

MIESTO CENTRO NAUJŲ VIEŠŲJŲ ERDVIŲ – PĖSČIŲJŲ GATVIŲ IR ZONŲ – KŪRIMO KAI KURIE ASPEKTAI

Konstantinas Jakovlevas-Mateckis

Miestų statybos katedra, Vilniaus Gedimino technikos universitetas,

Saulėtekio al. 11, LT-10223 Vilnius, Lietuva

El. paštas km@vgtu.lt

Įteikta 2012 10 08; priimta 2012 11 07

Santrauka. Šiandieninių miestų centruose, ypač senamiesčiuose, užtvindytuose automobilių, aplinka tapo triukšminga, oras užterštas, apstatymo architektūros grožis nustumtas, o jų gyventojai ir lankytojai pasijuto nesaugiai ir diskomfortiškai. Ši situacija verčia imtis ryžtingų veiksmų. Vienas iš jų – išstumti automobilius iš miesto centro, senamiesčio branduolio ir kurti jame naujas viešąsias erdves: pėsčiųjų gatves ar net išstisias pėsčiųjų zonas. Todėl darbe nagrinėjami jų architektūrinės aplinkos formavimosi raida, organizavimo ir realizavimo užsienyje bei Lietuvoje praktikos pasiekimai ir ypatumai. Detaliau nagrinėjami pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų architektūrinę aplinką formuojančios erdvės ir pagrindiniai jų komponentai: gatvės erdvės dydis, želdiniai, mažosios architektūros ir gatvės dizaino objektai. Išvadose pateikiami apibendrinimai: miesto pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų projektavimo pagrindiniai uždaviniai.

Reikšminiai žodžiai: pėsčiųjų gatvė, pėsčiųjų zona, pėsčiųjų gatvės architektūrinė aplinka, gatvės dizainas.

Įvadas

Miesto pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų kūrimąsi, ypač didelių miestų centre, istorinėje miesto dalyje, senamiestyje, skatina miestų automobilizacijos problemos. Daugiau nei 75 % Europos Sąjungos gyventojų gyvena miestuose. Nuolat augantis automobilių skaičius bei eismo intensyvumas kelia rūpestį ne tik gyventojams, bet ir miesto vadovams bei miestų planuotojams. Vilniuje lengvųjų automobilių skaičius 1000 gyventojų nuo 1999 m. iki 2010 m. išaugo nuo 265 iki 569 automobilių. ES duomenimis, vieną penktadalį visų nuvažiuotų kilometrų ES sudaro kelionės miestuose. Iki 2030 m. šis nuvažiuotų kilometrų skaičius turėtų padidėti dar apie 40 % (Burinskienė ir kt. 2011). Šis miestų automobilizacijos lygis verčia mus kompleksiai įvertinti situaciją. Nes miestus okupavę automobiliai užtvindė miestiečių pamėgtas gatves, paversdami jas intensyvaus eismo koridoriais, o aikštes – mašinų stovėjimo aikštelėmis ar susisiekimo transporto srautų mazgais. Gatvės tapo ankštos ir pilnos eismo spūsčių, triukšmingos, užterštos dujomis ir dulkėmis, o žmogus jose pasijuto nesaugiai ir diskomfortiškai.

Gatvės prarado kultūrinę ir bendruomeninę reikšmę. Šių gatvių eksploatavimas, automobilių statymas – tai didžiulės lėšų sąnaudos. Miestų centrų užtvindymas automobiliais stelbia jo architektūros grožį, naikina jo tapatumą. Ši situacija verčia imtis ryžtingų veiksmų: teikti pirmenybę kompaktinės ir integruotos struktūros miestų, gyvenamųjų rajonų, kompleksų ir pan. planavimui, kad mažėtų jų priklausomybė nuo lengvųjų automobilių; radikaliai rekonstruoti ir modernizuoti miesto viešojo transporto sistemą, kuri taptų konkurencinga individualiam automobiliui; didelį dėmesį skirti automobiliams išstumti iš pagrindinių miesto centro viešųjų erdvių ir naujų viešųjų erdvių: kurti pėsčiųjų gatves, pėsčiųjų zonas, formuoti jų aplinką, atsižvelgiant į gyventojų ir lankytojų visuomeninį interesą bei poreikį.

Europoje, Amerikoje ir net Azijoje pėsčiųjų gatvės ir pėsčiųjų zonos dažniausiai kuriamos senamiesčiuose, istorinėse miestų dalyse bei miestų centruose (Carr *et al.* 1992). Lietuvoje ši problema taip pat aktuali, nes praeito šimtmečio 8–10 dešimtmečiais miestuose sėkmingai

pradėtas pėsčiųjų gatvių kūrimo procesas jau keli dešimtmečiai kaip sustojo. Tačiau dabartiniu metu miestuose susidaranti urbanistinė, socialinė, ekonominė ir higieninė situacija verčia vėl imtis ryžtingų veiksmų.

Todėl straipsnio tikslas – atgaivinti šalies miestų centruose, o ypač senamiesčiuose naujų viešųjų erdvių – pėsčiųjų gatvių ir net ištisių pėsčiųjų zonų – kūrimo ir realizavimo procesą.

Miesto naujų visuomeninių erdvių – pėsčiųjų gatvių ir zonų – kūrimosi raidos ypatumai

Miestų centrų naujų visuomeninių erdvių istorinės raidos analizė liudija, kad nuo seniausių laikų iki XIX šimtmečio galo miestų aikštės, centrinės gatvės dažniausiai tenkino miesto ir miestiečių poreikius. Jose vyko viešas miesto bendruomenės gyvenimas. Čia žmonės ateidavo susitikti, pabendrauti, sužinoti žinių, nusipirkti, pasivaikščioti, pailsėti, dalyvauti šventėse, procesijose ir pan. Miesto aikščių ir gatvių dydis buvo pritaikytas žmogui, judančiam arkliu ir pėsčiomis. Vėliau, XIX šimtmečio gale, augant pramonei, sparčiai didėjant gyventojų skaičiui, šios gatvės atlikdavo dažniau jau prekybos bei aptarnavimo vaidmenį, tačiau jos dar išsaugojo ir bendruomenės susitikimo ir bendravimo pobūdį.

Atsiradus automobiliams, XIX šimtmečio gale senosios gatvės dar tenkino žmonių ir automobilių poreikius, tačiau vėliau, ypač po Antrojo pasaulinio karo, prasidėjus automobilizacijos bumui, automobiliai užtvindė miestiečių pamėgtas gatves, paversdami jas intensyvaus eismo koridoriais, o aikštes – automobilių aikštelėmis ar transporto srautų mazgais ir pan. Gatvės tapo ankštos, triukšmingos, užterštos dujomis, dulkėmis, o žmogus jose pasijuto nesaugiai ir diskomfortiškai. Atsirado nenoras jomis judėti pėsčiomis. Centrinės gatvės ir aikštės prarado pirmąją kultūrinę ir bendruomeninę reikšmę. Ši problema tapo ne tik Europos, bet ir viso pasaulio. Lietuvoje ji palietė didžiausius šalies, o ypač – senuosius istorinius miestus: Vilnių, Kauną, Klaipėdą, Šiaulius ir kt.

XX šimtmečio antroje pusėje pasiturintys ir vidutinio sluoksnio gyventojai ėmė „bėgti“ iš miestų ir kurtis priemiesčiuose, palydovinėse gyvenvietėse ir pan. Tačiau tai situacijos miestuose nepagerino, o atvirkščiai, dar labiau pablogino. Naujieji palydovinių gyvenviečių ir priemiesčių gyventojai ne tik dažniau važiuoja į miestą, jo centrą, bet ir jų turimų automobilių skaičius yra žymiai didesnis nei miestiečių (Czarnecki *et al.* 2004).

Esant šiai situacijai šiandien miestuose reikia sistemškai vėl „atkariauti“, kaip akcentuoja žinomas danų urbanistas Jan Gehlas, automobilių okupuotas viešąsias erdves ir perduoti jas miesto bendruomenės reikmėms (Gehl 1987).

Sprendžiant šią problemą prioritetas visų pirma buvo suteiktas pėsčiajam – žmogui, didelis dėmesys buvo skiriamas radikaliai miesto gatvių rekonstrukcijai ir naujoms gatvėms, aplinkkeliams tiesti, susisiekimo transportui modernizuoti, automobilių aikštelėms įrengti, visuomeniniuose centruose naujo tipo objektams – pėsčiųjų gatvėms ir pėsčiųjų zonoms – įrengti ir pan.

Praeito šimtmečio aštuntajame–dešimtajame dešimtmečiuose Europos miestuose imta šalinti šį automobilių sukeltą negatyvų reiškinį. Miestų centruose, ypač jų istoriniame branduolyje, kuriamos pėsčiųjų gatvės.

Šalies ir užsienio praktika liudija, kad pėsčiųjų gatvių organizavimo ir realizavimo procesas yra sunkus ir ilgas, kad išstumti automobilius iš miesto centrinės dalies yra gana sudėtinga. „Pirmieji šį procesą pradėjo Danijos, Ispanijos, Vokietijos, Prancūzijos ir Skandinavijos miestai“ (Wallstrom 2002). Vėliau jais pasekė visa Europa, taip pat ir mūsų šalis.

1962 m. Kopenhagos miesto meras ir Miesto taryba nutarė centrinę miesto prekybos ir transporto gatvę Stroget (1080 m ilgio) paversti pėsčiųjų gatve, nors tam ir priešinosi miesto planuotojai, transporto eismo organizatoriai ir ekonomistai. Iš pradžių eksperimentas buvo numatytas trims mėnesiams, vėliau prailgintas 1,5 metų, o paskui gatvė perprojektuota pėstiesiems, joje leidžiama važiuoti tik aptarnavimo personalui nuo 4:00 iki 11:00 val. (Nowakowski 1990). Vėliau, jau prasidėjus pėsčiųjų zonos kūrimui, iki 2000 m. net 100 000 m² aikščių ir gatvių ploto grąžinta pėstiesiems. Čia įrengta tašytų akmenų danga, pastatyti nauji šviestuvai ir gatvės baldai. Beveik 6000 gyventojų ir miesto svečių centre gali naudotis poilsio įrenginiais, jų patogumui pastatyti suolai (1500 sėdimų vietų), atvirose kavinėse gali sutilpti 5000 lankytojų. Miesto aikštėse sudarytos sąlygos muzikuoti gatvės artistams, šalia pėsčiųjų gatvių įrengta daug žaidimo vietų vaikams, aikštelių bei takų riedlentiniams ir riedutininiams ir pan. (Gehl 2001). Per pastarąjį dešimtmetį šie rodikliai žymiai išaugo (1 pav.). Šiandien Danijos sostinės Kopenhagos pėsčiųjų zona ir pėsčiųjų gatvės yra vienos iš patraukliausių Europoje.

Analogiškai augo ir Niurnbergo miesto pėsčiųjų centras Vokietijoje. Iki 2001 m. miestas jau turėjo 9 km pėsčiųjų gatvių. Pirmoji Breite Gasse gatvė buvo uždaryta automobilių eismui 1966 m. ir jau 1970 m. perprojektuota pėstiesiems. 1972 m. miesto taryba, nepaisydama miesto planuotojų pasipriešinimo, priėmė plačią miesto centro pavertimo pėsčiųjų zona koncepciją. Ši „miesto centrų vystymo koncepcija“ yra periodiškai atnaujinama ir galioja iki dabar. Jos sudarymo ir realizavimo procese dalyvauja specialistai,



1 pav. Kopenhagos miesto pėsčiųjų erdvių formavimo plėtros schemas: a – 1962 m. mieste buvo tik viena pėsčiųjų gatvė, kuri užėmė 15 800 m²; b – 1996 m. jau buvo suformuota ištisa pėsčiųjų zona, kuri užėmė 95 750 m² plotą

Fig. 1. Schemes of development and expansion of pedestrian areas in Copenhagen: a – in 1962 there was only one pedestrian street which occupied 15 800 m²; b – in 1996 an entire pedestrian zone which occupied an area of 95 750 m² was created

prekybininkai, miesto bendruomenės atstovai ir pan. Šiandieninio Niurnbergo miesto centras tapo miesto bendruomenės centru (Monheim 2002).

Ypač reikšminga pėsčiųjų zonų ir gatvių kūrimui, jų funkcijos ir turinio plėtotei buvo 1980-aisiais perengta Barselonos miesto centro viešųjų erdvių pritaikymo pėstiesiems koncepcija (Gelh 2001). Joje buvo išdėstyta pagrindinė idėja, tikslai ir uždaviniai, kaip atkovoti viešąsias erdves, kurias per paskutinius dešimtmečius okupavo automobiliai, miesto bendruomenei. Čia ir gimė „miestų atkariavimo“, „atkariauto miesto“ sąvokos ir samprata, kurios vėliau buvo žymiai išplėtos.

Prancūzijoje pirmoji pėsčiųjų gatvė buvo atidaryta 1972 m. Ruano mieste, o 1982 m. jų buvo jau net 266 miestuose. Šiandien pėsčiųjų gatvės įrengtos visuose Prancūzijos miestuose, kurių gyventojų skaičius viršija 100 tūkstančių.

Praeito šimtmečio aštuntajame–dešimtajame dešimtmečiuose naujai statomuose gyvenamuosiuose rajonuose Vokietijoje, Prancūzijoje, Rusijoje ir kt., įrengiant kompaktiškus ar esplanados tipo miesto centrus, labai svarbų vaidmenį juose atliko pėsčiųjų zonos. Iš jų paminėtini Paryžiaus La Defense ir Rusijos Toljačio miestų gyvenamųjų rajonų centrai (Vanagas 2008).

XIX šimtmečio gale Europos miestuose pradėtos kurti ne tik pavienės pėsčiųjų gatvės, o ištisos pėsčiųjų zonos. Įdomų projektą parengė Lenkijos Gdansko urbanistai, jame numatoma visą senamiesčio centrą paversti pėsčiųjų zona (Nowakowski 1990). Ypač įdomiai įrengtos pėsčiųjų zonos Vienos, Krokuvos, Drezdeno, Diuseldorfo senamiesčiuose ir kt.

Daugelyje Europos, Amerikos ir Azijos miestų pėsčiųjų zonose, siekiant apsaugoti pėsčiuosius nuo kaitrių saulės spindulių, nuo lietaus, sniego ir sudaryti geresnes poilsavimo sąlygas, įrengiamos laikinos ar

nuolatinės stoginės prie pastatų, po kuriomis įrengiami pasivaikščiojimo takai, statomi staliukai, žaidimų įrenginiai ir pan. Tai primena senąsias turgaus hales, apsuptas arkadomis ar kolonadomis. Šiandieną žengta dar toliau, pavyzdžiui, Amerikos miestuose Bufale, Mineapolyje, San Paule, White Platins ir kt. perden-giamos ištisos gatvės, įrengiant jose pasažus, kurių oro temperatūrą reguliuoja kondicionieriai. Tokių pavyzdžių turime Europos miestuose. Ypač įdomiai atrodo prieš 160 metų įrengta dengta prekybos gatvė – Milano galerija.

Aštuntajame–dešimtajame dešimtmečiuose ir Lietuvoje jau projektuojamos bei įrengiamos pėsčiųjų gatvės Šiauliuose, Kaune, Panevėžyje, Varėnoje, Druskininkuose ir kitur. Gatvės be automobilių tapo žymiai patrauklesnės ir žmoniškesnės. Tačiau paskutinį dešimtmetį šalyje šiuo klausimu beveik niekas nedaroma. Planai įrengti Vilniaus senamiestyje pėsčiųjų zoną nebuvo įgyvendinti, Kauno ir kitos pėsčiųjų gatvės nusidėvėjo ir iki šiol nėra atnaujintos ir pan. Todėl šis procesas šiandien turi įgauti naują pagreitį bei turinį.

Paskutinių dešimtmečių pėsčiųjų gatvių įrengimo analizė liudija, kad jos buvo kuriamos dažniausiai esamo gatvių tinklo struktūroje, pritaikius joms esamas gatves ir labai jau mažai buvo projektuojama pėsčiųjų gatvių naujai statomuose gyvenamuosiuose rajonuose. Tuo metu pėsčiųjų zonų ir gatvių įrengimas naujai statomuose rajonuose Vokietijoje, Prancūzijoje ir Danijoje įgauna vis platesnį mastą. Manau, ir mūsų šalyje rekonstruojant ir renovuojant gyvenamuosius rajonus reikėtų neužmiršti šių miegamųjų rajonų įrengiant juose, kur yra poreikis ir galimybė, pėsčiųjų gatvę ar zoną.

Stebėjimai, atlikti Kauno ir Šiaulių pėsčiųjų gatvėse, rodo, kad jos netenkina daugelio lankytojų šian-

dieninių poreikių, jos perkrautos lankytojais. Šalies ir užsienio patirties analizė liudija, kad pėsčiųjų gatvių tinklai šalies didžiuosiuose miestuose turi būti plečiami, į juos turi būti įtraukiamos naujos gatvės, šalia esantieji skverai, aikštės ir pan., turi būti kuriamos miestų daugiafunkcės pėsčiųjų zonos, o dideliuose miestuose turėtų būti formuojamos pėsčiųjų gatvės. Šiems tikslams įgyvendinti yra būtina parengti šalies miestų pėsčiųjų zonų, pėsčiųjų gatvių kūrimo perspektyvines iki 2020 m. programas, o jų pagrindu – specialiuosius planus, kurių sprendiniai būtų įtraukti į rengiamus ar koreguojamus miestų bendruosius planus. Reikia siekti, kad pėsčiųjų zonų, pėsčiųjų gatvių užimamas plotas mieste taptų vienu iš miesto kokybės rodiklių. Šį procesą turėtų organizuoti ir kontroliuoti LR aplinkos ministerija.

Pėsčiųjų zonoje svarbų vaidmenį atlieka pėsčiųjų gatvės, nes jos susieja į vieną visumą atskirus pėsčiųjų zonos komponentus: aikštes, skverus ir pan. Be to, jos dažnai miesto planinėje struktūroje atlieka savarakiško objekto funkciją. Todėl detaliau panagrinėkime miesto pėsčiųjų gatvės aplinkos kūrimo kai kuriuos aspektus.

Miesto pėsčiųjų gatvės aplinkos kūrimas

Miesto pėsčiųjų gatvės funkcija ir aplinkos samprata

Per paskutinius keturis dešimtmečius Europoje keitėsi požiūris į miesto pėsčiųjų gatvių funkciją. Aštuntajame–devintajame dešimtmečiuose jos daugiausia atliko komercinę funkciją, o nuo dešimtojo dešimtmečio – augant mieste ir užmiestyje ypač dideliems prekybos centrams, žymiai išaugo bendravimo, pasivaikščiojimo, pramogų ir poilsavimo funkcijos. Dabar Vokietijos miestuose pirkimo funkcija tesudaro 30–50 % pėsčiųjų gatvių ir centrų lankytojų veiklos. Įdomu pažymėti, kad dažnai, nors pirkimas ir yra pagrindinis atvykimo į pėsčiųjų gatvę tikslas, tačiau pasivaikščiojimas, pramogavimas, bendravimas, pavalgymas ir kt. išlieka taip pat labai svarbūs, ypač savaitgaliais. Šiandien daugelis lankytojų apsipirkimą laiko net pramoga (Gelh 2001). Taigi miestų pėsčiųjų gatvės tampa daugiafunkcės.

Projektuojant ir įrengiant pėsčiųjų gatves, ypač didelis dėmesys turi būti skiriamas jų aplinkai formuoti. Pėsčiųjų gatvių aplinkos formavimas priklauso nuo žmogaus veiklos šioje gatvėje. Čia žmonės gyvena, lankosi, dirba, perka, pramogauja, poilsiauja, bendrauja su kitais žmonėmis ir pan. Tam pėsčiųjų gatvėje reikia sudaryti tinkamas sąlygas šiai žmonių veiklai ir suformuoti aplinką jų poreikiams tenkinti.

Todėl pėsčiųjų gatvės aplinka turi būti suvokiama kaip sistema: *čia gyvenančios, dirbančios, apsilankančios ir pramogaujančios miesto bendruomenės (jos veiklos ir poreikių), gamtos (reljefo, želdynų, vandens telkinių ir pan.) ir antropogeninių (žmogaus sukurtų apstatymo architektūros, gatvės dizaino objektų ir kt.) komponentų, tarpusavyje susijusių ir veikiančių vienas kitą, visuma* (Jakovlevas-Mateckis 1997). Tokia pėsčiųjų gatvės aplinkos samprata rodo žmogaus, jo veiklos ir poreikių (fizinių, psichologinių, estetinių ir kt.) tenkinimo pėsčiųjų gatvės aplinkoje svarbą ir reikšmingumą.

Šiuolaikinę pėsčiųjų gatvę traktuojant kaip sistemą, jos formavimo tikslai ir uždaviniai turi sietis su miesto struktūra, jos aplinka kaip su aukštesnio lygio sistema. Todėl pėsčiųjų gatvės aplinka turi būti formuojama sistemaiškai pagal urbanistikos, architektūros, kraštovaizdžio architektūros, inžinerijos ir dizaino mokslo bei kūrybos principus.

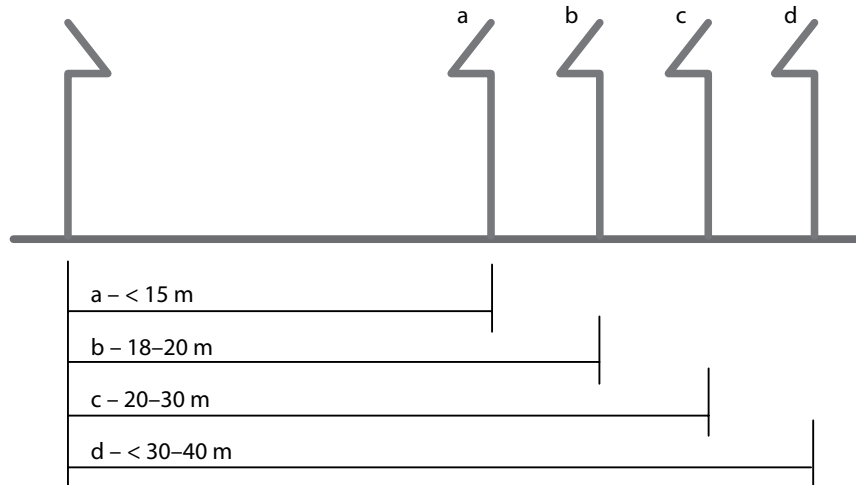
Pėsčiųjų gatvės architektūrinę aplinką kuriantys pagrindiniai komponentai

Pėsčiųjų gatvės aplinkos kūrimas priklauso nuo žmonių veiklos joje, gatvės apstatymo architektūros, istorinio kultūrinio paveldo objektų ypatumų ir gatvės erdvės dydžio. Žmonių veikla pėsčiųjų gatvėse gali būti labai įvairi, tai pirkimas, bendravimas, pasivaikščiojimas, poilsis, pramogos ir pan. Tačiau šios veiklos geras realizavimas priklauso nuo gatvės erdvės dydžio ir žmonių sancaupos joje, nes žmonių susibūrimą pėsčiųjų gatvėje lemia joje vystoma veikla. Kaip matome, šie veiksniai lemia vienas kitą ir yra priklausomi vienas nuo kito.

Žmonių skaičius pėsčiųjų gatvėje priklauso ir nuo savaitės dienos. Vokiečių urbanisto Rolfo Monheimo tyrimų Vokietijos ir kituose miestuose rezultatai rodo, kad šeštadieniais, palyginti su antradieniais, miestų pagrindinėse prekybinėse gatvėse žmonių yra 50–90 % daugiau (Monheim 2002).

Didelę įtaką gatvės aplinkos formavimui turi gamtinės, klimatinės sąlygos, gatvės užstatymo architektūra ir istoriniai kultūros paveldo objektai, kurie veikia pėsčiųjų gatvės suplanavimą, mažosios architektūros objektų, vizualinės informacijos ir reklamos sprendinius ir dangos parinkimą, ypač senamiesčio gatvėse. Lygiagrečiai labai svarbų vaidmenį formuojant gatvės aplinką ir joje vykstančią veiklą atlieka gatvės erdvės dydis ir jos proporcijos, kurie tiesiogiai yra susiję ir su žmogaus vizualiojo aplinkos suvokimo ypatybėmis (Jakovlevas-Mateckis 1997).

Gatvės erdvės dydį nusako jos plotis ir apstatymo aukštis bei jų tarpusavio santykis, proporcija (2 pav.).



2 pav. Įvairaus pločio gatvių naudojimo pėsčiųjų gatvės funkcijai galimybės: a – tinka pėsčiųjų srautams judėti ir vitrinoms apžvelgti; b – jose galima statyti konteinerius su gėlėmis, žemais krūmais ir lauko baldus; c – galima įrengti trumpalaikio poilsio ir kavinių aikštes, sodinti pavienius medžius; d – galima įrengti poilsio ir pramogų aikštes, sodinti nedideles želdinių grupes, alėjas ir pan.

Fig. 2. Possibilities of applying streets of different width for the function of pedestrian streets: a – that can be used for the motion of pedestrian streams as well as observing and looking over shop – windows; b – that can be used for expanded entrances, also it is possible to put containers with flowers, dwarf bushes and outdoor furniture; c – that can be used for arranging sites for short – term recreation and grounds near cafes, planting low trees; d – that can be used for installing recreation and entertainment grounds, planting small groups of greenery, alley, etc.

Autoriaus atliktų vizualinių stebėjimų Vilniuje, Kaune, Šiauliuose, Varšuvoje, Krokovoje, Toljatyje ir Erfurte pritaikant esamas gatves pėstiesiems rezultatai leidžia tvirtinti, kad:

- pėsčiųjų gatvės iki 15 metrų pločio gali būti pritaikomos tik pėsčiųjų srautams judėti, įėjimams į prekybos, paslaugų ir kitus objektus organizuoti bei vitrinoms ir kitiems objektams stebėti ir apžvelgti I-mo aukšto lygyje;
- gatvėse iki 18–20 m atsiranda galimybė organizuoti išvystytus įėjimus į parduotuves, paslaugų objektus ir pan., įkomponuoti žemus ir vijoklinius želdinius, mažosios architektūros objektus ir pan.;
- gatvėse, platesnėse nei 20 m, galima jau organizuoti trumpalaikio poilsio vietas, aikštes prie kavinių, sodinti neaukštus medžius, įrengti gėlynus ir pan.;
- plačiose pėsčiųjų gatvėse (apie 30 m pločio) galima įrengti poilsio, vaikų žaidimų, lauko šachmatų ar šaškių aikštes, muzikavimo aikštes ir pan., tam tikrais atvejais galima želdiniais ir mažosios architektūros objektais vizualiai sutrumpinti gatvių ilgį ir pan., aišku, jei tai netrukdytų privažiuoti pagalbiniam, greitosios pagalbos ir gaisrinės transportui;

– gatvės, kurių plotis didesnis nei 30–40 m, nesudaro visumos, suskyla į kelias savarankiškas juostas, todėl pėsčiųjų gatvei yra sunkiau pritaikomos.

Todėl, kaip rodo analizės rezultatai, tam, kad pėsčiųjų gatvė išlaikytų žmogiškąjį mastelį ir abi gatvės pusės būtų suvokiamos lankytojų kaip viena visuma, jų plotis turėtų būti apie 20–30 m.

Pėsčiųjų gatvėje, formuojant jos aplinką, didelę įtaką turi ne tik jos plotis, bet ir apstatymo aukštis, jų tarpusavio santykis. Pėsčiųjų gatvės turi būti pakankamai erdvios, gerai apšviestos saulės, kad žmogus ją suvoktų ir gerai joje jaustųsi. Todėl jų apstatymo aukštis turi būti susiejamas su gatvės pločiu. Nes, pavyzdžiui, užstatant tokią gatvę ilgais aukštais pastatais gaunamas kanjono įspūdis – ji tampa tamsi ir nejauki.

Autoriaus atlikta analizė leidžia teigti, kad:

- esant gatvės apstatymo aukščio ir gatvės pločio santykiui mažesniau nei 1:1, būdami gatvėje matome tik pusę pastato fasado aukščio. Tokios gatvės atrodo siauros ir tamsios. Pavyzdžiui, Sventojanska gatvė Varšuvoje ar Florianska gatvė Krokovoje, Subačiaus gatvė Vilniuje;
- gatvės, kurių proporcijos nuo 1:1 iki 1:1,5, sudaro gana uždaro erdvės įspūdį, nėra jaukios;
- gatvės, kurių santykis 1:2, sudaro jaukios, atviros erdvės įspūdį. Pavyzdžiui, tai Sergel Gatan gatvė Stokholme, Vilniaus gatvė Šiauliuose ir pan.;

– *gatvės, kurių santykis 1:3*, sudaro komfortabilias sąlygas čia gyventi, dirbti, pirkti, pramogauti ir pan. Tai atitinka Laisvės alėjos Kaune apstatymo aukščio ir jos pločio santykį.

Tyrimų rezultatai leidžia tvirtinti, kad „žmogiškiausias“ gatvės apstatymo aukščio ir pločio santykis yra nuo 1:2 iki 1:3.

Apibendrinus tai, kas buvo pasakyta, galima tvirtinti, kad pėsčiųjų gatvės – Laisvės alėja Kaune, Vilniaus gatvė Šiauliuose – yra optimalių parametrų ir proporcijų, kurios užtikrina gerą jų funkcionavimą ir geras sąlygas čia gyvenančiai, dirbančiai ir atvykstančiai pasivaikščioti, pabendrauti, papamogauti, pailsėti, pirkti ir pan. miesto bendruomenei (Jakovlevas-Mateckis 2003).

Projektuojant pėsčiųjų gatves ir pėsčiųjų zonas labai svarbu žinoti lankytojų pasivaikščiojimų ilgį ir praleidžiamo čia laiko trukmę. Tyrimai, atlikti Vokietijos miestuose, rodo, kad daugumos lankytojų pasivaikščiojimų optimalus ilgis miesto pėsčiųjų zonoje yra 2–3 km, o praleidžiamo čia laiko trukmė – 2 val. ir daugiau. Tiek laiko, pavyzdžiui, praleidžia Miuncheno miesto pėsčiųjų centro lankytojai (Monheim 2002). Todėl tai turi būti siejama su privažiavimo viešuoju transportu sustojimo stotelių, lankytojų lengvųjų automobilių pastatymo vietų išdėstymu ir pan.

Miesto pėsčiųjų zonos aplinkos kūrimas

Europoje paskutiniais dešimtmečiais buvo sparčiai kuriamos ne tik pėsčiųjų gatvės, bet ir ištiesios pėsčiųjų zonos, ypač miestų istoriniame branduolyje. Šias zonas paprastai sudaro kelios tarpusavyje susijusios pėsčiųjų gatvės, skersgatviai, aikštė, dažniausiai tai buvusi turgavietė, skverai ir pan. Pėsčiųjų zonoje užtikrinami patogūs ryšiai su istoriniais, kultūros, pramogų, komercijos, gyvenamaisiais ir kt. objektais. *Taigi miesto pėsčiųjų zona – tai vientisas urbanistinis kompleksas, kurį sudaro tarpusavyje susietos pėsčiųjų gatvės, šalia esančios kai kurios aikštės, skverai, skersgatviai ir pan., skirti tik pėstiesiems.* Pagrindinis šių zonų aplinkos formavimo tikslas yra tenkinti miesto gyventojų ir lankytojų visuomeninį interesą ir poreikį. Todėl pagrindiniai architektūriniai planiniai uždaviniai, sprendžiant miesto pėsčiųjų zonas, yra teisingai diferencijuoti jų funkcijas, iškelti iš jų valstybines įstaigas, išsaugoti jose gyvenamąją funkciją ir vystyti paslaugų bei pramogų funkcijas; sudaryti gyventojams ir lankytojams komfortines sąlygas trumpalaikiam poilsiui ir pramogoms; intensyviau įsisavinti zonos teritoriją; plėsti tose zonose paslaugų ir komercines pramogų sritis; racionaliai spręsti pėsčiųjų zonas aptarnaujančio viešojo transporto judėjimo problemas;

sudaryti sąlygas zonoje vystyti smulkųjį verslą, išsaugoti ir tikslingai panaudoti istorinę miesto dalį ir kultūros paveldo objektus; racionaliai spręsti želdynus ir sukurti įsimintiną architektūrinę ir saugią aplinką, organizuoti zonoje daugiau lankytojus traukiančių taškų bei renginių ir pan.

Pėsčiųjų zonos paprastai kuriamos didžiausiose miestuose, dažniausiai miesto senamiestyje ar didelių gyvenamųjų rajonų centruose ir pan., kur jos suformuoja sudėtingus viešųjų (visuomeninių) erdvių urbanistinius, kraštovaizdžio architektūros ansamblius. Tokių pėsčiųjų zonų plano struktūros gali būti labai įvairios priklausomai nuo zonos idėjinio sumanymo ir esamos urbanistinės situacijos: kompaktinės, linijinės ir pan.

Kompaktinės pėsčiųjų zonos pavyzdžiu galėtų būti Gdanko miesto senamiesčio centras. Šią pėsčiųjų zoną sudaro tankus senamiesčio pėsčiųjų ir aptarnavimo gatvių tinklas su jame esančia aikšte ir skverais. Pėsčiųjų zonos prieigose, patogaus pasiekiamumo pėsčiomis spindulio ribose, įrengtos didelės automobilių aikštės, racionaliai išspręstas zoną aptarnaujantis miesto viešasis transportas ir pan. (3 pav.).

Linijinę pėsčiųjų zoną gali sudaryti viena ar kelios pėsčiųjų gatvės, užstatytos komerciniais, paslaugų, pramogų, gyvenamaisiais ir kitais pastatais bei jų kompleksais. Tokia pėsčiųjų gatvė būna sujungiamą pėsčiųjų jungtimis su šalimais esančiomis gatvėmis, aikštėmis, skverais ir pan. Įdomi linijinė pėsčiųjų zona formuojasi Kaune, ją sudaro naujamiesčio Laisvės alėja ir jos tęsinyje einanti per senamiestį iki miesto rotušės Vilniaus pėsčiųjų gatvė. Į šią zoną įtraukta ją kertanti S. Daukanto pėsčiųjų gatvė, kuri organiškai sujungia į vieną visumą Nemuno salą, joje esantį poilsio parką bei „Žalgirio“ sporto areną su šios gatvės kitame gale esančia Vienybės aikšte ir Karo muziejaus sodu. Ši pėsčiųjų jungtis labai paįvairino pėsčiųjų zoną. Labai mėgstamas lankytojų yra ir Miesto sodas, prisiglaudęs prie Laisvės alėjos. Visa tai yra gerai, bet šiandien to jau maža. Kauno pėsčiųjų zona jau išaugo iš pirmosios stadijos ir reikia galvoti ne tik apie jos atnaujinimą, bet ir apie jos plėtrą. O tai sudėtinga ir daugialypė problema, tačiau Kauno miestui tai įvykdomas uždavinys. Svarbi Kauno pėsčiųjų zonos plėtros problema – tai automobilių stovėjimo vietų trūkumas jos prieigose. Manau, reikia išnaudoti galimybę įrengti požemines automobilių aikšteles po Vienybės aikšte, Laisvės alėja ar pan., pastatyti daugiaaukščius garažus Kauno miesto savivaldybės ir „Metropolio“ kiemų zonoje ar kitur. Tai suteiktų šiai pėsčiųjų zonos daliai gyvybingumo. Lygiagrečiai, manau, būtų tikslinga plėsti pėsčiųjų zoną ir į ją įtraukti Nemuno krantinę, susiaurinant



3 pav. Gdanskio miesto senamiesčio centro pavertimo kompaktiška pėsčiųjų zona projektas (archit. V. Peškovski, N. Sienkievič, A. Valčyk, B. Zaveski): 1 – pėsčiųjų gatvė; 2 – pėsčiųjų gatvė, kurioje ribotas automobilių eismas; 3 – automobilių eismo gatvė; 4 – želdynai; 5 – automobilių stovėjimo aikštelės

Fig. 3. Project of turning the centre of the old town of Gdansk into the compact pedestrian zone (architects V. Peškovski, N. Sienkievič, A. Valčyk, B. Zaveski): 1 – pedestrian street; 2 – pedestrian street with restricted automobile traffic; 3 – street with automobile traffic; 4 – greenery; 5 – automobile parking places

perdėm plataus, net aštuonių eismo juostų, Karaliaus Mindaugo prospekto dalį, kurioje šiandien įrengtos neoficialios automobilių aikštelės, ir čia suformuojant pakrantės pėsčiųjų bulvarą su poilsio, pramogų ir renginių aikštelėmis. Savo laiku įdomių pasiūlymų šiuo klausimu buvo pateikęs archit. dr. L. Dringelis su savo komanda. Perspektyvoje, manau, reikia numatyti pėsčiųjų jungtis ir iš Rotušės aikštės į Santakos parką bei Kauno pilį ir pan. Į šios puikios, siekiančios Nemuno krantus, pėsčiųjų zonos kūrimą, manau, reikia energingiau įsitraukti miesto savivaldybei, taip pat įtraukti į šį procesą ne tik profesionalius projektuotojus, miesto bendruomenę, bet ypač investuotojus, verslo pramogų ir kultūros atstovus, kad zona visiškai atitiktų čia

gyvenančių gyventojų ir lankytojų poreikius bei verslo lūkesčius. Šiam procesui įgyvendinti reikia ruošti investicines erdves, iškelti iš šios zonos valstybines įstaigas, kurios vakarais apmiršta, tai liečia ir pačią savivaldybę, teikti investuotojams, verslui lengvatas, plėsti turistų srautus ir t. t.

Užsienio šalių pėsčiųjų zonų formavimo praktika liudija, kad šis procesas ilgas ir sudėtingas. Viena iš geriausių Europoje Kopenhagos miesto centro pėsčiųjų zonų jau formuojama daugiau kaip 30 metų, o tobulinama ir toliau.

Tam tikrais atvejais pėsčiųjų zonoje esančios aikštės, skverai, jei jie nėra istoriniai kultūros paveldo saugomi objektai ar pan., gali būti naudojami pėsčiųjų

zonų lankytojų poilsiui, renginiams ir pan. Įdomiai tokią poilsio aikštę 2005 m. suformuota St. Galeno mieste Šveicarijoje. Pagal architekto C. Martinez sumanymą neišraiškina aikštę paversta „didžiausiu Šveicarijos kambariu“. Aikštės griežtų formų užstatymo fasadai tapo kambario sienomis, o aikštės grindinys, padengtas raudoną kilimą imituojančia danga, tapo kambario danga. Aikštės laisvų banguotų formų lauko baldai, taip pat padengti ta pačia raudona danga, vaizduojami tarsi būtų uždenkti audeklu. Balti šviestuvai puikiai papildo šios „netikroviškos erdvės“ išpūdį. Šioje, sakyčiau, ironiškoje aplinkoje žmogus jaučiasi maloniai, tartum būtų didelėje svetainėje (4 pav.).

Nemažiau išpūdinga minimalistinių formų aikštė del Deserto, sukurta 1998–2001 m. Bilbao Ria mieste Ispanijoje. Joje išradingai sukomponuoti geometrinių stačiakampių formų dangų, gėlynų, vejų, negilių baseinelių, medžių ir krūmų plotai su moderniais baldais ir šviestuvais. Ši aikštė šiandien pavirto labai mėgstama poilsio vieta.

Pėsčiųjų zonoje labai svarbų vaidmenį atlieka želdynai, tai medžių, krūmų ir vijoklių kompozicijos, gėlynai ir vejos. Jas naudojant didelės erdvės sudalinamos į mažesnes, sukuriamos jaukios poilsio vietos ir pan.

Pėsčiųjų gatvės dizaino objektų vaidmuo kuriant architektūrinę aplinką

Svarbus pėsčiųjų gatvės ir zonos architektūrinės aplinkos formavimo elementas yra gatvės dizaino objektai. Tai mažosios architektūros statiniai (kios-

kai, transporto laukimo paviljonai, stoginės, informacijos, banko punktai, viešieji automatiniai tualetai ir kt.), lauko baldai, gėlinės, vandens baseinai, gėrimo fontanėliai, šiukšlių urnos, vizualinės komunikacijos elementai (gatvių pavadinimai, namų numeriai, informaciniai stendai, ženklai ir pan.), reklama, šviestuvai, dangos ir pan. Šie gatvės dizaino objektai pagyvina gatvės erdvį perspektyvas, išryškina jos savitumus, formuoja gatvės vaizdą, jie yra tarsi gatvės architektūrinio planinio karkaso drabužiai. Nors jie gatvėje yra kintami ir laikini, tačiau gali iš esmės paveikti gatvės įvaizdžio ir jos savitumo charakteristikas (tolygiai, kaip kad kostiumas gali pakeisti žmogaus įvaizdį). Kaip tvirtina garsus miesto dizaino specialistas E. Ass, „miesto dizainas neturi siekti visiškai fiziškai „jaugti“ į architektūrą, jis turi tik tikti miestui“ (Ikonnikov *et al.* 1984).

Miesto ir gatvės dizaino objektai yra suvokiami dvejopai: iš vienos pusės – kaip dalis aplinkos konteksto, o iš kitos – kaip šiuolaikinės vizualinės ir plastinės kultūros reiškinys. Todėl mūsų ne tik kad nešokiuoja, bet dažnai ir žavi stiliaus kontrastai tarp dizaino objektų ir jų architektūrinio fono. Tačiau gatvės dizaine ypatingą reikšmę įgyja objektų, įrenginių meninio lygio kokybė, gatvės erdvės užpildymo saikingumas, delikati dermė tarp savitų gatvės architektūrinės aplinkos bruožų, jos dvasios (*genius loci*) ir dizaino objektų formų. Štai šios dermės ir pritrūko formuojant Palangoje Basanavičiaus pėsčiųjų gatvę.

Pėsčiųjų gatvių savitumą labai gerai išryškina, papildo ir dekoratyvinės bei monumentaliosios dailės kūriniai. Tai puikiai atsispindi Vilniaus alėjoje Druskininkuose, papuoštoje keraminėmis skulptūromis (dail. B. ir J. Arcišauskai, archit. R. Mickevičius).

Formuojant miestų aplinką, pėsčiųjų zonos ir pėsčiųjų gatvės dažnai tampa miesto, jo rajonų visuomeninių centrų kompozicinėmis ašimis, o naudojamos aplinkos formavimo priemonės – gatvės dizaino objektai – turi atlikti labai svarbų vaidmenį: išsaugoti ar atkurti gatvės savitumą, jos senąją dvasią (*genius loci*) arba, kur galima, sukurti naują gatvės išraišką, naują meninę kokybę.

Puikiai pasisėkė sukurti naują gatvės išraišką ir pasiekti naują meninę kokybę Vilniaus gatvėje Šiauliuose. Ši pirmoji Lietuvoje pėsčiųjų gatvė buvo pėsčiųjų gatvių organizavimo pirmtakė visoje buvusioje Tarybų Sąjungoje. Gatvės aplinkos apipavidalinime dominuoja istorizmo (eklektikos) stiliaus, praeito amžiaus ketvirtojo dešimtmečio „miesčioniškas“ charakteris. Meniškas tų metų charakteris puikiai realizuotas mažosios architektūros objektuose, vizualinės komunikacijos priemonėse ir reklamoje (archit. R. ir V. Kačinskai, V. Mazuronis, dail. A. Purnas) (5 pav.).



4 pav. Poilsio aikštė „Didžiausias Šveicarijos kambarys“ St. Galen mieste Šveicarijoje (archit. C. Martinez, dail. P. Rist, 2005 m.)

Fig. 4. Recreation square “The Greatest Room of Switzerland”, the town of St Galen in Switzerland (architect C. Martinez, artist P. Rist, 2005)



5 pav. Pėsčiųjų Vilniaus gatvė Šiauliuose (archit. R. ir V. Kačinskai, V. Mazuronis, dail. diz. A. Puronas)

Fig. 5. Pedestrian Vilnius street in Šiauliai (architects R. and V. Kačinskai, V. Mazuronis, artist A. Puronas)

Savo šiuolaikiškumu ir racionaliū suplanavimu pasižymi Kauno Laisvės alėja (archit. V. Peleckienė ir A. Paulauskas). Pėsčiųjų gatvės aplinkos dizaino objektai pasižymi modernizmo stiliaus vienove. Šiuolaikišku modernizmu pasižymi ir pramonės pėsčiųjų gatvė Toljatyje (archit. K. Jakovlevas-Mateckis, O. Skaisgirytė). Čia pasiekta modernios apstatymo architektūros ir gatvės dizaino objektų stilistinė vienovė, jie puikiai tarpusavyje dera.

Puikus gatvės savitumą ir jos senosios dvasios išsaugojimo ir atkūrimo rezultatas gautas Vilniaus gatvėje Kauno senamiestyje (archit. R. Palis ir R. Gudienė). Čia, parinkus tinkamą gatvės objektų dizainą, sukuriama specifinė senamiesčio nuotaika (6 pav.). Šiuolaikiškumu ir modernistiniu naujumu pasižymi gatvės dizaino objektai Berlyne, Miunchene, Erfurte ir kt. Vokietijos miestuose (7 pav.).

Taigi šie pavyzdžiai puikiai iliustruoja, kad gatvės dizaino objektai, be pagrindinės – praktiškosios paskirties, atlieka ir labai svarbią estetinę funkciją – padeda formuoti architektūrinę miesto aplinką, sukurti įsimintiną jo įvaizdį, kelti jo prestižą, ugdyti estetinį miesto bendruomenės skonį.



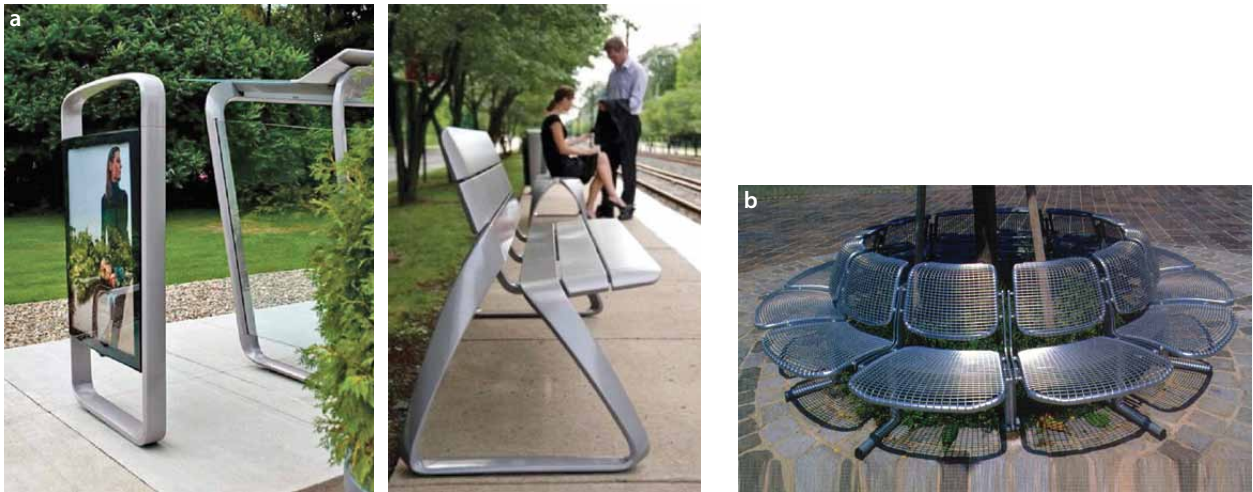
6 pav. Pėsčiųjų Vilniaus gatvės dizaino objektai Kauno senamiestyje (archit. R. Palis ir R. Gudienė)

Fig. 6. Design objects of pedestrian Vilnius street in the Old Town of Kaunas (architects R. Palis and R. Gudienė)

Šalies ir užsienio miestų gatvių dizaino objektų analizė liudija, kad daugeliu atvejų jie projektuojami ar komplektuojami dažnai neteisingai, mažai teikia žmogui patogumų, o tai atsitinka, nes neatsižvelgiama į aplinkos veiksnius.

Autoriaus atlikta daugiamečių gatvės dizaino objektų projektavimo ir tyrimų rezultatų analizė leidžia teigti, kad *jų projektavimui daugiausia reikšmės turi tokie veiksniai, kaip paskirtis ir juos supančios aplinkos ypatybės, žmogaus veiklos joje pobūdis, ergonominiai bei inžinerinės psichologijos reikalavimai, vietinės gamtinės ir klimatinės sąlygos, pasirinktų medžiagų bei gaminio technologinės galimybės, o tam tikrais atvejais ir regioninės architektūros tradicijos ir pan.* (Jakovlevas-Mateckis 2003).

Dar viena dažnai pasitaikanti mūsų miestuose blogybė yra tai, kad skirtingų žinybų atskirai užperkami „gražūs ir patogūs“, įvairių markių, tipų, modelių gatvės dizaino objektai (kioskai, stotelės, lauko baldai, vizualinės informacijos stendai ir pan.), sustatyti vienas šalia kito, tarpusavyje nesiderina, ardo aplinkos vientisumą. Todėl gatvės dizaino objektai turi būti



7 pav. Gatvės dizaino objektai iš nerūdijančiojo plieno Europos miestuose: a – viešojo transporto stotelės firmos „Metro 40“ baldų kompleksas; b – poliamidu dengto metalo tinklo poilsio suolas

Fig. 7. Objects of street design from stainless steel in the towns of Europe: a – public transport stop with a set of furniture designed by company “Metro 40”; b – wire netting rest bench covered with polyamid

projektuojami ar komplektuojami pagal vieną stilistiką visai gatvei ar pėsčiųjų zonai. *Pagrindiniai gatvės dizaino objektų stilistinę vienovę formuojantys veiksniai galėtų būti šie: komplekte esančių objektų nomenklatūros optimalumas, modalumas, kelių objektų blokavimas į vieną objektų grupę ar ansamblį, bendra konstrukcija, medžiagos, kompozicija ir spalvų gama* (Jakovlevas-Mateckis 2003). Tik prisilaikant stilistinės vienovės principų galima suformuoti pėsčiųjų gatvėje ar zonoje įsimintiną ir harmoningą vaizdą.

Išvados: miesto pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų projektavimo pagrindiniai uždaviniai

Šalies ir užsienio šalių pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų esamos patirties, projektavimo praktikos ir literatūros šaltinių analizė liudija, kad formuojant jų architektūrinę aplinką ir siekiant užtikrinti jų sėkmingą funkcionavimą, įvairių sričių projektuotojai turi sistemiskai spręsti daug įvairių ir *sudėtingų uždavinių*. Sprendžiant šiuos uždavinius turi taip pat aktyviai dalyvauti atsakingi už miesto plėtrą vadovai, verslininkai ir miesto bendruomenė.

- **Pirma, svarbu yra teisingai parinkti vietą pėsčiųjų gatvei ar pėsčiųjų zonai miesto planinėje erdvinėje struktūroje**, kad jinai būtų lengvai pasiekiami pėsčiomis, viešuoju transportu ar dviračiu, kad lankytojams, atvykstantiems lengvaisiais automobiliais, būtų įrengtos automobilių statymo vietos. Labai pageidautina, kad šalia pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų būtų aptarnavimo gatvės, racionaliai išspręstas esančių gatvėje ar zonoje įvairios paskirties objektų aptarnavimas ir pan.

- **Antra, turi būti gerai išanalizuotos pėsčiųjų gatvės ar pėsčiųjų zonos, projektuojamos istorinėje ar naujai statomoje miesto dalyje, architektūrinės aplinkos savybės.** Tai pėsčiųjų gatvės ir pėsčiųjų zonos suplanavimo įvertinimas, esamas ar projektuojamas užstatymas ir užstatymo architektūros išvaizda, paveldosauginis vertingumas ir pan., kuri reikia demonstruoti, nes tai domina lankytojus. Siekiant, kad gatvė būtų gyvybinga, reikia, kad joje būtų gausu kultūros, pramogų, paslaugų, komercinių, viešbučių, turizmo ir kt. objektų, kad šių objektų pirmų aukštų vidaus interjeras būtų vizualiai susietas su pėsčiųjų gatvės ar pėsčiųjų zonos erdvėmis ir pan. Reikia ieškoti galimybių įtraukti į pėsčiųjų gatves ar pėsčiųjų zonas šalia esančias aikšteles, skverus ir pan., tai daro jas patrauklesnes. Formuojant šias viešąsias erdves svarbią vietą užima ir jų estetiškumas, švara bei higiena.
- **Trečia, projektuojant visuomenines erdves reikia atsižvelgti į vietovės klimato ypatumus.** Tai saulės intensyvumas, oro temperatūra, krituliai ir vyraujančių vėjų kryptis bei stiprumas. Vertinant Lietuvos klimato poveikį, turėtų būti atsižvelgta į klimato sezoniškumą. Bloga apsauga nuo klimato poveikio stipriai mažina aktyvumą miesto viešosiose erdvėse, nes žmonės jose jaučiasi nekomfortabiliai.
- **Ketvirta, vienas iš pagrindinių pėsčiųjų gatvės ar pėsčiųjų zonos uždavinių yra čia gyvenančių žmonių ir lankytojų poreikių tenkinimas.** Pasak Jan Gelh (2002), šios viešosios erdvės lankytojus galima skirstyti į kelias grupes: *kasdieniniai lankytojai* – tai žmonės, kurie gyvena toje viešojoje

- erdvėje ar eina per ją, norėdami pasiekti reikiama vietą; *lankytojai vartotojai* – tai žmonės, kurie čia lankosi, kad apsipirktų, pasinaudotų čia esančių įstaigų teikiamomis paslaugomis; *rekreacinio pobūdžio lankytojai* – tai žmonės, kurie ateina čia pailsėti, papramogauti, pabendrauti, maloniai praleisti laiką, atsigauti fiziškai ir psichologiškai. Ši lankytojų grupė yra pagrindinė, jina yra kokybiškos pėsčiųjų gatvės ar zonos atspindys. Todėl jų poreikiams tenkinti turi būti numatoma didžiausia poilsavimo ir pramogų formų įvairovė. Ir paskutinė grupė – tai *renginių lankytojai*, kurie čia lanko vykstančius dienos ir vakaro renginius ir pan. Siekiant įvairiapusiškai užtikrinti pėsčiųjų gatvės ar zonos visų lankytojų poreikių tenkinimą, reikia taip pat atsižvelgti ir į žmonių poreikius pagal amžių, lytį, numatyti, kad gatvė ar zona turi būti pritaikyta neįgaliesiems. Visose pramogavimo ir poilsavimo vietose turi būti užtikrinta tarpusavio bendradarbiavimo, linksmumo ir šventiškumo dvasia. Todėl atsižvelgiant į pėsčiųjų gatvėje ar zonoje vykstančią veiklą ir jos gyventojų bei lankytojų poreikius turi būti formuojama atitinkama aplinka.
- **Penkta, labai svarbus uždavinys – užtikrinti lankytojų saugumą.** Lankytojų saugumo jausmas yra labai svarbus veiksnys, padedantis sėkmingai gyvuoti pėsčiųjų gatvei ar zonai. Tai priklauso nuo saugumo priemonių aplinkoje užtikrinimo. Tam reikia, kad tamsiu paros metu pėsčiųjų gatvės ar pėsčiųjų zonos būtų gerai apšviestos, kad būtų geras matomumas. Nors žmogaus saugumo jausmas yra susietas su žmogaus galimybe ne tik matyti, bet ir būti matomam, gauti pagalbą, jei atsitiktų kokia nelaimė ar užpuolimas. Be to, gausenės lankytojų skaičius supančioje aplinkoje taip pat užtikrina žmogaus natūralaus saugumo jausmo atsiradimą. Aplinkoje turi būti įrengtos techninės apsaugos priemonės, įrengti ženklai, kur kreiptis, jei prireiktų pagalbos ir pan. Kitas veiksnys, kuris veikia žmogaus saugumo jausmą pėsčiųjų gatvėje ir zonoje, yra supančios aplinkos vaizdas. Neestetiška, prišiukšlinta aplinka, sienos, išmargintos grafičių terlionėmis, sukelia žmonėms nesaugumo jausmą, jie vengia tokių vietų. Todėl projektuojant viešąsias erdves reikia užtikrinti, kad jų aplinka būtų graži ir švari. Kadangi į viešąsias erdves įleidžiami lankytojai su dviračiais, reikia būtinai reglamentuoti jų judėjimą, kad būtų užtikrintas pėsčiųjų, ypač vaikų, saugumas.
 - **Šešta, ypač atsakingai turi būti sprendžiamas pėsčiųjų gatvių ir zonų architektūrinės aplinkos dizainas, parenkami želdiniai ir naktinis dekoratyvinis apšvietimas.** Mažosios architektūros objektai (mažieji statiniai, lauko baldai, pramogavimo įrenginiai ir pan.) bei vizualinės informacijos priemonės turi būti ergonomiškos, funkcionalios, labai konstruktyvios ir estetiškos. Jų skaičius turi būti pakankamas lankytojų poreikiams patenkinti. Pėsčiųjų gatvėse ir zonose įrengiama gera danga, funkcionalūs ir estetiški želdiniai (medžių grupės, alėjos, pavieniai medžiai, krūmų grupės, žemos gyvatvorės, gėlynai, gėlių vazos, vejos ir pan.). Pėsčiųjų gatvių ir pėsčiųjų zonų aplinkoje rekomenduojama komponuoti dekoratyvinės dailės kūrinius, nes, kaip tvirtina Viljamas Vaitas, „meno buvimas sukuria gyvumo efektą, suburia žmones ir padaro viešąsias erdves jiems draugiškesnes ir patrauklesnes“ (Whyte 1980). Pėsčiųjų zonose labai didelis dėmesys turi būti skiriamas naktiniam dekoratyviniam apšvietimui.
 - **Septinta, kuriant miesto centro pėsčiųjų zonas bendrai ir aktyviai turi dalyvauti ne tik projektuotojai, bet ir bendruomenė, verslininkai, investuotojai, miesto valdymo ir valdžios institucijos.** Miesto valdymo ir valdžios institucijos turi organizuoti valstybinių institucijų iškelimą iš pėsčiųjų zonos, sudaryti sąlygas čia organizuoti viešbučių, poilsio, pramogų, paslaugų ir pan. verslą, neužmirštant smulkiojo verslo, išsaugoti zonoje gyvenamąją funkciją ir sudaryti jos gyventojams geras gyvenimo sąlygas. Užtikrinti šioje zonoje pastovią kultūros ir pramogų veiklą, ši zona turi tapti „gyvu magnetu“, traukiančiu lankytojus.
 - **Aštunta, projektuojant šiuolaikinės pėsčiųjų gatvės ar pėsčiųjų zonos aplinką reikia ją traktuoti kaip sistemą, kuri turi sietis su rajono ir miesto aplinka kaip su aukštesnio lygmens sistema.** Tik toks sistemiškas projektavimo uždavinių sprendimas gali padėti sukurti pilnavertes, gyvybingas, sėkmingai funkcionuojančias pėsčiųjų gatves ir zonas.
 - **Devinta, būtina parengti didžiųjų ir vidutinių šalies miestų centrų pėsčiųjų zonų ar pėsčiųjų gatvių kūrimo perspektyvines 10-čiai – 15-ai metų programas, o jų pagrindu – specialiuosius planus, kurių sprendiniai būtų įtraukti į rengiamus ar koreguojamus miestų bendruosius planus.** Reikia siekti, kad pėsčiųjų gatvių ir zonų užimamas plotas mieste taptų vienu iš miesto kokybės rodiklių. Šis procesas turėtų būti organizuojamas ir kontroliuojamas LR aplinkos ministerijos ir miestų savivaldybės vadovų.

Literatūra

- Burinskienė, M.; Jakovlevas-Mateckis, K. ir kt. 2011. *Miestotvarka*. Vilnius: Technika.
- Carr, S.; Rivlin, L.; Francis, M. ir kt. 1992. *Public Space*. Cambridge, Massachusetts.
- Czarnecki, W.; Jakovlevas-Mateckis, K. ir kt. 2004. *Rewitalizacja centrum Białegostoku: jako problem rozwoju miasta u progu XXI wieku*. Białystok: WSiFiZ.
- Gelb, I. 1987. *Life between Buildings: Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinold.
- Gelb, I. 2002. *Public Spaces and Public Life: City of Adelaide, 2002*, Planning SA. City of Adelaide and the Capital City Committee.
- Gehl, I. 2001. Winning back public space, *Urbanistika ir architektūra* [Town Planning and Architecture] 25(2): 80–88.
- Ikonnikov, A. B.; Ass, E. V. i dr. 1984. *Dizajn i arkhitektura*. Moskva: Znanie. 64 s.
- Jakovlevas-Mateckis, K.; Kmieliauskienė, V. 2003. Kai kurie miesto gatvės dizaino objektų projektavimo principai, *Urbanistika ir architektūra* [Town Planning and Architecture] 27(1): 24–31.
- Jakovlevas-Mateckis, K. 2003. Miesto pėsčiųjų gatvių aplinkos formavimo problema, iš *Konferencijos „Šiuolaikinės architektūros problemos“*, įvykusios Kaune 2003 m. vasario 28 d., pranešimų medžiaga. Kaunas: KTU, 42–53.
- Jakovlevas-Mateckis, K. 1997. Place i drogi dla pieszych na Litwie, in *Plac centralny w miescie. Architektura. Zeszyty naukowe Politechniki*, 28 lipca 1997. Białystockiej, Nr. 15. Białystok: Dział Wydawnictw i poligrafii Politechniki Białystockiej, 28–32.
- Monheim, R. 2002. The role of German pedestrian precincts in adapting city centres to new lifestyles. Public spaces for movement in the city, in *3rd International Conference of Institute of Urban Design*. Krakow: Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kosciuszki, 199–220.
- Nowakowski, M. 1990. *Centrum miasta*. Warszawa: Arkady. 207 p.
- Paliulis, G.; Tupinis, A. 1993. *Pėsčiųjų eismas miestuose*. Vilnius: Mokslas. 108 p.
- Vanagas, J. 2008. *Urbanistikos pagrindai*. Vilnius: Technika. 242 p. <http://dx.doi.org/10.3846/982-S>
- Wallstrom, M. 2002. *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* European Commission Directorate: General for the Environment.
- Whyte, W. 1980. *Social Life of Small Urban Spaces*. Washington DC: The Conservation Foundation.

city centre and old town and form new public spaces there: pedestrian streets and even entire pedestrian zones. Therefore, this article examines evolution of formation of architectural environment of the pedestrian zones, their organization and realization abroad as well as our country's practical achievements and peculiarities. Spaces and their main components are examined in detail: the street size, greenery, small architecture and street design objects which form architectural environment. The main streets and pedestrian zones are presented in conclusions.

Keywords: city society, public space, pedestrian street, pedestrian zone, architectural environment of pedestrian street, street space, street design.

KONSTANTINAS JAKOVLEVAS-MATECKIS

Dr Habil, Prof. Dept of Urban Engineering; Dept of Fundamentals and Theory of Architecture, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), Saulėtekio al. 11, 10223 Vilnius, Lithuania. E-mail: km@vgtu.lt

Doctor Habil of the Humanities (architecture), 1983. Doctor, 1969. Employment: Visiting Professor (Rome University "La Sapienza" Białystok Polytechnic University (Poland), Kaunas University of Technology); senior research worker, Lithuanian Design Institute. Membership: member of International Information Academy, academician. Publications: author and co-author of over 160 research papers, 9 monographs and 20 books. Projects: author of over 98 projects of architectural and environmental design. Research interests: industrial architecture, formation of urban and industrial landscape, environmental design.

SOME ASPECTS OF THE FORMATION OF PEDESTRIAN STREETS AND ZONES IN THE NEW PUBLIC SPACES OF URBAN CENTRE

K. Jakovlevas-Mateckis

Abstract. Nowadays in urban centres, especially in old towns full of cars, the surroundings became noisy, polluted by gas, the beauty of architecture choked up, and a human being started feeling insecure and uncomfortable. This situation forces resolute actions to be taken. One of them – to oust cars from