



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS

URBANISTIKOS KATEDRA

Ernesta Bagužaitė

**M. MAŽVYDO ALĖJOS PRIEIGŲ KLAIPĖDOJE URBANISTINĖ
ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA**

URBAN ARCHITECTURAL CONCEPT OF SURROUNDINGS
OF M. MAZVYDAS AVENUE IN KLAIPEDA

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 621K11001

Urbanistinių kompleksų architektūros specializacija

Architektūros studijų kryptis

Vilnius, 2017

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS

URBANISTIKOS KATEDRA

TVIRTINU

Katedros vedėjas

(Parašas)

doc. dr. Dalia Dijokienė

(Data)

Ernesta Bagužaitė

**M. MAŽVYDO ALĖJOS PRIEIGŲ KLAIPĖDOJE URBANISTINĖ
ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA**

**URBAN ARCHITECTURAL CONCEPT OF SURROUNDINGS
OF M. MAZVYDAS AVENUE IN KLAIPEDA**

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 621K11001

Urbanistinių kompleksų architektūros specializacija

Architektūros studijų kryptis

Vadovas

DOC. DR. EDGARAS NEVIŠKIS

2017-06-08

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

(Parašas)

(Data)

Lietuvių kalbos konsultantas

Regina Linkienė

[Signature]

2017-05-28

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

(Parašas)

(Data)

Vilnius, 2017

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
URBANISTIKOS KATEDRA

Architektūros studijų kryptis

Architektūros studijų programa, valstybinis kodas 62405M102

Urbanistinių kompleksų architektūros specializacija

TVIRTINU

Katedros vedėjas



(Parašas)

doc.dr. D. Dijokienė

(Vardas, pavardė)

2017 m. kovo mėn. 24 d.

(Data)

**BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO
UŽDUOTIS**

2017 m. kovo mėn. 24 d. Nr. 1

Vilnius

Studentui (ei) _____ Ernestai Bagužaiti _____
(Vardas, pavardė)

Baigiamojo darbo tema:

M. Mažvydo alėjos prieigų Klaipėdoje urbanistinė architektūrinė koncepcija

Urban Architectural Concept of Surroundings of M. Mazvydas Avenue in Klaipėda

patvirtinta 2017 m. kovo mėn. 24 d. dekanų potvarkiu Nr. 36 ar.

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2017 m. birželio mėn. 6 d.

BAIGIAMOJO DARBO (TEZIŲ) UŽDUOTIS:

A. ĮVADAS. TYRIMO OBJEKTAS IR PROBLEMATIKA

1. Problema, jos atsiradimo priežastys ir išplitimo laipsnis.
2. Tyrimo objektas ir temos aktualumas.
3. Darbo tikslas ir uždaviniai.
4. Šaltiniai, tyrimų kryptys ir moksliniai darbo metodai.
5. Baigiamojo darbo struktūra.

B. ANALITINĖ – METODINĖ DALIS

1. Linijinio miesto-uosto urbanistinės struktūros fenomenai, jo sudedamųjų dalių sąryšių principai.
2. Alternatyvios klasikinio urbanistinio audinio vystymo paradigmos, jų teorinis pagrindimas ir pritaikymo galimybės bei sąlygos.
3. Daugialygių urbanistinių viešųjų erdvių formavimosi prielaidos.
4. Analogų studija.
5. Analitinės-metodinės dalies išvados ir rekomendacijos.

C. EKSPERIMENTINĖ – TIRIAMOJI DALIS

1. Teisinės bazės įvertinimas (galiojantys projektai, teritorijų planavimo dokumentai).
2. Klaipėdos miesto esamos urbanistinės situacijos įvertinimas, nagrinėjant atskirais teritoriniais lygmenimis (miestas, miesto dalis, pasirinktas/formuotinas ruožas).
3. Klaipėdos Naujamiečio uosto dalies ir žemyninės dalies prieigų apjungimo, daugialygėmis urbanistinėmis struktūromis koncepcija ir jos įtakotos urbanistinių mazgų sistemos plėtojimo galimybės ir alternatyvos.
4. M.Mažvydo alėjos prieigų urbanistinio ruožo plėtros architektūrinė-urbanistinė koncepcija (M 1:2000, M 1:1000).
5. Urbanistinio komplekso išskirtame mazge detalizacija (M 1:500).

D. IŠVADOS. GALUTINĖS MAGISTRO STUDIJŲ TEZĖS

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:

Vadovas

(Parašas)

Užduotį gavau

(Parašas)

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

..... doc. dr. Edgaras Neniškis.....

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

..... Ernesta Bagužaitė

..... (Vardas, pavardė, data)

VG TU
Architektūros fakulteto
Urbanistikos katedros
magistrantūros studijų baigiamojo darbo

M. Mažvydo alėjos prieigų Klaipėdoje urbanistinė architektūrinė koncepcija **Urban Architectural Concept of Surroundings of M. Mazvydas Avenue in** **Klaipėda**

(magistrantas Ernesta Bagužaitė)

P R O G R A M A

1. Baigiamojo darbo tyrimo objektas ir temos aktualumas.

Teritorinis *tyrimo objektas* yra linijiniame Klaipėdos mieste, jos šiaurinėje dalyje, Naujamiesčio išskirtinė erdvė-M.Mažvydo alėja ir jos prieigos.

Klaipėdos miesto, kaip miesto-uosto, raidos sąlygos ilgą laiką priklausė išimtinai nuo uosto raidos tendencijų. Todėl iš istoriškai stačiakampio plano miesto su aiškiai semantizuotomis ir hierarchizuotomis erdvėmis išaugo linijinė struktūra, kurioje net patys miestiečiai sunkiai identifikuoja miesto teritorijas vertybiniu-semantiniu požiūriu. Klaipėdos Naujamiesčio, kaip antro miesto augimo etapa struktūra, jau gerokai skyrėsi nuo Senamiesčio, nes formuota visai kitomis istorinėmis, socialinėmis ir ekonominėmis sąlygomis. Gerokai didesni kvartalai, didesni atstumai tarp pavienių viešųjų urbanistinių erdvių, iš esmės dominuojantis traktas iš senamiesčio į geležinkelio stotį, H. Manto arterija. Tačiau intensyviausiai naudojamai teritorijai tarp Liepų ir S.Daukanto gatvių labai trūko skersinių ryšių, kurie leistų sujungti miesto parką su uosto prieigomis. 1968m suformuota pirmoji Klaipėdos pėsčiųjų gatvė- M.Mažvydo alėja, turėjo spręsti šiuos uždavinius, suaktyvinti miesto audinį. Tačiau, kaip ir dauguma, tuo metu gan dirbtinai kurtų pėsčiųjų gatvių, susidūrė su tomis pat problemomis: nukirsti skersiniai ryšiai, neaiškus aplinkinių teritorijų statusas, struktūriškai nesuformuoti nei pradžios, nei pabaigos urbanistiniai mazgai. Todėl kuriant urbanistinę architektūrinę šios miesto dalies koncepciją, svarbu išvengti minėtų problemų, sukurti sinergetiniu mąstymu pagrįstą urbanistinę koncepciją, kuri integruotų svarbiausius miesto, šios teritorijos, atskirų erdvių fenomenus (pagrindinės linijinio miesto arterijos, transporto mazgai, naujieji urbanistiniai centrai, hosto atvėrimas miestui).

Kiekvienam miestui yra *aktuali* kokybinė jo plėtra, vidinių teritorinių resursų išnaudojimas, išlikusių istorinių,gamtinių elementų puoselėjimas. Tai, tokiam unikaliame istoriniame mieste kaip Klaipėda, verčia siūlyti *naujus, netradicinius urbanistinės plėtros modelius, kurie leistų maksimaliai išsaugoti susiklosčiusį erdvių tinklą, tuo pačiu sutankinant funkcinis rodiklius, didinant teritorijos naudojimo intensyvumą, apjungiant gerokai didesnius arealus (taip dalinant svarbiausiais resursais), sprendžiant keblių klimatinių sąlygų klausimus, formuojant multilygines struktūras, kuriant naujus miesto apžvalgos taškus ir pan.* Todėl M.Mažvydo alėjos ir jos prieigų urbanistinė koncepcija turi būti kuriama vertinant miesto siekį ne tik semantizuoti atskiras teritorijas, bet ir sukurti unikalią erdvinę jų tarpusavio integracijos sistemą, kurią galima traktuoti ir kaip urbanistinį ruožą, išryškinantį miesto unikalumą. "Totalaus miesto" arba megastruktūrų formavimo modelių taikymas įgalintų pasiekti pageidaujamus rezultatus.

2. Darbo tikslas ir uždaviniai.

Pagrindinis darbo *tikslas* – parengti M.Mažvydo alėjos ir jos prieigų architektūrinę-urbanistinę koncepciją.

Šiam tikslui pasiekti darbe keliama tokie *uždaviniai*:

- Įvertinti alternatyvinių urbanistinio audinio plėtos metodų galimumą, naudojant “totalaus miesto”, megastruktūrų paradigmas.
- Išanalizuoti Klaipėdos miesto struktūrinių arterijų, pagrindinių transporto mazgų, “miesto vartų” ir uosto tarpusavio sąryšius centrinėje miesto dalyje.
- Atlikti kontekstualizuotą analogų studiją.
- Atlikti teritorijos istorinę-urbanistinę analizę, įvertinti esamą urbanistinę struktūrą įvairiais aspektais, atlikti gamtinės situacijos tyrimus, urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos vertinimą.
- Nustatyti atskirų morfologinių darinių svarbiausius urbanistinius mazgus, jų hierarchinius ryšius.
- Pasiūlyti ir argumentuoti praplėsto M.Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo miesto centrinėje dalyje suformavimo koncepciją ir vieno iš mazgų jame architektūrinę-urbanistinę detalizaciją.

3. Darbo metodika ir struktūra.

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

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

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

Darbas apima tris teritorinius lygmenis: Klaipėdos miestas (I lygmuo), M.Mažvydo alėjos prieigos Klaipėdos miesto centrinėje dalyje, Naujamiestis (II lygmuo), pasirinkto urbanistinio mazgo architektūrinis-urbanistinis kompleksas (III lygmuo).

4. Detalizuojamas architektūrinis-urbanistinis kompleksas.

4.1. Urbanistinio ruožo, centrinėje Klaipėdos Naujamiesčio dalyje, plėtojimo galimybės ir alternatyvos, jungiant uostą ir rytinį miesto vartų mazgą.

4.2. M.Mažvydo alėjos ir jos prieigų Klaipėdos miesto centrinėje dalyje urbanistinė koncepcija (M 1:2000, M 1:1000).

4.3. Architektūrinio-urbanistinio komplekso detalizacija (M 1:500).

5. Baigiamojo darbo sudėtis.

5.1. Tekstinė dalis.

- Tyrimo objektas, problematika, darbo tikslai ir uždaviniai.
- Analitinė-metodinė dalis (teorinio problemos pagrindo nagrinėjimas, analogų studija).
- Eksperimentinė-tiriamoji dalis (analizė, alternatyvių sprendinių įvertinimas).
- Galutinės magistro studijų tezės.

5.2. Grafinė dalis (8 – 10 planšetų).

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

6. Atsiskaitymo etapai.

Tarpinė peržiūra I – vasario 14 d.; tarpinė peržiūra II – kovo 14 d.; III tarpinė peržiūra – balandžio 11d., BD galutinis išpildymas – gegužės 22 d.- birželio 2 d.; BD įteikimas recenzentui – birželio 6 d..

7. Rekomenduojama literatūra, šaltiniai.

1. Benevolo, L. Europos miesto istorija. Vilnius: Baltos lankos, 1998. 294 p.
2. Burinskienė. Subalansuota miestų plėtra. Vilnius: Technika, 2003
3. Butkus, T. S. Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius: Kitos knygos. 2011.
4. Daniulaitis, G.J. Miestovaizdis ir jo projektavimas. *Urbanistika ir architektūra*, 2003, XXVII tomas, Nr.1, p. 3-11
5. Daunora, Z. J., Kirvaitienė, S., Vyšniūnas, A. Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai. Vilnius: Technika. 2004. 151 p.
6. Dijokienė, D. Urbanistinis istorinių priemiesčių paveldas. Vilnius: Technika, 2009. p. 216.
7. Dringelis, L. Miesto želdynų sistemos formavimas ir gamtinis karkasas. *Urbanistika ir architektūra*, 1997, Nr.2 (24), p. 25-31
8. Franz Oswald F.; Baccini P. Netstatd. Designing the Urban. Birkhauser – Publishers for Architecture, 2003.
9. Gudas, S.; Borisovičiūtė, M. Semantinis miesto vystymosi modelis. Vilnius: Sąvastis. 1992.
10. Juškevičius P. Miestų ir jų susisiekiimo sistemų plėtros harmonizavimas. Habilitacinis darbas. VGTU, Vilnius. 2003.
11. K. Lynch. City sence and city design. Cambridge: The Mit Press, 1990. 853 p.
12. Krier R. Town spaces (Contemporary Interpretations in Traditional Urbanizm), Birkhauser 2003.
13. Trancik, R. Finding lost space. Theory of urban design. 1986.
14. Vanagas, J. Miesto teorija. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla. 2003. 247 p
15. Vyšniūnas, A. Teritorijų konversija kraštovaizdžio ir miestovaizdžio aspektu. *Urbanistika ir architektūra*, 2004, XXVIII tomas, Nr.2, p. 47-57.
16. Šešelgis K. Miestų raida: sąlygos ir rezultatai. Vilnius: Technika, 1996. p. 252.
17. H. Meyer. City and port. International Books, 1999. 432 p.
18. Hölzer Ch. Riverscapes– designing urban embankments. Birkhäuser, 2008. p. 574
19. Frampton Kenneth. Megaform as urban landscape. University of Michigan, A. Alfred Taubman College of Architecture + Urban Planning, 1999-09-01 - 48 psl.

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

Kita rekomenduojama literatūra:

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

Programą sudarė:

BD vadovas doc. dr. Edgaras Neniškis



Vilniaus Gedimino technikos universitetas

Architektūros fakultetas

Urbanistikos katedra

ISBN ISSN

Egz. sk.

Data-....-....

Architektūros studijų programos baigiamasis magistro darbas

Pavadinimas **M. Mažvydo alėjos prieigų Klaipėdoje urbanistinė architektūrinė koncepcija**

Autorius **Ernesta Bagužaitė**

Vadovas doc. dr. **Edgaras Neniškis**

Kalba

lietuvių

Anotacija

Darbe nagrinėjama Klaipėdos Naujamiesčio išskirtinės erdvės M. Mažvydo alėjos ir jos prieigų problematika. Darbo tikslas – sukurti M. Mažvydo alėjos ir jos prieigų urbanistinę - architektūrinę koncepciją, kuri kokybiškai ir pagrįstai integruotų urbanistinį ruožą miesto audinyje. Kokybinei struktūros plėtrai, kuri maksimaliai išnaudotų vidinius teritorinius resursus, didintų užstatymo tankumą, funkcijų ir erdvių integralumą M. Mažvydo alėjos urbanistiniame ruože tiriama alternatyvių urbanistinio audinio plėtros metodų – megastruktūrų ir „totalaus planavimo“ galimybės. Tyrime nagrinėjami netradiciniai urbanistinių erdvių, mazgų formavimo būdai, kuriant atskirų M. Mažvydo alėjos ruožo dalių jungčių sistemą. Atlikus metodinį konteksto tyrimą, siūloma M. Mažvydo alėjos prieigų urbanistinė-architektūrinė koncepcija. Darbo išvadosse pateikiamas koncepcijos pasekmių vertinimas, formuluojama tezė – numatoma M. Mažvydo urbanistinio ruožo ir jo prieigų vystymo kryptis ir metodai.

Darbą sudaro dvi pagrindinės dalys: aiškinamasis raštas ir grafinė dalis. Aiškinamąjį raštą sudaro įvadas, analitinė-metodinė, eksperimentinė-tiriamoji, eksperimentinė-koncepcijos dalys, magistro tezės, paveikslų ir literatūros sąrašai. Grafinės dalies sudėtis – 10 planšetų, kuriuose pateikiama teritorijos urbanistinė koncepcija (M 1:1000) ir prieigos mazgo architektūrinė – urbanistinė koncepcija (M 1:500).

Darbo apimtis – 94 p. teksto be priedų, 73 paveikslai, 40 šaltinių.

Atskirai pridedami darbo priedai.

Prasminiai žodžiai: megastruktūra, daugialygė erdvių sistema, daugiassluoksnė urbanistinė struktūra, daugialygis miestas, alternatyvūs urbanistiniai principai, prieiga, vertikalūs ryšys, urbanistinis ruožas.

Vilnius Gediminas Technical University
Architecture faculty
Urban design department

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

Architectural study programme master thesis

Title: Urban architectural concept of surroundings of M. Mažvydas avenue in Klaipėda

Author **Ernesta Bagužaitė**

Academic supervisor **doc. dr. Edgaras Neniškis**

Thesis language

☒ Lithuanian

☐ Foreign (English)

Annotation

The main object of the thesis is integration of M. Mažvydas avenue and its access nodes in urban structure of downtown in Klaipėda. The main task of the project is to create urban-architectural concept of surroundings of M. Mažvydas avenue, which includes qualitative urban structure development, using existing territorial resources, increasing density and integrity of functions and urban spaces. The focus of the project is alternative urban structure development principles, including megastructure and total planning as a method to connect different elements of urban fabric in system. The urban-architectural concept of the avenue based on methodical research of site problematics and context. Final thesis includes evaluation of proposed urban architectural concept consequences, methods and principles of urban structure development.

Structure of the project consists of research-explanatory paper and graphical part. Structure of research paper: introduction, analytical-methodical, analysis, concept parts, conclusions, references. Thesis consists of 94p. text without appendixes, 73 pictures, 40 references. Graphical part consists of 10 presentation boards with urban concept of the territory (scale 1:10000) and architectural-urban concept of M. Mažvydas avenue access node.

Keywords: megastructure, alternative urban design principles, multilevel city, multilevel urban spaces, multilayer urban structure, access node, vertical connection, urban sector.

Vilniaus Gedimino technikos universiteto egzaminų
sesijų ir baigiamųjų darbų rengimo bei gynimo
organizavimo tvarkos aprašo 2011–2012 m. m.
2 priedas

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ERNESTA BAGUŽAITĖ

(Studento vardas ir pavardė, studento pažymėjimo Nr.)

ARCHITEKTŪROS

(Fakultetas)

ARCHITEKTŪRA, Ukamf-15

(Studijų programa, akademinė grupė)

**BAIGIAMOJO DARBO (PROJEKTO)
SĄŽININGUMO DEKLARACIJA**

2017 m. birželio 6 d.

(Data)

Patvirtinu, kad mano baigiamasis darbas (projektas) tema „M. Mažvydo alėjos prieigų
Klaipėdoje urbanistinė architektūrinė koncepcija“

patvirtintas 20 17 m. Kovo 24 d. dekanu potvarkiu Nr. 36, yra
savarankiškai parašytas. Šiame darbe (projekte) pateikta medžiaga nėra plagijuota. Tiesiogiai ar
netiesiogiai panaudotos kitų šaltinių citatos pažymėtos literatūros nuorodose.

Parenkant ir įvertinant medžiagą bei rengiant baigiamąjį darbą (projektą), mane konsultavo
mokslininkai ir specialistai: lekt. Regina Žukienė

Mano darbo (projekto) vadovas doc. dr. Edgaras Neniškis

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


(Parašas)

ERNESTA BAGUŽAITĖ

(Vardas ir pavardė)

TURINYS

1	Įvadas.....	1
1.1.	Darbo tema ir jos aktualumas	1
1.2.	Darbo problema	2
1.3.	Darbo objektas	3
1.4.	Darbo tikslas	3
1.5.	Darbo uždaviniai.....	3
1.6.	Sąvokos.....	4
1.7.	Darbo metodologija	5
2.	ANALITINĖ – METODINĖ DALIS.....	7
2.1.	Linijinio miesto koncepcija. Jos vystymo galimybės Klaipėdos Naujamiesčio urbanistiniame audinyje.....	7
2.2.	Uosto teritorijų miesto centrinėje dalyje konversijos, regeneracijos principai ir strategijos.....	9
2.2.1.	Uostų raida ir tipologija.....	9
2.2.2.	Konvertuojamų uosto teritorijų regeneracijos principai pagal Europos uostamiesčių praktiką.....	12
2.2.3.	Uosto teritorijos Klaipėdos istorinėje dalyje vystymo galimybės	14
2.3.	Urbanistinio audinio urbanistinių erdvių, mazgų, jungčių, ir gamtinių elementų sistemos formavimo principai	15
2.3.1.	Miesto mazgų ir jungčių sistema	15
2.3.2.	Erdvė kaip jungtis tarp urbanistinio audinio struktūrinių elementų	18
2.3.3.	Alėjos erdvės urbanistinės savybės	19
2.4.	Alternatyvūs klasikinio urbanistinio audinio vystymo metodai, jų pritaikymo galimybės.....	21
2.4.1.	Daugialygio miesto idėjos prielaidos ir vystymasis	22
2.4.2.	Alternatyvių miesto struktūrų tipai.....	25
2.4.3.	Megastruktūrų aktualumas ir pritaikymas šiuolaikinio miesto kitimo procesuose	28

2.5.	Megastruktūrinių urbanistinių koncepcijų analogų tiriamoji studija.....	32
2.6.	Išvados	47
3.	EKSPERIMENTINĖ - TIRIAMOJI DALIS	49
3.3.	Galiojančių dokumentų, teritorijų planavimo projektų įvertinimas.....	49
3.3.1.	Šiuolaikinio miesto plėtros galimybės istorinėse miesto dalyse. Nekilnojamojo kultūros paveldo dokumentų tiriamoji studija	49
3.3.1.1.	Istorinę miesto dalį reglamentuojantys dokumentai.....	51
3.3.1.2.	Klaipėdos Naujamiesčio vertingosios istorinės savybės	52
3.3.2.	Klaipėdos Naujamiesčio aktualūs urbanistiniai procesai pagal Klaipėdos bendrojo plano stebėseną.....	54
3.3.3.	Klaipėdos Naujamiestyje galiojantys planavimo dokumentai.....	55
3.4.	Klaipėdos miesto modelio analizė	56
3.4.1.	Klaipėdos miesto struktūrinės dalys ir galimos urbanistinės plėtros kryptys.....	56
3.4.2.	Aukštybinių pastatų išsidėstymo mieste alternatyvos ir jų įtaka istorinės dalies siluetui	59
3.5.	Naujamiesčio urbanistinio audinio analizė	64
3.5.1.	Naujamiesčio urbanistinės struktūros kokybė ir problematika.....	64
3.5.2.	Siūlomas Naujamiesčio urbanistinės struktūros modelis	66
3.6.	M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo struktūros analizė ir potenciali vystymo kryptis	73
3.7.	Išvados	75
4.	EKSPERIMENTINĖ – KONCEPCIJOS DALIS	76
4.3.	M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo urbanistinė-architektūrinė koncepcija.....	76
4.3.1.	Urbanistinių mazgų ir jungčių tūrinė – erdvinė koncepcija	81
4.4.	M. Mažvydo alėjos prieigos iš S. Šimkaus gatvės mazgo detalizacija.....	83
4.4.1.	Tūrinė - erdvinė koncepcija.....	84
4.4.2.	Komplekso struktūra	85
4.5.	M. Mažvydo alėjos prieigų urbanistinės-architektūrinės koncepcijos pasekmių vertinimas	87

5. Magistro studijų tezė	89
6. Nuorodos	90
7. Paveikslų sąrašas	92
8. Papildoma grafinė informacija	95

1 Įvadas

1.1. Darbo tema ir jos aktualumas

Tyrimo tema – Klaipėdos Naujamiesčio išskirtinės erdvės M. Mažvydo alėjos ir jos prieigų urbanistinė-architektūrinė koncepcija. Darbe nagrinėjama Klaipėdos Naujamiesčio urbanistinė struktūra, kaip pasirinktos teritorijos kontekstas, ir M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo, esančio tarp S. Daukanto, Liepų gatvių ir uosto, plėtros galimybės, formuojant šiuolaikinio miesto centro ašį. Darbo temą galima išskaidyti į aspektus, atsižvelgiant į M. Mažvydo urbanistinį ruožą sudarančias struktūrines urbanistinio audinio dalis: uostą, istorinę dalį, miesto centro dalį, parką ir transporto mazgą. Tiriamos šių struktūrinių dalių charakteristikos, jų vystymo principai, tarpusavio jungčių ir erdvių sistemos formavimas.

Klaipėdos Naujamiestis – potenciali miesto centro vieta su išlikusia vertinga istoriškai susiklosčiusia urbanistinio audinio dalimi. Šiuolaikiniame miesto centre kintant funkcijoms, kinta ir pati urbanistinė struktūra. Istorinėje miesto dalyje, kuri tampa šiuolaikinio miesto centru kyla disonansas – reikalingos naujos miesto centro funkcijos su joms būdinga forma, tačiau svarbu išsaugoti vertingą istoriniais laikotarpiais susiklosčiusią urbanistinę struktūrą. Naujų funkcijų integravimui ir naujų struktūrų atsiradimui M. Mažvydo alėjos urbanistiniame ruože tiriama alternatyvių klasikinio urbanistinio audinio plėtros metodų – megastruktūrų ir „totalaus planavimo“ galimybės. Tyrime nagrinėjami netradiciniai urbanistinių erdvių, jų jungčių metodai, kuriais būtų formuojama atskirų teritorijų tarpusavio integracijos sistema, išryškinamas Klaipėdos Naujamiesčio unikalumas. Alternatyvios klasikinio urbanistinio audinio vystymo priemonės leistų išsaugoti unikalią istoriškai susiklosčiusią Klaipėdos istorinės miesto dalies struktūrą bei integruoti miesto centrui reikalingas funkcijas.

Klaipėdos miesto centras negali būti gyvybingas tik išlikusioje urbanistinėje struktūroje. Funkciniu aspektu urbanistiniame audinyje reikalinga nauja pastatų tipologija, naujos urbanistinės erdvės, infrastruktūros, uosto pokyčiai, o paveldo atžvilgiu svarbu išsaugoti vertingą istoriškai susiklosčiusį gatvių ir erdvių tinklą, kvartalų struktūrą. Naujamiestyje reikalinga urbanistinės struktūros kokybinė plėtra, kuri maksimaliai išnaudotų vidinius teritorinius resursus, didintų užstatymo tankumą, funkcijų ir erdvių integralumą, todėl M. Mažvydo alėjos integracija Naujamiesčio urbanistiniame audinyje alternatyviomis urbanistinės plėtros priemonėmis yra aktuali tema.

1.2. Darbo problema

Klaipėdos Naujamiesčio ir M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo struktūra nėra pakankamai išvystyta, kad taptų gyvybinga miesto centro terpe. Naujamiesčio urbanistiniame audinyje trūksta erdvių integralumo ir hierarchijos, ryšių tarp gamtinių miesto elementų. Potenciali uosto teritorija nefunkcionuoja miesto gyventojų poreikiams, jungtis tarp įvažiavimo į miestą ir uosto neišvystyta. Naujamiestyje kvartalų dydžiai ir struktūra disonuoja – t.y. stambiuose kvartaluose nesuformuotas užstatymas, plotai skiriami negyvybingiems želdynams. Erdviniai kanalai neturi akcentuotų mazgų, o viešosios erdvės nėra įprasminotos formantais.

Naujamiesčio urbanistinės struktūros problema atsispindi ir M. Mažvydo alėjos prieigose. M. Mažvydo alėja, kaip ir kitų miestų 7 deš. atsiradusios pėsčiųjų alėjos, turėjo veikti kaip miesto centro funkcijų aktyvinimo priemonė, tačiau dirbtinai suformuota pėsčiųjų gatvė nebuvo tinkamai integruota Naujamiesčio audinyje. Nors nuo 1967 m. kuriama pėsčiųjų alėja per karo metu išgriautus kvartalus Rūpesčių ir Kiemų gatvėse, jungė buvusias miesto kapines (Skulptūrų parką) ir Kuršių bei Jūros skverus, alėjos pradžios ir pabaigos taškai buvo neakcentuoti. M. Mažvydo alėjos užstatymo struktūra buvo komplikauta, kai netolygią posesijų struktūrą bandyta koreguoti tipiniais gyvenamaisiais pastatais (Butkus 2015). Pėsčiųjų erdvė atkirto iki tol veikusiais skersines gatveles, todėl šiuo metu jos labiau funkcionuoja kaip įvažiavimai ir automobilių stovėjimo vietos, nei aktyvios urbanistinės jungtys. M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo struktūra, su atsiradusiomis deformacijomis po II-ojo pasaulinio karo nekuria erdvinių jungčių sistemos, nėra pereinamųjų erdvių tarp struktūrinių dalių, todėl ruožas yra fragmentuotas.

Keliamas probleminis klausimas, kokiais principais M. Mažvydo alėjos ruožas taptų suformuotu miesto audinio elementu su įprasmintomis prieigomis ir akcentais, išvystytais jungtimis su kitomis miesto viešosiomis erdvėmis bei pagrindine miesto urbanistine vertybe – uostu. Kita aktuali problema – šiuolaikinio miesto centro funkcijų integracija. Kaip integruoti šiuolaikines miesto centro funkcijas kartu su joms reikalinga materialia forma istorinėje miesto dalyje ir kaip kartu išsaugoti vertingąsias urbanistinės struktūros savybes?

Klaipėdos Naujamiesčio, kartu ir M. Mažvydo alėjos ruožo, urbanistinės struktūros problematika yra aktuali – reikalingas kokybinis urbanistinio audinio vystymas. Svarbu atsižvelgti į minėtas M. Mažvydo alėjos urbanistinės struktūros ir jos konteksto problemas, jas sprendžiant sukurti urbanistinę-architektūrinę koncepciją, kuri pagrįstai integruotų naujus urbanistinius elementus kelių kontekstų: miesto dalies, teritorijos, erdvių – lygmenyse. Urbanistinėje-architektūrinėje koncepcijoje turėtų būti atsižvelgta į formuotinus vertingus erdvinius ryšius, uosto

atvėrimą miesto centrui galimybę, pagrindines miesto arterijas ir transporto mazgus, gamtinių elementų ir erdvių jungtis.

1.3. Darbo objektas

M. Mažvydo alėjos erdvė ir jos prieigos Klaipėdos Naujamiesčio kontekste.

1.4. Darbo tikslas

Darbo tikslas – sukurti M. Mažvydo alėjos ir jos prieigų urbanistinę - architektūrinę koncepciją, kuri kokybiškai ir pagrįstai integruotų urbanistinį ruožą miesto audinyje.

1.5. Darbo uždaviniai

Siekiant sukurti argumentuotą M. Mažvydo alėjos urbanistinę – architektūrinę koncepciją, keliami šie uždaviniai:

1. Sudaryti teorinį pagrindą M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo koncepcijai, įvertinant alternatyvias urbanistinio audinio vystymo galimybes:

- a) Ištirti teoriją, susijusią su Klaipėdos miesto ir uosto kontekstu;
- b) Išanalizuoti linijiniam miestui būdingas urbanistinės struktūros savybes, uosto ir miesto sąryšį;
- c) Suformuoti urbanistinio audinio mazgų, jungčių ir urbanistinių erdvių sistemos, gamtinių elementų formavimo principus;
- d) Išnagrinėti megastruktūrų, „totalaus miesto“ kaip urbanistinio audinio struktūrizavimo priemonių teoriją ir praktiką. Suformuluoti pagrindines jų vystymo prielaidas ir principus;
- e) Atlikti kontekstualią analogų studiją, kuriais remiantis būtų suformuluotos pagrindinės urbanistinio audinio vystymo tendencijos.

2. Atlikti nagrinėjamos teritorijos kontekstų urbanistinę analizę

- a) Įvertinant galimą vystomos M. Mažvydo alėjos koncepcijos kryptį miesto atžvilgiu;
- b) Nustatyti pagrindines Klaipėdos miesto arterijas ir mazgus;
- c) Ištirti pagrindinius Naujamiesčio raidos etapus M. Mažvydo alėjos urbanistinės struktūros atžvilgiu;
- d) Įvertinti Naujamiesčio esamą urbanistinę, erdvinę struktūrą ir jos problematiką;
- e) Įvertinti Naujamiesčio ir M. Mažvydo alėjos urbanizuoto kraštovaizdžio savybes;
- f) Nustatyti praplėsto M. Mažvydo alėjos aktualios teritorijos urbanistinei koncepcijai ribas;
- g) Suformuoti gaires urbanistinei - architektūrinei koncepcijai.

3. Pasiūlyti argumentuotą praplėsto M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo Naujamiestyje urbanistinę koncepciją:

- a) suformuoti urbanistinių erdvių sistemą,
- b) pasiūlyti erdvinę- tūrinę užstatymo struktūrą.

4. Pasiūlyti M. Mažvydo alėjos vienos iš prieigų mazgo argumentuotą architektūrinę – urbanistinę detalizaciją:

- a) Suformuoti tūrinę – erdvinę kompoziciją, kuri atitiktų pasiūlytos praplėsto M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo koncepcijos teiginius;
- b) Suprojektuoti kompleksų vidinę erdvinę struktūrą;
- c) Įvertinti detalizuoto komplekso įtaką miesto centrinės dalies struktūrai.

5. Įvertinti M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo ir prieigos mazgo urbanistinių - architektūrinių koncepcijų įtaką ir pasekmes Naujamiesčio urbanistiniam audiniui.

1.6.Sąvokos

- **Planinė organizacija** – atitinkamai sutvarkytas materialiujų erdvės elementų išsidėstymas (Vanagas 2003).
- **Struktūra** – tarpusavio ryšių būdas. Miesto atžvilgiu tai scheminis teritorijos sutvarkymo modelis, atskleidžiantis svarbiausių apgyvendintos erdvės elementų tarpusavio išsidėstymo ypatumus, jų ryšį bei santykius (Vanagas 2003). Struktūros aspektu tiriama centro teritorija kaip miesto audinio dalis, jos tūriniai ir erdviniai ypatumai, atskirų dalių sąryšiai (uosto, alėjos, erdvės, kvartalų). Darbe taip pat tiriami alternatyvūs struktūrizavimo metodai – megastruktūros miesto audinyje, jų ryšys su esamu miesto audiniu.
- **Reprezentatyvi miesto centro teritorija** - teritorija suformuota apsaugotų vertingų urbanistinių elementų bei nauja urbanistine struktūra, kurią sudaro aukštos kokybės architektūra (Dijokienė 2009) . Miesto centras laikoma viena gyvybingiausių miesto dalių, kuri turi didelę reikšmę miesto įvaizdžiui ir identitetui. Miesto centre formuojama funkcionuojančių miesto viešųjų erdvių sistema. Centro struktūra, ribos, forma ir charakteris priklauso nuo urbanistinio vystymosi ypatybių ir miesto formavimosi proceso. Nagrinėjama Klaipėdos centrinės istorinės dalies – Naujamiesčio urbanistinė struktūra, miesto centro tankinimo galimybės, užstatymo intensyvumo didinimas. Darbe siekiama

sukurti urbanistinę – architektūrinę koncepciją, kuri formuotų reprezentatyvų miesto centrą.

- **Megastruktūra** – 7 deš. paplitusi miesto koncepcija, kuria miestas suvokiamas ne kaip atskirų elementų struktūra bet kaip vienas pastatas arba tarpusavyje susietų sudėtinių elementų struktūra. Megastruktūra siejama su futuristinėmis save palaikančio, paralelaus, alternatyvaus miesto idėjomis. Miesto urbanistinės struktūros atžvilgiu, gali būti suvokiama kaip rėmas, prie kurio gali prisijungti infrastruktūra, ant kurio gali plėstis miestas, į kuri gali integruotis atskiri urbanistiniai vienetai. Megastruktūros koncepcijos idėjas lėmė pokario miestų problemos – laisvo planavimo nesėkmė, poreikis prisitaikyti prie sparčiai besikeičiančio, modernėjančio visuomenės gyvenimo būdo. Aktualios buvo urbanistinės struktūros pokario pokyčių problemos, todėl imta svarstyti apie modulinę, atsikartojančių elementų struktūrinį tinklą, prie kurio galėtų prisijungti mažesnio mastelio urbanistiniai elementai. Šiuolaikiniam miestui megastruktūros urbanistiniame audinyje taip pat aktualios. Augančios globalios problemos: klimato kaita, darbuotojų užimtumas, neproporcingas gyventojų skaičius mieste t.y. vienu miestų greita urbanizacija, kitų – dispersija, skatina ieškoti urbanistinių priemonių, kurios formuotų kompaktišką, tankiai susietą, tvarų miestą. Svarbios tampa daugialygės miestų struktūros, kurios jungia vidines ir atviras urbanistines erdves, urbanistinius elementus į kompaktišką tinklą.

1.7. Darbo metodologija

Baigiamojo darbo struktūra pagrįsta principu nuo visumos prie detalės, palaipsniui suformuojant kiekvienai darbo daliai teorinį, analitinį pagrindą bei gaires. Pagrindinės darbo dalys: įvadas – darbo problematika ir jos aktualumas, analitinė – metodinė, eksperimentinė – tiriamoji, ir eksperimentinė – koncepcijos. Darbo dalyse svarbūs keli teritoriniai lygmenys: Klaipėdos miesto, miesto dalies – Naujamiesčio, teritorijos – M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo ir mazgo – alėjos prieigos.

Analitinėje - metodinėje dalyje nagrinėjama M. Mažvydo alėjos integracijos Naujamiesčio urbanistinės struktūros, uostamiesčio kontekste problematika, jos sprendimo būdai, taikant mokslinės literatūros, teorijos ir teorinių modelių teiginius. Tyrimo duomenys pateikiami, analizuojant istorinius, literatūrinius, statistinius, kartografinius šaltinius. Teoriniu tyrimo pagrindu paaiškinami tyrimo principai ir pagrindinės sąvokos, atliekama literatūros šaltinių, mokslinių straipsnių, teorijos analizė bei analogų studija. Šaltiniai skirstomi pagal problematiką – susiję su urbanistinio audinio kontekstu, klasikiais urbanistinio audinio formavimo principais ir alternatyviomis megastruktūrų paradigmomis.

Nagrinėjama problematika apima linijinio miesto modelio bruožus, kurie galėtų atspindėti urbanistinėje koncepcijoje, miesto centro vystymąsi uostamiesčio kontekste, istorinių miesto dalių saugojimo tendencijas, vystantis šiuolaikiniam miesto centrui, gamtinių elementų integraciją. Nagrinėjamos miesto erdvinės struktūros ir jungčių sistemos koncepcijos ir principai bei alternatyvių tradiciniam urbanistiniam planavimui koncepcijų teorijos. Analogai atrenkami pagal suformuluotus kriterijus ir nagrinėjami aktualiais aspektais. Teorinės dalies išvadose pateikiamos problematikos sprendinių tendencijos ir strategijos.

Eksperimentinėje-tiriamojėje dalyje atliekama urbanistinės struktūros analizė, pateikiamos urbanistinės koncepcijos gairės. Darbe nagrinėjamos Mažvydo alėjos prieigų urbanistinio ruožo urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijos priemonės miesto, Naujamiesčio ir pačios teritorijos kontekstuose. Pagrindiniai tyrimo aspektai yra teritorijos aukštingumas - dominantės, silueto formavimo pasekmės miesto panoramose; erdvinė-tūrinė miesto mazgų jungčių sistema, užstatymo morfostruktūra bei gamtinių elementų jungčių sistema.

Eksperimentinėje-tiriamojėje dalyje kompoziciniais aspektais nagrinėjami teritoriniai lygmenys: miesto kontekstas, Naujamiestis ir Mažvydo alėjos urbanistinis ruožas. Tiriama pagal šiuos aspektus:

- Urbanistinės erdvės:
 - a) Miesto lygmenyje - erdvinių kanalų vystymo kryptys;
 - b) Naujamiesčio – urbanistinių erdvių ir erdvinių kanalų jungtys;
 - c) Alėjos urbanistinis ruožas – erdvinė – tūrinė struktūra, ruože esančių erdvių tipai, erdvių kokybė (suformuotos, nesuformuotos).
- Užstatymo morfostruktūra
 - a) Miesto struktūrinės dalys;
 - b) Naujamiesčio miestovaizdžiai;
 - c) M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo struktūrinės dalys.
- Aukštingumas
 - a) Miesto lygmenyje aukštybinių pastatų zonų išsidėstymo koncepcijos alternatyvos;
 - b) Aukštybinių pastatų išsidėstymo miesto centre koncepcija, vizualiai jautrios zonos;
 - c) M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo aukštingumo ir dominančių išsidėstymo koncepcija.
- Gamtinė morfostruktūra
 - a) Miesto lygmenyje - gamtinių elementų jungčių kryptys;
 - b) Naujamiesčio žaliųjų traktų ir erdvių tinklas;
 - c) M. Mažvydo urbanistinio ruožo gamtinių elementų sistema teritorijoje: žaliųjų ruožo dalių, ryšių su parku sistema.

Eksperimentinėje-koncepcijos dalyje suformuojama urbanistinė-architektūrinė koncepcija, paaiškinami ir argumentuojami sprendiniai, pasiūloma M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo prieigos mazgo detalizacija.

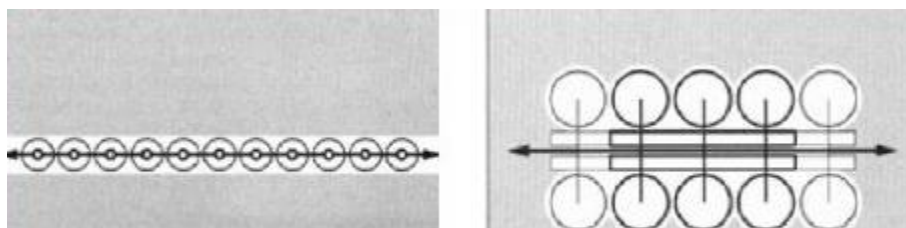
Darbo išvadose pateikiamos M. Mažvydo urbanistinio ruožo urbanistinės-architektūrinės koncepcijos pasekmių vertinimas. Formuluojama tezė – teorija, kuri preliminariai nusako priežastinius ryšius ir dėsnius, pagal kuriuos numatoma M. Mažvydo urbanistinio ruožo ir jo prieigų vystymo kryptis ir metodai (Kardelis 2002). Tezė formuluoja argumentus alternatyvios urbanistiniam audiniui struktūros atsiradimui, paaiškina jos veiksmingumą alėjos integracijai.

2. ANALITINĖ – METODINĖ DALIS

2.1. Linijinio miesto koncepcija. Jos vystymo galimybės Klaipėdos Naujamiesčio urbanistiniame audinyje

Klaipėdos miesto struktūra yra artima linijinio miesto modeliui. Miestas išsidėstęs lygiagrečiai kranto linijai, miesto linijinę struktūrą pabrėžia išilginės ašys, pagrindinėje miesto ašyje išsidėstę miesto pcentriai. Aiški miesto koncepcija yra vertybė – ją išgryninus galima suformuoti aiškias miesto, kartu ir jos dalių plėtros kryptis. Nagrinėjamoje teritorijoje turėtų atsispindėti linijinio miesto bruožai, todėl tiriama tokio miesto modelio charakteristika.

Linijinio miesto koncepcija pagal H. Frejū (Frey 1999) – tai dinamiškesnis miesto modelis nei branduolinis miestas. Linijinio miesto pagrindinis bruožas – augimas lygiagrečiai transporto arterijoms, kuriose ties intensyviais transporto mazgais išdėstyti pagrindiniai urbanistiniai mazgai. Idealaus linijinio miesto modelis neturi centrinio branduolio – visos miesto funkcijos yra vienodai nutolusios nuo pagrindinio miesto trakto, koncentriškai išsidėsčiusios mazguose. Linijinio miesto struktūrai būdinga žaliaji juosta miesto pakraštyje, kuri lengvai pasiekiami pėsčiųjų skersinėmis gatvėmis. Tokio miesto modelio plėtra galima dviem pagrindinėmis kryptimis: urbanizuotos teritorijos galuose, kai išlaikoma linijinė struktūra, arba miesto tankinant miesto vidinę struktūrą. (Frey 1999) Pastaroji kryptis aktuali M. Mažvydo alėjos teritorijos – urbanistinio ruožo vystymui, tankinant užstatymą, formuojant urbanistinius mazgus greta pagrindinių arterijų – H. Manto, Naujojo Uosto gatvių, transporto mazgo ties įvažiavimu į Naujamiestį. Pasak JAV urbanisto L.



1 pav. Linijinio branduolinio miesto shema pagal H. Frey

Hilberseimerio, linijinė urbanistinė struktūra palanki pėsčiųjų traktų – alėjų su išdėstytomis komercinės, paslaugų ir gyvenamosiomis funkcijomis vystymui, mažina priklausomybę nuo transporto.

Linijinio juostinio miesto koncepciją papildo linijinio branduolinio miesto modelis. Toks miesto modelis sujungia dinamiško (linijinio) ir kompaktiško (branduolinio) miestų privalumus: miestas gali nevaržomai plėstis, neprarasdamas originalios struktūros; magistralės tiesimas per miesto centrus yra efektyvus viešajam transportui; miesto struktūra kiekviename statybos etape yra užbaigta (Vanagas 2003).

Galima suformuluoti pagrindinius linijinio miesto bruožus:

- a) Miesto augimas lygiagrečiai transporto ar kelioms miesto linijoms;
- b) Miesto mazgai išdėstyti tokiam trakte ties intensyviais transporto mazgais;
- c) Visos miesto funkcijos yra vienodai nutolusios nuo pagrindinio miesto trakto, koncentriškai išsidėsčiusios mazguose;
- d) Žalioji juosta miesto pakraštyje, kurią pėstieji lengvai pasiektų skersinėmis gatvėmis;
- e) Plėtra galima urbanizuotos teritorijos galuose, išlaikant linijinę struktūrą arba miesto vidinės struktūros tankinimas;
- f) Mažina priklausomybę nuo transporto, išdėstytos komercinės, paslaugų ir gyvenamosios zonos gali vystyti pėsčiųjų traktus;
- g) Linijinio miesto koncepcija labiau reali, kai struktūra jungiami miestai ar miestų centrai – formuojama makro-struktūra (Frey 1999).

Klaipėdos miestas sovietmečiu įgijo linijiniam miestui būdingą struktūrą, vystydamasis palei Kuršių marios. Taikos prospektas, išėjęs iš Herkaus Manto gatvės, turėjo tapti pagrindine šios struktūros ašimi – linijiniu centru, tačiau nesusiformavus kompaktiškiems centrams palei šią ašį ir kokybiškai erdvinei struktūrai, palaipsniui mažėjęs gyventojų tokiu centru ši gatvė netapo.

Linijinio miesto struktūros vystymas Klaipėdos Naujamiestyje galimas formuojant H. Manto gatvės erdvinį kanalą, kuriant jame mazgus. Mazgus kertančios skersinės gatvės sukurtų jungtis tarp miesto erdvių ir H. Manto gatvės - būtų išvystyta Naujamiesčio urbanistinių erdvių sistema. Galimas ir miesto žaliosios juostos formavimas miesto pakraštyje, jungiant Skulptūrų parką, Danės upės pakrantę ir Trinyčio ežerą. Linijinio miesto struktūros koncepcija Naujamiestyje galėtų apimti tris pagrindinius traktus ir jungtis tarp jų: greta uosto formuojama pėsčiųjų zona, jungianti Šiaurinio rago teritoriją, senąją priplauką, piliavietę; H. Manto gatvės erdvinis kanalas su jame išvystytais mazgais; žalioji juosta nuo Trinyčio ežero per Skulptūrų parką,

stoties link. Šioje koncepcijoje M. Mažvydo alėjos urbanistinis ruožas veiktų kaip skersinė jungtis tarp trijų pagrindinių arterijų.

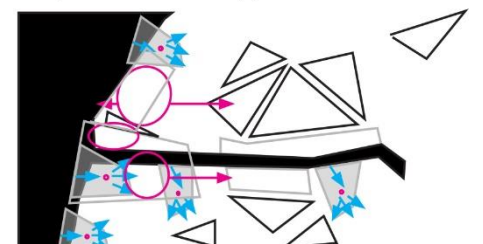
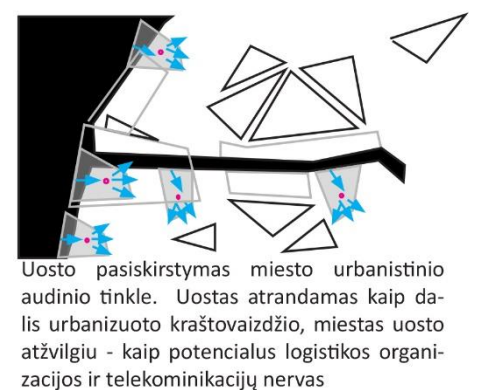
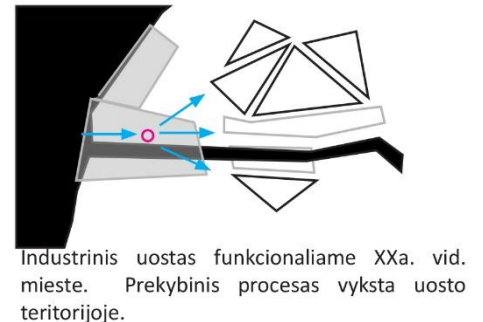
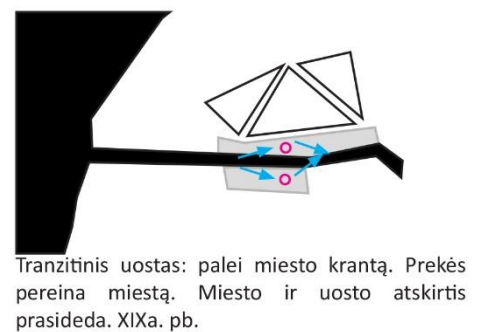
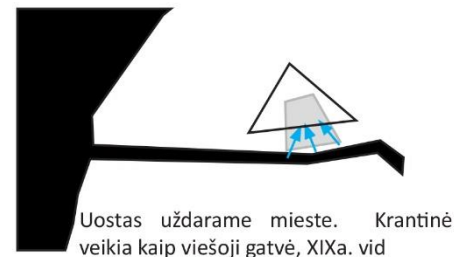
2.2. Uosto teritorijų miesto centrinėje dalyje konversijos, regeneracijos principai ir strategijos

M. Mažvydo alėja veikia kaip skersinė jungtis – atkarpa uosto link. Tyrime išvelgiama galimybė tęsti alėjos erdvinį kanalą iki uosto, kaip potencialią jungtį tarp miesto ir Kuršių marių. Tokioje koncepcijoje svarbus aspektas – senojo uosto teritorijos regeneracija. Iš Klaipėdos Naujamiesčio uosto teritorijos iškėlus industrinę uosto veiklą, atsirastų galimybė sukurti Naujamiesčio urbanistinių erdvių ryšius su Kuršių mariomis, tačiau reikalinga aiški urbanistinės struktūros koncepcija.

2.2.1. Uostų raida ir tipologija

Uosto krantinės urbanistinės struktūros vystymas turi įtakos miesto ekonominiam augimui bei padeda sukurti miesto viešųjų erdvių gyvybingumą. Europos uostamiesčių viena svarbiausių urbanistinės plėtros strategijų yra centrinės miesto dalies uosto deindustrializacija, regeneracija, kai industrinė uosto veikla iškeliamą iš miesto centro, atiduodant uosto teritoriją centrui būdingoms kultūrinei, komercinei ir turizmo funkcijoms. Tyrime aktualūs metodai, kuriais senojo uosto industrinės teritorijos gražinamos miesto reikmėms. Jos gairėms suformuluoti toliau nagrinėjama uosto ir miesto centro sąryšis istorinės raidos, tipologijos aspektais.

Uosto ir miesto santykį raidos etapuose apibūdina H. Meyeris (Meyer 1999). Pagal H. Meyerį (Meyer 1999) būtų galima išskirti šiuos uosto vystymosi etapus:



2 pav. Uosto raidos stadijos pagal H. Meyerį

A - Miestas kuriasi lygiagrečiai kranto linijai saugiu stichijoms atstumu. Miestas juosiamas apsaugine siena;

B - Miestas plečiasi lygiagrečiai kranto linijai, uosto ir miesto ryšys nesuformuotas;

C - Urbanizuojama uosto teritorija, naikinama miesto siena;

D - industrinių teritorijų kūrimasis uoste, uosto infrastruktūros formavimas;

E - šiuolaikinės uosto tendencijos miesto istorinėje dalyje – deindustrializacija.

Išskirtais etapais skiriasi uosto reikšmė urbanistinėje struktūroje. Pirmajame etape uostas veikia tik lokaliai – miesto prekyvietė, mainų vieta. Galima teigti, jog pirmajame etape uostas aktyviai veikė miesto poreikiams. Antrajame etapas – tranzitinio uosto kūrimosi laikotarpis, kuriame uostas suvokiamas kaip miesto urbanizuoto kraštovaizdžio dalis. Šiame uosto raidos etape reikalingas viešųjų erdvių struktūros, didesnio mastelio infrastruktūrinių elementų integravimas urbanistiniame audinyje. Vėliau, dėl augančio mobilumo ir industrializacijos uoste ima dominuoti nebe susisiekimo funkcija, o industrinė. Tai reiškė, jog uostas tampa mažiau vertingas miesto atžvilgiu, industriniai kompleksai ima kurtis toliau nuo miesto - auga miesto ir uosto atskirtis. Kitame uosto raidos etape, uosto funkcija pasiskirsto visame mieste - miestas praranda kompaktišką urbanistinio tinklo formą. Šiuolaikinė uosto vystymo tendencija atsigręžia į senojo uosto vietas - jos laikomos potencialiomis naujo urbanizuoto kraštovaizdžio dalimis, Atsiranda galimybė integruoti miesto centro funkcijas – tai aktualu Naujamiesčio uosto teritorijai.

J. Birdas sukūrė iki šiol aktualų *Anyport* (liet. bet kuris uostas) modelį (Bird 1963), apibūdinamas kaip bet kuris, arba tipinis, uostas vystėsi ir kito. Tirdamas Didžiosios Britanijos uostų raidą, jis išskyrė uosto pagrindinius vystymosi etapus:

1. Uostas raida prasideda nuo įsikūrimo, kuris priklausė nuo geografinių sąlygų. Uostas kūrėsi labiausiai nuo jūros atitolusiame laivybos ir prekybos taške;
2. Antras etapas – uosto plėtra. Pramonės revoliucijos laikotarpiu uostai plečiasi, formuojami dokai, molai, prieplaukos. Uosto teritorijose kuriama infrastruktūra, geležinkelio trasos;
3. Uosto specializacija. Spartėjant pramonės veiklai, uostuose atsiranda veiklos organizacija: sandėliavimo, gamybos, logistikos zonos. Tobulėjant laivams, reikalingos gilesnės prieplaukos, uosto infrastruktūros konstrukcijų atnaujinimas, todėl uosto industrinė veikla kėlėsi toliau nuo originalios uosto vietos. Taip susiformavo apleistos pradinio uosto teritorijos, kuriose atsirado galimybė naujų funkcijų integracijai.

J. Birdo *Anyport* modelis sudaro pagrindą uostų transformacijų analizei. Panašų uostų raidos modelį pateikia ir B. S. Hoyle'as (Hoyle 1992) knygoje „*European Port Cities in Transition*“. B.S. Hoyle'as uostamiesčio raidos etapus skirsto pagal funkcijos kaitą:

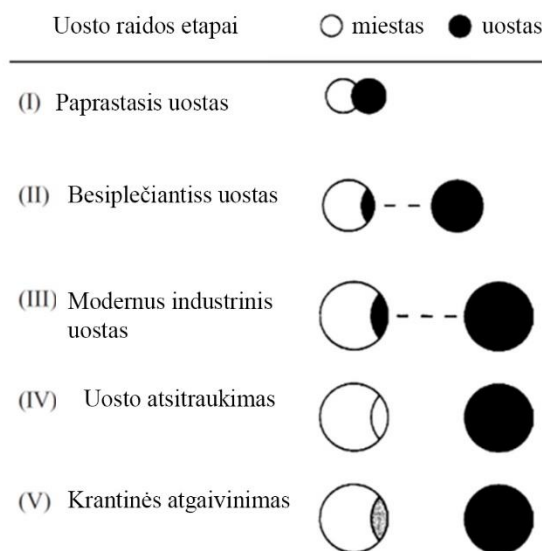
I. Paprastasis uostas – miestai kuriasi pagal geografinę padėtį, šalia vandens, susiformuoja paprastas pagrindinėms veikloms, susiekimui reikalingas uostas;

II. Besiplečiantys uostai – greitas industrinis augimas lemia uosto plėtrą, formuojasi įlankos, dokai;

III. Modernus industrinis uostamiestis – formuojasi miesto ir uosto atskirtis dėl reikalingų teritorijų uosto veiklai (pavyzdžiui sandėliavimo zonos), ryškėja skirtumas tarp industrinės uosto veiklos ir miesto visuomeninės funkcijos;

IV. Atsitraukiantis uostas – keičiantis laivybos technologijoms, atsiskiria uosto industrinės zonos;

V. Uosto krantinės regeneracija – didelių uostų teritorijos apima didžiulius miesto plotus, todėl grąžinama centre esanti originali uosto teritorija, kuri yra regeneruojama.



3 pav. Uosto raidos etapai pagal B.S. Hoyle

H. Meyerio, J. Birdo ir B. S. Hoyle išskirti uostų tipai ir raida rodo, jog pirminė uosto veikla buvo svarbi miesto sociumui ir urbanistinei struktūrai kaip dalis viešųjų erdvių sistemos. Technologiniai pokyčiai lėmė centrinėje dalyje uostų industrializaciją, nutraukdami

centro prieigas prie vandens, Uostui plečiantis už miesto centro ribų, atsiranda galimybė regeneruoti industrinę teritoriją miesto poreikiams bei grąžinti prieigas prie vandens.

2.2.2. Konvertuojamų uosto teritorijų regeneracijos principai pagal Europos uostamiesčių praktiką

Uosto, ypač senąjį uostą, teritorijos – vietos, kuriose susiduria pagrindinės miesto funkcijos: gyvenamoji zona ir eismo – transporto, logistikos tinklas. Šių funkcijų sandūra skatina ieškoti kultūrinių motyvų teritorijos vystymui tam, kad būtų sukurtas ryšys tarp infrastruktūros ir lokalaus urbanistinio tinklo (Meyer 1999). Miesto atžvilgiu, ieškoma ryšio tarp miesto ir vandens. Keliamas klausimas, kaip uosto krantinės, upės slėnių urbanistinė plėtra paveiktų miesto struktūrą? Argumentuotai uosto integracijai miesto centro urbanistiniame audinyje tiriama uosto kultūrinė vertė ir vertingos urbanistinės struktūros savybės, kurios padėtų sukurti ryšį tarp miesto ir vandens.

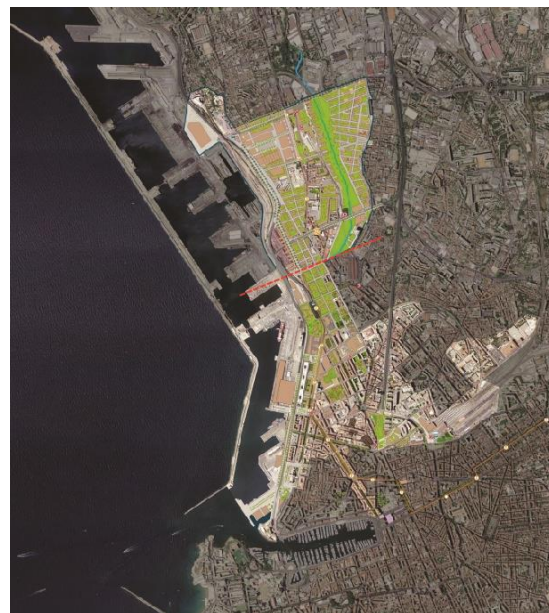
Atsižvelgiant į Europos uostamiesčių – Helsinkio, Oslo, Genojos, Roterdamo, Hamburgo uostų vystymo strategijas, būtų galima išskirti dvi pagrindines uosto regeneracijos tendencijų kryptis: uostai konvertuojami į gyvenamąsias zonas, su mišria funkcija (Helsinkis, Oslas), uosto regeneracija derina uosto veiklą ir miesto poreikius aktyvioms zonoms - kuriama uosto ir miesto sinergija (Genoja, Roterdamas, Hamburgas). Taip pat pagal H. Meyrio (Meyer 1999) pateiktas Londono, Barselonos, Niujorko ir Roterdamo uostamiesčio vystymo koncepcijas, galima išskirti kelis uosto regeneracijos principus funkcinio aspektu:

- a) Infrastruktūra priimama kaip svarbi viešojo sektoriaus dalis;
- b) Urbanistinės struktūros mastelių kaita gali būti naudojamas sujungti skirtingas miesto struktūrines dalis ir jas integruoti;
- c) *Svarbių infrastruktūros dalių vystymo koncepcija gali būti patikėta vienam autoriui tam, kad nauji urbanistiniai ansambliai būtų projektuojami kaip visuma.*

Keičiantis technologijoms, miesto poreikiams, daug pramoninių ir karinių teritorijų su infrastruktūra ir statiniais tapo nebenaudojami pagal savo pirminę paskirtį. Europos uostamiesčiuose vykdoma tokių uosto teritorijų atgaivinimo programa. Roterdamas vystydamas uosto teritorijas miesto funkcijomis, atsigręžia į upę. Vienas vėliausių projektų – *Clean Tech Delta* – uosto konversija į mokslo ir ekonomikos branduolį. Naujuose pastatuose funkcionuoja ne tik verslo biurai, bet ir gyvenamieji būstai. Uosto regeneracijos pavyzdžiais galima laikyti Dūseldorfo krantinių ir *Hafen City* Hamburge urbanistines plėtras. Rekonstruotoje Hamburgo uosto teritorijoje šiandien veikia biurai, komercija, gyvenamosios struktūros, sukurta viešųjų urbanistinių erdvių sistema, parkai, mokslo ir kultūros centrai. Hamburgo uosto teritorijoje

pastaraisiais metais realizuota aukštos architektūrinės kokybės konversija - *Hercog de Meuron* Operos pastatas, įrodo, jog ne tik industrinių teritorijų bet ir industrinių pastatų atgaivinimas gali grąžinti kultūrinės miesto funkcijas prie vandens.

Viduržemio jūros uostamiesčių (Genoja, Barselona, Marselis) viena svarbiausių urbanistinės plėtros strategijų – miesto centro ryšių atkūrimas su uostu. Industrinės teritorijos paskirstomos ir telkiamos už miesto centro, rekonstruojant centrinę uosto teritoriją, atkuriant ryšius su krantine. Barselonos atveju, realizuotas stiprus erdvinis ryšys tarp infrastruktūrinės urbanistinio audinio dalies ir natūralių, gamtinių elementų: vandens telkinių, krantinių. Barselonos miesto struktūra augo aplink vieną iš istorinių branduolių, nebuvo orientuota į uostą. Ryšys tarp miesto ir uosto atsirado miestui plečiantis. Buvusi miesto riba virto bulvaru - viena pagrindinių miesto ašių, vedančių į uostą. Marselyje centrinės dalies urbanistinės regeneracijos, vykdomos pagal parengtą *Euroméditerranée* projektą, Le Klerko (*Le Clercq*) koncepciją, strategija taip pat kurti miesto ryšius su krantine. Formuojama naujamiesčio kvartalų struktūra su pagrindinėmis viešosiomis erdvėmis - bulvarais, alėjomis, vedančiomis uosto link. Transporto linija ir žalioji juosta formuojama linijinio miesto koncepcijos principu – lygiagretūs uostui erdviniai kanalai, kertami smulkių skersinių gatvių – jungčių, tarp arko ir uosto. Arčiau uosto teritorijos numatomos stambesnės struktūros – visuomeniniai pastatai.



5 pav. Marselio naujamiesčio centrinės dalies regeneracija pagal *Euroméditerranée* projektą



4 pav. Marselio naujamiesčio urbanistinėje koncepcijoje formuojami skersiniai ryšiai su uostu

Uosto teritorijų vystymas miesto centre veikia urbanistinę struktūrą kokybine prasme. Remiantis Europos uostamiesčių vystymo praktika, galima teigti, jog uosto industrinių teritorijų centrinėse miesto dalyse urbanistinė plėtra yra aktuali centro struktūrai ir funkcijoms. Tokių teritorijų regeneracija formuoja mazgus kurie įprasmina erdvinius kanalus, jungtis tarp miesto urbanistinių erdvių, papildoma urbanistinį audinį naujomis kompozicinėmis ašimis. Funkcijų

telkimas formuoja aktyvią urbanistinę aplinką, papildo urbanistinę struktūrą turiniu, didina jos gyvybingumą.

2.2.3. Uosto teritorijos Klaipėdos istorinėje dalyje vystymo galimybės

Uosto rekonstrukcijos, ar konversijos projektuose turėtų būti atsižvelgiama į ilgalaikę perspektyvą. Planuojamame urbanistiniame audinyje svarbi erdvinė kompozicija, struktūra, kuri būtų pagrįsta tam, kad ilgalaikiai socialiniai procesai ar funkcijų pokyčiai vyktų nekeičiant miesto plano. Kai infrastruktūra ir nauji urbanistiniai ansambliai yra projektuojami kaip visuma, jie sujungia esamas miesto dalis ir centrus, taip suteikdami papildomos vertės miesto atžvilgiu.

Klaipėdos Naujamiesčio urbanistinės struktūros regeneracija galėtų būti nukreipta uosto konversijos ir jo prieigų formavimo kryptimi, iš dalies išsaugant uosto veiklą. Buvusios Vitės teritorijos regeneracija integruotų uostą miesto centre į urbanistinių erdvių sistemą, apjungdama piliavietės mazgą ir senąją prieplauką. Konvertuojama uosto teritorija reikalautų jo prieigų formavimo t. y. urbanistinių mazgų koncepcijos, todėl būtų įprasminti skersiniai erdviniai kanalai miesto centre: Danės upės krantinė, Liepų gatvė, S. Daukanto gatvės prieiga ir tarp jų esantis M. Mažvydo alėjos urbanistinis ruožas. Dalies uosto regeneracija su išvystytais prieigomis nuo H. Manto gatvės per viešųjų erdvių mazgus sustiprintų uosto ir miesto ryšį. Miesto centras yra reprezentatyvi ir gyvybinga urbanistinio audinio dalis, todėl uosto konversija miesto viešosioms funkcijoms prisidėtų prie miesto centro įvaizdžio formavimo

Uosto centrinėje dalyje regeneracijos principai galėtų būti pritaikomi Klaipėdos Naujamiesčio regeneracijai. Naujamiestyje trūksta aiškiai suformuotų jungčių, erdvių kanalų tarp miesto viešųjų erdvių ir uosto. Uosto teritorijoje galėtų būti integruojamos ir miesto viešosios funkcijos su sava erdvine struktūra ir nekonvertuojant uosto pagrindinių funkcijų, mažomis urbanistinėmis intervencijomis t.y. pavienių objektų atsiradimas uosto teritorijoje gali formuoti ryšius tarp miesto ir vandens. Oslo, Hamburgo operos yra pavyzdžiai, kai atsiradęs architektūrinis objektas formuoja prieigą prie uosto, bet radikaliai nekeičia jo funkcijos. *Cobe* projektas Kopenhagos doko regeneracijoje - šalia svarbių taškinių objektų suformuotas kvartalas, turintis savo vidinę erdvinę struktūrą, tampa traukos objektu, o urbanistiniais architektūriniais sprendimais integruojamas į bendrą miesto audinį. Uosto urbanistinė plėtra Naujamiesčio centrinėje dalyje galėtų apimti mazgų formavimą prie vandens ir ryšių su jais formavimą.

2.3. Urbanistinio audinio urbanistinių erdvių, mazgų, jungčių, ir gamtinių elementų sistemos formavimo principai

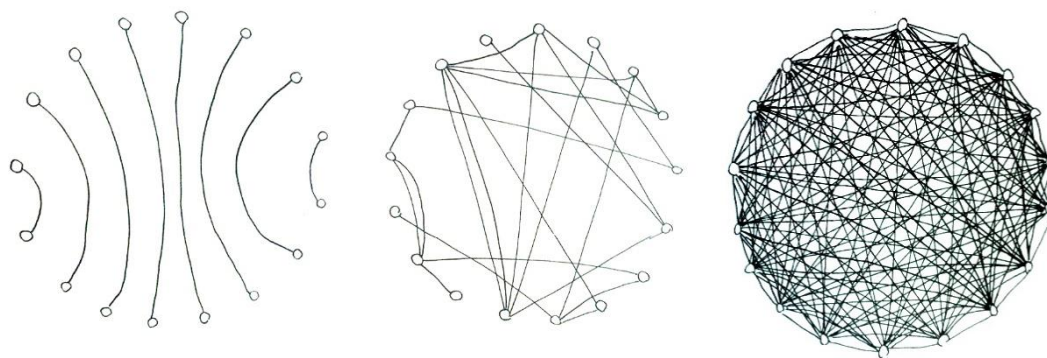
2.3.1. Miesto mazgų ir jungčių sistema

Klaipėdos Naujamiesčio erdvinės urbanistinės struktūros - skersinių gatvių erdvinių kanalų išvystymas nėra pakankamas, todėl reikia stiprinti esamus ir kurti alternatyvius erdvinius ryšius, kurie jungtų erdves į sistemą. Svarbiu tampa aiškus urbanistinių mazgų vietų nustatymas, jų hierarchinis suskirstymas. Pagrindiniai erdviniai kanalai jungtų svarbiausius objektus ir urbanistines erdves, tuo pačiu miesto erdvių gyvybingumą palaikytų alternatyvūs traktai.

Apie mazgų ir jungčių svarbą urbanistinėje struktūroje kalba ir N. A. Salingarosas (Salingaros 2005). Jis gatvės erdvę tiria kaip jungtį tarp miesto mazgų. N. A. Salingaroso teigimu, miesto gyvybingumas priklauso nuo jungčių sistemos, o būtent ryšių skaičius apibūdina tai kaip miestas veikia. Nagrinėjamos miesto mazgų sujungimo alternatyvos:

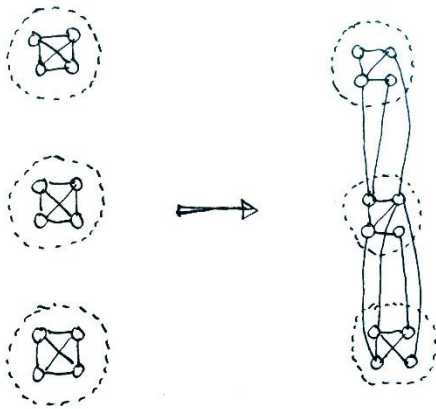
- A. Poromis sujungti mazgai neturintys tarpusavio ryšių - nesukuriamas miesto tinklas ir sąveika;
- B. Mazgai jungiami atskirai ir atsitiktiniai - suformuojamas netiesioginis ryšių tinklas;
- C. Kiekvienas mazgas turi jungtį su kitu mazgu - sukuriama tiesioginiai ryšiai tarp mazgų;

N. A. Salingaroso jungčių tarp mazgų teorija padeda suvokti M. Mažvydo alėjos reikšmę miesto centro kontekste. Alėjos erdvė turi suformuoti ir jungti mazgus, erdvinius kanalus, kurie būtų susieti su kitomis miesto viešosiomis erdvėmis. Taip būtų formuojami netiesioginiai ryšiai tarp miesto audinio komponentų.

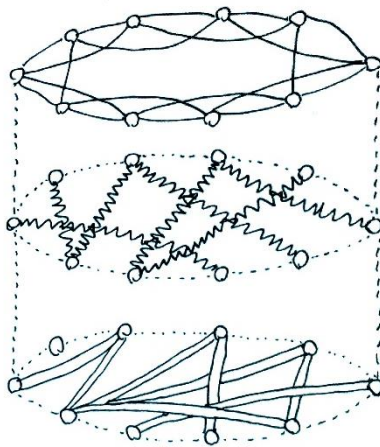


6 pav. a) poromis sujungti mazgai nekuria tinklo mieste, b) mazgai jungiami atsitiktiniai – formuojami netiesioginiai ryšiai, c) kiekvienas mazgas tiesiogiai surištais su visais mazgais. Schema N. A. Salingaroso

Šiame tyrime erdviniai kanalai nagrinėjami kaip jungiantieji elementai miesto audinyje. Jungtys reikalingos susieti skirtingus miesto modulius ar mastelius (Salingaros 2005). Tai elementai sujungiantys miesto dalis ir sub-sistemas į visumą. Dviejų miesto modulių ar sub-sistemų tarpusavio ryšiai keičiasi per tam tikrą laiką – susiformuoja skirtingi masteliai kartu ir skirtingo lygmens jungčių tinklas. Didesnio mastelio jungtys gali nustelbti smulkesnio mastelio jungtis (pėsčiųjų takus), todėl būtinas pagrįstas tokių jungčių organizavimas ir integracija.



7 pav. Mieste jungtys reikalingos sujungti skirtingus modelius. Schema N. A. Salingaroso



8 pav. Erdvinių kanalų skaidymas ir sluoksniavimas formuoja sklandaus judėjimo traktus. N. A. Salingaroso schema

Klaipėdos Naujamiestyje veikia trys pagrindinės miesto arterijos: naujai suformuotos Naujojo uosto, Priestočio gatvės ir išlikusi H. Manto gatvė. Atsiradęs naujas gatvių tinklas (Klaipėdos Naujamiesčio atveju – Naujojo uosto ir Priestočio gatvės) greta istorinių miesto gatvių, veikia kaip pagrindinės trasos, aptarnaujančios miestą efektyviau ir greičiau. Prie tokių gatvių kuriasi didesnio mastelio nei esami kvartalai. Viena iš pagrindinių problemų yra tai, jog šios pagrindinės miesto gatvės veikia kaip barjerai pėstiesiems. Tokie barjerai skaido urbanistinį audinį, tuo pačiu judėjimas tarp fragmentuotų miesto dalių tampa nesklandus. Gatvės tampa socialiai neaktyvios, todėl neveikia kaip jungtys, todėl reikalingas skirtingų judėjimo kanalų-traktų organizavimas mieste (pav. 8). Sluoksniuojant erdvinis kanalus (šiuo atveju kalbama apie gatvės tipo erdves), kuriama erdvinių jungčių hierarchija, formuojanti sklandų judėjimą mieste.

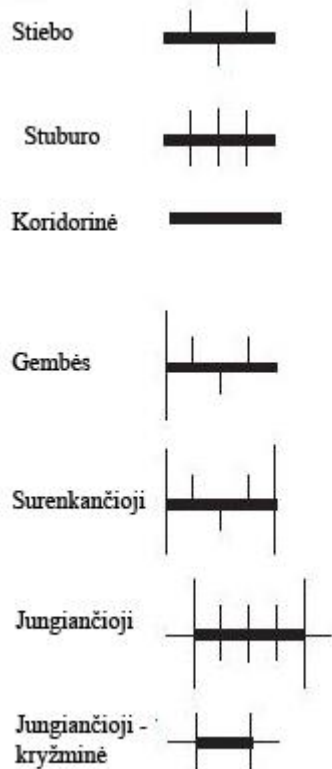
Toliau nagrinėjant apie gatvės erdvės ir mazgų formavimą miesto struktūroje, būtų galima pritaikyti R. Tranciko (Trancik 1986) jungčių teoriją (*linkage theory*). R. Tranciko teigimu, jungtys – tai linijos, suformuotos gatvių, pėsčiųjų takų, linijinių erdvių, ašių, pastato briaunų ar miesto dalių. Tokio tipo erdvės jungia miesto elementus ir padeda organizuoti miesto struktūros tinklą, surikiuoti miesto erdves – „jungtys - miesto audinio klajai” (Trancik 1986).

R. Trancikas taip pat nagrinėja miesto erdvių urbanistinio audinio struktūroje tipus.

R. Trancikas miesto erdves vadina urbanistinėmis tuštumomis (urban voids) ir išskiria 5 tipų pagal uždaro ir atviro santykį (Trancik, 1986):

1. Patekimo fojė – pereinama, tranzitinė erdvė arba pasažas iš asmeninės erdvės į bendrą teritoriją;
2. Kvartalo vidinė erdvė;
3. Gatvės ir aikštės – viešasis sektorius, jungiantieji miesto struktūros elementai;
4. Parkai ir sodai – atviros erdvės kontrastuojančios su užstatymu. Aktyvūs miesto mazgai skirti gamtos integravimui mieste - atotrūkis nuo kietos miesto struktūros;
5. Linijinės miesto erdvės – pakrantės, krantinės ir tt.- atviros erdvės, dalijančios rajonus, kuriančios miesto briaunas, jungtis.

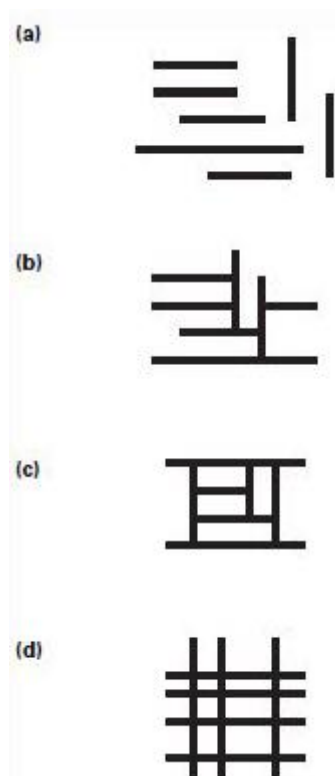
R. Tranciko urbanistinių erdvių teorija padeda išskirti M. Mažvydo alėjos erdvinio kanalo dalis: įėjimo – prieigų erdves, gatvės, parko, vidinės kvartalo erdves. Tiriant alėją kaip miesto struktūros elementą naudingos autoriaus kitos suformuluotos teorijos: figūros - pagrindo – tai masės ir erdvės santykio urbanistiniame audinyje. Alėja turi formuoti uždarą miesto audinio elementą, turintį savo pradžią ir pabaigą - akcentuotas prieigas.



Gatvės tipo erdvių, alėjų, pasažų, tiltinių tinklą galima nagrinėti pagal S. Marshall (Marshall 2005) suformuluotas jungčių sistemas. S. Marshallas išskiria kelis traktų tipus:

- Stiebo - smulkesnio mastelio jungtis prisijungia prie pagrindinio trakto. Tokio tinklo vaidmuo urbanistiniame audinyje – paskirstomasis.
- Stuburo – smulkesnio mastelio traktai kerta pagrindinę erdvę. Tradicinė urbanistinių jungčių sistema. Paprastai stiebas – pagrindinė gatvė, kertama skersinių.
- Koridoriaus jungtis – primityvi jungtis tarp dviejų akcentuotų taškų.
- Gembės jungtis – vienas iš galų užsibaigia trijų kelių sankryža. Paprastai taikoma užsmiesčio urbanistiniame audinyje.

- Surenkančioji – abu galai baigiasi trijų kryptių mazgu, pagrindinio trakto vaidmuo – srautų telkimas tarp dviejų ašių.
- Jungiančioji – visos jungtys ruože yra keturkryptės – pagrindinis urbanistinio audinio jungčių sistemos tipas.
- Jungiančioji – kryžminė – tai trumpa jungtis, siejanti du mazgus. Dėl mažo atstumo tampa intensyvi ir sviri urbanistiniame audinyje.



10 pav. Urbanistinio tinklo struktūra pagal jungčių tipą. Schema pagal S. Marshall

Šie pagrindiniai jungčių tipai urbanistiniame audinyje sudaro ryšių ir mazgų tinklą. Pagal erdvinių kanalų tipus galima identifikuoti ir urbanistinio tinklo struktūrinius tipus. S. Marshall išskiria keturias pagrindines vieno tipo jungčių sistemas:

a) Koridorinė – neveikia kaip tinklas, nes nėra skersinių ryšių;

b) Gembinė – tinklą sudaro keli mazgai, struktūra atvira, nėra pakankamai išvystytų ryšių;

c) Surenkančioji – uždaras tinklas, pagrindiniai ryšiai veikia struktūros viduje;

d) Jungiančioji – tinklą sudaro išvystytų ryšių ir mazgų sistema, formuojanti išorinės struktūros jungtis.

Jungčių ir jų kuriamo tinklo tipai aktualūs formuojant erdvinę urbanistinio audinio struktūrą, jos mazgus. Ryšių tarp mazgų organizavimas gali lemti struktūros gyvybingumą, judėjimo sklandumą – srautus. Nagrinėti tipai galėtų būti pritaikomi ir miesto kontekste ir mažesnio mastelio struktūrose.

2.3.2. Erdvė kaip jungtis tarp urbanistinio audinio struktūrinių elementų

Teritorijos, kurioms būdinga užstatymo ir funkcinė įvairovė, be pereinamųjų erdvių yra sunkiai suvokiamos kaip visuma, neįsivaizduojamas kontekstas. Kontrastai kuria fragmentiškumo įspūdį, todėl teritorija atrodo netinkamai suplanuota. Kuriant tranzitines, pereinamąsias erdves pagrindinis tikslas yra sukurti vizualiai suvokiamą jungtį tarp skirtingų miestovaizdžių ar struktūrinių dalių. Bendra erdvė tarp skirtingų struktūrų dėl konteksto įvairovės tampa gyvybinga - surenkanti įvairius miesto socialinio gyvenimo dalyvius.

Mažvydo alėjos ruože ir Klaipėdos Naujamiestyje būdingas fragmentiškumas. Naujamiestyje pagrindinės transporto ašys – Naujojo uosto ir Priestočio gatvės - kuria barjerus, atskiriamos uosto ir stoties teritorijos. Taip pat trūksta akcentuotų prieigų iš urbanizuotų teritorijų į žaliasias erdves – Skulptūros parką, Danės krantinę. Jungčių tarp struktūrinių ribų kūrimo tikslas yra rasti taškus, mazgus, kuriuose būtų formuojamas perėjimas nuo vienos struktūrinės dalies prie kitos. Tokiuose mazguose galėtų atsirasti jungiančios miesto erdvės - aikštės, parkai, skverai ar kiti gyventojų traukos objektai. Tokios akcentuotos erdvės galėtų atsirasti:

- a) mišrioje teritorijoje, kurios yra izoliuotos - apsuptos mažiau mišrių teritorijų;
- b) kontrastuojančiose teritorijose – vietose kuriose išryškėja skirtumai tarp užstatymo intensyvumo, mišrumo bei mastelio;
- c) atvirose erdvėse greta intensyvaus užstatymo (pav. akcentuota erdvė tarp užstatytos teritorijos ir parko veikto kaip jungtis);
- d) teritorijose, kurioms būdinga užstatymo morfotipų įvairovė – jungiamosios erdvės akcentuoja morfotipų ribas, o mišrus užstatymas struktūrizuojamas, kuriama miesto struktūrinių dalių kompozicija (Talen 2008).

Jungiančioji erdvė turėtų būti integruota pagrindinėse judėjimo trasose, kad skatintų socialinius ryšius. Tokios erdvės funkcija tampa vertinga miesto mazguose, kuriuose susiduria aktyvios gatvės, komerciniai, instituciniai pastatai. Socialinę komunikaciją skatina ir miesto judėjimo trasų įvairovė. Svarbu, jog jos sudarytų tinklą – jei atsiranda akligatviai, jie turėtų būti užbaigiami viešosiomis erdvėmis, tęsiami pėsčiųjų praejimais, takais. (Talen 2008)

2.3.3. Alėjos erdvės urbanistinės savybės

Tyrime aktualu alėjos, kaip urbanistinių erdvių tipo, urbanistinės savybės, todėl analizuojami gatvės, erdvinio kanalo formavimo principai. K. Lynchas gatvės erdvę analizuoja kaip maršrutą (angl. paths) – erdvinį kanalą, kuriuo juda pėstieji. Palei šiuos erdvinius kanalus yra išdėstyti ir susieti kiti aplinkos elementai, miesto audinio dalys (Lynch 1960). K. Lynchas akcentuoja, jog gatvės erdviniam kanale svarbu pabrėžti jo pradžios ir pabaigos taškus. Pasak autoriaus, gatvės tipo erdvė turi stipresnę identitetą, kai yra aiškiai suformuota jos pradžia ir pabaiga – tai padeda integruoti erdvinį kanalą miesto struktūroje. Kalbant apie pradžios ir pabaigos taškų formavimą gatvės tipo erdvėje, gali būti pritaikyta K. Lyncho teorija apie mazgus (angl. nodes). Pasak K. Lynch mazgai yra strateginiai, sutelkti taškai mieste, į kuriuos patenka miesto stebėtojas. Tai gali būti gatvių sankirtos mazgai, susijungiančių struktūrų taškas arba

koncentracijos taškai, kai miesto audinyje pereinama iš vienos struktūros į kitą. Mažvydo alėjos atveju tai gali būti perėjimas iš alėjos į Skulptūrų parką - šis mazgas atitiktų K. Lynch apibūdinamą koncentruotą miesto audinio tašką, kai pereinama iš vienos struktūros į kitą.

K.Lynch akcentus (*angl. landmarks*) aiškina kaip miesto identiteto užuominas. Akcentai padeda suvokti miesto struktūrą, gali žymėti miesto ašis, svarbias viešąsias erdves ir tapti pėsčiojo orientyru. Pagal K. Lyncho teoriją būtų galima išskirti lokalius ir bendramiesčius akcentus. Pastarieji dažniausiai matomi įvairiu atstumu, iš tam tikrų miesto apžvalgos taškų, tuo tarpu lokalūs akcentai matomi iš tik tam tikrų prieigų. Ši K. Lynch teorija naudinga Mažvydo alėjos ašių akcentavimui Santuokų rūmų teritorijoje, siekiant pabrėžti tolimąją ir lokalią ašis.

C. Moughtinas (Moughtin 2003) knygoje „Urban design: Street and squares“ nagrinėja gatvės erdvių tipus ir jų charakteristiką. Autorius pagal gatvės erdvės savybes išskiria tokius tipus:

- a) Dinamiška/ statiška,
- b) Uždara/ atvira,
- c) Ilga/ plati,
- d) Tiesi/ lenkta,

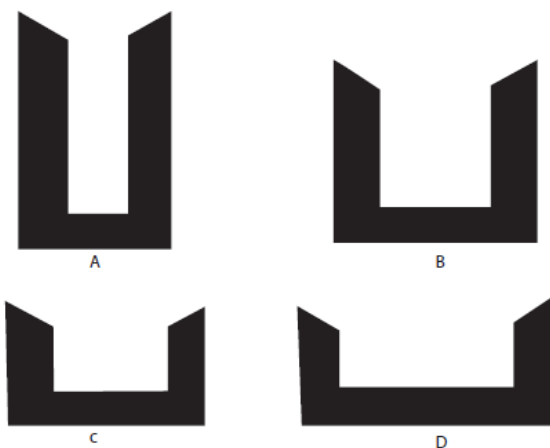
Autorius taip pat nurodo aspektus, kuriais galima tirti gatvės erdvę:

- a) Mastelis
- b) Propocija
- c) Ritmas

C. Moughtinas (Moughtin 2003) teigia jog gatvė yra ir kelias ir viešoji erdvė, todėl turi suformuoti uždara vieneta. Gatvės uždaramą taip pat kuria jos erdvės suskaidymas į įėjimo erdvę, pačią gatvės erdvę ir pabaigos mazgą. Kadangi gatvės erdvė yra dvikryptis kelias, gatvės erdvė turi būti uždara abėjuose galuose. Pagal C. Moughtiną būtų galima išskirti šias pagrindines gatvės savybes:

- a) Gatvė turi būti uždaras vienetas ir turėti uždarus suformuotus galus;
- b) Gatvės erdvė proporcija lemia jos uždaramo įspūdį;
- c) Gatvė yra dvikryptis kelias, todėl turi būti suformuotas jos pradžios ir pabaigos mazgas.

M.Carmona (Carmona 2010) knygoje „Public spaces – urban spaces“ taip pat kalba apie gatvės proporciją ir jos įtaką gatvės erdvės uždaramo pojūčiui:



11 pav. Gatvės tipo erdvės aukščio ir pločio santykis A- 1:4, B- 1:2, C-1:1, D-2:1

a) Jei išklotinės sienos yra žemos palyginus su gatvės pločiu, nėra sukuriamas pakankamas uždarojo įspūdis. Jei pastato aukščio ir gatvės santykis 1:4, matymo laukas apima 3 kartus daugiau dangaus ploto nei pastato aukščio, todėl sukuriamas silpnas uždarojo pojūtis;

b) Gatvės išklotinės aukščio ir gatvės pločio santykis lygus 1:2 leidžia geriau suvokti 3 dimensijų erdvę ir matomas dangaus plotas dominuoja mažiau, todėl sukuriamas stipresnis uždarojo pojūtis;

- c) Jei gatvės išklotinės aukščio ir pločio santykis lygus 1:1, sudaromas stiprus uždarojo jausmas. Toks santykis laikomas minimalia komfortiška gatvės proporcija;
- d) Santykis 2:1 gali sukelti per didelį uždarojo jausmą ir kelti nerimą.

Klaipėdos Mažvydo alėjos erdvės santykis 1:2 - tai sukuria uždarojo pojūtį, tačiau regeneruojant būtų galima didinti gatvės užstatymo aukštingumą, kol būtų pasiektas erdvės aukščio ir pločio santykis 1:1.4.

2.4. Alternatyvūs klasikinio urbanistinio audinio vystymo metodai, jų pritaikymo galimybės

Istorinėje miesto dalyje, kuri tampa šiuolaikinio miesto centru reikalingos naujos miesto centro funkcijos su joms būdinga forma, tačiau svarbu išsaugoti vertingą istoriniais laikotarpiais susiklosčiusią urbanistinę struktūrą. Būtent dėl šio naujų funkcijų ir esamos struktūros disonanso tiriamajame darbe nagrinėjami netradiciniai, alternatyvūs urbanistinės plėtros modeliai, kurie leistų išsaugoti esamą erdvių tinklą, vertingą užstatymą bei sutankinti funkcinius rodiklius. Megastruktūriniai miesto dariniai tiriami, kaip metodas formuoti kelių lygių erdvių sistemą, kurti tiesiogines jungtis tarp ruožo struktūrinių dalių, tuo pačiu ryškinti jų semantines ribas, formuoti gyvybingą uždarų ir atvirų urbanistinių erdvių sistemą.

Megastruktūriniai urbanistiniai elementai aktualūs sprendžiant Klaipėdos klimatinių sąlygų problemas, tankinat centrui būdingą užstatymo intensyvumą kartu atsižvelgiant į istorinės dalies struktūros vertybes. Tai galimybė Mažvydo alėjos urbanistiniame ruože jungti ir organizuoti padrikas, fragmentuotas ruožo dalis, kurti šiuolaikiniam miesto centrui būdingą užstatymo

intensyvumą, erdvių sistemą, ir funkcijų įvairovę. Tokios megastruktūros pritaikymas miesto istorinėje dalyje kelia sudėtingus uždavinius ir reikalauja aiškių principų.

XXa. antroje pusėje, sąveikaujant įvairioms disciplinoms: socialinėms studijoms, antropologijai, etnografijai, lingvistikai ir kitų naujų disciplinų teorijų sistemoms, Claude Lévi-Strauss išgrynino struktūralizmo koncepciją, kuri paskatino architektų, urbanistų mintis apie universalios tvarkos idėją. Struktūra kaip ryšių tarp elementų sistema buvo pritaikoma architektūriniais principais. Aktuali tapo eksperimentinė architektūra, buvusios iki tol utopinės miesto idėjos, megastruktūros, metabolinė architektūra ir kt. Naujų tradiciniam planavimui idėjų paieškas lėmė ir tai, jog urbanistiniai centrai neatitiko modernaus miesto poreikių mobilumo ir technologijų atžvilgiu. Jau XX amžiuje architektai pastatus suvokė ne kaip atskirus miesto elementus, bet kaip priklausomus miesto sistemos komponentus. Daugialygio, arba, paralelaus miesto idėjos buvo aktualios ir XX a. pabaigoje, kuomet neoliberali ekonomika paveikė viešosios erdvės suvokimą. Architektų susitelkė ne tiek į viešųjų urbanistinių erdvių kūrimą, bet į erdvių kūrimą privačiose teritorijose, todėl daugialypių viešų miesto erdvių idėjos tapo dar aktualesnės ir įgijo pagrindą realizacijai. Nuo 1990 metų vystomos pakeltos pėsčiųjų struktūros rodo, jog atsirado interesas daugialygio miesto kūrimui. Daugialygio miesto idėja buvo nagrinėjama daugelio architektų. Pavyzdžiais būtų galima laikyti S. Holl *Linked Hybrid* projektą Pekine, *Vanke* centrą Shenzhen, Zaha Hadid, MVRDV, Foreign Office architektų projektus, kurie sluoksniavo urbanistines erdves lygiais, ištesdami vidinę viešą erdvę miesto masteliu. Į miestą imta žvelgti kaip į procesą - tai aktualu ir šiandien (A. Blauvelt 2016).

Alternatyvių urbanistinių struktūrų nagrinėjamas šiame darbe padeda suvokti ir formuluoti miesto dalies struktūrizavimo principus ir išsiaiškinti, koks megastruktūros potencialas ir pasekmės šiuolaikiniame mieste. Svarbu ištirti tokių koncepcijų kontekstus ir išsiaiškinti, kokios daugialygės struktūros fizinės galimybės, kaip formuojami urbanistinio audinio ir siūlomos struktūros sąlyčio taškai. Aktuali ir funkcinė alternatyvių urbanistinių struktūrų schema, jų poveikis miesto gyvenimui socialiniu atžvilgiu.

2.4.1. Daugialygio miesto idėjos prielaidos ir vystymasis

Daugialygio miesto koncepcija – plati tema - nuo pirmųjų socialinių miesto utopijų, rusų konstruktyvistų, pokario Londono mega-projektų idėjų iki avangardinių, eksperimentinių miesto projektų Archigramo, Team X ir kt. darbuose. Daugialygio miesto idėjas būtų sunku tirti chronologine seka, nes socialinėmis, kultūrinėmis, profesinėmis idėjomis buvo dalinamasi, jos

lėmė viena kitą. Daugialypio miesto koncepcijos vystymąsi būtų galima apibūdinti veikiau kaip idėjų tinklą, nei chronologinę raidą. Analizuoti daugialypio miesto koncepcijas skirtinguose kontekstuose, kartu ir jų tarpusavio sąryšius, prielaidas ir įtakas būtų galima atskiru, platesniu tyrimu. Šiame darbe svarbu suvokti pagrindines daugialypio miesto vystymo priežastis, idėjos prielaidas, pagrindinius principus ir jų pritaikomumo galimybes šiandien.

Alternatyvių urbanistinių koncepcijų idėjas sieti būtų galima su pirmosiomis utopinio miesto idėjomis. Žodis utopija pirmą kartą buvo pavartotas Tomo Moro knygoje „Utopia“ 1516 m. Šiame veikale miestas pateikiamas kaip ideali vieta gyventi idealiai visuomenei. Pats žodis, kildinamas iš graikų kalbos, reiškia bevietis (ou – ne, topia – vieta) – galima manyti, jog tai neegzistuojanti vieta. Nuo klasikinės Graikijos iki šių dienų atsirasdavo bandymų sukurti idealaus miesto modelius. Jau Platonas idealaus miesto idėjas išdėstė veikale *Respublika*. Idealaus miesto idėjos aktualios ir vėlesnių žymių architektų urbanistinėse koncepcijose: E. Howardo miesto sodo koncepcijoje, Tonio Garnier *Cite Industrielle*, Le Corbusier Paryžiaus plane, *Fort L'Empereur for Algier*, P. Cook ir Archigramo eksperimentuose – *Walkable*, *Plug in* miestas ir t.t.

Utopinio idealaus miesto teorijos buvo formuojamos pagal kiekvieno laikotarpio teologines, idealistines idėjas (Cuthbert, *The Form of Cities* 2006). XIX a. Prancūzijoje, veikiamoje revoliucijos kilo idėjos transformuoti visuomenę per architektūrines urbanistines formas. Socialinių reformų sekėjai siūlė formuoti pastatų vidinių ir miesto erdvių tinklą kaip naują miesto urbanistinę struktūrą. Kelių lygių tiltais sujungtos pastatų erdvės veiktų kaip visuomenės susitikimų vietos bei sumažintų socialinių sluoksnių skirtumus (A. Blauvelt 2016).

Viena pirmųjų daugialypio miesto koncepcijų galima laikyti XIX a. Čarlzo Fourierio (*Charles Fourier*) socialinį utopinį projektą. C. Fourieras išvelgė miesto erdvių tęstinumo trūkumą, kuris lėmė visuomenės sluoksnių susidarymą. C. Fourierą įkvėpė karališkieji rūmai, kurių erdvinėje struktūroje jis išvelgė socialinį eksperimentą – skirtingų tipų vidinės rūmų erdvės pritaikė miesto audinio formavimo principus architektūroje. Tokiose erdvėse veikė įvairios funkcijos: susitikimų, prekybos, pramogų vietos. C. Fourieras pastebėjo, jog pritaikant miesto gatvės funkciją urbanistinių kompleksų vidinėse erdvėse, architektūroje galėtų būti integruotos urbanistinės erdvės. Projektas *Phalanstere* – daugialypio urbanistinio komplekso prototipas – miesto struktūra 1620-čiai gyventojų. Galerijos tipo jungčių tarp pastato erdvių, formavimas buvo pagrindinis C. Fourier projekto principas. Jo manymu, erdvėje vyktų nuolatinė žmonių srautų cirkuliacija, erdvės patogios funkcijų pasiekimui, socialiniai komunikacijai. Formuodamas antrame lygyje galerijos tipo viešą erdvę, tikėjo, jog tai Šis C. Fourierio projektas tapo pagrindu XX a. architektų, urbanistų daugialypių miesto struktūrų idėjoms

Vėliau sekė kitos prancūzų miestų utopijos. H.J. Borie ortogonalus plano urbanistinis kompleksas Paryžiuje, kurį jungė pakeltos stiklinės galerijos su žiemos sodais, eksponatų erdvėmis, gyvenamosiomis struktūromis su integruotomis mišriomis miesto funkcijomis. H. J. Borie projekte iškėlė idėja apie viešųjų miesto funkcijų talpinimą ne tik gatvės lygyje, bet trijose dimensijose. J – A. Moilin, rašytojas ir gydytojas, remdamasis Borie ir Moilin idėjomis, pasiūlė naują miesto audinį – pakeltą pėsčiųjų takų tinklą virš Paryžiaus. Šiame projekte pritaikytas naujas principas – uždara galerijos turėjo jungti viso Paryžiaus antrą pastatų lygį, kuris taptų uždara urbanistine erdve. Taip būtų sukurta nenutrūkstama pėsčiųjų erdvių sistema kitame miesto lygyje. Esami pastatai pritaikomi ir sujungiami su galerijomis, įrengiamos rampos ir laiptai kaip vertikalieji ryšiai. Ši miesto idėja siūlė antro lygi atidavimą miesto viešosioms funkcijoms.

XX a. dauguma Europos didmiesčių susidūrė su augančių transporto infrastruktūrų ir urbanizacijos procesų problemomis, todėl buvusios miestų utopijos idėjos imtos taikyti konkrečių miestų urbanistinės plėtros strategijose. Augant miesto gyventojų skaičiui ir automobilio eismo intensyvumui, pėsčiųjų erdvių atskyrimas tapo vienu iš pagrindinių miestų planavimo principu, daugialygio miesto idėjos vystėsi toliau. Augančio eismo Niujorke problemas daugiasluoksniomis horizontaliai išdėstytomis erdvėmis siūlė F. Lang *Metropolio* koncepcija, R. Hood daugialygių struktūrų, kuriose integruoti aukštybiniai pastatai ir pėsčiųjų urbanistinės erdvės idėjos. Taip pat M.Stam ir E. Lissitzky projekte „*Cloud hanger*“ 1923-1924 Maksvai pasiūlė horizontalių pastatų tinklą, paremtą vertikalų branduolių, kurie jungė gatvės lygį, metro, ir ateities kelialygių gatves.

Daugialygio miesto koncepcija buvo diskutuojama nuo 1930 iki 1950 Tarptautiniame modernios architektūros kongrese (CIAM, International Congress of Modern Architecture). CIAM daugialygio miesto idėja priėmė labiau politiniu atžvilgiu. Mintis atskirti pėsčiųjų takus sprendė praktines transporto eismo problemas, tuo pačiu suvokta, jog daugialygės pėsčiųjų gatvės taptų sociumo koncentracijos erdvėmis skirtinguose miesto lygiuose. Viešos pėsčiųjų erdvės, jungiamos su pastatais aktyvina visuomenės gyvenimą, kartu mažina socialinių sluoksnių segregaciją.

Po Antrojo pasaulinio karo, utopinės daugialygio miesto idėjos buvo aktualios Londone. A. Korn, Mars Group pasiūlė *Mars Plan for London* – daugialygį trijų dimensijų miestą. W ir A.Tatton- Brown sukūrė pėsčiųjų trakto koncepciją, kurioje konstrukcijos veikia kaip žmonių komunikacijos priemonė. Projekte judėjimo srautų sankirtos taškai kiekviename lygyje kurtų erdves, kuriose vyktų sociumo komunikacija. Istorinėje miesto dalyje, išlaikant esamą struktūrą ir funkciją, aukštesniuose lygiuose virš eismo integruotos naujos: komercijos, pramogų, paslaugų, biurų ir gyvenamosioms struktūrų funkcijos.

Vėlesnės daugialygio miesto idėjos buvo grindžiamos ne tiek funkcinė prasme, kuri buvo aktuali utopinėse miesto koncepcijose, bet labiau urbanistinio audinio struktūros atžvilgiu. Tokį požiūrį galima pastebėti Alison ir Peter Simthsonų urbanistinių megastruktūrų projektuose. Daugialygis integruotas struktūroje erdves, jie suvokė kaip urbanistinio audinio tąsą, o naujus sluoksnius kaip svarbius miesto audinį formuojančius elementus. Ši daugialygio miesto koncepcijos kryptis atsipindėjo ir Y. Friedma, Candilis – Josic – Woodso, Team 10, metabolistų darbuose. Daugialygių struktūrų integravimo idėjose atsižvelgta į istorines miesto struktūras. Naujų urbanistinių elementų įvedimas tapo kontekstualesnis, pavyzdžiui, Team 10, Yona Friedman darbuose, saugant esamas miesto struktūras, formuojamas kito lygio – alternatyvus horizontalus miestas, vertikaliais ryšiais sujungtas su esamu miesto audiniu.

Daugialygio miesto idėjos buvo vertinamos ir kritiškai. Atėnų chartijoje CIAM siūlomo daugialygio miesto idėja susilaukė kritikos dėl formalaus planavimo. Kritika buvo susijusi su proceso ir formos kolizija, kuriant daugialyges megastruktūras. Miestas projektuojamas vieno autoriaus kaip objektas ir jo estetinė kompozicija, praranda nuolatinio proceso laike prasmę. (A. Blauvelt 2016). Daugialygio miesto idėjų kritika taip pat aktuali šio darbo tyrime. Siekiant sukurti kontekstualią urbanistinę – architektūrinę koncepciją, paremtą alternatyviais urbanistiniais principais, svarbus kritinis požiūris tam, kad projektas būtų integralus Klaipėdos mieste ir nestabdytų natūralių miesto vystymosi procesų.

2.4.2. Alternatyvių miesto struktūrų tipai

Alternatyvių miesto struktūrų vystymo tendencija - urbanistinių erdvių jungimasis organizuotais ryšiais skirtingų mastelių lygmenyse – nuo atskirų pastatų iki teritorijų, gyvenviečių, (A. Blauvelt 2016). Okupacija šiame kontekste apima funkcijų integravimą, jungimąsi – socialinius, visuomenės veiksmų procesus. Daugialygio miesto koncepcija – tai atskirų miesto dalių vienijimas megastruktūromis jungiant pastatus, infrastruktūrą ir kraštovaizdį į visumą. Alternatyvių urbanistinių struktūrų paieškas lemia greita urbanizacija, kuri neorganizuota dažnai tampa ne kompaktiška, sukurdamas barjerus mieste. Daugialygių miesto struktūrų idėjas skatina ir kintančios klimatinės sąlygos – didėjantys ekstremumai, kylantis jūros lygis. Pavyzdžiui, ARO studija pasiūlė kabančio miesto ant esamų struktūrų koncepciją, kuris veiktų patvinus miesto gatvėms Tai - vienas iš miesto prototipų, kuris atspindi globalias miestų grėsmes.

Siekiant suvokti megastruktūrų ir daugialygių sistemų formavimo principus, svarbu išskirti jų tipus. K. Framptonas (Frampton 1999) išskiria du terminus pagal struktūros tęstinumą:

megaforma ir megastruktūra. K. Framtonas aiškina megaformas kaip horizontalų urbanistinį audinį, sukuriantį topografines transformacijas megapolio kraštovaizdyje. Megaformoje gali būti integruota megastruktūra, bet pati megastruktūra nebūtinai yra megaforma, Kaip pavyzdį galima laikyti Centre Pompidou in Paris – megastruktūra, Arthur Ericksons Robson Square Vancouver – megaforma.

Megaformos savybės:

- 1) Forma besitęsianti horizontaliai;
- 2) Kompleksinė forma, kuri priešingai nei megastruktūra, nebūtinai skaidoma į kelis struktūrinius, mechaninius subelementus
- 3) Forma, kuri geba įsilieti į urbanistinį kraštovaizdį dėl savo ryškios topografinės išraiškos;
- 4) Forma, kuri yra ne atskirai veikianti, bet integruota esamame topografiniame paviršiuje ir jį tęsianti;
- 5) Ši forma yra skirta tankinti miesto audinį.

Nuo pirmųjų alternatyvių struktūrų idėjų ir eksperimentų ilgainiui susiformavo netradiciniai urbanistinio audinio formavimo metodai. Pačios struktūros įgijo savybes, pagal kurias būtų galima identifikuoti jų tipus. Toliau nagrinėjamos ir skirstomos struktūros pagal konkrečius projektus ir architektų-urbanistų suformuluotas sąvokas:

- Kiliminė struktūra (angl. *Mat building*). Idėja pagrįsta tankios struktūros Afrikos gyvenviečių. Tokiai struktūrai būdinga urbanistinių erdvių integracija pastato struktūroje. Vienas žymiausių kiliminės struktūros pavyzdžių 1963 m. Candilis -Josic-Woods Berlyno universiteto komplekso (Free University Berlin) pasiūlymas. Struktūrą formuoja takų tinklas - keturi pagrindiniai takai, kertami jiems statmenų. Pagrindinės judėjimo trasos atitinka pastato funkcijų išsidėstymą. Pastatą sudaro keli lygiai, susikirtimo taškuose - pagrindiniuose mazguose, kuriamos jungiančiosios, pereinamosios erdvės. Formuojamas santykis tarp vidaus ir lauko erdvių. Urbanistinis kompleksas suvokiamas ne kaip monumentas, bet kaip instrumentas, talpinantis įvairias funkcijas ir programas.



12 pavl. Kiliminė struktūra (angl. *Mat building*). Candilis-Josic-Woods Berlyno urniversiteto komplekso pasiūlymas

- **Besitęsiantis interjeras.** Erdvinė konstrukcija virš žemės lygio, kurią sudaro urbanistinių erdvių ir funkcijų struktūrų spiečiai. Tęstino interjero koncepcija apėmė ir utopines ir distopines idėjas. Pavyzdžiais galima laikyti Archizoom futuristinį miestą ir C. Nieuwenhuysa New Babilon projektą. Tai pakelta, vidinių erdvių superstruktūra, jungianti tradicines miesto struktūras.
- **Daugialygė gatvių hierarchija** – pirmasis apibūdino L. Hilberseimerio 1927m. Tai skirtingų lygių ir organizacijos gatvių tinklas, išskiriantis pėsčiųjų ir automobilių judėjimo traktus tam, kad būtų užtikrintas greitas ir patogus srautų judėjimas mieste.
- **Trijų dimensijų urbanistinis planavimas** – 1941-1942 William ir Aileen Tatton Brown tokio pavadinimo straipsnyje apibūdino kelių lygių pėsčiųjų sistemas. Pasak jų, tokioje sistemoje, susikirtimo mazgai veikia kaip visuomenės, sociumo susitikimų, komunikavimo erdvės. Tokia strategija buvo siūloma istorinių miestų dalių vystymui, integruojant .
- **Gatvių tiltai** – 1860 socialogo Dr. Jules Antoine Moilin. Jo pasiūlyta Paryžiaus schema, kurioje pastatai sungiami keliais lygėmis dengtomis, saugančiomis nuo lietaus gatvėmis. Vėliau šį principą taikė ir Corbusier.
- **Sociali konsolė –(Social Bracket)** – Steven Holl terminas – pakelti horizontalūs praėjimai su dviejų ar trijų aukštų viešosiomis erdvėmis, jungiančiomis mišrias biurų, gyvenamąsias funkcijas, išsidėsčiusias aukštybiniuose pastatuose.
- **Miesto blokus dengianti urbanistinė struktūra (Span over Blocks)**- aiškiausias pavyzdys Yona Friedman projektas *La Ville Spatiale*. Tai - horizontali megastruktūra – nepriklausomas, paralelus esamai struktūrai miestas. Horizontaliose megastruktūros dalyse talpinamos funkcijos. Struktūra remia vertikalios dalys su liftais, laiptais ir utilitaria funkcija. Nepriklausoma nuo žemiau esančio istorinio miesto megastruktūra veikia savarankiškai ir išsaugo vertingą istorinį audinį.
- **Stiebo ir tinklo sistema (Stem and Web)** – Candilis Josic Woods terminas –tai dvi koncepcijos. Stiebo koncepcija – tai tarsi miesto audinio stuburas veikiantis kaip urbanistinė erdvė, prie kurios jungiasi kitos miesto funkcijos. Tinklo koncepcija – tai kompleksinė urbanistinių erdvių, traktų sistema. Atsispinti Alison ir Peter Smithsonų darbuose. Tokią struktūrą sudaro praėjimų ir urbanistinių erdvių tinklas.
- **Tiltinė jungtis** – horizontali jungtis tarp pastatų. Tiltų jungtys naudojamos Oma, Zaha Hadid, MVRDV darbuose. Projektų vystytojai kuria tokias jungtis tarp savo pastatų, kad sukurtų papildomus ryšius tarp gyventojų ir paslaugų.
- **Horizontalus dangoraižis** – pirmasis F.Kiesleris pasiūlė 1925 metais horizontalaus, ištęsto konsolinio pastato idėją. Tokie pastai atsiveria šviesai ir vaizdams įvairiomis kryptimis. Šiuolaikiniu pavyzdžiu galima laikyti Steven Holla Vanke centrą, Kiijoje.

- **Platformos schema** Deck – access scheme – urbanistinės koncepcijos schema, kai atskiras struktūrinis urbanistinio audinio elementas veikia kaip platforma, kuri gali būti pasiekta iš bendrų praėjimų, galerijos tipo erdvių.

Daugialygi miestą gali formuoti skirtingi alternatyvių miesto struktūrų tipai. Tipus skiria urbanistinių erdvių artikuliacija pastato struktūroje, funkcijų ir urbanistinių erdvių sluoksniai ir lygiai. Alternatyvios urbanistinės struktūros gali formuoti dengtas ir atviras jungtis ir urbanistines erdves, skirtingai organizuoti tūrių išsidėstymą. Pastebima bendra tendencija – gatvės erdvių funkcijų integravimas pastatuose, daugiasluoksnės erdvių sistemos organizavimas, siekiant integruoti pastatus kaip urbanistinės struktūros elementus, aktyvinti juos sociumo atžvilgiai.

2.4.3. Megastruktūrų aktualumas ir pritaikymas šiuolaikinio miesto kitimo procesuose

Miestai istorinėje raidoje kito ir fizine ir kultūrine prasme – visuomenės interesai lėmė miesto struktūros fizinius procesus, kartu miestas kaip būtina sąlyga sociumui formavo visuomenės organizaciją. Pasak, A. Cuthberto (Cuthbert 2007) kiekvienas miestas yra toks, kokį jį sukurs tam tikro laikotarpio visuomenė. Pagrindine prielaida miesto pokyčiams, pasak A. Cuthberto, galime laikyti visuomenės interesų konfliktą su miesto funkcine, tūrine – erdvine struktūra. Jo teigimu, miestas kinta, vykstant vienam iš šių procesų:

1. Dominuojantis socialinis sluoksnis turi institucinę valdžią perorganizuoti miesto struktūras pagal savo poreikius ir vertybes, pakeisti egzistuojančią miesto reikšmę; Tai vadinama urbanistinio miesto, audinio atnaujinimu, restruktūrizavimu;
2. Dominuojantis sluoksnis vykdo dalinę arba visą apimančią revoliuciją (istoriniai procesai);
3. Socialiniai judėjimai suteikia miesto erdvėms tam tikras prasmes;
4. Socialinė mobilizacija. Tai kolektyviniai veiksmai, siekiantys perorganizuoti urbanistinę struktūrą, sukurtą dominuojančios klasės vertybių.

Šiuolaikinio miesto kitimo prielaidai būtų galima interpretuoti pirmąjį A. Cuthberto siūlomą miesto procesą. Visuomenė siekia atnaujinti miesto audinį savo poreikiams t.y. urbanistinių, rekreacinių erdvių aktyvinimui, mišrių funkcijų kompleksų integravimui istoriniame audinyje, transporto poreikio mažinimui, patogios infrastruktūros formavimui, ir, Klaipėdos atveju, miesto centro ryšio su uosto ir upės krantine formavimui. Pasak, T. S. Butkaus: „Svarbu kaip miestas naudoja savo kultūrinį, socialinį ir ekonominį potencialą, kokias pridėtines vertes

kuria vietos ir objektai, kokią reikšmę kultūrinių funkcijų elementai turi gyventojams...” (Butkus 2011). T. S. Butkus teigia, jog socialūs ir ekonomiškai stiprūs urbanistiniai branduoliai garantuoja kultūrinių erdvių kūrimąsi, todėl urbanistinės struktūros dalių atgaivinimas, suteikiant jiems naujas formas ir turinius veikia kaip socialinio konteksto išlikimo sąlyga.

Šiuolaikiniam miesto ir jo sociumo gyvybingumui palaikyti, būtina integruoti naujas funkcijas – papildyti urbanistinio audinio turinį, todėl svarbūs ir urbanistinės struktūros fiziniai pokyčiai. Funkcijų integracijai reikalingas naujas užstatymas, infrastruktūros pokyčiai, viešųjų erdvių sistemos kūrimas. Pastaroji sąlyga tampa sudėtinga dėl privataus sektoriaus kapitalo. Šiame darbe, tiriant alternatyvias urbanistinės plėtros koncepcijas, siekiama išsiaiškinti procesus ir sąlygas, kurios lemia bendrą koncepcijos teiginių pritaikymą privačių teritorijų urbanistinėje plėtroje. Tarkime, urbanistinių erdvių sistemos koncepcijos laikymasis skirtingo lygmens teritorijose: miesto dalyje, ruože, privačiame sklype.

J. Lang (Lang 2005) miesto projektus skirsto pagal jų apimtį ir įtaką miestui :

- Totalią - visa apimančią (*total urban design*) urbanistinę plėtrą, kurioje urbanistas (miesto planuotojas – architektas) dalyvauja nuo koncepcijos kūrimo iki jos įgyvendinimo
- Teritorijos urbanistinę koncepciją (*all-of-a-piece urban design*) – kai urbanistai, sukurdami teritorijos urbanistinę koncepciją, suformuoja parametrus, teritorijos tvarkymo teiginius, kurių bendrai laikosi skirtingi teritorijos vystytojai
- Atskirų teritorijos dalių urbanistinę koncepciją – (*piece by piece urban design*) - specialios nuostatos ir procedūros taikomos atskiroms miesto dalims tam, kad būtų reguliuojami miesto dalių plėtros procesai tam tikromis kryptimis.
- Prijungimo urbanistinę koncepciją (*plug in urban design*) – tokios koncepcijos tikslas sukurti infrastruktūrą taip, kad kiti vystymo projektai galėtų prisijungti, lengvai integruotis. Alternatyvi koncepcija – kai naujas infrastruktūros elementas yra integruojamas esamame urbanistiniame audinyje, siekiant pagerinti vietos kokybę.

A. Cuthbertas (Cuthbert, Understanding Cities 2011) urbanistinę plėtrą skaido į tris lygmenis: mega-projektas, jo sub-elementas – urbanistinis teritorijos projektas, o dar mažesnio mastelio lygmuo yra architektūrinis projektas. A. Cuthbertas (Cuthbert, Understanding Cities 2011) mega-projektus skirsto pagal funkciją:

- Krantinių regeneracija
- Pramonės ir sandėlių zonų regeneracija
- Infrastruktūros kūrimas arba plėtra
- Istorinių miestų rajonų renovacija

K. Framptonas išskiria du požiūrius dėl mega-elementų integravimo miesto audinyje:

1. Klasikinis požiūris į miesto audinį ir tipologinių elementų integravimas urbanistiniame audinyje;

2. Priešingai – tradicinis istorinio miesto kontekstas nėra susietinas su naujomis formomis.

Alternatyvi mega-projektams Manuel de Sola – Moraleso, ispanų architekto, pasiūlyta „urbanistinės akupunktūros“ koncepcija. Tai – smulkaus mastelio urbanistinės intervencijos, kurių sistema siekiama transformuoti platesnę urbanistinę teritoriją. Pasak M. Moraleso miestas susideda ne iš abstrakcijų, bet konkrečių pastatų ir urbanistinių erdvių, todėl kiekvienas architektūros objektas turi atsižvelgti į poveikį miestui, projektuojamas įvertinti platesnį kontekstą. Urbanistinės akupunktūros principo pritaikymu galima laikyti Mumbai mieste, pakeltas ištemptas struktūras (2007-2009m) – praėjimus virš intensyvaus eismo. Kurtos kaip laikinos struktūros pėsčiųjų eismui organizuoti virš intensyvių gatvių „karštuosiuose taškuose“, dėl vietos kontekstualumo ir veikiančių srautų, integravosi mieste kaip pastovūs urbanistiniai elementai. Šiose struktūrose veikė komercinės, paslaugų funkcijos, pasiekiamos organizuoto pėsčiųjų srauto, todėl smulki intervencija išsprendė miesto lygmens problemą.

Daugialygio miesto idėja aktuali ir ekonomine prasme. Kelių lygių jungtys domina investuotojus, dėl pėsčiųjų koncentracijos siūlomų paslaugų sektoriuose. Pagrindine problema gali tapti kolizija viešo ir privataus erdvės atvirumo kontroliavimo. Kiekviename mieste aktualu tokių sistemų kontrolė - kurios erdvės atviros, ir kada jos užsidaro. Būtent tai gali lemti srautų judėjimą ir struktūros gyvybingumą. Dažnai kontrolė priklauso nuo privačių projektų vystytojų, todėl svarbu, kad erdvės megastruktūroje veiktų kaip vientisa sistema, keliai į jas nebūtų užkirsti. Pavyzdžiui, St. Paulo mieste sukurta kelių lygių pėsčiųjų sistema tęsiasi 10 km. Pėsčiųjų jungčių išsidėstymą reglamentavo miesto planavimo departamentas, projektas finansuojamas USA transporto departamento. Mineapolio miesto horizontaliųjų struktūrinių jungčių sistema vystoma privačiai, investuotojų, derinant jungčių išsidėstymą su miesto planavimo institucijomis. Šie pavyzdžiai rodo, jog daugialygių struktūrų vystymas yra aktualus ir miestui ir projektų vystytojams, todėl galimi skirtingi finansavimo ir realizacijos būdai.

Alternatyvių megastruktūrinių sprendinių pritaikymas svarbus šiuolaikinio miesto kitimo procesuose formuojant jungtis tarp urbanistinių erdvių kaip kokybišką sociumo erdvę. Septintajame dešimtmetyje Regioninio plano asociacija (Regional Plan Association) Manhateno urbanistinei plėtrai pasiūlė daugialyges struktūras, kuriose būtų galima integruoti mišrių funkcijų urbanistines erdves bei skersinius ryšius, jungiančius pagrindinius mazgus: miesto centrinę stotį, Times aikštę, Kolumbo žiedą (*Columbus circle*), Rockferllerio centrą. Struktūra pasibaigtų

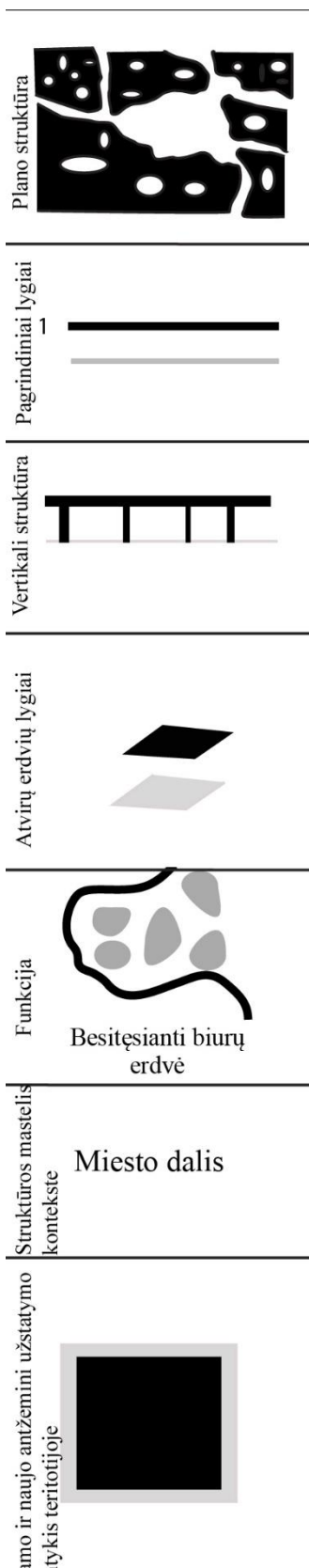
Greenwich gatvės mazge, kuriame numatytas daugialygis urbanistinis projektas -Pasaulio verslo centras (World Trade Center WTC). Ši idėja sutelkta į gatvės funkcijų integravimą pirmuose dvejuose aukštuose, juos jungiant linijinėmis struktūromis, kuriant kompleksiškas vertikaliųjų ir horizontalių jungčių sistemas. Antrajame Manhateno regioniniame plane buvo remiamasi pirmojo plano strategijomis, tačiau labiau telkiamasi į infrastruktūros problemą - susisiekimo barjerų tarp visuomenės centrų ir darbo vietų. Šioms problemoms spręsti siūlomos megastruktūrų, urbanistinių spiečių struktūrų idėjos kaip miesto planavimo strategija. 2012 metais SOM architektų pasiūlyta centrinės stoties rekonstrukcija įrodo, jog megastruktūrinių elementų pritaikymas yra galimas ar net būtinas augant miestui. Projekte siūloma centrinę stotį supančius aukštybinius pastatus jungti su stotimi keliais, gatvėmis, pėsčiųjų takais, kurie jungia komercinę funkciją, stogų terasas, apžvalgos taškus.

Šiuolaikiniai miestai, kisdami turi spręsti ne tik urbanistinės struktūros bet ir socialines, ekonomines problemas. Tiek gyventojų prieaugis, tiek mažėjimas, auganti paslaugų sektoriaus ekonomine svarba skatina ieškoti alternatyvių urbanistinių sprendinių palankiai urbanistinei aplinkai formuoti. Daugialygių megastruktūrų taikymas miestuose ar jų dalyse kuria kompaktišką miestą, paslaugų sektorius ima veikti ne tik gatvės lygyje, organizuojami žmonių srautai ir komunikacija, formuojama palanki darbo, gyvenimo ir judėjimo mieste aplinka.

2.5. Megastruktūrinių urbanistinių koncepcijų analogų tiriamoji studija

Nagrinėjant alternatyvius urbanistinės plėtros metodus, tiriami megastruktūrinių koncepcijų analogai, formuojamos tokių koncepcijų vystymo tendencijos. Remiantis nagrinėta alternatyvių miesto struktūrų teorija, analogų tyrimui sudaromi analizuojami aspektai:

- Tirama megastruktūros plano struktūra - aktualus horizontalių jungčių, erdvių, tūrių išsidėstymas ;
- Pagrindiniai struktūros lygiai – tai vertikalus struktūros augimas ir tęstinumas;
- Vertikali struktūra – analizuojamas vertikalių ryšių tarp erdvių, sąlyčio su gatvės erdve organizavimo būdas;
- Erdvių sluoksniai – erdvių išsidėstymas lygiais struktūroje – aktualus jų tankis horizontalia ir vertikalia kryptimi;
- Funkcija – tirama kokios funkcijos integruojamos megastruktūroje ir kaip jos papildo esamos urbanistinės struktūros turinį;
- Megastruktūros mastelis miesto audinio kontekste – nustatoma megastruktūros apimtis teritoriniu aspektu bei identifikuojama jos paskirtis urbanistinės struktūros atžvilgiu;
- Antžeminės struktūros santykis su esama miesto struktūra – siekiama nustatyti megastruktūros įtaką urbanizuotam kraštovaizdžiui, jos tankį ir mastelį kontekste;
- Priskirtinas megastruktūros tipas – megastruktūros savybėms identifikuoti naudojami teorinėje dalyje išskirti megastruktūrų tipai.



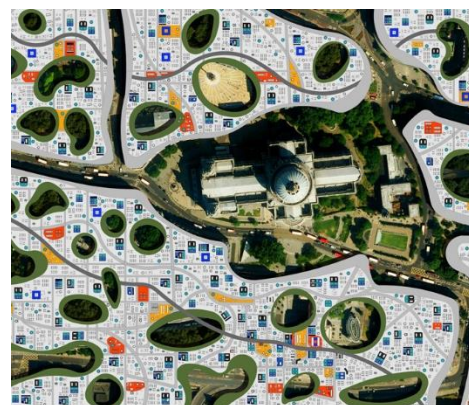
13 pav. Analogo tiriamoji schema

Koncepcijos idėja - miestą gaubianti mobili darbo erdvė. Projekte sprendžiam Londono miesto gatvių - arterijų problema - gatvės ir požeminės metro linijos yra perkrautos, susidaro spūstys, naujų arterijų tiesimas kelia kainas, dėl kurių darbuotojai keliai gyventi vis toliau nuo savo darbo vietų. koncepcija siūloma nauja darbo strategija - vieno ofiso erdvė, horizontali, viename lygmenyje.

Tokia struktūra skatina socialinę komunikaciją bei kompaktiško miesto – kai darbo ir gyvenamosios funkcijos yra sutelktos ir pasiekiamos pėsčiųjų zonomis. Struktūroje neatskleidžiamas esamos miesto struktūros santykis su pačia struktūra. Struktūrą galima priskirti miestą gaubiančiam megastruktūros tipui. Ryšys su miesto gatvėmis vyksta per esamus pastatus ir vertikalius ryšius. Megastruktūra yra tanki, ją sudaro besitęsianti atvira erdvė. Truktūros mastelis apima miesto dalį ir yra tęstina visame mieste.



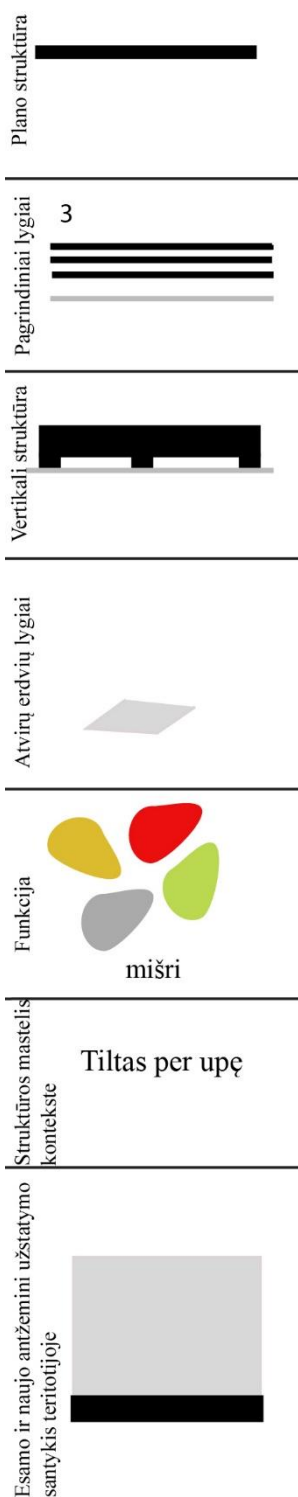
14 pav. Analogo vizualizacijos



Stéphane malka studija

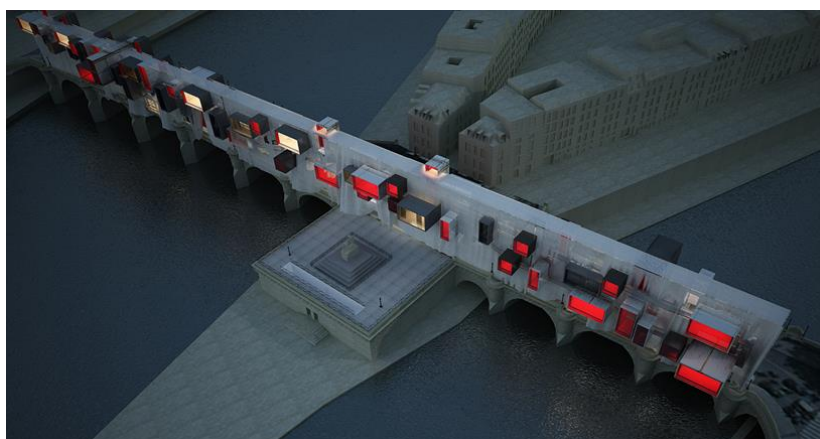
Mobilus mikro miestas

Paryžius



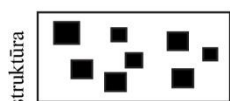
15 pav. Analogo tiriamoji schema

Koncepcijos idėja - mobilus mikro-miestas. Struktūra susideda iš tiltų, modulinės sistemos ir erdvių, kurios gali būti adaptuojamos įvairioms miesto paskirtims. Struktūros funkcija mišri - gyvenamoji, biurų, išsidėsčiusių pagal galerijas, taip pat studijos, barai, kavinės. Tiltu ašyje struktūra tarsi surenka aktyvias miesto funkcijas, išlaiko tilto funkciją, tačiau pėsčiųjų takus perkelia į kitą lygį greta aktyvios gatvės. Struktūra savo masteliu integruojasi istorinėje aplinkoje. Konceptualiai pabrėžiama ašis, kuriama trauka. Atvira urbanistinė erdvė – pirmame lygyje. Vidinės struktūros erdvės integruotos modulinėje sistemoje



16 pav. Analogo vizualizacijos

Les Halles



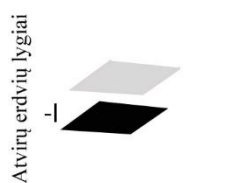
Plano struktūra



Pagrindiniai lygiai



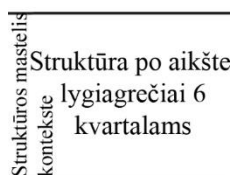
Vertikali struktūra



Atvirų erdvių lygiai



Funkcija



Struktūros mastelis kontekste

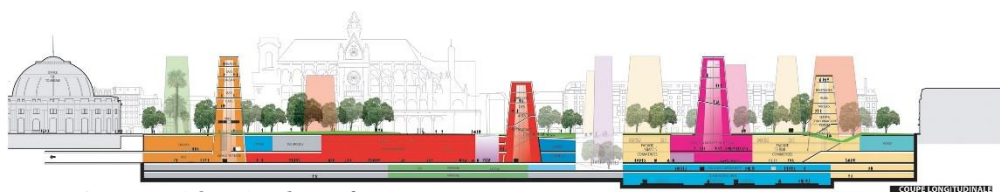


Esamo ir naujo antžeminio užstatymo santykis teritorijoje

17 pav. Analogo tiriamoji schema

Alternatyvios struktūros integravimo istoriniame urbanistiniame audinyje pavyzdys - Les Halles. Struktūra kuriama buvusio turgaus aikštėje. Struktūrą sudaro pastatų grupės, kurios jungiasi kelialyge požemine dalimi. Erdvė tarp pastatų skaidoma medžių grupėmis. Buvusioje turgaus vietoje kuriamos nominalios erdvės, kurios kartu su gamtiniais elementais ir pastatų architektūra kuria vientisą struktūrą. Tokia struktūra kontrastuoja kontekstui, tačiau mastelio atitiktis ir besitęsiančios erdvės įprasminimas skaidymu į nominalias kuria integralų ir šiuolaikišką sprendinį istoriniame kontekste.

Mastelio ir šiuolaikinės architektūrinės išraiškos problema aktuali ir Mažvydo alėjai. Šiuo metu pati alėjos erdvė ir jos užstatymas nėra gyvybingi. Alėjos erdvė neturi identiteto todėl galimas naujas požiūris ir šiuolaikinės architektūros ir erdvės paieškos.

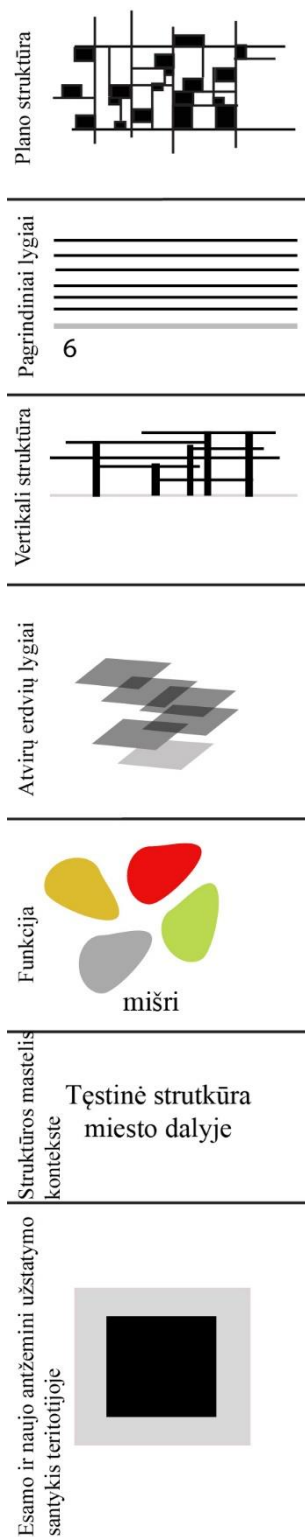


18 pav. Projekto vizualinė informacija

Ensemble studija

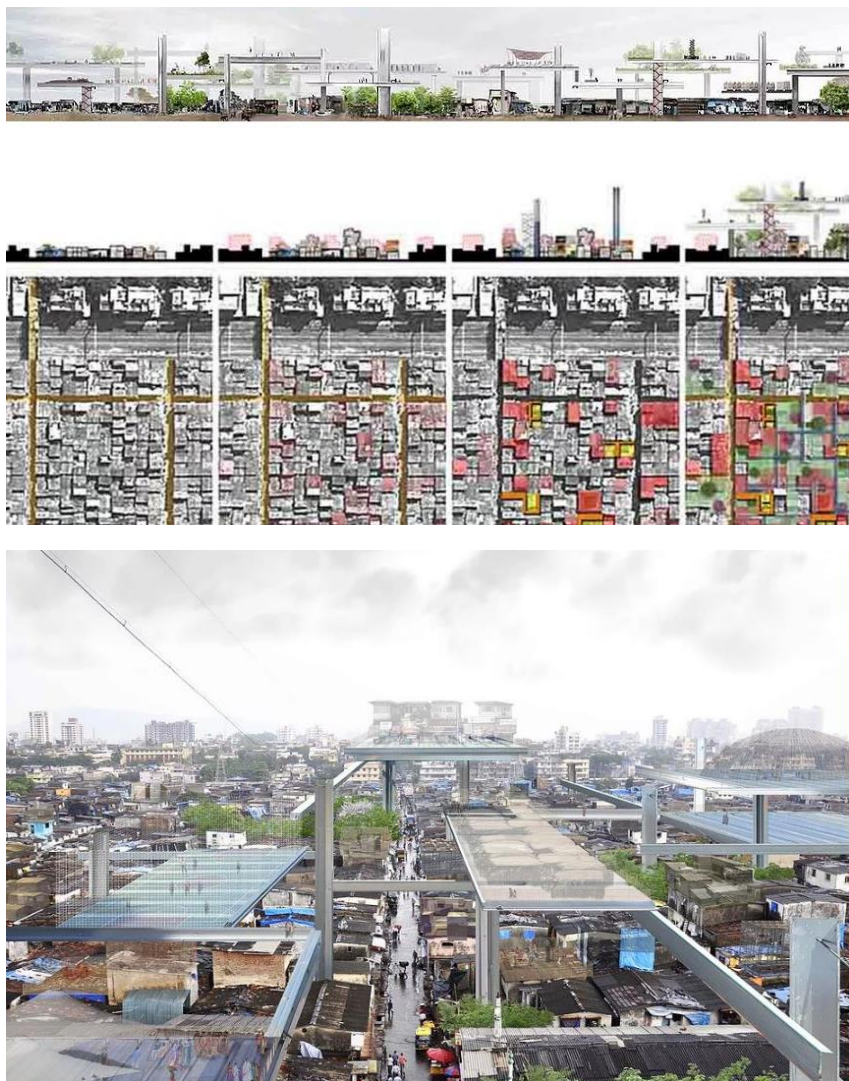
MoMA, Nelygus augimas

Mumbai



19 pav. Analogo tiriamoji schema

Koncepcijos idėja - palikti esamą teritorijos urbanistinę struktūrą ir reabilituoti miesto erdves alternatyviu būdu. Kuriamos 3 dimensijų urbanistinės struktūros liečia žemę vietose, kuriose susijungia su kitu tinklu. „Skraidančių kilimų“ lygiai - tai plotai erdvėje, tam kad miestas galėtų plėstis nespausdamas erdvės žemės lyguje. Struktūra leidžia augti miestui atitinkamu masteliu, kurdama naujus ryšius, padėdama integruoti kontekste naujas sub-struktūras. Atviros erdvės sluoksniuojamos keliuose lygiuose, jungiamos horizontaliais ryšiais.

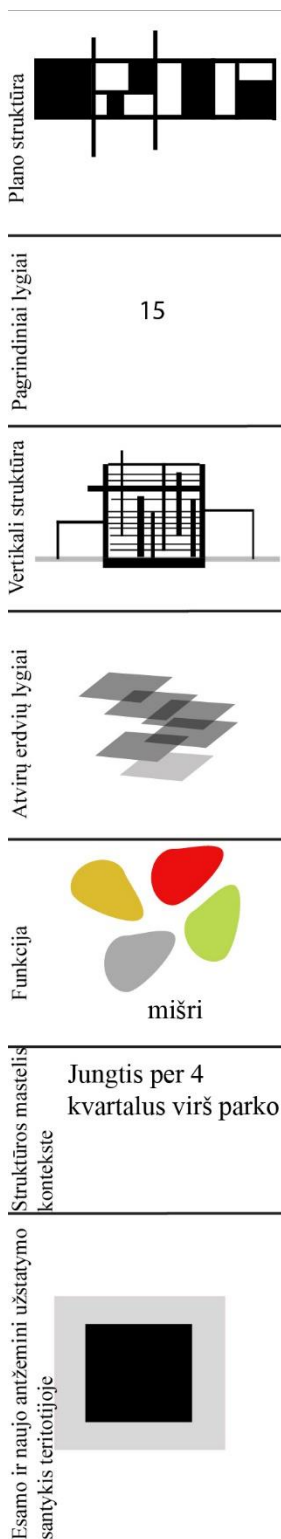


20 pav. Projekto vizualinė informacija

Ensemble studija

Miesto prototipas

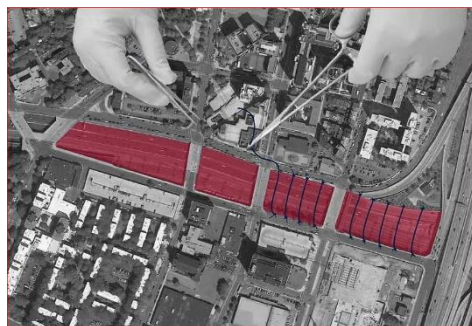
Bostonas



21 pav. Analogo tiriamoji schema

Struktūra daugiasluoksnė, kurianti urbanistinį tinklą trijose dimensijose. Sistema gatves ir erdves jungia vertikaliais branduoliais. Erdvės tarp infrastruktūrinių linijų paliekamos tuščios tam, kad laikui bėgant būtų užpildytos naujomis struktūromis. Projektuojama atvira sistema gali būti vystoma skirtingais būdais.

Miesto prototipe, kuris gali augti kartu laisvai ir racionaliai, horizontaliai ir vertikaliai, pastato, kaip objekto, koncepcija išnyksta. Sukuriamas architektūros ir infrastruktūros balansas. Bostone tokia struktūra sujungia kvartalus, perskirtus greitkelio, sukuria fizinį ir akustinį barjerą greitkelio poveikiui, papildo miestą papildydama urbanistinėmis erdvėmis ir pėsčiųjų keliais jungtimis.



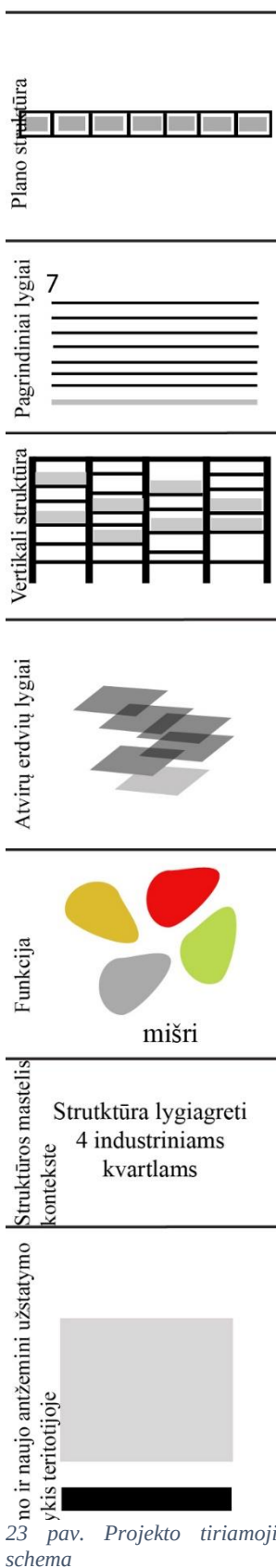
22 pav. Projekto vizualinė informacija



Ensemble studija

Urban shelve

M. I.T kompleksas, Cambridge

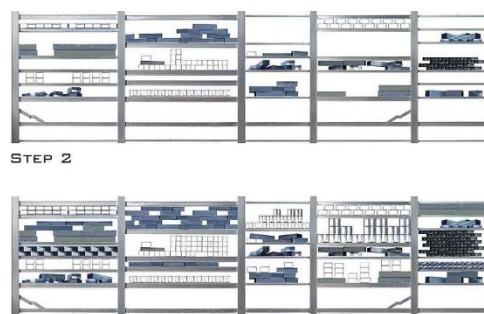


23 pav. Projekto tiriamoji schema

Urban Shelve (liet. Miesto lentyna) – alternatyvi struktūra apleistoje industrinėje miesto teritorijoje. Išauginta linijinė struktūra yra alternatyva intensyviai žemės naudojimui, sukuria galimybę miestui plėstis horizontaliai, tačiau keliuose lygiuose. Struktūra kuriama keliais etapais : pirmuoju etapu sukuriamas struktūros rėmas ir reikalinga infrastruktūra, antrajame etape suformuotoje struktūroje talpinama architektūra pagal poreikį. Ši struktūra yra liberali – jos augimo procesas natūralus – į konstrukciją talpinama architektūra gali būti įvairi, atsirasti skirtingu laiku. Formos, jų santykiai bei funkcijos gali kisti. Tokia struktūra yra vertikali miesto audinio tąsa. Vertikalios konstrukcijos veikia ir kaip vertikalieji ryšiai su laiptinėmis, utilitariomis.

Struktūroje veikia ir privačios ir viešosios funkcijos, todėl projektus vystyti gali skirtingi investuotojai – taip atsiranda urbanistinė įvairovė daugialygėje struktūroje. Ji auga dinamiškai ir pagal šiuolaikinio miesto poreikius.

Urban shelve prototipas pritaikytas M.I.T. komplekse, Kembridže. Struktūra prisitaikė prie veikiančio geležinkelio, kuris dalijo teritoriją pusiau, todėl veikia kaip svarbi miesto audinio jungtis. Struktūra yra lanksti, formuojamos horizontalios „lentynos“ gali prisitaikyti prie konteksto mastelio, vietos charakteristikos. Toks



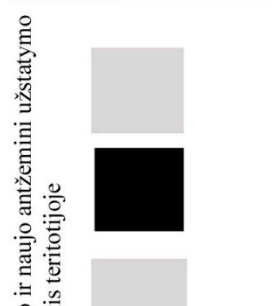
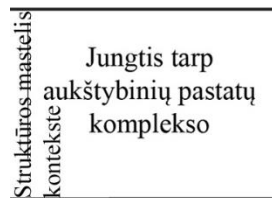
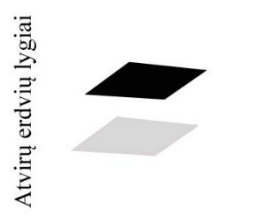
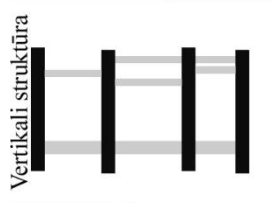
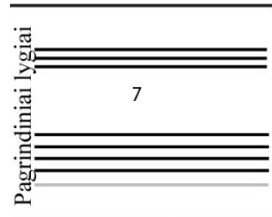
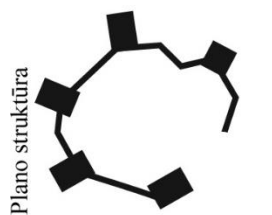
24 pav. Projekto grafinė informacija

alternatyvus urbanistinės plėtros būdas įrodo, jog daugialygės miesto mega – struktūros gali teigiamai veikti esamą urbanistinį audinį – tapti jungtimis, kurti urbanistinių erdvių ir užstatymos sluoksnius, nepažeisdamos esamos infrastruktūros ir papildydamos urbanistinio audinio tūrinį. Tai – aktualu ir Mažvydo alėjos ruože: jungtyse su uostu, įvažiavimo į miesto centro teritoriją per intensyvią Priestočio gatvę.

Stevem Holl

Linked Hybrid

Pekinas

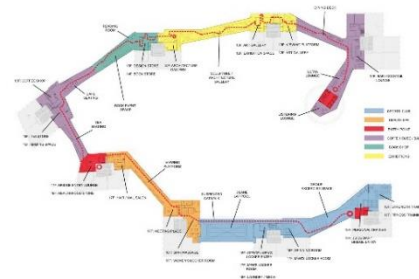
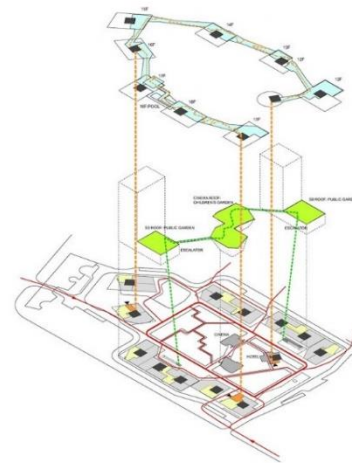


25 pav. Projekto tiriamoji schema

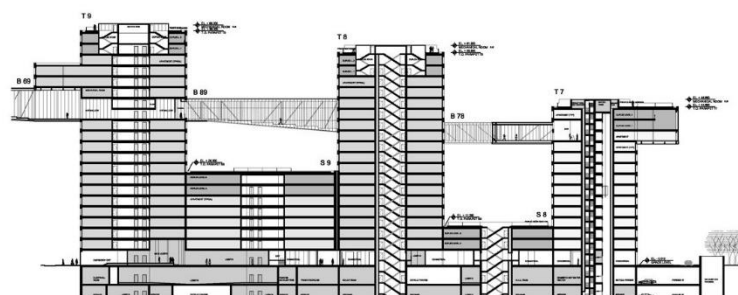
Kilpa pirmame aukšte jungia išores viešąsias erdves ir miesto sodą, apima kino teatro, restoranų, rekreacines erdves. Aukštesniuose lygiuose kilpos erdvė veikia kaip sociumo koncentracijos priemonė. Kabanti stuktūra veikia kaip vieša urbanistinė erdvė jungianti pastato.

Pėsčiųjų struktūra jungia pastatų kompleksą skirtinguose lygiuose, praėjimais, pasažais, holų erdvėmis. Projektas apibūdinamas kaip „miestas mieste“. Struktūroje funkcija mišri – kinta nuo komercinės ir gyvenamosios iki mokslo ir rekreacinės. Struktūra komplekso pastatys jungia po žeme, antžeminiame lygyje ir kabančia dalimi.

Antžeminėje dalyje siūlomos mikro-urbanizmo mastelio erdvės, viduriniame lygyje – atviri sodai, žaliosios erdvės, viršutiniuose aukštuose privačios terasos jungiamos bendromis mansardomis. Nuo 12 iki 18 aukšto kabantys tiltai funkcionuoja kaip falerijos, auditorijos, baseinai, kavinės. Jungiami gyvenamieji ir viešbučių pastatai. Kilpos, arba žiedinė, struktūra formuoja jau anksčiau aptartą, svarbią atsitiktinę sociumo komunikaciją, veikia kaip visuomenės kondensatorius.

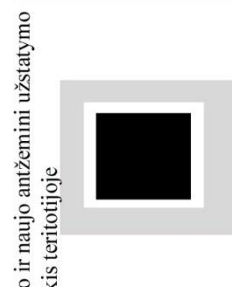
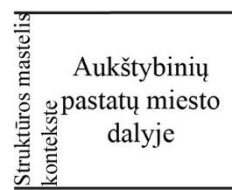
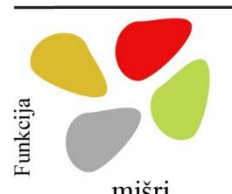
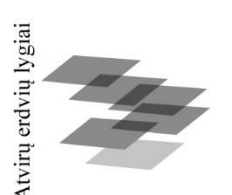
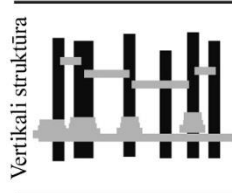
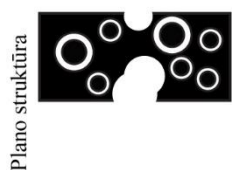


26 pav. Žiedinės struktūros schema



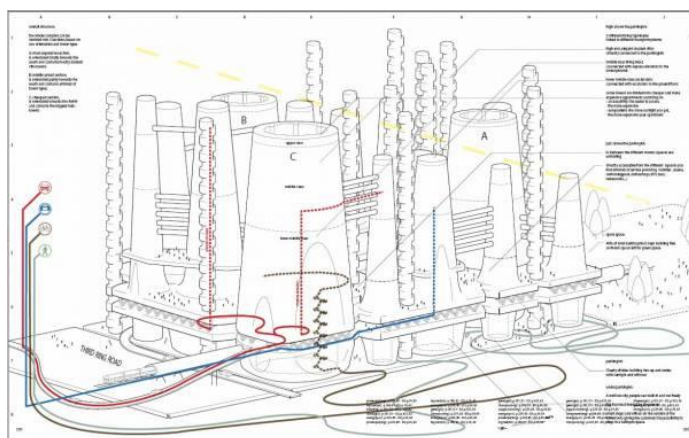
27 pav. Analogo pjūvis

Beijing Boom Tower (liet.Pekino bumo bokštas)

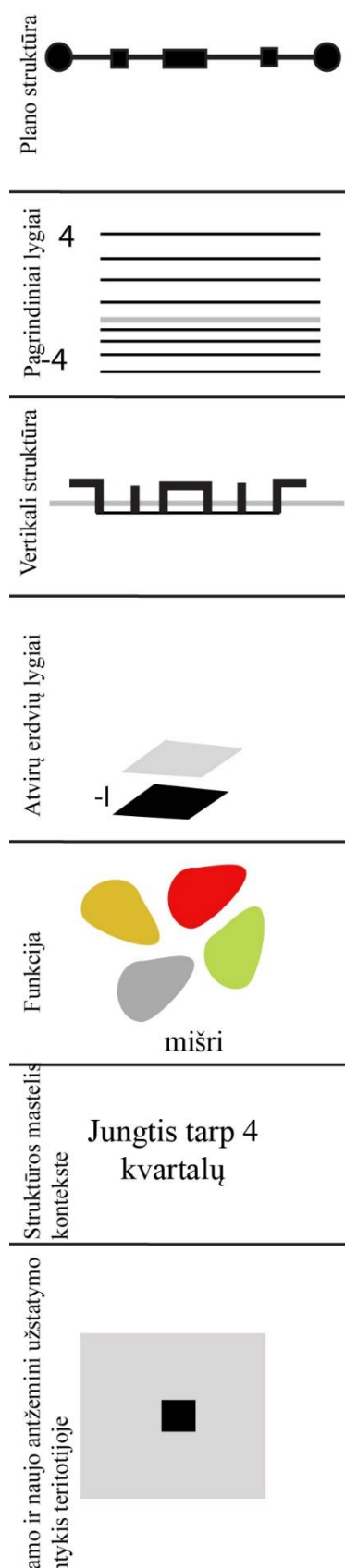


28 pav. Projekto tiriamoji schema

Tai 6 hektarų alternatyvios tiltų, bokštų ir jungčių architektūros megastruktūra. Nors megastruktūros mastelis neatitinka Klaipėdos, tačiau tyrime svarbi koncepcijos idėja ir veikimo principas. Bumo bokštų struktūra – eksperimentas, kuriuo siekiama patikrinti užmiesčio urbanistinės struktūros modelio veikimą miesto šerdyje – vietoje, kurioje įprastomis urbanistinės plėtros priemonėmis, toks modelis būtų sunkiai pritaikomas. Struktūrą sudaro Aukštybinių pastatų kompleksas sujungtas platformomis ir tiltinėmis jungtimis, talpinančiomis viešas funkcijas. Pastatų branduoliai – vertikalieji ryšiai jungia šias daugialyges platformas ir veda į horizontaliąsias jungtis. Platformos, tiltinių jungčių struktūrų tipai, nagrinėti anksčiau, šiame projekte pritaikomi vertikaliai urbanistinio audinio plėtrai ir aukštybinių pastatų, kurie Lietuvos atveju, dažniausiai gyvybingi tik pirmuose aukštuose, visapusiškai aktyvinimui.



29 pav. Projekto vizualinė informacija

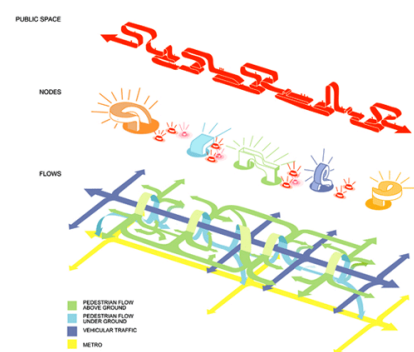
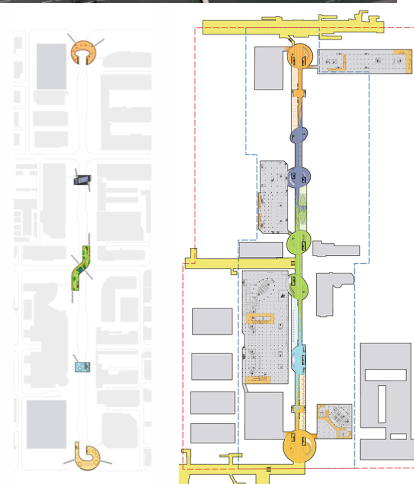


30 pav. Projekto tiriamoji schema

1 kilometro ilgio gatvė buvusiame industriniame rajone tampa viena aktyviausių miesto komercinių zonų. Greita teritorijos urbanizaciją lėmė intensyvaus eismo problemas, todėl buvo reikalingas gatvės pritaikymo pėstiesiems sprendinimas. WORKac studija pasirinko alternatyvius sprendinius – pasiūlė trijų dimensijų gatvę, kurdami strategines urbanistines intervencijas. Naudojamas urbanistinės akupunktūros metodas. Iš pagrindinės struktūros, esančios požeminiame lygyje išskylantys taškiniai turi veikia kaip vertikalieji ryšiai, gatvės apžvalgos taškai ir tiltai per gatvės eismą. Taškiniai objektai, autorių pavadinti žibintai, talpina įvairias funkcijas – nuo muziejaus iki informacijos paviljono.

Požeminėje dalyje veikia viešosios funkcijos – biblioteka, kavinės, galerijos. Šios erdvės kuria jungtis per gatvę, su metro linijomis, požeminėmis automobilių saugyklomis.

Veikia platus bulvaras – komercinė erdvė. WORKac sujungia kelių tipų alternatyvias urbanistines struktūras – besitęsiantį interjerą po žeme ir urbanistinę akupunktūrą. Ši koncepcija linijinę negyvybingą erdvę skaido, kuria



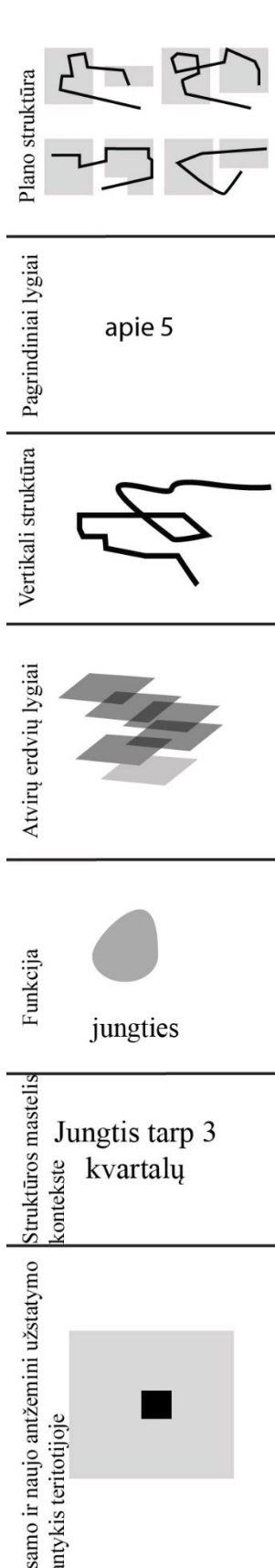
31 pav. Projekto vizualinė informacija

papildomas tarpines erdves ir jungtis. koncepcijos pritaikymas gali būti siejamas su mažomis intervencijomis urbanistiniame audinyje, siekiant nekeičiant infrastruktūros, kurti tęstinus pėsčiųjų traktus ir gatvės funkcijų įprasminimą keliuose lygiuose.



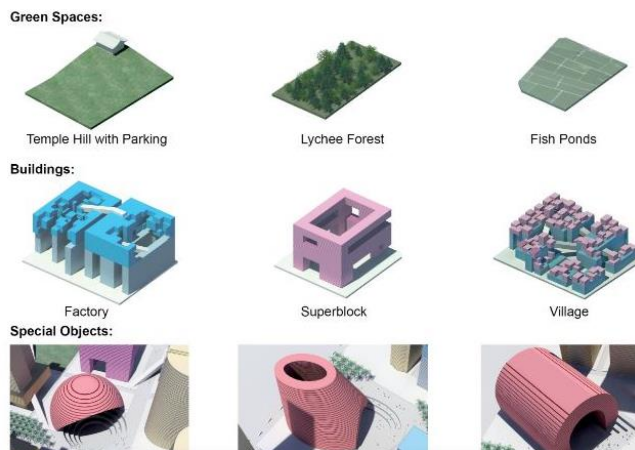
32 pav. Analogo pjūviai

Hua Qiang Bei gatvė, Šenzenas

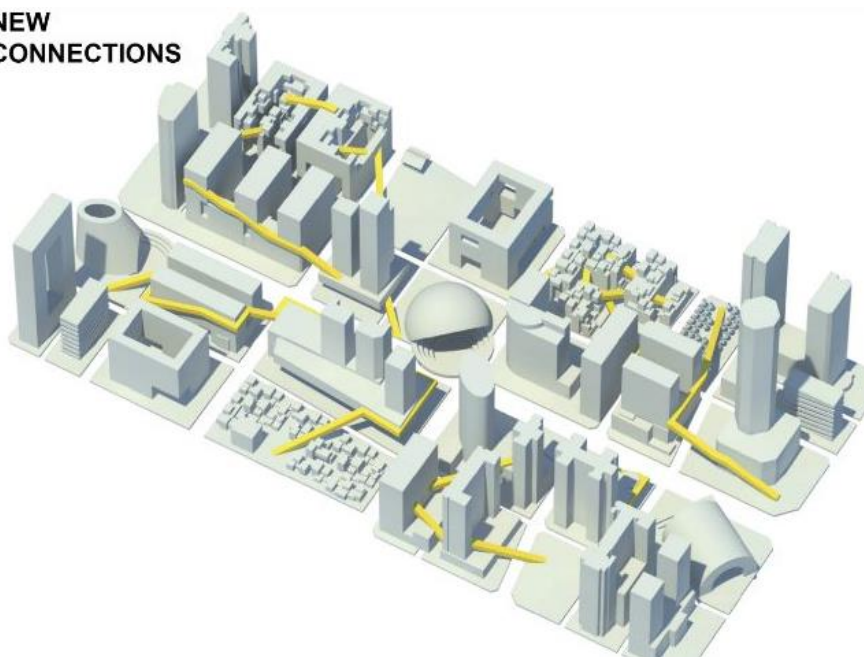


33 pav. Projekto tiriamoji schema

Urbanistinės akupunktūros metodą Šenženo gatvėje pasiūlė ir studija MVRDV. Kurdami kvartalų užstatymo struktūrą su skirtingų tipologijų pastatais ir urbanistinėmis erdvėmis kartu pasiūlė jų tarpusavio alternatyvias jungtis. Gatvės lygyje esančias erdves su vidinėmis ir terasų erdvėmis jungia zigzago formos jungtimis, išsirangiusias per pastatus ir kvartalus. Formuojami tiesioginiai ryšiai – linijinės erdvinės jungtys. Vesdamos į požeminę audinio dalį, sprendžia gatvės perėjimo problemą. Akupunktūros tipo struktūros funkcija tiesioginė – jungties. Ryšiai formuojami tarp skirtingų lygių erdvių.



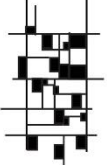
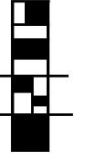
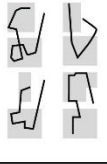
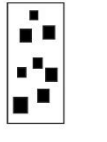
NEW CONNECTIONS



34 pav. Projekto vizualinė informacija

Atlikus analogų studiją ir palyginus nagrinėjamus aspektus lentelėje, galima daryti išvadas:

- Megastruktūrų planinė struktūra skirtinga – priklauso nuo koncepcijos teorinės idėjos ir vietos konteksto;
- Megastruktūros veikia požeminiame ir antžeminiame lygiuose, yra daugiasluoksnės. Nagrinėjamas struktūras sudaro vidutiniškai nuo 4 ir daugiau lygių;
- Vertikaliose jungtyse pastebima tendencija formuoti vertikalius branduolius utilitaria funkcija;
- Megastruktūrose išsidėsto daugiasluoksnės erdvės nuo dviejų ir daugiau lygių, jungiamos horizontaliomis ir vertikalėmis jungtimis;
- Megastruktūrose taikomos mišrios funkcijos, išskyrus atvejus kai mono-funkcija veikia kaip pagrindinė koncepcijos teorinė idėja (Clive Wilkinson projekte);
- Megastruktūros mastelis urbanistinės struktūros atžvilgiu kinta nuo jungties per kelis kvartalus iki totalių, tęstinių megastruktūrų;
- Esamo ir naujo antžeminio užstatymo santykis teritorijoje turi dvi tendencijas:
 - Užstatymo plotas yra artimas esamam;
 - Užstatymo plotas yra mažesnis - veikia kaip urbanistinė intervencija;
- Prisikirtinas megastruktūros tipas – megastruktūra gali derinti skirtingus nagrinėtus alternatyvių struktūrų tipus ir jų jungtis. Dažnas besitęsiančio interjero ir platformos, kiliminės struktūrų schemų pritaikymas.

Projektas										
Priskirtinas megastuktūros tipas	Esamo ir naujo anžeminio teritorijoje	Miesto blokus dengianti urbanistinė struktūra (Span over Blocks) Besišeantis interjeras	Platformos schema (Deck – access scheme) Klimatinė struktūra	Tiltas per upę	Platformos schema (Deck – access scheme) Besišeantis interjeras	Jungtis tarp 3 kvartalų	Jungtis tarp 4 industriniams kvartalam	Aukštybinių pastatų miesto dalyje	Jungtis tarp aukštybinių pastatų komplekso	Struktūra po aikšte, lygiagrečiai 6 kvartalams
Funkcija	mišri	Besišeanti būtų erdvė	mišri	mišri	mišri	jungties	mišri	mišri	mišri	mišri
Alvyrų erdvių lygtai struktūroje	-1	-1	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	-1
Vertikali struktūra	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri	mišri
Pagrindinės struktūros lygtis	4 -4	1	6	3	15	apie 5	7	apie 50	7	5 -4
Planinė struktūra										
Požemio										

35 pav. Lyginamoji analogų schema

2.6. Išvados

Metodinės medžiagos analizėje apžvelgta pagrindinė su Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo problematika, kuri apima uosto vystymo tendencijas, erdvinės struktūros kūrimo principus, istorinės dalies pokyčių galimybes. Tirti ir alternatyvūs urbanistinio audinio struktūrizavimo principai. Galima suformuluoti pagrindines metodinio tyrimo išvadas:

- **Linijinio miesto modelio vystymas** aktualus M. Mažvydo alėjos teritorijos – urbanistinio ruožo regeneracijai. Linijinė urbanistinė struktūra palanki pėsčiųjų traktų – alėjų su išdėstytomis komercinės, paslaugų ir gyvenamosiomis funkcijomis vystymui, mažina priklausomybę nuo transporto. Linijinio miesto struktūros vystymas Klaipėdos Naujamiestyje galimas, formuojant urbanistinius mazgus greta pagrindinių arterijų – H. Manto, Naujojo Uosto gatvių, transporto mazgo ties įvažiavimu į Naujamiestį – Priestočio gatvėje. Linijinio miesto struktūros koncepcija Naujamiestyje galėtų apimti tris pagrindinius traktus ir jungtis tarp jų: greta uosto formuojama pėsčiųjų zona, jungianti Mėmelio miestą senąją priplauką, piliavietę; H. Manto gatvės erdvinis kanalas su jame išvystytais mazgais; žalioji juosta nuo Trinyčio ežero per Skulptūrų parką, stoties link. Šioje koncepcijoje M. Mažvydo alėjos urbanistinis ruožas veiktų kaip skersinė jungtis tarp trijų pagrindinių arterijų.
- **Šiuolaikinė uosto urbanistinė plėtra** atsižrėžia į senojo uosto vietas. Uosto regeneracijos tendencijos vyksta dviem kryptimis: uostai konvertuojami į gyvenamąsias zonas, su mišria funkcija, uosto regeneracija derina uosto veiklą ir miesto poreikius aktyviose zonose. Iškelus industrinę uosto veiklą, atsirastų galimybė sukurti Naujamiesčio urbanistinių erdvių ryšius su Kuršių mariomis. Klaipėdos Naujamiesčio urbanistinės struktūros regeneracija galėtų būti nukreipta uosto konversijos kryptimi. Formuojant uosto prieigas būtų įprasminti skersiniai erdviniai kanalai miesto centre: Danės upės krantinė, Liepų gatvė, S. Daukanto gatvės prieiga ir tarp jų esantis M. Mažvydo alėjos urbanistinis ruožas.
- Mažvydo alėjos ruože ir Klaipėdos Naujamiestyje būdingas fragmentiškumas. Naujamiestyje pagrindinės transporto ašys – Naujojo uosto ir Priestočio gatvės - kuria barjerus, atskiriamos uosto ir stoties teritorijos; į užstatytą struktūrą įsiterpia nesuformuoti želdynai, vertingos istorinės užstatymo dalys disonuoja su industrinėmis teritorijomis – uostu, geležinkelio stoties teritorijose; parko ir krantinių prieigos neturi akcentuotų prieigų. Jungtys tarp skirtingų urbanistinių struktūrų gali būti kuriamos pereinamosiomis miesto erdvėmis - aikštėmis, parkais, skverais. Tai - taip pat aktualu, urbanistiniame ruože jungiant ir organizuojant padrikas, fragmentuotas ruožo dalis. Alėja turi formuoti uždara miesto audinio elementą, turintį savo pradžią ir pabaigą - akcentuotas prieigas. M. Mažvydo alėją kertančių skersinių ryšiai vystymas lemtų erdvės gyvybingumą

- K. Lyncho erdvinio kanalo-kelio (paths), mazgų (nodes) ir akcentų (landmarks) teorija gali būti pritaikyta Mažvydo alėjos struktūros formavimui, akcentuojant, jog pati gatvė yra jungtis tarp Skulptūrų parko, H. Manto gatvės erdvinio kanalo, Santuokų rūmų teritorijos ir uosto. Mažvydo alėjos mazguose reikalingi akcentai ir erdviniai sprendiniai.
- Nikos A. Salingaroso jungčių tarp mazgų teorija padeda suvokti alėjos reikšmę miesto centro kontekste. Alėjos erdvė turi suformuoti ir jungti mazgus, erdvinius kanalus, kurie susieti su kitomis miesto viešosiomis erdvėmis – taip formuojami netiesioginiai ryšiai tarp miesto audinio komponentu. Nikos A. Salingaroso jungčių tarp modulių teorija parodo, jog formuojant naujus ryšius formuojamos ir naujos ribos tarp skirtingų struktūros elementų, pavyzdžiui, parko ir alėjos arba kvartalo ir alėjos.
- R. Tranciko urbanistinių erdvių teorija padeda atskirti alėjos erdvinio kanalo dalis: įėjimo, gatvės, parko, aikštės, vidinę kvartalo erdvę. Aleja turi formuoti uždara miesto audinio elementą, turintį savo pradžią ir pabaigą - akcentuotas prieigas. Alėją kertantys skersiniai ryšiai lemia erdvės gyvybingumą. Alėjos uždaramą lemia jos erdves proporcija -aukščio ir pločio santykis.
- **Daugialygio miesto koncepcija** – tai atskirų miesto dalių vienijimas megastruktūromis jungiant pastatus, infrastruktūrą ir kraštovaizdį į visumą. Alternatyvių urbanistinių struktūrų paieškas lemia greita urbanizacija, kuri neorganizuota dažnai tampa ne kompaktiška, sukurdamą barjerus mieste.
- M. Mažvydo alėjos urbanistinei koncepcijai aktualūs teritorijos vystymo lygmenys ir galimybės. Urbanistinės-architektūrinės koncepcijos projektas gali apimti:
 - 1) Totalią - visa apimančią (*total urban design*) urbanistinę plėtrą;
 - 2) Teritorijos urbanistinę koncepciją (*all-of-a-piece urban design*);
 - 3) Atskirų teritorijos dalių urbanistinę koncepciją – (*piece by piece urban design*);
 - 4) Prijungimo urbanistinę koncepciją (*plug in urban design*)
- Daugialygio miesto idėja aktuali ekonomine prasme - kelių lygių jungtys domina investuotojus, dėl pėsčiųjų koncentracijos siūlomų paslaugų sektoriuose. Kiekviename mieste svarbu tokių sistemų kontrolė - kurios erdvės atviros, ir kada jos užsidaro, nes tai lemia srautų judėjimo tęstinumą ir megastruktūros gyvybingumą.
- Megastruktūra savo masteliu gali integruotis istorinėje aplinkoje. Tokia struktūra skatina socialinę komunikaciją, yra tvari. Struktūra sprendžia socialines, ekonomines ir ekologines miesto problemas. Struktūra leidžia augti miestui atitinkamu masteliu, kurdama naujus ryšius, padėdama integruoti kontekste naujas tipologijas.

- Struktūra gali sujungti kvartalus, perskirtus intensyvios gatvės, sukuria fizinį ir akustinį barjerą poveikiui kartu miestą papildydama atviromis erdvėmis
- **Alternatyvių urbanistinių koncepcijų studija** galima nustatyti urbanistinių megastruktūrų pritaikymo tendencijas:
 - a) Alternatyvių jungčių ir struktūrų principai pritaikomi skirtinguose masteliuose ir kontekstuose
 - b) Struktūra dažniausiai keliuose lygiuose talpina skirtingas funkcijas
 - c) Naujos struktūros ir esamo urbanistinio audinio sąlyčio taškai dažniausi vyksta per vertikaliuosius ryšius
 - d) Struktūros veikia kaip „sociumo kondensatoriai“ traukdamos srautus kelių lygių erdvėse
 - e) Struktūros gali būti tęstinos laike – formuojamas rėmas ir pagrindas, prie kurio vystant miestui gali prisijungti kiti urbanistinio audinio elementai
 - f) Alternatyvios urbanistinės struktūros yra kontekstualios - sprendžia teritorijos eismo, sociumo, urbanistinio audinio, šiuolaikinių poreikių problemas.

3. EKSPERIMENTINĖ - TIRIAMOJI DALIS

3.3. Galiojančių dokumentų, teritorijų planavimo projektų įvertinimas

3.3.1. Šiuolaikinio miesto plėtros galimybės istorinėse miesto dalyse. Nekilnojamojo kultūros paveldo dokumentų tiriamoji studija

Urbanistinėje koncepcijoje vystant M. Mažvydo alėjos prieigų ir teritorijos koncepciją svarbu atsižvelgti į istorinėje dalyje esantį vertingą gatvių tinklą ir kompozicinius elementus. Svarbu papildyti ir išsaugoti vertingą istorinę Naujamiesčio dalį. Urbanistinės koncepcijos gairėms ir pagrindimui analizuojami galiojantys tarptautiniai ir vietiniai dokumentai susiję su istorinės vietovės nekilnojamųjų kultūros vertybių paveldu.

Valetos chartijoje (The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas , priimta 17-oje ICOMOS generalinėje Asamblėjoje , 2011 lapkričio 28d.) pateikiami istorinių miestų ir urbanistinių teritorijų apsaugos ir vystymo principai: nagrinėjamos istorinių miesto dalių vertingosios nekilnojamosios savybės, identitetas, teritorijos paskirtis, įtaka viešosioms erdvėms ir socialiniai komunikacijai ir kitiems socio-ekonominiams faktoriams. Valetos principus ir strategijas galima pritaikyti intervencijoms istorinėse miesto dalyse, integruojant naujas funkcijas, pritaikant šiuolaikiniams socialiniams, kultūriniais ir ekonominiams poreikiams, tačiau išsaugant vietos identitetą.

Pagal Valetos chartijos principus, istoriniai miestai ar miestų dalys yra sudarytos iš materialiujų ir nematerialiujų elementų. Materialūs elementai - tai urbanistinė struktūra, architektūriniai elementai, archeologiniai radiniai, panoramos, siluetai, vizualiniai ryšiai ir akcentai. Toliau nagrinėjant Klaipėdos istorinės dalies savitumus, svarbu atsižvelgti į istorinės dalies urbanistinės struktūros raidą, išlikusius elementus, panoramas, siluetus, vizualinius ryšius, gatvių tinklą ir akcentus; uostamiesčio kultūrą, tradiciją, veiklas, funkcijų kitimą raidos metu ir kitas nematerialiąsias vertybes sietinas su uostamiesčio identitetu;

Šiuolaikinės architektūros elementų atsiradimas turi atsižvelgti vietos vertybes ir kontekstą. Tokiu atveju nauja architektūra papildo vietos urbanistinę struktūrą. Urbanistine-architektūrine koncepcija siekiama nauja architektūra atitikti erdvinę istorinės miesto dalies sandarą ir įvertinti jos tradicinę morfologiją ir diktuoti šiuolaikinės architektūros tendencijas.

Pagal Valetos chartiją miesto autentiškumą atskleidžiantys elementai yra:

- Urbanistinis audinys – gatvių tinklas, sklypai, žaliosios erdvės ir erdvių ir pastatų santykis.
- Forma ir išvaizda, pastatų interjeras ir eksterjeras, pastato ar urbanistinė struktūra, tūris, stilius, mastelis, medžiagos, spalva.
- Santykis tarp urbanistinės teritorijos ir jos konteksto tiek natūralios, gamtinės tiek žmogaus sukurtos.
- Įvairios funkcijos, kurias istorinė miesto dalis įgijo per jos raidą
- Kultūrinės tradicijos ir vietos dvasia ir visa tai kas kuria vietos identitetą
- Santykis tarp vietos ir jos visumos, teritorijos atskiros dalys ir kontekstas
- Socialinis audinys ir kultūrinė įvairovė

Tyrimo eigoje svarbu, atsakyti, kurios Klaipėdos istorinės miesto dalies urbanistinio audinio savybės yra tęstinos, nustatyti vertingą istorinės dalies erdvinę sandarą ir tradicinę morfologiją.

Šiuolaikinė urbanistinė plėtra daro poveikį istorinių miesto dalių urbanistiniam kraštovaizdžiui. Pagal Vienos memorandumą: <...Istoriniame urbanistiniame kraštovaizdyje atsispindi su ta vieta susiję dabarties ir praeities socialinės raiškos ir plėtros elementai“.

Pagrindinės Vienos memorandumo urbanistinės plėtros gairės:

1. Istorinėse miesto dalyse turi būti skiriamas deramas dėmesys esamam masteliui, pastatų apimčiai ir aukščiui.

2. Kuo mažesnis naujų pastatų poveikis reikšmingiems statiniams ir istoriniams elementams;
3. Esminiai miestų atgimimo elementai yra urbanistinis projektavimas ir menas. Kartu jie <... išreiškia specifines istorines, socialines ir ekonomines sudėtines dalis ir perduoda jas ateinančioms kartoms...>;
4. Paveldo zonos urbanistinėje infrastruktūroje turi būti naudojamos priemonės užtikrinančios pagarbą istorinei struktūrai, kontekstui ir visumai, mažinamas neigiamas transporto eismo ir statomų automobilių poveikis;
5. Istorinio kraštovaizdžio tapatumo dalys yra miesto vaizdas, stogų vaizdas, pagrindinės vizualinės ašys, užstatyti sklypai ir jų morfotipai.

Kuriant urbanistinę-architektūrinę M. Mažvydo alėjos koncepciją svarbu atsižvelgti į teritorijos istorinės dalies mastelį, būdingą užstatymą, planinę struktūrą. Koncepcijoje svarbi meninė idėja, kuri galėtų atspindėti Klaipėdos istorinio miesto centro urbanistines savybes.

3.3.1.1. Istorinę miesto dalį reglamentuojantys dokumentai

Klaipėdos miesto istorinė dalis - Naujamiestis (unikalus kodas 16075) 1996 m. spalio 28 d. įtraukta į Nekilnojamųjų kultūros vertybių registro urbanizuotų vietovių sąrašą. Teritorija apima istorinių priemiesčių – Naujamiesčio, Mažosios Vitės, Didžiosios Vitės, Vilhelmo miesto, Zandvėro teritorijas, taip pat Skulptūrų parką (buv. istorines kapines), istorinius pramoninius ir gyvenamuosius kvartalus, esančius iki geležinkelio stoties teritorijos bei Kareivinių kompleksą už geležinkelio. Remiantis nekilnojamojo kultūros paveldo įstatymu galima apibrėžti šias su Klaipėdos istorine dalimi susijusias sąvokas:

- Kultūros paveldo vietovė –teritorija, kuri pasižymi istoriškai susiformavusiais ypatumais, visumos darna ir (ar) derme su gamtine aplinka ir kurioje yra kultūros paveldo objektų...>
- Nekilnojamasis kultūros paveldas – kultūros paveldo dalis, kurią sudaro praeities kartų pastatytos, įrengtos, sukurtos ar istorinių įvykių sureikšmintos išlikusios ar neišlikusios medžiaginės kultūros vertybės, tiesiogiai susijusios su užimama ir joms naudoti reikalinga teritorija...>
- <...Nekilnojamoji kultūros vertybė – kultūros paveldo objekto ar vietovės reikšmingumą lemiančių vertingųjų savybių, visuomenei svarbių kaip jos kultūrinis turtas, visuma...>

Nekilnojamasis kultūros paveldas pagal sandarą gali būti: pavienis objektas, kompleksinis objektas, architektūrinis, urbanistinis – reikšmingomis pripažintos istorinės miestų dalys, miesteliai ir panašios vietos bei vietovės, želdynai, inžinerinis.

Pagal kultūros vertybių registro duomenis Naujamiesčio ypatingosios urbanistinės savybės yra:

- netaisyklingo stačiakampio formos ilgi, erdvūs, perimetru apstatyti kvartalai su pramoninių kompleksų teritorija Danės pakrantėje Naujamiesčio R dalyje - Krūmamiestyje,
- nedideli, skirtingo dydžio kvartalai, atskiri nereguliarios planinės struktūros fragmentai, pramoninė zona, uostas marių pakrantėje V dalyje – Vitėje,
- dideli, perimetriškai užstatyti kvartalai su žymiais savo dydžiu visuomeninės paskirties pastatų sklypais,
- atokesnės nedidelės, kai kada lenktos, gatvelės su perimetriniu mažaaukščiu užstatymu individualiais bei tipiniais, kartais dvigubais namais, vilomis Š dalyje – Vilhelmštate,
- vyraujantis taisyklingas kvartalų išplanavimas su kvartalų pakraščiais, perimetriškai statytais namais teritorijos ŠR dalyje - Zandvėro priemiestyje;

Kuriant urbanistinę – architektūrinę M. Mažvydo alėjos prieigų koncepciją, aktualu atsižvelgti į teritorijoje esančius nekilnojamojo paveldo objektus ir urbanistines savybes, kurias būtų galima akcentuoti pasiūlyme.

3.3.1.2. Klaipėdos Naujamiesčio vertingosios istorinės savybės

M. Mažvydo alėjos teritorijos struktūra ryškiausiai pakito po Antrojo pasaulinio karo, kaip per buvusių Rūpesčių ir Kiemų skersgatvių kvartalus buvo išskirstas alėjos traktas, perimetrą formuojant tipiniais pastatais. Šiandien alėjos teritorijoje yra išlikusi vertinga istoriškai susiklosčiusios urbanistinės struktūros dalis. Teritorija analizuojama Naujamiesčio raidos kontekste, siekiant identifikuoti M. Mažvydo alėjos urbanistinės struktūros ypatumus. Urbanistinės raidos analize norima nustatyti vertingąsias teritorijos savybes bei deformacijas, kurios galėtų argumentuoti vystomos koncepcijos kryptį. Pasak, D. Dijokienės (Dijokienė 2009), „Išlikusios autentiškos istorinių priemiesčių struktūros turi reikšmę kiekvieno miesto savitumo išlaikymui...“

Klaipėdos istorinės miesto dalies identitetą formavo ir natūralios gamtinės sąlygos ir žmogaus veikla. Atšiaurus jūrinis klimatas ir uosto veikla: žvejų, amatininkų, prekybos ir vėliau pramonės veikla, turėjo įtakos įvairialypei Naujamiesčio planinei ir erdvinei struktūrai. Klaipėdos istorinis priemiestis formavosi atskirai dešiniajame Danės krante. XVI a. pab. Dešiniajame Danės

krante kūrėsi naujas miesto rajonas- Krūmamiestis. Krūmamiestio vystymosi pradžioje urbanistinė struktūra buvo gana padrika, vėliau priemiestis buvo formuojamas planuotai. XIX a. vid. Klaipėdos istorinę miesto dalies urbanistinį audinį susidarė mišrus planas su stačiakampiu gatvių tinklu Naujamiesčio rytinėje dalyje, mažiau taisyklingu - vakarinėje Liepojos g. pusėje ir netaisyklingu – Vitėje. Susiformuoja pirmasis viešasis želdynas greta dabartinės Naujojo Sodo gatvės, XIXa. viduryje jis vadintas Naujuoju Parku. XX a. I p. marių pakrantę užėmė uostai, krantinės, sandėliai, geležinkelio linijos – Vitė virto ilga pramonine miesto zona. Susiklostė naujas administracinis Klaipėdos centras.

Pagal istorinės raidos etapus ir išlikusių vertingų struktūrų santykį galima nustatyti istorinės miesto teritorijos dalių vertes, taip apibrėžiant labiausiai saugotinas ir palankias naujoms intervencijoms urbanistinės struktūros dalis:

I lygis - miesto įsikūrimo vieta

II lygis – senamiestis ir dalis naujamiesčio, kuriuos skiria fortifikaciniai įrenginiai

III- Vitės priemiestis ir Vilhelmštatas

IV-Likusi istorinė miesto dalis

Galima išskirti *išlikusias* ir naujai suformuotas Naujamiesčio urbanistines savybes:

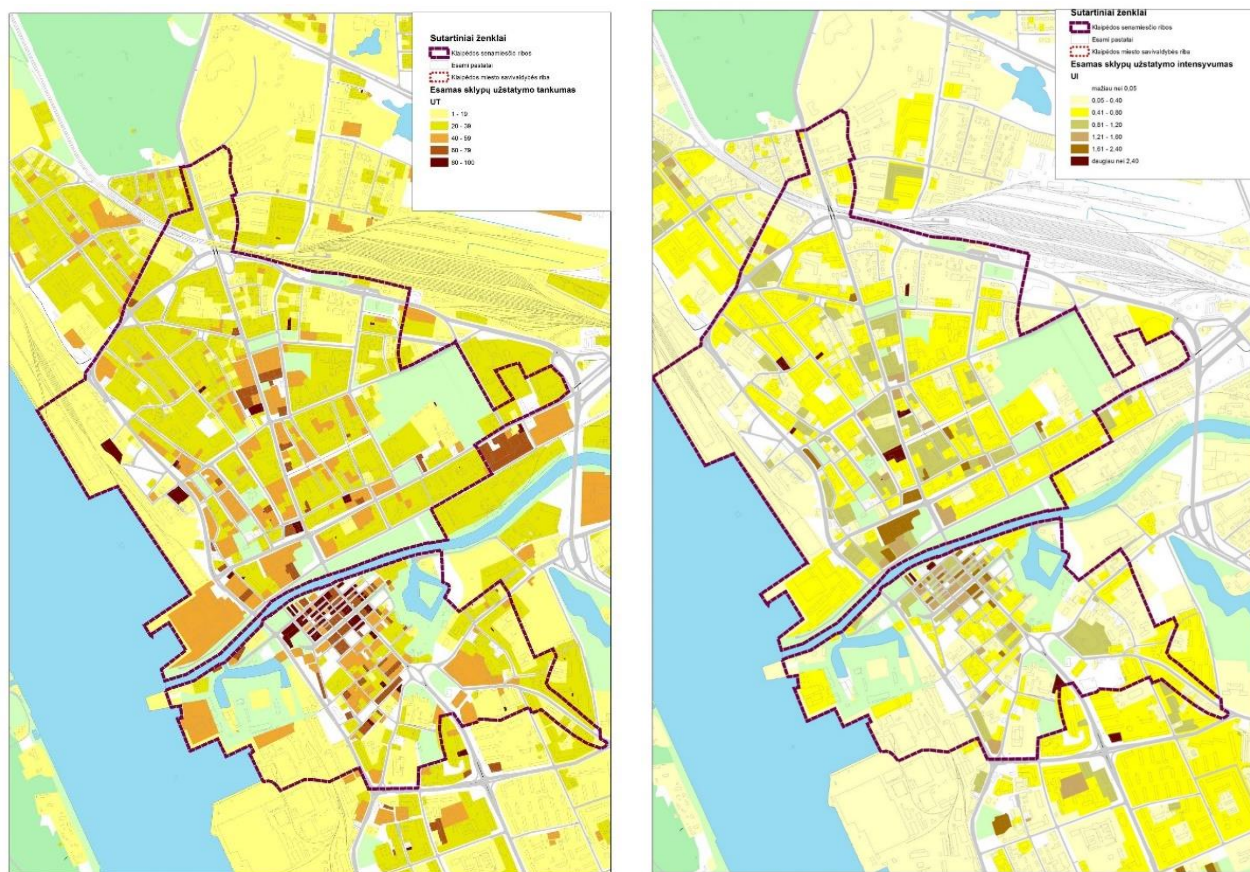
1. Klaipėdos miesto istorinė dalis išlaikė pagrindines urbanistines charakteristikas: linijinio miesto ašis, gatvių tinklą, pagrindines viešąsias erdves;
2. Skirtingų istorinės dalies priemiesčių vystymasis suformavo nevienalytę Naujamiesčio urbanistinę struktūrą - istorinėje dalyje būtų galima išskirti kelis miestovaizdžius, kurie formuoja istorinės dalies identitetą ir atskleidžia urbanistinės struktūros priežastinius ryšius;
3. Gamtos sąlygos ir uosto veikla suformavo urbanistinės struktūros ypatumus, į kuriuos svarbu atsižvelgti stiprinant pajūrio miesto charakterį;
4. Karo metu išgriautos svarbios naujamiesčio urbanistinio audinio dalys – nugriauta Danės pakrantės urbanizuota dalis, nugriautas uosto užstatymas – atsirado istorinio miesto centro ir uosto atskirtis. Svarbios vystymo kryptys - ryšių su uostu ir senamiesčiu Danės pakrante per urbanizuotas struktūras atkūrimas;
5. Po 1945 m. karo istorinėje miesto dalyje įvyko pokyčiai lėmę urbanistinės struktūros deformacijas - ištiesintos gatvių ašys – taip prarandama minėta gatvių sistema, kai dėl jūrinių vėjų jų ašys pastumtos viena kitos ažvilgiu;

6. Per Antrąjį pasaulinį karą ir pokario metu griaunamų pastatų vietose užstatytos kontekste nederančiais naujais pastatais, neatsižvelgiantį sklypų ribas, formuojamos nebūdingas vidaus erdves.

3.3.2. Klaipėdos Naujamiesčio aktualūs urbanistiniai procesai pagal Klaipėdos bendrojo plano stebėseną

Šiandien Klaipėdos Naujamiestyje vykstančius aktualius urbanistinius procesus galima apibūdinti remiantis Klaipėdos bendrojo plano stebėsenos (toliau –KBP stebėseną) duomenimis. Pagal KBP stebėseną, Klaipėdos centrinėje dalyje aktualus uosto teritorijų pritaikymas miesto reikmėms, ryšių tarp miesto ir vandens atkūrimas, teritorijose vystant miesto paslaugų sektorių.

- Remiantis KBP stebėsenos duomenimis uoste auga kruizinės laivybos apimtys. Jos gerina miesto ekonominę situaciją ir turistų srautus, todėl senojo uosto teritorija yra palanki miesto funkcijoms integruoti. Klaipėdos Naujamiesčio uosto dalis gali tapti potencialia miesto kultūros, rekreacinės funkcijos vieta turistams ir miesto gyventojams.
- Istorinis miesto centras šiuo metu yra daugiafunkcinė, istoriškai susiklosčiusi centrinė miesto dalis, kurioje užstatymo ir viešųjų erdvių sistema yra kompaktiška, tačiau daugelyje dalių pažeista ir neišbaigta (pagal KBP stebėsenos 2013 m. ataskaitą). Istorinėje miesto dalyje yra galimybė sukurti gyventojų ir turistų traukos centrą – daugiafunkcinį miesto branduolį su suformuotomis urbanistinėmis erdvėmis ir užstatymo struktūra. KBP nurodo, jog miesto centrui būtinas gyvybingumo didinimas, pritraukiant naujas funkcijas, bei erdvinės ir funkcinės struktūros vystymas senojo uosto teritorijoje ryšiui su mariomis.
- M. Mažvydo alėjos teritorijos kontekstas – potencialus šiuolaikinis miesto centras. Vystant urbanistinę-architektūrinę koncepciją svarbu atsižvelgti į teritorijoje reglamentuojamus ir esamus užstatymo tankį ir intensyvumą. Teritorijų planavimo dokumentuose nustatomas užstatymo tankumo reglamentas numato teritorijų būtinas neužstatytų dalių paskirtis: želdynus, vaikų žaidimo aikšteles, gyventojų ir darbuotojų rekreacijos zonas, automobilių saugyklų vietas bei apšvietimo reikalavimus.
- Naujamiesčio užstatymo intensyvumas ir tankumas yra mažesni nei nustatyta teritorijų planavimo normose – vadovaujamosi mišriai centro zonai rekomenduojamais rodikliais : intensyvumas perimetrinio užstatymo mišrioje zonose, kai aukštų skaičius 4 - 1.5, mišrioje centro teritorijoje tankumas - 2.5. Naujamiestyje dominuojantis užstatymo intensyvumas yra nuo 0.4-1.2, tankis – 20 proc.



36 pav. Esamas Klaipėdos centrinės dalies užstatymo tankis ir intensyvumas

3.3.3. Klaipėdos Naujamiestyje galiojantys planavimo dokumentai

Klaipėdos bendrojo plano sprendiniai

Klaipėdos bendrojo plano sprendinius aktualius Naujamiesčiui ir M. Mažvydo alėjos urbanistinei koncepcijai galima išskirti į urbanistinės plėtros, funkcijos, gamtinės aplinkos ir paveldo apsaugos kryptis.

- *Urbanistinė plėtra:*
- Aplink miesto centrinę dalį planuojamais aukštybiniais pastatais formuoti modernaus miesto įvaizdį.
- Regeneruoti Danės upės dešiniojo kranto teritoriją, atsisakyti pramoninės veiklos, kurti miesto centro ryšius su krantinės erdvėmis.

- *Funkcija* - pramoninių teritorijų konversiją iš pramonės į komercinės paskirties teritorijas miesto dalyje tarp Šiaurinio įvažiavimo, Šilutės plento ir Baltijos prospekto. Ypatingas dėmesys skiriamas miesto centrinėje dalyje tam, kad miestas atvertų erdves prie marių, AB „Smiltynės perkėla“. AB „Klaipėdos laivų remontas“. AB „Laivitė“ teritorijose, prie istorinio „Vitės“ kvartalo, gamybinėse teritorijose tarp Liepų g. ir Danės.
- *Gamtinė aplinka* - rekonstruoti Danės upės krantines centrinėje miesto dalyje.
- *Kultūros paveldas* - Vitės kvartale atkurti istorinę urbanistinę struktūrą, kurti laisvai prieinamas viešąsias erdves išsaugoti ir kurti vizualines perspektyvas į piliavietę ir į vandens erdves. Planuojant naujas statybas Klaipėdos miesto istorinėje dalyje ir kitose kultūros paveldo teritorijose, išsaugoti istorinį urbanistini audinį ir charakteringą erdvinę struktūrą. Naujos architektūros siluetas, tūriai, užstatymo linijos, kompozicija, masės, mastelis ir fasadu medžiagos turi derėti su kontekstu Turi būti saugomi želdiniai, esantys Kultūros paveldo teritorijose. Jie sudaro visumą su užstatymu, kuria gamtinės ir istorinės aplinkos dermę.

M. Mažvydo detalusis planas

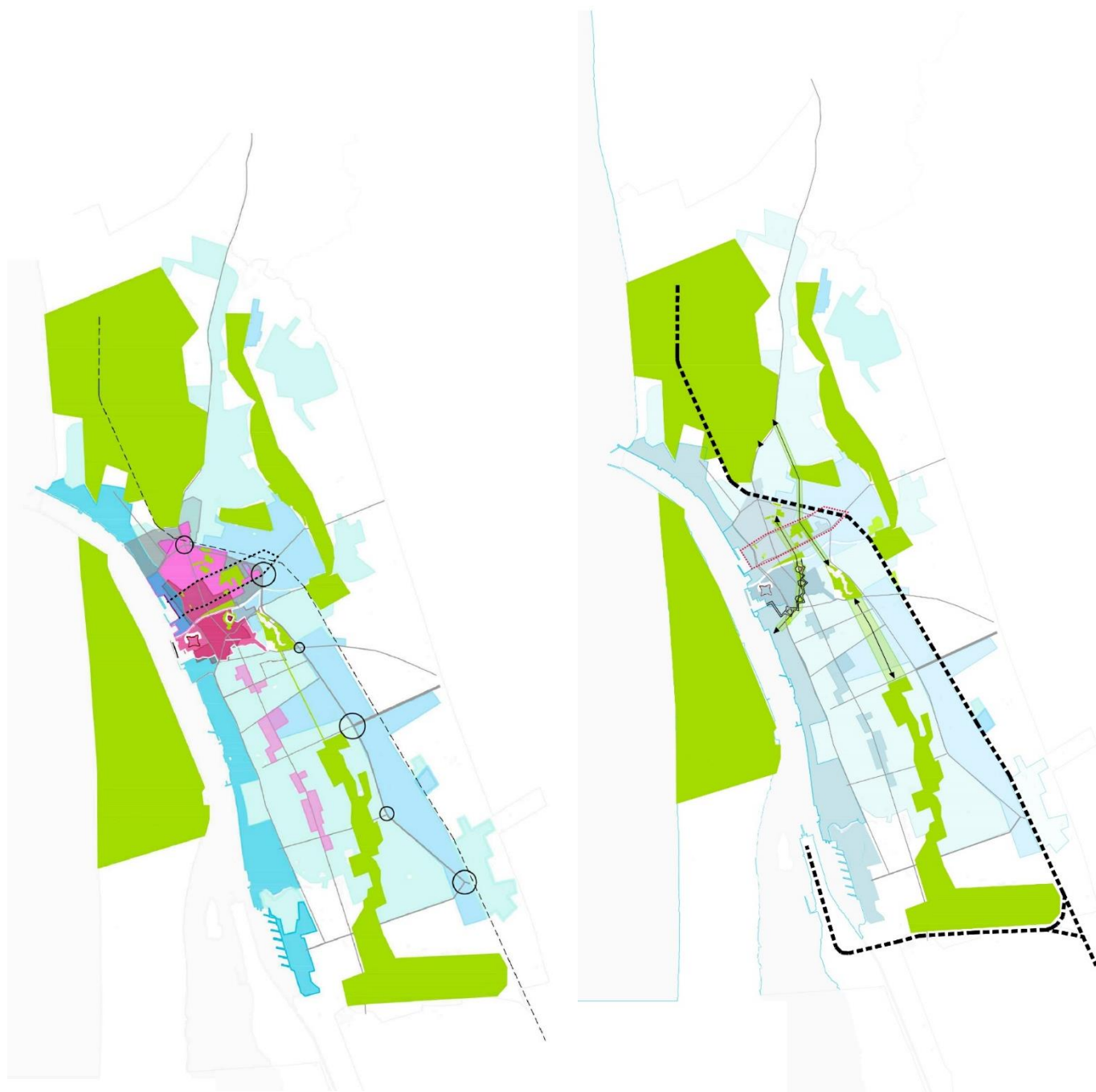
2006 metais parengtas M. Mažvydo detalusis planas neformuoja alėjos urbanistinio vystymo principų – veikiau, sprendžia infrastruktūros problemas. M. Mažvydo alėjos detalajame plane numatoma po alėja įrengti požeminę stovėjimo aikštelę, į kurią patenkama numatytas įvažiavimas iš K. Donelaičio gatvės, o pėstieji požeminę automobilių saugyklą galėtų pasiekti iš kelių vietų. Detaliojo plano idėja galėtų būti aktuali – šiuo metu neveikiančios skersinės alėjos gatvės būtų įprasmintos požeminiu pravažiuoju, alėja veiktų kaip pėsčiųjų zona.

3.4. Klaipėdos miesto modelio analizė

3.4.1. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys ir galimos urbanistinės plėtros kryptys

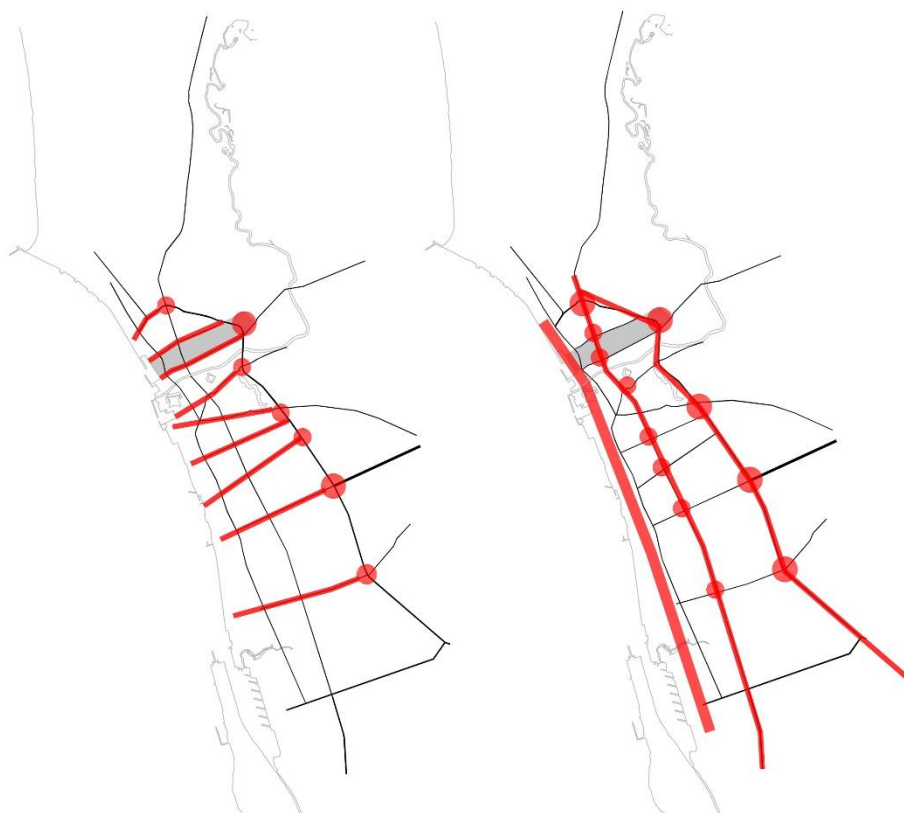
Klaipėdos miesto struktūra artima linijinio miesto modeliui. Miestas išsidėstęs pagal Kuršių marių krantą, lygiagrečiai jam driekiasi pagrindinės miesto arterijos su transporto mazgais. Pagal pagrindines miesto ilgąsias ašis išsidėsčiusios miesto struktūrinės dalys, branduoliai ir uostas. Taikos prospektą, išėstą iš Herkaus Manto gatvės galima laikyti pagrindine šios struktūros ašimi.

Miesto teritorijoje aktualus želdynų juostos išsaugojimas. Šiuo metu miesto želdynų sistema nesuformuota, tačiau centrinėje miesto dalyje potencialios žaliosios jungtys tarp Skulptūrų parko, Trinyčio ežero ir Melnragės miško. Tokia jungtis galėtų tapti bendramiestinės žaliosios juostos dalimi.



37 pav. Miesto struktūrinės dalys ir galimos gamtinių elementų jungtys

Aiški miesto koncepcija yra vertybė – ją išgryninus galima suformuoti aiškias miesto, kartu ir jos dalių plėtros kryptis. Nagrinėjamoje teritorijoje turėtų atsispindėti linijinio miesto bruožai. Siūlomos dvi linijinio miesto modelio vystymo alternatyvos: ilgujų ašių stiprinimas, juose išdėstant pagrindinius mazgus, formuojant kranto linijos bei išorinės miesto arterijos užstatymą, arba skersinių ryšių tarp įvažiavimo į miestą ir Kuršių marių formavimas.



38 pav. Klaipėdos linijinės miesto struktūros potencialios vystymo kryptys. A- skersinių jungčių akcentavimas, B - ilgųjų arterijų plėtra

M.Mažvydo alėjos vaidmuo miesto kontekste

Mažvydo alėjos koncepcijos pagrindą formuoja bendramiestės koncepcijos siūlymai. M. Mažvydo alėjos urbanistinėje plėtroje svarbu atspindėti Klaipėdos miesto struktūros ypatumus, todėl aktualūs tampa šie urbanistinio audinio bruožai:

- Aukštybinių pastatų išsidėstymas - svarbus šiuolaikinio miesto įvaizdžio formavimui;
- Gamtinių elementų išsidėstymo galimybės - žaliųjų juostų, būdingų linijiniam miestui vystymas;
- Skersinio erdvinio kanalo vystymas - ryšių su uostu ir mariomis kūrimas;

- Ilgųjų ašių vystymas - pabrėžiama linijinio miesto struktūra, sujungiamos miesto.

3.4.2. Aukštybinių pastatų išsidėstymo mieste alternatyvos ir jų įtaka istorinės dalies siluetui

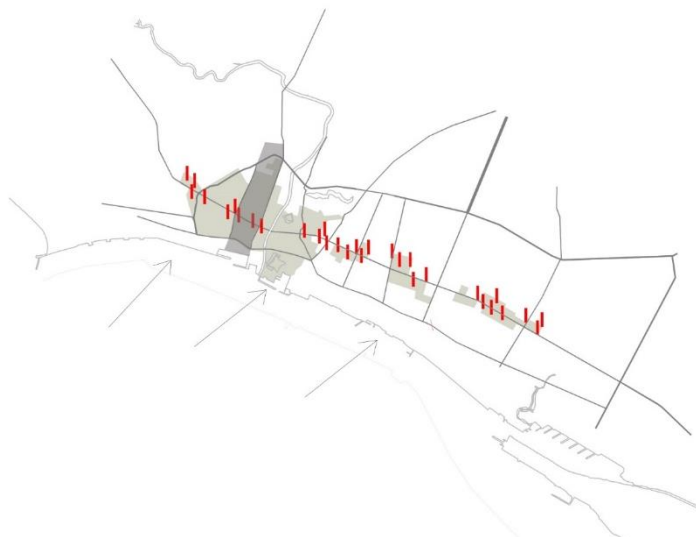
Klaipėdą galima laikyti plokščiu miestu dėl neišraiškingo reljefo. Miesto siluetas labiausiai suvokiamas iš Kuršių nerijoje esančių apžvalgos taškų ir nuo žemyninės kopos - Palangos plento. Galima teigti, jog siluetą ima formuoti padrikai išsidėstę aukštybiniai pastatai, kurie kartu nekuria kompozicinės visumos, todėl formuojant Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo urbanistinio kraštovaizdžio kompoziciją, būtina atsižvelgti, kaip ruožo aukštingumo pokyčiai veiktų siluetus ir panoramas. Sprendiniai susiję su aukštybinių pastatų išsidėstymu gali daryti įtaką istorinių miesto dominančių vizualiai jautriose teritorijose. Aukštybinių pastatų išdėstymo Klaipėdos miesto centrinėje dalyje specialusis planas nurodo, kad „Kiekvienas užstatymo morfotipas turi jam būdingą aukštingumą, kurio ribų viršijimas gali pažeisti užstatymo principą ir suardyti miesto dalies vizualinį identitetą. Siūloma aukštybinius pastatus ornuoti ties įvažiavimais kaip pagrindinius apžvalgos taškus“ (Alistratovaitė 2008).



39 pav. Klaipėdos miesto aukštybiniai pastatai panoramose

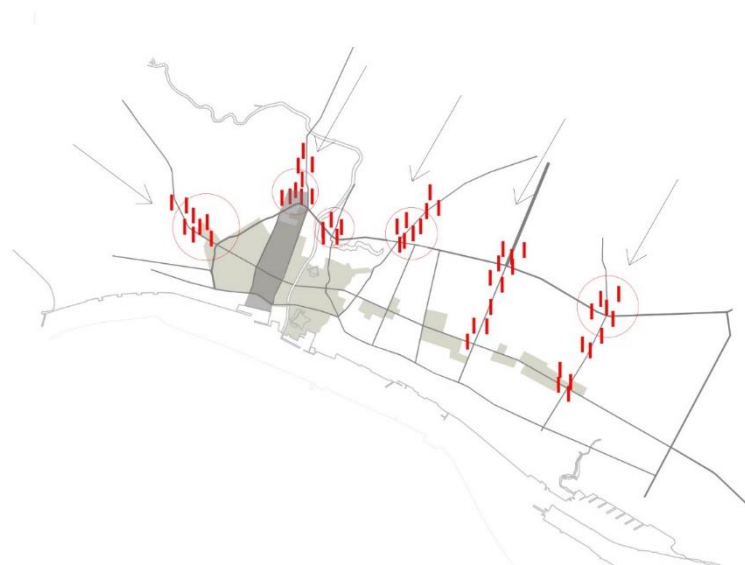
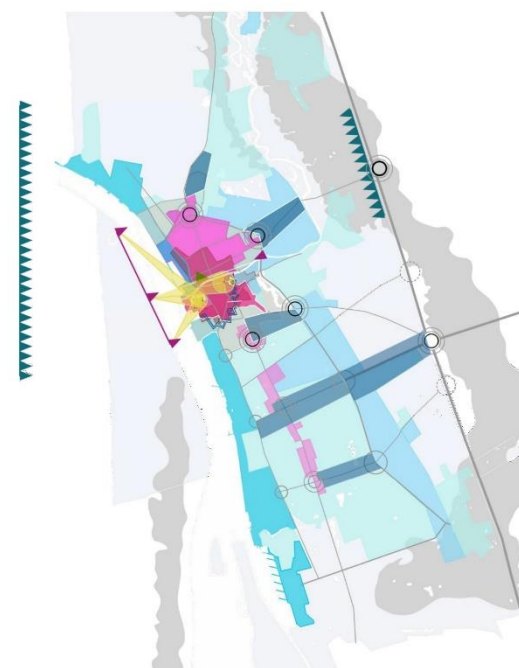
Nagrinėjamos aukštybinių pastatų išsidėstymo alternatyvos Klaipėdos linijinio miesto plano kontekste:

- Vystomos ilgojoje ašyje, branduoliuose stiprinama linijinio miesto koncepcija. Miestas apžvelgiamas iš Kuršių nerijos, todėl formuojama nenutrūkstama aukštybinių pastatų linija - miesto siluete neišryškintų koncentruotų kompozicinių mazgų.



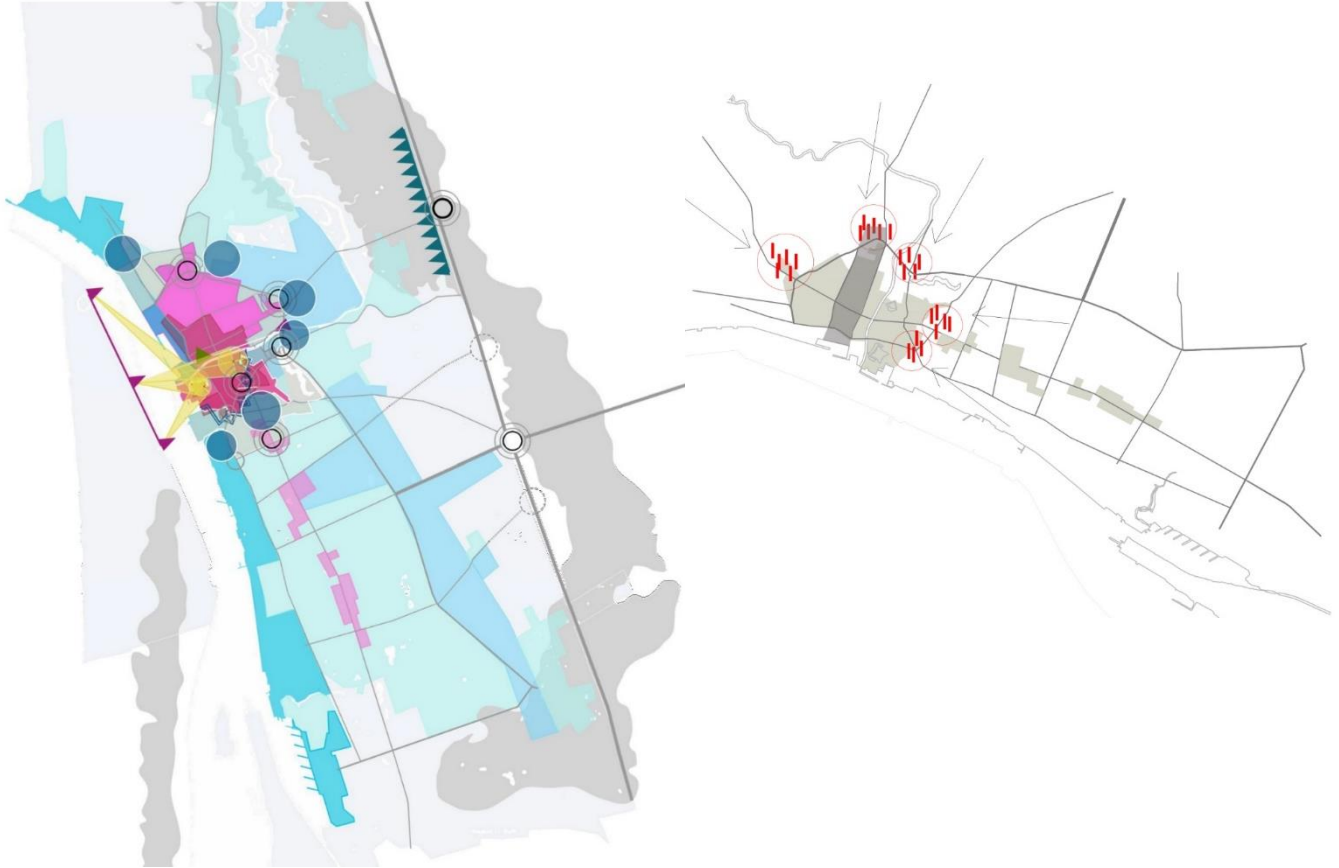
40 pav. Aukštybinių pastatų vystymas pagal ilgąją miesto ašį

- Vystomos skersinėse ašyse, akcentuojant patekimus į miestą. Panoramoje atspindėtų pagrindinių mazgų koncentracija.

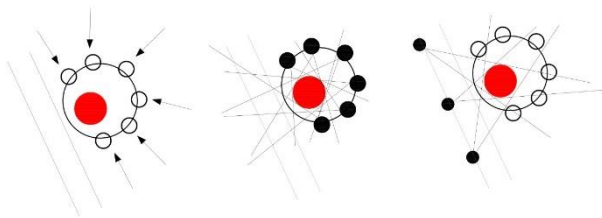


41 pav. Aukštybinių pastatų vystymas skersiniuose traktuose

- Aukštybinių pastatų mazgai aplink centrinę miesto dalį, patekimuose į miesto centrą. Siluete būtų suvokiamas miesto branduolys.



42 pav. Aukštybinių pastatų vystymas aplink miesto centrą, transporto mazguose

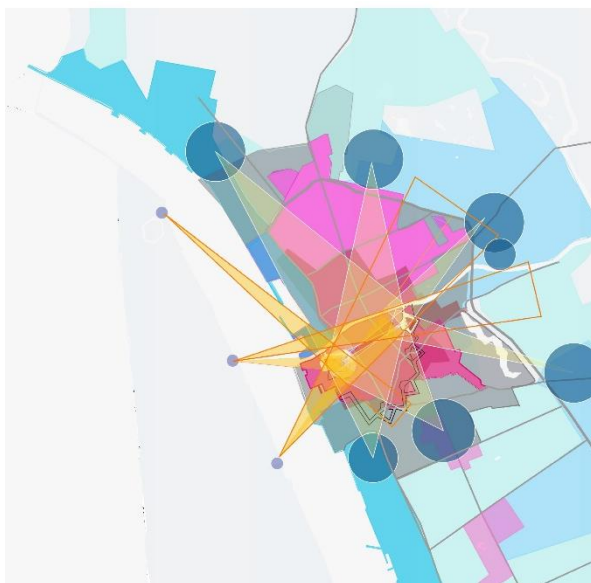


43 pav. Aukštybinių pastatų išsidėstymo aplink miesto branduolį

- Vizualiai akcentuojami patekimai į miesto centrą. Kuriami potencialūs apžvalgos taškai, aukštesnėje miesto dalyje, iš kurių atsiveria vizualiniai ryšiai kartu į miesto branduolį, senamiestį ir marias;

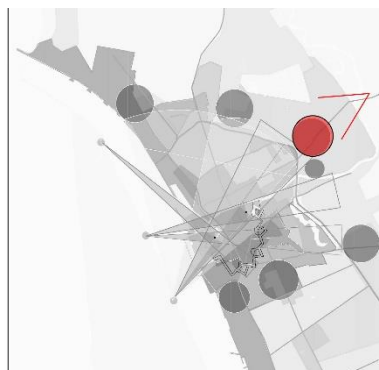
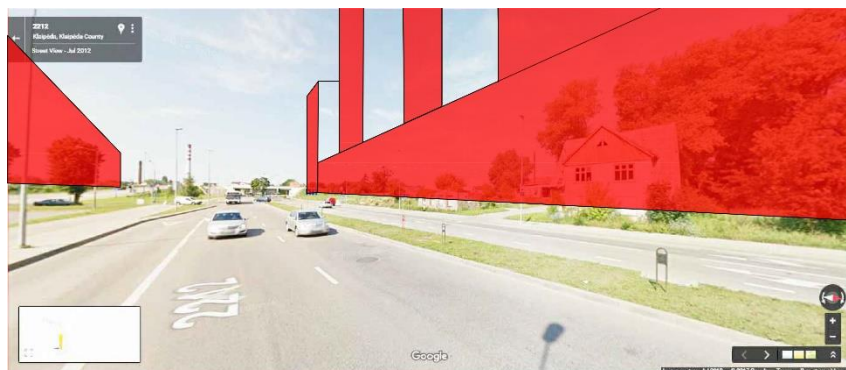
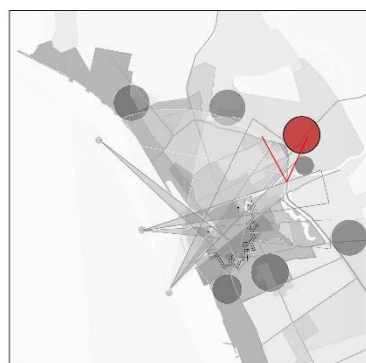
Pasirinkta aukštybinių pastatų išsidėstymo alternatyva – aplink miesto centrą. Šiuo modeliu formuojamas ryškus šiuolaikinio miesto centro įvaizdis, stiprinamos Klaipėdos miesto centro vizualinės savybės:

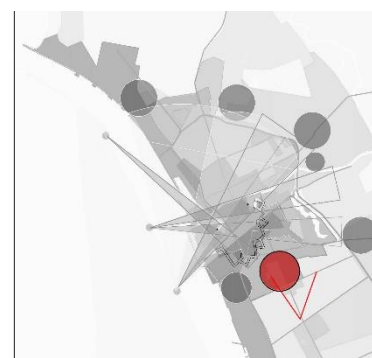
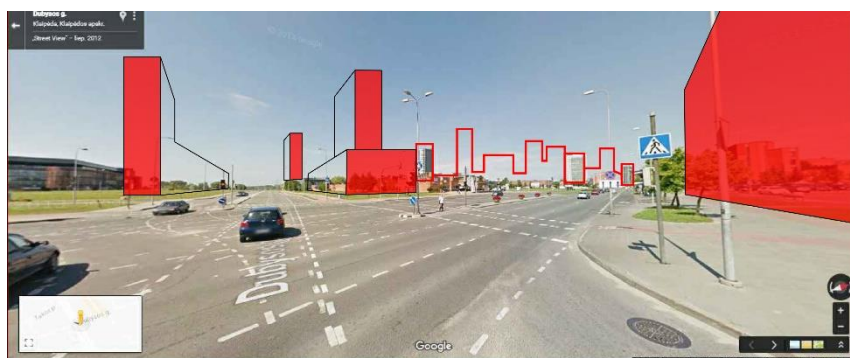
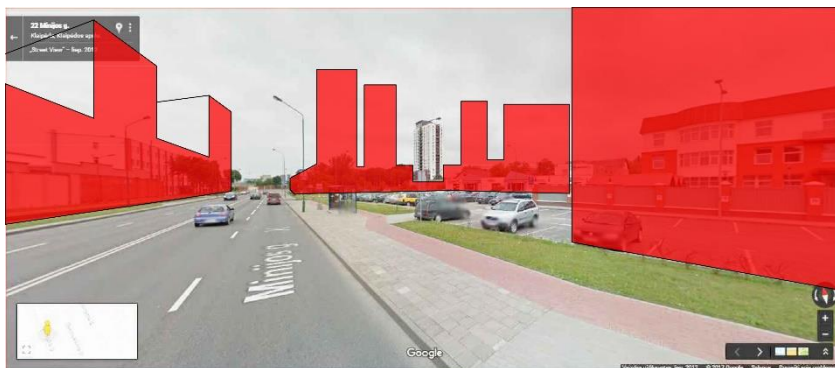
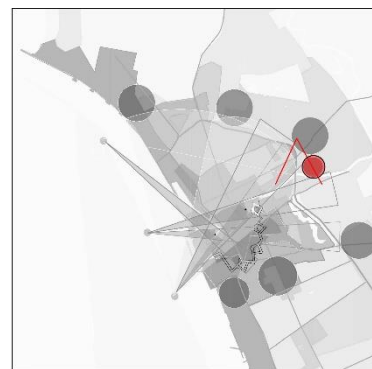
- Apžvalgos taškuose iš nerijos formuojamas foninis istorinės dalies užstatymas, koncentruotas centrinėje dalyje, formuojamas miesto centro suvokimas iš būtent šių apžvalgos taškų.



Centrinės dalies įvažiavimuose užstatymas ekstensyvus. Trūksta suformuotų gatvės erdvės ribų, gatvės plačios, todėl galimas aukštų pastatų formavimas. Žemiau atlikta erdvinė – tūrinė įvažiavimų į miesto centrą - „miesto vartų“ studija.

44 pav. Aplink branduolį formuojami aukštybinių pastatų mazgai - potencialūs nauji apžvalgos taškai





45 pav. Siūlomų aukštybinių pastatų mazgų aplink miesto branduolį gatvės formantų studija

Atlikta gatvės potencialių gatvės formantų miesto centro prieigose studija rodo, jog padidinus užstatymo intensyvumą, gatvių erdvė taptų labiau apibrėžta. Aukštesni pastatai papildo įvažiavimo panoramas – tai stiprina miesto centro įvaizdį.

3.5. Naujamiesčio urbanistinio audinio analizė

3.5.1. Naujamiesčio urbanistinės struktūros kokybė ir problematika

Pagrindiniai Naujamiesčio struktūros pokyčiai vyko po Antrojo pasaulinio karo. Nauju užstatymu ištiesinta dabartinė Mažvydo alėjos vietoje buvusios gatvės trasa. Alėja tapo viena pagrindinių viešųjų erdvių. Senųjų kapinių vietoje įkurtas Skulptūrų parkas. Išgriautas Vītės kvartalas, suformuota Atgimimo aikštė. Pradėta tipiniu pastatu statyba istorinėje aplinkoje lėmė kvartalų deformacijas. Kai kurie kvartalai liko su nesuformuotu užstatymu ir ribomis. Naujamiesčio ir miesto centro gamtiniai elementai nėra sujungti į sistemą, veikia kaip atskiri miesto struktūriniai elementai: Skulptūrų parkas, Danės slėnis, Trinyčio ežeras, Melnragės miškas – trūksta nenutrūkstančių ryšių ar pėsčiųjų traktų tarp šių pagrindinių gamtinių mazgų.

Taip pat nėra įprasminotos H. Manto gatvę kertančios skersinės gatvės - jų erdviniuose kanaluose atsiranda nesuformuoto užstatymo, prastos architektūrinės kokybės pastatų, skersinės jungtys neturi mazgų, kurie trauktų. Centrinėje dalyje viešosios urbanistinės erdvės yra pabiros, be aiškių erdvių formantų ir traukos objektų.

Istorinės dalies urbanistinė struktūra smarkiai pakito po II-ojo pasaulinio karo. Tyrime svarbus urbanistinio audinio palyginimas iki ir po 1945 m.

Apibendrinti urbanistinės struktūros bruožai iki 1945m. :

1. Naujamiesčio teritoriją formavo skirtingi priemiesčiai ir jų urbanistinės charakteristikos. Naujamiesčio struktūra ne vienalytė.
2. Intensyviai urbanizuotos marių ir upės krantinės – vis labiau klesti pramoninė funkcija.
3. Gatvių tinklas nereguliarus, dominuoja kelios tiesios gatvių ašys
4. Naujamiesčio siluetą formuoja dvi svarbios bažnyčios Anglikonų ir katalikiškoji Šv. Trejybės.
5. Urbanizuota Danės krantinė ir Biržos trasa formuoja Naujamiesčio ryšius su senamiesčiu.
6. Vičių priemiesčiai kuria miesto centro ryšius su uostu.



46 pav. Naujamiestio struktūra iki 1945 m.

Antrojo pasaulinio karo sugriovimai lėmė Naujamiestio urbanistinės struktūros pokyčius:

1. Perplanuotas gatvių tinklas, formuojamos naujos atviresnės ir didesnės urbanistinės erdvės, pakeistas užstatymas.
2. Griaunami buvo ir išlikę, nepažeisti pastatai. Buvo nugriautos svarbios istorinės miesto dalies dominantės – buvusi Anglikonų ir katalikiškoji Šv. Trejybės bažnyčios
3. Panaikinta Biržos gatvės trasa ir jos užstatymas, pakeista Biržos tilto kryptis
4. Ryški istorinės urbanistinės struktūros deformacija – Mažvydo alėjos prakirtimas ir apstatymas.
5. Atvertos Danės upės pakrantės ir Atgimimo aikštės erdvės
6. Per išlikusius Vitės urbanistinės struktūros fragmentus, buvo prakirsta Naujoji Uosto gatvė. Toliau besiplečiant uostui ir pertvarkant miesto centrinę dalį, iš buvusiojo Vitės priemiesčio liko tik keli užstatymo fragmentai. Didėja miesto centrinės dalies ir uosto atskirtis.
7. Išgriauta Danės upės pakrantė – prarastas ryšys su senamiesčiu.



47 pav. Naujamiestio struktūra po 1945 m.

3.5.2. Siūlomas Naujamiestio urbanistinės struktūros modelis

Išanalizavus istorinės Naujamiestio urbanistinę struktūrą formuojamos strategijos galimam Naujamiestio urbanistinę plėtros modeliui, kartu ir M. Mažvydo alėjos prieigų koncepcijos kryptį :

1. Klaipėdos miestas linijinio miesto modelio struktūros – tai atspindi Naujamiestio struktūros elementai – uostas, Naujojo uosto gatvės ir H. Manto gatvės ašys, skersiniai ryšiai būdingi linijinio miesto modeliui. Tai yra miesto vertybė. Jų išryškinimas istorinėje centrinėje dalyje, išryškintų ir senąsias struktūras. Siūloma regeneruoti urbanistinę struktūrą Naujamiestio dalyje palei marias, intensyvinti užstatymą palei minėtų gatvių ašis, jose apjungti viešąsias miesto erdves.
2. Uostas – Klaipėdos miesto identiteto elementas. Pagal istorinius raidos etapus, uostas pirmiausiai apgyventa miesto dalis. Siūloma konvertuoti Naujamiestyje esantį uostą ir pritaikyti miesto funkcijai, atverti erdves į Kuršių marias.

3. Naujamiestyje išliko pagrindinės skersinės ašys S.Daukanto ir Liepų gatvės. Siūloma regeneruoti šių ašių užstatymą, kurti skersinius ryšius su mariomis. Liepų gatvėje prioritetinga funkcija – administracinių pastatų, dėl istoriškai susiklosčiusios funkcijos.
4. Danės upės krantinė vertinga kaip jungtis tarp Naujamiesčio ir senamiesčio. Siūloma urbanizuoti krantinę, pritaikyti ją miesto centro viešosioms reikmėms, atkurti ryšius su senamiesčiu.
5. Teritorijoje išlikę vertingi pastatai nurodo vietai būdingą mastelį. Siūloma vertybės zonoje laikytis istoriškai susiklosčiusio urbanistinės struktūros kvartalų, erdvių ir pastatų mastelio, pastatų aukščio ir apimties.
6. Svarbu išskirti Naujamiesčio buvusių priemiesčių suformuotus miestovaizdžius, nes jų išskyrimas „laikomas kiekvieno miesto urbanistinės struktūros pagrindu, nes atskirų miestovaizdžių stiprinimas yra sąmoningas skirtingų(senesnių ir naujesnių) struktūrų teritorinis atskyrimas“
7. Nagrinėjant miesto žaliųjų elementų išsidėstymą, pastebėta jog atsiranda galimybė vystyti linijinio miesto modeliui būdingas žaliają juostą. Siūloma jungti Trinyčio ežerą ir Melnragės mišką per gamtinius elementus. Taip pat apjungti į teritoriją patenkantį parką. Jį jungiant su žaliaisiais elementais išsidėsčiusiai bastionų vietoje, įtraukiant Jonų kalnelį, būtų sukurta dalis viena žalioji juosta vedanti į uostą. Istorinės analizė metu pastebėta, jog žaliosios erdvės buvo išsidėsčiusios ir Vitės kvartaluose, palei Naujojo uosto gatvę - tokia žalioji juosta pabrėžtų ribą tarp istorinės miesto dalies ir uosto užstatymo, tačiau juos apjungtų
8. Funkcija. Naujamiesčio istorinėje raidoje aiškiai atsispindėjo uostamiesčio identitetą formuojančios funkcijos – amatai, verslai, žvejyba, uosto veikla. Galimose naujo užstatymo vietose funkcijos galėtų būti atkuriamos arba integruojamos panašios tai naujamiesčio daliai būdingai ar istoriškai susiklosčiusiai funkcijai, kuri palaikytų identitetą. Pavyzdžiui, buvusių vičių priemiesčiuose klestėjo žvejyba, amatai – vėliau pramonė, bendruoju planu rekomenduojama konvertuoti pramonines teritorijas miesto centre į komercines. Šiuo atveju verslo funkcijos susijusios su uosto veikla ir įtraukiančios gyventojus į teritoriją, atverdamos viešąsias erdves prie vandens tik sustiprintų uostamiesčio identitetą. Liepų gatvė veikia administracinės miesto funkcijos, todėl šių

funcijų tęstinumas ašyje, kurtų konceptualų ryšį su uostu. Mažvydo alėja, anksčiau vadinama Senojo Rūpesčio skergatviu buvo pilna kavinių – komercinė ašis

Įvertinus miesto struktūros modelį ir Naujamiesčio urbanistinio audinio savybes galima suformuoti Naujamiesčio urbanistinio vystymo kryptis – alternatyvas, kurios aktualios M. Mažvydo urbanistinei koncepcijai. Vertinant koncepcijos alternatyvas atsižvelgiama į kriterijus:

1. Urbanistiniu erdvių sistemos integralumas centro ir miesto atžvilgiais;
2. Koncepcijos aiškumas ir pagrįstumas;
3. Urbanistinio audinio transformavimo laispsnis - struktūros pakeitimai, naujų teritorijų urbanizavimas;
4. Formuojamų mazgų hierarchinė svarba;
5. Urbanistinių erdvių hierarchijos laipsnis;
6. Alternatyvos koncepcijos etapiškumas atsižvelgiant į miesto vystymosi savaiminius procesus
7. M. Mažvydo alėjos integralumas

Koncepcijos alternatyva 1

1. Vystomas H. Manto erdvinis kanalas kaip miesto ilgoji ašis jungianti Naujamiestį ir senamiestį. Arčiausiai ašies išsidėsčiusios erdvės taptų svarbiausiomis erdvių sistemos hierarchijoje, kitos – prisijungtų skersiniais erdviniais kanalais vedančiais į H. Manto gatvę.
2. Koncepcija, pagrįsta Klaipėdos linijinio miesto sistema, pabrėžia miesto struktūros modelį;
3. Naujamiesčio urbanistinio audinio pokyčiai būtų akivaizdūs, nors transformacija nedidelė palyginus su kitomis alternatyvomis;
4. Formuojami mazgai įprasmintų H. Manto kaip pagrindinės miesto gatvės erdvinio kanalo gyvybingumą;
5. Urbanistinių erdvių hierarchijos viršuje būtų erdvės, išdėstytos H.Manto gatvės trakte;
6. Regeneruojamos esamos erdvės ir jų formantai. Erdvinio kanalo vystymas galėtų apimti naujų urbanistinių kompleksų ir mazgų integravimą.

7. M. Mažvydo alėja kerta H. Mano gatvę, jos prieiga ir pati alėjos erdvė iš Santuokų rūmų teritorijos taptų svarbiomis Klaipėdos centro urbanistinių erdvių sistemoje. Alėja veiktų kaip pagrindinė jungtis tarp parko ir vystomo H. Manto erdvinio kanalo.

Koncepcijos alternatyva 2

1. Regeneruojamas Naujamiesčio uostas su išvystyta krantines erdvine – tūrine struktūra. Uosto regeneracija jungtų Naujamiestį su Danės krantine, piliaviete. Uosto teritorija galėtų tapti alternatyva H. Manto gatvei kaip pėsčiųjų zona;
2. Koncepcija būtų pagrįsta uosto miesto centre regeneracija, taikant Europos uostamiesčių praktika, kai centrinėje dalyje esantis uostas suvokiamas kaip reprezentatyvi miesto dalis.
3. Centrinės dalies pokyčiai akivaizdūs – naujai formuojamas uosto užstatymas, stiprinami ir urbanizuojami pagrindiniai mazgai;
4. Formuojami mazgai įprasminant skersinius centrines dalies ryšius. Uosto prieigose mazgai sukurtų uosto ir miesto ryšius, uostas taptų integruota miesto dalimi.
5. Urbanistinių erdvių hierarchijos viršuje būtų erdvės, išdėstytos artimesniuose uosto prieigoms mazguose nuo H. Manto gatvės, kaip pagrindinės Naujamiesčio arterijos, ir krantinėje.
6. Alternatyvos etapiškumą lemtų naujai urbanizuojamos teritorijos vystymo prioritetai – arba ryšių su senamiesčiu atkūrimas per Mažosios Vitės kvartalą, arba Naujamiesčio skersinių ryšių stiprinimą su uostu, formuojant Žiemos uosto teritoriją.
7. M. Mažvydo alėja veiktų kaip pagrindinė pėsčiųjų skersinė jungtis kryptimi uostas – parkas, todėl svarbios prieigos iš Skulptūrų parko ir Santuokų rūmų formavimas. Svarbi būtų ir alėjos tąsa per Kuršių aikštę, vystant erdvinį kanalą iki uosto.

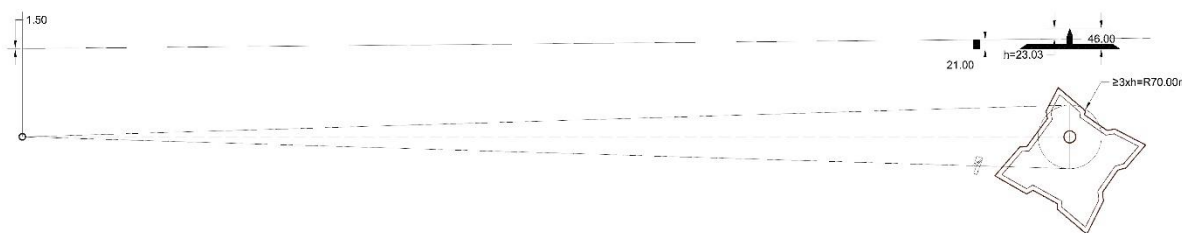
Koncepcijos alternatyva 3

1. Regeneruoti Naujamiesčio urbanistinę struktūrą per tankų urbanistinių erdvių, jungčių tinklą, akcentuojant skersinius ryšius su uostu ir formuojant linijines miesto ašis tarp šiaurinės Naujamiesčio dalies ir Danės krantinės, senamiesčio.
2. Koncepcija, pagrįsta Marselio urbanistinės koncepcijos pavyzdžiu, teorija apie mazgus ir urbanistines erdves bei alternatyvius urbanistinės plėtros metodus.

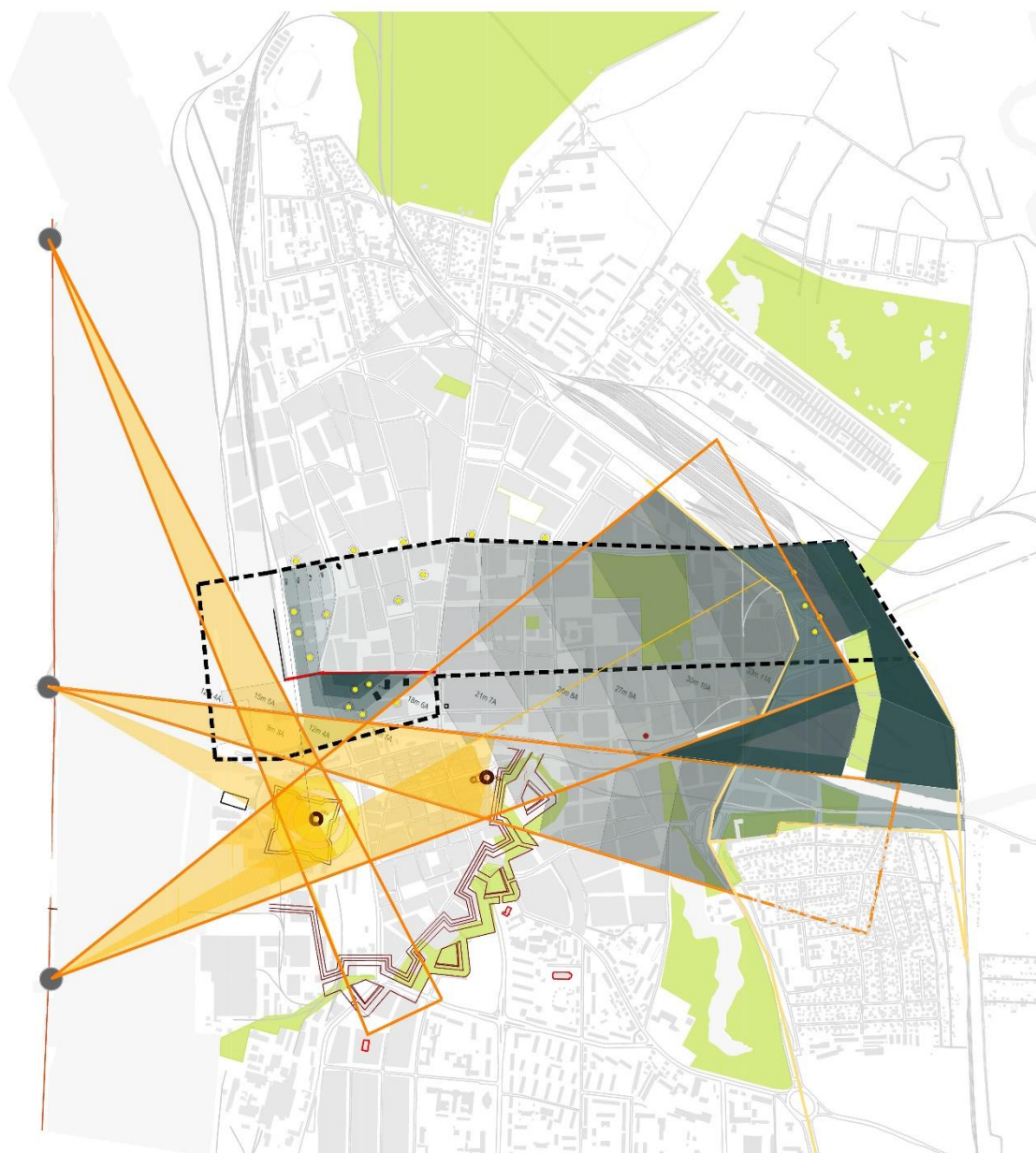
3. Tankaus erdvių tinklo, taikant alternatyvius metodus, formavimas lemtų akivaizdžius Naujamiesčio urbanistinės struktūros principus esamoje urbanistinėje struktūroje.
4. Formuojamas tankus mazgų ir jungčių tinklas įprasmintų skersinius ryšius su uostu ir senamiesčiu, Danės krantine, apimtų viso Naujamiesčio erdvinės sistemos aktyvinimą.
5. Svarbios erdvės urbanistinių erdvių hierarchijoje išsidėsčiusios visoje centrinėje dalyje. Hierarchija priklausytų nuo mazgo svarbos urbanistiniame audinyje.
6. Konceptijos etapus lemtų Naujamiesčio vystymo krypčių prioritetai. Erdvių tinklas galėtų būti vystomas skersiniuose ruožuose arba Naujamiesčio struktūros dalimis, prie kurių prisijungtų kito etapo urbanistiniai elementai (anksčiau nagrinėta *plug-in* – sisteminio prijungimo koncepcija).
7. M. Mažvydo alėjos koncepcija galėtų apimti skersinio urbanistinio ruožo nuo įvažiavimo iki uosto erdvinio tinklo vystymą, taikant alternatyvius urbanistinės plėtros metodus.

Ryškiausia Naujamiesčio problema – urbanistinių erdvių integralumas, todėl modeliui pasirinkta trečioji alternatyva, kaip palankiausia tankaus urbanistinių erdvių ir mazgų tinklo formavimo nagrinėjimui, taikant alternatyvius urbanistinius principus. Naujamiesčio urbanistinė struktūros modelis rengiamas erdviu, užstatymo ir aukštingumo aspektais.

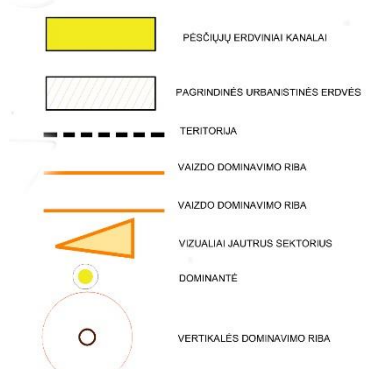
Teritorijos aukštingumas sudaromas remiantis vertikalių vizualinio dominavimo riba, kai vertikalės viena kitos neužgožia aukščiausios vertikalės trijų aukščių atstumu. Taip pat remiamasi vaizdo dominavimo riba, už kurios istorinėje dalyje formuojamas aukštybinių pastatų mazgas tam, kad siluete iš pagrindinių taškų išryškėtų istorinės dominantės, o foninis jų užstatymas neužgožtų. Kadangi, Klaipėda plokščias miestas, pasirinkta Andre Le Notre siūloma 3km riba (K.Bučo siūloma 3,5 km riba).



48 pav. Vizualinio dominavimo riba



49 pav. Naujamiestio aukštingumas vizualiai jautrioje zonoje



Naujamiesčio erdvinėje struktūroje formuojamas tankus gatvės lygio erdvių tinklas. Erdviniai kanalai vystomi dviem kryptimis – link uosto ir link Danės krantinės – susidaro jungčių tinklas, kurio susikirtimo mazguose galimas daugiasluoksnių erdvių vystymas.



50 pav. Siūlomas Naujamiesčio aukštingumo modelis. Aukštybinių pastatų zonos ties transporto mazgais



51 pav. Siūlomas Naujamiesčio miestovaizdžių ir erdvinės struktūros modelis

3.6. M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo struktūros analizė ir potenciali vystymo kryptis

Ištyrus Klaipėdos miesto struktūrinio modelio galimas vystymosi kryptis, nagrinėjama galimybė sukurti skersinį ryšį tarp įvažiavimo į miesto centrą ir uosto. M. Mažvydo alėja taptų tokios jungties pagrindinė ašis, todėl nagrinėjamas alėjos kontekstas apima teritoriją tarp Liepų ir S. Daukanto gatvės nuo uosto iki transporto mazgo Priestočio gatvėje. Apibrėžtą koncepcijos teritoriją sudaro kelios pagrindinės dalys – uosto krantinė, vertinga istorinė dalis, parkas ir transporto mazgas. Urbanistinės kokybės analizėje aiškiai matoma jau anksčiau iškelta dėl nesuformuotų alėjos prieigų. Skulptūrų parko teritorijoje nėra aiškių kvartalų ribų, pereinamųjų erdvių iš vienos struktūros į kitą. Nestrukūrinės chaotiškos erdvės sukuria barjerus M. Mažvydo alėjos ryšiui su Kuršių marių krantine. Šių struktūrinių dalių jungimas kartu ir unikalios struktūros gerbimas gali tapti koncepcijos atspirties tašku. Svarbu išsiaiškinti kaip alėja veikia šias dalis, kokia jos urbanistinės struktūros kokybė.

Iki Antrojo pasaulinio karo dabartinės Mažvydo alėjos teritoriją sudarė netolygaus perimetro užstatymas, formuodamas fragmentuotą erdvę, kurią kirto skersinės gatvelės. Po antrojo pasaulinio karo, nauju užstatymu suformuota tiesi pėsčiųjų gatvė gali būti interpretuojama kaip senojo užstatymo deformacija arba naujos urbanistinės kokybės užuomazga. Tyrimo metu siekiama būtent atsakyti į klausimą, ar senojo užstatymo deformacijoje - Mažvydo alėjoje galima nauja urbanistinė kokybė? Probleminis klausimas kyla ir analizuojant pačią alėjos erdvine struktūrą – pastatyti „Manto namai“ grįžo prie senojo užstatymo – tai deformacija, ar naujos urbanistinės koncepcijos užuomazga?

Alėjos teritorijoje tarp S. Daukanto ir Liepų gatvės kvartaluose gausu mažai vertingų tipinių pastatų, kurie neveikia kaip kokybiški erdvės formantai. Vidinė kvartalų struktūra mažai siejasi su alėja – nekuria gretutinių, papildomų kokybiškų urbanistinių erdvių, todėl alėja veikia formaliai ir galbūt būtent tai mažina



52 pav. Alėjos esamos situacijos struktūros analizė

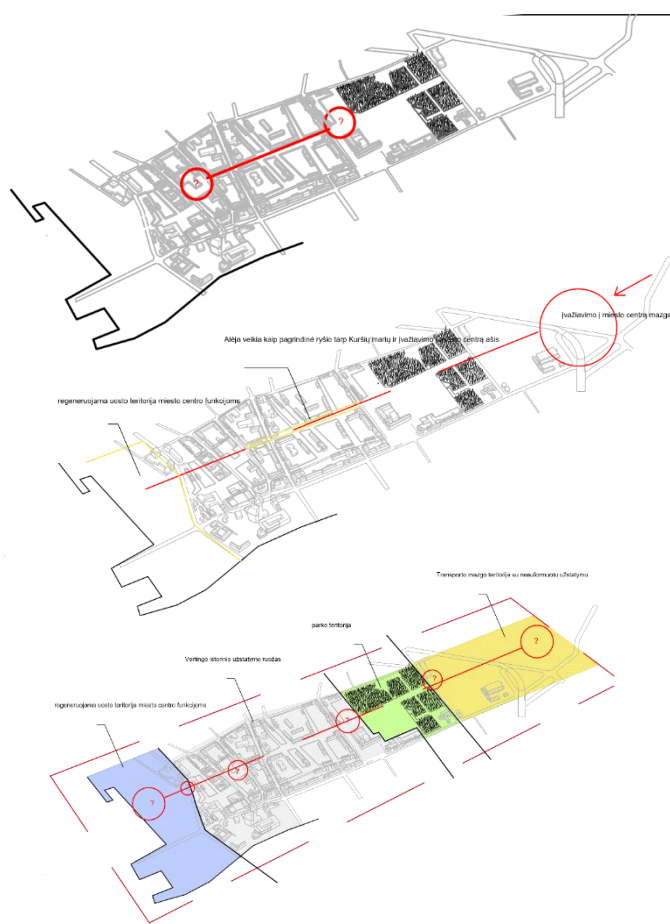
alėjos gyvybingumą. Alėjos prieigoje iš S. Šimkaus gatvės Santuokų rūmai neveikia kaip akcentas – taškinio objekto formuojama sąlyginai nedidelė erdvė alėjos prieigos svarbos atžvilgiu, todėl prieiga tampa neakcentuota.

Pagal anksčiau nagrinėtua C. Moughtino ir R. Tranciko išskirtas gatvės tipo erdvės savybės, alėją būtų galima apibūdinti kaip plačią, tiesią atvirą erdvę, su nesuformuotais pradžios ir pabaigos taškais. Alėjos trakte taip pat yra svarbių centro atžvilgiu objektų – orientyrų : Klaipėdos vaikų ligoninė, Vilniaus dailės akademijos menų fakultetas, S. Dacho mokykla, Baptistų bažnyčia. M. Mažvydo alėjoje galima skirtingų funkcijų integracija ir jų jungimas megastruktūriniais ryšiais galėtų formuoti alėjos gyvybingumą.

Atlikta analizė leidžia daryti išvadą, jog Mažvydo alėjai reikalinga konceptuali ir kontekstuali regeneracija. Mažvydo alėją galima traktuoti kaip potencialią skersinę jungtį tarp rytinės (uosto) ir vakarinės (įvažiavimo į miestą) Klaipėdos centro dalių. Jungtis turėtų formuoti viešųjų erdvių sistemą, kuri integruotą Klaipėdos centro urbanistiniame audinyje. Vystant viso ruožo urbanistinę koncepciją, alėjos ašis būtų tęsiama – alėja veiktų ne kaip atkarpa tarp dviejų mazgų, bet kaip traktas tarp Naujamiesčio struktūrinių dalių, kurių ribose būtų formuojama alėjos prieigų sistemos.

Siūlomi principai urbanizuoto kraštovaizdžio kompozicijai ruože:

- a) Kurti erdvinius ryšius tarp pagrindinių mazgų, urbanistinių erdvių, uosto, Danės pakrantės ir potencialaus patekimo į miesto centro mazgą;
- b) Formuoti kintantį užstatymo aukštingumą, kuris nepažeidžia istoriškai vertingų kvartalų;
- c) Erdvėmis ir erdviniais kanalais sujungti žaliąsias erdves;
- d) Užstatymu akcentuoti struktūrinių dalių ribas;



53 pav. Alėjos atkarpa vystoma ašyje transporto mazgas - uostas jungia ruožo struktūrines dalis

- e) Mažvydo alėjos struktūrai reikalingas prieigos į Skulptūrų parką suformavimas, regeneruojant kvartalą prie parko struktūrą bei formuojant (pagal R. Trancik (Trancik 1986)) patekimo fojė erdvę.
- f) Siūloma kurti naujus akcentus Santuokų rūmų teritorijoje, kurie pabrėžtų alėjos ašį
- g) Siūloma formuoti viešąjį erdvinį kanalą vedantį nuo Santuokų rūmų teritorijos iki uosto.
- h) Uosto teritorijai numatyti koncepciją, kuri suformuotų kvartalų struktūrą teritorijoje.
- i) Akcentuoti parko jungtis su Danės upės krantine
- j) Pasiūlyti urbanistinių-architektūrinių kompleksų sistemą, kuri veiktų ne tik kaip objektas bet ir kaip suformuotų urbanistinių erdvių tąsa.

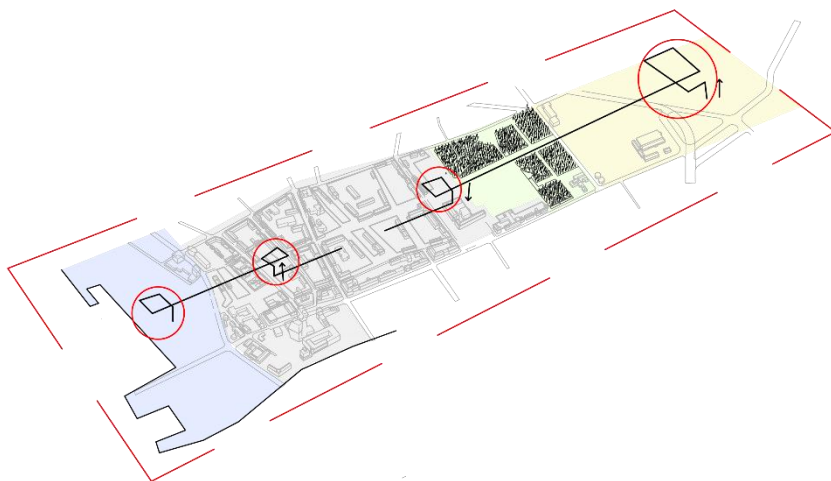
3.7. Išvados

- Klaipėdos miesto istorinė dalis išlaikė pagrindines urbanistines charakteristikas: linijinio miesto ašis, gatvių tinklą, pagrindines viešąsias erdves, nevienalytės urbanistinės struktūros ypatumus, kuriuos svarbu išsaugoti ir pabrėžti.
- Klaipėdos Naujamiestyje galiojantys dokumentai ir bendrojo plano stebėsena numato istorinės miesto dalies kaip šiuolaikinio miesto centro vystymą, integruojant naujas funkcijas, regeneruojant krantinę, formuojant erdvinę sistemą, jungiančią esamas erdves, Danės krantinę ir uostą.
- M. Mažvydo alėja kaip skersinė atkarpa uosto link yra svarbi linijinio miesto struktūroje. Skulptūrų parko kaip galimos žaliosios juostos dalies jungtis su uostu yra svarbi miesto kontekste.
- Alėjos ašyje yra patekimo į miesto centrą transporto mazgas. Šiuo metu ši teritorija kaip ir kitos patekimo į miesto centrą teritorijos yra ekstensyviai užstatyta, gatvės erdvė plati, todėl aukštybinių pastatų formavimas kokybiškai papildytų urbanistinį miesto centro audinį. Aukštų pastatų galimybę centro prieigose įrodo ir istorinių orientyrų dominavimo zonos analizė – transporto mazgas yra riba, nuo kurios pastatai gali kontrastingiau kilti.
- M. Mažvydo alėja nagrinėjama skersinio ruožo nuo patekimo į miesto centrą iki uosto kontekste. Ruožo struktūrinių dalių jungimas ir alėjos ašies stiprinimas yra svarus argumentas urbanistinei architektūrinei viso ruožo koncepcijai kaip gyvybingo miesto trakto tarp Kuršių marių ir patekimo į miestą formavimas.

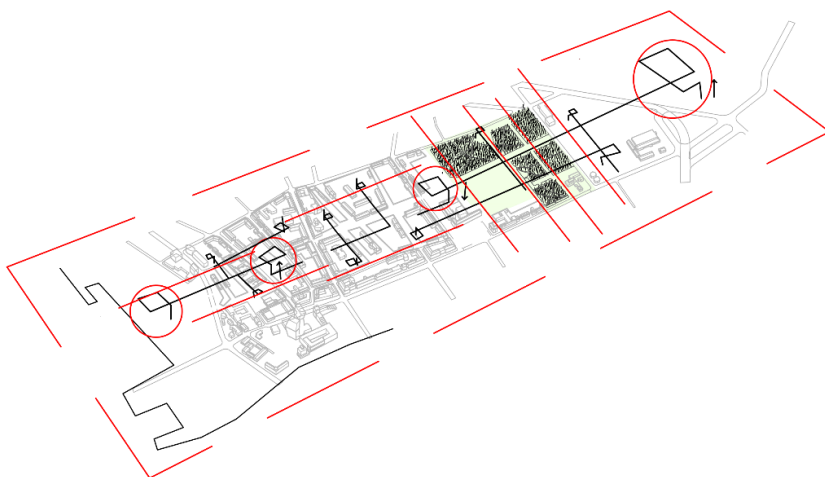
4. EKSPERIMENTINĖ – KONCEPCIJOS DALIS

4.3. M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo urbanistinė-architektūrinė koncepcija

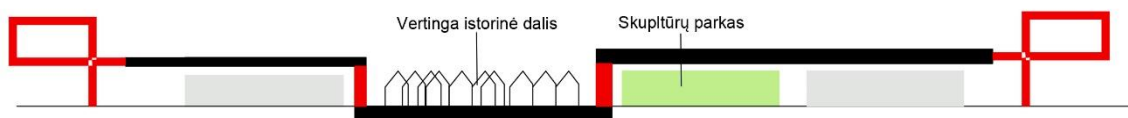
Kuriant urbanistinę-architektūrinę koncepciją, atsižvelgta į nagrinėto linijinio miesto modelio vystymo kryptis. Siūlomas skersinis pėsčiųjų traktas, apimantis M. Mažvydo alėjos erdvę bei megastruktūrinės pėsčiųjų erdves kertančias urbanistinio ruožo gatves. Linijinėje skersinių jungčių struktūroje su išdėstytomis komercinėmis, paslaugų ir gyvenamosiomis funkcijomis mažina priklausomybę nuo transporto – formuojama pėsčiųjų erdvių tęstinumas. Skersinis ryšys akcentuojamas formuojant mazgus ruožo galuose: teritorijoje už transporto mazgo – surenkamos megastruktūros jungtys į



54 pav. Pagrindiniai alėjos ašies mazgai



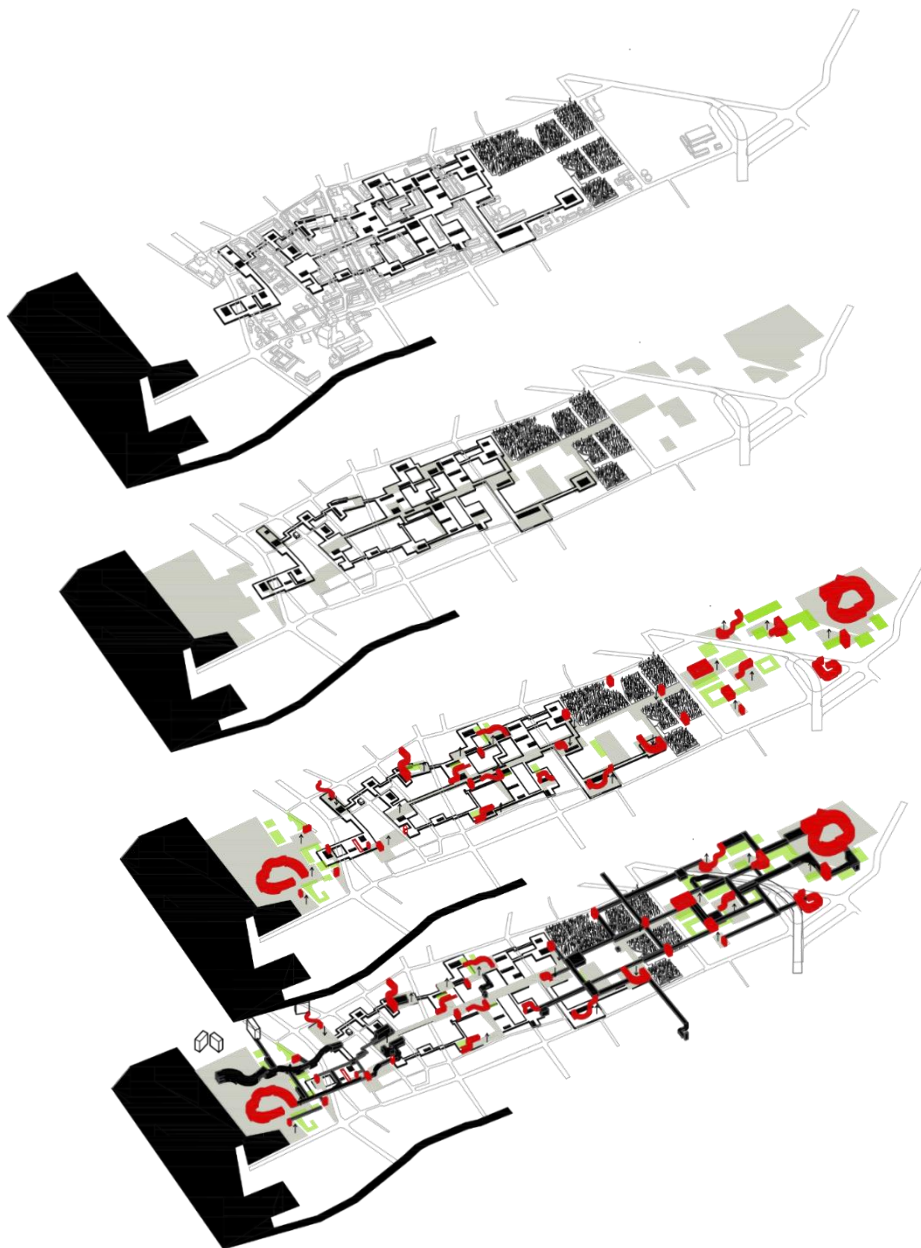
55 pav. Formuojamas mazgų tinklas ir pagrindinės skersinės jungtys



56 pav. M. Mažvydo alėjos ruožo pjūvio schema

mega-pastatą, suformuojantį erdvę, kuri galėtų tapti stoties, logistikos centru; krantinėje – pastatas objektas krantinės erdvėje – kaip megastruktūros pradžios/pabaigos taškas. Šių mazgų apibrėžtoje teritorijoje alėja veikia kaip skersinės ašies šerdis, kurios prieigos taptų antro lygio svarbos urbanistinės erdvės ruože.

Urbanistinė- architektūrinė koncepcija remiasi daugialygio miesto idėja. Formuojama kelių lygių struktūra kaip pagrindas kompaktiškam miesto centro augimui, t.y. galimybė prisijunti naujiems urbanistiniams elementams ir vertikalia ir horizontalia kryptimis (nagrinėta plug in, miesto prototipo (ensemble studio) tipologija). Megastruktūros mastelis kinta atsižvelgiant į istorinės dalies ribas – pagrindiniai lūžiai vyksta M. Mažvydo alėjos prieigose, nuo kurių pamažu kyla struktūros aukštis – taip akcentuojamos alėjos prieigos. Siūlomas urbanistinio ruožo alternatyvus struktūrizavimo principas leidžia jungti kvartalus, perskirtus intensyvių gatvių.



57 pav. Formuojamos struktūros lygiai

Atsižvelgiant į megastruktūrinių urbanistinių darinių tendencijas, kuriame tinklinėje struktūroje siūloma integruoti mišrias, miesto centrui reikalingas funkcijas. Greta biurų, darbo erdvių integruoti gyvenamąsias funkcijas – būtų sukurtas paslaugų sektoriaus gyvybingumas, struktūra būtų gyvybinga visą parą. Menų, mokslo funkcijos greta komercinių kurtų srautus, kuriamas sociumo kondensatorius.

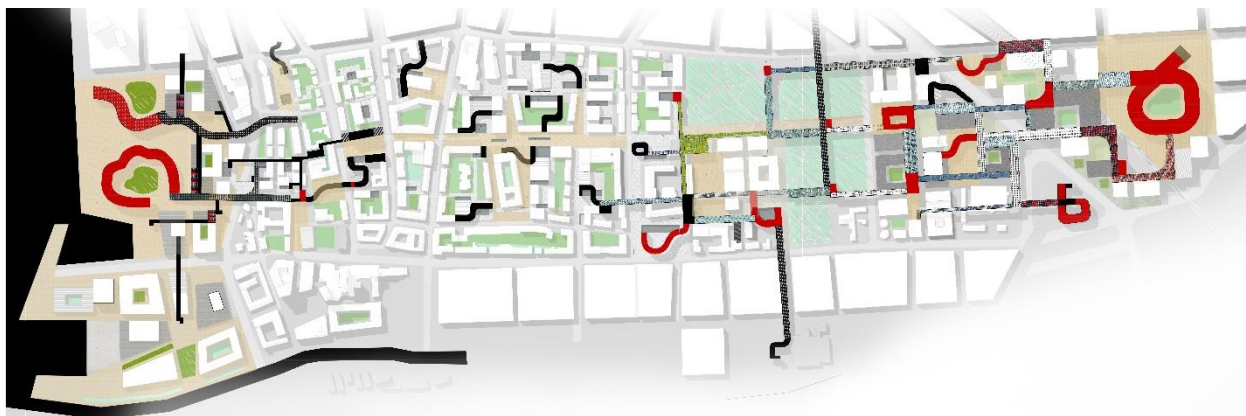
Struktūra kinta ir prisitaiko masteliu, erdvėmis ir mazgais semantizuodama ruožo struktūrinės dalis. Urbanistinės erdvės tęsiamos pastatų struktūroje, atviros erdvės kuriamos keliuose lygiuose, kurie pasiekiami per vertikalius ryšius, mazgus. Tęsiamos erdvių kanalų kryptys vidinėse linijinės struktūros erdvėse surenka srautus, kuri veda į pagrindinius mazgus. Tai tarsi paralelus miestas, kuris dalinasi urbanistinėmis erdvėmis kartu su esama urbanistine struktūra.

Jau anksčiau nagrinėtos ruožą sudarančios dalys: uostas, istorinė dalis, parkas, teritorija aplink transporto mazgą, jungiamos daugialygėmis erdvėmis ir erdviniais kanalais, formuoja tūrinį – erdvinį tinklą. Urbanistinės erdvės ir jų formantai hierarchizuojami, atsižvelgiant į mazgų svarbą urbanistinės struktūros atžvilgiu. Naujojo uosto gatvė – riba tarp vertingo istorinio užstatymo ir uosto. Ribai pabrėžti formuojamas Žaliosios terasos su istoriškai išlikusiomis žaliosios terasos, kurios kartu su istoriškai išlikusiomis žaliosiomis erdvėmis kurtų uostą juosiančią žaliąją juostą, apjungiančią istorinę dalį ir naująjį uosto užstatymą. Urbanistinėje – architektūrinėje koncepcijoje remiamasi uostamiesčio regeneracijos principais. Koncepcijoje siūloma regeneruoti uosto teritoriją apimančią Šiaurinę ragą, buvusio Žiemos uosto teritoriją. Urbanistinė plėtra greta Kuršių marių aktyvintų skersinius ryšius iš rytinės Naujamiesčio dalies - kartu ir M. Mažvydo alėjos erdvę. Uosto regeneracija yra svarbi urbanistinių erdvių ir erdvių kanalų įprasminimui – atsirastų loginiai priežastiniai ryšiai skersiniams linijinio miesto traktams – kartu ir M. Mažvydo alėjos aktyvinimui. Siūloma atkurti Naujamiesčio urbanistinių erdvių ryšius su Kuršių mariomis. Formuojamos prieigos iš S. Daukanto, Krovėjų, Liepų gatvės, megastruktūrinėmis jungtimis iš Jūros gatvės formuojamas ryšys su M. Mažvydo alėjos erdve.

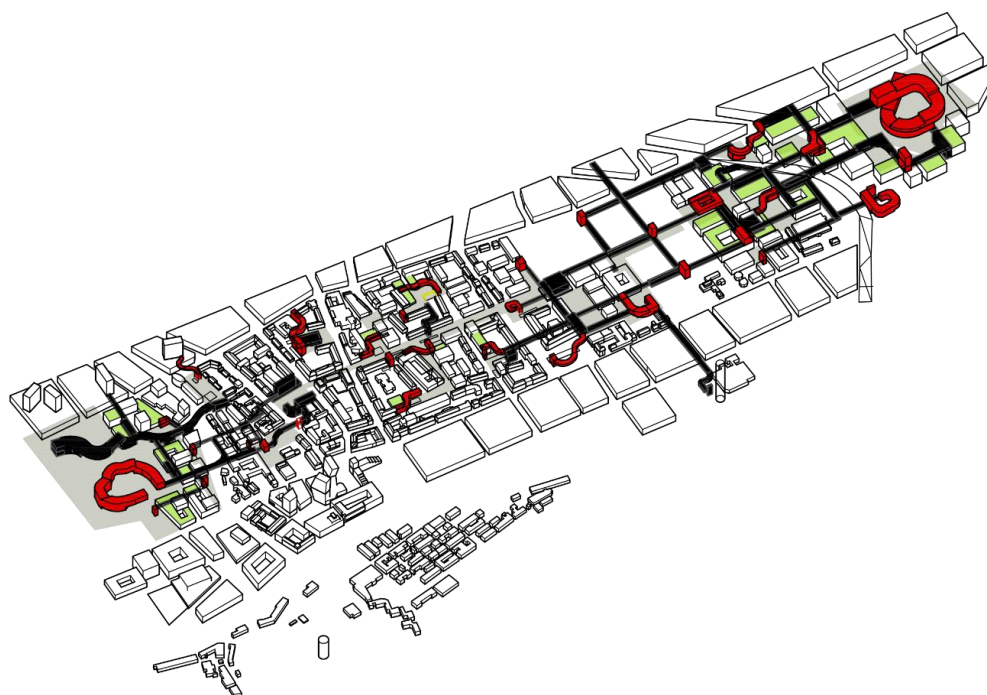
Megastruktūrinių jungčių konstrukciją sudaro erdvių ir funkcijų struktūrų spiečiai. Formuojama megastruktūra turi kelių alternatyvių struktūrų tipų savybes. Tūrinės jungtis būtų galima priskirti socialių gėmių tipui – tai kelių aukštų pastatai, horizontalios jungtys, jungiančios mišrias biurų, gyvenamųjų, funkcijas, besitęsiančiam interjerui – lauko erdvės pereina į pastato erdves, kuriose išdėstyti smulkesni pastato elementai. Siūloma koncepcija integruojamos naujos funkcijos, pildomas urbanistinio audinio turinys saugant vertingą užstatymą.

Istorinėje dalyje taikomas urbanistinės akupunktūros principas. Saugant vertingą užstatymą kuriama požemio struktūra, kuri jungiama su kito lygio erdvėmis per pastatus – antžeminius elementus, formuojančius erdvės ir kvartalų ribas.

Racionali tinklo struktūra formuojama parko teritorijoje pabrėžia taisyklingą parko planą bei struktūrizuoja padrikas neužstatytas erdves transporto mazgo teritorijoje. Uosto teritorijoje formuojama laisvesnė struktūra, smulkiu masteliu nuo istorinės dalies pereina į stambesnes jungtis greta pastatų – objektų krantinės erdvėje. Taškiniai pastatai krantinės erdvėje veikia kaip struktūros ir ruožo pabaigos akcentai, atveria uosto erdvę į marias ir skaido krantinę į smulkesnes erdves.



58 pav. M. Mažvydo alėjos koncepcijos brėžinys



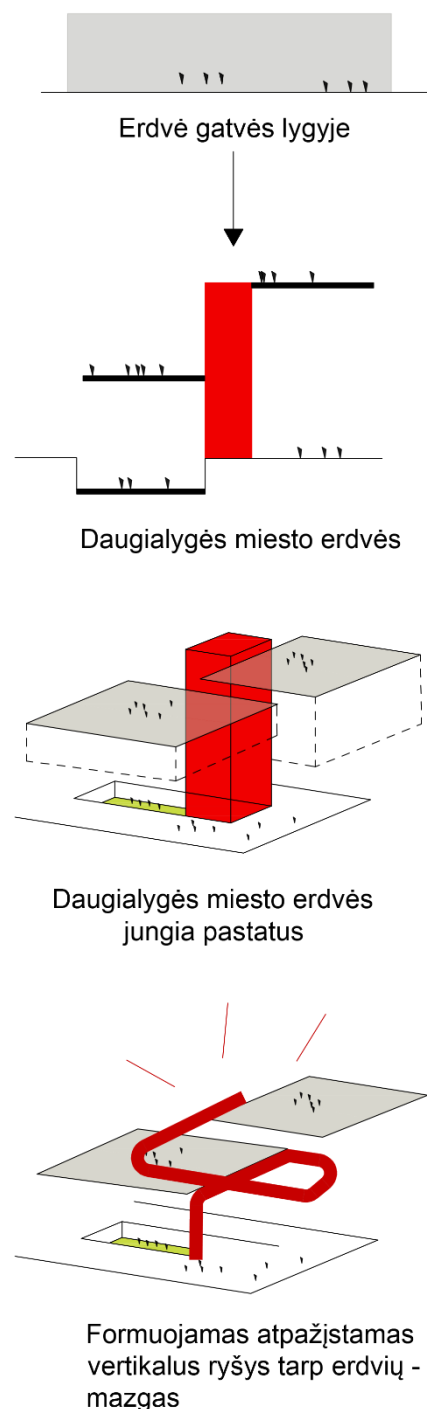
59 pav. M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo aksonometrija

Jau nagrinėtoje teorijoje išsiaiškinta, jog jungtys tarp skirtingų urbanistinės struktūros elementų kuriamos jungiamosiomis erdvėmis. Siūlomos pagrindinės ruožo erdvės M. Mažvydo alėjos ašyje - prieigose iš Skulptūrų parko ir Santuokų rūmų teritorijos, užstatytoje teritorijoje už parko, uosto krantinėje ir transporto mazgo teritorijoje erdvė – mazgas surenkantis megastruktūros jungtis. Šios pagrindinės erdvės megastruktūros atžvilgiu akcentuoja lygių pasikeitimus: alėjos prieigose požemio struktūra per erdvėje jungiasi su kabančia struktūra; megastruktūros galuose pakilusi daugialygė struktūra užbaigiama pastatais- akcentais, kurie veikia kaip vertikalūs ryšys su gatvės lygio erdve. Pagrindinės erdvės siūlomo modelio urbanistinių erdvių hierarchijoje išsidėsčiusios 3 minučių atstumu, kuriame išsidėsto daugialygės mikro-erdvės. Kuriamas tankus urbanistinių erdvių hierarchizuotą tinklą, todėl tinklo jungtys taip pat skirstomos pagal reikšmę ruožo struktūroje. Tarp labiau akcentuotų, jungiančių svarbesnius elementus erdvių, jungtys ryškesnės, svarbesnės, tarp mažiau – lengvesnės.

4.3.1. Urbanistinių mazgų ir jungčių tūrinė – erdvinė koncepcija

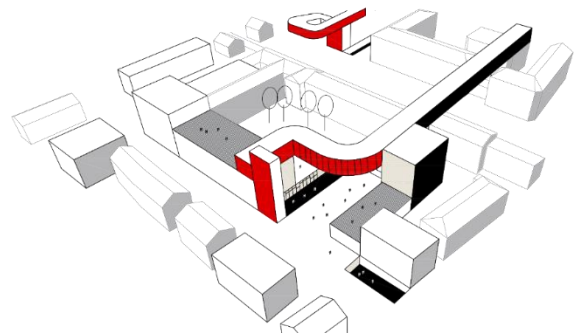
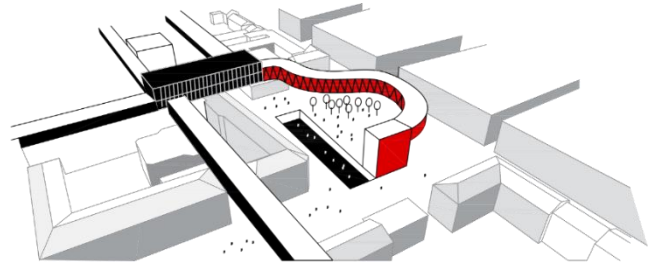
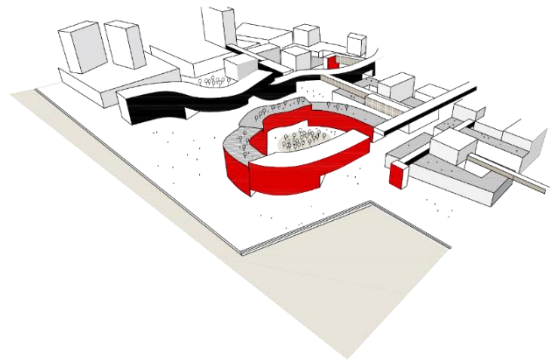
Urbanistinė-architektūrinė koncepcija remiasi N. A. Salingaroso (Salingaros 2005) urbanistinių mazgų formavimo principais bei tirtų megastruktūrų analogų erdvių sluoksniavimo tendencijomis. M. Mažvydo alėjos ruože formuojamas mazgų tinklas, kuriame jie susieti vienas su kitu tiesioginėmis ir netiesioginėmis jungtimis. Tiesioginės jungtys – tai linijinės struktūros – pastatai su vidine viešąja erdve tarp dviejų mazgų ir vertikali jungtis – tūris tarp daugialygių erdvių. Netiesioginė jungtis – tai loginė erdvių (vieno ar daugiau lygių) seka vedanti iš vieno mazgo į toliau nutolusį – t.y. per kitus mazgus. Koncepcijoje siūloma tokių jungčių hierarchija –tarp svarbiausių ruožo erdvių pabrėžiamai formuojamos tiesioginės jungtys, prie kurių jungiamos smulkesnės struktūros vedančios į palyginti su pagrindinėmis – mikro-erdvėmis. Pavyzdžiui, tarp krantinės pagrindinių mazgų ir erdvių esančių tarp Bokšto ir Jūros gatvių formuojama aiškiai išreikštos tūrinės jungtys, kurių gyvybingumą palaiko prisijungiančios smulkesnio mastelio struktūros, kuriančios ryšius su požemio megastruktūros prielubėmis, erdvėmis šalia pastatų palei Naujojo uosto gatvę. Teritorijoje už parko smulkesnės struktūros jungia pagrindines struktūras su pastatais, mažesnės reikšmės erdvėmis.

Koncepcijoje siūloma vertikalius ryšius tarp lygių ir megastruktūros elementų formuoti kaip akcentus erdvėje. Šie akcentai – jungtys kinta kartu su megastruktūros pokyčiais, prisitaikydamos prie erdvės ir kvartalų formos, ribų. Urbanistinėje-architektūrinėje koncepcijoje vertikali jungtis veikia kaip urbanistinio audinio elementas – tai gali būti pastatas, formuojantis kvartalo ribą, akcentuojantis ašį, apibrėžiantis erdvę. Pagal formą ir funkciją urbanistinėje struktūroje būtų galima vertikalias jungtis susiskirstyti į:



60 pav. Daugialygių urbanistinių erdvių schema

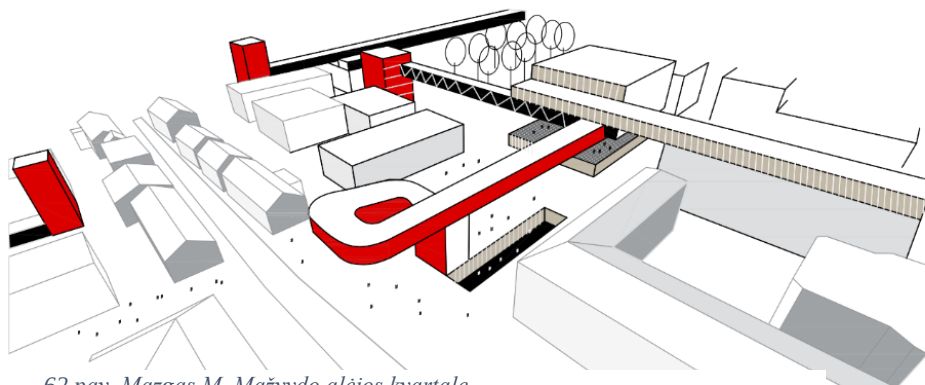
- Taškinė vertikali jungtis tarp lygių - veikia kaip erdvės akcentas, dažnu atveju pabrėžia urbanistinę ašį, megastruktūros atžvilgiu - linijinės struktūros elemento pabaigą.
- Prisitaikanti jungtis – veikia istorinėje dalyje. Jau anksčiau minėta, jog po Antrojo pasaulinio karo alėjos ruožo urbanistinė struktūra buvo dalinai deformuota naujais tipiniais pastatais. Komplikuotas kvartalo ribas siūloma formuoti lanksčia megastruktūros jungtimi. Tokia jungtis kartu suformuoja kvartalo ribą, jungtį tarp kelių terasos, požeminės prieduobės, gatvės lygio erdvių. Jungtis lengvai integruojama urbanistinėje struktūroje tankina užstatymą nesuformuotose vidinėse kvartalų erdvėse.
- Pastatas jungtis - antžeminė pastatų dalis, prie kurios prisijungia megastruktūros dalis.
- Erdvėje kabanti jungtis – pereinamoji dalis iš megastruktūros į terasas, kitus pastatus.



Mazgas alėja – Skulptūrų parkas

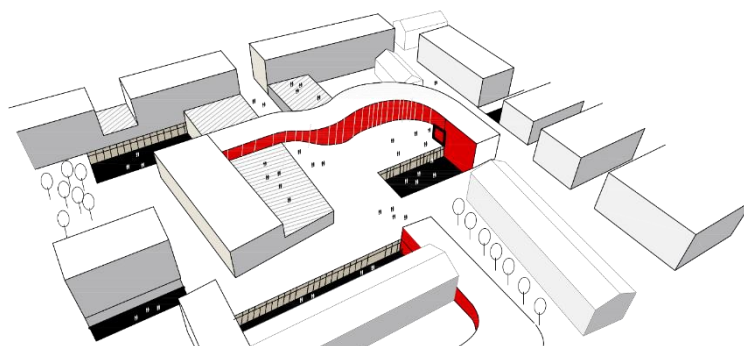
61 pav. Mazgai: krantinėje, K. Donelaičio aikštėje, vaikų ligoninės kvartale

Formuojama M. Mažvydo alėjos prieiga iš Skulptūrų parko. Erdvė veikia ir kaip požeminės struktūros perėjimo į kabančią struktūrą mazgas. Erdvės formantai – esamas akademijos pastatas,



62 pav. Mazgas M. Mažvydo alėjos kvartale

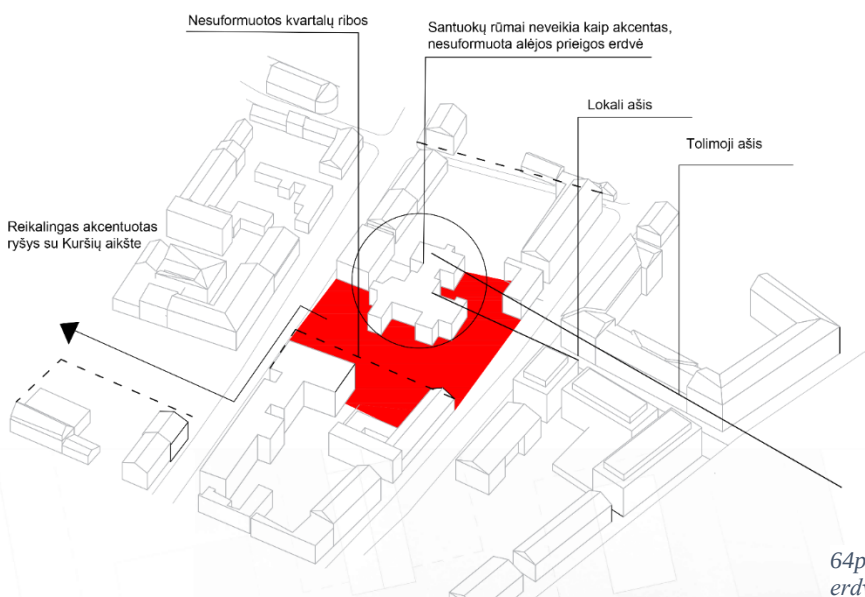
naujai kuriamas pastatas, kuriame susiduria kelių lygių megastruktūrinės jungtys. Greta gatvės vertikali jungtis – tūris jungiantis megastruktūros požeminę dalį, prieduobės erdvę su kabančia struktūra. Alėjos prieigos svarba urbanistinių ruožo erdvių hierarchijoje sustiprinama, akcentuojant ją megastruktūros kitimo mazgu.



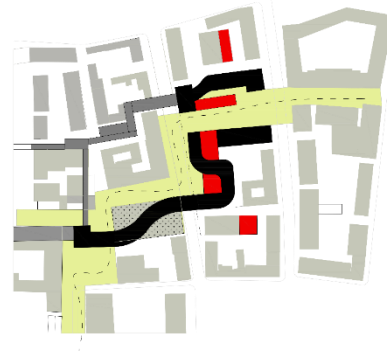
63 pav. Mazgas alėjos kvartale

4.4. M. Mažvydo alėjos prieigos iš S. Šimkaus gatvės mazgo detalizacija

Detalizuojamas koncepcijos mazgas - alėjos prieiga iš Santuokų rūmų erdvės, per Kuršių aikštę. Jau anksčiau nagrinėta mazgo problematika – Santuokų rūmų padėtis erdvės atžvilgiu neaiški – tai nei objektas erdvėje nei kvartalo formantas, todėl kokybišku alėjos erdvės akcentu laikyti negalime. Reikalinga aiški koncepcija, kurioje būtų suformuota alėjos prieigos akcentavimo idėja, teritorijos užstatymo struktūrizavimas, erdvės ribos. Siekiama sukurti urbanistinę koncepciją, kuri padėtų įprasminti ne tik Mažvydo alėjos prieigą bet ir galimą erdvinį kanalą iki uosto, kuriant pėsčiųjų traktą.



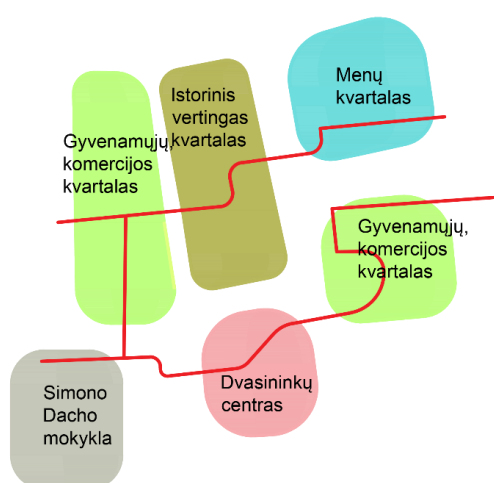
65 pav. Alėjos prieigos iš S. Šimkaus gatvės problematika



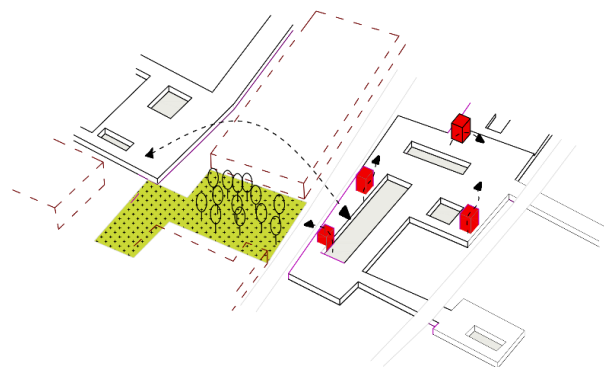
64pav. Koncepcija siūloma struktūrizuota erdvinė alėjos tąsa per Kuršių aikštę

4.4.1. Tūrinė - erdvinė koncepcija

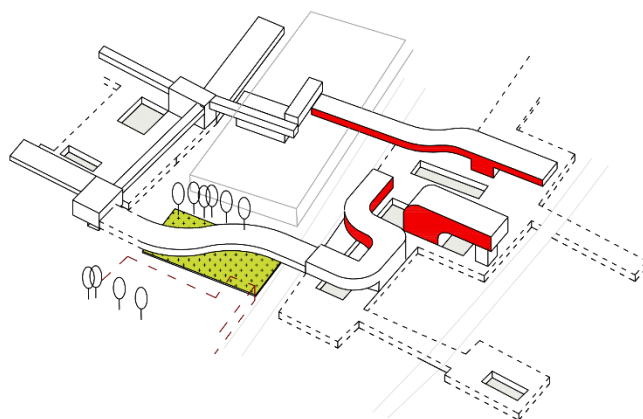
Prieigos iš Santuokų rūmų teritorijos mazgas yra svarbus, nes veikia ir kaip siūlomos megastruktūros lūžio taškas. Požemio struktūra užbaigiama prieš Kuršių skverą – buvusią kapinių vietą. Kuršių skvero erdvei taip pat reikalingas struktūrizavimas, todėl formuojama pakelta megastruktūra virš šios erdvės. Prieigoje susikertančios kabančios ir požemio struktūros jungiamos per vertikalius ryšius. Erdvinis kanalas tęsiamas pastatu kitame lygyje. Komplexas struktūrizuoja erdvę ir formuoja kvartalų ribas požemio prieduobėmis bei antžeminėmis struktūros dalimis - sąlyčio taškais su gatvės lygio erdve. Formuojama kelių lygių erdvių sistema komplekse kaip vartai į alėją. Koncepcijoje atsispindi ir megastruktūros daugiav funkciškumas. Sklęsdama per urbanistinį audinį, struktūra sujungia skirtingų funkcijų erdves ir tampa pereinamąja erdve.



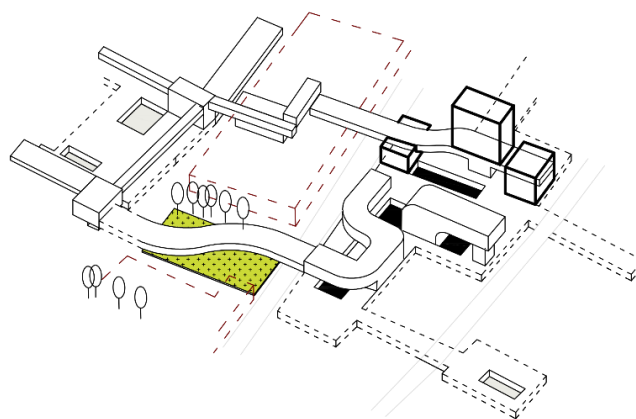
69 pav. Megastruktūra jungia funkcijų spiečius



66 pav. Iš megastruktūrinių jungčių kyla tūriai - erdvės akcentai



67 pav. Koncepcijos schema. Reikalinga jungtis per buvusių kapinių teritoriją



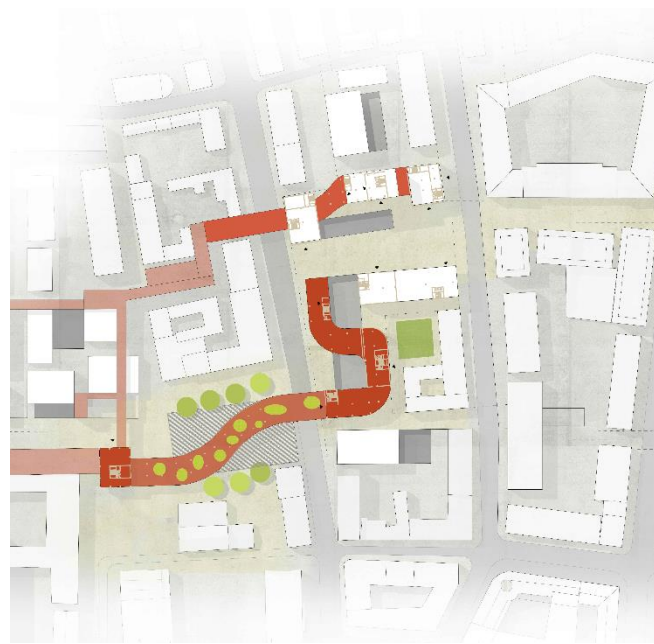
68 pav. Koncepcijos schema. Formuojama kabanti jungtis ir tūriai - vertikalūs ryšiai su požemine struktūra

4.4.2. Komplexo struktūra

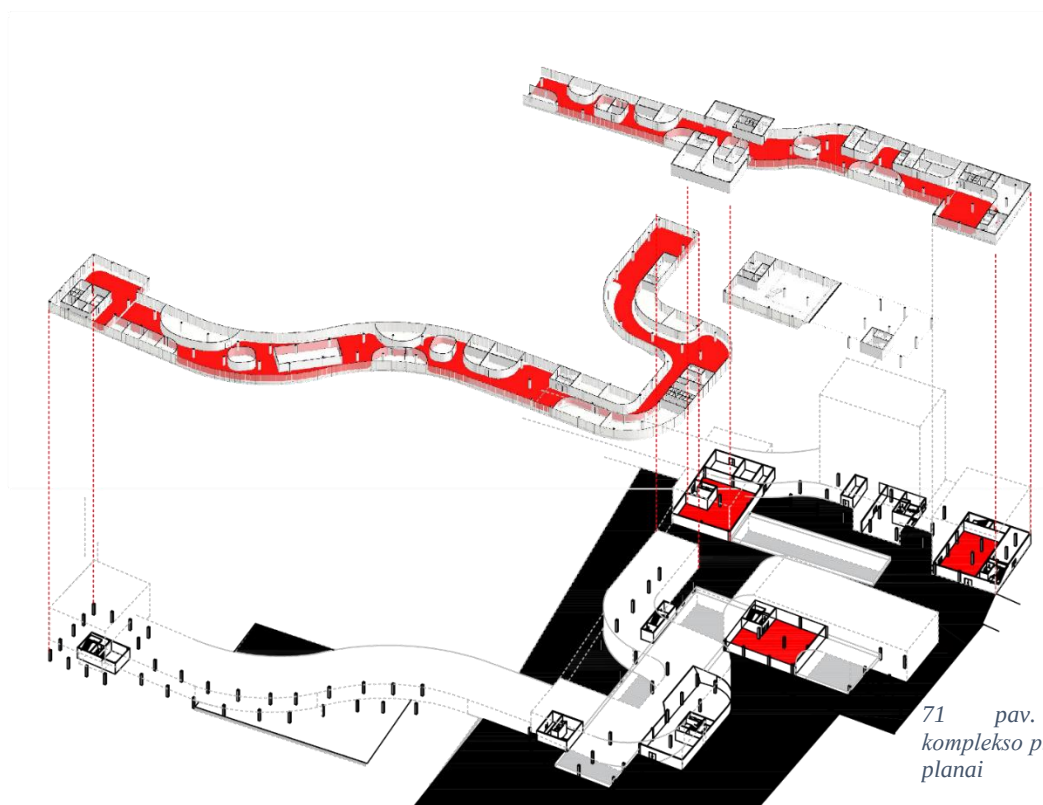
Komplexo plano struktūroje atspindi urbanistinė- architektūrinė alėjos ruožo koncepcija. Tūriuose formuojama vieša urbanistinė erdvė, kuriuose integruojami, prijungiami atskiri struktūriniai elementai. Kuriamas miestas mieste – dengta erdvė su moduliais. Vertikaliųjų ryšių mazguose kuriamos fojė erdvės.

Požemio dalyje numatoma mišri funkcija – erdvėje po aikšte susikerta keli srautai tarsi požeminės gatvės : iš M. Mažvydo alėjos, lygiagrečiai jai erdvė pietinėje dalyje ir jungtis iš šiaurinio kvartalo. Pirmame aukšte pakeltais tūriais formuojama erdvinė tąsa per alėjos prieigą ir Kuršių aikštę. Erdvę riboja tūrius remiančios kolonos. Kuršių aikštėje kuriama pakelta erdvė buvusių kapinių memorialui.

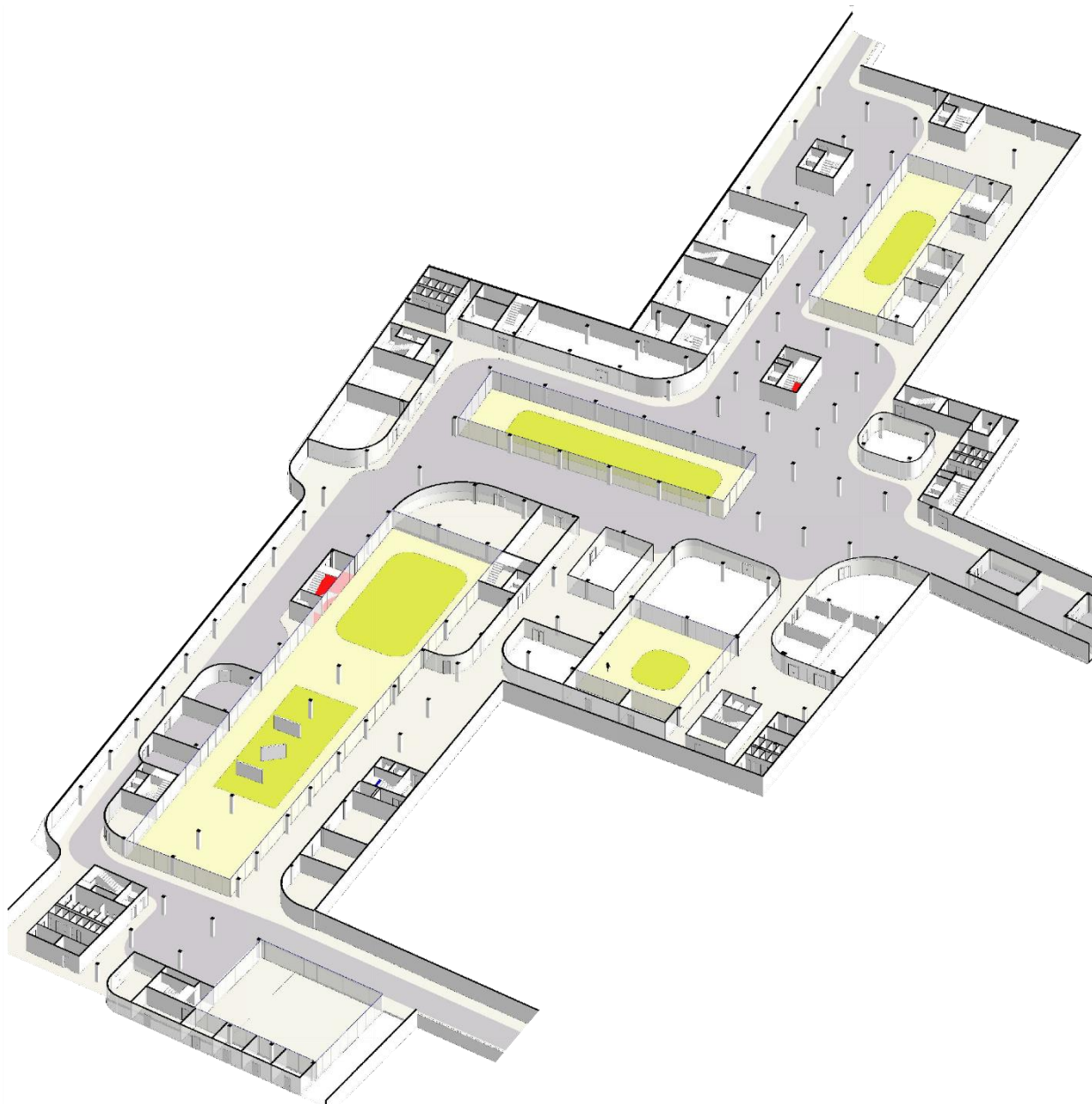
Trečiame struktūros lygyje kuriama kabanti megastruktūros dalis, kurios erdvėje integruotos mišrios funkcijos modulinioose elementuose – taip kuriama besitęsianti vidinė urbanistinė erdvė.



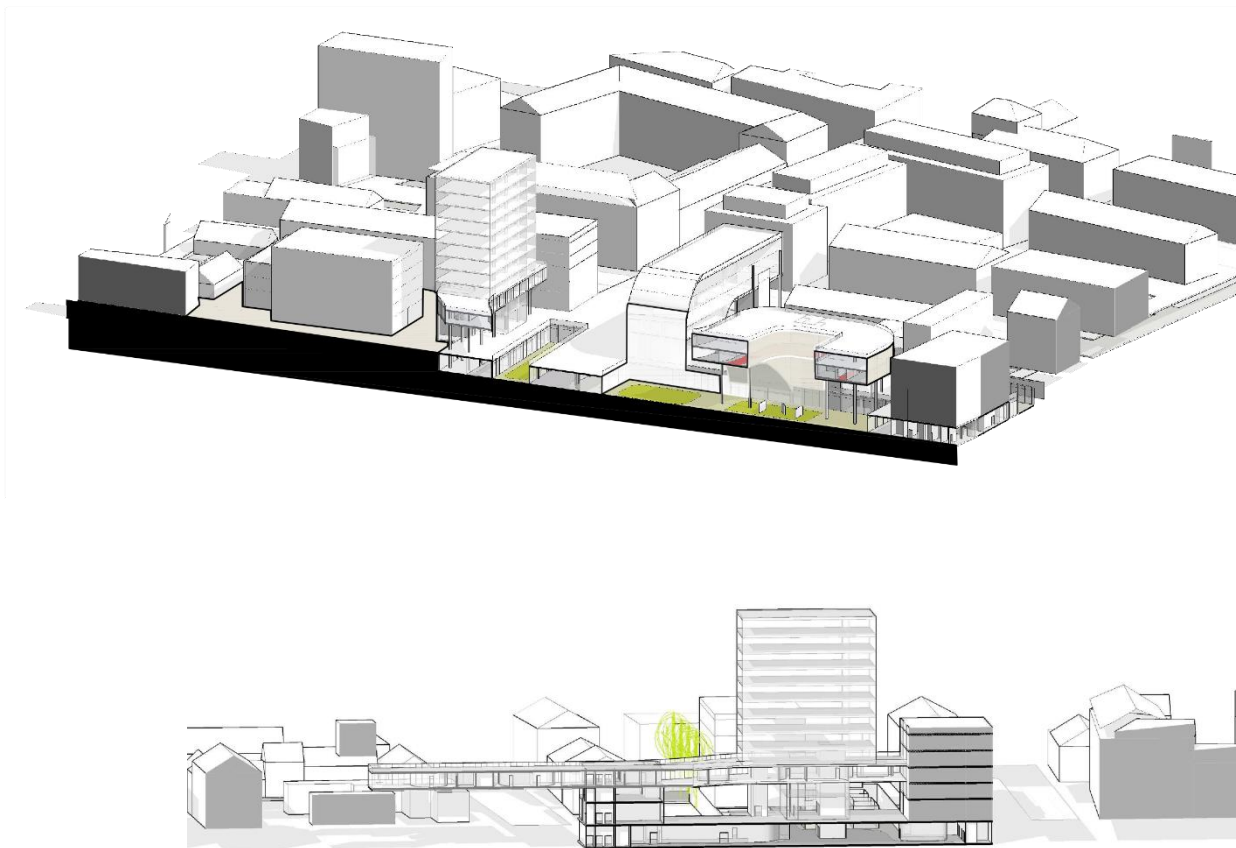
70 pav. Mazgo koncepcijos brėžinys



71 pav. Projektuojamo komplekso pirmo ir trečio lygių planai



72 pav. Požeminio aukšto schema ir pjūvis



73 pav. Detalizuojamo mazgo aksonometriniai pjūvis

4.5. M. Mažvydo alėjos prieigų urbanistinės-architektūrinės koncepcijos pasekmių vertinimas

- Pasirikta M. Mažvydo alėjos urbanistinės-architektūrinės koncepcijos kryptis – skersinio ryšio su Kuršių mariomis vystymas stiprina Klaipėdos linijinio miesto modelio savybes. Alternatyvūs urbanistinių erdvių ir jungčių metodai išlaiko ir pabrėžia linijinio plano elementus – pakeltos ir požeminės jungtys formuoja skersinę pėsčiųjų jungtį su Kuršių mariomis, išlaikant pagrindinių miesto arterijų – transporto trasų (eismo ir geležinkelio) funkcijas.
- Totali M. Mažvydo alėjos ruožo urbanistinė plėtra kuria vientisą daugialygių urbanistinių erdvių ir jungčių tinklą, aktyvina skersines jungtis.
- Alternatyviais urbanistinių jungčių ir erdvių kūrimo principais M. Mažvydo alėjos atkarpoje formuojamas sklandus pėsčiųjų traktas - siejamos uždaros ir atviros viešosios urbanistinės erdvės.

- Megastruktūros vertikalų ryšių mazgai alėjos prieigose įprasmina ir akcentuoja alėjos pradžios ir pabaigos taškus, lemia jos gyvybingumą – erdvė veikia kaip suformuotas urbanistinio audinio elementas, turintis pradžią ir pabaigą.
- Megastruktūros sąlyčio taškai su gatvės erdve – mazgai, gali veikti kaip: erdvėje stovintis pastatas (krantinės ir geležinkelio erdvėje stovintys pastatai), erdvės formantas (istorinėje dalyje iš požemio kylanti vertikali jungtis – pastatas) erdvės akcentas, taškinis objektas (vertikali jungtis kvartalo vidinėje struktūroje). Galima teigti, jog megastruktūros mazgai papildo Naujamiesčio ir M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo audinį.
- Alėjos prieigos koncepcija formuojami vartai į alėjos erdvę. Atverta buvusių Santuokos rūmų teritorijoje erdvė kuria erdvinę sąsą su Kuršių aikšte.
- Daugiasluksnė megastruktūra erdvėje jungia skirtingas funkcijas bendra vidine urbanistine erdve, stiprindama vietos gyvybingumą.

5. Magistro studijų tezė

Pirmosios pakopos studijose susipažinus su klasikiniiais urbanistiniais miesto formavimo principais, atrodė, jog tai yra būtent tie įrankiai, kurie reikalingi architektui, kuriant lokalią ar kompleksinę miesto kompoziciją, - tos žaidimo taisyklės, kurios padeda formuoti miestą, kurti *džiazą* mieste. Tęsiant magistro studijas, gilinant žinias, suvokta, jog mieste taip pat veikia XXIa. globalios problemos: klimato kaitos, socialinės komunikacijos, šiuolaikinių funkcijų mieste problemos, kurioms spręsti reikalingas platesnis požiūris į urbanistinį vystymą, kuriant struktūriškai ir funkciškai tvarų miestą.

Klaipėdos mieste aktualios XXIa. grėsmės: klimato kaita lemia jūrinio klimato ekstremumus, kylantį jūros lygį; socialinę miesto aplinką neigiamai veikia darbuotojų užimtumas, mažėjantis gyventojų skaičius miesto centre t.y. dispersija - Naujamiestyje kaip potencialiame šiuolaikinio miesto centre svarbus sociumo aktyvinimas ir mišrių funkcijų integracija. Šioms problemoms spręsti taikomi alternatyvūs urbanistinės struktūros formavimo metodai - vertikalaus miesto augimo bei vidinių viešųjų erdvių sistemos, daugiasluoksnių urbanistinių erdvių kūrimas yra aktualus. Daugialygės erdvinės - tūrinės struktūros formavimas sudaro prielaidas kompaktiško miesto centro vystymui. Įsiterpdama istorinėje dalyje, saugodama vertingąsias jos savybes tokia struktūra papildo istorinio miesto centro urbanistinę struktūrą nauju turiniu - funkcijomis ir formomis. Kuriama palanki gyventojams aplinka – gyvenamosios, darbo, paslaugų funkcijos integruotos struktūroje jungiamos tarpusavyje kokybiniu urbanistiniu erdvių tinklu.

M. Mažvydo alėjos kontekste daugialygė struktūra, jungdama skirtingas ruožo dalis, išryškino urbanistinės struktūros vertingas planines, erdvines savybes. Galima teigti, jog ši alternatyvi klasikiniam urbanistiniam projektavimu priemonė yra veiksminga, vystant urbanistinį miesto centro ašies audinį ir atskleidžiant jo unikalumą. Daugialygių erdvių tinklo principas pritaikomas ir tęstinas istoriniuose miestų centruose.

6. Nuorodos

- A. Blauvelt, J. Yoos, V. James. *Parallel Cities: The Multilevel Metropolis*. Walker Art center, 208 p., 2016.
- Aistratovaitė, I. „Uostamiesčio vizualinio įvaizdžio formavimo galimybės ir problemos: aukštybinių pastatų specialiojo plano rengimas - esama situacija ir koncepcija.“ *Urbanistika ir architektūra*, 2008: 71-85p.
- Bird, J. *The Major Seaports of the United Kingdom*. Londonas: Hutchinson, 486 p., 1963.
- Bučas, J. *Kraštotvarkos pagrindai*. Kaunas: Technologija, 279 p., 2001.
- Butkus, T.S. *Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija*. Vilnius: Kitos knygos, 286 p., 2011.
- Cuthbert, Alexander R. *Designing Cities. Critical Readings in Urban Design*. Oxford: Blackwell Publishing, 2007.
- . *The Form of Cities*. Oxford: Blackwell Publishing, 2006.
- . *Understanding Cities*. Routledge, 330 p., 2011.
- Dijokienė, D. *Urbanistinis istorinių priemiesčių paveldas*. Vilnius: Technika, 216 p., 2009.
- Frampton, K. *Megaform as urban landscape*. Michigan: Alfred Taubman College of Architecture, 48 p., 1999.
- Frey, H. *Designing the City. Towards a more sustainable Urban Form*. Taylor and Francis, 160 p., 1999.
- Hoyle, B.S. *European Port Cities in Transition*. Belhaven Press, 207 p., 1992.
- J. Alison, M. A. Brayer. *Future City: Experiment and Utopia in Architecture*. Thames and Hudson, 336 p., 2007.
- J. Kipnis, T. Lesser. *Choral works. Jacques Derrida and Peter Eisenman*. The Monacelli Press, 214p., 1997.
- Kardelis, K. *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai*. Kaunas: Judex, 488 p., 2002.
- Lang, John. *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*. Oxford : Architectural Press, 420 p., 2005.

- Lynch, K. *Good City Form*. MIT Press, 1979.
- Marshall, S. *Street and Patterns*. Spon Press, 333 p., 2005.
- Matthew Carmona, S. Tiesdell, T. Heath, T. Oc. *Public Places - Urban Spaces*. Routledge, 408 p., 2010.
- Meyer, H. *City and Port*. International Books, 432 p., 1999.
- Moughtin, C. *Urban Design - Street and Square*. Routledge, 2003.
- Salingaros, Nikos A. *Principiles of Urban Structure*. Amsterdamos: Techne, 252 p., 2005.
- Šešelgis, K. *Miestų raida: sąlygos ir rezultatai*. Vilnius: Technika, 252 p., 1996.
- T. S. Butkus, V. Safronovas, V. Petrulis. *Klaipėdos urbanistinė raida, 1945-1990*. Vario burnos, 384 p., 2015.
- Talen, E. *Design for Diversity. Exploring Socially Mixed Neighborhoods*. Architectural Press, 246 p., 2008.
- Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994.
- Trancik, R. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. Niujorkas: Van Nostrand Reinhold, 256 p., 1986.
- Vanagas, J. *Miestų teorija*. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 247p., 2003.

Dokumentai

Klaipėdos miesto istorinė dalis (unikalus kodas 22012, buvęs kodas U16)

Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas

Klaipėdos aukštybinių pastatų išdėtymos specialusis planas

Klaipėdos miesto bendrasis planas

Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas.

Lietuvos Respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas

Klaipėdos istorinės dalies teritorijos bei apsaugos zonų ribų planas

*LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas, 2004 m. gruodžio 22 d. Nr. I-733
(Valstybės žinios, 2004, Nr. 153)*

Kultūros vertybių registras: <http://kvr.kpd.lt/#/static-heritage-search>

Europos architektūros paveldo apsaugos konvencija,

Valetos principai (The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas)

Klaipėdos bendrojo plano stebėsena. Prieiga per internetą <http://www.monitoringas.tk/10-ataskaitos/2013-m-ataskaita/21-a13-3#3.7>

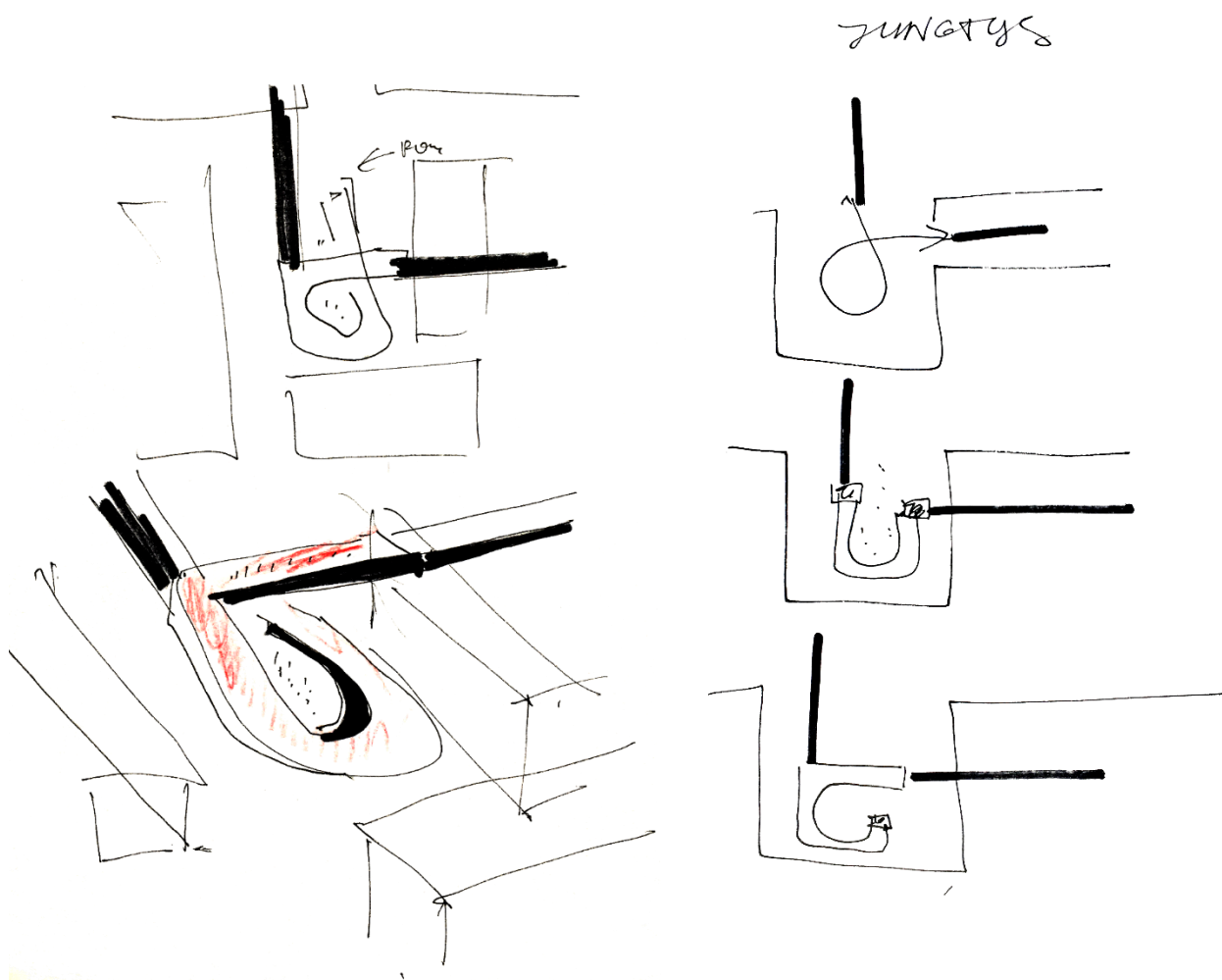
7. Paveikslų sąrašas

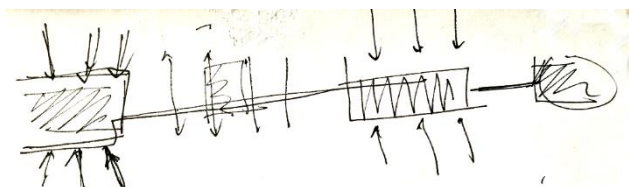
1 pav. Linijinio branduolinio miesto shema pagal H. Frey	7
2 pav. Uosto raidos stadijos pagal H. Meyer	9
3 pav. Uosto raidos etapai pagal B.S. Hoyle	11
4 pav. Marselio naujamiesčio urbanistinėje koncepcijoje formuojami skersiniai ryšiai su uostu.	13
5 pav. Marselio naujamiesčio centrinės dalies regeneracija pagal Euroméditerranée projektą	13
6 pav. a) poromis sujungti mazgai nekuria tinklo mieste, b) mazgai jungiami atsitiktinai – formuojami netiesioginiai ryšiai, c) kiekvienas mazgas tiesiogiai surištais su visais mazgais. Schema N. A. Salingaroso	15
7 pav. Mieste jungtys reikalingos sujungti skirtingus modelius. Schema N. A. Salingaroso	16
8 pav. Erdvinių kanalų skaidymas ir sluoksniavimas formuoja sklendaus judėjimo traktus. N. A. Salingaroso schema	16
9 pav. Urbanistinių jungčių tipai pagal S. Marshall	17
10 pav. Urbanistinio tinklo struktūra pagal jungčių tipą. Schema pagal S. Marshall	18
11 pav. Gatvės tipo erdvės aukščio ir pločio santykis A- 1:4, B- 1:2, C-1:1, D-2:1	21
12 pavl. Kiliminė struktūra (angl. Mat building). Candilis-Josic-Woods Berlyno urniversiteto komplekso pasiūlymas.....	26
13 pav. Analogo tiriamoji schema	33
14 pav. Analogo vizualizacijos.....	33
15 pav. Analogo tiriamoji schema	34
16 pav. Analogo vizualizacijos.....	34
17 pav. Analogo tiriamoji schemas	35
18 pav. Projekto vizualinė informacija.....	35

19 pav. Analogo tiriamoji schema	36
20 pav. Projekto vizualinė informacija	36
21 pav. Analogo tiriamoji schema	37
22 pav. Projekto vizualinė informacija	37
23 pav. Projekto tiriamoji schema	38
24 pav. Projekto grafinė informacija	38
25 pav. Projekto tiriamoji schema	40
26 pav. Žiedinės struktūros schema	40
27 pav. Analogo pjūvis	40
28 pav. Projekto tiriamoji schema	41
29 pav. Projekto vizualinė informacija	41
30 pav. Projekto tiriamoji schema	42
31 pav. Projekto vizualinė informacija	42
32 pav. Analogo pjūviai	43
33 pav. Projekto tiriamoji schema	44
34 pav. Projekto vizualinė infromacija	44
35 pav. Lyginamoji analogų schema	46
36 pav. Esamas Klaipėdos centrinės dalies užstatymo tankis ir intensyvumas	55
37 pav. Miesto struktūrinės dalys ir galimos gamtinių elementų jungtys	57
38 pav. Klaipėdos linijinės miesto struktūros potencialios vystymo kryptys. A- skersinių jungčių akcentavimas, B - ilgųjų arterijų plėtra	58
39 pav. Klaipėdos miesto aukštybiniai pastatai panoramose	59
40 pav. Aukštybinių pastatų vystymas pagal ilgąją miesto ašį	60
41 pav. Aukštybinių pastatų vystymas skersiniuose traktuose	60
42 pav. Aukštybinių pastatų vystymas aplink miesto centrą, transporto mazguose	61
43 pav. Aukštybinių pastatų išsidėstymo aplink miesto branduolį schema	61
44 pav. Aplink branduolį formuojami aukštybinių pastatų mazgai - potencialūs nauji apžvalgos taškai	62
45 pav. Siūlomų aukštybinių pastatų mazgų aplink miesto branduolį gatvės formantų studija	63
46 pav. Naujamiesčio struktūra iki 1945 m.	65
47 pav. Naujamiesčio struktūra po 1945 m.	66
48 pav. Vizualinio dominavimo riba	70
49 pav. Naujamiesčio aukštingumas vizualiai jautriose zonose	71
50 pav. Siūlomas Naujamiesčio aukštingumo modelis. Aukštybinių pastatų zonos ties transporto mazgais	72

51 pav. Siūlomas Naujamiesčio miestovaizdžių ir erdvinės struktūros modelis.....	72
52 pav. Alėjos esamos situacijos struktūros analizė.....	73
53 pav. Alėjos atkarpa vystoma ašyje transporto mazgas - uostas jungia ruožo struktūrinės dalis	74
54 pav. Pagrindiniai alėjos ašies mazgai	76
55 pav. Formuojamas mazgų tinklas ir pagrindinės skersinės jungtys.....	76
56 pav. M. Mažvydo alėjos ruožo pjūvio schema	76
57 pav. Formuojamos struktūros lygiai	77
58 pav. M. Mažvydo alėjos koncepcijos brėžinys.....	79
59 pav. M. Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo aksonometrija.....	79
60 pav. Daugialygių urbanistinių erdvių schema	81
61 pav. Mazgai: krantinėje, K. Donelaičio aikštėje, vaikų ligoninės kvartale	82
62 pav. Mazgas M. Mažvydo alėjos kvartale	82
63 pav. Mazgas alėjos kvartale.....	83
64 pav. Koncepcija siūloma struktūrizuota erdvinė alėjos tąsa per Kuršių aikštę	83
65 pav. Alėjos prieigos iš S. Šimkaus gatvės problematika	83
67 pav. Iš megastuktūrinių jungčių kyla tūriai - erdvės akcentai.....	84
66 pav. Koncepcijos schema. Reikalinga jungtis per buvusių kapinių teritoriją.....	84
68 pav. Koncepcijos schema. Formuojama kabanti jungtis ir tūriai - vertikalūs ryšiai su požemine struktūra.....	84
69 pav. Megastuktūra jungia funkcijų spiečius.....	84
70 pav. Mazgo koncepcijos brėžinys.....	85
71 pav. Projektuojamo komplekso pirmo ir trečio lygių planai	85
72 pav. Požeminio aukšto schema ir pjūvis.....	86
73 pav. Detalizuojamo mazgo aksonometriniai pjūvis.....	87

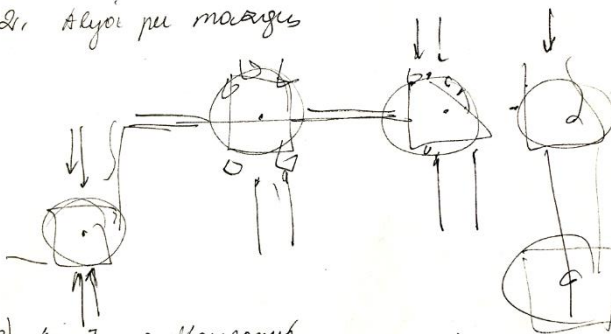
8. Papildoma grafinė informacija



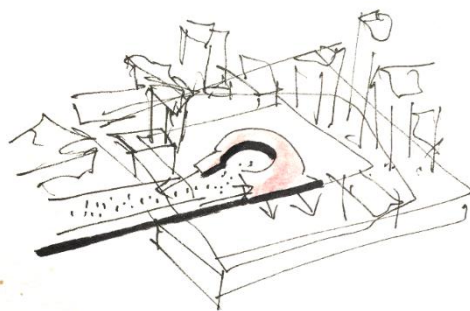
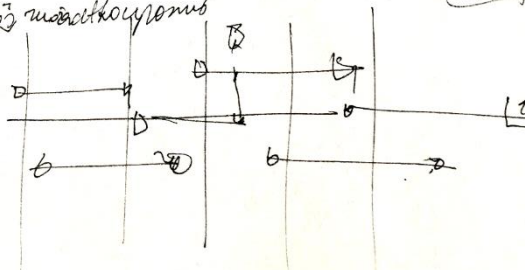


pa mēģe strukturālo akumulojuma
mesto daļu skuma

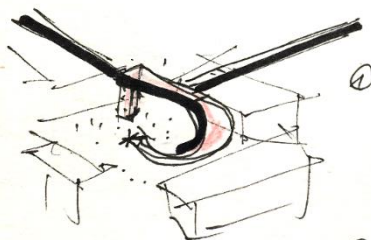
2. Aļoju pu mārgu



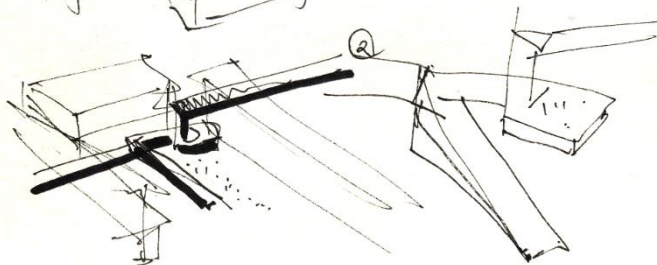
3) Aļoju mārgu



STRUKTURĀLĀ
PĀRĀBĒ.



AKSĒ

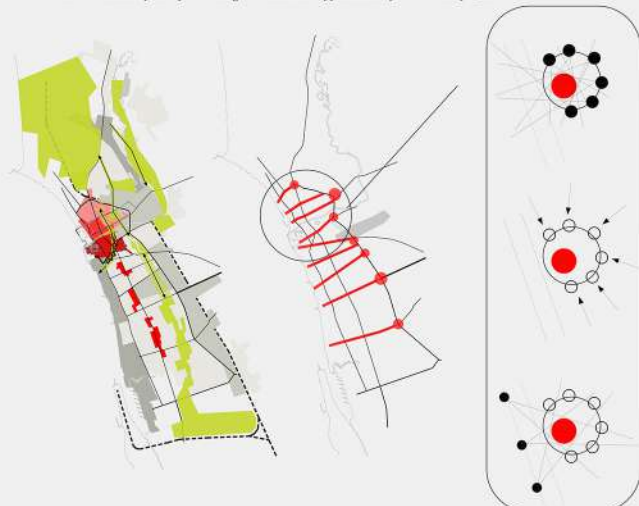


Planšetai

M. Mažvydo alėjos *prieigų* Klaipėdoje urbanistinė architektūrinė koncepcija

1 Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo teritorija miesto struktūrinių dalių kontekste

Galima žaliųjų miesto dalių jungtis su Skulptūrų parku formuotą Klaipėdos žaliąją juostą. Klaipėdos miestui aktualus skersinių ryšių linijinio miesto arterijoms vystymas. Aukštųjų pastatų išsidėstymas aplink miesto branduolį transporto mazguose akcentuotų petekimus į miesto centrą - „vartus“.

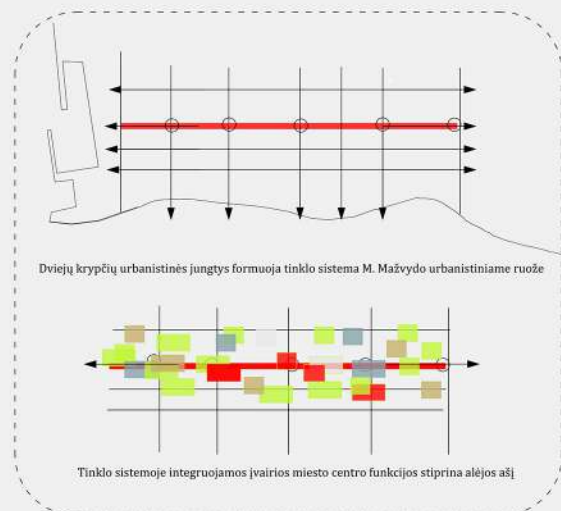


2 Mažvydo alėjos urbanistinio ruožo teritorija Naujamiesčio kontekste



Alėjos erdvių urbanistinės jungtys su Kuršių mariomis, regeneravus uostą.
Vystomos skersinės urbanistinės ašys

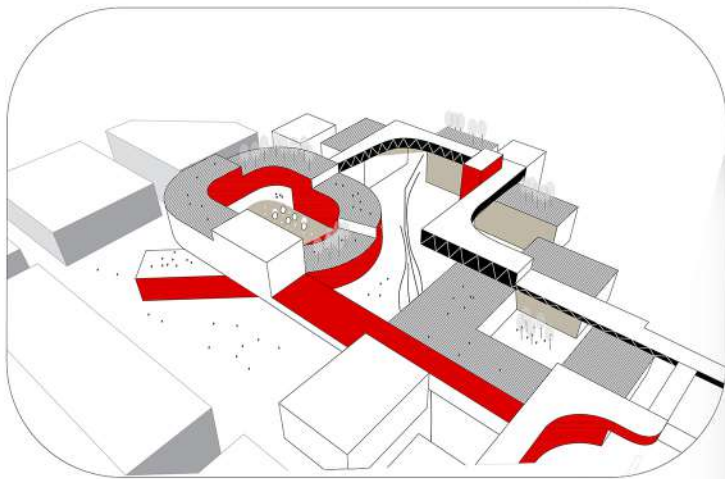
Alėjos erdvių urbanistinės jungtys su Danės krantine.
Vystomos lygiagrečios pagrindinės miesto arterijos urbanistinės ašys



Dviejų krypčių urbanistinės jungtys formuoja tinklo sistemą M. Mažvydo urbanistiniame ruože

Tinklo sistemoje integruojamos įvairios miesto centro funkcijos stiprina alėjos ašį



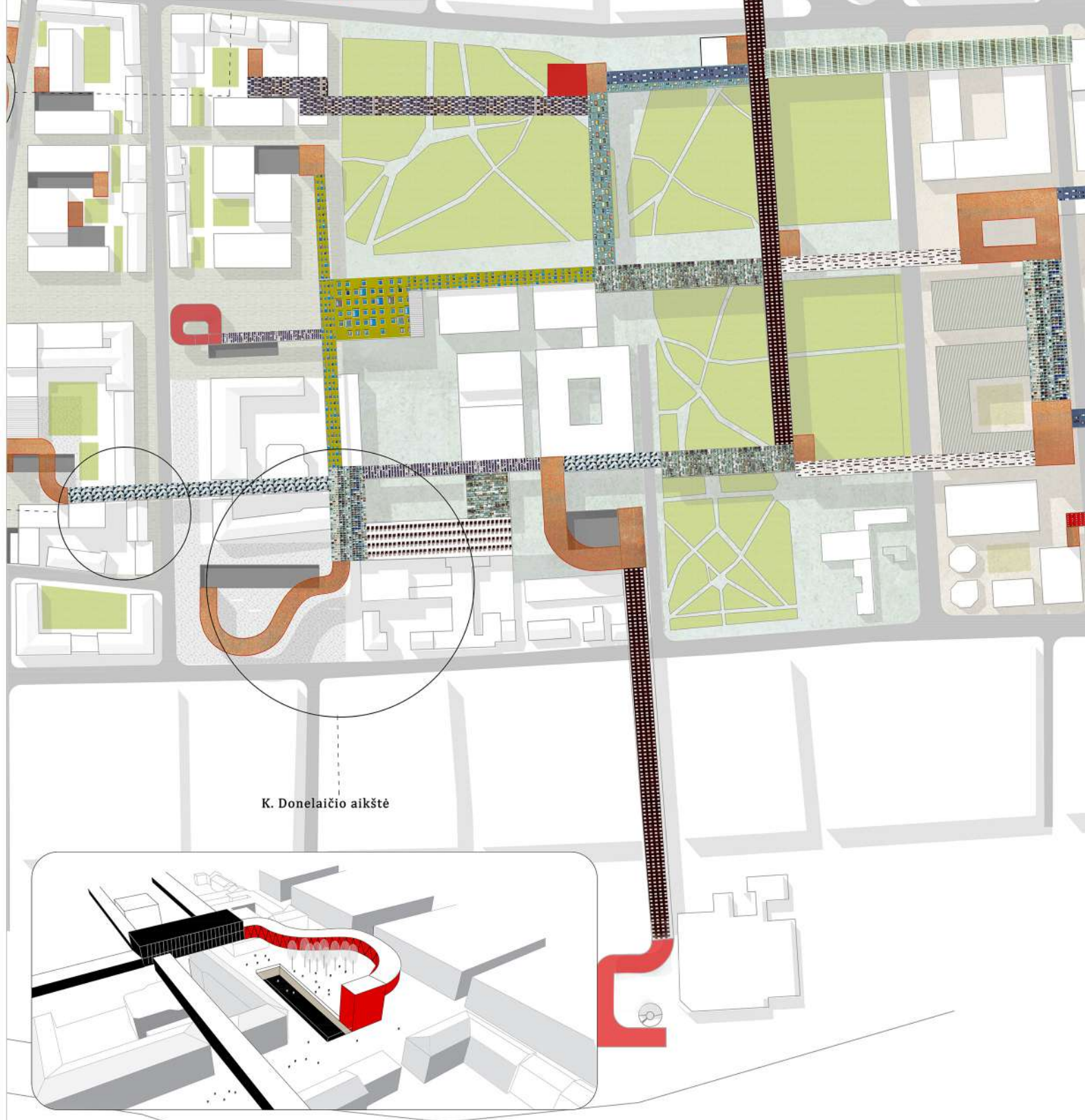
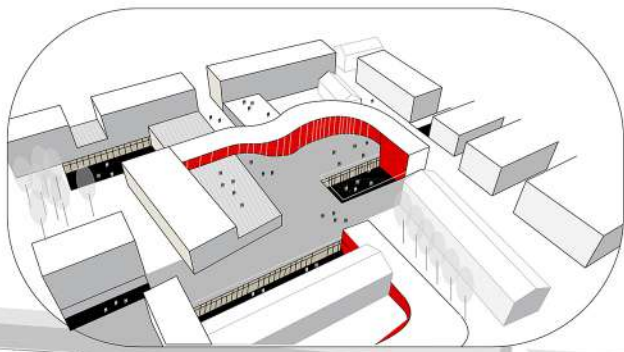


M. Mažvydo alėjos erdvė

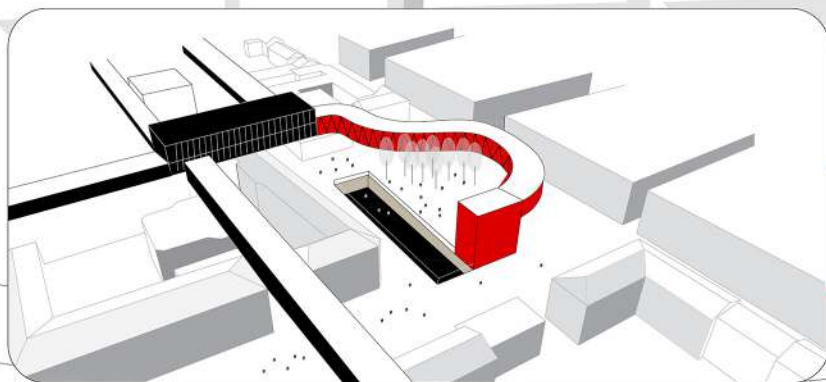
„Vaivos“ kino teatro skveras

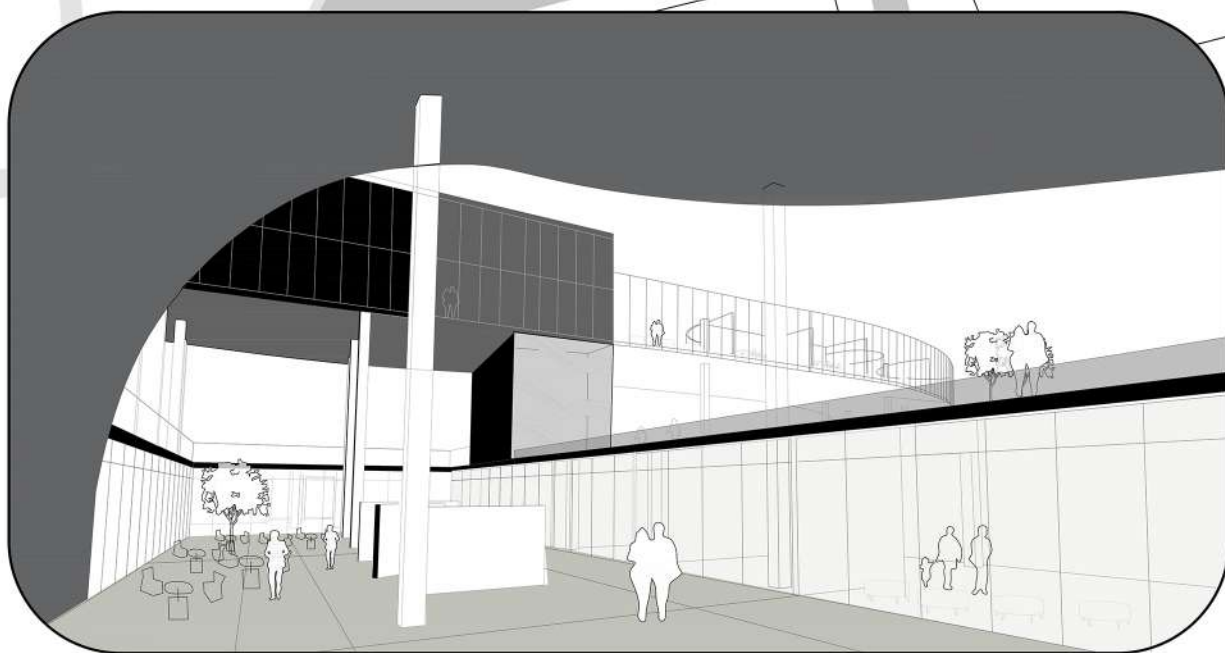
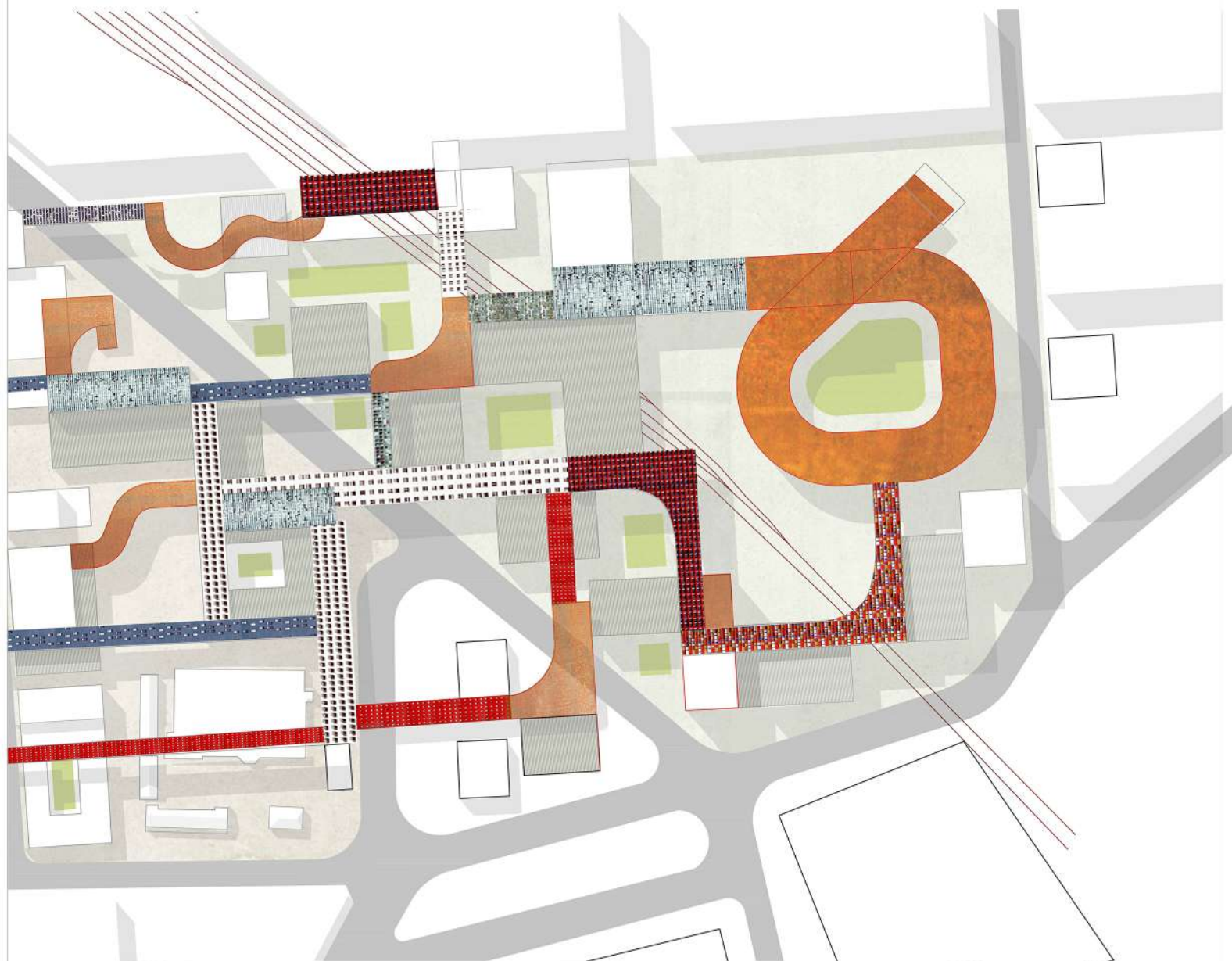
Erdvė prie vaikų ligoninės parko

M. Mažvydo alėjos erdvė



K. Donelaičio aikštė





M. Mažvydo alėjos ruožą, jungiantį įvažiavimo į miesto centrą mazgą ir uostą sudaro vertinga istorinė dalis. Skulptūrų parkas, regeneruojamo uosto teritorija, transporto mazgas. Siūloma jungčių sistema tarp šių struktūrinių dalių. Urbanistini ruožą kerta trys pagrindinės miesto arterijos: H. Manto, Priestočio ir Naujojo uosto gatvės. Skersinio ryšio trakte pagrindiniai mazgai išsidėsto greta šių arterijų. Atsivėlus į Naujamiesčio potencialiai regeneruojamas teritorijas: Danės krantinę, uostą, siūlomas urbanistinių jungčių tinklas - pagrindiniai ryšiai formuojami Kuršių marių link, tarp jų kuriamos jungtys lygiagrečiai miesto arterijoms Danės link. Tinklo sistemą siūloma integruoti megastrukūroje, išskylančioje už vertingos istorinės dalies. Istorinėje dalyje ji tęsiama požemio lygyje. Alėją kertančioms skersinėms gatvėms kuriamas pravažiavimas po žeme.

Alėjos ašies ruožo pagrindinių mazgų vystymas

Alėjos ašies stiprinimas megastrukūroje, jungiančia ruože esančias miesto dalis

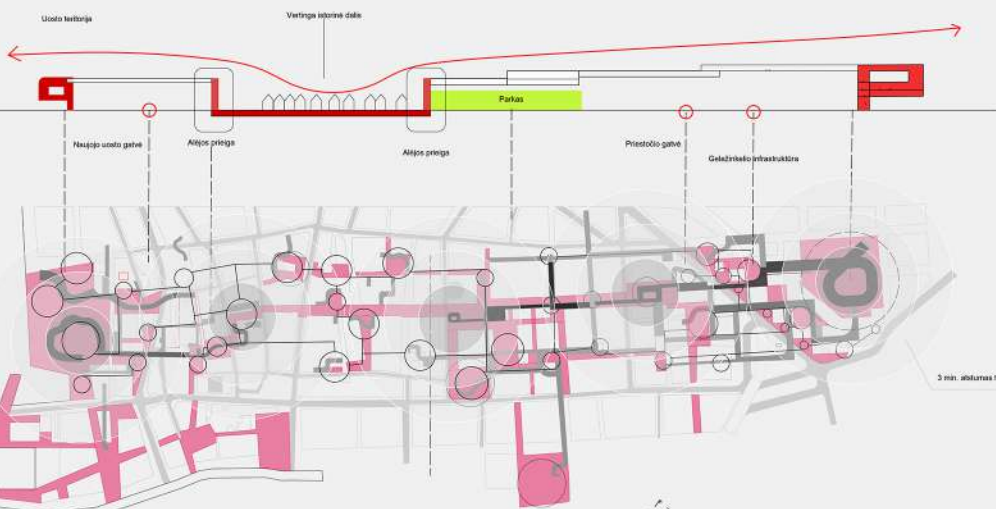
Alėjos urbanistinio ruožo pėsčiųjų atkarpų sistema

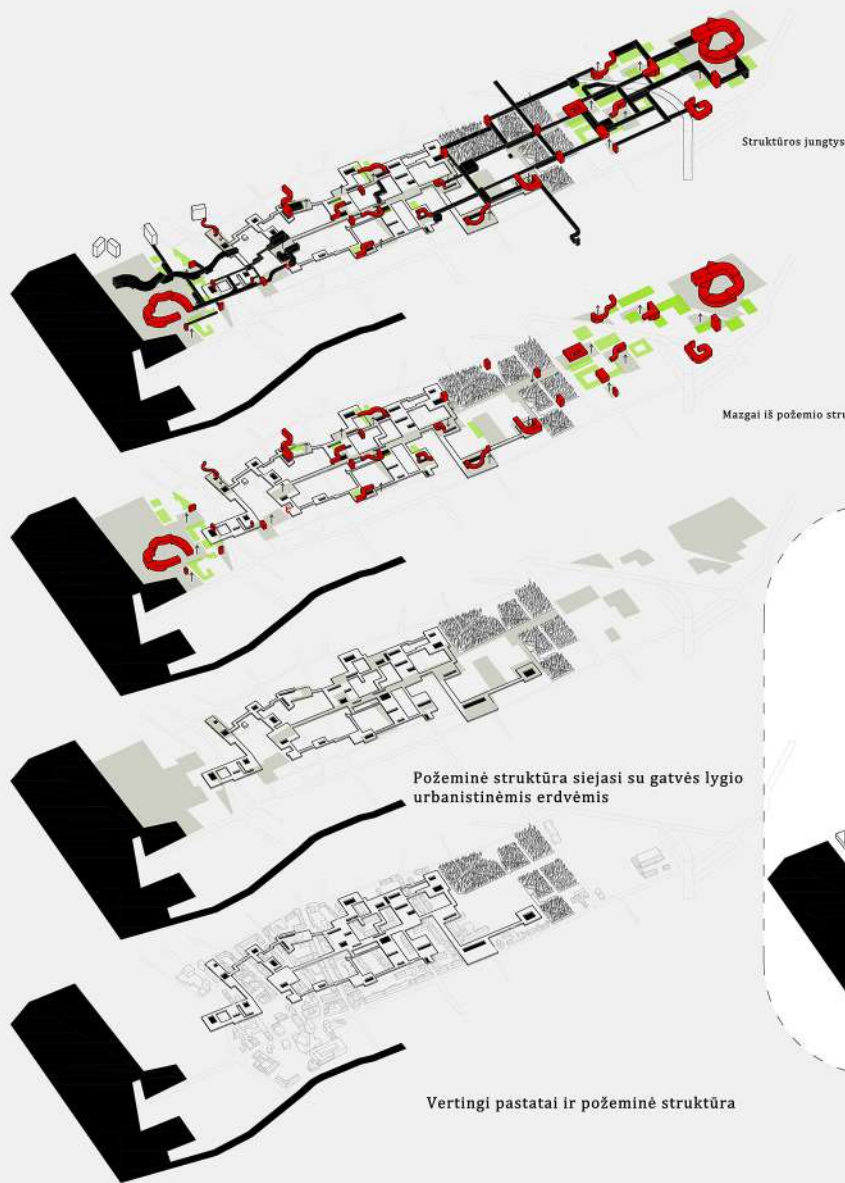
Alėjos prieiga iš Skulptūrų parko

Krantinė

Urbanistinės struktūros modelis

Mazgų koncepcija

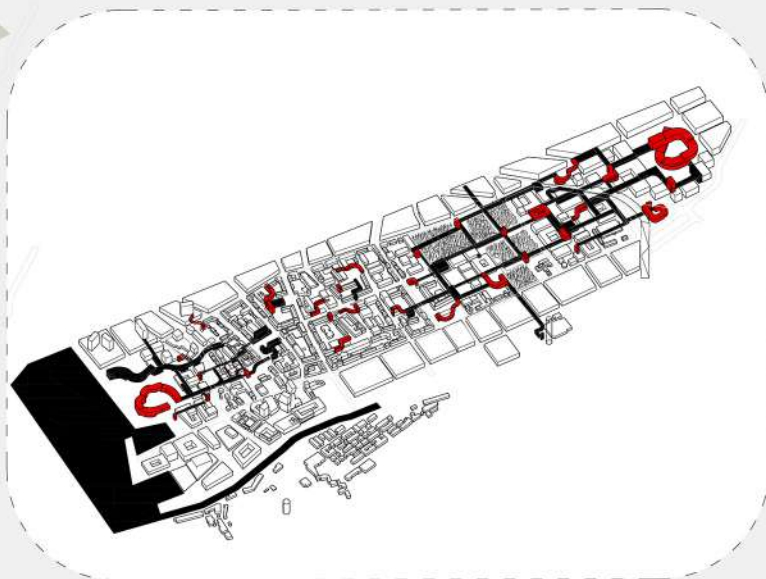




Struktūros jungtys

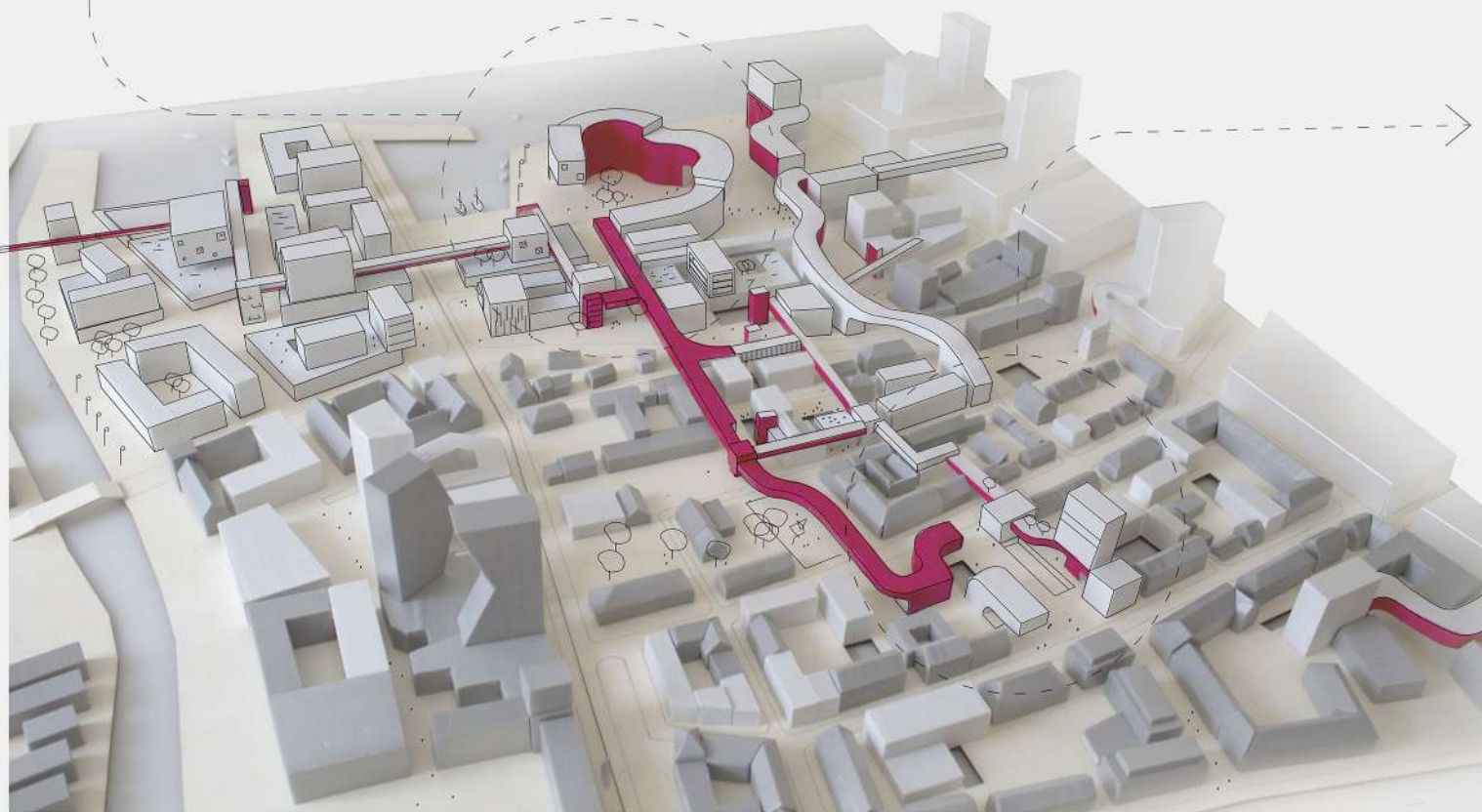
Mazgai iš požeminio struktūros | kito lygio erdves

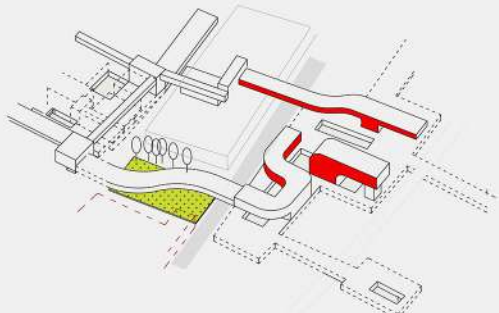
Teritorijos modelis



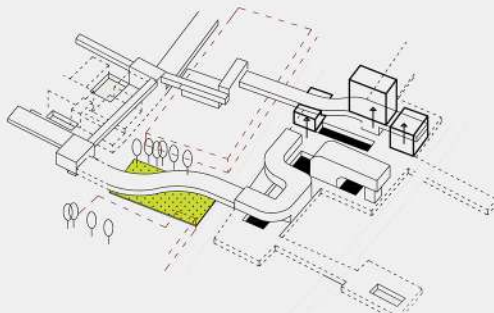
Požeminė struktūra siejasi su gatvės lygio urbanistinėmis erdvėmis

Vertingi pastatai ir požeminė struktūra

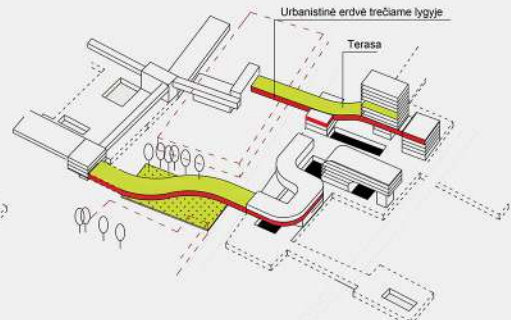




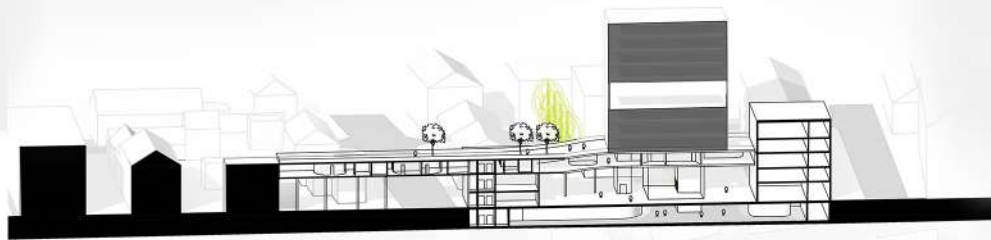
Formuojama pakeltas tūris, jungiamas su požemi struktūra per pastatą



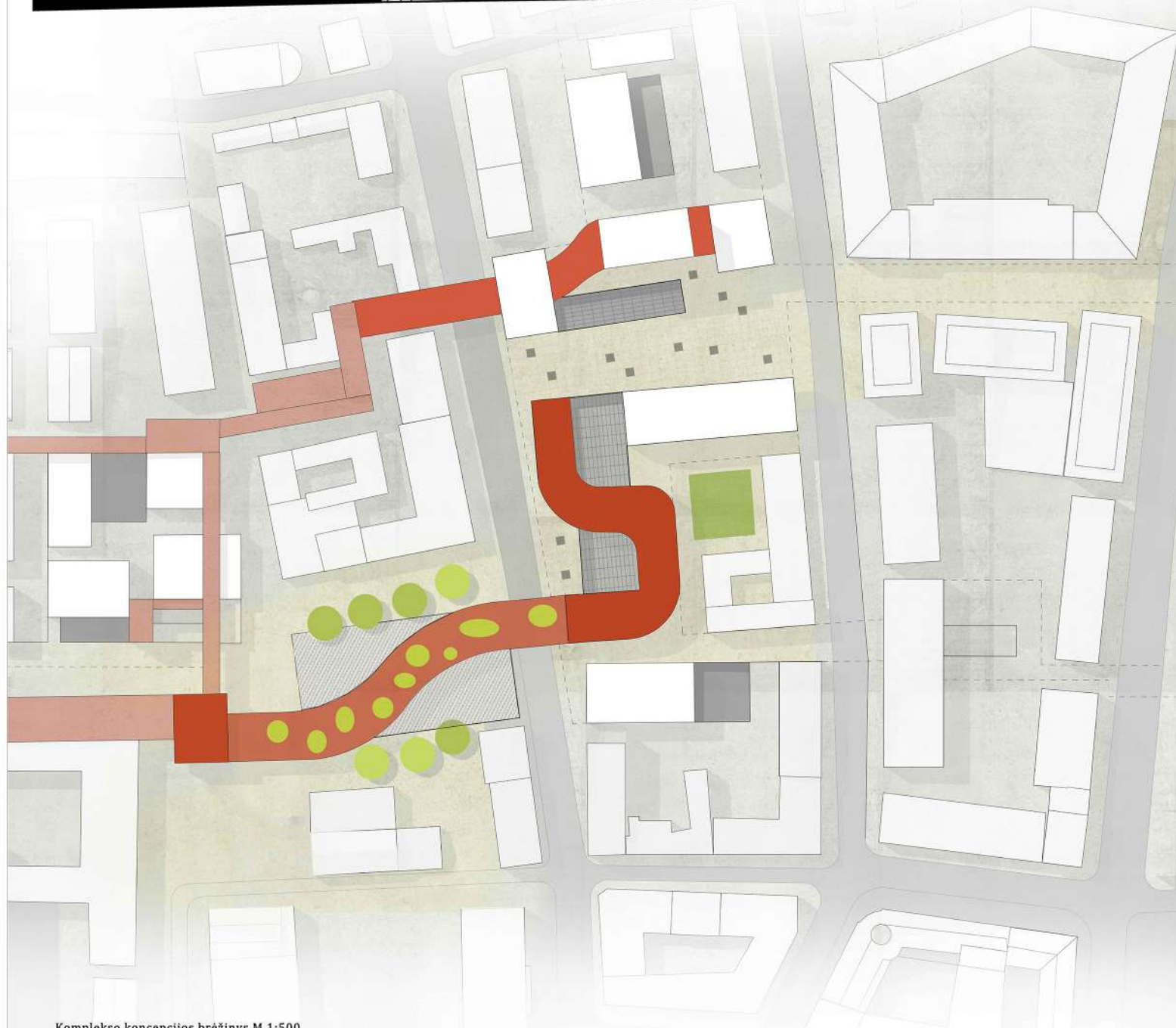
Pakelta struktūra jungia erdves formantus



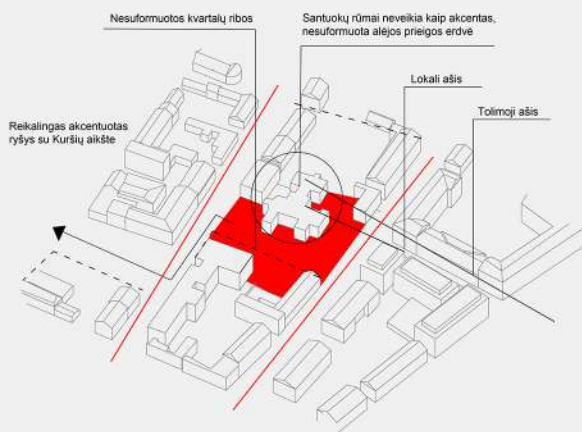
Struktūra, veikianti kaip urbanistinė erdvė įsilieja į pastatų struktūrą



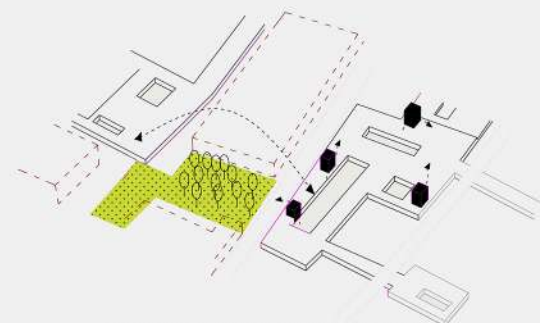
Komplekso aksonometrinis pjūvis M 1:500



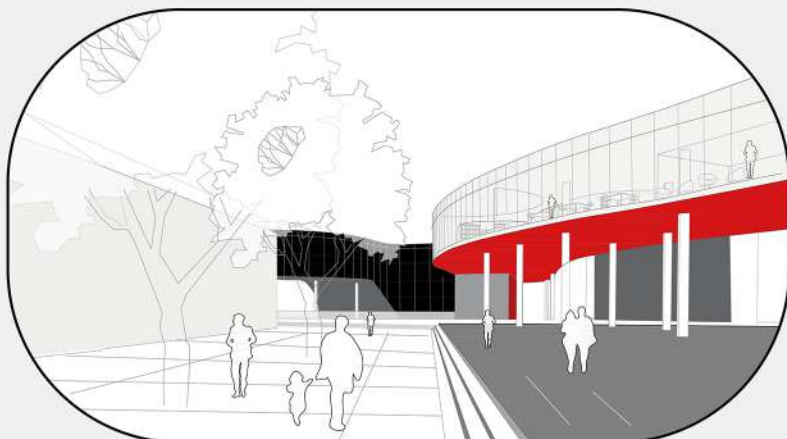
Komplekso koncepcijos brėžinys M 1:500



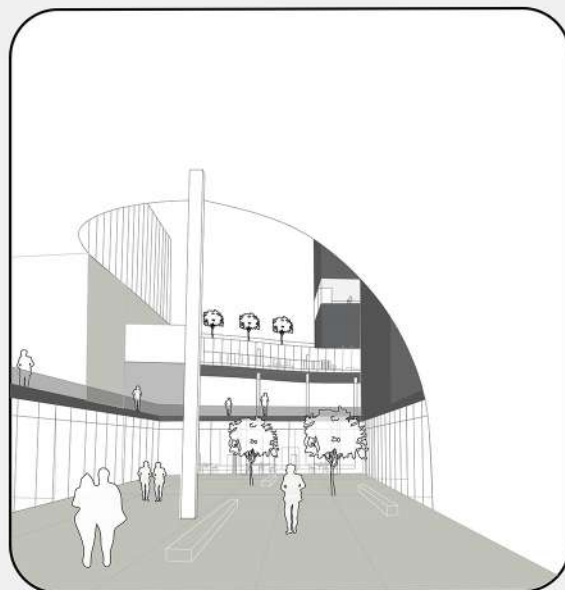
Struktūra jungia skirtingus kvartalus ir funkcijas



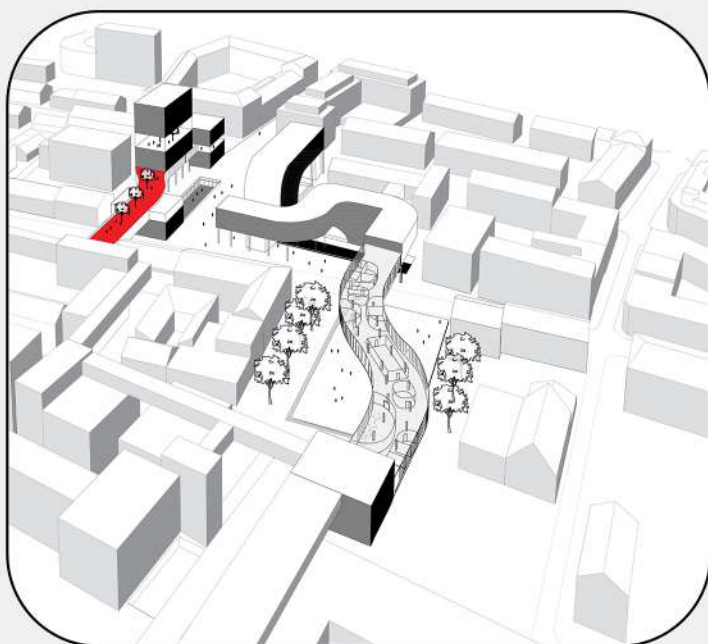
Požemio struktūra nutrūksta ties Kuršių skveru - buvusiomis kapinėmis. Siūloma pakelta struktūros jungtis



Vaizdas iš Kuršių skvero



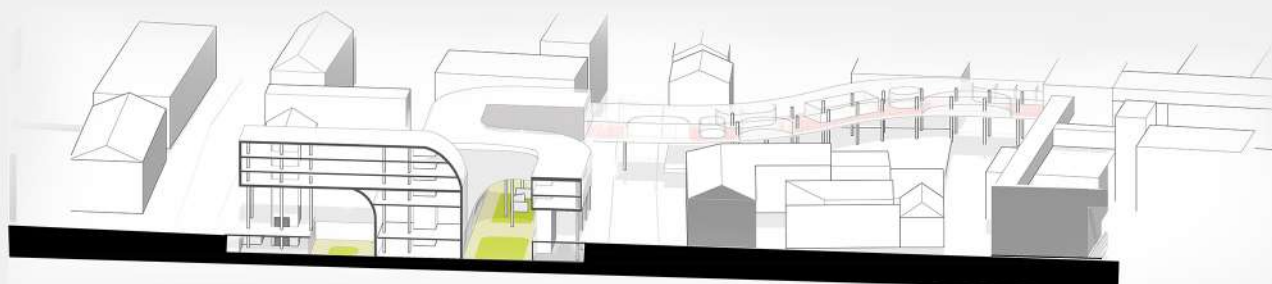
Vaizdas iš komplekso vidinio kiemo požeminiame aukšte



M. Mažvydo alėjos prieiga



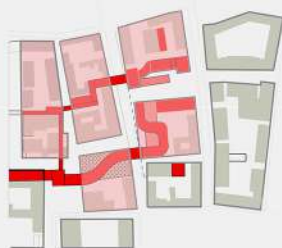
Vaizdas iš M. Mažvydo alėjos prieigos



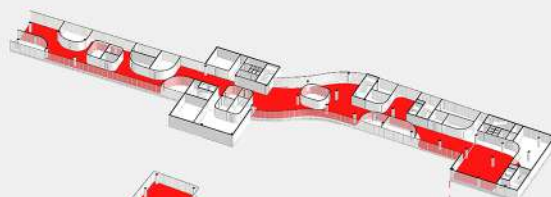
Komplekso aksonometrinis pjūvis M 1:500



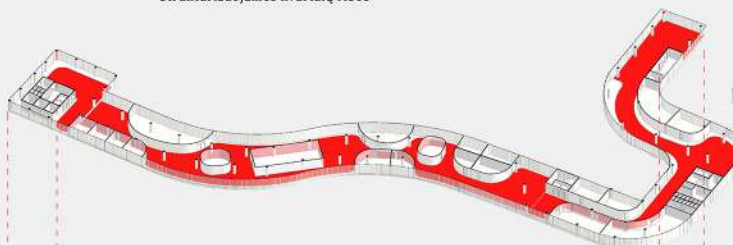
Formuojama M. Mažvydo alėjos prieigos erdvių sistema



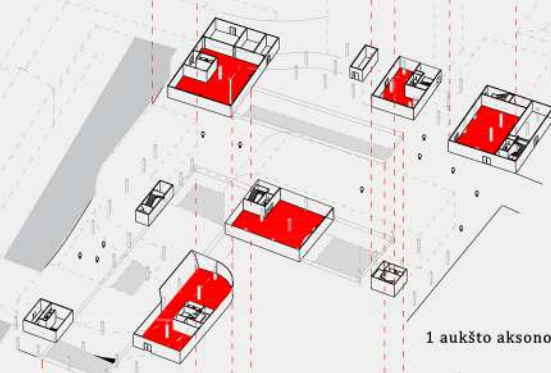
Struktūrizuojamos kvartalų ribos



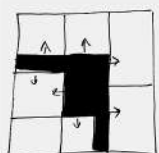
3 aukšto aksonometrija M 1:500



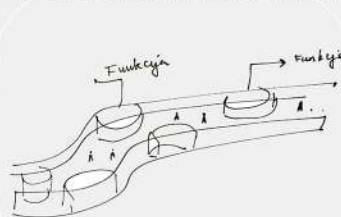
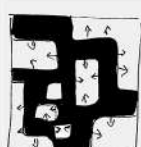
1 aukšto aksonometrija M 1:500



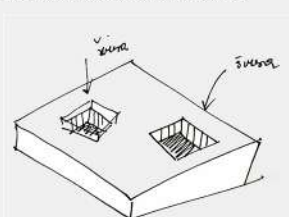
Požemio lygio aksonometrija M 1:500



Pastato plano struktūra kuriama kaip miesto organizmas - pastato elementus jungia vidinė erdvė. Formuojama gatvės tipo, mikro erdvių- holų, vidinių kiemų sistema tarsi miesto urbanistinis audinys.



Pastato struktūra palanki integruoti įvairias funkcijas, kurias jungdama formuoja gyvybingą urbanistinę viešą erdvę.



M. Mažvydo alėjos *prilaga* Klaipėdoje urbanistinė architektūrinė koncepcija

1 Mažvydo alėjos urbanistinė raida istorinio miesto struktūros dalį kintant

2 Mažvydo alėjos urbanistinė raida teritorijos Naumaišio kaimo dalyje

3 Mažvydo alėjos urbanistinė raida struktūros modelis

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Maketų nuotraukos

