METU KONKURSA

"RĪGAS LIDOSTAS GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA
NĀKOTNES VIZUĀLAIS TĒLS"

ID Nr. LGS 2017/54

ZIŅOJUMS

VAS "Latvijas gaisa satiksme"

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

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

1.2. 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.

1.3. Konkursa balvu fonds.
Kopējais Konkursa godalgu 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 strāda būvinženieris Normunds Eglītis.

4. Žūrijas komisijas atzinums

Atbilstoši 2018.gada 18.martā tika pabeigta metu izvērtēšana un atbilstoši MK 2017.gada 28.februāra noteikumu Nr.107 trešās nodaļas 212.punktam sagatavots Žūrijas komisijas atzinums (pielikumā).

5. Žūrijas komisijas lēmums par uzvarētāju un godalgu ieguvējiem un to sadalījumu:

2018.gada 18.martā 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.

6. Ziņas par uzvarēju un godalgu saņēmējiem:

META DEVĪZE	GODALGA	AUTORS
ATCT 2020	1. vieta vietu un 35 000.- EUR (trīsdesmit piecus tūkstošus EUR) balvu	*SIA "ARHIS ARHITEKTI"* (Reģ.nr.40003026957, adrese - Skārņu iela 4, Rīga, LV-1050)
EVRA 0305	veicināšanas balvu 5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR) apmērā par arhitektoniski savdabīgo gaisa satiksmes vadības torņa risinājumu	Apvienība: Arhitektūra - *1PAX* (Francija) Ainavu arhitektūra / urbānisms – *SEMPERVIRENS* (Francija) Inženieru un būvniecības projektu menedžments - *EGIS*
VAAF 1003	veicināšanas balvu 5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR) apmērā par	Apvienība: *AREP-SETEC-REM PRO - AREP Ville, SJSC*

	ideju veidot gaisa satiksmes vadības torni koka konstrukcijās.	(Reģ.nr.444 593 008, adrese – 16 Avenue d'Ivry 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	veicināšanas balvu 5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR) apmērā par racionālāko gaisa satiksmes vadības torņa funkcionāli tehnisko risinājumu	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	īpašu veicināšanas balvu 10000.- EUR (desmit tūkstošu EUR) apmērā par funkcionāli veiksmīgāko LGS administratīvā korpusa un teritorijas organizācijas plānojumu	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)
DOIT 2020	2. vieta un 20 000.- EUR (divdesmit tūkstošus EUR) balvu	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)

Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre

Dace Kalvāne

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'Ivry 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.

ŽŪRIJAS KOMISIJA/PARAKSTI:

Dāvids Tauriņš,
Žūrijas komisijas priekšsēdētājs,
VAS "Latvijas gaisa satiksme" valdes priekšsēdētājs

Roberts Sviklo,
Žūrijas komisijas priekšsēdētāja vietnieks,
VAS "Latvijas gaisa satiksme" Lidlauku rajonu daļas vadītājs

Lauma Jenča, Žūrijas komisijas loceklis,
VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" valdes locekle

Ingurds Lazdiņš, Žūrijas komisijas loceklis,
Arhitekts, LAS pārstāvis

Uģis Kaugurs, Žūrijas komisijas loceklis,
Arhitekts

Jānis Dripe, Žūrijas komisijas loceklis,
Arhitekts, LAS pārstāvis

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

Stephan Huber, M.ing.,
Arhitekts,DAK (Vācija)

Normunds Eglītis, Žūrijas komisijas loceklis,
Būvinženieris,

Dace Kalvāne, Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre,
Arhitekte

Rīgā, 2018. gada 18. martā

SKETCH DESIGN COMPETITION
"THE VISUAL IMAGE OF THE FUTURE AIR TRAFFIC CONTROL TOWER FOR RIGA AIRPORT"
ID No.LGS 2017/54

TECHNICAL COMMITTEE REPORT

The Technical committee consisted of the following members:
E.Švēde, LGS,
I.Viškers, LGS,
E.Meždreija, LGS,
A.Laizāns, LGS,
V.Čaščins, LGS,
D.Jātniece, RIX,
A.Skudra, Structural engineer,
M.Hieronimus, DFS,
D.Kalvāne, Architect, secretary-in-charge.

Competition entries were evaluated by the Technical committee from the 13th March to 14th March, results and comments of the Technical committee were presented to the Jury on March 16th, 2018.

1. **Regarding the fulfillment of the formal requirements of the competition**/By Secretary-in-charge D.Kalvāne:

ATCT2020	EVRA0305	AAVA1313	VAAF1003	RLGT5417	AERY5624	MR27ML26	DOIT2020	Unknown
Compliant	Compliant	Compliant	Compliant	Compliant	Compliant	Compliant	Compliant	Not compliant, not considered

Comment: Unknown entry was received only per email without required information.

2. **Compliance statements of the Technical Commission**, where "A" means "complies", "N" – "does not comply", "A/N" – "partly complies"

Member/ Entry	ATCT2020	EVRA0305	AAVA1313	VAAF1003	RLGT5417	AERY5624	MR27ML26	DOIT2020
E.Švēde, LGS	A	A	A	N	N	A	A	N
I.Viškers, LGS	A	A	A	A	A	A	A	A
E.Meždreija, LGS	A	A	A	A	A/N	A/N	A	A
A.Laizāns, LGS	A/N	N	N	N	A	A/N	A	A
V.Čašins, LGS	A	A	A	A	N	A	A	A
D.Jātniece, RIX	A	N	A	N	A	A	A	A

A.Skudra, Dr.sc.ing.	A	A	A	A	A	A	A	A
M.Hieroniumus DFS	A	A	A	A	N	A	A	A

The Technical commission recommended the Jury to strongly consider "N" remarks in their decision.

Technical commission general remarks:

- It was acknowledged that no tower can provide a perfect line of sight on the complete movement area for ATC and apron control due to the given height restrictions by ICAO;
- A final line of sight analysis should be conducted before the technical project phase of the selected tower building;
- The location of the existing infrastructure components (like the fuel container for diesel) should be carefully reviewed before the next phase of the project;
- Fire extinguishing room requirements for the tower cabin must be reviewed before the next phase of the project as no proposal considered this properly;
- Elevator engine room must be reviewed before the next phase of the project as it could not be clearly verified for any proposal by the Technical commission;
- All proposals with weight carrying window structure for the tower roof must be checked for sufficient load-bearing capacity for the rooftop equipment (e.g. antennas, rotating beacon, possibly crane), also how a window exchange and/or maintenance can be performed;
- No proposal completely fulfilled the requirements regarding the parking area. This should be reviewed before the next project phase;
- Roof platform design, detailed requirements and other issues (cabling, accessibility) should be checked beforehand, since not all proposals considered it properly and this is relevant for a detailed height analysis.

3. Preliminary Analysis of proposed TWR heights.

Final analysis regarding height restrictions must be conducted during the next phases of the project, when exact location, shape and additional height of roof equipment e.g. antennas is determined.

Such a detailed analysis is premature at this stage and can just be used as rough guideline.

Proposal	Tower height without antennas	Tower Height including antennas	+ too high - below limit Including assumed antennas (7m)	Allowed height acc. Annex 14	Comment
ATCT2020	50,13 m	57,13 m	+3,55 m	53,58 m	
EVRA0305	59,81 m	66,81 m	**+6,89 m**	59,92 m	Distance to RWY strip estimated
AAVA1313	53,30 m	60,30 m	+4,26 m	56,04 m	
VAAF1003	62,19 m	69,19 m	**+7,47 m**	61,72 m	
RLGT5417	49,63 m	56,63 m	-0,50 m	57,13 m	
AERY5624	53,08 m	60,08 m	-0,12 m	60,20 m	Distance to RWY strip estimated
MR27ML26	57,75 m	64,75 m	+5,12 m	59,63 m	
DOIT2020	57,40 m	64,40 m	**+8,63 m**	55,77 m	Calculation error in proposal (wrong distance to RWY strip)

4. **Preliminary Analysis of downward visibility**/blind spot on closest parking stands/:

Final analysis regarding downward visibility restrictions must be conducted during the next phases of the project, when exact location, height and inner design as e.g. CWPs is determined.

Such a detailed analysis is premature at this stage and can just be used as rough guideline.
Most viewing angles could only be estimated from the sketches.

Proposal	Height VCR Floor	Size blind Spot Parking Stand (>0 means no blind spot) When sitting	Size Blind Spot Parking Stand (>0 means no blind spot) When standing	Height of Apron Control floor	Size Blind Spot Parking Stand (>0 means no blind spot) When sitting	Size Blind Spot Parking Stand (>0 means no blind spot) When standing
ATCT2020	44,85 m	-34,10 m	-12,64 m	34,65 m	2,57 m	12,90 m
EVRA0305	55,34 m	**-88,25 m**	14,20 m	39,73 m	-43,83 m	37,38 m
AAVA1313	48,30 m	**-102,90 m**	-4,55 m	34,30 m	**-50,65 m**	19,69 m
VAAF1003	57,88 m	**-98,96 m**	18,54 m	30,00 m	5,09 m	66,83 m
RLGT5417	45,33 m	**-84,23 m**	8,18 m	32,00 m	-34,48 m	33,55 m
AERY5624	48,78 M	**-75,60 m**	23,70 m	35,18 m	-24,85 m	47,26 m
MR27ML26	53,75 m	-10,88 m	11,10 m	40,70 m	-22,02 m	16,24 m
DOIT2020	51,48 m	4,74 m	9,54 m	41,70 m	**-80,18 m**	4,97 m

5. **Technical committee comments on each competition entry.**

Evaluation:
"+" good
"+/-" relevant
"-" critical

5.1. ATCT2020

The design of the tower in this project is very clear and convincing. The tower will have little horizontal fluctuations due to the wind load. The proposal offers large consoles, but they have a convincing support. From the construction point of view, this proposal is the safest and most convincing from all competition entries.

"+"

- General Impression is good, technically and practically the Designing Programme requirements have been realized;
- The only proposal, which has foreseen the space for the further growth (for ACC center in the future) within the pre-defined area;
- The maintenance and utilization of the building will be easier because of proposed design of the upper floors combined together;
- A joint entrance/security area for the new and the existing facilities is proposed;
- Proposal provides internal connection between the buildings.

"+/-"

- The crisis/multifunctional room has no access to the full aerodrome view, but it might be resolved by switching with Remote Control room, which does not require the view to the aerodrome;

- Potential difficulties with construction in parallel with day-to-day operations due to the proximity to the existing facilities, which might be mitigated by careful planning of the construction works.

"-"

- The Roof carrying structure is unclear.

5.2. EVRA0305

The upper five floors of this entry are located eccentrically against the elevator and staircase shaft. A 9 meters long console is foreseen, but the width of the shaft is only 4.5 meters. This will lead to the fact that some of the piles will work on the tension (usually they are designed to be forced) and will be pulled out of the ground/will try to get out of the ground. It means that the foundations of the tower will be complicated to design and complex to realize. The maintenance of the glass surfaces will be problematic, because from the roof crane the accessibility is not possible.
The solution complies with the requirements of the Designing Programme No. 8.1.8.

"+"

- General impression is ok;
- A joint entrance/security area for the new and the existing facilities is proposed.

"+/-"

- The green grass area covering the roof is not practically applicable because of the impact on operations/maintenance (birds, insects);
- Rack room for Apron Control should be accessible from the corridor (TWR 2nd level);
- Briefing Room should be accessible from the corridor (TWR 1st level);
- Security concept with separated staircases must be redesigned for easier access between all upper levels;
- Apron control WCs should not have direct connection to apron control room (TWR 2nd level);
- Maintenance and cleaning of windows/glass surfaces is unclear – a technical solution is not obvious;
- Reflecting façade material should be reviewed to avoid disturbing reflections.

"-"

- The construction should be wider and stronger than it is now to support the tower facilities.

5.3. AAVA1314

The proposed scheme of constructions is very clear and understandable, although it is very complicated, though realistic to build. The cone part of the tower, where the steel grid is intended to be a spatial grid, is rather complicated. The construction of this proposal will be rather expensive. The maintenance of the glass surfaces will be problematic.

"+/-"

- Separate Service entrance only for the Tower was not required;
- Network Interface Room should be placed closer to the Rack Room;
- The windows for the Remote Control are not required;
- Maintenance and cleaning of windows/glass surfaces is unclear – a technical solution is not obvious.

"-"

- Two separate entrance areas for the new and the existing facilities would cause two security checks or require the re-design of the security perimeter.

5.4. VAAF1003

A very interesting solution of the tower supporting structure in laminated wood construction. Very clear and outstanding idea both of the construction and architectural solution, it is very contemporary and up-to-date solution. It complies the Designing Programme requirements No.8.1.8. very well. The proposed wooden constructions are exposed; they will need a serious treatment for the protection of wood from the influence of atmosphere. The maintenance of the glass surfaces is problematic, because of problematic accessibility from the roof crane.

"+/-"

- Utilization and use of such a wooden construction might cause additional issues with material (price? durability? repairs?) and with the environment (bird nests?);
- There seems to be not enough space for the communication shafts;
- The staircase in the Tower Cabin seems too large and wide.

"-"

- Two separate entrance areas for the new and the existing facilities would cause two security checks or require the re-design of the security perimeter;
- The inner/interior design of the Tower Cabin is not provided;
- The position and height of Apron control must be checked as it might cause an obstructed view because of the existing Tower (lowest of all proposals).

5.5. RLGT5417

The project provides a simple and rational constructive scheme and will be easy to construct. Monolithic reinforced concrete stairs will be technologically difficult, therefore expensive. Concerning the construction costs, if the staircase issue will be solved, then this is the least expensive solution. The entry partly complies with the requirements of the Designing Programme No.8.1.8.

"+"

- Proposal provides internal connection between the buildings.

"+/-"

- Network Interface Room should be placed closer to the Rack Room.;
- The number of WC for Apron control is 1 instead of 2 as required;
- The garden area inside the building might cause problems with birds and insects;
- Façade material should be carefully checked.

"-"

- Tower Cabin has internal pillars – will cause obstructed view;
- The shape of the Tower Cabin might be uncomfortable for controllers and affect the line of sight. The inner design of the Tower Cabin is not provided;
- Tower Windows are not inclined and therefore cause reflections.

5.6. AERY5624

The constructive scheme in this entry consists of a monolithic reinforced concrete staircase and an elevator shaft, to which the upper five floors have been fixed, constructed in steel structures. The construction solution is not simple, but it is realistic. The disadvantage is that the upper part of the glazed tower has "wind pockets" causing wind turbulences because of the wind load. The entry partly complies with the requirements of the Designing Programme No.8.1.8.

"+"

- General impression is ok, technically the requirements have been fulfilled.

"+/-"

- The smallest Tower Cabin of all proposals, but therefore the MET facility is separated as an additional level;

- The Tower might be higher if not located so close to the RWY;
- The window frames (in terms of width) in Tower Cabin must be designed carefully taking into account the line of sight requirements.

"-"

- Two separate entrance areas for the new and the existing facilities would cause two security checks or require the re-design of the security perimeter.

5.7. MR27ML26

The design has foreseen rounded triangular shape; such a construction is realistic and corresponds to the architectural solution. The glass surfaces of the tower will be difficult for maintenance and cleaning from the roof lift. Glazed surfaces will be very sensitive towards horizontal deformations caused by the wind. There is a risk that the glazed surfaces will crack because of the wind.
The entry partly complies with the requirements of the Designing Programme No.8.1.8.

"+/-"

- Network Interface Room should be reachable from outside of the building (for cables);
- There should be no kitchen in the Tower Cabin.

"-"

- Two separate entrance areas for the new and existing facilities would cause two security checks or require the re-design of the security perimeter.

5.8. DOIT2020

The project offers a very interesting construction solution. The proposal is original and realistic to realize in Latvia. The tower construction is simple and rational. The design of the control room is difficult, but realistic. From the point of view of reducing horizontal fluctuations, it would be desirable to construct control room in light constructions. This solution corresponds/complies with the requirements of the Designing Programme No.8.1.8.

"+"

- A joint entrance/security area for the new and the existing facilities is proposed.

"+/-"

- Façade should be the subject of an additional study regarding the influence on aerodrome equipment (reflections/interference);
- Conference room at the entrance to the building should be reachable from the entrance area;
- There seems to be not enough space for the communication shafts

"-"

- The shape of the Tower Cabin might be uncomfortable for controllers and affect the line of sight;
- The construction might potentially influence the existing ACC center.

Head of the Technical Committee E.Švēde

March 16 2018, Mārupe municipality, airport "Riga"

METU KRITĒRIJU KOPVĒRTĒJUMA TABULA

N.P.K.	Metu vērtēšanas kritēriji	MAKSIMĀLAIS 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**	**260**	**178**	**150**	**149**	**237**	**180**	**135**	**268**	**0**
1.1.	Būvapjoma arhitektoniskās formu valodas atbilstība ēkas izmantošanas mērķim un tā reprezentativitāte (t.sk., fasādes materiālu izvēle, to estētiskā kvalitāte un krāsu/faktūru/tekstūru risinājums), max – 15 punkti, min – 5 punkti.	15									
1.2.	Ēkas funkcionālā un telpiskā plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai, max – 10 punkti, min – 2 punkti.	10									
1.3.	Būvapjomu iekļaušanās pilsētvides mērogā atbilstoši noteiktajiem skatu punktiem un skatu perspektīvām, max – 5 punkti, min – 1 punkts.	5									
1.4.	Būvapjomu arhitektoniskās idejas novatorisms un oriģinalitāte, max – 10 punkti, min – 2 punkts.	10									
2. Konkursa objekta energoefektivitāte un ilgtspējīgie risinājumi, to atbilstība dzīves cikla izmaksu novērtējumam		**20**	**130**	**103**	**79**	**89**	**134**	**129**	**82**	**144**	**0**
2.1.	Konkursa objekta arhitektoniskie risinājumi un										

	novietojums konkursa teritorijā, optimāla ēkas orientācija pret debess pusēm, kas veicina saules pasīvās siltumenerģijas izmantošanu un enerģijas taupību, max – 5 punkti, min – 1 punkts.	5									
2.2.	Telpu dabīgais apgaismojums (lai maksimāli novērstu lieku enerģijas patēriņu), telpu noēnojums (ja tas nepieciešams vasaras periodā), max – 5 punkti, min – 1 punkts.	5									
2.3.	Atjaunojamu, videi draudzīgu energoresursu izmantošana siltuma un/vai elektroenerģijas ražošanai, max – 5 punkti, min – 1 punkts.	5									
2.4.	Videi draudzīgu, maz energoietilpīgu, vietējo un reģionālo būvmateriālu un apdares materiālu lietojums. Konstrukciju siltuma inerce, max – 5 punkti, min – 1 punkts.	5									
3. Konkursa objekta un izpētes teritorijas funkcionālais zonējums, transporta un gājēju plūsmu organizācija		**20**	**126**	**86**	**79**	**77**	**125**	**107**	**68**	**155**	**0**
3.1.	Pastāvošās infrastruktūras racionāla izmantošana, plānojot Konkursa objektu un tā pieguļošo teritoriju, max – 10 punkti, min – 2 punkti.	10									
3.2.	Pārdomātas transporta infrastruktūras izveide, nodrošinot minimālu piesārņojumu un drošu vidi. Autostāvvietu risinājumu racionalitāte konkursa objekta teritorijā. Gājēju un velosipēdistu plūsmu organizācija, stāvvietu un celiņu ieseguma materiāla izvēle, max – 10 punkti, min – 2 punkti.	10									
4. Konkursa objekta atbilstība gaisa satiksmes vadības torņa specifikai		**20**	**166**	**102**	**80**	**87**	**72**	**121**	**86**	**97**	**0**
4.1.	Gaisa satiksmes vadības torņa specifikas funkcionālie un konstruktīvie risinājumi, max – 10 punkti, min – 2 punkti.	10									
4.2.	Jauno mūsdienu tehnoloģiju izmantošana un pamatsistēmu novietojums gaisa satiksmes vadības tornī atbilstoši Projektēšanas programmas	10									

	prasībām, max – 10 punkti, min – 2 punkts.										
	Kopējais punktu skaits: VIDĒJAIS	100	682 75.77	469 52.11	388 43.11	402 44.66	568 63.11	537 59.66	370 41.11	664 73,77	0

ŽŪRIJAS KOMISIJA/PARAKSTI:

Dāvids Tauriņš, Žūrijas komisijas priekšsēdētājs,
VAS "Latvijas gaisa satiksme" valdes priekšsēdētājs

Roberts Sviklo, Žūrijas komisijas priekšsēdētāja vietnieks,
VAS "Latvijas gaisa satiksme" Lidlauku rajonu daļas vadītājs

Lauma Jenča, Žūrijas komisijas loceklis,
VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" valdes locekle

Ingurds Lazdiņš, Žūrijas komisijas loceklis,
arhitekts, LAS pārstāvis

Uģis Kaugurs, Žūrijas komisijas loceklis, arhitekts

Jānis Dripe, Žūrijas komisijas loceklis, arhitekts,
LAS pārstāvis

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

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

Normunds Eglītis, Žūrijas komisijas loceklis,
būvinženieris,

Dace Kalvāne, arhitekte,
Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre

METU KONKURSS

"RĪGAS LIDOSTAS GAISA SATIKSMES VADĪBAS TORŅA NĀKOTNES VIZUĀLAIS TĒLS"

ID NR. LGS 2017/547 Devīžu atvēršana un rezultātu paziņošana atklātā sēdē

2018.gada 20.martā pl.10:00

VAS "Latvijas gaisa satiksme"

Muzeju iela 3, Lidosta "Rīga", Mārupes novads

Sanāksmē piedalās:

Žūrijas komisijas priekšsēdētājs, Dāvids Tauriņš,
VAS "Latvijas gaisa satiksme" valdes priekšsēdētājs.

Žūrijas komisijas locekļi:
Roberts Sviklo, VAS "Latvijas gaisa satiksme" Lidlauku rajonu daļas vadītājs.
Jānis Dripe, arhitekts, LAS pārstāvis,
Normunds Eglītis, būvinženieris,

VAS "Latvijas gaisa satiksme" pārstāvji
Elmārs Švēde, Iveta Virse, Anda Sīviņa, Ivars Saliņš, Vladislavs Čaščins, Karīna Purmale-Kokamegi

Metu konkursa dalībnieku pārstāvji:
Jānis Ielejs, Valērija Okuņeva, Artūrs Steinbergs, Andris Kronbergs, Uldis Lukaševičs, Aigars Tereško, Armands Nuķis, Jūlija Kononova, Līga Vītola, Egita Akmene

Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre:
Dace Kalvāne, arhitekte

META DEVĪZE	GODALGA	AUTORS
ATCT 2020	**1. vieta** vietu un **35 000.- EUR** (trīsdesmit piecus tūkstošus EUR) balvu	***SIA "ARHIS ARHITEKTI"*** (Reģ.nr.40003026957, adrese - Skārņu iela 4, Rīga, LV-1050)
EVRA 0305	veicināšanas balvu **5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR)** apmērā par arhitektoniski savdabīgo gaisa satiksmes vadības torņa risinājumu	Apvienība: Arhitektūra - *1PAX* (Francija) Ainavu arhitektūra / urbānisms – *SEMPERVIRENS* (Francija) Inženieru un būvniecības projektu menedžments - *EGIS*
AAVA 1314	nav	*Wolfgang Tschapeller ZT GmbH* (Reģ.nr.ZI.91.519/0144-I/3/07 BMWA, 5.12.2007, adrese - Dietrichgasse 17, 1030 Wien)

VAAF 1003	veicināšanas balvu **5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR)** apmērā par ideju veidot gaisa satiksmes vadības torni koka konstrukcijās.	Apvienība: *AREP-SETEC-REM PRO* - *AREP Ville, SJSC* (Reģ.nr.444 593 008, adrese – 16 Avenue d'Ivry 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	veicināšanas balvu **5000.- EUR (pieci tūkstoši EUR)** apmērā par racionālāko gaisa satiksmes vadības torņa funkcionāli tehnisko risinājumu	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	īpašu veicināšanas balvu **10000.- EUR** (desmit tūkstošu EUR) apmērā par funkcionāli veiksmīgāko LGS administratīvā korpusa un teritorijas organizācijas plānojumu	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	nav	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	**2. vieta** un **20 000.- EUR** (divdesmit tūkstošus EUR) balvu	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	-	--

Žūrijas komisijas priekšsēdētājs

Dāvids Tauriņš

Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre

Dace Kalvāne

Valsts akciju sabiedrības "Latvijas gaisa satiksme"
Metu konkursa
"Rīgas lidostas gaisa satiksmes vadības torņa nākotnes vizuālais tēls"
Identifikācijas Nr. LGS 2017/54,
Pastāvīgās iepirkumu komisijas sēdes
PROTOKOLS Nr.10

Procedūra, kas pasūtītājam dod iespēju iegūt metu vai plānu
un kuras paredzamā līgumcena ir 10 000 *euro* vai lielāka.

Mārupes novads 2018.gada 22.martā

Komisijas priekšsēdētājs	**Elmārs Švēde**
Komisijas priekšsēdētāja vietniece	**Evita Morkūna**
Komisijas locekļi	**Ilgonis Gaugers**
	Iveta Virse
	Ivars Saliņš
	Ēriks Ezeriņš
	Ainārs Šņepsts

Pastāvīgās iepirkumu komisijas (turpmāk-Komisija) izveidošanas pamatojums: saskaņā ar valsts akciju sabiedrības "Latvijas gaisa satiksme" valdes priekšsēdētāja 2016.gada 18.maija rīkojuma Nr. RP-AD/PLN-01/27 grozījumiem Nr. RP-AD/PLN-01/27.2 no 08.09.2017..

Sēdi vada: E.Švēde
Sēdē piedalās: E.Morkūna, I.Gaugers, I.Virse, I.Saliņš, Ē.Ezeriņš, A.Šņepsts
Sēdi protokolē: E.Morkūna

SĒDES DARBA KĀRTĪBĀ:

1. **Metu konkursa „Rīgas lidostas gaisa satiksmes vadības torņa nākotnes vizuālais tēls", identifikācijas Nr. LGS 2017/54 (turpmāk – metu konkurss), dalībnieku kvalifikācijas (atlases) prasību pārbaude.**

SĒDES GAITA:

1. Metu konkursa dalībnieku kvalifikācijas (atlases) prasību pārbaude.

E.Morkūna informē Komisiju, ka no žūrijas sekretāres D.Kalvānes pēc devīžu atvēršanas sēdes 2018.gada 20.martā tika saņemti dokumenti ar metu konkursa dalībnieku kvalifikācijas dokumentiem.

E.Morkūna informē Komisiju, ka konkursa dalībniekam ar devīzi EVRA0305 (1PAX; SEMPERVIRENS; EGIS) sākotnēji dokumentiem nebija pievienojis sertifikātus, kas apliecina tā speciālistu atbilstību metu konkursa nolikuma prasībām.

E.Morkūna ziņo, ka dokumenti tika saņemti 2018.gada 22.martā (pielikums Nr.1).

Komisija izskata visu konkursa dalībnieku SIA "ARHIS ARHITEKTI", 1PAX un SEMPERVIRENS un EGIS, Wolfgang Tchapeller ZT GmbH, PA "AREP-STEC-REM PRO", SIA "AVOTIŅŠ, VINCENTS UN PARTNERI", PA "Būvdizains un ADPI", PA "LLC VINCENTS" un "gmp International HmbH" un PA NRJA / CPMG iesniegtos kvalifikācijas (atlases) dokumentus un secina, ka konkursa dalībnieku iesniegtie dokumenti pilnībā atbilst metu konkursa nolikumā noteiktajām prasībām.

Apkopojot augstākminēto, Komisijas locekle I.Virse izsaka priekšlikumus:

1) atzīt, ka konkursa dalībnieki **SIA "ARHIS ARHITEKTI", 1PAX un SEMPERVIRENS un EGIS, Wolfgang Tchapeller ZT GmbH, PA "AREP-STEC-REM PRO", SIA "AVOTIŅŠ, VINCENTS UN PARTNERI", PA "Būvdizains un ADPI", PA "LLC VINCENTS" un "gmp International HmbH"**

un PA NRJA / CPMG ir izturējuši kvalifikācijas (atbilstības atlases prasībām) pārbaudes posmu;

2) uzdot E.Morkūnai nosūtīt informāciju par kvalifikācijas pārbaudes posmu žūrijas sekretārei D.Kalvānei;
3) uzdot žūrijas sekretārei D.Kalvānei nodrošināt informācijas apkopošanu PIL un MKN Nr.107 noteiktajā kārtībā;
4) nākamo Komisijas sēdi sasaukt pēc nepieciešamības.

Par priekšlikumiem balso:
E.Švēde – "par",
E.Morkūna – "par",
I.Gaugers – "par",
I.Virse– "par",
I.Saliņš – "par",
Ē.Ezeriņš – "par",
A.Šņepsts – "par".

Ņemot vērā balsojuma rezultātu, Komisija vienbalsīgi nolemj:

5) atzīt, ka konkursa dalībnieki **SIA "ARHIS ARHITEKTI", 1PAX un SEMPERVIRENS un EGIS, Wolfgang Tchapeller ZT GmbH, PA "AREP-STEC-REM PRO", SIA "AVOTIŅŠ, VINCENTS UN PARTNERI", PA "Būvdizains un ADPI", PA "LLC VINCENTS" un "gmp International HmbH" un PA NRJA / CPMG** ir izturējuši kvalifikācijas (atbilstības atlases prasībām) pārbaudes posmu;
6) uzdot E.Morkūnai nosūtīt informāciju par kvalifikācijas pārbaudes posmu žūrijas sekretārei D.Kalvānei;
7) uzdot žūrijas sekretārei D.Kalvānei nodrošināt informācijas apkopošanu PIL un MKN Nr.107 noteiktajā kārtībā;
8) nākamo Komisijas sēdi sasaukt pēc nepieciešamības.

Pielikumā:
Pielikums Nr.1 – Dokumenti no konkursa dalībnieka ar devīzi EVRA0305 (1PAX; SEMPERVIRENS; EGIS) uz 8 (astoņām) lapām.

Komisijas priekšsēdētājs	(Paraksts)	E.Švēde
Komisijas priekšsēdētāja vietniece	(Paraksts)	E.Morkūna
Komisijas locekļi	(Paraksts)	I.Gaugers
	(Paraksts)	I.Virse
	(Paraksts)	I.Saliņš
	(Paraksts)	Ē.Ezeriņš
	(Paraksts)	A.Šņepsts

Protokolē: E.Morkūna

"Latvijas Gaisa satiksme"
Personālu un dokumentu pārvaldības
nodaļas lietvedības sekretāre
Inga Grabovska

IZRAKSTS PAREIZS