VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
URBANISTIKOS KATEDRA

Otilija Tamkvaitytė

ARCHITEKTŪRINĖ - URBANISTINĖ KLAIPĖDOS MIESTO STOČIŲ TERMINALO KONCEPCIJA

URBAN - ARCHITECTURAL CONCEPTION OF THE TERMINAL STATION IN KLAIPĖDA

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 62405M102
Urbanistinių kompleksų architektūra
Humanitariniai mokslai, menotyra (03H)

Vilnius, 2010

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS

URBANISTIKOS KATEDRA

TVIRTINU

Katedros vedėjas

_____
(Parašas)
prof. S. Čereškevičius
(Vardas, pavardė)
_____
(Data)

Otilija Tamkvaitytė

ARCHITEKTŪRINĖ - URBANISTINĖ KLAIPĖDOS MIESTO STOČIŲ TERMINALO KONCEPCIJA

URBAN – ARCHITECTURAL CONCEPTION OF THE TERMINAL STATION IN KLAIPĖDA

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 62405M102

Urbanistinių kompleksų architektūra

Humanitariniai mokslai, menotyra (03H)

Vadovas prof. A. Vyšniūnas _____ _____
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Konsultantas doc. dr. Z. Babickienė _____ _____
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Konsultantas prof. P. Juškevičius _____ _____
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Vilnius, 2010

TURINYS

ĮVADAS..... …5
1. ANALITINĖ - METODINĖ DALIS 8
1.1 Teritorijos koncepcijos strategija ir alternatyvos.....8
1.2 Klaipėdos ir Europos miestų struktūros panašumų ir skirtumų analizė.....10
1.2.1 Miuncheno ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas.....11
1.2.2 Štutgarto ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas.....12
1.2.3 Gdansko ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas.....13
1.2.4 Frankfurto ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas.....15
1.3 Metodiniai analogai.....16
1.3.1 Paryžiaus Ekonomikos ir finansų ministerija Prancūzijoje.....17
1.3.2 Štutgarto stoties terminalo koncepcija Vokietijoje 18
1.3.3 Romos „Tiburtina“ stoties terminalo koncepcija Italijoje..... 20
1.3.4 Visuomeninio centro "Europos aikštė" koncepcija Austrijoje.....24
1.4 Naujų pastatų istorinėje miesto aplinkoje projektavimo principai.....25
1.5 Stoties terminalo normatyvų analizė..... 28
1.6 Skyriaus apibendrinimas……..…..31
2. ANALITINĖ – TIRIAMOJI DALIS……..31
2.1 Klaipėdos miesto centrinės dalies vertingų urbanistinių elementų.....31
nustatymas vizualiniu ir erdviniu aspektais…….……..31
2.1.1 Klaipėdos miesto centrinės dalies miestovaizdžių struktūros analizė ..... …..31
2.1.2 Kompozicinių ryšių analizė 34
2.1.3 Miesto silueto vertinimas..... 34
2.1.4 Vizualinių šešėlių vertinimas nagrinėjamos teritorijos atžvilgiu..... 36
2.1.5 Užstatymo aukštingumo suvestinė schema..... 36
2.2 Skyriaus apibendrinimas..... 38
3. EKSPERIMENTINĖ – PROJEKTINĖ DALIS…….39
3.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinės struktūros pagrindiniai
tobulinimo principai.....39
3.1.1 Teritorijos plėtros modelis 39
3.1.2 Teritorijos koncepcijos pagrindimas..... 40
3.2 Urbanistinė-architektūrinė Klaipėdos miesto stočių teminalo koncepcija……...41
3.2.4 Gatvių tinklas ir susisiekimo sistema..... 44
3.2.5 Teritorijos fizinio užstatymo modelis 45
3.2.6 Viešosios erdvės ir žalieji plotai 45

3.3 Siūlomo Klaipėdos miesto stočių terminalo detalizacija..... 46
3.4 Skyriaus apibendrinimas..... 49
IŠVADOS.....50
LITERATŪRA IR KITI INFORMACIJOS ŠALTINIAI.....51
PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS.....52
PAGRINDINĖS SĄVOKOS.....54
PLANČETŲ SCHEMOS.....55
MAKETO NUOTRAUKOS.....56

ĮVADAS

Baigiamajame magistro darbe nagrinėjama teritorijos, esančios šalia geležinkelio ir transporto mazgo Klaipėdos miesto istorinio centro prieigose, urbanistinės-erdvinės struktūros tobulinimo principai ir sąveika su kitomis miesto dalimis.

Sovietiniais metais atsirado daug įvairių deformacijų Klaipėdos miesto urbanistinėje struktūroje - pramoninės ir komunalinės zonos centrinėje miesto dalyje, prie Danės upės ir prie Kuršių marių. Šios zonos dabar patenka į privataus kapitalo rankas, todėl yra ypač aktualu išsaugoti išlikusius vertingus urbanistinės struktūros elementus, nes vyksta intensyvi devastuotų teritorijų konversija. Dažnai ši konversija vyksta be jokios aiškios meninės urbanistinės koncepcijos.

Sovietiniais laikais pakeistas gatvių tinklas, gatvių kategorijos (Priestočio). Atitinkamai pasikeitė ir istoriškai susiklostęs užstatymo tipas (morfotipas).

Miesto centrinėje dalyje atsiranda objektai, kurie pagal tipologiją nebuvo ir nėra būdingi centrui ir senamiesčiui („K“ ir „D“ raides primenantys pastatai, planuojamas statyti muzikinis teatras ir pan.). Tobulėjo susisiekimo sistema, statomi stočių terminalai - autobusų stotis (arch.V. Sviderskas), geležinkelio stotis (arch. V.Baltrėnas), kurie taip pat nesudaro aiškaus artikuliuoto urbanistinio ansamblio. Keičiasi ir pačio stoties terminalo samprata, jo tipologija, jis supanašėja į tradicinį prekybinį, polifunkcinį centrą.

Pagrindinis strateginis darbo tikslas – tobulinti Klaipėdos miesto centrinės dalies erdves, jų struktūrą ir kompoziciją. Sukurti architektūrinę – urbanistinę Klaipėdos miesto stočių terminalo koncepciją.

Baigiamojo darbo tema – architektūrinė-urbanistinė Klaipėdos miesto stočių terminalo koncepcija. Darbo rezultatas - nauja nagrinėjamos teritorijos urbanistinės struktūros, įprasminančios Klaipėdos miesto istorinio centro prieigas koncepcija.

Tyrimo objektas. Baigiamojo darbo objektas yra teritorija Klaipėdos miesto istorinio centro prieigose šalia geležinkelio ir transporto mazgo. Ši konkreti teritorija, ribojama geležinkelio, upės ir dviejų lygių sankryžos, bei su ja susijusios urbanistinės plėtros problemos yra pagrindinis darbo objektas.

Problema ir darbo aktualumas. Pagrindinė problema – neišraiškinga ir neartikuliuota Klaipėdos miesto istorinio centro prieigų greta geležinkelio ir transporto mazgo urbanistinė struktūra. Šios teritorijos bei su ja susijusios urbanistinės plėtros problemos yra pagrindinis darbo objektas.

Neišvystyta viešųjų erdvių ir susisiekimo sistema, nepritaikyta miestui geležinkelio ir pramoninė teritorijos, dviejų lygių sankryža yra chaotiško plėtros proceso pasekmė. Siekiant rasti optimalų šių problemų sprendimą, siūloma papildyti miesto struktūrą nauju urbanistiniu plėtros modeliu. Sprendžiamos susisiekimo, erdvinio karkaso formavimo problemos. Vykdoma naujų traukos objektų paieška.

Darbo tikslai. Pagrindinis strateginis darbo tikslas – tobulinti Klaipėdos miesto centrinės dalies erdves, jų struktūrą ir kompoziciją. Teritorijos, esančios šalia transporto mazgo ir geležinkelio linijos, plėtros galimybių nustatymas, potencialo išryškinimas Klaipėdos miesto kontekste bei artikuliuotos urbanistinės-erdvinės struktūros sukūrimas. Sukurti architektūrinę – urbanistinę Klaipėdos miesto stočių terminalo koncepciją. To bus siekiama kompleksiškai – remiantis pasauliniais analogais, esamomis vertingomis miesto plano struktūros dalimis ir istorine patirtimi, atliekant pasirinktos situacijos plėtros galimybių studiją bei pateikiant urbanistinio komplekso tūrinės-erdvinės koncepcijos sprendinius.

Darbo uždaviniai:

1. Nustatyti vertingus miesto urbanistinius elementus. Atlikti teritorijos ir jos prieigų tyrimą – urbanistinę analizę;
2. Išsiaiškinti nagrinėjamos teritorijos vaidmenį miesto centrinės dalies kontekste;
3. Įvertinti esamų vertingų vizualinių ryšių sistemą;
4. Įvertinti galimybę įrengti naujas apžvalgos vietas ir sukurti naujų vizualinių ryšių sistemą;
5. Identifikuoti Klaipėdos miesto vertingų teritorijų (istorinio centro, senamiesčio, Naujamiesčio) ribas, nustatyti pagrindinius ribų žymėjimo principus;
6. Surasti optimalų santykį tarp Klaipėdos piliavietės, senamiesčio ir planuojamos teritorijos, įvertinus susisiekimo sistemos ypatumus;
7. Įvertinti susisiekimo sistemos specifiką;
8. Surasti optimalų santykį tarp istoriškai susiklosčiusių struktūrų ir sovietinių laikų deformacijų;
9. Sukurti naują urbanistinės struktūros, įprasminančios Klaipėdos miesto istorinio centro prieigas koncepciją;
10. Įvertinti naujo urbanistinio komplekso pasekmes istoriškai susiklosčiusiam Klaipėdos miesto vizualiniam identitetui.

Urbanistinės koncepcijos lygmenyje išspręsti:

- Suformuoti viešųjų erdvių sistemą: kompozicinėmis priemonėmis patobulinti esamą urbanistinę-erdvinę struktūrą;
- Pritaikyti transporto mazgą teritorijos plėtros reikmėms - sutvarkyti jo erdvinę sistemą;

- Humanizuoti pramonines ir geležinkelio teritorijas;
- Nustatyti naujų traukos taškų vietas, taip sustiprinant teritorijos vaidmenį miesto kontekste;
- Nustatyti naujo urbanistinio–architektūrinio komplekso vietą, paskirtį ir vaidmenį teritorijoje.

Detalizavimo lygmenyje pateikti:

- Urbanistinę – architektūrinę komplekso koncepciją;
- Planinę-tūrinę komplekso išraišką;
- Komplekso funkcinę struktūrą, nurodant vertikalius, horizontalius ryšius, bendro naudojimo, komercines, pagalbines ir kitas patalpas.

Baigiamojo darbo rezultatas – artikuliuota urbanistinė-architektūrinė erdvinė teritorijos struktūra ir naujas traukos centras mieste – stočių kompleksas.

Darbo metodika:

Klaipėdos miesto stočių terminalo architektūrinė – urbanistinė koncepcija, pateikiama planšetuose, makete ir aiškinamajame rašte. Uždaviniai sprendžiami nagrinėjant mokslinę literatūrą, metodinius analogus, atliekant lyginamąją analizę Klaipėdos ir kitų Europos miestų, nagrinėjant bei įvertinant teritorijos plėtros galimybes atsižvelgiant į miesto struktūrą.

Miesto struktūra vertinama šiais aspektais:

- Erdviniu – planiniu, įvertinant miestovaizdžius, užstatymo tipą, erdvinį karkasą, kompozicinius ryšius;
- Vizualiniu, vertinant panoraminį vaizdą, kuris apžvelgiamas iš svarbiausių miesto centro taškų;

Klaipėdos miestas palyginamas su kitais pasaulio (Europos) miestais pagal minėtus aspektus: erdvinį-planinį ir vizualinį.

Konceptualioji urbanistinė-architektūrinė sprendinio dalis vykdoma tiriant metodinius analogus, kurie atitinka pasirinkto objekto situaciją, paskirtį, funkciją, ir galimą tūrinę formą.

Darbo pobūdis - konceptualus, nusakantis nagrinėjamos teritorijos urbanistinės – erdvinės plėtros principus.

Klaipėdos miestas:

- Išskiriami pagrindiniai Klaipėdos miesto urbanistinės struktūros formavimosi etapai ir ypatumai;
- Išnagrinėti galiojančias apsaugines zones, jų logiką, motyvus, argumentus;
- Išnagrinėti gamtinių elementų įtaką miesto vizualiniam identitetui ir urbanistinei struktūrai.

Klaipėdos miesto centrinė dalis:

- Įvertinti sovietinės urbanistikos pasekmes Klaipėdos miesto centrinėje dalyje ir prieigose;
- Įvertinti po 1990 metų įvykusius urbanistinės struktūros pokyčius;
- Išnagrinėti nagrinėjamą teritoriją kaip sudėtinę Klaipėdos miesto centrinės dalies urbanistinės struktūros dalį;
- Nustatyti istorinio centro (branduolio) ribas (ten, kur jos neaiškios);
- Nustatyti urbanistinės struktūros formavimosi etapus ir ypatumus;
- Išnagrinėti pagrindinius nagrinėjamos teritorijos morfotipus, deformacijas, anomalijas;
- Išnagrinėti tūrinės – erdvinės kompozicijos kokybę;
- Išnagrinėti nuosavybės formos (posesijinės sistemos) kitimo įtaką urbanistinei struktūrai, konversijos pasekmes;
- Išnagrinėti gamtinių elementų įtaką Klaipėdos miesto centrinės dalies vizualiniam identitetui ir urbanistinei struktūrai;
- Išnagrinėti galiojančias Senamiesčio apsaugines zones, jų logiką, motyvus, argumentus.

Nagrinėjama teritorija (prieigos prie senamiesčio, miesto centrinės dalies):

- Išskiriami pagrindiniai Klaipėdos miesto istorinio centro urbanistinės struktūros formavimosi etapai ir ypatumai;
- Kokybiškai įvertinama urbanistinė struktūra, nustatant tipologinius ir morfologinius urbanistinės erdvės elementus;
- Socialinio užsakymo analizė, teritorijos konversijos galimybių studija;
- Bendro naudojimo erdvių sistemos sukūrimas;
- Urbanistinio modelio pateikimas;

1. ANALITINĖ - METODINĖ DALIS

1.1 Teritorijos koncepcijos strategija ir alternatyvos

Vienas iš esminių didmiesčio apsaugos ir plėtros tikslų yra probleminių arealų mieste nustatymas ir likvidavimas. Aktualios problemos iškėlimas ir teisingai pasirinkta strategija jos sprendimui padiktuoja urbanistinės plėtros programą, uždavinius. Sėkminga rekonstrukcija ir plėtra priklauso nuo daugelio išorinių veiksnių: esamos susisiekimo ir viešųjų erdvių sistemos, užstatymo pobūdžio, gamtinio karkaso, probleminių vietų nustatymo.

Plėtros problema tapo aktuali, kai miestai pradėjo augti, išsiplėtė senamiesčio ir centrinės miesto dalies ribos, periferijos priartėjo prie miesto branduolio. Dažniausiai pasitaikančios problemos didmiestyje: komplikuota susisiekimo sistema, viešųjų erdvių trūkumas ir jų sistemos nevientisumas, ryšių nebuvimas tarp greta esančių rajonų, kvartalų. Kliūtys plėtrai ir atskirų miesto dalių jungčiai yra geležinkelio trasos, apleistos pramoninės teritorijos.

Kiekvienas miestas turi savitą charakterį, kurį labiausiai atspindi jo urbanistinė struktūra. Siekiant tą charakterį sustiprinti ar papildyti pageidaujamomis savybėmis, yra tikslinga nustatyti turimą ir pageidaujamą urbanistinės struktūros sudėtį [2].

Atsižvelgiant į konkrečios teritorijos ypatumus plėtros alternatyvos Klaipėdos miesto centro prieigose gali būti šios:

1. Teritorijos plėtros koncepcija, formuojant kvartalus ir viešųjų erdvių sistemą.

Atsižvegiant į jau esamą gatvių tinklą, viešųjų erdvių sistemą, užstatymo pobūdį galimas plėtros būdas yra visą šią sistemą pratęsti ir pakartoti jau esamus miesto bruožus. Šiuo atveju pagrindiniu tyrimo objektu tampa vertingų ir nevertingų miesto plano struktūros elementų nustatymas. Jų palyginimas kitų pasaulio miestų kontekste.

2. Teritorijos plėtros koncepcija projektuojant vieną dominuojantį objektą (ilgą pastatą) ar jų grupę.

Klaipėda yra linijinio plano miestas, turintis išraiškingą senamiestį, savitą centrinę dalį ir aiškų trasų pasiskirstymą. Linijinio tipo miestai paprastai nesiplečia turėdami vieną traukos centrą – natūralioje miesto plėtros eigoje tų branduolių atsiranda keletas. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto bendrąjį planą [12], pastebima, kad centrinėje miesto dalyje saugomi urbanistiniai objektai telkiasi į savotiškus branduolius, sudarytus iš pavienių objektų arba jų grupės. Tai piliavietė, patenkanti į „kultūrinės vietovės“ senamiesčio teritoriją, senosios skerdyklos ir dujų fabriko pastatų kompleksas, turintis kultūros paveldo požymių. Kiti, mieste esantys „branduoliai“ yra „K“ ir „D“ raides primenantys pastatų kompleksas, Klaipėdos universiteto menų fakulteto pastatų grupė. Dalis šių objektų išsidėsto palei Liepų gatvę ir tarsi diktuoja galimą plėtros būdą. Tai rodo, kad miesto plėtra įmanoma sukuriant naujus papildomus centrus, sudarytus iš pavienių pastatų ar jų telkinio, kurie organizuotų teritorijos užstatymą, viešųjų erdvių sistemą ir susisiekimo galimybes. Pagrindiniu tyrimu objektu tampa pasauliniai pavienių stambių ilgų pastatų ar jų grupės analogai.



1 pav. *Klaipėdos miesto centrinės dalies vaizdas iš paukščio skrydžio*

1.2 Klaipėdos ir Europos miestų struktūros panašumų ir skirtumų analizė

Siekiant pagrįsti Klaipėdos miesto urbanistinių elementų vertę ir išsiaiškinti plėtros alternatyvas, ji palyginama su kitais Europos miestais, uostais, kurie yra panašūs savo urbanistine-erdvine struktūra, germaniška kilme, miesto plano struktūros formavimosi raidos etapais. Tai keletas Vokietijos miestų, kurie šiuo metu yra priskiriami prie Europos geriausiųjų dėl aukšto urbanizacijos lygio, ištobulintos susisiekimo sistemos ir Lenkijos uostas:

- Miunchenas;
- Štutgartas;
- Gdanskas;
- Frankfurtas.

Miestai palyginami su Klaipėda, atsižvelgiant į tokius urbanistinės struktūros elementus:

- Senamiestis (lyginama seniausių miesto dalių tarpusavio charakteris);
- Užstatymas (lyginama foninis užstatymas, vertikalių traukos centrų kiekis, kokybė);
- Viešųjų erdvių sistema (lyginama aikščių, skverų pasiskirtymas miesto plano stuktūroje);
- Gamtinis karkasas (lyginama vietovių reljefo ypatumai, gamtinių elemnetų – vandnes telkinių ir želdynų santykis su miesto užstatymu);
- Susisiekimas (lyginama geležinkelio stočių dislokacijos vietos, gatvių sistemos, sankryžos).

Taip pat įvertinamos panoramos.

1.2.1 Miuncheno ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas



2 pav. *Miuncheno miesto centrinės dalies panorama*

Miunchenas – miestas, apsuptas Alpių kalnų, kurie praturtina miesto siluetą. Senamiesčio panoramoje išsiskiria gausybė saugotinų vertikalių, per miestą driekiasi upė, o centrinę miesto dalį papildo naujas užstatymas. Mieste išplėtota viešųjų erdvių sistema, kurią sudaro aikštės ir žaliosios zonos prie upės.

Miesto centro pakraščiuose išsiskiria du urbanistiniai kompleksai, tai Miuncheno Olimpinio stadiono kompleksas ir Nimfenburgo rūmai su botanikos sodu. Abu traukos centrai yra skirtingi istorinės vertės atžvilgiu, tačiau abu kuria savitus skirtingų miesto dalių įvaizdžius.



3 pav. *Miuncheno miestas*

Miuncheno centrinėje dalyje yra stoties terminalas, kuris užtikrina susisiekimą tarp nutolusių miesto kvartalų ir kitų miestų. Toliau nuo centro driekiasi gyvenamieji kvartalai, kur gatvių tinklas ne toks tankus kaip senamiestyje ir užstatymas laisvenis.

Klaipėdos ir Miuncheno panašumai:

- Gamtinis karkasas: vandens telkinių ir žaliųjų zonų išsidėstymas centre;
- Susisiekimas: Klaipėdos ir Miuncheno traukinių stotys yra netoli miesto centro.

Skirtumai:

- Gamtinis karkasas: Miuncheno miesto siluetą papildo Alpių kalnai;
- Užstatymas: Klaipėdoje istorinių vertikalių beveik nėra, o Miunchene jų gausu;

- Senamiesčio struktūra.

1.2.2 Štutgarto ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas



4 pav. *Štutgarto miestas*

Miestas ypatingas tuo, kad pradėjo kurtis slėnyje, todėl jo siluetą formuoja tiek gamtiniai, tiek antropogeniniai elementai. Senoji miesto dalis su tankesniu gatvių tinklu lieka slėnyje, o naujoji – kuriasi aplink kalvose. Senamiestyje vyrauja mažaaukštė statyba, o naujesnėje miesto dalyje gausu vertikalių. Štutgarto miesto parkas atlieka pagrindinės viešosios žaliosios zonos vaidmenį. Projektuojant naujus urbanistinius kompleksus, tokius kaip stoties teminalas, šis parkas pateikiamas, kaip svarbi miesto charakterio dalis.

Klaipėdos ir Štutgarto panašumai:

- Gamtinis karkasas: žaliosios zonos, vandens telkinių išsidėstymas;
- Susisiekimas: geležinkelio teritorijos ir kelių lygių sankryžos santykis;
- Senamiestis: senosios miesto dalies gatvių tinklas.

  Skirtumai:
- Gamtinis karkasas: Klaipėda driekiasi lygumoje, Štutgartas – slėnyje;
- Užstatymas: Klaipėdoje vyrauja 5-6 aukštų foninis užstatymas, Štutgarte jis kinta nuo mažaukštės iki daugiaukštės statybos.



5 pav. *Štutgarto miesto panorama*

1.2.3 Gdansko ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas

Gdanskas driekiasi lygumoje. Jo istoriniame branduolyje nėra likę uosto teritorijų – jos nutolusios link Vyslos žiočių. Bendrą ribą su centru turi tik senoji laivų statykla, kurios istorija siekia viduramžius. Šią uosto dalį numatyta pertvarkyti ir atiduoti miesto reikmėms. Miesto panoramoje gausu vertikalių, kurios telkiasi į vieną apžvalgos atkarpą.

Klaipėdoje pirmaisiais dviem raidos etapais vyko panaši uosto plėtra kaip ir Gdanske. Miestas kartu su uostu buvo kuriamas prie Danės upės žiočių, jis augo ir buvo plečiamas gilesnių vandenų link.



6 pav. *Gdansko miesto panorama*



7 pav. *Gdansko miestas*

Gdanske gausu istorinę vertę turinčių vertikalių dominančių, kurių vizualiniame šešėlyje nepatartina statyti aukštesnį ar tokį pat aukštą pastatą. Naujos dominantės išsidėsto senamiesčio pakraštyje, taip neardydamos vientisos senamiesčio struktūros ir nekenkdamos vizualiniam miesto indentitetui.

Panašumai:

- Panašūs uosto raidos etapai;
- Gamtinis karkasas – lyguma, vandens telkinių, žaliųjų zonų išsidėstymas.

Skirtumai:

- Senamiestis: architektūrinė išraiška;
- Užstatymas: istorinių vertikalių gausa Gdanske, vertikalių stoka Klaipėdoje.

1.2.4 Frankfurto ir Klaipėdos miestų struktūrų palyginimas



8 pav. *Frankfurto miesto panorama*

Prieš tai nagrinėtuose miestų pavyzdžiuose vertingi urbanistiniai elementai daugiausia buvo istorinio ar gamtinio pobūdžio. Frankfurto panoramoje ir plane galima įžvelgti kiek kitokį



9 pav. *Frankfurto miesto panorama*



10 pav. *Frankfurto miestas*

planavimo principą: centrinėje miesto dalyje gausu vertikalių dominančių, kurios miesto siluetui suteikia pulsavimo. Miestas yra lygumoje, todėl neigiamas vertikalių traukos taškų poveikis miesto siluetui nėra didelis. Apžvelgiant miestą iš vieno miestų dangoraižių, galima įvertinti miesto pakrančių ir centrinės dalies užstatymą. Dominantės susitelkę vienoje vietoje kuria savitą

miestovaizdį, papildo miesto siluetą. Vertikalių traukos centrų teritorija tarsi tampa miesto etikete. Dalis dominančių formuoja viešąją erdvę, kuri jungiasi į miesto viešųjų erdvių sistemą.

Klaipėdos ir Frankfurto panašumai:

- Gamtinis karkasas: vandens telkinių (upės) ir žaliųjų zonų išsidėstymo principas;
- Susisiekimas: traukinių stotis yra centrinėje miesto dalyje.

Skirtumai:

- Užstatymas: vertikalių dominančių gausa (perteklius) Frankfurte, vertikalių traukos centrų trūkumas Klaipėdoje;
- Senamiestis.

Išvados:

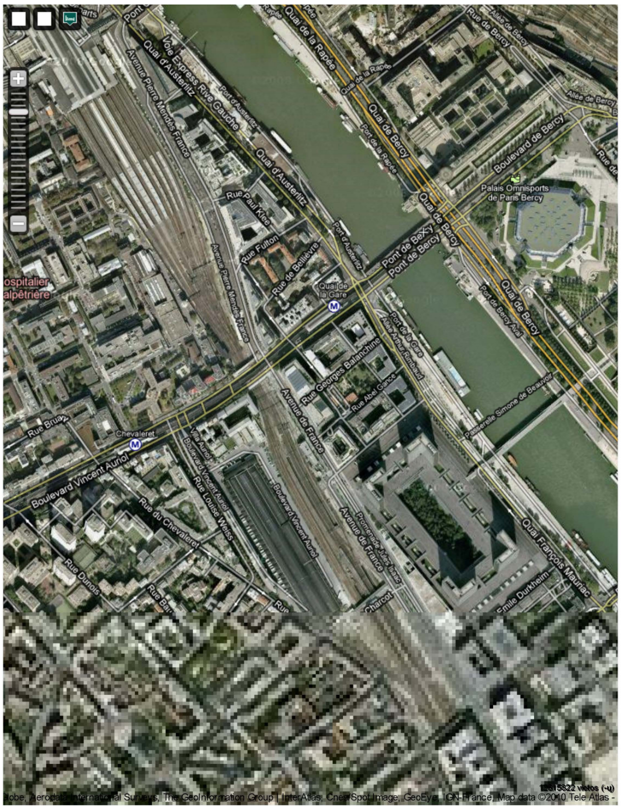
1. Miesto charakterį labiausiai veikia urbanistinės struktūros pokyčiai tose teritorijose, kurios turi daugiausia stiprių traukos objektų.
2. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto bendrąjį planą į kitų Europos miestų planavimo principus, buvo identifikuoti šie saugomi objektai:
   - Senamiestis;
   - Miesto charakterį atskleidžiantys miestovaizdžiai;
   - Gamtiniai ištekliai: vandens telkiniai, parkai, skverai;
   - Architektūriniai – urbanistiniai kompleksai, vertingi savo istorine, kultūrine ir fizine prasme;
   - Savo funkciją gerai atliekantys susisiekimo sistemos elementai (tiltai, viadukai).
3. Klaipėdos miestas turi istorinę praeitį, urbanistinės struktūros plėtotės etapus, kuriuos verta išsryškinti ir saugoti šiandieniniame mieste.

1.3 Metodiniai analogai

Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto struktūrą, pastebima, kad centrinėje miesto dalyje saugomi urbanistiniai objektai telkiasi į savotiškus branduolius, sudarytus iš pavienių objektų arba jų grupės. Tai rodo, kad miesto plėtra įmanoma sukuriant naujus papildomus centrus, sudarytus iš pavienių pastatų ar jų telkinio, kurie organizuotų teritorijos užstatymo galimybes. Taigi, pagrindiniu tyrimo objektu tampa pasauliniai pavienių stambių ilgų pastatų ar jų grupės analogai. Atliekant pasirinktos teritorijos plėtros galimybių studiją, nagrinėjami šie pasaulio architektūriniai-urbanistiniai pavyzdžiai:

- Pavieniai objektai, organizuojantys teritorijos užstatymo galimybes;
- Stočių terminalai, kuriuose išryškėja jiems būdingos funkcijos;
- Daugiafunkciniai kompleksai, kuriuose atsispindi pastatų komponavimo būdai.

1.3.1 Paryžiaus ekonomikos ir finansų ministerija Prancūzijoje



11 pav. *Bersio rajono vaizdas iš viršaus*



12 pav. *Paryžiaus ekonomikos ir finansų ministerija. Vakarinis fasadas*

Ekonomikos, finansų ir užimtumo ministerija Paryžiuje, Bersio rajone yra įsikūrusi šalia Senos upės. Pastato tūris yra pailgos formos. Jis driekiasi lygiagrečiai tiltui, kertančiam upę, ir taip tarsi pabrėžia vetikalų ryšį tarp dviejų Senos upės krantų. Erdvė, esanti tarp pastato ir važiuojamosios tilto dalies, tarnauja pėsčiųjų srautams, patekimams į pastatą. Palei upę išvystyta viešųjų erdvių sistema: parko erdvė, besijungianti į bendrą sistemą su sporto kompleksu – stadionu, pėsčiųjų alėjos ir tiltai abipus upės. Greta pastato teritorijos, abiejuose upės krantuose. yra nutiesta geležinkelio linija.



13 pav. *Paryžiaus ekonomikos ir finansų ministerija. Pietinis fasadas*

1.3.2 Štutgarto pagrindinės stoties terminalo koncepcija Vokietijoje





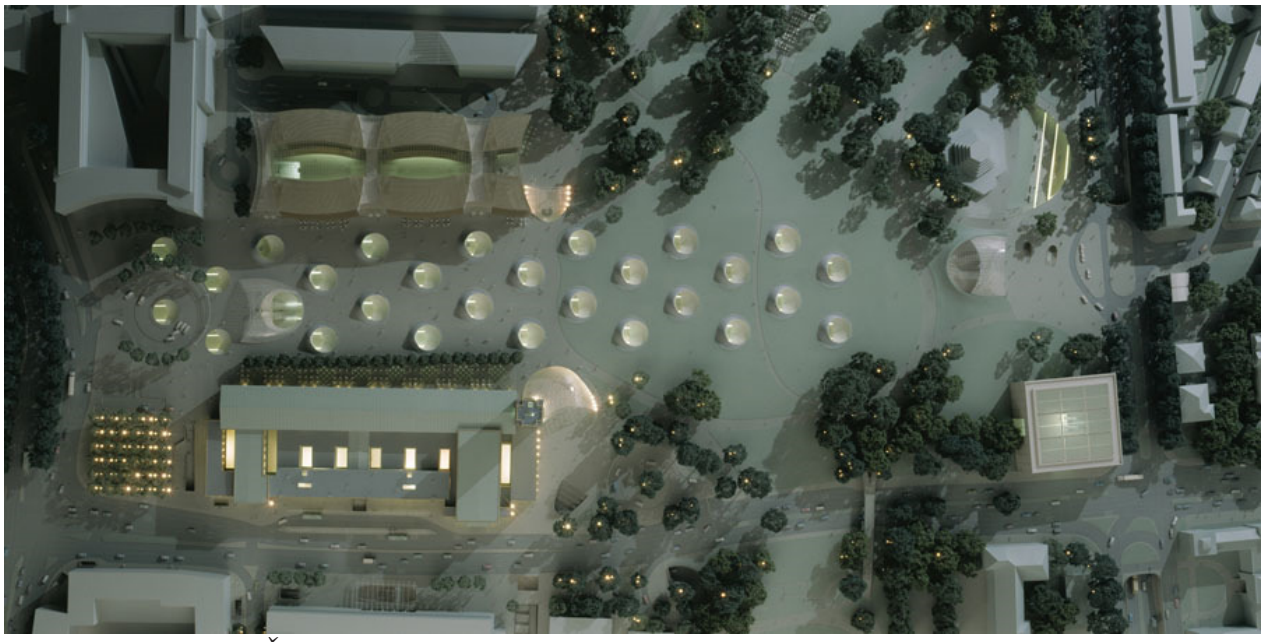
Štutgarto stoties terminalo raida tiesiogiai susijusi su urbanistinės Štutgarto miesto struktūros kaita skirtingais laikotarpiais. Jei daugelį metų stotis atlieka susisiekimo aptarnavimo funkciją, tai šiam pradėjus augti, tampa kliūtimi tolimesnei jo plėtrai. Dėl šios priežasties XXI a. nuspręsta keisti jos koncepciją. Naujasis stoties terminalas tampa nauju traukos centru mieste. Tai tarpinė grandis tarp dviejų skirtingų miesto dalių: senosios ir naujosios.

14 pav. *Štutgarto stoties koncepcija. Vidaus erdvės*

Štutgartas yra ypatingas tuo, kad driekiasi slėnyje, geografinėje „aklavietėje“ ir centrinė stotis, pastatyta Paulo Bonatzo, blokuoja ir taip siauro miesto centro plėtrą. Stoties transformavimas į stoties terminalą, ryšį su miestu daro sudėtingesniu. Projekte siūloma pratęsti esamą parką į esamos stoties teritoriją, virš naujų požeminių erdvių su trasomis ir platformomis. Naujoje stoties dalyje atsiranda halės pavidalo erdvė. Jos konstrukcinis sprendimas leidžia požemio patalpas apšviesti natūralia šviesa per specialias angas – „šviesos akis“. [18]

Projekto tikslas yra perteikti naujos eros simbolį šiuolaikiška forma, kurią įgauna šis stoties terminalas. Nauja stoties koncepcija įkvėpia gyvybės senosios stoties konstrukciniam sprendimui, kuris dar dvelkia praėjusia era: atvertos angos stoties salės grindyse susieja visus naujos stoties aukštus ir įvelka istorinę struktūrą į naują formą.

Ekologinis aspektas yra vienas svarbiausių projektuojant šį objektą: dėl kevalinių konstrukcijų, stotis gali veikti be tiekiamos energijos: *(zero-energy)* šildymo, šaldymo ir mechanininio vėdinimo įrengimų.



15 pav. *Štutgarto stoties koncepcijos maketas. Vaizdas iš viršaus*

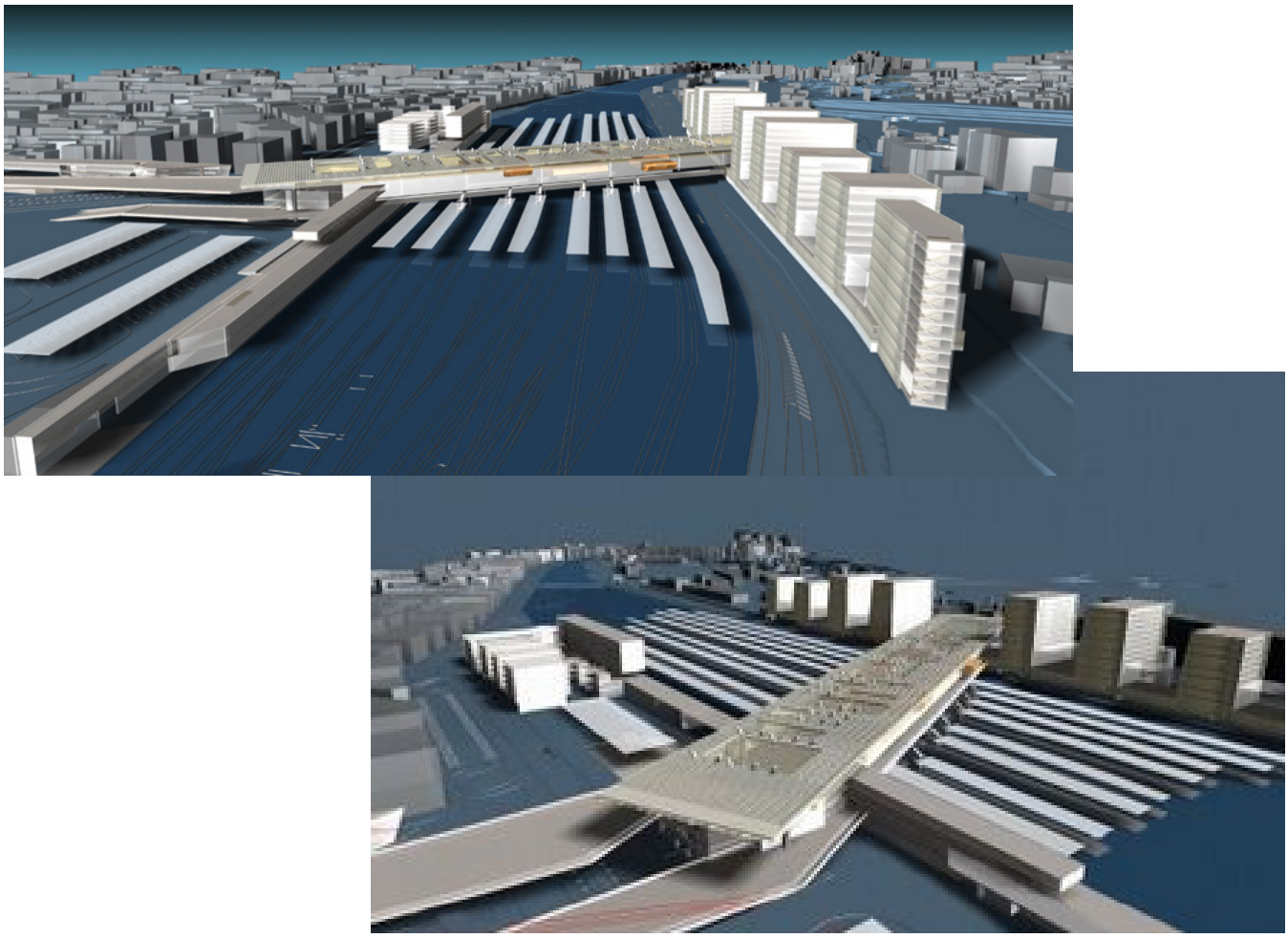
Greta stoties esantys „Pilies sodai“ atlieka svarbų istorinį, ekologinį ir urbanistinį „miesto plaučių“ vaidmenį, todėl miestui pradėjus plėstis, jie tik dar labiau pasitarnautų. Parkas pratęsiamas nuo centrinės miesto dalies pakraščio iki požeminės terminalo dalies. Taip jis sujungiamas su viešosiomis stoties erdvėmis.

Parkas, pagrindinė saugoma viešoji miesto erdvė, jungianti centrinę miesto dalį su upe ir stotimi, pagrindinis objektas, į kurį atsižvelgus, yra pradedamas naujas stoties terminalo projektas.Istorinis pastatas ir nauja stotis sujungia dvi miesto dalis – seną ir naują. Sena stotis virsta susitikimų vieta.

Su įėjimais iš visų pusių, stotis glaudžiai susiejama su urbanistine Štutgarto struktūra. Stotis su visomis savo išorės aikštėmis, pėsčiųjų praėjimais, platformomis formuoja jungtį tarp centrinės miesto dalies ir Štutgarto stoties. Tokiu būdu, stoties koncepcija suteikia pradžią naujos urbanistinės struktūros susiformavimui ir pagyvina miesto centrą.

Nauja Štutgarto stoties koncepcija sujungia savyje tiek skirtingų mokslo sričių ir naujų technologijų, kad visi parametrai ir projekto detalumas leidžia ją pritaikyti ir kitam stoties terminalui ar panašiam urbanistiniam projektui.

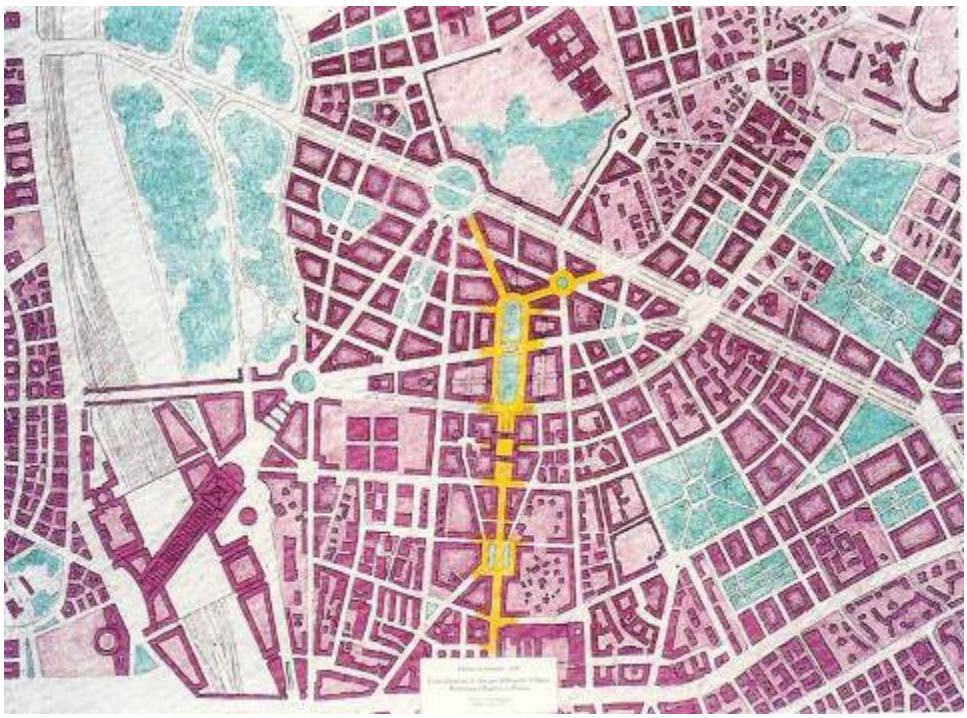
1.3.3 Romos „Tiburtinos“ stoties terminalo koncepcija



16 pav. Romos „Tiburtinos“ stoties terminalo koncepcijos maketas

SDO Via Tiburtina, Roma, Italija 1993 m.

Projekte kuriama daug įvairios konfigūracijos urbanistinių erdvių sujungiančių rytų – vakarų ir šiaurės-pietų kryptimis organizuojamas ašis. Geležinkelio stoties terminalas integruojamas į šią urbanistinių erdvių sistemą. Mažinami automobilių srautai juos nukreipiant į teritoriją juosiančias aukštesnės kategorijos gatves. Greta stoties terminalo formuojama viešoji erdvė – aikštė. Patekimas į terminalą organizuojamas keliais lygiais.



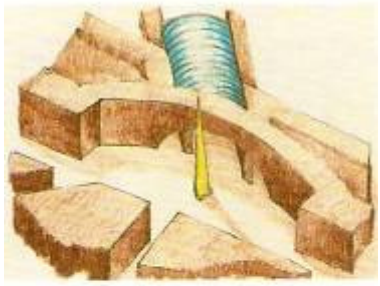




17 pav. *Romos miesto teritorijos planas*



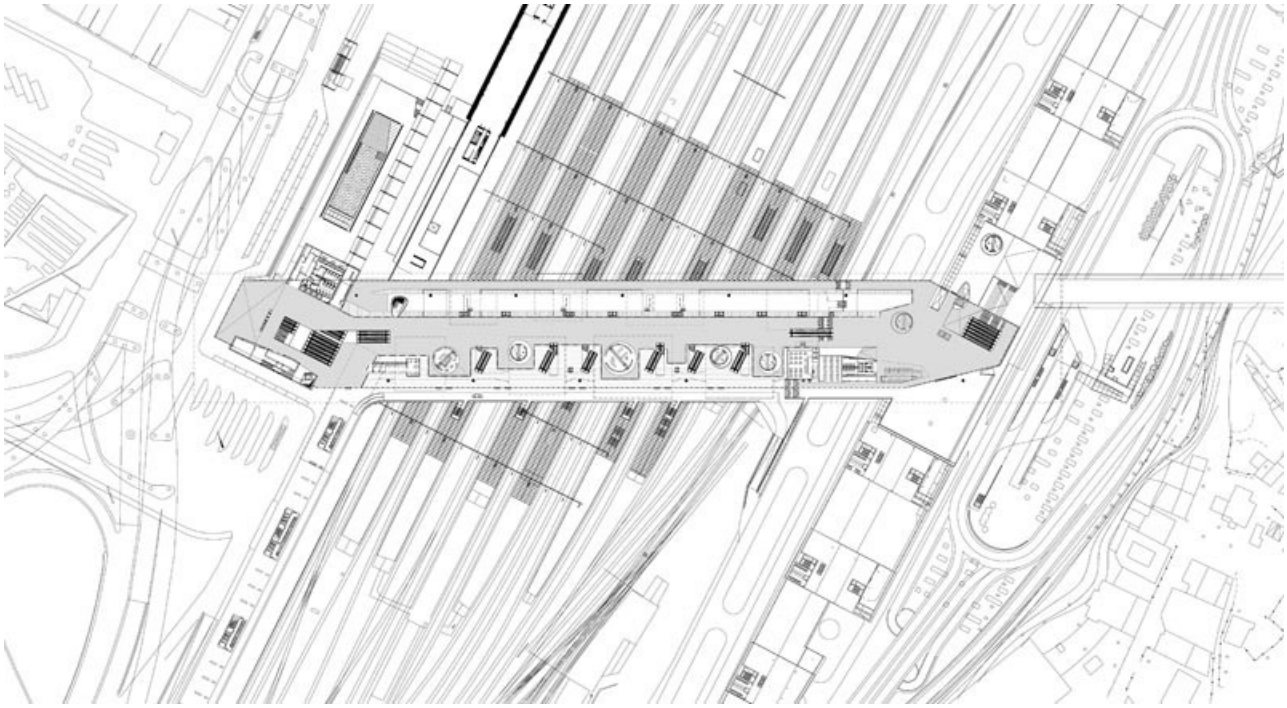
18 pav. *Dalies Romos miesto maketo nuotrauka*





19 pav. *Atskirų erdvių eskizai*

Nuo 2004 m. Roma siekdama sustiprinti miesto urbanistinę strategiją imasi Tiburtinos stoties komplekso regeneracijos projekto. Naujas urbanistinės struktūros ir susisiekimo sistemos planas daro įtaką Tiburtinos stoties teritorijai. Dėl naujo stoties terminalo koncepcijos sprendinio tobulėja ir urbanistinis miesto audinys.



20 pav. *Romos stoties terminalo koncepcijos brėžinys*

Šio projekto realizacija sukelia „revoliuciją“ rytinėje Romos dalyje urbanistiškai sujungdama vieną nuo kito traukinių trasomis atskirtus rajonus, Nomentano ir Tiburtiną. Naujas stoties terminalas, aptarnaujantis didžiąją miesto dalį, yra modernus ir pritaikytas greitiesiems traukiniams. Siekiant sustiprinti stoties kompleksą ir paskirstyti transporto srautus iš jo, pasiūlyta papildoma kelių sistema. Nauja Tiburtinos stoties konfigūracija yra futuristinė. Pastatas, kurio autorius yra architektas Paolo Desideri, įgauna didžiulio „tilto” formą. Žvelgiant iš architektoninės ir technologinės pusės, šioje formoje susipina keletas priemonių, kurios kontroliuoja energetinius išteklius ir stoties terminalui suteikia ekologiško objekto statusą. Pėsčiųjų perėja, jungianti du rajonus, leidžia žmonėms lengvai kirsti stoties teritoriją, o liftais, bei eskalatoriais – pasiekti traukinių platformas. Pagrindinė naujosios stoties dalis pakelta nuo žemės 9 metrus. Jos pagrindinė laikančioji konstrukcija yra sudaryta iš metalo karkaso ir betono plokščių. Visa konstrukcija yra 170 metrų ilgio ir 60 metrų pločio.

„Operacija Tiburtina“ įtraukia į savo koncepciją stoties terminalo objektą, kelių ir viešųjų erdvių sistemos plėtrą. Tiburtinos stoties terminalas atskiria du rajonus:

- Nomentano rajoną, kuris yra arčiau centrinės miesto dalies ir turi jos bruožų;
- Pietrala rajoną, kuris yra atitrūkęs nuo miesto ir turi daugiau priemiesčio bruožų.



21 pav. *Stoties terminalo vidaus erdvės*

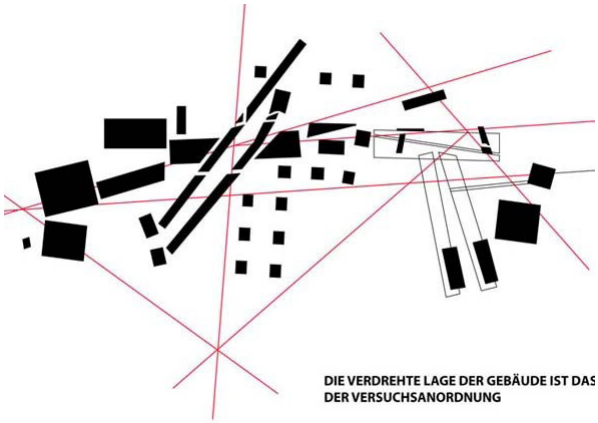
Greta stoties stoties yra biurai, viešbutis. Pėsčiųjų praėjimais galima ramiai pasivaikčioti netriukšmingoje galerijoje, įterptoje tarp gausybės parduotuvių ir restoranų, į kuriuos keleiviai ir gyventojai gali užeiti net ir nesinaudodami tiesioginėmis traukinių stoties paslaugomis – kelione traukiniu. Tradicinis aptarnavimo sektorius susideda iš bilietų kasų, bagažo, saugyklos, turizmo agentūrų. Į Tiburtinos stoties terminalo plėtros projektą taip pat įtraukta parko realizacija, kuri įsilieja į Pietralatos rajono viešųjų erdvių sistemą. Sena stoties aikštė pakeičiama nauju urbanistiniu sprendiniu, kuris padeda išspręsti patekimus į traukinius, metro, autobusus, mašinų parkavimo aikšteles, viešąsias erdves. Transporto mazgai prieš Romos Tiburtinos stoties terminalą diktuoja naujo žiedo atsiradimą, antraeilių ir pėsčiųjų kelių plėtotę ir naujos viešosios erdvės susiformavimą rytinėje stoties komplekso pusėje.

Kadangi ištisa teritorija yra apsupta intensyvaus judėjimo, nesutvarkyta susisiekimo sistema, todėl aplinkinių teritorijų sutvarkymas kelia nerimą. Nauja Tiburtinos stotis šiuo atveju atlieka strateginį vaidmenį, kadangi ji visapusiškai yra įtraukta į urbanistinį pertvarkymo planą, kuriame siekiama:

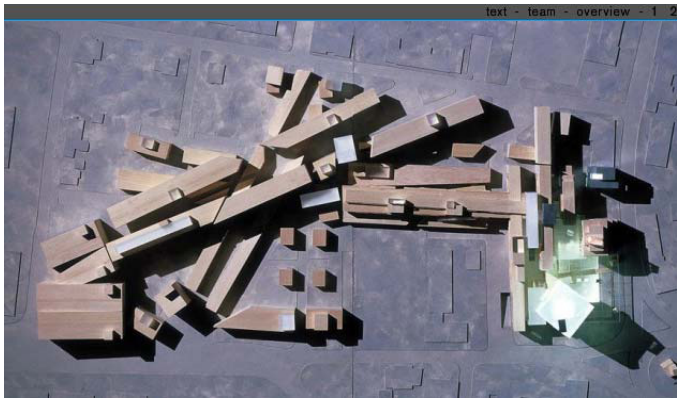
- maksimaliai išnaudoti galimybes, kurios padėtų sukurti vientisą urbanistinį audinį;
- sumažinti eismo perkrovą;
- aprūpinti miestą naujomis galimybėmis.

1.3.4 Visuomeninio centro „Europos aikštė“ koncepcija Austrijoje

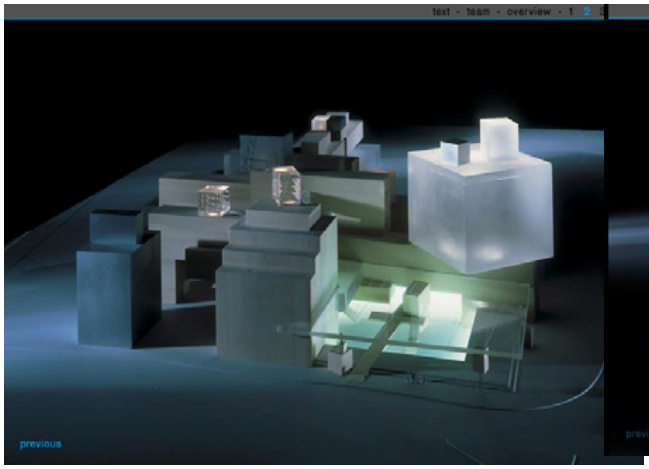
Kadangi monofunkcinės struktūros neatspindi architektūros ir urbanistikos vystymosi 21 amžiuje, šiuo architektūriniu sprendimu buvo siekiama parodyti urbanistinių erdvių vystimąsi ateityje. Anot architekto Coop’o Himmelblau, ateities urbanistikos plėtotė atspindės žmogaus intelekto kompleksiškumą ir gyvenimo materialumą. Štai kodėl ne tik masinė informacija parodo urbanistinę rytojaus kultūrą, bet ir architektūra. Miestas turi perteikti įvairovę ir įtampą.



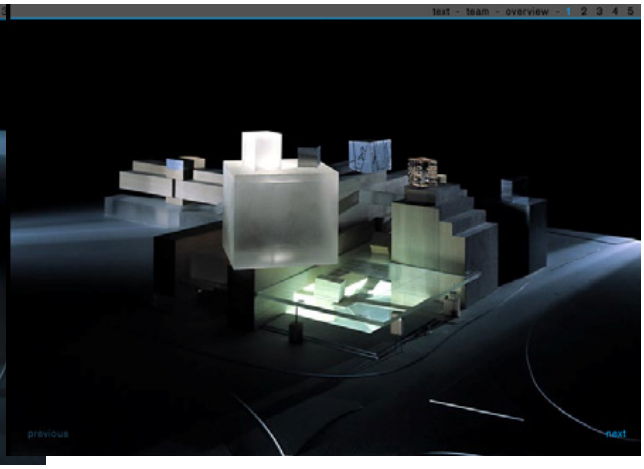
22 pav. *Teritorijos koncepcija*



23 pav. *Teritorijos maketas*

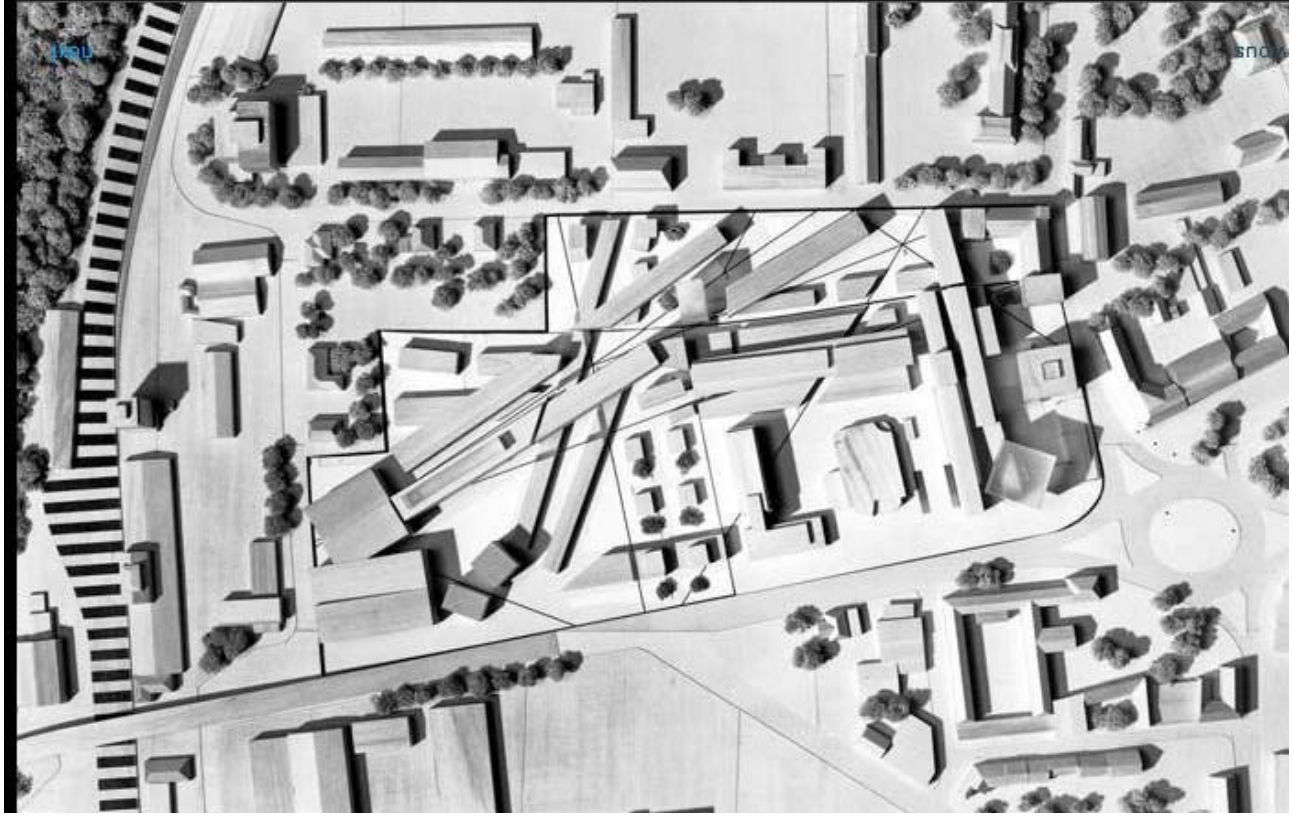


24 pav. *Koncepcijos maketas*



25 pav. *Koncepcijos maketa*

Idėja pateikta suprematizmo stiliumi. Tai suteikia koncpcijai lakoniškumo ir aiškumo objekto struktūroje. Modelis neperkraunamas papildomomis detalėmis, lengvai suvokiama erdvinė struktūra ir pastatų komplekso kompozicija.



26 pav. *Teritorijos planinis sprendimas*

1.4 Naujų pastatų istorinėje miesto aplinkoje projektavimo principai

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 turtigumą. Greita miestų raida skatina atsižvelgti į laiką – sukurti tokias miesto struktūras, kurios būtų pakankamai lanksčios. Reiškinys „epochų ryšiai“ tampa tarsi miesto formavimo kompozicine priemone, dėl to kai kur siūloma neužstatyti visos teritorijos, kad liktų erdvės ateities statyboms [8].

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 gausūs 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 atkūriami ne aukščiausios architektūrinės vertės ir būdingos stilistikos.

   Rekomenduoti 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 [5]. Glemža siūlo derinti naujo pastato tūrį, formas, ritmiką, proporcijas, apdailos medžiagas, spalvas su istorinio užstatymo architektūra [4].

- Siekiant novatoriškumo, šiuolaikinės koncepcijos ir pilietiškai drąsios skirtingų architektūrinių epochų sandūros, nauja architektūra turi būti lygiavertė istorinei.
- Architektūros kokybė. G. Baravykas siūlo istorinėje miesto dalyje ar jos prieigose ieškoti labiau individualizuotų sprendimų, kurie būtų ne tik teisingi, bet ir veiktų emocionaliai [1].
- 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 vystymuisi didesnės įtakos neturi. Neutralioji architektūra – beveidė, istorinėje aplinkoje nepastebima šiuolaikinė architektūra. Palankiausiai vertinama išraiškingą, istorinę aplinką praturtinantį kontrastą.

  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 reiškinio) [3].

  J. Glemža naujų pastatų kūrimo kryptis išskyrė pagal jų urbanistinį ir architektūrinį santykį su istorine aplinka:

- Istorinių pastatų atkūrimas pagal ikonografinę medžiagą;
- Istorinio užstatymo raudonųjų linijų, silueto ir charakterio pobūdžio tęsimas;
- Istorinio užstatymo raudonųjų linijų, silueto ir charakterio pobūdžių nesilaikymas [4].

Naujiems pastatams istorinėje aplinkoje ekspertų taikomi vertinimo kriterijai:

1. Kontekstiškumo 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 aspketais: 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. Jis vertinama šiais apsketais:

- 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 [8].

Išvados:

- Pagrindiniai projektavimo principai istorinėje aplinkoje pasireiškia kontrasto ar niuanso principu. Atsižvelgiant į pavyzdžius galima pastebėti, kad vienu atveju nauja architektūra yra daug drąsesnė, unikalesnė istorinio konteksto atžvilgiu, o kitu – bandanti prisiderinti, pratęsti jau esamo aplinkinio užstatymo tipą, paskirtį, architektūrinę išraišką.
- Lyginant Lietuvos ir užsienio pavyzdžius akivaizdu, kad Lietuvoje bandymai prisitaikyti prie istorinės aplinkos veikia niuanso principu, siekimu išlaikyti tradiciją ir istoriją, o tarkim Ispanijoje, Čekijoje architektai eksperimentuoja, bando šokiruoti, atkreipti dėmesį.
- Siekiant drąsesnių naujų architektūrinių ir urbanistinių sprendimų istorinėje aplinkoje visų pirma reikia keisti tam tikrus apribojimus, imti pavyzdžius iš kitų Europos valstybių, nesilaikyti nusistovėjusių kanonų.

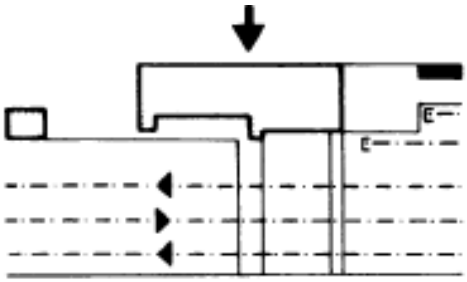
1.5 Stoties terminalo normatyvų analizė

Stočių tipai.

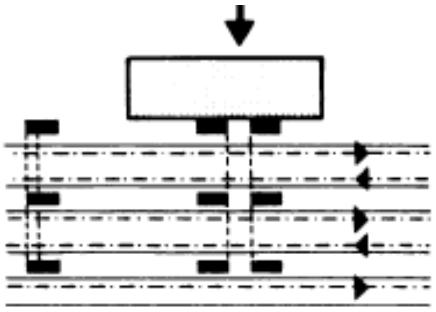
Geležinkelio linijos dažnai kerta mažus ir vidutinio dydžio miestus gatvės lygyje, dėl ko stoties pastatas yra tame pačiame lygyje kaip ir geležinkelio trasa. Kai kuriose mažose stotyse Europoje, patekimas į platformas pėstiesiems ir bagažui (27 pav.) yra tiesiog kertant trasas. Viename lygyje esanti trasa ir pėsčiųjų bei bagažo srautai tampa problema.

Pėsčiųjų tuneliai paprastai projektuojami vidutinio dydžio stotyse (28 pav.) su patekimais į juos laiptinėmis. Bagažo gabenimas kaip ir mažose stotyse – kertant trasas.

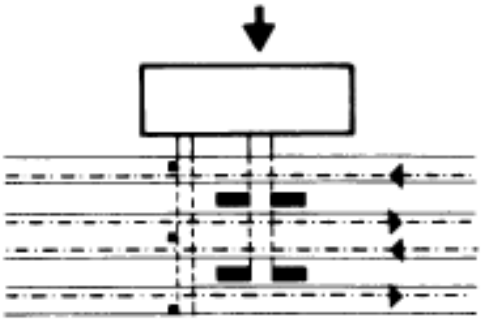
Dideliuose terminaluose yra tuneliai tiek pėstiesiems, tiek bagažui. Patobulintas srautų paskirstymas pasiekiamas pakėlus kelio lygį kaip Kelne ar Hanoveryje, arba nuleidžiant jį kaip Londone ar Kopenhagoje; (29-33) pav. Tokių srautų paskirstymo ar susisiekimo problemų nėra stoties terminaluose, kurie 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 (34 pav.).



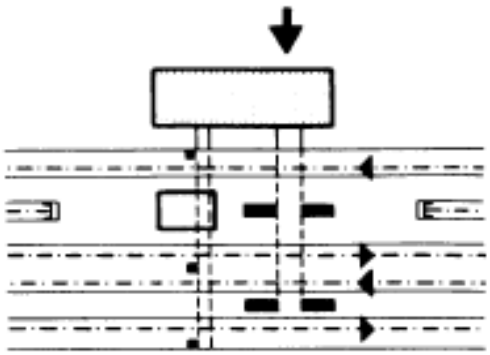
27 pav. *Stoties pastatas vienoje kelio pusėje su pėsčiųjų perėja trasos lygyje*



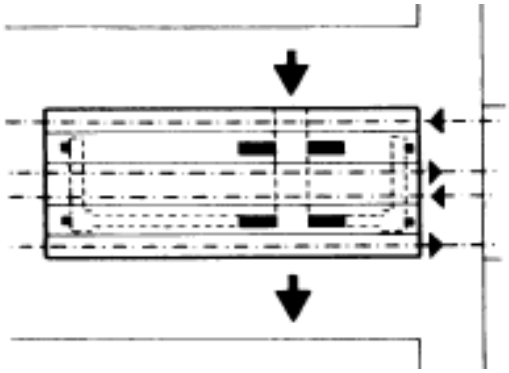
28 pav. *Stoties pastatas vienoje kelio pusėje su tuneliu pėstiesiems ir bagažui*



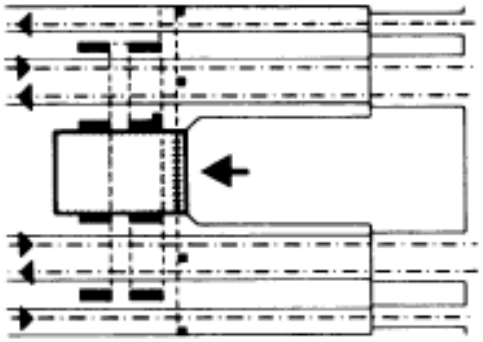
29 pav. *Stoties pastatas vienoje kelio pusėje, žemiau trasos lygio*



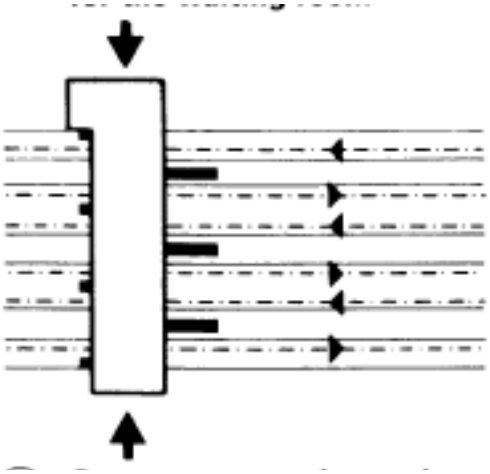
30 pav. *Stoties pastatas vienoje trasos pusėje, žemiau trasos lygiosu laukiamaja sale tarp trasų*



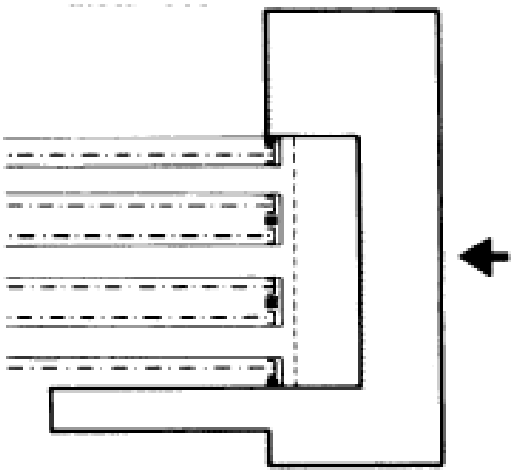
31 pav. *Stoties pastatas viduryje, po trasomis*



32 pav. *Stoties pastatas viduryje po trasomis erdvus patekimas per aikštę priešais įėjimą*

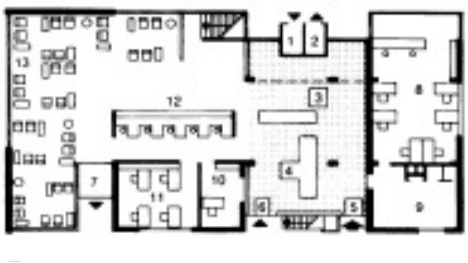


33 pav. *Stoties pastatas virš trasų naudojamas kaip tiltas pėstiesiems ir bagažui*



34 pav. *Stoties pastatas trasų atomazgoje*

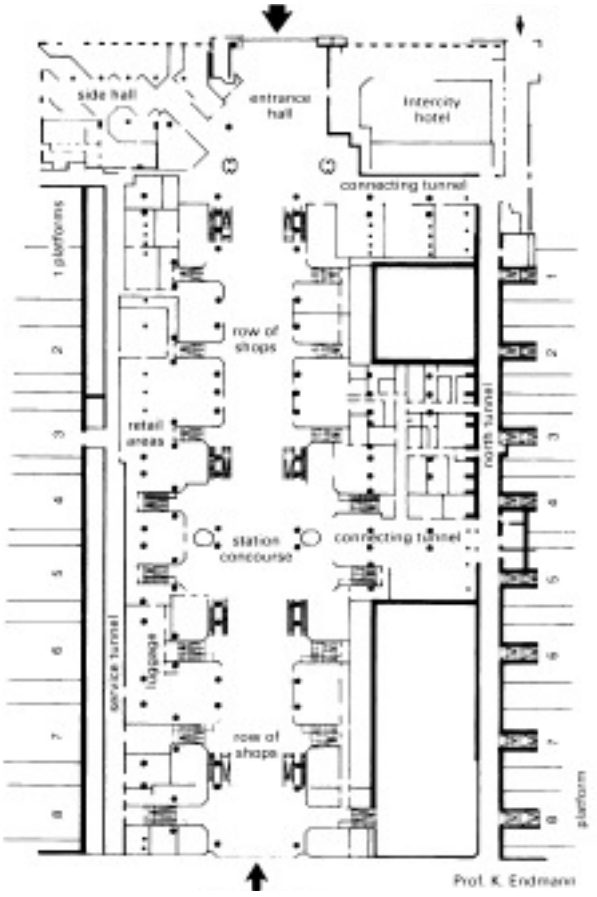
Stoties planavimo principai



35 pav *Stoties patalpų planavimo shcema*

1) Įėjimas išvykstantiems; 2) įėjimas atvykstantiems; 3) salė, 4) bagažo priėmimas; 5)6) įėjimai atvykstantiems, išvykstantiems, 7) patekimas bagažui, 8) bagažo skyrius, 9) bagažo

depozitas, 10) biuro vadovas, 11) biuras, 12) informacija ir bilietų kasos, 13) laukiamoji salė.



Pėsčiųjų pasažo principinė schema
Patalpų grupes sudaro:
a) pagrindinis, rytinis, šiaurinis įėjimai; b) įėjimo ir šoninis holai; c) sujungiantis, šiaurinis, aptarnavimo tuneliai; d) stoties salė; e) parduotuvės; f) bagažo skyrius; g) miesto viešbutis; h) mažmeninės prekybos erdvės; i) patekimai per laiptines į platformas.

36 pav. *Stoties patalpų planavimo shcema*

Išvados:

- Stoties tipas, forma, pėsčiųjų ir bagažo srautų paskirtymas bei lygių skaičius priklauso nuo jos dydžio. Visų tipų stotyse pagrindinės patalpų grupės ir srautai yra tokie patys, papildomi elementai: vertikalūs ryšiai (liftai, laiptinės), erdvė prieš įėjimą (aikštė, kiemas).
- Svarbiausi stoties elementai yra horizontalūs bei vertikalūs ryšiai: pradedant nuo įėjimo į pastatą iki patekimo į transporto priemonę. Tai – koridoriai, tuneliai, liftai, eskalatoriai, pandusai, laiptinės, patekimai į stotį ir iš jos. Kitos svarbios stoties patalpos – kasos, informacija ir bagažo skyrius. Taip pat svarbi erdvė, kurioje vyksta intensyvi žmonių cirkuliacija, laukiant transporto priemonės, yra laukiamoji stoties salė, aikštė ar vestibiulis. Papildomomis stoties pastato patalpomis galima laikyti įvairias komercines ir visuomenines patalpas: prekybos centrus, viešbučius, administracines ir pagalbines patalpas, kurios tipologiniu požiūriu gali būti bet kokiame polifunkciniame objekte.

1.6 Skyriaus apibendrinimas

Analitinėje metodinėje dalyje pasirinktos koncepcijų strategijos, galimos alternatyvos. Atsižvelgiant į galimus koncepcijų variantus, atliktas Europos ir Klaipėdos miestų struktūros palyginimas bei metodinių analogų tyrimas. Išnagrinėti stočių tipai ir jų normatyvai.

Vykdant Klaipėdos miesto plėtrą istorinio miesto centro prieigose, atsižvelgiama į rekomendacijas literatūroje. Autorių nuomone, nauja architektūra turi išsiskirti, būti novatoriška ir individuali. Miestas, tarsi gyvas organizmas, nuolat atsinaujina pagal visuomenės raidą ir jos poreikius, todėl nuolat keičiasi jo struktūra bei estetinių vertybių skalė. Kiekviena raidos pakopa įneša į miesto organizmą savo dalį. Iš tų įnašų ir formuojasi istorinė aplinka. Epochų palikti pėdsakai ir yra svarbiausiais veiksnys, kuris lemia miesto individualumą, jo architektūros ir semantikos turtigumą. Reiškinys „epochų ryšiai“ tampa miesto formavimo kompozicine priemone, kuri skatina nuolat papildyti miestą šiuolaikiškomis formomis atsižvelgiant į laiką ir į greitą miestų raidą.

2. ANALITINĖ – TIRIAMOJI DALIS

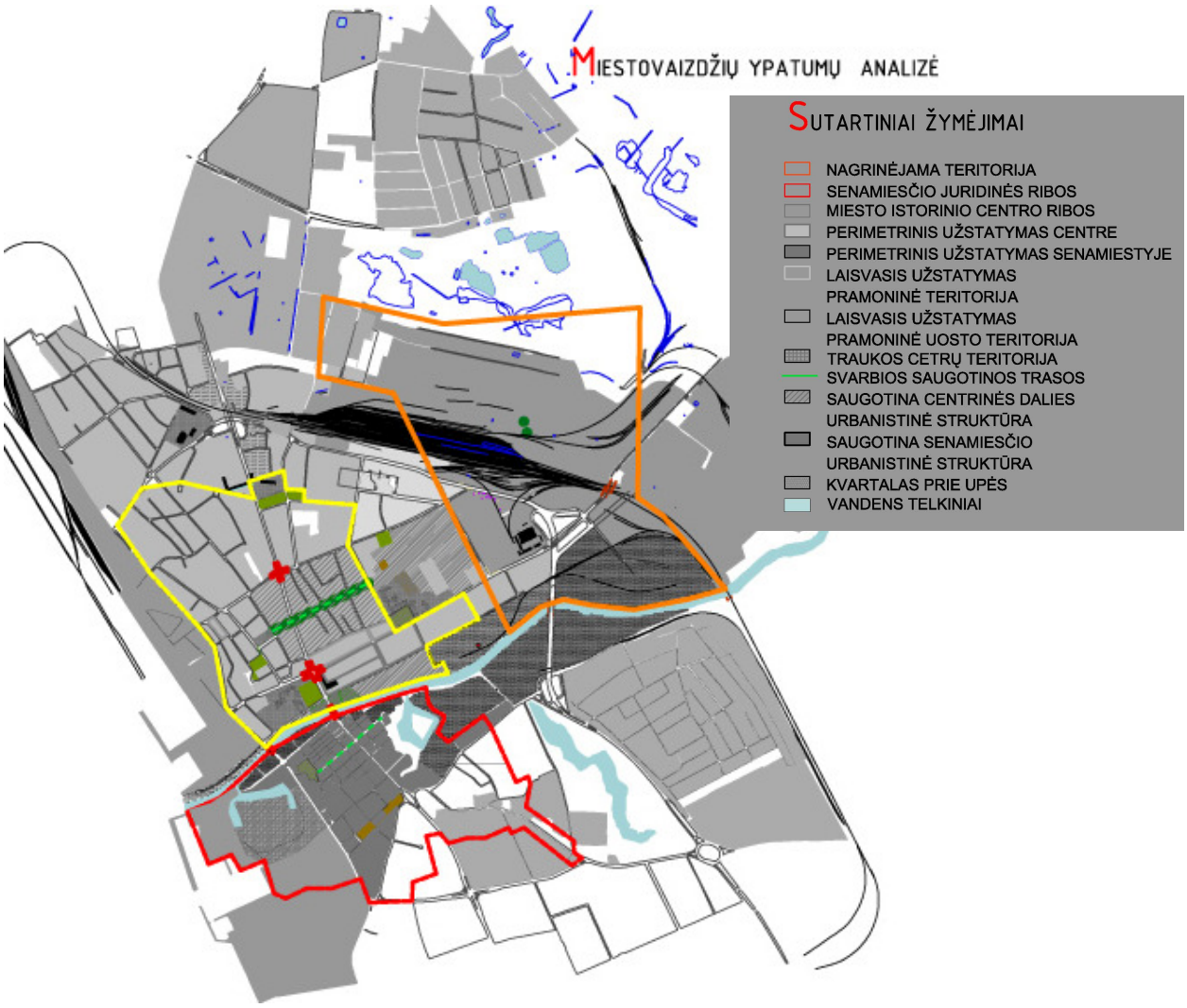
2.1 Klaipėdos miesto centrinės dalies vertingų urbanistinių elementų nustatymas vizualiniu ir erdviniu aspektais

Atlikus keletos Europos miestų lyginamąją analizę, paaiškėjo tam tikri miesto įvaizdžio formavimo metodai. Siekiant juos pritaikyti Klaipėdos miesto centro prieigų plėtroje, tikslinga atlikti Klaipėdos miesto centrinės dalies miestovaizdžių, erdvinės sistemos ir vizualinių ryšių analizę nagrinėjamos teritorijos atžvilgiu, identifikuoti esamą teritorijos vaizdą ir plėtros pasėkmes miesto panoramose.

2.1.1 Klaipėdos miesto centrinės dalies miestovaizdžių struktūros analizė

Miestovaizdį sudaro grupė įvairaus užstatymo kvartalų, pasižyminčių panašiomis savybėmis teritoritoriniu, funkciniu ar vizualiniu atžvilgiu. Klaipėdos miesto centrinėje dalyje galima būtų išskirti šiuos miestovaizdžius:

- Kvartalai prie Danės upės;
- Senamiesčio seniausios dalies kvartalai;
- Kvartalai centrinėje miesto dalyje palei Mažvydo alėją;
- „Vilų“ kvartalas;
- Kvartalai prie geležinkelio;
- Kvartalai prie Kuršių marių.



37 pav. *Miestovaizdžių ypatumų analizės schema*

Miesto urbanistinės struktūros charakterį formuoja įvairių miestovaizdžių grupės, kurių tarpusavio vertė yra skirtinga. Šiuo atveju vertingiausi miestovaizdžiai yra:

- Senamiesčio seniausios dalies kvartalai;
- Kvartalai prie Danės upės;
- Kvartalai centrinėje miesto dalyje palei Mažvydo alėją;
- Vilų kvartalas, pakeliui į Palangą.

Šie miestovaizdžiai savo vizualinio dominavimo ribose turėtų išlaikyti jiems būdinga charakterį.

Mažiau vertingi miestovaizdžiai, darantys įtaką nagrinėjamai teritorijai yra:

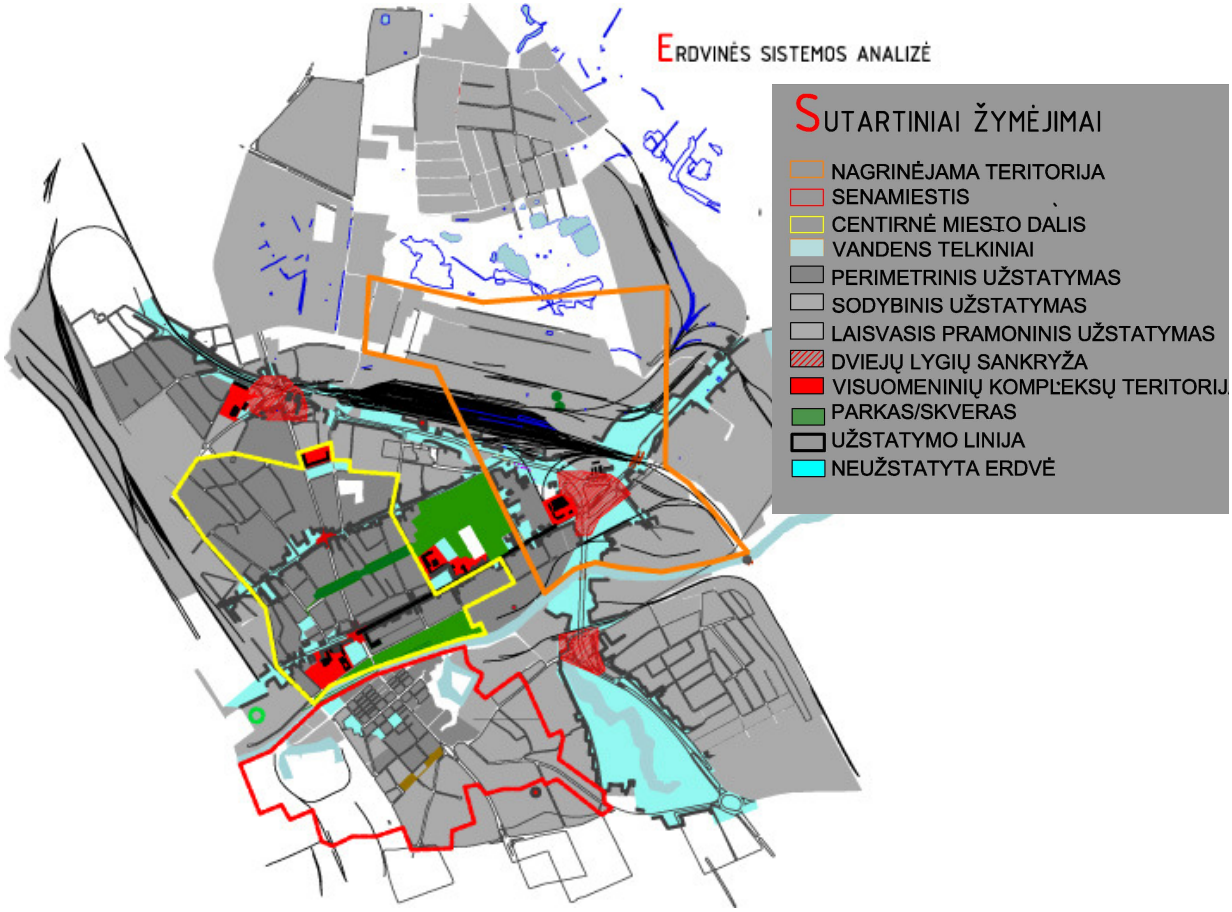
- Kvartalai prie geležinkelio;
- Mažaaukštės statybos tipo kvartalai.

Jų charakterį galima pakeisti atsižvelgiant į jau nustatytus vertingus miestovaizdžius. Atsižvelgiant į miestovaizdžius sudarančius užstatymo tipus, galima formuoti projektuojamos teritorijos charakterį. Šiuos, vertingus ir nevertingus miestovaizdžius sudarantis užstatymo tipas keičiasi nuo perimetrinio gyvenamojo iki nestruktūrinio visuomeninio. Iš pietų pusės esantys

kvartalai daugiausia yra perimetrinio gyvenamojo užstatymo, iš vakarų – nestruktūrinio visuomeninio, perimetrinio gyvenamojo; iš šiaurės - laisvo pramoninio, laisvo visuomeninio ir sodybinio gyvenamojo; iš rytų – laisvo pramoninio užstatymo.

Jeigu laikysime šią teritoriją centro dalimi, tai ją galima formuoti atsižvelgiant į vyraujantį užstatymą centrinėje miesto dalyje – perimetrinį. Kitu atveju, jei laikysime, kad ties Skulptūrų parku baigiasi centro ribos – teritoriją galima formuoti kaip individualią miesto dalį.

2.1.2 Klaipėdos miesto centrinės dalies erdvinės struktūros analizė



38 pav. *Erdvinės sistemos analizės schema*

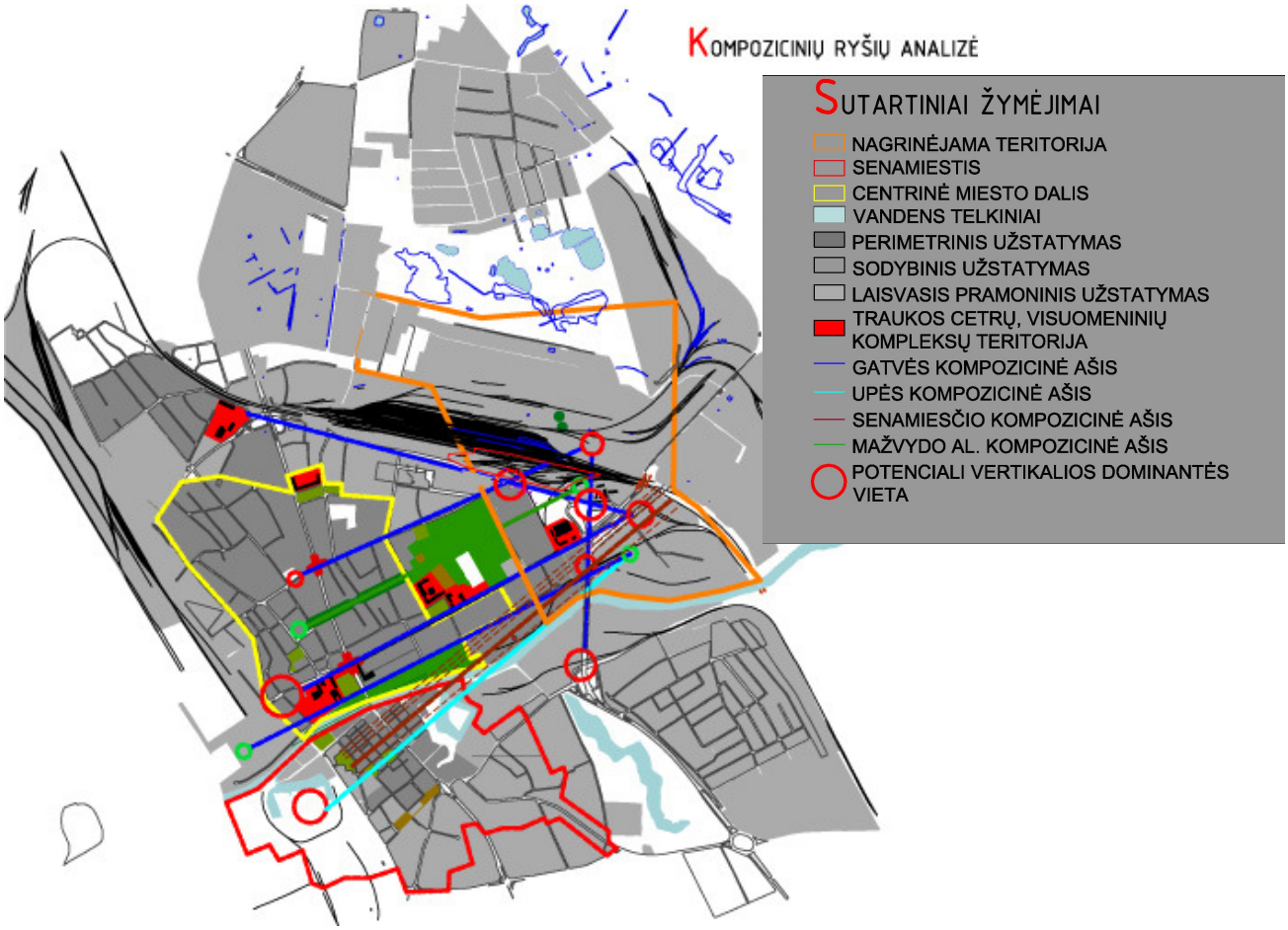
Urbanistinę miesto struktūrą formuoja esami urbanistiniai kompleksai. Jų tūrinė išraiška ir išsidėstymo kryptys diktuoja naujų kompleksų formas ir atsiradimo vietas. Klaipėdos centrinėje dalyje šiuo metu jų yra keletas:

- K ir D bei Klaipėdos viešbučio pastatų kompleksas;
- Klaipėdos Universiteto menų fakulteto pastatų kompleksas;
- Senosios skerdyklos ir dujų fabriko pastatų kompleksas;

Konversijos ir plėtros teritorijas įtakoja ir esamų vertingų ir nevertingų objektų užstatymo linija – pagal ją nustatomas erdvės užbaigtumas. Erdvė, esanti prie dviejų lygių sankryžos – nesuformuota. Tai trukdo sukurti vientisą erdvinę sistemą, besijungiančią su miesto

centro erdvine struktūra. Šią erdvinės sistemos dalį galima sutvarkyti nauju užstatymu – perdengiant dalį sankryžos.

2.1.3 Kompozicinių ryšių analizė



39 pav. *Kompozicinių ryšių analizės schema*

Miestas yra lygumoje, todėl pagrindiniais apžvalgos taškais tampa visuomeniniai pastatai ar statiniai (viadukas, tiltas). Tokiu atveju svarbų vaidmenį įgauna pagrindinės miesto trasos, atliekančios kompozicinių vizualinių ryšių vaidmenį. Šioms trasoms siekiant suteikti pulsavimo, jų perspektyvoje gali atsirasti vertikalūs traukos centrai, ypač jų sankirtose ir atomazgose.

Taigi, kompozicinių vizualinių ašių dėka nustatomos lokalių ir tarpmiestinių dominančių vietos. Svarbios kompozicinės ašys yra:

- Senamiesčio kompozicinė ašis;
- Svarbių trasų kompozicinės ašys;
- Upės (gamtinė) kompozicinė ašis.

Formuojant naująjį užstatymą, priklausomai nuo vizualinio dominavimo zonos, atsižvelgiama į saugomus miesto branduolius, derinama su vertingomis žaliosiomis zonomis, upės vaga, senamiesčio vizualinės apsaugos zona.. Kuo toliau nuo senamiesčio ir

kitų saugomų miestovaizdžių kyla naujasis užstatymas, tuo labiau jis gali viršyti foninį užstatymą ir gali būti įvairaus aukštingumo.

2.1.4 Miesto silueto vertinimas



40 pav. *Klaipėdos centro prieigų panorama*

Teritorija įvertinama apžvelgiant ją iš svarbiausių Klaipėdos miesto centro apžvalgos taškų. Panoramoje nustatomas miesto silueto charakteris, vertė ir užstatymo aukštingumo galimybės. Miestas yra lygumoje, todėl vertingo gamtinio silueto nėra. Saugomas ne visas miesto siluetas, o vertingos jo dalys. Jas sudaro unikalūs miestovaizdžiai, savo funkciją atliekančios erdvės ir vertingi želdynai.

1. Teritorija, priklausanti senamiesčio vizualinio dominavimo zonai, turi vertingą ir saugomą siluetą.

2 Kita saugotina teritorija yra perimetrinio užstatymo gyvenamieji centro kvartalai, išsidėstę pagal svarbią pėsčiųjų trasą – Mažvydo alėją. Čia užstatymas galimas aukštesnis už foninį (6-7 aukštai).

3. Teritorija greta Skulptūros parko yra nutolusi nuo labiausiai saugomų miesto dalių, todėl čia, ties kompozicinių ašių – svarbiausių trasų susikirtimais ir jų atomazgose gali atsirasti vietinės reikšmės dominantės.

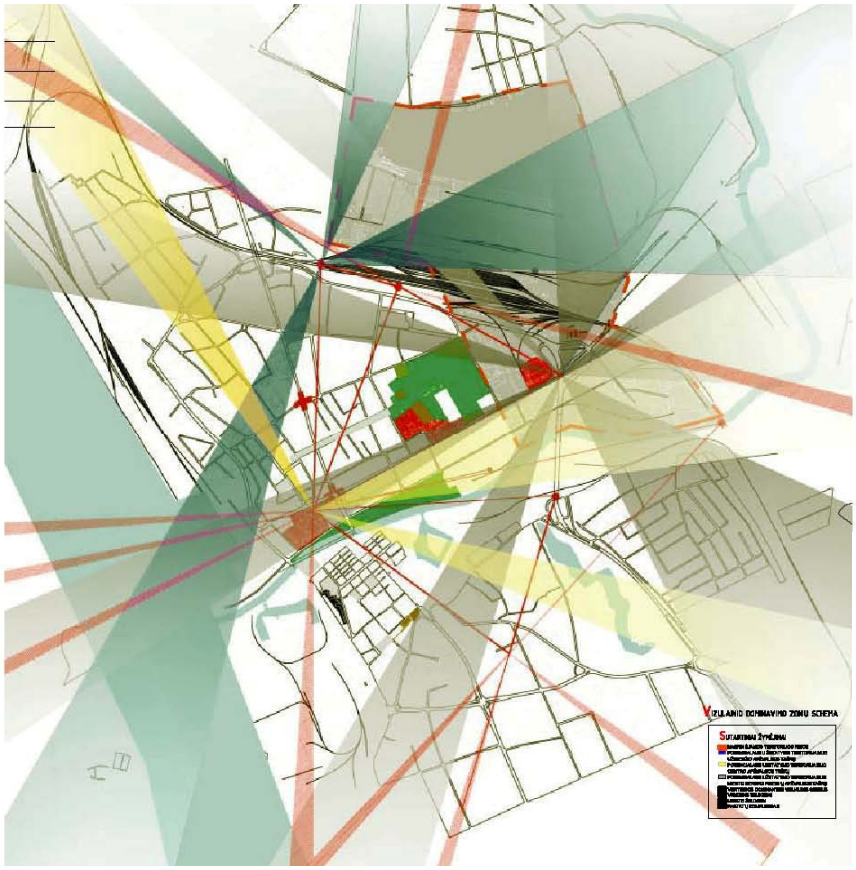
4. Teritorijoje greta viadukų gali atsirasti aukštesnis už foninį užstatymas. Be to čia saugomų teritorijų vizualinis dominavimas dar labiau nutolęs, todėl galima iškelti tūrį virš viaduko ir atsukti jį į senamiesčio pusę siauruoju galu, kad nebūtų pakenkta vizualiniam jo identitetui. Šioje teritorija yra parmonininės paskirties, todėl pramonę siūloma iškelti toliau už miesto ribų ir upės kranto. Čia taip pat susikerta net keletas svarbiausių miesto trasų (upės kompozicinė ašis, Senamiesčio kompozicinė ašis, Danės, Liepų ir Mokyklos g. trasos), todėl vertikalūs traukos centrai gali įgauti tarpmiestinę reikšmę. Svarbiausios jų turėtų atsirasti Danės ir Liepų g. perspektyvoje, nes šios dvi gatvės nurodo miesto urbanistinės plėtros kryptį.

5. Teritorija abipus geležinkelio yra netankiai užstatyta, o jos esamą užstatymą sudaro pramoninės teritorijos, kurias siūloma iškelti. Horinzonte driekiasi laukai. Vertingo silueto nėra, todėl

užstatymas gali būti aukštesnis už foninį. Svarbių trasų sankirtose gali atsirasti vietinės ir tarpmiestinės reikšmės dominantės

2.1.5 Vizualinių šešėlių vertinimas nagrinėjamos teritorijos atžvilgiu

Nagrinėjamos teritorijos vaidmuo ir pokyčiai miesto centro urbanistinės struktūros kontekste yra nustatomi iš svarbiausių miesto apžvalgos taškų. Vizualiniu ir planiniu – erdviniu aspektais įvertinus miesto būklę, paaiškėjo saugomos ir mažiau vertingos Klaipėdos miesto centro dalys.



41 pav. *Vizualinio dominavimo zonų shcema*

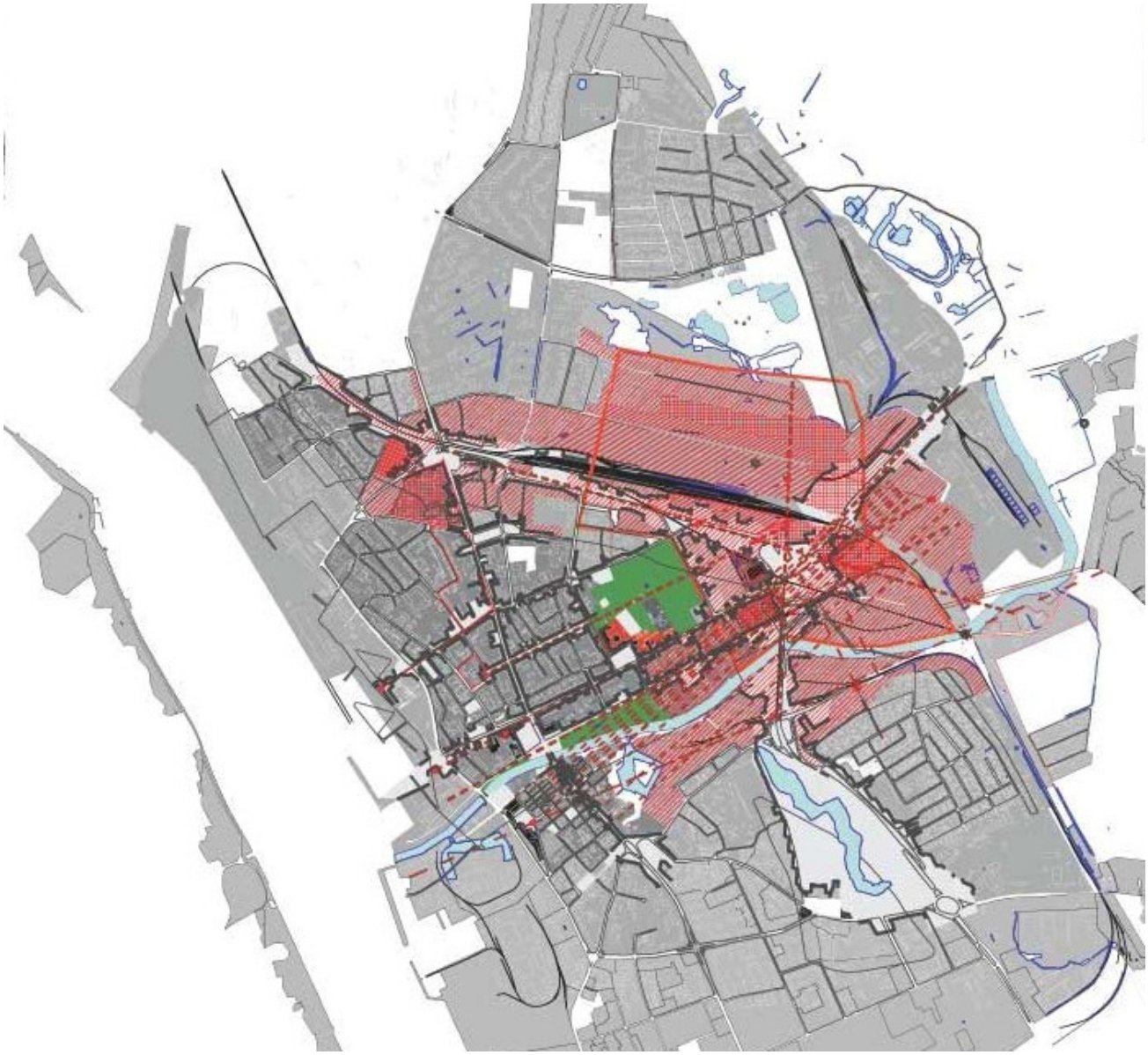
Išryškėjo dvi tendencijos:

- Teritorijos, turinčios vertingą užstatymą, išlaiko joms būdingą charakterį vizualinio dominavimo zonoje. Jų horizonte nestatomi vertikalūs centrai, išsaugomas siluetas;
- Teritorijose, nepatenkančiose į vertingų urbanistinės struktūros elementų dominavimo zonas, gali būti formuojamas aukštenis už foninį užstatymas.

Schemoje neužštrichuota dalis, yra miesto centro teritorija, kurios charakterį siekiama išlaikyti, o dalis patenkanti į vizualinio šešėlio zoną, siūloma plėsti ir užstatyti intensyviau, reglamentuojant užstatymo tankumą, aukštingumą.

Panoramoje išskirtas esamas nagrinėjamos teritorijos užstatymas, želdynai, vertikalūs traukos centrai. Planinėja schemoje nurodyta, kaip tos teritorijos išsidėsto miesto centrinės dalies atžvilgiu. Dalis teritorijos patenka į vertingų objektų vizualinio dominavimo zoną, dalis – į plėtros teritoriją.

2.1.6. Užstatymo aukštingumo suvestinė schema



42 pav. *Užstatymo suvestinė schema*

Suvestinėje (aukštingumo) schemoje nurodomas galimas pastatų aukštingumas ir dominančių atsiradimo vietos, esami urbanistiniai kompleksai ir erdvinis miesto centro karkasas.

Visa tai gali būti laikoma reglamentu, į kurį atsižvelgiant plėstųsi miesto centro prieigos. Klaipėdos miesto plėtra įmanoma atsižvelgiant į miesto bedrąjį planą, Atėnų chartiją, Europos miestų plėtros tendencijas ir atlikto tyrimo rezultatus.

2.2 Skyriaus apibendrinimas

Analitinėje tiriamojoje dalyje nagrinėjama teritorijos miesto plano struktūra. Išskiriami vertingi ir nevertingi miesto plano elementai. Atliekamas miestovaizdžių, erdvinės sistemos ir kompozicinių ryšių tyrimas. Nustatomos esamos „regyklos“, vykdoma naujų traukos centrų paieška ir naujų „regyklų“ įrengimo vietos. Išryškinami probleminiai arealai. Atsižvelgiant į šią urbanistinę analizę, paaiškėja galima plėtros modelis.

Nagrinėjamos teritorijos plėtros tendencijos:

- Urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos kriterijus leidžia nustatyti zonas nagrinėjamoje teritorijoje, kur galima intensyvi urbanizacija (netgi aukštybiniai pastatai) be jokių neigiamų pasekmių istoriškai susiklosčiusiam miesto vizualiniam identitetui. Ši schema yra pagrindas, kuriant nagrinėjamos teritorijos tūrinę – erdvinę kompoziciją. Urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos kriterijus leidžia nustatyti zonas nagrinėjamoje teritorijoje, kur galima intensyvi urbanizacija. Tokios zonos yra kelios, bet jose nevienodos galimybės urbanistinei plėtrai. Tiksliai nustačius intensyvaus užstatymo zonas ir vertikalių akcentų dislokavimo principus, galima nustatyti planuojamos teritorijos morfotipą, įvertinus pasekmes gretimoms teritorijoms. Ši schema yra pagrindas būsimai nagrinėjamos teritorijos tūrinei – erdvinei kompozicijai.
- Dėl miesto išsidėstymo lygumoje, projektuojant naujus objektus, tenka atsižvelgti į esamą vertingą užstatymą ir erdves, nes saugomo silueto miestas neturi. (Esant išraiškingam reljefui, projektavimo principai įgauna daugiau apribojimų ir plėtros procesas turėtų būti subtilesnis dėl išraiškingo gamtinio silueto).
- Iš pagrindinių Klaipėdos miesto apžvalgos taškų žvelgiant į nagrinėjamą teritoriją, nustatoma jos užstatymo koncepcija.
- Tolstant nuo senamiesčio, piliavietės ir centrinės miesto dalies dominavimo zonų, foninio užstatymo aukštingumo viršijimo koeficientas gali kilti, priklausomai nuo susikertančių trasų kategorijos.
- Vertikalių traukos taškų atsiradimo vietą lemia svarbiausių kompozicinių – vizualinių ašių susikirtimų vietos, bei jau esamų, neigiamą poveikį kuriančių, dominančių neutralizavimas.
- Siekiant iš planuojamų vertikalių dominančių reprezentuoti miesto senamiestį, reikia išlaikyti atitinkamus atstumus, kad žvelgiant iš senamiesčio, naujosios dominantės būtų pakankamai nutolusios.
- Užstatymas ir viešųjų erdvių sistema nagrinėjamoje teritorijoje formuojama atsižvelgiant ir į žaliąsias miesto zonas, ir į miesto viešųjų erdvių sistemą (Skulptūrų parkas, Danės skveras, Atgimimo aikštė).

- Vizualiniu ir planiniu – erdviniu aspektais įvertinus miesto būklę, paaiškėjo saugomos ir mažiau vertingos Klaipėdos miesto centro dalys. Apžvelgiant šias teritorijas iš svarbiausių miesto taškų, paaiškėjo ir plėtros galimybės: ten, kur siekiama išlaikyti esamą charakterį, tolimesniame horizonte nestatomi vertikalūs centrai, išsaugomas esamas vertingas miestovaizdis, o ten, kur yra neigiamą poveikį kuriančios dominantės ar nevertingas užstatymas – galima vykdyti novatorišką miesto plėtrą.

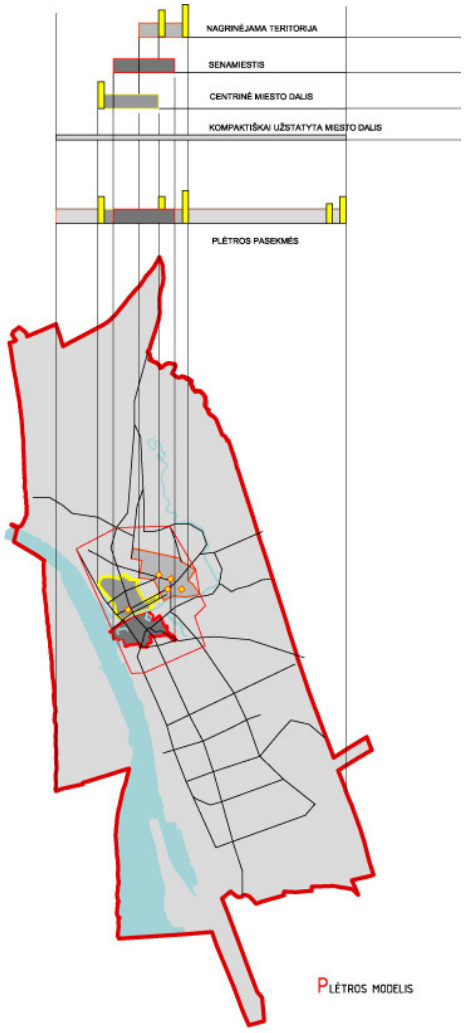
3. EKSPERIMENTINĖ – PROJEKTINĖ DALIS

3.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinės struktūros pagrindiniai tobulinimo principai

3.1.1 Teritorijos plėtros modelis

Teritorijos plėtros modelyje nurodyta Klaipėdos miesto centro esama padėtis, plėtros galimybės ir pasekmės. Miesto užstatymas suskaidomos į šiuos sluoksnius:

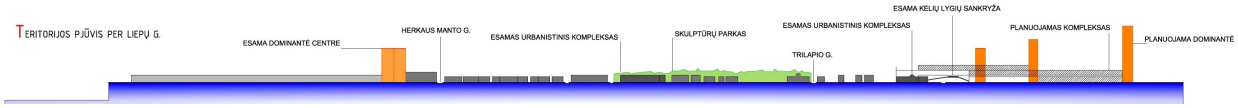
- Kompaktiško užstatymo;
- Centrinės miesto dalies;
- Senamiesčio;
- Nagrinėjamos teritorijos.



43 pav. *Plėtros modelio schema*

Šiuos sluoksnius sudėjus į vieną, gauname naujos teritorijos ir esamų teritorijų koncepcinį vaizdą, kuris atspindi naują miesto įvaizdį.

Pjūvyje nurodytas esamo ir siūlomo foninio bei daugiaaukščio užstatymo santykis. Tarp siūlomų ir esamų dominančių sukuriamas vizualinis ryšys. Tai miesto centrui suteikia pulsavimo ir „užbaigtų erdvių" įspūdį.



. **44 pav.** *Plėtros modelis. Liepų g. išklotinė*

1.3.2 Teritorijos koncepcijos pagrindimas

Nagrinėjama teritorija yra miesto istorinio centro prieigose, šalia geležinkelio, transporto mazgo ir upės. Tokia padėtis miesto atžvilgiu diktuoja tokias plėtros galimybes:

- Miesto istorinio centro juridines ribas kompozicinėmis priemonėmis paversti struktūrinėmis – sukurti objektą, kuris kompoziciškai ir funkciškai atliktų miesto vartų vaidmenį;
- Pasitelkti esamus antropogeninius ir gamtinius elementus teritorijos išryškinimui miesto kontekste, nes glaudus gamtinių (upės) ir antropogeninių (transporto mazgo, geležinkelio linijos) elementų ryšys suteikia galimybę atsirasti tarpmiestinės reikšmės objektui.

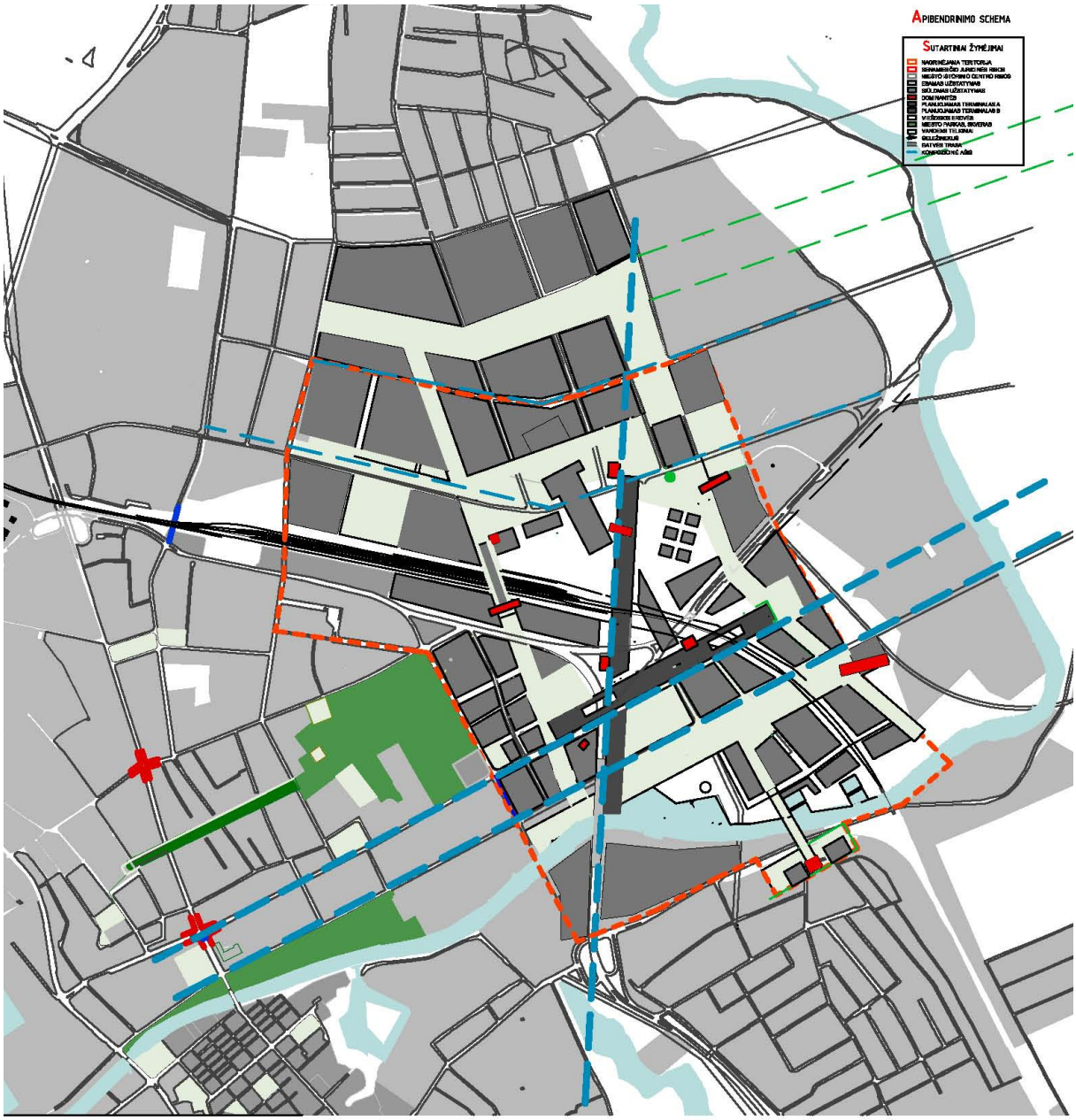
Parku, upės vaga teritorija tarsi atskiriama nuo kitų miesto dalių, o geležinkelio trasa – ją tarsi padalija. Siekiant išryškinti teritorijos potencialą miesto kontekste, tarp nutolusių miesto dalių kuriami struktūriniai ir vizualiniai ryšiai. Siekiant pabrėžti pagrindines plėtros kryptis, sustiprinti jungtis tarp upės krantų bei tarp abiejų geležinkelio pusių - projektuojami pailgi objektai. Atsižvelgiant į pagrindinių trasų kompozicines ašis ir nesutvarkytą transporto mazgo erdvinę sistemą, pasirenkami šie erdvinio konstravimo pricipai:

- naujas užstatymas keliuose lygiuose viaduko teritorijoje, perdengiant dalį sankryžos;
- naujų traukos centrų įvedimas;
- viešųjų erdvių plėtotė, kurią organizuoja naujas objektas.

Atsižvelgiant į teritorijos padėtį miesto atžvilgiu ir gretimybes, siekiant sutvarkyti kelių lygių transporto mazgą pramoninės ir geležinkelio teritorijos apsuptyje, projektuojamas kelių lygių terminalas, kuris užpildo erdves virš ir po šia sankryža. Terminalas sudaro savotišką branduolį miesto kontekste ir organizuoja teritorijos viešųjų erdvių bei užstatymo pasiskirstymą. Tokiu būdu, atsižvelgiant į svarbiausias kompozicines ašis bei miesto plėtros kryptis, suformuojamas kompleksas. Jis keičia esamą situaciją:

- atsiranda kelių lygių sistema;
- sustiprėja ryšys su miestu;
- patobulinama teritorijos kompozicija.

Lygiagrečiai terminalui, abipus geležinkelio ir upės, išvystoma viešųjų erdvių sistema: pėsčiųjų pasažai, aikštės išdėstomi keliuose lygiuose. Tiek komplekso tūrinė išraiška, tiek erdvinė sistema formuojama tuo pačiu principu: jei terminalas kerta geležinkelio trasą, tai ir viešoji erdvė driekiasi virš jos ar po ja.



45 pav. *Apibendrinimo brėžinys*

Pagrindinių viešųjų erdvių atomazgos sustiprinamos traukos centrais – dominantėmis, kurių

vieta nustatoma atsižvelgiant į vertingus urbanistinius elementus mieste bei kompozicines ašis.

Visi esami ir naujai formuojami gamtiniai elementai jungiami į vientisą sistemą, kuri papildo ir urbanistinio karkaso darinį šioje miesto dalyje. Pagrindiniai gamtinio karkaso elementai, darantys įtaką teritorijai yra: Skulptūrų parkas, Danės skveras, upė ir jos krantas. Pėsčiųjų pasažais, gatvėmis į vientisą sistema sujungiamos aikštės, kurios formuojamos kvartalo dydžio.

Teritorija prie upės humanizuojama, tačiau neužstatoma intensyviai. Lygis, skirtas naujos prieplaukos teritorijai ir pasivaikščiojimų erdvei šalia vandens telkinių, yra žemesnėje altitudėje nei pėsčiųjų pasažai, aikštės ir intensyviai urbanizuota teritorija.

Liepų, Danės, S.Daukanto gatvių, Mažvydo alėjos trasų sklidimo kryptys sutampa, todėl naujai projektuojamos trasos ir erdvės paklūsta tai pačiai krypčiai. Sutapus gamtinių ir svarbių susisiekimo elementų kryptims, paaiškėja ir urbanistinio karkaso plėtros kryptis.

3.2 Urbanistinė-architektūrinė Klaipėdos miesto stočių teminalo koncepcija

Klaipėda yra lygumoje, todėl svarbų vaidmenį miesto urbanistinei struktūrai suvokti atlieka pagrindinės trasos. Siekiant miestui suteikti pulsavimo, jų sankirtose ir atomazgose, kurių ypač gausu nagrinėjamoje teritorijoje, gali atsirasti vertikalūs traukos centrai.

Vertikalių traukos taškų atsiradimo vietą lemia svarbiausių kompozicinių ašių susikirtimų vietos, bei jau esamų, neigiamą poveikį kuriančių, dominančių neutralizavimas.

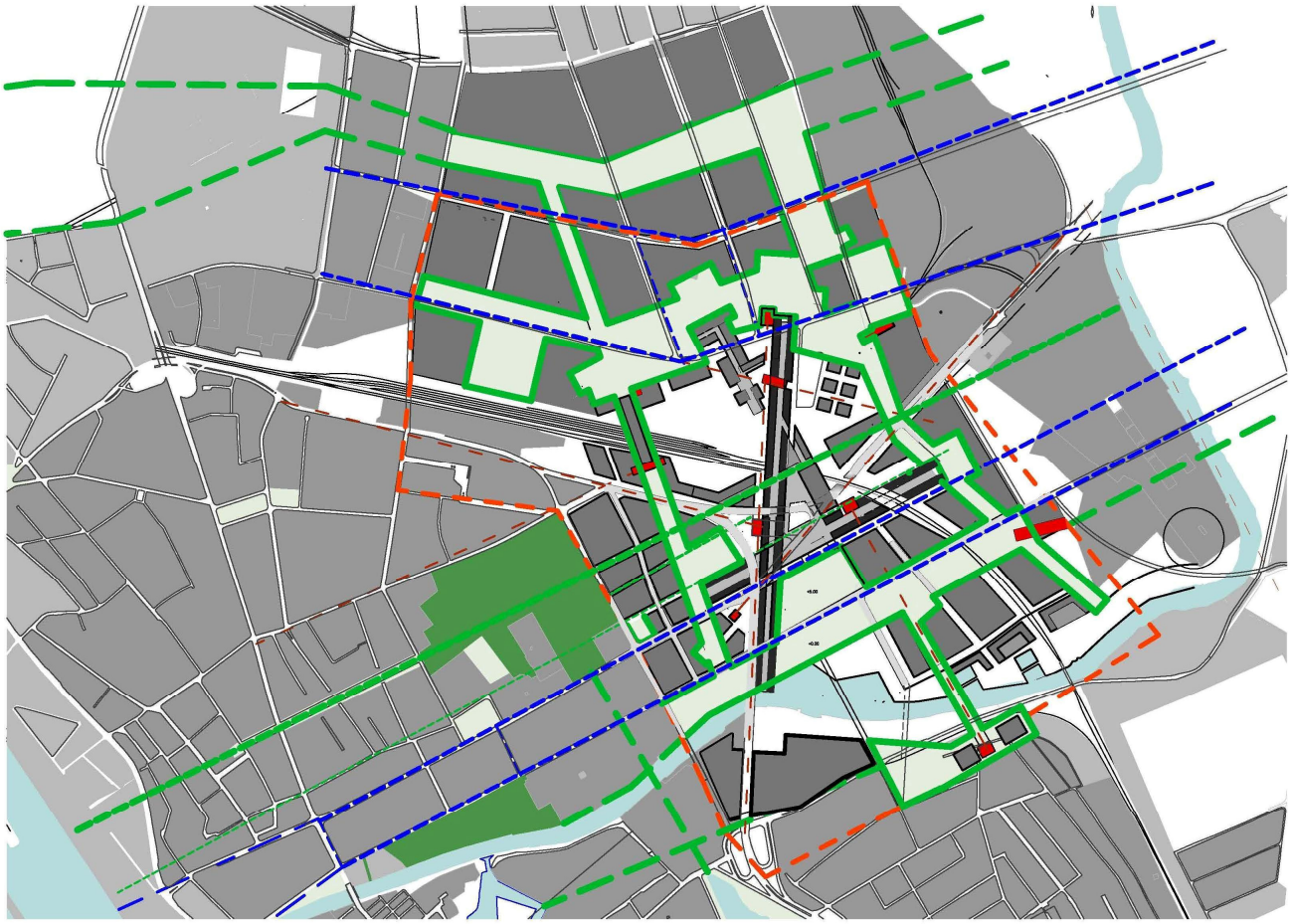
Parkas, upės vaga atskiria nagrinėjamą teritoriją nuo kitų miesto dalių, o geležinkelio trasa tarsi ją padalija. Siekiant sustiprinti ryšį tarp šių teritorijų, tiesiamos naujos gatvės, tiltai, tuneliai, požeminės perėjos. Sutapus gamtinių ir svarbių susisiekimo elementų kryptims, paaiškėja ir urbanistinio karkaso plėtros kryptis.

Teritorijos plėtros kryptis diktuoja pagrindinės trasos: Danės ir Liepų g,, bei Mokyklos – Priestoties g, todėl jas pabrėžti užstatymu itin svarbu. Šių trasų ir jų teritorijų dominavimo zonoje gali atsirasti kelių lygių sistema, kur išsidėstytų terminalo tipo pastatai ar pastatų kompleksai.
Svarbiausios trasos, kurios tarnauja kaip vizualiniai koridoriai yra – Liepų g., Danės g., Priestoties g., Mokyklos g., Mažvydo alėja, trasos atkarpa tarp viadukų, S. Daukanto g. Sutvarkyta viaduko struktūra leidžia atsirasti naujam traukos centrui teritorijoje.Dviejų lygių sankryža, upės krantas, esantis žemesnėje altitudėje, diktuoja kelių lygių atsiradimą.

Užstatymas „auga“ ir intensyvėja kvartalo ir vizualinių koridorių bei visos erdvinės sistemos kryptimis. Skirtingo rango viešas erdves „palaiko“ skirtingo intensyvumo užstatymas: kuo didesnė ir platesnė erdvė, tuo didesnis ją formuojančio užstatymo aukštingumas.

Greta nagrinėjamos teritorijos esantis Skulptūrų parkas ją tarsi skiria ir jungia su centrine miesto dalimi, todėl į erdvinį teritorijos modelį galima žvelgti dvejopai:

- Kaip į miesto centro tęsinį;
- Kaip į atskirą individualią teritoriją.



46 pav.*Urbanistinės koncepcijos brėžinys*

Atskleidus gamtinės, erdvinės bei susisiekimo sistemų ryšį, aiškėja naujai formuojamos gatvės, pėsčiųjų srautai, viešųjų erdvių išsidėstymas, traukos taškų radimosi vietos.

Komplekso (stočių terminalo) atsiradimas teritorijoje papildytų miesto centrinę dalį naujomis funkcijomis bei naujais traukos centrais. Tokiu būdu ne tik sustiprėtų nagrinėjamos teritorijos vaidmuo, bet ir pats miesto centras dar labiau išryškėtų miesto struktūroje.

3.2.1 Gatvių tinklas ir susisiekimo sistema

Viena iš pagrindinių teritorijos problemų yra nesutvarkyta dviejų lygių sankryža ir jungtys su ja. Sutvarkius sankryžos struktūrą ir prijungus ją prie miesto susisiekimo sistemos, ji tarnauja nagrinėjamai teritorijai, papildo jos erdvinę sistemą ir leidžia atsirasti naujiems traukos centrams.



47 pav. *Susisiekimo analizės schema*

Atsižvelgiant į jau esamą gatvių tinklą ir kvartalų dydį, teritorijoje kuriamas vietinis gatvių tinklas. Svarbiausios trasos – vizualiniai koridoriai – Liepų g., Danės g., Priestoties g., Mokyklos g., Mažvydo alėja, trasos atkarpa tarp viadukų, S. Daukanto g. Naujos trasos yra senųjų tęsiniai. Tokiu būdu naujai planuojamos gatvės įsijungia į bendrąjį miesto gatvių tinklą ir aptarnauja teritoriją.

Parkas, upės vaga atskiria nagrinėjamą teritoriją nuo kitų miesto dalių, o geležinkelio trasa tarsi ją padalija. Siekiant sustiprinti ryšį tarp šių teritorijų, tiesiamos naujos gatvės, tiltai, tuneliai, požeminės perėjos. Dviejų lygių sankryža, upės krantas, esantis žemesnėje altitudėje, diktuoja kelių lygių atsiradimą.

Per teritoriją besidriekiantys pėsčiųjų srautai neatsitiktinai išlaiko iš miesto centro ateinančių srautų kryptį. Pagrindinės arterijos vaidmenį atlieka Mažvydo pėsčiųjų alėjos tęsinys ir Danės skvero menamas tęsinys upės pakrantėje. Pėsčiųjų pasažai pakeliami nuo žemės paviršiaus, jų erdvė paskirstoma keliuose lygiuose (atsiranda galimybė kurti požeminius parkingas, pėsčiųjų perėjas bei komercinės patalpas) ir pratęsiama abipus geležinkelio bei Danės upės teritorijų. Gamtinės erdvės, pėsčiųjų trasos ir vietoje kvartalų atsirandančios aikštės jungiasi į vientisą sistemą.

Automobilių parkavimas teritorijoje ir jos prieigose numatytas požeminiuose parkinguose po viadukais, po planuojamomis viešomis erdvėmis, taip pat privačiuose požeminiuose parkinguose ir po naujais pastatais. Virš pagrindinio parkingo atsiranda vieša erdvė, kurią su juo jungia vertikalūs ryšiai – pandusai, laiptinės, liftai.

3.2.2 Teritorijos fizinio užstatymo modelis

Klaipėda yra lygumoje, todėl svarbų vaidmenį miesto urbanistinei struktūrai suvokti atlieka pagrindinės trasos. Siekiant miestui suteikti pulsavimo, jų sankirtose ir atomazgose, kurių ypač

gausu nagrinėjamoje teritorijoje, gali atsirasti vertikalūs traukos centrai. Užstatymas aukštėja ir intensyvėja kvartalo ir vizualinių koridorių bei visos erdvinės sistemos kryptimis.



Judant teritorija nuo Liepų gatvės link Priestoties gatvės, atsižvelgiant į jau esamą padėtį, užstatymas auga, intensyvėja, kai kur įgaudamas savitą formą.

Kelių lygių sankryžos erdvinei sistemai sutvarkyti siūloma dalį jos perdengti. Taip susiformuotų kelių lygių pastatų kompleksas, kuris galėtų įgauti stoties terminalo paskirtį.

Formuojama vieša erdvė skaidosi į smulkesnes nominalias erdves, kurių „palaikymui“ reikia skirtingo aukštingumo užstatymo.

48 pav. *Užstatymo analizės schema*

Viešai erdvei platėjant ar pareinant į aukštesnę terasą auga, intensyvėja ir užstatymas.

Projektuojamų traukos taškų padėtis parinkta taip, kad jie dominuotų, kaip vertikalūs akcentai vizualinių ašių galuose, jų sankirtose. Jie yra ne tik vizualiniai, bet ir funkciniai traukos centrai, susitelkę ties sudėtingais urbanizuotais mazgais, prie viešųjų erdvių, viaduko, svarbesnių trasų sankirtose ar erdvių lūžio taškuose. Priklausomai nuo vizualinės ašies ar koridoriaus svarbos, dominantė įgauna tarpmiestinę arba vietinę reikšmę ir suteikia miesto centrui pulsavimo.



49 pav. *Viešųjų erdvių analizės schema*

3.2.3 Viešosios erdvės ir žalieji plotai

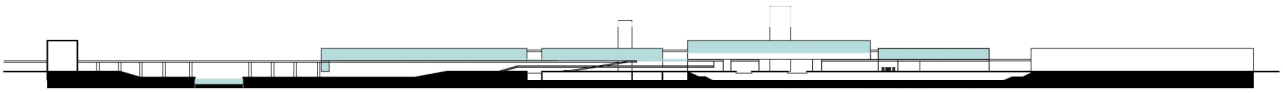
Esamą teritorijos viešųjų erdvių tinklą sudaro: Skulptūrų parkas su jame esančiomis kultūrinės ir sportinės reikšmės aikštėmis, parką kertanti, Mažvydo alėja, Donelaičio skveras, Danės skveras.

Atsižvelgiant į jau susidariusį erdvinį karkasą ir naujai formuojamą traukos objektą, formuojamos aikštės, užpildančios kvartalo plotą. Jos jungiamos tarpusavyje pėsčiųjų pasažais, kurie išsidėsto keliuose teritorijos lygiuose (terasose). Naujos viešosios erdvės papildo stoties kompleksų ir gyvenamųjų kvartalų teritoriją, humanizuoja upės pakrantės teritoriją.

Šalia nagrinėjamos teritorijos esantis Skulptūrų parkas ją tarsi skiria ir jungia su centrine miesto dalimi, todėl į erdvinį teritorijos modelį galima žvelgti dvejopai:

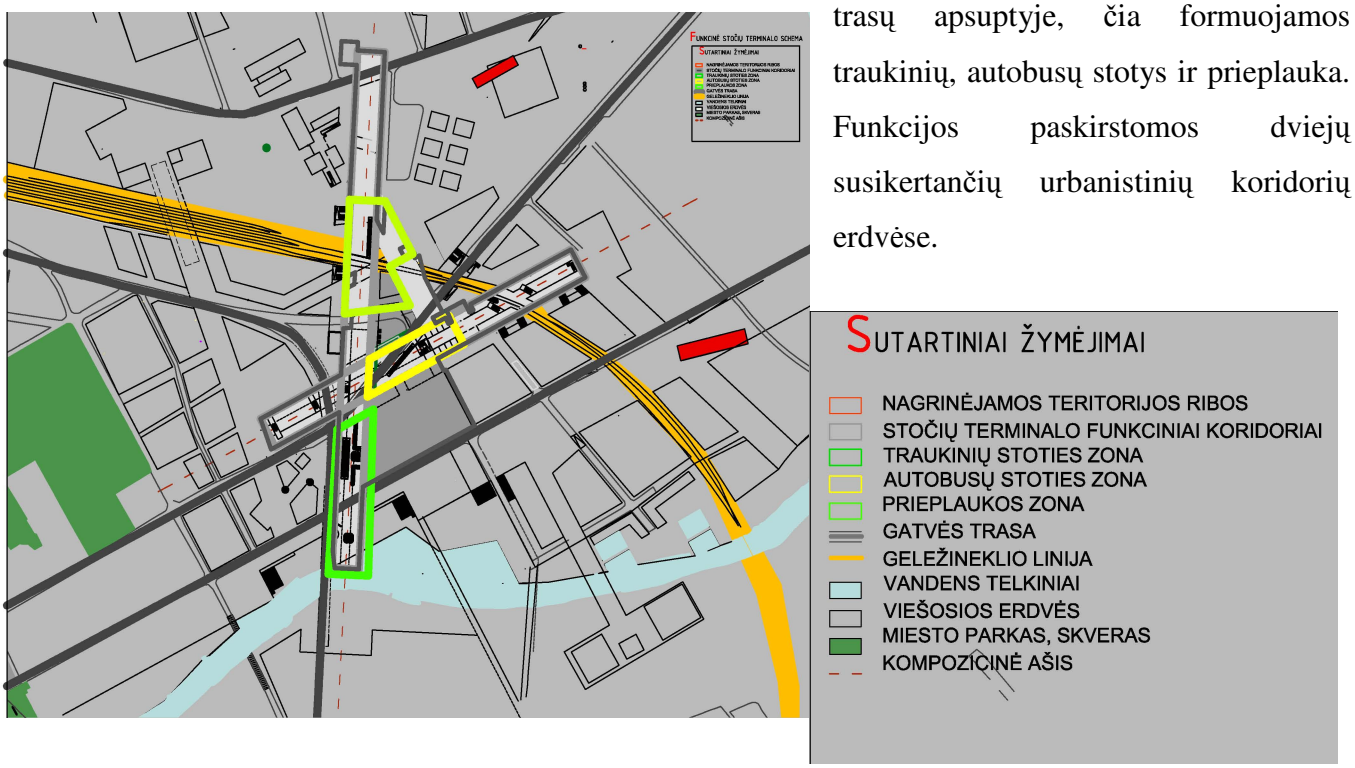
- Skulptūrų parkas – tai centras, jungiantis dvi miesto dalis, kurios savo urbanistine struktūra tarsi atspini viena kitą: projektuojama miesto dalis perima centrinės miesto dalies charakterį: erdvių sistemą, gatvių tankumą, užstatymo tipą, foninį aukštingumą, diktuoja socialinį planuojamos teritorijos užsakymą.
- Skulptūrų parkas – gamtinis išteklius, fiksuojantis centrinės miesto dalies ribą, todėl naujai formuojama teritorija gali būti unikali ir nebūtinai perimti centrinės miesto dalies charakterį. Ji gali būti kuriama kontrasto principu

3.3 Siūlomo Klaipėdos miesto stočių terminalo detalizacija



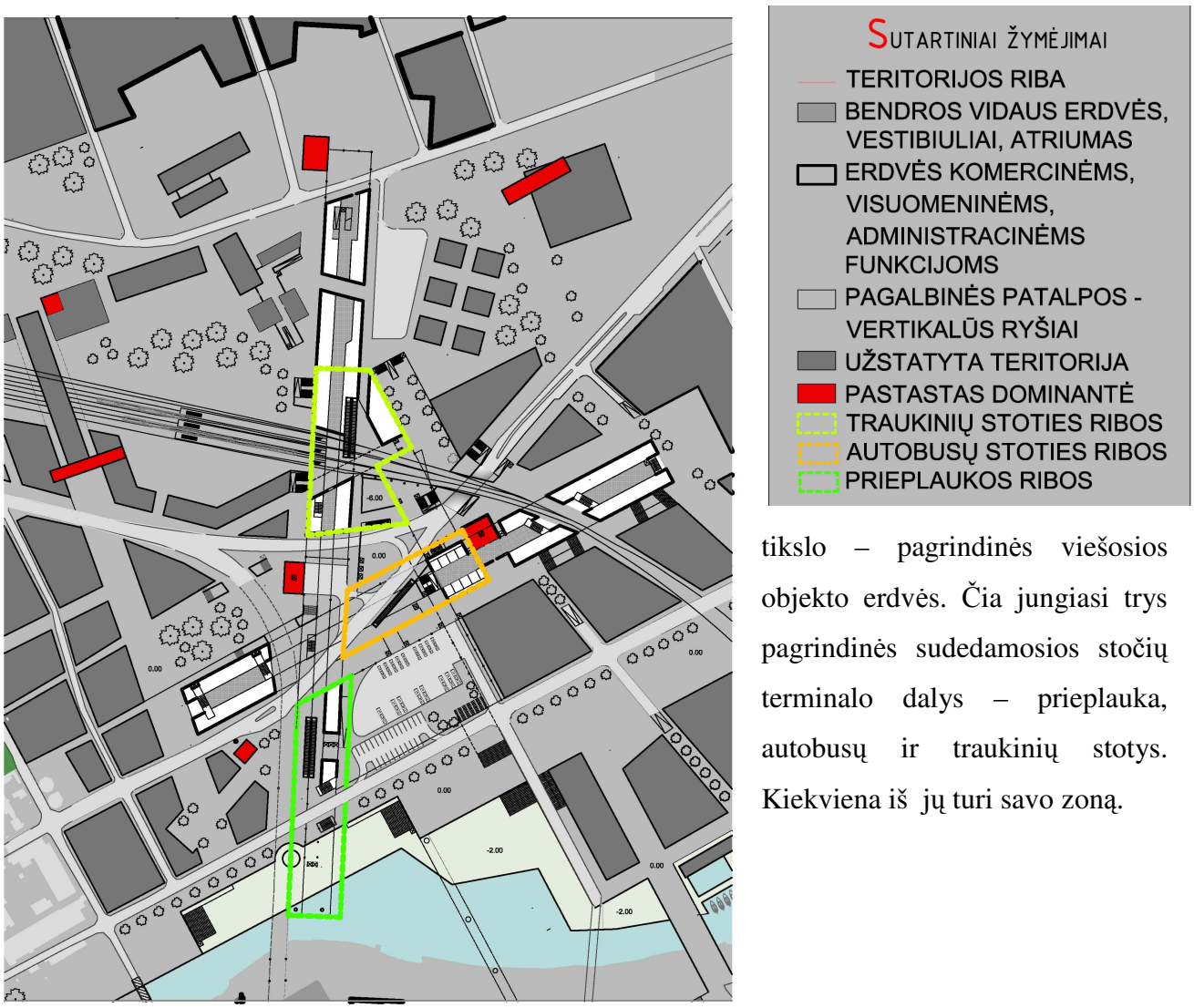
50 pav. *Detalizacijos pjūvis*

Kitas koncepcijos etapas atliekamas apibrėžtoje teritorijoje apimančioje pagrindinius formuojamų erdvių darinius. Atsižvelgiant į tai, kad objektas yra šalia upės, geležinkelio ir svarbių trasų apsuptyje, čia formuojamos traukinių, autobusų stotys ir prieplauka. Funkcijos paskirstomos dviejų susikertančių urbanistinių koridorių erdvėse.



Gaunamas objektas tiek kompozicine, tiek funkcine prasme tampa tarpmiestinės reikšmės: funkciškai per jį susisiekiama su kitais miestais, kompoziciškai – išryškinamas patekimas į istorinį miesto centrą.Vienas horizontalus objektas driekiasi lygiagrečiai tiltui ir atkartoja jo kompozicinės ašies kryptį. Taip pabrėžiama jungtis tiek tarp dviejų krantų, tiek tarp dviejų transporto mazgų. Kitas horizontalus objektas driekiasi lygiagrečiai Danės g. ir Liepų g. trasoms. Taip pabrėžiama galima miesto plėtros kryptis, pratęsiamas ir atkartojamas esamas miesto centro užstatymo charakteris.

Projektuojamais pastatais ir viešosiomis erdvėmis keliuose lygiuose, išreiškiamas kylimas nuo upės link dviejų lygių sankryžos. Patekimas į pagrindinę komplekso erdvę formuojamas kylant terasomis nuo prieplaukos link autobusų ir traukinių stočių. Kintant lygių aukščiams artėjama link



tikslo – pagrindinės viešosios objekto erdvės. Čia jungiasi trys pagrindinės sudedamosios stočių terminalo dalys – prieplauka, autobusų ir traukinių stotys. Kiekviena iš jų turi savo zoną.

54 pav. *Detalizacijos žemės lygio brėžinys*

Kompozicinių ašių sankirtose ir atomazgose formuojami vetikalūs akcentai, įgilinami ar ištraukiami jų fragmentai. Siekiant išryškinti stočių teminalo tūrius, šalia esantis užstatymas

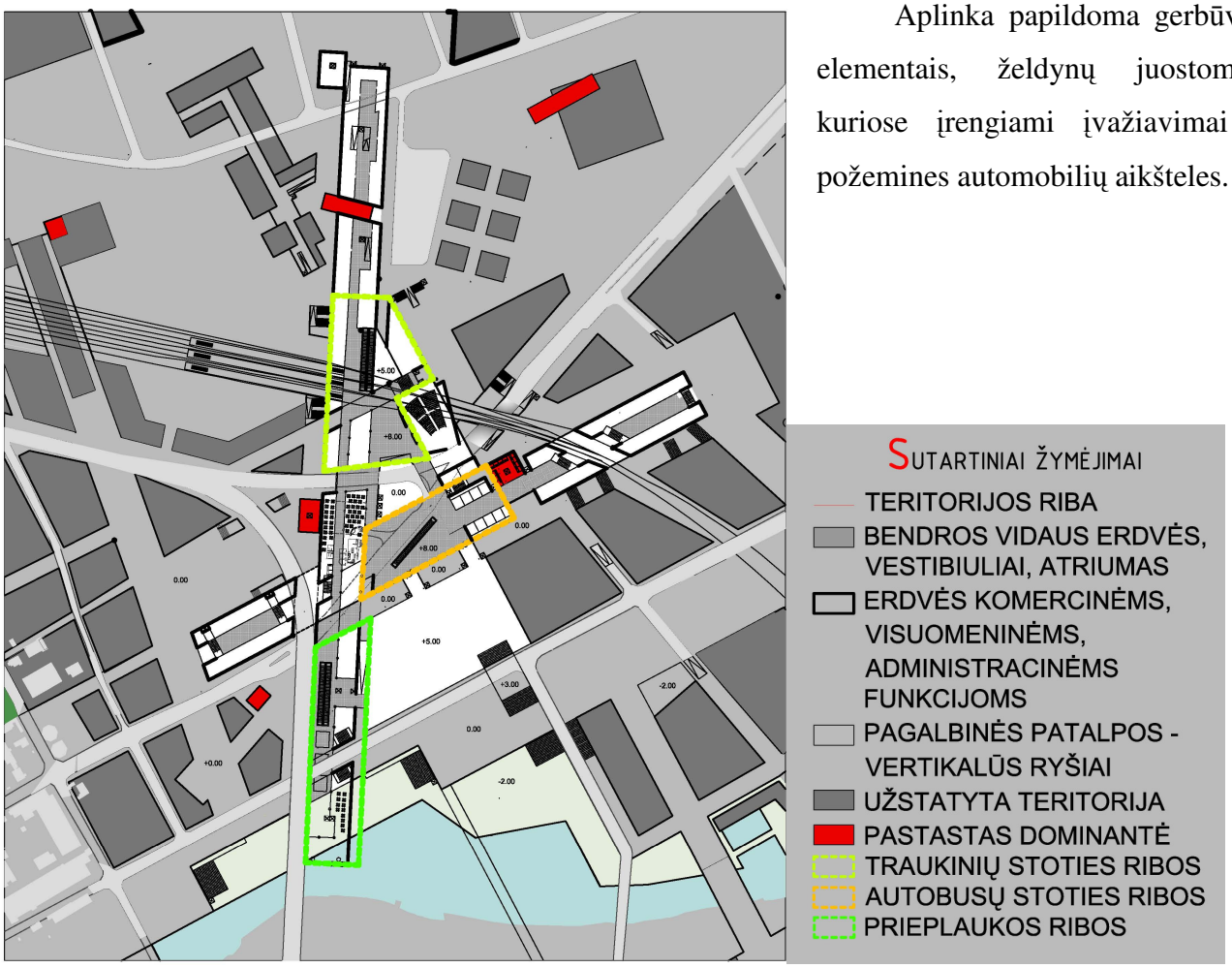
įgilinamas atsižvelgiant į terminalo statinių kontūrus. Liepų ir Mokyklos gatvėms lygiagrečios ar jų tęsiniu virstančios alėjos, naujuose statiniuose pereina į pėsčiųjų pasažus.

Detalizuojant koncepciją nagrinėjamas požeminis, žemės ir antrasis lygiai. Sujungiamos atviros ir pastatų vidaus erdvės, siekiant atskleisti požemio po viešosiomis erdvėmis panaudojimo potencialą. Tūris skaidomas, siekiant atverti bendro naudojimo erdves, praėjimus, taip pripildant juos natūralios šviesos. Schemoje išskirtos bendros vidaus erdvės tapatinamos su funkcinėmis ašimis žmonėms judėti. Greta jų dėstomos komercinės, visuomeninės ar kitų funkcijų patalpos. Integruojami pastatų atriumai, vestibiuliai, įgilintos aikščių dalys.

Detalizuojamas koncepcijos fragmentas apima erdves tarp geležinkelio, viaduko ir upės. Tobulinama užstatymo tūrinė- erdvinė kompozicija.

Pateikiamos principinės pastatų funkcinės schemos jose išskiriant bendras vidaus erdves, atriumus, sales, erdves komercinėms, visuomeninėms, administraci-nėms funkcijoms, pagalbines patalpas.

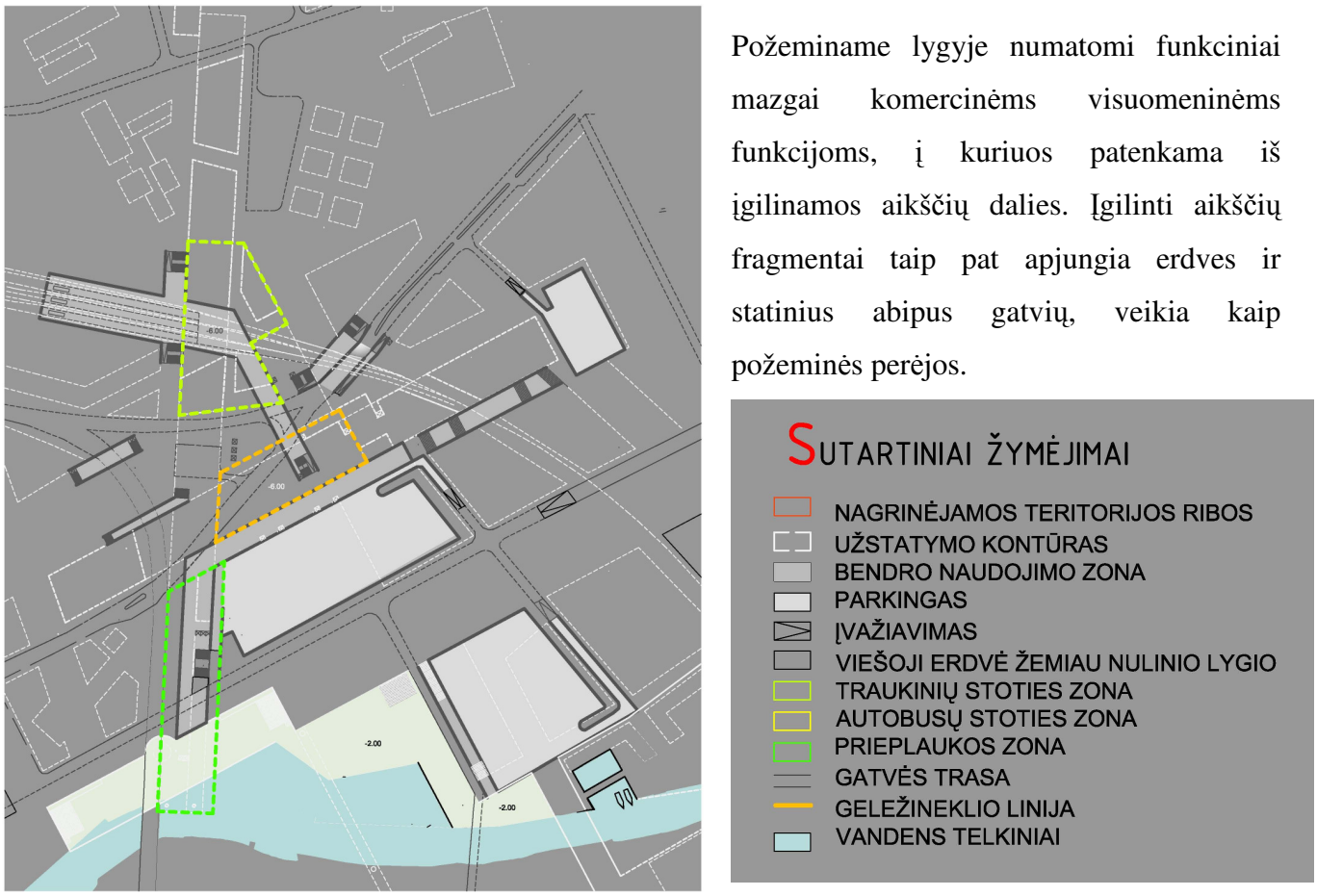
Aplinka papildoma gerbūvio elementais, želdynų juostomis, kuriose įrengiami įvažiavimai į požemines automobilių aikšteles.



53 pav. *Detalizacijos antro lygio brėžinys*

Detalizuojamas koncepcijos fragmentas apima erdves tarp geležinkelio, viaduko ir upės. Tobulinama užstatymo tūrinė - erdvinė kompozicija.

Pateikiamos principinės pastatų funkcinės schemos jose išskiriant bendras vidaus erdves, atriumus, sales, erdves komercinėms, visuomeninėms, administracinėms funkcijoms, pagalbines patalpa. Aplinka papildoma gerbūvio elementais, želdynų juostomis, kuriose įrengiami įvažiavimai įpožemines automobilių aikšteles.



Požeminame lygyje numatomi funkciniai mazgai komercinėms visuomeninėms funkcijoms, į kuriuos patenkama iš įgilinamos aikščių dalies. Įgilinti aikščių fragmentai taip pat apjungia erdves ir statinius abipus gatvių, veikia kaip požeminės perėjos.

52 pav. *Požeminio lygio schema*

3.4 Skyriaus apibendrinimas

- Atsižvelgiant į teritorijos gretimybes: Danės upę, besijungiančią su Kuršių mariomis, transporto mazgą ir geležinkelio liniją, formuojamas kompleksas įgauna stočių terminalo paskirtį.
- Stočių terminalo atsiradimas teritorijoje papildo miesto centrinę dalį naujomis funkcijomis bei naujais traukos centrais. Tokiu būdu ne tik sustiprėja nagrinėjamos teritorijos vaidmuo, bet ir pats miesto centras dar labiau išryškėja miesto struktūroje. Teritorija įgauna miesto vartų vaidmenį.

- Parkas, upės vaga atskiria nagrinėjamą teritoriją nuo kitų miesto dalių, o geležinkelio trasa tarsi ją padalija. Siekiant sustiprinti ryšį tarp šių teritorijų, tiesiamos naujos gatvės, tiltai, tuneliai, požeminės perėjos.
- Atskleidus gamtinės, erdvinės bei susisiekimo sistemų ryšį, aiškėja naujai formuojamos gatvės, pėsčiųjų srautai, viešųjų erdvių išsidėstymas, traukos taškų radimosi vietos ir urbanistinės plėtros kryptis.
- Vertikalių traukos taškų atsiradimo vietą lemia svarbiausių kompozicinių ašių susikirtimo vietos ir jau esamų, neigiamą poveikį kuriančių, dominančių neutralizavimas.
- Užstatymas aukštėja vizualinių koridorių bei visos erdvinės sistemos kryptimis. Skirtingo rango viešąsias erdves „palaiko“ skirtingo intensyvumo užstatymas: kuo didesnė ir platesnė erdvė, tuo didesnis ją formuojančio užstatymo aukštingumas.

IŠVADOS

- Vykdant Klaipėdos miesto plėtrą istorinio centro prieigose, atsižvelgiama į rekomendacijas literatūroje, kur teigiama, kad nauja architektūra turi išsiskirti, būti novatoriška. Miestas, tarsi gyvas organizmas, nuolat atsinaujina pagal visuomenės raidą ir jos poreikius, todėl nuolat keičiasi jo struktūra bei estetinių vertybių skalė. Kiekviena raidos pakopa, tarsi miesto formavimo kompozicinė priemonė, įneša į miesto organizmą savo dalį. Iš tų įnašų ir formuojasi istorinė aplinka. Epochų palikti pėdsakai ir yra svarbiausias veiksnys, kuris lemia miesto individualumą ir šiuolaikiškumą atsvelgiant į greitą miestų raidą.
- Atsižvelgiant į tai, kad Klaipėdos miesto centre susidaro atskiri branduoliai, nagrinėjamą teritoriją siūloma planuoti vieno ar kelių ilgų objektų principu. Atliktas analogų tyrimas rodo, kad tokie pastatai pritaikomi prie urbanistinės struktūros ir organizuoja jos tolimesnę plėtrą.
- Vizualiniu ir planiniu – erdviniu aspektais įvertinus miesto būklę, paaiškėjo saugomos ir mažiau vertingos Klaipėdos miesto centro dalys. Apžvelgiant šias teritorijas iš svarbiausių miesto taškų, paaiškėjo ir plėtros galimybės. Urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos kriterijus leidžia nustatyti zonas nagrinėjamoje teritorijoje, kur galima intensyvi urbanizacija (netgi aukštybiniai pastatai) be jokių neigiamų pasekmių istoriškai susiklosčiusiam miesto vizualiniam identitetui. Ši schema yra pagrindas, kuriant nagrinėjamos teritorijos tūrinę – erdvinę kompoziciją. Urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos kriterijus leidžia nustatyti zonas nagrinėjamoje teritorijoje, kur galima intensyvi urbanizacija. Tokios zonos yra kelios, bet jose nevienodos galimybės urbanistinei plėtrai. Iš pagrindinių Klaipėdos miesto apžvalgos taškų žvelgiant į nagrinėjamą teritoriją, nustatoma jos užstatymo koncepcija, naujų „regyklų“ vietos. Siekiant miestui suteikti pulsavimo, jų sankirtose ir atomazgose,

kurių ypač gausu nagrinėjamoje teritorijoje, gali atsirasti vertikalūs traukos centrai. Tiksliai nustačius intensyvaus užstatymo zonas ir vertikalių akcentų dislokavimo principus, galima nustatyti planuojamos teritorijos morfotipą, įvertinus pasekmes gretimoms teritorijoms. Ši schema yra pagrindas būsimai nagrinėjamos teritorijos tūrinei – erdvinei kompozicijai.

- Klaipėdos miesto centrinės dalies miestovaizdžių schemoje matyti, kad nagrinėjama teritorija neturi aiškiai išreikštos morfotipų sistemos. Tai reiškia, kad tokią sistemą reikia sukurti. Nagrinėjamoje teritorijoje beveik nėra jokių vertingų urbanistinės struktūros elementų ir t.t. Reikalinga iš principo nauja urbanistinės plėtros koncepcija. Nagrinėjamos teritorijos urbanistinės plėtros modelį siūloma konstruoti nominalių erdvių sistemos organizavimo principu. Geležinkelio ir autobusų stočių terminalai yra dominuojantis kompleksas, apie kurį organizuojama visa nominalių erdvių sistema. Klaipėdos miesto centrinės dalies gatvių analizė parodė, kad nagrinėjamoje teritorijoje nėra artikuliuoto gatvių tinklo. Teritoriją „kerta“ B1 kategorijos Mokyklos gatvė. Tai daugiau plentas, negu miesto gatvė. Kitos gatvės iš esmės tėra atsitiktiniai privažiavimai prie tam tikrų objektų. Todėl pagrindinis uždavinys, planuojant teritoriją – sukurti aiškų gatvių tinklą, humanizuoti esamus „transportinius koridorius“.
- Nagrinėjamos teritorijos urbanistinės plėtros kompozicinio modelio esmė – teritorija formuojama kaip atskiras unikalus Klaipėdos miesto rajonas, turintis savo pagrindinę aikštę, nominalių erdvių ir meninių akcentų sistemą. Dominuojantis objektas - geležinkelio ir autobusų stočių terminalai. Planuojama teritorija yra susieta vizualiniais ryšiais su Senamiesčiu, taip pat su aukštybinių pastatų grupe prie Atgimimo aikštės. Kartu tai yra naujas miestovaizdis bendroje Klaipėdos miestovaizdžių sistemoje. Urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos kriterijus leidžia nustatyti zonas nagrinėjamoje teritorijoje, kur galima intensyvi urbanizacija.
- Nagrinėjama teritorija ribojasi su Senamiesčiu ir Naujamiesčiu, t.y. su rajonais, kurie yra Klaipėdos urbanistinio paveldo dalis. Teritoriją „kerta“ urbanistinės struktūros elementai – geležinkelis, B1 kategorijos Mokyklos gatvė. Todėl nagrinėjamos teritorijos struktūra yra neidentifikuota, nes ją galima nagrinėti kaip atskirų urbanistinių elementų derinį atskirose zonose. Urbanistinė plėtra nagrinėjamoje teritorijoje vyksta chaotiškai, t.y. be jokios aiškios urbanistinės koncepcijos, todėl reikia sukurti naują urbanistinę struktūrą, įvertinus esamas vertybes. Nagrinėjamoje teritorijoje yra daug konversinių zonų ir funkcijų, nebūdingų istoriniam miesto rajonui. Naujas šiuolaikinis geležinkelio ir autobusų stočių terminalas yra logiška esamų funkcijų plėtra.
- Detalizuojamas kompleksas yra daugiau negu pastatas. Tai yra struktūra, kuri yra ne tik svarbi teritorijos bendros kompozicijos dalis, bet ir formuojantis elementas. Naujas objektas

– Klaipėdos miesto stočių terminalas – sukuria naują branduolį mieste. Stočių terminalas tiek funkcine, tiek kompozicine prasme atlieka miesto vartų vaidmenį. Teritorija tampa tarpmiestinės reikšmės: joje vyksta cirkuliacija ir susisiekimas su kitais miestais. Komplekso atsiradimas teritorijoje papildo miesto centrinę dalį naujomis funkcijomis bei naujais traukos centrais. Architektūrinė komplekso idėja – suteikti komplekso lankytojui kuo daugiau laisvės. Kadangi tūriai yra stamboki, norėta jų formas išlaikyti pakankamai nesudėtingas.

- Nors nagrinėjamoje teritorijoje nėra daug vertingo pramoninio paveldo, bet šių objektų išsaugojimas yra svarbus aspektas bendroje urbanistinėje koncepcijoje. Klaipėdos miesto pramoninis ir uosto paveldas yra labai specifinis, todėl tai yra ne tik architektūrinė, bet ir sociokultūrinė istorinių ženklų respektavimo problema. Baigiamajame darbe siūloma palikti senus pramoninės paskirties objektus, bet suteikiant jiems naują funkciją. Taip pat siūloma išsaugoti senąjį geležinkelio stoties pastatą.
- Nagrinėjama teritorija pasižymi tuo, kad yra greta Senamiesčio ir Naujamiesčio (istorinės miesto dalies gretimybė), be to, ją „kerta“, geležinkelis, aukštos kategorijos gatvė. Todėl situacija yra specifinė – iš vienos pusės, nagrinėjama teritorija yra lygiavertė miesto centro dalis, bet iš kitos pusės, šioje teritorijoje urbanistinė plėtra turi mažesnius apribojimus. Vertybių sistema labai silpna (atskiri objektai), todėl tai lemia drąsesnius sprendinius užstatymo foninio aukštingumo aspektu, su naujai formuojamomis vertikalių dominančių statymo zonomis tam tikruose nustatytuose arealuose. Projektuojamo terminalo meninė koncepcija pagrįsta monumentalaus, bet horizonatalaus tūrio konstravimo principu.
- Senamiesčio apsaugos zonų sistema turi būti peržiūrėta šiuolaikinio didmiesčio sąlygomis, ypač tai pasakytina apie vizualinės apsaugos zoną. Teritorijai už vizualinio dominavimo ribų negali būti taikomi senamiesčio vizualinės apsaugos zonos ir gamtinių elementų vizualinės apsaugos kriterijai. Nagrinėjama teritorija turi galimybių tapti nauju unikaliu Klaipėdos miesto rajonu, o ne būti tik Senamiesčio vizualinės apsaugos zona. Aukštybinių pastatų sistema leistų sukurti naujas regyklas, iš kurių galima būtų apžvelgti Senamiestį.
- Kadangi miestas turi ribotas galimybes plėstis dabartinėse administracinėse ribose, todėl nagrinėjamos teritorijos konversija ir didesnis panaudojimas urbanistinės plėtros požiūriu vertinamas labai palankiai. Siūloma praplėsti miesto centro suvokimą, urbanizuojant pasirinktą pramonės teritoriją, suteikiant kokybišką naują struktūrą atsižvelgiant į senamiesčio ir istorinės miesto dalies gretimybes, taip pat humanizuojant tranzitinę gatvę, paverčiant ją labiau miesto trasa, turinčią stipresnį ryšį su ją supančia pertvarkoma aplinka. Siūloma teikti didelį dėmesį miesto centrinės dalies visuomeninių erdvių sistemos kūrimui, jų hierarchizavimui ir pajungimui į bendrą miesto, ypač naujai formuojamos teritorijos kompozicinį karkasą.

LITERATŪRA IR KITI INFORMACIJOS ŠALTINIAI

Literatūra

1. Baravykas G., Buivydas R. Seno ir naujo giminystė. Literatūra ir menas. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1977, p. 8.
2. Daunora Z., Kirvaitienė S., Vyšniūnas A. Vilniaus vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai. Vilnius: Technika, 2004, p. 150.
3. Jurkštas V. Senamiesčių regeneracija. Architektūros karmonizavimo problema. Vilnius: Technika, 1994, p. 108-113.
4. Glemža J. Šiuolaikinių pastatų įjungimo į istorinę aplinką klausimu. Architektūros paminklai, Nr. 3. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1975, p 187-188.
5. Tatoris J. Besaugant savitus uostamiesčio bruožus. Statyba ir architektūra, Nr. 12. Vilnius: Statyba ir architektūra, 1974, p. 5.
6. Mooughtin C. „Urban design: street and square. A division of Reed Educational and Professional Publishing Ltd." Oxford. 2001, p. 56.
7. Krier R. „Town spaces" Berlin: Birkhauser, 2006, p. 28.
8. Navickienė E. Šiuolaikinė architektūra istorinėje aplinkoje. Vilnius: Technika, 2006, p 13-20.

Duomenys iš interneto

9. Frankfurto miesto Vokietijoje vaizdas.[Žiūrėta 2010 m. sausio 4 d.]. Prieiga per internetą: http://www.travelpod.com/travel-photo/penguinx/4/1225434420/frankfurt-city-view-1.jpg/tpod.html.
10. Gdansko miesto Lenkijoje vaizdas. [Žiūrėta 2010 m. sausio 5 d.]. Prieiga per internetą: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gdansk_panorama_z_kosciola.jpg.
11. Klaipėdos miesto panorama. [Žiūrėta 2010 msausio 9 d.]. Prieiga per internetą: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/Panorama_of_Klaipeda.jpg.
12. Klaipėdos miesto bendrasis planas. [Žiūrėta 2010 m. sausio 8 d.]. Prieiga per internetą: http://www.almontus.lt/files/File/klaipeda_paveldas.jpg.
13. Klaipėdos miesto skerdyklos kompleksas G24K. [Žiūrėta 2010 m. gegužės 30 d.]. Prieiga per internetą: http://www.biblioteka.lt/paveldas/kompleks/G24K.htm.
14. Miuncheno miesto Vokietijoje vaizdas. [Žiūrėta 2010 m. sausio 4 d.]. Prieiga per internetą: http://scicomp.rzg.mpg.de/resources/images/location/muenchen_panorama1.jpg.
15. Paryžiaus Ekonomikos ir finansų ministerija Prancūzijoje. [Žiūrėta 2010 m. gegužės 30 d.]. Prieiga per internetą: http://www.embedded-symposium.eu/page/contenu/en/practicalinformations; http://peter-pho2.blogspot.com/2008/11/and-even-more-seine-bridges_20.html.
16. Romos „Tiburtina" stoties terminalo koncepcija Italijoje. [Žiūrėta 2010 m. gegužės 30 d.]. Prieiga per internetą: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1085907.

17. Štutgarto miesto vaizdai. [Žiūrėta 2010 m. gegužės 30 d.]. Prieiga per internetą: http://www.panoramio.com/photo/3093389
18. Štutgarto stoties koncepcija Vokietijoje. [Žiūrėta 2009 m. balandžio 13 d.]. Prieiga per internetą: http://www.ecofriend.org/entry/stuttgart-21-clean-project-gets-a-green-signal/.
19. Vienos visuomeninio centro „Europos aikštė“ koncepcija Austrijoje. [Žiūrėta 2010 m. gegužės 13 d.]. Prieiga per internetą: http://www.coop-himmelblau.at/.

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav. *Klaipėdos miesto centrinės dalies vaizdas iš paukščio skrydžio* [11]
2 pav. *Miuncheno miesto centrinės dalies panorama* [14]
3 pav. *Miuncheno miestas* [14]
4 pav. *Štutgarto miestas* [17]
5 pav. *Štutgarto miesto panorama* [17]
6 pav. *Gdansko miesto panorama* [10]
7 pav. *Gdansko miestas* [10]
8 pav. *Frankfurto miesto panorama* [9]
9 pav. *Frankfurto miesto panorama* [9]
10 pav. *Frankfurto miestas* [9]
11 pav. *Bersio rajono vaizdas iš viršaus* [15]
12 pav. *Paryžiaus ekonomikos ir finansų ministerija. Vakarinis fasadas* [15]
13 pav. *Paryžiaus ekonomikos ir finansų ministerija. Pietinis fasadas* [15]
14 pav. *Štutgarto stoties koncepcija. Vidaus erdvės* [18]
15 pav. *Štutgarto stoties koncepcijos maketas. Vaizdas iš viršaus* [18]
16 pav. *Romos „Tiburtinos“ stoties terminalo koncepcijos maketas* [16]
17 pav. *Romos miesto teritorijos planas* [2, p. 175]
18 pav. *Dalies Romos miesto maketo nuotrauka* [2, p. 175]
19 pav. *Atskirų erdvių eskizai* [2, p. 175]
20 pav. *Romos stoties terminalo koncepcijos brėžinys* [16]
21 pav. *Stoties terminalo vidaus erdvės* [16]
22 pav. *Teritorijos koncepcija* [19]
23 pav. *Teritorijos maketas* [19]
24 pav. *Teritorijos maketas* [19]
25 pav. *Koncepcijos maketas* [19]
26 pav. *Teritorijos planinis sprendimas* [20]
27 pav. *Stoties pastatas vienoje kelio pusėje su pėsčiųjų perėja trasos lygyje*

28 pav. *Stoties pastatas vienoje kelio pusėje su tuneliu pėstiesiems ir bagažui*

29 pav. *Stoties pastatas vienoje kelio pusėje, žemiau trasos lygio*

30 pav. *Stoties pastatas vienoje trasos pusėje, žemiau trasos lygio su laukiamąja sale*

31 pav. *Stoties pastatas viduryje, po trasomis*

32 pav. *Stoties pastatas viduryje po trasomis erdvus patekimas per aikštę priešais įėjimą*

33 pav. *Stoties pastatas virš trasų*

34 pav. *Stoties pastatas trasų atomazgoje kaip tiltas pėstiesiems ir bagažui*

35 pav. *Stoties patalpų planavimo shcema*

36 pav *Stoties patalpų planavimo shcema*

37pav. *Miestovaizdžių ypatumų analizės schema*

38 pav. *Erdvinės sistemos analizės schema*

39 pav. *Kompozicinių ryšių analizės schema*

40 pav. *Klaipėdos centro prieigų panorama* [12]

41 pav. *Vizualinio dominavimo zonų shcema*

42 pav. *Užstatymo suvestinė schema*

43 pav. *Plėtros modelio schema*

44. pav. *Plėtros modelis. Liepų g. išklotinė*

45 pav. *Apibendrinimo brėžinys*

46 pav. *Urbanistinės koncepcijos brėžinys*

47 pav. *Susisiekimo schema*

48 pav. *Užstatymo schema*

49 pav. *Viešųjų erdvių schema*

50 pav. *Detalizacijos pjūvis*

51 pav. *Funkcinė stočių terminalo schema*

52 pav. *Detalizacijos žemės lygio brėžinys*

53 pav. *Detalizacijos antro lygio brėžiny*s

54 pav. *Požeminio lygio schema*

PAGRINDINĖS SĄVOKOS

Bendrasis (generalinis) planas – tai investicinių procesų mieste, žemės ūkio gyvenvietėse, priemiesčio, poilsio zonose ir kitose teritorijose pagrindinis strateginio planavimo dokumentas. Nustatyta tvarka aprobuotas patvirtintas bendrasis planas yra kaip pagrindas sudarant detaliuosius planus, taip pat specialiuosius kompleksinius transporto projektus, inžinerinės įrangos plėtros, supančios aplinkos apsaugos schemas, žemėnaudos planus ir kt.

Detalusis planas – juridinis dokumentas, nustatantis teritorijos panaudojimo pobūdį ir ribas, jų atskiras dalis ir sklypus pagal funkcinę paskirtį, taip pat reglamentuojančius užstatymo turinio – kompozicinio sprendimo principus viską susiejant su bendraisiais planais.

Detalusis planavimas – savivaldybės teritorijos dalių planavimas žemės sklypo naudojimo ir veiklos jame plėtojimo sąlygoms, teisėms, prievolėms nustatyti, pakeisti arba panaikinti.

Erdvinė struktūra – trimate sistema išreikšti kompoziciniai miesto ir rajono užstatymo ypatumai.

Foninis užstatymo aukštis – vidutinis esamas arba perspektyvinis miesto dalies ar kvartalo užstatymo aukštingumas, nurodytas metrais nuo žemės paviršiaus iki pastatų stogų ar statinių konstrukcijų aukščiausių taškų.

Istorinis miestas – toks urbanistinis darinys, kuris formavosi nuo pat savo kilmės pradžios iki Naujųjų amžių ir turėjo visas miestui būdingas funkcijas. Šis terminas apibūdina pačius miestus, bet neapibrėžia teritorijos.

Istorinis miesto branduolys – tai brandžiausia urbanistikos ir architektūros požiūriais *istorinio miesto* ir *senamiesčio* dalis.

Dažniausiai šią teritoriją ribodavo gynybiniai įtvirtinimai ar gamtinės kliūtys (buvo ir išimčių).

Kompozicinė ašis - atkarpa linijos, organizuojančios erdvę (užstatymą), remiantis tūrių pusiausvyra abiejose jos pusėse; meniškai išraiškinga, gerai apžvelgiama gamtos arba urbanizuoto plano „proskyra“ – magistalė, upė, kranto linija ir pan. Gali sutapti su vizualiąja ašimi, geometrine ašimi, simetrijos ašimi – kryptimi, kurios atžvilgiu reguliariai komponuojamas užstatymas.

Miestovaizdis – struktūrinė miesto dalis, pasižyminti erdvinės ir plano struktūros, užstatymo aukštingumo bei architektūrinio įvaizdžio vienove.

Miestų planavimas- pagal lietuvišką interpretaciją, miestų planavimas reiškia tik urbanizuotų darinių projektavimą. Anglų kalba urban planning reiškia labiau miesto kaip teritorijos zonavimą, plano struktūros formavimą, o urban design labiau siejasi su miesto ansamblių „interjero“, miesto baldų projektavimu, paties miesto traktuote kaip veikiau trimačiu „sudaiktintu“ erdviniu- tūriniu, architektūriniu dariniu.

Panorama – iš tam tikro apžvalgos taško matomas daugiaplanis urbanizuoto ar gamtinio kraštovaizdžio vaizdas.

Plano struktūra – miestą, jo dalį ar kvartalų grupę formuojančio gatvių tinklo kompozicinė sistema; gali būti reguliari, radialinė-žiedinė, linijinė, mišri.

Senamiestis – seniausia *istorinio miesto* zona. Šis terminas nusako teritoriją. Kaip *senamiesčio* sinonimas dar vartojamas terminas *istorinis centras* (terminas vartotas trečiajame Vilniaus senamiesčio regeneracijos projekte).

Siluetas – tolimas kontūrinis užstatymo ar gamtinių elementų vaizdas dangaus skliauto fone.

Suprematizmas – geometrinių abstrakcijų menas, 1913–1915 metais suformuotas rusų tapytojo Kazimiero Malevičiaus.

Teritorijų planavimo dokumentai – bendrieji (generaliniai), specialieji ir detalieji planai, kuriuose raštu ir grafiškai pateikti sprendiniai dėl teritorijų, žemės sklypų ar jų grupių tvarkymo, naudojimo ir apsaugos bei teritorijos vystymo reikmių ir sąlygų.

Urbanistika – (plačiąja prasme) – mokslas apie miestų atsiradimą, istorinę raidą, planavimo ir statybos principus bei metodus.

Urbanistinė kompozicija plačiąja prasme – urbanistinio arba teritorinio planavimo objekto plano meninė organizacija; tikslingas miesto arba jo dalies organizavimo procesas, kurio metu, atsižvelgiant į esamas ir ir siūlomas sąlygas, ieškoma racionaliausio funkcinio, visuomeninio-ūkinio ir architektūrinio- meninio sprendimo. Siauresniąja prasme- tai kompozicinis vyksmas, kurio metu akcentuojamos meninės plastinės vertybės.

Urbanistinė miesto struktūra – miesto struktūrinių elementų(gatvių, kvartalų, aikščių, skverų, susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros objektųir kt.) išsidėstymo ir funkcionavimo ypatumų visuma.

Užstatymo morfotipas – miesto teritorijos elementų (kvartalų, sklypų) užstatymą apibūdinantys požymiai; būna perimetrinis, posesinis, laisvas, mišrus ir kt.

Vizualinis identitetas – saugotina kitur nepasikartojanti istoriškai susiformavusi ar suformuota miesto gamtinių ir antropogeninių elementų visuma, kurianti vietovės individualų įvaizdį.

Vizualiniai ryšiai – nutolusių miesto struktūrinių elementų apžvalgos galimybė.

Vizualinis koridorius – vyraujanti žvilgsnio kryptis, nuo stebėtojo akies iki nepermatomų (neskaidrių) ekranų arba horizonto linijos. Vizualiųjų ašių sankirta, taip pat jas apribojančių ekranų taškai sudaro vizualiuosius mazgus.

Vertikali dominantė – urbanistinę ar gamtinę struktūrą semantizuojantis statinys, ne mažiau kaip du kartus viršijantis vidutinį užstatymo foną.

Vizualinio dominavimo riba – atstumas, už kurio visi struktūriniai elementai suvokiami kaip esantys vienoje plokštumoje.