

TALLINNA LENNUJAAMA JA JÜRI ALEVIKU VAHELISE ALA KERGRÖÖBASTRANSPOORDIGA ÜHENDAMISE ESKIISPROJEKT



TULEKARU



INSENERIBÜROO
STRATUM

SALA TERRENA OÜ

▶ EESMÄRK:

- ▶ Tallinna linna ja Rae valla territooriumi Tallinna Lennujaamast alates kuni Jüri aleviku keskusesse kergrööbastranspordiga ühendamine.
 - ▶ Ühendamine annab võimaluse parandada ühistranspordivõrgustikku ja olemasolevat liikluslahendust, ning vähendada pendelrändega seotud autoliiklust.
 - ▶ Kavandatud trammivõrgustiku süsteem on ühiskasutatav Tallinna trammivõrgustikuga ja on Rae vallas ühistranspordi süsteemi "selgroog". Trammi- ehk kergrööbastranspordi lahendused on kõige tõhusam linnatranspordi liik.
 - ▶ Trammiliini rajamise eeliseks on oluliselt kiirem võimalus jõuda Tallinnasse võrreldes ratastranspordi kasutamisega, kuna tramm kasutab alternatiivset liikumisteed ja ei sõltu oluliselt liiklussagedustest Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel ja samuti ka Ülemiste liiklussõlmes ning Tallinna tänavatel

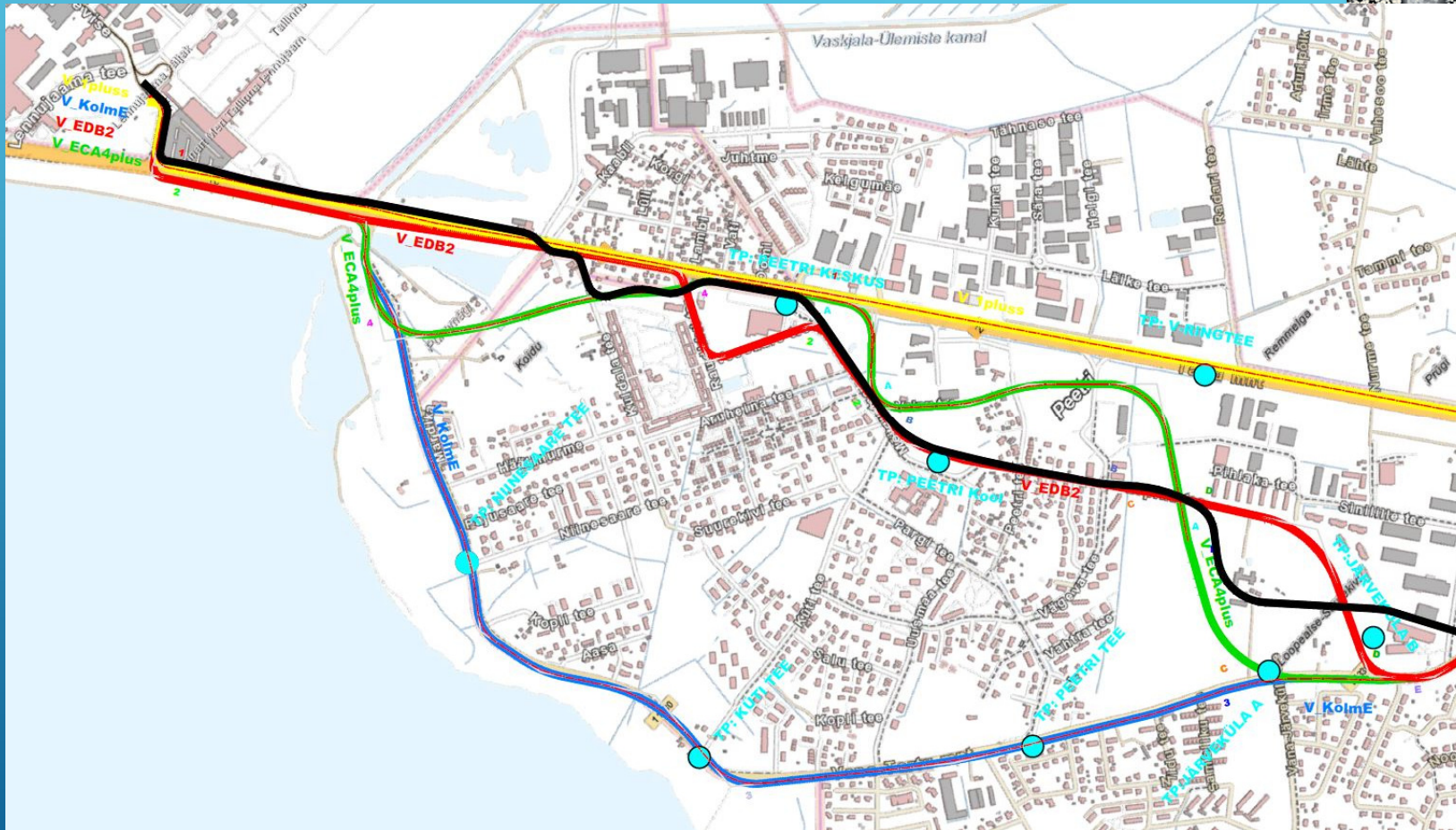


▶ LÄHTEÜLESANDE OLULISIMAD PUNKTID

- Alguspunkt Tallinn, Lennujaama väljak, lõpp-punkt Jüri Alevik
- Liin peab läbima Rail Baltic Assaku rongipeatust
- Valida parima ühenduskiirusega lahendus mis tagab olemasolevate ja perspektiivsete elanike ühendamise piirkonnas olevate töökohtade ning sotsiaalse taristuga
- Võimalikult vähe konfliktalasid
- Trassikoridori laius min 7m
- Näidata ka ratta ja jalgteede võrgustik
- Trammitee kavandada võimalusel väljapoole Ülemiste järve sanitaarkaitseala
- Arvestada looduskaitseliste- ja kultuurimälestistest tulenevate piirangutega
- Võimalusel arvestada kehtivate ja koostatavate detailplaneeringutega
- Näha ette min 2 pargi ja reisi parklat
- Keskkond on kasutajale ligipääsetav, turvaline, visuaalselt meeldiv



▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE

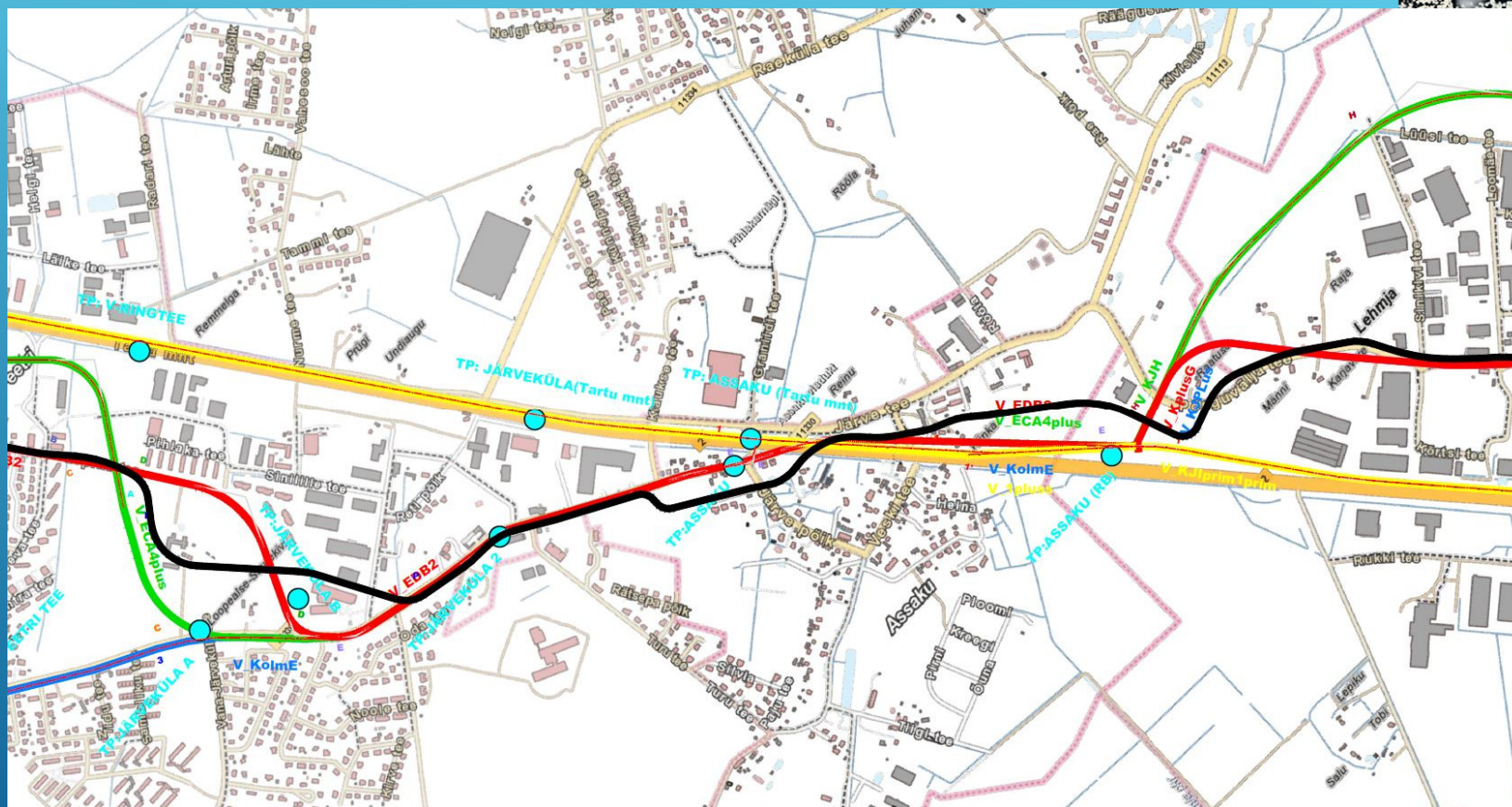


▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE

- ▶ Tallinna vesi ja Muinsuskaitseamet väilistasid võimaluse tulla läbi Vana-Tartu maanteelt, seal kattuvad Ülemiste Järve sanitaarkaitsevöönd ja Mõigu kalmistu ala
- ▶ Tartu mnt ääres puudub piisav vaba ruum, müratõkke sein tuleks nihutada olemasolevatele hoonetele väga lähedale ja hoonete ligipääsud viia hoonete teisele küljele
- ▶ Tartu mnt äärt mööda kuni Jürini minek annaks küll parima kiiruse aga ei tagaks kasutajatele atraktiivsete sihtkohtade läbimist
- ▶ Kuldala piirkond on korterelamute ala, kus on võimalik trammi liiklus nõ kasutajatele lähemale tuua. Kuldala pargis kasutatakse trassi lahendamiseks pigem mitte kasutuses olevat pargiala, kus vajalik maaeraldus on vaid 7 meetri ulatuses, ülejäänud haljastus on võimalik säilitada.
- ▶ Kõige rohkem mõjutab trassi pargist läbitoomine Tartu mnt ja Kuldala tee nurgal asuvaid olemasolevaid elamuid. Trass on Kuldala tee krundil viidud ümber olemasoleva hoone, et vältida olemasolevate hoonete lammutamist.



▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE



▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE

- ▶ Trassi edasine kulgemine on paika pandud Tallinna väikese ringtee eelprojekti lahenduseset tulenevalt, millega on ainsas kohas jäetud võimalus trammile kahetasandilise ristmiku planeerimine Lepiku tee sihis. Sellet tulenevalt on trass viidud Mõigu teele ja Peetri kooli juurest Lepiku teele. Lepiku teel on tramm planeeritud viia autodega ühiskasutavasse alasse hoonete vahel oleva ruumi puuduse tõttu.
- ▶ Peale Tallinna väikese ringtee tunneli läbimist kulgeb trammitrass keset ala, kuhu veel ei ole hoonestust rajatud. Seega on sellel alal valitud kõige otsesem trass suunal Järveküla kool, läbides samas perspektiivset keskuseala Vana-Tartu mnt ja Tallinna väikese ringtee ristmikul. Selles lõigus on võimalik trassile luua täiesti uus ja uut väärtust pakkuv roheline koridor lineaarpargi, kergliiklustee ja puhkealadega.
- ▶ Järveküla kooli juures ületab trass Vana-Tartu mnt. Vaba ruumi olemasolu ei ole Vana-Tartu mnt ääres võimalik tagada alates 1106 Assaku ühendustee L1. Selletõttu on trass viidud Vana-Tartu mnt-st eemale läbi Kongo kinnistule planeeritud korterelamute ala, samuti Järve põik teele, mis asub eramajade vahel.

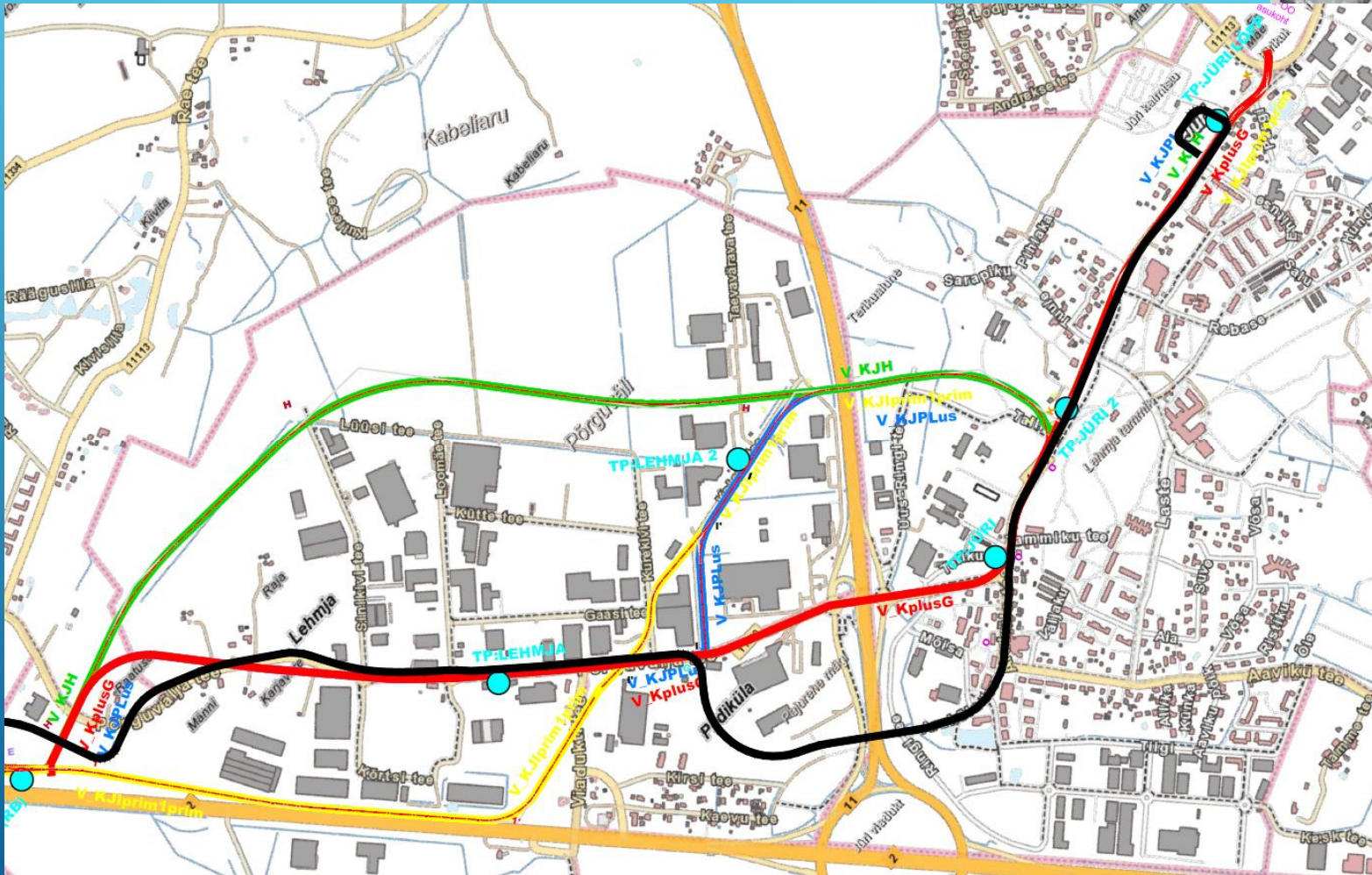


▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE

- ▶ Tartu mnt (T2) kahetasandilise ristmiku asukoha tingib Tartu mnt kõrgus ülejäänud maapinna suhtes. Sellisel viisil on trammitunneliga võimalik tagada Tartu mnt mahasõit ja olemasoleva kergliiklustunneli, müraekraanide säilimine ning Tartu mnt naaberkinnistute hoonestus ja hoonetele juurdepääs.
- ▶ Tunnelist väljatulekul ei ole võimalik trassi viia Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt äärde, sest T2 -ga paralleelselt trammitee kavandamine nõuab täiendavate plaanikõveratega projekteerimist olemasolevatest hoonestatud kinnistutest eemale, mille tulemusena väheneb liikumiskiirus.
- ▶ Kuna trammiteed tohib Transpordiameti tingimustest lähtuvalt kavandada riigitee (T2) maaalast väljapoole vaba ruumi. Sisuliselt erakinnistule ja hoonetele peale või aladele kus puuduvad trammiga reisijatele juurdepääs ja trammi kasutajad.
- ▶ Trammitee hoonestusest eemale viimine muudab Peetri-RB peatuse-Assaku-Jüri peatusega ühendus aeglasemaks ja ei oleks tagatud trammi kasutajatele juurdepääs trammipeatustesse. (Tööstuse ja tootmisaladel töötajatele trammi kasutus).
- ▶ Sellest tulenevalt on trassi asukohana kavandatud perspektiivse keskuseala keskelt ja olemasolevate Assaku korterelamute äärest.



▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE



▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE

- ▶ Trassi asukohta Rail Baltica peatuses tingib Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt km 6,8-20 km eskiisprojekt (Transpordiameti projekt), kus on ette nähtud bussipeatus ja maantee ümberehitus, mille tulemusel ei jää peatuse ja maantee vahele piisavalt vaba ruumi, seega on trass toodud asustusele lähemale.
- ▶ Rail Baltic peatuse ja Tallinn ringtee vahelisel alal Lehmja külas on kaalutud trassile vähemalt kolme asukohta. Projektiga on leitud, et parim võimalik nendest on Vana-Tartu mnt ääres eelkõige kasutajamugavuse ja maksimaalselt paljude kasutajate olemasolu tõttu. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt äärde trassi viimisel on raskendatud vaba ruumi leidmine, kuna rahvusvahelise maantee, E267 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa gabariitidest tingitud on maantee hooldamiseks vajaliku ja sademete sahkamiseks nõutavast vabast ruumist ülejäänud trammitee trasstkoridor erakinnistutel. Kus asuvad eramud, kortermajad ja tootmis-,ärihooned. Samuti kaugeneb trass sellisel juhul kasutajatest. Tehnopargist kaugemalt viimine on välistatud trassi suurema pikkuse ja väiksema kasutajate tõttu.

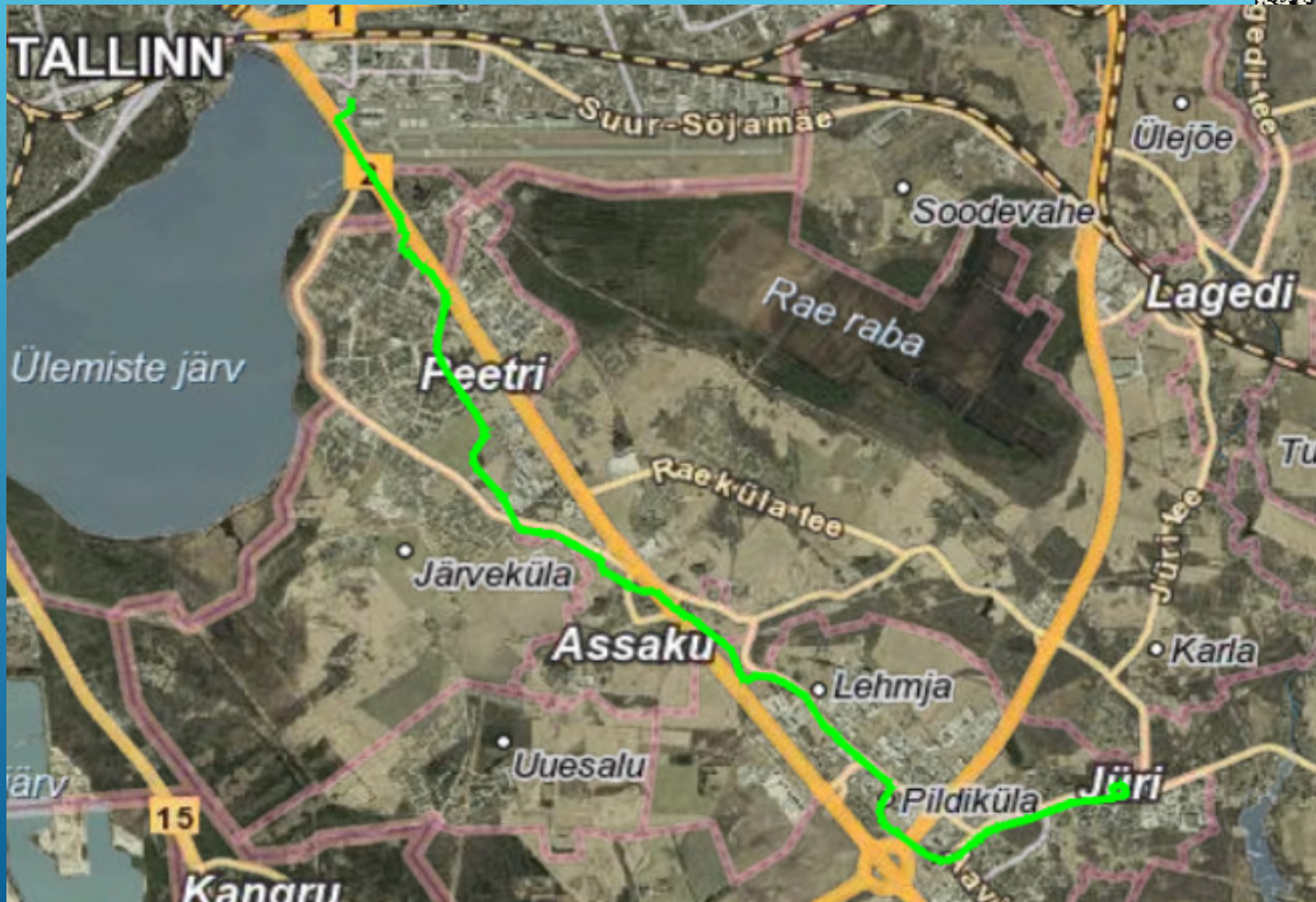


▶ ALTERNATIIVIDE KAALUMINE

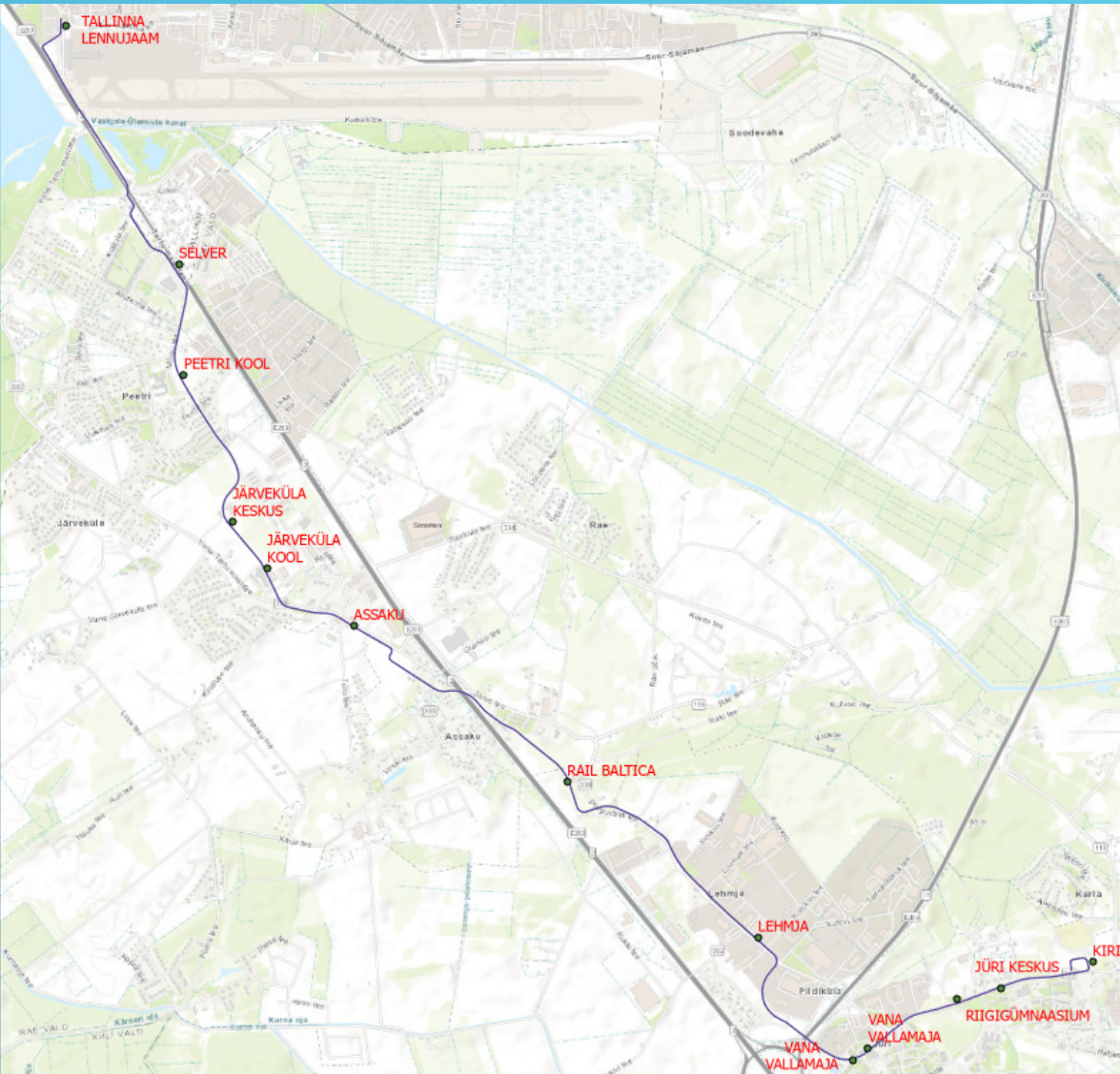
- ▶ Jürisse sisenemiseks on kaalutud koos erinevate trassivalikutega ka kokku kolme kahtasandilise ristmiku asukohta: Pildikülas, olemasoleva Tallinna ringtee ristmiku asukohas ning Kalevi tee pikendusena Lehmja külas. Valitud on Pildiküla ristmik, kuna see lahendus tekitab vähem probleeme riigitee 11 ristumisega ning sobitus kõige paremini Jüri aleviku ühendamiseks.
- ▶ Jüri Aruküla teel kaaluti erinevaid versioone eelkõige tulenevalt alevikku sissesõidust tulenevalt. Tänu Pildiküla ristmiku valikule oli võimalik Jüri alevikus ära ühendada trassiga mõlemad aleviku keskused.



➤ EELISTATUD TRASSIALTERNATIIV



PEATUSED ja AJAGRAAFIK



Peatus	Aeg (minutit)
Lennujaam	0
Kuldala tee	1,6
Selver	2,7
Peetri kool	1,6
Järveküla keskus	2,4
Järveküla kool	1
Assaku	2,1
Rail Baltica	2,9
Lehmja	3
Vana vallamaja	2,2
Jüri riigigümnaasium (suund Jüri - Tallinn)	1,6
Jüri keskus (suund Tallinn – Jüri)	1,2
Kirik	1,7
Aeg lõigul kokku	24

➤ MÜRA

- Projekti käigus teostati mürauring valitud trassialternatiivile tulemuste lühikokkuvõte:
 - autoliikluse ja rongi müra on prevaleeriv, trammiliikluse müra jääb muu müra foonist madalamale
 - Jüris (keskuse maa-alal) täna autoliiklusest müra 60-70 dB, koos trammiga 60-70 dB. Autoliikluse vähenemine raskeliikluse ümbersuunamine ja sõidukite osaline vähenemine (trammi kasutuse osakaalu suurenemise arvelt) tagab trammi ja autoliiklusest müra taseme muutuse, piirväärtuseks 50-55 dB.



➤ KESKKOND

Identiteet - Läbitavate alade terviklikuks sidumine sarnaste kujundusvõtete ja -ementide abil, samas tuues esile kohapõhiseid väärtusi.

Kestlik areng - Ehitusmaterjalide kasutamisel arvestada materjalide keskkonna-sõbralikkust. Taimmaterjal valida kohaliku väljakujunenud taimestiku sarnane.

Ökoloogiline aspekt – Luua maksimaalsed võimalused elupaikade kompensatsiooniks ja tekkeks.

Madalad rajamisjärgsed hoolduskulud – Materjalide valimisel minimaliseerida ehitusjärgseid hoolduskulusid, eelistades hea vastupidavusega kvaliteetseid materjale.

Meeldivana tajutav ruum, nii mööduja, kui trammi kasutaja seisukohast – Kasutajasõbralik, vaheldusrikas ja huvitavaid vaateid pakkuv maastik.

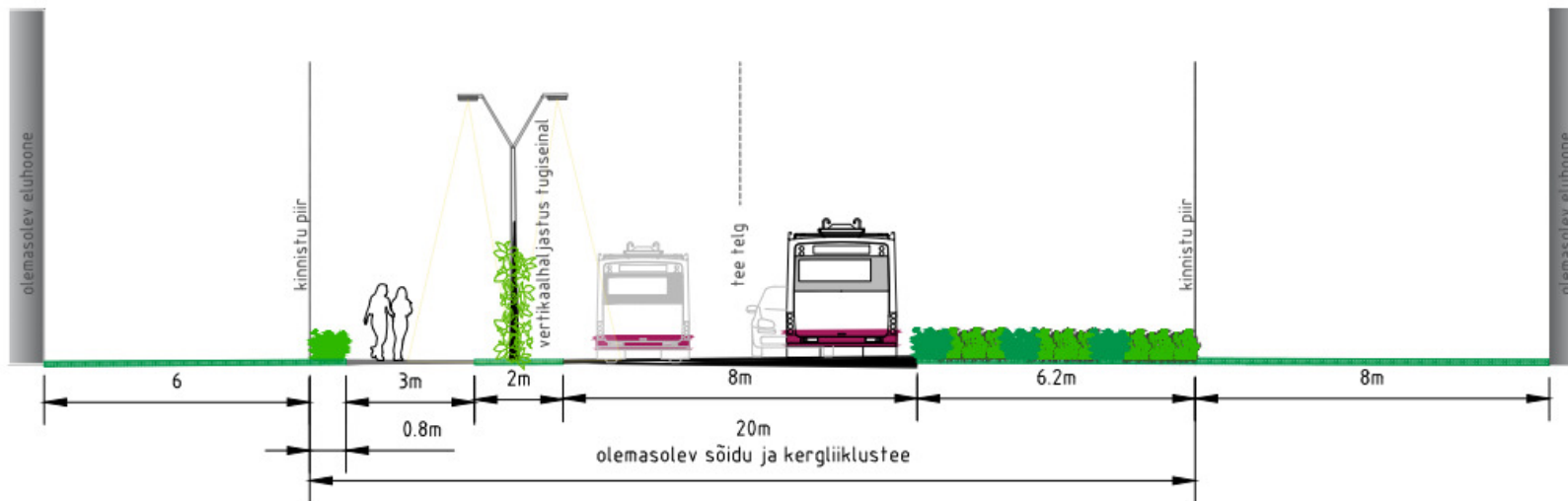


➤ KESKKOND

Maastikuarhitektuurne tüüpristlõige trammi ja autotee
ühiskasutusega aladel. Lepiku tee

Lõige vaatega Peetri poolt Järveküla poole

M 1:100

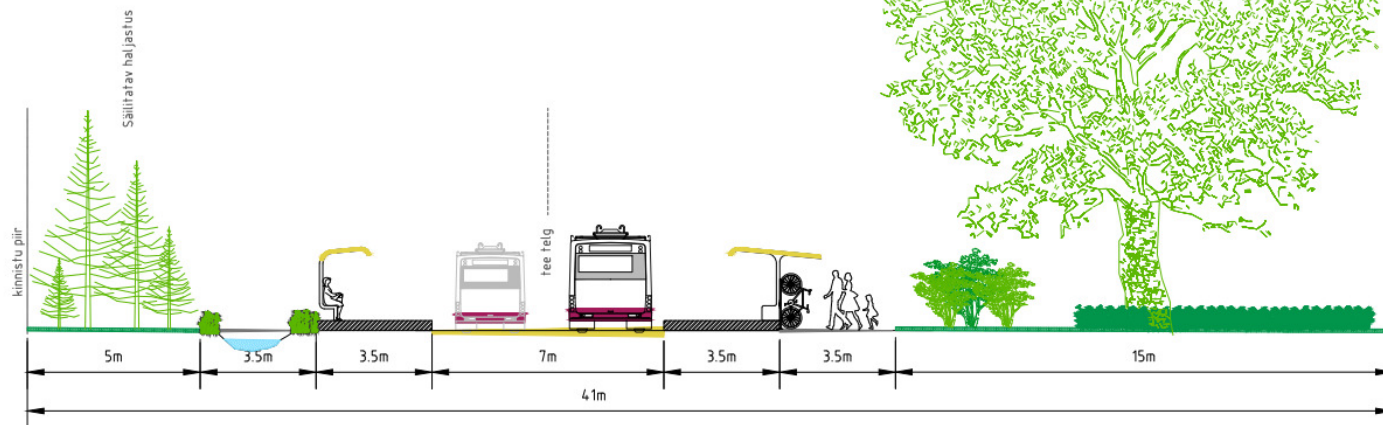


➤ KESKKOND

Maastikuarhitektuurne tüüpristlõige trammipeatuste ja kergtee aladel kus autoliiklus on viidud kaugemale ja kuhu luuakse uus roheruum. Järveküla keskuse trammipeatus, suuremate puudega arvestava ruumivajaduse korral, koos küvetiga sademevee immutamiseks. Trammitee all ja ootekodade katustel kasutada keskkonna parandamiseks ja rajamisjärgsete hoolduskulude vähendamiseks kukehar ja (sedum sp.) matti.

Lõige Järveküla keskuse peatusest vaatega Tallinna poolt Jüri poole

M 1:100

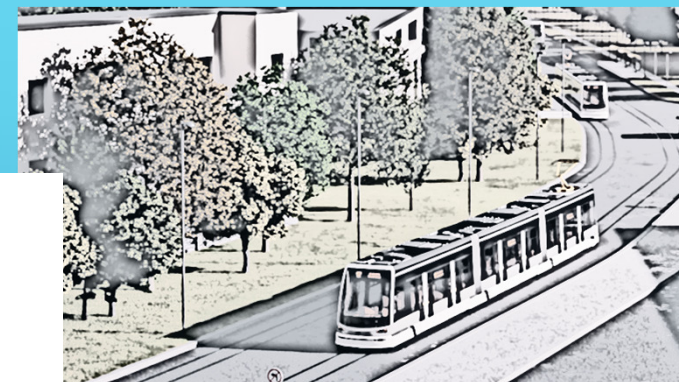
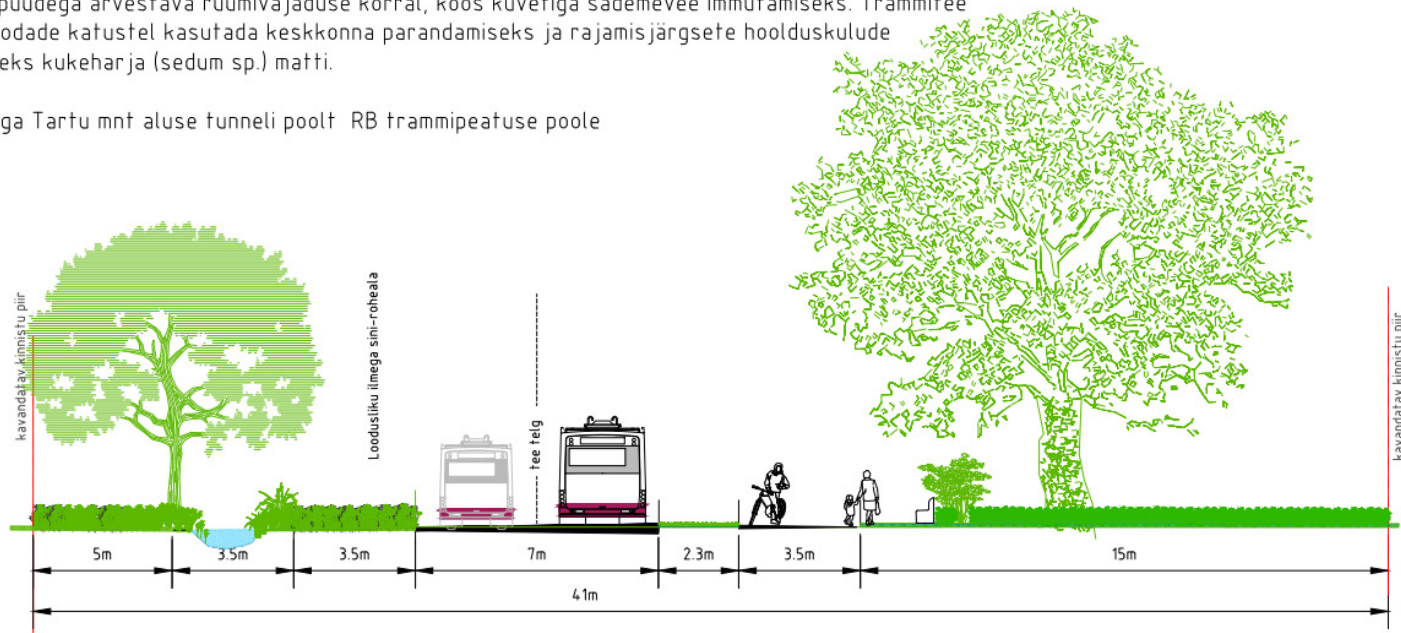


➤ KESKKOND

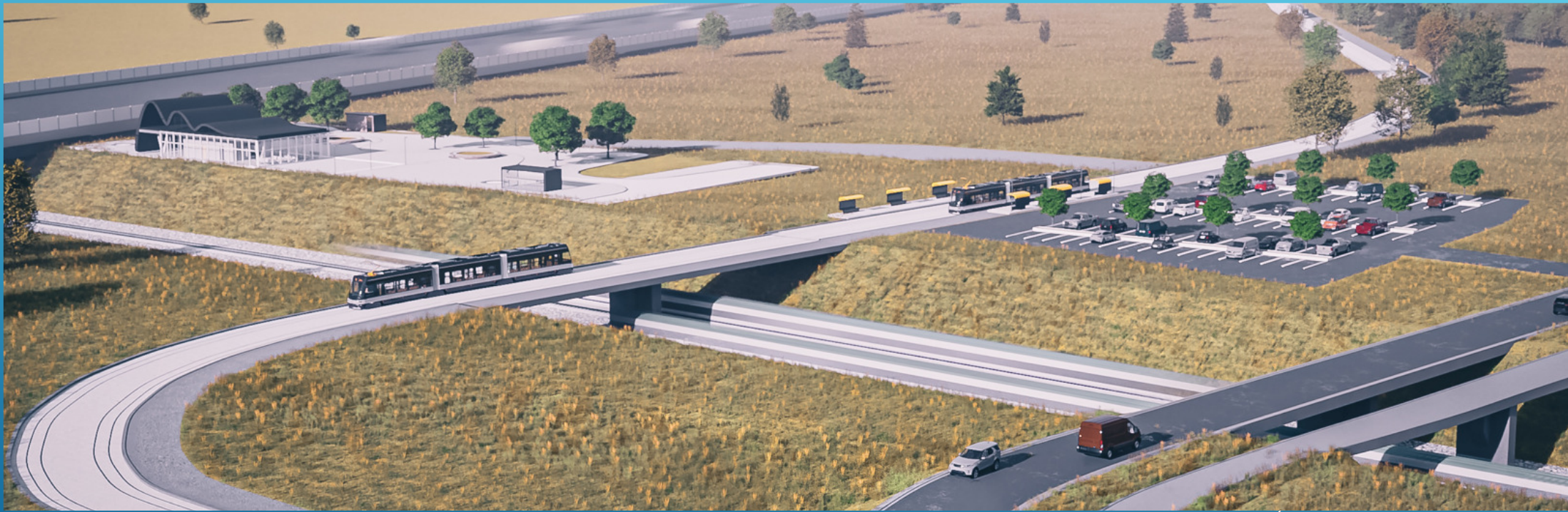
Maastikuarhitektuurne tüüpristlõige trammipeatuste ja kergtee aladel kus autoliiklus on viidud kaugemale ja kuhu luuakse uus roheruum. Tartu mnt tunneli ja Rail Baltica trammipeatuse vaheline ala, suuremate puudega arvestava ruumivajaduse korral, koos küvetiga sademevee immutamiseks. Trammittee all ja ootekodade katustel kasutada keskkonna parandamiseks ja rajamisjärgsete hoolduskulude vähendamiseks kukeharja (sedum sp.) matti.

Lõige vaatega Tartu mnt aluse tunneli poolt RB trammipeatuse poole

M 1:100



TÄNAN!



➤ Rail Baltica peatus

