METU KONKURSA

**“RĪGAS LIDOSTAS GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA**

**NĀKOTNES VIZUĀLAIS TĒLS”**

ID Nr. LGS 2017/54

VAS “Latvijas gaisa satiksme”

ŽŪRIJAS KOMISIJAS ATZINUMS

Protokols

RĪGĀ, 2018. GADA 18. MARTĀ

**1.****Metu konkurss „Rīgas lidostas satiksmes vadības torņa nākotnes vizuālais tēls“ – turpmāk tekstā Konkurss.**

**Konkursa priekšmets un mērķis.**

Konkursa mērķis - iegūt arhitektoniski augstvērtīgu un funkcionāli pārdomātu, Nolikumā un Projektēšanas programmā ietvertajām prasībām atbilstošu un ekonomiski pamatotu Metu Latvijas gaisa satiksmes vadības tornim.

Konkursa priekšmets - apbūves iecere, kura atspoguļo kompleksu Rīgas lidostas gaisa satiksmes vadības torņa nākotnes vīziju un teritorijas kompleksu attīstību. Apbūves iecerei/metam jāietver objekta „ Rīgas lidostas gaisa satiksmes vadības torņa” arhitektoniskie risinājumi un teritorijas kopējā ģenerālplāna attīstības koncepcija atbilstoši pilsētbūvnieciskajai situācijai, turpmāk tekstā – Konkursa objekts. Apbūves ieceri / metu paredzēts tālāk izmantot par pamatu attiecīgā būvprojekta izstrādei.

Konkursa balvu fonds**-** 80 000,00 EUR (astoņdesmit tūkstoši euro, 00 centi).

**2. Konkursa pasūtītājs.**

Konkursa pasūtītājs - Valsts akciju sabiedrība “Latvijas gaisa satiksme”, vienotais reģistrācijas numurs: LV40003038621, adrese: Muzeju iela 3, Lidosta "Rīga", Mārupes novads, LV-1053.

**3. Konkursa žūrijas komisijas sastāvs.**

**Žūrijas komisijas priekšsēdētājs**, **Dāvids Tauriņš**,

VAS “Latvijas gaisa satiksme” valdes priekšsēdētājs.

**Žūrijas komisijas priekšsēdētāja vietnieks,**

**Roberts Sviklo**, VAS “Latvijas gaisa satiksme” Lidlauku rajonu daļas vadītājs.

**Žūrijas komisijas locekļi:**

**Lauma Jenča**, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” valdes locekle,

**Ingurds Lazdiņš**, arhitekts, LAS pārstāvis,

**Uģis Kaugurs**, arhitekts ,

**Jānis Dripe**, arhitekts, LAS pārstāvis,

**Ole Wiig** , arhitekts, MNAL, RIBA, FRIAS (Norvēģija) ,

**Stephan Huber**, M.ing., arhitekts,DAK (Vācija) ,

**Normunds Eglītis**, būvinženieris,

**Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre:**

**Dace Kalvāne**, arhitekte

Žūrijas komisijā, saskaņā ar VAS “Latvijas gaisa satiksme” valdes priekšsēdētāja Dāvida Tauriņa sniegto informāciju, aizstāti četri žūrijas komisijas pārstāvji. Mārupes novada būvvaldes vadītājas Aidas Skalberga vietā žūrijas komisijā strādā LAS pārstāvis, arhitekts Ingurds Lazdiņš, Ārvalstu arhitektes Julia Barfield vietā žūrijas komisijas vietā strādā M.ing.arhitekts Stephan Huber/ Vācija, Lidostas “Rīga” valdes priekšsēdētājas Ilonas Līces vietā strādā Lidostas “Rīga” valdes locekle Lauma Jenča, būvinženiera Normunda Tirāna vietā strada būvinženieris Normunds Eglītis.

**4. Žūrijas komisijas vispārīgas atziņas un rekomendācijas:**

Žūrija konstatē, ka Konkursam ar tik sarežģītu uzdevumu un kvalifikācijas kritērijiem bija iesniegti 9 darbi, kas ir pozitīvi vērtējams fakts, bet pārsteidza tas, ka pie tik skaidri definētas projektēšanas programmas un salīdzinoši liela prēmiju fonda iesniegto priekšlikumu skaits bija neliels. Žūrija atzīmēja, ka viens no iesniegtajiem Konkursa priekšlikumiem nekvalificējās saskaņā ar Konkursa nolikuma 4. punktā noteiktu meta piedāvājuma saturu un noformējumu, kas bija pamats šī darba izslēgšanai no turpmākas vērtēšanas.

Žūrijas komisija atzīmēja, ka lielākā daļa no iesniegtajiem Konkursam priekšlikumiem nebija pilnīgi atrisinājis Konkursa projektēšanas programmā uzstādīto darba uzdevumu. Ņemot vērā Konkursa objekta specifiku un sarežģītību, nopietnu analītisko un pārbaudes darbu veica Tehniskā komisija, akcentējot katra iesniegtā meta atbilstību/neatbilstību konkursa dokumentācijai un noteiktām tehniskajām prasībām (pielikumā Nr.1)

Žūrijas darbs bija ļoti intensīvs, izvērtējot Konkursā iesniegtos darbus. Žūrijas komisijas darbs notika blakus Konkursa teritorijai, kas deva iespēju komisijas locekļiem neskaidrību gadījumā pārbaudīt situāciju konkursa teritorijā. Žūrijas komisija vērtēja projektus pēc Konkursa nolikumā definētajiem kritērijiem, ņemot vērā funkcionalitāti, objekta ikonisko nozīmi un perspektīvo teritorijas attīstības iespēju. Īpašu uzmanību žūrijas komisija arhitekti veltīja priekšlikumu vizuālajam tēlam. Žūrijas komisija konstatē, ka ir vairāki darbi, kuri risināti arhitektoniski atraktīvi, bet tehniski nebija tik veiksmīgi un pilnīgi atrisināti, un otrādi, ka darbiem, kuriem bija labākais funkcionālais un tehniskais risinājums, pietrūka arhitektoniskā risinājuma kvalitātes, pievienotās vērtības un mūsdienīguma. Kopumā, tehniskās, funkcionālās un arhitektoniskās vietzīmes ikoniskais tēls nebija pilnībā atrisināts.

**Konkursa rezultātā profesionālā ziņā ir iegūts funkcionāli veiksmīgs arhitektoniskais risinājums, kuru realizējot VAS “Latvijas gaisa satiksme” iegūs optimālu darba vidi Latvijas gaisa satiksmes darbiniekiem, kas ir atbilstoša drošu gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanai.**

**Žūrijas komisija norāda, ka konkursa priekšlikumam, kurš turpmāk tiks attīstīts, ir vēlams ņemt vērā žūrijas ieteikumus.**

**5. METU KONKURSA VĒRTĒJUMS**

Kopējā žūrijas pieeja metu konkursu vērtēšanas procesā:

Kopējo žūrijas komisijas vērtējums tika sadalīts šādos kritērijos: funkcionalitāte, arhitektoniskā vietzīmes/ikonas nozīme, gaisa satiksmes vadības torņa tehniskie aspekti un LGS teritorijas/ēkas nākotnes attīstības iespējas.

Pirms žūrijas komisijas darba, Konkursa iesniegtos darbus vērtēja profesionāla Tehniskā 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 darba, kas atbilstu visām klienta vēlmēm un visiem Konkursa projektēšanas programmā definētajiem darba uzdevumiem. Ievērtējot šo aspektu atbilstoši Konkursa nolikuma 5.6. un 5.7. punktā noteiktam, tika veiktas minimālas izmaiņas prēmiju sadalījumā. Konkursa žūrijas locekļi sniedz individuālu novērtējumu un ieteikumus pretendentu metu turpmākai realizācijai.

- Žūrija ņem vērā Tehniskās komisijas ekspertu slēdzienus par Konkursa 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 atbalstīt atsevišķus projektu piedāvājumus ar veicināšanas balvām.

- Žūrijas komisija dod pasūtītājam ieteikumus, iesakot risinājumus konkrētu funkcionālo zonējumu un arhitektūras kvalitātes nodrošinājumam.

**6. METU KONKURSA REZULTĀTI**

**6.1. Metu konkursa žūrijas lēmums**

Žūrijas komisija aizpildīja detalizētu individuālā vērtējuma tabulas saskaņā ar konkursa Nolikuma punktā 6.5. norādītajiem kritērijiem, kuri ir apkopoti Konkursa kritēriju kopvērtējuma tabulā (pielikumā nr.2)

Kopvērtējumā augstāko punktu skaitu ieguva darbs ar devīzi ATCT2020 – 682 punkti jeb vidēji 75.77;

secīgi nākamais darbs ar devīzi DOIT2020 – 664 punkti jeb vidēji 73.77,

trešajā vietā darbs ar devīzi RLGT5417 – 568 punkti jeb vidēji 63.11.,

ceturtajā vietā darbs ar devīzi AERY5624 – 537 punkti jeb vidēji 59.66,

piektajā vietā darbs ar devīzi EVRA0305 – 469 punkti jeb vidēji 52.11,

sestajā vietā darbs ar devīzi VAAF1002 – 402 punkti jeb vidēji 44.66,

septītajā vietā darbs ar devīzi AAVA1314 – 388 punkti jeb vidēji 43.11,

astotajā vietā darbs ar devīzi MR27ML25 – 370 punkti jeb vidēji 41.11.

Saskaņā ar punktu kopējo vērtējumu un minimālo atšķirību starp pirmajiem diviem priekšlikumiem, žūrijas komisijas priekšsēdētājs aicina balsot žūrijas komisiju par pirmās un otrās vietas piešķiršanu.

Žūrijas komisijas vairākums balso par pirmās vietas piešķiršanu darbam ar devīzi ATCT2020.

Atbilstoši Konkursa nolikuma 6.9. punktam noteiktam konkursa žūrijas loceklis Ole Wiig pievieno savu atzinumu par priekšlikumu angļu valodā ar tulkojumu latviešu valodā par priekšlikumiem DOIT 2020 un ATCT2020:

The minority of the Jury members have given a statement on the winning entry and the runner up.

*Žūrijas locekļu mazākuma viedoklis par pirmo un otro vietu ieguvušajiem darbiem.*

ATCT2020

A large and rather complicated structure covering a very wide plan area, requiring a number of columns to support it. The underside of which becomes the main facade as seen from the ground. The oversized solution as seen from a distance and from below is lacking a real iconic value. The ancillary structure on the ground is also oversized both outside the existing building and creating undesirable tight spaces between the legs of the existing building. The ground structure offers very poor fexibility for plan changes and future extensions.

*Tulkojums latviešu valodā:*

*Liela un salīdzinoši sarežģīta konstrukcija, kas aizņem plašu teritorijas daļu un kurai nepieciešamas vairākas atbalsta kolonnas. Konstrukcijas apakša kļūst par galveno, no zemes redzamo, fasādi. Pārmērīgi masīvajam risinājumam, gan raugoties uz to no attāluma, gan no apakšas, trūkst patiesas ikoniskās vērtības. Zemes līmenī izvietotā palīgbūvē arī ir pārmērīgi liela gan piekļaujoties esošajai ēkai, gan veidojot nevēlami šauras brīvās zonas starp esošās ēkas apjomiem. Pirmā stāva plānojums piedāvā ļoti ierobežotu elastību turpmākajām plānojuma un perspektīvajām būvapjoma izmaiņām.*

DOIT2020

A clear and unified L-shaped structure linking the tower and the lower part of the building. The simple structure can be easily built, presumably at much lower costs than ATCT2020. The future orientated metal cladding is selectively covering the building according to function and need. The cladding provides not only textural qualities, but also interesting sunshading. The top tower is set as an angle to the main structure, representing something new and thus underlining the iconic value of the project. The lower part of the structure is cleverly positioned providing a clear entrance and at the same time enabling easy connection to the existing building. The lower part of the building is also very functional and more functional than ATC2020. The accommodation in the tower building is also functional, whilst the control tower on top needs to be improved. This can be done by some redesign. The sighting provides great flexibility for future extensions, also as a separate structure on the western part of the building.

*Tulkojums latviešu valodā:*

*Skaidra un kompakta L-veida konstrukcija, kas savieno torni ar apakšējo ēkas daļu. Vienkāršā konstrukcija ir viegli uzbūvējama, un visticamāk izmaksātu mazāk nekā projekts ATCT2020. Mūsdienīgais metāla apšuvums selektīvi sedz ēku atbilstoši funkcijai un vajadzībām. Apšuvums piešķir ēkai ne vien interesantu tekstūru, bet arī aizsardzību pret sauli. Torņa augšējā daļa ir novietota leņķī pret galveno ēkas konstrukciju, simbolizējot jauna veida pieeju un tādējādi uzsverot projekta ikonisko vērtību. Konstrukcijas apakšējās daļas novietojums ir pārdomāts, veidojot skaidri uztveramu ieeju, vienlaikus arī nodrošinot iespēju to ērti savienot ar esošo ēku. Ēkas apakšējā daļa ir ļoti funkcionāla, labak atrisināta neka darba ATCT2020. Torņa daļas telpas arī ir funkcionālas, taču torņa vadības kabīnes plānojumā būtu veicami uzlabojumi, kas īstenojami ar nelielu pārplānošanu. Novietne risināta nodrošinot lielu elastību perspektīvajai paplašināšanai, ņemot vērā, ka ēka veidota kā atsevišķa konstrukcija no esošās ēkas rietumu puses.*

**6.2. Žūrijas komisijas konkursa rezultāti un godalgu sadalījums**

Saskaņā ar Tehniskās komisijas slēdzienu un žūrijas komisijas vērtējumu neviens iesniegtais priekšlikums pilnībā neizpildīja konkursa Nolikumā un projektēšanas programmā prasīto, attiecīgi žūrijas komisija nolēma minimāli samazināt pirmās vietas balvu par 5000 EUR (pieciem tūkstošiem EUR).

Žūrijas komisija nolēma piešķirt darbam ar:

- devīzi ATCT2020 pirmo vietu un 35 000.- EUR (trīsdesmit piecus tūkstošus EUR) balvu,

- devīzi DOIT2020 otro vietu un 20 000.- EUR (divdesmit tūkstošus EUR) balvu,

- devīzi RGLT5417 īpašu veicināšanas balvu 10 000.- EUR (desmit tūkstošu EUR) apmērā par funkcionāli veiksmīgāko LGS administratīvā korpusa un teritorijas organizācijas plānojumu,

- devīzi AERY5624 veicināšanas balvu 5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR) apmērā par racionālāko gaisa satiksmes vadības torņa funkcionāli tehnisko risinājumu,

- devīzi EVRA 0305 veicināšanas balvu 5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR) apmērā par arhitektoniski savdabīgo gaisa satiksmes vadības torņa risinājumu,

- devīzi VAAF1003 veicināšanas balvu 5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR) apmērā par ideju veidot gaisa satiksmes vadības torni koka konstrukcijās.

**7. Rezultātu paziņošana un Devīžu atvēršana**

Devīžu atvēršana un rezultātu paziņošana paredzēta atklātā sēdē LGS telpās , Mārupes novadā, Muzeju ielā 3, 2018. gada 20. martā, plkst. 10:00 (pielikumā Nr.3).

**8. Ziņas par metu konkursa dalībniekiem**

|  |  |
| --- | --- |
| **META DEVĪZE** | **AUTORS** |
| **ATCT 2020** | ***SIA “ARHIS ARHITEKTI”***  (Reģ.nr.40003026957, adrese - Skārņu iela 4, Rīga, LV-1050) |
| EVRA 0305 | Apvienība:  Arhitektūra - *1PAX* (Francija)  Ainavu arhitektūra / urbānisms – *SEMPERVIRENS* (Francija)  Inženieru un būvniecības projektu menedžments - *EGIS* |
| AAVA 1314 | *Wolfgang Tschapeller ZT GmbH*  (Reģ.nr.ZI.91.519/0144-I/3/07 BMWA, 5.12.2007,  adrese - Dietrichgasse 17, 1030 Wien) |
| VAAF 1003 | Apvienība: *AREP-SETEC-REM PRO*  - *AREP Ville, SJSC*  (Reģ.nr.444 593 008, adrese – 16 Avenue d’lvry 75647 Paris cedex 13, France)  - *Setec international, SJSC*  *(Reģ.nr.722 013 174, adrese – 5, chemin des gorges de Cabriès – 13127 Vitrolles, France)*  - *REM PRO, LLC*  (Reģ.nr.41503041904, adrese – 37A 18. Novembra iela, Daugavpils, LV-5401) |
| AERY 5624 | Apvienība:  - *Būvdizains, SIA*  (Reģ.nr.43603011124, adrese – Kalnciema ceļš 126A, Jelgava,  LV-3002)  - *ADP Ingénierie, SA*  (Reģ.nr.431 897 081, adrese – Bâtiment 641, Orly Zone Sud, 91204 Athis-Mons Cedex, France) |
| RLGT 5417 | Apvienība:  - *SIA “Avotiņš, Vincents un partneri”*  (Reģ.nr.40003383295, adrese – Vēja iela 11, Rīga, LV-1004)  - *SIA “Ivara šļivkas birojs”*  (Reģ.nr.57102000261, adrese- Stabu iela 32, Rīga, LV-1011)  - *SIA “ARRA”*  (Reģ.nr.40103069488, adrese – S.Eizenšteina iela 51-71, Rīga,  LV-1079) |
| MR27ML26 | Apvienība:  - *LLC Vincents*  (Reģ.nr.40003032169, adrese- Elizabetes iela 19, Rīga, LV-1010)  - *gpm International GmbH*  (Reģ.nr.HRB 79167, adrese – Elbchaussee 139, 22763 Hamburg) |
| **DOIT 2020** | Apvienība:  ***NRJA / CPMG***  - *Arhitektu birojs NRJA*, juridiskais nosaukums SIA “F.L. TADAO & LUKŠEVICS”  (Reģ.nr.40003723891, adrese Miesnieku iela 12, Rīga, LV-1050)  - *CPMG Architects ltd*  (Reģ nr.352941549, adrese - 21/35 Kirby Street, London, EC1N8T) |
| ANONIMS 1 | -- |

**9. Pretendentu kvalifikācijas pārbaude**

Atbilstoši Konkursa Nolikuma 7.4. punktā noteiktam VAS “Latvijas gaisa satiksme” Iepirkumu komisija veica Konkursa godalgoto dalībnieku atbilstību Konkursa nolikuma 3.2.-3.3. punktos izvirzītajām kvalifikācijas prasībām. Atbilstoši Iepirkumu komisijas lēmumam (pielikums Nr.4) žūrijas lēmums par konkursa rezultātiem un godalgu sadalījumu netika mainīts.

**10. Žūrijas komisijas vērtējumu un ieteikumu apkopojums :**

**10.1. Žūrijas komisijas locekļu individuālo vērtējumu apkopojuma tabula:**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Metu vērtēšanas kritēriji/**  **Žūrijas komisijas locekļu individuālais vērtējums:** | **Maksimālais punktu skaits kritērijā** | **Maksimālais žūrijas kopvērtējuma punktu skaits** | **ATCT2020** | **EVRA0305** | **AAVA1314** | **VAAF1003** | **RLGT5417** | **AERY5624** | **MR27ML26** | **DOIT2020** | **ANONĪMS** |
| **1.** **Arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, būvapjomu un fasāžu izteiksmība, idejas oriģinalitāte, funkcionālais un telpiskais plānojums, vides pieejamība, novatoriskie risinājumi** | **40** | **360** | **260** | **178** | **150** | **149** | **237** | **180** | **135** | **268** | **0** |
| **Ingurds Lazdiņš** |  |  | **20** | **5** | **20** | **5** | **40** | **5** | **5** | **40** |  |
| **Jānis Dripe** |  |  | **30** | **20** | **15** | **20** | **25** | **15** | **15** | **25** |  |
| **Uģis Kaugurs** |  |  | **30** | **15** | **20** | **15** | **15** | **15** | **10** | **25** |  |
| **Normunds Eglītis** |  |  | **30** | **20** | **15** | **15** | **23** | **20** | **15** | **25** |  |
| **Roberts Sviklo** |  |  | **39** | **32** | **20** | **20** | **15** | **24** | **15** | **30** |  |
| **Dāvids Tauriņš** |  |  | **40** | **18** | **12** | **11** | **21** | **26** | **15** | **20** |  |
| **Ole Wiig** |  |  | **16** | **30** | **20** | **20** | **35** | **25** | **25** | **40** |  |
| **Stephan Huber** |  |  | **15** | **28** | **18** | **28** | **38** | **20** | **25** | **33** |  |
| **Lauma Jenča** |  |  | **40** | **10** | **10** | **15** | **25** | **30** | **10** | **30** |  |
| **2. Konkursa objekta energoefektivitāte un ilgtspējīgie risinājumi, to atbilstība dzīves cikla izmaksu novērtējumam** | **20** | **180** | **130** | **103** | **79** | **89** | **134** | **129** | **82** | **144** | **0** |
| **Ingurds Lazdiņš** |  |  | **10** | **10** | **10** | **5** | **20** | **10** | **5** | **20** |  |
| **Jānis Dripe** |  |  | **15** | **15** | **15** | **15** | **15** | **15** | **15** | **15** |  |
| **Uģis Kaugurs** |  |  | **20** | **10** | **5** | **5** | **20** | **20** | **10** | **20** |  |
| **Normunds Eglītis** |  |  | **16** | **17** | **10** | **15** | **15** | **15** | **10** | **15** |  |
| **Roberts Sviklo** |  |  | **18** | **16** | **18** | **18** | **14** | **18** | **15** | **17** |  |
| **Dāvids Tauriņš** |  |  | **15** | **10** | **7** | **4** | **11** | **11** | **2** | **10** |  |
| **Ole Wiig** |  |  | **5** | **8** | **10** | **10** | **12** | **15** | **10** | **20** |  |
| **Stephan Huber** |  |  | **11** | **10** | **7** | **7** | **15** | **10** | **8** | **12** |  |
| **Lauma Jenča** |  |  | **20** | **7** | **7** | **10** | **12** | **15** | **7** | **15** |  |
| **3. Konkursa objekta un izpētes teritorijas funkcionālais zonējums, transporta un gājēju plūsmu organizācija** | **20** | **180** | **126** | **86** | **79** | **77** | **125** | **107** | **68** | **155** | **0** |
| **Ingurds Lazdiņš** |  |  | **10** | **5** | **5** | **5** | **20** | **10** | **5** | **20** |  |
| **Jānis Dripe** |  |  | **10** | **8** | **7** | **8** | **10** | **8** | **7** | **15** |  |
| **Uģis Kaugurs** |  |  | **20** | **10** | **5** | **5** | **15** | **10** | **5** | **15** |  |
| **Normunds Eglītis** |  |  | **20** | **10** | **10** | **15** | **10** | **10** | **7** | **17** |  |
| **Roberts Sviklo** |  |  | **18** | **10** | **15** | **8** | **16** | **16** | **8** | **18** |  |
| **Dāvids Tauriņš** |  |  | **20** | **13** | **10** | **10** | **14** | **16** | **13** | **17** |  |
| **Ole Wiig** |  |  | **1** | **10** | **8** | **8** | **12** | **15** | **10** | **20** |  |
| **Stephan Huber** |  |  | **7** | **13** | **12** | **8** | **18** | **10** | **8** | **18** |  |
| **Lauma Jenča** |  |  | **20** | **7** | **7** | **10** | **10** | **12** | **7** | **15** |  |
| **4. Konkursa objekta atbilstība gaisa satiksmes vadības torņa specifikai** | **20** | **180** | **166** | **102** | **80** | **87** | **72** | **121** | **86** | **97** | **0** |
| **Ingurds Lazdiņš** |  |  | **20** | **10** | **5** | **10** | **10** | **15** | **10** | **15** |  |
| **Jānis Dripe** |  |  | **20** | **10** | **6** | **10** | **5** | **16** | **6** | **5** |  |
| **Uģis Kaugurs** |  |  | **20** | **10** | **10** | **5** | **5** | **5** | **10** | **15** |  |
| **Normunds Eglītis** |  |  | **18** | **13** | **10** | **15** | **13** | **15** | **10** | **10** |  |
| **Roberts Sviklo** |  |  | **20** | **18** | **18** | **16** | **2** | **20** | **18** | **3** |  |
| **Dāvids Tauriņš** |  |  | **20** | **13** | **8** | **9** | **14** | **16** | **11** | **16** |  |
| **Ole Wiig** |  |  | **10** | **8** | **6** | **6** | **10** | **10** | **8** | **15** |  |
| **Stephan Huber** |  |  | **18** | **15** | **12** | **6** | **3** | **12** | **7** | **3** |  |
| **Lauma Jenča** |  |  | **20** | **5** | **5** | **10** | **10** | **12** | **5** | **15** |  |
| **Kopējais punktu skaits** | **100** | **900** | **682** | **469** | **388** | **402** | **568** | **537** | **370** | **664** | **0** |
|  |  |  | **I** | **V** | **VII** | **VI** | **III** | **IV** | **VIII** | **II** |  |
| **Jānis Dripe** |  |  | **20** | **10** | **6** | **10** | **5** | **16** | **6** | **5** |  |
| **Uģis Kaugurs** |  |  | **20** | **10** | **10** | **5** | **5** | **5** | **10** | **15** |  |
| **Normunds Eglītis** |  |  | **18** | **13** | **10** | **15** | **13** | **15** | **10** | **10** |  |
| **Roberts Sviklo** |  |  | **20** | **18** | **18** | **16** | **2** | **20** | **18** | **3** |  |
| **Dāvids Tauriņš** |  |  | **20** | **13** | **8** | **9** | **14** | **16** | **11** | **16** |  |
| **Ole Wiig** |  |  | **10** | **8** | **6** | **6** | **10** | **10** | **8** | **15** |  |
| **Stephan Huber** |  |  | **18** | **15** | **12** | **6** | **3** | **12** | **7** | **3** |  |
| **Lauma Jenča** |  |  | **20** | **5** | **5** | **10** | **10** | **12** | **5** | **15** |  |
| **Kopējais punktu skaits** | **100** | **900** | **682** | **469** | **388** | **402** | **568** | **537** | **370** | **664** | **0** |
|  |  |  | **I** | **V** | **VII** | **VI** | **III** | **IV** | **VIII** | **II** |  |

**10.2. Žūrijas komisijas uzvarējušā meta ATCT2020 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Gaisa satiksmes vadības torņa ekspresīvās neobrutālisma formas veido nepārprotami unikālu, acumirklī uztveramu un atmiņā paliekošu tēlu. Piedāvātā risinājuma galvenā vērtība ir tā oriģinalitāte salīdzinājumā ar citām šāda rakstura būvēm starptautiskajā apritē un atbilstoša Rīgas lidostas esošās un plānotās arhitektūras kontekstam. Oriģinālā ēkas kopforma un būvapjoma siluets, ka arī formu vienkāršība un skaidrība ļauj to vērtēt kā funkcionālas elegances piedāvājumu. GSV ēkas 70-to gadu stilistika harmonē ar torņa betona daļu, formu un materiālu izvēlē eleganti kontrasējot ar stiklā veidoto jauno administratīvo korpusu un torņa vadības centru uz platformas. Apjomā izvērstā „stikla sala” – gaisa satiksmes vadība – kontrastē ar lidostas arhitektūras lietišķumu, atstājot vieglu un elegantu iespaidu, radot īpašu vizuālo tēlu ielidojot vai izlidojot no Rīgas lidostas. Tiesa, fasādei pret Muzeja ielu ir „otrā plāna” nozīme kopējā risinājumā.

Būvapjoma forma atbilst gaisa satiksmes vadības torņa specifikai. Piedāvājot izvietot tehnoloģiskās telpas vienā līmenī, ir iegūts unikāls torņa arhitektoniskais risinājums. Plānojuma un fasāžu arhitektoniskais risinājums, materiālu un konstrukciju izvēle (nerūsējošais tērauds, betons, stikls) atbilst ēkas izmantošanas mērķim un rada atbilstošu ēkas estētisko kvalitāti un oriģinalitāti.

Torni ieskaujošās kolonnas sadala un neveikli mazina, citādi skaidri izteiksmīgo, kompozicionālo kontrastu starp torņa serdes vertikāli un platformas horizontāli. Ja konstruktīvi torni būtu iespējams risināt bez ieskaujošajām kolonnām, tad ēkas siluets būtu tīrāks, vieglāks un elegantāks. Gaisa satiksmes vadības torņa arhitektoniskais veidols veiksmīgi integrēts esošās lidostas apbūves (80.-90. gadu apbūve) kontekstā, kas samazina vēlamo/iespējamo Latvijas identitāti.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Vienīgais konkursa priekšlikums, kurš teritorijas ģenerālplānā nodrošina optimālu cilvēku plūsmu un tās kontroli, LGS darbinieku sasniedzamību, piedāvājot salīdzinoši īsus savienojumus ar esošajām ēkām un jauno būvapjomu, kas būtiski uzlabos darba apstākļus, tehnisko apkopi un administratīvo kapacitāti. Gaisa satiksmes kontroles telpu asprātīgs un funkcionāli ērts izkārtojums atvieglos darbinieku savstarpējo saziņu un pārvietošanos, atraktīvs risinājums - tiešā dispečeru tuvumā piedāvāts izvietot ziemas dārzu. Pozitīvi vērtejams konferenču telpas izvietojums ar skatu uz lidlauku.

Turpmākajā projekta izstrādes procesā jāizmaina esošās ēkas 2.stāva gaiteņa platums, lai varētu nodrošināt piegādes ceļu, kā arī jāpārliecinās par daudzo saules bateriju izvietojuma pamatojumu uz ēkas un torņa jumtiem.

BŪVAPJOMI

Jaunais būvapjoms veiksmīgi iekļaujas pilsētbūvnieciskajā situācijā, gaisa satiksmes vadības torni izvietojot maksimāli tuvu lidlaukam un dodot iespēju izveidot funkcionāli ērtu priekšlaukumu, savukārt, iekšējo pagalmu transformējot par ziemas dārzu ar stiklotu jumtu. Piedāvātais risinājums respektē lidostas teritorijas nākotnes attīstības plānotos risinājumus, t.sk., Rail Baltic trasi un perspektīvā termināla izveidi. Gaisa satiksmes vadības tornis būs labi redzams no tālākām distancēm, labi iekļausies lidostas koptēlā arī no “putna lidojuma”.

Projekta piedāvājumā nav pietiekamas informācijas par esošās ēkas piebūves demontāžu, dzīzeļģeneratora konteinera pārvietošanu un piegādi 2.stāvā. Turpmākajā projekta izstrādes procesā jāpievērš uzmanība jaunā būvapjoma savienojuma vietām ar esošo ēku, lai izvairītos no nevēlami šaurām vietām, kā arī lai nodrosinātu telpām pietiekamu dabīgo apgaismojumu.

NOVATORISMS

Ņemot vērā Rīgas lidostas arhitektūras tradīcijas un objekta funkcionalitātes dominanti konkursa noteikumos, nav loģiski šajā projektā tiekties pēc mākslīgas oriģinalitātes, kas nav arī pašmērķīgi darīts šajā konkrētajā priekšlikumā. Novatorisms un oriģinalitāte šajā piedāvājumā izpaužas specifisko GSV funkcionālo telpu izvietojumam vienā līmenī. Šāda veida torņa risinājumi nav nevienā Eiropas valstī, kas viennozīmīgi nodrošinās Latvijas atpazīstamību tuvākajā laika periodā. Par piedāvāto arhitektonisko formu izteikties vēlēsies katrs, vienaldzīgo būs mazākumā, publicitāte tiks sasniegta.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Objekta plānojums un debespušu orientācija ievērtē enerģijas taupības un ilgtspējības principus. Izvietojot administratīvās ēkas jauno korpusu esošajā iekšpagalmā, optimizēts pašlaik nepievilcīgais teritorijas mērogs, noslēdzot iekšpagalmu pret vējiem un izveidojot ērtu un ekspluatējamu atpūtas vidi personālam. Speciāli projektētās fasāžu sistēmas (ievērtējot pārkaršanas un apžilbināšanas riskus) un „saules sienas” lietojums, siltumsūknis torņa pamatnē, fotovoltāžas paneļi un saules kolektori ir pamats energoresursu taupībai un racionālai izmantošanai. Ietverti arī risinājumi lietus ūdens savākšanas sistēmai augu laistīšanai, un citi videi draudzīgi risinājumi. Visiem piedāvātajiem materiāliem - betonam, kokam, stiklam un metālam ir iespējama reģionāla (nacionāla) izcelsme un uzteicams vides draudzīguma līmenis.

Jaunā būvapjoma novietojums teritorijā uzlabo komunikācijas plūsmu starp visām ēkām. Virsgaisma caur trīs stāviem padarīs gaišu vestibilu un telpās radīs plašuma sajūtu.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Loģiski izmantojot esošo infrastruktūru, piedāvātais kompaktais piebūves/jaunbūves savienojums nodrošina visērtāko un īsāko ceļu starp telpām un vienkāršāko iekšējo komunikāciju. Vienkāršais un funkcionāli skaidri risinātais ieejas mezgls ļauj viegli orientēties un nodrošināt optimāli organizētu drošības kontroli. Labi pārdomāts un viegli uztverams autostāvvietu izvietojums, t.sk, autonovietnes gan apmeklētājiem, gan LGS darbiniekiem, gan autotransports specifiskām vajadzībām, gan nodalot saimnieciskās un piegādes zonas. Pozitīvi vērtējama ideja izmantot dažāda izmēra ieseguma materiālus, tādā veidā nodalot atšķirīgas funkcionālās zonas, gājēju un velosipēdistu pārvietošanās plūsmas, apzaļumojumu.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Salīdzinot ar citiem konkursā iesniegtajiem darbiem, šis gaisa satiksmes vadības torņa funkcionālais izkārtojums un arhitektoniskais risinājums uzskatāms par novitāti un veiksmi, paredzot izvietot visas specifiskās telpu grupas vienā stāvā, tādējādi nodrošinot īsāko un efektīvāko funkcionālo sasaiti. Izmantota mūsdienīga pieeja tehnoloģiskajam izvietojumam, kas ir atbilstošs projektēšanas programmas prasībām. Funcionalitātes un ergonomikas nodrošinājumam izmantotā tehnoloģija savienojumā ar LGS noteikto strikto prasību ievērtējumu ir šī projekta vērtība.

Turpmākajā projekta izstrādes gaitā jāprecizē torņa Multifunkcionālās/krīzes centra telpu atrašanās vietas.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

* Veidojot iekšējo jauno administratīvo bloku esošās ēkas pagalmā, īpaši jāpiedomā par vecā un jaunā būvapjoma attiecībām, t. sk. izmēru, kompozīciju un vizuālo noformējumu - apdari. Arhitektoniskiem paņēmieniem risināt telpu dabisko agaismojumu biroja telpām, kuras atrodas zonās starp jauno būvapjomu un esošajām ēkām.
* Izskatīt iespēju izvairīties/atteikties no 8 nesošo kollonnu lietojuma, kā arī ieteicams apdomāt centrālā balsta-šahtas virsmas vai apdares vertikālu segmentēšanu, par moduli izmantojot brīvstāvošo kolonnu dimensijas, joslu platumu.
* Pievērst uzmanību paceltās torņa platformas apakšējās plaknes (“piektās fasādes”) arhitektoniskajam risinājumam, krāsu gammai un apdares materiālam.
* Jāuzlabo ēkas 1.stāva tehnisko, noliktavu telpu izvietojums un loģistika.
* Pievērst uzmanību vēja un siltumaizsardzību torņa platformas apakšējai plaknei, projektējot jāpielieto paaugstinātu koeficientu pie normatīvu prasībām.
* Risinot projektējamās ēkas apkures nodrošināšanu, lietderīgi pārskatīt esošo ēku apkuri un atteikties no elektriskās apkures.

**10.3. Žūrijas komisijas meta ar devīzi EVRA0305 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Vizuāli pamanāms, viegli atpazīstams, interesants un oriģināls gaisa satiksmes vadības torņa un būves koptēls, kurā žūrijas Latvijas pārstāvji saskatīja līdzības ar mītu par zalkti folklorā. Projekta atšķirīgā pozitīvā iezīme ir izvērsts ainaviskums un „zaļā arhitektūra” – jumta plakne un zemes uzbērums veido atraktīvu virsskatu. Formu nevar uzskatīt par ikonisku un inovatīvu, bet tai piemīt izteiksmīgums un formu plastiskums. Uzsvērta objekta funkcionālā saikne starp lidostas zaļajām teritorijām un vizuālais tēls dažādos gadalaikos. Torņa arhitektoniskā forma no skrejceļa puses ir reprezentabla un atbilst tā izmantošanas mērķim, bet fasādes risinājumam var būt reflektējošs/apžilbinošs iespaids uz LGS iekārtu darbību.Torņa fasāde, kura vērsta uz pilsētas pusi – pārlieku vienmuļa un atgādina neizteiksmīgu betona plakni reklāmai. Gaisa satiksmes vadības torņa konstruktīvais karkass un konsoles, uz kurām balstās augšējie līmeņi, nepārliecina ar pietiekošu noturību. Piedāvātajam jaunajam LGS būvapjomam nav saiknes ar esošajām lidostas ēkām, kā arī tas neiekļaujas Lidostas nākotnes koptēlā.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Vizuāli izskatīgs, bet funkcionāli neērts administrācijas korpusa risinājums. Izstieptās formas administratīvajā ēka rada garus komunikācijas ceļus un apgrūtina funkcionalitāti, kas sarežģī LGS darbinieku plūsmu un savstarpējo komunikāciju, kā arī pie šāda risinājuma nepieciešams paredzēt vairākas ieejas. Savienojums ar esošo LGS ēku nav veiksmīgs, taču vadības torņa telpu programma atrisināta veiksmīgi, veidojot labu savienojumu vertikālajam/torņa būvapjomam ar horizontālo/administratīvo daļu. Torņa starpstāvu komunikācija nav atrisināta veiksmīgi, 2 plānotie lifti un kāpņu telpa netiek efektīvi izmantota. Savukārt, zemes uzbērums ielas pusē uzlabos torņa drošības prasības.

BŪVAPJOMI

Neraugoties uz to, ka ir meklēta funkcionālā un telpiskā dialoga iespēja ar esošajām ēkām, iztekti garā fasāde gar Muzeja ielu ar vertikālo dalījumu rada monotonu iespaidu, bet nav pretrunā ar esošo pilsētbūvniecisko situāciju. Apjoms noslēdz izteikti lielu iekšpagalmu (tas, atšķirībā no zaļā jumta un piebēruma / mākslīgā reljefa ir veidots kā liels un asfaltēts stāvlaukums), kas ir konceptuāla pretruna. Piedāvājums sniedz priekšstatu par torņa iekļaušanos vidē dažādos gadalaikos no dažādām skatu perspektīvām. Torņa augstums ir pārsniegts par 7 m no rekomendējamā augstuma. Samazinot torņa augstumu, izmainīsies kopējais arhitektoniskais tēls.

NOVATORISMS

Arhitektoniski savdabīgs un oriģināls risinājums, taču objekta iecerētais plastiskums nav konsekventi īstenots – torņa daļā vērojama atšķirīga formu izteiksmes valoda. Torņa fasāde pret RailBaltica trasi un piebraucamajiem ceļiem ir neizteiksmīga, bet konstruktīvā noturība pie uzrādītajām dimensijām ir diskutabla. Torņa novatoriskā ideja nesniedz pārliecību par tā tehnisko/konstrukcijas piedāvājuma iespējamību.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Piedāvājumā vērtēts objekta novietojums un debespušu ietekme uz to, kā arī risināta vēja un saules ietekme uz dažādām ēkas fasādēm. Ir piedāvājums izmantot zemes enerģiju ar siltumsūkņa palīdzību, kā arī lietus ūdens savākšanu un lietojumu ainavisko risinājumu efektīvai uzturēšanai. Torņa fasāžu stiklojuma laukumi ar negatīvo slīpumu radīs papildus apgrūtinājumus ekspluatācijā, savukārt, administrācijas būves zaļais jumts zem torņa vadības centra rada bažas par putnu ligzdošanai vilinošas vides izveidi, kas lidostā nav pieļaujama. Zemes uzbērumam (h=5m) būs ietekme uz biroju telpu dabisko apgaismojumu.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Ja abstrahējamies no konkrētā risinājuma askētisma transporta plūsmu organizācijā un materiālu izvēlē, tad to var uzskatīt par apmierinošu. Funkcionālais zonējums ir racionāls, bet tas nedod impulsu nākotnes attīstībai vai esošās situācijas būtisku uzlabojumu. Jaunās un esošās LGS administratīvās ēkas savienojums rada nevajadzīgi neērtu garu horizontālo komunikāciju. Stāvvietu risinājums nenodrošina optimālu kompleksu ēkas funkcionalitāti – nepieciešamas papildus drošības pārbaudes objekts/postenis, kas prasītu papildus personāla resursus. Stāvvietu un priekšpagalma izolācija nav veiksmīgs risinājums - ieeja no stāvvietu laukuma puses risināta praktiski bez labiekārtojuma. Stāvvietu izvietojums un skaits atbilstošs programmā noteiktajam. Pieguļošā teritorija nav racionāli izmantota, ir piedāvāts apjomīgs uzbērums, kas funkiconāli nav izmantojams un apgrūtinās nākotnes attīstības iespējas.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Piedāvātais risinājums izpilda projektēšanas programmas prasības, tehnoloģisko iekārtu izvietojums un telpu funkcionālās saites atbilst pamatprasībām, bet torņa vizuālais tēls ir diskutabls. Gaisa satiksmes vadības torņa kontroles kabīnes telpiskais nodalījums no pārējām telpu grupām un tam lietotā atšķirīgā arhitektoniskā formu valoda rada diskomfortu tēla uztverei. Atsevišķas telpas nav novietotas atbilstoši projektēšanas programmai un būtu nepieciešams veikt pārplānošanu.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

Atteikties no jumta apzaļumojuma kā neatbilstošu risinājumu lidostas ekspluatācijas drošībai (lidojošie apdraudējumi – putni un kukaiņi). Tehnisko neprecizitāšu dēl projekts nav īstenojams, tomēr ieteicams to virzīt veicināšanas balvai par oriģinalitāti un savdabīgu arhitektonisko risinājumu.

**10.4. Žūrijas komisijas meta ar devīzi AAVA1314 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Abstrakti izteiksmīgs, pat skulpturāls gaisa vadības torņa siluets, kas patiesībā ir divu formveides elementu dialogs. Gaisa satiksmes vadības torņa koptēls arī tonālajā aspektā un materiālu izvēlē interesants un savdabīgs, pat futūristisks, bet bez īpašas saiknes ar esošajām LGS ēkām.

Starptautiskajā apritē šāds principiālais formveides paņēmiens augstbūvju, arī ATC, arhitektūrā jau eksistē. Piedāvātais gaisa satiksmes vadības tornis sastāv no dažādu formu būvapjomu savienojuma, veidojot sarežģītu ēkas kopformu vienlaidus stiklojumā, ievērojami sadārdzinot projekta realizāciju. Stikloto virsmu apkope un uzturēšana radīs papildus sarežģījumus ikdienas ekspluatācijā. Vertikālo komunikāciju izvietojums atsevišķā apjomā neefektīvs, jo apgrūtina darbinieku pārvietošanos un rada nepamatoti sarežģītu sajukumu formu valodā. Asociācija ar Rīgas torņiem koncepta idejā nav nolasāma, akcents dekoratīvisma virzienā būs saprotams ierobežotam lokam.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Plānojums paredz atsevišķas iejas jaunajā un esošajā ēkā, kas prasīs atsevišķus drošības pārbaudes kontrolpunktus un papildus personālresursus. Torņa un ‘bāzes” ēkas nodalīšana atsevišķos būvapjomos sarežģī kompleksa funkcionalitāti, saikni starp administratīvo korpusu un torni. Torņa vertikalais funkcionālais plānojums izstiepts, izveidojot papildus stāvu, kas apgrūtina telpu ekspluatāciju un sarežģī komunikāciju starp stāviem. Aptuveni 1/3 daļa būvapjoma ir funkcionāli neizmantojama.

Konferenču zāles griestu augstums radīs nepieciešamību pēc papildus risinājumiem energoresuru efektīvai izmantošanai. Gaisa satiksmes torņa nesošā metāla karkasa struktūra sarežģīta un dārga. Nav norādīta torņa stiklotās fasādes apkope (tīrīšana/maiņa).

BŪVAPJOMI

Atsauce uz Rīgas silueta telpisko kārtojumu ir interesanta, bet teorētiskais pamatojums izteikti diskutabls. Šis piedāvājums izteikti kontrastē ar esošo Rīgas lidostas telpisko vidi un apbūvi. Saskaņā ar Tehniskās komisijas atzinumu, rekomendētais augstums ir pārsniegts par 4 m – tornis optimālajā augstumā būtu ar citām proporcijām.

NOVATORISMS

Zināmas futūrisma un urbānās arhitektūras formveides paņēmienu salikums ir vērā ņemama kvalitāte, taču nesasniedz vēlamo uzstādījumu – reprezentēt Rīgas lidostu. Lidostas apbūves kontekstā piedāvātais gaisa satiksmes vadības torņa būvapjoma dizains nedaudz agresīvs un izteikti industriāls.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Metu piedāvājumā ir izstrādāta gadalaikiem atbilstoša enerģijas taupības programma un būves ekspluatācijas noteikumi. Ģeotermālo pāļu lietojums un plānotie siltumsūkņi ir atzīstami enerģijas taupības pasākumi. Gaisa satiksmes vadības torņa “tukšā” apjoma lietojums konferenču zāles un vestibila vēdināšanai pozitīvi vērtējams no energoefektivitātes aspekta, bet arhitektoniski nav veiksmīgākais risinājums. Lielā konferenču telpa izvietota torņa pirmajā stāvā, zāles griestu augstums h=8 m, labs dabiskais apgaismojums, bet apkurei un dzesēšanai būs jāpatērē papildus enerģija.

Gaisa satiksmes vadības torņa korpusam paredzēts tonētais stikls, kura ietekmi uz telpu izgaismojumu precizējama, īpaši tā lietojums operatoru telpai. Stiklojuma aizsardzība pret pārkaršanu nav detalizēti risināta, nav norādīta torņa fasādes apkope (tīrīšana/elementu nomaiņa). Lielie torņa fasāžu stiklotie laukumi, to negatīvie slīpumi, kā arī baltais betons radīs papildus apgrūtinājumus uzturēšanā.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Esošā LGS teritorijas infrastruktūra nav racionāli izmantota. Konkursa teritorijas plānojums paredz atsevišķus transporta kustības drošības pārbaudes kontrolpunktus. Izvērstās autostāvvietas gar Muzeju ielu nedod skaidru vizuālu informāciju par galveno ieeju. LGS viesu stāvvieta nepārredzama un nekontrolējama, gājēju plūsma (kaut ainaviski interesanti organizēta) nav pārdomāta. Brīvstāvošais gaisa satiksmes vadības tornis ar plašiem zālieniem ap to nav optimālākais risinājums no drošības un funkcionalitātes aspekta, kā arī no tehnoloģisko sistēmu savietojuma viedokļa. Torņa un administratīvo telpu savienojums ar vienu garu koridoru nav ērts ikdienas ekspluatācijā un nenodrošina optimālu savstarpējo komunikāciju.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Gaisa satiksmes vadības torņa metāla nesošā konstrukcija ar dzelzsbetona un stikla (tai skaitā pašnesoša stikla konstrukciju torņa augšdaļā) daļām ir pārdomāti risināta. GSV dispečeru telpu risinājums nodrošina labu pārskatāmību, taču tālvadības kontroles telpai ir nepieciešama aptumšota telpa. Brīvstāvošais tornis ar kontroles telpu izvietojumu 6 līmeņos un tā konstruktīvais risinājums ierobežo stāvu platumu, kā arī apgrūtina savstarpējo komunikāciju ar citām ēkām un dienestiem, īpaši krīzes situācijās. Vertikālo saikni starp torņa 6 stāviem nodrošina atsevišķā apjomā izvietotās kāpnes un lifti. Fasāžu apkopes jautājumi un jumta daļa (sniega slodzes un piekļuve komunikācijām) virs pašnesošajām stikla sienām ir īpaši analizējama sadaļa. Nav precīzi nosakāma informācija par tehnoloģiju izmantošanu.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

Pilnībā pārstrādājot, pādarīt efektīvāku torņa koniskās daļas karkasa struktūru, varbūt pat pārejot uz regulārāku trīsstūru – trapeču ģeometriju pa perimetru. Reducēt kāpņu joslas un lifta šahtas radīto industriālās būves iespaidu. Aizstāt stiklus ar netonētiem vismaz dispečeru telpas zonā.

**10.5. Žūrijas komisijas meta ar devīzi VAAF1003 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Sent Ekziperī citāts un masīvkoka konstrukciju lietojums padara šo projektu atšķirīgu no citiem konkursantiem šajā konkrētajā sacensībā. Piedāvātais torņa būves risinājums šķietami oriģināls un ekspresīvs, kas ierindotu Rīgu blakus Barselonas un Edinburgas lidostām. Latvijai raksturīgā būvmateriāla - koka – lietojums gaisa satiksmes vadības torņa konstrukcijā un fasādē ir labs un vilinošs, radot pietiekami oriģinālu LGS torņa vizuālo tēlu, bet vienlaikus ļoti dārgi īstenojama ideja. Būvapjoma arhitektoniskā forma atbilst ēkas izmantošanas mērķim, taču neatstāj sajūta, ka konstruktīvais risinājums ir pārdizainēts. Konkrētais koka konstrukciju „saišķis” ir veiksmīgi papildināts ar stikla apjomiem, bet nav atšķirīgs vai unikāls starptautiskajā kontekstā. Šāds arhitektoniski konstruktīvais risinājums ir izmantots vairākos torņos citās valstīs, parabolisko pīto grozveida torņu konstrukcija pazīstama jau kopš Šukova torņiem un lietota daudzviet pasaulē, lielākoties - kā dekoratīva struktūra līdz ar to unikalitāte izpaužas tikai piedāvātajos koka elementos. Koka konstrukciju režģojuma vizuāli blīvā struktūra pārmērīgi aizsedz telpu stiklojuma caurredzamību daudzos stāvos, kā arī var radīt papildus problēmas apkopē un apdraudējumu lidostas drošībai (putnu efekts). Paskaidrojuma rakstā nav norādīts vai ārējā koka karkasa struktūra ir nesoša, vai tikai pašnesoša un kalpotu stiklojuma fasādes noturēšanai. Pasaulē ir ierobežota pieredze šādu lieluma koka konstrukciju izgatavošanā un montāžā. Nav pārliecības par konstrukcijas ilgmūžību.

Piedāvātajam gaisa satiksmes vadības tornim nav vizuālas sasaistes ar esošajām ēkām Lidostā un teritorijas koptēlu. No funkcionālā aspekta dispečeru kabīnes grīdas līmeņa izveide neļauj skatīties tieši uz leju, tornim pietuvinātajās zonās. Vidusdaļas “erkera” konsoļu konstrukcijas šķiet apšaubāmas.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Piedāvātais konkursa objekta plānojums paredz atsevišķas iejas jaunajā un esošajā ēkā, kas prasīs atsevišķus drošības pārbaudes kontrolpunktus un papildus personālresursus. Funkcionālā un telpiskā saikne ar esošajiem LGS ēku būvapjomiem ir formāla. Gaisa satiksmes vadības torņa kabīnei nav norādīts plānojums, savukārt, Apron kontroles kabīnes novietojumam (augstumam) nepieciešama papildus izpēte, iespējams, ka ir ierobežota redzamība esošo ēku izvietojuma/augstuma dēļ. Arhitektoniskās formas dēļ veidojas nepietiekami šaurs šķērsgriezums vertikālo komunikāciju šahtai. Nav skaidra vidusdaļas centrālā konsolveida izvirzījuma balstījuma princips un noturības pamatojums. Slodzes uz torņa konstruktīvo “serdi” pārmērīgi ekscentriskas. Torņa fasādes koka konstrukcijas virsmas ilgmūžība un efektivitāte varētu radīt nopietnas problēmas ekspluatācijas laikā Latvijas klimatiskajos apstākļos, ka arī būs apgrūtinata fasādes apkope, īpaši mezglu stiprinājumu vietās un V-veida savienojumos.

BŪVAPJOMI

Gaisa satiksmes vadības tornis un tam ekscentriski apkārt projektētais konferenču zāles, biroju un tehnisko telpu apjoms ir „pilnīgi solisti” attiecībā pret esošo Rīgas lidostas telpisko struktūru. Gaisa satiksmes vadības torņa būvapjoma augstums būtiski pārsniedz konkursa nolikumā rekomendēto (8m virs rekomendētā augstuma). Torņa vidusdaļas paplašinājums nav veiksmīgākais risinājums.

NOVATORISMS

Novatorisms ir attiecībā pret konkrētās vietas un vietējā būvmateriāla – koka - izmantošanu, bet ne pret konstruktīvās shēmas un tēla izveidi kopumā. Šāda tipa gaisa satiksmes torņu arhitektoniskais veidols ir izmantots vairākos torņos citās valstīs, piemēram Barselonas GSV tornim.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Projekta risinājums atbilst ISO standartiem, plānotais enerģijas patēriņš – 70 kWh/m2 gadā ir optimāls. Teorētiski koka konstrukciju izcelsme var būt Latvija – prakse liecina, ka šādu konstruktīvo elementu ražošana parasti notiek ārpus mūsu valsts robežām. Koka elementu lietojums būvē, kurai ir jānodrošina nepārtraukta darbība, apšaubāms, jo koka konstrukciju uzturēšana/atjaunošana un stiklojuma apkope prasīs periodisku papildus darbību.

Pozitīvi vērtējams piedāvātais maksimālais dabīgais apgaismojums, pievērsta uzmanība arī ēkas materiālu izvēlei, to ekoloģiskumam un energoefektivitātei. Koka konstrukcijas darbojas kā stacionārās žalūzijas saules staru ietekmes aizsardzībai, taču kabīnes stāvam un krīzes centram nav detalizēts risinājums aizsardzībai pret telpu pārkaršanu. Konstruktīvais risinājums ar stiklojumu aiz nesošajām konstrukcijām ir sarežģīts un rūpīgi analizējams. Tas pats attiecas un vidējā stiklotā apjoma nesošo elementu savienojumu ar vertikālajām koka konstrukcijām. Projektā tās rādītas shematiskas un elegantas.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Piedāvātā cirkulārā forma konkursa objekta novietnē ierakstās, taču esošā infrastruktūra praktiski nav iekļauta projekta risinājumā, jo reāla saikne ar esošajām ēkām nav. Esošās LGS ēkas savienojums ar vienu garu galeriju nav ērts ikdienas ekspluatācijā un nenodrošina optimālu komunikāciju. Piegulošās teritorijas plānojums ir atzīstamā skiču stadijā. Stāvvietas daļēji izvietotas uz LGS nepiederošas zemes, resp., autostāvvieta plānota blakus teritorijā, kas nav LGS īpašumā. Nav pārdomāta gājēju plūsma, papildus ieejas apgrūtina drošības kontroles iespējas.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Gaisa satiksmes vadības torņa galvenajām telpām – t.sk. lidojumu kontroles kabīnei, detalizēts plānojums nav piedāvāts. Redzes leņķis no torņa kabīnes nav pietiekami stāvs. Novitāte plānojumā vai jaunu tehnoloģiju lietojumam torņa aprīkojumā konkrētajā projektā nav piedāvāta. Gaisa satiksmes vadības tornī trūkst vieta nepieciešamo komunikāciju šahtu izvietošanai. Eksponēta koka konstrukciju režģa (ar sīku papildus režģojumu) dod vietu putnu ligzdošanai, kas lidostā nav pieļaujami.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

Tehnisko neatbilstību dēl projekts nav īstenojams LGS vajadzībām. Ņemot vērā oriģinālo pieeju fasādē izmanot koku, izvirzīt veicināšanas balvas saņemšanai.

**10.6. Žūrijas komisijas meta ar devīzi RLGT5417 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Elegants, atturīgs, pat izsmalcināts ēku kompleksa fasāžu risinājuma koptēls, asociācijas ar latvisko “segu” ornamentiku. Arhitektūras formu valoda lakoniska, bet būvmasās izsvērta un detaļās un tonalitātē smalka. Iespējams, vizuāli un arhitektoniski inteliģentākais, atturīgi elegantākais konkursa priekšlikums. Jaunās biroju ēkas fasādes risinājumi ir arhitektoniski estētiski un reprezentatīvi, labi saskaņoti ar esošās ēkas ielas fasādi, radot vieglu un elegantu iespaidu. Funkcionāli skaidrs un vērienīgs ģenerālplāna un jaunbūves novietojuma risinājums, labi esošo un jauno būvapjomu savienojumi gan iekštelpās, gan teritorijā, atraktīvs apzaļumotais reprezentācijas priekšlaukums.

Vienlaikus pārlieku atturīgā torņa lineārā forma padara to līdzīgu jebkuram citam daudzstāvu biroju tornim. Latviski “pieticīgā grācija” šajā gadījumā izdara “lāča pakalpojumu”, jo arhitektoniskais risinājums nebūs vizuāli uztverams kā GSV tornis un līdz ar to LGS kā uzņēmums nebūs atpazīstams lidostas kopējā teritorijā. Dispečeru telpas izveide un darba vietu iekārtojums nav izstrādāts, stiklojuma vertikālais risinājums nenodrošina dispečeru darba drošību un efektivitāti, fasādes risinājumam nepieciešama papildus rūpīga izpēte par atstarojuma ietekmi uz LGS tehnoloģiskajām iekārtām. Lai piemērotu dispečeru kabīni darba specifikai, jāmaina tās proporcijas un savērsuma leņķi, kas būtiski ietekmēs visu torņa arhitektonisko risinājumu.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Biroja un tehnisko telpu plānojums atbilst programmai. Pozitīvi vērtējams esošā un jaunā administratīvā būvapjoma savienojums, lai gan darbinieku plūsma no esošās ēkas plānota caur jaunajām biroja telpām 2. stāva līmenī. Jaunajai ēkai ir plānota atsevišķa ieeja, kas prasa papildus drošības kontroles izveidi. GSV torņa un jo īpaši lidojumu vadības kabīnes plānojums nav pietiekami izstrādāts.

BŪVAPJOMI

Konkursa piedāvājums iekļaujas esošajā lidostas „Rīga” telpiskajā struktūrā un papildina to, tiesa, iztālēm jaunais LGS būvapjoms vizuāli atgādinās biroja ēku, ielidojot/izlidojot Rīgas lidostā nebūs GSV torņa atpazīstamība. Jaunā būvapjoma fasādes apdarei izmantots videi draudzīgs materiāls - akmens plāksnes.

NOVATORISMS

Šī konkrētā piedāvājuma ēku arhitektūrai nav raksturīga kāda īpaša novitāte un ATC tornis risināts kā apbūves paaugstināts elements. Arhitektoniskā ideja nav oriģināla, lai arī kopējais būvapjoms ir mūsdienīgs un izskatās labi lidostas teritorijas apbūvē.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Ēku konfigurācija un orientācija pret debess pusēm pamatā atbilst racionāliem un enerģiju taupošiem principiem, t.sk., birojiem izmantotas saules aizsargājošas automātiskās žalūzijas. Telpām nodrošināts dabīgais izgaismojums – plānojuma struktūra papildināta ar zaļajām terasēm/ziemas dārziem, tādējādi uzlabojot kopējo komforta līmeni. Interesanta ideja - torņa apjoma izmantotajā daļā ierīkot daļēji atklātu ārtelpu/iekšpagalmu ar apzaļumotu atpūtas vietu. Ir piedāvāti enerģijas un resursu taupības principi, t. sk. lietus ūdens uzkrāšanu un atkārtotu izmantošanu, lai gan ūdens savākšanas un hidroizolācijas jautājumi virs svarīgām tehniskajām telpām papildus analizējami.

Ēkas fasādes risinājums aizsargā telpas no saules stariem, bet apgrūtinās dabīgā apgaismojuma maksimālu izmantošanu, arī logu izvietojums fasādēs var apgrūtināt iekštelpu plānojumu izmaiņas nākotnē. Zaļās jumta terases virs servera telpas ir riskants un nepārdomāts tehniskais risinājums, kā arī var būt kā apdraudējums aviācijai no drošības viedokļa, piesaistot putnus/insektus. Par zaļo terašu iespējamību virs tehniskām telpām nepieciešama papildus izpēte.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Viens no labākajiem konkursā iesniegto darbu piedāvājumiem ārtelpas labiekārtojuma risinājumam – ar elegantu priekšpagalmu un ainavisko dizainu. Piedāvātais risinājums ir kompakts, veidojot jaunbūves savienojumu ar esošajām ēkām (izmantojot garu galeriju 2. stāvā), ievērtējot esošo LGS teritorijas infrastruktūru, kā arī paredzot teritorijas rezervi perspektīvajai teritorijas attīstībai nākotnē. Labi izplānota transporta infrastruktūra, norādītas gājēju un velosipēdistu plūsmas, autostāvvietas veidotas kā buferzona starp ielu un ēkām, tiesa, autostāvvietas novietojums priekšplānā var negatīvi ietekmēt kompleksa vizuālo uztveri. Paredzēti papildus drošības pārbaudes kontroles punkti. Lai akceptētu apjomīgās zaļās zona ierīkošanu iekšpagalmā un uz jumta terasēm, nepieciešama rūpīga izpēte (putnu/insektu faktors).

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Ēkas un torņa aizsardzībai pret pārkaršanu ir izmantotas piekārtās fasādes sistēmas ar gaisa cirkulācijas tehnoloģiju, kas attiecīgi samazinās dzesēšanas izmaksas. GSV kontroles telpu izvietojums tornī 5 līmeņos apgrūtina savstarpējo komunikāciju, sarežģīta vertikālā pārvietošanās, īpaši krīzes situācijās. Piedāvātais dispečeru telpas risinājums nav atbilstošs tehniskajām prasībām, jo GSV torņa kabīnes stiklojumam nav funkcionāli un no drošības aspekta nepieciešamais savērsums, tādējādi radīs atstarojumu. Stiklojuma nomaiņa ar slīpu/savērstu stiklojumu būtiski izmainīs torņa kopējo arhitektonisko tēlu. GSV torņa kabīnē uzrādītās iekšējās kollonas radīs rezdamības ierobežojumus. Konkrētajā priekšlikumā nav kādu īpaši akcentējamu inovatīvu piedāvājumu attiecībā uz tehnoloģiju izmantojumu, plānojumu vai funkcionālajām saiknēm.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

Objekts saskaņā ar šo piedāvājumu nav realizējams, jo iztrūkst svarīgākās sastāvdaļas – GSV torņa kabīnes tehnoloģiskā atbilstība prasītajam, jo būtu nepieciešams mainīt dispečeru telpas konstruktīvo risinājumu un stiklojuma savērsumu, būtu ieteicams nodrošināt tiešu telpisko un funkcionālo savienojumu zemes stāva līmenī no caurlaižu bloka virzienā uz rietumiem – pret skrejceļu, kā arī no esošā torņa uz jauno būvapjomu, jānovērš radiosignālu atstarojuma risku, lai mazinātu iespējamos lokatoru darba traucējumus.

Ņemot vērā telpu vienkāršo un konstruktīvo funkcionālo plānojumu, kā arī racionāli eleganto arhitektonisko risinajumu, virzīt veicināšanas balvas saņemšanai.

**10.7. Žūrijas komisijas meta ar devīzi AERY5624 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Projekts ir izstrādāts izteikti detalizēti un tajā atrodamas tekstuālas un grafiskas atbildes uz visiem konkursa programmas jautājumiem. Būvapjoma arhitektoniskais veidols atbilst ēkas izmantošanas mērķim, arhitektoniskā formu valoda ir vienkārša, skaidra un tradicionāla, ar vizuāli atraktīvu, izretinātu apgaismojumu torņa korpusā. Konservatīvā pieeja šajā gadījumā ir vērtējama pozitīvi, jo atspoguļo pārdomātu un pārbaudītu funkcionālo risinājumu. Neraugoties uz to, ka Meta piedāvājums formāli ietver visu programmā prasīto, tā risinājums atgādina tipveida projektu. Vizuālā formu valoda neliecina par objekta piederību XXI gadsimtam. Pārlieku vienkāršā, tradicionālā un citu lidostu torņiem līdzīgā formu izvēle nenodrošina Rīgas torņa tēla vēlamo identitāti un unikalitāti. Gaisa satiksmes vadības torņa fasāde, kas vērsta pret transporta piebraukšanu no pilsētas – neizteiksmīga un smagnēja kopēja lidostas būvapjomu kontekstā.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Vienīgais konkursa piedāvājums, kur gaisa satiksmes vadības tornis ir novietots saskaņā ar teritorijas priekšizpētes ieteikto 3B pozīciju. Funkcionālā atbilstība programmai, rūpīgi pārdomāts telpu plānojums un inženierkomiunikācijas šahtu lielums, kā arī konteksta studijas ir atzīstamas projekta kvalitātes. Jaunajam būvapjomam nav savienojuma ar esošajām ēkām, respektīvi, jaunajai ēkai ir atsevišķa ieeja, kas prasa ierīkot papildus drošības kontroles punktu. Neraugoties uz to, ka gaisa satiksmes vadības tornī ir daudz vietas, torņa kabīne ir vismazākā (mazāka nekā norādīts projektēšanas programmā) no visiem konkursa piedāvājumiem, kas varētu būt izskaidrojams ar to, ka meteo dienests izvietots atsevišķā stāvā.

BŪVAPJOMI

Kopējais būvapjoms ievērojami lielāks nekā citiem pretendentiem, kas nozīmē, ka plānotās papildus telpu platības sadārdzinās būvniecības izmaksas. Piedāvātais risinājums ir dažādu sarežģītu arhitektonisko elementu un formu kompilācija, salīdzinoši smagnējs būvapjoms, kas nav perfekti integrēts esošajā lidostas un LGS situācijā.

NOVATORISMS

Arhitektūras formu valoda nav uzskatāma par novatorisku 21.gs. telpiskās izteiksmes kontekstā. Kopējais būvapjoms ir salīdzinoši liels, resp., plānotas daudz papildus nelietderīgas telpu platības.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Pārdomāti, vienkārši plānojuma un konstruktīvie risinājumi un tradicionālu, ilgmūžīgu, ekoloģiski nekaitīgu materiālu lietojums nodrošina ēkas vienkāršu uzturēšanu un prognozējamu energoefektivitāti. Projektētajās ēkās ir plānots optimāls dabīgais izgaismojums (uzrādītas dabiskā apgaismojuma detalizētas aprēķinu shēmas, pārdomāts objekta novietojums attiecība pret debespusēm), to atļauj arī būvapjomu ģeometrija. Piedāvājumā ir detalizētas kalkulācijas enerģijas taupībai kopumā (69 kWh/m2 ) un pa kategorijām (ūdens, siltumenerģija, elektrība…), piedāvāti arī fotovoltāžas paneļi.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Neraugoties uz to, ka projektā atrodama detalizēta informācija par lidostas „Rīga” esošo situāciju un turpmāko attīstību, konkursa projekts ir risināts kā suverēna vienība. Funcionālā saikne ar esošajām ēkām nav piedāvāta, infrastruktūra izmantota neracionāli, kas nesniedz funkcionālu efektivitāti visiem LGS dienestiem. Plānotās ieejas apgrūtina drošības kontroli. Projekta risinājumā ir piedāvāta uzteicama teritorijas apzaļojuma programma, pārdomāta gājēju un un velosipēdu plūsma, arī velosipēdu novietne, tehniskā transporta plānojums un invalīdu autostāvvietas, bet darbinieku autostāvvietas izvietotas ārpus LGS teritorijas, kas ietekmē lidostas attīstības plānus.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Veiksmīgs un pārdomāts vadības/kontroles telpu un darba vietu izvietojums, plānojums un detalizēti tehnoloģiskie risinājumi (t.sk., apraksts par torņa IT un elektroapgādes sistēmu izvietojumu un pievadiem), taču gaisa satiksmes vadības telpu izvietojums torņa 6 līmeņos apgrūtinās savstarpējo komunikāciju; sarežģīta vertikālā pārvietošanās, īpaši krīzes situācijās. Gaisa satiksmes vadības torņa telpiskais veidols nesniedz pārliecinošu atbildi uz konkursa programmas prasību par īpašu torņa vizuālo tēlu.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

Ļoti labi sagatavots un noformēts meta piedāvājums, sniedzot pārliecību, ka projekts ir īstenojams, lai nodrošinātu specifiskās GSV pakalpojumu sniegšanas noteiktās prasības, bet nesasniedz uzstādīto arhitektonisko uzdevumu. Ieteikums virzīt veicināšanas balvai par racionālākā GSV torņa funkcionāli tehnisko risinājumu.

**10.8. Žūrijas komisijas meta ar devīzi MR27ML26 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Arhitektoniskā risinājuma tranparence un konstrukciju vieglums, kā arī analoģija ar lidmašīnu dizaina principiem ir šī projekta pamatvērtība. Priekšlikuma specifiski funkcionālos un gaisa satiksmes vadības torņa tehnoloģiskos aspektus akcentē skaidra un noteikta būvju forma. Jaunais, elegantais administratīvais būvapjoms, kas vizuāli rada asociācijas ar koncertzāli, un gaisa satiksmes vadības tornis ir divi neatkarīgi būvapjomi.

Formu valoda ēkas koptēlam un atsevišķām tās daļām ir izteiktā kontrastā ar esošo lidostas „Rīga” plānojuma struktūru un arhitektūras valodu, kas var radīt zināmu disharmoniju ar esošo kompleksu. Caurspīdīguma efekts, kas tiek panākts ar stiklojumu pilnīgi visos stāvos, liekas pārspīlēts, īpaši diennakts tumšajā laikā. Gaisa satiksmes vadības torņa tēls pārlieku asociējas ar Latvijā padomju laikos (80. gados) izplatīta industriāla tipveida ūdenstorņa siluetu. Gaisa satiksmes vadības torņa būvapjomā paredzēts izmantot sarežģītas un ģeometriski atšķirīgas stiklojuma plāksnes, ar maz vienādiem segmentiem. Būvapjoma vizualizācijas atšķiras no plānojuma rasējumiem.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Funkcionalitāte un plānojuma principi suverēnam apjomam ir saprotami un akceptējami, taču jaunais ATC tornis, biroju, konferenču un tehniskās telpas nav nekādi funkcionāli saistītas ar esošo LGS infrastruktūru. Tā ir autonomi funkcionējoša telpiska vienība ar attiecīgu un suverēnu/papildus drošības kontroles sistēmu, kas ikdienā apgrūtinās darbinieku plūsmu starp ēkām. Centrālo, eksponēto kāpņu izvietojums apgrūtinās to uzturēšanu ziemas periodā, kā arī kapņu risinājums bez īpašas oriģinalitātes un dizaina vērtības. No funkcionālā aspekta tālvadības kontroles telpai/remote controle center/ nepieciešama tumša telpa.

BŪVAPJOMI

Neraugoties uz to, ka piedāvātais jaunās administratīvās ēkas un gaisa satiksmes vadības torņa būvapjomu risinājums ir savstarpēji harmonisks, tas ievērojami atšķiras no lidostas koptēla un raksturojams ar individuālu, izteikti tehniskas būves, arhitektonisko tēlu gaisa satiksmes vadības torņa/ACT balstu daļā. Saskaņā ar Tehniskās komisijas ekspertu atzinumu, gaisa satiksmes vadības torņa/ACT augstums par 5 m pārsniedz rekomendējamo augstumu, kas ievērojami mainītu būves proporciju un ietekmētu kopējo pilsētvides mērogu.

NOVATORISMS

Saikne ar aviācijas dizaina principiem ir noteikta vērtība, taču gaisa satiksmes vadības torņa risinājums koptēla kontekstā nav uzlūkojams kā jauna un individuāla vietzīme Rīgas lidostā. Siluetā un attālinātos skatos īpašās dizaina detaļas nebūs nolasāmas un gaisa satiksmes vadības tornis/ACT asociēsies ar vienkāršu, koptēlā pazīstamu un transparentu, tehnisku struktūru, kuru pasvītro kontrasts 5 līmeņu būvapjomam ar trijām, salīdzinoši smalkām, kolonnām. Būvapjoma arhitektoniskā forma atgādina Latvijas teritorijā agrāk izbūvētos ūdenstorņus.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Atsevišķi stāvošais jaunās ēkas komplekss var apgrūtināt funkcionalitāti un integrāciju ar esošo ēku.

No energoefektivitātes aspekta ēku konfigurācija un plānojums ir optimāls. Konferenču, biroju un tehnisko telpu apjoma izgaismojuma principi pamatā akceptējami. Alumīnija paneļu un stikla lietojums pamatēkai ar 15 grādu savērsumu, kā arī masīvais stiklojums un metāla konstrukcijas ACT daļai ir akceptējams no ilgtspējības aspekta. Telpiski 3 dimensijās liekta fasādes stiklojuma lietojums sadārdzina izmaksas un apgrūtina nomaiņu vajadzības gadījumā, kā arī stikla fasādes tīrīšana torņa ekspluatācijas laikā sarežģīta. Gaisa satiksmes torņa/ACT daļā vienlaidus stiklojums prasa pārdomātus risinājumus apēnojumam. Projektā ir dota tikai pamatinformācija par enerģijas taupības aspektiem.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Plānojums šai konkrētajai lidostas daļai atrisina programmas uzdevumus pie nosacījuma, ka veidojas divas suverēnas ēku grupas ar līdzīgu funkcionālo saturu. Pastāvošā infrastruktūra nav ievērtēta projekta piedāvājumā – gaisa satiksmes vadības tornis/ACT un bāzes ēka tiek risinātas kā suverēnas vienības, kur nesaistītie būvapjomi apgrūtina savstarpējo komunikāciju un darba organizāciju. Teritorijas plānojums shematisks, savienojuma ar esošajām būvēm vai kopīgi izmantojamu elementu nav. Gājēju plūsma nav pārdomāta, paredzot vairākas ieejas, ekspluatācijas laikā grūtības ar cilvēku plūsmas kontroli, jāizveido papildus drošības kontroles punkti, t.sk., transporta kustībai.

Daļa autostāvvietu izvietotas ārpus konkursa teritorijas.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Labi izstrādāta dispečeru torņa telpu funkcionalitāte, taču Gaisa satiksmes vadības kontroles telpu izvietojums tornī 5 līmeņos apgrūtina savstarpējo komunikāciju; sarežģīta vertikālā pārvietošanās, īpaši krīzes situācijās. Gaisa satiksmes vadības tornī ir ieplānota virtuve, kas nav pieļaujama. Torņa kabīnes redzamības leņķis nepieciešams stāvāks par piedāvāto. Nav pietiekošas informācijas par mūsdienu tehnoloģiju izmantošanu gaisa satiksmes tornī.

Gaisa satiksmes vadības torņa būvapjoma stūra elementu stiklojuma plaknes ģeometrija ir izteikti sarežģīta, dubulti liektās stikla fasādes un dažādo balkonu ekspluatācija būs sarežģīta un dārga. Tehnoloģiskie risinājumi nav detalizēti. Konstruktīvi stabils risinājums, taču gaisa satiksmes vadības torņa/ACT nesošo elementu tieša pieejamība no Muzeju ielas nav optimāla no drošības aspektiem.

**10.9. Žūrijas komisijas meta ar devīzi DOIT2020 novērtējums un ieteikumi Pasūtītājam**

ARHITEKTONISKAIS RISINĀJUMS

Pārliecinoša, XXI. gs. sākumam raksturīga, laikmetīga un inovatīva arhitektūras un formu valoda. Arhitektoniskā un dizaina ziņā spilgtākais individuālais tēls, arī stilistiski smalkākais no visiem konkursa priekšlikumiem. Gaisa satiksmes vadības torņa un daudzfunkcionālās ēkas arhitektūra ir kompozicionāli un strukturāli vienots veselums. Fasādes elementu asociācija ar papīra lidmašīnu tēlu ir asprātīga, tiesa, šī risinājuma realizācijas gadījumā būtu nepieciešams pārbaudīt iespējamo saules atstarojumu un radiomagnētisko staru ietekmi uz tehnoloģiskajām iekārtām. Arhitektoniski un funkcionāli veiksmīgi izveidotais ieejas mezgls apvieno veco un jauno GSV ēku būvapjomus. Dinamiski sagrieztais dispečeru telpas apjoms piešķir elegantu un prātā paliekošu torņa akcentu.

Diemžēl dispečeru kabīnē nav nodrošināta pietiekama lidlauka teritorijas pārredzamība. Labākā skatu leņķa virziens nesakrīt ar lidmašīnu kustības tehnoloģiski visilgāk kontrolējamo novērošanas sektoru. Diskutabls jautājums - vai arhitektoniski atraktīvajai fasādes apdarei var izmantot vecu lidaparātu korpusu materiālu. Projekta autori piedāvā fasādē izmantot otreiz pārstrādāta metāla (vecu lidmašīnu korpusus), kas Latvijas tirgū nav iespējams, ja vispār ir, tad nav prognozējamas izmaksas.

FUNKCIONALITĀTE UN TELPISKAIS RISINĀJUMS

Īpaši uzteicama ir tā viegluma un sava veida unikalitātes deva, kuru piešķir dispečeru kabīnes dinamiskais savērsums – sava veida vietzīme ar unikalitātes iezīmēm. Funkcionālais telpu plānojums atbilst telpu programmai, bet lineāra ēkas forma nav optimālākā no funkcionālā aspekta, jo veidojas gari komunikāciju ceļi, koridoru princips, kas konkrētajā projektā risināts kā stiklota galerija pret iekšpagalmu. Neraugoties uz to, ka ēkas ir savienotas ar drošības kontroles punktu, nav atrisināta darbinieku plūsma starp ēkām. Ievērojami sarežģīta un arī laika un resursu ietilpīga varētu izrādīties individuālā dizaina fasādes paneļu projektēšana, testēšana un ražošana. Torņa kabīnes novietojums apgrūtina dispečeriem kopējo redzamību, arī darba vietu plānojums nepārliecina, ka tiks nodrošināta maksimālā redzamība.

BŪVAPJOMI

Pozitīvi vērtējama labi nolasāmā LGS kompleksa galvenā ieeja, kas ļauj racionāli risināt visa kompleksa funkcionalitātes un drošības kontroles jautājumus, kā arī patīkami pārsteidz kompleksa fasādes elegantais, vieglais, pat gaisīgais risinājums. Piedāvātais risinājums iekļaujas lidostas plānojuma struktūrā, bet tā arhitektoniski telpiskā izteiksme ir individuāla. Gaisa satiksmes vadības torņa augstums pārsniedz rekomendējamo par 8 metriem, kas, realizācijas gadījumā, mainīs vertikālās daļas proporciju.

NOVATORISMS

Konkrētajam arhitektoniskajam risinājumam vairāk raksturīgs asprātības princips (torņa kabīnes savērsums, fasādes elementi), mazāk novitātes princips plānojumā vai tehnoloģiju lietojumā. Augsti vērtējams rekreācijas zonas izvietojums un risinājums ar ziemas dārzu, ka arī reprezentablais galvenās ieejas risinājums. Sarežģītā fasādes apdares sistēma un materiāls var radīt neērtības ēkas ekpluatācijas laikā, kā arī ietekmēt tehnoloģiju darbību.

ENERGOEFEKTIVITĀTE

Būvju orientācija pret debespusēm un funkcionālais telpu izkārtojums ļauj racionāli izmantot enerģiju taupošus risinājumus. Administratīvajam telpām pamatā nodrošināts dabīgais izgaismojums, piedāvājot telpās interesantu saules gaismas režīma regulējumu ar fasādes žalūziju sistēmu, savukārt, telpas no uzkaršanas aizsargās zaļais jumts. Pozitīvi vērtējama interesantā ideja, torņa apjoma izmantotajā daļā ierīkot daļēji atklātu ārtelpu/iekšpagalmu ar apzaļumotu atpūtas vietu. Piedāvāti fotovoltāžas paneļi un dziļurbuma grunts siltuma kolektori. Projektā izmantoto materiālu lietojums uzskatāms par optimālu.

TERITORIJAS PLŪSMU ORGANIZĀCIJA

Eleganti risināts ieejas un drošības kontroles mezgls jaunā un vecā LGS administratīvo korpusu savienojuma vietā. Projektētās ēkas savietojamība ar esošo infrastruktūru ir labi atrisināta, veidojot teritorijas labiekārtojumu abās ēkas pusēs – gan iekšpagalmā, gan parādes priekšpagalmā. Rombveida elementu / principu izmantojums teritorijas ieseguma plānojumā un funkcionālajā dizainā uzteicams. Teritorijas plānojums nodrošina arī iespēju nākotnes attīstības iespējām. Projekta autori piedāvā racionālu un plašu autostāviettu izvietojumu (viesu un invalīdu autostāvietu novietne nav pārdomāta), velonovietnes (kur gan nav pietiekamas detalizācijas attiecībā pret apzaļumojumu un labiekārtojumu). Gājēju plūsmu risinājums pragramtisks un nosacīti shematisks.

GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA SPECIFIKA

Gaisa satiksmes vadības torņa kabīne izstrādāta izteikti detalizēti – tā funkcionāli un tehnoloģiski pārdomāta, kurai diemžēl (ekspertu vērtējumā) savērsuma leņķis attiecībā pret lidlauku un konstruktīvais risinājums nenodrošina optimālu redzamību, kā arī dod pārliecinošu vizuālo iespaidu vien ierobežotos rakursos. Torņa tehnoloģisko sistēmu izvietojums pārdomāts, bet īpašas tehnoloģiskās novitātes projektā nav piedāvātas. Interesants zaļās zonas risinājums svaiga gaisa plūsmas nodrošinājumam tornī. Funkcionāli svarīgo gaisa satiksmes vadības torņa dienestu izvietojums 5 dažādos līmeņos ir tradicionāls, kur, īpaši krīzes situācijas, pārvietošanās dažādos līmeņos, būs apgrūtināta. Ievērtējot tehniskās komisijas rekomendāciju, realizācijas gadījumā šim piedāvājumam, saglabajopt torņa atrašanās vietu teritorijā, būtu jāsamazina torņa augstums, kas ievērojami izmainīs tā proporciju un vertikālās komponentes tēlu. Arī zaļo zonu izmantošana uz jumtiem, tornī prasa papildus izpēti, jo var radīt vietu pie/virs specifiskām tehnoloģiskām telpām, kur pulcēties putniem/insektiem.

ŽŪRIJAS KOMISIJAS IETEIKUMI PASŪTĪTĀJAM

Dispečeru kabīnes savērsuma dēļ radušies būtiski apgrūtinājumi, kas nav labojami, ne arī viegli pilnveidojami iesniegtā priekšlikuma ietvaros. Tā kā tehniskajā slēdzienā norādīts uz kļūdu torņa augstuma aprēķinā (tornis pārāk augsts), to pazeminot būtu ievērojami jāpiestrādā pie vēlamo un pieņemamo proporciju saglabāšanas (atjaunošanas) būves siluetā un kompozīcijā. Lai arī arhitektoniskais vizuālais koptēls ir efektīgs un sasniedz noteikto uzdevumu, nav īstenojams torņa kabīnes savērsuma un plānojuma dēļ.