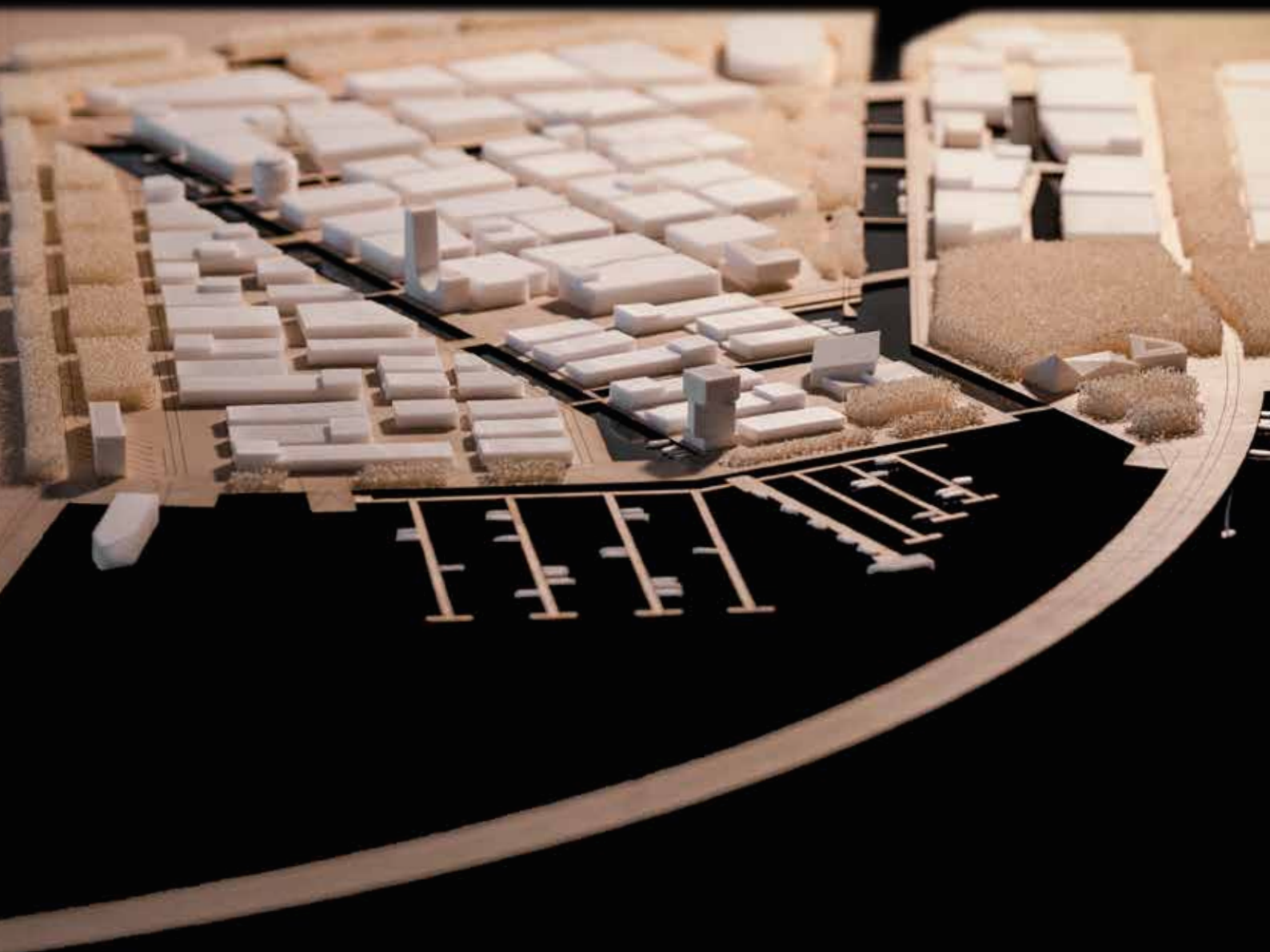


# PIETINIS UOSTAS

KLAIPĖDOS MIESTO PIETINIO POCENTRIO STARIŠKIŲ RAJONE  
URBANISTINĖS IDĖJOS ATVIRAS PROJEKTO KONKURAS



# TURINYS

## **K1 – URBANISTINĖ-ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA, INTEGRALUMAS, SPRENDINIŲ KOKYBĖ**

- 1.1.1.1. PROJEKTO URBANISTINĖS-ARCHITEKTŪRINĖS KONCEPCIJOS IDĖJA, VIENTISUMAS IR INTUITYVUS SUVOKIMAS
- 1.1.1.2. URBANISTINIS MODELIS IR STRUKTŪRŲ FORMAVIMO PRINCIPAI
- 1.1.1.3. FUNKCINIAI IR FIZINIAI RYŠIAI SU APLINKINĖMIS TERITORIJOMIS
- 1.1.1.4. SPRENDINIŲ POVEIKIS TERITORIJOS IR MIESTO ĮVAIZDŽIUI, IDENTITETUI IR KRAŠTOVAIZDŽIUI
- 1.1.1.5. URBANISTINIŲ PRINCIPŲ TAIKYMAS
- 1.1.1.6. ATITIKIMAS BENDROJO PLANO SPRENDINIAMS IR 17 SCHEMOS STRUKTŪRAI

## **K2 – DETALIZUOJAMOS TERITORIJOS (MARINOS) SPRENDINIŲ KOKYBĖ**

- 1.1.2.1. MARINOS URBANISTINĖ-ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA
- 1.1.2.2. MARINOS ERDVINIS MODELIS
- 1.1.2.3. VANDENS KELIŲ SPRENDIMAI
- 1.1.2.4. MARINOS INTEGRALUMAS IR RYŠIAI SU APLINKA

## **K3 – TVARUMAS**

- 1.1.3.1. SOCIALINĖ ĮTAKA
- 1.1.3.2. BIOĮVAIROVĖ IR APLINKOS KOKYBĖ
- 1.1.3.3. VIEŠŪJŲ ERDVIŲ IR JUNGČIŲ KOKYBĖ
- 1.1.3.4. ENERGINIAI IR TECHNOLOGINIAI SPRENDINIAI

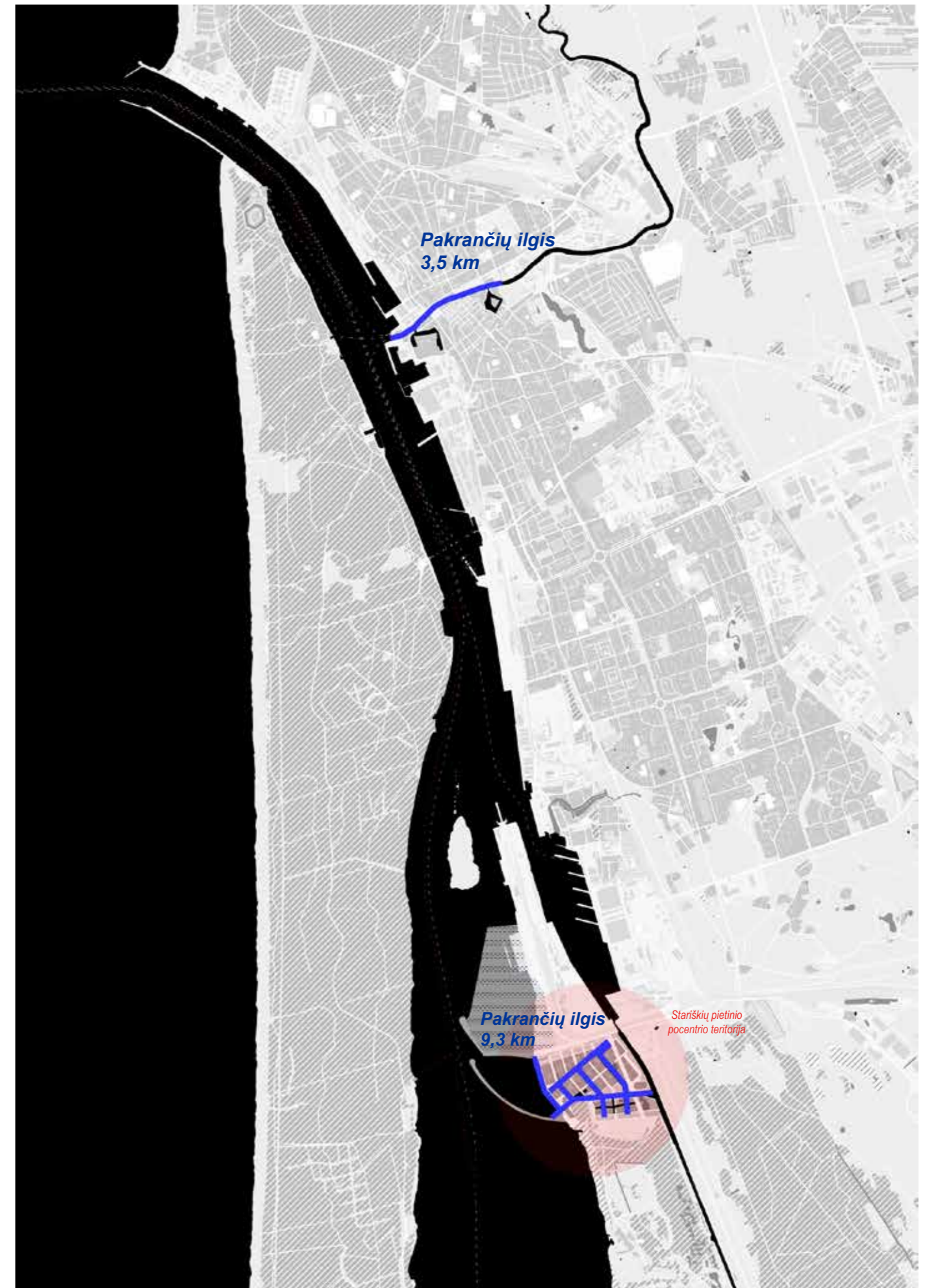
# K1 URBANISTINĖ-ARCHITEKTŪRINĖ KONCEPCIJA

## 1.1.1.1. IDĖJA

Laivų uostas ir marinos zona vystant ją atsietai nuo miesto tėra sausa infrastruktūrinė zona, o vystant ją kaip miesto pagrindinę viešąją erdvę, miestas gauna išskirtinį vietos padiktuotą charakterį ir prieigą prie marių, o uostas tampa dar funkcionalesnis su lokaliai išvystytais ir integruotomis miesto funkcijomis. Tai sudaro sąlygas vystyti mariną kaip tarptautinės reikšmės rekreacinės ir sportinės laivybos centrą, kuriame yra visos sąlygos vystyti vietinei buriavimo kultūrai.

### MARINA + GYVENTOJAI + KOMERCIJA IR PASLAUGOS

Gyvybingo ir sėkmingo rekreacinio miesto formulė. Siekiamybė yra šią proporciją išlaikyti ne tik galutinėje įgyvendintoje vizijoje bet atsižvelgti į šiuos dėmenis kiekviename etape.



## VERTYBINIAI URBANISTINIAI PRINCIPAI



### IŠSKIRTINĖS PLANAVIMO GALIMYBĖS – VALSTYBINĖ ŽEMĖ

Planuojamoje teritorijoje visa žemė yra valstybinė, o tai reiškia, kad yra neįprastai daug įrankių optimaliai ir tikslingai teritorijos vizijai įgyvendinti. Jau pirminė vystymo iniciatyva kyla ne iš pavienių vystytojų o iš strateginio miesto poreikio. Rengimo ir įgyvendinimo etapuose svarbu išnaudoti galimybes tikslingai programuoti miesto fizinę ir funkcinę formą. Pagrindiniai įrankiai yra taisyklės numatančios pastatų užstatymo principus, tikslinę funkcinę sudėtį, estetiką bei santykį su viešosiomis erdvėmis (gatvėmis ir aikštėmis).



### PIRMO AUKŠTO AKTYVUMAS

Tikslingai suplanuotoje teritorijoje pirmas aukštas yra privilegija ir išskirtinė kokybė, aktyvioje viešojoje gatvėje tai komercinis potencialas o ramiose vidinėse šeimininkų (ofisų, dirbtuvių ar gyventojų) natūralus vidaus erdvės pratęsimas nepakeičiamas ryšys su aplinka. Šiam potencialui atskleisti koncepcijoje numatoma principinė taisyklė, jog pirmame aukšte gatvės perimetru, ne didesnė nei 24m fasado pločio atkarpose, privaloma formuoti patalpas atskirais kadastriniais vienetais patalpas su įėjimais iš gatvės.

### DAUGIAFUNKCIŠKUMAS

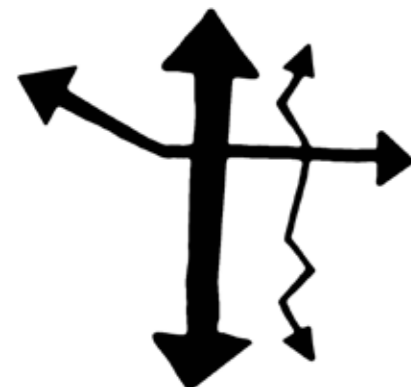


Yra vienas pagrindinių universalių gyvybingo racionalaus miesto atributų. Plyname lauke planuojama teritorija turi išskirtinį šansą strateginiam planavimui visais lygiais. Pvz.: mokyklų ir darželių lauko sporto infrastruktūra kartu planuojama kaip bendruomenės skveras naudojamas po darbų, mokyklos pastatas planuojamas kaip buriuotojų sportininkų apgyvendinimo vieta vasarą regatų metu (tam tereikia papildomai numatyti dušus sanitariniuose mazguose), molas yra apsauga laivams ir gamtiškas pasivaikščiojimo takas; marinos pakrantė – viešoji promenada / laivų saugykla / marinos ir miesto renginių erdvė.



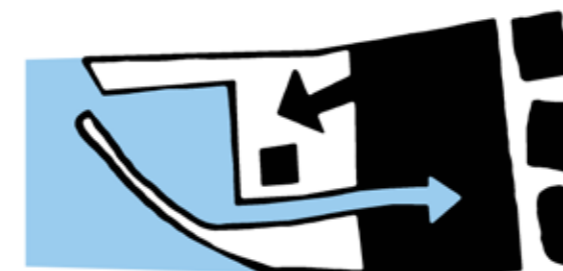
### AIKŠTĖS SU AKCENTINIAIS PASTATAIS

Konkurso būdu atrinktos vertikalės ženklina pagrindines aikštes. Žvelgiant nuo įvažiavimo jos išeksponuojamos platėjančio kanalo perspektyvoje.



### ERDVIŲ HIERARCHIJA

Formuojama tikslinga gatvių hierarchija nuo pagrindinių lokalių kompozicinių ašių kur dominuoja viešumas ir daugiafunkciškumas iki lokalių pėsčiųjų prioriteto bendruomenės gatvelių skatinančių bendruomeniškumą.



### FUNKCIJŲ PROPORCIJA IR DERMĖ

MARINA 30% + GYVENTOJAI 30% + PASLAUGOS IR KOMERCIJA 30%

Visos dedamosios yra itin svarbios klestinčiai ekosistemai sukurti. Marina be patrauklių miesto funkcijų atplaukiantiems svečiams būtų eilinė degalinė, o uostas su klestinčiomis viešosiomis erdvėmis ir gausus kultūrinių veiklų yra patrauklus lankytinas taškas. Išvystyta rekreacinė ir apgyvendinimo infrastruktūra yra stiprus svirtas tarptautinio lygio regatų ir sporto stovyklų pritraukimui. Miestietiškas gyvenimas rekreacinėje aplinkoje yra konkurencinga alternatyva nesustabdomai priemiesčio plėtrai. O patys vietiniai gyventojai būtini komercijos ir paslaugų funkcionavimui ne sezono metu.

# SKLYPO PLANAS



## Eksplikacija:

1. Centro aikštė
2. Kranto aikštė
3. Mokslo skveras
4. Vandens aikštė
5. Bendruomenės aikštė su darželiu
6. Būriavimo mokykla ir irklavimo bazė
7. Mokykla
8. Laivų terminalas
9. Sporto parkas (laivų laikymas žiema)
10. Ekologiniai parkai (lietaus ir kanalalų valymo)
11. Ekologinės alėjos (lietaus ir kanalalų valymo)
12. Sporto ir pramogų centras
13. Socialinių paslaugų centas

## 1.1.1.2. URBANISTINS MODELIS IR STRUKTŪRŲ FORMAVIMO PRINCIPAI



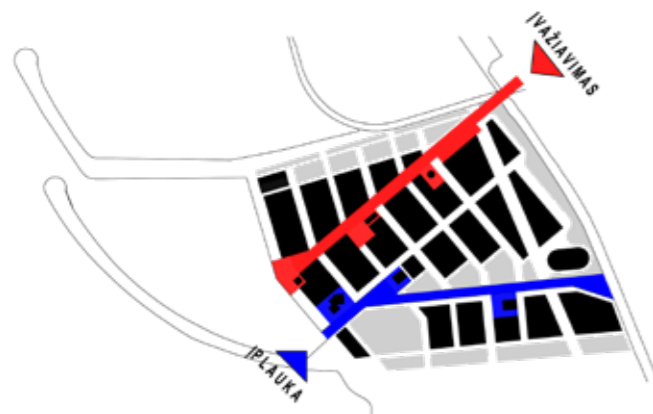
### PAGRINDINĖS KOMPOZICINĖS AŠYS IR KVARTALŲ MASTELIS

Urbanistinės kompozicinės struktūros pagrindą sudaro trys ašys: kranto linija, Klaipėdos senamiesčio ašį atspindinti kryptis bei naujai formuojamas kanalas – jungtis su Vilhelmo kanalu.



### KVARTALINĖ STRUKTŪRA

Teritorija suskaidoma į miestietiško tipo kvartalus (vid. 120 × 180 m), kurie sudaro principinę struktūrą, pagrindinių gatvių tinklui reaguojančią į kompozicines ašis. Formuojamas reguliarus tinklas.



### PAGRINDINĖS VIEŠOS ERDVĖS IR DOMINANTĖS

Ant dviejų pagrindinių struktūrinių ašių, nuo įvažiavimo ir įplaukos, formuojamos pagrindinės teritorijos viešosios erdvės.

Raudona ašis kaip pagrindinė veda link kranto, suformuodama esminį T formos teritorijos mazgą.



### VIDINĖ KVARTALŲ VIEŠŲ ERDVIŲ STRUKTŪRA

Siekiant suderinti miestietišką mastelį su žmogaus pojūčiais, pagrindiniai kvartalai (vidutiniškai 120 × 180 m) skaidomi į smulkesnius blokus (apie 60 × 90 m). Šis skaidymas remiasi studijoje atliktais Klaipėdos Senamiesčio ir Naujamiesčio kvartalų tyrimais, nurodančiais 50 × 60 m parametą kaip optimaliausią išorinio perimetro kokybės garantą. Skirtingai nei tiesios pagrindinės ašys, vidinė sistema kuriama su vingiais ir užsidarančiomis perspektyvomis, kas padeda išvengti skersvėjų bei sukuria kiekvieno kvartalo unikalumą ir vidinį jaukumą.



### ERDVĖS IR MASĖS SĄNTYKIS

Erdvės pojūtis kuriamas per erdvės ir masės santykį, pabrėžiant daugiasluoksniškumą, hierarchiją ir įvairovę. Kuriama aiški atskirtis tarp viešų ir privačių erdvių blokuose.



### GAMTINIŲ ERDVIŲ STRUKTŪRA

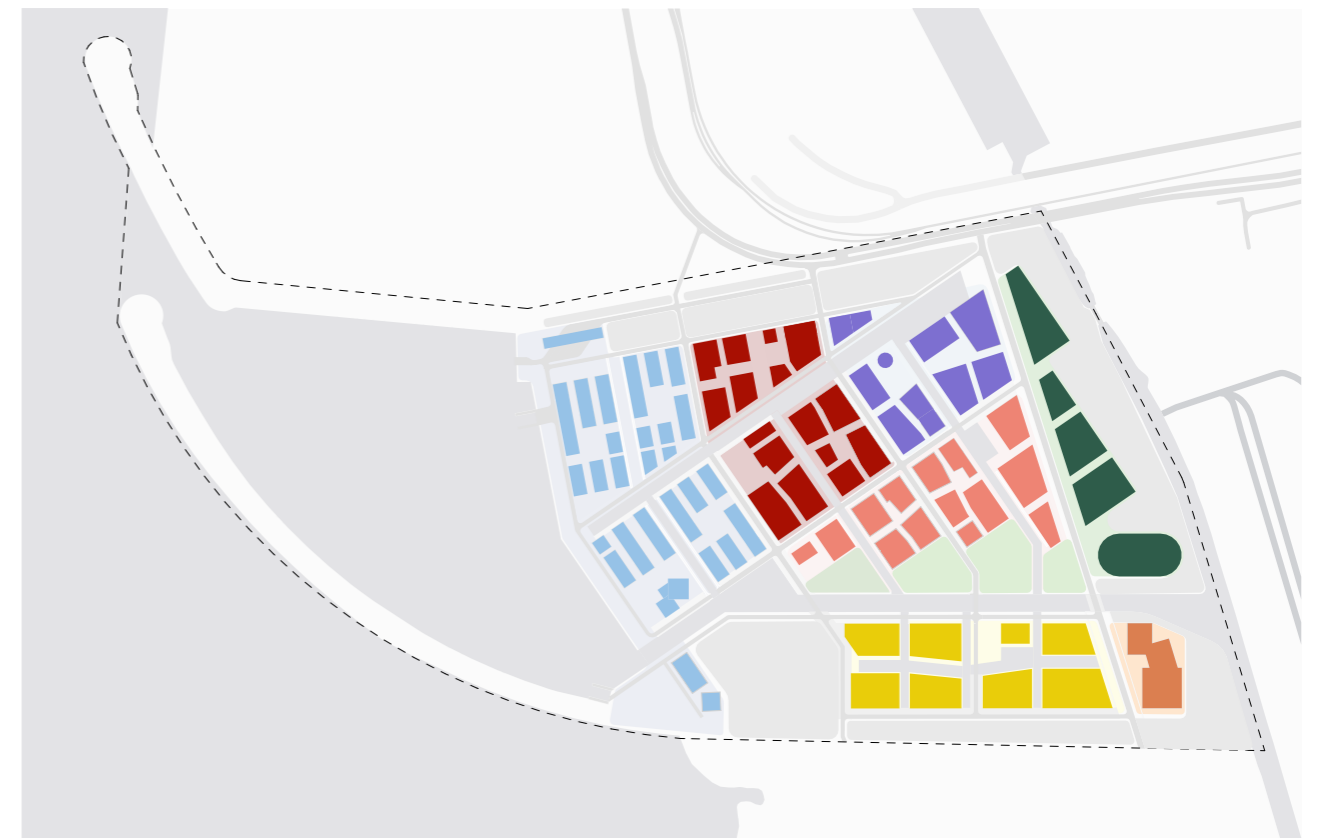
Aplink teritoriją formuojamas gamtinis žiedas, kuriantis vientisą gamtinių erdvių struktūrą.

Šią sistemą papildo vandens kanalų sluoksnis, kuris organiškai įsilieja į pagrindines gamtines ašis, užtikrinant rekreacinį ir gamtinį patrauklumą.

## TERITORIJOS FUNKCINIS ZONAVIMAS

Vadovaujantis užduotimi, išskirtos septynios prioritetinio vystymo zonos: centro, marinos, administracinio prioriteto, SPA / gydyklų, gyvenamojo prioriteto, paslaugų bei sporto zonos, kurių kiekvienoje numatytos specifinės pastatų grupės ir veiklos.

Siekiant užtikrinti nuolatinį rajono gyvybingumą, prioritetas teikiamas multifunkciniam užstatymui, koncepcijoje numatomas aktyvus pirmųjų pastatų aukštų (parterų) įveiklinimas palei pagrindines viešąsias erdves, integruojant komercines, paslaugų ir bendruomenines funkcijas.



- SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI**
- Prioritėtinė marinos zona*
  - Centro/paslaugų prioriteto zona*
  - Administracinio prioriteto zona*
  - SPA/gydyklų prioriteto zona*
  - Sporto prioriteto zona*
  - Gyvenamojo prioriteto zona*
  - Socialinių paslaugų prioriteto zona*

## UŽSTATYMO TIPOLOGIJA

Formuojant Stariškių plocentrio urbanistinį audinį, projekto koncepcijoje dominuoja perimetrisis užstatymas, kuris priimtas kaip vyraujantis tipas optimaliam teritorijos vystymui.

Šis morfotipas pasirenkamas kaip pagrindas, siekiant apjungti centro, administracinio prioriteto bei paslaugų zonas į vientisą, kompaktišką ir intuityviai suvokiamą urbanistinę struktūrą, kuri atkartoja Klaipėdos Senamiesčiui ir Naujamiestyje būdingą kvartalų sandarą.

Perimetrisis užstatymas formuoja aiškiai apibrėžtas gatvių išklotines bei uždaras ar iš dalies uždaras kiemų erdves, užtikrinant rajono erdvinį vientisumą.

Marinos prioriteto zonoje taikoma tipologija taip pat paremta perimetriu užstatymu. Jis derinamas su specializuotų kompleksų (jachtklubo, buriavimo mokyklos, serviso objektu) poreikiais, išlaikant vientisą urbanistinę struktūrą.

Tokiu būdu užtikrinama, kad marinos objektai netaptų atskirtomis funkcijomis salomis, o kartu su kitais komplekso pastatais formuotų reprezentatyvų ir vientisą „pietinių miesto vandens vartų“ įvaizdį, paliekant būtinas neužstatomas manevrines zonas krantinės perimetre.

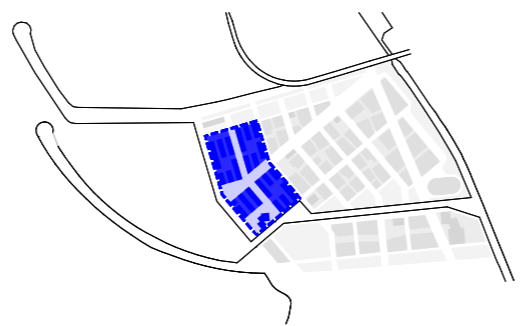
Trečiąją Stariškių plocentrio užstatymo sistemą sudaro atskirai stovintys specializuoti kompleksai, kurie projekto koncepcijoje yra priskirti sporto ir visuomeninės paskirties prioriteto zonai. Šiai tipologijai būdingi dideli, charakteringi tūriai, kurie savo mase formuoja savitus urbanistinius blokus, išsiskiriančius iš bendro rajono audinio.

Tokia tūrinė kompozicija leidžia sukurti charakteringą teritorijos užbaigimą rytinėje dalyje, kur stambaus mastelio statiniai tampa svarbiais erdviniais markeriais, suteikiančiais plocentriui vizualinio stabilumo ir identiteta.

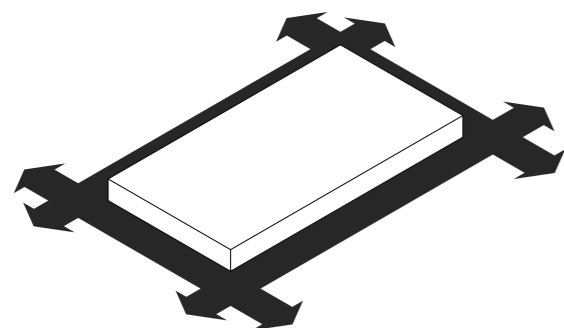


### SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

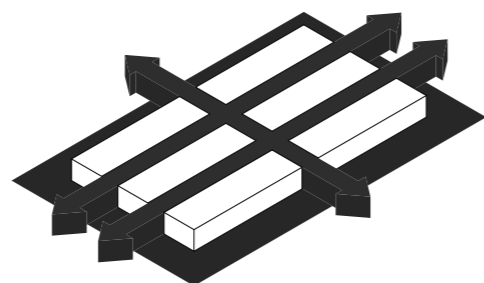
- Atskirai stovintys pastatai
- Perimetrisis specializuotų kompleksų užstatymas
- Perimetrisis užstatymas
- Atskirai stovintys specializuoti kompleksai



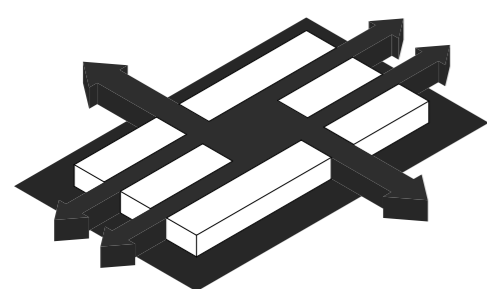
### MARINOS KVARTALŲ TIPOLOGIJA



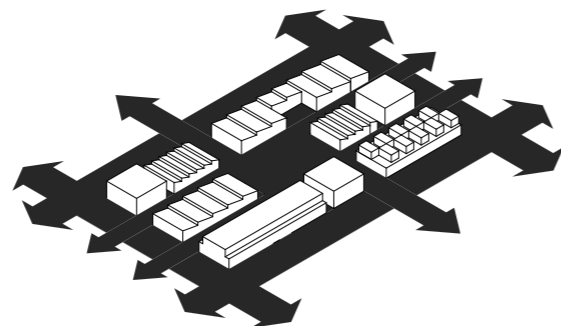
KVARTALŲ DYDIS



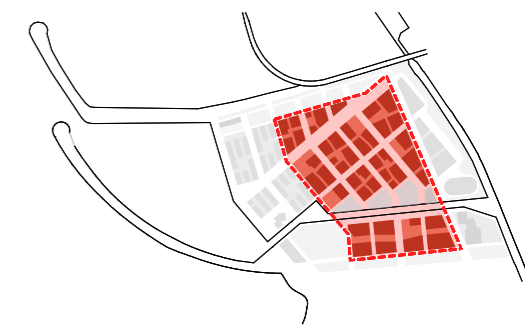
VIDINĖ VIEŠŲ ERDVIŲ STRUKTŪRA  
SKAIDANTI KVARTALĄ | BLOKUS



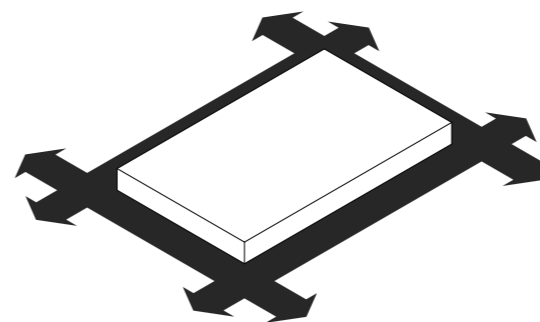
VIDINĖS AŠYS KURIA UŽDARAS  
PERSPEKTYVAS IR VIDINĖ VIEŠĄ ERDVĘ  
SU VIETINE DOMINANTE



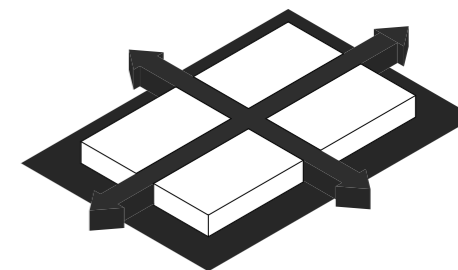
BLOKAMS TAIKOMAS SUKURTAS TAISYKLIŲ RINKINYS BEI  
FORMUOJAMOS PRIVAČIOS BLOKŲ ERDVĖS



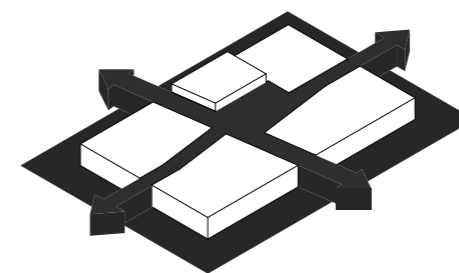
### MIESTO KVARTALŲ TIPOLOGIJA



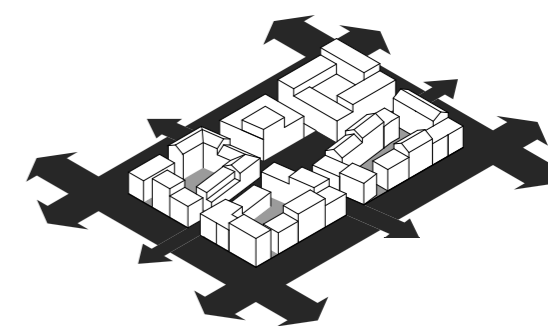
KVARTALŲ DYDIS



VIDINĖ VIEŠŲ ERDVIŲ STRUKTŪRA  
SKAIDANTI KVARTALĄ | BLOKUS

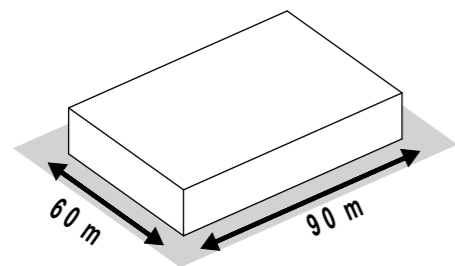


VIDINĖS AŠYS KURIA UŽDARAS  
PERSPEKTYVAS IR VIDINĖ VIEŠĄ ERDVĘ  
SU VIETINE DOMINANTE

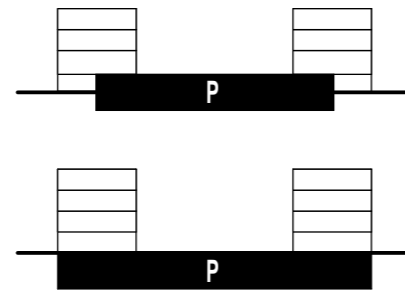


BLOKAMS TAIKOMAS SUKURTAS TAISYKLIŲ RINKINYS BEI  
FORMUOJAMOS PRIVAČIOS BLOKŲ ERDVĖS

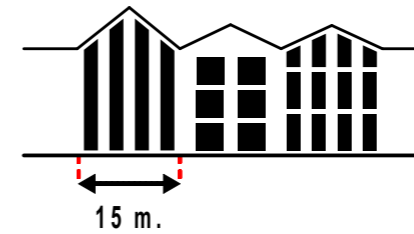
URBANISTINIO PLANAVIMO TAISYKLĖS KVARTALAMS



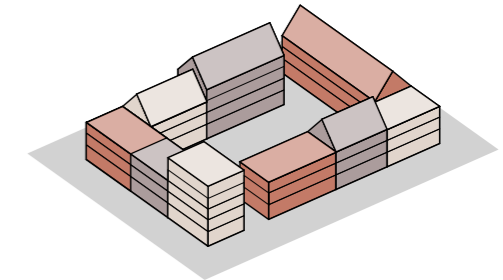
1 Kvartalų blokų dydis iki 90x60 m



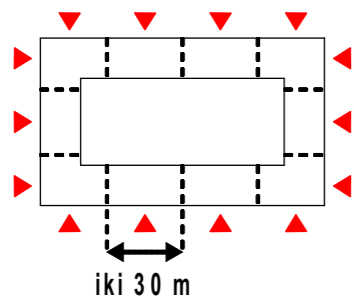
2 Parkavimas – požeminis arba antžeminis, formuojant viešą parterio frontą.



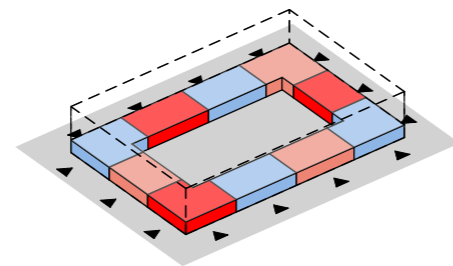
6 Fasadas skaidomas iki 15 m skirtingam masteliui išgauti.



7 Kvartalų blokų siluetas ir architektūrinė išraiška formuojami siekiant įvairovės ir skirtingų charakterių.



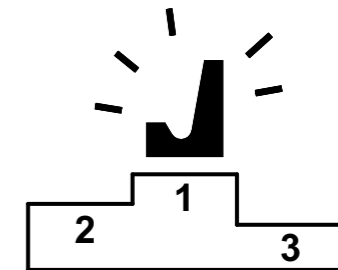
3 Pirmas aukštas skaidomas į atskirus kadastrinius vienetus iki 30 m. Patekimai iš pirmo aukšto.



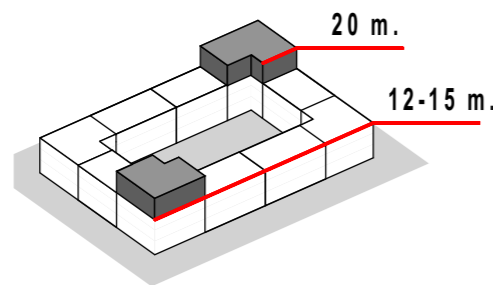
4 Užtikrinama pirmo aukšto skirtinga funkcija.



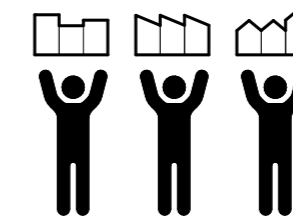
8 Kuriamas architektūros spalvų medžiagiškumo rinkinys.



9 Akcentiniams pastatams skelbiami architektūros konkursai.



5 Vyraujantis aukštingumas 3-4 aukštai su bokšteliais, ženklinančiais išskirtinus kampus arba funkcijas kvartale.



10 Kvartalų blokai projektuojami skirtingų architektų.

## RYŠIŲ SISTEMA

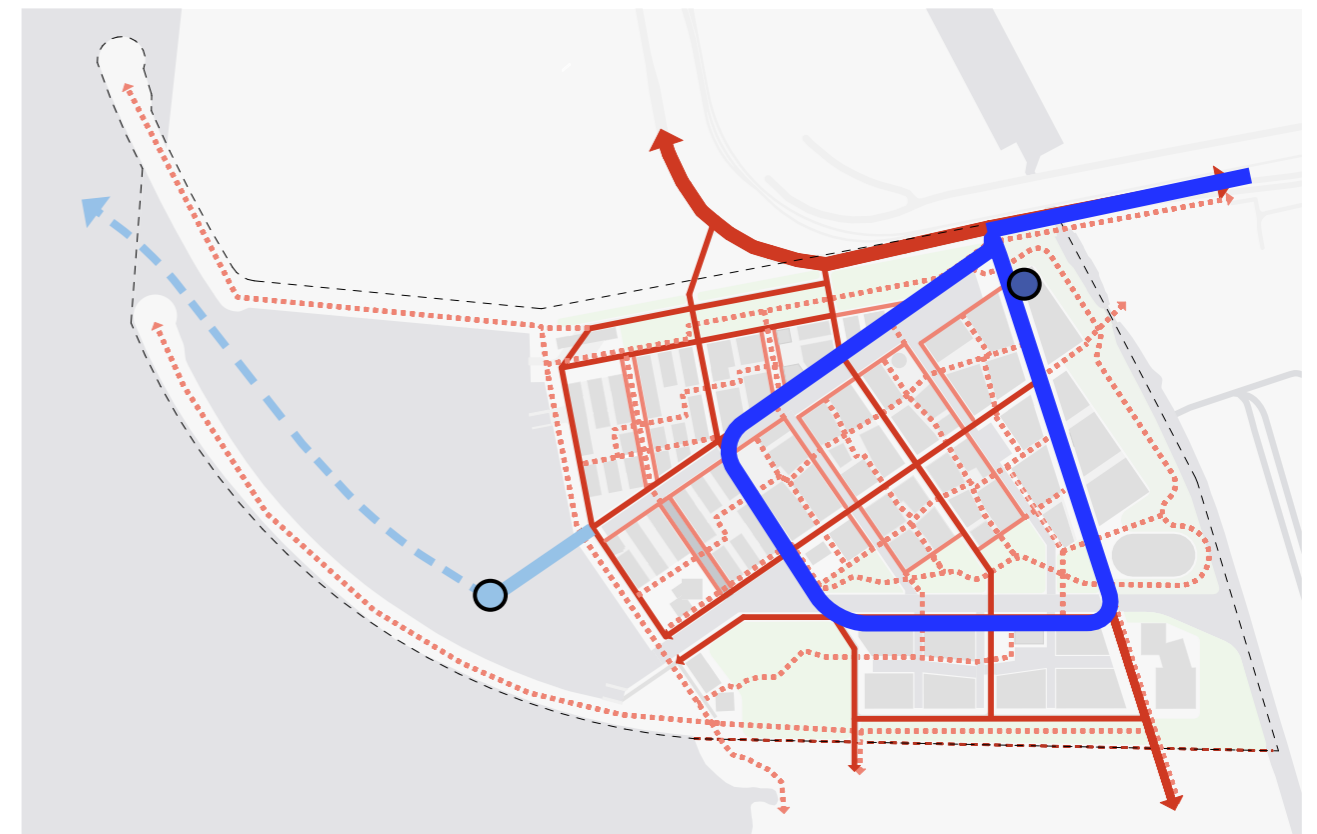
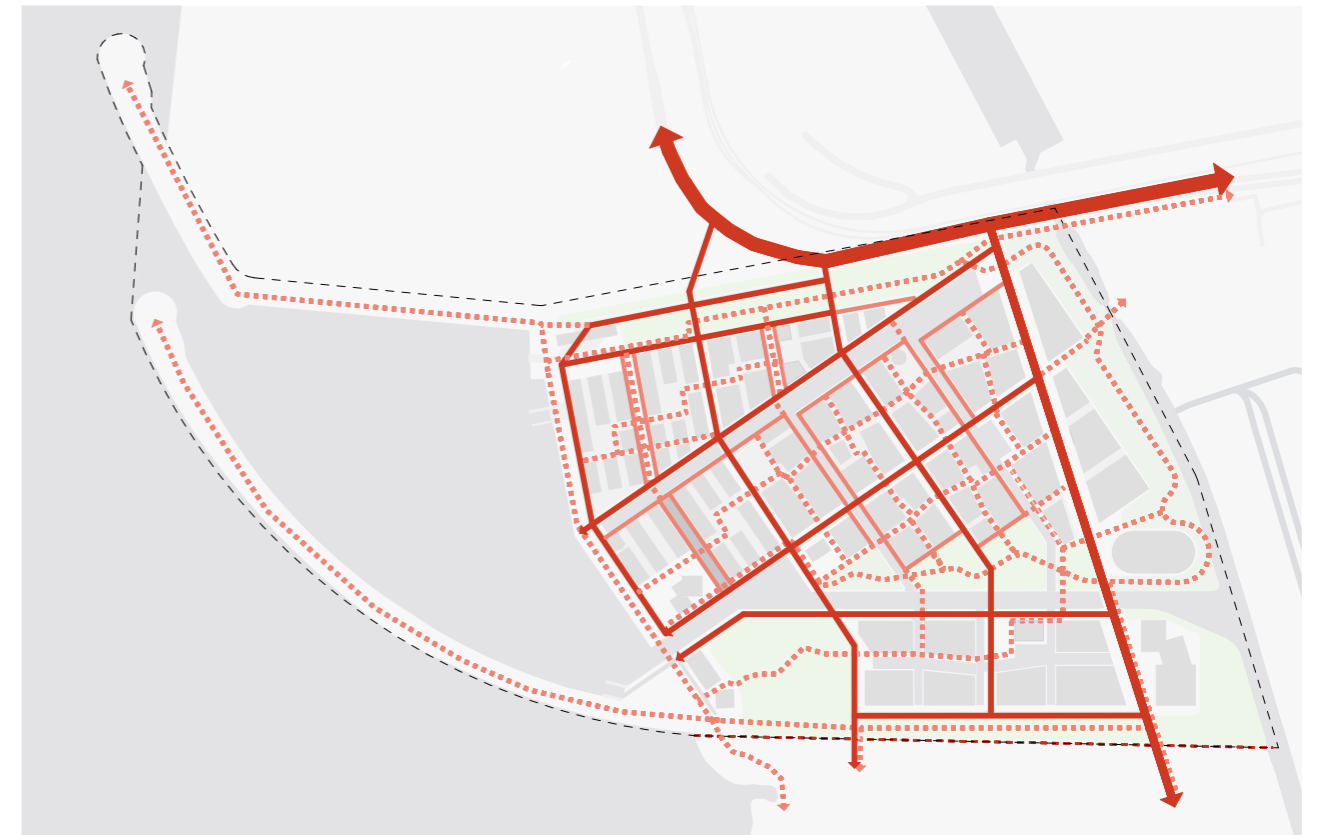
Teritorijoje formuojamas rišlus ir integruotas susisiekimo sistemos tinklas, užtikrinantis sklandžius funkcinius ryšius tiek miesto masteliu, tiek vidinėje pcentrio struktūroje.

Sistema grindžiama griežta gatvių hierarchija: pagrindinis patekimas numatomas B kategorijos Kairių gatvės tęsiniu, rytiniu perimetru formuojama aptarnaujanti C kategorijos gatvė (jungtis su Klaipėdos rajonu), o vidinis audinys skaidomas tankiu D kategorijos gatvių tinklu.

Esminis koncepcijos akcentas – darnus judumas. Prie įvažiavimo į teritoriją numatomas kompleksinis kelionių punktas (KKP), integruojantis viešojo transporto ryšius su miesto centru ir kitomis teritorijomis. Teritorijoje papildomai planuojamas vidinis autobusų judėjimo tinklas bei vandens viešojo transporto stotelė (prieplauka), užtikrinanti multimodalinį teritorijos pasiekiamumą.

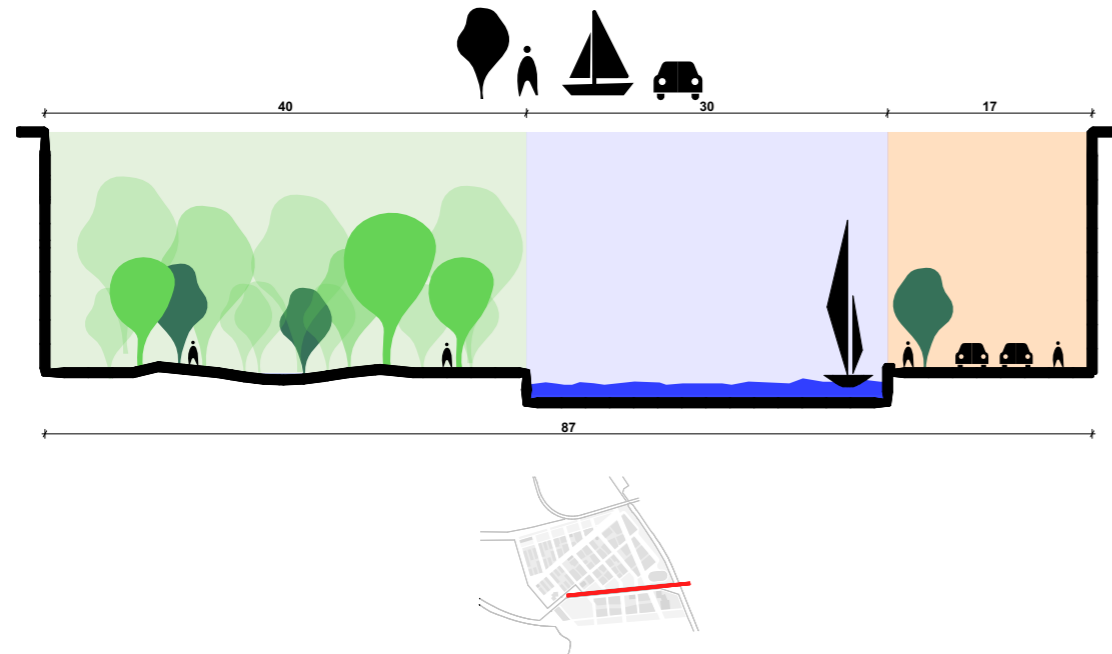
Siekiant užtikrinti sklandų transporto judėjimą, projekte formuojamos dvi papildomos įvažos nuo uosto pusės, kurios ateityje leis efektyviau paskirstyti srautus iš planuojamos teritorijos. Šis sprendinys priimtas įvertinus esamą situaciją, kai patekimas į pcentrį yra apribotas faktiškai viena pagrindine kryptimi nuo miesto centro pusės.

Naujosios jungtys per B kategorijos Kairių gatvės tęsinį kuria reikiamas transporto alternatyvas ir yra strategiškai svarbios srautų diferencijavimui: tokiu būdu sunkusis transportas, aptarnaujantis uosto terminalą bei mariną, nukreipiamas tiesiogiai į magistralines trasas, išvengiant jo patekimo į vidines gyvenamąsias bei rekreacines pcentrio zonas.



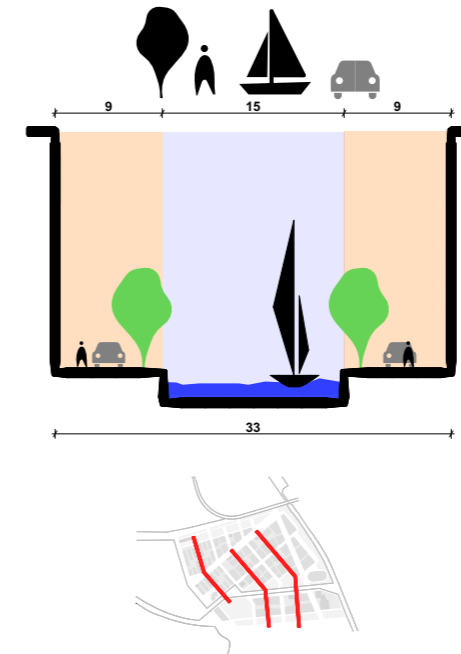
- SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI**
- Pagrindinės gatvės
  - Antrinės gatvės
  - - - Pėsčiųjų ir bendro naudojimo gatvės/takai
  - Viešojo transporto trasa
  - - - Viešojo vandens transporto trasa
  - KKP (kompleksinis kelionių punktas)
  - Viešojo vandens transporto stotelė

# VIEŠŲ ERDVIŲ GATVIŲ TIPAI



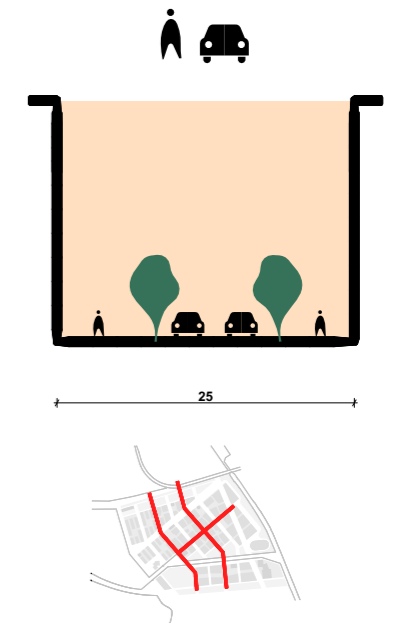
## PAGRINDINIO KANALO ERDVĖ

Šią kanalo erdvę formuoja dviejų zonų dermė: vienoje pusėje numatytas SPA prioriteto zonos parkas su intensyvaus naudojimo želdynais bei poilsio infrastruktūra, o priešingame perimetre gyvenamosios paskirties pastatų aktyvus frontas su privalomu pirmo aukšto („parterio“) įveiklinimu, užtikrinančiu socialinį gyvybingumą ir saugumą 24/7 principu.



## GAMTINĖS AŠIES ERDVĖ

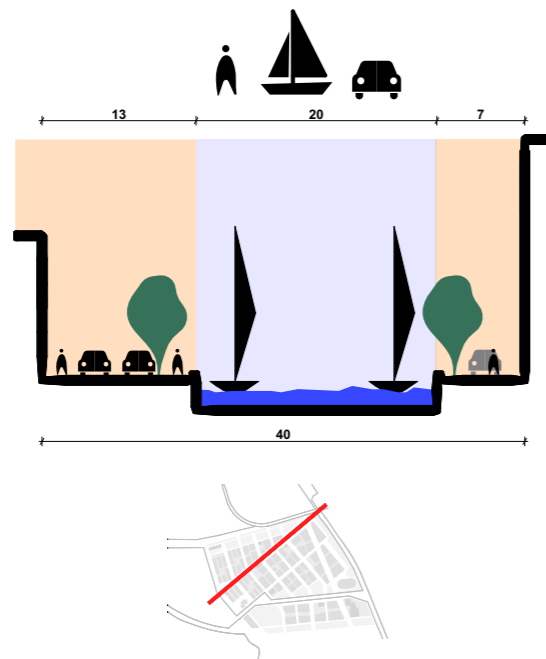
Gamtinės struktūrinės ašys formuojamos derinant kanalų tinklą su bendro naudojimo gatvėmis, kuriose užtikrinamas pėsčiųjų prioritetas. Gamtinės ašys projektuojamos su charakteringais, nežymiais trajektorijos lūžiais, kurie padeda sušvelninti vyraujančius vėjus bei apsaugo viešąsias erdves nuo skersvėjų.



## PAGRINDINIŲ GATVIŲ ERDVĖ

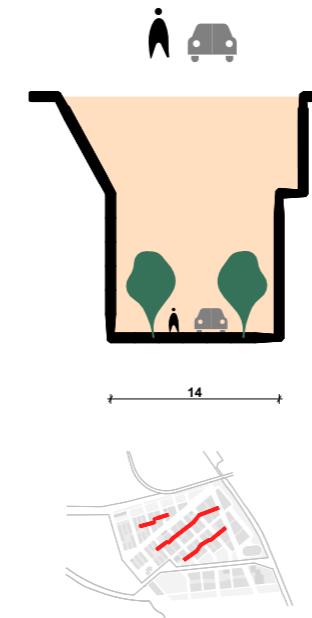
Prie reprezentacinio patekimo nuo Kairių gatvės formuojama pasitinkanti 30 m aukščio dominantė, esanti administracinių paslaugų, mokslo ir kultūros prioriteto zonoje. Šis atskirai stovintis tūris veikia kaip pirminis vizualinis orientyras, išsiskiriantis iš vyraujančio perimetrinio užstatymo.

Aplink pastatą kuriama jauki 30 x 40 m viešoji erdvė su apželdinimu, kuri tarnauja kaip lokali rekreacinė susiburimų erdvė.



## PAGRINDINĖS AŠIES ERDVĖ

Pagrindinę ašį, besidriekiančią link pakrantės, formuoja 30 metrų pločio kanalo erdvė, kurią iš abiejų pusių įrėmina dvi skirtingo charakterio gatvės. Viena kanalo pusė projektuojama kaip aktyvusis pastatų frontas su privalomu pirmo aukšto įveiklinimu. Priešingoje pusėje, už kanalo, formuojama bendro naudojimo gatvė.

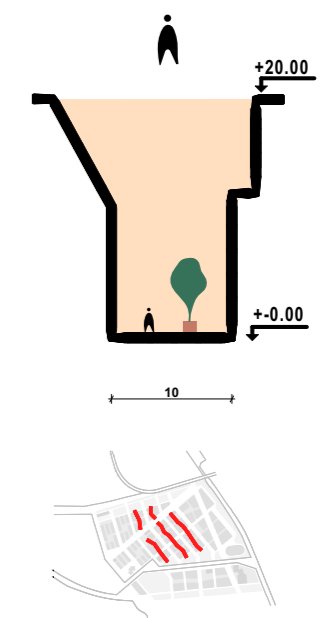


## KVARTALŲ VIDINĖS ERDVĖS

Siekiant maksimalaus teritorijos laidumo ir socialinio gyvybingumo, kvartalų struktūroje išskiriami du pagrindiniai vidinių jungčių tipai:

14 metrų pločio pėsčiųjų prioriteto jungtis: Šios vertikalios ir horizontalios ašys skaido didesnius kvartalus į mažesnius modulius (artimus Klaipėdos Senamiesčiui), taip užtikrinant itin tankų ir rišlų judėjimo tinklą.

10 metrų pėsčiųjų ir dviračių jungtis: Kuriamas specializuotas minkštojo judumo tinklas, skirtas tik pėstiesiems ir dviratininkams.



## DOMINANTĖS

Dominantės ir vertikalūs akcentai naudojami kaip esminė identiteto formavimo priemonė, padedanti atkurti „genetinį identifikacinį ryšį“ su istoriniu Klaipėdos siluetu ir jo charakteringomis smailėmis.

Koncepcijoje išskiriamos trys pagrindinės dominantės, suformuotos ant pagrindinės ašies, kuri veda lankytoją tiesiai į svarbiausią pcentrio erdvę – krantą. Šie vizualiniai markeriai žymi hierarchiškai svarbius urbanistinius mazgus ir tarnauja kaip orientyrai, identifikuojantys Stariškes kaip reprezentatyvius pietinius miesto vandens vartus.

Patekimo akcentas (30 m): Formuojamas prie reprezentacinio įvažiavimo į teritoriją nuo Kairių gatvės pusės. Ši dominantė veikia kaip pirminis orientyras, pasitinkantis lankytoją ir nurodantis Stariškių pcentrio pradžia.

Pagrindinė centro dominante (60 m): Vadovaujantis konkurso užduotimi ir BP nuostatomis, aukščiausias akcentas numatomas prie centrinės aikštės.

Tai hierarchinis pcentrio pikas, žymintis patraukliausią ir aktyviausią visuomeninio gyvenimo mazgą, kuriame koncentruojamos prekybos, paslaugų ir viešbučių funkcijos.

Kranto dominante (40 m): Naujai siūloma vertikalė ant krantinės linijos, kuri vainikuoja pagrindinę ašį ir pabrėžia esminę T formos urbanistinę jungtį. Šis akcentas tarnauja kaip esminis orientyras atplaukiantiems iš marių pusės („pietiniai miesto vandens vartai“) bei suformuoja reprezentatyvų siluetą bendroje miesto panoramoje, stebimoje iš monitoringo taškų.

Siekiant sukurti jaukią ir žmogaus masteliui artimą aplinką, į vidinę viešųjų erdvių sistemą integruojamos lokaliai dominantės. Tai nedideli vertikalūs akcentai, kurie reprezentuoja konkrečios vietos identitetą ir padeda semantizuoti vidinį kvartalų tinklą.

Teritorijos erdvinį unikalumą papildomai pabrėžia atskiri kvartalų kampai, akcentuojantys išskirtinius posūkius ar urbanistines jungtis.



**SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI**  
 ■ Pagrindinė viešoji erdvė  
 ■ Marinos erdvė  
 ■ Antrinės viešosios erdvės  
 ■ Žaliosios erdvės  
 ■ Pagrindinės dominantės  
 ■ Vietinės dominantės  
 — Kampų ir kraštinių akcentai

# ESMINIAI VIEŠŲ ERDVIŲ MAZGAI

\* Šioms dominantėms ir viešoms erdvėms būtų rengiami architekūriniai konkursai



## CENTRO AIKŠTĖ

Centrinė aikštė projektuojama kaip pagrindinis Stariškių mazgas, skirtas reprezentacijai, masiniams renginiams ir turgui. Vadovaujantis konkurso užduotimi ir BP nuostatomis, būtent čia numatoma pagrindinė 60 m aukščio dominantė, kuri tampa hierarchiniu pcentrio pikū bei esminiu orientyru Klaipėdos miesto panoramoje

Aikštės gyvybingumą užtikrina perimetrinis užstatymas su aktyviais pirmaisiais aukštais, o parinktas mastelis (60x90 m) sukuria jaukią, istoriniam miestui būdingą erdvę, integraliai sujungtą su viešųjų erdvių ir kanalų sistema.



## KRANTO AIKŠTĖ

Kranto aikštė projektuojama kaip pagrindinės Stariškių pcentrio kompozicinės ašies kulminacija, esanti esminio T formos urbanistinio mazgo viduryje. Šioje vietoje formuojama 40 m aukščio vertikalė (dominantė), kuri vainikuoja atėjimą nuo centro pusės, pabrėžia ašies pabaigą bei tarnauja kaip reprezentatyvus orientyras.

Aikštės erdvė kuriama kaip rekreacinis amfiteatras su tiesioginiu vaizdu į mariną, užtikrinant kokybišką vizualinį ir funkcinį ryšį su vandens akvatorija bei jos veiklomis. Siekiant suformuoti reprezentatyvų susibūrimų centrą, priekinėje dalyje išplatinama formuojamo kanalo erdvė.



## MOKSLO SKVERAS

Prie reprezentacinio patekimo nuo Kairių gatvės formuojama pasitinkanti 30 m aukščio dominantė, esanti administracinių paslaugų, mokslo ir kultūros prioriteto zonoje. Šis atskirai stovintis tūris veikia kaip pirminis vizualinis orientyras, išsiskiriantis iš vyraujančio perimetrinio užstatymo.

Aplink pastatą kuriama jauki 30 x 40 m viešoji erdvė su apželdinimu, kuri tarnauja kaip lokali rekreacinė susibūrimų erdvė.



## VANDENS AIKŠTĖ

Aikštė formuojama tiesia vizualine perspektyva įplaukos į Karaliaus Vilhelmo kanalą ašyje. Ši erdvė projektuojama kaip kultūrinis ir rekreacinis mazgas. Išsiskirianti savo unikaliu tūriu ir menine funkcija, ji tarnauja kaip vizualinis markeris.

Prie pastato kuriama aktyvi viešoji erdvė su laiptais į vandenį ir lauko baseinu, kuri išnaudoja naujai formuojamo kanalo bei istorinę Vilhelmo kanalo gretimybę.



## GYVENTOJŲ AIKŠTĖ - DARŽELIS

Aikštė projektuojama gyvenamojo prioriteto zonoje kaip esminis socialinės integracijos mazgas, kuriame, vadovaujantis konkurso užduotimi, formuojama ikimokyklinio ugdymo įstaiga – vaikų darželis.

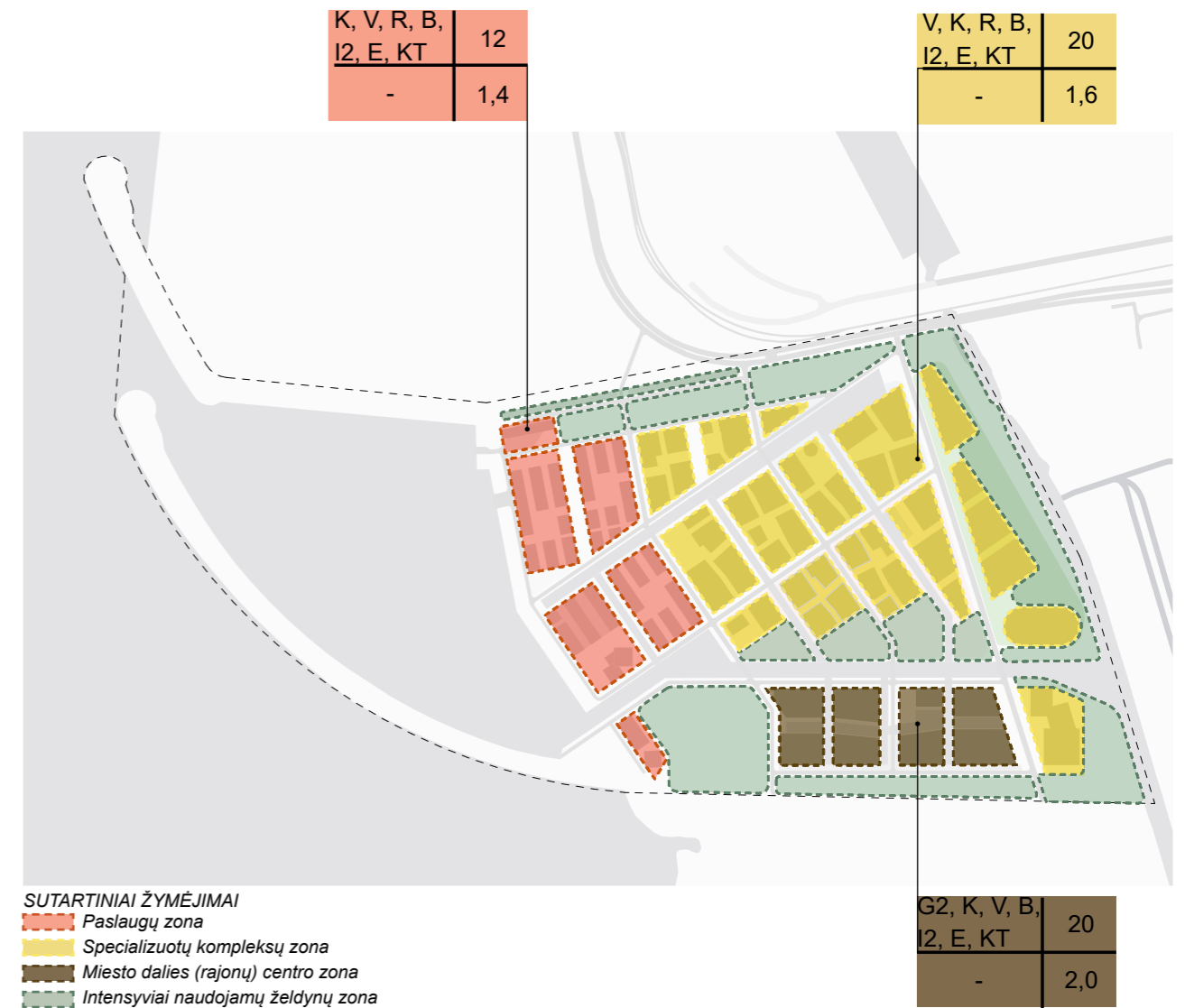
Pastatas projektuojamas kaip žemo tūrio, žmogaus masteliui artimas statinys, kuris savo architektūrine išraiška ir funkcija tiesiogiai apsijungia su lauko erdve. Bendruomenės aikštė tampa išskirtine dėl savo tiesioginio santykio su naujai formuojamu vandens kanalu, kuris šiai erdvei suteikia marinistinį charakterį ir stiprina Stariškių, kaip kurortinės vietovės identitetą.

## ERDVINIAI UŽSTATYMO RODIKLIAI

Teritorijoje išskiriamos trys pagrindinės funkcinės zonos su joms priskirtais maksimaliais užstatymo intensyvumo (UI) rodikliais: specializuotų kompleksų zonoje numatomas 1,4 intensyvumas, paslaugų zonoje – 1,6, o miesto dalies centro zonoje – 2,0.

Šie rodikliai pasirinkti siekiant užtikrinti multifunkcinį užstatymą bei numatytą urbanistinį tankį, kartu išlaikant BP nustatytą tūrinę-erdvinę struktūrą.

Rodikliai tiesiogiai koreliuoja su planuojamu pastatų aukščiu, kuris šiaurinėje dalyje ir marinos zonoje siekia 12 m (dėl magistralinio dujotiekio ribojimų), o likusioje dalyje – iki 20 m.



## TRANSPORTO PRIEMONIŲ LAIKYMO PRINCIPAI

Visoje teritorijoje transporto sistema optimizuojama taip, kad nebūtų formuojami atskiri inžinerinės infrastruktūros sklypai parkingui, o stovėjimo vietos numatomos prie visų planuojamų pastatų paskirčių.

### Automobilių parkavimas:

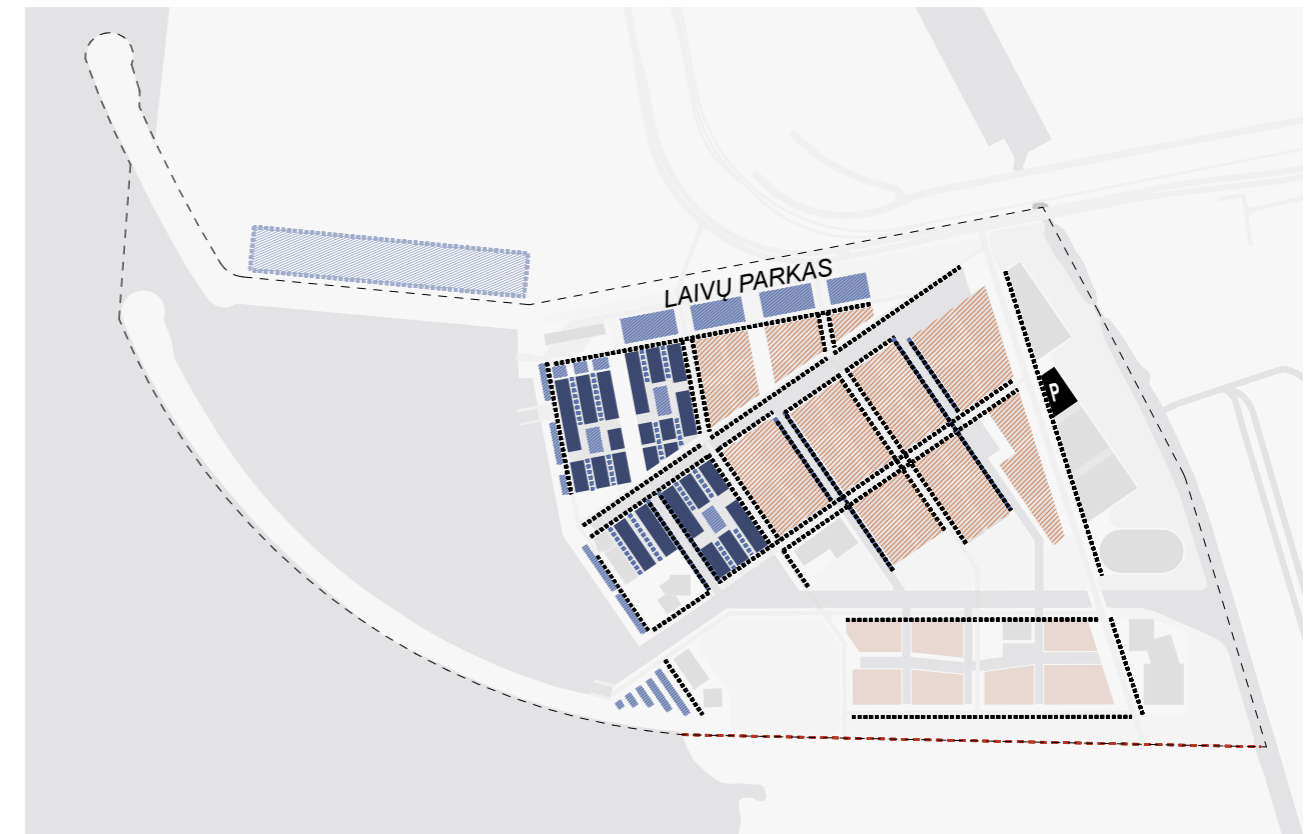
Visoje teritorijoje laikinas automobilių parkavimas integruojamas į gatves. Miesto dalies centro zonoje transporto priemonių laikymas numatomas po žeme (po pastatais) arba kvartalo viduje paliekant perimetrą viešai funkcijai. Marinos prioriteto zonoje parkavimo poreikiai sprendžiami integruojant vietas gatvėse arba specializuotuose transporto paskirties pastatuose, kurie tarnauja marinos ir jos paslaugų aptarnavimui.

### Laivų parkavimas:

Laivų laikymas ir sezoniškumas: Pirminis poreikis – 500 jachtų saugojimas – sprendžiamas pilnai išnaudojant marinos zoną bei tvarios plėtros principus. Konceptijoje kuriamas multifunkcinis „laivų parkas“, grindžiamas sezoniškumo logika:

Žiemos metu parko erdvės naudojamos saugiam laivų laikymui. Bei išnaudojama plati kranto erdvė.

Vasaros sezono metu, kai laivai yra eksploatuojami vandenyje, atsilaisvinusios teritorijos paverčiamos aktyviomis vaikų žaidimų aikštelėmis, taip užtikrinant erdvės įveiklinimą 12 mėnesių per metus.



#### SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

- Požeminė automobilių parkavimo zona
- Marinos pastatai kurie gali būti pritaikomi laivų sandėliavimui
- Laivų parkavimo zona
- Siūloma potenciali laivų parkavimo zona
- Laivų parkavimo zona gatvėje
- Automobilių parkavimo zona gatvėje



## 1.1.1.3 TERITORIJOS FUNKCINIAI RYŠIAI

### RYŠYS SU KURŠIŲ MARIOMIS

Teritorijos funkciniai ryšiai su Kuršių mariomis projektuojami akcentuojant tiesioginį ryšį su vandens akvatorija, todėl palei visą krantą formuojamos viešosios funkcijos ir prioritetinė marinos zona, siekiant maksimaliai priartinti urbanistinį audinį prie marių išskyrus formuojamas atsiveriančias erdves.

Ši erdvė kuriama kaip aktyvus socialinis ir rekreacinis mazgas. Strategiškai svarbi buriavimo mokykla ir irklavimo bazė planuojamos numatant jų funkcinę prieigą už suprojektuoto molo. Sprendinys pasirinktas tikslingai, siekiant nemaišyti sportinio ugdymo, pramoginės laivybos bei marinos aptarnavimo srautų, taip užtikrinant saugų ir sklandų visos uostelio infrastruktūros veikimą.

### RYŠYS SU KARALIAUS VILHELMO KANALU

Ryšys su Karaliaus Vilhelmo kanalu projektuojamas kaip viena esminių Stariškių tapatybės ašių, kuri neapsiriboja vien pagrindine vandens transporto jungtimi.

Be jungties su Kuršių mariomis, visoje pcentrio teritorijoje kuriama vidinė kanalų sistema, kurios tikslas – organiškai įtraukti vandenį į urbanistinį audinį ir priartinti jį prie kiekvieno kvartalo. Tokia struktūra sukuria unikalų potencialą, kad rekreacinė laivyba taps kasdieniu gyventojų įpročiu. Vanduo čia veikia kaip nuolatinis socialinio gyvenimo ir aktyvaus poilsio katalizatorius, užtikrinantis Stariškių kaip kurortinės vietovės patrauklumą ir pilnavertį įveiklinimą ir išskirtinumą.

### RYŠYS SU PIETINĖS KLAIPĖDOS GYVENAMAJAIS KVARTALAI

Ryšys su pietinės Klaipėdos gyvenamaisiais kvartalais (Laukininkai, Smeltė, Smeltalė, Žardė ir kt.) projektuojamas siekiant užtikrinti tvarią urbanistinę integraciją bei sklandų urbanistinių mastelių perėjimą.

Nors pagal užduoties schemą besiribojantys gyvenamieji kvartalai pasižymi didesniu masteliu, projekte jie formuojami taikant atviro tipo perimetrinį užstatymą, kuris leidžia išlaikyti erdvės skaidrumą ir išvengti griežto teritorinio uždaro.

Tokia morfotipų kaita pasirinkta tikslingai, siekiant sušvelninti perėjimą nuo intensyvaus urbanizuoto pcentrio branduolio link Klaipėdos rajone vyraujančio mažaukščio sodybinio užstatymo.

Esminiu šių teritorijų jungiamuoju elementu tampa gamtinės struktūros ašis, kuri veikia kaip vizualinis barjeras, bet bendra rekreacinė jungtis.

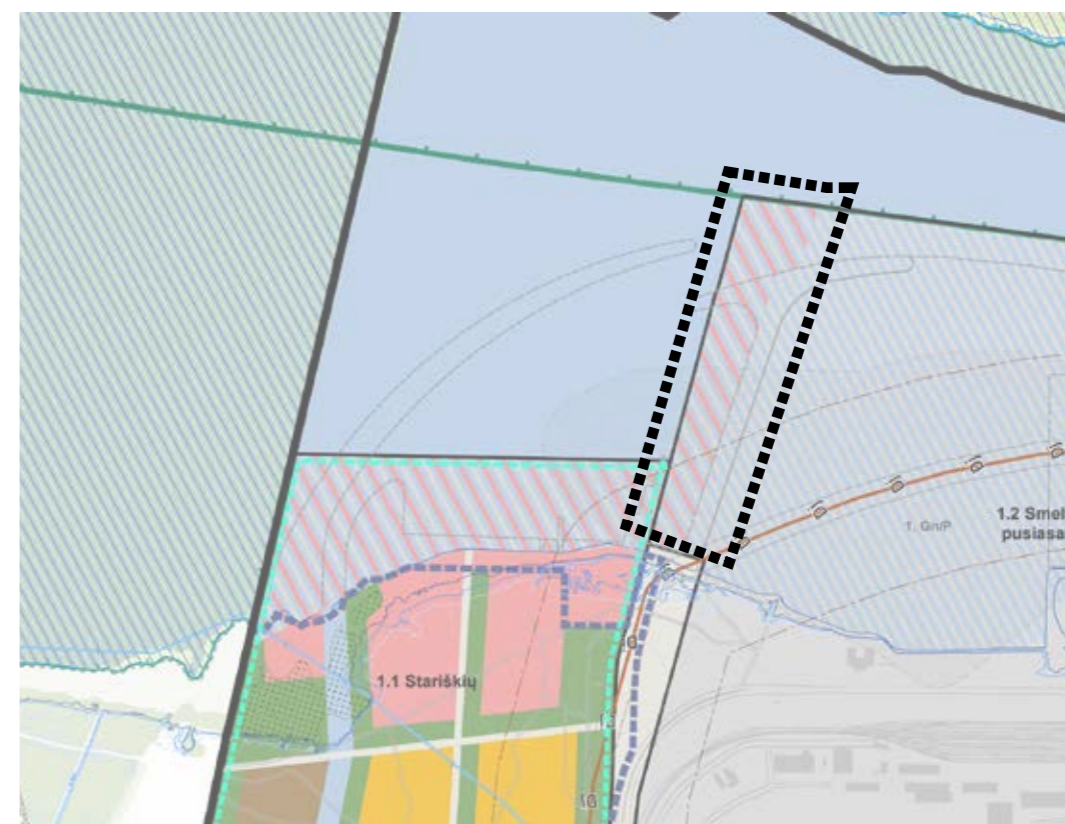
### RYŠYS SU KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO TERITORIJA

Teritorijos planavimas reaguoja į uosto kaimynystę – arčiausiai pramoninių zonų numatomos uosto terminalo aptarnavimo, paslaugų bei administracinės funkcijos, o jautriausios zonos (gyvenamoji ir SPA/gydyklų) telkiamos pietinėje dalyje, nutolus nuo uosto veiklos triukšmo ir taršos šaltinių

Apsauginis žaliasis barjeras: Palei šiaurinę ribą formuojamas intensyvus apsauginių želdynų tinklas, kuris veikia kaip akustinis barjeras.

Transporto srautų diferencijavimas: Projekte konstruojamas rišlus susisiekimo tinklas, kuris leidžia atskirti uosto terminalo ir marinos aptarnavimo transporto srautus nuo likusių pcentrio funkcinų zonų, taip mažinant tranzito poveikį gyvenamajai aplinkai.

Sezoninis laivų laikymas: uosto teritorija formuoja įplauką į mariną, tai laivus pasitinkantis mazgas. Siūloma numatyti sprendinius zonai tarp uosto ir molo, kurioje, teritorijai vystantis, būtų galima įrengti laivų sandėliavimo angarus ar kitą papildomą infrastruktūrą, turinčią funkcinį ryšį su uosto teritorija.



Klaipėdos BP plano ištrauka

## 1.1.1.4. SPRENDINIŲ POVEIKIS

### RYŠYS SU KURŠIŲ NERIJA

Ryšys su Kuršių nerija koncepcijoje formuojamas per funkcinę transporto integraciją, vizualinį matomumą ir gamtinį kontekstą. Sprendiniai apima šiuos esminius aspektus:

**Vandens transporto jungtis:** Numatoma eksploatuoti naują keleivinio kelto liniją, kuri tiesiogiai jungs marinos zoną ties pietiniais uosto vartais su Kuršių nerija (įrengus ten reikiamą priplauką ir infrastruktūrą).

Ši jungtis numatyta visuose koncepcijos variantuose, siekiant sujungti Stariškes su Smiltyne bei Neringos savivaldybės uosteliais.

**Identitetas:** Projektas siekia sukurti ryšį su marių akvatorija ir Nerija, formuodamas Stariškes kaip reprezentatyvius „pietinius miesto vandens vartus“, kurie savo tūriniais akcentais būtų suvokiami kaip neatsiejama Klaipėdos jūrinio silueto dalis.

### TERITORIJOS ĮVAIZDŽIUI:

Teritorijos įvaizdis neatsiejamas nuo marinistinio charakterio, kuris stiprinamas per tiesioginį viešųjų erdvių ryšį su vandeniu: Kranto aikštės amfiteatras, Menų aikštės lauko baseiną bei naujai formuojamą kanalo jungtį su Karaliaus Vilhelmo kanalu. Sprendiniai užtikrina darnų perėjimą nuo intensyvaus miesto centro iki gamtinio karkaso migracijos koridorių, integruojant tankų želdynų tinklą, kuris vizualiai atskiria pacentrį nuo uosto industrinių zonų bei Klaipėdos rajono sodybinio užstatymo. Taip Stariškės tampa ne tik funkcinis pacentris, bet ir konkurencinga kurortinė vietovė, užtikrinanti rekreacinę pusiausvyrą tarp šiaurinės ir pietinės miesto dalių.

### KLAIPĖDOS MIESTO IDENTITETUI:

Urbanistiniai sprendiniai formuoja vientisą, istoriškai pagrįstą ir modernų pietinį Klaipėdos įvaizdį, kuris tiesiogiai prisideda prie miesto identiteto stiprinimo ir jo morfologinės evoliucijos. Sprendinių poveikis Klaipėdos tapatybei vertinamas per šiuos pagrindinius aspektus:

1. Miesto silueto smailių formavimas
2. Morfologinis tęstinumas ir senamiesčio mastelis
3. Marinistinio charakterio kurimas
4. Rekreacinė pusiausvyrą ir kurortinis potencialas

### KRAŠTOVAIZDŽIO MORFOTIPUI:

Sprendiniuose įtvirtinamas Klaipėdos Senamiesčiui ir Naujamiesčiui būdingas perimetrinio užstatymo morfotipas, kuris formuoja aiškias gatvių išklotines ir jaukias vidines erdves. Kvartalų mastelis (vidutiniškai 60 x 90 m) atkartoja istorinę vokiškais planavimo principais grįstą struktūrą, taip užtikrinant urbanistinio audinio tęstinumą ir kompaktiško miesto formavimą.

*Laivų terminalas*

*Marinos aptarinavimo pastatai*

*60 m vertikalė*

*40 m vertikalė - viešbutis*

*Buriavimo mokykla*

*Irklavimo bazė*

*pasitinkanti 30 m vertikalė nuo įvažiavimo*

*Jachtklubas*

*Kampas ženklinantis įplauką*



*PANORAMINIS VAIZDAS NUO MOLO IR ĮPLAUKOS*

## 1.1.1.6. ATITIKIMAS

### ATITIKIMAS KLAIPĖDOS MIESTO BENDROJO PLANO SPRENDINIAMS (2021-09-30, NR. T2-191)

Siūlomi Stariškių pcentrio urbanistiniai sprendiniai atitinka Klaipėdos miesto bendrojo plano (BP) nuostatas ir nustatytus teritorijos naudojimo reglamentus.

Koncepcija formuojama vadovaujantis BP numatytu funkciniu zonavimu, kur trijose pagrindinėse zonose išlaikomas reikalaujamas užstatymo intensyvumas (UI): miesto dalies centro zonoje numatomas rodiklis iki 2,0, paslaugų zonoje – iki 1,6, o specializuotų kompleksų zonoje – iki 1,4. Tikslinamos zonos bei vertikalų vietos.

### ATITIKIMAS KONKURSO SĄLYGŲ PRIEDO NR. 1 „TECHNINĖ SPECIFIKACIJA“ PAV. 17 STRUKTŪROS SCHEMAI

Siūlomi urbanistiniai sprendiniai išlaiko ir vietiškaip papildo joje užkoduotą pagrindinio struktūrinio tinklo sistemą. Projekte numatyta gatvių struktūra ir ritmas išlieka tokie patys, kaip nurodyta užduotyje, užtikrinant urbanistinio audinio tęstinumą bei morfotipo kodą.

Yra labiau užakcentuojama pagrindinės ašies linija bei siūloma nauja vertikale žyminti T formos mazgą ir įprasminanti Stariškių pcentrį kaip reprezentatyvius „pietinius miesto vandens vartus“. Pagrindinė gatvių struktūra prijungiama prie B kategorijos gatvės užtikrinant srautų pasiskirstymą.



## **K2 DETALIZUOJAMOS TERITORIJOS (MARINOS) SPRENDINIAI**



# MARINOS DETALIZACIJOS SKLYPO PLANAS



BURIAVIMO KRANTAS

BURIAVIMO MOKYKLA

IRKLAVIMO BAZĖ

MOKYKLA

JACHTKLUBAS

MARINOS AIKŠTĖ

LAIVU TERMINALAS

CENTRO AIKŠTĖ

LAIVAIKŠTĖ

LAIVU TERMINALAS

LAIVAIKŠTĖ

V2

V1

# 1.1.2.2. MARINOS ERDVINIS MODELIS



1

Centro aikštė

4

Vandens aikštė

2

Marinos aikštė

Menininkų skersgatis

Vertikalė - viešbutis

Jachtklubas

Krantų promenada

Mokykla

Buriavimo mokykla

Irklavimo bazė

Laivų terminalas

Laivų transporto stotelė

## PAGRINDINĖ IDĖJA

Marinos kvartalų tinklas paremtas 2x12m laivo žingsniu ir jam manevruoti reikalinga erdvė. Tokiu būdu šis tinklas tampa neribotų galimybių lauku marinos poreikiams tenkinti. Šioje struktūroje galima saugoti laivus, statyti laikinus pastatus, prireikus juos perkelti, jų vietoje statyti stacionarius laivų priežiūrai saugojimui pritaikytus pastatus. Pravažiavimai formuojami kaip bendro eismo erdvės be bortų, sklandžiam didelių gabaritų laivų manevravimui. Industrinio charakterio erdvios patalpos pagal poreikį tikslesiose vietose pritaikomos komerciniams ar paslaugų tikslams.

### URBANISTINĖ MATRICA: 12X6 GARDELĖ

Marinos struktūros pagrindas – 12 x 6 metrų modulis, parinktas remiantis laivų angarų tipologija ir transporto priemonių manevravimo specifika. Ši gardelė tarnauja kaip universali „platforma“, kuri:

**Užtikrina funkcionalumą.** Modulis idealiai tinka laivų laikymui, techniniam aptarnavimui bei specializuotam marinos infrastruktūros parkingui

**Formuoja kvartalus.** Iš šių modulių konstruojami pastatai, kurių plotis siekia 24 m, o ilgis – iki 90 m, taip tiesiogiai atkuriant Klaipėdai būdingą perimetrinio užstatymo mastelį (60x90 m bloką).

### VYSTYMO ETAPIŠKUMAS IR SEZONIŠKUMAS

Idėja tiesiogiai sprendžia sezoninio laivų laikymo (500 jachtų poreikis) klausimą per laiko dimensiją.

Pirmoji stadija: Marinos teritorija gali veikti kaip atvira, inžineriškai paruošta aikštė laivų saugojimui žiemą.

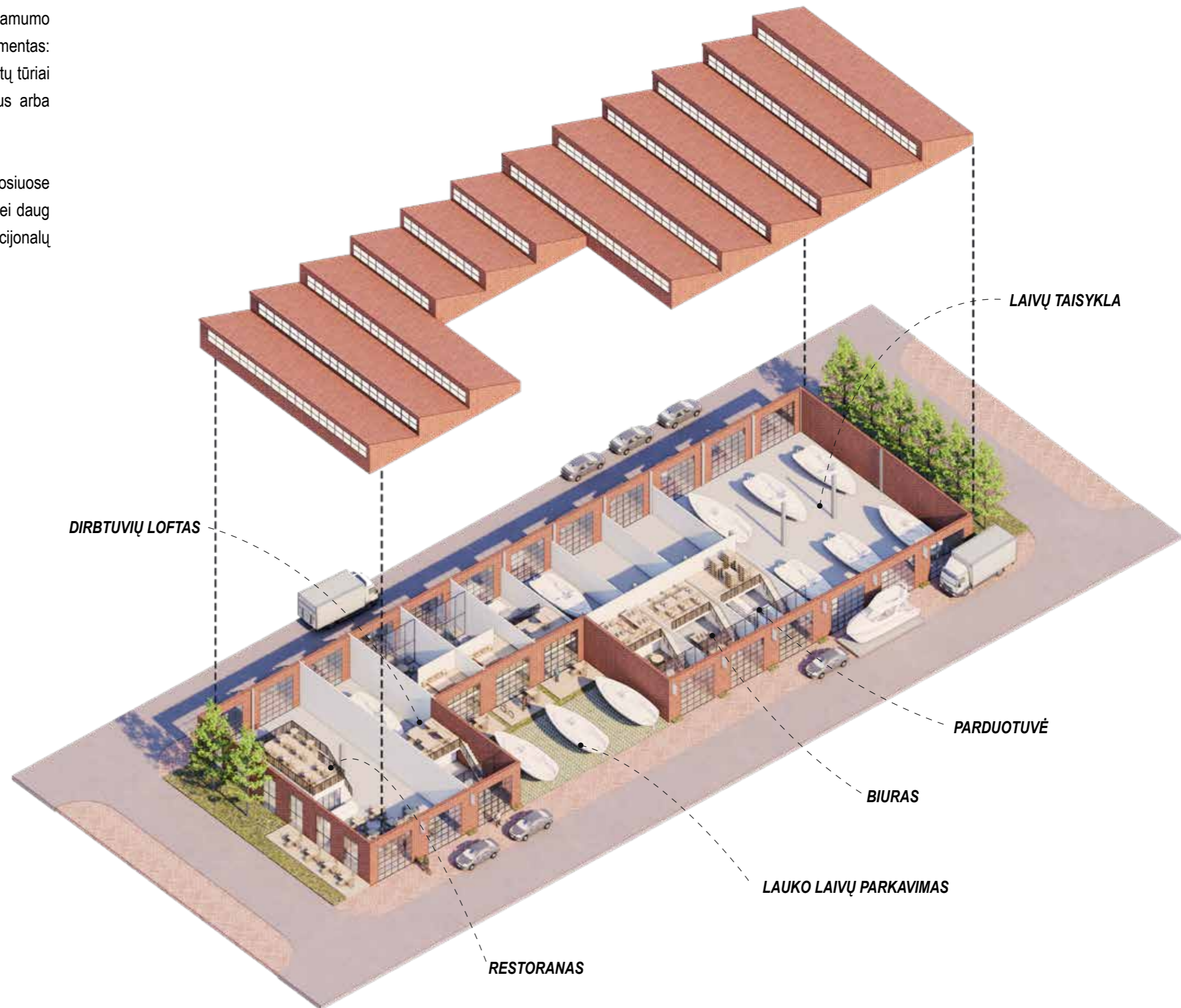
Perspektyvinė konversija: Augant poreikiui, ši „saugojimo lauko“ gardelė konvertuojasi į nuolatinį užstatymą, išlaikant vientisą urbanistinį profilį. Vasaros metu, kai laivai yra akvatorijoje, laisvos gardelės erdvės paverčiamos rekreacinėmis zonomis, žaidimų aikštelėmis ar marinistinių renginių vietomis.



### KONVERTUOJAMUMAS IR LANKSTUMAS

Siūloma struktūra pasižymi aukštu konvertuojamumo laipsniu, kas yra esminis tvarios urbanistikos elementas: Erdvių skaidymas: Dėl modulinio principo pastatų tūriai gali būti lengvai dalinami į mažesnius vienetus arba jungiami į didesnes erdves.

„Parterių“ įveiklinimas: Gardelė leidžia pirmuosiuose aukštuose formuoti aktyvias viešąsias erdves bei daug įėjimų pagal poreikį, tai daro pirmą aukštą funkcionalų ir matomą.



### 1.1.2.3. VANDENS KELIŲ SPRENDIMAI

#### KARALIAUS VILHELMO KANALO JUNGTIS SU KURŠIŲ MARIOMIS

Planuojamas naujas kanalas, jungiantis Kuršių marias su valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliu – Karaliaus Vilhelmo kanalu.

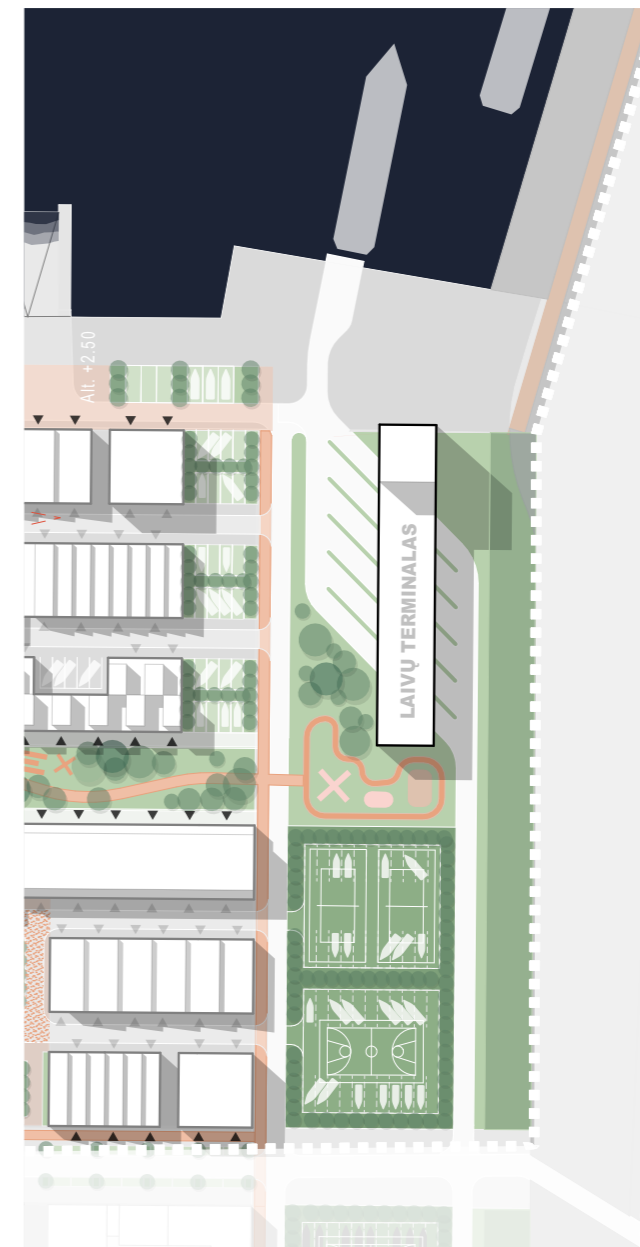
#### MARINOS JUNGTIS SU KURŠIŲ NERIJA

Detalizuojamoje teritorijoje marina projektuojama kaip pagrindinis Pietinių miesto vandens vartų akcentas. Numatomos tiesioginės rekreacinės vandens transporto jungtys su Kuršių nerijos nacionaliniu parku, taip sukuriant vientisą paslaugų ir pramogų tinklą abipus marių. Šis ryšys pozicionuoja Stariškių plocentrį kaip pilnavertę poilsio alternatyvą šiaurinėms miesto dalims

#### KELTŲ TERMINALAS

Teritorijoje numatomas keleivinių keltų terminalas, kuris integruojamas į bendrą Klaipėdos regiono vandens transporto schemą.

Planuojamos reguliarios keltų linijos, jungiančios plocentrį su Klaipėdos senamiesčiu, Smiltyne bei Neringos savivaldybėje numatytais uosteliais. Tai leidžia vandenį naudoti ne tik pramogoms, bet ir kaip efektyvią darnaus judumo priemonę kasdieniam susisiekimui.



*Keltų terminalo sklypo plano schema*

## 1.1.2.4. MARINOS INTEGRALUMAS IR RYŠIAI SU APLINKA

### INTEGRALUMAS SU VISA KONKURSO TERITORIJA

Marinos zona yra viena iš prioritetinių viso Stariškių plocentrio vystymo dalių, kuri per tankų viešųjų erdvių, parkų ir skverų tinklą organiškai įsilieja į bendrą rajono audinį

### MARINOS JUNGTIS SU KURŠIŲ NERIJA

Ryšiai su Kuršių mariomis: Marina projektuojama tiesiai ant marių kranto, užtikrinant pilnavertį visuomenės prieinamumą prie krantinės.

Sprendiniai derinami su pakrančių apsaugos ir užliejamų teritorijų reikalavimais, integruojant KVJU suprojektuotas dambas ir molus į bendrą krantotvarkos sistemą

### RYŠIAI SU KARALIAUS VILHELMO KANALU

Per detalizuojamą teritoriją formuojama nauja, apie 1 km ilgio kanalo atšaka, kuri tiesiogiai sujungia Kuršių marias su Karaliaus Vilhelmo kanalu

Ši jungtis ne tik atgaivina istorinę laivybos funkciją, bet ir tampa esminiu rekreaciniu elementu, apjungiančiu valstybinės reikšmės vidaus vandens kelią su marių akvatorija

### RYŠIAI SU PIETINIAIS KLAIPĖDOS KVARTALAIŠ

Marina tampa pagrindine poilsio ir pramogų kryptimi pietinės miesto dalies gyventojams (Laukininkų, Smeltės, Žardės kvartalų), kuriems ši teritorija yra geografiškai artimiausia pilnavertė rekreacijos zona. Fizinį ryšį užtikrina magistralinės dviračių trasos, pėsčiųjų takai bei planuojamas viešojo transporto tinklas, sujungtas su kompleksiniu kelionių punktu (KKP)

### RYŠIAI SU KURŠIŲ NERIJA

Numatomos reguliarios vandens transporto bei keltų linijos, tiesiogiai jungiančios mariną su Kuršių nerijos nacionaliniu parku, Smiltyne bei Neringos uosteliais.



## ETAPIŠKUMAS

Marinos miestelis yra tarsi prototipas būsimo daugiafunkcio išvystyto plano čia koncentruojamos skirtingos marinos funkcijos.

- 01** Ties centriniu marinos pantonu planuojamas uosto namas - administracija su pagalbinėmis patalpomis (uosto kavinė, buriavimo prekių parduotuvė, maisto prekių parduotuvė, jūreivių mokymų erdvės ir t.t.)
- 02** Šalia atviros marių pakrantės planuojama buriavimo mokykla su funkcionalia erdve priešais pritaikyta kasdienėms treniruotėms ir dideliems sporto renginiams. Buriavimo mokyklos pastatas projektuojamas kaip akcentinis įplaukos kanalą ženklinantis pastatas.
- 03** Šalia buriavimo mokyklos planuojama irklavimo bazė kurios kartu galės dalintis sporto infrastruktūra.
- 04** Mokyklos pastatas veiks sinergijoje su buriavimo mokykla. Pirmiausia mokiniai galės reguliariai treniruotis kiekvieną dieną, mokykla su darys prielaidas gyvenamųjų pastatų statybai sekančiu etapu. Mokyklos pastatas vasaros metu veiks kaip buriavimo stovyklų ir regatų dalyvių apgyvendinimo vieta (tam tereikia papildomai numatyti dušus sanitariniuose mazguose o klasės įprastai pritaikomos nakvynei) Dvigubas ar net trigubas panaudojimas yra pragmatiškas sprendimas sukuriantis išskirtinę marinos infrastruktūrą.
- 05** Viešbutis  
Uosto miestelio akcentu taps viešbučio su konferencijų, maitinimo ir SPA funkcijomis pastatas ženkliks ne tik būsimą perspektyvinę centrinę ašį, bet jau pirmuose teritorijos vystymo etapuose atskleis teritorijos ambiciją ir rekreacinį potencialą.
- 06** Kiti marinos pastatai pagal poreikį – elingai dirbtuvės ir kt.
- 07** Laikinos funkcijos – kempingas kaip laikina funkcija idealiai tinka marinos gyvenimo praturtinimui, ir tam tereikia erdvės nes marinos viešosios funkcijos tenkina ir kempingo poreikius. Žiemos metu kempingo zonoje saugiai ir kompaktiškai parkuojami laivai.

### 1 ETAPAS: UOSTO MIESTELIS



# VISOS TERITORIJOS ETAPIŠKUMAS

1 ETAPAS



2 ETAPAS



3 ETAPAS



4 ETAPAS



5 ETAPAS





V1

## K3 TVARUMAS

### 1.1.3.1. SOCIALINĖ ĮTAKA:

Koncepcija formuojama kaip socialiai atsakingas urbanistinis modelis, kurio tikslas sukurti naują miesto dalį, bei užtikrinti teigiamą socialinę įtaką visai pietinei Klaipėdai. Sprendiniai grindžiami „žmogiškojo miesto“ principais, orientuotais į bendruomeniškumą, prieinamumą ir kultūrinį tęstinumą.

#### BENDRUOMENIŲ INTEGRACIJA IR ATSKIRTIES MAŽINIMAS

Multifunkcinė aplinka: Teritorija planuojama kaip gyvybingas rajonas, veikiantis 24/7 principu, kas užtikrina saugumą ir nuolatinį socialinį kontaktą, išvengiant monofunkcinių „mirusių“ zonų.

Socialinė infrastruktūra: Numatomas 90 vietų vaikų darželis bei sporto ir rekreacijos kompleksai tarnaus ne tik Stariškių gyventojams, bet ir gretimų rajonų (Laukininkų, Smeltės, Žardės) bendruomenėms, taip mažinant socialinę atskirtį tarp miesto dalių..

Aplinka visiems: Projektas vadovaujasi universalus dizaino principais užtikrinant, kad viešosiomis erdvėmis be specialaus pritaikymo galėtų naudotis vaikai, senjorai, neįgalieji ir įvairių socialinių grupių asmenys.

#### SOCIALINĖ PARTNERYSTĖ IR BENDRUOMENINĖS ERDVĖS

Viešųjų erdvių sistema: Diferencijuota aikščių, parkų ir skverų sistema (pvz., Vandens aikštė, Kranto aikštė, bendruomenės aikštė) projektuojama kaip socialinės partnerystės platforma, skirta bendruomenės renginiams, susibūrimams ir aktyviam laisvalaikiui.

„Parterių“ įveiklinimas: Aktyvūs pirmieji pastatų aukštai palei pagrindines ašis skatina smulkų verslą ir paslaugas, kurios kuria tiesioginį ryšį tarp pastatų gyventojų ir praeivių.

#### TRADICIJŲ IR KULTŪROS IŠSAUGOJIMAS BEI STIPRINIMAS

Genetinis ryšys su miestu: Per vertikalius akcentus ir „smalių logiką“, vandenį/

Paveldo integravimas: Vizija gerbia nacionalinės svarbos objektą – Karaliaus Vilhelmo kanalą, integruojant jį į kasdienį gyventojų habitą per rekreacinę laivybą ir vientisą vandens kelių sistemą.

#### ATVIRUMO UŽTIKRINIMAS IR UŽDARŲ KVARTALŲ VENGINIMAS

Kvartalinio uždaro prevencija: Sprendiniai tikslingai neinspiruoja teritorinio (kvartalinio) uždaro, kuris galėtų riboti vietos bendruomeniškumą; vengiama tvorų ar fizinių barjerų tarp kvartalų, tačiau kuria aiškia blokų viešų ir privačių erdvių sistemą.

Tikslingas atviras perimetrinis užstatymas: Nors siekiama kompaktiškumo, naudojamas atviro tipo perimetrinis užstatymas, zonose, besiribojančiose su Klaipėdos rajono sodybinio užstatymu, taip sušvelninant urbanistinį perėjimą ir išlaikant vizualinį erdvės skaidrumą.

Darnus judumas: Tankus ir rišlus pėsčiųjų bei dviračių takų tinklas užtikrina, kad visa teritorija liktų atvira ir prieinama.

## 1.1.3.2. BIOĮVAIROVĖ IR APLINKOS KOKYBĖ

Želdiniai ir vanduo yra esminiai elementai, formuojantys teritorijos natūralų identitetą. Prioritetas teikiamas šios vietos kraštovaizdžio natūralumo kūrimui, išsaugant ir integruojant esamą augmeniją bei išlaikant būdingą želdinių tipą ir charakterį.

### BIOĮVAIROVĖS IŠSAUGOJIMAS

Integruojama vientisa žaliųjų erdvių sistema, kuri sujungia vidinius kvartalų skverus su išoriniu „gamtiniu žiedu“. Esami miško plotai pritaikomi patirimui ir į gamtinę sistemą.

### TRIUKŠMO VALDYMAS IR ORO TARŠOS MAŽINIMAS

Vertinant KVJU kaimynystę, formuojamas platus apsauginių želdynų buferis šiauriniame perimetre, kuris kartu su planingai parinktu užstatymo aukštingumu (iki 12 m arčiausiai uosto) pasitarnauja kaip fizinis barjeras triukšmui ir taršai mažinti.

### MIKROKLIMATO KŪRIMAS

Integruojamas kanalų tinklas, jungiantis Kuršių marias su Vilhelmo kanalu, yra ne tik rekreacinė ašis, bet ir esminis mikroklimato reguliatorius.

Vandens telkiniai kartu su želdynais mažina vasaros kaitros poveikį, o specifinė vingiuota kanalų ir gatvių trajektorija padeda išvengti skersvėjų bei sušvelnina vyraujančius vėjus, kurdama jaukią atmosferą kvartalų viduje.

## 1.1.3.3. VIEŠŪJŲ ERDVIŲ IR JUNGČIŲ KOKYBĖ:

Viešosios erdvės ir infrastruktūra projektuojamos taip, kad jomis be specialaus pritaikymo galėtų patogiai naudotis vaikai, senyvo amžiaus asmenys, žmonės su negalia bei įvairios kitos visuomenės grupės.

Universalus dizainas ir viešųjų erdvių sistema: Kuriamas tankus ir diferencijuotas viešųjų erdvių tinklas (aikštės, parkai, skverai), užtikrinantis pilnavertį prieinamumą prie Kuršių marių krantinės ir Karaliaus Vilhelmo kanalo.

Siekiant teritorijos gyvybingumo „24/7“ principu, numatomas pirmųjų pastatų aukštų („parterių“) įveiklinimas palei pagrindines viešąsias ašis, taip skatinant smulkų verslą, paslaugas ir saugią socialinę sąveiką.

Viešųjų erdvių parametrai ir mastelis atitinka istorinę Klaipėdos morfologiją, orientuotą į jaukią, žmogiško mastelio aplinką.

Darnus judumas ir transporto prioritetai: Teritorijoje diegiamas modernus judumo modelis, kuriame prioritetas teikiamas pėstiesiems ir dviratininkams.

Konstruojamas itin tankus ir rišlus pėsčiųjų takų tinklas, besidriekiantis tiek palei D kategorijos gatves, tiek vidinėse kvartalų ašyse, užtikrinantis beklūtį susisiekimą.

### 1.1.3.4. TECHNOLOGINIAI IR ENERGETINIAI SPRENDINIAI:

Urbanistinėje koncepcijoje Stariškių pacentris vystomas kaip technologiškai pažangus ir energetiškai nepriklausomas rajonas, integruojantis inovacijas į kasdienę infrastruktūrą.

#### ENERGINIS EFEKTYVUMAS IR EKOLOGINĖS TECHNOLOGIJOS

Vadovaujantis darnaus vystymosi principais, prioritetais laikomi ekologiški šildymo būdai ir atsinaujinantys energijos ištekliai. Teritorijoje skatinamas geoterminės bei saulės energijos panaudojimas, siekiant maksimaliai sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro. Rengiant projektus, taikomas tvarių inžinerinių sistemų modelis, apimantis antrinių resursų panaudojimą ir išmanųjį energijos valdymą.

#### EKSPLOATACIJOS EFEKTYVUMAS IR VANDENTVARKA

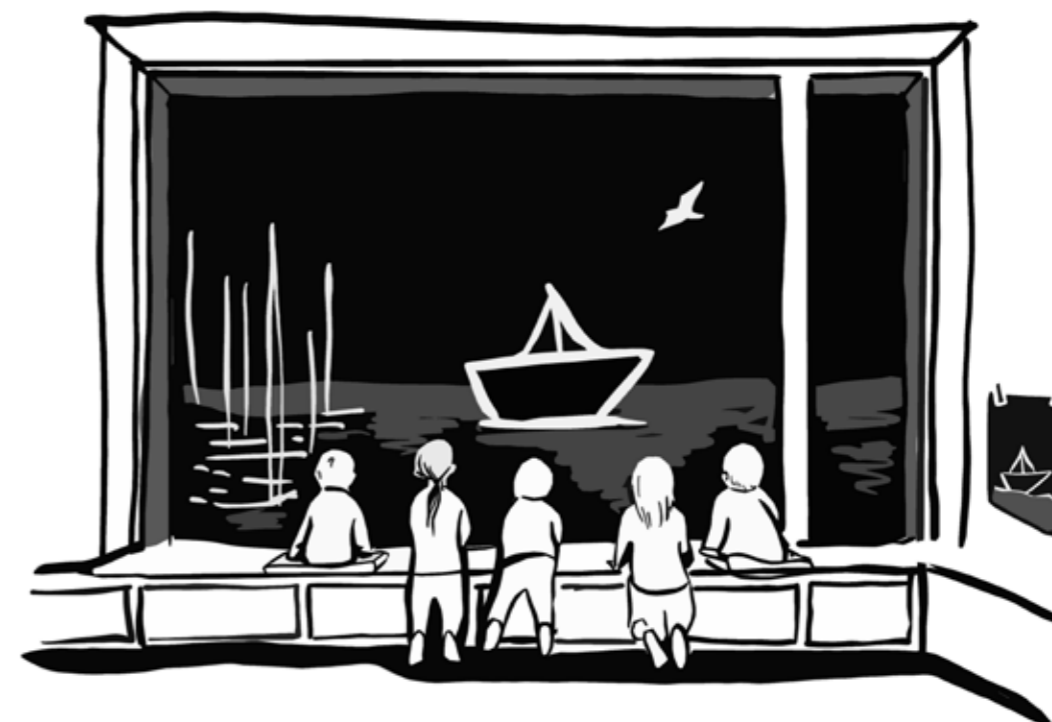
Siekiant sumažinti apkrovą tinklams ir apsaugoti teritoriją nuo potvynių rizikos, diegiamos modernios paviršinių nuotekų valyklos ir kaupyklos. Lietaus vanduo surenkamas, valomas ir panaudojamas vidinių kanalų sistemos papildymui bei želdynų drėkinimui, taip sukuriant uždara ir ekonomiškai efektyvų vandens cirkuliacijos ciklą.

#### ILGAAMŽIŠKUMAS IR KOKYBĖS STANDARTAI

Teritorijos technologinis pagrindas grindžiamas aukštais architektūros ir viešųjų erdvių kokybės standartais, kurie užtikrina fizinės aplinkos atsparumą ir lėtesnį moralinį nusidėvėjimą. Urbanistinis modelis projektuojamas taip, kad būtų lengvai adaptuojamas prie besikeičiančių rinkos poreikių, kartu išlaikant vientisą teritorijos charakterį ir funkcionalumą.

#### INŽINERINIS INTEGRALUMAS

Sprendiniai derinami su esama magistraline infrastruktūra (pvz., Nord Balt jungtis, dujotiekio trasos), užtikrinant saugų jų eksploatavimą ir išnaudojant galimas technologines sinergijas.



- O žiūrėkit! Vėl laivas plaukia!
- Tai kur šitas plaukia?
- Gal į kitus miestus?
- Neee.. į kitą pasaulį!!!

- Pas mus prie namų toks pats stovi...

