



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS

ARCHITEKTŪROS KATEDRA

Laimis Kaziukonis

VILNIAUS GELEŽINKELIO STOTIES RENOVACIJA

RENOVATION OF VILNIUS RAILWAY STATION

Baigiamasis magistro darbas

Studijų programa ARCHITEKTŪRA, valstybinis kodas 62405M102

Specializacija STATINIŲ ARCHITEKTŪRA

Studijų kryptis ARCHITEKTŪRA

Vilnius, 2011

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
ARCHITEKTŪROS KATEDRA

TVIRTINU

Katedros vedėjas

(Parašas)

prof. Leonidas Pranas Ziberkas

(Vardas, pavardė)

(Data)

Laimis Kaziukonis

VILNIAUS GELEŽINKELIO STOTIES RENOVACIJA
RENOVATION OF VILNIUS RAILWAY STATION

Baigiamasis magistro darbas

Studijų programa ARCHITEKTŪRA, valstybinis kodas 62405M102

Specializacija STATINIŲ ARCHITEKTŪRA

Studijų kryptis ARCHITEKTŪRA

Vadovas

doc. Sigitas Kuncevičius

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Konsultantas

doc. dr. Kęstutis Urbonas

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Konsultantas

lekt. Vaida Buivydienė

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Vilnius, 2011

Vilniaus Gedimino technikos universiteto egzaminų
sesijų ir baigiamųjų darbų rengimo bei gynimo
organizavimo tvarkos aprašo 2010–2011 m. m.
6 priedas

(Baigiamojo darbo sąžiningumo deklaracijos forma)

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

Laimis Kaziukonis 20054223

(Studento vardas ir pavardė, studento pažymėjimo Nr.)

Architektūros fakultetas

(Fakultetas)

Architektūra SAMf-09

(Studijų programa, akademinė grupė)

**BAIGIAMOJO DARBO (PROJEKTO)
SĄŽININGUMO DEKLARACIJA**

2011 m. birželio mėn. 06 d.
(Data)

Patvirtinu, kad mano baigiamasis darbas (projektas) tema *Vilniaus geležinkelio stoties
renovacija*

patvirtintas 20 11 m. balandžio mėn. 27 d. dekanu potvarkiu Nr. 77 ar., yra
savarankiškai parašytas. Šiame darbe (projekte) pateikta medžiaga nėra plagijuota. Tiesiogiai ar
netiesiogiai panaudotos kitų šaltinių citatos pažymėtos literatūros nuorodose.

Prenkant ir įvertinant medžiagą bei rengiant baigiamąjį darbą (projektą), mane konsultavo
mokslininkai ir specialistai: doc. dr. Kęstutis Urbonas, lekt. Vaida Buivydienė.

Mano darbo (projekto) vadovas doc. Sigitas Kuncevičius.

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

(Parašas)

LAIMIS KAZIUKONIS

(Vardas ir pavardė)

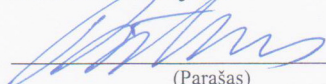
VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
ARCHITEKTŪROS KATEDRA

TVIRTINU

ARCHITEKTŪRA
ARCHITEKTŪRA studijų programa, valstybinis kodas
STATINIŲ ARCHITEKTŪRA

studijų kryptis
62405M102
specializacija

Katedros vedėjas


(Parašas)
prof. Leonidas Pranas Ziberkas
(Vardas, pavardė)

2011-02-07

BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO
UŽDUOTIS

2011-02-07 Nr. 11
Vilnius

Studentui **Laimiui Kaziukoniui**

Baigiamojo darbo tema **Vilniaus geležinkelio stoties renovacija**

patvirtinta 2011 m. 04 mėn. 27 d. dekanų potvarkiu Nr. 77 ar.

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2011 m. birželio mėn. 06 d.

BAIGIAMOJO DARBO UŽDUOTIS: **A. Parengti tiriamąją darbo dalį, kurioje turi būti: 1. literatūros bei kitų šaltinių ir projektinės medžiagos analizė; 2. objektų – analogų tyrimai vietose; 3. išskirtos teorinės ir praktinės temos sprendimo problemos bei suformuluota jų sprendimo koncepcija ir pateikti apibendrinimai (išvados).**

B. Suprojektuoti temoje nurodyta objektą, atlikus urbanistinę bei vietos sąlygų analizę, įvertinus specifinius statybos teritorijai keliamus reikalavimus: gamtosauginius, paveldosauginius ir kt. Projektą pateikti grafinėje medžiagoje ir maketuose. Visa medžiaga pateikiama elektroninėje laikmenoje (kompaktiniame diske, 2 vnt.).

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai: **doc. dr. Kęstutis Urbonas, lekt. Vaida Buivydienė**

(Mokslinis laipsnis, vardas, pavardė)

doc. Sigitas Kuncevičius

Vadovas

(parašas)

(Mokslinis laipsnis, vardas, pavardė)

Užduotį gavau

(Parašas)

(Vardas, pavardė)

2011-02-07

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Architektūros fakultetas
Architektūros katedra

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

Antrosios pakopos studijų **Architektūros** programos baigiamasis darbas (projektas)

Pavadinimas **Vilniaus geležinkelio stoties renovacija**

Autorius **Laimis Kaziukonis**

Vadovas **doc. Sigitas Kuncevičius**

Kalba: lietuvių

Anotacija

Magistro studijų baigiamojo darbo tikslas – kompleksiškai spręsti sudėtingų transporto komunikacijų, urbanistinių struktūrų renovacijos problemas.

Baigiamojo darbo analitinėje dalyje nagrinėjama geležinkelio stočių morfologinė raida, sandara ir funkciniai ryšiai. Remiantis metodine literatūra ir užsienio patirtimi suformuojamos pagrindinės urbanistinės geležinkelio stočių renovacijos tendencijos. Tiriamojoje darbo dalyje atliekama Vilniaus geležinkelio stoties istorinė ir urbanistinė analizė, bei pateikiami paminklosauginiai tvarkymo siūlymai ir rekomendacijos. Eksperimentinėje dalyje pateikti variantai vertinami pagal analitinės dalies išvadas. Privalumai ir trūkumai nagrinėjami pagal penkis pagrindinius kriterijus: tipologiją, infrastruktūrą, urbanistinę struktūrą, vidinę struktūrą ir istorinį kontekstą. Projektinėje baigiamojo darbo dalyje detalizuojamas stoties-parko variantas, atitinkantis šiuolaikinius sudėtingų transporto komunikacijų renovacijos metodus ir tendencijas, bei kompleksiškai sprendžiantis ne tik atskiro pastato, bet ir urbanistines teritorijos problemas.

Darbo apimtis – 71 psl. teksto be priedų, 43 iliustracijos ir 7 lentelės. Atskirai pridedami darbo priedai – grafinės medžiagos sumažintos kopijos.

Prasminiai žodžiai

Vilniaus geležinkelio stotis, kompleksinė renovacija, ekologija.

Vilnius Gediminas Technical University
Faculty of Architecture
Department of Architecture

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

Master Degree Studies **Architecture** study programme Master's Theses

Title **Renovation of Vilnius Railway Station**

Author **Laimis Kaziukonis**

Academic supervisor **Assoc Prof Sigitas Kuncevičius**

Thesis language:
Lithuanian

Annotation

The main objective of Final work of Architecture master studies is to find solution for complex transport communication and urban renovation problems.

Morphological development of railway station, structure and functional intercourse are analyzed in analytical part of Final work. Main tendencies of urban renovation of railway stations are formulated with reference to methodological literature and foreign experience. Proposals and recommendations for regulation of historical heritage are made after historical and urban analysis of Vilnius railway station in explorative part of Final work. In experimental part project proposals are evaluated by conclusions of analytical part. Strengths and weakness analyzed by five main criteria: morphology, infrastructure, urban structure, plan and historical context. Version of station-park is developed in Final work project part. It corresponds to contemporary transport communication renovation methods and tendencies and offers complex solution not only for unique building problems, but for whole urban territory complex.

Thesis consists of: 71 p. texts without extras, 43 pictures and 7 tables.

Appendixes included.

Keywords

Vilnius Railway station, complex renovation, ecology.

TURINYS

IVADAS.....	8
Temos aktualumas.....	8
Darbo tikslas ir uždaviniai	10
Šaltinių ir literatūros apžvalga	10
Numatoma objekto sudėtis ir apimtis.....	11
1. ANALITINĖ DALIS	12
1.1. Geležinkelio stočių morfologinė raida	12
1.2. Geležinkelio stočių planų tipai.....	14
1.3. Geležinkelio stočių sandara ir funkciniai ryšiai.....	17
1.3.1 Vidinė stoties struktūra	17
1.3.2. Naujų funkcijų integracija.....	21
1.4. Geležinkelio stoties santykis su miestu.....	25
1.5. Teritorijos įvaizdžio regeneravimas.....	29
1.5.1. Urbanistinės geležinkelio stočių renovacijos tendencijos.....	29
1.5.2. Miestų centrų atgaivinimas	31
1.5.3. Naujų pastatų projektavimo principai istorinėje miesto aplinkoje.....	32
1.6. Skyriaus apibendrinimai	35
2. PROJEKTINĖ-TIRIAMOJI DALIS	37
2.1. Projekto programa.....	37
2.1.1. Vilniaus geležinkelio stoties istorinė raida	37
2.1.2. Vilniaus geležinkelio stoties urbanistinė-architektūrinė vertė	40
2.1.3. Santykis su miestu.....	42
2.1.4. Infrastruktūros plėtra ir naujų funkcijų integracija	43
2.1.5. Urbanistinė plėtra	44
2.1.6. Vilniaus geležinkelio stoties renovacijos projektų analizė	46
2.1.7. Objekto apimtis	49
2.1.8. Funkcinis sprendimas.....	51
2.2. Eksperimentinė dalis	52
2.2.1. I variantas „Žalioji stotelė“	52
2.2.2. II variantas „Transporto tvirtovė“	54
2.3. Skyriaus apibendrinimai	55
2.4. Aiškinamasis raštas	56
IŠVADOS	66
NAUDOTOS LITERATŪROS IR ŠALTINIŲ SĄRAŠAS:.....	68
ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS:	70
PRIEDAI.....	72

IVADAS

Temos aktualumas

Geležinkelio stočių renovacijos projektai įgyvendinami daugelyje Europos miestų. Stotys pritaikomos ne vien naujoms infrastruktūros technologijoms, tačiau vyksta ir urbanistinės gretimų teritorijų transformacijos. Dažniausiai stotis yra centrinėje miesto dalyje. Todėl tai yra vienas iš svarbiausių urbanistinės struktūros elementų, nuo kurio suplanavimo tiesiogiai priklauso ir miesto funkcionavimo kokybė. Su geležinkelio stočių renovacija susiję dabar ypatingai aktualūs ekonomiškumo, ekologiškumo ar socialinės aplinkos kokybės klausimai.

Pasirinkta tema ypatingai aktuali tokiems Lietuvos miestams kaip Vilnius ar Kaunas, nes kol kas geležinkelių stočių renovacijos projektai apsiribodavo tik estetiniu pastato remontu. Tačiau, tai apima kur kas didesnę problemų spektrą. Tai įvardijama ir Vilniaus miesto bendrajame plane, kuriame stoties teritorija žymima kaip probleminis arealas ir yra keliamas geležinkelio mazgo integravimo klausimas. Vienas globalesnių sprendimo būdų yra kol kas nesėkmingai bandomos įdiegti metro ar tramvajaus sistemos. Tačiau ir miesto visuomeninio transporto modernizavimas neišspręs visų problemų.

Temos aktualumą rodo ir tai, jog Vilniaus geležinkelio stoties modernizavimo klausimas buvo keltas jau ne vieno architekto. 1987 m. buvo parengtas Vytauto Edmundo Čekanausko projektas, kuriame numatyta iš esmės pakeisti dabartinės stoties teritorijos vaizdą. 2005 m. buvo paskelbtas Vilniaus centrinės geležinkelio stoties rajono rekonstrukcijos idėjinių-urbanistinių pasiūlymų konkursas. Jame savo idėjas pateikė 6 architektų kolektyvai. Nors nugalėtojas buvo išrinktas ir projektas parengtas, tačiau jis iki šiol nėra įgyvendintas. Tai visų pirma lemia ekonominis aspektas, nes transportinių mazgų renovacija – didelių investicijų reikalaujantis procesas.

2007 m. parengtame Vilniaus regiono plėtros plane įvardijamos pagrindinės Lietuvos geležinkelių sistemos spragos. „Šiuo metu didžiausia problema yra ne geležinkelių tinklo tankumas (jis yra pakankamas), o geležinkelių linijų ir judamo sąstato techninis lygis bei susidėvėjusi infrastruktūra, dėl ko susisiekimo greitis neatitinka europinių reikalavimų. Geležinkelio tinklas neatitinka Europos standartų, tarpmiestinės geležinkelio paslaugos lėtos ir dažnai netiesioginės.“ (UAB „EIP Kaunas“ 2007: 75).

Vienas šios problemos sprendimo būdų yra „Rail Baltica“ projektas (numatomas strateginis, subalansuotas šiaurės–pietų geležinkelio projektas, sujungiantis Taliną Estijoje – per Latviją ir Lietuvą – su Varšuva Lenkijoje).

Susidėvėjusios geležinkelių infrastruktūros modernizavimas žymiai pagerintų keleivių ir krovinių gabenimo kokybę ir sukurtų naujas tarptautines jungtis. „Pagrindinė „Rail Baltica“ projekto idėja išvystyti aukštos kokybės geležinkelio liniją keleivių ir krovinių vežimui tarp Baltijos valstybių ir Lenkijos, o taip pat tarp Baltijos valstybių ir kitų ES šalių per Varšuvą. Nutiesus geresnės kokybės geležinkelio linijas pagerės susisiekimas sausumos transportu tarp Baltijos ir Šiaurės šalių (ypač Suomijos), o tolumoje ateityje galbūt ir toliau – su Centrine Azija. Modernizuotos geležinkelio jungtys neturės neigiamo poveikio aplinkai, padės sumažinti automobilių spūstis Europos kelių tinkle, pagerins susisiekimą su Baltijos valstybėmis ir galimai pagerins sąlygas sparčiai regioninei plėtrai“ (EKR politikos generalinis direktoriatas 2007: 2).

Anksčiau buvo manoma, kad geležinkelio stotis gali tapti vienu iš svarbiausių traukos vietų. Tuo tarpu šiuo metu žmonės stengiasi laikytis atokiau nuo tokių triukšmingų ir nepatrauklių miesto transporto mazgų, o traukinius dažniausiai renkasi tik kraštutiniais atvejais. Gretimos teritorijos taip pat yra praradusios savo vertę. Be to, kai kurios geležinkelio stotys nebuvo tinkamai integruotos į miesto audinį. Tai akivaizdu pažvelgus į situaciją Vilniaus mieste, kur geležinkelio bėgiai skiria Senamiestį nuo Naujininkų.

Geležinkelio stotys – pusiau pramoniniai, pusiau visuomeniniai pastatai, – naujausios architektūros atspindys. Nė vienas kitas statinys neapjungė tokių savo paskirtimi nevienalyčių formų: mūrinių pastatų, skirtų keleiviams ir didžiulių stiklo ir plieno konstrukcijų – traukiniams.“ (Lami 2007: 2). Miestų plėtra, geležinkelio technologijų raida, bei socialinės priežastys suformavo stoties kaip miesto vartų įvaizdį. Nuo XIX a. miestai buvo planuojami prie geležinkelių, todėl būtent stotys nulemdavo miesto formavimosi kryptis. Ilgainiui šios teritorijos visiškai pakito ir tapo nepatraukliomis, likusiomis miesto pakraštyje. Šiuo metu susidarė palankiausios sąlygos atkurti stoties – kaip vieno svarbiausių urbanistinių centrų įvaizdį, ir suteikti naujų funkcijų šiam architektūrine ir socialine prasme ypatingai svarbiam pastatui.

Darbo tikslas ir uždaviniai

Darbo tikslas – kompleksškai spręsti sudėtingų transporto komunikacijų, urbanistinių struktūrų renovacijos problemas.

Darbo uždaviniai:

1. Išanalizuoti pagrindines geležinkelio stočių raidos tendencijas
2. Nustatyti visuomeninio transporto keleivių poreikius ir transporto komunikacijų plėtros perspektyvas.
3. Išnagrinėti su daugiafunkciais geležinkelių centrais susijusios problematikos sprendimo būdus.
4. Ištirti Vilniaus geležinkelio stoties teritorijos ypatumus ir nustatyti galimą įtaką gamtinei, urbanistinei ir socialinei aplinkai.

Šaltinių ir literatūros apžvalga

Geležinkelio transporto problematikai yra skirta nemažai dėmesio užsienio autorių darbuose (Bertolini 1998; Edwards 1998; Lami 2007), lietuvių kalba išsamesnės analizės nėra. Todėl rengiant šį darbą daugiausia remiamasi užsienio patirtimi. Transporto komunikacijų centrai analizuojami pagal L. Bertolini „Cities on Rails“ knygoje pateikiamą metodiką, bei įvairių universitetų dėstytojų ir jų studentų parengtus teorinius darbus (Kandie 2001; Leach 2001). Bene išsamiausiai geležinkelio stočių morfologinė raidos analizė pateikta Sotheby's instituto direktoriaus Steveno Parissieno knygoje „Station to Station“ (Parissien, 2001).

Tiriamajame darbe iškelti uždaviniai sprendžiami nagrinėjant mokslinę literatūrą ir metodinius analogus. Pirmajame tiriamojo darbo etape renkama su geležinkelių transporto istorine raida ir tipologija susijusi medžiaga. Surinkta medžiaga sisteminama naudojant dokumentų analizės metodą. Kitame etape lyginamuoju, sintezės ir sisteminės analizės metodais formuluojami apibendrinimai ir išvados. Remiantis analitinėje dalyje parengtomis išvados ir surinktais duomenimis analizuojama Vilniaus geležinkelio stoties situacija ir teikiami renovacijos siūlymai.

Numatoma objekto sudėtis ir apimtis

Baigiamajam darbui pasirinkta Vilniaus geležinkelio stoties teritorija tarp Švitrigailos, Geležinkelio, Liepkalnio ir Pelesos g.; patenkanti į Vilniaus miesto istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu, zoną. Numatoma suprojektuoti daugiafunkcį transporto komunikacijų centrą, apimantį geležinkelio ir autobusų transportą. Į stoties kompleksą taip pat įeina visuomeninis-komercinis centras su ekspozicinėmis erdvėmis, konferencijų salėmis ir pan. Baigiamasis darbas apima ne tik pastato vidaus planą, bet ir pagrindinių erdvių, reikalingų sklandžiam stoties funkcionavimui, (t. y. aikščių, viešojo transporto stotelių, kitų transporto ir pėsčiųjų jungčių) numatymą.

Baigiamajame projekte detalizuojamas vienas iš dviejų alternatyvių variantų, pagal tiriamojo darbo iškeltus uždavinius ir padarytas išvadas. Numatoma pateikti geležinkelio stoties komplekso architektūrinį projektą, apimantį konstrukcinius ir interjero sprendinius (planšetai, pastato maketas ir aiškinamasis raštas), bei gretimos teritorijos sutvarkymo urbanistinį sprendinį (planšetai ir urbanistinis maketas).

1. ANALITINĖ DALIS

1.1. Geležinkelio stočių morfologinė raida

1 lentelė. Geležinkelio stočių raidos ypatumai

Laikotarpis/Vertinimo kriterijai	Infrastruktūros pokyčiai	Urbanistikos pokyčiai	Vidinės struktūros pokyčiai	Architektūros pokyčiai
Naujosios transporto šventovės (XIX a. pr.)	Geležinkelio transportas nebuvo pats patikimiausias ir patogiausias, todėl iš pradžių daugiausiai buvo naudojamas kroviniams gabenti.	Pastatai savo masteliu buvo panašūs į aplinkinį užstatymą ir neturėjo aiškaus tipologinio veido.	Stotys nebuvo pritaikytos dideliame keleivių skaičiui. Jose būdavo keli darbo kambariai ir sandėliai. Laukiamojo zona apsiribodavo keliais suoliukais pastato eksterjere.	Pirmosios stotys, nedideli mediniai pastatai.
Geležinkelių monumentalumo amžius Funkcinis novatoriškumas (1830-1845 m.)	Pirmąkart nutiesiama tarp miestinė linija, jungianti Mančesterį ir Liverpulį, kuria gabenami ne tik kroviniai, tačiau ir keleiviai. Keleivių gabenimas traukiniais tampa pelningas.	„Iškeliamą idėją, kad modernaus miesto stotis, tai tas pats kas miesto vartai antikiniuose miestuose“ (Meeks 1995: 37).	Stotyse atsiranda pašto, siuntinių skyriai.	„Iškeliamas klausimas kaip turėtų atrodyti geležinkelio stotis. Kuris elementas turėtų dominuoti – peronų stogas, stoties pastatas ar viešbutis (jei toks yra)“ (Meeks 1995: 37).
Eklektiško stiliaus stotys Pirmoji fazė: standartizacija (1850 m.)	Pasiekiamas iki tol neįmanomas 110 km/h greitis.	Pastatai didėja, aiškiai išsiskiria iš aplinkinio užstatymo tiek savo masteliu, tiek architektūra.	Erdvūs holai, laukiamieji tampa svarbiausiais geležinkelio stočių akcentais.	Didelis dėmesys skiriamas ne tik pastato išorei, tačiau ir interjerui. Pradedamos statyti stotys su bokštais ir arkomis.
Geležinkelio amžiaus apogėjus Vidurinioji fazė: sofistikacija (1860-1890 m.)	Toliau plečiami geležinkelių tinklai. Atsiranda elektriniai traukiniai.	Stotis, kaip pastatas pradeda įgauti aiškius tik jam būdingus elementus ir santykį su aplinkiniu užstatymu bei svarba miesto kontekste.	Stotyse atsiranda tokios funkcijos kaip restoranai, viešbučiai ar net nedidelės ligoninės, bei kitos šiuolaikinėms stotims būdingos funkcijos.	Klasikinėmis detalėmis puošti didžiuliai prabangūs pastatai su milžiniškomis erdvėmis. Naujų santvarinių konstrukcijų panaudojimas peronų perdengimuose. Stotelių pastatų kompleksuose tampa populiarūs bokštiniai pastatai su laikrodžiais.
Naujojo amžiaus link (Ekspresionizmas) (1890-1914 m.) Trečioji fazė: megalomanija (1914-1956 m.)	Pirmą kartą panaudotos kelių lygių traukinių linijos.	Naujos stotys statomos pagal analoginius pavyzdžius ir išgaliojusias tradicijas.	Nėra didesnių pokyčių vidinėje struktūroje: „milžiniškos naujos geležinkelio stotys tikrai taisė tradicines schemas“ (Meeks 1995: 37).	„Buvo manoma, kad naujų sprendimų stočių architektūroje nebuvo, nes neatsirado naujų problemų“ (Meeks 1995: 37).
Transporto modernizavimas (geležinkelio stočių renesansas) XX a.	Greitųjų traukinių atsiradimas, skatina geležinkelio tinklo modernizaciją.	Didelis dėmesys skiriamas kompleksiniams stočių teritorijos sutvarkymui (jos pritaikymui naujoms funkcijoms).	Stotys pritaikomos aptarnauti didesniame skaičiui žmonių, bei teikti naujas funkcijas.	Naujos konstrukcinės galimybės leidžia įgyvendinti naujus sprendimus perdengiant didesnes peronų erdves, suteikiant stočių kompleksams naują įvaizdį.

Pagal S. Parissieno metodiką (Parissien 1997: 7) geležinkelio stočių raidą siūloma skirstyti į 6 laikotarpius (1 lentelė). Pirmosios geležinkelio stotys mažai kuo priminė šiuolaikinius modernius pastatus su didžiuliais laukiamaisiais. Pirmoji to meto standartais šiuolaikiška stotis buvo atidaryta 1830 m. Mančesteryje. Nuo 2008 m. Mančesterio stotyje įkurtas mokslo ir pramonės muziejus. Dauguma pirmųjų stočių aptarnaudavo ir keleivius ir priimdavo krovinius. Nors tokių atvejų dar yra šiais laikais, tačiau paprastai šios funkcijos yra atskirtos viena nuo kitos.

Nuo XIX a. geležinkelio stotys buvo suvokiamos kaip vienas svarbiausių miesto prestižo požymių, todėl jų architektūroje atsispindi ryškiausi to meto architektūros bruožai. Jos buvo vadinamos „vartais į pasaulį“ (Meeks 1995: 37). Stčių architektūroje vyravo įvairūs stiliai: nuo pompastiško baroko ar gotikos iki paprastos utilitaristikos ar modernio. Europos geležinkelių architektūros tendencijas daugiausiai lėmė Didžioji Britanija, kuri finansiškai rėmė geležinkelių plėtrą. Naujai pastatytos geležinkelio stotys dažniausiai yra paprastos, turinčios daug panašumų su oro uostais. Šiuo metu moderniausios stotys įkurtos Japonijoje, Prancūzijoje ir Vokietijoje. Jose naudojami greitaeigiai traukiniai leidžia šią, kiek primirštą transporto priemonę, padaryti patrauklesne.

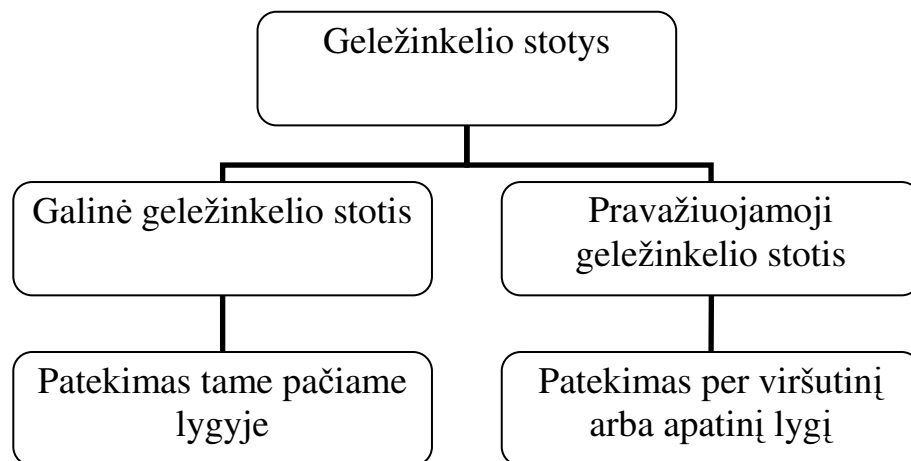
Urbanizuotų transporto komunikacijų istorinė raida renovacijos atžvilgiu:

- XVIII a. iš laivų prekės kraunamos į pastatus-sandėlius.
- XIX a. nutiesiami geležinkeliai, prekės kraunamos į vagonus.
- Vėliau atsiranda vilkikai, nebereikalingas geležinkelis.
- Sandėliavimo pastatai tampa nereikalingi – konversija į gyvenamąsias, komercines, administracines patalpas.

1.2. Geležinkelio stočių planų tipai

Dalis traukinių atvažiuoja į galinę traukinių stotį, kurioje išleidžiami keleiviai. Priklausomai nuo plano, tai leidžia patogiai keleiviams išsilaipinti nekertant atskirų geležinkelio linijų. Tokių stočių pastatai užbaigia geležinkelio bėgių liniją ir čia įkuriamas pagrindinis įėjimas-recepcija. Tačiau kartais bėgių linijos tęsiasi toliau negu yra išlaipinami ar įlaipinami keleiviai.

Geležinkelio stotys ne visuomet yra galutinės, žemyninėje Europos dalyje dauguma stočių yra pravažiuojamosios. Tokiais atvejais kroviniams traukiniams stengiamasi įrengti atskiras linijas. Tokiuose miestuose kaip Londonas, Paryžius ar Bostonas yra įrengtos kelios geležinkelio stotys. Taigi geležinkelio linijos nekerta viso miesto, o tarp atskirų stočių yra susiekama taksi, autobusais ar metro.



1 pav. Pagrindiniai geležinkelio stočių tipai

Be pagrindinio geležinkelio stočių išdėstymo tipų (1 pav.), stotys yra skiriamos pagal vidinę jų struktūrą. Visų pirma stotis stengiamasi projektuoti taip, kad geležinkelis nesikirstų su keliais. Keleivių patekimo platformos dažniausiai yra arba pakeltos arba nuleistos. Pats pastatas gali būti vieno lygio ar kelių. Kitas plano tipas, kai patekimas į peronus yra įrengiamas tame pačiame aukštyje, tačiau toks planas patogus tik mažai urbanizuotose vietoje ar galinėse stotyse. Taip pat galimas pakeltų stočių plano tipas. Atvejai kai geležinkelis įrengiamas tame pačiame lygyje kaip ir keliai nepatogus, nes tai stabdo motorizuotą eismą.

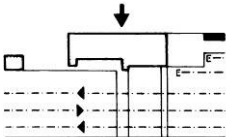
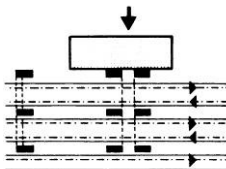
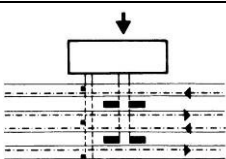
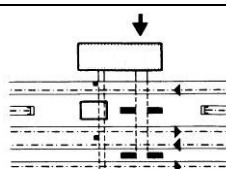
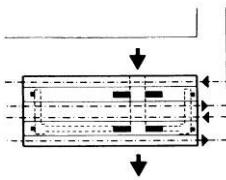
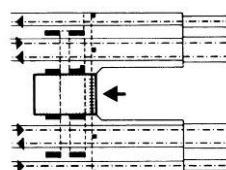
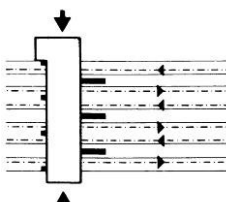
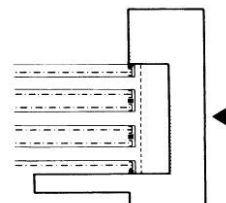
Rečiau stotys aptarnauja geležinkelio linijas išdėstytas per kelis lygius. Tokia stotis yra Berlyno centrinė stotis. Ji yra didžiausia dviejų lygių geležinkelio stotis Europoje. Taip pat ta pati stotis gali aptarnauti ir tarp miestinius reisus ir priemiesťinius (pvz., Paris–Gare de Lyon stotis).

Stotys taip pat gali būti klasifikuojamos pagal platformų išdėstymą. Dažniausiai geležinkelio linijas sudaro dvi geležinkelio bėgių eilės skirtos skirtingoms kryptims. Tuomet tenka rinktis ar projektuoti vieną platformą tarp šių bėgių ar dvi iš šonų. Didėjant linijų skaičiui didėja variantų kiekis. Kai kurios stotys turi neįprastą platformų išdėstymą dėl erdvės apribojimų ar bėgių išdėstymo. Taip pat egzistuoja „trikampės“ stotys, kuriose susikerta dviejų kryptių geležinkelio bėgiai ir susiformuoja trikampė jungtis.

Ernstas Neufertas knygoje „Architects‘ Data“ (Neufert 2001: 429) išskiria 8 geležinkelio stočių tipus (2 lentelė). Geležinkelio linijos dažnai kerta mažus ir vidutinio dydžio miestus gatvės lygyje, todėl stoties pastatas yra tame pačiame lygyje kaip ir geležinkelio trasa. Kai kuriose mažose stotyse Europoje, patekimas į peronus pėstiesiems ir bagažui yra tiesiog kertant trasas. Viena lygyje esanti trasa ir pėsčiųjų bei bagažo srautai tampa problema.

Pėsčiųjų tuneliai paprastai projektuojami vidutinio dydžio stotyse su patekimais į juos laiptinėmis. Bagažo gabenimas kaip ir mažose stotyse – kertant trasas. Dideliuose terminaluose yra tuneliai tiek pėstiesiems, tiek bagažui. Patobulintas srautų paskirstymas pasiekiamas pakėlus kelio lygį kaip Kelne ar Hanoveryje, arba nuleidžiant jį kaip Londone ar Kopenhagoje. Tokių srautų paskirstymo ar susisiekimo problemų nėra stoties terminaluose, kurie paprastai yra trasų atomazgoje. Čia tiek pastatas, tiek trasos gali būti viename lygyje, tačiau nei pėstiesiems nei bagažui jo kirsti nebūtina, nes yra galimybė nukreipti srautus ne per geležinkelio trasas.

2 lentelė. Geležinkelio stočių plano tipai pagal E. Neufertą

Stoties tipas	Planinė schema	Pastabos
Stoties pastatas vienoje geležinkelio pusėje su pėsčiųjų perėja trasos lygyje		Tai stotys skirtos surinkti ir išleisti keleivius paprastos stotelės principu. Tokio plano stotyse ypatingai svarbus saugumo klausimas. Norint užtikrinti saugumą, platformos projektuojamos aukščiau nei geležinkelio bėgiai, todėl keleiviai turi pakilti, o vėliau nusileisti norėdami pakliūti į peronus. Vėliau atsiranda stočių su požeminiais ar antžeminiais pėsčiųjų tuneliais.
Stoties pastatas vienoje geležinkelio pusėje su tuneliu pėstiesiems		
Stoties pastatas vienoje geležinkelio pusėje, žemiau trasos lygio		
Stoties pastatas vienoje geležinkelio pusėje, žemiau trasos lygio su laukiamąja sale tarp trasų		
Stoties pastatas viduryje po trasomis		Kitas plano tipas, kai stotis išdėstyta centrinėje dalyje po arba virš trasų. Tokiu atveju pats stoties pastatas tampa pagrindine jungtimi, su visomis reikalingomis patalpų grupėmis išdėstytomis aplink tranzitinę zoną.
Stoties pastatas viduryje po trasomis, erdvus patekimas per priešais esančią aikštę		
Stoties pastatas virš trasų naudojamas kaip tiltas pėstiesiems		
Stoties pastatas trasų atomazgoje		

Sprendžiant stočių renovacijos klausimus, tenka iš naujo pažvelgti į struktūrinę geležinkelio stočių tipologiją. Šiuolaikiniuose transporto centruose persipina įvairios funkcinės ir erdvinės formos elementai, todėl pasenęs funkcinis suskirstymas keičiamas naujomis struktūromis. Didžiausias dėmesys turėtų būti skirtas tinkamam naujų funkcijų įvedimui ir keleivių srautams paskirstyti. Todėl tik išsamesnė geležinkelio stočių raidos ir plano tipų analizė leidžia perprasti keleivių srautų judėjimą, bei parengti modernaus transportinio centro funkcinę schemą.

1.3. Geležinkelio stočių sandara ir funkciniai ryšiai

1.3.1 Vidinė stoties struktūra

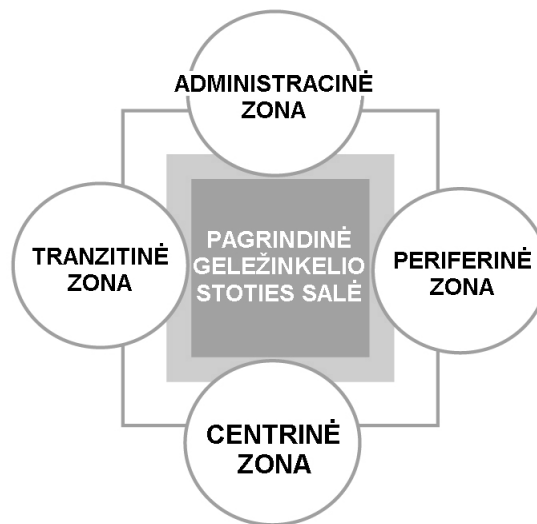
Vykdamas geležinkelio stoties renovaciją reikia numatyti pagrindinius keleivių srautų skaičius ir tinkamai juos paskirstyti. Svarbu žinoti ne tik kokie kiekiai keleivių ar lankytojų atvyksta į stotį, tačiau iš kur jie atvyksta (iš kito rajono, miesto ar šalies). Priklausomai nuo numatomų srautų, šiuolaikinėse stotyse būtina integruoti naujas funkcijas (prekybos centras, pramogų centras, viešbutis ir pan.). Senosios geležinkelio stotys nebuvo pritaikytos šiuolaikiniams poreikiams, todėl norint įterpti naujas funkcijas būtini esminiai pokyčiai erdvinėje struktūroje. Yra išskiriamos 4 pagrindinės zonos sudarančios stočių struktūrą (2 pav.):

1. Pagrindinė zona aptarnaujanti keleivius. Tai tarsi skritulys apsuptas informacijos, bilietų kasų, bagažo skyriaus ir laukimo erdvių.

2. Tranzitinė zona jungia pagrindinę zoną su išvykimo zona. Aplink yra išdėstomos antrinės, bet dažnai nemažiau svarbios funkcijos: WC, telefonai, bankomatai ar komercija.

3. Periferinė zona užtikrina ryšius už pastato ribų. Ją sudaro peronai, geležinkelio linijos, serviso zona.

4. Administracinė zona kontroliuoja eismą ir aptarnauja pastatą. Ši zona labiausiai išvystyta stotyse aptarnaujančiose didelius keleivių srautus.



2 pav. Geležinkelio stoties zonų sąveika (Kandie 2001: 4)

Norint užtikrinti tinkamą visų 4 zonų funkcionavimą, tolygų atvykstančiųjų ir išvykstančiųjų srautų pasiskirstymą, turi būti užtikrintas tiesioginis tarpusavio erdvių ryšys. Erdvės turi būti pakankamai didelės, kad efektyviai aptarnautų didelius žmonių kiekius. Pėsčiųjų zonos vedančios iki kitų transporto priemonių turi būti aiškios ir saugios naudoti. Plotis turi atitikti pastato dydį ir aptarnaujamų keleivių skaičių. Kelias nuo įėjimo, bilietų kasų ar perono iki traukinių turi būti aiškus ir be kliūčių. Todėl dažnai nepakanka vienos centrinės erdvės. Tuomet yra suformuojamos pagalbinės salės užtikrinančios tolygų srautų pasiskirstymą.

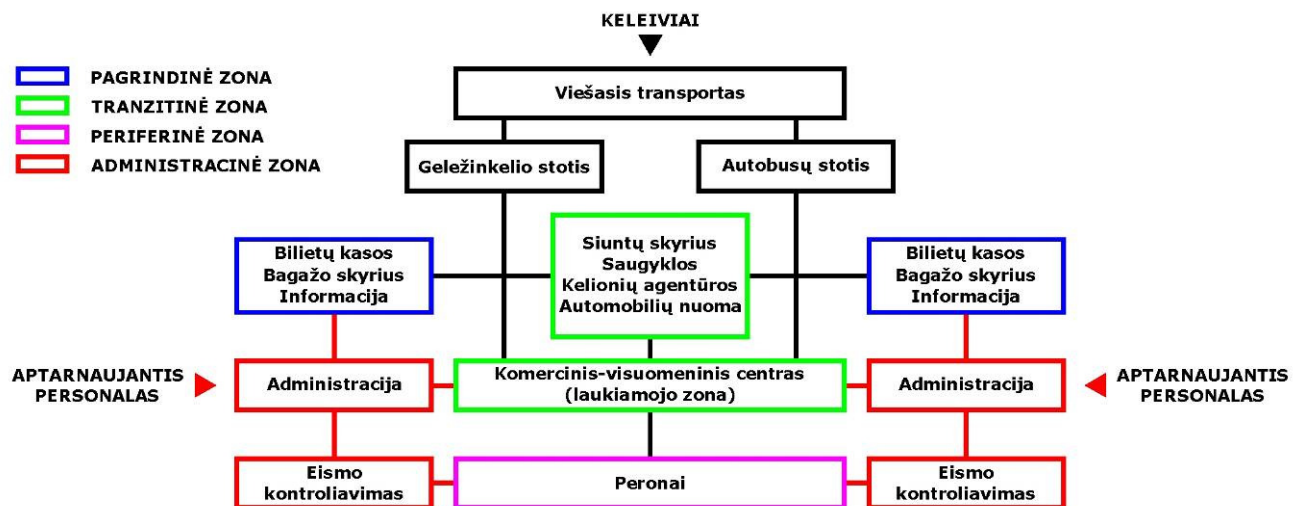
Vienos didžiausių traukinių kompanijos įkūrėjas Brianas Edvardsas teigia, kad: „Nors pirminė tradicinių geležinkelių stočių paskirtis buvo grynai transportinė, tai sudarė sąlygas polifunkciškumui, kuris šiuolaikines stotis pavertė įvairialypių funkcijų kompleksais“ (Edwards 1998: 10). Tokioms erdvėms aptarnauti reikalingi dideli vestibuliai. Juose įkuriamos galybės parduotuvių, kavinės, bilietų kasos, bagažo skyriai gali sudaryti itin klaidžias erdves. Todėl vidinėje struktūroje turi būti nustatyti aiškūs prioritetai keleiviams. **Papildomų funkcijų įvedimas reikalauja įvertinti pastatą pagal tam tikrus kriterijus:**

1. natūralus apšvietimas;
2. neįgaliųjų judėjimas;
3. keleivių informavimo technologijos;
4. konstrukcinės sistemos.

3 lentelė. Geležinkelio stočių funkcinio plano standartai (Kandis 2001: 5)

	Veikla	Reikalavimai	Vartotojai	Pastabos
Pagrindinė zona	Išvykimas -Traukinių tvarkaraštis -Bilietai -Bagažo kontrolė -Mokesčių rinkimas -Patikrinimas -Laukimas Atvykimas -Sutikimas -Bagažo grąžinimas	Pagrindinė salė -Informacija -Bilietų kasos -Bagažo skyrius Išvykimo salė -Mokesčių surinkimas -Sėdėjimo vietos Atvykimo salė -Sutikimo vieta -Bagažo skyrius	-Keleiviai ir svečiai -Aptarnaujantis personalas -Keleiviai -Svečiai -Aptarnaujantis personalas	-Bilietai parduodami keliomis formomis priklausomai nuo stoties dydžio ir tipo -Visos funkcijos gali būti išdėstytos vienoje bendroje erdvėje arba atskirose tarpusavyje besijungiančiose erdvėse. -Atvykimo ir išvykimo salė dažniausiai įrengiamos toje pačioje erdvėje
Tranzitinė zona	Išvykimas, atvykimas, lankymas ir aptarnavimas -Laukimas prieš įlaipinimą -Ėjimas link automobilių -Apsipirkimas ar valgymas	Jungiančios erdvės, pagrindinė erdvė -Saugyklos, bankomatai, WC. -Parduotuvės, restoranai, kavinės, kirpyklos ir pan.	-Visi: keleiviai, jų svečiai, aptarnaujantis personalas, lankytojai	-Pagrindinės funkcijos kaip bankomatai, saugyklos ar WC būtinos visoms stotims. -Kitos paslaugos priklauso nuo stočių dydžių, vietos ir kitų aspektų.
Periferinė zona	Išvykimas, atvykimas ir aptarnavimas -Įlaipinimas -Išlaipinimas -Aptarnavimas	-Peronai -Geležinkelio linijos -Serviso zona -Eismo ženklai	-Keleiviai -Aptarnaujantis personalas	-Geležinkelio linijų ir peronų skaičius priklauso nuo to kokio pajėgumo yra stotis. -Serviso zonos įrengiamos tik didelėse stotyse.
Administracinė zona	Aptarnavimas, eismo kontroliavimas -Aptarnavimas -Eismo kontroliavimas ir stoties priežiūra	-Darbuotojų kabinetai -Eismo priežiūros kabinetai	-Aptarnaujantis personalas	-Aptarnaujančio personalo kabinetai gali būti išdėstyti atskirame bloke, tačiau turi būti sudarytos sąlygos kontroliuoti visas stoties sistemas.

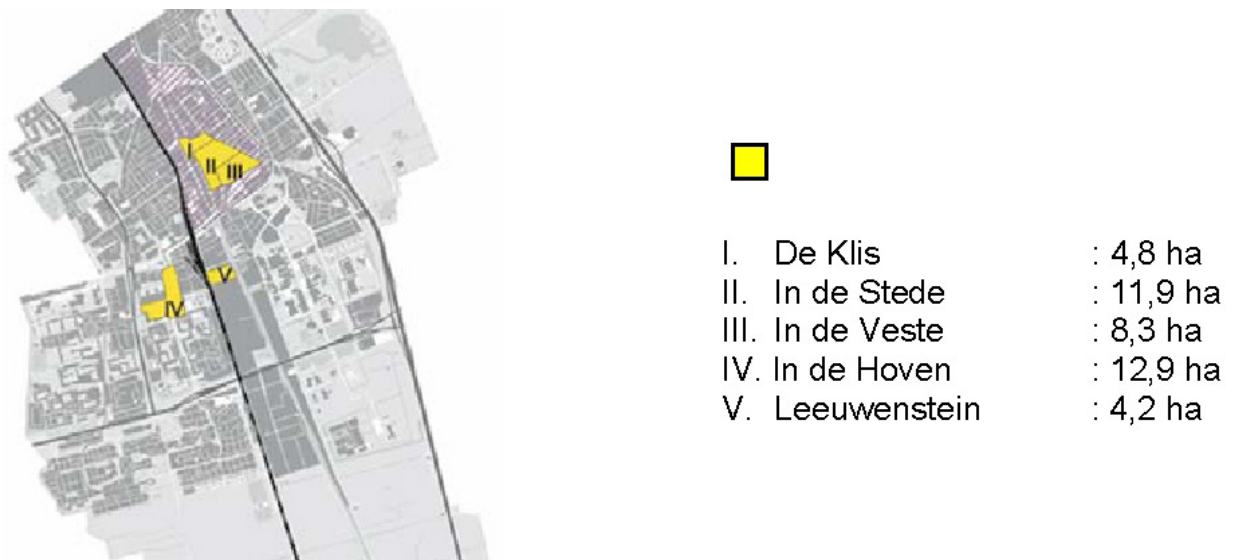
Išnagrinėjus pagrindinius geležinkelio stočių plano standartus galima teigti, jog gerus funkcinis ryšius lemia paprasta pastato planinė struktūra. Tai leidžia užtikrinti tinkamą keleivius aptarnaujančių zonų funkcionavimą ir sukurti lengvai suvokiamą ir aiškią judėjimo sistemą. Kitas labai svarbus elementas yra centrinė (laukiamojo) zona, kuri turi būti pakankamai didelė, kad užtikrintų sklandų didelių srautų pasiskirstymą. Centrinės salės erdvė yra esminis elementas jungiantis 4 pagrindines stoties zonas: centrinę (cirkuliacinę), tranzitinę, periferinę ir administracinę. Atsižvelgus į šiuos pagrindinius plano principus sudarytas modelis sujungiantis geležinkelio ir autobusų transportą į bendrą sistemą (3 pav.).



3 pav. Stoties funkcinio patalpų ryšio schema

1.3.2. Naujų funkcijų integracija

Komerciniu požiūriu geležinkelio stotis yra vienas patraukliausių miesto taškų, tačiau iki šiol nebuvo pakankamai tyrimų šiuo aspektu. Organizacija „Space syntax“ atliko Delft miesto centrinės geležinkelio stoties analizę. Šis tyrimas nagrinėjo komercinių centrų ir viešųjų erdvių išsidėstymo struktūrą geležinkelio stoties pasiekiamumo atžvilgiu. Delft mieste yra penki pagrindiniai komerciniai centrai (4 pav.). Trys iš jų yra istoriniame miesto centre ir daugiausiai aptarnauja turistus. Ketvirtas prekybos centras yra pokarinėje teritorijoje, kur vyrauja aukštybinis, tankus užstatymas. Naujausias prekybos centras pastatytas 1995 m., lengvai pasiekiamas greitkelio ir turintis dideles automobilių stovėjimo aikštes, yra regioninės svarbos, nes aptarnauja ir aplinkinius miestelius.



4 pav. Komercinės zonos Delft mieste

Atlikta analizė parodė, kad geležinkelio stotis miesto masteliu yra pakankamai gerai integruota urbanistinėje struktūroje, kadangi yra centrinėje dalyje. Tačiau jos integracija geležinkelio stoties rajono atžvilgiu nėra tinkama. Nėra suformuotas aiškus centrinės miesto dalies urbanistinis audinys, kvartalų masteliai yra per dideli (vidutiniškai 21000 m²), todėl sunkiai suvokiami ir nepatogūs pėstiesiems. Šios išvados paaiškina, kodėl stotis, kuriai jau daugiau kaip 100 metų ir kurioje per dieną apsilanko apie 40000 lankytojų, nėra patraukli kaip komercinė ir viešoji erdvė.

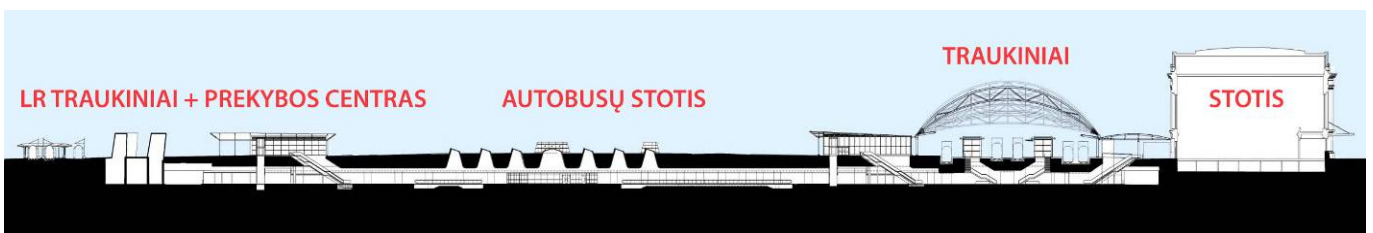
Atsižvelgiant į šį tyrimą buvo parengtas detalusis planas, kuriame numatyti ne tik stoties išplėtimo sprendiniai, bet ir aplinkinės teritorijos regeneracija. Vienas svarbiausių pateiktų pasiūlymų yra geležinkelio linijų nuleidimas į požeminį lygį. Tai ne tik išspręs geležinkelio linijų kaip barjero problemą,

bet ir padidins aplinkinės teritorijos potencialą. Projekte taip pat numatyta sumažinti aplinkinių kvartalų dydį iki 3900 m² tokiu būdu sudaromos patogesnės sąlygos pėstiesiems.



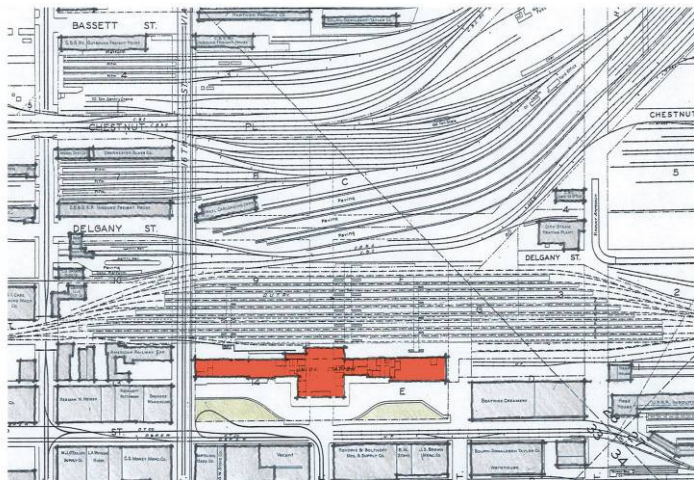
5 pav. Denverio geležinkelio stoties vizualizacija

Vienas iš didžiausios apimties renovacijos projektų ketinama įgyvendinti Denveryje (5, 6 pav.). Šiame tankiai apstatytame mieste numatyta ne tik perdengti senosios geležinkelio stoties peronus, tačiau ir pastatyti naujus komercinius ir biurų pastatus, nebenaudojamų krovinių geležinkelio linijų vietoje. Todėl labai svarbus tinkamas pėsčiųjų srautų paskirstymas, užtikrinsiantis nevaržomą judėjimą šiame tankiai apstatytame daugiafunkciame komplekse. Tai ketinama padaryti sukuriant naują gatvių, pėsčiųjų alėjų ir žaliųjų zonų sistemą, bei optimizuojant esamą keleivinių geležinkelio linijų ir viešojo transporto struktūrą.



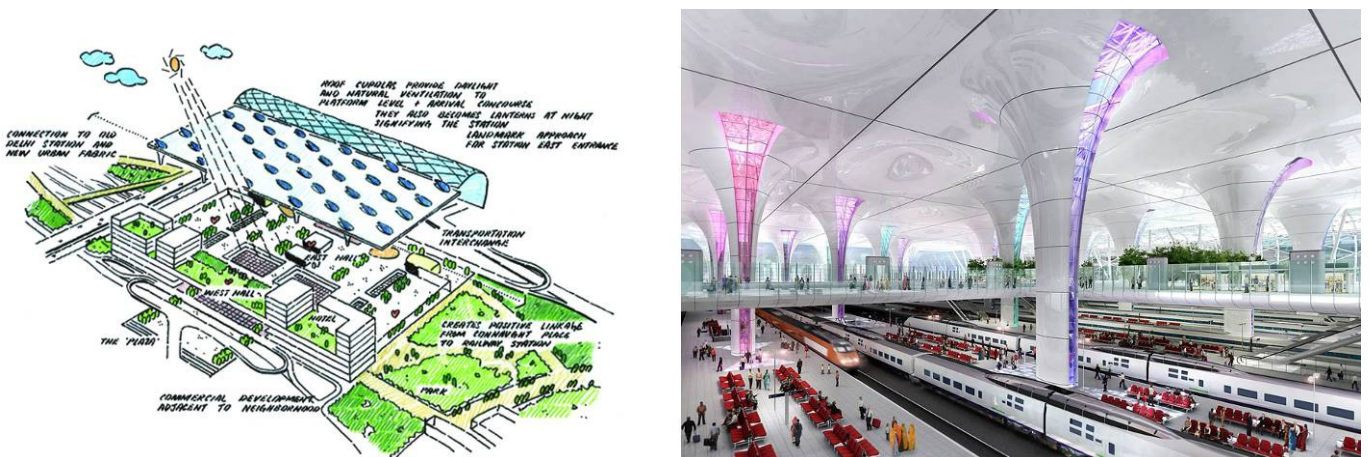
6 pav. Denverio geležinkelio stoties pjūvis

4 lentelė. Denverio geležinkelio stoties raida

Data	Plano fragmentas	Svarbiausi pokyčiai
1936 m.		1936 m. geležinkelio linijos apėmė didžiulę teritoriją nuo geležinkelio stoties iki pat paupio. Teritorijoje vyraavo pramoninės paskirties statiniai ir sandėliai. Pirmoji stotis medinė su laikrodžio bokštu centrinėje pastato dalyje.
2008 m.		Po 1894 m. gaisro stotis buvo perstatyta. 1912 m. buvo nuspręsta nugriauti senąją stoties pastatą ir pastatyti naują atitinkantį padidėjusius keleivių srautus. Panaikinamos nebereikalingos geležinkelio linijos. 2000 m. įrengtos „Light Rail“ tipo traukinių linijos.
2013 m.		Naujoji stotis apjungia geležinkelio, „Light Rail“ traukinių ir autobusų transportą, bei numato naujas viešąsias ir komercines erdves. 1. Tarp miestinių traukinių peronai (8 geležinkelio trasos, skirtos aptarnauti 10 000 žm./h) 2. 16-osios g. komercinis centras (suprojektuotas aplink pagrindinę komplekso ašį) 3. Požeminė tarp miestinė 22 peronų autobusų stotis (16 - tarp miestiniams autobusams, 4 - miesto autobusams ir 2 - privatiems vežėjams) 4. „Light Rail“ traukinių peronai (2 geležinkelio trasos) 5. Senoji stotis (laukiamasis ir kitos stotį aptarnaujančios patalpos) 6. Viešosios erdvės (skirtos komplekso statiniams tarpusavyje sujungti) 7. Daugiaaukštis automobilių parkingas

Naujojo Delio stotis yra viena didžiausių geležinkelio stočių Indijoje, kurioje per dieną aptarnaujama apie 250 traukinių. Stoties renovacija bus vykdoma kompleksiškai kartu su centrinės miesto dalies modernizacija. Šis transportinis mazgas šiuo metu skiria miesto rytinę ir vakarinę dalį, todėl miestas negali darniai vystytis. Problema bus sprendžiama sukuriant naujus transportinius ir pėsčiųjų ryšius, bei modernizuojant vidinę stoties struktūrą. Po modernizacijos numatoma galimybė aptarnauti daugiau kaip 1 milijoną žmonių per dieną.

Bene didžiausi pokyčiai šioje stotyje numatomi vidinėje pastato struktūroje. Pirmame lygyje įrengiamos naujos laukiamojo ir sutikimo salės, antrame lygyje sutelktos komercinės zonos, bei paskirstomi pagrindiniai pėsčiųjų srautai. Visos šios didžiulės ir erdvios salės bus perdengtos stogu su kolonose įrengtais šviesos tuneliais, kurie užtikrina pakankamą apšvietimą dienos metu (7 pav.). Tuo tarpu rytinėje stoties pusėje, holas uždengtas stikliniu kupolu, kuris savo išskirtine architektūra pabrėžia naująjį įėjimą į stotį tiek dienos metu, tiek naktį.

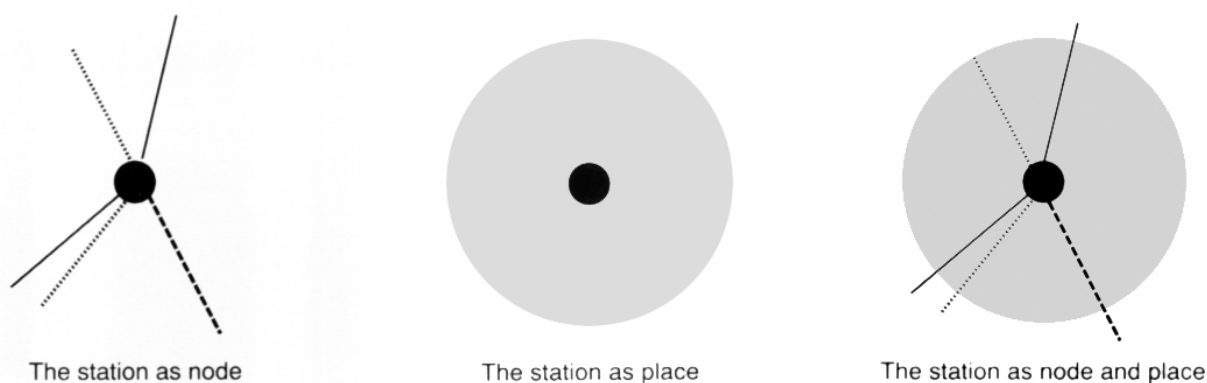


7 pav. Naujojo Delio geležinkelio stoties renovacijos projektas (Terris Farrellas, 2007 m.)

Geležinkelio stotis komerciniu atžvilgiu yra labai patraukli dėl didžiulių joje cirkuliuojančių žmonių srautų. Tačiau visų pirma senosios stotys turi būti renovuojamos ir pritaikomos naujiems standartams, bei keleivių poreikiams. **Naujų funkcijų įvedimas pasiteisina tik kompleksiškai sprendžiant ne tik pastato, bet ir visos teritorijos urbanistines ir infrastruktūrines problemas.** Todėl tai labai ilgas ir didelių investicijų reikalaujantis procesas, o realizuotų geležinkelio stočių renovacijos projektų nėra daug.

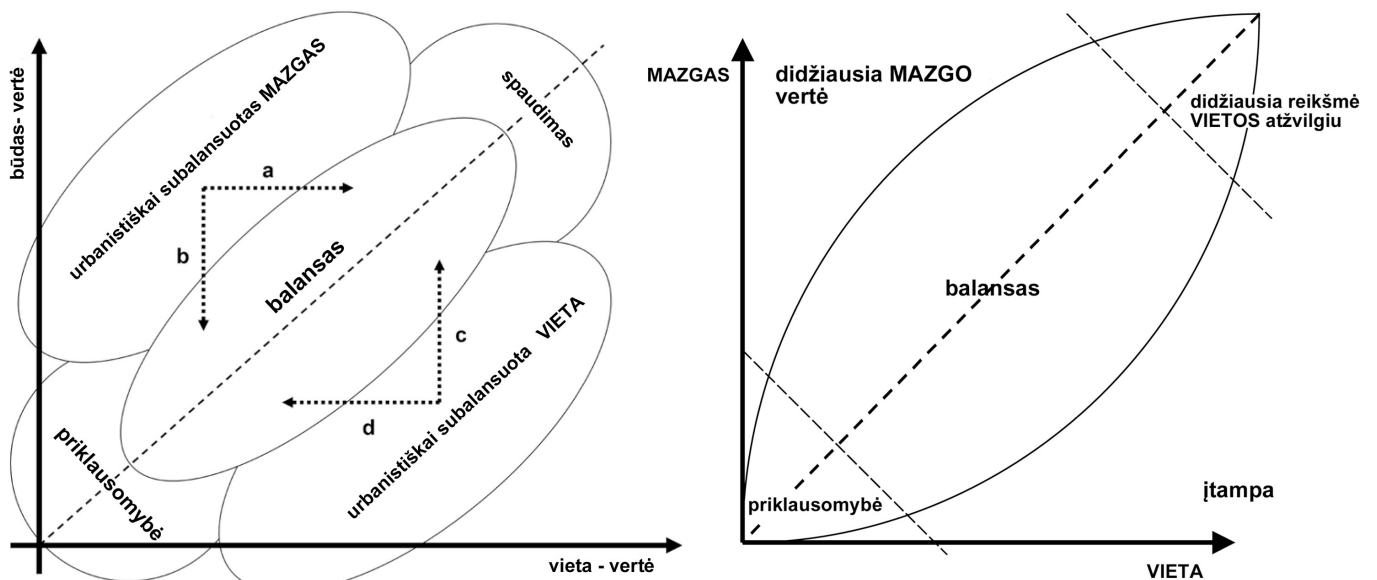
1.4. Geležinkelio stoties santykis su miestu

Pagal savo prigimtį geležinkelio stotis gali būti suvokiama dvejopai. Kaip mazgas: taškas į kurį atvyksta traukiniai, bei kitos transporto priemonės, arba kaip vieta: specifinė miesto dalis, kurioje sutelktas ne tik transportas, tačiau ir įvairios paskirties pastatai, bei viešosios erdvės. Šis dvilypiškumas atspindi tiek teoriniuose darbuose tiek ir praktiniuose stočių renovacijos pavyzdžiuose. Todėl prieš sprendžiant architektūrines problemas, reikia sukurti darnų stoties kaip transportinio mazgo ir stoties, kaip vietos mieste, modelį.



8 pav. Stotis kaip „mazgas“ ir kaip „vieta“ (Bertolini 1998: 9)

Nagrinėdami „mazgo-vietos“ sistemą (8 pav.), galime surasti tiek teigiamų, tiek neigiamų tarpusavio ryšių. Pvz. aukštas susisiekimo lygis sudaro sąlygas atsirasti kritinei žmonių masei, kuri reikalinga naujos stoties funkcijų gyvybingumui palaikyti. Tuo pačiu naujų veiklos sričių atsiradimas yra prielaida susisiekimo tinklo tobulinimui. Tačiau išvystyti infrastruktūrą ir tinkamai ją aptarnauti istorinėje aplinkoje gali būti pernelyg sudėtinga. Netinkamai parinktos transporto sistemos gali pakenkti stoties gyvybingumui, jos patrauklumui. Todėl ši „mazgo-vietos“ sąveika yra esminė problema sprendžiama stočių renovacijos projektuose.



9 pav. „Mazgo-vietos“ modelio schema, pagal L. Bertolini

Regioniniam miestų planavimui buvo reikalingas įrankis, kuris padėtų analizuoti ir valdyti ryšį tarp „vietos“ ir „mazgo“. „Mazgo–vietos“ modelis buvo išrastas Nyderlanduose, kaip metodas, kuris padėjo nagrinėti ryšį tarp daigafunkčių transporto centrų ir žemėtvarkos. Modelis pagrįstas indikatoriais, kurie apibūdina „vietą“ ir pasirinkto „mazgo“ ypatybes. Indikatoriai išreiškiami koordinačių sistema, kur x atstovauja „vietos“ vertę, o y – „mazgo“ vertę. Grafiškai atskleidžiamas šių dviejų elementų balansas, tačiau reikia nepamiršti, jog kiekvienas regioninis „mazgas“ užima tam tikrą padėtį sistemoje (9 pav.).



10 pav. Stoties ir miesto struktūros priklausomybė (Bakker 1994: 10)

Realioje miesto struktūroje šį modelį galima pakomentuoti 10 pav. pateiktu pavyzdžiu. A variante yra aiški vizualinė ir kompozicinė ašis tarp miesto centro ir stoties. B variante nėra aiškios ašies, tačiau suformuotas pagrindinis kelias, jungiantis centrą ir stotį. C variante nėra aiškios ašies ar kelio. Nesuradus tinkamos jungties tarp miesto centro ir stoties (t. y. urbanistiškai subalansuoto „mazgo“ ir „vietos“) tolesnis renovacijos etapas yra beprasmis.

Urbanistiniu požiūriu, geležinkelio stočių tinklo mazgai taip pat turi dvi reikšmes. Pirmąją sudaro grynai infrastruktūrinė sąvoka (keliai, geležinkelio linijos, drenažo tinklai ir t. t.), antrąją – erdvių integralumas urbanizuotų vietovių, ekonominės veiklos ir žmonių atžvilgiu. Geležinkelio stotis kaip vieta mieste, paprastai gali būti apibūdinta kaip fizinė aplinka arba erdvė. Žvelgiant renovacijos aspektu stotis turėtų būti suvokiama kaip miesto dalis, kuriai priskiriami gretimi kvartalai, dar kitaip apibūdinami kaip stoties rajonas. **Stoties rajono ribas apibrėžia keturi pagrindiniai kriterijai:**

1. Pėsčiomis pasiekiamas spindulys. Pagal šį požymį stoties teritorija suvokiama kaip apskritimo centras, kurį patogų įveikti pėsčiomis. M. Montier priimtinu atstumu laiko 500 m. Kiti remiasi laiko kriterijumi ir nurodo kelią, kuris įveikiamas per 10 min.

2. Funkciniai istoriniai elementai. Šiuo aspektu geležinkelio stoties rajonas suvokiamas kaip funkcinių elementų visuma (pvz. komercinė ašis jungianti geležinkelio stotį su miesto centru ar gamybos ir tiekimo jungtis) turinti tiesioginį ryšį geležinkelio bėgiais.

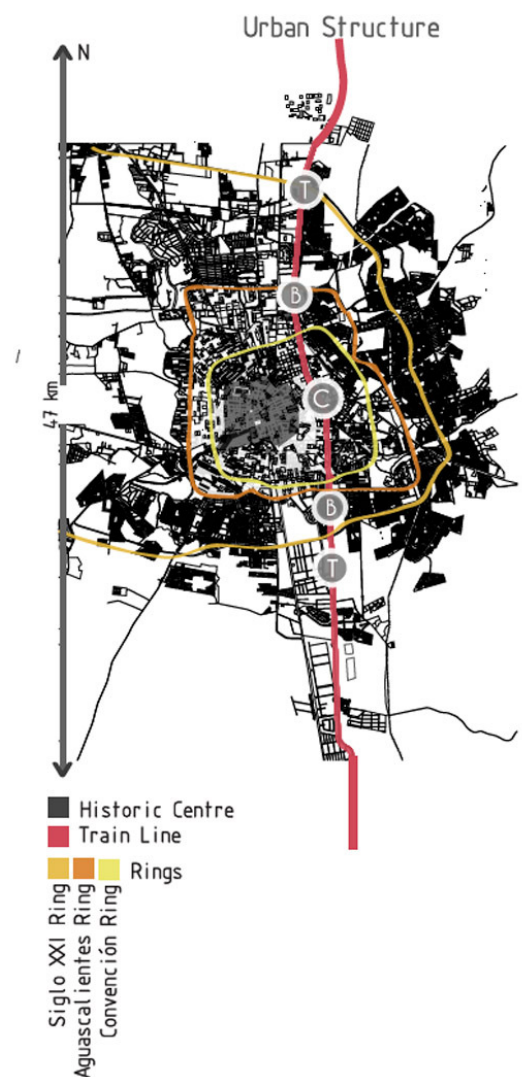
3. Topografinis. Šiuo atveju stoties rajonui priskiriama teritorija pagal gamtinius ypatumus, įtraukiant artimiausius elementus, kurie sudaro bendrą kompleksą.

4. Vystytinas perimetras. Įtraukiama gretimi kvartalai, kurie turėtų būti regeneruoti kartu su stoties pastatu.

Visi keturi kriterijai turi būti taikomi vienu metu, kadangi vieno požymio nepakanka tinkamai apibrėžti „vietos mieste“ sąvokai. **Taigi stoties rajonas gali būti apibūdinamas kaip – visos užstatytos ir viešosios erdvės, kartu su jose integruotomis funkcijomis, apribotos pėsčiomis pasiekiamo spindulio, kurio centrinė dalis yra stoties pastatas.**

2007 m. „RVdG arquitectura“ grupė pateikė vieno iš Meksikos miesto geležinkelio atgaivinimo strateginį planą (11 pav.). Siūlymuose teritorija aiškiai išdalinta į penkias pagrindines stoteles, kuriose susikerta miesto aplinkkeliai ir geležinkelio linija. Centrinėje dalyje siūlomas elipsės formos pėsčiųjų „žiedas“ ir traukinių stotis, kurių pagalba istorinis centras sujungiamas nuo naująja miesto dalimi.

Dar vienas pavyzdys yra Pratesterno geležinkelio stotis, kuri yra viena svarbiausių Vienoje, tačiau neturėjo aiškiai suformuoto keleivinės stoties įvaizdžio. Todėl buvo nuspręsta rengti projektą, kuris išspręstų šią problemą, bei suteiktų pakankamai pajėgumų atlaikyti padidėjusį keleivių srautą prieš 2008 metų Europos futbolo čempionatą. Architektas Albertas Wimmeris pasiūlė iš esmės pakeisti esamą urbanistinę struktūrą. Stotis buvo perkelta į greta esantį transportinį žiedą (12 pav.).



11 pav. „RVdG arquitectura“ urbanistinis planas

Taip buvo įprasminama iki tol nenaudota transporto žiedo erdvė. Atsisakius krovinių linijų, ir perkėlus stotį atsirado laisvų teritorijų, kurios taip pat palaipsniui bus užstatytos. Toks kompleksinis požiūris į problemą leido padidinti ne tik pačios geležinkelio stoties bet, ir aplinkinių kvartalų vertę.



12 pav. Vienos miesto planas 1925 m. ir 2010 m.

1.5. Teritorijos įvaizdžio regeneravimas

1.5.1. Urbanistinės geležinkelio stočių renovacijos tendencijos

Geležinkelio stočių kompleksai seniai nebėra vien tik transporto paslaugas teikiantys objektai. Greta jų projektuojami ne tik ofisai ar parduotuvės, bet ir sporto, rekreaciniai ir kultūriniai kompleksai, viešbučiai ar net valdymo institucijų pastatai. Tačiau šiems procesams įvykti reikalingos nemažos investicijos ir drąsūs sprendimai, todėl esminiai pokyčiai galimi tik bendradarbiaujant privačiam ir viešajam sektoriui.

Keliai ir geležinkelio linijos yra vieni iš svarbiausių aplinką formuojančių elementų. Miestuose geležinkeliai sudaro taip vadinamo „suplanuoto kraštovaizdžio“ dalį (Kido 2005: 4382). Šiuo metu ieškoma sprendimų leisiančių sumažinti traukinių linijų vizualinę įtaką. Vienas iš radikaliausių sprendimų siūlomas Štutgarto geležinkelio stoties projekte. Esamos linijos neatitinka moderniausių technologijų reikalavimų, tačiau jas pakeisti dabartinių bėgių vietoje užtruktų pernelyg ilgai. Todėl nuspręsta daryti visiškai naują bėgių atšaką, kuri bus pasukta 90 laipsnių ir nuleista į apatinį lygį. Toks sprendimas ne tik sumažins vizualinę transporto taršą, tačiau leis išnaudoti visą aplinkinių teritorijų potencialą. Naujosios geležinkelio stoties rajone numatyti komerciniai pastatai, biurai, nauja biblioteka ir kiti visuomeninės paskirties statiniai (13 pav.). Toks kompleksas pretenduoja tapti naujuoju miesto centru, todėl šis projektas sulaukė daug diskusijų ir netgi judėjimo, kuris priešinasi tokių sprendinių įgyvendinimui.



13 pav. Štutgarto geležinkelio stoties teritorijos sutvarkymo pasiūlymai, 2009 m.

1980 m. laikomi paskutinio geležinkelio stočių renesanso pradžia. Visų pirma pabrėžiamos inovacijos technologinėje geležinkelių sistemos srityje (greitųjų traukinių linijų atsiradimas ir pan.).

Šiuolaikiniai miestų planuotojai į geležinkelio stotis žvelgia kaip į vieną iš transportinio tinklo sudedamųjų dalių. Todėl jos privalo turėti tiesioginį ryšį su autobusų stotimis ar oro uostais (pvz. Liono geležinkelio stotis). Anksčiau geležinkeliai visų pirma buvo projektuojami traukiniams, o ne keleiviams. Tuo tarpu šiandieninės stotys turi būti patrauklios ir patogios žmonėms. Todėl tiek savo struktūra, tiek funkciniu planu ir architektūra geležinkelio stotys tampa panašios į moderniausius oro uostų kompleksus.



14 pav. Liuksemburgo geležinkelio stoties vizualizacija (JSWD Architekten, 2005 m.)

Visiškai naujas požiūris sprendžiant geležinkelio stočių problemas pateiktas Liuksemburgo geležinkelio stoties projekte (14 pav.). Rekonstrukcijos metu stotis bus pritaikyta ne tik vietiniams miesto poreikiams, tačiau sudarys sąlygas integruoti Prancūzijos greitųjų traukinių tinklą. Projektas apima 27 hektarų ploto mišrios paskirties teritoriją. Joje numatyta įrengti apie 270 000 m² patalpų skirtų ofisams, parduotuvėms, kino teatrams, koncertų salei, viešbučiams ir gyvenamiesiems namams. Tačiau bene svarbiausias sprendimas yra plotas esančio virš geležinkelio trasų perdengimas, įrengiant parką (13 pav.). Šio sprendimo dėka išsprendžiama bene didžiausia daugelio pravažiuojamojo tipo geležinkelio stočių problema – t. y. sugražinami geležinkelio linijų nutraukti ryšiai.

1.5.2. Miestų centrų atgaivinimas

Miesto centras komerciniu požiūriu labai patraukli vieta, tačiau tuo pačiu reikalauja didelės atsakomybės istorinio paveldo atžvilgiu. „Išanalizavus Vakarų valstybių patirtį miestų centrų tvarkymo ir atgaivinimo srityje, galima išskirti keletą pagrindinių šios veiklos krypčių: radikali centrų modernizacija siekiant gerinti gyvenimo sąlygas, radikali modernizacija kaip komercializacijos pasekmė, gentrifikacija (istorinio miesto centro ar kitų istorinių gyvenamųjų teritorijų traukos paskatinta socialinė kaita, kai vidurinės ar aukštesnės socialinės klasės gyventojai keičia žemesnės socialinės klasės gyventojus) ir įvairios jos apraiškos, miesto centro kaip muziejaus koncepcija ir integralus požiūris į istorinių miestų centrų atgaivinimą“ (Gražulevičiūtė-Vileniškė 2010: 45). Rengiant istorinių miesto centrų atgaivinimo projektus svarbu nustatyti pagrindinius architektūrinius-urbanistinius ir visuomeninius prioritetus. 2005 m. vykusiam Vienos memorandumui (tema „Pasaulio paveldas ir šiuolaikinė architektūra-istorinio urbanistinio kraštovaizdžio valdymas“) buvo suformuluotos šios pagrindinės nuostatos.

Architektūriniu-urbanistiniu aspektu

- Negali būti keliamas pavojus istoriniam miesto autentiškumui ir vientisumui.
- Vengti pseudoistorinių formų. Istorija privalo išlikti lengvai skaitoma.
- Planavimas ir projektavimas turėtų remtis istoriniu stogų vaizdu, sklypų ribomis vizualinėmis ašimis.

- Projektas turėtų atitikti tam tikrą istorinės struktūros ir architektūros tipą.

Visuomenės aspektu

- Šiuolaikinė architektūra - reikšminga planuota investicija į suformuotą istorinę aplinką. Ji padidina urbanistinio kraštovaizdžio vertę.

- Perspektyviniai sprendimai turi būti grindžiami miesto kaip visumos vizija bei dialogu su susijusiais veikėjais suinteresuotais asmenimis.

- Šiuolaikinė ir istorinė architektūra yra vietos ir bendruomenės turtas, kuris turėtų tarnauti švietimo tikslams, laisvalaikiui, turizmui ir užtikrinti vertybių rinkos vertę.

1.5.3. Naujų pastatų projektavimo principai istorinėje miesto aplinkoje

Sprendžiant geležinkelių stočių aplinkos regeneracijos klausimus, dažnai iškyla istorinės ir modernios architektūros suderinamumo problema. Miestas, kaip gyvas organizmas, nuolat atsinaujina pagal visuomenės raidą ir jos poreikius. Ši raida keičia miesto struktūrą bei estetinių vertybių skalę. Kiekviena raidos pakopa įneša į miesto organizmą savo dalį. Iš tų įnašų ir formuojasi istorinė aplinka, kurioje pastebimas miesto „ketvirtasis matas“ – jo istorinės raidos ilgis. Epochų palikti pėdsakai ir yra svarbiausiais veiksnys, kuris lemia miesto individualumą, jo architektūros ir semantikos turtingumą. Greita miestų raida skatina atsižvelgti į laiką – sukurti tokias miesto struktūras, kurios būtų pakankamai lanksčios. Reiškiny „epochų ryšiai“ (Navickienė 2006: 13) tampa tarsi miesto formavimo kompozicine priemone, dėl to kai kur siūloma neužstatyti visos teritorijos, kad liktų erdvės ateities statyboms.

Daugeliui priimtinas istorinės aplinkos regeneravimo būdas, kuomet daugiausia dėmesio skiriama istorinio atstatymo ir naujos architektūros klausimui, jų privalumams, trūkumams, tipams bei pritaikymo galimybėms. Literatūroje vyrauja dvi nuomonės:

1. Istorinį atstatymą skatina gausus senamiesčio praradimai per karą, miesto urbanistinis neužbaigtumas. Siūloma atstatyti tuos istorinius pastatus ir tose senamiesčio branduolio vietose, apie kurias turima pakankamai ikonografinės medžiagos.

2. Autentiškumą atkurti yra labai sunku, objektai reikalauja ilgo tyrimo, dažnai atkuriami ne aukščiausios architektūrinės vertės ir būdingos stilistikos.

Rekomenduotini naujos architektūros kūrimo istorinėje aplinkoje principai ir būdai:

- Darna su aplinka. Anot J. Tatorio: „svarbu ne tik kūrybiškai panaudoti tradicines medžiagas, apdailos būdus, bet ir sugebėti naujai interpretuoti tradicinius elementus, įsisavinti pažangius senosios architektūros principus: kokybės siekimo, užbaigtumo, prisiderinimo prie vietinių sąlygų“.

J. Glemža siūlo derinti naujo pastato tūrį, formas, ritmiką, proporcijas, apdailos medžiagas, spalvas su istorinio užstatymo architektūra (Glemža 1975: 187).

- Siekiant novatoriškumo, šiuolaikinės koncepcijos ir pilietiškai drąsios skirtingų architektūrinių epochų sandūros, nauja architektūra turi būti lygiavertė istorinei.

- Architektūros kokybė. Gediminas Baravykas siūlo istorinėje miesto dalyje ar jos prieigose ieškoti labiau individualizuotų sprendimų, kurie būtų ne tik teisingi, bet ir veiktų emocionaliai.

- Anot V. Jurkšto, reikia saugotis ne naujos, o blogos architektūros. V. Jurkštas siūlo du kriterijus naujos architektūros kūrimui senamiesčiuose:

1. kompozicinis santykis su aplinka: klasifikuojant naują architektūrą senamiestyje galima išskirti šiuos metodus: panašumo (niuanso), neutralumo, kontrasto. Panašioji architektūra: tiesioginis senosios architektūros formų ir priemonių panaudojimas – stilizavimas arba senųjų formų improvizacija, tačiau toks sprendimas aplinkos nepraturtina ir architektūros vystimuisi didesnės įtakos neturi. Neutralioji architektūra – beveidė, istorinėje aplinkoje nepastebima šiuolaikinė architektūra.

2. architektūrinės kompozicijos ištakos ir išraiškos priemonės: inspiruota (tuos pačius, tik modifikuotus bruožus turinti architektūra, kurioje naudojamos formalios senosios architektūros priemonės: tūrių atitikimas, jų dalijimas, formų proporcijos, mastelis, statybinės medžiagos) ar autonominė kūryba (kompozicija ir formos kilusios iš bet kokio šiuolaikinės architektūros reiškinių) (Jurkštas, 1994: 108).

Naujiems pastatams istorinėje aplinkoje ekspertų taikomi vertinimo kriterijai:

1. Kontekstualumo kriterijus. Jis vertinamas šiais aspektais:

- Urbanistiniu požiūriu – kaip pastatas savo tūriu veikia vietovės urbanistinę struktūrą, kaip jis atitinka konkrečiai situacijai, miesto tūrinės-erdvinės struktūros daliai keliamus reikalavimus

- Architektūriniu-kompoziciniu požiūriu – kaip naujo pastato architektūra kompozicinėmis priemonėmis: masteliu, ritmu, proporcijomis, simetrijos ašimi, formomis, statybinėmis medžiagomis suderinta su istorinei aplinkai būdingomis savybėmis.

- Architektūrinės raiškos požiūriu – ar architektūros sudėtingumas atitinka architektūrinės urbanistinės terpės poreikį, ar nepažeidžiama pusiausvyra.

- Istorinio tęstinumo požiūriu – nauji pastatai su anksčiau toje vietoje stovėjusiais statiniais lyginami dviem aspektais: pirma, ekspertai atsižvelgia į tai, kokie istoriniai pastatai buvo nugriauti, kad būtų

pastatytas naujas pastatas; antra, architektams svarbus naujo pastato fizinis panašumas į anksčiau toje vietoje stovėjusį statinį.

- Kultūrinio tęstinumo požiūriu, į istorines miestų dalis žvelgiant kaip į kultūrinį kontekstą, kuriame sukaupta ne tik istorinė, bet ir semantinė informacija, vietos atmintis. Kultūrinė tąsa laikoma svarbesne nei naujo objekto formų, erdvių darna su kontekstu.

2. Architektūros vertės kriterijus. Nauja architektūra istorinėje aplinkoje vertinama lygiai taip pat kaip ir visa kita šiuolaikinė architektūra. Ji vertinama šiais aspektais:

- Originalumas ir kūrybiškumas – naujas pastatas turi būti individualus;
- Architektūrinė – estetinė kokybė įvardyta kaip kūrėjo profesionalumo, meistriškumo rezultatas;
- Šiuolaikiškumas – tam tikro laikotarpio architektūros tendencijų ir statybos atspindėjimas.

„Dabartinis seno ir naujo derinimo problemos supratimas įpareigoja specialistus spręsti visus istorinės regeneracijos uždavinius kompleksiškai, remtis šiuolaikine urbanistikos ir architektūros teorija ir praktika“ (Navickienė 2006: 13). Nors yra suformuoti pagrindiniai vertinimo kriterijai, tačiau kiekviena situacija padiktuoja individualius darbo metodus ir naujos architektūros integracijos į istorinę miesto aplinką priemonės.

1.6. Skyriaus apibendrinimai

1. Tipologija

Geležinkelio stotys vienas iš bene labiausiai besikeičiančių tipologinių vienetų, kurios pokyčiai matomi ne tik išorinėje pastato architektūroje, bet ir vidinėje struktūroje.

Nuolatinė stoties transformacija, priklauso nuo teritorijos charakterio ir ekonominių, socialinių bei kultūrinių niuansų.

2. Infrastruktūra

Stotis turi lengvai prisitaikyti prie naujausių transporto rūšių, tobulinant esamą infrastruktūrą ir bendrą miesto transporto struktūrą.

Viešojo transporto sistemos tobulinimas ir skirtingų transporto rūšių integravimas į stoties struktūrą mažina privataus transporto poreikį ir įgyvendina ekologiškumo principus.

3. Urbanistinė struktūra

Geležinkelio stoties teritorijos įvaizdžio regeneravimas galimas tik kompleksiškai sprendžiant stoties renovacijos ir visos teritorijos urbanistinės struktūros problemas.

Papildomų pėsčiųjų jungčių formavimas stoties teritorijoje ne tik palengviną žmonių judėjimą, bet ir leidžia išnaudoti stoties kaip traukos taško potencialą.

4. Vidinė struktūra

Geležinkelio stotys turi būti suvokiamos kaip daugiafunkciai objektai, kuriuose greta transportinės-komunikacinės funkcijos integruojamos naujos visuomeninės-komercinės funkcijos.

Funkcinis stoties sprendimas turi būti pagrįstas aiškios vidinės erdvių struktūros ir keleivių srautų paskirstymo darna.

Funkciniai elementai valdantys keleivių srautus turi aiškiai atsispindėti tiek stoties viduje, tiek ir išorėje.

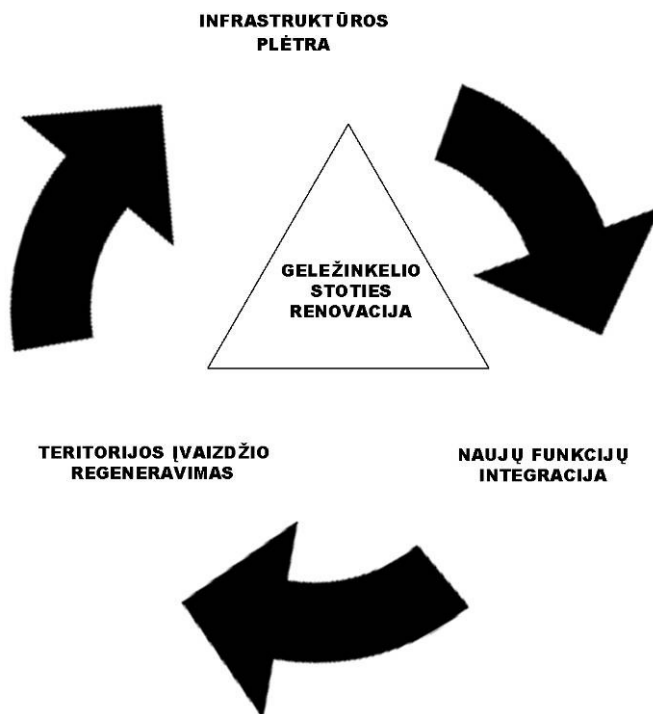
5. Istorinis kontekstas

Išsaugoti esamą stoties istorinę vertę ir sustiprinti jos kaip miesto vartų įvaizdį.

Naujos architektūros atsiradimas istoriniame miesto centre turi būti motyvuotas ir išreikštas šiuolaikinėmis architektūrinės kalbos priemonėmis, vengiant pseudoistorinių formų.

Per beveik 200 m. geležinkelio stotis, kaip pastatas perėjo nemažai raidos etapų. Tipologine prasme jis įgavo visiškai naujų, anksčiau jam nebūdingų funkcijų ir formų. Taigi svarbiausi pokyčiai įvyko ne išorinėje pastato architektūroje, bet vidinėje struktūroje. Pirmieji statiniai žymėjo tik išlaipinimo vietą ir nebuvo orientuoti į papildomas funkcijas. Tuo tarpu šiandieninės stotys tai – modernių viešbučių ir biurų apsupti daugiafunkciai statiniai, kuriuose įvairios transporto priemonės sujungtos per komercinius centrus.

Viena svarbiausių prielaidų geležinkelio stočių renovacijai yra transporto technologijų raida. Funkcinė ir socialinė geležinkelio stočių renovacijos kokybė priklauso nuo urbanistinio ir infrastruktūrinio sprendimo darnos. Architektūrine prasme, stoties kompleksas turi būti suvokiamas kaip jungiamasis elementas tarp dviejų miesto dalių, kurias kadaise padalino geležinkelio linija. Todėl **geležinkelio stočių renovacijos projektai - tai ne tik galimybė išspręsti vieno pastato ar infrastruktūros problemas, tačiau ir transformuoti miestą, suteikiant jam naują urbanistinę kokybę.** Pritaikant šią schemą (15 pav.) turėtų būti sprendžiamos ir Vilniaus geležinkelio stoties problemos.



15 pav. Geležinkelio stoties renovacijos modelis

2. PROJEKTINĖ-TIRIAMOJI DALIS

2.1. Projekto programa

2.1.1. Vilniaus geležinkelio stoties istorinė raida

Vilniaus geležinkelio stoties istorija kaip atskiras tyrinėjimo objektas nėra sulaukęs didesnio dėmesio, šios temos nagrinėjimą labai apsunkina istorinių šaltinių stoka Lietuvos archyvuose. Kadangi Vilniaus stotis buvo Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelio dalis, visus šio geležinkelio projektavimo ir tiesimo darbus vykdė sukurta Rusijos geležinkelių vyriausioji draugija. Lietuvos archyvuose yra tik vėlesni, jau esamo geležinkelio taisymo, atskirų dalių rekonstrukcijos projektai, geležinkelio eksploatavimo statistiniai duomenys, Geležinkelio direkcijos susirašinėjimas su Vilniaus miesto Dūma apie žemės išpirkimą, tvarkymą ir pan. Visi šie šaltiniai neliečia pačių Vilniaus stoties pastatų, tačiau parodo geležinkelio vietą XIX a. antros pusės ir XX a. pradžios miesto gyvenime. Jie taip pat parodo ir paaiškina koks svarbus buvo Vilniaus geležinkelio mazgas vakarinėje Rusijos imperijos žemėse.

Peržiūrėjus Lietuvos valstybės archyve esančius Vilniaus geležinkelio direkcijos ir Lietuvos geležinkelio valdybos fondus, žinių apie stoties pastatą nerasta, išskyrus bendrus stoties situacinius planus, darytus anksčiau pradžioje, I-ojo Pasaulinio karo metais vokiečių, tarpukaryje Lenkijos geležinkelių direkcijos ir 1940 m. Lietuvos geležinkelių valdybos. Visi šie situaciniai planai beveik nesikeitė (Vilniaus geležinkelio stoties istorinė pažyma).

Vilniaus geležinkelio stotis pastatyta 1861-1862 m. Per II-ąjį Pasaulinį karą ji buvo smarkiai apgriauta, todėl 1946 m. nutarta perstatyti visą jos kompleksą. 1946 m. TSRS Transporto ministerija ir Lietuvos TSR užsakė Sąjunginiam transporto projektavimo instituto Leningrado skyriui paruošti Vilniaus stoties rekonstrukcijos projektą. Pagal Piotro Ašastino parengtą projektą buvo numatyta ne tik pastatyti naują socialistinio neoklasicizmo stiliaus stoties pastatą, bet ir nugriauti aplinkinius kvartalus ir suformuoti didelę aikštę bei skverą priešais stotį.

Simetriškos kompozicijos, sustambintų klasikinių formų pastatas su frontone įkomponuotu LTSR herbu turėjo simbolizuoti naująjį socialistinį Vilnių. Prie stoties pristatyta keleivių laukimo salė, bagažo skyrius, keleivių poilsio kambariai bei motinos ir vaiko kambariai, rekonstruotas restoranas. Pagal

puošnią neoklasicistinę stilistiką interjeras išdekoruotas dirbtiniu marmuru, gipso lipdiniais, liaudiškos tematikos sienų tapyba. Numatyta, kad stotyje vienu kartu bus 1250 žmonės.

Stoties pastato rekonstrukcija buvo užbaigta 1950 m. Darbo brėžiniuose yra išlikę fasadinio užrašo „1950“ šablonai. Lygindami XIX a. fotografijas ir turimus stoties planus matome, kad pokarinė rekonstrukcija tik dalinai pakeitė pirminę buvusią, planinę erdvinę struktūrą. Stotis buvo „papuošta“ būdingomis to meto architektūrai detalėmis, kurių gausu ne tik eksterjere, bet ir interjere. Konkretesnės ikonografinės medžiagos reikėtų ieškoti Maskvos ir Sankt Peterburgo archyvuose.

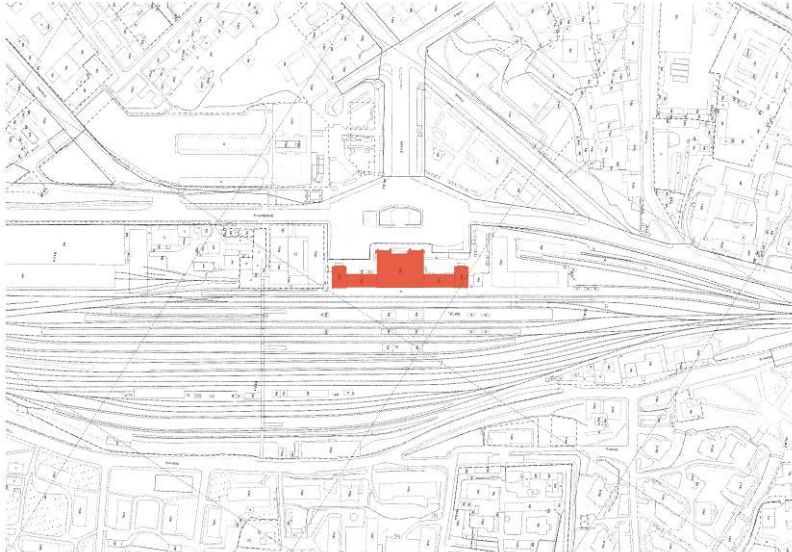
Vieninteliai XIX a. ikonografiniai šaltiniai yra J. Čechavičiaus fotografijos, Vilniaus stotis iš šiaurinės pusės nufotografuota apie 1873 m., pietinio fasado vaizdas be datos, bet greičiausiai buvo fotografuota beveik tuo pačiu metu (16 pav.). Įdomu, kad perone dar nėra stogo, kuris XX a. pradžios fotografijose jau yra. Jis išlikęs iki mūsų dienų. Fotografo A. Fialko nuotraukoje šiaurinis stoties fasadas su gana ryškiomis architektūrinėmis detalėmis rodo tipišką stoties vaizdą ir tik užrašas kampe "Wilna", sako mums, kad tai ne Rusijos miestas. Šį įspūdį sustiprina plika, neišgrįsta stoties aikštė.



16 pav. Vilniaus panorama apie 1870-1877 m.

Geležinkelio stoties komplekso statiniai yra vertingi ne tik istoriniu ir architektūriniu aspektais, bet ir konstrukciniais sprendiniais: „garvežių depas, mūrytas iš raudonų plytų ir skaidytas dideliais arkiniais langais, išsiskiria viršutinio apšvietimo stoglangiu, besitęsiančiu per visą statinio ilgį“ (Lukšionytė-Tolvaišienė 2000: 39). Peronų debarkaderiams buvo panaudotos metalinės konstrukcijos būdingos to laikmečio pramoniniams statiniams. Keleivių stoties pastato statybose nebuvo panaudota išskirtinių techninių sprendimų, tačiau ištęstos panoraminės kompozicijos ir griežto simetrinio plano sandara atitinka XIX a. atsiradusį stoties kaip miesto vartų įvaizdį.

5 lentelė. Vilniaus geležinkelio stoties raida

Data	Plano fragmentas	Svarbiausi pokyčiai
1859 m.		Pirmoji Vilniaus geležinkelio stotis pastatyta plečiant atšaką Sankt Peterburgas-Varšuva 1853-1862 m. Vilniaus stotis pagal miesto reikšmę priklausė II klasei (I klasės stotys – Peterburgo, Maskvos, Odesos). Kadangi stotis statyta Rusijoje dar nepaplitus metalo konstrukcijoms, techninis sprendimas neturėjo išskirtinių bruožų. Išvesta panoraminė kompozicija griežtai simetriška, centras ir kraštai akcentuoti dviaukščiais, lėkštais stogais dengtais korpusais, kuriuos jungia žemesnės vieno aukšto dalys. Tokia sandara atitinka XIX a. atsiradusį stoties kaip miesto vartų įvaizdį.
1920-1940 m.		Lietuvos teritorijoje geležinkelio centru tapo Vilnius. Nuo Vilniaus prasidėjo atšaka į Prūsiją. Čia traukinių keliai dalinosi dvejomis kryptimis: viena dalis į Varšuvą, kita dalis per Kauną į Berlyną. Maršrutai Vilniaus stotyje susijungdavo ir važiuojant į Peterburgą. Prie keleivių rūmų Vilniuje ir tarpukelėje buvo trys keleivių peronai. Vilniaus stotis buvo didelė, eismas intensyvus. Stotis buvo svarbi kaip krovinių tranzito centras. Vilniaus stotis – pirmos klasės. Pirmos, antros ir trečios klasių stoties keleivių rūmų salės turėjo bufetus. 19 a. viduryje Vilniaus geležinkelio mazgas ir stotis buvo didelis to laiko technikos pasiekimas, turėjęs didelę reikšmę 19 a. pabaigos Vilniaus miesto raidai.
2010 m.		1945 m. pirmoji geležinkelio stotis apgriauta. 1950 m. pagal P. Ašastino parengtą projektą buvo pastatyta dabartinė geležinkelio stotis. Dar kartą geležinkelio stotis buvo rekonstruota 2003 m. buvo sutvarkyti nusileidimai į centrinį pėsčiųjų tunelį, suremontuoti peronai, rekonstruotas stoties pastatas.

2.1.2. Vilniaus geležinkelio stoties urbanistinė-architektūrinė vertė

Teritorijai taikomi reglamentai

Vilniaus geležinkelio stoties teritorija patenka į Vilniaus miesto istorinės dalies, vadinamos Naujamiesčiu teritoriją. Ji yra įrašyta į registrą kaip vietovė (u. k. 33653) ir jai priskiriamos **vertingosios savybės** yra: planavimo sprendiniai; žemės ir jos paviršiaus elementai; želdynai ir želdiniai; artimiausios supančios aplinkos kultūrinio kraštovaizdžio autentiškumas; faktai apie svarbias visuomenės, kultūros ir valstybės istorijos asmenybes, įvykius, kurie susiję su vietovėmis. Geležinkelio stotis patenka į Vilniaus Senamiesčio (u. k. 16073) – paveldo objekto apsaugos (buferinės) zonos teritoriją.

Vilniaus geležinkelio stotis yra senajame Vilniaus miesto centre, tarp Senamiesčio ir Naujininkų. Viena vertus geležinkelio transporto atsiradimas lėmė intensyvesnę miesto raidą link Senamiesčio, kita vertus bėgiai miestą padalino į dvi dalis, todėl Naujininkų pusėje vyrauja nereguliarus, taškinio užstatymo tipas. Vertinant paveldosauginiu aspektu turi būti nagrinėjami ne tik pavieniai objektai, bet ir visa teritorija apribota Švitrigailos, Geležinkelio, Liepkalnio ir Peleos g. Pagrindinės problemos yra nebenaudojamų infrastruktūrinės paskirties ir kitų menkaverčių statinių buvimas centrinėje miesto dalyje, bei nebaigtas formuoti užstatymas greta stoties pastato.

Saugotini Vilniaus geležinkelio stoties statiniai, formuojantys architektūrinį-urbanistinį teritorijos savitumą:

Geležinkelio stoties pastatas (1950 – 1959 m.);

Buvusių priemiestinių bilietų kasų ir kitų tarnybinių patalpų pastatas (1860 – 1914 m.);

Lokomotyvų remonto depas (1860 – 1914 m.).

Pagrindinės vertingosios šių statinių savybės (pagal nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašą): tūrinė-erdvinė kompozicija, fasadų architektūrinis sprendimas, konstrukcijos, bendri komplekso planavimo sprendiniai.

Vilniaus geležinkelio stoties teritorijos paminklosauginiai tvarkymo siūlymai ir rekomendacijos

Nagrinėjamos teritorijos konversija ir plėtra galima tik atlikus urbanistinę analizę centrinės miesto dalies atžvilgiu. Vertinant paveldosauginiu aspektu turi būti nagrinėjami ne tik atskiri objektai, bet ir visa

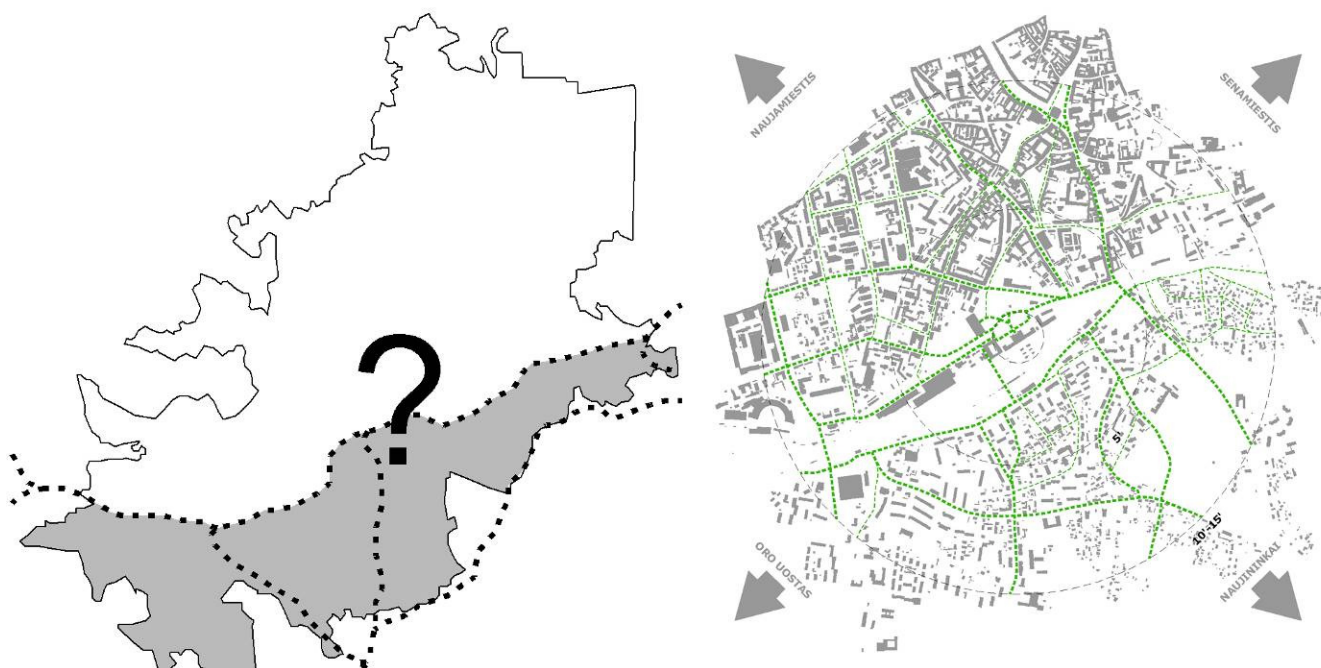
teritorija apribota Švitrigailos, Geležinkelio, Liepkalnio ir Pešos g. Pagrindiniai uždaviniai: suformuoti tinkamus Senamiesčio ir Naujininkų ryšius ir bei pakelti teritorijos ekonominę ir socialinę vertę. Stoties teritorijoje esantys statiniai atitinka Nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašo priede pateikiamas savybes, todėl siūloma Vilniaus geležinkelio stoties komplekso pastatams (geležinkelio stočiai, buvusių priemiestinių bilietų kasų pastatui ir lokomotyvų depui) suteikti kultūros paveldo statinio statusą. Turi būti saugoma šių statinių architektūra ir viso komplekso struktūra.

Atlikus papildomus istorinius tyrimus galimas užstatymas priešais stoties pastatą esančioje teritorijoje (dabartinės autobusų stoties ir skvero teritorija (17 pav.)). Tokiu būdu būtų sustiprinta Vilniaus geležinkelio stoties pastato centrinė kompozicija ir istorinio miesto centro struktūra. Siekiant padidinti urbanistinio kraštovaizdžio vertę vietoje nebereikalingų geležinkelio linijų gali atsirasti naujas užstatymas, kuris, remiantis tarptautiniuose dokumentuose ir Vienos memorandume nustatytose nuostatose, privalo išlaikyti istorinį miesto vientisumą ir autentiškumą.



17 pav. Dabartinio stoties skvero vaizdas prieš karą

2.1.3. Santykis su miestu

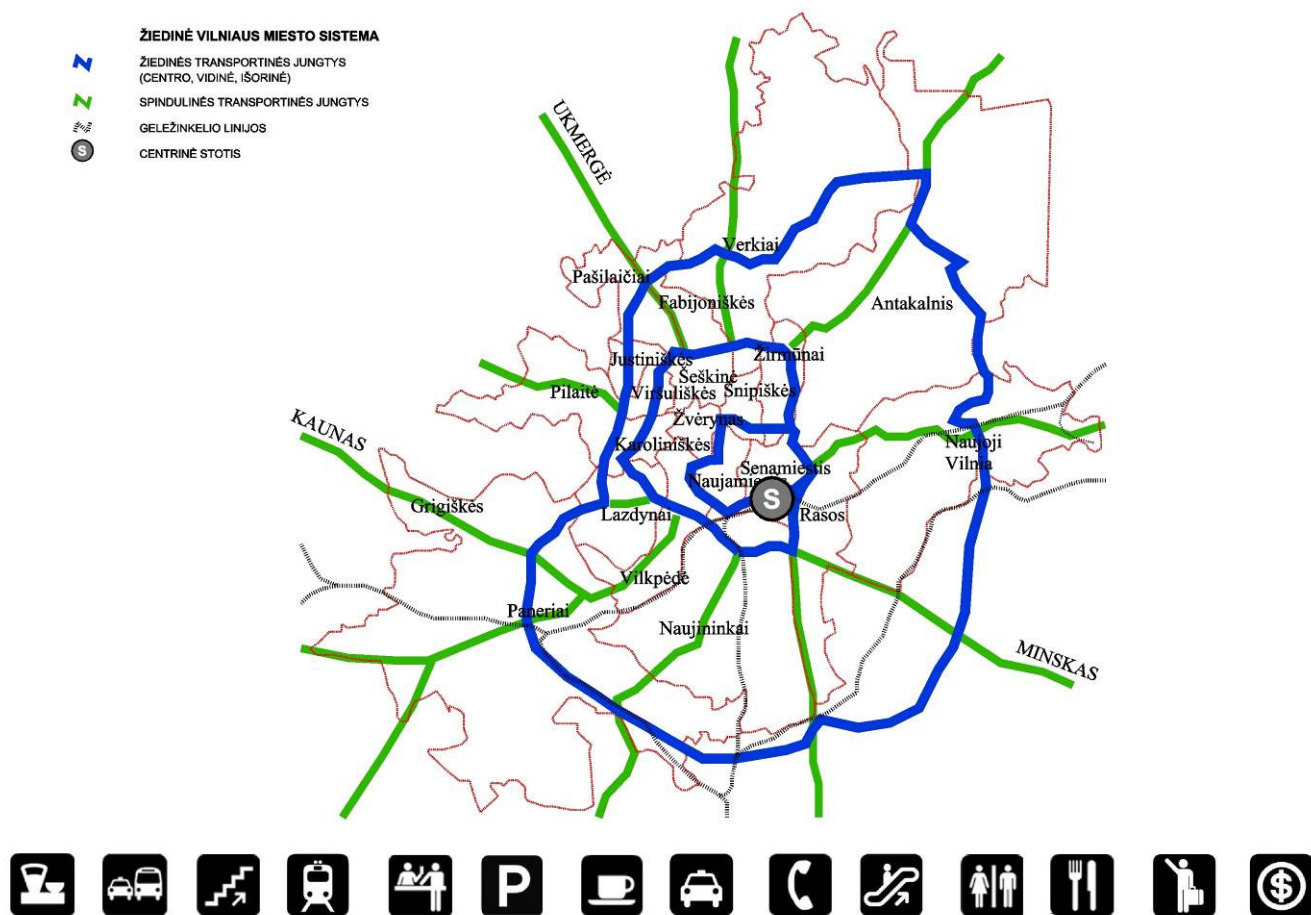


18 pav. Geležinkelio padėtis miesto ir pėsčiųjų srautų atžvilgiu

Vilniaus geležinkelio stotis yra pravažiuojamojo tipo, todėl vienas iš didžiausių jos trūkumų, kad geležinkelio trasos užkerta tiesioginius ryšius tarp Senamiesčio ir Naujininkų (18 pav.). Tokia situacija neleidžia miestui tolygiai vystytis ir maksimaliai išnaudoti gretimų teritorijų potencialo. Geležinkelio stoties padėtis miesto atžvilgiu yra labai patraukli. Iš šio taško pėsčiomis įmanoma pasiekti didžiąją dalį svarbiausių miesto vietų. Tačiau šiuo metu pėstieji iš vienos miesto dalies į kitą patenka vieninteliu pėsčiųjų tiltu esančiu greta stoties arba atokiau nuo jos esančiomis transportinėmis arterijomis. Todėl papildomų jungčių formavimas turi būti vienas iš svarbiausių Vilniaus geležinkelio stoties renovacijos projektu sprendžiamų klausimų.

Suformavus tinkamą gatvių struktūrą ir naujas pėsčiųjų jungtis, būtų sudarytos sąlygos atsirasti naujam traukos taškui visuomeniniam-komerciniam centrui. Tai paspartintų ir visos teritorijos regeneraciją, pakiltų jos vertė, todėl Naudininkuose taip pat susiformuotų kvartalinė struktūra.

2.1.4. Infrastruktūros plėtra ir naujų funkcijų integracija



19 pav. Žiedinė Vilniaus miesto sistema

Vilniaus miesto transporto sistema yra sudaryta iš žiedinių ir spindulinių transporto jungčių (19 pav.). Geležinkelio stotis yra šio struktūros centrinėje dalyje. Pagrindinė linija ir centrinė keleivių stotis yra šalia senamiesčio, netoli centro, todėl iš dalies konfliktuoja su gatvių tinklo plėtra. Piečiau miesto praeina ir krovinio geležinkelio linija į naujai įrengtą Vaidotų krovininę stotį, tai leido atsisakyti krovinio transporto eismo per tankiai užstatytas miesto teritorijas. Vilniaus regiono plėtros plane 2007 - 2013 m. nurodomos šios pagrindinės problemos – „nepakankamai integruota geležinkelio aptarnavimo infrastruktūra bendroje miesto sistemoje (automobilių parkavimas, viešbučiai, bendras servisas) ir maršrutai, netenkina miesto, bendras teritorijos įvaizdis“ (Vilniaus miesto savivaldybė 2003: 4).

2.1.5. Urbanistinė plėtra

Vilniaus geležinkelio stotis yra labai svarbus miesto urbanistinės struktūros elementas. Tačiau šiuo metu geležinkelio bėgiai miestą dalina į dvi dalis. Naujininkai atskirti nuo senamiesčio, todėl trūkstamos jungtys neleidžia išnaudoti visos Naujininkų ir traukinių stoties potencialo. Krovininių traukinių linijų buvimas centrinėje miesto dalyje taip pat sukuria neigiamą stoties rajono įvaizdį. Senamiestinė Vilniaus dalis nėra tinkamai sutvarkyta. Priešais stotį esantis transportinis žiedas ir pernelyg intensyvus eismas neleidžia sklandžiai reguliuoti pėsčiųjų srautus. Dar vienas probleminis taškas tai autobusų stotis, kuri masteliu bei pastatymo vieta, sunaikino buvusią senamiesčio erdvių struktūrą (20 pav.).

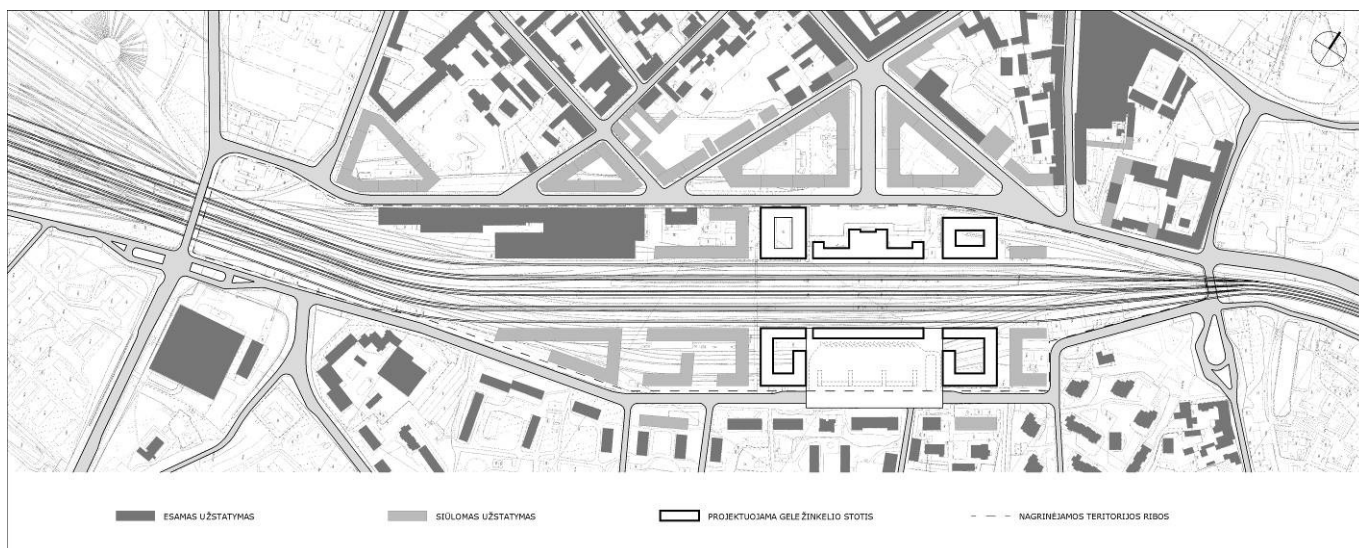


20 pav. Vilniaus miesto planas 1920 m. ir dabar

Rengiant šios teritorijos sutvarkymo koncepciją pirmiausiai reikėtų išspręsti šias problemas:

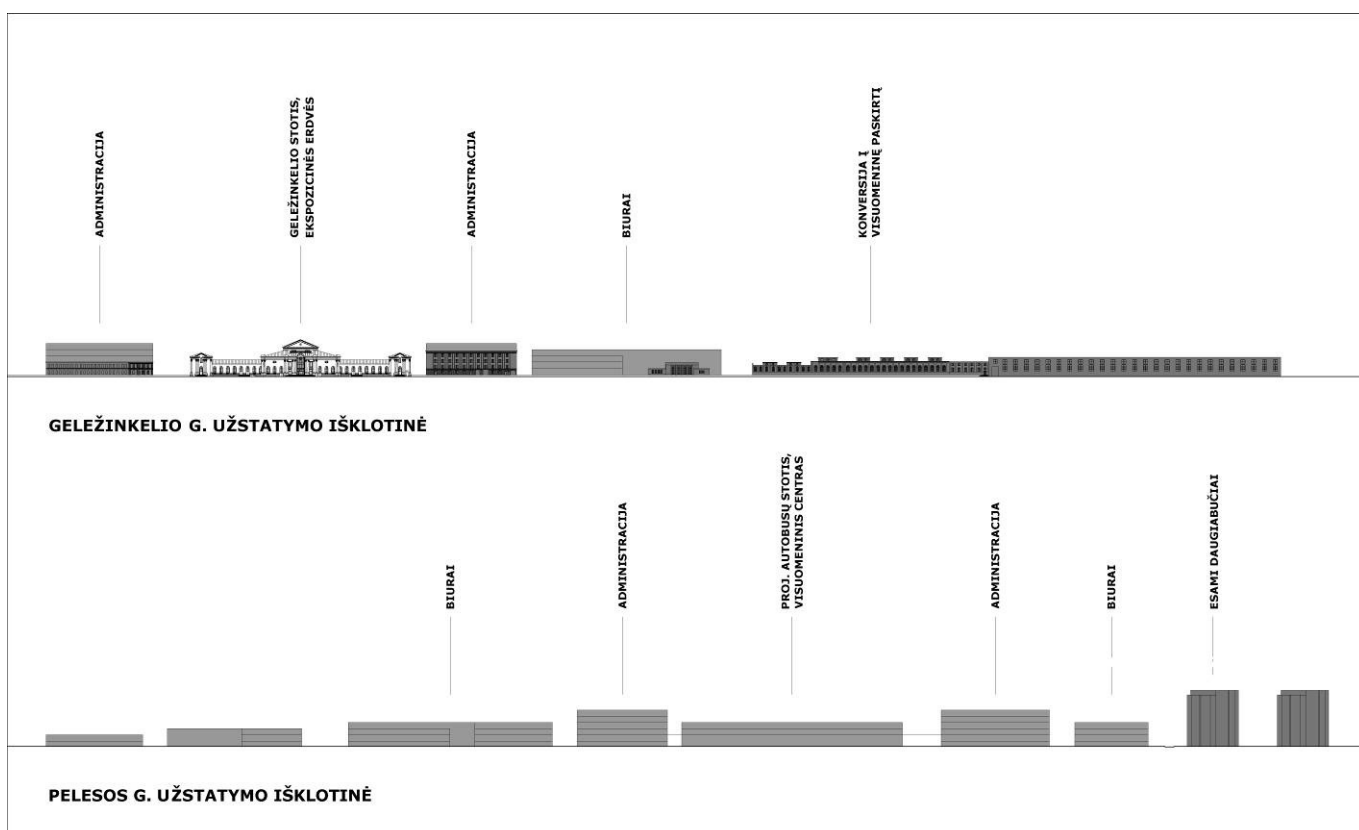
- Suformuoti naują gatvių tinklo struktūrą sujungiančią Senamiestį su Naujininkais;
- Atsisakyti krovinių geležinkelio linijų centrinėje miesto dalyje;
- Atkurti senamiesčio kvartalų bei erdvių struktūrą iškeliant autobusų stotį.

Siekiant atkurti buvusią senamiesčio kvartalų sistemą, bei sustiprinti geležinkelio stoties, kaip transportinio mazgo struktūrą, siūloma autobusų stotį perkelti į Naujininkų pusę. Taip akcentuojama stoties centrinės kompozicija ir papildomai įprasminama perdengiama peronų erdvė, kaip jungiamasis elementas. Vietoje esamų nebereikalingų geležinkelio linijų siūlomas užstatymas suformuotą naują šios teritorijos įvaizdį. Nauja gatvių struktūra, bei papildomos pėsčiųjų jungtys tarp Senamiesčio ir Naujininkų užtikrins šio komplekso gyvybingumą.



21 pav. Siūlomo užstatymo schema

Naujai formuojamas užstatymas prisitaiko prie esamo urbanistinio karkaso (21 pav.). Numatomos naujos pėsčiųjų jungtys ir paliekama galimybė atsirasti papildomoms transportinėms jungtims. Atkuriamas perimetris užstatymas dabartinės autobusų stoties teritorijoje ir skvere priešais geležinkelio pastatą. Taip sustiprinama stoties pastato centrinė kompozicija. Naujo Geležinkelio g. užstatymo aukščiausias altitudė neviršija stoties pastato aukščio ir tolygiai žemėja tolstant nuo jo (22 pav.). Tokiu būdu akcentuojamas stoties pastatas, jo vieta miesto struktūroje.

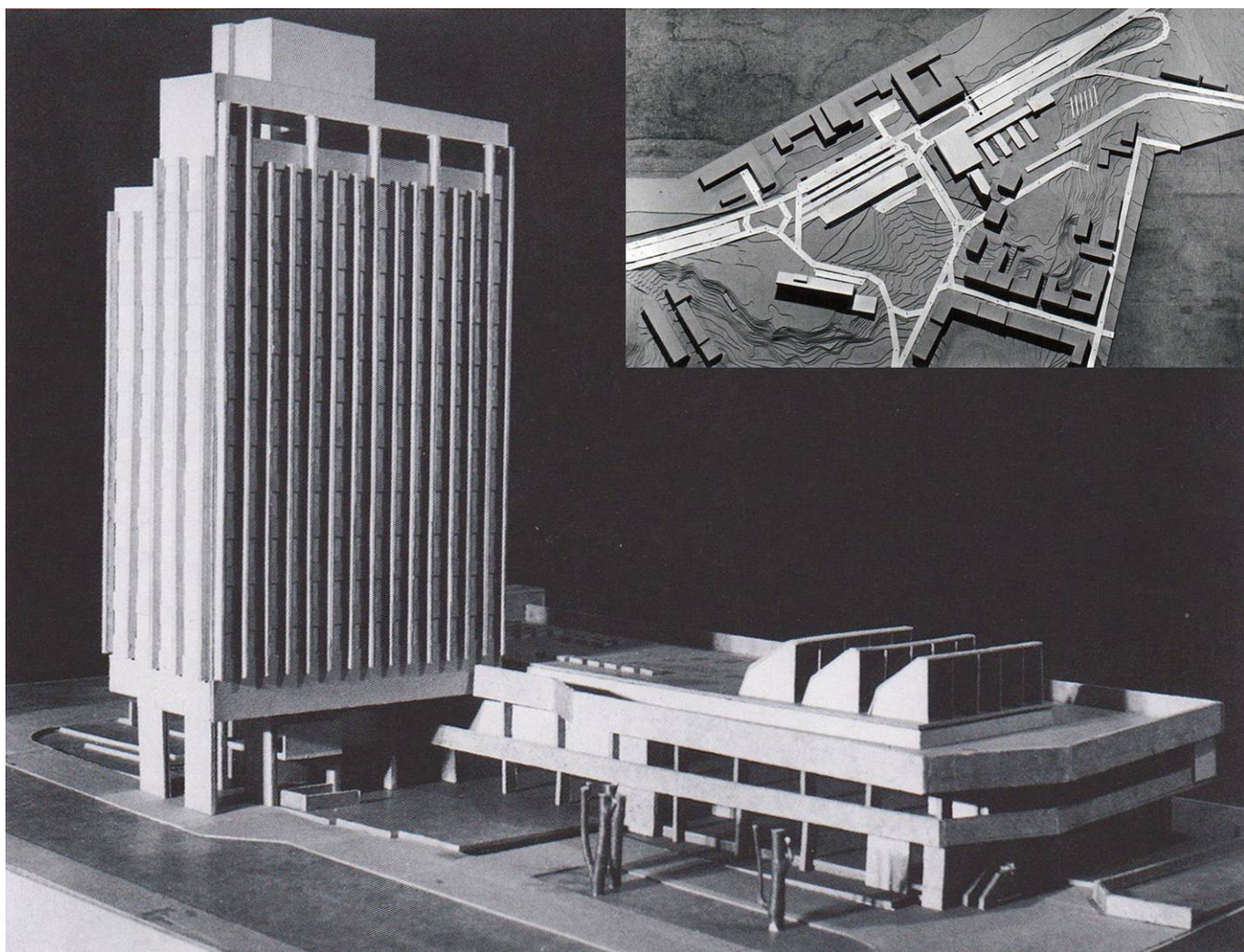


22 pav. Geležinkelio g. ir Pelesos g. užstatymo išklotinės

2.1.6. Vilniaus geležinkelio stoties renovacijos projektų analizė

1971 m. konkursas

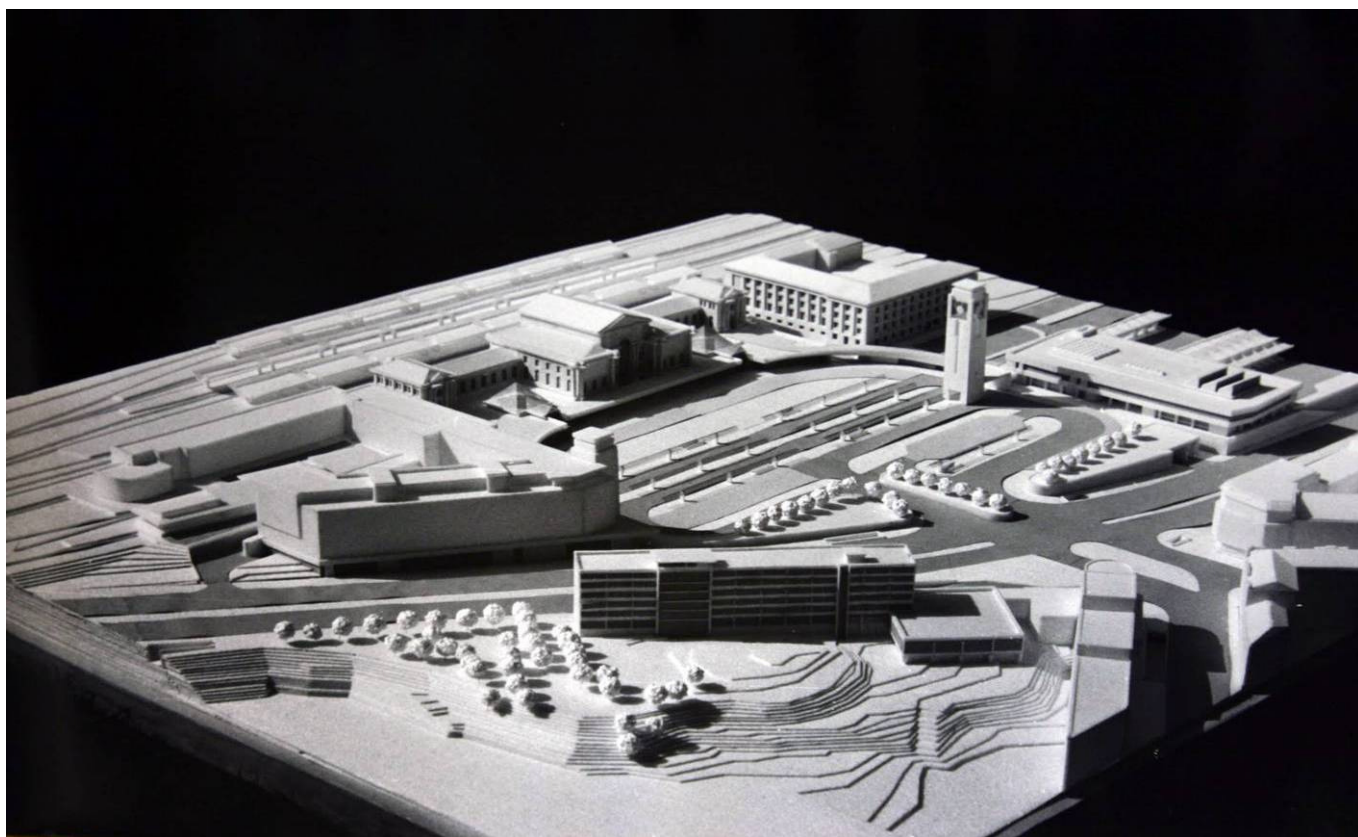
Pirmasis Vilniaus geležinkelio stoties rekonstrukcijos konkursas įvyko 1971 m. “Konkurso tikslas – stoties architektūrinis idėjinis sprendimas – statinio įkomponavimas į aikštę. Tačiau konkurso projektai nepasižymėjo naujomis originaliomis idėjomis, konkursas tapo daugiau parengiamojo žvalgybinio pobūdžio.” (Mačiulis 2011: 143). Tuo pat metu pagal 1974 m. architekto Vytauto Brėdikio parengtą projektą, vyko autobusų stoties statybos. Šalia buvo planuojamas aukštybinis dispečerinės pastatas (23 pav.), kuris turėjo tapti vertikaliu komplekso akcentu. Kartu buvo siūlomas ir stoties aikštės infrastruktūros sprendimas. Numatytas tiesioginis gatvių ryšys tarp autobusų ir geležinkelio stočių.



23 pav. Autobusų stoties projekto maketai, architektas V. Brėdikis, 1974 m.

1987 m. projektas

Nors Vilniaus geležinkelio stoties pastatas ne kartą buvo rekonstruotas, tačiau trūko platesnės aplinkinių teritorijų analizės. Vieni iš pirmųjų bendrą geležinkelio rajono sutvarkymo planą pasiūlė 1987 m. prof. V. E. Čekanausko vadovaujama architektų grupė (24 pav.). „Čia autorius pirmiausia vykusiai sprendžia priestoties aikštės transporto srautus, apjuosdamas aplinkine magistrale kartu ir autobusų stotį, tuo pačiu žymiai pagerindamas keleivių judėjimą link stoties pastatų. Bet nemažesnės vertės yra projektuojamas priestoties aikštės nužeminimas (dabar čia yra apie 4,0 m. aukštumėlė), įruošiant vestibulinį aukštą vietoj dabartinių stoties požeminių praėjimų. Tuo būdu pavyktų visiškai izoliuoti išvykstančių ir atvykstančių keleivių srautus, o stoties aikštėje nebeliktų tranzitinio transporto, kuris šiuo metu tėra pagerintas tik žiediniu reguliavimu, vykdomu tame pačiame lygyje su pėsčiaisiais.“ (Budreika 1998: 41). Taip pat siūlomas naujas viešbučio korpusas ir vertikalus akcentas - laikrodžio bokštas. Nors šie siūlymai ir nebuvo įgyvendinti, tačiau tai buvo pirmasis žingsnis ieškant urbanistinės stoties komplekso koncepcijos.



24 pav. V. E. Čekanausko kūrybinės grupės Vilniaus geležinkelio stoties projekto maketas, 1987 m.

2006 m. projektas

2006 m. parengtas konkursinis geležinkelio stoties teritorijos komplekso sutvarkymo planas (25 pav.). Nagrinėjamas ne vien tik pačios stoties pastatas, tačiau žymiai platesnė teritorija. Šio pasiūlymo pagrindinis tikslas pakelti stoties rajono įvaizdį. Siūloma atsisakyti krovinių geležinkelio linijų perkelti prekių krovos – logistikos – prekių vagonų manevravimo centrą į užmiestį. Taip sudaromos laisvos teritorijos, kurios gali būti panaudojamos komerciniams pastatams ar biurams. Pasak autorių: „Geležinkelio stoties funkcija atrodytų paprasta – persodinti keleivį iš miesto transporto į geležinkelio, bet ši funkcija neveikia dėl miesto transporto infrastruktūros, įskaitant automobilių stovėjimo aikštelių, nebuvimo, dėl neuždengtų peronų prastos būklės.“ (Kijauskas 2005).



25 pav. P. Kijausko kūrybinės grupės Vilniaus geležinkelio stoties projekto vizualizacija, 2006 m.

2.1.7. Objekto apimtis

Vienas iš svarbiausių aspektų sudarant geležinkelio stoties programą yra numatyti pėsčiųjų srautus.

Stoties pajėgumas aptarnauti pėsčiuosius apibūdinamas šiais pagrindiniais kriterijais:

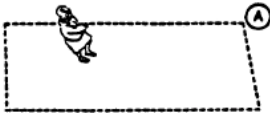
- **Talpumas.** Maksimalus pėsčiųjų kiekis galintis pereiti ar būti tam tikroje pastato zonoje.
- **Greitis.** Vidutinis pėsčiųjų ėjimo greitis, išreiškiamas metrais per sekundę.
- **Srauto greitis.** Pėsčiųjų skaičius, pereinantis per koridorių, eskalatorių, patikros postą ar pan.,

išreiškiamas vienetais tam tikrame laiko tarpe.

- **Srauto greitis pločio vienetais.** Vidutinis pėsčiųjų kiekis priklausomai nuo praėjimo pločio.
- **Tankumas.** Vidutinis pėsčiųjų kiekis išreikštas bendrame ploto vienetu.
- **Tranzitinis plotas.** Vidutinis pėsčiųjų kiekis išreikštas tik tranzitinių zonų ploto vienetu.
- **Efektyvus plotis arba plotas.** Susisiekimo erdvių plotas, kuriuo dažniausiai naudojasi pėstieji.

Pagal šiuos kriterijus stoties tranzitinės zonas galima skirti į tam tikrus lygius.

6 lentelė. Tranzitinių zonų aptarnavimo lygiai (Barker 2003: 7-11)

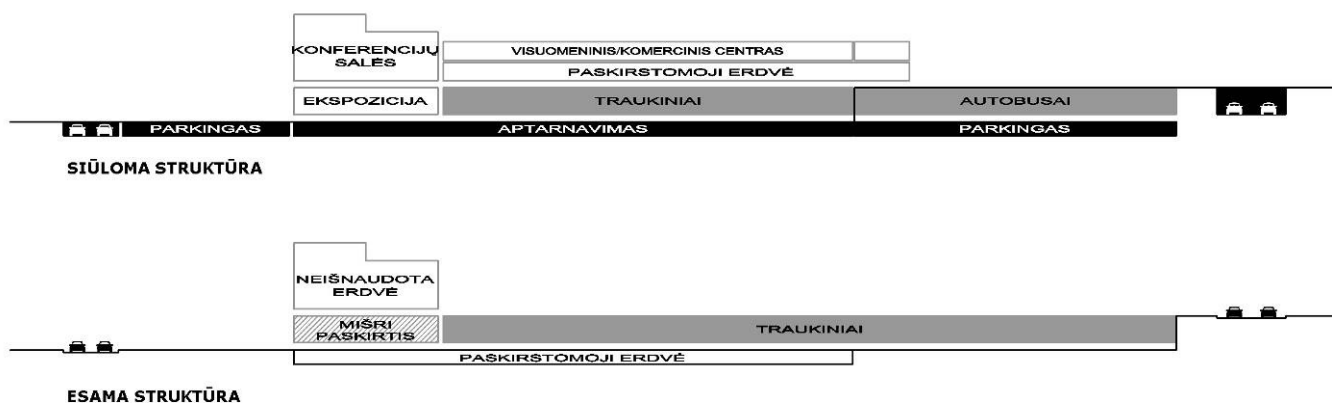
APTARNAVIMO LYGIS	APIBŪDINIMAS	VID. GREITIS	PLOTAS PĖSČ.
	Ėjimo greitis laisvai pasirenkamas. Susidūrimai su kitais pėsčiais reti.	79 m/min	$\geq 3.3 \text{ m}^2/\text{pėsč.}$
	Ėjimo greitis laisvai pasirenkamas. Pėstieji pastebi kitus.	76 m/min	$2.3\text{-}3.3 \text{ m}^2/\text{pėsč.}$
	Ėjimo greitis laisvai pasirenkamas. Prasilenkimas galimas pagal pagrindinio srauto kryptį. Nedidelė konfliktų tikimybė keičiant ar kertant pagrindinę judėjimo kryptį.	73 m/min	$1.4\text{-}2.3 \text{ m}^2/\text{pėsč.}$
	Greičio ir kitų pralenkimo galimybė ribota. Didelė konfliktų tikimybė keičiant ar kertant pagrindinę judėjimo kryptį.	69 m/min	$0.9\text{-}1.4 \text{ m}^2/\text{pėsč.}$
	Greičio ir kitų pralenkimo galimybė ribota visiems pėstiesiems. Judėjimas į priekį įmanomas tik kartu su minia. Judėjimo krypties pakeitimas labai sudėtingas. Srautas pasiekia maksimalią ribą.	46 m/min	$0.5\text{-}0.9 \text{ m}^2/\text{pėsč.}$
	Ėjimo greitis griežtai ribotas. Dažni ir neišvengiami susidūrimai su kitais. Judėjimo krypties pakeitimas praktiškai neįmanomas. Judėjimas atsitiktinis ir nestabilus.	$< 46 \text{ m/min}$	$< 0.5 \text{ m}^2/\text{pėsč.}$

Atsižvelgus į pateiktus metodinius nurodymus, statistinius duomenis ir analogus numatomas Vilniaus geležinkelio stoties talpumas yra ~9 mln. keleivių per metus. Stoties kompleksas suskirstytas į keturias pagrindines funkcinės zonas: autobusų-geležinkelio stotį aptarnaujančios patalpos, visuomeninis-komercinis centras (ekspozicinės erdvės, komercinės patalpos ir konferencijų salės), administracinės patalpos ir infrastruktūrinė zona. Baigiamasis darbas apima ne tik pastato vidaus planą, tačiau pagrindinių erdvių reikalingų sklandžiam stoties funkcionavimui (t. y. aikščių, viešojo transporto stotelių, kitų transporto ir pėsčiųjų jungčių) numatymą.

7 lentelė Geležinkelio stoties programa

1.0	AUTOBUSŲ/GELEŽINKELIO STOTIS	3 720	PASTABOS
	Laukiamasis (200 vt.)	1 400	
	Bilietų kasų salė (20 kasų)	900	
	Informacija	40	
	VIP laukiamasis	400	
	Siuntų skyrius	80	
	Bagažo skyrius	80	
	Turizmo informacijos centras	100	
	Automobilių nuomos punktas	360	
	Dviračių nuomos punktas	160	
	WC, saugyklos ir kt.	200	
2.0	VISUOMENINIS/KOMERCINIS CENTRAS	13 800	
	EKSPOZICINĖS ERDVĖS	2 200	
	Nuolatinių ekspozicijų salė	1 200	
	Keičiamų ekspozicijų salė	1 000	
	KONFERENCIJŲ SALĖS	880	
	Universali salė (250 vt.)	500	
	2 konferencijų salės (50 vt.)	2x150	
	WC, inventoriaus patalpos ir kt.	80	
	KOMERCINĖS PATALPOS	10 000	
	Parduotuvės, turizmo agentūros, banko skyriai ir kt.	10 000	
	2 restoranai (50 vt.)	2x250	
	10 kavinių (10-20 vt.)	10x100	
	WC, pagalbinės patalpos ir kt.	100	
3.0	ADMINISTRACINĖS PATALPOS	450	
	ADMINISTRACIJA	330	
	Darbuotojų kabinetai (40 vt.)	200	
	Posėdžių salė (15 vt.)	30	
	Eismo kontrolės centras	100	
	APSAUGA	150	
	Apsaugos postas	30	
	Sulaikymo patalpa	20	
	Prekių deklaravimas/ tikrinimas	100	
	BENDROS DARBUOTOJŲ PATALPOS	70	
	Buitinės patalpos	50	
	Poilsio kambarys	20	
	IŠ VISO	18 070	
4.0	INFRASTRUKTŪRA		
	8 geležinkelio keliai		
	20 autobusų atvykimo/išvykimo aikštelių		
	Požeminis automobilių parkingas		

2.1.8. Funkcinis sprendimas

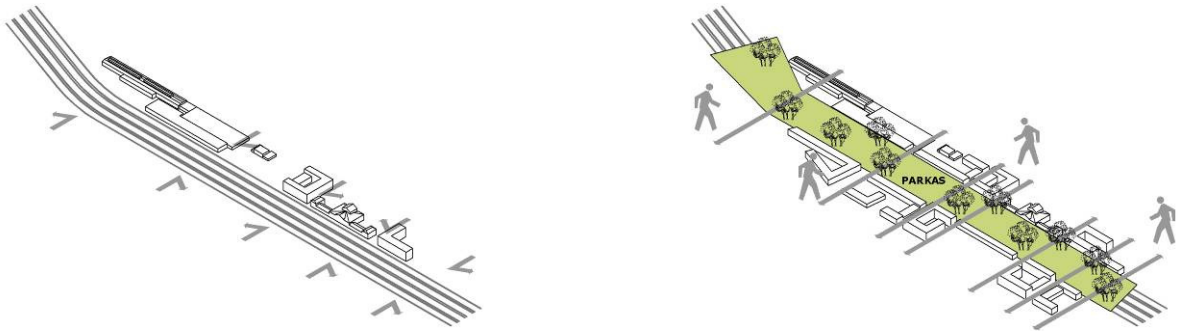


26 pav. Funkcinis pjūvis

Šiuo metu priešais geležinkelio stotį esanti erdvė neturi aiškaus identiteto. Joje esantis skveras nėra patrauklus dėl pernelyg intensyvaus eismo. Greta pastato esančios automobilių stovėjimo aikštelės, bei transportinis žiedas ne tik nesuteikia reprezentatyvumo vienam iš svarbiausių miesto pastatų, tačiau ir trukdo patogiam pėsčiųjų judėjimui. Todėl siekiant išspręsti šias problemas Geležinkelio g. galėtų būti nuleista į žemesnį lygį, greta įrengiant visuomeninį-komercinį centrą, o virš jo – aikštę (26 pav.). Taip atskiriami pėsčiųjų ir transportiniai srautai, bei išnaudojamas reljefo nuolydis. Panašiu principu galėtų būti sprendžiami ir autobusų stoties, bei patekimo į peronus klausimai. Pėstiesiems skiriamos viršutinės, geriau apšviestos zonos, o transportas paliekamas apatiniame lygyje. Komplexo funkcionavimas užtikrinamas vertikaliųjų ryšių (eskalatorių, liftų ir pan.) pagalba.

2.2. Eksperimentinė dalis

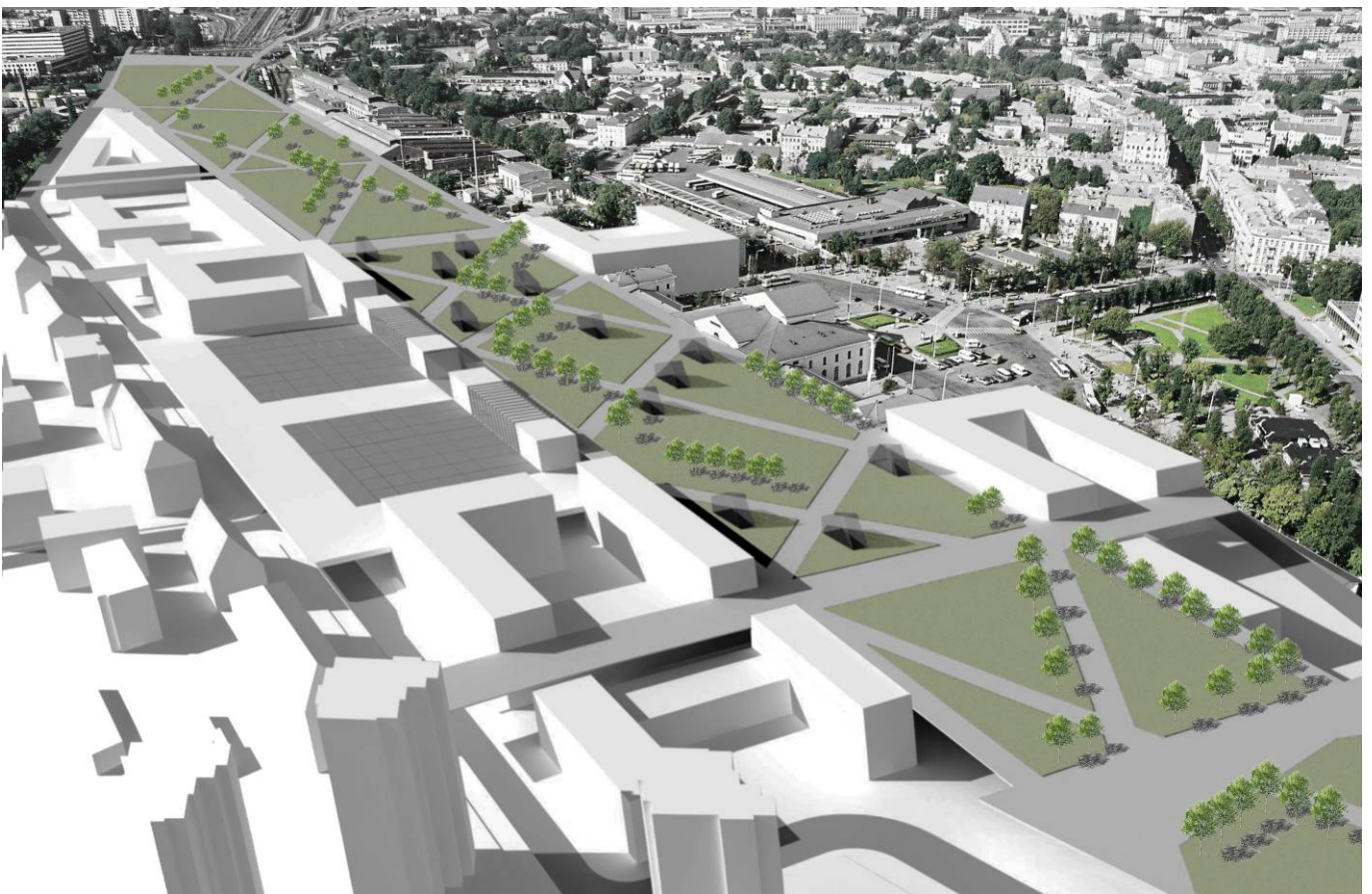
2.2.1. I variantas „Žalioji stotelė“



27 pav. Konceptinė schema

Koncepcija

Nepatrauklaus geležinkelio rajono atgaivinimas, suformuojant visuomeninę erdvę – parką virš geležinkelio stoties (27, 28 pav.). Tokiu būdu sujungiamos dvi miesto dalys (Senamiestis ir Naujininkai) ir humanizuojamas geležinkelių transportas ir centrinėje miesto dalyje esanti industrinė architektūra.



28 pav. Vilniaus geležinkelio stoties vizualizacija

1. Tipologija

Sukuriamas naujas geležinkelio stoties kaip žaliosios miesto arterijos - parko modelis, kuris viešųjų erdvių pagalba atkuria geležinkelio linijų nutrauktus ryšius.

2. Infrastruktūra

Parko atsiradimas virš intensyvaus transportinio mazgo ne tik gerina sąlygas pėstiesiems, tačiau ir sumažina neigiamą geležinkelių įtaką.

Taip pat būtinas kompleksinis infrastruktūros modernizavimas ir alternatyvių transporto rūšių (pvz. metro ar dviračių transporto) integracija į miesto sistemą.

3. Urbanistinė struktūra

Parko įgyvendinimas galimas tik paraleliai sprendžiant ir visų teritorijoje esamų pastatų renovacijos problemą ar formuojant naują užstatymą, todėl tai didelių viešų ir privačių investicijų reikalaujantis procesas.

4. Vidinė struktūra

Žaliosios erdvės atsiradimas virš tokio dydžio teritorijos reikalauja sudėtingų konstrukcinių ir vidaus struktūros sprendimų, o tam, kad stotis tinkamai funkcionuotų ji turi būti aiškios formos ir struktūros.

5. Istorinis kontekstas

Nuo seno stotis buvo geležinkelio teritorijos dominantė, kuri tuo pačiu identifikavo šį miesto struktūroje, ypatingai svarbų statinį, todėl didelio parko atsiradimas gali žymiai sumenkinti pastato kaip miesto vartų įvaizdį.



29 pav. Išilginis stoties pjūvis

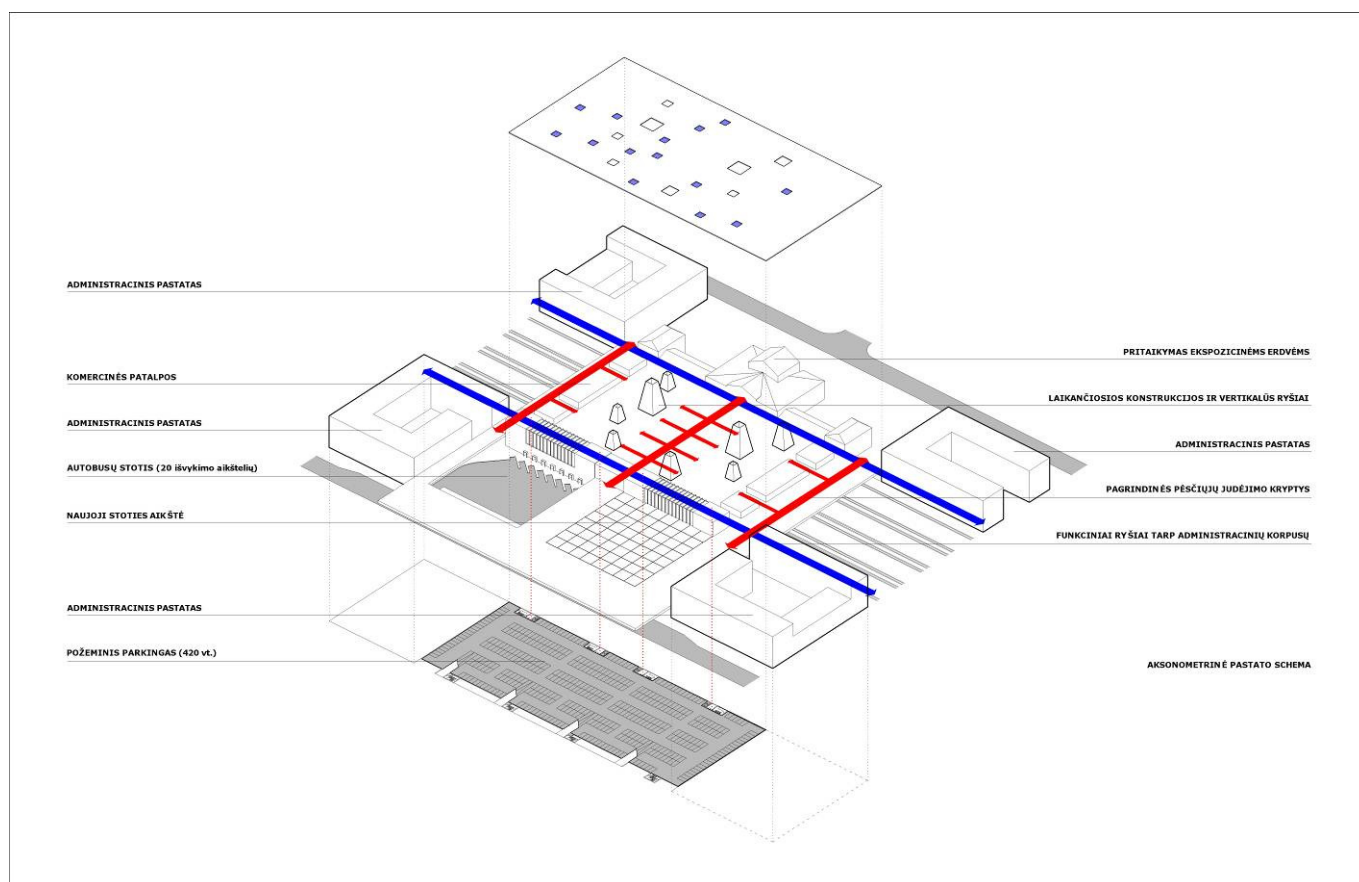
2.2.2. II variantas „Transporto tvirtovė“



30 pav. Konceptinė schema

Koncepcija

Nepatrauklaus geležinkelio rajono atgaivinimas, suformuojant visuomeninę jungtį (pastatą-tiltą tarp Senamiesčio ir Naujininkų), kuri užtikrintų patogų autobusų ir geležinkelio stoties funkcionavimą ir sudarytų sąlygas Naujininkų plėtrai. Sustiprinti geležinkelio stoties įvaizdį, aplinkui sutelkiant šiuo metu skirtingose miesto dalyse esančius administracinius vienetus į vieną bendrą struktūrą (30, 31 pav.).



31 pav. Aksonometrinis Vilniaus geležinkelio stoties vaizdas

1. Tipologija

Sukuriamas geležinkelio stoties modelis, kuris įgyvendina pagrindines šiuolaikinių komunikacinių centrų tendencijas t. y. jungia skirtingas transporto rūšis ir atlieka įvairias funkcijas.

2. Infrastruktūra

Sukuriamas ne tik stiprus geležinkelio, autobusų, viešojo ir privataus transporto mazgas, bet ir jį aptarnaujančių institucijų struktūra.

3. Urbanistinė struktūra

Nors pagal numatomą užstatymą pastatai vienas su kitu sudaro darnią sistemą, tačiau galimas skirstymas į etapiškumą. Tokiu būdu geležinkelio stoties renovacija tampa mažiau „skausminga“ ekonominiu atžvilgiu.

4. Vidinė struktūra

Aiškų vidinį zonavimą, paremtą jau susiklosčiusia istorinio pastato struktūra ir pagrindinėmis pėsčiųjų ašimis, sukuria keleiviams ir lankytojams lengvai suvokiamą ir patogų stoties modelį.

5. Istorinis kontekstas

Stoties renovacija vykdoma minimaliai keičiant senosios stoties architektūrinį veidą. Modernios ir tvirtos struktūros pastatų atsiradimas leidžia aiškiai identifikuoti istorinės stoties pastatą ir nekenkia jos autentiškumui.

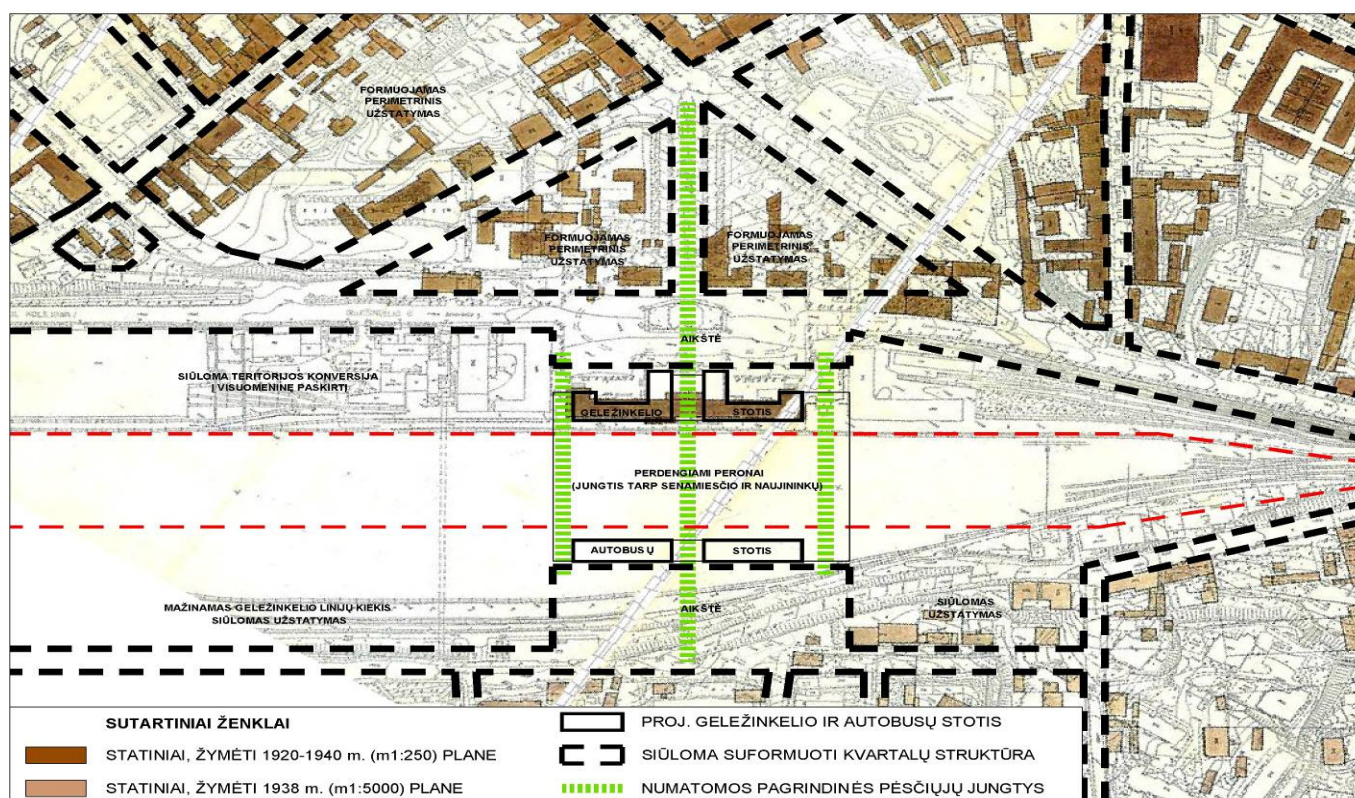
2.3. Skyriaus apibendrinimai

Eksperimentinėje dalyje pateikti variantai vertinami pagal analitinės dalies išvadas. Privalumai ir trūkumai nagrinėjami pagal penkis pagrindinius kriterijus: tipologiją, infrastruktūrą, urbanistinę struktūrą, vidinę struktūrą ir istorinį kontekstą. Baigiamajame darbe detalizuojamas stoties, kaip „Žaliosios stotelės“ variantas, atitinkantis šiuolaikinius sudėtingų transporto komunikacijų renovacijos metodus ir tendencijas, bei kompleksiškai sprendžiantis ne tik atskiro pastato, bet ir gretimos teritorijos problemas.

2.4. Aiškinamasis raštas

Istorinis kontekstas

Vilniaus geležinkelio stotis patenka į istorinės miesto dalies vadinamos Naujamiesčiu ribas. Šiaurinėje komplekso pusėje prasideda Senamiestis, kuriam būdingas tankus 3-4 aukštų perimetris užstatymas, o pietinėje dalyje vyrauja nereguliarus, įvairaus aukštingumo užstatymas. Stoties pastatas ir gretima teritorija gana smarkiai nukentėjo II-ojo Pasaulinio karo metu. Vietoje sugriautų kvartalų pastatyta autobusų stotis ir įrengtas skveras, kurie neatitinka šiuolaikinių paveldosauginių tendencijų.



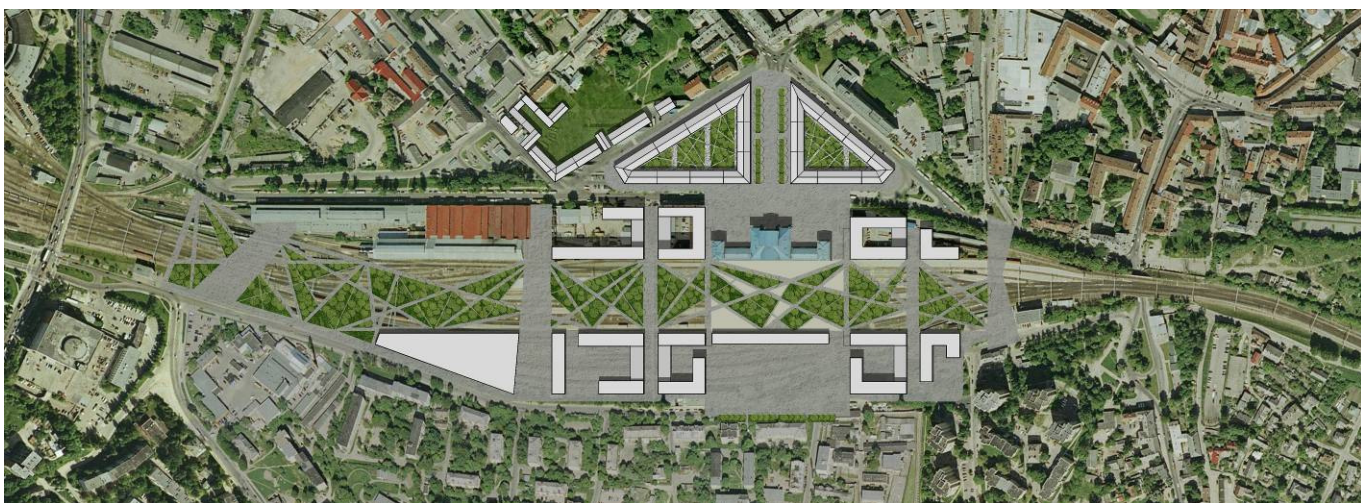
32 pav. Vilniaus geležinkelio stoties teritorijos sutvarkymo koncepcija

Vilniaus geležinkelio stoties teritorijos sutvarkymo koncepcija (32 pav.) parengta remiantis 1988-1992 m. darytu Senamiesčio regeneravimo projekto Vilniaus miesto centro retrospekciniu planu. Siūloma atkurti perimetrinį užstatymą dabartinės autobusų stoties ir skvero esančio priešais geležinkelio stotį teritorijoje. Esami komplekso statiniai renovuojami ir pritaikomi naujoms funkcijoms. Geležinkelio stotyje numatoma įkurti muziejų, o buvusių priemiestinių kasų ir pašto pastatus pritaikyti administracinei funkcijai. Naujas užstatymas įsilieja į esamą urbanistinę ir gamtinę aplinką ir nedisonuoja su istoriniais pastatais. Projektuojamų statinių aukštis neviršija geležinkelio stoties aukščiausios altitudės, o plano proporcijos atkartoja šiai teritorijai būdingą užstatymą.

Genplano sprendinių pagrindimas

Naujas užstatymas projektuojamas, remiantis istorine analize ir atsižvelgiant į esamą užstatymo tipą ir pagrindines gatvių kryptis (33 pav.). Priešais geležinkelio ir autobusų stočių pastatus numatomos visuomeninės aikštės, skirtos dideliems žmonių srautams aptarnauti. Privažiavimai viešuoju ir privačiu transportu projektuojami apatiniaame lygyje iš Pelesos ir Geležinkelio gatvių. Pagrindiniai įėjimai į stotį ir administracinius pastatus numatomi iš stoties aikščių. Tokiu būdu pėsčiųjų ir transporto srautai atskiriami skirtinguose lygiuose.

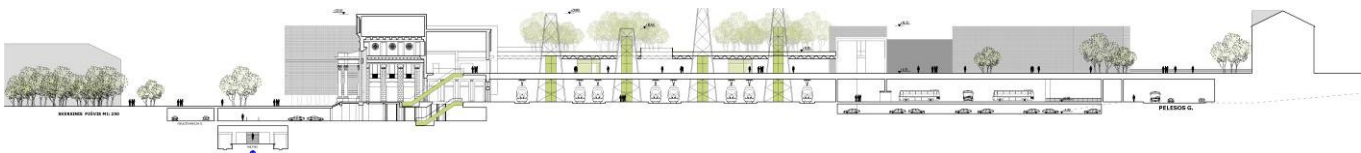
Virš geležinkelio bėgių formuojamas parkas, kuris sujungs Senamiestį su Naujininkais. Dėka naujų pėsčiųjų jungčių stotis taptų ne tik keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo vieta, bet ir vienu svarbiausių traukos centrų. Numatomi trys pagrindiniai takai iš Senamiesčio: Šv. Stepono bažnyčios kvartalo teritorijos, dabartinio stoties skvero teritorijos ir Aušros vartų. Žaliosios erdvės atsiradimas turėtų visiškai pakeisti geležinkelio stoties rajono įvaizdį, bei paskatinti investicijas į Naujininkus, kuriuose taip pat galėtų susiformuoti urbanistiškai stipresnė kvartalų struktūra.



33 pav. Vilniaus geležinkelio stoties komplekso vaizdas iš viršaus

Infrastruktūros sprendimas

Nors Vilniaus geležinkelio stoties teritorijoje susikerta svarbiausi geležinkelio ir motorizuoto transporto srautai, tačiau dėl netinkamos susisiekimo sistemos tai yra vienas iš didžiausių trūkumų. Autobusų ir geležinkelio stotys neturi tiesioginio ryšio, o norint pasiekti viešojo transporto stoteles reikia kirsti intensyvaus transporto gatvę. Be to būtina tinkamai integruoti ir kitas transporto priemones (metro ar tramvajų, dviračių transportą).



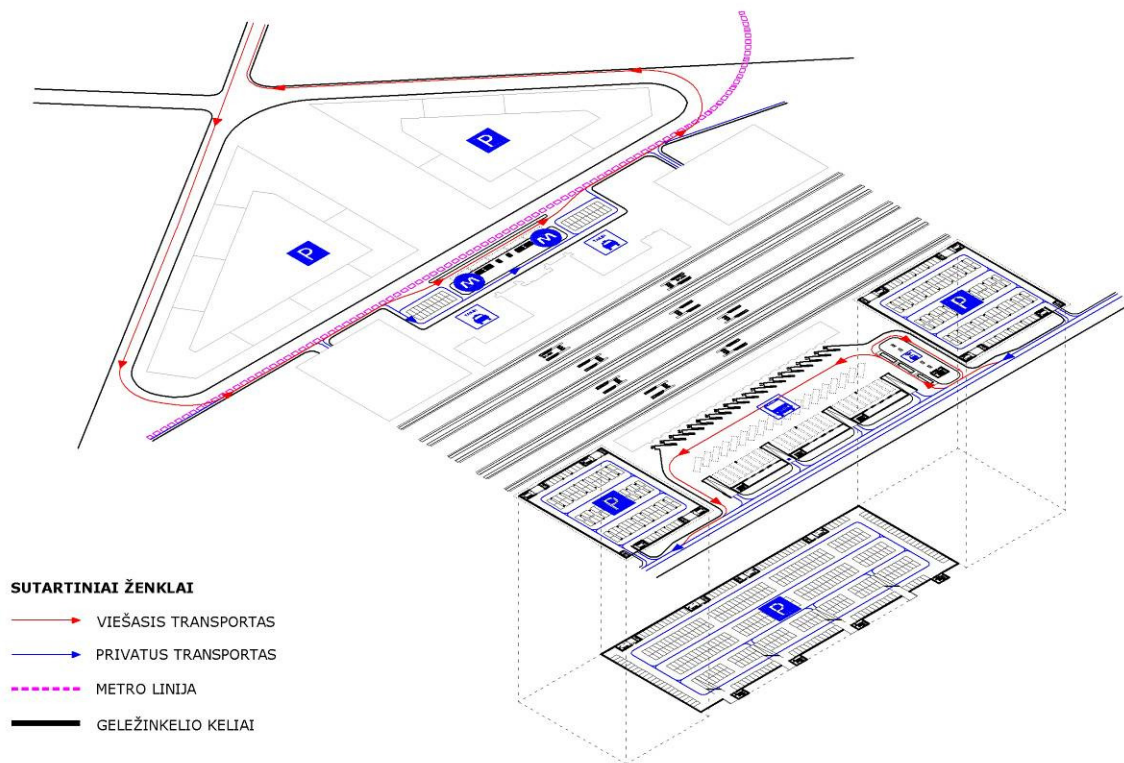
34 pav. Skersinis stoties pjūvis

Intensyvaus transporto srautų mažinimas pėsčiųjų zonose yra vienas svarbiausių Vilniaus geležinkelio stoties renovacijos uždavinių. Todėl Geležinkelio g. yra nuleidžiama į stoties cokolinio aukšto lygį, kur įrengiamos visuomeninio transporto stotelės ir numatomas patekimas į metro (34 pav.). Viršutiniame lygyje įrengiama aikštė, todėl pėstieji norėdami iš Naujininkų patekti į Senamiestį neprivalo kirsti intensyvaus transporto zonų. Taip iš dalies įgyvendinama jau V. E. Čekanausko projekte numatyta stoties kaip miesto vestibulio idėja.

Naujoji autobusų stotis (20 išvykimo aikštelių, atvykimo aikštelė ir taksi zona) įrengiama Naujininkų pusėje (35 pav.). Taip užtikrinama geresnė jungtis su pietiniu aplinkkelio su geležinkelio stotimis. Joje taip pat numatoma serviso zona. Žemesniame lygyje įrengiama požeminė automobilių stovėjimo aikštelė (425 vietų). Automobilių parkingas numatomas ir dabartinio skvero, esančio priešais geležinkelio stotį teritorijoje. Virš autobusų stoties projektuojama aikštė. Tokiu būdu eliminuojama neigiama transporto įtaka ir padidinamas stoties kaip miesto vartų įvaizdis. Perdengiami peronai ir vertikalieji ryšiai užtikrina sklandų keleivių judėjimą ir leidžia patogiai patekti iš vienos miesto dalies į kitą.



35 pav. Autobusų peronų vaizdas



36 pav. Transporto schema

Automobilių stovėjimo vietų trūkumas Senamiestyje, o juo labiau šalia autobusų ir geležinkelio stočių yra aktuali problema. Vietoje nebereikalingų geležinkelio trasų įrengiamos automobilių stovėjimo vietos iš dalies išsprendžia šią problemą. Taip pat naujai suformuota infrastruktūros sistema leidžia suteikti ir papildomas funkcijas: automobilių nuoma ir metro. Taigi į stotį atvykstantys keleiviai gali pasirinkti kokia transporto priemone naudotis ir vertikaliųjų ryšių pagalba patogiai jas pasiekti (36, 37 pav.).



37 pav. Geležinkelio peronų vaizdas

Funkcinis sprendimas

„Rail Baltica“ projekto įgyvendinimas vienas esminių prielaidų geležinkelio transporto atgimimui Lietuvoje. Tačiau nepakanka tik pakeisti senąsias geležinkelių linijas atitinkančiomis europinius standartus. Esamas stotis būtina modernizuoti suteikiant naujų funkcijų, kurios būtų patrauklios keleiviams. Geležinkelio stotis turi suteikti visas paslaugas nuo maitinimo ir apgyvendinimo iki muziejaus ir kitų pramogų. Priešingu atveju Vilnius taps ne pagrindiniu kelionės tikslu, o tik tarpine stotele.

Projektuojamą pastatų kompleksą sudaro geležinkelio, autobusų stotis ir administracinių pastatų grupė (38 pav.). Buvusių priemiestinių kasų ir pašto pastatai yra renovuojami. Juose numatoma įkurti geležinkelio stoties administraciją, kuri šiuo metu yra pasklidusi įvairiose Vilniaus miesto vietose. Naujininkų pusėje įrengiama autobusų stotis, kuri sujungiama su geležinkelio stotimi perdengus peronus. Virš peronų numatomos komercinės ir kitoms stoties funkcionavimui būtinos patalpos (laukiamieji, bilietų kasos ir t. t.). Komplexo statinių funkcionavimas užtikrinamas vertikaliųjų ryšių (laiptinių, liftų ir eskalatorių) dėka.

SUTARTINIAI ŽENKLAI

PARKINGAI IR PAGALBINĖS PATALPOS

KOMERCINĖS PATALPOS

AUTOBUSŲ STOTIS

MUZIEJUS

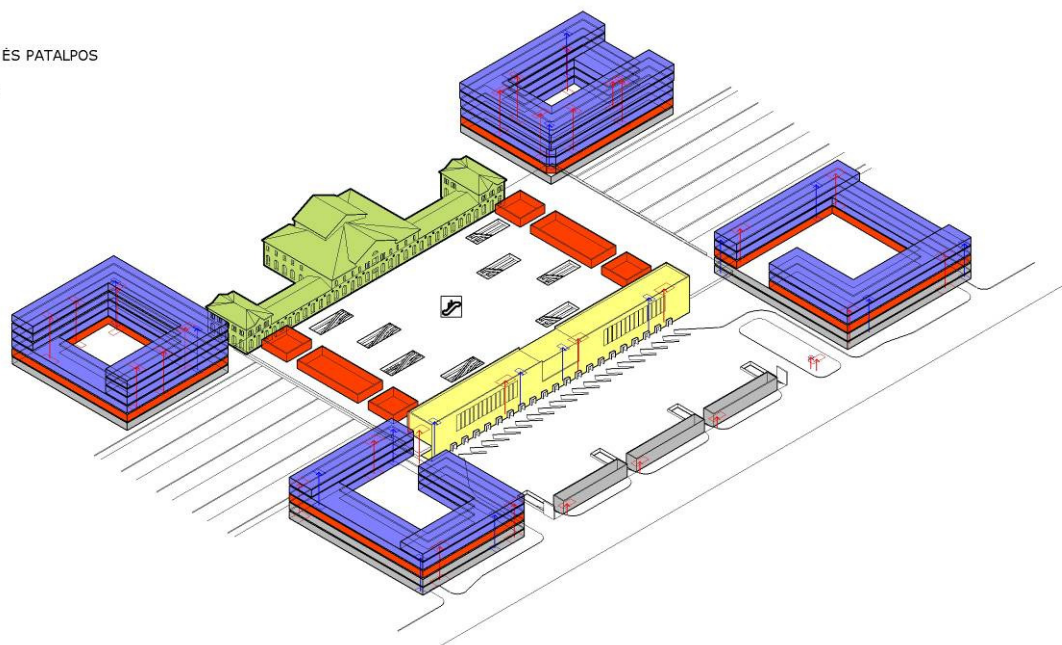
OFISAI

VERTIKALŪS RYŠIAI

LAIPTINĖS

LIFTAI

ESKALATORIAI



38 pav. Funkcinė schema

Architektūrinio sprendimo koncepcija



39 pav. Geležinkelio stoties komplekso vizualizacija

Šiuo metu Vilniaus geležinkelio stoties pastatas atlieka tik savo pirminę funkciją – žymi traukinių ir visuomeninio transporto sustojimo vietą. Jis nėra patrauklus ne tik dėl nepakankamos transporto paslaugų kokybės, bet ir viso komplekso architektūrinių ir urbanistinių problemų. Parko suformavimas (39 pav.) ne tik sukuria naują viešąją erdvę, bet ir atkuria geležinkelio bėgių nutrauktus ryšius. Patrauklus stoties kaip miesto vartų įvaizdis sudarytų prielaidas ir viso stoties komplekso regeneracijai. Kompleksinių sprendimų dėka sukuriamas modernaus transporto mazgo ir traukos centro modelis.

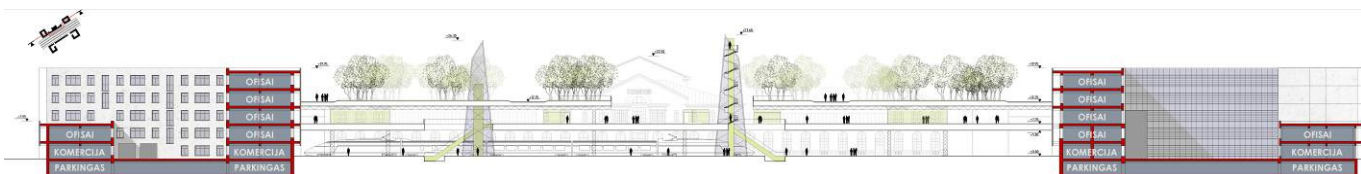
Parko takų struktūra suformuota atsižvelgiant į esamą ir naujai projektuojamą užstatymą tolygiai paskirsto pėsčiųjų srautus. Apželdinta stogo dalis atitraukiama nuo pastatų siekiant užtikrinti pakankamą apšviestumą ir nepakenkti stoties istoriniam autentiškumui. Formuojamas reljefas ir želdiniai sukuria skirtingas erdves ir sumažina taršą. Iš parko lygio patenkama į virš peronų įrengtą naują stoties erdvę, kuri eskalatoriais, liftais ir laiptais turi tiesioginį ryšį su peronais. Kartu su Naujininkų pusėje numatomais administraciniais pastatais visas kompleksas sudarys stiprų junginį, kuris leis operatyviai aptarnauti keleivius.



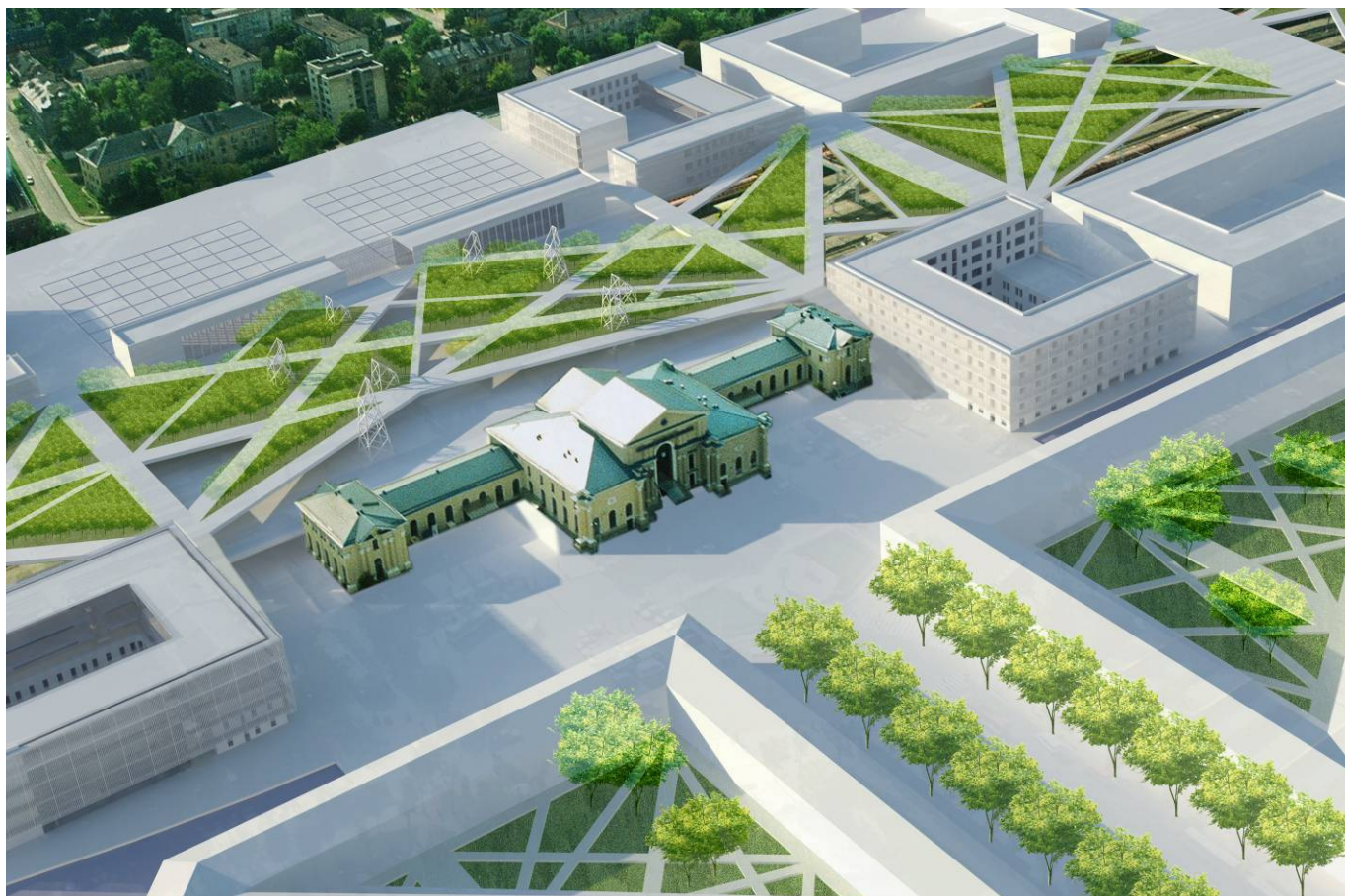
40 pav. Naktinė geležinkelio stoties komplekso vizualizacija

Vienas ryškesnių naujosios geležinkelio stoties akcentų yra perdenginiui laikyti skirti bokštai (40, 41 pav.). Be konstrukcinės paskirties jie taip pat žymi vertikaliųjų ryšių vietą, todėl keleiviams lengviau orientuotis stotyje. Bokštai šviestų tam tikra spalva, taip informuodami apie atvykusį traukinį. Be to juose galima įrengti apžvalgos aikštes nuo kurių atsivertę vaizdai ne tik į naująjį parką, bet ir Senamiestį ir kitas Vilniaus teritorijas.

Parko teritoriją galima pritaikyti ne tik poilsiui, bet ir edukacijai: įrengiant geležinkelio ar kito transporto lauko ekspozicijas. Čia taip pat gali atsirasti vandens telkiniai ir paviljonai kavinėmis ar kitoms funkcijoms atlikti. Naujosios aikštės gali būti pritaikytos vykti įvairiems renginiams. Vasaros metu jose galėtų veikti fontanai, o žiemos metu būtų įrengtos čiuožyklos. Tokiu būdu užtikrinamas parko, o tuo pačiu ir stoties gyvavimas ištisus metus.



41 pav. Išilginis stoties pjūvis

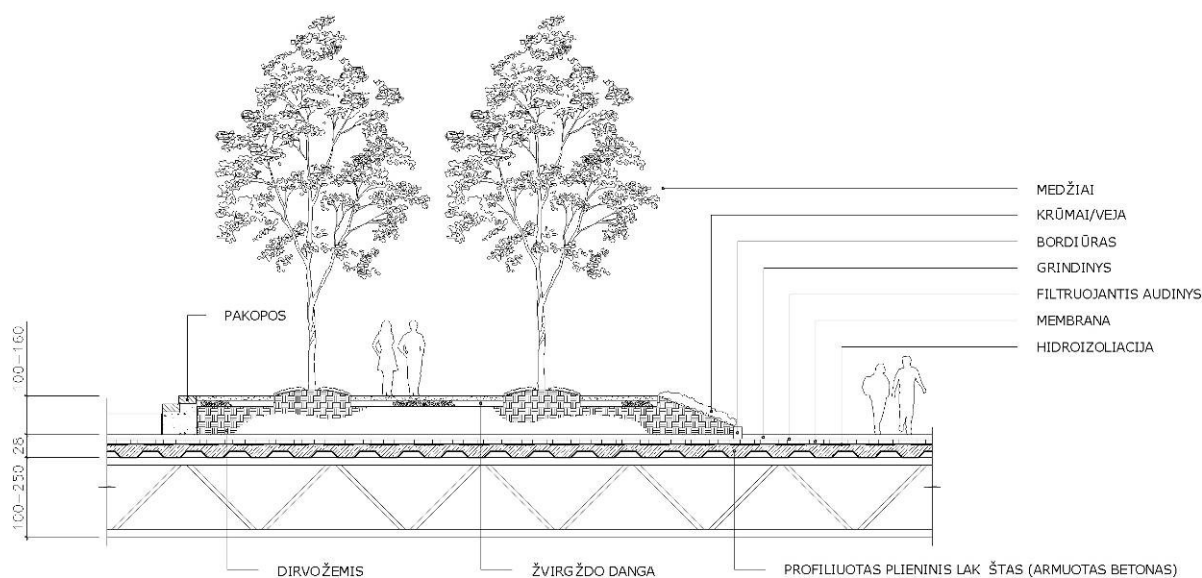


42 pav. Geležinkelio stoties komplekso vizualizacija

Automobiliai ir traukiniai yra vieni didžiausių taršos šaltinių, todėl ypatingai svarbu pritaikyti inovatyvius ekologinės architektūros principus šioje srityje. Virš stoties formuojama viešoji erdvė sujungia Senamiestį su Naujininkais ir mažina geležinkelio transporto keliamą triukšmą ir taršą. Žaliosios stotelės pavadinimas atspindi ne tik ekologiškų sprendimų panaudojimą, bet ir naują požiūrį į vieną svarbiausių miesto transporto arterijų.

Konstruktinis sprendimas

Peronų vertikaliosios laikančios konstrukcijos yra metalinės kolonos. Perdengimui naudojama erdvinė santvarų struktūra (santvaros su lygiagrečiomis juostomis ir spyriais, aukštis 1/10 atstumo tarp atramų). Erdvinės santvaros, kurios dažnai taikomos tiltams, gali perdengti dideles erdves. Skersinės santvaros jungiamos išilginiais elementais taip sudarant standžią konstrukciją. Apželdintą stogo konstrukciją sudaro: laikančioji profiliuoto plieno plokštė (armuotas betonas), dvigubas hidroizoliacijos sluoksnis, membrana, filtruojantis audinys, dirvožemis ir želdiniai (43 pav.).



43 pav. Pjūvis per apželdintą stogą dalį

Administraciniam kompleksui pastatams numatoma karkasinė sistema (gelžbetoninės kolonos ir perdangos). Stogai sutapdinti. Projektuojami dvigubi fasadai reguliuojantys apšvietimą ir slopinantys triukšmą. Fasadams naudojamas perforuotas lakštinis plienas. Tokia architektūrinė koncepcija pasirinkta norint sukurti naują geležinkelio stoties komplekso įvaizdį nepakenkiant istoriniam paveldui.

Inžinerinė įranga

Projektuojamų pastatų šildymo sistema yra prijungiama prie miesto šilumos tinklų. Patalpos šildomos konvektoriais. Vandentiekis atvedamas iš miesto vandentiekio tinklų. Pastato buitinių ir lietaus nuotekų tinklai jungiami prie miesto nuotekų tinklų. Buitinės nuotekos pastate nuvedamos iš sanitarinių mazgų. Traukinių peronai natūraliai vėdinami per apželdintame stoge numatomus plyšius. Administraciniai pastatai projektuojami su dvigubu fasadu, kuris slopina triukšmą ir reguliuoja apšvietimą.

Techno-ekonominiai rodiklai

Geležinkelio stotis (muziejus)

Bendras plotas: 6374,65 m²

Automobilių parkingas: 40 vt.

Autobusų stotis

Bendras plotas: 15792,90 m²

Automobilių parkingas: 428 vt.

Krovinių vežimo direkcija

Bendras plotas: 8412,75 m²

Automobilių parkingas: 90 vt.

Keleivių vežimo direkcija

Bendras plotas: 9321,10 m²

Automobilių parkingas: 112 vt.

Infrastruktūros direkcija

Bendras plotas: 9272,90 m²

Automobilių parkingas: 100 vt.

„Rail Baltica“ direkcija

Bendras plotas: 11963,65 m²

Automobilių parkingas: 132 vt.

Viso: 61137.95 m² (902 vt.)

Parkas

Žaliasis plotas: 28012.30 m²

IŠVADOS

XIX a. pr. atsiradęs geležinkelio transportas buvo vienas svarbiausių veiksnių nulėmęs ne tik socialinę ar ekonominę, bet ir architektūrinę-urbanistinę miestų raidą. Pirmieji traukiniai nebuvo pritaikyti keleiviams vežti, o stočių pastatai buvo skirti kroviniams aptarnauti. Morfologiniu požiūriu geležinkelio stotis yra vienas sparčiausiai besikeičiančių tipologinių vienetų. Greitųjų traukinių atsiradimas ir naujos konstrukcinės galimybės verčia keisti požiūrį į geležinkelio transportą, todėl XX a. pab. – XXI a. pr. galima vadinti stočių renesanso laikotarpiu.

Geležinkelio stoties santykį su miestu nusako L. Bertolini sukurtas „mazgo-vietos“ (balanso tarp stoties kaip transporto mazgo ir erdvės) modelis. Jo pagrindu formuojami šiuolaikiniai daugiaviečiai centrai. Geležinkelio stočių renovacija taip pat susijusi su miestų centrų atgaivinimu. Todėl ypatingai svarbu nustatyti architektūrinius-urbanistinius ir visuomeninius prioritetus. Naujos architektūros atsiradimas istorinėje aplinkoje neturi užgožti istoriškai svarbių elementų.

Renovuojant esamus pastatus susiduriama su naujų funkcijų integracijos ir esamos struktūros adaptacijos klausimais. Modernios stoties funkcinį modelį sudaro keturių zonų sistema, kuri užtikrina tolygų atvykstančiųjų ir išvykstančiųjų srautų pasiskirstymą ir tiesioginį tarpusavio erdvių ryšį. Geležinkelio stotis komerciniu atžvilgiu yra labai patraukli dėl didžiulių joje cirkuliuojančių žmonių srautų. Tačiau naujų funkcijų įvedimas pasiteisina tik kompleksiškai sprendžiant ne tik pastato, bet ir visos teritorijos urbanistines ir infrastruktūrines problemas.

Geležinkelio bėgiai senąjį Vilniaus miesto centrą padalino į dvi dalis, o tai nulėmė netolygią jų raidą ir pėsčiųjų ryšių trūkumą. Todėl didžiausias dėmesys turi būti skiriamas urbanistinio teritorijos sprendinio pagrįstumui. Suformuotos papildomos jungtys leis išnaudoti stoties kaip traukos centro potencialą. Visos teritorijos įvaizdžio regeneravimas galimas tik kompleksiškai sprendžiant pastatų renovacijos ir urbanistinės struktūros problemas.

Vilniaus geležinkelio stoties kompleksas yra vienas ryškiausių techninio paveldo pavyzdžių Lietuvoje, tačiau jo teritorijoje esantys pastatai nėra įtraukti į valstybės saugomų nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą. Vertingi ne tik atskiri statiniai ir kitas techninis paveldas, bet ir kraštovaizdžio

architektūrinė-urbanistinė visuma. Siekiant užtikrinti komplekso gyvybingumą naujų funkcijų integracija į istorinius pastatus yra neišvengiama, tačiau būtina siekti kuo mažiau pakenti jų autentiškumui.

Stotis veikiama socialinių, ekonominių ir architektūrinių veiksnių turi nuolat transformuotis prisitaikydama prie naujų infrastruktūros technologijų ir keleivių poreikių. Vilniaus geležinkelio stočiai pritaikomas stoties kaip žaliosios miesto arterijos – parko modelis, kuris viešųjų erdvių pagalba atkuria geležinkelio linijų nutrauktus ryšius. Šiuolaikiniai sudėtingų transporto komunikacijų renovacijos metodai ir tendencijos apima ne tik atskiros pastato, bet ir viso komplekso architektūrines ir socialines problemas.

NAUDOTOS LITERATŪROS IR ŠALTINIŲ SĄRAŠAS:

1. Bakker H. J. M. *Station locaties: Geschikt voor winkels? [Station locations: Suitable for shops?]*. Amsterdam: PR & Communicatie MBO. 1994. p. 10.
2. Barker B. J. *Transit Capacity and Quality of Service Manual* [interaktyvus]. 2003. p. 7-11. [žiūrėta 2011-01-21] Prieiga per internetą: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp100/part%207.pdf>.
3. Bertolini L., Spit T. *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station*. London: New Fetter Lane, 1998. p. 9.
4. Budreika E. *Architektas Vytautas Edmundas Čekanauskas*. Vilnius: VDA leidykla. 1998. p. 41.
5. Edwards B. *The Modern Terminal: New approaches to railway architecture*. London & New York: E & FN Spon, 1998. p. 10.
6. Europos Komisijos Regioninės politikos generalinis direktoriatas. *Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija* [interaktyvus]. 2007. p. 2. [žiūrėta 2011-01-22]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/railbaltica/concl_lt.PDF.
7. Glemža J. Šiuolaikinių pastatų įjungimo į istorinę aplinką klausimu. *Architektūros paminklai*. Nr. 3. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla. 1975. p. 187–188.
8. Gražulevičiūtė-Vileniškė I., Urbonas V. *Miestų centrų atgaivinimas socialiniu ir architektūriniu aspektu-užsienio patirtis: Šešėlio skaitymai – 2010* [interaktyvus]. 2 tomas. Nr. 3. 2010. p. 38-45. [žiūrėta 2010-10-27]. Prieiga per internetą: http://www.mla.vgtu.lt/upload/jmk_zurn/mla_vol2_no3_38-45_grazuleviciute-vileniske.pdf.
9. Hoeven F., Rosemann H. J. *Urban Transformations and Sustainability - Progress of Research Issues in Urbanism 2005*. Delft: IOS Press, 2006. p. 137-142.
10. Jurkštas V. *Senamiesčių regeneracija. Architektūros harmonizavimo problema*. Vilnius: Technika. 1994. p. 108–113.
11. Kandie S. *Prototype Intermodal Transportation Center*. Virginia: Common wealth University, 2001, p. 4–5.

12. Kido E. M. Aestics Aspects Of Railway Stations In Japan and Europe. Iš *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* [interaktyvus]. 2005. p. 4382. [žiūrėta 2010-05-08]. Prieiga per internetą: http://www.easts.info/on-line/journal_06/4381.pdf.
13. Kijauskas P., Kanevičius M., Špogis G. *Vilniaus Geležinkelio stoties rajono sutvarkymas* [interaktyvus]. 2005. [žiūrėta 2011-01-22]. Prieiga per internetą: <http://www.jad.lt/lt.php/galerija/1;1>.
14. Lami I. M. *Transformation Processes of Large Railway Stations in Europe: when Urban Quality is directly related to positional value* [interaktyvus]. 2007. 2 p. [žiūrėta 2010-05-08]. Prieiga per internetą: <http://download.sue-mot.org/Conference-2007/Papers/Lami.pdf>.
15. Leach R. J. *Railtex – international railway engineering conference Railway infrastructure*. Winchester: Houseman Henderson Architects Limited. 2001.
16. Lietuvos respublikos kultūros ministro įsakymas „Dėl nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašo patvirtinimo“. 2005.
17. Lukšionytė-Tolvaišienė N. *Istorizmas ir modernas Vilniaus architektūroje*. Vilnius: VDA leidykla. 2000. p. 39–42.
18. Mačiulis A. *Vytautas Edmundas Čekanauskas*, Vilnius: VDA leidykla. 2011. p. 143.
19. Meeks C. L. *Railroad Station: An Architectural History*, USA: Dover Publications Inc. 1995. p. 37
20. Miserez M. A. *Stations were gateways to the world* [interaktyvus]. 2004. [žiūrėta 2010-05-08]. Prieiga per internetą: www.swissinfo.ch/eng/Stations_were_gateways_to_the_world.html?cid=3974686.
21. Navickienė E. *Šiuolaikinė architektūra istorinėje aplinkoje*. Vilnius: Technika. 2006. p. 13-20.
22. Neufert E., Neufert P. *Architect's Data*. Oxford: Blackwell Science. 2001. p. 429.
23. Parissien S. *Station to Station*, London: Phaidon Press Ltd. 2001. p. 7.
24. Vilniaus miesto savivaldybė, Kauno miesto savivaldybė. *Vilniaus ir Kauno dvimiesčio strateginis planas. Būklės analizė*. 2003. p. 4.
25. UAB „EIP Kaunas“. *Vilniaus regiono plėtros planas 2007 - 2013 m.* [interaktyvus]. 2007. p. 75. [žiūrėta 2011-01-19]. Prieiga per internetą: <http://www.apskritis.lt/stotisFiles/.../20081024%20pletros%20planas-2.doc>.

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS:

1 pav. Pagrindiniai geležinkelio stočių tipai	14
2 pav. Geležinkelio stoties zonų sąveika (Kandie 2001: 4)	18
3 pav. Stoties funkcinio patalpų ryšio schema	20
4 pav. Komercinės zonos Delft mieste.....	21
5 pav. Denverio geležinkelio stoties vizualizacija	22
6 pav. Denverio geležinkelio stoties pjūvis	22
7 pav. Naujojo Delio geležinkelio stoties renovacijos projektas (Terris Farrellas, 2007 m.).....	24
8 pav. Stotis kaip „mazgas“ ir kaip „vieta“ (Bertolini 1998: 9).....	25
9 pav. „Mazgo-vietos“ modelio schema, pagal L. Bertolini.....	26
10 pav. Stoties ir miesto struktūros priklausomybė (Bakker 1994: 10).....	26
11 pav. „RVdG architectura“ urbanistinis planas	28
12 pav. Vienos miesto planas 1925 m. ir 2010 m.	28
13 pav. Štutgarto geležinkelio stoties teritorijos sutvarkymo pasiūlymai, 2009 m.	29
14 pav. Liuksemburgo geležinkelio stoties vizualizacija (JSWD Architekten, 2005 m.)	30
15 pav. Geležinkelio stoties renovacijos modelis	36
16 pav. Vilniaus panorama apie 1870-1877 m.	38
17 pav. Dabartinio stoties skvero vaizdas prieš karą	41
18 pav. Geležinkelio padėtis miesto ir pėsčiųjų srautų atžvilgiu	42
19 pav. Žiedinė Vilniaus miesto sistema	43
20 pav. Vilniaus miesto planas 1920 m. ir dabar	44
21 pav. Siūlomo užstatymo schema.....	45
22 pav. Geležinkelio g. ir Pelesos g. užstatymo išsklotinės	45
23 pav. Autobusų stoties projekto maketai, architektas V. Brėdikis, 1974 m.	46
24 pav. V. E. Čekanausko kūrybinės grupės Vilniaus geležinkelio stoties projekto maketas, 1987 m.....	47
25 pav. P. Kijausko kūrybinės grupės Vilniaus geležinkelio stoties projekto vizualizacija, 2006 m.....	48
26 pav. Funkcinis pjūvis	51
27 pav. Konceptinė schema.....	52
28 pav. Vilniaus geležinkelio stoties vizualizacija	52
29 pav. Išilginis stoties pjūvis	53
30 pav. Konceptinė schema.....	54
31 pav. Aksonometrinis Vilniaus geležinkelio stoties vaizdas	54
32 pav. Vilniaus geležinkelio stoties teritorijos sutvarkymo koncepcija.....	56
33 pav. Vilniaus geležinkelio stoties komplekso vaizdas iš viršaus	57
34 pav. Skersinis stoties pjūvis	58
35 pav. Autobusų peronų vaizdas	58
36 pav. Transporto schema	59
37 pav. Geležinkelio peronų vaizdas	59
38 pav. Funkcinė schema	60
39 pav. Geležinkelio stoties komplekso vizualizacija	61
40 pav. Naktinė geležinkelio stoties komplekso vizualizacija.....	62
41 pav. Išilginis stoties pjūvis	62
42 pav. Geležinkelio stoties komplekso vizualizacija	63
43 pav. Pjūvis per apželdintą stogo dalį.....	64

LENTELIŲ SĄRAŠAS:

1 lentelė. Geležinkelio stočių raidos ypatumai	12
2 lentelė. Geležinkelio stočių plano tipai pagal E. Neufertą	16
3 lentelė. Geležinkelio stočių funkcinio plano standartai (Kandie 2001: 5)	19
4 lentelė. Denverio geležinkelio stoties raida	23
5 lentelė. Vilniaus geležinkelio stoties raida	39
6 lentelė. Tranzitinių zonų aptarnavimo lygiai (Barker 2003: 7-11)	49
7 lentelė Geležinkelio stoties programa	50

PRIEDAI

A priedas. Pranešimas patvirtinantis dalyvavimą Palangos parodų paviljono konkurse 2009 m.



LIETUVOS ARCHITEKTŲ SAJUNGA
KLAIPĖDOS APSKRITIES ORGANIZACIJA

Pagal pridedama sąrašą

2009-11-27
Klaipėda

**DĖL PARODŲ PAVILJONO S.DAUKANTO G.24/S.DARIAUS IR S.GIRĖNO G.13,
PALANGOJE VIETOS UŽSTATYMO ARCHITEKTŪRINĖS PLĖTROS
KONCEPCIJOS PROJEKTO KONKURSO NUGALĖTOJŲ**

Lietuvos architektų sąjungos Klaipėdos apskrities organizacija ir Palangos miesto savivaldybė organizavo parodų paviljono S.Daukanto g.24/S.Dariaus ir S.Girėno g.13, Palangoje vietos užstatymo architektūrinės plėtros koncepcijos projekto konkursą.

2009-11-24 Konkurso vertinimo komisija susidedanti iš:

Vytautas Stalmokas (Palangos miesto savivaldybės meras)

Svajūnas Bradūnas (Palangos sav. Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėjas, architektas)

Violeta Boreikienė (UAB „Balturas“ generalinė direktorė)

Gražina Janulytė-Bernotienė (LAS Tarybos narė, architektė)

Edmundas Andrijauskas (LAS Klaipėdos skyriaus valdybos narys, architektas)

Dalius Šarakauskas (LAS Kauno skyriaus pirmininkas, architektas)

Juozas Vaškevičius (LAS Vilniaus skyriaus pirmininkas, architektas)

išrinko:

Pirmąją vietą laimėjusį konkursinį darbą devizu 117117, autoriai – Paleko ARCH studija, architektai R. Palekas, G. T. Gylytė, A. Barzda, M. Šiupšinskas, B. Puzonas, J. Puronienė.

Antrąją vietą laimėjusį konkursinį darbą devizu 000123, autoriai: Ambraso architektų biuras, autorinis kolektyvas – A. Ambrasas, T. Eidukevičius, D. Malinauskas, M. Reklaitis, L. Loureiro, V. Adomonytė.

Trečiąją vietą laimėjusį konkursinį darbą devizu 100240, autoriai – G. Auželis, D. Čiuta, R. Raslavičius, V. Mažeikis, M. Pilvelis.

Paskatinamąją vietą laimėjusį konkursinį darbą devizu 606077, autoriai – A. Umbrasas, D. Birutis, L. Kaziukonis.

Paskatinamąją vietą laimėjusį konkursinį darbą devizu 711114, autoriai – bendra Lietuvos ir Kanados įmonė „Architektūra, dizainas, statyba“, architektai D. Kličius, G. Kuginys, J. Svirskaitė, A. Vekerotas.

Su premijuotų darbų autoriais bus pasirašomos autorinės sutartys dėl turtinių teisių perdavimo. Identifikavimo kodų iššifravimuose nėra pateiktas autorių procentinis indelis į kūrinį, todėl prašome papildomai pateikti kiekvieno autorių kolektyvo nario duomenis sutarčiai ir įvardinti kiekvieno autoriaus procentinį indelį į perduodamą kūrinį.

Atsakingas sekretorius

Darius Raišutis

Originalas nebus siunčiamas paštu

Organizacijos adresas Daržų g. 10/Bažnyčių g. 4, LT-91246 Klaipėda, kodas 193428170
Tel./Faks. 8 46 400390, Mob.Tel. 8 606 10858, el. p. archsajunga@architektams.lt

B priedas.
Pranešimas patvirtinantis dalyvavimą Auersperg rezidencijos idėjiniame konkurse 2010 m.

**ŽIURI POSĖDŽIO
„RESIDENZ AUERSPERG”
(„AUERSPERG
REZIDENCIJA“)**

P R O T O K O L A S

Vieta: Architektų Rūmai, 5020 Zalcburgas
Gebirgsjägerplatz 10,

Laikas: Pirmadienis, 2010 rugsėjo 27 nuo
09.00 val. iki 11.00 val.

Žiuri: Miesto tarybos atstovas Johannes Padutsch,
diplomuotas inžinierius Andreas Schmidbaur,
architektas Alvydas Šeibokas,
architektas Fritz Lorenz,
architektas Erich Wagner,
Senato narys Dr. Lechner (nedalyvavo)

Per 40-ties metų partnerystę tarp Zalcburgo žemės ir Lietuvos, bei 20-ties metų partnerystę tarp Zalcburgo miesto ir Vilniaus miesto įgyvendintas bendradarbiavimas organizuojant 11 veiklų.

Wagner pasveikino ir pranešė žinią, kad buvo pateikti 8 projektai iš 3 architektūros fakultetų.

Lorenz buvo vienbalsiai išrinktas pirmininku.

Žiuri susipažino su bendra apžvalga.

Bendrai buvo nuspręsta, kad 8 projektai yra paremti skirtingų požiūrių ir todėl pateikia urbanistikos ir architektūros požiūriu įdomų pjūvį.

1. Įvertinimo rezultatai:

Visų projektų įvertinimai pagal kriterijus pateikti šioje lentelėje:

	1	2	3	4	5	6	7	8
Miesto statyba	0	+	-	-	+	+	-	+
Atvira erdvė	+	-	+	-	+	+	+	+
Susisiekimasis		+	-	+	+	+	+	+
Ekonomika	-	+	-	-	+	+	0	0
Išvystymas	-	0	-	-	+	+	0	+
Planas	-	+	-	-	0	+	+	0
Idėja	+	+	0	-	+	0	0	+

Remiantis šiuo vertinimu žemiau pateikti projektai buvo atmesti:

Projektas 1.:

Didelis „Žiemos sodas“ atrodo pernelyg uždengtas, formalus sprendimas. Esama natūrali erdvė neturėtų būti naujai kuriama ir todėl neturėtų būti stiklinama. Statinio korpusas yra labai mažas (siauras) ir vos atitinka planus. Tolesnis plėtojimas/ vystymas atrodo problematiškas. Susisiekimo/ transporto sprendimas yra labai geras. Laisvos erdvės idėjos išraiška projekte yra iš esmės vertinama teigiamai.

Projektas 3.:

Įvertinta idėja - vakarinėje pusėje pastatyti skersinę siją. Problematiška – ištraukti šią siją iš esamojo pastato. Bandytas spręsti šią problemą per „durų angą“ yra vertinamas kaip neadekvatus. Nesuprantamai atrodo senos statybos namas su grotų konstrukcija. Vertinamas didelės laisvos erdvės išsaugojimas.

Projektas 4.:

Pasirinkta urbanistinė struktūra kilusi iš biuro pastato atrodo netinkama gyvenamajam namui. Butai išdėstyti vienas priešais kitą – prarandama privati erdvė. Susisiekimas gerai išspręstas.

Projektas 7.:

Abu naujai pastatyti korpusai savo išdėstymu ir forma, stačiu stogu nėra įtikinami. Įvertinta pagrindinė idėja – išsaugoti vidinį kiemą. Susisiekimas yra geras.

Konkurse lieka Projektai 2,5,6 ir 8.

2. Vertinimo eiga:

Likusieji projektai dar kartą intensyviai aptariami ir atitinkamai įvertinami. Nuspręsta toliau nenagrinėti Projekto 6.:

Projekte iš principo atsižvelgiama į visus reikalavimus, tačiau matomi nesuprantami apipavidalinimo trūkumai. Tai ypač akivaizdu – aiškiai urbanistinė planų koncepcija, kuri statinių korpusuose nebėra atpažįstama dėl jų sustatymo kryžmai.

3. Įvertinimo rezultatai:

Likę 3 Projektai svarstomi atsižvelgiant į jų idėją, vystymo ir įgyvendinimo galimybes.

Projektas 2.:

Įdomi urbanistinė vieta, kur žiuri norėtų dar labiau išryškinti šiaurės vakarų dalį (pvz. patrauktų į priekį ir padarytų išsikišusias šias dalis). Teigiamai vertinamas žaismas tarp esamų pastatų ir trikampio formos naujo pastato. Planai yra apgalvoti ir juos galima toliau vystyti. Projektą būtų galima įgyvendinti su tam tikromis adaptacijoms. Jis atitinka nustatytą užduotį.

Projektas 5.:

Projektas yra urbanistiniu požiūriu nuoseklus. Tai vis dėl to priverstų visą Projektą perkelti tiesiai ant Markus Sittikus-gatvės. Taip būtų sukurtas dar didesnis vidinis

kiemas. Teigiamai vertinamas senojo pastato aukščio išvystymas. Tačiau projektas yra labai formalaus dizaino ir apipavidalinimo. Planai yra nesubalansuoti, vakarų pusėje prie pagrindinio fasado nereikalinga laiptinė.

Projektas 8.:

Pateikta urbanistinė ir architektūrinė projekto idėja yra įdomi, tačiau išblėsta tolimesniuose planuose ir todėl toliau sunkiai įgyvendinama. Laisva erdvė vertinama teigiamai, tačiau gaila, kad po ja esanti pleišto pavidalo laisva patalpa nėra įtraukta. Planai privalo būti pataisyti.

Remiantis šiais vertinimais Projektas 2 buvo paskelbtas nugalėtoju. Projektams priskirti dalyviai pateikiami pridedame sąraše. Žiuri dėkoja visiems dalyviams už aktyvų dalyvavimą ir linki sėkmės ir laimės jų profesinėje veikloje.

Kiekvienai Projekto grupei įteikta Zalcburgo architektūros knyga su miesto tarybos atstovo planavimo klausimais J. Padutsch dedikacija.

Nugalėtojų grupė turi pasirinkimą tarp keturių dienų trukmės viešnagės dviems (!) asmenims Zalcburge arba grynaisiais pinigais 6x200,00EUR =1200,00 EUR.

Zalcburgas
2010/09/27
Erich Wagner

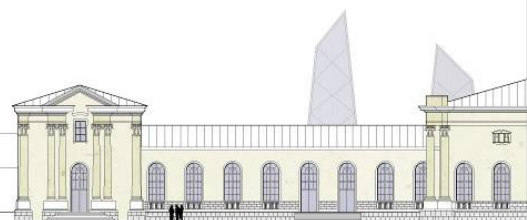
Idėjų konkursas

„RESIDENZ AUERSPERG“ („AUERSPERG REZIDENCIJA“)

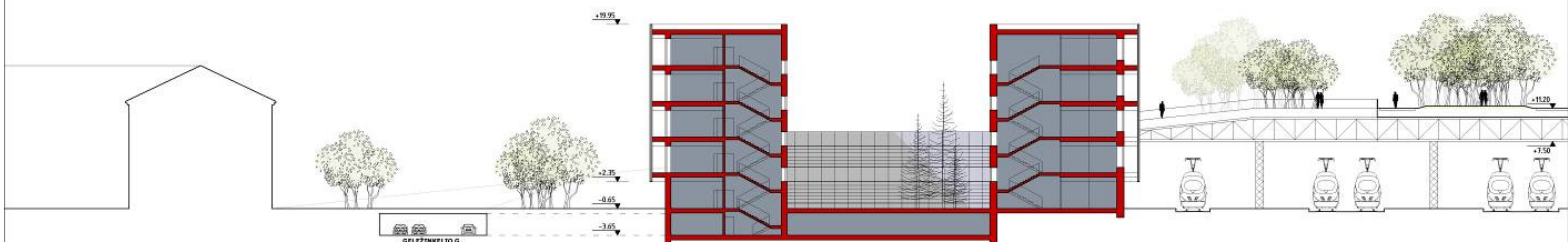
Laureatai

- | | | |
|-----|--|--|
| 2 - | Sigita Daumantaitė
Džiugas Kisieliūs
<u>Laimis Kaziukonis</u>
Vilius Šiaulys
Juozas Vaškevičius
Ignas Lukauskas | Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Vilniaus dailės akademija |
| 1- | Kristina Ivancova
Edgaras Sokolovas
Jonas Juozaitis
Tomas Siurblys
Paulius Majakauskas
Antanas Sarkauskas | |
| 3 - | Indrė Barsauskaitė
Edvinas Laurinavičius
Aistė Gudelytė
Živilė Šimkutė
Rokas Juškauskas | Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas |
| 4 - | Ieva Bartkevičiūtė
Rūta Jurevičiūtė
Justina Gabrionytė
Paulius Januškevičius
Raimondas Paškevičius | Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas |
| 5 - | Lukas Skrabulis
Agne Kriaučiūnaitė
Skaiste Pesenkaitė | |
| 6 - | Arūnas Jankus | Vilniaus Gedimino Technikos universitetas |
| 7 - | Tomas Tankelevičius | |
| 8 - | Greta Ivaškevičiūtė
Mėta Šalugaitė
Edita Bruzikaitė
Milda Pacevičiūtė
Gintaras Kubilius
Šarūnas Nekrošius | Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas
Vilniaus dailės akademija, Kauno fakultetas |

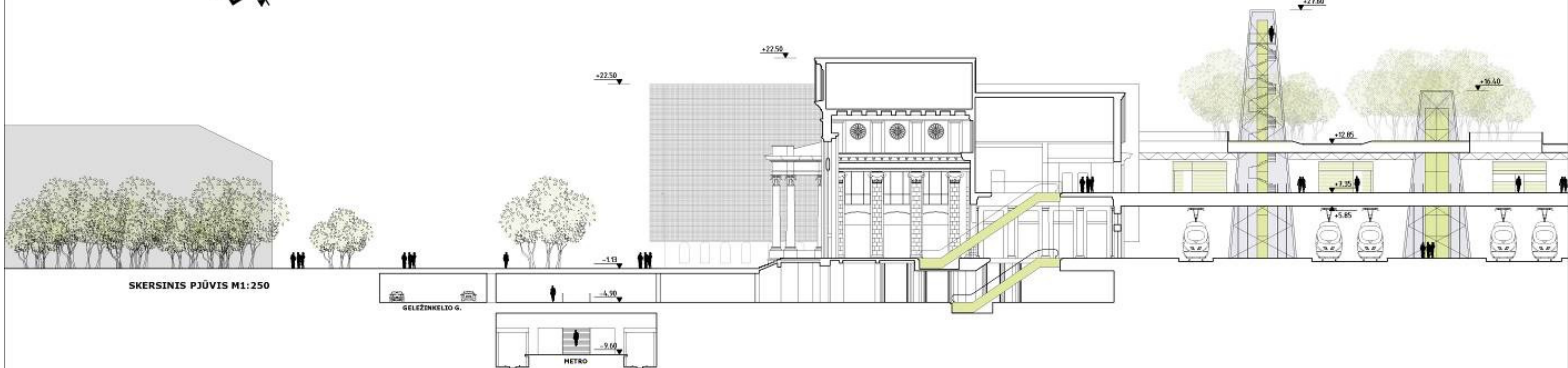
C priedas. Planšetai



GELEŽINKELIO G. IŠKLOTINĖ M1:250



SKERSINIS PJŪVIS M1:250



SKERSINIS PJŪVIS M1:250



1861 Pastatyta Vilniaus geležinkelio stotis. Išrejos panoraminės kompozicijos griežtai simetriška, centras ir kraštai akcentuoti dviaukšiais, stogais kuriuos jungia vieno aukšto dalyje.

1884 Įkurtas Vilniaus geleželių depas, mūrytas iš raudonų plytų ir skaldytas dideliais arkinais langais, išsiskiriantis viršutinio apšvietimo stoglangiu, besitęsiančiu per visą statinio ilgį.

1945 Per II-ąją pas. karą stotis smarkiai apgriauta. Sunaikintas prielais stotį buvęs perimetrinio užstatymo tipo kvartalas bei F. Jasinskio projektuota Techninė geležinkeliečių mokykla.

1950 Pagal P. Alasino parengtą projektą prie stoties pristatyta keleivių laukimo salė, багаžo skyrius, keleivių polio kambariai bei motinos ir vaiko kambariai, rekonstruotas restoranas.

1974 Pagal V. Bredikio parengtą projektą pastatyta Vilniaus autobusų stotis.

1987 V. E. Čekanauskas parengė Vilniaus geležinkelio stoties bei ją supančios aplinkos rekonstrukcijos projektą.

1996

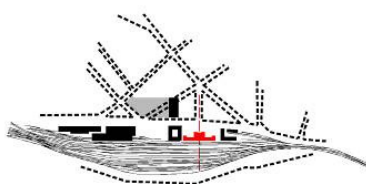
2003 Stotis rekonstruota dar kartą. Buvo sutvarkyti nuaidimai i centrinį pėsčiųjų tunelį, suremontuoti peronai, rekonstruotas stoties pastatas.

Tokia sandara atitinka XIX a. atsiradusį stoties kaip miesto vartų įvaizdį.



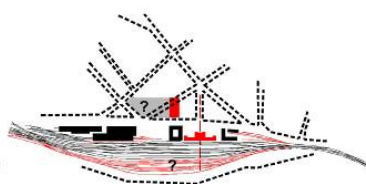
1920-1940 M. UŽSTATYMAS

VILNIAUS GELEŽINKELIO STOTIES PRIEJOSE VYRAVO PERIMETRINIO TIPO UŽSTATYMAS. BUVUSI KVARTALŲ STRUKTŪRA PABRĖŽE CENTRINĖ STOTIES RŪMŲ PASTATO KOMPOZICIJA.



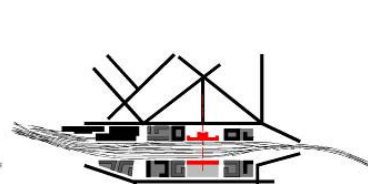
ESAMA PADĖTIS

VILNIAUS AUTOBUSŲ STOTIES KOMPLEKSAS SUARDE BUVUSIĄ KVARTALŲ STRUKTŪRĄ. INTENSIVIAUS TRANSPORTO APSUPTYJE ATSIKIRDO SKVERAS IR NEREPRZENTATYVUS STATINIAI.



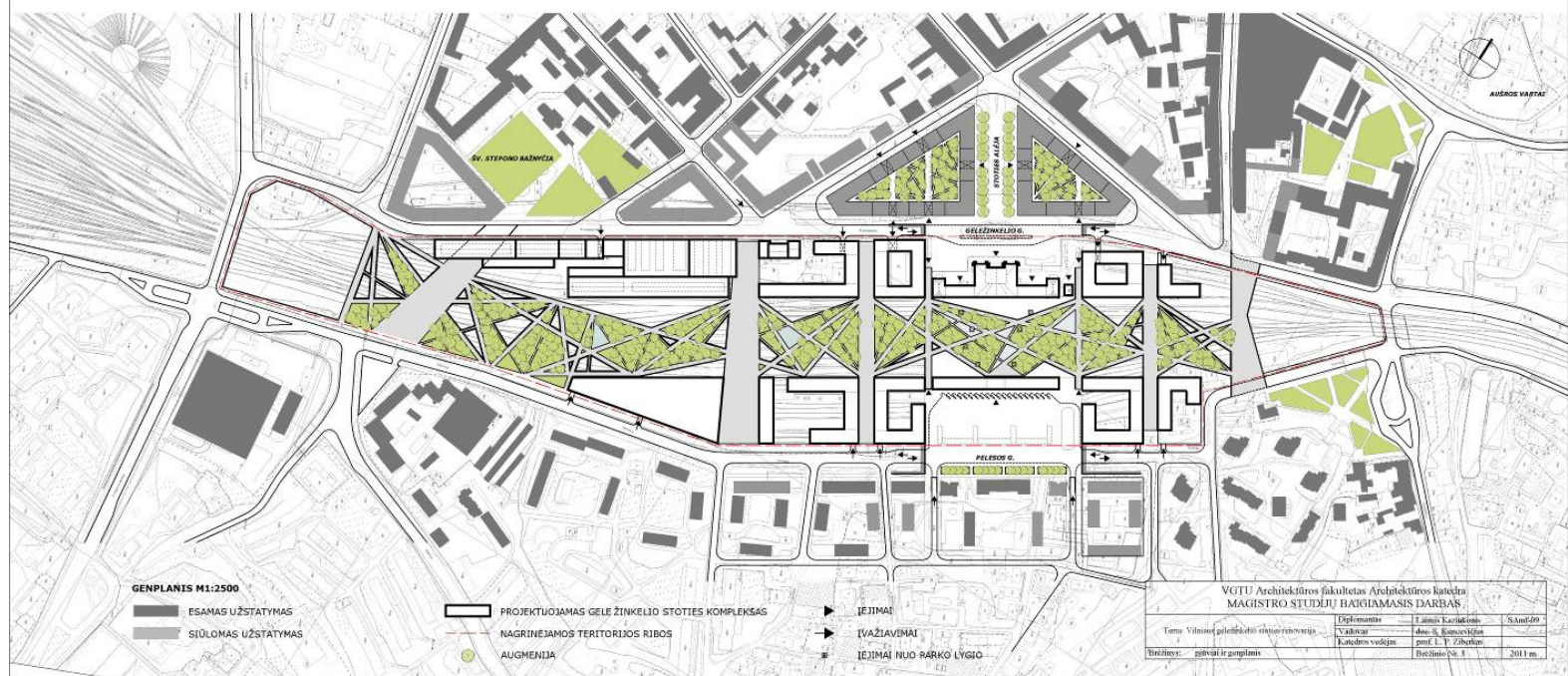
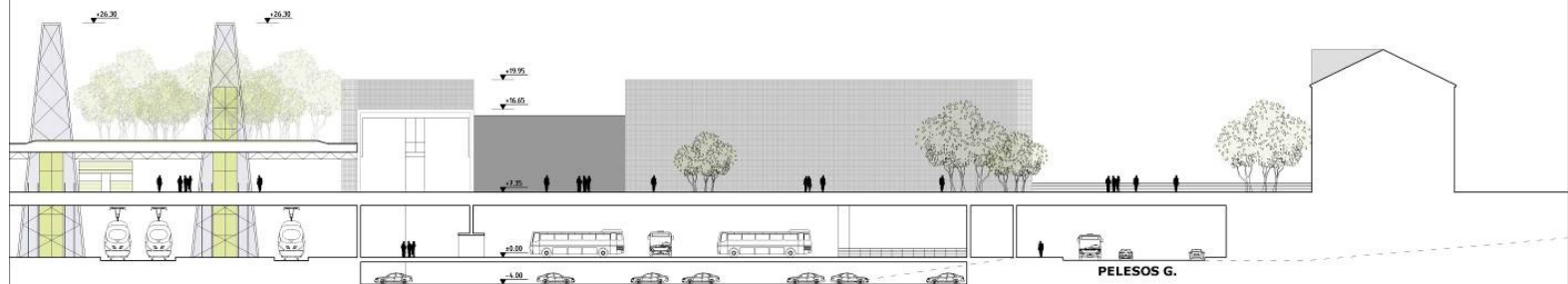
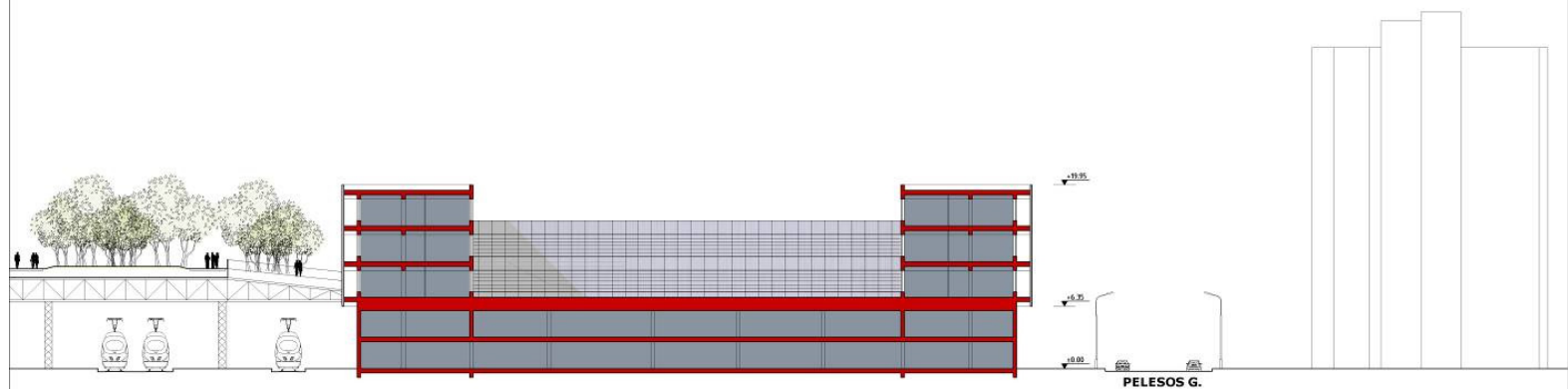
PROBLEMINIAI TAŠKAI

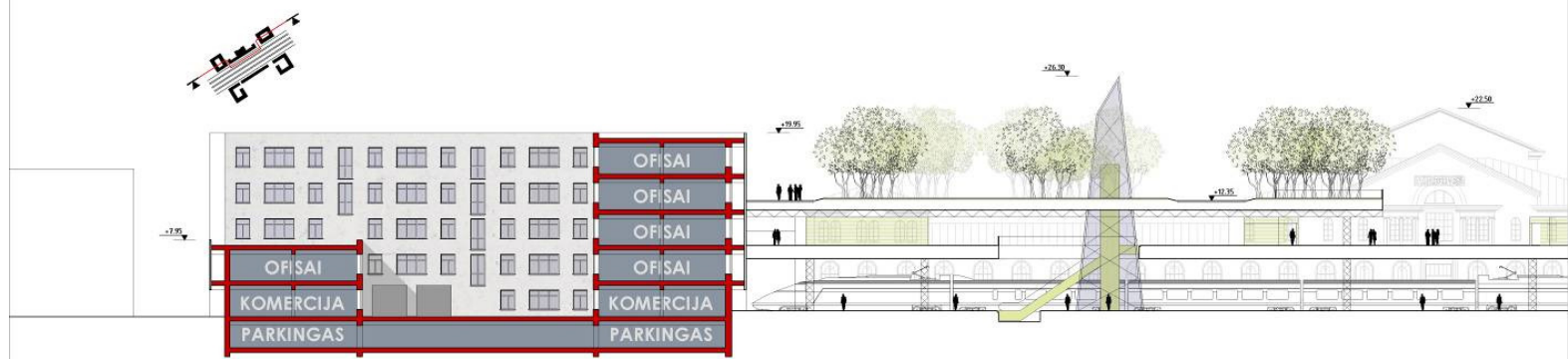
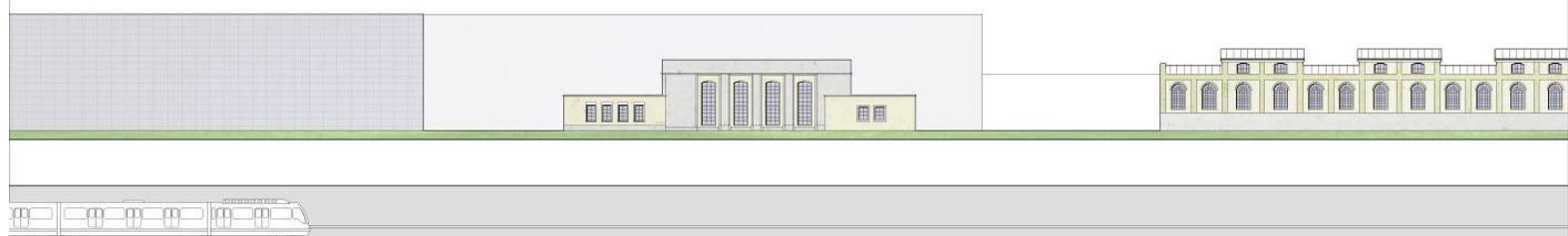
NORINT ATKURTĮ BUVUSIĄ MIESTO STRUKTŪRĄ, ESAMĄ AUTOBUSŲ STOTĮ REIKETŲ IŠKELTI. TAIP PAT TURĖTŲ BŪTI MAŽINAMAS GELEŽINKELIO LINIJŲ SKAIČIUS.



SPRENDIMAS

SIŪLOMAS UŽSTATYMAS (SU NAUJA AUTOBUSŲ STOTIMI) VIETOJE NEBENAUDOJAMŲ GELEŽINKELIO LINIJŲ. ATKURIAMA KVARTALŲ STRUKTŪRA ESAMOS AUTOBUSŲ STOTIES IR SKVERO TERITORIDOJE.

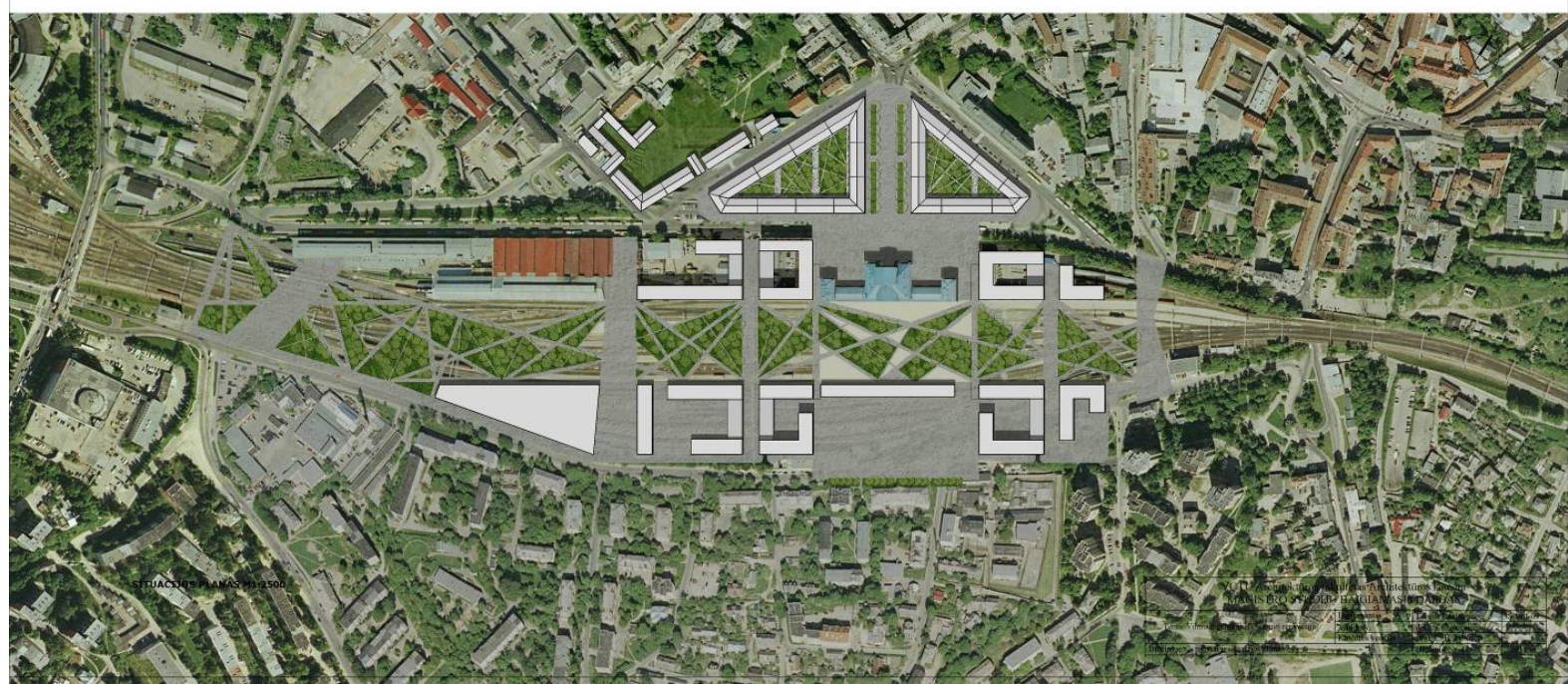




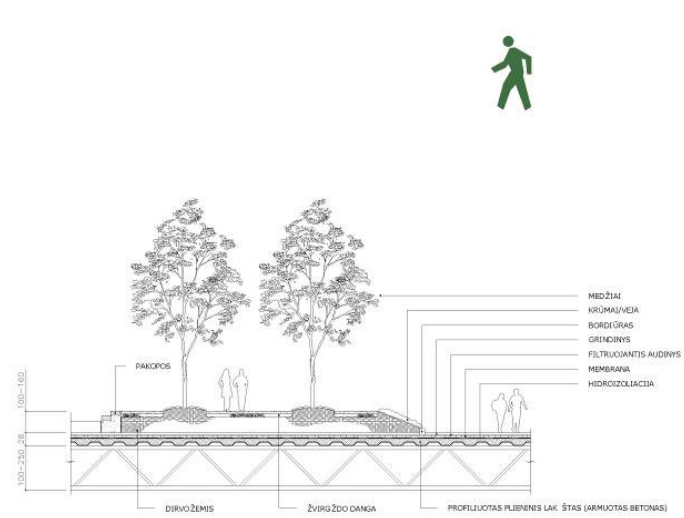
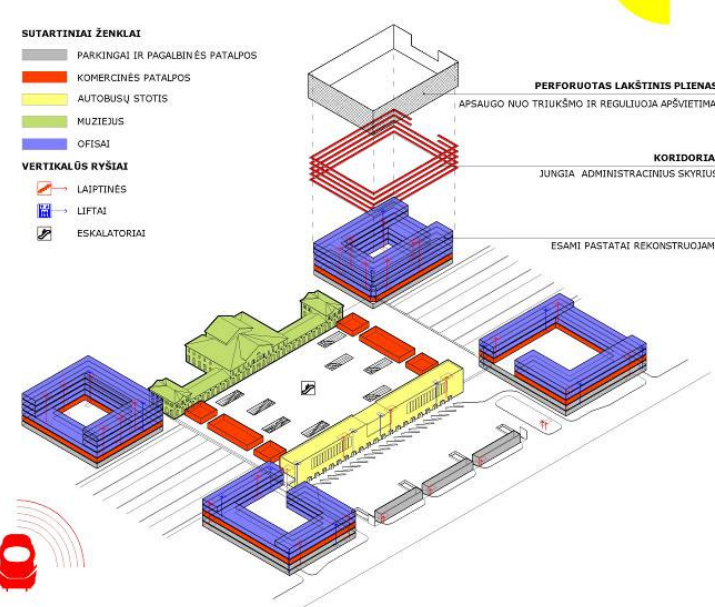
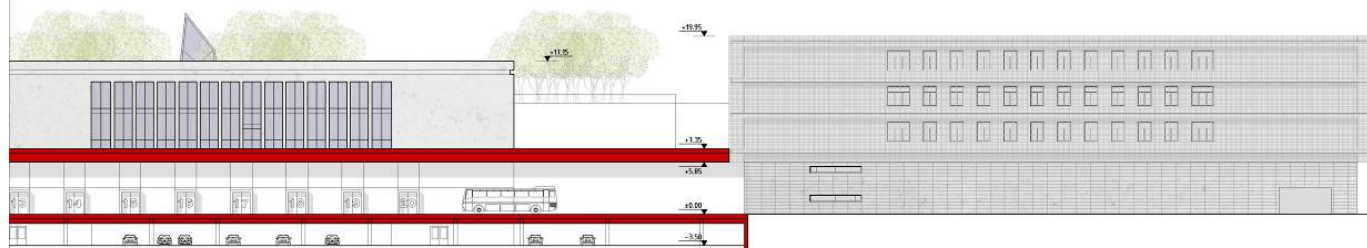
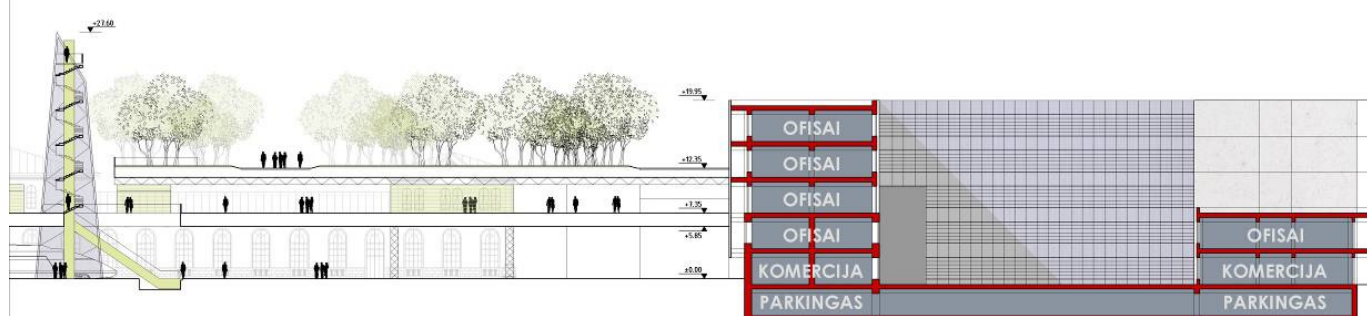
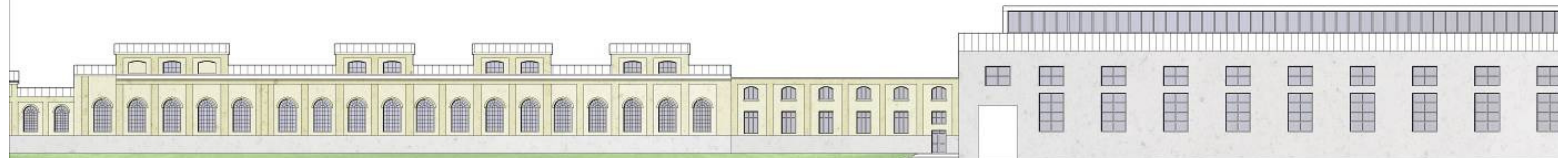
IŠILGINIS PJŪVIS M1:250



PELESOS G. IŠKLOTINĖ M1:250



STUJACIOS PLANAS M1:2500

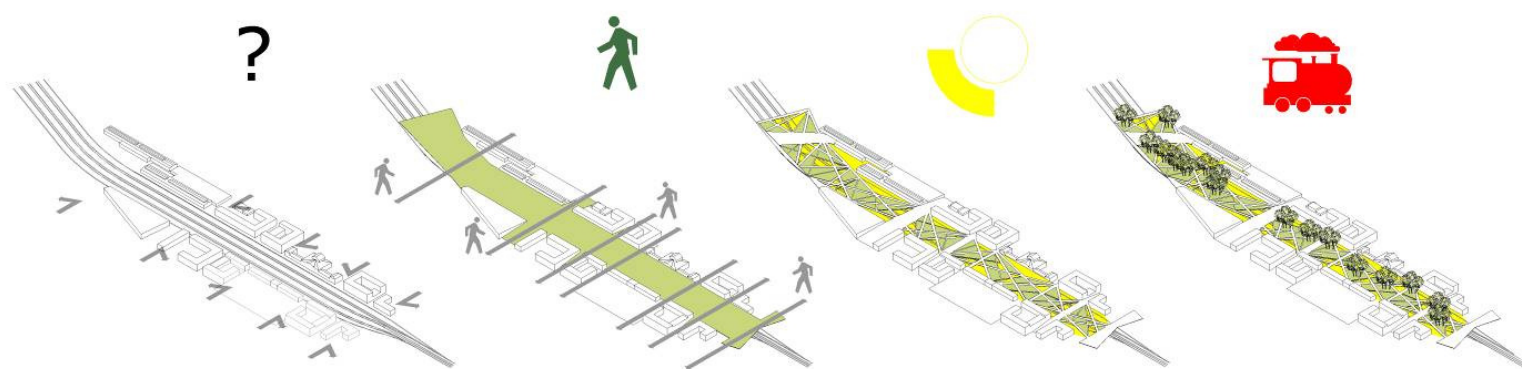
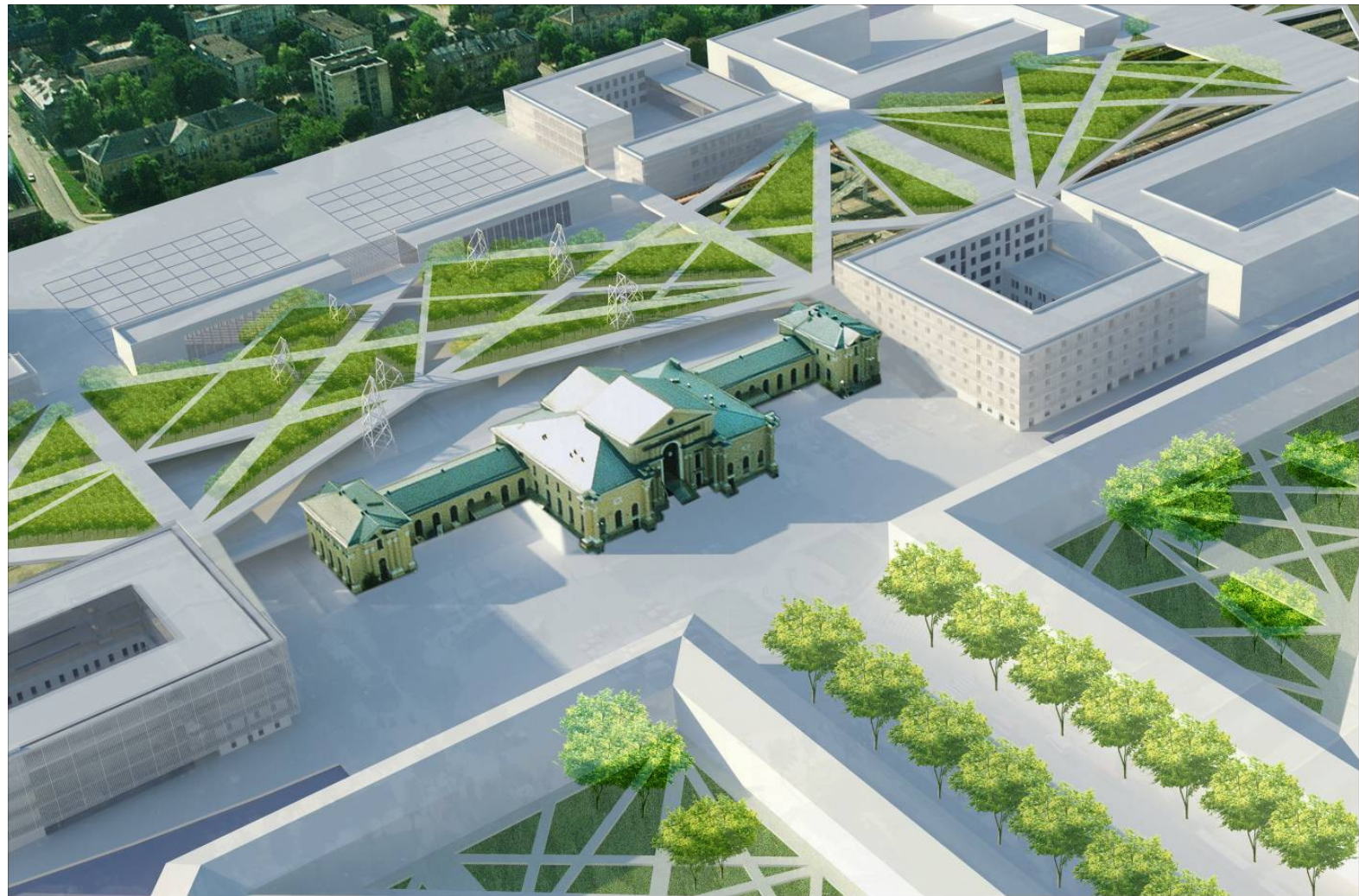


FUNKCINĖ SCHEMA



PJŪVIO FRAGMENTAS PER APŽELDINTĄ STOGO DALĮ

VGTU Architektūros fakulteto Architektūros katedra MAGISTRO STUDIJŲ BAIGIAMASIS DARBAS			
Tema: Vilniaus geležinkelio stoties rekonstrukcija	Diplomantas Vadovas Katedros vedėjas	Laimis Karaliūnas doc. S. Karmaliūnas prof. L. P. Žibekas	S. Andrius
Būtinumė: gėlių ir funkcinių schema		Būtinumė Nr. 5	2011 m.



ESAMA PADĒTIS

TRŪKSTĀ SKERSINĀJ PĒSČIŅŲ JUNGČIŅ TARP SENAMIESČĀ IR NAUJINIKŲ.

JUNGČIS

ERDVE VIRŠ PERONĀJ PĒRĒNGIAMA. SUKURIAMA NAUJA JUNGČIS.

APŠVĪESTUMAS

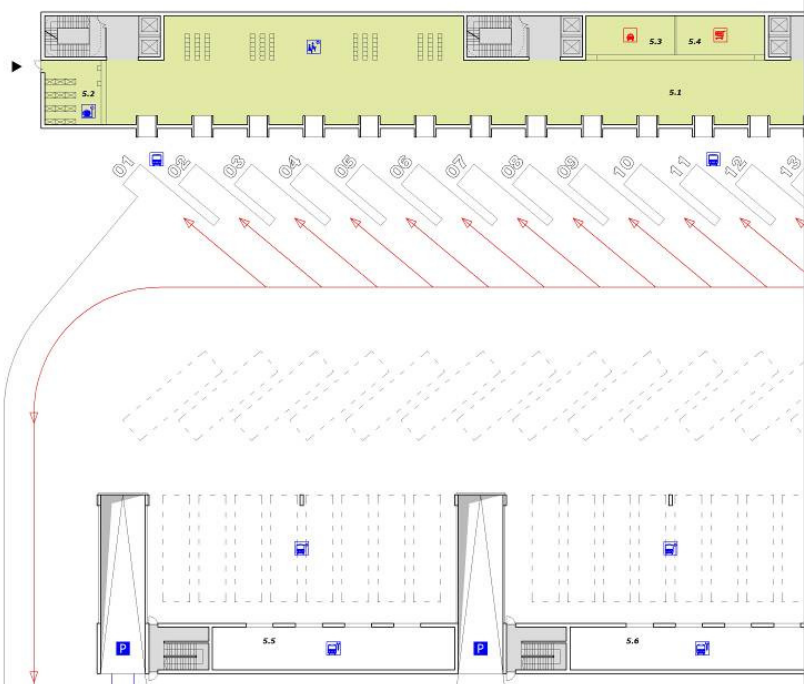
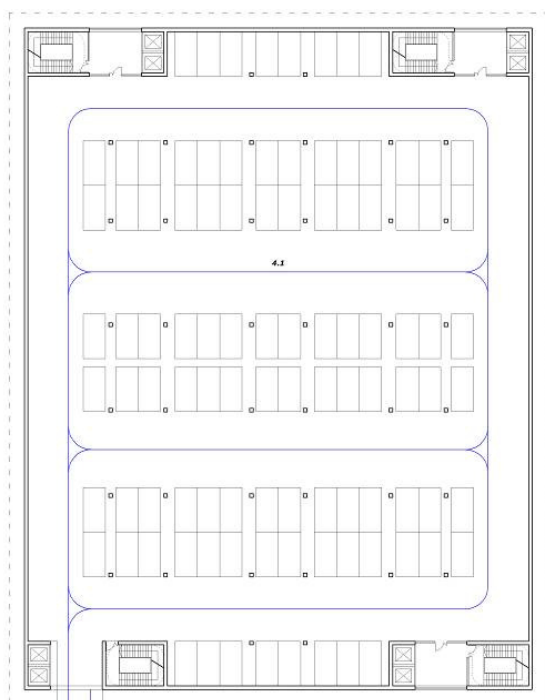
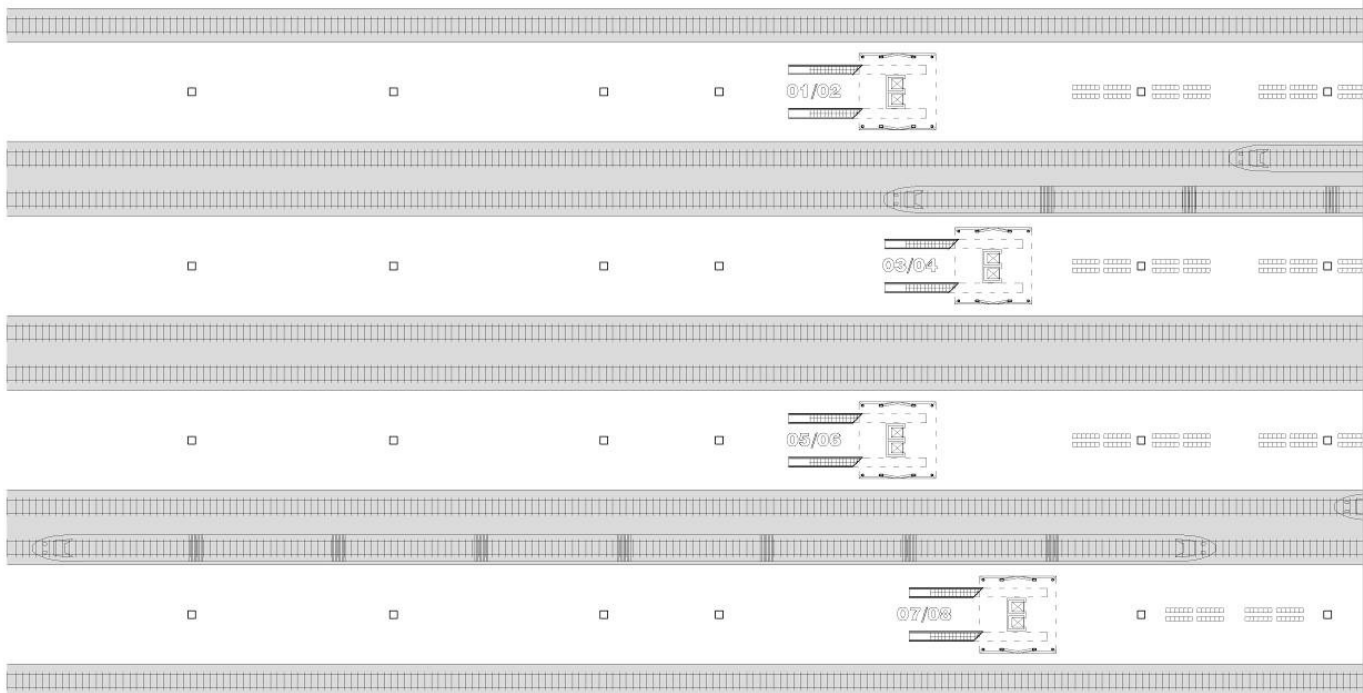
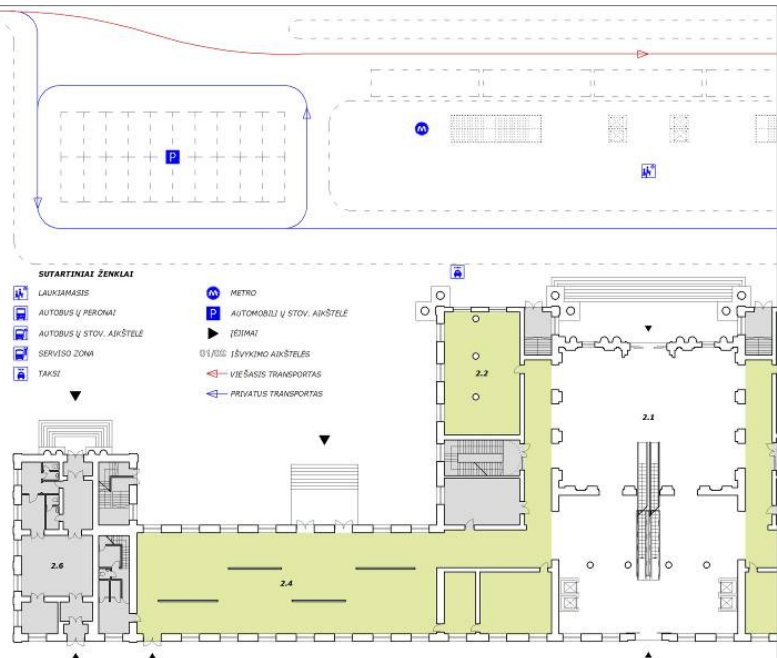
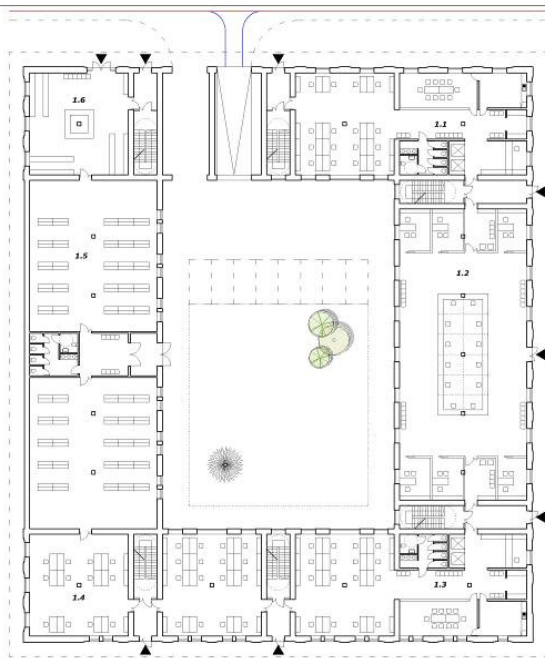
PĒRĒNGIAMS ATTĒRAUKIAMS NUO PASTATŲ, PALĒKAMI PLYŠĀJ SVĒSĀJ.

EKOLOĢIŠKUMAS

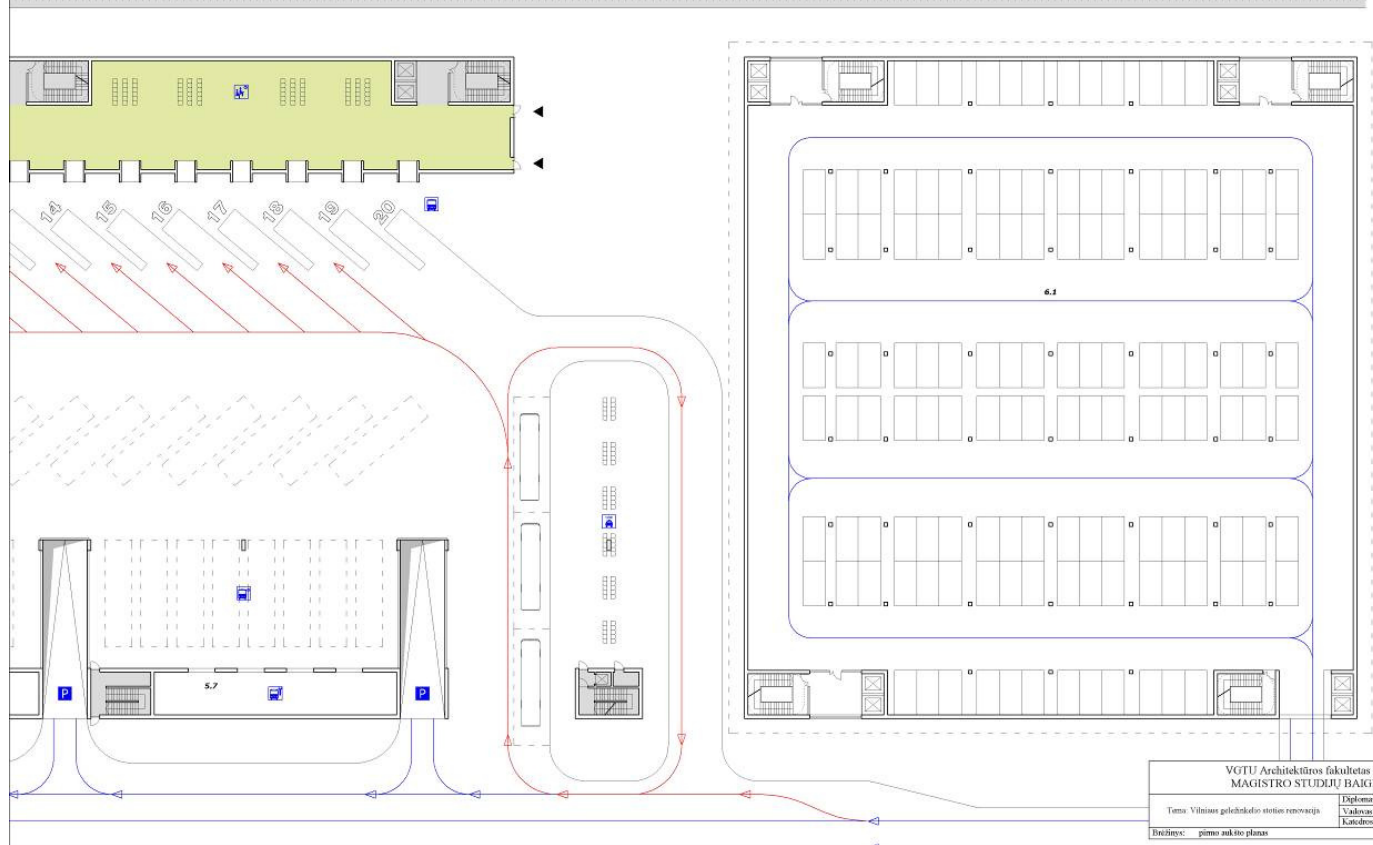
TRĀUKIŅŲ KELIAMA TARŠĀ MAŽINĀMA APŽĒLDINĀJ ERDVE VIRŠ DĒNGIŅĀ.



VGTU Architektūras fakultātes Architektūras katedra MAGISTRO STUDIJU BAIGIAMĀSIS DARBAS				
Tēma: "Izturīgā pilsētas attīstības koncepcija"	Diplomanta Vadītājs Kārtotais vērtētājs	Laimis Karulis doc. S. Karmāns prof. L. P. Zibēns	Sankc. 09	2011 m.
Darbnieks: konspekcija				



PIRMO AUKŠTO PLANAS M1:250



PIRMO AUKŠTO PATALPŲ EKSPLIKACIJA

1. KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA	
1.1. BANKO ADMINISTRACIJA	295,95 m ²
1.2. BANKO SALĖ	464,55 m ²
1.3. BANKO ADMINISTRACIJA	295,95 m ²
1.4. PASTO ADMINISTRACIJA	278,40 m ²
1.5. STUNTŲ SKIRSTYMO, SAUGOJIMO PAT.	555,75 m ²
1.6. PASTO SALĖ	125,40 m ²

2. GELEŽINKELIO STOTIS

2.1. VESTIBULUS	800.60 m ²
2.2. PASTOVIŲ EKSPONICIJŲ ERDVĖ	115.60 m ²
2.3. PASTOVIŲ EKSPONICIJŲ ERDVĖ	115.60 m ²
2.4. KEIČIAMŲ EKSPONICIJŲ ERDVĖ	570.35 m ²
2.5. KEIČIAMŲ EKSPONICIJŲ ERDVĖ	570.35 m ²
2.6. APSAUGOS POSTAS	140.70 m ²
2.7. KAVINĖ	183.25 m ²

3. KELETVIŲ VEŽIMO DIREKCIJA

3.1. KOMERCINIS PATALPOS	301.60 m ²
3.2 VESTIBULIS	230.00 m ²
3.3 DARBUOTOJŲ RENGIMO CENTRAS	265.50 m ²
3.4 DOKUMENTŲ SAUGYKLĄ	225.90 m ²
3.5 ADMINISTRACIJA	308.20 m ²
3.6 VESTIBULIS	278.40 m ²
3.7 RESTORANO SALĖ	248.40 m ²
3.8 VIRTUVĖ	118.00 m ²

4. INFRASTRUKTŪROS DIREKCIJA

4.2. PARKINGAS (100 vti)	3816,20 m ²
--------------------------	------------------------

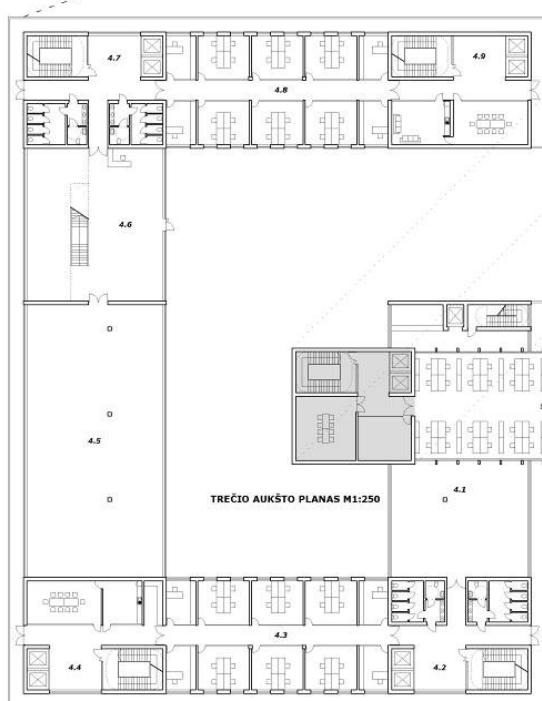
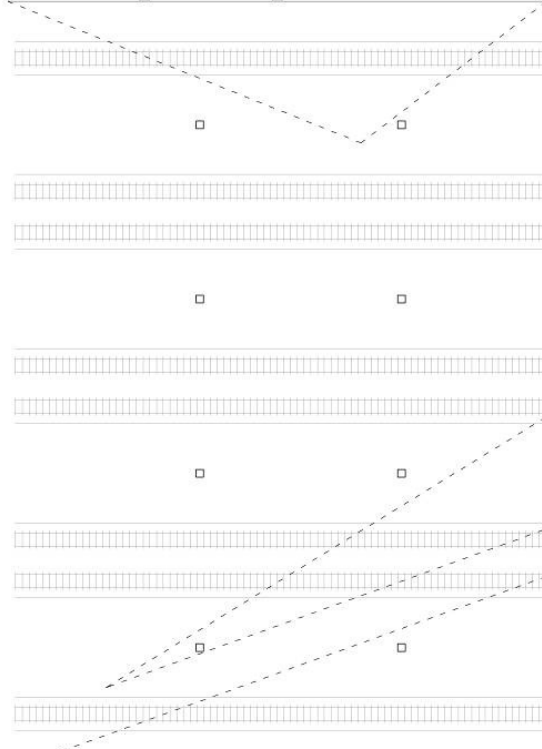
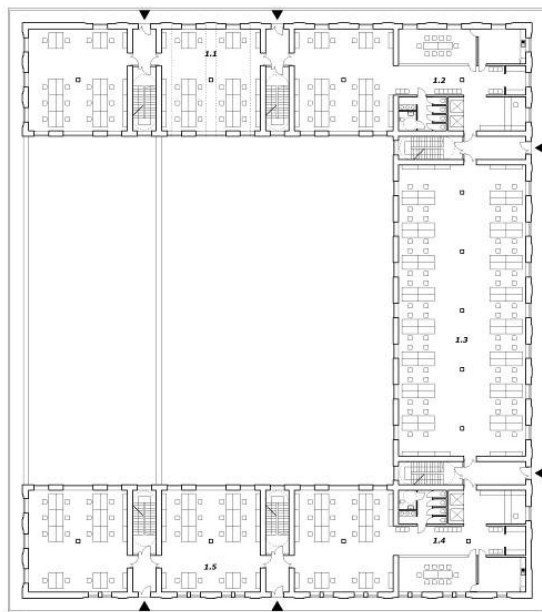
5. AUTOBUSQ STOTIS

S.1. LAUKIMO SRAIŠ (144 vė.)	1252.70 m²
S.2. BAGAZO IR SIUNTŲ SKYRIUS	50.00 m²
S.3. AUTOMOBILIŲ ĮJOMOS PUNKTAS	40.50 m²
S.4. KOMERCIJA	40.50 m²
S.5. AUTOBUSŲ SERVISO ZONA	130.00 m²
S.6. AUTOBUSŲ SERVISO ZONA	130.00 m²
S.7. TECHNINĖS PATALPOS	130.00 m²

6. "RAIL BALTIKA" DIREKCIJA

6.L. PARKING GAS (132 vt.)	4643.65 m ³
----------------------------	------------------------

VISO: 16760.10 m²



ANTRO AUKŠTO PLANAS M1:250

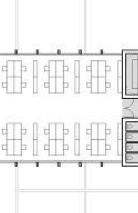
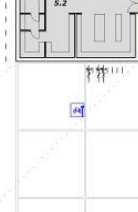
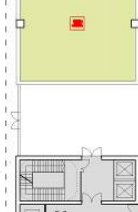
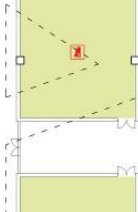
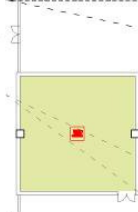
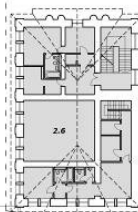
TREČIO AUKŠTO PLANAS M1:250

SUTARTINIAI ŽENKLAI

- BILJETŲ KASOS
- INFORMACIJA
- BAGAŽAS
- SIUNTOS
- LAUKIAMASIS
- PREKYBA

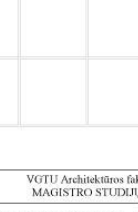
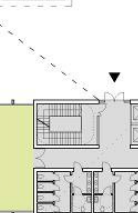
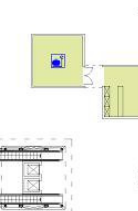
- DIVIRČIŲ NUCOMA
- VIETA DIVIRČIAMS
- RESTORANAS
- KAVINE
- KORPIKLĖ
- VAISTINĖ

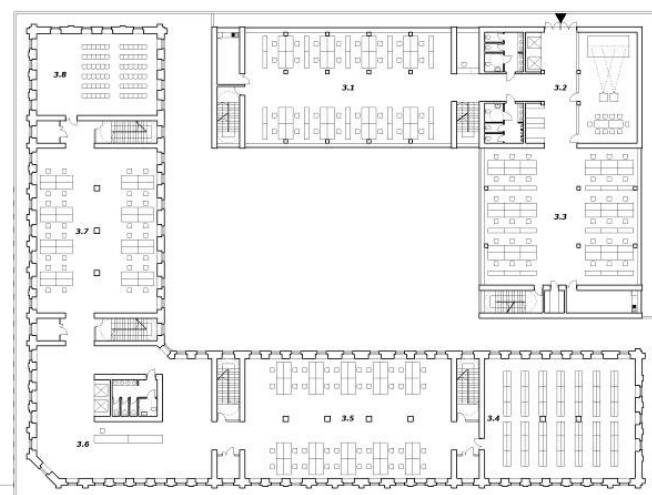
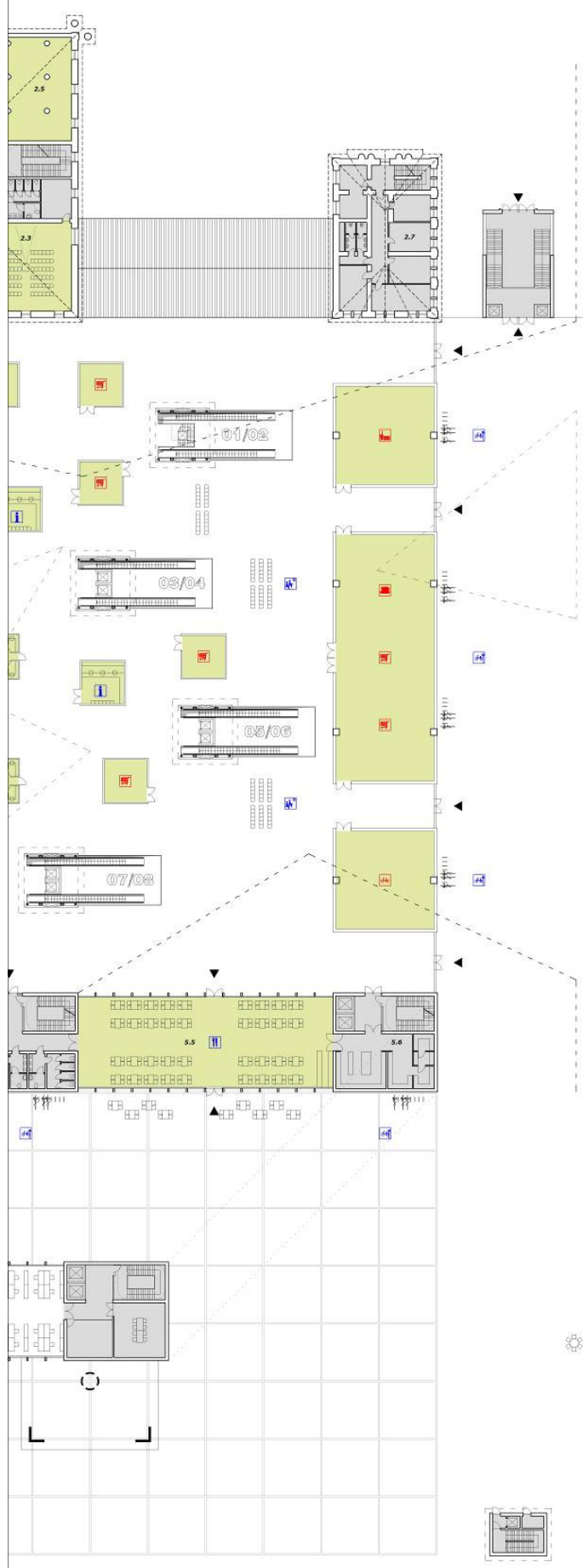
- ŽEIDNIAI
- AKŠTĖ
- FONTANO ZONA
- AKŠTELĖ SRAIGTASPAVINTI
- 05/1000 TRAUKINĖJŲ KELIAI



- BILJETŲ KASOS
- INFORMACIJA
- BAGAŽAS
- SIUNTOS
- LAUKIAMASIS
- PREKYBA

- DIVIRČIŲ NUCOMA
- VIETA DIVIRČIAMS
- RESTORANAS
- KAVINE
- KORPIKLĖ
- VAISTINĖ





ANTRO AUKŠTO PATALPŲ EKSPLIKACIJA

1. KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA

1.1. ADMINISTRACIJA	308.55 m²
1.2. VESTIBULIS	162.45 m²
1.3. ADMINISTRACIJA	464.55 m²
1.4. VESTIBULIS	162.45 m²
1.5. ADMINISTRACIJA	308.55 m²

2. GELĖŽINKELIO STOTIS

2.1. VESTIBULIS	370.00 m²
2.2. KONFERENCIJŲ SALE	183.90 m²
2.3. KONFERENCIJŲ SALE	183.90 m²
2.4. KEIČIAMŲ EKSPOZICIJŲ ERDVĖ	160.00 m²
2.5. KEIČIAMŲ EKSPOZICIJŲ ERDVĖ	160.00 m²
2.6. ADMINISTRACIJA	140.70 m²
2.7. ADMINISTRACIJA	183.25 m²

3. KELIŲŲ VEŽIMO DIREKCIJA

3.1. ADMINISTRACIJA	365.89 m²
3.2. VESTIBULIS	230.00 m²
3.3. ADMINISTRACIJA	285.80 m²
3.4. DOKUMENTŲ SAUGYKLA	225.80 m²
3.5. ADMINISTRACIJA	308.20 m²
3.6. VESTIBULIS	278.40 m²
3.7. ADMINISTRACIJA	248.40 m²
3.8. KONFERENCIJŲ SALE	118.00 m²

4. INFRASTRUKTŪROS DIREKCIJA

4.1. UNIVERSALI SALE	463.20 m²
4.2. VESTIBULIS	150.85 m²
4.3. ADMINISTRACIJA	302.60 m²
4.4. VESTIBULIS	150.85 m²
4.5. KOMERCIJA	463.60 m²
4.6. VESTIBULIS	200.00 m²
4.7. VESTIBULIS	150.95 m²
4.8. ADMINISTRACIJA	302.60 m²
4.9. VESTIBULIS	150.85 m²

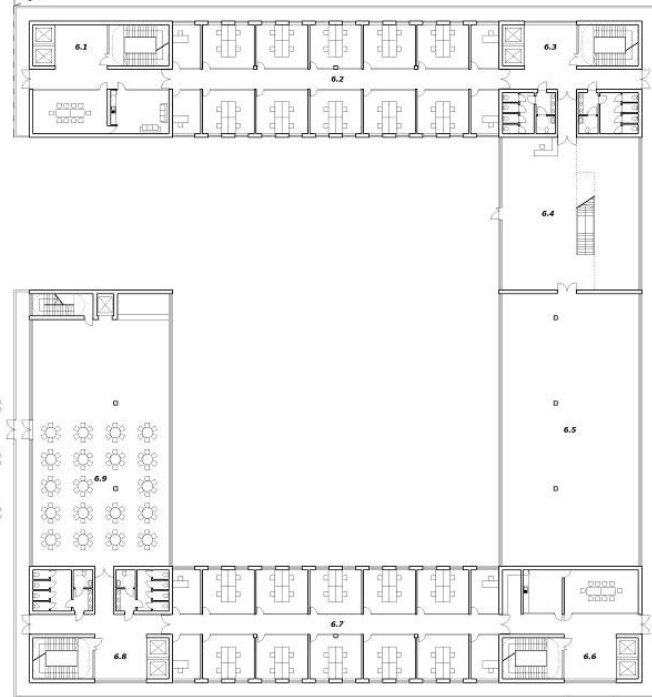
5. AUTOMOBILIŲ STOTIS

5.1. LAUKIMO SALE (200 v.)	11500.00 m²
5.2. VERTUVĖ	93.00 m²
5.3. RESTORANAS	395.30 m²
5.4. VESTIBULIS	425.00 m²
5.5. RESTORANAS	395.30 m²
5.6. VERTUVĖ	93.00 m²
5.7. TECHNINĖS PATALPOS	130.00 m²
5.8. EISMO KONTROLĖS CENTRAS	395.30 m²
5.9. VESTIBULIS	99.50 m²
5.10. VESTIBULIS	99.50 m²
5.11. EISMO KONTROLĖS CENTRAS	395.30 m²

6. "RAIL BALTIKA" DIREKCIJA

6.1. VESTIBULIS	150.95 m²
6.2. ADMINISTRACIJA	445.30 m²
6.3. VESTIBULIS	150.95 m²
6.4. VESTIBULIS	200.00 m²
6.5. KOMERCIJA	463.60 m²
6.6. VESTIBULIS	150.95 m²
6.7. ADMINISTRACIJA	445.30 m²
6.8. VESTIBULIS	150.95 m²
6.9. UNIVERSALI SALE	463.20 m²

VISO: 24086.60 m²





ADMINISTRACINIS PASTATAS
KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA

METRO

PRITAIKYMAS EKSPONICINĖMS ERDVĖMS

LAIKANČIOSIOS KONSTRUKCIJOS IR VERTIKALŲ RYŠIAI

ADMINISTRACINIS PASTATAS

KOMERCINĖS PATALPOS

ADMINISTRACINIS PASTATAS
INFRASTRUKTŪROS DIREKCIJA

ADMINISTRACINIS PASTATAS
KELEIVIŲ VEŽIMO DIREKCIJA

FUNKCINIAI RYŠIAI TARP ADMINISTRACINIŲ KORPUSŲ

ADMINISTRACINIS PASTATAS
"RAIL BALTICA" DIREKCIJA

FASADAI IŠ PERFORUOTO PLIENO LAKŠTŲ

KORIDORIAI

PAGRINDINĖS PĖSČIŲJŲ JUDEJIMO KRYPTYS

NAUJOJI STOTIES AIKŠTĖ

POŽEMINĖ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO AIKŠTELĖ (132 v.)

AUTOBUSŲ ATVYKIMO AIKŠTELĖ

AUTOBUSŲ STOTIS (20 išvykimo aikštelių)

NULEISTA PELESOS G.

POŽEMINĖ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO AIKŠTELĖ (100 v.)

POŽEMINĖ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO AIKŠTELĖ (428 v.)

SUTARTINIAI ŽENKLAI

—> VIEŠASIS TRANSPORTAS
—> PRIVATUS TRANSPORTAS
— METRO LINIJA
— GELEŽINKELIO KELIAI

GELEŽINKELIO STOTIES KOMPLEKSO AKSONOMETRINĖ SCHEMA

VGTU Architektūros fakultetas Architektūros katedra			
MAGISTRO STUDIJŲ BAIGIAMASIS DARBAS			
Tema: Vilniaus geležinkelio stoties renovacija	Diplomantas Vadovas	Laimis Karaliūnas doc. S. Karmaliūnas	S. Andrius
Batimys: aksonometrinė schema	Katedros vedėjas	prof. L. P. Žilinskis	Batimio Nr. 11
			2011 m.