

Kėdainių tilto projektavimo atviro projekto konkursui KĖDAINIŲ TILTO PER NEMUNO UPEJŲ PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ RECENZIJĄ

1. Įžanga

Kėdainių tilto per Nemuno upę projektinių pasiūlymų konkursas - pirmasis Kaune tilto statinių architektūrinis – urbanistinis konkursas.

Kėdainių tiltas (Tiltas) – vienas iš nepastatytų svarbių miesto tiltų, esantis svarbioje Kauno vietoje – tuoj už Nemuno ir Neries upių santakos, artimoje Kauno Senamiesčio kaimynystėje. Tiltas reikšmė ir svarba pagrindiniais aspektais apibūdinta konkurso sąlygų 7 skirsnyje bei reikalavimų konkurso objektui ir privalomųjų parametrų 13 skirsnyje.

Pabrėžtina, kad Tiltas kerta Nemuną – Lietuvos upių Tėvą, Vandeni, turintį ilgaamžę mistinę prasmę lietuviams, ir yra žemiau, bet visai greta dviejų didžiausių upių Santakos. Tai sukelia pagarbos upei pojūtį, siekį, kad Tiltas būtų harmoningai, elegantiškai susietas su upe, pagerbtų ją. Šis kriterijus buvo vienas tų, kurias recenzentas laikė esant svarbiu ir vadovavosi įvertinant pateiktus projektus.

Projektai vertinti:

1. Urbanistiniu aspektu, kaip naujas Vilijampolės ir Užnemunės gatvės urbanistines – funkcines erdves. Urbanistinė aplinka, užfiksuota Kauno m. Bendrajame plane ir kituose Tiltos aplinkos teritorijų planavimo dokumentuose yra duotybė, kurią keisti siūlytina nebent tada, kai konkurso projektuose pasiūlomos naujos esminės miesto plėtros idėjos. Urbanistinių pasiūlymų stoka nelaikoma projekto neigiamu bruožu.

2. Kraštovaizdžio aspektais:

2.1. darnos su gamtine (upės, paupių, Santakos) aplinka;

2.2. darnos su Senamiesčio istorine aplinka;

3. Funkciniais aspektais:

3.1. pėsčiųjų bei dviračių trasų išdėstymu;

3.2. apžvalgos aikštelių, aptarnavimo objektų išdėstymu;

3.3. spalviniais ir naktinio apšvietimo sprendiniais;

4. Techniniais aspektais, išvardintais 13 skirsnyje.

Lemiantys konkursinių projektų įvertinimą aspektai svarbos eile – kraštovaizdžio, funkciniai, techniniai, urbanistiniai.

Projektai apibūdinti LAS Kauno skyriaus pateikta eile.

2. Konkurso projektų vertinimas

2.1. Bendros pastabos

2.1.1. Pateikti projektai pozityviai nuteikė, parodė galimybes įkūnyti Kėdainių tiltą, kaip darnos su gamtine ir miesto aplinka ženklą, svarbų Kauno miesto miestovaizdžiui ir urbanistinės struktūros plėtrai.

2.1.2. Nagrinėdami planuojamą teritoriją, konkurso dalyviai neatsižvelgė į numatyto Bendrajame plane pėsčiųjų tilto per Nerį tarp Vilijampolės ir Senamiesčio urbanistinę reikšmę (nors to nebuvo reikalaujama konkurso sąlygose).

2.1.3. Dalyje darbų matoma siekis šokiruoti planiniais ir konstrukciniais sprendiniais.

2.2. Projektų apibūdinimas

2.2.1. Projektas Nr. 1. „Iš lėto leidžiasi saulė“

Projekto koncepcija – kartu su įprastu tiltu įprastoje trasoje, pastatyti ilgą lenktą plane pėsčiųjų taką, nesusietą su automobilių tilto trasa.

Šis sprendinys yra neracionalus, nefunkcionalus ir neatliks projekto autorių teigiamo tikslo - išvengti žalos (kokios?) miestui ir papildyti Santakos parką . Neaišku, kur yra aprašyme minima lenktojo pėsčiųjų tako apžvalgos ir poilsio aikštelė(s) , kurioms skiriama daug reikšmės tekstinėje dalyje.

Tas dviejų tiltų įrenginys greičiau užters vandens erdvę, drastiškai disonuodamas su gamtine aplinka ir neturėdamas ryšio su Senamiesčio erdve. Autotransporto tilto forma yra lakoniška, bet papildomos atramėlės į arką yra perteklinės.

Pėsčiųjų tilto trasa yra per ilga, nenumatyti apžvalgos taškai Senamiesčio link. Pėsčiųjų trasos nesusietos su viešojo transporto stotelėmis ir gali kilti problemų, kertantis pėsčiųjų srautams su autotransporto srautu Užnemunės gatvėje.

Nepakankamai išspręstos Tilto prieigos, neaiškūs prietilčių zonų sprendiniai, kaip prietilčiai siejasi su suplanuotomis gretimomis teritorijomis.

Apibendrinimas: ekstravagantiškas, lengvabūdiškas vizualinis štrichas, kurio kompoziciniai elementai nesusieti tarpusavyje. Projektas kraštovaizdžio ir funkcinio požiūriais iššaukiantis ir nedarnus su aplinka.

2.2.2. Projektas Nr. 2. „Nemuno vartai į miestą“

Projekto koncepcija – daugiaatramis (2+2) vantinės konstrukcijos tiltas su metalinės santvaros palaikoma važiuojamąja dalimi.

Šis sprendinys yra perteklinis konstrukciniu požiūriu bei vizualiai užteršiantis Nemuno erdvę, priešingai, nei teigiama projekto aprašyme, nesukels „vartų“ įvaizdžio, o užstos iš upės krantų vaizdą į Senamiestį, ir, atvirkščiai, negatyviai dominuos Senamiesčio regyklose. Tas gerai matyti pateiktose nuotraukose.

Tilto konstrukcijos atramos yra pernelyg masyvios tilto angoms, skiriasi savo išvaizda, ir gali užgožti tiek upės, tiek Senamiesčio gretimą aplinką. Tilto važiuojamosios dalies lenkta forma nejauki, ir netgi neįprasta tokio ilgio tiltuose. Apžvalgos aikštelės tilto viduryje yra tiesiog praplatėjimai, be kokios nors papildomos paskirties.

Įdomūs ir priimtini prietilčių sprendiniai, jų programa padidins tilto patrauklumą. Įdomi apžvalginio sezoninio kelto idėja. Patrauklūs naktinio apšvietimo pasiūlymai.

Susisiekimo dalies transporto mazgų sprendinių pagrindas – „turbo“ sankryžos ne visai tiksliai atspindi vyraujančių transporto srautų kryptis bei jų kitimą, vystantis šio rajono gatvių tinklui. Vargu ar bus mėgstamos požeminės pėsčiųjų perėjos.

Apibendrinimas: Tilto statinys vizualiai sunkus, pernelyg dominuojantis upės ir miesto atžvilgiu, tilto važiuojamosios dalies forma nepatogi naudotojams. Tilto prieigos išspręstos kūrybiškai. Projektas kraštovaizdžio požiūriu nedarnus su aplinka, pernelyg dominuojantis upės ir Senamiesčio atžvilgiu.

2.2.3. Projektas Nr. 3. „Jungtis su gamta 100“

Projekto koncepcija – Žalias, lengvas tiltas, paremtas technologijų darna su gamta.

Šis sprendinys yra įdomus funkcinio turiniu ir vizualiniais sprendiniais.

Lakoniška ir aiški dviejų atramų sistemų struktūra su didelės angos (120 m pločio) konstrukcija daro lengvo, veržlaus, vientiso statinio įspūdį. Šoninės tilto pėsčiųjų ir dviračių eismo zonos maskuoja nemažą pagrindinės konstrukcijos aukštį, vizualiai pateikiant jį mažesnę nei iš tikrųjų. Tiltų atramų veržlios formos organiškai perauga į pagrindinės angos konstrukciją.

Įdomūs ir vertingi tilto funkciniai sprendiniai. Lygiagrečios želdynų zonos gali tapti žaliaja jungtimi tarp upės krantų ir šlaitų, taip pat padaryti tilto pėsčiųjų ir dviračių zonas patrauklesnėmis. Potilčių atramų zonų pritaikymas apžvalgos aikštelėms ir pėsčiųjų perėjimams iš vieno tilto šono į kitą yra geras sprendinys. Aikštelių grindų mažesnis atstumas iki upės vandens paviršiaus daro jas jaukesnėms lankytojams.

Kyla abejonių, ar papildomos tilto konstrukcijos apkrovos (želdynai su augaliniu sluoksniu, pėsčiųjų ir dviračių takų konsolės) neišsaus pernelyg masyvių tilto perdangų, ypač pagrindinėje angoje. Tada dingtų projekte matomas tilto grakštumas ir lengvumas.

Susisiekimo dalies abiejų krantų transporto mazgų sprendinių pagrindas – „turbo“ sankryžos ne visai tiksliai atspindi transporto srautų kryptis, bei jų kitimą, vystantis gretimų gatvių tinklui.

Prietilčių sprendiniai nedetalizuoti ir pernelyg neutralūs.

Apibendrinimas: pateikto tilto vaizdinys – veržlus ir derantis su aplinka, gerbiantis upę. Tiltas nėra dominuojantis Senamiesčio atžvilgiu, o gali tapti Tilto ir Miesto dialogo dalimi.

2.2.4. Projektas Nr. 4. „Santakos tiltas“

Projekto koncepcija – organiškas Nemuno ir Neries santakos ženklas.

Šis sprendinys pažymėtinas savo plastiška, areodinamiška išraiška, derančia prie vandens takumo ir dinamiškumo.

Tiltas sudaro vientiso, organiško statinio išpūdį. Tilto pagrindinė atrama – sala yra Nemuno ir Neries upių vandenų susiliejimo vietoje. Tilto aerodinamiška, lengva forma pasiekama, įrengiant skirtingo lygio, nei važiuojamoji dalis pėsčiųjų ir dviračių takų zonas, apžvalgos amfiteatrą, jo parametrus, kūrybiškai keičiant tilto plotį ir jo vizualiai suvokiamą aukštį. Šios priemonės maskuoja didelių asimetriškų angų (165 ir 125 m) konstrukcijų aukštį, suteikia statiniui lengvumo išpūdį. Pagrindinės tilto atramos – salos vaizdo projekcija nuo Senamiesčio yra minimali ir neįkyri.

Pagrindiniai funkciniai elementai – amfiteatras – poilsio ir apžvalgos zona, su galimomis papildomomis neįvadintomis funkcijomis bei sala. Jie praturtina tilto funkciją, padidina jo savitumą ir patrauklumą. Pagrindinė tilto atrama – sala panaudojama upės apžvalgai vakarų kryptimi. Per ją galimas pėsčiųjų judėjimas iš vieno tilto šono į kitą.

Neįvardintos apsaugos nuo vėjo ir kritulių priemonės, pageriančios lankytojų savijautą.

Susisiekimo dalyje numatomos papildomos juostos užvažiuoti ant tilto, kiti sprendiniai - esamų teritorijų planavimo dokumentų.

Prietilčių sprendiniai nedetalizuoti ir pernelyg neutralūs.

Apibendrinimas: pateikto tilto vaizdinys - organiškas ir derantis prie upės erdvės, pagarbus Senamiesčio atžvilgiu.

2.2.5. Projektas Nr. 5. Devizas „k“

Projekto koncepcija – įvairių paskirčių – autotransporto ir dviračių-pėsčiųjų tiltų sistema.

Dviejų (trijų) tiltų įrenginys yra nepagrįstas tiek funkcinio, tiek kraštovaizdžio požiūriu. Jis pernelyg užvaldys vandens erdvę, įvairių krypčių ir dydžių tiltų gausybe disonuodamas su gamtine aplinka ir neturėdamas ryšio su Senamiesčio erdve. Nesuprantamas ir manieringas („K“ raidė?, Kėdainiai, Kaunas?) pėsčiųjų ir dviračių tiltų prisišliejimas prie automobilių tilto centrinėje pastarojo dalyje.

Deklaruojama minimalistinė stilistika yra greičiau jos nebuvimas. Tilto atramų ir gretutinių pėsčiųjų ir dviračių trasų derinys sukelia painiavos išpūdį ir nekuria dialogo su Senamiesčiu ir Nemunu.

Projekte nepateikti apžvalgos aikštelių pasiūlymai, tik trumpai aikšteles paminint.

Prietilčių sprendiniai nedetalizuoti.

Susisiekimo dalies abiejų krantų transporto mazgų sprendinių pagrindas – „turbo“ sankryžos ne visai tiksliai atspindi transporto srautų kryptis, bei jų galimą kitimą, vystantis gretimų gatvių tinklui.

Apibendrinimas: formalus vizualinis štrichas, kurio elementai supaprastintai susieti tarpusavyje. Projektas nedarnus su aplinka - upe ir miestu.

2.2.6. Projektas Nr. 6. „Upių verpstės“

Projekto koncepcija – lengvų ažūrinių atramų palaikoma vantinė konstrukcija.

Tiltas sudarytas iš dviejų atskirų važiuojamųjų juostų, palaikomų trosų sistemų, ištemptų tarp dviejų ažūrinių verpstės primenančių pilonų. Atraminiai ažūriniai pilonai dėka atsvarinių trosų sistemų yra nemasyvūs ir nedominuojantys. Pasirinkta pilonų forma yra įdomi ir jų aukščiai pagrįsti. Tiltu perdanga vizualiai lengva ir gerai dera su upės aplinka bei neužgožia Senamiesčio. Tiltu perdangą laikantys trosai, juos tinkamai nudažius, gali nebūti gamtinei ir miesto aplinkai priešiškas elementas.

Kyla klausimas, ar labai plačios (277 m) centrinės angos dengimas tokia konstrukcija yra pakankamai racionalus, kadangi tokios konstrukcijos taikymas tinka ten, kur tarpinių atramų negalima ar netikslinga įrengti.

Apžvalgos aikštelės į Senamiesčio pusę yra minimalios, atskirtos važiuojamąja dalimi, tad abiem jomis naudotis bus sudėtinga.

Prietilčių sprendiniai –automobilių aikštelės apžvalgos aikštelių lankytojams, kiti aptarnavimo objektai nedetalizuoti.

Susisiekimo dalies abiejų krantų transporto mazgų sprendinių pagrindas – žiedinės dviejų lygių sankryžos.

Apibendrinimas: pateikto tilto vaizdinys - organišką ir derantis prie upės erdvės, pagarbus Senamiesčio atžvilgiu.

2.2.7. Projektas Nr. 7. „Santykis“

Projekto koncepcija – dviejų upės krantų organišką formos pėsčiųjų jungtis.

Tilto sistema susideda iš dviejų komponentų. Pirmasis – paprastas transporto tiltas be jokių išskirtinių estetinių ir funkcinių požymių. Antrasis - virš jo esantis įmantrių formų dviejų upės krantų žaliuosius plotus su poilsio, apžvalgos ir kitos paskirties viešosiomis erdvėmis sujungiantis pėsčiųjų traktas.

Pastarasis komponentas yra pernelyg išplėtotas, manieringas savo forma ir mažai suvokiamas iš įprastinių žiūrėjimo taškų ir trasų. Jo žalioji vėduoklė gali būti tinkama Vilijampolės pusėje, bet Marvelės pusėje tokio žaliojo ploto įrengimas yra mažai tikslingas. Šie viešieji žalieji plotai siūlomi, ignoruojant Vilijampolės kranto vystytojų sumanymus.

Dviaukštis tiltų statinys masyvus, ir pernelyg dominuojantis upės ir gamtinės aplinkos atžvilgiu. Siūlomos didelės angos (kokių pločių?) tiltų konstrukcijos, nežiūrint jų ažūriškumo, vizualiai prislėgs upėvaizdį. Plaukiant upe po tiltais, gali susidaryti nepatrauklus potilčio pojūtis.

Funkciniai sprendiniai nekonkretizuoti, funkcinis scenarijus gan margas. Nepakankamai aiškus autotransporto tilto funkcinis ryšys su abiejų krantų žaliaisiais plotais.

Sunku suvokti, koks yra abiejų tilto sistemų konstrukcinis ryšys, ar abu komponentai yra tarpusavyje susiję, kokie kiti konstrukciniai šios sudėtingos sistemos ypatumai, kaip vyktų šio įrenginio statyba.

Susisiekimo sprendinių naujovės nesiūlomos, automobilių aikštelių vieta nekonkretizuota.

Apibendrinimas: ekstravagantišką vizualinį štrichą, kurio komponentai formalūs ir nesusieti tarpusavyje. Projektas kraštovaizdžio požiūriu yra manieringas, žaliųjų plotų pliūpsnis į upės erdvę yra perteklinis. Sprendiniai funkciniu požiūriu margi ir neaiškūs, disonuojantys su upės ir miesto aplinka.

2.2.8. Projektas Nr. 8. „Burės santakoje“

Projekto koncepcija – dviejų atramų palaikoma vantinė konstrukcija.

Tilto konstrukcija yra palaikomų trosų sistemų, ištemptų tarp suporintų gelžbetoninių viršuje išsišakojančių pilonų. Pilonai ir trosų sistemos gali daryti tam tikrą vizualinį poveikį aplinkai, savo forma ir gabaritais konkuruodami su gretimu miestovaizdžiu ir gamtovaizdžiu, Ypač rizikinga yra išsišakojanti viršutinė pilonų dalis, pilonų forma ir gabaritai nėra pakankamai išieškoti. Tilto perdanga vizualiai lengva ir gerai dera su upės aplinka bei neužgožia Senamiesčio. Tilto perdangą laikantys trosai, juos tinkamai nudažius, gali nebūti gamtinei ir miesto aplinkai priešiškas elementas.

Kyla klausimas, ar labai plačios (190 m) centrinės angos dengimas tokia konstrukcija yra pakankamai racionalus, kadangi tokios konstrukcijos taikymas tinka ten, kur tarpinių atramų negalima ar netikslinga įrengti.

Apžvalgos aikštelė į Senamiesčio pusę yra numatyta tilto viduryje, į ją patenkama iš praplatintos pėsčiųjų ir dviračių eismo zonos. Ji minimali, be papildomų funkcijų, konkretūs mažųjų formų sprendiniai nepasiūlyti

Prietilčių sprendiniai – parkingai apžvalgos aikštelių lankytojams, kiti aptarnavimo objektai nedetalizuoti.

Susisiekimo dalies abiejų krantų transporto mazgų sprendinių pagrindas – žiedinės „turbo“ sankryžos ne visai tiksliai atspindi transporto srautų kryptis, bei jų galimą kitimą, vystantis gretimų gatvių tinklui.

Apibendrinimas: pateikto tilto vaizdinys gali būti iššaukiantis ir disponuojantis su gretima aplinka dėl nepakankamai išieškotų ir iššaukiančių pilonų formų.

2.2.9. Projektas Nr. 9. „ARC“

Projekto koncepcija – lenktas plane tiltas, pagarbos Senamiesčiui ženklas.

Tai yra ekstravagantiškas ir menkai argumentuotas pasiūlymas, vargu ar išreiškiantis pagarbą Senamiesčiui.

Pasiūlyta tilto trasa, ypač jo posūkis Vilijampolės pusėje nepatogi ir netgi pavojinga eismo dalyviams. Tilto nutolimas nuo Senamiesčio blogina pastarojo stebėjimo galimybes, o žiūrint nuo Santakos, tilto linkis nesukels norimo vizualinio įspūdžio. Tankus tilto atramų tinklas bus kaip invazija į Nemuno upės erdvę. Nemotyvuotas palaiptis pėsčiųjų zonos susiaurėjimas, tolstant nuo Vilijampolės kranto.

Funkciniu požiūriu tiltas yra skiriamas autotransporto eismui. Tilto lenkta trasa yra neracionali ir jokiais argumentais nepateisinama. Apžvalgos aikštelė numatyta Vilijampolės krante. Automobilių aikštelė nenumatyta.

Susisiekimo požiūriu tiltas yra nepatogus ir net pavojinga, viena autobusų sustojimo vieta netinkamai numatyta ankštame posūkyje, pėsčiųjų perėjimo vieta už autobusų sustojimo vietų negalima. Tiltas jungiamas prie priekrančių gatvių tinklo žiedinėmis sankryžomis, panaikinta įvažė į upių prieplauką.

Apibendrinimas: lenkto tilto koncepcija nepriimtina, kaip neracionali, net pavojinga autotransporto eismui, o trasos sprendinių motyvai yra dirbtini.

2.2.10. Projektas Nr. 10. „Devizas: Y8“

Projekto koncepcija – lankas virš Nemuno.

Pateiktas labai paprastas ir aiškus sprendinys – tilto denginio konstrukcija palaikoma plieninių templių, nutiestų iš didelių susikryžiuojančių metalinių arkų, nutiestų tarp abiejų Nemuno krantų. Toks sprendinys, nors imponantiško aukščio, (kokio ?) vargu ar sudarys slegiantį kontrastą aplinkai ir užgožiančiai konkuruos su urbanistinėmis ir gamtinėmis gretimybėmis. Lieknėjančių į

centrą arkų profilis turi būti apskaičiuotas atlaikyti jį veikiančias apkrovas, antraip arkų šmaikštus vaizdas būtų sugadintas ir tilto idėja taptų bevertė. Taip pat turėtų būti išbalansuota asimetriškai išdėstytų tilto denginio dalių svorio proporcija ir arkų apkrovimai.

Plane matyto praplatėjimas tilto viduryje apžvalgos aikštei įrengti. Aikštelė nedetalizuota, kitos galimos funkcijos nenurodytos.

Prietilčiai minimaliai detalizuoti, automobilių stovėjimo aikštelės nenurodytos.

Susisiekimo dalies abiejų krantų transporto mazgų sprendinių pagrindas – žiedinės „turbo“ sankryžos ne visai tiksliai atspindi transporto srautų kryptis, bei jų galimą kitimą, vystantis gretimų gatvių tinklui.

Apibendrinimas: dvejų laikančių metalines temples susikryžiuojančių metalinių arkų tilto konstrukcija gali būti vienu iš galimų sprendinių, patikslinus ir subalansavus arkų gabaritus.

2.2.11. Projektas Nr. 11. „Devizas: Santaka“

Projekto koncepcija – arka virš Nemuno.

Pateiktas mišrios konstrukcijos sprendinys: dalis tilto palaikoma arkine konstrukcija, kita dalis – ant įprastų atramų. Arka lėkšto pavidalo, nuo Vilijampolės pusės masyvesnė. Šis sprendinys yra pakankamai pagarbus aplinkos atžvilgiu, tačiau nepakankamai kompoziciškai vientisas – trūksta atsvaros elementų Marvelės pusėje, atrodo, lyg tiltas būtų sudurstyta iš kelių segmentų.

Projekte numatytos pėsčiųjų ir dviračių juostos žemesniame, nei važiuojamoji dalyje lygyje. Apžvalgos amfiteatrai į abi Nemuno puses numatyti Marvelės pusėje, nors gali būti, kad tokių amfiteatrų poreikis Vilijampolės prietiltyje būtų didesnis.

Kitos prietilčių zonos minimaliai detalizuotos, automobilių stovėjimo aikštelės nenurodytos.

Susisiekimo dalies abiejų krantų transporto mazgų sprendinių pagrindas – žiedinės sankryžos.

Apibendrinimas: mišrios konstrukcijos tiltas (dalinai arkinis, dalinai ant įprastų atramų) nesudaro vientiso miesto ženklo išpūdzio, nors tiltas nėra aplinkos atžvilgiu agresyvus.

2.3. Išvada

Pateikti konkursui darbai yra labai įvairūs savo idėjomis, santykiu su gretima aplinka, techniniai sprendimais.

Pateiktus konkurso projektus galima suskirstyti į dvi grupes. Pirmoji grupė – ekstravagantiški, net lengvabūdiški pasiūlymai, tačiau parodantys netikėtus požiūrius į Kėdainių tiltą. Vargu, ar tuos darbus būtų galima siūlyti realizuoti dabar ir toje vietoje, tačiau tai vienos iš šio konkurso spalvų, įdomybių.

Antroji grupė – projektai, kuriuose tiksliau atspindėti konkurso sąlygų reikalavimai – tilto ir aplinkos darna, siekis surasti dialogą su upe (upėmis, jų santaka), aplinkiniu miestovaizdžiu (Senamiesčiu, ir ne tik), ryškūs koncepciniai (vizualiniai ir funkciniai) sprendiniai, kurie ilgainiui gali tapti Kauno miesto ženklu. Iš jų būtų galima atrinkti tinkamą Kauno miesto įvaizdžiui suformuoti, funkciškai patogų, lankytojų mėgiamą objektą.

Pažymėtina, kad iš pateiktų konkursui projektų galima atrinkti keletą vystytinų darbų. Jei nebūtų apsispręsta dėl konkurso laimėtojo iš karto, būtų galima rengti antrąjį turą (ar papildomą konkursą, ar dar kitaip), kur varžytųsi konkurso komisijos atrinkti ir toliau tobulintini darbai.

Recenzentas

architektas Saulius Lukošius