

ATKLĀTA METU KONKURSA
„2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37“

(Zemes gabals ar kadastra Nr. 010000540001)

ID. Nr. RS/2025/24

ŽŪRIJAS KOMISIJAS ATZINUMS

RĪGĀ

2025. GADA 15. AUGUSTĀ

1. Atklāts Metu Konkurss „**2. trolejbusu parka pārbūve Rīgā, Jelgavas ielā 37**”(turpmāk tekstā – Konkurss) tika rīkots vienā kārtā.
2. **Metu Konkursa norises laiks:** no 2025. gada 28. aprīļa līdz 28. jūlijam.
3. **Konkursa objekts** – 2. trolejbusu parka pārbūve Rīgā, Jelgavas ielā 37, kas nodrošinātu optimālu parka funkcionalitāti, ēku izvietojumu un teritorijas izveidi ar pārdomātu loģistiku.
4. **Konkursa mērķis** – iegūt pilsēt būvnieciski, arhitektoniski pārdomātu Konkursa objekta Metu, lai izveidotu jaunu multifunkcionālu trolejbusu parku ar augstu energoefektivitāti un iespējām pielāgoties nākotnes attīstības virzieniem, un iegūt partneri tālākai Konkursa objekta būvprojekta izstrādei un autoruzraudzībai. Būvprojekta izstrāde jāveic BIM vidē, minimālās detalizācijas prasības LOD300.
5. **Konkursa uzdevums** – noteikt labāko 2. trolejbusu parka pārbūves Rīgas teritorijas un telpiskās attīstības vīzijas ieceres piedāvājumu starp Konkursā iesniegtajiem Metiem.
6. **Kopējais Konkursa godalgu fonds:** EUR 30 000,00 (trīsdesmit tūkstoši EUR, 00 centi).
7. **Konkursa Pasūtītājs** - **Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Rīgas satiksme”**, Reģistrācijas Nr. 40003619950, Juridiskā adrese: Kleistu iela 28, Rīga, LV-1067, Latvija.
8. **Konkursa žūrijas komisijas sastāvs.**

Žūrijas komisijas priekšsēdētājs:

Jānis Golubevs, Pasūtītāja pārstāvis, valdes loceklis;

Žūrijas komisijas locekļi:

Ivars Vīnavs, Pasūtītāja pārstāvis, Infrastruktūras daļas vadītājs;

Ervīns Tišanovs, Pasūtītāja pārstāvis, Trolejbusu remontdarbnīcas vadītājs;

Vita Zīle, Rīgas valstspilsētas pašvaldības Ārtelpas un mobilitātes departamenta Pasažieru pārvadājumu pārvaldes Pasažieru un komercpārvadājumu pārvadājumu nodaļas vadītāja vietniece;

Arita Trimalniece, Rīgas valstspilsētas pašvaldības Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes Dabas un apstādījumu nodaļas ainavu arhitekte;

Uldis Balodis, sertificēts arhitekts, Latvijas Arhitektu savienības nozīmētais pārstāvis;

Pēteris Ratas, Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Pilsētas galvenais arhitekts;

Elīna Rožulapa, sertificēta arhitekte, Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Arhitektūras pārvaldes vadītāja;

Kaspars Avotiņš, sertificēts arhitekts, Latvijas Arhitektu savienības nozīmētais pārstāvis;

Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre:

Dace Kalvāne, sertificēta arhitekte.

9. Ziņas par iesniegtajiem metiem:

Nr.p.k.	Iesniegšanas datums	Iesniegšanas laiks	Devīzes nosaukums	Meta piedāvājuma apjoms
1.	28.07.2025.	10:45	MS00	10 planšetes
2.	28.07.2025.	10:54	SV11	5 planšetes
3.	28.07.2025.	12:35	BB07	10 planšetes
4.	28.07.2025.	14:00	TT77	10 planšetes
5.	28.07.2025.	14:27	TT13	6 planšetes
6.	28.07.2025.	14:50	AA01	7 planšetes
7.	28.07.2025.	15:15	DE50	6 planšetes
8.	28.07.2025.	15:20	TB12	8 planšetes
9.	28.07.2025.	15:44	LM22	8 planšetes

10. Konkursā iesniegto piedāvājumu vērtējums

Saskaņā ar Rīgas satiksmes 2025. gada rīkojumu Nr.RIK-PD/2025/119, metu konkursa “2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37”, Id. Nr. RS/2025/24, iesniegto metu vērtēšanu atbilstoši metu konkursa nolikuma 10.5. punkta prasībām, Tehniskā komisija veica šādā sastāvā:

Tehniskās komisijas priekšsēdētājs:

Imants Ziverts, Būvniecības nodaļas vadītājs;

Tehniskās komisijas locekļi:

Aleksejs Miņejevs, Trolejbusu remontdarbnīcas vadošais meistars;

Jānis Bethers, Kontakttikla iekārtu elektroinženieris;

Kristiāna Timma, Vadošais ugunsdrošības un civilās aizsardzības speciālists;

Almants Skudra, Tehniskās daļas vadītājs;

Konstantīns Šalnovs, Tehnisko pakalpojumu nodaļas vadītājs;

Bruno Josts, Materiālo resursu pārvaldības daļas vadītājs;

Uģis Eglītis, Vadošais darbu rīkotājs.

Tehniskās komisijas atbildīgā sekretāre:

Dace Kalvāne, sertificēta arhitekte.

Tehniskās komisijas ziņojums skatāms Žūrijas komisijas atzinuma 1. pielikumā.

Kā atzīmēja Tehniskā komisija, visi Konkursa darbi pirmsšķietami kopumā atbilst konkursa Nolikumam un Projektēšanas programmai (skatīt 1. Pielikumu). Visiem piedāvājumiem ir kādas neatbilstības, taču turpmākajā projekta attīstības gaitā tās iespējams labot, un to dēļ neviens konkursa darbs netika noraidīts.

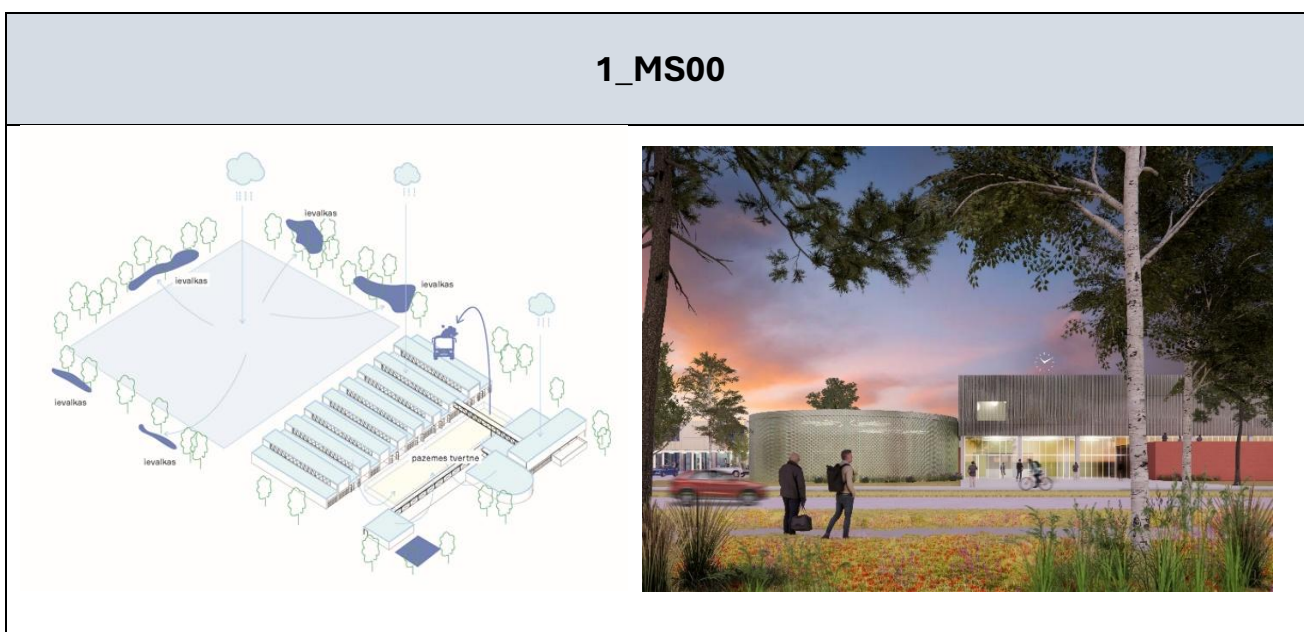
11. Žūrijas komisijas Metu konkursa piedāvājumu vērtējums

Žūrijas komisija vērtēja Metu konkursa piedāvājumus atbilstoši Jaunā Eiropas Bauhaus principi – skaistums, ilgtspēja un iekļaušana un pamato piešķirto punktu skaitu katrā no šādiem, Nolikuma 11. punktā noteiktajiem, Metu vērtēšanas kritērijiem:

- Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju,
- Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana,
- Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim,
- Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadišana.

Žūrijas komisijas Metu vērtējums to iesniegšanas kārtībā:

11.1. Mets ar devīzi MS00:



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Piedāvātā transporta plūsmu organizācija nenodrošina optimālu transportlīdzekļu kustību teritorijā. Trolejbusiem, kuriem maršrutā ir pieteikts defekts, jāveic vairāki šaura rādiusa manevri starp remontzonu un administrācijas ēku, lai nogādātu transportlīdzekli remontzonā defektu novēršanai, kas apgrūtina manevrēšanas darbu un drošību. Izbraucot no remontzonas, transportlīdzekļi, kuri paredzēti novietošanai stāvlaukumā, nonāk kopējā rindā ar transportlīdzekļiem, kas atgriežas no maršruta, lai

veiktu ikdienas apkopes un mazgāšanas/uzkopšanas darbus. Izbraukšanas manevrēšanas darba tālākā loģistika ir apgrūtināta – nobloķētas tālākās procesa darbības, galvenais loģistikas ceļš būs aizņemts ar citiem transportlīdzekļiem, kas gaidīs rindā uz ikdienas apkopi un mazgāšanas portālu. Pārvietojot mazgātavu, tiktu iegūtas būtiskas izmaiņas piedāvātajā risinājumā. Iebraukšana/izbraukšana no Jelgavas ielas nav nodrošināta, plūsmai jābūt iespējamai teritorijas abās pusēs. Piedāvātais teritorijas plānojums nenodrošina veiksmīgu biznesa procesu (ar to saprotot šeit un turpmāk - teritorijas funkcionālo organizāciju, manevrēšanas loģistiku, ritošā transporta remontu, apkopi un uzturēšanu).

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Kopējais grafiskā atspoguļojuma līmenis traucē uztvert priekšlikuma kvalitātes. Pozitīvi vērtējams piedāvājums izmantot esošās administratīvās ēkas pāļus (žūrijas komisijas ieskatā kolonnas nevar saglabāt, jo ēkā veidojas nepietiekošs telpu augstums), taču arhitektoniskais risinājums kopumā nepārlicina. Administrācijas ēkas platība ir salīdzinoši maza un neatbilst projektēšanas programmai, kabinetu plānojums neērts. Evakuācijas risinājums neveiksmīgs – abas kāpņu telpas ir bez dienasgaismas un beidzas hallē, tām nav nodrošināta tieša izeja uz āru, kas nav pieļaujams. „High-tech” manierē risinātais pārejas tunelis starp ēkām, kas pārsniedz 24 m bez balstiem, funkcionāli būs problemātisks, jo darbiniekiem jāveic pārāk lieli attālumi, savienojumam nav nodrošināta vides pieejamība, ēku savstarpējais savienojums 2.-3. stāva līmenī nav nepieciešams. Depo ēkas virsgaismu arhitektoniskais risinājums rada pārgaismotas telpas vienā daļā un neizgaismotas citās, kā arī neefektīvi, bez funkcionāla ieguvuma, palielina kubatūru par 1/3. Virsgaismu arhitektoniskā forma, sava veida “zobi”, ir ekspresīva un ēkas uzturēšanas ziņā problemātiska. Formu izvēlei nav saprotams pamatojums - administratīvā ēka risināta lineārās formās, bet konferenču daļa ar noapaļojumu.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Kopumā telpu organizācija neatbilst programmā definētajām vajadzībām un biznesa procesa loģikai (t.sk., manevrēšanas loģikai). Kustību shēmas un telpu izvietojums apgrūtina darbinieku labbūtību (piemēram, trolejbusu vadītāji nodod transportlīdzekļus ļoti tālu no savām gērbtuvēm). Administrācijas ēkas kvadrātūra neatbilst telpu programmai. Evakuācijas risinājums nav atbilstošs normām.

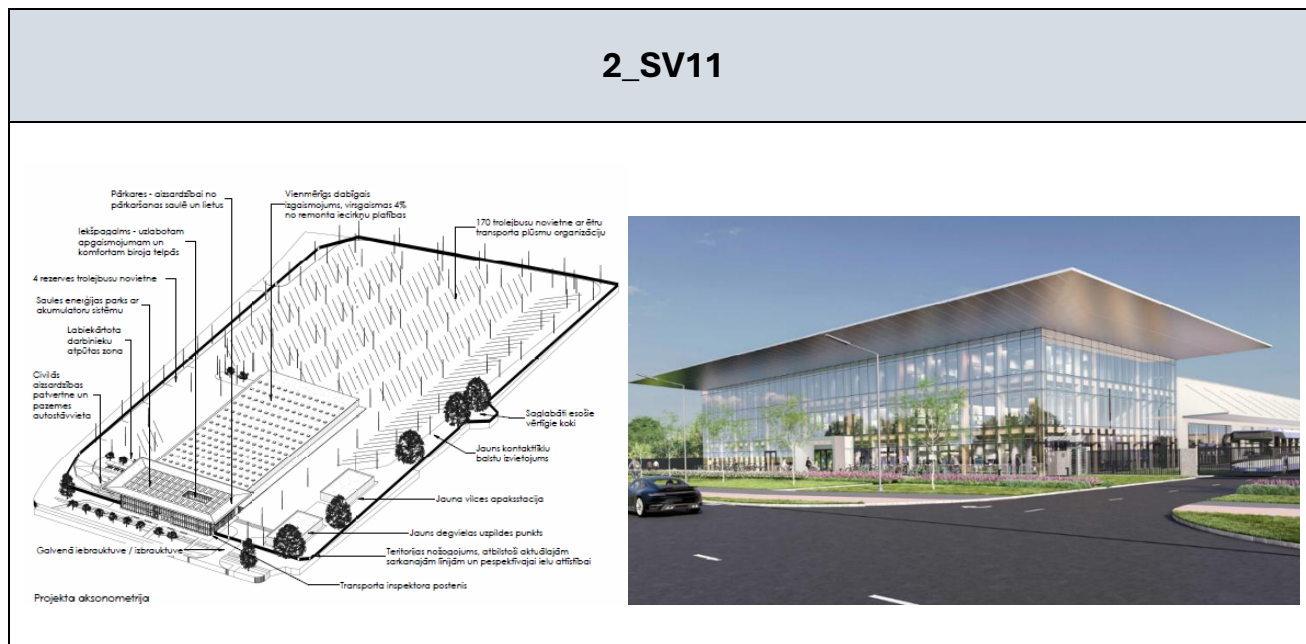
4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadīšana

Piedāvājumā ir saglabāti esošie koki, paredzēti apstādījumi ielas kontekstā. Piedāvātais lietusūdens apsaimniekošanas risinājums – lokālās ievalkas – ģeoloģiskās situācijas dēļ ir apšaubāms. Atpūtas vietas darbiniekiem ir paredzētas, bet pārāk tālu no viņu kustību ceļiem, kā arī nav pietiekami integrētas kopējā koncepcijā. Transportlīdzekļu stāvvietas pie Vienības gatves izvietota ļoti centrālā vietā, tai kļūstot par būtisku kompozīcijas sastāvdaļu. Ja autostāvvietas izvietotu pazemē, tad varētu palielināt administrācijas ēku, nodrošinot atbilstību telpu programmai un/vai paredzot šajā zonā apzaļumoju.

Rekomendācija pasūtītājam. Žūrijas komisija atzinusi, ka darbs ar devīzi MS00 nav piemērots turpmākajai izstrādei un realizācijai, bez ievērojamām izmaiņām. Neveiksmīgi organizētā transporta plūsma un mazgātaves novietojums padara biznesa procesu praktiski neiespējamu. Pozitīvi vērtējams

mēģinājums saglabāt pāļus un esošos kokus, veidojot apstādījumus ielas kontekstā, tomēr administrācijas ēka ir pārāk maza un neatbilst projektēšanas programmā prasītajam.

11.2. Mets ar devīzi SV11:



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Depo un administrācijas ēka risinātas vienā apvienotā apjomā. Norādītie kustības virzieni teritorijā ir pretrunīgi, bet pielāgojami, lai novērstu pretkustību, iebraucot darbnīcās un izbraucot no tām. Trolejbusu izvietojumu “skujiņā” ir jākorrigē, lai transportlīdzekļu sastāvu teritorijā būtu iespējams novietot pilnībā. Kopumā loģistika ir atrisināta, jākorrigē transportlīdzekļu pārvietošana pēc mazgāšanas/uzkopšanas darbu veikšanas uz remontzonu tālākai procesu darbībai, šobrīd tā rada nedrošus manevrēšanas darbu apstākļus starp stāvlaukumu un remontdarbnīcām. Degvielas uzpildes vieta tuvu iebrauktuvei, uzpildes laikā radīs sastrēgumu - nav iespējams pārējos transportlīdzekļus novirzīt uz remontdarbnīcām tehnisko procesu veikšanai. Degvielas uzpilde atkārtoti nav iespējama, neizbraucot no parka teritorijas. Teritorijas zonējumā rūpnieciskā daļa ir nošķirta, apzaļumotā daļa saglabāta, iebrauktuves sadalītas pietiekami droši, taču iebrauktuves drošība turpmākajā projekta attīstības stadijā būtu jārisina. Piedāvājumā nav parādītas būvniecības kārtas. Ar esošās ēkas izmantošanu piedāvātajā risinājumā iespējams konflikts, jo tā atrodas pārāk tuvu jaunajam būvapjomam. Mazgātuvu novietojums iekšpusē ir problemātisks, to būtu jāizdala atsevišķi, lai varētu ērti iebraukt/izbraukt.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas originalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Vienota depo un administrācijas ēka rada simbolisku “vienas komandas” sajūtu, taču funkcionālā saikne starp ēkām ir risināta ar nelielu gaiteni, kas ved caur noliktavu. Administrācijas ēkas 1. stāvs paredzēts servisa darbiniekiem, augšstāvos izvietoti biroji - darbinieki apvienoti vienā ēkā. Pozitīvi vērtējams piedāvājums izvietot pazemē autostāvvietu, kuru var izmantot arī kā patvertni. Darbinieku un apmeklētāju auto plūsma caur parka darba zonu uz autostāvvietu nav pieļaujama. Tehniskās funkcionalitātes risinājums, lai arī prioritārs, nevar kompensēt arhitektonisko risinājumu - daudzām

telpām ir paredzēts vienlaidus stiklojums, citas telpas vispār bez logiem. Administratīvās ēkas arhitektoniskais tēls ir pompozs, ar vienlaidus stiklotām fasādēm un pārmērīgām jumta pārkarēm ēkas daļā, kur tām nav nekāda funkcionāla lietojuma. Liela daļa fasādes stiklojuma ir problemātiska – nav ievērotas debespuses, līdz ar to daļa telpu, ar nelielu to dziļumu, ir pielīdzināmas “siltumnīcām”, latviešu mentalitātei un biroju ikdienas ekspluatācijai šāds risinājums ir mazāk piemērots. Administrācijas un depo ēkas savienotajā daļā dažām telpām logu nav vispār. Atsevišķu kabinetu apgaismojumu varētu uzlabot, ja telpas izvietotu pie ātrija, citādi, no ilgtspējas viedokļa, ātrija izveide rada papildus fasādes kvadrātmētrus, kas ilgtermiņā ir apkopes un uzturēšanas jautājums. Ēkas konstrukcijām ir piedāvāts izmantot CLT, kas projekta realizācijas gadījumā būs izaicinājums, jo, lai nodrošinātu ēkas ugunsdrošību, stāvus ir ugunsdroši jāatdala. Ja tiek paredzēts vienlaidus stiklojums, tehniski ugunsdrošo atdalījumu īstenot būs dārgi. Ja uz jumta paredzēti saules paneļi, tad ir jānodrošina ērta izeja uz jumtu to apkalpošanai un ugunsdrošības nosacījumu ievērošanai. Vides pieejamība nav detalizēti izvērtēta, ēkas funkcionalitāte kopumā diskutabla, ugunsdrošības prasības ir jāpārskata. Depo darba zonas apgaismojums ir nepietiekams (norādīti 4%) un būtu jāpalielina.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Kopumā telpu programma ir izpildīta, darba procesi loģistikas ziņā ir apmierinoši. Dažas funkcionālās shēmas ir apšaubāmas – kustība no administrācijas ēku uz depo caur noliktavu nav optimāla. Remonta zonā darba apgaismojums ir nepietiekošs, virsgaismas ir tikai ~4%. Ugunsdrošība CLT konstrukciju gadījumā ir izaicinājums – jānodrošina stāvu atdalīšana. Konferenču zālei fasādes vienlaidus stiklojums piemērots, bet kabinetiņiem šāds risinājums ir neatbilstošs.

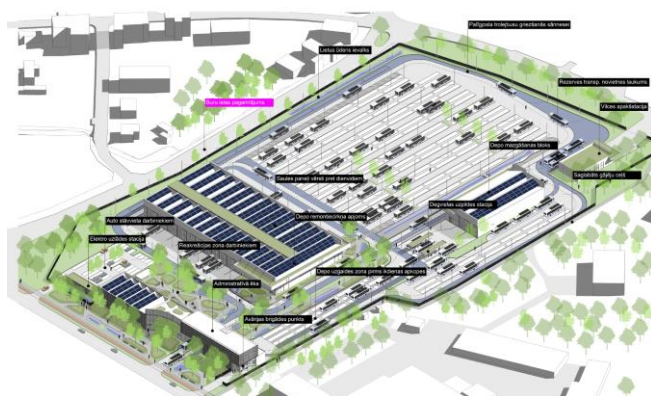
4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadišana

Piedāvājuma priekšlikumā ir saglabāti visi esošie koki, papildus paredzēti stādījumi gar ielu publiskai lietošanai, apzaļumojuma koncepcija ir veiksmīga. No darbinieku labbūtības aspekta – paredzēts iekšpagalms un atpūtas vietas, bet tās ir vairāk formālas un no lietotāja viedokļa nav tik patīkamas, jo tās ietver transporta kustības zonas un noēno ēkas galvenais apjoms. Lietusūdens apsaimniekošana risināta formāli, nav ņemts vērā, ka apkārtējās grunts ir piesātināta ar ūdeni. Ūdeņraža stacija risināta daļēji. Teritorijas apgaismojums nepietiekams.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbs ar devīzi SV11 ir interesants piedāvājums ar apvienotu administrācijas un depo ēkas ideju, pazemes stāvvietu un zaļās zonas saglabāšanu, kā arī būvapjoma novietojumu zemes gabalā, kas rada iespēju orientēt depo daļas vārtus pret zemes gabala sānu malām. Teritorijas organizācijas loģistika kopumā ir funkcionējoša, bet transporta kustības virzieni ir diskutabli, mazgātuves novietojums ir problemātisks. Arhitektūras tēlam ir potenciāls būt pārliecinošam – jāpardomā stiklojumu adekvāts lietojums un pārkarēm jārod funkcionāli pamatots risinājums. Piedāvājuma turpmākajā izstrādes stadijā būtu nepieciešams pievērst uzmanību depo telpu apgaismojuma risinājumam un transportlīdzekļu kustību shēmai, administratīvās ēkas ugunsdrošībai. Teritorijas labiekārtojuma koncepcija vērtējama pozitīvi (koku saglabāšana, zaļā zona), bet nepieciešami precizējumi par apgaismojumu, lietusūdeņu risinājumiem un darbinieku atpūtas vietu.

11.3. **Mets ar devīzi BB07:**

3_BB07



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Ļoti veiksmīgs piedāvājums depo darba organizācijas loģistikas un lietderības ziņā – plūsmas ir secīgas, nav liekas braukāšanas pa teritoriju. Pozitīvi vērtējams risinājums, ka dīzeļa uzpildes stacija ir izvietota pirms transportlīdzekļu mazgāšanas – secīga apkope, kas ietaupa laiku. Iebraukšanas vieta teritorijā ir saglabāta, līdz ar to transports nepaliek uz ielas un neveidojas sastrēgumi. Depo teritorijas plānojums ir saprotams un funkcionēt spējīgs. Papildus darba autori izmantojuši pilsētas teritoriju 19 trolejbusu stāvvietai ārpus Rīgas satiksmes (turpmāk tekstā RS) zemesgabala, kas pašlaik vēl nav RS pārziņā. Ja šo papildu teritoriju neizmanto, kamēr zemes ierīcības jautājumi nav atrisināti, transportlīdzekļu stāvvietu ietilpība saglabājas. Nepieciešamības gadījumā transporta kustības rādus teritorijā var palielināt, izmantojot rezervēto apzaļumoto teritoriju starp administrācijas ēku un depo ēku. Vides aspekts – teritorijas apzaļumojums - projektā ir nedaudz pārspīlēts, praksē tas varētu izskatīties citādi. Projekta tālākās izstrādes gadījumā ir jāparedz izbaukšana uz Jelgavas ielu.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Administrācijas un depo ēka zemesgabalā atrodas nošķirti, kas ziemā varētu radīt pārvietošanās grūtības, bet pārejas funkcija starp būvēm ir atrisināta ar apzaļumotu teritoriju. Darbiniekiem izveidota labiekārtota teritorija atpūtai, kas ir vērtīgs labbūtības risinājums. Pozitīvi vērtējams depo ēkas arhitektoniskais risinājums ar virsgaismām, kas nodrošina patīkamu darba vidi. Virsgaismas ir orientētas uz austrumiem, līdz ar to telpas nepārkarsīs. Administrācijas ēkai ir pārvaldes funkcijām piemērots apjoms, bet fasādes risinājums - stiklojums, kuru daļēji aizsedz perforēts metāls - ir diskutabls. Perforētās metāla fasādes uzturēšana varētu būt sarežģīta, iespējams, jāparedz aizstāt ar citu, vieglāk kopjamu, materiālu. Žūrijas komisijas ieskatā administratīvās ēkas liektā fasāde ir pašmērķīga, ja vien tā neveido kompozīcijas akcentu un/vai neizgaismo ātriju. Projekta tālākās izstrādes gadījumā perforētā metāla lietojums fasādē būtu jāpārskata. Pozitīvi vērtējama vecās ēkas konstrukciju daļēja izmantošana. Vides pieejamība ir nodrošināta, bet, veidot salīdzinoši nelielā ēkā divus liftus, varētu

nebūt racionāli. Iespējams, funkcionāli telpas var pārplānot tā, lai otrajā stāvā nebūtu tādas telpas, uz kurām jānokļūst tieši no konferenču centra.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Atbilstība projektēšanas programmai ir pietiekama; esošās ēkas konstrukciju izmantošana (pāļi, karkass) var samazināt projekta realizācijas izmaksas. Darbinieku kustību shēma ir loģiska, kopējā teritorijas plūsmu organizācija saprotama. Administratīvās ēkas plānojums būtu nepieciešams kompaktāks, ar skaidrāku loģiku.

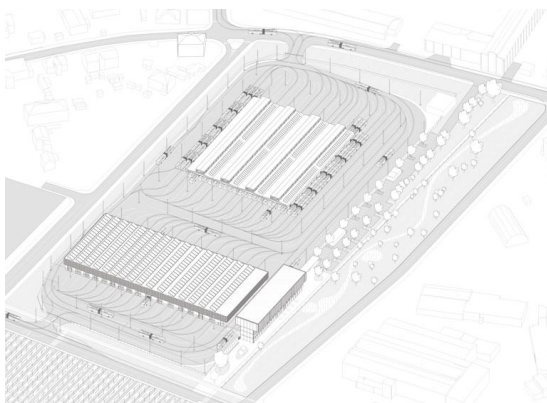
4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadišana

Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojums ir ļoti veiksmīgs – domāts par darbinieku labbūtību, paredzot zaļo zonu starp administrācijas un depo ēku. Labiekārtojums veicina komandas sajūtu, apkārtējā vide patīkama darbiniekiem. Neizprotama ir krūmu zona transportlīdzekļu stāvvietā. Projektā vēl nav atrisināts teritorijas apgaismojums un lietusūdens novadišana. Viens no būtiskiem piedāvājuma trūkumiem ir tas, ka nav saglabāti esošie koki. Apzaļumojumam ir izvēlēti invazīvi augi (ošlapu kļavas), ieteicams pārdomāt stādījumu izvēli.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbs ar devīzi BB07 ir augsti vērtējams par loģisko transporta plūsmu organizāciju un funkcionālu teritorijas shēmu, par darbinieku labbūtības risinājumiem un potenciālu esošo konstrukciju izmantošanu. Uzlabojamie aspekti: fasāžu risinājuma konsekvence, administrācijas ēkas kompaktāks plānojums, apgaismojuma un lietusūdens sistēmu detalizācija, kā arī stādījumu izvēle.

11.4. Mets ar devīzi TT77:

4_TT77



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Teritorijas plānojums un ēku izvietojums neatbilst parka funkcionālajām prasībām. Trolejbusu parka teritorijas organizācijas loģistika ir neveiksmīga - lai nokļūtu no mazgāšanas portāla un uzpildes staciju, transportlīdzekļiem jāveic atkārtots aplis, kas apgrūtina parka tekošo darba plūsmu. Depo teritorijas manevrēšanas loģistika apgrūtina drošu procesu veikšanu - iebraukšanas/izbraukšanas rādīsi ir pārāk šauri. Planšetē norādītās iebraukšanas/izbraukšanas vietas norādītas līdzšinējās, neņemot vērā pamatprasības projektēšanas programmā un izmaiņas pilsētplānojumā. Transportlīdzekļiem, iebraucot teritorijā, uzgaidīšanas/pieņemšanas telpa ir neatbilstoši maza, lai uzņemtu transporta plūsmu no ielas, tai atgriežoties no maršruta. Konceptuāli nesaprotams risinājums ir divas pārejas teritorijā ar luksoforiem. Administratīvā ēka novietota malā, starp to un depo kustība tiek pārrauta – nav funkcionālas saiknes. Neērts risinājums trolejbusu nodošanas procesam pēc maiņas.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Administratīvā ēka novietota trolejbusu parka teritorijas sānos, bet priekšplānā, pie Vienības gatves, paredzot industriālu pagalmu trolejbusu kustībai un depo ar vārtiem, kas Rīgas pilsētvidē ir nepieņemams risinājums. Biroju ēkas arhitektoniskais tēls nav pietiekami pārliecinošs, lai attaisnotu tā formu. "T" burtā forma uztverta kā postmodernisma formālisms, bez jēgpilna funkcionāla pamatojuma. Administratīvās ēkas biroju plānojums ir atbilstošs, savukārt, konferenču telpu grupa ir apjomos pārspīlēta un tās konstruktīvais risinājums ir apšaubāms, ārējo evakuācijas kāpņu risinājums neatbilstošs. Depo ēka ir atrisināta funkcionāli loģiska ar atbilstošām virsgaismām. Taču nojumes ideja, kuru paredzēts īstenot uz vecās depo ēkas pamatiem, ir diskutabla, ņemot vērā esošās konstrukcijas un Latvijas klimatu, lieka. Pozitīvi vērtējams mēģinājums administratīvajā ēkā izmantot koku, bet tehniski tas nav līdz galam pamatots.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Biroja ēkas plānojums neatrisina administrācijas un depo savstarpējo sasaisti. Kvadrātūra neatbilstoši koncentrēta – liels apjoms paredzēts konferenču centram, bet kopējā administratīvo telpu platība par mazu. Esošo depo ēkas konstrukciju izmantošana nojumes izveidei varētu būt plus, taču tehniski nav atrisinātas kolonnu un siju savienojumu noturības problēmas.

4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadīšana

Trolejbusu parka teritorijā esošie koki ir saglabāti, bet nav paredzēti jauni stādījumi pie Vienības gatves, kā citos projektos. Piedāvātā zaļā zona nav pietiekami integrēta un funkcionāli saistīta ar darbinieku labbūti. Piemēram, divi āra treniņi – konceptuāli atbalstāmi, bet tie nav saistīti ar kopējo trolejbusu parka vides organizāciju. Lietusūdens novadīšanai ir paredzēts grāvis un ievalka.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbam ar devīzi TT77 ir būtiski loģistikas un plūsmu organizācijas trūkumi – katrs process prasa lieku kustību, pārvietošanās teritorijā ir nedroša, piedāvātais ēku izvietojums neveido funkcionālu saikni starp administrāciju un depo. Arhitektoniskais veidols ir mēģinājums būt oriģināliem ("T" formas būvapjoms), bet risinājums ir vairāk formāls un nepiemērots konkrētajai funkcijai. Administratīvās ēkas kvadrātūra neatbilst projektēšanas programmai, tajā dominē pārlietu lielais konferenču centrs. Teritorijas labiekārtojumā ir saglabāti esošie koki un paredzēti dažādi

risinājumi (trenažieru laukumi, lietusūdens uzsūkšana), bet kopumā ainaviskā vide neveido darbiniekiem patīkamu un pilsētvidē cienīgu tēlu. Projekts nav piemērots realizācijai no loģistikas un pilsētvides viedokļa.

11.5. Mets ar devīzi TT13:

5_TT13



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Piedāvājumā ir ņemta vērā perspektīvās ielas izbūve, paredzot iebraukšanu/izbraukšanu no Buru ielas, kas būtu realizējama arī tajā gadījumā, ja Buru iela netiktu izbūvēta. Transportlīdzekļu manevrēšana teritorijā ir risināta loģiski, veicot nelielas korekcijas biznesa procesus varētu sakārtot. Transportlīdzekļiem, iebraucot teritorijā, uzgaidīšanas/pieņemšanas telpa neatbilstoši maza, lai uzņemtu transporta plūsmu no ielas tai atgriežoties no maršruta. Pozitīvi vērtējams mazgātuves novietojums. Administrācijas ēka un mazgātuve pakļautas kustībai ar 45° pagriezienu, kas rada formālu un nepamatotu plānojuma shēmu. Vienlaikus trolejbusu iebrauktuves zona ir īsāka, un darbiniekiem, pārvietojoties starp ēkām, jāšķērso transportlīdzekļu gaidīšanas zonu.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Pārmērīgais akcents arhitektūrā uz kustības organizācijas apli ir nepamatots un neveido loģisku risinājumu. Administrācijas ēka arhitektoniski un plānojuma ziņā homogēna, taču grūti pielāgojama, neietekmējot konceptuālo risinājumu. Konferenču bloks ir pārmērīgi liels un sarežģīts, telpas grūti sadalāmas. Arhitektūras tēls asociējas ar “lielveikalu pie ceļa” – vizuāli padrums, neveido reprezentatīvu RS tēlu. Apjoma un plānojuma risinājums nav pietiekami mūsdienīgs.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Administrācijas ēka ir pārāk maza, disproporcija ar lielo konferenču bloku. Projektēšanas programmas prasības ir daļēji ievērotas, bet ne pilnībā. Telpu funkcionalitātei būtu nepieciešamas izmaiņas, īpaši plānojuma shēmas un telpu sadalījuma ziņā. No funkcionālā viedokļa pozitīvi vērtējama mazgātuves nodalīšana no remontzonas.

4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadišana

Pozitīvi vērtējama esošo koku saglabāšana, taču kopumā zaļā zona ir mazāka nekā citos projektos. Lai nodrošinātu darbinieku labbūtību, būtu nepieciešams izveidot vairāk atpūtas vietu arī pie depo ēkas, ne tikai pie administrācijas ēkas. Labiekārtojuma koncepcija nepietiekami pārdomāta, būtu jāattīsta tālāk.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbs ar devīzi TT13 funkcionāli nedaudz līdzinās darbam ar devīzi BB07, pozitīvi vērtējama mazgātuves nodalīšana, kas uzlabo teritorijas plūsmu organizācijas loģistiku. Tomēr projekta lielākie trūkumi ir administrācijas ēkas disproporcija, arhitektūras arhaizms, pārmērīgais konferenču telpu bloks un formālais 45° savērsuma risinājums. Zaļās zonas un labiekārtojuma kvalitāte ir nepietiekama; būtu nepieciešams paredzēt vairāk darbinieku atpūtas vietu. Kopumā plūsmu shēma būtu koriģējama, bet arhitektoniski projekts vizuāli nepārlicina.

11.6. Mets ar devīzi AA01:

6_AA01



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Iebrauktuve trolejbusu parkā arhitektoniski vizuāli pievilcīga, bet tālāk teritorijā loģistika neveiksmīga – starp depo un administrācijas ēku nav droša transportlīdzekļu kustība, kas bremzē darba procesu. Nepietiekami plaša un ērta trolejbusu atdošanas zona pēc maiņas. Transportlīdzekļu mazgātuves novietojums izraisa liekus kustības aplūkus un konfliktē ar darbinieku plūsmu un drošības prasībām; to varētu risināt, pārvietojot mazgātuvu. Transportlīdzekļu pieņemšanas punkts par mazu - nav atvēlēta uzgaidāmā zona vairākiem transportlīdzekļiem, lai neveidotu sastrēgumu uz ielas, transportlīdzekļiem atgriežoties no maršruta. Transportlīdzekļa uzpildei pēc ikdienas apkopes un uzkopšanas darbiem jāveic lieka manevrēšana, transportlīdzeklim šķērsojot pieblīvēto iebraukšanas/pieņemšanas zonu, kas padara darba tehnisko procesu neloģisku. Depo ēkas korpuss ir pārāk garš (120 m), tas iestiepjas dabiskajās zemesgabala robežās un sarežģī teritorijas plānojumu. Saīsinot šo būvi līdz 100 m, teritorija kļūtu funkcionālāka. Piedāvātajā risinājumā personīgā transporta un komerctransporta kustības pārklājas, radot disonansi un haosu. Gaisa tiltiņš starp ēkām - bez pievienotās vērtības.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Administrācijas ēka arhitektoniski veiksmīga – semantiski saprotama, vizuāli un funkcionāli korekta, nav pašmērķīga. Administrācijas ēkas pārkare ir attaisnojama, biroju plānojums un evakuācija ir atrisināta adekvāti. Kopumā arhitektoniskais tēls ir veiksmīgs un respektabls, tiek vērtēts kā viens no

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadīšana

Rekomendācija pasūtītājam. Darbam ar devīzi AA01 ir viens no spēcīgākajiem arhitektoniskajiem risinājumiem starp konkursā iesniegtajiem darbiem – administrācijas ēka vizuāli un funkcionāli ir veiksmīga, ar skaidru semantiku un korektu tēlu pilsētvidē. Galvenie trūkumi ir plūsmu organizācijas loģistikas shēma (lieki kustības apli, komerctransporta plūsmas pārklāšanās ar privāto transportu, garais depo korpus) un daži funkcionālie risinājumi (noliktavas novietojums, depo apgaismojuma neefektivitāte). Labiekārtojuma ziņā – lietusūdens apsaimniekošana inovatīva un pozitīva, bet stāvvietu un publiskās zonas organizācija nepārdomāta. Projekts vērtējams kā potenciāli realizējams ar veicamām korekcijām.

11.7. Mets ar devīzi DE50:

7 DE50



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Trolejbusu parka teritorijas plānojums neatbilstošs – būtībā saglabāta esošā shēma, kas jau šobrīd ir funkcionāli neatbilstoša nepieciešamajiem procesiem. Ņemot vērā transportlīdzekļu veidus, atbilstoši mūsdienu prasībām, nav reorganizācijas, kas nodrošinātu plūsmu organizācijas drošību un efektivitāti: transportlīdzekļiem atgriežoties no maršruta teritorijā atvēlēta maza uzgaidīšanas telpa pirms mazgāšanas un ikdienas apkopes darbībām, kas radīs satrēgumu pilsētas ielas teritorijā. Iebraucot teritorijā no Jelgavas ielas, lai pārvietotu transportlīdzekli uz mazgāšanas portālu, jāveic šaura rādiusa loks, kas nav droši. Lai uzpildītu degvielu, jāveic atkārtots manevrs caur uzgaidīšanas telpā novietotajiem transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļu plūsmas atsevišķās vietās shēmā norādītas pretkustībā, kas rada drošības riskus, veicot manevrēšanu. No būvniecības procesa viedokļa projekts nav realizējams – nav ņemtas vērā celtniecības pielāgšanas un secība, jaunos būvapjomus nevar izbūvēt, neapstādinot parka darbību.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Administrācijas ēkas sadalītas vairākos apjomos, kas neveicina kolektīvu vienotību, darba procesu, nav efektīvas. Centrālais elements – autostāvvietas priekšpagalmā, kas kļūst par kompozīcijas dominanti, estētiski un funkcionāli nepiemērota. Ķieģeļu lietojums arhitektūrā ir potenciāli estētisks, bet šajā kontekstā neatbilstošs un vizuāli rada asociācijas ar slimnīcu/pansionātu. Semantikas ziņā ēka neatspoguļo Rīgas satiksmes identitāti, vairāk asociējas ar 1960. gadu slimnīcu. Depo ēkas dienas gaisma organizēta pa perimetru, kas ir nepietiekama telpas vienmērīgam izgaismojumam.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Administrācijas funkcijas apjomu dalīšana neatbilst mērķim – trūkst loģiskas sasaistes ar depo darbību. Kustības plūsmu shēma nedroša, ir zaudēta darbinieku labbūtība, jo ēkas sadrumstalotas. Funkcionāli piedāvājums nav pārveidojams tā, lai radītu optimālu trolejbusu parka plānojuma risinājumu. Celtniecības gaitā nav iespējams nodrošināt nepārtrauktu parka darbību, kas neatbilst pasūtītāja prasībām.

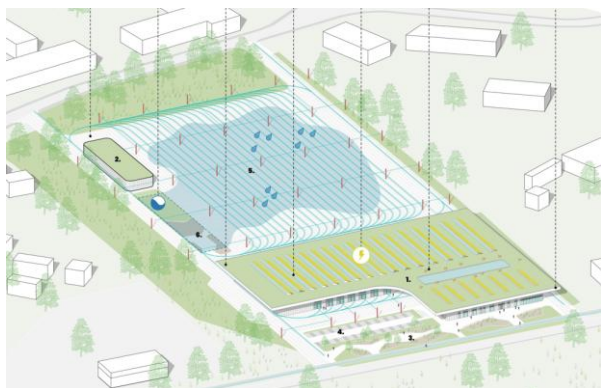
4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadīšana

Pozitīvi vērtējams, ka ir saglabāti esošie koki, kā arī detalizēti risināti plānotie apstādījumi. Tomēr teritorijas labiekārtojums kompozicionāli ir neveiksmīgs – galvenais skats no Vienības gatves atveras uz autostāvvietu, darbinieku atpūtas zona paredzēta ziemeļu pusē, kur uzturēšanās nebūs patīkama un nekas neaugs. Veiksmīgā teritorijas apzaļumojuma koncepcija nespēj kompensēt plānojuma un arhitektūras problēmas.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbs ar devīzi DE50 nav atbilstošs ne loģistikas, ne būvniecības procesa, ne funkcionālās shēmas ziņā. Administrācijas ēkas funkcija ir sadrumstalota, centrālais elements ir autostāvvietas, kas kompozīciju un pilsētvidi padara nepievilcīgu. Arhitektūras tēls atsauc atmiņā 1960. gadu tipoloģiju (slimnīca, pensionāts), kas neatbilst Rīgas satiksmes identitātei. Pozitīvs aspekts – saglabāti koki un iecerēti apstādījumi, bet tas nespēj mainīt kopējo iespaidu. Projekts nav realizējams un nav atbalstāms.

11.8. Mets ar devīzi TB12:

8_TB12



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Trolejbusu parka teritorijas organizācijas loģistika neatbilst prasībām – starpība starp remontdarbnīcām ir tikai 15 m (vajadzētu vismaz 24 m), tādēļ transportlīdzekļu manevrēšana nav iespējama. Iebraucot no Vienības gatves uz mazgāšanas portālu, jāveic papildus manevrēšanas aplis pa teritorijas perimetru, nav atvēlēta uzgaidišanas telpa transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļu degvielas uzpildei jāveic atkārtots manevrs caur uzgaidišanas telpā novietotajiem transportlīdzekļiem, kas nav efektīvi un ir laikietilpīgi. Degvielas/ūdeņraža uzpildes vieta ir zem kopējā jumta, kas traucē transportlīdzekļu kustībai. Attālums starp administrācijas ēku un depo ir pārāk mazs, kas rada funkcionālas problēmas - zem jumta esošajām remontdarbnīcām iebraukšanas rādiuss nav iespējams. Funkcionāli šādā izpildījumā objekts nav realizējams.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Arhitektūra – autoservisa/autosalona tipa risinājums, semantiski atbilstošs transportbūvei, bet ne trolejbusu depo mērogam un funkcijām. Milzīgās jumta pārkares pa visu perimetru – emocionāls, estētisks žests, bet pretējs budžeta un racionāla risinājuma virzienam. Administrācijas ēkas funkcionālais risinājums pieņemams, bet kompromitēts loģistikas problēmu dēļ. Funkciju pakārtojot arhitektoniskam žestam (jumtam), nevis biznesa procesam, risinājums kļūst pašmērķīgs.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

No funkcionālā viedokļa piedāvātais risinājums derētu autodīlerim vai vieglā transporta centram, bet ne trolejbusu parkam. Projektēšanas programma nav izpildīta – jaunā vilces stacija ir pārlietu liela, depo apjoms pārsniedz vajadzības, kopējais platums lielāks par 120 m. Jumta arhitektoniskais risinājums apvieno ēkas, bet faktiski traucē funkcionālajai loģikai.

4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadīšana

Pozitīvi vērtējams, ka ir saglabāti esošie koki, gar Vienības gatvi ir paredzēti apstādījumi, kas savā ziņā “noslēpj” automašīnu stāvvietu. Atsevišķi parka teritorijā ir paredzēta atpūtas vieta darbiniekiem, ieviestas arī bites uz jumta. Zaļais jumts no klimata viedokļa ir vērtējams pozitīvi, bet atklāts jautājums paliek par lietusūdeņu apsaimniekošanu un novadīšanu.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbā ar devīzi TB12 vizuāli un arhitektoniski vērojami centieni radīt iespaidīgu, „autosalonam” līdzīgu risinājumu, ar lielu jumtu un pārkarēm, taču šis žests kompromitē ēku un teritorijas funkcionalitāti. Trolejbusu parka loģistika neatbilst prasībām (manevrēšana neiespējama, attālumi nepietiekami), programma nav izpildīta (pārmērīgi liela vilces stacija). Pozitīvi vērtējama apzaļumojuma koncepcija – saglabāti esošie koki, iecerēti jauni stādījumi, zaļais jumts un darbinieku atpūtas zona. Tomēr kopumā projekts nav realizējams trolejbusu parka vajadzībām un vairāk atgādina privāto auto servisa/centra ēku, nevis sabiedriskā transporta infrastruktūru.

11.9. Mets ar devīzi LM22:

9_LM22



1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju

Administrācijas un depo ēkas atrodas pretējās trolejbusu parka teritorijas pusēs – darbiniekiem/vadītājiem būtu jāšķērso visa teritorija, kas ir nedroši un nepraktiski. Administrācijas un depo ēku izvietojums, no pilsētvides organizācijas viedokļa, ir otrādi - pret galveno ielu (Vienības gatvi) ir paredzēti vārti un manevrēšanas laukums, kas no pilsētvides kvalitātes viedokļa nav pieļaujami. Remontdarbību kanālu iebraukšanas rādiuss nav drošs. Trolejbusu parka teritorijas organizācijas loģistikas risinājums nav optimāls, starp stāvlaukumu un remontdarbnīcam, veicot manevrēšanu, ir pretkustība, kas rada papildus riskus plūsmu loģistikā. Arī uzpildes nodrošināšanai jāveic lieka manevrēšana pirms transportlīdzekļa novietošanas stāvlaukumā, kas ir papildus risks ziemā un tumšajā gadalaikā. Teritorijas apgaismojums nav pietiekams. Nav ievēroti drošības nosacījumi darbiniekiem regulāri ikdienā pārvietojoties starp administrācijas un remontdarbību ēkām pāri visam stāvlaukumam. Celtniecība, saglabājot esošās depo ēkas daļu, praktiski nav iespējama, neapturot parka darbu.

2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana

Arhitektūras formveides meklējumi (siluets, atsaucis uz rūpnieciskām ēkām, jumtu formas) ir pamanāmi, bet nav piemēroti konkrētajai funkcijai. Lauzītā jumtu forma būs problemātiska ekspluatācijā – veidosies sniega kabatas un uzkrāsies koku lapas, kas radīs papildus uzturēšanas riskus. Piedāvātās virsgaismas ir pārāk lielas, veidos darba telpās nevienmērīgu apgaismojumu un sarežģīs klimata kontroli. Administratīvajā korpusā piedāvātie ātriņi žūrijas komisijas ieskatā ir bez pamatojuma.

3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim

Darbinieku pārvietošanās trolejbusu parka teritorijā starp ēkām būtu ļoti liela un apgrūtināša, ievērojamo attālumu dēļ. Projektēšanas programmas realizējamība, nepārtaucot depo darbību, tiek apšaubīta.

4. Trolejbusu parka teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietusūdens novadīšana

Pozitīvi vērtējams, ka ir saglabāti esošie koki un risināti apstādījumi. Atsevišķi labiekārtojuma elementi – smēķēšanas nojumes, u.c. – ir plānoti, bet novietojums diskutabls. Būvniecības laikā teritorijas izmantošana būtu kritiski sarežģīta.

Rekomendācija pasūtītājam. Darbā ar devīzi LM22 ir vērojama arhitektūras formu un industriālu atsaucis meklējumi, bet tie nesaskan ar trolejbusu parka funkcionalitāti. Ēku izvietojums pretējās pusēs trolejbusu parka teritorijai apgrūtinā logistiku un darbinieku kustību, pilsētvides risinājums (manevru laukums un industriālā fasāde pret Vienības gatvi) ir nepieņemams. Būvniecība esošajos apstākļos, saglabājot daļu vecās ēkas, praktiski nav realizējama. Lai arī koki un apstādījumi ir saglabāti, kopumā projekts vērtējams kā neatbilstošs un nerealizējams.

12. Žūrijas komisijas locekļu individuālā punktu vērtējuma kopsavilkums:

KRITĒRIJI	ŽŪRIJAS KOMISIJA	1_MS00	2_SV11	3_BB07	4_TT77	5_TT13	6_AA01	7_DE50	8_TB12	9_LM22
1. Trolejbusu parka teritorijas plānojums, izvērtējot transporta plūsmu organizāciju	Jānis Golubevs	2	18	18	6	13	13	3	8	4
	Ivars Vīnavs	7	16	18	7	13	17	5	6	3
	Ervīns Tišanovs	9	13	17	5	10	7	3	7	3
	Vita Zīle	5	15	15	5	15	10	5	5	5
	Arita Trimalniece	10	20	20	5	10	5	5	0	0

	Uldis Balodis	10	18	20	5	16	10	3	7	2
	Pēteris Ratas	10	15	20	5	15	10	5	5	10
	Elīna Rožulapa	10	18	18	1	20	10	7	5	1
	Kaspars Avotiņš	0	10	20	0	10	0	0	0	0
Punktu summa par 1. kritēriju		63	143	166	39	122	82	36	43	28
2. Trolejbusu parka teritorijas un ēku funkcionālā un arhitektoniskā risinājuma kvalitāte, idejas oriģinalitāte, vides pieejamība un iekļaušana	Jānis Golubevs	6	28	25	13	22	20	8	15	10
	Ivars Vīnavs	10	20	25	15	18	23	12	18	7
	Ervīns Tišanovs	13	26	28	5	19	18	3.5	13	3
	Vita Zīle	5	20	15	5	15	10	5	5	5
	Arita Trimalniece	10	20	25	10	15	25	5	5	5
	Uldis Balodis	8	19	21	5	13	17	5	12	2
	Pēteris Ratas	5	25	25	10	5	20	5	30	20
	Elīna Rožulapa	10	20	30	1	10	25	7	5	2
	Kaspars Avotiņš	10	0	20	5	0	25	0	5	5
Punktu summa par 2. kritēriju		77	178	214	69	117	183	50,5	108	59
3. Teritorijas un ēku plānojuma atbilstība Projektēšanas programmā definētajai telpu programmai un izmantošanas mērķim	Jānis Golubevs	8	28	28	15	22	19	10	16	13
	Ivars Vīnavs	10	25	28	9	20	25	13	13	8
	Ervīns Tišanovs	19	25	27	13	25	21	10	19	9
	Vita Zīle	5	20	15	5	15	20	5	5	5
	Arita Trimalniece	10	20	25	5	15	25	10	5	5
	Uldis Balodis	8	20	19	7	15	18	5	15	2
	Pēteris Ratas	5	25	15	10	10	25	10	20	10
	Elīna Rožulapa	10	11	30	1	12	20	5	5	1
	Kaspars Avotiņš	5	20	30	0	20	5	5	0	0
Punktu summa par 3. kritēriju		80	194	217	65	154	178	73	98	53

4. Trolejbusu parka teritorijā labiekārtojuma un apstādījumu koncepcija, apgaismojums, lietus ūdens novadīšana	Jānis Golubevs	1	15	18	3	12	10	5	8	6
	Ivars Vīnavs	12	15	18	15	12	15	9	15	8
	Ervīns Tišanovs	15	17	17	9	14	18	8	15	9
	Vita Zīle	5	10	15	5	10	15	5	5	5
	Arita Trimalniece	15	15	18	15	15	10	5	15	10
	Uldis Balodis	8	15	20	7	15	20	5	10	3
	Pēteris Ratas	5	20	20	10	10	10	10	15	15
	Elīna Rožulapa	11	10	20	1	12	15	10	12	2
	Kaspars Avotiņš	10	15	20	10	10	15	5	10	5
Punktu summa par 4. kritēriju		82	132	166	75	110	128	62	105	63
PUNKTI KOPĀ		302	647	763	248	503	571	221,5	354	203

13. Žūrijas komisijas lēmums

Žūrijas komisija atzina, ka visos Metu konkursā iesniegtajos darbos, ir veicamas korekcijas turpmākajā projektēšanas procesā, ievērtējot žūrijas rekomendācijas. Saskaņā ar Metu konkursa nolikuma 5.4. punktu, žūrijas komisija nolēma mainīt godalgu sadalījumu, nemainot kopējo balvu fondu:

Pirmo vietu un godalgu 12 000.00 EUR (divpadsmit tūkstoši EUR, 00 centi) apmērā žūrijas komisija piešķir darbam ar devīzi **BB07**.

Dalītu otro/trešo vietu un godalgu 9 000.00 EUR (deviņi tūkstoši EUR, 00 centi) apmērā žūrijas komisija piešķir darbiem ar devīzēm **SV11** un **AA01**.

Žūrijas komisija rekomendē Konkursa Pasūtītājam uzaicināt visus trīs godalgoto projekta autorus uz sarunu procedūru.

Metu konkursa devīžu atvēršana notiks **2025. gada 26. augustā, plkst. 12:00** Rīgas satiksmes administratīvās ēkas zālē Vienības gatvē.

14. Žūrijas komisijas apliecinājums

Žūrijas komisijas priekšsēdētājs:

Jānis Golubevs,

Pasūtītāja pārstāvis, valdes loceklis

Žūrijas komisijas loceklis:

Ivars Vīnavs,

Pasūtītāja pārstāvis,

Infrastruktūras daļas vadītājs

Ervīns Tišanovs,
Pasūtītāja pārstāvis,
Trolejbusu remontdarbnīcas vadītājs

Vita Zile,
Rīgas valstspilsētas pašvaldības
Ārtpas un mobilitātes departamenta
Pasažieru pārvadājumu pārvaldes
Pasažieru un komercpārvadājumu
nodaļas vadītāja vietniece

Arita Trimalniece,
Rīgas valstspilsētas pašvaldības
Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes
Dabas un apstādījumu nodaļas ainavu arhitekte

Uldis Balodis,
sertificēts arhitekts,
Latvijas Arhitektu savienības nozīmētais pārstāvis

Pēteris Ratas,
Rīgas valstspilsētas pašvaldības
Pilsētas attīstības departamenta Pilsētas galvenais arhitekts

Elīna Rožulapa,
sertificēta arhitekte, Rīgas valstspilsētas pašvaldības
Pilsētas attīstības departamenta Arhitektūras pārvaldes vadītāja

Kaspars Avotiņš,
sertificēts arhitekts,
Latvijas Arhitektu savienības nozīmētais pārstāvis

Žūrijas komisijas atbildīgā sekretāre:
Dace Kalvāne, sertificēta arhitekte,
Latvijas Arhitektu savienības valdes locekle