



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS

URBANISTIKOS KATEDRA

Donatas Pilka

**KAUNO STOTIES RAJONO MIESTOVAIZDŽIO URBANISTINĖ
ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA**

**CITYSCAPE URBAN ARCHITECTURAL CONCEPT OF STATION
DISTRICT IN KAUNAS**

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 621K11001

Urbanistinių kompleksų architektūros specializacija

Architektūros studijų kryptis

Vilnius, 2016



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
URBANISTIKOS KATEDRA

TVIRTINU
Katedros vedėjas

(Parašas)

(Vardas, pavardė)

(Data)

Donatas Pilka

KAUNO STOTIES RAJONO MIESTOVAIZDŽIO URBANISTINĖ
ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA
CITYSCAPE URBAN ARCHITECTURAL CONCEPT OF STATION
DISTRICT IN KAUNAS

Baigiamasis magistro darbas

Vadovas

(Moksl. laipsnis/pedag. vardas, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Lietuvių kalbos konsultantas

(Moksl. laipsnis/pedag. vardas, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Vilnius, 2016

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
URBANISTIKOS KATEDRA

Architektūros studijų kryptis

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 621K11001

Urbanistinių kompleksų architektūros specializacija

TVIRTINU
Katedros vedėjas

(Parašas)

(Vardas, pavardė)

2016 m. kovo mėn. 24 d. .

(Data)

**BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO
UŽDUOTIS**

2016 m. kovo mėn. 24 d. Nr. 8
Vilnius

Studentui (ei) DONATUI PILKAI
(Vardas, pavardė)

Baigiamojo darbo tema:

KAUNO STOTIES RAJONO MIESTOVAIZDŽIO URBANISTINĖ ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA /
CITYSCAPE URBAN ARCHITECTURAL CONCEPT OF STATION DISTRICT IN KAUNAS

patvirtinta 2016 m. kovo mėn. 24 d. dekanų potvarkiu Nr. 36 ar.

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2014 m. birželio mėn. 7 d.

BAIGIAMOJO DARBO (TEZIŲ) UŽDUOTIS:

- A. ĮVADAS. TYRIMO OBJEKTAS IR PROBLEMATIKA
 - 1. Problema, jos atsiradimo priežastys ir išplitimo laipsnis.
 - 2. Tyrimo objektas ir temos aktualumas.
 - 3. Darbo tikslas ir uždaviniai.
 - 4. Sąvokos, tyrimų kryptys ir moksliniai darbo metodai.
 - 5. Baigiamojo darbo struktūra.
- B. ANALITINĖ – METODINĖ DALIS
 - 1. Miestas kaip sistema ir kaip struktūra. Struktūros elementai.
 - 2. Miestovaizdžio samprata.
 - 3. Analitinės-metodinės dalies išvados ir rekomendacijos.
- C. EKSPERIMENTINĖ TIRIAMOJI DALIS
 - 1. Kauno stoties rajono urbanistinės struktūros ypatumų įvertinimas.
 - 2. Teisinės bazės įvertinimas (galiojantys projektai, teritorijų planavimo dokumentai).
 - 3. Analogų studija.
 - 4. Eksperimentinės tiriamosios dalies išvados ir rekomendacijos.
- D. EKSPERIMENTINĖ PROJEKTINĖ DALIS
 - 1. Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinė architektūrinė koncepcija.
 - 2. Teritorijos fragmento detalizacija (M 1:1000, M 1:500).
 - 3. Urbanistinio/ių komplekso/ų detalizacija (M 1:500, M 1:200).
- E. IŠVADOS. GALUTINĖS MAGISTRO STUDIJŲ TEZĖS
- F. PRIEDAI

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:

(Moksl. laipsnis/pedagoginis vardas, vardas, pavardė)

Vadovas



(Parašas)

dr. doc. Dalia Dijokienė

(Moksl. laipsnis/pedagoginis vardas, vardas, pavardė)

Užduotį gavau

(Parašas)

Donatas Pilka

(Vardas, pavardė, data)

VG TU
Architektūros fakulteto
Urbanistikos katedros
magistrantūros studijų baigiamojo darbo

KAUNO STOTIES RAJONO MIESTOVAIZDŽIO URBANISTINĖ ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA /
CITYSCAPE URBAN ARCHITECTURAL CONCEPT OF STATION DISTRICT IN KAUNAS

(magistrantas Donatas Pilka)

PROGRAMA

1. Baigiamojo darbo tyrimo objektas ir temos aktualumas.

Tyrimo objektas yra Kauno stoties rajonas.

Netinkamo miestų vidinių teritorijų panaudojimo problema kamuoja daugumą šiandieninių urbanistinių centrų. Išaugusi priklausomybė nuo automobilio, modernistinės minties architektų požiūris į atviras erdves, atsispindėjęs jų projektuose, apleistos pramonės, karinės ir transporto reikmėms skirtos teritorijos miestų branduoliuose – tai toli gražu nėra galutinis veiksnys, įtakančių „prarastų“ teritorijų atsiradimą miestuose, sąrašas. Kiekvienam miestui yra *aktuali* kokybinė jo plėtra, vidinių teritorinių resursų išnaudojimas.

Miestų stočių rajonai yra šiuolaikinių miestų vartai, pasitinkantys didžiąją dalį atvykstančiųjų į miestą. Šių teritorijų įvaizdžio formavimas turėtų tapti prioritetiniu uždaviniu. Kauno miestas – ne išimtis. Kauno stoties rajonas dar neįgavo aiškios urbanistinės struktūros ir šios teritorijos miestovaizdžio urbanistinės architektūrinės koncepcijos paieškos yra aktualus šių dienų uždavinys.

2. Darbo tikslas ir uždaviniai.

Pagrindinis darbo *tikslas* – pasiūlyti Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinę architektūrinę koncepciją.

Šiam tikslui pasiekti darbe keliami tokie *uždaviniai*:

- Išanalizuoti teoriniame lygmenyje miesto kaip sistemos ir kaip struktūros sandarą, struktūrinių elementų įtaką miestovaizdžiui, skirtingas miestovaizdžio sampratas.
- Atlikti analogų studiją.
- Įvertinti Kauno stoties rajono urbanistinės struktūros ypatumus.
- Įvertinti teisinę bazę (galiojančius projektus, teritorijų planavimo dokumentus).
- Pateikti Kauno stoties rajono miestovaizdžio kompozicinį modelį.
- Pasiūlyti ir argumentuoti Kauno stoties rajono urbanistinių kompleksų sistemos urbanistinę architektūrinę koncepciją.
- Pateikti urbanistinio/ių komplekso/ų detalizaciją.

3. Darbo metodika ir struktūra.

Darbe galima taikyti įvairius empirinius (stebėjimas, lyginimas) bei empirinius teorinius (apibendrinimas, analizė-sintezė, indukcija-dedukcija) tyrimų metodus.

Tyrimo duomenys kaupiami nagrinėjant istorinius, archyvinus, archeologinius, literatūrinius, statistinius, kartografinius šaltinius, atliekant natūros tyrimus.

Vertinant tiriamas teritorijas ir siūlant joms tvarkymo koncepcijas taikyti kokybinę ir loginę analizę.

Darbas apima tris teritorinius lygmenis: Kauno stoties rajono miestovaizdžio kompozicinis modelis (I lygmuo), Kauno stoties rajono urbanistinių kompleksų sistema (II lygmuo), geležinkelio ir autobusų stoties bei naujai formuojamos aikštės užstatymo urbanistiniai kompleksai (III lygmuo).

4. Eksperimentinė tiriamoji ir projektinė dalys.

4.1. Urbanistinės architektūrinės koncepcijos argumentavimas.

4.2. Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinė architektūrinė koncepcija (M 1:2000, M 1:1000).

4.3. Detalizacija (M 1:500).

5. Baigiamojo darbo sudėtis.

5.1. Tekstinė dalis.

- Įvadas. Tyrimo objektas ir problematika.
- Analitinė-metodinė dalis (teorinio problemos pagrindo nagrinėjimas).
- Eksperimentinė tiriamoji dalis (analizė, analogų studija, alternatyvių sprendinių įvertinimas)
- Eksperimentinė projektinė dalis (urbanistinė architektūrinė koncepcija, detalizacija).
- Išvados. Galutinės magistro studijų tezės.

5.2. Grafinė dalis (10 – 12 planšetų).

5.3. Maketai (M 1:2000, M 1:1000, M 1:500, M 1:200).

6. Atsiskaitymo etapai.

Tarpinė peržiūra I – vasario 8 d.; tarpinė peržiūra II – kovo 31 d.; tarpinė peržiūra III – balandžio 21, BD galutinis išpildymas – gegužės 23 d.- birželio 3 d.; BD įteikimas recenzentams – birželio 7 d.

7. Rekomenduojama literatūra, šaltiniai.

1. Aistratovaitė, I. Erdvė urbanistikoje: jos suvokimo aspektai. *Urbanistika ir architektūra*, 2002, XXVI tomas, Nr.3, p. 147-159
2. Benevolo, L. Europos miesto istorija. Vilnius: Baltos lankos, 1998. 294 p.
3. Butkus, T. S. Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius: Kitos knygos. 2011.
4. Daniulaitis, G.J. Miestovaizdis ir jo projektavimas. *Urbanistika ir architektūra*, 2003, XXVII tomas, Nr.1, p. 3-11
5. Daunora, Z. J., Kirvaitienė, S., Vyšniūnas, A. Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai. Vilnius: Technika. 2004. 151 p.
6. Dijokienė, D. Urbanistinis istorinių priemiesčių paveldas. Vilnius: Technika, 2009. p. 216.
7. Gudus, S.; Borisovičiūtė, M. Semantinis miesto vystymosi modelis. Vilnius: Sąvastis. 1992.
8. Juškevičius P. Miestų ir jų susisiekimo sistemų plėtros harmonizavimas. Habilitacinis darbas. VGTU, Vilnius. 2003.
9. Juškevičius, P., Burinskienė, M., Paliulis, G.M., Gaučė, K. Urbanistika: procesai, problemos, planavimas, plėtra.: vadovėlis. Vilnius : Technika, 2013. 384 p. ISBN 9786094574290.
10. Krier R. Town spaces (Contemporary Interpretations in Traditional Urbanism), Birkhauser 2003.
11. Trancik, R. Finding lost space. Theory of urban design. 1986.
12. Vyšniūnas, A. Teritorijų konversija kraštovaizdžio ir miestovaizdžio aspektu. *Urbanistika ir architektūra*, 2004, XXVIII tomas, Nr.2, p. 47-57.
13. Šešelgis K. Miestų raida: sąlygos ir rezultatai. Vilnius: Technika, 1996. p. 252.

Atliekant BD laikytis VGTU magistratūros studijų baigiamųjų darbų literatūros nurodymu: N. Paliulis ir kiti. V.:Technika, 1998.

Kita rekomenduojama literatūra:

1. V. Baršauskienė, I. Mačerinskienė. Studijų darbų parengimo tvarka. Kaunas: Technologija, 2001.
2. L. Rienecker, P.S. Jorgensen. Kaip rašyti mokslinį darbą. Aidai, 2003.
3. K. Kardelis. Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai. Kaunas: Judex, 2002.

Programą sudarė:

BD vadovė docentė dr. Dalia Dijokienė

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Architektūros fakultetas
Urbanistikos katedra

ISBN ISSN
Egz. sk.
Data-.....-.....

Antrosios pakopos studijų **Architektūros** programos magistro baigiamasis darbas

Pavadinimas **Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinė architektūrinė koncepcija**
Autorius **Donatas Pilka**
Vadovas **Dalia Dijokienė**

Kalba: lietuvių

Anotacija

Kauno stoties rajonas – tai centrinės miesto dalies, Naujamiesčio, pietrytinė teritorija. Dėl istorinės miesto raidos aplinkybių iki šių dienų išlikusi eklektiška, chaotiška ir neformuojanti atpažįstamo identiteto teritorijos urbanistinė struktūra. Stoties rajonas – tai „miesto vartai“, kurie veikia kaip reprezentacinė miesto zona, todėl jos vizualinio identiteto problema yra aktuali formuojant ne tik konkrečios teritorijos, bet ir viso miesto įvaizdį. Baigiamojo magistro darbo tikslas – parengti Kauno stoties rajono miestovaizdžio koncepciją.

Baigiamąjį magistro darbą sudaro dvi pagrindinės dalys: aiškinamasis raštas ir grafinė dalis.

Aiškinamąjį raštą sudaro įvadas, analitinė – metodinė dalis, eksperimentinė tiriamoji dalis, eksperimentinė projektinė dalis, galutinės magistro studijų tezės ir priedai. Analitinėje metodinėje dalyje apžvelgiama miesto kaip sistemos samprata ir urbanistinės struktūros formavimo principai. Taip pat analizuojama miestovaizdžio samprata, formavimo principai ir taikomumas kuriant kontekstualią urbanistinę struktūrą. Eksperimentinėje tiriamojoje dalyje analizuojama Kauno stoties rajono vaidmuo miesto struktūroje, urbanistinės struktūros ypatumai ir vertingosios savybės. Eksperimentinėje projektinėje dalyje siūloma stoties rajono urbanistinės struktūros koncepcija, sukurta remiantis išorinio ir vidinio miestovaizdžio principais. Koncepcijos fragmentas detalizuojamas projektuojant charakteringus urbanistinius kompleksus.

Grafinė darbo dalis pateikiama dvylikoje planšetų ir dviejuose maketuose, vaizduojančiuose Kauno stoties rajono urbanistinės koncepcijos modelį (M 1:2000) ir detalizuojamą koncepcijos fragmentą (M 1:500).

Darbo apimtis: Aiškinamasis raštas – 103 puslapiai teksto be priedų, 69 iliustracijos, 38 literatūros šaltiniai. Grafinė dalis – 12 planšetų (1000 mm X 700 mm) ir 2 maketai (M 1:2000 ir M:500).

Prasminiai žodžiai: Kauno Naujamiestis, Kauno stoties rajonas, urbanistinė struktūra, miestovaizdis, vizualinis identitetas,

Vilnius Gediminas Technical University
Faculty of Architecture
Department of Urban Design

ISBN _____ ISSN _____
Copies No.
Date-.....-.....

Master Degree Studies **Architecture** study programme Master Graduation Thesis

Title **Cityscape Urban Architectural Concept of Station District in Kaunas**
Author **Donatas Pilka**
Academic supervisor **Dalia Dijokienė**

Thesis language: Lithuanian

Annotation

Kaunas station district is a southeast territory of Naujamiestis – the central part of the city. Due to the factors of historical city development the urban structure of the station district still remains eclectic, chaotic and fails to form identifiable image. Kaunas station district is ‘the gates of the city’ which is considered as representative part of the city. Therefore, its visual identity is a relevant topic not only to this particular territory but to the image of the whole city as well. The aim of the master thesis is to create townscape concept of Kaunas station district.

Master thesis consists of two main parts: explanatory writing and graphic part.

Explanatory writing consists of introduction, analytical – methodical part, experimental investigative part, experimental project part, final conclusions and appendix. Analytical – methodical part is where city as a system concept is reviewed as well as principles of forming the urban structure. Also, in this part the conception, forming principles and adaptability of the townscape is revealed. Experimental investigative part contains the analysis of urban structure of Kaunas station district and its qualities. Experimental project part includes the proposed concept of the urban structure of Kaunas station grounded by the principles of external and internal townscape. The fragment of the concept is illustrated by designing distinctive urban complexes.

Graphic part of the thesis is presented in twelve drawing sheets and two spacial models, showing the concept of the urban structure of Kaunas station district (scale 1:2000) and distinctive fragment of the urban concept (scale 1:500).

Master thesis contains: Explanatory writing of 103 pages without appendices, 69 illustrations, 38 sources of literature. Graphic part is presented in 12 drawing sheets (1000 mm by 700 mm each) and two spacial models (scale 1:2000 and 1:500).

Keywords: Kaunas Naujamiestis, Kaunas station district, urban structure, townscape, visual identity.

(Baigiamojo darbo sąžiningumo deklaracijos forma)

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

Donatas Pilka, 20092550

(Studento vardas ir pavardė, studento pažymėjimo Nr.)

Architektūros fakultetas

(Fakultetas)

Architektūra, UKAmf-14

(Studijų programa, akademinė grupė)

BAIGIAMOJO DARBO (PROJEKTO)

SĄŽININGUMO DEKLARACIJA

2016 m. birželio 12 d.

Patvirtinu, kad mano baigiamasis darbas tema „Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinė architektūrinė koncepcija“ patvirtintas 2016 m. kovo 24 d. dekanų potvarkiu Nr. 36ar, yra savarankiškai parašytas. Šiame darbe pateikta medžiaga nėra plagijuota. Tiesiogiai ar netiesiogiai panaudotos kitų šaltinių citatos pažymėtos literatūros nuorodose.

Prenkant ir įvertinant medžiagą bei rengiant baigiamąjį darbą, mane konsultavo mokslininkai ir specialistai: Regina Žukienė. Mano darbo vadovas doc. dr. Dalia Dijokienė.

Kitų asmenų indėlio į parengtą baigiamąjį darbą nėra. Jokių įstatymų nenumatytų piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs (-usi).

(Parašas)

Donatas Pilka
(Vardas ir pavardė)

TURINYS

1. ĮVADAS	7
1.1. Tyrimo objektas ir temos aktualumas	7
1.2 Problema ir jos aktualumas	7
1.3 Darbo tikslas ir uždaviniai	8
1.4 Baigiamojo darbo struktūra	9
2. ANALITINĖ – METODINĖ DALIS	9
<u>2.1 Tiriamojo lauko samprata</u>	9
<u>2.2 Tradiciniai urbanistikos principai</u>	11
2.2.1 Miestas kaip sistema	11
2.2.2 Miesto urbanistinė struktūra	13
2.2.3 Miesto erdvinė struktūra	15
2.2.4 Gatvės fenomenas	15
2.2.5 Šiuolaikinis požiūris į urbanistines erdves	17
<u>2.3 Modernizmo įtaka tradicinei miesto urbanistinei struktūrai</u>	21
<u>2.4 Reakcija į modernizmą</u>	23
<u>2.5 Racionalizmas ir kontekstualizmas urbanistiniame projektavime</u>	25
2.5.1 Kontekstualizmas	26
2.5.2 Racionalizmas	26
2.5.3 Kontekstualizmo ir racionalizmo aktualumas	28
<u>2.6 Miestovaizdžio samprata</u>	29
2.6.1 Išorinis miestovaizdis	30
2.6.1.1 Išorinio miestovaizdžio samprata	30
2.6.1.2 Išorinio miestovaizdžio principai	31
2.6.1.3 Išorinio miestovaizdžio formavimo priemonės	32
2.6.2 Vidinis miestovaizdis	35
2.6.2.1 Vidinio miestovaizdžio samprata	35
2.6.2.2 Vidinio miestovaizdžio principai	36

2.6.2.3 Vidinio miestovaizdžio formavimo priemonės	39
2.6.3 Išorinio ir vidinio miestovaizdžio tipų palyginimas	48
<u>2.7 Analitinės – metodinės dalies išvados</u>	50
3. EKSPERIMENTINĖ TIRIAMOJI DALIS	52
<u>3.1 Kauno stoties rajono urbanistinės struktūros ypatumų įvertinimas</u>	52
3.1.1 Neantropogeninių veiksnių analizė: gamtinė aplinka	52
3.1.2 Antropogeninių veiksnių analizė	52
3.1.2.1 Istorinės raidos analizė	52
3.1.2.2 Urbanistinės struktūros analizė	55
3.1.2.3 Paveldosauginė analizė	59
3.1.3 Analizės išvados	60
3.1.4 Meninių urbanistikos principų paieška	62
<u>3.2 Teorinių modelių formavimas ir vertinimas</u>	64
3.2.1 Alternatyvų paieška ir vertinimas	64
3.2.2 Alternatyvų paieškos ir vertinimo išvados	67
<u>3.3 Analogų studija</u>	68
3.3.1 Analogų pasirinkimo kriterijai	68
3.3.2 Lježo Guillemins stotis	69
3.3.3 Londono Stratford stotis	71
3.3.4 Vienos centrinė stotis	73
3.3.5 Analogų studijos išvados	75
<u>3.4 Eksperimentinės tiriamosios dalies išvados ir rekomendacijos</u>	77
4 EKSPERIMENTINĖ PROJEKTINĖ DALIS	77
<u>4.1 Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinė architektūrinė koncepcija</u>	77
4.1.1 Architektūrinė urbanistinė miestovaizdžio koncepcija	77
4.1.1.1 Kauno miesto centrinės dalies miestovaizdžio koncepcinis modelis	77
4.1.1.2 Siūlomas teritorijos urbanistinės koncepcijos modelis	79
4.1.1.3 Teritorijos išorinio miestovaizdžio koncepcija	82

4.1.1.4 Teritorijos vidinio miestovaizdžio koncepcija	84
4.1.1.5 Architektūrinės urbanistinės miestovaizdžio koncepcijos verifikacija ir išvados	87
4.1.2 Teritorijos fragmento detalizacija	88
<u>4.2 Urbanistinių kompleksų detalizacija</u>	89
4.2.1 Charakteringų urbanistinės koncepcijos mazgų tūrinis - erdvinis sprendinys	89
4.2.1.1 Stoties urbanistinis kompleksas	89
4.2.1.2 Paupio aikštės urbanistinis kompleksas	94
4.2.2 Sprendinių verifikavimas ir išvados	100
<u>4.3 Eksperimentinės projektinės dalies išvados</u>	101
5 IŠVADOS. GALUTINĖS MAGISTRO STUDIJŲ TEZĖS	102
6 PRIEDAI	104
6.1 Literatūros sąrašas	104
6.2 Iliustracijų sąrašas	105
6.3 Planšetai	109
6.4 Maketo nuotraukos ir vizualizacijos	114

1. ĮVADAS

1.1 TYRIMO OBJEKTAS IR TEMOS AKTUALUMAS

Lietuvos miestų istorinė urbanistinė raida buvo dinamiškas ir nenuoseklus procesas, atspindintis kintančius ideologinio požiūrio į miestą principus, politinę situaciją, ekonomines šalies galimybes ir šalį nuniokojusius karus. Šių procesų dėka Lietuvos miestų urbanistinė struktūra neretai susiduria su identiteto krize: iki šių dienų išlikusių vertingų objektų apimtis yra nepakankama, kad būtų galima identifikuoti vieningus architektūrinius ir urbanistinius parametrus – miesto dalies identitetą. Vienas tokių atvejų – Kauno stoties rajonas, Naujamiesčio pietrytinė dalis.

Kauno stoties rajonas – taip miesto centrinėje dalyje esanti teritorija, kuri per daugiau nei šimtą metų neįgavo stabilios urbanistinės struktūros. Keičiantis politinėms, ekonominėms ir ideologinėms aplinkybės ši teritorija kito tik fragmentiškai, neformuojant vieningos teritorijos urbanistinės koncepcijos. Atskiru laikotarpių pastatai, stovintys pagal jų statybos metu vyravusias urbanistinės struktūros „madas“, sukuria eklektišką įvaizdį, kurį dar labiau sustiprina užstatymo nevientisumas, atsiradęs dėl Antrojo Pasaulinio Karo padarytos žalos.

Geležinkelio stotis – tai miesto vartai, o stoties rajonas – jungiamoji grandis, siejanti geležinkelio stotį su istoriniu miesto centru. Toks teritorijos vaidmuo miesto struktūroje leidžia daryti prielaidą, kad jos įvaizdis turėtų būti prioritetinga miesto prestižo formavimo problema. Šiuo atveju, įvaizdis yra kompleksinis reiškinys, kurio vienas aspektų yra urbanistinės aplinkos vizualinė kokybė ir identitetas – **miestovaizdis**.

Baigiamajame magistro darbe nagrinėjama teorinė **tema**: miestovaizdžio samprata ir formavimo principai. Šio darbo konkretus **tyrimo objektas** – Kauno stoties rajono urbanistinė struktūra

1.2 PROBLEMA IR JOS AKTUALUMAS

Miesto urbanistinės struktūros valdymas Lietuvoje iki šio traktuojamas kaip ūkinė, žemėtvarkinė veikla. Urbanistinės aplinkos vizualinio formavimo principai arba neegzistuoja, arba apsiriboja tik prisitaikymo prie esamo konteksto reikalavimais. Tačiau tokie reikalavimai Lietuvos sąlygomis veiksmingi tik ten, kuri yra išlikusi kritinė masė istorinio konteksto (senamiesčiuose ir naujamiesčiuose). Kitose teritorijose tokie apribojimai arba netaikomi, arba jei ir taikomi, tai dažniausiai neturi prasmės, nes nėra aiškos konteksto kokybės, prie kurios reikėtų derintis – nėra susiformavusio miestovaizdžio.

Kauno stoties rajonas yra tipinis nesuformuoto miestovaizdžio pavyzdys. Teritorijos vizualinės aplinkos kokybės identifikuoti negalima, nes urbanistinė struktūra neturi atpažįstamų vieningos koncepcijos požymių. Urbanistinės struktūros kokybės ir plėtros principų trūkumas sudaro sąlygas chaotiškam architektūrinių objektų atsiradimui, kai nėra laikomasi bendrų parametrų (užstatymo aukštingumo, morfotipo, padėties sklype ir t.t.). Taigi, nesant bendros urbanistinės koncepcijos, naujai statomi pastatai tik dar labiau blogina šios teritorijos vizualinį vientisumą.

Urbanistinės struktūros principų neatpažįstamumas leidžia daryti prielaidą, kad teritorija neturi kokybiško vizualinio identiteto, o esama teritorijos urbanistinė struktūra pasižymi reikšmingais trūkumais. Remiantis šia prielaida, formuojami **pagrindiniai probleminiai klausimai**:

- Ar Kauno stoties rajone egzistuoja urbanistinės struktūros vizija, kurios įgyvendinimą reikėtų tęsti; ar reikalinga nauja urbanistinės struktūros koncepcija?
- Ar stoties rajonui reikalingas savitas identitetas; ar tai turėtų būti Naujamiesčio urbanistinės struktūros tęsia?
- Kokiomis priemonėmis yra formuojama šiuolaikinius urbanistikos principus atspindinti urbanistinė struktūra ir kaip kuriamas jos vizualinis identitetas?
- Kas yra miestovaizdis: kokia šios sąvokos samprata, įgyvendinimo būdai ir pritaikomumas formuojant stoties rajono urbanistinę koncepciją?

1.3 DARBO TIKSLAS IR UŽDAVINIAI

Miesto urbanistinių struktūrų vizualinio identiteto problema Lietuvoje yra itin aktuali, nes dabartinės projektavimo procedūrose meninis urbanistikos aspektas yra vertinamas formaliai, taip kuriant „beveides“, nekontekstualias miesto dalis. Vietos identiteto veiksnys yra svarbiausias miesto centrinėms dalims, kurioms būdinga reprezentacinė funkcija. Taigi, formuojant stoties rajono identitetą turėtų būti peržiūrima ir urbanistinė struktūra, kaip pagrindinė fizinės aplinkos formavimo dimensija. Tačiau ar racionalios, pagrįstos ir logiškos urbanistinės struktūros suformavo pakanka pasiekti vizualinio identiteto kokybę; ar, galbūt, egzistuoja meniniai aspektai, į kuriuos būtina atsižvelgti kuriant vietos identitetą?

Darbo tikslas: Parengti Kauno stoties rajono miestovaizdžio koncepciją.

Uždaviniai:

1. Išnagrinėti urbanistinės struktūros sampratą ir formavimo principus.
2. Išnagrinėti miestovaizdžio sampratą, formavimo principus ir taikomumą formuojant urbanistinę struktūrą.
3. Ištirti Kauno stoties rajono urbanistinės struktūros ypatumus, raidą ir potencialias plėtros galimybes. Identifikuoti vertingąsias ir saugotinas savybes, bei urbanistinę struktūrą žalojančius veiksniai.
4. Identifikuoti esamą ir potencialų teritorijos vaidmenį bendroje miesto urbanistinėje struktūroje.
5. Remiantis miestovaizdžio formavimo principais, parengti stoties rajono urbanistinę koncepciją.
6. Parengti detalizuojamų urbanistinių kompleksų tūrinį–erdvinį sprendinį.

1.4 BAIGIAMOJO DARBO STRUKTŪRA

Magistro baigiamąjį darbą sudaro trys pagrindinės dalys:

- **Analitinė – metodinė dalis**, kurioje analizuojama tiriamojo lauko samprata ir teoriniai aspektai, susiję su darbo tema.
- **Eksperimentinėje tiriamojoje dalyje** analizuojama konkretus tyrimo objektas – Kauno stoties rajonas; formuluojami meniniai urbanistikos principai ir koncepcijos teoriniai modeliai.
- **Eksperimentinėje projektinėje dalyje** rengiama Kauno stoties rajono miestovaizdžio koncepcija ir detalizuojami pasirinkti fragmentai.

Baigiamojo darbo rezultatai apibendrinami galutinės magistro studijų tezėse

Magistro baigiamojo darbo struktūra pateikta chemoje (1 pav.)

2. ANALITINĖ – METODINĖ DALIS

2.1 TIRIAMOJO LAUKO SAMPRATA

Architektūra ir urbanistinis projektavimas yra tarp labai nedaugelio neišvengiamų (ir todėl – viešų) meno formų. Žmogus gali pasirinkti, ar jis nori patirti dailės, literatūros, muzikos menu produktus, tačiau pasirinkit negali, kai kalbama apie architektūrą ir urbanistinę aplinką. Kasdieniniame gyvenime žmonės privalo naudotis pastatais ir urbanistine aplinka. Žmogus gali pasirinkti ar domėtis aukštųjų menu kūriniais, turinčiais santykinai siaurą auditoriją ir todėl turinčiais didžiulę išraiškos laisvę, tačiau miesto urbanistinės aplinkos ir architektūros atveju auditorija yra daug platesnė ir nesavanoriška (priverstina), todėl šių veiklų padariniai turi atitikti daug platesnės auditorijos (visuomenės) interesus, o besąlygišką kūrybos laisvę šiuo atveju keičia įvairūs principai, standartai. Architektūra ir urbanistinis projektavimas dėl šių savybių atitolsta nuo grynųjų menu ir tampa tarpdisciplininė sfera, kuriai būdingi tiek mokslo, tiek meno elementai.

Mokslo pasaulyje vis dar aktuali diskusija, ar tie patys tyrimo metodai, kuriais tiriami gamtos ir tikslieji mokslai, gali būti naudojami socialiniuose moksluose bei menuose. Nors nuo pat XIX a. naudojamas metodologijos instrumentas ir užurpavo mokslo tyrimų lauką, socialiniai mokslai XX a. antroje pusėje išsilaisvino iš tikslųjų mokslų diktuojamų tyrimų principų ir įtvirtino atskirą požiūrį į mokslą. Architektūra ir urbanistika, tuo tarpu, vis dar analizuojamos tikslųjų mokslų metodais, kurie ne visuomet geba atsakyti ir pateikiamus klausimus. Urbanistinio projektavimo problema, kuri vis dar išlieka opi, yra tai, kad nors ir turime tam tikrų teorijų, nagrinėjančių šią sferą jos lauke (angl. *theory in urban design*), nėra patikimos teorijos apie ją (angl. *theories of urban design*). Mūsų pasaulio matymas yra vien tik besiremiantis savimi; kitaip tariant – urbanistinis projektavimas yra veikla, kuria užsiima urbanistinių struktūrų projektuotojai (Cuthbert 2011). Urbanistinis projektavimas, kaip atskira disciplina, moksle vis dar neturi aiškaus nusistovėjusio veiklos lauko, kuris dažnai persidengia su kitomis mokslo (ar veiklos) šakomis, ir dėl to ši disciplina dažnai tik lieka kitų disciplinų (tokių kaip architektūra, urbanistinis planavimas,

Kauno stoties rajono miestovaizdžio koncepcija

Baigiamojo magistro darbo struktūra

Dontas Pilka

2016

Sudėtinės baigiamojo darbo dalys	Etapai	Metodai	Turinys
IVADAS	Tyrimo objektas ir problematika	Tyrimo objektas ir temos aktualumas Problema ir jos aktualumas Darbo tikslas ir uždaviniai. Baigiamojo darbo struktūra	Tyrimo objektas ir temos aktualumas Problema ir jos aktualumas Darbo tikslas ir uždaviniai. Baigiamojo darbo struktūra
ANALITINĖ - METODINĖ DALIS	Teorinis problemos nagrinėjimas Literatūros analizė	Tyrimo lauko samprata ir metodai	Tiriamąjo lauko samprata Tradiciniai urbanistikos principai
		Miestovaizdžio problemos konteksto tyrimai	XX a. modernizmo įtaka tradicinei miesto urbanistinei struktūrai Reakcija į modernizmą Racionalizmas ir kontekstualizmas urbanistiniame projektavime Kontekstualizmas Racionalizmas Kontekstualizmo ir racionalizmo aktualumas
		Miestovaizdžio sampratos tyrimai	Miestovaizdžio samprata Išorinis miestovaizdis Vidinis miestovaizdis Išorinio ir vidinio miestovaizdžio tipų palyginimas
		Analitinės – metodinės dalies išvados	Analitinės – metodinės dalies išvados
EKSPERIMENTINĖ TIRIAMOJI DALIS	Kauno stoties rajono urbanistinės struktūros ypatumų įvertinimas	Neantropogeninių veiksmų analizė	Gamtinės aplinkos analizė
		Antropogeninių veiksmų analizė	Istorinės rados analizė Urbanistinės struktūros analizė: Kauno miesto kompozicinis modelis Naujamiesčio urbanistinė-morfologinė struktūra Miesto urbanistinių erdvių sistema Infrastruktūros sistema Naujamiesčio reikšmė miesto kompozicinėje struktūroje vizualinių ryšių aspektu Paveldosauginė analizė
		Išvados	Analizės išvados
		Meninių urbanistikos principų paieška	Esamų meninių urbanistikos principų paieška Sisteminių urbanistinės struktūros privalumų ir trūkumų identifikavimas Siūlomi meniniai urbanistikos principai
	Teorinių modelių formavimas ir vertinimas	Alternatyvų paieška ir vertinimas Išvados	Alternatyvų paieška Alternatyvų vertinimo kriterijų sudarymas Alternatyvų vertinimas Išvados
	Analogų studija	Analogų studija	Analogų pasirinkimo kriterijai Londono Stratford stotis Lježo Guillemins stotis Vienos centrinė stotis Analogų studijos išvados
	Eksperimentinės tiriamosios dalies išvados ir rekomendacijos	Eksperimentinės tiriamosios dalies išvados ir rekomendacijos	Eksperimentinės tiriamosios dalies išvados ir rekomendacijos
EKSPERIMENTINĖ PROJEKTINĖ DALIS	Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinė architektūrinė koncepcija	Urbanistinės miestovaizdžio koncepcijos modelis	Kauno miesto centrinės dalies miestovaizdžio koncepcinis modelis Siūlomas teritorijos urbanistinės koncepcijos modelis Teritorijos išorinio miestovaizdžio koncepcija Teritorijos vidinio miestovaizdžio koncepcija Urbanistinės koncepcijos išvados
		Teritorijos fragmento detalizacija	Teritorijos fragmento urbanistinis modelis Saugomų bei vertingų elementų integravimas į siūlomą struktūrą Charakteringi urbanistinės koncepcijos mazgai
		Koncepcijos verifikavimas ir apibendrinimas	Koncepcijos verifikacija Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinės architektūrinės - koncepcijos išvados
	Urbanistinių kompleksų detalizacija	Charakteringų urbanistinės koncepcijos mazgų tūrinis - erdvinis sprendinys	Stoties urbanistinis kompleksas Aplinkos specifika Reikšmė urbanistinės struktūros koncepcijoje Tūrinė - erdvinė kompozicija Planiniai sprendiniai
			Paupio aikštės urbanistinis kompleksas Aplinkos specifika Reikšmė urbanistinės struktūros koncepcijoje Tūrinė - erdvinė kompozicija Planiniai sprendiniai
		Sprendinių verifikavimas ir išvados	Sprendinių verifikacija Urbanistinių kompleksų detalizacijos sprendinių išvados
	Eksperimentinės projektinės dalies išvados	Eksperimentinės projektinės dalies išvados	Eksperimentinės projektinės dalies išvados
IŠVADOS	Išvados	Išvados. Galutinės magistro studijų tezės	Galutinės magistro studijų tezės

1 pav. Magistro baigiamojo darbo struktūros schema (autoriaus schema)

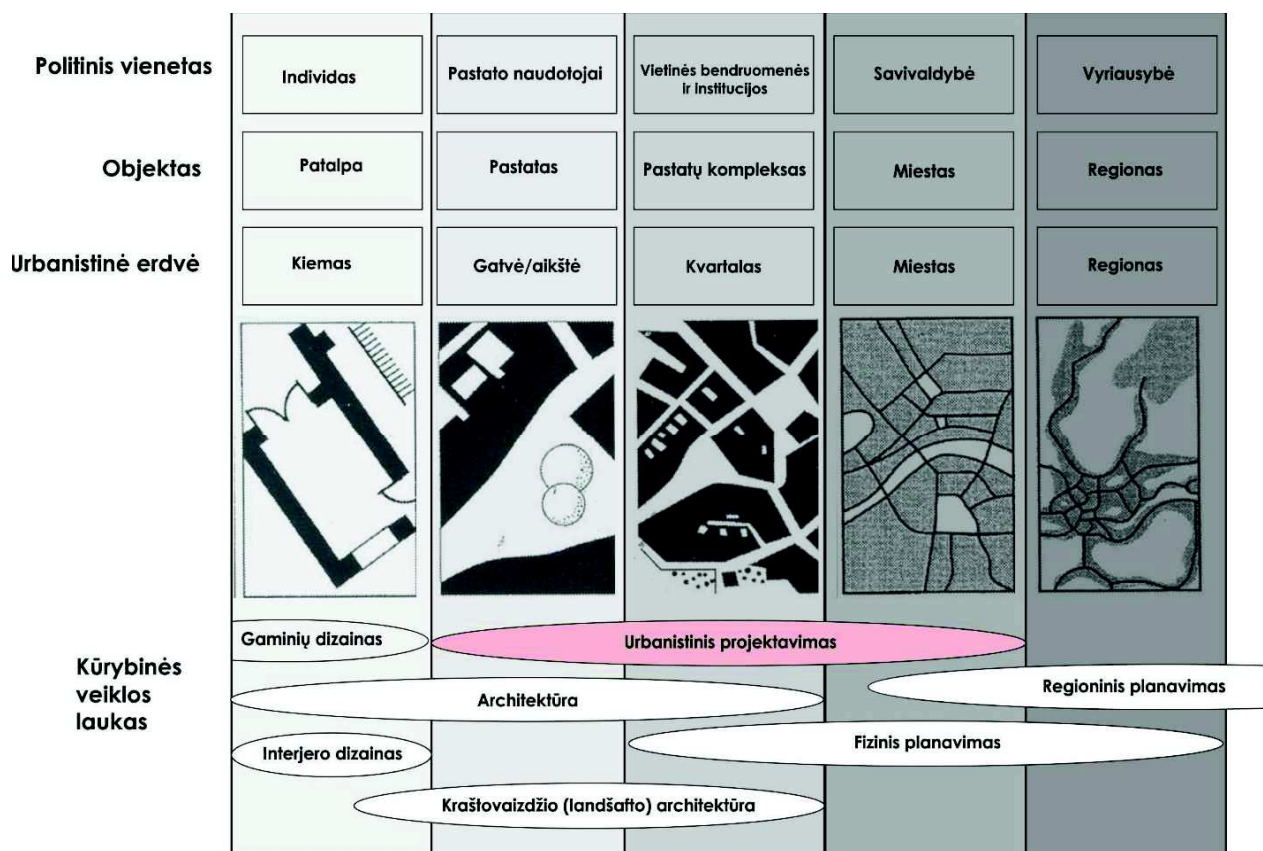
miesto inžinerija) parašėse. Lietuva šiame kontekste yra puikus pavyzdys – urbanistinis projektavimas teisiškai Lietuvoje neegzistuoja.

Urbanistinio projektavimo teorija yra itin stipriai susijusi su racionalizmu, kaip dažniausiai naudojama metodologijos forma, kuria remiantis analizuojama hierarchijos, struktūros, sistemos, vykdomas situacijos modeliavimas. Ši, iki šiol nusistovėjusi tradicija, susiduria su vis didesnę kritiką, nes atsiranda naujos mokslo socialinių mokslų šakos, kurių teorija tampa aktuali urbanistinio projektavimo kontekstu, į kurią turėtų būti atsižvelgtą. Racionalizmo monopolis architektūros ir urbanistikos lauke yra stipriai įsitvirtinęs, ir dėl egocentriškos prigimties nepripažįstamas kitų mokslo šakų tyrinėjamas ir atrandamas naujo pobūdžio kontekstas (Cuthbert 2011). Šios situacijos rezultatas yra atsirandanti vis didesnė takoskyra tarp tradicinės urbanistikos (monopolinio požiūrio į tyrimų lauką) ir šiuolaikinės, besiremiančios ir kitų mokslo sričių žiniomis.

VG TU Urbanistikos katedroje dominuojanti urbanistikos tradicija, kurios šviesoje ir parengtas šis darbas, yra tradicinio požiūrio į urbanistiką pavyzdys. Todėl šio darbo tyrimo darbo objektas yra urbanistinė struktūra ir jos parametrai, atsiribojant nuo tarpdisciplininių socialinių kontekstų.

Didžiąją pastarojo amžiaus dalį santykis tarp architektūrinio ir urbanistinio projektavimo buvo neidentifikuojamas, ir tokia situacija daugumoje šalių išlikusi iki šių dienų. Nes urbanistinis planavimas iki šeštojo dešimtmečio buvo architektų veiklos sfera, kol socialinių mokslų ir geografinės teorija pareiškė pagrįstas pretenzijas į šio žanro veiklą (Cuthbert 2011). Tačiau siekiant kokybiškų ir pagrįstų darbo rezultatų yra būtina apibrėžti tiriamojo lauko sampratą: kas yra urbanistinis projektavimas? Kas yra urbanistinio projektavimo veiklos objektas? Atsakymus į šiuos klausimus pateikia britų urbanistės Marion Roberts ir Clara Greed, kurių parengtoje urbanistinio projektavimo proceso metodikoje („*Approaching Urban Design: the Design Process*“ 2001), pateikiama aplinkos formavimo (angl. *built environment*) disciplinų klasifikacija (2 pav.).

Remiantis šia klasifikacija, urbanistinio projektavimo objektas: pastatas, pastatų kompleksas ir miestas. Šių tipų atitikmuo urbanistinėje struktūroje būtų: gatvė ar aikštė, kvartalas ir miestas. Pateiktoje klasifikacijoje taip pat atsispindi ir architektūros santykis su urbanistiniu projektavimu – šios disciplinos yra susiję, turi sutampančių veiklos objektų. Todėl šiame darbe darbe bus koncentruojamasi į urbanistinio projektavimo lauko problemas, tačiau kartu iš dalies paliečiant ir neatsiejamą architektūrinį aspektą.



2 pav. Projektavimo disciplinų klasifikacija (Roberts, Greed 2001)

2.2 TRADICINIAI URBANISTIKOS PRINCIPAI

2.2.1 MIESTAS KAIP SISTEMA

Žmogaus veiklos suformuota aplinka mokslo pasaulyje suvokiama kaip skirtingų rangų urbanistinės sistemos. Miestas gali būti suvokiamas kaip sistema, nes, kaip teigia prof. Pranciškus Juškevičius, jis turi visus būtinus sistemos pripažinimo požymius (Juškevičius *et al* 2013):

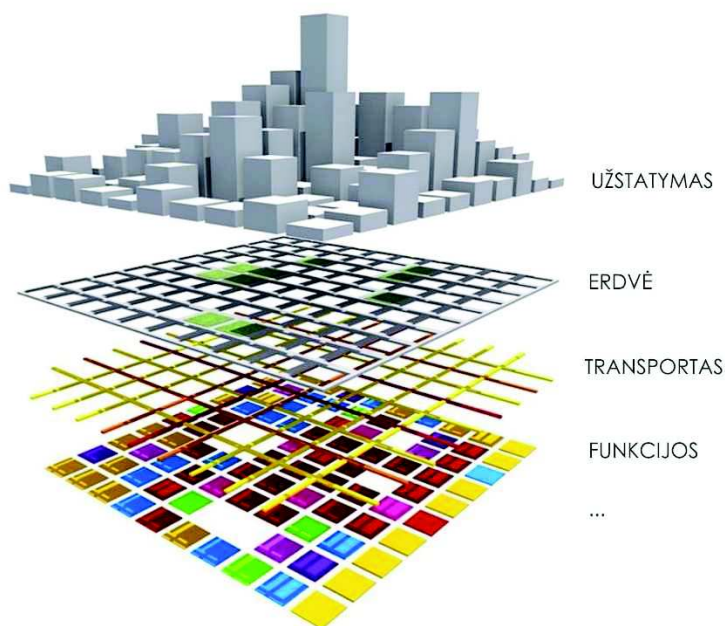
- Elementai – tai identifikuojamos struktūros dalys priklausomai nuo tikslų ir mastelio (namai, kvartalai, rajonai, miesto centras ir t.t..)
- Ryšiai – santykiai, priklausomybės ir įtakos, veikiančios tarp vieno ar kitų elementų.
- Aplinka – natūrali ir antropogeninė (gamtinė ir dirbtinė) vidaus fizinė aplinka, kurioje vyksta dauguma miesto ar kitos sistemos procesų.
- Kito tipo aplinka – socialinė ir ekonominė, teisinė.

Namas, kvartalas, miestelis, miestas, aglomeracija, metropolis ir megapolis – tai urbanistinės sistemos, nuo mažiausios iki šiuo metu žinomos didžiausios. Kiekviena iš šių sistemų taip pat gali būti vertinama kaip stambesnės už ją sistemos posistemė. Taigi, rajonai gali būti interpretuojami kaip miesto posistemė, o miestai – kaip aglomeracijos posistemė. Kartu šios sistemos jungiasi į bendrą urbanistinę sistemą.

Urbanistinės sistemos elementai ir posistemiai yra sujungti tiesioginiais ir grįžtamaisiais ryšiais, nuolat veikia ir keičia vienas kitą (2 pav.). Tą patį galima pasakyti ir apie išorės ryšius ir aplinką. Todėl urbanistinio planavimo ir plėtros valdymo tikslas – padėti išlaikyti sistemos gyvybingumą (Juškevičius *et al* 2013). Urbanistinis projektavimas ir architektūra yra disciplinos, atsakingos už tam tikro rango (miesto ir smulkesnių posistemų) sistemų formavimą ir valdymą.

Miesto ar kitos urbanistinės sistemos egzistavimas ir pripažinimas reiškia, kad:

- Sistemai būdingas sinergijos efektas, kai ji įgyja palankių savybių, kurių neturi sistemą sudarantys pavieniai elementai.
- Valdymo ir konfigūravimo reikmėms sistemą galima skaidyti į atskirus posistemius, o šį – į dar smulkesnius. Tokiu būdu galima geriau suprasti sistemos veikimą ir sukurti metodus jai transformuoti.
- Miesto sistema gali būti suskaidyta į funkcinius posistemius: socialinę, želdinių, transporto ir t.t..)
- Miestas yra atvira sistema – tai regiono posistemis, kurį veikia tokie išoriniai veiksniai kaip: globalizacija, ekonomika, klimatas ir t.t..
- Miesto funkcionavimas nėra iš anksto nulemtas, nes egzistuoja įvairūs atsitiktiniai veiksniai. Nepaisant to, miestas yra valdoma sistema; jos valdymo procesų tikslas yra prisitaikyti prie nenumatytų veiksmų ir užtikrinti sistemos tolesnį egzistavimą ir evoliuciją.



3 pav. Miesto, kaip sistemos modelis (šalt.: CAS, Wikipedia: 2016)

Taigi, sisteminis požiūris į miestą leidžia analizuoti įvairių procesus ir elementus, taip sukaupiant žinių (metodų, priemonių) lauką, kuris reikalingas šios sistemos valdymui,

transformavimui ir egzistavimui. Sistemos ir struktūrinių elementų hierarchiniai santykiai leidžia identifikuoti iškilusių problemų rangą; nustatyti kokie pokyčiai yra reikalingi ir kuriuos struktūrinius sistemos elementus jie turėtų paliesti. Tokių probleminių (keistinių) elementų įvardijimas leidžia suprasti, kokios srities specialistai turėtų užsiimti problemų sprendimu – įvardinti profesinės veiklos lauką.

2.2.2 MIESTO URBANISTINĖ STRUKTŪRA

Miestą kaip sistemą pirmiausia būtų galima išskirti į dvi kategorijas: nematerialųjį ir materialųjį. Nematerialus miestas yra nedaug susijęs su aplinkos formavimo disciplinomis, todėl jo nuodugnai neanalizuosime (4 pav.). Jį sudaro įvairūs procesai (posistemės), kuriuos būtų galima sugrupuoti į:

- Vertikaliuosius – užtikrinančius sistemos valdymą, numatančius tolesnę raidos kryptį, politiką. Taip procesai, kuriuose yra išreikšti „galios“ ir „valios“ aspektai, išorinės aplinkybės.
- Horizontaliuosius – kurie atspindi sistemos funkcionavimą, gyvybingumą, elementų tarpusavio ryšius ir t.t..

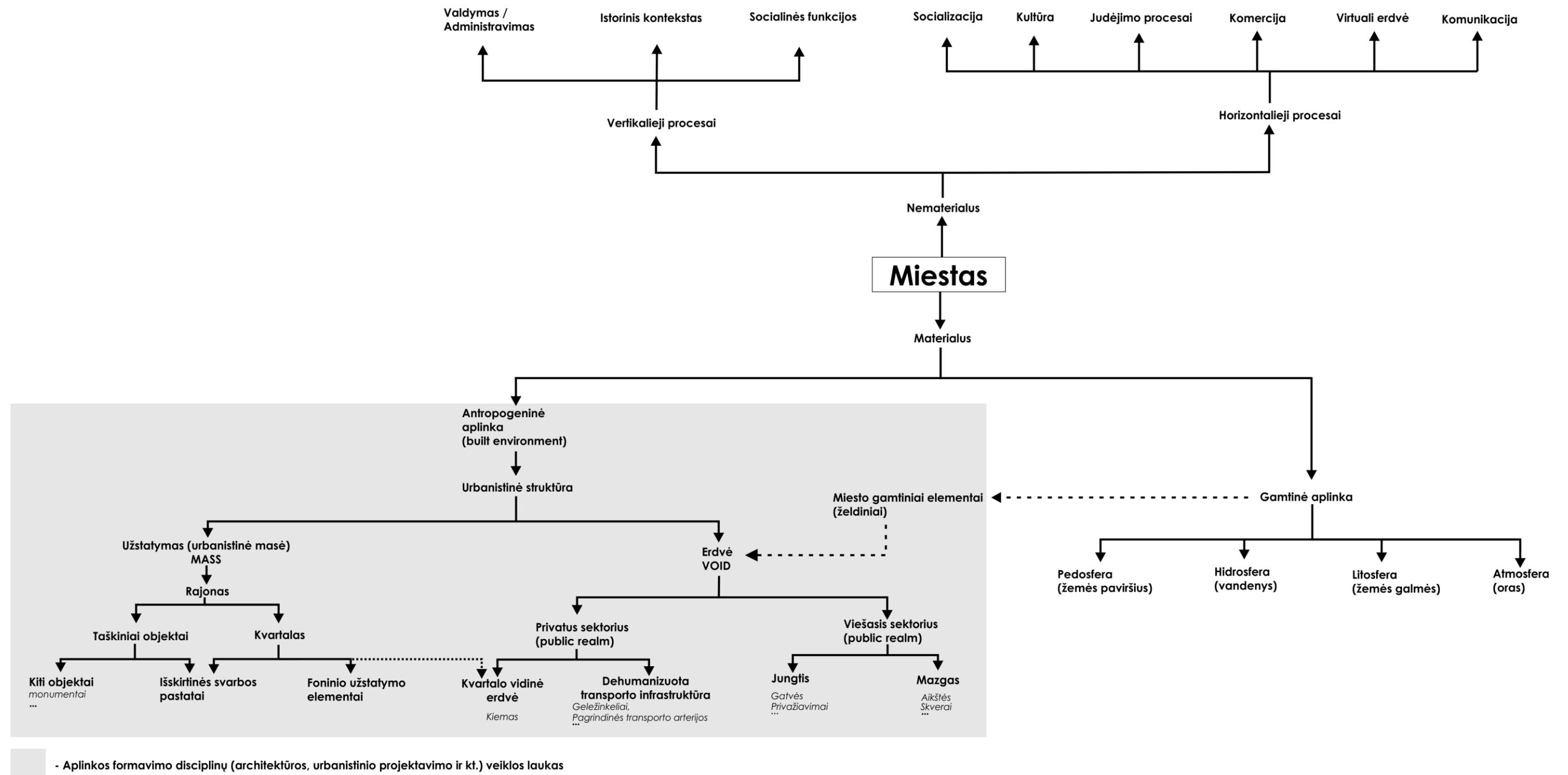
Vertikalumo ir horizontalumo terminai šiuo atveju pasirinkti remiantis šių sąvokų reikšme organizacinių struktūrų tipologijoje, kurioje vertikalieji santykiai atspindi valdžios ir kontrolės vektorių; o horizontalieji – labiau demokratinius, tarpelementinius ryšius.

Materialusis miestas skirstomas į gamtinę aplinką ir antropogeninę aplinką. Gamtinė aplinka, tai fiziniai aplinkos parametrai, kurie aplinkoje egzistavo iki atsirandant miestui. Antropogeninė aplinka – tai žmogaus suformuota aplinka. Miestas yra pagrindinė žmogaus veiklos aplinkoje raiškos forma, todėl miesto teritorijoje koncentruojamasi į antropogeninės aplinkos formavimą transformuojant gamtinę aplinką. Gamtinės aplinkos prioritetą laikomas svarbesniu už miesto (gyvenvietės) ribų (4 pav).

Antropogeninė aplinka (angl. *built environment*) – tai aplinkos formavimo disciplinų veiklos laukas, o urbanistinė struktūra – veiklos objektas. Konkrečios profesijos veiklos laukas skiriasi priklausomai nuo to, kuris urbanistinės struktūros elementas yra veiklos objektas. Šio darbo, kaip atstovaujancio urbanistinį projektavimą, tyrimo objektas – urbanistinė struktūra.

Pagal fizinės raiškos pobūdį, urbanistinė struktūra skirstoma yra užstatymą (angl. *mass*) ir erdvę (angl. *void*), kitaip tariant, į fizinius tūrinius objektus ir į erdvę esančią tarp jų. Užstatymą sudaro pastatų grupės (kvartalai) ir pavieniai pastatai. Erdvinė miesto struktūra gali būti skirstoma į viešąjį ir privatų sektorių. Urbanistinės struktūrai didesnę reikšmę turi viešojo sektoriaus erdvinė struktūra, nes ji skaido urbanistinę masę ir smulkesnius elementus. Viešojo sektoriaus erdvinę struktūrą sudaro dviejų tipų elementai – jungtys (gatvės) ir mazgai (aikštės).

Erdvinė struktūra yra pagrindinis visą urbanistinę struktūrą lemiantis veiksnys, todėl siekiant geriau suprasti jos veikimo principus ir formavimo galimybes reikėtų apžvelgti ir jų



4 pav. Miesto kaip sistemos schema (autoriaus schema)

tipologiją. Vienas žymiausių erdvinės struktūros tyrinėtojų – austrų kilmės architektas Christopheris Alexanderis (vok. Christopher Alexander). Anot jo, urbanistinės erdvės gali būti analizuojamos trimis aspektais (Alexander *et al* 1977):

1. Pagal tipą (gatvės arba aikštės);
2. Pagal santykį (poveikį kompozicijos formavimui);
3. Pagal erdvinius parametrus (pozityvios arba negatyvios).

Pagal erdvinius parametrus skiriami du erdvių tipai:

1. Pozityviosios erdvės – turinčios aiškiai atpažįstamus formantus, leidžiančius suvokti erdvę kaip vientisą tūrį. Erdvių formantais gali būti pastatai ir jų elementai, medžiai, grindinio lygio pokyčiai ir t.t..

2. Negatyvios erdvės – kai formantų nėra, ar jų nepakanka, kad būtų galima suvokti erdvę kaip uždara, aplinkoje identifikuojamą objektą.

Uždaras (pozityvias) erdves formuoja trys pagrindiniai elementai:

1. Aplinkiniai pastatai (perimetras);
2. Grindinys;
3. Dangaus skliautas (P. Zuckeris savo tyrimuose teigia, kad pastarasis suvokiamas kaip esantis 3-4 kartus aukščiau už aukščiausią erdvę formuojantį perimetro objektą (pastatą)).

Analizuojant kodėl žmonės teikia pirmenybę suformuotoms (pozityvioms) erdvėms paaiškėjo, jog aiškus erdvės ribų identifikavimas sukelia saugumo pojūtį. (Alexander *et al* 1977) Nepaisant to, žmonės taip pat svarbus atvirumo - erdvumo pojūtis, todėl idealios erdvės bruožai toliau tikslinami siūlant “suformuoto atvirumo” idėją (Nasar 1998). Pastarojoje idėjoje teigiama, kad idealiu atveju erdvė turi būti pozityvi (suformuota) ir turėti tęstinumą (jungtis su kitomis erdvėmis).

Urbanistinės masės struktūriniai elementai – kvartalai – skirstomi pagal užstatymo morfotipą: taškiniai objektai; sodybinio, miesto vilų, kvartalinio, perimetrinio, laisvo ir senamiesčio užstatymo. Užstatymo morfotipas priklauso nuo kvartalinio struktūrinių elementų išsidėstymo jo viduje. Kartais, kai nėra atpažįstamų dominuojančių pastatų išsidėstymo principų, kvartalas laikomas nesuformuotu.

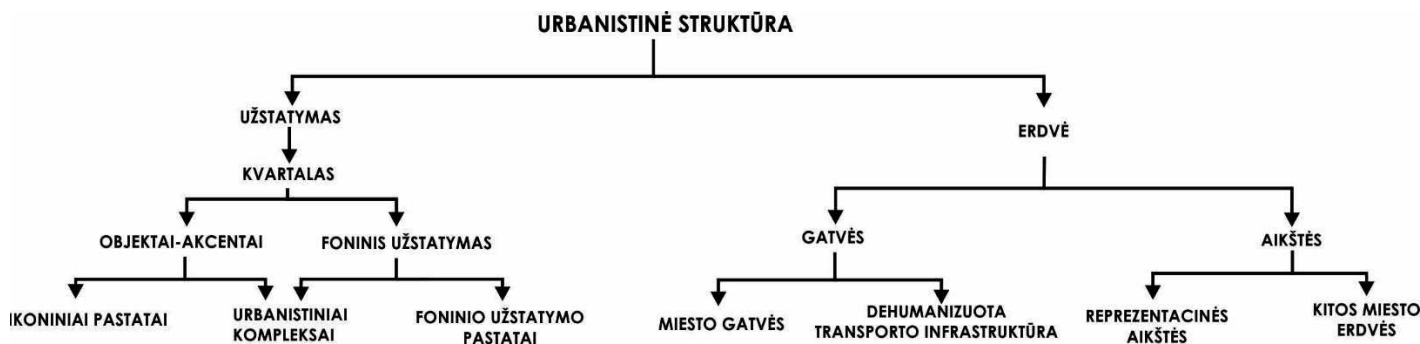
Atsižvelgiant į tai, kad šio darbo tyrimo objektas yra urbanistinė struktūra, o ne kuris nors smulkesnis jos struktūrinis elementai, tolesnė tipologija nėra aktuali. Kur kas svarbesnis šiuo atveju yra elementų tarpusavio sąveikos aspektas. Urbanistinės struktūros samprata leidžia suprasti miesto fizinės išraiškos atsiradimo priežastis ir veikimo principus. Remiantis šiomis žiniomis galima kurti urbanistinės struktūros transformacijos metodus.

2.2.3 MIESTO ERDVINĖ STRUKTŪRA

Urbanistikos terminų žodyne pateikiama labiau turinį atskleidžiantis apibrėžimas, pagal kurį **urbanistinė struktūra** – tai tarpusavyje susijusių erdvių ir jungčių visuma; tai reiškiny, nusakantis kaip užstatymas, jungtys ir erdvės susiję tarpusavyje (Cowan 2005). Šioje sampratoje, kitaip nei „miesto kaip sistemos“, atskleidžiama urbanistinės struktūros elementų hierarchija – erdvinė struktūra įvardijama kaip esminis urbanistinę struktūrą determinuojantis veiksnys, o užstatymas – tik kaip erdvinės sistemos padarinys (5 pav.). Nėgana to, šiame apibrėžime taip pat akcentuojamos jungtys, todėl galima daryti prielaidą, kad urbanistinės struktūros išraiškai didžiausią įtaką daro gatvės.

Gatvės erdvių tipo svarbą galima aiškinti analizuojant erdvės ir masės formos priklausomybę. Erdvinė miesto struktūra, persidengdama su urbanistine mase, pastarąją suskaido į atskirus struktūrinius elementus – kvartalus. Tačiau erdvinės sistemos struktūriniai elementai (gatvės ir aikštės) nevienodai svarbūs šiame reiškinyje. Urbanistinės masės skaidymą kvartalais kuria gatvių tinklas, taigi gatvė – pagrindinis kvartalinę urbanistinės masės struktūrą formuojantis elementas. Aikštė, kita vertus, yra statiškesnis ir koncentriškas elementas, kurio perimetro ir ploto santykis yra daug mažesnis nei gatvių, o tai reiškia ir sąlyčio su užstatymu perimetras yra santykinai mažas. Kitaip tariant, kvartalą gali formuoti tiek aikštė, tiek gatvė; tačiau gatvės ir kvartalo formos priklausomybė yra daug didesnė nei aikštės ir kvartalo formos.

Taigi, erdvinė struktūra yra pagrindinis urbanistinės struktūros elementas. Erdvinėje struktūroje aikštės sudaro kompozicinius mazgus, kurie šią struktūrą daro artikuliuotą. Tuo tarpu gatvės nulemia urbanistinės masės struktūrą (kvartalus). Apibendrinant galima teigti, kad aikštės yra svarbesnis elementas erdvinėje struktūroje, o gatvės yra svarbesnės formuojant urbanistinę masę.



5 pav. Miesto urbanistinės struktūros schema (autoriaus schema)

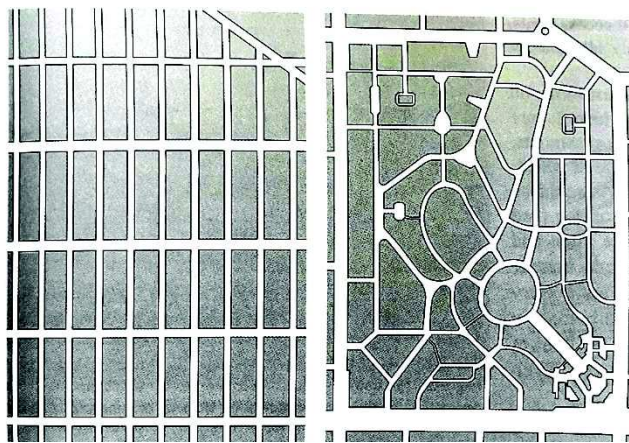
2.2.4 GATVĖS FENOMENAS

Gatvės, nuo pat miestų atsiradimo pradžios turėjo dvi pagrindines funkcijas: judėjimo ir socialinę. Abi šios funkcijos yra itin svarbios siekiant urbanistinės struktūros kokybiškumo. Judėjimas užtikrina urbanistinės masės (pastatų) aprūpinimą ir utilitarumą; tuo tarpu socialinė funkcija atspindi tokius procesus, kaip prekybą, socializaciją, bendruomenės formavimąsi ir t.t..

Transportas vandens kanalais ir vėliau atsiradęs geležinkelis konflikto dėl erdvės dalijimosi nekėlė, nes pėstieji šiai ar taip nesinaudojo tomis erdvėmis – pastarosios transporto sistemos turėjo savo atskirą infrastruktūrą. Kelių transportas, kitą vertus, dėl gatvės erdvės visuomet konkuravo su pėsčiais. Vykstant ekonominei ir technologinei pažangai, transportas gatvėse vis intensyvėjo, arklius ir vežimus keitė automobiliai, gatvės erdvė galiausiai tapo uzurpuota judėjimo funkcijos.

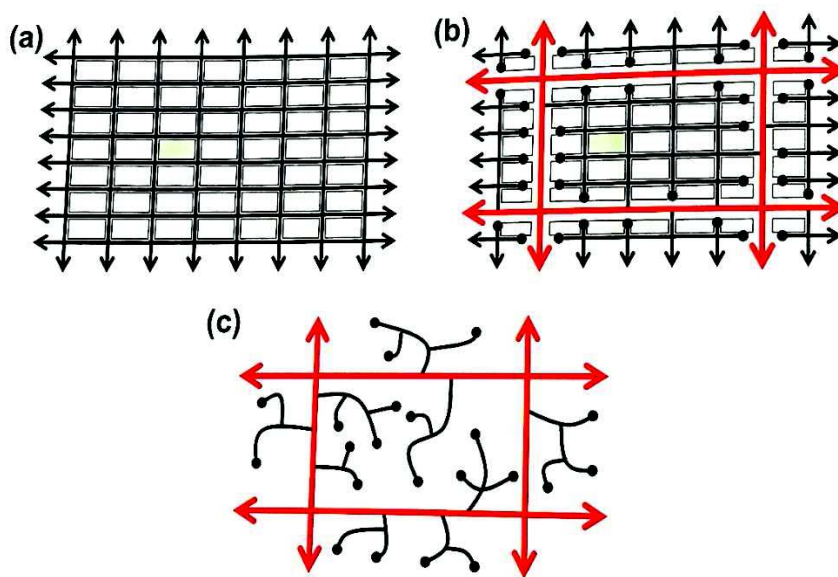
Pėsčiųjų ir transporto srautų atskyrimas atsirado tik XVIII – XIX a., kada buvo sugalvoti „šaligatviai“. Iki tol gatvėse judėjo tiek pėstieji, tiek transportas (kinkiniai, raiteliai). Dėl šios priežasties senamiesčių gatvės šiuolaikiniu požiūriu atrodo nesuprantamai siauros, tačiau taip yra todėl, kad dabarties žmogus gatvę automatiškai suvokia kaip šaligatvių ir važiuojamosios dalies derinį, nors tai pakankamai naujas reiškinys. Šaligatviai atsirado tuomet, kai gatvėse, siekiant pagerinti higienos sąlygas, tarp centrinės važiuojamosios dalies ir užstatymo buvo įrengiami grioviai nuotekoms. Nuo tada pėstiesiems buvo liepta naudotis šaligatviais, o į centrinę dalį jie įžengdavo „savo pačių rizikos sąskaita“.

XX a. atsirado dar radikalesnės idėjos, teigusios, jog geriausias būdas talpinti stipriai išaugusius transporto srautus būtų sukurti tik jiems skirtą transporto infrastruktūrą. Gatvių hierarchinės sistemos idėją pirmasis iškėlė vokiečių architektas – urbanistas Ludwigas Hilberseimeris (vok. Ludwig Hilberseimer), kuriam ši mintis kilo norint apsaugoti į mokyklą einančius vaikus nuo vis greičiau judančio transporto. Panašios idėjos atsispindėjo ir amerikiečių urbanisto Clarenco Perrio (angl. Clarence Perry) 1929m. pasiūlytoje „rajono modulio“ koncepcijoje, kurioje jis siūlė sukurti stambų, hierarchiškai svarbių gatvių tinklą skaidomą audinį, kurio kiekvienas segmentas būtų tarsi atskiras rajonas su skirtinga vidine struktūra (6 pav.). Tokiu būdu, tranzitinio transporto eismas nesikirstų su rajonų viduje vykstančiu lokaliu pėsčiųjų ir transporto eismu. Šis principas laikui bėgant evoliucionavo ir iki šių dienų naudojamas visame pasaulyje. Jį galima atpažinti ir Lietuvos miestų planavimo praktikoje, kada miesto urbanistinis audinys pagrindinių gatvių suskaidomas į „megakvartalus“ – rajonus, pasižyminčius individualiomis koncepcijomis, charakteriu (7 pav.).



6 pav. Clarenco Perrio siūloma „rajono modulio“ struktūra (dešinėje) palyginta su tradicine tinkline struktūra (kairėje) (šalt.: Carmona et al 2010)

Nepaisant teigiamų tokios koncepcijos padarinių rajonų saugumui ir privatumui, realizavus tokius sprendimus išryškėjo ir neigiami efektai. Tradicinėje urbanistinėje struktūroje gatvės svarbą nusakydavo ją formuojančio užstatymo aukštumas ir reikšmingumas, hierarchinė gatvių sistema šį principą atvertė „aukštyn kojimis“, nes greta pagrindinių gatvių užstatymas nebuvo planuojamas apskritai (Hebbert 2005). Paprastai, intensyvos gatvės yra suvokiamos kaip nepatraukli gyvenamoji aplinka, nuo kurios funkcijos būtų linkę nusisukti, taip formuojant dehumanizuotas, anonimiškas judėjimo erdves.



7 pav. Urbanistinės struktūros raida (nuo a iki c) atsiradus hierarchinei gatvių sistemai (šalt.: Carmona et al 2010)

2.2.5 ŠIUOLAIKINIS POŽIŪRIS Į URBANISTINES ERDVES

Naujausių urbanistinių teorijų principai ragina galiausiai palikti transporto arterijų segreguotų teritorijų praktiką ir grįžti prie tradicinio ryšiais pagrįsto urbanistinio audinio, užtikrinant maksimalią jungčių galimybę. Jungtys – tai judėjimo ir socializacijos (pamatinių „gatvės“ funkcijų) išraiška, todėl XX a. sukurtos rajono modulių, akligatvių ir atskirtų urbanistinių salų koncepcijos, kurios buvo paremtos daline jungčių izoliacija, laikomos nepasiteisinusiomis.

Nors dalis „gatvių“ bus visuomet reikalingos, daugelis šiuolaikinės urbanistikos specialistų pabrėžia poreikį „iš naujo atrasti gatvę“, ir kaip socialinius procesus talpinančią erdvę, ir kaip jungiantį, o ne skiriantį miesto struktūros elementą, ypatingai pabrėžiant santykį tarp gatvių ir kokybiškos, veikiančios miesto viešųjų erdvių sistemos (Appleyard 1981; Moudon 1987; Hass-Klau 1990; Jacobs 1995; Loukaitou-Sideris ir Banerjee 1998; Hass-Klau et al 1999, Banerjee 2001).

Viena aktualiausių šiuolaikinių miestų vystymo tendencijų – erdvės gražinimas pėstiesiems. Analizuodamas miestų priklausomybę nuo transporto sistemos, australų urbanistas Davidas Engwichtas teigia: „...kuo daugiau erdvės miestas paaukvoja judėjimo sistemoms, tuo

daugiau santykių (mainų) erdvės tampa nustelbtos, kuo labiau santykių erdvės tampa apleistos ir išsibarsčiusios, tuo labiau miestas praranda santykių ir mainų koncentracijos galimybes – tai, kas jį ir daro miestu“.

Šį procesą galima būtų iliustruoti požemių bei viršžeminių perėjų atveju. Šis sprendimas buvo itin populiarius visame pasaulyje XX amžiuje, nes atskyrė pėsčiųjų srautus nuo automobilių ir užtikrino abiejų laisvą tekėjimą. Kaip taisyklė, tai pėstieji, kurie privalo palikti savo pradinę judėjimo erdvę (gatvės lygį) ir, prisitaikydami prie transporto poreikių, rinktis alternatyvą – požemines ar viršžemines perėjas. Tačiau, pastaruoju metu tokios perėjos vis aktyviau šalinamos ir vietoje jų įrengiamos įprastos, taip išryškinant gatvės erdvės naudojimosi lygiateisiškumą. Be to, anot idėjos šalininkų, izoliuotas transporto srautas yra linkęs didinti greitį, tapti mažiau dėmesingas kelyje ir apskritai naudotis motorinėmis transporto priemonėmis, taip tik dar labiau gilinant miesto motorizacijos, užterštumo ir erdvinės struktūros segregacijos problemas. Transporto ir pėsčiųjų srautus perdengiant, transportas juda lėčiau, tampa dėmesingesnis aplinkai, atsiranda daugiau transporto vartotojų sąveikos su aplinkine urbanistine struktūra (stabelėjimas prie sudominusio objekto), atsiranda daugiau galimybių verslui ir srautų tarpusavio santykiui (pvz.: taksi verslas – jam būtinas transporto ir pėsčiųjų srautų neatskiriamumas).

Išpūdingiausias srautų sujungimo koncepcijos pavyzdys – Bostone, Jungtinėse Valstijose. „The Big Dig“ – tai milžiniškas transporto infrastruktūros projektas, sukurtas XX a. šeštajame dešimtmetyje, kai aštuonių juostų greitkelis viadukais, tuneliais ir antžeminėmis trasomis buvo sujungtas su pačiu miesto centru. Tačiau, 1982m. Kilo idėja šį greitkelių patalpinti po žeme, taip atiduodant miestui didžiulius teritorijos plotus. Galiausiai, 2007 m. projektas buvo baigtas, iki tol greitkelio užimtuose plotuose dabar atsirado miesto gatvės, parkai, skverai, aikštės ir kitos urbanistinės erdvės (8 pav.). Šis projektas buvo pirmasis tokio pobūdžio visame pasaulyje, kuriame miestas išvaduotas nuo jį kertančių greitkelių. Kiti panašūs pavyzdžiai: Embarcadero greitkelis San Franciske, JAV; Cheonggyecheon Seule, Pietų Korėjoje; Harbor Drive, Portlande, JAV; Rio Madrid Madride, Ispanijoje).



8 pav. „The Big Dig“ projektas bostone: kairėje vaizdas prieš, dešinėje – po. (šalt.: Sittes at Penn State)

Kaip jau minėta ankščiau, judėjimo sistema yra vienas svarbiausių urbanistinę struktūrą formuojančių veiksnių. Tačiau, egzistuoja didžiulis skirtumas, tarp transporto gatvių ir tarp pėsčiųjų prioriteto gatvių suformuotų urbanistinių struktūrų. Pirmoji formuoja nevientisą, sutrūkinėjusią urbanistinę struktūrą su koncentracijos taškais, kur automobiliai gali sustoti ir būti pastatomi; tuo tarpu į pėsčiųjų srautus orientuota urbanistinė struktūra yra labiau vientisa, pagrįsta jungtimis, miestovaizdžio vientisumu ir artikuliuota erdvine struktūra.

Pėsčiųjų ir transporto srautų poreikiai yra skirtingi, tačiau būtina sukurti tokią urbanistinę aplinką, kurioje galėtų sėkmingai derėti abu. Tik taip gatvė taps pilnaverte miesto urbanistine erdve, kurioje galės plėtotis socialiniai-ekonominiai mainai ir vykti kiti miestui būtini procesai. Žymus danų architektas-urbanistas Janas Gehlas (dan. Jan Gehl) konstatuoja, kad „urbanistinio projektavimo prioritetai pirmiausia turėtų būti gyvenimas; tada erdvė; ir galiausiai pastatas. Fizinė struktūra bus nulemta to, kaip bus suprojektuota erdvė. O forma, galiausiai, tik atspindės šiuos sprendinius“ (Carmona *et al* 2010).

Kokybiškas urbanistinės morfologijos panaudojimas formuojant urbanistinę struktūrą yra būtinas, siekiant sukurti veikiančias, adaptyvias miesto viešąsias erdves, kuriose sėkmingai derėtų ir judėjimas, ir socialiniai procesai.

Gatvių tinklo ir kvartalų struktūra yra svarbus veiksnys urbanistinėje struktūroje užkoduojant judėjimo sistemą, bendrą teritorijos vizualinį charakterį ir tolesnes plėtros gaires. Gatvių tinklas – tai viena pagrindinių ir atspariausia pokyčiams urbanistinės struktūros dalis, kurioje turėtų būti numatomi principai, kuriais remiantis urbanistinės struktūros tolimesni pokyčiai galėtų būti integruojami į esamą kontekstą. Pastarasis parametras taip pat apsprendžia kvartalo stambumą ir taip iš dalies nulemia visos urbanistinės struktūros charakterį.

Modernizmo laikotarpiu kvartalinė struktūra buvo nuvertinta ir beveik netaikoma. Proveržiu būtų galima laikyti aštuntame dešimtmetyje Niujorke realizuotą „Battery Park City“ projektą, kuriame 37 ha. teritorijoje buvo suprojektuota urbanistinė struktūra (arch. Cooper, Eckstut Associates), kurios kvartalinis užstatymas sklandžiai jungėsi su miesto centrinės dalies urbanistiniu tinklu, pastatų užstatymui buvo numatytos privalomosios užstatymo linijos, formuojančios griežtas gatvių erdves (9 pav.).



9 pav. „Battery Park City“ projekto koncepcija (šalt.: Eekarchitects 2016)

Formuojama neatsietai nuo viešųjų urbanistinių erdvių tinklo, kvartalinė struktūra atveria galimybes ir, kartu su pamatinėmis fizinių parametrų taisyklėmis/tipologijomis/modeliais, leidžia kurti rišlią ir kokybišką urbanistinę aplinką, kuriai nebūtina būti per daug deterministine architektūros turinio ar formos aspektu. Tai dar vadinama „miestų projektavimas, neprojektuojant pastatų“. Konkrečių pastatų detalizacijos ir sprendiniai gali atsirasti vėliau procese (Barnett 1974).

Gatvės vaidmens ir santykio su visa urbanistine struktūra raida atskleidžia būtinybę neprisirišti prie konkrečių gatvės erdvių tipo funkcijų, išraiškos, reikšmės. Dėl filosofinio požiūrio į miestą kaitos ir nuolatinio technologinio progreso istorinė gatvės sampratos raida buvo itin dinamiška. Taigi, galima pagrįstai daryti prielaidą, kad gatvės samprata keisis ir ateityje. Jau seniai mokslinės fantastikos filmuose vaizduojamas transporto judėjimas ore arba kompiuterizuotomis ir visą miestą apimančiomis transporto sistemomis, kuriose žmogus automatiškai gabenamas iš vieno taško į kitą, be sąveikos su aplinka. Nors tai ir tolimos technologinės vizijos, tačiau jau šiandieninė gatvė yra kupina naujovių, kurios prieš kelis dešimtmečius buvo neprognozuojamos, įrengiami atskira erdvė dviračių judėjimui ir net žmonėms, susirašinėjantiems telefonu. Ateities iššūkių tiksliai prognozuoti negalime, tačiau net ir dabar galime stengtis užtikrinti, kad formuojamos gatvės pasižymėtų vienu pagrindinių erdvinės struktūros kokybinių bruožų – adaptyvumu.

Išvados

Tokia racionalistinė miesto, kaip sistemos samprata, kurią apžvelgėme šiame skyriuje, susiformavo tik XX a., nors miesto sandaros ir formavimo principų paieškos sietinos su XVIII – XIX a. vykusia pramonės revoliucija. Iki tol miestai buvo suvokiami kaip istoriškai susiklosčiusi ir pokyčiams inertiška gyvenamoji aplinka, kuri evoliucionavo organiškai, atspindint tam tikrų istorinių epochų idėjas ir prisitaikant prie esamo susiklosčiusio konteksto. Esminiu lūžio tašku galima laikyti pramonės revoliuciją, kuri tapo staigios miestų urbanizacijos priežastimi. Iki tol tokių miesto plėtros tempų niekada nebūdavo, todėl siekiant suvaldyti šiuos procesus atsirado poreikis metodologizuoti naujų miestų kūrimą. Šis reiškinys – urbanistikos, kaip mokslo šakos, pradžia.

Urbanistikos mokslas leido greitai, tankiai ir pigiai apgyvendinti į miestą plūstančius naujus gyventojus, kurių dauguma tapo fabrikų darbininkais. Spartūs urbanizacijos tempai tęsėsi visą XIX a. ir XX a. pradžioje, tačiau jau XIX a. viduryje atsirado modernizmo filosofija, kuri galutinai architektūroje ir urbanistikoje įsigalėjo XX a. viduryje suardė iki tol sistemingai kuriamą urbanistikos mokslo sampratą ir pamatinius principus. Apie modernizmo padarinius miestų formavimuisi ir urbanistikos mokslui detalčiau aptarsime kitame skyriuje.

Dabartinė miesto kaip sistemos samprata, apžvelgta šiame skyriuje, yra klasikinių urbanistikos principų, vyravusių iki XIX a. pabaigos ir principų, atsiradusių kaip reakcija į modernizmą, junginys

2.3 MODERNIZMO ĮTAKA TRADICINEI MIESTO URBANISTINEI STRUKTŪRAI

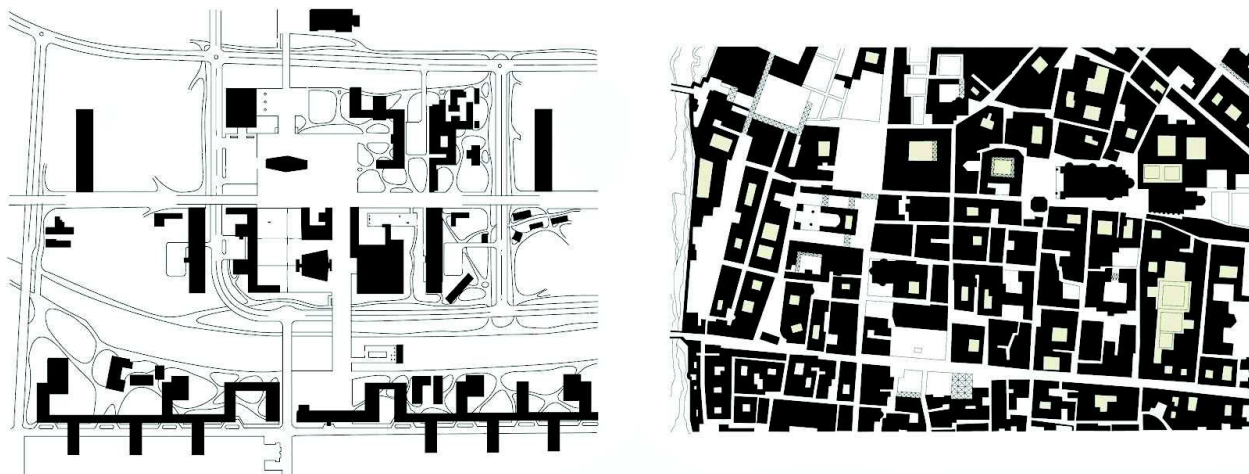
Tradicinė urbanistinė struktūra sudaro tankų urbanistinį audinį. Pastatai statomi greta vienas kito, lygiuojant juos greta gatvės kraštinės. Tokiu būdu pastatų sienos sudaro atviros erdvės ribas. Pastato orientacija ir architektūrinė raiška sukoncentruota priekiniame, su gatve besiribojančiame fasade, kuris formuoja kvartalo ribas ir gatvės erdvę. Tuo tarpu šoniniai ir galiniai fasadai nereikalauja tokių pat investicijų ir projektinių sprendinių, mat jie neprisideda prie miesto viešojo sektoriaus formavimo.

Visiškai priešingą požiūrį propagavo modernizmo atstovai, kurių kūrybą ir idėjas atspindi laisvo užstatymo modernistinė architektūra. Pagal funkcionalizmo (modernizmo krypties) principus, pastato išorė turi tiesiogiai atspindėti vidinę funkcinę struktūrą. Vienas žymiausių modernizmo architektų – Le Corbusieris (pranc. Le Corbusier) pastatą palygino su muilo burbulu: „Šis burbulas yra tobulas ir harmoningas, nes jį suformavęs įpūstas oras tolygiai pasiskirstęs ir slėgiu formuoja burbulo tūrį iš vidaus. Eksterjeras yra interjero padarinys“ (Le Corbusier 1927). Architektūros formavimas rėmėsi funkciniais aspektais (insoliacija, higienos normomis, judėjimo ir atvirumo siekiais ir t.t.), todėl pastatai tapo objektais erdvėje, o jų išorė ir vaidmuo formuojant urbanistines erdves tapo šalutiniu produktu.

Platesniame mastelyje, urbanistinės struktūros formavimas laisvo užstatymo principais buvo skatinama ir sveikintina praktika, argumentuojant tai sveikesne aplinka, gebėjimu talpinti automobilius urbanistinėje aplinkoje ir estetiniais kriterijais. Modernistiniu požiūriu urbanistinė erdvė taip pat turėtų laisvai tekėti aplink pastatus, užuot būnant jų apsupta ir suvaldyta. Le Corbusieris teigė, kad tradicinė „gatvės“ samprata - tai „ne daugiau nei griovys, plyšys, siauras praėjimas. Nors mes prie to esame pripratę jau daugiau kaip tūkstantį metų, mūsų širdys visuomet jautėsi slegiamos uždarytų sienų“ (Broadbent 1990).

Iki-modernistiniu laikotarpiu, laisvo užstatymo pastatai buvo projektuojami, siekiant suteikti jiems išskirtinumo. Tokiais pastatais būdavo ne gyvenamieji, o dažniausiai visuomeniniai objektai: bažnyčios, rotušės, rezidencijos ir t.t.. Tipinis tradicinis miestas turėjo keletą tokių išskirtinių pastatų, kurie buvo lengvai identifikuojami foniniame kvartalinės-perimetrinės struktūros užstatyme. XX a. tokių laisvai stovinčių pastatų skaičius ženkliai išaugo. Anot Pierro von Meisso (pranc. Pierre von Meiss), esminė XX a. urbanizacijos problema buvo tai, kad vyko manipuliacija „objektais“, o ne „audiniais“. Jo teigimu, „pastatų-objektų pridauginta tiek, kad jie prarado savo, kaip išimties iš aplinkinio konteksto, vertę“.

Laisvą užstatymą taikant vis platesniam tipologijos spektrui ir įterpiant juos tradicinėse urbanistinėse struktūrose, kvartalinio užstatymo sistema galiausiai buvo suardyta. Kaip to pasekmė, viešųjų erdvių tinklas pasikeitė iš apibrėžtų erdvių (gatvių ir aikščių) į labiau amorfinę, nesuformuotą erdvę, kurios (nebent būtų tikslingai suprojektuotos ir prižiūrimos) tapo atsitiktinės, „atlikusios nuo pastatui reikalingo ploto“ (10 pav.).



10 pav. Modernistinės (kairėje) ir tradicinės (dešinėje) urbanistinių struktūrų palyginimas (šalt.: Carmona et al 2010)

Šiems procesams įgaunant vis didesnę pagreitį, miestai prarado savo erdvinės sistemos vientisumą. Atsirado atskiri erdvinės struktūros fragmentai, kurie arba konkuravo tarpusavyje, arba tapo izoliuotais; ir kurie dažnai tebuvo pastatų kompleksai apsupti gatvių, stovėjimo aikštelių ir formalių landšafto sprendinių. “Gimė naujas miesto tipas, sudarytas iš amorfiškų erdvių, nužymėtų atskirais monumentaliais pastatais ir kaprizingais nekontekstualiais objektais (Brand 1994).

Modernistų urbanistinių erdvių projektavimo idėjas palyginęs su realizacijų rezultatais Rogeris Trancikas (angl. Roger Trancik) konstatavo, kad atsirado “prarastos vietos” fenomenas (angl. *lost space*). Anot jo, “be niekieno kaltės, laisvai tekančios erdvės ir grynos architektūros idealai evoliucionavo į mūsų dabartinę urbanistinę situaciją, kurioje tėra atskiri pastatai, apsupti parkingų ir greitkelių”.

Be didesnio dėmesio, skirto tarp pastatų esančių erdvių projektavimui, miesto aplinka tapo atskirų pastatų erdvinėmis ataugomis, o ne sinergišku pastatų ir erdvių dariniu. Tarp laisvo užstatymo objektų esančios erdvės būtinai tikslingas ir specialus projektavimas, kuriam dažniausiai nebūdavo skiriama dėmesio. Kitaip nei įsivaizduoti dramatiški miesto tekančių erdvių kūriniai, jos dažniausiai tapdavo “erdve, likusia po pastato planavimo” (Hebbert 2008). Įdomu tai, kad erdvės, esančios tarp erdves formuojančių (tradicinės urbanistinės struktūros) pastatų yra daug mažiau reiklios specialiems projektiniams sprendiniams, nei tos, kurios atsiranda aplink laisvo užstatymo objektus.

Modernizmo padarinius galime stebėti ir Lietuvoje. Kaip ir kitose buvusios Sovietų Sąjungos šalyse, modernizmo laikotarpis čia užsitęsė kur kas ilgiau, nei Vakarų Europoje. Užsitęsė, matyt, tiek ilgai, kad sprendžiant ir nepriklausomybės laikotarpio architektūros kūrinių, tokios tradicinės urbanistikos sąvokos, kaip “kvartalas”, “urbanistinė erdvė” ir “foninis užstatymas” tapo negrįžtamai užmirštos. Jei sovietmečiu deformuojamą miesto urbanistinę struktūrą buvo galima teisinti “politiniu nurodymu iš Maskvos”, tai nepriklausomybės dešimtmečiais sukurtos architektūros padariniai visu svoriu gula ant nepriklausomos Lietuvos architektų.

Kol vakarų Europoje vyko industrializacija ir gyventojai masiškai kraustėsi į miestus, Lietuva buvo agrarinė valstybė, kurioje miestų augimas buvo palyginti minimalus. Didžiausi urbanizacijos mastai Lietuvoje vyko sovietmečiu, modernizmo laikotarpiu, todėl didžioji Lietuvos miestų ploto dalis iš esmės laikytina modernistine. Išimtimi būtų galima laikyti senamiesčių ir naujamiesčių teritorijas, kuriose dominuoja tradicinė urbanistinė struktūra. Taigi, dėl šių istorinių aplinkybių Vakarų Europoje miestuose dominuoja tradicinė urbanistinė struktūra (nes urbanistinis sprogimas įvyko iki-modernistiniu laikotarpiu), tuo tarpu Lietuvos miestuose dominuoja modernizmas. Kitaip tariant, vakarų Europoje modernizmo randai urbanistinėje struktūroje paprastai yra išimties, o Lietuvoje – tai kritinę miesto masę sudarančios teritorijos (Pvz.: miegamieji rajonai) ir likusios nedidelės tradicinės urbanistinės struktūros mutacijos (Pvz.: kino teatras “Planeta” Kaune, arch. Jonas Navakas; dabar jau nugriautas prekybos centras “Merkurijus”, Kaunas, arch. Algimantas Sprindys).

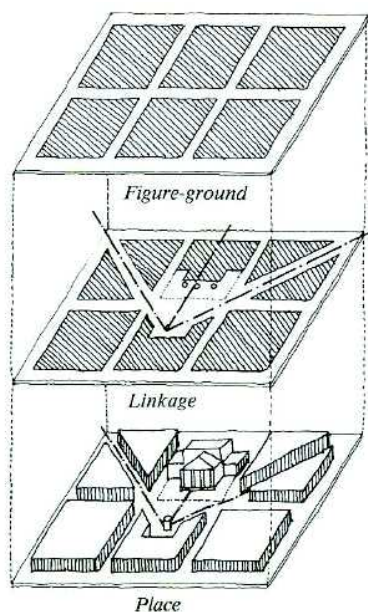
Taigi, apžvelgtose istorinėse aplinkybėse galimai derėtų ieškoti priežasčių, kodėl Lietuvos visuomenėje (o pirmiausia – architektų bendruomenėje), kitaip nei vakarų Europoje, nėra susiformavusi urbanistikos kultūra. Negana to, modernizmo padarinių mastas atskleidžia, koks didžiulis kelias laukia, siekiant atkurti (ir/arba sukurti) Lietuvos miestų tradicinę urbanistinę struktūrą.

2.4 REAKCIJA Į MODERNIZMĄ

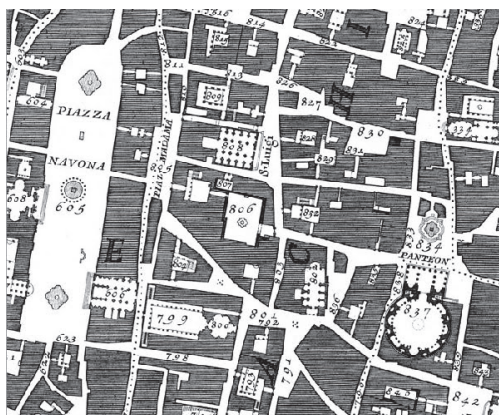
Kaip reakcija į laisvo planavimo padarinius atsirado koncepcija, raginanti atsigręžti į pozityvios, artikuliuotos erdvės formavimą tarp pastatų. Šį požiūrį atspindi principas, teigiantis, kad formuojant atskirus elementus visuma yra kur kas svarbesnė, nei atskirtų objektų reikšmės suma. Atsigręžus į erdvės tarp užstatymo formavimą, buvo grįžta ir prie kvartalinės struktūros modelio, kaip pamatinio miesto urbanistinio audinio. Kaip atsvara modernizmo padariniams buvo pradėti urbanistinės struktūros morfologiniai tyrimai, kurie analizavo kokybiškas istorines erdvines struktūras ir tipologizavo elementus, kuriuos derinant ir pasiekiamas kokybiškas rezultatas.

Remiantis istorinių miesto erdvinių struktūrų analize susiformavo trys požiūriai-teorijos apie šiuolaikinės urbanistinės struktūros formavimą (Trancik 1986) (11 pav.):

1. Tūrio ir erdvės (angl. *figure-ground*) teorija. Šio urbanistikos požiūrio pradžia būtų galima laikyti Giambattista Nollis (it. Giambattista Nolli) 1748 m. parengtas Romos planas, kuriame pirmą kartą pastatai buvo vaizduojamai ne kaip tūris erdvėje, o kaip erdvė, formuojama tūrių (pastatų) (12 pav.). Be to, viešų pastatų, tokių kaip bažnyčios, vidinės erdvės taip pat buvo vaizduojamos kaip miesto erdvinės sistemos dalis. Tūrio – erdvės teorija leidžia analizuoti urbanistinio audinio parametrus, tokius kaip: kvartalų mastelis, tinklo modelis, erdvės-kvartalo santykis, pastatų vidinės erdvės ir urbanistinės erdvės integralumas. Tačiau, šis racionalistinis požiūris taip pat turi ir trūkumų: požiūrio taikymas dažnai nulemia statišką, dvimatį erdvės suvokimą.



11 pav. Tranciko išskirtos 3 pagrindinės urbanistinės struktūros formavimo teorijos (šalt.: Trancik 1986)



12 pav. Giambattistos Nollio 1748 m. parengtas Romos planas (Nolli 1748)

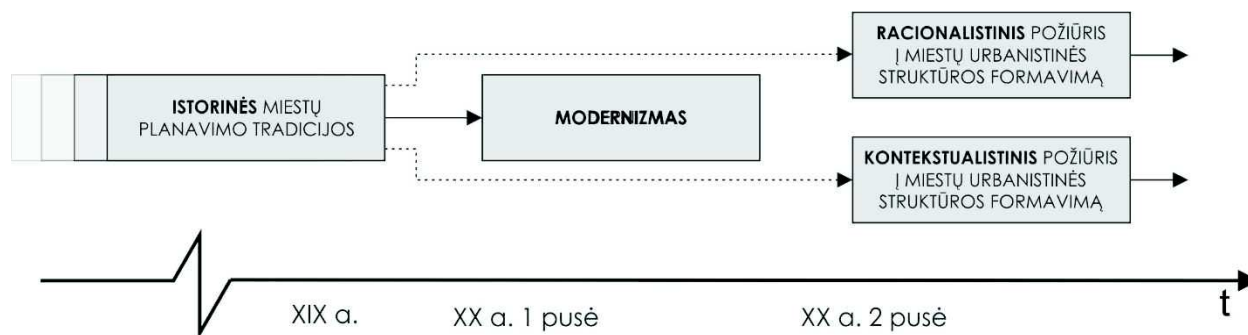
2. Jungčių (angl. *linkage*) teorija. Ši teorija orientuota į judėjimo sistemų, kaip pagrindinių urbanistinę struktūrą generuojančių veiksnių, sampratą. Akcentuojama ne pati urbanistinė erdvė, o jos, kaip judėjimo sistemos dalies svarba. Jungčių teorija puikiai atspindi ryšių ir jungčių svarbą, tačiau teorija taip pat turi trūkumų: monotoniškumas, dažnai nuvertinama urbanistinės erdvės artikuliacija.
3. Vietos (angl. *place*) teorija. Ši teorija, anot autoriaus, yra nuėjusi žingsniu toliau, nes prideda papildomus - žmonių poreikių, kultūrinius, istorinius ir gamtinius - kontekstus.

Vietos teorijos šalininkai teigia, kad kiekvienos vietos unikalumas ir identitetas – tai praturtinanti vertybė. Šiuo atveju akcentuojama konteksto svarba – sprendiniai dažnai pasižymi istoriniais ženklais, unikalių gamtinių elementų integravimu, įsiliejimu į aplinkinį kontekstą. Ši kontekstualistinė teorija teigia, kad socialinės ir kultūrinės vertės, vizualinis suvokimas yra tokie pat svarbūs kaip ir erdvės artikuliacija bei jungtys.

Kiekviena iš šių teorijų turi argumentuotų principų. Kokybiškas urbanistinis projektavimas turėtų būti paremtas visomis šiomis tarpusavyje susijusiomis teorijomis, kurios užtikrintų, kad formuojama urbanistinė aplinka turėtų tūrių ir erdvių kompozicijos sistemą, būtų sujungta ryšiais tarpusavyje ir su kitomis miesto dalimis; ir kurtų unikalią, žmogaus poreikius tenkinančią aplinką (Trancik 1986).

2.5 RACIONALIZMAS IR KONTEKSTUALIZMAS URBANISTINIAME PROJEKTAVIME

Modernizmo idėjoms urbanistiniame projektavime nepasiteisinus, prireikė grįžti prie „laiko patikrintų“ urbanistikos principų, tačiau urbanistų bendruomenėje nebuvo vieningo sutarimo kokie tie principai yra? Kas daro istorinę urbanistinę struktūrą kokybišką? Kuriais tradicinės urbanistinės struktūros aspektai reikėtų remtis projektuojant naują? Šioje vietoje aiškiai išsiskyrė dvi požiūriai: racionalizmas ir kontekstualizmas (13 pav.). Apibendrinant galima teigti, kad racionalizmo atstovai atsakymo ieškojo metoduose ir tipologijoje, o kontekstualistai – vizualinėje raiškoje, pojūčiuose ir meninėje kokybėje.



13 pav. Vyraujančių urbanistinės struktūros formavimo požiūrių raidos schema (autoriaus schema)

Racionalistinio mastymo mokykla urbanistiniame projektavime neatsiejama nuo struktūralizmo–funkcionalizmo, filosofijų, kurios, kilusios iš gamtos mokslų, dominavo didžiąją XX a. dalį ne tik socialiniuose moksluose, bet ir aplinkos formavimo disciplinose (architektūroje, urbanistikoje). Kitaip nei kontekstualizmas, kuris apeliuoja į žmogaus jausmus ir potyrius, racionalizmas remiasi logika, dedukciniu mastymu, skaičiavimais ir mokslu. Racionalizmo ir kontekstualizmo sankirtą geriausiai iliustruoja dviejų austrų kilmės asmenybių – architekto Camillo Sittė (vok. Camillo Sitte) ir inžinieriaus Otto Wagnerio (vok. Otto Wagner) – konflikte, kuris prasidėjo 1900 m. ir tęsiasi iki šių dienų. C. Sittė savo darbuose taikė estetinius kriterijus, tuo tarpu Wagneris rėmėsi funkcionalizmu. Šis takoskyra tarp kontekstualizmo ir racionalizmo yra atspindys kur kas platesnio klausimo – kas yra urbanistinis projektavimas: menas ar mokslas?

2.5.1 KONTEKSTUALIZMAS

Kontekstualizmas, kaip tikslinga projektavimo tradicija kildinama iš Giambattistos Nollio Romos plano (1768 m.) ir Camillo Sittès „Miestų statybos menas“ (1945 m.). Vėliau šio požiūrio iškilimas stebimas Jungtinėje Karalystėje pokario metais, kur bombardavimų nuniokotai šaliai reikėjo atstatyti miestus, o pramonės revoliucijos eros miestų planavimas jau buvo pripažintas neatitinkančiu šiuolaikinių pokyčių. Fenomenalu, tačiau šioje šalyje modernizmas sulaukė greito ir stipraus visuomenės pasipriešinimo, kada masinė socialinio būsto statyba sukėlė pasibaisėjimo bangą visuomenėje. Kaip tik šios krizės metu, reaguojant į tuometines aktualijas, architektas-urbanistas Gordonas Cullenas paskelbė savo darbą „*The Concise Townscape*“ (liet. *glaustas miestovaizdis*). Tai buvo vienas įtakingiausių kontekstualizmo atstovų, kurio darbais nuo to laiko remiamasi formuojant "vietos kūrimo" (angl. *place making*) strategijas ir kuriant naujus kontekstualios urbanistinės aplinkos formavimo metodus. Nors Culleno darbas ir sukėlė proveržį urbanistinio projektavimo teorijoje, tiesiogiai jo perkelti į praktinius projektavimo metodus taip ir nepavyko.

Vieneriais metais anksčiau, nei „*The Concise Townscape*“ buvo išleistas kitas, taip pat įtakingas darbas – Kevino Lyncho „*The Image of the City*“ (angl. *miesto įvaizdis*) 1960 m.. Šis darbas pasižymėjo kur kas didesniu pritaikomumu projektavimo praktikoje. Autorius rašė apie žmogaus gebėjimą orientotis mieste (angl. *mental mapping*), priklausomai nuo urbanistinės struktūros elementų ir jų poveikio žmogui pobūdžio. K. Lynchas išskyrė 5 elementus: jungtys, ribos, rajonai, mazgai ir orientyrai. Svarbu pastebėti, kad šie elementai nėra tiesiogiai susieti su konkrečiais urbanistinės struktūros elementais, o jų vaidmuo gali kisti, priklausomai nuo mastelio, stebėtojo padėties ir t.t.. Pavyzdžiui, orientyras rajono kontekste būtų dangoraižis, tačiau lokaliaje erdvėje tai gali būti ir balkonas, statula, medis; gatvė gali būti traktuojama, kaip jungtis, tačiau taip pat gali veikti ir kaip riba. Šis elementų nesusiejimas su konkrečiais urbanistinės struktūros elementais tik įrodo, kad K. Lyncho požiūris yra ne racionalistinis, o kontekstualistinis, kuriame orientuojamasi į stebėtojo suvokimą ir pojūčius konkrečioje erdvėje.

2.5.2 RACIONALIZMAS

Racionalizmo raiškos architektūroje šaknys siekia antikos laikus, kur architektūriniai elementai matematikos, proporcijų pagalba buvo atkartojami kuriant naujas architektūros formas. Toks mokslinis metodas (stebėjimo – eksperimento - taikymo) buvo būdas racionalizmą taikyti architektūroje. XIX a. racionalizmą, kaip architektūros formavimo metodą iškėlė vokiečių architektas Gottfriedas Semperis (vok. Gottfried Semper). Meksikiečių architektūros istorikas Albertas Perezas - Gomezas teigia, kad „Semperis aiškiai bandė projektavimo procesą prilyginti algebros lygties sprendimui. Kintamieji čia buvo tikrovės aspektai, į kuriuos architektūra turėjo reaguoti. Nuo to laiko redukcionalizmas tapo pamatine architektūros teorijos principu“ (Perez – Gomez 2000). Racionalizmo požiūriu, metodologija, o tuo pačiu ir funkcija, buvo vektorius, jungiantis metodą su forma. Estetinė grožio samprata priklausė nuo to, kaip gerai procesas buvo įvykdytas. Reikšmingiausias racionalizmo skaidos židiny XX a. buvo Bauhaus architektūros

2.5.3 KONTEKSTUALIZMO IR RACIONALIZMO AKTUALUMAS

Kaip ir kitose mokslo sferose, taip ir architektūroje bei urbanistiniame projektavime, racionalizmas primetė gamtos mokslo metodologinius principus, kuriais siekė analizuoti, sistemizuoti ir standartizuoti šias veiklas. Kontekstualistinis požiūris, kuris iš esmės paremtas estetiniais (meniniais) kriterijais, buvo racionalistų atmetamas, kaip neobjektyvus ir nemetodologizuojamas. Kitaip tariant, vienas požiūris išstūmė kitą, remdamasis savo paties sukurtais kriterijais. Tokiu būdu, didžiąją XX a. dalį architektūra ir urbanistinis projektavimas vis labiau tolo nuo meninės specialybės prigimties link inžinerinių mokslų. Toks požiūris ir dabar dominuoja pasaulyje: net ir Lietuvoje pagrindinės architektūros mokyklos veikia kaip technikos universitetų padaliniai. Nepaisant to, XX a. antroje pusėje socialiniai mokslai išsilaisvino iš racionalistinės metodologijos monopolio, ir tai davė pradžią naujų tarpdisciplininių mokslų atsiradimui, kurių egzistavimas anksčiau buvo neįmanomas racionalistiniu požiūriu.

Atsiradus naujiems tarpdisciplininiais mokslams, kurių tyrimų laukas persidengia su architektūra ir urbanistiniu projektavimu, atsirado vis didėjantis spaudimas „liberalizuoti“ racionalizmo monopolį architektūros ir urbanistinio projektavimo sferose ir priimti giminingų mokslo sričių tyrimus kaip galiojantį kontekstą. Tai davė naują impulsą kontekstualistiniam požiūriui įsitvirtinti kaip pagrįstam architektūros ir urbanistikos požiūriui ir kvestionuoti dominuojančius racionalistinius metodus. Šis darbas yra pastarojo reiškinių pavyzdys.

Palyginant kontekstualizmo ir racionalizmo tikslus ir metodologiją, aiškėja silpnosios ir stipriosios šių požiūrių savybės:

- **Racionalizmas** turi nepaneigiamą pranašumą tipologizuojant ir struktūrizuojant miesto urbanistinę sistemą. Aiškus ir logiškas struktūrinių elementų identifikavimas leidžia naudoti juos kaip metodus (instrumentus) formuojant kokybišką urbanistinę struktūrą. Tačiau trūkumas yra tas, kad struktūralizmas nepateikia kokybiškos urbanistinės aplinkos vizijos. Formaliu požiūriu, kokybiška urbanistinė struktūra būtų reguliari, logiška, tačiau tuo pačiu ir monotoniška, nuspėjama, neunikali, nekontekstuali. Alegoriškai struktūralistinį požiūrį būtų galima iliustruoti kaip žmogų, kuris turi dažus, teptukus, drobė, išmokęs įvairių potepių, tačiau nežino ką nori piešti ir neturi įkvėpimo sukurti ką nors daugiau nei, kartotinį tipinį paveikslą.
- **Kontekstualizmas** turi viziją, kokia turėtų būti kokybiška urbanistinė struktūra, tačiau neturi aiškos metodikos kaip tai įgyvendinti. Šio požiūrio teorijoje atsispindi daug subjektyvių meninių kriterijų, taigi išryškėja architekto ir urbanisto, kaip menininko svarba projektavimo procese. Kontekstualizmas taip pat pasižymi lokaliu, o ne kompleksiniu požiūriu – urbanistiniai elementai suvokiami iš konkretaus taško, konkretaus subjekto, tačiau šio nevertinami šio rezultato vertinimas arba poveikis bendrai urbanistinei struktūrai (suvokimui iš kitų taškų). Šiuo atveju alegorinis palyginimas būtų su žmogumi, kuris turi įkvėpimo ir idėjų savo paveikslui, bet neturi priemonių tam atlikti.

Palyginus šiuos privalumus ir trūkumus aiškėja, jog šie parametrai abiejuose požiūriuose yra atvirkšti – kontekstualizmas žino *ką*, o racionalizmas – *kaip*? Taigi, atmetus racionalizmui

būdingą priešišumą tarpdiscipliniškumui, būtų galima sukurti sinergijos efektą. Naudojant racionalizmo metodus formuojant urbanistinę aplinką būtų galima siekti kontekstualizmo tikslų.

Urbanistinė struktūra, kaip atskleidžia pats pavadinimas (struktūra – sistemos dalis) yra racionalistinio požiūrio produktas. Tačiau kaip ir minėta, racionalizmas nenurodo kokybiško rezultato vizijos, tai reiškia, kad šiuo požiūriu formuojama urbanistinė struktūra pati savaime nors ir būtų teisinga, neužprogramuoja kokybiško, estetiško, identitetą turinčio rezultato. Šiuo atveju, sisteminis požiūris į miestą jokių būdu nenuvertinamas, pabrėžiant urbanistinės struktūros sampratos svarbą, norint gebėti ją manipuliuoti ir ją formuoti. Siekiant urbanistinei struktūrai suteikti estetiškai (meniškai) kokybišką pavidalą, būtina į jos formavimą įtraukti ir kontekstualistinį aspektą. Tokiu būdu gaunamas naujas urbanistinės struktūros parametras – **miestovaizdis**.

2.6 MIESTOVAIZDŽIO SAMPRATA

Miestovaizdžio sąvoka urbanistikos terminų žodyne apibrėžiama kaip „miesto forma ir išvaizda“, „kraštovaizdžio“ sąvokos atitikmuo miesto aplinkoje. (Robert Cowan 2005). Plačiau miestovaizdžio (ang. *towscape*) sąvoka trimis būdais.

Miestovaizdis, tai:

1. Gatvių urbanistinė forma ir vizualinė išraiška, unikali elementų kombinacija, suteikianti vietai išskirtinumą. Gordonas Cullenas (šios miestovaizdžio sampratos pradininkas) teigė: Vienas pastatas – tai architektūra, bet du pastatai – jau miestovaizdis.
2. Urbanistinio projektavimo prieiga, kuri remiasi miestovaizdžio formavimo koncepcija.
3. Miesto dalis, kuria gali apžvelgti viename vaizde.

Iš pateiktų apibrėžimų galima išskirti dvi skirtingas pozicijas. Pirmoji kalba apie urbanistinės struktūros suvokimą būnant joje, „iš vidaus“. Antrąją kitaip būtų galima pakeisti terminu „miestovaizdizacija“ – miestovaizdžio formavimas. Kadangi šis apibrėžimas neatskleidžia miestovaizdžio sąvokos turinio, toliau į jį nesigilinsime. Trečioji sąvoka nurodo urbanistinės struktūros vertinimą ją apžvelgiant viename vaizde, tam kad tai būtų fiziškai įmanoma padaryti, vertinimas turi vykti nesant struktūros viduje, o iš išorės.

Taigi, miestovaizdžio sąvokos analizė atskleidžia dviejų tipų miestovaizdžius, kurie toliau šiame darbe vadinamas „išoriniu“ ir „vidiniu“ miestovaizdžiais. Jų apibrėžimai būtų tokie:

- Išorinis miestovaizdis – tai miesto dalies vaizdas, kuris suvokiamas stebint ją iš išorinių apžvalgos taškų, bendrame miesto kontekste.
- Vidinis miestovaizdis – miestovaizdis suvokiamas iš urbanistinės struktūros vidaus, būnant ir judant joje.

Toliau apžvelgsime abu miestovaizdžio tipus 4 aspektais: samprata, principais, metodais ir priemonėmis.

2.6.1 IŠORINIS MIESTOVAIZDIS

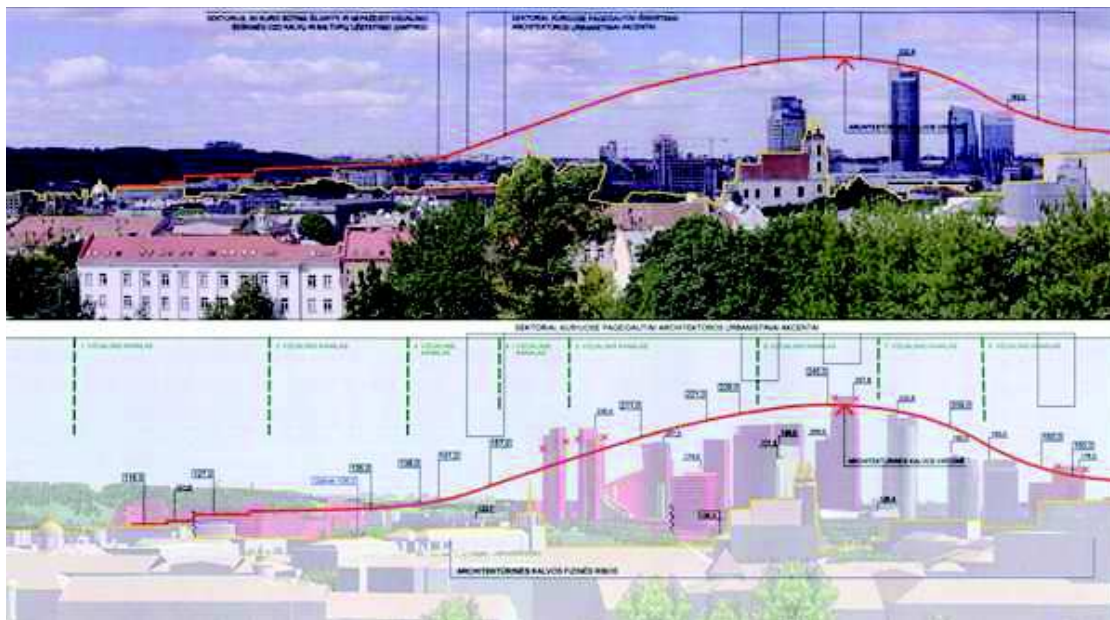
2.6.1.1 IŠORINIO MIESTOVAIZDŽIO SAMPRATA

XX a. dėl technologinių naujovių miestuose pradėjo atsirasti aukštybiniai pastatai. Iki tol dominavęs tradicinis miesto įvaizdis pradėjo keistis, nes tradicinius miesto fizinius simbolius – bažnyčių ir rotušių bokštus – pradėjo nustelbti dangoraižiai. Greitai buvo pastebėtas šių aukštybinių pastatų žalingas poveikis miesto įvaizdžiui – susirūpinta miesto vizualiniu identitetu ir jo apsaugo. Šio reiškinio pavyzdžiu būtų galima laikyti dar 1887-1889 m. pastatytą Paryžiaus Eifelio bokštą, kuris buvo tuo metų mieste vykusios pasaulinės parodos simboliu ir išliko aukščiausiu pasaulio pastatu iki 1931 m. Nors šiandien šį objektą suvokiame kaip Paryžiaus simbolį, vos prasidėjus jo statyboms ir išryškėjus statinio gabaritams visuomenėje kilo didžiulis pasipiktinimas dėl miesto „darkymo“.

Miestų vizualinį identitetą lemia istoriškai susiformavusios centrinės dalys, kurios nuo kitų teritorijų skiriasi savo vizualinėmis charakteristikomis, urbanistine struktūra ir jos plėtros galimybėmis. Jo formavimo prasmę ir svarbą atspindi specialiųjų ir bendrųjų planų rengimo taisyklėse, kuriose įvardijami tikslai:

- Numatyti teritorijas ir sklypus aukštybiniam pastatams išdėstyti ir suformuoti jų vystymo koncepcijos principines nuostatas bei jų pagrindimą (motyvaciją);
- Planavimo priemonėmis išsaugoti senamiesčių ir susiklosčiusių miestų centrų vizualinio identiteto vertingus bruožus;
- Sudaryti prielaidas harmoningam aukštybinių pastatų išdėstymui mieste, apsaugant bei harmoningai plėtojant bendruosius miesto urbanistinės struktūros komponentus – siluetą, panoramas, miesto vaizdų įvairovę – stambius miesto įvaizdžio ir vizualinio tapatumo ženklus;
- Numatyti priemones ir apribojimus, užtikrinančius gamtos ir kultūros vertybių išsaugojimą, kt.

Lietuvoje šio miestovaizdžio tipo samprata yra panaudota formuojant Vilniaus miesto aukštybinių pastatų išdėstymo koncepciją. Remiantis šia koncepcija šie pastatai koncentruojami dešiniajame Neries upės krante aplink Konstitucijos prospektą, taip formuojant „urbanistinę kalvą“ (15 pav.). Vilniaus miesto vizualinio identiteto ir miestovaizdžio klausimus tyrinėjo Z.J. Daunora, S. Krivaitienė ir A. Vyšniūnas, kurių monografija „Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai“ iki šiol yra pagrindinis lietuvių autorių darbas šia tema. Kiti Lietuvos miestai išorinio miestovaizdžio valdymo klausimų sprendime yra pasistūmę mažiau nei Vilnius. Nepaisant to, Lietuvoje ši miestovaizdžio samprata ir valdymo metodai yra pakankamai išanalizuoti ir jau kai kur (Vilniuje) taikomi. Todėl remiantis aktualumo ir naujumo kriterijais, šiame darbe daugiau dėmesio skirsime vidiniui miestovaizdžiui, o išorinį miestovaizdį apžvelgsime glaусčiau.



15 pav. Vilniaus urbanistinės kalvos koncepcija (šalt.: Architektų sąjunga 2016)

2.6.1.2 IŠORINIO MIESTOVAIZDŽIO PRINCIPAI

Kaip teigia Z.J. Daunora ir A. Vyšniūnas: „tiriant Vilniaus miesto centrinį rajoną prieita prie išvados, kad jo įvaizdį kuriančią struktūrą būtina vertinti daug tiksliau. Tam pasitelkta „miestovaizdžio“ sąvoka, suprantant ją ne abstrakčiai, bet jai priskiriant konkrečias vizualines ir erdvinės charakteristikas“.

Išorinio miestovaizdžio sampratą įtvirtina ir daugelį jį formuojančių urbanistinės struktūros charakteristikų. Tarp jų svarbiausios yra:

- Užstatymo foninis aukštis. Ši sąvoka reiškia vidutinį miesto struktūrinio elemento esamą ir perspektyvinį aukštingumą, nurodant metrais nuo žemės paviršiaus iki pastatų ar statinių aukščiausių taškų.
- Vertikali dominantė – su foniniu aukščiu siejama sąvoka, kuri apibūdina bet kurį pastatą, kuris du ir daugiau kartų viršija foninį užstatymo aukštį, ir kurio aukščio ir pločio santykis yra ne mažesnis kaip 2,5 (Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004).
- Panorama laikytinas iš tam tikro apžvalgos taško matomas daugiaplanis aplinkos vaizdas.
- Siluetas – tolimas kontūrinis užstatymo vaizdas dangaus skliauto ar gamtinių elementų fone.

Pagrindinis išorinio miestovaizdžio formavimo principas yra kurti harmoningą, kontekstualų ir estetišką miesto (ar miesto dalies) vaizdą; kuriame būtų atpažįstamas kompozicinis vertikalių dominančių ir foninio užstatymo principas, vertinant iš aktualių apžvalgos taškų.

2.6.1.3 IŠORINIO MIESTOVAIZDŽIO FORMAVIMO PRIEMONĖS

Išorinio miestovaizdžio formavimo principas realizuojama urbanistinės plėtros valdymo mechanizme, vadinamame vaizdų kontrole (angl. *view management*). Šio metodo pagrindą sudaro charakteringų miesto vaizdų vizualinis vertinimas. Išorinio vizualinio vertinimo atskaitos taškai skirstomi į du tipus:

- Panoraminės apžvalgos (regyklos, apžvalgos aikštelės, miesto vertikaliosios dominantės, kuriose numatyta miesto apžvalgos funkcija ir t.t.);
- Masinio stebėjimo (tai vietos, kurios nėra orientuotos į miesto apžvalgą, tačiau kuriose koncentruojasi žmonių srautai – tiltai, aikštės, magistralės ir t.t.).

Šiuose atskaitos taškuose atsidūręs stebėtojas gali apžvelgti charakteringą miesto dalį. Priklausomai nuo apžvalgos taško ir apžvelgiamos teritorijos santykio (fizinio atstumo, apžvalgos taško altitudės), matomas vaizdas gali būti siluetas arba panorama. Šie abu vaizdo tipai yra artimai susiję, tačiau siluetas labiau suvokiamas kaip dvimatis vizualinis objektas – projekcija, kurio pagrindinis charakterio bruožas yra kontūras; tuo tarpu panorama yra trimatis vaizdas, kuriame regimas vadinamasis „penktasis fasadas“ – pastatų stogai. Panoramoje taip pat galima identifikuoti objektų santykinius atstumus, atskiras urbanistines struktūras ir kitus smulkesnius parametrus, kurių siluete nesimato.

Siluete dažniausiai stebimi ir analizuojamai aukštybiniai pastatai, jų įtaka bendram silueto vaizdai. Aukštybiniai pastatai neatsiejami nuo ikoninės architektūros (ją apžvelgsime kitame skyriuje). Jų santykis su foniniu užstatymu yra pagrindinis panoramų ir silueto analizės objektas. Silueto reikšmė ir vertinimas yra savokos, kurios pasaulio miestuose interpretuojamos skirtingai, todėl skiriasi ir silueto respektavimo būdai (Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004):

- Išlaikomas bendras fonas, virš kurio iškyla unikalūs statinys (pvz.: Eifelio bokštas Paryžiuje);
- Pagal griežtą geometrinę schemą išdėstomi keli aukštybiniai pastatai, gerokai viršijantys bendrą miesto foną (pvz.: Maskvos aukštybinių pastatų sistema žiedinėse magistralėse);
- Bendras fonas tiek „išauga“, kad vienas ar kitas aukštybinis pastatas nebeturi reikšmės. Svarbu bendras pastatų kiekis – kuo daugiau ir aukščiau, tuo geriau (pvz. Niujorkas, Tokijas). Tokie miestai paprastai yra išsivysčiusiose šalyse, kur žemė labai brangi;
- Užstatymas labai tankus, aktyviai panaudojamas reljefas, bet bendras užstatymo aukštingumas nėra didelis (pvz.: arabų kultūros šalių miestai);
- Panaudojamas aktyvus reljefas, kartu pastatant vertikalų akcentą („Kristus“ Rio de Žaneire, „Trys Kryžiai“ Vilniuje);
- Labai daug dėmesio skiriama gamtiniam faktoriui, kuris savo kompoziciniu reikšmingumu yra lygiavertis pastatams (pvz.: Vilnius).
- Istoriniai miestai, kurių klestėjimo laikotarpis vyko praeityje ir tam tikru momentu nutrūko, taip užkandamieji istorinių objektų (kompleksų) formuojamą siluetą (pvz.: Trakai).

Taigi, apibendrinus galima teigti, kad miestų siluetai gali būti skirstomi į du tipus:

1. Istoriskai susiklostę labai vertingi miestų siluetai, kuriuos reikia saugoti, pasitelkiant tam tikrus apribojimus.
2. Siluetai, kuriems apribojimas nereikalingas, nes atsirandantis naujas statinys esmės nekeičia (Niujorkas, Tokijas, arabų miestai).

Panoramos, kitaip nei siluetai, pasižymi ir trimatiškumu. Tai leidžia identifikuoti tam tikruose urbanistinės struktūros fragmentuose vyraujančią morfotipą. Silueto ir panoramos analizės metodas leidžia ne tik identifikuoti vertingą išorinio miestovaizdžio savybes, bet ir modeliuoti jo kaitą, vertinti pasekmes.

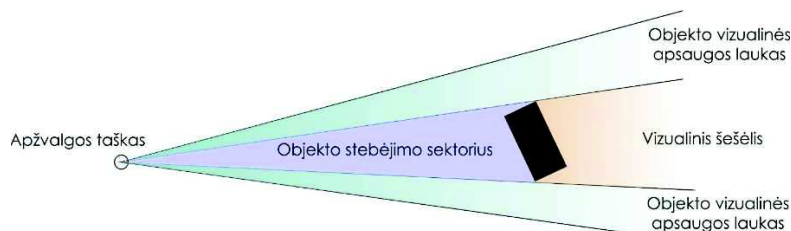
Vaizdų kontrolės metodas vyksta vienu metu dirbant su vaizdais ir su urbanistinės struktūros brėžiniais. Panoraminiuose vaizduose identifikuojamos ir vertinami vertingi elementai, saugotinos dominantės, horizonto ir užstatymo silueto santykis, gamtiniai elementai, daugiaplaniškumas (16 pav.).



16 pav. Vilniaus panoraminių vaizdų analizė (šalt.: Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004)

Brėžinyje pavaizdavus panoramos ar silueto analizės rezultatus galima identifikuoti konkretaus objekto vizualiniam dominavimui svarbias teritorijas (17 pav.):

- Objekto stebėjimo sektorius – teritorija, esanti tarp apžvalgos taško ir vertingo objekto. Šioje zonoje atsidūrę pastatai gali užstoti vertingą objektą.
- Objekto vizualinės apsaugos zona – tai zona, kurioje atsidūrę objektai konkuruotų su vertingu objektu.
- Vizualinis šešėlis – tai zona, kurioje gali atsirasti pastatai, neviršijantys vertingo objekto gabaritų, nes tokiu atveju jų iš apžvalgos taško nesimatys.

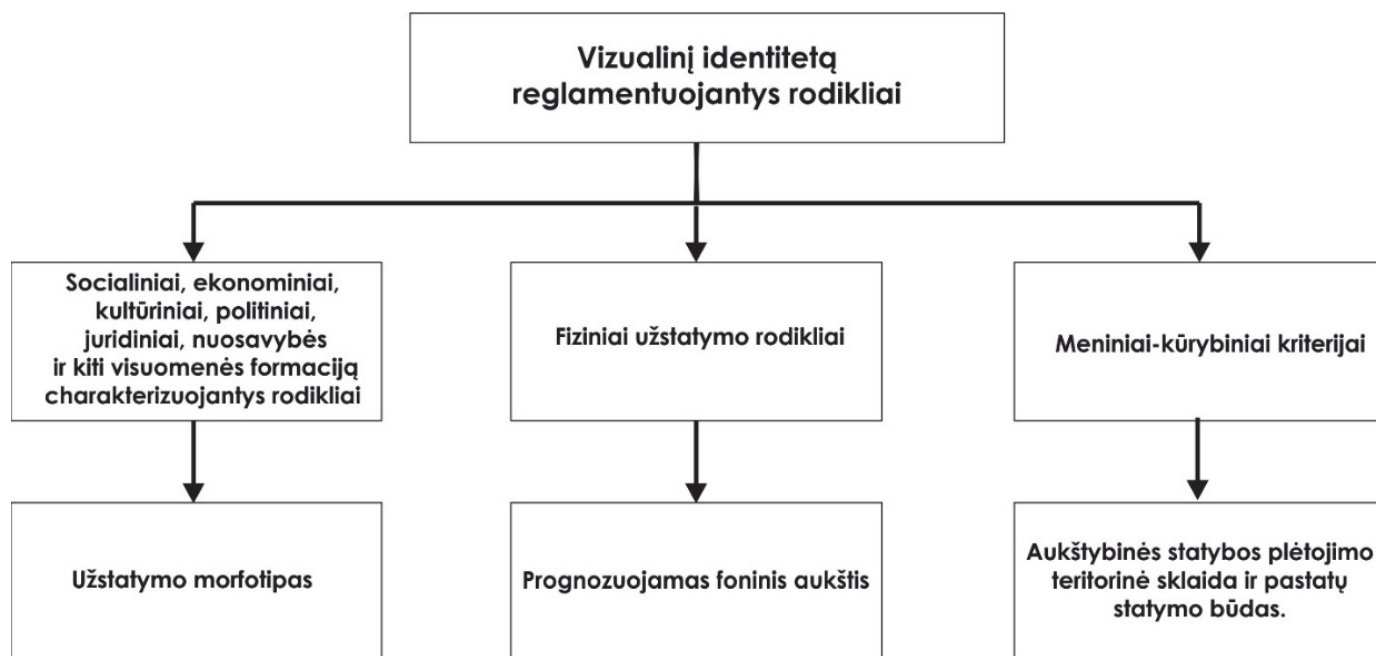


17 pav. Objekto vizualinių ryšių analizės metodo modelis (autorius schema)

Šio metodo pagalba nustatomos konkretūs urbanistinės struktūros fragmentai, kurių parametrai turi vienokią ar kitokią įtaką miesto vaizdui iš konkretaus apžvalgos taško. Užduočių sprendimas gali būti atliekamas parengiant specialias schemas, kurios charakterizuoja tris skirtingus parametrus (Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004):

- Užstatymo morfotipo reglamentavimo schema, kur nurodomas pagrindinis statymo principas – morfotipas (ten, kur numatytas sodybinis morfotipas, negali būti numatomas kvartalinis posesijinis morfotipas ir t.t.);
- Prognozuojamo foninio užstatymo aukščio schema, kur nurodomas maksimalus leistinas aukštis, kurį viršijus, keičiasi morfotipas su visais jam būdingais rodikliais;
- Aukštybinės statybos plėtojimo teritorinės galimybės ir pastatų statymo būdo schema, kur nurodoma pastatų apytikrė vieta ir rekomenduojamas principas, bet ne konkretus sklypas ir konkretus aukštis.

Miesto vizualinė pasauga susijusi su tam tikrais apribojimais. A. Vyšniūno atlikta Vilniaus atvejo analizė parodė, kad reglamentuojamų rodiklių sistema turėtų apimti įvairius miesto formavimo aspektus – socialinius, ekonominius, kultūrinius, juridinius, meninius, ir visus kitus, išreikštus apibrėžtais kriterijais (Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004) (18 pav.).



18 pav. Vizualinį identitetą reglamentuojančių rodiklių schema (šalt.: Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004)

Taigi, išorinis miestovaizdis yra miesto identitetą formuojantis veiksnys, kurį galima analizuoti ir modeliuoti pasitelkiant vaizdų kontrolės metodą. Šis metodas leidžia harmoningai vystyti miesto kompozicinį modelį ir leidžia nustatyti konkrečius parametrus atskiriems urbanistinės struktūros fragmentams, kurių laikantis būtų formuojamas norimas miestovaizdis.

2.6.2 VIDINIS MIESTOVAIZDIS

2.6.2.1 VIDINIO MIESTOVAIZDŽIO SAMPRATA

Miestovaizdis, kaip unikalus konkrečiai vietai būdingas charakteris, pirmą kartą paminėtas 1948 m. Thomo Sharpo Oksfordo miesto studijoje, nors panašius urbanistinių struktūrų identiteto klausimus aptarė ankstesni mokslininkai-architektai: britas Johnas Nashas (angl. John Nash) XIX a. pradžioje tyrė Londono miestą; austras Camillas Sittė (vok. Camillo Sitte) XIX a. pabaigoje suformulavo aiškių meninių formavimo principus; XX a. pradžioje šias temas vystė Barris Parkeris (angl. Barry Parker), Rayus Unwinas (angl. Ray Unwin), Clough Williamsas – Ellisas (angl. Clough Williams – Ellis).

Nors apie miestovaizdžio problematiką rašė daug mokslininkų-architektų, tačiau šiuolaikinę miestovaizdžio sampratą savo straipsniuose suformulavo Gordornas Cullenas (angl. Gordon Cullen), kurio pagrindinis veikalas šia tema – *“Townscape”* (1961 m.). Vėliau šis autorius pastarąjį kūrinį papildė ir atnaujino – 1971 m. išleista knyga *“The Concise Townscape”*. Culleno tyrimo atspirties taškas tapo idėja, jog pastatų kompozicija (ansamblis) suteikia tokį vizualinį pasitenkinimą, kokie nei vienas pastatas nesuteikia vertinamas atskirai. Autoriaus teigimu, “vienas pastatas, stovintis laukuose, yra architektūros kūrinys, tačiau pustuzinis pastatų stovinčių greta – tai menas kitoks nei architektūra, tai – santykio menas” (Cullen 1961). Culleno kontekstualistiniu požiūriu, pastatas turėtų būti pirmiausia suvokiamas kaip didesnio darinio (rajo, kvartalo, ansamblio) elementas. Šioje autoriaus mintyje galima išvelgti ansamblių architektūros (urbanistinių kompleksų architektūros) žanro užuomazgas.

Culleno teigimu, “miestovaizdis, kitaip nei urbanistinė struktūra, negali būti kuriamas ir vertinamas techniniais racionaliais parametrais, o pasitelkiant estetikos pojūtį”. Toks autoriaus požiūris rodo architektūros ir urbanistinio projektavimo kaip meno sričių traktavimą, taip atskiriant jas nuo urbanistinio planavimo, kuriame prioritetą teikiamas racionaliems, techniniams ir optimizavimo klausimams. Taip pat šioje mintyje galime išvelgti ir jau anksčiau apžvelgtą takoskyrą tarp racionalistinio ir kontekstualistinio požiūrio į miesto urbanistinės aplinkos formavimą.

„Jei projektuosime miestus iš judančio žmogaus perspektyvos (pėsčiojo ar važiuojančio), galime įsivaizduoti, kaip jis taps plastiška patirtimi: kelione per slėgius ir vakuumus, atvirumo ir uždarumo, suvaržymo ir atpalaidavimo ritmu“ (Cullen 1961). Ši autoriaus mintis atskleidžia kinestetinį požiūrį į miestovaizdžio suvokimą.

Kitas autorius, kurio idėjos turėjo didžiulę įtaką miestovaizdžio sampratos formavimui - Kevinas Lynchas, kurio tyrimai buvo orientuoti į miesto atpažįstamumą (angl. *imageability*) – tai, kaip galima orientuotis mieste, jo nepažįstant; ir taip, kokį identitetą formuoja miesto urbanistinė aplinka. Lynchas teigė, kad vietos identitetas yra “individualumas ar skirtingumas nuo aplinkinių vietų, kada egzistuoja galimybė išskirti vietą iš aplinkos, kaip atskirą objektą” (Lynch 1960). E. Relphas šią idėją plėtojo toliau, teigdamas, kad fizinė aplinka, veiklos ir reikšmės yra trys pagrindiniai vietos atributai, tačiau vietos identitetą jos kuria ne pačios savaime, o tuo, kaip jos sąveikauja su stebėtoju (žmogumi) (Relph 1976).

Tam, kad galėtų orientuotis aplinkoje, žmonės redukuoja realybę iki keleto selektyvių vaizdinių. Šiems vaizdiniams būdingas: fragmentiškumas (vaizduojamas tik aplinkos fragmentas); supaprastinimas (didelė dalis informacijos atmetama gryninant esminius vaizdinio aspektus); individualumas (kiekvienam individui būdingas unikalus vietos vaizdinys); deformacija (kryptys ir atstumai interpretuojami individualiai) (Pocock & Hudson 1978).

Kiekvienas žmogus gyvena savame pasaulyje, tačiau, dėl panašumų socializacijos, praeities patirties ir esamos urbanistinės aplinkos sferose, tam tikri bendri vaizdiniai būdingi didelėms žmonių grupėms (Knox & Pinch 2000). Taigi, miestovaizdžio uždavinys yra suformuoti tokią urbanistinę aplinką, kurioje būdamas statistinis stebėtojas galėtų susikurti universaliai atpažįstamus, įskaitomus ir įsimenamus vaizdinius.

Aiškus vietos įvaizdis leidžia žmogui judėti joje lengvai ir greitai, o struktūruota urbanistinė aplinka pasitarnauja kaip platus atskaitos taškų laukas, organizuojantis veiklas toje erdvėje, potyrius ir informaciją apie ją (Lynch 1960).

2.6.2.2 VIDINIO MIESTOVAIZDŽIO PRINCIPAI

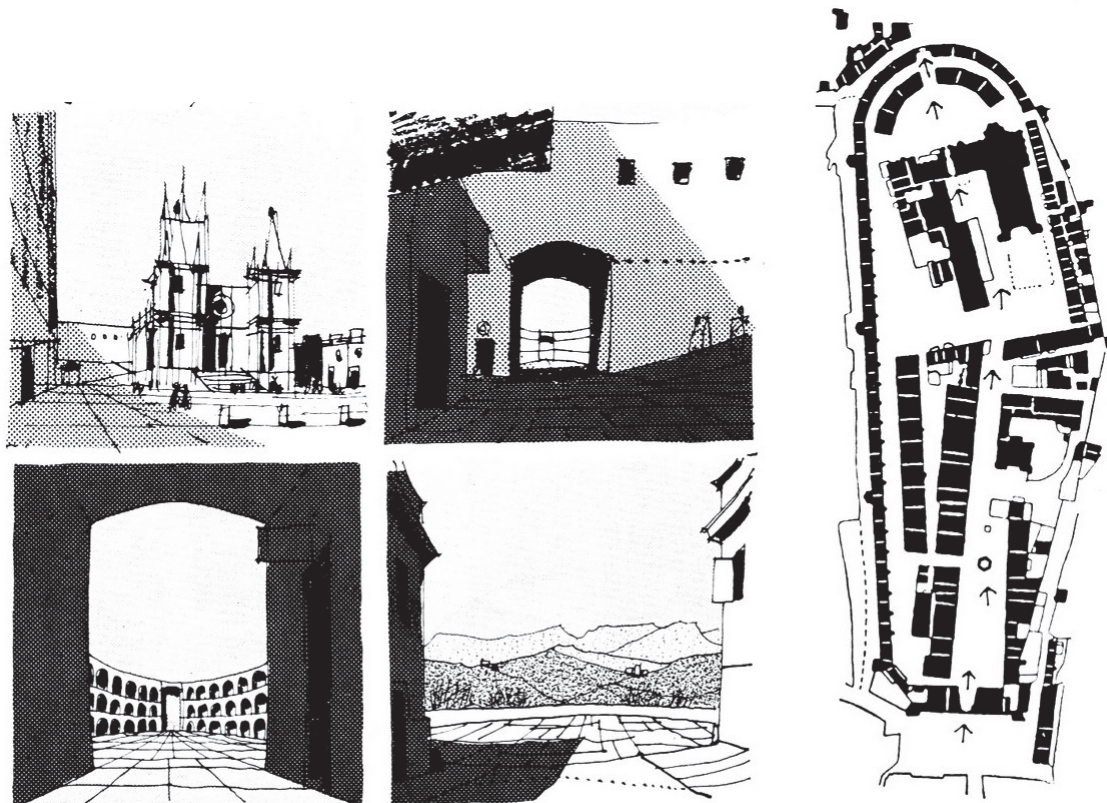
Vidinio miestovaizdžio (angl. *townscape*) tyrimų pradininkas **Gordonas Cullen**as teigė, kad: “aplinka suvokiama judant joje ir patiriant atskirus judėjimo etapus”. Kitaip tariant, aplinka suvokiama kaip charakteringų etapų seka, kuriuose veikia skirtingi pojūčiai, matomi skirtingi vaizdai. “Vienamui metu matoma kas yra “čia”(esamas vaizdas), bet tuo pačiu galime ir matyti kas yra “ten”(išskylantis vaizdas)” – matome ne tik tai, kas yra prieš mus, tačiau ir galime įžvelgti detales, kurios leidžia nuspėti, prognozuoti ką pamatysime judėdami toliau viena ar kita kryptimi. Išskylantys vaizdai dėl to yra svarbus aspektas, nulemiantis žmonių judėjimo scenarijų – tai judėjimo scenarijaus formavimo priemonė.

Plėtojant miestovaizdžio koncepciją Cullenas sukūrė ir taikė naujas sąvokas, kuriose atsispindi miestovaizdžio formavimo instrumentai. Toliau apžvelgsime dalį šių sąvokų.

- Uždara perspektyva (angl. *closed vista*) – perspektyvinio vaizdo centre esantys objektai (pastatai), išsiskiriantys iš aplinkos ir kviečiantys į juos atkreipti dėmesį.
- Nukreipimas (angl. *deflection*) – vaizde matomas kampų stovintis (pasisukęs) objektas, sukeliantis smalsumą ir norą judėti tam tikra kryptimi, suvokiant, kad objekto (pastato) pasukimas yra ne atsitiktinis, o turintis tam tikrą prasmę.
- Iškišimas ir įtraukimas (angl. *projection and recession*) – tai objektų (pastatų) pozicionavimo būdas įtraukiant priekinį fasadą į kvartalo gilumą arba priešingai – ištraukiant į gatvės erdvę. Cullenas teigimu, taip stebėtojas negalės iškart suvokti viso gatvės vaizdo, kitaip nei gatvėse, kur visi priekiniai fasadai yra vienoje užstatymo linijoje; ir todėl atsiranda intriga, būtina kokybiškam miestovaizdžiui.
- Sąsmaukos (angl. *narrows*) – tai erdvių jungčių susiaurinimas prieš joms įsiliejančią aikštę. Šis metodas sukoncentruoja judėjimo srautą ir išryškina aikščių erdvės pojūtį.

Apibendrinant Cullenas teiginius, galima konstatuoti, kad dominuoja kinestetinis aplinkos suvokimo būdas. Kinestetinis požiūris į urbanistinę struktūrą teigia, kad pastaroji turi būti

suvokiama ne kaip statiška kompozicija (t.y. tai kaip mes vertiname architektūrinius maketus, modelius), o judant erdvėje tam tikru maršrutu per tam tikrą laiką. Architektūra ir urbanistinė aplinka suvokiama kaip dinamiška, besiskleidžianti ir ritmiška vaizdinių seka.



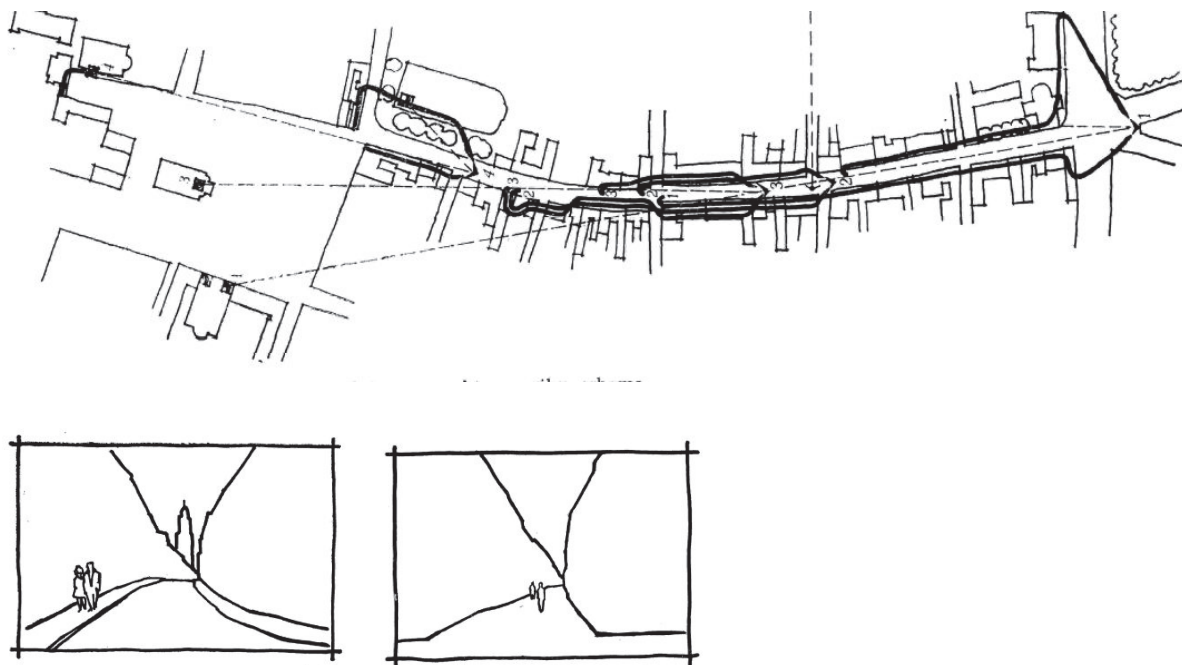
19 pav. Gordono Culleno miestovaizdžio analizės metodas (Cullen 1961)

Nors Culleno darbai buvo itin naudingi teritorijos analizei ir projektavimo idėjai formuluoti, tiesiogiai juos perkelti į projektavimo metodus taip ir nepavyko. Culleno “miestovaizdžio” koncepcija sulaukė nemažai kritikos dėl izoliuoto dėmesio vizualiniams aspektams, taip pamirštant kitus. Šių principų tiesiogiai perkelti į projektavimo praktiką taip ir nepavyko. Nepaisant to, šio autoriaus darbai turėjo didžiulę įtaką tolesniems miestovaizdžio tyrimams, o pasiūlyti principai dažnai interpretuojami ir naudojami kaip urbanistinio projektavimo meninės išraiškos priemonės.

Lietuvoje giminingus tyrimus vykdė **Vytautas Jurkštas**, kuris analizavo tam tikrų gatvių atkarpų vizualinę įvairovę ir sukūrė metodiką, kuria remiantis būtų galima vertinti esamo miestovaizdžio kokybę atskiruose judėjimo etapuose.

Pagal Jurkšto metodiką, erdvinės struktūros kompozicija vertinama iš žmogaus, judančio erdviu kanalu, perspektyvų. Judėjimo trasa suskirstoma į atskirus epizodus, kurie vienas nuo kito skiriasi stebimo vaizdo pokyčiais. Kiekvieno etapo vertinimo metodas – gatvės perspektyvos analize. Jurkštas taip pat sukūrė metodiką, kuria remiantis vizualinė perspektyvos kokybė buvo vertinama balais, kurių kiekis tiesiogiai susijęs su tuo, kiek skirtingų planų matoma vaizde. Čia

verta pastebėti, jog toks mechaniškas estetikos vertinimas turi ryškių racionalistinio požiūrio bruožų, kai estetinius kriterijus bandoma paversti matematinėmis funkcijomis. Priklausomai nuo vertinimo rezultatų, erdvinis kanalas suskirstomas į vizualinės įtampos ir neutralius epizodus: vizualine įtampa pasižymintys perspektyviniai vaizdai vertintini kaip saugotini ir kompoziciškai susiformavę; tuo tarpu neutralūs – gali būti naudojami naujam, kompoziciškai pagrįstam ir kontekstualiam užstatymui formuoti (papildyti kompoziciją).



20 pav. Vytauto Jurkšto senamiesčio erdvinės analizės metodas (šalt.: Jurkštas 1975)

Apibendrinus Vytauto Jurkšto siūlomą metodą galima išvelgti daug giminingumų su miestovaizdžio idėjos pradininku Gordonu Cullenu: abu autoriai analizavo miestovaizdį iš judėjimo perspektyvos, vertino (nors ir skirtingais parametrais) estetinę vaizdo kokybę. Vytautą Jurkštą būtų galima laikyti vienu labiausiai nusipelnusių Lietuvos architektų-urbanistų, formuojant urbanistinės kompozicijos sampratą ir tyrimo principus.

Kevinas Lynchas savo tyrimuose analizavo urbanistinės struktūros bruožus, kurie leistų juos suvokiančiam stebėtojų susidaryti vietos vaizdinį (angl. *image*). Vietos vaizdiniai stebėtojų leidžia orientuotis erdvėje (angl. *mental mapping*), nes kiekviena vieta atpažįstama kaip unikali, veikiamą tam tikro 5 kompozicinių elementų (ribų, jungčių, mazgų, rajonų ir akcentų) derinio (21 pav.).



21 pav. K. Lyncho miesto kompoziciniai elementai (Lynch 1960)

Lynchas išskiria tris aspektus, reikalingus veikiančiam aplinkos (vietos) vaizdiniam sukurti:

1. Identitetas: objektas turi būti atpažįstamas (išsiskirti) tarp kitų objektų;
2. Struktūra: objekto erdvinis santykis su stebėtoju ir aplinkiniais objektais;
3. Reikšmė: objektas turi stebėtojui turėti praktinę arba emocinę reikšmę.

Suvokdamas, kad reikšmė yra potencialiai mažiau bendras aspektas tarp didelių žmonių grupių, Lynchas savo tyrimuose atskyrė reikšmę nuo formos. Atpažįstamumo klausimai buvo tiriami analizuojant fizines aplinkos savybes, susijusias su identitetu ir struktūra. Nepaisant to, kad Lyncho tyrimuose buvo bandoma atsiriboti nuo “reikšmės” aspekto, pats autorius pripažino, jog “reikšmės aspektas nuolat reiškiasi, nes žmonės negali nustoti savo fizinės aplinkos gretinti su kitomis gyvenimo sferomis” (Lynch 1984).

Identiteto ir struktūros aspektai šiuo atveju suvokiami kaip meninė kompozicinė aplinkos kokybė, sudaryta iš skirtingų elementų, priklausomai nuo to, kokį vaidmenį struktūros suvokime jie atlieka.

2.6.2.3 VIDINIO MIESTOVAIZDŽIO FORMAVIMO PRIEMONĖS

URBANISTINĖ ARCHITEKTŪRA

Miestovaizdžio formavimo naratyve siekiamybe laikoma “urbanistinė architektūra”. Šiuo terminu vadinama architektūra, kuri reaguoja į urbanistinį vietos kontekstą ir jį papildo; taip pat formuoja kokybišką viešojo sektoriaus erdvinę struktūrą.

Architektūrinės ir urbanistinės intervencijos tam tikrame susiklosčiusiame kontekste visuomet reikalauja harmonizavimo principų, kuriais remiantis objektas būtų sujungtas su kontekstu. Egzistuoja trys pagrindiniai kompozicijos principai šiai harmonijai pasiekti:

1. Tapatumo principas – tai prisitaikymas prie aplinkinio konteksto, perimant erdvinį ir vizualinį charakterį. Deja, šis principas imituodamas aplinka sumenkina jos bruožų unikalumą ir autentiškumą.
2. Kontrasto principas – tai naujo objekto formavimas siekiant paryškinti kontrastą tarp seno ir naujo. Vadovaujantis šiuo principu egzistuoja arogantiško ekshibicionizmo rizika (Wells-Throrpe 1998).
3. Tęstinumo principas – šiuo atveju siūloma “interpretuoti” erdvinę ir vizualinę aplinką, užuot ją “imitavus”. Tokiu būdu galėtų būti atspindimi ir toliau vystomi esami konteksto ypatumai.

Statinio harmonija su aplinka yra subjektyvus kriterijus ir objektyvių kriterijų, kuriais vertinant būtų galima vienareikšmiškai įvertinti konkretų siūlymą, nėra. Teritorijų, kuriose vyrautų homogeniška architektūra, yra nedaug, o būtent jose yra aktualiausias tapatumo principas. Daugeliu atvejų, kontrastingų objektų atsiradimas aplinkoje yra diskutuotinas ir įmanomas. Britų

architektas Johnas Wellas-Thorpas (angl. John Wells-Thorp) sukūrė 5 kriterijų sistemą, kuria remiantis būtų galima vertinti esamą urbanistinį-architektūrinį kontekstą:

- Konteksto apimtis (angl. *extent*) – kokio dydžio teritorijoje išsidėstęs esamas kontekstas? Kiek vertingų objektų joje yra?
- Vertė (kokybė) (angl. *worth*) – kiek vertingi, saugotini yra esamo konteksto objektai? Ar tai tik istoriniai statiniai ar kartu ir traukos objektai?
- Vienalytiškumas ir homogeniškumas (angl. *consistency and homogeneity*) – ar esamas kontekstas atspindi tam tikrą vyraujančią stilių, ar yra eklektiškas skirtingų epochų objektų derinys?
- Unikalumas (angl. *uniqueness*) – kiek unikalus yra istorinis kontekstas? Ar tai vieni iš daugelio tam laikotarpiui būdingų objektų? ar tai unikalūs objektai, kurie gali būti suvokiami kaip potencialūs traukos objektai?
- Atstumas nuo analizės atskaitos taško (angl. *proximity*) – kiek toli tam tikri istoriniai (esami) objektai nutolę nuo teritorijos, kurioje numatomi pokyčiai?

Šio vertinimo rezultatai galėtų padėti apsispręsti, ar konkrečioje situacijoje yra priimtinesnis kontekstualistinis sprendinys, ar galėtų atsirasti kontrastu principu paremtas objektas. Be to, šie kriterijai gali padėti analizuoti ir esamo miestovaizdžio kokybę apskritai, siekiant atsakyti į klausimą: ar esama urbanistinė struktūra turi būti papildoma ir regeneruojama; ar, galbūt, reikalinga nauja miestovaizdžio koncepcija ir esminiai esamos urbanistinės struktūros pokyčiai.

FONINIS UŽSTATYMAS IR AKCENTAI

Formuojant kontekstualią urbanistinę struktūrą, vienas pagrindinių metodų yra urbanistinės masės, kaip foninio užstatymo ir akcentų kompozicinio derinio traktavimas. Tačiau nėra vieningos nuomonės apie tai, koks turėtų būti santykis tarp foninio užstatymo ir akcentų tiek fizine, tiek apimties aspektais.

Aukštybiniais pastatais, kurie dažniausiai ir yra minėti akcentai, laikomi pastatai, kurie foninį užstatymą viršija 2 – 2,5 karto. Tačiau, kai kuriose šalyse šio reglamento prasmė iškreipiama aukštybinio pastato sąvokai priskiriant konkretų aukštį ar aukštų skaičių – toks reglamentavimas nenusako santykio su aplinkiniu kontekstu. Apimties aspektu, nėra sutarimo kiek akcentų gali “talpinti” foninis užstatymas, iki kol akcentai patys taps fonu. Urbanistinės struktūros vizualinės kokybės aspektu į šį klausimą turėtų atsakyti išorinio miestovaizdžio tyrimo metodai, tačiau dažnai miestuose veikia kitos jėgos (verslo, politinių ambicijų), kurių dėka sprendinių padariniai miesto vizualiniam identitetui yra pamirštami.

Pastatų-akcentų padėtis urbanistinėje struktūroje yra diskusijų objektas ir dar vienu aspektu: pastato-akcento padėtis užstatymo morfostruktūroje. Šveicarų architektūros tyrinėtojas Pierras Fon Meisas (pranc. Pierre Von Meiss) teigia, kad kiekvienam pastatui būdinga savybė – spinduliavimas (angl. *radiance*), kuri nurodo formantų fasadų daromą įtaką formuojamai erdvei. Jis teigia, kad foninis užstatymas sukuria tęstinumo efektą, o ikoniniai pastatai sukoncentruoja vizualinį dėmesį. Anot autoriaus, ikoniniai pastatai gali būti įsiterpę ir į kvartalinį užstatymą, o jų priekinis fasadas vis tiek pajėgus “spinduliuoti” ir suvaldyti (ar net dominuoti) priešakinėje

erdvėje. Spinduliavimo stiprumas priklauso nuo objekto dydžio ir charakterio, bei nuo aplinkinio konteksto (foninio užstatymo). Dažniausiai taip nebūna, kad pastatas vienodai stipriai spinduliuotų visomis kryptimis, tai priklauso nuo tūrinės – erdvinės kompozicijos. Siekiant ikoniniams pastatams išskirtinio “spinduliavimo”, taškinio užstatymo (laisvai erdvėje stovintys) objektai turėtų būti nereta praktika projektuojant urbanistines struktūras (Meiss 1990).

Kitą vertus, priešingą poziciją ikoninių pastatų padėties urbanistinėje struktūroje klausimu turėjo Camillo Sittè. Jo teigimu, “laisvai erdvėje stovintys objektai būtų “pernelyg eksponuojami, kaip tortas lėkštėje”. Be to, anot jo, kokybiškas ir estetiškas visų apžvelgiamų fasadų sprendimas būtų per brangus, o objektą talpinant kvartalinėje struktūroje, užsakovas už ta pačią kainą “galėtų priekinį fasadą nuo apačios iki pat viršaus padengti tikru marmuru”. (Sittè 1889 iš Collins ir Collins 1965).

Taigi, ikoninės architektūros pozicija urbanistinėje morfostruktūroje yra debatų objektas. Anot skirtingų autorių, ikoniniai pastatai gali būti projektuojami ir kaip laisvai stovintys taškiniai objektai, ir kaip kvartalinėje struktūroje įterpti elementai. Esama argumentų abiem požiūriams paremti. Vienu iš kriterijų sprendimui priimti, galėtų būti aktyvių fasadų išsidėstymas, priklausomai nuo pastato tipologijos. Pavyzdžiui, komercinės paskirties objektas gali būti gyvybingas visu perimetru, todėl racionalus sprendimas būtų tokį objektą projektuoti kaip taškinį; tuo tarpu teatras turi aiškiai išreikštas viešojo sektoriaus ir ūkinės paskirties dalis, taigi tokį objektą galimą būtų talpinti kvartalinėje struktūroje, taip paslepiant jo neaktyvius fasadus kvartalo viduje.

IKONINĖ ARCHITEKTŪRA

Viena pagrindinių šiuolaikinio urbanistinio projektavimo užduočių – industrinių teritorijų rekonstrukcija ir integracija į miesto urbanistinę sistemą. Tokios teritorijos dažniausiai išsidėstė tuometiniuose priemiesčiuose, tačiau sparčios XX a. urbanizacijos dėka, šiuo metu tai teritorijos esančios miesto centre ar centro prieigose. Pramonės funkcijoms išsikėlus į miesto pakraščius šios teritorijos ilgainiui tapo apleistos, tačiau dėl didžiulio komercinio potencialo jos masiškai konvertuojamos į multifunkcines miesto urbanistines struktūras.

Deja, dėl globalizacijos reiškinio, tokie projektų samprata tapo universali ir nekontekstuali. Industrinių teritorijų regeneravimo procese galioja tipinė “formulė”, kai industriniai objektai paverčiami paveldo parkais, kanalai ir krantinės – restoranais ir prašmatniais apartamentais, pridodant ikoninį pastatą (arba keletą tokių), kuriuos pageidautina sukurtų architektas-žvaigždė (ang. *starchitect*). Tačiau šios vis dar populiarios formulės veiksmingumas kelia vis daugiau klausimų, mat jos taikymas tapo toks populiarus, jog dauguma tokių projektų supanašėja, taip niveliuodami ir atskirų miestų architektūrinį urbanistinį identitetą (Carmona *et al* 2010).

Kalbant apie ikoninius pastatus ryškėja pertekliaus požymiai: “per daug ikoninių pastatų reiškia ikoninės architektūros “valiutos” devavaciją” (Sklair 2006). Praeityje, pastato kaip ikonos statusas ir reikšmė buvo įgijama per ilgą laiką fizinio išskirtinumo ir socialinės svarbos būdais. Šiuolaikiniame globalizacijos amžiuje, dėl konkurencijos tarp miestų, pastatai projektuojami “iš karto ikoniniai”, o tarptautiniai architektūros konkursai laikantis nerašytų taisyklių tampa ikoninės architektūros kūrinių varžybomis, kuriose “ikoniškumas” tampa svarbiau už “architektūrą”.

Ikoninės architektūros reikšmę ir poreikį paaiškina išaugusi viešųjų ryšių vaidmuo šiandieninėje visuomenėje. Pastatų simbolinis vaidmuo yra pagrindinė visuomenės ir fizinės aplinkos santykio išraiška. Galios tema yra vyraujanti nepriklausomai nuo laikmečio (Carmona *et al* 2010). Pastatai vis dažniau suvokiami ne tik kaip erdvės ir vietos identitetą formuojantys objektai, bet kaip miesto marketingo resursas (22 pav.). Šis reiškinys pasaulinėje architektų bendruomenėje vadinamas “Bilbao efektu”. Iki tol merdėjęs ir pasaulyje nežinomas miestas pastačius Guggenheim muziejų (arch. Frank Gehry) staiga tapo klestinčiu turistų centru. Tačiau, sėkmę nulėmusiu veiksniu tapo ne pats muziejus kaip kultūrinis objektas, o jo ikoniškumas ir poveikis miesto marketingui. Šis precedentas suprimityvino teritorijos (miesto) regeneracijos idėją iki poreikio pastatyti kokį nors ikoninį objektą (Del Cerro Santamaria 2007).



22 pav. Ikoninės architektūros panaudojimas Londono marketingo kampanijos dizaine (šalt.: English Business School 2016)

Pagrindinė ikoninės architektūros kritika kyla iš šiam architektūros tipui būdingo bruožo, kada pastatas yra įsimintinas ir žavintis paveikslėliuose ir vizualizacijose, tačiau nesugeba kurti kokybiškos “vietos”. Koncentruojamasi į patraukiantį pirmą įspūdį, kuris skatintu žmones apsilankyti tame mieste, tuo tarpu “pažado išpildymas” pačioje vietoje yra dažniausiai pamiršamas. Ikoninė architektūra puikiai geba patraukti dėmesį ir tapti miesto simboliu, tačiau dėl savo išskirtinumo dažniausiai tampa svetimkūniu konkrečioje urbanistinėje aplinkoje ir taip neleidžia sukurti kokybiškos miesto erdvės aplink jį (vietos).

Urbanistinio projektavimo specialistai savo profesiniais instrumentais negali determinuoti vietos veikimo, gyvybingumo, tačiau gali sukurti tam tikroms vietoms erdvinę kokybę ir potencialą, kad visuomenėje jos taptų atpažįstamos, svarbios ir prasmingos (Carmona *et al* 2010).

Siekiant sukurti kontekstualų miestovaizdį dažnai formuojami ir tam tikri kompoziciniai įtampos mazgai, kurie artikuliuoja bendrą urbanistinės struktūros kompoziciją. Tokiais objektais dažniausiai būna urbanistiniai kompleksai, dar vadinami architektūriniais ansambliais (23 pav.). Urbanistiniai ansambliai, kaip kompoziciniai mazgai, dažnai neatsiejami nuo ikoninės architektūros, tačiau šiuo atveju akcentuojamas ne konkretaus pastato „egocentriškumas“, o pastatų tarpusavio kompozicinis ryšys. Toks miestovaizdžio formavimas laikomas kur kas profesionalesniu, nei pavienių ikoninių pastatų išdėstymas struktūroje, nes kompozicinio ansamblio vertybė yra mažiau pavaldi laikui, nei ikoniniai pastatai, kurių fasadų ar silueto grafikos estetika yra trumpalaikis reiškinys.



23 pav. Urbanistinio komplekso projekto pavyzdys (šalt.: Atelier Global 2016)

Urbanistiniai kompleksai paprastai formuojami aplink viešųjų urbanistinių erdvių mazgus, kurie tampa jų apžvalgos ir dominavimo teritorija. Urbanistiniai kompleksai dažnai taip pat turi ir simbolines reikšmes. Tokių atvejų pavyzdžiais galėtų būti: religiniai kompleksai, valdžios institucijų kompleksai, miesto vartai. Miesto vartų urbanistiniai kompleksai formuojamai gretą įvažiavimų į miestą (ar miesto centrą) arba prie stočių. Šio tipo objektai žymi patekimą į miesto erdvę ir dėl intensyvių srautų įgauną svarbią reprezentacinę reikšmę.

Taigi, išskirtinės svarbos objektai yra vienas iš pagrindinių miestovaizdžio formavimo metodų. Tokie objektai, atsiradę urbanistinėje struktūroje tampa vietos simboliais ir atskaitos taškais, nuo kurių organizuojamas veikimo scenarijus, orientuojami vizualiniai ryšiai ir t.t.. Ikoninė architektūra yra viena iš pagrindinių priemonių, kuriomis formuojami urbanistinės struktūros akcentai. Tačiau, siekiant tvaros ir kontekstualios urbanistinės struktūros, urbanistiniai kompleksai yra pranašesnis metodas, nes sprendinys tampa kompoziciškai susijęs su aplinka ir efektyviau sujungtas su miesto urbanistinių erdvių sistema.

Kokybišku (vizualiai rišliu) miestovaizdžiu tradiciškai laikomas toks, kuris turi ribotą skaičių ikoninių (išskirtinių) objektų-pastatų. Paprastai tokie objektai būna religinės, kultūrinės, administracinės paskirties, veikiantys kaip galios santykių simboliai, dažniausiai išsiskiriantys iš urbanistinės struktūros savo morfotipu bei fiziniais parametrais. Greta tokių pastatų būdingas ramus foninis užstatymas, taip dar labiau paryškinantis jų dominavimą. Foninio užstatymo vertė kyla iš urbanistinės erdvės, kurią jie formuoja (Kelbaugh 2002). Nepaisant skirtingo vaidmens formuojant miestovaizdį, tiek ikoniniai, tiek foniniai pastatai turi pasižymėti kokybiška architektūra. Foninis užstatymas svarbus formuojant miestovaizdžio charakterį ir teritorijos įvaizdį apžvelgiant ją iš šalies (išorinis miestovaizdis). Ikoniniai pastatai veikia kaip miestovaizdžio akcentai, kurie privalo sėkmingai įsilieti į teritorijos urbanistinių erdvių struktūrą ir ženklinti charakteringiausius miestovaizdžio mazgus.

Foninio užstatymo ir akcentų derinys yra vienas pagrindinių urbanistinių kompleksų kompozicijos principų. Anot britų urbanisto Francio Tibbaldso (angl. Francis Tibbalds) urbanistinio projektavimo procese svarbiausia yra vieta (erdvė), ir visi jas formuojantys pastatai turėtų pirmiausia tinkamai formuoti erdvę: "Jei kiekvienas pastatas bus rėkiantis ir prašantis

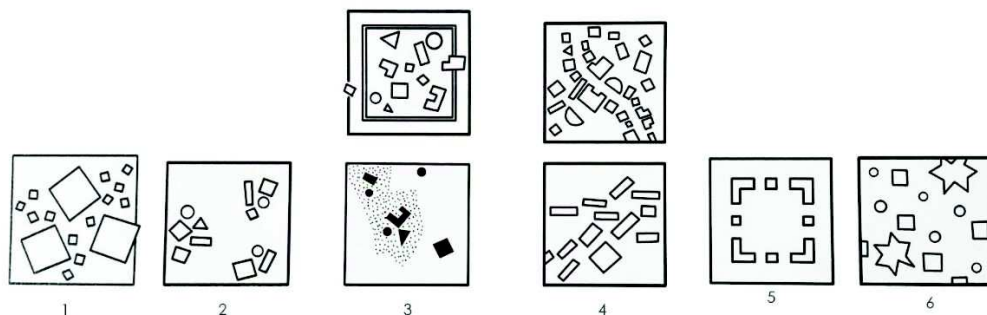
dėmesio, rezultatas veikiausiai bus chaosas. Keletas pastatų pagrįstai gali būti solistais, tuo tarpu likusi dauguma pastatų privalo būti patikimu ir kokybišku choru” (Tiballds 1992). Taip pat autorius pastebi, kad pasaulyje dažnai sukuriama kokybiški ir įspūdingi ikoniniai pastatai, tačiau kokybiškos ir profesionalios foninio užstatymo architektūros itin trūksta.

KOMPOZICIJA

Estetinis aplinkos vertinimas pirmiausia yra vizualinis ir kinestetinis (vykstantis judant). Žmogus visuomet pirmiausia suvokia visumą, o ne konkretų objektą, atsietą nuo aplinkos. Dėl to bet kokia intervencija į urbanistinę aplinką yra pokytis tam tikram ansambliui, o ne atskiram objektui. Be to, žmogus linkęs sureikšminti tam tikrus elementus ar jų savybes tam, kad aplinkos vaizdinys taptų labiau struktūruotas, rišlus ir harmoningas. Geštalto psichologijos tyrinėtojai teigia, kad estetiškas struktūriškumo ir rišlumo suvokimas kyla iš objektų grupavimo ir pasikartojančių modelių (angl. *patterns*) atpažinimo; o kūrybinėje veikloje, formuodami artikuliuotą aplinkos vaizdą, žmonės linkę naudoti tam tikrus elementų organizacijos principus (Meiss 1990).

Geštalto psichologai išskiria šiuos objektų grupavimo principus (24 pav.):

1. Panašumas (angl. *similarity*) – leidžia atpažinti forma ar charakteriu panašius elementus ir išskirti juos iš aplinkos;
2. Gretimybė (angl. *proximity*) – leidžia greta vienas kito esančius elementus sovkti kaip vienį ir išskirti juos nuo objektų esančių toliau;
3. Bendro lauko (angl. *common ground*) – leidžia identifikuoti objektus esančius tam tikrame lauke (erdvėje, teritorijoje) ir išskirti juos nuo tarp objektų esančių už lauko ribų;
4. Orientacija (angl. *orientation*) – leidžia grupuoti objektus pagal jų poziciją, kryptį, ar išsidėstymą aplink tam tikrą erdvę;
5. Užbaigtumas (angl. *closure*) – leidžia atpažinti nepilnai suformuotą arba deformuotą struktūrą. (Pvz.: atpažinti nepilnai suformuoto perimetrinio kvartalo ribas, kada nėra visų perimetro užstatymo elementų);
6. Tęstinumas (angl. *continuity*) – leidžia atpažinti ir nuspėti element sekas net jei tai nebuvo numatyta. (Pvz.: greta reguliaraus tinklo urbanistinės struktūros galima kurti tokiu pat principu paremtą struktūros tęsinį, nuspėjant kaip jis turėtų atrodyti).



24 pav. Geštalto psichologijos išskiriami objektų grupavimo principai (šalt.: Carmona et al 2010)

Analizuojant objektų tarpusavio išdėstymo (kompozicijos) principus ryškėja plona riba tarp turtingos įvarovės ir vizualinio chaoso. Žmonės nori aplinkos, kurios detalumas būtų didesnis, nei stebėtojas gali iškart suvokti (Cold 2000). Taigi, aplinkos suvokimas būtų ne momentinis, o besivystantis laikui bėgant – atrandant gilesnius kompozicijos sluoksnius. Visuomenės susidomėjimas ir palankumas tiesiogiai proporcingas aplinkos kompleksiskumui ir auga iki tam tikro taško, po kurio pradeda mažėti. (Nasar 1998) Čia turima omeny taškas, kuriame aplinka tampa per daug kompleksiška ir pradeda suvokti kaip chaosas, o ne artikuliuota kompozicija.

Kompozicijos suvokimo principų suvokimas formuojant miestovaizdį yra aktualus, nes leidžia sukurti kompoziciškai daugiasluoksnį sprendinį. Neatsižvelgiant į šį aspektą, arba sprendinį formuojant intuityviai rezultatas dažnai būna per sudėtingos kompozicijos (chaotiškas, neįskaitomas); arba per daug paprastos kompozicijos (šabloniškas, primityvus, neoriginalus – taigi, ir neformuojantis vietos identiteto).

INTEGRACIJA

Siekiant sukurti kontekstualią architektūrą, kuri būtina identifikuojamam miestovaizdžiui pasiekti, esminis principas yra kiekvieno objekto integraciją į bendrą urbanistinę struktūrą. Integracija gali būti suvokiama keliais aspektais, kurie gali būti apjungti į tris grupes: tūrinės – erdvinės struktūros charakteristikos; vizualinės charakteristikos; ir funkcinės – socialinės charakteristikos. Šios trys grupės padeda aiškiau atskleisti itin plačios “integracijos” sąvokos prasmę (Carmona *et al* 2010). Kiekviena iš šių trijų grupių susideda iš skirtingų aspektų, kuriuos trumpai apžvelgsime.

Tūrinės – erdvinės struktūros charakteristikos

- Urbanistinis mastelis (gatvių tinklas ir kvartalo / sklypo dydis) – gatvių tinkle ir kvartalo ribų respektavimas (užstatymo linijos);
- Pozicionavimas sklype – pastato padėtis sklype, formuojanti urbanistinės struktūros užstatymo morfostruktūrą;
- Gabaritai – užstatymo aukštingumas, dydis, užstatymo tankumas ir intensyvumas;
- Pastato mastelis – pastato santykis su aplinkiniais pastatais ir kvartalo gabaritais.

Vizualinės charakteristikos

- Proporcijos ir santykiai – atskirų pastato dalių (korpų, aukštų) kompozicija, fasado kompozicija;
- Santykinis mastelis – pastato elementų santykis su gretimų pastatų elementais;
- Artikuliacija ir detalumas – pastato kompozicijos įskaitomumas (Pvz.: įėjimo akcentavimas), architektūrinių detalių kiekis;
- Modelis ir rimas – aplinkinėje urbanistinėje aplinkoje pasikartojančios architektūros formos, sprendiniai, komponavimo principai;
- Ritmas – gatvės išklotinėje pasikartojantys angų, tūrinių elementų dėstymo principai;
- Horizontalus ir vertikalumas – fasado grafikoje dominuojančios vertikalios ar horizontalios linijos, atspindintys pastatų konstrukcijas, stilių, formuojamą gatvės erdvės dinamiką;

- Medžiagiškumas – architektūros medžiagiškumo sprendiniai, kuriais galima koreguoti tūrio suvokimą ir interpretavimą, prisiderinti arba išsiskirti nuo aplinkos. Būtina atsižvelgti į medžiagų kaitą nusidėvint (Pvz.: žalsvėjantys vario skarda dengti stogai).

Funkcinės-socialinės charakteristikos

- Žmogiškasis mastelis – architektūros, jos detalių sąveika su praeiviu (arba pastato naudotoju) žmogaus akių lygyje (pirmame aukšte);
- Aktyvūs fasadai – pastato fasadai, orientuoti į gretimas viešąsias urbanistines erdves;
- Ikonografija ir vizualiniai funkcijos ženklai – pastato tipologijos ir fonkcinės schemos įskaitomumas: akcentuoti įėjimai, vestibuliai, erdvinė gradacija, pereinant iš eksterjero į interjerą;
- Perėjimas iš viešo į privatų sektorių – viešojo ir privataus sektoriaus srautų atskyrimas, patekimo ir privatumo sprendimai.

Taigi, architektūrinės-urbanistinės integracijos sąvokos daugialypiškumas atspindi ir pačios miestovaizdžio sąvokos kompleksškumą. Išvardinti kriterijai atspindi, kad formuojant miestovaizdį būtinas tiek racionalistinis urbanistinės struktūros suvokimas, tiek kontekstualistiniai estetinės urbanistinės aplinkos formavimo meniniai įgūdžiai.

URBANISTINIŲ ERDVIŲ SISTEMA

Kinestetinė samprata pabrėžiama pagrindinių miestovaizdžio teorijos formuotojų: G. Culleno ir K. Lyncho. G.Cullenas miestovaizdžio suvokime pabrėžė stebėtojo judėjimą viešomis erdvėmis kaip tam tikrą epizodų seką, kurie tarpusavyje skiriasi erdvinėmis ir vizualinėmis patirtimis. Lyncho tyrimų tikslas buvo atskleisti urbanistinės struktūros kokybinius bruožus, kurie leistų stebėtojų intuityviai joje orientuotis ir sąmonėje susikurti virtualų vaizdinius pagrįstą žemėlapi. Abiejų autorių požiūriuose stebima urbanistinės erdvinės sistemos kokybės svarba.

Urbanistinių erdvių sistemą sudaro tarpusavyje besijungiančios urbanistinės erdvės. Pastarosios būna įvairiausių formų ir dydžių, pozityviosios (suformuotos erdvės) skirstomos į gatves (takus, alėjas, bulvarus ir t.t.) ir aikštes (kurdonerus, sverus ir t.t.). Gatvės šiuo atveju suvokiamos kaip dinamiškas elementas, kuriame ryškus judėjimo motyvas; tuo tarpu aikštės – statiškos erdvės, kurios yra labiau judėjimo tikslas nei primonė. Erdvėje viena kryptis pradeda dominuoti kaip judėjimo ašis, kurios ilgio ir pločio santykis yra didesnis nei 3:1 (Carmona *et al* 2010). Šis parametras yra riba, skirianti gatvės pobūdžio erdves nuo aikščių.

Gatvės ir aikštės taip pat gali būti skirstomos į formalias ir neformalias. Formalioms būdingas aiškios ir griežtos ribos, stipriai veikiantis perimetras ir formalūs, dominuojantys pastatai, paryškinantis erdvės rangą ir svarbą. Neformalios aikštės dažnai yra mažiau taisyklingos (dažnai atsitiktinės) formos, perimetrui bdingas įvairesnis ir mažiau griežtas užstatymas. Leonas Krieras teigė, kad kulki architektūra nedera formaliose erdvėse: “Reguliarus plano ir lygiagrečių kraštinių urbanistinės erdvės reikalauja aukšto lygio architektūros kokybės ir užstatymo tvarkos. Gatvėms ir aikštėms su nereguliariomis kraštinėmis gali tikt kuklesnė ir mažiau dominuojanti architektūra” (Krier 2009). Šis požiūris atskleidžia priemones, kuriomis gali būti formuojama miesto urbanistinių erdvių sistemos hierarchija.

Kalbant apie erdvinės struktūros poveikį stebėtojai, M. Fredericas priduria: “erdvės sukuriamas pojūtis labai priklauso nuo to, kaip mes į ją patenkame: atviros šviesios aikštės atrodo dar atviresnės ir šviesesnės, jei į jas pateksime siauromis, aukštomis gatvėmis”(Frederic 2007). Ši autoriaus mintis atskleidžia erdvinės struktūros konfigūracijos instrumentų svarbą, kuriais galima manipuliuoti suvokėjo pojūčiais ir taip užprogramuoti urbanistinės struktūros kokybinį vertinimą.

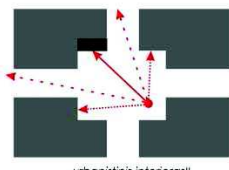
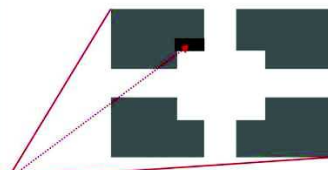
Erdvinės struktūros kokybės ir laiko pojūčio santykį tyrė P. Bosselmannas, kuris savo išvadose teigia, jog: “žmonės savo nueito kelio ilgį įvardina pagal “ritminius etapus”, besiskiriančius savo vizualine ir erdvine patirtimi” (Bosselmann 2009). Gordonas Cullenas šiuos etapus vadina “erdviniais epizodais” (angl. *spacial episodes*). Bosselmanno tyrimai atskleidė paradoksą, kai trumpesnė, tačiau daug skirtingų vizualinių patirčių turinti trasa atrodo ilgesnė, nei ta, kuri labiau monotoniška. Kitaip tariant, laikas, užpildytas įvairiomis ir įdomiomis patirtimis atrodo greitai prabėgantis, tačiau pažvelgus atgal atrodo, jog truko ilgai (daug kas įvyko); tuo tarpu laiko tarpas, kuriame nėra erdvinių patirčių įvairovės, atrodo einantis labai lėtai, tačiau jį įveikus ir pažvelgus atgal jaučiama, jog tai truko trumpai – nieko neatsimenama.

Šio paradokso taikymas urbanistinio projektavimo veikloje suteikia instrumentus, kuriais galima diferencijuoti žmonių pojūčius vienoje ar kitose judėjimo atkarpose: monotoniškos aptarnaujančios gatvės skatina žmones greičiau jas praeiti ir pamišti, tuo tarpu erdvinių ir vizualinių patirčių turinčios pagrindinės gatvės (bulvarai, pėsčiųjų alėjos) “sustabdo” žmonių srauto greitį ir skatina jose praleisti daugiau laiko.

Taigi, erdvinė struktūra yra vienas svarbiausių elementų formuojant vidinį miestovaizdį, nes tai yra pastarojo kokybės vertinimo atskaitos taškas. Erdvinės struktūros morfologijos žinios turėtų būti derinamos su meniniais kompozicijos principais, siekiant įgyti kokybiškam miestovaizdžiui formuoti būtinus instrumentus. Profesinės manipuliacijos erdvinės struktūros formavimo priemonėmis leidžia sukurti unikalius urbanistinės struktūros veikimo scenarijus.

2.6.3 IŠORINIO IR VIDINIO MIESTOVAIZDŽIO TIPŲ PALYGINIMAS

Išorinio ir vidinio miestovaizdžio panašumai ir skirtumai apibendrinti toliau pateiktoje lentelėje (25 pav.). Svarbu pažymėti, jog abi miestovaizdžio sampratos yra ne konkuruojančios tarpusavyje, o papildančios viena kitą.

	„Vidinis miestovaizdis“	„Išorinis miestovaizdis“
		
Atskaitos (suvokimo) taškai	Parindinės judėjimo tramos, gatvės, aikštės ir kitos urbanistinės erdvės.	Panoraminės apžvalgos taškai, masinio stebėjimo vietos.
Suvokimo subjektas	Žmonės, judantys urbanistinės struktūros viduje (Gyventojai, turistai).	Turistai, rekreaciniai miesto „vartotojai“
Pagrindinės poveikio dimensijos	Urbanistinių erdvių sistema.	Miesto siluetas, panorama, „atvirukas“.
Funkcijos	Formuoja urbanistinių erdvių sistemos kokybę, Kuria vietos identitetą (<i>genius loci</i>).	Formuoja miesto įvaizdį, Leidžia orientuotis mieste.
Formavimo priemonės	Tūrinė erdvinė kompozicija, Vizualiniai ryšiai, Erdvės dinamika, Viešųjų urbanistinių erdvių hierarchija Suvokimo-psichologiniai aspektai, Vietos identiteto ženklai, Lokaliai dominantės, Gamtiniai elementai, Daugiaplaniškumas, Charakteringas užstatymas, Užstatymo morfotipas, ...	Miesto urbanistinio audinio specifika, Bendramiestinės dominantės, Vizualiniai ryšiai - sektoriai, Silueto meninė išraiška, Aukštingumo reglamentavimas, Miesto dalių identitetas, Užstatymo frontas, Gamtinis fonas, Foninis aukštingumas, Daugiaplaniškumas, ...

25 pav. Vidinio ir išorinio miestovaizdžio tipų palyginimo schema (autorius schema)

Vidinio miestovaizdžio sąvoka ir charakteristikos rodo, jog teritorijos urbanistinė struktūra yra nevienalytė, svarbos aspektu. Akcentuojamas miestovaizdžio suvokimas per pagrindinius žmonių srautus talpinančias tramas, todėl miestovaizdžio formavimo priemonės turėtų būti sutelktos pirmiausia formuojant būtent jas.

Išorinio miestovaizdžio reikšmė – įtaka bendram miesto vaizdui. Čia vertinama visuminė urbanistinė struktūra, jos fiziniai parametrai (aukštingumas, dominantės, vizualiniai ryšiai) ir jų pozityvios arba negatyvios pasėkmės bendram miesto vaizdui.

Abu miestovaizdžio požiūriai gali sąlygoti/riboti vienas kitą, todėl būtinas integruotas požiūris į juos, leidžiantis ne tik sukurti identitetą konkrečiai teritorijai, tačiau ir teigiamą indėlį į bendrą miesto vaizdą.

Išorinio miestovaizdžio tikslai:

1. Identifikuojamas miesto vizualinis-kompozicinis modelis ir atskiros teritorijos vaidmuo miesto struktūroje. (analitinis aspektas);
2. Reglamentuojami teritorijos urbanistinės plėtros principai ir apribojimai. (kompozicinis-koncepcinis aspektas);
3. Verifikuojami „vidinio miestovaizdžio“ koncepcijos sprendiniai, vertinant jų įtaką charakteringose miesto panoramose. (verifikacinis aspektas).

Vidinio miestovaizdžio tikslai:

1. Formuojamos pagrindinės charakteringos urbanistinių erdvių trasos, kurios lemia teritorijos miestovaizdžio suvokimą ir vertinimą;
2. Kuriamas pagrindinių trasų poveikio scenarijus: erdvių rimtas ir dinamika, jų ir formantų tūrinė erdvinė kompozicija, vizualiniai ryšiai;
3. Įvardijamas miestovaizdžio formavimui svarbiausias užstatymas ir užprogramuojamos jo pagrindinės charakteristikos: kompozicinė orientacija, užstatymo linijos, gabaritų parametrai ir kt..

Apibendrinant išorinio ir vidinio miestovaizdžių santykį galima daryti šias išvadas:

1. Siekiant kokybiško rezultato, būtina atsižvelgti į abiejų miestovaizdžių aspektus, nes vidinio miestovaizdžio požiūris nevertina urbanistinės struktūros pokyčių bendram miesto vaizdui, todėl galimi neigiami sprendinių padariniai miesto įvaizdžiui. „Išorinio miestovaizdžio“ principai neužtikrina formuojamos urbanistinės aplinkos kokybės (meninės, funkcinės, socialinės, psichologinės, kultūrinės ir t. t.). Abiejų miestovaizdžių aspektų įvertinimas eliminuoja vienas kito trūkumus;

2. Išorinio miestovaizdžio vertinimo principai turėtų tapti ir vidinio miestovaizdžio sprendinių verifikacijos metodu;

3. Išorinio ir vidinio miestovaizdžių tarpusavio hierarchija turėtų priklausyti nuo teritorijos vaidmens miesto kontekste:

Išorinis miestovaizdis - aktualesnis miesto identitetui svarbioms ir pokyčiams jautrioms teritorijoms, kur pagrindiniu vartotoju (užsakovu) laikytini turistai, miesto viešųjų ryšių adresatai ir kiti rekreaciniai miesto vartotojai (pvz.: senamiečiai, aukštybinių pastatų zonos, reikšmingi gamtiniai elementai ir minėtų teritorijų vizualinės apsaugos zonos).

Vidinis miestovaizdis svarbesnis ten, kur pagrindinis urbanistinės struktūros vartotojas yra gyventojas, kuris joje: gyvena, juda, ilsisi, dirba, orientuojasi, vysto psichologinį prisirišimą (pvz.: pacentrių teritorijos, buvę „miegamieji rajonai“).

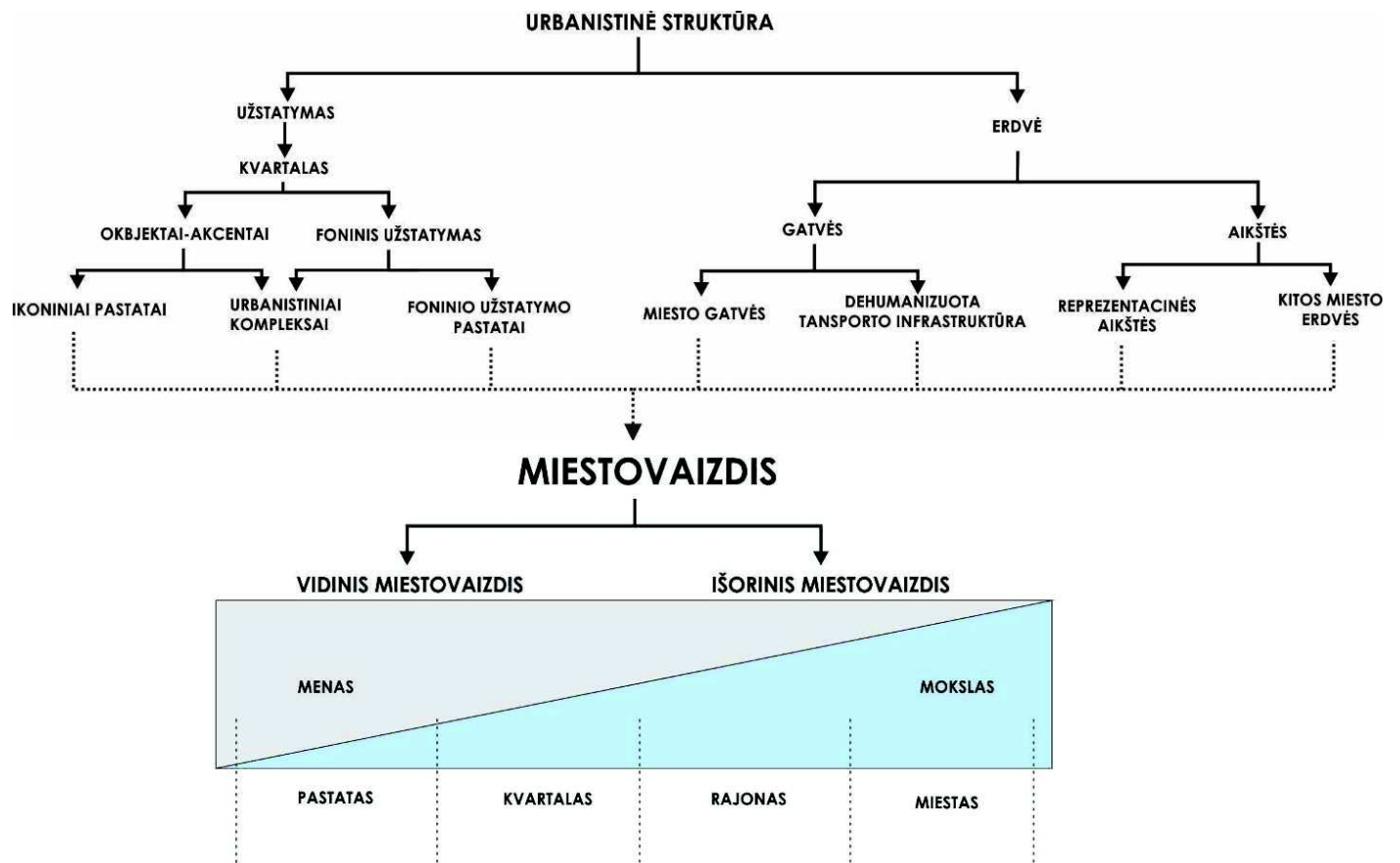
2.7 ANALITINĖS – METODINĖS DALIES IŠVADOS

Šiuolaikiniai urbanistinio projektavimo principai atsigręžia į tradicinį požiūrį, taip atmentant nepasitvirtinusias modernistų idėjas. Tačiau, kaip pastebi J. Readas (angl. J. Read), tiesmukas grįžimas prie praeities urbanistikos principų „neišsprendžia po pramonės revoliucijos iškilusių problemų, kurios ir pakurstė modernistų judėjimo atsiradimą“. Taigi, dabarties iššūkiai skatina ieškoti naujų sprendimų, kurie galėtų skatinti nuoseklią tradicinės miesto urbanistinės struktūros evoliuciją.

Miestovaizdis – tai urbanistinės struktūros elementų tarpusavio sąveikos, ir sąveikos su kitais miesto kaip sistemos struktūriniais elementais, rezultatas. Tai meninis, semantinis fizinių elementų darnos vertinimas, kylantis iš kultūrinių tradicijų, estetikos suvokimo principų ir aplinkos psichologinio išgyvenimo. Miestovaizdis – tai metodas, kuris leidžia sukurti ne tik racionalią ir logišką urbanistinę struktūrą, bet ir formuoti vietos identitetą, vizualinę bei erdvinę aplinkos kokybę. Miestovaizdžio formavimo principai turėtų būti integruoti į urbanistinės struktūros formavimo metodus, taip užtikrinant kontekstualios ir kokybiškos miesto aplinkos kūrimą. Miestovaizdžio koncepcija turėtų būti kuriama, kai:

1. Urbanizuojamos naujos teritorijos;
2. Regeneruojamos (koreguojamos) esamos ir nepasiteisinusios arba dabarties poreikių netenkinančios urbanistinės struktūros;
3. Konveruojamos teritorijos, kuriose keičiama dominuojanti funkcija ir formuojama nauja, į bendrą miesto sistemą integruota urbanistinė struktūra (būdinga pramonės teritorijų konversijos projektams);
4. Regeneruojamos modernistinių projektavimo principų suardytos urbanistinės struktūros.

Remiantis viena kitą papildančiomis išorinio ir vidinio miestovaizdžio sampratomis, formuojama urbanistinė struktūra harmoningai įsijungtų ir į bendro miesto vizualinio identiteto formavimą (26 pav.). Šis meniniu aspektu grįstas požiūris į urbanistinę struktūrą taip pat leidžia kurti ir atrasti naujus principus, kuriais remiantis urbanistinė struktūra galėtų vystytis ir prisitaikyti prie ateities iššūkių.



26 pav. Miestovaizdžio sampratos schema (autoriaus schema)

3. EKSPERIMENTINĖ TIRIAMOJI DALIS

3.1 KAUNO STOTIES RAJONO URBANISTINĖS STRUKTŪROS YPATUMŲ ĮVERTINIMAS

3.1.1 Neantropogeninių veiksnių analizė: gamtinė aplinka

Kauno miestas įsikūręs dviejų didžiausių Lietuvos upių – Nemuno ir Neris santakoje. Šios upės ne tik nulėmė miesto atsiradimo vietą, tačiau ir suformavo unikalų landšaftą, kuris iki šių dienų nulemia miesto plėtros kryptis ir veikia kaip svarbi vizualinio identiteto dalis.

Svarbiausi Kauno centro gamtiniai elementai – upės (Nemunas ir Neris) ir jų sukurti reljefo ypatumai – upių slėnių terasos (aukštinė ir žemutinė). Šios terasos yra itin reikšmingos, nes riba tarp jų yra statūs ir aukšti šlaitai (30-40 m aukščio), veikiantys kaip itin didelė kliūtis teritorijos urbanizacijai. Tai atsispindi ir analizuojant istorinę miesto raidą: iki pat tarpukario miestas plėtėsi į rytus išskirtinai žemutinės terasos ribose, praktiškai „neišlipdamas“ ant šlaitų. Tarpukariu, miestui tankėjant mažiau stačių šlaitų teritorijos užstatytos gyvenamaisiais namais, tačiau nepaisant to, vizualiniu aspektu šie apželdinti šlaitai veikia kaip foninė, miesto centrą įrėminanti „žalioji juosta“. Šiai gamtinei kliūčiai įveikti tarpukariu buvo įrengti Žaliakalnio ir Aleksoto funikulieriai. Kitose vietose buvo įrengiami laiptai. Nemuno slėnio terasos yra santykinai plokščios ir lygios, todėl reljefo lygio pokyčiai yra dar labiau jaučiami, o apatinėje terasoje esantis miesto centras turi daug potencialių apžvalgos taškų.

Nemunas – tai vienas perspektyviausių rekreacinių miesto išteklių, kurio įsisavinimas mieste yra vis dar labai ribotas. Tai didžiąją dalimi nulėmė sovietmenčių išplatintas dabartinis Karaliaus Mindaugo prospektas, kuris izoliavo upę nuo miesto centro urbanistinės struktūros. Paradoksalu, tačiau miesto erdvinė struktūra yra „nusigręžusi“ nuo upės, kaip vieno svarbiausių gamtinių miesto elementų.

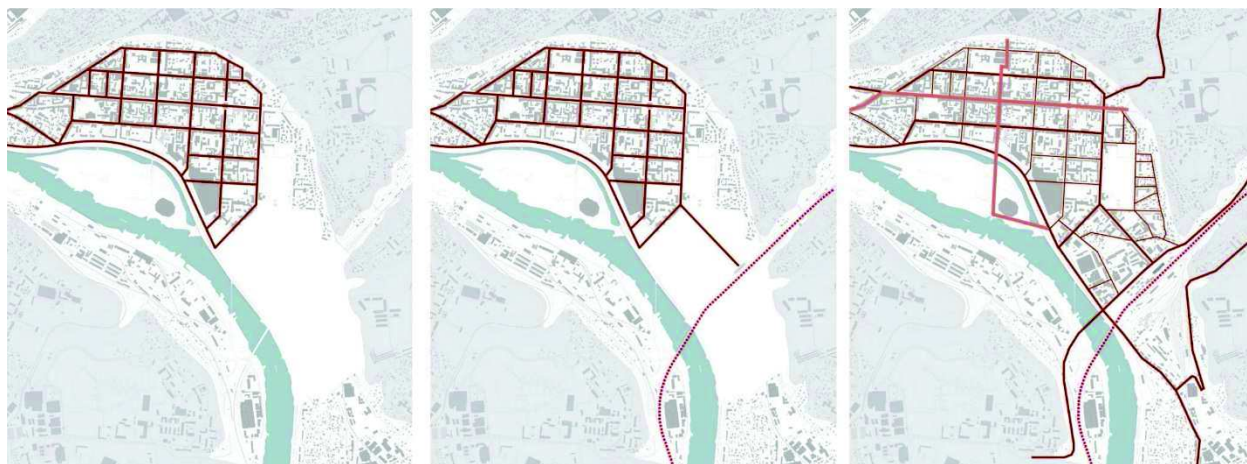
Apibendrinat galima išskirti du reikšmingiausius teritorijos gamtinius elementus: aukštinės terasos šlaitus ir Nemuno upę. Nors šlaitai iki šių dienų išsaugoti kaip vientisa miestą juosianti želdinių juosta, tačiau dabartinė upės reikšmė miesto struktūroje yra gana formali ir keistina.

3.1.2 ANTROPOGENINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ

3.1.2.1 Istorinės raidos analizė

Rusijos imperijai okupavus LDK, Kaunas tapo vakariniu imperijos pakraščiu, o tai nulėmė jog miestas įgavo daug svarbesnį gynybinį vaidmenį. XIX a. viduryje suplanuotas dabartinis Naujamiestis – reguliaraus tinklo griežta urbanistinė struktūra, vėliau papildyta aikščių sistema (28 pav.). Ši miesto dalis buvo apie du kartus didesnė nei senamiestis, todėl jos teritorinių rezervų pakako iki XX a. pradžios. XIX a. pabaigoje Kaunas tapo miestu – tvirtove: miestą pasiekė geležinkelis, aplink buvo pastatytas fortų, baterijų ir kitų gynybinių įtvirtinimų žiedas, kareivinių kompleksas. Miestas itin išaugo: rašytiniai šaltiniai teigia, kad XIX a. pabaigoje net 3 iš 4 miesto gyventojų buvo kareiviai. Tai skatino investicijas, infrastruktūros plėtrą. Nutiesta gatvė iki geležinkelio linijos, mat Naujamiesčio teritorija jos nesiekė. Dabar ši gatvė žinoma kaip Vytauto

prospektas. Tai buvo bene paskutinis tikslinis kompozicinio miesto planavimo momentas carinės Lietuvos laikotarpiu (27 pav.).



XIX a. 7 dešimtmetis.

XIX a. 8 dešimtmetis.

Dabartinė situacija

27 pav. Stoties rajono istorinė raida (autoriaus schema)

Nepriklausomybės – tarpukario – laikotarpių Kauno klestėjimas pasiekė aukščiausią tašką. Lietuvai praradus Vilnių, Kaunas tapo sostine. Tačiau dėl savo istorinės praeities tai buvo militaristinis miestas, neatitinkantis sostinei keliamų reprezentacinių reikalavimų. Todėl buvo dedamos didelės pastangos miestui suteikti modernios, pilnavertės vakarų pasaulio sostinės įvaizdį. Šiuo laikotarpiu miestas plėtėsi, tačiau daugiausia pramonės ir gyvenamosiomis teritorijomis (Šančiai, Žaliakalnis, Aleksotas, Vilijampolė). Miesto centro funkcijos visą tarpukario laikotarpį praktiškai tilpo dar carinėje Lietuvoje suplanuotame Naujamiestyje. Sparčiai kito tik šios teritorijos turinys: tankėjo užstatymas, atsirado naujos tipologijos objektų, ir buvo pradėti formuoti architektūriniai kompleksai (Karo muziejaus, miesto sodo kompleksai).

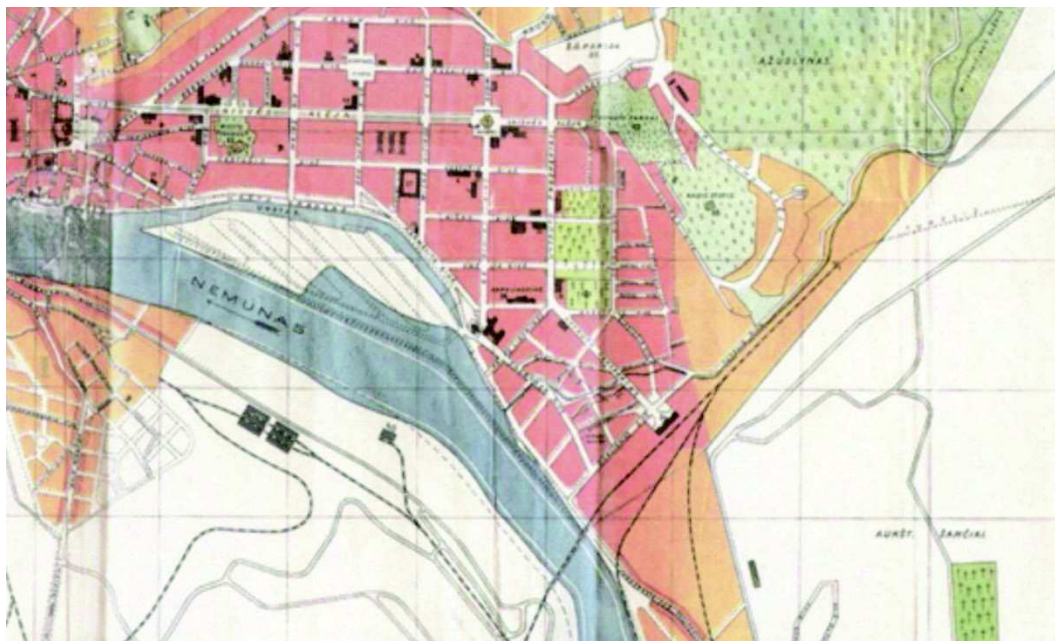


28 pav. 1861 m. Kauno tikrosios būklės planas (Ambraškienė et al 2007)

Teritorija, esanti tarp Naujamiesčio ir geležinkelio stoties dar XIX a. buvo priemiestis, kuriame, veikiausiai dėl infrastruktūros patogumo ir miesto centro gretimų, kūrėsi pramonės objektai (28 pav.). Tarpukario laikotarpiu ši teritorija – stoties rajonas – išlaikė savo pramoninį tapatumą. Čia veikė tokios garsios įmonės kaip „Stumbras“, „Pienocentras“ ir t.t.. Tarp pramonės objektų tuo laikotarpiu kūrėsi pavieniai gyvenamieji namai. Tačiau ankstyvas pramonės funkcijų atsiradimas turėjo kitą, žalingą poveikį miesto urbanistinei struktūrai. Šios teritorijos buvo stambios, įsikūrusios dar prieš tikslingai išplanuojant rajoną. Dėl to urbanistinė struktūra tapo stichiška, nevaldoma. Padėtį dar pablogino tarpukariu suintensyvėję šių teritorijų apaugimas sodybinio morfotipo pastatais. Gatvių tinklas – nereguliarus, atsiradęs iš buvusių gamyklų privažiavimų. Dalis gatvių tinklo buvo lygiagretus teritoriją kertančiam Girstupio upeliui. Tačiau ketvirtajame dešimtmetyje upelis kanalizuoatas. Taigi, nors priežastis nereguliariam gatvių tinklui dingo, tačiau urbanistinės struktūros esminių pokyčių neįvyko. Kitoje geležinkelio stoties pusėje (pietuose) driekėsi didelė geležinkelio infrastruktūros teritorija, už kurios – Šančių rajonas. Tai pramonės teritorija, kur anksčiau taip pat buvo kareivinių miestelis. Šančiai – daugiausia sodybinio ir pramoninio užstatymo rajonas, su pavieniais tarpukariu atsiradusiais įvairesnės tipologijos objektais.

Sovietmečių esminių pokyčių, o juolab teigiamų, urbanistinėje stoties rajono aplinkoje neįvyko. Pokyčiai labiau pastebimi architektūroje – Vytauto prospekto užstatymas papildytas naujais pastatais, itin nustelbiančiais išlikusią istorinę architektūrą. Per karą sugriautų pastatų vietoje pastatyti nauji, tačiau nesilaikant užstatymo linijų, kaip buvo būdinga to meto architektūrai. Tai tik dar labiau pagilino chaotišką gatvės įvaizdį. Per karą sugriuvusių pastatų vietoje atsiradę nemasteliški, urbanistinių gatvės erdvės formavimo principų nesilaikantys objektai šiurkščiai kontrastavo su išlikusiais istoriniais 2-3 aukštų pastatais. Gatvės perimetro linijos išliko tik maždaug pusėje visos gatvės ilgio. Nepaisant chaotiško Vytauto prospekto, tai vis tik buvo bemaž vienintelė gatvė kurioje vyko kokie nors pokyčiai. Kitur jų nebuvo, arba tai buvo gamyklų modernizavimas, perstatymas, tankinimas naujomis, dar grubesnės ir stambesnės architektūros. Paradoksalu, bet tarpukario pramonės objektai, kurie tuo metu urbanistinei aplinkai kėlė neigiamą įtaką, šiomis dienomis suvokiami kaip vertingi objektai (pvz. „Pienocentro“ kompleksas, „Stumbro“ gamykla).

Dar vienas reikšmingesnis sovietmečio pokytis: karo metu sugriautos geležinkelio stoties atstatymas. Tiesa, pasikeitė tik pastato architektūra, o ne vaidmuo urbanistinėje struktūroje. Dėl to naujos stoties atsiradimo nedetalizuosime.

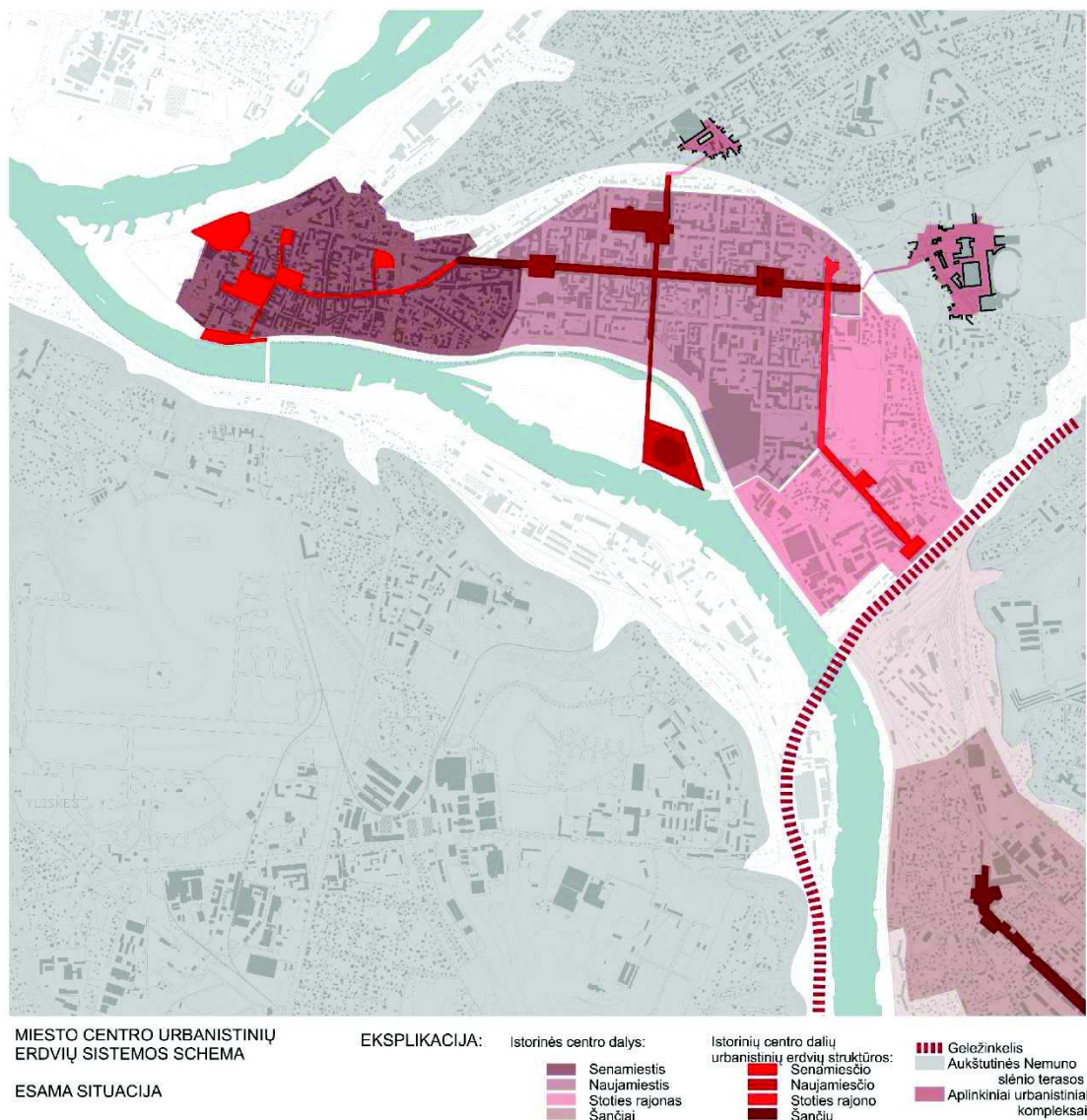


29 pav.. 1929 m. Kauno miesto plano fragmentas (Ambraškienė et al 2007)

Apibendrinant, galima teigti, kad geležinkelio stotis turėtų būti vertinama, kaip pagrindinis teritorijos kompozicinis elementas, kurio dėka buvo pradėtos urbanizuoti aplinkinės teritorijos. Geležinkelio jungtis su miesto centru (Naujamiesčio) teritorija yra kartu ir pagrindinis urbanistinės struktūros elementas, nepakitęs nuo pat geležinkelio stoties atsiradimo. Ši jungtis - Vytauto prospektas - ir geležinkelio stotis turėtų būti vertinami kaip neatsiejami kompoziciniai elementai, ryškiausiai perteikiantys vietos identitetą, o aplinkinės teritorijos (stoties rajonas) yra istoriškai susiklosčiusi miesto centro tąsa.

3.1.2.2 Urbanistinės struktūros analizė

Kauno miesto urbanistinės raidos etapai aiškiai identifikuojami analizuojant miesto centro plėtrą per pastaruosius tris šimtus metų. Istorinis miesto branduolys – Nemuno ir Neries upių santaka. Tolimesniais plėtros etapais miesto centras augo apatinėje Nemuno slėnio terasos dalyje rytų kryptimi. Taigi, miesto erdvinė sistema yra linijinio pobūdžio, prasidedanti Senamiestyje ir besitęsianti į vakarus iki pat geležinkelio stoties. Kauno rotušė ir geležinkelio stotis galėtų būti laikomi simboliniais esamos miesto urbanistinių erdvių sistemos poliais. Ši linijinė sistema XX a. papildyta skersiniais ryšiais, kurie veda nuo upės pakrantės į aukštutinę upės slėnio terasą, kurioje erdvinės struktūros mazgai akcentuojami urbanistiniais kompleksais (Kristaus prisikėlimo bažnyčia; S. Dariaus ir S. Girėno sporto kompleksas) (30 pav.).

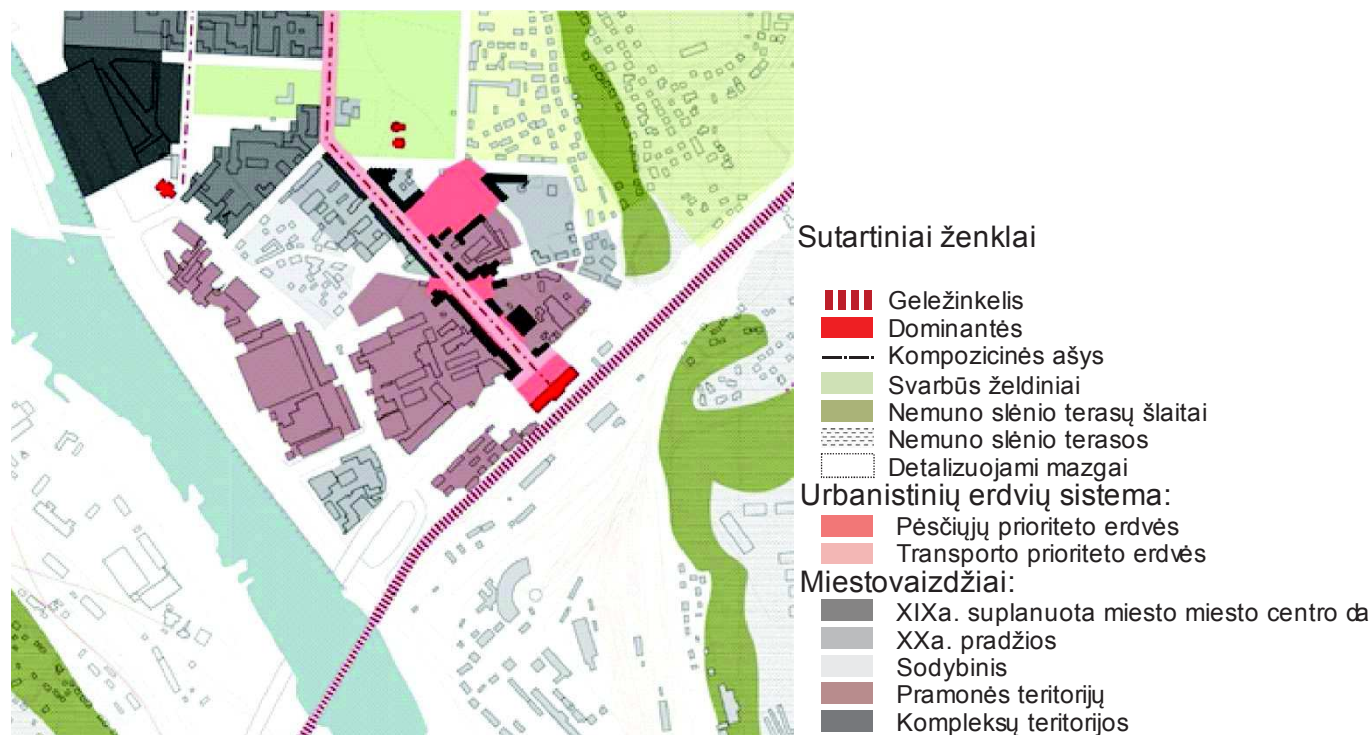


30 pav. Miesto centro urbanistinių erdvių sistemos schema (autoriaus schema)

Urbanistinės aplinkos miestovaizdžiai didžiąją dalimi nulemti istorinių miesto raidos etapų. Vyrauja tendencija, jog kuo labiau išpildyta kompozicija ir tankesnis bei vientisesnis laikotarpio atžvilgiu užstatymas, tuo grynesnis, aiškesnis ir vertingesnis miestovaizdžio tapatumas. Šį teiginį iliustruoti galima pavyzdžiais. Senamiestis pasižymi itin tankiu užstatymu, tos pačios epochos pastatais – tai kuria itin didelės vertės urbanistinę – kultūrinę aplinką. Tai galioja iš didžiojoje dalyje Naujamiestio (carinio laikotarpio, tikslingos kompozicijos ir išplanavimo). Nors šioje teritorijoje pastatų tankis išaugo tik kitoje (tarpukario) epochoje, kontekstualus, profesionalus ir respektuojantis aplinką architektūros vystymasis leido išsaugoti vertingą miesto dalies įvaizdžio savybes.

Neigiamas pavyzdys šiuo aspektu būtų jau minėtas Vytauto Prospektas. Kaip kompozicinis urbanistinės struktūros elementas tai priskirtinas carinės Lietuvos laikotarpiui, tačiau nebuvo pakankamai urbanizuotas (arba smarkiai apgriautas karų metu) ir to laikmečio laikotarpiui būdingo

miestovaizdžio įvaizdžio neigavo. Tarpukario metu esminių kokybinių pokyčių teritorijoje neįvyko, naujų objektų tankis taip pat nebuvo pasiektas (arba prarastas karo metu). Sovietmečiu, kaip jau minėta, įterpus nemasteliškų, urbanistinės struktūros taisyklių nesilaikančių pastatų, gatvės įvaizdis tapo visiškai chaotiškas, sunkiai identifikuojamas. Todėl dabartinė gatvės būklė yra tokia, kad sunku priskirti kokiam nors miestovaizdžio tipui (31 pav.). Tam taip pat neigiamą įtaką daro skirtingų užstatymo morfotipų samplaika, kuomet vienodo užstatymo tipo teritorijos nesudaro pakankamai didelių teritorijų, kurios galėtų pasižymėti atskiro miestovaizdžio savybėmis.



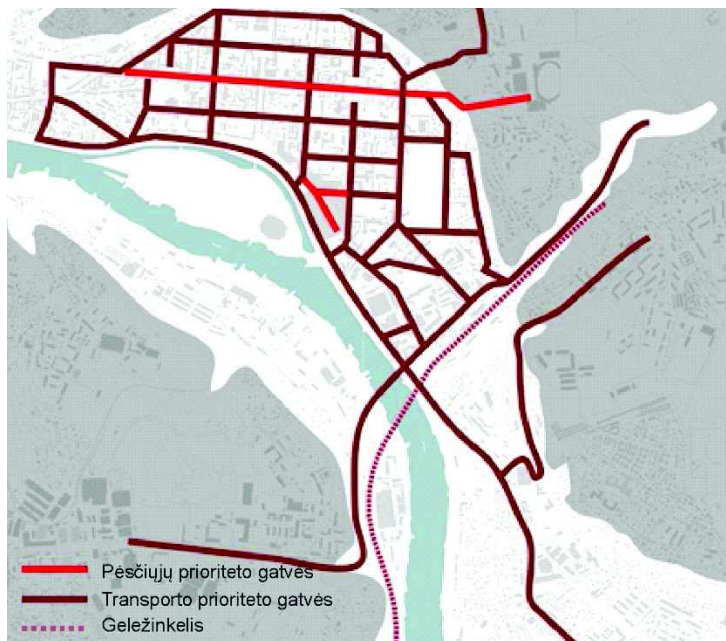
31 pav. Esamos būklės morfotipų schema (autoriaus schema)

Dėl šių priežasčių stoties rajono miestovaizdžių identifikavimas yra komplikotas. Dauguma teritorijų priskirtinos nesuformuoto miestovaizdžio tipui. Todėl galima teigti, kad saugoti reiktų tik vertingus atskirus objektus (Vytauto prospekto urbanistinę kompozicinę struktūrą, pavienius istorinius pastatus) o ne visą kvartalą ar net rajoną. Teritorijoje nėra išlikusio nei vienai epochai būdingo pakankamo kompozicinio išpildymo, todėl išryškėja poreikis naujos koncepcijos, o ne tolimesnio esamos struktūros bei kompozicijos pildymo.

Infrastruktūros analizė

Stoties rajono transporto infrastruktūra yra neefektyvi. Pagrindinė to priežastis – neefektyvus gatvių tinklas (32 pav.). Intensyviausiai apkrautos Vytauto pr. Ir M. K. Čiurlionio gatvės, jungiančios miesto centrą su miegamaisiais miesto mikrorajonais. Pietrytinėje stoties pusėje esanti Prancūzų gatvė jungia Aukštuosius Šančius su miesto centru, tačiau dėl didelės, uždaros geležinkelio infrastruktūros teritorijos daro ilgą aplinkkelį, kad pro Žemuosius Šančius

pasiektų stoties rajoną ir kitas miesto centro dalis. Tai kelia Aukštųjų Šančių izoliacijos problemą, mažina patrauklumą ir dėl to trukdo miestui tankėti.



32 pav. Esamos būklės infrastruktūros schema (autoriaus schema)

Geležinkelio infrastruktūros teritorija esanti į pietus nuo stoties dabartiniu metu yra netekusi savo reikšmės, nes krovinių paskirstymo punktas perkeltas į Palemoną. Dėl šių priežasčių verta svarstyti galimybes konvertuoti šią teritoriją į miesto centrui būdingas urbanistines struktūras. To nepadarius, geležinkelio stoties rajono regeneracija ar konversija nebūtų pakankamai efektyvi, nes geležinkelio ruožas būtų suvokiamas kaip riba, neturinti jungčių su aplinkinėmis urbanistinėmis struktūromis. Dėl to nepakankamai išaugtų stoties rajono patrauklumas, nebūtų pakankamų jungčių su Žemųjų Šančių rajonu, kuris taip ir liktų izoliuotas nuo miesto centrinės dalies.

Kompozicinė struktūra ir urbanistinių erdvių sistema

Geležinkelio stotis - galutinis miesto centro erdvinės sistemos elementas – linijinės struktūros riba. Pagrindinis stoties rajono kompozicinis elementas – Vytauto prospekto ašis, jungianti geležinkelio stotį su Naujamiesčiu. Geležinkelio stotis šiame miesto kompoziciniame fragmente veikia kaip dominantė. Kompozicijai taip pat svarbus architektūrinės masės lygsvarumas abejose gatvės pusėse, nes ši gatvė kompoziciniu požiūriu svarbi kaip jungtis tarp stoties ir Naujamiesčio, kertanti stoties rajoną, o ne kaip riba tarp vakarinės ir rytinės stoties rajono dalių. Kitų tikslingų urbanistinių kompozicinių elementų teritorijoje nėra.

Urbanistinių erdvių sistema teritorijoje neišplėtotą, neveikianti. Vienintelis Vytauto prospektas galėtų būti vertinamas kaip urbanistinių erdvių sistemos iš dalies veikiantis objektas. Didžiąja dalimi tai nulėmė pramoninių teritorijų gausa ir gyvenamosios funkcijos trūkumas. Rytinėje dalyje egzistuoja jungtis su Žaliakalnio ir Šančių rajonais. Pietinėje pusėje Žemųjų

Šančių rajonas savo istoriniame centre turi lokalią erdvinę struktūrą, kuri potencialiai galėtų būti jungiama su miesto pagrindine urbanistinių erdvių sistema.

3.1.2.3 Paveldosauginė analizė

Istorinės raidos ir urbanistinės struktūros analizės rezultatai rodo, jog Naujamiestis sudarytas iš dviejų, viena nuo kitos itin besiskiriančių, dalių: carinio Naujamiesčio ir stoties rajono.

Carinis Naujamiestis – kompoziciškai vieninga ir išbaigta struktūra, kurioje vyrauja carinės Rusijos okupacijos ir tarpukario epochų pastatai, suformuota aiški urbanistinių erdvių sistema, vyrauja 5a. foninis kvartalinis užstatymas. Teritorijoje didelis į kultūros paveldo registrą įtrauktų objektų tankis. Teritorija vertinga ne tik kaip atskirų saugotinių objektų rinkinys, tačiau ir kaip vientisa terpė, kurioje šie objektai jungiasi į vieningą miestovaizdį.

Stoties rajonas – kompoziciškai nevieninga ir neišbaigta struktūra. Vyrauja sovietmečio pastatai, nors nemaža dalis jų ir tarpukario bei carinės Rusijos okupacijos metų. Foninis užstatymo charakteristikos – neidentifikuojamas. Domintuojantis miestovaizdis – neidentifikuojamas. Vertingi fragmentai: geležinkelio stoties ir Vytauto prospekto kompozicinis elementas, rytinėje dalyje susiformavęs ir išbaigtas miesto vilų užstatymas ir pavieniai vertingi pastatai.

Vertingosios savybės ir jų išsaugojimo principai

Kultūros paveldo departamento kultūros paveldo vertybių registre, visa Naujamiesčio teritorija priskiriama vienai saugomai zonai, pavadintai „Kauno miesto istorinė dalis, vadinama Naujamiesčiu“. (KPD 2016) Tai nacionalinio reikšmingumo lygmens saugomos vietovės statusą turinti teritorija. Tačiau abejotina, ar vienodas paveldosauginis požiūris į carinį Naujamiestį ir į Stoties rajoną gali padėti pasiekti tikslų, kurie šiose teritorijose yra skirtingi.

Cariniame Naujamiestyje susiformavusi kvartalinė urbanistinė struktūra, urbanistinių erdvių posistemė, integruota į miesto erdvinę sistemą. Vertinant kompoziciniu aspektu, plane dominuoja trys aikštės: Vienybės, Nepriklausomybės ir Miesto sodo. Trimatėje struktūroje vyrauja penkiaaukščių pastatų foninis užstatymas, pagrindinė išsiskirianti dominantė – Įgulos bažnyčia. Silueto liniją taip pat formuoja antraeilės vertingosios dominantės (Šventojo Kryžiaus - Karmelitų bažnyčia, Vytauto Didžiojo karo muziejaus Karilionas) ir miestovaizdį žalojantys objektai, tokie kaip „Respublikos“ ir „Britanikos“ nebaigti statyti viešbučiai, mišrios paskirties pastatas „Bokštas“ (arch. G. Natkevičius). Apibendrinant galima teigti, kad teritorija pasižymi itin didele verte ir turėtų būti apsaugoma nuo minėtas urbanistinės struktūros charakteristikas neatitinkančių intervencijų. (Pvz. PC „Akropolis“). Siekiant išsaugoti vertingąsias savybes, turėtų būti griežtai reglamentuojamas pastatų aukštingumas, formuojantis foninį užstatymą. Taip pat svarbu reglamentuoti pastatų statybos raudonąsias linijas, kurios užtikrintų perimetrinio užstatymo tęstinumą bei leistų išgryninti urbanistinių erdvių sistemą.

Stoties rajone susiformavusios urbanistinės struktūros nėra, arba ji neatitinka šiuolaikiniam miesto centrui keliamų reikalavimų – kvartalų parametrai pritaikyti pramoninio užstatymo objektams. Neefektyvus, nesuformuotas gatvių tinklas yra kliūtis sėkmingai teritorijos

regeneracijai. Kvartalų urbanistinės masės nevienalytės, neatpažįstamo miestovaizdžio tipo, todėl kompleksiskai saugomos neturėtų būti. Pagrindinės stoties rajono vertybės yra kompozicinis Geležinkelio stoties ir Vytauto prospekto elementas, pavieniai carinės Rusijos okupacijos metų ir tarpukario pastatai, ir tam tikri pramonės paveldo objektai, tokie kaip „Pienocentro“ ir „Stumbro“ kvartalai. Kiti teritorijos elementai akivaizdžia paveldosaugine verte nepasižymi ir galėtų būti tik atskirai traktuojami kaip vietos identiteto ženklai. Santykinai mažas vertingų objektų tankis teritorijoje, kuri saugoma visa (kartu su cariniu Naujamiesčiu), Stoties rajone neleidžia vykti būtinoms regeneracijos procesams ir teritorija pasmerkta merdėti. Taigi, būtina peržiūrėti Stoties rajono vertingųjų elementų saugojimo principus, kurie ne tik leistų konkrečius objektus išsaugoti jiems būdingoje aplinkoje, tačiau kartu ir aiškiai įvardintų, kuriuose teritorijos dalyse galėtų būti vykdomi regeneracijos ar konversijos projektai, sukursiantys Stoties rajonui trūkstamą urbanistinę kokybę. Nors didžioji teritorijos dalis nepasižymi vertingosiomis savybėmis, ji vis tiek, kaip Naujamiesčio struktūrinė dalis, turėtų būti suvokiama, kaip vizualinės apsaugos zona daug didesnėmis vertėmis pasižyminčiai carinei Naujamiesčio daliai.

Siūlymai:

1. Siūloma atsieti carinės Naujamiesčio dalies ir Stoties rajono saugojimo režimus. Atsižvelgiant į analizės rezultatus, akivaizdu, jog tai yra dvi įvairiais aspektais skirtingos miesto dalys ir todėl turėtų turėti individualias vertingųjų savybių studijas ir saugojimo principus.
2. Carinė Naujamiesčio dalies paveldo apsauga turėtų būti orientuota ir teritorijos pagrindinių urbanistinių parametrų (kvartalinės struktūros, foninio užstatymo aukštumo, kompozicinės struktūros ir urbanistinių erdvių sistemos) išsaugojimą. Urbanistinės struktūros autentiškumas šiais aspektais yra būtinas, siekiant išlaikyti teritorijos, kaip vertingos visumos, o ne kaip atskirų vertingų objektų rinkinio savybes.
3. Stoties rajonas negali būti vertinamas, kaip kompleksiskai vertinga teritorija, nes nepasižymi visai teritorijai vertingosiomis savybėmis. Vertingi yra teritorijos atskiri objektai. Siūloma atlikti stoties rajono vertingųjų objektų studiją ir parengti planą, kuris atspindėtų, kurių teritorijų autentiškumas yra būtinas pavienių vertybių išsaugojimui, o kurios teritorijos galėtų transformuotis. Toks požiūris leistų vykdyti teritorijos regeneraciją išaugant vertinguosius elementus.
4. Stoties rajonas turėtų būti suvokiamas kaip miesto centrinės dalies tąsa ir carinio Naujamiesčio vizualinės apsaugos zona. Toks teritorijos traktavimas leistų konceptualiai pažvelgti į miesto plėtros ir vidinių resursų panaudojimo problemas, o teritorijos transformacijos procesai būtų valdomi, vykdant jų padarinių carinio Naujamiesčio ir senamiesčio teritorijoms vertinamą.

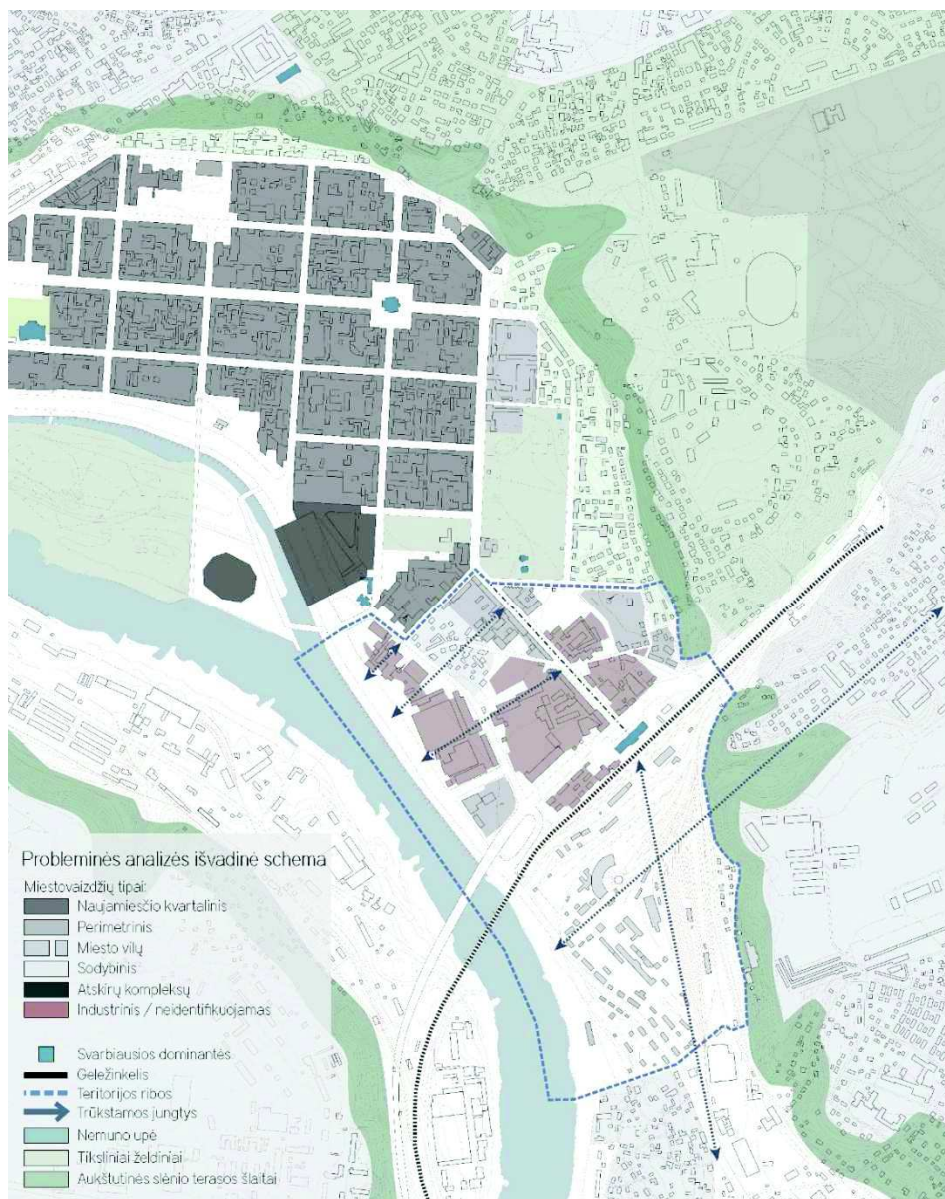
3.1.3 ANALIZĖS IŠVADOS

Kauno stoties rajonas – probleminė miesto teritorija, kuri, nors ir saugoma kultūros paveldo registre, tačiau kartu ir apleista, degraduojanti. Analizės rezultatai atskleidžia, jog šios teritorijos urbanistinė struktūra yra nekokybiška, o pačios teritorijos priskyrimas Naujamiesčiui yra ginčytinas, todėl formalus Naujamiesčio tvarkymo principų taikymas stoties rajonui yra

neveiksmingas. Tai patvirtina ir dabartinė teritorijos būklė. Taigi, aktualus tampa naujo šios teritorijos identiteto ir vaidmens miesto urbanistinėje struktūroje klausimas.

Miesto urbanistinės raidos analizė taip pat rodo, jog ši teritorija yra tinkamiausia tolesnei miesto centro plėtrai. Nors joje ir yra istorinių saugomų objektų, tačiau jų nėra tiek, kad būtų galima laikyti tokią teritoriją „istorine“ ar diskutuoti apie istorinės struktūros atkūrimą.

Istorinių miesto centro dalių gretimybė sukuria prielaidą stoties rajonui tapti jungtimi tarp Aukštųjų ir Žemųjų Šančių, Žaliakalnio ir Naujamiesčio. Vakaruose teritoriją ribojanti Nemuno upė yra neįsisavintas gamtinis resursas, kurio pasiekiamumui trukdo urbanistinės struktūros trūkumai. Taigi, jungčių trūkumas yra viena pagrindinių teritorijos esamos būklės problemų (33 pav.).



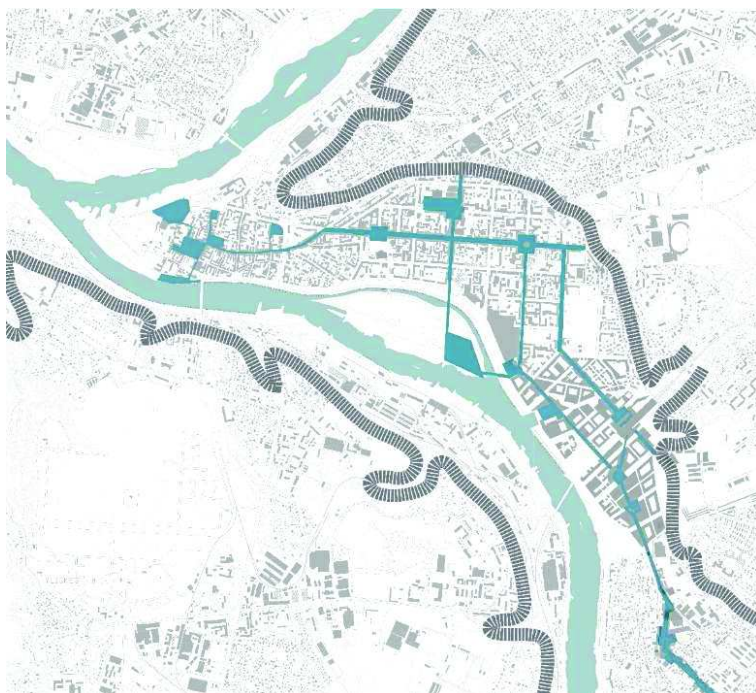
33 pav. Urbanistinės analizės išvadinė schema (autoriaus schema)

3.1.4 MENINIAI URBANISTIKOS PRINCIPAI

Kauno centrinės dalies urbanistinės analizės rezultatai atskleidžia charakteringas miesto urbanistinės struktūros savybes, kurios yra aktualios išsaugant ir kuriant miesto išskirtinumą bei identitetą. Šių savybių identifikavimas yra prasmingas, siekiant atpažinti miesto urbanistinės aplinkos unikalumą nulemiančius veiksnius ir kontroliuoti tolimesnius urbanistinės struktūros pokyčių įtaką miesto identitetui.

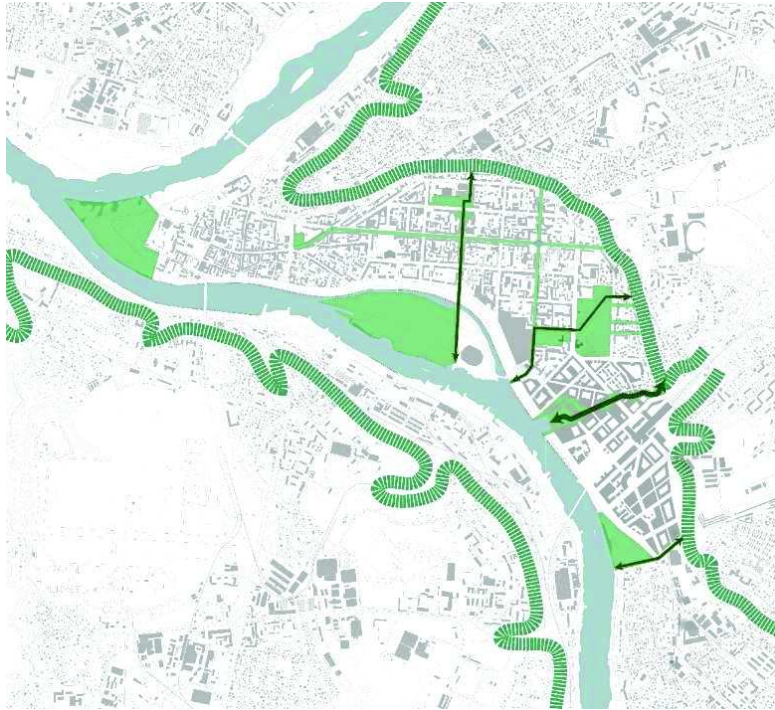
Toliau pateikiami meniniai urbanistikos principai, kuriais vadovaujantis būtų išsaugomos miesto vertingosios urbanistinės savybės:

1. Miesto urbanistinių erdvių sistema yra pagrindinis miesto įvaizdį formuojantis veiksnys. Iki šiol buvusi linijinė struktūra galėtų būti papildoma skersinėmis ir alternatyviomis jungtimis, kurios suteiktų tinklinei struktūrai būdingų privalumų. Erdvinės struktūros pagrindinių jungčių plėtra turėtų ir toliau vystytis žemutinės Nemuno slėnio terasos centrinėje dalyje (t.y. ne greta upės ar šlaito), nes tai yra vienas išskirtiniausių miesto erdvinės sistemos bruožų (34 pav.).



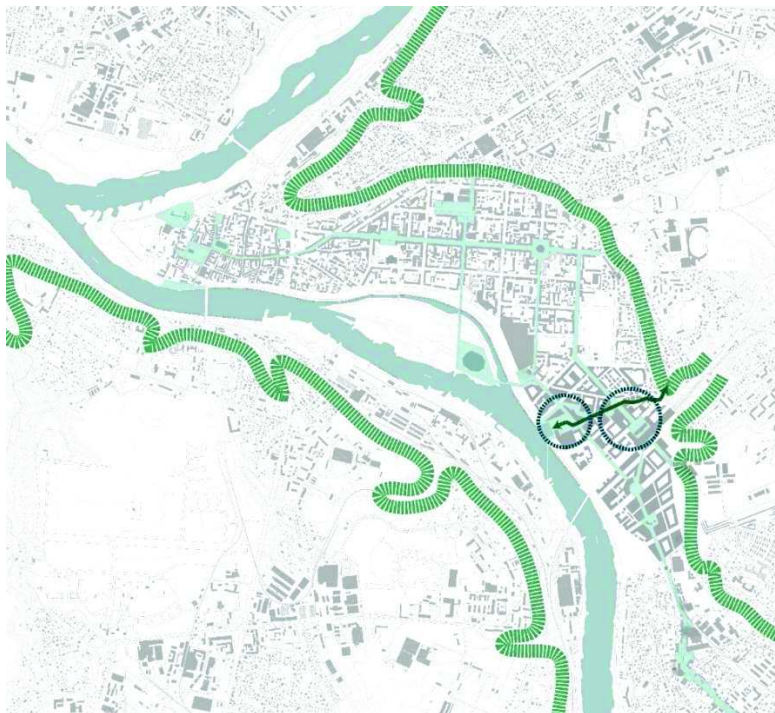
34 pav. Miesto urbanistinių erdvių sistemos modelio schema (autorius schema)

2. Aukštutinės terasos šlaitai kartu su upe turėtų būti vertinami, kaip svarbiausi miesto centrinės dalies gamtiniai elementai, tarp kurių turėtų būti formuojamos jungtys, jungiančios paupio teritorijas su aukštutine terasa (35 pav.). Toks gamtinių elementų sujungimas sukurtų vientisą struktūrą, kuri leistu efektyviai panaudoti potencialius rekreacinius resursus ir išsaugotų miesto identitetui svarbų želdinių ir urbanistinės masės santykį.



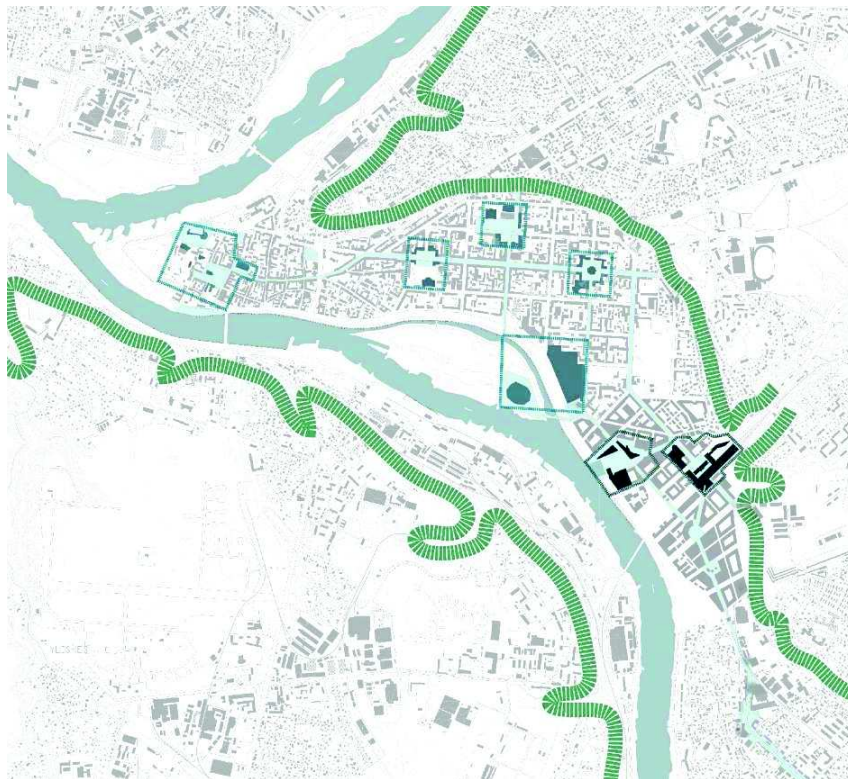
35 pav. Miesto gamtinių elementų sistemos schema (autoriaus schema)

3. Miesto urbanistinių erdvių sistemos ir gamtinių elementų jungčių sankirtos vietose turėtų būti formuojami erdvinės struktūros mazgai (36 pav.). Tokių mazgų išsidėstymas leistų artikuliuoti erdvinę sistemą ir sukurti dinamišką, charakteringą miesto aplinką.



36 pav. Urbanistinių mazgų koncepcijos modelio schema (autoriaus schema)

4. Urbanistiniai kompleksai – dar vienas charakteringas Kauno miesto urbanistinės struktūros bruožas, kuris pasižymi urbanistinių kompleksų išsidėstymu greta pagrindinių erdvinės struktūros mazgų. objektai formuoja miesto urbanistinės struktūros hierarchiją ir bendrą miesto vizualinį identitetą (37 pav.). Urbanistiniai kompleksai dėl charakteringos išraiškos išsiskiria miesto apžvalgos panoramose, todėl veikia ir kaip konkrečios centrinės dalies simboliai, paryškinantys atskirų miesto centro dalių skirtumus, kurių taip stipriai neperteiktų foninis užstatymas.



37 pav. Miesto urbanistinių kompleksų išsidėstymo schema (autoriaus schema)

3.2 TEORINIŲ MODELIŲ FORMAVIMAS IR VERTINIMAS

3.2.1 ALTERNATYVŲ PAIEŠKA IR VERTINIMAS

Remiantis analizės išvadomis ir analitinės metodinės dalies žiniomis, galima formuluoti hipotetinius teorinius modelius (principus), kurių praktinis pritaikymas konkrečioje situacijoje (šiuo atveju sprendžiant Kauno stoties rajono urbanistinės struktūros problemas) formuoja raidos alternatyvas.

Galimas šios konkrečios teritorijos raidos alternatyvas pirmiausia būtų galima suskirstyti į dvi grupes:

A – Kuomet veiksmų zona apsiriboja tik teritorija į šiaurę nuo geležinkelio – dabartiniu stoties rajonu

B – Kuomet numatomi veiksmai abipus geležinkelio trasos, formuojant naują stoties rajono koncepciją, kuri apimtų tik šiuo metu esantį stoties rajoną, tiek ir geležinkelio infrastruktūros teritoriją pietuose, kuri būtų konvertuojama į miesto gyvenamąsias struktūras.

Vertinant šias dvi alternatyvas turėtų būti atsižvelgiama į teritorijos vaidmenį miesto centrinės dalies urbanistinėje struktūroje. Tuomet išryškėja B varianto pagrindinis trūkumas – stoties rajonas lieka kaip miesto centrinės dalies urbanistinių erdvių sistemos galutiniu tašku – “akligatviu”. Erdvinė miesto centro sistema tokiu atveju neintegruotų pietuose ir rytuose esančių Aukštųjų ir Žemųjų Šančių nes išlikus fizinė kliūtis (izoliuota geležinkelio infrastruktūros teritorija) neleistų atsirasti jungtims tarp miesto centro ir minėtų rajonų. Šis trūkumas turi neigiamą įtaką ne tik minėtų rajonų funkcionavimui, tačiau ir pačio stoties rajono veikimui – nesusikūrę tranzitiniai srautai neleistų stoties rajonui įgauti pilnaverčio ekonominio, kultūrinio potencialo. Šis reiškinys blogina pačio stoties rajono integracijos į miesto centrą kokybę.

Taigi, tolesniam vystymui pasirenkamas variantas B – kompleksiškai sprendžiant teritorijas abipus geležinkelio, taip siekiant maksimaliai atskleisti galimybes. Atsižvelgus į realaus įgyvendinamumo aspektus ir abiejų variantų specifiką galima būtų siūlyti kurti kompleksinį sprendimą (B), tačiau išskirti du įgyvendinimo etapus, kurių vienas ir būtų teritorija, aprašyta variante A.

Galimi projekto scenarijai, pasirinkus alternatyvą B, taip pat galėtų būti grupuojami į tam tikras atskiras grupes, pagal tai, kokie vaidmenys numatomi minėtoms dviem teritorijos dalims: į šiaurę ir į pietus nuo geležinkelio (1/2) ir pagal tai koks urbanistinių erdvių sistemos scenarijus kuriamas (X/Y/Z):

B1 – intensyvinti dabartinį stoties rajoną, esantį fiziškai arčiau miesto centro, o pietines teritorijas formuoti santykinai neintensyviai.

Privalumai: Pietinės dalies užstatymo morfotipas laipsniškai kistų ir organiškai įsiliėtų į Žemųjų Šančių sodybinį (ateityje potencialiai miesto vilų) užstatymą. Esamas stoties rajonas dėl fizinio artumo Naujamiesčiui ir naujos urbanistinės-architektūrinės kokybės būtų patrauklus žmonių srautams.

Trūkumai: pietinė teritorija taptų labiau monofunkcine gyvenamąja zona, nebūdinga miesto centrui. Geležinkelio stoties, kaip jungties, vaidmuo taptų menkesnis. Esamo stoties rajono pokyčiai gali turėti įtakos Naujamiesčio vizualinės apsaugos zonai.

B2 – Intensyvinti pietinę teritorijos dalį – naujai formuojamą urbanistinę struktūrą.

Privalumai: Pietinės dalies intensyvi urbanistinė plėtra turi mažesnius padarinius Naujamiesčio vizualiniam identitetui (nes teritorija yra už vizualinio barjero - geležinkelio tilto). Šiuo atveju

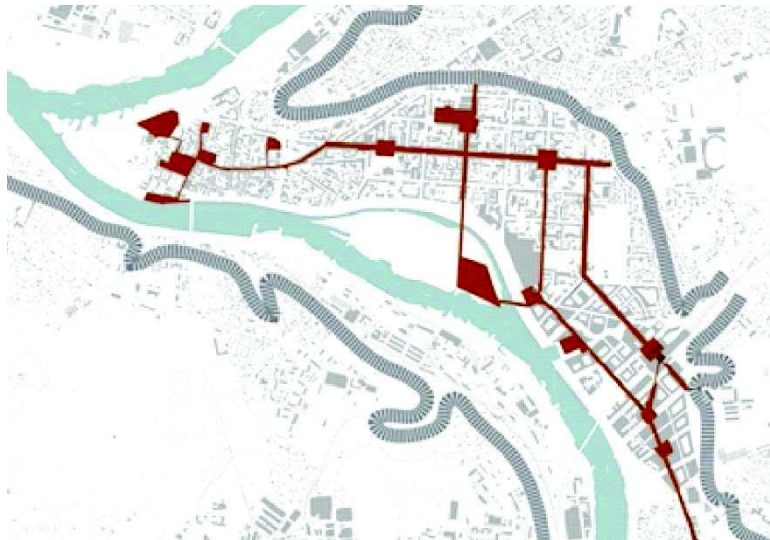
dabartinis stoties rajonas būtų regeneruojamas siekiant išsaugoti ir paryškinti istorinį teritorijos kontekstą – formuoti tam tikrą “Stoties rajono senamiestį”, kuris nekonkuruotų su Naujamiesčio paveldo objektais ir jų nenustelbtų.

Trūkumai: Esamas stoties rajonas neturi pakankamai vertingų istorinių objektų, kurie visoje teritorijoje leistų sukurti urbanistinę struktūrą, paremtą istoriniu kontekstu.

BX – Teritorijos urbanistinė struktūra būtų formuojama kaip esamos miesto centrinės dalies erdvinės sistemos tęsia, remiantis miestui būdingais urbanistikos principais: lygiagrečia pagrindinės trasos pozicija Nemuno upės atžvilgiu (38 pav.).

Privalumai: būtų išsaugomas miesto erdvinės sistemos savitumas ir tradicija.

Trūkumai: nesprendžiama tradiciškai Kaune opi urbanistinės erdvinės sistemos problema – trūkstamos jungtys su upės pakrante.



38 pav. Teritorijos erdvinės struktūros integracija į miesto bendrą sistemą (autoriaus schema)

BY – Formuojama individuali erdvinė Sistema naujai kuriamam stoties rajonui, netęsiant Senamiesčio-Naujamiesčio sistemos.

Privalumai: Formuojamas teritorijos individualus identitetas ir galimybės remtis jungtimis su upės pakrante.

Trūkumai: nekontekstualumas ir ribota erdvinės sistemos integracija su miesto centrinės dalies urbanistinių erdvių sistema.

BZ – įprasminama istorinė Girstupio upelio vaga, kuri galėtų tapti gamtiniu/erdviniu elementu.

Privalumai: Teritorijos identiteto atkūrimas ir formavimas

Trūkumai: galimos urbanistinės struktūros deformacijos, nebūdingos Kauno centrinei daliai.

Taigi, apibendrinus galima teigti, kad skirtinguose plėtros scenarijuose pastebima konfrontacija tarp siekio kurti unikalų, savitą miestovaizdį ir tarp siekio įsilieti į esamą miesto urbanistinę sistemą. Pirmuoju atveju koncentruojamasi į unikalų teritorijos sprendinį, kurio sąveika su esama miesto urbanistine struktūra yra abejotina, antruoju – kuriama miesto centrinės dalies tąsa laikantis tradicijų, tačiau aukojant savitą teritorijos identitetą.

3.2.2 ALTERNATYVŲ PAIEŠKOS IR VERTINIMO IŠVADOS

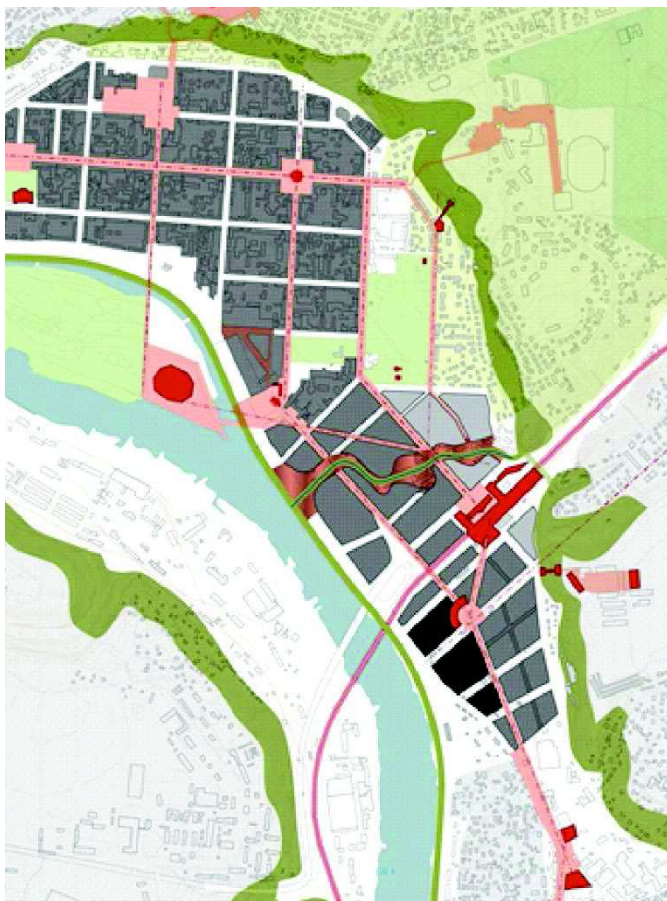
Siekiant sukurti maksimaliai kokybišką ir veiksmingą urbanistinę struktūrą, pasirinktas plėtros variantas, pasižymintis atskirų alternatyvų savybėmis.

Siūlomoje alternatyvoje numatoma esamos miesto centro urbanistinės struktūros tąsa, kuri pagrindinėmis jungtimis sujungtų carinį Naujamiestį su Žemaisiais Šančiais (39 pav.). Kaip kontrastas šiai tradicinei urbanistinei erdvinėi struktūrai formuojama ir skersinė jungtis, atsirandanti istorinėje Girstupio upelio vagos vietoje, taip ją įprasminant ir sujungiant Aukštųjų Šančių ir Žaliakalnio rajonus su miesto centro erdvine sistema ir upės pakrante. Toks erdvinės koncepcijos dvilypumas leidžia tiek tęsti miesto erdvinės struktūros formavimo tradicijas, tiek kurti unikalų vietos miestovaizdį.

Tradicinės erdvinės struktūros ir skersinio ryšio sankirtos mazguose siūlomi urbanistiniai kompleksai, kurie atskirais akcentais išsiskirtų iš foninio užstatymo ir kurtų dinamišką, atpažįstamą šios miesto dalies siluetą. Siekiant išsaugoti carinio Naujamiesčio vertingąsias savybes, formuojamas foninis užstatymas numatomas dviejų principinių režimų: A – į vakarus nuo Vytauto prospekto esantis užstatymas turėtų tęsti carinio Naujamiesčio urbanistinės struktūros principus (kvartalinę užstatymo morfostruktūrą, panašų ar tik šiek tiek aukštesnį foninio užstatymo aukštingumą); B – į rytus nuo Vytauto prospekto esančios teritorijos dalies urbanistinę struktūrą turėtų derintis prie Naujamiesčio rytuose esančio miesto vilų užstatymo, kurio mažesni fiziniai parametrai užtikrintų ten esančių istorinių vertingų objektų vizualinę apsaugą. Foninio užstatymo kuliminacija numatoma pietinėje geležinkelio bėgių pusėje, kur didesnis pastatų aukštingumas nekenktų carinio Naujamiesčio vizualinei apsaugai ir jo nenustelbtų.

Ši plėtros alternatyva apjungtų anksčiau minėtų alternatyvų privalumus ir leistų pasiekti maksimalaus urbanistinės struktūros kokybinio pokyčio. Stoties rajonas taptų organiška carinio Naujamiesčio (o kartu ir viso miesto centro) tąsa, kuri atspindėtų ir Kaunui būdingus meninius urbanistikos principus, ir kurtų potencialą unikaliam miesto dalies identitetui atsirasti. Erdvinės sistemos jungtys ir mazgai kurtų artikuliuotą ir dinamišką erdvinę sistemą, integruojančią pietuose ir rytuose esančius mikrorajonus ir miesto centrą.

Geležinkelio stotis šioje struktūroje turėtų išskirtinę reikšmę, nes taptų pagrindine jungtimi tarp senojo stoties rajono ir naujai urbanizuojamų teritorijų į pietus nuo geležinkelio. Šis transporto infrastruktūros objektas taptų tiek fiziniu, tiek semantiniu atskirų teritorijos (ir miesto) dalių tarpusavio integracijos simboliu.



39 pav. Siūloma Kauno stoties rajono urbanistinės plėtros alternatyvos schema (autoriaus schema)

3.3 ANALOGŲ STUDIJA

3.3.1 ANALOGŲ PASIRINKIMO KRITERIJAI

Šioje darbo dalyje apžvelgsime keletą charakteringų analogų, atspindinčių geležinkelio stočių ir jas supančių teritorijų kompleksinio projektavimo principus. Pagrindinis analogų pasirinkimo kriterijus: stoties santykis su aplinkine formuojama urbanistine struktūra.

Analogų studijos tikslas – atskleisti geležinkelio stoties, kaip tam tikros teritorijos charakteringo objekto projektavimo principus įvairiuose lygmenyse: padėties miesto atžvilgiu, padėties kvartale ir planinės struktūros. Šie pasirinkti kriterijai leidžia interpretuoti konkretaus projekto įtaką bendrai miesto urbanistinei aplinkai ir lokaliai jos fragmentui (kvartalui ar kvartalų grupei); taip pat atskleidžia galimus architektūrinius – urbanistinius sprendimus, kurių dėka objektas veiktų kaip jungtis, jungianti abipus geležinkelio esančias teritorijas.

Pasirinktų analogų analizės rezultatai turėtų atskleisti geležinkelio stočių projektavimo principus ir instrumentus, kuriais šis objektas integruojamas į aplinkinę urbanistinę struktūrą.

Remiantis šiomis žiniomis būtų kuriama Kaunui tinkamiausias geležinkelio stoties mazgo detalizacija, atspindinti teritorijos identitetui reikšminčiausio objekto viziją

3.3.2 LJEŽO GUILLEMIN'S STOTIS

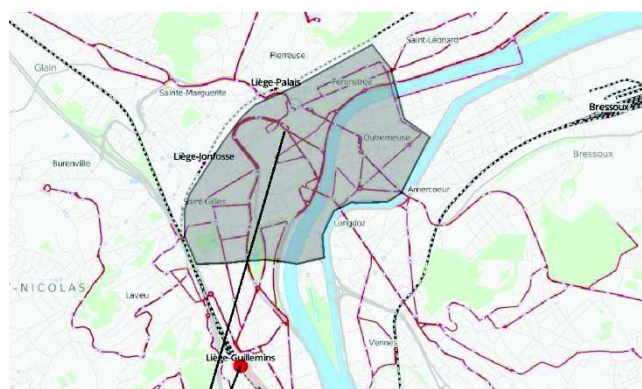
Šalis: Belgija

Architektai: Santiago Calatrava

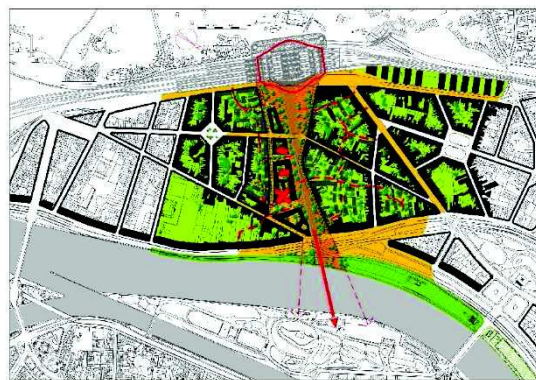
Metai: 2009

Padėtis miesto atžvilgiu: Stotis įsikūrusi ties riba tarp istorinio, urbanizuoto miesto rajono ir vėlesnio laikotarpio gyvenamųjų rajonų.

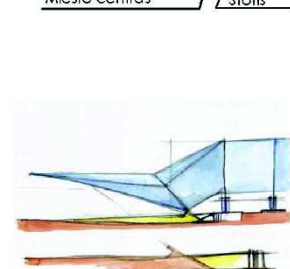
Padėtis kvartalo struktūroje: Stotis turi dominuoti erdvėje kaip atskiras objektas. Kartu su greta esančiomis kvartalinėmis struktūromis formuoja aikštę prieš terminalą.



Miesto centras Stotis Padėties mieste schema



Urbanistinės koncepcijos schema



Architektūrinio sprendimo eskizas



Stoties maketas

40 pav.. Lježo Guillemins Stoties schemas ir vaizdai (Calatrava 2009)

Planinė struktūra: Pastato planinė struktūra akcentuoja terminalo, kaip jungties tarp skirtingų miesto dalių vaidmenį. Planinės struktūros pagrindiniai mazgai, kartu su komercinėmis zonomis, koncentruojamos šiaurinėje terminalo pusėje (miesto centro link) (40 pav.).

Liège miestas yra vienas pagrindinių mazgų Europos greitojo traukinių susisiekimo tinkle, jungiančiame Jungtinę Karalystę, Prancūziją, Belgiją ir Vokietiją. Projekto architektas Santiago Calatrava kūrė stotį, kaip jungtį tarp miesto dalių, kurios iki tol buvo izoliuotos per miestą besidriekiančio geležinkelio. Šiaurinėje pusėje nuo stoties yra miesto dalis, didžiąja dalimi suformuota XIX a. Pietinėje pusėje, Cointe kalvos šlaite yra mažiau tankaus užstatymo gyvenamosios struktūros (41 pav.). Architektas sujungė šias miesto dalis 200m pločio terminalu.



41 pav. Lježo Guillemins Stoties ir prieigų 3D modelis (Calatrava 2009)

Arkos formos pastato pagrindinis tūris dengia 5 peronus. Stotis yra trijų lygių šiaurinėje (labiau urbanizuotoje) pusėje. Komercinės funkcijos išdėstytos greta pastato fasado, siekiant užtikrinti gatvės gyvybingumą. Monumentalus pastato skliautas sukonstruotas iš stiklo ir plieno, taip pažymint vizualinį ryšį tarp miesto ir stoties. Pėsčiųjų tiltai ir takai po peronais užtikrina maksimalius ryšius tarp abiejų terminalo pusių.

Terminalas neturi fasadų. Jų funkciją atlieka stogo konstrukcijos. Dėl konstrukcijų išdėstymo, nuo kalvos esančios netoliese, pro jas galima matyti viduje vykstančią veiklą. Šis skaidrumo efektas išlaikomas nuo aplinkinių apžvalgos taškų.

Apibendrinant galima teigti, kad šio projekto ryškiausias bruožas yra kontrastingai aplinkinėje urbanistinėje struktūroje dominuojantis stoties pastatas, veikiantis kaip vietos identitetą kurianti ikona, ir kaip jungtis tarp abipus geležinkelio trasos išsidėsčiusių miesto dalių.

3.3.3 LONDONO STRATFORD STOTIS

Šalis: Jungtinė Karalystė

Architektai: Wilkinson Eyre Architects

Metai: 1999



42 pav. Londono Stratford Stoties schemas ir vaizdai (Wilkinson Eyre Architects 1999)

Padėtis miesto atžvilgiu: Stoties kompleksų grupė esanti rytinėje Londono miesto dalyje. Teritorijoje buvo projektuojamos naujos stotys, pritaikytos olimpinėms žaidynėms.

Padėtis kvartalo struktūroje: Stambios struktūros vyrauja analizuojamoje teritorijoje. Stoties pastatai kartu su komerciniu kompleksu formuoja kvartalą.

Planinė struktūra: Dėl jungčių tarp skirtingų stoties pastatų įrengiami pėsčiųjų tiltai. Taip jungiamos struktūros, komercinė zona tampa stočių centru. Greta esantys olimpinio miestelio stambūs objektai: akvaparkas, bei olimpinis stadionas išlaiko vietos mastelį.

Šiame projekte atskleidžiamos stoties terminalų, kaip kvartalinės struktūros projektavimo galimybės. Transporto infrastruktūros ir komercinės funkcijos derinamos taprusavyje taip paverčiant sotį ne atskiru monofunkciniu objektu, o integruota multifunkcine urbanistinės sruktūros dalimi, kuri daug sėkmingiau įsilieja į teritorijos veikimo scenarijų: šiuo atveju stotis tampa traukos objektu, kuris svarbus ne tik savo transporto funkcija.

3.3.4 VIENOS CENTRINĖ STOTIS

Šalis: Austrija

Architektai: Hotz / Hoffmann, Wimmer

Metai: 2006 – 2013

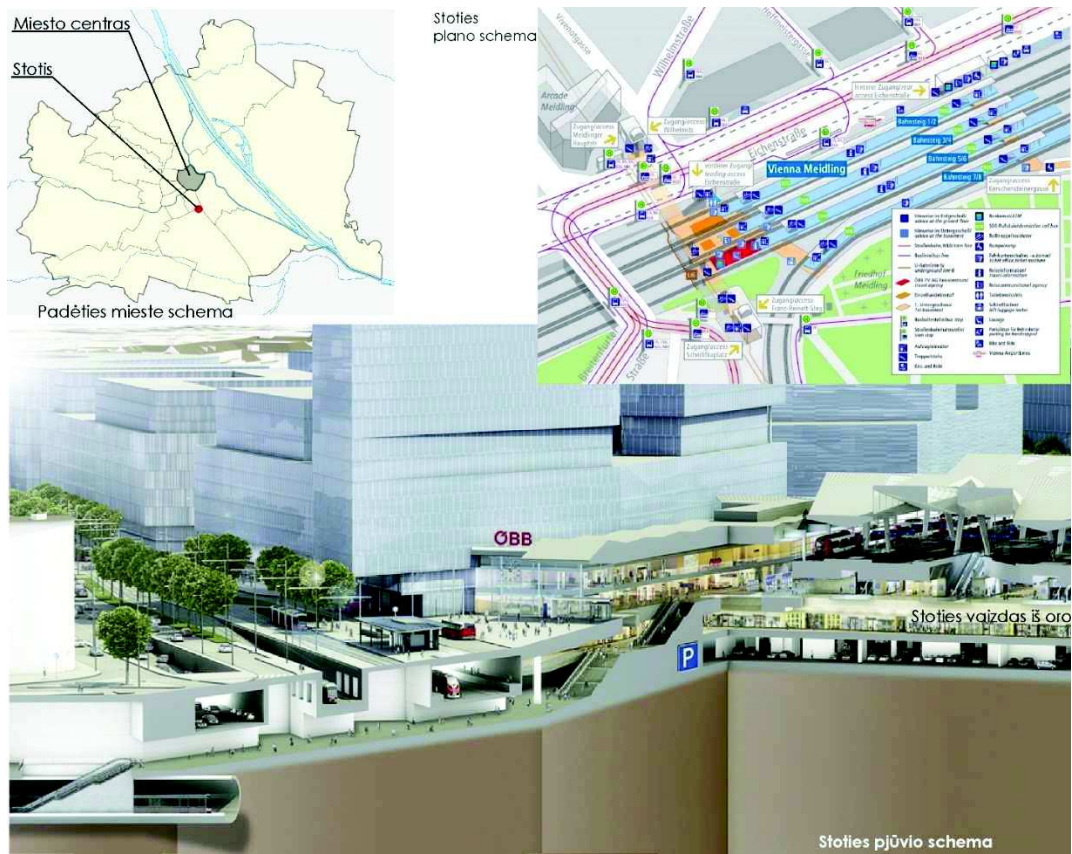
Padėtis miesto atžvilgiu: Vienos pagrindinė stotis pritaikyta tarptautiniams maršrutams. Todėl stoties pastatas atitolęs nuo misto centrinės dalies.

Padėtis kvartalo struktūroje: Nors projektuojamas naujas kvartalas, stoties tūris kvartalo teritorijoje tampa dominuojantis. Išskiriama jo funkcinė svarba teritorijoje.

Planinė struktūra: Pastato planinėje struktūroje yra kelios funkcijos, bet iš esmės jos tik papildo stoties teikiamas paslaugas. Aptarnaujanti, techninė stoties dalis yra atokiau nuo pagrindinio stoties pastato. Stoties funkcijos padalijamos į atskirus vienetus (44 pav.).

Miestų plėtra Vienoje UNESCO pasaulio paveldo prasme – pusiausvyros tarp išsaugojimo ir pažangos, sienų ir naujų, radikalaus atnaujinimo ir kruopštaus tobulinimo. Dviejų pagrindinių geležinkelio stočių projektai pristato tam tikrus iššūkius. Wien – Mitte stoties atstatymas yra didžiausias šiuo metu plėtros projektas mieste, apimantis pastatų komplekso statybas 80 000 kv.m teritorijoje, į kurį įeina: geležinkelio stotis, biurai bei didelė poilsio zona. Centrinė geležinkelio stotis bus ne tik pagrindinis centras trans-Europos traukiniams, bet taip pat ir naujasis, miesto rajonas (45 pav.).

Pagrindinė Vienos geležinkelio stotis – ne tik geležinkelio stotis, bet tikrasis transporto mazgas. Čia numatoma įvairių transporto rūšių sankirtos, persėdimo (ang. *exchange*) vieta. Stotis bus prijungta prie priemiesčio traukinių, kurie šiuo metu veikia palei šiaurės – pietų ašį ir tie, kurie veikia rytų – vakarų kryptimis. Tramvajų, metro ir autobusų linijų išplėtimas užtikrins ryšius regiono ir vietos susisiekimo lygmenyse. Prieiga nuo metro stoties numatoma užtikrinti požemiais koridoriais. Kitoje geležinkelio stoties dalyje bus numatomos vietos taksi, automobilių ir dviračių stovėjimo aikštelėms, rekreacinėms zonoms. Išskirtinis dėmesys skirtas užtikrinti neįgaliųjų prieinamumui ir komfortui.



44 pav. Vienos centrinės stoties schemas ir vaizdai (Hotz / Hoffmann, Wimmer 2006)



45 pav. Vienos centrinės geležinkelio stoties rajono siūlomos urbanistinės struktūros schema (Hotz / Hoffmann, Wimmer 2006)



46 pav. Vienos centrinės stoties urbanistinio komplekso vizualizacija ((Hotz / Hoffmann, Wimmer 2006)

Vienos centrinės stoties projektas atspindi tokio svarbaus objekto vaidmens miesto urbanistinėje struktūroje įprasminimą, kuris priešingas Lježo stoties ikoniniam ir aplinkoje dominuojančiam sprendiniui. Vienos centrinė stotis ne dominuoja aplinkinėje urbanistinėje struktūroje, o atvirkščiai, formuoja aplink save urbanistinės struktūros mazgą, kuris miesto kontekste ženklina stoties urbanistinio komplekso vietą, bet ne pačią stotį (46 pav.). Stotis šiame projekte yra jungiamoji grandis tarp skirtingų miesto dalių, aplink kuria sukoncentruoti iš aplinkinės urbanistinės struktūros išsiskiriantys intensyvūs tūriai.

3.3.5 ANALOGŲ STUDIJOS IŠVADOS

Apibendrinant apžvelgtus analogus galima išskirti kelis geležinkelio stočių ir jas supančių teritorijų projektavimo principus:

1. Stoties kaip jungties vaidmuo yra pagrindinis visų modernių geležinkelio stočių bruožas. Šis objektas suvokiamas ne tik kaip transporto infrastruktūros objektas, bet ir kaip savo paties sukurtą problemą sprendžiantis objektas: geležinkelio atsiradimas miesto struktūroje visuomet yra žalingas ir izoliuojantis veiksnys, o šių neigiamų savybių neutralizavimas priklauso nuo geležinkelio stoties urbanistinio – architektūrinio sprendinio kokybės.
2. Geležinkelio stotis – vienas reikšmingiausių miesto urbanistinės struktūros elementų, kurio svarba atspindi architektūrinuose ir urbanistiniuose parametruose. Nepaisant to, geležinkelio stotys projektuojamos ir kaip ikoniniai, aplinkoje dominuojantys objektai, ir kaip niuansiški, į urbanistinę struktūrą įsiliejantys objektai. Ikoniškumo ir išskirtinumo

poreikis turėtų būti nulemtas įvertinus konkretaus miesto urbanistinės struktūros ir vizualinio identiteto ypatybes.

3. Šiuolaikinės stotys dažniausiai prjektuojamos kaip multifunkciniai objektai, atspindintys dinamiškos visuomenės poreikius, kuomet siekiama vienoje vietoje gauti platų paslaugų spektrą. Stoties transporto funkcijų derinimas su komercinėmis yra vienas populiariausių sprendinių, užstikrinsiantis objekto reikšmingumą konkrečios urbanistinės aplinkos veikimo scenarijuje.

3.4 EKSPERIMENTINĖS TIRIAMOSIOS DALIES IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Kauno stoties rajonas – miesto centro dalis, jungianti Žemuosius ir Aukštuosius Šančius bei pietinį Žaliakalnį su istoriniu miesto centru – Naujamiesčiu. Nepaisant fizinio artumo, dėl esamos urbanistinės struktūros trūkumų, šios jungtys neveikia.

Stoties rajono urbanistinė struktūra – chaotiška, stichiškai susiformavusi ir tuom iš esmės besiskirianti nuo carinio Naujamiesčio griežtos ir artikuliuotos urbanistinės struktūros. Ši miesto dalis turėtų būti suvokiama ne kaip Naujamiesčio dalis, o kaip atskira teritorija, kuriai reikalingas individualus identitetas ir atskira, nauja urbanistinės struktūros ir miestovaizdžio koncepcija.

Formuojant stoties rajono urbanistinės struktūros ir miestovaizdžio koncepciją turėtų būti laikomasi Kaunui būdingų meninių urbanistikos principų, kurie leistų sukurti kontekstualią urbanistinę aplinką. Remiantis šiais principais, stoties rajonas turėtų būti traktuojamas kaip centrinės miesto dalies tąsa, jungianti istorinį miesto centrą su aplinkiniais mikrorajonais.

Remiantis urbanistinės teorinių modelių ir plėtros alternatyvų analizės rezultatais, siūlomas stoties rajono urbanistinės plėtros modelis. Šį siūlymą charakterizuoja toliau išvardinti principai:

1. Stoties rajonas turėtų būti formuojamas dabartinio stoties rajono ir geležinkelio infrastruktūrų teritorijoje, taip fiziškai sujungiant Žemuosius Šančius su miesto centru.
2. Siūlomos urbanistinės struktūros vizualinis identitetas turėtų atspindėti Kaunui būdingus meninius urbanistikos principus, respektuoti vetingąsias Naujamiesčio savybes ir išlikusį vertingą istorinį paveldą.
3. Teritorijos erdvinės struktūros pagrindą turėtų sudaryti miesto centro urbanistinių erdvių sistemos tąsa, kuri būtų papildyta skersinėmis jungtimis, jungiančiomis aukštutinę Nemuno slėnio terasą su upės pakrante.
4. Urbanistinių erdvių sankirtos vietose numatomi erdvinės struktūros mazgai, apie kuriuos būtų formuojami teritorijos miestovaizdį charakterizuojantys urbanistiniai kompleksai.
5. Geležinkelio stotis turėtų tapti vienu pagrindinių formuojamos urbanistinės struktūros identiteto simbolių, fiziškai jungianti abipus bėgių išsidėsčiusias teritorijas.

4 EKSPERIMENTINĖ PROJEKTINĖ DALIS

4.1 KAUNO STOTIES RAJONO MIESTOVAIZDŽIO URBANISTINĖ ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA

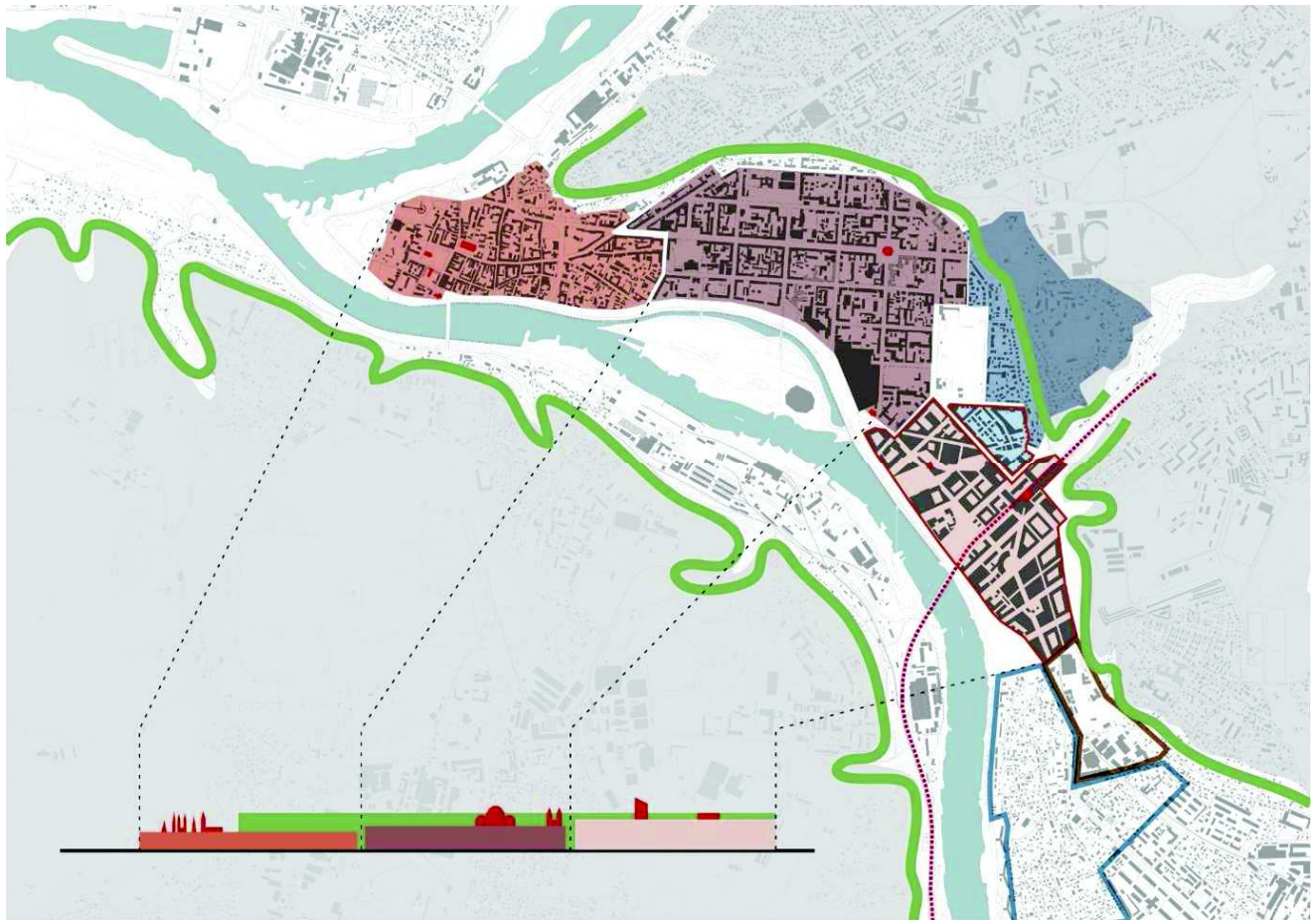
4.1.1 ARCHITEKTŪRINĖ URBANISTINĖ MIESTOVAIZDŽIO KONCEPCIJA

4.1.1.1 Kauno miesto centrinės dalies miestovaizdžio koncepcinis modelis

Kauno centrinės dalies miestovaizdžio ypatumai analizuojami žvelgiant iš panoraminių apžvalgos taškų. Panoraminių ir silueto vaizdų analizė leidžia identifikuoti miestui būdingą unikalią miestovaizdžio sistemą. Ši sistema leidžia vizualiai identifikuoti atskirus miesto raidos etapus, pasižyminčius savitu charakteriu. Kauno centrinės dalies miestovaizdis pasižymi atskiromis miesto dalimis, kintančiomis savo foniniu aukštingumu, tačiau neviršijančiomis aukštutinės Nemuno slėnio terasos šlaitų želdinių juostos. Tokiu būdu, miesto centrinės dalies užstatymas stebimas žemiau želdinių juostos, kurią kertą tik išskirtiniai vertikaliniai akcentai (rotušė, Jėzuitų bažnyčia, akrikatedra, Igulos bažnyčia).

Šis miestovaizdžio modelis yra priemonė, leidžianti identifikuoti pagrindinius išorinio miestovaizdžio formavimo principus. Toks miesto vizualinio identiteto vertinimas padeda kontroliuoti tolesnius urbanistinės struktūros kaitos procesus ir prognozuoti jų padarinius miesto vizualiniam identitetui.

Toliau šiame darbe formuojant Kauno stoties rajono teritorijos miestovaizdžio koncepciją laikomasi visam miestui parengto centrinės dalies miestovaizdžio modelio, pagal kurį naujai formuojamas stoties rajonas nuo Naujamiesčio skirtųsi aukštesniu foninio užstatymo aukštingumu, neviršijančiu teritoriją ribojančios želdinių juostos. Foninį užstatymą papildytų 1-3 vertikalieji akcentai, kurie galėtų kirsti foninę želdinių juostą ir ženklintų pagrindinius stoties rajono urbanistinius mazgus (47 pav.).



47 pav. Kauno miestovaizdžių koncepcijos modelis (autorius schema)

4.1.1.2 Siūlomas teritorijos urbanistinės koncepcijos modelis

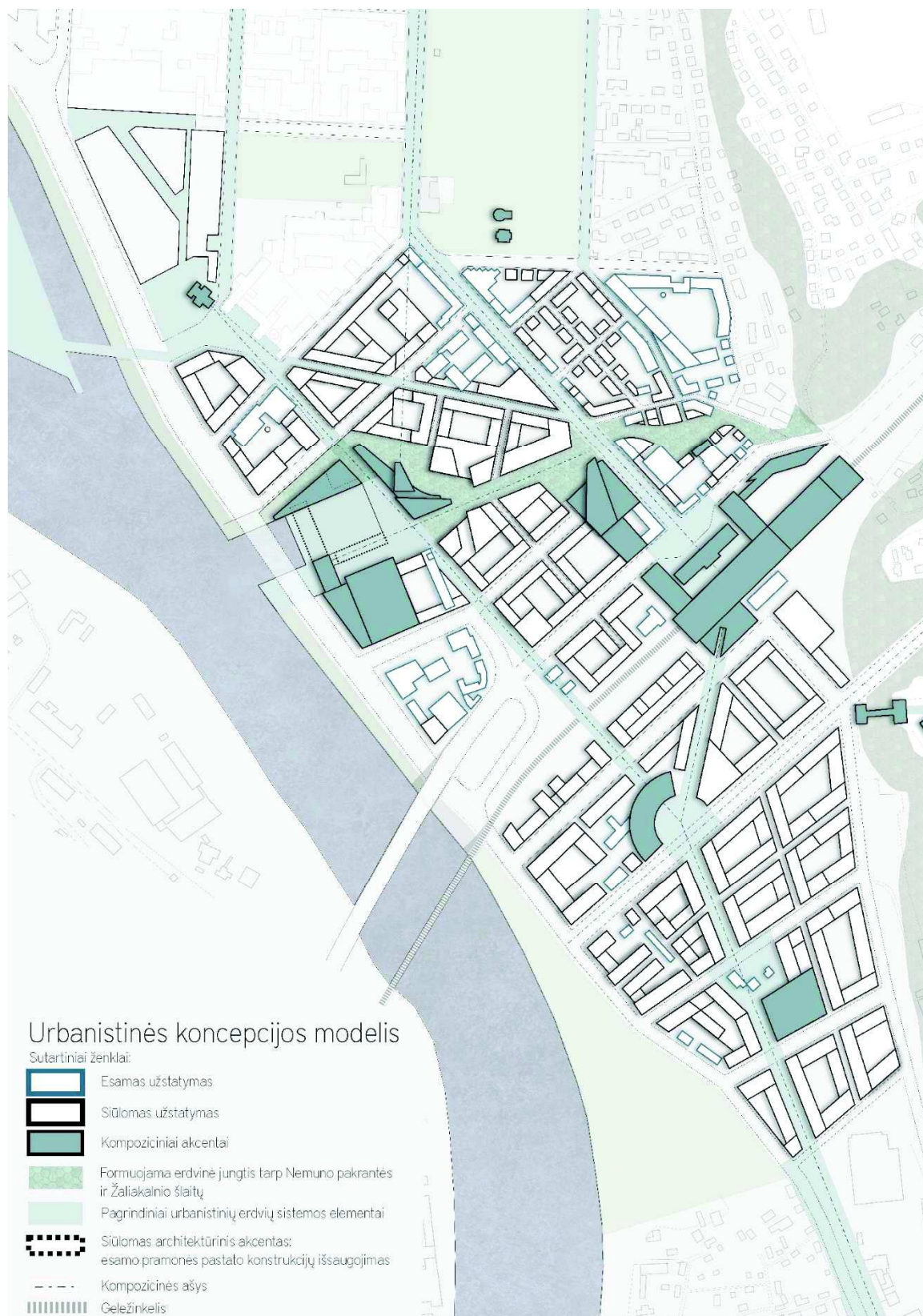
Atsižvelgiant į eksperimentinės tiriamosios dalies išvadas ir siūlymus, parengtas stoties rajono urbanistinės koncepcijos modelis, kuris galėtų būti apibūdintas formuluojant esminius teiginius (48 pav.):

1. Teritorija išskiriama į dvi dalis, kurioms numatoma sukurti skirtingą miestovaizdį, organiškai susiliejančią su skirtingomis miesto centro dalimis.

Pirmoji dalis – rytinė Vytauto prospekto pusė. Šios dalies esamas ir siūlomas užstatymas (pusiau perimetris, miesto vilų) yra artimas į rytus ir į šiaurę esančiam Žaliakalnio miesto vilų užstatymui su kuriuo ir siekiama sulieti formuojamą teritorijos dalį.

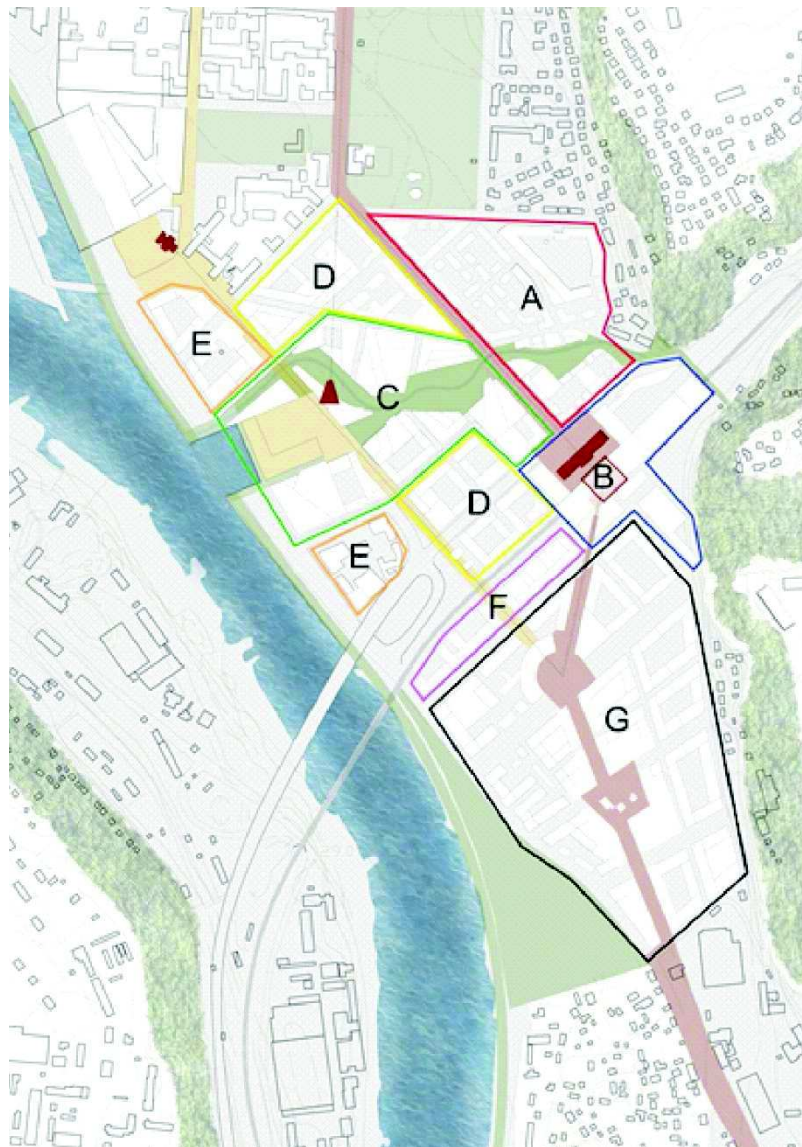
Antroji dalis – likusi esamo stoties rajono teritorija ir visa teritorija į pietus nuo geležinkelio. Šios dalies užstatymas numatomas giminingas Naujamiesčio užstatymui – perimetris kvartalinis.

2. Užstatymo foninio aukštingumo kulminacija numatoma pietinėje teritorijos dalyje, kur geležinkelio tiltas sušvelnina jo neigiamą įtaką upės slėnio erdvei. Šiaurinėje pusėje numatoma viena pagrindinė aukštybinė dominantė, kuri taptų rajono simboliu ir akcentuotų Vytauto prospekto šiaurinės dalies kompozicinę ašį.
3. Teritorijos urbanistinių erdvių sistema formuojama kaip miesto centro erdvinės sistemos dalis, besijungianti šiaurėje su Naujamiesčio erdvine sistema, o pietuose su Žemaisiais Šančiais. Tokia integruota sistema leidžia sujungti Žemuosius Šančius su centru, o stoties rajonas tampa tranzitine zona, kur būtų generuojami didesni žmonių srautai ir skatinamas pėsčiųjų eismas.
4. Girstupio upelio istorinės vagos vietoje formuojama žalioji jungtis – pėsčiųjų prioriteto gatvė, su dideliu želdinių kiekiu, kuri sujungtų du pagrindinius teritorijos (o kartu ir viso miesto) gamtinius elementus – upės pakrantę ir aukštutinės terasos šlaitus. Toks gamtinis erdvinis elementas kontrastuotų su tradicinės urbanistinės sistemos tąsa ir leistų stoties rajonui kurti savitą identitetą, aiškiai besiskiriantį nuo Naujamiesčio, su kuriuo iki šios dažnai yra tapatinamas. Ši jungtis taip pat taptų urbanistinės erdvinės sistemos dalimi.
5. Žaliosios skersinės jungties ir tradicinės urbanistinės sistemos sankirtos vietose numatomi pagrindiniai urbanistiniai mazgai: stoties kompleksas ir paupio aikštė su ją supančiais objektais. Šie du urbanistiniai mazgai būtų pagrindinės stoties rajono reprezentacinės zonos, formuojančios identitetą ir dėl gretimybių su stotimi taptų miesto vartais, kuriančiais viso miesto įvaizdį.



48 pav. Urbanistinės koncepcijos modelio schema (autoriaus schema)

Urbanistinės Konceptijos modelio teritoriją yra santykinai didelė, todėl, siekiant konkrečiai vietai tinkamesnių ir kontekstualesnių sprendinių, ji skaidoma į smulkesines struktūrines dalis, pasižyminčias skirtingais ypatumais ir vaidmeniu bendroje koncepcijoje (49 pav.).



49 pav. Urbanistinės koncepcijos struktūrinės dalys (autoriaus schema)

A – istorinė stoties rajono dalis, kurioje yra didžiausia išsaugomų pastatų koncentracija. Šioje dalyje numatoma nedidinti vyraujančio foninio užstatymo, trūkstantį užstatymą papildyti nauju, būdingu esamiems istoriniams pastatams: miesto vilų arba pusiau perimetriniu, 3-4 aukštų (12-15 m)

Upelio vagos jungtis šioje dalyje kvartalo viduje kurtų nominalią erdvę į kurią siūloma perkelti toje vietoje ir dabar veikiančią turgų. Iš foninio užstatymo šioje teritorijos dalyje grubiai išsiskiria „Stumbro“ gamyklos kvartalas, tačiau įvertinant šio objekto ilgametę reikšmę vietos identitetui, siūloma šį kvartalą išsaugoti.

B – Geležinkelio stoties kompleksas, jungiantis šiaurinę ir pietinę stoties rajono dalis. Pastatų komplekso teritorijoje išsaugoma geležinkelio infrastruktūra, įkuriant muziejinius objektus. Šios objektas kartu su autobusų stotimi ir greta esančia erdve yra vienas iš dviejų urbanistinių mazgų. (kitas – paupio aikštė).

C – Upelio vagos jungtis ją supantys objektai. Šioje dalyje numatoma pėsčiųjų prioriteto (želdinių) jungtis, siejanti paupį su Žaliakalnio šlaitais. Rytuose jungtis prasideda nuo laiptų/viaduko, kuriais žmonės iš Žaliakalnio ir Aukštųjų Šančių patenka į stoties rajoną; ir tęsiasi iki paupio aikštės vakaruose – antrojo urbanistinio mazgo. Greta šios jungties numatomi stambūs tūriai, kuriuose būtų sukoncentruoti visuomeninės ir kultūrinių funkcijų tipologijos objektai. Paupio aikštė, autobusų stoties aikštė ir turgaus aikštė – tai trys pagrindinės šios jungties ritminės dalys, besisiejančios tarpusavyje į vientisą trasą ir žyminčios sankirtas su tradicine miesto urbanistine sistema.

Paupio aikštė akcentuoja greta esančių aukštybinių pastatų, o upės pusėje organizuojamas patekimas prie vandens.

D – Foninis kvartalinis užstatymas. 5-7 aukštų (20-28 m).

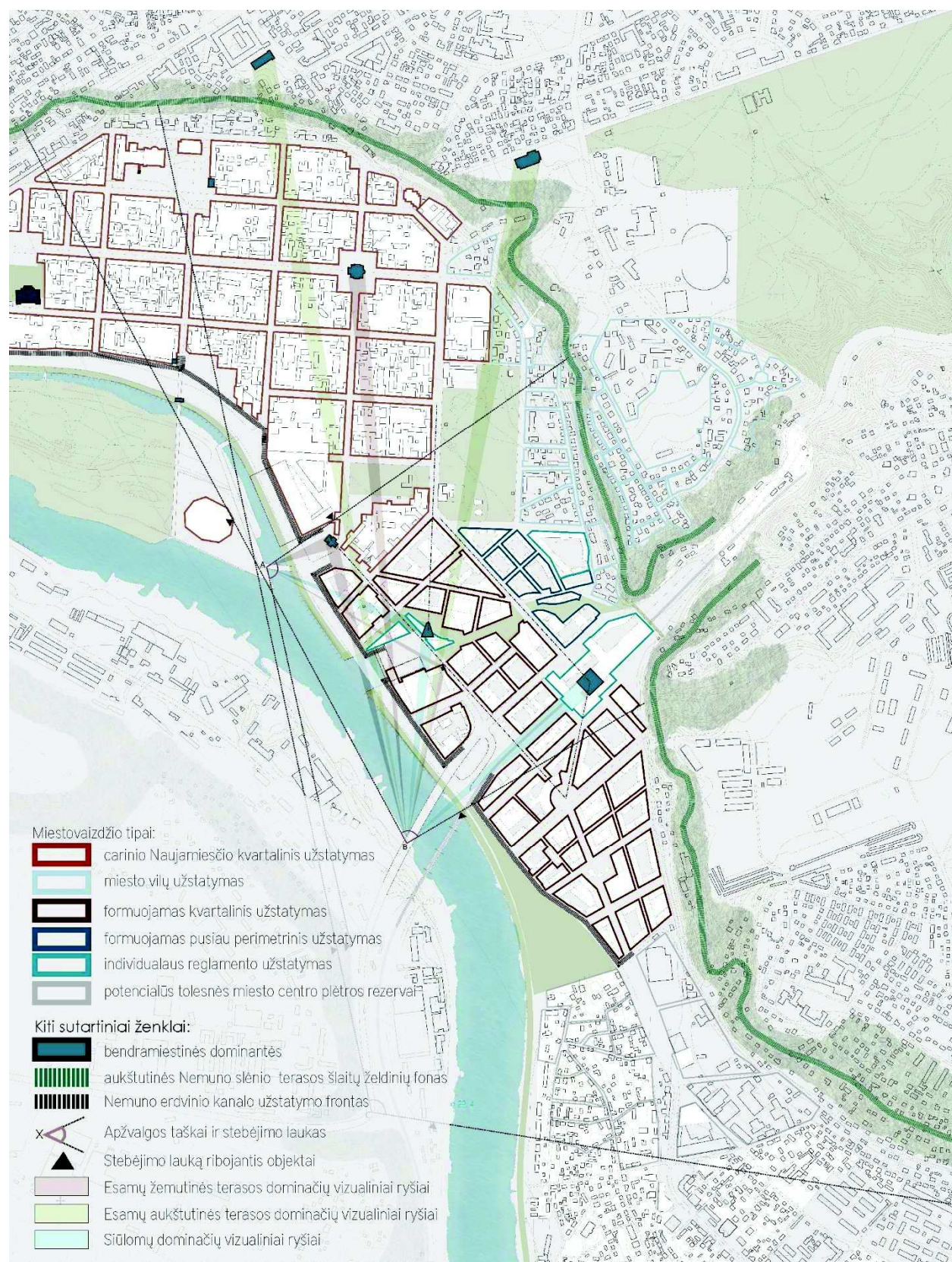
E – Paupio kompleksai – tai nedideli kvartalai, kuriuos siūloma traktuoti kaip sudarytus iš vieno sklypo siekiant kompozicinio vieningumo, nes šių kvartalų orientaciją į upę yra itin aktuali miesto panoramoms.

F – Geležinkelio prieigų užstatymas, galimai techninėms/komercinėms su geležinkeliu susijusioms funkcijoms. Šio užstatymo paskirtis – griežta užstatymo linija izoliuoti pietinę teritorijos dalį nuo geležinkelio triukšmo.

G – visiškai naujai kuriama urbanistinė struktūra vietoje iki tol čia buvusios geležinkelio infrastruktūros teritorijos, kurios išsaugomi vertingi pastatai tampa vietos praeities ženklais, svarbiais kuriant savitą identitetą. Pagrindinis iš tokių pastatų būtų lenkto stačiakampio plano depas su lokomotyvo apgręžimo ratu. Šis statinys turėtų tapti visuomeniniu traukos objektu, o greta jo buvusio lokomotyvų apgręžimo vietoje numatoma aikštė, kurioje būtų galima įprasminti šį inžinerinį paveldą.

4.1.1.3 Teritorijos išorinio miestovaizdžio koncepcija

Remiantis Kauno miesto centrinės dalies miestovaizdžio koncepcinis modeliu (4.1.1.1 skyrius) siūloma išorinio miestovaizdžio koncepcija, kurioje vertinama dominančių ir foninio užstatymo įtaka charakteringiems miesto panoraminiais vaizdams ir reglamentuojami leistino aukštumo principai, kuriais remiantis būtų galima valdyti miestovaizdžio formavimo procesus (50 pav.).



50 pav. Išorinio miestovaizdžio koncepcijos schema (autorius schema)

Šis darbo etapas rengiamas lygiagrečiai su urbanistinės koncepcijos modelio (4.1.1.2 skyrius) koncepcija, nes remiantis išorinio miestovaizdžio koncepcija formuojama konkreti urbanistinės struktūros konfigūracija, atsižvelgiant į padarinius išorinio miestovaizdžio aspektu. Šis aspektas leidžia numatyti atskirų kvartalų foninio aukštingumo ir vertikalinių akcentų išdėstymo principus, vertinti padarinius bendram miesto vizualiniam identitetui bei verifikuoti konkrečius sprendinius.

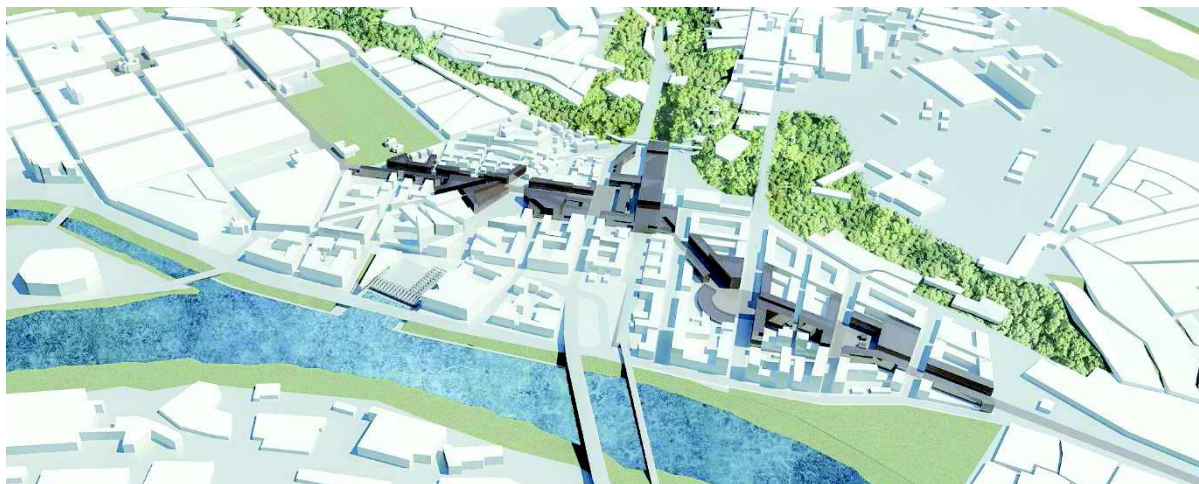
Parengta Kauno stoties rajono išorinio miestovaizdžio koncepcija atskirų kvartalų reikšmę formuojant bendra teritorijos miestovaizdį. Siūlomų dominančių vieta ir parametrai verifikuojami panoraminių vaizdų analizėje. Išorinio miestovaizdžio koncepcijoje taip pat fiksuojami du aktualūs erdvinės struktūros elementai: foninis šlaitų želdinių juosta ir Nemuno upės erdvinio kanalo užstatymo frontas. Šie elementai yra svarbus, siekiant sukurti teritorijos, kaip vieningo kompozicinio darinio, suvokimui.

Taigi, išorinio miestovaizdžio koncepcija formuoja urbanistinės koncepcijos sprendinius ir juos verifikuoja. Šis projekto etapas galėtų tapti pagrindu tolesniems užstatymo fizinių parametrų reglamentavimams, nes remiantis juo galima identifikuoti užstatymo gabaritų ribines reikšmes, kurios leistų formuoti ir kontroliuoti teritorijos išorinį miestovaizdį ir bendra miesto vizualinį identitetą.

4.1.1.4 Teritorijos vidinio miestovaizdžio koncepcija

Formuojant miestovaizdį svarbus ne tik minėtas teritorijos miestovaizdžio suvokimas viso miesto kontekste (išorinis miestovaizdis), tačiau ir vidinis miestovaizdis, kuris suvokiamas judant teritorijos viduje. Pastarasis galbūt galėtų būti vertinamas netgi kaip dar svarbesnis, nes nuo jo kokybės tiesiogiai priklauso jame esančių žmonių pojūčiai (iš kurių išplaukia įvairūs socialiniai, kultūriniai ir ekonominiai padariniai – miesto funkcionavimas), tuo tarpu išorinis miestovaizdis yra labiau statistinis vienetas viso miesto panoramose, aktualus miesto reprezentacijai (atvirukams) ir apžvalgos vietų lankytojų estetiniam pasitenkinimui. Šioje diskusijoje vertėtų atsakyti, ar prioritetas teikiamas estetiškai miesto panoramai ar kokybiškam atskirų miesto dalių funkcionavimui.

Taigi, siekiant sukurti pilnavertį vidinį teritorijos miestovaizdį, formuojamos trys pagrindinės judėjimo ašys/trasos: Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių, Vytauto prospekto – Žemųjų Šančių, ir Girstupio upelio vagos. Vidinis miestovaizdis formuojamas atsižvelgiant į potencialaus asmens judančio erdvėje suvokimą, todėl kuo daugiau judančių asmenų – tuo aktualesnė trasa. Vidinio miestovaizdžio kinestetinis suvokimas jau aptartas analitinėje – metodinėje dalyje. Dėl šių aplinkybių pasirinktos trys pagrindinės trasos vertinamos individualiai abejomis judėjimo kryptimis (51 – 53 pav.).



51 pav. Vytauto prospekto – Žemųjų Šančių trasa (autorius schema)

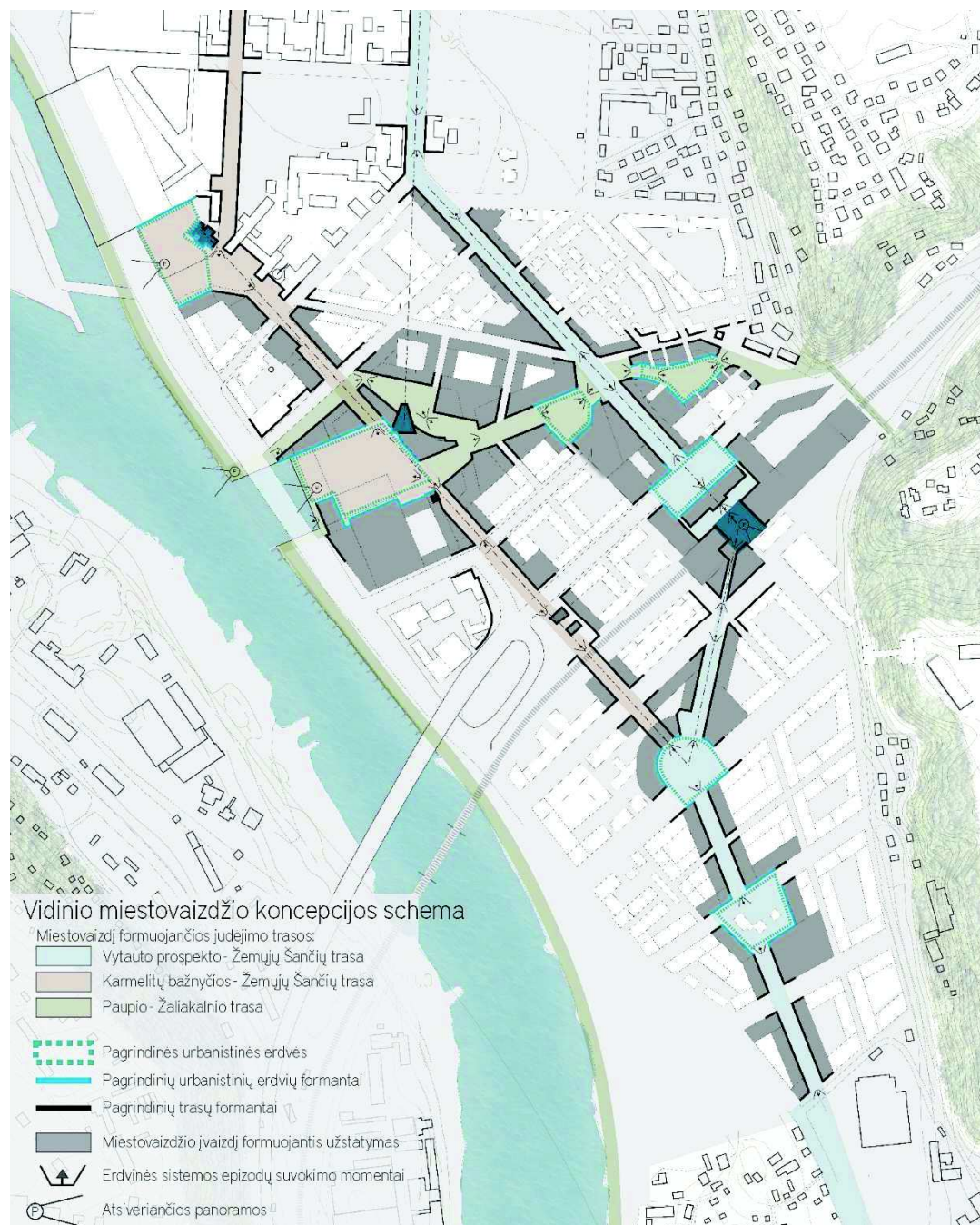


52 pav. Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių trasa (autorius schema)



53 pav. Girstupio upelio vagos trasa (autorius schema)

Pagrindinėse judėjimo trasose identifikuojami reikšmingi erdvinės struktūros mazgai – aikštės. Taip pat analizuojamas kinestetinis erdvinės struktūros suvokimas: išskiriami erdvinių epizodų suvokimo momentai, kurie veikia kaip apžvalgos taškai išorinio miestovaizdžio koncepcijoje; bei panoraminės apžvalgos taškai, iš kurių atsiveria kitų miesto dalių vaizdai. Erdvinių epizodų suvokimo momentai ir panoraminės apžvalgos taškai yra reikšmingi projektuojant konkrečius užstatymo elementus ir vertinant jų įtaką bendram miestovaizdžiui (54 pav.).



54 pav. Vidinio miestovaizdžio koncepcijos schema

Šiose pagrindinėse trasose išskirtas užstatymas, kuris labiausiai veikia vidinio miestovaizdžio kokybę, o užstatymo kompozicinė orientacija, fiziniai parametrai suprojektuoti taip, kad užtikrintų kokybišką, estetišką, dinamišką ir unikalią patirtį judant pagrindinėmis teritorijos trasomis (vertinant kinestetiniu požiūriu). Reikšmingai miestovaizdį formuojančio užstatymo identifikavimo prasmė paremta siekiu be pagrindo nekomplikuoti visos urbanistinės struktūros formavimo, o urbanistines ir architektūrines priemones bei kontrolės mechanizmus koncentruoti ten, kur to labiausiai reikia. Šį principą iliustruoja teiginys, jog vidiniui miestovaizdžiui didelę įtaką turi aikštę formuojantis užstatymas, tačiau ne kvartalo viduje esantys foninio užstatymo objektai. Toks nevienalytis užstatymo traktavimas leidžia identifikuoti charakteringas užstatymo grupes – urbanistinius kompleksus, formuojančius tam tikro erdvinės struktūros epizodo meninę kokybę.

Taigi, būtent vidinio miestovaizdžio aspektas leidžia urbanistinės koncepcijos lygmenyje užkoduoti užstatymo kompoziciją, meninius sprendinius ir fizinius parametrus, kurie nulemtų vienalyti konkrečios teritorijos vizualinę identitetą.

4.1.1.5 Architektūrinės urbanistinės miestovaizdžio koncepcijos verifikavimas ir išvados

Koncepcijos sprendiniai verifikuojami įstatant siūlomos struktūros vaizdą į charakteringas apžvalgos panoramas ir vertinant padarinius. Verifikacijai pasirinktas vaizdas nuo M.K.Čiurlionio tilto, iš kur teritorija pažvelgiama visų atvykstančių iš kitapus upės (55 pav.). Rezultatai rodo, jog kuriama urbanistinė struktūra atitinka miestovaizdžio formavimo modelį: virš foninio užstatymo išsaugoma šlaitų “žalioji juosta”, ją kerta tik pagrindinės dominantės; taip pat formuojama artikuliuota upės erdvė.



55 pav. Koncepcijos verifikacija charakteringame apžvalgos taške – nuo M.K.Čiurlionio tilto (autoriaus schema)

Taigi, apibendrinant Kauno stoties rajono miestovaizdžio urbanistinę koncepciją formuluojamos išvados:

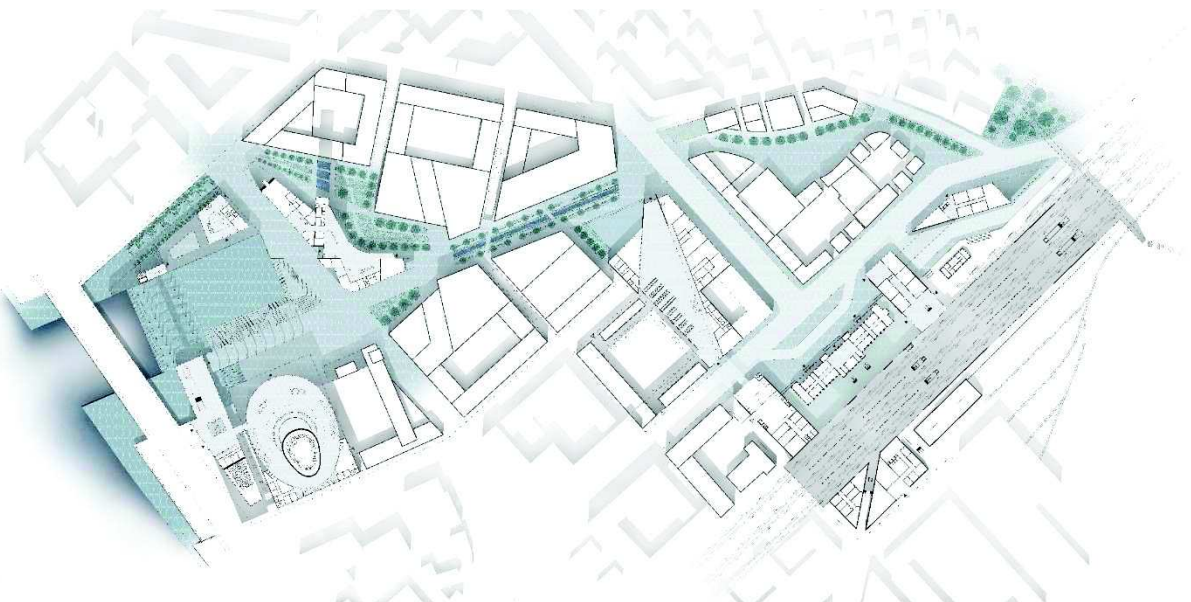
Parengtoje urbanistinėje koncepcijoje derinami du pagrindiniai kompozicijos principai: identiteto siekio ir prisitaikymo prie konteksto. Siūloma urbanistinė struktūra su miesto centrine dalimi jungiasi į vieningą urbanistinių erdvių sistemą, formuoja tankų, miesto centrui būdingą urbanistinį audinį; laikosi miestui būdingų miestovaizdžio formavimo principų. Projektuojama teritorija po senamiesčio ir Naujamiesčio taptų trečiąja miesto centro dalimi.

Siūlomas urbanistinės masės aukštingumas respektuoja Kauno miestui būdingus miestovaizdžio formavimo principus. Racionali ir jungčių siekiu paremta gatvių sistema formuoja naują, tankesnį gatvių tinklą, kuris sprendžia teritorijos transporto judėjimo sistemos ir erdvinės struktūros trūkumus. Sukurta hierarchinė urbanistinių erdvių sistema ir funkcionavimo scenarijus, kurie užtikrins teritorijos pilnavertį funkcionavimą ir kaip miesto vartų, ir kaip naujojo miesto centro ir kaip humaniškos gyvenamosios aplinkos. Teritorijos erdvinės struktūros pagrindinės trasos sujungia istorinį miesto centrą su Žemaisiais Šančiais, o skersinės erdvinės jungtys integruoja Žaliakalnio ir Aukštųjų Šančių teritorijas, bei formuoja patekimus prie upės.

Urbanistinės struktūros sprendiniai užtikrina savitą stoties rajono identitetą, kuris tam tikrais elementais kontrastuoja su istorinių miesto dalių tradicijomis ir taip kuria unikalumą. Konteksto respektavimo ir išskirtinių elementų balansas yra būtinas, formuojant harmoningą ir šiuolaikinius lūkesčius pateisinančią urbanistinę struktūrą. Šio balanso paieškos reikalauja architekto – urbanisto profesinių kompetencijų, kurios leistų išsaugoti miesto istorinį paveldą ir leisti miestui evoliucionuoti. Kauno stoties rajono urbanistinėje koncepcijoje šių tikslų siekiama pasitelkiant išorinio ir vidinio miestovaizdžio formavimo metodus.

4.1.2 TERITORIJOS FRAGMENTO DETALIZACIJA

Koncepcijos detalizacijai pasirinktas urbanistinės struktūros fragmentas, apimantis naujai formuojamą skersinę erdvinę jungtį, įprasminančią istorinę Girstupio upelio vagos vietą (56 pav.). Ši jungtis jungia Nemuno upės pakrantę (vakaruose) su aukštutinės Nemuno slėnio terasos šlaitais (rytuose).



56 pav. Detalizuojamo urbanistinės koncepcijos fragmento schema (autorius schema)

Pasirinktas fragmentas yra vienas reikšmingiausių kuriamos urbanistinės struktūros elementų – apima du charakteringiausius formuojamus urbanistinius kompleksus: stoties ir paupio aikštės. Šie urbanistiniai kompleksai žymi detalizuojamos jungties sankirtos taškus su miesto

erdvinės sistemos pagrindinėmis trasomis (Vytauto prospekto – Žemųjų Šančių ir Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių). Šie du kompleksai perteikia dualistinę detalizuojamo fragmento reikšmę. Stoties urbanistinis kompleksas tai esamo, istorinio stoties rajono identiteto tęsinys, kuriame stotis ir toliau dominuoja kaip pagrindinis komplekso objektas, o istorinis užstatymas respektuojamas formuojant savitą „stoties rajono senamiestį“, esantį į rytus nuo Vytauto prospekto. Paupio aikštė – tai iš esmės naujai kuriamas urbanistinis kompleksas, su aukštybiniu pastatu, akcentuojančiu naujai formuojamą individualų stoties rajono miestovaizdį. Šiame komplekse dominuoja ne Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių trasa, o skersinė jungtis ir jos kulminacijos taškas pasiekus upę – paupio aikštę.

Detalizuojamas teritorijos fragmentas atskleidžia simbolinę stoties rajono miestovaizdžio koncepcijos prasmę, derinant istorinius identiteto ženklus su naujai kuriamu vietos įvaizdžiu. Šiame fragmente atsispindi pagrindiniai urbanistinės analizės rezultatų sprendiniai: suformuota artikuliuota urbanistinių erdvių struktūra ir skersinės jungtys; atskleidžiami ir panaudojami gamtinių elementų, kaip rekreaciniai resursai, suteikiant jiems detalizuojamo koncepcijos fragmento pradžios ir pabaigos vaidmenį; taip pat kuriamas unikalus, Naujamiesčio neimituojantis miestovaizdis, kuris savo dinamiškomis erdvinėmis struktūromis reikšmingai skiriasi nuo Naujamiesčio reguliaraus ir griežto urbanistinio audinio.

Tolesnėse darbo dalyse bus detalizuojami stoties ir paupio aikštės urbanistiniai kompleksai, atskleidžiau jų kompozicijos principus, tipologiją, planinius sprendinius ir reikšmę miestovaizdžio formavimui.

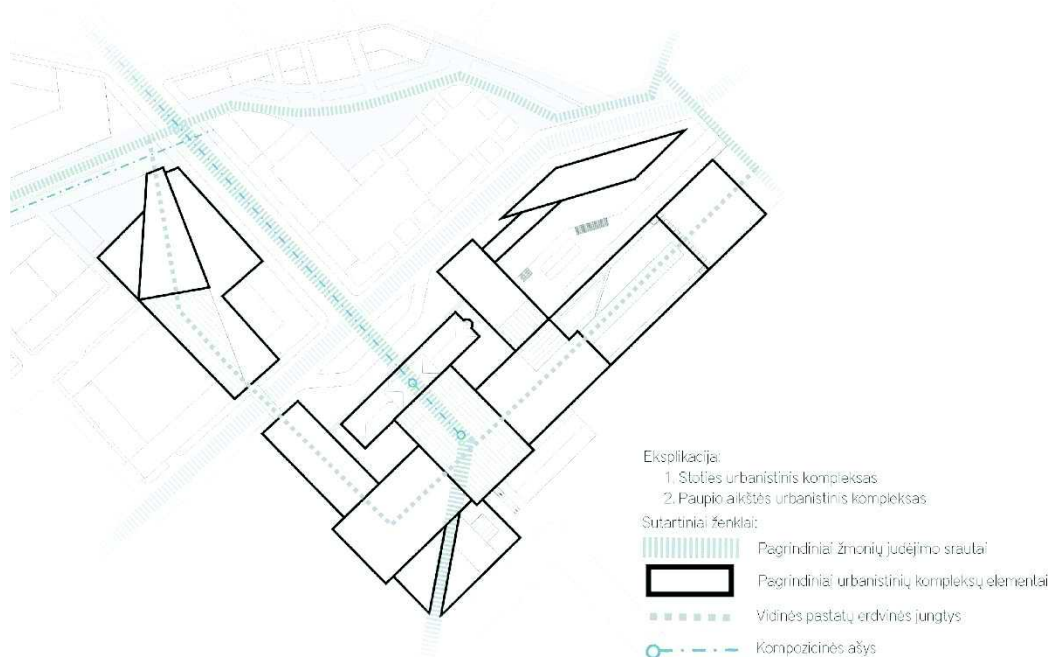
4.2 URBANISTINIŲ KOMPLEKSŲ DETALIZACIJA

4.2.1 CHARAKTERINGŲ URBANISTINĖS KONCEPCIJOS MAZGŲ TŪRINIS - ERDVINIS SPRENDINYS

4.2.1.1 Stoties urbanistinis kompleksas

Kompozicija

Stoties urbanistinis kompleksas – tai rytinėje detalizuojamo urbanistinės koncepcijos fragmento dalyje esantis objektas (57 pav.). Kompleksą sudaro du pagrindiniai elementai: autobusų stotis ir geležinkelio stotis. Autobusų stotis – projektuojama naujoje vietoje, greta geležinkelio stoties, nes senosios stoties vieta urbanistinėje struktūroje nepritaikyta intensyviems autobusų srautams, o atstumas apsunkina tranzitinius srautus tarp stočių. Esama sovietinio realizmo stiliaus geležinkelio stotis vertintina kaip vertingas ir saugotinas objektas, todėl ji išsaugoma nepakitusi, ją ‘apglėbiant’ nauju stoties terminalu, kuris formuotų kvartą ir artikuliuotų geležinkelio stoties aikštės erdvę, kuri šiuo metu yra nesuformuota ir tapusi paprasčiausiu šaligatviu. Geležinkelio ir autobusų stotys tarpusavyje sujungiamos virš gatvės projektuojama galerija, kuri leistų abiems objektas veikti sinergiškai.



57 pav. Stoties urbanistinio komplekso kompozicinė schema (autoriaus schema)

Komplekso kompozicinis sprendimas pasirinktas siekiant akcentuoti svarbias urbanistines kompozicines ašis, kurių susikirtimo taškas ir yra projektuojamas objektas. Pagrindinis stoties terminalo tūris projektuojamas virš bėgių, išilgai jų – iš rytų į vakarus, taip siekiant akcentuoti Girstupio upelio griovos (geležinkelio) ašį. Šios ašies susikirtimo su Vytauto prospekto ašimi vietoje projektuojama dengta aikštė – aukščiausias pastato akcentas, dominantė (58 pav.). Ši aikštė numatoma ne tik kaip centrinis pastato vidinės erdvių sistemos dėmuo, tačiau ir kaip svarbus miesto (ir rajono) urbanistinių erdvių struktūros mazgas. Į šią aikštę taip pat nukreipta ašis, jungianti numatomą urbanistinį kompleksą pietų pusėje. Dėl šios priežasties pastato pietiniame kampe projektuojama svarbi, charakteringa jungtis su gretimomis urbanistinėmis struktūromis.



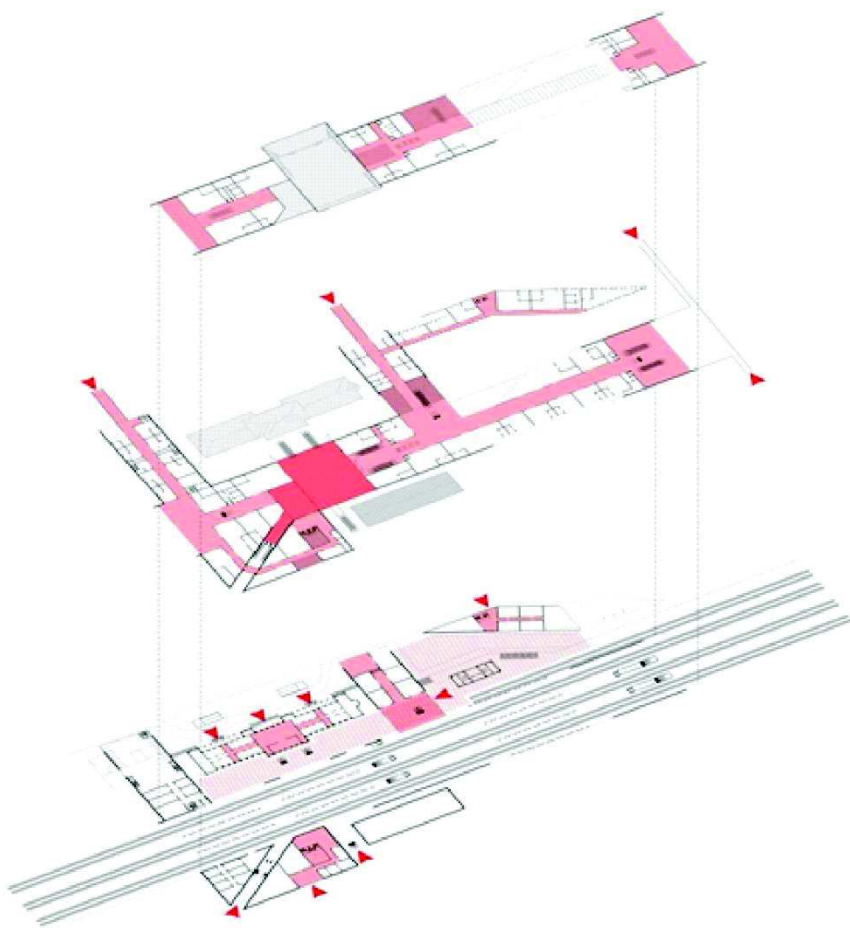
58 pav. Projektuojamos geležinkelio stoties skersinio pjūvio schema (autoriaus schema)

Šiaurinėje pusėje projektuojamas atskiras tūris, taip pat sujungtas su stotimi galerija, siekiant formuoti M. K. Čiurlionio gatvės erdvę, o taip pat sukuriant vidinę kvartalo kiemo erdvę, kurioje

numatoma viešojo transporto stotelė. Šiaurės rytinėje pusėje terminalas siekia dabartinio pėsčiųjų viaduko vietą. Numatomi patekimai į stoties terminalą nuo Žaliakalnio ir Aukštųjų Šančių rajonų per modernizuotą viaduką. Taip pasiekiamas maksimalus jungčių kiekis ir stoties terminalas tampa jungtimi tarp skirtingų miesto struktūrinių dalių.

Planinė erdvinė struktūra

Soties komplekso pirmame aukšte prioritetą teikiamas geležinkelio stoties funkcijai. Numatomi penki peronai su 8 geležinkelio keliais, iš kurių 6 – pravažiuojami. Peronai dengti – virš jų įrengtas terminalas. Patekimai į terminalą numatomi pietinėje pusėje esančiais eskalatoriais, taip pat per pietiniame korpusė projektuojamo muziejaus vidinę struktūrą (šis objektas turi patekimus tiek iš gatvės, tiek iš aikštės antrojo aukšto lygyje). Šiaurinėje pusėje patekimas į terminalą numatomas per korpusą, skiriantį dabartinę geležinkelio stotį nuo viešojo transporto kiemo. Taip pat eskalatoriai jungia esamos stoties prieigas su aikšte (59 pav.).



59 pav. Geležinkelio stoties komplekso planinės struktūros schema (autoriaus schema)

Antrame aukšte numatoma komercinės patalpos išsidėsčiusios aplink vidinę erdvinę sistemą, kuri jungia geležinkelio stotį su numatoma autobusų stotimi; taip pat su viaduku tarp Žaliakalnio ir Aukštųjų Šančių rajonų. Šio aukšto planinėje struktūroje pagrindinis elementas –

dengta aikštė. O vidinėse pastato erdvėse numatomi dar trys erdvinės struktūros mazgai, kuriantys artikuliuotą erdvinę struktūrą. Šiu mazgų vietoje taip pat projektuojami vertikalieji ryšiai.

Trečiojo aukšto lygyje projektuojamos taip pat komercinės paskirties zonos. Jų numatomos trys – po kiekvieną virš minėtų erdvinės struktūros mazgų. Kaip ir minėta objekto kompozicijos aprašyme, pagrindinis struktūrinis elementas, ne tik kompozicijoje, bet ir planinėje struktūroje yra terminalas, kurio ašis sutampa su Girstupio upelio griovos (geležinkelio) ašimi. Kiti korpusai tarnauja kaip skersinės erdvinės ataugos.

Tokia stoties komplekso planinė struktūra užtikrina maksimalų pasiekiamumą iš aplinkinių urbanistinių struktūrų ir taip pat padeda pastatui funkcionuoti kaip jungčiai tarp pietinės ir šiaurinės soties rajono dalių.

Architektūrinė raiška

Komplekso architektūra projektuojama santūri, šiaurės vakarų pusėje turinti simetrijos elementų (60 pav.). Taip siekiama respektuoti esama geležinkelio stotį, suteikiant jai naujos kokybės urbanistinį kontekstą. Pastato konstrukcijoms, aikštės stogui naudojamos kryžminės santvaros savo charakteriu primenančios Kauno geležinkelio tilto motyvus. Pastato tūris derinamas pakankamai uždaras, vizualiniai ryšiai akcentuojami pagrindinės kompozicinės ašies (geležinkelio bėgių) kryptimis, taip leidžiant viduje esantiems lankytojams stebėti atvykstančius ir išvykstančius traukinius.



60 pav. Stoties urbanistinio komplekso vizualizacija Nr. 1 (autoriaus schema)

Nepaisant statiškos kompozicijos, naudojamos pasvirusios briaunos, tai siekiant aiškiai atskirti modernu stoties terminalą nuo senosios stoties. Dengta aikštė yra atvira Vytauto prospekto

ašies kryptimi, tai siekiant atspindėti, jog stotis – tai ne riba, ne baigtinis taškas, o jungtis, už kurios, kitoje geležinkelio pusėje, miesto urbanistinių erdvių sistema tęsiasi.

Komplekso aukštingumas numatomas artimas foniniam aplinkinių kvartalų aukštingumai. Aukštesnė numatoma tik aikštės denginio konstrukcija, kuri aplinkinėje urbanistinėje struktūroje veiktų kaip dominantė.

Susisiekimas

Komplekso lankytojai stotį pasiekti gali per jau minėtus patekimus: viaduką tarp Žaliakalnio ir Aukštųjų Šančių; esamą geležinkelio stotį ir pro pietinėje pusės esantį įėjimą iš naujojo stoties rajono pusės (61 pav.). Vidiniame kieme šiaurinėje pusėje numatoma nuo gatvės triukšmo šiek tiek apsaugota viešojo transporto stotelė. Numatoma, jog viešasis transportas įsuktų į kiemą, sustotų stotelėje, ir po to išvažiuotų pro kitą išvažiavimą vienpusio eismo principu.



61 pav. Stoties urbanistinio komplekso vizualizacija Nr. 2 (autoriaus schema)

Vakariniam pastato korpusui numatoma krovinių privažiavimas su rampa ir techninėmis patalpomis, techniniais liftais skirtais patenkinti komercinių funkcijų poreikius. Patekimas į šį krovinių parkingą formuojamas iš vakarinės pastato pusės, iš skersgatvio vedančio iš M. K. Čiurlionio gatvės. Tiesiai iš šios gatvės, pridėtinės eismo juostos pagalba, numatomas patekimas į daugiaaukštį požeminį parkingą, skirtą keleiviams, lankytojams ir t.t... Vertikaliaisiais ryšiais iš požeminio parkingo patenkama į antrame aukšte esančias komercinio objekto vidinę erdvę.

Apibendrinimas

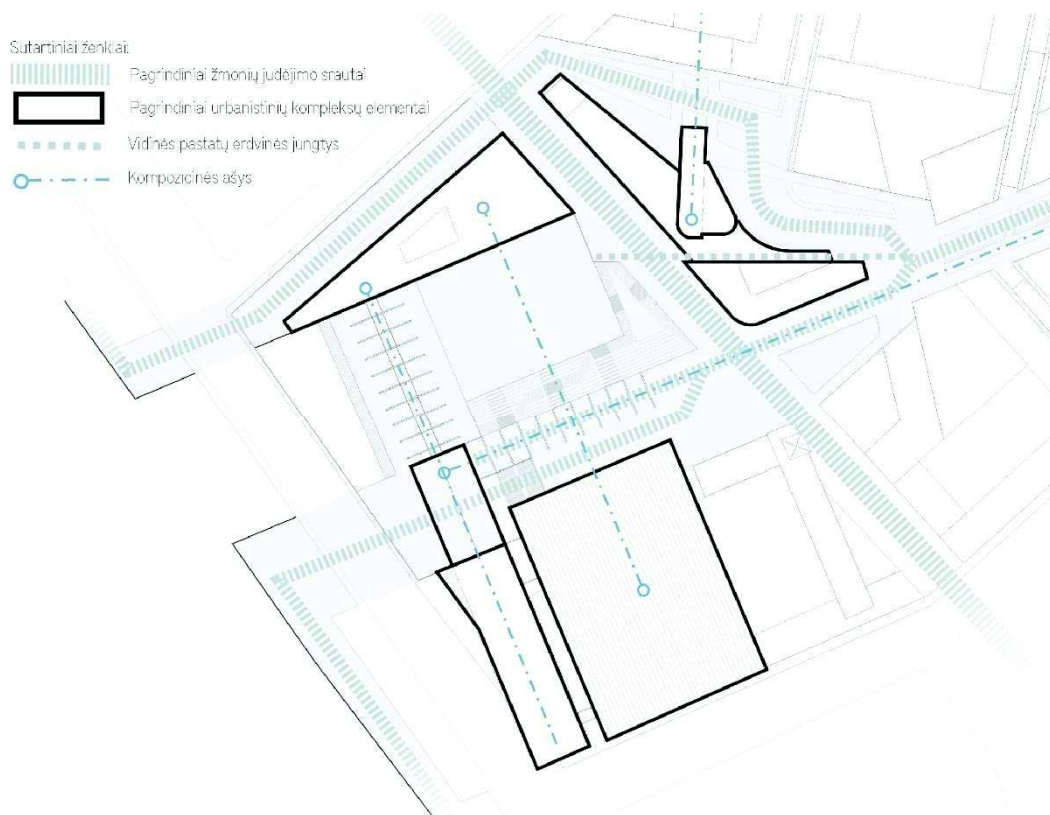
Projektuojamas geležinkelio stoties kompleksas savyje derina dvi tipologines – funkcines savybes: geležinkelio stoties ir komercijos. Planinė struktūra užtikrina maksimalų jungčių su aplinkinėmis struktūromis kiekį, leidžia atskirti srautus žmonių suinteresuotų tik transporto funkcija. Kompoziciniu aspektu kompleksas pabrėžia svarbiausias urbanistinės kompozicijos ašis, veikia kaip dominantė ir centrinis urbanistinių erdvių sistemos mazgas. Sukurta erdvinė sistema ir

estetinė kokybė leidžia patenkinti miesto identiteto ir reprezentacijos uždavinius. Svarbus dėmesys skiriamas esamos geležinkelio stoties pastato išsaugojimo, respektavimo ir naujos aplinkos kokybės kūrimo uždaviniams. Komplexas veikia ne tik kaip komercinis – infrastruktūrinis objektas, tačiau ir kaip jungtis tarp dviejų stoties rajono dalių.

4.2.1.2 Paupio aikštės urbanistinis kompleksas

Kompozicija

Paupio aikštės urbanistinis kompleksas – tai vakarinėje detalizuojamo koncepcijos fragmento dalyje esantis objektas, kurio elementai išsidėstę aplink naujai formuojamą aikštę (62 pav.). Komplexą sudaro trys pagrindiniai objektai: ekspozicinės tipologijos objektas šiaurinėje aikštės pusėje, žiūrovinės paskirties objektas (koncertų salė) – pietinėje dalyje, ir komercinės – administracinės tipologijos objektas rytinėje dalyje.



62 pav. Paupio aikštės urbanistinio komplekso kompozicijos schema (autoriaus schema)

Objektų kompozicinė orientacija nulemta detalizuojamo koncepcijos fragmento erdvinės jungties, kuri, susikirsdama su Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių urbanistinės sistemos trasa ir įsiliedama į pakrantės erdvę suformuoja erdvinės struktūros mazgą – aikštę. Paupio aikštė projektuojama buvusio stambiausio teritorijos pramoninio statinio vietoje taip simboliškai sukuriant erdvės ir masės inversiją: iki šiol buvusio didelių gabaritų tūrio vietoje kuriama erdvė, o vietoje jį iki šiol supusios nesuformuotos erdvės kuriamas užstatymas. Tokia kompozicinė idėja

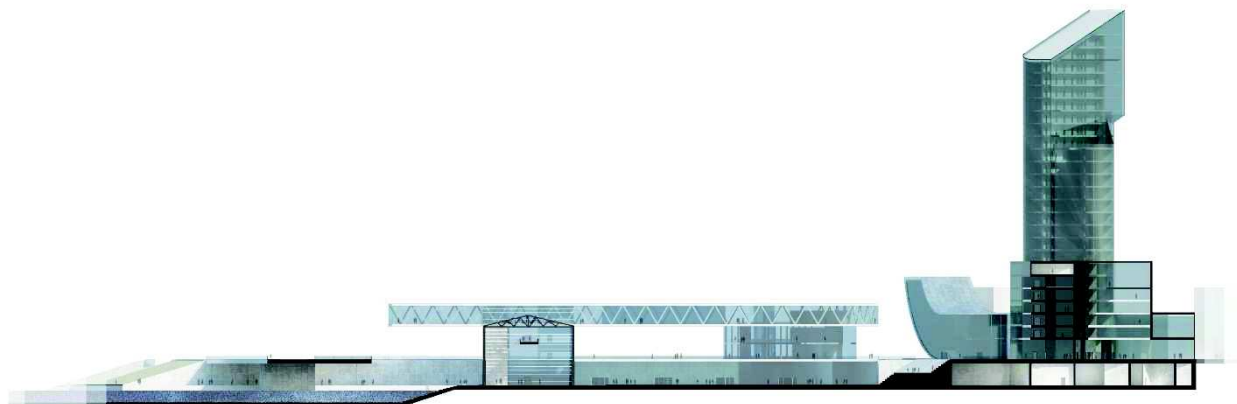
kilo siekiant atspindėti stotis rajono miestovaizdžio transformaciją ir atsinaujinimą; pabrėžiant naujai kuriamą vietos identitetą.

Vietos istorinis pramoninis identitetas įprasminamas paliekant dalį pramoninio objekto konstrukcijų, kurios naujoje aikštėje veikia kaip erdvė formuojantis, tačiau vizualinius ryšius išsaugantis užstatymas. Šios išsaugotos konstrukcijos suvokiamos kaip urbanistinio komplekso simbolis, atspindintis istorinio konteksto svarbą naujai formuojamame miestovaizdyje (63 pav.).



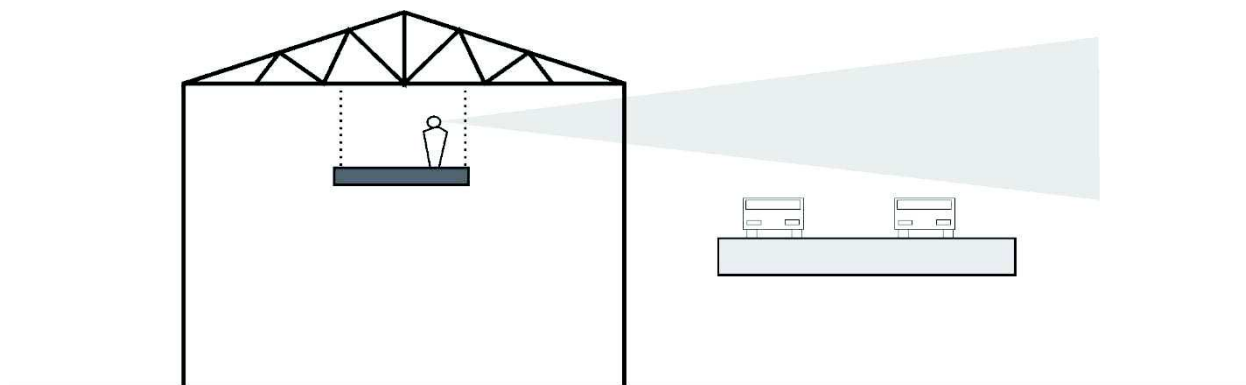
63 pav. Esamas pramoninis objektas, kurio konstrukcijos išsaugomos (autorius schema)

Karaliaus Mindaugo prospektas – tai stiprus fizinis barjeras, kuris izoliuoja upę nuo urbanistinės struktūros. Dėl šios priežasties aikštė projektuojama įgilinta, upės pakrantės lygyje, o gatvė viaduku nukreipiama virš formuojamos prieplaukos. Toks sprendimas leidžia sukurti aikštės fizinį ryšį su upe, ir išsprendžia vizualinių ryšių problemą, kuri būtų atsiradusi aikštę paliekant gatvės lygyje – transporto eismas blokuotų vizualinius ryšius ir dehumanizuotų aikštę (64 pav.).



64 pav. Paupio urbanistinio komplekso skersinio pjūvio schema (autorius schema)

Vizualinių ryšių problema taip pat sprendžiama ir fizine jungtimi tarp galerijos ir koncertų salės. Ši jungtis – tai tiltas, pakabinamas ant išsaugomų pramoninio objekto konstrukcijų, veikiantis kaip apžvalgos aikštelė, leidžianti stebėtojai matyti gatvės eismo neužstotą senamiesčio siluetu. Taigi, vizualinis ryšys su upės erdviu kanalu formuojamas aikštės lygyje (po gatve) ir apžvalgos tilto lygyje (virš gatvės) (65 pav.).



65 pav. Projektuojamo apžvalgos tilto veikimo schema (autoriaus schema)

Planiniai erdvinė struktūra

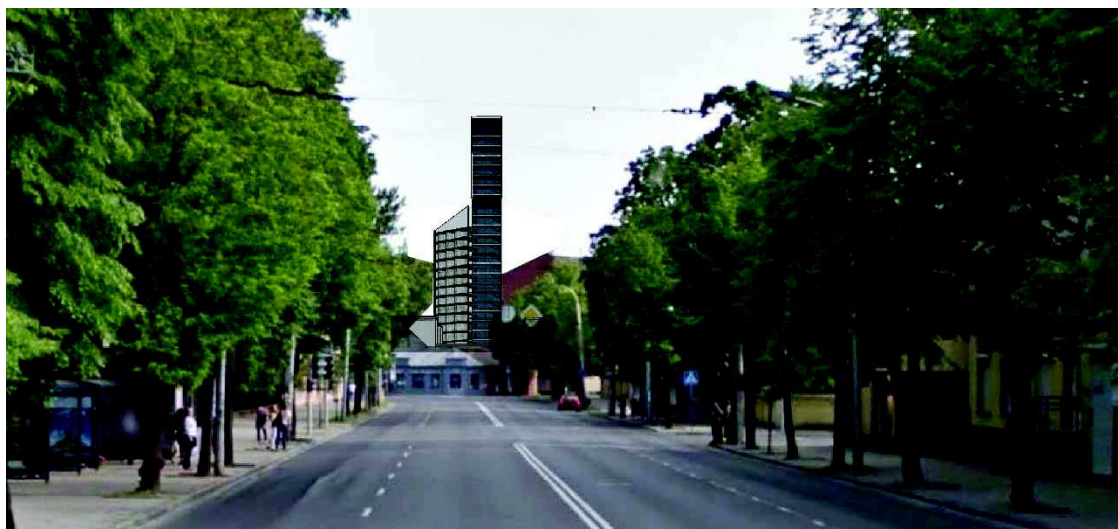
Koncertų salę sudaro du tūriai: didysis salės ir mažasis pakrantės tūriai (67 pav.):

- Didysis salės tūris – tai koncertų salės ir vesibiliulinių erdvių sistema, sudaryta iš 5 pagrindinių aukštų: techninių patalpų ir pakrantės lygyje, vestibulio (rūbinės, baro) pirmame aukšte, foje antrame aukšte, ir balkonų galerijų 3 ir 4 aukštuose. Aukštus jungia į aikštę orientuoti laiptai. Kiekviename aukšte projektuojama fizinė jungtis su paupio tūriu.
- Paupio tūryje projektuojamas pagrindinis vertikaliųjų ryšių mazgas, auditorinė ir lygiagrindė salės (antrame ir trečiame aukštuose), restoranas su vaizdu į upę pakrantės lygyje. Pirmame pastato aukšte numatomas pagrindinis pateikimas, orientuotas į detalizuojamo koncepcijos fragmento jungties urbanistinę ašį. Šia ašimi nuo autobusų stoties judantis žmogus galėtų arba eiti tiesiai pro konstrukcijų kolonadą ir patekti į pastato vidų, arba pasukti kairiau, ir nusileidęs laiptais po koncertų salės įėjimo tūriu patekti į upės pakrantę. Įėjimo tūris šiuo atveju veikia tiek kaip erdvinės jungties baigtinis taškas, tiek kaip vieną iš etapų ženklinantis objektas. Antrame pastato aukšte įėjimo tūris pereina į apžvalgos tiltą, vedantį galerijos link.

Galeriją sudaro 4 aukštai ir saugyklos papildomame požeminiame aukšte. Aikštės lygyje numatomas aktyvus, atviras fasadas, kuriame galėtų būti organizuojami tiesioginiai pateikimai į galerijos aikštės lygio ekspozicines erdves. Pirmas pastato aukštas pasiekiamas laiptais nuo prieplaukos arba nuo Karmelitų – Žemųjų Šančių trasos. Pirmas pastato aukštas yra santykinai mažai užstatytas, formuojant daugiau nei pusę pastato ploto užimančią lauko terasą, virš kurios driekiasi 3-iojo aukšto tūris. Pastate projektuojami du vertikaliųjų ryšių mazgai: greta apžvalgos tiltelio, ir kitoje pastato pusėje – aplink aukštus tarpusavyje jungiantį atriumą.

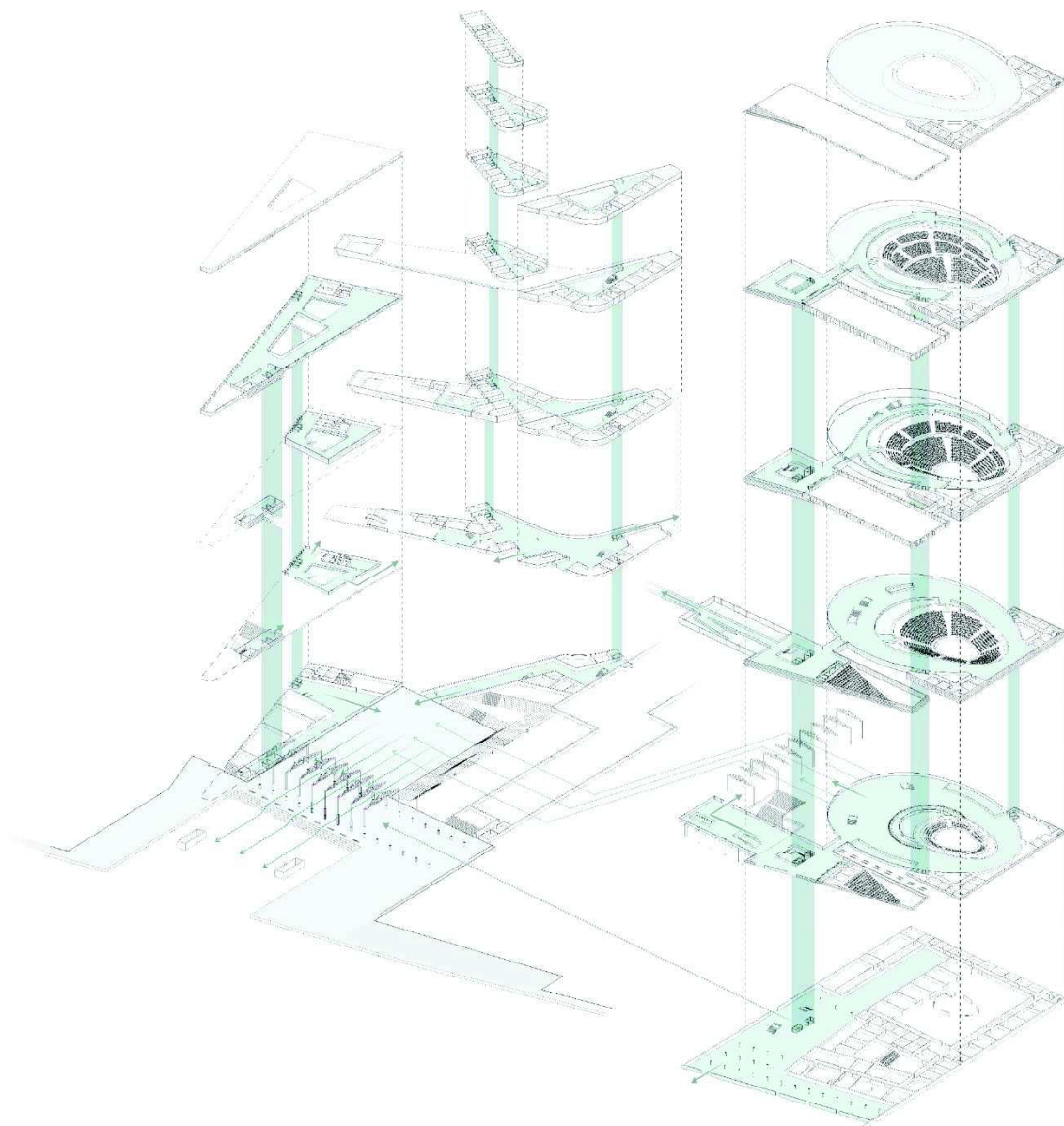
Komercinis – administracinis objektas susideda iš trijų pagrindinių tūrių:

- Horizontalusis tūris veikia kaip stilobatas jungiantis visus korpusus, orientuotas lygiagrečiai Karmelitų – Žemųjų Šančių trasos. Šiauriniame gale užsriestas pastato tūris akcentuoja srautų išsiskyrimo momentą: judėti tiesiai link Žemųjų Šančių, ar kairiau, pro Girstupio upelio trasą link stoties urbanistinio komplekso.
- Žemesnysis pietinis korpusas – tai į pėsčiųjų alėją (Girstupio upelio trasą) orientuotas tūris, taip pat paryškinantis srautų išsiskyrimo momentą: tiesiai judantys žmonės patenka į paupio aikštę, o dešiniau judantys – pasiektų Karmelitų bažnyčios aikštę. Objekto vertikalieji ryšiai numatomi aplink centre esantį atriumą.
- Vidurinis korpusas – tai aukštybinis akcentas (96,60 m aukščio), ryškiausias stoties rajono miestovaizdžio elementas, orientuotas į Vytauto prospekto šiaurinės dalies ašį. Aukštybinės dalies tūris ties 58,3m altitute siaurėja ir iš atriuminės struktūros pereina į koridoringą (66 pav.).



66 pav. Projektuojamo vertikalinio akcento poveikis Vytauto prospekto šiaurinės dalies perspektyvoje (autoriaus schema)

Objekto pagrindiniai įėjimai numatomi stilobatineje dalyje, orientuoti į aikštės pusę ir į Girstupio upelio trasos pusę. Pastato pirmas aukštas veikia kaip tranzitinė jungtis generuojanti lankytojų srautus. Iš pirmo aukšto nusileidus į požeminį lygį patenkama tiesiogiai į aikštę.



67 pav. Paupio urbanistinio komplekso planinės erdvinės struktūros aksonometrinė schema (autoriaus schema)

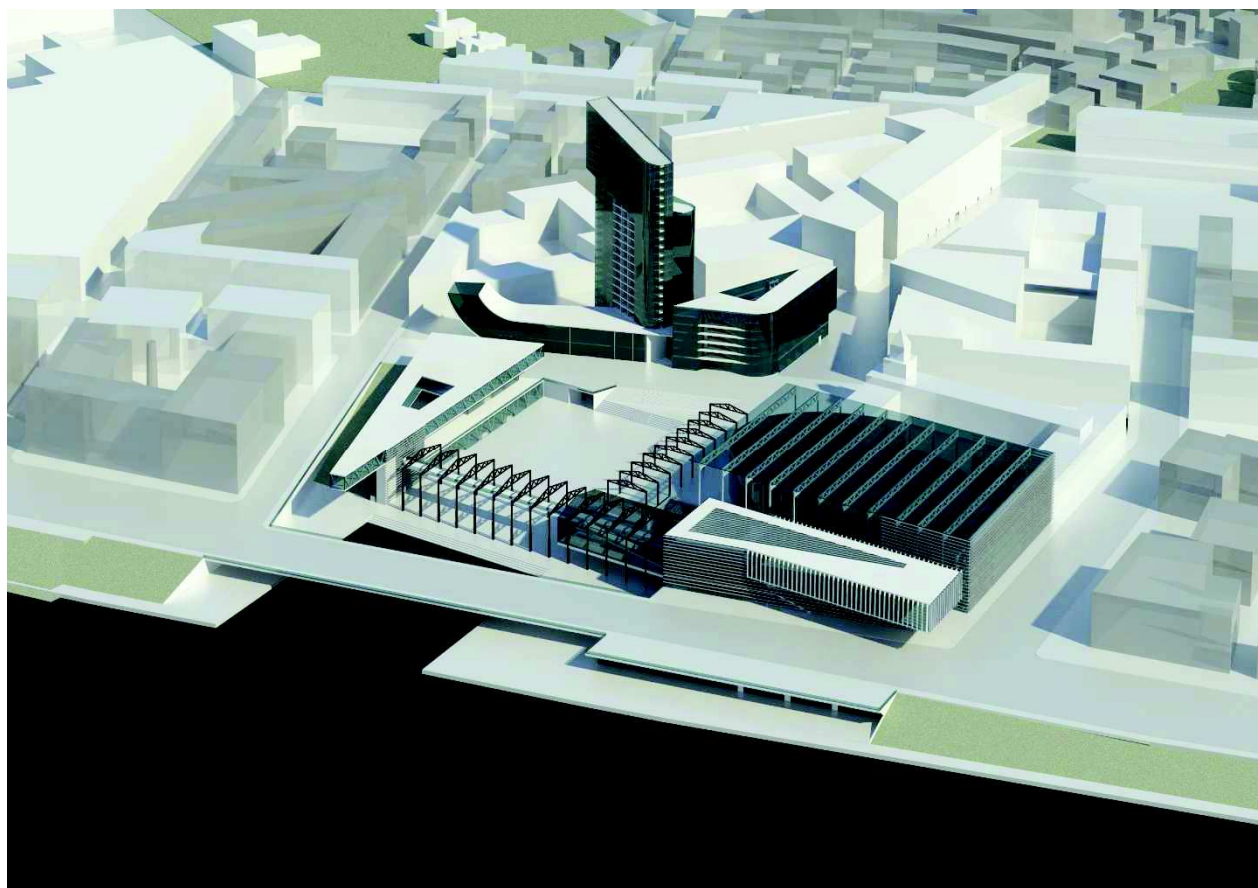
Architektūrinė raiška

Komplekso architekturine raiška siekiama kontrasto principu atspindėti pramoninės teritorijos praeities ir naujojo miestovaizdžio priešpriešą. Remiantis šia idėja, pastatų architektūroje naudojami grubūs, griežtų formų konstrukciniai elementai kontrastuojantys su plastiškais formomis (68 pav.).

Komercinio-administracinio pastato šiaurinis korpusas plastišku siluetu užrietas į viršų, formuojant srautų išsyrimo efektą, o vidinėse pastato erdvėse sukuriant dinamišką erdvę, kurioje gali atsirasti pastato erdvinės struktūros atraktoriai: (pvz. oranžerija, terasinę interjero struktūrą ir t.t.). Pietinis pastato – kampas lenktos planinės struktūros, taip atspindint žymiosios Kauno

taprukario *art deco* stiliaus architektūros bruožus ir akcentuojant Girstupio upelio ir Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių erdvinės sistemos trasų sankirtą.

Galerijos ir koncertų salės turi griežtų formų, atspindintys juos jungiančioje aikštėje išsaugomas pramonės objekto konstrukcijas. Konstrukcijoms naudojami išreikšti masyvių santvarų motyvai ir fasadų skaidymas išorinėmis žaliuzėmis. Didžiojo salės tūrio formos plastiškos, o pati salė – apvalių dinamiškų formų, taip simboliškai perteikiant siūlomų kultūrinių funkcijų ir pramoninės teritorijos praeities skirtumus.



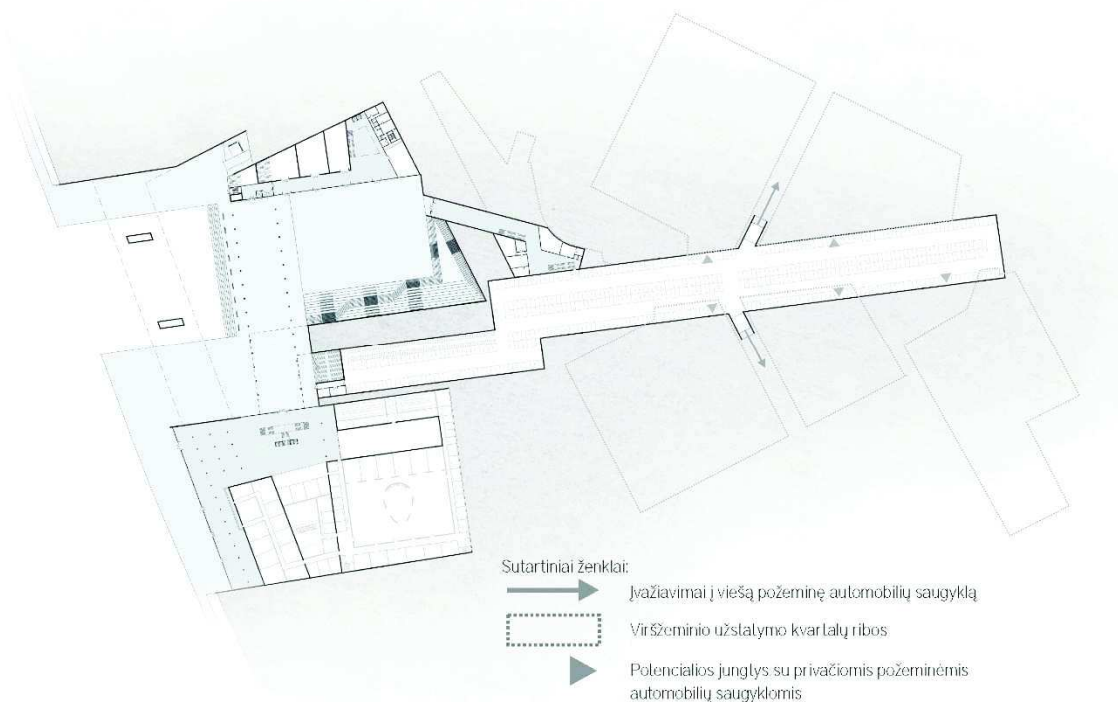
68 pav. Paupio urbanistinio komplekso vizualizacija (autoriaus schema)

Susisiekimas

Urbanistinio komplekso teritorijoje Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių erdvinės sistemos trasos atkarpoje eismas nenumatomas, gatvę paverčiant pėsčiųjų prioriteto zona. Tokia pat zona numatoma ir Girstupio upelio trasoje.

Šiuo sprendimu siekiama humanizuoti aplinką ir miestą transformuoti į patrauklią urbanistinių erdvių sistemą, kurioje žmonės judėtų pėsčiomis ar dviračiais, o ne automobiliais. Tačiau, siekiant patenkinti neišvengiamus susisiekimo ir funkcinius poreikius, formuojama viešosios požeminės automobilių saugyklos sistema, kuri būtų įrengta po Girstupio upelio erdvine trasa. Šis parkingas numatomas kaip viešas, visus objektus aptarnaujantis objektetas, tačiau numatomos ir privačių požeminių parkingų prisijungimo galimybės po atskirais pastatais (69 pav.).

Tokiu būtu automobilių parkavimas būtų perkeltas į požeminį lygį, o teritorijos lankytojams liktų kokybiškesnės, transportu perpildytos miesto urbanistinės erdvės.



69 pav. Požeminės automobilių saugyklos schema (autorius schema)

4.2.2 URBANISTINIŲ KOMPLEKSŲ DETALIZACIJOS SPRENDINIŲ VERIFIKACIJA IR IŠVADOS

Detalizuojamų urbanistinių kompleksų sprendiniai verfikuojami taikant panoraminių vaizdų analizės metodus ir analizuojant jų atitikimą su vidinio ir išorinio miestovaizdžio koncepcijomis. Šiame darbe detalizuoti urbanistiniai kompleksai atspindi Kauno miestovaizdžių sistemos modelio principus: foninis užstatymas neviršija terasos šlaitų želdinių fono, o teritorijos identitetą įprasminą charakteringi urbanistinių mazgų vertikalieji akcentai: aukštybinis pastatas esantis greta paupio, aikštes ir naujojo geležinkelio stoties terminalo stogo konstrukcija.

Projektuojami urbanistiniai kompleksai iliustruoja urbanistinės miestovaizdžio koncepcijos galimybes. Detalizuojant urbanistinius kompleksus siekiama perteikti urbanistinės koncepcijos principų perkėlimą ir taikymą konkrečiam architektūrinio ansamblio atveju, kuriame matytųsi miesto erdvinės struktūros sklandus perėjimas į konkrečios objekto erdvinę struktūrą, taip pagrindžiant atskirų pastatų kompozicinę orientaciją, tūrinę-erdvinę struktūrą ir meninės architektūrinės raiškos galimybes prisidėti prie vieningo teritorijos miestovaizdžio formavimo.

Stoties urbanistinis kompleksas projektuojamas kaip transporto ir komercinių funkcijų struktūra, veikiant ir kaip miesto vartai, ir kaip konkrečios teritorijos branduolys. Geležinkelio

stočių tipologijos specifika nulemia būtinybė stotį suvokti kaip jungtį, jungiančią geležinkelio izoliuotas urbanistines struktūras.

Paupio aikštės urbanistinis kompleksas atspindi naują teritorijos miestovaizdį, kuriame interpretuojami išlikę vertingi istoriniai elementai ir kuriamas šiuolaikinius poreikius ir vertybes atitinkantis miesto centro branduolys. Šiame komplekse projektuojamas aukštybinis vertikalinis akcentas taptų miesto siluetą papildančiu Kauno miesto simboliu, žyminčiu naują miesto raidos etapą.

4.3 EKSPERIMENTINĖS PROJEKTINĖS DALIES IŠVADOS

Eksperimentinės projektinės dalies rezultatai atskleidžia miestovaizdžio formavimo principų taikumumą sprendžiant miesto dalių identiteto problemas. Nuoseklus proceso algoritmas, prasidedantis koncepciniais modeliais ir besibaigiantis konkrečių pastatų struktūros projektavimu, leidžia sukurti miestovaizdžio viziją ir atskleisti jos įgyvendinimo specifiką ir metodus įvairiuose lygmenyse: teritorijos kaip miesto dalies, visos teritorijos, teritorijos fragmento, urbanistinio komplekso ir pastato.

Parengta stoties rajono architektūrinė urbanistinė miestovaizdžio koncepcija, paremta vidinio ir išorinio miestovaizdžio formavimo principais. Miestovaizdžio formavimo principų įtraukimas į urbanistinės struktūros formavimą leidžia ne tik pasiekti taisyklingą, formalų rezultatą, bet kartu ir kontekstualų, konkretaus miesto ir vietos identitetą atspindintį sprendinį. Toks urbanistinės koncepcijos formavimo metodas yra būtinas, siekiant išvengti globalizacijos procesams būdingo identiteto praradimo. To nepadarius, egzistuoja didelė rizika, kad rezultatas bus tik „...urbanistinė architektūrinė koncepcija“, bet ne „Kauno“ ir ne „stoties rajono“.

Eksperimentinėje projektinėje dalyje kuriama Kauno stoties rajono miestovaizdžio architektūrinė urbanistinė koncepcija, kurioje stoties rajonas formuojamas kaip organiška miesto centrinės dalies tąsa, kuri respektuoja gretimas istorines miesto centro dalis, tačiau kartu ir kuria savitą, tik tai vietai būdingą identitetą. Koncepcijos sprendiniai iliustruojami detalizuojamame fragmente, apimančiame du charakteringiausius urbanistinius kompleksus. Šių kompleksų detalizacijos etape sukurti stoties ir paupio aikštės urbanistiniai kompleksai. Stoties urbanistinis kompleksas – tai jungiamoji grandis tarp senosios ir naujosios stoties rajono dalių, atspindinti ir respektuojanti teritorijos istorinę praeitį. Paupio aikštės urbanistinis kompleksas sukurtas kaip naujojo stoties rajono įvaizdžio dalis, kuriame atsispindėtų stoties rajono, kaip atskiros miesto struktūrinės dalies įvaizdis. Šioje darbo dalyje pateiktą Kauno stoties rajono miestovaizdžio viziją leidžia iš naujo atrasti apleistos miesto teritorijos vertybes, svarbą ir potencialą; be to, atspindi metodologinių instrumentų spektrą, kuriuo remiantis būtų galima spęsti panašias problemas kitose teritorijose.

5 IŠVADOS. GALUTINĖS MAGISTRO STUDIJŲ TEZĖS

1. Sisteminis požiūris į miestą leidžia identifikuoti ir analizuoti miesto struktūrinius elementus ir jų tarpusavio ryšius; bei sukurti metodus, kuriuos taikant būtų galima kontroliuoti miesto urbanistinės struktūros, kaip miesto struktūrinio elemento, raidą, prognozuoti pokyčių padarinius.
2. Miestovaizdis – tai kokybinis urbanistinės struktūros aspektas, kuriame akcentuojami meniniai kriterijai ir parametrai. Kartu tai ir metodas, kurį pasitelkus galima sukurti ne tik racionalią ir logišką urbanistinę struktūrą, bet ir formuoti vietos identitetą, vizualinę bei erdvinę aplinkos kokybę. Miestovaizdžio formavimo principai turėtų būti integruoti į urbanistinės struktūros formavimo metodus, taip užtikrinant kontekstualios ir kokybiškos miesto aplinkos kūrimą.
3. Miestovaizdžio samprata galima būtų išskirti į dvi dalis: išorinį ir vidinių miestovaizdžius. Išorinis miestovaizdžio objektas – tai tam tikros urbanistinės struktūros kompozicijos vizualinis rezultatas, suvokiamas teritoriją apžvelgiant iš išorinių apžvalgos taškų; tuo tarpu vidinis miestovaizdis – tai kinestetiniu suvokimu paremtas miesto urbanistinės struktūros identitetas, vertinamas iš joje judančio stebėtojo perspektyvos.
4. Kauno stoties rajonas – tai „prarastos“ teritorijos pavyzdys miesto centrinėje dalyje, kurios identitetas dėl istorinės miesto raidos aplinkybių taip ir nesusiformavo. Eklektiška bei atsitiktinai susiformavusi urbanistinė struktūra ir neįsisavinti vidiniai teritoriniai resursai neatitinka reprezentacinei miesto daliai būtinų kokybinių kriterijų, todėl Kauno stoties rajono architektūrinės urbanistinės miestovaizdžio koncepcijos sukūrimas yra vienas iš prioritetinių miesto urbanistinės struktūros formavimo uždavinių.
5. Kauno stoties rajono miestovaizdžio koncepcija parengta pasitelkiant kompleksinio projektavimo metodą. Miesto identitetui svarbūs elementai suformuluoti meniniuose urbanistikos principuose, kuriais remiantis siūlomas teritorijos urbanistinės struktūros koncepcinis modelis. Siūloma teritorijos urbanistinės struktūros koncepcija parengta ir verifikuota remiantis išorinio ir vidinio miestovaizdžio formavimo principais, o charakteringi fragmentai detalizuojami, atskleidžiant miestovaizdžio koncepcijos įgyvendinimo priemones ir galimus sprendinius.
6. Parengtoje stoties rajono urbanistinėje koncepcijoje siūloma urbanistinė struktūra, kuri tęstų Kauno miesto centrinės dalies urbanistinės plėtros tradicijas: kuriama integruota urbanistinių erdvių struktūra, sujungianti projektuojamą teritoriją su miesto centro erdvine sistema, ir su kitomis gretimomis miesto dalimis, taip sprendžiant ne tik

- lokalias teritorijos problemas, bet ir kuriant potencialą tolesniems miesto urbanistinės plėtros etapams. Formuojamas urbanistinis audinys derinamas prie miesto miestovaizdžio formavimo principų: foninis užstatymas projektuojamas neviršijantis Nemuno slėnio aukštutinės terasos želdinių fono, o projektuojamos pavienės dominantės žymi charakteringus teritorijos urbanistinius mazgus.
7. Projekte detalizuojamas urbanistinės struktūros fragmentas, kuris kontrastuoja su tęsiama miesto tradicine urbanistine struktūra, besitęsiančia lygiagrečiai upės. Šiame fragmente detalizuojama erdvinis kompozicinis elementas – jungtis, įprasminanti buvusio Girstupio upelio vagos vietą ir jungianti pagrindinius miesto gamtinius elementus - aukštutinės slėnio terasos šlaitus ir Nemuno upės pakrantę.
 8. Detalizuojamame urbanistinės koncepcijos fragmente pateikiami dviejų urbanistinių kompleksų siūlymai, kurie ne tik iliustruoja miestovaizdžio galimybes ir priemones, tačiau kartu ir perteikia naujosios stoties rajono miestovaizdžio koncepcijos idėją. Stoties urbanistinis kompleksas respektuoja ir plėtoja vertingas istorines stoties rajono identiteto ypatybes ir urbanistinės struktūros formavimo tradicijas; bei veikia kaip jungtis tarp abipus geležinkelio bėgių išdėstytų urbanistinių struktūrų. Pakrantės aikštės kompleksas atspindi naujojo stoties rajono miestovaizdžio principus – integruoja upę į miesto erdvinę struktūrą, architektūrinėmis priemonėmis simboliškai įprasmina industrinę rajono praeitį ir formuoja charakteringą naująjį stoties rajono simbolį – vertikalinį akcentą, kuris miesto panoramose ir siluetuose reprezentuotų stoties rajoną, kaip unikalų identitetą turintį modernųjį miesto centrą.
 9. Šiame darbe suformuluota miestovaizdžio samprata ir formavimo metodai galėtų būti taikomi sprendžiant kitų urbanistinių struktūrų identiteto problemas. Šį procesą iliustruojanti eksperimentinėje projektinėje dalyje parengta Kauno stoties rajono urbanistinė architektūrinė miestovaizdžio koncepcija formuojama ne kaip baigtinis miesto centro plėtros etapas, o kaip atviras kompozicijos elementas, sudarantis sąlygas tolesnei miesto centro plėtrai ateityje Žemųjų Šančių kryptimi, tokiu būdu toliau tęsiant Kaunui būdingą unikalų urbanistinės kompozicijos principą miesto centrą vystyti žemutinėje Nemuno slėnio terasoje.

Donatas Pilka

2016-06-07

6. PRIEDAI

6.1 LITERATŪROS SĄRAŠAS

- Alexander, C; Ishikawa, S; Silverstein, M. A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructio. New York: Oxford University Press, 1977.
- Ambraškienė, N.; Girčytė, V. Kauno miesto planai. XIX a.–XX a. I pusė. Kaunas, 2007,
- Barnett, J. Urban Design as Public Policy. New York: Harper & Row, 1974,
- Bosselmann, P., Urban Transformation: Understanding City Design and Form. Washington DC: Island Press 2009.
- Brand, S.. How Building Learn: What Happens After They Are Built. Harmondsworth: PenguinBooks, 1994.
- Broadbent, G.. Emerging Concepts of Urban Space Design. New York: Van Norstrand Reinhold, 1990.
- Bružas, Almantas. Miesto įvaizdį formuojančių šiuolaikinės architektūros vietoženklų reikšmė. Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos atvejai. Daktaro disertacija. Vilnius, 2014.
- Carmona, Matthew; Tiesdel, Steve; Heath, Tim; Oc, Tanner. Public Places – Urban Spaces: the Dimensions of Urban Design. 2nd edition. Oxon: Routledge, 2010.
- Cowan R.. Dictionary of Urbanism. London: Streetwise, 2005.
- Cullen, G.. Townscape. London: Architectural Press, 1961.
- Cuthbert, Alexander R.. The form of cities: political economy and urban design. Oxford: Blackwell Publishing Ltd, 2006
- Cuthbert, Alexander R.. Designing cities: critical readings in urban design. Oxford: Blackwell Publishing Ltd, 2003
- Cuthbert, Alexander R.. Understanding cities: method in urban design. Oxon: Routledge, 2011
- Daunora, Zigmas Jonas; Kirvaitienė, Salvinija; Vyšniūnas, Algis. Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai. Vilnius: Technika 2004.
- De Cerro Santamaria, G.. Bilbao: Basque Pathways to Globalization. Oxford: Elsevier, 2007.
- Gosling, D; Maitland, B.. Concepts of urban Design. London: Academy, 1984.
- Hebbert, M.. Engineering, urbanism and the struggle for street design. Journal of Urban Design, 10 (1), 2005
- Hebbert, M.. Re-enclosure of the urban picturesque: Green space transformations in post moder urbanism. Town Planning Review 79(1)
- Jurkštas, V.. Senamiečių Regeneracija. Architektūros harmonizavimo problema Vilnius: Technika, 1994.
- Juškevičius, Pranciškus; Barinskienė, Marija; Paliulis, Gražvydas Mykolas; Gaučė, Kristina. Urbanistika: procesai, problemos, planavimas, plėtra. Vilnius: Technika, 2013.
- Kauno m. generalinis planas iki 2000 m. Mokslinė techninė ataskaita / LSAMTI (darbo vad. V. Stauskas). Kaunas, 1983.

- Kauno miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu – LR Nekilnojamosios kultūros vertybės, reg. Nr. U30 apsaugos reglamentas. T I. Tekstinė dalis. Kaunas, 2006. Parengė N.Steponaitytė
- Kelbaugh, D.. Common Space: Toward Neighbourhood and Regional Design. Seattle: University of Washington, 1987.
- Knox, P.; Pinch
- Krier, L.. The Architecture of Community. Washington DC: Island Press, 2009.
- Krier, Rob. Typological and morphological elements of the concept of urban space. Berlin: Birkhauser, 2003.
- Le Corbusier. Towards a New Architecture. (1970 edition). London: Architectural Press. 1927
- Lehnerer, Alex. Grand Urban Rules. Rotterdam: OIO, 2009
- Lynch, Kevin. The Image of the City, Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1960.
- Lynch, K.. Reconsidering the image of the city. Southworth: Banjery, 1984.
- Meiss, P. von. Elements of Architecture: From Form to Place. London: E & F N Spon, 1990.
- Nasar, J. L.. The Evaluative Image of the City. London: Sage, 1998.
- Pocock, D.; Hudson, R. Images of the Urban Environment. London: Macmillan, 1978.
- Roberts, Marion; Greed Clara. Approaching urban design: the design process. Harlow: Longman 2001
- Relph, E.. Place and Placelessness. London: Pion, 1976.
- Sklair, L.. Iconic architecture and capitalist globalization. City 10(1) 2006
- Tibbalds, F.. Making People Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities. Harlow: Longman, 1992.
- Trancik, R.. Finding Lost Space: Theories of Urban Design. New York: Van Nostrand Reinhold, 1984.

6.2 ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

1 pav. Magistro baigiamojo darbo struktūros schema (autoriaus schema)

2 pav. Projektavimo disciplinų klasifikacija (Roberts, Greed 2001)

3 pav. Miesto, kaip sistemos modelis (šalt.: CAS, Wikipedia: 2016)

4 pav. Miesto kaip sistemos schema (autoriaus schema)

5 pav. Miesto urbanistinės struktūros schema (autoriaus schema)

6 pav. Clarenco Perrio siūloma „rajo modulis“ struktūra palyginta su tradicine tinkline struktūra (šalt.: Carmona et al 2010)

7 pav. Urbanistinės struktūros raida (nuo a iki c) atsiradus hierarchinei gatvių sistemai (šalt.: Carmona et al 2010)

- 8 pav. „The Big Dig“ projektas bostone (šalt.: Sittes at Penn State)
- 10 pav. Modernistinės ir tradicinės urbanistinių struktūrų palyginimas (šalt.: Carmona et al 2010)
- 11 pav. Tranciko išskirtos 3 pagrindinės urbanistinės struktūros formavimo teorijos (šalt.: Trancik 1986)
- 12 pav. Giambattistos Nollio 1748 m. parengtas Romos planas (Nolli 1748)
- 13 pav. Vyraujančių urbanistinės struktūros formavimo požiūrių raidos schema (autorius schema)
- 14 pav. Funkcionalistinės urbanistinės struktūros pavyzdys (šalt.: Publishing.cdlib 2016)
- 15 pav. Vilniaus urbanistinės kalvos koncepcija (šalt.: Architektų sąjunga 2016)
- 16 pav. Vilniaus panoraminių vaizdų analizė (šalt.: Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004)
- 17 pav. Objekto vizualinių ryšių analizės metodo modelis (autorius schema)
- 18 pav. Vizualinį identitetą reglamenuojančių rodiklių schema (šalt.: Daunora, Krivaitienė, Vyšniūnas 2004)
- 19 pav. Gordono Culleno miestovaizdžio analizės metodas (Cullen 1961)
- 20 pav. Vytauto Jurkšto senamiesčio erdvinės analizės metodas (šalt.: Jurkštas 1975)
- 21 pav. K. Lyncho miesto kompoziciniai elementai (Lynch 1960)
- 22 pav. Ikoninės architektūros panaudojimas Londono marketingo kampanijos dizaine (šalt.: English Business School 2016)
- 23 pav. Urbanistinio komplekso projekto pavyzdys (šalt.: Atelier Global 2016)
- 24 pav. Geštalto psichologijos išskiriami objektų grupavimo principai (šalt.: Carmona et al 2010)
- 25 pav. Vidinio ir išorinio miestovaizdžio tipų palyginimo schema (autorius schema)
- 26 pav. Miestovaizdžio sampratos schema (autorius schema)
- 27 pav. Stoties rajono istorinė raida (autorius schema)
- 28 pav. 1861 m. Kauno tikrosios būklės planas (Ambraškienė et al 2007)
- 29 pav.. 1929 m. Kauno miesto plano fragmentas (Ambraškienė et al 2007)
- 30 pav. Miesto centro urbanistinių erdvių sistemos schema (autorius schema)
- 31 pav. Esamos būklės morfotipų schema (autorius schema)
- 32 pav. Esamos būklės infrastruktūros schema (autorius schema)
- 33 pav. Urbanistinės analizės išvadinė schema (autorius schema)
- 34 pav. Miesto urbanistinių erdvių sistemos modelio schema (autorius schema)

- 35 pav. Miesto gamtinių elementų sistemos schema (autoriaus schema)
- 36 pav. Urbanistinių mazgų koncepcijos modelio schema (autoriaus schema)
- 37 pav. Miesto urbanistinių kompleksų išsidėstymo schema (autoriaus schema)
- 38 pav. Teritorijos erdvinės struktūros integracija į miesto bendrą sistemą (autoriaus schema)
- 39 pav. Siūloma Kauno stoties rajono urbanistinės plėtros alternatyvos schema (autoriaus schema)
- 40 pav.. Lježo Guillemins Stoties schemas ir vaizdai (Calatrava 2009)
- 41 pav. Lježo Guillemins Stoties ir prieigų 3D modelis (Calatrava 2009)
- 42 pav. Londono Stradford Stoties schemas ir vaizdai (Wilkinson Eyre Architects 1999)
- 43 pav. Londono Stradford stoties plano schema (Wilkinson Eyre Architects 1999)
- 44 pav. Vienos centrinės stoties schemas ir vaizdai (Hotz / Hoffmann, Wimmer 2006)
- 45 pav. Vienos centrinės geležinkelio stoties rajono siūlomos urbanistinės struktūros schema (Hotz / Hoffmann, Wimmer 2006)
- 46 pav. Vienos centrinės stoties urbanistinio komplekso vizualizacija ((Hotz / Hoffmann, Wimmer 2006)
- 47 pav. Kauno miestovaizdžių koncepcijos modelis (autoriaus schema)
- 48 pav. Urbanistinės koncepcijos modelio schema (autoriaus schema)
- 49 pav. Urbanistinės koncepcijos struktūrinės dalys (autoriaus schema)
- 50 pav. Išorinio miestovaizdžio koncepcijos schema (autoriaus schema)
- 51 pav. Vytauto prospekto – Žemųjų Šančių trasa (autoriaus schema)
- 52 pav. Karmelitų bažnyčios – Žemųjų Šančių trasa (autoriaus schema)
- 53 pav. Girstupio upelio vagos trasa (autoriaus schema)
- 54 pav. Vidinio miestovaizdžio koncepcijos schema
- 55 pav. Koncepcijos verifikacija charakteringame apžvalgos taške – nuo M.K.Čiurlionio tilto (autoriaus schema)
- 56 pav. Detalizuojamo urbanistinės koncepcijos fragmento schema (autoriaus schema)
- 57 pav. Stoties urbanistinio komplekso kompozicinė schema (autoriaus schema)
- 58 pav. Projektuojamos geležinkelio stoties skersinio pjūvio schema (autoriaus schema)
- 59 pav. Geležinkelio stoties komplekso planinės struktūros schema (autoriaus schema)
- 60 pav. Stoties urbanistinio komplekso vizualizacija Nr. 1 (autoriaus schema)

- 61 pav. Stoties urbanistinio komplekso vizualizacija Nr. 2 (autorius schema)
- 62 pav. Paupio aikštės urbanistinio komplekso kompozicijos schema (autorius schema)
- 63 pav. Esamas pramoninis objektas, kurio konstrukcijos išsaugomos (autorius schema)
- 64 pav. Paupio urbanistinio komplekso skersinio pjūvio schema (autorius schema)
- 65 pav. Projektuojamo apžvalgos tilto veikimo schema (autorius schema)
- 66 pav. Projektuojamo vertikalinio akcento poveikis Vytauto prospekto šiaurinės dalies perspektyvoje (autorius schema)
- 67 pav. Paupio urbanistinio komplekso planinės erdvinės struktūros aksonometrinė schema (autorius schema)
- 68 pav. Paupio urbanistinio komplekso vizualizacija (autorius schema)
- 69 pav. Požeminės automobilių saugyklos schema (autorius schema)

ILIUSTRACIJŲ ŠALTINIAI:

- Functionalist plann [žiūrėta 2016 m. birželio 5d.] Prieiga per internetą:

<http://publishing.cdlib.org/ucpressebooks/view?docId=ft5k4006v5;chunk.id=d0e307;doc.view=print>

- Battery Park . New York [žiūrėta 2016 m. birželio 5d.] Prieiga per internetą:

<http://www.eekarchitects.com/portfolio/4-mixed-use-master-plans/15-battery-park-city>

- City as a system: [žiūrėta 2016 m. birželio 5d.] Prieiga per internetą:

https://en.wikipedia.org/wiki/Integrated_modification_methodology

-

The Big Dig. [žiūrėta 2016 m. birželio 5d.] Prieiga per internetą:

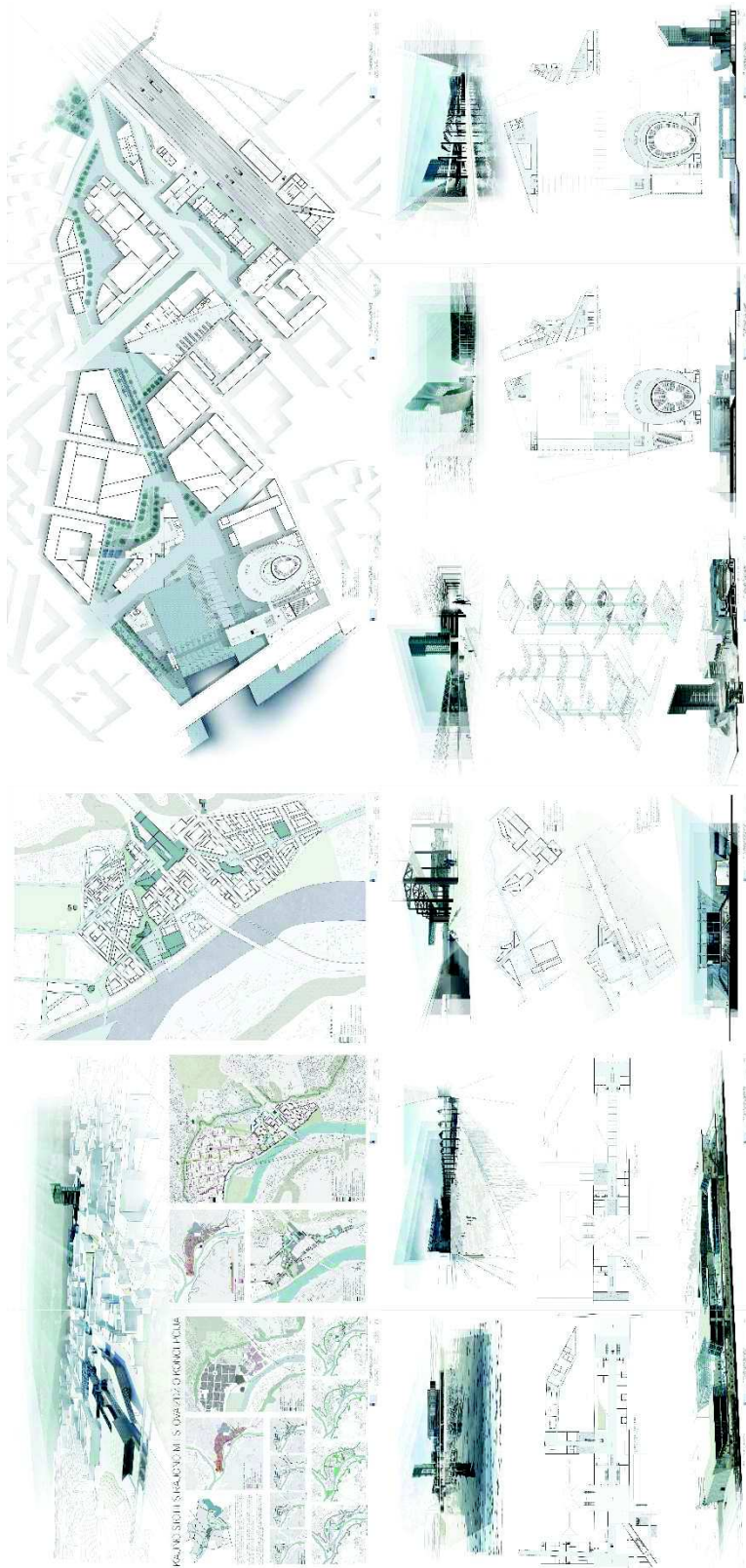
<https://sites.psu.edu/charlottekruse/2014/02/16/big-dig-or-big-disaster/>

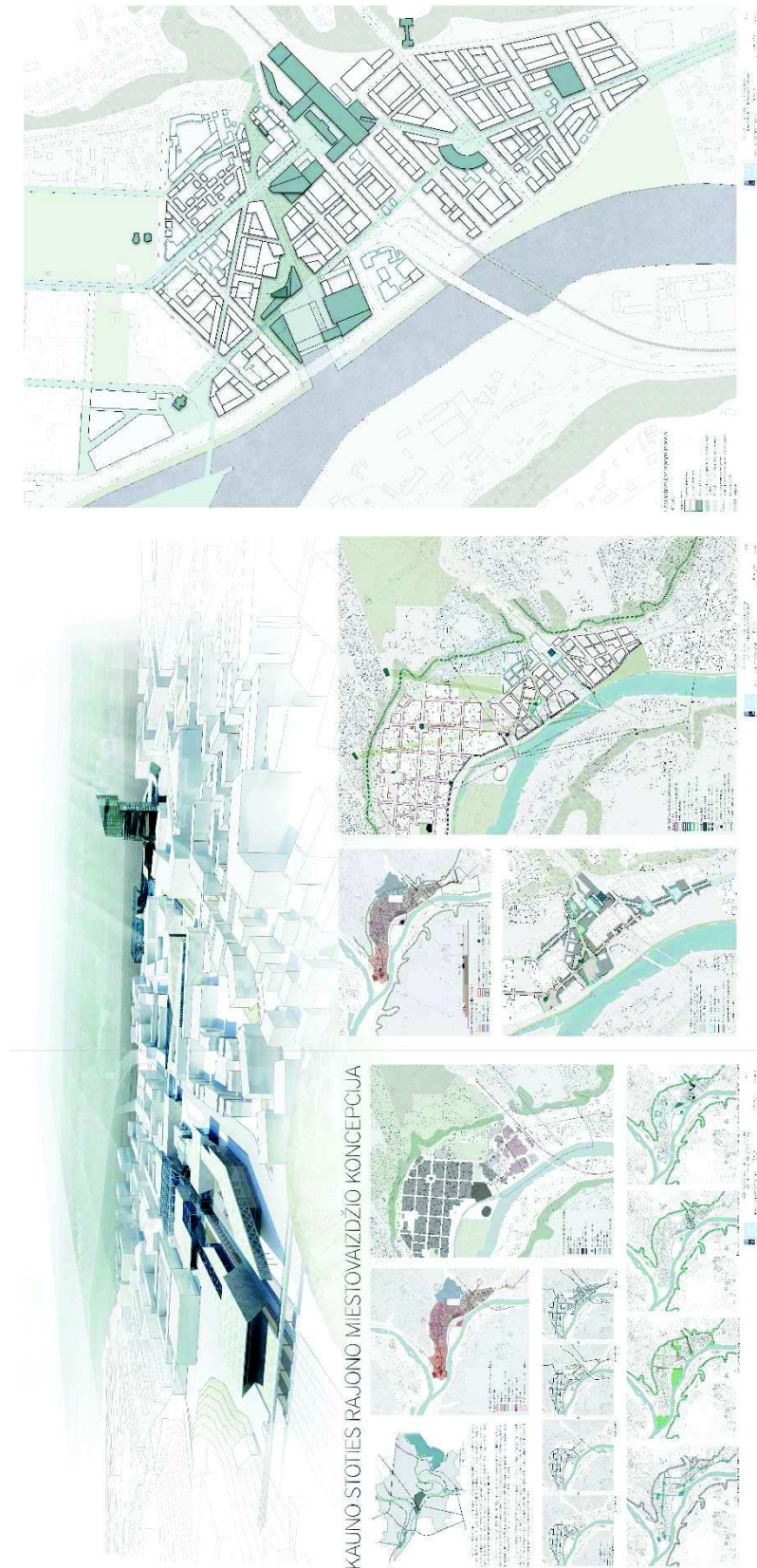
- Urban complexes and urban design. [žiūrėta 2016 m. birželio 5d.] Prieiga per internetą:

<http://www.atelier-global.com/en/product-details-8.aspx>

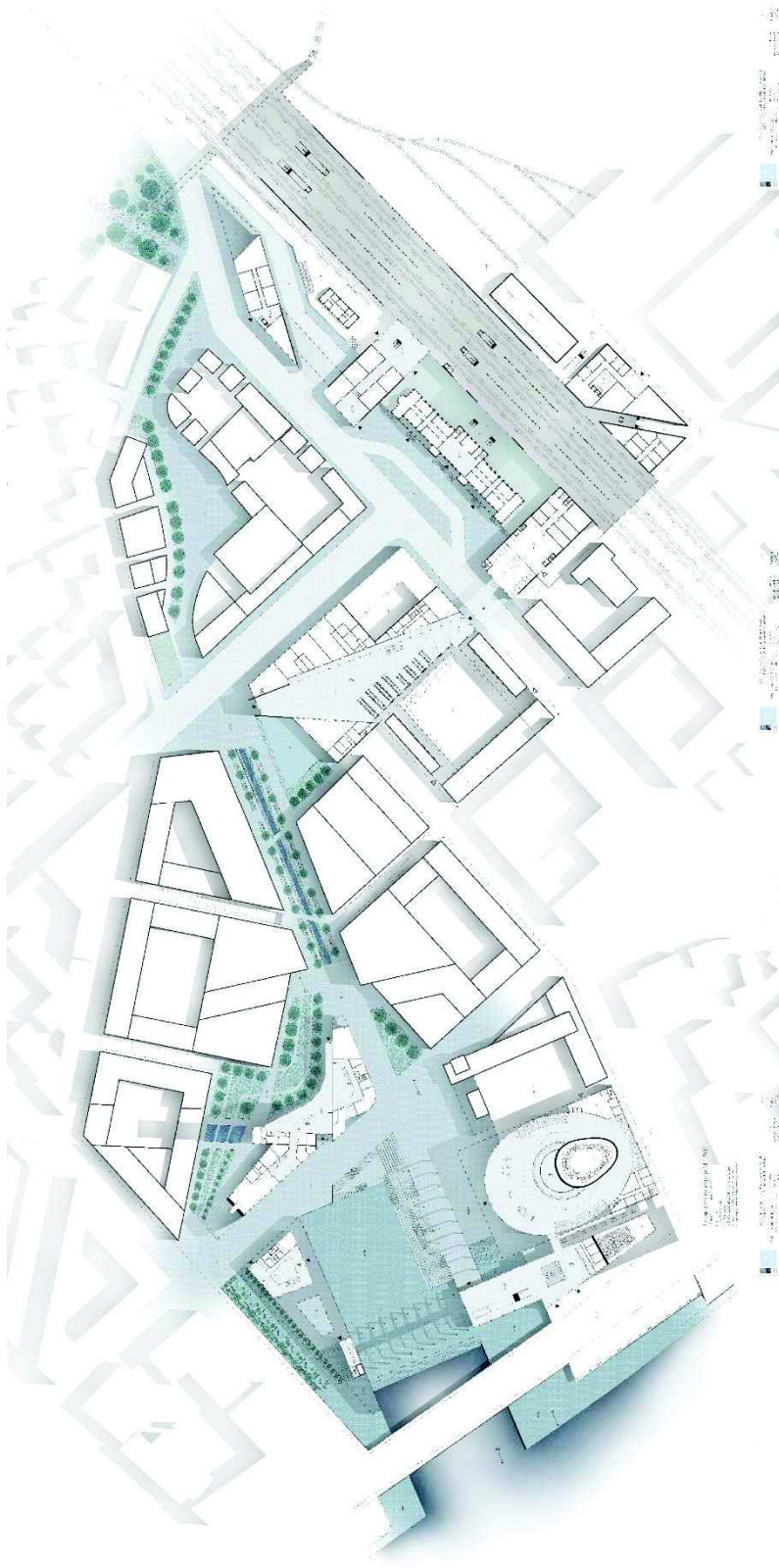
- Carmona, Matthew; Tiesdel, Steve; Heath, Tim; Oc, Tanner. Public Places – Urban Spaces: the Dimensions of Urban Design. 2nd edition. Oxon: Routledge, 2010.

6.3 PLANŠETAI

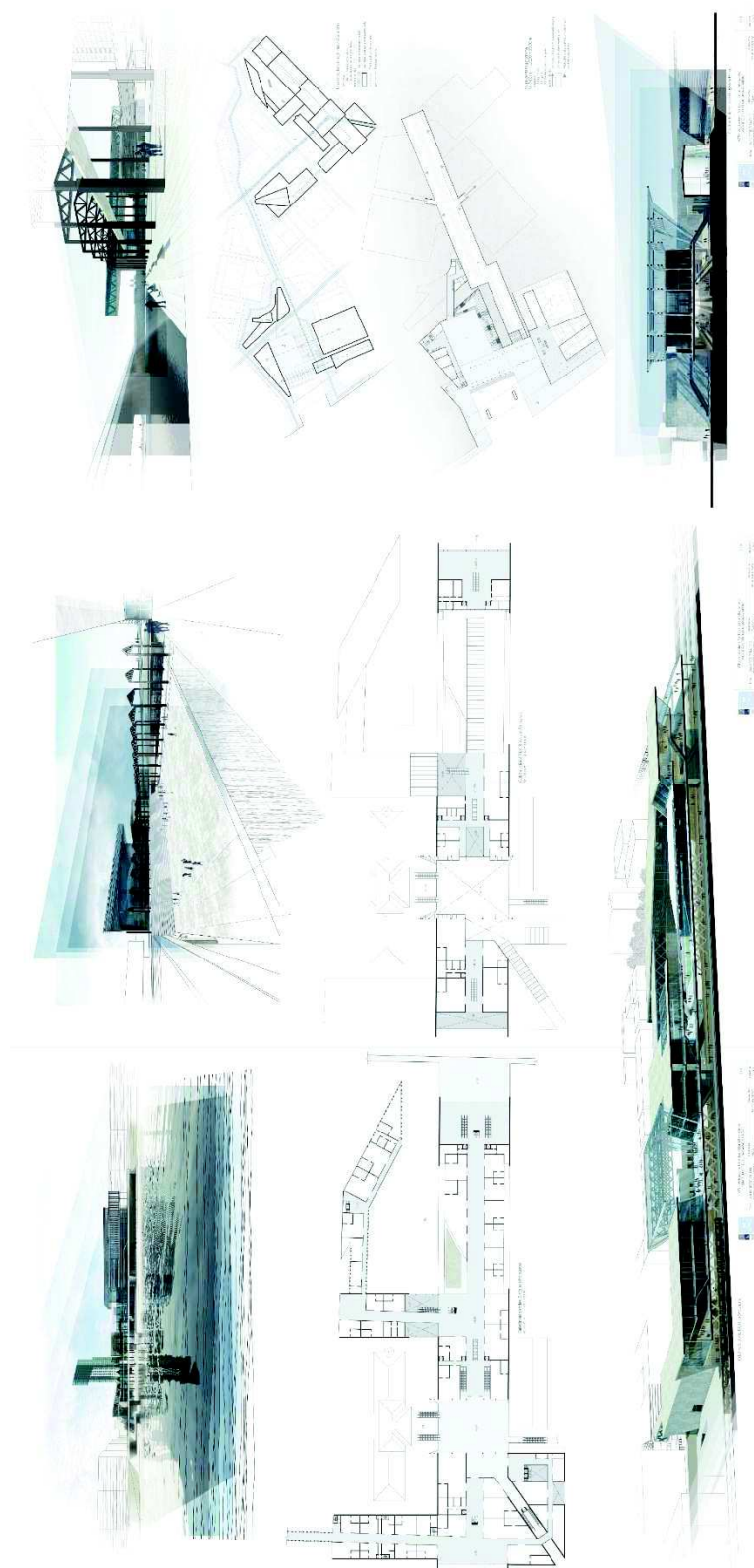
*Bendra visų 12 planšetų kompozicija*



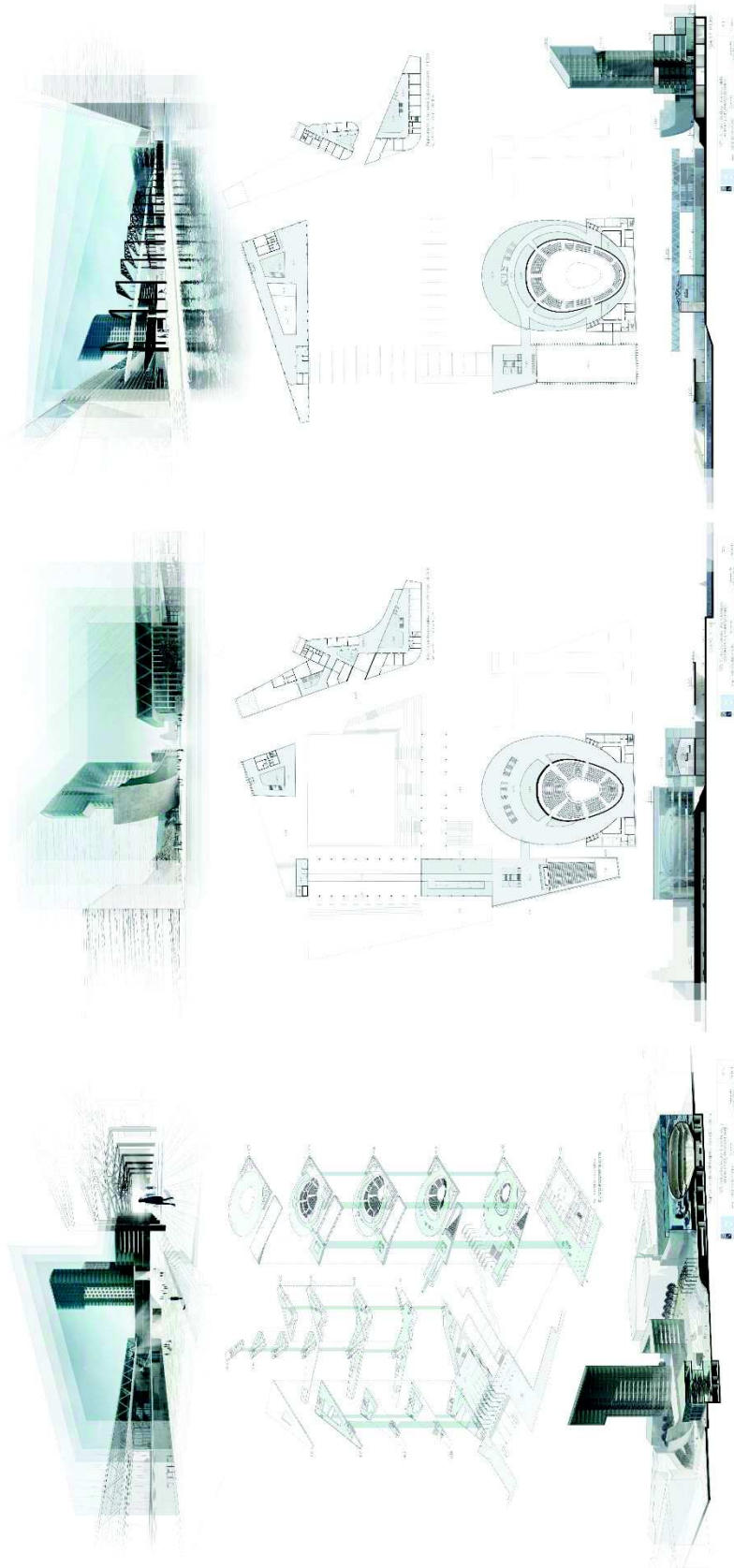
Pirmi 3 planšetai



Antri 3 planšetai

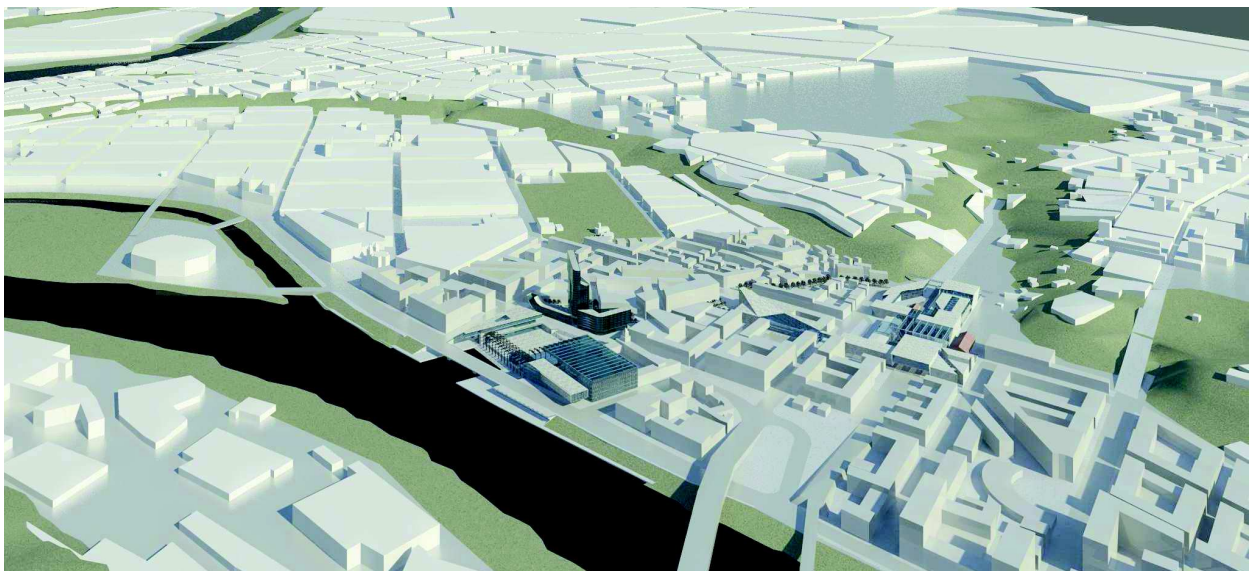
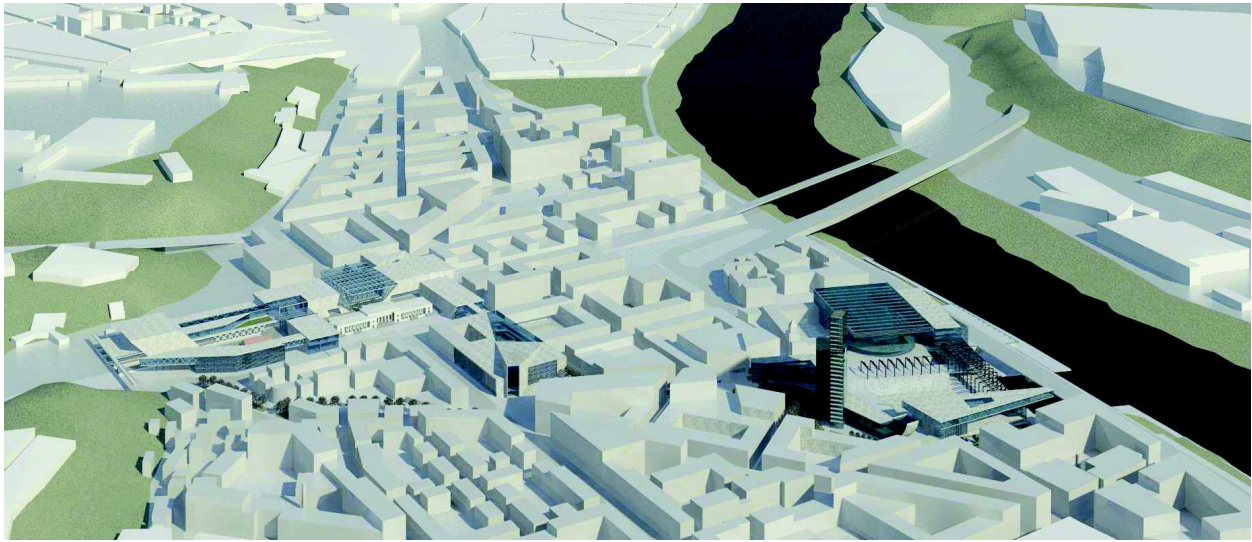


Treti 3 planšetai

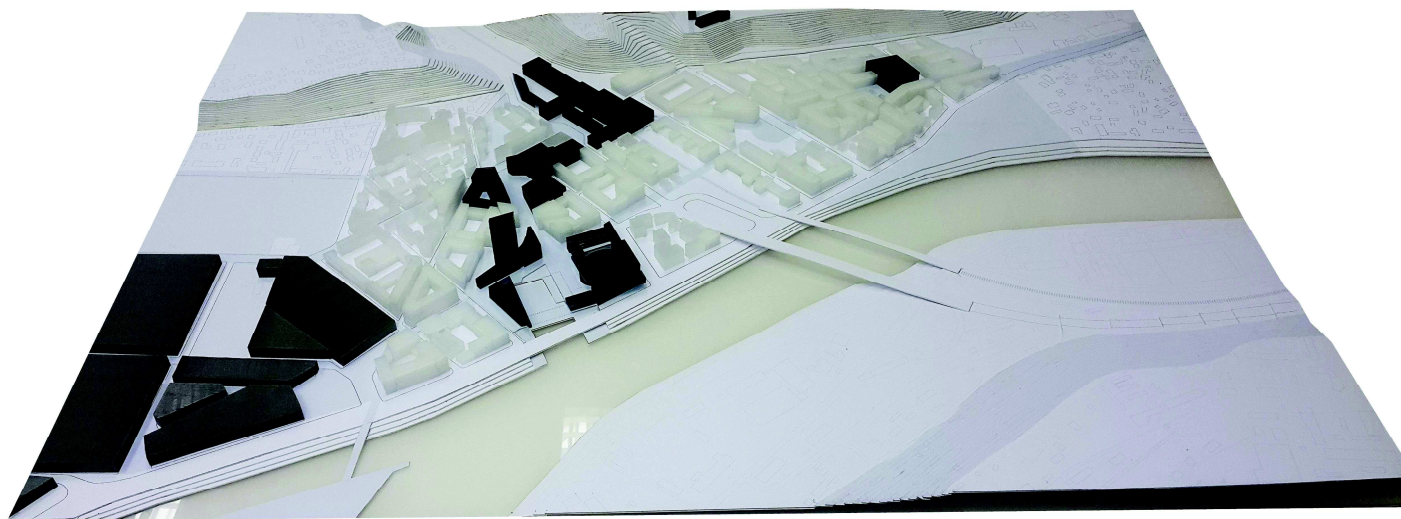


Ketvirti 3 Planšetai

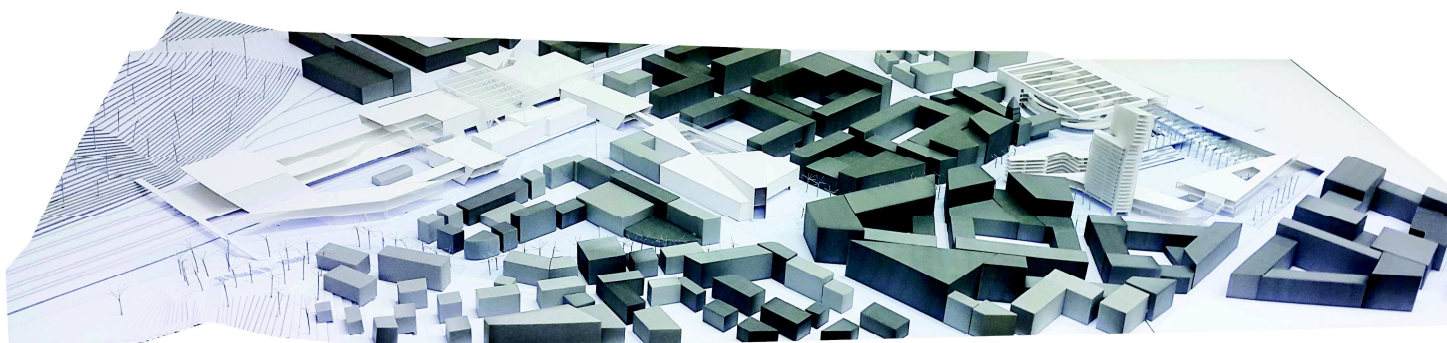
6.4 MAKETO NUOTRAUKOS IR VIZUALIZACIJOS



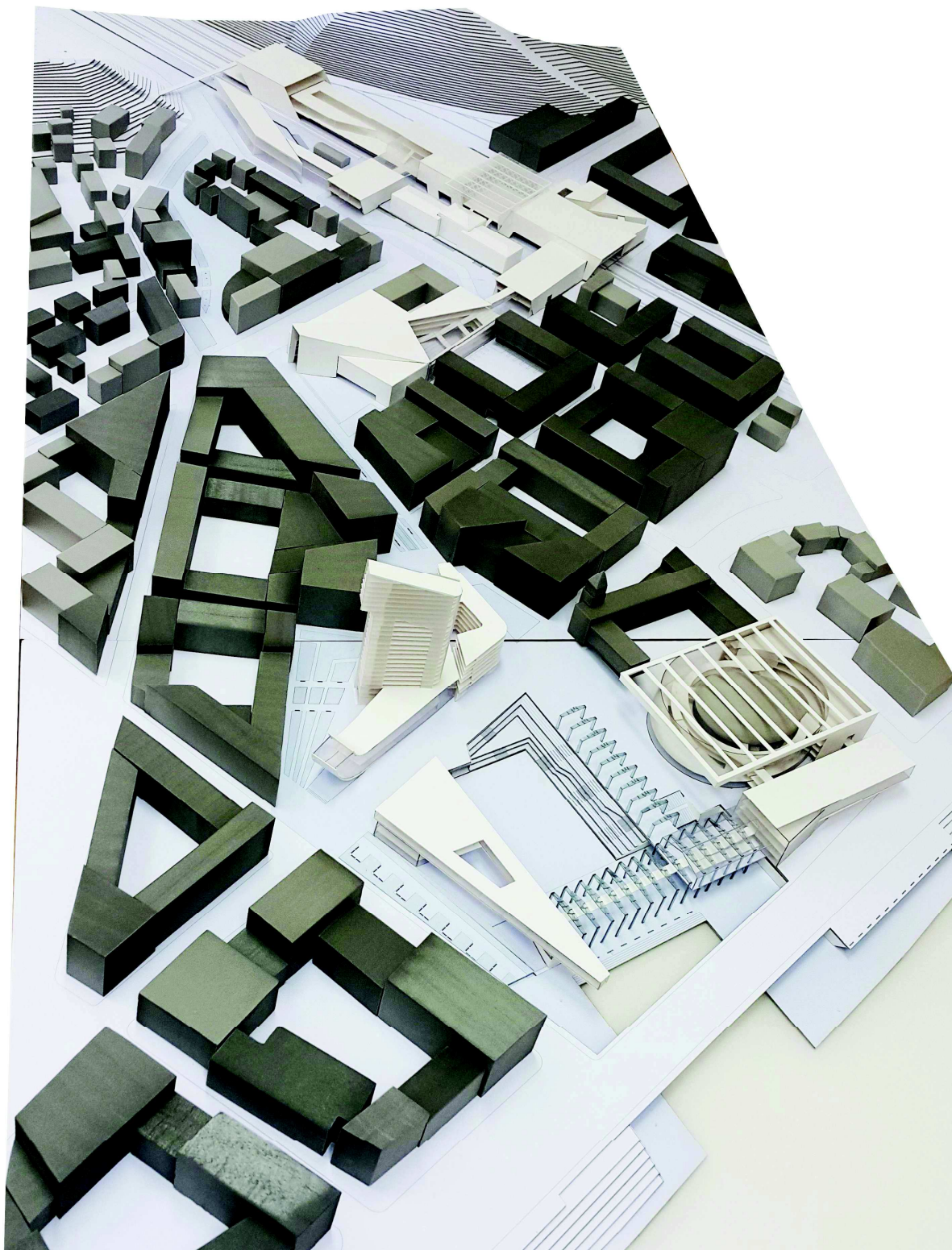




Urbanistinės koncepcijos modelio maketas M 1:2000



Koncepcijos fragmento detalizacijos maketas M 1:500



Koncepcijos fragmento detalizacijos maketas M 1:500