

# LIETUVOS MIESTŲ SISTEMOS RAIDA IR JOS ATEITIES PERSPEKTYVOS

*Pranciškus Juškevičius*

Straipsnis yra skirtas analizei ir iki šiol nenaudotų urbanistinių reguliavimo instrumentų paieškai Lietuvos miestų sistemos raidos depopuliacijos sąlygomis. Depopuliacija yra apėmusi visas savivaldybes, tokia tendencija gali išlikti ne trumpiau kaip iki 2025 metų. Neigiamas tarptautinės migracijos neto intensyvumas koreliuoja su savivaldybės funkcinio tipo, jų lokalizacija (pasienio, centrinės, didmiesčių ir jų priemiesčių).

REIKŠMINIAI ŽODŽIAI: urbanizacija, dezurbanizacija, emigracija, metropoliai, aglomeracijos, depopuliacija, miestų sistemų ir struktūrų evoliucija, ekspansija, pertekliaus ir trūkumo problema, ateities perspektyvos.

## ĮVADAS

Šiuolaikinės urbanizacijos esminis požymis – išaugęs ir vis augantis didmiesčių savarankiškumas, reikšmė civilizacijos progresui apskritai ir konkrečiai miestų sistemoms. Svarbiausi – miestai metropoliai. Kuo didesnis, tuo patrauklesnis, nes čia kaupiasi žinių ekonomika, veiklos aktyvumas ir jos įvairovė; didelė naujų idėjų, technologijų kūrimo ir įgyvendinimo tikimybė; profesinio augimo, užimtumo, didesnio uždarbio, gyvenimo kokybės sėkmės tikimybė. Globalizacijos sąlygomis kiekvienas miestas įvairiomis formomis siekia būti žinomas, girdimas, matomas ir pasiekiamas. Tokių tikslų siekta kuriant Vilniaus ir Kauno dvimiestį. Tačiau dvimiestis išliko tik kaip menamas darinys, abu didmiesčiai funkcionuoja kaip atskiros sistemos, labiau konkuruojančios ir nesukūrusios jokio bendro reikšmingo produkto.

Lietuvos didmiesčių rangai: Vilniaus – silpnas Europos metropolinis centras, Kauno ir Klaipėdos – na-

cionalinis funkcinis miesto arealas, Šiaulių ir Panevėžio – lokalus funkcinis miesto arealas. Visi palyginus žemų rangų. Be to, jie patenka į silpniausią ir toliausią koridorių palyginus su Europos 70 mln. gyventojų, apie 1500 km ilgio ir maždaug 100–200 km pločio megapoliu, kuris tęsiasi nuo Londono, apimdamas tokius darinius kaip Randštata, Rūro baseiną iki Šiaurės Italijos<sup>1</sup>. Paprastai pabrėžiama, kad kuo toliau į rytus nuo megalopolio tuo reikšmingesnė sisteminė atskirtis kaip pastovus neigiamas veiksnys. Vienas iš jų – emigracija, dėl kurios Lietuva ir jos miestų sistema netenka demografinio, socialinio, ekonominio ir kitokio vystymo potencialo.

2014 m. pavasarį Šiaulių savivaldybės iniciatyva vyko diskusija apie Lietuvos miestų ateitį. Savivaldybės suformuluoti klausimai: ar Lietuva netaps vieno miesto valstybe kaip Latvija; kokios tikėtinos Lietuvos

1 *Mapping the structure of the European territory: ESPOM ATLAS*, Bonn, Germany: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2006.

miestų ir miestelių gyventojų skaičiaus mažėjimo pasekmės; kaip urbanistiniu, socialiniu, ekonominiu ir kitais požiūriais vertintinas spartus didmiesčių priemiesčių augimas; ar miestų centrai netaps pensininkų priebėga; kaip pertvarkyti miestus, kad jie atlaikytų automobilizacijos bangą; esamam gyventojų skaičiui ir vietos biudžeto galimybėms Šiaulių miesto teritorija yra per daug didelė – ką daryti su turimais pertekliniais žemės plotais; kokia pirmųjų daugiabučių namų rajonų ir buvusių pramonės zonų miestuose perspektyva; kaip kinta miestų planavimo principai, kaip juos pritaikyti Šiauliams? Klausimai aktualūs, atsakymams reikalinga gili urbanistinė studija ir geras informacinis aprūpinimas.

Straipsnio tikslai kuklesni, nes autorius disponuoja kuklia duomenų, daugiausia Vilniaus miesto ir oficialia, vieša informacija. Jo turinys yra susijęs su minėtais klausimais ir remiasi argumentais atsisakyti tradicinių nuostatų, kurios urbanistinį planavimą verčia šablonišku „iškirptam“ dešimtmečiui baigtinio produkto konstravimu, lyg miestas būtų be kilmės, plėtotės būdo, aplinkybių ir priežasčių, ir labai dažnai – planavimas pagal pageidavimus ir reikalavimus. Reikėtų remtis sistemų egzistavimu, jų evoliucija, urbanistinių procesų tikimybinu pobūdžiu; principu, kad urbanistinės sistemos valdomos, bet ne viskas, tęstiniu ir kompromisiniu planavimu.

## 1. URBANIZACIJA IR DEZURBANIZACIJA

Svarbiausias 1960–1990 m. urbanizacijos šaltinis buvo vidinė kaimų ir miestelių gyventojų migracija į miestus. Pagal 1975 ir vėlesnių metų analizes chronologinis migracijos ir urbanizacijos modelis buvo toks: pirma, kaimo gyventojų emigraciją galėjo stabilizuoti net mažas iki 5–10 tūkst. gyventojų centras, tai pasyvios urbanizacijos laikotarpis; antra, imigracijos centrų vaidmenį pamažu perėmė vis didesni miestai, pramonės ir naujieji regionų centrai, kurių vystymas sudarė pačias svarbiausias prielaidas sufor-

muoti ne tik palyginti plačias aktyvios raidos erdves, bet ir užfiksuoti tolygios sklaidos miestų sistemą kaip reikšmingą šaliai faktą<sup>2</sup>; trečia, 5 didmiesčiai ir jų įtakos zonos tapo tiek kaimo, tiek miestų gyventojų svarbiausiais imigracijos centrais, o emigracijos intensyvumas tiesiogiai koreliavo su komunikacinės, socialinės, ekonominės atskirties dydžiu. Toks iš anksto planuotas šalies vystymo modelis urbanizacijos prasme buvo sėkmingas, jos lygis nuo 38 pakilo iki 68 proc., nors 5 naujų regioninių centrų vystymas liko nebaigtas – daug žemesniame negu senųjų centrų lygmenyje.

Po nepriklausomybės atkūrimo, dar iš inercijos, 1992 m. pasiekti šalies ir miestų gyventojų skaičiaus bei urbanizacijos lygio maksimumai – 3706 tūkst. ir 2531 tūkst. bei 68,0 proc. Tai klasikinės urbanizacijos ir tolygios miestų vystymo sistemos pabaiga. Lietuva iš uždaros sistemos žengė pirmąjį žingsnį į naują politinę, socialinę, ekonominę erdvę, suteikusią pasirinkimo laisvės, tarp jų ir gyvenamosios, darbo vietos, migracijos ir konkrečiai emigracijos, kuriomis netruko pasinaudoti dalis Lietuvos gyventojų. Priežastys – tam tikras šalies ūkio raidos neapibrėžtumai, gyventojų lūkuriuojančios nuostatos ir asmeninių iniciatyvų pradžia, nykstančios moraliai pasenusios pramonės ir kitos panašios darbo vietos, ekonominės blokados ir krizės pasekmės. Pradėjo dezurbanizacijos periodas: per pirmuosius 14 po nepriklausomybės atkūrimo metų miestiečių skaičius kasmet mažėjo vidutiniškai po 17,8 ir kaimiečių – po 3,3 tūkst. gyventojų. Pasekmės: sovietmečiu susiformavusios plačios aktyvios raidos erdvės tapo tik sąlyginai aktyviomis ir konsolidavosi į mažesnes erdves, t. y. stiprėjo koncentracijos efektas; visi regioniniai centrai ir pramonės miestai, nors ir skirtingu mastu netekę dalies ekonominės ir socialinės bazės, išlaikė svarbiausių traukos centrų statusą.

2 Zigmąs Jonas Daunora, Pranciškus Juškevičius, „Regionalentwicklung im litauischen Stadtsystem unter neuen Bedingungen. Raumplanung und stadtentwicklung in den Staaten der EU- Osterweiterung“, in: *Reihe Planungsgrundschau*, Berlin, 2005, Ausgabe 11.

2004-ieji yra įstojimo į Europos Sąjungą (toliau – ES) metai. Tai ne vien politinis slenkstis. Jį peržengus, daug kas pasikeitė. Statistika: po įstojimo į ES 9 metus vidutiniškai kasmet mažėjo miestiečių – po 30,6, kaimiečių – po 16,8 tūkst. gyventojų, atitinkamai šalies depopuliacijos tendencijos grėsmingai išaugo – miestiečių 1,8 karto, kaimiečių 5,1 karto. Tai masinės, iš esmės nekontroliuojamos emigracijos į užsienio šalis ir neskatinamos reemigracijos, silpnos imigracijos bei demografinės raidos neigiamų tendencijų pasekmė. Urbanizacijos lygio pokytis statistiškai neesminis. Realiai išliko stabili dezurbanizacija<sup>3</sup>. Duomenys oficialūs, tačiau palyginus su ankstesniais leidiniais lieka tam tikrų abejonių dėl duomenų, kurie ne kartą buvo tikslinami, patikimumo; dėl nedeklaruotos emigracijos ar imigracijos įvertinimo, tikrosios gyvenamosios vietos neatitikimo deklaruotai. Nežiūrint to, svarbus ir tas specifinis faktas, kad tarp ES šalių esminiu depopuliacijos veiksmu tik Lietuvoje ir Latvijoje buvo emigracija<sup>4</sup>.

Taigi depopuliacijos ir dezurbanizacijos procesus iš esmės suformavo migraciniai procesai. Tai akivaizdu ir neginčijama. Tačiau migracinių procesų šaknų, motyvų, priežasčių, veiksnių ir jos intensyvumo dinamikos ir galimų ateities veiksnių bei reikšmės šalies raidai interpretacijų ir veiksnių įvairovė didelė<sup>5</sup>.

Kaip interpretuoti apsisprendimą migruoti ir apskritai migracijos vaidmenį urbanistikoje? Siūloma tokia samprata: pirma, sprendimas migruoti yra šeimos ar pavienių asmenų reikalas; antra, tai intuityvi ar apgalvota reakcija į jų suvokiamą gyvenimo kokybę, ar

į juos varginančias problemas; trečia, nepasitikėjimas gerėjimo perspektyva ir atvirkščiai – pasitikėjimas migracijos tikslų įgyvendinimu užsienyje, savoje šalyje, savame mieste ar kitur. Iš įvairių šaltinių susidaro vaizdas, kad neemigravusių gyventojų nuomonė balansuoja tarp gėrio ir blogio. Tikima, kad emigrantai įgys aukštesnę kvalifikaciją ir patirtį darbo rinkoje, išsilavinimą prestižiniame universitete, rems likusius Lietuvoje šeimos narius ir panašiai. Kitokį požiūrį formuoja objektyviai stebimos emigracijos pasekmės Lietuvoje: mažėja gyventojų, jie sensta, nes keičiasi socialinė ir demografinė struktūra, trūksta kvalifikuotos darbo jėgos, tai protų ir jaunų žmonių nutekėjimas, šeimų problemos ir t. t. Visa tai atsispindi urbanistikoje kaip miestų struktūrų, miestelių ir kaimų gyvybingumo problemos, kaip pertekliaus ir trūkumo problema socialinės ir techninės infrastruktūros, būsto, susiekimo ir kitose sferose. Todėl migracinius procesus laikome urbanistinių problemų indikatoriais.

Pastarojo dešimtmečio statistika rodo, kad neliko nė vienos savivaldybės, kurioje nebūtų ryškios neto tarptautinės migracijos (toliau – nTM). Kiekviena savivaldybė vien dėl jos neteko vidutiniškai po 12 proc. gyventojų (čia ir toliau skaičiuota įvertinant 11 metų vidutinį metinį gyventojų skaičių). Tačiau nTM yra labai diferencijuotas:

pirma, rytų Lietuvos 15 (be Vilniaus ir Alytaus) savivaldybių nTM yra 2 kartus mažesnė negu šalies vidurkis. Tai rodo, kad senka emigracijos šaltinis;

antra, migracijos intensyvumo skirtumai priklauso nuo savivaldybės funkcinio tipo. Tradiciniai kurortai yra monofunkciniai miestai ar savivaldybės, paprastai pasižyminčios aukštu bedarbystės lygiu, nes nėra, ypač vyrams, darbo vietų įvairovės; neišvengiamas sezoniškas ir didelė priklausomybė nuo užsienio svečių. Kurortų gyventojai yra labiausiai nepatenkinti. Didelė tikimybė, kad emigracijos procesas yra užprogramuotas ilgam, jeigu ekonominė bazė išliks nediversifikuota;

trečia, išvystytą pramonę paveldėjusios savivaldybės pasižymi dideliu nTM indeksu. Viena iš svarbiausių

3 Lietuvos statistikos departamentas, *Demografijos metraštis: 2013*, Vilnius, 2014.

4 *European social statistics: 2013 edition*, [interaktyvus], Luxembourg, Belgium: Publications Office of the European Union, 2013, [žiūrėta 2013-06-03], <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3930297/5968986/KS-FP-13-001-EN.PDF/6952d836-7125-4ff5-a153-6ab1778bd4da>.

5 Egidijus Barcevičius, Dovilė Žvalionytė [ir kt.], *Užburtas ratas? Lietuvos gyventojų grįžtamoji ir pakartotinė migracija*, Vilnius: Viešosios politikos ir vadybos institutas, Vaga, 2012.

priežasčių – neliko senųjų tradicinio tipo įmonių, o veikiančios nekompensavo sunykusių darbo vietų arba siūlomos laisvos darbo vietos neatitinka gyventojų kvalifikacijos ar pageidaujamų sąlygų;

ketvirta, polifunkciniai miestai – didmiesčiai, viduriniai miestai ir savivaldybės, iš dalies atkūrę gamybinę, išlaikę administracines, socialines, aptarnavimo funkcijas, nėra patrauklūs. Konkrečios priežastys nėra aiškios;

penkta, žemės, miškų ūkio veiklos savivaldybės indeksas yra artimas šalies tarptautinės migracijos neto vidurkiui. Tikėtina, kad tai yra susiję su gausa smulkių, dažnai neproduktyvių žemės ūkių, kurių ateitis neapibrėžta, išskyrus didelio žemės našumo savivaldybėse. ES 27 šalyse užimtumo žemės ūkyje vidurkis 4,6 proc. 2011 m., Lietuvoje – 8,5 proc. (Didžiojoje Britanijoje, Belgijoje, Vokietijoje 1,1–1,5 proc.). Lietuvoje kaimo gyventojai sudaro 33 proc., todėl migracijos resursai dar neišnaudoti. Juos mažina sluoksnis žmonių, kurių nuostata – naudingiau gauti socialinę pašalpą, negu dirbti;

šešta, savivaldybių, kurios sudaro 5 didžiųjų miestų suburbanizuotas zonas, nTM indeksas vienas iš mažiausių. Tai reiškia, kad didmiesčių potencialas ir gamtinė gyvenamoji aplinka yra svarbūs įsikūrimo veiksniai;

septinta, kurortinių vietovių gyventojai yra sėsliausi. Tačiau tai ne kurortinės funkcijos nuopelnas, nes tradicinių kurortų nTM pati didžiausia.

Funkcinis savivaldybės tipas tik iš dalies statistiškai paaiškina migracijos intensyvumą. Svarbus veiksnys yra darbo užmokestis. 2014 m. atsitiktinio ketvirtio mėnesio vidutinis bruto darbo užmokesčio dydis tiesiai koreliuoja ( $R = + 0,6$ ) su migracijos intensyvumu – kuo savivaldybėje didesnis darbo užmokestis, tuo didesnė emigracijos tikimybė. Išimtis – tradiciniai kurortai dėl specifinių darbo užmokesčio ir kitokių pajamų santykio. Toks koreliacinis ryšys atrodo kaip paradoksas. Tačiau didesnis užmokestis reiškia, kad savivaldybės gyventojai turi aukštesnę kvalifikaciją, išsilavinimą, žino kalbas, jaunesni. Visa tai yra sėkmingo įsitvirtinimo emigracijoje garantas. Urbanistinės požiūriu tai argumentai vystymo prioritetą skirti pramonės, polifunkcinėms didmiesčių ir regioninių centrų savivaldybėms, o ne monofunkcinėms savivaldybėms.

1 lentelėje pateikti nTM ir neto vidinės migracijos (toliau – nVM) duomenys. Tarp nTM ir nVM reikšmių pasiskirstymų nėra jokio koreliacinio ryšio ( $R = -0,02$ ). Išvada – vidaus migracijoje veikia visai kiti veiksniai ir interesai, kuriuos galima suformuluoti taip: kiekvienas migruojantis siekia užimti šalies erdvėje palankiausią vietą. Tokiomis pasirodė didmiesčių suburbanizacijos zonos savivaldybės, nes čia nVM indeksas +6,4. Šioje zonoje susiduria keli migracijos

1 lentelė. Migracijos intensyvumo skirtumų priklausomybė nuo savivaldybės funkcinio tipo Lietuvoje

Table 1. Differences of migration intensity in dependence on the functional type of municipality in Lithuania

<b>Funkcinis savivaldybės tipas</b>	<b>nTM (neto tarpautinės migracijos) indeksas</b>	<b>nVM (neto vidinės migracijos) indeksas (%)</b>	<b>Darbo užmokestis* (Lt)</b>
K. Tradicinių kurortų	-17,6	+2,5	1867
P. Pramonės	-16,3	-2,7	2190
Pf. Polifunkcinis	-13,7	-1,5	2107
Ž. Žemės ūkio	-11,3	-4,4	1833
S. Suburbanizuotos	-9,0	+6,4	1943
KV. Kurortinių vietovių	-5,6	-1,8	1749

\* Darbo užmokestis paskaičiuotas pagal Lietuvos statistikos departamento skelbtus savivaldybių vidutinius mėnesinius bruto darbo užmokesčio dydžius 2014 m. I ketv.

2 lentelė. Lietuvos miestų neto tarptautinės ir neto vidinės migracijų duomenų sugrupavimas pagal administracinį kriterijų

Table 2. Data of net international and net internal migrations in Lithuanian cities grouped according to the administrative criterion

Administracinis savivaldybės tipas	TM (tarptautinės migracijos) neto (%)	VM (vidinės migracijos) neto (%)
D. Didmiesčių	-14,1	-1,3
Ps. Šalies pasienio*	-13,2	-4,0
Rc. Naujųjų regioninių centrų	-12,9	-3,2
R. Regresinės raidos	-11,0	-4,3
S. Suburbanizuotos	-9,0	+6,4

\* Duomenys be Vilniaus ir Klaipėdos savivaldybių.

vektoriai: vidaus migracija iš bet kurių išorinių savivaldybių ir iš vidinio didmiesčio, kurio gyventojai taip pat, nors savaip, nepatenkinti gyvenimo kokybe. Abu vektorius vienija du veiksniai – didmiesčio ekonominis, socialinis, kultūrinis potencialas ir gyvenamoji aplinka. Tradicinių kurortų taip pat teigiama nVM reikšmė. Pagal analogiją su kitomis šalimis tokį srautą galėjo suformuoti jau nebedirbantys vyresnio amžiaus žmonės arba tie, kurie tikisi didelių pajamų iš kurortinių paslaugų.

2 lentelėje nTM ir nVM duomenys sugrupuoti pagal administracinį kriterijų. Matome, kad senųjų ir naujųjų regioninių centrų gyventojai yra vieni iš sparčiausiai emigruojančiųjų. Didelė tikimybė, kad esminės priežastys yra susijusios su maža darbo vietų ir jų įvairovės pasiūla, atitinkančia tiek jaunimo, tiek patyrusių specialistų poreikius. Šalies pasienio savivaldybių gyventojų migracija yra intensyvi ne vieną dešimtmetį. Dauguma jų gyvenamųjų vietovių yra nedidelės, jos neturi artimo ir ryškiai dominuojančio centro, joms būdinga komunikacinė atskirtis, neišvystyti darbo, socialiniai ryšiai su Latvijos ir Lenkijos pasienio regionais, pasienio atkarpos su Rusija, Baltarusija – apskritai politinis ir funkcinis barjeras.

25 R tipo (regresinės raidos) savivaldybės niekada nebuvo patekusios į aktyvios raidos zonas, jų centrų įtaka ribota. Tą patvirtina ir palyginti didelis vidaus

migracijos neto -4,3 proc., panašus ir pasienio savivaldybių -4,0 proc.

## 2. MIESTŲ SISTEMOS RAIDOS TENDENCIJOS

Lietuva paveldėjo palyginti tolygų apie 100 miestų, miestelių tinklą ir gyventojų sklaidą, būdingą žemės ūkio šaliam. Per pastaruosius daugiau kaip 50 metų įkurti Naujosios Akmenės, Elektrėnų ir Visagino nauji miestai kartu su vystomais 10 senųjų ir naujųjų regioninių centrų bei Jonavos, Kėdainių, Mažeikių pramonės miestais sudarė 16 svarbiausių miestų tinklą. 10 regioninių centrų buvo taikoma speciali sistemos plėtros politika. Ji ir dabar vertinama palankiai ir apibūdinama kaip tolygios, palaikančios subalansuotą sistemos plėtrą, politika. Realiai ji labiau orientuota į tolygesnį šalies mastu aukštesnio rango (kultūra, studijos, mokslas ir t. t.) socialinių interesų tenkinimą. Likusių 6 pramonės ir energetikos miestų sklaidą lėmė susisiekimo, technologiniai, aplinkosauginiai ir kiti veiksniai. Todėl *de facto* miestų sistema nebuvo tolygi nei geografinės sklaidos, nei funkcinio išvystymo požiūriais. Svarbus sistemos požymis – sparčiai keitėsi miestų rangai dėl gamybinio ir socialinio potencialo sklaidos, tarpusavio ryšių, patrauklumo ir gyventojų koncentracijos.

1990–1992 m. prasidėjo kiekybiškai ir kokybiškai skirtingas bendras šalies ir miestų sistemos vystymosi

etapas. Nutrukęs regioninių centrų vystymo palaikymo mechanizmas ir kitos aplinkybės – migracija, demografiniai procesai, iš dalies senosios pramonės ir buvusių rinkų žlugimas – lėmė miestų raidos inerciją ir sąstingį bei regresijos požymius dėl visą šalį apėmusios emigracijos. Tai rinkos požymis. Pavyzdžiui, apie 1990 m. Čekijoje vyravo požiūris, kad rinka sukurs turtingą, ekonomiškai efektyvią ir socialiai teisingą visuomenę, o urbanistinis planavimas ir politika buvo suvokiami kaip trukdantys rinkai. Tačiau tokia praktika greitai buvo pripažinta neefektyvi, jos atsisakyta urbanistinio planavimo kaip regulatoriaus naudai<sup>6</sup>.

Pirmas bandymas valdyti Lietuvos miestų sistemos raidą prasidėjo 1996 m. ir baigėsi 2002 m., kai Seimas patvirtino Lietuvos Respublikos teritorijos bendrąjį planą, kuris užprogramavo tam tikrą galutinį rezultatą be raidos scenarijaus, be variantinių paieškų, be jokio realizavimo mechanizmo, be išteklių ir konkretaus institucinio subjekto, atsakingo už jo įgyvendinimą. Šalies bendrasis planas realios naudos nedavė iki šiol. Jo vaidmuo greičiau neigiamas – jo sprendiniai kaip šablonas, tik kitu masteliu, buvo perkelti į apskričių bendruosius planus be jokio verifikavimo, dar blogiau – nemaža neprofesionalių sprendinių nepagrįstai buvo įterpti į savivaldybių bendruosius planus.

Antruoju bandymu galima vadinti maždaug nuo 2004 m. rajonų ir miestų savivaldybių bendrųjų planų rengimo vąjį. Jų tikslai žemesnio rango ir jie planuoti kaip uždarnos sistemos. Todėl liko neverifikuoti horizontalūs ir vertikalūs kaimyninių savivaldybių bei miestų tarpusavio ryšiai ir jų reikšmės visai šalies miestų sistemai. Vąjus iš esmės baigėsi, bendrųjų planų sprendinių pasekmės paaiškės iki 2015–2017 metų. Tačiau jau dabar aišku, kad jie buvo rengiami neadekvačiai situacijai. Todėl 2001–2013 m. miestų gyventojų skaičiaus mažėjimo tendencijų analizė yra

labai aktuali. Galimi du analizės objektai: politiniai miestai – tai dabartinė miesto samprata; arba faktiniai miestai – politinio miesto kartu su jo įtakos zona, kuria paprastumo dėlei šiame straipsnyje laikoma jį supanti rajono savivaldybė. Sisteminiu požiūriu svarbesnis yra faktinis miestas. Analizės rezultatai 3 lentelėje.

3 lentelės duomenys rodo diferencijuotą didmiesčių gyventojų skaičiaus mažėjimą, tuo pačiu rodo gyventojų nepasitikėjimo sėkme santykinį lygį retrospektyviniu periodu ir tokią pat statistinę tendenciją ateityje. Patikimumas kategoriškai nėra apibrėžtas, bet trumpas 10 metų prognozės periodas, demografinių ir migracinių procesų inercija bei savivaldybių ir valstybės pasyvūs reguliavimo veiksmai leidžia su didele tikimybe tikėti prognoze.

Jeigu iki 1990 m. Lietuvos miestų sistemos avangardą sudarė 16 regioninių, pramonės ir energetikos centrų, tai po dešimtmečio – tik 5 didmiesčiai, o pastaraisiais metais toks vaidmuo tenka Vilniui, Klaipėdai ir Kaunui. Tokia pat tendencija pagal kriterijų *q* tikėtina ir ateityje: Vilniaus ir Klaipėdos gyventojų procentinė dalis nuo bendro šalies gyventojų skaičiaus augtų; Kauno išliktų stabili, visų kitų reikšmė mažėtų.

Vidinė migracija tik Vilniaus, Klaipėdos ir Kauno didmiesčių urbanistinėse sistemose palaikė koncentracijos tendenciją, kaip įsikūrimo privalumą palyginus su kitų miestų regresine raida. Todėl Panevėžys ir Šiauliai iš didmiesčių kategorijos faktiškai pereina į žemesnę, panašias raidos tendencijas turinčių regioninių centrų kategoriją. Net tuo atveju, kai emigrantų ir reemigrantų srautų santykis pasikeistų teigiama linkme, didžiausia tikimybė, kad reemigrantų įsikūrimo vietą lemtų 4 lentelėje nurodytos patrauklumo proporcijas, t. y. mažai tikėtinas pakartotinas senosios gyvenamosios vietos pasirinkimas.

Migracinių procesų pagal savivaldybių tipus analizė rodo, kad šalies miestų sistemą turi atstovauti visi miestai, kurie gali būti statistiškai sudalyti į 4 vienytes pagal gyventojų skaičių grupes. Tik pirmosios –

6 Ludek Sykora, „Urban Development, Policy and Planning in the Czech Republic and Prague“, in: *Spatial Planning and Urban Development in the New EU Member States*, sud. Uwe Altröck, Sandra Huning [ir kt.], Hampshire, England: Ashgate, 2006.

Table 3. Results of the analysis of the urban depopulation trends in Lithuania from 2001 to 2013

Faktiniai miestai	N 2001 (q)	N 2013 (q)	-N	-k	Prognozė N 2025 (q)
<b>a. Didmiesčiai</b>					
Vilnius	642,8 (18,4)	632,2 (21,3)	-10,6	-1,02	619,8 (24,5)
Klaipėda	239,4 (6,7)	210,1 (7,1)	-29,3	-1,14	184,3 (7,3)
Kaunas	461,1 (13,2)	393,3 (13,2)	-67,8	-1,17	336,2 (13,2)
Panevėžys	162,7 (4,7)	135,2 (4,5)	-27,5	-1,20	104,3 (4,1)
Šiauliai	185,6 (5,3)	149,2 (5,0)	-36,4	-1,24	120,3 (4,7)
<b>b. Regioniniai centrai</b>					
Marijampolė	70,9 (2,0)	59,5 (2,0)	-11,4	-1,19	50,0 (2,0)
Utena	50,2 (1,4)	41,8 (1,4)	-8,4	-1,20	34,8 (1,4)
Tauragė	52,7 (1,5)	42,5 (1,4)	-10,2	-1,24	34,3 (1,3)
Alytus	104,1 (3,0)	84,9 (2,9)	-19,2	-1,27	66,9 (2,6)
Telšiai	57,7 (1,7)	45,5 (1,5)	-12,2	-1,27	35,8 (1,4)
<b>c. Likusios gyvenamosios vietovės</b>					
	1459,5 (41,9)	1177,7 (39,6)	-281,8	-1,24	949,8 (37,4)

Pastabos:

N 2001, 2013 – gyventojų skaičius tūkst. atitinkamais metais;

q – miesto gyventojų dalis nuo bendro šalies gyventojų skaičiaus, proc.;

- N – gyventojų skaičiaus tūkst. sumažėjimas 2001–2013 m.;

- k – sumažėjęs gyventojų skaičius kartais.

didmiesčių – grupės 5 miestų sklaida artima tolygiai (koeficientas  $k = 0,71$ ), antrosios (6–20 rangai) ir trečiosios (21–55 rangai) grupės miestų sklaida yra atsitiktinė ( $k = 0,54$ ), o ketvirtosios grupės – koncentracijos tendencijos ( $k = 0,47$ ). Aiškus dėsningumas: kuo miestų grupės rangas žemesnis, tuo jų koncentracijos apie aukštesnio rango miestus tikimybė didesnė. Todėl tiesiogiai su didmiesčiais yra susiję 42 proc. miestų bei miestelių ir tai yra jų privalumas; su antros grupės miestais, turinčiais silpnesnį socialinį ir ekonominį potencialą, yra susiję 34 proc. miestų ir miestelių, tačiau jų privalumai daug mažesni; trečios grupės miestams (24 proc.) labiau būdinga atskirtis, jų reikšmė bendroje sistemoje mažėja. Tai statistiniai dėsningumai, tačiau jie yra prielaidos šalies sistemoje nuo pavienių miestų pereiti prie metropolijų, aglomeracijų ir lokalių miestų sistemų principo.

### 3. METROPOLIAI, AGLOMERACIJOS

Metropoliai Lietuvoje žinomi kaip sąvoka, suformuluota šalies bendrajame plane, aglomeracijos sąvoka nėra vartojama arba abi sąvokos dažnai interpretuojamos neteisingai. ES šalyse nėra vieningos nuomonės, bet esminiai šių bei kitų urbanistinių sistemų interpretavimo principai panašūs. Remiantis Prancūzijos<sup>7</sup>, Ispanijos<sup>8</sup>, Lenkijos<sup>9</sup> patirtimi, siūloma tokia pagal esminius požymius sistemų klasifikacija:

7 *Un monde seulement des villes?*, [interaktyvus], IES Las Canteras, 2007, [žiūrėta 2014-04-10], <http://www.ieslascanteras.org/bilingue.php?id=1&optMenu=2>.

8 *Glossaire*, [interaktyvus], Strasbourg, métropole européenne, 2002, [žiūrėta 2014-03-02], [http://www.crdp-strasbourg.fr/themadoc/strasbourg/docs\\_4.htm](http://www.crdp-strasbourg.fr/themadoc/strasbourg/docs_4.htm).

9 Bohdan Jałowicki, „Polskie miasta w procesie metropolizacji“, in: *Studia Regionalne i Lokalne*, 2005, Nr. 1(19), p. 5–15.

4 lentelė. Miestų grupių gyventojų procentinės dalies nuo bendro Lietuvos gyventojų skaičiaus kitimo prognozės – santykinis miestų patrauklumas

Table 4. Predictions of changes of the percentage of urban population groups among the total population of Lithuania – the relative attractiveness of cities

Faktinių miestų grupės	q 2001	q 2013	Prognozė q 2025	2001–2025, K
Vilnius, Klaipėda, Kaunas	38,5	41,5	45,0	1,17
Panevėžys, Šiauliai	10,0	9,6	8,9	0,89
Regioniniai centrai	9,6	9,2	8,7	0,91
Likusios vietovės	38,5	39,6	37,4	0,89

Pastabos:

q – procentinė miestų grupių dalis nuo bendro šalies gyventojų skaičiaus;

K – santykinis patrauklumas q 2001 / q 2025, kartai.

*Metropoliai.* Jį sudaro dvi dalys: sistemos „viršūnė“ – centras, miestas turintis ypatingų bruožų, kultūrą, išvystytus su pasaulio ir kuklesnio rango ekonomika ryšius, išvystytą trečiąjį sektorių, veiklų įvairovę, susietą su naujausiomis technologijomis. Kiti atributai: įsikūrusios didelės, tarptautinės korporacijos ir bankai, marketingo ir reklamų firmos, masinių informacijos priemonių buveinė, prabangos prekių ir aptarnavimo vieta gyventojams bei svečiams. Antrą metropolio dalį sudaro jo arealas, kurio miestai ir miesteliai glaudžiai susiję su centru. Metropolizacijos slenkstis ne mažesnis kaip 500 tūkst. gyventojų ir 200 tūkst. darbo vietų. Lietuvoje tik Vilnius gali pretenduoti į šalies rango metropolį, nors jam trūksta daugiau tarptautinių, regioninių organizacijų, ES institucijų ir komunikacinių pajėgumų. *Žemesnio nacionalinio rango metropolijų* pripažinimui pakanka peržengti kuklesnį slenkstį, išskyrus gyventojų skaičių. Įvertinant labai mažą šalies miestų sistemą ir pačius miestus, metropolizacijos slenkstį reikėtų sumažinti iki 200 tūkst. gyventojų ir tokį rangą pripažinti Klaipėdai ir Kaunui, kurių gyventojų skaičius su *a priori* įtakos zona bent dabar sudarytų 230 ir 420 tūkst. gyventojų.

*Aglomeracijos.* Tai urbanistinės sistemos, kurias sudaro miestas centras ir jo įtakos zonos – miestai ir miesteliai, glaudžiai susiję su jos centru. Pripažįstama, kad aglomeraciją gali suformuoti daugiau nei

50 tūkst. gyventojų miestai. Dėl Lietuvos miestų sistemos specifikos siūloma aglomeracijos slenkščius diferencijuoti priklausomai nuo funkcijų. Aglomeracijų, turinčių daugiau nei 70 tūkst. gyventojų, specifika būtų regioninės funkcijos. Tokį rangą galėtų turėti Šiaulių (160 tūkst.), Panevėžio (140 tūkst.), Alytaus (90 tūkst.), Marijampolės (70 tūkst.) aglomeracijos. *Žemesnio rango aglomeracijų*, turinčių 40–70 tūkst. gyventojų, svarbiausia paskirtis – teikti socialines ir kitas lokalias paslaugas.

Pagal šią klasifikaciją šalies miestų sistemą sudarytų:

- 3 metropoliai, kuriuose gyventų apie 50 proc. šalies gyventojų ir kurių palankios raidos tikimybės yra didelės. Šalies modernaus vystymosi vaidmuo natūraliai priklausys ir ateityje priklausys nuo metropolijų, jeigu jiems bus suteiktos prioritetingos mokslo, kultūros, verslo, gamybos, finansinės veiklos vystymo ir iniciatyvos galimybės;
- 10 aglomeracijų, kuriuose gyventų apie 30 proc. šalies gyventojų. Ateities perspektyvos nepalankios. Joms turėtų tekti stabilizatorių vaidmuo. Tikslas – mažinti emigracijos intensyvumą ir skatinti reemigraciją. Šią kategoriją gali papildyti kitos ne mažesnės kaip 40 tūkst. gyventojų sistemos, jeigu to reikėtų tinklui suformuoti;
- likusių vietovių su 20 proc. šalies gyventojų dalimi sistemas sudarytų lokalūs specializuoti žemės ūkio



aptarnavimo, turizmo, kurortų ir kurortinių vietovių maži centrai su įtakos zonomis bei mažos šalies pasienio specifinės sistemos, jeigu jos nepatenka į metropolijų ir aglomeracijų arealus.

Keletas argumentų.

Yra dvi oficialios Lietuvos miestų vystymo sistemos: sovietmečiu – 10 regioninių centrų ir 2002 m. – urbanistinio karkaso. Žinomos mokslinės studijos, kurias parengė Zigmas Jonas Daunora, – *Lietuvos Respublikos perspektyvinės urbanistinės struktūros modelis* (2007)<sup>10</sup>, *Metropolinė Vilniaus ateitis: struktūra ir formavimo uždaviniai* (2013)<sup>11</sup> – ir kiti darbai. Šis straipsnis nepretenduoja į sistemos modelio rangą, tai transformacijų idėja, reakcija į esminius šalies raidos pokyčius. Apskritai per maža aktualių urbanistinių problemų studijų, kad tai turėtų kokią nors įtaką. Tarp urbanistikos mokslo ir oficialių institucijų realaus jos turinio traktavimo yra rimta atskirtis. Urbanistika kaip mokslas ir praktika nepripažįstama, nesuvokiama urbanistikos reikšmė šalies ir miestų sistemų raidai. Teritorijų planavimo sistema – labiau geografija, žemėtvarka, geodezija, valdininkų planavimas, kai kam atrodo architektūra.

Metropolizacija yra šiuolaikinė urbanizacijos forma, kai vis didesni vaidmenį įgyja ne visa šalies miestų sistema, o jos didmiesčiai – aukščiausio rango šalies miestai. Teigiama, kad pasaulyje 2010–2025 metais 65 proc. bendro vidaus produkto augimo sukurs 600 didžiausių pasaulio miestų (Urban). Lietuvos metropolijų specifinė situacija ir tikslas kitoks – imtis veiksmų, kurie kelių dešimtmečių regresines tendencijas pakeistų progresinėmis. Valstybės mastu turėtų būti aišku, kad metropolizacija yra dvilypė: tai savaiminis procesas, priklausantis nuo rinkos veiksnių ir nuo įvairialypio patrauklumo; iš kitos pusės, jeigu metropolizaci-

jos procesas vangus, šalys imasi skatinti ir reguliuoti didžiųjų miestų augimą. Lietuvoje tokios pastangos turėtų būti skirtos stiprinti Vilniaus vystymąsi ir siekti potencialaus Europos metropolinio centro (toliau – EMC), Klaipėdai ir Kaunui – silpno EMC rango. Tokios pastangos sustiprintų ne vien lokalų aglomeracinį efektą, jos būtų naudingos visos šalies sistemos raidai. Todėl daugelis valstybių metropoliams skiria ypatingą dėmesį, nes jie geba generuoti naujoves, vykdyti tyrimus ir naudotis rezultatais, dominuoti mokslo, kultūros ir kitose srityse, stabilizuoti šalies gyvenimą, padidinti atsparumą ekonominėms krizėms. Skandinavijos šalys, Olandija, Didžioji Britanija dar 2003–2004 m. inicijavo ir rėmė įvairias pastangas stiprinti metropolijų konkurencingumą ES ir pasaulyje<sup>12</sup>.

Metropolijų ir aglomeracijų įteisinimas būtų didelis žingsnis į šiuolaikinį urbanistikos supratimą. Lietuvoje iki šiol galioja politinio miesto samprata, kuri apibrėžia tik dalį tikrosios miesto sistemos. Kokia ta dalis – neaišku. Faktas, kad tikrasis miestas lieka dirbtinai išskaidytas keliose savivaldybėse, yra žalingas ne tik jo, bet ir valstybės raidai. Todėl teorinėje ir praktinėje veikloje būtinas kitoks – sisteminis supratimas. Sisteminės sąvokos yra *metropolis*, *aglomeracija*, mažesni negu 40 tūkst. gyventojų – miestai, miesteliai, visi jie turi savą turinį, skiriamuosius ženklus, įtakos zonas, identifikuotas pagal socialinius, ekonominius, finansinius ir kitokius ryšius ir išpareigojimus. Pavyzdžiui, skelbiama, kad kasdien į Vilnių atvažiuoja dirbti iki 170 tūkst. žmonių<sup>13</sup>. Šis švytuoklinis darbo migrantų srautas tolygus 31 proc., o kartu su 15–20 proc. kitų tikslų migrantais Vilniaus, kaip metropolio centro, dienos gyventojų skaičius išauga 1,5 karto. Priešingos krypties srauto intensyvumas paprastai

10 Zigmas Jonas Daunora, „Policentriška urbanistinė struktūra – strateginis Lietuvos ir ES prioritetas“, in: *Urbanistika ir architektūra*, 2007, Nr. 31(4).

11 Zigmas Jonas Daunora, „Metropolinė Vilniaus ateitis: struktūra ir formavimo uždaviniai“, in: *Terra urbana: urbanistinės kaitos žemėlapiai*, Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2013.

12 Roger Briesch, „Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: Obszary metropolitalne: konsekwencje społeczno-gospodarcze dla przyszłości Europy“, in: *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej*, 2004/c, 302/20.

13 Vilniaus miesto savivaldybė, *Vilniaus miesto savivaldybės tarybos ataskaita vilniečiams. 2013 m. balandis – 2014 m. balandis*, Vilnius, 2014.

būna keletą kartų mažesnis, tačiau jame migrantai aukštesnės kvalifikacijos specialistai. Apytikriai Vilniaus metropolio gyventojų skaičius siektų 850 tūkst., politinio miesto – dienos apie 730 tūkst., o statistinio – 530 tūkst. gyventojų. Šiuose skaičiuose slypi politinių (t. y. pavienių) miestų ir metropolijų, aglomeracijų bei smulkesnių sistemų skirtumai – pastarąsias galime laikyti moderniomis ir naudingesnėmis, nes kiekviena iš jų kuria bendrą darbo, paslaugų, rekreacijos, būstų, susisiekimo ir inžinerinių sistemų rinkas, bendrą žemės naudojimo pobūdį, kuria naujus produktus ir technologijas ir t. t. Į tokias sistemas patekę smulkesni miestai, miesteliai ir kaimai įgyja patrauklumo ir vystymo privalumų, nes jie – visos sistemos dalis.

Metropolijų, aglomeracijų ar smulkesnių sistemų identifikavimas nėra sudėtingas, tuo labiau kad jos *de facto* egzistuoja. Problema ta, kad dabartinei jų evoliucijai esminis vaidmuo tenka rinkai ir personalinei žmonių iniciatyvai su subjektyvumo ir chaoso elementais; mažiausiai lemia darniosios plėtros principai (akivaizdus paradoksas). Todėl logiška, kad bendrojo planavimo objektu turi būti metropoliai ir aglomeracijos, kurioms būtinas aukštesnis savivaldybės rangas. Priešingu atveju sistemos liks nevaldomos.

#### 4. MIESTŲ SISTEMŲ IR STRUKTŪRŲ EVOLIUCIJA

Miestų sistemoms ir jų struktūroms būdinga evoliucija – palyginti lėtas, nenutrūkstantis kokybinės ir kiekybinės plėtros procesas, kuriame įvairiomis proporcijomis persipina aibė jų lemiančių veiksnių. Vieną grupę sudaro plėtros koncepcijos, dogmos, teorijos ir pan., kurios keičiasi paneigdamos viena kitos privalumus ir palikdamos pėdsakų miestų sistemose bei jų struktūrose. Trečią dešimtmetį dominuojanti yra darniosios plėtros (toliau – DP) koncepcija. Ja remiantis, turėtų būti sukurta sveika gamtinė ir antropogeninė aplinka, gyvybinga ekonomika, socialinė gerovė, aktyvi ir konstruktyviai veikianti miesto bendruomenė.

Akivaizdu, kad realiai sukurti sistemą be prieštaravimų neįmanoma, nes tarp 4 paminėtų koncepcijos polių ryšiai pasiskirsto nuo visiško palankumo iki prieštarų degeneracijos ir hipertrofijos ryšių. Nė viena planavimo koncepcija negarantavo plano, kaip vystymo dokumento, absoliučios kokybės. Europoje tik vienas kitas miestas skelbia pasiekęs aukštą darnos lygį. Dauguma tik deklaruoja, tačiau tik retoriškai ar esmės interpretacijomis. Kiti DP principus įgyvendina fragmentais, nes miesto ir jo struktūros transformacija būtų nelogiška, o finansiškai ir neįmanoma. 2–3 dešimtmečius aktyviai veikusios koncepcijos išsisėmė, dabar formuojasi proto miesto koncepcija.

Kita veiksnių grupė – urbanistinės mutacijos, suprantamos kaip savaiminė miesto evoliucija, kai išorės veiksniai mokslo ir technikos progresas, ekonominės ir politinės sąlygos, globalizacija sudaro prielaidas ir paskatas subręsti iš anksto neprognozuotiems gyvenimo būdo, interesų, prioritetų bei funkcinių struktūrų kaitai kartu su naujomis miesto funkcionavimo pasekmėmis ir problemomis (centrų regresija, ekspansija, konversija, migracija, emigracija ir t. t.). Mutacijos egzistuoja objektyviai, jos tik atsitiktinai gali palankiai koreliuoti su miesto vystymo planu<sup>14,15</sup>.

Kiekvienas miestas yra šimtmečių ir šių dienų kūrinys, kuriame įvairiai atsispindi skirtingų laikotarpių skirtingos solidžios ir smulkios idėjos, koncepcijos, privalomi planavimo ir statybų reikalavimai, normos, reikalavimai, mados. Tai sunkinančios sąlygos, tačiau jos nesumažina planavimo tikslo – sukurti gyvybingesnę, efektyvesnę miesto sistemą ir atitinkamą struktūrą. Būna ir kitokie tikslai. XIX a. Georges'as Eugène'as Haussmannas modernizavo dar viduramžiškų bruožų Paryžių, vienas iš tikslų – pertvarkyti painių gatvių tinklą į bulvarų sistemą, atveriančią puikias panoramas, bet ir geriau tinkančią kovos veiksams

14 Skirmantė Mozūriūnaitė, *Urbanistinių funkcijų mutacijų poveikis miesto istorinės aplinkos kaitai*: Daktaro disertacija, Vilnius: Technika, 2012.

15 Pranciškus Juškevičius, *Urbanistikos sąvokos*: Rankraštis, Vilnius, 2014.

prieš sukilėlius ir jų barikadas. XX a. antroje pusėje daug miestų bandė pritaikyti juos lengvųjų automobilių srautui. Šiandien Vilnius persitvarko viešojo transporto naudai. Teoriškai tik naujas miestas gali būti vieningos koncepcijos.

Štai vienas šiuolaikinės urbanistinės erdvės apibūdinimas (sutrumpintai):

a. miestas, kaip centrinis traukos polius, daugiau neegzistuoja. Jo apibūdinimui nebetinka kompaktiškumo ir nepertraukiamo užstatymo požymiai; viešųjų aikščių ir kitų erdvių reikšmė nyksta, ją perėmė susisiekimo infrastruktūra; simbolinių vietų, kurias formavo bažnyčios, viešos aikštės, perima oro uostai, komerciniai centrai, stotys, gatvės.

b. miestas vystosi miestų tinklų, t. y. socialinių, ekonominių ryšių tarp megapolių, metropolijų sankirtoje, priklausomai nuo ekonomikos ir pasiekiamumo. Automobilis visiškai panaikino kaimo ir miesto atskirtį, miestas suvokiamas kaip 1 valandos susisiekimo erdvė. Gatvė – ne socializacijos, o susisiekimo erdvė. Miesto tinklų stiprėjimas po truputį mažina materialiąją erdvę ir lokalizacijos sampratą. Susisiekimo greitis pakeitė artimybės supratimą, o tai yra esminė urbanizacijos transformacija. Taip dingsta miestui charakteringa „gyvenamoji erdvė“.

c. miestas tapo nuolatinės evoliucijos urbanistiniu koliažu. Urbanistinį peizažą pakeitė milžiniškų masių naudojimas. Dabartinę miesto būklę apibūdina tęstinės dekompozicijos sąvoka, reorganizacija ir perplanavimas, plėtra ir susitraukimas.<sup>16</sup>

Lietuvos miestų struktūrų evoliucijoje pastebimi panašūs požymiai, bet paprastai jie nėra urbanistinės sistemos gilių analizės objektai. Objektivos priežastys – nėra poreikio, nėra suinteresuoto subjekto, nėra finansavimo ir mažas urbanistų analitikų ratas. Keli svarbūs aspektai:

16 Bernadette Mérenne-Schoumaker, „Quel avenir pour le commerce en centre-ville?“, in: *66<sup>ème</sup> café de Géographie de Mulhouse 29 Avril 2013*.

a. *Migraciniai vektoriai*: gyventojai emigruoja į užsienį iš visų savivaldybių, todėl mažėja šalies ir miestų sistemos plėtros potencialas. Vidinė šalies migracija papildo tik suburbanizuotas savivaldybes, t. y. metropolijų, aglomeracijų periferines dalis. Iš jų branduolių gyventojai migruoja į priemiesčius ir pagal oficialią sampratą tampa *kaimiečiais*, tačiau jie neišsiverčia be kasdienės švytuoklinės migracijos. Ketvirtas vektorius – lokalizacinė migracija politinio miesto ribose. Vieniems – tai paieška tinkamiausios gyvenimo ir veiklos erdvės kaip *perpetuum mobile*, kitiems – karjeros ar nuosmukio laiptai formuoja socialinių atskirčių erdves, benamių egzistavimą.

b. *Ekspansija*. Ekspansijos pradžia natūrali, kai perpildomas istorinis miestas buvo priverstas įsisavinti naujas teritorijas remiantis sovietmečiu privalomu funkcinio zonavimo principu, kurį skelbė dar XX a. 4 deš. Atėnų chartija. Todėl iki 1990 m. didmiesčių teritorijose buvo suformuotos specializuotos ekspansijos kryptys. Pavyzdžiui, Vilniaus šiaurės vakarų (toliau – ŠV) sektorius skirtas gyvenamajai statybai, šiaurės rytų (toliau – ŠR) – sodų bendrijoms, pietvakarių (toliau – PV) – pramonei, komunaliniam ūkiui ir pan., pietryčių (toliau – PR) – praktiškai liko neišnaudota. 1960 m. istorinėje dalyje tokių makrodisproporcijų praktiškai nebuvo. Po 1990 m. rinka disproporcijas sumažino, tačiau ir 2010 m. centre darbo ir socialinės infrastruktūros vietų buvo po 5 kartus daugiau negu gyventojų; ŠV sektoriuje – po 0,7; PV sektoriuje – 1,2 ir 0,8; ŠR sektoriuje – 0,5 ir 0,9; PR sektoriuje – 0,3 ir 2,1.

Dar viena tuometinės ekspansijos ypatybė. Gyvenamieji rajonai buvo projektuojami kaip monofunkcinės baigtinės struktūros su vidiniais mikrorajonais, kurių idėja pasiskolinta iš Clarence'o Perry (1929) socialinei integracijai skatinti. Rajonai buvo rikiuojami į linijinę makrostruktūrą su viena pagrindine susisiekimo linija. Tuo buvo siekiama kompaktiško ir konvejerinio užstatymo būdo bei viešojo transporto funkcinės ir technologinės bei ekonominės koreliacijos. Tai valdomos ekspansijos tipas, ir jis nėra racionalus dėl

funkcinės specializacijos principo. Sistemų teorija teigia, kad sukurti darnią sistemą yra tuo sunkiau, kuo sistema yra sudėtingesnė. Tai lemia sistemos elementų – gyvenamųjų, pramonės, ir kitokių monofunkcinių rajonų, specializuotų kompleksų – skaičius ir įvairovė. Pasekmės – priverstinis gyventojų mobilumas, neproporcingas susisiekimo sistemos poreikis, natūralios būsto visumos (butas, garažas, sodas, darbas ir t. t.) išardymas ir sklaida mieste, užmiestyje.

Po nepriklausomybės atkūrimo nutrūko ankstesnis ekspansijos tipas. Automobilizacija sudarė vis didesniam žmonių ratui prielaidas laisvai rinktis gyvenamąją erdvę. Pagal vilniečių apklausas (Bendrasis planas, 2005) šeimos namą patraukliausiu būstu laiko apie 80 proc. respondentų, tarp jų apie 30 proc. – kaimo sodybą. Ekspansijos potencialą didina šeimos antras ir trečias automobiliai, karjeros migrantai, įsikuriantys dėl žemės ir namų kainų žirklių, ją pasyviai palaiko sodų bendrijų savininkai, kurių šeimos sudaro 25–30 proc. Vilniaus gyventojų. Realiai ekspansiją vysto tie, kurie disponuoja pakankamais finansiniais resursais žemei ir namui įsigyti bei neišvengiamam gyvenimo būdo bruožiui – švytuoklinei migracijai. Už politinio miesto ribų susiformavo ekspansijos laukas, jo požymiai: dispersinė sklaida, išskyrus arčiausius miestui fragmentus; mažas užstatymo tankis; nestruktūrizuotos namų grupės, įsikuriantios arčiau upių, ežerų, esamų kelių; pramonės, didmeninės prekybos, logistikos kompleksai ir pan. – prie magistralinių kelių. Ekspansijos lauke galioja laiko, energijos, išlaidų ir erdvės minimizavimo principas. Ekspansija aktyviausia iki 15 km, vyraujanti sklaida iki 35 km. Ekspansija kol kas yra nevaldoma, darniosios plėtos požiūriu vertinama kaip neigiamas veiksnys. Gyventojai atvirkščiai – ekspansiją vertina palankiai, išskyrus tuos, kurie nusivylė judriu gyvenimo ritmu ir grįžo į miesto masyvą. Didžiausia problema yra miesto ir jo aplinkos savivaldybių nesutarimai.

*c. Demografinė sklaida ir socialinė diferenciacija.* Gyventojų sklaidos tendencijos tiesiogiai siejasi su ekspansijos etapais. Istorinėje miesto dalyje gyventojų

koncentracija prieš 50–60 metų buvo didžiausia. Kai pirmuosius daugiabučių namų masyvus užpildė tokią teisę gavusios šeimos, prasidėjo tarpusavyje susijusių procesų pradžia. Vilniaus fragmento pavyzdys:

pirma, baigta Lazdynų rajono statyba, po 5–6 metų – Karoliniškių, paskui – Viršuliškių ir t. t. Tokia pat seka rajonuose įsikuria palyginti jaunos šeimos;

antra, gimimų bumai ir lopšelių, darželių trūkumas Lazdynuose, paskui Karoliniškėse ir t. t.;

trečia, po 10–15 metų atsirado lopšelių, darželių perteklius Lazdynuose, paskui ta pačia seka ir kituose rajonuose. Dalis jų buvo pertvarkyti kitoms funkcijoms ir toks procesas cikliškai kartojosi;

ketvirta, gyventojų sklaidos tipas ekspansijos lauke primena bangą, kurios svorio centras neribotai slenka vis tolyn nuo centro ir kurios viršūnė vis labiau žemėja, t. y. miesto ekspansija (kartu su emigracija) mažina gyventojų koncentracijos laipsnį ir didina demografinę diferenciaciją. Tokia pat seka kaupiasi būstų ir gyvenamosios aplinkos kokybės problemos. Po 40 ir daugiau metų eksploatacijos jie tampo nepatrauklūs, po 50–80 metų taps netinkami naudoti. Pagal turimus duomenis, tokiuose lieka gyventi pati didžiausia pensininkų, nedirbančių ir turinčių mažiausias pajamas gyventojų dalis;

penkta, šiandien istorinių miesto centrų krizė būdinga ne vien Lietuvos, bet ir kitų šalių didmiesčiuose, nes jų funkcijas perėmė naujieji centrai kartu su ekspansijos banga. Gyventojų skaičius Vilniaus centre (kartu su senamiesčiu) nuo 1960 m. iki 2010 m. sumažėjo apie 3 kartus. Pirminis veiksnys buvo butų ūkio pertvarkymas, kai nuo 7–9 m<sup>2</sup>/1 gyventojui tenkančio ploto buto sąlygos pamažu gerėjo, žemesnio socialinio statuso gyventojus iš dalies pakeitė kiti. Per pastaruosius du dešimtmečius daug butų, namų buvo pertvarkyti į viešbučius, biurus, prabangius butus, rezidencijas, ambasadas, bankus ir kt. Tai centrinės dalies funkcinė konversija, aukštas kainų lygis ir kt. suformavo specifinę gyventojų struktūrą: respektabilesni, vyresni, pasiturintys gyventojai. Šie požymiai ir mažas

gyventojų bei lankytojų skaičius rodo mažėjantį centro gyvybingumą: silpną paslaugų ir pramogų rinką, sezoniškumą, prisitaikymą prie masinio turizmo, trumpą patrauklios veiklos per parą trukmę. Tokių socialinių deviacijų kaip narkomanija, alkoholizmas, benamiai, nesaugumas, vagystės tikimybės centrinėje dalyje yra didesnės negu vidutiniškai mieste. Daugelyje ES miestų centrų yra didžiausia ekonominių imigrantų koncentracija (Vienos centrinėje dalyje jie sudaro daugiau nei 35 proc.<sup>17</sup>). Tokio gyventojų sluoksnio atsiradimas reikštų socialinės segregacijos problemos atsiradimą. Todėl logiška būtų pasinaudoti kitų miestų šūkiu *grąžinti gyventojus į miesto centrą* ir sukurti ilgalaikę revitalizacijos programą, kurios tęsinys – miestų rajonų grandinės.

d. *Miesto erdvės* yra svarbus miesto struktūrinis elementas. Tačiau jų reikšmės nepagrįstai pervertinamos, ypač mažesniuose miestuose skiriamos lėšos niekaip nekoreliuoja su naujų viešų erdvių realiu poreikiu. Pastaraisiais dešimtmečiais miesto erdvių sampratoje atsirado naujos idėjos, principai. Jos jau yra įteisintos Gatvių kodeksuose Prancūzijoje, Belgijoje, Kanados Kvebeke<sup>18</sup>. Būtų naudinga juos pritaikyti Lietuvos urbanistiniame planavime. Keletas *kas yra kas*:

*Miesto fizinės erdvės* – visa tai, kas priklauso miestui; dalį užima neužstatytos *atviros erdvės* – aikštės, gatvės, apsaugos zonos, želdynai, upės bei jų šlaitai ir pan. – su išimtinė teise naudoti jas miesto reikmėms;

*Miesto atviras erdves* sudaro keturios dalys: viešos pėsčiųjų erdvės, viešos integruotos erdvės, ramaus eismo erdvės ir susisiekimo erdvės;

*Viešos pėsčiųjų erdvės*: tai konkreti identifikuota visuma erdvių (parkai, skverai, aikštės, takai, gatvės,

viešų pastatų vidaus erdvės), kurios yra atviros ir pritaikytos žmogui, jų sambūriui. Lokaliai transporto priemonių eismui skiriami 2–3 proc. erdvės (laiko). Pagrindinės šių erdvių problemos yra žmogaus fizinės saugos ir benamių problema (tai vienintelė jų egzistavimo erdvė<sup>19</sup>). Nuo erdvių formavimo principų (erdvių gabaritų, fasadų formų, apšviestumo, medžių ir krūmų kompozicijų ir t. t.) priklauso saugos prevencijos lygis. Dažnai to nepakanka. Todėl vieša erdvė būna kontroliuojama (užkardai, leidimai, rinkliavos ir pan.). Tai kitas tipas – *pusiau vieša erdvė*. Panašūs instrumentai – tvoros, gyvatvorės, reljefo formos – informuoja apie perėjimą į *pusiau privačias erdves*, kurios laikomos stebėjimo ir prevencine saugos priemone prieš patenkant į *privačią erdvę*. Miesto centre yra tik viešoji ir privati erdvė, todėl čia vyrauja kontrolės principas; gyvenamųjų daugiabučių zonų planavime turi vyrauti principas – iš viešos į pusiau viešą, iš jos – į pusiau privačią ir privačią; ekspansijos lauke vienbučių namų grupėse viešos erdvės nereikalingos. Taigi poreikis yra diferencijuotas. Be to, viešos erdvės nėra abstrakčios. Jos turi funkcinį turinį, todėl fizinės erdvės projektuojamos įvertinus specifika, susietą su gyvenamosiomis, prekybos ir pramogų, rekreacijos, kultūros, reprezentacinėmis, administracinėmis ir socialinėmis funkcijomis.

Šiandien automobilizacijos lygis yra aukštas, o pėsčiųjų eismas silpnas ir labiau tranzitinis, praktiškai be socialinių funkcijų. Vilniuje vidutinė susisiekimo pėsčiomis trukmė nuo 42 min. 1971 metais po 40 metų sumažėjo iki 15–18 min. Jeigu gyvenimo būdas supanašėtų su Šiaurės Amerikos miestų, vidutinė trukmė sumažėtų iki 3 min. Todėl ten daugybė miestų gatvių neturi šaligatvių. Per 40 metų Vilniaus Gedimino prospekte pėsčiųjų srautas sumažėjo 5–6 kartus. Bręsta trys diferencijuotos problemos. Pirmoji – žmogaus

17 Vienna City Administration, *Vienna-Bratislava Region: Austrian Background Report for the OECD-Review 2003 and Assessment and Recommendations of the OECD*, Wien, 2003.

18 Catherine Berthod, Benoît Hiron, „Partage de la rue en milieu urbain : l'exemple de la démarche Code de la rue en France“, in: *Gestion de la vitesse*, [interaktyvus], du congrès annuel de 2012 de l'Association des transports du Canada à Fredericton, [žiūrėta 2014-03-06], <http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2012/docs/session13/berthod-f.pdf>.

19 Julia Wygnańska, *Bezdomni i dostępy do przestrzeni publicznej: Polski raport dla Grupy Roboczej EOH Rola Państwa*, [interaktyvus], [žiūrėta 2014-03-10], <http://www.rpo.gov.pl/pliki/1201270880.pdf>.

saugumas. Antra, tuščia viešoji erdvė nenaudinga, pavojinga ir nepatraukli, ji turi būti gyvybinga. Tokią erdvę formuoja einančių, stoviniuojančių, sėdinčių, bendraujančių žmonių masės: 1 žmogus/200 m<sup>2</sup> – socialiniai kontaktai ties nutrūkimo ir nesaugos tikimybe; 1 žmogus/2 m<sup>2</sup> – palankiausia erdvė socialiniams kontaktams; 4 žmonės/1 m<sup>2</sup> – per daug didelis tankis, viršijantis psichologinio (intymaus) pakantumo ribą, kuri gali būti pavojinga masiniuose renginiuose, pasažuose ir pan. Trečia, gyvybingumas – centrinių miesto dalių problema. Ji paprastai neišsprendžiama, reikalingos specialios pastangos didinti nuolatinių gyventojų skaičių ir centrinių funkcijų įvairovę. Visa kita yra laikini papildiniai – atvykę dirbti pagyvina tik 2–3 trumpais dienos periodais, turistų sezonas trumpas. Tiesa, Bertrandas Lévy rašo, kad turistų antplūdis kelia grėsmę socialinėms pirminėms svarbiausioms funkcijoms – poilsiui ir apmąstymams, jos tampa pasažais, todėl „reikia laukti nakties, kad patirtum tokių vietų patrauklumą“<sup>20</sup>, t. y. turėtų būti protingas turistų tankis.

Aikštės yra svarbiausios viešosios erdvės, ypač miesto centro. Teigiama, kad ši problematika grįžo į urbanistiką, architektūrą ir sociologiją. Priežastys yra miesto bendruomenių interesų ir veiksenos pokyčiai, miestų centrų ir viešųjų erdvių naudojimo problemos. Šiame darbe pateikiami 3 Madrido centrinių istorinių aikščių lankytojų apklausos (Lozano universitetas) rezultatai<sup>21</sup>. Keletas esminių:

- gretimo kvartalo gyventojai sudaro 36–51 proc. lankytojų, 22–31 proc. lankosi kasdien, kelionei iki 10 min. sugaišta 51–58 proc., daugiau kaip 1 valandą – 2–7 proc. lankytojų;

20 Bertrand Lévy, „La place urbaine en Europe comme lieu idéal“, in: *Lieux D'Europe*, [interaktyvus], sud. Stella Gervas, François Rosset, Paris: Maison des Sciences de L'Homme, 2008, [žiūrėta 2014-01-18], <http://www.unige.ch/sciences-societe/geo/collaborateurs/enseignants/levybertrand/B-Levy-Place-lieu-2008.pdf>.

21 Univeristé Lausanne Faculté des lettres, *Lusage des places publiques à Madrid: Exemples choisis à l'échelle de la ville et du quartier*, [interaktyvus], 2007, [žiūrėta 2014-02-26], [https://doc.rero.ch/record/8346/files/688\\_MelchiorFanny\\_memoire.pdf](https://doc.rero.ch/record/8346/files/688_MelchiorFanny_memoire.pdf).

- lankymosi motyvai (atrinktos didžiausios reikšmės proc.): vedžioti šunį 31, pailsėti 23, vaikų žaidimai 16, susitikimai 14, skaityti 8;

- neigiami įspūdžiai (didžiausios reikšmės atsakymų skaičius): seni ir netikę suolai 23, nešvaru 20, alkoholikai, narkomanai 13, pavojinga 8, šunų ekskrementai 8;

- teigiami įspūdžiai (didžiausios reikšmės atsakymų skaičius): aikštėje ramu 19, geros žaidimų aikštelės 18, ji didelė 12, yra želdynų 6, istorinė aikštė 4.

Cituoti fragmentai šiek tiek supažindina su aikščių funkcionavimu visiškai kitokios kultūros, skirtingo gyvenimo būdo miestuose. Straipsnio autoriaus tikslas – bent minimaliai palyginti su dabartinės Lukiškių aikštės funkcionavimu (stebėta darbo dieną 2014 06 19, 14–15 val.):

- vaikai vežimėliuose su juos prižiūrinčiais 10;
- tranzitinis pėsčiųjų eismas aikštėje 80 žmonių/val., Gedimino pr. – 950 žmonių/val.;
- ant suolų sėdėjo 20 žmonių;
- vedžiojo šunis 8 žmonės;
- valgė (gėrė alų) 4 žmonės.

Ypatingų išvadų nėra. Verta atkreipti dėmesį į neigiamų įspūdžių struktūrą ir galimą riziką pas mus. Akivaizdu, kad Madrido aikščių lankymo motyvai ir teigiami įspūdžiai panašūs į Lukiškių aikštės situaciją. Tačiau Lukiškių aikštė yra tranzitinė, jos aplinkoje maža gyventojų, daugiau dirbančiųjų, jos erdvė neišnaudota, didžiausią dalį užima veja. Aikštė negyvybinga, tokia ir išliks, jeigu nebus rastas tinkamas jos veiklos scenarijus. Bet kuriuo atveju aikštės, bet kurios centro viešos erdvės naudojimas yra susijęs su visa urbanistine sistema ir trijų subjektų – gyventojų, lankytojų ir prekybininkų – persipinančiais interesais. Funkcinis interesas – palaikyti viešos erdvės segregaciją, nes tai gali garantuoti tinkamą eismo laidumą ir patogų parkavimą bei pagrįstas jų proporcijas. Ekonominis interesas – grąžinti miesto centro komercinį patrauklumą palyginus su periferinių centrų patogumais. Urbanistinis interesas – grąžinti gyvybingumą, tačiau ribojant taršos

emisiją, triukšmą ir didinant eismo saugą. Tai reiškia, kad periferinis srautas turėtų būti reguliuojamas.

*Viešos integruotos erdvės* – tai *taikaus sambūvio* erdvė, kurioje pėstiesiems suteiktas visiškas prioritetas, automobilių ir dviračių eismo greitis iki 20 km/h, o jų erdvių (laiko) kontroliuojamos proporcijos 80:20. Šios erdvės skirtos skatinti miesto aktyvumą ir funkcinę įvairovę, gerinti eismo sąlygas ir saugą, skatinti kiekvieno dalyvio toleranciją. Jos nesudaro tinklų, tik atkarpas gyvenamose gatvėse, istoriniuose kvartaluose, centrinėse aikštėse, prekybinėse gatvėse ir mokyklų gatvėse su eismo reguliavimu.

Ramaus eismo erdvės tikslas – pagerinti eismo saugą, padidinti palankių miesto aplinkai gatvių reikšmę. Pirmiausia jos buvo įrengtos mokyklų zonoje, gyvenamųjų namų kvartalų gatvėse ir ten, kur vyrauja lokalus eismas, jos skirtos ir viešajam transportui. Proporcijos tarp lokaliaus veiklos ir miesto vidaus tranzito 50:50. CERTU (*Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques* – Miesto plėtros, transporto ir visuomeninių pastatų tinklo tyrimo centras) organizacijos duomenimis, daugelyje Europos miestų 30 km/h greičio režimas nustatytas apie 70 proc. gatvių.

*Susisiekimo erdvėse*, kuriose nustatytas standartinis miesto 50 km/h ar 70 km/h režimas, susisiekimo funkcijai tenka 80–98 proc. erdvės arba laiko. Visoje miesto erdvių sistemoje susiformuoja lokaliaus mažo greičio ir didelio gatvių tankio erdvės bei didelio greičio reto gatvių tinklo erdvės. Atsiranda tikimybė, kad sumažės susisiekimo greitis, išaugs laiko išlaidos, todėl turėtų būti tinkamos lėtų ir greitų erdvių proporcijos, o 50 ir 70 km/h režimo gatvės turėtų būti projektuojamos su greito viešojo transporto linijomis.

## 5. DABARTINĖS PROBLEMOS IR ATEITIES PERSPEKTYVOS

Viešojo spaudoje matant žinią, kad Seime priimtas metropolitenos koncepcijos Vilniuje įstatymas, tei-

ginius, kad prasideda naujas reiškinys – švytuoklinė migracija, kad naujausios urbanistinio planavimo tendencijos – daigafunkciniai rajonai; teiginius, kad dabar pažvelgus į senuosius Vilniaus mikrorajonus, pastebi kiaurus namus, automobiliais užkimštus kielmus, bet ten daug medžių, viešųjų erdvių prie parduotuvių, kiekvienas gyventojas stotelę, parduotuvę, mokyklą ar vaikų darželį gali pasiekti pėsčiomis, ir išvadą – *ar tai ne puikūs darniosios plėtros pavyzdžiai*, reikia pripažinti, kad 30–50 metų senumo naujovių interpretavimas vertas grotesko lentynos. Akivaizdi švietimo stoka, tai rimta problema.

Įvairaus rango bendrieji ir kitokie planai – tai dokumentai, kurių vaidmuo miesto vystymui teoriškai yra svarbiausi. Jų kokybė *de facto* priklauso nuo plano rengėjo. Ne paslaptis, kad jų profesionalumo lygis yra diferencijuotas. Todėl planavime netrūksta subjektyvumo, kurį didina privalomi politiniai savivaldybės sprendimai, derinančių institucijų reikalavimai, verslo ir visuomenės grupių ar asmenų interesai.

Jungtinių Tautų konferencija 1976 m. gyvenimo kokybę suformulavo kaip aukščiausią vystymo tikslą. Tarpparlamentinė 1999 m. konferencija deklaravo, kad miestai yra ekonominio ir socialinio progreso variklis ir kaip visuomenės reikmė urbanizacija turi gerinti gyvenimo kokybę daugumai žmonių palengvinant mokslo siekius, socialinių ir sveikatos paslaugų prieinamumą, dalyvavimą kultūriniame, politiniame ir religiniame gyvenime<sup>22</sup>. Darnioji plėtra yra tik būdas, principų visuma, padedanti suvokti, veikti ir siekti gyvenimo kokybės gerėjimo. Ji nėra galutinis tikslas, tai tik procesas. Skandinavijos šalims labiau būdingas ekologizuotas darniosios plėtros požiūris, Vokietijoje, Olandijoje – pragmatiškas, Pietų Europoje – siejamas su viešųjų erdvių kokybe, kaip alternatyva miestiečių kėlimuisi į priemiesčius.

22 *Le probleme des grandes villes en tant que defi global, auquel les parlementaires sont appeles a fournir une reponse, en termes a la fois de civilization urbaine et democratique: Conference interparlementaire*, [interaktyvus], Bruxelles, 15 avril 1999, [žiūrėta 2013-11-09], <http://www.ipu.org/conf-f/101-2.htm>.

Lietuvoje – labiau teorija, negu praktika, dažniausiai susiduriama su darniosios plėtros interpretavimo problema. Pragmatinis požiūris būtų racionaliausias. Todėl turėtų vyrauti prioritetiniai tikslai, kurių įgyvendinimas duotų didžiausią sistemine naudą mažiausiomis sąnaudomis. Remiantis šiais principais svarbiausia dabartinė problema – emigracija, valstybės rango problema, tiesiogiai susijusi su urbanistika. Šalies vystymo požiūriu kultūros, mokslo, verslo, gamybos, finansinės, susisiekimo veiklos prioritetas turėtų būti suteiktas 3 metropoliams: Vilniui, Klaipėdai ir Kaunui, kurie jau turi didžiausią šalyje potencialą ir ne mažiau kaip 50 procentų gyventojų. Statusas paskatintų spartesnę metropolio socialinę ir ekonominę vystymąsi, diversifikuotų ir gerai apmokamų darbo vietų kūrimą, pritrauktų aukštos kvalifikacijos ir iniciatyvių specialistų. Svarbus aspektas – į metropolio arealą patekę maži miestai, miesteliai ir kaimai tampa vienos sistemos integruotomis dalimis su atitinkamomis teisėmis ir pareigomis bei neabejotinai sinerginiu efektu. Pats metropolis, kaip sistema, taptų polifunkcinis, kur būtų erdvių mažoms ir didelėms bendrovėms.

Aglomeracijų, kurių siūloma 10 ir kuriose dabar gyvena apie 30 proc. gyventojų, perspektyvos yra ribotos ir nepalankios, ne pirmą dešimtmetį mažėja gyventojų ir mažės, jeigu nebus keičiama urbanistinė politika. Nuo pasyvaus stebėjimo jau dabar reikėtų pereiti prie kito tikslo – stabilizuoti miesto kaip centro ir pamažu visos aglomeracijos raidą. Tokių prioritetų įgyvendinimui reikalingos prielaidos: teisinė bazė ir finansavimas. Teisinė bazė turėtų būti papildyta metropolio ir aglomeracijos sąvokomis bei jų valdymo principais. Urbanistikoje retai kada operuojama finansine statistika. Šiame straipsnyje ji reikalinga bent iš dalies suvokti urbanistinių sprendinių įgyvendinimo problemas mastą.

Vilniaus savivaldybės finansiniai šaltiniai 2013–2014 m. buvo: biudžeto pajamos – 76,5 proc., ES lėšos – 10,8 proc., skolintos lėšos – 8,6 proc., kitos – 4,1 proc. Taigi pagrindinis šaltinis – biudžetas. Jo statisti-

nis dydis 10 apskričių yra silpnai diferencijuotas, nuo 1027 iki 1285 Lt/1 gyventojui, ir tiesiai koreliuoja su apskrities gyventojų skaičiumi ( $R = +0,81$ ). Tačiau biudžetai praktiškai nekoreliuoja su neto tarptautinės emigracijos intensyvumo dydžiais, nes  $R = +0,44$ .

Kito šaltinio – ES regioninių fondų lėšos apskritims paskirstytos ypač diferencijuotai – nuo 410 iki 1816 Lt/1 gyventojui, o jeigu palyginsime su Vilniui skiriamomis lėšomis, skirtumai siekia 10,7 karto jo ne-naudai. Lėšos skirstytos atvirksčiai proporcingai apskrities gyventojų skaičiui –  $R = -0,95$ , nors apskritis nėra vienytytės emigracijos, socialiniu, ekonominiu ir kitais požiūriais. Todėl ieškota ES skirtų lėšų statistinių ryšių su kitais apskritis charakterizuojančiais rodikliais:

- suminiu gimstamumo rodikliu –  $R = -0,37$ ;
- neto tarptautinės emigracijos rodikliu –  $R = -0,24$ ;
- neto vidaus imigracija į apskritis –  $R = -0,52$ ;
- socialinių pašalpų gavėjų dalimi –  $R = +0,85$ ;
- pensininkų ir vaikų iki 6 metų santykiu –  $R = +0,36$ ;
- apskrities gyventojų skaičiumi –  $R = -0,95$ ;
- mirtingumo rodikliu –  $R = +0,52$ ;
- vidutine tikėtina gyvenimo trukme –  $R = -0,66$ ;
- bedarbių procentine dalimi –  $R = +0,8$ .

Atmetus silpnus statistinius ( $R < 0,5$ ) ryšius, galime konstatuoti tokias tendencijas: didesnę 1 gyventojui tenkančią ES fondų sumą gauna tos apskritis, kuriose:

- a. yra mažiau gyventojų ir mažesni centrų dydžiai;
- b. yra didesnis mirtingumo rodiklis;
- c. socialinių pašalpų gavėjų skaičius tūkstančiui gyventojų yra didesnis, o Sodros įmokas mokančių gyventojų dalis mažesnė;
- d. didesnė neto vidaus emigracija iš apskrities;
- e. mažesnė vidutinė tikėtina gyvenimo trukmė;
- f. didesnė bedarbystė.

Visi šie su finansavimu susiję veiksniai bent iš dalies atskleidžia oficialios deklaruojamos skirtumų tarp regionų mažinimo politikos esmę – lėšų skiriama daugiau ten, kur mažiausias jų poreikis ir efektyvaus įgyvendinimo tikimybė dėl probleminių požymių. Efekto



ilustracija: „seimo nario Kęstučio Masiulio duomenimis, pavyzdžiui, 2011 m. vykdant regionų skirtumų mažinimo politiką buvo investuota 511 milijonų litų, o sukurtos vos 126 darbo vietos. Lietuvos provincijoje investavus 12,6 milijardo litų – beveik pusę visos ES struktūrinių fondų paramos, skirtumai tarp regionų tik padidėjo, gyventojų provincijoje mažėjo dukart sparčiau nei miestuose, o didžioji dalis bendro vidaus produkto irgi buvo kuriama tik miestuose“<sup>23</sup>. Vidaus reikalų ministerijos Regioninės politikos departamentas 2007–2013 m. gavo 1,18 milijardo litų ES paramą, ji buvo skirta 54 miestams, turintiems iki 100 tūkst. gyventojų, 2014–2020 m. planuojama gauti dar 1,3 milijardo litų, tik jau kitiems miestams. Daugiausia lėšų skiriama infrastruktūrai, rekreacijai, viešosioms erdvėms ir transportui. Lėšos naudojamos ir piligrimystės, turizmo, SPA centrams kurti, t. y. prioritetas skiriamas rizikingoms trumpalaikio ir sezoninio poilsio, susijusio su gamta, investicijoms.

Tokio turinio investicijos iš esmės yra reprezentacinės. Pietų Europos miestuose jos būtų pripažintos kaip darniosios plėtros priemonės, o šiaurės šalių pragmatiškų miestų požiūriu teigiamo įvertinimo tikimybė maža. Ypač dėl to, kad tokios investicijos sukuria minimalų darbo (gamybos) vietų skaičių ir didžiausią priežiūros našą. Be to, jos nepakeitė migracinių procesų, nes investicijos neapima svarbiausio gyvenimo kokybės veiksnio – darbo ir pajamų. Išimtis yra kurortai, kurortinės vietovės, kurių yra nedaug ir kuriose reprezentacinės investicijos iki tam tikros ribos yra logiškos, jeigu jos negigantomaniškos. Kitiems būtų naudinga metropolijų, aglomeracijų ribose rasti savą identiteto tipą – tranzitinis miestas, transporto centras, sakralinis miestas, karinis miestas, pramonės, muzikos, vyšnių ar pan. – ir gauti sistemiskai pagrįstą paramą.

Investicijų rizika egzistuoja, ji tiesiogiai koreliuoja su miesto, miestelio gyventojų skaičiumi. Kuo jis di-

desnis, tuo didesnė darbo rinka, užimtumo įvairovė, socialinė ir kita infrastruktūra. Žemiausias ES ar kitokios paramos slenkstis turėtų būti aglomeracija, ne mažesnė kaip 40 tūkst. gyventojų. Todėl pagal siūlomą miestų sistemos struktūrą paramos gavėjų būtų 3 metropoliai ir 10 aglomeracijų, kurie sisteminiu principu įvertintų paramos poreikį pagal identiteto tipą ir kitus požymius.

Intensyvi emigracija, demografinės, socialinės problemos sukūrė darbo jėgos trūkumą. Reemigrantų srautai kol kas silpni. Pagal mokslinio tyrimo<sup>24</sup> duomenis, patys svarbiausi veiksniai, nulėmę reemigrantų apsisprendimą grįžti gyventi į Lietuvą, buvo tokie pagal 800 respondentų atsakymus (proc.):

- šeiminės aplinkybės – 32,6;
- šeimos, namų, draugų ir artimųjų ilgesys – 19,5;
- pasiekti buvimo užsienyje tikslai – 15,6;
- noras baigti mokslus Lietuvoje, kad vaikai mokytųsi Lietuvoje – 5,1;
- sunkumai ieškant tinkamo, gerai apmokamo darbo užsienyje – 4,9;
- pablogėjusi sveikata, ligos, pigesnės medicinos paslaugos Lietuvoje – 4,0;
- pagerėjusi ar pablogėjusi ekonominė situacija – 2,5–3,8;
- Lietuvos ilgesys, noras gyventi savoje kultūrinėje aplinkoje – 1,8–2,0;
- Kiti ir neatsakė – 4,0–4,3.

Pagal šiuos duomenis atrodo, kad reemigracijos tikimybė sunkiai valdoma, nes veiksnių – šeima, Lietuvos ilgesys – svoris sudaro 63,2 proc., ekonominio turinio veiksniai – 12,7 proc. Tuo labiau kad svarbiausias informacijos šaltinis apsispręsti buvo draugai, artimieji, buvę kolegos Lietuvoje. Jų readaptacija Lietuvos darbo rinkoje tikriausiai yra neapibrėžta, nes verslo sluoksniai teigia, kad trūksta 50 tūkst. darbo imigrantų. Jeigu su šeimomis – būtų apie 125 tūkst. imigrantų, apie 4 proc. šalies gyventojų. Jie gali būti

23 Veidas, Vilnius: Veido periodikos leidykla, 2014 02 04.

24 Egidijus Barcevičius, Dovilė Žvalionytė [ir kt.], *op. cit.*

prieštaringas veiksnys, stabdantis reemigraciją arba skatinantis emigraciją. Urbanistikos požiūriu gali atsirasti problemų, kurios priklausytų nuo politikos: imigracija laikina ar neterminuota; apgyvendinama koncentruotai ar dispersiškai; aprūpinama būstu, atitinkančiu jų tradicijas (pvz., Olandijoje), miesto centrinėje ar periferinėje dalyje; kultūriniai, religiniai skirtumai, kalbos problemos. Nuo to priklausytų socialinė ir kitokia integracija arba uždarumas bei erdvinė atskirtis, vedanti į bendruomenių priešišumą. Vokietija viena iš pirmųjų priėmė svečius darbininkus iš buvusios Jugoslavijos, paskui migrantus iš Turkijos, kurdus, kurių gyvena jau ne pirma karta. Didžiosios Britanijos, Vokietijos, Prancūzijos patirtys yra skirtingos. Prancūzija yra pripažinusi urbanistinę politikos imigrantų atžvilgiu klaidas.

Lietuva neturi imigracijos reguliavimo patirties. Kol neprasidėjo organizuota darbo imigracija, turėtų būti parengta atitinkama urbanistinė strategija, susijusi su galimomis ateities imigracinėmis problemomis, jeigu depopuliacijos tikimybė išliktų ne vieną dešimtmetį. Pasaulio Banko naujoji urbanistinė strategija<sup>25</sup> nepaliečia urbanistikos problemų depopuliacijos sąlygomis. Strategijoje rašoma, kad nekyla klausimų, kaip sustabdyti urbanizaciją, atvirksčiai – kaip su augančia urbanizacija kylančios ekonomikos vaisius panaudoti nusikalstamumui mažinti, gatvių kamšos valdymui; klimato kaitos problemoms spręsti vystant vis tankesnius ir kompaktiškesnius miestus, kurie taupo energiją, laiką ir išlaidas susisiekimui; miestai privalo turėti įrankius valdyti naujų gyventojų apgyvendinimą, t. y. urbanistinio planavimo taisykles, kurios duotų teisę tankinti miestą ir neleisti kilti būstų ir žemės kainoms, esant jų trūkumui; koncentruoti pastangas į miesto sistemos elementus: valdymą, finansus ir tvarkymą; vien miesto iniciatyvos nepakanka, valstybė turi, esant kritinei situacijai, įsikišti.

25 Banque Mondiale, *Systèmes de villes: La nouvelle Strategie urbaine*, [interaktyvus], 2009, [žiūrėta 2013-11-05], [http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1269651121606/UrbanStrategy\\_web\\_French.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1269651121606/UrbanStrategy_web_French.pdf).

Susidaro vaizdas, kad toli pažengusioms darniosios plėtros požiūriu šalims ši koncepcija darosi neaktuali, nes tradicinės investicijos į fizinę struktūrą nebėgali daugiau pagerinti gyvenimo sąlygų ir išspręsti miestų funkcionavimo problemų. Todėl DP koncepciją po truputį keičia protingo ir kitokiais pavadinimais miesto supratimas. Protingo miesto esmė – naujos informacinės technologijos padeda miesto valdymą pakelti į aukštesnį lygį nuo planavimo ir fizinės erdvės planavimo į nepertraukiamo valdymo lygį, kaip reakcija į miesto funkcionavimą, remiantis milžinišku kiekiu informacijos. Lietuvos miestams anksti pretenduoti į tokį ateities miestą, nes jie kol kas sprendžia elementarias problemas, o darniosios plėtros principai dar ilgai liks kaip miestų vystymo ateities orientyrai.

Kliūčių racionaliems ir pragmatiškiems veiksmams yra daug.

Bendrieji planai 10 metų laikotarpiui teoriškai avansu išsprendė žinomas problemas, tačiau praktiškai sprendinių įgyvendinimo tikimybė neapibrėžta, nes finansavimas negarantuotas nei laike, nei erdvėje, arba pinigai gali būti skirti neprioritetiniams sprendiniams įgyvendinti. Be to, gali atsirasti reikšmingesnės problemos. Neatsitiktinai miestų gyventojų skaičiaus prognozės optimistiškesnės, negu realiai galima tikėtis iš susiklosčiusių tendencijų. Galbūt tai savotiškas apsidraudimas politiniais, finansavimo motyvais. Pavyzdžiai:

Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas: faktinis gyventojų skaičius 2004 m. – 553 tūkst. (Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 549 tūkst.), 2013 m. – 537 tūkst., prognozė 2015 m. – 576 tūkst. gyventojų Šiaulių miesto teritorijos bendrasis planas: faktinis 2005 m. – 130 tūkst. (Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 125 tūkst.), 2013 m. – 106 tūkst., prognozė 2015 m. – optimistinė – 138 tūkst., vidutinė – 132 tūkst., pesimistinė – 120 tūkst. VI Lietuvos Urbanistinio forumo leidinyje paskelbti duomenys rodo, kad depopuliacijos ignoravimas dažnas reiškinys, prognozuojamas gyventojų prieaugis iki –

15,4 proc., žemės poreikis – iki 103,5 proc., žemės gyvenamajai statybai poreikis – 21,4–61,4 proc.<sup>26</sup>

Planavimo principai kartu su depopuliacijos procesu sukūrė iki šiol ignoruojamą **pertekliaus problemą**. Jeigu miesto sistemos išvystymo lygio atskaitos momentu Šiauliams būtų 2004 m., tai pertekliaus esmė būtų tokia:

a. Šiauliai per 2004–2013 metus neteko 21,3 tūkst. gyventojų, per ateinančius 10 metų gali netekti dar apie 20–25 tūkst., iš viso – apie 45 tūkst. gyventojų. Tai reiškia, kad visi 2004 m. miestų sistemos pajėgumai 2025 m. miestui yra 1,54 karto per dideli, nes mieste gali likti apie 83 tūkst. gyventojų;

b. pertekliaus sąvokos turinys tinka inžinerinei, socialinei, susisiekimo, gamybinei ir visoms kitoms infrastruktūroms, būsto fondui, vadinamosioms viešosioms erdvėms, kuriose susidarys vidutiniškai 1,54 karto didesnė pasiūla (perteklius) negu paklausa (poreikis). Depopuliacija jaunesnių gyventojų sąskaita dar padidins vyresnių amžiaus grupių svorį ir sumažins paslaugų bei darbo vietų poreikį. Senstančiame mieste atsiras didesnis specifinių paslaugų poreikis;

c. mažės Šiaulių centro ir viso miesto sistemos gyvybingumas, silpnės įtakos zona ir jo reikšmė šalies miestų sistemoje;

d. didžiausios problemos atsiras vandens ir nuotekų bei kitose fizinėse sistemose, kuriose išliks pajėgumai, tačiau jų poreikis sumažės apie 1,5 karto, tiek, kiek sumažės vartotojų. Gali atsirasti technologinių problemų, tinklų išlaikymas brangus. Jau dabar dėl tokios pat priežasties kai kuriose šalies rajonuose planuojama vandens kaina bus 1,3–1,9 karto aukštesnė. Susisiekimo tinklų galia iš esmės nesikeis, todėl eismo sąlygos pagerės. Automobilių rida mažės dėl gyventojų senėjimo, nes jauniausių vairuotojų metinė lengvuju automobiliu rida yra apie 1,6 karto didesnė negu vyresnių kaip 60

metų, prognozuojamas vidutinis mažėjimo koeficientas  $k = 1,15$ . Pagal Kristinos Gaučės duomenis<sup>27</sup>, tarp visų virtualios kelionės, susijusios su darbu, sudaro 41,4, su apsipirkimu – 19,3 ir kitos kasdienės – 11,1 proc. Prognozuojama, kad jos pakeis apie 20 proc. fizinių kelionių. Todėl bendras perteklius  $k = 2,1$ ;

e. sumažėjęs apie 1,5 karto gyventojų skaičius panašiu mastu sumažins socialinės infrastruktūros paslaugų poreikį. Centro rango socialinės infrastruktūros ypatybė – didelis vietos stabilumas, todėl yra tikimybė, kad ji išliks. Tačiau mažės gyventojų tankis, mažės rinka ir nyks mažesni socialiniai objektai: mokyklos, parduotuvės ir t. t. Panaši pasekmė atsiras viešojo transporto sistemoje. Reali tikimybė, kad socialinės infrastruktūros tinklas retės, stambūs objektai išliks ar koncentruosis centrinėje dalyje. Socialinių objektų tinklo stabilumą iš dalies gali palaikyti aglomeracijos arealo gyventojai, paprastai neturintys socialinės infrastruktūros, ir išaugęs virtualus mobilumas bei užstatymo tankinimas;

f. jeigu nuo 2004 iki 2025 m. sumažėtų 45 tūkst. gyventojų, o šeimos vidutinis dydis būtų apie 2,2 asmenys, turėtų susidaryti apie 20 tūkst. butų perteklius. Pertekliaus gali ir nebūti, jeigu laiku būtų pereita prie kokybiško būsto plėtros: senų daugiabučių namų griovimo, kokybinės rekonstrukcijos, susietos su būsimais pastatų energetinio efektyvumo reikalavimais, naujos statybos. Bet kuriuo atveju problema lieka finansinė, teisinė, organizacinė ir urbanistinė.

Pertekliaus pasekmių ir problemų scenarijus realiai yra sudėtingesnis ir platesnis negu trumpas Šiaulių miesto pavyzdys. Yra dvi svarbiausios problemos. Pirmoji – miesto perėjimas į kitą stadiją: į išskydimą, ekspansiją ar *sprogimą* bei kitais pavadinimais procesą. Antroji – depopuliacija, kuri gilina urbanistinių procesų pasekmes.

Ekspansija atsirado maždaug prieš 8 dešimtmečius kaip natūralus būdas vystyti gyvenamąją

26 Sigita Čereškevičius, „Besitraukiančių miestų fenomenas: erdvinės struktūros pokyčiai, revitalizacijos principai ir vystymo galimybės“, in: *VI Lietuvos urbanistinis forumas. Šiuolaikiški miestai ir miesteliai: situacija, vystymosi tendencijos, vizija*, Vilnius: Technika, 2012.

27 Kristina Gaučė, *Virtualaus ir fizinio gyventojų mobilumo sąveika, jos įtakos miestų plėtrai tyrimas*: Daktaro disertacija, Vilnius: Technika, 2009.

statybą ir visa kita. Šiandien teoriškai ji vertinama neigiamai dėl: didelio žemės poreikio, poveikio gamtinei aplinkai, kraštovaizdžio vertei; didelės socialinės kainos (laiko išlaidos ir automobilių taršos emisija dėl švytuoklinės migracijos); nepaprastai didelės inžinerinės ir kitos infrastruktūros įrengimo kainos. Kitose šalyse ekspansijos mastą reguliuoja finansiniai svertai<sup>28</sup>. Prancūzijoje diskutuojama, ar šią praktiką verta papildyti nauju reguliavimo elementu – ekspansijos riba, nes tokiu atveju atsiranda rizika: dėl suvaržymo kyla žemės kainos ir mažėja socialinis gėris, kurio tikėtasi. Kompromiso nerasta, nueita kitu keliu – vietos valdžioms pasiūlyta iš praktiškai įgyvendintų variantų atrinkti efektyviausius reguliavimo modelius<sup>29</sup>.

Kitų šalių patirtis rodo, kad ekspansijos laukas užsipildo taip: ieškoma pigesnio sklypo namo statybai, o tokie sklypai yra labiau nutolę nuo miesto, taip formuojasi vis retesnis užstatymas. Mūsų miestų ekspansijos erdvių formavimasis chaotiškesnis; neturi jokio baigtinio urbanistinio produkto požymių arba gyvybingos jungties su miesto struktūros vystymo idėja; išskyrus puslankiu ar kitaip didžiuosius miestus supančią užstatymo juostą, likęs ekspansijos laukas yra nusėtas pavieniais esamais ir užstatomais sklypais, tarp kurių vidutinis atstumas daugiau kaip 500 m, kai kur apie 2 km; sklypų grupėmis ypatingose reljefo formose, upių slėniuose net su potvynio tikimybe. Tokio tipo ekspansijai negalioja jokia ekonominė logika, tuo labiau darniosios plėtros principai, čia vyrauja individualūs interesai. Svarbu priminti, kad savivaldybės rengė gyvenamųjų teritorijų specialiuosius planus dešimtims tūkstančių gyventojų,

28 Rémi Prud'homme, Gabriel Dupuis, Daphné Boret, *Développement urbain: les nouvelles contraintes*, [interaktyvus], 2004, [žiūrėta 2013-10-15], <http://www.institut.veolia.org/fr/nos-activites/archives/autres-etudes-avec-publication/rapport-n1-developpement-urbain-les-nouvelles-contraintes.html>.

29 *Les outils pour limiter l'étalement urbain : doit-on agir et comment?*, [interaktyvus], 2011 01 17, [žiūrėta 2013-09-05], <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-outils-pour-limiter-l.html>.

pavyzdžiui, Širvintų, Elektrėnų savivaldybėse. Planai buvo patvirtinti, vadinasi, valstybės institucijos skatina ekspansiją.

Ekspansijos vaidmuo dvejopas. Čia kuriasi miestiečiai, svarbiausias motyvas – komfortas, nors jį mažins mobilus, brangesnis ir uždaresnis gyvenimo būdas. Ekspansijos laukas tapo vidaus imigrantų, ieškančių darbo ar dėl kitų priežasčių, traukos objektu, o ne miestas. Vis dėlto susiformavo generalinis išcentrinis vektorius, „nešantis“ gyventojus iš miesto centro, vidurinės ir periferinės dalies vis tolyn nuo miesto centro, kurio būklė vadintina gyvybingumo krize. Didelė tikimybė, kad krizė su tam tikru atsilikimu kartos generalinio vektoriaus tendencijas. Bendras reguliavimo interesas turi apimti visą aglomeracijos sistemą. Tokį vaidmenį atliktų ekspansijos riba, iki kurios leistina suplanuota urbanizacija, už ribos – įteisintinas *status quo*.

Ekspansijos ribos gali būti įvairios nuo agliutinacijos su miesto masyvu iki spindulinių koridorių su viešojo transporto linija ar dispersinių branduolių su geležinkelio linija formos. Bet kuriuo atveju urbanizuojamų teritorijų struktūros turi būti funkciškai integruotos, turėti gerą greitojo viešojo transporto pasiekiamumą, gyventojų ir darbuotojų tankį ( $q$ ), kuris leistų išsilaikyti viešojo transporto sistemai. Tankis  $q > 20$  gyv., darb./ha yra minimali sąlyga keleivių, inžinerinės ir socialinės infrastruktūros paslaugų rinkai veikti.

Tokio tipo ekspansijos ribos modelio įgyvendinimas konsoliduotų metropolio, aglomeracijos branduolių vystymąsi, skatintų efektyvesnę žemės naudojimą, sumažintų švytuoklinės migracijos intensyvumą, gatvių apkrovimą ir taršos emisiją bei kitas ekspansijos neigiamas pasekmes. Be to, toks modelis skatintų gyventojus peržiūrėti gyvenamosios vietos pasirinkimo prioritetus, jeigu modelis būtų papildytas revitalizacijos programa, skirta padidinti miesto centrinės dalies patrauklumą gyventi – erdvės perplanavimas, nauji ir naujos kokybės namai ir butai, senų vertingų pastatų rekonstrukcija, renovacija, senų ir naujų funkcijų

vystymas ir kitos pastangos pritraukti naujus jaunos gyventojus, studentus, reemigrantus ir žmones, kurie neturi ir nenaudoja automobilio. Gražinti gyvybingumą padėtų ir įvairialypė socialinė infrastruktūra. Šiuo metu Prancūzijoje stebimas stabilus perkamumas, o miestų periferijose – komercijos nuosmukis. Tai paskatino komersantus kurti aglomeracijų centruose, čia jie siūlo tankų smulkių parduotuvių, poilsio paslaugų ir restoranų su nemokamomis automobilių aikštelėmis tinklą, koks neįmanomas periferijoje. Rezultatas – vidutinio miesto centre įsikuria po 200–300 specializuotų parduotuvių, kurios yra patrauklesnės negu didieji prekybos centrai<sup>30</sup>.

Metropolių ir aglomeracijų centrų revitalizacija gali išspręsti tik dalį pertekliaus problemų. Jos egzistavimas būstų srityje verčia manyti, kad depopuliacijos sąlygomis daugiabučių namų palyginus lėta energetinė renovacija nėra efektyvi. Namai fiziškai ir moraliai sensta, jų patrauklumas mažėja. Todėl esamuose gyvenamuosiuose rajonuose dalis namų galėtų būti griaujami ir jų vietoje kuriamos *salos* – palyginti tankūs, funkciškai mišrūs aukštos kokybės kompleksai. *Salos* paprastai vykdo darniosios plėtros vitriną funkciją.

## IŠVADOS

1. Nuo 1960 m. iki šiol Lietuvos miestų sistemos raida perėjo reikšmingus etapus: kaip tuometinė žemės ūkio šalis pasyvų urbanizacijos etapą; 10 regioninių centrų valdomo vystymo laikotarpį, kurio reikšmė 1992 m. baigėsi šalies gyventojų skaičiaus ir urbanizacijos maksimumu; rinkos ekonomikos laikotarpiu raidos lūžiu – perėjimu į neplanuotą aktyvią dezurbanizaciją ir depopuliaciją, kurias iš esmės lėmė nereguliuojamos intensyvi emigracija, silpna imigracija bei reemigracija, iki šiol neįvertintos urbanistiniame planavime.

2. Visai šaliai būdinga neigiama neto tarptautinė migracija. Rytų Lietuvos savivaldybėse, išskyrus Vil-

niaus ir Alytaus, neto tarptautinės migracijos indeksas 1000 gyventojų yra 2 kartus mažesnis negu vidutiniškai šalyje, tai reiškia, kad jos kaip emigracijos šaltinis išseko, o patrauklumo neįgijo. Savivaldybių neigiamo neto indekso dydis priklauso nuo jos funkcinio tipo – tradicinių kurortų – 17,6; pramonės – 16,3; polifunkcinių – 13,7; žemės ūkio – 11,3; suburbanizuotų – 9,0; kurortinių vietovių – 5,6. Kuo didesnis darbo užmokestis, tuo neigiamo neto indekso reikšmė yra didesnė, nes didesnis atlyginimas rodo savivaldybės bendruomenės aukštesnę kvalifikaciją, kalbų mokėjimą ir kitus privalumus sėkmingai įsitvirtinti imigracijos šalyje. Palankumas pasilikti didmiesčiuose yra 1,6 karto silpnesnis, negu likti gyventi jų priemiesčių savivaldybėse. Urbanistiniu požiūriu tai argumentai prioritetiną vystymą skirti pramonės ir polifunkcinėms, o ne monofunkcinėms savivaldybėms.

3. Savivaldybių išorinės ir vidinės migracijų neto intensyvumo pasiskirstymai neturi jokio koreliacinio ryšio. Tai statistinis patvirtinimas, kad migracijų motyvai yra skirtingi. Vidiniai migrantai šalies erdvėje siekia užimti palankiausias vietas, tuo išsiskyrę 5 didmiesčių rajonų savivaldybės, kurių erdvėse migracijos vektoriai iš išorinių ir iš didmiesčių savivaldybių lėmė teigiamą vidinės migracijos balansą. Didelė tikimybė, kad tai nulems reemigrantų įsikūrimo vietas. Per pastaruosius 10 metų tokį balansą turėjo ir tradiciniai kurortai, išskyrus Druskininkus. Tikėtina, kad tai lėmė nebedirbantys vyresni gyventojai arba tie, kurie tikisi didesnių už kurorto paslaugas pajamų.

4. Naudojant faktinio miesto, kaip politinio miesto ir jo įtakos zonos sistemos supratimą, ir elementarų statistinės prognozės būdą, apskaičiuota, kad išliks neigiamos depopuliacijos ir dezurbanizacijos tendencijos: 2001–2013 sumažėjo 515 tūkst., iki 2025 m. dar mažės 435 tūkst. gyventojų. Koncentracijos tendencija vyraus Vilniaus, Klaipėdos ir iš dalies Kauno miestų sistemose, kitų miestų reikšmės mažės. Tokios tendencijos egzistavimą platesniu mastu rodo faktas,

30 Bernadette Mérenne-Schoumaker, *op. cit.*

kad pasienio savivaldybių neigiamos neto migracijos dydis yra artimas maksimaliam.

5. Pavienių 10 regioninių miestų reikšmės deklavimas neatitinka egzistuojančios urbanistinės sistemos funkcionavimo. Tiesiogiai su 5 didmiesčiais yra susiję 42 proc. miestų ir miestelių, kiti 15 didesnių miestų su 34 proc. miestų ir miestelių, likę 24 proc. pačių mažiausių yra atskirties zonose. Tai argumentas pereiti prie metropolijų, aglomeracijų ir lokalių sistemų planavimo, kuriose politiniam miestui tektų sistemų centrų vaidmuo. Šalies sistemos pagrindą sudarytų 3 metropoliai su apie 50 proc. šalies gyventojų ir prioritetinėmis iniciatyvos bei vystymo galimybėmis, 10 aglomeracijų su 30 proc. gyventojų ir riboto vystymo galimybėmis bei lokalių specializuotų funkcijų sistemos su 20 proc. šalies gyventojų.

6. Jokios urbanistinės teorijos, koncepcijos ir visos valstybės bei savivaldybių institucijos, atsakingos už teritorijų planavimo sistemą, planų kokybę, jų įgyvendinimą nepajėgė suvaldyti miestų erdvinės ekspansijos. Atvirkščiai, ji buvo skatinama ir toleruojama specialiaisiais gyvenamųjų teritorijų, rajonų ir miestų bendraisiais planais remiantis nepagrįstomis prognozėmis ir iš dalies žemės savininkų interesais. Ekspansijos procesas išliks kaip esminė ilgalaikė urbanistinė, ekonominė, socialinė problema ir kaip disonansas oficialiai darniosios plėtros koncepcijai.

7. Ekspansijos ir depopuliacijos procesai sukūrė pertekliaus problemą politiniame mieste ir trūkumo problemą išoriniame ekspansijos lauke. Perteklius – visų inžinerinių, socialinių, viešųjų erdvių, susisieki- mo, gamybos infrastruktūrų nebereikalingų pajėgumų dalis, dalis būsto fondo, didesnė paslaugų pasiūla negu poreikis, sumažėjęs mobilumas – tai preliminariais skaičiavimais ne mažiau 1,5–2,0 kartus didesni pajėgumai ir pasiūla negu poreikis, galintis susidaryti 2004–2025 m. periodu, bei miesto ūkio išlaikymo iš- laidų ir paslaugų kainų augimas ne mažesniu mastu.

8. Svarbiausios urbanistinės ekspansijos pasekmės yra metropolijų ir aglomeracijų tradicinių centrų kri-

zė, centrinio miesto pertvarkymo senstančiai ben- druomenei poreikis, nepalankios gyventojų socialinės ir demografinės struktūros erdvinės diferenciacijos ir atskirčių tendencijos, moraliai ir fiziškai pasenusių gy- venamųjų kompleksų sisteminė problema, mažėjantis gyventojų ir darbo vietų tankis ir didėjantis mobilu- mas, mažėjanti viešojo transporto rinka, monofunkci- nių teritorijų egzistavimas.

9. Pertekliaus ir trūkumo pasekmių bei problemų reguliavimui siūlomos urbanistinės priemonės. Pir- moji – bet kurio metropolio ir aglomeracijos bran- duolio ekspansijos ribos institutas, pagrįstai atskirian- tis dalį lauko, kuriame galimas funkciškai integruotų ir nepertraukiamo užstatymo urbanistinių struktūrų planavimas, likusioje ekspansijos lauko dalyje drau- džiamas planavimas. Galimo urbanizuoti lauko dydis ir ribos konfigūracija turi būti tokie, kurie konsoli- duotų metropolijų ir aglomeracijų vystymąsi, garan- tuotų efektyvų žemės naudojimą, mažintų švytuok- klinės migracijos neigiamas pasekmes, minimizuotų infrastruktūrines išlaidas. Antroji – revitalizacijos programa, pradedama centrinės dalies patrauklumui ir gyvybingumui grąžinti ir tęsiama daugiabučiuose rajonuose kuriant *salas* – palyginti tankius, funkciškai mišrius, aukštos kokybės kompleksus – vietoj dalies fiziškai ir moraliai pasenusių namų.

10. Problemų sprendimui reikalingi finansiniai instrumentai. Dabartinė skirtumų tarp regionų maži- nimo politika nesprenžia problemų, jos esmė – skirs- tyti lėšas. Faktiškai realizuojamas principas – daugiau toms apskritims, kurios mažesnės ir mažesni centrai, mažesnė tikėtina gyvenimo trukmė, didesnis mirtin- gumas, daugiau socialinių pašalpų gavėjų, daugiau bedarbių, didesnė neto vidaus emigracija. Tai mažiau- sio efektyvumo principas. Jį turėtų pakeisti didžiausią efektyvumą duodančių metropolijų ir aglomeracijų prioritetinio vystymo principas.

Gauta 2014 09 02

- Banque Mondiale, *Systèmes de villes: La nouvelle Strategie urbaine*, [interaktyvus], 2009, [žiūrėta 2013-11-05], [http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1269651121606/UrbanStrategy\\_web\\_French.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1269651121606/UrbanStrategy_web_French.pdf).
- Barcevičius Egidijus, Žvalionytė Dovilė [ir kt.], *Užburta ratas? Lietuvos gyventojų grįžtamoji ir pakartotinė migracija*, Vilnius: Viešosios politikos ir vadybos institutas, Vaga, 2012.
- Berthod Catherine, Hiron Benoît, „Partage de la rue en milieu urbain : l'exemple de la démarche Code de la rue en France“, in: *Gestion de la vitesse*, [interaktyvus], du congrès annuel de 2012 de l'Association des transports du Canada à Fredericton, [žiūrėta 2014-03-06], <http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2012/docs/session13/berthod-f.pdf>.
- Briesch Roger, „Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: Obszary metropolitalne: konsekwencje społeczno-gospodarcze dla przyszłości Europy“, in: *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej*, 2004/c, 302/20.
- Čereškevičius Sigitas, „Besitrukiančių miestų fenomenas: erdvinės struktūros pokyčiai, revitalizacijos principai ir vystymo galimybės“, in: *VI Lietuvos urbanistinis forumas. Šiuolaikiški miestai ir miesteliai: situacija, vystymosi tendencijos, vizija*, Vilnius: Technika, 2012.
- Daunora Zigmąs Jonas, Juškevičius Pranciškus, „Regionalentwicklung im litauischen Stadtsystem unter neuen Bedingungen. Raumplanung und stadtentwicklung in den Staaten der EU- Osterweiterung“, in: *Reihe Planungsgrundschau*, Berlin, 2005, Ausgabe 11.
- Daunora Zigmąs Jonas, „Metropolinė Vilniaus ateitis: struktūra ir formavimo uždaviniai“, in: *Terra urbana: urbanistinės kaitos žemėlapiai*, Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2013.
- Daunora Zigmąs Jonas, „Policentriška urbanistinė struktūra – strateginis Lietuvos ir ES prioritetą“, in: *Urbanistika ir architektūra*, 2007, Nr. 31(4).
- European social statistics: 2013 edition*, [interaktyvus], Luxembourg, Belgium: Publications Office of the European Union, 2013, [žiūrėta 2014-02-03], <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3930297/5968986/KS-FP-13-001-EN.PDF/6952d836-7125-4ff5-a153-6ab1778bd4da>.
- Gaučė Kristina, *Virtualaus ir fizinio gyventojų mobilumo sąveika, jos įtakos miestų plėtrai tyrimas*: Daktaro disertacija, Vilnius: Technika, 2009.
- Glossaire*, [interaktyvus], Strasbourg, métropole européenne, 2002, [žiūrėta 2014-03-02], [http://www.crdp-strasbourg.fr/themadoc/strasbourg/docs\\_4.htm](http://www.crdp-strasbourg.fr/themadoc/strasbourg/docs_4.htm).
- Jałowiecki Bohdan, „Polskie miasta w procesie metropolizacji“, in: *Studia Regionalne i Lokalne*, 2005, Nr. 1(19), p. 5–15.
- Juškevičius Pranciškus, *Urbanistikos sąvokos*: Rankraštis, Vilnius: 2014.
- Le probleme des grandes villes en tant que defi global, auquel les parlements sont appeles a fournir une reponse, en termes a la fois de civilization urbaine et democratie: Conference interparlementaire*, [interaktyvus], Bruxelles: 15 avril 1999, [žiūrėta 2013-11-09], <http://www.ipu.org/conf-f/101-2.htm>.
- Les outils pour limiter l'étalement urbain : doit-on agir et comment?*, [interaktyvus], 2011 01 17, [žiūrėta 2013-09-05], <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-outils-pour-limiter-l.html>.
- Lévy Bertrand, „La place urbaine en Europe comme lieu idéal“, in: *Lieux D'Europe*, [interaktyvus], sud. Stella Gervas, François Rosset, Paris: Maison des Sciences de L'Homme, 2008, [žiūrėta 2014-01-18], <http://www.unige.ch/sciences-societe/geo/collaborateurs/enseignants/levybertrand/B-Lévy-Place-lieu-2008.pdf>.
- Lietuvos statistikos departamentas, *Demografijos metraštis: 2013*, Vilnius, 2014.
- Mapping the structure of the European territory: ESPOM ATLAS*, Bonn, Germany: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2006.
- Mérenne-Schoumaker Bernadette, „Quel avenir pour le commerce en centre-ville?“, in: *66<sup>ème</sup> café de Géographie de Mulhouse 29 Avril 2013*.
- Mozūriūnaitė Skirmantė, *Urbanistinių funkcijų mutacijų poveikis miesto istorinės aplinkos kaitai*: Daktaro disertacija, Vilnius: Technika, 2012.
- Prud'homme Rémi, Dupuis Gabriel, Boret Daphné, *Développement urbain: les nouvelles contraintes*, [interaktyvus], 2004, [žiūrėta 2013-10-15], <http://www.institut.veolia.org/fr/nos-activites/archives/autres-etudes-avec-publication/rapport-n1-developpement-urbain-les-nouvelles-contraintes.html>.
- Sykora Ludek, „Urban development, Policy and Planning in the Czech Republic and Prague“, in: *Spatial Planning and Urban Development in the New EU Member States*, sud. Uwe Altrock, Sandra Huning [ir kt.], Hampshire, England: Ashgate, 2006.
- Univeristé Lausanne Faculté des lettres, *L'usage des places publiques à Madrid: Exemples choisis à l'échelle de la ville et du quartier*, [interaktyvus], 2007, [žiūrėta 2014-02-26], [https://doc.rero.ch/record/8346/files/688\\_MelchiorFanny\\_memoire.pdf](https://doc.rero.ch/record/8346/files/688_MelchiorFanny_memoire.pdf).
- Un monde seulement des villes?*, [interaktyvus], IES Las Canteras, 2007, [žiūrėta 2014-04-10], <http://www.ieslascanteras.org/bilingue.php?id=1&optMenu=2>.
- Veidas, Vilnius: Veido periodikos leidykla, 2014 02 04.
- Vienna City Administration, *Vienna-Bratislava Region: Austrian Background Report for the OECD-Review 2003 and Assessment and Recommendations of the OECD*, Wien: 2003.
- Vilniaus miesto savivaldybė, *Vilniaus miesto savivaldybės tarybos ataskaita vilniečiams. 2013 m. balandis – 2014 m. balandis*, Vilnius, 2014.
- Wygnńska Julia, *Bezdomni i dostęp do przestrzeni publicznej: Polski raport dla Grupy Roboczej EOH Rola Państwa*, [interaktyvus], [žiūrėta 2014-03-10], <http://www.rpo.gov.pl/pliki/1201270880.pdf>.

# THE EVOLUTION AND FUTURE PROSPECTS OF THE LITHUANIAN URBAN SYSTEM

*Pranciškus Juškevičius*

KEYWORDS: urbanization, deurbanization, emigration, metropolis, agglomeration, depopulation, evolution of urban systems and structures, expansion, problem of surplus and shortage, future prospects.

## SUMMARY

The aim of the article is to analyse the evolution of the Lithuanian urban system and explore the unused tools of urban regulation in the conditions of depopulation. Depopulation takes place in all municipalities of Lithuania and can continue after 2025. Negative net international migration is correlated with the intensity of the functional type of a municipality and its location (at the border, central, cities and their suburbs).