

RAIL BALTIC PÄRNU REISITERMINALI ARHITEKTUURNE IDEEKONKURSS (viitenr 156343) ŽÜRII LÖPP-PROTOKOLL

Aeg: 11., 12. ja 19. detsember 2014

Koht: Eesti Arhitektuurikeskus, Tallinn

Arhitektuurivõistluse eesmärgiks oli leida Pärnu Rail Baltic reisijate terminali ja selle vahetu ümbruse parim terviklik ruumiline lahendus. Võistluse võitjalt soovitakse tellida terminali ja vahetu ümbruse ehitusprojekt, samuti soovitakse kaasata võitja piirkonna detailplaneeringu koostamisse.

Rail Baltic on rahvusvaheline raudteeühendus tavarööpmelaiusel 1435 mm, mis ühendab Eesti Kesk- ja Lääne-Euroopa ning naaberriikidega. Trass võimaldab liikumiskiiruse kuni 240 km/h ning annab võimaluse mugavalt ja kiirelt reisida Läti ja Leetu ning sealt edasi Kesk-Euroopasse. Peatused Eestis paiknevad Tallinnas Ülemistel ja Pärnus, võimalusel täiendavalt ka Raplas. Pärnu terminali kavandatakse olulise ühistranspordisüsteemide sõlmpunktina, mis vastab üldisele üleriigilisele eesmärgile siduda omavahel ühistranspordiliine ja eratransporti.

2014. aasta oktoobri keskel kuulutas Pärnu Linnavalitsus koostöös Eesti Arhitektide Liiduga välja arhitektuurse ideekonkursi. Võistlus oli rahvusvaheline, võistluse keel oli eesti keel. Võistlusele saabus tähtjaks, 8. detsembriks, 33 ideekavandit, millest 31 kvalifitseerus ja pääses hindamisele.

Žürii tööst võtsid osa kõik liikmed ja varuliige Andres Levald. Ekspertidena osalesid žürii töös Toomas Paaver (lähteülesande koostaja, kes jälgis võistlustööde vastavust tingimustele) ning Jaanus Aavik (vastavust Rail Balticule seatud üldistele nõuetele).

Žürii hindas võistlustöodes terminalihoone lahenduse ning lähiümbruse maastiku üldlahenduse kvaliteeti vastavalt võistluseeskirjas p.A10 määratud hindamiskriteeriumitele:

- Terviklahenduse selgus, funktsionaalsus ja paindlikkus.
- Loodava ruumi inimsõbralikkus ja arusaadavus külastajale.
- Terminalihoone arhitektuurse lahenduse sobivus Pärnu ja Eesti esindushoonele. Hoone sobitumine ümbritseva maastikuga. Kasutamisevõimaluste mitmekesisus.
- Majanduslikult otstarbeka ehitamise (ehitusmaksumuse), energiatõhususe, edasise ülalpidamise kulude, raudtee- ja maanteetaristute hea toimivuse jm praktiliste eesmärkidega arvestamine.

Žürii otsustas ideekonkursi tulemused viimasel istungil enamushääle alusel. Vastavalt hääletamistulemustele otsustati anda:

I preemia (8000 eur) ideekavandile märgusõnaga **WATER STRIDER** (4 poolt, 2 vastu);

II preemia (6000 eur) ideekavandile märgussõnaga **KOMEET** (4 poolt; 2 vastu);

III preemia (4000 eur) ideekavandile märgusõnaga **HIRV** (ühehäälselt);

ergutuspreemia (2000 eur) ideekavandile märgusõnaga **ROHELINE VÄRAV** (ühehäälselt);

ergutuspreemia (2000 eur) ideekavandile märgusõnaga **VAATEPUNKT** (ühehäälselt).

Žürii üldine kommentaar:

Žürii hindas Rail Balticu Pärnu terminali arhitektuurivõistlust kordaläinuks ja heatasemeliseks. Hea meel oli nii suure hulga ideekavandite üle, millest suurem osa olid väga kvaliteetsed, põhjalikult ette valmistatud nii arhitektuuri kui ka tehnilise poole pealt. Meeldiv oli tõdeda, et suur osa töid pakkus vastavalt võistlusülesande soovitusel välja ka maastikulahenduse raudteest jõe poole jäävale alale, tihti isegi liiga põhjalikus mahus, jättes vähem võhma tegeleda põhilisega – terminali ja selle ümbruse toimivuse ja logistikaga. Žürii pani tähele, et tihti keskenduti jaamahoone puhul meeldiva ooteruumi tekitamisele, selmet põhjalikumalt läbi töötada logistilised küsimused, mis on (eriti vahejaama puhul) ootamisest tunduvalt olulisemad. Samas olid paljudes töödes perroonid – kohad kus rahvas peamiselt rongi ootab – vihma ja tuulte meelevaldas.

Mitmes töös tekitas perroonide paigutus vajaduse nihutada olemasolevat raudteetrassi, mis aga ei olnud võistlusülesandes lubatud.

Žürii kommentaarid auhinnatud ideekavanditele:

I preemia - WATER STRIDER

Raudtee kohale tõstetud titaantorü on ideevõistluse silmapaistvaim maamärk. Kuigi võistluseeskirjas eelistati maa-alust ühendust õhus olevale, on töö autorid veenvalt põhjendanud oma valikut (parim ühendus erinevatest tsoonidest tulijatele, jõeäärne veeuputuse oht, ehituse odavus võrreldes maa-aluse lahendusega) ning saavutanud efektse, urbanistliku, eksimatult raudteearhitektuuriga seostuva lahenduse, mis ei jää möödasõitjale märkamatuks ei rongist ega maanteelt. Tugeva iseloomuga, uuenduslik ja dünaamiline vorm on ühtlasi perrooni katuseks, klaasgalerii kaitseb vihma ja tuule eest. Lahendus on läbimõeldud, kuigi terminali interjööri oma anonüümse n-ö lennujaamalikkusega ei vasta välisvormi poolt tekitatud ootustele.

Ideekavand vastab üldjoontes võistlusülesandele: raudteeskeemist on kinni on peetud, liikluskeem toimib ja on läbimõeldud. Küsimusi tekitab vaid jalakäijate klaasgaleriide pikkus kasutusmugavuse seisukohast.

Maastiku- ja parklaala läbitöötatuse aste on jäänud tagasihoidlikuks võrreldes terminalihoone lahenduse detailsusega.

Võidulahendus vajab põhjalikumat analüüsi raudteeohutuse seisukohalt – raudtee kohale tõstetud jalakäijate tunnelite ja jaamahoone tõttu.

II preemia - KOMEET

Lihtsa, ajatu stiili ja elegantsiga lahendatud terminalikompleks, milles on jõudu ja dünaamikat. Terminalihoone ja perrooni varikatuse ühendus moodustab omamoodi maamärgi, lahendus on sümpaatne ja toimib hästi reisija kasutusmugavuse seisukohalt. Hoone paigutus arvestab krundi võimaluste ja vaadetega nii sisse- kui väljapoole – väljavalgustatud katusealusega varikatus on ühtpidi efektseks orientiiriks maanteelt tulijale ning teistpidi on vaated kaunile loodusele avatud. Tunnel on osatud muuta inimsõbralikuks ja reisijale mugavaks ühendusteeks tänu avarale suudmele ja laiadele pandustele-treppidele.

Välisarhitektuuri enda kvaliteet on siiski ebaselge, kuna sellise lihtsa vormi mõju sõltub väga palju

detailitäpsusest ja materjalikasutusest. Veidi jääb puudu värskusest ja uudsusest.

Perrooni nihutamine kurvi ja silla suunas tekitab probleeme, kuna perroon ei mahu riigi maantee ja olemaasoleva raudtee vahele ära ja eeldab praeguse raudtee nihutamist, mis ei olnud võistlusülesandes (p.5.4) lubatud. Samuti vajab ajutine parkimine riigitee ääres ohutuse seisukohast rohkem ruumi. Üldine liiklusskeem vajaks heaks toimimiseks mitmeid muudatusi.

III preemia - HIRV

Arhitektuurilt kerge ja elegantne, oma lihtsa vormi ja valge värviga Pärnu kuurortarhitektuuri kõnetav lahendus on sümpaatne kuni detailideni (nt jooksva looma anima-efekti kasutamine fassaadil). Soome-ugri ja balti müütilisest pärandist tuletatud kaheksakanna sümbolile allutatud vormimäng nii arhitektuuris, detailides kui keskkonda kujundavas struktuuris jääb siiski formaalsele tasemele, kuivõrd nt perrooni katusekonstruktsioon ei kaitse rongi ootavat reisijat ilmastiku eest parimal võimalikul viisil. Valgete Trespa tsementplaatide funktsionaalsus on siinses kliimas küsitav – kallid hoolduskulud? Terminalihoone paigutamine olemasoleva raudteetrassi alla on võistlusülesandega vastuolus, kuna vastavalt p.5.2 ei ole hoone osi lubatud paigutada riigimaale (maantee ja raudtee kinnistud). Raudtee platvormide nihutamine etteantud asukohast kurvi suunas on samuti probleemne. Kuigi üldine liiklusskeem toimib suhteliselt hästi, siis parkimisalad võiksid olla kompaktsemad.

Ergutuspreemia - VAATEPUNKT

Arhitektuurilt tugev, kompaktne ja stiilne ideekavand, mis looks Pärnule äratuntava ja kergestileitava maamärgi. Põhiidee on üles ehitatud lähteülesande soovitude vastaselt – terminal on tõstetud kõrgele maapinna kohale, kaotades funktsionaalse sideme maapinnaga, mis lähteülesande koostajate hinnangul tagaks reisijate sujuva liikumise erinevate tsoonide ja liikumisviiside vahel. Ometi on võistlustingimustest kõrvalekaldumine läbimõeldud ja suhteliselt veenvalt põhjendatud. Mõistetav on ka soov loobuda pikast ja kitsast jakakäijate tunnelist, kuid asemele pakutud avatud sild ei ole siiski veenev, arvestades selle kaitsetust tuule ja vihma eest. Inimeste sujuv liikumine on küsitav.

Orienteeritus, paiknemine ja maastikuline lahendus on läbimõeldud, kompaktne ja säästlik, kuid ei veena lõpuni: töös on liiga palju tehnilisi ja funktsionaalseid küsitavusi. Perroonide kasutusmugavus on jäänud tähelepanuta – see ruum jääb kitsaks, tuuliseks ja vihmale avatuks.

Ergutuspreemia - ROHELINE VÄRAV

Kvaliteetse teostuse puhul võiks ideekavandi stiilne ja tagasihoidlik välisilme mõjuda väljapeetu ja põhjamaiselt elegantsena, kuid raudteelt pea märkamatuks jääval terminalikompleksil puudub maamärgi ambitsioon, mida võistlusülesanne eeldas. Viimistlusmaterjalid ja kaldpinnad määravad hoone mõjuvuse, kuid nende osas jääb töö skemaatiliseks. Seetõttu on oht, et terminal võib hakata mõjuma igava ja halli seinana. Kokkuvõtvalt, ideekavandis ei selgitata piisavalt, kuidas hakkab hoone reaalsuses välja nägema. Arhitektuurikeel kõneleb pigem kargest kunstigaleriist kui transpordisõlmest. Osaliselt raudtee alla paigutatud terminal ei mõju mitte avaliku hoonena, vaid tunnelina, isegi kui tunnel on piisavalt lai ja mõeldud on ka valgustingimustele. Kuigi üldine liiklusskeem ja inimeste logistika on lahendatud toimivalt ja paindlikult, siis funktsioonide asetamine raudtee alla tekitab küsimusi: see ei olnud praeguse raudteetrassi osas (riigimaa) lubatud. Perroonide asetuse nõuaks

olemasoleva raudtee nihutamist.

Kavandatud väliterrasside funktsionaalsus ja kasutustihedus on samutiküsitav, kui terminalis ei veedeta pikalt aega.

(allkirjastatud digitaalselt)

Romek Kosenkranius, Pärnu Linnavalitsus, abilinnapea, žürii esimees

Miiko Peris, Rail Balticu Eesti projektijuht, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Rainer Mahlamäki, Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy, arhitekt, Soome

Karri Tiigisoos, Pärnu Linnavalitsus, linnaarhitekt

Raivo Puusepp, Eesti Arhitektide Liit, arhitekt

Andres Levald, Eesti Arhitektide Liit, arhitekt

Veronika Valk, Eesti Arhitektide Liit, arhitekt

Pille Epner, Eesti Arhitektuurimuseum, žürii sekretär