



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS

ARCHITEKTŪROS KATEDRA

Skaistė Vaivadaitė

JUNGANČIOJI ARCHITEKTŪRA: KULTŪRŲ TURGUS
KLAIPĖDOJE

CONNECTING ARCHITECTURE: The Cultural Market in Klaipėda

Baigiamasis magistro darbas

Studijų programa: Architektūra

Specializacija: Statinių architektūra

Mokslo kryptis: Architektūra

Vadovas: Doc. Gintautas Blažiūnas

Vilnius, 2018

Vilniaus Gedimino technikos universitetas

Architektūros fakultetas

Architektūros katedra

ISBN ISSN

Egz. sk.

Data-....-....

Architektūros studijų programos baigiamasis magistro darbas

Pavadinimas **Jungiančioji architektūra. Kultūrų turgus.**

Autorius **Skaistė Vaivadaitė**

Vadovas doc. **Gintautas Blažiūnas**

Kalba

lietuvių

Anotacija

Baigiamajame magistro darbe nagrinėjamos socialinės, architektūrinės ir urbanistinės problemos. Suformuotas rekreacinės traukos taškas, kuris gerina ir sprendžia socialinės atskirties problemas, sukuria trūkstamus vizualinius ryšius tarp miesto ir Kuršių nerijos, atgaivina netoli esančius gyvenamuosius rajonus.

Pagrindinis projekto veiksnys – tūrio, kaip jungties, trūkumas. Išnagrinėti pagrindiniai principai ir priemonės, kuriais pašalinama atskirtis, išanalizuoti tarpdisciplininiai analogai. Nustatyta tinkamiausia vieta jungiančiajai architektūrai atsirasti Klaipėdos mieste, motyvuotas sklypo pasirinkimas.

Architektūrinė intervencija keičia ne tik fizinį erdvės pobūdį, bet ir suteikia papildomų funkcijų. Tokio pobūdžio architektūrinio objekto įsiliesimas į Klaipėdos struktūrą skatina visuomenę reorganizuotis, paspartina vietos socialinę raidą ir pritraukia miesto svečius iš užsienio.

Išnagrinėjus teorinius ir praktinius aspektus, pateikiamos baigiamojo darbo išvados ir siūlymai.

Darbą sudaro tiriamoji ir projektinė dalys, grafinė medžiaga (14 planšetų), maketas.

Darbo apimtis – 127 p. be priedų.

Atskirai pridedami darbo priedai.

Prasminiai žodžiai: jungtis, jungianti architektūra, jungties trūkumas, atskirties pašalinimas, kultūra, socialinė raida, rekreacija.

Vilnius Gediminas Technical University
Architecture faculty
Architecture department

ISBN ISSN
Copies No.
Date 2018 - 06- 04

Architecture study programme master thesis.

Title: **Connecting architecture. The Cultural Market in Klaipėda**

Author **Skaistė Vaivadaitė** Academic supervisor **Gintautas Blažiūnas**

Thesis language

☐

Lithuanian

☐

Foreign (English)

Annotation

The final master's thesis deals with social, architectural and urban problems. There was formed recreational attraction point, which improves and solves problems of social exclusion, creates the missing visual links between the city and the Curonian Spit, revives residential neighborhoods nearby.

The main factor of the project is the lack of shape as a connector. The main principles and measures that eliminate exclusion were analysed also interdisciplinary analogues were analyzed. The most suitable location for connecting architecture was found in Klaipėda, the selected site for the project was motivated.

Architectural intervention changes not only the physical nature of the space, but also provides additional functions. This intervention into the structure of Klaipėda encourages society to reorganize, accelerates local social development and attracts city guests from abroad.

After analyzing theoretical and practical aspects, the conclusions and suggestions of the final thesis were presented.

Structure: The work consists of research and design parts.

Graphic material are 14 panels and paper model.

Thesis consist of: 130 pages without appendixes.

Appendixes are attached separately.

Keywords: connection, connecting architecture, lack of connectivity, elimination of exclusion, culture, social development, recreation

TURINYS:

IVADAS

1.1. Darbo tema	8
1.2. Tyrimo objektas	
1.3. Temos aktualumas	
1.4. Temos naujumas	9
1.5. Problematiškas	
1.6. Darbo tikslas	
1.7. Darbo uždaviniai	10
1.8. Tyrimo metodai	
1.9. Darbo apimtis	

TIRIAMOJI DALIS

ANALITINĖ ŠALTINIŲ APŽVALGA

2.1. Architektūros kokybės kriterijai, formos skaidymo ir jungimo būdai	12
2.2. Architektūra ir žmogus. Socialiniai, ekonominiai ir psichologiniai ypatumai	15
2.3. Architektūra ir kultūra, savitumas	21
2.4. Kūrybinių procesų reikšmė architektūrai	29
2.5. Architektūra ir estetika	33
2.6. Architektūra ir gamta	36
2.7. Jungianti architektūra ir urbanistika	38
2.8. Funkcijos reikšmė architektūrai	41
2.9. Krantinių įtaka miesto raidai	44
2.10. Miesto krantinės tipologija ir paskirties kaita	45

2.11. Unikaliausi pasaulio turgūs	47
Analitinės šaltinių apžvalgos dalies išvados	48
Analitinės šaltinių apžvalgos dalies priedai	50
Įvadas	
1. Analogų studija	
1.1. „Flinders Street” stotis	
1.2. „Bergisel Ski Jump”	
1.3. „Sky Soho”	
1.4. „LightPathAKL”	
1.5. „Leixões” kruizinių laivų terminalas	
1.6. Sydney kruizinių laivų terminalas	
2. Analitinės šaltinių apžvalgos dalies priedų išvados	51

TYRIMAI VIETOSE

3.1. Bendrieji duomenys	53
3.1.1. Planuojama teritorija	
3.1.2. Urbanistinė sistema ir gyventojai	
3.1.3. Klaipėdos miesto išorės struktūra. Gyventojų pasiskirstymas	54
3.1.4. Kultūros paveldas	55
3.1.5. Klaipėdos miesto vaidmuo Lietuvoje ir regione. Urbanistinė sistema	
3.1.6. Susisiekimo infrastruktūra	56
3.1.7. Rekreacija	57
<u>3.1. Skyriaus išvados</u>	
3.2. Ekonominė aplinka	58

3.2.1. Klaipėdos miesto savivaldybės ekonominės plėtros prioritetai	
3.2.2. Turizmas	
3.2.3. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (KVJU)	59
<u>3.2. Skyriaus išvados</u>	
 3.3. Klaipėdos miesto urbanistinė struktūra	60
3.3.1. Klaipėdos metropolio urbanistinės struktūros ypatybės	
3.3.2. Klaipėdos vidurinė zona	61
3.3.3. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos funkcinis zonavimas	62
3.3.4. Klaipėdos miesto erdvinė – kompozicinė struktūra	63
3.3.5. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys	65
3.3.6. Pagrindinės prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijos	66
3.3.7. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija	67
3.3.8. Miesto panoramose vyraujantys vertikalūs akcentai	68
3.3.9. Miškų masyvai	69
3.3.10. Klaipėdos miesto siluetas, apžvalgos vietos ir panoramos	
3.3.11. Klaipėdos miesto centrų Sistema	71
3.3.12. Gyvenamosios teritorijos	72
3.3.13. Viešosios erdvės ir želdynai	73
3.3.14. Užstatymo tankumas	74
3.3.15. Užstatymo intensyvumas	75
3.3.16. Užstatymo aukštis	76
3.3.17. Daugiacentrės miesto struktūros vystymas	77
<u>3.3. Skyriaus išvados</u>	78
 3.4. Socialinė infrastruktūra (aplinka). Demografinė struktūra	79
3.4.1. Gyventojų skaičius	

3.4.2. Kultūros įstaigos	80
3.4.3. Poilsio, sporto ir sveikatingumo objektai	81
3.4.4. Reljefo sąranga	82
3.4.5. Hidrografinis tinklas	
3.4.6. Gamtiniai rekreaciniai ištekliai	83
<u>3.4. Skyriaus išvados</u>	85
3.5. Nekilnojamasis kultūros paveldas	86
3.5.1. Klaipėdos miesto istorinės, urbanistikos ir architektūros raidos apžvalga (glaustai)	
<u>3.5. Skyriaus išvados</u>	89
3.6. Susisiekimo infrastruktūra	89
3.6.1. Klaipėdos miestas – uostas Europos transport sistemos ir politikos kontekste	
3.6.2. Klaipėdos miestas Lietuvos transporto sistemos ir politikos kontekste	90
3.6.3. Svarbiausių Klaipėdos miesto susisiekimo infrastruktūros teritorijų planavimo dokumentų apžvalga	
3.6.4. Transporto eismo intensyvumas Klaipėdos miesto gatvėse	92
3.6.5. Esamos Klaipėdos miesto gatvių kategorijos	
3.6.6. Miesto viešasis transportas	93
3.6.7. Geležinkelio (glausta) istorinė raida ir reikšmė Klaipėdoje	96
3.6.8. Vandenių transportas	98
<u>3.6. Skyriaus išvados</u>	100
Tyrimai vietose dalies išvados	100

PROJEK TINĖ DALIS

4.1. Sklypo daugiaaspektė analizė	104
4.1.1. Analizės objektas	
4.1.2. Problema	
4.1.3. Tikslas	
4.1.4. Uždaviniai	
4.1.5. Esama urbanistinė struktūra ir jos įvertinimas	105
4.1.6. Saugotinos teritorijos savybės	109
 4.2. Projekto programa	
4.2.1. Pasiūlymai	111
4.2.2. Eksperimentinis projektavimas	113
<u>4.2. Skyriaus išvados</u>	114
 4.3. Projekto dalys	114
Tiriamosios dalies schemos	
Pastato formos schemos	
Interjero koncepcijos schemos	
Funkcijos pagrindimo schema	
Pastato ryšių su kita Kuršių marių puse schema	
Esamų ir naujai suformuotų traukos centrų schema	
Konstruktinių ir inžinerinių pastato sprendimų schema	
Vizualizacijos	
Genplanas	
Interjero vizualizacijos	
Planai	

Pjuviai	
Fasadai	
<u>Bendros projektinės dalies išvados</u>	116
Literatūros sąrašas	118
Paveikslų sąrašas	123
Priedai	130

IVADAS

1.1. Darbo tema

Jungiančioji architektūra: kultūrų turgus Klaipėdoje.

1.2. Tyrimo objektas

_architektūrinės jungtys, laisvos prieigos erdves mieste užtikrinantys architektūriniai objektai ir jų architektūriniai sprendimai

_atskirtys

_mišrios funkcijos statiniai, kuriuose įvairiai derinamos edukacinės, parodų, komercinės funkcijos su rekreacinėmis zonomis, integruojančios pėsčiųjų ir transporto infrastruktūrą, kuriančios viešąsias erdves miesto urbanistiniame audinyje

_krantinių įtaka miesto raidai, jų istorinė raida, tipologija

_bendruomenės funkcionavimas šiandieniniame mieste

_Klaipėdos uosto teritorijos analizė ir uosto veikla

1.3. Temos aktualumas

Jungčių ir atskirčių klausimas yra aktualus ne tik architektūroje, bet ir tarpdisciplininėje plotmėje. Pasaulio inovatyviausių kompanijų architektai teigia, jog architektūra juda iš momento kada skyrė daug dėmesio medžiagiškumui, link didesnio dėmesio žmonių poreikiams, savanoriškiems tarpusavio ryšiams. Dėl šių priežasčių spėjama, kad architektai daugiau turės bendradarbiauti su įvairių sričių ekspertais, pastato protingo vidaus tyrėjais, socialiniais antropologais, aplinkosaugos mokslininkais. Kuo labiau visuomenė yra nevienalytė, tuo svarbiau, kad miestai aprūpintų atviras erdves, kuriose galėtume patirti save kaip bendruomenės dalį. Jungianti architektūra yra atsakas

į šio amžiaus miesto erdvinio ir funkcinio organizavimo problemas, kurios pasireiškia viešos ir laisvos erdvės privatizavimu ir komercializacija. Tema aktuali viešajam visuomenės interesui, orientuotam į laisvos prieigos erdvę, plėtrą, kuri gali mažinti miesto uždarumą ir viešųjų erdvių pasyvumą.

1.4. Temos naujumas

Jungiančios architektūros praktika pasaulyje nėra labai aktyvi, o galimybė taikyti tokį architektūrinį objektą lokaliomis sąlygomis, siekiant sukurti abipusį visuomenės ir institucijos ryšį, garantuoja unikalius ir išskirtinius viešų erdvių organizavimo sprendimus.

Istorinių ir sociokultūrinių sąlygų įtakos ir visuomeninių erdvių formavimo patirties analizė galėtų praversti ateityje formuluojant uždavinius vėlesniems krantinių tvarkymo darbams.

1.5. Problematiskumas

- _ atskirtis, architektūrinės jungties nebuvimas
- _ ryšių nebuvimas su jau išvystytą visuomeninių erdvių sistema, nereagavimas į esamą urbanistinį audinį
- _ nepageidaujama koncentracija (koncentracijos nebuvimas), fizinių bei psichologinių kliūčių, dalijimas miestą į nedarnią visumą
- _ prastas susisiekimas su gretimybėmis, logiškų ir aiškiai išreikštų struktūrų, funkcinų jungčių nebuvimas

1.6. Darbo tikslas

- _ išspręsti/ pašalinti atskirtį, sujungti.

1.7. Darbo uždaviniai

- _ analizuojant tarpdisciplininius analogus, suvokti atskirties ir jungimosi priežastis;
- _ įsivardinti pagrindines architektūrines jungiamąsias priemones, apibendrinti ir sudaryti jų sąrašą;
- _ įsivardinti pagrindinius literatūroje ir analoguose rastus jungimosi tipus, sudaryti jų sąrašą.
- _ nustatyti tinkamiausią vietą jungiančiai architektūrai atsirasti Klaipėdos mieste, pasitelkiant daugiaaspektę analizę, motyvuoti sklypo pasirinkimą
- _ atlikti krantinių istorinės raidos literatūros šaltinių analizę
- _ nustatyti krantinių įtaką miesto raidai
- _ susieti miestą su mariomis ir taip suteikti postūmį marių krantinės vystymuisi
- _ atgaivinti (gyvenamuosius rajonus) netoli esančią zoną
- _ išspręsti/ pašalinti atskirtį, sujungti.

1.8. Tyrimo metodai

- _ mokslinių, publicistinių, įstatyminių literatūros šaltinių ir objekto vietos kokybinis, interpretacinis tyrimas, analizė.
- _ eksperimentinis variantinis projektavimas

1.9. Darbo apimtis

Magistro baigiamasis darbas susideda iš tiriamosios ir projektinės dalies. Tiriamojoje dalyje išskiriami du poskyriai. Pirmajame – „Analitinė šaltinių apžvalga” pateikiama analizė visos surinktos medžiagos susijusios su pasirinkta tema. Ši medžiaga: literatūra (knygos, straipsniai žurnaluose, konferencijų leidiniai), archyviniai šaltiniai, normatyviniai leidiniai, ikonografija, šaltiniai internete, projektai (publikuoti žurnaluose, surinkti projektavimo firmose),

nagrinėjama aspektais, atitinkančiais temos problemas. Medžiaga yra detaliai apibendrinama, padaromos atitinkamos išvados. Pateikiami problemų sprendimo pavyzdžiai, veiksniai, sąlygojantys tiriamas problemas; pagrindžiamas tiriamo objekto ir tyrimų metodo pasirinkimas. Taip pat pateikiama vaizdinė medžiaga: svarbiausias šaltinių analizės išvadas iliustruojančių darbų kopijos, schemas, fotonuotraukos. Šio poskyrio apimtis - 40 psl.

Antrame poskyryje atliekami realizuotų objektų, statybos sklypo, gretimo užstatymo (konteksto) ir kt. tyrimai, registruojant įvairius faktus atspindinčius tiriamų objektų materialią struktūrą, savybes, naudojimo ir funkcionavimo efektyvumą. Tyrimai atliekami analitinio stebėjimo, faktų registracijos, foto fiksacijos, apmatavimų, apklausos metodais. Jų duomenys pavaizduoti lentelėse, grafikuose, nuotraukomis. Tyrimų metu gautų faktų palyginimas, priežastinių, funkcinių, struktūrinių ryšių nustatymas, išvadų padarymas yra pagrindas projektuojamo objekto konceptualiam modeliui parengti. Antro poskyrio apimtis - 50 psl.

Projektinė dalis. Šioje baigiamojo darbo dalyje yra realizuojama tirtos problemos sprendimo koncepcija projekte. Atrenkamas sprendimo variantas, geriausiai atitinkantis koncepciją. Projektas susideda iš tekstinės ir vaizdinės dalių. Yra panaudojamos gautos išvados, pateikiama papildoma reikalinga istorinė medžiaga, pateikiama projektuojamo objekto programa, aprašomi architektūrinio sprendimo ypatumai, konstrukcijų ir inžinerinės įrangos principiniai sprendimai, vietos parinkimo motyvacija, sklypo analizė, variantinio projektavimo eiga. Tekstinė dalis yra projekto aiškinamojo rašto pobūdžio.

Eksperimentinio (variantinio) projektavimo medžiaga pateikiama teksto pavidalu ir eskizinio pobūdžio brėžiniais (genplanas, planai, fasadai ir kt.).

TIRIAMOJI DALIS

ANALITINĖ ŠALTINIŲ APŽVALGA

2.1 Architektūros kokybės kriterijai, formos skaidymo ir jungimo būdai

Žmogaus gyvenamoji terpė, ypač miestai, yra gyvybiškai svarbūs visuomenių kultūrai ir visai žmogaus būčiai bei (iš)gyvenimui. Šiuo požiūriu architektūra yra priemonė miesto terpei formuoti, o statiniai – terpsės ląstelės, vertinamos pagal gyvenamosios aplinkos kokybės kriterijus.

Kita vertus, architektūra priklauso menams, šiuolaikiniai jos kūrėjai siekia modernybės suformuotos menininko kūrybinės laisvės, o meniniai - estetiški kriterijai, pagal kuriuos vertinami architektūros meno kūriniai, negali būti sutapdinami su lyginamaisiais kiekybiniais architektūros kokybės rodikliais.

Pagrindinė sąlyga architektūros kokybei rasti – architektūros pripažinimas viešojo (visuomenės) intereso dalyku, pripažinimas, kad architektūra turi būti vertinama ne tik ekonominiais, techniniais, bet ir estetiniais, kultūriniais aspektais (Survey... 2012).

Williamas S. Saundersas, apžvelgęs per ilgus profesinio darbo metus analizuotus kritinius architektūros rašinius teigia jog, dažniausiai pasitaikantys architektūros kokybės kriterijai yra reikalavimai, kad architektūra būtų (Saunders 2007: 134):

- 1) menas savo ekspresija; originalumu, formos galia ir subtilumu turi teikti gyvą, neapsakomai emocingą patirtį;
- 2) naudinga tiems, kas socialiai ar ekonomiškai neprivilegiuoti;
- 3) atgaivinanti geriausias dizaino tradicijas;
- 4) įgyvendinanti tektoninį integralumą ir siekianti „išvaizdumo“;
- 5) alegoriškai išreiškianti ir/ar atspindinti mūsų laikų dvasią bei mūsų visuomenės

ir kultūros padėti;

- 6) tirianti ir atspindinti „paprastų“ žmonių troškimus ir tradicinės architektūros potencialą.

Britų teoretikas Chrisas Abelis pripažįsta, galiausiai pasiektas taškas, kai architektūros kaip tapatybės idėja ima konkuruoti su architektūros kaip erdvės ir architektūros kaip kalbos konceptais.

Aiškiausiai architektūros kokybės vertinimo kriterijai įvardinti „Europos Komisijos architektūros politikos gide“(2009) – rekomendacinio pobūdžio Europos Komisijos dokumente, skirtame vertinti konkursiniams darbams Europos Komisijos pastatams projektuoti. Kriterijai:

1. Urbanistinis integralumas. Mišrios funkcijos kūrimas.
2. Prieinamumas ir žmonių srautų mobilumo užtikrinimas.
3. Nekenksmingumas aplinkai, energetinis efektyvumas.
4. Statybos darbų ir kuriamos aplinkos kokybė, ilgaamžiškumas.
5. Inovatyvumas
6. Aiški, nesudėtinga pastato naudojimo struktūra.
7. Estetinis aspektas ir įvaizdis. Ši kriterijų sunkiausia įvertinti dėl subjektyvumo. Svarbu, kad pastato išvaizda atitiktų jo funkciją ir vaidmenį urbanistinėje aplinkoje. Pastatas turi atspindėti tam tikras vertybes, kurti įvaizdį.
8. Funkcionalumas, lankstumas (vidinė pastato struktūra turi būti lengvai pertvarkoma, keičiantis reikmėms).
9. Kaina.
10. Vientisa architektūrinė idėja, bendra visam kompleksui. [4]

Pasikeitė santykis tarp erdvės ir visuomenės. Tad pakito ir pastatų, miestų ir kraštovaizdžių prasmė tiek visuomenėje, tiek ir mūsų suvokime. Architektūra nustojo būti, monumentalistika padedanti mums susiorientuoti. Ji tapo dalimi su laiku susijusių scenarijų, susidedančių iš fizinių ir virtualių veiksmų. Gunter Zamp Kelp. Archiforma 2001/3.

Architektūrinė forma kuriama skaidant ir jungiant dalis, elementus. Skaidymas ir jungimas vyksta laikantis proporcijų ir ritmo dėsnių. Formos suvokimo psichologija teigia, jog žmogaus atmintyje ribinis vienu metu fiksuojamų elementų kiekis yra 7 ± 2 . Tai vadinamoji Milerio taisyklė, reiškianti, jog sąmoningai matome ne daugiau 5-7 atskirų elementų. Per didelis elementų ir jų junginių kiekis sukelia kompozicijos margumo, perkrovimo įspūdį.

Formą perskyrus į dvi lygias dalis, nė viena nebus dominuojanti ir stokos kompozicijos vieningumo. Suvienyti galima tik kontrastingas dalis, dar geriau jungti tris elementus (vienas gali tapti dominuojančiu). 5-7 elementai jau gali sudaryti metrinę arba ritminę eilę. [5]

Išvados.

- _ architektūra turi būti vertinama ne tik ekonominiais, techniniais, bet ir estetiniais, kultūriniais aspektais
- _ architektūra turi formuoti sociumą, žmonių elgesį, tapti jų gyvenimo, asmenybės dalimi, t. y. atspindėti vietos, žmonių tapatybę.
- _ architektūrinė forma kuriama skaidant ir jungiant dalis, elementus. Skaidymas ir jungimas vyksta laikantis proporcijų ir ritmo dėsnių.
- _ yra svarbi funkcinė architektūros reikšmė, aiškumas, lankstumas, žmonių srautų mobilumo užtikrinimas, idėjinis architektūros vientisumas.

2.2 Architektūra ir žmogus. Socialiniai, ekonominiai ir psichologiniai ypatumai.

Viena iš mokslo sričių, tirianti urbanistinės aplinkos estetinį poveikį, - socialinė psichologija - yra išsiaiškinusi objektyvius estetinės informacijos suvokimo dėsningumus, išplaukiančius iš žmogaus psichikos savybių, iš estetinio suvokimo priklausomybės nuo to, kaip emociškai vertinama erdvės funkcinė, utilitarioji pusė. Kita disciplina, meno sociologija, nustato meno socialinės praktinės vertės pobūdį ir aspektus. Abi disciplinos konstatuoja, kad miesto aplinka, apimanti architektūrą kartu su kitomis erdvinio meno rūšimis, yra aktyvus auklėjamojo poveikio veiksnys. Architektūra formuoja žmogų kasdien supančią aplinką - jo gyvenamąjį rajoną, darbo vietų kompleksą, rekreacijos vietas ir pagaliau - visą miestą, ir šitaip sukuria tam tikrą emocinį žmogaus santykį su jo aplinka, identifikacijos su aplinka* prielaidas. (* Miesto sociologijoje identifikacija su gyvenamąja vieta vadinamas emocinis ryšys, prieraišumas prie savo terpės „lokalinis patriotizmas“, noras čia pasilikti gyventi visam laikui. Tai daugelio potencialių sociališkų pozityvių reiškinių - asmenybės socializacijos, tolerancijos aplinkai ir jos žmonėms, aktyvios visuomeninės pozicijos kūrybinio potencialo ir kt. pamatas.) [2]

Atvirų architektūrinių urbanistinių erdvių formavimas smarkiai priklauso nuo žmogaus „imtuvo“- jo fiziologinių ir psichologinių savybių, pirmiausia nuo vizualinio aparato galimybių. Žmogaus akių regos kampas horizontalioje plokštumoje sudaro 33-35 laipsnius, vertikalioje plokštumoje - 26-27 laipsnius aukščiau horizonto linijos ir 6-7 laipsnius žemiau jos. Šias palyginti nedideles erdvės fiksavimo galimybes kompensuoja žmogaus sugebėjimas gausinti “montuoti” regimuosius vaizdus sukiojant akis, galvą, judant erdve. To dėka žmogaus užfiksuoti “kadrai” nenutrūksta, jie susijungia tarpusavyje ir todėl žmogus nepraranda optinio ryšio su priimtais skirtingais paveikslais, įsimena

juos “sulipdo” savo vaizdiniuose ir įgyja pilnutinį erdvės įvaizdį. Dar daugiau: jis ne tik protokoliškai fiksuoja ir įsimena regimuosius vaizdus, bet ir psichologiškai įsigilina į juos, susieja jų idėjos turinį su turima patirtimi, daugiau ar mažiau atskleidžia kūrėjo - architekto mintį. Miesto erdvių suvokimas žmoguje gali sukelti estetinį išgyvenimą, dvasinę įtampą, emocinį prieraišumą. [1]

Humaniško miesto bruožai gali būti apibendrinami dviem dimensijų grupėmis:

Viena grupė - socialiai orientuotos dimensijos.

Pirmoji dimensija - miesto gyventojų solidarumas - jausena, kylanti iš bendros priklausomybės gyvenamajai vietai. Šie bruožai akivaizdžiai nyksta šiuolaikiniuose miestuose. Priežastys - nusilpęs bendruomenės jausmas poindustrinėje visuomenėje, pilietinės dvasios nuopolis, visuomenės grupių susiskaidymas, pabrėžtai stiprus privačios nuosavybės vaidmuo.

Antrą dimensiją galima vadinti žmonių ryšius (komunikacijas). Ji susijusi su sąlygiškai sumažėjusiais erdviniais nuotoliais. Šia prasme senosios miestų formos teikė daug didesnių galimybių tiesioginiams žmonių ryšiams, ir tai pasireiškė individualiu miesto ir jo dalių, kvartalų charakteriu, aktyviu žmonių dalyvavimu vietos bendruomenių renginiuose - mugėse, festivaliuose ir pan. Šių miesto funkcionavimo formų atgaivinimui geras perspektyvas žada senamiesčių revalorizacija, pėsčiųjų zonų, trasų kūrimas ir pan.

Trečioji dimensija – pasiekiamumas, susijęs su galimybėmis nevaržomai ir greitai pasiekti būstą, socialines įstaigas, darbo, laisvalaikio ir kultūros vietas. Tai daugiau nei transporto priemonių plėtojimo sfera, tai veikiau socialinių ir kultūrinių barjerų ir ekonominių priedaidų problema. Miestų planavimo doktrinos atžvilgiu miestų elementų funkcijų atskyrimas („griežtasis zonavimas“) ne tik šią dimensiją silpnino, bet ir vedė į miestiskumo nykimą.

Su pasiekiamumu artimai susijęs ketvirtasis aspektas – tolerancija - tradicinė miesto kokybė nuo pačių seniausių laikų, pasireiškianti žmonių pakantumu vienas kitam, kitoms vertybėms ir raiškom. Problema yra tai, kad būtina kurti tokią miesto terpę, kuri skatintų savaiminius žmonių kontaktus ir jų tarpusavio supratimą.

Antroji grupė galėtų būti įvardinta kaip į individą orientuotos dimensijos. Šio aspekto svarbą lemia faktas, kad įvairios demografinės, socialinės miestų grupės – vaikai, dirbantieji, senimas – turi skirtingus poreikius. Jaunimas siekia orientuoti aplinką į sportą, judrų laisvalaikio leidimą, triukšmingas pramogas, nuolatinį susibūrimą, o senų žmonių poreikis – tylą, ramybę, nepriklausomybę savame būste, atskirai nuo vaikų ir artimųjų, bet netoli jų. Visos šios žmonių grupės mieste turi rasti sau tinkamą terpę. Turėti galimybę lavintis ir dirbti. Miesto terpė turėtų pasižymėti didesniu atvirumu, ypatingumu, netikėtumu.

Trečioji – emocinių dimensijų grupė. Viena jų - intymumo, savų namų jausena, kuri susieja individą su atitinkama miesto dalimi ir kartu su visu miestu. Šią savybę laiduoja vietinių kontaktų galimybės, aptarnavimo įstaigų – parduotuvių, barų ir kavinių įvairovė bei gausa. „Savų namų“ jauseną kelia ir vietinės bendruomenės arealo išskirtinumas miesto audinyje, atsiribojimas želdiniais, vandens telkiniais ir pan., miesto terpės gyvybingumas.

Ketvirtoji - biologinių ir psichologinių dimensijų grupė, kurioje svarbiausias dėmuo yra žmonių gerovės laipsnis, suprantamas plačiausia fizine, dvasine ir socialine prasme. Ji labiausiai priklauso nuo to, kaip miesto fizinis planavimas respektuoja visus visuomeninius poreikius: laisvalaikio formų įvairovę, apsaugą nuo nusikaltėlių ir pan.

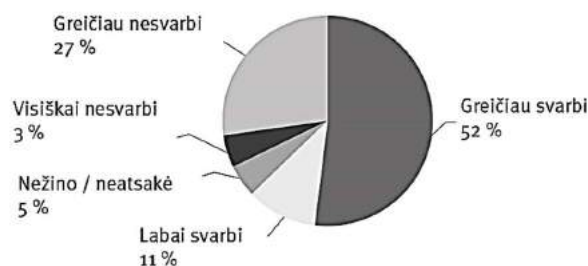
Vienintelė išeitis norint pasiekti žmogaus ir jo miesto harmoniją yra labai lankstus urbanistinis planavimas, suteikiantis žmonėms kuo daugiau realių galimybių rinktis, visaverčiai patenkinti savo poreikius. [1]

Sąvoką „žmogaus aplinka“ gyventojai pirmiausia suvokia kaip visiškai (52 proc.) ar iš dalies (61 proc.) urbanizuotas vietas, o gamtą žmogaus aplinka laiko tik 24 proc. gyventojų. Kitaip tariant, jei aplinkos teisinio reguliavimo ašimi ir tikslu yra laikomi žmogaus interesai, tai jie daugiausiai atsispindi būtent architektūrinėmis priemonėmis formuojamoje urbanizuotoje aplinkoje, kurios kokybei, visuomenė teikia didelę reikšmę. (2pav.)



2pav. Gyventojų atsakymai į klausimą „Ar Jums svarbu, kokioje aplinkoje Jūs gyvenate?“

Rezultatai nedaug skiriasi gyventojų paklausus ir apie kitų juos supančių statinių architektūrą (3 pav.). Tai paneigia visuomenėje įsigalėjusią nuostatą, jog Lietuvos gyventojams yra svarbi tik jų nuosavybė ir jų visiškai neveikia bei nedomina tai, kas juos supa, tačiau jiems nepriklauso.



3pav. Gyventojų atsakymai į klausimą „Ar Jums svarbi Jus supančių statinių architektūra?“

Maslow pasiūlo žmogaus poreikių grupavimą ir šių grupių hierarchiją, teigdamas, kad žmogaus poreikiai tarpusavyje nėra lygiaverčiai. Žmogus pirma stengiasi patenkinti savo fiziologinius ir saugumo poreikius, tik tuomet rūpinasi bendravimu, pagarba ir savęs realizavimu. (4pav.)



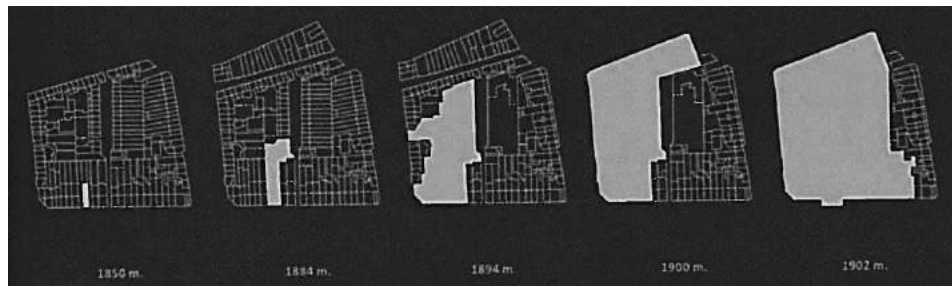
4pav. A. Maslow žmogaus poreikių piramidė

Ši poreikių hierarchija nesunkiai pritaikoma architektūros programoms ir jos vertėms klasifikuoti. Aukštesnieji poreikiai teoriškai gali būti sunorminti taikant įvairius sociologinius statistinius matavimus, tačiau griežtas reikalavimas jų laikytis sunkiai įmanomas politiškai. Šiuos poreikius įgyvendinančios programos yra nulemtos ne gamtos, o kultūros. Architektūra juos atliepia ne santykio su žmogaus kūnu požiūriu, bet kognityviai, interpretuojant. Todėl būdai, kuriais architektūra tenkina aukštesnius žmogaus poreikius, nėra vienodai suprantami visai visuomenei. [4]

Yra juntamas gyvybinis humaniškos ir aplinką tausojančios architektūrinės kalbos poreikis, kuris pirmiausia turėtų būti nukreiptas į moraliai ir fiziškai susidėvėjusias gyvenamąsias teritorijas tam, kad jos taptų naujais gyvenamosios miesto terpės branduoliais.

Komercinės paskirties miesto žemė - kaitovaizdžio stuburas, formuojantis kitus poindustrinio miesto segmentus. Šalia atraktyvių prekybos mazgų tankėja

socialinis gyvenimas, daugėja traukos taškų, kuriuos kuria naujus vartotojų srautus aptikę įvairių paslaugų teikėjai, į pokyčius reaguoja ir nekilnojamo turto rinka. Kurdamos vartotojų pasitikėjimo erdvę ir tam tikra prasme niveliuodamos architektūrinę aplinkos pavidalą, komercinės paskirties terpės kartu užtikrina socialinių santykių įvairovę. Kita vertus, besiplečiančios prekybos erdvės programuoja priešingus procesus - išaugusios korporacijų galios lemia sklypų stambėjimą ir miesto morfologinės struktūros eksploziją. (1pav.)



1pav. Londono Harrods prekybos erdvės plėtra ir morfologinės struktūros eksplozija (pagal Harvard Design School Guide to Shopping, 2001 m.

Urbanistinė Niujorko SoHo (SOuth of Houston Street) teritorija 1962m. miesto plėtros dokumentuose buvo įvardyta kaip dykvietė, o pagrindinį socialinį jos kontingentą sudarė skurdžios tautinės mažumos. Devintojo XXa. dešimtmečio pradžios neoliberalizmo idėjos ir jų išlaisvintas finansinis kapitalas SoHo pavertė prestižiniu komerciniu rajonu, skirtu pasiturinčiam viduriniam sluoksniui. SoHo tapo svarbiu Manhatano kultūriniu kapitalu, darančiu įtaką vietos socialiniam bei ekonominiam gyvenimui. Ši istorija patvirtina kad reiškiny (ir socialinis, ir kultūrinis) yra kultūrinių funkcijų raiškos forma, o bendruomenių kuriami habitatai gali tapti urbanistinės struktūros modeliavimo pagrindu. [3]

Išvados

_ miesto aplinka, apimanti architektūrą kartu su kitomis erdvinio meno rūšimis, yra aktyvus auklėjamojo poveikio veiksnys.

_ atvirų architektūrinių urbanistinių erdvių formavimas smarkiai priklauso nuo žmogaus „imtuvo“ - jo fiziologinių ir psichologinių savybių.

_ Sąvoką „žmogaus aplinka“ gyventojai pirmiausia suvokia kaip visiškai (52 proc.) ar iš dalies (61 proc.) urbanizuotas vietas, kuriose, akivaizdu, jie praleidžia didžiąją savo gyvenimo dalį, o gamtą žmogaus aplinka laiko tik 24 proc. gyventojų.

_ juntamas humaniškos ir aplinką tausojančios architektūrinės kalbos poreikis, kuris pirmiausia turėtų būti nukreiptas į moraliai ir fiziškai susidėvėjusias gyvenamąsias teritorijas tam, kad jos taptų naujais gyvenamosios miesto terpės branduoliais.

2.3 Architektūra ir kultūra, savitumas.

Gyvename poindustriniame pasaulyje. Daugiau arba mažiau urbanizuotos teritorijos tapo mūsų gyvenamąja, darbo ir poilsio aplinka, o kultūra virto naujų politinių, ekonominių ir socialinių procesų matrica. Kultūra suvokiama kaip reprodukcinės visuomenės galias lavinanti arba įkalinanti supersistema. Išaugus pasaulio miestų gyventojų skaičiui iškilo - lokalaus, globalaus pobūdžio: geografiniai, etniniai, rasiniai, lyčių ir kt. socialiniai kontekstai. Mieste fokusuojasi ir reiškiasi daugelis šiuolaikinės kultūros problemų. Pirmiausia todėl, kad jis yra mašabiškiausias ir turiningiausias materialinės kultūros fenomenas, kontaktuojantis su gamta, sintetizuojantis visą ekologinių problemų kompleksą. Greta to - tai evoliuciškai besiplėtojanti socialinė - kultūrinė sistema, visapusiškai ir konkrečiai susijusi su kultūros perimamumo problema, su žmogaus ir visuomenės sąsaja. [1]

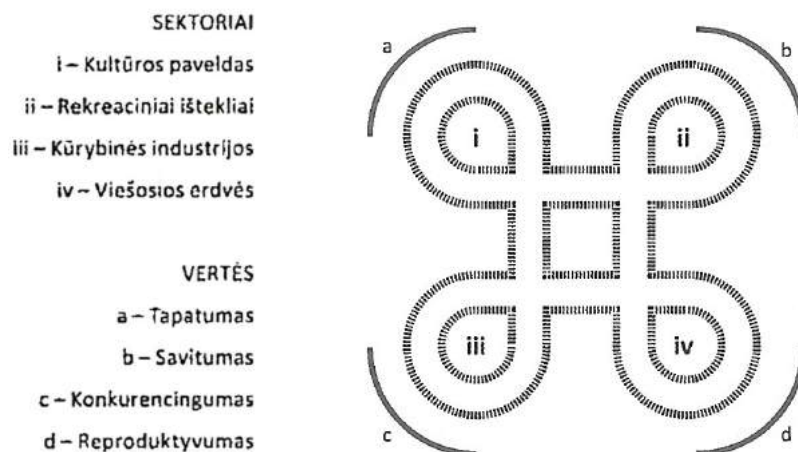
Miestai, kartais net ištisi regionai, naujai socialinei klasei nesugebėję pasiūlyti atitinkamų paslaugų, pramogų ir komforto įvairovės, pasitraukė iš žaidimo, o konkurencinę kovą laimėjo kūrybingų ir talentingų žmonių traukos centrai. Kultūra tapo pagrindine kapitalo, ypač finansinio kaupimo sąlyga. Strateginis kultūros politikos planavimas bei valdymas Vakarų pasaulio šalyse vis labiau priklausė nuo urbanistinių problemų sprendimo pasitelkiant kultūrines funkcijas, apimančias tris miesto erdvinės struktūros grandis: fizinę, socialinę ir institucinę.

Žvelgiant į miestų plėtros procesus, atkreiptinas dėmesys ne tik į inžinerinę infrastruktūrą, be kurios šiandieninis miestų funkcionavimas neįsivaizduojamas, bet ir į kultūros erdvių ir objektų tinklą, į tam tikrą kultūrinę infrastruktūrą, juolab kad jai Lietuvos miestų ir kultūros planavimo praktikoje vis dar nėra skiriama pakankamai dėmesio. Lyginant pirmuosius naratyvinius urbanistinius kaitovaizdžius ir vėlesnes jų adaptacijas, pastebima, kad „pasakojimo“ turinys nepasikeitė, o forma tapo dar primityvesnė. Tai tinka kalbant apie daugumą mišrios paskirties tarptautinėms korporacijoms priklausančių prekybos ir pramogų parkų, stambius „multipleksus“ ir smulkesnius hibridinius pastatus. „Šoppingas“ tapo priemone, įžeminančia socialines įtampas, atpalaiduojančia ir suteikiančia taip trokštamą „laisvės rinktis“ iliuziją.

Vertinant Europos kultūrinių funkcijų būklę empiriniu požiūriu, matyti, kad vis dėlto nepakanka gerai suformuotos urbanistinės struktūros, išpuoselėtų vietų ir sutvarkyto objektų tinklo. Svarbu, kaip miestas naudoja savo kultūrinį, socialinį ir ekonominį potencialą, kokias pridėtines kultūrines vertes kuria vietos ir objektai, kokia reikšmę kultūrinių funkcijų elementai turi miesto gyventojams ir atvykėliams. Atrodo, kad konkretaus kultūrinio reiškinių svarba priklauso nuo to, kokios komunikacijos priemonės pasirenkamos, kai laiko atžvilgiu

išskleidžiamas įvykių tankumas, kokios tikslinės auditorijos numatomos ir kokia socialinės traukos galia sukurama. Kultūrinių funkcijų reiškiniai svarbūs ne tik miesto išskirtinumui išlaikyti, vietai ir socialiniams santykiams stiprinti, bet ir kuriant visavertę, tolerantišką ir psichologiškai sveiką miesto aplinką. Paprastai sutariama, kad kultūra yra varomoji urbanizuotų tinklų galia, vienas iš pamatinių miestų ir regionų konkurencijos šaltinių. XX Ia. Paradoksaliu būdu ima pildytis utopinis komunizmo epochos idealas - dalies žmonijos gyvenimo būdas pradamas sieti ne su „išgyvenimu“, bet su pramoga, dirbama ne dėl išlikimo, bet dėl malonumo.

Kiekvienas į globalius ekonominius procesus įsitraukęs miestas yra priverstas iš naujo spręsti ne tik savo tapatumo, bet ir savitumo uždavinius. (5pav.)



5pav. Principinė miesto kultūrinio potencialo ir nominaliųjų jo verčių struktūra

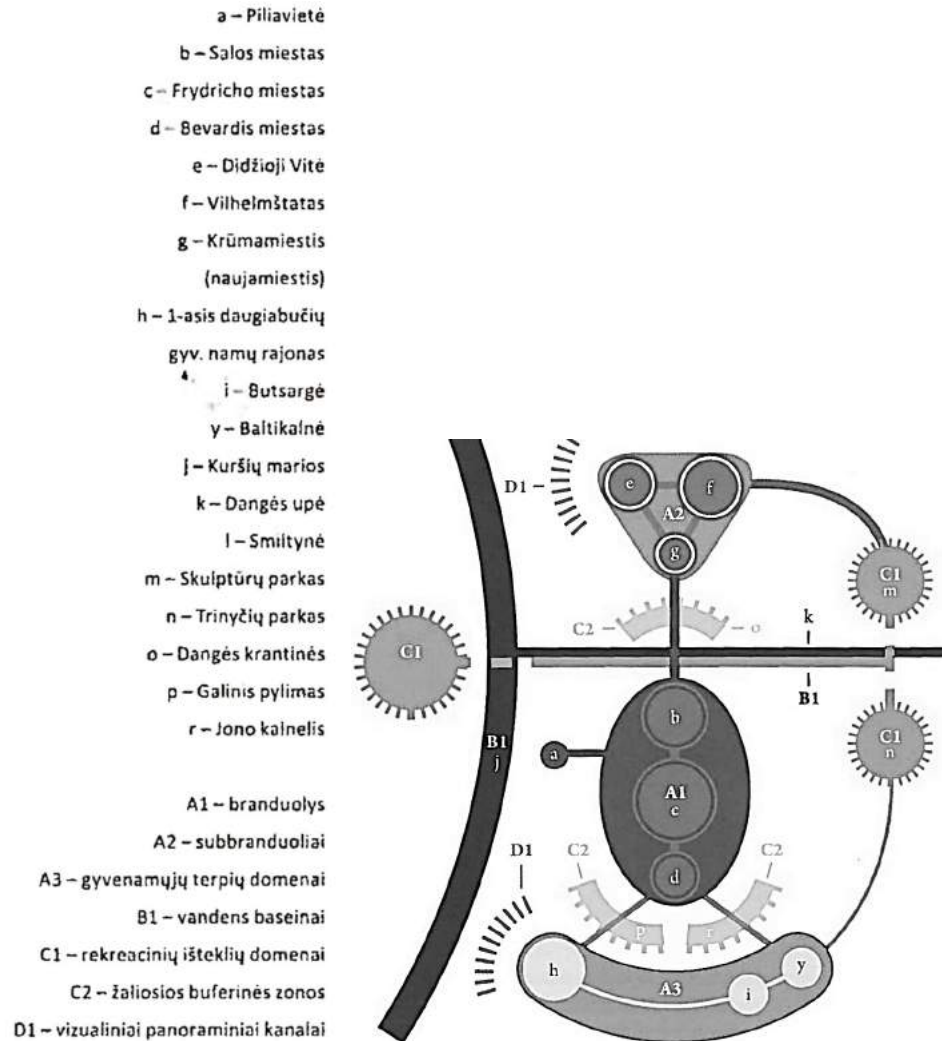
Miestų tapatumai susiduria su fizinės jų aplinkos (vietų, objektų) pokyčiais, o savitumo sampratai didelės įtakos turi socialinės miesto aplinkos (bendruomeninės gyvensenos modelių, žmonių tarpusavio santykių, socialinių normų) kaita. Savitumas (angl. peculiarity) paprastai suvokiamas kaip „įgimtas,

būdingas bruožas“. Ypatinę vaidmenį vaidina šią aplinką konsoliduojantys kultūros reiškiniai.

Viename iš paskutinių interviu, duotame Pasaulio banko forume, Jane Jacobs grįžta prie kertinių miesto kultūros klausimų, akcentuojančių ir miestų išskirtinumo vertes: „kiekvieno miesto ir miestelio kultūrinį gyvenimą formuoja sankirtos. Sankirta yra teorinė konstrukcija kurios atitikmuo Lyncho teorijoje - mazgas (angl. node). Kultūrinių funkcijų kontekste šis elementas svarbus kaip loginis ryšys kartojantis kultūrinę įvairovę, kuri yra skirtingų kolektyvinių patirčių sankirta. Tai esminė bet kurio miesto kultūrinių funkcijų plėtojimo sąlyga. Ją akcentuoja ir Sennettas: biblioteka, mokykla, kino teatras ar kitas visuomeninis centras turi atsirasti ne rajono viduje (sovietinė miestų planavimo tradicija), bet dviejų rajonų sankirtoje, šalinančioje socialinę atskirtį ir suponuojančioje kultūrinio dialogo ir kolektyvinės patirties mainus. Sennet, R. 2000. Capitalism and the City. Karlsruhe, Zentrum fur Kunst und Medientechnologie.

Miesto kultūrinio karkaso vietovių sluoksnį sudaro trys elementų blokai: urbanistiniai - teritoriniai, gamtiniai - erdviniai ir kultūriniai dariniai (kurie apima vizualinius panorامينius kanalus. Į kultūrinių funkcijų žvelgiama kaip į svarbią miesto kultūrinio karkaso jungtį.

Prasminga paminėti ir kai kuriuos Klaipėdos kultūros objektų tinklus. (6pav.) Klaipėdos Senamiesčio urbanistinė struktūra unikali ne tik istorinės raidos požiūriu. Jos savitumo pagrindas - erdvinių darinių įvairovė. Šią įvairovę lemia palyginti kompaktiškas ir tolydus užstatymas, susiformavęs eliminavus didelius tūrius ir dominantes.

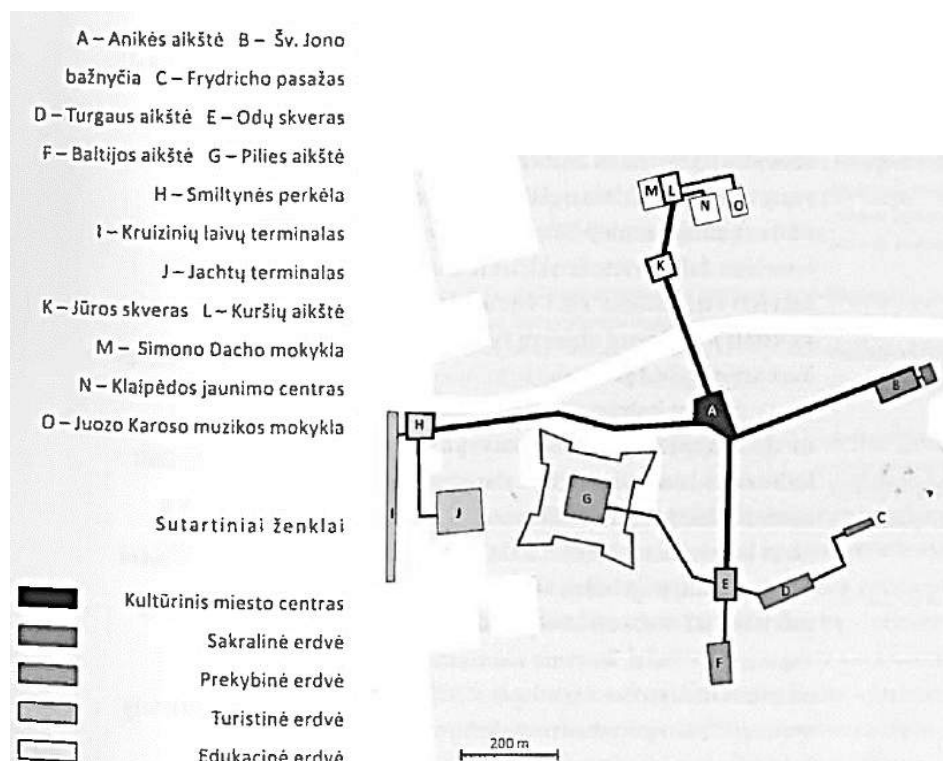


6pav. Klaipėdos kultūrinio karkaso modelis

Objektai turi rasti ryšį su kitais kultūrinių objektų tinklais ir įsiterpti į miesto kultūrinio karkaso pagrindą.

Senieji miestų visuomenės sambūrio centrai - istorinių miestų turgavietės - veikė ne tik kaip pagrindinės prekybinių santykių erdvės, bet ir kaip įtinklintų

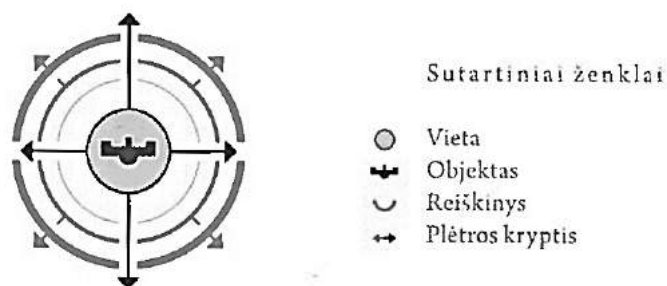
asmeninių įvykių srautai, tiesa, lokalūs ir trumpalaikiai. Kolektyvinės atminties ir patirties ženklai, istoriniai bei socialiniai vaizdiniai ir kiti pašąmoninio plano elementai (mitologiniai įvykiai, pasakojimai, legendos), neretai išsprūstantys iš mokslinio diskurso ribų, yra pagrindinė miesto kaip įvykio rišamoji medžiaga. (7pav.)



7pav. Klaipėdos centrinės dalies kultūrinių- funkcinių ryšių schema

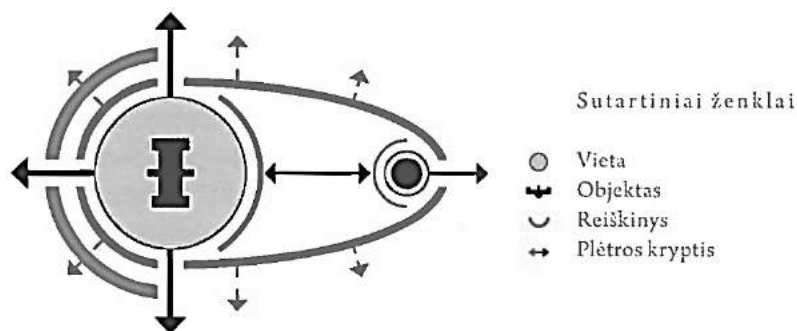
Kalbant apie miesto kultūrinį karkasą, iš tiesų kalbama apie procesą, kurio visos sudedamosios dalys yra svarbios: politinė erdvė ir jos veikėjai neatsiejami nuo teritorijos, arba nuo vietos, objektai (miesto kultūrinio karkaso jungtys ir mazgai) neatskiriami nuo institucijų ir verslo tarpininkų terpės, o bendruomenės ir jų lyderiai - nuo komunikacinio socialinės erdvės tankėjimo ir galutinio

rezultato, t.y. reiškinių. Monocentrinį kultūrinių funkcijų makromodelių pagrindą sudaro koncentruotą, gana kokybišką kultūrinę infrastruktūrą ir kultūrinį vietos tapatumą turintys miestai, miesteliai ar atskiros jų dalys. (8pav.)



8pav. Monocentrinio integratojo kultūrinių funkcijų modelio schema

Policentrinis kultūrinių funkcijų makromodelius formuoja kelių lygiaverčių daugiafunkčių centrų ir jų balansą palaikančių pacentrių tinklas. (9pav.)



9pav. Policentrinio integratojo kultūrinių funkcijų modelio schema

Policentrinio planavimo principai būdingi daugumai erdvinių struktūrų didmiesčiuose, o geriausiai juos atspindi naujieji kūrybinių industrijų centrai (Hafen City mokslo ir kultūros institucijos Hamburge, mokslo ir pramogų erdvės Volsburge, menų ir medijų objektai Diuseldorfe).

Mišraus pobūdžio kultūrinių funkcijų makromodeliai remiasi decentralizuotos koncentracijos principu ir yra būdingi permainingą istorinę raidą išgyvenusiems ir sudėtinga urbanistine struktūra išsiskiriantiems miestams. Esminis šių darinių bruožas - jie gali funkcionuoti ir kaip monostruktūros, ir kaip polistruktūros o jų pagrindą sudaro ne atskiri kultūrinių funkcijų elementai, bet tiesiogiai vieni su kitais susisaisę urbanistinės struktūros tinklai ir jungtys.

Išvados

_ miestas - evoliuciškai besiplėtojanti socialinė - kultūrinė sistema, kontaktuojantis su gamta, sintetizuojantis visą ekologinių problemų kompleksą. Visapusiškai ir konkrečiai susijęs su kultūros perimamumo problema, su žmogaus ir visuomenės sąsaja.

_ kuriant miesto kultūros politiką svarbu skirti dėmesį nematerialiajam miesto substancijai: legendoms, pasakojimams, įvaizdžiams. Nuo šių komponentų suderinamumo priklauso kultūrinių funkcijų patrauklumas ir urbanistinės struktūros gyvybingumas.

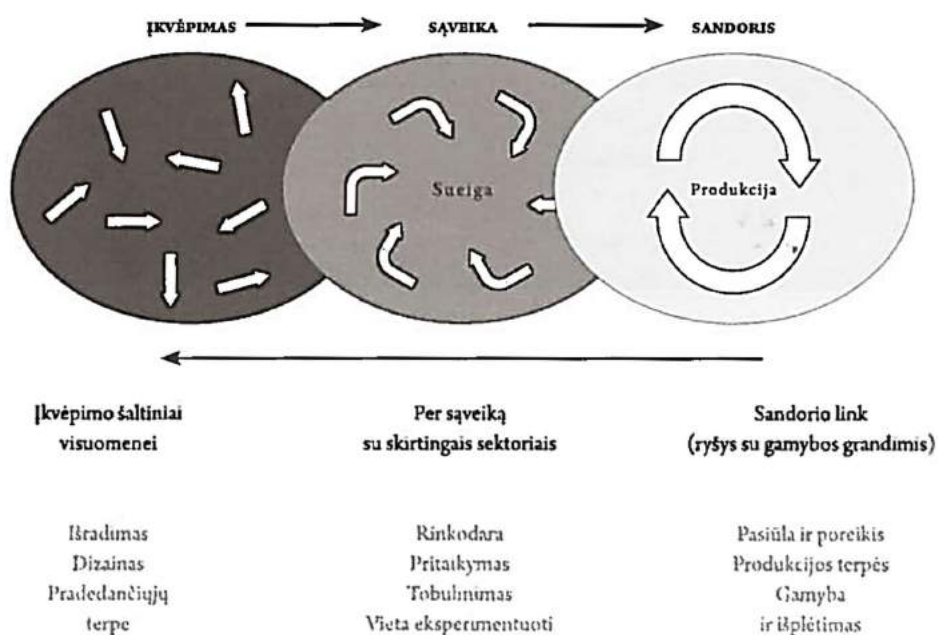
_ kultūrinių funkcijų reiškiniai svarbūs ne tik miesto išskirtinumui išlaikyti, vietai ir socialiniams santykiams stiprinti, bet ir kuriant visavertę, tolerantišką ir psichologiškai sveiką miesto aplinką.

_ kultūriniai ar kiti visuomeniniai centrai turi atsirasti dviejų rajonų sankirtoje, šalinančioje socialinę atskirtį ir suponuojančioje kultūrinio dialogo ir kolektyvinės patirties mainus. (Sennet, R. 2000)

_ Svarbiausiu kultūrių objektų ir jų tinklų veikimo principu laikytina traukos geba - gebėjimas tarp atskirų objektų užtikrinti funkcinį, kompozicinį arba simbolinį - prasminį ryšį.

2.4 Kūrybinių procesų reikšmė architektūrai

Pagrindiniu konkurencingumo (ir kooperavimosi) veiksniais olandų mokslininkai įvardija kūrybiškumą. Jie akcentuoja „įkvėpimo“, „sąveikos“, ir „sandorio“ skatinimą ir jį sieja su keturiomis kūrybinėmis terpėmis: kūrybinėmis dirbtuvėmis, inkubatoriais, sandorio terpe ir produkcijos terpe. (10pav.)



10pav. Konkurencija ir kooperacija kūrybinėse industrijose: įkvėpimas, sąveika ir sandoris (pagal Sarisą ir Brouwerį, 2005 m.)

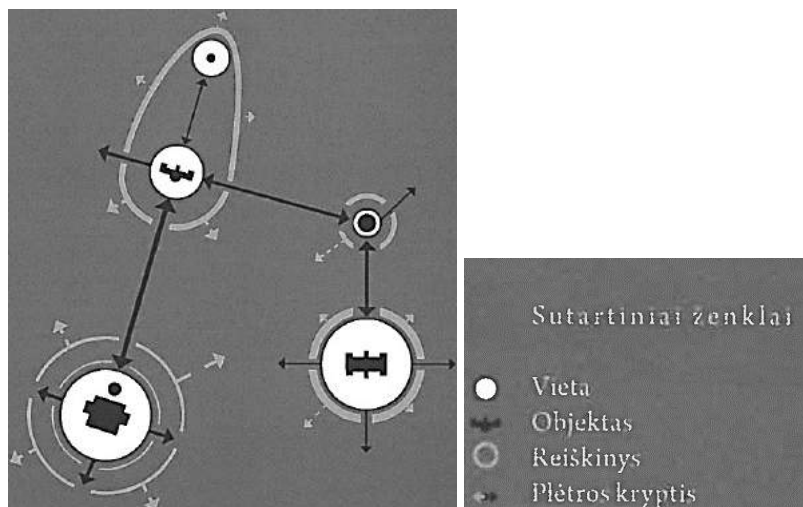
Pagrindinė urbanistinės reprodukcijos nuostata ši: bet kuriame miesto urbanistinės struktūros taške vykstantis (arba jau įvykęs) procesas yra kūrybinis, to proceso vertę apibrėžia su juo susijęs kultūrinis, socialinis ir ekonominis kontekstas, o jo reikšmę lemia proceso įvykiškumo pobūdis ir mastas. Urbanistinė reprodukcija turėtų telktis ties apleistomis ir užmirštomis miesto

teritorijomis, atkreipti dėmesį į neišnaudojamą kultūrinį potencialą ir prioritetinius jo sektorius: nekilnojamąjį kultūros paveldą, rekreacinius išteklius, kūrybines industrijas, viešuosius plotus ir erdves.

Daugumai urbanistinių struktūrų būdinga tai, kad centrinėse miestų dalyse sutelkta nemažai svarbaus rekreacinio potencialo, o žalieji elementai, atliekantys biomigracines ir geoeologines funkcijas, dislokuoti branduolio išorėje. Dėl šios priežasties, formuojant miesto želdynų sistemas, dėmesys atkreiptinas ne tik į išorinius jų ryšius su šalies gamtiniu karkasu, bet ir rekreacinius kultūrinius koridorius, kaip potencialas senamiesčio ir užmiesčio ar regiono erdvines jungtis. Lietuvos urbanistikoje rekreaciniams ištekliams ir želdynams skiriama gana daug dėmesio. O sisteminio požiūrio į rekreacinį miesto potencialą, kaip į kultūrinių funkcijų objektą, stokojama ir teorijoje, ir praktikoje.

Nuoseklią kultūros politiką vykdančios miestai yra (Berlynas, Helsinkis) ir regionai (Katalonija Ispanijoje, Flandrija Belgijoje). Kultūros institucijos prisidėjo prie miestų atgaivinimo ir vietovės rinkodaros iniciatyvų.

Kalbant apie Lietuvą, mišraus pobūdžio kultūrinių funkcijų (11pav.) galima išvystyti didžiųjų šalies miestų (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos) urbanistinėse struktūrose. Vienas plėtros būdų galėtų remtis Vilniaus Senamiesčio kultūros paveldo teritorijų plėtra į periferiją erdviais rekreaciniais koridoriais, jungiant jas su kūrybinių industrijų centrais (slėniais) Saulėtekyje ir Visoriuose; kitas principas kurti grįžtamąjį ryšį, kurį užtikrintų kokybiškos viešosios erdvės, formuojančios gyvenamųjų terpių domenų ir jungiančios juos kokybiškomis pėsčiųjų, dviratininkų ar kito aplinkai draugiško transporto trasomis su miesto branduoliu.

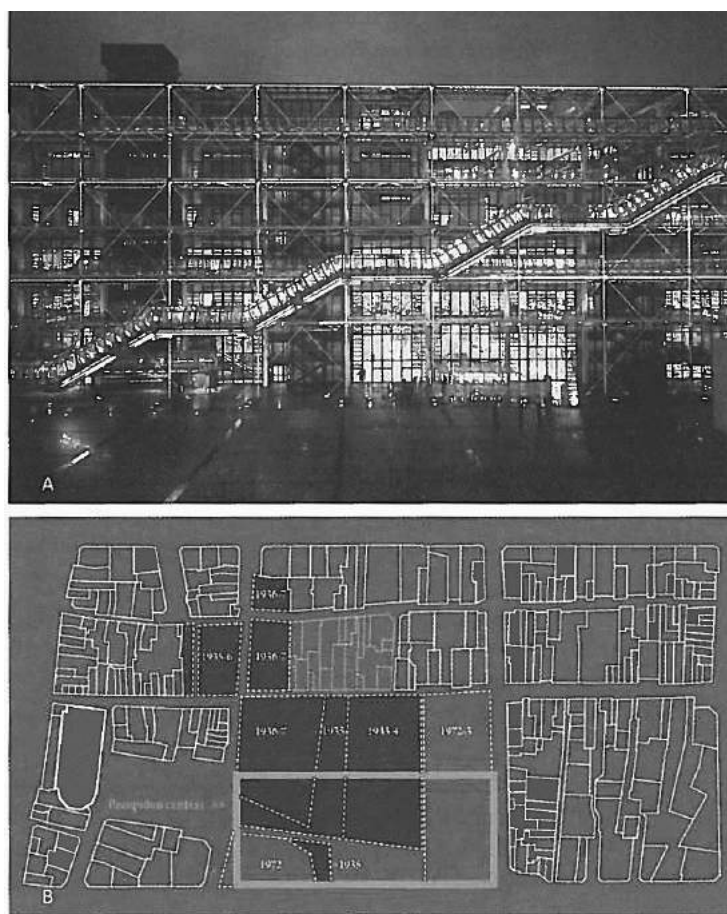


11 pav. Mišriojo integruotojo kultūrinių funkcijų modelio schema

Britų sociologo Harvey erdvės ir laiko kompresijos teorija teigia, kad, plečiantis materijai, erdvė ir laikas traukiasi. Visuma tampa suskaidytų elementų kartotėmis, visuomenė tampa individų, o miestas - statinių sankaupomis. Laiko, kaip daiktų sekos, idėją patvirtina taikomųjų kultūrinių funkcijų modelių analizė. Visos šios paralelės reikalingos tam, kad būtų patvirtinta iškelta hipotezė: ne miestas kaip forma, bet miestas kaip įvykis, kuris yra ne kas kita kaip kultūrinių funkcijų raidos pagrindas, formuoja mus dabar supančios urbanizuotos aplinkos tikrovę. [3]

Nors statybos pradžioje (1971m.) Paryžiaus visuomenės buvo sutiktas priešiška, Georges'o Pompidou centras tapo vienu pirmųjų pasaulinio garso Europos kultūros centrų, įprasminusių kultūros posūkio slinktį. (12pav.) 1977m. atidarytą objektą per dvidešimt penkerius veiklos metus aplankė daugiau nei 150mln. žmonių. Sunkiai suvokiamo, bet lengvai atpažįstamo architektūros kūrinio (arch. Richardas Rogersas, Renzo Piano, Ove Arupas) išskirtinumą kuria novatoriška erdvės ir istorinės aplinkos interpretacija. Šis ekcentriškas

tūris įkūnijo XXa. technokratinės visuomenės lūkesčius ir tapo jų simboliu, atspindinčiu šiuolaikinio gyvenimo formų neapibrėžtumą ir vertybines prieštaras. Funkcinė šio kultūros centro schema rėmėsi analogų neturinčiu erdvės ir laiko išplėtimo principu. Į fizinę aplinką šis centras įsiterpė ne tik kaip naujas urbanistinės struktūros mazgas - jis tapo nauju socialinės traukos institutu.



12pav. Beauborgo agregatas: A – bendras vaizdas; B – statinio sklypo vieta ir urbanistinės morfostruktūros eksplozija (1973 m.)

Bene dažniausiai šiuolaikinės kultūros teorijoje cituojamas autorius Florida kultūrą laiko fundamentaliu žmonijos istorijoje urbanistinio ekonominio augimo šaltiniu ir miestų ateitį sieja su kūrybinės klasės fenomenu. Florida 2004.

Bandomasis Klaipėdos kūrybinių industrijų žemėlapis rodo, kad kūrybinėmis veiklomis paremta struktūra yra labiau virtuali nei fizinė. Taigi, nepaisant entuziazmo direktyvų lygmenyje ir institucinės aplinkos parodomųjų judesių, kūrybinės industrijos Lietuvoje tebėra terra incognita.

Išvada:

_ pagal olandų mokslininkų pateikiamą apibrėžimą, kūrybinės industrijos yra platesnė sąvoka nei kultūrinės industrijos. Jų branduolį sudaro pagrindinės meno ir trys periferinės sritys: kultūrinės, kūrybinės ir susijusios industrijos.

_ formuojant miesto želdynų sistemas, dėmesys atkreiptinas į rekreacinius kultūrinius koridorius, kaip potencialas senamiesčio ir užmiesčio ar regiono erdvines jungtis.

2.5 Architektūra ir estetika

Architekto - miestų planuotojo profesinės veiklos ypatumus lemia tai, kad urbanistiniame projektavime susilieja inžinerinio konstravimo elementai, mokslinė analizė ir meninė kūryba. Tai ir labai apibendrinti miesto estetinės sandaros griaučiai, tokie kaip vizualinės ir kompozicinės ašys, ir smulkesni elementai - aikštės, skverai, bulvarai, gatvės bei krantinės. Formuojamos miestų architektūrinės urbanistinės erdvės - centrai, aikštės, magistralės, bulvarai ir kt. Čia erdvių matmenys priklauso nuo daugelio veiksnių: atsivėrimo žmogui principų, vizualiųjų planų nuoseklumo, nuo emocinio poveikio žmogui priklausomai nuo stebėjimo taško nuotolio, nuo judėjimo linijos. Erdvės

apimtys priklauso ir nuo jos kompozicinės sandaros (pastaroji gali būti ašinė, asimetrinė, kreivosios linijos - išgaubta, įgaubta, laužyta), nuo vietovės topografijos, plano konfigūracijos, horizonto linijos ir pan. Visi erdvės suvokimo taškai paprastai orientuojami (fokusuojami) į žmogaus akių aukštį.

Rusų urbanistikos teoretikė Zoja Nikolajevna Jargina teigia, nesvarbu, ar tai miesto centro, ar gyvenamojo komplekso, ar viso miesto, ar pagaliau aglomeracijos suplanavimo projektas, - tai vaizdiniai erdvės organizavimo modeliai. Juose specifinių meninių priemonių pagalba, parenkant architektūrinių struktūrų ritmą, proporcijas, užstatymo ir žemės plastikos derinius, tūrius, spalvas, visų šių elementų kaitą, kuriama estetinė erdvės raida, sukelianti žmogui tokias emocines asociacijas kaip grožis, harmonija, stabilumas, iškilmingumas, jaukumas ir pan. [6]

Kaip anksčiau architektūra transliuodavo žinių apie savininkų socialinę padėtį, taip moderniaisiais laikais ji yra mūsų visuomenės vertybių signifikantas. Architektūroje modernybė, paskatinusi atsisakyti puošnumo, ne tik įtvirtino laisvą migraciją tarp socialinių sluoksnių, bet ir sudarė erdvę kurtis naujoms, kaip G. Hillas vadina, estetinėms trajektorijoms: „Nuolatos besikeičiančios modernios estetikos ekonomikos estetinės trajektorijos užpildė tuštumą, kuri atsivėrė architektūrai netekus klasikinių (kanoninių) architektūros formų, ir taip palengvino nuolat vykstantį tiek architektūros vartotojų, tiek jos kūrėjų tapatybės konstravimą ir rekonstravimą“ (Hill 2011: 32).

Nors ne vienas filosofų teigia, kad architektūrai būdinga likti kasdienybės fone, tačiau ir architektai trokšta, kad jų architektūra – kaip ir menas – neliktų fone, o būtų pastebėti, matomi (Davidson 1995: 8). Tai veda prie nuolatinės kaitos, nuolatinio noro išsiskirti. Savo ruožtu tai skatina nuolat nuvertinti kas sena – spartina estetikos ekonomikos kaitą. Viena vertus, naujos „medžiagos“ atsiradimas suintensyvina vartojimą, kita vertus, ankstesnė „medžiaga“

priversta tapti atlieka anksčiau, nei baigiasi jos galiojimo laikas. Tad estetika modernybės laikais virto varomąja tiek vartojimo, tiek atliekų gamybos jėga.

W. J. Neutelingsas, architektūros biuro Neutelings Riedijk Architecten (Nyderlandai) vadovas, 2014 m. lapkričio 7 d. VGTU skaitydamas paskaitą „Ornamentas ir tapatybė viešojoje erdvėje“ (Ornament and Identity in Public Space) teigė, kad ornamentas (o tai – iš estetikos srities) gali padėti kurti tapatybę – tiek naują, tiek nutiesiant tiltą į istoriją. Neutelings Riedijk Architecten biuro darbai plačiai iliustruoja šį teiginį. Iš esmės būtų galima išskirti įvairių lygmenų sąmoningą tapatybės kūrimą: estetika gali stiprinti istorinę vietos tapatybę (pavyzdžiui, Antverpeno miesto muziejaus fasadus puošia iš metalo išlietos plaštakos, „atkeliavusios“ iš miesto herbo (arch. Neutelings Riedijk Architecten); estetika gali talkinti kuriant naujų laikų tapatybę, ypač mintyje turint anksčiau neegzistavusius dalykus – pavyzdžiui, Nyderlandų garso ir vaizdo instituto (arch. Neutelings Riedijk Architecten) pastato fasadai apdailinti stiklo plokštėmis, kurioms pagaminti taikyta sudėtinga holografijai artima technologija – plokštėse tai išryškėja, tai pranyksta minios vaizdai. Trečioji tapatybės rūšis, kuriama estetikos pagrindu, būtų bene labiausiai paplitusi šiais laikais, – tai svarbių visuomeninių pastatų ar privačių korporacijų būstinių ikoninės architektūros, kaip naujo vietoženklis (Bružas 2014), vietos tapatybės, kūrimas. Bene žinomiausias šio tipo objektas iš visuomeninių pastatų būtų Sidnėjaus Opera (archit. Jørnas Utzonas), o iš korporacijų – jau klasika tapęs Lloydo pastatas Londone (archit. Richardas Rogersas).

Neetiškas estetikos vartojimas neturėtų užgožti architektūros. Tarsi susiduriame su paradoksu: nūdienos architektūroje etika tampa laidu, garantuojančiu, kad estetika išreikš konotacinį pastato santykį su vietos tapatybe. Tad etikos ir/ar estetikos dualizmas, buvęs reikšmingas XX a. avangardinių judėjimų diskusijų

objektas, aktualus ir šiandien.

Išvados:

- _ šiuolaikinė architektūra, peraugusi į estetikos ekonomiką, yra glaudžiai susijusi su tapatybės kūrimu.
- _ estetika gali stiprinti istorinę vietos tapatybę
- _ estetika gali talkinti kuriant naujų laikų tapatybę
- _ neetiškas estetikos vartojimas neturėtų užgožti architektūros

2.6 Architektūra ir gamta

Miesto planinį sprendinį sąlygoja dar ir susiklosčiusi urbanistinė terpė, jos gamtinė aplinka ir istorinio perimamumo būtinybė. Tai įpareigoja architektą ne tik estetiškai įvertinti susiklosčiusią topografinę bei urbanistinę situaciją, bet ir sklandžiai, organiškai į ją įjungti naujus komponentus. [1] Iki 1940m. dauguma Lietuvos miestų buvo išsaugoję organišką miesto vaizdą ir planą. Tik kai kurių miestų ir miestelių urbanistinėse struktūrose žiojėjo Pirmojo pasaulinio karo paliktos kiaurymės (Šiaulių centras) arba vyravo strateginiai carinės Rusijos „naujadarai“ (Lietuvos geležinkelių statinių grupė Mindaugo gatvėje, Vilniuje) ir uždaros to meto industrinių kompleksų salos (uosto sandėliai ir dujų fabrikas Klaipėdoje). Ryški tebebuvo kaimo bei miesto ir miesto bei gamtos fizinė skirtis. [3]

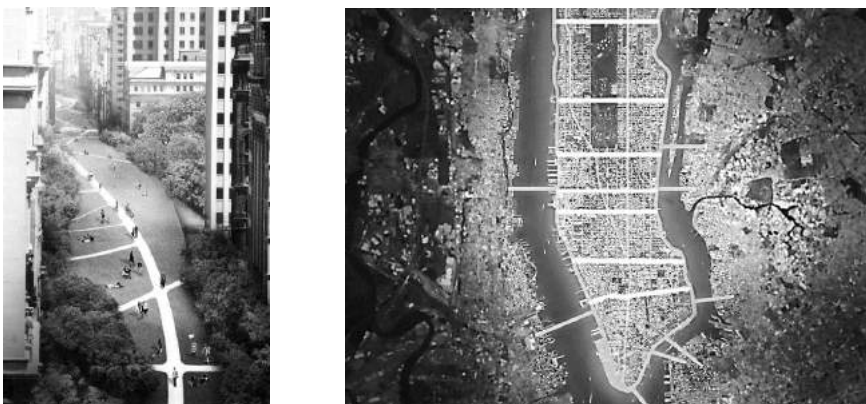
Kosmos pristatė šešis projektus, kuriuose nagrinėjamos potencialios kolektyvinės erdvės Baselio mieste, Šveicarijoje. Vienas projektų, požeminę upę Birsig paverčia botanikos sodu, paslėptu po žeme, bet atviru visuomenei. (13pav.) Šviesos, hidroponinės technologijos ir šildytuvai transformuoja tunelio mikroklimatą į šiltą ir drėgną erdvę. Paslėptas parkas tarnautų kaip romantiškų

pasivaikščiavimo vieta, botaniniams tyrinėjimams ar tranzitu lietingomis dienomis.



13 pav. Kosmos. Požeminė Birsig upė paversta botanikos sodu po žeme. Baselio miestas, Šveicarija.

Manhetene įsikūrusi architektūros kompanija „Edg“ sukūrė ambicingą pasiūlymą, kuris pakeičia didelius greitkelius į žaliuosius koridorius, apimančius salos ilgį. (14 pav.) Taip siekiama pagerinti gyvenimo kokybę Manhetene ir sumažinti triukšmo lygį ir miesto taršą, sukurti daugiau bendravimo erdvių.



14 pav. „Edg“ žaliasis koridorius Manhetene.

Išvados:

_ žaliųjų plotų projektavimas esamose miesto urbanistinėse struktūrose atgaivina miesto struktūrą ir sukuria naujas žmonių susibūrimo erdves

2.7 Jungianti architektūra ir urbanistika

Pagrindiniai miesto urbanistinės sandaros teorinių sampratų raidos bruožai aktualūs jungiančiajai architektūrai:

Organiškasis planavimas - pagrindinis šio planavimo teoretikas, jo pradininkas buvo biologas Gedzas (Patrick Geddes). Išstudijavęs ir aprašęs Indijos miestus, jis parodė, koks vertingas tampa miesto organizmas, kai visos jo funkcijos - pilietinė, religinė, ekonominė, gyvenamoji - yra apjungiamos ir integruojamos plane. Šiam planavimui nėra klišių, trafaretų, jas pakeičia išsamios žinios apie urbanistinę kultūrą, žmonių poreikius ir jų patenkinimo būdų studija, bendradarbiavimas su vietos visuomene. „Organiškas“ šiuo atveju reiškia, ne tik gerai organizuotas, susietas su vieta, bet ir dinamiškai subalansuotas, lankstus, leidžiantis planuojamam objektui augti, paliekantis vietos įvairioms urbanistinėms struktūroms, kuo išsamiau išreiškiančioms visuomenės poreikius ir tikslus, įprasminantis praeities tradicijų bei formų perimamumą, jų panaudojimą ateities reikmėms. Organiško planavimo pavyzdžiu laikytina E. Hovardo miesto - sodo idėja.

„Atėnų chartijos“ propagotą darboviečių koncentraciją pramonės zonoje ima keisti jų telkimas miesto centre, sklaida gyvenamojoje ir net telkimas rekreacijos zonoje. Ima transformuotis ir miesto centro gravitacinė trauka; jo funkcijos pradeda plėtotis ne koncentriškai aplink istorinį epicentrą, bet palei visą miesto transporto - komunikacinę sistemą.

Marselyje 1933 metais, prieš prasidedant IV-ajam CIAM kongresui, buvo ištirtos gyvenimo sąlygos trisdešimt trijuose miestuose. Apibendrinta gautų

duomenų analizė parodė, kad tuometinis industrinis miestas visai neatitinka žmogaus biologinių, fiziologinių ir socialinių poreikių. Žmogus didmiestyje yra izoliuotas, tai neigiamai veikia jo savijautą, stabdo jo, kaip biologinio ir socialinio tvarinio, vystymąsi. Vienišas žmogus noriai jungiasi į bendruomenę. Suprasdamas šias didmiesčio funkcionavimo blogybes Le Korbiuzjė siūlė kokybiškai naujos miesto sandaros principą, suformulavo keturis pagrindinius miesto biologijos elementus: 1 - saulė, 2 - erdvė, 3 - vegetacija, 4 - plienas ir betonas. Nauja miesto traktuotė netilpo į CIAM struktūros rėmus, tad Le Korbiuzjė 1943 metais organizavo analogišką pastarajai „Miesto architektūrinės renovacijos konstruktorių asamblėją“ (ASCORAL).

Pagrindinė miesto „terapijos“ samprata Le Korbiuzjė laikė teiginį, kad miestas turi pirmiausia suteikti žmogui individualią laisvę ir kolektyvios, bendruomeninės veiklos galimybę. Jis teigė, kad miestų statytojai ir šeimininkai turi vykdyti šias funkcijas:

Pirma- suteikti žmogui būtiniausias gyvenimo sąlygas: gyvenamąją vietą, erdvę, tyrą orą ir saulę;

Antra- sukurti darbo vietą, kuri atitiktų patogių darbo sąlygų reikalavimus;

Trečia- sudaryti sąlygas naudingai leisti laisvalaikį;

Ketvirta- nutiesti kelius, kurie leistų palaikyti tarpusavio ryšį tarp trijų aukščiau išvardintų žmogaus veiklos funkcijų.

NER'o samprata (Novyj element rasselenija) autoriai buvo įsitikinę, kad ateities visuomenės erdvės formavimo metoduose lemiamas vaidmuo atiteks žmonių bendravimui - visuotiniams socialiniams ryšiams. Bendravimą jie suprato kaip visuomenės egzistavimo šerdį ir traktavo jį siedami su aplinkos komponentais kiekviename žmogaus gyvenimo tarpsnyje.

Komunikacija negali išsiversti be infrastruktūros. McLuhanas rašė: „atsiradus greitkeliams, kelias virto siena tarp žmogaus ir kaimo. Kitame etape greitkelis

tapo miestu, nenutrūkstamai besitęsiančiu per visą žemyną. Jis išardė visų ankstesnių miestų sienas, pavertė miestus netvarkingai besidriekiančia mase, kuri šiandien gyventojams kelia neviltį“. McLuhan, M. 2003. Kaip suprasti medijas. Žmogaus tęsiniai. Vilnius: Baltos lankos.

Pavyzdžiai: „Penda“ bendradarbiaudama su „CLT“ prekės ženklo medienos konsultantais, pristatė „Tree Tower Toronto“, kuris yra 18-os aukštų, medinių rėmų dangoraižis, didžiausiame Kanados mieste. (15pav.)



15pav. Penda. Tree Tower Toronto.

Projektas inspiruotas Kanadų tradicinės modulinės konstrukcijos, tvarios aukštuminės architektūros, kuri jungia urbanizuotas teritorijas, gamtą ir natūralias medžiagas. Medžiai ir augalai, augantys ant fasado padeda pasyviai vėsinti pastatą ir kuria privatumą moduliams. 5000 kvadratinų metrų - gyvenamieji plotai ir likę 550 kvadratiniai metrai skirti viešajai paskirčiai, įskaitant kavinę, dienos priežiūros centrą ir bendruomenės dirbtuves.

“Heatherwick Studio” 1000-io medžių projektas, netoli Šanchajaus centro šalia M50 meno rajono. (16pav.)



16 pav. „Heatherwick Studio“ 1000-io medžių projektas

Kuriant du medžiais dengtus kalnus struktūrinės kolonos išplečiamos viršuje į didelius vazonus. Pastato kraštai yra nuleisti, kur pastatas sutinka meno rajoną ir parką, taip sumažindamas pastebimą ribą tarp jų.

Išvados:

- _ miesto įvaizdį charakterizuoja penki pasikartojantys universalūs elementai: keliai, ribos, pakraščiai, rajonai, mazgai, orientyrai.
- _ peržvelgus pagrindinius miesto urbanistinės sandaros teorinių sampratų raidos bruožus, aktualius jungiančią architektūrai, akivaizdu, jog nuo pirmųjų miesto studijų buvo ieškoma būdų apjungti pilietinę, religinę, ekonominę ir gyvenamąsias funkcijas, integruoti jas plane.
- _ naikinti architektūros ir urbanistikos atskyrimą.
- _ skatinamas žmonių bendravimas - visuotiniai socialiniai ryšiai.

2.8 Funkcijos reikšmė architektūrai

Remiantis amerikietiška miestų planavimo metodika, funkcijos gali būti pristatomos kaip atskiras objektas. Kultūrinių funkcijų centre atsiduria stambūs ir smulkesni objektai (pastatai) ar institucijos, o vietovės traktuojamos kaip

reikšmingi urbanistinės struktūros elementai. Tokiais plėtros modeliais remiasi didieji Amerikos miestai – San Franciskas, Bostonas, Niujorkas, Vašingtonas, Sietlas.

Turbūt radikaliausi pokyčiai, įvykę Vakarų Europos kultūrinių funkcijų srityje, susiję su aštuntojo XX a. dešimtmečio ekonomikos krize. Sunkumus didieji industriniai miestai pasitiko miestų atgaivinimo programomis. Tokių projektų sėkmę lėmė ne tik preciziškas atskirų objektų įkomponavimas į urbanistinę aplinką, paremtas kompleksinėmis plėtros programomis, tokiomis kaip Barselonos krantinių atgaivinimas ar Hamburgo uosto perplanavimas, bet ir jų „pririšimas“ prie regiono ar šalies ekonomikos. Panašiai buvo elgiamasi plėtojant regioninio masto urbanistinės struktūros atgaivinimo iniciatyvas, susijusias su apleistų pramonės teritorijų ir konversijų į poindustrinius parkus, pramogines kultūrines erdves. Čia paminėtini Zeche Zollverein Esene, Westergasfabriek Amsterdame, Insel Hombroich meno parkai Diuseldorfo-Kelno aglomeracijoje.

Funkcija visada yra kintamasis. Keičiantis erdvės gamybos pobūdžiui, kuri žymi perėjimas nuo fizinių daiktų prie nematerialiųjų dirbinių (t.y. paslaugų ir informacijos) gamybos, ir matematinę ir urbanistinę miesto kintamųjų sampratą reikėtų aiškinti kaip universalias. Apimti kiek įmanoma platesnį kapitalo ir erdvės sąsajų spektrą ir remtis ne tik fizine, bet ir socialine bei institucine miesto aplinka. (17pav.)

FIZINĖ APLINKA (pastoviosios funkcijos)		
I	Erdvinės (gyvosios) struktūros	a) Vandenys
		b) Želdynai
		c) Atviros erdvės
		d) Uždaros erdvės
II	Objektai ir erdvinės struktūros	a) Pastatų kompleksai ir ansambliai
		b) Atskiri statiniai
		c) Statinių dalys
III	Mažosios architektūros formos	a) Istorinės reikšmės objektai
		b) Simbolinės reikšmės objektai
		c) Estetinės reikšmės objektai
SOCIALINĖ APLINKA (laikinės funkcijos)		
IV	Politinio aktyvumo formos	a) Valstybinės šventės
		b) Miesto ar regiono šventės
		c) Protesto, palaikymo ir kitokios politinės akcijos
V	Socialinio aktyvumo formos	a) Visuomeniniai renginiai
		b) Įvairių socialinių grupių aktyvumo formos
		c) Atviri kūno kultūros renginiai
VI	Kultūrinio aktyvumo formos	a) Populiariosios kultūros renginiai
		b) Meno renginiai
		c) Subkultūrinių grupių veikla
INSTITUCINĖ APLINKA (šakinės funkcijos)		
VII	Mišraus aktyvumo formos	a) Erdvinė struktūra + politinio aktyvumo forma
		b) Tūrinis objektas + politinio aktyvumo forma
		c) Erdvinė struktūra + socialinio ir kultūrinio aktyvumo formos
		d) Tūrinis objektas + socialinio ir kultūrinio aktyvumo formos
		e) Mažosios architektūros formos + politinio, socialinio ir kultūrinio aktyvumo formos

17pav. Kultūrinių funkcijų objektas

Pastoviosios funkcijos - tai miesto aplinka, apimanti stabiliausius gamtinio karkaso ir urbanistinės struktūros elementus: vandens baseinus, žemės reljefą, erdvinius - tūrinius objektus ir struktūras, mažąsias architektūros formas.

Laikinių funkcijų turinys ir kokybė priklauso ne tik nuo miesto kultūros politikos, žmonių mentaliteto ir kūrybos lygio, bet ir nuo urbanistinės sampratos, socialinių veikėjų interesų ir jų bendradarbiavimo su valdžios institucijomis.

Šakinės funkcijos - tai urbanistinės struktūros kompleksas, susijęs su erdvės išplėtimo (angl. Expanding space) idėja. Jų formavimąsi lemia susiklosčiusios socialinio ir kultūrinio konteksto sąlygos, istorinė arba technologinė miestų raida ir ją grindžiančios koncepcijos. Šios funkcijos svarbios tuo, kad atskiri urbanistinės struktūros elementai susiejami per egzistuojančius socialinius ir kultūrinius aplinkos ryšius, prisidedančius prie institucinės miesto aplinkos formavimo. Sustiprina kultūros vietų, objektų, reiškinių ir urbanistinės struktūros elementų sąveiką. [3]

Išvados:

- _ miesto kaip formos virsmą miestu kaip įvykiu geriausiai iliustruoja urbanistinė struktūra. Kultūros posūkio sąlygomis ji tampa ne tik užstatymu ir erdvėmis, bet ir dar vienu informacijos ir komunikacijos tinklo funkcija arba kintamuoju.
- _ funkcijos gali būti pristatomos kaip atskiras objektas
- _ funkcija visada yra kintamasis.

2.9 Krantinių įtaka miesto raidai

Iš miestų raidos istorijos žinoma, vandens telkiniai ir jų gretimybės daro labai didelę įtaką miesto raidai, jo morfologijai, ir miesto karkasui. Istorinių ir sociokultūrinių sąlygų įtakos ir visuomeninių erdvių formavimo patirties analizė galėtų praversti ateityje formuluojant uždavinius vėlesniems krantinių tvarkymo darbams. Krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, formavimą

estetiniu kompoziciniu požiūriu plačiau nagrinėjo C. Moughtin. Niujorko krantinių formavimo patirtį apžvelgia R.W. Gastil. Škotijos kanalų išsaugojimo ir atgaivinimo projektas pristatomas G. Hutton. Krantinės formavimą nagrinėja ir K. Lynch, o H. Meyer studijoje „City and Port“ nagrinėjamas pastarųjų dešimtmečių ryšių kitimas tarp miesto visuomeninės erdvės ir išplėtos uosto infrastruktūros. V. Jurkštas, A. Miškinis, K. Šešelgis savo darbuose mini krantines miesto raidos kontekste. Tiek Lietuvos, tiek ir užsienio urbanistikos teorijos ir istorijos tyrėjai krantines, kaip miesto visuomeninės erdvės, raidą aptaria siaurai. Šis visuomeninės erdvės tipas dažnai nėra tyrimo objektas. Pavyzdžiai: Pietų Korėjos sostinė prisikėlė savo pagrindinę upę Cheonggyecheon, kuri buvo palaidota po gatvėmis ir viadukais, taip atkūrė miestui ramybę, žaliąsias erdves ir nacionalinės istorijos jausmą. Milanas sekė tuo pačiu keliu: Italijos miesto meras Giuseppe Sala pasiūlė atnaujinti Navigli navigacinius kanalus, kad visuomenė galėtų bendrauti.

2.10 Miesto krantinės tipologija ir paskirties kaita

Istoriniuose uostuose ir miestuose, tokiuose kaip Amsterdamas, Gdanskas ir Venecija, kanalai arba upės vagos atlieka pagrindinės miesto gatvės funkciją, o krantinės - visuomeninės erdvės tipas labiau su kultūrintas. Uosto ir krantinės santykis leidžia teigti, kad uoste esančioje krantinėje jungiasi ne tik gatvės, bet ir aikštės funkcijos. Čia turima omenyje uostų ar prieplaukų teritorijose buvę turgūs (pvz., žuvų, šieno ir malkų Vilniuje, Klaipėdoje). (18 pav.; 19 pav.)



18 pav. Uosto teritorijoje buvęs turgus.

19 pav. Turginės valtys.

Detalizuojant krantinės tipologijos klausimą, prisimintina C. Maughtin morfologiniu - struktūriniu požiūriu suformuota krantinės mieste tipologija:

1. "Stataus krašto" krantinė. Pastatai kyla tiesiog iš vandens. Dažniausia buvo formuojamos XIXa. Apstatant kanalus dagiaaukščiais sandėliais. Tokio tipo krantinės skirtos laivams krauti. (The Waterways Building - Nottingham kanalas Anglijoje)
2. "Perforuota" krantinė. Susiformavo iš žvejų gyvenviečių, kur iš sodybos į atvirus vandenį laivai patekdavo kanalais. (Piazza Degli Uffizzi Florencijoje)
3. "Minkštasis krantas", arba papludimys. Tai natūralus krantas.
4. "Kietasis krantas", arba dokinė krantinė. Krantas formuojamas naudojant konstrukcijas. (Liverpulyje, Niujorke, Amsterdame, Honkonge)
5. "Užutekis" - atviras skveras. (Belfasto mieste Šiaurės Airijoje)
6. "Molas"
7. "Atsuktos nugaros" krantinė. Miestas yra nusisukęs nuo vandens. Šiems tipui autorius priskiria ir drenuotus vandens telkinius.

Miesto raidos procese priklausomai nuo sociokultūrinių sąlygų bei dominuojančios miesto funkcijos kaitos miesto krantinė įgyja kitokių paskirčių. Iki tol buvusi grynai pramoninė, įgyja parko elementų, jai suteikiama ir rekreacinė paskirtis.

Išvados:

- _ vandens telkiniai ir jų gretimybės daro labai didelę įtaką miesto raidai, jo morfologijai, ir miesto karkasui.
- _ Šis visuomeninės erdvės tipas dažnai nėra tyrimo objektas.
- _ uoste esančioje krantinėje jungiasi ne tik gatvės, bet ir aikštės funkcijos. Čia turima omenyje uostų ar prieplaukų teritorijose buvę turgūs.
- _ miesto raidos procese priklausomai nuo sociokultūrinių sąlygų bei dominuojančios miesto funkcijos kaitos miesto krantinė įgyja kitokių paskirčių.

2.11 Unikaliausi pasaulio turgūs

Grand Bazar, Stambulas. Didysis turgus Stambule veikia jau nuo XVI amžiaus ir yra laikoma viena didžiausių dengtų turgaviečių pasaulyje. Čia yra daugiau nei 4000 smulkių parduotuvėlių vienoje vietoje. 2014m. turgus buvo pripažintas daugiausia turistų sulaukiantis objektas pasaulyje, kurį aplanko aplankė apie 91 250 000 žmonių.

Damnoen Saduak – Tailande esantis plaukiojantis turgus, tai vienas iš unikaliausių turgų visame pasaulyje. Tai tikrų tikriausias kanalų labirintas, po kurį valtelėmis plaukioja prekybininkai. Norintys ką nors nusipirkti, turi šūktelėti prekybininkui. Šis priplaukia prie kranto ir parduoda savo prekes.

Luangprabango – naktinis turgus Laose. Miestas prie Mekongo upės tarytum iš naujo atbunda nusileidus saulei. Čia galima įsivyti tradicinių gėrimų, pavyzdžiui, gyvačių vyno, šalia prekybininkų darbuojasi ir gatvės maisto gamintojai. Čia galima paragauti įdomių patiekalų.

Goa – naktinis turgus Arporo kaimelyje, tai ištisas kultūrinys renginys, kur ne tik galima nusipirkti drabužių ar suvenyrų. Čia ant scenos, turgaus viduryje, groja roko muzikantai bei vaidina artistai, o kitame turgaus gale groja GoaTrans didžėjai. Smalsius keliautojus šis turgus įtraukia į savo naktinį gyvenimą.

Etnologas Libertas Klimka mano, kad lietuvišką turgų sunaikino sovietmetis, ir kultūrinio pamušalo turguje nebelikę. „O kultūrinis pamušalas – tai žmonių bendravimas, šmaikštus žodis, muzikavimas, išbandant naująjį muzikos instrumentą, galų gale magaryčių paprotys – simbolinis nugėrimas smuklėje sandoriui patvirtinti“, - pasakoja etnologas.

Išvados:

_ Lietuvoje turgus žmonėms reiškia vietą, kur galima įsigyti pigesnių prekių, kitose šalyse turgūs būna net įtraukiami į lankytinų vietų sąrašą ir laikomi kultūrinio paveldo dalimi. „Jeigu pasiimtume sovietinio meto literatūrą ir spaudą, matytume, kaip aktyviai buvo formuojamas negatyvus požiūris į turgaus prekeivį – spekuliantą, aprašomos veltėdės gražuolės, kurios tingi eiti į kolūkį ravėti runkelių“ (etnologė Gražina Kadžytė)

ANALITINĖS ŠALTINIŲ APŽVALGOS DALIES IŠVADOS:

_ architektūra turi būti vertinama ne tik ekonominiais, techniniais, bet ir estetiniais, kultūriniais aspektais, turi formuoti sociumą, žmonių elgesį, tapti jų gyvenimo, asmenybės dalimi, t. y. atspindėti vietas, žmonių tapatybę.

_ svarbi yra funkcinė architektūros reikšmė, aiškumas, lankstumas, žmonių srautų mobilumo užtikrinimas, idėjinis architektūros vientisumas.

_ juntamas humaniškos ir aplinką tausojančios architektūrinės kalbos poreikis, kuris pirmiausia turėtų būti nukreiptas į moraliai ir fiziškai susidėvėjusias gyvenamąsias teritorijas tam, kad jos taptų naujais gyvenamosios miesto terpės branduoliais.

_ Sąvoką „žmogaus aplinka“ gyventojai pirmiausia suvokia kaip visiškai (52 proc.) ar iš dalies (61 proc.) urbanizuotas vietas, kuriose, akivaizdu, jie

praleidžia didžiąją savo gyvenimo dalį, o gamtą žmogaus aplinka laiko tik 24 proc. gyventojų.

_ miestas - evoliuciškai besiplėtojanti socialinė - kultūrinė sistema, kontaktuojantis su gamta, sintetizuojantis visą ekologinių problemų kompleksą. Visapusiškai ir konkrečiai susijęs su kultūros perimamumo problema, su žmogaus ir visuomenės sąsaja.

_ kultūrinių funkcijų reiškiniai svarbūs ne tik miesto išskirtinumui išlaikyti, vietai ir socialiniams santykiams stiprinti, bet ir kuriant visavertę, tolerantišką ir psichologiškai sveiką miesto aplinką.

_ kultūriniai ar kiti visuomeniniai centrai turi atsirasti dviejų rajonų sankirtoje, šalinančioje socialinę atskirtį ir suponuojančioje kultūrinio dialogo ir kolektyvinės patirties mainus (Sennet, R. 2000)

_ Svarbiausiu kultūrinių objektų ir jų tinklų veikimo principu laikytina traukos geba - gebėjimas tarp atskirų objektų užtikrinti funkcinį, kompozicinį arba simbolinį - prasminį ryšį.

_ formuojant miesto želdynų sistemas, dėmesys atkreiptinas į rekreacinius kultūrinius koridorius, kaip potencialas senamiesčio ir užmiesčio ar regiono erdvines jungtis.

_ estetika gali stiprinti istorinę vietos tapatybę, talkinti kuriant naujų laikų tapatybę, tačiau neetiškas estetikos vartojimas neturėtų užgožti architektūros

_ žaliųjų plotų projektavimas esamose miesto urbanistinėse struktūrose atgaivina miesto struktūrą ir sukuria naujas žmonių susibūrimo erdves

_ peržvelgus pagrindinius miesto urbanistinės sandaros teorinių sampratų raidos bruožus, aktualius jungiančiai architektūrai, akivaizdu, jog nuo pirmųjų miesto studijų buvo ieškoma būdų apjungti pilietinę, religinę, ekonominę ir gyvenamąsias funkcijas, integruoti jas plane, naikinti architektūros ir urbanistikos atskyrimą.

- _ turi būti skatinamas žmonių bendravimas - visuotiniai socialiniai ryšiai.
- _ vandens telkiniai ir jų gretimybės daro labai didelę įtaką miesto raidai, jo morfologijai, ir miesto karkasui.

Analitinės šaltinių apžvalgos dalies priedai.

Ivadas

Šio tiriamojo darbo dalyje bus atlikta jungiančiosios architektūros analizė pasaulyje. Pagrindiniai nagrinėjami aspektai:

A. Socialiniai aspektai

- A.1. - objekto paskirtis;
- A.2. - socialinė svarba (reikšmingumas).

B. Urbanistiniai aspektai

- B.1. - objekto vieta urbanistiniame kontekste (funkcinės organizacijos aspektas);
- B.2. - objekto ryšio su aplinka pobūdis (kompozicinės organizacijos aspektas).

C. Architektūriniai aspektai

C.1. - Objekto funkcinis sprendimas

- c.1.1. - genplanas;
- c.1.2. - pastato plano struktūra (zonavimas, ryšiai, srautai ir kt.).

C2. - Objekto meninis sprendimas

- c.2.1. - kompozicinio sprendimo ypatumai;
- c.2.2. - stiliniai ypatumai;
- c.2.3. - semantiškumo, psichologinio veikimo aspektai, kita.

C.3. - Objekto materialinė struktūra

- c.3.1. - medžiaginis - konstrukcinis sprendimas (pastato konstruktyvinė sistema, pagrindinės statybinės ir apdailos medžiagos);
- c.3.2. - inžinerinis - techninis aprūpinimas (įtakos architektūrinei kompozicijai aspektu).

2.2. FLINDERS STREET STOTIS

ARCHITEKTAI: Hassell + Herzog & de Meuron

VIETA: Melburnas, Australia

METAI: 2015

A. SOCIALINIAI ASPEKTAI

A.1. - OBJEKTO PASKIRTIS. Traukinių stotis

A.2. - SOCIALINĖ SVARBA.

Ši stotis yra viena iš judriausių geležinkelio stočių, esančių pietinėje šalies dalyje, su daugiau nei 1500 traukinių ir 110,000 priemiestinių pravažiuojančių kiekvieną dieną. Objektas yra įtrauktas į Viktorijos paveldo registrą, jo 708 metrų pagrindinė platforma yra ketvirta ilgiausia platforma pasaulyje.

B. - URBANISTINIAI ASPEKTAI

B.1. OBJEKTO VIETA URBANISTINIAME KONTEKSTE.

"Flinders Street" stotis yra Melburno centre, įsiterpusi tarp centrinio verslo rajono pakraščio ir Yarra upės krantinės.

B.2. OBJEKTO RYŠIO SU APLINKA POBŪDIS.

Senasis "Flinders Street" stoties pastatas (pastatytas 19a.) atskiria miestą nuo geležinkelio ir nuo upės. Tai nulėmė bėgių išsidėstymas.

Naujasis architektūrinis sprendimas respektuoja 19a. sprendimus ir išlaiko linijinį užstatymą, kaip pabrėžtinai stiprų elementą skiriantį miesto tinklą ir upę. Tačiau, dėka stotyje suprojektuotų jungčių ir skirtingų viešųjų funkcijų yra suteikta galimybė visuomenei susipažinti ir laisvai naudotis teritorija.

C. ARCHITEKTŪRINIAI ASPEKTAI

C.1. OBJEKTO FUNKCINIS SPRENDIMAS

C.1.1. GENPLANAS

Po išplėstu "Flinder Street" stoties skliautiniu stogu suprojektuota didelė erdvė prekybos plotams. Apskritimo formos aikštė tampa viso pastato vartais ir tuo pačiu nauja ir modernia miesto dalimi, skirta įvairioms funkcijoms, pavyzdžiui, festivaliams rengti, specializuotom savaitgalio mugėms ar kitom viešom veiklom.

Pietų pusėje pastatas atsiveria į Yarra upę, o pusės apskritimo formos laiptai skirti ir atsisėsti, veda iki pat upės krantinės. Ant vandens įrengta plaukiojanti scena, gali būti naudojama įvairaus pobūdžio pasirodymams, pagyvina beveik visiškai nenaudojamą ir neišvystytą šiaurinę upės krantinę.

C.1.2. PASTATOPLANO STRUKTŪRA

Uždengus stogu visą projekto perimetrą stoties skliautai tampa galerijos skliautais. Mastelis ir proporcija pakinta, tačiau skliautų išplėtimo konceptas sekantis bėgių liniją išlieka. Abu galinius fasadus: stoties ir galerijos, sieja bendras tapatumas- skliautai. Galerijų planinė struktūra- paprasta, taisyklingos formos erdvė dengta skliautais. To rezultatas taisyklingų proporcijų erdvės ir vidinis kiemas tinkamas įvairiems kuratorystės renginiams, taip pat lemia sėkmingą judėjimo srautų pasiskirstymą. Švietimo paslaugų erdvės, erdvės renginiams, workshopams, biblioteka, mažas teatras, auditorijos paskaitoms, suteikia puikias galimybes rengti edukacinius renginius. Visos erdvės yra greta į jas tiesiogiai patenkama iš didelės apskritimo formos aikštės.



1.1.1.pav. "Flinders Street" stotis iš paukščio skrydžio.



1.1.2.pav. "Flinders Street" stotis iš paukščio skrydžio.



1.1.3. "Flinders Street" stotis nuo "Southbank" tilto.

C.2. OBJEKTO MENINIS SPRENDIMAS

C.2.1 KOMPOZICINIAI SPRENDIMO YPATUMAI

Svarbų vaidmenį dėl originalios stoties architektūros, jau nuo 1899 metų atlieka arkinis stogas. Kiekvienas skliautas tiksliai apibrėžia erdvę virš kiekvieno traukinio, ir taip yra tiesiogiai susijęs su kiekvieno keleivio kelione. Tokiu būdu stogas tampa tiesioginė linijinė bėgių projekcija trečioje dimensijoje.

C.2.2. STILINIAI YPATUMAI

Stogo konstrukcija yra istorinių skliautinių stogų interpretacija iš klasikinės traukinių stoties būdingų architektūrinių sprendimų. Banguotos struktūrinės juostos sukuria stogą, kuris apsaugo nuo kritulių ar blogo oro, po stogu atsiranda natūralios šviesos žaismas kuris kuria jaukią ir žaismingą atmosferą stotyje.

C.2.3. SEMANTIŠKUMO, PSICHOLOGINIO VEIKIMO ASPEKTAI

Nauji 21a. sprendimai, iš "prabėgamos", skubėjimo erdvės, pavertė šią stotį į vietą su paskirtim ir konkrečiomis funkcijomis.

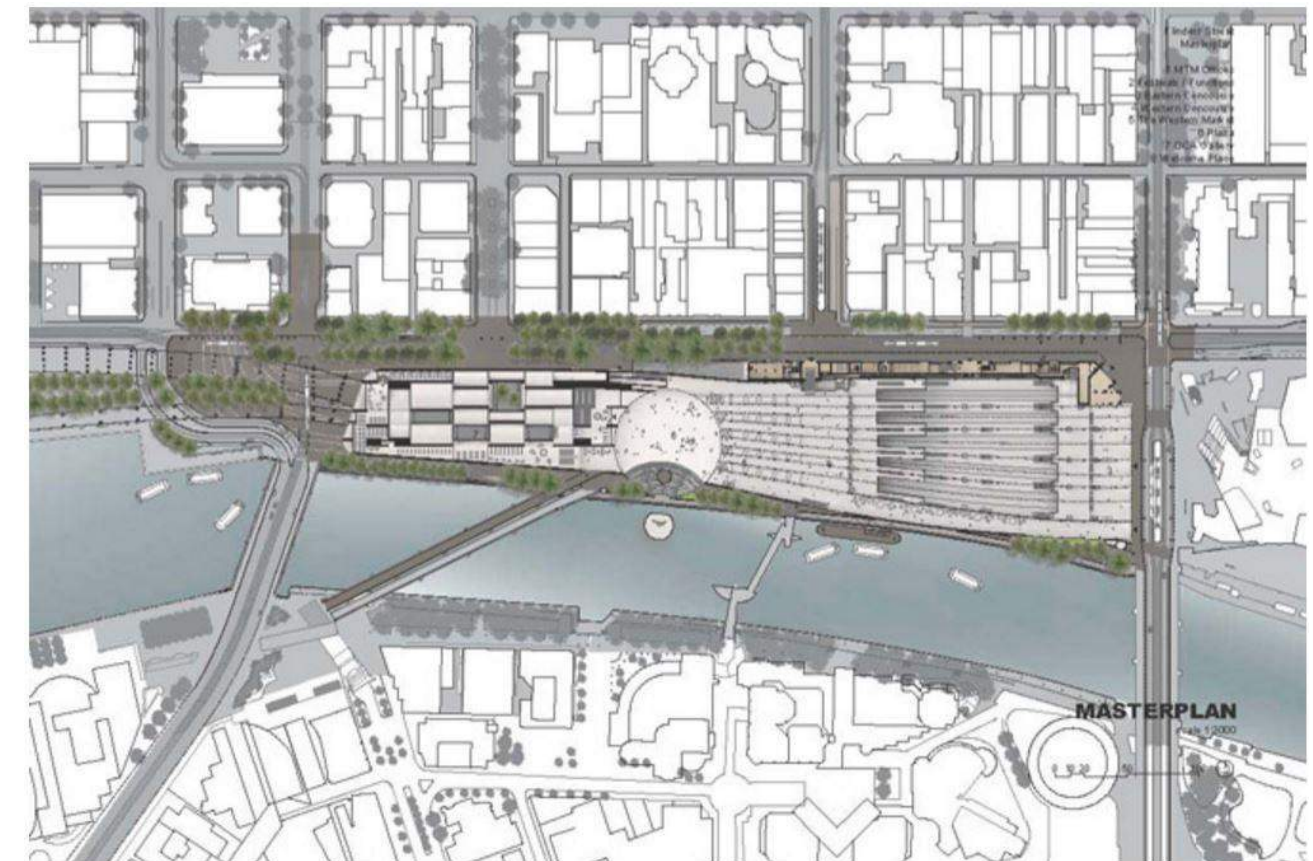
C.3. OBJEKTO MATERIALINĖ STRUKTŪRA

C.3.1 MEDŽIAGINIS - KONSTRUKCINIS SPRENDIMAS

Kultūros paveldas ir pastato kaip ikonos statusas yra išsaugotas su išlaikomom statybinėm medžiagom ir spalvom, kurios iš seno daugeliui pažįstamos kaip "Flinders Street" stoties pastato.

C.3.2 INŽINERINIS - TECHNINIS APRŪPINIMAS

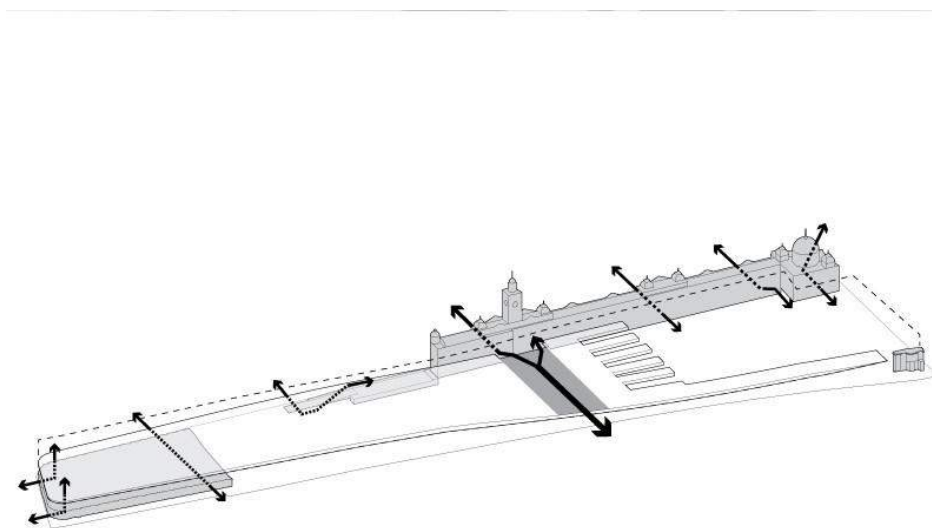
Naujieji sprendimai palengvino daugelį buvusių pėsčiųjų srautų kliūčių. Taip pat yra numatyti sprendimai keleivių skaičiaus augimui, kas yra prognozuojama, jeigu toliau miestas tankės, taip pat numatyta galimybė naujos metro linijos įvedimui. Kur įmanoma keliai rekonstruoti, platformos išplėstos išlaikant tarpvėžių atstumus. Taip atsirado ploto naujiems eskalatoriams ir liftams platformose.



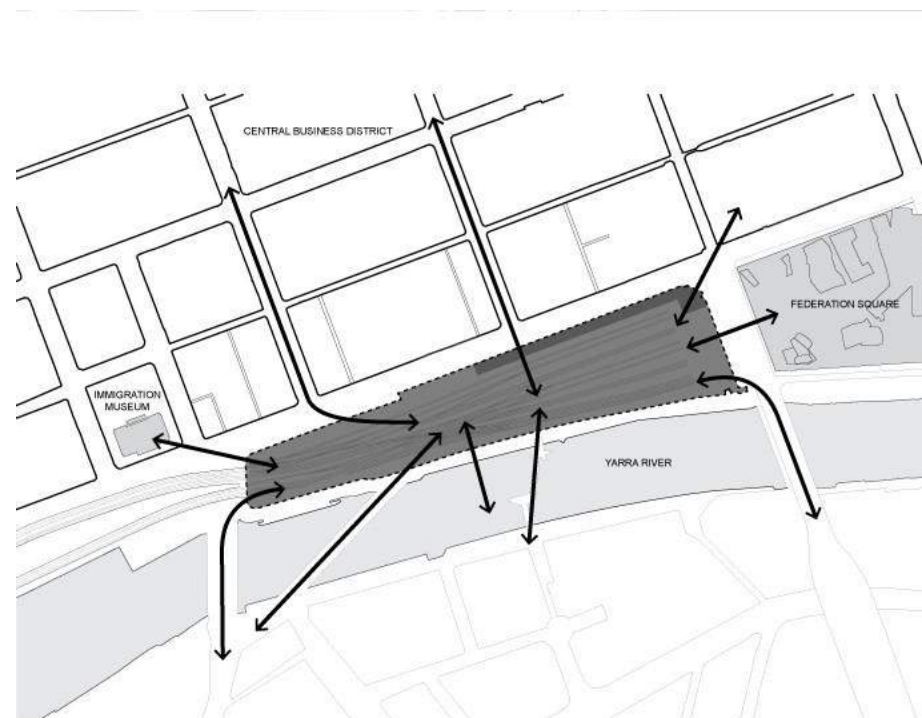
1.1.4.pav. "Flinders Street" stoties genplanas.



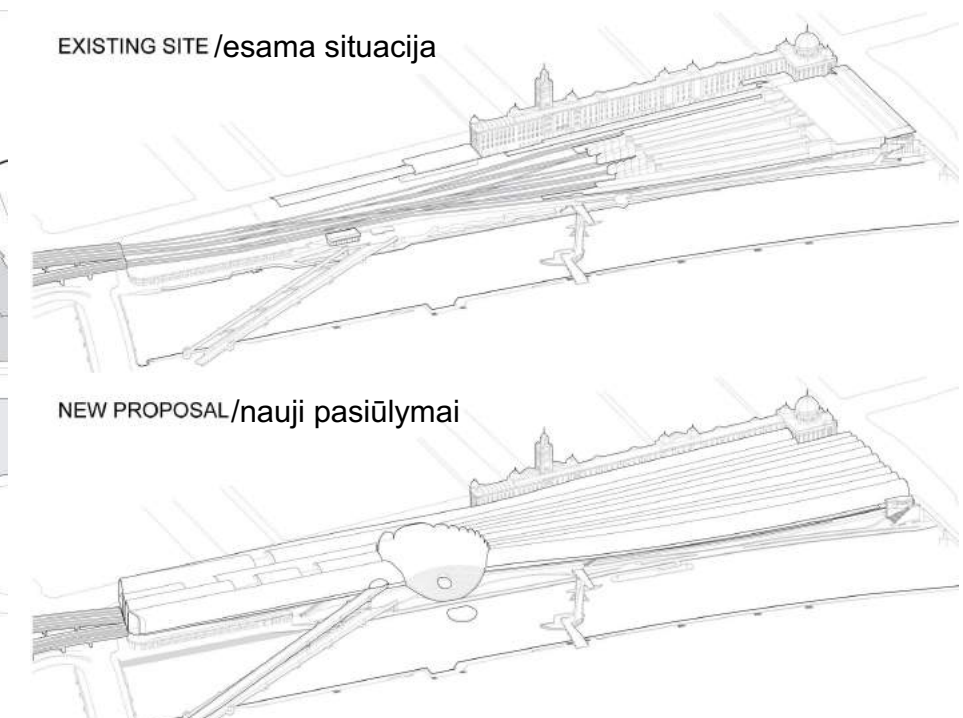
1.1.5.pav. "Flinders Street" stoties judėjimo schema.



1.1.6.pav. "Flinders Street" stoties ryšys su paveldu.



1.1.7.pav. "Flinders Street" stoties jungtys su gretimybėmis.



1.1.8.pav. Esamos situacijos ir naujų sprendimų schema. 13

2.3. **BERGISEL SKI JUMP**

ARCHITEKTAI: Zaha Hadid Architects

VIETA: Bergisel kalnuose, Innsbruck, Austria.

METAI: 1999 - 2002

A. SOCIALINIAI ASPEKTAI

A.1. - OBJEKTO PASKIRTIS. Slidinėjimo takas

A.2. - SOCIALINĖ SVARBA.

Tai yra dalis didesnio atnaujinto Olimpinės arenos projekto, kuris pakeičia seną slidinėjimo tradiciją ir nebetęsia senų tarptautinių standartų.

B. - URBANISTINIAI ASPEKTAI

B.1. OBJEKTO VIETA URBANISTINIAME KONTEKSTE.

"Bergisel Ski Jump" Bergisel kalnuose su vaizdu į Innsbruck senamiestį, Austria.

B.2. OBJEKTO RYŠIO SU APLINKA POBŪDIS.

Pastatas apsuptas Alpių peizažu. Taip pat iš pastato galima stebėti Innsbruck senamiestį ir miesto horizontą.

C. ARCHITEKTŪRINIAI ASPEKTAI

C.1. OBJEKTO FUNKCINIS SPRENDIMAS

C.1.1. GENPLANAS

Įvairios funkcijos yra sujungtos vienoje architektūrinėje formoje, kuri išaugina šlaito topografiją į dangų.

C.1.2. PASTATOPLANO STRUKTŪRA

Pastate įrengtos specializuotų sporto objektų ir viešųjų erdvių funkcijos, tarp kurių kavinė ir apžvalgos terasa.

C.2. OBJEKTO MENINIS SPRENDIMAS

C.2.1 KOMPOZICINIAI SPRENDIMO YPATUMAI

Svarbų vaidmenį dėl originalios stoties architektūros, jau nuo 1899 metų atlieka arkinis stogas. Kiekvienas skliautas tiksliai apibrėžia erdvę virš kiekvieno traukinio, ir taip yra tiesiogiai susijęs su kiekvieno keleivio kelione. Tokiu būdu stogas tampa tiesioginė linijinė bėgių projekcija trečioje dimensijoje.

C.2.2. STILINIAI YPATUMAI

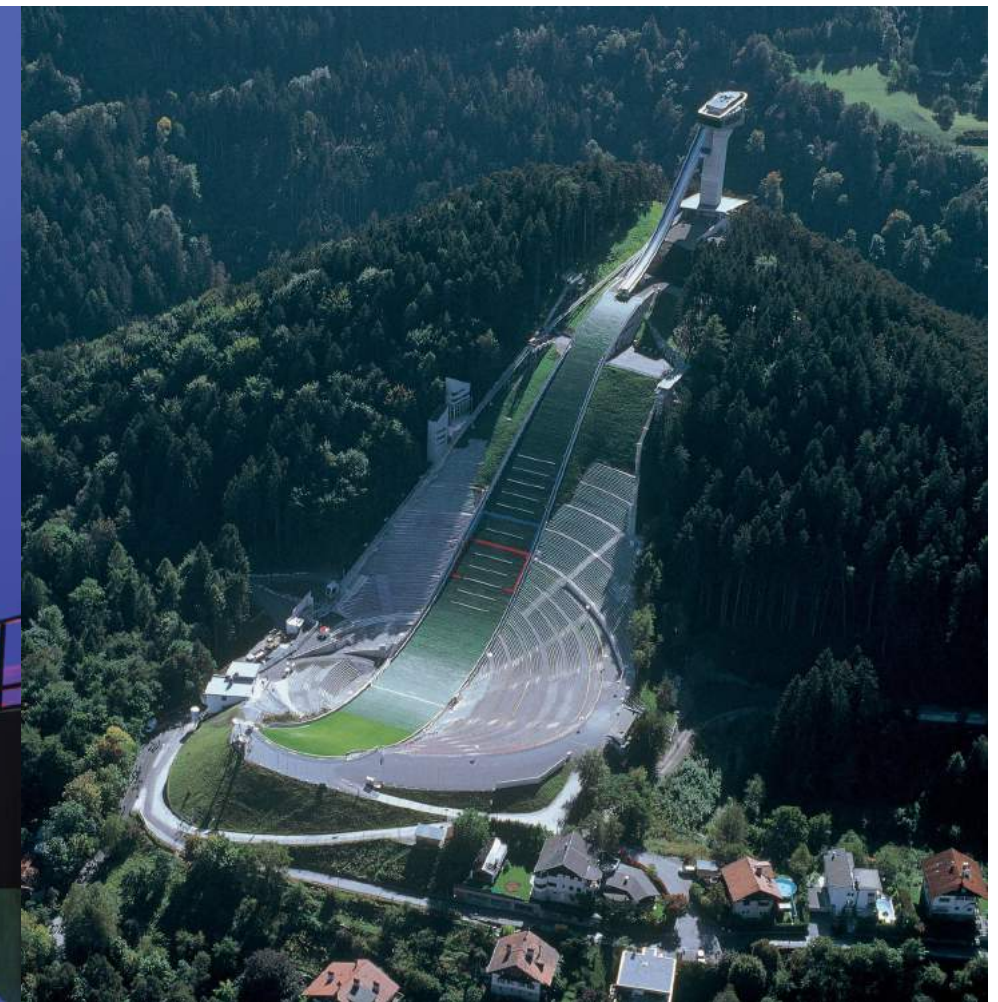
Objektas 'išauga' iki 50m, išsiskirianti pastato forma (dalis bokštas / dalis tiltas), siluetas išsiplečia nuo slidinėjimo trasos iki aukščiau Alpių link dangaus.

C.2.3. SEMANTIŠKUMO, PSICHOLOGINIO VEIKIMO ASPEKTAI

The Bergisel Ski Jump pasižymi kvapą gniaužiančiu vaizdu į Innsbruką, taip pat slidinėjimo takų alėja su Olimpinės praeities ir modernios architektūros derinio žavesiu.



1.2.1.pav. "Bergisel Ski Jump" eksterjero nuotrauka.



1.2.2.pav. "Bergisel Ski Jump" takas.



1.2.3.pav. "Bergisel Ski Jump" eksterjero nuotrauka. 14

C.3. OBJEKTO MATERIALINĖ STRUKTŪRA

C.3.1 MEDŽIAGINIS - KONSTRUKCINIS SPRENDIMAS

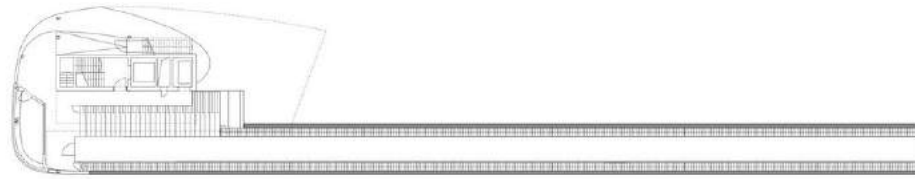
Apie 90m ilgio ir 50m aukščio pastatas yra tilto ir bokšto kombinacija (kaip pati autorė teigia: organiškas hibridas). Struktūriškai pastatas padalintas į vertikalų betono bokštą ir erdvinę plieno struktūrą, kuri sujungia rampą ir kavinę. 40m. virš maksimalaus Bergisel kalnų aukščio

C.3.2 INŽINERINIS - TECHNINIS APRŪPINIMAS

Panoraminis restoranas ir terasa yra lengvai pasiekiami dviem liftais.



1.2.4.pav. "Bergisel Ski Jump" vaizdas iš senamiesčio.



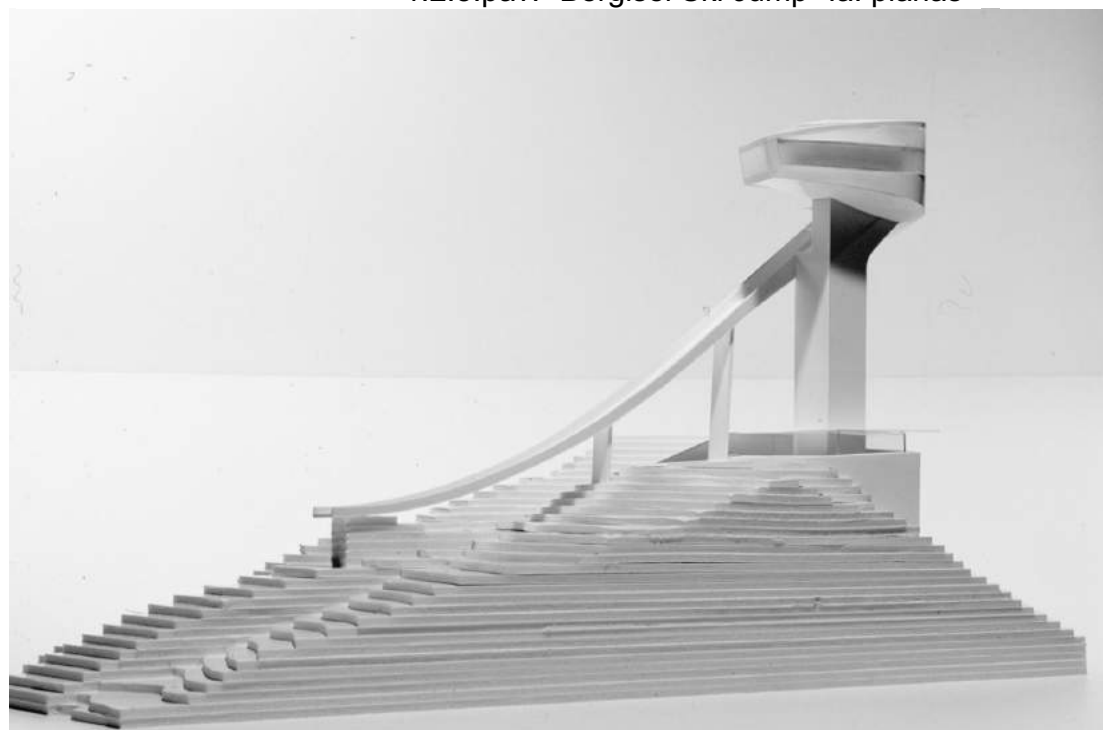
1.2.8.pav. "Bergisel Ski Jump" Ia. planas



1.2.9.pav. "Bergisel Ski Jump" IIa. planas



1.2.10.pav. "Bergisel Ski Jump" IIIa. planas



1.2.5.pav. "Bergisel Ski Jump" maketo nuotrauka.



1.2.6.pav. "Bergisel Ski Jump" interjeras.



1.2.7.pav. "Bergisel Ski Jump" 15

2.4. **SKY SOHO**

ARCHITEKTAI: Zaha Hadid Architects

VIETA: Shanghai, China.

METAI: 2010 - 2014

PLOTAS: 350,000 kv. metrai

A. SOCIALINIAI ASPEKTAI

A.1. - OBJEKTO PASKIRTIS. Prekybos centras ir ofisai.

A.2. - SOCIALINĖ SVARBA.

Šis pastatas daugiau kaip 800 įmonių būstinė ir veikia kaip ypač tanki ir aktyvi komercinė zona.

B. - URBANISTINIAI ASPEKTAI

B.1. OBJEKTO VIETA URBANISTINIAME KONTEKSTE.

Įsikūręs netoli Šanchajaus Hongqiao transporto mazgo šalia Šanchajaus miesto centro ir Hongqiao oro uosto.

B.2. OBJEKTO RYŠIO SU APLINKA POBŪDIS.

Pastatas kuria stiprų vizualinį identitetą su urbanistine aplinka.

C. ARCHITEKTŪRINIAI ASPEKTAI

C.1. OBJEKTO FUNKCINIS SPRENDIMAS

C.1.1. GENPLANAS

SOHO dangoraižį sudaro 12 atskirų pastatų.

C.1.2. PASTATOPLANO STRUKTŪRA

“Soho” pastatas sudarytas iš trijų sujungtų, bet skirtingu funkciju- teminių “kiemų”, taip atspindėdamas skirtingus veiklos klasterius.

C.2. OBJEKTO MENINIS SPRENDIMAS

C.2.1 KOMPOZICINIAI SPRENDIMO YPATUMAI

SOHO dangoraižį sudaro 12 atskirų pastatų tarpusavyje, kuriuos jungia 16 tiltų.

C.2.2. STILINIAI YPATUMAI

“Soho” pastatas vizualiai reprezentuoja savo išskirtinumą ir aiškią funkciją, o visumoje tampa unikaliu objektu.

C.2.3. SEMANTIŠKUMO, PSICHOLOGINIO VEIKIMO ASPEKTAI

Pastatas atvaizduoja keturis pasiruošusius išvykti traukinius.

C.3. OBJEKTO MATERIALINĖ STRUKTŪRA

C.3.1 MEDŽIAGINIS - KONSTRUKCINIS SPRENDIMAS

Pagrindiniuose pastato fasaduose dominuoja stiklinės plokštumos.

C.3.2 INŽINERINIS - TECHNINIS APRŪPINIMAS

Dangoraižis SOHO buvo sukurtas siekiant būti ekologišku, tvarios statybos su efektyvaus energijos vartojimu. Turi LEED auksinį sertifikatą. Norima užtikrinti aukštos kokybės švarų orą patalpose, todėl SOHO naudoja pažangią oro valymo sistemą.



1.3.1.pav. "Sky Soho" vaizdas iš viršaus



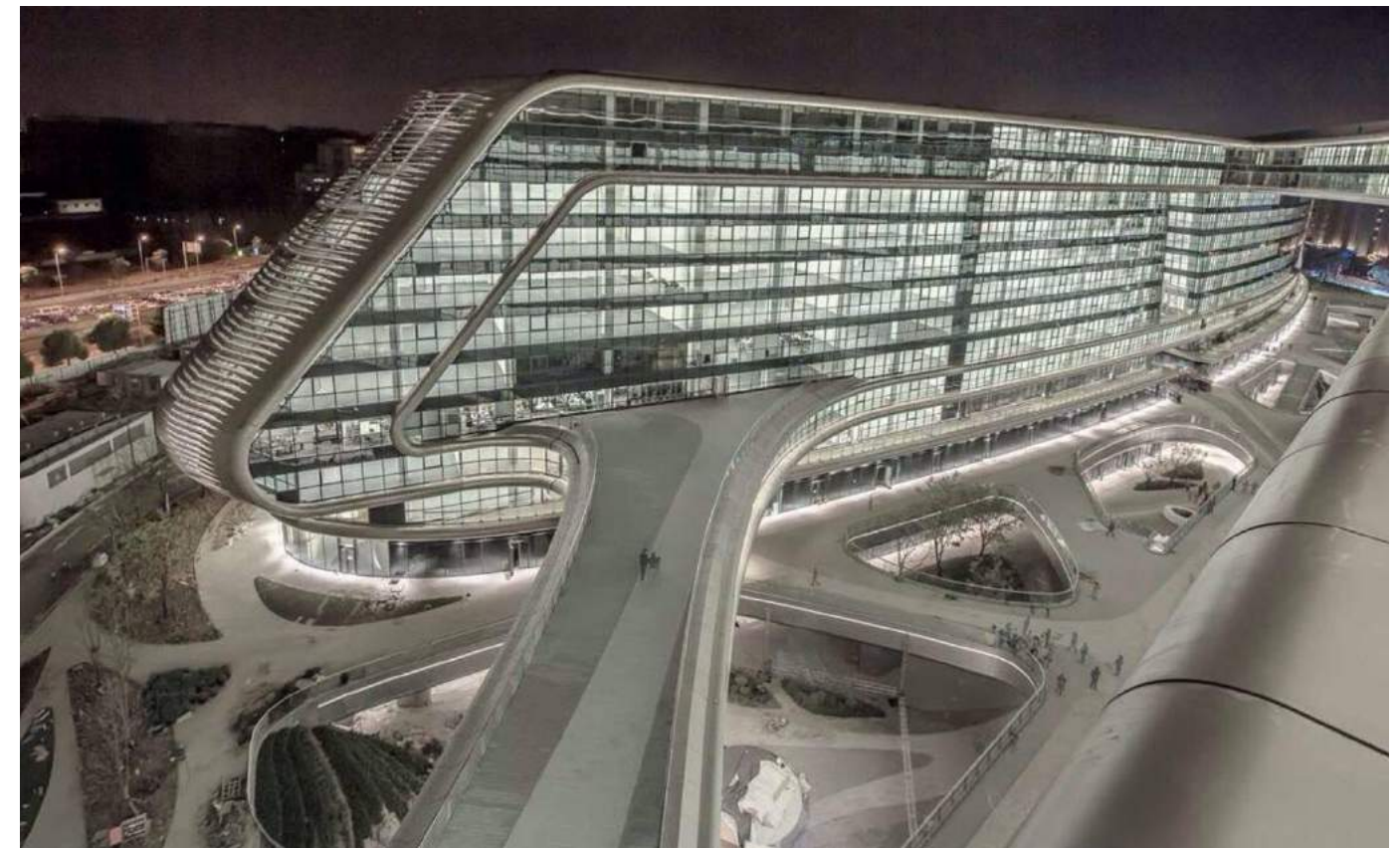
1.3.2.pav. "Sky Soho" vidinio kiemo nuotrauka



1.3.3.pav. "Sky Soho" komplekso nuotrauka



1.3.4.pav. "Sky Soho" komplekso nuotrauka



1.3.5.pav. "Sky Soho" komplekso nuotrauka



1.3.6.pav. "Sky Soho" komplekso nuotrauka



1.3.7.pav. "Sky Soho" komplekso nuotrauka

2.5. LightPathAKL

ARCHITEKTAI: Monk Mackenzie Architects, Landlab

VIETA: Auckland, New Zealand

METAI: 2015

PLOTAS: 600m ilgio

A. SOCIALINIAI ASPEKTAI

A.1. - OBJEKTO PASKIRTIS. Dviračių takas

A.2. - SOCIALINĖ SVARBA.

Geresnis pėsčiųjų ir dvirtininkų susisiekimas Oklando mieste.

B. - URBANISTINIAI ASPEKTAI

B.1. OBJEKTO VIETA URBANISTINIAME KONTEKSTE.

LightPathAKL transformuoja šešis šimtus metrų nereikalingo plento infrastruktūros į dinamišką dviračių taką taip išbaigia svarbų ryšį Oklando miesto tinkle

B.2. OBJEKTO RYŠIO SU APLINKA POBŪDIS.

Miesto mastelyje objektas, kaip viena nebenaudojama sruoga, per kelis aukštus besijungiančių greitkelių, kurie tęsiasi per Oklandą.

C. ARCHITEKTŪRINIAI ASPEKTAI

C.1. OBJEKTO FUNKCINIS SPRENDIMAS

C.1.1. GENPLANAS

Architektūriškai projektas turėjo dirbti vienu metu dvejose skalėse: makro ir mikro - miesto ir individualiai. Projekto idėja buvo sumanyta taip, kad objektas taptų ir miesto urbanistiniu meno kūriniu.

C.1.2. PASTATO PLANO STRUKTŪRA

Šešių šimtų metrų plento atkarpa

C.2. OBJEKTO MENINIS SPRENDIMAS

C.2.1 KOMPOZICINIAI SPRENDIMO YPATUMAI

Norint sukurti įspūdį nakties metu ir prieblandoje, įmontuota virš trijų šimtų LED šviestuvų paeilių dviračių tako kraštą. Tokiu būdu sukurtas šviesos stuburo įspūdis.

C.2.2. STILINIAI YPATUMAI

Apšvietimo pagalba buvo sustiprinta makro karalystė. Takas tapo interaktyvia šviesos skulptūra, kuri transformavo urbanistinę erdvę.

C.2.3. SEMANTIŠKUMO, PSICHOLOGINIO VEIKIMO ASPEKTAI

Šviesos efektų pagalba sukurtas beribės matricos patyrimas.

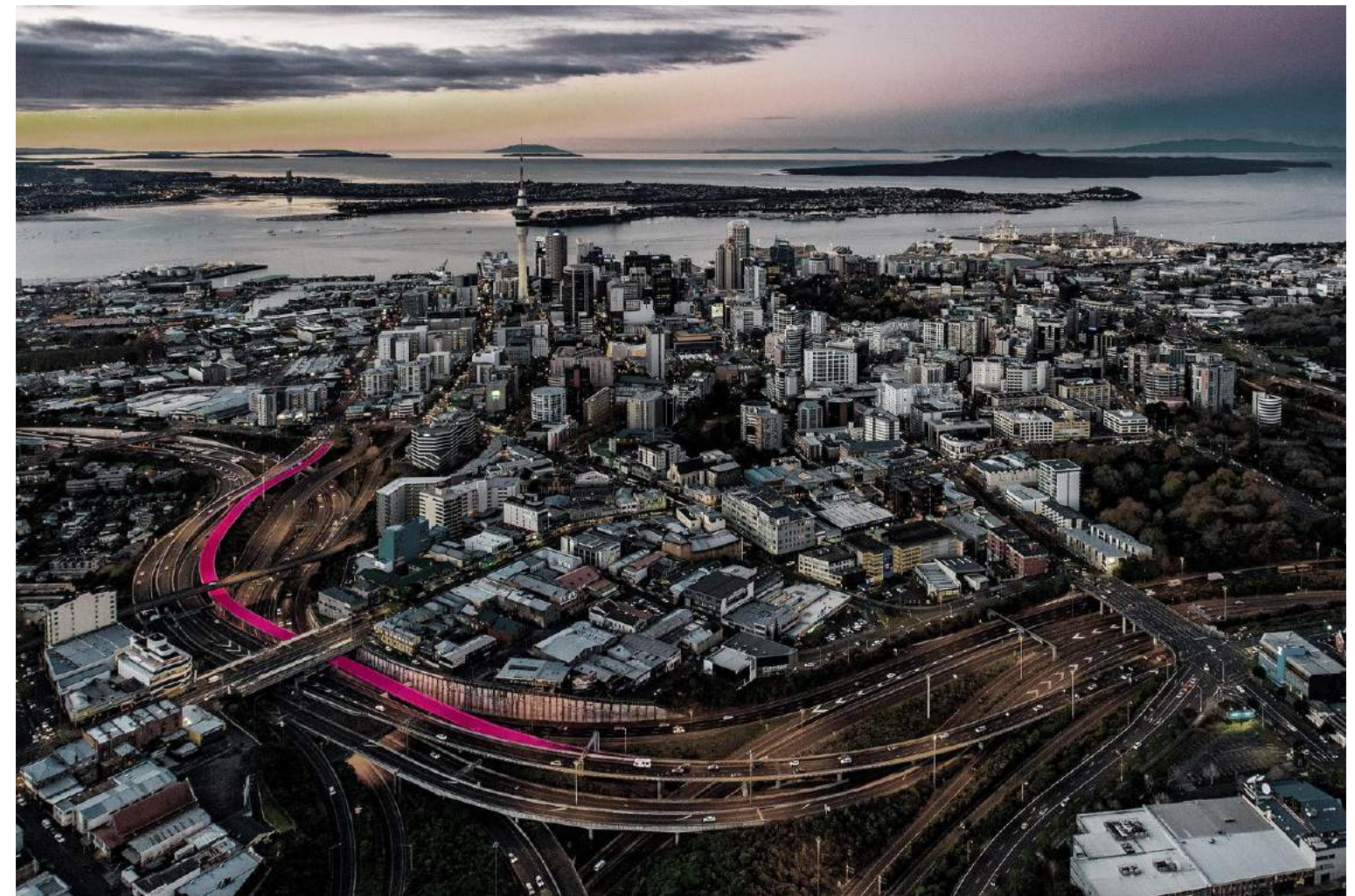
C.3. OBJEKTO MATERIALINĖ STRUKTŪRA

C.3.1 MEDŽIAGINIS - KONSTRUKCINIS SPRENDIMAS

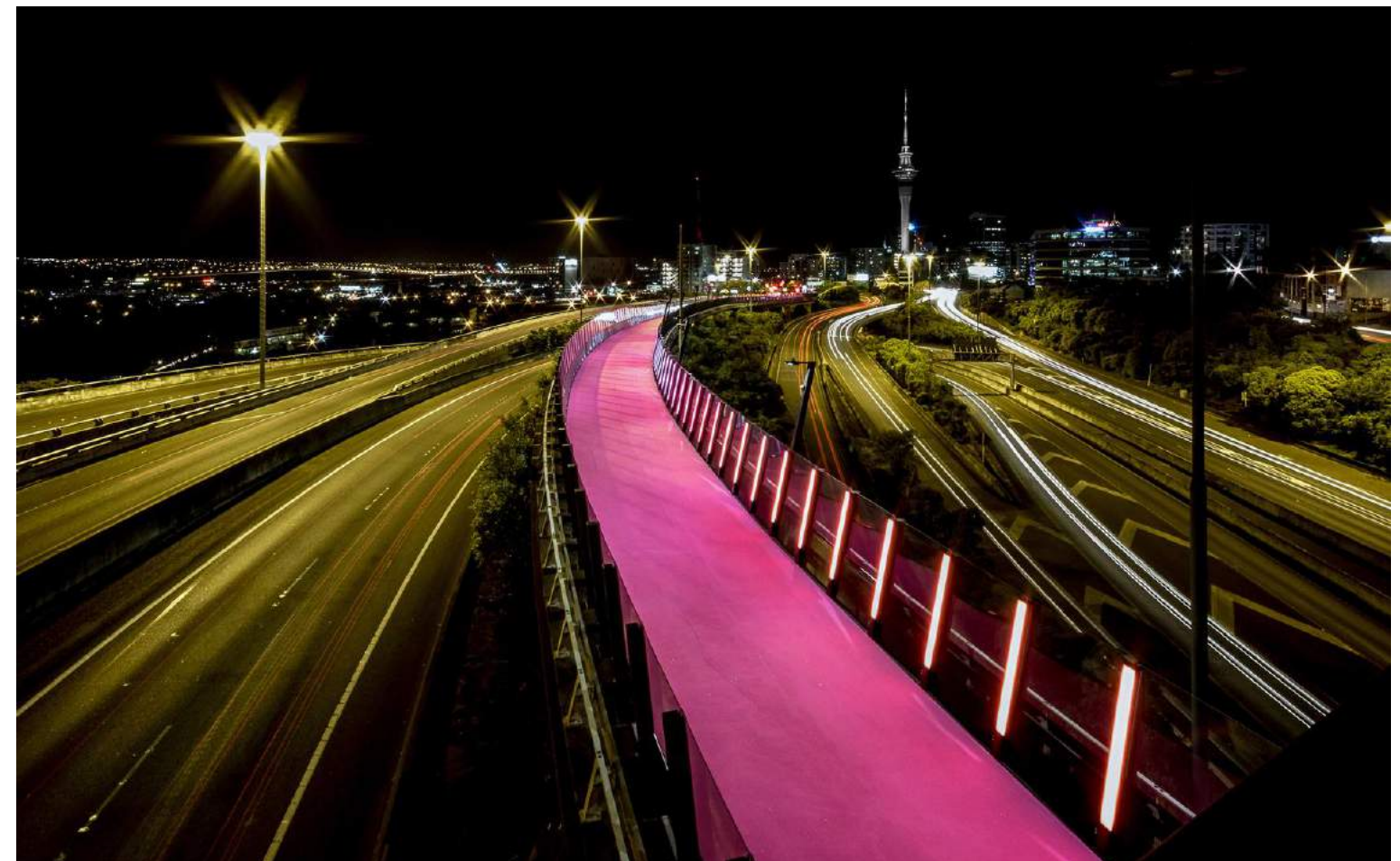
Plento struktūra.

C.3.2 INŽINERINIS - TECHNINIS APRŪPINIMAS

LightPathAKL transformuoja šešis šimtus metrų plento infrastruktūros į svarbų ryšį - dviračių taką, per kelis aukštus besijungiančių greitkelių kontekste.



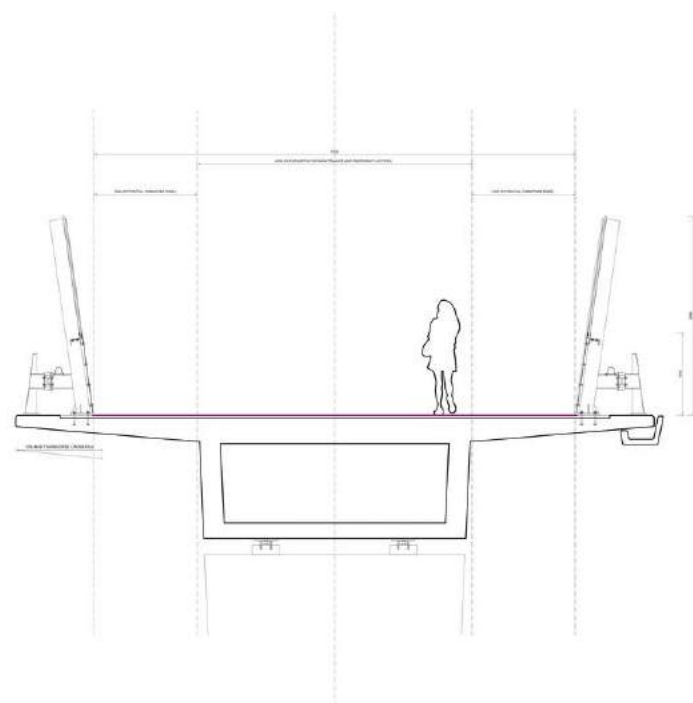
1.4.1.pav. "LightPathAKL" nuotrauka iš viršaus



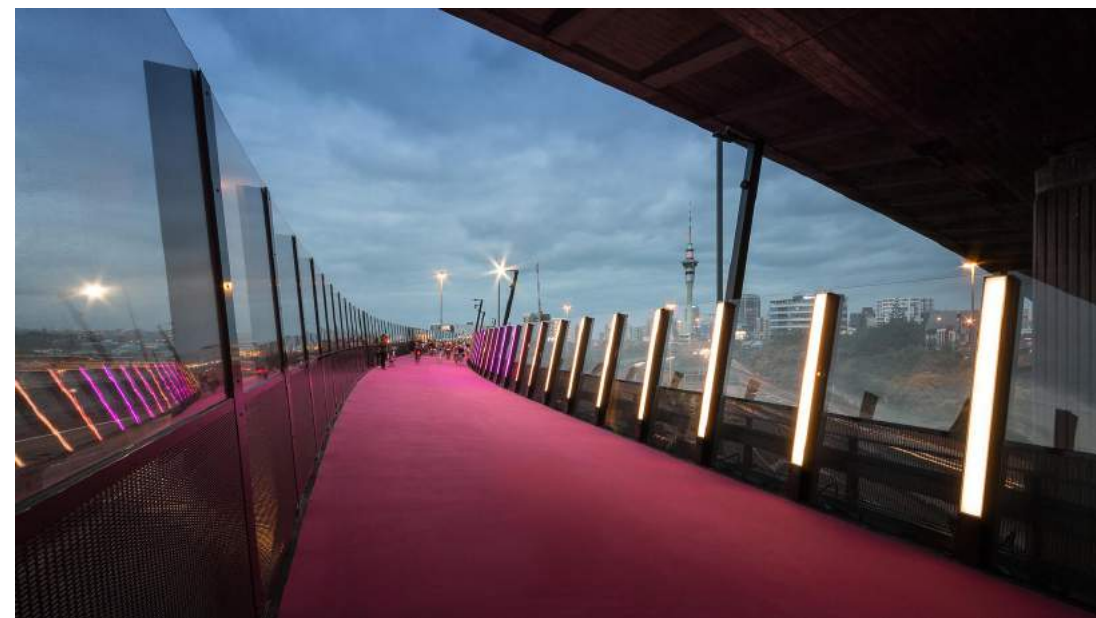
1.4.2.pav. "LightPathAKL" dviračių tako nuotrauka



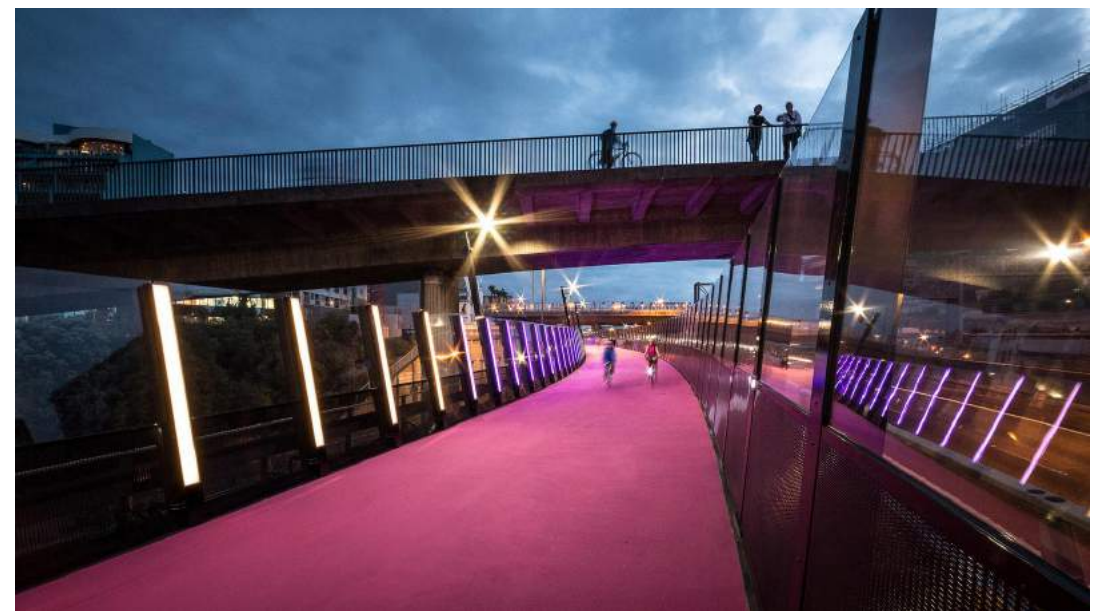
1.4.3.pav. "LightPathAKL" genplanas



1.4.4.pav. "LightPathAKL" konstrukcinis sprendimas



1.4.5.pav. "LightPathAKL" pėsčiųjų ir dviračių tako nuotrauka



1.4.6.pav. "LightPathAKL" pėsčiųjų ir dviračių tako nuotrauka



1.4.7.pav. "LightPathAKL" pėsčiųjų ir dviračių tako nuotrauka

2.6. Leixões kruizinių laivų terminalas
ARCHITEKTAI: Luís Pedro Silva Arquitecto
VIETA: Matosinhos, Portugal
METAI: 2015
PLOTAS: 17500.0 m²

A. SOCIALINIAI ASPEKTAI

A.1. - OBJEKTO PASKIRTIS. Kruizinis laivų terminalas

A.2. - SOCIALINĖ SVARBA.

Strategiškai naujas kruizinių laivų terminalas turėjo dvejopą tikslą: didinti komercinį efektyvumą ir gerinti urbanistinę integraciją. Dėl šios priežasties projektas sujungė naujus pastatus, švartavimosi darbus ir eksterjero erdves visuomeniniams poreikiams.

B. - URBANISTINIAI ASPEKTAI

B.1. OBJEKTO VIETA URBANISTINIAME KONTEKSTE.

Leixões kruizinių laivų terminalas yra įsikūręs Pietiniame mole, šalia Matosinhos miesto, Portugalijoje.

B.2. OBJEKTO RYŠIO SU APLINKA POBŪDIS.

Kruizinių laivų terminalas įsikūręs ant pietinio molo krašto, Atlanto vandenynė, 750metrų atstumu nuo Matosinho miesto ir 10km atstumu nuo Porto Ribeira kelio, labiausiai turistų pamėgtos vietos.

C. ARCHITEKTŪRINIAI ASPEKTAI

C.1. OBJEKTO FUNKCINIS SPRENDIMAS

C.1.1. GENPLANAS

Patatas yra taškas trimis pagrindinėms kryptims: į naują kruizinių laivų krantinę, naują prielauką ir naują gatvę jungiančia su miestu.

C.1.2. PASTATO PLANO STRUKTŪRA

Pagrindinis pastatas talpina šias funkcijas: yra pastogė kruizinių laivų terminalui, teikia valčių prielaukos paslaugas, įkurtas Jūrėivystės mokslo ir technologijų parkas Porto universiteto, renginių salė ir restoranas.

C.2. OBJEKTO MENINIS SPRENDIMAS

C.2.1 KOMPOZICINIAI SPRENDIMO YPATUMAI

Projekto autoriai sužavėti molo kreive ir "tarpinio įsipareigojimo" role, lenktomis juostomis pratęsia 3 pagrindinius objekto išorinius "čiuptuvus", o ketvirtasis "įkrenta" į vidų, kaip besisukantis takas, kuris sujungia vidines pastato funkcijas keturių aukštų erdvėje.

C.2.2. STILINIAI YPATUMAI

Viduje, yra organizuojamas funkcijų perimamumas, nuolat skirtingi daugiasluoksniai perėjimai. Arkų, medžiagų, šviesos simbiozė kuria vieningą organišką vaizdą. Tokia sąjunga sustiprino centrinę, keturgubą erdvės aukštį.



1.5.1.pav. Leixões kruizinių laivų terminalas vaizdas iš viršaus



1.5.2.pav. Leixões kruizinių laivų terminalas



1.5.3.pav. Leixões kruizinių laivų terminalas vaizdas iš viršaus



1.5.4.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo terasa



1.5.5.pav. Leixões kruizinių laivų terminalas



1.5.5.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo interjeras



C.2.3. SEMANTIŠKUMO, PSICHOLOGINIO VEIKIMO ASPEKTAI

Pastatas nėra labai didelis, dažniausiai, lyginant su kruiziniais laivais jis pasislepia. Iš papildinio pusės galima suprasti, kad jo vidinė pusė yra Leixoes uosto pusėje, taip ji atsisuka į molo pusę, nėra jokių angų, eksponuojamas tik mįslingai atrodantis aklas fasadas. Per atstumą pastatas matomas, kaip banguotas, baltas tūris be jokių įmantrių detalių, susijusių su šviesa ar erdvės variacijom. Glaudžios arkos ir jų tekstūra apealiuoja į artumo pojūtį, įsukamais judesiais ir forma kviečia žiūrovą pažvelgti ir liesti.

C.3. OBJEKTO MATERIALINĖ STRUKTŪRA

C.3.1 MEDŽIAGINIS - KONSTRUKCINIS SPRENDIMAS

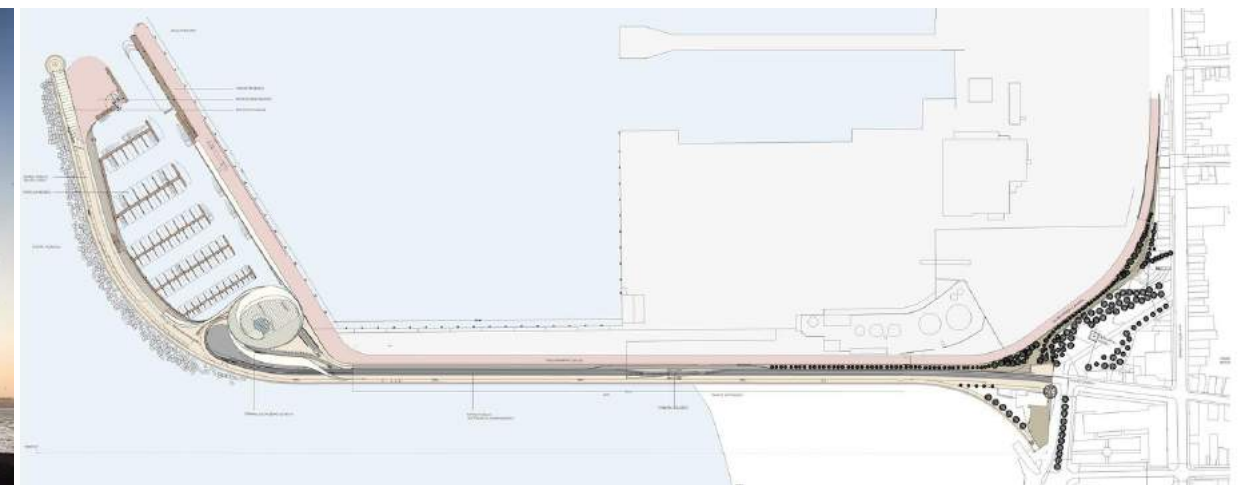
Pastatui naudojamos medžiagos: betonas ir stiklas.

C.3.2 INŽINERINIS - TECHNINIS APRŪPINIMAS

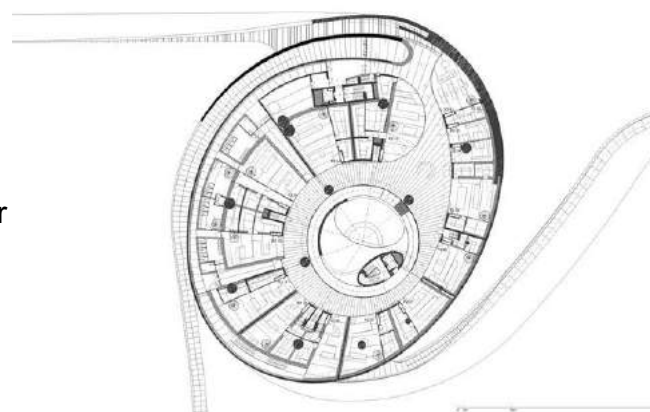
Rampom ir eskalatoriais susisiekama su pirmu aukštu, jie veda per muitines ir bagažo skyrius, susisiekti su ekskursijų autobusais ar mažesniais laiveliais kelionėms po miestą, Douro vynu regione, ar galiausiai tramvajų linija, kuri planuojama paleisti palei krantinę.



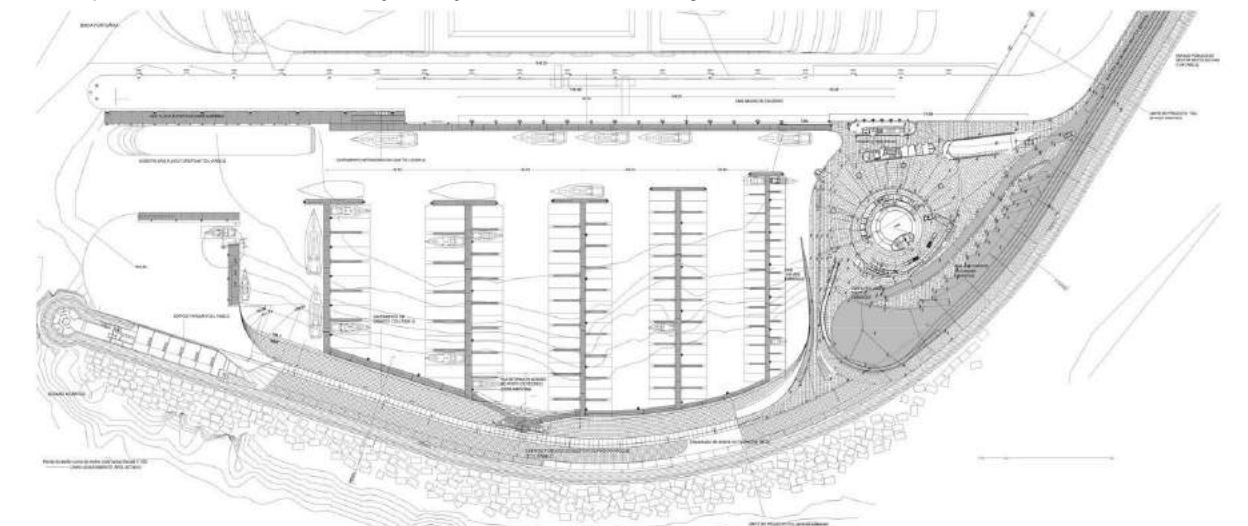
1.5.6.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo interjeras



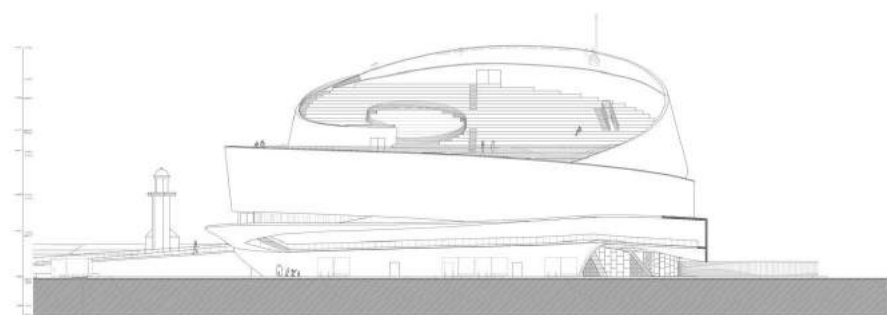
1.5.7.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo situacija



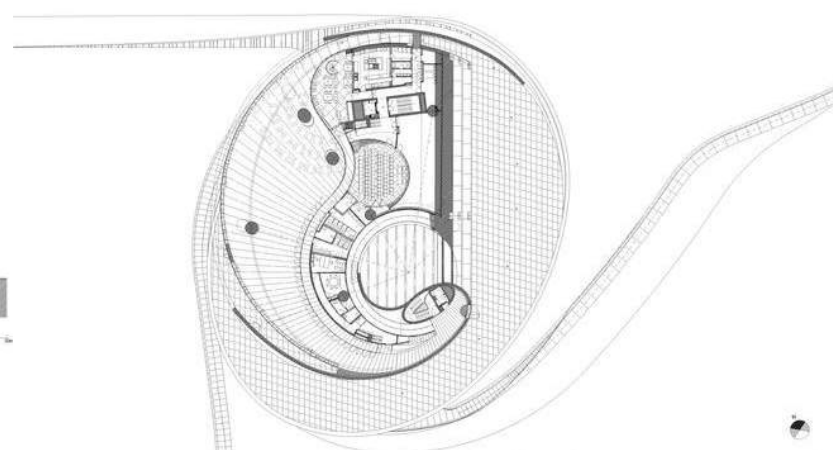
1.5.10.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo 3a. planas



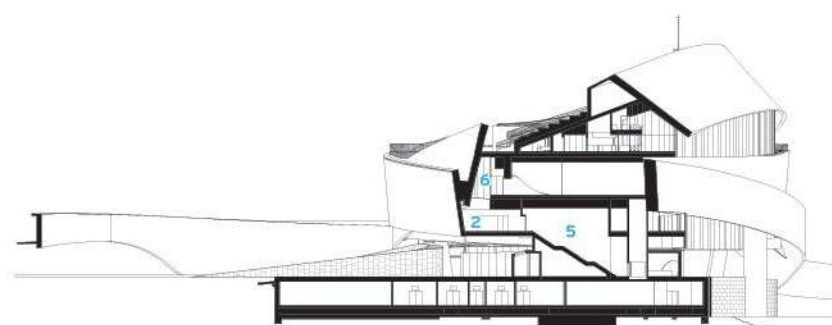
1.5.8.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo genplanas



1.5.13.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo fasadas



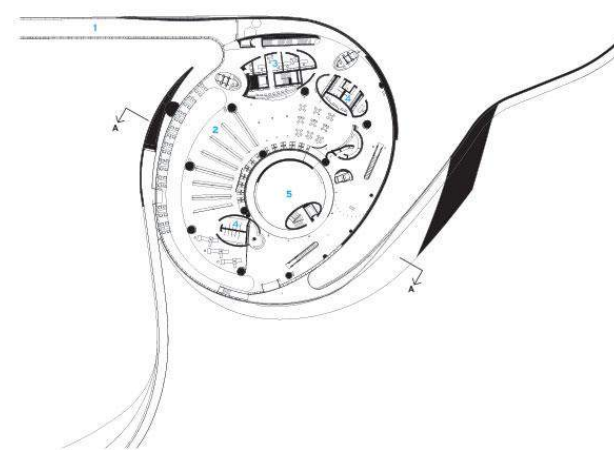
1.5.11.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo 4a. planas



SECTION A - A

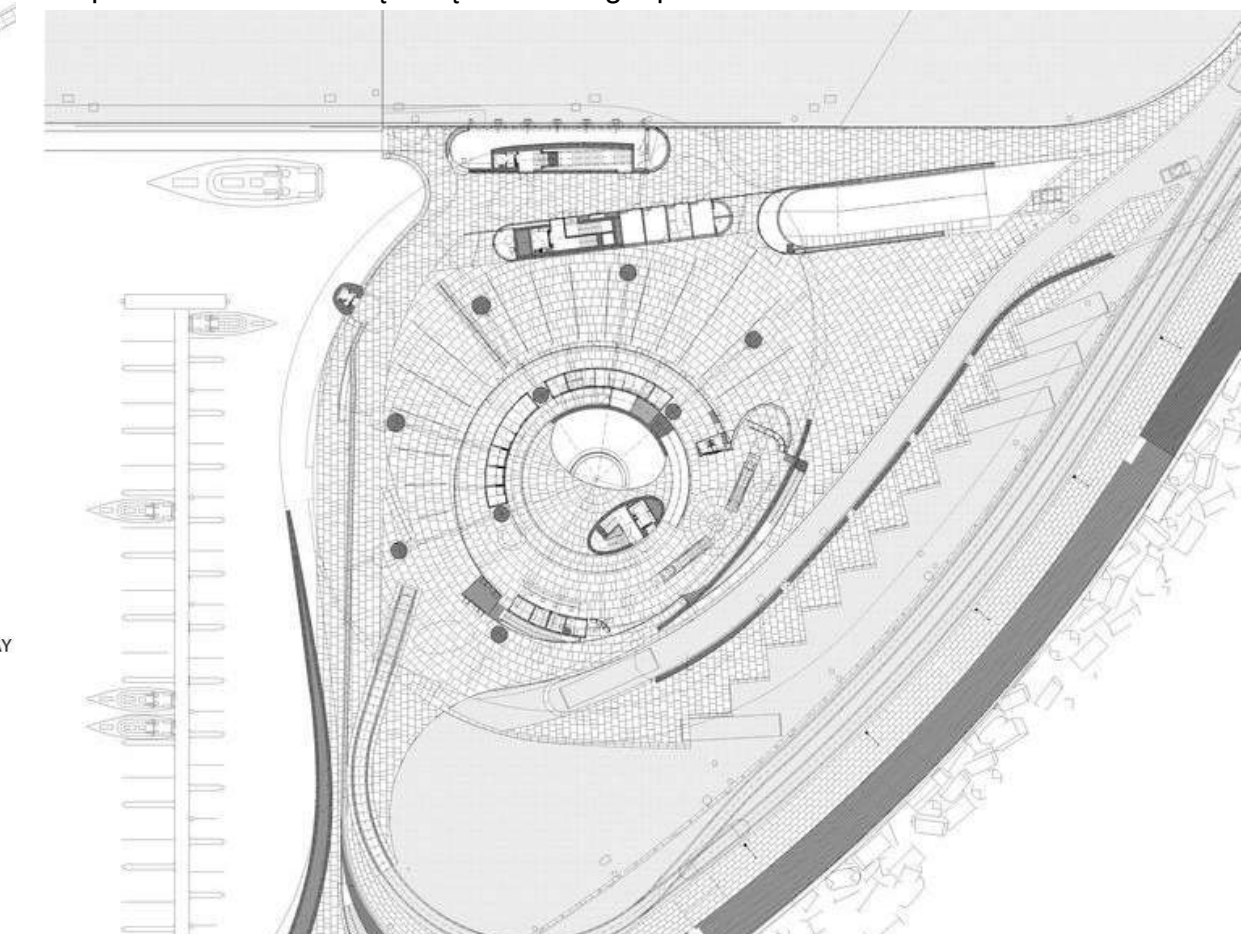
- 1 CRUISE-SHIP QUAY
- 2 BOARDING AREA
- 3 OFFICE
- 4 RESTROOM
- 5 ATRIUM
- 6 LAB

1.5.14.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo terasos pjūvis



1.5.12.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo 2a. planas

- 1 CRUISE-SHIP QUAY
- 2 BOARDING AREA
- 3 OFFICE
- 4 RESTROOM
- 5 ATRIUM
- 6 LAB



1.5.9.pav. Leixões kruizinių laivų terminalo 1a. planas

2.7. Sydney kruizinių laivų terminalas
ARCHITEKTAI: Johnson Pilton Walker Architects
VIETA: Sidnėjus, Australija
METAI: 2013
PLOTAS: 4600.0 m²

A. SOCIALINIAI ASPEKTAI

A.1. - OBJEKTO PASKIRTIS. Kruizinis laivų terminalas

A.2. - SOCIALINĖ SVARBA.

Sidnėjaus kruizinių laivų terminalas yra nauja miesto infrastruktūra tarnausianti sparčiai besiplečiančiam kruizinio turizmo Sidnėjaus sektoriuje.

B. - URBANISTINIAI ASPEKTAI

B.1. OBJEKTO VIETA URBANISTINIAME KONTEKSTE.

Kruizinių laivų terminalas yra įsikūręs Sidnėjaus, Australijoje. Iš terminalo pastato atsiveria nuostabi miesto panorama į rytus.

B.2. OBJEKTO RYŠIO SU APLINKA POBŪDIS.

Vietoj to, kad nugriauti egzistavusį platų sandėlį, buvo nuspresta panaudoti objekto industrinį charakterį ir masyvią 1960 metų portalinių uosto kranų struktūrą kaip naujo objekto stogo pagrindinį elementą, atsisakius kai kuriu nereikalingu kranų dalių.

C. ARCHITEKTŪRINIAI ASPEKTAI

C.1. OBJEKTO FUNKCINIS SPRENDIMAS

C.1.1. GENPLANAS

Kaip svarbi ir neatskiriama miesto jūrų paveldo dalis, Sidnėjaus Kruizinių laivų terminalas pateikia naują šios teritorijos naudojimo epochą.

C.1.2. PASTATO PLANO STRUKTŪRA

Dėmesį patraukiantis stogas iš pastato išorės, taip pat atlieka didelę rolę interjere. Paprastu ir lyrišku gestu, sukurta prisitaikanti, šviesi ir erdvi multifunkcinė erdvė, tuo pačiu sukuria įsimintiną patirtį miesto lankytojams.

C.2. OBJEKTO MENINIS SPRENDIMAS

C.2.1 KOMPOZICINIAI SPRENDIMO YPATUMAI

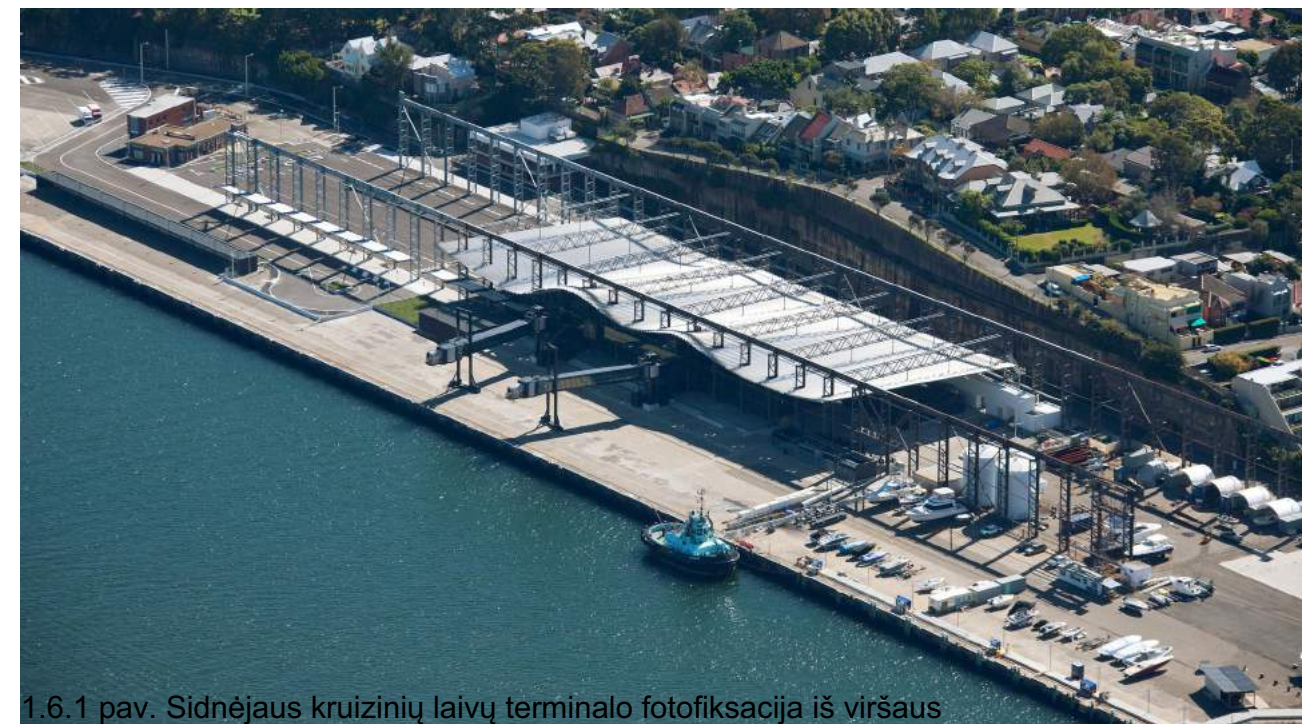
Vidutiniškai mažiau negu du tūkstančiai objekto kvadratinų metrų pareikalavo inovatyvių dizaino sprendimų. Nauji dizaino sprendimai derinti prisitaikant prie apibrėžtų ekonominių ir kokybės sąlygų.

C.2.2. STILINIAI YPATUMAI

Objekto stogo dizainas primena ankščiau egzistavusį šioje teritorijoje portalinių uostinių kranų struktūrą, kai dar 1960-aisiais metais minėti portaliniai kranai tarnavo pirmos Pasaulio tarptautinės konteinerių linijos, tarp Sidnėjaus ir Europos, laivams aptarnauti.

C.2.3. SEMANTIŠKUMO, PSICHOLOGINIO VEIKIMO ASPEKTAI

Pakartotinai panaudojant egzistuojantį uosto turtą, tokį kaip kranų struktūrą, objektas pranašus tiek ekonominiu tiek ir istoriniu požiūriais.



1.6.1 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo fotofiksacija iš viršaus



1.6.2 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo interjeras



1.6.3 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo jungiantys elementai su laivais (kondorjai)



1.6.4 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo išsaugotas konstruktyvas ir nauji sprendimai

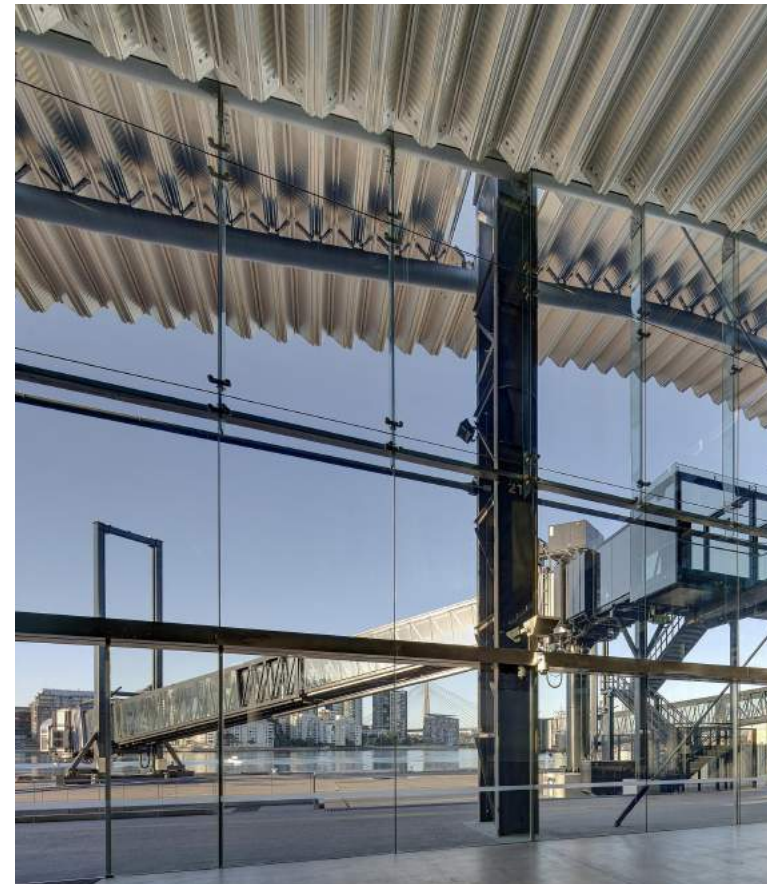
C.3. OBJEKTO MATERIALINĖ STRUKTŪRA

C.3.1 MEDŽIAGINIS - KONSTRUKCINIS SPRENDIMAS

Objekto išlikusių bei vėl panaudotų plieninių konstrukcijų tvirtumo būklė buvo kruopščiai įvertinta. Restauracija buvo atlikta vietose, tik kur buvo būtina, paliekant ankstesnio naudojimo apgadinius matomus. Instaliavus naujus elementus greta istorinių originalių medžiagų išlaikytas matomas objekto turtingas jūrinis paveldas

C.3.2 INŽINERINIS - TECHNINIS APRŪPINIMAS

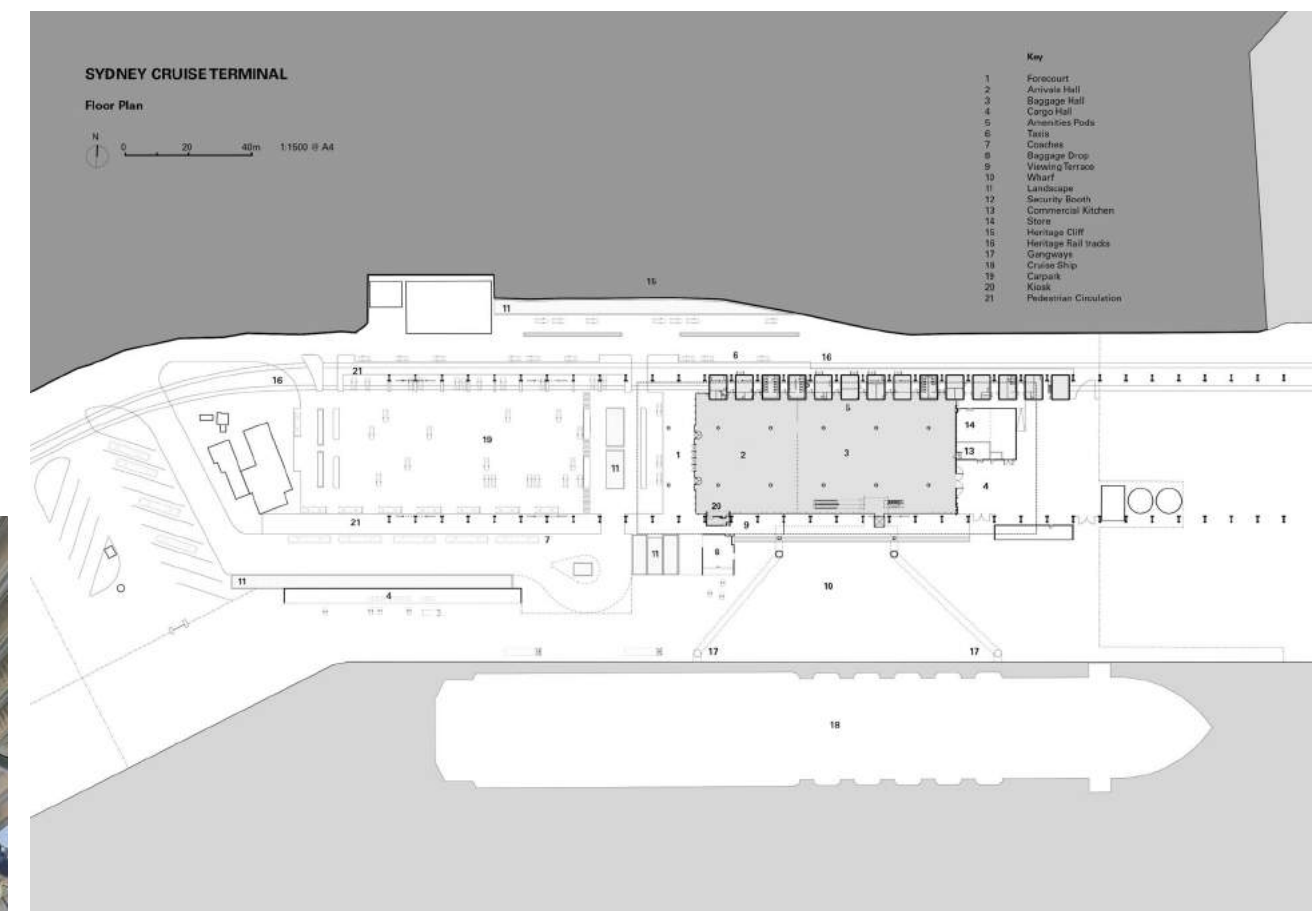
Pastate naudojami ekologiniai inžineriniai- techniniai sprendimai.



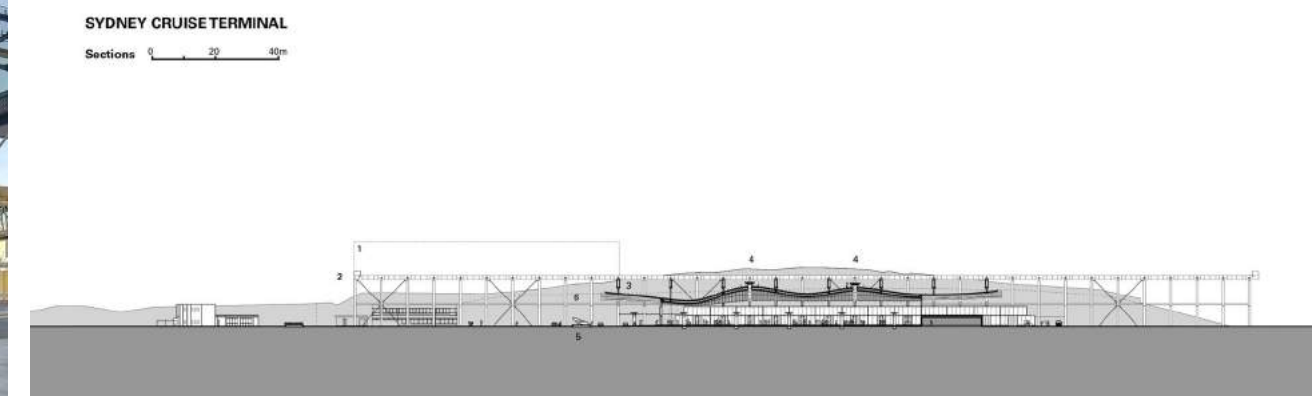
1.6.9 pav. Pastato ir laivų jungiantys elementai.



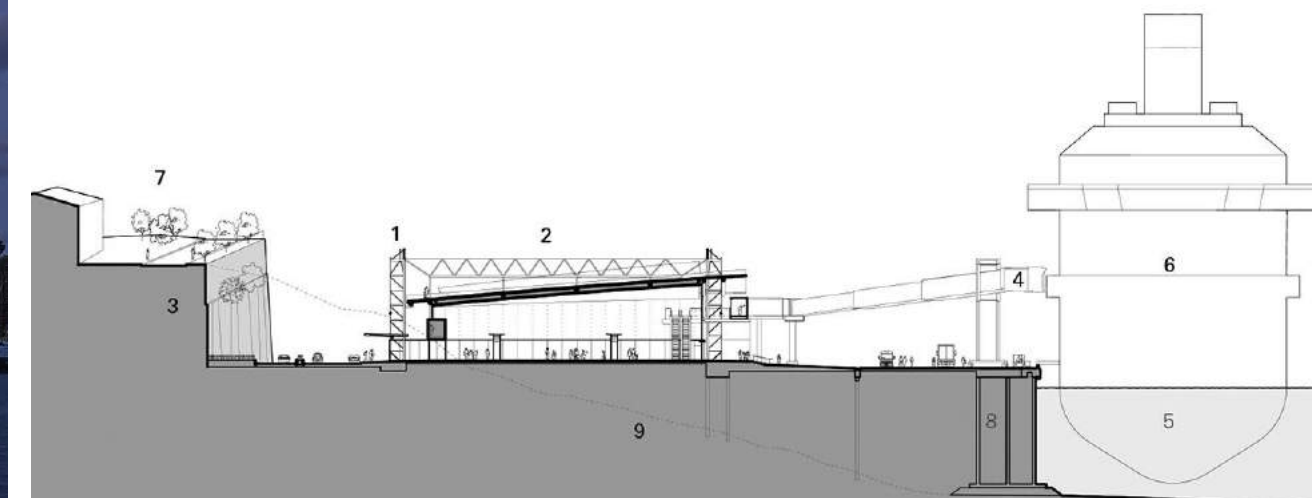
1.6.8 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo naktinė panorama.



1.6.5 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo planas.



1.6.6 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo pjūvis.



1.6.7 pav. Sidnėjaus kruizinių laivų terminalo pjūvis.

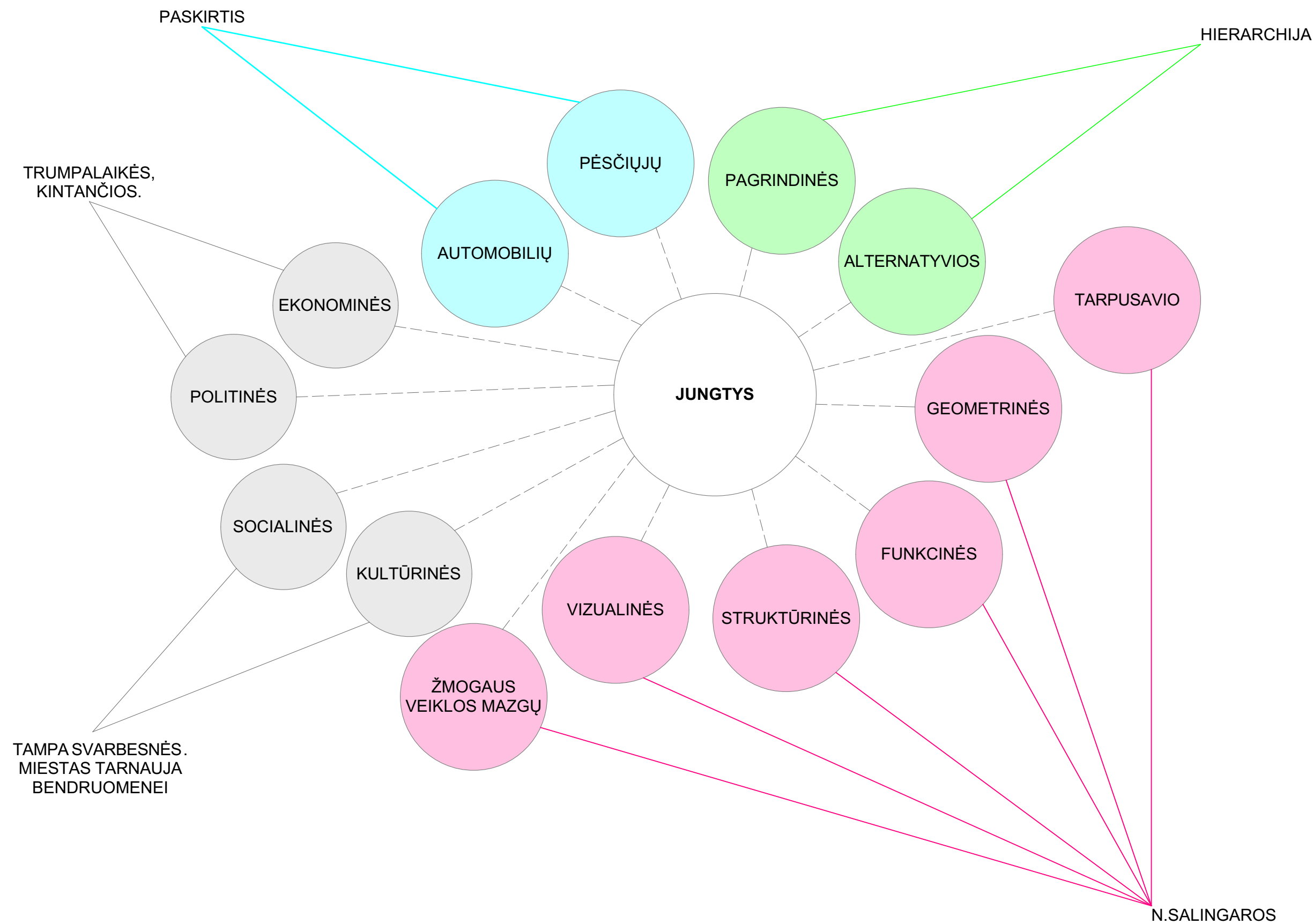
Urbanistas N. Salingeras knygoje "Principles of urban structure" išplėtojo morfostruktūrų jungčių teoriją. Autorius išskiria 8 geometrinių ryšių taisykles:

1. Jungtys. Stipriai sujungti gali būti tik to paties mastelio elementai. Struktūroje negali likti nesujungtų elementų. Jungtys gali būti vizualinės, struktūrinės, funkcinės, geometrinės.
2. Įvairovė. Jungtys susidaro tarp kontrastingų elementų. Ryšiai tarp panašių elementų yra silpni.
3. Ribos. Skirtingos struktūros jungiasi per ribos elementus. Jungtys formuojamos tarp struktūrų, o ne tarp jų vidinių elementų.
4. Jėgos. Tarpusavio sąveika stipresnė smulkiame mastelyje, nei stambiame mastelyje.
5. Organizacija. Smulkaus mastelio struktūros kuriamos iš aiškiai apibrėžtų stambesnio mastelio struktūrų.
6. Hierarchija. Struktūrų elementai išskiriami pagal svarbą. Įvedus hierarchiją sudėtingos struktūros įgauna tvarką, jų neprastinant.
7. Abipusė priklausomybė. Elementai ir struktūros skirtingo mastelio nepriklauso viena nuo kitos tiesiogiai. Smulkaus mastelio struktūros reikalauja stambaus, bet ne atvirkščiai.
8. Skaidymas. Darni struktūra negali būti visiškai suskaidyta į pirminius elementus.

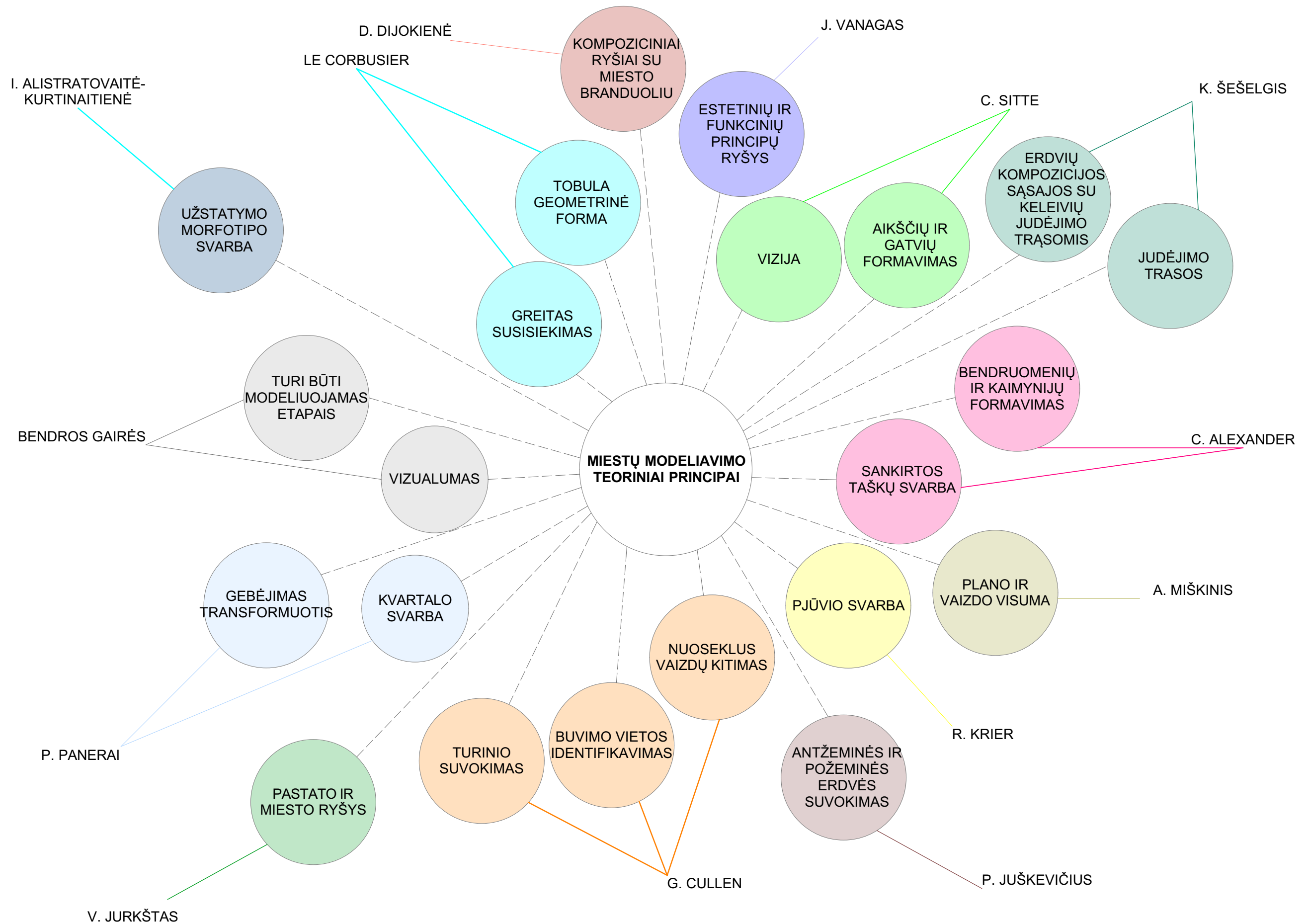
Pagal šias taisykles Nikos A. Salingeras pateikia šešis struktūrų jungimosi būdus:

1. Struktūros jungiasi per tekstūrų kontrastą;
2. Struktūros jungiasi per spalvos kontrastą;
3. Struktūros jungiasi per per įsiskverbimą per vieną kitą;
4. Struktūros jungiasi per pralaidumą;
5. Struktūros jungiasi per trečiąjį elementą;
6. Struktūros jungiasi organiškai

Atsižvelgus į atliktą teorinės medžiagos analizę galima sudaryti tokią jungčių schemą:



Atsižvelgus į atliktą teorinės medžiagos analizę galima sudaryti tokią miestų modeliavimo teorinių principų schemą:



Analitinė šaltinių apžvalga dalies priedų išvados

N. Salingeras teigia, kad bet kokia urbanistinė struktūra gali būti išskaidyta į žmogaus veiklos mazgus ir jų tarpusavio ryšius. Mazgai - tai tam tikros žmonių traukos teritorijoje taškai (darbo vieta, prekybos centras, mokykla ir kt.). Jungtis - tai yra ryšys tarp viešos traukos objektų arba vienas kitą papildančių tam tikros funkcijos mazgų. Pagrindinė jungčių paskirtis - užtikrinti informacijos mainus tarp skirtingų mazgų. Ryšių, jungčių sistema turi pasižymėti daugiasluoksniškumu, taip išvengiant nepageidaujamos koncentracijos, o tuo pat metu ir fizinių bei psichologinių kliūčių, dalijančių miestą į nedarnią sistemą.

Atlikus analogų studiją galima suformuoti pagrindinius teiginius apibūdinančius sėkmingai funkcionuojančią jungiančiąją architektūrą .

_ tokio tipo pastatai privalo reaguoti į esamą urbanistinį audinį įsiliesti į jį ir išspręsti ar pagerinti konkrečios situacijos problemą.

_ turi turėti logišką ir aiškiai išreikštą tūrinę bei planinę struktūrą, funkcinių srautų jungtis.

_ turi būti lengvai pasiekiamas tiek viešuoju tiek ir privačiu transportu.

_ turi pagerinti susisiekimą su gretimybėmis.

_ turi turėti artimus ryšius su jau išvystytą visuomeninių erdvių sistema.

_ turi užtikrinti informacijos mainus tarp skirtingų mazgų

_ turi pasižymėti daugiasluoksniškumu, turi būti jungiami (laikotarpių, upės krantų, rajonų, kelių statinių, pastato ir laivo ir kt.)

3. TYRIMAI VIETOSE

3.1. Bendrieji duomenys

3.1.1. Planuojama teritorija.

Planuojama teritorija – Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija. Baltijos pr. tąsa.



1pav. Planuojama teritorija

3.1.2. Urbanistinė sistema ir gyventojai

Baltijos jūros regiono šalių kontekste Lietuvoje yra išskiriami du tarptautinės kategorijos metropoliniai centrai -Vilnius ir Kaunas. Klaipėda pagal Lietuvos respublikos teritorijos bendrąjį planą (toliau LR BP) yra valstybinės kategorijos, palaikomoji tipo valstybinio rango metropolinis centras.

VASAB (Vision & Strategies around the Baltic Sea) ilgalaikės teritorinės plėtros strategijoje Baltijos jūros regione Klaipėdos miestas nurodomas kaip besivystantis Klaipėdos regiono metropolinis centras. Strategijoje nurodoma, kad labai svarbi užduotis yra įtraukti rytų Europos šalis, kurios nurodomos kaip

silpniau besivystančios, jų metropolinius regionus, į bendrą Europos tinklą. Siekis yra mažinti socialinius ekonominius skirtumus tarp šalių, sudaryti sąlygas miestuose kurtis tarptautinėms organizacijoms. Vidutinio dydžio miestams, tokiems kaip Klaipėda siūloma orientuotis į mokslo, tyrimų kryptį, kultūros plėtojimą, įvairių renginių organizavimą patrauklumui didinti, darbo vietų kūrimą logistikos, pramonės srityse. Klaipėda šiuo atveju turi puikias galimybes sėkmingai vystytis, nes yra puikiai pasiekiama tiek sausumos, tiek oro, tiek jūrų transportu.

3.1.3. Klaipėdos miesto išorės struktūra. Gyventojų pasiskirstymas

Lyginant Klaipėdos miestą su kitais didesniais Baltijos jūros regiono miestais galima pastebėti, kad pagal gyventojų skaičių tai vienas mažiausių regiono miestų (2 pav.) mažesni miestai būtų Daugpilis ir Tartu. Didžiausią gyventojų skaičių turintys miestai regione – Sankt Peterburgas, Hamburgas ir Stokholmas. Tačiau jeigu miestus vertinsime pagal gyventojų tankį vienam kilometre, Klaipėda patenka tarp vidutinio tankumo miestų. Tankiausiai apgyvendinti yra Stokholmas, Sankt Peterburgas, Helsinkis, rečiausiai – Tampere.



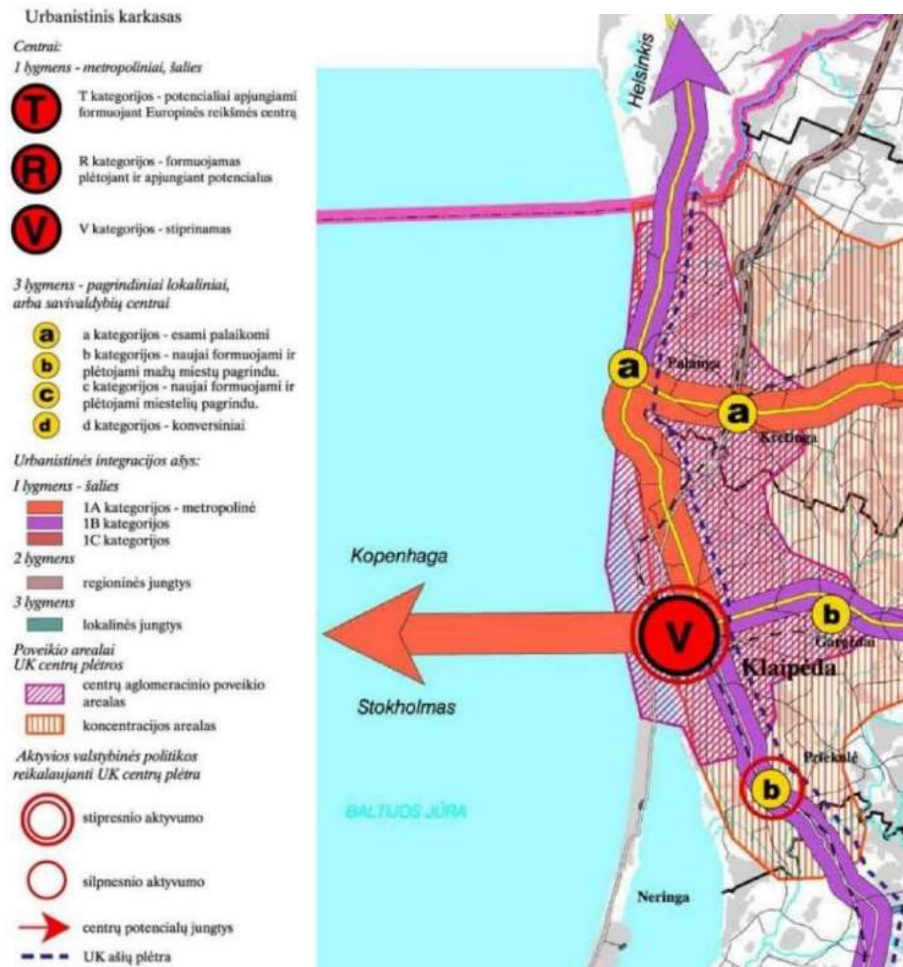
2pav. Gyventojų skaičius Baltijos jūros regionuose ir didžiuosiuose miestuose

3.1.4. Kultūros paveldas

Vertinant reikšmingiausius Baltijos jūros regiono paveldo objektus, galima būtų išskirti UNESCO saugomus pasaulio paveldo objektus. Lietuvoje jų yra net keturi – Vilniaus istorinis centras, Kuršių nerija, Kernavės archeologinė vietovė, Struvės geodezinis lankas. Klaipėdos miestui reikšmingiausia yra Kuršių nerijos gretimybė. Šiaurinė Kuršių nerijos pusė (Smiltynė) priklauso Klaipėdos miesto, o pietinė - Neringos miesto savivaldybėms. Saugomas bendras vietovės kultūrinis kraštovaizdis, kuriame išlikę vertingi kultūros paveldo objektai – žvejų gyvenvietės, architektūros paminklai, archeologinės vietovės.

3.1.5. Klaipėdos miesto vaidmuo Lietuvoje ir regione. Urbanistinė sistema.

Klaipėda Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano kontekste - valstybinio ir tarpvalstybinio (europinio) masto centras. Miestas yra svarbus šalies funkcinio stuburo elementas (3pav.). Klaipėdos kaip ir kitų urbanistinio karkaso centrų plėtra turi būti daugiau kokybinė, o ne kiekybinė ar teritorinė.



3pav. Urbanistinis karkasas. Ištrauka iš Lietuvos teritorijos bendrojo plano pagrindinio brėžinio

3.1.6. Susisiekimo infrastruktūra

Transporto infrastruktūros požiūriu Klaipėda turi ypač svarbią reikšmę, tai transporto mazgas kuriame susijungia Rytų ir Vakarų jūros, sausumos ir

geležinkelio keliai. Mieste įkurtas multimodalinis transporto centras, užtikrinantis vežimų tranzito plėtojimą ir transporto ryšius su Europos, Amerikos, Azijos šalimis. Tikslinga atgaivinti vidaus vandenų kelių maršrutus.

3.1.7. Rekreacija

Pagal šalies funkcinius prioritetus Klaipėda priskiriama Pajūrio arealui, kuris turi labai didelį potencialą rekreacijai, patenka į nacionalinės svarbos rekreacines sistemas. Miestą kerta reprezentacinis kultūrinis turizmo maršrutas „Lietuvos istorijos ir kultūros vėrinys“ ir regioninio gamtinio ir kultūrinio pobūdžio „Pajūrio parkų žiedo“ trasa, taip pat Eurovelo sistemos trasų koridorius „Baltijos takas“

3.1. skyriaus išvados

_Lietuvos kontekste Klaipėda yra vienas iš svarbiausių besivystančių metropolinių centrų.

_Klaipėdą kerta visi pagrindiniai strateginiai Baltijos jūros regioną kertantys transporto koridoriai. Miestas yra reikšmingas kaip itin svarbus transporto mazgas kuriame susikerta jūros, sausumos ir geležinkelio keliai.

_Plėtojamos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai, įkurta laisvoji ekonomikos zona (LEZ), siekiant pritraukti užsienio kompanijas, jų investicijas Klaipėdos miestui.

_Labai didelis rekreacinis potencialas, į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijos.

3.2. Ekonominė aplinka

3.2.1. Klaipėdos miesto savivaldybės ekonominės plėtros prioritetai

Strateginiame plėtros plane suformuotos nuostatos miesto konkurencingumo didinimą išskiria kaip pagrindinį ekonominės plėtros prioritetą. Strateginiame veiklos plane nustatytos šio miesto konkurencingumo didinimo kryptys:

1. sudaryti patogias sąlygas atvykti į Klaipėdos regioną turistams;
2. skatinti verslumą organizuojant jaunimo verslumą skatinančius renginius, inkubatorius;
3. atnaujinti verslui ir turizmui pritaikytas viešąsias erdves;
4. investuoti į kultūros infrastruktūrą bei organizuoti įvairius renginius.

3.2.2. Turizmas

2015 m. Klaipėdos miesto savivaldybėje apgyvendintų turistų skaičius siekė 194 tūkst. arba 7,8 proc. visų Lietuvos turistų. Tiek užsienio, tiek Lietuvos gyventojų – turistų dalis, buvo panaši ir siekė atitinkamai 7,8 ir 7,7 proc.

Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centro duomenimis 2015 m. didžioji dalis į Klaipėdos m. sav. atvykusių užsienio turistų atvyko iš Europos sąjungos valstybių. Pagrindiniai turistų srautai Klaipėdą pasiekė iš Vokietijos (58,5 proc.), JAV (7,3 proc.), Prancūzijos (5,9 proc.) bei Anglijos (5,5 proc.). Iš viso Klaipėdos miestą per paskutinius metus aplankė turistai iš 68 skirtingų pasaulio šalių.

Dalis užsienio turistų Klaipėdą pasiekė kruiziniais laivais, kurių kiekis Klaipėdos uoste nuo 2011 iki 2015 m. išaugo 37,8 proc. 2015 m. Klaipėdos uoste buvo priimta 51 kruizinis laivas, kuriais į šalį atplaukė 60,2 tūkst. turistų.

3.2.3 Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (KVJU)

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra multimodalinis, universalus uostas, kuriame savo veiklą vykdo krovos, laivų remonto, statybos ir kitos kompanijos, teikiančios visas su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusias paslaugas. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis Baltijos jūros rytinėje pakrantėje esantis uostas. Tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš rytų ir vakarų.

3.2. Skyriaus išvados

1. Sparčiai augantis Lietuvos darbo jėgos produktyvumas sukuria didesnes galimybes konkuruoti tarptautinėje rinkoje.
2. Atvykstančių turistų skaičiaus augimas Klaipėdos mieste kuria palankias sąlygas prekybos ir paslaugų įmonėms.

Trūkumai

1. Rengiant strateginius plėtros planus, nėra atsižvelgiama į tarptautiniu mastu atliktus tyrimus, reitingus, metodikas bei kitą aktualią medžiagą, kuri paremta mokslinė literatūra.
2. Klaipėdos mieste turizmo plėtra ribojama trumpu turistiniu sezonu, maža turizmo paslaugų diferenciacija.

Galimybės

1. Pritraukus daugiau tiesioginių užsienio investicijų Klaipėdos mieste būtų sukuriama daugiau darbo vietų, kiltų darbo užmokesčio lygis bei augtų eksportas.

3.3. Klaipėdos miesto urbanistinė struktūra.

3.3.1. Klaipėdos metropolio urbanistinės struktūros ypatybės.

Klaipėdos metropolinę zoną sudaro trys principinės dalys (3 pav.):

Centrinė zona – istorinio miesto dalis, susidedanti iš senamiesčio ir naujamiesčio, pasižyminti perimetrinio užstatymu, raiškiomis, aiškiai diferencijuotomis viešomis ir privačiomis erdvėmis, istorinio miesto siluetu, funkcinio mišrumu. Plotas – 294 ha, gyventojų skaičius – 15281.

Vidurinė zona – sovietmečiu (1940-1990 m.) statyti gyvenamieji rajonai su laisvo planavimo principais užstatyta, raiškios erdvinės struktūros, diferencijuotų viešų ir privačių erdvių neturinčia, į monofunkcines zonas suskaidyta teritorija. Plotas – 2945 ha, gyventojų skaičius – 141540. Joje gyvena didžioji Klaipėdos miesto gyventojų dalis;

Periferinė zona – stichiškai besiformuojanti, raiškios užstatymo, erdvinės struktūros neturinti, mažaaukščio sodybinio užstatymo dominuojama zona, neturinti socialinės, paslaugų, kokybiškos inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros. Plotas – 20610 ha, gyventojų skaičius – 19969. Į ją migruoja saugesnės aplinkos ir tinkamesnio būsto ieškantys bei aukštesnes pajamas gaunantys gyventojai iš vidurinės zonos.



4pav. Klaipėdos miesto ir jo metropolinės zonos struktūrinės dalys

3.3.2. Klaipėdos vidurinė zona



5pav. Klaipėdos vidurinės dalies (sovietmečio laikotarpio) charakteringa urbanistinė struktūra

Klaipėdos miesto vidurinė zona turi išbaigtą laisvo planavimo principais suformuotų kvartalų struktūrą (5pav.), kuriai būdinga sunkiai identifikuojama užstatymo ir viešų erdvių tipologija, persiliejančios viešos ir privačios erdvės. Gyvenamoji zona dažniausia užstatyta mikrorajonais (po keletą kvartalų) pagal tipinius projektus pastatytais stambiaplokščiais gyvenamaisiais namais.

3.3.3. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos funkcinis zonavimas

Bendrai vertinant, miestas per daugelį metų išliko išskaidytas į monofunkcines zonas (6pav.).

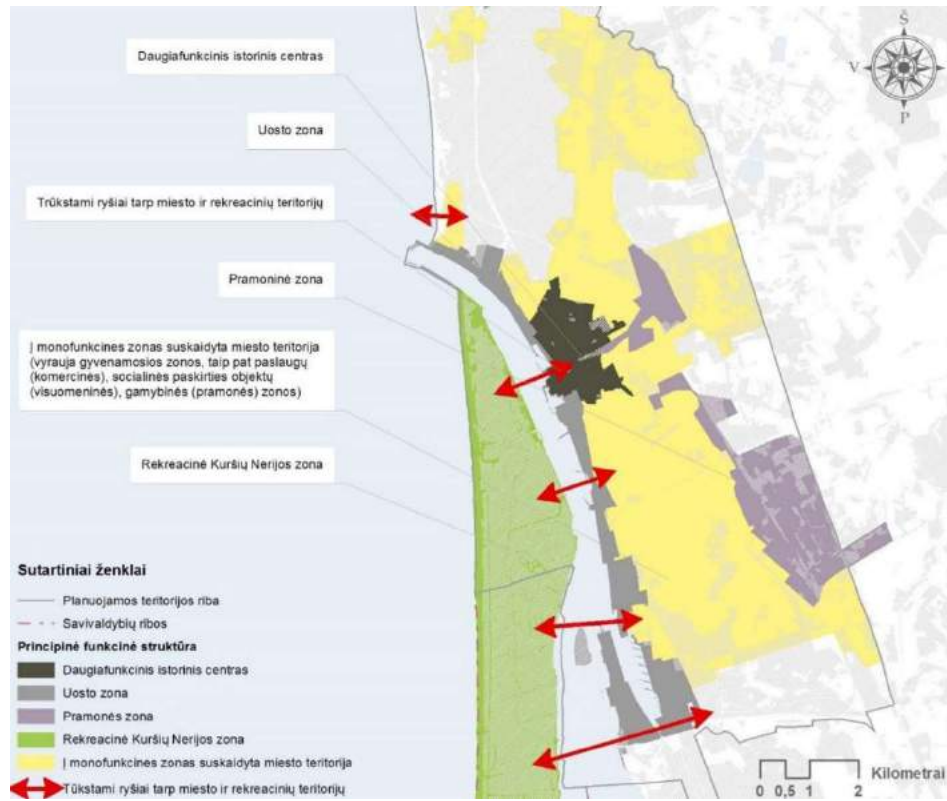


6pav. Esama teritorijos funkcinė struktūra (pagal teritorijos naudojimo tipus) (ištrauka)

Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atkerta miestą nuo marių ir didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių nerijos teritorijos, taip blogindamas sąlygas išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes, o daugiafunkcinė, daugiausiai gyvenamosios funkcijos dominuojama miesto teritorija, atkerta uostą nuo rytinėje dalyje esančios gamybinės zonos ir transportinių ryšių su žemynine teritorija (7pav.).

Tuo būdu susiformavusi paradoksali situacija, kai uostas – pagrindinis miesto gyvybingumą užtikrinantis miesto struktūros elementas nebeturi galimybių plėstis, o miestas negali visiškai išnaudoti savo turimo potencialo kurti kokybiškai gyvenamajai aplinkai ir pritraukti naujas veiklos rūšis – turizmą ir

rekreaciją.

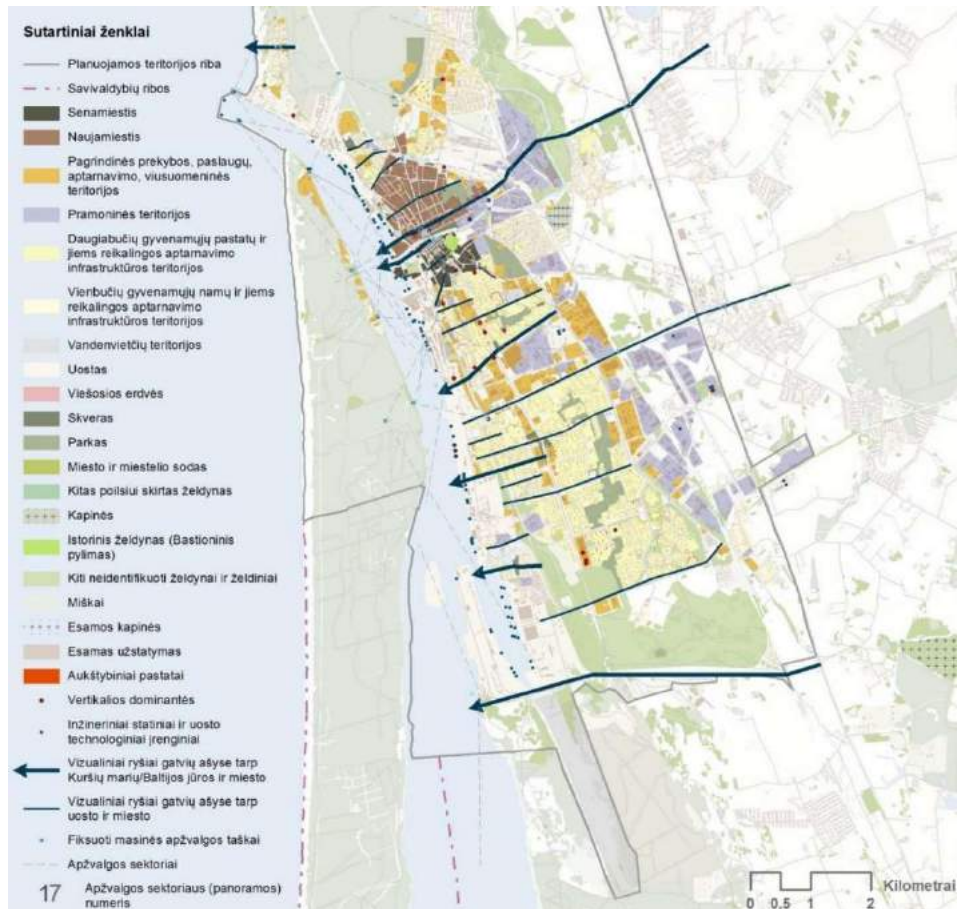


7pav. Klaipėdos principinė funkcinė struktūra

3.3.4. Klaipėdos miesto erdvinė – kompozicinė struktūra

Klaipėdos miestas išsidėstęs ypač patogioje geografinėje vietoje – prie Baltijos jūros ir Kuršių marių. Į savivaldybės teritoriją įeina ir Kuršių nerijos dalis – Smiltynė, taip pat Kiaulės Nugaros sala Kuršių mariose. Per miestą teka Danės upė, skirianti miestą į šiaurinę ir pietinę dalis, miestą supa rekreaciniai Girulių, Klaipėdos, Smiltynės ir Neringos miškai, Klaipėdai miesto savivaldybės dalis patenka į Kuršių nerijos nacionalinio parko teritoriją. Miestas išsiskiria linijinio

plano struktūra ir yra išsidėstęs išilgai Kuršių marioms (8 pav.).



8pav. Klaipėdos miesto architektūrinė erdvinė struktūra

Kompaktiško užstatymo miesto istorinis branduolys išsidėsto abiejuose Danės upės krantuose. Pietinėje dalyje šliejasi sovietmečiu statyti blokiniai gyvenamieji rajonai su reikalinga aptarnavimo infrastruktūra, kuri pagrindinai kūrėsi palei Taikos pr. Šių rajonų apsuptyje tarp Kauno g. ir Baltijos pr. šiuo metu pradėjęs formuotis naujas komercinis-visuomeninis centras išsiskiriantis nedidelio aukščio stambaus mastelio pastatais su didelių gabaritų erdvėmis

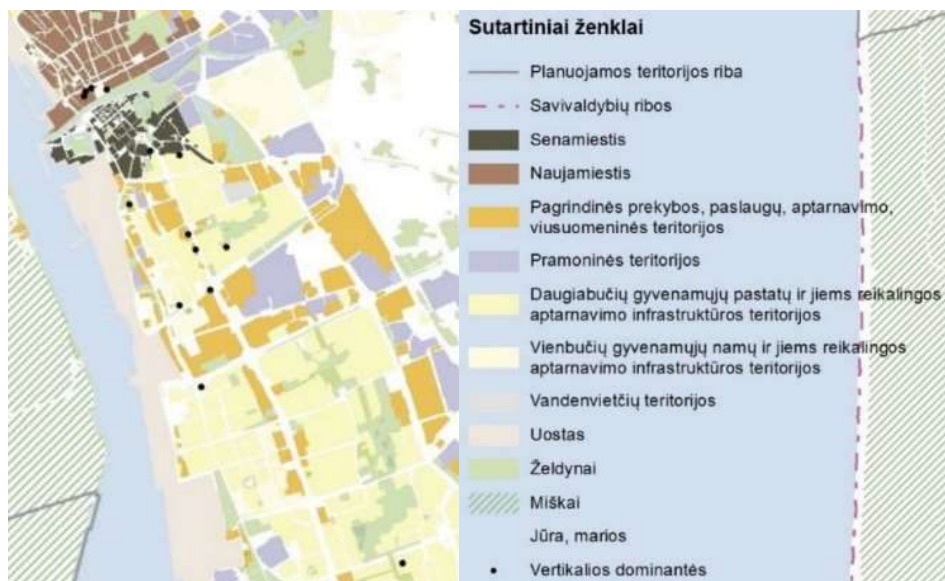
priešais (dažniausiai antžeminėmis automobilių stovėjimo aikštelėmis).

Dėl uosto teritorijos gretimybės miestas stokoja fizinių ir vizualinių ryšių su Kuršių mariomis. Realiai vertinant tik miesto centre abejose Danės upės pusėse, šalia senosios keltų perkėlos vietos, yra kokybiškai įrengti priėjimai prie vandens su visa tam reikalinga infrastruktūra (suoliukai, apšvietimas, mažosios architektūros objektai, dviračių, pėsčiųjų takai). Šioje vietoje galima geriausia Kuršių nerijos apžvalga, sukuriamas grįžtamasis ryšys tarp Kuršių nerijos, miesto ir uosto apžvalgos. Panašų ryšį turi ir Naujoji perkėla, tačiau ji pritaikyta pagrindinai automobilių srautams, nėra sukurta patogios rekreacinės infrastruktūros, traukos objektų. Taip pat galima būtų įvardinti teritoriją ties Smeltalės žiotimis, nepriklausomai nuo to kad teritorija yra visiškai neišvystyta, tačiau turi puikų potencialą valčių ir mažųjų laivelių prieplaukai su kita aptarnavimo ir rekreacine infrastruktūra plėtoti. Kaip atskirą Kuršių nerijos apžvalgos tašką galima įvardinti uosto šiaurinius vartus, tačiau pateikimas iš miesto į šią vietą yra apsunkintas, rekreacinis potencialas nėra iki galo atskleistas. Visose kitose vietose Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos apžvalga yra neįmanoma, nes uosto teritorija kaip atskiras urbanistinis vienetas barjeriais (tvoromis, ištisiniu užstatymu) yra atskirtas nuo miesto ir be specialaus leidimo ar nedarbant šioje vietoje į teritoriją patekti neįmanoma. Čia suvokiami tik miesto ryšiai su uostu.

3.3.5. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys

Klaipėdos miestą galima suskirstyti į šias skirtingą miestovaizdį sudarančias teritorijas: Senamiestį; istorinę dalį (Naujamiestį); pagrindines prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijas; pramonės teritorijas; daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir jiems reikalingos aptarnavimo infrastruktūros teritorijas;

vienbučių gyvenamųjų namų ir jiems reikalingas aptarnavimo infrastruktūros teritorijas; Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją, miesto panoramose vyraujančius vertikalius akcentus, miškų masyvus, želdynus (9pav.).



9pav. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys (ištrauka)

3.3.6. Pagrindinės prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijos



10pav. Prekybos, paslaugų ir aptarnavimo teritorijos Klaipėdoje

Klaipėdos mieste pagrindinės prekybos, paslaugų, aptarnavimo teritorijos (10pav.) susitelkusios palei Taikos prospektą, Šilutės plentą ir Baltijos prospekto atkarpą jungiančią šias dvi gatves. Labiausiai išsiskiriantys itin didelių gabaritų, atskirai stovintys, halės tipo pastatai su dideliu automobilių stovėjimo aikštelių skaičiumi aplink. Tai 1 ar 2 aukštų pastatai, kurių aukštis gali siekti apytiksliai iki 12 m. Šio užstatymo tipo sklypų tankis svyruoja tarp 20 % ir 80 %, intensyvumas gali siekti iki 0.8. Viešosios erdvės nėra formuojamos. Likusios prekybos paslaugų ir aptarnavimo teritorijos įsikūrusios daugiabučių pastatų pirmuosiuose aukštuose ar mažesnio mastelio pastatuose.

3.3.7. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija



11 pav. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija

Uosto užstatymo morfotipas artimas pramonės užstatymo tipui (11pav.). Tai taip pat aiškių užstatymo principų neturintis, halės tipo pastatų užstatymo tipas, kuris keičiasi pagal tuometinius sklypo ar teritorijos valdytojo poreikius, vykdomą veiklą. Išskirtinis bruožas skiriantis uosto teritoriją nuo pramoninių teritorijų yra uosto panoramose vyraujantys kranai, skirti pakrauti ir iškrauti krovinius iš laivų. Kranų aukštis vyrauja pagal technologinį poreikį, dažnu atveju gali prilygti aukštybiniam pastatui, tad jie puikiai yra suvokiami

bendrame miesto siluete. Užstatymo aukštingumas taip pat dažniausiai 1 aukšto halės tipo, didelių gabaritų pastatai. Kiti administracijai, aptarnavimui skirti pastatai dažniausiai neviršija 3 aukštų. Pagrindinis užstatymo tankumo rodiklis iki 10 %, vietomis siekia iki 60 %, intensyvumas - iki 0,4. Tačiau, skirtingai nuo pramonės teritorijų, uoste aukštus tankumo ar intensyvumo parametrus pasiekti sunku, nes didelė dalis teritorijos išnaudojama konteineriams, biriems, skystiems ar kitos paskirties kroviniams sandėliuoti lauko sąlygomis. Taip pat lyginant su pramonės teritorijomis uostas yra kaip vienas struktūrinis vienetas, tad patekimas prie marių galimas tik keliuose taškuose.

3.3.8. Miesto panoramose vyraujantys vertikalūs akcentai



12pav. Klaipėdos miesto vertikalūs akcentai

Klaipėdos mieste nėra aukštybinių pastatų santalkos vietų, tačiau miesto panoramoje gausu pavienių aukštybinių pastatų (12pav.), veikiančių kaip tam tikros miesto dalies vertikalus akcentas (dominantė). Šie pastatai yra puikiai matomi nuo Kuršių Nerijoje esančių apžvalgos taškų.

3.3.9. Miškų masyvai

Klaipėdos miestą kartu su uostu iš trijų pusių – šiaurės (Kuršių Nerija), vakarų ir pietų – supa miškai (13pav.). Šiaurinėje dalyje – II-os grupės miškai: specialiosios paskirties miškai, rekreaciniai miškai, pogrupis – miško parkai. Vakarinėje – II-os grupės miškai: specialiosios paskirties miškai, ekosistemų apsaugos miškai, pogrupis – miško parkai ir draustinių miškai. Pietinėje dalyje – IV-os grupės miškai - ūkiniai miškai. Miško parkas šiaurinėje dalyje puikiai pritaikytas gyventojų poilsiui. Miškų masyvai užima 1973,66 ha plotą ir sudaro 20,09 % visos Klaipėdos miesto teritorijos.



13pav. Miškai Klaipėdos miesto teritorijoje

3.3.10. Klaipėdos miesto siluetas, apžvalgos vietos ir panoramos



14pav. Miesto panorama žiūrint iš Smiltynės. XIX a. pabaiga

XIX a. antroje pusėje miesto siluetui svarbius pokyčius darė uosto plėtra

(14pav.). XX a. antrajame – trečiajame dešimtmetyje miestas buvo vystomas planingai, didžiausio aukštingumo užstatymas buvo numatomas centrinėje dalyje (2-3 aukštai), o miesto pakraščiuose sodybiniai vieno aukšto pastatai. XX a. ketvirtąjį dešimtmetį Klaipėdos panorama, žiūrint iš Smiltynės buvo įdomi, įvairi ir išraiškinga: uostas, modernūs sandėliai ir įmonių korpusai, švyturys ir locmanų bokštas, bažnyčių bokštai, fabrikų kaminai.

Po antro pasaulinio karo Lietuvai atsiradus SSRS sudėtyje Klaipėda smarkiai plėtėsi į rytus, prasidėjo grandiozinės miesto statybos. Užstatymo aukštis pakilo, svyravo tarp 5-13 aukštų. Po nepriklausomybės atkūrimo prasidėjo intensyvi vienbučių gyvenamųjų namų statyba miesto šiaurėje.

Šiuo metu Klaipėdos miesto pietuose yra pastatyti keli nauji daugiaaukščiai pastatai, išsiskiriantys miesto panoramose, tačiau didesnė plėtra apart pavienės statybos miesto teritorijoje nevyksta(15pav.). Dabartinį Klaipėdos miesto siluetą formuoja miesto istorinė dalis (Senamiestis ir Naujamiestis), sovietmečiu statyti rajonai, vienbučių gyvenamųjų namų rajonai, uosto teritorija ir pramoninės teritorijos. Miesto apžvalga kai kuriais atvejais yra komplikauta, žvelgiant nuo Kuršių marių miestas užstojamas uosto teritorijos, o nuo pagrindinių įvažiavimų į miestą – didelio želdinių kiekio. Miesto istorinė dalis bendrame miesto kontekste suvokiama tik nuo aukštybinių pastatų – apžvalgos vietų.





15 pav. Dabartinis Klaipėdos miesto vaizdas nuo Smiltynės

3.3.11. Klaipėdos miesto centrų sistema

Istoriškai susiformavo monocentrė Klaipėdos miesto struktūra. Sovietmečiu miestas įgavo klasikinę linijiniams miestams būdingą struktūrą, išsitetędamas palei Kuršių marios. Vystantis uostui, miestas nuo Kuršių marių buvo atitvertas uosto teritorijos. Taip miesto struktūra prarado funkcinius ir erdvinis ryšius su Kuršių mariomis, Kuršių nerija.

Aiškiai išsiskiria istorinis miesto centras, šiauriau Baltijos prospekto formuojasi naujo centro užuomazgos - pramoginių – komercinių objektų ašis (16pav.). Šiauriau istorinio centro, apie Klaipėdos universiteto branduolį bei pagal Liepojos gatvę telkiantis paslaugų infrastruktūrai, formuojasi naujas šiaurinis centras. Pietiniai gyvenamieji rajonai pernelyg nutolę nuo šių centrų, tai sąlygoja prastas šių teritorijų aptarnavimo galimybes, prastesnę gyvenimo kokybę.



16 pav. Esama Klaipėdos centrų struktūra (ištrauka)

3.3.12. Gyvenamosios teritorijos

Daugiabučiais užstatytas Klaipėdos miesto gyvenamasis teritorijas galima diferencijuoti į daigafunkcinį istorinį miesto branduolį (faktiškai tai miesto centrinė zona) ir piečiau jo esančius sovietinio laikotarpio stambiaplokštės statybos gyvenamuosius rajonus. Šie rajonai suskaidyti į gyvenamuosius kvartalus, kurie stokoja paslaugų infrastruktūros.



17 pav. Gyvenamosios teritorijos (ištrauka)

3.3.13. Viešosios erdvės ir želdynai

Esama gamtinė struktūra stokoja sistemingumo, tarp atskirų viešųjų erdvių, želdynų trūksta žaliųjų jungčių. Šiaurinė ir pietinė miesto dalys nesudaro bendros sistemos, o šiaurinėje miesto dalyje, gyvenamuosiuose rajonuose visiškai nėra įrengtų atskirųjų želdynų. Tačiau esama Klaipėdos viešųjų erdvių sistema, turi itin didelį potencialą plėtotis, dėl neišnaudotų gamtinių resursų gausos.

Esama bendra žaliųjų plotų sistema Klaipėdos mieste užima 3191,49 ha, iš kurio atskirieji želdynai (inventorizuoti) sudaro – 178,97 ha, kiti neidentifikuoti želdynai ir želdiniai, žolinė augalija – 994,91 ha, miškai – 2017,61 ha. (18pav.)

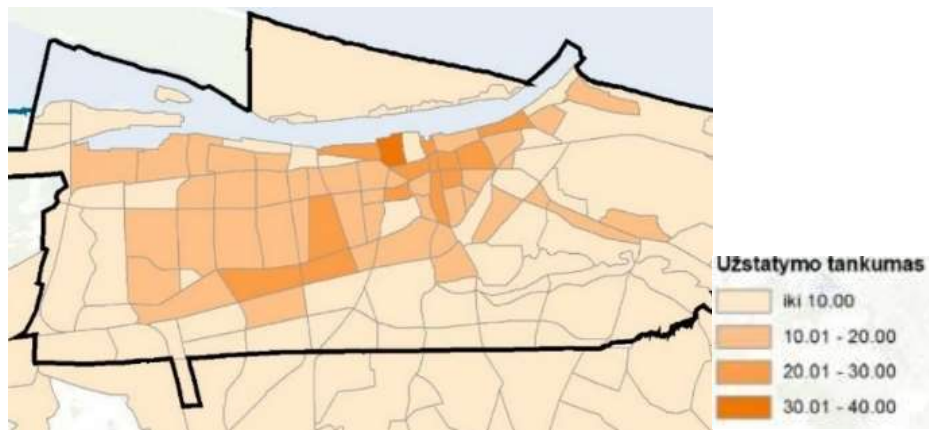


18 pav. Inventorizuotų atskirųjų želdynų, kitų neidentifikuotų želdynų ir želdinių, žolinės augalijos ir miškų sklaida Klaipėdos mieste (ištrauka)

3.3.14 Užstatymo tankumas

Užstatymo tankis – pastatų ir turinčių stogą inžinerinių statinių antžemine dalimi užstatomo ploto, nustatomo pagal išorinių sienų ar kitų atitvarų projekciją į žemės paviršių, santykis su žemės sklypo plotu.

Didžiausias užstatymo tankis, net iki 100 %, yra Klaipėdos miesto istorinėje dalyje, ypač senamiestyje. Tokius užstatymo tankio rodiklius šioje miesto dalyje lemia susiklosčiusi smulkaus mastelio ir itin tankaus užstatymo urbanistinė struktūra (19pav.). Taip pat išsiskiria kai kurių ypač tankiai užstatytų komercinės, gyvenamosios, pramoninės paskirties objektų, statytų paskutiniu dešimtmečiu sklypai. Didesniu tankiu pasižymi Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje ir kitose pramoninės paskirties teritorijose esantys uosto kampanijų nuomojami plotai. Daugeliui daugiabučių gyvenamųjų teritorijų užstatymo intensyvumas skaičiuojamas kvartalui, o ne atskiriems sklypams, nes sovietinės statybos kvartaluose nėra identifikuotų sklypų ribų.

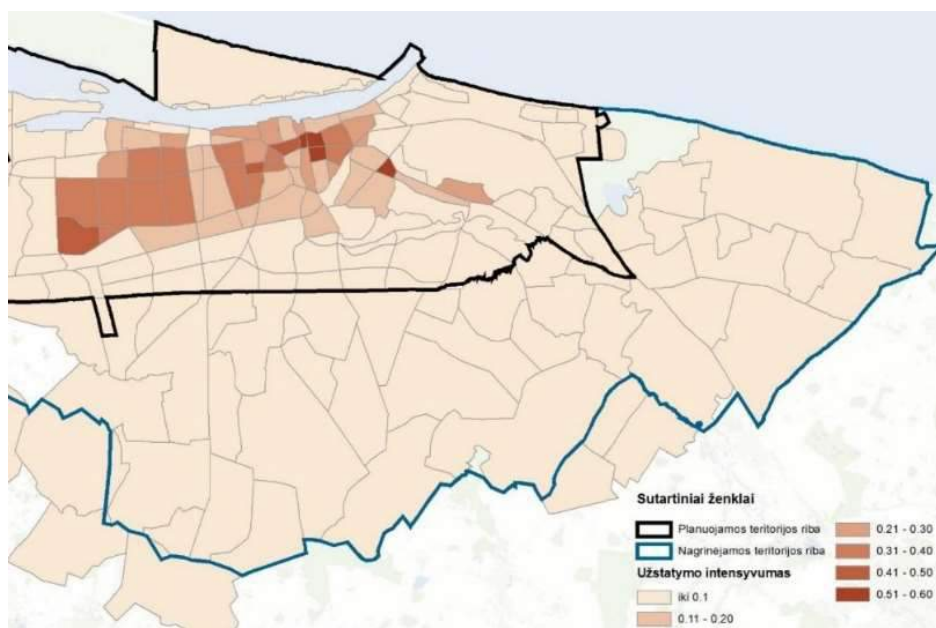


19 pav. Užstatymo tankumas Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir Klaipėdos rajono gyvenvietėse (ištrauka)

3.3.15. Užstatymo intensyvumas

Užstatymo intensyvumas – teritorijos panaudojimo efektyvumą nusakantis užstatymo rodiklis, išreiškiamas sklypo pastatų bendrųjų plotų sumos santykiu su sklypo plotu.

Didžiausias užstatymo intensyvumas, kaip ir užstatymo tankis yra Klaipėdos miesto istorinėje dalyje, senamiesčio ir naujamiesčio teritorijoje. Čia jis gali siekti iki 2,8. Taip pat išsiskiria sovietmečiu statyti gyvenamieji kvartalai, apytiksliai nuo 1,6 iki 2,4. Klaipėdos miesto šiaurinė ir pietinė dalys yra akivaizdžiai atskirtos mažiau intensyviai užstatytos zonos. Tokia struktūra skatina miesto skilimą į dvi dalis. Šiuo atveju pietinė dalis vystosi silpniau nes nėra suformuotų šią zoną aptarnaujančių centrų (20pav.).



20pav. Užstatymo intensyvumas Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir Klaipėdos rajono gyvenvietėse (ištrauka)

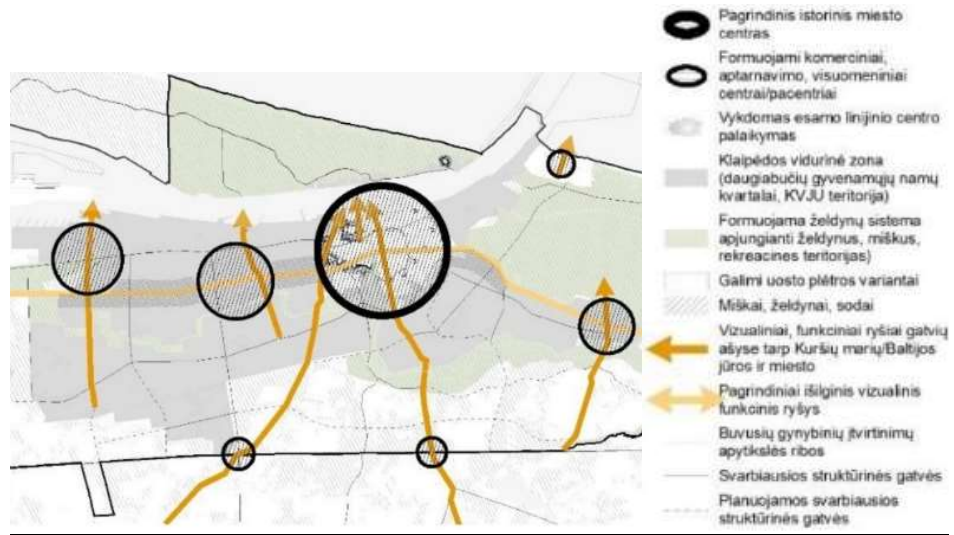
3.3.16. Užstatymo aukštis

Didžiausias foninis aukštis Klaipėdos mieste yra sovietinės stovybos gyvenamuosiose rajonuose, 15-30 metrų (iki 9 aukštų vyraujantis užstatymas). Miesto istorinė dalies užstatymas dideliu aukščiu nepasižymi, išskyrus pavienius vertikalius akcentus. Mieste dominuoja pavieniai, virš bendro užstatymo aukščio smarkiai iškylantys, vertikalūs objektai, taip pat inžineriniai statiniai, kurių aukštis svyruoja nuo mažiausiai 35 iki 105 metrų. Itin išsiskiria, formuoja savitą, jūriniams miestams būdingą, miestovaizdį Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste esantys bokštinio tipo technologiniai įrenginiai (21pav.).



21 pav. Užstatymo aukštis (metrais) Klaipėdos mieste (ištrauka)

3.3.17. Daugiacentrės miesto struktūros vystymas



22 pav. Daugiacentrės miesto struktūros vystymas (ištrauka)

Yra siūloma alternatyvių pagrindiniam miesto centrui, centrų formavimas (22pav.). Svarbiausias ir labiausiai išsiskiriantis išlieka istorinis miesto centras, taip pat formuojamas komercinis, paslaugų, administracinis centras tarp Kauno g. ir Baltijos pr. aptarnaujantis centrinę miesto dalį, sujungiantis pietinius gyvenamuosius rajonus ir istorinę miesto dalį. Formuojamas dar vienas centras palei Smiltelės g., su intencija, kad galimai vystysis pietinė miesto dalis, prie pietinių uosto vartų. Visų šių centrų maksimalios kokybės užtikrinimui reikalingas kontaktas su mariomis, turi būti kuriamos viešosios erdvės, rekreacinės teritorijos.

Teigiamos tendencijos:

_Formuojama daugiacentrė miesto struktūra pilnai pajėgi aptarnauti visas miesto teritorijas;

- _ Vienodai vystomos visos miesto dalys, tuo pačiu didinamas socialiniu požiūriu silpniausių, susidėvėjusių teritorijų gyvybingumas;
- _ Užtikrinami miesto fiziniai ir funkciniai ryšiai su mariomis;
- _ Vykdoma neefektyviai naudojamų teritorijų konversija;
- _ Kuriama rišli patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistema, jungianti skirtingas miesto dalis;

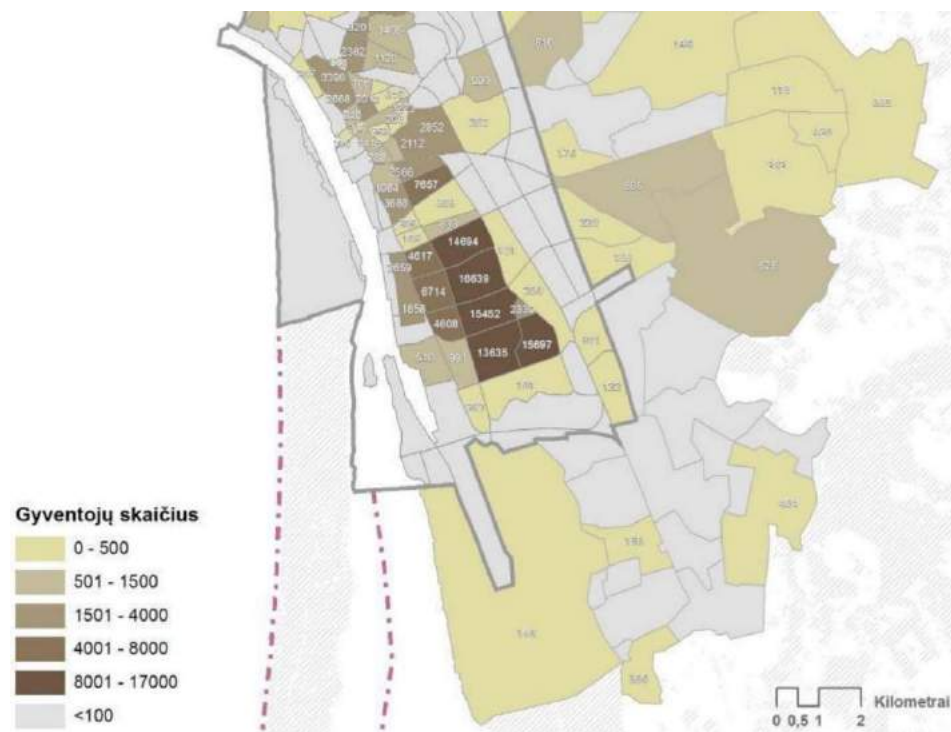
3.3. Skyriaus išvados

- _ Miestas turi galimybę vystyti marinistinį įvaizdį, formuoti kontaktą su mariomis, kurti rekreacines, viešąsias erdves pamario zonose.
- _ Sudaromos galimybės plėstis uostui.
- _ Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atriboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių ir Kuršių nerijos teritorijos. Taip bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes.
- _ Uždara uosto teritorija besiformuojančius miesto struktūrinius centrus atriboja nuo Kuršių marių akvatorijos, todėl yra sunku formuoti savitumą bei patrauklų miestovaizdį.
- _ Trūksta funkcinų ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos.
- _ Komplikuotos Klaipėdos miesto apžvalgos galimybės. Žvelgiant nuo Kuršių Nerijos miestas yra užstojamos uosto teritorijos, nuo pagrindinių įvažiavimų į miestą – didelio želdinių kiekio. Sunkiai identifikuojama centrinė dalis.

3.4. Socialinė infrastruktūra (aplinka). Demografinė struktūra

3.4.1. Gyventojų skaičius

Vertinant gyventojų skaičiaus rodiklius Klaipėdos mieste, didžiausias gyventojų skaičius mieste susitelkęs Smeltės, Gedminų, Rumpiškės ir Centro rajonuose – juose gyvena 80% miesto gyventojų (23pav.). Gyventojų sklaida nėra tolygi – dauguma gyventojų susitelkę pietinėje miesto dalyje.

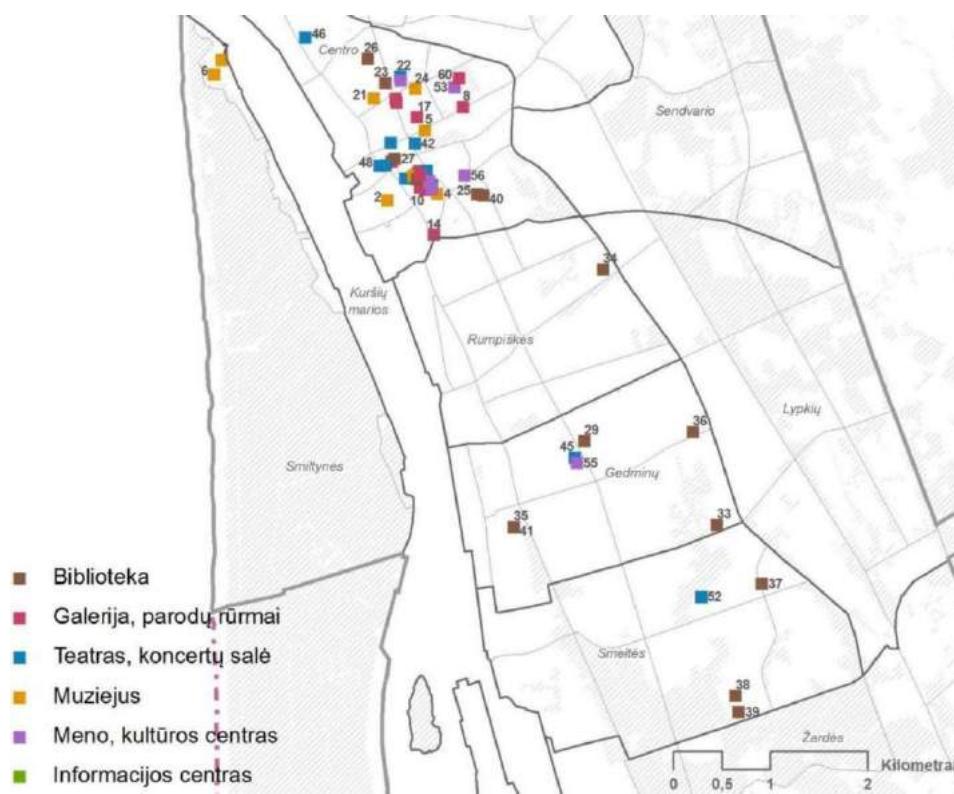


23 pav. Gyventojų skaičius Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir aplinkinėse gyvenvietėse (ištrauka)

3.4.2. Kultūros įstaigos

Klaipėdoje veikia 60 įvairių kultūros įstaigų, iš jų: 9 muziejai, 12 galerijų, 10 teatrų, 5 kultūros centrai, viena koncertų salė (neskaitant vasaros estrados), vieneri parodų rūmai ir 18 bibliotekų padalinių.

Dauguma kultūros įstaigų koncentruotos miesto centre, išskyrus miesto bibliotekų padalinius, kurie išdėstyti visame mieste – tankiai apgyvendintose teritorijose (24pav.). Mieste veikia vienas turizmo ir kultūros informacijos centras, įsikūręs Turgaus g. – pagrindinėje, daugiausiai turistų pritraukiančioje senamiesčio gatvėje.

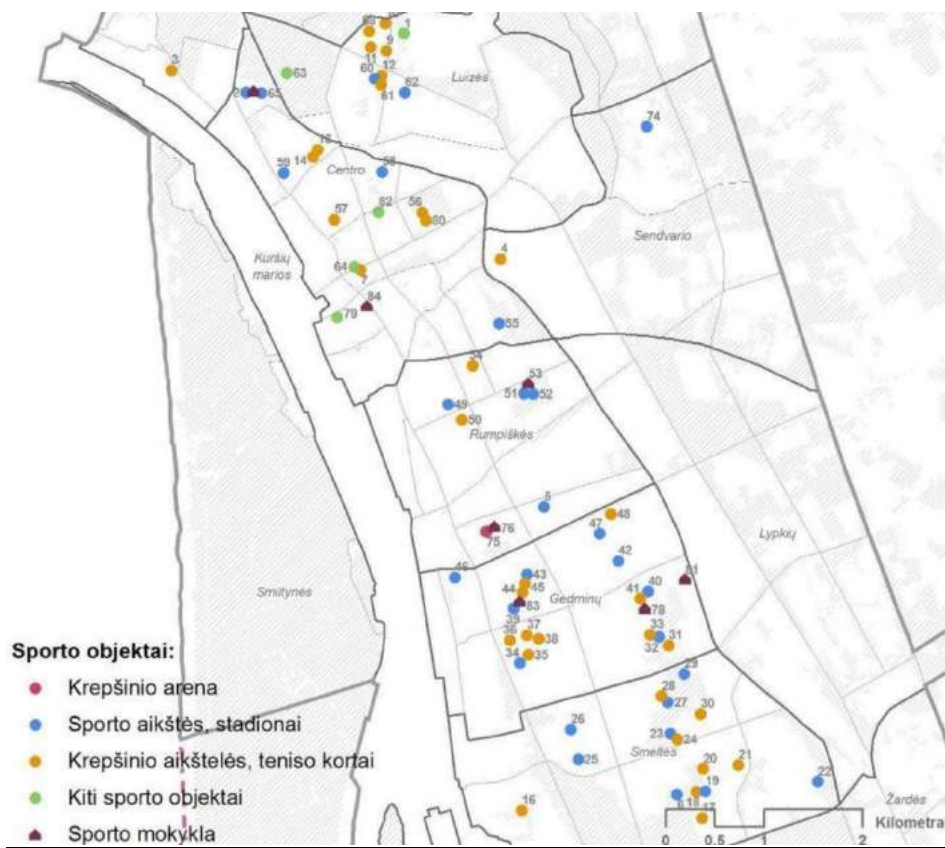


24 pav. Klaipėdos miesto kultūros įstaigos (ištrauka)

3.4.3. Poilsio, sporto ir sveikatingumo objektai

Klaipėdos mieste gausu bendros paskirties sporto aikščių, krepšinio aikštelių, teniso kortų, tačiau beveik visi objektai priklauso mokykloms ir ne visada prieinami visuomenei. Dauguma viešai prieinamų mokykloms priklausančių objektų yra prastos būklės.

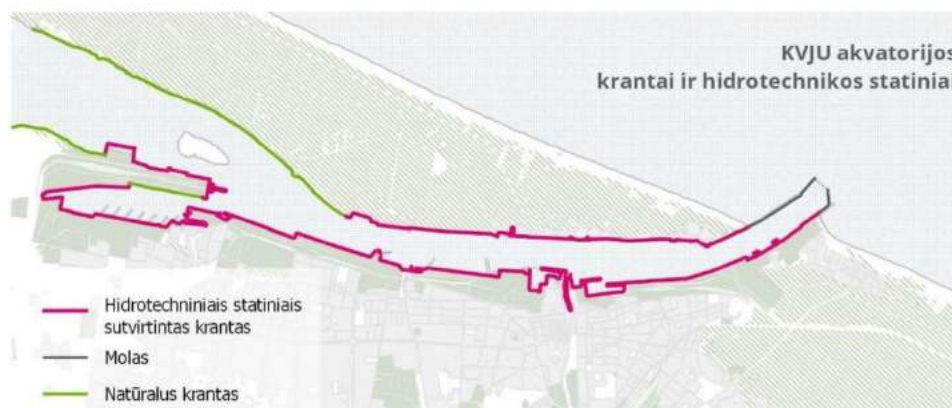
Mieste taip pat veikia specializuoti sporto ir kūno kultūros objektai – tai – 7 sporto mokyklos, 4 sporto klubai, stadionai, dviračių trekas, krepšinio arena, teniso kortai ir kt. (25pav.).



25 pav. Klaipėdos miesto sporto objektai (ištrauka)

3.4.4. Reljefo sąranga

KVJU akvatorijoje Klaipėdos sąsiauryje ir Malkų įlankoje beveik visame žemyninio kranto ilgyje yra įrengtos krantinės ar kiti hidrotechniniai statiniai, krantinėmis apribota ir didžioji Smeltės pusiasalio dalis, išskyrus Smeltės botaninio draustinio zoną rytiniame pusiasalio krante (26pav.). KVJU vidinėje akvatorijoje bendras žemyninio ir Kuršių nerijos kranto ilgis sudaro apie 39,2 km, iš kurio apie 31,15 km jau yra sutvirtinta ar užstatyta hidrotechniniais statiniais (krantinėmis, molais, apsauginėmis sienutėmis, pirsais ir kt.).



26pav. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos krantai ir hidrotechnikos statiniai (ištrauka)

3.4.5. Hidrografinis tinklas

Su vandenimis yra be galo tamptai susijusi visa Klaipėdos bei uosto kūrimosi bei gyvavimo istorija. Paviršinių vandenu, kuriuos atstovauja Kuršių marios įskaitant Klaipėdos sąsiaurį, Baltijos jūra, o žemyninėje dalyje upės ir upeliai - Danė (Dangė), Smeltalė, Kimupalis, Kretainis, Ringelis, Purmalė ir kt.,

kanalai – Karaliaus Vilhelmo ir kt. , ežerai ir tvenkiniai - Trinyčių, Mumlaukis ir kt., požiūriu Klaipėdos miestas yra išskirtinai turtingas. Paviršiniai vandenys miesto teritorijoje užima 1026,45 ha (10,5 % teritorijos ploto).

Kuršių marios (seniau vadinta Prūsų jūra) - Baltijos jūros pietrytinėje dalyje esanti gėlavandė lagūnos tipo estuarija, atskirta nuo Baltijos jūros siaura nerija, susiformavusia per paskutinius 10 tūkst. metų. Bendras Kuršių marių plotas siekia 1587 km² , Lietuvai priklausanti dalis tesudaro 415 km². Kuršių marios yra gana seklios: vidutinis gylis 3,8 m, didžiausias gylis – 5,8 m ir tik Klaipėdos sąsiauris yra pagilintas iki 15 m.

3.4.6. Gamtiniai rekreaciniai ištekliai

Patogi geografinė padėtis, unikalūs pajūrio ir pamario kraštovaizdžiai, išskirtinės saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinis parkas, Pajūrio regioninis parkas, kitos saugomos teritorijos ir objektai, vaizdingas kraštovaizdis yra svarbūs faktoriai, sudarantys puikias sąlygas rekreacijai.

Gamtinius rekreacinius išteklius - vieną iš svarbiausių turizmo ir rekreacijos organizavimui reikalingų išteklių grupę sudaro gamtiniai kraštovaizdžio elementai ir jų dariniai: vandens telkiniai (jūra, marios ežerai, tvenkiniai, upės ir upeliai), želdiniai (miškai, miško parkai, parkai), saugomos bei kitos gamtinės teritorijos ir vertybės bei vaizdingas kraštovaizdis.

Nepaisant to, kad Kuršių marių krantuose morfologiniu požiūriu rekreacijai palankios tik kelios neilgos atkarpėlės, negalima pamiršti kitų privalumų - patrauklių sąlygų žvejybai, tiek nuo kranto tiek ir iš plaukiojimo priemonių ar nuo ledo žiemą. Pagrindinės turizmo vystymo kryptys: vandens turizmo

plėtra, vandens iškylų organizavimas, vandens trasų priekrantėje įrengimas, licencijuota mėgėjiška žvejyba, nardymo paslaugos.

Mišakai yra antrasis gamtinio kraštovaizdžio veiksnys, lemiantis poilsavimo galimybes. Pagal poilsavimo sąlygų technologinį tinkamumą miškai yra skirstomi į: tinkamus poilsavimui (sausį ir normalaus drėgnumo pušynai); iš dalies tinkamus poilsavimui (sausį mišrūs bei lapuočių miškai, sausį beržynai, sausį eglynai bei kiti lapuočių miškai); esamos būklės mažai tinkamus, tačiau perspektyvoje naudotinus poilsavimui (pušų jaunuolynai); esamos būklės poilsavimui netinkamus (drėgni mišrūs bei lapuočių miškai, užpelkėję miškai).

Kraštovaizdžio vizualinė struktūra vertinama galimo emocinio poveikio žmogui kriterijais: gyvybingumu, raiškumu, įvairumu, individualumu, kompoziciniu harmoningumu, prasmingumu ir kt.

Didžiojoje Klaipėdos miesto teritorijos dalyje, kaip ir aplinkinėse teritorijose vyrauja nedidelio estetinio potencialo - neišreikštos vertikaliosios sąskaidos įvairaus pražvelgiamumo erdvių kraštovaizdis. Kiek didesnio estetinio potencialo - nežymios vertikaliosios sąskaidos įvairaus pražvelgiamumo erdvių kraštovaizdis lokalizuojasi į šiaurę, pietus ir pietryčius nuo miesto. Santykinai didžiausio estetinio potencialo - ypač ir vidutiniškai raiškios vertikaliosios sąskaidos pusiau uždarų ir uždarų erdvių kraštovaizdis yra į šiaurės rytus ir į vakarus bei pietvakarius nuo miesto. Pirmu atveju tai yra urbanizacijos nesudarkytas, platus, aukštų išraiškingų šlaitų juosiamas Akmenos –Danės slėnis. Antru atveju – Kuršių nerijos ir jos pakrančių ruožas. Kuršių nerija, kurios šiaurinė dalis (Smiltynė) yra Klaipėdos miesto ribose, ji yra vienas iš didžiausio kraštovaizdžio estetinio potencialo arealų Lietuvoje.

Ypač gražiai Kuršių nerijos pakrantės atrodo iš tolo. Deja iš priešingo Klaipėdos sąsiaurio kranto jomis grožėtis galimybės labai ribotos – tam trukdo uždara Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija, todėl miesto gyventojams bei turistams pakrantė praktiškai neprieinama.

Kuršių nerija ir Kuršių marių akvatorija, žvelgiant nuo uosto teritorijos, yra matoma iš 6 apžvalgos vietų. Iš jų 5 vietose yra priėjimas prie marių ir tik 2 priėjimai iš 5 yra visiškai sutvarkyti bei pritaikyti rekreacijai.

Geriausiai Kuršių nerija yra apžvelgiama nuo Senosios keltų perkėlos vietos, prie Danės upės žiočių. Čia sukuriamas grįžtamasis ryšys tarp Kuršių nerijos, miesto ir uosto apžvalgos, šioje vietoje būna didelis srautas gyventojų ir turistų, kurie keltu keliausi į Kuršių neriją. Ne veltui ši vieta yra laikoma pačia gražiausia ir įspūdingiausia Klaipėdos senamiesčio vieta.

Panašų vizualinį ryšį turi ir Naujoji perkėla, tačiau šioje vietoje pagrindiniai yra automobilių srautai, tad krantinės nėra pritaikytos rekreacijai. Apžvalga daugiausiai galima iš kelto.

Visose kitose vietose Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos apžvalga yra neįmanoma, nes uosto teritorija kaip atskiras urbanistinis vienetas barjeriais (tvoromis) yra atskirta nuo miesto ir be specialaus leidimo ar nedarbant šioje vietoje į teritoriją patekti neįmanoma.

3.4 Skyriaus išvados

Patogi geografinė padėtis, unikalūs pajūrio ir pamario kraštovaizdžiai, išskirtinės saugomos teritorijos – Kuršių nerijos nacionalinis parkas, Pajūrio regioninis parkas, kitos saugomos teritorijos ir objektai, vaizdingas kraštovaizdis yra svarbūs faktoriai, sudarantys puikias sąlygas rekreacijai;

_Vandens turizmo vystymui, pramoginiam bei pažintiniam plaukiojimui turėtų būti išnaudojamas Kuršių marių, Akmenis – Danės upės, karaliaus Vilhelmo kanalo potencialas;

_Klaipėdos miesto miškams tenka didelis vietinių bei atvykstančių poilsiautojų skaičius. Miškų pritaikymas poilsiui (rekreacinės infrastruktūros išvystymas) nepakankamas, dėl ko prastėja miškų būklė, formuojasi rekreacinės digresijos židiniai;

_Kuršių nerija, kurios šiaurinė dalis (Smiltynė) yra Klaipėdos miesto ribose, yra vienas iš didžiausio kraštovaizdžio estetinio potencialo arealų Lietuvoje. Šiame areale atsispindi jūros, vėjo ir žmogaus veiklos sąveikoje susidaręs ir tebesiformuojantis kraštovaizdis;

_Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos apžvalga nuo Klaipėdos miesto pusės yra įmanoma tik keliose vietose, nes tam trukdo uosto teritorija, kuri kaip atskiras urbanistinis vienetas barjeriais (tvoromis) yra atskirta nuo miesto ir be specialaus leidimo ar nedarbant šioje vietoje į teritoriją patekti neįmanoma.

_Šiuo metu geriausias būdas stebėti Kuršių nerijos kraštovaizdį (vakarinėje pusėje) ir Klaipėdos miesto bei jūrų uosto kraštovaizdį (rytinėje pusėje) yra iš plaukiančio laivo.

3.5. Nekilnojamasis kultūros paveldas

3.5.1. Klaipėdos miesto istorinės, urbanistikos ir architektūros raidos

apžvalga (glaustai)

Klaipėdos uosto infrastruktūra formavosi XVII–XVIII a., kai pradėtas žymėti laivakelis, statytos prieplaukos, 1745m. pradėta gilinti akvatorija, sutvirtintos Danės žiotys, 1796 m. įžiebtas švyturys, 1784 - 1791m. įrengtos balasto krantinės. (1 pav.) Miesto augimą XIX a. stimuliuo daugiausia jūrinė prekyba

bei medienos apdirbimas. Tapusi vieninteliu Lietuvos uostu Klaipėda iš miško uosto ėmė darytis žemės ūkio gaminių (mėsos, sviesto, javų, pluošto) eksporto ir pramonės gaminių (mašinos, trąšos, akmens anglis, benzinai, žibalas) importo uostu. Nuolat didėjo bendras į Klaipėdą įplaukusių ir išplaukusių laivų tonažas. Lietuvos valdymo metais daugiausiai buvo investuojama į Klaipėdos uosto modernizaciją. Pastatytos naujos krantinės, prekybos baseinas 1930 – 1932m. Plečiant tuometinį žvejybos uostą buvo rasta akmens amžiaus radinių, tačiau tik dalis jų per stebuklą pasiekė tuometinį Klaipėdos kraštotyros muziejų, o kita dalis nežinia kur dingo. Visa tyrimų verta teritorija atsidūrė po betono sluoksniu. (2 pav.) Tvoros atskirose uosto dalyse atsirado dar 1939-aisiais. Po karo uždarytų zonų taip padaugėjo, kad 1948m. jau prireikė atskirti praktiškai visą pakrantę. Uosto teritorija vis plėtėsi užimdama ištisus miesto kvartalus, tad atitinkamai daugiau buvo užgriebiama ir paveldo. Pasak istoriko D. Elerto, visą sovietmetį uosto teritorijoje ne tik kad savivaldybė, bet iš esmės ir Lietuvos valdžia nelabai galėjo ką pakeisti - viskas buvo sprendžiama pagal Maskvos nurodymus.



27pav. 1650m. žemėlapis.



28pav. ~1940m. žemėlapis.

Naujasis Lietuvos valstybės Nepriklausomybės laikotarpis (1990 m.)

Sovietiniu laikotarpiu, augant uostui, pramonei, o taip pat ir švietimo bei

mokslo sektoriui miestas sparčiai augo. Pietų kryptimi, be istoriškai susiklosčiusios Minijos gatvės trasos buvo suplanuotas ir nutiestas pagrindinis – Taikos prospektas. Jis tapo natūralia pagrindinių Naujamiesčio bei Senamiesčio - H. Manto ir Tiltų gatvių tąsa. Dar viena iš trijų šiaurės – pietų kryptimi vedančių transporto magistralių tapo į stambią miesto gatvę rekonstruotas Šilutės plentas. Pagrindine naujosios miesto dalies rytų – vakarų krypties ašimi tapo suprojektuotas ir pastatytas Baltijos prospektas, tiesiai pratęsęs ir sujungęs Vilniaus – Klaipėdos autostradą su miestu ir toliau – su naująja perkėla į Kuršių neriją. Ant šio plano karkaso buvo išauginta nauja itin stambi miesto dalis, su vyraujančiu laisvo planavimo, stambiaplokštės masinės statybos gyvenamųjų rajonų užstatymu, su jo infrastuktūra – švietimo, sveikatos, kultūros, prekybos įstaigomis, o anapus Šilutės plento ir pramone. Šioje miesto dalyje išsiskyrė išaugę Marijos Taikos karalienės bažnyčios (sovietmečiu paverstos Filharmonijos sale), Žvejų kultūros rūmų, aukštybinis jūreivių viešbučio pastatai, kai kurie daugiafunkciniai prekybos ir paslaugų centrai.

Laikotarpio pabaigoje – 1986 m. Klaipėdos uosto pačioje pietinėje dalyje, priešais Kiaulės Nugaros salą buvo įrengta ypač stambi Tarptautinė jūrų perkėla. Šiame dirbtiniame pusiasalyje ir greta jo buvo pastatytas galingas geležinkelio – jūrų transporto mazgas („Draugystės stotis“), kad į specialius keltus būtų galima įvažiuoti ilgais traukinių sąstatais. Keltų linija buvo skirta jungti Klaipėdą su Riugeno saloje (tuometinėje Vokietijos Demokratinėje Respublikoje) esančiu uostu ir turėjo daugiau strateginę karinę, nei komercinę paskirtį.

3.5. Skyriaus išvados:

_ Uosto teritorija augo nuo 1930 m., o 1939m. jau atsirado tvoros atskirose uosto dalyse.

3.6 Susisiekimo infrastruktūra.

3.6.1. Klaipėdos miestas – uostas Europos transporto sistemos ir politikos kontekste

Klaipėdos miestas – universalus transporto mazgas, sudarantis galimybes greitai ir patogiai pasiekti tiek Lietuvos, tiek užsienio šalių miestus sausumos, oro ir vandens keliais. Gerai išvystytos susisiekimo sistemos dėka valstybiniais keliais, geležinkeliais, jūros greitkeliais galima greitai pasiekti Latviją, Kaliningrado sritį (Rusijos Federacija), Skandinavijos ir centrinės Europos šalį (29pav.).



29pav. Rytų – Vakarų transporto koridoriaus regioninis žemėlapis (šaltinis – EWTC II)

Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektu (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksą) siekiama

sudaryti galimybes didinti šio koridoriaus, taip pat visos šalies konkurencingumą regiono ir pasaulinėse rinkose, skatinti kompleksiską objektų plėtrą ir sudaryti patrauklias sąlygas investicijoms.

3.6.2 Klaipėdos miestas Lietuvos transporto sistemos ir politikos kontekste

Klaipėdos miestas-uostas yra unikalus transporto mazgas, kuriame susijungia visos transporto modos – jūros, kelių, geležinkelių, vidaus vandenų (30pav.).

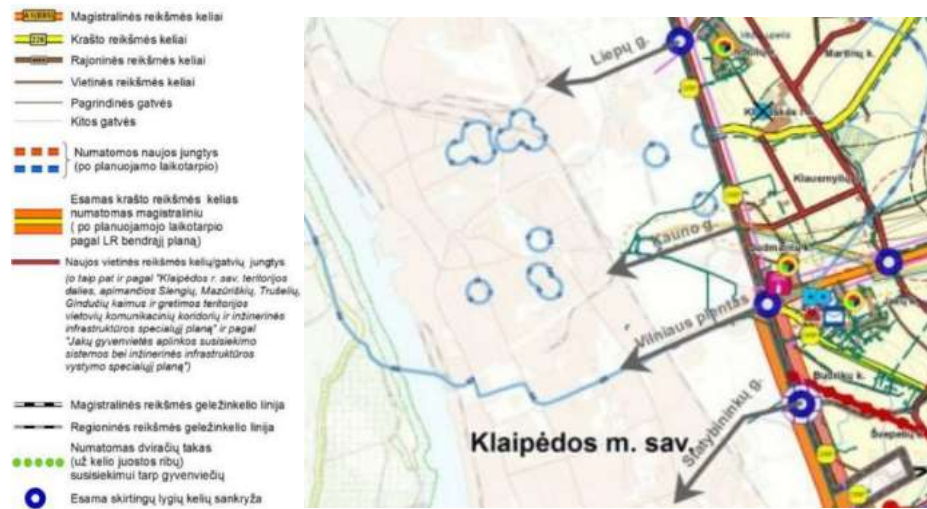


30pav. Tarptautinių transporto koridorių tinklas Lietuvoje (šaltinis – <http://www.fez.lt>)

3.6.3. Svarbiausių Klaipėdos m. susisiekimo infrastruktūros teritorijų planavimo dokumentų apžvalga.

Klaipėdos miesto teritorija glaudžiai sąveikauja su Klaipėdos valstybinio jūrų

uosto teritorija tiek pietinėje dalyje, tiek ir miesto centre, kuriame Baltijos pr. funkcionuoja kaip centrinių uosto vartų tęsinys gabenant krovinius gatvėmis ir keliais (29;30pav.).



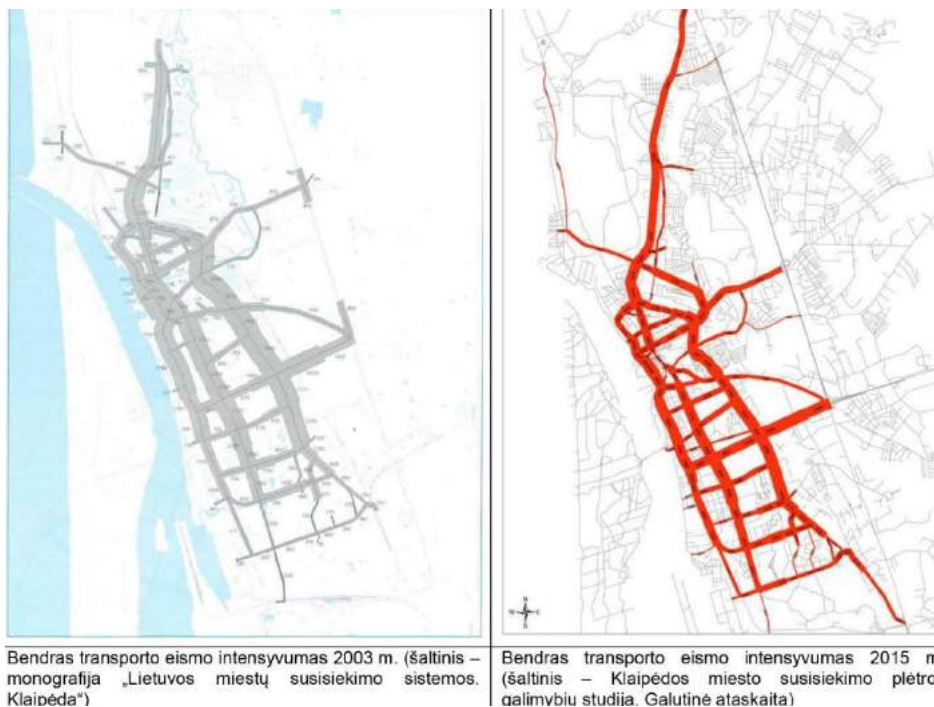
31pav. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema Klaipėdos rajono savivaldybės BP kontekste



32pav. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema galiojančiame Klaipėdos miesto teritorijos bendrajame plane

3.6.4. Transporto eismo intensyvumas Klaipėdos miesto gatvėse

Transporto eismo intensyvumas yra viena svarbiausių gatvių tinklo charakteristikų (31pav.), o turint jo kitimo tendencijas galima identifikuoti tam tikras susisiekimo tinklo problemas ar iškilusius naujus poreikius.



33pav. Pateikiamos Klaipėdos miesto bendrojo transporto eismo intensyvumas 2003m. kartogramos.

3.6.5. Esamos Klaipėdos miesto gatvių kategorijos

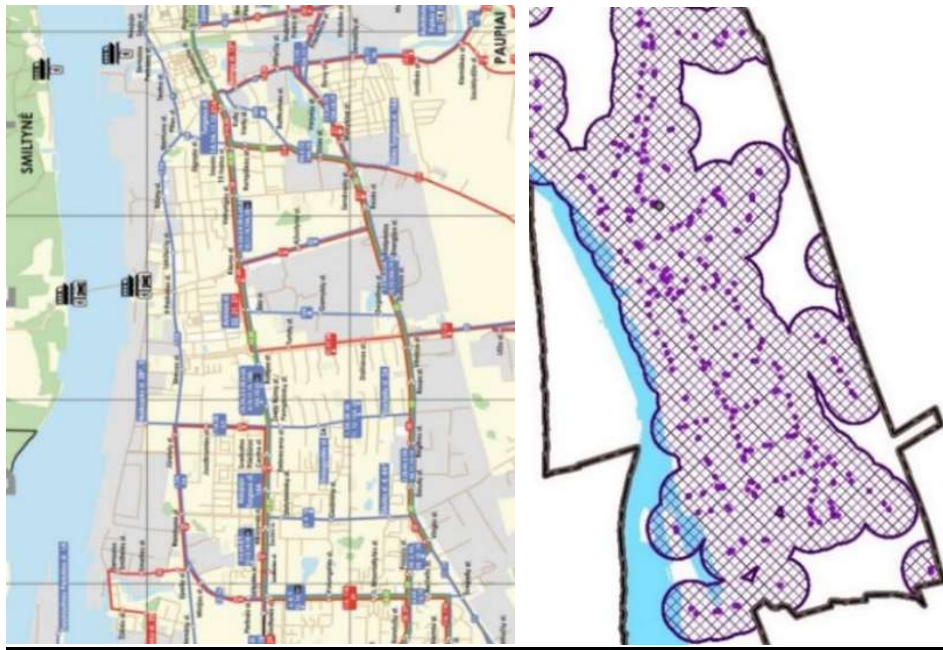
Vienas svarbiausių miesto teritorijos bendrojo plano susisiekimo dalies uždavinių - suformuoti darnios raidos principus atitinkantį, struktūriškai

suskirstytą į technines kategorijas gatvių tinklą, kuris leistų įgyvendinti suformuotos urbanistinės struktūros funkcinius ryšius, vystymo kryptis ir tokiu būdu skatintų privačias investicijas bei ūkinę veiklą.

Gatvės pavadinimas: Baltijos pr. Kategorija: A2 Ilgis, km: 3,9

A kategorijos gatvės (greito eismo) - miesto ilgi ir pastovūs transporto ryšiai bei ryšiai su svarbiausiais keliais. Tranzitinis eismas;

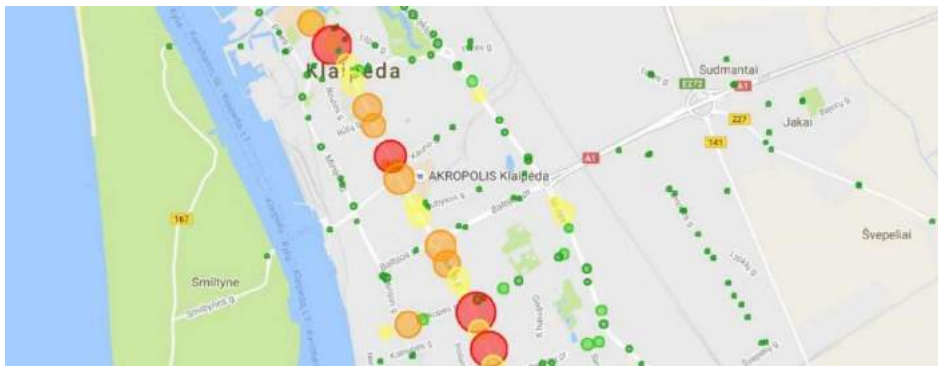
3.6.6. Miesto viešasis transportas



34pav. Viešojo transporto maršrutų schema (šaltinis – VŠĮ “Klaipėdos keleivinis transportas”)

35pav. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumas Klaipėdos mieste

Vadovaujantis VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“ skelbiamais duomenimis matyti (32;33pav.), kad neginčijamas Klaipėdos miesto viešojo transporto “stuburas” yra maršrutinių linijų tinklas, besitęsiantis šiaurės-pietų kryptimi.



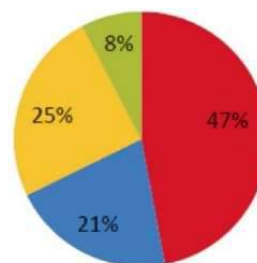
36pav. 2016m. III ketvirtis – įlipusių keleivių skaičius (šaltinis – <http://www.klaipedatransport.lt>)

Iš (34pav.) matyti, kad nemažas kelionių viešuoju transportu poreikis taip pat yra daugiaaukščių gyvenamųjų namų kvartaluose pietinėje miesto dalyje.

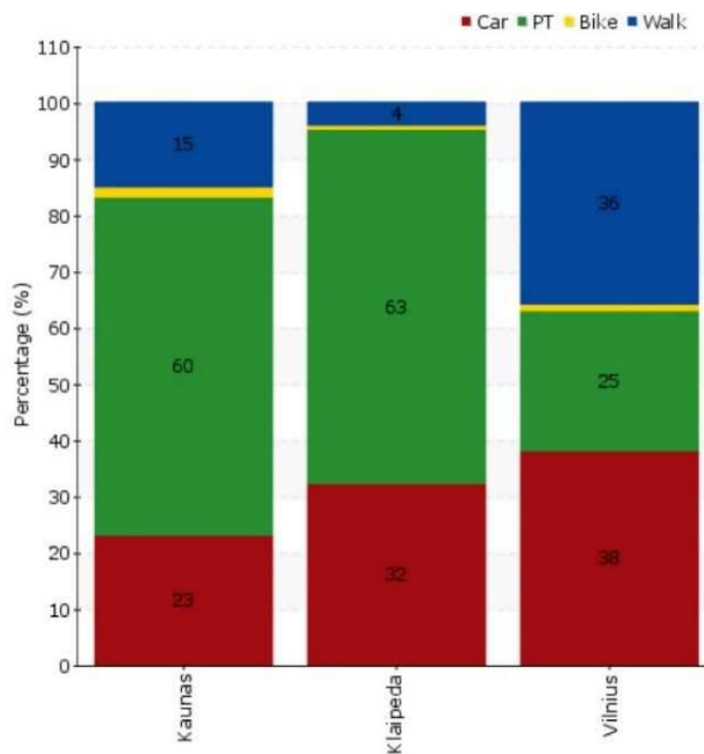
(35pav.) Kelionių pasiskirstymas pagal būdus. Šaltinis – Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“. Gyventojų apklausos duomenys.

Kokiu transportu dažniausiai keliaujate mieste?

- Automobilium
- Viešuoju transportu
- Dviračiu
- Pėsčiomis



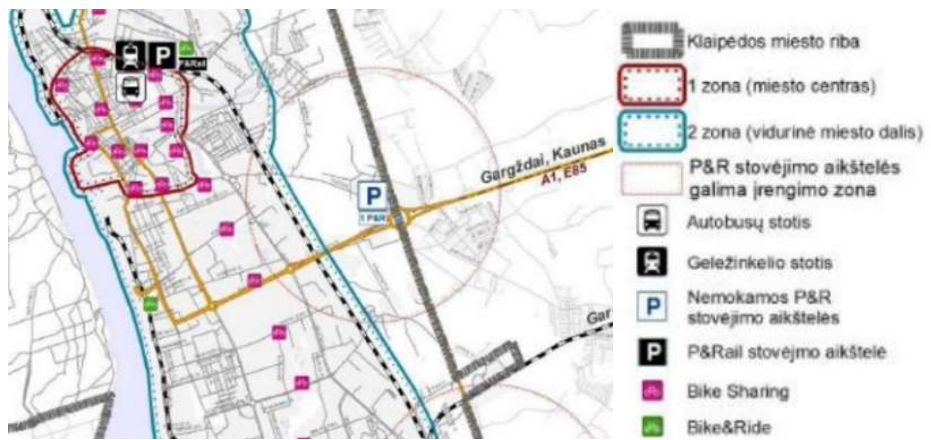
37pav. Transporto rūšies pasirinkimas kelionėms mieste (modalinis pasidalijimas). Šaltinis – SWECO. Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas



36pav. Šaltinis – <http://www.epomm.eu>

(36 pav.) stulpelinėje diagramoje pateikiamų procentinių dalių suma yra didesnė nei 100 %, nes vienas tyrimo dalyvis tipinę dieną gali keliauti daugiau nei vienu būdu (pvz. keliauti į darbą viešuoju transportu, o apsipirkti eiti pėsčiomis). Tokių respondentų atsakymai priskiriami prie daugiau nei vieno kelionės būdo.

Vadovaujantis šiais duomenimis galime teigti, jog apskritai Klaipėdoje kelionės pėsčiomis yra maždaug du kartus dažnesnės nei kelionės nuosavu automobiliu ar viešuoju transportu, o reguliariai viešuoju transportu besinaudojantys klaipėdiečiai keliones šiuo būdu atlieka kone 8 kartus dažniau nei automobiliu.



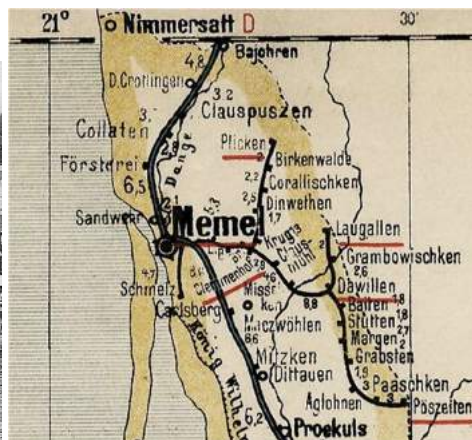
37pav. Kombinuotų kelionių infrastruktūros tinklas Klaipėdos mieste (ištrauka)

3.6.7. Geležinkelio (glausta) istorinė raida ir reikšmė Klaipėdoje

1904–1934 m. Klaipėdoje kursavo elektrinis tramvajus.

1986 m. ėmė veikti tarptautinė Geležinkelio keltų linija Klaipėda - Mukranas, naujai pastatytoje Draugystės geležinkelio stotyje. (15 pav.; 16 pav.; 17 pav.; 18 pav.)

2012 metais ekspertai teigė jog uosto apyvarta laikui bėgant turėtų didėti, todėl būtina didinti jo galimybes. Svarbiais trūkumais buvo nurodyti pernelyg siauras dviems laivams prasilenkti įplaukimo kanalas bei riboti geležinkelio pajėgumai.



40 pav. Bėgiai uosto teritorijoje, istorinėse fotografijose. 1916m.

41 pav. Bėgių istorinis žemėlapis.



42 pav. Bėgiai uosto teritorijoje, istorinėse fotografijose.

43 pav. Bėgiai uosto teritorijoje, istorinėse fotografijose.

Geležinkelių transportas

Klaipėdos geležinkelio mazgą sudaro:

_geležinkelio stotys: Klaipėdos, Rimkų, „Draugystės“;

_geležinkelio kelynai: Pauosčio, Anglinės, Nemuno, Perkėlos;

_jungiamieji ir privažiuojamieji geležinkelio keliai (44pav.).

Klaipėdos geležinkelių mazgą į šiaurinę ir pietinę dalis skiria Danės upė. Rytinėje miesto dalyje besitęsiančiu geležinkeliu pietinei uosto daliai skirti kroviniai iš Klaipėdos geležinkelio stoties (per Rimkų stotį) nukreipiami į „Draugystės“ stotį.

Klaipėdos stoties, Pauosčio ir Anglinės kelynų sistema aptarnauja šiaurinę Klaipėdos jūrų uosto dalį, pietinę jo dalį aptarnauja Draugystės stotis, Perkėlos ir Nemuno kelynai.



44pav. Klaipėdos miesto geležinkelių sistema

3.6.8. Vandenių transportas

Pramoginiams žvejybiniams tikslams skirtas Pilies jachtų uostas, įsikūręs Klaipėdos senamiestyje, Danės upės žiotyse. Uoste vienu metu gali stovėti apie 350 mažųjų pramoginių laivų ir jachtų. Maksimalus švartuojamų laivų ilgis iki

24 m, maksimali grimzlė – 5 m. Uoste teikiamos visos tokio tipo uostams būdingos paslaugos: laivų iškėlimas, laivų remontas, slipas, triumo vandens ir tepalų surinkimo stotis, elektros tiekimas, dušai, tualetai. Uostas turi mobilią degalinę. Mažųjų žvejybinių laivų švartavimui skirta Malkų įlankoje, Smeltalės žiotyse esanti prielauka. AB „Smiltynės perkėla“ taip pat organizuoja Kelto – katamarano „Nida“ reisuos iš Klaipėdos į Juodkrantę ir Nidą. (keltų ir laivų maršrutai pateikiami 45pav.).



45pav. Keltų ir laivų maršrutai (šaltinis – <https://www.openstreetmap.org>)

3.6. Skyriaus išvados

_ Klaipėdos miestas-uostas – universalus multimodalinis transporto mazgas ir svarbi tarptautinio Rytų-Vakarų koridoriaus grandis, įnešanti strateginį svorį į tarptautines transporto ir logistikos kryptis plėtojant geležinkelių transportą, jūrų greitkelius, diegiant informacines technologijas;

_ Didelis eismo intensyvumas Klaipėdos miesto prieigų valstybinių kelių tinkle (ypač tarptautiniuose koridoriuose) rodo Klaipėdos miesto, kaip svarbaus Lietuvos ir tarptautinio transporto centro, reikšmę;

TYRIMAI VIETOSE DALIES IŠVADOS

Probleminiai arealai

_ Uždara uosto teritorija riboja miesto prieigas prie vandens

_ Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atiboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių ir Kuršių nerijos teritorijos. Taip bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes.

_ Neišvystytos viešos prieigos prie vandens

_ Uosto teritorija besiformuojančius miesto struktūrinius centrus atiboja nuo Kuršių marių akvatorijos, todėl nėra galimybės formuoti savitumą bei patrauklų miestovaizdį.

_ Neišvystyta Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane numatyta rekreacinė ir visuomeninė teritorija pietinėje miesto dalyje prie Kuršių marių.

_ Trūksta funkcinų ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos.

_Lyginant gyvenimo kokybės požiūriu gyvenamąsias teritorijas pietinėje miesto dalyje su kitais miesto rajonais, pietiniai miesto rajonai nėra patrauklūs – vyrauja didelis nusikalstamumas, trūksta kultūros ir laisvalaikio objektų, didėja vidutinis gyventojų amžius.

Pagrindinės išvados

_Lietuvos kontekste Klaipėda yra vienas iš svarbiausių bevivystančių metropolinių centrų;

_Klaipėdą kerta visi pagrindiniai strateginiai Baltijos jūros regioną kertantys transporto koridoriai. Miestas yra reikšmingas kaip itin svarbus transporto mazgas, kuriame susikerta jūros, sausumos ir geležinkelio keliai.

_Plėtojamos gamybinės teritorijos ir logistikos terminalai, įkurta laisvoji ekonomikos zona (LEZ), siekiant pritraukti užsienio kompanijas, jų investicijas Klaipėdos miestui.

_Labai didelis rekreacinis potencialas, į miesto teritoriją patenka dalis Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorijos.

Urbanistinė struktūra

_Miesto funkcinė struktūra susiformavusi taip, kad palei Kuršių marias išsidėstęs uostas atiboja miestą nuo didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių akvatorijos ir Kuršių nerijos teritorijos. Esant tokiai situacijai bloginamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes, taip pat nesprendžiamos miesto prieigos prie vandens.

_Nepakankamai išplėtotą miesto centrų struktūrą. Pagrindinis centras, susiformavęs šiaurinėje miesto dalyje, sąlygoja pietinės miesto dalies, turinčios silpną savitumą, nepakankamą viešų erdvių ir paslaugų kokybę, nepakankamą

būsto diversifikaciją. Klaipėdos miesto linijinis centras abipus Taikos pr. yra nepakankamai gyvybingas, kad sukurtų pakankamą erdvę paslaugų ir kitų centrui būdingų veiklų koncentracijai pietinėje miesto dalyje.

_Didelis esamų teritorijų rezervas Klaipėdos miesto savivaldybės administracinėse ribose, kurios gali būti konvertuojamos ir pritaikomos naujai plėtrai, taip pat didelis rekreacinis potencialas, ypač Smiltynėje.

_Trūksta funkcinių ir vizualinių ryšių tarp miesto ir Kuršių nerijos.

_Vis dar taikomas monofunkcinis teritorijų naudojimo reglamentavimas galiojančiame miesto bendrajame plane sudaro kliūtis investicijoms.

Susisiekimo infrastruktūra

_Klaipėdos miestas-uostas – universalus multimodalinis transporto mazgas ir svarbi tarptautinio Rytų-Vakarų koridoriaus grandis, įnešanti strateginį svorį į tarptautines transporto ir logistikos kryptis plėtojant kelių, geležinkelių transportą, jūrų greitkelius, diegiant informacines technologijas.

_Keleivių vežimai viešuoju transportu Klaipėdos mieste yra stabiliai augantys nuo 2009 m. ir užima vidurinę poziciją tarp didžiųjų Lietuvos miestų. Vadovaujantis 2016 m. vykdytos gyventojų apklausos duomenimis, viešasis transportas atlieka reikšmingą vaidmenį susisiekimo struktūroje (juo naudojasi du iš trijų klaipėdiečių)

_Automobilių stovėjimo ir laikymo aspektas Klaipėdos mieste pagal vykdytą gyventojų apklausą buvo įvertintas prasčiausiai. Automobilių stovėjimo vietų trūksta miesto centre, daugiabučių rajonuose (šią problemą kaip aktualiausią įvardino net 67 % gyventojų).

_Klaipėdos mieste esamas 111 km ilgio dviračių takų tinklas nesudaro vieningos sistemos su kokybinius reikalavimus atitinkančia infrastruktūra,

tačiau dedamos pastangos vystyti šią ekologinę susisiekimo rūšį: parengtas Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas su atitinkamais konkrečių priemonių pasiūlymais, įrengta ir aktyviai naudojama tarptautinė Eurovelo10 trasa su patraukliomis ir atraktyviomis kryptimis į Kuršių Neriją, Palangą, Rusnę.

_Klaipėdos miesto geležinkelio mazgas yra ypač svarbi tarptautinio IXB koridoriaus jungtis ir itin reikšminga jūrų uostą aptarnaujanti grandis. Dėl esamų ir vis augančių Klaipėdos uosto poreikių būtina tobulinti silpnąsias Klaipėdos geležinkelio sistemos grandis, gerinti sąveiką su kitų rūšių transportu, ypač didinti geležinkelio kelių laidumą.

Teigiamos tendencijos:

_Išlaikomas vienintelis Lietuvoje linijinio miesto pobūdis;

_Apjungiamos šiaurinė ir pietinė miesto dalys;

_Kuriama rišli patrauklių ir saugių viešųjų erdvių sistema, jungianti skirtingas miesto dalis;

_Vykdoma neefektyviai naudojamų teritorijų konversija.

Neigiamos tendencijos:

_Esamų prieigų prie marių neužtenka norint plėtoti kokybišką ir patrauklią miesto struktūrą;

_Nevystomos skersinės miesto jungtys palei pagrindines gatves, neišryškinami įvažiavimai į miestą;

PROJEK TINĖ DALIS

4.1. Sklypo daugiaaspektė analizė

4.1.1. Analizės objektas

Nagrinėjama Klaipėdos uosto teritorijos atkarpa ties Baltijos prospekto tranzitine ašimi.

4.1.2. Problema

- _ atskirtis, miestas atskirtas nuo marių
- _ ryšių nebuvimas su jau išvystytų visuomeninių erdvių sistema, nereagavimas į esamą urbanistinį audinį
- _ nepageidaujama koncentracija (koncentracijos nebuvimas), fizinių bei psichologinių kliūčių, dalijimas miestą į nedarnią visumą
- _ prarasti miesto vizualiniai ryšiai su esamomis vertingomis gamtinėmis sąlygomis

4.1.3. Tikslas

- _ Išspręsti esančią atskirtį patrauklia ir veiksmingai funkcionuojančia jungiančia architektūra.

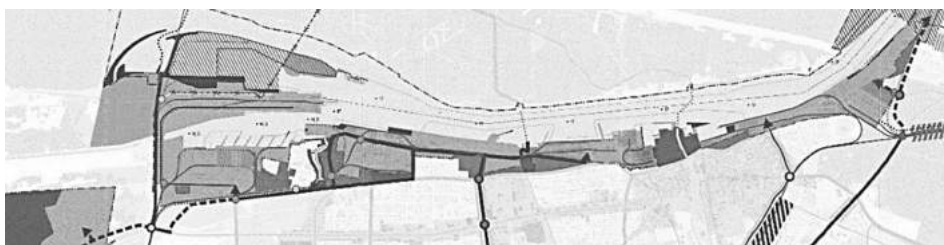
4.1.4. Uždaviniai

- _ atlikti esamos struktūros įvertinimą ir išskirti vertingąsias savybes;
- _ išanalizuoti išskirtas vertingas vietovės dalis ir savybes, nustatyti jų būklę, situaciją;
- _ išanalizuoti išskirtų vertybių istorinę raidą;
- _ nustatyti vietovės potencialą tolimesnei teritorijos plėtrai;
- _ pasiūlyti, kaip elgtis su vertingais potencialiais teritorijos elementais plėtos procese;

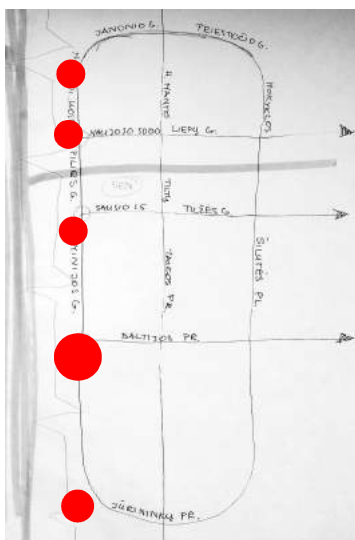
_ pateikti projektinius pasiūlymus, išvadas ir rekomendacijas.

4.1.5. Esama urbanistinė struktūra ir jos įvertinimas

Šiandien Klaipėdos Uosto teritorija išsidėsčiusi palei visą marių krantinę, ji yra uždara (tvora atskirta) teritorija (1 pav.)



1 pav. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas bendrame plane



2 pav. Klaipėdos aukštos kategorijos gatvių schema



3 pav. Baltijos pr. nuo automagistralės

Nagrinėjant miesto susisiekimo infrastruktūros elementus, buvo prieita prie išvados, jog aktualiausi probleminiai taškai yra greta esamų aukštų kategorijų gatvių (2; 3pav.). Analizuojama yra viena pagrindinių Klaipėdos transporto ašių- Baltijos prospekto, tąsa (4pav.).



4 pav. Analizuojama teritorija žemėlapyje

Apleistoje teritorijoje už konteinerių ir traukinių vagonų yra marių krantinė su vaizdu į Smiltynę, kitoje marių pusėje. (5; 6pav.)

Greta yra daugiaaukščių (kurie probleminių arealų brėžinyje pažymėti kaip gyvenamosios kokybės požiūriu nepatrauklūs) ir mažaukščių gyvenamųjų namų rajonai, mokyklos, viešbučiai, prekybos centrai, pramogų arena, sporto maniežas, terminalai ir perkėla. Teritorija ribojasi su „Centrinio Keltų Terminalu“, juos skiria tvora. Teritorija lengvai pasiekiami miesto viešuoju transportu, šalia ne viena autobusų stotelė.

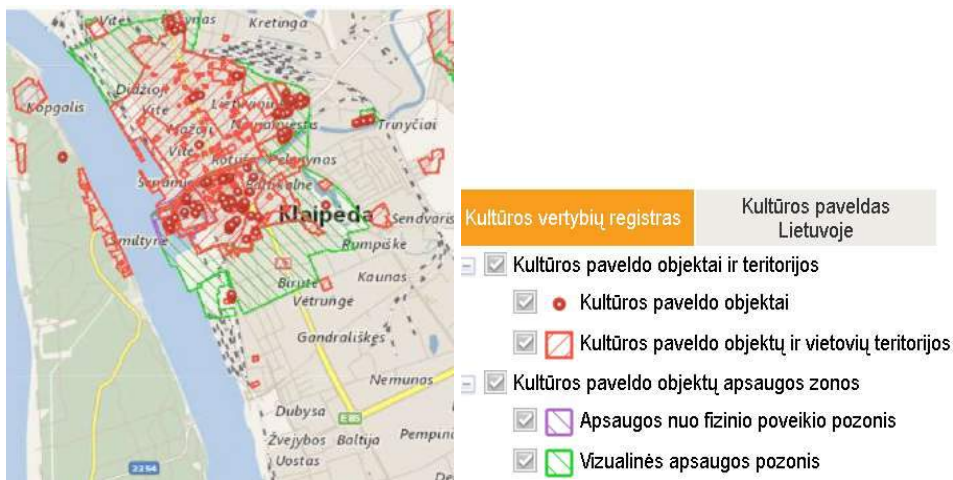


5 pav. Konteineriai ir bėgiai skiriantys marių krantinę ir miestą

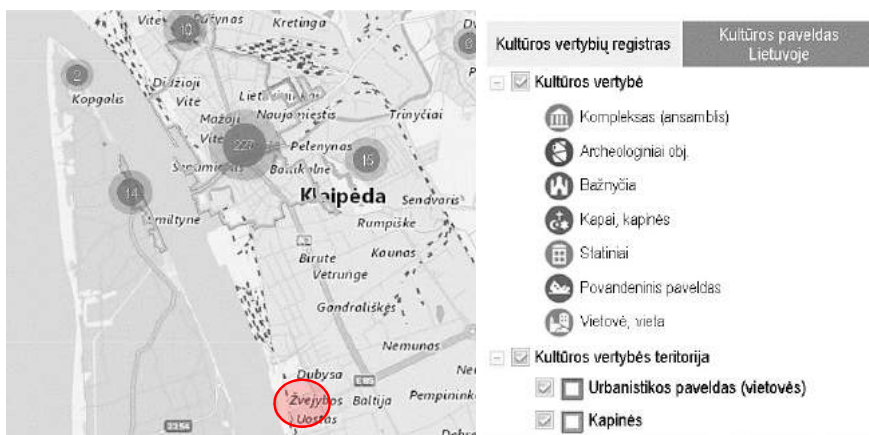


6 pav. Konteineriai ir bėgiai skiriantys marių krantinę ir miestą

Kaip matyti iš istorinės raidos, esamą uostamiesčio struktūrą lėmė uosto plėtra. Uosto teritorija atskyrė miestą ir marias. Nėra kompozicinių, funkcinų, prarasti ir vizualiniai ryšiai su miestu. Nekilnojamam kultūros paveldui priklauso tik miesto centrinė dalis, į kurią įeina Senamiesčio, Naujamiesčio, Smiltynės gyvenvietės teritorijos. (7; 8pav.)



7 pav. Kultūros vertybių registro žemėlapis



8 pav. Kultūros paveldo žemėlapis

Išvados:

_ analizuojama yra viena pagrindinių Klaipėdos transporto ašių- Baltijos prospekto taša.

_ pasirinkta teritorija atskiria miestą ir marias. Nėra kompozicinių, funkcinių, prarasti ir vizualiniai ryšiai su miestu.

4.1.6. Saugotinos teritorijos savybės

Pasirinktoje uosto teritorijos atkarpoje vertingų istorinių statinių nėra (11 pav.). Teritorijoje esantys apleisti krūmynai, pavieniai nereikšmingi statybos objektai išskaidė teritoriją į atskirus nesusijusius vienetus. Uosto krovos darbai ir konteinerių sandėliavimas krantinėje atskyrė ją nuo miesto (12 pav.). Dėl šių priežasčių teritorijoje nėra vertingos urbanistinės ir architektūrinės vertės. Teritorijos vystymui reikalingas pagrįstas planavimo modelis.

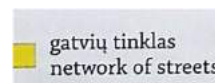
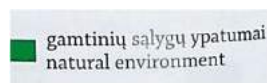
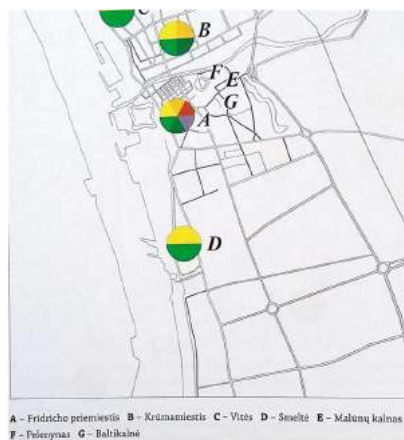
Kas yra saugotina analizuojamoje teritorijoje?

_ Teritorijoje yra saugotinas, reikšmingas uosto veiklai geležinkelis, svarbu išlaikyti ir netrukdyti uosto veiklai (13 pav.).

_ Turi būti išsaugoma, atgaivinama ir žmonėms prieinama Marių krantinė.

_ Turi būti atkuriami vizualiniai miestovaizdžiui bei kraštovaizdžiui svarbūs koridoriai (9 pav.).

_ Turi būti atkuriami ir saugoma funkcija būdinga uosto teritorijoms, remiantis istoriniais šaltiniais.

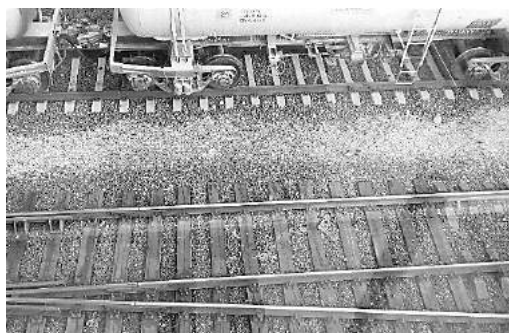


9 pav. Autentiškus bruožus išlaikę urbanistinės struktūros elementai Klaipėdos istoriniuose priemiesčiuose



11 pav. Analizuojama teritorija. Fotofiksacijos

12 pav. Analizuojama teritorija. Fotofiksacijos



13 pav. Išlikę ir nauji bėgiai. Fotofiksacija

14 pav. Išlikę bėgiai. Fotofiksacija

Išvados:

- _ pasirinktoje uosto teritorijos atkarpoje vertingų istorinių statinių nėra.
- _ teritorijoje yra išlikęs reikšmingas šaliai ir miestui geležinkelis

4.2. Projekto programa

4.2.1 Pasiūlymai

Siūloma pratęsti Baltijos pr. ašį, kad žmogų architektūra galima būtų atvesti prie vandens. Čia turėtų atsirasti tūris, kurio koncepcija būtų būti jungtimi (21 pav.), o po juo arba virš jo pravažiuotų traukiniai ir automobiliai (22 pav.; 23 pav.). Tokiu būdu būtų sujungiamos parko ir miesto teritorijos, nesutrukdant uosto veiklai ir išsaugojant Klaipėdai ir Lietuvai reikšmingą geležinkelį. Taip pat būtų atverta prieiga prie marių ir krantinės.

Kalbant apie funkciją, kitoks, šiuolaikinis požiūris į turgų sujungtų atskirtas socialines grupes, skirtingas kartas, taptų kultūrine seno ir naujo jungtimi (pavyzdžiai, Lisabonoje, Roterdame, Londone, Kopenhagoje).

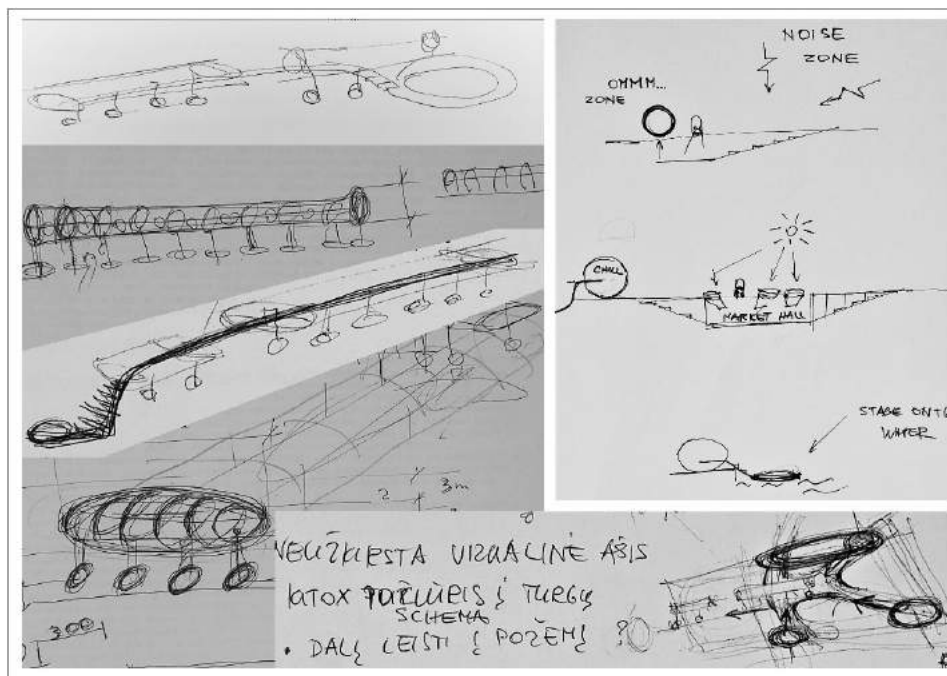
TŪRINĖ JUNGTIS



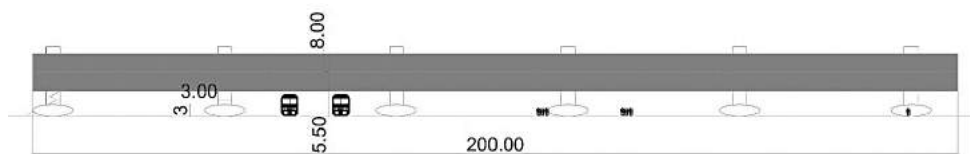
PARKAS; MIESTAS

UOSTO VEIKLA; GELEŽINKELIS; KELIAS

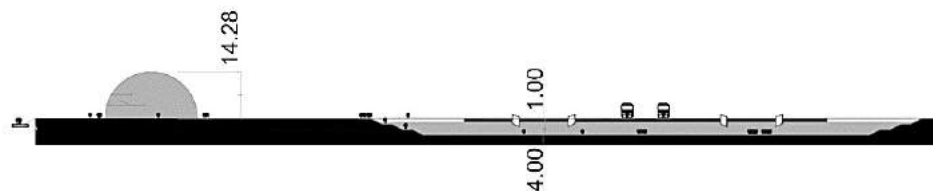
MARIOS



21 pav. Architektūra jungianti tris atskirtus elementus



22 pav. Tūris, po kuriuo pravažiuotų traukiniai ir automobiliai (1-as variantas)



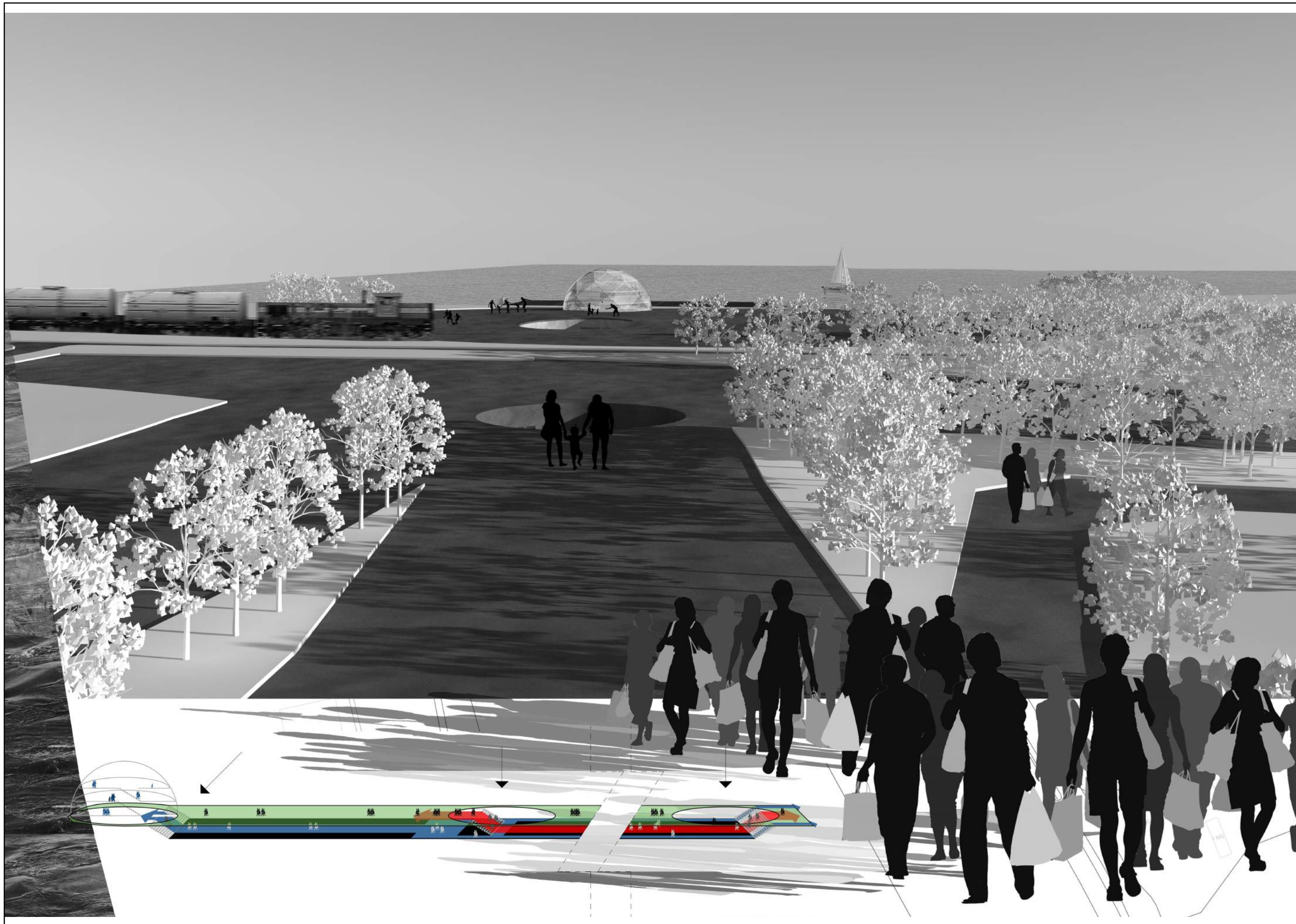
23 pav. Tūris, virš kurio pravažiuotų traukiniai ir automobiliai (2-as variantas)

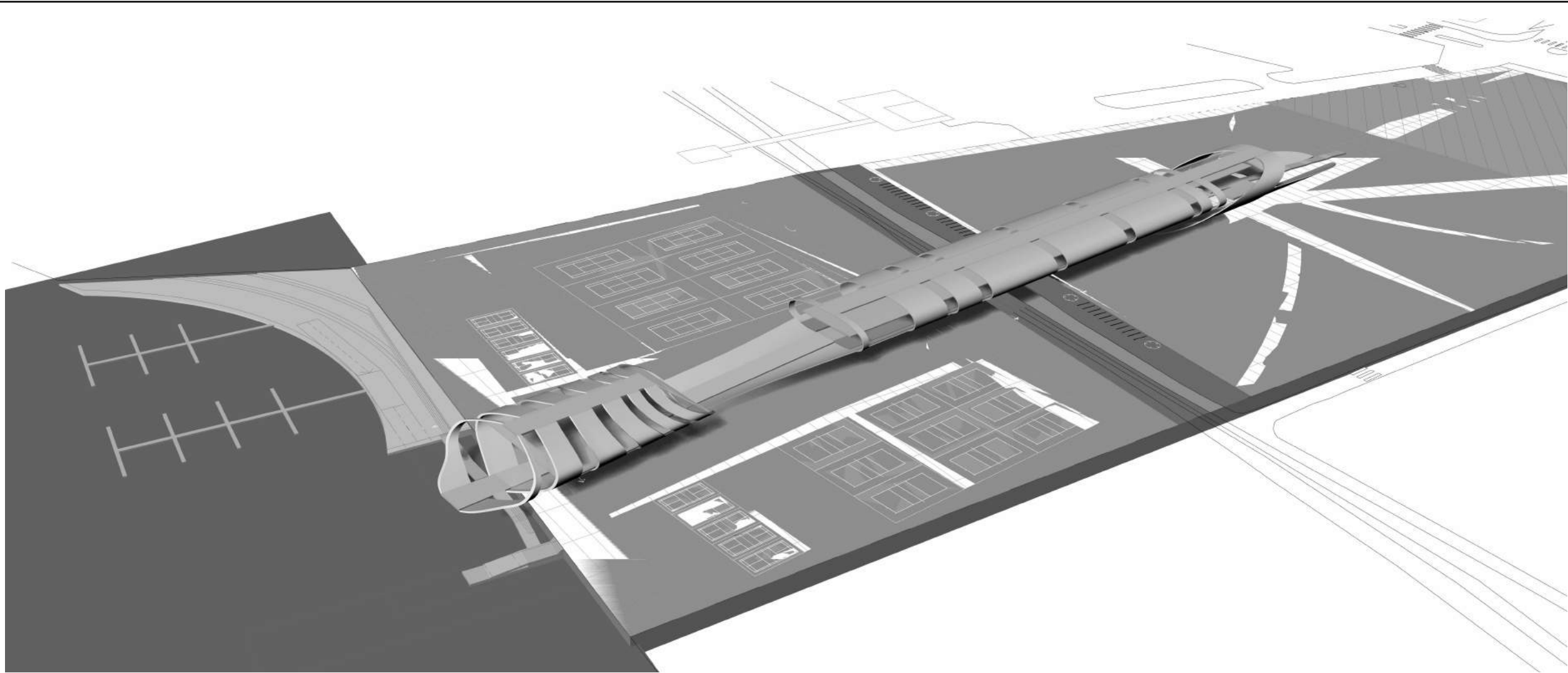
4.2.2. Eksperimentinis projektavimas

I- as variantas. Požeminė jungiančioji architektūra.

II- as variantas. Pastatas pakeltas virš žemės po kuriuo pravažiuoja automobiliai ir traukiniai.







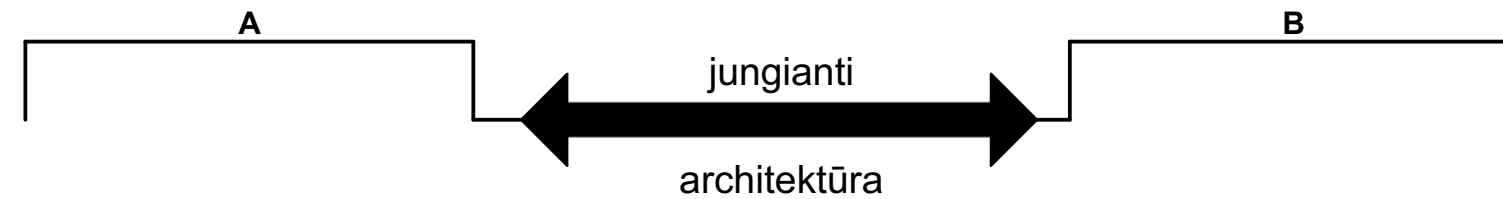
4.2. Skyriaus išvados

- _ analizuojama yra viena pagrindinių Klaipėdos transporto ašių - Baltijos prospekto, tąsa.
- _ pasirinkta teritorija atskiria miestą ir marias. Nėra kompozicinių, funkcinių, prarasti ir vizualiniai ryšiai su miestu.
- _ pasirinktoje uosto teritorijos atkarpoje vertingų istorinių statinių nėra.
- _ teritorijoje yra išlikęs reikšmingas šaliai ir miestui geležinkelis
- _ Atilikus eksperimentinį projektavimą abiejais variantais yra pasiektas tikslas, išsprendžiami išsikelti uždaviniai ir problemos.
- _ Atsižvelgiant į esantį kontekstą teritorijoje yra aiškiai jaučiamas vizualus jungties trūkumas, todėl pasirinkau toliau vystyti antžeminį, pakelto tūrio variantą.

4.3 Projekto dalys

Tiriamosios dalies schemos
Pastato formos schemos
Interjero koncepcijos schemos
Funkcijos pagrindimo schema
Pastato ryšių su kita Kuršių marių puse schema
Esamų ir naujai suformuotų traukos centrų schema
Konstrukcinių ir inžinerinių pastato sprendimų schema
Vizualizacijos
Genplanas
Interjero vizualizacijos
Planai
Pjuviai
Fasadai

TEMA: Kas yra **JUNGIANTI ARCHITEKTŪRA**.



TIKSLAS: Architektūra, kuri (pašalina) **PAŠALINTI** / (išsprendžia) **IŠSPRĘSTI ATSKIRTĮ, JUNGTI**.

PROBLEMA: ATSKIRTIS, ARCHITEKTŪRINĖS JUNGTIES NEBUVIMAS

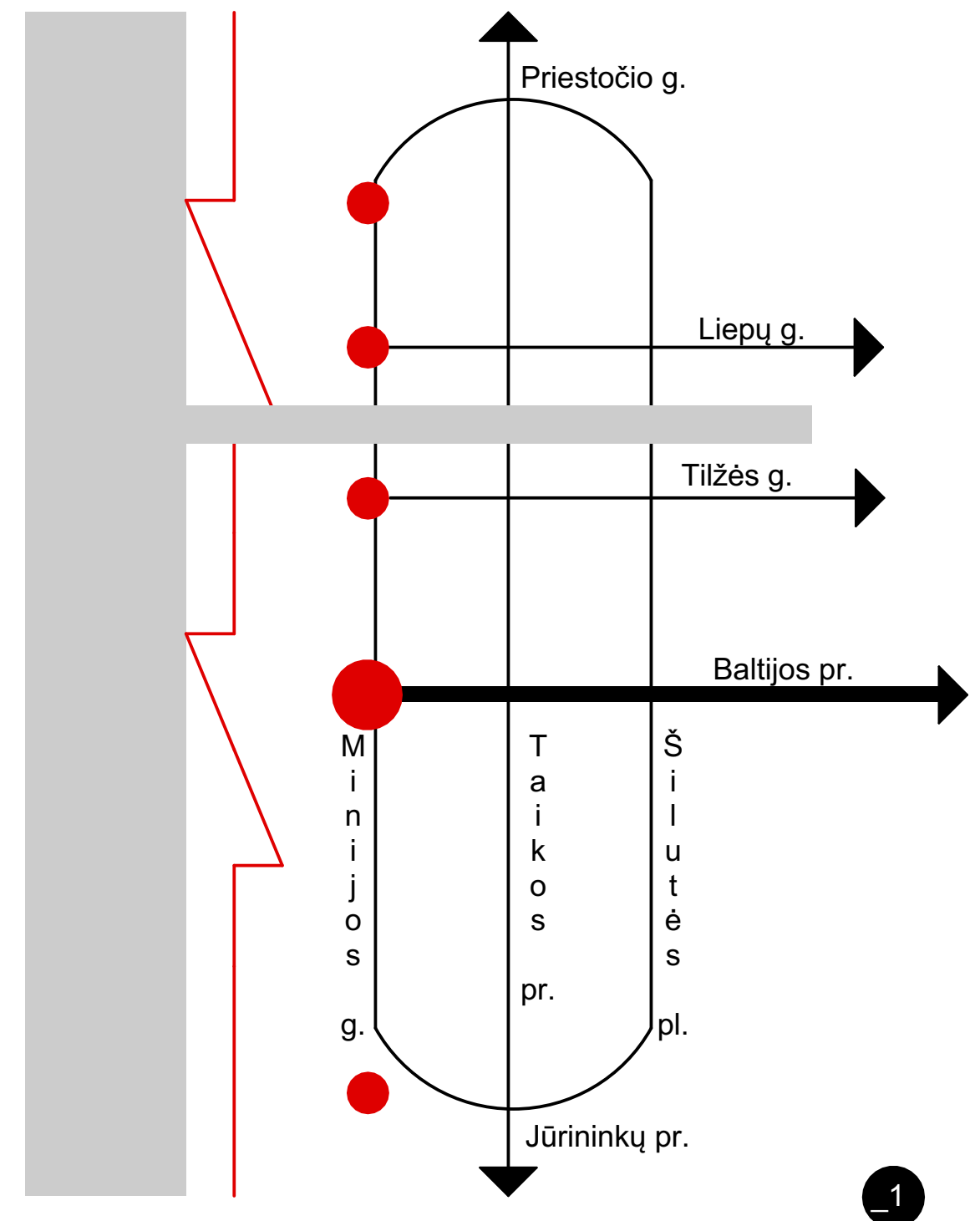
KODĖL Klaipėda?

Klaipėdos Uosto teritorija yra išsidėsčiusi palei visą marių krantinę, ji yra uždara (tvora atskirta) teritorija.

KODĖL Baltijos pr.?

Aktualiausi probleminiai taškai yra greta aukštų kategorijų gatvių. Pasirinkta viena pagrindinių probleminių Klaipėdos transporto ašių - Baltijos prospekto taša.

žr. schema _1



KOKIE yra teritoriją supantys traukos centrai?

Greta daugiaaukščių ir mažaaukščių gyvenamųjų namų rajonai, mokyklos, viešbučiai, prekybos centrai, renginių arena, sporto maniežas, terminalai ir perkėla. Teritorija ribojasi su "Centrinių Keltų Terminalu", juos skiria tvora.

žr. schema _2



PROBLEMA:

- _ vandens ir urbanistinių miesto erdvių atskirtis
- _ apleistos teritorijos esančios šalia vandens, socialinis apibrėžtumas labai sumažina gyvenimo kokybę ir patrauklumą šiose vietose
- _ fizinių infrastruktūrų trūkumas; specializuotų paslaugų stygius; tarša ir atliekų susidarymas

TIKSLAS:

- _ vandens elementų bei urbanistinių viešųjų miesto erdvių simbiozė įvedant naują kokybinį miesto identiteto parametą
- _ sukurti vizualinių ryšių sistemą
- _ integruoti ekonominį augimą; ekologinį išsaugojimą; socialines galimybes
- _ kultūros paveldu, kaip stipriu identiteto elementu paremti socialinės sanglaudos tikslus



SITUACIJOS SCHEMA



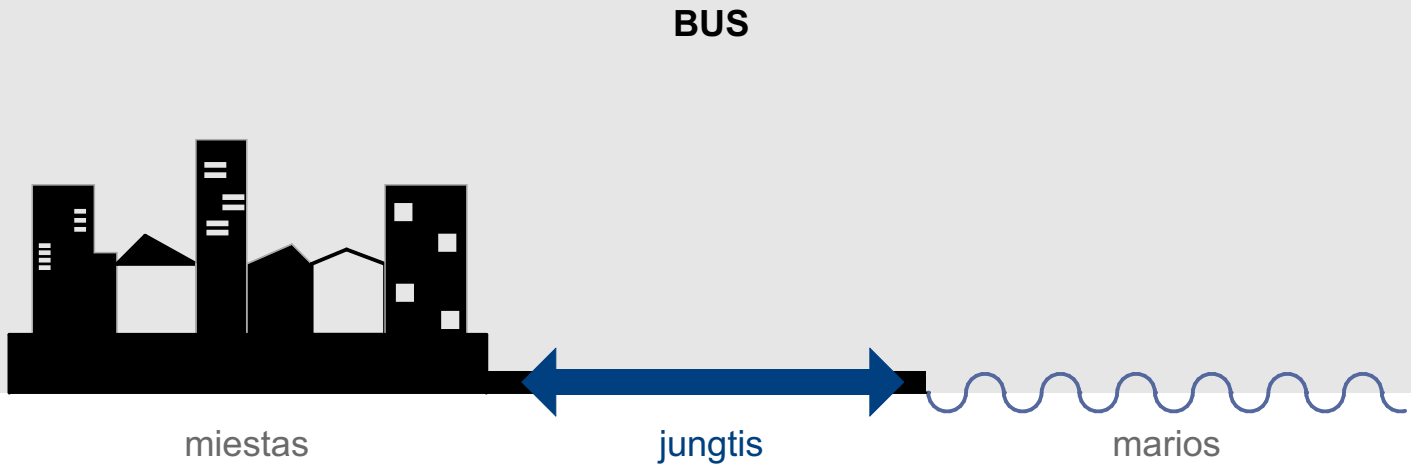
IDĖJINĖ SCHEMA Pratęsiant Baltijos pr. ašį, architektūros pagalba atvesti žmogų prie vandens.

KOKIOS PRIEŽASTYS JUNGTI

- užsidarymas
- depresija
- nedarni visuma
- automobilizacija
- nepageidaujama koncentracija



- viešųjų erdvių pasyvumo mažinimas
- geresnė gyvenimo kokybė
- socializacija
- judėjimas



KAS JUNGIA? KULTŪRA

KAS yra kultūra?

_reikšmių, vertybių, normų ir papročių visuma, bendra vienos visuomenės nariams

_greta to - tai evoliuciškai besiplėtojanti socialinė - kultūrinė sistema, visapusiškai susijusi su kultūros perimamumo problema, su žmogaus ir visuomenės sąsaja.

KODĖL kultūra?

_kultūrinių funkcijų reiškiniai svarbūs vietai ir socialiniams santykiams stiprinti, kurti visavertę, tolerantišką ir psichologiškai sveiką miesto aplinką

_kultūriniai centrai turi atsirasti dviejų rajonų sankirtoje, šalinančioje socialinę atskirtį ir suponuojančioje kolektyvinio dialogo ir kolektyvinės patirties mainus (Sennet, R. 2000)

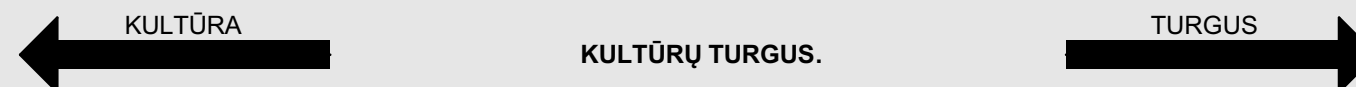
_sankirta kultūrinių funkcijų kontekste svarbi ir kaip loginis ryšys kartojantis kultūrinę įvairovę, kuri yra skirtingų kolektyvinių patirčių sankirta.

ARCHITEKTŪRINĖS JUNGIAMOSIOS PRIEMONĖS:

unikalūs viešų erdvių organizavimo sprendimai

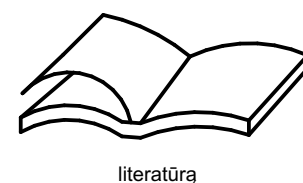
erdvės ribų ir architektūros tarpusavio jungčių patyrimas

funkcinis organizavimas

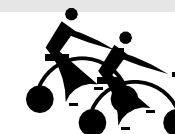


S
K
L
A
I
D
O
S

M
E
T
O
D
A
I



literatūrą



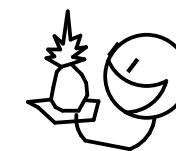
bendrą veiklą



bendravimą



pažinimas per



maistą

KAS yra turgus?

aikštė, kurioje vyksta mainai, prekiaujama.

KODĖL TURGUS?

kolektyvinės atminties ir patirties ženklai

pasąmoninio plano elementai (mitologiniai įvykiai, pasakojimai, legendos)

įtinklintas asmeninių įvykių srautas

(miesto) visuomenės sambūrio centras

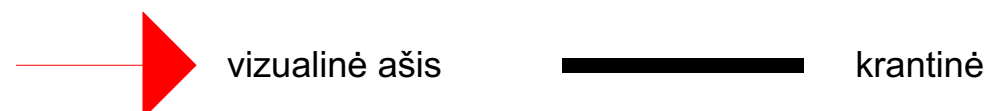
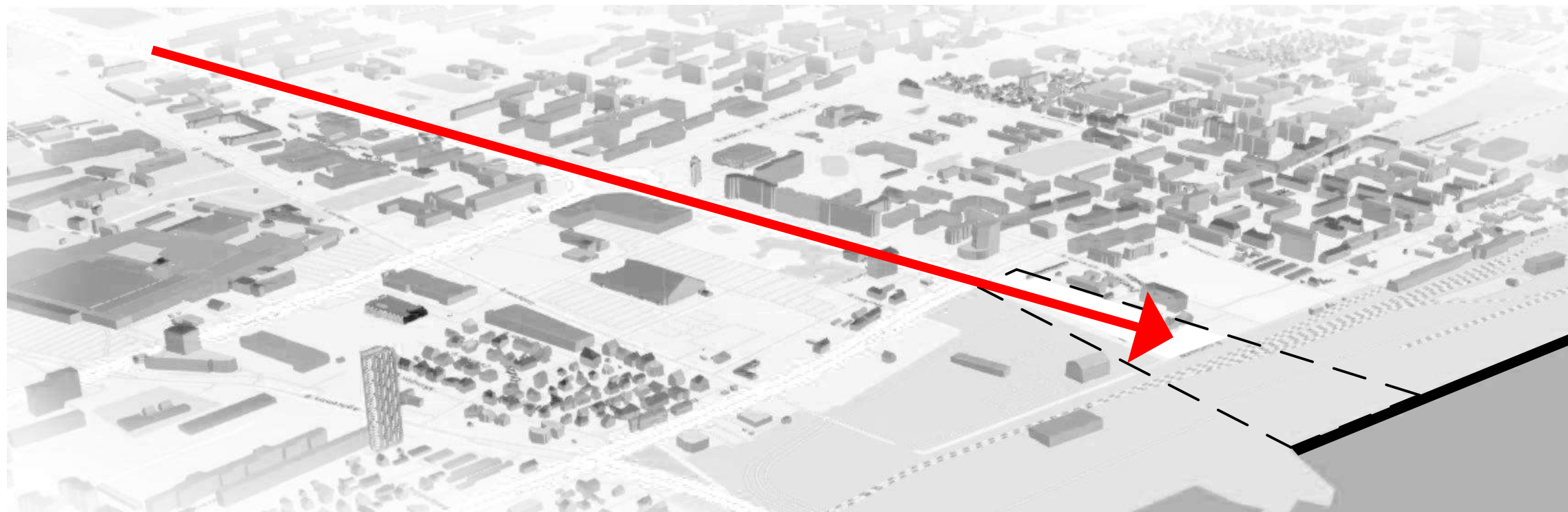
REZULTATAS

Turgus ne tiesiogine prasme, kitoks turgus, atskirų socialinių grupių, skirtingų kartų, skirtingų kultūrų sanplaika vienoje vietoje. Seno ir naujo jungtis.

KAS YRA VERTINGO analizuojamoje teritorijoje?

- _ Bėgiai, technologinis daiktas, kurio negalima išeliminuoti, nes yra svarbu išlaikyti ir netrukdyti uosto veiklai.
- _ turi būti išsaugoma, atgaivinama ir žmonėms prieinama Marių krantinė
- _ atkuriami vizualiniai miestovaizdžiui bei kraštovaizdžiui svarbūs koridoriai
- _ atkurama ir saugoma funkcija būdinga uosto teritorijoms, remiantis istoriniais šaltiniais (uosto ir krantinės santykis leidžia teigti, kad uoste esančioje krantinėje jungiasi ne tik gatvės, bet ir aikštės funkcijos. Turima omenyje uostų ar prieplaukų teritorijose buvę turgūs)

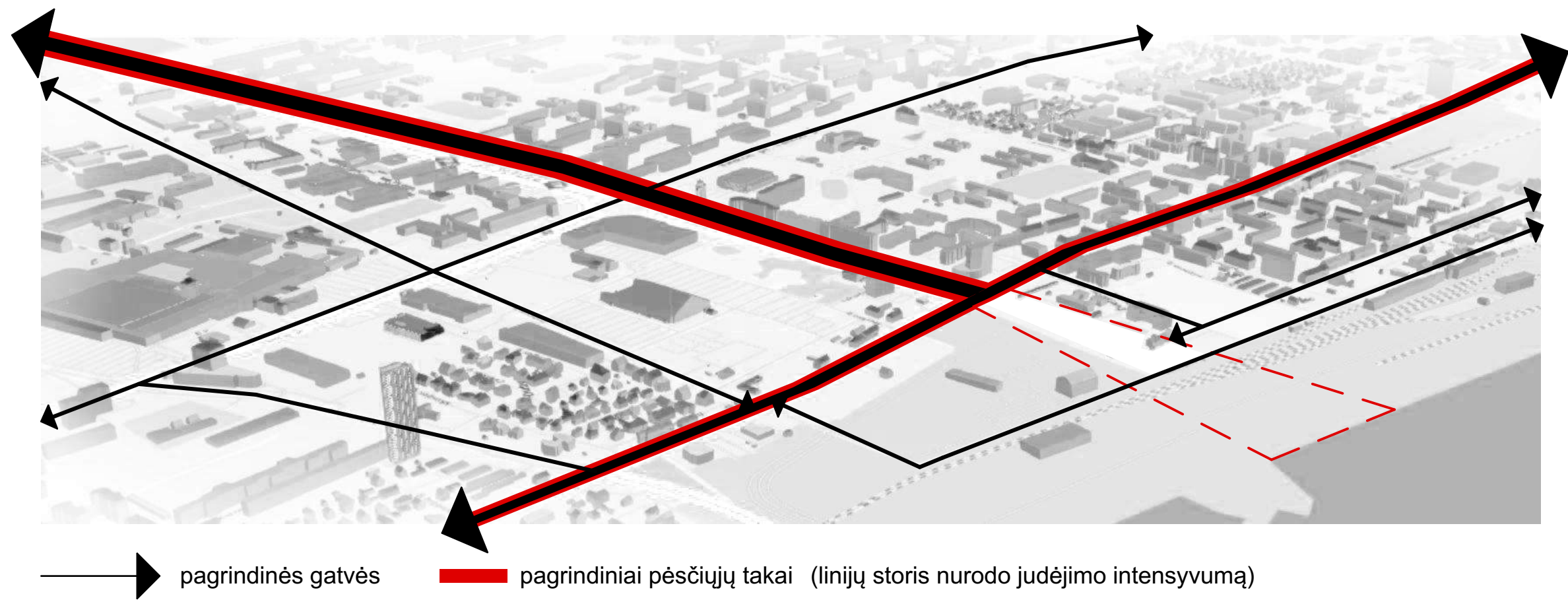
žr. schema _3



KOKS yra teritorijos pasiekiamumas?

- _ teritorija yra lengvai pasiekama miesto viešuoju transportu, šalia ne viena autobusų stotelė.
- _ įrengti pėsčiųjų takai
- _ numatyta įgyvendinti dviračių takus iki 2020m.

žr. schema _4



Skirtingų kultūrų pažinimas:

maistas

gaminimas

knygos

bendravimas

lauko žaidimai

vidaus žaidimai

prieplauka



Papirøen food market Kopenhaga



Time Out Market Lisabona

KITOKS POŽIŪRIS Į TURGŲ

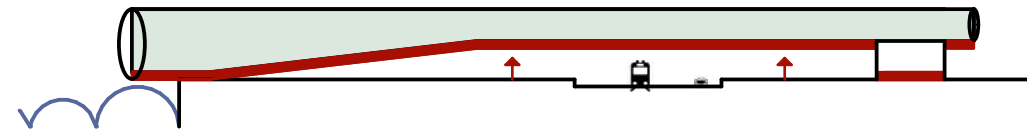
Kokie yra pagrindiniai aplinkos faktoriai pastato formai?

Norint nesutrukdyti uosto darbui turi būti išsaugomi bėgiai ir kelias einantys per teritoriją, todėl pastatas turi būti projektuojamas po žeme arba pakeltas virš žemės, kad automobiliai ir traukiniai galėtų pravažiuoti.

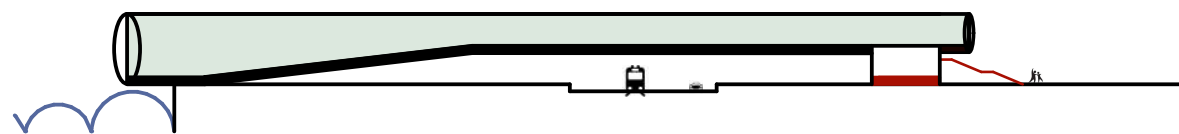
žr. schema _5



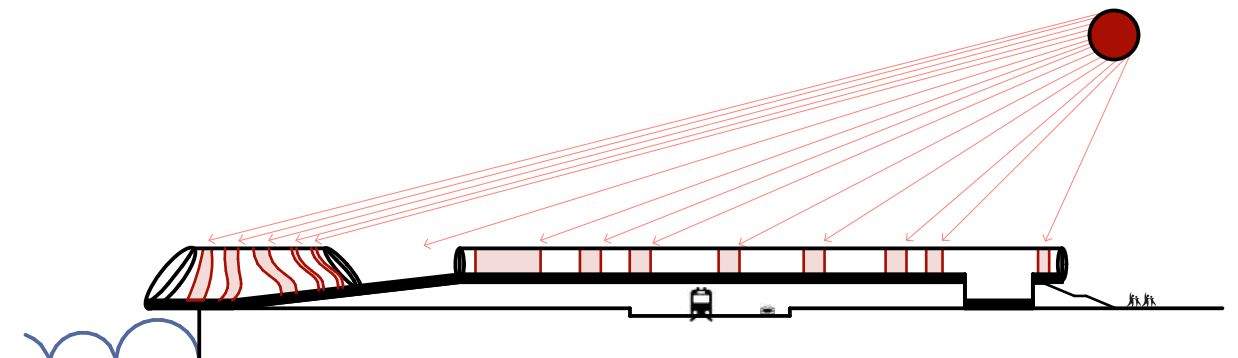
Formuojamas tūris pratęsiantis Baltijos pr. ašį iki marių. Sprendimą sąlygoja susiklosčiusi urbanistinė terpė, gamtinė aplinka.



Tūris pakeliamas, kad po juo galėtų pravažiuoti traukiniai ir automobiliai. Viršutinis tūrio kontūras išlaikomas tiesus, o apatinis nusileidžia ir surenka lankytojus miesto pusėje, pakelia juos į pastato pagrindinių funkcijų erdvę ir nuleidžia marių pusėje. Tokiu būdu užtikrinamas žmonių srautų mobilumas.



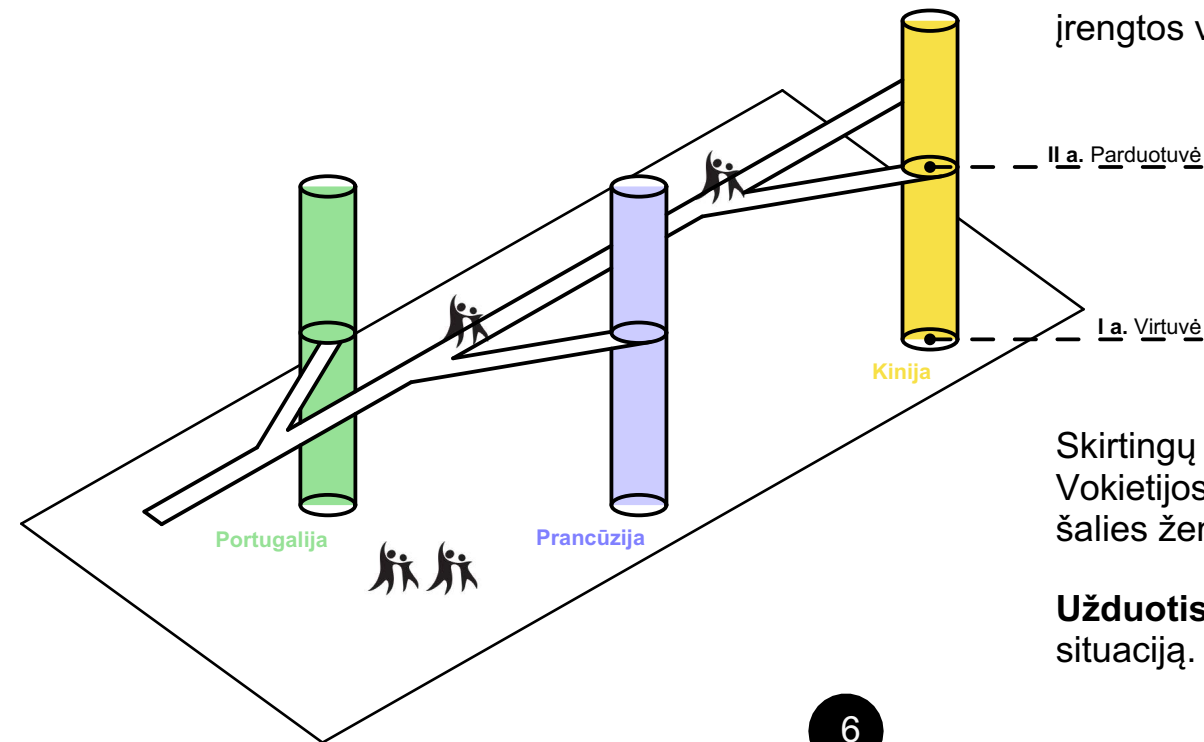
Patekimas į pagrindinį pastato aukštą (II, III) per: _ la. holą, kylant ten įrengtais liftais ar eskalatoriumi _ lauke esančiu pandusu kylant iki II pastato aukšto



Tūris "iškarpomas". Pro plyšius įleidžiant šviesą į pastato vidų.

Kokia pastato vidaus koncepcija?

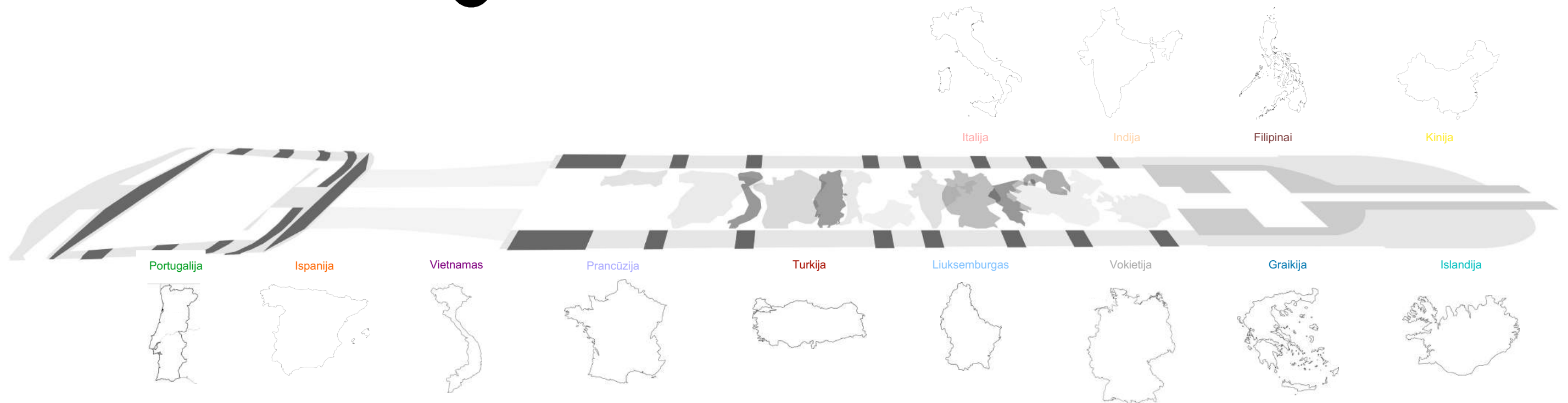
Atskirtas kultūras ženklina skirtingų spalvų tūriai esantys per abu pastato aukštus. Pirmuose aukštuose įrengtos virtuvės antrame aukšte tų šalių parduotuvės. **žr. schema _6**



_6

Skirtingų kultūrų - Portugalijos, Ispanijos, Vietnamo, Prancūzijos, Turkijos, Italijos, Liuksemburgo, Indijos, Vokietijos, Graikijos, Filipinų, Kinijos, Islandijos, pristatymas kultūrų turguje. Skirtingų spalvų, kiekvienos šalies žemėlapiu forma ant grindų žymi atskiras zonas. **žr. schema _7**

Užduotis: sklandžiai, organiškai įjungti naują komponentą į susiklosčiusią topografinę situaciją.



Koks rezultatas yra pasiektas planiniais sprendimais?

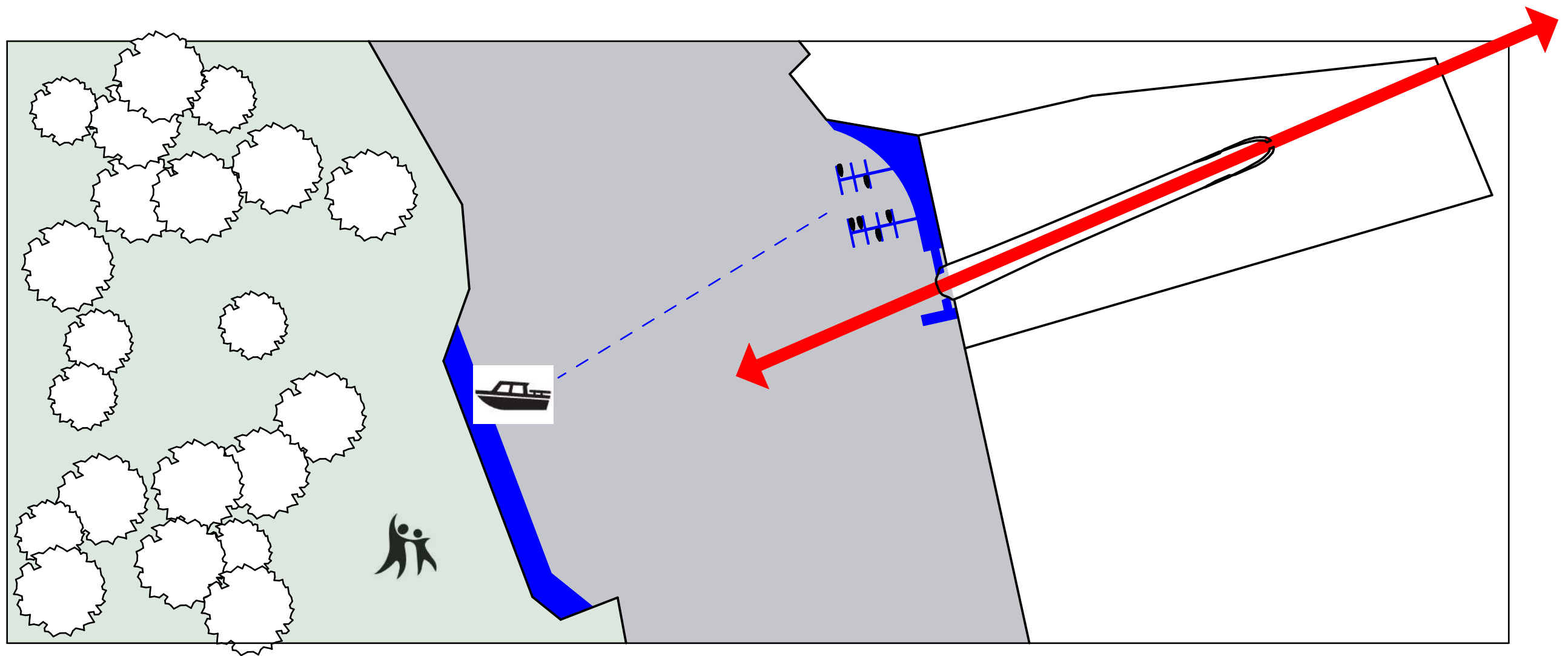
Projekto funkciniai sprendimai sukuria ne tik socialinę tarpusavio sąveiką, bet ir skatina mąstyti apie socialinius ir kultūrinius santykius.

_7

Kokie yra galimi naujo objekto ryšiai su kita Marių puse?

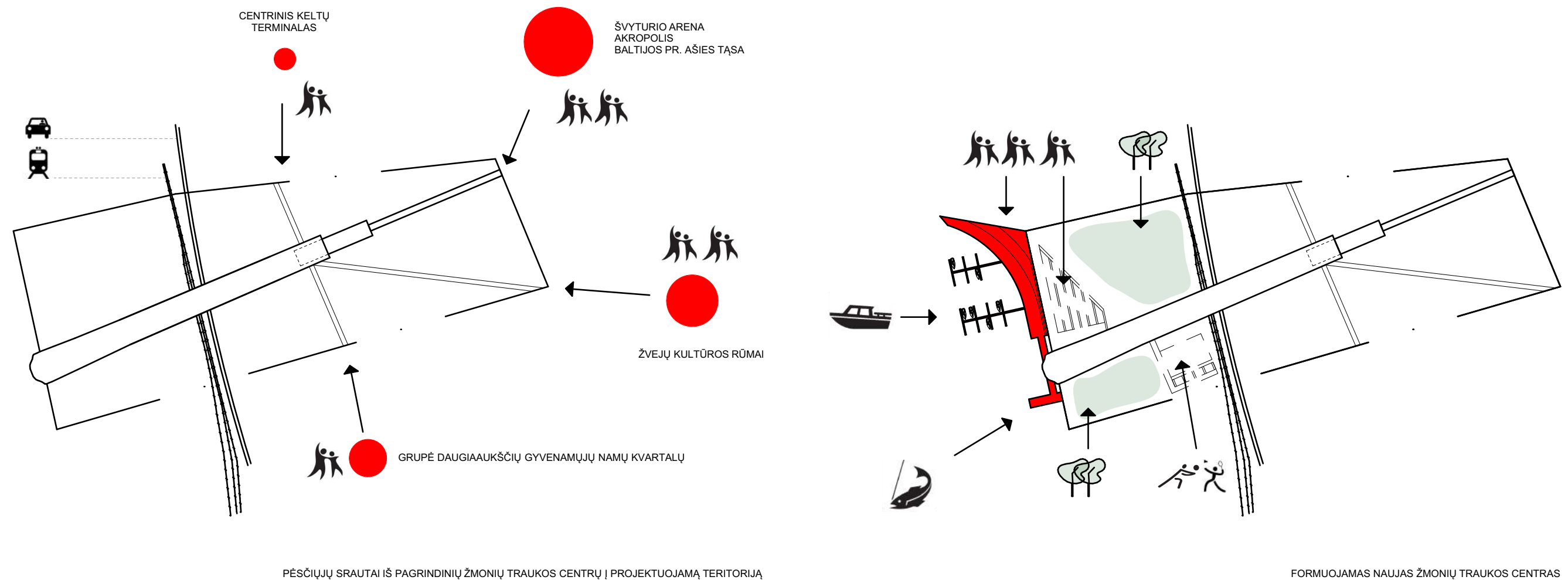
Kitoje Marių pusėje yra prieplauka ir Smiltynės miškas, todėl tai puiki galimybė naujo statinio lankytojams persikelti į Neringą.

žr. schema _8



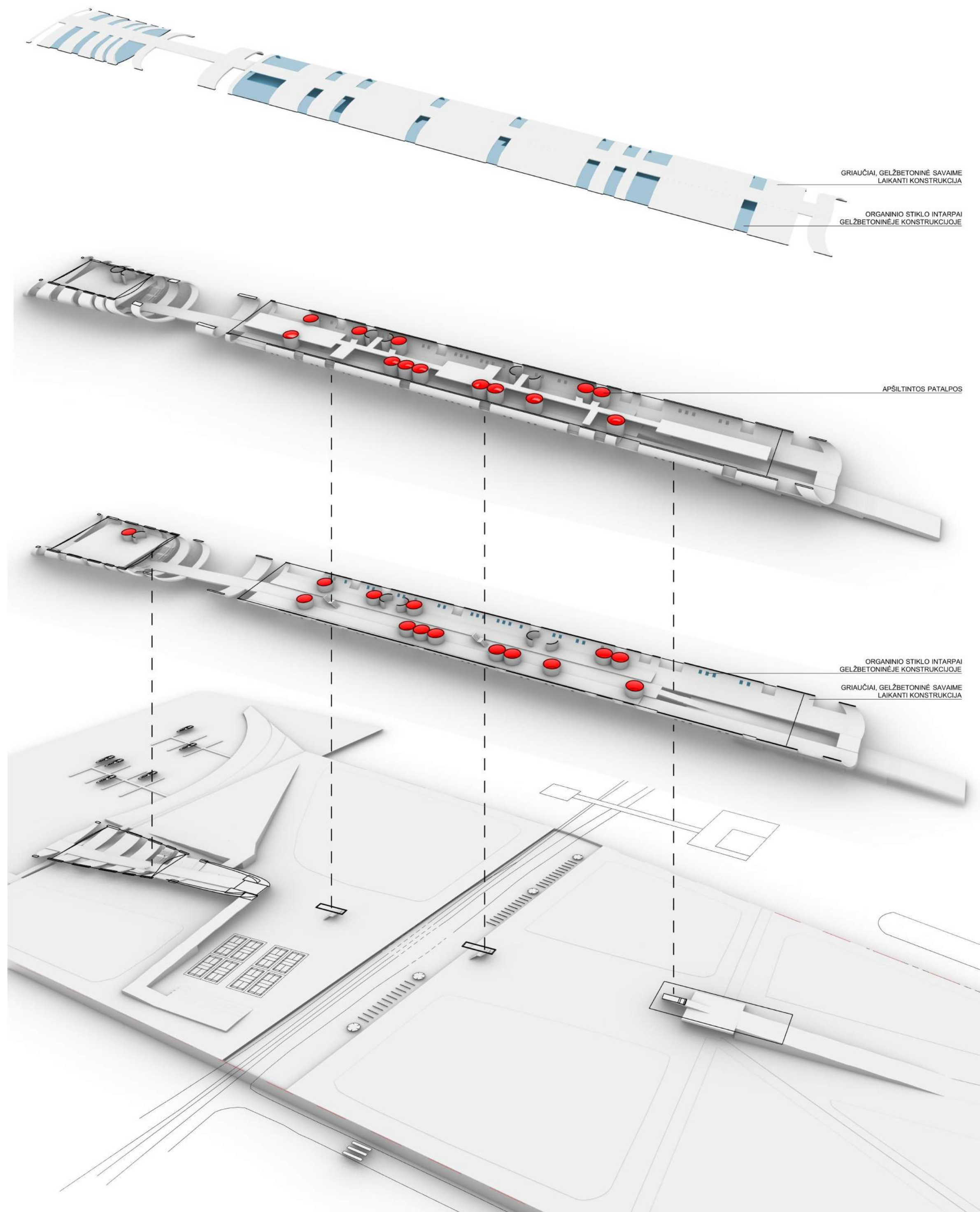
Kokios naujos veiklos yra organizuojamos teritorijoje?

Yra projektuojami tinklinio, badmintono, teniso aikštynai, jachtų prieplauka ir krantinė laisvalaikio leidimui. **žr. schema _9**



Kokie yra naujo objekto įtakoti pakeitimai esamoje erdvėje?

Jungiančios architektūros forma ir erdvė yra ir priežastis ir rezultatas. Miesto ir krantinės sandūros vieta veikia objektą savo kontekstu, masteliu ir architektūrine išraiška, o sumodeliuota forma pasirinktai vietai suteikia papildomų funkcijų ir kuria naujas visuomenei naudingas erdves.



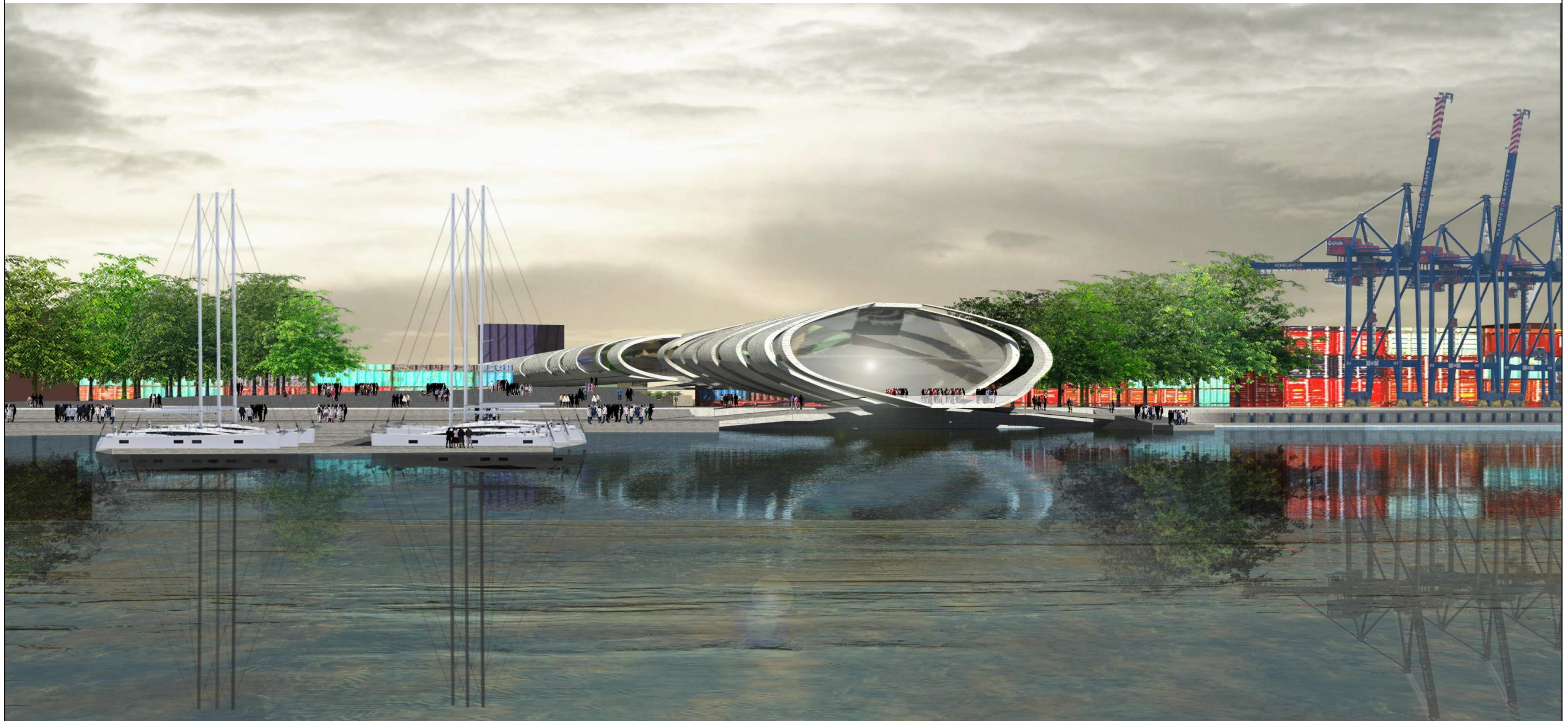
GRIAUČIAI, GELŽBETONINĖ SAVAIME
LAIKANTI KONSTRUKCIJA

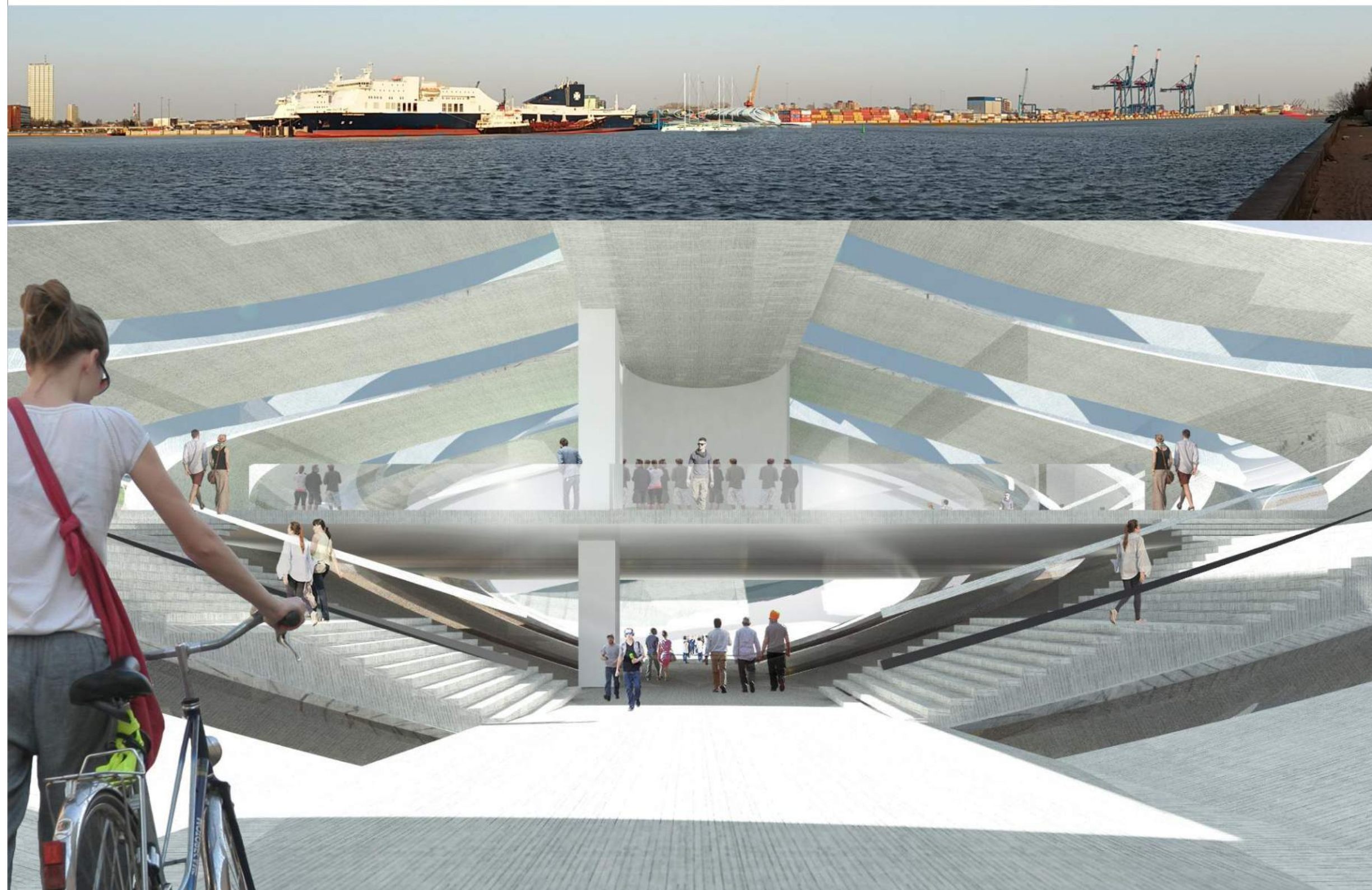
ORGANINIO STIKLO INTARPAI
GELŽBETONINĖJE KONSTRUKCIJOJE

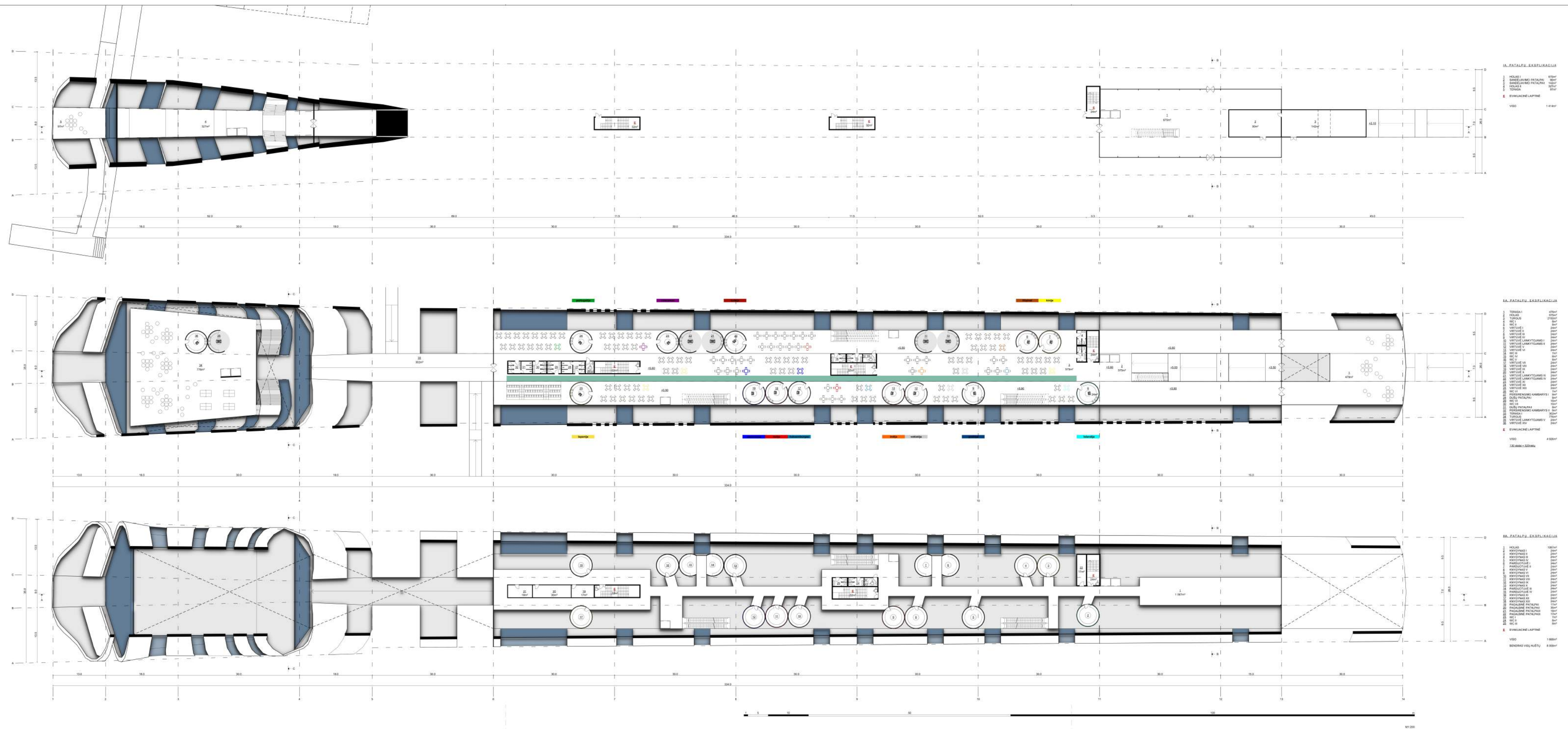
APŠILTINTOS PATALPOS

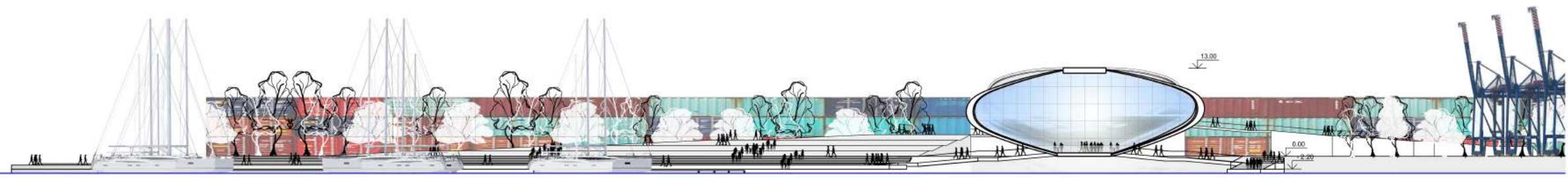
ORGANINIO STIKLO INTARPAI
GELŽBETONINĖJE KONSTRUKCIJOJE

GRIAUČIAI, GELŽBETONINĖ SAVAIME
LAIKANTI KONSTRUKCIJA

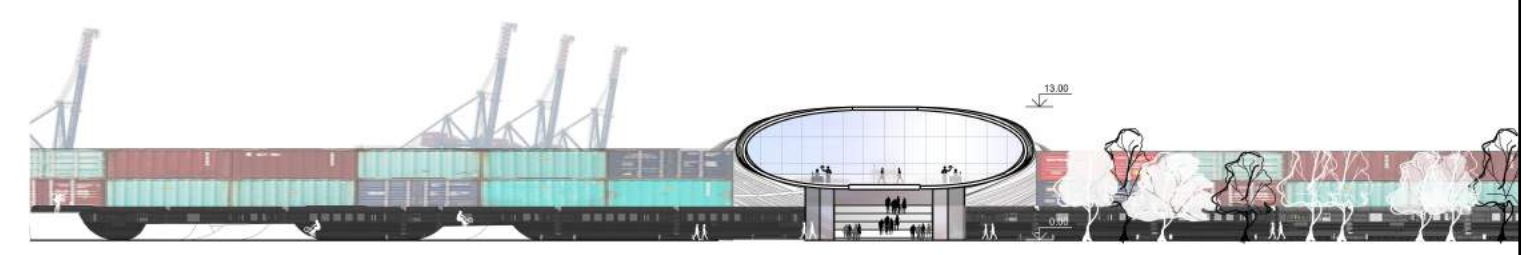




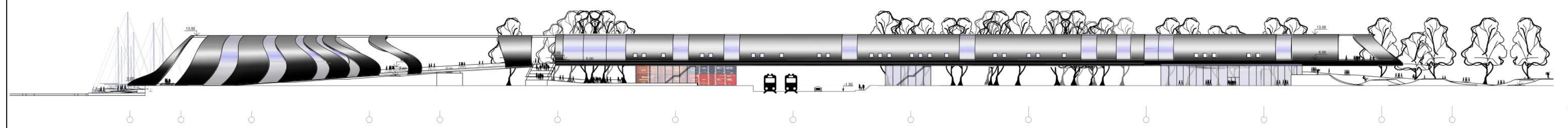




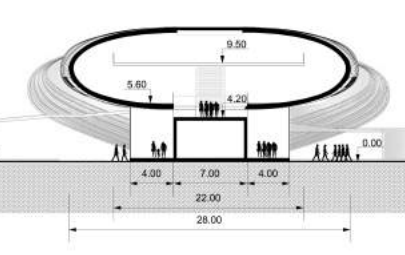
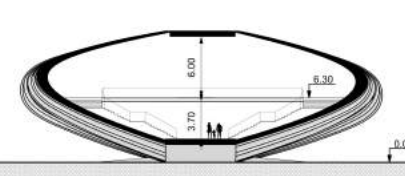
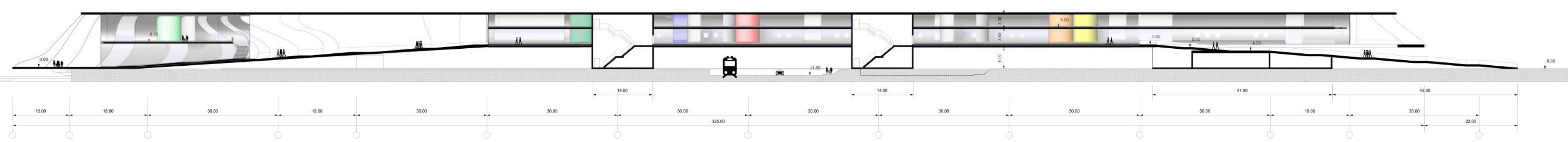
Vakarinis fasadas M1:200



Rytinis fasadas M1:200



Pietinis fasadas M1:200



Visuomenės išskirtinės savybės gali būti išreikštos erdvinėse sistemose, socialinė generacija yra perduodama projektuojant erdves ir nustatant jų ryšius (Dursun, Saglamer 2003). Projekto erdviniai, funkciniai sprendimai sukuria socialinę tarpusavio sąveiką ir skatina mąstyti apie socialinius ir kultūrinius santykius.

Šiuo atveju pastatas yra ir priežastis, ir rezultatas dėl savo įsiterpimo į pasirinktą vietą ir dėl sukeltų pakitimų esamoje erdvėje. Jungiančioji architektūra nesiekia vizualiai prisitaikyti prie esamo konteksto. Ji – atsakas probleminei vietai miesto struktūroje. „Norint pasiekti visapusišką pastato – ženklo integraciją ir architektūrinę išraišką sukelti reakciją į šį įterpimą, reikia ypač didelių srautų susikirtimo mazgo. Tokio tipo erdvei būdingas tęstinumas ir nuolatinė nenutrūkstanti lankytojų integracija“ (Dovey 2010). Šis Dovey teiginys yra puikiai tinkamas projektuojant sėkmingai veikiančią jungiančią architektūrą.

Formos įtaigumas yra svarbi meninė pastato vertė, turinti savybę pritraukti žmonių srautus, būti jungiamuoju koridoriumi tarp miesto sistemos ir natūralios rekreacinės erdvės. Pasirinkta vieta yra neatskiriama susipynęs erdvės ir sociumo mazgas, tad ir nėra poreikio jų atskirti. „Formą įmanoma transformuoti remiantis socialine logika, tačiau socialiniai reiškiniai taip pat gali būti konstruojami erdvėje“ tuo galima įsitikinti Grego Lynno teorijoje „Pažangioji judėjimo forma“ (2001), kurioje forma suvokiama kaip išorinių veiksmų ir jėgų rezultatas. Projektas Jungiančioji architektūra: kultūrų turgus veikia kaip globalaus mastelio visuomenės kultūrinės integracijos vieta. Jungiančios architektūros erdvių santykis kelia emociją, kuri savo ruožtu veikia aplinką (miestą).

Pagrindinis šio projekto veiksnys – susiformavęs tūris, kaip jungties trūkumas miesto sistemoje. Pagal Kuršių marias išsidėstęs uostas atiboja miestą nuo

didelį rekreacinį potencialą turinčios Kuršių marių ir Kuršių nerijos teritorijos. Tyrimo tikslas – sukurti stabilų traukos tašką, gerinamos sąlygos išnaudoti miesto rekreacines ir miesto savitumo formavimo galimybes, sukurti trūkstami vizualiniai ryšiai tarp miesto ir Kuršių nerijos. Pasirinkta vieta veikia objektą savo kontekstu, masteliu, o sumodeliuota forma pasirinktai vietai suteikia papildomų funkcijų ir kuria naujas visuomenei naudingas erdves. Pastato formos įtaigumas geriausiai išryškėja kontrasto principu supančios aplinkos atžvilgiu ir sukuria architektūrinės formos provokaciją miesto struktūroje, pritraukia žmonių srautus, yra jungiamuoju koridoriumi tarp miesto sistemos ir didžiulės natūralios rekreacinės erdvės. Tokio pobūdžio architektūrinio objekto įsiliesimas į Klaipėdos struktūrą galėtų paspartinti vietos socialinę raidą. Architektūrinė intervencija keistų ne tik fizinę erdvės pobūdį, bet ir skatintų visuomenę reorganizuotis.

Bendros projektinės dalies išvados

_ apžvelgus istorinę Klaipėdos miesto raidos kontekstą ir sociokultūrinės sąlygas, darosi aiški krantinės ir paties miesto raidos tarpusavio priklausomybė. Šiandien uosto teritorija yra atskirta tvora, jaučiamas didelis poreikis sujungti miestą ir krantinę, sukurti prieigą prie marių miestiečiams ir svečiams.

_ pasidomėjus geležinkelio istorine raida ir reikšme Klaipėdoje, akivaizdu, jog geležinkelis visada buvo reikšmingas miestui. Be reikšmingo ir uosto veiklai naudingo Klaipėda – Mukranas geležinkelio (naujai pastatytoje Draugystės geležinkelio stotyje), Klaipėdoje kursavo dabar jau neišlikęs elektrinis tramvajus (siaurukas). Teritorijoje esantys bėgiai turėtų būti išsaugomi, nes jų reikšmė uosto veiklai ir šalies ekonomikai yra didžiulė.

_ nepaisant gynybinio miesto pobūdžio, uostas atliko prekybos, logistikos bei žvejybos funkcijas. Tai rodo, kad Klaipėda krantinę, kaip miesto visuomeninę

erdvę, turėjo nuo pat miesto įkūrimo iki pramoninės revoliucijos pradžios. Todėl prasminga atkurti ir išsaugoti uosto teritorijai būdingą turgaus funkciją pritaikant ją šių laikų poreikiams.

_ atlikus analogų studiją, akivaizdu - tokių pavyzdžių, kur architektūra veikia kaip jungiantis elementas, yra ne vienas. Kultūriniai pastatai uosto teritorijose ne tik sukūrė stiprius identiteto ženklus, bet ir įrodė kokybišką kultūros ir laivybos gretimybę, generuojančią įtaigią urbanistinę erdvę. Todėl galima būtų tikėtis norimo kultūrinio poveikio projektuojant analizuojamoje vietoje architektūros objektą, kuris pats veiktų kaip jungiamasis elementas, jungiantis parką, miestą su krantine ir mariomis ir tuo pačiu išsaugotų uosto veiklą, geležinkelį ir kelią automobiliams.

_ kraštovaizdžio ir miestovaizdžio kokybei yra labai svarbu vizualiniai ryšiai. Todėl apleistos teritorijos sutvarkymas, naujo objekto ir funkcijos suprojektavimas, atvertų vaizdą į Kuršių marias ir į Smiltynę kitoje marių pusėje. Labai svarbu yra integruoti kraštovaizdį kaip reiškinį į miestų planavimo politiką bei kultūros, aplinkos, socialinę ir ekonominę sritis.

_Atlikus baigiamajame darbe iškeltas užduotis buvo pasiektas tikslas ir suprojektuotas jungiančiosios architektūros objektas.

_Prieitos išvados, kad Lietuvoje krantinėse trūksta inovatyvių sprendimų. Turi būti sukurtas patogus miesto kvartalų ir krantinių susisiekimo tinklas, pakrantės erdvėse reikia kurti naujas funkcijas ir populiarinti vandens transportą.

_Suprojektuota architektūra marių krantinėje, integruoja pėsčiųjų, dviračių, automobilių ir traukinių srautą.

LITERATŪROS SARAŠAS

TIRIAMOJI DALIS

ANALITINĖ ŠALTINIŲ APŽVALGA

1. Vanagas Jurgis, Miesto teorija. Vilnius, 2013.
2. Vanagas Jurgis, Žmonių identifikacija su gyvenamąja vieta kaip materialinės terpės kokybės kriterijus. Urbanistika ir architektūra, Nr. 1(23). Vilnius: Technika, 1997.
3. Butkus Tomas, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius, 2011.
4. Mokslinių straipsnių rinkinys, Architektūros kokybės kriterijai. Vilnius, 2015.
5. Lukšionytė – Tolvaišienė Nijolė, Architektūrologijos pagrindai. Kaunas, 2008.
6. Vanagas Jurgis, Miesto sociologijos pagrindai. Vilnius: Aldorija, 1996.
7. Jurevičienė Jūratė, Kraštovaizdžio kultūrinė vertė: išsaugojimo principai. Vilnius: Technika, 2013.
8. Moughtin C. Urban Design: Street and Square. Oxford: Architectural Press, 1999.
9. Beesley, Ph.; Bonnemaision, S. 2008. On Growth an Form. Organic Architecture and Beyond. Canada: Tuns Press and Riverside Architectural Press.
10. Dara – Abrams, D. 2005. Architecture of mind and world: how urban from influences spatial cognition, Carleton College Northfield MN February.
20. Miškinis A. Prie Klaipėdos kūrimosi ištakų. Statyba ir architektūra, 1974.
21. Gastil R.W. Beyond the Edge. New York's New Waterfront, 2002.
22. Hutton G. Scotland's Milenium Canals. The survival and revival of the Forth & Clyde and Union Canals, 2002.

23. Lynch K. Government Center and the Waterfront. Boston. City Sense and City Design. Writings and Projects of Kevin Lynch, 1996.
24. Meyer H. City and Port. Rotterdam, 1999.
25. Žulkus V. Viduramžių Klaipėda. Kaunas: Spindulys, 2002.
26. Dalia Dijokienė, Urbanistinis istorinių priemiesčių paveldas. Vilnius: Technika, 2009.
29. Steenbergen Clemens, Composing landscapes. Analysis, typology and experiments for design.
30. Geoffrey H. Baker, Le Corbusier. An analysis of form.
31. Cuthbert Alexander R. Understanding cities. Method in urban design.
32. Geoffrey H. Baker, Design strategies in architecture. An approach to the analysis form.
33. Trancik Roger, Finding lost space. Theory of Urban Design.
34. Juškevičius Pranciškus, Miestų planavimas.
35. Cuthbert Alexander R. The form of cities. Political Economy and Urban Design.
36. Salingeros, The future of cities.
37. Prieiga per internetą: <https://www.youtube.com/watch?v=G9kkk5HBS0M>
38. Prieiga per internetą: <https://kvr.kpd.lt/#/>
39. Prieiga per internetą: <https://aplinka.lt/kulturinis-krastovaizdis>
40. Prieiga per internetą:
<http://www.portofklaipeda.lt/news/10413/575/Klaipedos-gelezinkelio-mazgo-pletra-I-etapas-Draugystes-stoties-kelyno-rekonstrukcija-atidarymo-ceremonija/d,archyve>
41. Prieiga per internetą:
https://lt.wikipedia.org/wiki/Klaip%C4%97dos_istorija
42. Prieiga per internetą:

https://lt.wikipedia.org/wiki/Klaip%C4%97dos_j%C5%ABr%C5%B3_uostas

43. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/877007/kosmos-architects-explore-6-speculative-public-projects-for-city-of-basel>

44. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/876373/loop-nyc-wants-to-bring-driverless-expressways-and-green-corridors-to-manhattan/5975260ab22e38c1b800048d-loop-nyc-wants-to-bring-driverless-expressways-and-green-corridors-to-manhattan-photo>

45. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/877049/penda-designs-modular-timber-tower-inspired-by-habitat-67-for-toronto/59836778b22e38994f000130-penda-designs-modular-timber-tower-inspired-by-habitat-67-for-toronto-image>

46. Prieiga per internetą: <https://www.archdaily.com/877509/heatherwick-studio-released-new-construction-images-and-video-of-the-1000-trees-project-in-shanghai/598c8e85b22e38389c000170-heatherwick-studio-released-new-construction-images-and-video-of-the-1000-trees-project-in-shanghai-photo>

47. Prieiga per internetą:
http://www.grunskis.net/www.grunskis.net/tekstai_files/T.Grunskis.%20L.Ne%20krosius.%20Krantines%20raida.pdf

48. Prieiga per internetą: http://www.maps4u.lt/lt/viewpage.php?page_id=61

49. Prieiga per internetą: <http://www.portofklaipeda.lt/koncepcija-bp>

TYRIMAI VIETOSE

1. Lietuvos Statistikos departamento rodiklių duomenų bazė. Prieiga per internetą: <https://www.stat.gov.lt>
2. VĮ Regitra. Atviri duomenys. Prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt>
3. Teritorijų planavimas. Prieiga per internetą:

<https://www.klaipeda.lt/lt/teritoriju-planavimas/urbanistinio-planavimo-programa/klaipedos-miesto-bendrojo-plano-keitimas/2590>. Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėsenos už 2014 m. ataskaita 14061;

4. Statybos techninis reglamentas 2.06.04:2014. Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ (TAR, 2014, Nr. 7690), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. birželio 17 d. įsakymu Nr. D1-533. Prieiga per internetą: <https://vtpsi.lrv.lt/lt/teisine-informacija/teises-aktai-2/statybos-techniniai-reglamentai>

5. Europos komisijos tinklaraštis. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/index_lt.htm;

6. Automobilių kelių investicijų vadovas. Patvirtintas 2015 m. lapkričio 26 d. VE-23; Prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt>

7. Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje 2011-2014 m. Prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt>

8. Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuro pateikti duomenys apie 2010-2015 m. įvykusius eismo įvykius Klaipėdos mieste. Prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt>

9. VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ 2014 m. metinė veiklos ataskaita. Prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt>

10. Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas, patvirtintas LR Prezidento 2000 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. VIII-1744.

11. Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-247;

12. Klaipėdos miesto visuomeninio transporto sektoriaus tyrimas. Tyrimo ataskaita 2012 m.

13. Kombinuotų keleivių kelionių skatinimo, diegiant Park & Ride, Bike &

Ride ir kitas koncepcijas tyrimas. VGTU Teritorijų planavimo institutas, 2012 m.

14. Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“, 2014 m. Prieiga per internetą: <https://neringa.lt/index.php?-1115652171>

PROJEK TINĖ DALIS

1. Foreword Mark David Major by Dalton Ruth Conroy, The Syntax of city space. American Urban Grids.
2. Dursun, P., Saglam G. Spatial Analysis of Different Home Environments in the City of Trabzon. Hanson J. (Ed.), Proceedings, 4th International Space Syntax Symposium, University Collage London, 17-19 June 2003, vol. II, pp.54-54.18.
3. Dovey Kim, Becoming places. Urbanism/Architecture/ Identity/ Power.

PAVEIKSLŲ SARAŠAS

TIRIAMOJI DALIS

ANALITINĖ ŠALTINIŲ APŽVALGA

1. Londono Harrods prekybos erdvės plėtra ir morfologinės struktūros eksplozija (pagal Harvard Design School Guide to Shopping, 2001 m. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (43psl.)
2. Gyventojų atsakymai į klausimą „Ar Jums svarbu, kokioje aplinkoje Jūs gyvenate?“ Mokslinių straipsnių rinkinys, Architektūros kokybės kriterijai. Vilnius 2015
3. Gyventojų atsakymai į klausimą “Ar Jums svarbi Jus supančių statinių architektūra?” Mokslinių straipsnių rinkinys, Architektūros kokybės kriterijai. Vilnius 2015
4. A. Maslow žmogaus poreikių piramidė. Mokslinių straipsnių rinkinys, Architektūros kokybės kriterijai. Vilnius 2015
5. Principinė miesto kultūrinio potencialo ir nominaliųjų jo verčių struktūra. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (75psl.)
6. Klaipėdos kultūrinio karkaso modelis. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (202psl.)
7. Klaipėdos centrinės dalies kultūrinių- funkcinių ryšių schema. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (207psl.)
8. Monocentrinio integruotojo kultūrinių funkcijų modelio schema. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (219psl.)

9. Policentrinio integruotojo kultūrinių funkcijų modelio schema. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (220psl.)
10. Konkurencija ir kooperacija kūrybinėse industrijose: įkvėpimas, sąveika ir sandoris (pagal Sarisą ir Brouwerį, 2005 m.) Mokslinių straipsnių rinkinys, Architektūros kokybės kriterijai. Vilnius 2015
11. Mišriojo integruotojo kultūrinių funkcijų modelio schema. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (223psl.)
12. Beauborgo agregatas: A – bendras vaizdas; B – statinio sklypo vieta ir urbanistinės morfostruktūros eksplozija (1973 m.) Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (165psl.)
13. Kosmos. Požeminė Birsig upė paversta botanikos sodu po žeme. Baselio miestas, Šveicarija. Internetinė nuoroda:
<https://www.archdaily.com/877007/kosmos-architects-explore-6-speculative-public-projects-for-city-of-basel/59830adeb22e3889140001d4-kosmos-architects-explore-6-speculative-public-projects-for-city-of-basel-photo>
14. „Edg“ žaliasis koridorius Manhetene.
Internetinė nuoroda: <https://www.archdaily.com/876373/loop-nyc-wants-to-bring-driverless-expressways-and-green-corridors-to-manchattan/597525bcb22e38d07f00021c-loop-nyc-wants-to-bring-driverless-expressways-and-green-corridors-to-manchattan-photo>
15. Penda. Tree Tower Toronto. Internetinė nuoroda:
<https://www.dezeen.com/2017/08/02/toronto-tree-tower-penda-cross-laminated-timber-construction/>

16. „Heatherwick Studio“ 1000-io medžių projektas. Internetinė nuoroda: <https://www.dezeen.com/2017/08/10/thomas-heatherwick-studio-1000-trees-video-photographs-shanghai-china/>
17. Kultūrinių funkcijų objektas. Tomas S. Butkus, Miestas kaip įvykis. Urbanistinė kultūrinių funkcijų studija. Vilnius 2011 (47psl.)
- 18; 19. Uosto teritorijoje buvęs turgus; Turginės valty. Internetinė nuoroda: <https://www.youtube.com/watch?v=hqOWHLZtbhs&t=2439s>

TYRIMAI VIETOSE

1. Planuojama teritorija. Iš Google maps [interaktyvus] [žiūrėta 2018 – 04 – 19]
2. Gyventojų skaičius Baltijos jūros regionuose ir didžiuosiuose miestuose. Klaipėdos miesto bendrasis planas.
3. Urbanistinis karkasas. Ištrauka iš Lietuvos teritorijos bendrojo plano pagrindinio brėžinio
4. Klaipėdos miesto ir jo metropolinės zonos struktūrinės dalys. Klaipėdos miesto bendrasis planas.
5. Klaipėdos vidurinės dalies (sovietmečio laikotarpio) charakteringa urbanistinė struktūra. Fotofiksacija.
6. Esama teritorijos funkcinė struktūra (pagal teritorijos naudojimo tipus) (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
7. Klaipėdos principinė funkcinė struktūra. Klaipėdos miesto bendrasis planas.
8. Klaipėdos miesto architektūrinė erdvinė struktūra. Klaipėdos miesto bendrasis planas.

9. Klaipėdos miesto struktūrinės dalys (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
10. Prekybos, paslaugų ir aptarnavimo teritorijos Klaipėdoje. Fotofiksacija.
11. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija. Fotofiksacija.
12. Klaipėdos miesto vertikalūs akcentai. Fotofiksacija.
13. Miškai Klaipėdos miesto teritorijoje. Fotofiksacija.
14. Miesto panorama žiūrint iš Smiltynės. XIX a. pabaiga
15. Dabartinis Klaipėdos miesto vaizdas nuo Smiltynės. Fotofiksacija.
16. Esama Klaipėdos centrų struktūra (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
17. Gyvenamosios teritorijos (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
18. Inventorizuotų atskirųjų želdynų, kitų neidentifikuotų želdynų ir želdinių, žolinės augalijos ir miškų sklaida Klaipėdos mieste (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
19. Užstatymo tankumas Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir Klaipėdos rajono gyvenvietėse (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
20. Užstatymo intensyvumas Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir Klaipėdos rajono gyvenvietėse (ištrauka) . Klaipėdos miesto bendrasis planas.
21. Užstatymo aukštis (metrais) Klaipėdos mieste (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
22. Daugiacentrės miesto struktūros vystymas (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.

23. Gyventojų skaičius Klaipėdos miesto mikrorajonuose ir aplinkinėse gyvenvietėse (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
24. 24 pav. Klaipėdos miesto kultūros įstaigos (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
25. Klaipėdos miesto sporto objektai (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
26. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos krantai ir hidrotechnikos statiniai (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.
- 27; 28. 1650m. žemėlapis; ~1940m. žemėlapis. [interaktyvus] [žiūrėta 2017-11-28] Prieiga per internetą: http://www.maps4u.lt/lt/viewpage.php?page_id=61
29. Rytų – Vakarų transporto koridoriaus regioninis žemėlapis (šaltinis – EWTC II)
30. Tarptautinių transporto koridorių tinklas Lietuvoje (šaltinis – <http://www.fez.lt>)
31. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema Klaipėdos rajono savivaldybės BP kontekste. Klaipėdos miesto bendrasis planas.
32. Klaipėdos miesto susisiekimo sistema galiojančiame Klaipėdos miesto teritorijos bendrajame plane
33. Pateikiamos Klaipėdos miesto bendrojo transporto eismo intensyvumas 2003m. kartogramos.
34. Viešojo transporto maršrutų schema (šaltinis – VŠĮ “Klaipėdos kelevinis transportas”)
35. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumas Klaipėdos mieste
36. 2016m. III ketvirtis – įlipusių keleivių skaičius (šaltinis –

<http://www.klaipedatransport.lt>)

37. Transporto rūšies pasirinkimas kelionėms mieste (modalinis pasidalijimas).

Šaltinis – SWECO. Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas

38. Šaltinis – <http://www.epomm.eu>

39. Kombinuotų kelionių infrastruktūros tinklas Klaipėdos mieste (ištrauka). Klaipėdos miesto bendrasis planas.

40. Bėgiai uosto teritorijoje, istorinėse fotografijose. 1916m. Internetinė nuoroda:

<http://www.uostas.info/uostas/uostoistorija/uostoistorijos/151-ziemosuostas.html>

41; 42; 43 Internetinė nuoroda:

<https://www.miestai.net/forumas/forum/bendrosios-diskusijos/infrastrukt%C5%ABra-ir-pramon%C4%97/b%C4%97ginis-transportas/6979-buvusieji-klaip%C4%97dos-kra%C5%A1to-gele%C5%BEinkeliai>

44. Klaipėdos miesto geležinkelių sistema. Klaipėdos miesto bendrasis planas.

45. Keltų ir laivų maršrutai (šaltinis – <https://www.openstreetmap.org>)

PROJEKTINĖ DALIS

3. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas bendrame plane. Internetinė nuoroda:

<https://www.klaipeda.lt/lit/img/5000>

4. Aukštų kategorijų gatvių schema. Autorius: Skaistė Vaivadaitė 2017

5. Baltijos pr. nuo automagistralės. Internetinė nuoroda:

https://www.youtube.com/watch?v=wK9cgr_8J-k

6; 7. Fotografijų autorė: Skaistė Vaivadaitė

- 8; 9. Kultūros vertybių registro žemėlapis; Kultūros paveldo žemėlapis
Internetinė nuoroda: <https://kvr.kpd.lt/#/>
10. Autentiškus bruožus išlaikę urbanistinės struktūros elementai Klaipėdos istoriniuose priemiesčiuose. Dalia Dijokienė „Urbanistinis istorinių priemiesčių paveldas“ Vilnius „Technika“ 2009 (148psl.)
- 11; 12; 13; 14 Fotofiksacijų autorė: Skaistė Vaivadaitė
- 21; 22; 23 Schemų autorė: Skaistė Vaivadaitė