

LIETUVOS ARCHITEKTŲ RŪMŲ
VILNIAUS REGIONINĖS ARCHITEKTŪROS TARYBOS
IŠVADA

2022 m. gegužės 25 d.,
Vilnius

Posėdžio pirmininkas – Juozas Vaškevičius.

Posėdžio sekretorius – Žilvinas Sperauskas.

Vilniaus regioninės architektūros tarybos (toliau – Taryba) nariai, dalyvavę priimant sprendimą: Lukas Rekevičius, Saulius Motieka, Gintaras Čaikauskas, Irena Kliobavičiūtė, Sigitas Kuncevičius, Algimantas Pliučas, Marija Nemunienė, Aurelijus Grikinis, Donatas Laucius, Sigitas Sparnaitis, Saulius Misevičius, Ramunė Valančiūtė.

Nuo projekto svarstymo uždaroje posėdžio dalyje nusišalinę Tarybos nariai: Vilniaus miesto savivaldybės vyriausiasis architektas Mindaugas Pakalnis.

Tarybos posėdyje paaiškinimus davė, pasisakė:

Projektuotojo UAB „DO architects“ projekto bendraautoriai Andrė Baldišiūtė, Sabina Daugelienė, , Vaiva Šimoliūnaitė, Sandra Dumčiūtė, Mykolas Šečkus, Ignas Uogintas, Darius Kamarūnas.

Išorinės infrastruktūros projektuotojų UAB „Realprojektas“ transporto inžinierius R. B., UAB „INHUS Engineering“ transporto inžinierius J. P., MB „MMAP“ urbanistas M. M.

Statytojo UAB „Vingio turtas“ atstovas A. K.

Recenzijos rengėjo MB „Traficus“ atstovas V. P.

Prašymo pateikėjas:

Statytojas UAB „Vingio turtas“, direktorė Violeta Tvarijonienė.

Posėdis vyko 2022 m. gegužės 25 d. Lietuvos architektų rūmų posėdžių salėje – Kalvarijų g. 1, LT-09310 Vilnius. Posėdžio vaizdo, garso įrašai: darytas 1 (vienas) garso įrašas „2022-05-25 Vilniaus RAT audio.mp3“ (įrašo trukmė 03:38:19).

I. NAGRINĖJAMI KLAUSIMAI

2022 m. gegužės 25 d. prie Lietuvos architektų rūmų veikianti Vilniaus regioninė architektūros taryba svarstė UAB „Vingio turtas“ prašymą dėl **Prekybos paskirties pastato Geležinio Vilko g. 2, Vilniuje, statybos projektinių pasiūlymų** (toliau – Projektas):

„Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, bei į 2021 m. lapkričio 24 d. Vilniaus regioninės architektūros tarybos (toliau – Taryba) išvadą dėl „Prekybos centro pastato su viešbučių, administracinėmis, paslaugų, maitinimo, garažų, kultūros paskirties patalpomis Geležinio Vilko g. 2, Vilniuje, statybos priešprojektinių pasiūlymų“ bei šioje išvadoje pateiktas Tarybos rekomendacijas, Lietuvos architektų rūmams teikiame projektinius pasiūlymus ir prašome juos įvertinti Lietuvos architektų rūmų Vilniaus regioninės architektūros taryboje. <...>“

Prie prašymo pateikti dokumentai:

- Prekybos paskirties pastato Geležinio Vilko g. 2, Vilniuje, statybos projektinių pasiūlymų byla su priedais.

Projekto svarstymas vyko tokia tvarka: viešoje Tarybos posėdžio dalyje Projektą pristatė pagrindinio projektuotojo atstovai, išorinės infrastruktūros projektuotojų atstovai. Recenzijos rengėjo atstovas pristatė transporto dalies recenziją. Pasisakė Vilniaus miesto savivaldybės vyriausiasis architektas. Pasisakė statytojo atstovas. Atviroje posėdžio dalyje Tarybos nariai pasisakė, uždavė klausimus projektuotojų atstovams, išklause atsakymų, vyko atvira diskusija tarp posėdžio dalyvių. Paskui vyko uždara Tarybos posėdžio dalis, kurioje Tarybos nariai išdėstė savo argumentus ir pateikė išvadas.

II. PRAŠYMO NAGRINĖJIMUI REIKŠMINGOS APLINKYBĖS

Projekte pateikti duomenys:

PROJEKTO PAVADINIMAS: Prekybos paskirties pastato Geležinio Vilko g. 2, Vilniuje, statybos projektas.

PROJEKTO NR.: A094.

PROJEKTO ETAPAS: Projektiniai pasiūlymai (PP).

STATINIO ADRESAS: Geležinio Vilko g. 2, Vilnius.

STATYTOJAS (UŽSAKOVAS): UAB „Vingio turtas“, Ozo g. 25, Vilnius.

GENERALINIS PROJEKTUOTOJAS: UAB „DO architects“, Raugyklos g. 21, Vilnius.

PROJEKTO VADOVAS (PV): Andrė Baldišiūtė, atestato Nr. A 1468, KPD 4275.

PROJEKTO ARCHITEKTŪRINĖS DALIES VADOVAS (PDV): Gilma Teodora Gylytė, atestato Nr. A 2046.

PROJEKTO AUTORIAI: Andrė Baldišiūtė, Gilma Teodora Gylytė, Ignas Uogintas, Vaiva Šimoliūnaitė, Sabina Daugėlienė, Algimantas Neniškis.

STATINIO PASKIRTIS: Prekybos paskirties (7.3) pastatas su viešbučių (7.1), administracinėmis (7.2), paslaugų (7.4), maitinimo (7.5), garažų (7.7), kultūros paskirties (7.10) patalpomis.

STATINIO KATEGORIJA: Ypatingasis statinys.

STATYBOS RŪŠIS: Nauja statyba.

ŽEMĖS SKLYPAS:

- Žemės sklypo pagrindinė naudojimo paskirtis: Kita;
- Žemės sklypo plotas: 14,0453 ha.

TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAI:

- Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas (BP) (TPDR reg. Nr. T00086338);
- Sklypų Geležinio Vilko g. 2 detalūs planas (DP) (TPDR reg. Nr. T000055444), patvirtintas 2008-02-13, sprendinių koregavimas patvirtintas 2021-10-18;
- Specialusis aukštybinių pastatų išdėstymo planas, 2010-06-09.

BENDRIEJI RODIKLIAI:

SKLYPAS		pagal DP:	pagal BP:
Sklypo bendras plotas (1a+1d+1f+1e)	140 453 m ²		
Sklypo dalies plotas (1a+1d+1f)	103 448 m ²		
Sklypo užstatymo intensyvumas	2,9	≤3,0	≤2,5
Sklypo užstatymo tankis	75 %	≤60-80 %	≤80 %
Apželdintas sklypo plotas	25,1 %		
PREKYBOS PASTATAS SU VIEŠBUČIŲ, ADMINISTRACINĖMIS, PASLAUGŲ, MAITINIMO, GARAŽŲ, KULTŪROS PASKIRTIES PATALPOMIS			
Pastato bendrasis plotas	459 132 m ²		
Pastatų tūris	2 200 000 m ³		
Aukštų skaičius	8 a.	1-11 a.	iki 9 a.
Pastatų aukštis	iki 35 m	iki 35 m	25-35 m
Automobilių stovėjimo vietų sk.	4 490 vt.		

Projekto bendraautorijų Andrės Baldišiūtės ir Sabinos Daugėlienės trumpa įžanga į objekto pristatymą:

Po praeito pristatymo Tarybai Projektas toliau progresavo, tačiau esminė mintis išliko ta pati, kad projektuojamas „Akropolis“ nebus toks kaip esantis Ozo gatvėje, bet formuojamas naujas prekybos centro santykis tiek su miestu, tiek ir su parku.

Projektinių pasiūlymų sudėtis buvo tikslinta gana didele apimtimi, ji buvo pildoma pagal Tarybos rekomendacijas, pagal tikslinamuosius klausimus infrastruktūros daliai, pagal savivaldybės infrastruktūros skyriaus komentarus, pagal transporto srautų matavimus, pagal savivaldybės projektinių pasiūlymų rengimo užduotį (PPRU), kuri dabar yra itin detali ir viršijanti jai būdingą detalumo lygį.

Objekto pristatymą sudaro 7 temos, kurias pristato skirtingi architektai ir kitų sričių projektuotojai:

01 Projekto progresas. Projekto vadovės architektės Andrės Baldišiūtės pristatymas.

02 Išorinės infrastruktūros koncepcija ir skaičiavimai. Transporto inžinieriaus Ryčio Batavičiaus (UAB „Realprojektas“), transporto inžinieriaus Justo Petkevičiaus (UAB „INHUS Engineering“), urbanisto Martyno Marozo (MB „MMAP“) pristatymas.

03 Kaip ir kuo atvykti. Projekto vadovės architektės Andrės Baldišiūtės pristatymas.

04 Sklypo plano vizija. Lauko gatvių tipai. Vidaus gatvių tipai. Akropolio parko sprendiniai. Urbanisto, kraštovaizdžio architekto Mykolo Šečkaus pristatymas.

05 Vertikalus sluoksniavimas. Vidinės alėjos. Maisto halė. Logistikos centras. Požeminis parkingas. Stogo kvartalai. Architekčių Vaivos Šimoliūnaitės ir Sandros Dumčiūtės pristatymas.

06 Teritorijos įvaizdis. Fasada. Medžiagiškumas. Kampai. Ženkliškumas. Architektų Dariaus Kamarūno ir Igno Uoginto pristatymas.

07. Apželdinimo strategija. Urbanisto, kraštovaizdžio architekto Mykolo Šečkaus pristatymas.

Tarybos išvadoje pristatymo medžiaga dėl didelės apimties nedetalizuojama.

MB „Traficus“ atstovo V. P. transporto dalies recenzijos pristatymas:

Teigiamai vertinama, kad buvo nagrinėjami ne Vilniaus darnaus judumo plano skaičiai, kur su viešuoju transportu turėtų važinėti apie 30% žmonių, bet remtasi pesimistiniu scenarijumi, kur kaip ir dabar dauguma važiuos automobiliais.

Recenzijai buvo pateikta eismo srautų tyrimų, modeliavimo bei išvadų medžiaga nuo 2019 iki 2021 m., nors iš Projekto pristatymo suprantama, kad šiuo metu modeliavimas dar vyksta paraleliai, tobulinami sprendiniai, projektavimo procesas tęsiasi.

Buvo gautas Eigulių g. sankryžos projektinių sprendinių patikrinimas, kurį atliko MB „Eismo inžinerija“. Taip pat gautas eismo modeliavimas su planuojamu komerciniu objektu. Medžiagoje yra išnagrinėti Gerosios Vilties žiedas, Eigulių g. sankryža, Gerosios Vilties g. sankryža, bendras modelis.

Išanalizavus pateiktus eismo srautų tyrimus ir modelį, pastabos yra tokios:

- Pateiktoje medžiagoje yra nurodytos piko laikas (7.00-8.00 val. ir 17.00-18.00), bet nėra pateikta kriterijų, koku pagrindu pasirinktas toks laikas.

- Pateiktas modelio kalibravimas, kuris atliktas atmestina. Kalibruojama naudojant įvesties duomenis, t. y. eismo srautai suvedami į modelį ir tuomet atliekamas kalibravimas, ar tie srautai yra tame modelyje. Iš esmės lyginami ne išeities duomenys su realia situacija, bet įvesties duomenys su įvesties.

Vertinant transporto infrastruktūros pralaidumą, buvo atlikti skaičiavimai šioms 3 sankryžoms: Gerosios Vilties žiedui, Eigulių g. sankryžai ir Gerosios Vilties g. sankryžai. Gerosios Vilties žiedui buvo atlikta esamos situacijos analizė ir pateiktas projektinis pasiūlymas su planuojamo objekto generuojamais srautais. Projektinis pasiūlymas buvo šviesoforais reguliuojama žiedinė sankryža, tačiau neaišku ar visa sankryža, ar tik jos dalis. Su Eigulių g. sankryža buvo nagrinėtas ir žiedinis variantas, ir šviesoforinis. Pagal rezultatus įvertinta, kad pakankamai pralaidus bus tik šviesoforais reguliuojamas variantas. Gerosios Vilties g. sankryžoje palyginta esama situacija su šviesoforais reguliuojamu variantu, šią sankryžą su planuojamo objekto papildomais srautais įmanoma išspręsti šviesoforais. Pateiktoje medžiagoje nėra išnagrinėtas perspektyvinis Gerosios Vilties g. ir Geležinio Vilko g. mazgas. Pagrindinis dalykas yra tai, kad ne vienai sankryžai nėra pateikta vertinimo, kaip esama infrastruktūra (jos neatnaujinus) sugebėtų atlaikyti planuojamo objekto generuojamus srautus.

Nagrinėjant vidinės teritorijos transporto sprendinius, ženklų eismo saugumo problemų nenustatyta, tačiau vėlesnėse projektavimo stadijose rekomenduojama atlikti eismo saugumo auditą. Vertinant įvažiavimų (išvažiavimų) pralaidumo atžvilgiu, nėra aišku ar jis atliktas kaip modeliuojamos transporto sistemos dalis ar kaip atskiras vertinimas.

Pastebėta, kad modeliuojant transporto srautus neatsižvelgta, jog eismas Savanorių pr. yra reguliuojamas šviesoforų sistema ir vyksta būriais, o ne atsiktine tvarka.

Bendros išvados:

- *Remiantis pateikta vertinimui medžiaga bei darant prielaidą, kad eismo modelis sudarytas tinkamai (bus pateikti patikslinimai susiję su eismo srauto sandara, pėsčiųjų ir dviračių eismo vertinimu bei atlikus tinkamą kalibravimą modeliavimo rezultatai neturės esminių pakeitimų), galima teigti, kad įgyvendinus nagrinėjamus projektinius pasiūlymus yra galimybė parinkti tinkamus infrastruktūros sprendinius Eigulių g. bei Savanorių pr. - Gerosios Vilties g. sankryžose užtikrinant pakankamą eismo kokybės lygį.*

- *Remiantis pateikta medžiaga neįmanoma nustatyti, kokia situacija susiklostytų pertvarkius Gerosios Vilties g. ir Geležinio Vilko g. mazgą pagal projektinius pasiūlymus.*

- *Remiantis pateikta medžiaga neįmanoma nustatyti, kokia situacija susiklostytų Oslo, Geležinio Vilko ir Savanorių pr. trijų lygių mazgo žiedinėje sankryžoje, jos nepertvarkius į šviesoforais reguliuojamą, bet išvysčius Objektą. Trūksta informacijos, kiek tikėtinas šios sankryžos pertvarkymas pagal projektinius pasiūlymus paraleliai su Objekto vystymu. Rekomenduojama įvertinti vystomo Objekto poveikį Oslo, Geležinio Vilko ir Savanorių pr. trijų lygių mazgo žiedinės sankryžos eismo kokybės lygiui bei atsižvelgiant į vertinimo rezultatus nustatyti aiškų ryšį tarp įgyvendinamo Objekto bei sankryžos atnaujinimo.*

Vilniaus miesto savivaldybės vyriausiojo architekto Mindaugo Pakalnio pasisakymas:

Projektuojant objektą, jis keitėsi nuo monstriško prekybos centro, būdingo priemiesčiams, iki šiuolaikiško, kuris pratęsia miesto erdvinę sistemą. Su vystytojais buvo daug susitikimų ir diskusijų, kuriuose buvo pabrėžiama, kad objektas neturi nieko bendro su Naujamiesčiu ir reiktų ieškoti, koku būdu pratęsti Naujamiesčio urbanistinę struktūrą ir ją užbaigti ties upe. Ilgą laiką tai buvo bandoma pasiekti tik tai objekto vidinėje dalyje su pėsčiųjų alėjomis, o dabar jau atsirado erdvinė struktūra – kvartalai, gatvės. Tokiu būdu pratęsimas Naujamiesčiui būdingas perimetrinis užstatymas, atsiranda miesto centrui būdingos erdvės, ir tai sprendžiama ne tik komplekso viduje, bet ir išorėje. Panašūs eksperimentai buvo daromi jau ir prieš 20 metų. Dabar tai padaryta šiuolaikiškai gerai ir tai yra pagrindinis pokytis, dėl kurio miesto vyriausias architektas, kaip atsakingas už miesto vaizdą bei urbanistinę struktūrą, jį laiko sveikintinu.

Matant Projekto progresą - tarsi ant stogo „užsilipęs“ miestas, jeigu vietoje vieno iš kvartalų būtų siūloma aikštė, tai būtų dar stipresnė aliuzija į teisingą Naujamiesčio urbanistiką ir atsirastų ne tik vidinės erdvės, bet ir išorinės, taip būtų pratęsta pati idėja, atsirastų daugiau miestiškų erdvių sąrangos. Ir tą nesunkiai būtų galima padaryti. Panašus atvejis buvo Paupyje, kai vystytoją pavyko įtikinti suformuoti aikštę, kuri vėliau tapo savotišku centru ir aplink ją sukosi gyvenimas, nors pradžioje atrodė, kad viskas turėtų būti palei upę.

Nagrinėjamoje teritorijoje nepaprastai svarbūs yra transportiniai sprendimai ir kaip planuojamas objektas funkcionuos visoje sistemoje. Tai lemia tiek Projekto sprendiniai, tiek ir miesto susisiekimo audinys. Savivaldybė diskutuoja apie viešojo transporto maršrutų reorganizaciją, ieškomi geriausi sprendimai, analizuojama ar praleisti viešojo transporto maršrutą pro planuojamą teritoriją, su kokiomis miesto dalimis ši teritorija turėtų jungtis ir pan. Šiai dienai galutinio sprendimo dar nėra. Taip pat turės būti atlikta ekspertizė ir vertinama, ar bus pakankamas bei patogus susisiekimas visų rūšių transportu – pėsčiųjų, dviračių, viešojo ir automobilių.

Taip pat reikės plačios diskusijos su visuomene ir bendruomenėmis, nes tai yra geras supratimo, kas yra prekybos centras, pokytis. Buvo įprasta, kad mieste statomi užmiesčio tipologijos prekybos centrai, tokie kaip pvz., Geležinio Vilko ir Žalgirio g. sankryžoje. O dabar siūloma visai kitokia tipologija ir visai kitoks santykis su miestu. Tai pagrindiniai dalykai, kodėl savivaldybė norėtų, kad objektas būtų toliau vystomas ir realizuojamas. Vystytojas girdi savivaldybės pastabas bei pageidavimus ir Projektas su kiekvienu žingsniu tampa vis geresnis ir brandesnis, todėl savivaldybė labai teigiamai vertina tokios tipologijos objekto atsiradimą vystomoje teritorijoje.

Statytojo atstovo A. K. pasisakymas:

Buvo diskutuojama dėl DP transportinės dalies atitikimo. Tai yra ne tik architektūrinė, bet ir teisinė problema, nes dažniausiai DP yra numatoma suplanuoti teritoriją ir įstatyme nurodoma, kad reikia numatyti, kaip jis bus aprūpinta inžinerine infrastruktūra ir susisiekimo komunikacijomis už planuojamos teritorijos ribas. Dabar nagrinėjamoje teritorijoje yra 2008 m. DP, jis 2017 ir 2021 m. buvo koreguotas, bet transportinė dalis liko nekoreguota. Todėl kyla klausimas, nes susisiekimo sprendiniai už planuojamos teritorijos nėra privalomi. Bet reiktų sutikti ir su Tarybos narių pastaba, kad nagrinėjamo atveju transporto sprendiniai vis dėl to yra privalomi, tačiau neaišku kaip tą išspręsti. Todėl šiai dienai pradedama ne nuo DP keitimo, o modeliuojami transporto srautai, parengiami PP, kurių pristatymo visuomenei metu bus nurodyta, kokie DP sprendiniai bus koreguojami. Transporto srautų organizavimas yra sprendinys, kuris anksčiau buvo koreguojamas techninio projekto metu. Įvertinant pastabos tikimybę, atlikus pilną transporto srautų organizavimą, pristačius jį visuomenei ir išklašius nuomonių, bus pristatyta, kad DP sprendiniai bus pakoreguoti iki statybos leidimo išdavimo. Tai bus daroma, įvertinus projektuojamo objekto svarbą, nes iki šiol to niekas nedarydavo. Ginant viešąjį interesą, tokį objektą būtų galima sustabdyti. PP stadijoje visuomenei galima pristatyti sprendinius, net jei jie ir neatitinka DP, kurie bus koreguojami iki statybos leidimo. Todėl teisiškai viskas išsprendžiama. Sprendinių neatitikimas 2008 m. DP yra teisinis liapsusas ir jį reikia sutvarkyti, nes iki šiol jo niekas netvarkydavo.

Visos gatvės ir jų projektiniai sprendiniai visuomenei bus pristatyti vienu metu, kad būtų matoma bendrai, kas vyksta, nors tai yra 3 atskiri projektai. Su savivaldybe bus sudaromos sutartys ir atskirais projektais bei atskirais leidimais bus įgyvendinami sprendiniai iki pirmojo objekto dalies pripažinimo tinkama naudoti.

Poveikio aplinkai vertinimas (PAV) bus pilnai atliekamas techninio projekto metu. Šiuo metu Tarybai palyginimui buvo pateikti strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (SPAV) ir atranka dėl PAV iš DP. Reikia atkreipti dėmesį, kad rengiant 2008 m. DP automobilių parkingas buvo numatytas kaip inžinerinis statinys ir jo plotas neįskaičiuotas prie bendrojo ploto, todėl susidarė labai didelis bendrojo ploto skirtumas, kas gali klaidinti, nors pastato tūrinė išraiška beveik nepasikeitė.

Tarybos nariai klausė, ar tokia situacija, kai objekto projektiniai sprendiniai yra žymiai labiau pažengę nei miesto transporto sprendimai, nėra „arklio statymas prieš vežimą“, ar neturėtų būti atvirkščiai. Statytojo atstovas paaiškino, jog žiūrint iš teritorijų planavimo pusės, kompleksinės gatvių plėtros klausimus turėtų spręsti teritorijų bendrieji planai, nes detalieji planai apima tik planuojamą teritoriją bei gretimą aplinką. Pastaba, kad pradžioje turi būti suprojektuotos gatvės ir tik tuomet leidžiama vystyti teritorijas, nėra priimtina, nes paskutinius 30 metų viskas daroma atvirkščiai – pirma suplanuojama teritorija, o tuomet sprendžiamas jos aprūpinimas. Akivaizdu, kad ir investuotojai yra skirtingi: privatus ir savivaldybė. Tik praeitais metais įsigaliojo įstatymas, kuris iš esmės įteisina vystytojo prisidėjimą prie bendramiestinės infrastruktūros. Atlikti eismo srautų skaičiavimai ir modeliavimai leidžia teigti, kad nagrinėjamo kvartalo transporto problemos yra išsprendžiamos. Miesto vyriausiasis architektas papildė, kad šioje situacijoje reiktų vertinti galiojančius teritorijų planavimo dokumentus ir juose numatytas plėtros galimybes. Anksčiau galiojo senasis BP su užstatymo intensyvumu 3,0, paskui buvo patvirtintas DP su savo numatytomis apkrovomis į teritoriją, atsižvelgiant į esamus ir prognozuojamus transporto srautus. Visa tai buvo modeliuojama bendros miesto sistemos masteliu. Vėliau atlikti techninio projekto sprendiniai, kuriems išduotas statybos leidimas. Šiais sprendiniais nustatyta, kiek turi būti išvystyta infrastruktūra, kad veiktų tokio dydžio prekybos centras. Iš miesto pusės žiūrint, nei nauji greitkeliai, nei sudėtingi transporto sprendimai nėra reikalingi ir jie nebus daromi. Tai yra akivaizdu ir miestas neperdarys susisiekimo sistemos iš esmės, nes nagrinėjamos teritorijos transportinis aprūpinimas yra pakankamas. Šioje vietoje reiktų gerinti pasiekiamumą viešuoju transportu bei kitomis judėjimo rūšimis, jei norima Naujamiestyje, kaip senamiesčio gretimybėje, mažinti automobilių judėjimą. Perspektyvoje vertinama tai, kad didės judumo rūšių, alternatyvių automobilių eismui, t. y. viešasis transportas, dviračiai bei elektriniai paspirtukai, pėstieji. Tarybos nariai pastebėjo, kad vertinimas ir prognozavimas yra skirtingi dalykai. Miesto vyriausiojo architekto nuomone miestas turi nusistatyti savo siekius, nes priešingu atveju, jie niekuomet ir nebus pasiekti. O nagrinėjamoje situacijoje esminis dalykas, kaip planuojamas objektas funkcionuos su esama infrastruktūra ir ką reiktų patobulinti, kardinalių pervaizų neplanuojama. Ankstesnis sprendimas nuvažiuoti į teritoriją virš Geležinio Vilko gatvės dabar keičiamas į nuvažiavimą pro apačią, kuris yra humaniškesnis ir labiau pritaikytas kitiems judumo dalyviams. Tarybos nariai pastebėjo, kad ankstesnių ir dabartinių pasiūlymų parametrai skiriasi, komplekso bendras plotas padidėjo nuo 300 000 m² iki 400 000 m². Be to, ankstesnis nuvažiavimas virš gatvės buvo 2 eismo juostų, o siūlomas požeminis yra 1 juostos. Vyriausiasis miesto architektas patikslino, kad bendras plotas, kuris galėjo atsirasti šioje vietoje, nepadidėjo. Tarybos nariai domėjosi, kokie yra transporto sprendinių įgyvendinimo etapai. Miesto vyriausiasis architektas paaiškino, kad dėl infrastruktūros projektų bus sudaromos sutartys tarp vystytojo ir savivaldybės, bet akivaizdu, kad transporto sprendiniai turės būti įgyvendinti iki komplekso atidarymo. Vystytojo atstovas papildė, kad pagal savivaldybių infrastruktūros plėtros įstatymą yra prievolė įrengti infrastruktūrą iki pirmojo etapo pridavimo naudoti, atvirkščiai būti negali.

Tarybos nariai teiravosi, kokiam žmonių kiekiui yra skirtas kino centras. Projekto vadovė patikslino, kad numatytos 9 kino salės, jų dydžiai varijuoja nuo 45-55 iki 250-500 vietų. Tarybos nariai aiškinosi, ar įvertinus koncertų salės ir kino centro lankytojų skaičių, modeliuojant transporto srautus buvo įvertintas galimas papildomas 6 000 automobilių skaičius piko valandomis. Projektuotojo atstovai paaiškino, kad transporto modeliavimas buvo atliekamas pagal vystytojo pateiktus duomenis. Kadangi projektavimo procesas vyksta pakankamai ilgai, tuo pačiu atsižvelgiant į pastabas, atliekama perspektyvinių kelionių bei srautų analizė ir duomenys yra tikslinami. Projekto vadovė paaiškino, kad pagal visą programą „Akropolis“ sugeneruos apie 30 000 lankytojų per dieną, biurų patalpose bus apie 7 000 darbuotojų. „Akropolis“ turi tikslus faktinius duomenis, kada būna piko valandos ir tuo metu renginiai nebus organizuojami. Piko metu į vieną pusę įvažiuoja apie 2 800 automobilių. „Akropolyje“ lankytojai išbūna vidutiniškai apie 2 val., biuruose apie 8 val. Tik po piko meto bus organizuojami vakariniai renginiai, į kurios maksimaliai gali atvažiuoti 4 000 žmonių, o automobilių stovėjimo vietomis bus dalijamasi su biurais ir prekybos centru. Tarybos nariai patikslino, kad kalbama ne apie transporto stovėjimo vietų pasiskirstymą vidinėje komplekso teritorijoje, bet apie teritorijos privažiavimo

srautus bei intensyvumą. Projekto vadovė patikslino, kad įvertinus transporto srautų skaičiavimus, buvo numatytas dar vienas išvažiavimas biurų darbuotojams. Transporto dalies recenzijos rengėja pakomentavo, kad įvažiavimo pralaidumo tyrimas yra ganėtinai teorinis, neišskūs kriterijai pagal ką parinktas greitis, kokios maksimalios eilės susidarys, trūksta informacijos ir apie kitus parametrus, todėl sunku pasakyti, kokia yra skaičiavimų kokybė. Viskas paaiškėtų, jei skaičiavimai būtų integruoti į patį modelį, tuomet būtų matoma, kaip išorės infrastruktūra sąveikauja su įvažiavimais į kompleksą. Žiūrint iš eismo modeliavimo pusės, tiek miestui, tiek projektuojamam kompleksui svarbu, kad nesusidarytų tokio ilgio automobilių eilės, kurios trukdytų eismui pagrindinėmis miesto gatvėmis. Neteigiama, kad pateiktas teorinis skaičiavimas yra blogas ar netinkamas, jis galėtų būti paimtas kaip bazinis, bet visus teorinius skaičiavimus reiktų integruoti į modelį ir patikrinti. Projekto vadovė papildė, kad eismo modeliavimo dalis yra nuolat tikslinama, net ir 2-3% yra gana dideli skaičiai. Tarybos nariai klausė, ar eismo modeliavimo galutiniai sprendiniai galėtų turėti įtakos komplekso sprendiniams. Projekto vadovė sutiko, kad šis klausimas visus neramina. Šiai dienai į tokios pačios apimties esantį „Akropolį“ atvažiuoja 33 000 lankytojų ir 26 000 automobilių, yra surinkti labai detalūs duomenys dėl piko valandų. Planuojamame komplekse skaičiai turėtų būti labai panašūs. Kas tikrai dar nėra aišku, tai kiek automobilių papildomai naudosis komplekso parkingais, nes 26 000 automobilių prisidės prie bendro 300 000 automobilių srauto. Tarybos nariai pastebėjo, šiuo metu automobilizacijos lygis tikrai nėra mažesnis nei 2008 m., kuomet rengiant DP transporto poreikis buvo vertinamas beveik 300 000 m² planuojamo bendro ploto, o dabar siūlomas bendras plotas yra apie 400 000 m². Projekto vadovė patikslino, kad tuo metu bendras plotas buvo skaičiuotas be parkingų ploto. Pagal kadastrinių matavimų taisykles, kai parkingas yra antžeminis daugiaaukštis statinys, jis traktuojamas kaip terasa ir neįskaičiuojamas į bendrą plotą. Kai projektavimo metu buvo nuspręsta parkingą numatyti po žeme 2 aukštais, jo plotas įskaičiuojamas į bendrą plotą. Tarybos nariai klausė, kokia apimtimi sumažėjo kompleksas, nes vietoje anksčiau planuoto 2 eismo juostų viaduko virš Geležinio Vilko gatvės numatytas požeminis 1 eismo juostos pravažiavimas. Projekto vadovė atsakė, kad juostų skaičius bus tikslinamas. Tarybos nariai teiravosi, ar transporto skaičiavimuose išieitiniai duomenys paimti pagal miesto judumo planą ar pagal faktinę situaciją. Projekto vadovė paaiškino, kad išieitiniai duomenys yra nurodyti Projekto prognozoje.

Tarybos narių klausimai, pasisakymai, atvira diskusija tarp posėdžio dalyvių:

Tarybos nariai teiravosi kokio dydžio medžiai bus sodinami ant 2 aukštų parkingo stogo, koks žemės sluoksnis jiems reikalingas. Projekto vadovė atsakė, kad medžiai bus maždaug 6 m aukščio, jiems reikalingas 1 m storio žemės sluoksnis. Panašūs medžiai yra pasodinti ant parkingo „Business Garden Vilnius“. Visa detali apželdinimo koncepcija su tiksliomis medžių rūšimis pridėta pristatomoje medžiagoje.

Tarybos nariai domėjosi, kaip pasikeitė planuojamo objekto ryšys su Vingio parku. Projekto vadovė paaiškino, kad šioje komplekso pusėje planuojamas tranzitinis „Akropolio“ parkas, nes Vingio parkas yra labiau miškas. Tai yra tarsi buferinė juosta, vidutiniškai 32 m pločio, už jos yra pėsčiųjų takų ir terasų zona palei komplekso fasadus. Ryšys su Vingio parku yra pakankamai stiprus, nes šioje komplekso pusėje yra maisto zona, pagrindiniai pėsčiųjų jėjimai. Projekto bendraautorius papildė, kad ryšys bei pagrindinės ašys taip pat sustiprinamos per augalų rūšių pasirinkimą. Prie koncertų salės formuojama pakankamai didelė aikštė į Vingio parko pusę.

Tarybos nariai teiravosi ar deklaruojamas perėjimas nuo monstriško prekybos centro prie kvartalinės struktūros yra daugiau urbanistinė ar literatūrinė idėja, nes kvartalinė idėja prasideda nuo trečio aukšto, o apačioje vis tiek yra didžiulis prekybos centras. Gal buvo nagrinėjamas variantas, kad ir prekybos centras būtų suskaidytas kvartalais su patekimais tarp jų per lauką, kaip yra Šiaurės miestelyje. Projekto vadovė pastebėjo, kad projektuojamas prekybos centras „Akropolis“, turintis savo specifiką, kuri skiriasi nuo „Ogmios“ miesto. Ar prekybos centras bus kaip monstras, priklausys kaip pavyks įgyvendinti daugelį aspektų. Vienas iš tokių yra natūraliai apšviesti vidines alėjas, kurios būtų vizualinė tąsa link biurų. Panašus pavyzdys būtų Vittorio Emanuele pasažas, esantis Milano senamiestyje, kuris yra miesto audinio struktūros dalis, nors veikia kaip prekybos centras su jėjimais iš pirmo aukšto. Planuojamas kompleksas tikrai yra didžiulis, todėl įvairiomis architektūrinėmis bei programinėmis priemonėmis stengiamasi jį gražinti į normalų miesto kvartalą, tačiau akivaizdu, kad 100% to padaryti nepavyks.

Tarybos nariai pastebėjo, kad vidinėse teritorijos gatvelėse yra numatytas vienpusis eismas su išilginiais automobilių parkavimu iš abiejų pusių, toks sprendimas gali trukdyti ar sulėtinti judėjimą. Projekto vadovė paaiškino, kad pagrindinius automobilių srautus stengiamasi nukreipti į požeminius parkingus, o vidinės gatvelės daugiau skirtos aptarnaujančiam transportui – taksi, „Bolt“ ir pan.

Tarybos nariai atkreipė dėmesį, kad Vilniaus mieste yra 2 žiedinės sankryžos, kurios piko metu be fizinio reguliavimo neveikia, t. y. Gerosios Vilties ir Edukologijos žiedai. Mieste esantį „Akropolis“ dar galima apvažiuoti, o naujas „Akropolis“ bus statomas prie pagrindinių miesto arterijų, pvz., vedančių į Kauną, kurių negalima apvažiuoti. Ar šalia statomas naujas didžiulis kompleksas neužkimš ir taip jau apkrautų pagrindinių miesto gatvių. Projekto vadovė tikisi, kad neužkimš.

Tarybos nariai pastebėjo, kad kaimynystėje esantis objektas turi 200 automobilių stovėjimo vietų vietoje reikalingų 400, trūkstamos vietos turėjo būti integruotos į planuojamo komplekso teritoriją, klausimas ar šie skaičiai buvo įvertinti. Projekto vadovė atsakė, kad kaimyninio objekto automobilių stovėjimo vietų poreikis nebuvo vertintas.

Tarybos nariai paprašė paaiškinti viešbučio paskirtį, nes pagal ploto ir numerių skaičiaus santykį, planuojami viešbučių numeriai bus pakankamai dideli. Projekto vadovė paaiškino, kad viešbučių numeriai numatyti apie 40 m² ploto ir yra skirti ilgalaikiai nuomai, šiuolaikiškai vadinami „co-living“. Viešbučių numeriai neturėtų būti traktuojami kaip butai, nes „Akropolis“ nepardavinės pastato dalimis (patalpomis) virš savo parkingo. Šioje vietoje yra alternatyva turėti parkingą, bet autoriams pavyko įtikinti vystytoją pasirinkti užstatymą. Autorių nuomone planuojamoje teritorijoje yra gerai turėti kuo mišresnę paskirtį, tame tarpe ir dalinai gyvenamą, todėl buvo pasirinkta viešbučių, o ne administracinė paskirtis. Tarybos nariai atkreipė dėmesį, kad Lietuvos teisinėje bazėje nėra apibrėžti apartamentiniai viešbučiai. Projekto vadovės nuomone ateityje teisinėje bazėje turės būti apibrėžta nauja tipologija, nes remiantis Vakarų Europos praktika nuomojami būstai sudaro 70-80%. Tarybos narių nuomone, tai nėra tik pavadinimo klausimas, nes su planuojama funkcija susijusi ir bendramiestinė infrastruktūra, skaičiavimų duomenys ir pan.

Tarybos nariai klausė, ar skaičiuojant transporto intensyvumą piko valandomis buvo vertinami tik prekybos centro ir administracinių patalpų automobilių srautai, ar tuo pačiu buvo vertinami ir galintys vykti koncertai bei konferencijos. Projekto vadovė paaiškino, kad planuojami maždaug 3 koncertai per savaitę ir koncertų pikinis srautų pasiskirstymas vyks ne prekybos centro piko metu (15-19 val.). Nebuvo vertinami tik netradiciniai apsipirkimai ir sunkiai prognozuojami lankytojų srautai per akcijas „Jamam“ ir prieškalėdiniu laikotarpiu.

Tarybos nariai atkreipė dėmesį, kad pristatant Taryboje planuojamą didžiulį komercinį kompleksą pagrindinis klausimas yra būsimo poveikis gretimai aplinkai ir visam miestui, todėl daugiausia klausimų susiję su miesto infrastruktūra, bet klausimų dėl planuojamo objekto yra ir daugiau. Į šį kompleksą yra perkelta kongresų centro programa – apie 18 000 m² ploto. Ar buvo įvertinti tokiam konferencijų centrui keliami reikalavimai, tokie kaip atstumai nuo miesto pagrindinių viešbučių, nuo kultūrinių objektų ir t. t., juk svečiai iš miesto centro neateis pėsčiomis, jie sukurs papildomus transporto srautus. Ar buvo tiriama šio objekto raidos programa, nustatytas poreikis. Projekto vadovė paaiškino, kad konferencijų centro programa prie koncertų salės atsirado dėl funkcijų suderinamumo. Konferencijų centras ir koncertų salė bus valdomi išorinių operatorių, todėl projektuojama pagal jų užduotį ir programą. Projekto vadovė negali vertinti komercinio objekto atsiperkamumo, tačiau pastebėjo, kad konferencijų centras numatytas šalia planuojamų biurų koncentracijos, kas yra logiška. Vargu ar šis objektas konkuruos su kitais miesto konferencijų centrais, nes pastarieji dažniausiai irgi kuriasi šalia administracinių pastatų.

Tarybos nariai klausė, kodėl bandant atsiverti į supančią gamtą, prie pagrindinių gamtinių elementų – Vingio parko, Neries upės, suplanuoti stambesni tūriai, o smulkesni tūriai su daugiau prasivėrimų yra arčiau renovuojamo pramoninio objekto. Projekto vadovė atsakė, kad pats objektas yra suskaidytas į kvartalus, neišvengiamai tie kvartalai yra biurų pastatai ir įvairiomis architektūrinėmis priemonėmis bandoma tuos pastatus padaryti suprantamais kaip kvartalai. Pastatai bus 2 000 - 4 000 m² ploto. Iš šių pastatų atsiveria pakankamai gražių vaizdų į visas puses, taip pat ir upę, parką. Žvelgiant iš įvairių gatvelių perspektyvų, jaučiama, jog tai miestas ir nėra tikslo daryti tarsi parko ar parke laisvai stovinčiu objektų. Pradinėse Projekto vizijose buvo norima sukurti tarsi Naujamiesčio, kaip tankaus miesto, su aiškiais kvartalais ir gatvėmis, struktūrą. Tarybos nariai klausė autorių nuomonės, ar link Vingio parko geriau yra smulkėjanti ar sustambinta struktūra. Projekto vadovė atsakė, kad sėkmingo kvartalo dydis turėtų varijuoti nuo 50 iki 120 m ilgio, nes virš 120 m žmogui jau darosi per nuobodu ir norisi kažkokio pokyčio. Komplekse numatyti stambieji kvartalai yra apie 80 m ilgio, o smulkieji apie 60 m. Buvo daug diskusijų su vystytoju, kol pavyko įtikinti, kad šiame komplekse turi atsirasti biurai, o arčiau parko norėjosi turėti labiau prestižinius, didesnius biurus svarbesniems nuomininkams. Pats kompleksas, kaip autoriai juokauja, yra tarsi lazanija. Jei prekybos centro vertybė yra turėti kolonų tinklą 16x16 m, kurį dar galima atkartoti ir parkinge, tai biurų patalpose tokio dydžio kolonų tinklas yra per didelė prabanga, nes aukštėja sijos, didėja aukšto aukštis ir pan. Projektuojant yra daug kūrybinių norų, bet tuo pačiu ir daug kompromisinių sprendimų, kuriuos tenka priimti.

Tarybos nariai teiravosi, kodėl komplekso vidinėje kvartalinėje struktūroje nėra nei vienos aikštės, didesnės erdvės, žaliųjų erdvių hierarchijos, panašiai kaip yra paminėtame Paupio kvartale. Projekto vadovės nuomone, po ankstesnių Tarybos rekomendacijų nusprendus pasiūlyti plačius laiptus ant stogo, apatinė jų dalis karu su netranzitinės vidinės gatvelės dalimi formuoja ramią „kamerinę“ erdvę, atsuktą link upės, kuri pagal mastelį tampa aikšte, dydžiu panašia į Paupio kvartalo aikštę. Tarybos nariai domėjosi, kodėl aikštė formuojama ne centre. Projekto vadovė paaiškino, kad aikštės vieta atsižvelgia bei atsiveria į planuojamus pasivaikščiojimus palei upę ir Vingio parką.

Tarybos nariai pastebėjo, po DP parengimo dar 2015 m. buvo parengta transporto studija, kurioje pateikti 3 variantai, bet principas tas pats: 7 įvažiavimo juostos į teritoriją ir 9 išvažiavimo. Dabar siūlomos 4 įvažiavimo ir 4 išvažiavimo juostos, o pagrindinis 2 juostų teritorijos aptarnavimas numatytas nuo Eigulių gatvės. Vadinasi transporto juostų sumažėjo beveik dvigubai, nors objektas nesumažėjo. Projekto vadovė patikslino: įvažiavimas Nr. 1 – 1 įvažiavimo juosta, 2 išvažiavimo; įvažiavimas Nr. 2 – 2 įvažiavimo juostos, 3 išvažiavimo; įvažiavimas Nr. 3 – 1 įvažiavimo juosta, 1 išvažiavimo. Tarybos narys sakė, kad transporto juostos buvo suskaičiuotos pagal pateiktą Projekto medžiagą.

Tarybos nariai klausė, ar buvo skaičiuota kiek laiko sugaiš patekimui ir išvykimui iš namų gyvenantys prie upės piko valandomis. Projekto vadovė patikslino, kad rytinio piko metu skaičiuojami iš viso 426 išvažiuojantys automobiliai.

Tarybos nariai pastebėjo, kad pagal 2020 m. transporto srautų analizę skiriasi grafinės versijos, todėl neaišku per kur patenka 17 135 automobilių srautas. Projekto vadovė paaiškino, kad pagal K. Gaučės viso miesto kelionių struktūrą, kuri įvertino skirtingą gyventojų skaičių priklausomai nuo miesto pusės, buvo prognozuojama kiek pro kurį įvažiavimą atvažiuos automobiliai. Po šių skaičiavimų paaiškėjo, kad nors bendras įvažiavimų ir išvažiavimų skaičius yra pakankamas, tačiau trūko vienos juostos biurų darbuotojams tikslinėje vietoje, kuri buvo papildomai numatyta. Tarybos nariai patikslino klausimą, jog pristatomi Projekto sprendiniai, komplekso struktūra skiriasi nuo srautų skaičiavimų transporto ataskaitoje, t. y. neaišku kaip toks automobilių kiekis pateks į patį pastatą. Be to, neaišku, kaip į transporto srautus įsilies prie upės gyvenančių automobiliai.

Tarybos nariai teiravosi dėl sprendimo šiame komplekse projektuoti tokios apimties koncertų ir konferencijų sales. Buvo atkreiptas dėmesys, kad tokios apimties ir funkcijos statiniai yra suprojektuoti Vilniaus centrinėje dalyje. Buvo pažymėta, kad tokios apimties koncertų salė šioje teritorijoje gali būti neintegrali ir sukels problemų tokio objekto funkcionavimui.

Tarybos nariai priminė, kad pasiūlytai viso komplekso sprendimo idėjai iš principo buvo pritarta ankstesniame posėdyje, bet tuo pačiu pateiktos ir 9 rekomendacijos, todėl vienas iš esminių dalykų šiai dienai yra, ar autoriai į jas atsižvelgė ir kaip. Kaip buvo įvertinta rekomendacija „2. *Aiškiau apibrėžti projektuojamo objekto santykį ir integralumą su Vingio parku tiek tūriniais-erdviniais, tiek funkciniais sprendimais.*“. Projekto vadovė paaiškino, kad funkciniai sprendimai su parku siejasi tuo, kad šioje pusėje numatyta vieša funkcija: koncertų ir kino salės. Šia komplekso puse naudosis rekreaciniai srautai. Taip pat šioje pusėje yra ir maisto halė. Siūlomas „Akropolio“ parkas, kaip tranzitinė zona, bus kaip erdvinis ir funkcinis ryšys tarp komplekso ir Vingio parko. Projekto vadovės nuomone, visumoje komplekso ryšys su parku sustiprėjo. Tarybos nariai teiravosi, kaip buvo įvertinta rekomendacija „3. *Numatyti (ar parodyti) pėsčiųjų ir dviratininkų patekimus prie Neries upės pakrantės pro statomų daugiabučių gyvenamųjų namų ir administracinių pastatų kvartalą.*“. Projekto vadovė paaiškino, kad dviračių taką projektuoja kiti projektuotojai, o prie upės esantis gyvenamasis kvartalas turi praėjimus prie upės, kitų intervencijų nenumatyta. Tarybos nariai domėjosi, kaip buvo įvertinta rekomendacija „4. *Pagrįsti projektuojamo komplekso, kaip miesto pacentrio zonos, integralumą su miesto centrų struktūra, sustiprinti objekto ryšį su Savanorių prospektu per Gerosios Vilties gatvę.*“. Projekto vadovė nurodė, kad per Gerosios Vilties gatvę patenkama į Naugarduko gatvę. Tarybos nariai pastebėjo, kad į rekomendaciją „5. *Suteikti daugiau įvairovės bendram komplekso siluetai, nes projektuojama pakankamai didelė teritorija.*“ neatsižvelgta, todėl reikėtų pagrįsti savo motyvus. Projekto vadovė atsakė, kad planuojami kvartalai yra skirtingo aukščio, nors pripažįstama, jog skirtumas yra nedidelis (per 1 aukštą), taip pat skiriasi koncertų, kino salių tūrių aukščiai. Tarybos nariai sutiko, kad į rekomendaciją „6. *Aiškiau suformuoti ir išgryninti projektuojamų kvartalų struktūrą - tiek lauko gatvelių bei viešųjų erdvių, tiek vidinių prekybos centro praėjimų. Siekti didesnio integralumo tarp viršutinio ir „miesto“ lygių.*“ buvo atsižvelgta. Tarybos nariai klausė, kaip buvo įvertinta rekomendacija „7. *Įvertinti prekių ir krovinų pristatymo galimybes į įvairias komplekso vietas.*“. Projekto vadovė atsakė, kad požeminis parkingas užima beveik visą sklypo dalį ir numatomas logistikos centras yra pakankamai didelis, iš jo prekės liftais pakeliamos į viršų, prekybos centre prekių atvežimas vyks per vidines alėjas, o kitas komplekso dalis galima pasiekti lengvuoju krovininiu transportu per vidines gatveles. Maisto halės aptarnavimui numatytas specialus koridorius. Paašškinta krovinų ir prekių judėjimo schema. Tarybos

nariai pastebėjo, kad PAV bus atliktas vėliau, nors buvo pateikta rekomendacija „8. Siūloma pateikti projektinių sprendinių poveikio aplinkai analizę ankstyvoje projektavimo stadijoje.“. Projekto vadovė patikslino, kad 2022 m. gegužės mėn. buvo gauta triukšmo analizė, kuri bus sudėtinė PAV dalis, o pati PAV bus privalomai atlikta techninio projekto metu. Ne techninio projekto metu nėra visų duomenų (pvz., inžinerinės įrangos skleidžiamo triukšmo), kurie turi būti sudėti į PAV. PAV yra kompleksinis procesinis dalykas. Vystytojo atstovas papildė, kad SPAV ataskaita buvo atlikta vertinant poreikius DP rengimo metu. Visos reikalingos projektavimo procedūros, kurių šiandien dar trūksta, bus atliktos prieš prašant statybos leidimo. Taip pat reikia atkreipti dėmesį, kad nuo 2001 m. pasikeitė ir šiomet jau taikoma nauja tvarka dėl reikalingos infrastruktūros įrengimo, t. y. iki statybos leidimo bus pasirašytos sutartys dėl infrastruktūros. Pats kompleksas negalės būti pripažintas tinkamu naudoti, kol nebus perduota infrastruktūra. Įrengiant infrastruktūrą, vienareikšmiškai atliekama PAV, o jei PAV bus neigiama, planuojamas objektas gali būti sustabdytas. Tarybos pastabos ir nuogaštavimai yra teisingi, tačiau kai kurioms projektavimo procedūroms ar klausimams dar per anksti.

Tarp Tarybos narių ir projektuotojo atstovų vyko diskusija dėl apibendrintų pastabų ir projektuotojų argumentų.

III. TARYBOS ARGUMENTAI

Vertinant projektinius pasiūlymus pareiškėjas prašė pateikti bendrą Projekto įvertinimą (03:07:05).

Visą Projektą kompleksiskai sudaro 2 pagrindinės dalys: vystomos teritorijos urbanistiniai-architektūriniai sprendiniai ir teritorijos vystymui reikalinga miesto infrastruktūra (3 atskiri projektai). Taryba bendrai sutarė, kad pati komplekso urbanistinė-architektūrinė idėja yra priimtina ir vystoma tinkama linkme.

Daugiausia klausimų kyla dėl išorinės infrastruktūros – miesto transporto dalies. Palyginus su kitų projektuotojų ankstesniais šios teritorijos vystymo sprendiniais komplekso bendrasis plotas padidėjo, numatytos papildomos komplekso funkcijos, o įvažiavimų bei išvažiavimų iš teritorijos skaičius sumažėjo. Akivaizdu, kad tokiu atveju, ar siūlomi pasikeitimai yra galimi, turėtų būti pagrįsta transporto srautų analize, skaičiavimais bei modeliavimu. Šiai dienai nėra pilnai išspręsta išorės infrastruktūra – neaišku nei kokie bus galutinai sprendiniai, ne koks bus eismo juostų skaičius, nei koks transporto srautas, nei transporto mazgų pralaidumas. Pristatytoje medžiagoje buvo pateikti įvairūs skaičiavimai, bet juose labai daug neaiškumo ir neapibrėžtumo. Neaišku iš kur imami pradiniai duomenys, ar skaičiuojama pagal faktinę situaciją ar pagal prognozes, ar kartu vertinami ir aplinkiniai objektai besinaudosiantys infrastruktūra, ar atsižvelgiama, kad gali sutapti skirtingų objektų piko valandos. Tenka konstatuoti, kad miesto transporto dalies sprendiniai stipriai atsilieka nuo projektuojamo komplekso sprendinių tiek savo apimtimi, tiek ir sprendinių kokybe. Nors Tarybos vertinimui pristatytas komercinis kompleksas, o ne miesto transporto sistema, tačiau šie sprendiniai yra susiję tarpusavyje taip, kad neįmanoma pilnai įvertinti objekto funkcionavimo be išorinės infrastruktūros. Be to, infrastruktūros sprendiniai gali turėti reikšmingos įtakos ir komplekso architektūriniams sprendimams, net gi nekeičiant įvažiavimų bei išvažiavimų vietų, o tik didinant eismo juostų skaičių. Planuojant miesto transporto sistemą, srautų intensyvumą, reiktų atsižvelgti ir į miesto ateities planus bei vizijas. Nagrinėjama transporto ašis – Geležinio Vilko gatvė ir Savanorių prospektas, jungiasi su Vilkpėde, kurioje planuojama teritorijos konversija. Taip pat jau dabar yra vystomi ir planuojami įvairūs projektai Neries pakrantėje.

Taryba diskutavo dėl komplekso kampinių objektų – kino centro, konferencijų centro, koncertų salės, architektūrinės išraiškos. Buvo iškeltos abejonės dėl tokio dydžio koncertų ir konferencijos salių integralumo šiame komplekse. Sutarta, kad pastangos akcentuoti, pabrėžti komplekso kampus yra teisingos, tačiau patys architektūriniai sprendiniai dar nėra įtikinantys. Konferencijų centro tūris pasukamas sureaguojant į Vingio parką, bet tuo pačiu „iškrenta“ iš bendros kompozicijos. Pažymėta, kad konferencijų centrą projektuojant šioje sklypo vietoje gali iššaukti šalia anksčiau suprojektuotų objektų sprendinius. Todėl siūloma ieškoti labiau derančio sprendimo.

Tarybos narių nuomone komplekse trūksta aiškesnės išorės erdvių hierarchijos. Siūlomos vidinės gatvelės, lauko laiptai ant stogo ir biurų bei viešbučių kvartalo jungtis su upe, „Akropolio“ parkas, vidiniai biurų ir viešbučių praėjimai bei kiemai yra tinkamos viešosios erdvės, bet dauguma jų yra palei komplekso perimetrą, o komplekso viduje tokios aiškiau išreikštos erdvės trūksta. Be to, išorės erdvės savo charakteriu mažai kuo skiriasi viena nuo kitos (pvz., vidinės gatvelės, laiptai ant stogo, praėjimai tarp viešbučių ir biurų tūrių), todėl siūloma labiau jas diferencijuoti.

IV. TARYBOS IŠVADOS

Vilniaus regioninė architektūros taryba, išnagrinėjusi pateiktus Prekybos paskirties pastato Geležinio Vilko g. 2, Vilniuje, statybos projektinius pasiūlymus, teikia išvadas:

1. Didžiulio komercinio komplekso urbanistinė-architektūrinė idėja yra novatoriška ir tinkama nagrinėjamoje vietoje, vystydami Projektą autoriai iš dalies atsižvelgė į ankstesnes Tarybos rekomendacijas dėl kvartalų struktūros išgryninimo. Dalis atsiradusių kompozicinių elementų kelia abejonių ir yra taisytini.

2. Išorinės infrastruktūros sprendiniai – kaip kompleksas įsilies į miesto transporto tinklą, šiai dienai nėra pilnai pateikti, todėl nėra vertinami, nors tiek viso objekto funkcionavimas, tiek objekto erdvinė-tūrinė struktūra labai priklausys nuo šių sprendinių. Miesto transporto sistemos sprendiniai atsilieka nuo komplekso projektavimo eigos, be išorinės infrastruktūros įrengimo kompleksas negalės pradėti veikti. Pagal pateiktą medžiagą išorinės infrastruktūros planuojami sprendiniai kokybiniu požiūriu nepakankami.

V. TARYBOS REKOMENDACIJOS

Tolimesniam Projekto rengimui Taryba teikia tokias rekomendacijas:

1. Pagrįsti transporto patekimo į teritoriją ir judėjimo sprendinius išsamia analize ir skaičiavimais, taip pat atsižvelgiant į aplinkinių teritorijų įtaką bei transporto poreikius. Modeliuojant transporto judėjimą, kompleksiskai vertinti visas numatomas transporto rūšis (automobilių, krovinio, viešojo, dviračių) ir būsimus jų srautus (pakartojama 2021-11-24 Tarybos posėdžio rekomendacija).

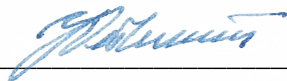
2. Teigiamai vertinamas komplekso kampų akcentavimas ar išryškinimas, tačiau rekomenduojama paieškoti tinkamesnės bei labiau derančios kampinių tūrių architektūrinės išraiškos. Pasitikrinti komplekse siūlomo dydžio konferencijų ir koncerto salių integralumą į bendrą miesto audinį.

3. Teigiamai vertinami siūlomi lauko laiptai ant stogo ir formuojamos viešosios erdvės, tačiau rekomenduojama numatyti dar bent vieną viešąją erdvę, labiau išryškinti lauko erdvių hierarchiją.

Pridedama:

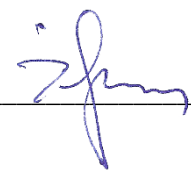
1. Transporto dalies recenzija, MB „Traficus“ (7 lapai).

Posėdžio pirmininkas



Juozas Vaškevičius

Posėdžio sekretorius



Žilvinas Sperauskas