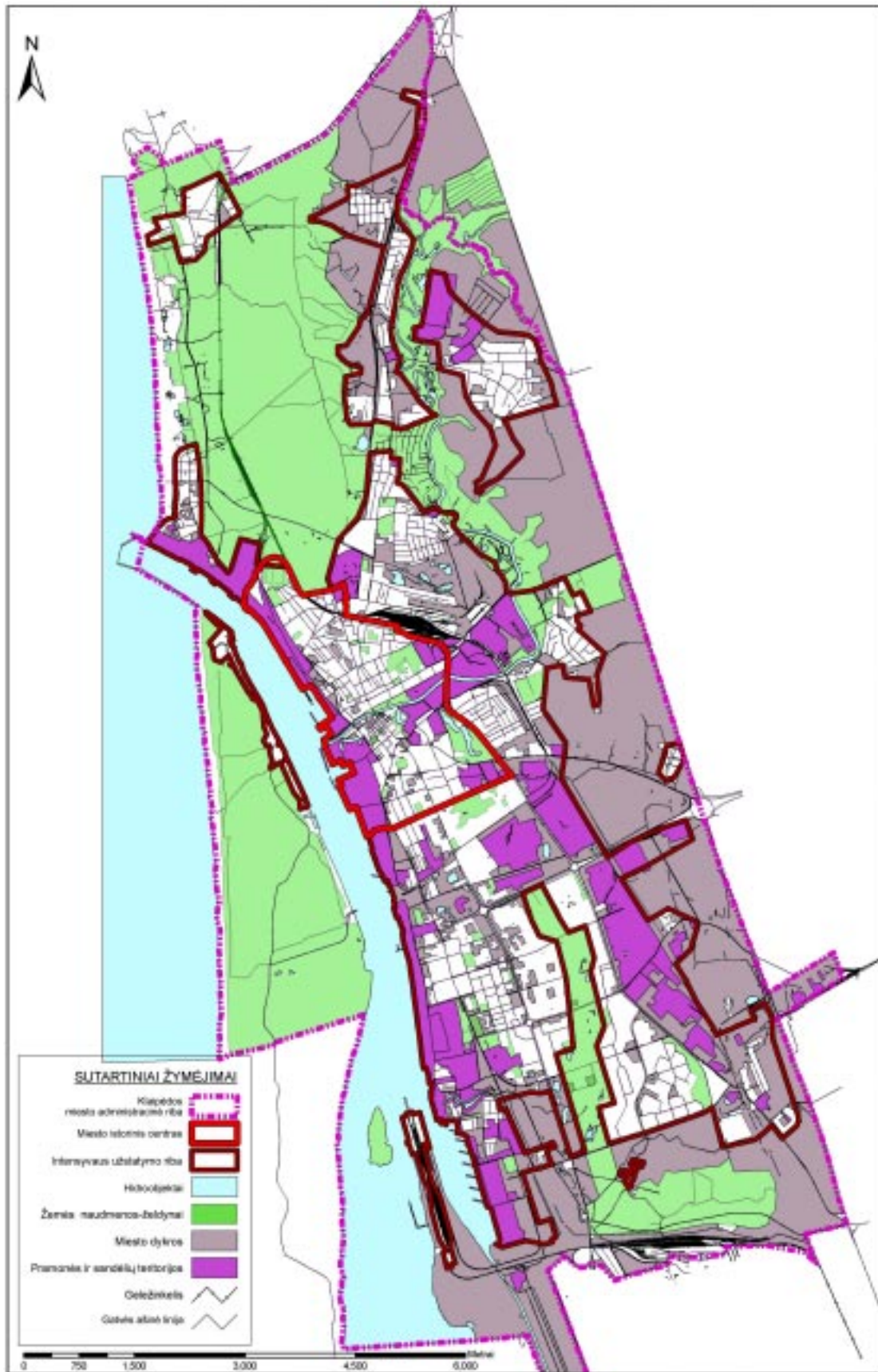
Šiauriausiai esantis neužšalantis Baltijos jūros uostas turi geriausias transportinius ryšius su žemynu šiame regione. Klaipėdos miestas augo ir plėtėsi kartu su tuometiniu uostu Danės upėje. Vienintelė priežastis, sudariusi palankias sąlygas miesto plėtrai, buvo uosto plėtra [7]. Uostui labai išsiplėtus ir priartėjus prie marių, kardinaliai pakitus socialinėms, ekonominėms bei ideologinėms sąlygoms (nuo 1945 iki 1995 m.), jis tarsi visiškai nusigrėžė nuo miesto. Po karo jis buvo izoliuotas nuo miesto struktūros, užėmė visus pakrančių plotus (piliavietę, galimas pramogų vietas), tapo vien pramoninių sandėlių teritorija (1 pav.) [8]. Šios dvi miesto dalys yra atskirtos iki šių dienų – buvo sunaikintas autentiškas dviejų struktūrų tarpusavio ryšys, o patraukliausias vietas vis labiau uzurpavo pramonė. Dideli pramonės statiniai savo korpusais ir kaminiais gožia ne vieną unikalų Lietuvos miesto siluetą, kartu visiškai atsiribodami nuo juos supančios aplinkos tiek fiziškai, tiek vizualiai, tiek kontekstualiai. Ir tik tose vietose, kur gamtinės kliūtys neleido atsirasti šio pobūdžio neigatyviems veiksniams, dar galima įžiūrėti organiškų miesto ir jį supančios aplinkos santykius.

Tačiau Klaipėdos miesto plėtros perspektyvos nėra jau tokios niūrios – bendrajame miesto plane numatyta atsiskyti pramonės funkcijos piliavietėje, senamiestį susieti su Kuršių marių erdve ir kaip pramogų ašį plėtoti teritoriją palei Danės upę [9]. Pasaulinėje praktikoje paplitusio požiūrio, kad visiems miestams-uostams būdingos tam tikros sąveikos taisyklės, pagal kurias formuojamos funkcinės zonos ir integruojami nauji „vartotojai“, turi būti laikomasi ir Klaipėdos atveju. Dažnai ryšys tarp miesto ir jūros trukdo aktyviai plėtoti uosto funkciją. Nepaisant to, miestas turi turėti galimybę sukurti naujas tranzito tarp uosto ir miesto jungtis bei formuoti lanksčią miesto bendruomenės atžvilgiu tokias struktūras skiriančią ribą.

Reikia pripažinti, kad pasaulinėje praktikoje pramonės bei sandėlių teritorijos vis labiau integruojamos į miesto struktūrą. Tai padaryti leidžia privačios investicijos, be to, tai yra visuomenės, suinteresuotos gyvenamosios aplinkos kokybe mieste, nuopelnas. Ieškoma būdų, kaip uostamiesčių teritorijas (bent jau centrinėse miestų dalyse) iš privačių gamybos kompanijų gražinti miesto bendruomenei. Turima įvairios pasaulinės praktikos (Lorieno miestas Prancūzijoje, Triesto miestas Italijoje, Londono Doklendai Anglijoje, Stokholmo uosto rajonas Švedijoje, Barcelonos miesto dalis Ispanijoje, Yokohama uostas Japonijoje, Ventspilio uostas Latvijoje ir kt.). Geras yra Sidnėjaus miesto, kaip miesto-uosto ir kaip eilinio miesto, neturinčio prieigos prie didelių vandens akvatorijų, pramonės objektų konversijos patirties pavyzdys.

<sup>1</sup> Miesto struktūroje esančio komplekso funkcinės reikšmės padidinimas, atkuriant prarastą arba suteikiant naują visuomeninę funkciją.

<sup>2</sup> Miesto struktūroje esančio komplekso paskirties pertvarkymas ar pakeitimas.



1 pav. Pramonės ir sandėlių teritorijų išsidėstymas Klaipėdos mieste

Fig 1. Location of industrial and storage territories in Klaipėda city

## 2. Sidnėjaus miesto centre esančių pakrančių konversija

Europiečiai Australiją apgyvendino 1788 m. Iki 1901 m. ją sudarė keletas nepriklausomų britų kolonijų, kurios po 1901 m. susijungė, – taip susikūrė Australijos valstybė. Ankstesnės kolonijos tapo valstijomis – kiekviena su savo atskira konstitucija ir įstatymais.

Australijos valdymo forma yra trijų lygių (federalinė, valstijos ir vietinė valdžia). Valstijos vyriausybė leidžia planavimo įstatymus, bet planų tvirtinimas paprastai yra vietinės valdžios darbas, išskiriant tokias vietas, kurios laikomos ypatingos reikšmės. Viename vietinės valdžios rajone yra apie 80 000 gyventojų, tačiau plotu rajonai labai skiriasi, nes didžioji Australijos dalis yra dykumos. Kad reikšmingiausios Sidnėjaus miesto vietovės būtų tinkamai planuojamos, jų plėtotei įsteigta vyriausybei pavaldi institucija – Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba (*SHFA*).

Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba yra vyriausybės institucija, atsakinga už komercinį ir visuomeninį valstybinio nekilnojamojo turto naudojimą. Šios valdybos žinioje daugiau kaip 400 ha. Rengdama teritorijų planus valdyba privalo suderinti visuomeninius, turistinius, paveldo ir komercinius uždavinius. Valdyba nėra finansuojama iš centro, Naujojo Pietų Velso valstijos (*New South Wales – NSW*) išdo, ji naudoja lėšas, gautas iš nuomojamos ir kitokios nuosavybės. Iš savo pajamų valdyba kiekvienais metais panaudoja apie 21 mln. dolerių viešiesiems darbams ir dar 10 mln. pagrindiniams darbams, susijusiems su paveldo nuosavybe. Visas metinis *SHFA* įnašas į *NSW* biudžetą skaičiuojamas 9 milijonais dolerių. Iš prekybos ir verslo *SHFA* valdomuose rajonuose gyvena maždaug 51 000 žmonių.

Valdyba įsteigta 1998 m., sujungus tris ankstesnes valdybas, kurioms priklausė pagrindiniai žemės sklypai aplink vidinį Sidnėjaus uostą. Beveik visi šie sklypai buvo pramonės paskirties (prieplaukos, sandėliai ir fabrikai, geležinkelio teritorijos ir sunkiosios pramonės įmonės, tokios kaip elektros jėgainės ir cukraus rafinavimo fabrikas). Dauguma šių objektų telkėsi greta Sidnėjaus svarbiausio paveldo apsaugos objekto – *The Rocks* rajono, jie atsirado dar prieš 1920-uosius metus. Šių teritorijų konversija bei pritaikymas šandienos poreikiams yra viena iš miesto plėtotės aktualijų.

Kad valdyba galėtų išplėsti žemės naudojimo paskirtį, 1992 metais buvo patvirtintas Sidnėjaus rajono aplinkos planas 26 (*Sydney Regional Environment Plan 26*) [10]. Pagal tą planą valdyba galėjo imtis uosto pakrančių ir vidaus vakarinių pusiasalių plėtros. Šiose vietovėse įvyko žymūs pokyčiai fiziniu, estetiniu, socialiniu bei ekonominiu aspektais. Sklypai buvo nebenaudojami pramonei – laikui bėgant pramonės įmonės išsikėlė į didesnius ir patogesnius sklypus Sidnėjaus pakraščiuose, nors pakrantėse ir išliko sandėliavimo aikštelės, kurios kėlė problemų, susijusių su tarša bei triukšmu. Kadangi valdybos žinioje esan-

tys sklypai turėjo ir estetinę vertę, plėtros planuose jie žymėti kaip reikšmingi valstijai objektai. Konstatuota, kad natūralus Sidnėjaus landšaftas turi būti išlaikytas, nes tai vienas iš didžiausių pasaulyje natūraliai susiformavusių gilių uostų su daugybe įlankų, įlankėlių, paplūdimių ir kalvų – šie unikalūs vaizdai turėjo būti rūpestingai saugomi.

Suteikęs valstijai reikšmingo objekto statusą, plėtrai buvo iškelti specialūs reikalavimai:

- Visuomenės dalyvavimas rengiant vietovės planus, įgyvendinant Sidnėjaus rajono aplinkos planą 26.
- Komercinių, rezidencinių, pramoginių ir kitokių vietovės paskirčių plėtros įvairovė.
- Įvairovei reikalingų teritorijos funkcijų kūrimas (susisiekimas, poilsis, pramogos, kt.), siekiant nukonkuruoti privačių teritorijų savininkus.
- Arti vandens esančius sklypus palikti vyriausybės žinioje, nes tik tokiu atveju sklypų kontrolė priklausytų nuo vyriausybės sprendimo.
- Išnuomodama sklypus kitokiai plėtrai, valstijos vyriausybė privalo nustatyti jų plėtotės tikslą, apimtis ir planą. Taip būtų užtikrinta, kad žemė daugiausia naudotų valstijai, o ne privačiam sektoriui.

Šie planavimo principai ypač svarbūs *Pymont* teritorijos plėtotei – 100 ha didumo sklypui, esančiam greta Sidnėjaus centro. Kiti du *SHFA* žinioje esantys rajonai – *The Rocks* (Uolos) – istorinis miesto rajonas ir *Darling Harbour* – buvusi prieplauka, paversta į pramogų centrą, – taip pat yra vienos patraukliausių vietų europiečiams Sidnėje (2 pav.).

**The Rocks.** Pirmoji britų kolonija buvo vietovėje, kuri 1788 m. buvo vadinama *The Rocks*. Šiandien tai yra pagrindinė Sidnėjaus uosto krantinės žemės dalis, esanti Sidnėjaus uosto aplinkos valdybos žinioje.

Sidnėjaus Mažosios įlankos plėtotės valdyba (*The Sydney Cove Redevelopment Authority*) buvo įsteigta 1968 m. reikšmingam urbanistinio *Rocks* atnaujinimo projektui vykdyti. 1960 m. *Rocks* buvo daugiausia rezidencinis ir komercinis rajonas, centrinio komercinio branduolio miesto šiaurinėje pusėje tęsinys. Šiame rajone buvo numatyta dangoraižių statyba. Tuo metu didžioji *Rocks* dalis dar buvo išlaikiusi savo istorinį charakterį (vienas su kitu sujungti namai, akmenimis grįstos siauros gatvelės). Rajono gyventojai buvo daugiausia darbininkai. Jie buvo laikomi valstijos nuomininkais, ateityje buvo numatyta juos perkelti į kitas valstijai priklausančias vietas (3 pav.).

1960–1970 m. *Rocks* rajoną bendromis vietos gyventojų, architektų, planuotojų ir įvairių organizacijų pastangomis, kurie norėjo išlaikyti nepakitusią Australijos istoriniam paveldui svarbią vietovę, teko gelbėti nuo konversijos į dangoraižių rajoną. *Rocks* pastatai buvo apsaugoti ir atnaujinti vadovaujantis *UNESCO (ICOMOS)* paveldo išsaugojimo taisyklėmis. Rajonas tapo vaizdingu parduotuvių ir restoranų centru, patraukliu tiek australams,

tieki ir turistams. Planavimo ir paveldo įstatymai buvo priimti sugriežtinus numatomų pastatų kokybės ir tolesnės plėtotės kontrolę [11]. Prieš bet kokių darbų pradžią visi pastatui naudojamų medžiagų ir jo vidinio plano pakeitimai turėjo būti patvirtinti.

Viešojo naudojimo plotai ir pastatai buvo tvarkomi užtikrinant reikšmingų pastatų ir vietovės apsaugą. Nors *Rocks* rajone ir yra išsaugoti praeities elementai, svarbu pabrėžti tai, kad jis yra gyvo ir vis tebeaugančio miesto dalis, o ne vien tik laike sustingusio paveldo objektas. *Rocks* visada buvo Sidnėjaus komercinio gyvenimo dalis, ir rajono administravimą perėmusi valdyba jau iš pat pradžių stengėsi užtikrinti jo ekonominį gyvybingumą. Iš 300 nuomininkų dauguma yra komercinių įstaigų bei parduotuvių nuomotojai, tačiau didėja ir gyvenamųjų butų nuoma, nes žmonės pradėjo keltis gyventi į centrinius verslo rajonus. Europoje tai gana įprasta, tačiau Australijoje šis reiškinys yra naujas. Joje žmonės visada norėjo gyventi atskiruose namuose dideliuose žemės sklypuose toliau už miesto, kuriame spiečiasi tik darbovietės (4 pav.).

**Darling Harbour pakrantė.** XIX–XX a. *Darling* uosto Australijoje reikšmė vystant prekybą jūromis su kitais pasaulio miestais buvo labai didelė. Tai buvo vartai į judrų miesto centrą su sandėliais, geležinkelio linijomis ir tarptautine laivų stotimi, kurioje buvo pakraunami ir iškraunami įvairūs kroviniai: vilna, mediena, anglis.

Po Antrojo pasaulinio karo Sidnėjus sparčiai augo. Judri prieplauka prie pat miesto centro darėsi nebepriimtina, kroviniai, vežami geležinkeliais ir plentais, trukdė keleivių transportui ir bendram miesto eismui. Apie 1980 m. didieji laivai ir krovinų sandėliavimas uosto darbus darė neįmanomus.

1980 m. *Darling* uosto geležinkelių krovininių kiemai ir prieplauka ištuštėjo, uosto įrenginiai buvo perkelti į Botanikos įlanką (*Botany Bay*) miesto pietinėje pusėje. 1988 m. buvo įsteigta *Darling* uosto valdyba, kuri turėjo buvusios prieplaukos rajoną paversti pramogų ir poilsio centru. Buvo nugriauti apleisti geležinkelio kiemai ir krovininių sandėliai, o *Darling* uostas virto visuomenei prieinama teritorija su parkais, pramogoms skirtais pastatais, konferencijų salėmis ir parodų centru.



2 pav. Pagrindiniai rajonai, esantys pakrantės zonoje centrinėje Sidnėjaus dalyje – *The Rocks*, *Darling Harbour*, *Pyrmont*

Fig 2. Location of the main districts of the foreshore zone in the central part of Sydney – *The Rocks*, *Darling Harbour*, *Pyrmont*



3 pav. Pokyčiai istoriniame Sidnėjaus rajone *The Rocks* (1958 ir 2005 m.; 1900 ir 2005 m.)

Fig 3. Changes in a historic district *The Rocks* in Sydney (1958 and 2005; 1900 and 2005)

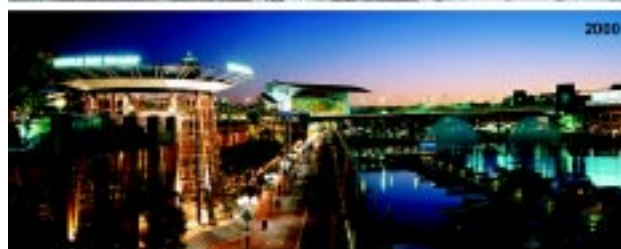


4 pav. *The Rocks* – pagrindinė Sidnėjaus uosto pakrantės dalis  
Fig 4. *The Rocks* – the main part of harbour foreshore in Sydney

Šis pirmasis *Darling* uosto konversijos planas pradžioje buvo nesėkmingas, nes nesugebėta rajono integruoti į miestą ar bent jau sudaryti sąlygas teritorijai organiškai vystytis – tapti ne tik retkarčiais lankoma vieta. Taip nutiko iš dalies dėl to, kad rajonas buvo kertamas rytų – vakarų kryptimi einančių estakadinių kelių, sukančių į miesto centrą ir einančių Sidnėjaus uosto tiltu, bet ypač ir dėl to, kad gyvenamosios funkcijos plėtra ir kasdienė komercinė veikla nebuvo įtrauktos į šios vietos strateginės pertvarkos planus. Kai 1990 m. pagrindinės *Darling* uosto dalys jau buvo pastatytos, prasidėjo trijų komercinių pastatų statyba. Tie pastatai suteikė rajonui funkcijos įvairovės, be kurios jis greitai galėjo virsti riboto naudojimo teritorija (t. y. vien tik pramogų centru). Tai parodė, kad vietovės klestėjimui vien pramoginės funkcijos neužtenka, ji turi būti naudojama kuo įvairiau, kad atsirastų kasdienio lankymo poreikis. Dabar per metus *Darling* uostą aplanko 15 mln. žmonių, iš kurių 70 % yra vietos gyventojai. Pirmųjų pagrindinių pastatų statyba vyko ketverius metus (1984–1988 m.), nes buvo siekiama darbus užbaigti iki Australijos 200-ųjų metų jubiliejaus. Nors šis rajonas praityje ilgą laiką buvo laivininkystės ir geležinkelių centras, tiksliai vienas istorinis pastatas liko saugomas (paverstas smukle). Visi kiti statiniai yra nauji. 2000 m. *Darling* uosto valdymą perėmė Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba, kuri šią vietovę administruoja iki šiol (5 pav.) [12, 13].

Vykstant Sidnėjaus olimpiadai 2000 m. *Darling* uosto rajone vyko įvairių sporto šakų rungtys. Ruošiantis olimpiadai sukaupia daugiau kaip 1,5 bilijono dolerių valstybinių ir privačių investicijų. Rajono plėtra tebevyksta ir šiandien (jame yra šeši viešbučiai, muziejai ir akvariumas). Rajoną aptarnauja keltai ir mini tramvajus. Šios susisiekimo priemonės, harmoningai suderintos su pramogų pobūdžiu. Patogu susisiekti autobusais ir miesto traukiniais.

***Pymont pakrantė.*** XIX a. *Pymont* prieplaukos rajonas, kaip ir *Darling* uostas, plėtojosi visiškai arti miesto centro. Jame vystėsi naujos pramonės šakos, joms buvo skirtos prieplaukos. Daug *NSW* valstijos gaminių perėjo per



5 pav. *Darling Harbour* pakrantė 1928 m. ir 2000 m.

Fig 5. *Darling Harbour* foreshore in 1928 and 2000

šio rajono geležinkelių kiemus, prieplaukas, vilnos sandėlius ir fabrikus. Laivams sustojus prieplaukose būdavo pakraunami ir iškraunami įvairūs gaminiai, iš jų išlipdavo ir tūkstančiai emigrantų. Jėgainės teikė elektros ir šildymo paslaugas. Čia buvo ir atliekų perdirbimo įmonė, cukraus rafinavimo fabrikas, geltonojo smiltainio (kuris randamas tik Sidnėjaus ir iš kurio pastatyta daugelis XIX a. pastatų) skaldykla.

1982 m. rajonas atrodė kaip apleistų statybų teritorija, kurioje pramonės seniai nebeliko, o žemė buvo jau seniai nebenaudojama. Iš 30 000 gyventojų Antrojo pasaulinio karo pabaigoje liko mažiau kaip 5 000. Iškelus pramonę toliau nuo miesto centro, žmonės nebeteko darbo vietų. Teritorija liko visiškai nuniokota. Vietos tarybos narys Michael Matthews *Pymont* pavadino „plataus masto vandalizmo subombarduota, nunuoginta vietove“. 1990 m. *Pymont* ir *Ultimo* paveldo studijos autoriai pareiškė, kad rajonas „paverstas vandentiekio kriaukle ir atmatų sąvartynu“. Pramonės nelikus, išsikėlė ir gyventojai – taip vietovė tapo dykviete. Rajono klestėjimo laikais pusiasalyje oras buvo nešvarus, o vanduo jame – užterštas. Nors pramonės įmonės ir išsikėlė, aplinka tebebuvo nuniokota, užteršta, visur riogsojo surūdijusių mašinų liekanos ir apgriuvę pastatai.

Tačiau sprendimo, ką daryti su šia vietove, neskubėta ieškoti, 1980 m. tebeveikė cukraus rafinavimo fabrikas. Bendrovė neskubėjo kraustyti, netgi stengėsi įsigyti daugiau žemės tame rajone, nepaisydama didėjančio visuome-

nės nepasitenkinimo dėl fabriko sukeltos taršos, triukšmo, garų ir nuolatinių grūsčių keliuose. Gretimoje teritorijoje tebebuvo konteinerių stotis. Abi įmonės priešinosi pusiasalio konversijai, kuri turėjo atitikti šios teritorijos miesto statusą bei nūdienos poreikius.

Baigiantis 1980 metams, kai Sidnėjaus miesto taryba norėjo parduoti apleistus pusiasalio gyvenamuosius namus, valstijos vyriausybė pagaliau ėmėsi veiklos. Uostų valdyba irgi pripažino, kad uosto įrenginių plėtra šiame rajone miestui nenaudinga, ypač dėl to, kad kitos vietovės Botanikos uoste, Sidnėjaus pietinėje pusėje daug geriau tiko ilgalaikėi plėtrai. Pirmieji žemės sklypai buvo parduoti privatiems investitoriams, nors tai ne visiems patiko, – bendruomenės nuomone, valstijos vyriausybei turėtų rūpėti ir mažesnes pajamas gaunantys gyventojai, ne vien tik turtingieji, kurie gali išpirkti butus naujuosiuose pastatuose su vaizdais į vandenyną.

1990 m. valstijos vyriausybė perėmė rajono kontrolę – sukūrė Miesto vakarų urbanistinę strategiją (*City West Urban Strategy*). Tai buvo detalus planas, kaip suderinti pagrindinę rezidencinę ir komercinę plėtrą tame apleistame buvusiam industriniame rajone, esančiame miesto viduryje, taip skatinant urbanistinę konsolidaciją Sidnėjaus srityje ir keliant Sidnėjaus – pasaulinio masto finansinio, komercinio, rezidencinio ir turistinio centro – statusą. Plačiame 30-čiai metų sudarytame plane *Pyrmont* turėjo būti pirmasis rajonas, kuriame numatyta tokia plėtra.

1994 m. buvo užbaigti pirmojo etapo darbai. Jie apėmė kelius, parkus, pėsčiųjų tiltus ir kraštovaizdį. Tokio masto urbanistinio atnaujinimo projekto Australijoje niekad anksčiau nėra buvę. Buvo patvirtinti du projektai: vienas vyriausybės, o antrasis – *Phillip Cox*, garsaus Australijos architekto, gerai žinomo ir tarptautiniu mastu. Šiam žmogui cukraus rafinavimo fabriko savininkai buvo užsakę sukurti plėtros planą. Tokie planai buvo traktuojami kaip vyriausybės ir privačios bendradarbiavimo iniciatyvos ženklas, nes valdžios architektai palengvino privačią rajono plėtrą. Senų pramonės pastatų ir kaminų vietoje atsirado 8 ha parko.

Prieš patvirtinant antrinius planus, buvo organizuoti architektūriniai konkursai tarp geriausių *NSW* architektų, kurie turėjo laikytis bendros nuostatos, kad kambarių aukštis turi būti ne mažesnis kaip 2,7 m nuo lubų iki grindų ir kad būtų natūralus kryžminis vėdinimas. Nustatyta ir privalomoji žaliaji zona vandens pakrantėse ir visuomenei prieinamos vietos bei erdvės. *Pyrmont* prieina prie pat vandens, visur atsiveria gražūs vaizdai ir plačios erdvės, kitaip negu tįštai apgyvendintose vietose arti centro esančiuose priemiesčiuose, be to, jame vienam gyventojui tenka apie 19,8 m<sup>2</sup> (*NSW* planavimo studijoje numatyta 15 m<sup>2</sup> asmeniui).

*Pyrmont* pusiasalio konversija yra bendruomenės galimybių pavyzdys. Jo suplanavimas toks, kad galima rinktis vietą rezidencinėse ar komercinėse patalpose, yra su-

kurtos atviros erdvės ir galimybės pramogoms bei poilsiui. Rajonas patrauklus informacinių technologijų, telekomunikacijų verslui, žiniasklaidos priemonių organizacijoms. Trijose pusiasalio pusėse tyvuliuoja jūra. Pusiasalis ribojasi su Sidnėjaus žuvų turgumi – svarbiu Australijos žuvininkystės centru. *Pyrmont* pusiasalį aptarnauja keltai. Jame nuolat gyvena apie 14 000 žmonių, prie kurių dar reikia pridėti apie 22 000 šiame rajone dirbančių, nors jame ir negyvenančių asmenų. Manoma, kad prieš 2010-uosius metus tas skaičius padidės iki 40 000. Taigi 21 paveldui reikšmingas sklypas bei jų struktūra buvo išsaugoti, atnaujinti ir pritaikyti naudojimui, sukurta gyvenamųjų namų įvairovė, specialų dėmesį skiriant pigesniems gyvenamiesiems namams (6 pav.).

Sidnėjaus uosto aplinkos valdybos vaidmuo tuo ir baigėsi. Valdyba ruošiasi grąžinti savo funkcijas ir turta, įskaitant naujai sukurtus parkus, įrengtus pakrančių takus, vietinei valdybai, t. y. Sidnėjaus miestui. Dabar miestui vėl atiteks rajono planavimo atsakomybė, laikant, kad valstija pagrindinį miesto atnaujinimo uždavinį jau yra įvykdžiusi.

Taigi svarbiame urbanistinio planavimo procese atgavinant ir atnaujinant miesto vietoves vyriausybė gali atlikti reikšmingą vaidmenį. Nors tiesioginės plėtros vyriausybė viena nepajėgi vykdyti, svarbu, kad ji padėtų įgyvendinti



6 pav. *Pyrmont* rajonas 1932 m. ir 2002 m.

Fig 6. *Pyrmont* district in 1932 and 2002

bendrašias rajono vaizdo ir plano formavimo idėjas, kurios užtikrintų reikalingų elementų įvairovę, o galutiniai darbų rezultatai atitiktų miesto bendruomenės poreikius.

### 3. Paveldo objektų apsauga ir jų panaudojimas

Australijoje, prieš atsikeliant į ją europiečiams, buvo vartojama 400 kalbų, kurios dažniausiai visiškai skyrėsi viena nuo kitos. Kalbų grupės tarpusavyje nesimaišė, saugotos jų skirtybės.

Iš 40 000 metų aborigenų palikimo Australijos gamtovaizdyje maža kas išliko. Praeityje gyvenusių skirtingų rasių žmonių pėdsakų liko tik uolų piešiniuose senuose urvuose, palaidojimo vietose. Tačiau klimatas naikina net ir tas žmogaus kūrybos liekanas. Šiaurinėje Australijos dalyje (*Northern Territory*), kurioje yra daugiausia išlikusių uolų piešinių, klimatas yra tropinis – keturis mėnesius, nuo lapkričio iki kovo, siaučia tropinės vėtros ir lietūs, žemę užlieja gamtos atgimimą nešantys potvyniai. Audros, drėgmė ir kasdienė 35° C temperatūra naikina viską. Kai kurie garsiausi uolų piešiniai, keičiantis kartoms, iš naujo perpiešiami daug kartų. Stengiamasi išsaugoti Australijos miestų ir miestelių pastatų paveldą. Australija, turėdama tik dviejų šimtmečių senumo europietišką kultūrą ir tik 20 mln. gyventojų 7 mln. km<sup>2</sup> žemės plote, laikosi griežčiausių paveldo apsaugos taisyklių, taikomi metodai, kurie remiasi tarptautinės organizacijos – *ICOMOS*<sup>3</sup> ir *Burra* chartijos nustatytais principais.

**Burra chartija.** 1977 m., praėjus trylikai metų nuo to laiko, kai buvo priimta Venecijos chartija, Australijos *ICOMOS* pradėjo rūpintis Venecijos chartiją pritaikyti Australijos sąlygomis. 1979 m. istoriniame kalnakasių mieste *Burra* Australijos *ICOMOS* priėmė kultūrinės reikšmės turinčių vietovių išsaugojimo taisykles, kurioms buvo suteiktas pavadinimas *Burra* chartija. Ši chartija vadovavosi bendra Venecijos chartijos filosofija, tačiau buvo pritaikyta Australijos poreikiams. Ją pradėta plačiai taikyti Australijos paveldo apsaugos politikoje ir praktikoje [14].

*Burra* chartija yra paveldo išsaugojimo filosofiniai metmenys, o kiekviena Australijos valstija pati nusistato paveldo tvarkymo taisykles. Sidnėjus yra *NSW* sostinė, todėl paveldą liečiančių įstatymų leidyba priklauso *NSW* valdžiai. Pagrindinė paveldo išsaugojimo institucija *NSW* valstijoje – Paveldo taryba, veikianti pagal atskirą įstatymą – Paveldo aktą. Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba, kuri valdo Sidnėjaus ir visos Australijos svarbiausią europietiško paveldo rajoną, vadinasi *The Rocks*. Ji glaudžiai bendradarbiauja su Paveldo taryba, kai darbai vyksta jos žinioje

esančiuose sklypuose. Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba (*SHFA*) buvo įsteigta 1999 m. kaip *NSW* valdžios įstatymu paremta valdyba, atsakinga už kultūrinės, turistinės, paveldo, aplinkos ir komercinės veiklos rezultatus visuomenei reikšmingose vietovėse. *SHFA* įstaigose darbuojasi daugiau kaip 230 tarnautojų keturiuose skyriuose: Prekybos ir komunikacijos, Verslo ir finansinių reikalų, Vietovių administracijos ir Vietovių plėtotės. Organizacijai vadovauja Direktorių taryba, kuri yra atskaitinga miestų planavimo ministrui. Glaudžiai bendradarbiaudama su Paveldo taryba, *SHFA* pajėgi įvertinti rajonų būklę, spręsti apsaugos uždavinius. Būtina gauti tarybos pritarimą visiems svarbesniems darbams bei pakeitimams saugomose vietovėse. Svarbiausios iš šių vietovių yra įtrauktos į Valstijos paveldo sąrašą ir pažymėtos kaip Valstijai reikšmingos. Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba savo žinioje turi 98 pastatus, įtrauktus į Valstijos paveldo sąrašą.

Kiekviename Valstijos paveldo sąraše įrašytame punkte reikalaujama laikytis vadybos plano. Tai ypač svarbu, kai pastatas yra ne tik reikšmingas, bet ir sudėtingas. Tuomet administracijai privalu nustatyti jo ilgalaikės apsaugos gaires, atsižvelgiant į aplinką, kurioje jis yra. Darbai gali prasidėti tik po to, kai išsaugojimo vadybos planą patvirtina Paveldo taryba. Šie planai – tai dokumentai, kuriuose atsispindi pastato istorija ir kiekvieno saugotino objekto parametrai. Kiekvieną planą sudaro maždaug 200 puslapių. Jam parengti reikia kelių mėnesių darbo ir tai kainuoja apie 25 tūkst. dolerių.

Galima pateikti du reikšmingus pavyzdžius – *White Bay* jėgainę ir Australijos technologijų parką.

Technologijų parkas jau yra visiškai pritaikytas šandienos poreikiams, o jėgainė vis dar tebestovi tuščia, nors jau yra numatyta, kam ji bus panaudojama. Abi vietovės įtrauktos į Valstijos paveldo sąrašą ir turi patvirtintus saugojimo vadybos planus. Jos priklauso Sidnėjaus uosto aplinkos valdybai ir yra jos administruojamos.

Istorinis pastatas turi būti pritaikytas ir panaudojamas šiandienos reikmėms taip, kad būtų daromas kuo mažesnis poveikis jam pačiam ir jo aplinkai. Pastato istorinė vertė turi būti išsaugota, ir į ją būtina atsižvelgti pritaikant pastatą naujai paskirčiai. Revitalizacija yra vienintelis būdas užtikrinti, kad pastatas būtų rūpestingai prižiūrimas, tyrinėjamas, tinkamai naudojamas. Kai pirminė pastato paskirtis praranda savo reikšmę, tuomet tik naujos funkcijos priskyrimas gali būti vienintelis pastato išsaugojimo būdas.

*NSW* valstijoje įtvirtinti šie revitalizacijos principai:

- atmetamas „fasadizmas“ – t. y. fasado išsaugojimas sunaikinant patį pastatą;
- reikalaujama, kad matytųsi, jog darbai atlikti šiuo laikmečiu, ir tai neturi būti originalaus pastato istorinio stiliaus imitacija;
- stengiamasi surasti pastatui tokią paskirtį, kuri derėtų su jo autentiška paskirtimi.

<sup>3</sup> Australijos *ICOMOS* yra vienas iš šios organizacijos tautinių komitetų. Įsteigtas 1976 m. jis veikia kaip tautinis ir tarptautinis ryšinininkas tarp visuomeninių įstaigų, institucijų ir pavienių asmenų, išitraukusių į kultūrinę reikšmę turinčių vietovių nagrinėjimo, tvarkymo ir išsaugojimo veiklą. Australijos *ICOMOS* nariai dalyvauja sprendžiant daugelį paveldo išsaugojimo uždavimų.

Šių principų sėkmingai laikytasi kuriant Australijos technologijų parką.

**Australijos technologijų parkas** yra šalia Sidnėjaus pagrindinių geležinkelio atšakų, XIX a. jame buvo geležinkelio inžinerijos dirbtuvės, išsidėsčiusios 13,8 ha plote. Tais laikais jos buvo didžiausios ir technologine prasme pažangiausios visame Pietų pusrutulyje. Šiandien šios dirbtuvės laikomos vienu iš puikiausių tarptautinio masto Australijos pramoninio paveldo objektų.

*Eveleigh geležinkelio kiemai (The Eveleigh Railway Yards)* yra vienas geriausiai pasaulyje išlaikytų istorinių geležinkelio inžinerijos kompleksų. Čia yra XIX a. pabaigos–XX a. pradžios kalvės įrenginių, keliamųjų kranų ir įvairių jėgainių sistemų (įskaitant hidraulinę) rinkinių. Komplexo vertę ypač didina ne pavieniai objektai, o veikiančios sistemos, ištisi montažai.

Geležinkelių dirbtuvės buvo skirtos geležinkelio ir garvežių priežiūrai ir remontui, garvežių ir keleivinių bei prekinų vagonų gamybai. Tuo metu, kai dirbtuvės buvo statomos, NSW valstijoje nebuvo jokių kitų garvežių statybos įmonių. Pirmasis pastatas buvo užbaigtas 1884 m. Buvo sujungti trys skliautai, iš kurių kiekvienas apėmė septynias geležinkelio linijas be jokių tarpinių kolonų. Greitai pradėjo veikti ir garvežių statybos dirbtuvės. Oficialiai jos buvo atidarytos 1887 m., iš viso buvo 25 erdvūs holai.

Pirmasis statybos etapas truko iki 1890 m. Per Antrijų pasaulinį karą, 1940 m., kai kurie holai buvo ištuštinti, o juose pradėta gaminti šaudmenis. 1945 m. amunicijos gamyba sustabdyta ir vėl pradėti garvežių gamybos darbai. Jie vykdyti iki 1952 m., kai *Eveleigh* vėl tapo geležinkelių priežiūros ir remonto įmone. Nuo 1962 m. atsiskius garu varomų traukinių, *Eveleigh* egzistencija nebeteko prasmės. Rajonas vis plėtėsi, bet jo paskirtis nuolat keitėsi. Galutinai dirbtuvės buvo uždarytos 1988 m.

1991 m. NSW vyriausybė paskelbė, kad *Eveleigh* rajone bus steigiamas technologijų parkas. Po truputį švarinamuose plotuose pradėti valymo darbai.

Vyriausybė pradėjo rengti rajono atgaivinimo ir atnaujinimo planus. 1995 m. gauta Federacijos ir valstijos jungtinė 45 mln. dolerių investicija, kuri užtikrino rajono paveldo išsaugojimą ir leido nebenaudojamą geležinkelio dirbtuvių plotą paversti pasaulinio lygio technologijų centru (7 pav.).

Paveldo išsaugojimo plane buvo numatyta:

- 1) išlaikyti pastatus, jų visumą ir autentiškas jų medžiagas;
- 2) išlaikyti *in situ* mašinas, pastatų ansamblius, technologinius kompleksus, sistemas ir geležinkelio bėgius;



**7 pav.** XIX a. statytos geležinkelio inžinerijos dirbtuvės, šiandien tapusios moderniu Australijos technologijų parku (1890 m., 1911 m., 2000 m.)

**Fig 7.** An old rail yard now used as a modern Australian technology park (1890, 1911, 2000)

- 3) archeologines liekanas palikti *in situ* (ten, kur jos buvo rastos);
- 4) išlaikyti geležinkelių pramoninį peizažą;
- 5) padaryti objektus prieinamus visuomenei, o greitimus objektus, susijusius su vietoje, pritaikyti parko reikmėms;
- 6) interpretuoti vietovę kaip geležinkelių dirbtuves;
- 7) pritaikant naujai paskirčiai didinti dirbtuvių istorinę vertę, stengiantis jas išsaugoti kuo mažiau pakeistas;
- 8) naujus pertvarkymus projektuoti taip, kad būtų išlaikytas paveldo autentiškumas;
- 9) išsaugoti stogų formas, originalius langus ir duris, reikšmingas pastatų detales.

Naujajame Australijos technologijų parke šiuo metu yra daugiau kaip tūkstantis darbuotojų iš šimto vadovaujančiųjų bendrovių. Bendrovių veikla apima įvairias sritis: informacijos ir komunikacijų, biomedicinos, aplinkos vadybos, pedagogikos. Jos labai skiriasi savo dydžiu – yra ir vieno žmogaus vadovaujama vidutiniško didžio įmonių ir didesnių kooperacinių tyrimų centrų, ir didelių tarptautinių organizacijų. Technologijų parkas palaiko glaudžius ryšius su pagrindiniais Australijos universitetais, kurie turi savo pastatų parko rajone.

Parke yra patalpos parodoms bei konferencijoms. Jos vyksta pramoninio stiliaus holuose, kurie yra specialiai tam pritaikyti bei patogiai įrengti.

**White Bay jėgainė** yra kitas reikšmingas pramoninio paveldo objektas, kuriame galima susipažinti su energijos gaminimo būdais, pradedant nuo šimtmečio pradžios anglimis varomų jėgainių, aptarnavusių besiplečiančius didžiuosius Australijos miestus.

Jėgainė statyta dviem etapais. Pirmasis truko nuo 1912 m. iki 1917 m. Antruoju etapu pertvarkytos jėgainės patalpos ir pastatyta antroji katilinė.



8 pav. *White Bay* jėgainė

Fig 8. White Bay power-station

Karo metu jėgainės priežiūrai trūko lėšų. Po karo energijos paklausa išaugo. Skubiai reikėjo naujos įmonės ir modernizuoti procesą. Pirmoji katilinė buvo nugriauta ir jos vietoje pastatyta nauja. Vėliau (po 1970 m.) *White Bay* jėgainės energijos paklausa sumažėjo. 1983 m. ji buvo uždaryta, nors dar kelis metus veikė kaip antrinė elektros stotis. *NSW* vyriausybė nutarė šią jėgainę išlaikyti kaip to meto elektrinių pavyzdį ir ją pritaikyti taikomųjų gamtos mokslų muziejui.

*White Bay* jėgainėje yra išlikusi būdinga mechanizmų sistema ir XX a. pradžioje bei viduryje naudoti energijos gaminimo įrenginiai. Iš struktūros aiškiai matyti, kaip vystėsi technologijos ir kaip iš anglių ir vandens buvo gaminama elektros energija. *White Bay* jėgainės vystymasis prisidėjo prie Sidnėjaus ir visos *NSW* valstijos ekonomikos augimo.

Dar tebeveikiančiose sistemose išlikę objektai yra įspūdingi. Jie atspindi visus elektrinės energijos gaminimo aspektus ir visus jėgainės vystymosi etapus, pradedant laikotarpiu tarp abiejų pasaulinių karų ir baigiant rafinuotesnėmis technologijomis šimtmečio viduryje. Kaip autentiškas informacijos šaltinis tai ištis vertingas objektas.

Estetiniu atžvilgiu *White Bay* jėgainė ypač svarbi dėl savo vidinių ir išorinių erdvių. Tarp jų yra skirtingo mastelio plotų, kuriuose išryškėja industrinė estetika. Tai pats svarbiausias išlikęs pramonės pastatas visoje apylinkėje ir yra vienintelis toks statinys Sidnėjaus uosto kaimynystėje, kuriame technologiniams tikslams buvo naudota anglis. Tad *NSW* valstijai ši vietovė turi ypatingą kultūrinę reikšmę (8 pav.).

2004 m. Sidnėjaus uosto aplinkos valdyba užsakė šios vietovės Paveldo apsaugos vadybos planą, kuriame reikalaujama išsaugoti kai kuriuos vietovės objektus. Planavimo ministro patvirtintas planas įpareigoja laikytis nustatytų apsaugos taisyklių, norint vietoje suteikti naują paskirtį.

Taisyklėse pabrėžta:

1. Neturi būti pažeistas vientisumas pastatų, erdvių, elementų ir mašinų, kurie atspindi energijos gavimo procesą nuo anglies padavimo iki energijos gavimo ir perdavimo, nepaisant vietovės paskirties ateityje.
2. Vietovė turi būti naudojama taip, kad būtų laisvai prieinamos visos tuo metu svarbios darbo procesui erdvės ir mechanizmai, kurie atspindi energijos gavimo procesą.
3. Vidinių ir išorinių erdvių estetiškos savybės (susijusios su regėjimu, klausa ir lytėjimo pojūčiais), taip pat išimtinai reikšmingi elementai turi būti apsaugoti ir išlaikyti (pvz., turbinų holo aplinka).
4. Reikšmingus sklypų pakeitimus ar praplėtimus gali siūlyti tik pripažinti projektuotojai, kurie turi patirties paveldo apsaugos srityje. Kiekvienas vietovės keitimo planas turi būti sudaromas, atsižvelgiant į vietos, erdvių ir elementų vertę.

5. *White Bay* jėgainės, kaip žymios Sidnėjaus uosto vietovės, neturi užstoti aplinkinė statyba.
6. Iš tolo matomi ilgi, statūs stogai turi būti išsaugoti, kaip ir abu aukšti kaminai.
7. Anglies padavimo įtaisas, ypač elevatoriaus bokštas, nuolaidus šachtos konvejeris ir mašinų patalpa bei perdavimo pastatas, viršuje sujungtas su katiline, yra skirtingi objektai, pabrėžiantys pramoninę pastato paskirtį, kuriuos privalu išsaugoti.
8. *White Bay* jėgainėje dalis įrenginių yra tikrai šioje jėgainėje naudotų mašinų charakteringas pavyzdys. Joks įrenginys negali būti pašalintas. Viskas turi būti išsaugota ir išlaikyta *in situ*.

*White Bay* jėgainę naudoja kino studijos, o jos hole vyksta įvairūs pramoginiai renginiai, kitokie susibūrimai. Vis dėlto toks vietovės naudojimas gali būti tik laikinas, nes šis tik 4 km atstumu nuo Sidnėjaus centro esantis didžiulis pastatas prie pat geležinkelio ir uosto yra ideali vieta komercinei veiklai. *SHFA* planavimo departamentas yra parengęs detalių šio objekto revitalizacijos planų – t. y. tinkama jam funkcija laikoma prekyba. Neatmetamas ir tolesnis jėgainės naudojimas filmavimui, nes erdviame sklype galima pastatyti naujų filmavimui tinkamų patalpų. Deja, ši vietovė yra pavojingai užteršta. Pastate yra asbesto, o žemėje – susikaupusių teršalų. Kokia galutinė bus *White Bay* jėgainės paskirtis, šiuo metu dar negalima pasakyti, žiūrint valdžios akimis, aišku tai, kad būtina apsaugoti ir išlaikyti šį unikalų objektą tol, kol jis bus pritaikytas tinkamai paskirčiai, kaip ir minėtas Australijos technologijų parkas.

#### 4. Išvados

1. Australijoje pramonės teritorijų konversijos politika grindžiama šių teritorijų bei atskirų objektų lokacija mieste, laikantis griežtų konversijos principų. Ypač daug dėmesio skiriama bendruomenės poreikiams tenkinti, kai vienodai svarbiomis laikomos visos socialinės grupės. Kitaip tariant, Australijos pramonės teritorijų konversijos politika ir praktika remiasi visuomenės interesais, jos gerove.
2. Svarbiame pramonės teritorijų konversijos bei atskirų objektų revitalizacijos procese valstybės vaidmuo yra lemiamas ir dominuojantis. Sidnėjaus miesto valdžia sprendžia privačių ir valstybinių interesų derinimo klausimus, prioritetais laikydama strateginius miesto įvaizdžio formavimo uždavinius, kurie susiję su tarptautinių projektų pritraukimu, jų galimybėmis, pagaliau ir su turizmo klausimais.
3. Pramonės, infrastruktūros objektų paveldo apsaugos politikoje ir praktikoje aklaai netaikomos tarptautiniu mastu pripažintos taisyklės – jos modeliuojamos, atsižvelgiant į valstybės galimybes, kas užtikrina šiuolaikinių poreikių dermę su paveldo apsauga.
4. Sidnėjaus įstatymų ir teritorijų konversijos patirties taikymo galimybės Lietuvos miestų pertvarkoje:
  - Politiniu lygiu: 1) būtina kelti uždavinius ne tik vietiniu (rajono, miesto) mastu, bet ir strateginiame lygmenyje; 2) geriau pritaikyti tarptautines programas, įstatymus prie vietos sąlygų; 3) vystyti miestą ir uostą kaip vientisą organizmą, atsižvelgiant į bendras miesto planavimo tradicijas, kultūrinį paveldą bei šiuolaikinio Europos uostamiesčio struktūros kaitos tendencijas; 4) konversijos, revitalizacijos programose aktyviau turėtų dalyvauti vietinės valdžios, t. y. įvairios savivaldybės, seniūnijos ir pan.; 5) plačiau įtraukti visuomenę ir atsižvelgti į vietinės bendruomenės poreikius bei interesus; 6) neapsiriboti vienos kurios įmonės projekciniais siūlymais, bet ieškoti tobulesnių projekto galimybių variantų.
  - Urbanistiniu požiūriu: 1) prioritetais miesto mazgai prie vandens akvatorijos bei ryšiai su ja turi būti nustatyti, atsižvelgiant į jiems turinčias įtakos struktūras; 2) reikia kurti tokį infrastruktūros tinklą, kuris užprogramuotų miesto ir uosto tarpusavio sąveiką, o ne atvirksčiai – sudarytų kliūtis jų ryšiu; 3) panaikinti uosto struktūrinį uždaramą, o miestui suteikti tiek fizinių, tiek vizualinių ryšių galimybių (Klaipėdos atveju su Kuršių mariomis ir Neringos gamtiniu arealu).
5. Žymus valstybės bei savivaldos institucijų, atsakingų už architektūros, urbanistikos ir teritorijų planavimą bei įgyvendinimą, vaidmuo. Jos užtikrina, kad projektuojant naujas statybas būtų atsižvelgta į urbanistinius bei gamtinius vietos ypatumus.

#### Literatūra ir kt. šaltiniai

1. Alistratovaitė, I. Morfolginės struktūros transformacijos centriniame miesto rajone (Lietuvos pavyzdžiu): Daktaro disertacija (humanitariniai mokslai, menotyra – 03H, skulptūra ir architektūra – H312). Vilnius, 2004. 242 p.
2. Alistratovaitė, I. Transformations of Urban Structure in Lithuanian Cities. In: Conference book – 11<sup>th</sup> Conference of the International Planning History Society (IPHS) “Planning Models and the Culture of Cities”. Spain: Escola Tecnica Superior d’Arquitectura del Valles, 2004, p. 273. Web site: <http://www.iphs2004.com>
3. Konferencijos „Miestų regeneracija (atnaujinimas), pakrančių vystymas – Jungtinės Karalystės patirtis“ pranešimų medžiaga. Klaipėda, 2005 m. birželio 9 d.
4. Garcia, P. R. Life and death of Lisbon waterfront. In: Conference book – 11<sup>th</sup> Conference of the International Planning History Society (IPHS) “Planning Models and the Culture of Cities”. Spain: Escola Tecnica Superior d’Arquitectura del Valles, 2004, p. 261. Web site: <http://www.iphs2004.com>
5. Malikouti, S. G. The Seaport of Athens: Planning and Urban Space. In: Conference book – 11<sup>th</sup> Conference of the International Planning History Society (IPHS) “Planning

- Models and the Culture of Cities”. Spain: Escola Tecnica Superior d’Arquitectura del Valles, 2004, p. 259. Web site: <http://www.iphs2004.com>
6. MacPherson, K. Up from the Sea: Shanghai’s Port Development in Historical Perspective. In: Conference book – 11<sup>th</sup> Conference of the International Planning History Society (IPHS) “Planning Models and the Culture of Cities”. Spain: Escola Tecnica Superior d’Arquitectura del Valles, 2004, p. 260. Web site: <http://www.iphs2004.com>
  7. Zembrickis, J. Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija. I tomas. Klaipėda: Libra Memelensis, 2002. 272 p.
  8. Klaipėdos miesto aukštybinių pastatų išdėstymo specialusis planas. Autoriai: Z. J. Daunora, A. Vyšniūnas, I. Alistratovaitė. VGTU Urbanistikos katedra, 2005.
  9. Klaipėdos miesto bendrasis planas.
  10. Sydney Regional Environmental Plan, No 26 – City West. Informacija internete: <http://www.legislation.nsw.gov.au/fullhtml/inforce/epi+564+1992+FIRST+O+N>
  11. Consultant brief. The Rocks Building Height Study. SHFA, 2005. 18 p.
  12. Planning report. Height study of Darling Walk Development site and architectural proposal. SHFA, 2003. 18 p.
  13. Consultant brief. Darling Harbour Building Height Study. SHFA, 2005. 16 p.
  14. Marquis-Kyle, P.; Walker, M. The illustrated Burra Charter. Good practice for heritage places. Australia: ICOMOS, 2004. 116 p.

---

## EGLE GARRICK

*Master, University of NSW. Member of the Australian Institute of Corporate Company Directors. Executive Director, Place Management, Sydney Harbour Foreshore Authority (SHFA), Level 6, 66 Harrington Street, The Rocks, NSW 2000*

Senior executive with the NSW State Government, managing planning for a significant area within the central area of Sydney; has worked in Planning, Health, Heritage Conservation, Transport and Urban Development

---

## INESA ALISTRATOVAITĖ

*Dr, Assoc Prof, Dept of Architecture, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), Trakų g. 1/26, LT-01132 Vilnius, Lithuania*

Doctor of the Humanities (architecture)(2005), Master of Architecture (2000), First degree in Architecture (1998), VGTU. Publications: author of 4 research papers.

Research interests: spatial layout structure of towns, urban morphology.

---