



Kauno technologijos universitetas

Statybos ir architektūros fakultetas

Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studija

Baigiamasis magistro studijų projektas

Gintarė Marozaitė

Projekto autorė

Lekt. dr. Ingrida Povilaitienė

Vadovė

Kaunas, 2022



Kauno technologijos universitetas
Statybos ir architektūros fakultetas

Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studija

Baigiamasis magistro studijų projektas
Architektūra (M000M168)

Gintarė Marozaitė

Projekto autorė

Lekt. dr. Ingrida Povilaitienė

Vadovė

**Arch. dr. Vilma Karvelytė –
Balbierienė**

Recenzentė

Kaunas, 2022



Kauno technologijos universitetas

Statybos ir architektūros fakultetas

Gintarė Marozaitė

Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studija

Akademinio sąžiningumo deklaracija

Patvirtinu, kad:

1. baigiamąjį projektą parengiau savarankiškai ir sąžiningai, nepažeisdama(s) kitų asmenų autoriaus ar kitų teisių, laikydamasi(s) Lietuvos Respublikos autorių teisių ir gretutinių teisių įstatymo nuostatų, Kauno technologijos universiteto (toliau – Universitetas) intelektinės nuosavybės valdymo ir perdavimo nuostatų bei Universiteto akademinės etikos kodekse nustatytų etikos reikalavimų;
2. baigiamajame projekte visi pateikti duomenys ir tyrimų rezultatai yra teisingi ir gauti teisėtai, nei viena šio projekto dalis nėra plagijuota nuo jokių spausdintinių ar elektroninių šaltinių, visos baigiamojo projekto tekste pateiktos citatos ir nuorodos yra nurodytos literatūros sąrašė;
3. įstatymų nenumatytų piniginių sumų už baigiamąjį projektą ar jo dalis niekam nesu mokėjęs (-usi);
4. suprantu, kad išaiškėjus nesąžiningumo ar kitų asmenų teisių pažeidimo faktui, man bus taikomos akademinės nuobaudos pagal Universitete galiojančią tvarką ir būsiu pašalinta(s) iš Universiteto, o baigiamasis projektas gali būti pateiktas Akademinės etikos ir procedūrų kontrolieriaus tarnybai nagrinėjant galimą akademinės etikos pažeidimą.

Gintarė Marozaitė

Patvirtinta elektroniniu būdu



Magistro baigiamojo projekto tematika Mazosios Lietuvos Statybinis
paveldo išsaugojimo galimybių studija

Magistro baigiamojo projekto tema, patvirtinta Dekano įsakymu _____

Magistrantūros studijų **Magistro baigiamojo projekto** (studijų modulis M000M168)

UŽDUOTIS

Darbo tikslas

Remiantis ankstesnių tiriamojo darbo etapų rezultatais parengti magistro baigiamąjį projektą.

Darbo uždaviniai

Susieti ir apibendrinti literatūros šaltinių kaupiamojo analitinio referato, empirinių tyrimų ataskaitos ir atlikto eksperimentinio projekto medžiagą bei parengti magistro tezes – pateikti išaiškintų teorinių ir praktinių problemų sprendimą.

Darbo sudėtis

Tekstinė dalis. Titulinis puslapis, antraštinis lapas, akademinio sąžiningumo deklaracija, baigiamojo projekto užduotis (jei reikia), santrauka lietuvių k., santrauka anglų k., turinys, lentelių sąrašas (jei reikia), paveikslų sąrašas (jei reikia), santrumpų ir terminų sąrašas (jei reikia). Pagrindinė dalis: įvadas (darbo aktualumas ir naujumas, tyrimo problema ir jos ištyrimo lygmuo, objektas, tikslas, uždaviniai ir metodika); papildyti ir apibendrinti teorinių tyrimų, empirinių tyrimų ir eksperimentinio projekto duomenys; skyrių išvados ir visos darbo išvados. Literatūros sąrašas, informacijos šaltinių sąrašas (jei reikia), priedai, sumažintos grafinės dalies kopijos.

Teksto (pagrindinės dalies) apimtis yra 2 - 3 autoriaus lapai (1 autoriaus lapas yra 40 000 spaudos ženklų su tarpais), t. y. apie 60 – 80 puslapių kompiuterio teksto (šriftas Times New Roman, dydis 12, tarpas tarp eilučių 1.15, <https://www.ebooks.ktu.lt/cb/1466/rasto-darbu-rengimo-metodiniai-nurodymai/>).

Grafinė dalis.

Grafinė dalis turi sudaryti vieningą visumą ir atspindėti darbo turinį bei svarbiausius teorinių, empirinių tyrimų ir eksperimentinio projektavimo rezultatus. Reikia atsakyti neesminės informacijos ir išryškinti svarbiausias architektūrinių problemų sprendimo idėjas.

Ekspozicijos raiškiausia dalis turėtų būti eksperimentinis projektas, iliustruojantis problemų sprendimo koncepcines nuostatas. Eksperimentinis projektas turėtų sudaryti nuo 3/5 iki 4/5 grafinės dalies.

Grafinės dalies apimtis 10 – 16 planšetų, kurių matmenys 70 x 100 cm – B1 (orientuoti vertikaliai).

Grafinės dalies užrašų aukštis ne mažesnis kaip 5 mm.

Maketas arba virtualus turas po planuojamą teritoriją / objektą.

Baigiamojo projekto tekstinės ir grafinės dalies **skaitmeninė kopija**.

Kalendorinis darbo planas

1. Užduoties aptarimas	2022 02 02
2. Baigiamojo darbo rašymo programos, darbo struktūros sudarymas	2022 02 09
3. Turimos medžiagos papildymas, sisteminimas, analizė ir apibendrinimas	iki 2022 03 16
4. Papildytos ir apibendrintos medžiagos peržiūra ir vertinimas	2022 03 16
5. Baigiamojo darbo parašymas bei grafinės dalies užbaigimas ir sutvarkymas	iki 2022 05 04
6. Baigiamojo projekto teksto pirmosios redakcijos peržiūra	2022 05 04
7. Baigiamojo projekto gynimas projekto vadovų komisijoje	2022 05 11
8. Baigiamojo projekto viešas gynimas	2022 05 31

Konsultacijų su vadovu laikas

Savaitės diena	Statybos ir architektūros fakultetas, 311 aud., Zoom ar kita nuotolinio mokymo platforma	Darbovietė
	Laikas ir trukmė *	Laikas ir trukmė *
Pirmadienis		
Antradienis		
Trečiadienis		
Ketvirtadienis	10:30 , 2 val.	
Penktadienis		

* - per savaitę skirti 2 val.

Baigiamojo projekto vadovas

Ingrida Pavlaitytė
(vardas, pavardė, parašas)

Studentas

Gintarė Marožaitė
(vardas, pavardė, parašas)

2022 m. vasaris

Marozaitė Gintarė. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studija. Magistro studijų baigiamasis projektas. Vadovė lekt. dr. Ingrida Povilaitienė; Kauno technologijos universitetas, statybos ir architektūros fakultetas.

Studijų kryptis ir sritis (studijų krypčių grupė): Architektūra

Kaunas, 2022. 132 p.

Santrauka

Mažosios Lietuvos profesionali architektūra nagrinėta tik kelių autorių, visuomenėje, žiniasklaidoje jai skiriama mažai dėmesio. Mažosios Lietuvos statybinis paveldas yra gausiai išlikęs Mažosios Lietuvos kaimiškose ir miestiškose gyvenvietėse, o statiniai, nors ir dažnai atvejais apleisti, tačiau išlaikę savo architektūrines vertes. Didelis kiekis išlikusių pastatų primena apie Mažosios Lietuvos istoriją, tačiau spartėjant globalizacijos procesams kyla istorinės užmaršties grėsmė. Nepelnyta Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros užmarštis daro neigiamą įtaką Mažosios Lietuvos urbanistiniam bei kraštovarkiniam karkasui – apleisti pastatai nėra patrauklūs nei gyventojams, nei turistams, sunku pritraukti verslus į provinciją. Atlikti teoriniai tyrimai parodė, kad tinkamos funkcijos pritaikymas istoriniam pastatui, tinkamos vietovės populiarinimo strategijos suformulavimas, turizmo vystymas bei visuomenės edukacijos spartinimas padeda istoriniams pastatams išlikti ir būti naudojamais dar kartą ir būti naudojamiems ateityje.

Empirinių tyrimų metu atliktos sociologinės apklausos parodė, kad nors visuomenėje trūksta kultūros paveldo saugojimo žinių, tačiau turizmo, orientuoto į Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros pažinimą, plėtra yra vienas iš greičiausių būdų atgaivinti istorinę architektūrą provincijoje. Regiono planinės – erdvinės struktūros analizės metu pastebėta, kad Mažosios Lietuvos mastelis yra itin patogus turizmo plėtrai traukiniu, pėsčiomis bei dviračiu.

Eksperimentinis projektas parengtas pagal sudarytą koncepcinį modelį. Projektas susideda iš 3 dalių: Mažosios Lietuvos turistinės infrastruktūros scenarijaus, turistinio maršruto modelio ir traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo. Apibendrinus visas tris dalis kuriamos rekomendacinio pobūdžio gairės, kuriomis remiantis saugojamas Mažosios Lietuvos statybinis paveldas.

Gintarė Marozaitė. Feasibility Study for Preservation of Built Heritage of Lithuania Minor. Master's Final Degree Project. Supervisor lect. dr. Ingrida Povilaitienė; Faculty of Civil Engineering and Architecture, Kaunas University of Technology.

Study field and area: Architecture

Kaunas, 2022. 132 p.

Summary

The professional architecture of Lithuania Minor has been studied only by a few authors and only a little attention has been paid to it by the society and in the media. The built heritage of Lithuania is abundant in the rural and urban settlements of Lithuania Minor, and the buildings, although often abandoned, have retained their architectural values. Many survived buildings is a reminder of the history of Lithuania, but with the acceleration of globalization, the threat of historical oblivion arises. The undeserved oblivion of the professional architecture of Lithuania Minor has a strong negative effect on the urban and landscaping framework of Lithuania Minor — abandoned buildings are attractive neither to residents nor to the tourists; it is difficult to attract businesses to the province. Theoretical research showed that selection of the right function for a historic building, formulation of the appropriate strategy for the site's popularisation, development of tourism, and acceleration of the public education can help historic buildings to survive and be used again.

Sociological surveys, conducted during the empirical research, showed that although there is a lack of knowledge in the society about the preservation of cultural heritage, the development of tourism focused on the recognition of professional architecture in Lithuania Minor is one of the fastest ways to revive historical architecture in the province. During the analysis of the planar-spatial structure of the region, it was noticed that the scale of Lithuania Minor is very convenient for the development of tourism by train, on foot, and by bicycle.

The experimental project was developed based on the conceptual model. The project consists of 3 parts — the scenario of the tourist infrastructure of Lithuania Minor, the model of the tourist route, and the improvement of the urban structure of the train station settlement. After summarizing all three parts, guidelines of a recommendatory nature are developed, on the basis of which the built heritage of Lithuania Minor could be protected.

Turinys

Lentelių sąrašas	11
Paveikslų sąrašas	12
Terminų sąrašas.....	16
Įvadas.....	17
1. Statybinio paveldo saugojimo samprata bei Mažosios Lietuvos statybinio paveldo bruožai ir svarba.....	20
1.1. Statybinio paveldo bei jo saugojimo samprata ir praktika	20
1.1.1. Šiuolaikinės paveldosaugos tendencijos Lietuvoje	20
1.1.2. Veiksniai, darantys įtaką paveldosaugos suvokimui ir kaitai.....	23
1.1.3. Statybinio paveldo saugojimo galimybės – edukacija ir bendruomeniškumas	25
1.1.4. Pasauliniai statybinio paveldo saugojimo ir įveiklinimo pavyzdžiai	26
1.2. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo svarba istoriniame bei šiuolaikiniame kontekste	29
1.2.1. Mažosios Lietuvos istorinė bei etnografinė riba	29
1.2.2. Kultūrinė Mažosios Lietuvos regiono svarba Lietuvai	30
1.2.3. Mažosios Lietuvos urbanistinė kaita	31
1.2.4. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo bruožai	33
1.2.5. Vokiškos (prūsiškos) statybos tradicijos analogų analizė	36
1.3. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo įveiklinimo, populiarinimo galimybės	37
1.3.1. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo galimybės vystyti turizmo infrastruktūrą ir populiarinimas	37
1.3.2. Socialinių tinklų ir televizijos medijos svarba statybinio paveldo populiarinimui	39
1.4. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo išsaugojimo hipotetinis modelis	40
2. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių empiriniai tyrimai.....	42
2.1. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių empirinių tyrimų programa bei metodai	42
2.2. Sociologinių apklausų rezultatai.....	45
2.2.1. Visuomenės apklausa „Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas“.....	45
2.2.2. Visuomenės apklausa „Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp vartotojų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių statinių“	48
2.2.3. Visuomenės apklausa „Istorinio pastato panaudos galimybės“	50

2.3. Statybinio paveldo bei Mažosios Lietuvos teritorijos planinės - erdvinės urbanistinės struktūros analizė.....	53
2.3.1. Transporto infrastruktūros ir susisiekimo analizė	53
2.3.2. Mažosios Lietuvos teritorijos pasiskirstymas pagal jos funkciją ir geležinkelio infrastruktūros naudojimą.....	54
2.3.3. Mažosios Lietuvos mastelio tinkamumas turistinės infrastruktūros vystymui – pasiekiamumo tyrimai	55
2.3.4. Lankytini Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai traukinių stočių gyvenvietėse ir jų pasiekiamumas	58
2.3.5. Geležinkelio stočių pastatų kompleksai – sklypų planų analizė	65
2.3.6. Vertingosios traukinių stočių kompleksų statinių savybės.....	72
2.4. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo koncepcinis modelis	74
3. Eksperimentinis turistinio maršruto, orientuoto į Mažosios Lietuvos statybinį paveldą, projektas ir traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija.....	75
3.1. Mažosios Lietuvos turistinės infrastruktūros, orientuotos į statybinio paveldo pažinimą ir populiarinimą strategija	75
3.1.1. Turistinės infrastruktūros kūrimo principai Mažojoje Lietuvoje	75
3.1.2. Esama ir siūloma Mažosios Lietuvos turistinė infrastruktūra traukinių stočių gyvenvietėse	77
3.1.3. Turistinio kelio koncepcija.....	78
3.1.4. Turistinio judėjimo scenarijus	80
3.2. Turistinio maršruto modelis Pagėgių – Lauksargių atvejis	82
3.2.1. Turistinio kelio modelis.....	82
3.2.2. Esama bei trūkstama maršruto turistinė infrastruktūra.....	84
3.2.3. Lankytini Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai siūlomame maršrute	84
3.3. Traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija.....	87
3.3.1. Gyvenvietės vietos atranka.....	87
3.3.2. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros analizė.....	88
3.3.3. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija	90
3.4. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo rekomendacinio pobūdžio gairės.....	93
Išvados	94
Literatūros sąrašas	96
Priedai.....	101
1 priedas. Visuomenės apklausa: „Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas“	101

2 priedas. Visuomenės apklausa: „Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga - santykis tarp vartotojų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių pastatų“	104
3 priedas. Visuomenės apklausa: „Istorinio pastato panaudos galimybės“	107
4 priedas. Fotofiksacija – Lauksargių traukinių stoties kompleksas	111
5 priedas. Fotofiksacija – Pagėgių traukinių stoties kompleksas	113
6 priedas. Fotofiksacija – Šilutės traukinių stoties kompleksas	114
7 priedas. Fotofiksacija – Kukorų traukinių stoties kompleksas	115
8 priedas. Fotofiksacija – Priekulės traukinių stoties kompleksas	116
9 priedas. Fotofiksacija – Klaipėdos traukinių stoties kompleksas	117
10 priedas. Fotofiksacija – Smalininkų traukinių stoties kompleksas.....	118
11 priedas. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo populiarinimas – „Mažosios atvirutės“	119
12 priedas. Mažosios Lietuvos turistinės infrastruktūros objektai – maketas	120
13 priedas. Turistinė infrastruktūra Mažosios Lietuvos gyvenvietėse	121
14 priedas. Kūrybinės dirbtuvės – „Mažosios Lietuvos mažoji architektūra“	129

Lentelių sąrašas

Lentelė 1. Empirinių tyrimų programa – tyrimo hipotezės (sudaryta G. Marozaitės).....	43
Lentelė 2. Esama ir siūloma turistinė infrastruktūra Mažosios Lietuvos traukinių stočių gyvenvietėse	77

Paveikslų sąrašas

1 pav. Natkiškių (Pagėgių sav.) seniūnijos pastatas (G. Marozaitės nuotrauka)	20
2 pav. Nepalankaus visuomenės požiūrio priežastys į valstybės apsaugą turintį paveldą (parengė G. Marozaitė).....	22
3 pav. Visuomenės psichologinis architektūros saugojimo suvokimas (parengė G. Marozaitė).....	23
4 pav. Phu Quoc sala, Vietnamas. (G. Marozaitės nuotrauka)	23
5 pav. Natkiškiai (Pagėgių sav.) buvusi mokykla. (G. Marozaitės nuotrauka).....	24
6 pav. Veiksniai, darantys įtaką paveldosaugos suvokimui ir kaitai (parengė G. Marozaitė)	24
7 pav. Dviaukštė mokykla Pagėgių sav. (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015).....	25
8 pav. Pagėgių sav. nugriautas istorinis pastatas. (G. Marozaitės nuotrauka)	26
9 pav. Bendruomeniškumo svarba paveldo saugojime (parengė G. Marozaitė).....	26
10 pav. Kultūros centras, buvusi ligoninė Prancūzijoje (Werbepause‘ė, 2015)	27
11 pav. Meno galerija Budapešte (Marzo‘as, 2020)	27
12 pav. Kopyčia Jungtinėje Karalystėje (<i>The Chapel on the hill</i> , 2015)	28
13 pav. Cukraus perdirbimo gamykla Kanadoje (<i>Allez UP Rock Climbing Gym</i> , 2014)	28
14 pav. Veiksniai, lemiantys sėkmingą ir nesėkmingą pastato išsaugojimą (parengė G. Marozaitė)	29
15 pav. Mažajai Lietuvai būdinga architektūra, Priekulė (Zarabaitė, 2015).....	29
16 pav. Lietuvos etnografiniai regionai (EKGt nuotrauka)	30
17 pav. Žymiausios Mažosios Lietuvos istorinės asmenybės (parengė G. Marozaitė)	30
18 pav. Mažosios Lietuvos urbanistinė kaita (parengė G. Marozaitė).....	31
19 pav. Klaipėdos krašto žemėlapis 1923-1939 m. (Vareikis ir Pocyte, 2022).....	31
20 pav. Buvusi Genių geležinkelio stotis (Miestai.net)	33
21 pav. Mažosios Lietuvos profesionalioji architektūra (parengė G. Marozaitė).....	34
22 pav. Statinys būdingas angliškai neogotikai (G. Marozaitės nuotrauka).....	34
23 pav. Pagrindiniai Mažosios Lietuvos architektūros bruožai (parengė G. Marozaitė).....	35
24 pav. Sovecke stovinti buvusi evangelikų liuteronų bažnyčia (Byšniakov‘as, 2019).....	36
25 pav. XV a. Bažnyčia Karaliaučiaus srityje (Rzhevsky‘is, 2019)	36
26 pav. Gdansko traukinių stotis (Keliaukime patys redakcija, 2020)	37
27 pav. Lietuvos turistinis žemėlapis (Lietuvon.lt, 2020).....	38
28 pav. Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros objektai (G. Marozaitė, 2020)	38
29 pav. Nekilnojamų kultūros paveldo vertybių žemėlapis (<i>kpd.lt</i> , 2015)	38

30 pav. Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros hipotetinis modelis (parengė G. Marozaitė)	40
31 pav. Principinė idėjos schema (parengė G. Marozaitė)	42
32 pav. Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas (parengė G. Marozaitė)	45
33 pav. Mažosios Lietuvos infrastuktūros vertinimas dešimtbalėje sistemoje (parengė G. Marozaitė)	46
34 pav. Kriterijai, darantys įtaką renkantis aktyvų poilsį mažojoje Lietuvoje (parengė G. Marozaitė)	46
35 pav. Poilsio vietos vertinimas (parengė G. Marozaitė)	47
36 pav. Transporto priemonių patrauklumo vertinimas (parengė G. Marozaitė)	47
37 pav. Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp vartotojų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių statinių (parengė G. Marozaitė)	48
38 pav. Kultūros paveldo saugojimas (parengė G. Marozaitė)	49
39 pav. Objektai priskiriami kultūros paveldui (parengė G. Marozaitė)	50
40 pav. Istorinio statinio pritaikymas šiuolaikiniams poreikiams (parengė G. Marozaitė)	50
41 pav. Istorinio pastato panaudos galimybės (parengė G. Marozaitė)	50
42 pav. Skirtingos funkcijos pritaikymai istoriniuose pastatuose (parengė G. Marozaitė)	51
43 pav. Istorinių pastatų populiarinimo būdai (Parengė G. Marozaitė)	52
44 pav. Transporto infrastruktūra Mažojoje Lietuvoje (Parengė G. Marozaitė)	53
45 pav. Maitinimo, apgyvendinimo įstaigų, muziejų bei gyvenviečių, kuriose didžiausia Mažosios Lietuvos istorinės architektūros koncentracija, pasiskirstymas (parengė G. Marozaitė)	53
46 pav. Mažosios Lietuvos teritorijos pasiskirstymas pagal jos funkciją (parengė G. Marozaitė pagal Pagėgių savivaldybės (2008), Tauragės (2007), Jurbarko (2008), Šilutės (2010) ir Klaipėdos (2016) rajonų bendruosius planus)	54
47 pav. Mažosios Lietuvos teritorijos skirstymas pagal geležinkelio bėgių panaudą (parengė G. Marozaitė)	55
48 pav. Mažosios Lietuvos senosios geležinkelio stotys (parengė G. Marozaitė)	55
49 pav. Pasiekiamumas pėsčiomis - 15 min, dviračiu - 30 min, automobiliu - 45 min (parengė G. Marozaitė)	56
50 pav. Pasiekiamumas traukiniu (parengė G. Marozaitė)	57
51 pav. Turistinių maršrutų plėtros galimybės (parengė G. Marozaitė)	57
52 pav. Pasiekiamumas pėsčiomis - 120 min (parengė G. Marozaitė)	58
53 pav. Pasiekiamumas dviračiu - 60 min (parengė G. Marozaitė)	58
54 pav. Lauksargių pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)	59
55 pav. Pagėgių pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)	60

56 pav. Šilutės pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė).....	61
57 pav. Kukorų pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)	62
58 pav. Priekulės pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė).....	63
59 pav. Klaipėdos pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)	64
60 pav. Smalininkų pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)	65
61 pav. Lauksargių geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė).....	66
62 pav. Pagėgių geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė).....	67
63 pav. Šilutės geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė).....	68
64 pav. Kukorų geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė).....	69
65 pav. Priekulės geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė).....	70
66 pav. Klaipėdos geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė).....	71
67 pav. Traukinių stoties komplekso vertingosios savybės (parengė G. Marozaitė remdamasi kultūros paveldo departamento duomenimis, 2021).....	72
68 pav. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studijos koncepcinis modelis (parengė G. Marozaitė).....	74
69 pav. Architektūrinę vertę turinčių statinių pasiskirstymas Mažojoje Lietuvoje (parengė G. Marozaitė).....	77
70 pav. Turistinio maršruto koncepcijos schema (parengė G. Marozaitė)	79
71 pav. „Camino Lituano“ pėsčiųjų trasa (parengė G. Marozaitė remiantis „Camino Lituano“ internetiniu puslapiu (2022))	79
72 pav. Teritorijų pasiekiamumas dviratininkų ir pėsčiųjų turizmo plėtrai (parengė G. Marozaitė) 80	
73 pav. Turistinio maršruto kelias ir jo apimtis (parengė G. Marozaitė).....	82
74 pav. Esama bei siūloma papildyti turistinė infrastruktūra (parengė G. Marozaitė)	83
75 pav. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai (parengė G. Marozaitė).....	84
76 pav. Pagėgių traukinių stotis XIX a. (<i>Kitapus.lt</i> , 2022).....	85
77 pav. Pagėgių Šv. Kryžiaus bažnyčia 1941 m. (Wehrmacht, data nežinoma).....	85
78 pav. Vandens bokštas greta Pagėgių (Incius, 2013).....	85
79 pav. Senasis Pagėgių paštas (<i>Kitapus.lt</i> , data nežinoma).....	85
80 pav. Būbliškės dvaro svirnas (<i>kpd.lt</i> , 2004)	85

81 pav. Gudų tiltas (Šilokarčema, 2021).....	86
83 pav. Lauksargių Evangelikų liuteronų bažnyčia (<i>Kitapus.lt</i> , 2022).....	86
84 pav. Lauksargių traukinių stotis (Marozaitė, 2021)	86
85 pav. Gyvenvietės vietos atrankos kriterijai (parengė G. Marozaitė).....	87
86 pav. Pagėgių centrinės dalies užstatymo analizė (parengė G. Marozaitė).....	88
87 pav. Pagėgių viešosios (žalios) erdvės bei transporto infrastruktūra (parengė G. Marozaitė).....	89
88 pav. Birutės gatvė, jos išsklotinė ir pjūvis (parengė G. Marozaitė).....	90
89 pav. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo idėja (parengė G. Marozaitė) ...	90
90 pav. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija (parengė G. Marozaitė).....	91
91 pav. Laisvalaikio ir kultūros objektų išsidėstymas Pagėgiuose (parengė G. Marozaitė).....	91
92 pav. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo koncepcijos (parengė G. Marozaitė).....	92

Terminų sąrašas

Terminai:

Mažosios Lietuvos profesionalus statybinis paveldas – statiniai statyti XIX a. pabaigoje — XX a. pradžioje, kuriems būdinga tinkuotos sienos, papuoštos raudonų plytų intarpais, šoninė kryžminė mansarda, aukšti skeltų akmenų pamatai, raudonomis keraminėmis čerpėmis dengtas stogas. Pastatai paprastai statyti pagal tipinius projektus arba projektuoti profesionalių architektų.

Mažosios Lietuvos istorinė architektūra – pastatai, inžineriniai statiniai statyti XIX a. pabaigoje - XX a. pradžioje, tiek liaudies statybos tradicijos pastatai, tiek profesionali Mažosios Lietuvos architektūra.

Istorinės Mažosios Lietuvos traukinių stotys - traukinių stotys pastatytos Mažosios Lietuvos teritorijoje XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje. Šios traukinių stotys turi Mažosios Lietuvos profesionaliai architektūrai būdingus bruožus, traukinių stočių pastatai statyti pagal tipinius to laikotarpio projektus.

Vokiškos, Prūsiškos statybos tradicijos pastatai – statiniai statyti buvusios Prūsijos valstybės teritorijoje, šiai statybos tradicijai būdinga nedegios statybinės medžiagos, tipiniai projektai sukurti profesionalių architektų bei planinė miesto, kaimo ir netgi sodybos struktūra.

Urbanistinis sodrinimas – miesto struktūros gerinimas atsižvelgiant į istorinę miesto urbanistinę sandarą — nepakenkiant, o pabrėžiant susiklosčiusią padėtį.

Vizualinės informacijos sistema - ženklai, mažosios architektūros elementai, kurie padeda atskirti, surasti ar informuoti apie tam tikrus Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektus.

Įvadas

Mažosios Lietuvos architektūra iki šiol Lietuvoje buvo nagrinėta tik kelių autorių (Martynas ir Marija Purvinai, Algirdas Matulevičius, Vytenis ir Junona Almonaičiai ir kt.). Dėl susiklosčiusių krašto istorinių aplinkybių po I – ojo, II – ojo Pasaulinių karų, Vokietijos bei Sovietų okupacijų skirtingais laikotarpiais daug istorinių šaltinių buvo sunaikinti, kaip ir didelė dalis statybinio paveldo. Jau nuo Lietuvos Didžiosios kunigaikštystės ir Ordino kovų laikų šis kraštas buvo pasienio ruožas bei svarbi jungtis tarp Lietuvos ir vakarų Europos. Mažoji Lietuva skirtingais laikotarpiais buvo Vokiečių ordino valstybės (iki 1525 m.), Prūsijos kunigaikštystės (1525-1701 m.) Prūsijos karalystės sudėtyje (1701-1871 m.) bei priklausė Vokietijos imperijai (1871-1919 m). Veikiamoje vokiškos kultūros Mažojoje Lietuvoje, dažnai vadinamoje Prūsų Lietuva arba Rytprūsiau, susiklostė unikali architektūra, kuri nebuvo būdinga Didžiajai Lietuvai (Matulevičius, 2015).

II – ojo pasaulinio karo metu šio krašto statybiniam paveldui buvo padaryta milžiniška žala, sunaikinta daug bažnyčių, su kuriomis taip pat pražuvo didžioji dalis buvusių istorinių šaltinių. Po sovietų okupacijos šis kraštas tarsi nebeegzistavo, buvo slopinama krašto istorijos sklaida. Architektūrinis paveldas buvo naudojamas kasdieninėms sovietmečio reikmėms – bažnyčios paverčiamos sandėliais, tokiu būdu sąmoningai griauinant istorinio statybinio palikimo vertės suvokimą. Po nepriklausomybės atgavimo, ypač provincijose, architektūrinis palikimas ir toliau nebuvo saugomas, atvirksčiai – naikinamas. Daugybė pastatų, buvusių mokyklų, viešbučių, pramonės statinių, statytų XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje buvo tiesiog išardyti, o plytos parduotos (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015).

Net ir šiomis dienomis Mažosios Lietuvos statybiniam paveldui yra skiriama labai mažai dėmesio. Provincijose esantys pastatai tiesiog byra, dauguma pastatų yra sudarkyti dėl finansinio nepritekliaus arba tiesiog architektūrinio išsilavinimo stokos. Tačiau dėl vokiškoje statyboje vyravusių kokybiškų statybinių medžiagų, net ir apleisti pastatai yra išlaikę savo pirminę išvaizdą, nepakitusios pastatų konstrukcijos, išlaikytos tūrinės erdvinės kompozicijos, dažnai išlikusi fasadų apdaila ir puošyba, tad regione gausu statybinio paveldo objektų, kuriuos vis dar galima, ir reiktų, naudoti ir saugoti. Visgi tokie architektūros objektai tampa didžiule našta bendruomenėms. Šią našą būtina sumažinti, o istoriniams pastatams suteikti naują gyvenimą į juos investuojant ir teisingai parenkant naujas pastatų funkcijas, bandant pritraukti verslą bei šviečiant visuomenę.

Temos aktualumas, problematika. Didelis kiekis vis dar išlikusių profesionalios architektūros, vokiškos statybos tradicijos statinių neleidžia pamiršti apie šio krašto istoriją. Apleisti pastatai daro neigiamą įtaką Mažosios Lietuvos urbanistiniam bei kraštotvarkiniam karkasui – apleisti objektai nėra patrauklūs nei gyventojams, nei turistams; sunku pritraukti verslus į provincijas, o vietoje seno pastato atnaujinimo statomi nauji namai – tokia statybos praktika nėra darni. Praeityje šiuose Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo objektuose buvo įsikūrusios mokyklos, svečių namai, pramonė, kuri intensyviai veikė. Šiais laikais provincijose egzistuojantis nedarbas bei kitos socialinės problemos veda link emigracijos, todėl kyla grėsmė mažų Mažosios Lietuvos miestelių išnykimui, krašto mentaliteto praradimui, iškyla istorinės užmiršties grėsmė. Vystant tinkamą statybinio paveldo Mažojoje Lietuvoje populiarinimo strategiją, skatinant istorinių pastatų naudojimą pritaikant juos

šiuolaikinėms reikmėms, kurios ne darytų architektūrą, bet ją saugotų, galėtų būti išsprendžiamos pastatų apleistumo ir nykstančios istorinės atminties problemos. Šiuo metu Mažosios Lietuvos profesionalus statybinis paveldas merdėja, o jo atgaivinimas gali tapti puikiu regiono reinkarnacijos pavyzdžiu.

Darbo tikslas: Parengti Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studiją, eksperimentinio projekto sprendiniais patikrinti ir pritaikyti teorinių bei empirinių tyrimų rezultatus. Šio darbo esmė yra išsiaiškinti palankias sąlygas istorinių statinių naudojimui bei populiarinimui – sukurti **strategiją kaip Mažosios Lietuvos statybinis paveldas galėtų organiškai būti vėl naudojamas, lankomas, žinomas ir vertinamas**, tokiu būdu padedant spręsti kitas socialines, ekonomines problemas Mažosios Lietuvos provincijose.

Darbo uždaviniai:

- atlikti paveldo saugojimo sampratos ir Mažosios Lietuvos statybinio paveldo bruožų išryškinimo bei svarbos nustatymo teorinius tyrimus;
- sukurti Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių hipotetinį modelį;
- patikrinti sudaryto hipotetinio modelio teiginius, remiantis sociologinių apklausų ir Mažosios Lietuvos teritorijos planinės - erdvinės urbanistinės struktūros analizės rezultatais;
- sudaryti koncepcinį Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių modelį;
- parengti Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių eksperimentinį projektą trimis etapais: Mažosios Lietuvos regiono turizmo, orientuoto į statybinio paveldo pažinimą, strategija, turistinio maršruto modelis ir istorinės traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija;
- suformuluoti rekomendacinio pobūdžio Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo gaires, kuriomis remiantis galėtų būti vystomos statybinio paveldo saugojimo strategijos.

Darbo metodika:

- Teoriniai tyrimai – informacijos šaltinių rinkimas, jų analizė ir susisteminimas.
- Empiriniai tyrimai – sociologinės apklausos, planinės – erdvinės urbanistinės struktūros analizė (pasiekiamumo nustatymas „Qgis“ programa, erdvės sintaksės metodas analizuojant matomumą traukinių stočių sklypuose) bei tyrimai vietoje.
- Eksperimentinis projektas – projektavimo principų formulavimas ir testavimas.

Darbo eiga:

Magistro baigiamajame darbe nagrinėjami pirminiai ir antriniai literatūros šaltiniai, analizuojami praktiniai istorinių statinių panaudojimo ir vokiškos statybos tradicijos architektūros pavyzdžiai. Atliekami Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių empiriniai tyrimai. Atlikus teorinius ir empirinius tyrimus kuriamas eksperimentinis projektas – Mažosios Lietuvos regiono

turizmo plėtros strategija orientuota į profesionalaus statybinio paveldo pažinimą, turistinio maršruto modelis ir istorinės traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija.

Darbo struktūra:

Magistro baigiamasis darbas susideda iš įvado, trijų pagrindinių dalių (teorinių tyrimų, empirinių tyrimų bei eksperimentinio projekto) baigiamojo magistro darbo apibendrinimo – išvadų, literatūros sąrašo ir 14 priedų. Darbe cituojami 71 literatūros šaltiniai, pateikiama 92 paveikslėliai ir 2 lentelės. Darbo apimtis: pagrindinis tekstas 102 psl. ir 14 priedų.

1. Statybinio paveldo saugojimo samprata bei Mažosios Lietuvos statybinio paveldo bruožai ir svarba

1.1. Statybinio paveldo bei jo saugojimo samprata ir praktika

1.1.1. Šiuolaikinės paveldosaugos tendencijos Lietuvoje

Lietuvoje vis dar išliko tendencija statybinio kultūros paveldu laikyti tik tuos objektus, kurie yra tapatinami su iškilniais Lietuvos istorijos įvykiais. Pastatai, kurie išliko autentiški, kažkada buvo didingi bei turėjo reprezentacinę reikšmę yra labiau gerbtini negu kasdieninis buvęs žmonių gyvenimas ir tokio gyvenimo sukurta architektūra. Suvokdami kultūros paveldą tik kaip „reikiamų“ pastatų saugojimą, pasmerkiame provincijose esančius pastatus bei nematerialų jų paveldą pražūčiai. Dėl nepalankių istorinių aplinkybių - sovietų okupacijos, vis dar atsiliegame nuo šiuolaikinių paveldosaugos tendencijų, tačiau neišvengiamai turime judėti kartu su Europos standartais (Čepaitienė, 2005).

Pastaruosiu metu architektūrinis paveldas tampa neatsiejamu nuo ekonominių veiksnių, o didžiausiu paveldo „saugotoju“ darosi turizmas. Bendruomenėms yra svarbi jų praeitis, o šiandienos žmogui artima ne tik reprezentacinė architektūra – dvarai, pilys, rūmai, bet taip pat išnykstančios industrinės eros statiniai – gamyklos, šachtos, kurios yra artimesnės didesniai vartotojų ratui. Matoma, kad jaunų žmonių tarpe intensyvėja tendencija domėtis savo šalies palikimu bei istorija. Architektūra tiesiogiai padeda prisiliesti prie praeities, ji akivaizdžiausiai mums įrodo, kad vienokie ar kitokie dalykai egzistavo ir negalėjo būti sumeluoti (Čepaitienė, 2005).

Šiandien statybinis paveldas yra be galo svarbus mūsų paveldosaugos suvokimui, be jo negalėtume savęs identifikuoti kaip tam tikros tautybės, regiono, bendruomenės vieneto. Žmonės nori susigrąžinti savo tradicijas, tačiau daugelis paveldą vis dar suvokia kaip statinį, materialų daiktą (Ashworth ir Howard, 2008). Nors kartais gyventojai sąmoningai nesuvokia kultūrinio palikimo reikšmės, bet vis tiek intuityviai puoselėja jausmus savo gimtinei, vietoms, kurios yra vertingos, tradicijas perduoda savo vaikams. Tai įrodo, kad istorinis paveldas vis dar yra reikšmingas, o teisinga paveldosauga gali padėti išsaugoti savą identitetą greit globalėjančioje visuomenėje.

Tradiciškai paveldosaugos objektai skirstomi į septynias kategorijas, jas išskiria tiek lietuvių autoriai (Čepaitienė, 2005) tiek užsienio (Ashworth'as ir Howard'as, 2008) – gamta, kraštovaizdis, paminklai, artefaktai, veikla, žmonės bei vietovės. Šiame darbe daugiausia dėmesio bus skiriama būtent paminklams (istoriniams statiniams statytiems XIX a. pabaigoje – XX a., pradžioje dabartinėje Mažosios Lietuvos teritorijoje, kuriems būdingi profesionalios architektūros bruožai). Kitaip tariant architektūriniai statiniai bei žmogaus santykiui su tokia architektūra. Bus bandoma išspręsti problemas, kurios charakteringos Mažosios Lietuvos provincijoms: kaip saugoti unikalią architektūrą,



1 pav. Natkiškių (Pagėgių sav.) seniūnijos pastatas (G. Marozaitės nuotrauka)

kuri yra būdinga tik tam tikram regionui, kaip išsaugoti ją, kai visuomenė nesuvokia, kodėl ją reikia saugoti.

Anot Bučo ir Mlinkauskienės (2011), pagrindinė valstybės apsaugą turinčių pastatų saugojimo problema yra skirtingas valdininkų bei visuomenės požiūris į tokius pastatus. Gyventojai saugojamą objektą supranta kaip gyvenamąją, darbo vietą, naudojamą inžinerinį statinį ir pan. – kasdieniniams poreikiams funkcionuojantį statinį, gyvenimo gerovei užtikrinti. Saugomų teritorijų, kultūros paveldo, kultūros vertybių administracijos rūpinasi kultūrine gerove, kraštovaizdžio, architektūros vertės išsaugojimu. Saugojimo būdai nėra tobulai veikiantys – griežti apribojimai dažnai pastatui kenkia, o ne išsaugo jį. Opiausia tokio „nesusikalbėjimo“ problema iškilusi Lietuvos provincijose, ne išimtis yra ir Mažoji Lietuva, kur kaimo gyventojai stokoja architektūrinio išprusimo ir paveldosaugos supratimo, pasikeitę žmonių poreikiai, o dažnai ir materialinė padėtis neleidžia tinkamai prižiūrėti saugojamo pastato. Žmonės vengia įsigyti valstybės apsaugą turinčius pastatus, nes dažnai bijo apribojimų, ir jiems atrodo, kad paprasčiau įsigyti pastatą, kuris neturi jokios apsaugos, o dėl šios priežasties vertingi pastatai netenka finansuotojo ir tampa apleisti.

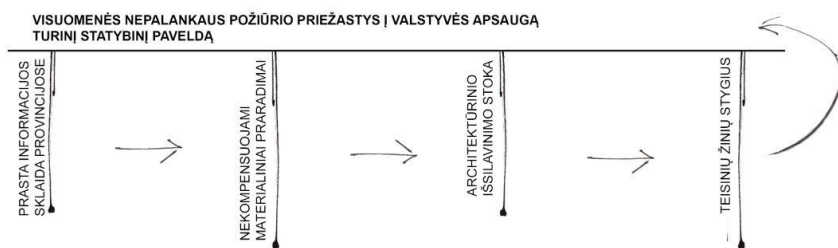
Iš Bučo ir Mlinkauskienės (2011) atliktos 45 respondentų apklausos apie statinių saugojimą ir jo būdus paaiškėjo, kad 50 proc. apklaustųjų siūlė naudoti imitacijas restauruojant pastatus. Apie 30 proc. apklaustųjų pritarė autentiškumo išlaikymui, naudojant vyriausybės priimtas normas. Tai reiškia, kad apie 80 proc. apklaustųjų vienokiu ar kitokiu būdu norėtų išsaugoti pastatus ir tik maža dalis apklaustųjų siūlė pastatus nugriauti ir vietoje jų pastatyti naujus. Didelė dalis žmonių prisiriša prie savo gyvenamosios vietos, o pokyčiai dažnai jiems kelia neigiamus jausmus. Nepaisant to, neretai saugomų pastatų savininkams tenka rinktis, kaip su tuo pastatu pasielgti: jį saugoti ar apleisti. Kaip vienas iš daugelio pavyzdžių galėtų būti Pagėgių savivaldybei priklausantis pastatas (žr. 1 pav.), kuris buvo pastatytas 1900 – aisiais metais. Šis pastatas yra išlaikęs savo vertingąsias savybes: tūrinę kompoziciją, konstrukciją, fasadų dekorą, netgi turėjo originalius langų rėmus. Kadangi šis pastatas nebuvo įtrauktas į nekilnojamojo kultūros paveldo vertybių registro sąrašą, jis buvo daugybę kartų remontuojamas ir kiekvieno remonto metu prarasdavo kažkokią unikalią savo detalę. Apie 2000 - uosius metus, po pastato renovacijos „dingo“ unikalūs dekoru elementai, buvo suardyta planinė struktūra, 2020 - aisiais buvo pašalinti originalūs pastato langų rėmai. Pirmiausia, tokie sprendimai galimai buvo priimti dėl visiems aktualių priežasčių - nekompensuojamų materialinių ir finansinių nuostolių, nepakankamo ir nepatikimo informacijos tiekimo vietos bendruomenei, architektūrinio išsilavinimo stygiaus vietos savivaldoje bei menko tokio pobūdžio švietimo sklaidos rajonuose (Bučas ir Mlinkauskienė, 2011).

Dėl teisinių žinių stygiaus visuomenė dažnai nepagrįstai bijo pastatą remontuoti. Praktika rodo, kad saugojamas pastatas gali prisitaikyti prie šiuolaikinių visuomenės standartų, būti ekonomiškas, pritaikytas žmonėms su negalia. Visuotinai pripažįstama, kad vis dar geriausias architektūrinio paveldo išsaugojimo būdas yra jo naudojimas. Suprantama, kad visuomeninio naudojimo pastatas privalės būti pritaikytas šiuolaikiniams saugumo standartams, tačiau dažnas saugojamo pastato savininkas pritaikymo galimybių nesuvokia ir galvoja, kad pastatas tiesiog bus nepatogus kurtis verslui (*Oidhreachta agus Gealtachta Department of Arts*, 2011).

J. Bučas (2006) teigia, kad „teisinė paveldosaugos bazė ir vadyba, paremta apribojimais, draudimais ir baudomis be kompensacinių paskatų taikymo už patirtus suvaržymus bei ekonominius nuostolius, susilaukia vis didėjančio paveldo naudotojų bei savininkų nepasitenkinimo.“ Nuo

nepriklausomybės atgavimo nepagerėjusi paveldosauginė teisinė bazė Lietuvoje sukuria visuomenės nepasitenkinimą saugomais architektūriniais objektais.

Lietuvoje vis dar neigiamai žiūrima į pastatus, turinčius valstybės apsaugą. 2 pav. nurodomos pagrindinės priežastys, kodėl visuomenė nepalankiai žiūri į statinius, įtrauktus į Nekilnojamų kultūros paveldo vertybių registro sąrašą bei kodėl išsivystė baimė tokiems pastatams. Didžiausia baimė išlieka nekompensuojami materialiniai nuostoliai, informacijos stygius, išsilavinimo stoka bei teisinių žinių stygius. Kitose Europos valstybėse, norint išspręsti šią problemą, imtasi aktyvios veiklos remti vietos gyventojus ir skatinti pačius saugoti vietos kultūrinį architektūrinį paveldą: teikiama finansinė bei socialinė parama, į saugomų teritorijų valdymą įtraukiamos vietos bendruomenės, skatinamas visuomeniškumas. Taip pat organizuojamos kūrybinės dirbtuvės bei švietėjiška veikla, padedanti kaimiškų vietovių gyventojams lengviau suvokti kultūrinio paveldo reikšmę jiems patiems (Bučas ir Mlinkauskienė, 2011).



2 pav. Nepalankaus visuomenės požiūrio priežastys į valstybės apsaugą turintį paveldą (parengė G. Marozaitė)

Statybinio paveldo saugojimo problema yra ta, kad tokie objektai paprastai pergyvena kelias skirtingas kartas, toks statinys būna pastatomas laikotarpiu, kai žmogaus poreikiai būna vienokie, o tampa istoriniu paveldu gal tik po šimto metų, kai visuomenės psichologija, poreikiai, mąstymas, vertybės yra visiškai kitokie nei tų dienų pasaulyje. Tad žmogus dažnai negali objektyviai įvertinti pastato funkcijos po, tarkime, 100 metų (*Proceedings of the ICOMOS*, 2010).

Viena iš priežasčių, kodėl visuomenė dažnai „pamiršta“ statybinio paveldo saugojimą yra griežti apribojimai, sankcijos, finansiniai sunkumai ir pan. (*Proceedings of the ICOMOS*, 2010). Dalį žmonių tokioje situacijoje veikia atvirkštinė psichologija, kai norima daryti atvirkščiai negu liepiama. Italijos kultūrinio paveldo apsauga yra viena iš griežčiausių pasaulyje ir visuotiniame kontekste jiems neblogai sekasi. Italijos paveldosauga taip pat yra viena iš seniausių, būtent šioje šalyje pradėjo reikštis tarptautinės paveldosaugos užuomazgos. Jau 1902 metais Italijoje statybinis paveldas traukiamas į tuometinį paveldo registrą (Markevičiūtė, 2008). Problemos, su kuriomis susiduria šiandieninė Lietuvos paveldosauga, Italijoje jau yra išspręstos sistemingai peržiūrint ir tobulinant kultūros paveldo saugojimo įstatymus ir praktiką:

- 1) specialiųjų kultūros paveldo apsaugos įstatymų priėmimas;
- 2) aiškiai reglamentuotos baudmės už kultūrinio paveldo nesaugojimą, gadinimą bei nelegalų jo naudojimą;
- 3) daugiau nei 50 metų veikianti specializuota institucija, kuri tiria nusikaltimus susijusius su kultūrinio paveldo naudojimu;
- 4) Kultūros paveldo ministerijos sisteminga ir tęstina reorganizacija nuolatos gerinant kultūros paveldo apsaugą;
- 5) griežtai kontroliuojami archeologiniai tyrinėjimai, ekspertų kontrolė ir pan.;
- 6) kultūros paveldo specialybių studentų praktika valstybinėse įstaigose
- 7) gilus bendradarbiavimas su bažnyčios institucijomis, bažnyčiai priklausančio paveldo ir istorinių šaltinių registravimas;

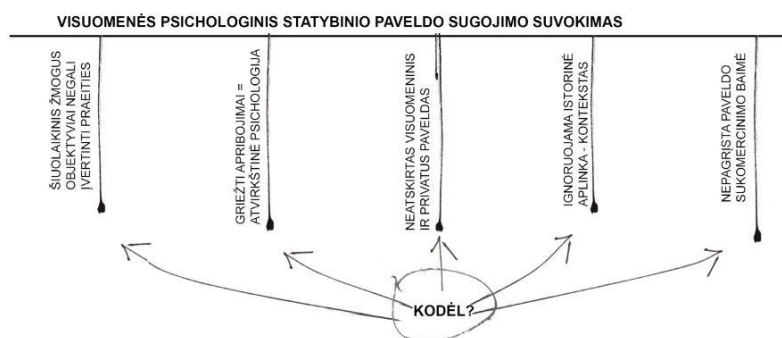
8) privačių asociacijų ir organizacijų įtraukimas į projektus (*The protection of cultural heritage: rules, practices and education*, 2017).

Po Sovietų Sąjungos griūties nebuvo sprendžiamas privataus ir viešo paveldo objektų saugojimo klausimas. Nebuvo užtikrinta, kad privačių asmenų saugojami objektai bus iš tiesų tinkamai saugojami ir ar bus prieinami visiems kaip kultūrinė visuomenės vertybė. Anot Čepaitienės (2005), „Vakarų šalių paveldo vertybių savininkai privalo paisyti visuomenės interesų, tuo tikslu paveldo apsaugos administratoriai tarpininkauja, reglamentuodami abiejų šalių teises ir pareigas disponuoti paveldu. <...>Valstybės skanina savininkus geriau rūpintis savo turtu, taikydami jiems įvairių mokesčių lengvatas“.

Mūsų visuomenėje vis dar nėra įsisąmoninta, kad istorinė aplinka yra lygiai taip pat svarbi, kaip ir pats saugomas objektas. Visuomenė ir net profesionalūs architektai dažnai ignoruoja istorinės aplinkos svarbą kontekstui (Čepaitienė, 2005). Dėl šios priežasties neretai vieta praranda savo istorinį identitetą, atsiradus svetimkūniams paveldo teritorijose, kurie ne gerina aplinką, o ją griauna.

Tarp paveldosaugos profesionalų vyrauja baimė paveldo objektus sukومercinti, dažnai tokiu būdu uždaromas kelias į objekto pakartotinį naudojimą. Vis dėlto istorinis pastatas negali egzistuoti be žmogaus. Vadinamasis paveldo turizmas yra labai svarbus paveldo saugojime (Čepaitienė, 2005).

Paveldo sukومercinimas (be teikiamų valstybės lengvatų saugomo pastato šeimininkui, švietimo apie paveldo išsaugojimo reikiamumą sklaidos ir kt.) yra viena iš galimybių išsaugoti istorinį architektūrinį paveldą, sukurti naujas darbo vietas, kurios ypač aktualios Lietuvos provincijoms. Tai galėtų pagerinti materialinę gerovę, kuri leistų visuomenei atsakingiau žiūrėti į kultūros paveldo saugojimą (3 pav.).



3 pav. Visuomenės psichologinis architektūros saugojimo suvokimas (parengė G. Marozaitė)

Šiandien visuomenė yra linkusi neigiamai žiūrėti į valstybės apsaugą turinčius pastatus, kurie yra susiję asmeniškai su statinio vartotoju (privačia nuosavybe), to priežastys yra dideli finansiniai išpareigojimai ir griežtos taisyklės pastato renovacijai. Vis dėlto, visuomenė linkusi saugoti ir vertinti viešai prieinamą („visų“) nekilnojamą kultūros paveldo objektą.

1.1.2. Veiksniai, darantys įtaką paveldosaugos suvokimui ir kaitai

Šiandien, kai pasaulis juda milžinišku greičiu globalizacijos link, kai jaunoji karta savęs nebepriskiria atskiroms tautoms, kyla klausimas, ar paveldo saugojimas nepraranda prasmės. Šiuolaikinei visuomenei reikia nuspręsti, kas yra saugotina, o kas ne, keičiasi



4 pav. Phu Quoc sala, Vietnamas. (G. Marozaitės nuotrauka)

žmonių prioritetai (Ashworth'as ir Howard'as 2008). Galime matyti pavyzdžių, kurie priverčia suvokti, kad istorija ir paveldas yra svarbūs. Pateikiamas pavyzdys yra naujai statomas kvartalas Phú Quốc saloje. Phú Quốc yra didžiausia sala Vietname, kasmet sulaukianti daugybės turistų ne tik iš Vietnamo, bet vis dažniau ir iš vakarų pasaulio. Sala tarytum pasidalinusi į dvi dalis (4 pav.), viena salos dalis skirta turistams (a), o kita vietiniams gyventojams (b). Įdomu tai, kad auganti ekonomika, dideli turistų srautai išprovokavo naujų gyvenamųjų vietų statybą bei turizmo pramonę. Šioje saloje akivaizdžiai galime matyti, kad naujai statomi pastatai visiškai nepanašūs į tradicinę rytų architektūrą, o atvirkščiai - pastatai statomi remiantis europietiškos tradicinės architektūros idėjomis. Paveikslėlyje 4 a dalyje matome vieną iš naujai statomų kvartalų. Žiūrint į nuotrauką, niekaip negalėtume suprasti, kad ši vieta yra Vietname, iš šios architektūros klastotės galime spręsti, kad paprastam vartotojui yra svarbus architektūrinis paveldas. Nesvarbu, ar šis projektas buvo vystomas atsižvelgiant į tai, kad bus sulaukta europiečių, šiaurės amerikiečių turistų ar Vietnamo turistų, visais atvejais toks istorinės architektūros atkartojimas lyg gražaus viršelio leidžia suvokti turistų norą tai matyti.

Didžiulę įtaką šiuolaikinei paveldosaugai daro naujos technologijos – ypač sovietmečiu didelę įtaką darė industrializacija. Nenaudojami daiktai tampa tiesiog artefaktais, dūlėjančiais muziejuose, buvusios veiklos ir buities rakandai šiais laikais tiesiog praranda savo funkciją (Bučas, 2010). Baisėnis likimas ištinka architektūrinį paveldą, kuris prarado savo funkciją ir neįgavo naujos. Pastatai tiesiog tampa apleisti, jei nebūna nugriaujami - nugriūna patys. Ši problema ypač opi Mažojoje Lietuvoje. Paveikslėlyje 5 galime matyti pastatą Pagėgių savivaldybėje. Savo klestėjimo laikotarpiu šis pastatas buvo mokykla, sovietmečiu buvo paverstas į socialinius būstus, o šiandien pastatas, kažkada turėjęs kultūrinę reikšmę vietos gyventojams, yra apleistas ir kritinės fizinės būklės.



5 pav. Natkiškiai (Pagėgių sav.) buvusi mokykla. (G. Marozaitės nuotrauka)

XXI a. žmogus susiduria su identiteto praradimo rizika, jam daug sunkiau apsispręsti, pasirinkti. Šiuolaikinė paveldosauga susiduria su tomis pačiomis problemomis kaip ir šiuolaikinis žmogus. Schemoje (žr. 6 pav.) yra pavaizduoti aspektai darantys įtaką šiuolaikinei paveldosaugos kaitai. Šiuolaikinei paveldosaugai didžiulę įtaką daro ekonominiai veiksniai: jei yra paklausa, bus ir pasiūla, tad jei visuomenė yra susidomėjusi istoriniu palikimu, verslas bus suinteresuotas jį išsaugoti. Labai svarbu paminėti, kad šiais intensyvios globalizacijos laikais, atsiranda vis didesnis poreikis susigrąžinti istorinį paveldą, tad XXI a. žmogus susiduria ne tik su globalizacijos problema, bet ir su milžiniška saviraiškos konkurencija, kuri skatina ieškoti išskirtinumo (vienas iš būdų yra save priskirti tam tikrai etninei, kultūrinei bendruomenei). „Žmonės sąmoningai analizuoja savo istoriją.[...] Žmonės gina tai, ką laiko savo paveldu“ (Ashworth'as ir Howard'as, 2008, 9 p.). Globalizacija ir šiuolaikinės



6 pav. Veiksniai, darantys įtaką paveldosaugos suvokimui ir kaitai (parengė G. Marozaitė)

technologijos vis labiau provokuoja paveldosaugos kaitą. Globaliame pasaulyje žmogus gali pasimesti, nebesuprasti, ar jam reikia klasifikuoti tautas, tradicijas, kultūrinius skirtumus. Tokioje visuomenėje istoriniam kultūros paveldui kyla grėsmė išnykti, tuo pačiu noras išsiskirti lygiai taip pat gali paskatinti paveldo saugojimą.

1.1.3. Statybinio paveldo saugojimo galimybės – edukacija ir bendruomeniškumas

Viena iš problemų, kodėl visuomenei nėra svarbus jų paveldas, yra edukacijos, švietimo stoka. Geriausias saugojimo būdas yra ne reaguoti tada, kai nelaimė jau yra akivaizdi, bet laiku užkirsti nelaimei kelią, parodyti visuomenei, kokį turtą ji turi visai greta savęs, t.y. parodyti, kad paveldas yra vertybė, o ne atvirksčiai. Norint tai pasiekti, vienas iš kelių yra visuomenės edukacija ir švietimas. Mokyklos atlieka ypač svarbų vaidmenį skatinant vaikus ir jaunimą pamatyti, vertinti kultūrinį paveldą, kuris yra aplink juos. Toks švietimas ugdo meilę savo kaimynystei ir norą imtis saugojimo iniciatyvų (*Heritage is ours*, 2017).

Kitas būdas visuomenei pademonstruoti architektūrinio paveldo svarbą yra įvairūs vykstantys renginiai, kalbantys apie kultūros paveldo svarbą – vienas tokių renginių yra Europos paveldo dienos, kurios kiekvienais metais vyksta rugsėjo pabaigoje (*Heritage is ours*, 2017), tačiau tokie renginiai neretai nepasiekia Lietuvos provincijų dėl menko tokių renginių viešinimo ir žmonių susidomėjimo nebuvimo. Įvairios kūrybinės dirbtuvės yra dar vienas būdas kaip skatinti švietimą šioje srityje. Puikus pavyzdys, kuris visuomenėje plačiai nuskambėjo - Kaune vykusios kūrybinės dirbtuvės „Paštininkai“. Profesionali architektų bendruomenės dalis, inicijavusi ir dalyvavusi kūrybinėse dirbtuvėse, bandė visuomenei pateikti Kauno centrinio pašto įveiklinimo viziją (15min.lt, 2019).

Įvairūs autoriai Čepaitienė (2005), Ashworth'as ir Howard'as (2008), Embaby'us (2013) mini, kad bendruomeniškumas yra labai svarbi dalis architektūrinio paveldo saugojime. Urbanistikos ekspertas, miestų planuotojas iš Berlyno, N. Scheffer'is (2017) sako: „Paveldas yra aktualus, kai tai yra aktualu žmonėms“.

Informacijos sklaida vietos bendruomenėms, kad architektūrinis paveldas gali veikti kaip tvarus, teikiantis tiesioginę ir netiesioginę naudą pačiai bendruomenei, paskatintų supratimą, kad toks paveldas yra svarbus bei pagerintų pačios bendruomenės vystymąsi. Kai bendruomenės supras, kad toks paveldas yra prasmingas, kultūros paveldo objektai sulauks bendruomenių palaikymo. Bendruomenės svarba saugant kultūros paveldą minima ir tokiose organizacijose kaip UNESCO (Göttler'is ir Ripp'as, 2017).

Vienas ryškiausių pavyzdžių Lietuvoje, kaip bendruomenė gali daryti įtaką viso rajono socialinei, urbanistinei ir ilgainiui ekonominei situacijai, yra Žemųjų Šančių bendruomenė Kaune, kuri yra priešiška nusiteikusi prieš naujo kelio statybą pagal Nemuną jų gyvenamojoje miesto teritorijoje. 2020 metais Žemųjų Šančių bendruomenės pirmininkė džiaugėsi bendruomenės nuopelnais „<...>jei ne karas, tai bent mūsų laimėtas“, kalbėjo bendruomenės pirmininkė besidžiaugdama laimėjimais prieš Kauno miesto



7 pav. Dviaukštė mokykla Pagėgių sav. (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015)

savivaldybę. Aktyviai besipriešindama bendruomenė galėjo daryti įtaką netgi miesto infrastruktūros struktūrai bei tolimesnei jos raidai rajone.

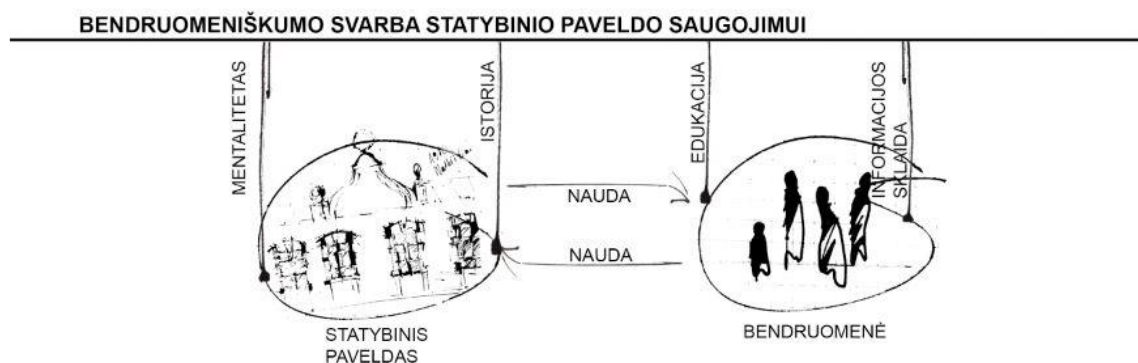
Dar vienas nuskambėjęs skandalas Kaune apskrėjo ne tik architektų bendruomenę, bet ir buvo viešinamas plačiojoje auditorijoje, kai Žaliakalnyje buvo pradėta griauti Petro Rusecko ir Marijos Ruseckienės vila. 1928 metais architekto Aleksandro Gordevičiaus suprojektuotas smetonini pastatas buvo svarbus Žaliakalnio tapatumo elementas (Kaminskas, 2020). Šioje situacijoje tik bendruomeniškumas gali padėti užkirsti kelią statybinio paveldo naikinimui, Žaliakalnyje vos per 2 valandas buvo surinkta daugiau negu 200 parašų dėl griunamo pastato ateities.

Bendruomeniškumo nebuvimas nulėmė tragišką autentiškų, Mažosios Lietuvos pastatų likimą. 2002 metais Pagėgių savivaldybėje buvo nugriauta 1906 metais statyta dviaukštė mokykla (žr. 7 pav.) „<...> pastatą barbariškai nugriovė ir pardavė plytomis“ (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015). Taip pat toje pačioje Pagėgių savivaldybėje, buvo nugriautas 1900 –ųjų metų pradžioje statytas gyvenamasis namas (žr. 8 pav.), o vietoje jo kaimo bendruomenei buvo žadama pastatyti tokį patį pastatą senojo vietoje. Šiuos abu istorinius pastatus, kurie iki nugriovimo vis dar buvo išlaikę savo autentiškąsias architektūrinės savybes, vienija valstybės apsaugos statuso neturėjimas.



8 pav. Pagėgių sav. nugriautas istorinis pastatas.
(G. Marozaitės nuotrauka)

Nesaugodami istorinių pastatų naikiname savo pačių identitetą, pastatas tarytum tam tikrų laikotarpių, įvykių fotografija, prisiminimas. Pateikti pavyzdžiai rodo, kaip stipri bendruomenė gali padaryti didelę įtaką gyvenvietės išvaizdai, jos plėtrai (žr. 9 pav.). Pasyvų istorinių pastatų saugojimą provincijose lemia edukacijos ir švietimo nebuvimas šia tema bei menkas bendruomenių aktyvumas. Pateikti pavyzdžiai rodo, kai aktyvios bendruomenės gali daryti įtaką ne tik vieno pastato išsaugojimui, bet turi įtakos netgi miesto urbanistinei raidai.



9 pav. Bendruomeniškumo svarba paveldo saugojime (parengė G. Marozaitė)

1.1.4. Pasauliniai statybinio paveldo saugojimo ir įveiklinimo pavyzdžiai

Kalbant apie architektūrinio paveldo saugojimą, labai svarbu identifikuoti atvejus, kai tokio tipo pastatai sėkmingai gyvavo bei nustatyti priežastis, kodėl taip neįvyko. Šiame poskyryje bus kalbama

apie sėkmingus ir nesėkmingus architektūrinio paveldo saugojimo ir naudojimo pavyzdžius, pateikiamos priežastys, kodėl tam tikri išsaugojimo metodai buvo sėkmingi, o kiti žlugo.

Pirmasis pateikiamas pavyzdys yra kultūros centras, esantis Prancūzijoje. Nuotraukoje (žr. 10 pav.) galite matyti, kaip pastatas atrodė prieš ir po renovacijos. Ilgus metus pastatas, turėjęs valstybinę apsaugą, buvo apibūdinamas kaip liekana iš praeities. XII a. pastatytas pastatas kadaise atliko ligoninės bei nepasiturinčių žmonių prieglaudos funkcijas, o šiandien pastatas yra vietos gyventojams skirtas kultūros centras. Pastato gyvavimo laikotarpiu ten buvo įsikūrusi koplyčia ir nedidelis vynuogių ūkis, padėjęs ligoninei išsilaikyti. Projektuodami „Jung Architekten“ ir Simon‘as Buri‘as atsižvelgė į tai, kaip originalus pastatas kadaise buvo suprojektuotas. Pastatas buvo atribotas nuo aplinkos vynuogyno augalais, tad autoriai, norėdami išlaikyti vietos dvasią, *genius loci*, atsižvelgė į kadaise buvusią sklypo planinę struktūrą (Werbepause‘ė, 2015).



10 pav. Kultūros centras, buvusi ligoninė Prancūzijoje (Werbepause‘ė, 2015)

Buvusi ligoninė, koplyčia ir nepasiturinčiųjų prieglauda sulaukdavo aktyvaus lankytojų dėmesio, tai buvo pagalba suteikianti vieta. Po rekonstrukcijos, pastatui pakeitus funkciją, jis išlaikė esminius funkcinis principus – kultūros centras sukurtas visuomenės cirkuliacijai pastate. Tad galime teigti, kad tinkamai pasirinkta atgaivinamo pastato funkcija, išlaikytas ryšys tarp vietos dvasios lėmė šio pastato sėkmę.

Suteikta nauja funkcija pastatui ne visuomet tampa išsigelbėjimas, pakartotiniam pastato naudojimui reikia kruopščiai ruoštis, būtent tai parodo Budapešte stovinčio istorinio pastato – buvusio fabriko atvejis (žr. 11 pav.). XIX a. pastatas buvo statomas greta miesto, tačiau šiandien jo vieta yra vienoje iš aktyviausių gatvių Budapešte. Svarbu paminėti, kad pastato vieta labai dažnai nulėmia pastato funkciją. 1999 - aisiais metais vietinis verslininkas nusipirko saugomą pastatą, norėdamas jį paversti prabangia meno galerija. Po 8 metus trukusios pastato rekonstrukcijos buvo atidaryta meno galerija, talpinusi daugiau negu 600 žmonių - kaip ir planuota, sukurta prabangi vieta turėjo traukti meno mylėtojus. Nors keletą metų pastatas buvo įdomus visuomenei, jis buvo kitoks, išsiskiriantis, tačiau 2015 metais pastatas buvo uždarytas (Marzo‘as, 2020). Nors iš pažiūros projektas sėkmingas, bet blogas funkcijos pritaikymas nulėmė pastato nesėkmę. Pirmiausia, pastatas nebuvo pritaikytas meno galerijai, tad tik atidarius pastatą buvo jaučiamas diskomfortas stebėti meno kūrinius ilguose ir pernelyg siauruose koridoriuose. Nebuvo



11 pav. Meno galerija Budapešte (Marzo‘as, 2020)

atsižvelgta į funkcinį ir architektūrinį suderinamumą. Kaip minėta anksčiau, pastatas buvo pastatytas labai judrioje Budapešto gatvėje, kurioje dominavo barai, o pagrindinė publika buvo jaunimas. Pastato vieta visiškai nepritaikyta planuotiems aukštos klasės renginiams, trūko automobilių stovėjimo vietų, o renginiai nebuvo skirti jaunai publikai. Pastato priekinis fasadas buvo išsaugotas unikalus, tačiau nuo gatvės, artėjant link pastato, nebuvo įmanoma nuspręsti, kad tai meno galerija. Tokiu būdu buvo prarandamas didžiulis kiekis lankytojų. Nors turime sutelkti dėmesį į esamas pastato vertes, tačiau be galo svarbu projektuojant atsižvelgti į pastato pritaikomumą naujoms technologijoms, parinkti tinkamus elementus tiek eksterjere, tiek interjere, kad pastato funkcija būtų lengvai skaitoma vartotojui. Funkcinis pastato pritaikymas turi būti vertinamas kaip vienas iš pagrindinių projektavimo kriterijų, siekiant išlaikyti jų kultūrinę reikšmę (Marzo‘as, 2020).

Labai didelė dalis senųjų pastatų Mažojoje Lietuvoje tapo apleisti ir nenaudojami. Norint juos išsaugoti, būtina pastatus įveiklinti. Pakartotinas pastato naudojimas yra puikus būdas pastatui įkvėpti naujos gyvybės, išsaugant jo istorinę vertę (Santos‘as 2016).

XIX a. koplyčia Jungtinėje Karalystėje buvo paversta į gyvenamąjį namą (žr. 12 pav.). Kadangi koplyčia buvo prastos būklės ir jau daugelį metų nenaudojama, projektuotojų tikslas buvo atgaivinti unikalią erdvę ir suteikti galimybę lankytojams patiems įvertinti istorinę vietą, gyvenant joje. Pirmasis architektų uždavinys buvo nustatyti, kokia esama pastato būklė, kiek bus galima panaudoti esamos, išlikusios architektūros pastate. Pagrindinis tikslas buvo išsaugoti koplyčios esmę - jos dvasia, kuriant gyvenamąsias erdves tiek interjere, tiek eksterjere leisti žiūrovui suprasti, kad tai vis dėlto buvo koplyčia. Šiame projekte buvo itin svarbu sutvarkyti originalias pastato detales, o detalės, kurių sutvarkyti nebuvo įmanoma, bandytos pakeisti, kiek įmanoma, panašesnėmis. Kaip ir Mažojoje Lietuvoje, aptariamo pastato lokacija yra provincijoje. Pastatas buvo pritaikytas kaip poilsio namai, kuriame pastato lankytojai galėtų mėgautis vienatve. (*The Chapel on the Hill*, 2015).



12 pav. Koplyčia Jungtinėje Karalystėje (*The Chapel on the hill*, 2015)

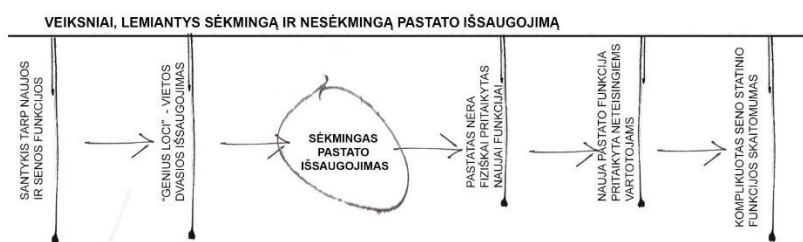
Kitas pateikiamas pavyzdys yra šiek tiek didesnio mastelio pastatas - tai Kanadoje, Monrealyje buvusi cukraus perdirbimo gamykla. Ši apleista gamykla taip pat buvo prikelta naujam gyvenimui pakeitus jos funkciją – gamykla tapo alpinizmo sporto sale (žr. 13 pav.). Būtent šiame pastate matytas didžiulis potencialas pastatą prikelti antram gyvenimui panaudojus milžiniškas siloso talpyklas kaip laipiojimo treniruočių trasas. Pastato interjeras buvo planuotas taip, kad lankytojui primintų buvusią



13 pav. Cukraus perdirbimo gamykla Kanadoje (*Allez UP Rock Climbing Gym*, 2014)

pastato funkciją – laipyklos primena tarsi cukraus kalnus (*Allez UP Rock Climbing Gym*, 2014).

Išanalizavus šiuos pavyzdžius, galime išvelgti keletą paprastų gairių, kurios galėtų lemti istorinio pastato panaudojimo sėkmę arba jo žlugimą. 14 paveikslėlyje pateikiama schema, rodanti, kokie veiksniai artina link sėkmingo istorinio pastato funkcionavimo ir kokie jį nutolina. Dauguma architektų sutinka, kad lengviausias būdas išsaugoti istorinį pastatą yra suteikti jam naują funkciją. Deja, tai padaryti nėra taip lengva, kaip būtų galima įsivaizduoti. Pavyzdžiai rodo, kad kuriama funkcija neturėtų būti pernelyg nutolusi nuo buvusios pastato funkcijos. Jei pastato funkcija yra kontrastuojanti su buvusia jo funkcija, labai lengva prarasti pastato vietos dvasią, *genius loci*.



14 pav. Veiksniai, lemiantys sėkmingą ir nesėkmingą pastato išsaugojimą (parengė G. Marozaitė)

Visuomenė dažnai yra prisirišusi prie buvusios pastato išvaizdos, charakterio, paskirties, todėl dažnai į kardinalius pokyčius žiūri neigiamai. Pirmiausia, kad nauja pastato funkcija būtų sėkminga, pastatas turi fiziškai būti pritaikytas planuojamai pastato paskirčiai. Labai svarbu yra atsižvelgti į egzistuojančią publiką, būsimus pastato lankytojus - jie bus pastato vartotojai, tad reiktų pastatą pritaikyti tam tikroms socialinėms grupėms. Taip pat pastato išvaizda turi būti lengvai skaitoma, pažiūrėjus į pastatą, vartotojas turi suprasti, kam jis skirtas.

1.2. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo svarba istoriniame bei šiuolaikiniame kontekste

1.2.1. Mažosios Lietuvos istorinė bei etnografinė riba

Mažosios Lietuvos istorinę teritorijos ribą sudėtinga tiksliai nustatyti, kadangi skirtingais istoriniais laikotarpiais Mažoji Lietuva priklausė skirtingoms valstybėms, Lietuva ją valdo vos keturis dešimtmečius, o netgi daugiau negu 650 metų šis kraštas buvo vokiškų valstybių valdžioje (Šilas, 2017). Tačiau nepaisant trumpo laikotarpio, kurio metu šis kraštas priklausė Lietuvos valstybei, ši teritorija yra svarbi Lietuvos kultūrinei raidai, nes šiame krašte gyveno didelė dalis lietuvių puoselėtojų (17 pav.), o daugiau nei 50 proc. gyventojų laikė save lietuviais (*Istorijai.lt*, 2018). Mažosios Lietuvos istoriją galime vadinti tragiška, šis kraštas buvo niokojamas sovietų okupacijos metais, nacistinės Vokietijos germanizacijos, Pirmojo pasaulinio karo pradžioje okupavus Rusijai. Antrojo Pasaulinio karo metu buvo sunaikinta didelė dalis istorinių šaltinių, kurie šiandien mums lengviau padėtų identifikuoti savo



15 pav. Mažajai Lietuvai būdinga architektūra, Priekulė (Zarambaitė, 2015)

šaknis. Svarbiausias etninės priklausomybės požymis yra gimtoji kalba, lietuvių kalbos plitimo riba XIX a. nėra aiški, skirtingi istoriniai šaltiniai ją pateikia skirtingai, tačiau yra žinoma, kad lietuviškai buvo kalbama iki pat dabartinio Karaliaučiaus, Rusijoje (Matulevičius, 2015).

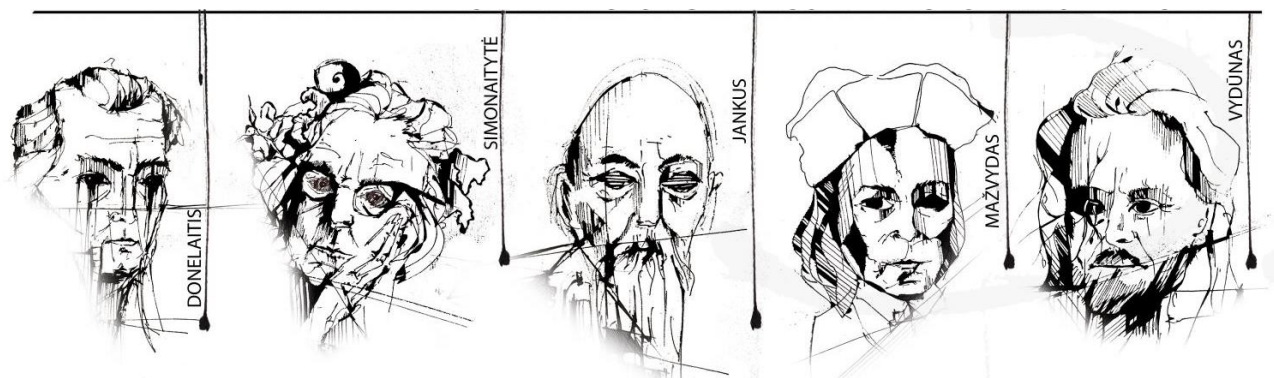
Šiais laikais Mažoji Lietuva yra vienas iš penkių Lietuvos etnografinių regionų (16 pav.), kuriam priklauso Klaipėdos miesto, Neringos, Pagėgių savivaldybės, Klaipėdos rajonas, Šilutės rajonas bei dalis Tauragės apskrities. Šiame darbe bus aptariamas profesionalus Mažosios Lietuvos statybinis paveldas, statytas XIX a. pabaigoje — XX a. pradžioje, kuriam būdinga (15 pav.): „tinkuotos sienos, papuoštos raudonų plytų tarpais, šoninė kryžminė mansarda, aukšti skeltų akmenų pamatai, raudonomis keraminėmis čerpėmis dengtas stogas“ (Zarabaitė, 2015).



16 pav. Lietuvos etnografiniai regionai (EKG T nuotrauka)

1.2.2. Kultūrinė Mažosios Lietuvos regiono svarba Lietuvai

Mažoji Lietuva kultūrinėje Lietuvos raidoje buvo be galo svarbi, nors šis kraštas oficialiai priklausė Lietuvai tik labai trumpą laikotarpį, tačiau šioje teritorijoje gyveno didelė dalis žmonių laikusių save lietuvninkais. Susiklosčiusios istorinės aplinkybės lėmė, kad šiame krašte gyvenusios asmenybės tapo labai svarbiomis Lietuvos rašto atsiradimui – Mažojoje Lietuvoje labiau nei Didžiojoje plėtota įvairių žanrų lietuviška raštija ir knygų leidyba. Mažojoje Lietuvoje „buvo išleista pirmoji lietuviška knyga, pirmoji lietuvių gramatika, pirmą kartą išversta į lietuvių kalbą ir išleista Biblija. Mažosios Lietuvos raštija darė didelę įtaką bendrinės lietuvių kalbos raidai“, sako Nerijus Babinskas (2018). Šiandien mokyklose skaitoma privalomoji literatūra, kurioje didelė dalis autorių yra kildinami iš Mažosios Lietuvos arba iš Didžiosios Lietuvos emigravę į Mažąją Lietuvą. Šiandien mums svarbios ir dažnai minimos asmenybės tokios tapo ne veltui - tuometinėse Mažosios Lietuvos mokyklose (kur buvo mokoma ir lietuviškai) tokie mokytojai kaip A. Kulvietis, S. Rapolionis, M. Mažvydas, S. Vaišnoras, J. Zablockis, B. Vilentas, lietuvininkai J. Bretkūnas ir jų palikuonys skatino tautinės kultūros ugdymą jau pradžios mokyklose (Matulevičius, 2016).



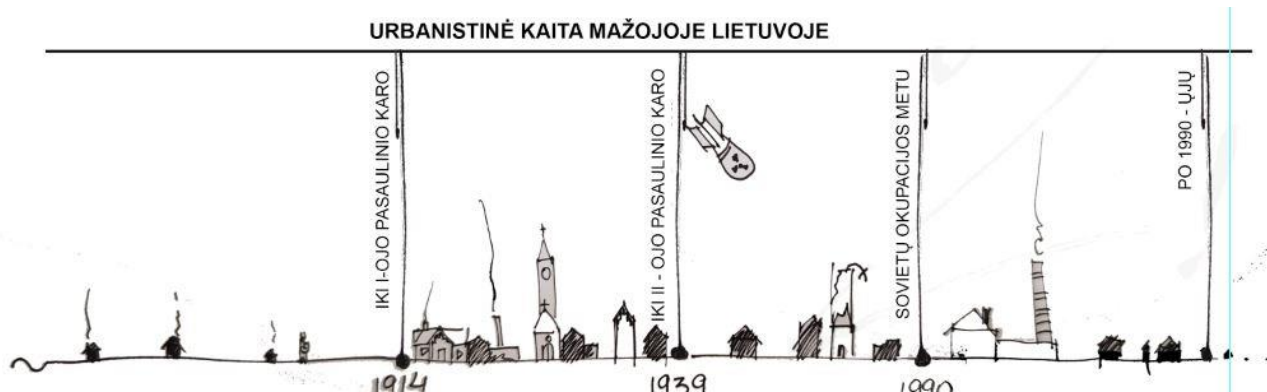
17 pav. Žymiausios Mažosios Lietuvos istorinės asmenybės (parengė G. Marozaitė)

Pagrindiniai Mažosios Lietuvos kultūriniai centrai buvo Karaliaučius, Tilžė ir Klaipėda (Purvinas, 2011), tad akivaizdu, kad ir architektūrine, urbanistine prasme šie miestai vystėsi sparčiausiai. Susiformavę to meto didmiesčiai tapo kultūros židiniais, leidusiais vystytis visuomenės kultūriniais ir tautiniams sąjūdžiams, kurių pradininkai — žymiausi Mažosios Lietuvos veikėjai (17 pav.).

Miestų formavimasis yra neatsiejamas nuo tautinių judėjimų iniciatyvų, didžiuosiuose miestuose buvo strategiškai palanku kurtis tokioms bendruomenėms, o įsikūrusios jos traukė gyventojus į miestą. Tad viena struktūra negalėtų gyvuoti be kitos. Tokie miestai kaip Tilžė, Karaliaučius, Klaipėda bei šiek tiek mažesni miestai, tokie kaip Ragainė, buvo itin svarbūs tolimesnei kultūrinei Lietuvos raidai. Juose kūrėsi pirmieji universitetai bei aukštosios mokyklos (Karaliaučiaus universitetas (1544 — 1944), Halės universitetas (1727 — 1740), kurie buvo pradžia intelektualios visuomenės ruošime.

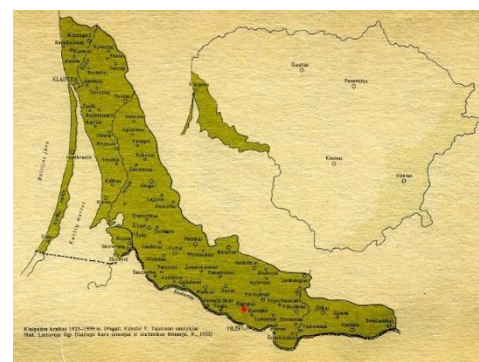
1.2.3. Mažosios Lietuvos urbanistinė kaita

Lietuva padalinta tarytum į dvi skirtingas dalis – Didžiąją Lietuvą (priklausiusią vidurio ir Rytų Europos kultūrai) ir Mažąją Lietuvą (priklausiusią Šiaurės Vakarų Europos kultūrai). Šios dvi teritorijos turėjo iš esmės skirtingą urbanistinę raidą. Mažosios Lietuvos urbanistinę raidą suskirstoma į keturis skirtingus laikotarpius (18 pav.): iki I – ojo Pasaulinio Karo, iki II – ojo Pasaulinio Karo ir jo metu, sovietų okupacijos laikotarpiu bei po 1990-ųjų.



18 pav. Mažosios Lietuvos urbanistinė kaita (parengė G. Marozaitė)

Mažajai Lietuvai visais laikotarpiais didžiulę įtaką darė Nemunas, vandens kelias turėjo didelę reikšmę tik pradėjus kurtis gyvenvietėms toje teritorijoje. Aplink Nemuną kūrėsi Kryžiuočių ordino pilys – 1326 m. Ragainės pilis, 1404 m. Tilžės pilis, kurios vėliau peraugo į Rytprūsio miestus. Dėl nuolatinių kovų tarp kryžiuočių, lietuvių bei žemaičių iki XV a. šios vietos netapo tikrais miestais. Tačiau po 1422 m. Melmo taikos ilgaamžiai karai baigėsi ir susiklostė palankios sąlygos kurtis didesniems miestams. Svarbiausiais miestais tapo Tilžė, Ragainė, Klaipėda, aplink šiuos miestus kūrėsi žvejų bei laukininkų kaimai. Iki antrojo pasaulinio karo



19 pav. Klaipėdos krašto žemėlapis 1923-1939 m. (Vareikis ir Pocytyė, 2022)

pabaigos, didžiausiu miestu išliko Tilžė, dar neoficialiai vadinama Mažosios Lietuvos sostine. Iki I – ojo Pasaulinio Karo Mažojoje Lietuvoje sparčiai kūrėsi ir smulkesnės gyvenvietės, tokios kaip Pagėgiai, Vilkyškiai, Piktupėnai, Šilutė, Rusnė, Viešvilė ir kt., tačiau iki I – ojo Pasaulinio Karo neturėjo didesnės įtakos (Purvinas, 2003).

Po I – ojo Pasaulinio Karo visiškai kitokią reikšmę Mažajai Lietuvai įgijo Pagėgiai (žr. 19 pav.), po 1920 m. tapę apskrities centru. Anot Purvino (2003), „dauguma naujų pastatų statyti pagal to meto madingas stilistines kryptis (racionalizmą, konstruktyvizmą, tautinę architektūrą ir pan.)“. Mažojoje Lietuvoje atsirado savitas architektūros ir urbanistikos modelis – XX a. pradžios naujasis miestas, pagal valstybės planus kuriamas netgi prilygstantis tuometinės Lietuvos Respublikos laikinosios sostinės statiniams. Ne tik Pagėgiai pradėjo augti milžinišku greičiu, palankioje vietoje įsikūrusioje Panemunėje (anapus Nemuno buvo įsikūrusi Tilžė) pradėjo kurtis restoranai, kazino, parduotuvės (Purvinas, 2003). Iki šių dienų jaučiama, kad didžiulė dalis profesionalios Mažosios Lietuvos architektūros yra susikoncentravusi Pagėgiuose, Panemunėje, Šilutėje ir t. t.

Po II – ojo Pasaulinio Karo Mažosios Lietuvos urbanistinė plėtra gerokai suslopo, iš sparčiai augusios Mažosios Lietuvos daugybė gyventojų pasitraukė į Didžiąją Lietuvą. Didžiausius nuostolius šis kraštas patyrė 1944 m. pabaigoje, kai Sovietų armija veržėsi į Rytprūsius, o labiausiai nukentėjo Tilžės ir Pagėgių apylinkės, bandydamos pasipriešinti (Purvinas, 2003).

Mažosios Lietuvos architektūrai, urbanistinei bei socialinei plėtrai labiausiai pakenkta buvo sovietinės okupacijos metais. Iš krašto buvo išvaryti senieji gyventojai, naikinami sakraliniai objektai, sunaikinti senieji pramonės objektai, plytinės ir pan. Dėl sovietmečiu ugdytos didžiulės neapykantos vokiškajam paveldui bei kultūrai buvo sunaikinta didelė dalis architektūrinio paveldo objektų, naikinti būdingiausi jų bruožai (Purvinas, 2003).

Po 1990 – ūjų architektūrinio paveldo naikinimas nesustojo, o dažnais atvejais netgi suintensyvėjo. Atsiradus naujoms statybinėms medžiagoms bei sąlygoms jas įsigyti, gyvenviečių architektūra pradėta keisti, vaikantis naujausių europietišku madų. Projektuotojai Klaipėdoje pradėjo „taisyti“ esamą architektūrą pagal Vakarų Vokietijos pavyzdžius, kurie visai nebuvo būdingi Mažosios Lietuvos architektūrai. Nepaisant visuomenės nesąmoningumo, po 1990 – ūjų metų Mažojoje Lietuvoje vis dar išliko išpūdingų pastatų, kurie būdingi tik šiam kraštui. Pagėgiai vis dar turi išlikusių planuoto didelio miesto struktūrinių savybių – plačios gatvės, skveras miesto centrinėje dalyje, bulvaras, vedantis į geležinkelio stotį, tebestovi buvusios K. Donelaičio mokyklos pastatas. „Pagėgiai tebėra antrasis miestas po Kauno (buvusios laikinosios sostinės), kur apibrėžtame plote tarpukariu buvo pastatyta tiek daug anuometinės moderniosios architektūros statinių, projektuotų profesionalių ir kvalifikuotų architektų“ (Purvinas, 2003, 57 p.).

Mažosios Lietuvos istorija yra komplikauta, visai laikotarpiais jos urbanistiniam vystymuisi vis kas nors trukdė. Iki šiol Mažosios Lietuvos architektūra niekada nebuvo tinkamai viešinama, jos istorijai ir paveldui skiriama mažai dėmesio. Toks kultūrinis, architektūrinis paveldas turi būti deramai saugojamas.

1.2.4. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo bruožai

Šiame darbe aptariamas profesionalus statybinis paveldas, kuris susiformavo XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje. Šiai statybinio paveldo grupei būdingi mūriniai degto molio plytų pastatai, paprastai statyti pagal profesionalių architektų paruoštus tipinius projektus. Šiame darbe nėra analizuojama etnografinė Mažosios Lietuvos architektūra. Mažosios Lietuvos statybinis paveldas susiformavo išskirtinis dėl trijų pagrindinių priežasčių:



20 pav. Buvusi Genių geležinkelio stotis (Miestai.net)

- 1) vokiškos kultūros veikiamas kraštas ir kylanti Vokietijos imperijos ekonominė plėtra leido statyti prabangesnius, tvirtesnius, mūrinius pastatus;
- 2) XIX a. įsigalėjusios griežtos statybos taisyklės – vengiant gaisrų buvo uždrausta statyti medinius pastatus, miesteliuose nurodoma, kaip planuoti sodybas ir kaip turėtų atrodyti planuojama miestelio urbanistinė struktūra;
- 3) iš vakarų plito kosmopolitinės profesionalios architektūros pavyzdžiai. Jau XIX a. statyta pagal profesionalius tipinius projektus, o labiausiai paplitusi statybinė medžiaga buvo raudonos plytos ir čerpės, kurias derinant su šviesiu tinku pavykdavo sukurti unikalių, įspūdingų ornamentų, dekoru detalių. Mažoji Lietuva gerokai skyrėsi nuo tuo metu buvusios skurdesnės Didžiosios Lietuvos ir tuo metu atrodė kaip turtinga šiaurės vakarų Europos vietovė (Adomaitis ir Adomaitienė, 2015).

Mažosios Lietuvos profesionaliąją architektūrą galima suskirstyti į tris pagrindines grupes: bžnyčios, senosios mokyklos, **traukinių stotys** (20 pav.). Šios trys pastatų grupės yra gausiai paplitusios Mažojoje Lietuvoje bei yra išlaikiusios charakteringus savo architektūros bruožus (21 pav.). Žinoma, taip pat reikėtų paminėti mažiau paplitusius Mažosios Lietuvos dvarus bei tokius visuomeninius statinius kaip muitinės pastatai ir viešbučiai.

Mažosios Lietuvos profesionali architektūra išskiria tam tikrais specifiniais bruožais, kurie tuo laikotarpiu, XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje, nebuvo būdingi Didžiajai Lietuvai. Vienas iš pagrindinių veiksnių, lemiančių tokios architektūros atpažįstamumą, yra raudonplytis mūras. Egzistavusios vietinės plytų gamyklos aprūpindavo gyventojus statybinėmis medžiagomis. Verta paminėti Pagėgių savivaldybėje, Genių kaime vis dar stovinčius traukinių stoties pastatus (žr. 18 pav.). Šie pastatai vieni iš nedaugelio išsilaikė išoriškai nepažeisti, o buvę geležinkelio tarnautojai pastato funkciją pavertė į gyvenamąją (Adomaitis ir Adomaitienė, 2015).

Mažojoje Lietuvoje buvo nevengta tipinių projektų, kurie dažniausiai buvo ruošiami mokykloms. Paprastai į mokyklos pastatų kompleksą įeidavo mokyklos pastatas ir ūkinis pastatas. Sklypo plano struktūra buvo aiški – pagrindinis pastatas, o vidinėje kiemo dalyje ūkinis. Tradiciškai į mokyklą vedantis kelias buvo apsodintas medžiais, mokyklos statomos netoli pagrindinio kelio, tačiau medžiais paslėptos. Tokių pavyzdžių Mažojoje Lietuvoje galime aptikti labai daug, tačiau dažnai mokyklos yra labai prastos būklės, o praradusios funkciją naujos nesurado (Adomaitis ir Adomaitienė, 2015).



21 pav. Mažosios Lietuvos profesionalioji architektūra (parengė G. Marozaitė)

Pirmieji profesionalios architektūros – profesionalių architektų projektuoti statiniai buvo evangelikų liuteronų bažnyčios. Bažnyčios, kaip ir kiti pastatai, Mažojoje Lietuvoje buvo statomos iš degtų raudonų plytų, mūro, dažnai su aukštu, smailiu bokštu. Bažnyčios turėjo neoromantikos ir neogotikos bruožų, fasadai puošnūs, pasitaikydavo ir neogotikinių „rožių“ pastato fasaduose. Buvo skiriamas didžiulis dėmesys detalėms, metaliniams durų vyriams, interjerams su žvakių sietynais, prabangiais raudonos spalvos audiniais. Turbūt geriausiai pažįstamą tokią bažnyčią galima rasti Vanaguose, Klaipėdos raj. Pastatą suprojektavo Ragainės architektas G. Tumešaitis (Tummescheit). Manoma, kad šis architektas suprojektavo ne vieną tokią bažnyčią, viena iš jų galimai yra Žukų (Pagėgių savivaldybė) šventovės projektas (Adomaitis ir Adomaitienė, 2015).

Kiek senesni, menkai išlikę, tačiau nemažiau svarbūs buvo Mažosios Lietuvos dvarai. Mažojoje Lietuvoje nebuvo būdinga turėti puošnų, reprezentatyvų dvarą, kokie buvo būdingi Didžiojoje Lietuvoje. Tai lėmė tuo metu paplitęs protestantizmas, kuris skatino darbą bei smerkė gyvenimiškus malonumus, todėl šiame krašte nebuvo būdingos didelės linksmybės, prašmatnumas. Pastatų kompleksuose dominavo gamybinės funkcijos statiniai, erdvūs kiemai. Dvarams dažnai buvo būdinga pirmą pastato aukštą statyti iš drėbto molio, o viršutinę dalį su fachverkais, užpildytais raudonų plytų mūru (Purvinas ir Purvinienė, 2009).



22 pav. Statinys būdingas angliškai neogotikai (G. Marozaitės nuotrauka)

Verta paminėti ir visuomeninius pastatus, tokius kaip muitinės, užėigas, viešbučius ir pan. Šis kraštas visais savo egzistavimo

laikotarpiais iš vienos ar iš kitos pusės buvo pasienio ruožas, tad natūralu, kad tranzitinėje vietovėje buvo svarbu turėti minėtus pastatus. Kaip ir anksčiau apibūdintiems pastatams, šiems pastatams buvo būdingas raudonų plytų mūras, šviesus tinkas bei ornamentika, tačiau, verta paminėti, kad randama ir angliškai neogotikai būdingų bruožų (22 pav.) – vertikumas, gėlių formos ornamentai ir pan. (Adomaitis ir Adomaitienė, 2015).

Mažosios Lietuvos architektūros bruožus lėmė vietos ekonominė bei politinė situacija, religija, palankios sąlygos gauti tvarias statybines medžiagas. Pagrindiniai architektūros bei planavimo bruožai (23 pav.):

- raudonų plytų mūras;
- šviesus tinkas;
- ornamentai;
- aiškūs, tvarkingi sklypo plano sprendiniai;
- bažnyčioms būdingas prabangus interjeras ir eksterjeras;
- neogotikos, neoromantikos bruožai;
- dvarų sodybos kuklios, statybinės medžiagos – drėbtas molis, raudonų plytų mūras;
- jaučiami angliškos neogotikos bruožai.



23 pav. Pagrindiniai Mažosios Lietuvos architektūros bruožai (parengė G. Marozaitė)

Mažosios Lietuvos traukinių stotys yra vieni iš ryškiausių profesionalios Mažosios Lietuvos statybinio paveldo pavyzdžių. Traukinių stotys buvo statomos pagal tipinius architektų suprojektuotus projektus, tačiau kiekviena traukinių stotis Mažojoje Lietuvoje, net ir stačius jas pagal tipinius projektus, yra kitokia. Šiame darbe traukinių stotys yra pasirenkamos nagrinėti detaliau kaip objektai, aiškiai išreiškiantys Mažosios Lietuvos profesionalią architektūrą.

Geležinkelio infrastruktūros tinklas pradėtas 1852 metais Rytprūsioje. Pirmoji linija jungė Karaliaučius su Berlynu. 1871-1873 m. nutiesta geležinkelio linija, kuri yra svarbi šiandieninei

Mažosios Lietuvos infrastruktūrai – Tilžė – Klaipėda. Mažojoje Lietuvoje egzistavo ir siaurasis geležinkelis (apie 300 km.), jis aptarnavo mažesnes gyvenvietes. Viena iš siaurojo geležinkelio šakų buvo Pagėgiai – Smalininkai. Šiuo metu yra išlikusi tik menama bėgių vieta (Purvinas, 2015). Mažojoje Lietuvoje egzistuoja 11 istorinių geležinkelio stočių, tačiau šiame darbo etape išskiriamos 6 pagrindinės traukinių stotys, kurios turi didžiausią architektūrinę bei socialinę reikšmę: Klaipėdos, Priekulės, Šilutės, Pagėgių, Lauksargių ir Smalininkų traukinių stotys.

1.2.5. Vokiškos (prūsiškos) statybos tradicijos analogų analizė

Kalbant apie Mažosios Lietuvos istoriją ir architektūrinį palikimą, negalima pamiršti paminėti, kad šis kraštas savo architektūros bruožais dalinasi ir su kitomis greta Lietuvos esančiomis valstybėmis – Rusija (Karaliaučiaus kraštu), Lenkija bei Vokietija. Šios šalys dalinasi tomis pačiomis tradicijomis, papročiais, kalbos maišėsi tarpusavyje, natūralu, kad ir architektūra turėjo viena kitai įtakos.

Pirmas aptariamas pavyzdys yra Sovecke, mieste, kadaise vadintu Tilže, dabartinės Lietuvos ir Rusijos pasienyje. Evangelikų liuteronų bažnyčia, pastatyta 1911 metais. Pastatas yra vienas iš Sovecko lankytinų objektų (*Редакция Porusski*, 2017). Bažnyčia buvo suprojektuota 1909 metais vokiečių architekto Karl'o Siebold'o. Tokiam statiniui, kaip ir daugumai Mažosios Lietuvos bažnyčių, buvo būdingas interjero puošnumas ir prabangumas, šiai bažnyčiai buvo svarbu turėti profesionalius, aukštos kokybės varpus bei vargonus. Aukštoje neogotikinės bažnyčios varpinėje buvo pakabinti 3 varpai. Stačiakampį altorių nuo pagrindinės navos skyrė arka. Po II - ojo Pasaulinio Karo bažnyčia buvo apgriauta, o sovietų okupacijos metu paversta į gamyklą. Nors pastatas 2007 - aisiais metais buvo įtrauktas į vietinės reikšmės kultūros paveldo registrą, tačiau tai nedarė įtakos bažnyčios funkcijai. Po sovietų sąjungos griūties bažnyčia išlaikė tokią pat funkciją, sukurtą sovietinės okupacijos metais. Dabar bažnyčioje yra įsikūrusi mėsinė ir mėsos prekių parduotuvė, tad buvęs išpūdingas smailėjančios arkos formos įėjimas į bažnyčią dabar tėra įėjimas į mėsinės parduotuvę (Byšniakov'as, 2019). Pastatas buvo brutaliai suniokotas (24 pav.), išraiškingi, dideli langai užmūryti, pakeisti mažesniais stačiakampio formos langais, bažnyčios tūris sudarkytas įvairiais priestatais, o sakralinis palikimas sunkiai jaučiamas - tik atpažįstamas raudonų, degtų plytų mūras bei išlikę dekoru elementai.



24 pav. Sovecke stovinti buvusi evangelikų liuteronų bažnyčia (Byšniakov'as, 2019)



25 pav. XV a. Bažnyčia Karaliaučiaus srityje (Rzhevsky'is, 2019)

Kaliningrado srityje yra išlikę daugybė apleistų ir blogos būklės vokiškos (prūsiškos) statybos tradicijos pastatų, tačiau dėl skatinamo pykčio Vokietijos tradicijoms sovietmečiu, krašto architektūra buvo niokojama (Purvinas, 2015). Po II – ojo Pasaulinio Karo rusų valdžia siekė ištrinti šią istorijos

dalį ir leisti žmonėms prisiminti tik sau patogią. Martynas Purvinas (2011) teigia, kad „nebebuvo rašoma apie sovietinį etnocidą ištrinant istorijos pėdsakus, nutyliami II – ojo Pasaulinio Karo pabaigoje ir pokariu vykdyti nusikaltimai, sustiprėjo masinis vandalizmas, naikinant vertingiausias paveldo objektus“. Netoli Lenkijos sienos, mažoje gyvenvietėje vis dar tebestovi įstabaus grožio XV a. bažnyčia (25 pav.), kuri buvo įtraukta į vietinės reikšmės kultūros paveldo registrą, tačiau bažnyčia yra kritinės būklės, o vietos gyventojams, tuo labiau vietos valdžios atstovams, architektūrinis paveldas visiškai nerūpi (*urban3p redakcija*, 2010).

Jei vienoms šalims sekasi saugoti istorinį palikimą sunkiau, tai turi būti tokių valstybių, kurios mato naudą išsaugojant vokišką (prūsišką) palikimą. Pavyzdinis miestas yra Gdanskas Lenkijoje. Gdanskas garsėja nuostabią architektūra, jos saugojimu, konservavimu, atnaujinimu. Būtent dėl savo architektūros Gdanskas kiekvienais metais pritraukia milžiniškus kiekius turistų. Toliau aprašomas pavyzdys yra Gdanskos traukinių stotis (26 pav.). Jis, kaip ir anksčiau aprašytas pavyzdys Sovetske, yra pastatytas labai panašiu laikotarpiu – 1900-aisiais. Renesanso bei baroko architektūros mišinio pastatas, kaip ir Sovetske stovinti evangelikų liuteronų bažnyčia, buvo sunaikinta II – ojo Pasaulinio Karo metu – 1945 metais Raudonoji Rusijos armija pastatą sudegino, pavyko išsaugoti tik išorines pastato sienas (Hardenfelt'as, 2013). Kitaip negu Sovetske, pastatas devinto dešimtmečio pradžioje buvo atstatytas. Šiuo metu Gdanskos geležinkelio stotis yra svarbi ne tik miesto infrastruktūrai, bet tapo vienu iš svarbiausių miestą reprezentuojančių pastatų.



26 pav. Gdanskos traukinių stotis
(Keliaukime patys redakcija, 2020)

Pavyzdžiai rodo, kad skirtingas elgesys su istoriniais pastatais sukuria skirtingus rezultatus. Nors teigiama, kad Sovetske stovinti evangelikų liuteronų bažnyčia – mėsinė yra vienas iš lankomų miesto objektų, tačiau Gdanskos traukinių stotį gali atpažinti dauguma, o bažnyčios Sovetske, deja, ne. Gdanskos traukinių stotis miestui be galo svarbus objektas ne tik dėl to, kad tai yra svarbus infrastruktūros taškas, bet ir dėl to, kad tai yra puikus finansinis variklis, pritraukiantis minias turistų. Išanalizavus šiuos pavyzdžius, galime teigti, kad istorinio pastato išsaugojimas sukuria teigiamas emocijas visuomenei ir ilgalaikėje perspektyvoje gali atnešti netgi finansinę naudą.

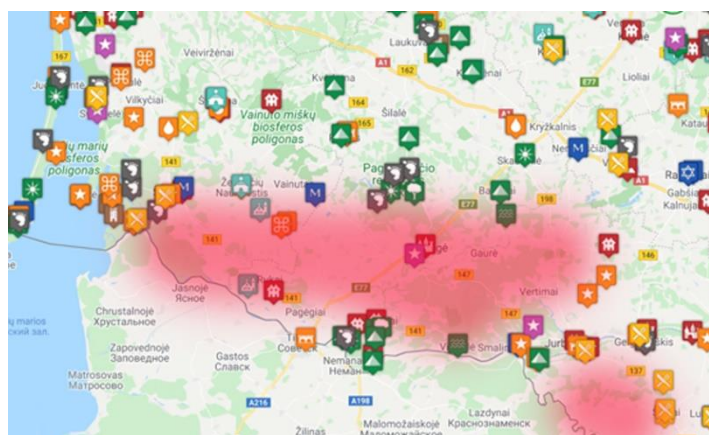
1.3. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo įveiklinimo, populiarinimo galimybės

1.3.1. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo galimybės vystyti turizmo infrastruktūrą ir populiarinimas

G. Ashworth'as ir P. Howard'as (2008) paveldo panaudojimo galimybes skirsto į tris kategorijas: paveldas kaip politinio objekto panaudojimas, paveldas kaip ekonominis šaltinis ir paveldas kaip turizmo šaltinis. Paveldas yra sudėtinė tautinės valstybės dalis, tautinei valstybei reikia nacionalinio paveldo: muziejai, meno galerijos, paminklų kolekcijos. Toks paveldas ryškina regionų ar vietovių

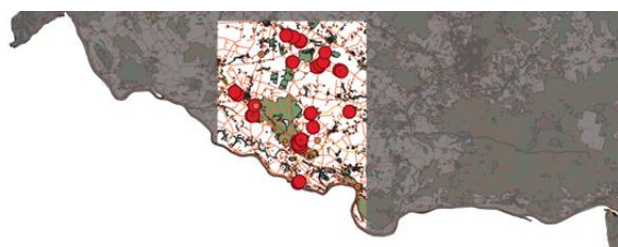
tapatumo unikalumą. Paveldo saugojimas kaip ekonominė strategijos dalis, dažniausiai antikvariai, menų ir amatų parduotuvės. Paveldo turizmo pagrindas yra paveldo kaip ekonomikos šaltinio panaudojimas. Meno ir kultūros turizmas, lankant konkrečius renginius ar kolekcijas. Visos šios trys kategorijos jungiasi į vieną – verslą. „Paveldo objektai gali būti svarbiausi lankymo motyvai arba antraeilės atostogų pramogos, kai pagrindinis motyvas yra kitos traukos vietos“ sako G. Ashorth‘as ir P. Howard‘as (2008, 122 p.). Kadangi Mažosios Lietuvos gamtiniai resursai nėra kažkuo išsiskiriantys nei likusios Lietuvos, architektūrinis paveldas gali būti viena iš pagrindinių priežasčių, dėl kurių turizmo vystymasis Mažojoje Lietuvoje galėtų augti.

Paslaugas būtina orientuoti į tam tikrą grupę – labai svarbu nustatyti, koks turistai lankys būtent tokius objektus kaip architektūrinis palikimas. Architektūrinių objektų lankytojai paprastai būna aukštesnio išsilavinimo žmonės, priklauso 20-30 arba 45-60 metų grupėms ir turi didesnes negu vidutines pajamas. Anot G. Ashorth‘o ir P. Howard‘o, (2008) paprastai tokių objektų turistai per vienas atostogas aplanko keletą objektų, vienoje vietoje apsistodami nuo kelių valandų iki dienos ar dviejų. Tokie turistai dažniausiai renkasi nesezoninį metų laiką - rudenį arba pavasarį. Toks „paveldo turisto“ apibūdinimas atsirado stebint lankomas vietas visame pasaulyje. Be galo svarbu paveldo turizmą pritaikyti būtent tai grupei žmonių, kuri labiausiai suinteresuota lankytis tokiose vietose

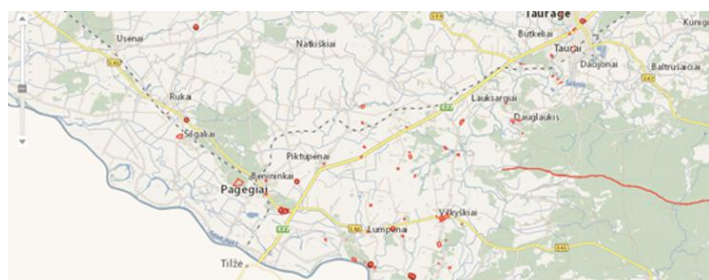


27 pav. Lietuvos turistinis žemėlapis (Lietuvon.lt, 2020)

Šiuo metu Mažosios Lietuvos turizmo žemėlapyje beveik nėra įtrauktų profesionalios architektūros Mažosios Lietuvos paminklų. Palyginkime Lietuvos turistinio žemėlapio fragmentą (žr. 27 pav.), kultūros paveldo registro pateikiamą žemėlapi (žr. 29 pav.) bei vertingų profesionalios Mažosios Lietuvos architektūros objektų žemėlapi (žr. 28 pav.). 27 paveikslėlyje galime matyti lankomus objektus išsidėsčiusius Mažojoje Lietuvoje. Raudona spalva pažymėtoje teritorijoje galime matyti, kad šitoje vietoje lankomų objektų skaičius labai mažas ir retai išsidėstęs. Lygindami Nekilnojamų kultūros paveldo vertybių žemėlapi (29 pav.) galime matyti, kad lankomų objektų pasiskirstymas yra labai panašus



28 pav. Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros objektai (G. Marozaitė, 2020)



29 pav. Nekilnojamų kultūros paveldo vertybių žemėlapis (kpd.lt, 2015)

kaip ir Nekilnojamų paveldo vertybių objektų pasiskirstymas Mažojoje Lietuvoje. Tačiau palyginus šiuos du žemėlapius su profesionalios Mažosios Lietuvos architektūros objektų žemėlapiu fragmentu (žemėlapis sudarytas G. Marozaitės, jame pavaizduoti profesionalaus Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai pastatyti XIX a. pabaigoje — XX a. pradžioje) galime matyti, kad vertingų pastatų koncentracija (vertingi Mažosios Lietuvos objektai pažymėti raudonais taškais) yra gerokai tankesnė negu nurodyta turistiniame žemėlapyje ar Nekilnojamų kultūros paveldo vertybių žemėlapyje.

Galima teigti, kad su tinkama infrastruktūra, vietovės populiarinimo strategija šis kraštas yra potencialus įvairiems turistiniams maršrutams sudaryti. Ši teritorija nestokoja lankomų objektų, o atlikus profesionalios architektūros vertinimą, kuris buvo atliktas sudarant 28 paveikslėlyje vaizduojamame žemėlapyje, būtų galima identifikuoti daugybę naujų lankomų objektų, kurie galėtų pritraukti verslą į provinciją.

1.3.2. Socialinių tinklų ir televizijos medijos svarba statybinio paveldo populiarinimui

Norint sukurti sėkmingą turizmo populiarinimo modelį Mažojoje Lietuvoje, yra būtina gera krašto populiarinimo strategija. Šiais laikais, kai socialiniai tinklai bei televizija daro didžiulę įtaką vartotojui, be abejo, vienas iš metodų yra krašto populiarinimas per socialinę mediją. Tradicinė žiniasklaida vis labiau praranda savo įtaką, nors informacijos gavėjai niekur nedingo, tad svarbu pasirinkti tinkamą būdą naudotis socialine medija (*Socialinių medijų įtaka*, 2019). Šiame poskyryje bus aptariama keletas socialinių tinklų ir televizijos medijos tipų, padėsiančių daryti įtaką krašto populiarinimui.

2006 metais Vilniaus miesto savivaldybė sukūrė strategiją, kaip išsaugoti centrinėje dalyje medinę architektūrą. Viena iš sudedamųjų dalių buvo medinės architektūros populiarinimas pasitelkiant spaudą ir žiniasklaidą. 2006 metais buvo numatyta sukurti dokumentinį filmą „Medinė Vilniaus architektūra“ ir demonstruoti jį per nacionalinę televiziją (*Medinės architektūros paveldo apsaugos strategijos įgyvendinimo programa*, 2006).

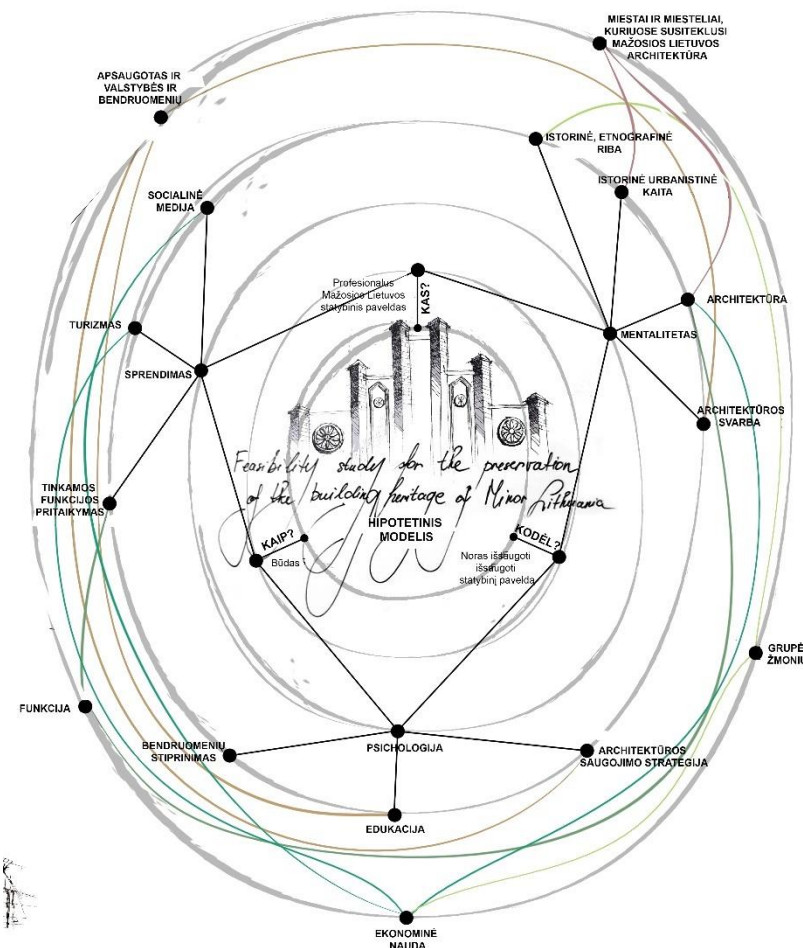
Dar vienas pavyzdys, kaip žiniasklaida sąmoningai gali populiarinti netgi visą regioną - Lietuvos nacionalinės televizijos paruoštas laidų ciklas „Nacionalinė ekspedicija“ apie Žemaitijos kraštą. Televizinėse laidose pasakojama krašto istorija, supažindinama su krašto papročiais bei tradicijomis, kalbama apie iškiliausias asmenybes (Lrt.lt, 2020).

Visgi, mažiau įtakos vartotojui daro tradicinė televizija, šiais laikais susiformavo visiškai naujas informacijos sklaidos būdas, vadinamieji „influenceriai“ arba nuomonės formuotojai. Tokių socialinių tinklų, kaip „Instagram“, „Facebook“, „Youtube“ žvaigždės pritraukia milijonus žiūrovų, o nuomonės formuotojų skleidžiama informacija milžinišku greičiu pasiekia jaunąją kartą (*Socialinių medijų įtaka*, 2019). Tokį pavyzdį galime matyti ir Lietuvoje, šiuolaikinės Lietuvos socialinių medijų žvaigždės vis aktyviau populiarina Žemaitijos kraštą, jos kultūrą, puoselėja tarmę. Žinomi asmenys pasakodami apie savą kraštą skatina susidomėjimą regionu. Begalę kartų esame girdėję, kaip M. Stonkus – laidų vedėjas, humoristas, pasakoja apie Žemaitiją. Jaunesniajai kartai gerai pažįstamas veikėjas apibūdina ir rekomenduoja vietas, kurias būtina pamatyti Žemaitijoje (Lideikytė, 2020).

Nepaisant to, kad tradicinė televizija praranda savo įtakos masą, tačiau visi populiarinimo kanalai yra reikalingi ir vertingi norint vartotojus supažindinti ir šviesti apie statybinį paveldą ir jo svarbą. Socialinės medijos yra vienas iš būtų, kuris pagerintų informacijos sklaidą apie Mažosios Lietuvos profesionalią architektūrą.

1.4. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo išsaugojimo hipotetinis modelis

Hipotetinis Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros išsaugojimo modelis (30 pav.) dalinamas į tris dalis: Mažosios Lietuvos architektūra (objektas), noras išsaugoti Mažosios Lietuvos statybinį paveldą (priežastis) ir įveiklinimas (būdas), kitaip tariant **kas, kodėl ir kaip?** Šios dalys tarpusavyje jungiasi viena su kita – mentalitetas ir psichologija, psichologija ir sprendimas. Kitaip tariant, išspėndžiant profesionalios Mažosios Lietuvos architektūros saugojimo suvokimo problemas - šviečiat visuomenę apie jos svarbą, supažindinant su krašto istorija ir pan. atsiranda sprendimas kaip tai padaryti per socialinę mediją, turizmą (populiarinant architektūrą) bei tinkamos pastato funkcijos pritaikymą tokios architektūros statiniams. Psichologinis žmonių prisirišimas prie tam tikros bendruomenės, sukurtas saugojimo koncepcija per architektūros edukacijos sklaidos gerinimą provincijose veda link galimybės išsaugoti Mažosios Lietuvos profesionalų statybinį paveldą.



30 pav. Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros hipotetinis modelis (parengė G. Marozaitė)

Istorinė praeitis neatsiejama nuo žmogaus dabarties – istorinė praeitis formuoja dabartinį žmogaus mentalitetą. Dėl šios priežasties žmogui svarbu žinoti savo krašto ribas, tiek istorines, tiek politines, tokiu būdu žmogus gali save priskirti tam tikrai visuomenės grupei (bendruomenei).

Visuomenės psichologinis istorinių pastatų saugojimo suvokimas bei jo teigiamas (kuriantis darbo vietas ir nesudarkantis pastato) kitimas gali padėti išspręsti šiandieninės Lietuvos paveldosaugos problemas. Edukacija prasidedanti mokykloje yra vienas iš sprendimo būdų.

Hipotetiniame modelyje atsakymas, kaip teoriškai galima išsaugoti mažosios Lietuvos architektūrinį paveldą, yra:

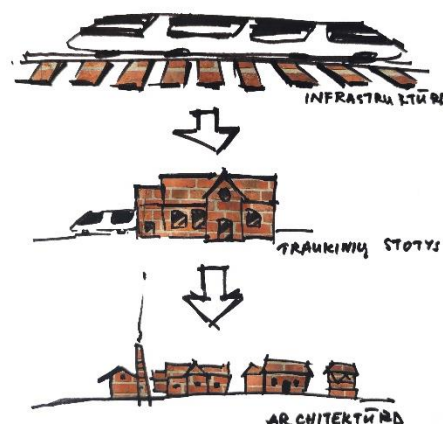
- švietimas ir edukacija;
- naujos funkcijos suteikimas;
- populiarinimas pasitelkiant socialinę mediją;
- turizmas;
- bendruomenių stiprinimas.

Gerinant minėtų aspektų sklaidą Mažojoje Lietuvoje ne tik saugoma profesionali Mažosios Lietuvos architektūra, bet sprendžiamos kitos socialinės, ekonominės miestelių problemos.

2. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių empiriniai tyrimai

2.1. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių empirinių tyrimų programa bei metodai

Mažosios Lietuvos traukinių turistinio judėjimo gerinimo tikslas yra paskatinti turistus lankyti Mažosios Lietuvos kraštą ir profesionalią jos architektūrą. Pagerinus esamą geležinkelio infrastruktūrą, istorinės traukinių stotys įgautų naują prasmę, vėl būtų naudojamos aktyviai, o patogus geležinkelio infrastruktūros naudojimas vartotojams pagerintų galimybes lankyti Mažosios Lietuvos profesionalią architektūrą (31 pav.).



Iškeltos hipotezės papildo hipotetinį Mažosios Lietuvos architektūros išsaugojimo modelį (žr. 30 pav. p. 40):

31 pav. Principinė idėjų schema (parengė G. Marozaitė)

1. Mažosios Lietuvos profesionalią architektūrą galime kategorizuoti pagal šias pagrindines funkcijas: bažnyčios, senosios mokyklos, traukinių stotys ir kt. Šios pastatų grupės turi specifinius architektūros bruožus;
 - 1.1. Mažosios Lietuvos architektūra dėl tvarių statybinių medžiagų išliko iki šių dienų. Dalis Mažosios Lietuvos traukinių stočių ir šiandien atlieka pirminę savo funkciją, tad esama geležinkelio infrastruktūra puikiai pritaikoma turizmo skatinimui šiame krašte. Turizmas skatina istorinių pastatų naudojimą, populiarina kraštą;
 - 1.2. didelė dalis Mažosios Lietuvos traukinių stočių išliko nepažeistos arba dalinai pažeistos – išliko originali sklypo plano struktūra su tipiniais pastatais: traukinių stoties pastatais, geležinkelių namais, vandens bokštais, sandėliais ir traukinių depais;
 - 1.3. Mažosios Lietuvos profesionaliai architektūrai turėjo įtakos įvairios kultūros (vokiška, lietuviška, rusiška, lenkiška). Dėl šios priežasties susiformavo specifinis statybos būdas, medžiagos, ornamentika, formos (tūris), netgi pastatų išsidėstymas sklype ar miesto struktūroje;
2. Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūra yra tiesiogiai susijusi su istorinės architektūros populiarinimu krašte. Nustačius turizmo infrastruktūros privalumus ir trūkumus, populiariausius lankomus objektus galimas Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros populiarinimo strategijos vystymas;
3. viena iš didžiausių šiandieninės paveldosaugos problemų, kai vartotojas dėl per mažo žinių kiekio nepagrįstai bijo valstybės apsaugą turinčių pastatų. Išsilavinimo stoka, menka švietimo sklaida, finansinis nepriteklus provincijose lemia istorinių pastatų nykimo spartėjimą;
4. viena iš veiksmingiausių architektūros atgaivinimo formų yra naujos funkcijos pritaikymas istoriniam pastatui. Išsiaiškinus visuomenės požiūrį į istorinio pastato panaudos galimybes būtų galima nustatyti, kokioms funkcijoms būtų galima pritaikyti istorinius pastatus ir kokių funkcijų labiausiai trūksta.

Hipotezėms patikrinti pasirinkti tyrimo metodai: duomenų apie architektūrinius objektus rinkimas (literatūros tyrimai bei tyrimai vietoje) bei jų analizė, pasiekiamumo nustatymas Mažajoje Lietuvoje Qgis programa, erdvės sintaksės metodas nustatyti matomumą analizuojamuose sklypuose (DepthmapX) ir sociologinės apklausos (klausimynai). Kiekvienai hipotezei parinkti konkretūs tyrimo objektai ir taikomi metodai yra pateikiami Lentelėje 1.

Lentelė 1. Empirinių tyrimų programa – tyrimo hipotezės (sudaryta G. Marozaitės)

	Nr.	Hipotezės	Tyrimo objektai	Tyrimo metodai
Architektūra	1.	Mažosios Lietuvos profesionalią architektūrą galime kategorizuoti pagal šias pagrindines funkcijas: bažnyčios, senosios mokyklos, traukinių stotys ir kt. Šios pastatų grupės turi specifinius architektūros bruožus.	<ul style="list-style-type: none"> Mažosios Lietuvos traukinių stočių architektūros ir geležinkelio infrastruktūros svarba kuriant profesionalios architektūros populiarinimo strategiją Mažajoje Lietuvoje. Pasiekiamumas įvairiomis transporto priemonėmis Mažajoje Lietuvoje. Traukinių stočių kompleksų planinė struktūra – matomumas sklype. Mažosios Lietuvos architektūros įprasminimas – architektūros bruožų analizė. 	<ul style="list-style-type: none"> Architektūrinių objektų duomenų rinkimas (literatūrinė ir vietos) bei jų analizė. Pasiekiamumo nustatymas „Qgis“ programa. Erdvės sintaksės metodas nustatant matomumą analizuojamame sklype (DepthmapX).
	1.1.	Mažosios Lietuvos architektūra dėl tvarių statybinių medžiagų išliko iki šių dienų. Dalis Mažosios Lietuvos traukinių stočių ir šiandien atlieka savo pirminę funkciją, tad esama geležinkelio infrastruktūra puikiai pritaikoma turizmo skatinimui šiame krašte. Turizmas skatina istorinių pastatų naudojimą, populiarina kraštą.		
	1.2.	Didelė dalis Mažosios Lietuvos traukinių stočių išliko nepažeistos arba dalinai pažeistos – išliko originali sklypo plano struktūra su tipiniais pastatais: traukinių stoties pastatais, geležinkeliečių namais, vandens bokštais, sandėliais ir traukinių depais.		
	1.3.	Mažosios Lietuvos profesionaliai architektūrai turėjo įtakos įvairios kultūros (Vokietijos, Lietuvos, Rusijos, Lenkijos). Dėl šios priežasties susiformavo specifinis statybos būdas, medžiagos, ornamentika, formos (tūris), netgi pastatų išsidėstymas sklype ar miesto struktūroje.		
Visuomenė	2.	Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūra yra tiesiogiai susijusi su istorinės architektūros populiarinimu krašte. Nustačius turizmo infrastruktūros privalumus ir trūkumus, populiariausius lankomus objektus, galimas Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros populiarinimo strategijos vystymas.	Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas.	Sociologinė apklausa (klausimynas).
	3.	Viena iš didžiausių šiandieninės paveldosaugos problemų, kai vartotojas dėl per mažo žinių kiekio nepagrįstai bijo valstybės apsaugą turinčių pastatų. Išsilavinimo stoka, menka švietimo sklaida, finansinis nepriteklis provincijose lemia istorinių pastatų nykimo spartėjimą.	Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp privačių savininkų ir valstybės saugomų objektų.	Sociologinė apklausa (klausimynas).
	4.	Viena iš veiksmingiausių architektūros atgaivinimo formų yra naujos funkcijos pritaikymas istoriniam pastatui. Išsiaiškinus visuomenės požiūrį į istorinio pastato panaudos galimybes būtų galima nustatyti, kokioms funkcijoms būtų galima pritaikyti istorinius pastatus ir kokių funkcijų labiausiai trūksta.	Visuomenės požiūris į istorinės architektūros pritaikymą naujai funkcijai.	Sociologinė apklausa (klausimynas).

Sociologinės apklausos: Tyrimo objektai - Mažosios Lietuvos turizmo vertinimas bei visuomenės santykis su istoriniais pastatais, architektūrinio išsilavinimo vertinimas.

Tyrimo metu buvo parengtos 3 tematiškai skirtingos sociologinės apklausos:

- 1) Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas (objektas – Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūra);
- 2) Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp privačių asmenų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių pastatų (objektas – šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp privačių asmenų ir valstybės apsaugą turinčių pastatų);
- 3) Istorinio pastato panaudos galimybės (objektas — visuomenės požiūris į istorinio pastato pritaikymą naujai funkcijai).

Visos apklausos buvo anoniminės, anketos buvo atliekamos atsitiktinės atrankos būdu - apklausose buvo kviečiami dalyvauti visi gyventojai. Pirmojoje anketoje – „Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas“ buvo pateikta 15 klausimų susijusių su Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūra, jos privalumais ir trūkumais (1 priedas). Antrojoje apklausoje – „Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp privačių asmenų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių pastatų“ pateikiama 19 klausimų, prašoma įvertinti įvairius su nekilnojamu kultūros paveldu susijusius aspektus (2 priedas). Trečiojoje apklausoje – „Istorinio pastato panaudos galimybės“ klausiami visuomenės nuomonės apie istorinio pastato pritaikymo galimybes naujai funkcijai, kuri neatitinka originalios pastato funkcijos (3 priedas), pateikiama 12 klausimų.

Pasiekiamumo analizė „Qgis“ programa: analizuojant architektūrinius objektus ir teritorijas „Qgis“ programos pasiekiamumo funkcija, siekiama nustatyti Mažosios Lietuvos mastelio tinkamumą pritaikyti ir plėtoti šio krašto turizmo infrastruktūrą įvairiomis susiekimo priemonėmis:

- 1) traukiniu;
- 2) pėsčiomis;
- 3) dviračiu;
- 4) automobiliu.

Pasirenkamas tam tikras laiko tarpas ir skaičiuojama teritorija žemėlapyje, kurioje transporto priemonė juda. Nustatant pasiekiamumo plotą pirmu variantu pasirenkamas optimaliausias laikas, kai žmogus nepavargsta vaikščioti, minti dviračio ar vairuoti automobilio, kitaip tariant, 15 min - pėsčiomis, 30 min - dviračiu ir 45 min - automobiliu.

Kriterijai, pagal kuriuos pasirenkamos analizuojamos teritorijos:

- 1) traukinių stoties fizinė būklė ir istorinės vertingosios savybės;
- 2) traukinių stoties svarba vietos susisiekimo infrastruktūroje;
- 3) lankytinų objektų įvairovė;
- 4) susisiekimo infrastruktūra – dviračių takai, keliai, pėsčiųjų maršrutai;
- 5) gyvenvietės dydis ir gyventojų skaičius.

Erdvės sintaksė - matomumo analizė: analizuojant architektūrinius objektus ir teritorijas erdvės sintaksės metodu siekiama nustatyti matomumą analizuojamame sklype – patraukliausias, potencialiausias vietas sklype, kuriose galima siūlyti architektūrinį koncepcijų vystymą. Metodo

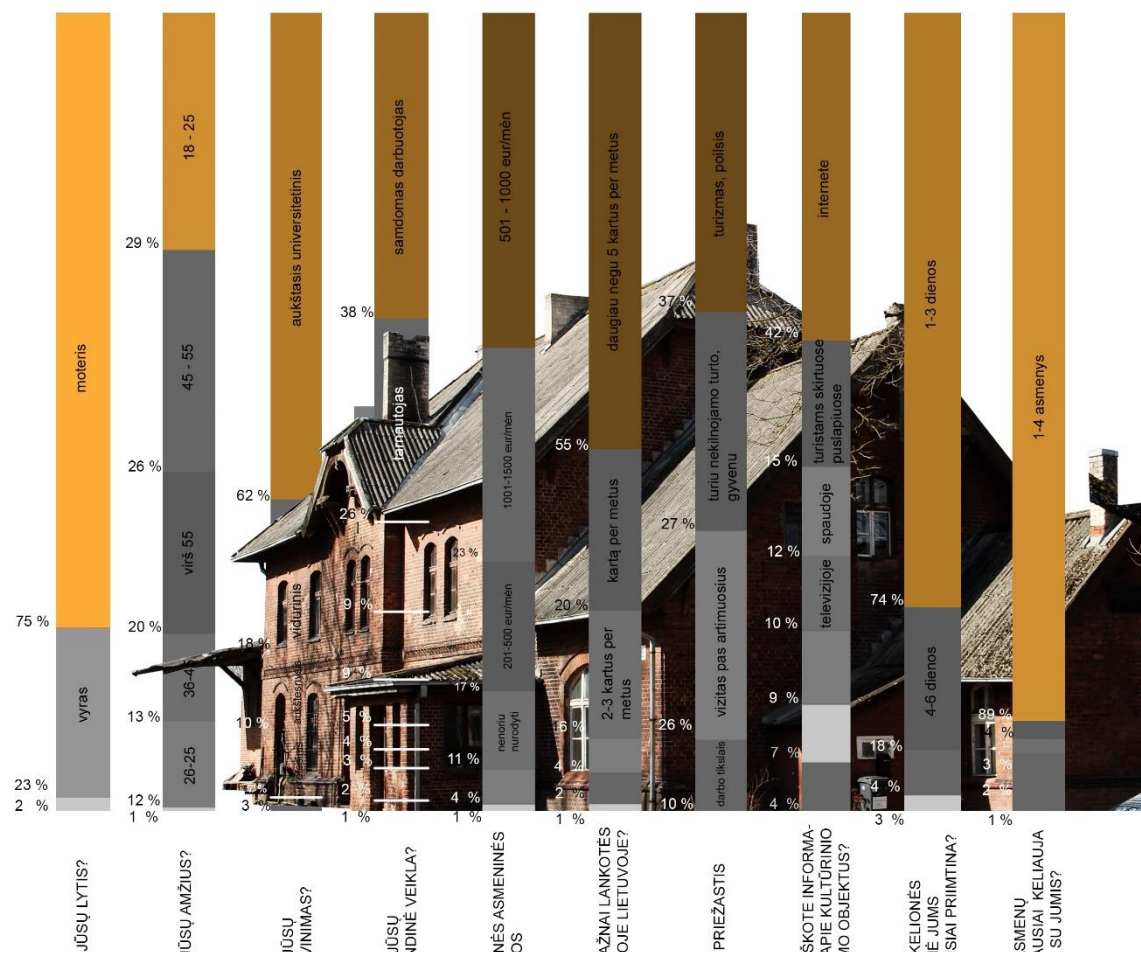
esmė – remiantis empiriniais stebėjimais bei stoties erdvių kaip tinklelio samprata apskaičiuoti sunkiausiai pastebimas, matomas vietas ir atviriausias vietas. Tokia sklypo analizė reikalinga norint planuoti sklypo plano pokyčius, naujos architektūros intarpus jau esamame pastatų komplekse.

Duomenų apie architektūrinius objektus rinkimas ir jų analizė: šis tyrimas susidėjo iš dvejų dalių: reikšmingiausių geležinkelio stočių vertingųjų savybių nustatymo ir fotofiksacijos (Priedai Nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10) bei esamos situacijos palyginimo su buvusia. Vertinimo sistemai kriterijai parinkti atsižvelgiant į literatūros analizę, išskiriami pagrindiniai šiai architektūrai būdingi bruožai ir jie aprašomi.

2.2. Sociologinių apklausų rezultatai

2.2.1. Visuomenės apklausa „Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas“

Apklausa skirta ištirti, kaip visuomenė vertina Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūrą ir kokie aspektai yra svarbiausi renkantis aktyvų poilsį Lietuvoje. Apklausoje dalyvavo 87 įvairaus amžiaus respondentai. 55 % apklaustųjų atsakė, kad Mažojoje Lietuvoje apsilanko daugiau negu 6 kartus per metus ir 37 % šiame krašte lankosi turizmo, poilsio tikslais, kita dalis apklaustųjų (27 %) turi nekilnojamojo turto Mažojoje Lietuvoje ar čia gyvena.

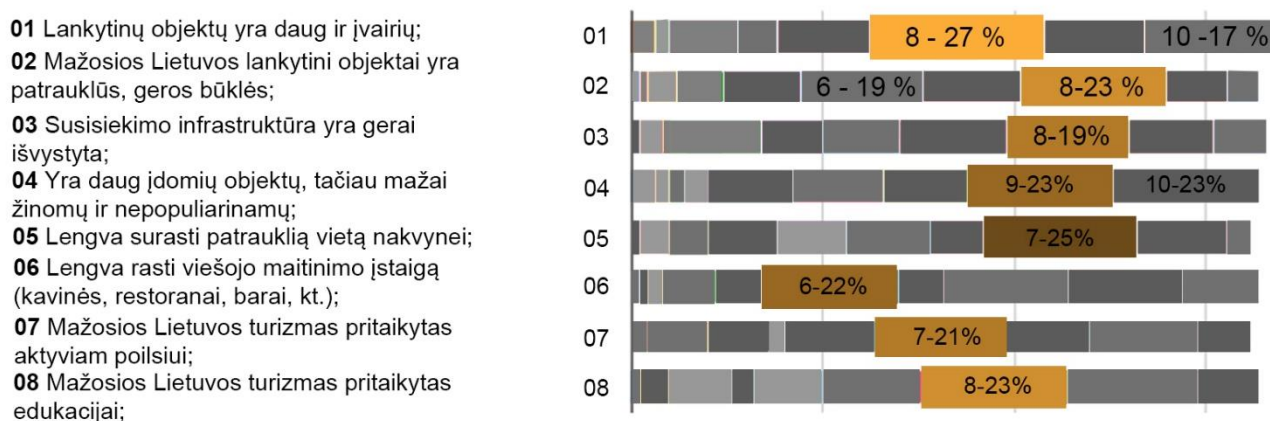


32 pav. Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas (parengė G. Marozaitė)

Norint sukurti paklausiausią maršrutą buvo būtina išsiaiškinti, kokias keliones apklaustieji dažniausiai renkasi, kokie objektai yra aktualiausi, tad kita apklausos dalis susideda būtent iš tokių klausimų (kokia kelionės trukmė yra priimtiniausia? kiek asmenų dažniausiai keliauja kartu?) 74 % apklaustųjų sako, kad optimaliausia kelionės trukmė yra 1-3 dienos, o 89 % respondentų atsakė, kad dažniausiai kartu su jais keliauja 1-4 asmenys (32 pav.).

Respondentų buvo paprašyta įvertinti Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūrą nuo 1 iki 10. Apklaustųjų buvo paprašyta įvertinti 8 teiginius, apimančius tiek lankytinų objektų gausą teritorijoje, tiek jų patrauklumą, prieinamumą, pasiekiamumą. (žr. 33 pav.).

ĮVERTINKITE MAŽOSIOS LIETUVOS TURIZMO INFRASTRUKTŪRĄ
(1 - VISIŠKAI NESUTINKU, 10 - VISIŠKAI SUTINKU)

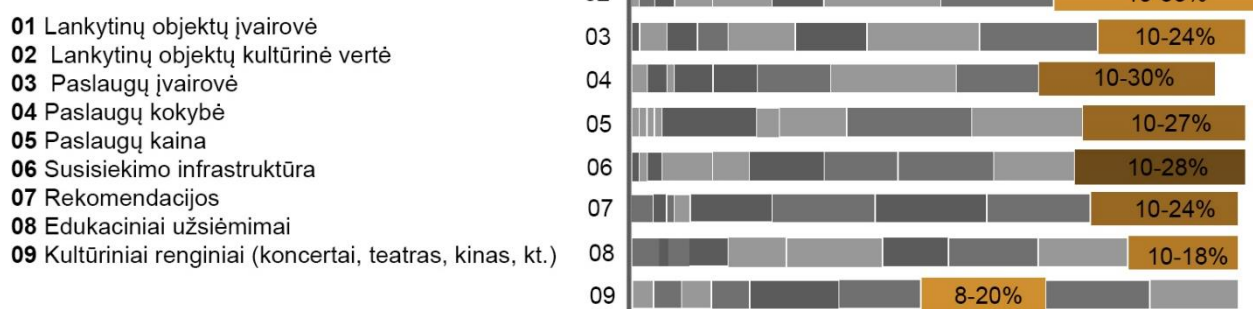


33 pav. Mažosios Lietuvos infrastuktūros vertinimas dešimtbalėje sistemoje (parengė G. Marozaitė)

Respondentai Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūrą įvertino teigiamai, išsiskiria šeštasis teiginys - respondentai tik patenkinamai vertina **viešojo maitinimo įstaigų prieinamumą**. Taip pat, vidutiniškai vertina **nakvynės vietų prieinamumą ir pritaikymą aktyviam poilsiui** (33pav.).

Taip pat, respondentų buvo paprašyta įvertinti, kokie kriterijai jiems daro įtaką renkantis aktyvų poilsį Mažojoje Lietuvoje. Apklausoje buvo paprašyta įvertinti 9 aspektus (34 pav.)

KOKIE KRITERIJAI JUMS DARO ĮTAKĄ RENKANTIS AKTYVŲ POILSĮ LIETUVOJE? (1 - NEDARO ĮTAKOS, 10 - DARO DIDELĘ ĮTAKĄ)

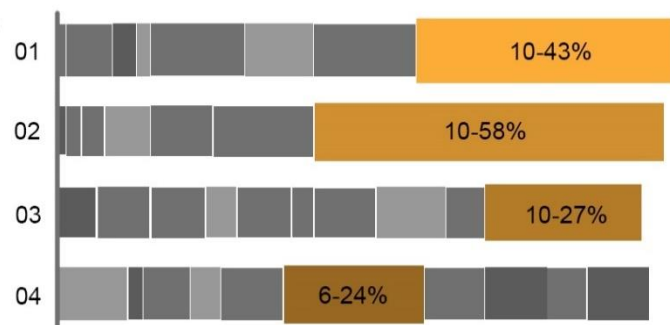


34 pav. Kriterijai, darantys įtaką renkantis aktyvų poilsį mažojoje Lietuvoje (parengė G. Marozaitė)

Pastebima, kad didžiausią įtaką visuomenės pasirinkimui daro **lankytinų objektų įvairovė**, žmonėms svarbu pamatyti **kelis objektus vienos kelionės metu**. Taip pat pastebima, kad didesnę įtaką turi objektų kultūrinė vertė, o edukaciniai užsiėmimai ir kultūriniai renginiai renkantis kelionės maršrutą daro mažiausią įtaką apklaustiems žmonėms (34 pav.).

JEI TEKTŲ RINKTIS NAKVYNĖS VIETĄ, ĮVERTINKITE KURI VIETA JUMS ATRODYTŲ PATRAUKLIAUSIA (1 - LABAI NEPATRAUKLU, 10 - LABAI PATRAUKLU)

- 01 Renovuotas, pritaikytas moderniems poreikiams istorinis pastatas;
- 02 Istorinis pastatas, tačiau sutvarkytas unikalčiai;
- 03 Naujas pastatas;
- 04 Apleistas pastatas, tačiau pritaikytas turizmui;



35 pav. Poilsio vietos vertinimas (parengė G. Marozaitė)

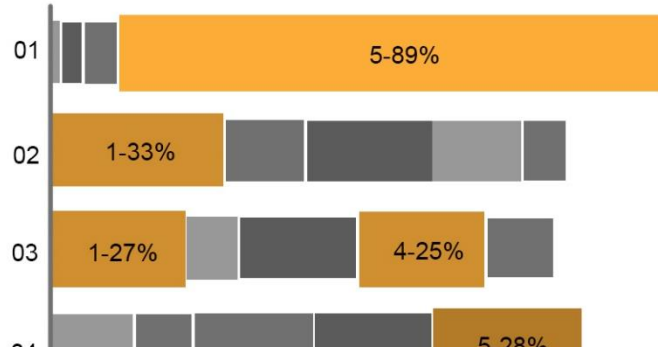
Šios apklausos metu apklaustųjų buvo paprašyta įvertinti kokia nakvynės vieta kelionės metu jiems būtų patraukliausia. Apklausoje buvo paprašyta įvertinti keturis skirtingus apgyvendinimo variantus (35 pav.).

Pastebima, kad respondantai palankiausiai vertina **unikaliai sutvarkytus istorinius pastatus**, kurie nepraranda savo istorinės, kultūrinės vertės. Tik 27 % apklaustųjų palankiai vertina gyvenamąją vietą atostogų metu naujai pastatytame pastate ir tik vidutiniškai vertinamas apleistas pastatas pritaikytas turizmui (35 pav.).

Analizuojant turizmo infrastruktūrą buvo svarbu sužinoti, kokia transporto priemonė atrodo patraukliausia vartotojui. Apklauskos dalyvių buvo paprašyta įvertinti, kuri transporto priemonė jiems atrodo patraukliausia. Respondentai įvertino šias transporto priemones (36 pav.).

NURODYKITE, KURI KELIONĖS TRANSPORTO PRIEMONĖ JŪSŲ NUOMONE YRA PATRAUKLIAUSIA (1-MAŽIAUSIAI PATRAUKLI, 5- DAUGIAUSIAI PATRAUKLI)

- 01 Automobilis
- 02 Autobusas
- 03 Traukinys
- 04 Laivas



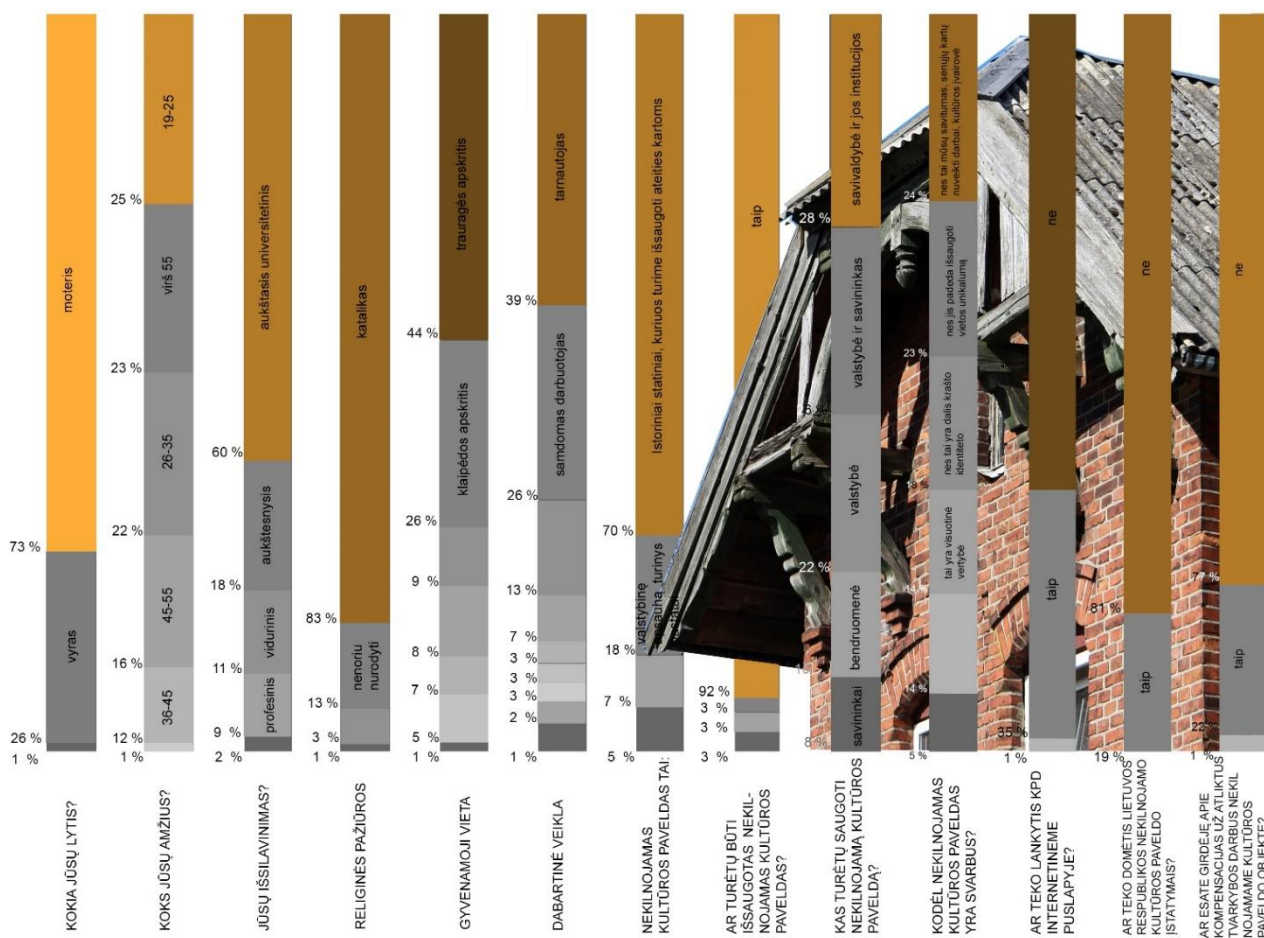
36 pav. Transporto priemonių patrauklumo vertinimas (parengė G. Marozaitė)

Vienareikšmiškai apklaustieji rinkęsi **automobilį** kaip patogiausią ir patikimiausią transporto priemonę. Vietoje viešojo transporto žmonės kaip patraukliausią keliavimo priemonę renkasi automobilį, nors traukinys ir laivas didelei daliai vartotojų atrodo kaip egzotiška transporto priemonė kelionei ar aktyviam poilsiui Mažojoje Lietuvoje (36 pav.).

2.2.2. Visuomenės apklausa „Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp vartotojų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių statinių“

Apklausa buvo skirta ištirti visuomenės požiūrį į nekilnojamą kultūros paveldą, saugomų objektų sistemas ir kultūros paveldo apsaugos žinias. Apklausoje dalyvavo 154 respondentai, iš kurių 68,2 % buvo gyvenantys Mažojoje Lietuvoje

Apklausoje dalyviai beveik vieningai sutinka, kad nekilnojamą kultūros paveldą yra būtina išsaugoti (92 %). 70 % apklaustųjų nekilnojamą kultūros paveldą apibūdina kaip „istorinius statinius, kuriuos turime išsaugoti ateities kartoms“. Tik 3 % apklaustųjų pasakė, kad nežino kas yra nekilnojamas kultūros paveldas. Nors visuomenė ir sutinka su teiginiu, kad nekilnojamą kultūros paveldą būtina išsaugoti, bet saugojimo atsakomybę suteikia savivaldybėms ir jos institucijoms



37 pav. Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga: santykis tarp vartotojų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių statinių (parengė G. Marozaitė)

(28 %) bei valstybei ir nekilnojamo turto savininkams (27 %). Taip pat pastebima, kad pastatų saugojime yra svarbi ir bendruomenė, 16 % apklaustųjų šią atsakomybę suteikė bendruomenei.

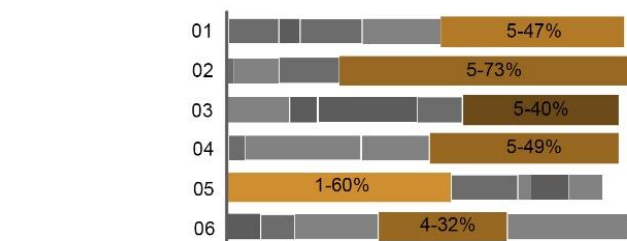
Paklausus apklausos dalyvių, kodėl jiems svarbus nekilnojamas kultūros paveldas, dalyviai atsakė, kad tai yra „mūsų savitumas, senųjų kartų darbai, kultūros įvairovė“ (24 %), 23 % sutinka, kad nekilnojamas kultūros paveldas „padeda išsaugoti vietos unikalumą“. Iš šių rezultatų matoma, kad istoriniai pastatai sustiprina visuomenės istorinį mentalitetą, žmonės dėl specifinės architektūros jaučiasi išskirtiniais, nori išsaugoti savo tradicijas bei jas vertina ir suvokia kaip be galo svarbų būties veiksnį.

Dalis apklausos buvo skirta minimaliai patikrinti, kokios yra visuomenės žinios susijusios su nekilnojamu kultūros paveldu. Paklausus, ar teko lankytis nekilnojamo kultūros paveldo internetiniame puslapyje (www.kpd.lt), didžioji dalis (64 %) apklaustųjų teigė, kad niekada nesilankė šiame internetiniame puslapyje. 81 % apklaustųjų niekada nesidomėjo nekilnojamo kultūros paveldo įstatymais ir tik likę 19 % domėjosi šia informacija. Šioje apklausoje respondentų buvo paklausta, ar jiems teko girdėti apie valstybės kompensacijas už atliktus tvarkybos darbus pastate įtrauktime į Nekilnojamų kultūros paveldo vertybių registro sąrašą. Didžioji dalis respondentų (77 %) atsakė, kad niekada apie tai negirdėjo ir tik 22 % apklaustųjų atsakė teigiamai (37 pav.).

Apklausoje taip pat buvo prašoma respondentų įvertinti įvairius aspektus susijusius su istorinės architektūros saugojimo tema. Pirmiausia apklausos dalyvių buvo paprašyta įvertinti, kaip turėtų būti saugomas nekilnojamo kultūros paveldo objektas (38 pav.). Apklausoje pastebima, kad visuomenė linkusi išsaugoti unikalią pastato išvaizdą, restauruotus pastatus išivaizduoja pritaikytus gyvenamosios patalpoms ar lankomus turistinius objektus.

Apklausoje dalyvių buvo paprašyta įvertinti kokie objektai turėtų būti priskirti nekilnojamam kultūros paveldui (39 pav.)

KAIP TURĖTŲ BŪTI SAUGOMAS NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS?
(1 - NETINKAMAS BŪDAS SAUGOTI, 5 - TINKAMAS BŪDAS SAUGOTI)



- 01 Konservavimas (veikla apsauganti nuo nykimo, stabdanti ardančių veiksnių poveikį, fiksuoja esamą būklę);
- 02 Restauruojamas ir pritaikomas gyventojams bei turistams lankyti;
- 03 Restauruojamas, pritaikomas gyventi ar komercinei veiklai vykdyti;
- 04 Atkuriami tiksliai pastato fizinė būklė;
- 05 Pastatas sutvarkomas nereikalaujant išlaikyti unikalios pastato išvaizdos;
- 06 Pastatas sutvarkomas išlaikant originalią išvaizdą, tačiau nereikalaujant jo atkurti unikaliomis medžiagomis.

38 pav. Kultūros paveldo saugojimas (parengė G. Marozaitė)

Respondentai labiausiai sutinka, kad pastatai turintys nacionalinę reikšmę bei esantys miesto centruose turėtų būti priskiriami kaip nekilnojami kultūros paveldo objektai, kiek mažiau respondentų norėtų tokius objektus matyti provincijose.

Respondentų buvo klausiama įvairių teiginių, susijusių su istorinio pastato panaudojimu, saugojimu, jo eksploatacija ir pan. (40 pav.).

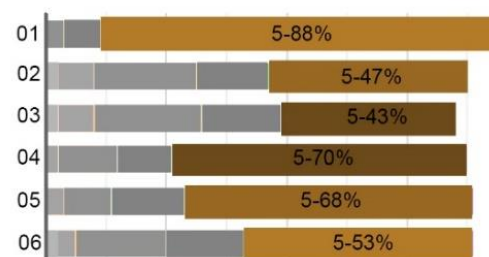
Iš šios apklausos pastebima, kad didesnė apklausos dalyvių sutinka, kad istorinis pastatas gali būti pritaikomas šiuolaikiniams vartotojų poreikiams, istorinė pastato išvaizda suteikia pastatui unikalumo. Taip pat, didelė dalis apklaustųjų mano, kad tokį pastatą sutvarkyti ir išlaikyti yra per brangu, o valstybė neskiria pakankamai finansavimo tokių pastatų išlaikymui.

Apibendrinant, iš apklausos rezultatų matoma, kad visuomenė vieningai sutinka, jog nekilnojamas kultūros paveldas jiems yra svarbus ir jį reikia saugoti, tačiau apklausos dalyviai vengia atsakomybės saugoti ir prižiūrėti tokį pastatą. Respondentų žinios apie nekilnojamą kultūros paveldą vertinamos paviršutiniškai, didžioji dalis apklaustųjų niekada nesidomėjo LR nekilnojamo kultūros paveldo įstatymais, niekada nesilankė Kultūros paveldo departamento internetinėje puslapyje, o apie teikiamą finansinę pagalbą tvarkant tokius objektus niekada negirdėjo. Įvardijama, kad dalis respondentų gavo naudingos informacijos muziejuose, tai reiškia, kad muziejuose skleidžiama ne tik istorinė informacija, bet ir praktinės, teisinės žinios yra aktualios lankytojams.

2.2.3. Visuomenės apklausa „Istorinio pastato panaudos galimybės“

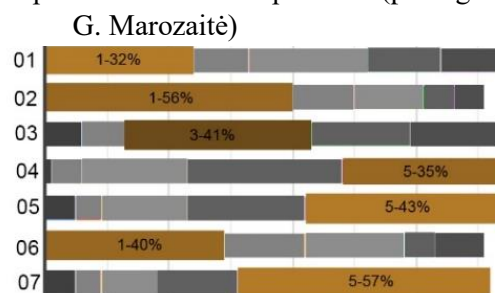
Trečiosios apklausos tikslas buvo ištirti vartotojų požiūrį į istorinio pastato funkcijos pakeitimą – pritaikymą įvairiems žmonių poreikiams, šios dienos ir ateities visuomenei. Apklausoje buvo pateikiama 12 klausimų, o apklausoje sudalyvavo 94 asmenys iš kurių 72,9 % buvo susipažinę su Mažosios Lietuvos istorine architektūra. Šioje apklausoje

KOKIE OBJEKTAI JŪSŲ NUOMONE TURĖTŲ BŪTI PRISKIRTI NEKILNOJAMAJAM KULTŪROS PAVELDUI?
(1- NETURĖTŲ BŪTI PRISKIRTI, 5- TURĖTŲ BŪTI PRISKIRTI)



01 Tie, kurie turi istorinę, kultūrinę, reikšmę nacionaliniu lygmeniu;
02 Tie, kurie turi istorinę, kultūrinę reikšmę vietos gyventojams, tačiau neturi nacionalinės reikšmės
03 Tie, kuriuos lanko ar galėtų lankyti turistai
04 Istoriniai pastatai miesto centre;
05 Istoriniai pastatai Lietuvos provincijose;
06 Pastatai, kurių fizinė būklė pakankamai geros būklės, pastatas nepraradęs unikalių elementų

39 pav. Objektai priskiriami kultūros paveldui (parengė G. Marozaitė)

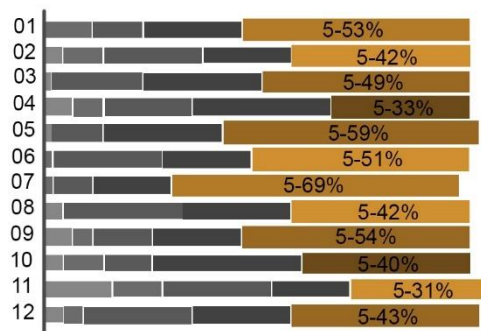


01 Istorinis pastatas sunkiai pritaikomas šiuolaikiniams žmonių poreikiams;
02 Istoriniai pastatai nėra patrauklūs;
03 Istorinio pastato restauravimas ir išlaikymas yra perbrangus;
04 Valstybė finansiškai neskatina vartotojų naudoti istorinius pastatus;
05 Atnaujinti istorinį pastatą yra brangiau negu pastatyti naują;
06 Istoriniai pastatai yra pasenę ir neatitinka šiuolaikinių visuomenės estetikos ir grožio standartų;
07 Laikas pastatą paverčia autentišku, išskirtiniu

40 pav. Istorinio statinio pritaikymas šiuolaikiniams poreikiams (parengė G. Marozaitė)

41 pav. Istorinio pastato panaudos galimybės (parengė G. Marozaitė)

- 4) istorinis pastatas yra pritaikomas naujai funkcijai (mokyklos, darželiai, parduotuvės, muziejai ir t.t.);
- 5) sutvarkytas istorinis pastatas gali atstoti naują tiek komfortu jame, tiek išvaizda;
- 6) istoriniai pastatai paprastai pastatyti kokybiškiau, tvirtesnėmis statybinėmis medžiagomis negu naujos statybos pastatai;
- 7) valstybės subsidija, atstatant senesnę negu 50 metų pastatą, pagerintų apleistumo situaciją provincijose;
- 8) įvairios transporto priemonės palengvina susisiekimą su miestu, dėl šios priežasties provincijos tampa patrauklesnė gyvenamoji vieta;
- 9) išpopuliarėjęs nuotolinis darbas sukuria didesnes galimybes gyventi provincijose;
- 10) žemesnės nekilnojamojo turto kainos vilioja apsigyventi kaimuose;
- 11) rinkčiausi gyventi istoriniame, kultūrinę vertę turinčiame pastate negu naujos statybos;
- 12) istoriniai pastatai labiau tinka visuomeninei negu gyvenamajai paskirčiai.



43 pav. Istorinių pastatų populiarinimo būdai (Parengė G. Marozaitė)

Apklausoje rezultatai leidžia teigti, kad apklaustieji palankiai vertina istorinio pastato panaudojimą kitai funkcijai, tačiau vis dar abejoja, ar visos funkcijos yra pritaikomos tokiam pastatui (43 pav.).

Apklausoje apibendrinimas:

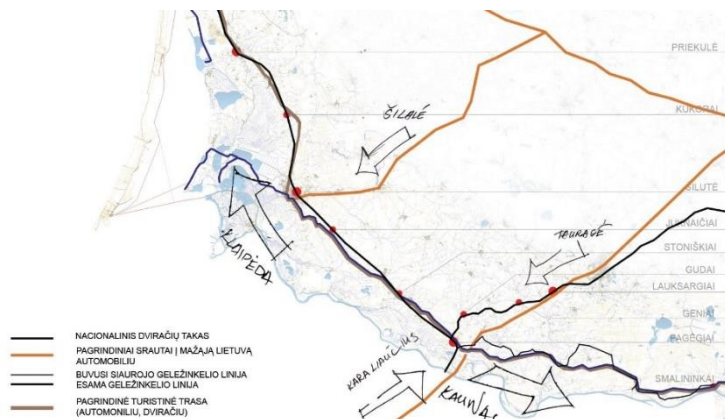
Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūra buvo įvertinta teigiamai. Išskiriama didžiausia turizmo infrastruktūros problema yra kokybiškų maitinimo, poilsio, rekreacijos ir apgyvendinimo įstaigų stygius Mažojoje Lietuvoje. Respondentai palankiausiai vertina unikalios sutvarkytus istorinius pastatus, kurie nepraradę savo istorinės vertės. Turizmo infrastruktūra kelionėms traukiniu šiandien nėra pritaikyta šiame krašte, nors geležinkelio infrastruktūra yra egzistuojanti ir kerta visą Mažąją Lietuvą.

Apklaustieji vieningai sutinka, kad nekilnojamojo kultūros paveldą yra būtina išsaugoti, nors šią atsakomybę perduoda valstybės ir savivaldybių institucijoms. Respondentų žinios apie nekilnojamojo kultūros paveldą yra vertinamos skurdžiai, apklaustiesiems trūksta teisinių ir architektūrinių žinių.

2.3. Statybinio paveldo bei Mažosios Lietuvos teritorijos planinės - erdvinės urbanistinės struktūros analizė

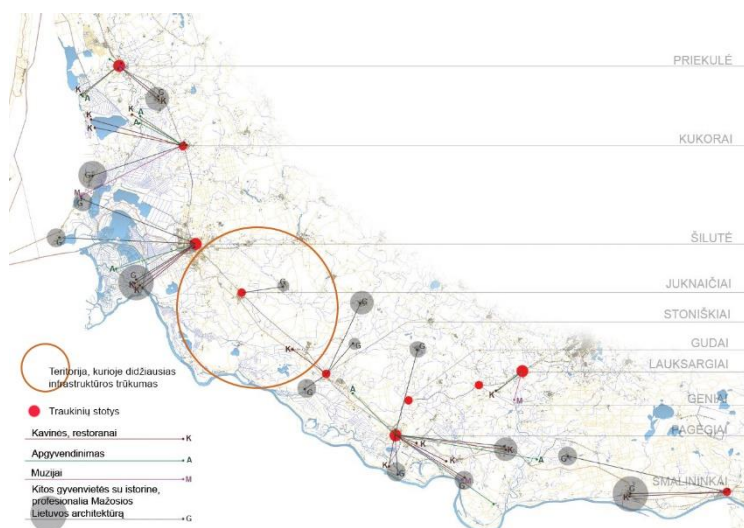
2.3.1. Transporto infrastruktūros ir susisiekimo analizė

Mažajoje Lietuvoje pagrindiniai transporto srautai gausiausiai juda keliu Kaunas – Jurbarkas – Pagėgiai – Šilutė – Klaipėda. Šis kelias yra laikomas vienu iš gražiausių ir populiariausių turistinių maršrutų Lietuvoje. Jis ypač populiarus vasaros metu poilsiautojams keliaujant į Lietuvos pajūrį. Šis kelias taip pat oficialiai laikomas nacionaliniu Lietuvos dviračių keliu.



44 pav. Transporto infrastruktūra Mažajoje Lietuvoje (Parengė G. Marozaitė)

Yra dvi pagrindinės ašys, jungiančios Mažąją Lietuvą su magistraliniu keliu (A1) t. y. magistralinis kelias (A12) per Tauragę ir krašto kelias (KK165) per Šilalę. Svarbu paminėti, kad Mažoji Lietuva turi tiesioginę jungtį su Karaliaučiaus sritimi (Rusija). Panemunės pasienio punktas daugiausia aptarnauja krovinį transportą, tačiau vasaromis suintensyvėja ir turistų srautai (44 pav.). Analizės metu, taip pat, buvo nustatomi objektai, kurie yra svarbūs norit vystyti turistinę infrastruktūrą – kavinės, restoranai, apgyvendinimo vietos, muziejai (12 priedas). Nustatytos gyvenvietės, kuriuose susitelkęs gausiausias kiekis Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros statinių. Šio tyrimo tikslas nustatyti, kuriose teritorijose yra didžiausias maitinimo, apgyvendinimo įstaigų, muziejų trūkumas. 45 paveikslėlyje matoma, kad didžiausias trūkumas išvardintų objektų yra centrinėje Mažosios Lietuvos dalyje, t. y. tarp Pagėgių ir Šilutės traukinių stočių (daugiau informacijos 77 p. ir 13 priede).

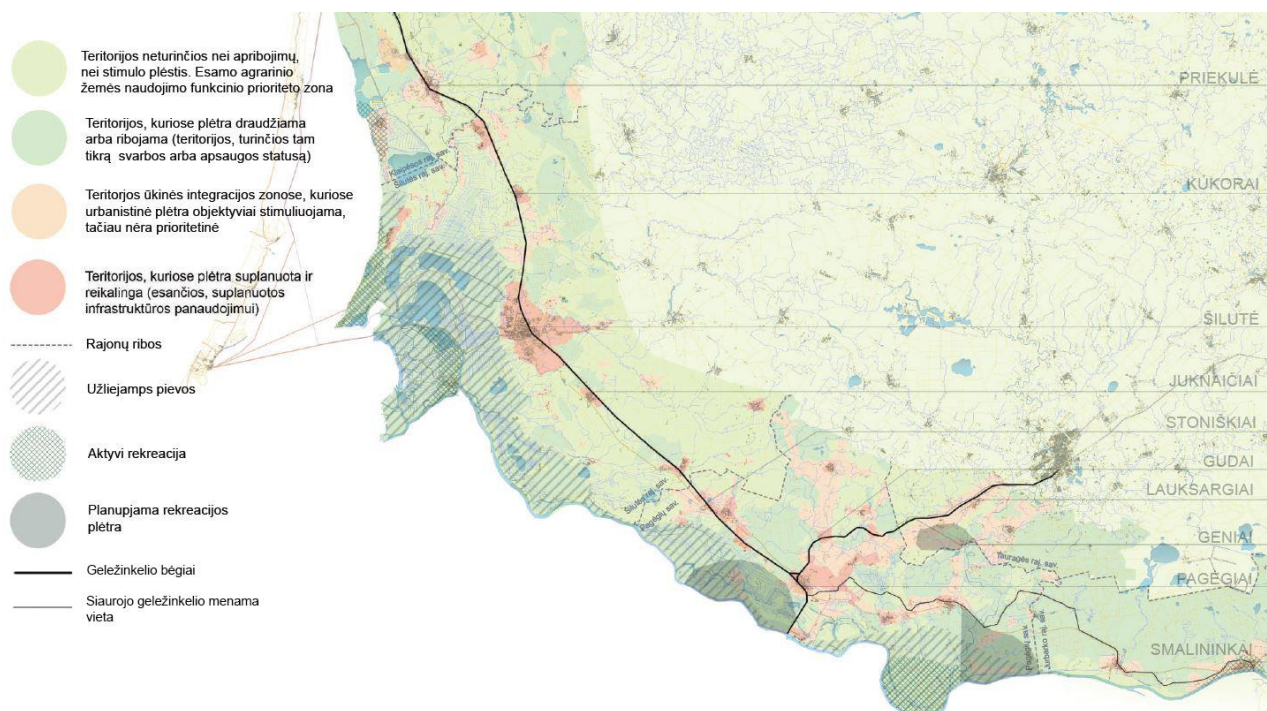


45 pav. Maitinimo, apgyvendinimo įstaigų, muziejų bei gyvenviečių, kuriose didžiausia Mažosios Lietuvos istorinės architektūros koncentracija, pasiskirstymas (parengė G. Marozaitė)

2.3.2. Mažosios Lietuvos teritorijos pasiskirstymas pagal jos funkciją ir geležinkelio infrastruktūros naudojimą

Remiantis savivaldybių Mažojoje Lietuvoje bendraisiais planais (Pagėgių savivaldybės (2008), Tauragės (2007), Jurbarko (2008), Šilutės (2010) ir Klaipėdos (2016) rajonų) teritorijas šiame regione galima skirstyti į keturias kategorijas:

- Teritorijos, neturinčios nei apribojimų, nei stimulo plėstis. Esamo agrarinio žemės naudojimo funkcinio prioriteto zona.
- Teritorijos, kuriose plėtra draudžiama arba ribojama (teritorijos, turinčios tam tikrą svarbos arba apsaugos statusą).
- Teritorijos ūkinės integracijos zonose, kuriose urbanistinė plėtra objektyviai stimuliuojama, tačiau nėra prioritetinga.
- Teritorijos, kuriose plėtra suplanuota ir reikalinga (esančios, suplanuotos infrastruktūros panaudojimui).



46 pav. Mažosios Lietuvos teritorijos pasiskirstymas pagal jos funkciją (parengė G. Marozaitė pagal Pagėgių savivaldybės (2008), Tauragės (2007), Jurbarko (2008), Šilutės (2010) ir Klaipėdos (2016) rajonų bendruosius planus)

46 paveikslėlyje matome, kad teritorija skirstoma į užliejamas Nemuno pievas, aktyvios rekreacijos zonas bei planuojamos rekreacijos plėtros teritorijas.

Pastebima, kad teritorija ties geležinkelio bėgiais (46 pav. pažymėta rožine spalva) yra daugiau antropogenizuota. Išskiriami 5 pagrindiniai antropogenizacijos centrai – Klaipėda, Priekulė, Šilutė, Pagėgiai ir Smalininkai. Gyvenvietės išsidėsčiusios tolygiai. Mažosios Lietuvos teritoriją galime dalinti tarsi į dvi dalis, kurias skiria geležinkelio bėgiai: šiaurės rytų pusę – antropogenizuotą teritoriją, kurioje susitelkę daugiau gyvenviečių su Mažajai Lietuvai būdinga architektūra ir

pietvakarių pusėje esančią zoną, kurioje vyrauja rekreacijai skirtos teritorijos - užliejamos Nemuno pievos (46 pav.).

Pagal geležinkelio panaudojimo galimybes, Mažosios Lietuvos teritoriją galima dalinti į 3 dalis (47 pav.) – atkarpa, kuri aptarnauja ir keleivius, ir krovinius traukinius (Klaipėda – Šilutė), atkarpa aptarnaujanti tik krovinius traukinius (Šilutė – Pagėgiai) ir likusi atkarpa, kurioje geležinkelio bėgių neišliko, tik siaurojo geležinkelio menama vieta (Pagėgiai – Smalininkai). Toks teritorijos kategorizavimas parodo, kur šiuo metu geležinkelio infrastruktūra yra prieinama turistams. Jei geležinkelio infrastruktūra nebus pritaikyta keleivių pergabenimui visoje teritorijoje tai reikš, kad turistai geležinkelio paslaugomis turės galimybę pasinaudoti tik atkarpoje Klaipėda – Šilutė, o visoje kitoje teritorijoje yra galimybė keliauti autobusu.



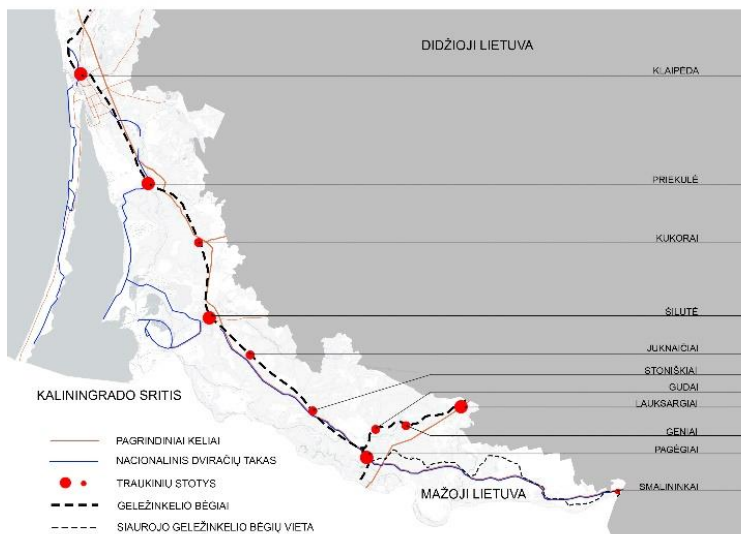
47 pav. Mažosios Lietuvos teritorijos skirstymas pagal geležinkelio bėgių panaudą (parengė G. Marozaitė)

Per Mažąją Lietuvą eina vienas iš populiariausių turistinių kelių šalyje: Kaunas – Jurbarkas – Klaipėda. Šis kelias, taip pat laikomas nacionaliniu dviračių keliu. Šiuo metu nacionalinis dviračių takas nėra saugus, didžiojoje dalyje Mažosios Lietuvos teritorijos dviračiais galima judėti tik važiuojamąja kelio dalimi. Geležinkelio infrastruktūra aptarnauja keleivius tik iš dalies. Bėgiai neegzistuoja teritorijoje nuo Pagėgių iki Smalininkų (47 pav.).

Siūloma gerinti nacionalinio dviračių kelio kokybę bei atnaujinti keleivių aptarnavimą visoje Mažosios Lietuvos teritorijoje. Remiantis atlikto tyrimo rezultatais reikėtų gerinti susisiekimo infrastruktūrą geležinkeliu.

2.3.3. Mažosios Lietuvos mastelio tinkamumas turistinės infrastruktūros vystymui – pasiekiamumo tyrimai

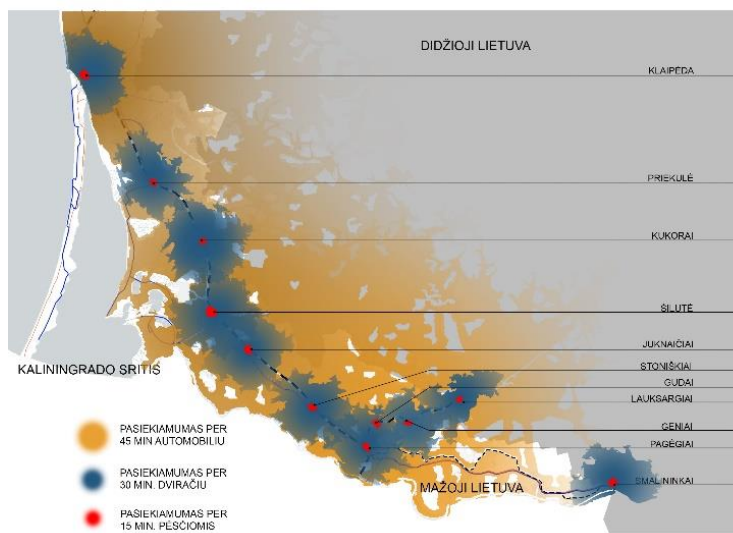
Šioje tyrimo dalyje analizuojamas pasiekiamumas tarp Mažosios Lietuvos senųjų geležinkelio stočių, šios stotys yra tarytum atskaitos taškai, nuo kurių prasidėtų turistinis maršrutas, kurio



48 pav. Mažosios Lietuvos senosios geležinkelio stotys (parengė G. Marozaitė)

tikslas yra sujungti ne tik Mažosios Lietuvos senąsias geležinkelio stotis, bet ir populiarinti aplink esančią profesionalią Mažosios Lietuvos architektūrą.

Mažajoje Lietuvoje galime identifikuoti penkis tiek savo architektūrine išraiška, tiek geležinkelio infrastruktūros atžvilgiu svarbiausias geležinkelio stotis (Lauksargių, Pagėgių, Šilutės, Priekulės ir Klaipėdos, (48 pav.). Taip pat egzistuoja mažesnių geležinkelio stočių, kurios išlaikė savo specifinės architektūros bruožus, tinklas.



49 pav. Pasiekiamumas pėsčiomis - 15 min, dviračiu - 30 min, automobiliu - 45 min (parengė G. Marozaitė)

48 paveikslėlyje matoma, kad visos geležinkelio stotys yra išsidėsčiusios tolygiai. Išsiskiria Smalininkų geležinkelio stotis - stoties pastatas vis dar egzistuoja, tačiau siaurųjų geležinkelio bėgių nebėra. Didžioji dalis geležinkelio stočių Mažajoje Lietuvoje vis dar naudojamos jei ne keleivių pervežimui, tai krovinių gabenimui. Beveik visas geležinkelio stotis jungia pagrindiniai automobilių keliai bei nacionalinis dviračių takas. Mažajoje Lietuvoje taip pat gali būti vystomos kelionės laivu, kadangi Nemunas arba Kuršių marios yra nutolę nedideliu atstumu (iki 11 km) nuo geležinkelio stočių ir kitų tokio tipo lankytinų objektų.

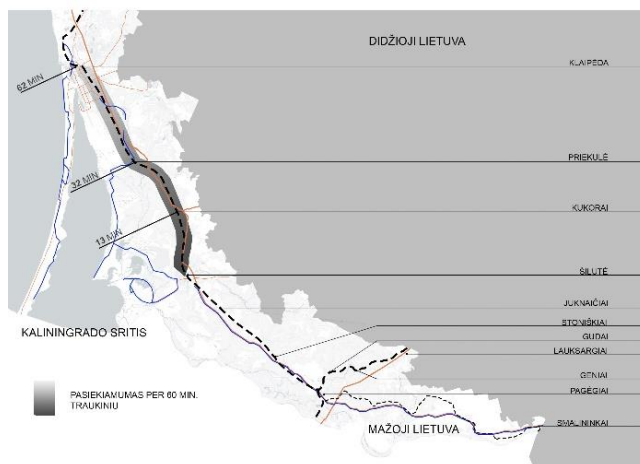
Pasiekiamumo vertinamui pasirinktas optimalus laiko tarpas per kurį žmogus eidamas nepavargsta, t. y. 15 minučių. 49 paveikslėlyje raudona spalva pažymėtas plotas nurodo, koks yra pasiekiamumas nuo geležinkelio stoties per 15 minučių. Matoma, kad paprastai per 15 minučių žmogus gali apeiti beveik visą mažesnę miestelį. Didesniuose miestuose, tokiose kaip Klaipėda, Šilutė ar Priekulė pastebima, kad per 15 minučių galima apeiti kiek daugiau negu visą geležinkelio stoties kompleksą.

Taip pat vertinamas ir pasiekiamumas dviračiu per 30 minučių (49 pav.). Vėlgi pasirinktas laiko tarpas, per kurį keliautojas nepavargsta minti dviračio. 49 paveikslėlyje mėlyna spalva nurodomas plotas, kurį įmanoma nuvažiuoti per 30 minučių skaičiuojant nuo geležinkelio stoties. Schemoje matoma, kad pasiekiamumas yra palankus keliauti dviračiu – didžioji dalis traukinių stočių yra pasiekiamos per 30-60 minučių. Gerą pasiekiamumą tarp geležinkelio stočių lemia žemėlapiuose vaizduojama nebloga dviračių takų infrastruktūra, tačiau realybėje ne visais dviračių takais važiuoti saugu ar įmanoma.

Sekantis tyrimo etapas - pasiekiamumas automobiliu (49 pav.). Pasiekiamumas automobiliu skaičiuojamas pasirinkus 45 minučių laiko tarpą. 49 paveikslėlyje matoma, kad pasiekiamumas

automobiliu Mažojoje Lietuvoje yra taip pat palankus kelionėms. Geltona spalva pažymėtas plotas nurodo atstumą nuvažiuojama per 45 minutes nuo geležinkelio stoties.

Pasiekiamumas traukiniu (50 pav.). skaičiuojamas kiek kitaip – laikas nuo vienos stotelės iki kitos. Atskaitos taškas yra Šilutės geležinkelio stotis. Šiuo metu keleivių pervežimas vykdomas tik ruože Šilutė - Klaipėda. Geležinkelio bėgiai Pagėgiai – Lauksargiai yra aktyviau naudojami krovinių pervežimui. 50 paveikslėlyje matoma, kad nuo Šilutės iki Klaipėdos traukiniu nuvažiuojama per 62 minutes, kitaip tariant apie 15 – 30 minučių nuo vienos stoties iki kitos. Galime daryti prielaidą, kad jei būtų vystomas keleivių gabenimas iš Šilutės į Pagėgius toks maršrutas truktų apie 60 minučių (traukinys Šilutė – Klaipėda kursuoja 4 kartus per dieną, o Klaipėda – Šilutė – 3).

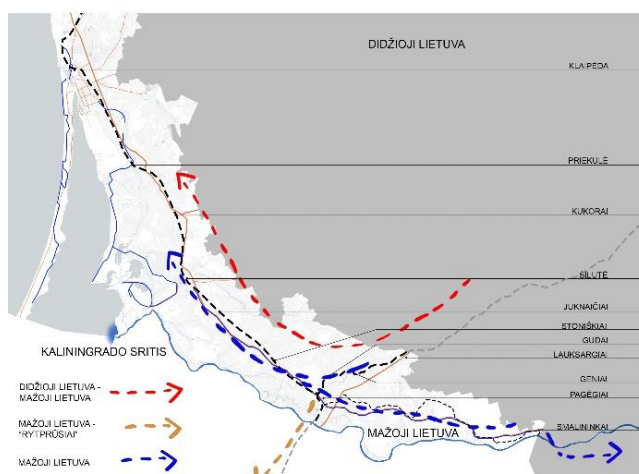


50 pav. Pasiekiamumas traukiniu (parengė G. Marozaitė)

Iš pateiktų schemų (49, 50 pav.) galima matyti, kad pasiekiamumas skaičiuotas nuo geležinkelio stočių Mažojoje Lietuvoje įvairiomis transporto priemonėmis yra palankus keliauti. Kiekviena geležinkelio stotis yra išsidėsčiusi apie 8 – 20 km viena nuo kitos. Per Mažąją Lietuvą nenutraukiamai (įskaitant ir buvusį siaurąjį geležinkelį Pagėgiai – Smalininkai) tęsiasi geležinkelio bėgiai, taip pat šią teritoriją kerta itin svarbus automobilių ir dviračių kelias Kaunas – Jurbarkas – Klaipėda. Be sausumos kelių šią teritoriją jungia ir vandens keliai: Nemunu ir Kuršių mariomis.

Geležinkelio infrastruktūra Lietuvoje ir už jos ribų leidžia apsvarstyti įvairias galimas turizmo maršrutų galimybes, kurios neapsiribotų tik Mažosios Lietuvos regionu ar Lietuvos valstybe. Maršrutai Mažojoje Lietuvoje turėtų galimybę jungtis su kitais maršrutais (51 pav.):

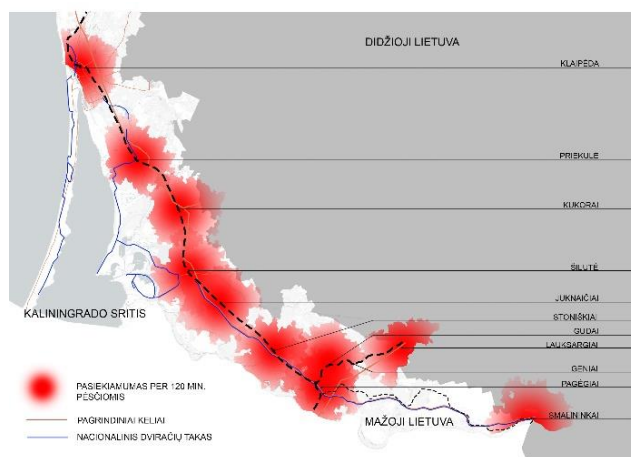
1) Mažoji Lietuva – Didžioji Lietuva: Lietuvos geležinkelio infrastruktūra šiuo metu išvystyta taip jog yra įmanoma keliauti Šiauliai – Tauragė – Pagėgiai – Šilutė – Klaipėda.



51 pav. Turistinių maršrutų plėtros galimybės (parengė G. Marozaitė)

2) Mažoji Lietuva – senieji „Rytprūsiai“: Nuo Pagėgių geležinkelio stoties Lietuva turi tiesioginę atšaką, jungiančią su Kaliningrado sritimi (Rusija), iš kurios galimas patekimas į Lenkiją, o vėliau ir į Vokietiją.

3) Mažoji Lietuva: Panaudojant esamą geležinkelio infrastruktūrą, įmanomas maršrutas apjungiantis visas Mažosios Lietuvos geležinkelio stotis su aplink esančiais kaimais ir miestais bei jų architektūra. Šiame darbe būtų bus analizuojama šio maršruto detalizacija.



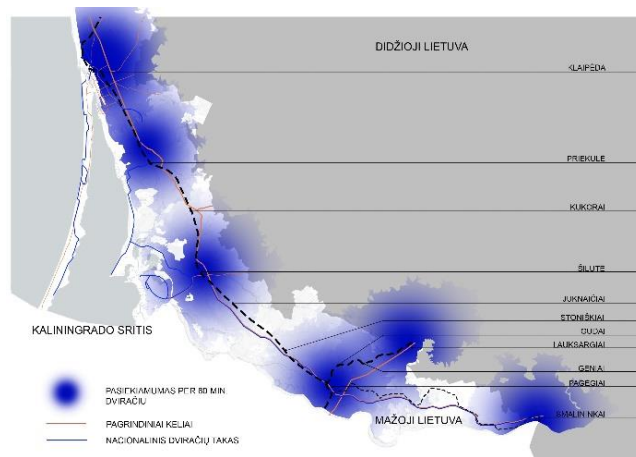
52 pav. Pasiiekiamumas pėsčiomis - 120 min (parengė G. Marozaitė)

Turizmas galimas ne tik traukiniu, analizuojami įvairūs variantai keliauti po Mažąją Lietuvą ir taip geriau ištyrinėti jos statybinį paveldą. Tam svarbu įvertinti Mažosios Lietuvos pasiekiamumą dviračiais ir pėsčiomis ilgesniam laiko tarpui negu 56 p. nagrinėtas optimalus pasiekiamumas, gautus rezultatus panaudoti vystant atskirus turistinius maršrutus. Analizuojami keli būdai keliauti:

1) Kelionė pėsčiomis – žygis: ištyrus Mažosios Lietuvos pasiekiamumą pėsčiomis (52 pav.) buvo pastebėta, jog 120 minučių žygis yra pats optimaliausias. 52 paveikslėlyje galima matyti, kad tokiu būdu keliaujant nuo vienos geležinkelio stoties iki kitos galima nueiti per ~4 valandas ir mažiau.

2) Kelionė dviračiu: Mažąją Lietuvą kerta nacionalinis dviračių takas, tad maršrutą galima pritaikyti ir turistams keliausiantiems dviračiu (53 pav.). Pasirinktas optimaliausias laiko tarpas per kurį pasiekama traukinių stotis – ~60 min.

3) Kombinuota kelionė: Nevertėtų apsiriboti tik viena transporto priemone keliaujant po Mažąją Lietuvą. Šio krašto mastelis yra toks palankus, kad yra galimybė planuoti keliones derinant kelis skirtingus keliavimo būdus.



53 pav. Pasiiekiamumas dviračiu - 60 min (parengė G. Marozaitė)

2.3.4. Lankytini Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai traukinių stočių gyvenvietėse ir jų pasiekiamumas

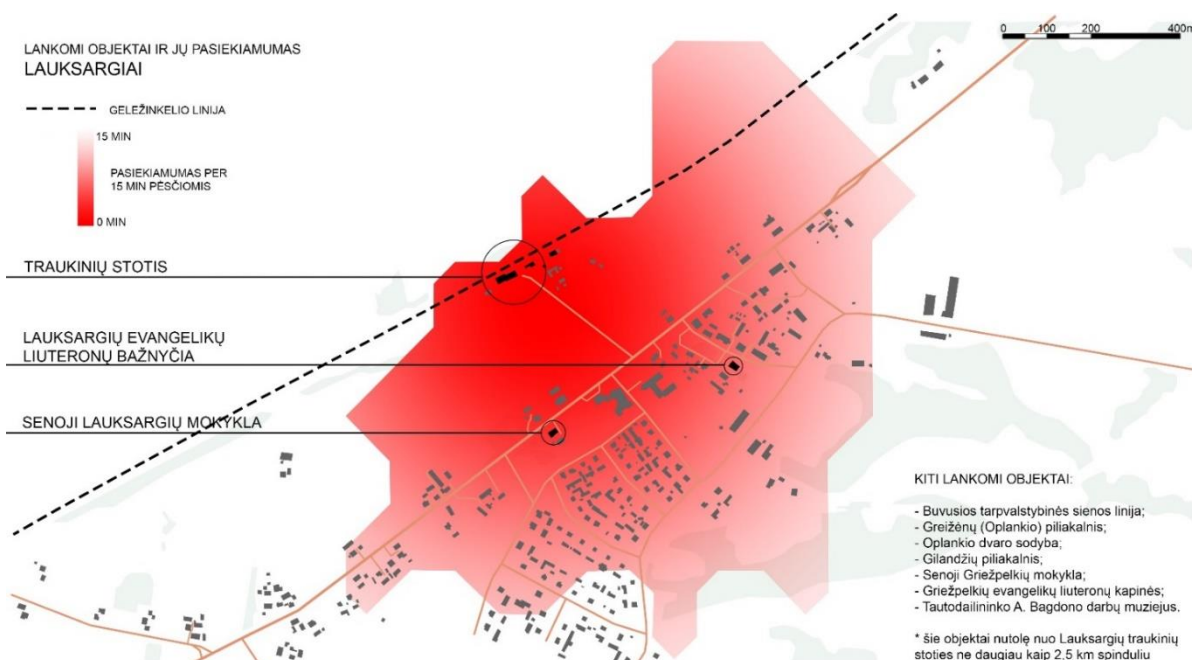
Kuriant turistinį maršrutą Mažojoje Lietuvoje istorinės geležinkelio stotys yra įrankis pritraukti turistus, verslą, visuomenės dėmesį į Mažąją Lietuvą. Šioje darbo dalyje analizuojami geležinkelio stočių miesteliai ir kaimai, juose bus nurodomi lankytini objektai bei jų pasiekiamumas nuo traukinių stoties. Identifikuojami vertingi lankytini objektai, susiję su Mažosios Lietuvos architektūra ir istorija,

nurodomi ne tik pasiekiamoje teritorijoje esantys objektai, bet ir tie, kurie yra nutolę kiek toliau nuo miestelio (2,5 – 30 km spinduliu).

Lauksargiai

Lauksargiai yra gyvenvietė įsikūrusi prie Tilžės – Tauragės plento. Ši gyvenvietė svarbi Mažosios Lietuvos istorijoje, ji kūrėsi prie 1422 m. Melmo sutartimi nustatytos Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės – Vokiečių ordino valstybės sienos. Miestelis itin plėstis pradėjo nuo 1904 m., kai per miestelį buvo nutiesti geležinkelio bėgiai ir buvo pastatyta geležinkelio stotis. Geležinkelio stoties pastatas – dviaukštis, sumūrytas iš degto molio plytų. Pagal tiesioginę paskirtį stotis naudota iki 1992 metų (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015). Miestelio teritorijoje galime rasti šiuos lankytinus objektus:

- 1) evangelikų liuteronų bažnyčia;
- 2) senąją Lauksargių mokyklą.



54 pav. Lauksargių pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

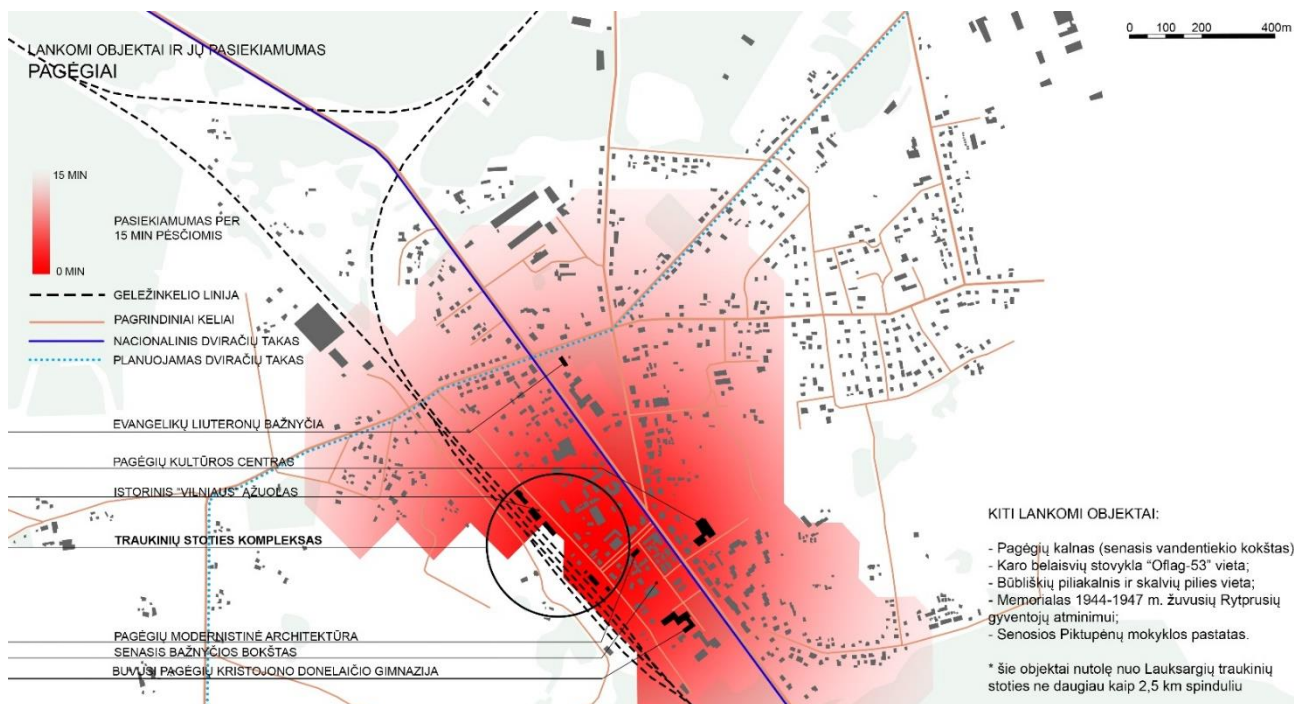
Kiek toliau nuo Lauksargių miestelio yra ir daugiau lankytinų objektų: buvusios tarpvalstybinės sienos linija, Griezėpelkių piliakalnis, Oplankio dvaro sodyba, Gilandžių piliakalnis, Senoji Griezėpelkių mokykla, Griezėpelkių evangelikų liuteronų kapinės ir kt. (54 pav.).

Pagėgiai

Pagėgiai – miestas dabartiniame Kaliningrado srities pasienyje, kadaise ši gyvenvietė suklestėjo dėl 1850 m. jį kirtusio naujo Tilžė – Klaipėda kelio. Jau nuo 1875 m. per Pagėgius keliavo keleiviniai traukiniai iš Tilžės, o nuo 1902 m. siaurasis geležinkelis vedė iš Pagėgių į Smalininkus. Pagėgiai kadaise buvo stambus transporto mazgas jungiantis Didžiąją Lietuvą su Prūsija. Pagėgių geležinkelio stotis – tai asimetriškas pastatas su dviem skirtingais sparnais. (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015).

Pagėgių geležinkelio stotis šiuo metu neaptarnauja keleivių, bet šis pasienio punktą yra svarbus kaip geležinkelio krovinių infrastruktūros taškas. Pagėgių centrinė dalis yra pasiekama pėsčiomis nuo geležinkelio stoties per 15 minučių (55 pav.) Šiame miestelyje galima pamatyti:

- 1) evangelikų liuteronų bažnyčią;
- 2) buvusį pašto pastatą;
- 3) Pagėgių Kristijono Donelaičio gimnaziją;
- 4) buvusios katalikų bažnyčios senąjį bokštą.



55 pav. Pagėgių pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

Kiek toliau nuo Pagėgių centrinės dalies yra nutolę tokie objektai: Pagėgių vandens bokštas, Karo belaisvių stovyklos „Oflag-53“ vieta, Būbliškės piliakalnis ir Skalvių pilies vieta, memorialas 1944 - 1947 m. žuvusių Rytprusių gyventojų atminimui, Senasis Piktupėnų mokyklos pastatas ir kt.

55 paveikslėlyje galime matyti, kad per miestelį veda nacionalinis dviračių takas bei planuojami įrengti kiti dviračių takai, pagerinsią dviračių takų infrastruktūrą.

Šilutė

Šilutės miestą būtų galima vadinti Mažosios Lietuvos centru, ne tik dėl lokacijos, bet ir dėl kultūrinės svarbos šiam kraštui. Šilutė itin sustiprėjo, kai buvo nutiestas kelias Tilžė – Klaipėda ir tokios pat krypties geležinkelio bėgiai (1875 m.). Šilutė kaip vienas iš didesnių Mažosios Lietuvos centrų turėjo daugiau įvairių pastatų, kurie išliko iki šiandien (Šilutės miesto istorija, 2021):

- 1) buvusio dujų fabriko pastatas;
- 2) buvęs apskrities teismas ir kalėjimas;
- 3) evangelikų liuteronų bažnyčia;
- 4) geltonasis tiltas;
- 5) pašto pastatas;
- 6) gaisrinės pastatas.



56 pav. Šilutės pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

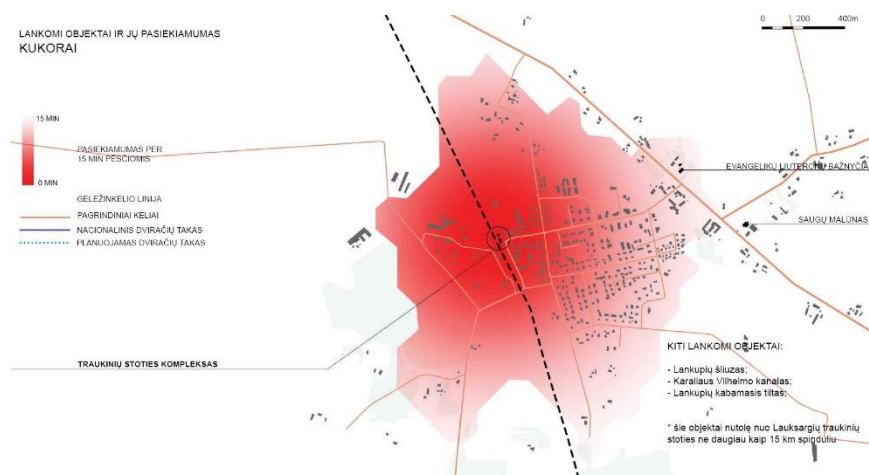
Šilutėje ir jos apylinkėse gausu įvairių lankytinų objektų: Rusnės evangelikų bažnyčia, Rusnės pašto pastatas, Uostadvario švyturys, senosios evangelikų kapinės ir kt. Šilutės mastelis yra kiek didesnis negu anksčiau aprašytų geležinkelio stočių gyvenviečių, 15 minučių neužtektų norint apeiti visą Šilutės miestą (56 pav.). Šilutės traukinių stoties kompleksas patenka į istorinę Šilutės miesto dalį ir raudonai apibrėžtame plote yra ne vienas lankytinas objektas. Šilutės dviračių infrastruktūra yra gerai išvystyta, Šilutę kerta nacionalinis dviračių takas, o be jo yra ir daugiau vietinės reikšmės dviračių ir pėsčiųjų takų. Tai pat schemeje matoma, kad dviračių takų tinklą planuojama ir toliau plėsti (*Šilutės miesto bendrasis planas*, 2010). Be dviračių infrastruktūros Šilutėje yra mažųjų laivų uostas, kuris aktyviau veikia vasaromis, o traukinių stotis veikia ne tik kaip krovinių priėmimo vieta, bet ir aptarnauja keleivius keliaujančius maršrutu: Šilutė – Klaipėda.

Kukorai

Kukorai – tai nedidelė gyvenvietė, čia geležinkelio stotis atsirado kartu su bėgiais Pagėgiai – Klaipėda (1975 m.). Šalia stoties taip pat buvo pastatytas namas, skirtas aptarnaujančiam personalui apgyvendinti. Stotis veikė iki pat 1986 m. (Kukorai, 2021). Šiandien Kukorų traukinių stotis neatlieka

savo pirminės funkcijos, joje įkurtos gyvenamosios patalpos, nors keleiviniai traukiniai šioje vietoje turi sustojimo vietą.

Nors ir nedidelė, Kukorų gyvenvietė yra svarbi tiek geležinkelio infrastruktūrai, tiek Mažosios Lietuvos architektūros atžvilgiu. Šioje gyvenvietėje galima rasti šiuos lankytinus objektus (57 pav.):



57 pav. Kukorų pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

- 1) Saugų evangelikų liuteronų bažnyčią;
- 2) Saugų malūną – lentpjuvę.

57 paveikslėlyje galima matyti, kad Kukorų gyvenvietė yra labai mažo mastelio ir beveik visa patenka į 15 minučių pasiekiamumo plotą pėsčiomis. Aplink šią gyvenvietę 15 kilometrų spinduliu yra nutolusių svarbių lankytinų objektų: Lankupių šliužas, Karaliaus Vilhelmo kanalas, Lankupių kabantis tiltas, Kukorų dvaro sodybos liekanos ir kt.

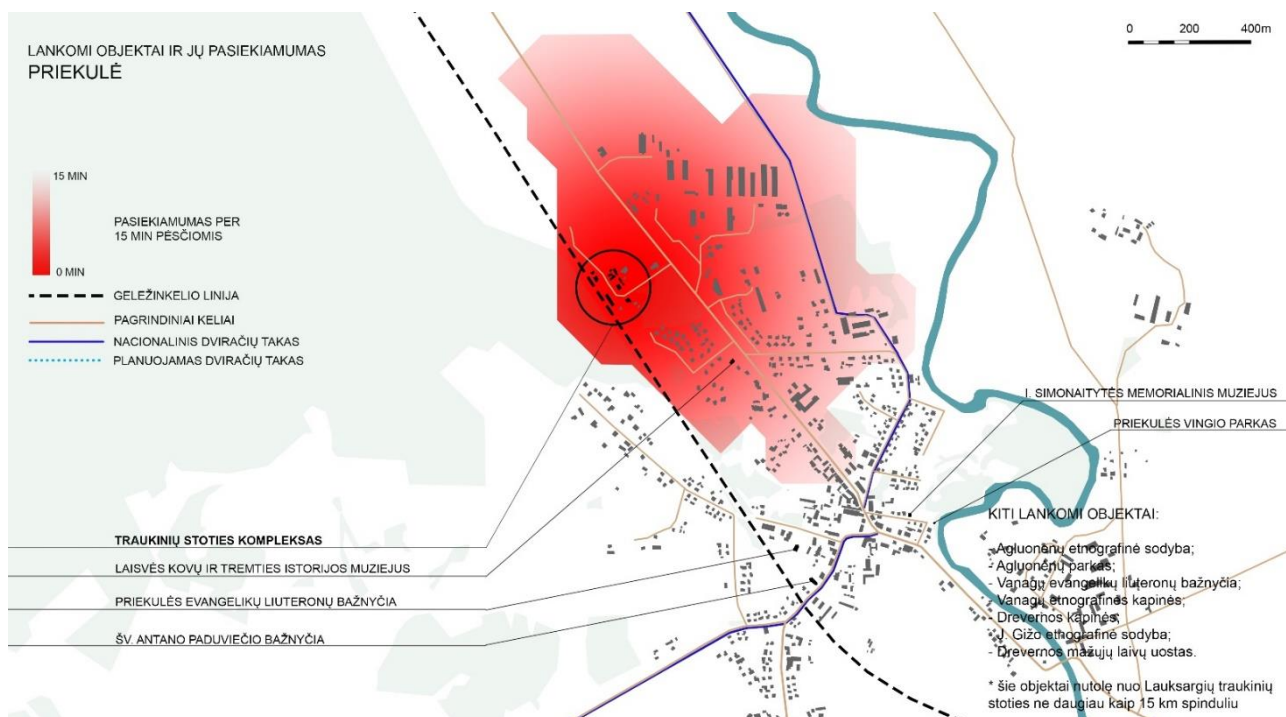
Priekulė

Priekulė yra vienas iš svarbesnių Mažosios Lietuvos provincijos istorinių centrų. Šiame mieste gausu Mažajai Lietuvai būdingos architektūros (58 Pav.). 1875 metais buvo pastatyta prabangi geležinkelio stotis. Stoties pirmame aukšte veikė keleivių laukiamoji salė, šalia – bufetas. Senojoje stotyje vietos bendruomenė aktyviai rengia įvairius kultūrinius renginius. Nuo šių metų atnaujintas maršrutas Šilutė – Klaipėda, kuris stoja ir Priekulės geležinkelio stotyje.

Priekulės lankytini objektai:

- 1) Priekulės evangelikų liuteronų bažnyčia;
- 2) Priekulės Šv. Antano Paduviečio bažnyčia.

58 paveikslėlyje raudona spalva pažymėtas pasiekiamumas per 15 minučių pėsčiomis. Matoma, kad Priekulės miesto centrinė dalis įeina į šį plotą. Priekulę kerta nacionalinis dviračių takas, geležinkelio bėgiai, kelias Šilutė – Klaipėda. Lankytini objektai greta Priekulės miesto (15 km spinduliu): Vanagų evangelikų liuteronų bažnyčia, Drevernos kapinės, Drevernos mažųjų laivų uostas ir kt.



58 pav. Priekulės pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

Klaipėda

Klaipėda yra tarytum paskutinė stotelė geležinkelio turistinėje infrastruktūroje, bet tai yra svarbiausias taškas šiandieninėje Mažojoje Lietuvoje. Klaipėdos geležinkelio mazgas yra be galo svarbus Lietuvos geležinkelio infrastruktūroje, ir jis toks buvo nuo pat geležinkelio bėgių nutiesimo.

59 paveikslėlyje pažymėtas plotas rodo pasiekiamumą per 15 minučių nuo Klaipėdos istorinės geležinkelio stoties. Matoma, kad į šį plotą įeina geležinkelio stoties kompleksas ir dalis Klaipėdos centrinės dalies, tačiau ne Klaipėdos senamiestis. Klaipėdą kerta nacionalinis dviračių takas, kuris jungia visas geležinkelio stočių gyvenvietes (išskyrus Kukorus). Matoma, kad Klaipėdoje yra išvystyta ir vietinės reikšmės dviračių takų sistema (*Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimas*, 2020).

Keletas iš lankytinų objektų Klaipėdos mieste:

- 1) klaipėdos pašto rūmai;
- 2) druskos sandėlis;
- 3) siaurojo geležinkelio stoties pastatų kompleksas;

4) Klaipėdos mokytojų seminarija.



59 pav. Klaipėdos pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

Smalininkai

Smalininkai kiek išsiskiria iš kitų anksčiau aprašytų gyvenviečių – čia nėra geležinkelio bėgių, bet yra geležinkelio stoties pastatas (10 priedas). Smalininkai yra tarytum Mažosios Lietuvos pasienis – Smalininkai tampa svarbiu pradžios tašku Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūroje.

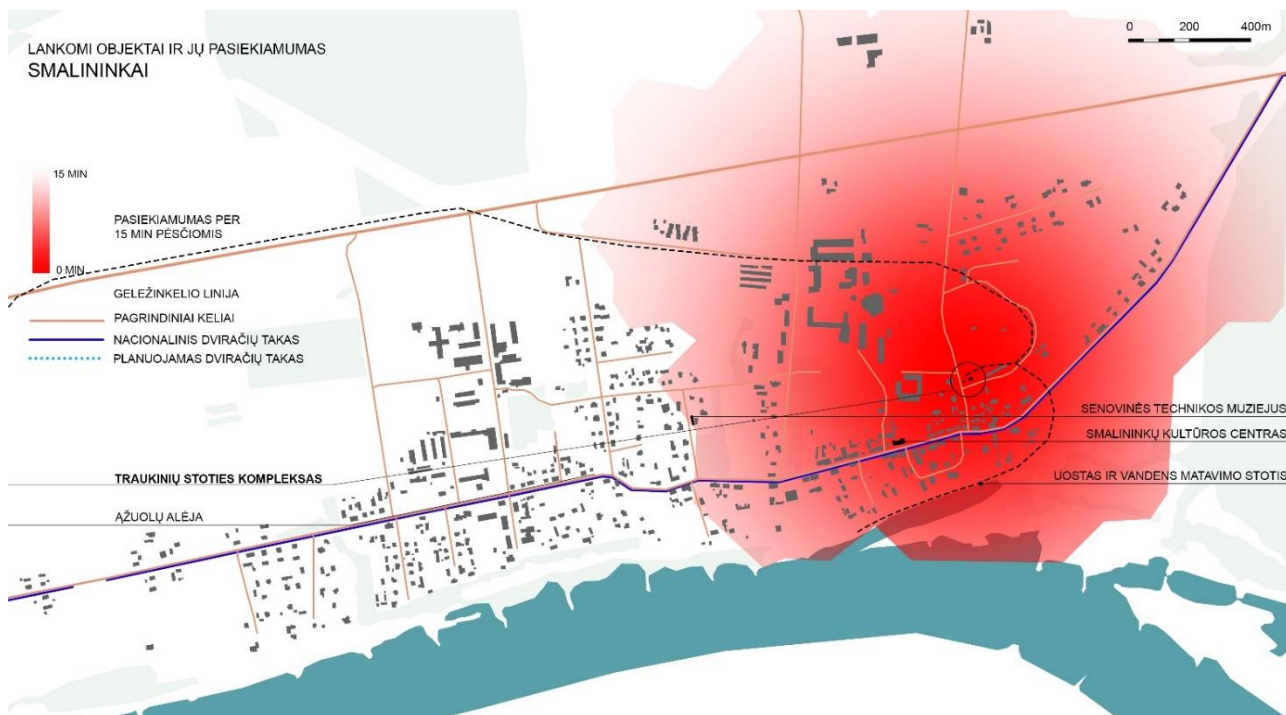
Raudonų plytų mūrinis geležinkelio stoties pastatas pastatytas apie 1902 –uosius metus, kuomet nuo Pagėgių į Smalininkus buvo nutiestas beveik 56 km ilgio Tilžės–Pagėgių–Smalininkų siaurasis geležinkelis.

Smalininkai, kaip ir visos Mažosios Lietuvos gyvenvietės, pasižymi šiam kraštui būdinga architektūra ar išskirtiniais lankytiniais objektais (60 pav.):

- 1) uostas ir vandens matavimo stotis;
- 2) Smalininkų Ažuolų alėja.

Smalininkus kerta nacionalinis dviračių takas (60 pav.), taip pat gyvenvietė yra netoli svarbaus turistinio maršruto kelio – Kaunas – Jurbarkas – Klaipėda. Raudona spalva pažymėtas plotas rodo pasiekiamumą nuo senosios traukinių stoties per 15 min. Schemoje galime matyti, kad didžioji dalis gyvenvietės patenka į šį plotą.

Smalininkų gyvenvietė yra svarbus taškas, nuo kurio gali prasidėti kelionė. Siaurasis geležinkelis turėjo didelę reikšmę vietos gyventojams, juo buvo susisiekama su įvairiomis mažesnėmis gyvenvietėmis.



60 pav. Smalininkų pasiekiamumo schema ir lankytini objektai (parengė G. Marozaitė)

2.3.5. Geležinkelio stočių pastatų kompleksai – sklypų planų analizė

Geležinkelio stočių pastatų kompleksų analizė susideda iš sklypo plano ir matomumo sklype analizės. Šiame tyrime svarbu identifikuoti visus traukinių stoties komplekso teritorijoje esamus pastatus ir nustatyti jų matomumą sklype, tuo pačiu nustatant patraukliausią sklypo vietą. Ši analizė svarbi dėl geležinkelio stoties komplekso pritaikomumo turistinio maršruto centrui. Identifikavus esamus komplekso pastatus bei jų gausą, sklypo patrauklumą, nustatoma, kuri Mažosios Lietuvos istorinė traukinių stotis galėtų tapti planuojamo maršruto centru.

Lauksargiai

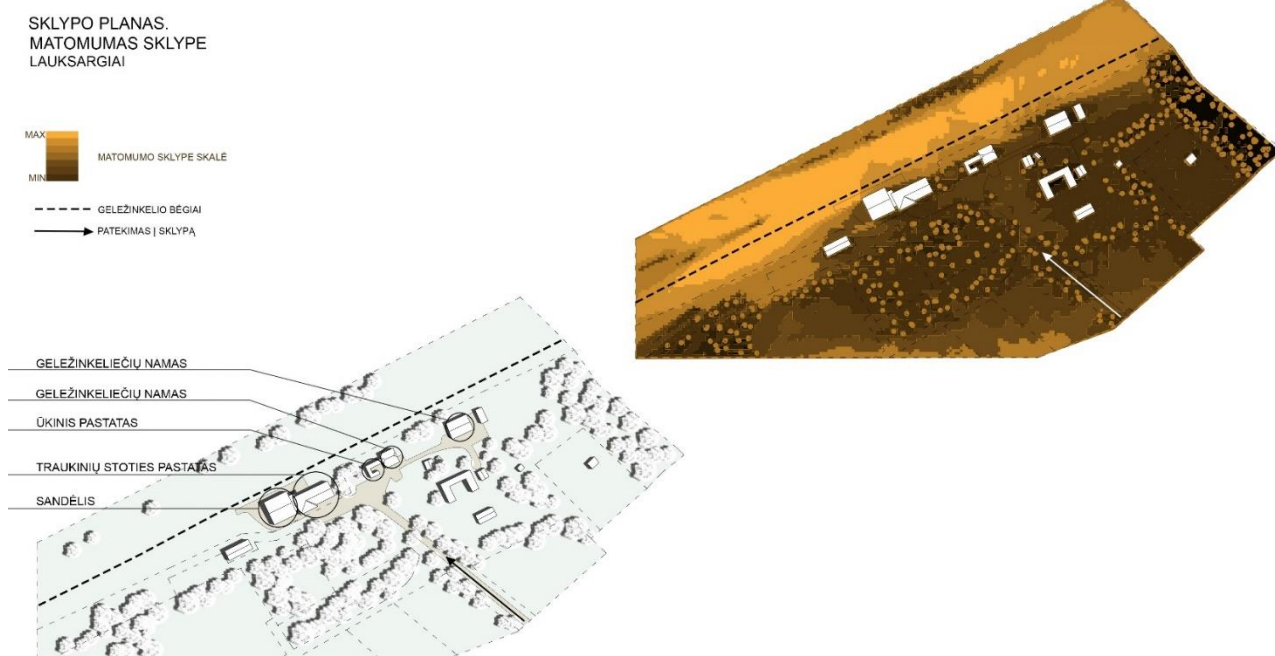
Lauksargio geležinkelio stoties pastatų kompleksas (4 priedas) susideda iš šių pastatų (61 pav.):

- 1) traukinių stoties pastatas;
- 2) pirmas geležinkelio darbuotojų namas;
- 3) antras geležinkelio darbuotojų namas;
- 4) sandėlis;
- 5) ūkinis pastatas.

Visi pastatai išsidėstę lygiagrečiai geležinkelio linijai, bendras komplekso plotas yra apie 3,64 ha. Pateikimas į sklypą yra iš pietryčių pusės nuo Tilžės gatvės. Šiuo metu geležinkelio stoties kompleksas yra padalintas į 10 skirtingų sklypų (61 pav.)

Geležinkelio stoties komplekso pastatai neatlieka savo pirminės funkcijos. Dalis geležinkelio stoties pastato yra apleista, o dalyje patalpų yra įrengtos gyvenamosios patalpos. Geležinkelio darbuotojų namai yra apgyvendinti, o ūkinis pastatas naudojamas gyventojų reikmėms. Sandėlis taip pat naudojamas komplekso gyventojų reikmėms.

Išanalizavus Lauksargių traukinių stoties komplekso teritoriją pastebima, kad labiausiai matoma vieta išryškėja ten, kur yra geležinkelio bėgiai, bėgiai nesudaro jokių matomumo kliūčių, kitaip tariant geležinkelio stoties kompleksas geriausiai matomas per traukinio langą. Kadangi visa pietinė sklypo dalis yra tankiai apželdinta, geležinkelio stoties kompleksas yra sunkiai pastebimas nuo pagrindinės Tilžės gatvės.



61 pav. Lauksargių geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė)

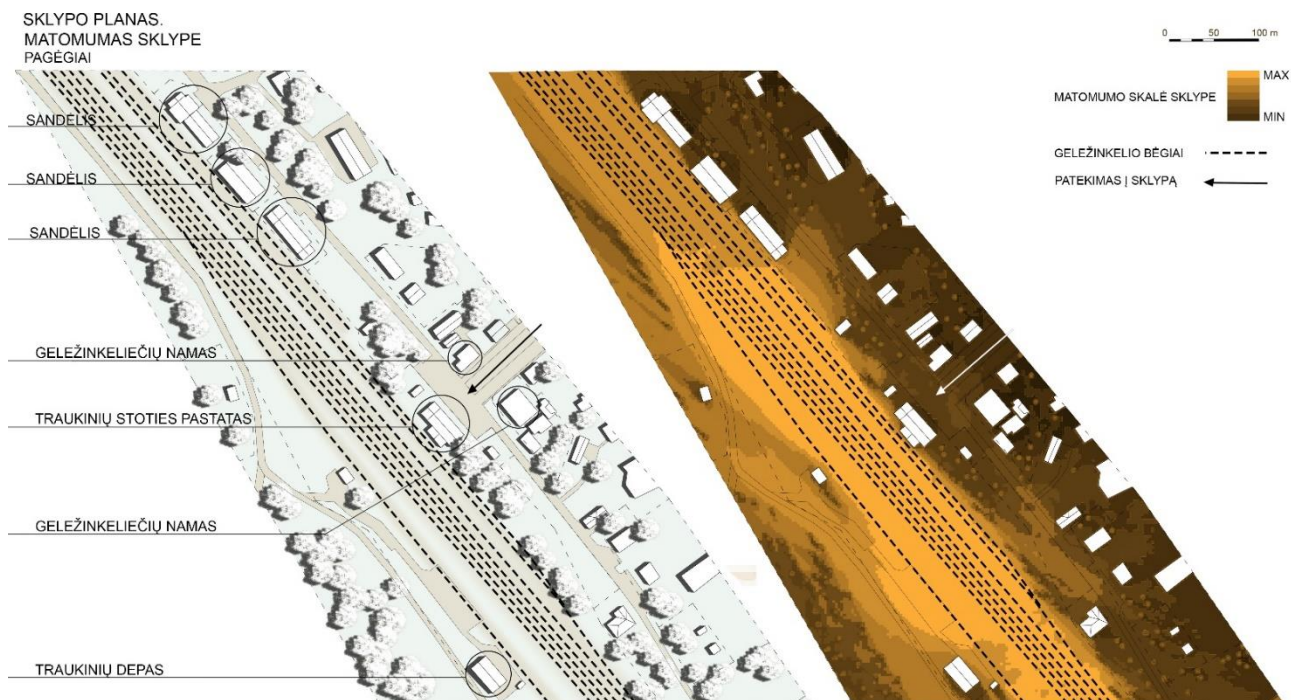
Pagėgiai

Pagėgių geležinkelio stoties pastatų kompleksas (5 priedas) susideda iš šių pastatų (62 Pav.):

- 1) traukinių stoties pastatas;
- 2) pirmas geležinkelio darbuotojų namas;
- 3) antras geležinkelio darbuotojų namas;
- 4) sandėlis Nr. 1;
- 5) sandėlis Nr. 2;

- 6) sandėlis Nr. 3;
- 7) traukinių depas.

Beveik visi pastatai yra išsidėstę lygiagrečiai geležinkelio bėgiams. Traukinių depas stovi kitoje bėgių pusėje. Bendras komplekso plotas yra apie 9,24 ha. Komplexą sudaro 9 skirtingi sklypai. Priešais geležinkelio stoties pastatą yra Birutės gatvė, kuri yra pritaikyta ir automobilių eismui ir naudojama kaip pėsčiųjų alėja (62 pav.). Pagal geležinkelio stoties kompleksą pastatus yra Geležinkelio gatvė, kuri tarytum skiria traukinių stoties kompleksą nuo centrinės miesto dalies – centrinė miesto dalis tankiai apstatyta gyvenamaisiais, visuomeniniais ir komerciniais pastatais.



62 pav. Pagėgių geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė)

Išanalizavus Pagėgių traukinių stoties komplekso teritorijos matomumą pastebima, kad be trukdžių matoma teritorija yra į pietvakarius nuo geležinkelio stoties pastato. Traukinių stotis vartotojams geriausiai atsiveria iš Birutės gatvės. Birutės gatvėje tėra jauni medžiai, kurie daro mažą įtaką pastato matomumui. Miesto centrinės dalies statiniai užstoja likusius komplekso pastatus.

Šilutė

Šilutės geležinkelio stoties pastatų kompleksą (6 priedas) sudaro (63 pav.):

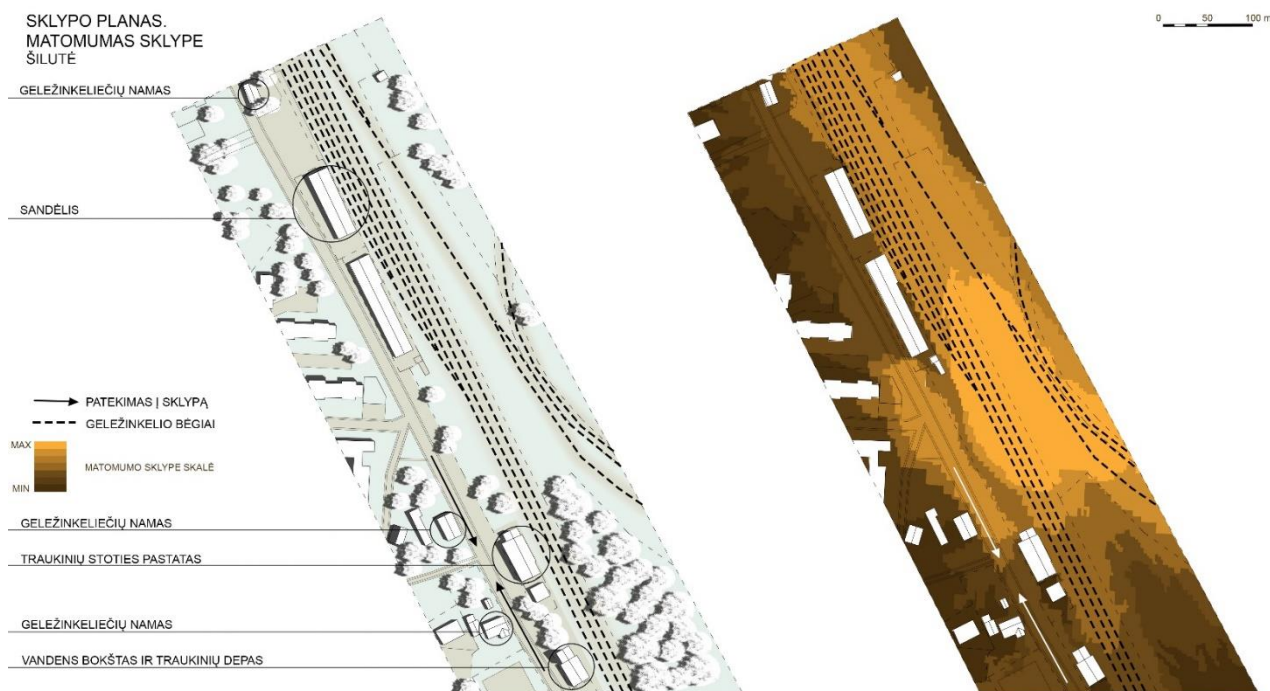
- 1) traukinių stoties pastatas;
- 2) pirmas geležinkelio darbuotojų namas;
- 3) antras geležinkelio darbuotojų namas;
- 4) trečias geležinkelio darbuotojų namas;
- 5) vandens bokštas ir traukinių depas;

6) sandėlis.

Šilutės geležinkelio stotis yra pasidalinusi į du kompleksus: pirmasis kompleksas yra pietinėje sklypo dalyje - į jį įeina du geležinkeliečių namai, stoties pastatas ir vandens bokštas su traukinių depu. Antrajam kompleksui priklauso geležinkeliečių namas ir sandėlis. Abu kompleksai užima 5,70 ha plotą. Pagal traukinių stoties komplekso pastatus tęsiasi Geležinkelio gatvė, kuri atskiria nuo miesto. Pagrindinis patekimas į traukinių stotį yra iš šiaurinės ir pietinės gatvės pusių.

Šiuo metu Šilutės traukinių stotis veikia ne tik kaip krovinių traukinių administravimo ir priėmimo vieta. Per dieną iš Šilutės išvažiuoja ir atvyksta 4 keleiviniai traukiniai.

Atlikus sklypo matomumo analizę (63 pav.) matoma, kad labiausiai atvira vieta yra centrinėje sklypo dalyje, ties traukinių bėgiais. Šioje vietoje iš abiejų bėgių pusių augmenija neužstoja matomumo. Tarp traukinių stoties ir sandėlio yra susidaręs tarytum skveras, kuriame nėra jokių pastatų. Traukinių stoties pastatas lengvai pastebimas nuo Geležinkelio gatvės iš abiejų jos pusių.



63 pav. Šilutės geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė)

Kukorai

Kukorų traukinių stoties pastatų kompleksą (7 priedas) sudaro keturi pastatai (64 pav.):

- 1) traukinių stoties pastatas;
- 2) sandėlis;
- 3) geležinkelio darbuotojų namas;
- 4) ūkinis pastatas.

Komplekso pastatai, išskyrus geležinkelio darbuotojų namą, yra išsidėstę pagal traukinio bėgius iš rytinės jų pusės. Geležinkelio darbuotojų namas stovi kitoje gatvės pusėje, priešais traukinių stoties pastatą. Pastatų komplekso plotas yra apie 1,52 ha. Nuo pagrindinio traukinių stoties pastato fasado atsiveria Mažosios Lietuvos gatvės perspektyva.

Šiuo metu Kukorų traukinių stoties pastatas su sandėliu yra apleisti ir nenaudojami, tačiau traukinių maršrutas egzistuoja. Geležinkeliniečių namas išlaikė savo gyvenamojo namo funkciją.



64 pav. Kukorų geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė)

Atlikus sklypo matomumo analizę (64 pav.) pastebima, kad labiausiai atsiverianti vieta yra ties traukinio bėgiais. Stotis geriausiai apžvelgiama iš trijų pusių: Nuo geležinkelio bėgių, nuo Mažosios Lietuvos gatvės rytų pusės ir tos pačios gatvės pietinės dalies. Geležinkelio pastatų kompleksas iš vakarinės pusės yra apšodintas medžiais, tad nuo Kukorų miestelio nėra matomas.

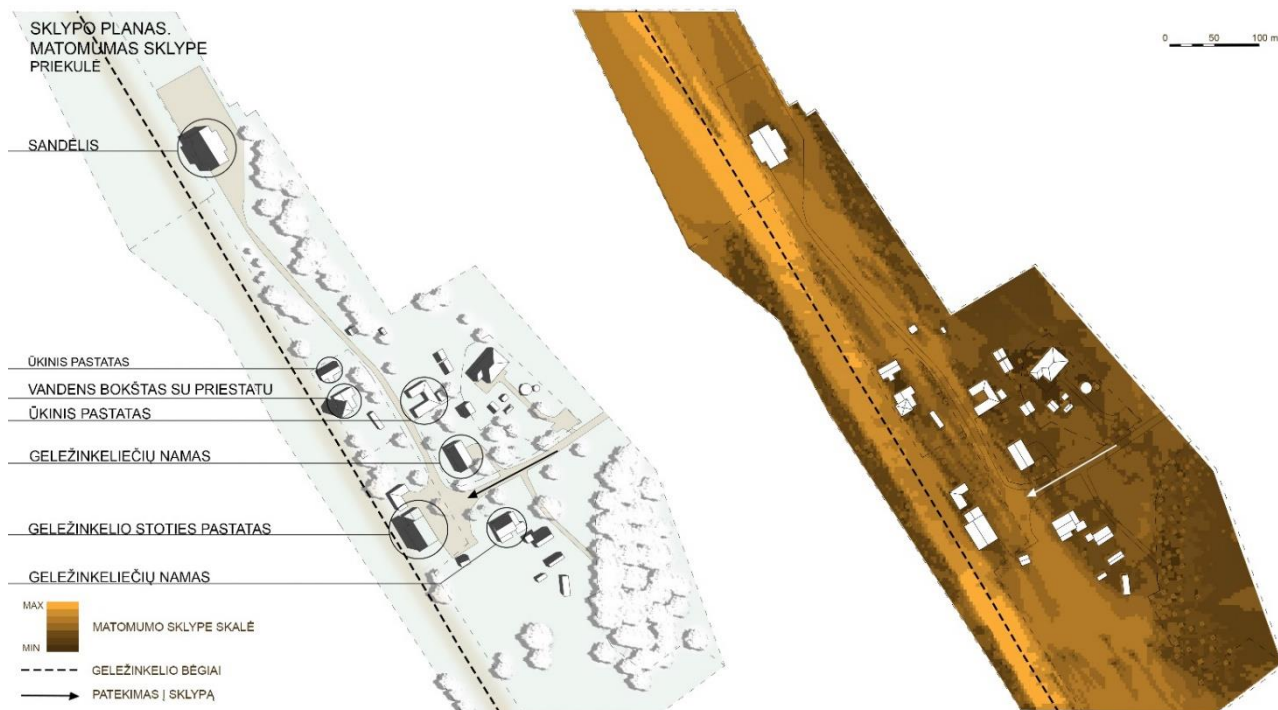
Priekulė

Priekulės traukinių stoties pastatų kompleksą (9 priedas) sudarantys pastatai (65 pav.):

- 1) geležinkelio stoties pastatas;
- 2) pirmas geležinkelio darbuotojų namas;
- 3) antras geležinkelio darbuotojų namas;
- 4) vandens bokštas su priestatu;
- 5) ūkinis pastatas Nr. 1;
- 6) ūkinis pastatas Nr. 2;
- 7) saandėlis.

Priekulės traukinių stoties komplekso pastatai yra šiek tiek plačiau išsidėstę sklype ir tik puse komplekso pastatų yra pagal geležinkelio bėgius. Toliau nuo geležinkelio bėgių išsidėstę geležinkelio darbuotojų namai bei vienas iš ūkinių pastatų (65 pav.). Traukinių stoties kompleksą supa tankiai apšodintas miškas. Viso komplekso plotas yra apie 5,66 ha.

Šiuo metu traukinių stotis yra padalinta keliems savininkams – dalis pastato priklauso privatiems asmenims, joje yra įrengtos gyvenamosios patalpos. Geležinkelio darbuotojų namai išlaikė gyvenamojo namo funkciją, ūkiniai pastatai naudojami gyventojų reikmėms. Priekulės traukinių stoties sandėlis yra pritaikytas naujai funkcijai – sandėlyje įsikūrė gyvenamosios ir komercinės patalpos. Per Priekulę kiekvieną dieną pravažiuoja keleiviniai traukiniai.



65 pav. Priekulės geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė)

65 paveikslėlyje matome, kad geriausias matomumas sklype yra ties traukinių stoties sandėliu ir tęsiasi link traukinių stoties pastato. Taip pat pastebima, kad ties pagrindine aikšte atsiveria vaizdas į traukinių stotį. Mažiausias matomumas yra rytinėje sklypo pusėje, kuri yra tankiau apstatyta.

Klaipėda

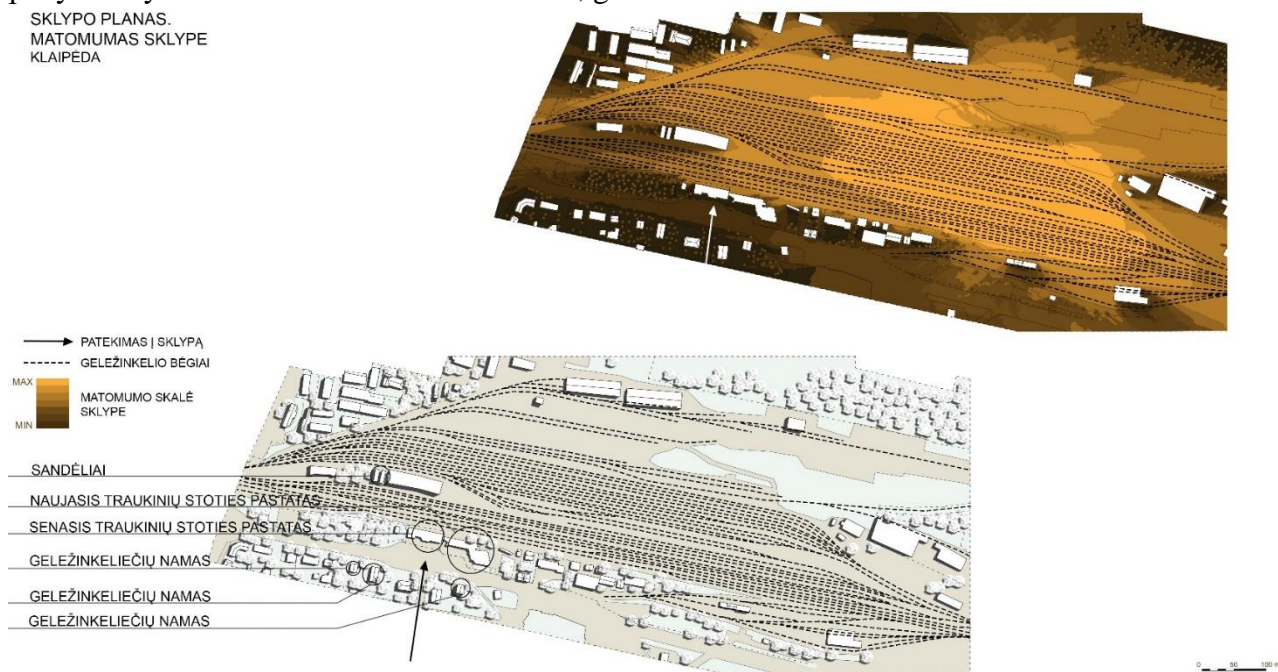
Klaipėdos traukinių stoties pastatų kompleksą (9 priedas) sudaro pastatai (66 pav.):

- 1) senasis traukinių stoties pastatas;
- 2) naujasis traukinių stoties pastatas;
- 3) geležinkelio darbuotojų namas Nr. 1;
- 4) geležinkelio darbuotojų namas Nr. 2;
- 5) geležinkelio darbuotojų namas Nr. 3;
- 6) sandėliai.

Klaipėdos traukinių stoties komplekso pastatai yra išsidėstę pagal geležinkelio bėgius išskyrus du sandėlius, kurie yra įsiterpę tarp geležinkelio bėgių. Pagal traukinių stoties pastatus iš pietų pusės yra

aktyvi Priestočio gatvė, o nuo senosios traukinių stoties atsiveria kita gatvė – S. Nėries. Ši gatvė įvardijama kaip vizualiniai vartai į traukinių stotį, nors fizinis patekimas yra iš Priestočio gatvės. Klaipėdos traukinių stoties komplekso plotas yra apie 44,57 ha.

Klaipėdos traukinių stotis yra viena iš reikšmingiausių Lietuvos geležinkelio infrastruktūros dalių, iš uostamiesčio kroviniai tiek iškeliauja iš Lietuvos, tiek į ją atkeliauja. Klaipėdos traukinių stotis taip pat yra aktyviausia Mažosios Lietuvos stotis, gabenanti keleivius.



66 pav. Klaipėdos geležinkelio stoties pastatų kompleksas – matomumo schema (parengė G. Marozaitė)

66 paveikslėlyje matome, kad geriausias matomumas sklype yra ties geležinkelio bėgių mazgu, tačiau tik geležinkelio stoties darbuotojai gali iš ten matyti pastatus. Visuomenei prieinamiausias būdas matyti stotį yra nuo Priestočio ir S. Nėries gatvių. Priestočio gatvė tarytum atskiria geležinkelio stoties komplekso teritoriją nuo tankiai urbanizuotos miesto teritorijos. Iš tankiau urbanizuotos teritorijos matomumas ženkliai sumenkėja.

Geležinkelio stočių kompleksuose vyrauja šių funkcijų pastatai:

- 1) geležinkelio stoties pastatai;
- 2) geležinkeliečių namai;
- 3) vandens bokštai;
- 4) sandėliai;
- 5) ūkiniai pastatai;
- 6) geležinkelio depai.

Pastatai dažniausiai išsidėstę eilėje, lygiagrečiai geležinkelio bėgiams, tipiškai susiformavusi pagrindinė aikštė priešais traukinių stoties pastatą. Traukinių stočių kompleksai statomi greta pagrindinio automobilių kelio, susiklostę ilgi įvažiavimai į traukinių stotis, kurie apsodinti įvairiais

medžiais. Atlikus analizę, labiausiai matoma vieta išryškėja ties geležinkelio bėgiais. Kita gana gerai matoma vieta yra centrinė aikštė. Kai kurios traukinių stotys yra tankiai apsodintos augalais ir sunkiai pastebimos nuo pagrindinės gatvės.

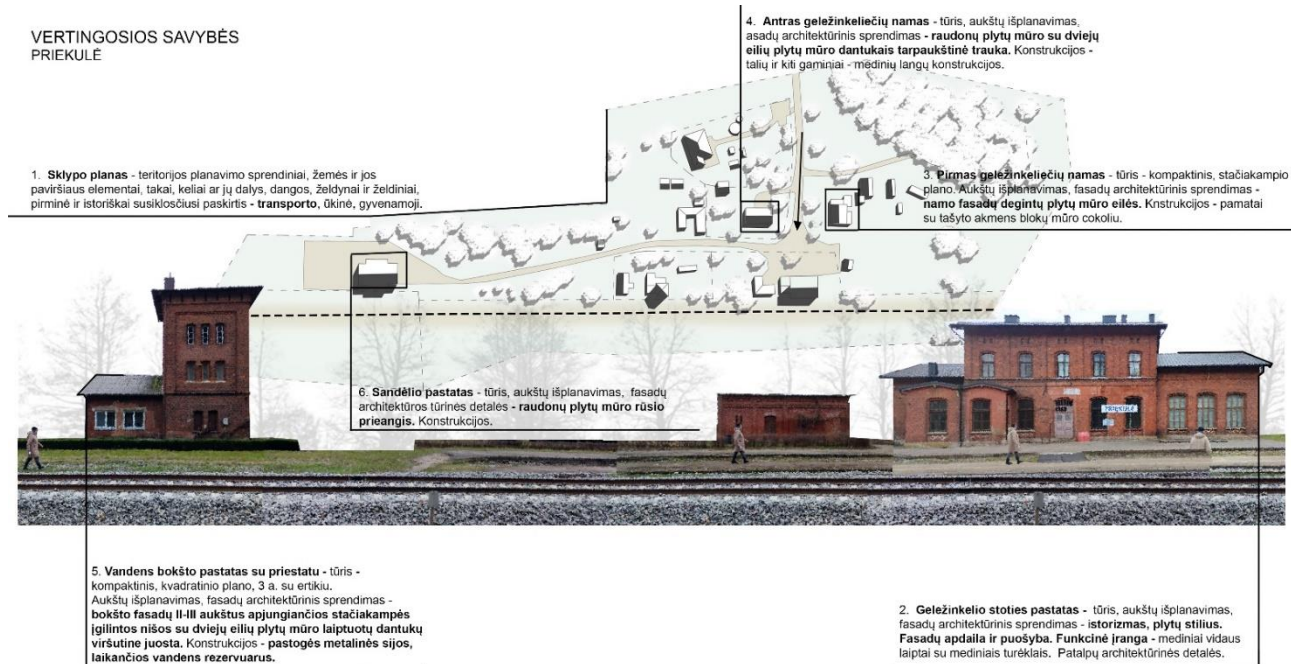
Norint pagerinti pastatų pastebimumą, būtina traukinių stotis atverti į greta esantį pagrindinį kelią, kur transporto priemonėmis ar pėsčiomis einantys keliautojai lengvai pastebėtų masyvų pastatų kompleksą. Keleiviniai traukiniai nuo 2021 metų vėl pradėjo keliauti maršrutu Šilutė – Klaipėda, šiame ruože esančios stotys yra nuolat matomos keleivių, tačiau kita ruožo dalis (Lauksargiai – Pagėgiai – Šilutė) yra nenaudojama keleivių gabenimui.

2.3.6. Vertingosios traukinių stočių kompleksų statinių savybės

Šioje tyrimo dalyje analizuojamos traukinių stočių kompleksų pastatų vertingosios savybės, norint identifikuoti būdingiausias geležinkelio stočių kompleksų savybes. Į jas būtina atkreipti dėmesį vėlesnių projektų metu, norint geležinkelio stotis pritaikyti turizmo infrastruktūrai.

Pagrindinės vertingosios savybės būdingos įvairiems Mažosios Lietuvos traukinių stočių kompleksams (67 pav.):

- 1) sklypo planas - teritorijos planavimo sprendiniai, žemės ir jos paviršiaus elementai, takai, keliai, dangos, želdiniai, pirminė ir istoriškai susiklosčiusi paskirtis - transporto, ūkinė, gyvenamoji;
- 2) geležinkelio stoties pastatas - tūris, aukštų išplanavimas, fasadų architektūrinis sprendimas - istorizmas, plytų stilius. Fasadų apdaila ir puošyba. Funkcinė įranga - mediniai vidaus laiptai su mediniais turėklais;
- 3) geležinkelio darbuotojų namai - tūris - kompaktinis, stačiakampio plano. Aukštų išplanavimas, fasadų architektūrinis sprendimas. Konstrukcijos - pamatai su tašyto akmens blokų mūro cokoliu;



67 pav. Traukinių stoties komplekso vertingosios savybės (parengė G. Marozaitė remdamasi kultūros paveldo departamento duomenimis, 2021)

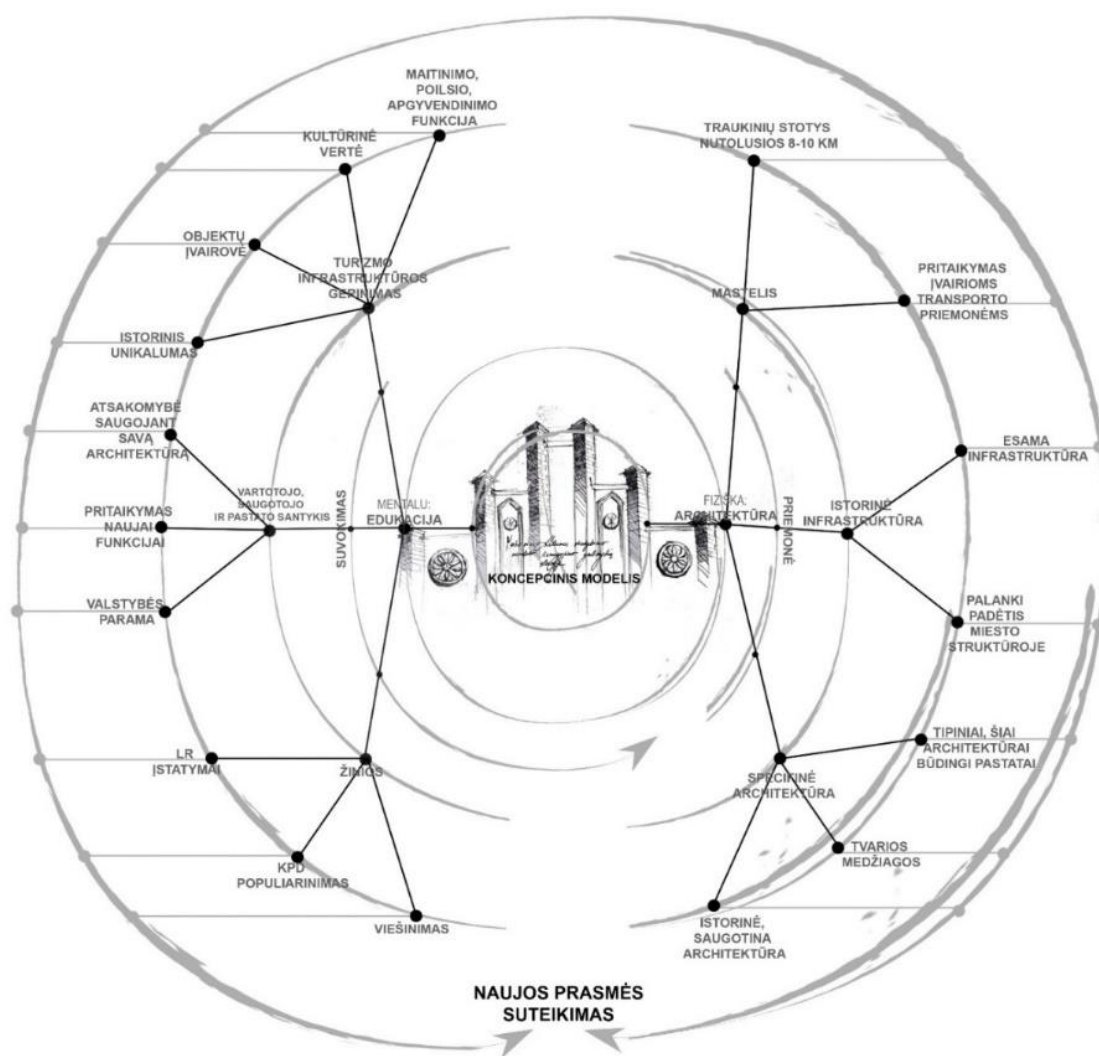
- 4) vandens bokšto pastatas su priestatu - tūris - kompaktinis, kvadratinio plano, 3 a. su erkeriu. Aukštų išplanavimas, fasadų architektūrinis sprendimas - bokšto fasadų II-III aukštus apjungiančios stačiakampės įgilintos nišos su dviejų eilių plytų mūro laiptuotų dantukų viršutine juosta. Konstrukcijos - pastogės metalinės sijos, laikančios vandens rezervuarus;
- 5) sandėlio pastatas- tūris, aukštų išplanavimas fasadų architektūros tūrinės detalės – raudonų plytų mūro rūšio prieangis.

Tyrimo metu buvo pastebėta, kad visose traukinių stotyse vyravo tokios pačios vertingosios savybės. Pastatai projektuoti pagal tipinius projektus, tad traukinių stotys turi panašius dekorą, konstrukcijų ir kt. elementus. Didžiojoje dalyje istorinių traukinių stočių pastatų būklė yra vidutinė arba bloga (išskyrus Klaipėdos, Priekulės ir Pagėgių traukinių stotis).

Norint traukinių stočių kompleksus pritaikyti Mažosios Lietuvos stačbinio paveldo populiarinimo turistinio maršruto infrastruktūrai, būtina minėtas (ir detaliau Kultūros paveldo departamento puslapyje (<http://www.kpd.lt/>) aprašytas) vertingąsias savybes saugoti, o nesaugomiems pastatams (Smalininkų, Genių, Lauksargių, Stoniškių, Kukorų traukinių stotims) parengti rekomendacijas, kaip reiktų rekonstruoti tokius pastatus.

2.4. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo koncepcinis modelis

Suformuotas koncepcinis modelis (68 pav.), kuriame patikslinamos priemonės, kurias naudojant kuriamas Mažosios Lietuvos išsaugojimo modelis. Koncepcinis modelis susideda iš dviejų dalių: edukacijos (mentalu) ir architektūros (fiziška). Visuomenės edukacija, Mažosios Lietuvos statybinio paveldo populiarinimas (11 priedas) yra tarytum pradžia – **suvokimas** kaip teisingai reikia saugoti vietos istorinį architektūrinį paveldą. Architektūra su Mažosios Lietuvos palankiu masteliu, išlikusia istorine infrastruktūra ir išskirtine, tvaria architektūra yra **priemonė** kaip išsaugoti profesionalią Mažosios Lietuvos architektūrą.



68 pav. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studijos koncepcinis modelis (parengė G. Marozaitė)

Apibendrinus empirinių tyrimų rezultatus galima teigti, kad turizmo infrastruktūros gerinimas, naudotojų, saugotojų ir pastatų santykio aiškumas, visuomenės teisinių žinių gerinimas, palankus Mažosios Lietuvos mastelis, išlikusi istorinė infrastruktūra bei specifinė šio krašto architektūra veda link naujos prasmės suteikimo istoriniams pastatams.

3. Eksperimentinis turistinio maršruto, orientuoto į Mažosios Lietuvos statybinį paveldą, projektas ir traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija

3.1. Mažosios Lietuvos turistinės infrastruktūros, orientuotos į statybinio paveldo pažinimą ir populiarinimą strategija

Statinio naudojimas yra „raktas“ į jo išsaugojimą – kitaip tariant, pastatas nuolatos yra prižiūrimas, remontuojamas ir pan., tokiu būdu jis gali organiškai kisti. Didelė dalis Mažosios Lietuvos (ir ne tik) statinių tampa nenaudojami ir praranda prasmę egzistuoti. Šiuo metu turizmas yra vienas iš realiausių būdų paskatinti žmonių (turistų ir vietos gyventojų) cirkuliaciją regione, o mobilumas didina poreikį statinių, kuriuose galėtų įsikurti turizmui būtini objektai. Tad turizmo skatinimas, ypač orientuoto į statybinio paveldo pažinimą, ilgainiui sukurtų palankias sąlygas istoriniams Mažosios Lietuvos profesionaliems statiniams būti panaudotiems dar kartą.

3.1.1. Turistinės infrastruktūros kūrimo principai Mažojoje Lietuvoje

Kuriant Mažosios Lietuvos turistinės infrastruktūros koncepciją buvo atsakyta į 7 klausimus, padėsiančius nustatyti esamos struktūros plusus ir minusus, identifikuoti vertingąsias vietovės savybes, galinčias pritraukti turistus:

- Kokia yra vietos bendruomenė? Kokios egzistuoja organizacijos, susijusios su Mažąja Lietuva ir jos kultūra?

Mažojoje Lietuvoje yra keletas stiprių valstybinių organizacijų, kurios puoselėja Mažosios Lietuvos palikimą: Šilutės Hugo Šojaus muziejus, Mažosios Lietuvos istorijos muziejus Klaipėdoje. Taip pat yra keletas neoficialių socialinių tinklų bendruomenių: „Mažoji Lietuva.lt“, „Prūsija ir Mažoji Lietuva“, „Senosios Prūsijos lobiai“ ir kt. Bendruomenė - Lietuvinkų bendrija „Mažoji Lietuva“.

- Koks yra vietos aplinkos kontekstas?

Mažojoje Lietuvoje apstu išlikusios profesionalios (ir ne tik) architektūros. Mažesnių gyvenviečių - kaimų ir miestelių — architektūra yra merdėjanti, miestuose situacija kiek geresnė. Esama turistinė infrastruktūra yra primityvi. Mažoji Lietuva tarytum padalinta į dvi dalis – antropogenizuotą teritoriją ir gamtinę. Jas skiria geležinkelio bėgiai. Natūrali aplinka yra išskirtinė dėl Nemuno užliejamų pievų ir Kuršių marių.

- Kokie yra Mažosios Lietuvos galimi turistinės infrastruktūros plusai ir minusai?

Plusai: palankus mastelis, nacionalinis dviračių takas, gyvenvietės tolygiai nutolusios viena nuo kitos, yra daugybė aukštą architektūrinę išraišką turinčių pastatų.

Minusai: architektūriniai objektai, kurie yra nutolę nuo pagrindinio kelio yra sunkiai pasiekiami, menka krašto populiarinimo strategija. Neskaitant formalaus nacionalinio dviračių kelio, dviračių infrastruktūra nėra išvystyta.

- Kokia yra esama Mažosios Lietuvos turistinė infrastruktūra?

Mažoji Lietuva turi tik keletą turistinių maršrutų. Vienas iš jų „Vėtrungių kelias“, kuris yra organizuojamas valstybinės institucijos ir yra susijęs su etnografiniais Mažosios Lietuvos objektais. Maršrute yra nurodomi pagrindiniai lankytini objektai, tačiau jis nėra sukurtas pamatyti profesionalią Mažosios Lietuvos architektūrą visapusiškai.

- Kokios yra gamtinės/kultūrinės/istorinės/paveldinės Mažosios Lietuvos vertės?

Mažoji Lietuva yra ypatinga ne tik savo architektūra ar istorine svarba, tačiau ir gamtinėmis sąlygomis: didelė dalis Mažosios Lietuvos yra Nemuno užliejamų pievų teritorijoje, kuri sukuria palankias buveines įvairioms paukščių rūšims. Šis kraštas taip pat išsiskiria Kuršių mariomis su Neringos regioniniu parku ir įvairiais jame esančiais gamtiniais objektais. Kultūrinė vertė taip pat yra reikšminga visai Lietuvai - šis kraštas buvo Lietuvos rašto sklaidos centras su daugybe garsių, Lietuvai svarbių asmenų, tokių kaip Donelaitis, Vydūnas, Mažvydas ir kt.

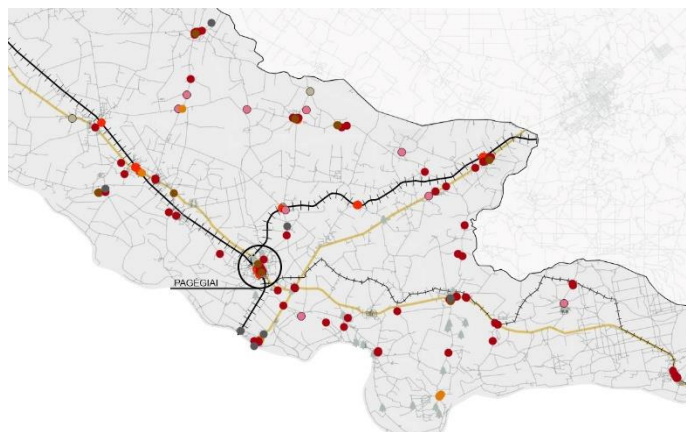
- Kuo Mažoji Lietuva yra unikali?

Mažoji Lietuva dėl įvairių istorinių aplinkybių turi visiškai kitokią istorinę architektūrą nei kiti Lietuvos etnografiniai regionai. Mažojoje Lietuvoje vyrauja mūrinė profesionali vokiškos (prūsiškos) statybos tradicijos architektūra, kuri buvo statyta daugiau kaip prieš šimtmetį. Nors Mažosios Lietuvos provincijose architektūra yra prastos būklės, tačiau ji vis dar išlaikiusi savo charakteringus bruožus ir turėtų būti saugoma.

- Kaip nustatytos vertės gali susijungti tarpusavyje?

Turistinis maršrutas gali apjungti ne tik egzistuojančią infrastruktūrą, tačiau ir ne taip išpopuliarintus objektus. Architektūriniai objektai gali integruotis į gamtinį Mažosios Lietuvos karkasą, o padedant palankiam masteliui objektai pasiekiami įvairiomis transporto priemonėmis.

Mažojoje Lietuvoje tyrimo metu identifikuota daugiau kaip 300 skirtingų statybinio paveldo objektų (69 pav.), kurie buvo kategorizuoti į šias grupes: inžineriniai statiniai, bažnyčios, pramonės statiniai, senosios mokyklos, traukinių stočių kompleksų pastatai, viešbučiai ir kt. Tiesa, Mažojoje Lietuvoje yra ir daugiau architektūrinę vertę turinčių pastatų, nes šis tyrimas buvo atliktas tik gyvenvietėse, kurios yra nutolusios ne daugiau kaip 10 km nuo istorinių traukinių stočių. Didelė šių objektų koncentracija leidžia teigti, kad architektūrinę vertę turintys statiniai yra išsidėstę ganėtinai tolygiai ir galėtų būti prieinami turistams keliaujantiems Mažojoje Lietuvoje.



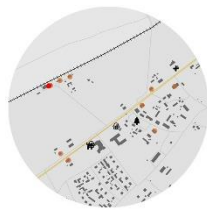
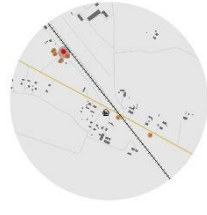


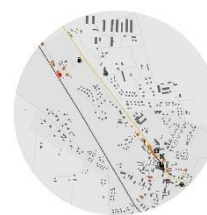
69 pav. Architektūrinę vertę turinčių statinių pasiskirstymas Mažojoje Lietuvoje (parengė G. Marozaitė)

3.1.2. Esama ir siūloma Mažosios Lietuvos turistinė infrastruktūra traukinių stočių gyvenvietėse

Mažosios Lietuvos teritorijoje yra 11 analizuojamų didesnių ir mažesnių istorinių traukinių stočių (žr. 55 p.). Kuriant turistinius maršrutus yra įvardinami pagrindiniai infrastruktūriniai objektai - nakvynės vietos, viešojo maitinimo įstaigos, parduotuvės, pirmos pagalbos suteikimo įstaigos bei poilsio (sustojimo) vietos. Kuriant turistinį maršrutą orientuotą į Mažosios Lietuvos statybinio paveldo saugojimą bei populiarinimą, analizuojamos traukinių stočių gyvenvietės – nustatomi esami infrastruktūriniai objektai bei siūlomas jų pildymas (Lentelė 2). Pateiktoje lentelėje nurodomos tik svarbiausios traukinių stočių gyvenvietės, tačiau Priede 12 pateikiama daugiau gyvenviečių, kuriose yra didesnė Mažosios Lietuvos istorinės architektūros koncentracija bei bendros infrastruktūros analizė ir galima turistinio maršruto linija.

Lentelė 2. Esama ir siūloma turistinė infrastruktūra Mažosios Lietuvos traukinių stočių gyvenvietėse

Nr.	Pavadinimas	Žemėlapis	Esami infrastuktūriniai objektai	Rekomenduojama papildyti infrastruktūrinius objektus
1	Smalininkai		<ul style="list-style-type: none"> - Nakvynės vieta (1) - Parduotuvė (3) - Viešojo maitinimo įstaiga (1) - Poilsio vieta (1) 	- Vaistinė
2	Pagėgiai		<ul style="list-style-type: none"> - Nakvynės vieta (2) - Parduotuvė (6) - Viešojo maitinimo įstaiga (1) - Poilsio vieta (3) - Paštas (1) - Bankomatas (1) - Vaistinė (3) 	- Turizmo informacijos centras

3	Lauksargiai		<ul style="list-style-type: none"> - Parduotuvė (2) - Viešojo maitinimo įstaiga (1) - Poilsio vieta (1) - Vaistinė (1) 	- Nakvynės vieta
4	Stoniškiai		<ul style="list-style-type: none"> - Parduotuvė (1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nakvybės vieta - Viešojo maitinimo įstaiga - Poilsio vieta
5	Šilutė		<ul style="list-style-type: none"> - Nakvynė (3) - Viešojo maitinimo įstaiga (10) - Parduotuvė (7) - Poilsio vieta (4) - Paštas (1) - Vaistinė (10) - Bankomatas(5) - Turizmo informacijos centras (1) 	
6	Kukorai		<ul style="list-style-type: none"> - Viešojo maitinimo įstaiga (1) - Parduotuvė (1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nakvynė - Vaistinė
7	Priekulė		<ul style="list-style-type: none"> - Nakvynė (3) - Parduotuvė (2) - Viešojo maitinimo įstaiga (5) - Vaistinė (3) - Poilsio vieta (2) - Turizmo informacijos centras (1) 	

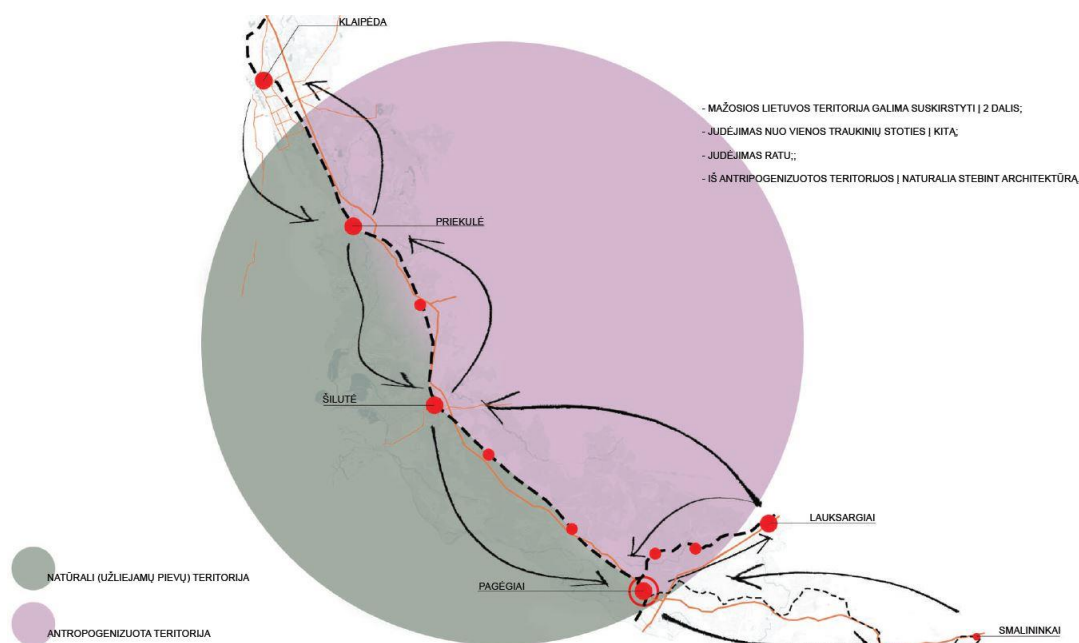
Iš analizuotų gyvenviečių išskiriamos tik 2 (Šilutė ir Priekulė), kurioms nereikalingas infrastruktūros gerinimas – papildymas. Visose kitose gyvenvietėse trūksta turistiniam maršrutui palaikyti reikalingos infrastruktūros.

3.1.3. Turistinio kelio koncepcija

Kuriamo turistinio maršruto, orientuoto į Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo koncepcija susideda iš 6 pagrindinių aspektų, kuriais remiantis turėtų būti kuriami visi šio tipo turistiniai maršrutai Mažajoje Lietuvoje:

1) Turistinio maršruto tema: Mažosios Lietuvos profesionalioji architektūra. Maršruto tikslas — supažindinti visuomenę su unikalia Mažosios Lietuvos architektūra, naudojant geležinkelio infrastruktūrą su istorinėmis Mažosios Lietuvos traukinių stotimis, laikant jas turistiniais centrais.

2) Prioritetinis laikomas judėjimas ratu – iš antropogenizuotos teritorijos į natūralią (Nemuno užliejamų pievų teritoriją (žr. 54 p), nors kuriant turistinius maršrutus galimi įvairūs variantai.



70 pav. Turistinio maršruto koncepcijos schema (parengė G. Marozaitė)

3) Mažosios Lietuvos teritorijoje architektūriniai objektai skirstomi: bažnyčios, **traukinių stotys**, viešbučiai, pramonės objektai, senosios mokyklos, inžineriniai statiniai ir kita.

4) Regiono teritorija, remiantis atliktais empiriniais tyrimais ir pasiekiamumo skaičiavimais, dalinama į dvi dalis – teritorijos, kuriose gali būti vystomos dviratininkų trasos ir teritorijos, kuriose gali būti vystomos pėsčiųjų trasos.

5) Pažymimi turizmui svarbūs objektai: viešojo maitinimo įstaigos, nakvynės vietos, muziejai, poilsio vietos, parduotuvės ir pan. Nustatomos teritorijos, kuriose tokios infrastruktūros trūksta, su intencija ją sukurti ateityje.

6) Visus šiuos objektus jungia skirtingos traukinių stotys – tarytum traukinių stotis yra galutinis/pradinis taškas (70 pav.).

Turistinio maršruto koncepcija – judėjimas ratu nuo vienos traukinių stoties iki kitos su sustojimais tarpuose (70 pav.). Turistinis maršrutas organizuojamas taip, kad keliautojas galėtų pasirinkti bet kokią jam labiausiai tinkančią trasą (atstumo, laiko, kelio kokybės, architektūros tipo atžvilgiu). Turistinis maršrutas sudaromas taip, kad kelionė galėtų būti pritaikoma visiems susidomėjusiems t.y. kelionė gali būti tiek pėsčiomis, tiek dviračiu, tiek automobiliu, traukiniu ar autobusu, kadangi maršrutas sudėliotas taip, kad naudotojas galėtų



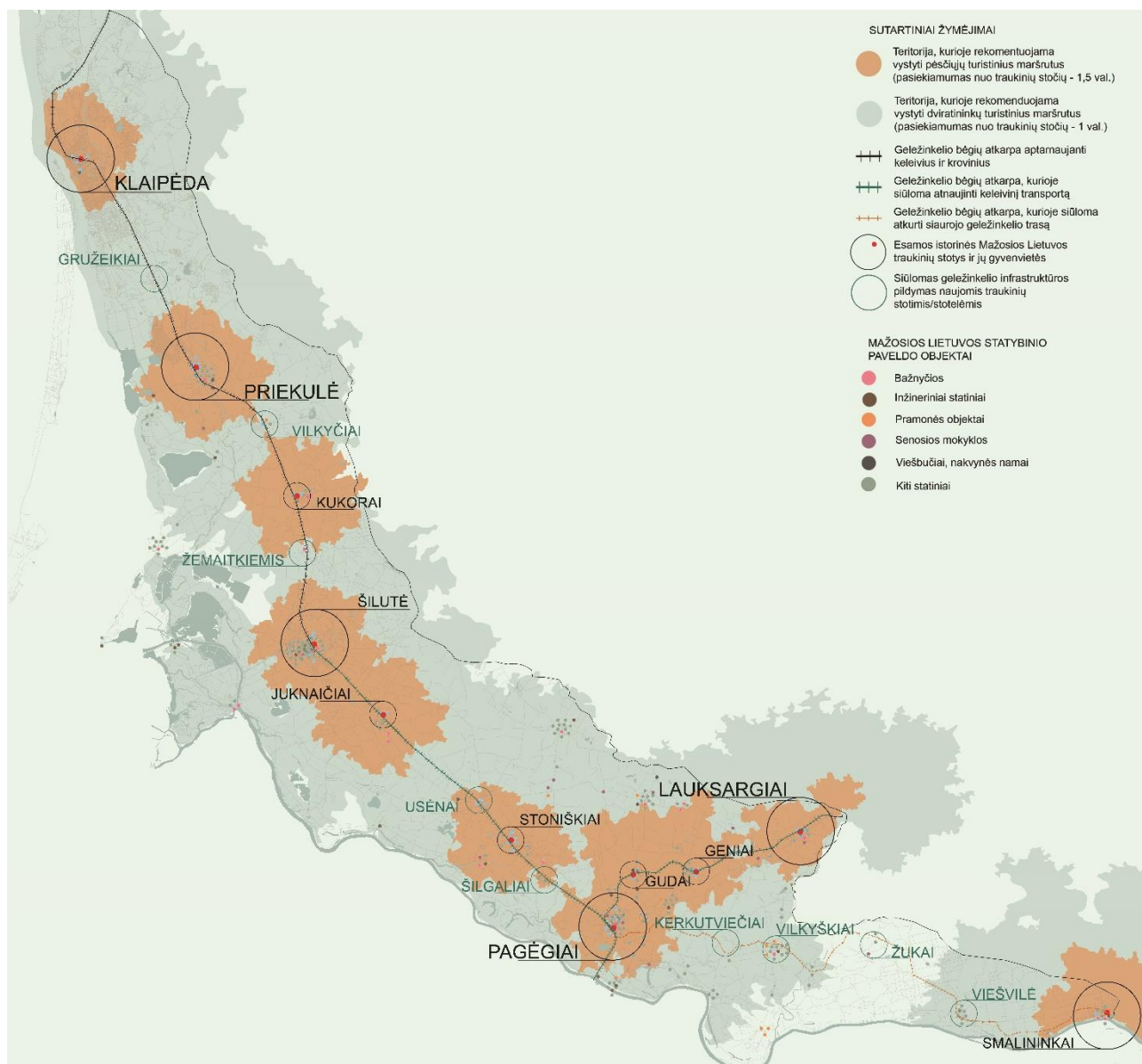
71 pav. „Camino Lituano“ pėsčiųjų trasa (parengė G. Marozaitė remiantis „Camino Lituano“ internetiniu puslapiu (2022))

savo kelionę pradėti ir nutraukti bet kokioje trasos vietoje su galimybe autobusu, traukiniu ar kita transporto priemone grįžti ar nuvykti į jam patogią vietą.

Maršrutas turi galimybę plėstis į likusią Lietuvos dalį, ar jungtis su kitais esančiais turistiniais maršrutais. Viena iš ilgiausių ir žinomiausių pėsčiųjų trasų Lietuvoje yra „Camino Lituano“ kelias (71 pav.), kuris jungiasi su Latvija ir Lenkija taip sujungdamas Lietuvą ir Baltijos šalis su vakarų Europa. Maršrutas Mažojoje Lietuvoje galėtų jungtis su juo.

3.1.4. Turistinio judėjimo scenarijus

Atlikus pasiekiamumo skaičiavimus Mažojoje Lietuvoje nustatytos teritorijos, kuriose galėtų būti kuriami turistiniai maršrutai. Šios teritorijos skaičiuotos nustatant pasiekiamus atstumus nuo istorinių traukinių stočių pėsčiomis per 1,5 val. ir dviračiu per 1 val.



72 pav. Teritorijų pasiekiamumas dviratininkų ir pėsčiųjų turizmo plėtrai (parengė G. Marozaitė)

Turistinių maršrutų sudarymo principai:

1) Apibrėžtose teritorijose gali būti kuriamos įvairios maršrutų variacijos, kurių centrai yra Mažosios Lietuvos istorinės traukinių stotys (72 pav.).

2) Teritorijos nustatytos tik pėstiesiems ir dviratininkams, nors yra galimybė turistinius maršrutus plėtoti ir kitoms transporto, judėjimo priemonėms (automobiliu, autobusu, traukiniu, laivu), tačiau šio darbo apimtyje jos nėra detalizuojamos.

3) Turistiniai maršrutai turi būti pritaikyti visiems (nuo valandos ar kelių valandų pasivaikščiojimo iki profesionalaus žygio apimsiančio visą teritoriją). Keliautojas turi turėti galimybę pasirinkti jį labiausiai tenkinantį maršrutą pagal šias kategorijas – kelionės atstumą bei kelionės trukmę, kelio kokybę, lankytinų objektų kategorijas ir pan.

4) Keliautojas turi galimybę kiekvieną maršrutą pradėti traukinių stotyje su galimybe kelionę nutraukti bet kurioje maršruto vietoje ir į pradinį tašką grįžti autobusu ar traukiniu. Keliautojams suteikiamas būtinas komfortas – apsigyvenimas ir maitinimas traukinių stotyje ar netoliese, daiktų pergabenimas į jam patogiausią vietą.

5) Aplankydami tam tikrus statybinio paveldo objektus, keliautojai gali dalyvauti įvairiuose žaidimuose skatinančiuose aplankyti vis didesnę kiekį lankytinų objektų.

Geležinkelio infrastruktūros gerinimo siūlymai. Mažajoje Lietuvoje geležinkelio infrastruktūra keleivius aptarnauja tik dalyje teritorijos (žr. 55 p.). Siūloma keleivių transportavimą atnaujinti visoje Mažosios Lietuvos teritorijoje. Maršrute Šilutė – Pagėgiai – Lauksargiai atnaujinami keleivių maršrutai, o atkarpoje tarp Pagėgių ir Smalininkų siūloma atnaujinti siaurojo geležinkelio bėgius (žr. 72 pav.).

Atnaujinus keleivinį traukinių susisiekimą Mažajoje Lietuvoje, siūloma papildyti geležinkelio infrastruktūrą atnaujinant esamas traukinių stotis ir stoteles bei sukuriant naujas traukinių sustojimų vietas. Teritorija pildoma 9 naujomis arba atnaujintomis stotelėmis ir stotimis (naujomis – Viešvilėje, Žukuose, Vilkyškiuose, Karkutviečiuose, Šilgaliuose ir atnaujintomis – Vilkyčiuose ir Gružeikiuose) (žr. 72 pav.).

Siūloma traukinių stotis dalinti į 3 kategorijas – pagrindiniai sustojimai svarbiausiose (architektūriškai išraiškingiausiose, didžiausiose gyvenvietėse ir strategiškai patogiausiose vietose) traukinių stotyse:

- 1) Klaipėda, Priekulė, Šilutė, Pagėgiai, Lauksargiai ir Smalininkai – šiose stotyse pateikiama informacija apie turistinius maršrutus Mažajoje Lietuvoje, jose įkuriami turizmo informacijos centrai suteikiantys edukacijos galimybes apie Mažosios Lietuvos statybinio paveldo svarbą.

Tokios stotys turėtų būti turistinių maršrutų centrai, kuriose suteikiamos pagrindinės turistams reikalingos paslaugos – apgyvendinimas, maitinimas, dviračių nuoma bei remontas ir kt.

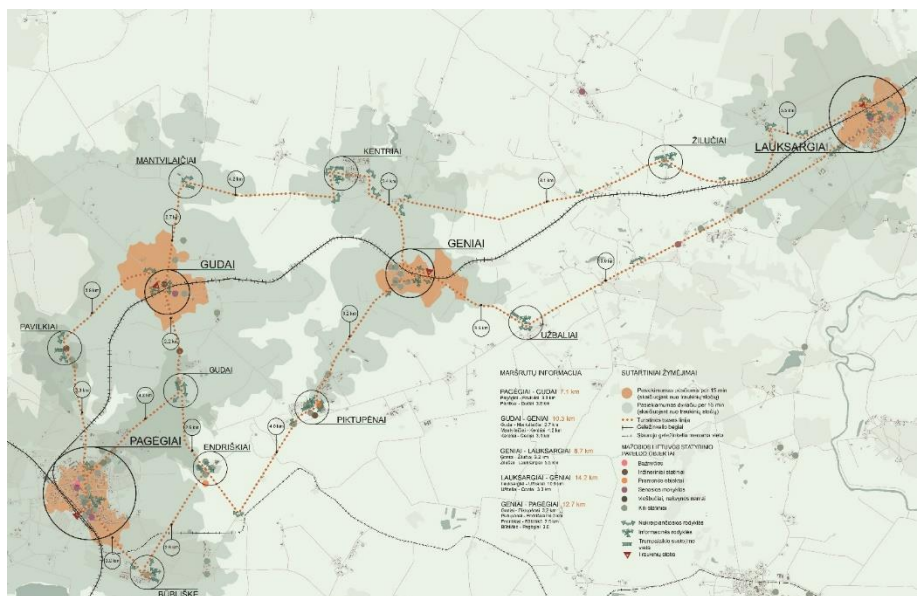
- 2) Mažesnio mastelio istorinės traukinių stotys, kurios yra architektūriškai svarbios Mažosios Lietuvos istorinės architektūros pažinimui (Kukorų, Juknaičių, Stoniškių, Gudų bei Genių traukinių stotys). Tokiose traukinių stotyse suteikiama pagrindinė informacija apie turistinius maršrutus.
- 3) Mažiausio mastelio traukinių stotelės, kurios papildo esamą traukinių stočių infrastruktūrą (Gružeikiuose, Vilkyčiuose, Žemaitkiemyje, Usėnuose, Šilgaliuose, Kerkutviečiuose, Vilkyškiuose, Žukuose, Viešvilėje) atsiranda norint suteikti tolygumo geležinkelio infrastruktūrai Mažojoje Lietuvoje. Jose informacinėmis rodyklėmis ir stendais pateikiama svarbiausia informacija apie turistinius maršrutus (žr. 72 pav.)

3.2. Turistinio maršruto modelis Pagėgių – Lauksargių atvejis

Darbe kuriamas turistinio maršruto modelis, kuris nurodytų pagrindines gaires, kaip turėtų būti vystomi kiti maršrutai populiarinantys Mažosios Lietuvos statybinį paveldą. Šiame skyriuje pateiktas maršruto pavyzdys, leistų kurti analogiškus maršrutus apibrėžtoje Mažosios Lietuvos teritorijoje (žr. 80 p.)

3.2.1. Turistinio kelio modelis

Kuriant turistinio maršruto modelį, buvo pasirinkta kelio nuo Pagėgių iki Lauksargių traukinių stočių atkarpa. Ji pasirinkta dėl palankaus mastelio - šioje nedidelėje atkarpoje yra dvi mažesnės istorinės traukinių stotys. Maršruto linija vedama pagal traukinio bėgius atsižvelgiant į egzistuojančią kelių ir takų infrastruktūrą, kad keliautojas nesunkiai galėtų pasiekti traukinio ar autobuso stoteles norėdamas pradėti arba nutraukti kelionę jam palankioje vietoje. 73 paveikslėlyje oranžine punktyrine linija pavaizduotas turistinio maršruto kelias. Šviesesnia oranžine ir žalsva spalva (žr. 73 pav. sutartiniai žymėjimai) pažymėtos teritorijos rodo atitinkamai 15 minučių pasiekiamumą



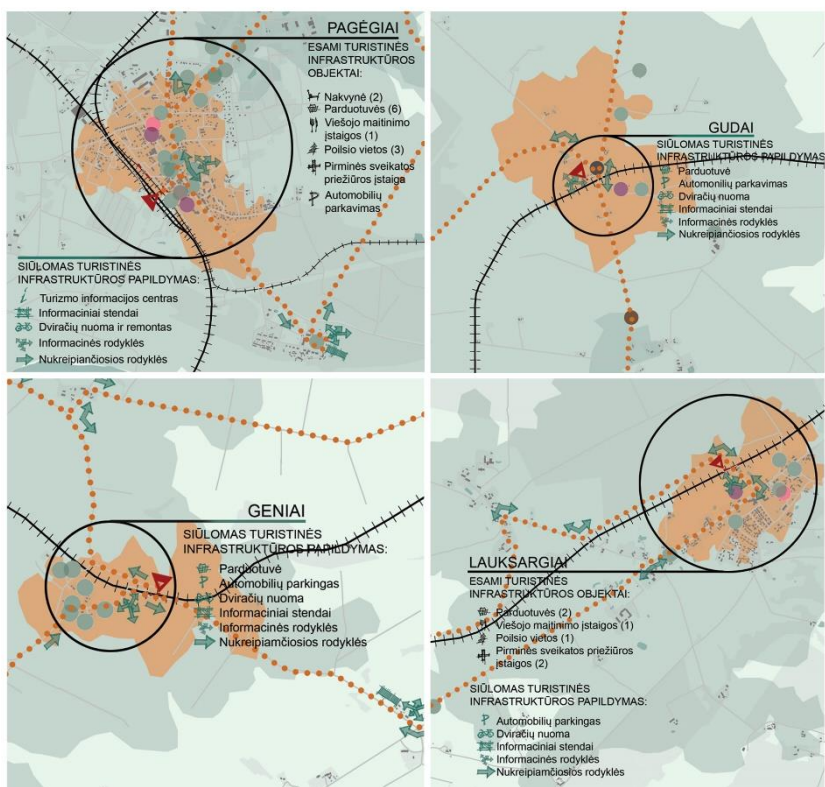
73 pav. Turistinio maršruto kelias ir jo apimtis (parengė G. Marozaitė)

pėsčiomis ir dviračiu nuo vedamos turistinės trasos. Vaizduojamas pasiekiamumas žemėlapyje rodo kokią teritoriją keliautojas yra pajėgus optimaliai apžvelgti nukrypus nuo pagrindinio maršruto (73 pav.) Įvairių spalvų taškais pažymėti statybinio paveldo objektai.

Maršrutas Pagėgiai – Lauksargiai yra orientuotas į vienos dienos kelionę, šio maršruto ilgis yra 53 km. Tokio maršruto trukmė pėsčiomis yra apie 10-12 valandų, o dviračiu apie 4-6. Šioje teritorijoje šiuo metu yra 2 mažesnės traukinių stotys, kurios galėtų veikti kaip traukinių sustojimų vieta. Projektuojama trasa žiedinė (Pagėgiai – Gudai – Geniai – Lauksargiai – Pagėgiai) su alternatyviais keliais, kurie leistų keliautojui sutrumpinti arba pailginti kelionę (73 pav.). Maršrutą galima dalinti į 5 mažesnes atkarpas (Pagėgiai – Gudai – 7,1 km, Gudai – Geniai - 10,3 km, Geniai – Lauksargiai – 8,7 km, Lauksargiai – Geniai – 14,2 km, Geniai – Pagėgiai – 12,7km). Keliautojas galėtų rinktis, kuri atkarpa jam/jai yra patraukliausia, ją nueiti ar nuvažiuoti dviračiu, o likusią atkarpą nuvažiuoti traukiniu. Tarp traukinių stočių planuojamos trumpalaikio sustojimo vietos, kurios vidutiniškai yra išsidėsčiusios kas 3-5 km.

Pėsčiųjų ir dviratininkų turistinio maršruto pradžia/pabaiga (pasirinktinai nuo keliautojo poreikių) yra Pagėgių ir Lauksargių traukinių stotys. Šiose traukinių stotyse siūloma įrengti turizmo informacijos centrus, kuriuose pateikiama visa būtinoji informacija. Turistinės pradžios/pabaigos tašką taip pat žymi informaciniai stendai. Šiose stotyse numatomos automobilių stovėjimo vietos ir dviračių nuomos/remonto punktai. Tako turistinė infrastruktūra numatoma greta siūlomų lankyti svarbiausių statybinio paveldo objektų.

Takų vizualinės informacijos sistema susideda iš informacinių stendų, informacinių ir nukreipamųjų rodyklių. Pagrindinė tako funkcija yra pažintinė, tad trasoje projektuojama 12 informacinių stendų, kurie pateikia informaciją apie netoliese esančius statybinio paveldo objektus (žr. 84 p.). Stendai statomi trumpalaikio sustojimo vietose, gyvenvietėse. Prie tako sankryžų, trumpalaikio sustojimo vietų ir gyvenvietėse numatoma įrengti nukreipiančiąsias bei informacines rodykles. Informacinėse rodyklėse turi būti pažymėti artimiausi objektai ir atstumai iki jų.



74 pav. Esama bei siūloma papildyti turistinė infrastruktūra (parengė G. Marozaitė)

Trasoje siūloma naudotis esamomis poilsiavietėmis (4), bei siūloma įrengti dvi papildomas vietas. Visoje atkarpoje, taip pat, siūloma įrengti 13 trumpalaikių (atokvėpio) sustojimo vietų (73 pav.). Jose projektuojami mažosios architektūros elementai (suoliukai, šviestuvai, šiukšliadėžės ir pan.) Stovyklavietėse bei trumpalaikio sustojimo vietose numatomi mažosios architektūros elementai turi išlaikyti bendrą stilistinį vientisumą. Projektuojami turistinės infrastruktūros elementai turi atspindėti vietos ir turistinio maršruto tematiką – visi elementai projektuojami atsižvelgiant į vietos statybinio paveldo stilių, formas bei proporcijas, medžiagas, tekstūras. Turistinės infrastruktūros elementai šiame darbe nėra detalizuojami, tačiau daugiau informacijos pateikiama 14 priede. Jame aprašomi kūrybinių dirbtuvių rezultatai, kurių metu buvo kuriamos mažosios architektūros elementų koncepcijos su Pagėgių dailės mokyklos mokiniais.

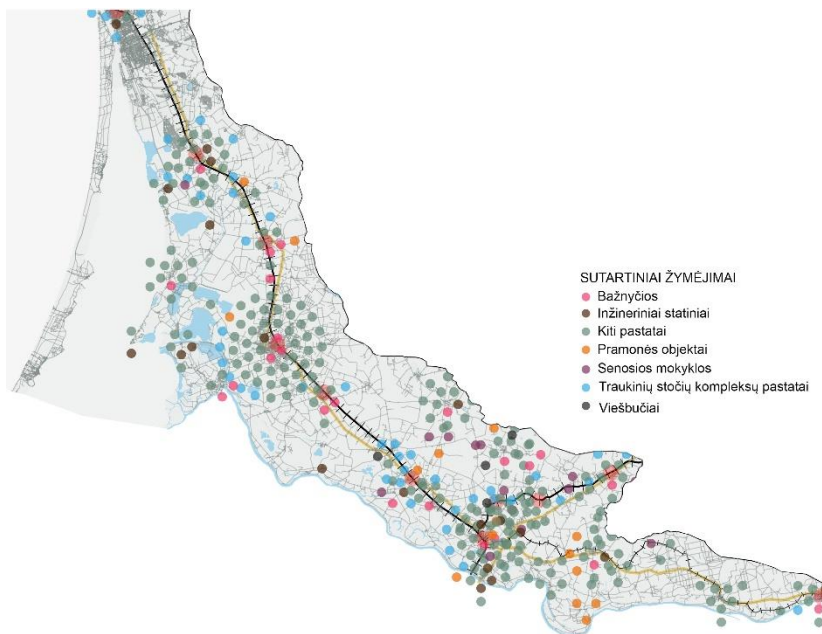
3.2.2. Esama bei trūkstama maršruto turistinė infrastruktūra

Pėsčiųjų ir dviratininkų keliuose reikalinga turistinė infrastruktūra: parduotuvės, viešojo maitinimo įstaigos, nakvynės vietos (viešbučiai, svečių namai ir pan.), pirminės medicininės pagalbos suteikimo vieta, bankai/bankomatai, automobilių stovėjimo vietos, dviračių remonto/nuomos punktai ir viešojo transporto sustojimai. Paveikslėlyje 74 pateikiami maršruto didžiųjų gyvenviečių žemėlapiai su esamais turistinės infrastruktūros objektais.

Žemėlapiuose matoma, kad didesnėse gyvenvietėse (Pagėgiai, Lauksargiai) būtini infrastruktūros objektai egzistuoja (jų kokybę reikėtų įvertinti atskiru tyrimu), tačiau mažesnėse gyvenvietėse trūksta elementarių objektų kaip parduotuvės. Kuriant turistinį maršrutą būtina trasą papildyti svarbiausiais infrastruktūriniais objektais.

3.2.3. Lankytini Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai siūlomame maršrute

Turistiniame maršrute Pagėgiai – Lauksargiai yra gerokai daugiau lankytinų objektų, tačiau šiame skyriuje pateikiami svarbiausi, išpūdingiausi Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai. 75 paveikslėly skirtingų spalvų taškai rodo Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektus, skirtingas pastatų kategorijas. Šiame poskyryje nurodomi kriterijai, kuriais remiantis bus galima nuspręsti, kokie objektai turėtų būti įtraukiami į kitus turistinius maršrutus Mažojoje Lietuvoj



75 pav. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai (parengė G. Marozaitė)

Pagėgiai

Pagėgių geležinkelio stotis (žr. 76 pav.) pastatyta XIX a. pabaigoje. Pastatas asimetriškas su dviem „sparnais“. Pagrindinė pastato dalis dviaukštė. Mūrinis pastatas iš degto molio plytų, tačiau mūras uždengtas tinku. Geležinkelio linija Klaipėda – Tilžė per Pagėgius buvo nutiesta 1866-1875 m., o 1902 m. buvo nutiestas siaurasis geležinkelis iki Smalininkų (Andrulienė ir Nognienė, 2021).



76 pav. Pagėgių traukinių stotis XIX a. (*Kitapus.lt*, 2022)

Pagėgių katalikų bažnyčios bokštas (žr. 77 pav.) yra tais, kas liko iš bažnyčios, kuri buvo pastatyta 1929-1930 m. „Po karo bažnyčios pastatą valdžia nusavino, vėliau nugriovė, paliko tik bokštą, prie kurio pristatytas gaisrinės priestatas. Bokštas statytas iš degtų, raudonos spalvos plytų mūro. Architektūros bruožai būdingi modernizmui, tačiau turi Mažosios Lietuvos architektūrai būdingų bruožų (Telšių vyskupija, 2022).



77 pav. Pagėgių Šv. Kryžiaus bažnyčia 1941 m. (Wehrmacht, data nežinoma)

Pagėgių vandens bokštas (žr. 78 pav.) yra inžinerinis statinys. Tokie vandens bokštai buvo statomi XIX a. Šis statinys pasižymi Mažosios Lietuvos statybiniam paveldui būdingais bruožais – raudonų plytų mūras, ornamentai. Tokie vandens bokštai neretai buvo statomi greta traukinių stočių.

Senasis Pagėgių paštas (žr. 79 pav.) yra dviejų aukštų pastatas su mansarda. Pastatas, pastatytas XIX a. stovi greta Pagėgių traukinių stoties. Pastatui būdingi mažosios Lietuvos architektūros bruožai – raudonų plytų mūras, šviesus tinkas, ornamentika. Pastatas išlaikęs savo pirminę išvaizdą.



78 pav. Vandens bokštas greta Pagėgių (Incius, 2013)



79 pav. Senasis Pagėgių paštas (*Kitapus.lt*, data nežinoma)

Būbliškės

Būbliškių dvaro sodyba (žr. 80 pav.) pastatyta XIX a. pab. — XX a. pr. Dvaro teritorijoje yra išlikęs svirnas, kuriam būdingas dekoratyvus raudonų plytų mūras, plytų mūro sandrikai virš langų ir kt. Pastatas yra įtrauktas į nekilnojamojo kultūros vertybių sąrašą (*kpd.lt*, 2004).



80 pav. Būbliškės dvaro svirnas (*kpd.lt*, 2004)

Gudai

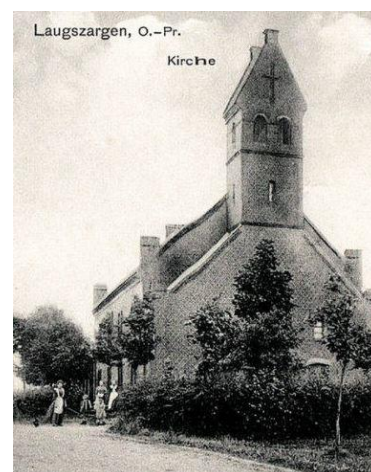
Gudų tiltas (žr. 81 pav.) sumūrytas iš raudonų plytų su autentiškais aptvariniais stulpeliais bei metaline tilto konstrukcija su tai epochai būdingais elementais. Krantų atramos sumūrytos iš skeltų akmenų (Purvinas, 2021)



81 pav. Gudų tiltas
(Šilokarčema, 2021)

Geniai

1904 metais pastatytas geležinkelio stoties pastatas Geniuose (žr. 82 pav.) pasižymi itin išraiškinga pastato išvaizda – raudonų plytų mūru ir stogo konstrukcijos elementais, kurie yra itin puošnūs. Geniuose esanti traukinių stotis, kaip ir daugelis kitų traukinių stočių, turi kompleksui būdingus pastatus – geležinkelio darbuotojų namą, dekoruota šviesaus tinko ornamentais bei ūkinius pastatus. Geležinkelio stotis veikė iki 1992 m. Šiandien pastate gyvena buvę geležinkelio stoties darbuotojai (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015).



82 pav. Lauksargių
Evangelikų liuteronų bažnyčia
(*Kitapus.lt*, 2022)

Lauksargiai

Lauksargių Evangelikų liuteronų bažnyčia (žr. 83 pav.) pastatyta 1887 m. Pastatas 1914 metais buvo apgriautas, tačiau 1924 bažnyčios bokštas atstatytas. Lauksargių bažnyčiai, kaip ir kitoms Mažosios Lietuvos bažnyčioms, būdingas santūrus interjeras, raudonų degto molio plytų mūras (Kiniulis, 2020).

Lauksargių geležinkelio stoties kompleksas pastatytas XX a. pradžioje (žr. pav. 83). Pastatas yra dviejų aukštų, būdingas Mažosios Lietuvos profesionaliai architektūrai – sumūrytas iš raudonų degto molio plytų, itin išraiškingas. Geležinkelio stoties kompleksui priklauso ir kiti ūkiniais, gyvenamieji pastatai. Priešais traukinių stotį - akmenimis išgrįsta aikštė su ilgu įvažiavimu į geležinkelio stoties teritoriją. Geležinkelio stotis veikė iki 1992 metų, o šiandien pastatas priklauso „Turto bankui“ (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015)



83 pav. Lauksargių traukinių
stotis (Marozaitė, 2021)

Turistiniame maršrute, orientuotame į Mažosios Lietuvos statybinio paveldo populiarinimą, įtraukti objektai, kurie atitinka šiuos kriterijus:

- pastatai statyti XIX a. pab. — XX a. pr.;
- pastatams būdingi Mažosios Lietuvos profesionalios architektūros bruožai (žr. 35 p.);
- pastato lokacija yra teritorijoje, kuri yra nustatyta pasiekiamumo skaičiavimais

- pastatai, turintys kultūrinę, istorinę reikšmę vietos gyventojams bendruomenės, regiono ar nacionaliniu lygmeniu.

3.3. Traukinių stoties gyvenvietės urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija

3.3.1. Gyvenvietės vietos atranka

Norint nustatyti tinkamiausią vietą, urbanistinės struktūros gerinimo koncepcijai, kuri atkreiptų dėmesį į esamą statybinį paveldą, buvo išskirti 6 pagrindiniai kriterijai, pagal kuriuos vėliau buvo įvertintos Mažosios Lietuvos gyvenvietės:

- 1) **Lokacija** - gyvenvietės geografinės padėties patogumas Mažosios Lietuvos regiono kontekste, lankytinų objektų pasiekiamumas įvairiomis transporto priemonėmis, geležinkelio infrastruktūros panaudojimo prieinamumas ir pan.
- 2) **Lankytinų objektų, paslaugų įvairovė** - Mažosios Lietuvos architektūros bruožų turinčių objektų gausa, paslaugų įvairovė ir pasiekiamumas.
- 3) **Gyvenvietės urbanistinės struktūros palankumas** - gyvenvietės struktūros palankumas vystyti urbanistinę struktūrą pritaikant urbanistinės akupunktūros principus. Gyvenvietės mastelis, gyventojų skaičius ir pan.
- 4) **Natūralaus kraštovaizdžio gausa ir rekreacijos pasiekiamumas** - savivaldybės/rajono/vietovės strategija natūralaus kraštovaizdžio panaudojimui rekreacijos tikslais. Tokių objektų gausa, prieinamumas ir pritaikymas urbanistinėje struktūroje.
- 5) **Mažosios Lietuvos architektūros išraiška ir koncentracija** - bendra gyvenvietės istorinių pastatų būklė, vietos savivaldos požiūris į pastatų saugojimą bei panaudojimą, tokių objektų gausa gyvenvietėje ir aplink ją.
- 6) **Urbanistinės plėtros poreikis ir potencialas** - gyvenvietės urbanistinė struktūra, mastelis, poreikis ir potencialas plėstis. Fizinė galimybė tankinti gyvenvietę.

	Klaipėda	Priekulė	Šilutė	Pagėgiai	Lauksargiai	Smalininkai
Lokacija	10	8	8	7	3	6
Lankytinų objektų, paslaugų įvairovė	10	9	9	8	4	4
Gyvenvietės urbanistinės struktūros palankumas	9	7	8	6	4	4
Natūralaus kraštovaizdžio gausa ir rekreacijos pasiekiamumas	9	8	8	7	5	6
Gyvenvietės Mažosios Lietuvos architektūros išraiška ir koncentracija	10	9	9	8	3	7
Urbanistinės plėtros poreikis ir potencialas	8	7	8	9	4	5
	56	48	50	45	23	31

Max - 60

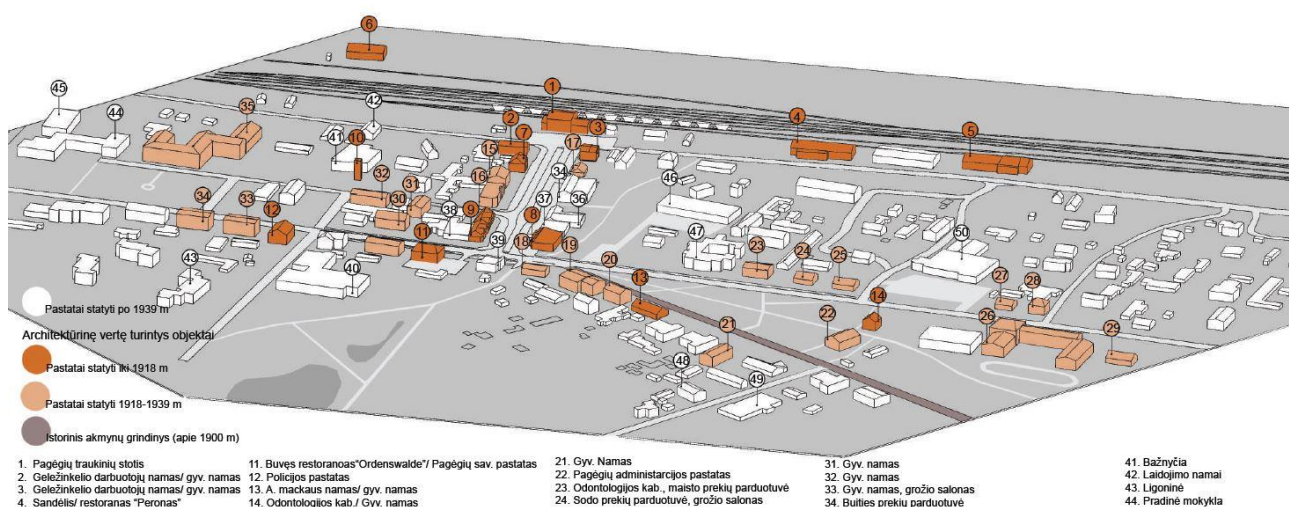
84 pav. Gyvenvietės vietos atrankos kriterijai (parengė G. Marozaitė)

Vertinimo metu, kiekvienam kriterijui buvo skiriama nuo 1 iki 10 balų. Buvo vertinamos 6 pagrindinės traukinių stočių gyvenvietės Mažojoje Lietuvoje - Klaipėda, Priekulė, Šilutė, Pagėgiai, Lauksargiai ir Smalininkai (85 pav.). Šios gyvenvietės buvo pasirinktos dėl jų svarbos ir mastelio visoje Mažosios Lietuvos geležinkelio infrastruktūroje (žr. 55 p.). Kitos gyvenvietės yra kaimiškos ir jų vertinimas nebūtų teisingas vienoje grupėje su miestiškosiomis gyvenvietėmis. Atsižvelgiant į visus nustatytus kriterijus, buvo pasirinkta vidutinį įvertinimą gavusi gyvenvietė – **Pagėgiai**. Vidutinį įvertinimą gavusi gyvenvietė pasirinkta, nes tai reiškia, kad gyvenvietė nėra pilnai struktūrizuota ir turi potencialo plėstis.

Pagėgių gyvenvietė yra pakankamai geroje lokacijoje vertinant ją pagal jos pasiekiamumą įvairiomis transporto priemonėmis – infrastruktūra yra pakankamai gerai išvystyta. Pagėgiai yra tarytum centrinėje Mažosios Lietuvos dalyje, iš jos nesunkiai pasiekiami dideli lankytinų objektų (automobiliu, kursuoja maršrutiniai tarp miestinių autobusai, nors keleiviniai traukiniai ir nekursuoja). Urbanistinės struktūros palankumas įvertintas 6 balais, Pagėgių miestas yra mažo mastelio (apie 3000 gyventojų), Pagėgiai turi visus bruožus būdingus didelio miesto struktūrai, tad tai reiškia, kad vieta yra palanki plėtrai. Kadangi miestas yra nedidelis, rekreaciniai objektai (parkai, skverai) jame yra pasiekiami pėsčiomis. Pagėgių savivaldybėje didelė teritorija yra priskiriama užliejamoms Nemuno deltos pievoms, tai daro didžiulę įtaką natūraliam savivaldybės kraštovaizdžiui. Pagėgiuose yra gausu ne tik Mažajai Lietuvai būdingų pastatų, bet gyvenvietė, taip pat laikoma vienu iš nedaugelio miestų Lietuvoje, kur didelė miesto dalis buvo pastatyta tarpukariu (Purvinas, 2015). Miesto didžioji dalis pastatų gali būti išskiriami kaip turintys architektūrinę vertę.

3.3.2. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros analizė

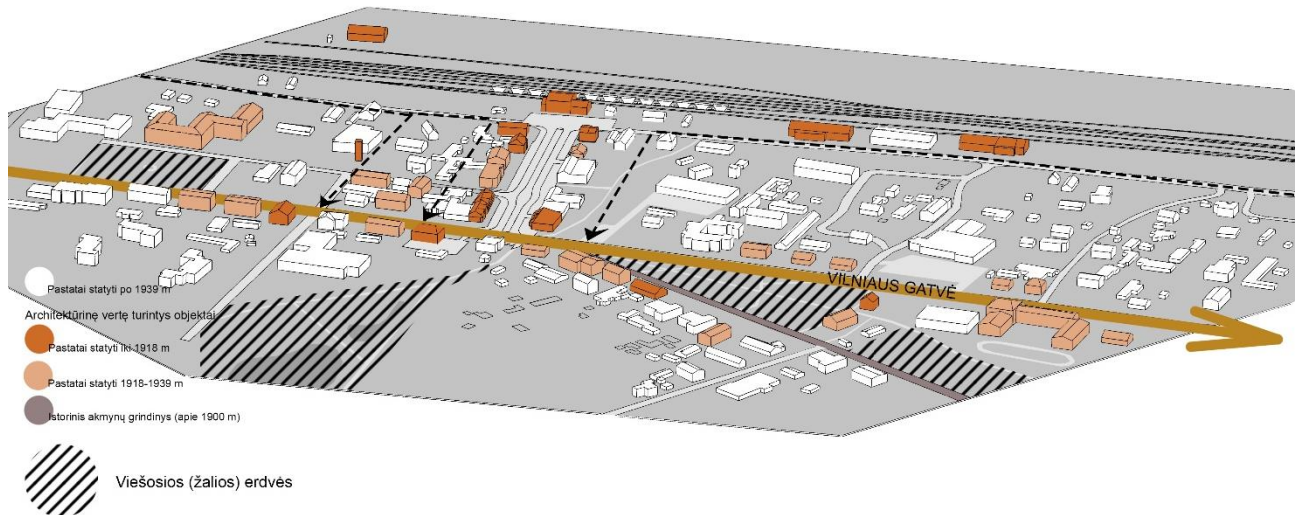
1923 m. Klaipėdos kraštą prijungus prie Lietuvos prasidėjo Pagėgių augimas. Per keletą metų buvo pastatyta didelė dalis Pagėgiuose esančių pastatų, dideliais tempais vyko infrastruktūros statybos. Pagėgiai tapo sparčiausiai besivystančiu Lietuvos Respublikos miestu. 1939 metais hitlerinei Vokietijai okupavus Klaipėdos kraštą, spartus Pagėgių augimas sustojo. Didelė dalis gyventojų buvo priversti trauktis į Didžiąją Lietuvą (Almonaitis ir Almonaitienė, 2015). Pagėgių augimui didelę reikšmę turėjo 2 laikotarpiai – geležinkelio infrastruktūros susikūrimo laikotarpis (1875 m.) ir laikotarpis nuo 1923 m. iki 1939 m., kai susiformavo esminė Pagėgių miestelio infrastruktūra su šiais dienais Pagėgiams būdingu architektūros charakteriu. 86 paveikslėlyje matomi pastatai yra kategorizuoti pagal pastatymo metus, oranžinėmis spalvomis pažymėti pastatai laikomi kaip architektūrinę vertę turintys objektai. Schemoje, taip pat, įvardintos architektūrinę vertę turinčių pastatų ir kitų svarbių objektų funkcijos. Šios analizės tikslas buvo identifikuoti objektus, kurių šiandien labiausiai trūksta Pagėgių miestelyje, kurie pagerintų turistinę infrastruktūrą. Tyrimo metu buvo pastebėta, kad Pagėgiuose labiausiai trūksta **viešojo maitinimo įstaigų, nakvynės vietų** (viešbučio, svečių namų), **kultūros traukos centrų** (muziejai, informacijos centrai, lauko



85 pav. Pagėgių centrinės dalies užstatymo analizė (parengė G. Marozaitė)

instaliacijos), pramogų vietų (kino teatras, laisvalaikio erdvės) ir kitų paslaugų (dviračių remontas ir pardavimas).

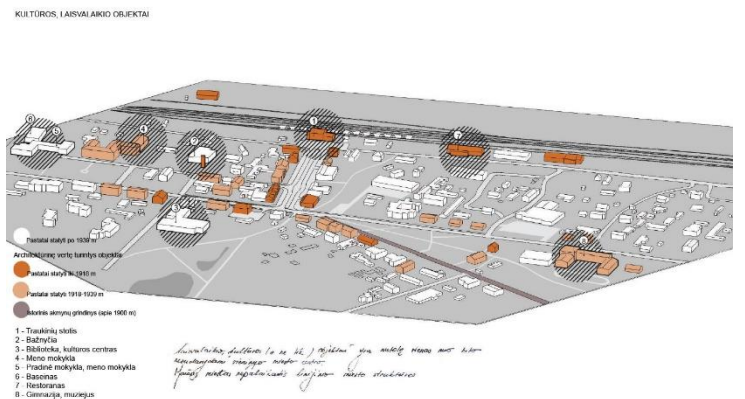
Pagėgių centrinėje dalyje ganėtinai tolygiai išsidėsčiusios viešosios erdvės – parkai (87 pav.) Parkai prieinami pėsčiomis, kadangi Pagėgių mastelis nėra didelis. Nors parkai yra greta vieni kitų, tačiau parkai neturi tarpusavio jungties, padedančios gyventojams patogiau naudotis esančiomis



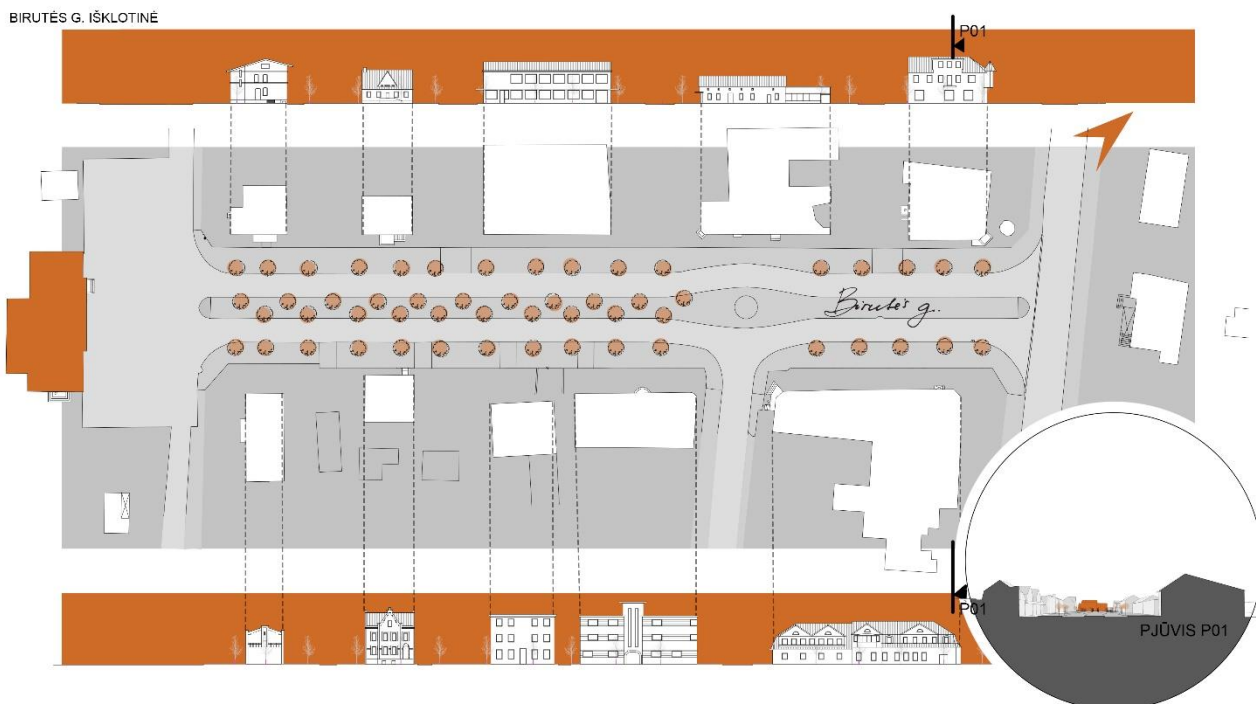
86 pav. Pagėgių viešosios (žalios) erdvės bei transporto infrastruktūra (parengė G. Marozaitė)

viešosiomis erdvėmis.

87 paveikslėlyje oranžine rodykle pažymėta Vilniaus gatvė. Šia gatve vyksta tranzitas Klaipėda – Karaliaučius, centrinėje dalyje ji yra itin aktyvi, čia važiuoja ir sunkusis transportas. Tokia gatvė daro didelę įtaką Pagėgių centrinės dalies atmosferai – paverčia centrinę miesto dalį neįaukia ir nesaugia.



Birutės g. Pagėgiuose galime laikyti miesto centrine dalimi. Ši gatvė turėjo didelę įtaką miesto charakteriui jau nuo tada, kai pradėjo egzistuoti – atsiradus traukinių stočiai Pagėgiuose. Tuo metu bulvaras buvo vienas iš didelių miestui būdingų bruožų. Birutės gatvėje telkėsi visos svarbiausios

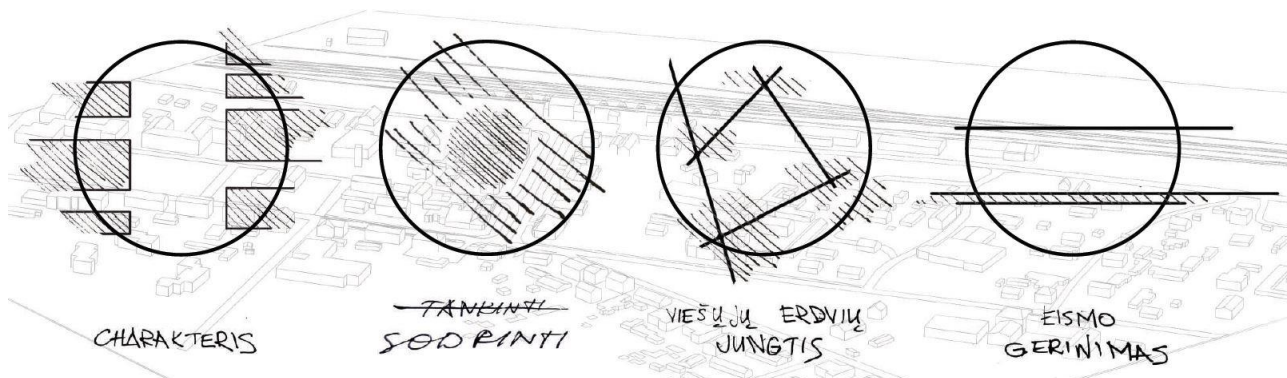


87 pav. Birutės gatvė, jos išklotinė ir pjūvis (parengė G. Marozaitė)

miestui įstaigos – restoranai, viešbučiai, parduotuvės, paštas ir t. t. Šiandien Birutės gatvė yra pritaikyta tiek pėstiesiems, tiek automobilių transportui. Birutės gatvė lengvai pastebima, kadangi ji jungiasi su aktyvia Vilniaus gatve. Joje išliko susitelkusios parduotuvės, medicinos įstaigos, o traukinių stotis gatvės gale uždaro perspektyvą. Greta Birutės gatvės susitelkę Pagėgių administraciniai pastatai. Pastebima, kad Birutės gatvės užstatymas suformavo išskirtinį jos charakterį. Gatvė yra tarytum prasišviečianti, su tolygiais tarpais tarp pastatų (žr. pav. 88).

3.3.3. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija

Atlikus Pagėgių miesto centrinės dalies urbanistinės struktūros analizę, suformuluota struktūros gerinimo koncepcija, kuri susideda iš keturių dalių (89 pav.):

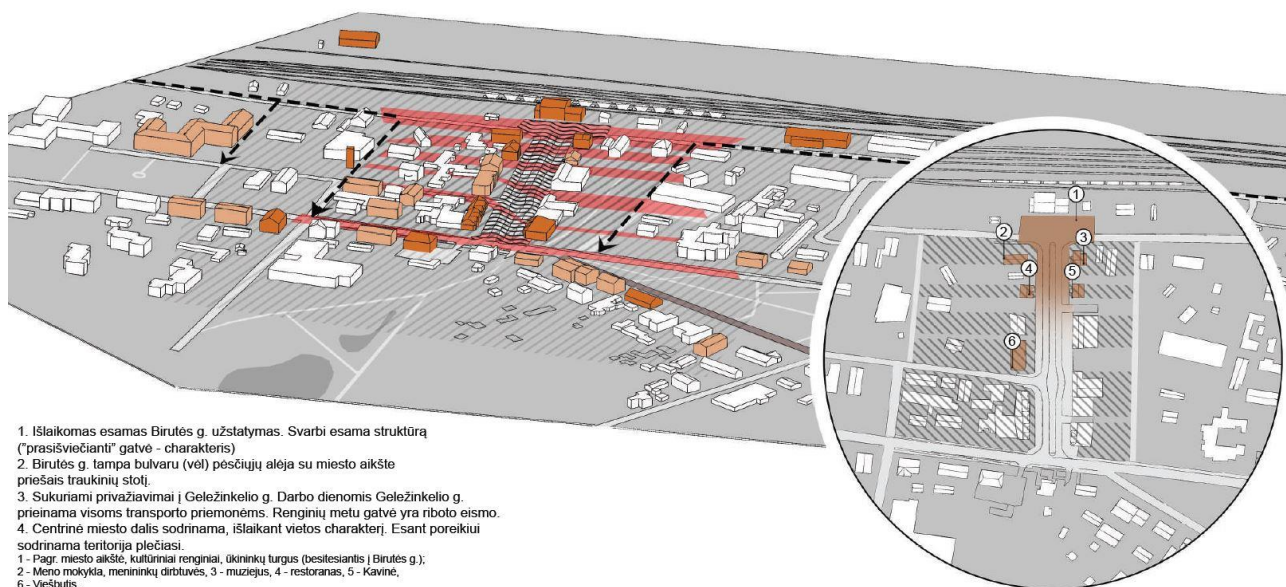


88 pav. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo idėja (parengė G. Marozaitė)

- 1) išlaikomas Birutės gatvės charakteris, kaip unikalus Pagėgių miesteliui būdingas užstatymo bruožas;
- 2) analizės metu pastebėta, kad Pagėgiai nepalaiko linijiniam miestui būdingos struktūros, todėl siūloma centrinę miesto dalį sodrinti;
- 3) kuriamos viešųjų erdvių jungtys, padėsiančios suaktyvinti Birutės gatvės naudojimą;
- 4) eismo gerinimas – srautų perorganizavimas į Geležinkelio gatvę, esančią lygiagrečiai traukinio bėgiams.

Analizės metu pastebėta, kad Birutės gatvė turi išskirtinį charakterį – „prasišviečiamumą“ tarp pastatų, kitaip tariant, užstatymas nėra tankus, paliekami tolygūs atstumai tarp pastatų. Toks susiformavęs užstatymas išsaugomas. 90 paveikslėlyje raudona spalva pažymėtos teritorijos rodo, kad šis gatvės charakteris vyrauja visame bulvare.

KONCEPCIJA



89 pav. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija (parengė G. Marozaitė)

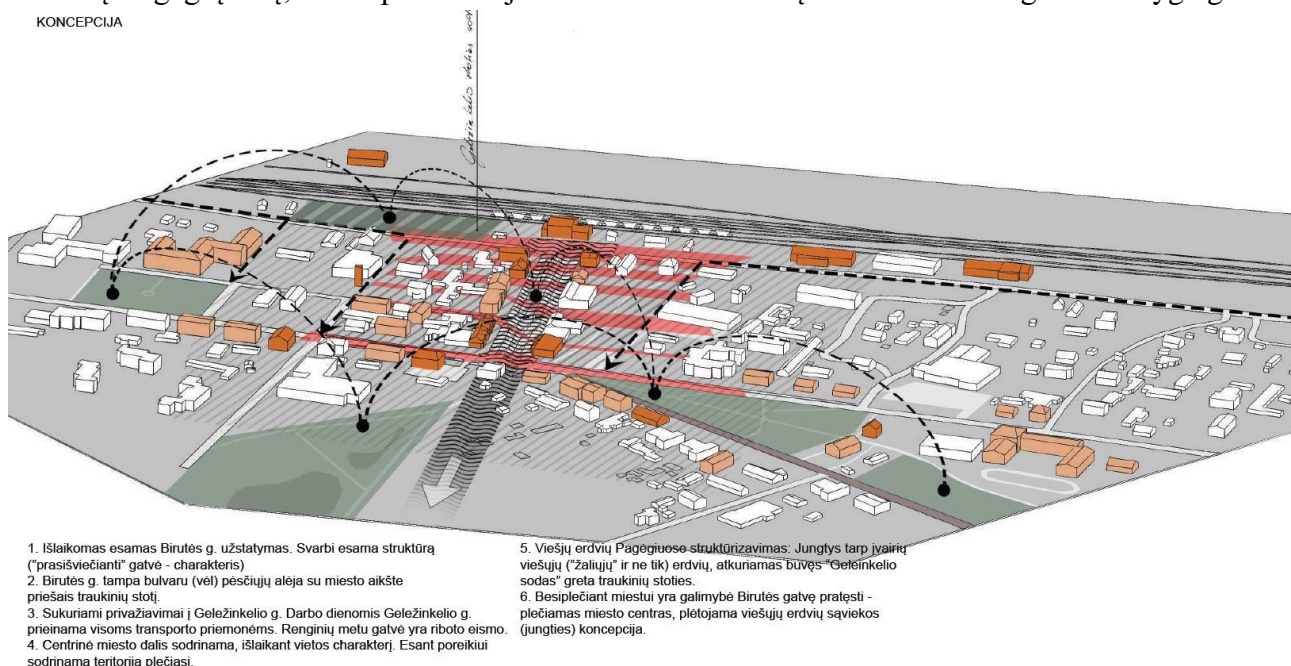
Kadangi Pagėgiai nepalaiko linijinio miesto struktūros, siūloma Pagėgių centrinę dalį sodrinti. Tai reiškia, kad, atsiradus poreikiui, miestelio užstatymo gausėjimas sąmoningai nurodomas tik tam tikrose vietose. Centrinės dalies sodrinimas turi vykti jautriai, nesunaikinant vietos charakterio. Susiformavęs gatvės užstatymas kuria būsimo miesto užstatymo gaires. Įstrižu štrichu 90 paveikslėlyje pažymėta teritorija galėtų būti sodrinama, pagal esamą pastatų užstatymą, paliekant tarytum tunelius (galbūt naujus pėsčiųjų takus) tarp pastatų. Kadangi Pagėgių miesto kultūriniai ir laisvalaikio objektai yra gerokai nutolę vienas nuo kito (žr. 91 pav.), pirmiausia siūloma kultūrinius, pramogų, komercijos objektus atsiradus galimybei ir poreikiui perkelti į centrinę miesto dalį. Šiuo metu Pagėgių miestas kaip ir neturi centrinės miesto aikštės, lauko renginiai dažnai vyksta parkuose, tad siūloma, traukinių stoties aikštę naudoti kaip centrinę miesto aikštę. Kitapus traukinių stoties esantys geležinkeliečių



90 pav. Laisvalaikio ir kultūros objektų išsidėstymas Pagėgiuose (parengė G. Marozaitė)

namai besivystant ir besiplečiant miestui galėtų pakeisti savo funkciją (dabar tai gyvenamieji pastatai) ir vienas iš jų tapti muziejumi, o kitas menininkų dirbtuvėmis ir meno mokykla (schemoje 2 ir 3 numeriu pažymėti pastatai). 4 numeriu pažymėtas pastatas šiuo metu yra gyvenamasis, kadaisė tai buvo pašto pastatas, atsiradus poreikiui, šį pastatą siūloma paversti restoranu, o kitoje kelio pusėje, esantį mažą gyvenamąjį namą (Nr. 5) kavine. 6 numeriu pažymėtas pastatas yra daugiabutis gyvenamasis namas, buvę mokytojų namai, statytas tarpukariu ir turintis išskirtinės architektūros bruožus. Šį pastatą siūloma performuoti į viešbutį. Tokie pakeitimai galėtų įvykti esant poreikiui (organiškai).

Šiuo metu Pagėgių ūkininkų turgus vyksta tolokai nuo centrinės miesto dalies ir nėra populiarus. Siekiant pagerinti situaciją, o tuo pačiu ir Birutės gatvei suteikti daugiau gyvybės, turgus galėtų persikelti į šią lokaciją. Savaitgalio metu, vykstantis turgus galėtų pritraukti ne tik miestelėnus į centrinę Pagėgių dalį, bet ir pravažiuojančius turistus kvieštų sustoti. Birutės gatvės ir lygiagrečiai



91 pav. Pagėgių centrinės dalies urbanistinės struktūros gerinimo koncepcijos (parengė G. Marozaitė)

traukinių stotiai esančios Geležinkelio gatvės eismas turėtų būti perorganizuojamas. Birutės gatvės automobilių eismas renginių metu turi būti ribojamas. Kadangi Vilniaus g., kuri kerta Pagėgius, yra labai intensyvi, siūloma dalį eismo perkelti į Geležinkelio gatvę – skatinti gyventojus naudotis Geležinkelio gatve, sukuriant naujas jungtis su ja nuo Vilniaus gatvės. Jungtys juoda punktyrine linija pažymėtos 92 paveikslėlyje.

Pagėgių traukinių stotis kadaisė turėjo sodą. Siūloma ją atkurti ir tokiu būdu papildyti Pagėgiuose esančių viešųjų erdvių sistemą. Viešosios („žalios“) Pagėgių erdvės šiuo metu neturi bendros jungties, Birutės gatvę įtraukus į šią sistemą būtų galima išvystyti vieningą viešųjų erdvių tinklą, kuris būtų sujungtas takų sistemą (92 pav.)

3.4. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo rekomendacinio pobūdžio gairės

Apibendrinus tiriamąjį projektą, išskiriamos šios Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo rekomendacinio pobūdžio gairės:

1. gerinama informacijos sklaida susijusi su kultūros paveldo objektų saugojimu, teisine bei praktine informacija;
2. gerinamas plačiosios visuomenės architektūrinio išprūsimo/supratimo apie architektūrą lygis;
3. materialinių išlaigų kompensavimas susijusių su istorinio pastato remontu, eksploatacija, viešiniu ir pan.;
4. aiškinamas visuomenei griežtų ribojimų poreikis saugomiems statiniams;
5. bendruomenių stiprinimas (kūrybinės dirbtuvės, švietimas kt.);
6. tinkamos funkcijos pritaikymas istoriniam pastatui, vietovės dvasios „*genius loci*“ išsaugojimas ir jos populiarinimas;
7. istorinis pastatas ne tik kaip komercijos ar gyvenamosios paskirties vystymo, bet ir švietimo, istorijos skaidos priemonė;
8. vieninga Mažosios Lietuvos regionų, savivaldybių populiarinimo strategija naudojantis socialinių tinklų, televizijos, turizmo ir kt. pagalba. Turizmo infrastruktūros gerinimo strategija vienijanti visą Mažosios Lietuvos regioną.
9. miestų ir miestelių Mažojoje Lietuvoje urbanistinių struktūrų kritinis vertinimas ir gerinimo koncepcijų vystymas.

Išvados

1. Atlikus teorinius tyrimus/ literatūros analizę, paaiškėjo, kad skirtingas valdininkų ir visuomenės požiūris į saugomus kultūros paveldo objektus yra viena iš didžiausių šiandieninės Lietuvos paveldosaugos problemų. Nekompensuojamos materialinės ir finansinės išlaidos, nepakankamas informacijos kiekis vietos bendruomenėms, architektūrinio išsilavinimo stoka, menka švietimo sklaida rajonuose lemia istorinių pastatų nykimo spartėjimą provincijoje. Valstybės apsaugą turintys objektai yra saugojami valstybės, bet ne bendruomenių, o valstybei nesant pajėgiai prižiūrėti visus, saugojami pastatai, ypač provincijose, tampa apleisti. Remiantis atliktais teoriniais tyrimais nustatyta, kaip turėtų būti sprendžiamos statybinio paveldo saugojimo suvokimo problemos — šviečiat visuomenę apie materialaus ir nematerialaus paveldo svarbą, supažindinant su krašto istorija ir pan.
2. Istorinės literatūros analizė atskleidė, kad išskirtinė Mažosios Lietuvos architektūra susiformavo dėl trijų pagrindinių priežasčių: Vokietijos imperijos ekonominės plėtros, XIX a. įsigalėjusių griežtų statybos taisyklių (įstatymų), iš vakarų plitusios kosmopolitinės profesionalios architektūros mados. Išlikusius Mažosios Lietuvos objektus galime suskirstyti į tris pagrindines kategorijas: *bažnyčias*, *senąsias mokyklas* ir *traukinių stotis*. Šiems pastatams būdinga: raudonų plytų mūras, šviesus tinkas, ornamentai, aiškūs bei tvarkingi sklypo plano sprendimai, Bažnyčioms, kitaip nei kitam Mažosios Lietuvos statybiniam paveldui, būdingas prabangus interjeras ir eksterjeras, neogotikos ir neoromantikos bruožai, jaučiami angliškos neogotikos bruožai. Dvarų sodybos kuklios, o jų statybinės medžiagos buvo drėbtas molis, raudonų plytų mūras.
3. Iš atliktų gyventojų sociologinių apklausų paaiškėjo, kad Mažojoje Lietuvoje reikia skatinti kokybiško maitinimo, poilsio, rekreacijos ir apgyvendinimo įstaigų kūrimąsi. Apklausos taip pat atskleidė, kad respondentų žinios apie kultūros paveldo objektų saugojimą nėra pakankamos – jas reikia gilinti šviečiant visuomene, gerinant informacijos sklaidą. Atlikus Mažosios Lietuvos planinės – erdvinės struktūros analizę, įvertinta, kad pasiekiamumas čia yra palankus turistinės infrastruktūros vystymui, orientuotam į Mažosios Lietuvos statybinio paveldo pažinimą naudojantis traukinio bėgiais ir jo infrastruktūra kaip atspirties tašku.
4. Detaliau analizuojant atskirų traukinių stočių kompleksus, pastebima, kad planinė struktūra yra panaši – pastatai išsidėstę lygiagrečiai traukinio bėgių, traukinių stotis turi centrinę aikštę su ilgu įvažiavimu nuo gatvės. Didžiosios dalies istorinių Mažosios Lietuvos traukinių stočių kompleksų pastatų fizinė būklė yra prasta arba vidutinė. Pastatai dažnai sunkiai pastebimi nuo pagrindinės gatvės, dauguma pastatų praradę pirminę savo funkciją. Atsiradus poreikiui traukinių stočių pastatai galėtų aptarnauti turistus ir tapti turistinės infrastruktūros dalimi.
5. Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo išsaugojimo strategijoje vientisumui užtikrinti siūlomi trijų lygių (mastelių) sprendiniai: *regiono*, *apylinkių* ir *vietos*. Skatinant istorinės inžinerinės struktūros (geležinkelio bėgių, traukinių stočių pastatų) naudojimą, didžiausio mastelio – regiono sprendiniai apima: Mažosios Lietuvos regiono paskirstymą į dviratininkams ir einantiems skirtas maršrutų teritorijas (skaičiuojant optimaliausią pasiekiamumą), siūlomi įvairūs maršrutai, kurie leistų įvairiapusiškai apžiūrėti Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektus — maršrutas organizuojamas taip, kad keliautojas galėtų pasirinkti bet kokią jam labiausiai tinkančią trasą (atstumo, laiko, kelio kokybės, architektūros tipo atžvilgiu). Maršrutai prasideda ir baigiasi istorinės Mažosios Lietuvos traukinių stotyse.

6. Apylinkių lygmens sprendiniuose, pasiūlomas ir detalizuojamas vienas pavyzdinis turistinis maršrutas atkarpoje Pagėgiai - Lauksargiai, kuris sukurtas taip, kad vestų per esminius teritorijoje esančius statybinio paveldo objektus, būtų patogus skirtingų poreikių ir galimybių turistams (galimi skirtingos trukmės ir atstumo pasirinkimai nuo 7,1 iki 12,7 km su trumpalaikiais sustojimais išsidėsčiusiais vidutiniškai kas 3-5 km), o svarbiausią skatintų geležinkelio infrastruktūros atgaivinimą. Elementai ir sprendimai įgyvendinti šiame maršrute, galėtų būti vystomi ir kitose Mažosios Lietuvos teritorijose. Maršrutų tikslas — kuo plačiau supažindinti visuomenę su Mažosios Lietuvos statybinio paveldo svarba ir jos saugojimu. Atsiradus poreikiui istoriniai pastatai naudojami kaip turistinės infrastruktūros papildymo objektai.

7. Vietos lygmens sprendiniuose – taip pat pasirinktas vienas atvejis – Pagėgiai. Pasiūloma miesto urbanistinės struktūros gerinimo koncepcija, kuri susideda iš 4 pagrindinių dalių: *Pagėgių centrinės dalies (Birutės g.) charakterio išlaikymo*, pabrėžiant susiklosčiusį esamą gatvės užstatymą; *centrinės dalies sodrinimo* (jautraus, nesugadinant esamos struktūros) tankinant miesto užstatymą ir koncentruojant kultūrinius objektus gyvenvietės centre; *eismo gerinimo* jį perorganizuojant iš Vilniaus g. į Geležinkelio g. bei apribojant eismą renginių metu ir *viešųjų erdvių struktūralizmas* jas jungiant takų sistema, taip sukuriant vientisą viešųjų erdvių sistemą Pagėgiuose.

Literatūros sąrašas

1. 15 min.lt (2019). Koks ateityje galėtų būti Kauno centrinis paštas? Idėjų maišas – jau atrištas [Žiūrėta: 2020-10-22]. Prieiga per internetą: <https://www.15min.lt/kultura/naujiena/naujienos/koks-ateityje-galetu-buti-kauno-centrinis-pastas-ideju-maisas-jau-atristas-1104-1156368?all#print>
2. Algimantas Bružas (2016) Kareivinių renesansas://Šančiuose – gyvenamasis kvartalas „Juozapavičiaus 13“ . Pilotas.lt [Žiūrėta:2020-12-06]. Prieiga per internetą: <http://pilotas.lt/2016/03/03/architektura/kareiviniu-renesansassanciuose-gyvenamasis-kvartalas-juozapaviciaus-13/>
3. Allez UP Rock Climbing Gym / Smith Vigeant Architectes (2014). Archdaily.com [Žiūrėta: 2020-12-06]. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/477963/allez-up-rock-climbing-gym-smith-vigeant-architectes>
4. Almonaitis, V., Almonaitienė, J. (2015). Kaunas: Keliautojo žinynas.
5. Andrulienė, A. ir Nognienė, S., (2021). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2022-03-30]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/832-pagegiu-gelezinkelio-stotis>
6. Ashworth, G., Howard, P. (1999). Europos paveldas: Planavimas ir valdymas. Vilnius: Versus aureus.
7. Babinskas, N. (2018). Tautinis ir kultūrinis judėjimas Mažojoje Lietuvoje. Šaltiniai. Info, [Žiūrėta: 2020-12-05]. Prieiga per internetą: <http://www.xn--altiniai-4wb.info/index/details/164>
8. Bendrasis planas (2010). Šilutės rajono savivaldybė. [Žiūrėta 2021-04-10]. Prieiga per internetą: <https://www.silute.lt/veiklos-sritys/teritoriju-planavimas-ir-statyba/bendrasis-planas/5724>
9. Bučas, J. (2006). Demokratiniai proveržiai paveldosaugoje. Urbanistika ir architektūra, XXX tomas, Nr. 3, 143–158.
10. Bučas, J. (2010). Pokyčių iššūkiai Paveldosaugoje. Kultūros paminklai, 7-14.
11. Bučas, J., Mlinkauskienė, A. (2011) Vietos gyventojų požiūrio į statybinį paveldą saugomose teritorijose vertini. Mokslo darbai, 29-34.
12. Čepaitienė, R. (2005). Laikas ir akmenys: kultūros paveldo samprata modernioje Lietuvoje. Vilnius: LII leidykla.
13. Druskos sandėlis (2018) Krašto gidas.lt. [Žiūrėta:2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/678-druskos-sandelis>
14. G7 meeting of experts (2017). *The protection of cultural heritage: rules, practices and education*. [Žiūrėta: 2022-04-17]. Prieiga per internetą: [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Protection of cultural heritage italian contribution/index.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Protection%20of%20cultural%20heritage%20italian%20contribution/index.pdf)
15. Geltonasis tiltas (2018). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/615-geltonasis-tiltas>
16. Gintaras Balčytis. Moderni architektūra istorinėje aplinkoje (2011). Bernardinai.lt [Žiūrėta 2020-12-06]. Prieiga per internetą: <https://www.bernardinai.lt/2011-10-11-gintaras-balcytis-moderni-architektura-istorineje-aplinkoje/>
17. Gottler, M. ir Ripp, M. (2017). Community Involvement in Heritage Management. Vokietija
18. Griaunamas Ruseckų namas Kaune [Žiūrėta 2020-10-21]. Prieiga per internetą:

19. <http://alkas.lt/2020/10/21/pilieciai-pareikalavo-kad-butu-atstatytasgriaunamas-rusecku-namas-kaune-nuotraukos/>
20. Karališkieji centrinio pašto rūmai (2020). Krašto gidas.lt. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/163-karaliskieji-centrinio-pasto-rumai>
21. Keliukite patys redakcija (2020). Keliukite patys [Žiūrėta: 2020-12-03]. Prieiga per internetą: <https://keliukimpatys.lt/gdanskas-lenkija/>
22. Kiniulis, D. (2020) 15min. lt. [Žiūrėta: 2022-03-30]. Prieiga per internetą: <https://www.15min.lt/pasaulis-kiseneje/naujiena/per-lietuva/prusu-lauksargiai-642-1310502>
23. Klaipėdos evangelikų liuteronų bažnyčia (2020). Klaipėdos rajonas.lt.[Žiūrėta:2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.klaipedosrajonas.lt/lankytnos-vietos/priekules-evangeliku-liuteronu-baznycia/>
24. Klaipėdos geležinkelio stotis (2020). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/566-klaipedos-gelezinkelio-stotis>
25. Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimas (2020). Klaipėdos miesto savivaldybė. [Žiūrėta:2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.klaipeda.lt/lt/teritoriju-planavimas/urbanistinio-planavimo-programa/klaipedos-miesto-bendrojo-plano-keitimas/2590>
26. Klimka, L. (2016). Etninės kultūros paveldo ir tautinio identiteto išsaugojimas. Gimtasis Rokiškis, [Žiūrėta: 2020-12-02]. Prieiga per internetą: <https://www.grokiskis.lt/kalbame-strazdelio-kalba/etnines-kulturos-paveldo-ir-tautinio-identiteto-issaugojimas>
27. Kukorai (2021). Žemaitijos paveldas. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://zemaitijospaveldas.eu/lt/kukorai>
28. Kultūros vertybių registras (2015). [Žiūrėta:2020-12-07]. Prieiga per internetą: <https://kvr.kpd.lt/#/static-heritage-search>
29. Klaipėdos mokytojų seminarija (2020). Krašto gidas.lt. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/269-klaipedos-mokytoju-seminarija>
30. Lideikytė, V. (2020). Mantas Stonkus pataria, ką pamatyti Žemaitijoje: vienoje vietoje atrodo, kad patekai į Juros periodo parką. LRT.lt [Žiūrėta:2020-12-07]. Prieiga per internetą: <https://www.lrt.lt/naujienos/veidai/14/1193620/mantas-stonkus-pataria-ka-pamatyti-zemaitijoje-vienoje-vietoje-atrodo-kad-patekai-i-juros-periodo-parka>
31. Lietuvon.lt: Lietuvos turizmo žemėlapis (2020). [Žiūrėta:2020-12-07]. Prieiga per internetą: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1fsbbjLhR0yt88yeY4OPh3ODFNtA&ll=55.336793729093394%2C22.137814669480694&z=9>
32. Lrt.lt (2020). [Žiūrėta:2020-12-07]. Prieiga per internetą: <https://www.lrt.lt/mediateka/video/nacionaline-ekspedicija>
33. Markevičiūtė, L. (2008). Nekilnojamo kultūros paveldo dokumentavimas Lietuvoje ir užsienio šalyse. Magistro baigiamasis darbas, Vytauto Didžiojo universitetas
34. Marzo, F. (2020). Giving new function to heritage building, and it is still a failure?! The case study of an unsuccessful transformation of a historic house to a multifunction cultural center in downtown Budapest. Tafter Jourlal, Nr. 109, [Žiūrėta: 2020-11-02]. Prieiga per internetą: <https://www.tafterjournal.it/2020/02/01/giving-new-function-to-heritage-building-and-it-is-still-a-failure-the-case-study-of-an-unsuccessful-transformation-of-a-historic-house-to-a-multifunction-cultural-center-in-downtown-budapest/>
35. Matulevičius, A. (2015). 05.09 Mažoji Lietuva. Lietuvos aidas, [Žiūrėta: 2020-12-05]. Prieiga per internetą: <http://www.aidas.lt/lt/istorija/article/16443-05-09-mazoji-lietuva>

36. Matulevičius, A. (2015). 08.08 Mažoji Lietuva, jos ribos ir gyventojai Prūsijoje. Lietuvos aidas, [Žiūrėta:2020-10-03]. Prieiga per internetą: <http://www.aidas.lt/lt/visuomene/article/17062-08-08-mazoji-lietuva-jos-ribos-ir-gyventojai-prusijoje>
37. Mažoji Lietuva vokiečių valdžioje, (2018). Istorijai.lt. [Žiūrėta:2022-03-15]. Prieiga per internetą: <https://istorijai.lt/mazoji-lietuva-vokieciu-valdzioje/>
38. Medinės architektūros paveldo apsaugos strategijos įgyvendinimo programa (2006). Vilnius.lt [Žiūrėta:2020-12-07]. Prieiga per internetą: <https://vilnius.lt/lt/savivaldybe/miesto-pletra/specialieji-planai/medines-architekturos-paveldo-apsaugos-strategijos-igyvendinimo-programa/>
39. Mohga E. Embaby (2014). Heritage conservation and architectural education: „An educational methodology for design studios“. HBRC Journal 339-350
40. Palšytė, K. (2017). Nematerialaus paveldo vadybos strateginės kryptys materialiuose kultūros paveldo objektuose: Panemunės pilies atvejis. Kultūros paminklai, 112-125. Sėrikova, K. (2018).
41. Priekulės Šv. Antano Paduviečio bažnyčia (2020). Klaipėdos rajonas.lt [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.klaipedosrajonas.lt/lankytinos-vietos/priekules-sv-antano-paduviecio-baznycia/>
42. Proceedings of the ICOMOS Scientific Symposium (2010). Changing World, Changing Views of Heritage: heritage and social change. Dublin: ICOMOS International Secretariat
43. Publication based on the forum of the European heritage congress (2017). Heritage is ours: Citizens Participating in decision making. Europa Nostra Finland
44. Purvinas, M. (2003). Istoriniai miestai Nemuno žemupyje. Istoriniai miestai: sena ir šiuolaikiška, 37-58.
45. Purvinas, M. (2015). Mažosios Lietuvos panemuniais ir pamariais: I knyga. Trakai: Voruta.
46. Purvinas, M. (2021) 15min.lt. [Žiūrėta:2022-03-30]. Prieiga per internetą: <https://www.15min.lt/pasaulis-kiseneje/naujiena/per-lietuva/zvilgsnis-i-gudu-kaimo-garsiojo-tilto-istorija-kol-kelininku-darbai-sustabdyti-642-1489726>
47. Purvinas, M., Purvinienė M. (2009). Pagėgių apylinkių dvarai. Kultūros paminklai, 119-131.
48. Purvinas, M., Purvinienė M. (2011). Tilžės apylinkių urbanistinė raida XIX-XX a. Kultūros paminklai, (16), 148-157.
49. Kaminskas, R. (2020) Piliečiai pareikalavo, kad būtų atstatytas Ruseckų namas Kaune. Alkas.lt [Žiūrėta 2020-04-22]. Prieiga per internetą: <https://alkas.lt/2020/10/21/pilieciai-pareikalavo-kad-butu-atstatytas-griaunamas-rusecku-namas-kaune-nuotraukos/>
50. Rzhovsky, S. (2019). Kaliningrad oblast remains of Prussian architecture photos. Russia Travel Blog: all about Russia in English, [Žiūrėta: 2020-10-10]. Prieiga per internetą: <https://russiatrek.org/blog/history/kaliningrad-oblast-remains-of-prussian-architecture-photos/>
51. Sarbrina Santos (2016). 20 Creative Adaptive Reuse Projects. Archdaily.com [Žiūrėta: 2020-12-06]. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/783283/20-creative-adaptive-reuse-projects>
52. Saugų evangelikų liuteronų bažnyčia (2015). PamatykLietuvoje.lt. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.pamatyklietuvoje.lt/details/saugu-evangeliku-liuteronu-baznycia/7356>
53. Saugų malūnas – lentpjuvė (2021). Šilutės turizmo informacijos centras. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://siluteinfo.lt/silutes-krastas/lankomi-objektai/saugos/saugu-malunas-lentpjuve/>

54. Siaurojo geležinkelio stoties pastatų kompleksas (2020). Krašto gidas.lt. [Žiūrėta:2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/468-siaurojo-gelezinkelio-stoties-pastatu-kompleksas>
55. Smalininkietė jaukius namus susikūrė geležinkelio stoties pastate, (2013). Mlaikas.lt. [žiūrėta:2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.mlaikas.lt/naujiena/zmones/smalininkiete-jaukius-namus-susikure-gelezinkelio-stoties-pastate>
56. Smalininkų Ažuolų alėja, (2015). PamatykLietuvoje.lt. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.pamatyklietuvoje.lt/lankytinos-vietos/smalininku-azuolu-aleja/3946>
57. Smalininkų vandens matavimo stotis, (2015). PamatykLietuvoje.lt. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <https://www.pamatyklietuvoje.lt/lankytinos-vietos/smalininku-vandens-matavimo-stotis-ir-buves-uostas/3892>
58. Socialinių medijų įtaka komunikacijai – ar tikrai privalome „suspėti su laiku“? (2019). Delfi.lt [Žiūrėta 2020-12-07]. Prieiga per internetą: <https://www.delfi.lt/m360/naujausi-straipsniai/socialiniu-mediju-itaka-komunikacijai-ar-tikrai-privalome-suspeti-su-laiku.d?id=81244865>
59. Šilas, V. (2017). Mažosios Lietuvos žemės vardų byla. Alkas.lt, [Žiūrėta:2020-10-03]. Prieiga per internetą: <http://alkas.lt/2017/02/17/v-silas-mazosios-lietuvos-zemes-vardu-byla/>
60. Šilutės dujų fabrikas, (2017). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2021-05-17]/ Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/491-silutes-duju-fabrikas>
61. Šilutės evangelikų liuteronų bažnyčia (2017). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/476-silutes-evangeliku-liuteronu-baznycia>
62. Šilutės gaisrinė (2017). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta:2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/488-silutes-gaisrine>
63. Šilutės paštas (2017). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/486-silutes-pastas>
64. Šilutės teismo rūmai ir kalėjimo kompleksas, (2017). Krašto paveldo gidas. [Žiūrėta: 2021-05-17]. Prieiga per internetą: <http://www.krastogidas.lt/objektai/521-silutes-teismo-rumu-ir-kalejimo-kompleksas>
65. The Chapel on the Hill / Evolution Design (2015). Archdaily.com [Žiūrėta: 2020-12-06]. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/774390/the-chapel-on-the-hill-evolution-design>
66. urban3p redakcija (2010) Ордeнская кирха в посёлке Поречье [Žiūrėta 2020-12-03]. Prieiga per internetą: <https://urban3p.ru/object16515>
67. Vareikis, V. ir Pocyté, S., (2022). Šilainės kraštas. [Žiūrėta: 2022-03-15]. Prieiga per internetą: <https://www.silaineskraštas.lt/kultura/silaines-sodas/del-etnografinio-mazosios-lietuvos-regiono-heraldinio-simbolio/>
68. Werbeause, K. (2015). Healed Wounds: Conservation and Expansion of an old Hospital in Meursault. Detal.de [Žiūrėta: 2020-11-12]. Prieiga per internetą: <https://archello.com/es/project/conversion-of-the-former-hospital-of-meursault>
69. Zarambaitė, I. (2016). Mažosios Lietuvos etnografinis regionas: vaizdai ir garsai, [Žiūrėta: 2020-12-02]. Prieiga per internetą: https://silutevb.lt/media/public/stories/Virtualios_parodos/maosios_lietuvos_etnografinis_regionas.pdf

70. Игорь Вишняков (2019) Кройцкирха: в Тильзите крестили детей, в Советске торгуют мясом [Žiūrēta 2020-10-21]. Prieiga per internetą: <https://www.mk-kalin-grad.ru/social/2019/03/04/kroyckhirkha-v-tilzite-krestili-detey-v-sovetske-torguyut-myasom.html>
71. Редакция Poruski (2017). Город Советск, или едем на родину «Тильзитера» погулять по мощеным улочкам. Poruski.me [Žiūrēta: 2020-10-13]. Prieiga per internetą: <https://poruski.me/2017/07/02/02-gorod-sovetsk/>

Priedai

1 priedas. Visuomenės apklausa: „Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūros vertinimas“

Mielas dalyvi,

esu Gintarė Marozaitė, architektūros magistrantūros studentė Kauno technologijos universitete. Šiuo metu atlieku tyrimą, kuriuo siekiama nustatyti Mažosios Lietuvos lankomų objektų patrauklumą, turizmo infrastruktūros būklę.

Maloniai kviečiame dalyvauti tyrime žmones, kurie bent kartą Lankėsi Mažojoje Lietuvoje ir atsakyti į anketos klausimus.



Anketos pildymo laikas - iki 15 min.

Atidžiai perskaitykite pateiktus klausimus ir pasirinkite Jums tinkamiausius atsakymus. Tyrimui labai svarbi Jūsų asmeninė nuomonė, todėl užtikriname pateiktų duomenų anonimiškumą ir konfidencialumą.

Iš anksto dėkoju už atsakymus ir jiems skirtą laiką!

1. Kokia Jūsų lytis?

- Moteris;
- Vyras;
- Nenoriu nurodyti;

2. Koks Jūsų amžius?

- Iki 18;
- 19-25;
- 26-35;
- 36-45;
- 45-55;
- Virš 55;

3. Koks Jūsų išsilavinimas?

- Nebaigtas vidurinis;
- Vidurinis;
- Profesinis;
- Aukštesnysis;
- Aukštasis universitetinis

4. Kokia Jūsų dabartinė gyvenamoji vieta (Nurodykite miesto arba kaimo pavadinimą)?

5. Koks yra Jūsų pagrindinis užsiėmimas šiuo metu? Pasirinkite tik vieną atsakymo variantą

- Moksleivis;
- Studentas;
- Bedarbis;
- Namų šeimininkė;
- Pensininkas;
- Ūkininkas;
- Tarnautojas;
- Samdomas darbuotojas;
- Dirbantis su verslo liudijimu ar individualia veikla;
- Verslininkas;

6. Pasinaudoję šia skale, nurodykite vidutines Jūsų asmenines pajamas per mėnesį. Pasirinkite vieną iš atsakymo variantų.

- Mažiau nei 200 EUR;
- 201-500 EUR;
- 501-1000 EUR;
- 1001-1500 EUR;
- Virš 1500 EUR;
- Nenoriu nurodyti;

7. Kaip dažnai lankotės Mažojoje Lietuvoje?

- Kartą per metus;
- 2-3 kartus per metus;
- 4-5 kartus per metus;
- Daugiau negu 5 kartus per metus;
- Nesu buvęs;

8. Jei esatę lankiasis Mažojoje Lietuvoje, įvardinkite vizito priežastį:

- Turizmas, poilsis;
- Darbo tikslais;
- Vizitas pas artimuosius;
- Kita;

9. Įvertinkite Mažosios Lietuvos turizmo infrastruktūrą (1 - visiškai nesutinku, 10 - visiškai sutinku):

- Lankytinų objektų yra daug ir įvairių;
- Mažosios Lietuvos lankytini objektai yra tvarkingi, geros būklės, patrauklūs;
- patogų pasiekti lankytinus objektus;
- Yra daug įdomių objektų, tačiau mažai žinomų ir nepopuliarinamų;
- Lengva surasti patrauklią vietą nakvynei;

- Lengva rasti viešojo maitinimo įstaigą (kavinės, restoranai, barai, kt.);
- Mažosios Lietuvos turizmas pritaikytas aktyviam poilsiui;
- Mažosios Lietuvos turizmas pritaikytas edukacijai;

10. Kokie kriterijai Jums daro įtaką renkantis aktyvų poilsį Lietuvoje? (1 - nedaro įtakos, 10 - daro didelę įtaką)

- Lankytinų objektų įvairovė;
- Lankytinų objektų kultūrinė vertė;
- Paslaugų įvairovė;
- Paslaugų kokybė;
- Paslaugų kaina;
- Susisiekimo infrastruktūra;
- Rekomendacijos;
- Edukaciniai užsiėmimai;
- Kultūriniai renginiai (koncertai, teatras, kinas, kt.);

11. Kur ieškote informacijos apie kultūrinio turizmo objektus? (pasirinkite 3 atsakymo variantus)

- Internete;
- Turizmo agentūroje;
- Spauldoje;
- Televizijoje;
- Turistams skirtuose puslapiuose (booking.com ir t.t.);
- Lankstinukuose, skrajutėse;
- Kita;

12. Kokia kelionės trukmė Jums labiausiai priimtina?

- 1-3 dienos;
- 4-6 dienos;
- 7 dienos ir daugiau;

13. Kiek asmenų dažniausiai keliauja kartu su Jumis?

- Keliauju vienas;
- 2-4 asmenys;
- 5-10 asmenų;
- Daugiau negu 10;

14. Nurodykite, kuri keliavimo transporto priemonė Jūsų nuomone yra patraukliausia: (1- Mažiausiai patraukli, 5- daugiausiai patraukli)

- Automobilis;
- Autobusas;
- Traukinys;
- Laivas;

15. Jei tektų rinktis nakvynės vietą, įvertinkite kuri vieta Jums atrodytų patraukliausia: (1 - Labai nepatrauklu, 10 - labai patrauklu)

- Renovuotas, pritaikytas moderniems poreikiams istorinis pastatas;
- Istorinis pastatas, tačiau sutvarkytas unikalčiai;
- Naujas pastatas;
- Apleistas pastatas, tačiau pritaikytas turizmui;

2 priedas. Visuomenės apklausa: „Šiuolaikinė Lietuvos paveldosauga - santykis tarp vartotojų, valstybės saugomų objektų ir vertingų istorinių pastatų“

Mielas dalyvi,

esu Gintarė Marozaitė, architektūros magistrantūros studentė Kauno technologijos universitete. Šiuo metu atlieku tyrimą, kuriuo siekiama nustatyti šiuolaikinės Lietuvos paveldosaugos santykį tarp vartotojų, valstybės saugomų nekilnojamų kultūros paveldo vertybių bei vertingų, istorinių pastatų, tačiau nesaugomų valstybės. Šia apklausa taip pat siekiama nustatyti šiuolaikinės visuomenės mentaliteto ir istorinės architektūros nykimo santykį.



Anketos pildymo laikas - iki 15 min.

Atidžiai perskaitykite pateiktus klausimus ir pasirinkite Jums tinkamiausius atsakymus. Anketoje nėra nei klaidingų, nei teisingų atsakymų – teisingas yra tas, kurį pasirinksite Jūs. Tyrimui labai svarbi Jūsų asmeninė nuomonė, todėl užtikriname pateiktų duomenų anonimiškumą ir konfidencialumą.

Iš anksto dėkoju už atsakymus ir jiems skirtą laiką!

1. Kokia Jūsų lytis?

- Moteris;
- Vyras;
- Nenoriu nurodyti;

2. Koks Jūsų amžius?

- Iki 18;
- 19-25;
- 26-35;
- 36-45;
- 45-55;
- Virš 55;

3. Koks Jūsų išsilavinimas?

- Nebaigtas vidurinis;
- Vidurinis;
- Profesinis;
- Aukštesnysis;
- Aukštasis universitetinis;

4. Kokios Jūsų religinės pažiūros?

- Katalikas;
- Protestantas;
- Stačiatikis;
- Ortodoksas;
- Nenoriu nurodyti;
- Kita;

5. Kokia Jūsų dabartinė gyvenamoji vieta (Nurodykite apskritį, kurioje gyvenate)?

- Tauragės apskritis;
- Klaipėdos apskritis;
- Marijampolės apskritis;
- Alytaus apskritis;
- Vilniaus apskritis;
- Kauno apskritis;
- Telšių apskritis;
- Šiaulių apskritis;
- Panevėžio apskritis;
- Utenos apskritis;
- Gyvenu ne Lietuvoje;

6. Koks yra Jūsų pagrindinis užsiėmimas šiuo metu? Pasirinkite tik vieną atsakymo variantą

- Moksleivis (-ė);
- Studentas (-ė);
- Šiuo metu nedirbu;
- Pensininkas (-ė);
- Ūkininkas (-ė);
- Tarnautojas (-a);
- Samdomas darbuotojas (-a);
- Dirbantis (-i) su verslo liudijimu ar individualia veikla;
- Verslininkas (-ė);

7. Nekilnojamasis kultūros paveldas tai:

- Istoriniai statiniai, kuriuos turime išsaugoti ateities kartoms;
- Istorinę reikšmę turintys pastatai, kuriuos lanko turistai;
- Valstybės apsaugą turintys pastatai;
- Nežinau, kas yra nekilnojamasis kultūros paveldas;
- Kita;

8. Jūsų nuomone, ar turėtų būti nekilnojamas kultūros paveldas išsaugotas?
- Taip;
 - Ne;
 - Nežinau;
 - Neturiu nuomonės;
9. Jūsų nuomone, kaip turėtų būti saugomas nekilnojamas kultūros paveldas? (1 - Netinkamas būdas saugoti, 5 - Tinkamas būdas saugoti) *Jei į 8 klausimą atsakėte "Ne" toliau netęskite apklausos*
- Konservavimas (veikla apsauganti nuo nykimo, stabdanti ardančių veiksnių poveikį, fiksuoja esamą būklę);
 - Restauruojamas ir pritaikomas gyventojams bei turistams lankyti;
 - Restauruojamas, pritaikomas gyventi ar komercinei veiklai vykdyti;
 - Atkuriami tiksliai pastato fizinė būklė;
 - Pastatas sutvarkomas nereikalaujant išlaikyti unikalios pastato išvaizdos;
 - Pastatas sutvarkomas išlaikant originalią išvaizdą, tačiau nereikalaujant jo atkurti unikalios medžiagomis;
10. Kokie objektai Jūsų nuomone turėtų būti priskirti nekilnojamajam kultūros paveldui? (1- Neturėtų būti priskirti, 5- turėtų būti priskirti)
- Tie, kurie turi istorinę, kultūrinę, reikšmę nacionaliniu lygmeniu;
 - Tie, kurie turi istorinę, kultūrinę reikšmę vietos gyventojams, tačiau neturi nacionalinės reikšmės;
 - Tie, kuriuos lanko ar galėtų lankyti turistai;
 - Istoriniai pastatai miesto centre;
 - Istoriniai pastatai Lietuvos provincijose;
 - Pastatai, kurių fizinė būklė pakankamai geros būklės, pastatas nepraradęs unikalios elementų;
11. Kas Jūsų nuomone turėtų saugoti nekilnojamojo kultūros paveldo objektus (Pasirinkite ne daugiau 3 atsakymo variantų)?
- Valstybė;
 - Savivaldybė ir jos institucijos;
 - Vietos bendruomenė;
 - Patys savininkai;
 - Valstybė ir pastato savininkas;
12. Kaip manote kodėl nekilnojamas kultūros paveldas yra svarbus (Pasirinkite ne daugiau 3 atsakymo variantų)?
- Nes jis padeda išsaugoti vietos unikalumą;
 - Nes tai yra visuotinė vertybė;
 - Nes tai mūsų savitumas, senųjų kartų nuveikti darbai, kultūros įvairovė;
 - Nes tai yra dalis krašto identiteto;
 - Nes jis mums padeda nepamiršti kas mes esame, kuo gyvenome praeityje, kaip turime gyventi šiandien;
 - Nes jį sutvarkius pastatas gražiai atrodo aplinkoje;

13. Ar sutinkate su šiais teiginiais: (1-Visiškai nesutinku, 5-Visiškai sutinku)? *Istorinis pastatas - daugiau nei 50 metų amžiaus, tačiau nesaugomas valstybės apsauga*

- Istorinis pastatas sunkiai pritaikomas šiuolaikiniams žmonių poreikiams;
- Istoriniai pastatai nėra patrauklūs;
- Istorinio pastato restauravimas ir išlaikymas yra perbrangus;
- Valstybė finansiškai neskatina vartotojų naudoti istorinius pastatus;
- Atnaujinti istorinį pastatą yra brangiau negu pastatyti naują;
- Istoriniai pastatai yra pasenę ir neatitinka šiuolaikinių visuomenės estetikos ir grožio standartų;
- Laikas pastatą paverčia autentišku, išskirtiniu;

14. Ar teko lankyti Kultūros paveldo departamento internetiniame puslapyje (www.kpd.lt)?

- Taip;
- Ne;

15. Jei atsakėte „Taip“ įrašykite kokios informacijos ieškojote, kodėl lankėtės:

16. Ar teko domėtis Lietuvos Respublikos Nekilnojamo kultūros paveldo įstatymais?

- Taip;
- Ne;

17. Jei atsakėte „Taip“ įrašykite priežastis paskatinusias tai daryti:

18. Ar esate girdėję apie kompensacijas už atliktus tvarkybos darbus nekilnojamame kultūros paveldo objekte?

- Taip;
- Ne;

19. Jei atsakėte „Taip“ įrašykite iš kur apie tai sužinojote:

3 priedas. Visuomenės apklausa: „Istorinio pastato panaudos galimybės“

Mielas dalyvi,

esu Gintarė Marozaitė, architektūros magistrantūros studentė Kauno technologijos universitete. Šiuo metu atlieku tyrimą, kuriuo siekiama nustatyti skirtingų vartotojų požiūrį į istorinio pastato panaudos galimybes



Atidžiai perskaitykite pateiktus klausimus ir pasirinkite Jums tinkamiausius atsakymus. Tyrimui labai svarbi Jūsų asmeninė nuomonė, todėl užtikriname pateiktų duomenų anonimiškumą ir konfidencialumą.

Iš anksto dėkoju už atsakymus ir jiems skirtą laiką!

1. Kokia Jūsų lytis?

- Moteris;
- Vyras;
- Nenoriu nurodyti;

2. Koks Jūsų amžius?

- Iki 18;
- 19-25;
- 26-35;
- 36-45;
- 45-55;
- Virš 55;

3. Koks Jūsų išsilavinimas?

- Nebaigtas vidurinis;
- Vidurinis;
- Profesinis;
- Aukštesnysis;
- Aukštasis universitetinis;

4. Ar Jūsų išsilavinimas/profesinė veikla yra susijusi su architektūra ar paveldosauga?

- Taip;
- Ne;

5. Kokia Jūsų dabartinė gyvenamoji vieta (Nurodykite apskritį, kurioje gyvenate)?

- Tauragės apskritis;
- Klaipėdos apskritis;
- Marijampolės apskritis;
- Alytaus apskritis;
- Vilniaus apskritis;
- Kauno apskritis;
- Telšių apskritis;
- Šiaulių apskritis;
- Panevėžio apskritis;
- Utenos apskritis;
- Gyvenu ne Lietuvoje;

6. Jūsų vidutinės pajamos per mėnesį:

- Mažiau nei 200 EUR;
- 201-500 EUR;
- 501-1000 EUR;

- 1001-1500 EUR;
- Virš 1500;
- Nenoriu nurodyti;

7. Kaip vertinate istorinių pastatų (senesni negu 50 metų pastatai) būklę savo gyvenamojoje vietoje ir jos regionuose?

- Labai gertai, pastatai restauruoti, renovuoti;
- Gerai, didelė dalis pastatų restauruoti, renovuoti;
- Vidutiniškai, dalis pastatų renovuoti, restauruoti;
- Blogai, pastatai apkeisti, tačiau remontuoti;
- Labai blogai, pastatai kritinės būklės;

8. Kokios paskirties pastatų labiausiai trūksta Jūsų gyvenamoje vietoje ir jos regione? (Pasirinkite 3 atsakymo variantus)

- Poilsio ir rekreacijos paskirties;
- Kultūros paskirties, kultūriniais renginiams tinkamų pastatų;
- Daugiafunkcinių pasilinksminimo vietų;
- Jaunimo laisvalaikio centrų;
- Senjorų laisvalaikio centrų;
- Gyvenamųjų pastatų;
- Smulkios komercijos įstaigų;
- Maitinimo įstaigų;
- Kita;

9. Kaip manote, ar 8 klausime minėtos paskirties patalpos galėtų būti pritaikomos istoriniame pastate?

- Taip;
- Ne;
- Nežinau;

10. Kaip manote ar vietos savivalda pakankamai investuoja į istorinių pastatų išsaugojimą Jūsų gyvenamojoje vietoje?

- Pakankamai, istoriniai pastatai nuolatos prižiūrimi;
- Labiau pakankamai, dalis istorinių pastatų yra prižiūrimi;
- Labiau nepakankamai, dalis pastatų yra apleisti;
- Nepakankamai, pastatai yra apleisti ir niekieno neprižiūrimi;

11. Kokioms funkcijoms galėtų būti pritaikomi istoriniai pastatai Jūsų regione? (1- Sunkiai pritaikoma, 5- pritaikoma)

- Viešbučio funkcijai;
- Restorano funkcijai;
- Kultūrinių renginių funkcijai;
- SPS, sanatorijų funkcijai;
- Ekskursijų, turizmo centų funkcijai;
- Gyvenamųjų patalpų funkcijai;
- Parduotuvių, komercinių patalpų funkcijai;

- Sandėliavimo funkcijai;

12. Ar pritariate šiems teiginiams? (1 - nepritariu, 5 - pritariu)

- Istorinių pastatų populiarinimas (žiniasklaidoje, socialiniuose tinkluose) pagerintų vietos turizmo infrastruktūrą;
- Pagerėjusi turizmo infrastruktūra provincijose pagerintų emigracijos ir nedarbo situaciją jose;
- Istorinis pastatas = lankytinas objektas;
- Istorinis pastatas yra pritaikomas naujai funkcijai (mokyklos, darželiai, parduotuvės, muziejai ir t.t.);
- Sutvarkytas istorinis pastatas gali atstoti naują pastatą tiek komfortu jame, tiek išvaizda;
- Istoriniai pastatai paprastai pastatyti kokybiškiau, tvirtesnėmis medžiagomis negu naujos statybos pastatai;
- Valstybės subsidija atstatant senesnę negu 50 metų pastatą pagerintų pastatų apleistumo situaciją provincijose;
- Įvairios transporto priemonės palengva susisiekimą su miestu, dėl šios priežasties provincijos tampa patrauklesnė gyvenamoji vieta;
- Išpopuliarėjęs nuotolinis darbas sukuria didesnes galimybes gyventi provincijose;
- Žemesnė nekilnojamo turto kaina provincijose vilioja apsigyventi jose;
- Rinkčiausi gyventi istoriniame, kultūrinę vertę turinčiame pastate negu naujos statybos;
- Istoriniai pastatai labiau tinka visuomeninei paskirčiai negu gyvenamąją;

4 priedas. Fotofiksacija – Lauksargių traukinių stoties kompleksas





5 priedas. Fotofiksacija – Pagėgių traukinių stoties kompleksas



6 priedas. Fotofiksacija – Šilutės traukinių stoties kompleksas



7 priedas. Fotofiksacija – Kukorų traukinių stoties kompleksas



8 priedas. Fotofiksacija – Priekulės traukinių stoties kompleksas



9 priedas. Fotofiksacija – Klaipėdos traukinių stoties kompleksas

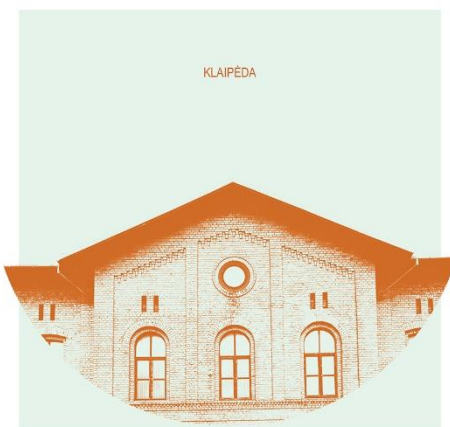
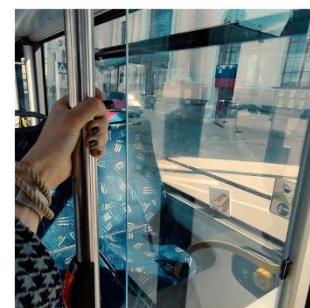
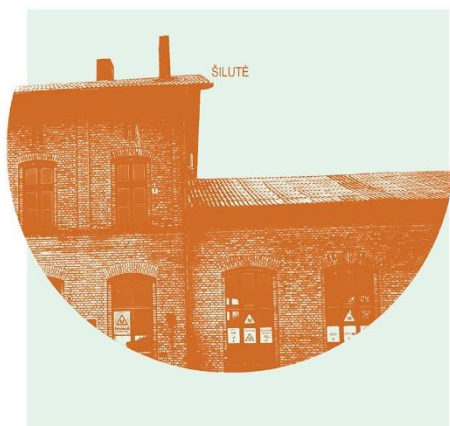


10 priedas. Fotofiksacija – Smalininkų traukinių stoties kompleksas

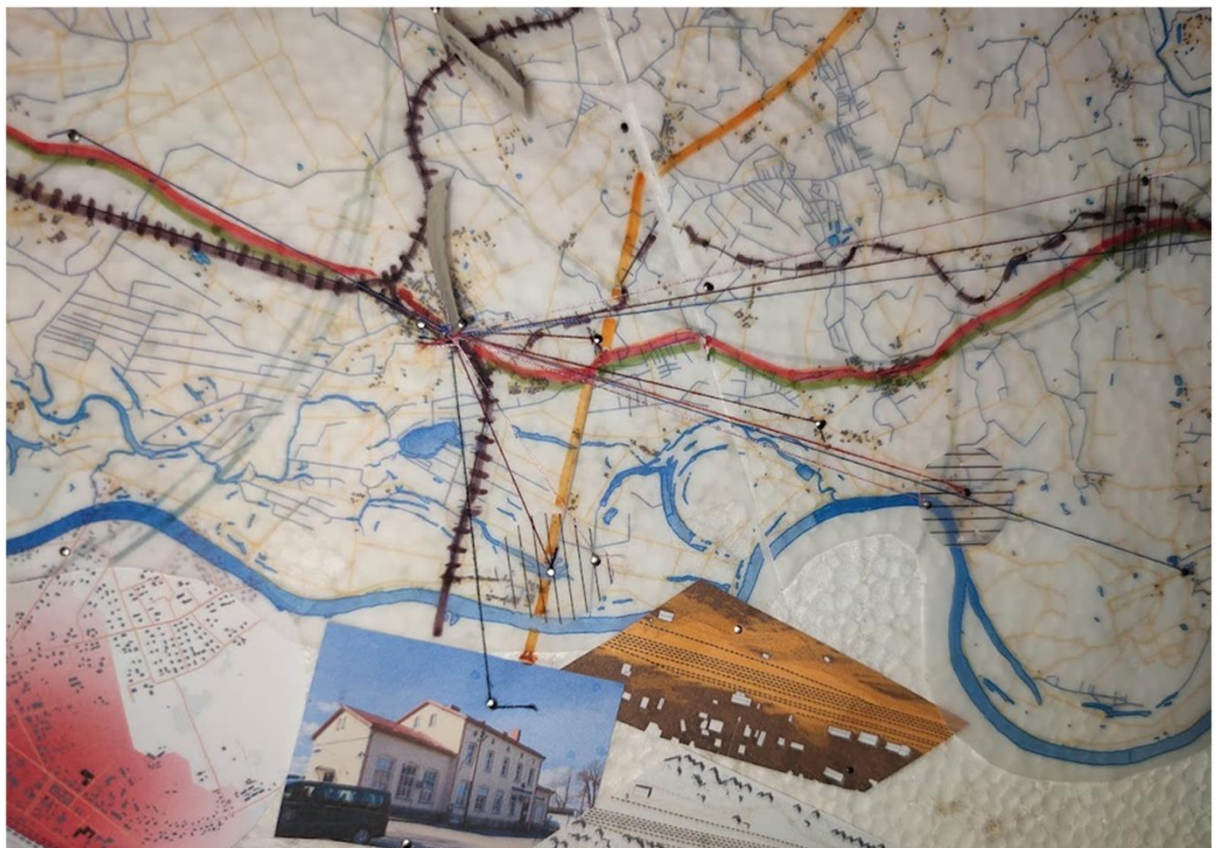


11 priedas. Mažosios Lietuvos statybinio paveldo populiarinimas – „Mažosios atvirutės“

„Mažosios atvirutės“ yra iniciatyva, kurios metu pasitelkiant vizualinę informaciją (atvirlaiškius) visuomenei teikiama informacija apie Mažosios Lietuvos istorines traukinių stotis ir kuriamą Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studiją bei vystomą turistinių maršrutų strategiją ir modelį. Atvirlaiškai buvo išsiųsti į turizmo centrus ir muziejus esančius Mažojoje Lietuvoje, jie buvo paliekami įvairiose viešose vietose skirtinguose miestuose. Atvirlaiškiuose pateikiama informacija apie vaizduojamą traukinių stotį bei nurodoma socialinio tinklo nuoroda, kuriame platinama platesnė informacija.



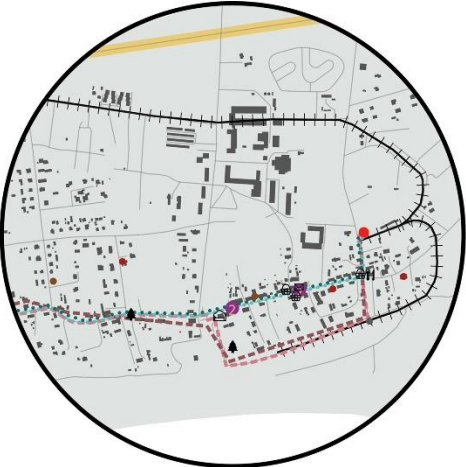
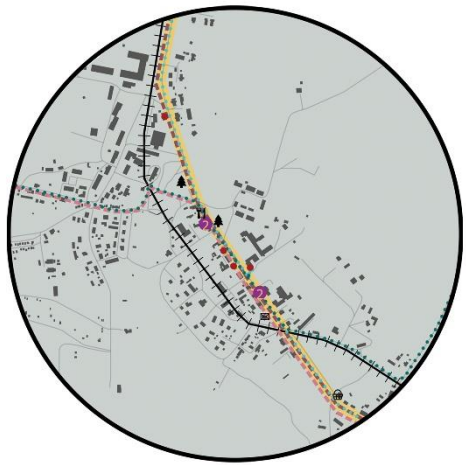
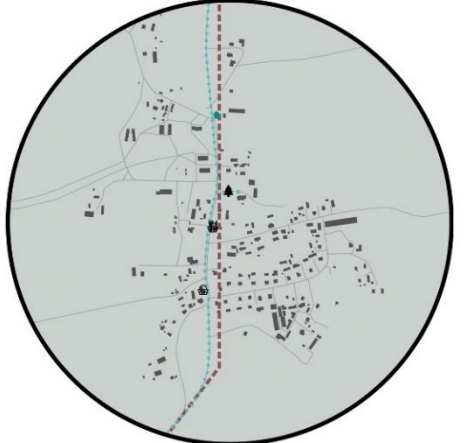
12 priedas. Mažosios Lietuvos turistinės infrastruktūros objektai – maketas

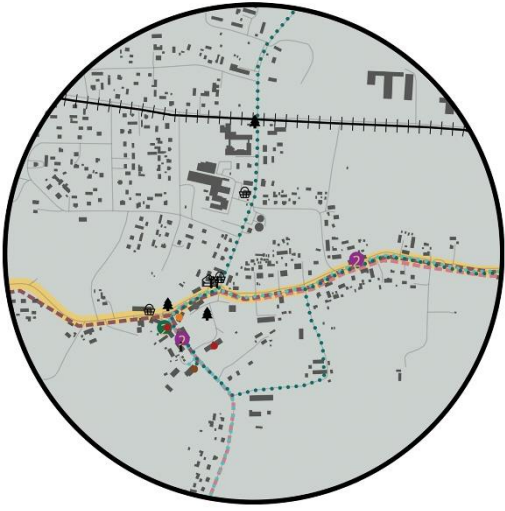
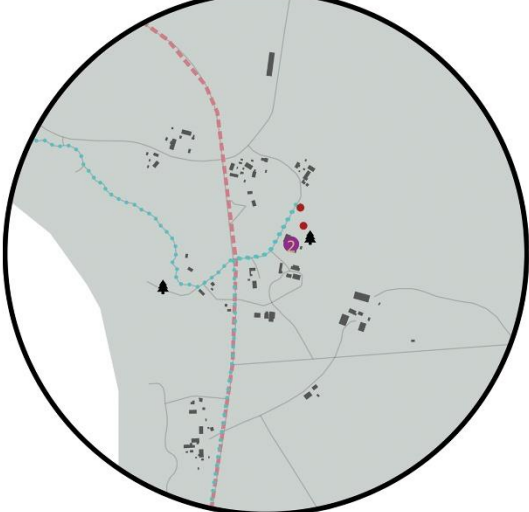


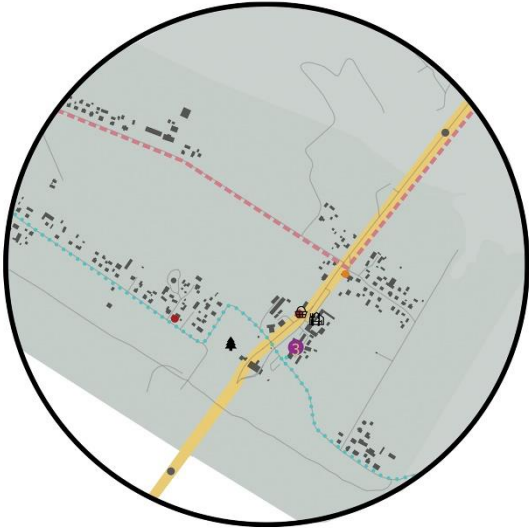
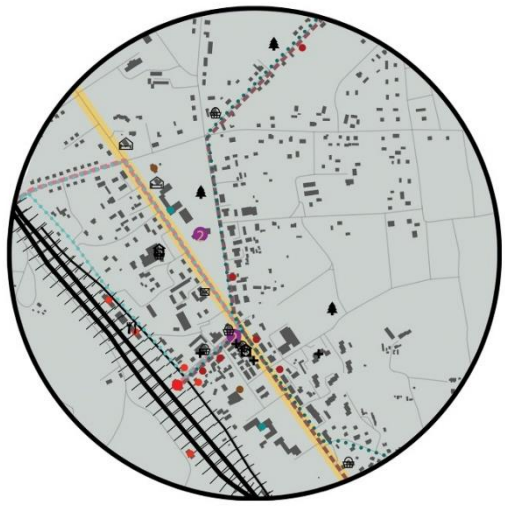
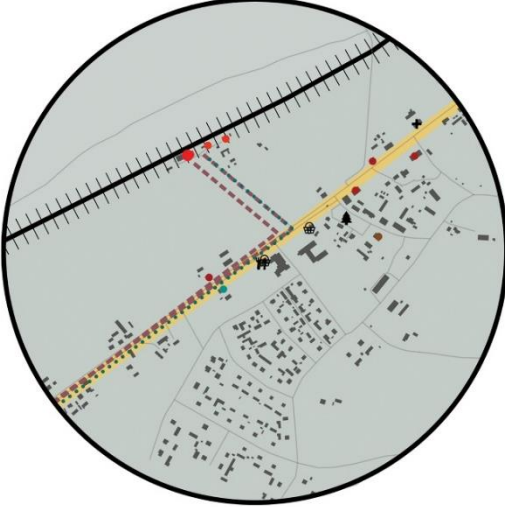
13 priedas. Turistinė infrastruktūra Mažosios Lietuvos gyvenvietėse

Priėde pateikiamos gyvenvietės, kuriose yra didelė koncentracija Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektų. Schemose vaizduojamas gyvenvietės planas su pažymėtais infrastruktūriniais objektais (parduotuvė, viešojo maitinimo įstaiga, nakvynės vieta, poilsio vietos – rekreacijos objektai, pirminės medicininės pagalvos įstaigos, paštas, bankomatas ir kt.). Schemose taškais vaizduojami Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai. Priėde gyvenvietės aprašomos – nurodomas infrastruktūrinių objektų kiekis ir preliminarus statybinio paveldo objektų kiekis. Įvardinama, kuriose gyvenvietėse atsiradus poreikiui vystyti turistinius maršrutus reikėtų infrastruktūrą pildyti. Skirtingomis punktyrinėmis linijomis vaizduojamas preliminarus pėsčiųjų (melsva punktyrinė linija) ir dviratininkų (rusa punktyrinė linija) maršruto linija gyvenviečių struktūrose.

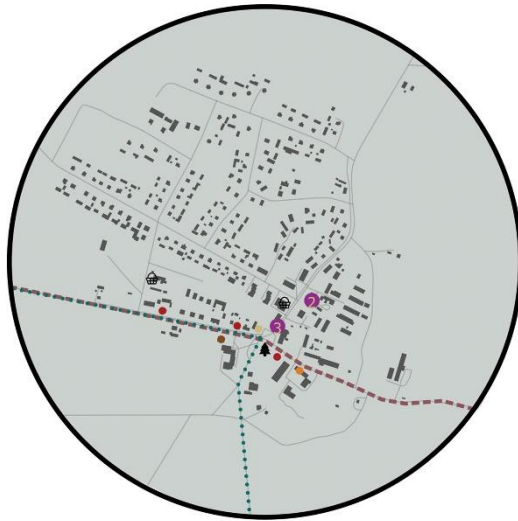


Nr.	Žemėlapis	Aprašas
01	 <p data-bbox="475 741 646 770">SMALININKAI</p>	<p data-bbox="863 248 1503 427"><u>Smalininkai</u> (Jurbarko raj.) turi pagrindinius objektus reikalingus turistinei infrastruktūrai vystyti – parduotuvė (3), viešojo maitinimo įstaiga (1), poilsio vieta (2). Gyvenvietėje yra traukinių stoties pastatas, siaurojo geležinkelio bėgiai neišlikę. Gyvenvietėje nustatyti bent 8 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai.</p>
02	 <p data-bbox="502 1319 619 1348">VIEŠVILĖ</p>	<p data-bbox="863 826 1503 976"><u>Viešvilėje</u> (Jurbarko raj.) yra pagrindiniai infrastruktūriniai objektai reikalingi turistinei infrastruktūrai vystyti – parduotuvė (1), paštas (1), viešojo maitinimo įstaiga (1), poilsio vieta (2). Identifikuoti bent 8 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai.</p>
03	 <p data-bbox="518 1921 603 1951">ŽUKAI</p>	<p data-bbox="863 1451 1503 1720"><u>Žukai</u> (Pagėgių sav.) yra mažo mastelio kaimiška gyvenvietė, esanti tarp Viešvilės ir Vilkyškių. Miestelis turi svarbiausius infrastruktūrinius objektus – parduotuvė (2) bei poilsio vieta (1). Kuriant turistinį maršrutą per šią gyvenvietę reikalingas infrastruktūros pildymas. Gyvenvietėje identifikuojami bent 2 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai, vienas iš jų yra Evangelikų Liuteronų bažnyčia, kuri svarbi vietos kultūrinei, istorinei reikšmei.</p>

04	 <p style="text-align: center;">VILKYŠKIAI</p>	<p><u>Vilkyškiai</u> (Pagėgių sav.) – didesnio mastelio Mažosios Lietuvos gyvenvietė, joje yra gausu infrastruktūrai būtinų objektų – parduotuvė (3), viešojo maitinimo įstaiga (1), nakvynės vieta (1), poilsio vietos (2), Rambyno regioninio parko turizmo centras (1). Gyvenvietėje identifiukuota bent 10 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektų. Gyvenvietę kerta menama siaurojo geležinkelio vieta, traukinių stotis neišlikusi.</p>
05	 <p style="text-align: center;">BITĖNAI</p>	<p><u>Bitėnai</u> (Pagėgių sav.) yra ypač mažo mastelio gyvenvietė Rambyno regioninio parko teritorijoje. Bitėnuose identifiukuoja poilsio vietų, tačiau kuriant turistinę maršrutą per šią gyvenvietę būtinas infrastruktūros pildymas. Gyvenvietėje yra bent 4 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai, vienas iš jų yra Martyno Jankaus spaustuvės muziejus.</p>

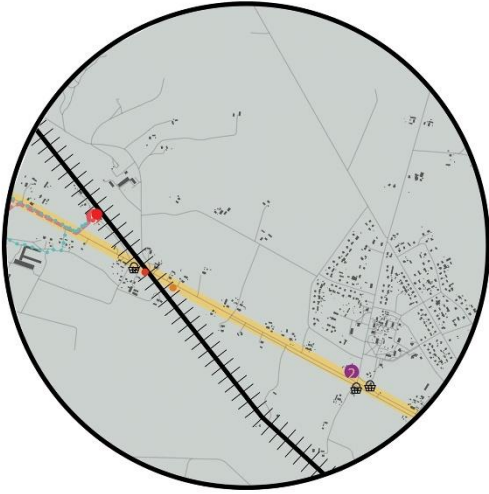
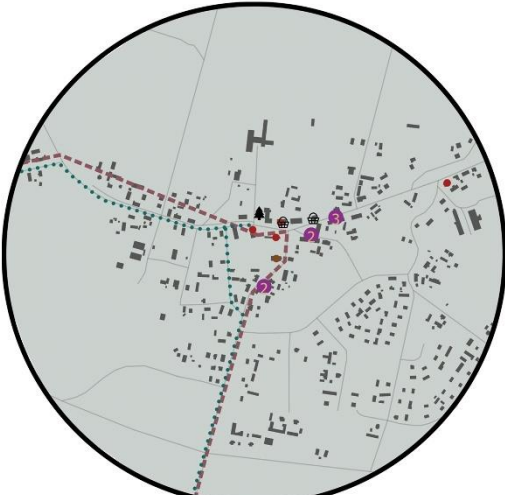
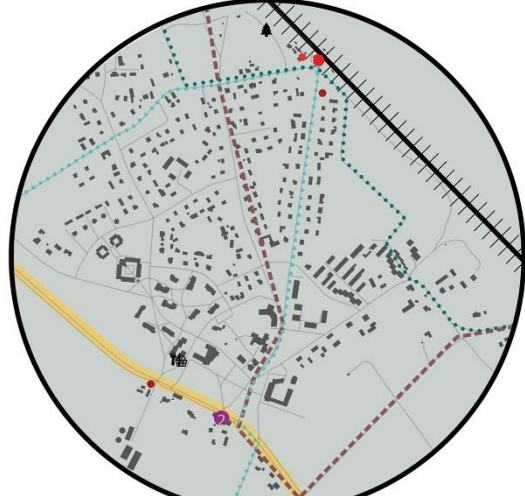
06	 <p style="text-align: center;">PANEMUNĖ</p>	<p><u>Panemunė</u> (Pagėgių sav.) yra miesto statusą turinti nedidelė gyvenvietė esanti prie Lietuvos – Rusijos sienos. Panemunė palaiko pagrindinius infrastruktūrai būtinus objektus – Parduotuvė (1), nakvynės vieta (1), poilsio vieta (1). Kuriant turistinį maršrutą siūlomas šios gyvenvietės infrastruktūros pildymas viešojo maitinimo įstaigomis, ši vieta yra pasienio postas į Kaliningrado sritį, per šią vietą tranzuoja krovininis transportas, vasaros metu suaktyvėja turistų keliavimas. Gyvenvietėje identifikuojami bent 7 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai.</p>
07	 <p style="text-align: center;">PAGĖGIAI</p>	<p><u>Pagėgiai</u> yra miestas svarbus geležinkelio infrastruktūros taškas – Pagėgių geležinkelio stotis veikia kaip krovinijų muitinė. Pagėgiuose yra pagrindiniai objektai reikiami turistinei infrastruktūrai vystyti – Nakvynės vieta (2), viešojo maitinimo įstaiga (1), parduotuvė (6), poilsio vieta (3), paštas (1), bankomatas (1), pirminės medicininės pagalbos įstaiga (3). Siūloma įrengti turizmo centrą. Pagėgiuose identifikuojami bent 20 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektų. Pagėgius kerta traukinio bėgiai, kurie aptarnauja krovininį transportą.</p>
08	 <p style="text-align: center;">LAUKSARGIAI</p>	<p><u>Lauksargiai</u> (Tauragės raj.) yra gyvenvietė esanti greta istorinės Mažosios Lietuvos sienos. Gyvenvietėje yra pagrindiniai objektai reikalingi turistinei infrastruktūrai vystyti – parduotuvė (2), viešojo maitinimo įstaiga (1), pirminės medicininės pagalbos įstaiga (1). Atsiradus poreikiui siūloma infrastruktūra pildyti. Lauksargiuose identifikuojama bent 9 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai. Lauksargius kerta geležinkelio bėgiai, kurie aptarnauja krovininį transportą. Išlikęs geležinkelio stoties kompleksas, tačiau naudojamas kaip gyvenamieji, ūkiniai pastatai.</p>


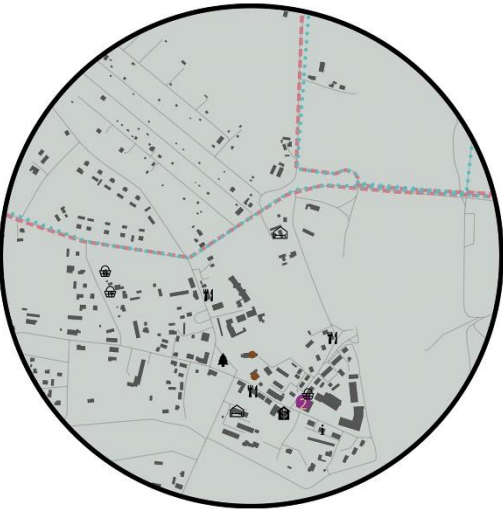
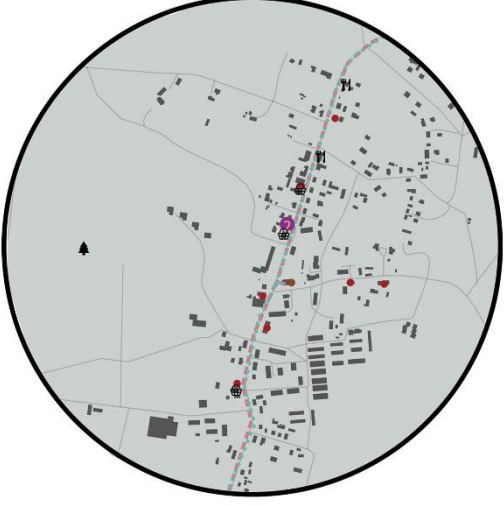
09

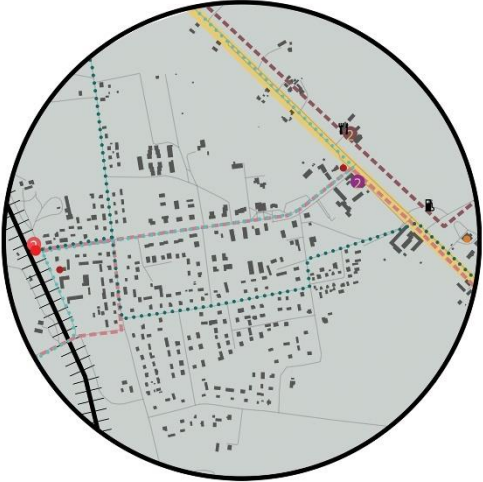
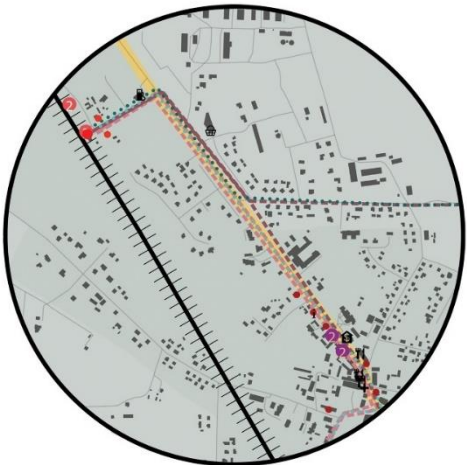
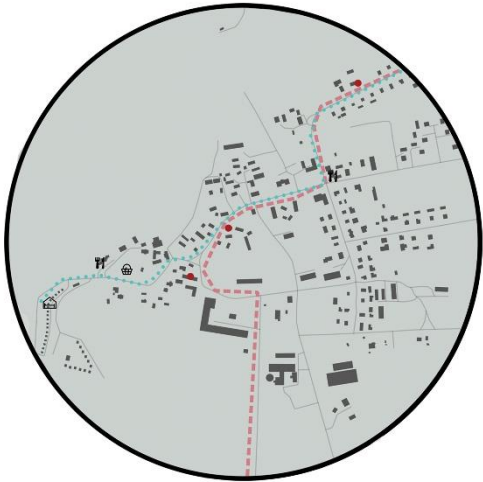


NATKIŠKIAI

Natkiškiai (Pagėgių sav.) yra kaimiška gyvenvietė netoli istorinės Mažosios Lietuvos ribos. Gyvenvietėje yra pagrindiniai infrastruktūriniai objektai – parduotuvė (2), poilsio vieta (1), tačiau tokių objektų kiekis yra mažas, kuriant turistinį maršrutą per šią gyvenvietę reikalingas infrastruktūros papildymas. Natkiškiuose identifikuojami bent 10 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektų.

10	 <p style="text-align: center;">STONIŠKIAI</p>	<p><u>Stoniškiai</u> (Pagėgių sav.) yra nedidelė kaimiška gyvenvietė, kuri nepalaiko turistinės infrastruktūros – parduotuvė (3). Kuriant turistinį maršrutą per šią gyvenvietę siūloma pildyti infrastruktūra būtiniaisiais objektais. Stoniškiuose identifikuojama bent 7 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai. Stoniškius kerta traukinio bėgiai, kurie aptarnauja krovinius traukinius. Traukinių stoties kompleksas iš dalies veikia – atlieka maitinės paslaugas. Kiti komplekso pastatai naudojami kaip gyvenamieji ir ūkiniai pastatai.</p>
11	 <p style="text-align: center;">KATYČIAI</p>	<p><u>Katyčiai</u> (Šilutės raj.) yra mažo mastelio kaimiška gyvenvietė. Joje trūksta turistinei infrastruktūrai reikiamų objektų, kuriant turistinį maršrutą per šią gyvenvietę siūlomas infrastruktūros pildymas. Gyvenvietėje yra parduotuvė (2), poilsio vieta (1). Gyvenvietėje identifikuojami bent 12 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektų.</p>
12	 <p style="text-align: center;">JUKNAIČIAI</p>	<p><u>Juknaičiai</u> (Šilutės raj.) yra nedidelio mastelio miestelis greta Šilutės, jame identifikuojami pagrindiniai turizmo infrastruktūros objektai – parduotuvė (1), viešojo maitinimo įstaiga (1), poilsio vieta (1), tačiau kuriant turistinį maršrutą per šią gyvenvietę siūloma gerinti turistinę infrastruktūrą. Gyvenvietėje yra istorinė traukinių stotis, kuri šiandien naudojama kaip gyvenamais pastatas. Gyvenvietės šiaurinėje dalyje eina traukinio bėgiai, kurie aptarnauja krovinį transportą.</p>

13	 <p style="text-align: center;">ŠILUTĖ</p>	<p>Šilutė yra miestas esantis centrinėje Mažosios Lietuvos teritorijos dalyje. Miestas visiškai pritaikytas turizmui – nakvynė (3), viešojo maitinimo įstaiga (10), parduotuvė (7), poilsio vieta (4), paštas (1), pirminės medicininės pagalvos įstaiga (10), bankomatai (5), turizmo informacijos centras (1). Šilutėje identifikuojama daugiau negu 30 Mažosios Lietuvos statybini paveldo objektų.* Geležinkelio stoties pastatas išlaikė savo funkcija – aptarnauja tiek keleivinį tiek krovinių transportą. Kiti traukinių stoties komplekso pastatai naudojami kaip gyvenamieji, ūkiniai ar komerciniai pastatai.</p> <p>*Nurodyti objektai centrinėje miesto dalyje.</p>
14	 <p style="text-align: center;">RUSNĖ</p>	<p>Rusnė (Šilutės raj.) yra vienas iš Lietuvos rekreacinių gyvenviečių – turizmo infrastruktūra yra išvystyta: parduotuvė (2), viešojo maitinimo įstaigos (3), nakvynės vietos (3), poilsio vietos (2). Rusnėje yra bent 5 Mažosios Lietuvos profesionalaus statybinio paveldo objektai.</p>
15	 <p style="text-align: center;">KINTAI</p>	<p>Kintai (Šilutės raj.) laikomi rekreacine gyvenviete, sezono metu lankoma turistų. Turistinė infrastruktūra išvystyta: parduotuvė (3), viešojo maitinimo įstaiga (2), poilsio vieta (1). Kintuose identifikuojami bent 9 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai.</p>

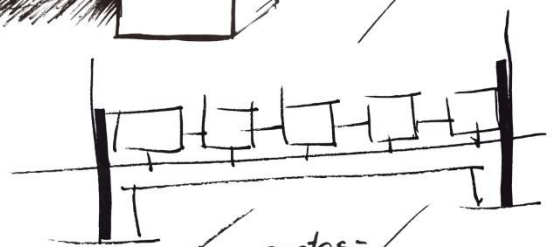
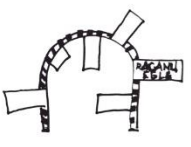
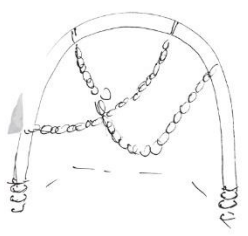
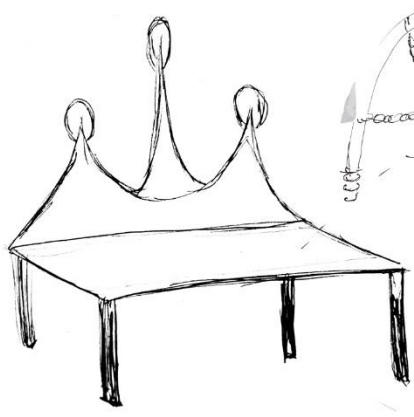
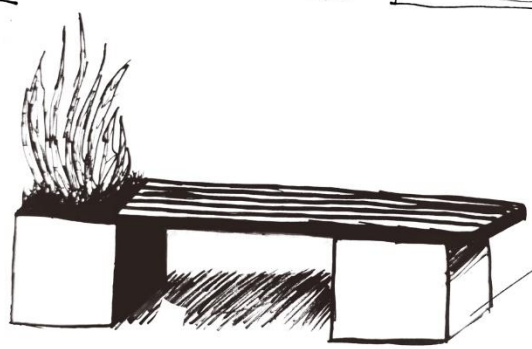
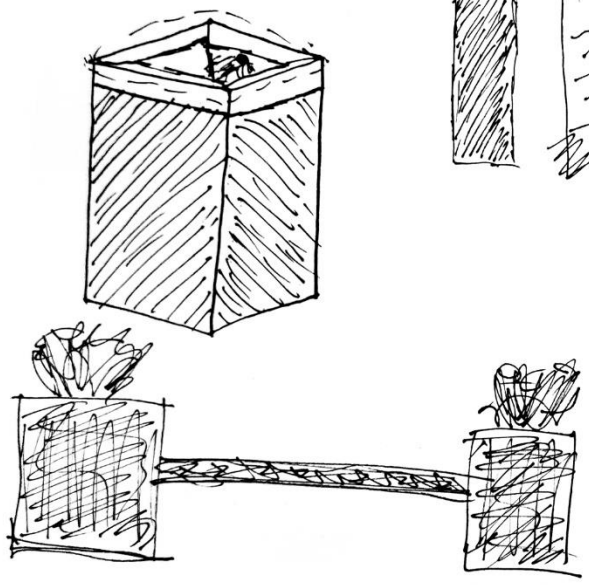
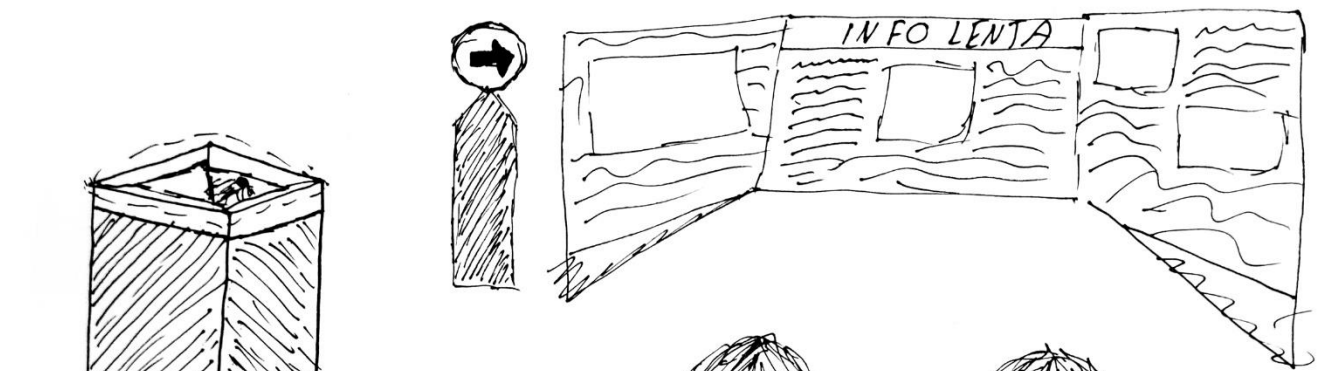
16	 <p style="text-align: center;">KUKORAI</p>	<p><u>Kukorai</u> yra viena iš traukinių stočių gyvenviečių. Ši gyvenvietė yra greta Saugų miestelio (Šilutės raj.). Turistinė infrastruktūra yra išvystyta* – parduotuvė (2). Viešojo maitinimo įstaiga (1). Gyvenvietėje identifikuojama bent 9 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai. Kukorų traukinių stotis neišlaikė savo pirminės funkcijos, traukinių stotis naudojama kaip gyvenamasis namas, o komplekso pastatai kaip ūkiniai. Kukoruose geležinkelio infrastruktūra aptarnauja ir krovinius ir keleivinius traukinius. Keleivinis traukinys stoja Kukoruose.</p> <p>*Turistinė infrastruktūra vertinama Kukorų ir Saugų gyvenvietė nes jo yra greta viena kitos ir neįsivaizduojamas gyvenviečių pertrūkimas.</p>
17	 <p style="text-align: center;">PRIEKULĖ</p>	<p><u>Priekulė</u> (Klaipėdos raj.) laikoma viena iš Mažosios Lietuvos turistų lankomų gyvenviečių. Mieste turizmo infrastruktūra išvystyta – nakvynė (3), parduotuvė (2), viešojo maitinimo įstaigos (5), pirminės medicininės pagalvos įstaiga (3), poilsio vieta (2). Priekulėje identifikuojama bent 16 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektų.</p>
18	 <p style="text-align: center;">DREVERNA</p>	<p><u>Dreverna</u> (Klaipėdos raj.) yra nedidelė turistų mėgiama gyvenvietė, joje pradėta vystyti turistinė infrastruktūra – parduotuvė (1), viešojo maitinimo įstaiga (2), nakvynės vieta (1). Kuriant turistinę infrastruktūrą per šią gyvenvietę siūloma ją papildyti. Gyvenvietėje identifikuojama bent 3 Mažosios Lietuvos statybinio paveldo objektai.</p>

14 priedas. Kūrybinės dirbtuvės – „Mažosios Lietuvos mažoji architektūra“

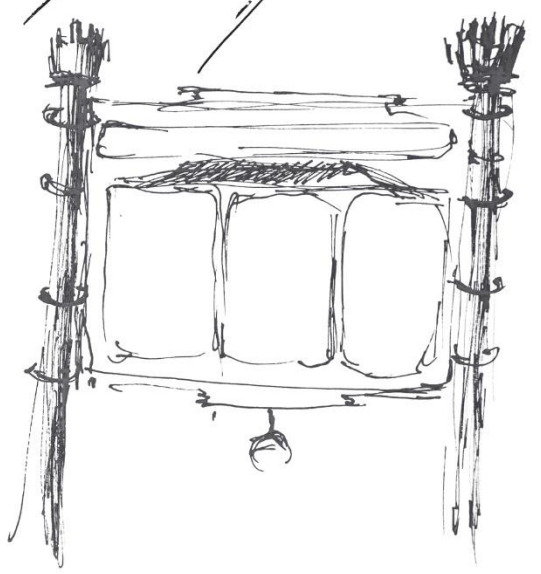
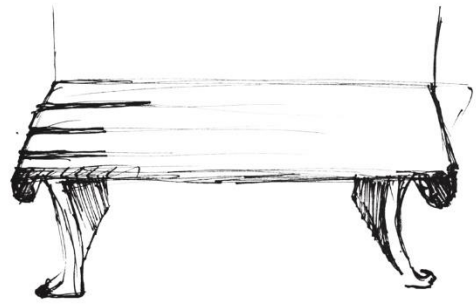
Pagėgių savivaldybės, meno ir sporto mokykloje – dailės skyriuje buvo organizuotos Kūrybinės dirbtuvės „Mažosios Lietuvos mažoji architektūra“. Kūrybinės dirbtuvės buvo orientuotos į dailės mokyklos mokinių supažindinimą su Mažosios Lietuvos profesionaliu statybinio paveldu bei pasakojama apie tiriamąjį darbą „Mažosios Lietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studija“. Kūrybinės dirbtuvės įvyko 2022 m., balandžio 8 d., kūrybinėse dirbtuvėse dalyvavo 13-14 metų mokiniai, bei jų mokytojai. Kūrybinių dirbtuvių tikslas supažindinti mokinius su Mažosios Lietuvos profesionalia architektūra, ją populiarinti provincijose. Kūrybinių dirbtuvių metu vyko:

- 1) teorijos pamoka – susipažinimas su Mažosios Lietuvos profesionalia architektūra;
- 2) Mažosios architektūros elementų eskizavimas bei eskizo pabaigimas;
- 3) Mažosios architektūros maketavimas, susipažinimas su maketavimo priemonėmis.





Grotos-
šukšlė
saligatvėje







This column contains a vertical sequence of diagrams and maps. At the top, there are several small circular diagrams and a larger map showing a network of paths. Below these are more circular diagrams, some containing architectural details or site plans. The bottom half of the column features a large, detailed map of a city area with various colored overlays and annotations, including a prominent orange-shaded region.

Maissos Rietuvos statybinio paveldo išsaugojimo galimybių studija
L. VILKAS

This column features a title in Lithuanian script and the author's name. Below the title are several architectural sketches, including a large drawing of a building facade with multiple towers and arches. Further down, there are smaller sketches of individual houses and buildings, some in orange and some in green. The bottom of the column contains two framed architectural drawings of buildings, one with a dome and another with a classical facade.

This column is dominated by a large, central map of a city area, with several orange-shaded regions. The map is surrounded by numerous circular and oval-shaped callouts, each containing a detailed site plan or architectural drawing. At the top, there is a small illustration of a house and a large orange circle. At the bottom, there is a small illustration of a street scene with people walking.

This column features a large, central map of a city area, similar to the one in the third column, but with a different layout of callouts. The map is surrounded by numerous circular and oval-shaped callouts, each containing a detailed site plan or architectural drawing. At the top, there is a small illustration of a house and a large green circle. At the bottom, there is a small illustration of a street scene with people walking.

This column contains a vertical sequence of diagrams and maps. At the top, there are several small circular diagrams and a larger map showing a network of paths. Below these are more circular diagrams, some containing architectural details or site plans. The bottom half of the column features a large, detailed map of a city area with various colored overlays and annotations, including a prominent orange-shaded region.