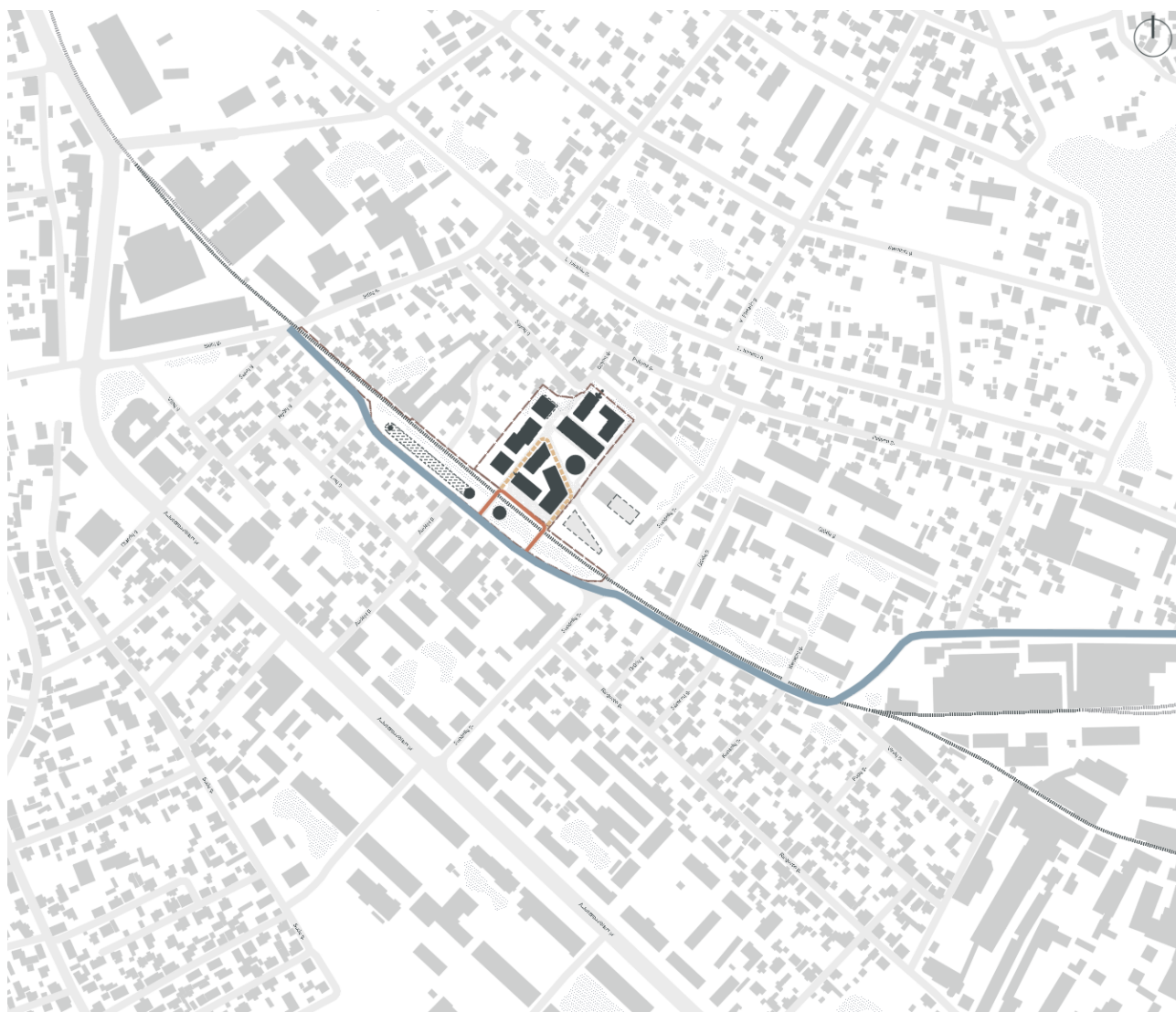


DAUGIABUČIŲ GYVENAMŲJŲ PASTATŲ DROBĖS G. 23, 23A, 23B, 23C, 23D, KAUNE  
ARCHITEKTŪRINĖS IDĖJOS IR PROJEKTO RIBOTAS DVIEJŲ ETAPŲ KONKURSAS

## AIŠKINAMASIS RAŠTAS

### II ETAPAS



## Pagrindiniai projekto akcentai

Teritorijos kontekstas išsiskiria urbanistine ir architektūrine įvairove. Greta mažaaukščių Šančių gyvenamųjų kvartalų čia įsiterpę pramoninės paskirties statiniai, buvusio karinio miestelio pastatai bei geležinkelio infrastruktūros objektai. Ypatingas dėmesys skiriamas ryšiui su netoliese esančia „Drobės“ teritorija ir jos istoriniais pastatais. Judant Drobės gatve atsiveria vertingi vizualiniai ryšiai su istoriniais geležinkeliečių namais, pasižyminčiais unikalia architektūrine puošyba.

Naująja kvartalo struktūra siekiama papildyti šią urbanistinę seką ir sustiprinti teritorijos identitetą. Šių skirtingų urbanistinių sluoksnių sankirtoje esanti projektuojama teritorija tampa savotišku tarpininku tarp skirtingų miesto charakterių, todėl kvartalo struktūra formuojama siekiant integruoti ir interpretuoti svarbiausius aplinkos bruožus. Projektuojamame sklype derinami keli užstatymo principai – formuojamos aiškios kvartalinės erdvės, kuriamos viešosios aikštės ir skverai, o pastatų tūriai skaidomi į smulkesnius elementus, artimus istoriniam Šančių masteliui, tokiu būdu siekiant sukurti įvairialypę ir gyvybingą urbanistinę struktūrą. Šios struktūros kompozicija pagrįsta egzistuojančiais ryšiais, siekia išvengti monotoniškumo ir siūlo įdomias vidinių erdvių perspektyvas.

Kvartale išskiriamos keturios skirtingo charakterio erdvinės zonos: a) gyvenamųjų pastatų grupė su pusiau privačiais kiemais ir mišrios funkcijos pirmais aukštais, atsuktai į planuojamą gyvybingą geležinkelio viešą daugiafunkcinę zoną, b) istorinio sandėlio ir vidinės trikampės centrinės aikštės bei akcentinio tūrio joje ansamblis, c) šiaurinėje ramesnėje dalyje projektuojamas aukštesnės klasės apartamentų pastatų grupė bei d) vakarinė teritorijos dalis palei naująją vidinę pėsčiųjų alėją, jungiančią Drobės gatvę su vidine trikampe aikšte. Visų šių skirtingų erdvių sąveika kuria įvairialypę ir lengvai atpažįstamą kvartalo struktūrą.

Pagrindinė teritorijos urbanistinė arterija yra Drobės gatvė, nuo kurios į aplinkines teritorijas kaip kapiliarai išsišakoja smulkesnių gatvelių tinklas. Išilgai geležinkelio ir Drobės gatvės formuojama žaliaji viešųjų erdvių juosta suskaidoma į dvi funkcines dalis – parką su aktyvaus ir pasyvaus poilsio zonomis bei komercinę Šančių turgaus–perono zoną. Tarp šių dviejų erdvių formuojama reprezentacinė įtrauka – dviejų naujų įvažų įremita nauja aikštutė su skveru, praplečianti aktyvią urbanizuotą zoną, žyminti pagrindinį patekimą į naująjį kvartalą ir vizualiai susiejanti jį su Drobės gatve. Projektuojamas kvartalas į šią sistemą integruojamas per *mažesnę transporto judėjimo kilpą*, kurią sudaro dvi įvažos ir lygiagreti Drobės gatvei gatvelė tarp geležinkelio ir sklypo pietinės dalies užstatymo, ir didesnę *pėsčiųjų eismo kilpą*, kartu su įvažomis apkabinančią trikampę aikštę. Atsižvelgus į komisijos komentarus atsisakyta transporto eismo per kvartalo vidurį, pakeitus jį vienpuse gatvele sklypo pietuose tarp kvartalo ir geležinkelio, skirta privažiuoti ir pasiparkuoti prie komercinių patalpų, kuri rytuose įsijungia į papildomą naujai projektuojamą gatvę išilgai rytinės ribos.



Kvartalo pietrytinio kampo vaizdas iš paukščio skrydžio



Kvartalo šiaurės vakarų kampo vaizdas iš paukščio skrydžio

Kvartalo užstatymas išlaiko Šančiams būdingą mažaaukštį mastelį. Daugumą teritorijos sudaro 3 aukštų pastatai, o centrinėje aikštėje numatomas akcentinis 7 aukštų (6 aukštų su nedideliu, bet išraiškingu antstatu) pastatas tampa svarbiu erdviu orientyru, formuojančiu kvartalo siluetą ir identitetą. Kartu su išlikusiu kultūros paveldo objektu – sandėliu jis formuoja trikampę vidinę kvartalo aikštę, skirtą kvartalo, apvalaus co-livingo pastato ir mansardos virš sandėlio gyventojams bei juos aptarnaujančių paslaugų – darželio ir sporto klubo paveldiniame pastate bei prekybos pirmame apvalaus pastato aukšte lankytojams.

Vienu svarbiausių pagrindinės teritorijos identiteto elementų tampa išsaugomas istorinis sandėlis. Atsižvelgiant į jo architektūrinį charakterį, priešais pastatą formuojama sklypo centrinė aikštė–skveras, leidžianti jį suvokti kaip pagrindinį vidinį kvartalo akcentą. Monumentalus, santūrus ir beveik aklinas sandėlio tūris kuria išskirtinę erdvės atmosferą bei tampa svarbiu naujosios urbanistinės kompozicijos elementu.

Dėl geležinkelio apsaugos zonos taikomų apribojimų užstatymas atitraukiamas nuo bėgių ir natūraliai koncentruojamas tirščiau likusioje teritorijos dalyje. Dėl sutankinto užstatymo ypatingą reikšmę įgauna vidinių viešųjų erdvių formavimas – aikštės, skverai ir kiemai tampa svarbiomis urbanistinėmis pauzėmis, suteikiančiomis kvartalui erdvumo, šviesos ir gyvenimo kokybės.

## Kuriama erdvinė urbanistinė struktūra

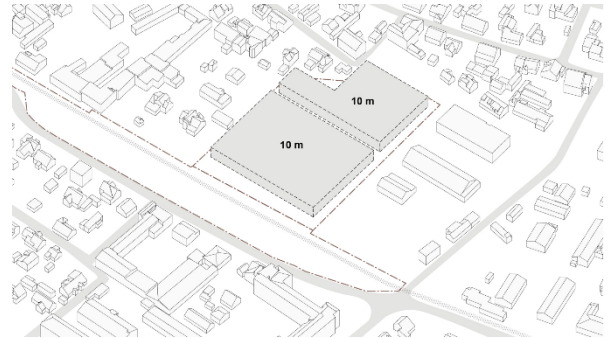
Projekto siekis – sukurti subalansuotą, žmogui palankią aplinką, kurioje darniai susilieja gyvenamoji, komercinė ir viešoji paskirtis, o urbanistinė struktūra reaguoja į esamą kontekstą.

Projektuojamo kvartalo urbanistinė struktūra formuojama atsižvelgiant į aplinkinių Šančių teritorijų mastelį ir užstatymo principus. Sklype kuriami dydžiu bei aukščiu panašūs kvartalai, tęsiantys susiformavusį urbanistinį audinį

ir būdingą aplinkinės Šančių teritorijos charakterį. Vyrauja 3 aukštų, apie 9–10 m aukščio pastatai, užtikrinantys darnų naujos plėtros santykį su esama aplinka.

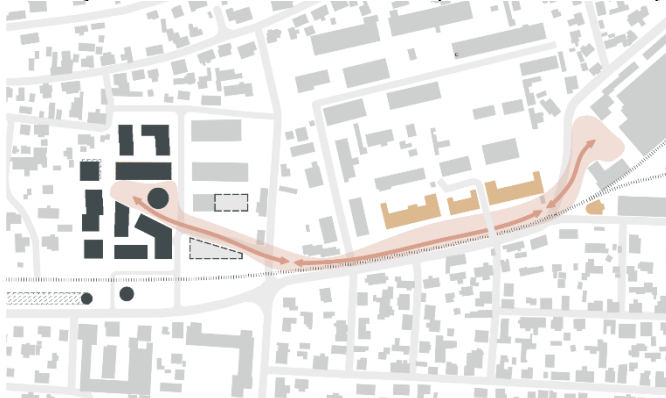


Atkartojamų kaimyninių kvartalų struktūros schema

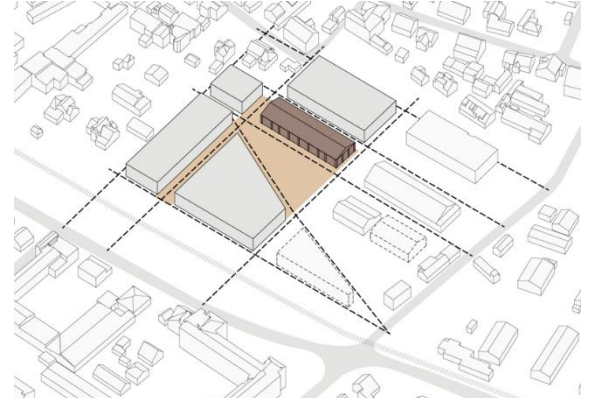


Sklype formuojamų kvartalų mastelio schema

Vieną svarbiausių teritorijos formavimo principų tampa ryšys su „Drobės“ teritorijos paveldu ir išsaugomais istoriniais pastatais. Urbanistinė kompozicija kuriama taip, kad istoriniai statiniai būtų aiškiai matomi ir suvokiami kaip svarbūs teritorijos tapatybės elementai. Siekiama juos atverti ne tik kvartalo viduje, bet ir iš Drobės gatvės, formuojant vizualinius koridorius bei reprezentacines viešąsias erdves.



Ryšų su „Drobės“ teritorija ir istoriniais pastatais schema



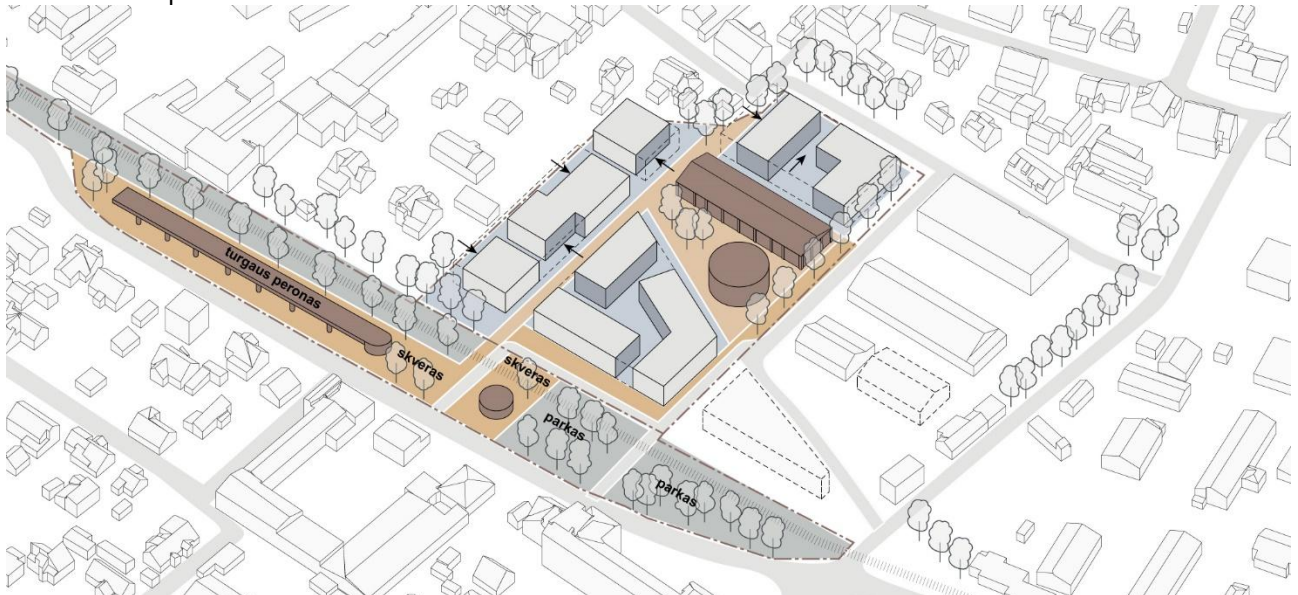
Kvartalo struktūrą formuojančių ašių schema

Kvartalo struktūra skaidoma remiantis kaimyninių teritorijų užstatymo logika, išlaikant būdingą mastelį ir erdvių proporcijas. Pagrindinės pėsčiųjų judėjimo ašys ir jų sankirtos natūraliai formuoja viešųjų erdvių sistemą – aikštes, skverus ir žaliąsias jungtis, kurios tampa kvartalo socialinio gyvenimo ir bendruomeninės veiklos centrais.

Atsižvelgiant į Šančiams būdingą urbanistinę struktūrą, atsisakoma visiškai uždaro perimetrinio užstatymo principo. Pastatų tūriai komponuojami taip, kad formuotų privačias gyvenamųjų namų kiemų erdves, tačiau kartu išlaikytų vizualinius ir funkcinius ryšius su viešosiomis erdvėmis.

Tūrių išdėstymas teritorijoje paremtas aiškia funkcinė logika ir urbanistine struktūra, leidžiančia subalansuoti gyvenamąją, komercinę ir viešąją funkcijas, išlaikant žmogui suvokiamą mastelį ir erdvės suvokimą. Pastatai formuojami išlaikant normatyvinius atstumus nuo sklypo ribos, o tūriai išdėstyti taip, kad neformuotų monolitinės sienos, bet leistų šviesai, orui ir žvilgsniui laisvai tekėti per sklypą skirtingomis kryptimis.

Gyvenamieji pastatai orientuoti taip, kad būtų išnaudota natūrali šviesa, vizualinis ryšys su žaliomis zonomis ir maksimalus privatumo bei komforto balansas.



Erdvinės urbanistinės struktūros schema

Kvartalo centre numatomas akcentinis pastatas, kuris kartu su išsaugomu istoriniu sandėliu formuoja aiškiai apibrėžtą vidinės aikštės erdvę ir sustiprina jos urbanistinę reikšmę.

Prie geležinkelio planuojamas vietinis Šančių turgus–peronas – daigafunkcis paviljonas, aktyvinantis viešąją erdvę ir formuojantis Drobės gatvės išklotinę. Greta kuriamos komercinės patalpos turinčios aikštutės, atveriančios vaizdą į kvartalo gilumą, bei žalias skveras su gausiais želdiniais, poilsio, žaidimų ir sporto erdvėmis, papildantis kvartalo viešųjų erdvių sistemą rekreacinėmis funkcijomis.

Papildoma teritorija formuojama kaip svarbi kvartalo viešųjų erdvių sistemos dalis. Prie Drobės gatvės numatoma turgelio aikštė atveria vaizdus į naują kvartalą ir tampa simboliniais vartais į jo vidines viešąsias erdves, o lygiagrečiai geležinikeliui kuriami pėsčiųjų ryšiai, formuojamas „geležinkelio perimetras“. Vertinant šios erdvės reikšmę ir ateities perspektyvas svarstyta kvartalo užstatymą traukti arčiau geležinkelio, tačiau neturint garantijų gauti sutikimą statyti geležinkelio apsaugos zonoje priimtas sprendimas užstatymo vietos nekoreguoti. Visgi antrajame etape reaguojant į komisijos komentarus pakoreguota kvartalo funkcinė schema bei kvartalo ryšiai – prekybos patalpos atsisuka į geležinkelį, susiformuoja galimybė ne tik prieiti bet ir privažiuoti prie šių patalpų. Pietinėje sklypo dalyje bei papildomoje teritorijoje koncentruojasi viešesnės funkcijos, o vidinis kvartalas su savo gatvelėmis lieka privatesnis, skirtas daugiausia kvartalo gyventojams.



Vaizdas nuo vakarinės įvažos iš Drobės gatvės

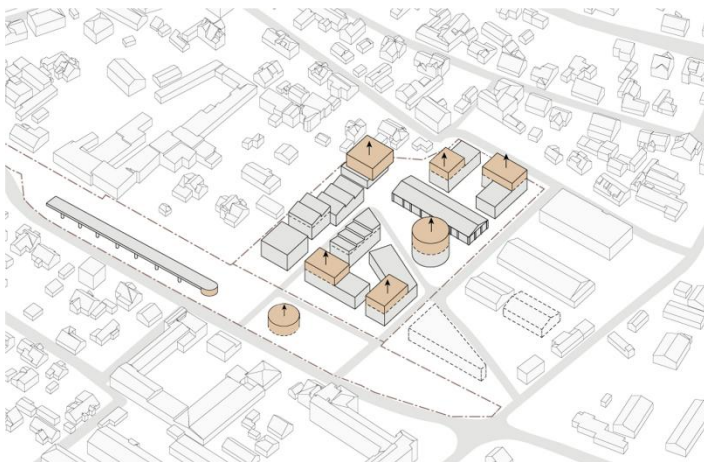


Vaizdas nuo Perono turgelio prie geležinkelio bėgių

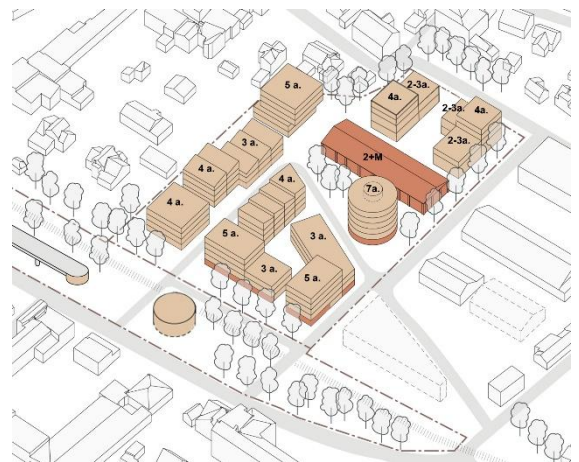
Naujai formuojama dviejų įvažų kilpa papildomos teritorijos sklypą padalija į dvi skirtingo charakterio dalis. Vakarinėje pusėje kuriama labiau urbanizuota erdvė – vietinis turgelis po stogine, jį aptarnaujanti aikštė, fragmentiški želdiniai bei parkavimo vietos išilgai Drobės gatvės. Centre tarp įvažų numatoma aikštutė su skveru ramesniam poilsio, o rytinėje pusėje išsaugomi esami želdiniai ir gausiai sodinami nauji medžiai, formuojant parko erdvę, stiprinančią žaliosios ašies tęstinumą ir tarp želdinių įrengiant sporto aikštelę, papildančią kvartalo rekreacinę infrastruktūrą.

## Atskirų statinių aukštingumas ir kvartalo siluetas

Projektuojamas kvartalas išsiskiria užstatymo įvairove – numatyti skirtingi pastatų aukščiai ir tūriai bei įvairi statinių lokacija sklype su skirtingomis supančiomis erdvėmis sukuria plačią pasirinkimo galimybę pirkėjams ir/arba nuomininkams bei lankstumą tiek apjungiant, tiek skaidant plotus pagal poreikį.

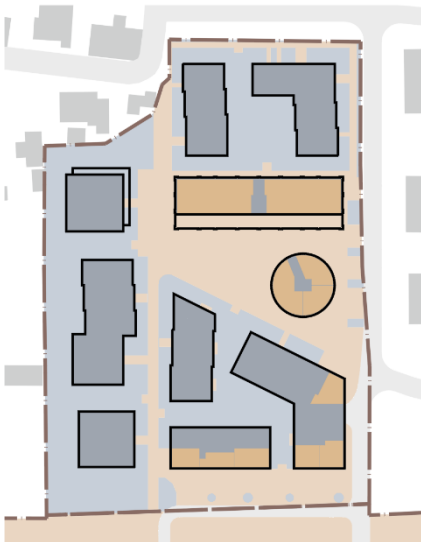


Kvartalo silueto ir projektuojamų dominančių schema



Kvartalo aukštingumo schema

Kvartalo struktūroje akcentuojamos aukštesnės 5 aukštų ir viena 7 aukštų dominantės, kurios formuoja vizualinių orientyrų sistemą ir kuria ritmišką siluetą. Tūrių segmentavimas bei įvairuojanti stogų kompozicija interpretuoja istorinį pramoninės teritorijos užstatymo pobūdį ir kuria žmogaus masteliui artimą bei šiuolaikišką postindustrinę aplinkos tapatybę.



Komercinės ir kitos aktyvios pirmojo aukšto funkcijos numatomos prie pagrindinių viešųjų erdvių – pirmuose pastatų aukštuose išilgai geležinkelio priešais turgaus perono aikštes ir prie pagrindinės naujos gatvės sklypo pietrytinėje dalyje, vidinėje aikštėje projektuojamame apvaliame statinyje bei istoriniame sandėlio pastate. Viešųjų funkcijų koncentracija formuojama kvartalo pietuose ir papildomoje teritorijoje išilgai geležinkelio – čia sukuriama didžiausias pėsčiųjų srautų ir socialinės veiklos intensyvumas.

Gyvenamosios ir privatesnio pobūdžio erdvės išdėstomos kvartalo pakraščiuose bei ramesnėse vidinėse zonose, taip užtikrinant aiškią viešų ir privačių funkcijų hierarchiją. Toks funkcinis zonavimas leidžia aktyvias bendruomenines ir komercines veiklas sutelkti kvartalo pradžioje, prie judresnės gatvės ir geležinkelio, o gyvenamajai aplinkai sukurti daugiau privatumo, komforto ir ramybės.

Pastatų tūriai, jų dydžiai, išdėstymas ir aukštingumas komponuojami siekiant užtikrinti ne tik vizualinį pralaidumą ir aiškius erdvinius ryšius kvartalo viduje, bet ir kokybišką natūralų apšvietimą. Užstatymo struktūra formuojama taip, kad būtų užtikrinta tinkama gyvenamųjų patalpų bei privačių kiemų ir poilsio erdvių insoliacija, kuriant komfortišką ir sveiką gyvenamąją aplinką.



Teritorijos principinės insoliacijos schemos

## Atskirų statinių ir jų grupių funkciniai bei charakterio ypatumai

Kvartalas formuojamas atsižvelgiant į daugialypę Šančių urbanistinę struktūrą, kurioje susipina industrinis, smulkus gyvenamasis ir istorinis užstatymai. Skirtingų pastatų charakteris ir mastelis interpretuoja šios teritorijos sluoksniškumą – nuo industrinio paveldo ir kareivinių architektūros iki smulkesnio gyvenamojo užstatymo bei šiuolaikinių, atvirų bendruomeninių erdvių. T.y. skirtingi naujojo užstatymo kvartalai savo masteliu, funkcija ir architektūriniu raiška reaguoja į skirtingus Šančių urbanistinės struktūros sluoksnius: industrinį teritorijos charakterį interpretuoja stambesnio mastelio, loftiško pobūdžio užstatymas; smulkesnį gyvenamųjų namų kvartalų mastelį pratęsia suskaidyti gyvenamieji tūriai. Išsaugomas kareivinių pastatas, reprezentuojantis carinį teritorijos raidos laikotarpį, projekte traktuojamas kaip vertingas istorinis elementas – jo charakteris išlaikomas, vengiant didelių ir jį iškraipiančių intervencijų.

**Esamas sandėlis** išsaugomas kaip vienas pagrindinių teritorijos charakterį formuojančių elementų. Nuleidus esamas aukščiau įrengtas pastato grindis iki gatvės lygio, jo tūryje galima racionaliai sutalpinti du pilnaverčius aukštus ir mansardą, kartu išlaikant esamą tūrio geometriją ir maksimaliai išsaugant pastato architektūrinį charakterį. Pirmuosiuose dviejuose aukštuose numatoma komercinė funkcija: vakarinėje pastato dalyje per abu aukštus įrengiamas darželis, rytinėje – sporto klubas. Mansardiniame aukšte numatomos nedidelės gyvenamosios erdvės arba bendragyvenimo (*coliving*) funkcija. Išskirtinis sandėlio sprendinys – **vidinis kiemukas**, formuojamas pietinėje pastato pusėje, komercinių patalpų pietinę sieną atitraukiant nuo esamo mūro. Tokiu būdu išsaugomas istorinis mūras tampa ne tik pastato struktūros dalimi, bet ir naujos pusiau privačios erdvės interjero fonu.

**Šiaurinėje teritorijos dalyje** projektuojami gyvenamieji pastatai, kuriuose numatomi aukštesnio komforto butai su terasomis vietoje tradicinių balkonų. Terasos dalinai apželdinamos, taip sukuriant minkštesnį pastatų siluetą ir stiprinant ryšį tarp architektūros ir kraštovaizdžio. Reaguojant į pirmo etapo rekomendacijas paieškoti geresnio projektuojamų namų santykio su aplinkiniu užstatymu, atnaujintame projekte šių pastatų tūriai suskaidomi, siekiant optimalios urbanistinės kompozicijos ir mastelio dermės.

**Vakarinė gyvenamųjų pastatų grupė** savo charakteriu labiau siejasi su Šančių industriniu paveldu ir buvusios pramoninės teritorijos atmosfera. Čia interpretuojami industrinės ir loftų architektūros bruožai – aiškesnė konstrukcinė struktūra, didesnio mastelio angos, lakoniška fasadų raiška, ritmiškas moduliškumas, tačiau naudojamas gyvenamųjų pastatų architektūrai būdingas rupesnis ir minkštesnis medžiagiškumas. Vieningos medžiagos ir architektūrinės raiškos principai sujungia pastatus į vieningą grupę, tačiau jos vientisumas kuriamas ne identiškių tūrių kartojimu, o subtiliais jų formos, aukštingumo ir silueto skirtumais. Skirtingai komponuojami tūriai suteikia grupei dinamiškumo ir įvairovės, kartu išlaikant bendrą industrinį ir loftišką charakterį bei vieningą architektūrinę išraišką.



**Pietrytinė gyvenamųjų pastatų grupė** formuoja aktyvesnį teritorijos frontą ir pirmųjų aukštų ryšį su viešosiomis erdvėmis. Pirmuosiuose pastatų aukštuose numatomos prekybos ir paslaugų patalpos, taip užtikrinant gyvenamąją gatvės ir viešųjų erdvių charakterį. Viršutiniuose aukštuose projektuojami gyvenamieji būstai. Šios grupės architektūroje interpretuojami smulkesnio Šančių gyvenamojo užstatymo mastelio ir industrinės aplinkos bruožų deriniai – tūriai skaidomi, varijuojama aukščiais, formomis ir siluetais, fasaduose naudojamas ritmiškas angų ir balkonų komponavimas, o pirmųjų aukštų skaidrumas pabrėžia komercinę funkciją ir pastatų santykį su viešąja erdve. Naudojamos tarpusavyje kontrastingos, bet industriniams pastatams būdingos medžiagos.



**Apvalusis tūris** tampa ryškesniu šiuolaikinės architektūros akcentu ir savotišku teritorijos orientyru. Jo pirmame aukšte numatoma komercinė funkcija, o viršutiniuose aukštuose – bendragyvenimo (*coliving*) erdvės. Geometriškai išskirtinis tūris papildo skirtingų teritorijos charakterių dialogą, tačiau kartu veikia kaip šiuolaikinės architektūros ženklas.

**Žaliosios terasos** interpretuoja Šančių gamtinio karkaso fragmentus ir integruoja kraštovaizdžio elementą į gyvenamąją architektūrą. Jos tampa ne tik privačių ir bendrų erdvių tęsiniu, bet ir padeda sušvelninti užstatymo mastelį, suteikdamos pastatams žalesnį charakterį.

Visi gyvenamieji butai projektuojami su privačiomis lauko erdvėmis – balkonais arba terasomis. Taip siekiama užtikrinti tiesioginį gyventojų ryšį su lauko erdve ir sukurti įvairaus pobūdžio privačias bei pusiau privačias gyvenamąsias erdves.



Šančių charakteriui būdinga architektūrinė įvairovė

## Susisiekimo sistema

Planuojama teritorija ribojasi su Drobės gatve (D kategorija). Lygiagrečiai piečiau yra viena iš svarbiausių Kauno arterijų – A. Juozapavičiaus prospektas (C1 kategorija). Susisiekimas su Konkurso Teritorija itin patogus nuo A. Juozapavičiaus prospekto tiek judant link, tiek nuo Kauno miesto centro (artimiausi išvažiavimai į A. Juozapavičiaus pr. ~350m. rytinėje pusėje esančia sankryža (nereguliuojama) ir mažiau nei pusė kilometro iki reguliuojamos sankryžos vakarinėje pusėje. Dėl susisiekimo patrauklumo ir galimybės aplenkti A. Juozapavičiaus pr. atkarpą su šviesoforais, Drobės gatvė patraukli šios Šančių dalies gyventojams, darbuotojams ir svečiams, kas sudaro prielaidą žmonių srautui, kuris teigiamai veiktų komercines veiklas palei Drobės gatvę. Susisiekimas viešuoju

transportu su projektuojama teritorija taip pat patogus – A.Juozaavičiaus prospektu kursuoja autobusų ir troleibusų maršrutai bei yra galimybė vykti autobusu ir nuo Drobės gatvėje esančios viešojo transporto stotelės.

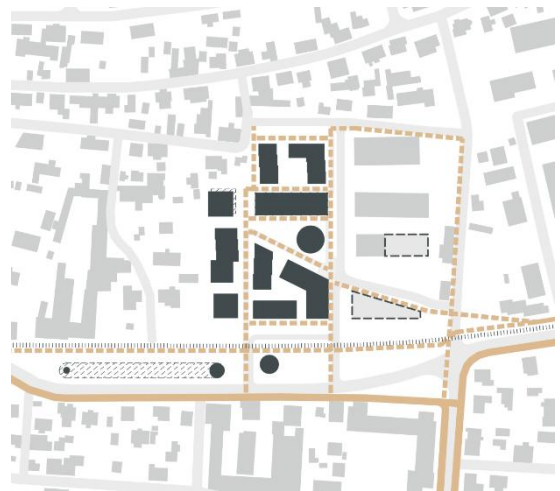
Šiuo metu prie projektuojamų sklypų galima privažiuoti iš šiaurinėje pusėje esančios Pušyno gatvės, taip pat per sklypą Drobės g. 25 esančiu servitutiniu pravažiuoju, o iš Sandėlių gatvės šiek tiek šiauriau yra tarpas tarp sklypų, kur tai pat išvengiama potencialus ryšys.

Projekte siūloma daryti dvi naujas įvažas iš Drobės gatvės, jas tarpusavyje sujungiant vienpusio eismo gatve tarp sklypo pietuose numatyto užstatymo ribos bei geležinkelio, taip padidinant čia numatytų komercinių patalpų patrauklumą. Dvipusę įvažą pietrytiniame kampe siūloma pratęsti lygiagrečiai pagrindinės Teritorijos rytinei ribai gatve, kuri atsiremtų į lygiagrečiai teritorijos šiaurinei ribai siūlomą formuoti Sandėlių gatvės jungtį su Spynų gatve. Naujai projektuojamą rytinę gatvę pietrytiniame kampe papildomai apjungus su servitutiniu pravažiuoju į Sandėlių gatvę susiformuotų lankstus ir patogus gatvelių tinklas bei suformuotų patrauklios pražvalgos iš ir į naujai projektuojamą kvartalą.

Naujai projektuojamose gatvėse sprendžiami ne tik automobilių judėjimo, bet ir parkavimo klausimai. Kvartalo priekyje numatytoje vienpusio judėjimo gatvelėje, kaip kilpa jungiančioje naująsias įvažas, priešais komercines patalpas numatytos 7 antžeminės parkavimo vietos epizodiniame kvartalo gyventojų arba svečių sustojimui bei aptarnaujančiam transportui. Rytinėje sklypo pusėje projektuojamoje dvipusio eismo gatvėje prie vidinės aikštės numatyta dar 13 papildomų antžeminio parkavimo vietų bei įvažiavimas/išvažiavimas į didžiąją požeminę automobilių stovėjimo aikštelę, o šiaurinėje Spynų ir Sandėlių gatvių jungtyje planuojamas įvažiavimas/išvažiavimas į mažesniąją požeminę aikštelę, taip minimizuojant transporto srautus viešosiose erdvėse ir užtikrinant saugų pėsčiųjų judėjimą kvartalo viduje.



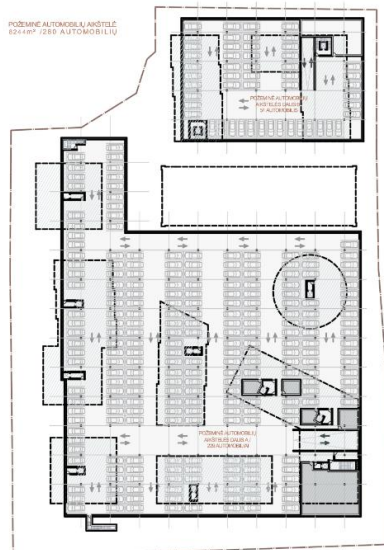
Esami transporto srautai ir projektuojami nauji privažiuojimai



Esami ir naujai projektuojami pėsčiųjų takai ir jungtys

Projektuojamo kvartalo vidinėje struktūroje formuojamas aiškus ir nuoseklus pėsčiųjų bei dviračių takų tinklas, užtikrinantis patogų judėjimą teritorijoje ir integruojantis ją į aplinkinę miesto susisiekimo sistemą. Teritorijoje prioritetas teikiamas pėsčiųjų judėjimui – didžiąją dalį susisiekimo struktūros sudaro vidiniai takai ir dangos, skirtos pėstiesiems bei aptarnaujančiam transportui. Pagrindiniai takai jungia įėjimus į pastatus, viešąsias erdves, komercines funkcijas ir poilsio zonas, o jų sankirtose formuojamos mažos aikštės, želdynai ir poilsio vietos su mažosios architektūros elementais.

Svarbiu pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros elementu tampa papildomame sklype išilgai geležinkelio formuojama žaliaji nemotorizuoto transporto jungtis. Šis takas ne tik užtikrina patogų judėjimą per teritoriją, bet ir tampa pagrindine viešąja erdve bei žaliosios ašies dalimi, jungiančia kvartalą su aplinkinėmis miesto teritorijomis.



Principinė automobilių saugyklos schema

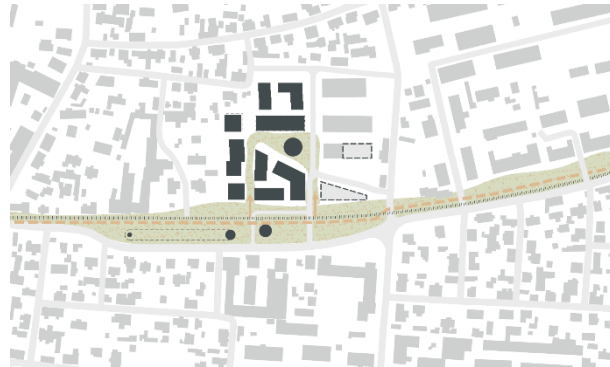
Sklype numatoma įrengti dvi vieno aukšto požemines automobilių stovėjimo aikšteles, kurų įgyvendinimas galimas atskirais statybos etapais. Didesniajai pietinei aikštelei projektuojamas įvažiavimas ir išvažiavimas dvipuse rampa iš naujai išilgai rytinei sklypo ribai formuojamos kvartalo gatvės. Mažesnioji šiaurinė aikštelė būtų aptarnaujama įvažiuoju iš planuojamos gatvės šiaurinėje sklypo dalyje.

Požeminėse automobilių saugyklose numatoma galimybė atskirti gyvenamosios ir administracinės paskirties pastatams skirtas parkavimo zonas. Požeminėje aikštelėje planuojami 280 automobilių. Kartu su sklype numatytomis 20 antžeminių parkavimo vietų bendrai teritorijoje planuojama įrengti 300 automobilių parkavimo vietų.

## Viešųjų/privačių erdvių tinklas ir želdynai

Išilgai Drobės gatvės ir geležinkelio linijos besidriekianti papildoma teritorija plėtojama kaip vientisa Žalioji ašis, integruojanti esamus želdynus ir natūraliai įsiliejanti į naujai projektuojamo kvartalo struktūrą. Ji tampa pagrindine šios Šančių dalies pėsčiųjų ir dviračių arterija bei svarbia viešąja erdve, užtikrinančia patogų ir tvarų judumą.

Pagrindinės teritorijos centre formuojama vidinė kvartalo aikštė, suskaidyta į mažesnes poilsio ir susibūrimo erdves, o papildomoje teritorijoje numatomos dvi aikštutės su lauko prekyba ir projektuojamu Šančių turgumi–peronu bei parkas–skveras su rekreacine ir sporto zonomis. Jas tarpusavyje kaip kilpa sujungia pėsčiųjų takai ir centrinė alėja. Šios tarpusavyje susietos viešosios erdvės ir išilgai geležinkelio bėgių koncentruotos komercinės paskirties patalpos kuria gyvybingą skirtingas nuotaikas turintį kvartalo žiedą ir tampa traukos vieta tiek kvartalo gyventojams, tiek lankytojams.

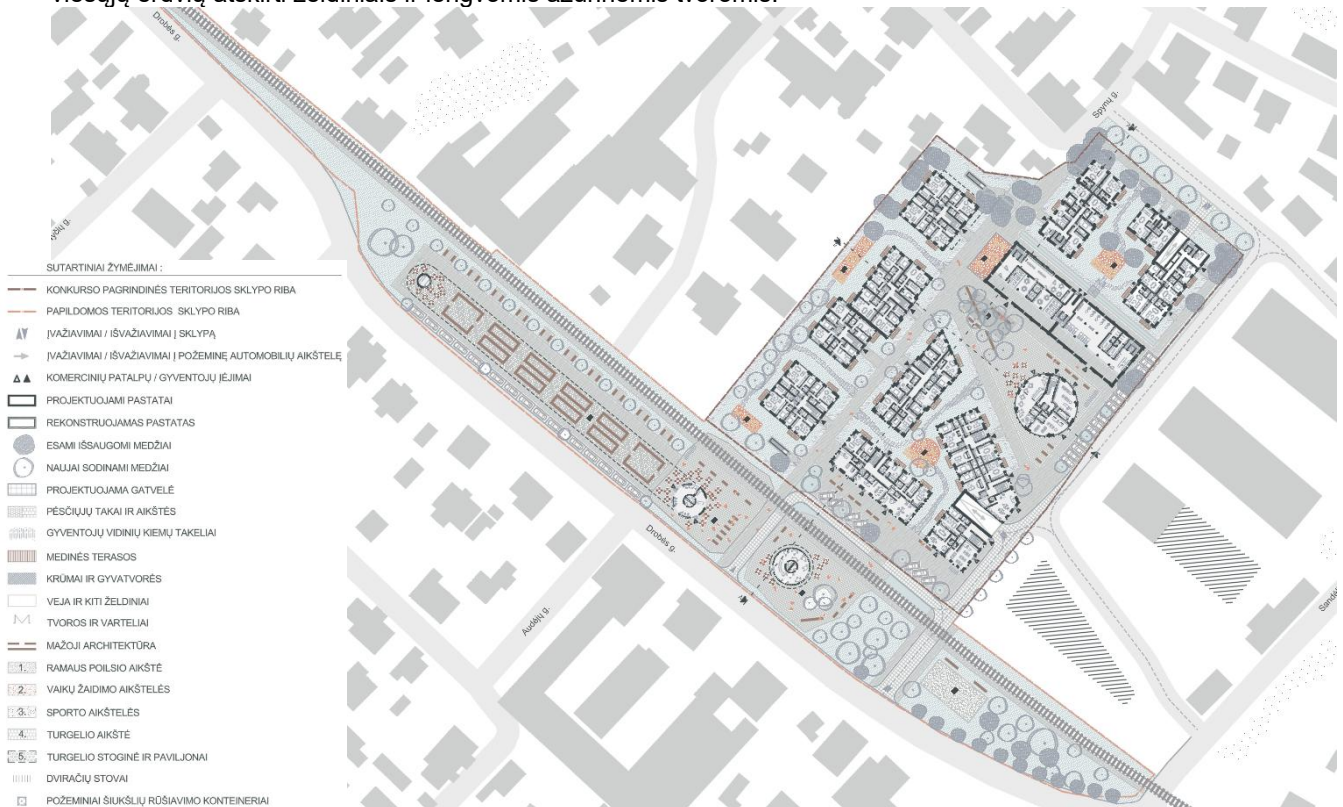


Žaliųjų erdvių schema

Viešųjų erdvių sistema projektuojama žmogaus masteliui – ją formuoja pagrindines veiklas jungiantys pėsčiųjų ir dviračių takai, įvairūs želdiniai, poilsio ir bendravimo vietos, mažosios architektūros elementai ir meniniai akcentai. Judėjimas tarp pastatų ir viešųjų erdvių organizuojamas vadovaujantis universalaus dizaino principais, be kliūčių ir didelių aukščių skirtumų, todėl patogus tiek vaikščiojant, tiek važiuojant dviračiu ar judant įvairaus amžiaus bei riboto judumo žmonėms. Pėsčiųjų takų plotis pritaikytas didesniai kiekiui žmonių, o greta planuojami sustojimo taškai – numatytos poilsio zonos, suoliukai, dviračių saugojimo zonos, leidžiantys žmogui sustoti ir pasimėgauti buvimu erdvėje.

Svarbiu centrinės aikštės akcentu tampa vizualinis ryšys su sklype gausiai išsaugomais ir naujai sodinamais kvartalo medžiais bei žaliuoju teritorijos pleištu, stiprinančiu kvartalo identitetą ir ekologinę kokybę. leidžia viešajai erdvei tapti integruota kasdienės gyventojų veiklos dalimi. Tai branduolys, kuriame susilieja socialinė, rekreacinė ir estetinė funkcijos.

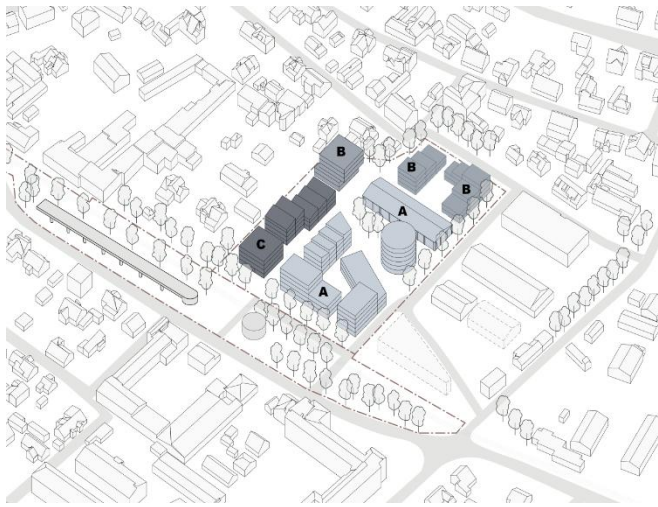
Tarp gyvenamųjų pastatų formuojamos ramesnės ir privatesnės erdvės su pirmų aukštų gyventojams numatytomis terasėlėmis ir visiems gyventojams skirtomis poilsio ir žaidimų aikštelėmis. Vidiniai namų kiemai nuo viešųjų erdvių atskirti želdiniais ir lengvomis ažūrinėmis tvoromis.



Nagrinėjamų sklypų sprendinių schema su aplinkine teritorija

## Statybų etapiškumas

Siūloma kvartalo plėtrą įgyvendinti etapais, užtikrinant nuoseklų teritorijos vystymą. Kadangi pastatai projektuojami kaip savarankiški tūriai, išlieka didelis lankstumas koreguoti etapų seką ir apimtis pagal investicinius ar rinkos poreikius.



**I etapas.** Pirmuoju etapu numatoma įgyvendinti pietrytinės sklypo dalies plėtrą – statyti gyvenamosios paskirties pastatus su komercinėmis patalpomis pirmuosiuose aukštuose bei rekonstruoti esamą istorinį sandėlį. Šioje teritorijos dalyje lengviausiai pasiekama esama inžinerinė ir susisiekimo infrastruktūra, todėl ji sudaro prielaidas efektyviai pradėti kvartalo vystymą. Šiame etape taip pat numatoma įrengti pagrindinius vėlesnei plėtrai reikalingus infrastruktūros elementus – du įvažiavimus rytinėje sklypo dalyje, juos jungiančią viapusio eismo kvartalo gatvelę tarp komercijos ir geležinkelio bėgių bei didesniąją požeminę automobilių stovėjimo aikštelę. Komercinės funkcijos aktyvins gatvės išklotinę ir viešąsias erdves, o mišrus funkcijų pobūdis suteiks teritorijai pradinį gyvybingumo impulsą.

**II etapas.** Antruoju etapu planuojama statyti išskirtinės architektūrinės raiškos aukštesnės klasės butų du gyvenamuosius pastatus – du terasuotus tūrius į šiaurę nuo rekonstruojamo sandėlio bei pastatą šiaurės vakarinėje sklypo dalyje, užbaigiantį centrinės aikštės formavimą. Kartu numatoma pabaigti antrosios požeminės automobilių stovėjimo aikštelės dalies įrengimą ir toliau formuoti pagrindines kvartalo viešąsias erdves.

**III etapas.** Trečiuoju etapu numatoma statyti gyvenamuosius daugiabučius pietvakarinėje sklypo dalyje. Šis etapas užbaigtų kvartalo vystymą, galutinai suformuotų vidinės pėsčiųjų gatvės/alėjos struktūrą bei užtikrintų vientisą urbanistinę ir funkcinę teritorijos kompoziciją.

Svarbu pabrėžti, kad dėl siūlomo eismo scenarijaus numatoma įrengti du atskirus parkingus ir dvi atskiras dvipuses rampas, kas ženkliai palengvina etapiškumo planavimą.

Papildomos teritorijos sklypo plėtra taip pat numatoma lanksčiai ir gali būti įgyvendinama kartu su bet kuriuo pagrindinės teritorijos vystymo etapu, priklausomai nuo investicinių prioritetų ir projekto įgyvendinimo eigos. Taip pat ši teritorija gali būti vystoma kaip atskiras, ketvirtasis etapas, užbaigus pagrindinio kvartalo realizaciją. Dėl savarankiškos funkcinės ir erdvinės struktūros papildomas sklypas gali būti skaidomas į mažiausiai du įgyvendinimo etapus. Pirmiausia gali būti įrengiamos pagrindinės viešosios erdvės, želdynai ir susisiekimo infrastruktūra, o vėliau – turgelio aikštė, paviljonai, sporto ir rekreacinės erdvės ar kiti numatyti teritorijos elementai.

Toks etapavimo principas suteikia galimybę lengvai prisitaikant reaguoti į finansines, funkcines ir bendruomenės poreikių kaitos aplinkybes, išlaikant bendros urbanistinės koncepcijos vientisumą.

## Tvarumas

Projektas grindžiamas aplinkosauginiu, socialiniu ir ekonominiu tvarumu. Pastatai projektuojami pagal aukštus energinio efektyvumo standartus (A++ klasė), ant stogų bus numatomos saulės elektrinės ir žaliosios terasos. Įrengiamos lietaus vandens surinkimo sistemos bei požeminės automobilių aikštelės, leidžiančios maksimaliai išnaudoti želdynams skirtą plotą (virš 30 % teritorijos).

Kraštovaizdis formuojamas iš vietinių augalų rūšių, kuriamos įvairios viešosios ir pusiau viešosios erdvės – centrinė aikštė, kvartalo kiemai, vaikų ir sporto zonos. Mišrios funkcijos užstatymas (gyvenamieji, komerciniai, administraciniai pastatai) užtikrina teritorijos gyvybingumą visą parą, skatina vietinių paslaugų plėtrą ir bendruomenės stiprinimą.

Mobilumo sprendiniuose prioritetas teikiamas pėstiesiems ir dviratininkams - naujai formuojamos kvartalo vidinės gatvės ir alėjos užtikrina patogų susisiekimą tarp skirtingų zonų. Projektuojami du įvažiavimai iš Drobės gatvės išskaido srautus ir gyventojų srautus - viapusė gatvė tarp pietinių kvartalo pastatų ir geležinkelio užtikrina patogų komercinių pastatų aptarnavimą, o dvipusė gatvė išilgai rytinės sklypo ribos sujungia Drobės gatvę su perspektyvine gatve už šiaurinės sklypo ribos ir leidžia patogiai pasiekti požeminių parkavimo aikštelių įvažiavimus.

Lengvai etapais skaidoma projekto plėtra leidžia lanksčiai reaguoti į rinkos poreikius ir užtikrina ilgalaikį kvartalo gyvybingumą.

## SKLYPO BENDRIEJI RODIKLIAI

| Eil. Nr. | Pavadinimas                                 | Mato vienetas      | Rodiklis      |
|----------|---------------------------------------------|--------------------|---------------|
| 1.       | Sklypo plotas                               | ha                 | 1,3864        |
| 2.       | Sklypo užstatymo intensyvumas               | %                  | 103           |
| 3.       | Sklypo užstatymo tankumas                   | %                  | 36            |
| 4.       | Pastatų užimamas plotas                     | m <sup>2</sup>     | 4 981         |
| 6.       | Sklypo žaliasis plotas                      | m <sup>2</sup> / % | 4 514 / 32,56 |
| 7.       | Pastatų bendras plotas *                    | m <sup>2</sup>     | 14 306        |
| 8.       | Pastatų pagrindinis plotas **               | m <sup>2</sup>     | 13 048        |
| 9.       | Pastatų gyvenamasis plotas                  | m <sup>2</sup>     | 11324         |
| 10.      | Pastatų, patalpų prekybos plotas            | m <sup>2</sup>     | 1 724         |
| 11.      | Pastatų, patalpų administracinis plotas     |                    |               |
| 12.      | Pastatų, patalpų ..... plotas               | m <sup>2</sup>     | -             |
| 13.      | Pastatų tūris                               | m <sup>3</sup>     | 59 325        |
| 14.      | Aukštų skaičius (max/vidutinis)             | vnt.               | 7 / 3         |
| 15.      | Pastato aukštis (max/vidutinis)             | m                  | 23,30 / 9,90  |
| 16.      | Automobilių stovėjimo vietų skaičius (viso) | vnt.               | 300           |
| 17.      | Požeminės automobilių aikštelės plotas***   | m <sup>2</sup>     | 8 244         |

\* - pastatų antžeminės dalies bendrasis plotas (nesuplanuotoms patalpoms įvertinti 95% ploto)

\*\* - pastatų antžeminės dalies parduodamas ir/arba nuomojamas plotas (nesuplanuotoms patalpoms įvertinti 85% ploto)

\*\*\* - bendras požeminės aikštelės plotas nurodytas kartu su liftų holais, gyventojų sandėliukais, techninėmis ir kitomis pagalbinėmis patalpomis