



1918

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
TEEDEINSTITUUT

JÄRVE ÜHISTRANSPOORDITERMINALI RAJAMISE
VAJADUSE EELUURING

PRELIMINARY STUDY INTO THE NECESSITY OF THE
ESTABLISHMENT OF JÄRVE PUBLIC TRANSPORT TERMINAL

ETT 60 LT

Üliõpilane: Edgar Berman

Juhendaja: Teadur Tiit Metsvahi

Tallinn, 2015

KOKKUVÕTE

Tallinnas Nõmme linnaosa kirdepiiril asuv Järve keskuse piirkond on ümberkaudsete linnaosade ja valdade tähtis sõlmpunkt, mida läbib igapäevaselt suur transiitliikluse osakaal. Eeslinnastumise tulemusena on kasvanud Tallinna linna ümbritsevate omavalitsuste elanike arv. Kahe rahvaloenduse vahelise perioodi jooksul on Saue, Keila, Kiili ja Saku valla ning Saue ja Keila linna töötajaskond kasvanud kokku 6050 inimese võrra. Ligi pool tagamaa töötajaskonnast sõidab igapäevaselt tööle Tallinnasse ja suurem hulk tagamaa töötajaskonnast on seotud just Tallinna kesklinnaga. Olenemata valitud transpordiliigist, läbivad Saue ja Saku valla, Saue linna ning teiste Tallinnast lõunas asuvate omavalitsuste elanikud Tallinna kesklinna marsruudil suure tõenäosusega Järve piirkonna.

Tallinna ühistranspordi tänane liinivõrk pärineb suures osas 1980. aastast. Liinivõrk on ülesehituselt hea tihedusega, paljud marsruudid koonduvad keskustesse ja linn on kaetud erinevate transpordiliikidega. Vastavalt välja kujunenud teedevõrgule ja geograafilisele asukohale läbivad Järve keskuse piirkonda paljud erinevad ühistranspordiliinid, mis suunduvad Tallinna kesklinna mitmest erinevast sõidusuunast. Liigne bussiliinide kattuvus Risti piirkonnas on tekitanud olukorra, mil ühtlast täituvust bussiliinidel ei ole suudetud tippajal tagada. Eeldatavasti on täituvuse ebahühtlus bussides probleemsem tippaegade välisel ajal.

Käesolevas töös hinnati Risti piirkonda läbiva ühistranspordi sõitjatevoogusid hommikul ja õhtusel tippajal. Eraldi teostati Risti piirkonda läbivate bussiliinide ja Järve rongipeatust läbivate reisirongide välisvaatlus. Selgus, et hommikul tippajal (7:30-9:30) läbib Risti piirkonda kesklinna suunal 5835 inimest ja õhtusel tippajal (15:30-18:30) tagamaa suunal 6450 inimest. Tipptunnid fikseeriti bussides 7:30-8:30 ja 16:45-17:45 ning reisirongides 8:15-9:15 ja 17:00-18:00.

Teemaplaneeringu „Tallinna tänavavõrk ja kergliiklusteed“ 2008. a. vahearuandes pakuti esmakordselt välja kümne ühistransporditerminali rajamisvõimalust Tallinna linna tähtsatesse sõlmpunktidesse, muuhulgas ka Risti piirkonda. K-Projekt AS on teinud mitmeid Järve ühistransporditerminali eskiise, mida käesolevas töös analüüsiti ning tehti ettepanekuid eskiisi korrigeerimiseks.

Ühistransporditerminali rajamisel tuleb sellega ühendada ka rongiliiklus. Selleks on Tallinn-Keila raudteeliini Järve rongipeatust tarvilik nihutada 700 m tagamaa poole ja Tallinn-Rapla raudteeliini Liiva rongipeatust 500 m kesklinna poole. Rongipeatuste rajamisel tuleb rajada ka kergliiklustee rongipeatuste ja terminali vahele.

Aktiivsema pendelrändega omaavalitsuste elanikud peavad Järve ühistransporditerminali rajamisel teisele liinile ümber istuma, sest ühistranspordivõrgu optimeerimisel teenindaksid suurema veovõimega sõidukid (trammid ja rongid) põhiliine ning bussid kohalikke liine. Ühistransporditerminali rajamine toob kaasa rohkelt uusi võimalusi ühistransporditaristu arendamiseks ning seega kaalub üle kasutajatele ebamugava ümberistumise tekkimise, seda eriti juhul, kui Risti piirkonna ja Tallinna kesklinna ühenduskiirus rajatava trammitee tõttu paraneks.

Töö autor, tuginedes sõitjatevoogude uurimistulemustele ja SWOT analüüsile, on arvamisel, et Tallinnasse ühistransporditerminalide süsteemse võrgustiku loomine on paratamatu ja tulevikus hädavajalik, arvestades Tallinna ja eeslinnade rahvaarvu järjepidevat kasvu. Järve terminal oleks oma asukoha ning mitmete transpordiliikide esindatuse tõttu konkurentsivõimeline ning aitaks kaasa liikluskoormuste vähenemisele Tallinna kesklinnas.

Magistritöö autorile andis Järve ühistransporditerminali eeluuringu koostamine, sõitjatevoogude analüüsi läbiviimine ja ühistransporditerminali eskiisi korrigeerimine suure kogemuse. Oluliseks peab autor ka kasuliku informatsiooni omandamist Tallinna üldplaneeringu, Tallinna linna ja lähiümbruse transpordikava ning Tallinna arengukava läbitöötamisel.

SUMMARY

PRELIMINARY STUDY INTO THE NECESSITY OF THE ESTABLISHMENT OF JÄRVE PUBLIC TRANSPORT TERMINAL

Edgar Berman

Järve center area, located at the eastern border of Nõmme city district in Tallinn, is an important junction of surrounding city districts and parishes, and a large proportion of transit traffic passes through it daily. As a result of suburbanization, the number of inhabitants in municipalities surrounding Tallinn has increased. The number of employees in Saue, Keila, Kiili and Saku parishes, as well as Saue and Keila towns has grown by 6050 people during the period between two censuses. Nearly half of the employees of hinterland commute to work in Tallinn daily and most of the employees in hinterland are associated namely with Tallinn city center. Notwithstanding the chosen method of transportation, it is very likely that the residents of Saue and Saku parishes, Saue town and other municipalities located south of Tallinn en route to the city center also pass through Järve area.

The present public transportation network in Tallinn mainly dates back to 1980. The structure of the public transportation network is dense enough, a significant number of routes converge in centers, and the city is covered by different means of transportation. In accordance with the established network of roads and geographical location, a number of public transportation lines arriving to Tallinn city center from several different locations pass through the area of Järve center. Excessive coverage of bus lines in Risti area has created a situation where an even passenger load on bus lines during the rush hour has not been achieved. Presumably the uneven passenger load in buses is more problematic during the time outside the rush hour.

The present thesis evaluated the public transportation passenger flows in Risti area during morning and evening rush hours. Field observations of bus lines passing through Risti area and trains at Järve train station were conducted separately. It was revealed that during the morning rush hour (7:30-9:30) 5835 people travelling towards the city center passed through Risti area, and during the evening rush hour (15:30-18:30) the same area was

passed though by 6450 travelling towards hinterland. Peak hours were set at 7:30-8:30 and 16:45-17:45 for buses and 8:15-9:15 and 17:00-18:00 for passenger trains.

The 2008 intermediate review of the thematic plan „Tallinna tänavavõrk ja kergliiklusteed“ (*Tallinn street network and cycle and pedestrian tracks*) for the first time offered the possibility of creating ten public transport terminals in important junctions in Tallinn, among others Risti area. K-Projekt AS has presented several drafts for public transport terminals. The drafts were analysed in the present thesis and propositions for improving them were presented.

Once the Järve public transport terminal has been built, inhabitants of municipalities where commuting is most active must change lines because with the optimization of public transportation vehicles with larger transport capacity (trams and trains) would service primary lines and buses would service local lines. Building the public transport terminal provides numerous opportunities for developing public transportation infrastructure and therefore it compensates the travelers' inconvenience of changing lines, especially when the connection between Risti area and Tallinn city center would become faster owing to the planned new tram line.

Relying on the study results of the passenger flow and SWOT analysis, the author is of the opinion that establishing a systematic network of public transport terminals is inevitable and extremely necessary in the future, considering the constant growth in the number of residents of Tallinn and suburbs. Due to its location and a wide variety of means of transportation, Järve terminal would be competitive and would help to lighten the traffic load in Tallinn city center.

Compiling the preliminary study for Järve public transport terminal, conducting the analysis of passenger flows and redesigning the transport terminal sketch enhanced the author's experience on the subject. The author also considers important obtaining relevant information concerning general planning of Tallinn, transport plans of Tallinn and its surrounding areas, and Tallinn development plan.