



1918

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

TEEDEINSTITUUT

BALTI JAAMA MAA-ALUSE TERMINALI ESKIISPROJEKT

CONCEPT OF BALTI JAAM UNDERGROUND TERMINAL

ETT 60 LT

Üliõpilane: Rauno Rüütel

Juhendaja: Tiit Metsvahi

Tallinn, 2016

KOKKUVÕTE

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli projekteerida Balti jaamale maa-alune bussiterminal, et tagada kergliiklejatele takistusteta liikumisvabadus Tallinna vanalinna ja Balti jaama vahel. Terminaliga koos tuli maa alla viia ka Toompuiestee – Rannamäe tee jaamaesine lõik. Tunnelisse läks 180 meetrit teed ning panduste kogupikkuseks tuli 290 meetrit. Enne potentsiaalsete skeemide välja töötamist uuriti piirkonna ajalugu, tänavate seisukorda, liiklusõnnetuste statistikat ning kõige lõpuks tehti ka liiklusohutuse inspekteerimine, millega otsiti üles praegused nõrgad kohad ja pakuti välja ohutumad lahendused.

Töös leiti, et vaatamata Tallinna Transpordiameti parimatele kavatsustele, ei ole viimaste aastate liikluskorralduste muudatused alandanud liiklusõnnetuste arvu. Enamikel vaatluse all olnud ristmikel oli õnnetuste esinemissagedus hoopis kasvanud, ühel ristmikul lausa 7-kordselt. Liiklusohutuse inspekteerimise käigus leiti 8 ohtlikku kohta ning kõik nad said lahendatud väljavalituks osutunud Balti jaama lähiümbruse liiklusskeemis.

Esmalt tehti valmis Balti jaama maa-alune bussiterminal, millele pärast projekteeriti juurde lähiümbruse skeemid. Terminal koosneb kahest osast: peatused koos bussiparklaga ning sõiduautode parkla. Bussidele on parkimiskohti 11, autodele 38. Terminalis on 5 peatust, millede juurest lähevad trepp ja lift üles parki.

Kahe erineva skeemi väljatöötlemisel kasutati Stratumi tehtud Põhja-Tallinna uuringust saadud andmeid ning lisaks arvestati lähipiirkonda kavandatavate objektidega tekkivate liiklusvoogude suuna ja kasvuga. Selle tulemusel sündinud variandid analüüsiti mitme vaatenurga alt läbi ning leiti, et alternatiiv A1 ehk praeguse liiklusskeemi täiendus on parim lahendus, mis sobib kokku antud töös projekteeritud Balti jaama maa-aluse terminaliga. Kaalukausi kallutasid esimese variandi poole ühistranspordi mugavam ühendus terminaliga, paremad väljavaated tulevaste bussiliinide rajamiseks ning kergliiklejate suurem liikumisvabadus.

Balti jaama maa-aluse terminali ideeprojekt täitis oma ülesande, ühendades jaamaesise piirkonna Tornide väljaku pargiga, kaotati füüsiline barjäär Tallinna

vanalinna ning Balti jaama ja Kalamaja vahel. Lisaks jätavad uuenenud jaamahooned ja sellega seondud taristu nii kohalikele kui ka turistidele parema mulje, mis tõstab nii jaama enda kui ka lähiümbruse (Kalamaja asumit) populaarsust.

SUMMARY

The aim of this master's thesis was to design an underground bus station for Balti jaam so that pedestrians would have an unobstructed path between Tallinn's old town and Balti jaam. Toompuiestee's and Rannamäe tee's section next to the station also had to be brought underground, which meant constructing a tunnel. Prior to the development of potential schemes, a lot of effort went into studying the regions history, examining the streets and their condition and gathering statistics of the area's traffic accidents. Last but not least, a road safety inspection was carried out to find the current weak spots and to come up with safer solutions.

It was concluded that despite the best intentions of Tallinn's Department of Transportation, the changes to the traffic arrangements in recent years had not reduced the number of traffic accidents. Actually it was quite the opposite. In most cases the numbers had increased. On one specific intersection, the number of accidents had increased by more than 7 times. The road safety inspection found 7 other dangerous places and they were all addressed in the new nearby area traffic scheme.

First the underground bus terminal was sketched. The nearby traffic schemes were added on later. The terminal consists of 2 parts: bus stops with a parking lot for buses and a separate parking lot for cars. There are 11 parking spots for buses and 38 for cars. In the terminal there are 5 bus stops, which are all near the stairway and elevator that lead up to the park.

In the development of two alternative schemes, data obtained from Stratum's North-Tallinn study was used along with the predicted traffic flows and directions that emerge from the construction of nearby planned projects. The versions that were created were analyzed from different angles. It resulted in the selection of version A1, because it had better synergy with the underground bus station. Eventually what tipped the scale was a better connection between public transport and the terminal, better prospects for future bus lines and bigger freedom of movement for pedestrians.

The concept of Balti jaam's underground terminal fulfilled its purpose. By connecting the area in front of Balti jaam with Tower's Square the physical barrier between Tallinn's old town and Balti jaam and Kalamaja was eliminated. Furthermore, the new station buildings and the station's infrastructure will leave a better impression on both the locals and tourists, which will increase the popularity of both Balti jaam and Kalamaja.