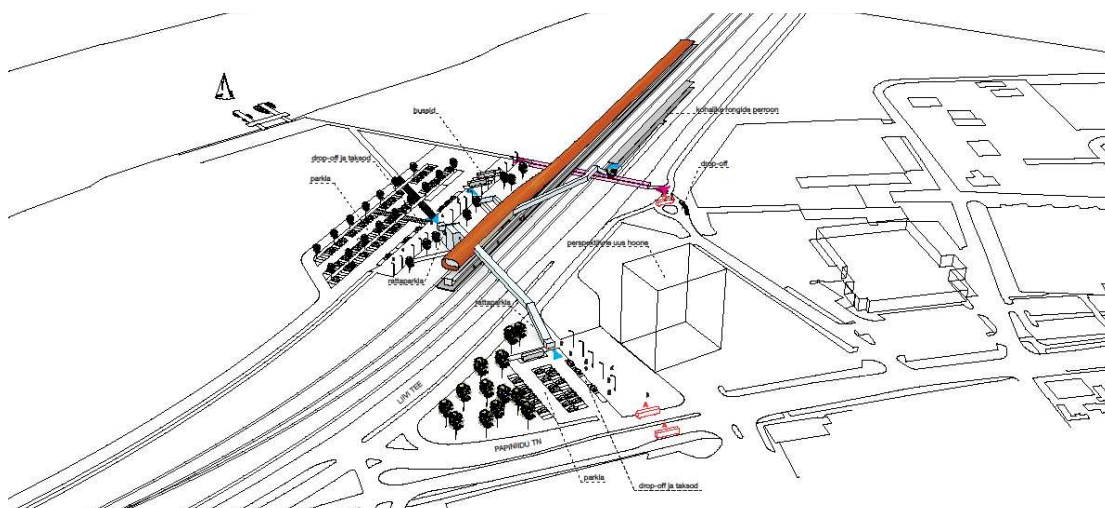


„WATER STRIDER“

## SELETUSKIRI

40 minutiga Pärnust Tallinnasse, 50 minutiga Riiga. Pärnu geograafiline asukoht Eestimaa aegruumis muutub pärast Rail Balticut kardinaalselt. Pärnakas on ühendatud Tallinna kesklinnaga kiiremini, kui hommikuse tipptunni käes vaevlev viimsilane. Määrav on aeg ning Tallinn tuleb kaks korda lähemale, kui ta on seda praegusele autojuhile. Stockholmi metroo ja ühistranspordi planeerijad arvestavad, et pendelränne töö ja kodu vahel oleks maksimaalselt 40 minutit, mis tähendab seda, et Pärnu kasvab Tallinna (perspektiivse Talsinki) osaks. Võid elada Pärnus, aga käia ülikoolis või tööl Tallinnas, sest kõrgekvalifikatsiooniliste töökohtade puudumine ei ole enam Pärnusse kodu soetamisel takistuseks. Enam ei ole tähtis, kas elad Viimsis, Kakumäel või Pärnus.

Seega võib uut rongijaama ilma liialdusteta pidada selle sajandi Pärnu linna üheks suuremaks urbaniseerivaks teguriks. Miks mitte ka ellujäämise stsenaariumiks. See on värav Euroopasse, ning samal ajal kohalike inimeste igapäevane vahend Tallinnas tööl või koolis käimiseks. Rongijaam hakkab ühel või teisel viisil tugevasti kujundama Pärnu imagot.



Oleme oma pikliku ja perrooni kohale paigutatud terminalihoonega lähtunud peamiselt kolmest aspektist: 1) Funktsionaalsusest/inimsõbralikkusest 2) ehituslikust maksumusest 3) linnaehitusliku dominandi tekitamisest.

- 1) Ligipääsud autode, busside ning kohaliku rongiga Rail Balticu perroonile on üksteisest võrdlemisi kaugel, ning katkestatud raudtee endaga. Paigutame hoone selliselt, et ta oleks ühendaja, kõigist neljast lähenemise tsoonist saab siseneda otse terminali hoonesse. Ka Lelle-Pärnu rongiperroonilt on võimalik liikuda kohe terminali hoonesse ning sealt edasi kiirrongi või bussi peale.
- 2) Kaitsmaks terminali ja ühendusteid ajuti Pärnut tabavate üleujutuste eest, oleme eelistanud raudtee kohal paiknevaid lahendusi. Lisaks sellele on Rail Balticu raudteetrassi alla hoone või tunneli ehitamine ruutmeetri maksumuselt viis korda kallim, kui selle perrooni kohale hoone

ehitamine. Lisaks ei tule uuele terminalihoonele ehitada eraldi vundamenti, sest see rajatakse perrooniga koos.

- 3) Kuigi Rail-Balticu mastaabis on tegemist teivasjaamaga, siis Pärnu ja Lõuna-Eesti jaoks on tegemist strateegilise punktiga, mis peab olema hoogustav ja rikastav maamärk. Leiame, et tunneli rajamine ühe peasissepääsuna K-Rauta poolt ei ole tüpoloogiliselt kohane, kuna intuitiivselt on see ebatavaline ruum ning ehitus tuleb märgatavalt kallim.

### **Linnaehituslik idee**

Terminalihoone on paigutatud võistlusala ümbritsevate võtmeasukohtade keskmesse. Kõik olulisemad liikumistrajektorid on suunatud läbi terminalihoone.

Papiniidu tn, Liivi tee ja K-Rauta vahelisse metsatukka tekib üks peasissepääsudest ning parkla ja drop-off tsoon. Põhilise kasutajagrupi moodustavad need, kes kiirustavad või keda sõidutatakse rongile. Iga minut on arvel ja Papiniidu silla alt läbi sõites võid olla juba rongilt maha jäänud. Olemasoleva K-Rauta ehituspoe asemele näeme head võimalust rajada dominantset, 11-korruselist ärihoonet, mis aitaks siduda sissepääsu esise metsatuka linnaehituslikult oluliseks urbaanseks väljakuks. K-Rauta krunt asub täpselt Papiniidu sillalt ja Liivi teelt avaneva vaatekoridori otsas. Seal asuv kõrghoone harmoneeruks Sillakeskuse kontorihoonega ja oleks linnaruumis nähtav ning tajutav. Kiirete ühendustega Rail Baltic võimaldab Pärnusse sellise äriklastri teket ning kõrghoonestus vastutasuks toetaks jaamahoonet Pärnusse „kohale jõudmise“ tunde loomisel.

Nii terminalihoone kui ka raudtee ja jõe vahelisel alal paiknevate põhiparkla, drop-off tsooni ja busside parkla lineaarne lahendus väärtustab jõeäärset parki ja säilitab seda võimalikult suures ulatuses. Sealne parkla on mõeldud pigem pikemaajaliseks parkimiseks (nt. Pargi ja reisi).

### **Arhitektuurne idee**

Rail Balticu terminalist saab Pärnu uus märgiline värav. Dominantne ning linnapildis visuaalselt kergesti leitav Rail Baltica perrooni kohale tõstetud terminalihoone ühendub ümbritsevaga avarate galeriisildade abil. Tõstetud vorm rõhutab kiirete rongide liikumisest tekkivat dünaamikat ning pakub külastajatele vaateid jõe, pargile ja ümbritsevale linnaruumile.

Maa-aluse ehitusega võrreldes majanduslikult efektiivsem tõstetud maht töötab ühtlasi nii hoonena kui ka perrooni katva katusena.

Piki Rail Baltica perrooni kulgeva terminalihoone lineaarne ootesaal annab reisijale võimaluse viibida võimalikult kaua soojas ruumis. Rail Baltica perroonil pakub vihma ja tuule eest lisakaitset terve perrooni pikkune klaasgalerii, mille laiust võib vastavalt rongide tehnilistele võimalustele suurendada (nt. galerii ja rongi ukse asuvad kohakuti).

### **Konstruksioon**

Terminalihoone monteeritav kandekonstruksioon on lahendatud postidele toetuvate pikitaladega ning nendele kinnituvate põiki paiknevate teraskarkass raamidega. Fassaad on kaetud modulaarsete vase ja titaani sulamist valmistatud pronksjate soomusjate plaatidega.

Sildade kandvaks elemendiks on piki galeriid kulgev galeriikõrgune terasferm.

### **Maastikuline lahendus**

Linnaliku iseloomuga Liivi tee ja Papiniidu tn vahelisele alale sekundeerib looduslik jõeäärne park. Pargis praegu mõne korviga disc-golfi väljaku oluline laiendamine ning jõele ja selle äärde rajatav veesportikeskus aitavad nii jõeäärt kui Jaansonirada sportlikult, aktiivselt ning samas väikeste kulutustega elavdada.

### **Terminalihoone tehnilised näitajad:**

Brutopind	1070 m <sup>2</sup>
Netopind	890 m <sup>2</sup> (sisaldab lähteülesandes kajastamata tualettide ja teenindusalade pindu)
Kubatuur	4000 m <sup>3</sup>