

# Kristiine ühistransporditerminali võistlustöö

Žürii poolt äramärgitud töö

Autorid: Jaak-Adam Looveer, Toomas Paaver, Lauri Saar

Asukoht: Kristiine keskuse ja Lilleküla raudteejaama lähimbrus, Tallinn

Väljavõte võistlustöö „Roheline“ seletuskirjast:

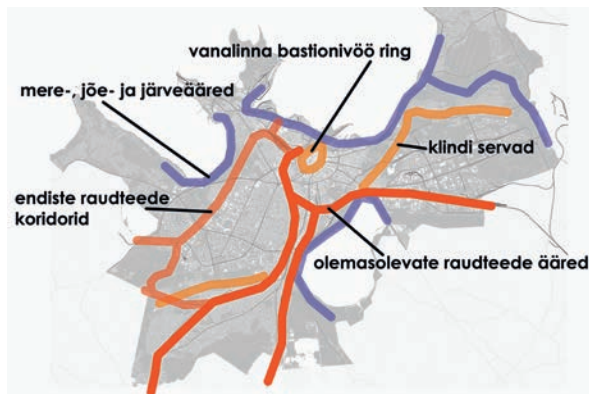
Peamine eesmärk on linnasisese, riigisisese ja rahvusvahelise ühistranspordi omavaheline sidumine ühtsesse ruumilisse süsteemi koos kergliikluse ja jalgsiliikumisega. See süsteem peab olema seotud ka elamupiirkondade (kodude) ning töökohtade ja teenuste paiknemisega. Kristiine sõlm sobitub hästi sellisesse terviklikku süsteemi, selle lahendamisel on oluline silmas pidada kogu liikumissüsteemi arenguvõimalust.

## RAUDTEEKORIDOR KUI TALLINNA ÜHISTRANSPORDI SELGROOG

Raudtee on kõige kiiremat linnasisest liikumist võimaldav taristu. Seda võimalust mõistlikult kasutades on võimalik ilma mahukamate investeeringuteta hüppeliselt parandada ühistranspordi sidusust, kiirust ja mugavust. Raudtee seob peamised olemasolevad ja perspektiivseid ühistranspordisõlmi (Ülemiste, Kristiine, Balti jaam). Kaaluda võiks olemasoleval raudteel liikuva lühikese, sagedase graafikuga rongi (rööbasbussi) kasutamist.



**JALGRATASTE JA JALAKÄIJATE SIDUMINE, RATTAKIIRTEE**  
Tallinna jalgrattaliikluse arenguvõimalusi laiemalt vaadates on kergliikluse jaoks parimad liikumiskanalid need, kus vaba koridor löikub võimalikult vähe autoteega. Selliseid



võimalusi iseloomustab lisatud skeem võimalike nõ rattakiirteedega. Juba on kasutusele võetud mereäärsed ja klindiaärsed lõigud. Kesklinnas pakub võimalusi vanalinna ümbritsev bastionivöö. Endised raudteekoridorid on samuti avastatud. Kasutamata on aga võimalus ehitada rattakiirteid olemasolevate raudteede kõrvale, kus tänu raudteetammile on võimalik ületada ka suuremaid autoteid nende kohalt. Tallinna jalgrattaskeemi arendamisel tuleb pidada eriti oluliseks Balti jaamast algavat ja mitmes suunas hargnevat vaba kanalit. See tee ühendaks vanalinna, mereääre ja mitmed asumid. Samuti võib see kergelt pikeneda mitmes suunas linnast välja. Lillekülas/Kristiines asub selle tee oluline hargnemiskoht.

## RONGIPEATUSED

Lilleküla jaama kohal saab ühendada Tartu/Narva ja Pärnu/Viljandi suuna perroonid praeguse Keila suuna perrooniga. Raudteede asetus nõuab nelja erineva perrooni rajamist. Perroonid planeeritakse võimalikult ühtsesse ja arusaadavasse kobarasse. Perroone ühendavad jalakäijate ja kergliikluse tunnelid kavandatakse laiad ja erinevate valgusavadega, et need mõjuks pigem avatud linnaruumi kui tunnelina. Väga oluline on seejuures perroonide omavaheline ladus ühendus. Arvestades, et perroonidel on pikisuunas piisavalt ruumi, tuleb igaühe ladusa liikumise tagamiseks ühendada kõik kõrgustevahed kaldpindade, mitte treppidega.

## ENDLA TÄNAVA TROLLI- JA BUSSIPEATUSED

Keslinna siseneva suuna peatused on juba praegu piisavalt hea ja ühtse lahendusega. Need tuleb ainult ühendada rongipeatusega. Linnast väljuva suuna peatused on jao- tunud hargnevatele tänavatele ja nendevaheline liikumine ei ole mugav. Seetõttu on otstarbekas koondada need Endla tänavale, kus kavandatakse peatuste ja Lilleküla raudteeperroonide vahele hõlpsalt tajutavad, võimalikult otsesuunalised, treppideta liikumisteed maapinna tasandil.

## TERMINALIHOONE

Terminali ja ühistranspordi lahendus on olemasoleva Kristiine kaubanduskeskusega paratamatult seotud, võistlustöö püüab nende vahel tekitada võimalikult head sünergiat. Keskuse ja raudtee vahele (2. korruse ehk perrooni tasandile) kavandatakse uus hooneosa, mida võib nimetada terminalihooneks. See on keskusest eraldatav, kuid samas sellega seotud. Seos keskusega aitab terminali elavdada ning võimaldab külastajatel ümberistumise ajal hõlpsat ligipääsu teenustele. Terminali hoonesse avanevate funktsioonide valikul peaks eelistama kohviku- või teeninduspindasid kaubanduspindadele. Terminal suudab Kristiine keskuse ilmetut raudteepoolset välisseina muuta elavamaks, atraktiivsemaks ja avatumaks, samuti aitab see avada kaubanduskeskust valgusele ja avalikule välisruumile.

