



Rail Baltic Pärnu reisijate terminali arhitektuurivõistlus

VÕISTLUSÜLESANNE

Võistlusülesande koosseis

- 1. Võistlusülesande üldosa**
- 2. Rail Baltic**
- 3. Terminali asukoht, ümbritsev ruum ja selle areng**
- 4. Info olemasoleva olukorra kohta**
- 5. Ootused ja tingimused võistlustöö lahendusele**
- 6. Võistlusülesande lisad**

Ideekonkursi korraldaja:

Pärnu Linnavalitsus

Võistlusülesande koostajad:

Toomas Paaver, OÜ Paik Arhitektid/OÜ Linnalahendused

kontakt +372 52 86 595, paaver@linnalahendused.ee

Karri Tiigisoos, Pärnu Linnavalitsus

kontakt +372 52 75 815, karri.tiigisoos@lv.parnu.ee

03.10.2014

1. Võistlusülesande üldosa

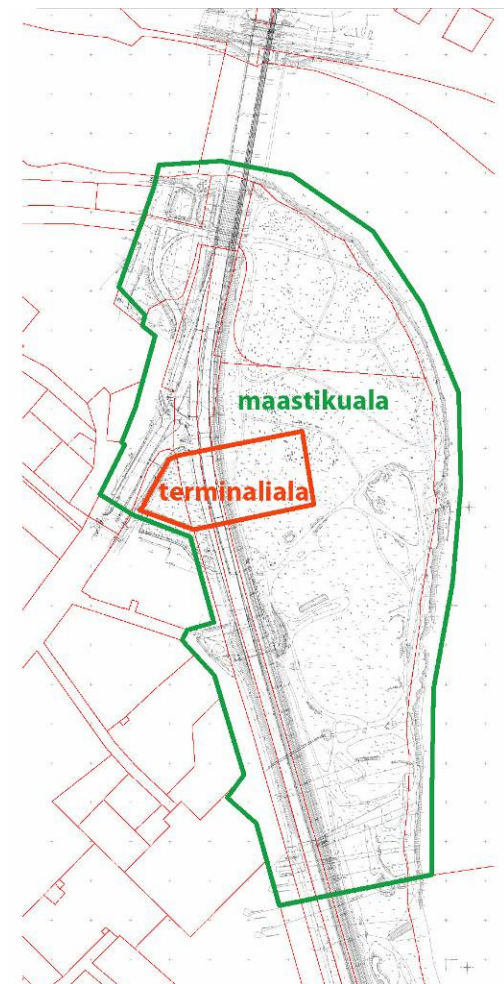
1.1 Võistluse eesmärk

Arhitektuurivõistluse eesmärgiks on 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.

1.2 Võistluse objekti kirjeldus

Võistlustööd peavad välja pakkuma järgmised ruumilised lahendused:

- Terminalihoone arhitektuurilahendus (asukoht üldjoontes skeemil tähistatud „terminalialal“).
- Terminali vahetu ümbruse lahendus, mis seob hoone ümbritseva maastiku ja taristutega, võimaldes sujuvat ja mugavat liikumist kõigis suundades.
- Ümbritseva maa-ala (skeemil „maastikuala“) maastiku ja teede üldine terviklahendus, arvestades võimalusel ka kaugemaid arenguperspektiive.



1.3 Võistlustöö vajalik maht

Võistlustöö tuleb esitada järgmises mahus.

1.3.1 Esitada jäikadel planšettidel (püstformaadis A1) ja dubleerituna digitaalselt pdf formaadis, järgmises mahus:

- **Terminaliala asendiplaan 1:500.** Võistleja võib maa-ala ulatust täpsustada vastavalt pakutavale lahendusele. Plaani ulatus peab olema selline, et see käsitleb üheskoos terminaliga väljaehitatavat ruumi ning veenab terminalihoone ümbrusega seostamise lahenduse kvaliteedis. Asendiplaanil tuleb esitada terminaliga külgnevad perrooni osad, kavandatavad maapinna katendid, kõrgusmärgid vähemalt 10cm täpsusega, tugimüürid, kaldteed, trepid, piirded.
- **Maastikuala plaan 1:2000.** Peab käsitlema maa-ala üldist lahendust, seostades terminaliala linna ja jõeäärrega ning pakkudes võimalusi maa-ala arenguks tulevikus.
- **Hoone korruste plaanid 1:200** kõigi korruste kohta. Põhikorruse plaanil näidata ka vahetu ümbruse lahendus. Korruste plaanidel esitada ruumide suletud netopinnad ja kõrgusmärgid.
- **Lõiked 1:200,** näidates sissepääsude seosed välisruumi tasapindadega, kõrgusmärgid.
- **Vaated 1:200.** Vaadetel peavad olema loetavad viimistlusmaterjalid.
- **Visualiseerivad pildid**
- Sõltuvalt lahendusest hoone ja välisruumi elementide joonised vabas mahus ja mõõtkavas.
- Soovitavalt visualiseeriv materjal ja üldistatud skeemid vabas vormis.

1.3.2 Esitada köidetuna A4 formaadis kausta ja dubleerituna digitaalselt pdf formaadis:

- Seletuskirja üldosa, milles tuleb anda arhitektuursete ideede ja lahenduse kirjeldus ning põhjendused.
- Terminali ümbritseva maastiku lahenduse kirjeldus.
- Konstruktivsete lahenduste üldine kirjeldus, võimalike erilahenduste puhul piisavad selgitused nende mõistmiseks, mis võimaldab hinnata lahenduse teostatavust ja suurusjärguliselt hinnata eeldatavat ehitusmaksumust.
- Võistlustingimustest kõrvalekaldumise korral kõrvalekaldumise põhjused, võimaldades hinnata vastavust võistluse eesmärkide ja põhitingimustega.
- Eelarvestuse lähteandmete tabel (vorm LISA 12).

1.4 Võistlustöö hindamise kriteeriumid

Võistluse žürii hindab võistlustöös terminalihoone lahenduse ning lähiümbruse maastiku üldlahenduse kvaliteeti vastavalt järgmistele kriteeriumitele:

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

2. Rail Baltic

2.1 Rail Balticu ruumilisest lahendusest üldiselt

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, täiendav võimalus Raplas. Täiendav info, trassivariandid: <http://www.railbaltic.info/et/>

2.2 Kavandatav Rail Balticu trass

Võistluslalal Pärnu linnas järgib kavandatav Rail Balticu trass valdavalt olemasolevat 1520 mm raudteetrassi koridori kulgedes selle kõrval (vt LISA 7). Eeltöö käigus on kaalutud ka trassikoridori paigutamist olemasolevast koridorist eemale, kuid selline lahendus osutus majanduslikult ebamõistlikuks, mistõttu trassi asukohale arhitektuurivõistluse raames alternatiive ei nähta.

Kahjuks ei ole sisuliselt võimalik Pärnu kesklinna läbiva raudtee kavandamine. Kaugemas tulevikus on mõeldav kaaluda trassile haruraudtee lisamist põhja poolt, mis ühenduks Raba tänava kohalt Pärnu kesklinnaga, lõppedes tupikjaamaga (vt menetletav Pärnu üldplaneering). Selliste lahenduste kavandamine ei ole käesoleva võistluse objektiks.

Raudteetrassi, terminali ja perroonide täpsem asukoha valik on tekitanud elavat arutelu arhitektide hulgas. 2.oktoobril 2014, enne võistluse väljakuulutamist toimus Eesti Arhitektide Liidu eestseisuse, Pärnu linna ja RB trassi planeerijate kohtumine, kus arutleti võimaluste üle muuta võistlusülesanne paindlikumaks ning otsida võistlusel julgemaid terviklahendusi (näiteks rongi peatumine sillal jms). EAL tegi ettepaneku lisada võistlustingimustele varasemalt kaalutud variantide analüüs, et arhitektid saaksid võistlustöodes seda arvesse võtta ja alternatiive pakkuda.

Tehnilise Järelevalve Amet ei pidanud analüüsi lisamist võimalikuks, esitades järgmise põhjenduse:

Olles põhjalikult kaalunud EAL ettepanekut lisada RB Pärnu ideekonkursi materjalide hulka ka varasemalt läbitud asukohavariantide analüüsi töövariandi joonised ja tabelid, asume seisukohale, et praegusest asukohavariandist erinevate variantide lubamine ideekonkursil ei ole mõistlik ja sellest tulenevalt ei pea me võimalikuks asukohavariantide analüüsi töövariandi lisamist ideekonkursi materjalide hulka. Siinkohal on oluline märkida, et ideekonkursiga kavandatava hoone funktsionaalseks eesmärgiks on tagada raudteejaama läbivate rongide ning rongireisijate ohutu ja mugav teenindamine. Kogu projekti elluviimise eelduseks on, et RB tehnilised lahendused peavad olema tavapärased, ratsionaalsed ja mõistlike kuludega, mitte põhjendamatult avangardsed ja kõrgendatud kuludega. Näeme selget vastuolu lisaks tehnilis-majanduslikele argumentidele ka keskkonnaaspektide osas. Keskkonnaekspertid on senise eeltöö raames andnud omalt poolt hinnangu raudtee ja perroonide paigutusvariantidele ning selgelt eelistanud jaama piirkonnas trassivalikut, mis kulgeks olemasolevale raudteele võimalikult lähedal ja samas ei oleks liiga lähedal Pärnu jõele. Selle lahenduse puhul oleksid mõjud looduskeskkonnale minimaalsed. Keskkonnamõju hindamise protsess ei ole tänaseks veel lõpule viidud ja ebamõistlik oleks jätta võimalust olukorra tekkimiseks, mille puhul ideekonkursil osutub valituks kavand, mida hiljem ei saa teostada või tuleb hakata olulisel määral muutma, kuna selle keskkonnamõjud on liiga suured. Seda enam, et koostöös Pärnu linnaga on leitud mõistlik kompromiss, mis ei ole vastuvõetamatu nii tehnilistel, keskkonnakaitselistel kui linnaruumilistel kaalutlustel. TJA kui RB projekteerimistegevuse tellija on selgelt seisukohal, et ka funktsionaalsed lahendused on võimalik luua arhitektuuriliselt väljapaistvana ning just kavandatava hoone eesmärgi efektiivne sidumine tema visuaalse identiteediga näitab arhitektide kutseoskusi.

2.3 Rail Baltic terminali asukohta valik

Kavandatava reisijate terminali asukoht on valitud nii, et see asuks pakutud trassikoridoris linnakeskusele võimalikult lähedal ning oleks tajutav linna osana olemasolevas linnakeskkonnas. Oluline on mugav juurdepääs nii ühistranspordi ja autoga kui ka jalgsi ja kergliiklusvahenditega, samuti võimalus terminali maastikuliseks seostamiseks Pärnu jõega.

Riia mnt, Papiniidu, raudtee vahelise ala koostatava detailplaneeringuga on raudteejaama asukohaks valitud samuti antud piirkond. Detailplaneeringut täpsustatakse vastavalt käesoleva võistluse tulemustele.

2.4 Terminali tähendus üleriigilises ruumis

Pärnu terminal on üks üleriigilise ühistranspordivõrgustiku olulisi sõlmpunkte. Rahvusvahelise reisiringiühenduse mõttes teenindab see mitmeid Lõuna- ja Lääne-Eesti maakondi. Riigisiselt saab Pärnu terminal väga hea kiirringiühenduse Tallinnaga, võibolla ka Raplaga. Olemasolev 1520mm Pärnu-Lelle raudteeliin teenindab üksnes väga väikeseid kohti ning selles mõttes võib liini ülalpidamine kaugemas tulevikus osutada küsitavaks. Samas annab see liin ühendusvõimaluse Rapla, Türi ja Viljandiga ning mitmete Tallinnalähedaste kohtadega. Koos raudteede kiiruse kasvuga võib Pärnu terminalist pääseda Tallinna kaudu isegi Tartusse ja Narva kiirusel, mis jääb võrreldavaks maanteega. Sidusa ühistranspordi loomiseks on oluline terminaliga siduda maakonnasisesed bussiliinid, maakondadevahelised bussiliinid ja linnaliinid.

3. Asukoht, ümbritsev ruum ja selle areng

3.1 Papiniidu piirkonna üldiseloostus

Võistlusala asub Papiniidu piirkonnas, mis on koostatava üldplaneeringuga kavandatud kesklinna kõrval teiseks ülelinnaliseks keskuseks. Papiniidu ettevõtluspiirkonda on koondunud oluline hulk Pärnu linna ja linnaregiooni teenindavaid teenuseid (kaubandus, äripinnad, laomajandus, tootmine). Piirkonna suurim tõmbekeskus on Riia mnt ja Papiniidu tänava nurgal asuv linna suurim kaubakeskus Kaubamajakas.

Võistlusala asub Papiniidu ettevõtluspiirkonna vahetus läheduses, kuid on piiritletud lääne ja edela suunast olemasoleva raudtee ja sellega paralleelselt kulgeva Liivi teega, mis on osa Balti riike ühendavast magistraalteest Via Baltica. Põhja- ja idasuunast on ala piiritletud Pärnu jõega. Antud tingimuste tõttu on võistlusala ülejäänud linnaruumist tugevalt eraldatud. Täiendavate ühenduste ja linnaruumiliste seoste loomine võistlusalale on keerukas, kuid ka üks olulisemaid väljakutseid võistlejatele.

Alates 2014.a algusest paikneb alal rongipeatus, mis varem paiknes Liivi tee ja Riia mnt ristmiku piirkonnas. Juurdepääs olemasolevale rongipeatusele on Papiniidu tänavalt Papiniidu 2a (K-Rauta) ja Papiniidu 4 (Espak) hoonete vahelise tupiktäna kaudu läbi tunneli.

3.2 Üldplaneeringuga kavandatud areng

3.2.1 Kehtiv üldplaneering (kehtestatud 20.09.2001):

<http://www.parnu.ee/index.php?id=2811#c16927>

Kehtiva üldplaneeringu kohaselt on piirkonda olulisemaks planeeritud objektiks Liivi tee (osa üleriigilise tähtsusega Via Balticast), mis on tänaseks valmis ehitatud. Algselt oli ala üldplaneeringuga kavandatud ühiskondlike hoonete jaoks. Jõe ja raudtee vaheline ala on Papiniidu tn 2 kinnistu ja Veteranide pargi detailplaneeringuga (nn Elamumessi planeering) kavandatud osaliselt väikeelamu-, korruselamu-, ühiskondlike hoonete ja ärimaaks. Nimetatud detailplaneeringu elluviimist ei ole alustatud ning praegusel ajal ei kuulu see enam elluviimisele.

3.2.2 Koostatav üldplaneering (vastuvõetud 15.05.2014):

<http://www.parnu.ee/index.php?id=2708>

Koostatava üldplaneeringu kohaselt on peamiseks ala arenduseesmärgiks: *lisaks raudteejaama arendamisele on ala kavandatud linna puhkemajanduse alaks, mille kohta tuleb koostada terviklik linna puhke ja spordi eesmärges arvestav kontseptsioon (majutus, kämping, terviserajad, kalastus ja ujumiskohad)*(väljavõtte koostatavast üldplaneeringust). Ala on tähistatud koostatavas üldplaneeringus arengualana (Seletuskiri lk 74 A5 Raudtee ja Pärnu jõe vaheline arenguala).

3.3 Detailplaneeringutega kavandatav areng võistlusala lähiümbruses (maa-alad LISA 9)

3.3.1 Papiniidu tn 2 kinnistu ja Veteranide pargi detailplaneering ehk nn Elamumessi planeering (kehtestatud 19.07.2007) <http://www.parnu.ee/fileadmin/planeeringud/main.php?p=4&plnr=9.21&submit1=Otsi>

Planeeringuga kavandati jõe ja raudtee vahelisele alale elamupiirkond, mille väljaehitamist planeeriti läbi elamumessi korraldamise. Hetkel ei ole see eesmärk antud kohas enam jõus.

3.3.2 Riia mnt, Papiniidu, raudtee vahelise ala detailplaneering (kehtestatud 21.02.2002)

Planeeringuga nähti ette olemasoleva raudtee kõrvale autotee ehitamist (osa Via Balticast). Lisaks lahendati planeeringuga ära piirkonna krundistruktuur ja ehitusõigused (valdavalt ärimaa). Samuti on antud planeeringus näidatud skemaatilisel uue raudteejaama võimalik asukoht.

3.3.3 Papiniidu 4, 4a, Energia 2 detailplaneering (kehtestatud 30.05.2006)

Planeeringuga liideti 3 kinnistut üheks suureks ning seati varasemast suurem ehitusõigus. Planeering on tänaseks valdavas osas realiseeritud.

3.3.4 Papiniidu tn 8 // 10, Energia tn 1 ja 5a kinnistute detailplaneering (kehtestatud 11.11.2013)

http://amphora.lv.parnu.ee/amphora_public/index.aspx?type=12&id=894841

Olemasoleva kaubakeskuse maaga liideti täiendavad kinnistud ning seati suurem ehitusõigus. Antud planeeringu kohaselt on võimalik kaubakeskust olulisel määral laiendada. Olemasoleva linnakeskkonna ruumilist mõju see oluliselt ei muuda, kuna hoonet laiendatakse kvartali sisse.

3.3.5 Energia tn 7 kinnistu detailplaneering (vastuvõetud 02.06.2014)

http://amphora.lv.parnu.ee/amphora_public/index.aspx?type=12&id=985420

Energia 7 kinnistu jagatakse detailplaneeringuga neljaks krundiks, s.h. kolmeks tootmismaa juhtotstarbega krundiks ja nende vahele jääva transpordimaa juhtotstarbega krundiks. Planeering näeb ette Liivi äärde kuni 16 m kõrguse hoone kavandamise.

3.3.6 Papiniidu tn 5 kinnistu detailplaneering (kehtestatud 20.09.2012)

http://amphora.lv.parnu.ee/amphora_public/index.aspx?type=12&id=727643

Antud planeeringu näol on tegemist varem planeeritud maa kruntimisega. Tänapäevaks on planeering hoonete osas valdavalt realiseeritud. Alal paiknevad äripinnad, ehitustarvete pood ja olulise maamärgina 8korruseline Sillakeskuse kontorihoone.

3.4 Raudtee ja jõe vaheline ala

Hetkel kehtib võistluslal Papiniidu tn 2 kinnistu ja Veteranide pargi detailplaneering (nn Elamumessi planeering), mille eesmärgiks oli piirkonda elamuala kavandamine läbi elamumessi. Planeeringu alusel on moodustatud kinnistud, kuid neid ei ole edasi müüdud ning kogu võistlusala kuulub Pärnu linnale. Elamupiirkonna arendamise ja elamumessi korraldamise eesmärk ei ole enam jõus. Maa-ala ootab uut terviklahendust, mis kasutab maksimaalselt olemasolevat ruumi ning mille elluviimine ei vaja lähitulevikus liigsuuri investeeringuid. Alal peaks olema põhimahus ühiskondlik otstarve ning seos kavandatava terminaliga.

Nõukogude ajal oli piirkond sõjaväe ala. Tänapäevaks ei ole sõjaväe tegevusest olulisi jälgi jäänud. Alal paiknenud sõjaväehooned lammutati aastal 2008. Ainsa militaarobjektina on säilinud ala idaservas Pärnu jõe vasakkaldal olev vare, mis oli kasutusel torpeedokaatrite hooldus- ja laadimishoone. Võimalik, et vare on pärit juba I maailmasõja aegsest perioodist. Kehtiva nn elamumessi planeeringuga on antud objekti kohale seatud ehitusõigus ning seda ei ole kavas muuta. Vastavalt planeeringule on lubatud ehitada kuni 1000 m² ehitusaluse pinnaga 3-korruselise ärifunktsiooniga hoone.

3.5 Hiljuti elluviidud arendusprojektid lähiümbruses

- Jaansoni rada Pärnu jõe vasakkaldal
- Via Baltica rekonstrueerimine Pärnu linna piires, Papiniidu silla remont ning Liivi tee ehitus
- Papiniidu tn 8 // 10 (Kaubamajakas) laiendus
- Raudteeperrooni ehitus ning rongipeatuse toomine Papiniitu.

3.6 Olulised tulevikus elluviidavad arendusprojektid lähiümbruses

- Nii kehtiva kui ka koostatava üldplaneeringu kohaselt on kavas Papiniidu tänav ühendada A. H. Tammsaare pst-ga, mis loob kiire ühenduse Papiniidu piirkonna ja rannapiirkonna vahele.
- Kavandatava investeeeringuna võistlusala piirkonnas on oluline Lao tänava ühendamine Jõekäaru tänavaga lähtuvalt Papiniidu tn 5 detailplaneeringust.

3.7 Pärnu terminal kui loodav ühistranspordisõlm

Üheskoos üldise üleriigilise eesmärgiga siduda ühistranspordiliine omavahel ja eratranspordiga, kavandatakse Pärnu terminali oluliseks ühistranspordisüsteemide sõlmpunktiks.

Kokkuvõtlikult on transpordiliigid, mis Pärnu reisijate raudteejaama perspektiivis läbivad/suubuvad on järgnevad.

Rongiliiklus:

- Rail Baltic (1435mm) rahvusvaheline reisirongiliin;
- Rail Baltic (1435mm) siseriiklik(ud) reisirongiliin(id);
- Praegused Pärnu raudteejaama suubuvad kohalikud rongiliinid (1520mm raudtee);

Lähi- ja pikamaa bussiliiklus:

- Pärnumaa bussiliinid;
- Linnadevahelised bussiliinid;
- Rahvusvahelised bussiliinid;

Linnatransport:

- Linnaliinide bussiliin(id);
- Jõetransport;
- Taksod;

Eratransport:

- Autod;
- Kergliiklus;
- Jalakäijad;

Pärnu terminali planeerimiseks on algatatud detailplaneering. Planeeritava ala piirid täpsustatakse pärast käesoleva võistluse tulemuse selgumist.

4. Info olemasoleva olukorra kohta

4.1 Haljastus, reljeef, maastik, ala kasutus

Võistlusala maastik on huvitav ja vaheldusrikas. Tugeva loodusliku elemendina ümbritseb ala Pärnu jõgi, mis asetseb suhteliselt lähedal (terminalialast 200-300m) ning mille tajutavust on kindlasti võimalik suurendada. Ala põhjaosas asub Veteranide park, mis on kasutusel puhkepaiga ja piknikukohana. Pargiga külgnev kaldaala on kasutusel ujumiskohana. Piirkonna jõekallas on populaarne kalastuskoht.

Pargiala läheb sujuvalt üle kõrghaljastusega alaks, mis sisaldab endas ka lagendikke. Raudtee poole jääb puistu, mille peamiseks väärtuseks on jämedad põlispuud. Peamiselt annavad tooni harvalt kasvavad jämedad männid. Piirkonna kohta on koostatud dendroloogiline hinnang (vt LISA 4). Kõrgemad kaldaalad ja puistu on valdavalt võsastunud. Ala läbivad isetekkelised teed ja liikumisrajad. Umbes olemasoleva rongipeatuse joonest lõuna poole jääb vähese haljastusega ala, mis on olnud kasutusel krossisõidu harrastajate poolt. Ala on üldiselt lage, kuid kohati võsastunud.

Pärnule ebatüüpiliselt on piirkonna maastik suhteliselt reljeefne. Leidub nii looduslikku kui ka tehislüki iseloomuga pinnavorme. Ala idaosas on kõrge jõekallas. Kõrgusmärgid võistluslal (olemasoleva rongipeatuse ning Liivi tee ja Papiniidu tänavate ristumiskohas) jäävad vahemikku ca 5.00 – 7.50 m abs.km.

4.2 Papiniidu tänav ja tänava äärne hoonestus

Papiniidu piirkonna areng on olnud väga kiire. Tänase ilme on Papiniidu ettevõtluspiirkond omandanud viimase kümnendi jooksul. 2004. aastal avatud Pärnu suurimat kaubakeskust Kaubamajakat on tänaseks korduvalt laiendatud. Piirkonda on koondunud peamised linna ehitustarvete poed ning lisaks leidub ka mitmeid teisi poode ja ettevõtteid.

Enne Liivi tee valmimist oli Papiniidu tänav osaks Via Balticast, mistõttu on Papiniidu tänavaruum suhteliselt lai ning linnaruum on arenenud sellest lähtuvalt avanedes valdavalt tänava poole. Tänavaruumi laiust rõhutavad ka tänavafondist eemale astuvad hooned. Papiniidu tänava idaküljele jääb olemasolevate kauplusehoonete ette ühtne lai parkimisala.

Papiniidu tänava, Riia mnt ja Raudtee vahelise ala peamiseks arengu kujundajaks on olnud 2002.a kehtestatud Riia mnt, Papiniidu, raudtee vahelise ala detailplaneering, mida on korduvalt üle planeeritud, kuid mis on määranud ala arengu põhisuuna.

Papiniidu tänava idapoolse hoonefrondi moodustavad 3 hoonet Papiniidu 2a (K-Rauta), Papiniidu 4 (Espak) ja Papiniidu tn 8 // 10 (Kaubamajakas). Papiniidu tn 8 // 10, Energia tn 1 ja 5a kinnistute detailplaneeringu kohaselt on võimalik Kaubamajaka laiendus, mis tänavapoolset hoonefronti oluliselt ei mõjuta, sest laiendus jääb olemasoleva hoonestuse taha.

Papiniidu tänava ärihooned avanevad praegu raudtee poole tagaküljega, mistõttu olemasolev olukord ei mõju visuaalses mõttes väärikalt logistilisele sõlmpunktile. Seoses reisijate terminali arendusega ning hiljuti ehitatud Liivi teega võib Papiniidu tänava ja Liivi tee vahelistel kruntidel (sh eriti Papiniidu 4) tulevikus eeldada huvi uute arenduste elluviimiseks. Sellega saab ärihoonestust avada raudtee ja Liivi tee poole, moodustades esinduslikuma ja terminaliga paremini seostuva hoonefrondi.

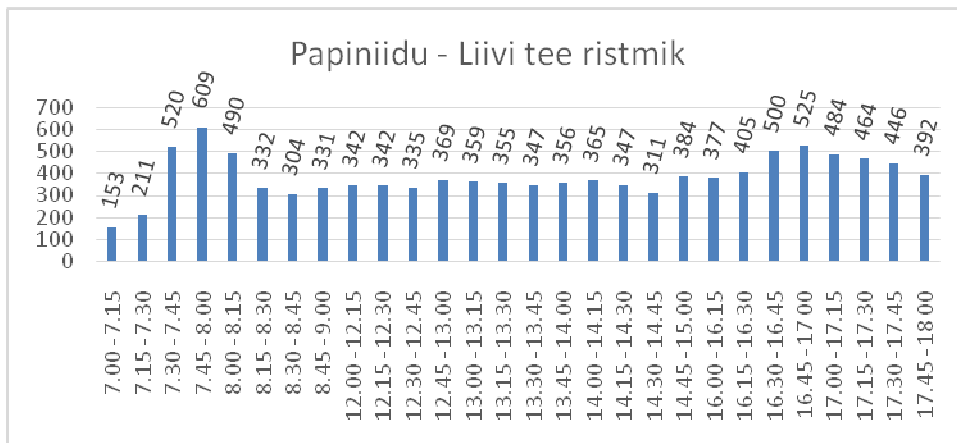
4.3 Juurdepääsud terminalialale

Peamine juurdepääs sõidukitele on olemasolev mahasõit Liivi tee ja Papiniidu ristmikult, mis kulgeb võistlusalale Papiniidu silla alt. Sealtkaudu pääseb võistlusalale ka jalgsi ja jalgrattaga kõige mugavamalt, eriti arvestades hiljuti valminud Jaansonirada piki jõeäärt alates kesklinnast. Teine kergliikluse juurdepääs asub Papiniidu 2a ja 4 vahel (seal asub ka linna bussiliinide peatus), pikenedes tunneli kaudu olemasoleva raudteeperrooni.

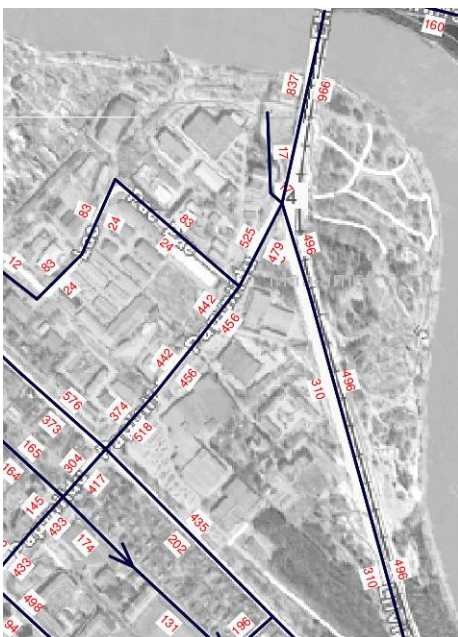
Arvestades raudtee- ja maanteekoridori, saavad nii praegused kui ka tulevased juurdepääsud olla üksnes kahetasandilised. Liivi tee, Papiniidu tänava ja Papiniidu 2a (K-Rauta) kinnistu vahele jääv haljasala on potentsiaalne koht täiendavaks jalg- ja jalgrattaliiklejate juurdepääsuks võistlusalale.

4.4 Liiklus

2014.a koostati Pärnu Linnavalitsuse tellimisel liiklusloendus, mis annab esmakordselt andmed arvestades valminud Liivi teed. Liiklusloendusest annab Papiniidu-Liivi tee ristmiku kohta alljärgnevad olulisemad andmed (vt joonis 1 ja 2).



Joonis 1 Väljavõte 2014.a liiklusloendusest - Papiniidu-Liivi tee liikluskoormuse muutus kellaajaliselt (OÜ Stratum)



Joonis 2 Väljavõte 2014.a liiklusloenduse - liiklussageduste kaardilt (OÜ Stratum)

Piirkond on hästi ühendatud jalg- ja jalgrattateedega. Ala läbib piki Via Balticat kulgev kergliiklustee. Hea rattateede ühendus on piki Oja tänavat, Ehitajate teed ja Liivi teed. Hea ühendus on ka piki Pärnu jõe parem- ja vasakkallast kulgevat Jaansonirada, mis loob hea sideme jõeäärsete elamupiirkondade ja kesklinnaga. Samuti on suhteliselt head kergliikluse tingimused Piki Papiniidu tänavat Mai elamupiirkonna suunas.

Piki Papiniidu tänavat toimib ka bussiliiklus. Pae bussipeatus (mõlemal suunal) asub Papiniidu 2a (K-Rauta) kauplusehoonest veidi Liivi tee-Papiniidu ristmiku suunas, samuti asub Papiniidu 2a ja 4 vahel tupiktee lõpus raudteejaama bussipeatus (vt LISA 6, Liiklussuundade skeem). Bussipeatust läbivad bussid nr 4, 16 ja 17.

Buss nr 4 liigub marsruudil Lina – Metsamajand;

Buss nr 16 liigub marsruudil Tammiste Aiand – Tallinna mnt;

Buss nr 17 liigub marsruudil Turba (Niidu tööstuspiirkond) – Tallinna mnt.

Marsruudid on täpsemalt näha Pärnu Bussiliinide kaardil

http://www.parnu.ee/fileadmin/user_upload/transport/parnu_bussiliinid_2012.pdf

4.5 Looduskaitse

Pärnu jõgi on oluline nahkhiirte rändekoridor. Võistlusalal ja selle naaberaladel kõrghaljastuse tõttu oluline potentsiaal pesitsusalana. Tulenevalt nahkhiirte elupaikade kaitse vajadusest tuleb alal arendamisel arvestada mitmete eritingimustega (vt LISA 8).

4.6 Ehitusgeoloogia, pinnasevesi, üleujutusvesi

Geotehnilised tingimused hoonete rajamiseks on rahuldavad. Sõltuvalt hoonete korruselisusest soovitatakse kolme- ja enam korruselised hooned rajada vaivundamendile.

Süvendite, tunnelite ja maa-aluste korruste rajamisel tuleb arvestada kõrge pinnasevee tasemega. Valdavalt jääb pinnasevee tase 1,2...1,6 m sügavusele. Pinnasevee tase sõltub jõevee tasemest ning võib tõusta 0,5 m võrra.

Pärnu jõe kaldad on lihkeohtlikud. Jõe kaldale planeeritavate ehitiste stabiilsuse tagamiseks on jõe kallas vaja tugevdada (vt LISA 3 Papiniidu tn 2 Pärnu jõe kalda püsivuse uuring. AS Geotehnika Inseneribüroo).

Üleujutustele kõige avatum piirkond on Papiniidu silla alt kulgev juurdepääsu ala, mis võib vee alla sattuda üleujutuste korral esinemistõenäosusega 1 kord 50 aasta jooksul (ca 2...2.5 m). vt Maa-ameti geoportaal – üleujutusosalade kaardirakendus:

http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=MA21&user_id=at&bbox=531701.60113221,6470216.89845939,533356.225289389,6471078.99895652&LANG=1

4.7 Maaomand terminalialal ja maastikualal

- Kogu raudtee ja jõe vaheline ala kuulub Pärnu linnale.
- Liivi tee, Papiniidu tänav ja Papiniidu 2a (K-Rauta) kinnistu vahele jääv haljasala kuulub Pärnu linnale.
- Liivi tee kuulub riigile (Maanteeamet).
- Ülejäänud tänavad kuuluvad Pärnu linnale.
- Riigile kuuluv olemasoleva raudtee alune maa on koormatud hoonestusõigusega raudtee omaniku Edelaraudtee Infrastruktuuri AS kasuks.
- Muu eraomand võistlusalal puudub.

5. Ootused ja põhitingimused võistlustöö lahendusele

5.1 Üldised ootused

- **Võistlejatelt oodatakse lahendust, mis seob kavandatava terminali võimalikult hästi ümbrusega, kõigi liikumisvahendite jaoks kõigis suundades.**

Terminalile planeeritud asukoht ei ole Pärnu kesklinnale väga lähedal, kuid valitud koht on võimalikest parim. Terminali asukoht ja olemasolevad teed võimaldavad luua kesklinnaga ning muude sihtpunktidega mugavad ühendused ühistranspordile ja autodele. Hiljuti valminud Jaansonite rada viib jalakäija ja kergliikleja mugavalt kesklinna (teekond u 4km). Piki Papiniidu tänava äärt ja mereäärt tulevikus rajatavad võimalikud uued kergliiklusteed viivad mugavalt Pärnu randa (teekond u 3km). Täiendavaid transpordivõimalusi pakub jõgi (asub terminalist 200-300m kaugusel). Kõigi selliste ühenduste ruumilise lahenduse leidmine ja seostamine terminali vahetus ümbruses on käesoleva võistluse üks olulistest eesmärkidest.

- **Võistlejatelt oodatakse lahendust, mis väärtustab terminali maa-ala ümbritsevat linnaruumi, maastikku ja haljastust ning loob seoseid Pärnu jõega.**

Maastikuelemendid pakuvad võimalust eristuda tavapärasest maantee- ja raudteeäärsest hoonestusest ja parkimismaastikust. Oluliseks tuleb pidada ka terminalihoone ja selle ümbruse visuaalset mõju maanteel ja raudteel liikujale, mõeldes Pärnu linna üldisele kuvandile. Terminal ja selle juurdepääsud peaks olema võimalikult hästi tajutavad võimalikult kaugelt ning erinevatest suundadest. Oluline on visuaalne side ja terminalihoone lihtne leitavus, vaadates Liivi teelt, Papiniidu tänavalt, sillalt, jõelt või raudteelt.

- **Võistlejatelt oodatakse lahendust, mis pakub maksimaalselt kasutamisevõimalusi ka muul ajal, peale rongide väljumise ja saabumise aegade.**

Terminalihoone võib olla keskuseks ümbritsevale jõeäärsele puhkealale ning ka maanteeäärsele ärialale. Et hoone leiaks pidevat kasutamist, peab seal lisaks väga mugavale ligipääsetavusele leiduma ligitõmbavaid ja meeldivat olemist võimaldavaid funktsioone. Lisatud ruumiprogrammi (LISA 5) võib käsitleda paindlikult, pakkudes eelkõige ootesaali kasutamist elavdavaid lahendusi.

5.2 Tingimused hoone paigutusele ja ruumijaotusele

LISAS 7 on esitatud Rail Balticu trassi planeerijate ettepanek terminali ja perroonide asukohale. Skeemil näidatud terminaliala piirid on tinglikud. Terminalihoone võib nendest piiridest väljuda maastikuala piires, arvestades raudtee ja perroonide põhilahendusega.

Hoone osad võivad paikneda eelistatult raudtee kõrval ja põhjendatud lahenduse korral all. Soovitav on hoone osi mitte paigutada raudtee kohale, mis viib liikumised ülemaara kõrgele (nõutav vaba kõrgus rööbastest 8m). Terminaliga seotud hoonestus võib põhimõtteliselt asuda osadena mõlemal pool raudteed, kuid hoone osi ei või kavandada riigimaale (maantee ja raudtee kinnistud Liivi tee T1 (62509:039:0005), Raeküla raudtee (62509:039:0004), Papiniidu tänav T12 (62514:177:0081)).

Võistlejad peavad hoone suuruse ja põhimõttelise ruumijaotuse lahendamisel juhutama ruumiprogrammist (LISA 5), kuid võivad pakkuda põhjendatud alternatiive. Funktsioonid sise- ja välisruumis peaks püüdlema selle poole, et terminal ja selle ümbrus ei kujuneks monofunktsionaalseks ega suurel osal ajast elutuks tsooniks.

5.3 Ümbritseva maastikuala käsitus võistlustöös

Raudtee ja jõe vaheline ala kavandada esmajoones puhkealaks, tegevusvõimalusi pakkuvaks väljasõidukohaks. See võiks soovitavalt sisaldada funktsioone, millele rongiterminal saab olla keskuseks ja teenuste pakkumise kohaks. Jõeäärsel alal asub praegu väike supluskoht ja Veteranide park. Kavandatud on jõeäärse hoone asukoht (vt p 3.4, 4.1). Kavandada tuleb sadamakoht. Maa-ala lahenduses mõelda muuhulgas ka rongist avanevatele vaadetele, soovitavalt mõningasele avanemisele jõe suunas. Terminali ja selle lähiümbruse lahenduses otsida Pärnut sümboliseerivate elementide kasutamise võimalusi. Mahukat hoonestust maastikualale mitte kavandada. Võistlustöö peab veenma, et terminal ja ümbritsev maastikuala saavad ühendatud ja aktiveeritud. Maastikuala tuleb arendada ilma liigmahukate ehituslike investeeringuteta, pidades lugu olemasolevast ruumist.

5.4 Tingimused raudteetrassile

Etteantud raudtee trassi (LISA 7) ei ole otstarbekas muuta, kuid põhjendatud vajadusel võib seda vähesel määral korrigeerida, arvestades järgmisi põhimõtteid:

- Raudtee pöörderaadius ei tohi väheneda võrreldes joonisel näidatuga.
- Perroon peab asuma sirgel lõigul pikkusega 400m.
- Olemasolev 1520mm raudtee peab säilima olemasolevas asukohas.

Viimaste põhimõtete mitteametamine peab olema väga veenvalt põhjendatud.

Raudteetrass terminalialal sisaldab 3tk 1435mm raudteed 1tk 1520mm raudteed, vastavalt etteantud lõikele.



Raudtee rööbaste kõrgusmärk terminalialal on ligikaudu 8.00(abs). Eeldatavalt kavandatakse Rail Baltic ligikaudu samale kõrgusele olemasoleva raudteega. Kuna lõpliku trassivaliku ja silla konstruktsiooni lahendus ei ole hetkel teada, tuleb terminali eskiisi koostamisel siiski eeldada, et see kõrgusmärk võib edasisel projekteerimisel kõikuda max 1m ulatuses kõrgemale või madalamale.

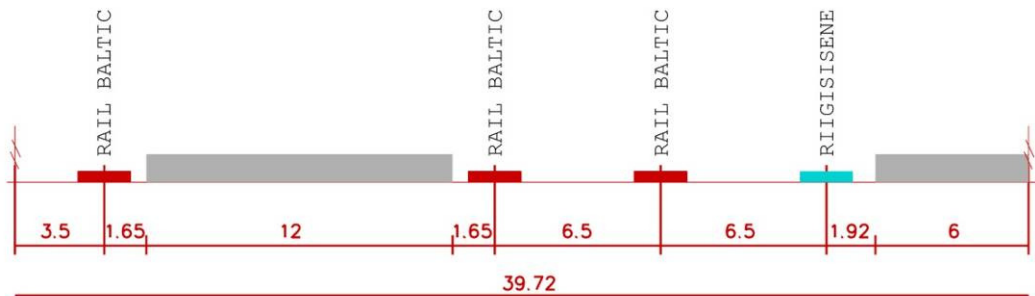
Raudtee ümber peab olema vaba ruum 4,0m raudtee äärmise rööpapaari keskteljest (v.a perrooni või ooteplatvormi horisontaal- ja vertikaalgabariidid).

5.5 Tingimused perroonile jm rajatistele

Kavandada tuleb sirgele raudteelõigule 2 perrooni põhiparameetritega:

- 1435mm – 400m * 10m (laius võib perrooni lõpus väheneda 8m-ni), 200 inimest
- 1520mm – 150m * 6m, 100 inimest

Perrooni kõrgus 0,55m rööpa tasapinnast.



Reisijate ohutustsooni laius perrooni raudteepoolsest servast 0,8m (1435mm raudteel) või 0,5m (1520mm raudteel). Ohutsoon on perrooni osa, kus reisija ohutuse mõttes ei tohi seista/liikuda, välja arvatud rongi sisenedes/väljudes.

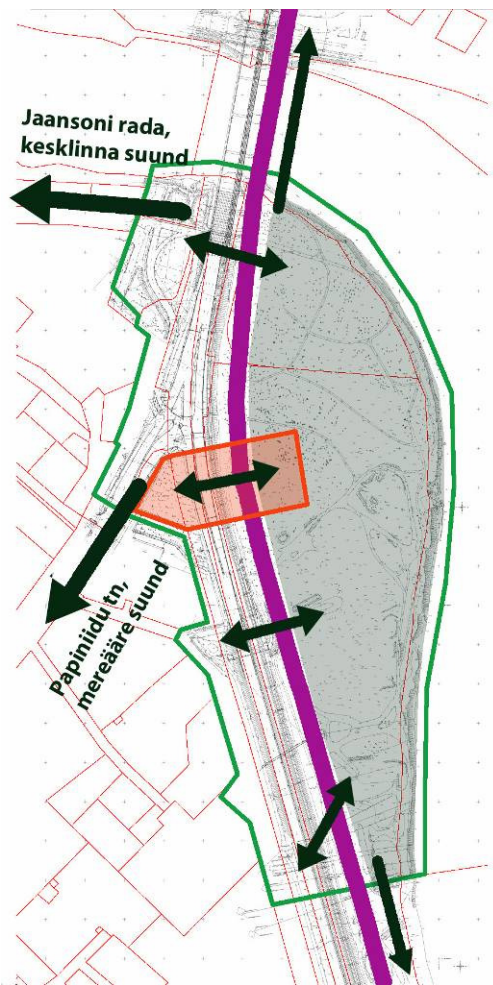
Perroonide lahendamisel, terminaliga ja tunneliga sidumisel tuleb kaaluda võimalikult sujuvate laugete ühenduste loomist perroonilt erinevatesse suundadesse, arvestades jalgrataste, lapsekärude ja liikumispuuetega inimestega (kalle 6%). Kui liikumispuuetega inimestele leidub muu ühendustee, siis võib kaldtee kalle olla järsem. Liikumisteed peavad olema võimalikult mugavad ja avarad. Erandjuhul kasutada suuremõõtmelist lifti. Kaaluda eraldi väljapääsu loomist tunneli tagumisest otsast või keskosast.

Perroonid peavad pakkuma vihma- ja tuulevarju ning istumisvõimalust.

Võistlejatelt oodatakse terminalihoonega sobituvaid erilahendusi varikatuste, istumiskohtade, liinimastide ja piirdeaedade täpsemale lahendusele.

5.6 Tingimused tunnelile

Kavandatav tunnel raudtee ja maantee alt peab ühendama perroonid, terminalihoone ja avaliku linnaruumi mõlemal pool raudtee-maantee (Liivi tee) koridori. Tunneli asemel saab põhimõtteliselt pakkuda silda, kuid arvestades selle vajalikku kõrgust (8m rööbastest) muudab sild liikumised liiga ebasujuvaks ning see valik ei ole otstarbekas. Ühendused peavad sisaldama mugavat liikumisvõimalust jalgratastele, lapsekärudele, liikumispuuetega inimestele, vältides üldjuhul treppe. Arvestada lisanduva ühendusega Liivi tee ja raudtee vahelt, peatuvatelt bussidelt, taksodelt ja sõiduautodelt. Tunnel peaks olema avar ning võimalusel avanema päevalgusele. Otsida ka muid lahendusi, mis viiks miinimumini kuritegevuse riske. Ülal katmata lahenduste korral arvestada lumekoristuse vajadusega. Tunneli põranda eeldatav kõrgusmärk on 3.50(abs) ja ruumi puhas kõrgus 2.50.



5.7 Jalakäijad ja kergliiklus

Pärnu terminal peab kujunema keskseks orgaaniliseks osaks ümbritevast ruumist, kujunema jalg- ja kergliiklusteede võrgustiku oluliseks sõlmpunktiks. Tinglikult ja mõnevõrra võimendatult öeldes tuleb juhendada põhimõttest „Kõik teed viivad Pärnu terminali” ning rongiga saabujale „Kõik teed viivad Pärnu ilusatesse kohtadesse”. Jalgsikäidav avalik ruum peab võimaldama ka mugavat ümberistumist bussidelt, taksodelt ja sõiduaudodelt, samuti veetranspordivahenditelt rongile. Autoteedelt lähenevalt transpordivahendilt peab pääsema rongile mugavalt ja kiiresti. Ka sõiduki teekond terminalini peab toimuma liigse ekslemiseta teedevõrgustikus ning üldjuhul sõltumata sellest, millisest suunast liiklusvahend terminalile läheneb. Tuleb arvestada, et tihti on terminali kasutajaks esimest korda Pärnus viibiv külaline, kelle jaoks ühenduse mugavus kujundab ka ühe osa tervikmuljest. Avaliku ruumi võrgustik peab seostuma linnakeskuse, mere- ja jõeääre, ümbritsevate linnaosade ning linnavälise ruumiga. Eriti sujuvalt tuleb terminaliga ühendada kesklinna suunduv Jaansoni rada ja mere poole suunduv Papiniidu tn koridor.

Ülepääsud raudtee-maantee-koridorist:

- Kavandada uus esinduslik ühendus seotult kavandatava terminaliga Liivi tee ja Papiniidu tn ristmiku piirkonda. Raudtee ja maantee alune ühendus peab olema avatud ööpäevaringselt, ka sel ajal kui terminal on suletud.
- Säilitada olemasolev tunnel Papiniidu tn põiktänavakese lõpust (seal asub praegu ka ühistranspordi lõpp-peatus) võistlusalale, pikendades seda ka Rail Balticu alt läbi.
- Kavandada vähemalt üks uus ühendus võistlusala lõunaossa (piirkonda, kus raudtee ja Liivi tee jõuavad Riia mnt lähistele ühelt poolt ja jõe lähiste teiselt poolt), ühendades jõeääre Raja tn, Kännu tn ja/või Nõmme tn-ga.
- Arvestada olemasoleva avarama läbipääsuga Papiniidu silla alt.

Liikumine piki raudtee-maantee-koridori:

Jalakäija ja kergliikleja peab saama Pärnu linna piires liikuda piki raudteed, raudtee kõrval või lähistel, vähemalt jõepoolses küljes. Kavandada uue raudteesilla idapoolsesse serva jalakäijate ja kergliikluse sillaosa, mis ühendab terminali jõe paremkaldaga.

Terminali juurde kavandada turvaline parkimisruum jalgratatele (lukustatav ruum, kuni 100 jalgrattale). Samas arvestada jalgratta mugava pääsuga rongile.

5.8 Tingimused sõidukite liikumisteedele

Autoteede lahendust võistlusosalal mitte muuta. Kavandada uus tee Papiniidu silla alt terminaliala juurde. Arvestada liikumissuundade skeemist tulenevaga (LISA 6).

Täiendavalt on plaanis kaaluda Liivi tee äärde sõiduautode, busside ja taksode lühiajalise peatumise koha kavandamist, et võimaldada otsepääs terminali, vältides liigpikki teekondi. Peatumialalt peaks pääseda kergesti terminaliga seotud tunnelisse. Arvestada, et Liivi tee on riigi põhimaantee ning Maanteeameti heakskiit peatumisalale ei ole hetkel kindel. Vaba maa-ala raudtee ja maantee vahel on kitsas. Lahenduste koostamisel arvestada maanteede projekteerimismõõnidega. Juhul kui Liivi tee peatumiskoht ei osutu realiseeritavaks, saab läbivate busside, taksode ja sõiduautode peatumiskoha alternatiivina kavandada Papiniidu tänava mõlemale küljele. Võistlustöös arvestada mõlema variandiga.

5.8.1 Linnasisene ühistransport (bussid)

Arvestada olemasolevate peatuskohtadega liikumissuundade skeemil (LISA 6). Võistlustöös võib nende lahendust täpsustada, sidudes peatused võimalikult hästi terminaliga. Kavandada uus lõpp-peatuskoht (koos ümberpööramise ruumiga) terminali lähiste, busside lähenemistega Papiniidu silla alt.

5.8.2 Maakonnasisene, riigisisene ja rahvusvaheline ühistransport bussidega

Kavandada peatumiskohad (koos mugava jalgsiühendusega terminali) läbisõitvatele bussidele lähenemissuunaga Liivi teelt, Papiniidu tänavalt ja sillalt.

5.8.3 Jõetranspordi ühendused, seos sadamatega

Kavandada maastikualale sildumisala, mis ühendub terminaliga jalakäidava ruumi kaudu. Sadamat saab perspektiivis kasutada linnasiseseks ühenduseks, samuti saab kaaluda selle kasutamist kaugemale suunduvate väikelaevade jaoks. Sildumisala asukohavalikul eelistada võimalusel kehtiva DP-ga kavandatud sadamahoone asukohta (krunt pos. 52, <http://www.parnu.ee/fileadmin/planeeringud/main.php?p=4&plnr=9.21&submit1=Otsi>), arvestades, et detailplaneeringu muud osad ei kuulu elluviimisele.

5.8.4 Lennujaama ühendus

Lahendatakse bussidega.

5.8.5 Taksod

Kavandada taksopeatused (kokku u 20 kohta, kombineerides seisu- ja läbisõidukohti) terminali lähiste, mis oleks kiirelt leitav terminalist väljule. Soovitavalt peab takso leidma võimaluse kliendi võimalikult kiireks terminali jõudmiseks (liigse ringlemiseta liiklussõlmedes), lähenedes mistahes suunast.

5.8.6 Sõiduautode ja busside parkimine ja peatumine

Sõiduautode juurdepääs terminalile toimub Papiniidu tänava silla alt. Terminali lähedal tuleb oluliseks pidada lühiajalise peatumise vajadust (reisija kohaletoomine või temale vastutulemine). Selliseid võimalusi võib kavandada erinevatesse kohtadesse, millel on sujuv jalgsiühendus terminaliga. Kavandada terminali lähedale sõiduautode parkla. Kuna parkivate autode arvu on raske prognoosida, siis on otstarbekas kavandada selle ehituse mitmed etapid. Etappide umbkaudne mõistlik mahuvahemik on alates 50 autost esimeses etapis kuni 200 autoni viimases ehitusetapis. Eraldi u 10-kohaline parkla näha ette terminali töötajatele. Bussidele näha ette u 2 parkimiskohta ning võimalus 3-4 busi peatumiseks. Terminaliga seotud parkimis- ja peatumiskohti saab kavandada mõlemale poole raudteed. Sõiduautode laadimist rongile ei ole Pärnus kavas (selle võimaluse loomist kaalutakse Tallinnas). Oluline on parklate sobitumine maastikku, olemasolevate põlispuude rõhutamine ja liigsuure asfaltvälja vältimine. Parklale oodatakse tundlikku terminalihoonega sulanduvat lahendust. Samas peab sõidukite logistika olema tervikuna sujuv ja toimiv.

5.8.7 Teenindav transport

Arvestada vajadusega jõuda terminali aegajalt suuremate sõidukitega. Arvestada jäätmeveo ja lumekoristusega. Arvestada tuletõrjeauto liikumisega.

5.9 Haljastusega seotud võimalused ja tingimused

Kavandatava terminali asukohas kasvab mitmeid väärtuslikke puid (vt LISA 4). Puhastades vanad hea tervisega eriliigilised puud ümbritsevast võsast, võivad need eneses sisaldada võimalust kohatundlike ja inimlähedaste lahenduste koostamiseks, eristumaks tavapärasest äärelinlikust maanteeäärsest hoonestusest. Keerukas probleem seisneb selles, et suur osa väärtuslike puid, sh mitmed vanad tammed, jäävad kavandatava Rail Balticu raudteetrassi koridori. Võistleja peab arvestama, et raudteel tuleb tagada nähtavus, samuti välistada puude kukkumise oht elektriliinidele ja raudteele. Säiliva puu võra kaugus raudtee välimisest rööpast peab olema üldjuhul vähemalt 10 meetrit. Sellest piirist lähemal jääb puu säilitamine erijuhtumiks, mis on võimalik erandkorras põhjendatud vajadusel, kui puu seisundit järjepidevalt seiratakse. Ka sel juhul peab arvestama, et täiesti vaba ala raudtee rööppaari keskteljest peab alati olema 4m (selle ala sees asuvad ka kontaktvõrgu postid). Võistlustöös esitada terminaliala lähiümbruses säilitatavate üksikpuude lahendus seostatult terminalihoone, raudtee jm ruumielementidega.

5.10 Veetasemest ja geoloogiast tulenevad piirangud

Olulisi piiranguid ei ole.

Kavandatava terminalihoone ja raudteealuse tunneli põrandatasapinna absoluutkõrgus ei tohi olla madalamal kui 3,0 meetrit.

5.11 Looduskeskkonnaga seotud tingimused

Vt p 4.5 ja LISA 8 tingimusi nahkhiirte pesitsusala kaitse kohta.

Ehituskeeluvöönd on Pärnu jõe ääres antud piirkonnas valdavalt 50m. Olemasoleva militaarhoone kohal on ehituskeeluvööndit vähendatud 7 meetrini. Pärnu jõgi on Natura2000 võrgustiku kaitseala.

6. Võistlusülesande lisad

1. Geodeetiline alusplaan 1:500
2. Ortofoto ja üldine alusplaan
3. Geotehnika aruanded
4. Dendroloogiline ülevaade
5. Terminalihoone ruumiprogramm
6. Liikumissuundade skeem
7. Põhimõtteline raudteede skeem
8. Keskkonnatingimused
9. Detailplaneeringud
10. Aerofotod
11. Fotod maa-alast
12. Eelarvestuse lähteandmete tabeli vorm