

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, PROJEKTAS

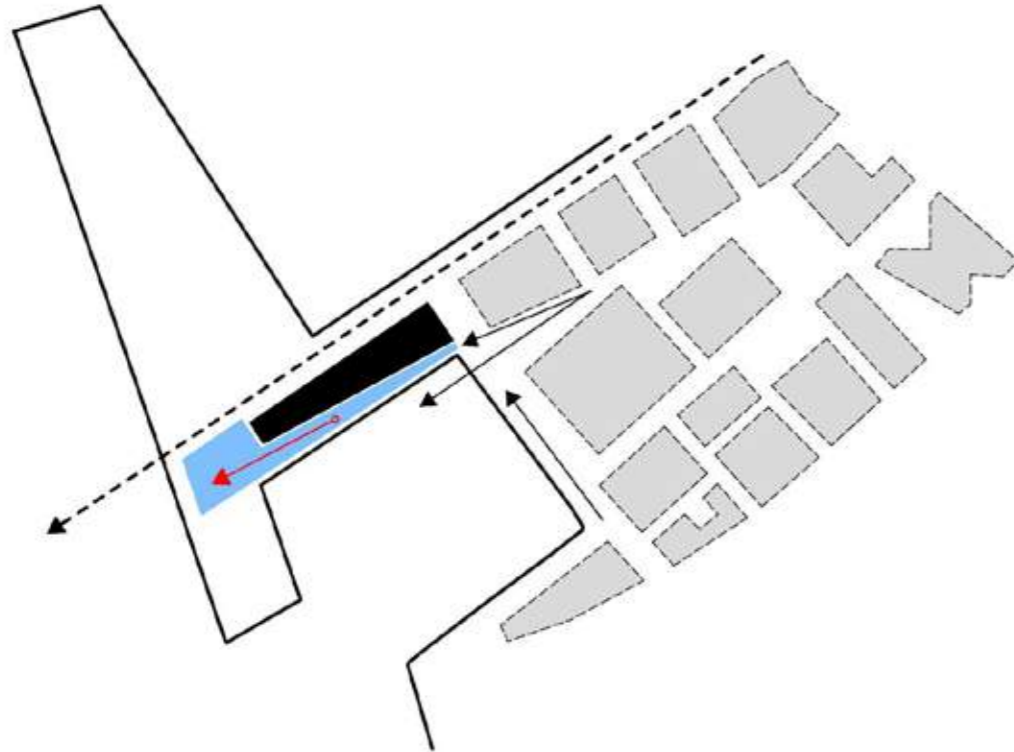
ATVIRAS (TARPTAUTINIS) PROJEKTO KONKURSAS

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

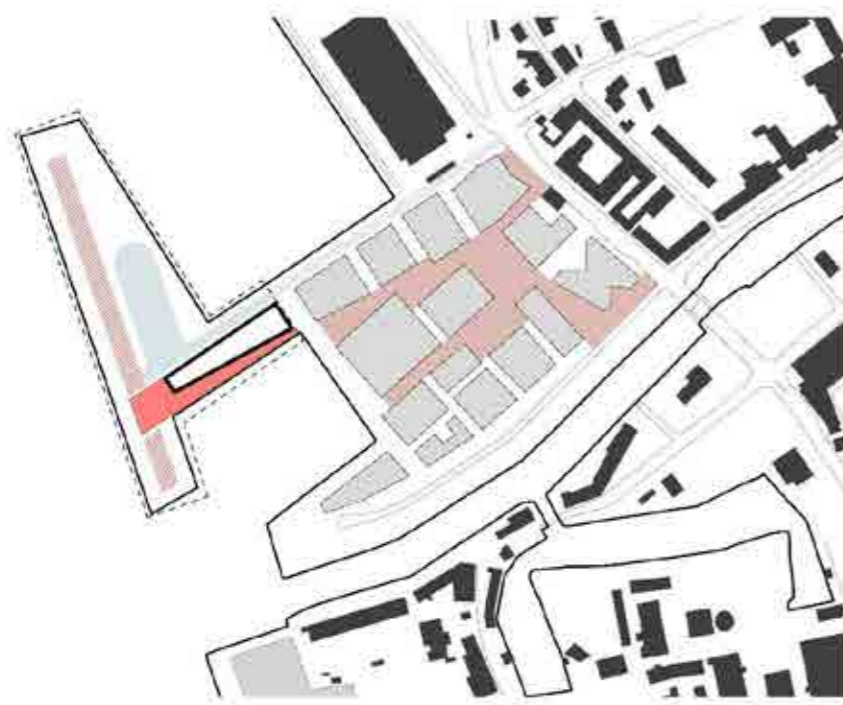


TURINYS

- Urbanistinė idėja, kruizinio laivų terminalo (krantinių) sprendiniai
- Architektūrinė idėja
- Transporto ir pėsčiųjų srautų sprendimai | viešųjų erdvių sistema
- Teritorijos sutvarkymo sprendimai | apželdinimas
- Pastato funkcinis suplanavimas
- Pastato apdailos medžiagiškumas
- Interjero koncepcija
- Pastato A++ energinės klasės, energiją taupančių sprendinių, atsinaujinančios energijos šaltinių taikymo, tvaryjū sprendinių panaudojimas
- Pastato ir krantinių konstrukciniai sprendiniai
- Pastato bendrieji rodikliai
- Krantinių bendrieji rodikliai



Išlaikomas vizualinių ryšių tęstinumas



Ties pagrindiniu įėjimu į pastatą formuojama aikštė, sukuriant viešųjų erdvių jungtį su krantine

URBANISTINĖ IDĖJA | KRUIZINIO LAIVŲ TERMINALO SPRENDINIAI

Kontekstas

Uosto teritorijos sutvarkymo koncepcija paremta siekiu maksimaliai atverti naujai formuojamų krantinių prieigas visuomenei, užtikrinti traukos tęstinumą nuo centrinės miesto dalies iki Kuršių marių.

Planuojamoje teritorijoje iki XX a. vidurio užstatymo nebuvo, šiuo metu dominuoja utilitari, skurdžios meninės raiškos architektūra, jokių vertingų struktūrų, kurios darytų įtaką naujo užstatymo architektūrai nėra. Vystant urbanistinę koncepciją siekta ne tik istoriškai susiklosčiusio miesto audinio, bet ir greta planuojamos vystyti teritorijos detaliojo plano sprendinių tęstinumo, reaguojant į užduotų vidaus erdvių charakterį, pastatų mastelį, viešųjų erdvių sistemą.

Vizualiniai – funkciniai ryšiai

Planuojamos teritorijos užstatymui naudota griežta, krantinių kryptimis orientuota vizualinių ir funkcinų ašių sistema. Kadangi charakteringa pakrantės linija yra uostamiesčio urbanistinio identiteto dalis, tiek siūlomas užstatymas, tiek architektūrinė pastato išraiška reaguoja, vietomis ir atkartoja, išilgai marių išsitęsias prieplaukų, krantinių, įlankų formuojamas kompozicines ašis.

Siekiant grąžinti prieigas prie marių miestui, pastato tūriai išdėstomi taip, kad neblokotų vertingiausių perspektyvų: šiaurinėje pusėje krantinės atveriamos išlaikant griežtą užstatymo liniją išilgai Naujojo sodo gatvės; pietvakarinėje pusėje užstatymas formuojamas reaguojant į gretimos teritorijos detaliojo planu numatytas vizualinių ryšių kryptis ir funkciškai maksimaliai atveriant priėjimą prie Kuršių marių.

Ties pagrindiniu įėjimu į pastatą projektuojama aikštė, pratęsiant rytinėje pusėje planuojamo vystyti kvartalo viešųjų erdvių sistemą. Aikštė išplečiama į visą teritoriją krantinės ašies kryptimi apjungiančią pėsčiųjų alėją.

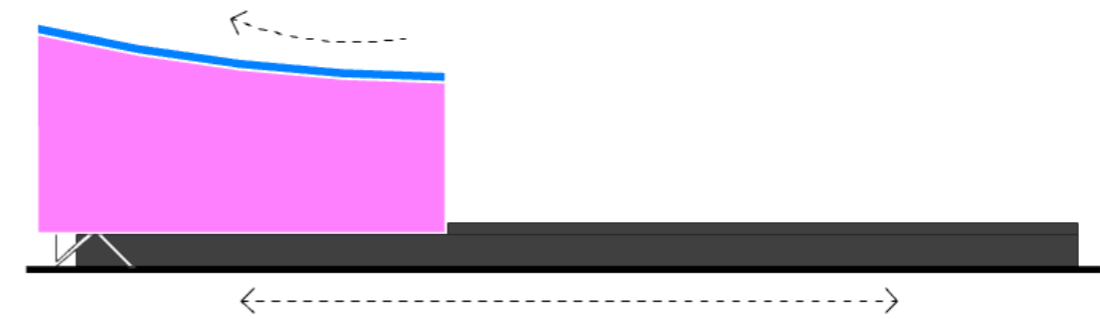
ARCHITEKTŪRINĖ IDĖJA

Savalaikiškumas ir kontekstualumas – pagrindiniai siūlomos architektūros dėmenys.

Neišvengiama, kad išskirtinai pramoninėje miesto zonoje konvertuojant ištisus kvartalus vakarinės miesto išklotinės vaizdas radikaliai keisis. To pasekoje iškyla rizika, kad nauja architektūra konkuruos su istoriniu uostamiesčio užstatymu, kas prieštarautų Klaipėdos m. bendrojo plano nuostatom.

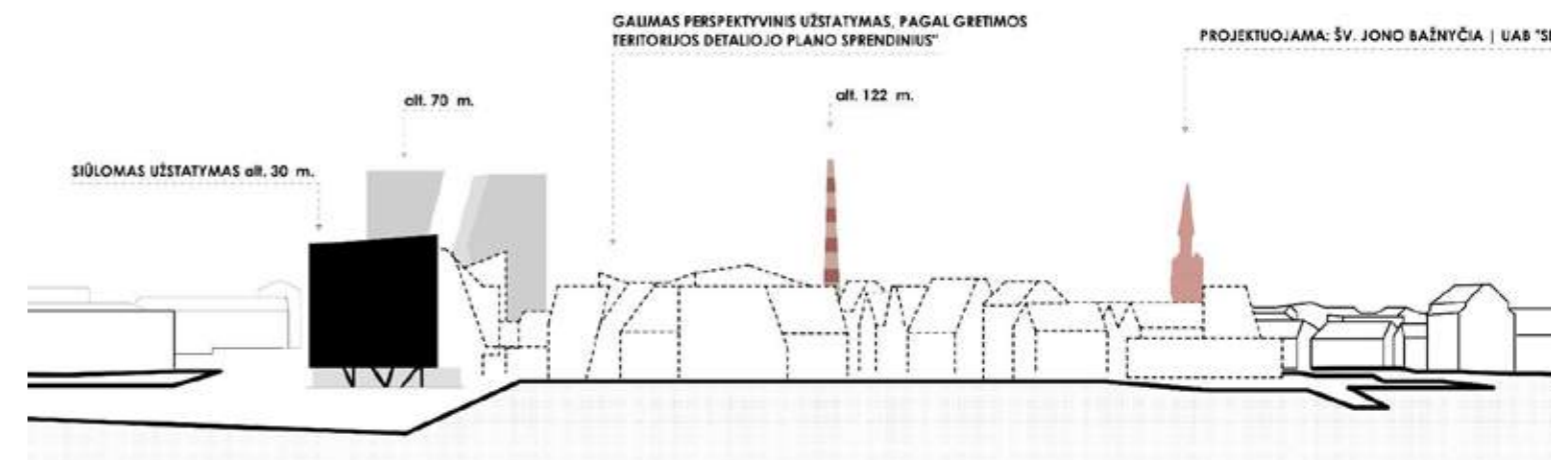
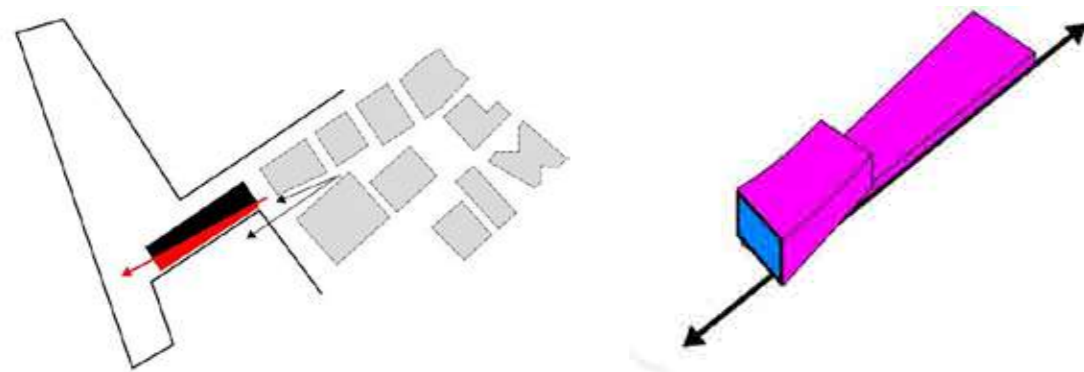
Projektuojamas pastatas yra išskirtinai gerai apžvelgiamoje lokacijoje fiksuojant sklypą beveik iš visų Kuršių Nerijos apžvalgos taškų, atplaukiančių nuo jūros vartų laivų, Klaipėdos miesto krantinių. Vertinant tokį lokacijos išskirtinumą pagrindiniu architektūrinės idėjos tikslu tampa *balansas* – t.y. noras sukurti akcentą daugiaplanėje marių krantinės išklotinėje, tuo pačiu užtikrinant panoramoje atsiveriančių paveldo objektų dominavimą naujos architektūros atžvilgiu.

Taigi nauja architektūra projektiniuose pasiūlymuose siūloma lakoniška ir santūri, tūrių kompozicija aiškiai argumentuota, mastelis neužgožia krantinės išklotinėje matomų ar planuojamų atstatyti kultūros paveldo objektų, pastatas komponuojamas vadovaujantis esamų istorinių ašių ir naujai planuojamų atverti vizualinių ašių sistemos ribose.



Projektuojama dviejų horizontaliai orientuotų tūrių kompozicija. Vientisas pirmo aukšto tūris **siaurėja** krantinių kryptimi, siekiant maksimaliai atverti jėgimo erdvę lankytojams ir **apjungia** abiejų sklypo dalių (A ir B) užstatymą.

Antrasis, 30 m aukščio tūris, projektuojamas iškeltas ant griežto, pabrėžtinai horizontalaus ir žmonių judėjimo kryptimi ištęsto pirmo aukšto tūrio, lakonišką kompoziciją užbaigiant grakščiai lenkta stogo linija, kylančia Kuršių marių ir uosto kryptimi. Aukštesnysis, vakarinės pusės, pastato fasadas orientuotas lygiagrečiai krantinei, atgręžiant vidaus erdves vandens kryptimi. Atsirandantys kontrastai tūrio kompozicijoje tarpusavyje darniai koreliuoja ir dera prie daugialypio aplinkinio užstatymo.





TRANSPORTO IR PĖSČIŪJŲ SRAUTŲ SPRENDIMAI | VIEŠŪJŲ ERDVIŲ SISTEMA

PĖSTIEJI

Projektuojant pastato prieigas lankytojų srautai skirstyti į dvi kategorijas – miesto svečius, judančius nuo krantinės, ir lankytojus, užklystančius į teritoriją nuo miesto centro. Pėsčiųjų srautus apjungianti erdvė formuojama prie pagrindinio pastato įėjimo. Atviras lankytojams pirmo aukšto erdves (infocentrą, skaityklą, kavinę, kt.) siekiama maksimaliai integruoti į pėsčiųjų judėjimo trasą:

- nuo miesto centrinės dalies pėsčiųjų srautai nukreipiami pro pagrindinę įėjimo aikštę į viešąją erdvę – alėją – projektuojamą išilgai krantinės linijos.
- nuo kruizinių laivų priplaukos pėsčiųjų srautai nukreipiami miesto centrinės dalies kryptimi, taip pat kertant pagrindinio įėjimo aikštę.
- įėjimai į pirmo aukšto pastato vidaus erdves numatyti tiek iš vakarinės, tiek iš pietinės pusės.

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA

Sklypą dviračių trasa kerta rytinėje pusėje, nuo čia numatytas privažiavimas dviračiais iki automobilių saugykloje projektuojamos dviračių saugojimo patalpos. Papildomai, išilgai pietinio fasado [užstatymo zonoje B], nedideliu atstumu nuo pagrindinio įėjimo į administracinį pastatą, projektuojamos atviros dviračių saugojimo vietos lankytojams. Siūloma numatyti galimybę dviračiu patekti ir į viešąsias erdves kruizinių laivų terminalo vidaus zonose, čia numatyti trumpalaikio sustojimo, dviračių saugojimo vietas.

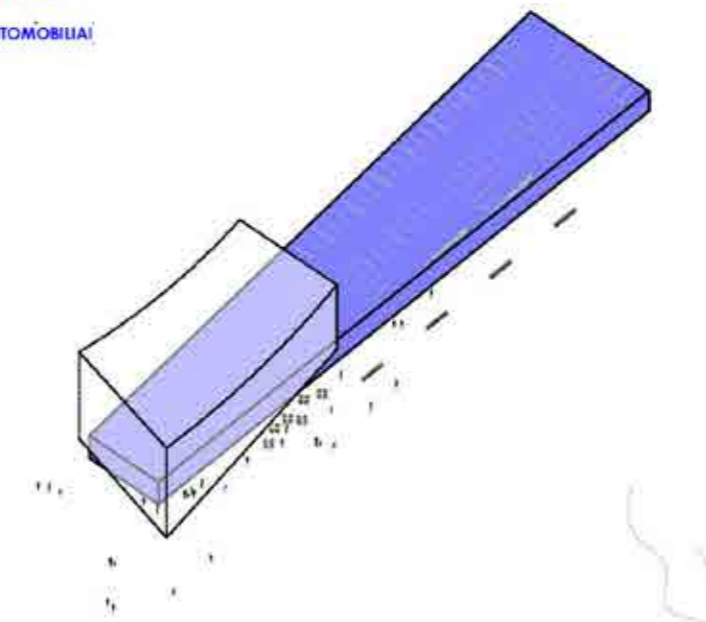
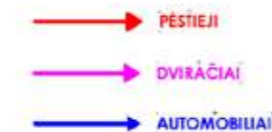
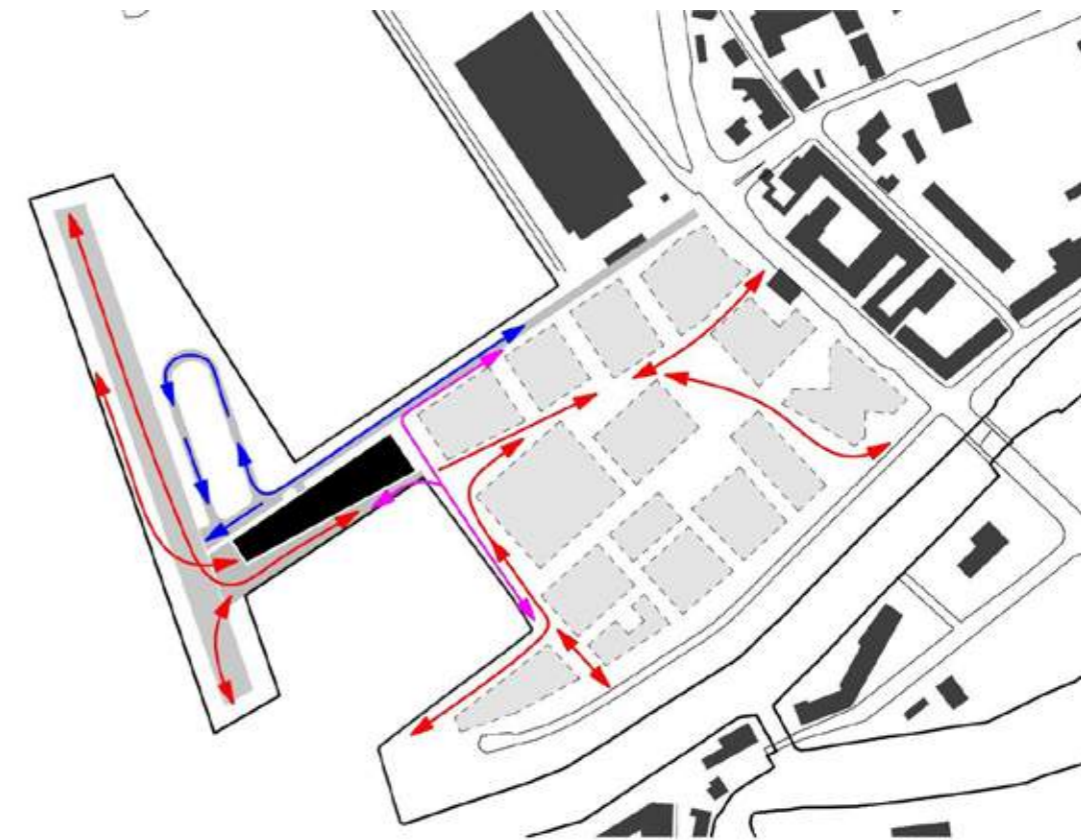
AUTOMOBILIŲ INFRASTRUKTŪRA

Visi aptarnaujančio, techninio transporto srautai bei privažiavimas iki autobusų stovėjimo aikštelės, patekimas į automobilių saugyklos pastatą numatyti iš šiaurinės pastato pusės, pratęsiant Naujojo Sodo gatvę, vadovaujantis Uosto bendrojo plano bei gretimos teritorijos detaliojo plano sprendiniais.

Projektiniuose pasiūlymuose transporto judėjimo schemą siūloma papildyti autobusų stovėjimo aikštelę projektuojant užstatymo zonoje C [inžinerinis statinys, kuris turi būti projektuojamas užstatymo zonos ribose]. Autobusų patogumui projektuojamas vienpusis judėjimas ratu, taip išvengiant didelių apsisukimo aikštelių, numatant patogų ir saugų priėjimą keleiviams. Esant poreikiui, siūloma autobusų stovėjimo zonos centre numatyti stoginę, integruoti joje reikalingus laikinus (sezoninius) ar nuolatinio naudojimo paslaugų, techninius ar kt. pagalbinus statinius.

Yra numatyta galimybė privažiuoti ir sustoti techniniam transportui prie techninių patalpų (įvadai, konteinerių patalpa, maitinimo patalpų aptarnavimas) ties šiauriniu pastato fasadu.

Vadovaujantis TP užduotimi, yra numatyta galimybė privažiuoti ir sustoti lengvajam transportui prie pagrindinio pastato įėjimo vakarinėje pusėje.



TERITORIJOS SUTVARKYMO SPRENDIMAI

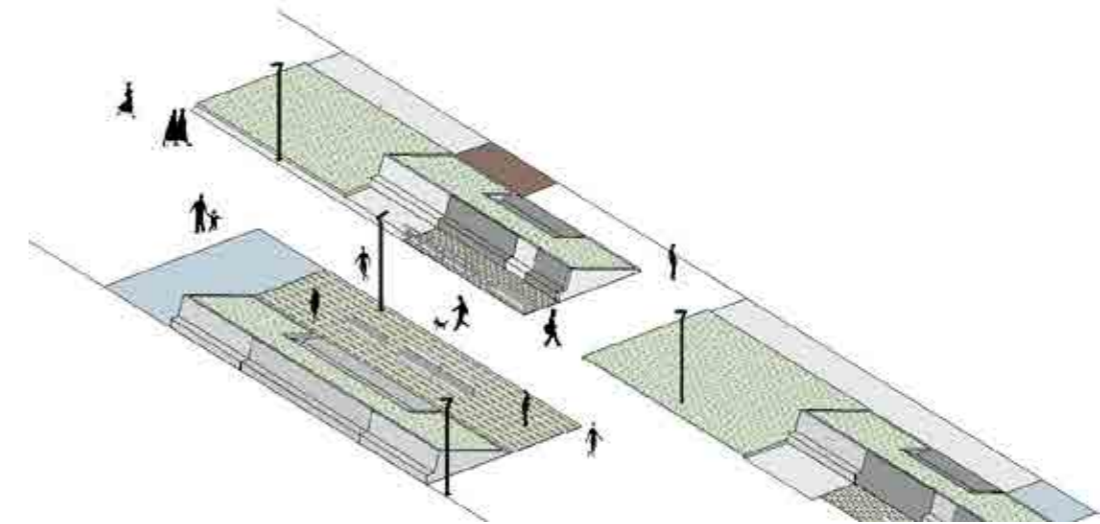
Pietrytinėje pusėje kuriama konsoline pastato dalimi dengta nominali jėjimo erdvė, kuri nenaudojant fizinių kliūčių atskiria jėjimo zoną nuo pagrindinės pėsčiųjų judėjimo trasos ir išskiria ją bendroje kompozicijoje.

Greta planuojama zona sezoninei terasai – galimybė praplėsti pirmame aukšte projektuojamo restorano/kavinės erdves. Jėjimo zona toliau išplatėja link pietinių krantinių. Vakarinėje pusėje priešais pagrindinį fasadą numatyti lauko fontanai.

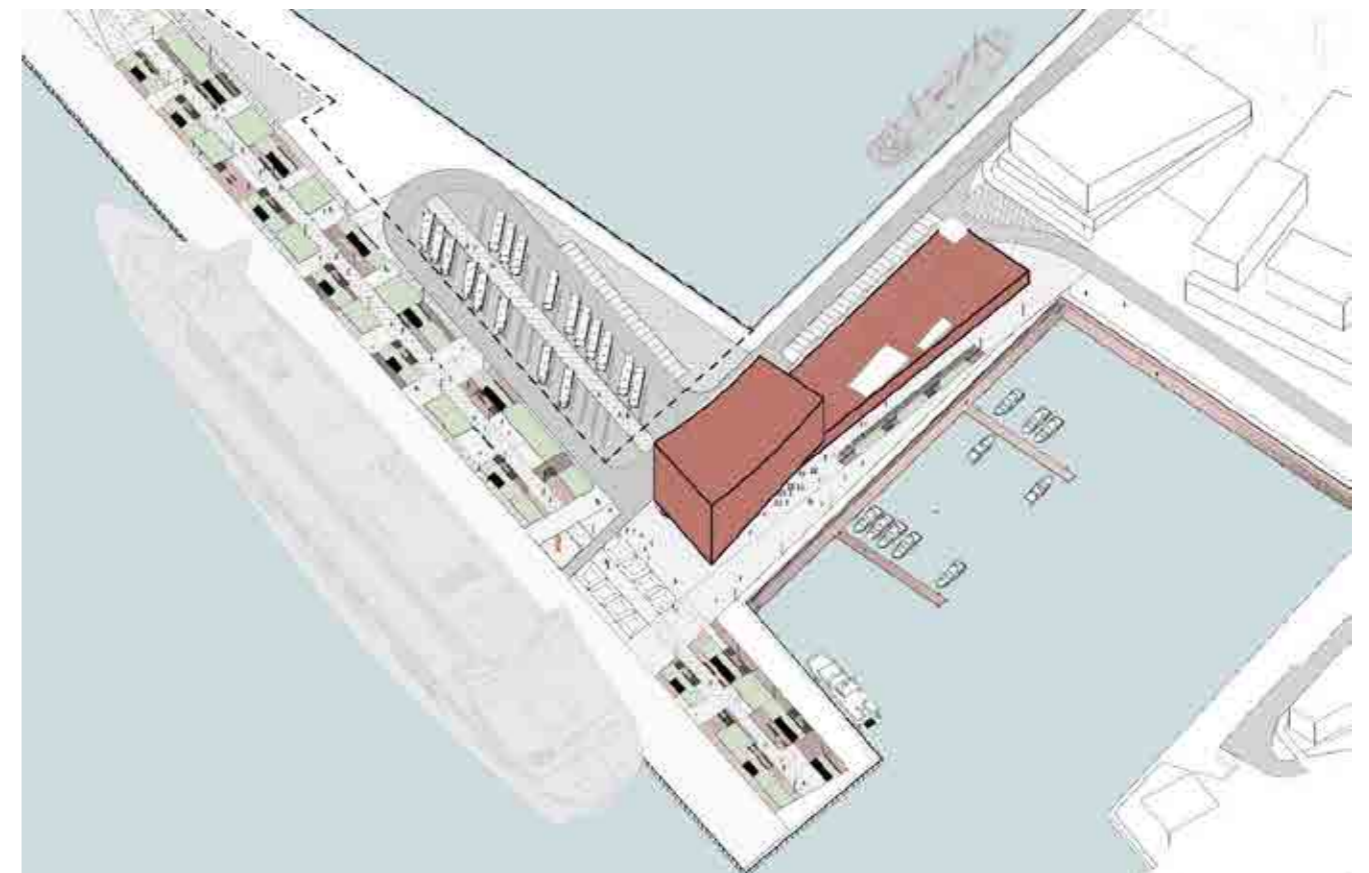
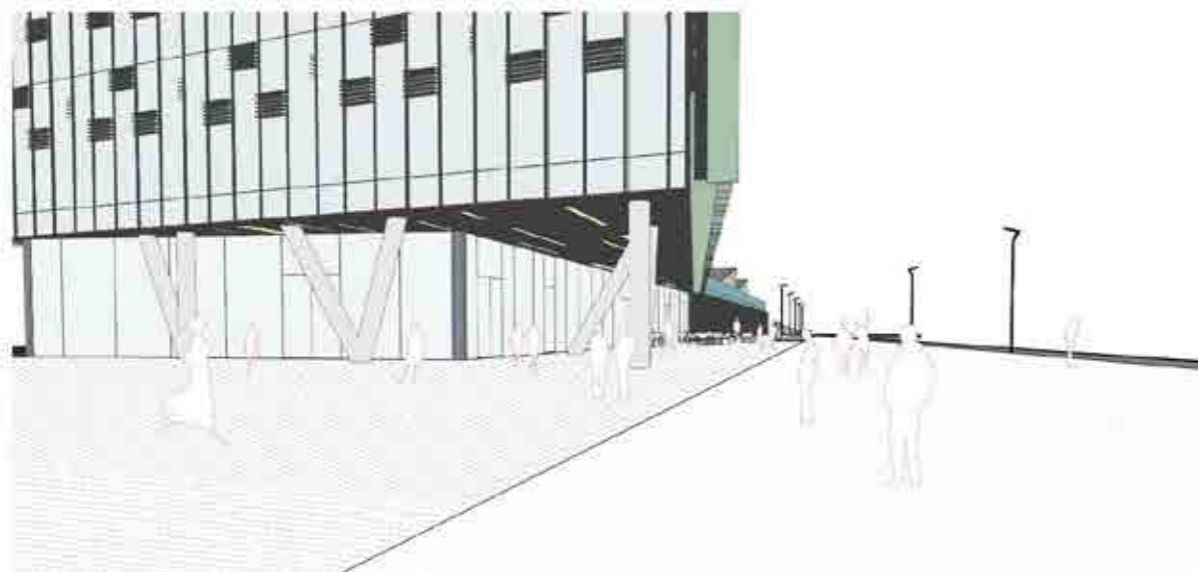
Lokaliai viešosios erdvės (jėjimo į pastatą aikštė ir lauko terasa 5-ame pastato aukšte) yra projektuojamos uždaresnės – t.y. dalinai pridengtos stogu, ažūrinėmis pertvaromis ir kt., siekiant sukurti jaukesnes, nuo dažno pajūrio vėjo ir lietaus apsaugotas, erdves.

Viešųjų erdvių sistema užbaigiama išraiškinga, išilgai visos pakrantės linijos projektuojama pėsčiųjų alėja, kurioje kombinuojami želdiniai, menas, poilsio zonos, apžvalgos taškai, dviračių sustojimo vietos. Tai plataus profilio viešoji erdvė, kuriai tikslinga skirti daug dėmesio, nes ji ne tik funkciškai užbaigia jungtį **miestas – vanduo**, bet turi ir simbolinę reikšmę - atveria ilgą laiką buvusią uždara uosto teritoriją.

Sklype projektuojamos trumpalaikio sustojimo vietos iš vakarinės ir šiaurinės pusės, prie jėjimo į pastatus. Ties įvažiavimais į automobilių saugyklą numatoma transporto judėjimo kontrolė, o teritorijos ir pastato apsaugai – stebėjimo sistema. Visa aplinka ir pastato vidaus erdvės projektuojamos vadovaujantis universalus dizaino principais, pritaikomos riboto judumo asmenims.



Alėjoje lankytojų ir darbuotojų reikmėms formuojamos poilsio zonos, kuriose komponuojami želdiniai, atsisėdimo vietos, apšvietimas, apžvalgos taškai. Poilsio zonose kuriamos atsisėdimo vietos su užuovėja nuo vėjo – augalai pakeltose betono klombose, už kurių projektuojami medinių dailylėnčių suolai. Pėsčiųjų zonoje kombinuojamos įvairios betoninių trinkelėlių ir plytelių dangos.



ŽELDINIAI

Želdiniai formuojami grupėmis, išilgai alėjos išdėstytose betono klombose. Siūlomos improvizuotos laukinės gamtos kompozicijos – daugiamečiai augalai, randami pajūryje, miškuose ir natūraliose pievose. Parenkami daugiausia varpiniai augalai, tinkantys atšiauriam, vėjuotam klimatui, pasižymintys minimalizmu ir natūralumu.

Viksvos, dirbtinės smilgos, įvairių rūšių miskantai, melvenės – „banguojantys“ augalai, idealiai derantys prie vandens, komponuojami kartu su pajūrio kraštui būdingomis zandomis, muilinėmis, ir grakščiosiomis gubojomis. Varpinių augalų pranašumas – rūšių įvairovė, galimybės komponuoti augalus skirtingo aukščio ir spalvų, kontrastuojančius su aplinka, ar derančius prie mažosios architektūros, taip pat pasirinkti augalus atsparius stipriam vėjui.



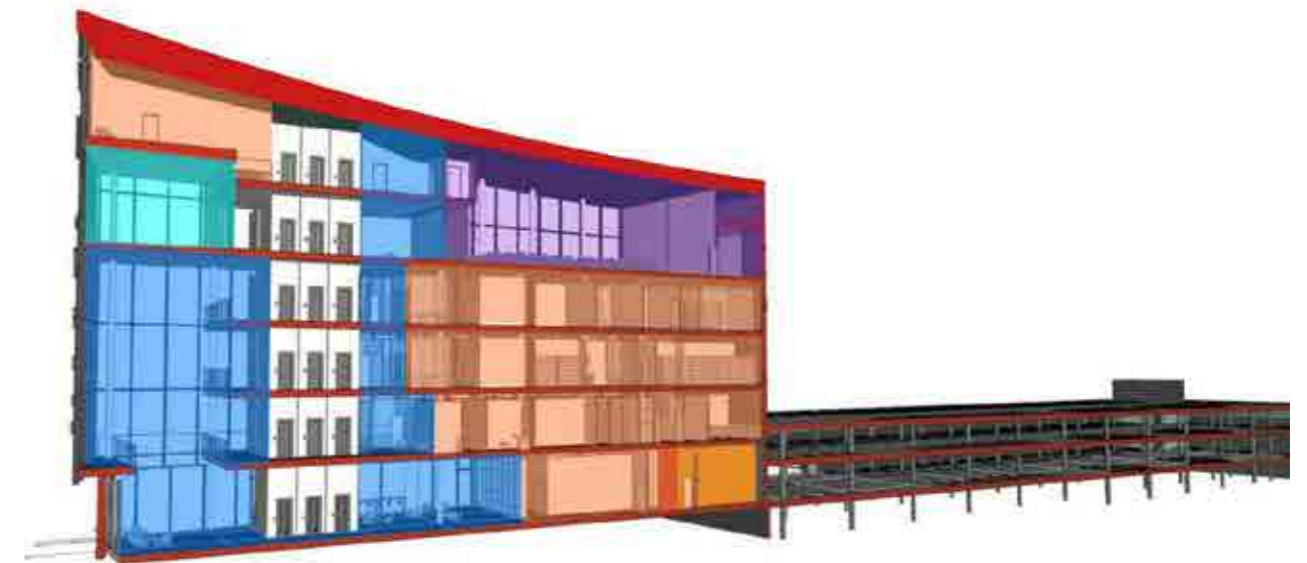
Calamagrostis, Carex Bronze, Miscanthus

**PASTATO FUNKCINIS SUPLANAVIMAS**

Pastato funkcinę schemą sudaro viešos, t.y. visuomenei prieinamos patalpos, Uosto direkcijos administracijai skirtos patalpos ir automobilių saugyklos erdvės. Didelis dėmesys buvo skirtas uždarytoms [privačioms] ir atvirų erdvių pusiausvyrai – ieškoma priemonių užtikrinti administracinių patalpų, skirtų uosto direkcijos darbuotojams, privatumą, tačiau kartu maksimaliai atveriant tam tikras bendras erdves visuomenei.

Suplanuoti 6 pastato aukštai:

- Nuo pirmo iki ketvirto aukšto projektuojama atvira erdvė, praplečianti vestibulį ir atverianti vaizdus į uosto, Kuršių nerijos pusę iš bendrų kiekvieno aukšto erdvių.
- Konferencijų salė projektuojama 5-ame aukšte, išnaudojant dalį 6-to aukšto erdvės. Konstrukciškai toks sprendinys leidžia atsisakyti kolonų tinklo konferencijų salės patalpoje.
- Viduriniai pastato aukštai skirti administracijos darbuotojų reikmėms, užtikrinant galimybę juos laisvai perplanuoti. Sanitarinių ir pagalbinių patalpų blokai – pastato centre.



- ▭ KABINETAI, DARBUOTOJŲ PATALPOS
- ▭ BENDROS ERDVĖS, HOLAI, VESTIBULIAI
- ▭ TERASA
- ▭ KONFERENCIJŲ SALĖS PATALPOS

PASTATO FUNKCINIS SUPLANAVIMAS

Pirmame aukšte numatyta recepcijos zona, infocentras su skaitykla, erdvė ekspozicijai; taip pat darbuotojų (esant poreikiui ir lankytojų) reikmėms skirtos maitinimo patalpos su reikalingomis virtuvės, pagalbinėmis, sandėliavimo, kt. patalpomis. Restoranas orientuotas pietinių krantinių kryptimi, su galimybe išsiplėsti į lauką – greta pastato numatyti lauko terasą.

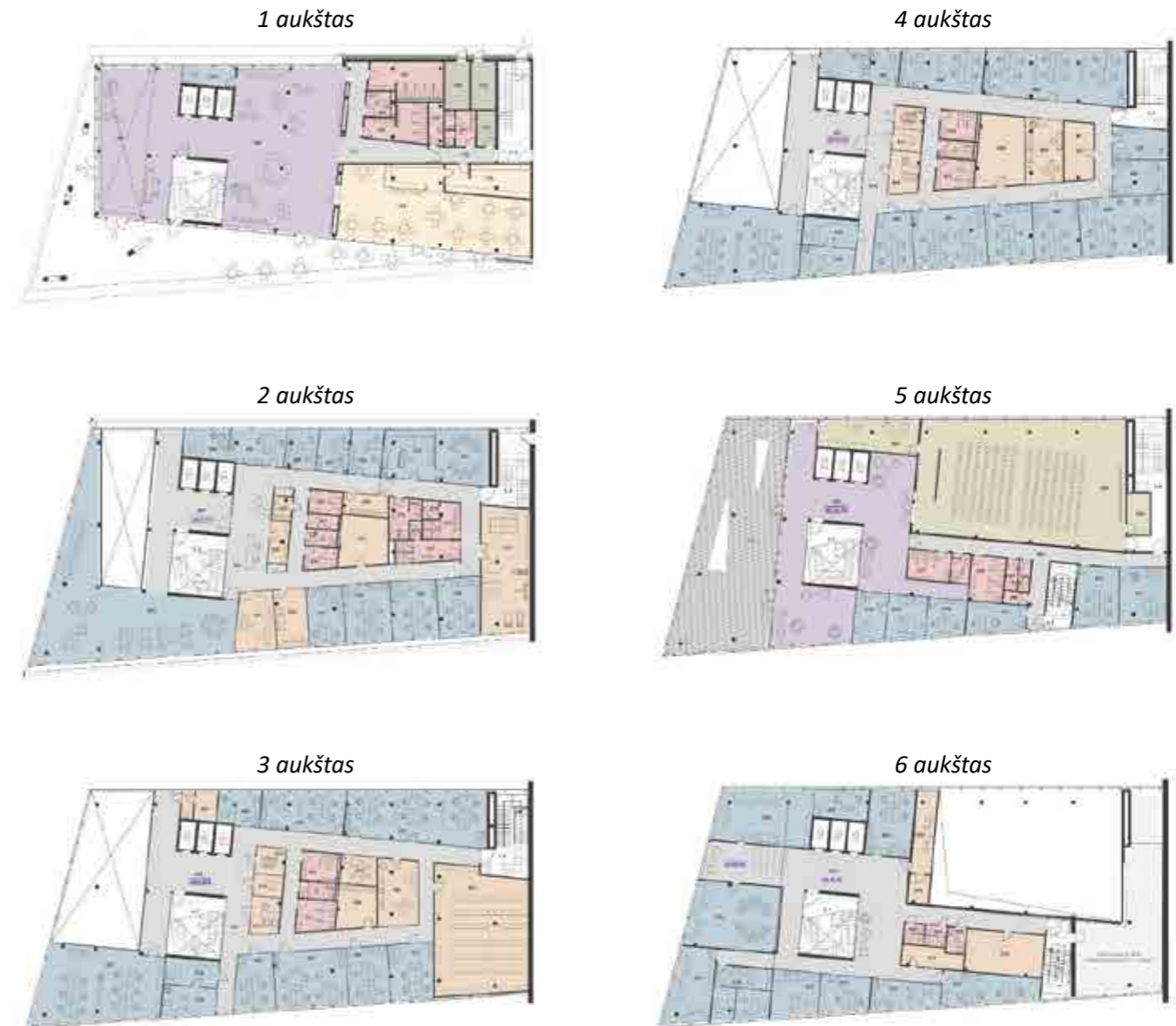
Pirmas aukštas funkciškai susietas su automobilių saugyklos korpusu, kuriame numatyta dalis techninių (įvadinųjų) patalpų, atliekų rūšiavimo patalpa. Šiaurinėje pusėje numatytas techninis įėjimas darbuotojams, užtikrinantis atskirą jungtį su pagalbinėmis restorano patalpomis, konteinerių patalpa, evakuacine laiptine.

Pastato 2-4 aukštai suplanuoti universaliai, taikant karkaso tinklo schemas, įgalinančias laisvai ir universaliai planuoti ofisų patalpas. Pasiūlymuose pateiktas preliminarus administracinių ir pagalbinių patalpų zonavimas, vadovaujantis konkurso sąlygose ir TP užduotyje pateiktomis gairėmis, tačiau patalpos gali būti laisvai transformuojamos, perskirstomos atskiriems skyriams, dalinamos į atskirus korpusus, pagal tikslesnius Užsakovo poreikius.

5-ame aukšte numatyta konferencijų salė su pagalbinėmis ir sanitarinėmis patalpomis bei lauko terasa. Į konferencijų salę ir terasą įėjimai projektuojami iš bendro holo. Tokiu būdu siekiama išplėsti penkto aukšto erdvių funkcionalumą, kad salė, holo erdvė ir terasa, esant poreikiui, galėtų būti naudojamos vieno renginio metu. Konferencijų salės patalpos orientuotos šiaurės kryptimi, saugant jas nuo perkaitimo, pietinėje pusėje likęs patalpų plotas skirtas administracijai.

Patekimui į penktą aukštą iš vestibulio suprojektuota laiptinė ir numatyti trys erdvūs liftai.

6-tame pastato aukšte, vadovaujantis TP užduotimi, numatyta uosto priežiūros skyriaus dispečerinė ir laivų valdymo postas, taip pat dalis administracinių patalpų. Iš viršutinio aukšto numatytas techninis patekimas ant pastato stogo, kur, išnaudojant stogo nuolydžio privalumus, yra numatyta įgilinta, perspektyvoje nematoma erdvė inžinerinėms sistemoms.



Administracinės dalies aukštų schemas

Biurų patalpos	1 657,46	Pagalbinės ir darbuotojų patalpos	524,92
Kavinės patalpos	159,88	Sanitarinės patalpos	247,02
Konferencijų salės patalpos	301,48	Techninės patalpos	140,78
Koridoriai	928,83	Vestibuliai/holai	519,55
		4 479,92 m²	

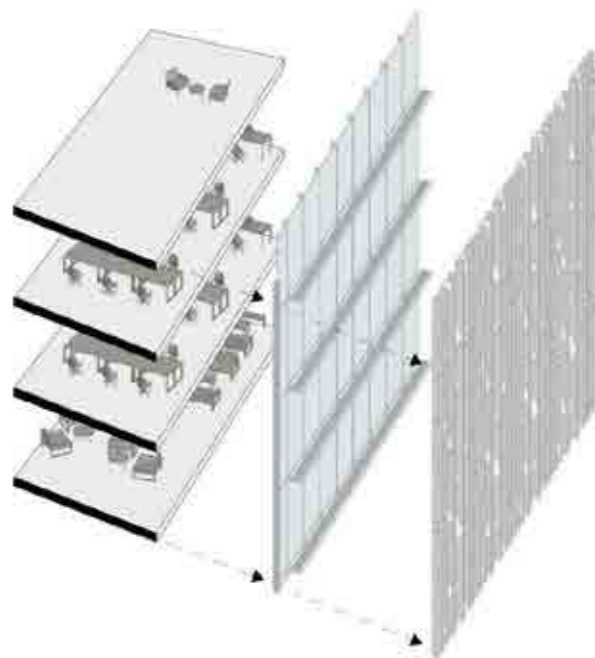


PASTATO APDAILOS MEDŽIAGIŠKUMAS

Fasado apdailoje dominuoja stiklas ir metalas – natūralios medžiagos, derančios prie Klaipėdos senamiestyje dažnai sutinkamų plytų, keramikos, tinko, medžio bei atsparios agresyviai atmosferos poveikiui.

Vakarinis fasadas tarsi stiklo „ekranas“ – maksimaliai atsiveria Kuršių marių kryptimi. 1-4 aukštų vidaus erdves apjungianti stiklo plokštuma užtikrina maksimalią panoramos apžvalgą. Fasadas vietomis pridengiamas lamelėmis, izoliuojantis nuo tiesioginės saulės.

Šoniniai **šiaurės ir pietų** fasadai projektuojami uždaresni, siūloma naudoti dvigubo fasado sistemą iš natūraliai besioksiduojančio vario lamelių – spalviškai kintanti medžiaga, kuri savo struktūra dera prie klasikinių senamiesčio apdailos medžiagų, tačiau turi su transformuojama uosto teritorija sietino industrinio charakterio. Lamelių piešinys projektuojamas dinamiškas, perspektyvoje kuriamas judančio, kinetinio fasado vaizdas, tokiu būdu ieškant sąsajų su uostamiesčiui būdingais vandens, vėjo, smėlio motyvais.



INTERJERO KONCEPCIJA

Interjero sprendiniuose siūloma vadovautis tais pačiais – **integralumo, kontekstualumo, atvirumo** – principais. Interjero erdvių ašimi tampa vertikali – keturis pirmus pastato aukštus apjungianti holo erdvė. Taip siekiama, kad bendros darbuotojams ir lankytojams skirtos erdvės būtų atviros tarpusavio bendravimui (holuose numatytos poilsio, susitikimų zonos) ir užtikrintų maksimalius vizualinius ryšius su aplinka – pro dideles stiklo plokštumas atsiveria plati marių ir uosto panorama. Atviroje erdvėje siūloma integruoti apšvietimą, kuris interjerą tamsiu paros metu atvertų lankytojams iš lauko pusės.

Apdailai naudojamos fasado medžiagos – šaltus stiklo ir metalo paviršius derinant su šiltesnėmis medžio, tinko tekstūromis, integruojant augmeniją, vandens motyvus.





PASTATO A++ ENERGINĖS KLASĖS, ENERGIJĄ TAUPANČIŲ SPRENDINIŲ, ATSINAUJINANČIOS ENERGIJOS ŠALTINIŲ TAIKYMO, TVARIJŲ SPRENDINIŲ PANAUDOJIMAS

Energija

Projektuojamas pastatas atitiks A++ energinio naudingumo klasę. Rengiant techninį projektą numatyta atlikti energijos modeliavimo analizę, kurioje bus vertinama, kaip sumažinti pastato energijos vartojimą ir įgyvendinti suplanuotas tvarumo priemones, analizuojant nustatytas prielaidas ir pasyvias projektavimo technologijas. Įvertinti bent kelias potencialias strategijas, susijusias su: sklypu; pastato mase ir orientacija; pagrindines atitvarų charakteristikas; apšvietimo lygius; šiluminio komforto lygį; eksploatacinius parametrus. Projektuoti inžinierines sistemas atsižvelgiant į pastato naudotojų srautus. Padidinti 10-50% pastato energinį efektyvumą, lyginant su minimaliais pastato energinio naudingumo reikalavimais. Panaudoti atsinaujinančios energijos sistemas, kurios padengtų >5-10% visų pastato metinių energijos sąnaudų. Langų ir sienų santykiui viršijant 40%, planuojamas išorinis šešėliavimas, kad sumažinti vėsinimo poreikį.

Pastatas šildomas miesto tiekiamą šilumos energija ir oras oras šilumos siurbliais. Šilumos siurblių vidutinis sezoninis efektyvumas šildymui $SPF \geq 4,30$. Suminė instaliuota šilumos siurblių galia šildymui turi būti ne mažesnė kaip 200 kW. Šilumos siurbliai turi būti suprojektuoti ir turi turėti technines galimybes veikti bent iki -80°C lauko oro temperatūros ir dengti visą šilumos poreikį.

Pastato šildymo sistema turi būti suprojektuota taip, kad šilumą patalpoms galėtų atiduoti abu šilumos šaltiniai vienu metu. Oras – oras šilumos siurbliais šildoma antžeminė pastato dalis, kuriose įrengta vėsinimo sistema. Pastato šildymo sistema valdoma pagal išorės oro ir vidaus temperatūros daviklį. Kiekvienos patalpos šildymo prietaisai koreguoja atiduodamą galią pagal patalpos termostatą.

Numatoma saulės fotovoltinė elektrinė pastate (kiekis tikslinamas rengiant techninį projektą) arba tiekimas elektros energijos iš nutolusios saulės elektrinės.

Vidaus mikroklimatas

Planuojama įrengti mechanškai vėdinamas erdves su rekuperacija. Oro paėmimo vietos bus nutolusios >10m nuo oro išmetimo vietos ir artimiausio oro taršos šaltinio (kelio, pravažiavimo, automobilių stovėjimo vietos). Sumažinti taršą vidaus patalpose – įrengti purvo valymo sistemas prie reguliariai naudojamų įėjimų į pastatą. Kiekviena vėdinimo kamera, tiekianti lauko orą į patalpas, turės filtrus (F7 klasės ar aukštesnius) arba oro valymo įrenginius. Numatomas tiekiamas šviežio oro srautų moduliavimas pagal poreikį naudojant CO2 daviklius. Naudoti vidaus medžiagas be LOJ arba su mažomis LOJ (lakiųjų organinių junginių) emisijomis 6 kategorijose: vidaus dažai ir gruntai, vidaus klizai ir hermetikai, grindys, kompozitinė mediena, šilumos ir garso izoliacija, baldai. Užtikrinti individualią šiluminio komforto kontrolę mažiausiai 50% atskiroms darbuotojų zonoms. Šiluminio komforto kontrolės priemonės leidžia darbuotojams atskirose ar bendroje erdvėje reguliuoti savo aplinkoje bent vieną iš šių sąlygų: temperatūrą, vėdinimo srautą ir drėgmę. Užtikrinti individualią apšvietimo kontrolę min 90% užimamo ploto, turinčių mažiausiai tris apšvietimo lygius (įjungta, išjungta, vidutinis). Užtikrinti aukštos kokybės dirbtinį apšvietimą. Pastato viduje užtikrinti <40 dB triukšmo lygį įvertinant vėdinimo sistemos patalpose, inžinerinių sistemų bei transporto priemonių lauke skleidžiantį triukšmą. Atlikti triukšmo lygio simuliaciją.

Sveikata

Numatoma laikytis atitinkamų standartų ir gairių darbo vietų išdėstymui ir apstatymui. Parenkant darbo vietas ir planuojant patalpas vertinamas vizualinis komfortas. Ypatingas dėmesys numatomas oro kokybei.

Geroji dienos (natūralios) šviesos panaudojimo praktika projektuojama nuolatos darbuotojų naudojamose patalpose: darbo vietose, kabinetuose, susitikimų kambariuose, poilsio erdvėse, salėje. Projekte siekiama mažinti dirbtinio apšvietimo naudojimą maksimaliai išnaudojant dienos šviesą patalpose. Pasiiekti tiesioginį regėjimo lauką į išorę per permatomą atitvarą 75% visų reguliariai užimamų patalpų. Projekte siekiama kad vaizdas pro langą būtų kokybiškas, matomas dangus, gamta, judėjimas. Projektuojamos darbo erdves nutolusias ne daugiau nei 7,50-8,50m atstumu nuo lango išorinėje pastato sienoje.

Transportas ir judrumas

Pastate suformuota judėjimo strategija, kuri apibrėžia lankytojų judėjimą ir patekimą į objektą, ypatingą dėmesį skiriant: neįgaliesiems; tėvams su vaikais. Numatoma, kad pėsčiųjų takai sklype suteikia tiesioginę prieigą iki pastato įėjimo (-ų) ir turi jungtis su viešaisiais pėsčiųjų takais už sklypo, suteikiant prieigą prie viešojo transporto stotelių ir kitų paslaugų vietų.

Numatomos trumpalaikio sustojimo vietos taksi automobiliams, kurias pėstieji lengvai pasiektų pėsčiųjų takais, išvengiant važiuojamosios dalies kirtimo. Siūloma paskirti min. 5 proc. visų projekte naudojamų automobilių stovėjimo vietų žaliems automobiliams (Reglamento (EC) Nr. 715/2007 Euro 6 ribinės vertės). Paskirstyti žalių automobilių stovėjimo vietas proporcingai tarp įvairių stovėjimo vietų (pvz. tarp trumpalaikių ir ilgalaikių erdvių). Įdiegti elektrinių transporto priemonių tiekimo įrangą (EVSE) min 2% nuo visų projekte naudojamų automobilių stovėjimo vietų.

Projekte numatoma dviračių saugykla, kuri yra aptverta, saugoma. Iki dviračių saugyklos yra numatomas dviračių takas. Numatytos atskiros vyrų ir moterų persirengimo patalpos su rakinamomis persirengimo spintelėmis.

Vandens naudojimo efektyvumas:

Siūloma sumažinti lauko vandens naudojimą pasitelkiant tvaraus landšafto principus ir vietinius augalus, 20-55% sumažinti pastato vandens suvartojimą, lyginant su bazinėmis vertėmis. Projektuojami taupantys vandenį maišytuvai, pisuarai, virtuvės maišytuvai, dušo galvutės. Planuojama numatyti atskirų zonų vandens suvartojimo apskaitą. Perdirbti ir pakartotinai panaudoti pastato nuotekų vandenį. Naudoti vandenį iš alternatyvių neperiamo vandens šaltinių, pvz. lietaus nuotekos. Taip pat numatyti srauto reguliavimo įtaisus, reguliuojančiu vandens tiekimą į kiekvieną WC zoną ar įrenginį, siekiant sumažinti vandens švaistymą.

Tvarus sklypas

Geriausiu būdu atkartojant natūralius sklypo hidrologijos procesus, suvaldyti sklypo teritorijoje lietaus nuotėkį nuo kietųjų dangų, vertinant 95 procentinio regiono ar vietos kritulių kiekio, naudojant mažo poveikio plėtrą (angl. LowImpactDevelopment) ir ekologišką infrastruktūrą. Karščio Salos Efekto mažinimas: suteikti šešėlį ant kietųjų dangų naudojant augalus, dengiančias konstrukcijas su atsinaujinančios energijos gamybos sistemomis, architektūrinius sprendinius su dangų SR (angl. Solar Reflectance) indeksu >0,28. Neapsaugotas šešėliu kietas dangas naudoti su SR >0,28. Tamsesniame plote turi būti didesnis nei paviršiaus plotas. Jei objekte naudojamas

dengtas parkingas, jo stogo dangos SRI turi būti >32, arba naudojamas žalias stogas ir/arba atsinaujinančios energijos gamybos sistema. Rekomenduojama, kad pastatas veiktų be išorinio apšvietimo (įskaitant pastato apšvietimą, ženklus ir neavarinį jėjimo apšvietimą). Jei pastatas turi išorinį apšvietimą - išorinių šviestuvų šviesos efektyvumas turi būti ne mažiau kaip 60 šviesos liumenų vienam vatui. Visi išoriniai apšvietimo įrenginiai turi būti automatiškai kontroliuojami judėsio ar būvio davikliais. Vertikalus apšvietimas turi būti kuo mažesnis ir atitikti IES TM-15-11, Addendum A.

Medžiagos ir atliekos:

Projektuojamos šiukšlių surinkimui ir rūšiavimui specialiai skirtos patalpos, prieinamos atliekų tvarkytojams ir pastatų darbuotojams. Į perdurbamas medžiagas įtraukiamas maišytas popierius, gofruotas kartonas, stiklas, plastikas ir metalai.

Naujoje statyboje atlikti pastato konstruktyvo ir apvalkalo gyvavimo ciklo vertinimą, kuriame panaudotų medžiagų kiekis sumažintas bent 10%, lyginant su baziniu pastatu. Naudoti medžiagas iš skirtingų gamintojų, kurios turi viešai prieinamas, kritiškai įvertintas gyvavimo ciklo analizes arba aplinkosaugines produkto deklaracijas, atitinkančias ISO 14044, ISO 14025, ISO 21930 ar EN 15804 (angl. EPD, cradle to grave, cradle to cradle analysis). Naudoti tvarias medžiagas iš socialiai atsakingų gamintojų (angl. CSR): su išplėstine gamintojo atsakomybe, Bio-medžiagas, medienos gaminius su FSC sertifikatu, medžiagas pakartotinai panaudotas ar atnaujintas, medžiagas su perdirbtu turiniu, etc. Siekti, kad įvairios pastato dalys būtų atitinkamų parametrų, ribojančių medžiagų degradaciją dėl aplinkos ir kitų veiksnių (saulės spinduliavimas, temperatūros pokyčiai, vanduo arba drėgmė, vėjas, krituliai, ekstremalios oro sąlygos: didelis vėjo greitis, potvynis, lietaus lietus, sniegas, augalija, vabzdžiai, oro teršalai, žemės paviršiaus teršalai). Naudoti medžiagas kurios deklaruoja savo cheminę sudėtį (iki 0,1%).



PASTATO IR KRANTINIŲ KONSTRUKCINIAI SPRENDINIAI

PASTATO KONSTRUKCINĖ SCHEMA

Projektuojamas 6-ių aukštų pastatas su 2-jų aukštų automobilių saugykla. Pagrindinė pastato laikanti sistema yra karkasinė–rėminė, iš surenkamo ir monolitinio gelžbetonio. Pastato horizontaliems poslinkiams sumažinti ir pastato standumui padidinti vertinamos monolitinės gelžbetoninės laiptinių ir liftų šachtų bei pastato sienų konstrukcijos, atliekančios standumo branduolių funkciją.

KRANTINĖS

Siūloma demontuoti viršutinę dalį esamo g/b antstato ir įrengti naują įlaidinę sieną su nauja inkaravimo sistema bei nauju g/b antstatu.

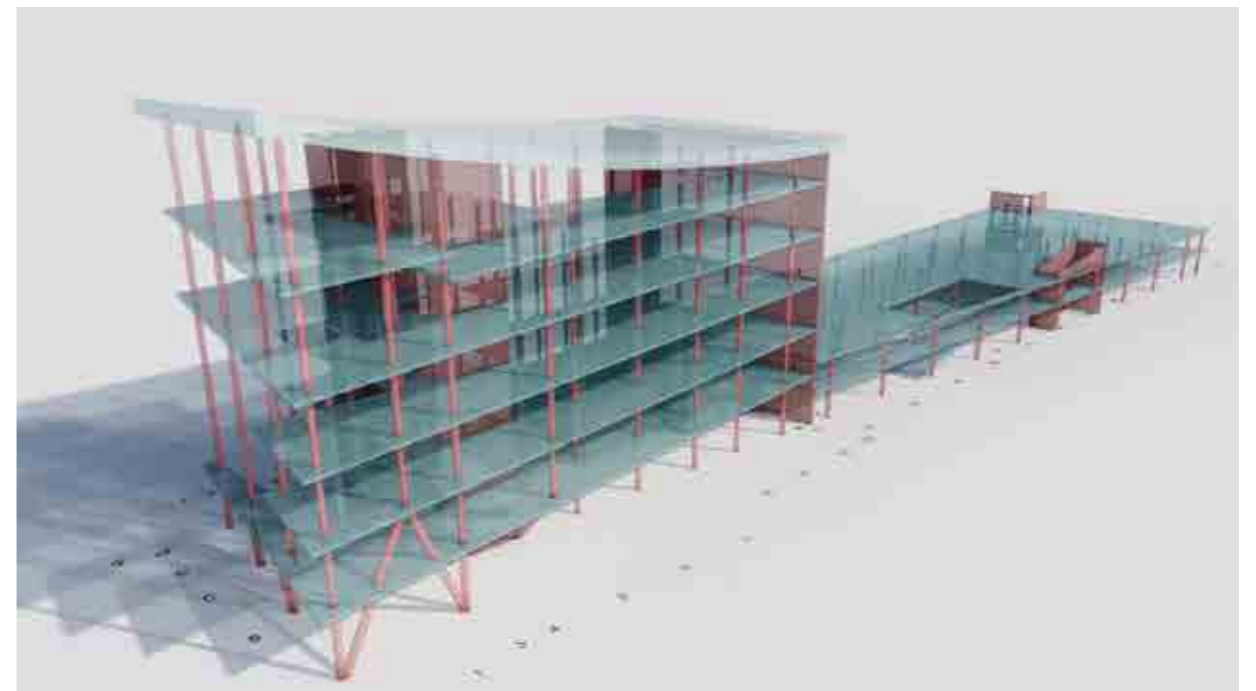
Įvertinta atsitraukti nuo esamos krantinės laikančiųjų konstrukcijų per reikalingą atstumą ir sukalti naują spraustasienę iki projektinės altitudės kuri bus nustatyta projektavimo metu. Įrengus naują spraustasienę su inkaravimo sistema numatyta įrengti g/b antstatą. Užpylus akvatoriją smėliniu gruntu įrengiamos dangų konstrukcijos su visais būtiniais inžineriniais tinklais, komunikacijomis.

PJŪVIS NR. 1 (Krantinė Nr. 21)

Įlaidinė siena inkaruota templėmis, kurios sujungtos su inkarine sienute. Esama krantinių konstrukcija templių įrengimo vietoje demontuojama.

PJŪVIS NR. 2 (likusios krantinės)

Įlaidinė siena inkaruota injekciniais inkarais. Esama krantinės konstrukcija inkarų vietose demontuojama arba naudojant specialius gręžimo antgalius gręžiama per esamas krantinės konstrukcijas.



PASTATO BENDRIEJI RODIKLIAI | STATYBOS ZONOS A IR B

Pavadinimas	Mato vienetas	Kiekis	Pastabos
SKLYPAS			
Sklypo dalis A			
Sklypo dalies A plotas	m ²	1845	
Statiniais užstatytas plotas	m ²	1170,66	
Sklypo dalies A užstatymo tankis	%	63	
Sklypo dalies A užstatymo intensyvumas	-	2,4	
Sklypo dalis B			
Sklypo dalies plotas	m ²	2771	
Statiniais užstatytas plotas	m ²	2106,97	
Sklypo dalies B užstatymo tankis	%	76	
Sklypo dalies B užstatymo intensyvumas	-	0,04	
Apželdintas plotas planuojamoje teritorijoje	m ²	3 300	
PASTATAI			
Sklypo dalis A			
2.1. Bendrasis plotas	m ²	4369,67	
Pagrindinis plotas	m ²	2368,63	
Pagalbinis plotas	m ²	2001,04	
2.3. Tūris	m ³	31 050	
2.4. Aukštų skaičius	vnt.	6	
2.5. Aukštis	m	30,00	
Sklypo dalis B [atvira automobilių saugykla]			
3.1. Bendrasis plotas	m ²	110,25	1. Plotas ne patalpose [atvira automobilių saugykla ir aikštelė ant stogo]: 5081,39 m²
3.2. Tūris	m ³	5 350	
3.3. Aukštų skaičius	vnt.	2	
3.4. Aukštis	m	9,00	
Energinio naudingumo klasė	-	A++	2. Automobilių stovėjimo vietų skaičius saugykloje: 181 vnt. (lauke: 43 vnt.)
Pastato atsparumas ugniai (I, II ar III)	-	I	
Kiti statiniai			
Sklypo dalis C			
4.1. Kiti inžineriniai statiniai – Nesudėtingas, II gr.	m ²	2 630	1. Autobusų stovėjimo aikštelė. Vietų skaičius: 35 vnt.

V. KITI STATINIAI (KRANTINĖS)

Pavadinimas	Mato vienetas	Kiekis
5.1. KRANTINĖ NR. 20		
Ilgis	m	208,30
Plotis	m	28,00
Gylis	m	-8.00
5.2. KRANTINĖ NR. 21		
Ilgis	m	222,50
Plotis	m	28,00
Gylis	m	-8.00
5.3. KRANTINĖ NR. 21 A		
Ilgis	m	55,03
Plotis	m	7,00
Gylis	m	-10.00
5.4. KRANTINĖ NR. 22		
Ilgis	m	368,90
Plotis	m	87,00
Gylis	m	-11.00
5.5. KRANTINĖ NR. 22 A		
Ilgis	m	53,75
Plotis	m	5,00
Gylis	m	-6.00
5.6. KRANTINĖ NR. 23		
Ilgis	m	133,70
Plotis	m	26,00
Gylis	m	-6.00
5.7. KRANTINĖ NR. 23A		
Ilgis	m	64,35
Plotis	m	26,00
Gylis	m	-6.00

