

Atklāta starptautiskā metu konkursa

**“Rail Baltica Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta  
mezgla kompleksas apbūves iecere”**

iepirkuma ID Nr. EDZL-2016/3,  
apstiprināts ar EDZL valdes lēmumu  
2016. gada 4. jūlijā, Nr.EDZL-10/6

**ŽŪRIJAS KOMISIJAS PROTOKOLS**

**RĪGĀ, 2016. GADA 27. NOVEMBRĪ**

## ŽŪRIJAS KOMISIJAS PROTOKOLS

1. ATKLĀTAIS STARPTAUTISKAIS METU KONKURSS "RAIL BALTICA RĪGAS DZELZCEĻA TILTA UN RĪGAS CENTRĀLĀ MULTIMODĀLĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MEZGLA KOMPLEKSAS APBŪVES IECERE"
  - 1.1. Konkursa priekšmets un mērķis
  - 1.2. Konkursa Pasūtītājs
  - 1.3. Konkursa balvu fonds
  - 1.4. Žūrijas komisijas sastāvs
  
2. METU KONKURSA VĒRTĒJUMS
  - 2.1. Metu konkursa funkcionālo zonu kopējais vērtējums.
    - 2.1.1. Funkcionālā zona – tilts.
    - 2.1.2. Funkcionālā zona – sliežu ceļu un uzbērums.
    - 2.1.3. Funkcionālā zona – stacija un stacijas laukums.
  - 2.2. Metu konkursā iesniegto darbu vērtējums.
    - 2.2.1. Darbs ar devīzi R210G1A6
    - 2.2.2. Darbs ar devīzi PBGP4010
    - 2.2.3. Darbs ar devīzi ARST2919
    - 2.2.4. Darbs ar devīzi SMXL2022
    - 2.2.5. Darbs ar devīzi CRHR2016
    - 2.2.6. Darbs ar devīzi DRT74G10
    - 2.2.7. Darbs ar devīzi ATZN3587
    - 2.2.8. Darbs ar devīzi RING2022
    - 2.2.9. Darbs ar devīzi XYVI0368
    - 2.2.10. Darbs ar devīzi OCYO8888
    - 2.2.11. Darbs ar devīzi 8A7FSR2J
    - 2.2.12. Darbs ar devīzi CRJE2303
    - 2.2.13. Darbs ar devīzi ITER2025
    - 2.2.14. Darbs ar devīzi ARIS2654
    - 2.2.15. Darbs ar devīzi 1S1V7N9C
  
3. ATKLĀTĀ METU KONKURSA REZULTĀTI
  - 3.1. Metu konkursa žūrijas lēmums.
  - 3.2. Žūrijas komisijas konkursa rezultāti.
  - 3.3. Rezultātu paziņošana un Devīžu atvēršana.

*Žūrijas komisija/paraksti.*

## 1. Atklātais starptautiskais metu konkurss „Rail Baltica Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla kompleksas apbūves iecere”.

### 1.1. Konkursa priekšmets un mērķis.

Konkursa mērķis - iegūt vispiemērotāko metu Rīgas centrālajam multimodālā sabiedriskā transporta mezglam un *Rail Baltica* Rīgas dzelzceļa tiltam teritorijā, kas ietver Rīgas vēsturisko centrālo dzelzceļa staciju un tās infrastruktūru, uzbērumu no Dzirnau līdž Krasta ielai un plānoto *Rail Baltica* dzelzceļa tiltu pāri Daugavai.

Meta teritorija atrodas *UNESCO* Pasaules kultūras un dabas mantojuma vietas “Rīgas vēsturiskais centrs” (aizsardzības Nr. 852) teritorijā un tās aizsardzības zonā, kā arī valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa “Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” (valsts aizsardzības Nr. 7442) teritorijā. Turpmāk tekstā lietots - Rīgas vēsturiskais centrs (RVC) vai Rīgas vēsturiskā centrs un tā aizsardzības zonas teritorija.

Konkursa priekšmets - apbūves mets, kas atspoguļo kompleksu Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla un *Rail Baltica* dzelzceļa tilta pār Daugavu telpiskās izveides koncepciju. Konkursa metam ir jāietver Rīgas pasažieru stacijas pārbūves un paplašināšanas funkcionālos un arhitektoniskos risinājumus, *Rail Baltica* tilta pār Daugavu arhitektoniski konstruktīvo risinājumu kā arī konkursa teritorijas kopējā ģenerālplāna attīstības priekšlikumus.

### 1.2. Konkursa pasūtītājs.

Konkursa pasūtītājs - SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”, Reģ. Nr. 40103836785, Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050.

### 1.3. Konkursa balvu fonds.

Kopējais Konkursa godalgu fonds ir 150 000 EUR, ieskaitot visus nodokļus.

### 1.4. Žūrijas komisijas sastāvs.

Arhitekte **Julia Bolles-Wilson** (Vācija);  
Arhitekts, pilsētplānotājs **Jonathan Kendall** (Lielbritānija);  
Arhitekts, LAS pārstāvis **Andis Sīlis**;  
Arhitekts, LAS pārstāvis **Egons Bērziņš**;  
Arhitekts, Kultūras ministrijas eksperts **Jānis Dripe**;  
Eiropas dzelzceļa līnijas Tehniskā departamenta direktors **Jānis Eiduks**;  
Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājs **Juris Dambis**;  
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Vēsturiskā centra plānošanas nodaļas galvenais teritorijas plānotājs **Aigars Kušķis**;  
Rīgas būvvaldes galvenais arhitekts - teritorijas plānotājs **Viesturs Brūzis**;  
VAS “Latvijas dzelzceļš” Nekustamā īpašuma direkcijas Nekustamā īpašuma reģistrācijas daļas vadītāja vietniece **Eva Kalviņa**;  
Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks **Dins Merirands**.

Žūrijas komisijas atbildīgie sekretāri:

**Dace Kalvāne**, arhitekte, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” projektu vadītāja,

**Ilze Lukstiņa**, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” projektu ieviešanas departamenta projektu koordinatore.

### **Žūrijas komisijas vispārīgas atziņas un rekomendācijas:**

- Konkursa darbos piedāvāto risinājumu īstenošana, īpaši saistībā ar pilsētas infrastruktūras pārveidojumiem, ir būtiski atkarīga no valsts un Rīgas pilsētas institūciju ieinteresētas sadarbības kā arī trešo pušu piekrišanas (līdzdalības). To īstenošanai turpmākajā projektēšanas procesā ieteicams izveidot integrētu pārvaldības modeli - augsta līmeņa pārinstitucionālu koordinācijas padomi.
- Ievērojama apjoma ES fondu, valsts un pašvaldības finanšu resuru izlietojumum jānotiek sabiedrības interesēs un sociāli atbildīgi. Būtiska ir sabiedrības pārraudzības un iesaistes nodrošināšana visā projektēšanas un projekta īstenošanas procesā.
- Konkursam iesniegtie darbi eksponējami plašai publikai pieejamā izstādē.

## **2. Metu konkursa vērtējums.**

### **2.1. Metu konkursa kopējais vērtējums.**

Žūrija konstatē, ka metu konkursam tik sarežģītā pilsētībūvnieciskajā situācijā un ar tik komplicētu konkursa programmu ir saņemti 15 metu konkursa pieteikumi – tas ir pozitīvi vērtējams fakts. Augsti vērtējams apjomīgais izpētes un analīzes darbs, kas ieguldīts, sagatavojot materiālus konkursa norisei.

Uzsākot darbu, žūrijas komisija ir informēta, ka neviens no konkursā iesniegtajiem Metu piedāvājumiem neatbilst konkursa prasībām pilnā apjomā (visiem konkursa nolikuma un projektēšanas programmas punktiem). Ņemot vērā konkursa mērķi un izvirzītos uzdevumus, kā arī to, ka atbilstoši konkursa nolikumam, visi godalgotie metu piedāvājumi pāriet konkursa rīkotāja īpašumā, žūrijas komisija vienojas par turpmāku darbu izvērtēšanu, atzīmējot metu piedāvājumu veiksmīgākos risinājumus (gan konceptuāli, gan detalizēti), kā arī ieteikt atsevišķiem objektiem rīkot papildus arhitektūras ideju konkursus.

Kopējā žūrijas pieeja metu konkursu vērtēšanas procesā:

Kopējo vērtējumu var nosacīti dalīt divās daļās – nepieciešamo jauno sliežu ceļu un ar tiem tieši saistīto objektu tehnoloģiski funkcionālais risinājums un arhitektoniski telpiskās kvalitātes kā arī publiskās ārtelpas risinājumi plašākai pilsētelpai ap sliežu ceļiem.

Pirms žūrijas komisijas darba, metu konkursa iesniegtos darbus vērtēja profesionāla Tehniskā ekspertu komisija. Apvienojot tehniskās komisijas ekspertu un iesaistīto žūrijas speciālistu viedokli par metu konkursu, jāatzīmē, ka iesniegto darbu kvalitāte ir atšķirīga. Žūrija, izskatot un izvērtējot metu konkursa priekšlikumus, atzīst, ka iesniegtajos darbos ir vairākas labas idejas, bet nav viena īpaša darba, kas atbilstu visām klienta vēlmēm un konkursa projektēšanas programmā definētajiem darba uzdevumiem. Žūrijas komisija nolēma atzīmēt labākos darbus un ieteikt klientam pretendents turpmākajam darbam un sarunu procedūrai.

- Žūrija ņem vērā Tehniskās komisijas ekspertu slēdzienus par konkursu Metu piedāvājumu atbilstību nolikumam un projektēšanas programmai.
- Tehniskās komisijas ekspertu konstatētās neatbilstības žūrijas komisija izskata un novērtē katram konkursa darbam.
- Neatkarīgi no tehniskās komisijas ekspertu slēdziena, žūrijai patur tiesības prēmēt darbus un atbalsīt atsevišķus projektu piedāvājumus ar veicināšanas balvām.
- Publiskās telpas vērtējumā žūrija vadās pēc noteiktiem pilsētvides kvalitātes kritērijiem – funkcionalitāte un orientācija, vides pieejamība, pilsētvides dizains un ilgtspējība. Tipoloģiski tiek izdalītas atsevišķas zonas – ielas telpa, laukumi, skvēri, ūdensmalas u.c. specifiskas zonas.
- Žūrija dot pasūtītājam ieteikumus, iesakot risinājumus konkrētu telpisku vai funkcionālu zonu arhitektūras kvalitātes nodrošinājumam (stacijas ēka ar atsevišķām tehnoloģiskām vai funkcionālām

iespējām, jaunais dzelzceļa tilts, apvienota autoosta vai tās sadalītā funkcija – vietējā/starptautiskā, atsevišķi dzelzceļa uzbērumu posmi).

Vērtējuma vieglākai uztverei izdalāmas atsevišķas funkcionālās zonas:

- tilts,
- sliežu ceļi un uzbērums,
- stacija un stacijas laukums.

### **2.1.1. Funkcionālā zona - TILTS**

Tiltam ir piedāvāti vairāki labi risinājumi, bet žūrijas vēlas izcelt vienu ideju – nodalīt gājēju un velobraucēju plūsmu no sliežu ceļiem, piedāvājot Rīgas pilsētai jaunu pilsēttelpas kvalitāti. Tas iespējams izvietojot gājējus un riteņbraucējus vecā dzelzceļa tilta apjomā. Tas ir potenciāls ar plašām vides dizaina iespējām un lietošanas komfortu. Atzīmējamas arī potenciālās būvniecības tehnoloģijas priekšrocības. Ar šādu pieeju būtu ievērtēta ilgtspējība (esošajam dzelzceļa tiltam būs nepieciešama atjaunošana - tiltu eksperta piezīme, ka vidējais tilta ekspluatācijas laiks ir 100 gadi). Organizējot gājēju plūsmu uz tilta Vecrīgas pusē, paverot iespēju līdz šim nebijušai Rīgas vēsturiskā centra vērtību uztverei no skatu koridoru vizuālās kvalitātes viedokļa. Pie šāda risinājuma iespējams labāk īstenot arī sliežu ceļu un gājēju/velosipēdistu plūsmu augstākus drošības standartus.

Jaunajam sliežu ceļu tiltam jābūt racionālam, funkcionālam, elegantam, dizaina ziņā minimālistiskam – tādām, kas nekonkurē ar esošā dzelzceļa tilta vizuālo uztveri.

### **2.1.2. Funkcionālā zona - SLIEŽU CEĻI UN UZBĒRUMS**

Uzbēruma demontāža, kā tas bija paredzēts projektēšanas programmā, no Dzirnau ielas līdz Krasta ielai, ir būtiska, bet žūrija šeit redz divus posmus:

- no Krasta līdz Gogoļa ielai,  
Posmā starp Gogoļa ielu un Prāgas ielu turpinās pārmiju zona, tādējādi tur būtu nepieciešama sarežģītāka un attiecīgi dārgāka estakādes konstrukcija. Lai arī pilna uzbēruma norakšana posmā gar tirdzniecības centru „Stockmann” projektēšanas programmā netika prasīta, tā noteikti ir žūrijas rekomendācija. Šāds risinājums dod iespēju veikt būtiskus pārveidojumus t/c/autonovietnes “Titānisk” teritorijā, sakārtojot publisku pieeju t/c “Stokmann” un telpu ap pilsētas kanālu.
- Uzbēruma daļa no Gogoļa ielas līdz Dzirnau ielai maksimāli izmantojama dzelzceļa un citu transporta veidu savietojamībai, autostāvvietām, pakalpojumu funkcijām un tehniskām būvēm.

Konkursā iesniegtie meti nedod pārliecinošus piedāvājumus Gogoļa ielas šķērsojumam, t.sk., gājēju un velosipēdistu plūsmu organizācijai. Paliel atklāts jautājums par starptautiskās autoostas galīgo un funkcionāli pamatotāko novietni.

Žūrijas viedoklis - visa uzbēruma daļa ir efektīvi izmantojama multimodālajam transporta centram, ietverot abas autobusu stacijas – starptautisko un vietējo, kā arī izvietojot publisko transportu un, pilsētai tik svarīgos mikroautobusus, stacijas tuvumā. Teorētiski ir iespējama visu transporta funkciju koncentrācija uzbēruma parametros vai tiešā tā tuvumā.

Šis pieņēmums nosacīti sadala uzbēruma demontāžu divās tehnoloģiskās plūsmās, ļaujot veikt sliežu ceļu izbūvi un jaunā tilta izveidi noteiktajos termiņos, neatkarīgi no funkcionālās telpu izveides zem sliežu ceļiem. Transporta infrastruktūras risinājumam zem stacijas ir jāveic padziļināta transporta plūsmas modelēšana (iespējams, vietas nepietiekamības dēļ) atstājot starptautisko autoostu tās esošajā vietā un telpā zem sliežu ceļiem).

Kopīgi un koordinēti ar Rīgas pilsētas satiksmes departamentu un transporta plānotājiem jārisina visi jautājumi, kas skar sabiedrisko transportu, taksometru stāvvietas, u.tml, jo atsevišķi *Rail Baltica* projekta ietvaros nav iespējams kvalitatīvs šo komplekso jautājumu atrisinājums. Šeit domāta visu transporta veidu ērtu savietojamība pilsētas struktūrā.

Kas attiecas uz uzbēruma demontāžu gar 13. janvāra ielu un iespējamo atbrīvotās teritorijas apbūvi, tad ir jāievēro VKPAI un Rīgas pilsētas prasības (UNESCO aizsargātā teritorija) un Vecrīgas ansambļa uztvere no dzelzeļa estakādes. Kas attiecas uz viduslaiku pilsētas struktūru, VKPAI atzīmē, ka 13.janvāra ielai un zaļajai joslai vizuāli ir jāturpina bulvāru loku. Norokot dzelzeļa uzbērumu tas būtu iespējams. Būtiska ir sabiedriskā ārtelpa gar Kārļa baseinu un veids kā savienot tirgu ar Vecrīgu, precīzi ievērtējot šīs vietas morfoloģijas un funkciju līdzsvaru.

Iesaistot trešās puses, nepieciešams definēt augstas prasības publiskās telpas izveidei. Kas attiecas uz transporta jautājumiem, jāņem vērā savienojumu prasības un satiksmes intensitāte 13.janvāra ielā, rūpīgi plānojot gājēju plūsmas pāri ielai no Vecrīgas uz tirgu un gar Kārļa baseinu.

Gogoļa ielas pārvads ir kultūras mantojuma sarakstā, līdz ar to netiek izskatīta iespēja to likvidēt, nojaucot uzbērumu. Pieminekļa statuss nenozīmē, ka Gogoļa ielas pārvadam nevar būt pārveidojumi, bet tā vērtību nevar iznīcināt. Jaunie *Rail Baltica* sliežu ceļi apdraudējumu vēsturiskajai būvei nerada.

Pilnīgi noteikta prioritāte ir veidot gājēju/velosipēdistu ceļus un pārejas zemes līmenī, neizslēdzot iespēju atsevišķās vietās saglabāt savienojumus pazemes līmenī (piemēram, Gogoļa ielas šķērsojumam ) tos saglabājot, humanizējot, uzlabojot un sakārtojot no pilsētvides dizaina aspektiem.

### **2.1.3. Funkcionālā zona - STACIJA UN STACIJAS LAUKUMS**

Žūrija konstatē, ka pilsētas galvenais transporta mezgls – Rīgas centrālā dzelzeļa stacija – līdz šim ir attīstījies nekoordinēti, radot pilsēttelpas problēmas. Pārbūves un jaunbūves nav plānotas sistēmiski un kompleksi. Stacijā apvienotas pasažieru apkalpošanas un tirdzniecības funkcijas, radot neskaidrību to optimālajā sadalījumā.

Žūrijas viedoklis:

- ir skaidri definētas zonas, kur primārās funkcijas (biļešu iegāde, nokļūšana uz peroniem, vilciena sagaidīšanas) ir nepārprotami atrisinātas no telpiskiem un vizuālās navigācijas aspektiem,
- ir zonas, kur pasažieru plūsma mijkārtojas ar citu pakalpojumu un tirdzniecības funkciju,
- ir ērtas tirdzniecības un citu pakalpojumu zonas

Žūrijas rekomendācija - radīt absolūti skaidru pasažieru plūsmu, sākot ar biļetes iegādi un nonākšanu uz platformām. Pasažieru plūsmai ir jābūt ar vizuāli uzskatāmu navigāciju un ērti savietotai ar transporta funkciju.

Ņemot vērā, ka divas ēkas, kuras atrodas stacijas kompleksā, pieder privātajam operatoram ar ilgtermiņa zemes nomas līgumu, optimālais plānojums risināms kompleksi un piesaistot privātu investoru līdzekļus. Pasažieru plūsma ir primārā. Jāņem vērā, ka realizējot *Rail Baltica* projektu attīstīsies starptautiskie pasažieru pārvadājumi, parādīsies arī papildus funkcijas – uzgaidāmās telpas, biļešu iegāde saistībā ar kontroles un drošības funkcijām.

Žūrijas redzējums – peronu daļas risinājums pilnībā jāīsteno līdz 2022. gadam. Konkurss nepiedāvā risinājumu, kas dotu iespēju darīt to nākamajā stadijā.

Nepieciešams, lai stacijas pārbūves un stacijas laukuma reorganizācijas rezultātā mainītos ne tikai pati ēka, bet arī pilsētvide, kuras kvalitāte ir svarīga no pilsētas attīstības viedokļa. Ievērtējot informāciju par nākotnē realizējamiem projektiem (piemēram, t/c "Origo" paplašināšana aiz vecā

posta), žūrija uzskata, ka šī ir unikāla iespēja ar uzbēruma demontāžu un esošās stacijas pārveidi panākt būtiskus uzlabojumus publiskajā ārtelpā - stacijas laukumā un to ietverošo ēku arhitektoniskajā kvalitātē. Arhitektoniskā kvalitāte sasniedzama organizējot atsevišķus konkursus vai piemērojot cita veida projektēšanas procedūru. Žūrijas rekomendācija un mērķis – visa kompleksa galvenais objekts ir Rīgas centrālā stacija un to aptverošais laukums. Žūrijas rekomendē atbrīvot stacijas laukumu no azartspēļu objekta, būtiska ir arī stacijas pulksteņa autentiskā veidola atgūšana.

## **2.2.Metu konkursā iesniegto darbu vērtējums.**

### **2.2.1. Darbs ar devīzi R210G1A6**

Rūpīgi izstrādāts konkursa priekšlikums ar kvalitatīvu grafisko materiālu un pārliecinošu pilsētvides koncepciju, no visiem konkursa darbiem sniedz vispilnīgāko priekšstatu par konkursa teritorijas telpisko attīstību un funkcionālo organizāciju. Ikonogrāfiskajam stacijas jumtam, kas apjomā eleganti integrē peronu nojumes, ir spēcīgs vizuālais potenciāls, kas iekļaujas Rīgas vēsturiskā centra apbūves sistēmā kā jauns akcents ar dominējošu, tiesa jau starptautiski aprobētu, vizuālo identitāti. Veiksmīgs risinājums stacijas ēkas apjomam un fasādei pret Gogoļa ielu, eleganti tiek risināta esošās stacijas ēkas fasādes un pulksteņa vizuālā saikne. Materiālu izvēle atbilst reģiona tradīcijām un ilgtspējības prasībām.

Visbūtiskākā konkursa priekšlikuma inovācija ir stacijas trešais līmenis bijēšu iegādei, uzgaidāmajām telpām un iespējamo caurlaides sistēmas izveidi nākotnē. Stacijas terminālis novietots virs sliedēm un peroniem, tehniski atdalot plūsmas, galvenajā stacijas zālē atstājot pietiekami daudz vietas gan mazumtirdzniecībai, gan pasažieru brīvai kustībai. Izteiksmīgais arkveida pārsegums piedāvā ne tikai ērtu un pievilcīgu telpu uzgaidīšanai virs peroniem, bet veido arī patīkamu iekštelpu ar kafējnīcu, vietu komunikācijai, darbam pie portatīvā datora, un skatu uz apkārtējo pilsētvidi. Telpas funkcionālais sadalījums pa līmeņiem, tai skaitā, apjomā virs peronu pārseguma, būtu jāpilnveido, uzlabojot pasažieru plūsmu loģistiku, lai vienlaikus ērti varētu pārvietoties gan pasažieri ar velosipēdiem, gan pasažieri ar īpašām vajadzībām vai vienkārši tie pasažieri, kuri ikdienā vēlas laikā nokļūt uz vilcienu.

Pozitīvi vērtējama dažādu transporta veidu un vienību koncentrācija stacijas ēkas tiešā tuvumā un saistībā ar Rail Baltica, tai skaitā, izmantojot dzelzceļa staciju, kurā notiek pārsēšanās starptautiskās satiksmes autobusos vai no viena transporta veida otrā. Pasažieriem viegli orientēties, platformas pilnībā nosegtas. Labs transporta objektu izvietojums, transporta sistēmas un autostāvvietu konceptuālais plānojums, t.sk. Gogoļa ielas slēgšana satiksmei. Starptautiskā autoosta saglabāta esošajā vietā, piedāvājot izveidot savienojumu starp autoostu un centrālo staciju.

Publiskā ārtelpa „Kārļa baseina” rajonā risināta grafiski efektīgi, bet tai nav pietiekama pamatojuma un detalizācijas, tā nerespektē nepieciešamo piegādes funkciju tirgum, kā arī nepiedāvā risinājumu Gogoļa ielas šķērsojumam un plūsmu organizācijai. Piedāvātais risinājums nedod atbildi, kā uzlabot stacijas laukuma ļoti zemo kvalitāti, kā funkcionāli izmantot teritorijas starp Dzirnāvu un Elizabetes ielas turpinājumu un ielas līmeņa telpu zem estakādēm.

Dzelzceļa jaunā tilta profils elegants un korekts, bet bez inovatīvām idejām.

Šis ir viens no projektiem, kuru vajadzētu izmantot kā pamatu konkursa novietnes turpmākās attīstības koncepcijai. Ieteicams veikt plūsmu aprēķinus, lai pārliecinātos par piedāvātās funkcionālās shēmas izdevīgumu. Ja plūsmu aprēķins ir pamatots, tad ir jāpilnveido saikni ar potenciālo autoostu un pārējām transporta mijām ielas līmenī, jārod risinājumu stacijas laukumu veidojošo veikalu radikālai pārbūvei vai rekonstrukcijai, organizējot optimālāku saikni starp centrālo staciju un apkārtējo pilsētas teritoriju, veidojot pamanāmu, pret pilsētu atvērtu un transporta mezgliem raksturīgu arhitektūru. Ir jāuzlabo risinājums autobusu un automašīnu stāvvietām, tai skaitā, iekļaujot

pasažieru izlaišanas/sagaidīšanas jeb „kiss&ride” zonas un autonomu. Turpmāk izskatāma arī ideja par Gogoļa ielas slēgšanu transportam.

### **2.2.2. Darbs ar devīzi PBGP4010**

Projektā ir ierosināts veidot stacijas jumtu lapas/laivas/cepelīna formā, atsaucoties uz vecajiem cepelīnu angāriem. Vizuāli pārsteidzoša jumta forma ar izteiktu un atšķirīgu identitāti, kura neatbilst Rīgas vēsturiskā centra apbūves raksturam. Vizuālais tēls ietver pārsteiguma efektu, tiesa nepārliciecināšā veidā attiecībā pret UNESCO teritoriju. Problemātisks konstruktīvais risinājums. Risinājums iekļauj skices un atsauces no citiem projektiem, nevis precīzus plānus un detaļas. Tāpēc, lai gan jumta tēls ir poētisks un iespaidīgs, tā konstrukcija praktiski nav parādīta, tāpēc to nevar pienācīgi izvērtēt. Ļoti maz informācijas par to, kā darbosies stacija. Iespējams, ka vizuālā identitāte ir pārāk spēcīga; pastāv risks, ka tā konkurēs ar esošajām pilsētas vietzīmēm un kultūrvēsturisko mantojumu. Sliežu ceļu pārsegumu risinājums nav funkcionāls, bet pašmērķīgs. Nav dotas pārliciecināšas un informatīvi ietilpīgas funkcionālās shēmas, kā arī nav risināta galvenās stacijas ēkas pasažieru plūsmas infrastruktūra un pasažieru apkalpes funkcionalitāte. Nav risināti būtiskie jautājumi – kā sakārtot teritoriju ap staciju un kā to savienot ar apkārtējām ielām un laukumiem. Elizabetes ielas un Timoteja savienojums nav iekļauts ielu tīkla attīstībā, kā arī nav risināta pilsētas transporta organizācija. Rīgas centrālās stacijas teritorijas funkcionālā izmantošana posmā no Dzirnavu ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam netiek risināta. Posmā no stacijas ēkas gar Stockman veikalu līdz dzelzceļa tiltam estakādes dizains un teritorijas labiekārtojums risināts shematiski un nedod pilnu priekšstatu par ieceri. Autoostu ir paredzēts pārnest uz stacijas teritoriju.

Projektētais jaunais dzelzceļa tilts aizsedz esošā tilta konstrukcijas un vizuālo tēlu, tiesa piedāvājot interesantu gājēju un riteņbraucēju plūsmas dizaina risinājumu kontekstā ar esošo tiltu. Jaunās tilta piebūves risinājums ir formāls un dārgs.

### **2.2.3. Darbs ar devīzi ARST2919**

Projektā izmantota „organiska” pieeja stacijas dizainam, apzaļumojot teritoriju un veidojot jauno tiltu. Visiem jaunbūvējamiem apjomiem piemērots vienots formu dizains. Interesanta un eleganta peronu pārseguma konstrukcija, bet projektam kopumā piemīt skiču stadijas raksturs ar detalizētiem komentāriem un labi izstrādātām skaidrojošām shēmām/skicēm. Nav attēlota arhitektūra pietiekamā detalizācijā, lai varētu spriest par sagaidāmo rezultātu. Brīvas rokas skicēs redzami arhitektonisko risinājumu priekšlikumi neļauj spriest par piedāvājuma kvalitāti un autoru spēju realizēt ieceres. Pārāk liela uzmanība pievērsta jaunajam tiltam, atstājot novārtā jauno stacijas apjomu, kas ir mazāk detalizēts un attēlots. Lēzenajam, liektajam metāla konstrukciju jumtam un nojumēm virs peroniem trūkst detalizēta vizuālā risinājuma. Stacijas apmeklētāju plūsmas starp daudzajiem tirdzniecības apjomiem organizētas haotiski, netiek nodrošināta iespēja viegli orientēties telpā.

Nav īsti skaidrs, kā izskatīsies vide ap dzelzceļa staciju - attēli rada noskaņu, bet trūkst detalizācijas. Stacijas posmā no Dzirnavu ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam teritorijas plānojumā risināts autobusu termināls, bez transporta veidu diferenciācijas. Posmā no stacijas ēkas gar Stockman veikalu līdz dzelzceļa tiltam trūkst estakādes dizaina risinājuma, tirdzniecības paviljonu blīvais izvietojums zem estakādes nedod pietiekamu saikni starp pilsētas Z-D daļām. Centrāltirgum nepieciešamā piegādes zona kanālmalā pārveidota par publisko ārtelpu. Gājēju/velosipēdistu kustības shēmā veidoti tiltiņi pāri kanālam, kaut gan pretējā pusē šie ceļi atduras tirgus paviljonu slēgtajā apbūves frontē. Iespējamā kustības shēma pāri Kārļa baseinam nepamato nepieciešamību jaunu pāreju izveidei.

Publiskā ārtelpa (teritorija ap pilsētas kanālu un stacijas laukums) projektā nav risināta pietiekamā apjomā un detalizācijas līmenī – projekta autori uzmanību koncentrējuši uz Daugavas šķērsojuma inženiertehniskajiem aspektiem. Jaunais Daugavas šķērsojums ir risināts detalizēti, tas ir vienkāršs un



ekonomisks, un ļoti labi sader kopā ar veco tiltu. Laba funkcionalitāte un tehniskie risinājumi raksturo šī projekta gājēju un velosipēdistu plūsmas, kuras nodalītas atsevišķos līmeņos. Gājēji un velosipēdisti, šķērsojot Daugavu, nevar redzēt Vecrīgu, trūkst pamatojuma paplašināto skatu platformu izveidei tilta gājēju joslā. Rampu/nobrauktuvju pieslēguma risinājumi risināti veiksmīgi. Jaunā tilta būvniecība nav pieļaujama izmantojot esošā dzelzceļa tilta balstus. Piedāvātais tilta dizains varētu radīt nevēlamus akustiskos efektus, rezonējot vilcienu troksni.

Projekta autori izpētes teritorijā piedāvā nojaukt "Titāniku" un autoostu (citiem īpašniekiem piederošas ēkas), veidojot vienotu apzaļumotu un labiekārtotu teritoriju bez apbūves, ar pieeju Kārļa baseina akvatorijai, paplašinot/turpinot pilsētas kanāla apstādījumus. Autoostas risinājumā autobusiem ir jābrauc atpakaļgaitā, kas nav funkcionāli optimāli. Laba ideja ir veidot estakādi 13. janvāra ielā, kā arī pārvērst ielu par bulvāri.

#### **2.2.4. Darbs par devīzi SMXL2022**

Šī risinājuma priekšrocība ir labu savienojumu izveide apkārtējā pilsētvidē. Projekts aplūko kompleksi jauno sliežu ceļu, tilta un stacijas izbūvi, kā arī piedāvā radikālus risinājumus stacijas laukumam, Daugavas krastmalai ap jauno šķērsojumu, tirgus un komercapbūves attīstībai telpā starp pilsētas kanālu un Vecrīgu. Šī projekta autori zsver, ka stacijas laukuma ēku nepiemērotais dizains un zemā arhitektoniskā kvalitāte liedz šai vietai kļūt par pievilcīgu, viesmīlīgu un atpazīstamu Latvijas galvaspilsētas centrālo dzelzceļa staciju. Konkursa priekšlikums ierosina atbrīvot stacijas laukumu un oriģinālo ēkas būvapjomu no pēdējo gadu kļūdainajiem uzslāņojumiem, izveidot jaunu fasādi pret vecpilsētu modernā arhitektonisko formu valodā. Šis ir pilsētbūvnieciski skaidrs un pārdomāts risinājums, kura rezultātā iespējams iegūt jaunu, pret galvenajiem skatu punktiem atvērtu un laikmetīgu valsts galvenā transporta mezgla arhitektūru, kā arī jaunu stacijas laukuma vizuālo tēlu. Galvenā ieeja stacijā plānota no Vecrīgas puses un 13. janvāra ielas (kā bijušajai cara laika stacijai), veidojot atšķirīgu funkcionālo plānojumu un plūsmu organizāciju. Plānots atjaunot pulksteņa torni tā sākotnējā veidolā. Izvēlēto materiālu lietojums vērsts uz ilgtspējību un mūsdienu tehnoloģijām, dominē stikls un līdz ar to transparence, taču stacijas interjeri un peronu pārseguma arhitektoniskais risinājums palicis shematiskā līmenī.

Vērienīgs piedāvājums ir tirgus un komercapbūves attīstībai 13. janvāra ielā starp pilsētas kanālu un Vecrīgu. Apbūves mērogs un augstuma parametri konfliktē ar RVC aizsardzības principiem un UNESCO aizsargātās teritorijas nostādņēm, aizsedzot skatu uz Vecrīgu no jaunās RailBaltica trases. Interesants priekšlikums Kārļa baseina paplašināšanai autoostas teritorijas daļā atbilstoši tā vēsturiskajai konfigurācijai. Labiekārtojums un pilsētvides kvalitāte ir laba, ar atbilstošiem arhitektoniskajiem akcentiem. Transporta shēmu risinājumi no tehniskā un funkcionālā viedokļa pārdomāti, taču diskutabla izvērstā autobusu novietne stacijas priekšlaukumā, kur satiksme gājēju līmenī būs dominējoša, aizvietojot publisko ārtelpu ar autobusu termināli un pieturvietu nojumēm.

Jaunā šķērsojuma – dzelzceļa tilta - paplašinājumi gājēju un velosipēdistu ērtībai ir apsveicami un telpiski interesanti, taču gājēju un riteņbraucēju noejas/nobrauktuves Mūkusalas ielā koriģējamas, neskarot Daugavas upes akvatoriju.

Problemātiska ir piedāvāto risinājumu realizācija, kas saistīta ar trešo pušu īpašumtiesībām, piemēram, ierosinājums nojaukt „Origo” ēku. Nav ekonomiska pamatojuma nojaukt esošās būves un pēc tam nepieciešamo apjomu aizvietot ar līdzīgu, tikai mūsdienīgāku, vizuālo tēlu minimālisma stilā. Trūkst detalizācija arhitektūras risinājumiem, līdz ar to grūti prognozēt sagaidāmo rezultātu. Funkcionālais veikalu izvietojums pagraba līmenī nav optimāls un neatbilst noteiktajām prasībām. Ir grūti iztēloties, kā šī iepirkšanās zona varētu būt pievilcīga un komerciāli dzīvotspējīga. Ēkas pārbūves rezultātā posmā no Dzirnāvu ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam plānota Timoteja ielas trase, no kuras paredzēta piekļuve peroniem, pārējo daļu nerisīnot, t.sk., nepiedāvājot savienojumu stacijai ar perona nojumēm (nelieli saskaldīti apjomi). Perona nojumes konstruktīvie elementi neatbilst

prasībām, lai cilvēki varētu ātri un brīvi pārvietoties, kā arī problemātiski personām ar redzes problēmām.

Posmā no stacijas līdz dzelzceļa tiltam tiek nojaukts dzelzceļa uzbērums, izveidoti 2 jauni skatu koridori, daļēji nojaukta autoosta un tās vietā piedāvāta jauna daudzstāvu apbūve, kura neveicina pilsētas ziemeļu-dienvidu daļu vizuāli psiholoģisko saistību. Zem dzelzceļa estakādes paredzētais apjoms ir jāsamazina, lai tas neaizsegtu skatus no Vecrīgas uz tirgu un otrādi. Izpētes teritorijā no jaunās estakādes 13. janvāra ielas virzienā plānota jauna masīva daudzstāvu apbūve, kura neatbilst vēsturiskā centra apbūves noteikumiem un no daudziem skatu punktiem aizsegs Vecrīgas siluetu.

Šis būtu viens no projektiem, kura piedāvāto pilsētņēmniecisko stratēģiju vajadzētu izmantot par pamatu plašākas pilsēttelpas kvalitatīvai attīstībai. No šī darba var smelties ideju nojaukt stacijas funkcijām un telpiskajai skaidrībai traucējošos objektus!

#### **2.2.5. Darbs ar devīzi CRHR2016**

Piedāvātais risinājums neatbilst konkursā prasītajam un ir pretrunā ar metu konkursa ideju. Šim piedāvājumam nav iesniegts grafiskais materiāls – teksta daļā paustas interesantas atziņas un ir izklāstīta teorētiskā nostāja, bet iesniegtais materiālu apjoms un detalizācija nedod iespēju to vērtēt kā konkursa darbu. Iesniegta ir tikai grāmata ar secinājumu, ka tik mazai pilsētai kā Rīga, nav nepieciešama jauna dzelzceļa stacija un tilts.

#### **2.2.6. Darbs ar devīzi DRT74G10**

Projekta piedāvājums pamatā balstīts uz –1 līmeņa plašu izmantošanu gājējiem un publiskām aktivitātēm. Priekšlikuma pamatā ir tuneļu savienojumi zem esošajām ielām. Stacijas ieejas zonas risinājumam piedāvāts jauns tēls/ikonisks elements – stiklota jumta plakne. Augstu gaisā paceltās stikla jumta plaknes arhitektoniskais risinājums sarežģīts no klimata (nokrišņi, sniega slodzes) un ekspluatācijas aspekta Latvijas klimatiskajos apstākļos. Stikla pārsegumam būs nepieciešami pamatīgi balsti papildus spriegotajai konstrukcijai. Plakanā jumta apjoms ir neproporcionāls – pārāk augsts, pārāk liels, gan tā uzturēšana, gan izbūve būs ļoti dārga. Tehniski nepiemērots stacijas pārbūves risinājumam (plakans lielaiduma jumts). Stacijas peroni pārsegti ar atsevišķām nojumēm, bet kā visu kompleksu vienojošs elements pāri stacijas galvenajai ēkai un priekšlaukumam pārsegts augsts caurspīdīgs stikla un metāla konstrukciju jumts, kas ir funkcionāli nepamatots.

Projekta autori piedāvā likvidēt stacijas pulkstenim „pielipināto“ Origo apjomu un meklē variantu uzlabot apakšzemes pārejas Gogoļa ielas krustojumā, tās paplašinot un piepildot ar dienas gaismu, mēģinot savienot esošos apakšzemes tuneļus ar staciju. Rodas interesants jautājums par attiecībām ar zemes līmeni, un to, vai ir vērts labāk izmantot esošās tuneļu konstrukcijas. Šim apakšzemes apjomam un ejām būtu jāveido gājēju kustības savienojums virszemē. Posmā no Dzirnau ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam teritorijas plānojums netiek risināts. Posmā no stacijas ēkas gar Stockman veikalu līdz dzelzceļa tiltam izpētes teritorijā tiek nojaukts “Titaniks” un esošā autoosta, to vietā veidots labiekārtojums un apzaļumojums. Estakāde netiek pietiekami risināta. Pāri Prāgas ielai tiek saglabāts esošais dzelzceļa pārvads, kas neatbilst nolikuma prasībām.

Gan jaunais tilts, gan teritorija starp 13. janvāra ielu un kanālu ir labi izstrādāta. Salīdzinoši liela apzaļumotās teritorijas integrācija transporta infrastruktūras teritorijās, priekšroku dodot gājējiem. Autoosta un autostāvvietas atrodas centrā un ir tieši savienotas ar staciju. Koncentrējot autoostu un autostāvvietas vienā vietā, satiksmes intensitāte uz mazajiem pievadceļiem varētu būt pārāk liela. Parka turpinājuma ideja pilsētas kanāla zonā nav pārliecinoši attīstīta.

Projekta idejas turpmāk var izmantot tuneļu sistēmas optimizācijai.

### **2.2.7. Darbs ar devīzi ATZN 3587**

Pašmērķīgs un samākslots risinājums, kas nedos pienesumu Rīgas vēsturiskā centra vērtībām. Arhitektoniskā izteiksme, kas nepiedāvā būtiskus pārveidojumus - paredzēts nojaukt esošo centrālās stacijas vēsturisko ēku, tās vietā veidojot jaunu caurspīdīgu būvobjektu visas vēsturiskās ēkas augstumā. Kaut arī neatbilst konkursa nolikumam, vizuāli interesants ir fasādes risinājums (demontējot vēsturisko stacijas fasādi) un plaša esošās dzelzceļa ēkas pārbūve. Daļēji segtais laukums pie stacijas galvenās ieejas varētu būt funkcionāls ieguvums. Stacijas arhitektoniskais risinājums neatbilst Latvijas klimatiskajiem apstākļiem - "kokiem" līdzīgie peronu pārsegumu elementi ļauj iekļaut gaismu, bet līmeni zem peroniem ikdienā ietekmēs lietus, vējš un sniegs. Funkcionāli labi risināta stacijas ēkas lielā zāle un teritorija starp krastmalu un staciju. Risinājums nepiedāvā īpašas novitātes vai kvalitātes materiālu izvēlē, bet pasniegts ar jaukām brīvas rokas tehnikā zīmētām diagrammām. Digitāli detalizētie attēli neatbilst Meta priekšlikumiem.

Stacijas savienojumi ar apkārtējo pilsētas teritoriju nav detalizēti, transports un pasažieru plūsmas nav risinātas ne pilsētas, ne dzelzceļa stacijas līmenī. Posmā no Dzirnavu ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam plānota Timoteja ielas trases izveide, bet pārējās daļas plānojums nav risināts. Gājēju un riteņbraucēju kustības analīze salīdzinoši izvērstāka.

Projekta risinājumā piedāvāts samazināt Kārļa baseina ūdens virsmu. Gājēju un riteņbraucēju ceļš pārāk aktīvs un nepamatoti liksimots. Izpētes teritorijā tiek paredzēts nojaukt "Titaniku", likvidēt autoostu, funkcionāli nepieciešamo Centrāltirgus piegādes zonu plānots pārveidot par labiekārtotu publisku ārtelpu bez apbūves, ar pieeju Kārļa baseina akvatorijai, nav skaidra Kārļa baseinu šķērsojošo tiltiņu nepieciešamība. Pārvaldu un estakāžu risinājumi nav parādīti, trūkst noejas un nobrauktuves no gājēju un velosipēdistu tilta Mūkusalas ielā.

Jaunā Daugavas šķērsojuma sadalīšana divās joslās – dzelzceļa satiksmei un gājējiem/riteņbraucējiem - nav tehnoloģiski pamatota. Vizuāli aktīvais gājēju un riteņbraucēju šķērsojums pāri Daugavai konkurē ar esošo Dzelzceļa tiltu, tilta konstrukcija nav realizējama. Vizuāli interesants ir velosipēdistu plānojums, lai gan krustojumos ar ielām risināts daļēji. Jaunā gājēju tilta margas ir pārlietu dramatiskas, tilta un teritorijas pie Kārļa baseina celiņu un labiekārtojuma priekšlikumi ir nelietderīgi komplicēti.

### **2.2.8. Darbs ar devīzi RING2022**

Vislabākā un spēcīgākā ideja šajā projektā ir priekšlikums izmantot veco dzelzceļa tiltu kā jauno gājēju un velosipēdistu tiltu pāri Daugavai, kas līdzinātos slavenajam gājēju tiltam Ņujorkā. Gājēju daļa izvietota tilta ziemeļu pusē, kas, atsedzot skatus uz Vecrīgu, ir reāls funkcionalitātes un estētiskās kvalitātes ieguvums. Šāds risinājums ļautu uzbūvēt jaunu funkcionālu un ilgtspējīgu tiltu ar 4 sliekšņu ceļiem, kā arī atdzīvināt veco, esošo tiltu, kas ir jau morāli novecojis, padarot to par ļoti pievilcīgu publisko ārtelpu un akcentējot tā kultūrvēsturisko nozīmi. Oriģinālais tilta risinājums ļautu vienkāršot darbu organizāciju stacijas rekonstrukcijas laikā. Tilta gājēju/riteņbraucēju ceļam trūkst noejas un nobrauktuves Mūkusalas ielā.

Jaunās dzelzceļa stacijas apjoma vizuālais tēls ir samērā agresīvs un neveiksmīgs Rīgas vēsturiskā centra pilsētbūvnieciskajā struktūrā. Konkursa priekšlikuma galvenā uzmanība fokusēta uz noslēgta Dzintara gredzenveida pārsegumu virs stacijas centrālās daļas un peroniem, kuram nav ne funkcionāla, ne arhitektoniska pamatojuma, kā arī nav nekāda sakara ar sliekšņu ceļu lineāro raksturu. Dzintara metafora ir pārāk banāla, stacijas un pilsētas daļu savienojumi funkcionāli neveikli, tik plaša rekreācijas platība bez papildus funkcijām nav lietderīga. Arhitektoniskais risinājums ar apjomā hipertrofēto gredzena veida pārsegumu nav piemērotākā forma ne stacijas jumtam, ne vilcienu lineārajai kustībai, ne stacijas peroniem. Nav piedāvāts kontakttīklu risinājums, līdz ar to šāds vizuālais tēls nez vai būtu realizējams elektrificētam dzelzceļam. Stacijas ēkas 1.stāva plānā trūkst

funkcionālā atšifrējuma, savukārt, piedāvājums izbūvēt autoostu pazemē ir funkcionāli sarežģīts un dārgs risinājums.

Šajā projektā nav risināts transports ne lokāli konkursa teritorijā, ne attiecībā uz pilsētas ielu tīklu. Posmam no Dzirnavu ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam teritorijas funkcionālā izmantošana nav risināta, arī 13. janvāra ielas pārveidojumi nav funkcionāli pamatoti.

Stacijas areālā nav piedāvātas jaunas kvalitātes publiskajai ārtelpai. Problemātisks piedāvājums ir izpētes teritorijā nojaukt esošo autoostu un „Titāniku” (citiem īpašniekiem piederošas ēkas), to vietā veidojot tikai apzaļumojumu un labiekārtojumu, paplašinot/turpinot pilsētas kanāla apstādījumus. Kārļa baseina malā Centrāltirgus piegādes zonā paredzēts labiekārtojums, kas nerespektē nepieciešamo piegādes funkciju tirgum.

Neraugoties uz pamatoto un detalizēti skaidro projekta īstenošanas procesa aprakstu, projektā nav īpaši atzīmējamās tehnoloģiskas novitātes vai īpašu materiālu lietojums. Dzelzceļa tilta ideja ir īpaši interesanta un tā būtu tālāk jāizstrādā projekta gala versijā, taču citām projekta sadaļām šādas vērtības nepiemīt.

### **2.2.9. Darbs ar devīzi XYVI0368**

Stacijas elementu un peronu arhitektūra, kā arī šķērsojums pār Daugavu ir mērogā un pielietojuma intensitātē pārspīlēta vēstures elementa (pirmā dzelzs tilta) veidola interpretācija un multiplikācija ar nelielām agresivitātes iezīmēm. Apbūve tiek pacelta gaisā, izmantojot vecā Zemgales tilta tēlu. Dažādas taisnas līnijas apzīmē ejas, koridorus, savienojumus, apstādījumus un veikalus, kuras daļēji tomēr definē telpu. Plūsmu sadalījums atsevišķos apjomos ir funkcionāli problemātisks, pasažieriem neērts un energoneefektīvs. Šī projekta autori ir mēģinājuši atrast jaunu tipoloģisko izteiksmi un vizuālo identitāti stacijai, bet Rīgai šis tēls nav organisks ne vides, ne paša objekta kontekstā un pašreiz sabiedrībai vēl nepieņemams dizaina risinājums, kas neiekļaujas Rīgas vēsturiskā centra plānojuma struktūrā. Piedāvātais metāla režģu konstrukcijas risinājums ir vizuāli interesants un ekspresīvs, iespējams iederētos kādā jaunā pilsētas rajonā. Izvēlētie materiāli iespējami, bet to vienveidīgs un masīvs lietojums apšaubāms.

Virs peroniem, trijos garos vestibilos, izvietota stacijas funkcija, kurus šķērso divi tirdzniecības vestibili. Virs 2.stāvā esošajiem peroniem, metāla kopņu konstrukcijā veidotie vestibili savā starpā saistīti ar caurspīdīgu pārsegumu. Nav skaidra kontakttīklu stiprināšanas iespēja. Pārāk ambiciozs, neracionāls/neelastīgs (telpu ierobežojoša konfigurācija) un dārgs risinājums, radot šaubas, cik funkcionālas būs gaisā paceltās šaurās ejas intensīvas gājēju plūsmas apstākļos. Arhitektūras ideja pilnvērtīgi būs uztverama tikai no putna lidojuma, mazāk skaidrs risinājums no publiskās ārtelpas līmeņa. Vieta pielāgota idejai, bet ne ideja konkrētās vietas īpatnībām.

Pilsētvides kontekstā šis ir radikāls un interesants piedāvājums - likvidēt esošo Stacijas laukumu un veidot jaunu Gogoļa un Satekles ielas krustojumā (pret vēsturisko dzelzceļa ēkas fasādi orientētu) laukumu, slēdzot satiksmi Gogoļa ielā. Gogoļa ielas slēgšana transportam ir kardināls risinājums, bet šajā piedāvājumā bez pārliecinoša funkcionālā pamatojuma. Vērā ņemami 13. janvāra ielas funkcionālo plūsmu organizācijas un labiekārtošanas piedāvājumi, kur mēģināts ar apzaļumošanas palīdzību savienot Vecrīgu ar tirgu. Pozitīvi, ka projekts piedāvā zaļās zonas papildinājumu labiekārtota parka veidā, kas reizē ir divu pilsētas daļu (ziemeļu-dienviņu) savienojums, taču neveidojas harmoniska pilsētvides atmosfēra. Gājēju tuneļu izvietojums ir labi pamatots ar gājēju plūsmām, bet neveiksmīgs arhitektoniskās un tehniskās idejas risinājuma ziņā.

Jaunā dzelzceļa tilta atsauce uz vēsturisko telpisko risinājumu konkurē ar esošo Dzelzceļa tiltu, aizsedzot tā konstrukcijas un vizuālo uztveri pilsētas telpā. Interesanti risināts veloceliņu savienojums ar ielām.

### **2.2.10. Darbs ar devīzi OCTO8888**

Samērā detalizēti izstrādāts darbs. Arhitektoniski ne pārāk veiksmīgs risinājums, ambicioza formu valoda, neraksturīga Rīgas vēsturiskajam centram. Piedāvātais arhitektoniskais risinājums ir iecerēts kā jauna identitāte, bet vienlaikus tas ir vēstures citējums un klimatiski / ģeogrāfisks pārpratums. Galvenā ieeja stacijā tiek organizēta no vecpilsētas puses, kā tas bija vēsturiski, savukārt, piekļuve stacijai - no pašreizējā stacijas laukuma puses. Vēsturisko ēku ir paredzēts nojaukt. Stacijas galvenā zāle šķiet funkcionāla, tajā ir viegli orientēties, taču nav īpaši pievilcīga vai viesmīlīga, kurā pasažieriem patiktu atrasties. Stacijas ēkas jumta konstrukcija piedāvā spēcīgu vizuālo tēlu - atraktīva arhitektūra, bet ne Rīgā un ne šajā vietā. Smagā peronu velvjuveida pārseguma konstrukcija varētu radīt pilsētai vietīmi ar spēcīgu identitāti, bet tā neizskatās pārlicinoša no inženiertehniskā viedokļa. Materiālu lietojums teorētiski iespējams, bet bez reģionālas piesaistes un inovatīva rakstura. Stacijas ēkas jumta konstrukcijai ir jābūt tādai, lai to varētu uzbūvēt, vienlaikus nodrošinot vilcienu kustību.

Projektā ierosināts grupēt dzelzceļa sliežu ceļus, nodalot vietējās satiksmes un starptautiskos pārvadājumus, kā arī kravu vilcienu satiksmi. Apkārtējai pilsētas teritorijai ap dzelzceļa staciju risinājumi nav piedāvāti, transporta veidu savienojumi nav pārlicinoši. Šajā projektā ir mēģināts savienot riteņbraucēju celiņus tieši ar staciju un tās pazemes velosipēdu novietni.

Projekta piedāvājums paredz nojaukt "Titāniku", likvidējot autoostu un veidojot brīvu labiekārtotu teritoriju bez apbūves, ar pieeju Kārļa baseina akvatorijai, taču nav skaidra Kārļa baseinu šķērsojošo daudzo tiltiņu nepieciešamība. Kanāla parka ģeometriskums – vērīnīga ideja, mēģinājums radīt ērtu publisko ārtelpu, bet nepārlicinoši. Starptautiskās autoostas risinājums nav pārlicinošs - nav skaidrs, kā tā ir saistīta ar kanālu/ parku/ krastmalu un ar centrālo dzelzceļa staciju. Izveidotā estakāde ar sliežu ceļiem 13. janvāra ielā aizsedz skatus no vecpilsētas uz kanālmalu un otrādi.

Dzelzceļa tilta konstrukcijā gājēju zona izvietota starp diviem dzelzceļa tiltiem, kas rada diskomfortu un divu pretēji braucošo vilcienu vēju turbulenci. Jaunā tilta dizains ir nevajadzīgi pārspīlēts.

### **2.2.11. Darbs ar devīzi 8A7FSR2J**

Jāatzīmē projekta izstrādes augstais līmenis un atsevišķu detaļu (skatu punktu) asprātīgs lietojums un ievērtējums. Pasūtītāja uzstādītā programma ir izpildīta, dodot gājējiem iespēju nokļūt multimodālajā stacijas transporta mezglā nešķērsojot transporta kustību. Stacijas nojumes ir milzīgas izmēru (h=43m), laidumu un profilu ziņā, kas neiederas ne pilsētas panorāmā, ne stacijas struktūrā, kā arī neatbilst Rīgas vēsturiskā centra mērogam. Liellaiduma sliežu ceļu pārsegumi ir pārspīlēti lieli būvapjomi, orientēti perpendikulāri dzelzceļa sliežu ceļiem un pasažieru plūsmas virzienam. Jaunais jumts rada stacijai spēcīgu vizuālo tēlu, taču apšaubāma ir lielās arkas konceptuālā atkārtotā (analogi esošajam dzelzceļa tiltam un tirgus paviljoniem). Nav saglabāta dzelzceļa stacijas ēkas galvenā fasāde. Materiālu lietojums un to funkcionalitāte Latvijas apstākļos iespējama.

Priekšlikumā vērtētas un analizētas gājēju un transporta satiksmes plūsmas. Funkcionāli labi atrisināta pasažieru pārsēšanās no viena transporta veida otrā. Pirmā stāva līmenī izvietots stacijas vestibils un publiskā „Plaza”, dzelzceļa kases Rail Baltica un lidostas pasažieru uzgaidāmās telpas, īres auto stāvvietas, multimodālais satiksmes mezgls un uzejas uz peroniem. Sabiedriskā transporta pieturas organizētas stacijas laukumā.

Posmā no stacijas ēkas gar Stockman veikalu līdz dzelzceļa tiltam tiek daļēji nojaukts uzbērums, zem kura tiek izvietota jaunā starptautiskā autoosta, veidojot vizuālu saikni starp pilsētas Z-D daļām. Izveidojas jauka ainava kanālmalā, neraugoties uz Kārļa baseina ūdens spoguļa virsmas samazinājumu. Starptautiskā autoosta paliek pie dzelzceļa uzbēruma un tagad ir gan pievilcīga, gan pasargāta no nelabvēlīgu laikapstākļu ietekmes, gan arī ir savienota ar dzelzceļa staciju. Piedāvājums

13. janvāra ielas transportu izvietot tunelī atvieglotu kajāmgājēju saikni starp Vecrīgu un tirgu, bet tas būs ļoti dārgs risinājums.

Jaunajam dzelzceļa tiltam pāri Daugavai nodalītas gājēju un riteņbraucēju plūsmas, taču konstrukcija ir savienota ar esošā tilta balstiem, kas ievērojami sadārdzinātu tā realizāciju. Jaunā tilta dizains daļēji konkurē ar esošo dzelzceļa tiltu. Jaunā tilta gājēju/riteņbraucēju ceļam trūkst noejas/nobrauktuves Mūkusalas ielā.

#### **2.2.12. Darbs ar devīzi CRJE 2303**

Projekta piedāvājuma materiālu klāsts atsevišķās sadaļās ir izteikti detalizēts, bet tajā pašā laikā trūkst informācijas par risinājuma koptēlu, nav vienojošu funkcionālo shēmu un publiskās telpas risinājumu. Projekta autori ir pievērsušies vienīgi stacijas izbūvei, bet atstājuši novārtā daudzus, ja ne visus, projektēšanas programmas uzdevumus. Izteikti tehnokrātiska pieeja uzdevumam, neizteiksmīga un nehumāna forma stacijas vizuālajam tēlam. Shematisks, pietiekami neizstrādāts, risinājums, kas nedod skaidru priekšstatu par sagaidāmo rezultātu. Trūkst galvenās stacijas ēkas funkcionālais risinājums, visa uzmanība veltīta sliežu ceļu pārsegumam. Pārseguma monotons noslēgtais risinājums rada priekšstatu par milzīgām dzelzceļa tehnikas remonta darbnīcām vai depo ēku kas neiederas konkrētajā pilsētvidē. Sliežu ceļu pārsegumam sarežģīts, smagnējs, pārāk materiālietilpīgs un dārgs risinājums. Kopējā funkcionalitāte un transporta veidu savienojumi nav pietiekami skaidri pasniegti.

Posmā no Dzirnau ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam teritorijas funkcionālais plānojums netiek risināts. Posmam no stacijas ēkas gar Stockman veikalu līdz Dzelzceļa tiltam funkcionālais plānojums nav risināts.

Tilta risinājumā izveidotas butaforiskas tērauda arkas, kā esošā tilta spoguļattēls, kas ir pretrunā ar konkursa uzdevuma nosacījumiem. Pārāk daudz uzmanības pievērsts tehniskajām detaļām.

#### **2.2.13. Darbs ar devīzi ITER 2025**

Samērā detalizēti izstrādāts darbs. Pilnībā pārbūvēta centrālā dzelzceļa stacija ar lielu, jaunu būvjomu pie stacijas pulksteņa, zaudējot stacijas laukuma un ēkas funkcionalitātes identitāti pilsētas telpā. Plānotās stacijas ēkas būvjomu un fasāžu izmaiņas pret Gogoļa un Satekles ielu (cita īpašnieka ēkas un īres platības stūrī) pilsētbūvnieciski neatrisina Stacijas laukuma plānojumu un vizuāli neiederas pilsētvidē, jo nav labāks piedāvājums par Stockman masīvo būvjomu, kas tiek uzskatīts par pilsētbūvniecisku kļūdu.

Stacijas ēkas 1.stāva līmenī izvietota liela, atvērta centrālā halle ar kasēm, uzejām uz peroniem, multimodālais transporta mezgls, autoostas (vietējā un starptautiskā) un taksometru pieturvieta zem Gogoļa ielas estakādes. Stacijas galvenā zāle ir pārskatāma un tai piemīt zināma elastība. Stacijas ēkā zem centrālās halles izvietota pazemes autostāvvieta 338 vietām, kas izraisa šaubas vai stacijai vajag piesaistīt tik daudz automašīnu, ja nav atrisināta transporta plūsmu infrastruktūra stacijas tuvākā/tālākā apkārtnē. Stacijas ēkas 2.stāvā tiek pārveidota kultūrvēsturiski vērtīgā saglabājamā uzgaidāmā telpa. Galvenajai stacijas ēkai perpendikulāri sliežu ceļiem virs halles un uzejām uz estakādes veidots vienots noslēgts metāla konstrukciju liellaiduma pārsegums, kas turpinās kā atklāta nojume virs peroniem posmā starp stacijas ēku un Dzirnau ielu. Peroni, kuriem gan ir neatbilstošs augstums, nosegti pilnībā, kas ir pozitīvi.

Piedāvātā satiksmes organizācija pārdomāta, lai gan nepieciešams pārbaudīt, vai plašākā teritorijā būs pietiekams autostāvvieta skaits un vai piekļuve tām būs nodrošināta. Funkcionāli labs risinājums saistībā ar pārsēšanos no viena transporta veida otrā. Posmā no Dzirnau ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam teritorijas izmantošana nav risināta pietiekami detalizēti.

Dzelzceļa uzbērums pie Kārļa baseina tiek nojaukts, izveidoti 3 jauni, šauri skatu koridori, likvidēta autoosta, tās vietā veidojot jaunu daudzstāvu apbūvi, kas nebūt neveicina pilsētas atsevišķo daļu vizuāli psiholoģisko saistību. Piedāvāti smagnēji, lieli būvapjomi esošās autoostas vietā, kas neatbilst Rīgas vēsturiskā centra, kā UNESCO pasaules mantojuma vietas, saglabāšanas principiem, radot jaunu, masīvu sienu, kas vizuāli nošķirs Vecrīgu no Centrāltirgus teritorijas. Principā žūrija neiebilst pret apbūves veidošanu gar dzelzceļu, bet tai ir jābūt vienkāršai un tā nedrīkst aizsegt skatus no vecpilsētas uz tirgus paviljoniem un otrādi. Šī jaunā apbūve sašaurina kanālmalu, samazinot apzaļumoto teritoriju un palielinot apbūvētās teritorijas īpatsvaru. Izpētes teritorijā starp jauno estakādi un kanālu esošās autoostas un „Titānika” vietā piedāvātie daudzstāvu būvapjomi neiederas vēsturiskajā pilsētvidē un vēl vairāk kā esošais dzelzceļa uzbērums sadala, nevis apvieno pilsētas daļas (apbūve šajā vietā iespējams būtu attaisnojama tikai tad, ja tur tiktu paredzēta pilsētai īpaši nozīmīga un vietai atbilstoša kultūras vai mākslas funkcijas ēka).

Ļoti laba ideja piedāvāta - pārveidot 13. janvāra ielu par bulvāri, tiesa, diskutabls gājēju pāreju skaits. Komercojektu izvietojums gar 13. janvāra ielu nav pārāk pievilcīgs.

Tilta dizaina risinājums viegls – iluzors vecā tilta arku turpinājums. Jaunā tilta konstrukcija izskatās labi blakus esošajam tiltam. Apšaubāma jaunā tilta pār Daugavu telpiskā kvalitāte; nav skaidras attiecības starp gājējiem un velosipēdistiem, kuru plūsmas ir nošķirtas. Tiltam pāri Daugavai – gājējiem un riteņbraucējiem - trūkst noejas un nobrauktuves Mūkusalas ielā.

#### **2.2.14. Darbs ar devīzi ARIS2654**

Dominējošā projekta iezīme ir Rīgas vēsturiskajam centram neraksturīgu trīsstūrveida ģeometrisku formu atkārtotāšanā ainavas dizainā, kā arī jaunajā stacijas jumta konstrukcijā. Projekta autori ierosina atjaunot bijušo lielo stacijas zāli, saglabājot vēsturiskās vērtības, kas ir dzīvotspējīga telpiskā ideja. Labs centrālās zāles paplašinājuma risinājums, pagarinot to visā vecās fasādes garumā un veidojot vizuālu savienojumu, pilnībā atsegtu fasādes stiklojumu ar pilsētu. Stacijas centrālā zāle ir pārpildīta ar veikaliņiem, ēstuvēm, pārāk maz vietas atlicinot pasažieru plūsmām, kas veido lielu kontrastu ar atjaunotās lielās zāles plašumu. Interjērā veiksmīgi savienotas esošās pasažieru zāles, izveidojot lielu funkcionāli ērti uztveramu telpu pasažieru vajadzībām, mazinot tirdzniecības funkciju. Iztrūkst pasažieru un transporta plūsmas analīzes, kā arī risinājumi gan lokālā, gan plašākā mērogā.

Stacijas ēkas jumta konstrukcija ar stiklotajiem elementiem radīs izteiktu gaismēnu spēli uz peroniem, kas būs apgrūtināti cilvēkiem ar redzes traucējumiem. Paplašinot lielo stacijas ēkas jumtu, peroni ir palikuši neaizsargāti pret laika apstākļiem. Vēsturiskās stacijas zāles lineārās dimensijas pārspilējumam nav īsta pamatojuma. Materiālu lietojums ir iespējams, bet konkrētie tehniskie risinājumi ir apšaubāmi Latvijas klimatiskajos apstākļos. Perona pārsegums varētu būt lielāks un iekļaut sevī vizuāli pievilcīgākus kontakttīkla stiprinājumu elementus. Pret Satiksmes ministriju izvietotā vienlaidus stiklota fasāde (pārdomājams tās mērogs un proporcijas) ir pārāk monotona.

Labiekārtojums tematiski savieno abas kanālmalas puses un abas dzelzceļa estakādes puses, tomēr neveidojas atbilstoša pilsētvide, iespējas iziet cauri estakādei ir ierobežotas. Posmā no stacijas ēkas gar Stockman līdz Dzelzceļa tiltam vizuāli tiek saglabāts uzbērums vizuālais izskats (ir pretrunā ar konkursa pamatmērķi), uzbērums vietā izvietojot tirdzniecības paviljonus, nav panākta vizuālā saikne starp pilsētas daļām. Plašāka pilsēttelpa projektā nav analizēta – tādējādi nav piedāvājumu stacijas laukumam, nav saikne ar Daugavas krastmalu, nav padomāts par izpētes teritorijas attīstību. Velosipēdistu un gājēju plūsmu risinājums diskutabls.

Jaunā tilta metāla režģa (apaļas dizaina caurules) konstrukcija un vizuālais izskats nav piemērojams Rīgas situācijai. Jaunā tilta forma atgādina vēsturiskā Zemgales tilta konstrukciju, bet jaunā

konstrukcija daļēji aizsedz esošo tiltu. Gājēju un veloceļiņi jānostiprina ar konsolēm, drošības sistēma nav paredzēta.

Posmā no Dzirnau ielas līdz Elizabetes ielas turpinājumam plānota Timoteja ielas trases izveide, pārējā daļā trūkst risinājuma. Īpašas novitātes projekts nepiedāvā. Būvprocesa organizācija un pielietojamās tehnoloģijas projekta risinājumā var nolasīt. Šo priekšlikumu nav ieteicams virzīt tālāk, jo pārāk liels ģeometriskis juceklis bez vispārējas formu vai attiecību kontroles.

### **2.2.15. Darbs ar devīzi 1S1V7N9C**

Priekšlikums paredz nojaukt esošās stacijas ēkas un veidot jaunu centrālās stacijas kompleksu, nerēķinoties ar kultūrvēsturisko mantojumu un esošo pilsētvides situāciju. Četras spilgtas un krāsainas grafiskās lapas bez citiem informatīvajiem materiāliem nedod iespēju projektu pilnvērtīgi vērtēt. Formāls un nepārlicieošs risinājums, saturiski nav izpildītas konkursa uzdevuma prasības.

## **3. Atklātā metu konkursa rezultāti.**

### **3.1. Metu konkursa žūrijas lēmums.**

Saskaņā ar Tehniskās komisijas atzinumu, darbi ar devīzi R210G1A6 un SMXL2022 pamatā ir izpildījuši konkursa programmas tehniskās prasības. Šajos darbos žūrija saskata konceptuāli un detalizācijas ziņā atšķirīgus, bet no projekta attīstības viedokļa izvērtēšanai līdzvērtīgus pilsētbūvnieciskos, arhitektoniskos un funkcionālos risinājumus. Viena no izstrādātajām arhitektoniskajām shēmām (R210G1A6) piedāvā telpiski un konstruktīvi akcentētu pilsētas stacijas vizuālo tēlu, bet otrs risinājums (SMXL2022) piedāvā pārveidojumus plašākai pilsēttelpai, t.sk. jaunus un transparentus fasāžu apjomus stacijas laukuma daļā un atgriešanos pie pirmās Rīgas stacijas pilsētbūvnieciskā novietojuma attiecībā pret Vecrīgu.

Žūrija atzīst, ka projekts R210G1A6 piedāvā pārlicieošu un skaidru funkcionālo shēmu, kā arī dod pasūtītājam iespēju realizēt tieši uz EDZL funkcijām attiecināmās funkcijas. Projekta piedāvājums dod iespēju izmantot staciju ikdienas pasažieriem un tālbraucējiem (uzgaidamās telpas, rekreācija), kā arī iezīmē iespēju kvalitatīvam savienojumam starp starptautisko autoostu un Centrālo staciju. Plūsmu organizācijai stacijā par pamatu ir ņemta AECOM izpētes shēma.

Vienlaikus žūrija vērs uzmanību uz nepieciešamību vienlaikus radīt arī maksimāli vienkāršu iespēju vietējās satiksmes pasažierim nokļūt uz peroniem. Perspektīvajā šī projekta attīstības fāzē būtu nepieciešams izskatīt velosipēdistu pārvietošanos no pilsētas uz peronu. Darba autori nav pilnībā izmantojuši pasūtītāja doto iespēju izmantot telpu zem dzelzceļa sliedēm. Jāpārvērtē piedāvātais autoostas daļas risinājums un autostāvvietu izvietojums telpā līdz Elizabetes ielai. Žūriju nepārlicieina šī darba finansu piedāvājums samērojot ar arhitektoniskās ieceres vērienu.

Veicot pilsētas infratraktūras transformāciju plašākā pilsētas teritorijā (SMXL2022), Centrālās stacijas satiksmes mezgla risinājumā sabiedriskā transporta un stacijas lietotāju plūsmas risinājums ir īpaši svarīgs. Žūrija uzskata par pieņemamu turpmākai izvērtēšanai autobusu pieturvietu izvietojumu stacijas priekšlaukumā.

Uzbēruma vietā starp Prāgas ielu un Krasta ielu SMXL2022 autori piedāvā jaunu apbūvi 13. janvāra ielas telpā, kur būvapjoms paceļas virs dzelzceļa sliedēm un vizuāli aizsedz skatu no Vecrīgas uz tirgu un otrādi, kā arī nerespektē iespējamo kanālmalas apstādījumu "zaļās joslas" turpinājumu publiskajā telpā. Uzbēruma vietā ir pieļaujamas pakalpojumu funkcijas būves, piemēram, autoostas izvietojums šajā uzbēruma posmā. Bet ar nosacījumu - saglabājot estakādes un citu būvju augstumu esošo sliežu ceļu augstumā un nodrošinot ērtas gājēju plūsmas.

20.gs. un 21. gs. pārveidojumi Centrālajā stacijā un stacijas laukumā nav radījuši pievilcīgu pilsētbūvniecisku ansambli Eiropas pilsētu kontekstā. Šis konkurss dod iespēju Rīgas stacijai atgūt



vietzīmes statusu. Žūrija atzīmē, ka būtu nepieciešams atbrīvot stacijas pulksteņa torņi no vēlākajiem uzslāņojumiem – izveidojot to kā vietējo akcentu un iekļaujot to pārliecinošā Rīgas stacijas telpiskajā kompozīcijā

Žūrija kopumā rekomendē pilnībā izmantot uzbēruma telpu, it sevišķi, teritorijās, kas pieguļ aktīvajiem transporta mezgliem.

Ņemot vērā konkursa teritorijas specifiku (Daugavas krastmala, pilsētas kanāls) žūrijas ieskata, ka konkursa piedāvājumos nav pietiekami skaidri un profesionāli doti risinājumi attiecībā uz publiskās ārtelpas saikni ar ūdeni – to noteikti jāveic nākamajā projektēšanas satdijā.

Žūrija iesaka tālākajā projektēšanas procesā dot pārliecinošu pilsētvides dizaina risinājumu t/c "Stockmann" ēkas fasādei pret sliežu ceļiem - tā optiski un fiziski atdala pilsētas zaļo joslu no dzelzsceļa.

### **3.2. Žūrijas komisijas konkursa rezultāti.**

Ievērtējot to, ka neviens no metiem pilnībā nav izpildījis konkursa nolikumā un projektēšanas programmā prasīto, žūrija vienbalsīgi nolēmj nepiešķirt pirmo vietu.

Žūrija nolēmj piešķirt diviem darbiem 2. vietu - R210G1A6 un SMXL2022, un naudas balvu 45 000.00 eiro vērtība katram autoru kolektīvam, dodot iespēju pasūtītājam sarunu procedūras laikā pārliecināties par iespēju pielāgot un uzlabot konkrētos risinājumus atbilstoši konkursa mērķim kā arī akcentējot plašāku pilsētvides transformācijas nepieciešamību.

Darbs ar devīzi RING2022 piedāvā oriģinālu risinājumu esošā dzelzsceļa tilta transformācijai par gājeju un velosipēdistu tiltu, blakus izveidojot jaunu dzelzsceļa tiltu. Žūrija atzīmē, ka šis oriģinālais piedāvājums ir sava veida katalizators tālākajai projekta attīstībai un ir pelnījis speciālu veicināšanas balvu. Žūrijas komisija vienojas piešķirt darbam ar devīzi RING2022 speciālo veicināšanas balvu 21 000.00 eiro apmērā.

Žūrijas komisija ierosina nepiešķirt trešo vietu, bet trīs darbiem ar devīzi ARST2919, XYVI0368 un ARIS2654 piešķirt veicināšanas balvu, katram 13 000.00 eiro vērtībā.

Visi žūrijas lēmumi tika pieņemti pēc vienprātības un vienošanās principa. Līdz ar to nav izdalāmi kāda žūrijas locekļa īpašie vai atšķirīgie viedokļi.

### **3.3. Rezultātu paziņošana un Devīžu atvēršana**

Devīžu atvēršana un rezultātu paziņošana paredzēta atklātā sēdē 2016. gada 28. novembrī, plkst. 11:00, Rīgā, Maskavas ielā 12.

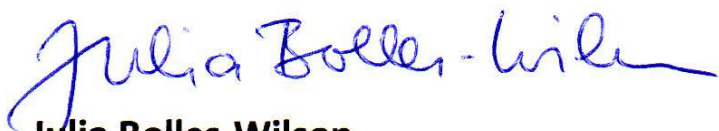
ŽŪRIJAS KOMISIJA:



**Jānis Dripe,**  
žūrijas priekšsēdētājs,  
arhitekts,  
Kultūras ministrijas eksperts;



**Dins Merirands,**  
Satiksmes ministrijas valsts  
sekretāra vietnieks;



**Julia Bolles-Wilson,**  
arhitekta (Vācija);



**Jonathan Kendall,**  
arhitekts, pilsētplānotājs (Lielbritānija);

**Andis Sīlis,**  
arhitekts, LAS biedrs;

**Egons Bērziņš,**  
arhitekts, LAS biedrs;

**Jānis Eīduks,**  
Eiropas dzelzceļa līnijas  
Tehniskā departamenta direktors;

**Juris Dambis,**  
arhitekts, Valsts kultūras pieminekļu  
aizsardzības inspekcijas vadītājs;

**Aigars Kušķis,**  
arhitekts, Rīgas domes Pilsētas  
attīstības departamenta Pilsētvides  
attīstības pārvaldes Vēsturiskā centra  
plānošanas nodaļas vadītāja p.i.;

**Agrita Maderniece,**  
arhitekta,  
Rīgas Būvvaldes Arhitektu un  
teritorijas plānotāju nodaļas vadītāja  
vietniece, Rīgas Būvvaldes nozīmētā  
pārstāve Viestura Brūža, Rīgas būvvaldes  
arhitektu nodaļas, galvenā arhitekta -  
teritorijas plānotāja vietā;

**Eva Kalviņa,**  
arhitekta, VAS "Latvijas dzelzceļš"  
Nekustamā īpašuma direkcijas  
Nekustamā īpašuma reģistrācijas daļas  
vadītāja vietniece;

**Ilze Lukstīņa,**  
Eiropas dzelzceļa līniju  
Projekta koordinatore, atbildīgā sekretāre,

**Dace Kalvāne,**  
arhitekta, Eiropas dzelzceļa līniju Projekta  
vadītāja, atbildīgā sekretāre

Rīgā, 2016. gada 27. novembrī