

INSENERIBÜROO STRATUM

Pärnu reisiterminali põhi- ja kõrvalfunktsioonide analüüs



TALLINN 2018

INSENERIBÜROO STRATUM

Pärnu reisiterminali põhi- ja kõrvalfunktsioonide analüüs

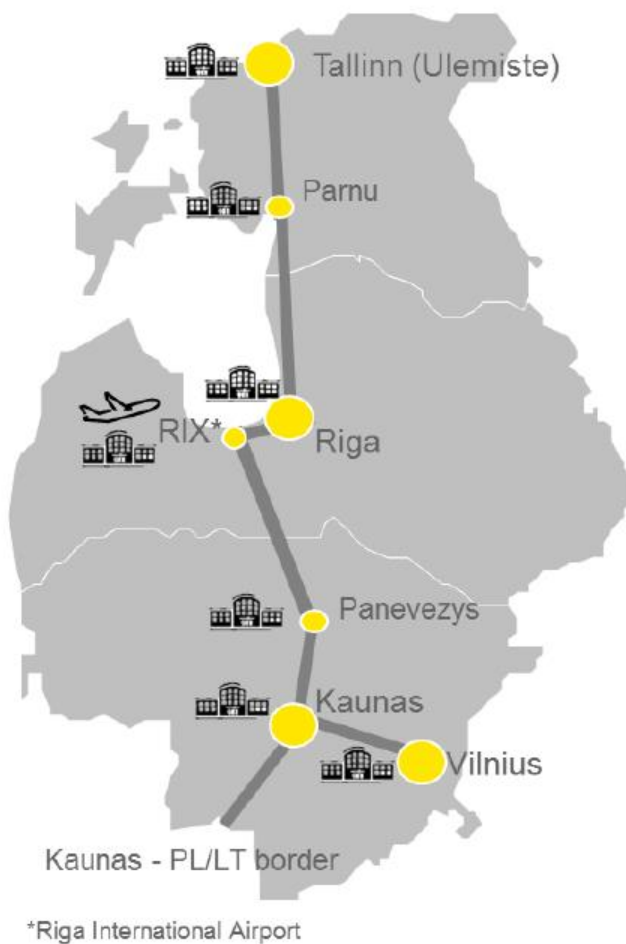
TALLINN 2018

SISUKORD:

SISSEJUHATUS. TÖÖ EESMÄRK	4
Raudteejaamade lahendusnäiteid	7
Piazza Garibaldi. Napoli, Itaalia	7
Praha keskraudteejaam (Hlavní nádraží), Tšehhi Vabariik	11
Canary Wharf, London	17
Joseph Sselsi Intermodal Transportation Center	25
Ühendkuningriigi riiklik raudteejaamade parandamise programm SCPF	27
Pärnu RB terminali lähiümbruses paiknevad objektid.....	31
Kaubandus-teenindus	31
Sillakeskus (1)	31
Papiniidu keskus (2)	32
Kaubamajakas (3)	34
Majutus	35
Reisijate arvu prognoos.....	38
Rail Baltic rongiliiklus	38
Kohalik (regionaalne) rongiliiklus	40
Terminali kasutajate summaarne arv.....	43
Terminali funktsionaalsete vajaduste hinnang, põhi- ja kõrvalteenused	45
Rahanduslikud ja ärilised kaalutlused Pärnu Terminali rajamise projektis.....	52
Peamised lähtekohad ja taust projekti analüüsimisel	52
Ideaalmodeli konstrueerimine	53
Mudeli osapooled ja rollid	55
Muud tähelepanekud	58
Kokkuvõtte peamistest otsustuskohtadest.....	59
KASUTATUD KIRJANDUS:	60

SISSEJUHATUS. TÖÖ EESMÄRK

Rail Baltic on kahe­rööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee 1435 mm rööpalaiusega ja selle juurde kuuluva taristuga. Marsruudil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Poola/Leedu piir kulgeva kavandatava tulevase kiirraudtee projektkiiruseks on reisijateveol kavandatud 249 km/h ja kaubaveol 120 km/h ning see kavandatakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel vastavuses üle-Euroopalise raudtee koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega (Technical Specifications of Interoperability). Rail Balticu kogutrassi pikkus on ca 700 km, sellest 210 km Eesti Vabariigi territooriumil.



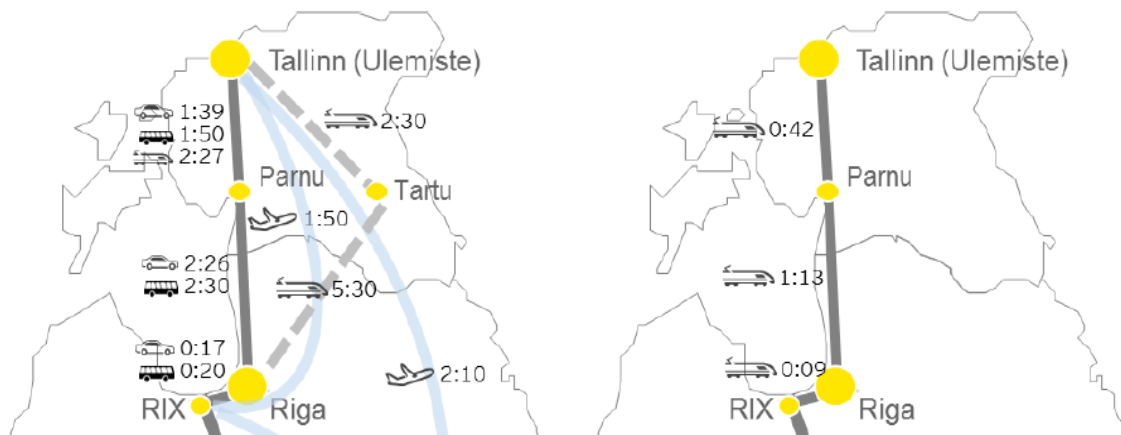
Joonis 1. Kavandatav RB trass ja peatused. [10]

Rahvusvahelise Rail Baltic (edaspidi lühendatult RB) projekti raames on kavandamisel uus reisiterminal ka Pärnu linna. See peab võimaldama reisijatele ja teistele terminali külastajatele mugavad ja kvaliteetsed põhiteenused koos kaasaegsete kõrvalteenustega. Pärnu RB terminali majandamine peab olema optimaalne ja efektiivne, tagades kvaliteetsed teenused reisijatele ja samas ka optimaalse lahenduse terminali majandamise kulude ja tulude osas. Käesoleva töö peamine eesmärk on leida majanduslikult optimaalne ärimudel ning määrata tulevases terminalis vajalike teenuste maht ja selleks vajalik ruumivajadus lähtuvalt tulevasesst prognoositud reisijate arvust. Vastavalt ülesandele on kavandatud RB rongipeatus Pärnu linnas Papiniidu linnaosa piirkonnas.

Kuna Pärnu saab ühendatuks nii Tallinna kui ka Tallinna või Riia lennujaamadega kiiremini, kui Londoni südalinn oma lennujaamadega, siis võib prognoosida kõrgemat lisandväärtust tootvate töökohtade, näiteks infotehnoloogia ettevõtete tekkimist Pärnusse. Pärnu pole potentsiaalselt enam ainult suvituslinn, vaid arvestatavate võimalustega töökeskkond.

RB uuringu [10] prognooside alusel muutub Tallinna ja Pärnu ning Riia ja Pärnu ühenduse aeg olulisel määral (Joonis 2.). Kui olemasolevas olukorras kulub Tallinna ja Pärnu vahelisele liikumisele ligikaudu 1 tund ja 39 minutit kasutades sõiduautot, 1 tund 50 minutit bussiga liikumisel ja 2 tundi 27 minutit rongiga sõitmisel, siis RB võimaldab jõuda Tallinnast Pärnusse 42 minutiga. Samad ajakulud liikumisel Riia ja Pärnu vahel on tänases olukorras 2:26 sõiduautoga, 2:30 bussiga ning rongiühendus puudub, siis RB tekkimisel võimaldaks viimane sõita Pärnust Riiga ja vastupidi 1 tunni ja 13 minutiga.

Selliseid ajakulu muutusest tulenevaid modaaliaotuse muutusi ja sellega seonduvaid reisijate arvu prognoose arvestab ka rahvusvahelise konsultatsiooni ettevõtte E&Y uuring [10], milles toodud väärtusi on arvestatud ka käesolevas töös Pärnu RB terminali kasutajate arvu ja sellest tuleneva ruumivajaduse prognoosimisel.



Joonis 2. Ühendusajad erinevate transpordiliikidega olemasolevas olukorras (vasakpoolne joonis) ja RB olemasolul (parempoolne joonis). [10]

RAUDTEEJAAMADE LAHENDUSNÄITEID

PIAZZA GARIBALDI. NAPOLI, ITAALIA

Kaubandusliku arengu rahastamiseks mõeldud raudteejaama ehitamine osana ambitsioonikast linna ümberkujundamise projektist.

Napoli Centrale on raudteejaam, mis on riigi raudteevõrgu jaoks olulise tähtsusega ja mille ööpäevane liiklusvoog on 390 rongi, sõitjatekäive 137 000 inimest päevas ja 50 miljonit aastas. See asub Giuseppe Garibaldi väljakul kesklinna lähedal. Raudteevõrk koosneb Napoli Centrale raudteejaamast maapinnal ja Piazza Garibaldi metroojaamast, mida teenindab kahe suunaline metrooliin kahe rööbastega. Lisaks teenindab Napoli Centrale ka Circum Vesuviana piirkonda ning tagab ühenduse ka kohaliku raudteevõrguga (näiteks ühendus Pompei ja Amalfi ranniku peatustega).

Itaalia ettevõtte Grandi Stazioni (GS) vastutab raudteejaama (Napoli Centrale) renoveerimise ja juhtimise eest. Renoveerimistööd viidi lõpule 2010. aastal.

Keskjaama renoveerimine ja ümberehitamine oli lahutamatuks osaks programmist, mille eesmärk oli ümber planeerida ümbritsev ala (Garibaldi väljak), mis oli senini ebamugava juurdepääsu ja tiheda liiklusega. Prantsuse arhitekti Dominique Perrault' kavandatud Garibaldi väljaku renoveerimisprojekt on Itaalias lähiaastatel üks olulisemaid linnade ümberkujundamise algatusi. See valmis 2014. aastal.

Projekt sisaldas järgmisi tegevusi:

- Uue jalakäijate maa-aluse ühendustee (nn galerii) loomine, mis ühendab raudteejaama, külgnevat metroojaama ning uut kaubandusgaleriid, mis pakub reisijatele ja külastajatele teenuseid;
- Uue metroojaama (Garibaldi jaam) ehitamine, mis on osa mitmete metroojaamade uuendamise laiemast plaanist;
- Garibaldi väljaku renoveerimine;
- raudteejaama rekonstrueerimine;
- maa-aluse parkla ehitamine.

Rahastusskeem

Garibaldi väljaku renoveerimisprojekti kogumaksumus on 37 miljonit eurot. Napoli linna ja transpordiettevõtte Metronapoli vahel sõlmitud kokkulepe nõuab, et linn maksab 18 miljonit eurot, samal ajal kui Metronapolis finantseerib ülejäänu (eelkõige kulud, mis on seotud metroojaama ja maa-aluste kaubanduspindadega).

2010. aastal sõlmisid renoveerimisega seotud sidusrühmad vastastikuse mõistmise memorandumi Napoli transpordiettevõttega (Metronapoli), Napoli linnaga ja Itaalia raudteeinfrastruktuuri-ettevõttega (RFI). Muu hulgas sisaldab vastastikuse mõistmise memorandum järgmist: objekti omandiõiguse ülekandmine RFI-lt Napoli linnale hinnaga 6,5 miljoni eurot.

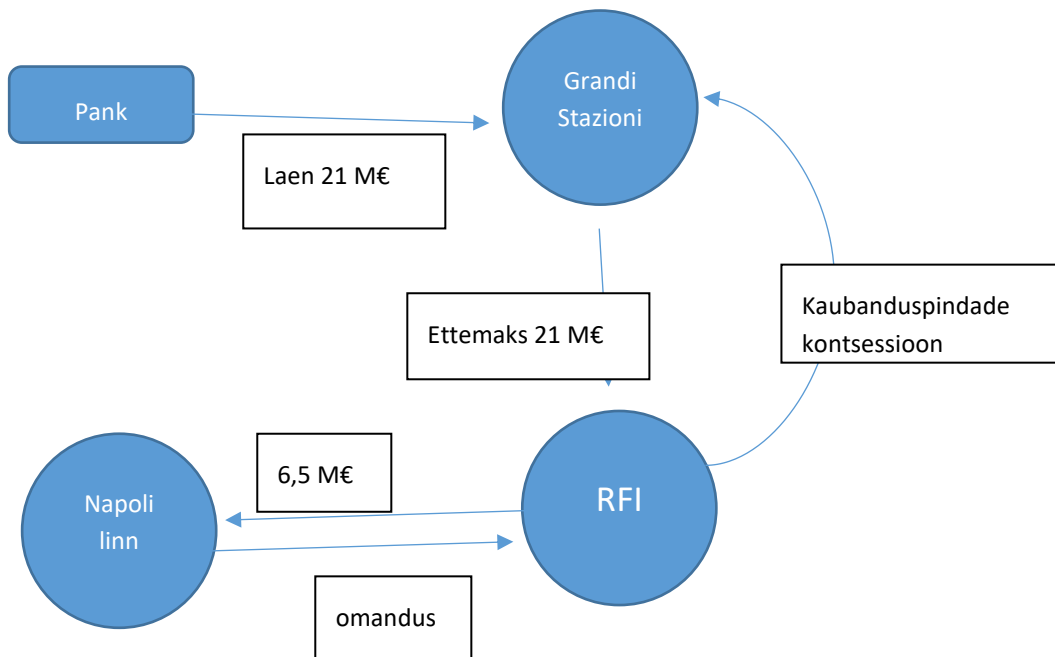
- Napoli linna ja Metronapoli vahelise 38-aastase kontsessioonilepingu allkirjastamine metroojaama ja raudteeinfrastruktuuri arendamiseks ja haldamiseks. Praegu arendatav metroojaam koosneb jaama enda taristust ning kaubanduspindadest ("Galerii"), mis on täielikult eraldatud jaemüügitegevusele (6700 ruutmeetrit ja umbes 25 kauplust)

Uus metroojaam on ühendatud Napoli Centrale raudteejaamaga. Grandi Stazioni (GS), kes oli Napoli keskjaama raudteejaama haldusettevõtte, näitas huvi osaleda metroojaama projektis. Selle huvi põhjuseks on vajadus hallata võimalikku konkurentsi renoveeritud raudteejaama jaemüügi-ettevõtete (15 000 ruutmeetrit) ning jaekaupluste vahel, mis asuvad uues galeriis. Mõlema kaubanduspiirkonna arendamise tingis integreeritud lähenemisviisi, mida rakendades kasutab GS ära kasvavat reisijatevedu, mida põhjustab metroojaam.

Sellest tulenevalt sõlmis Metronapoli GS-ga subsiidiumilepingu, mille kohaselt:

- GS haldab kaubanduspiirkonda ja sellega seotud infrastruktuuri ning teostab haldustegevust 35 aasta jooksul, alates ehitusprojekti lõppemisest;
- GS maksab Metronapolile esialgse kontsessioonitasu 21 miljonit eurot uue metroojaama väljatöötamise kulude hüvitamiseks.

Järgnev skeem annab ülevaate rahastusskeemist:



Joonis 3. Napoli Piazza Garibaldi raudteejaama rahastusskeem.

Nagu ülalpool näidatud, on selline skeem võimaldanud RFI-l saada äriruumidest saadud tulu (eeljaotus oli ehitatud ilma eelneva rahastamiseta, GS-i eelmaksed olid üürnikega sõlmitud lepingud, millele oli alla kirjutanud GS), mis on pankade pikaajalise finantskokkuleppe kaudu võimalik

Garibaldi väljaku haldamise ühine lähenemisviis on võimaldanud ühendada avaliku võimu asutuste ja teiste sidusettevõtete huvid ühiseks tegevuseks - nii panustasid ka erainvestorid oluliselt projekti säilitades omad huvid ja tegevuseesmärgid (näiteks Grandi Stazioni SpA, millel oli võimalus laiendada sotsiaal-majanduslikke funktsioone, kuid kasvatades äritegevust).

Napoli kesklinna raudteejaama ja metroojaama kaubandusruumide äri- ja turundusplaanid kujundati sarnaselt Milano keskraudteejaamas kasutatavale protsessiskeemile. Garibaldi väljaku renoveerimisega kaasnev täiendav kaubandusruum on selle ärimudeli efektiivsust suurendanud tänu suurematele rendimaksemahtudele. Turundusplaanis on seisukohal, et keskjaama kaubandusruumid täiendavad maa-aluste kaubanduspindade võimalusi.



Joonis 4. Napoli Piazza Garibaldi raudteejaama planeeringunäiteid.

Allikas: <http://www.grandistazioni.it/gst/Le-nostre-stazioni/Napoli-Centrale/NAC>

PRAHA KESKRAUDTEEJAAM (HLAVNÍ NÁDRAŽÍ), TŠEHHI VABARIIK

Ajalooline jaam, mida renoveerib erasektor.

Praha peamine raudteejaam asub linna südames, jalutuskäigu kaugusel peamistest vaatamisväärsustest ning on hästi ühendatud maa-aluse raudtee-, trammi- ja bussiteenusega. Jaam koosneb kahest ehitisest - uuemast (nn Uus saal) ja ajaloolisest nn Fanta Buildingust (arhitekt Josef Fanta nime järgi kutsutud), mis on eraldatud peakoridoriga.

Uus saal asub seal, kus asuvad peamised teenused (piletimüügikohad ja tualettruumid) koos enamike jaemüügipunktide ja teenindusrajatistega, samal ajal kui Fanta Buildingus asuvad kõrvalteenused (kontorid, hostel) ja mitmed poed.

Jaam on Prahas üks olulisemaid ühistranspordikeskusi. Jaama läbis 2006.a. iga päev üle 80 tuhande inimese kaug-, piirkondliku või metroorongiga, kokku 35 miljonit inimest aastas.

Ettevõtte Tšehhi Raudteed (Ceské Dráhy - CD) kavandatud uued transporditeenused võimaldasid prognoosida reisijatevoogude olulist kasvu, Masarikovo jaama sulgemist ja selle liikluse ümberpaigutamist Praha keskusesse, uut maa-alust rööbasteed ja suurenevat liiklust praegustel liinidel. Hinnanguliselt on sõitjatevood tänaseks enam kui kahekordistunud ja jõudnud ligikaudu 177 000 inimeseni päevas, mille aastane liiklusvoog hinnanguliselt on (2017/2018.a.) umbes 65 miljonit inimest.

Jaama varasema halva seisukorra ja sellega seotud kõrgete hoolduskulude tõttu tekkis vajadus jaam renoveerida ja see kujunes 2000.aastal vara omaniku CD üheks prioriteediks. Arvestades, et CD rahalised vahendid ei võimaldanud ettevõttel rahastada nõutavat renoveerimist, otsustas CD valida erainvestori, kes rahastab ja haldab vara renoveerimistööid ja teenib seejärel jaama piirkonnas ärilisel eesmärgil tulu.

Rahvusvahelise kahe-etapilise hanke avalikustas CD 2002. aastal. Pärast standardset eelvalikut alustati lõplikku hankefaasi, mille peamised valikukriteeriumid olid:

1. Projekti kvaliteet;

2. Äriplaan ja kavandatud kontsessioonitasu CD-le kommertskasutuseks. Leping sõlmiti Grandi Stazioni SpA-ga (GS) ja allkirjastati 2004. aastal. 30-aastane leping oli seotud kolme jaamaga (algselt Praha keskjaam, Marianske Lazne ja Karlovy Vary) ning nägi ette:

- minimaalse investeerimismahu, vähemalt 25 miljoni eurot Praha keskjaama ajakohastamiseks;
- renoveerimistööd, mis tuli lõpule viia kümne aasta jooksul;
- erainvestori õiguse saada kasu jaama pindade kaubanduslikust kasutamisest;
- aastase kontsessioonitasu, mida investor peab maksma CD-le, ja mis koosneb rahalisest ja mitterahalisest osast (CD-l on õigus tasuta kasutada teatud ruumipindu jaamades)

PRAHA JAAMA RENOVEERIMISE KAVA

2007. aastal vaadati leping uuesti läbi ja sellest eemaldati ühe väiksema jaamaga (Karlovy Vary) seonduvad tegevused struktuursete probleemide tõttu, mida pakkumisetapis ei rõhutatud. Marianske Lazne jaama renoveerimine ja juhtimine on endiselt lepingu osa, mida saab lugeda täiendava investeerimiskuluga äritegevuseks (investeeringuid 4 mln eurot, ca 1000 ruutmeetri äripindade kommertskasutuseks) kui tulutoovat ettevõtmist.

Uue jaama kontseptsioon töötati välja selleks, et säilitada kahe olemasoleva rajatise (Uus saal), ja Fanta Building) esialgne funktsionaalne jaotus. Põhi- ja kõrvalteenused on ümber paigutatud külastajate voogude prognoosi põhjal, kus tehakse vahet erinevate kohtade erinevate funktsionaalsete omaduste vahel. Eelkõige on ärikontseptsioonis ette nähtud kõik reisijatele pakutavad teenused (sh piletikassad, tualettruumid) ja suurem osa jaemüügitegevusest, mis tuleb koguda uue ootesaali esimesel korrusel, kuhu enamik reisijatevoost on koondunud, söögi- ja joogikohad, mis asuvad Uue saali põrandatasandil ja Fanta Buildingus ja bürooruumid Fanta Buildingus.

Selline strateegiline paigutus:

- tagab jaama kõige kasumlikumas osas (Uus saal) kaubanduspinnad ca 10 000 ruutmeetrit
- pakub kliendile ooteala, mis vastab nende ootustele, selged ühendusteed ja hõlpsa juurdepääsu teenustele;
- hõlbustab tehtud investeeringute ja ruumide uute funktsionaalsete rollide tunnustamist;
- säilitab jaama originaalse arhitektuurilise visiooni.

PROJEKTI MAJANDAMINE

Itaalia ettevõtte Grandi Stazioni SpA (GS) asutas projekti haldamiseks spetsiaalse ettevõtte (Tšehhi seaduste alusel asutatud piiratud vastutusega äriühingu vormis), et hallata lepingut CD-ga: Grandi Stazioni Ceska Republika (GSCR).

GS kuulub eraettevõtjate gruppi, kellel on pikaajaline äritegevuse juhtimise kogemus (Benettoni grupp, kellel on jaekaubandustegevuse arendamise ja juhtimise kogemused, Pirelli Group, kellel on kogemusi varahalduse valdkonnas, Caltagirone Grupp, kellel on kogemused arendusmeedias ja jaemüügitegevus), kes on selliste rahvusvaheliste kaubamärkide nagu Autogrill omanikud ja kellel on rahvusvahelistel turgudel kaubanduspartnerite konsolideeritud võrgustik. GS spetsialistid viisid 2005-2006 läbi turuülevaate, et identifitseerida jaama ruumide sihtkliente ja sellega seotud kulukäitumist.

Selle tulemusena kaasas GS ettevõttesse kaks uut investorit: Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga (EBRD) ja SIMESTi (Itaalia riigi omandis olev finantseerimisasutus, mille eesmärk on toetada investeringuid Ida-Euroopa maades). Ettevõtte osalus oli järgmine: SIMEST omakapitalipartnerina andis GS-le õiguse saada Itaalia õigusest tulenevaid intressitoetusi (ligikaudu 45% GS-i omakapitali sissemakse rahastamiseks makstud intresside tagasimaksmine). Projekti rahastati suhtes 75/25 vahendiga, omakapital moodustas 240 milj.CzK (täies ulatuses 2006. aastal) ja pikaajaline laen 730 milj.CzK. Kulude tasakaalu rahastati aktsionäride laenude ja jaama käibe sissetulekute kaudu. GSCR suutis läbirääkimisi peamise pikaajalise laenu üle soodsate tingimustega, saavutades 3-aastase pikendusgraafiku ja 10-aastase amortisatsiooniperioodi keskmise rakendusmarginaaliga. 2010. aastaks valmisid uue hoone ehitustööd plaanipäraselt ning projekti jätkati koostöös üürnikega vastavalt 3. etapi ajakavale. 2012. aastal alustati Fanta Buildingu renoveerimist

TEGEVUSTULEMUSED

GSCR sai GS-ist oskusteavet raudteejaama juhtimisel, mille tulemusena GS pakub mitmeid teenuseid GSCR-le, mida reguleerib ettevõtete-vaheline kokkulepe (üldjuhtimine, kaubandusarendus, agentuur, finantsjuhtimine, raamatupidamine). Projekti tulemusena haldab GSCR üldsusele avatud Uue saali tegevust (30 000 m²), mille abil on võimalik anda ligi 10 000 ruutmeetrit üldkasutatavatele funktsioonidele, sh sobivate kaubamärkide ja kommertsvormingute valimine, arvestades ka jaamas viibivate sihtklientide ootusi.

Tegevustulemuste kokkuvõte:

financing the equity contribution).

CZK'000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Rent revenues	77	136	145	147	156	159	165	168	172
Cumulated Cash Flow	32	27	37	45	75	96	97	91	85
Net Income	16	46	38	42	49	52	59	60	65
EBIT	29	72	73	77	86	89	95	98	101
Financial Loan	579	730	730	688	640	580	518	452	382
DSCR				1,17	1,48	1,42	1,49	1,44	1,44

Uuringu tulemuste ja Itaalia turul omandatud kogemuste põhjal määratleti jaama kommerts-kontseptsioon, mis sisaldab kaubanduslikke tegevusi (toitlustus, jaemüügiteenused, muud teenused) ja nende teenuste kvaliteedinõudeid (mis põhinevad potentsiaalsete klientide tarbimispotentsiaalil). GS kommertsspetsialistid suhtlesid partneritega, mis vastasid varem kindlaksmääratud kriteeriumidele ja lõpuks allkirjastati allrendilepingud peamiste rahvusvaheliste ja kohalike ettevõtetega, mille hulgas on: Autogrill, Billa, Brioche Dorée, Burger King, Camaieux, ME, Leonidas, Sephora, Tally Weil, Yves Rocher, Vodafone, jt.

Äriplaanis oli ettenähtud järgmised peamised põhimõtted:

- Kaasata vähemalt 17 uut äriüksust;
- nendega seotud sisustustööde koordineerimine;
- Tööjõukulude vähendamine 20% -lt (2010. aastal, kui uue saali uuendatud kaubanduspiirkond avati), ligikaudu 12 %-ni;
- Läbirääkimiste pidamine ja renditulude saavutamine äriplaani ootuste kohaselt (st ligikaudu 600 € / m² / aastas);
- Uue haldusettevõtte tegevuse eeldatavate halduskulude taseme saavutamine;
- kokkulepitud kontsessioonitasu tasumine CD-le.
- Optimeeriti müügiedenduse ja esindamisega seotud tegevuskulusid.
- Äriplaani eeldab 5% sisemise tulumäära (IRR) tulude kasvu 8,3% järgmise 6 aasta jooksul.

Projekti peamiseks eduteguriteks oli see, et CD tegi selge otsuse edendada arengut ja rahastada projekt erasektorile tuginedes ja toetudes erainvestorite oskusteabele kaubandusvaldkonnas.

PROJEKTI HALDAMINE

CD hoidis aktiivset rolli ja käitus projekteerimis- ja ehitusfaasis puhverettevõttena GSCR-i ja erinevate asutuste vahel, et lubade väljastamise protsessi kiirendada.

Investeeringu suurus ja etapid: CD kiitis heaks GSCR ettepaneku investeeringute järkjärguliseks rakendamiseks (nt tööde edasilükkamine Fanta Buildingus, mis on kasutatavam osa jaamast) ja uue ala äripindade avamine niipea, kui need on renoveeritud. Ühtlasi tuleb märkida, et projekti teostatavus oli osaliselt seotud mitmete asutuste, linna ja riigi toetusega, mis võimaldas saada tulu paranenud finantstingimustest võrreldes tavapäraste turutingimustega ja GS-le antud olulise maksusoodustusega.



Joonis 5. Praha keskraudteejaama planeeringuvaated.

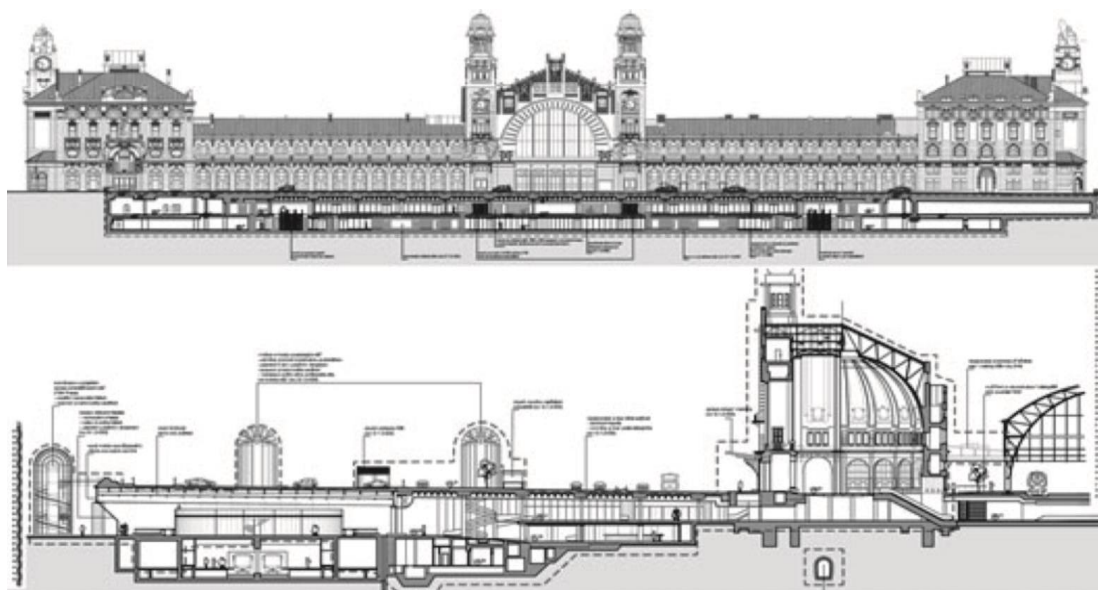
EDASISED ARENGUD

Kuigi Grandi Stazioni võitis lepingu 2002. aastal ja renoveeritud uuema jaama osa (Uus saal) koos poodide ja kohvikutega avati 2011. aasta aprillis. Kuid arhitekti Josef Fanta kujundatud ehitise ajaloolise osa renoveerimine osutus algsest oluliseks keerukamaks ja kallimaks. Esialgset tähtaega pikendati 2013. aastal kuni 2016. aasta oktoobrini, kuid viimastel kuudel selgus, et ettevõttel GSCR ei ole võimalik seda tähtaega täita. Taotleti teist pikendamist kuni 2018. aastani.

Kuigi tundus, et edasised läbirääkimised võivad toimuda, tegi 2016. aastal CD juhtkond otsuse, et Grandi Stazioni kaotab oma 30-aastase rendilepingu, kui ta ei täida kokkuleppe tingimusi ja palus tal ruumid vabastada. Teema on praegu arbitraazis, sest advokaadid väidavad, et tähtaja pikendamine jätab veel küsimuse lahtiseks, kuna sellega rikutakse avalike hangete seadust.

Grandi Stazioni tegevjuht Andrea Odoardi ütleb, et kokkuleppe tingimusi ei olnud võimalik täita jaama ajaloolise osa halva seisukorra tõttu, mis oli tunduvalt halvemas seisukorras kui eeldati, vajas rohkem raha ja oluliselt pikemat renoveerimisgraafikut. Transpordiminister Dan Ťok ütles, et argument pole veenev: "See vabandus on tõesti rumal. Igaüks, kes teostab renoveerimist, teab, et seal võib olla lisatöid ja seda võeti lepingus arvesse. Kolmteist aastat tundub olevat piisavalt pikk. "

Grandi Stazioni kinnitas, et on saanud ametliku teate otsuse ja taotlusega vabastada ruumid, kuid ühtlasi teatas, et ta soovib jätkuvalt jõuda kompromissi kokkuleppele argumendi osas, et tehingu lõpetamine oleks kõikidele asjaosalistele kaotus. Ta ütleb, et kui kõik muu ebaõnnestub, pöördub ta kohtusse, otsides kahjutasu kasumi kaotamise ja rekonstrueerimisel investeeritud raha eest. Lisaks märgib ta, et tal on intellektuaalomandi õigused projekti dokumentatsioonile. Tšehhi Rahvuspärandi Instituut on väljendanud muret selle konkreetse aspekti ja käimasoleva renoveerimise tuleviku pärast. Kas see argument võib veel otsust muuta või kas mõlemad pooled on lõpetanud läbirääkimised, pole veel selge.



Joonis 6. Praha keskraudteejaama rekonstrueerimisprojekti vaade ja lõige.

Allikad:

1. <https://www.raileurope.com/place/praha-hlavni-nadrazi>
2. <http://www.radio.cz/en/section/curaffrs/grandi-stazioni-loses-30-year-lease-of-main-railway-station-due-to-renovation-delays>
3. <http://www.czech.cz/en/Business/Failure-to-complete-Main-Train-Station-by-2016-cou>

4. Which financial mechanisms for urban railway stations ? A study conducted by PwC. La Fabrique de la Cité. December, 2010.

CANARY WHARF, LONDON

Projekt raudteejaama ehitamiseks Londoni uue äripiirkonna teenindamiseks.

2010. aastal alustati tööd Canary Wharfi äripiirkonda raudteejaama ehitamiseks. Canary Wharfi projekt peegeldab olulisel määral väljakutseid, mida poliitilised otsustajad ja erapartnerid peavad oluliste infrastruktuuriprojektide saavutamiseks jõudma.

Nimetatud raudteejaam on osa palju suuremast transpordivõrgustikust: nn Crossrail-võrgust, mis ühendab Berkshire'i Buckinghamshire'i, Kenti ja Essexiga ja on mõnevõrra sarnane Prantsusmaa Île-de-France'i piirkonda teenindava Réseau Express Régional võrguga.

Canary Wharf on osa 19. sajandi esimesel poolel ehitatud sadamadokkide alast, mille algseks eesmärgiks oli hõlbustada kaubandust Suurbritannia ja Lääne-India vahel. Alates 1970. aastast langesid dokid järk-järgult kasutusest, kuna suured kaubalaevad asendati konteinerlaevadega.

1980. aastate alguses, Margaret Thatcheri valitsuse ajal, algatati projekt, mille eesmärgiks oli see ala taaselustada.

AJALOOLINE ÜLEVAADE

1987.a. Canary Wharfi juhtimise oli üle võtnud arendaja O&Y. Canary Wharfi teenindav ühistransporti teenindas Docklands Light Rail (DLR), mille veovõime oli ca 3700 reisijat tunnis

1988.a. plaanis O&Y välja ehitada kontoripindu üle 1 miljoni ruutmeetri. O&Y tegi 55 miljoni naela suuruse investeeringu Londoni linnale toetades teise metrooliini rajamist, mis ühendab Canary Wharti Waterloo jaamaga.

1992.a. võeti vastu uus seaduseelnõu nn Jubilee-liini laiendamiseks dokkide alale: projekt nõudis O&Y-lt 400 miljoni naelsterlingi suurust investeeringut (kogusumma on 1300 miljonit naelsterlingit).

Londonis asuva kinnisvaraturu kokkuvarisemise järel kuulutas aga O&Y välja pankroti. DLRi laiendamise projekt langes kaugemasse aega. Canary Wharfis töötas sel hetkel enam kui 4000 inimest 1995.a. võttis investorite konsortsium Canary Wharf Group (CWG) projekti üle.

2000. aastal oli linna arengus tunda suurt optimismi: prognooside kohaselt peaks kasvama rahvastik enne 2026.aastat 700 000-ni ja sinna luuakse ca 600 000 töökohta. Canary Wharfi ja Thames Gate'i kaugemaid idaosasid peeti uue elamuehituse peamisteks kandidaatideks. Kuid kuna linna ühistranspordisüsteem töötas maksimaalse võimsusega, siis alustas linn teatud maa-aluste liinide erastamist, lootes parandada võrgu toimimise tõhusust ja veovõimet.

Seoses transporditeenuse puudujäägiga loodi 2000. aastal endise raudteeameti (SRA) baasil riikliku raudteetranspordi strateegia väljatöötamiseks uus valitsusüksus (Île-de-France'ile STIF-ile mõnevõrra sarnane) Transport for London (TfL). Samal ajal tegi CWG oma uuringud, milles keskenduti Canary Wharfile ja Thamesi Gate'le.

SRA ja TfL avaldasid 2000. aastal esialgse uuringu tulemused. Selle eesmärk oli leida lahendusi transpordi ülekoormuse leevendamiseks ja üleüldise transpordiinfrastruktuuri probleemi lahendamiseks, aidates kaasa Londonis asuvate peamiste piirkondade ümberkujundamisele. Uuringus esitati ka üks variant: nn Crossraili projekt: raudteevõrk, mis jookseb kogu Londonist idast läände. Kõige tasuvamaks peeti marsruuti, mis ühendaks Liverpooli tänava ja Paddingtoni.

Samal ajal toetas CWG Canary Wharfi läbivat nn "Supertube"-projekti. Seda kontseptsiooni siiski ei valitud, kuid kuna CWG sai aktiivselt kaasa lüüa uuringutega, kaldus toetus järk-järgult lahendusele, kus Canary Wharfi jaam oleks Londoni projekti koostisosa. Viidates DLR-i ja Jubilee Line'i laienduste näidetele, rõhutas CWG ka tungivalt erasektori rahalise toetuse vajadust, kaasates sealhulgas kõiki osapooli, kes saavad Crossrail'i arendamisest kasu.

ASUKOHT

Canary Wharf asub Dogs Isle'il. 2001.a. löid TfL ja SRA ühisettevõtte nimega Crossrail London Rail Links (CLRL), mille eesmärk oli edendada ja arendada Crossraili projekti.



Joonis 7. Londoni rööbastranspordivõrgustik ja Canary Wharfi terminali ristlõige.

Aastatel 2002-2005 oli Crossrail keskendunud nii valitsuse huvidele kui ka TfL raames 2003. aastal moodustatud komisjoni tegevusele. Tänu Londoni linnapea ja Londonis asuvatele ettevõtete kokkuleppele, sealhulgas mõnele Londoni lobbyrühmalt saadud toetustele, esitati parlamendile 2005. aasta veebruaris Crossraili õigusaktide eelnõu. See tähistas kolmeaastase projektiperioodi algust. Mõlemad parlamendi kojad vaatasid projekti üksikasjalikult läbi. Õigusaktide esitamise ajal hinnati Crossraili kogu eelarvet ligikaudu 15 900 miljonit naelsterlingi suuruseks.

Valitsuse arvates on projekti kasusaajateks reisijad, kelle jaoks Crossrail annaks aja kokkuhoiu, valitsus, kelle jaoks uus raudteevõrk esindaks oma ümberkujundamispoliitikat, ja eraettevõtted, mille jaoks aitaks raudtee saavutada parema ligipääsu, aja kokkuhoiu ja parandada selle läbi tööhõivet.

Uue aastatuhande esimesel kümnendil uurisid mitmed töörühmad, nii CWG-s kui TfL-s, võimalikke rahastusskeeme Crossraili arendamiseks. 2007. aastal peeti läbirääkimisi, mida juhtisid Rahandusministeerium (Suurbritannia Riigikassa) ja transpordiministeerium (Department for Transport ehk DfT), et saavutada Crossrailile parim rahastamisviis. Teised kaasatud sidusrühmad olid järgmised:

- Avalikud üksused: TfL, Londoni linnapea büroo;
- Network Rail (võrguettevõtja) ja Cross London Rail Link;
- Eraettevõtted: CWG ja Briti lennujaamade haldusettevõtte (BAA), mis haldab teatavaid Londonis asuvaid lennujaamu, sealhulgas Heathrow.

Selles etapis, otsustati osa rahastamisest eraldada konkreetsetele komponentidele (välja arvatud riigi ja kohaliku omavalitsuse eelarved):

- otsesed sissemaksud CWG, BAA ja Londoni korporatsiooni võetud kohustuste alusel.
- 1990. aasta linna ja maapiirkondade planeerimise seaduse § 106 kasutamine. Vastavalt artiklile 106 võivad asutused, kes annavad uuele ehitusele nõutava haldusloa, taotleda rahalist toetust arendaja. See osamakse peab katma kogukulud, mis on kogukonnale tekkinud pärast äsja kinnitatud ehitamist (näiteks uute koolide rajamine elamuehituse arendamiseks)
- Kohalike omavalitsuste poolt kogutava uue maksu loomine: ettevõtlusmaksu lisa (BRS). See maks lubab kogukondadel suurendada ettevõtetelt täiendavat omandimaksutulu infrastruktuuriprojektide rahastamiseks. See lisamaks võib olla kuni 2% nendest ettevõtetesse kuuluvate kaupade rendiväärtusest (Ühendkuningriigis on ettevõtete poolt makstud kinnisvaramaksud valitsuse poolt kehtestatud ja riigi tasandil samal tasemel). See maks peab peegeldama CWG-i poolt projektis välja toodud sotsiaal-majanduslikku tulu.
- Muud võimalused, mida algselt kaaluti, lõpuks kõrvaldati:
 - o kohalike maksumäärade tõus, mida kõik praeguse infrastruktuuri (sealhulgas elamute infrastruktuuri) kasutajad maksavad ja kes saavad paremaid transporditeenuseid;
 - o kinnisvaraomanike maksutõus olemasoleva infrastruktuuri alusel, mis põhineb potentsiaalse kapitali kasvutulul (kuid realiseerimata pärast müüki). See mõte lükati tagasi viivitamatult: Ühendkuningriik ei ole kunagi rakendanud kommerts-kinnisvara väärtuse hindamiseks mõeldud regulatiivset süsteemi. Raske on eristada kapitali kasvutulu osatähtsust, mis on seotud Crossrail'i arendamisega kaasnevate hüvede ja kinnisvara turu kõikumiste tõttu tekkiva osaga.

2008. aastal rakendati kapitalikulude katmiseks uut maksu: infrastruktuurimaksu (CIL), mis on mõeldud asetama Linna ja maapiirkondade planeerimise seaduse § 106 juhtudel, kui mitmelt arendajalt tuleb kõikidesse investeeringutesse sisse nõuda suurem panus. See võimaldab kohalikel omavalitsustel kohaldada üldist lähenemisviisi kõikidele arengutele, samas kui § 106 keskendutakse konkreetsele korrale ja eraldatakse vahendeid tingimusel, et need eraldatakse konkreetsele arengule. Need lähenemisviisid on üksteist välistavad: arendajatele, kelle suhtes kohaldatakse paragrahvi 106, ei saa CIL-i kaudu teist korda maksunõuet esitada sama infrastruktuuri eest.

- o Praeguseks on Crossrail'i kogueelarve hinnanguliselt 14 800 miljonit naela (£). Eeldatakse, et rahastamine toimub järgmiste osadena:
 - Londoni linn 7100 miljonit £, sealhulgas TfL £ 1900 M,
 - £ 3500 M eeldatakse BRSilt,
 - £ 300 M eeldatavalt CIL-st
 - £ 300 M eeldatavalt § 106-st valitsusest

- £ 4700 M raudteetranspordi tuludest
- £ 2300 M tulevaste tulude arvelt, mille Crossrail peaks tekitama
- Muud allikad: £ 150 M BAA: £ 230 M

Tänu oma pühendumusele Crossraili projektile korraldas CWG valitsusega läbirääkimised Canary Wharfi raudteejaama rajamise üle, sest uus raudteejaam on CWG-i põhikomponent Canary Wharfi arengus.

Esimeses etapis kavatseb kontsern rajada umbes 700 000 ruutmeetri bürooruume kohas, kus on pikemas perspektiivis ruumi ligi 1,4 miljonile ruutmeetrile. CWG loodab luua töökohad ligikaudu 200 000 töötajale, mis on rohkem kui kaks korda suurem kui praegune näitaja (ligikaudu 93 000). Olemasolev transpordi infrastruktuur võib hinnanguliselt vedada 135 000 inimest. Ainuüksi Crossrail'i arendamine tõstaks võimsuse 200 000ni.

Valitsuse esialgne kavatsus 2007. aastal seisnes raudteejaama ehitamise kogumaksumuse katmises Crossraili projekti raames. Sel ajal arvutas CLRL, et kulud on peaaegu 1000 miljonit naelsterlingit.

Kontsern tellis uue arhitektuurse ja tehnilise lahenduse, milles vähendati ehituskulusid 500 miljoni naelsterlingini.

CWG esitas järgmise skeemi:

- CWG võtaks üle raudteejaama projekteerimise, ehitamise ja rahastamise, tagades samal ajal 500 miljoni naelsterlingi hinna. Konkreetselt kohustub CWG katma projekti hilinemisega seotud riske ja kulude ületamist ning saada nõutavaid lube.
- CWG annaks panuse 150 miljoni naelsterlingi ulatuses, vähendades seega valitsuse kulusid 350 miljoni naelani. Tasumata väljaminekud oleksid eelnevalt rahastatud pangalaenu kaudu.
- Valitsusel oleks oma sissemakse tasumisel kaks valikuvõimalust (teostatakse pärast ehitusprojekti lõppu):
 - - ühe maksega 350 miljonit naela;
 - - üürilepingu sõlmimine koos CWG-ga: vastavalt sellele skeemile kasutatakse CWG-le makstud renditulu, et hüvitada võlgnevus, mis tekib ehituse eest tasumiseks; mõlemal juhul peaks CWG saama pangalaenu 350 miljoni naela suuruse osa eelrahastamiseks makstud valitsuselt.
- Vastutasuks oma ehitusega seotud kohustuste eest on CWG-l võimalus ehitada 4 korrust äripinda, mille kogupindala on 10 000 ruutmeetrit. CWG korraldaks nende ruumide pikaajalise rendi, mis oleks kasumlik, lähtudes jaama läbivate reisijate voost, kui Crossrail käivitatakse.

Esialgne leping sõlmiti 2007. aastal eelnimetatud kava alusel. Kuid majanduslanguse tagajärjel ei suutnud CWG saada valitsuse panuse ettemakseks vajalikku pangalaenu. Selleks, et projektiga saaks edasi minna, vaadati 2010. aastal kokkulepe valitsusega läbi ning loodi uus struktuur, milles nõuti 350 miljoni naelsterlingi maksmist TfL-i otseste väljamaksetena ehituse jooksul eespool kirjeldatud kahe variandi asemel.

PROJEKTI STAATUS JA VÕTMEPUNKTID

Canary Wharfi raudteejaama ehitamine algas 2009. aasta mais. 2012. aasta märtsis lõpetas CWG jaama madalama, platvormide-tasandi rajamise, kus Crossrail Ltd alustas tööd jaama ühendamiseks tunnelitega. CWG jätkab kõrgemate tasandite ehitamist, sealhulgas 4 äripindadega tasandit. Jaam avati avalikkusele 2018. aastal.

Erasektori pikaajalised kohustused olid projekti peamised tegurid: CWG on sellesse algatusse panustanud juba ammu. 1990. aastatel käivitus intensiivne lobitöö, et edendada transpordi infrastruktuuri arendamist Canary Wharfis. Selle lobitöö jõupingutused hõlmasid lahenduste pakkumist projekti rahastamiseks. Selle tulemuseks on valitsuse poolt 2008. aastal rakendatud uued maksud Crossrail-projekti rahastamiseks, mille aluseks olid Canary Wharf Groupi 2000-ndate aastate alguses tehtud uuringute tulemused. Canary Wharf Groupiga sõlmitud leping nõuab 4 tasandit äripindu raudteejaama kohal. Canary Wharf Group garanteerib omakorda selle pinna pikaajalise rentimise kindla hinnaga ja kasutab tulu raudteejaama ehitamiseks ja Crossrail Ltd-le renditulu maksmiseks.

Projektist tulusaajate otsene osalemine on kavandatud erinevates vormides:

- CWG otsene rahaline toetus (ja BAA toetus Crossrailile tervikuna);
- asjakohaste varasemate kogemuste kasutamine projekti kulutõhususe suurendamiseks;
- esialgses hindamises osalemine enne projekti läbimist parlamendis;

Projekti tulemusena sündis dünaamilise arenguga piirkonna jaam, kus on olemas oluline nõudlus ühistransporditeenuse järele. Praeguseks on ligikaudu 70 000 ruutmeetri suuruse arenduse väljaarendamine lõpetatud ja perspektiivis on kogumahuks ligikaudu 1,4 miljonit ruutmeetrit. Viisteist aastat tagasi töötas Canary Wharfi piirkonnas 18 000 inimest; tänaseks on see tõusnud 93000-ni. Praegune ühistranspordi infrastruktuur võimaldab teenindada 135 000 inimest, kuid tulevikus võib see vedada 200 000 inimest.





Joonis 8 a, b, c. Canary Wharfi reisiterminali vaated ja lõige.

Allikad:

1. <https://canarywharf.com/>
2. <http://www.crossrail.co.uk/route/stations/canary-wharf/>
3. Which financial mechanisms for urban railway stations ? A study conducted by PwC.
La Fabrique de la Cité. December, 2010.
4. <https://www.railway-technology.com/projects/canary-wharf-station-london/>

JOSEPH SSELIS INTERMODAL TRANSPORTATION CENTER

Joseph Scelsi intermodaalne transpordikeskus (terminal) lühendatult ITC, mis on oma nime saanud Berkshire'i tuntud juristi ja advokaadi nime järgi, avati ametlikult 22. novembril 2004 Berkshires'i, USA-s. On huvitav märkida, et ühistransporditerminalis paiknevad ka haridusasutused - Berkshire Community College ja Massachusetts Liberal Artsi kolleegium, kus on nimetatud kahe kõrgkooli ühistegevusena ITC teisel korrusel loodud vajalikud õppeklassid ning kus juba esimese tegevusaasta jooksul osales õppetegevuses enam kui 1000 üliõpilast.

Ühistranspordi teenuste mõttes pakub ITC ühenduvust kohaliku BRTA bussiteenuse, kohaliku taksoteenuse, linnadevahelise rongi ja bussiliinide vahel, kusjuures on tagatud ka kvaliteetne juurdepääs jalgsi Pittsfieldi kesklinna keskele äriüksusele.

ITC oli projekt, mida arutati ja kavandati aastakümnete vältel, alustades eelplaneerimisest ja kontseptsioonidega, mis ulatuvad 1980. aastate alguses. 1993. aastast kuni 1999. aastani toimunud tegevustes sai BRTA administraator Dianne Smithi aktiivne tegevus selleks katalüsaatoriks, et edendada programmi, mis looks nägemuse tegelikkuseks. Tema töö andis kongresmen John Olverile võimaluse taotleda rahaliste vahendite eraldamist teostatavusuuringule. 1998. aasta jaanuaris valminud uuring näitas sellise projekti investeeringute majanduslikku arengut ja kulude kasumlikkust. Kongresmen soovitas projekti finantseerida. Töös pakuti välja kaheksa prioriteetset asukohta ja esitati esialgsed kontseptsioonid. Nende põhjal osutus edukaks taotlus selleks, et eraldada aastatel 1999 ja 2000 föderaalset eelarvest täiendavad eraldised, et toetada projekti projekteerimist ja ehitamist. Need rahalised vahendid andsid 80% kulude katteallikatest ning osariigi poolt pakutavat 20% -line investeering võimaldas projekti ellu viia.



Joonis 9. Joseph Scelsi intermodaalne transpordikeskus

Allikad:

https://scholarworks.umass.edu/theses/520/?utm_source=scholarworks.umass.edu%2Ftheses%2F520&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages

<https://berkshirerta.com/transitcenter.php>

ÜHENDKUNINGRIIGI RIIKLIK RAUDTEEJAAMADE PARANDAMISE PROGRAMM SCPF

NetworkRail on Inglismaal, Walesis ja Šotimaal tegutsev raudteeinfrastruktuuri ettevõtte, mis haldab 20 000 miili rööbasteid, 30 000 silda ja viadukti ning tuhandeid tunnelid, signalisatsioonisüsteemi, ristumisi ja peatusi. Samuti haldab ettevõtte Inglismaal, Šotimaal ja Walesis raudtee sõiduplaane ja 20 suurimat jaama. NetworkRail töötab koos raudtee-ettevõtetega, et pakkuda paremaid tingimusi reisijatele jaamades Inglismaal ja Walesis

NetworkRail algatas 70 miljoni naelsterlingi suuruse riikliku raudteerajatiste parandamise programmi *Station Commercial Project Facility* -SCPF, millega muudetakse üle 200 keskmise suurusega jaama teenuskvaliteeti sellistes valdkondades nagu reisijate teavitamine ja muud rajatised ning jätkab edukat 180 miljoni euro suurust programmi, mis toimus aastatel 2009-2014 (kontrollperiood 4).

Paremad tingimused jaamades hõlmavad:

- reaalajas pakutav teave,
- selgemini leitavad liikumisteed,
- paremad ootekohad

ning need on vaid mõned tulemused, mida rongioperaatoritega koostöös pakutakse. Näiteks Canterbury West ja Aylesbury jaamades on nüüd kasutusel paremad reisijate infosüsteemid ning Yorki ja Ipswichi jaamades on reisijatele loodud paremad ja ohutumad ootamistingimused.

Rahastamine

Projekti mahus suurendati kolmandate osapoolte poolt rahastamist üle 62 miljoni naela, et aidata 4-aastase kontrollperioodi jooksul reisijatele luua paremaid tingimusi. Selline investeering jätkub. Kolmandad isikud on 2014-2019. aastal juba suurendanud investeeringuid 52 miljonit naelsterlingit.

Siiani on lõpetatud üle 400 projekti, millest saavad kasu rohkem kui 450 erinevat jaama Inglismaal ja Walesis.



Joonis 10. Yorki jaama vaated peale rekonstrueerimislahenduse realiseerimist.

Kaasava disaini põhimõte.

Juurdepääsu parandamise abil on inimestel lihtsam külastada sõpru, pääseda kauplustesse või tööle. Juurdepääsetavus on väga oluline kõigile - inimestele, kellel on liikumisvaegused, lapsed, raske pagasiga reisijad ja vanemad inimesed. See on mõistlik ka majanduslikus mõttes ja tähendab vähem autosõite, väiksemat ülekoormust ja süsinikdioksiidi heitkoguseid.

Kaasav disain paneb inimesed ruumide ja kohtade disainiprotsessi keskmesse.

Lisavõimaluste täiustamise näited on järgmised:

- automaatsed liftid, mis annavad ukse avamisel ja sulgemisel helisignaali;
- trepid ja platvormide servad, millel on spetsiaalsed nn hoiatuspinnad (nn *tactile*);
- uued rambid ja langetatud käsipuudega jalakäigud;
- avatud sissepääsud ja uued piletikontrolli väravad;
- juurdepääsetavad oote- ja tualettruumid.;
- jaama ligipääsetavuse infomaterjalid (kaartid).

Jaamad jäävad avatuks kogu parandustegevuse käigus. Parandustööd ei mõjuta rongiteenuseid, seega pole reisi katkemine.

Jaamade rahastamine ja valimine

NetworkRail hallatavaid jaamade renoveerimislahendusi rahastab Suurbritannia transpordiministeerium, kes valib välja ka renoveeritavad jaamad. Šotimaal teostas valiku Šoti ministrite kabinett.

Mõnikord võivad kohaliku omavalitsuse planeerimisega seotud küsimused, omandiküsimused ja muud probleemid tööde alustamist edasi lükata. Kuigi see protsess on kontrolli all, võib see põhjustada probleeme ja tõrkeid ning seetõttu on oluline, et koos koostööpartneritega lahendatakse probleemid nii kiiresti kui võimalik, hoides kohalikke kogukondi, volikogude ja parlamendi liikmeid asjaga kursis.

2014.aastal kiitis Suurbritannia Transpordiministeeriumi (DfT) poolt heaks kiidetud 16 miljoni euro suuruse rahastamisvahendi (SCPF) järgmise etapi (nr.5) rajatiste parandamise projektide jaoks, milles pakutakse olemasolevatele jaamadele täiendavaid, kaubandusele keskendunud investeeringuid.

Jaamade kommertsprojektide rahastamisvahendi (SCPF) eesmärk on võimaldada projektide rahastamist (perioodil nr.5, aastad 2014-2019), et parandada jaamade keskkondi ja reisijate teeninduskvaliteeti, vähendades raudteeliikluse kulusid maksumaksjatele.

Transpordiministeeriumi (DfT) frantsiisiga raudtee-ettevõtted ja kohalikud omavalitsused suutsid taotleda oma toetatud skeemide rahastamist tingimusel, et need vastavad kriteeriumidele. Enne seda toetas SCPF kontrolli perioodil nr.4 (2009-2014) 47 projekti kogu riigis, sealhulgas uute parklate rajamist, jaamade ümberehitust ja piletimüügi ja kontrollisüsteemide parandamise projekte.

Ettepanekute kohaselt oli kogu projekti investeeringute suhe (DfT vs muud allikad, näiteks omavalitsus või äriettevõtted) 2: 1, mis peab tagama vähemalt esimese etapi lahenduste täieliku käivitamise 10 aasta jooksul ja see peaks olema lõpule viidud hiljemalt 31. märtsiks 2020. Allpool on loetletud edukad SCPFi projektid 5. kontrollperioodiks.

SCPF rahastatavad projektid

Suurbritannia Riigikassa teatas edukatest SCPF projektidest 16. märtsil 2016. Kuus edukat projekti näevad ette kokku investeerida enam kui 11 miljonit naelsterlingit, sisaldades näiteks:

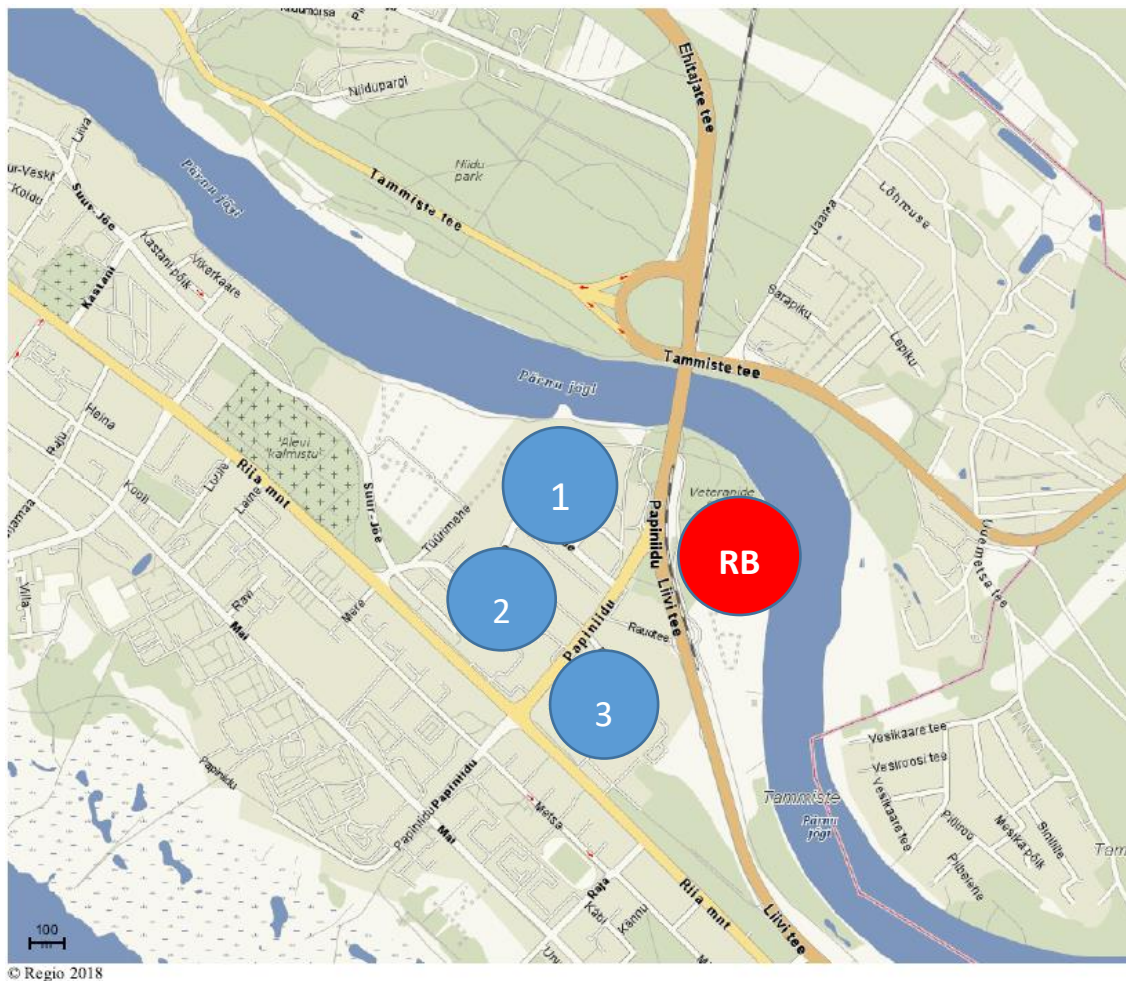
1. Cheltenham Spa jaam, parkla rekonstrueerimine: luuakse täiendavalt 70 parkimiskohta uues ühekorruselises autoparklas;
2. Exeter St David's jaama ümberehitamine: reisijate liikumisteede parandamine, ootesaal ja piletikontrolli väravad;
3. Market Harborough jaam, parkla rekonstrueerimine: luuakse täiendavalt 200 parkimiskohta. Projekt ühtib teiste lisameetmetega jaamas;
4. Newbury jaam, parkla rekonstrueerimine: luuakse juurde 157 parkimiskohta uues mitmekorruselises parklas;
5. St Albansi jaama ümberehitamine: luuakse uued jaekaubanduspinnad ja piletite kontrolli ja müügisüsteem;
6. Weston-Super-Mare jaam, piletiautomaatide ja uute piletikontrolli väravate paigaldamine

Allikas: <https://www.networkrail.co.uk/communities/passengers/station-improvements/national-stations-improvement-programme/>

Pärnu RB terminali lähiümbruses paiknevad objektid

Kaubandus-teenindus

Planeeritava Pärnu RB raudteeterminali ümbruses paiknevad olemasoleva seisuga (2017/2018.a.) järgmised olulised objektid.



Joonis 11. Olulised äripinnad tulevase RB Pärnu terminali lähiümbruses.

Sillakeskus (1)

Sillakeskus on ehitus-, sisustus-, mööbli- ja kodukaupade keskus Pärnu linnas. Sillakeskus asub aadressil Papiniidu 5, Pärnu 80010. Siit leiab kõik vajamineva oma kodu ja selle ümbruse ehituseks ja remondiks,

samuti kõik sisustuselemendid kodu kaunistamiseks. Sillakeskuse territooriumil tegutsevad sellised firmad nagu suurim Eesti ehitus-, viimistlus- ja aiakaupade pood Bauhof, Handyman, A2K Sport jne., lisaks on keskuse territooriumil veel üle 30 teenuse pakkuja ja büroohoone kliendi.

Keskuses paiknevad kauplused:

Büroomaja

1

Amarat OÜ, OÜ Bazhydraulic OÜ, Benders Baltic Nord OÜ, Billerud Korsnäs Estonia OÜ, CHB Kindlustusmaakler OÜ, E-Jurist OÜ, Eesti Puidumüügikeskus TÜ, Eesti Teed AS, Elering OÜ, Febrec OÜ, Hanmet OÜ, Hunt-Fish Group OÜ, Kajax Fishexport AS, Kattex Grupp OÜ, Kihnu Veeteed AS, Metsagrupp OÜ, Mix Fix OÜ, Nixor EE AS, Plagg Trade OÜ, Reedmen OÜ, Tallship OÜ, TDR Estonia OÜ, Tellu Toit OÜ, Timberston OÜ, Tippgeo OÜ, Tootsi Turvas AS, Tori Timber OÜ, Tuusik OÜ, Vestman Grupp AS, Vestman Varahaldus Yara Eesti OÜ, YIT Ehitus AS

Büroomaja

2

Viking Window AS, ISS Eesti AS, Dunkri Kaubanduse AS, A & P Projekt OÜ, Elisa Eesti, Skarabeus Julgestusteenistus OÜ, Torfex AS

Kauplused

A2K Sport spordipood, Ananke mööblipood, Bauhofi ehitus- ja tarbekaupad, Expert-tehnikapood, Farwell köögitehnika kauplus, Handyman tarbekaupad, Mööbliait mööblipood, Saunapood

Sillakeskus asub Pärnu linna Pärnu jõe vasakkaldal Papiniidu piirkonnas. Uue Papiniidu silla vahetusläheduses on 8-korruseline büroo- ja ärimaja, mille juurde kuuluvad veel kolm eraldiseisvat hoonet. Keskuse territooriumile on suurepärane ligipääs eelkõige autoga, mille jaoks on ka väga head parkimisvõimalused vähemalt 150 autole.

Ligipääs ühistranspordiga

Vahetult Sillakeskuse juurde saab bussiga nr 10. Bussidega number 1, 2, 11, 15, 16, 17 ja 40 on võimalik tulla keskusest ca 500 m kaugusele.

Papiniidu keskus (2)

Suur-Jõe 75 ja 77, Riia mnt 106A, Riia mnt 106, Pärnu

Teenused ja rentnikud:

Hoone I	P-Trucks OÜ Kasutatud veoautode, haagiste ja busside müük, remont ja hooldus Mööblifurnituur AS Mööbli- ja sisustustarvikud Procurator Eesti OÜ Töö- ja isikukaitsevahendid, tööriided ja -jalatsid Ovaal / Vitali Hohlov FIE Tööriided ja -jalatsid, isikukaitsevahendid Värvikeskuste Grupp OÜ Värvikeskus Joli OÜ Ilutuba Eesti Coca-Cola HBC AS Rita Junolainen FIE Massaaž Kaidor Trans OÜ Maanteetranspordi korraldamine ja ekspedeerimine, tolliteenused Kreede Pluss OÜ Arvutitehnika müük, hooldus, paigaldus, majandustarkvara müük ja tugi Lasten Ehitus OÜ -Ehitamine, elektriööd, renoveerimine ja remontimine ECCO Systems Pärnu OÜ Lõngasahver / Käsitöö Natalia Rogovtsova, Lõngad, nõöbid, käsitöötarvikud Kaie Massaaž/ Kaie Massaažituba OÜ massaaž Celestial OÜ Rõivaste jae- ja hulgimüük
Hoone II	B Pluss OÜ kauplus Büroopluss Bürookaubad Caisiir OÜ Lillepood Humana Sorteerimiskeskus OÜ Pärnu Lia Tsub FIE Lastekaubad Beauty Pro OÜ Kosmeetikapood KT Kaubad OÜ Teksapood Find One OÜ Piljardisaal
Hoone IV	Lincona Consult OÜ põrandakatted Mirseka OÜ Asmari Veod AS

Termopilt OÜ
 Eston Ehitus AS
 Perlux OÜ
 Arutech Parimad Aknad OÜ
 Radharani OÜ Ilusalong
 Toru-Jüri OÜ küttesüsteemid, sanitaartechnika
 Telora-E AS
 TRJ OÜ Raamatupidamisteenused
 Voldak OÜ
 JONSERED Pärnu
 Pärnumaa Metsaomanike Selts
 KO-Kapital OÜ

Hoone V AS EESTI POST, Pärnu kandekeskus/kullerpunkt
 City Casino

Kaubamajakas (3)

Aadress: Papiniidu 8, Pärnu

Kaubamajakas on Pärnus asetsev kaubanduskeskus, kelle eesmärgiks on pakkuda lihtsat ja kvaliteetset poodlemisvõimalust. Kaubamajakas ostlemine on eelkõige mugav just seetõttu, et käeulatuses võib leida mitmeid erinevaid kaupu. Mitmed erinevad tehnikakauplused, raamatupoed, ilu- ja tervisekaubad, jalanõud ja kotid, rõivad, lastekaubad, ehted, kellad ja kingad. Lisakorrusel asub nn Gurmaania-ala, mis koosneb viiest erinevast toitlusasutusest.

Kaubamajakasse on lihtne ligi pääseda. Kauplemisspind asub esimesel korrusel ning on samal tasapinnal, mis parkla.

Kaubamajakast leiab Swedbanki, SEB Panga, Sampo ja Nordea pangautomaadid. Swedbanki automaat asub Swedbanki esinduse tuulekojas (avatud 24h), teiste pankade automaadid asuvad keskuses peaukse tuulekojas. Keskuses asuvatele automaatidele on ligipääs iga päev kell 8-22.

Ajalugu

2004.a. avati kaubanduskeskus Kaubamajakas 31 kaupluse/ teenusega. 2007.a. avati Kaubamajaka laiendus. Üürnike arv kasvas 31-lt 55-le. 04. juunil 2014 avati Kaubamajaka kolmas juurdeehitus. Lisandus restoranide korrus "Gurmaania". Üürnike arv kasvas 65-le.

Ligipääs

Parkimine. Kaubamajaka suur väliparkla avatud iga päev 7:00 - 23:00, kus on kokku ligemale 800 parklakohta.

Ligipääs bussiga - Peatus "Papiniidu", bussid 4, 16, 17, 25, 40, 93, 145, 346 ja tasuta suvebuss.

Jalgrattaga - Mugav rattaparkla otse Kaubamajaka peasissepääsu kõrval.

Majutus

Pärnu on Eesti suurim linn, pindalaga 858 km², kuuludes enam-vähem samasse kaalukategoorias Berliiniga (892 km²). Pindala suurusega on Pärnu maailma esisajas, jättes selja taha sellised suurlinnad nagu Milano, Ateena, Viini, Buenos Airese, Barcelona, Toronto ja Hamburgi, samuti Kopenhaageni, Stockholmi ja Amsterdami. Siiski - vaatamata suurele pindalale elab Pärnus ühel ruutkilomeetril kõigest 60 inimest!

Nagu teisedki Eesti kuurortlinnad, sai ka 1996. aastast suvepealinna tiitlit kandev Pärnu tuntud kuurordiks juba 19. saj. Suvel toovad valge liivaga rand, soe merevesi, klubid, kohvikud ja kontserdid kokku tuhandeid inimesi. Rannahooajal on Pärnus kuus korda rohkem inimesi kui muidu!

Eelkõige on tuntud Pärnu spaad koos veekeskustega. Peale spaade ja hotellide on valikus ka külaliskorterid, külalistemajad, hostelid ja kodumajutus Pärnus? Meelepärase ööbimiskoha peaks leidma igaüks, kes Pärnusse majutust otsib. Asukoha poolest jäävad majutusasutused valdavalt kesklinna ja rannarajooni. Majutuse kõrgperiood on suvel.

Planeeritud RB raudteepeatusest on Pärnu kesklinna linnulennult ca 3,5 km. Pärnu linn, oma spetsiifilise suvituslinna funktsionaalsusega pakub tulevase RB raudteejaama läheduses hulgaliselt majutusvõimalusi.

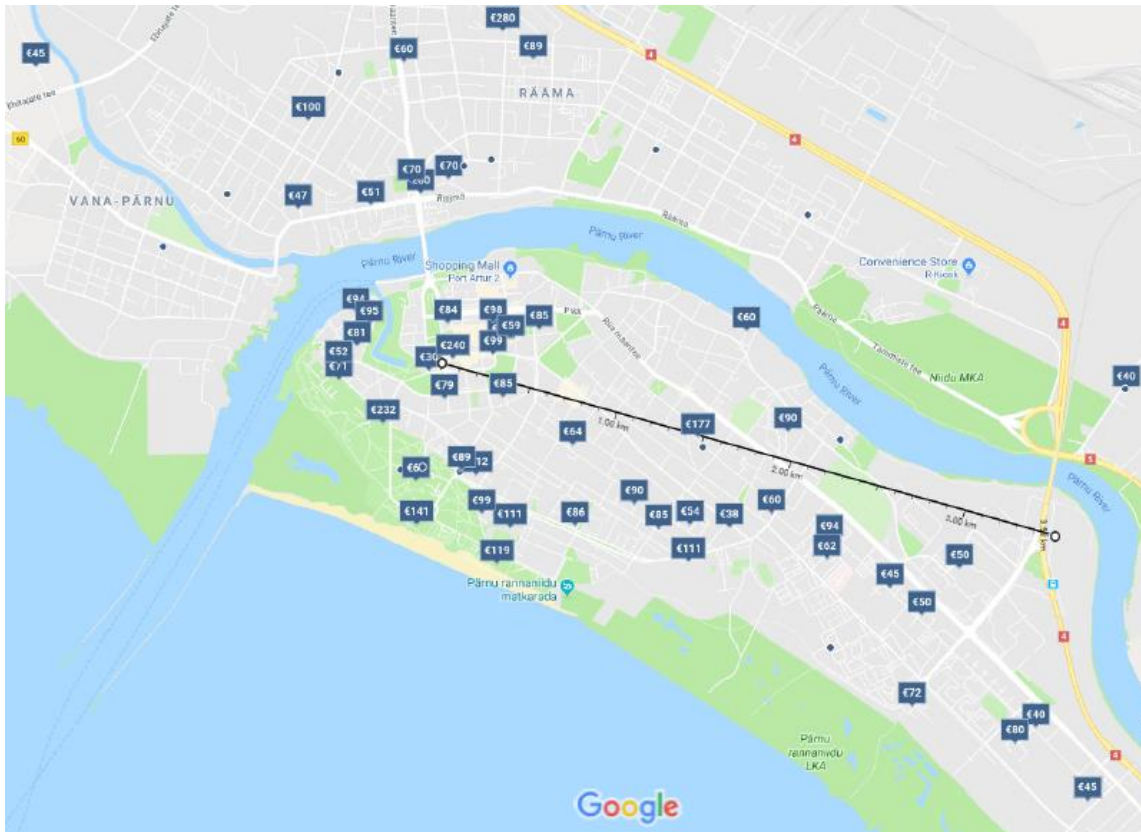
Pärnu parimateks majutusasutusteks peab turismiportaal Traveladvisor järgmisi (www.traveladvisor.com, september 2018, nimetus + ligikaudne hinnatase):

1. Hedon SPA & Hotel €73
2. Ammende Villa €69
3. Rannahotell €69
4. Estonia Resort Hotel & Spa €77
5. Viiking Spa Hotel €46
6. Frost Boutique Hotel €87
7. Tervise Paradiis Spa Hotel & Water Park €109
8. Strand SPA & Conference Hotel €69
9. Parnu Hotel €50
10. Embrace Guestrooms & Apartments €45
11. Tervis spa hotel €65
12. Hotel Hansalinn €38
13. Hommiku Hostel & Guest House €31
14. Aleksandri Guesthouse €46
15. Health Centre and Hotel Wasa €41
16. Legend €45
17. Alex Maja €50
18. Hotel & Restaurant Villa Wesset €52
19. Hotel Victoria €46
20. Villa Meri €400
21. Villa Johanna €41
22. Netti Guesthouse €53
23. Jahtklubi Kulalistemaja €38
24. Carolina Hotel €50
25. Terve Hostel €26
26. Sadama Villa €40
27. Villa Eeden €37
28. Villa Andropoff €42

29. Konse Holiday Village €29

30. Papli 2 Accommodation €32

Pärnu majutusasutused ja nende ligikaudne hinnatase (juuli 2018, hind: ööbimine 1 öö, eurot) on esitatud järgmisel joonisel 12.



Joonis 12. Pärnu majutusasutused ja nende ligikaudne hinnatase.

REISIJATE ARVU PROGNOOS

RAIL BALTIC RONGILIIKLUS

Pärnu RB terminali reisijate arvu prognoosimisel on lähtutud E&Y koostatud uuringus „Rail Baltic Global Project Cost-benefit Analysis. Final Report. 30.April 2017. E&Y, co-financed by European Union.“ toodud prognoosiväärtustest. [10].

Prognoositud reisijate arv RB lõikudel (tuh.in.)

Lõik	Stsen.	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2040*
Tallinn-Pärnu	baas	0	428	733	910	970	1031	1115	1122	1129	1136	1144	1179
Pärnu-Riia		0	354	606	752	800	850	920	926	932	938	943	967
Tallinn-Pärnu	min	0	339	581	720	766	814	880	885	890	895	901	928
Pärnu-Riia		0	280	480	595	633	671	726	730	735	739	743	762
Tallinn-Pärnu	max	0	492	844	1051	1122	1195	1295	1305	1314	1324	1334	1388
Pärnu-Riia		0	405	695	864	922	981	1064	1072	1080	1088	1096	1135

Allikas: Rail Baltic Global Project Cost-benefit Analysis. Final Report. 30.April 2017.
E&Y, co-financed by European Union. Tabel 37, lk.118

Prognoositud Pärnu linnaga seotud RB reisijate arv (tuh.in.)

	Stsen.	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2040*
Tallinn-Pärnu	baas	0	91,2	156,1	193,8	206,6	219,6	237,5	239,0	240,5	242,0	243,7	251
Pärnu-Riia		0	61,2	104,8	130,1	138,4	147,1	159,2	160,2	161,2	162,3	163,1	167
Tallinn-Pärnu	min	0	72,2	123,8	153,4	163,2	173,4	187,4	188,5	189,6	190,6	191,9	198
Pärnu-Riia		0	48,4	83,0	102,9	109,5	116,1	125,6	126,3	127,2	127,8	128,5	132
Tallinn-Pärnu	max	0	104,8	179,8	223,9	239,0	254,5	275,8	278,0	279,9	282,0	284,1	296
Pärnu-Riia		0	70,1	120,2	149,5	159,5	169,7	184,1	185,5	186,8	188,2	189,6	196

Pärnu linna osakaal:

21,3% Tallinn-Pärnu lõigul

17,3% Pärnu-Riia lõigul

Allikas: Rail Baltic Global Project Cost-benefit Analysis. Final Report. 30.April 2017. E&Y, co-financed by European Union. Joonis 64, lk.119

Prognoositud Pärnu linnaga seotud RB reisijate arv (in./rongi kohta või max korral in/tunnis)

	Stsen./ühik	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2040*
Tallinn-Pärnu	baas	0	16	27	33	35	38	41	41	41	41	42	43
Pärnu-Riia		0	10	18	22	24	25	27	27	28	28	28	29
Kokku	in/tunnis	0	26	45	55	59	63	68	68	69	69	70	72
Tallinn-Pärnu	min	0	12	21	26	28	30	32	32	32	33	33	34
Pärnu-Riia		0	8	14	18	19	20	22	22	22	22	22	23

Kokku	in/tunnis	0	21	35	44	47	50	54	54	54	55	55	56
Tallinn-Pärnu	max	0	29	49	61	65	70	76	76	77	77	78	81
	tipptund	0	19	33	41	44	46	50	51	51	52	52	54
Pärnu-Riia	max	0	46	79	99	105	112	122	123	123	124	125	130
	+ sesoonsus	0	31	53	66	70	75	81	82	82	83	84	87
Kokku	max/tunnis	0	77	132	165	176	187	203	204	206	207	209	217

Kuna ülalmainitud uuringus ei sisaldu otseselt 2040.aasta prognoosiväärtused (ülaltoodud tabelis on 2040.aasta väärtused tähistatud tärniga*), siis on käesolevas töös prognoositud ka lähteülesandega nõutud 2040.aasta võimalikud reisijavood kõigi kolme prognoosistsenaariumi lõikes ka aastaks 2040, kusjuures nende väärtuste prognoosimisel on varasemate prognoosiaastate (alates 2026) väärtused ekstrapoleeritud aastasse 2040, kasutades perioodi 2035-2040 kasvukoefitsientide muutuse trende perioodist 2026-2035.

On oluline märkida, et prognoosi koostamisel on käesolevas töös arvestatud järgmiste lähteväärtustega:

- a) rongide arv Tallinn-Pärnu vahel- kuni 16 rongi ööpäevas, 8 kummaski suunas;
- b) maksimaalse väärtuse korral on arvestatud, et üheaegselt võivad Pärnu terminalis viibida nii Tallinnast kui Tallinnasse liikuva rongi reisijad;
- c) Pärnu linna oma kuurortlinna omapäraga omab ilmselt reisijate arvu osas ka üsna olulist sesoonsusega seotud mõjurit. Selle arvestamiseks on kasutatud Tallinn-Pärnu-Ikla maantee (riigimaantee 4) liiklusloenduse tulemusi.

Selle info alusel saab väita, et maanteel on maksimaalse liiklussagedusega kuu (juuli) keskmine ööpäevane liiklussagedus aasta keskmisest ööpäevasest liiklussagedusest (AKÖL) 1,61 korda suurem (Allikas: Inseneribüroo Stratum. Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla km 77,7-88,7 liiklusuuring). Sama väärtust on käesolevas prognoosis rakendatud ka RB reisijate arvu prognoosimisel.

Kuna Pärnu saab ühendatuks nii Tallinna kui ka Tallinna või Riia lennujaamadega kiiremini, kui Londoni südalinn oma lennujaamadega on täna, siis võib prognoosida kõrgemat lisandväärtust tootvate töökohtade, näiteks infotehnoloogia ettevõtete tekkimist Pärnusse. Ka sellel kõigel on mõju terminalifunktsionaalsuse projekteerimiseks. Pärnu pole potentsiaalselt enam ainult suvituslinn, vaid arvestatavate võimalustega töökeskkond. See tähendab lisafunktsioonide vajaduse mitmekesisustumist.

Uue raudtee lisandumisega ei saa lähtuda ainult analüüside tõdemusega, et praegused inimesed paigutatakse maanteel sõitvatelt bussidelt ja autodelt ümber rongile, vaid tuleb teadvustada seda, et

Pärnu muutub Tallinna kesklinnale sama kättesaadavaks kui on tiptunni ajal Viimsi või Saue. See on uus olukord, tallinlased kes on tööalaselt seotud pealinnaga võivad vabalt nüüdsest elada ka Pärnus. Tekib tugev potentsiaal rahvaarvu kasvamiseks.

Seega, mida tähtsamaks raudteejaam pumbana ajapikku muutub, seda kompleksemaks funktsioonide vajadus seal pikemas ajaperspektiivis ka muutub.

KOHALIK (REGIONAALNE) RONGILIIKLUS

Ülalnimetatud E&Y uuringus ei ole otseselt käsitletud võimaliku regionaalse rongiliini rakendamise mõju RB Pärnu terminali reisijate arvule.

Uuringus „*Preparation of the Operational Plan of the Railway. 2nd Interim Report*“ on esitatud prognoos võimalike ühenduste arvu kohta RB trassil, mille alusel on kohalike (regionaalsete) rongide väljumiste ööpäevane arv järgmine:

Rongipaaride hinnanguline arv RB trassil:

Lähtejaam	Läbi (1)	Läbi (2)	Sihtjaam	2026...2036	2036...2046
Tallinn		Pärnu	Vilnius	4	6
Tallinn		Pärnu	Varssavi	4	6
Tallinn	Rapla ja reg.*	Pärnu	Riia	2	6
Tallinn	Rapla ja reg.*		Pärnu	2	4
Prognoositud rongipaaride arv ööpäevas Tallinna ja Pärnu vahel, millised teenindavad kohalikke jaamu, kokku:				4	10
Tallinn	reg*		Rapla	6	8

Märkus: * sh RB trassile jäävad regionaaljaamad

Võimalike vahepeatustena RB Tallinn-Pärnu trassil on kaalutud järgmisi asulaid:

Assaku

Luige

Saku

Kurtna

Kohila

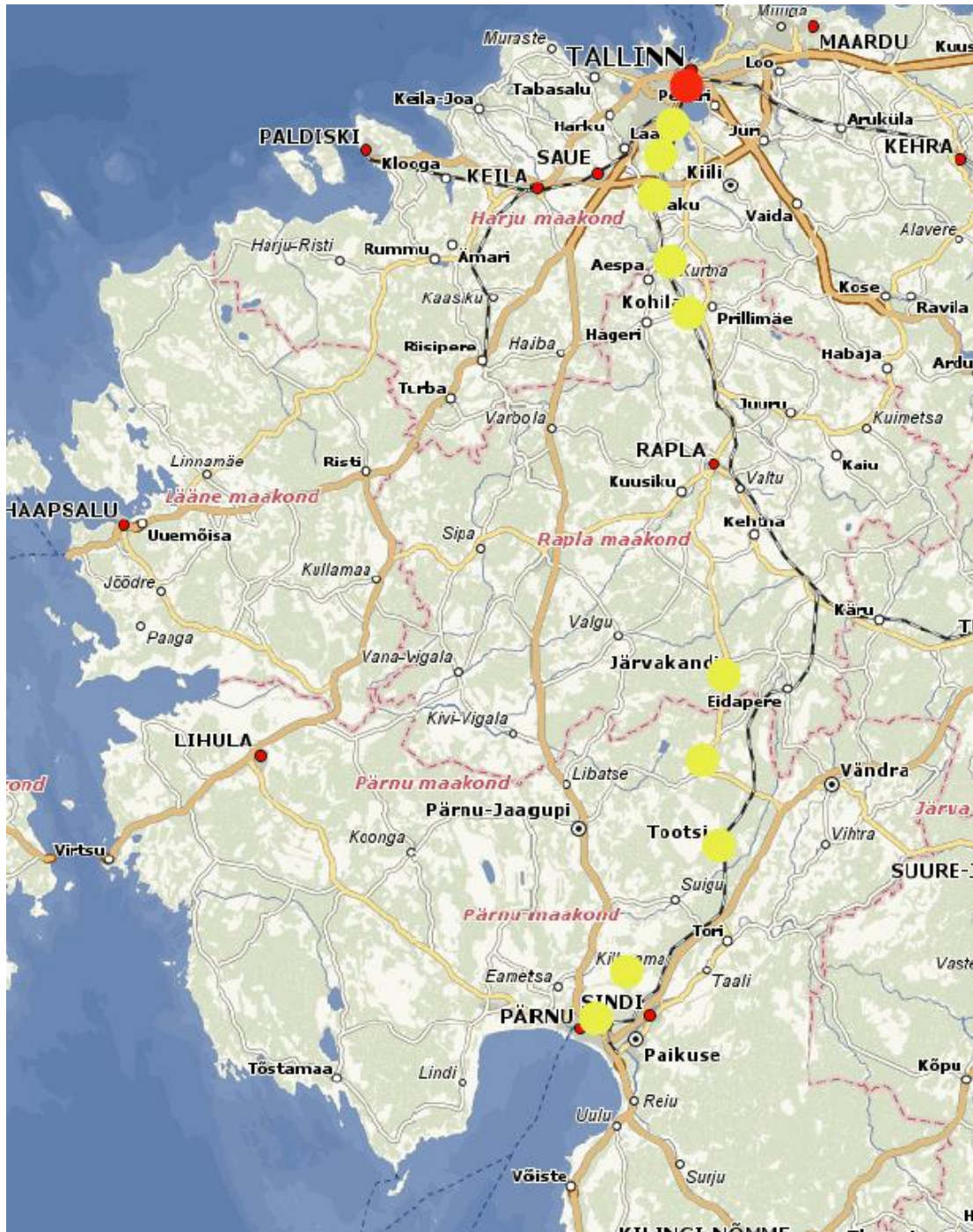
Järvakandi

Kaisma

Tootsi

Kilksama

Käesoleva töö koostamise hetkeks ei ole nende peatuste rajamise lõplikku otsust veel teadaolevalt olemas, mistõttu selles osas võivad veel tekkida mõningad muutused.



Joonis 13. Võimalikud regionaalsed raudteejaamad RB trassi lõigul Tallinn-Pärnu.

Regionaalse rongiliikluse mõju võib prognoosida mitmeti, üheks võimaluseks on näiteks kasutada transpordiplaneerimises laialt kasutusel olevat nn gravitatsioonimeetodit. Selle peamiseks sisuks on see, et kahe punkti vaheline liiklusnõudlus sõltub nende punktide elanike arvust ja lähte- ja sihtkoha vahelisest kaugusest teises astmes. Seega, kui näiteks kaks asulat on sarnase elanike arvuga, kuid üks asub teisest 2 korda kaugemal, siis on kaugemal asuva asula liiklusnõudlus sihtkohaga neli korda väiksem.

Loomulikult on võimalik kasutada regionaalse rongiliikluse võimalike mahtude prognoosimiseks ka teistsuguseid meetodeid. Kuid antud töö esimeses faasis on teiste andmete puudumisel hetkel toodud just ühe variandina ülalkirjeldatud arvutuse tulemused.

Lähteasula	Elanike arv	Kaugus Pärnusse, km	Elanikest liigub Pärnusse	Reisijate arv rongiga: 40%
Assaku	460	130	0,2%	1
Luige	1280	122	0,6%	3
Saku	4740	117	2,2%	42
Kurtna	317	109	0,2%	1
Kohila	3505	104	2,1%	29
Järvakandi	1375	56	2,8%	15
Kaisma	116	47	0,3%	1
Tootsi	951	35	4,9%	19
Kilksama	384	8	38,5%	59
KOKKU	15 601			257

Sellise lähenemisviisi tulemusena lisandub keskmises ööpäevas Pärnu terminali kasutajate hulgale 2X 257 inimest= 514 inimest ööpäevas. Kui võtta arvesse, et rongipaaride arv ööpäevas on perioodil 2026-2036.a. 4 (kuni aastani 2036) kuni 10 (perioodil 2036-2046) rongipaari ööpäevas, ja on võimalik, et üheaegselt viibivad terminalis nii Pärnusse saabuvad kui Pärnust lahkuvad regionaalrongide reisijad, siis lisandub terminali reisijate arvule maksimaalses tunnis ca 110...130 regionaalrongide reisijat.

TERMINALI KASUTAJATE SUMMAARNE ARV

Seega, lähtudes eeltoodud arvutustest, saab hinnata Pärnu terminali maksimaalseks reisijate arvuks, kes viibivad üheaegselt Pärnu RB terminalis (maksimaalse koormusega tunnis) ca 350 inimest. Kui eeldada, et rongiga Pärnusse saabuvad reisijad ei viibi terminalis pikaajaliselt, ega vaja reeglina ooteala, siis saame hinnata pikemaajaliste terminalis üheaegselt viibivate reisijate arvuks ligikaudu maksimaalse koormusega hetkel 60...70 (aastal 2026) kuni 110...130 inimest (aastal 2040), millele lisandub veel regionaalreisi ootavate inimeste arv, kes viibivad terminalis reeglina lühiajaliselt.

Lähtudes käesolevas töös teostatud prognoosiväärtustest on võimalik määrata ka vajalik ruumivajadus. Siinkohal võib aluseks võtta teiste riikide nõuded, näiteks nagu kirjeldatud alljärgnevalt.

Ameerika Ühendriikides terminalide jaoks püstitatud nõuded (16)

Ala	Vajalik ruum (m ²)/reisija kohta
Vaba liikumise ruum terminalis	1,4
Sõidukisse sisenemise tsoon terminalis	0,6
Liikumiskoridorid terminalis	9
Ooteruum istekohtadega	1,4
Ooteruum seisukohtadega	1,4-4
Toitlustusala	1,4

Uus-Meremaa terminalide nõuded (15)

Näitaja	istekohta
Istekohta ühe kaugliinide peatuskoha kohta	10
Istekohta ühe regionaalliini peatuskoha kohta	6
Istekohta ühe kohaliku bussiliini peatuskoha kohta	4
Ootealadel peab olema tagatud istekohad, % reisijatest	30
Istekohti taksopeatuses	5...10
Istekohti nn <i>kiss-and-ride</i> peatuses (reisijate toomine/viimine)	5...10

Kui lähtuda ülaltoodud tabelites antud nõuetest, siis saame hinnata RB Pärnu terminali minimaalse ruumivajaduse maksimaalse koormusega hetkel aastal 2040 järgmiseks:

Ruumivajadus	normatiiv	Reisijate arv	Ruumivajadus
Käiguruum terminalis	1,4 m ² /in *	130 lühiaj.	182 m ²
Ootesaal	1,4 m ² /in **	130 pikaaj.	182 m ²
Istekohtade arv terminalis	0,6 tk/in **	130 pikaaj.	78 tk
Ooteplatvorm	2 m ² /in	250 reisijad	500 m ²
Märkus:			
*lühiajalised terminalis viibijad			
** pikaajalised terminalis viibijad			

TERMINALI FUNKTSIONAALSETE VAJADUSTE HINNANG, PÕHI- JA KÕRVALTEENUSED

Tegemist on terminaliga, mis teenindab rongiliiklejaid. Lähtuvalt sellest on enamike inimeste ooteajad suhteliselt lühikesed. Inimesed saavad terminali reeglina rongi väljumise ajaks või lühiajaliselt enne seda.

Terminali vajalikud funktsioonid:

- Personali tööruumide vajadus
 - Kontoripindade vajadust hinnata arvestusega ca 14 m2 inimese kohta
- Jäätmete ladustamine
 - Prügikonteinerid ootesaalis - võimalus pakendite eraldi kogumiseks. Konteinerite asukoht anda hoone- või sisekujundusprojektiga. Jäätmed koguda kokku eelsorteeritult. Jäätmete kogumine lahendada hoonesiseselt vastavas ruumis
- Lisateenused
 - Pakivedu - pakikärudega
 - Erinevad müügiautomaadid (söök – kohvi, karastusjoogid, maiustused...; muu – sularahaautomaat, valuutavahetus, jms)
- Turvalisus

Esmane turvalisuse tagamise aste tuleneb terminali lahendusest ja struktuurist, kus tuleb võimalusel vältida pikki kitsaid koridore, nurgataguseid, tummi seinapindu jms. Avalikuks kasutuseks mõeldud alad peavad olema selge ja koheselt arusaadava otstarbega (liikleja peab esmasel vaatlusel intuiitiivselt aru saama, kuhu ta võib minna ja kuhu mitte). Arhitektuuris ja kujunduses vältida kõledust ja monotoonsust ja ebamääraseid alasid, mille kasutus ei ole selgelt arusaadav. Avaliku ruumi kujunduses arvestada kõigi sotsiaalsete gruppidega (lapsed, vanurid, emad, isad, jne)

- Elektrooniline jälgimissüsteem (kaamerad), vajadusel viidad, et ala on videojälgimise all
- Oluline roll on hoone ja lähiümbruse valgustuslahendusel. Vältida ilma valgustusega või varjutatud tsoone avalike alade läheduses

- Turvamehe ruum (ruumi suurus sõltub tehnoloogiast, teenuste valikust ja tehniliste seadmete hulgast, mida turvalisuse tagamiseks kasutatakse)
- Esmaabi andmise võimalus (turvamehe ruumis)
- Vajadusel ka kontrollväravate ala, kustkaudu on võimalik ohu korral läbi kontrolli (terrori oht) inimesed perroonile juhtida. Luua terminalihoones paralleellikumise tsoon, kustkaudu vajadusel inimesi läbi juhitakse.
- Toitlustus
 - Kiirsöögikoht – kohvik (rendipind) nt vaatega jõeale tagada istumiskohad ca 30 inimesele (vajadusel lisaks aknaäärsed lauad või seisukohad paindlikumaks ruumikasutuseks). Vajadusel väiksemad kiirsöögikohad piki terminali ootesaali (kohvi, snäkid, kiirsöök). /Arvan, et raudteejaam jääb siiski pigem „lähikäiguhooviks“. Kui Pärnust peaks saama olulise kasvupotentsiaaliga sõlmpunkt, siis on tõenäoline, et suhteliselt kiiresti tekib vajadus terminali laiendamiseks ehk olulisem on ruumikasutuse paindlikkus. Lisaks on piirkonnas piisavalt arenduspotentsiaali, mis suudab igasugust teenuste puudumist kompenseerida./
 - Ootealadele ja perrooni äärde näha ette piisavalt ruumi snäki- ja joogiautomaatide jaoks (inglise k. *vending machine*).
- Olmeruumid
 - Personali puhke- ja riietusruum. Riietusruumis arvestada ca 0,6 m2 pinda inimese kohta
- Ooteala ja istekohtade vajadused
 - Ootealal näha ette ca 80 istekohta. Lisaks näha istekohad käiguteede äärde, perrooni äärde, avalikku ruumi.
- Eskalaatorid, liftid (sh kaubaliftid)
 - Võimalusel kasutada lifte ja treppe. Liftid paigutada loogilistesse kohtadesse treppide lähedusse. Mõlemalt poolt raudteed peab olema võimalik liigelda perroonini välja ka eskalaatorit kasutades. Autoteed ületavasse galeriisilda kaaluda horisontaalse nn travellaatori paigaldamist, mis töötab ainult siis kui rong külastab jaama. Enne saabumist liiguks ühte pidi, pärast lahkumist teistpidi.
- Piletiautomaatide vajadus
 - Näha ette kohad kõikidesse sissepääsu galeriidesse ning ootesaali (soovitavalt infoleti ja/või piletikassa lähedusse). Arvestada ka piisav ruum järjekorra jaoks. Automaatides võimalus osta pileteid erinevate transpordiliikidele (rong, buss) jaoks;
- Pagasi hoiustamise võimaldamine

- Hoiukapid pagasile ca 50 tk
- Renditeenused (sõiduautod, jalgrattad jms)
 - Jätta ruum renditeenuse pakkujatele (ca 4 – 6 boksi). Jätta võimalus, et ala on võimalik integreerida ootesaaliga või võtta kasutusele mõne muu funktsioonina, kui pakkujaid ei peaks füüsilise kohaloleku vastu huvi tundma.
 - Jalgrattarent (juhul kui Pärnusse luuakse jalgrataste rendilahendus, siis on otstarbekas siduda ülelinnalise linnarataste võrgustikuga ka Pärnu RB terminal)
- Vaikne tsoon – töötsoon (ca 10 kohta)
 - Ruum veidi eraldatud ja rahulikumas tsoonis, kus on mõned lauad ja toolid ning kus on võimalik võtta lahti arvuti ja kasutada ooteaega veidi produktiivsemalt või siis pistikutega lauad ooteruumi läheduses (võib olla seotud söögikohaga).



Joonis 14. Näide - "töölauad" Pärnu bussijaamas

- Invataristu

Invataristut ja infoedastust on otstarbekas käsitleda ühe tervikteemana, et tagada võimalikult hea kliendikogemus võimalikult laiale kasutajaskonnale. Soovitavalt teha koostööd Eesti Puuetega Inimeste Kojaga ja/või kaasata vastava ala ekspert.

- Lähtuda universaalse disaini printsiipidest, kõikide tasandite vahel peab olema võimalik liikuda ratastooliga (pandused, kaldteed, invalift, lift) nii, et sujuvalt toimiks ka tavareisijate liikumine. Ratastooliga liikumine peab olema võimaldatud ligikaudu samas liikumiskoridoris kõigi teiste liiklejatega
- Olulisemad tekstid dubleerida ka taktilisena (sõrmega tuntavateks, reljeefsena) Braille kirjas (pimedate kiri) – nt liftinupud, teha majaplaan loetavaks ka pimedatele
- Nii maja siseselt kui ka persoonidele ja olulisematele liikumisteedele luua võimalikult terviklik vaegnägijate teerada nii sise- kui ka välisruumis. Samuti on soovitatav kasutada

nt värvikoodide, kus erinevad terminali tsoonid on erineva värviga ning näiteks vastavad jooned tõmmatud põrandale või seintele, et lihtsustada orienteerumist (vt joonist).



Joonis 15. Näited orienteerumist lihtsustavatest värvikoodidest

- Olulisemad kirjad, viidad, peatuste numbrid jms teha piisavalt kontrastsed ja suured, et need oleks nähtavad ka vaegnägijatele
- Infoedastus ja esitlusvajadus
 - Infolett, turismiinfo (ootesaalis või sissepääsude juures)
 - Tablood saabumis- ja väljumisaegadega sissepääsude juures. Maksimaalselt infot koondada ühte kohta (rongid, linna- ja maaliinide bussid, taksod)
 - Kellad ootesaalis ja olulisemates kohtades (piisavalt suured, loetavad)
- Laste ja lastevanematega seotud teenused
 - Laste mänguala ooteruumi läheduses, aga piisavalt eraldatud, et ei häiriks ooteruumis viibijaid
 - Imetamis- ja mähkimisruum (ema ja lapse toas, mähkimislaud ka invatualetis)
 - Ema ja lapse tuba (vt joonis)



Joonis 16. Näide - ema ja lapse tuba

- Jalgratastega seotud lisateenused
 - Jalgrattaparkla juures võiks olla teenindustsoon, kus on võimalik nt rattakummi pumbata või ratast pesta.



Joonis 17. Näide – avalikult kasutatavad rattapumbad Pärnu bussijaamas

Juurdepääsetavusega seotud vajadus (ühendamine)

Vajaminev parkimiskohtade arv:

- lühiajaliseks parkimiseks

Planeerida vähemalt 20 (minimaalselt lühiajalises perspektiivis, 2020.a.) kuni 30 (pikaajalises perspektiivis, 2040.a., max stsenaarium) parkimiskohta lühiajaliseks parkimiseks (max parkimiskestvus 30-45 minutit). (Üllatav on selline suur kohtade arv. Sellisel juhul võib lisaks drop-offile eraldada lühiajalised parkimiskohad üldises parklas)

- pikaajaline parkimine

Lähtuvalt käesolevas töös teostatud prognoosist lähtuvalt võib hinnata sellise parkimise vajadust 25...50 (pikas perspektiivis) autokoha järele.

- Pargi ja reisi- parkimine.

Pärnu jaamas ei moodusta pargi ja reisi parkimine väga erilist osakaalu, sest jaam asub linnakeskusest kaugel ja ei ole vajadust kasutada suure liikluskoormuse tõttu Pärnu linnas ühistransporti. Lisaks on tagamaa suhteliselt väike. Arvestada tuleb, et suureneb rongiga Tallinnas käivate inimeste osakaal. Seega mingit erilist pargi-ja-reisi parklat rajada Pärnu terminali juurde pole vajalik ja sisuliselt saaks kasutada pargi-ja-reisi lahenduse korral ka rajatava parkla mahtu.

Lähtudes käesolevas töös teostatud prognoosist peaks olema Pärnu terminaliga seonduvalt kavandatud parkla suuruseks kokku 45-80 autokohta.

Busside peatumiskohad ja parkimine seoses bussijaama toimimisega.

Erinevalt näiteks ülemiste RB terminalist, kus on kaalumisel ka linnadevahelise bussijaama üleviimine ühisterminali, siis Pärnus seda probleemi üles tõusnud ei ole. Seega saab busside peatumise ja parkimisega seonduvat seostada eelkõige raudtee terminali kasutusega. Bussidega seonduvad vajadused saab seega jagada kaheks:

- 1) Vajalik regulaarliinide busside peatuskohtade arv reisijate sisenemiseks ja väljumiseks terminalis;

- 2) Vajalik parkimiskohtade arv busside parkimiseks. Viimane seondub eelkõige charter-teenuse ja ekskursioonibussidega.

Praeguste hinnangute kohaselt oleks vajalik terminali lähipiirkonnas vähemalt 2 bussipeatust ühele liikumissuunale, seega kokku neli peatuskohta, millised teenindavad neid reisijaid, kes saabuvad või lahkuvad rongiga. Arvestuslik parkimisaeg on kuni 30 minutit.

Hinnanguliselt oleks vajalik rajada vähemalt neli parkimiskohta bussidele.

Elektriautode ja -jalgrataste laadimise vajadus:

- Arvestades perspektiivi tuleks ette näha elektriautode ja -jalgrataste laadimisvõimalus vastavalt autode ja jalgrataste pikaajalises parklas sobivate kohtade ääres. Eeldatav laadimiskohtade arv võiks olla 2 kuni 5.

Turvalisuse tagamine:

- Paigutada olulisematele liikumisteedele pimedate rajad, vajalikud piirded, märgistus, suunaviidad, valgustus.

Invataristu:

- Lähtuda samuti universaalse disaini printsiipidest, mis tähendab seda, et kõik võimalikud viidad, juhendid jms oleks maksimaalselt hästi loetavad nii tavainimestele, vaegnägijatele. Võimalusel lahendada väiksemad tasapindade vahed ühtlaste pindadena (kaldteed ja pandused). Pimedate rajad lahendada nii sise- kui ka välisruumis
- Valgustatud linna kaart, mis on varustatud pimedate kirjadega

Infoedastus ja esitlusvajadus (tablood/ekraanid):

- Suunaviidad liikumisteede kohal
- Tablood, mis näitavad järgmiste ühissõidukite reaalajalisi väljumisaegu:

Kaugliinide (rong, buss) puhul oleks soovitavalt vajalik edastada informatsiooni väljumiste/saabumiste kohta kogu päeva ulatuses, kuid mitte vähem kui 3 tunni ulatuses. Lähi- ja linnaliinide puhul - vähemalt 30 minuti kuni 2 tunni ulatuses

Jalgrattaparkla ja –laenus:

- Rattaparkla on vajalik (min 50 kohta), arvestada võimalusega laiendamiseks
- Jalgrataste parkimine lahendada soovitavalt hoones või varju all peamiste liikumisteede läheduses:
- Laenus on otstarbekas, kui see siduda laiema linnaratta võrgustikuga

Sidusus lennujaama ja selle teenustega

- Tagada jalgsi- ja jalgrattaühendus lennujaamaga (eraldi jalg- ja jalgrattatee, mis on seotud ülelinnalise rattateede võrgustikuga).

Taksode ooteala vajadused

- maksimaalselt 10 kuni 15 taksole. Taksode ooteala ei pea paiknema vahetult terminali-alal, seda on võimalik korraldada ka niiviisi, et suurema sõiduvajaduse tekkimisel liiguvad taksod terminali mujalt.

Oluline oleks pikkadel perroonidel kasutada klaasist galeriisid, mis annavad leevendust vihma, tuule ja muude keeruliste ilmastikuolude eest. Galeriid on olulised ka seetõttu, et inimesed jaotuksid perroonile rongi ootama ühtlasemalt ega koormaks lokaalselt ühte-kahte vagunit üle. Teisest küljest tõstab see märgatavalt terminalihoone funktsionaalsust.

RAHANDUSLIKUD JA ÄRILISED KAALUTLUSED PÄRNU TERMINALI RAJAMISE PROJEKTIS

PEAMISED LÄHTEKOHAD JA TAUST PROJEKTI ANALÜÜSIMISEL

Võrreldes paljude suurte terminalidega (sealhulgas ka näiteks RB Riia või Ülemiste terminaliga) saab RB Pärnu terminali läbivate inimeste hulk olema suurusjärgu võrra väiksem. Kui Ülemiste RB terminali läbib aastas prognoosi kohaselt ca 6,4 mln inimest (number mis on ligilähedane mõne suure Tallinna kaubanduskeskuse külastusnumbritega), siis RB Pärnu terminali külastajate arvu aastane prognoos jääb 150-200 tuhande inimese kanti (s.o ca 30x vahe). See loob oluliselt erineva konteksti ja eeldused terminali põhi- ja kõrvalfunktsioonide välja arendamiseks võrreldes suure käibega terminalidega.

Pärnu terminal ei ole enamike reisijate jaoks algus- või lõpp-punkt, vaid vahejaam, kus rongist ei väljuta. Ülaltoodud ca 150-200 tuhande külastaja all on peetud silmas inimesi, kes terminaliala jala läbivad ja seal viibivad, ning kelle jaoks terminali poolt pakutavad põhi- ja kõrvalfunktsioonid seega mingit rolli mängivad.

Ülaltoodu ei loo RB Pärnu terminali puhul eeldusi selleks, et seal saaks märkimisväärses mahus kõrvalfunktsioone edendada, mis ärilisest aspektist, kinnisvaraomaniku seisukohalt, tootlikud oleksid ning mis meelitaks erasektori kinnisvara-arendajaid terminali rajamise juurde riske võtma ning kapitalile tootlust otsima.

Käesolevas analüüsis on võetud eeldus, et RB Pärnu terminali rajamise projekt ei ole erasektori kinnisvara-arendajale huvipakkuv (oluline on siinkohal vahet teha arendajal ja ehitajal). Küll aga on võimalik erasektori osapooli (ja konkurentsituatsiooni) kasutada terminali ehitusfaasis ning hiljem terminali teenusepakujate osas.

Sellest tulenevalt on RB Pärnu terminali puhul optimaalne pigem lihtne organisatsioon - siin on mõeldud organisatsiooni üldises tähenduses – terminali rajamisse kaasatud osapoolte arv, seosed jms.

Käesolevas analüüsis kasutatakse läbivalt eeldust, et kasumimotiivil, turujõududel ja konkurentsil, kui neid õigesti rakendada, on positiivne, distsiplineeriv ja efektiivistav mõju projektile. Selline eeldus ei vaja analüüsi koostaja arvates eraldi põhjendamist, kuna on majandusalasest teaduskirjanduses n.ö *common knowledge*.

Kinnisvara arenduse kui väga kapitalimahuka tegevuse seisukohalt on kriitilise tähtsusega rahaturu intressimäärad. Intressikeskkond on käesoleval ajal ajalooliselt madalal tasemel ning paljude analüütikute hinnangul jääb madalaks veel vähemalt järgmiseks viieks aastaks. Kuigi FED (USA keskpank) on alustanud intresside tõstmisega, on tasemed jätkuvalt väga madalad. ECB (Euroopa keskpank) hoiab põhiliste refinantseerimisoperatsioonide intressimäära jätkuvalt tasemel 0,00%. Samas tuleb mõnda, et kuna RB Pärnu terminali rajamise puhul on kogu organisatsioon pigem lihtne, siis on seda ka terminali rahastamisküsimused. Võimalik, et terminali rajamisel pole vajadust ega põhjendust kasutada kommertspankade laene (kuna arendaja pole eelduslikult erasektori osapool ning arendus toimub tõenäoliselt suurelt jaolt EL vahendite ja riigi omafinantseerimise kombinatsioonina).

Kuigi väga väikeses mahus, siis tõenäolisemate tootvate (täheenduses rahavoogu genereerivate) pinnaliikidena tulevad terminali puhul kõne alla kaubandus- ja teeninduspinnad ning laopinnad. Lisaks nimetatutele võib teoreetiliselt ja pikas plaanis terminali tuluaallikaks olla ka väljumistasud vedajatele – viimaste osas on Eestis turg aga välja kujunemata. Põgusatest e-kirjalikest intervjuudest selgus, et rongidele valdavalt Eestis käesoleval ajal väljumistasusid kehtestatud ei ole.

Kokkuvõttes pole käesoleval hetkel võimalik täpselt hinnata millist rahavoogu võiks terminal potentsiaalselt tulevasele omanikule genereerida kuid terminali läbivate reisijate arvu silmas pidades on suurusjärgude kaudu selge, et märkimisväärtset kommertstulu RB Pärnu terminal genereerima ei hakka.

IDEAALMUDELI KONSTRUEERIMINE

Projekti analüüsimisel on eelduseks võetud, nagu eelpool mainitud, et konkurents ja kasumimotiiv, kui õigesti rakendatud, omab mistahes projektile, s.h käesolevale, distsiplineerivat ja efektiivistavat mõju.

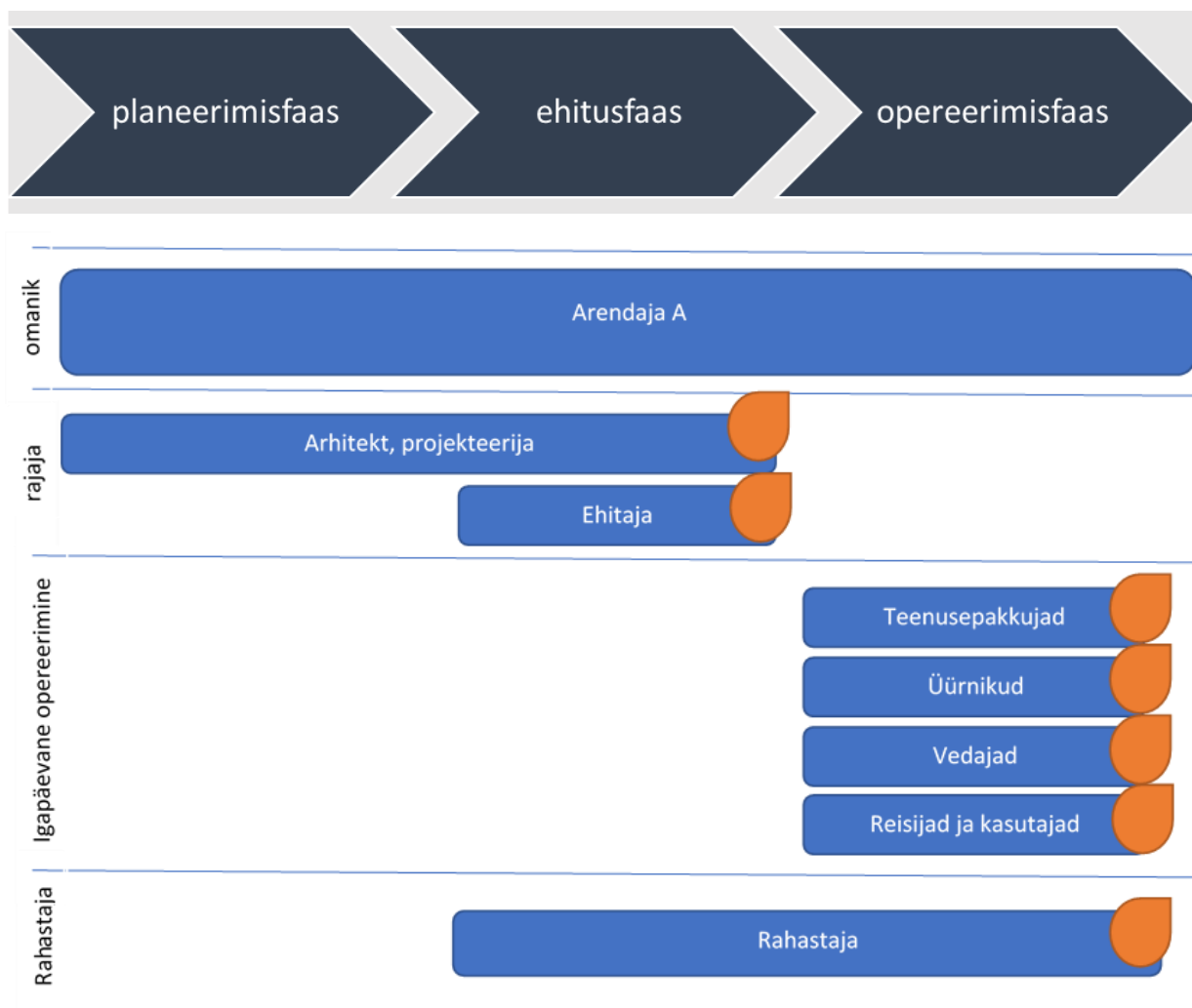
RB Pärnu terminali rajamise puhul tulevad piirangud turujõudude kasutamisele peamiselt terminali läbivate inimeste väikesest arvust ning seeläbi terminali väikesest ärilisest potentsiaalist. Teiste sõnadega – pole põhjust eeldada, et arendajate tasemel või ka hiljem opereerimise ja rahavoo faasis, oleks erasektor projektist huvitatud. Siinkohal ei tohi segamini ajada arendajat ja ehitajat. Projekt saab kahtlemata olema huvipakkuv ehitusettevõtetele.

Isetasuvaks RB Pärnu terminali pidada ei saa ning selles olukorras saab mõjutada vaid seda, kui kalliks läheb projekti rajamine ja hilisem opereerimine. Ehitusleping on selles olukorras kaugelt kõige

olulisema tähtsusega ning seda on ka ehitusele eelnevalt loomulikult ka planeerimis/projekteerimisfaas (optimaalse mahuga hoone ja infrastruktuuri projekteerimine).

Eelnevat kokku võttes on konstrueeritud n.ö ideaalmudel, kus projekt on faasideks jagatud, tuvastatud olulisemad osapooled igas faasis ning võetud osapoolte vahelised seosed kokku selliselt, et kasumimotiiv ja turujõud maksimaalsel võimalikul viisil projekti kui terviku heaks tööle panna – tulemus on, vähemalt teoreetiliselt, täpselt nii soodsalt rajatud ja majandatud terminal kui majandusruum ja konkurentsituatsioon seda võimaldab.

Alltoodult on esitatud skeem projekti faaside ja erinevate osapooltega. Joonisele järgnevas peatükis on igast osapooltest, tema rollist ja seostest teistega täpsemalt juttu. Nagu eelnevalt öeldud, on RB Pärnu terminali rajamise puhul projekti optimaalne organisatsioon oluliselt lihtsam.



Värvilised märged skeemil osapoolte peale „kleebituna“ tähistavad infot selle kohta, kes teistest osapooltest neid projekti kaasab. RB Pärnu projekti pole põhjust projekti arendusfaasi kahe erineva

arendaja vahel jagada niisamuti nagu pole põhjust opereerimisfaasis kaasata täiendavat erasektori partnerit. Projekti stabiilne opereerimisfaas ei hõlma endas märkimisväärt tulude juhtimist – kogu otsustuskohtade ulatus ja tähtsus terminali opereerimisel on väga väikese tähtsusega, ei eelda spetsiifilisi teadmisi (silmas peetud eelkõige terminali kommertsliku juhtimise aspekti) ning operaatori kasumimotiiv ei muudaks projekti isetasuvamaks.

Seetõttu lihtsustub kogu projekti organisatsioon kuni määrani, et arendaja A kaasab projekti kõik vajalikud osapooled ning jääb projekti omanikuks ka selle stabiilses opereerimisfaasis (projekti valmimise järgset võimalikku üleandmist mõnda teise riiklikusse ettevõttesse siinkohal ei analüüsita, vaid käsitletakse kui sama omanikku).

MUDELI OSAPOOLED JA ROLLID

Selleks, et terminal valmiks funktsionaalse ja kvaliteetsena ning oleks samal ajal rajatud mõistlike kuludega, on keskne roll arendajal A. Arendaja A on antud juhul see, kes kaasab kõik teised vajalikud osapooled – kõige olulisem rahalisest aspektist on terminali ehitaja kaasamine – s.o. ehitushanke läbiviimise kvaliteet (lisaks üldisele ehitusturu situatsioonile) määrab pakujate arvu ja pakkumuste kvaliteedi ning hinnad. Ehitusfaasile eelnevalt on väga oluline ka projekteerimise ja arhitektuuri faas, mis annavad ehitushankele sisendi ja mahud.

Selgituseks alljärgnevale osapoolte kirjeldusele:

- a) Osapoolte kaasamise viisist rääkides kasutatakse alltoodult läbivalt termineid nagu pakkumuste võtmine, läbirääkimised, kaasamine läbi konkurentsituatsiooni. See tähistab just seda, kuid võib tähistada ka riigihanke läbiviimist (juhul kui EL vahendite tõttu see nõutud on);
- b) Alljärgnevalt vaadeldakse iga projekti osapoolt läbi kolme aspekti: osapoole roll projektis (hinnatuna projekti kui terviku seisukohalt, mitte konkreetse osapoole huve silmas pidades); osapoole kaasaja – s.o. kes kaasab konkreetse osapoole projekti; kaasamise viis – see on oluline, sest nagu eelpool öeldud, analüüsis on eelduseks võetud, et turujõudude ja konkurentsituatsiooni kasutamine omab projektile tervikuna positiivset mõju.

Arendaja A (avalikus omanduses olev ettevõtte)

- Roll – keskne roll läbivalt kogu terminali projekti jooksul kavandamisest kuni opereerimiseni. Kaasab kõik teised projekti osapooled – olulisimana nendest kindlasti ehitaja erasektorist ning planeerimisfaasis arhitektid/projekteerijad samuti erasektorist.
- Kaasaja – avalikkus.
- Kaasamise viis – otsustuskorras tehtud varem (poliitiline otsus).

Arhitekt, projekteerija (erasektor)

- Roll – kvaliteetse, läbimõeldud, mõistlike kuludega teostatava linnaruumilise keskkonna / infrastruktuuri loomine. Otseseks sisendiks ehitajale.
- Kaasaja – Arendaja A.
- Kaasamise viis – pakumuste võtmine / läbirääkimised koos esialgsete eskiisidega. Konkurentsituatsioon.

Ehitaja (erasektor)

- Roll – Kuna terminali kogumaksumusest lõviosa moodustab ehitusmaksumus, siis sõltub ehitajast suuresti, milliseks kujuneb kogu projekti rajamise maksumus.
- Kaasaja – Arendaja A.
- Kaasamise viis – ehitushange, konkurentsituatsioon.

Teenusepakkujad (erasektor)

- Roll – terminali igapäevaseks toimimiseks vajalike teenuste pakumine mõistlike kuludega. Siinkohal on mõeldud kõiki võimalikke teenusepakkujaid, kes on vajalikud terminali normaalseks tööks (koristusteenus, soojusenergiaga varustaja, turva, tehnohooldused jne.).
- Kaasaja – Arendaja A.
- Kaasamise viis – pakumuste võtmine, konkurentsituatsioon.

Üürnikud (erasektor)

- Roll – pakkuda reisijatele vajalikke teenuseid ning olla terminali omanikule jooksvate tulude allikaks – RB Pärnu terminali puhul seda kõike väikeses mahus.
- Kaasaja – Arendaja A
- Kaasamise viis - läbi konkurentsituatsiooni.

Vedajad (erasektor / avalik sektor)

- Roll – transporditeenuse osutamine reisijatele. On terminali omanikule jooksvate tulude allikaks juhul kui kehtestatakse ka väljumistasud.
- Kaasaja – Arendaja A.
- Kaasamise viis – läbirääkimised. Mittediskrimineerivad põhimõtted vedajate lubamisel terminali.

Reisijad ja kasutajad

- Roll – kasutada terminali poolt pakutavaid teenuseid ning olla terminali majandamisest saadavate tulude algallikaks.
- Kaasaja – (-) / (terminali omanik niivõrd kuivõrd tal on sellele mõju)
- Kaasamise viis – (-) / kasutajate arvukus ja seeläbi terminali tulude suurus sõltub kõige enam ühistranspordi kui terviku konkurentsivõimest suhtena privaattransporti, kuid antud juhul ka alternatiivsete ühistranspordivõimaluse olemasolust, kvaliteedist ja hindadest (näiteks kaugbussiliinid Pärnust Tallinnasse, Pärnust Riiga ja vastupidi).

Rahastaja (erasektor / avalik sektor)

- Roll – pakkuda terminali rajamiseks vajalikke rahalisi ressursse (eelduslikult selles ulatuses, mis jääb puudu EL vahenditest). Lisamärkusena - lisaks ehitusmaksumusele jm. otsestele rajamisega seotud kuludele sõltub terminali rajamise, kui kapitalimahuka tegevuse, kogumaksumus kokkuvõttes ka rahastamisega seotud kuludest.
- Kaasaja – Arendaja A
- Kaasamise viis – läbi konkurentsituatsiooni juhul kui erasektor on rahastajaks.

MUUD TÄHELEPANEKUD

Nagu eelpool välja toodud – RB Pärnu terminali puhul pole külastajate väikese arvu tõttu üldjoontes kommertslikel alustel opereeritavad pinnad otstarbekad. Küll aga on põhjendatud mõned väikesed (automatiseeritud) müügikohad ja teenused (kiosk, väike kohvik, piletiautomaat, pakiautomaat jms.). RB Pärnu terminali puhul on oluline eelkõige läbi mõelda terminali põhifunktsioonid ja nende pinnavajadus (ootesaal, liikumisteed, tualettruumid, perroonid, personali ruumid, terminali haldamisega seotud ruumid, eriotstarbelised ruumid jms.) - kõrvalfunktsioonide tähtsus on oluliselt väiksem.

Kui suuremate terminalide puhul kehtib üldjoontes väide, et mida rohkem jääb põhifunktsioonidest pinda üle lisafunktsioonideks (rahavoogu tootvateks pindadeks), seda isetasuvam on terminal, siis RB Pärnu terminali puhul see argument ei kehti. Kuna objektiivsetel põhjustel pole lisafunktsioonide järele piisavat nõudlust, siis ei ole lisafunktsioonide kasutusse minevad pinnad tootlikud ega aita isetasuvusele kaasa: investeering on kui rajada, kuid rahavoogu pole.

Lisafunktsioonide planeerimisel on kasulik jagada külastajad kaheks: lühiajaliselt ja pikaajaliselt terminalis viibivad inimesed. RB Pärnu terminali puhul võib üldjoontes eeldada, et pikaajaliselt terminalis viibijaid ei ole.

Üldiselt rääkides - lühiajaliselt terminalis viibiva inimese jaoks on olulised sellised kaubanduse, teeninduse ja toitlustusega seotud lisafunktsioonid nagu (ei ole tähtsuse järjekorras): ajalehekiosk, toidupood (väikseformaadiline), lillekauplus, apteek / käsimüügi apteek, tualett (juhul kui on tasuline ja/või pole ette nähtud põhifunktsioonides), piletiautomaat, piletikassa (näiteks reisibüroo poolt opereeritav, mis müüb pileteid erinevatele väljumistele sõltumata vedajast (inimestele, kes ei oska või ei soovi automaadist pileteid soetada – näiteks välismaalased või vanemaealised), pakiautomaat (nii saatmiseks kui hoidmiseks eraldi, kui pole koostoimivat), automaatkiosk toidukaupade müügiks (võileivad, magus, snäkid, joogid), kuumajoogi automaat, autoparkla, rattaparkla, autorendi teenus, reisibüroo teenus, rattalaenutuse teenus, sularaha automaat, rahavahetus, sõltumatu turismiinfo punkt jne. (loetelu pole lõplik).

RB Pärnu terminali külastajate väikese arvu tõttu transleerub enamik ülaltoodud soovidest majanduslikel kaalutlustel ebamõistlikuks – erasektori osapooled, kes enamikku või kõiki ülalnimetatud funktsioone opereeriks, ei ole huvitatud seda antud asukohas tegema.

Põhjendatud võiks RB Pärnu terminali puhul olla automaatkioskid (kuumad joogid, snäkid, külmad joogid), ajalehekiosk, piletiautomaadid, sularaha automaat, pakiautomaat (nii hoidmiseks kui saatmiseks) – kokkuvõttlikult, eelkõige masinopereeritud teenuste ja kaupade pakkumine, millega ei kaasne kallist inimtööjõu kulu. Perspektiivsena võib ette näha ka pinnad väikeseformaadilise kohviku või kaupluse jaoks.

KOKKUVÕTE PEAMISTEST OTSUSTUSKOHTADEST

RB Pärnu terminali rajamise optimaalne mudel peaks olema lihtne – osapooli on oluliselt vähem kui mõne suurema terminali rajamise puhul. Teisest küljest mängib Arendaja A seetõttu kesket rolli kogu terminali rajamise protsessis, kaasates protsessi kõik osapooled. Kaks kõige suurema kaaluga otsustuskohta projektis on:

1. Projekteerimis-/arhitektuurse faasi optimaalne tulemus, mis vastaks tulevasele külastajate arvule ja külastajate soovidele – teenindaks kvaliteetselt põhifunktsioone ning vähesel määral ka lisafunktsioone.
2. Kvaliteetselt läbi viidud ehitushange – olulisim projekti sõlmkoht terminali maksumuse seisukohalt. Vastutus ehitaja kaasamise eest langeb arendajale A, kelle all antud analüüsis peetakse silmas avaliku sektori ettevõtet.

KASUTATUD KIRJANDUS:

1. <http://www.grandistazioni.it/gst/Le-nostre-stazioni/Napoli-Centrale/NAC>
2. <https://www.raileurope.com/place/praha-hlavni-nadrazi>
3. <http://www.radio.cz/en/section/curaffrs/grandi-stazioni-loses-30-year-lease-of-main-railway-station-due-to-renovation-delays>
4. <http://www.czech.cz/en/Business/Failure-to-complete-Main-Train-Station-by-2016-cou>
5. Which financial mechanisms for urban railway stations ? A study conducted by PwC. La Fabrique de la Cité. December, 2010.
6. <https://canarywharf.com/>
7. <http://www.crossrail.co.uk/route/stations/canary-wharf/>
8. <https://www.railway-technology.com/projects/canary-wharf-station-london/>
9. <https://www.networkrail.co.uk/communities/passengers/station-improvements/national-stations-improvement-programme/>
10. Rail Baltic Global Project Cost-benefit Analysis. Final Report. 30.April 2017. E&Y, co-financed by European Union.“
11. Preparation of the Operational Plan of the Railway. 2nd Interim Report. RB RAIL AS and ETC Transport Consultants GmbH, 2018.
12. AECOM. Transportation, Ministry of Transport, Latvia. Integration of Rail Baltica railway line within the Riga central multimodal public transport hub - elaboration of the technical solution. No 2015/01 TEN-T. February 2016.
13. Alyssa R. Larose. Planning for Passenger Rail in Small Cities and Towns University of Massachusetts Amherst, 2010.
https://scholarworks.umass.edu/theses/520/?utm_source=scholarworks.umass.edu%2Ftheses%2F520&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages
14. Transit Cooperative Research program (TCRP). Transit-Oriented Development in the United States. Experiences, Challenges and Prospects. Report 102. Washington D.C. Transportation Research Board, 20014.
15. Public Transport Interchange Design Guidelines. Auckland Transport, 2013
16. Terminal Planning Guidelines. The Port Authority of New York and New Jersey. August, 2013