

KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO KRANTINIŲ NR. 21, 22, 23 REKONSTRAVIMO IR KRANTINIŲ NR. 21A, 22A, 23A STATYBOS, NAUJOJI UOSTO G. 3, KLAIPĖDOJE, IR ADMINISTRACINĖS PASKIRTIES PASTATO, NAUJOJO SODO G., STATYBOS, KLAIPĖDOJE, PROJEKTO KONKURSAS

ŽALIASIS BLYKSNIS

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Urbanistinė idėja

Planuojama teritorija yra centrinėje Klaipėdos miesto ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto dalyje, į vakarus nuo „Memelio miesto“ teritorijos, į šiaurę nuo Danės upės žiočių, ties krantinėmis anksčiau naudotomis laivų remonto veikalais. Šiuo metu teritorija ir krantinės pagal paskirtį – krovos veikalai vykdyti – nenaudojamos. Naujai planuojama teritorija numatyta kruizinių laivų aptarnavimui ir partrauklių viešųjų erdvių sukūrimui. Tokia teritorijos konversija yra puiki galimybė priartinti miestą prie Kuršių marių. Remiantis šiais pagrindiniais tikslais ir kuriama urbanistinė koncepcija.

Pastato užlipimai ant stogo pratęsimi į vientisą takų sistemą sujungiančią Danės upės, „Memelio miesto“ ir naujosios teritorijos viešąsias erdves. Tuo tarpu kruizinių laivų aptarnavimui kuriamas patogus privažiavimas ir susisiekimas su Klaipėdos centru. Sklypas organizuojamas taip, kad skirtingos jo funkcijos galėtų veikti netrukdomai, o teritorija ateity galėtų vystytis darniai, nekomplikuojant jau įgyvendintų sprendinių.

Transportas ir pėstieji

Tiek transporto, tiek pėsčiųjų srautai organizuojami žiediniu principu, užtikrinant tolygų pasiskirstymą, mažą skirtingų srautų susikirtimą ir saugų eismą.

Patogiam ir funkcionaliam kruizinių laivų aptarnavimui numatoma plati krantinė su išilgai kranto linijos besidriekiančia autobusų stovėjimo aikšte. Išvažiavimas iš aikštelės numatomas šiaurės-rytų sklypo pusėje vienpusio eismo gatve. Taip suformuojama centrinė sklypo dalis, kuri skiriama želdiniams ir nedidelėms poilsio erdvėms. Šalia pagrindinio įėjimo į pastatą numatoma atskira trumpojo sustojimo aikštelė. Ten pat numatomi ir dviračių stovai. Patekimas į automobilių saugyklą organizuojamas rytinėje sklypo dalyje, šalia sankryžos. Urbanistiniame Memelio plane numatomoje aptarnavimo gatvė projektuojamas platus posūkis skirtas aptarnaujančiam transportui – šiukšliavežiui. Šią vietą siūloma spręsti kitaip, siūlant paprastos formos posūkį šalia jo paliekant vietos šiukšliavežiui posūkiui, taip pat šioje rezervuojamoje zonoje sukuriant vietos įvažiavimui į automobilių saugyklą.

Pėsčiųjų srautas numatomas aplink visą teritoriją, suteikiant galimybę pasiekti visas krantines. Kruizinio laivo aptarnavimo metu, esant poreikiui, praeivių srautai gali būti lengvai nukreipiami, kad jų ir keleivių maršrutai nesimaišytų.

Viešosios erdvės

Teritorijos pietinėje dalyje siūloma formuoti naują miesto aikštę. Ji papildytų numatytas „Memelio miesto“ viešąsias erdves ir veiktų kaip traukos taškas vaikstant palei Danės upės ir naujai formuojamas pramoginių laivų pakrantes. Pagrindinis šios aikštės privalumas – stiprus vizualinis ryšys tiek su Kuršių mariomis, tiek su miestu. Šios ypatybės pabrėžimui siūlome į panoramas orientuotus atsisėdimus. Vandens apsuptai ir atvirai erdvei jaukumo suteikia želdinių zonos ir smulkaus mastelio trinkelė denginys.

Vakarinėje pastato pusėje numatome statinio kontūrą pabrėžiančią zoną su įgilinta aikšte, kuri galėtų veikti kaip pasisėdėjimų ar nedidelių renginių vieta.

Teritorijos centre esančią erdvę, apribotą žiedinio transporto eismo, skaidome į mažesnius fragmentus, kurie tampa praėjimais, poilsio zonomis arba žaliosiomis erdvėmis, orientuotomis į miesto ir Kuršių Nerijos panoramas. Visi šie fragmentai atkartoja Klaipėdai būdingų platėjančių viešų erdvių motyvą, o apžvelgus teritoriją nuo pastato stogo atsivertų pilna skirtingų erdvių mozaika.

Šiaurinėje teritorijos dalyje numatome nedidelę viešąją erdvę su panoraminiu vaizdu, kurioje galėtų atsirasti traukos taškas – paviljonas.

Želdinių sprendimai

Želdiniai parenkami atsižvelgiant į vietovėje vyraujančias sąlygas - atsparūs vėjui ir tinkami jūrinio klimato zonoje.

Siūlome naudoti vietines rūšis, vengiant invazinių. Parenkami augalai, kurie turėtų reikalauti minimalios priežiūros, derėtų tarpusavyje, o skirtingu metų laiku suteiktų kraštovaizdžiui įvairių spalvų. Suaugusių augalų dydžiai nuo 0,5 m iki 10 m aukščioaukščio.

Siūlome trijų tipų žaliąsias erdves:

- tankios ir aukštos erdvės, kuriančios jaukesnę žaliosios viešos erdvės įvaizdį, šalia kurių numatyti baldai pasisėdėjimams;
- atviros su žemaūgiais želdiniais, projektuojamos ties praėjimais ir pabrėžiančios natūralų pėsčiųjų judėjimą;
- atviros žole apželdintos erdvės pasisėdėjimams ir piknikams.

Vystymosi scenarijai

Vadovaujantis Uosto bendroju planu šiaurinėje sklypo dalyje numatoma inžinerinės infrastruktūros, paslaugų teritorija. Šioje vietoje numatyta žemo aukštingumo statybos zona (5 m). Siekiant tvaraus teritorijos vystymosi, šiaurines zonas C ir D (konkurso užduotis pav. 11) siūlome vystyti etapiškai, ieškant perspektyviausio scenarijaus kruizinio laivų terminalo ir Jūrų uosto direkcijos veiklai.

Numatomi keturi galimi vystymosi scenarijai:

Scenarijus 1. Teritorijoje numatomos viešosios erdvės su lengvos priežiūros želdiniais ir kietomis dangomis laikantis Klaipėdos miestui būdingų erdvių tipologijos. Toks scenarijus leistų priimti terminalo svečius ir pristatytų Klaipėdos miesto visuomeninių erdvių atmosferą. Šios zonos kuriamos vadovaujantis Klaipėdai būdinga kraštovaizdžio architektūra, mažosios architektūros elementais, skulptūromis ir krantinių veiklai skirta infrastruktūra.

Scenarijus 2. Žaliąsias zonas keičia aptarnavimui skirti statiniai. Siūlomos funkcijos - terminalo įrangai skirtas sandėlis, dirbtuvės, administracijos ir informacijos centras bei maisto aptarnavimo vietos. Pastatai projektuojami taip, kad tarp jų išliktų Klaipėdos miestui būdingos platėjančios erdvės. Vidinis erdvių charakteris taip pat leidžia organizuoti pagalbines funkcijas jų viduje išlaikant kitas erdves funkciškai švarias.

Scenarijus 3. Pavieniai pastatai apjungiami į vieną pastatų kompleksą. Užstatomos erdvės gali apjungti funkcijas ir perorganizuoti pastatus į vientisą kruizinių laivų terminalą.

Scenarijus 4. Kruizinių laivų terminalas statomas iškart su orientuotomis funkcijomis, kuriose papildomai galėtų vykti ir konferencijos, paskaitos, renginiai.

Architektūrinė idėja

Pastatas kuriamas kaip neatskiriama esamų bei naujai projektuojamų miesto viešųjų erdvių dalis. Uostas, būdamas svarbiausias miesto „veikėjas“, kartu ir atriboja miestą nuo vandens, todėl naujasis Uosto direkcijos pastatas galėtų bent dalinai taisyti padėtį kviesdamas žmones prieiti arčiau vandens, pakilti į viršų, į apžvalgos terasas, pasitikti kruizinius laivus žvelgiant į juos iš viršaus, palydėti saulę...

Dėl išskirtinės vietos puikiai matomas Uosto direkcijos pastatas atspindi Klaipėdos, kaip Lietuvos jūros vartų identitetą. Raudonų plytų stilobatas su aiškiai išreikštu arkiniu praėjimu susišaukia ir su istoriniais Kalipėdos fortifikaciniais statiniais. Viršutinė dinamiška pastato dalis įkūnija uosto šūkjį: „Kryptis – jūra“.

Pirmasis aukštas didžiąja dalimi skiriamas visuomeninei ir komercinei funkcijai. Fasadų skaidymas projektuojamas taip, kad, esant poreikiui, bet kurioje vietoje galima įrengti įėjimus į pirmąjį aukštą. Automobilių saugykla neišskiriama kaip atskiras pastatas, o integruojama į bendrą tūrinę objekto kompoziciją.

Pastato funkcinis suplanavimas

Pagrindinis įėjimas į Uosto direkcijos patalpas numatytas iš arkinio praėjimo, jungiančio 20,21,23 krantines. Visi patekimai į pastatą, į skirtingus aukštus bei atviras terasas projektuojami remiantis universalaus dizaino principais. Iš automobilių saugyklos galima tiesiai patekti į pirmąjį ir į trečiąjį administracinės dalies aukštus. Centrinėje administracinio pastato dalyje projektuojami atviri, natūraliai apšviesti, laiptai, jungiantys visus aukštus. Taip užtikrinama gera vidinė komunikacija ir darbuotojai skatinami rinktis laiptus o ne lifthus. Planuojant darbo vietas naujajame pastate atsižvelgta į Uosto direkcijos, kaip uosto valdytojo, darbo specifiką. Pastatas suprojektuotas taip, kad visos administracinės patalpos yra lygiavertės. Natūralus apšvietimas užtikrinamas ne tik visose darbo, bet ir vidinėse laiptinėse bei koridoriuose. Vidaus erdvės orientuojamos į miesto vizualinius akcentus bei supančią panoramą. Vidaus rekreacinės erdvės pratęsimas ir į atviras terasas. Žmonių evakuacijai iš patalpų numatytos vidinės laiptinės bei naudojami tiesioginiai išėjimai į lauko terasas ir laiptus.

Pirmojo aukšto didžioji dalis skiriama reprezentacinėms, ekspozicijos erdvėms, konferencijų salės patalpoms, Uosto direkcijos darbuotojų maitinimo patalpoms, o likusi dalis skiriama įvairaus ploto ir tipo darbuotojų bei pagalbinėms patalpoms. Kituose aukštuose išdėstytos patalpos pagal Uosto direkcijos struktūrą. Patalpų grupės aiškumo dėlei pateikiamos ir aukštų aksonometrinėse schemose.

Pastato medžiagiškumas

Tiek fasadams tiek ir bendrosiosios vidaus erdvėse naudojamas raudonų plytų mūras. Automobilių saugykla projektuojama „prapučiama“, fasadų atitvaros formuojamos iš balto betono surankamų elementų. Viršutinės administracinės dalies fasadai projektuojami iš fasadinių aliuminio konstrukcijų su horizontaliais tūriniais elementais iš balto fibrobetono plokščių. Išoriniai laiptų ir terasų dangai iš raudono klinkerio trinkelėlių. Administracinės dalies nuožulnaus stogo dangai naudojama balta EPDM membrana.

Pastato tvarieji sprendiniai

Pastate naudojamos dviejų tipo tvariosios inžinerinės/architektūrinės priemonės. Vienos iš jų padeda sumažinti energijos poreikį, kitos padeda jos pagaminti iš atsinaujinančių šaltinių. Uosto direkcijos pastate planuojama naudoti energijos sistemas (saulės fotovoltinius elementus) sumontuotus ant automobilių saugyklos stogo. Viršutinės dalies fasadai suskaidyti horizontaliais tūriniais elementais. Jie išdėstyti tokiu ritmu, kad netrukdo iš patalpų stebėti aplinką ir meta šešėlį į patalpas taip apsaugodami jas nuo perkaitimo (šiltnamio efekto). Toks sprendinys leidžia sumažinti pastato vėsinimui reikalingos energijos kiekį. Nuožulnaus stogo baltos spalvos danga atspindi saulės energiją ir taip sumažina jo paviršiaus perkaitimą.

Projektuojamas pastatas atitiks A++ energinio naudingumo klasę. Rengiant techninį projektą numatoma atlikti energijos modeliavimo analizę, kurioje bus numatoma, kokiomis dar priemonėmis galima sumažinti pastato energijos vartojimą ir įgyvendinti suplanuotas tvarumo priemones, analizuojant nustatytas prielaidas ir pasyvias projektavimo technologijas. Teikiant projektinius pasiūlymus ir projektuojant pastatą būtų siekiama BREAM, LEED ar kito lygiaverčio sertifikato arba laikomasi gerosios praktikos, pristatytos jų gairėse. Tokie sprendiniai kaip dviračių saugyklų pastato prieigose bei automobilių saugykloje numatymas leidžia skatinti judėjimą aplinką tausojančiomis priemonėmis (dviračiais, el. paspirtukais, riedžiais ir tt.).

Pastato laikančiosios konstrukcijos projektuojamos iš natūralių medžiagų (plieno, aliuminio, betono, stiklo, medžio) ir taikant įvairias šiuolaikiškas statybos technologijas, tai leidžia lanksčiai prisitaikyti prie situacijos ir parinkti racionaliausias sprendinį, tvariai panaudojant statybines medžiagas. Projektuojant konstrukcijas taikomi principai, kad patalpų viduje būtų kuo mažiau stacionarių konstrukcijų, tai leidžia laisvai modifikuoti ir patalpas pritaikyti naujoms reikmėms neatliekant kardinalių pakeitimų ar rekonstrukcijos darbų.

Suprojektuota konstrukcija sudaryta iš nerūdijančių medžiagų, nekeliančių pavojaus aplinkai – kurios po statinio eksploatacijos galės būti perdirbamos. Surenkamo gelžbetonio konstrukcijos gaminamos gamykloje, kur naudojami daugkartiniai klotinių elementai, o gamyklos darbuotojai nepriklausomi nuo nepalankių darbo sąlygų, taip užtikrinamas tvarus medžiagų panaudojimas ir efektyvus bei sveikas žmonių darbas. Taip pat gamykloje pasiekama aukštesnė betono mišinio kontrolė, todėl lengviau galima pritaikyti gamybą naudojant betono mišinį su pramoninės metalo gamybos atliekomis – šlaku, tokia technologija betonui suteikia tvirtumo, atsparumo smūgiams ir ilgaamžiškumo, o metalo gamybos atlieka suranda tikslingą antrinį panaudojimo būdą. Šiuolaikinės lengvosios plieninės konstrukcijos sudaro galimybes perdengti didelių tarpatramių angas nereikalaujamos aukštinti skerspjūvių. Surenkamo gelžbetonio ir metalo konstrukcijos leidžia susiplanuoti medžiagų tiekimą tikslu grafiku, o veikiant tokiu būdu nereikalinga perteklinio dydžio statybos aikštelė, mažinamas poviekis gretimai aplinkai ir bendruomenei, neužimama vertinga vieta mieste. Panaudotos ilgaamžės statybos medžiagos su tinkama priežiūra leidžia statinį eksploatuoti itin ilgą laiką, o galiausiai nusprendus griauti – pagrindinės konstrukcijos (plienas ir betonas, stiklas, medis) galės būti perdirbamos ar pritaikomos antriniam panaudojimui.

Pastato ir krantinių konstrukciniai sprendiniai

Konstrukcinė schema

Pastato konstrukcinė schema sudaryta iš dviejų dalių: daugiaaukštė automobilių stovėjimo aikštelė iš surenkamų gelžbetoninių konstrukcijų ir administracinės paskirties pastatas iš monolitinių konstrukcijų ir plieninių konstrukcijų denginio. Monolitinę gelžbetoninę pastato sistemą sudaro sienos, kolonos, sijos, perdangos, plieninė - fasade išdėstytos lengvos konstrukcijos ir denginio sijynas. Monolitinių gelžbetoninių konstrukcijų pagalba galima nesudėtingai įgyvendinti standžius mazgus, kas leidžia mažinti konstrukcijų skerspjūvius arba padidinti tarpatramius. Betonas yra patvarus aplinkos poveikiams, kai betono paviršiai cikliška mirksta vandenyje, ar yra taškomi ledą tirpdančiomis druskomis, kai horizontalius paviršius veikia lietus ir šaltis kas mažina eksploatacines ir priežiūros sąnaudas. Hidrotechninis betonas skirtas konstrukcijom kurių paviršiai mirksta vandenyje ar yra tiesiogiai veikiami lietaus ir šalčio, kas užtikrina konstrukcijų ilgaamžiškumą. Naudojant betono priedus mažėja energijos ir darbo sąnaudos, padidėja darbo našumas, sukietėjęs esti geresnės išvaizdos. Lengviau realizuoti įvairesnius architektūrinius sprendimus. Su metalinėmis konstrukcijomis galima pasiekti įdomesnius dizaino sprendimus. Metalinės konstrukcijos plačiai panaudojamos dėl įvairių priežasčių, kurių pagrindinės: lengvumas, lankstumas ir elastingumas tuo pačiu – ir patvarumas, atsparumas, tvirtumas, platus pritaikymas bei ekonomiškumas. Metalo konstrukcijų dažymas užtikrina metalo apsaugą nuo rūdžių ilgą konstrukcijos eksploatavimo laiką.

Pastato konstrukcijos

Projektuojami poliniai pamatai. Poliniai pamatai įrengiami kai stiprūs pagrindai slūgso giliai ir/arba pastatas yra arti vandens telkinio, kur slūgso suneštiniai gruntai. Pastatas yra ant marių kranto todėl galimi abu gruntų variantai. Polius sujungiamo su monolitiniu rostverku, kas leidžia tolygiau paskirstyti apkrovas.

Išorinės rūšio sienos monolitinės gelžbetoninės. Stilobatinės dalies išorinės sienos formuojamos iš surenkamų gelžbetoninių elementų su plytų apdaila iš abiejų pusių. Viršutinės dalies išorinės atitvaros formuojamos iš aliuminio/stiklo fasadinių konstrukcijų, automobilių saugyklos fasadas yra „prapučiamas“,

su horizontaliais surenkamais gelžbetonio elementais. Vidinės laikančios sienos monolitinės gelžbetoninės. Pertvarinės sienos iš lengvų konstrukcijų.

Vidinės kolonos administracinėje dalyje monolitinės gelžbetoninės, automobilių saugykloje - surenkamo gelžbetonio, nes šių konstrukcijų didelė laikomoji galia lyginant su kitomis konstrukcijomis.

Perdangos administracinėje dalyje monolitinės gelžbetoninės, stačiakampio, kintančio (gembės) ir tėjinio skerspjūvio. Perdangos skerspjūvių įvairovė leidžia taupyti statybines medžiagas.

Sijos ir perdangos plokštės automobilių saugykloje projektuojamos iš surenkamo gelžbetonio gaminių armuojamų su iš anksto įtemptais lynais. Toks armavimas leidžia iki minimumo sumažinti gaminių skerspjūvius.

Administracinės dalies denginys ir plieninių konstrukcijų. Sijos, profiliuotas paklotas apšiltintas izoliacinėmis medžiagomis. Automobilių stovėjimo aikštelės stogas, toks pat kaip ir perdangos - iš surenkamų gelžbetonio konstrukcijų.

Ryšiai ir ryšių blokai - vidinės monolitines gelžbetoninės skersinės sienos.

Krantinės konstrukcija

Naują karantinę numatyta įrengti panaudojant plieninę įlaidinę fasadinę siena inkaruotą plieniniais inkarais į inkarinę sienutę, krantinės anstatas numatytas gelžbetoninis. Tarpą tarp naujos sprausastinės ir esamos konstrukcijos numatoma užpildyti gerai drenuojančiu gruntu.

Bendrieji rodikliai

Pavadinimas	Mato vnt	Kiekis	Pstabos
I. Sklypas			
1. Sklypo plotas	m ²	4 464,00	A + B zonos
2. Sklypo užstatymo intensyvumas	m ²	6209,00	
3. Sklypo užstatymo tankis	m ²	3 849,00	
II. Pastatas			
1. Pastato bendrasis plotas	m ²	6209,00	
2. Pastato naudingasis plotas	m ²	6209,00	
3. Pastato tūris	m ³	54 043,00	
4. Aukštų skaičius	vnt.	7	
5. Pastato aukštis	m	30 , 12	
6. Automobilių saugyklos aikštelių antžeminės dalies plotas	m ²	5469,00	
7. Automobilių saugyklos aikštelių požeminės dalies plotas	m ²	1206,00	
8. Automobilių saugyklos aikštelių lygių skaičius	vnt	5	
9. Automobilių stovėjimo vietų skaičius saugykloje	vnt	199	
III. Krantinės			
1. Krantinių ilgis	m	897,00	
2. Krantinių plotis	m	5	
3. Krantinių gylis	m	6 - 11	