

EKA LINNAPLANEERIMISE LABOR
HEAD ARHITEKTID / LINNALAHENDUSTE BÜROO

töö nr. ÜP-1-2002

KEILA LINNA ÜLDPLANEERING

kehtestatud 15.10.2002

Vk määruse nr 31

Autorid:

Toomas Paaver / Oliver Alver / Indrek Peil / Siiri Vallner

Tallinn 2002

KEILA ÜLDPLANEERIGU KOOSSEIS

PLANEERINGUKAUST:

1. Lähtematerjal	lk 2-10
2. Keila ruumiline visioon	lk 11-29
3. Planeeringulahendus	lk 30-50
4. Edasine planeerimine	lk 51-55
Kooskõlastuste koondtabel	lk 56

LISAKS KAUSTALE:

- Põhijoonis M 1:5000
- Keskkonnamõju hindamine
- Üldplaneeringu pass

1

Lähtematerjal

Seletuskiri

1.1	Üldosa	lk 3
1.2	Üldplaneeringu lähteülesande tingimused	lk 4
1.3	Planeerimis- ja ehitusseaduse nõuded	lk 5
1.4	Üldplaneeringut mõjutavad olulisemad planeeringud	lk 7
1.5	Muu lähtematerjal	lk 8

Joonised

1.1	Kehtivad planeeringud	lk 9
1.2	Väljavõtte Harju maakonnaplaneeringust	lk 10

1.1 Üldosa

Käesolev üldplaneering on kantud põhimõttest, et üldplaneeringu kõige üldisemaks aluseks on n-ö linnaarhitektuur, linnaruumi tunnetuslik käsitus. Üldplaneeringu koosseis seab rõhu linnaruumile ning käsitleb traditsioonilise üldplaneeringuga võrreldes vähem põhjalikult paljusid muid valdkondi, jäädes planeerimis- ja ehitusseaduse poolt sätestatud ülesannete piiridesse.

Üldplaneeringu koosseisus on üksteisest eraldi koostatud Keila linna ruumiline visioon ja planeeringulahendus. Ruumilist visiooni võib käsitleda kui üldplaneeringu eskiisi, planeeringulahendus sarnaneb üsnagi traditsioonilisele üldplaneeringule.

Ruumilise visiooni ja planeeringulahenduse koostamine on toimunud paralleelselt - see tähendab, et nad on omavahel lahutamatus seoses ning visioon ei sisalda midagi üleaurust, millest planeering ei saaks lähtuda. Samas võtab visioon planeeringu üldistavalt kokku ja selgitab lahti põhjused, miks planeering on just niisugune.

Edasises planeerimises soovivad üldplaneeringu koostajad lähtuda mitte ainult planeeringulahendusest, vaid võtta arvesse ka ruumilise visiooni põhimõtteid - arvestades, et neid pole alati võimalik konkreetsete maakasutustingimuste kaudu väljendada.

Planeeringulahenduse joonised on käesolevas kaustas esitatud mõõtkavas 1:12500. Kaustast eraldi esitatakse üldplaneeringu põhikaart mõõtkavas 1:5000, mis koondab üldplaneeringu jooniste 3.1-3.4 informatsiooni.

Käesoleva üldplaneeringu koosseisus ei ole peetud otstarbekekkaks mahukate statistiliste andmete esitamist olemasoleva olukorra kohta. Kõigest sellest annab piisava ülevaate Keila linna strateegilise planeerimise käigus koostatud töö "Situatsiooni ülevaade" (Keila linnavalitusus 1998, projektijuht Eduard Pukkonen). Ülevaade käsitleb Keila ajalugu, kliimat, keskkonda, elanikkonda, majandust, transporti, maakasutust, kultuuri jm. valdkondi ning on Keila üldplaneeringu oluliseks alusmaterjaliks.

Üldplaneeringu juurde kuulub eraldi kaustana Keskkonnamõjude hindamine (AS Entec)

Üldplaneeringuga on kõigil huvilistel võimalik tutvuda alates 15. aprillist 2002 kogu protsessi vältel internetis aadressil www.linnalahendused.ee/keila.

1.2 Üldplaneeringu lähteülesande tingimused

Keila üldplaneeringu lähteülesanne (Keila Linnavolikogu otsus nr. 45, 29. augustist 2000. a.) ei sea olulisi nõudeid planeeringukausta struktuuri kohta. Seetõttu on planeeringukaust koostatud nii, nagu planeerijad on käsitletavas olukorras sobivaks pidanud. Vastavalt lähteülesandele (p 4.1) on planeeringu põhijoonis esitatud mõõtkavas 1:5000.

Olulisemad lähteülesande poolt seatud nõuded planeeringulahendusele käsitlevad linna liiklusskeemi:

- Vajadus Keila läänepoolse ümbersõidu ja uue raudteeületuse järele (punkt 4.3)
- Ligipääs Keila loodeosa uute elurajoonidele Haapsalu mnt ja Ehitajate tee kaudu vähendades liikluskoormust Pargi, Kruusa ja Piiri tänavatel (punktid 4.2 ja 4.6)

Märgatavat mõju planeeringulahendusele avaldavad ka punktid 4.11 ja 4.12, millega linna planeerimisel on seatud prioriteediks vaba aja veetmise võimalused ning suusa-, jalgratta-, matka- jm. teed ja rajad.

Ülejäänud planeeringulahendust suunavad lähteülesande punktid (4.7, 4.9, 4.10) on pigem lokaalse mõjuga ja nende ülelinnaline mõju puudub.

1.3 Planeerimis- ja ehitusseaduse nõuded

Planeerimis- ja ehitusseaduse paragrahvis 8 sätestatud üldplaneeringu ülesandeid käsitleb käesolev üldplaneering järgnevalt:

- 1) territoriaal-majandusliku arengu põhisuundade kavandamine;**
- 2) kestva ja säästva arengu tingimuste määratlemine ning nende sidumine territoriaal-majandusliku arenguga;**

Keila arengu üldised suunad on esitatud planeeringukausta 2. osas "Keila ruumiline visioon". Kestev ja säästev areng on ruumilise visiooni üks aluseid.

- 3) maakonnaplaneeringus antud tiheasustuse ja hajaasustuse piiri täpsustamine või määramine, kui kehtestatud maakonnaplaneering puudub;**

Tiheasustusala piir on Keila linna administratiivpiir.

- 4) väärtuslike põllumaade, maastike ja looduskoosluste säilimise tagamine ning kasutamistingimuste määratlemine;**
- 5) maa- ja veelade üldiste kasutamise- ja ehitustingimuste kehtestamine;**
- 6) territooriumi funktsionaalne tsoneerimine, mis määrab territooriumi või selle osa kasutamise juhtfunktsiooni;**

Joonis 3.1, "Funktsionaalne tsoneerimine" ja seletuskirja punktid 3.1 ja 3.6

- 7) põhiliste teede ja tänavate, raudteede, sadamate ja lennuväljade asukoha ning liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine;**

Teed, tänavad ja liikluskorraldus on määratud joonisel 3.2, "Liiklusskeem" ja seletuskirja punktis 3.2. Sadamaid ja lennuvälju Keila linnas ei ole ja neid ei planeerita. Raudteed ja nende maa-alad säilitatakse olemasolevas ulatuses.

- 8) põhiliste tehnovõrkude trasside ja tehnorajatiste asukoha määramine;**

Joonis 3.4 "tehnorajatised ja põhitrassid" ja seletuskirja punkt 3.3

9) puhke- ja virgestusalade määramine;

Joonis 3.3 "Puhkealad ja kergliiklusteed" ja seletuskirja punkt 3.4

10) ranna ja kalda ulatuse täpsustamine;

Joonis 3.4 "Piirangud ja kaitsetsoonid" ja seletuskirja punkt 3.5

11) muinsuskaitse-, looduskaitse- ja muude kaitsealuste alade ja objektide ning nende kasutamistingimuste arvestamine planeeringus vastavalt kehtestatud kaitse-eeskirjadele või põhimäärustele ja vajadusel ettepanekute tegemine kaitse-eeskirjade või põhimääruste täpsustamiseks;

Joonis 3.4 "Piirangud ja kaitsetsoonid" ja seletuskirja punkt 3.7

12) vajadusel ettepanekute tegemine maa-alade ja üksikobjektide kaitse alla võtmiseks;

Vajadus puudub

13) riigikaitseliste maa-alade määramine;

Riigikaitseliste maa-alad puuduvad ja vajadus nende planeerimiseks puudub

14) vajadusel ettepanekute tegemine kehtiva maakonnaplaneeringu muutmiseks.

Seletuskirja punkt 3.9

15) keskkonnamõju hindamine.

Keskkonnamõju hindamine on koostatud üldplaneeringuga paralleelselt ning see on esitatud eraldi kaustana.

1.4 Üldplaneeringut mõjutavad kehtivad planeeringud

1.4.1 Harju maakonnaplaneering

Üldplaneeringut mõjutavad järgmised elemendid Harju maakonnaplaneeringus:

- Keila linna ümbersõidud on planeeritud lähtudes otseselt Keila 1986. aasta generaalplaanist ning nende otstarbekust ei ole maakonnaplaneeringu koostamise käigus analüüsitud. Seetõttu vaatab käesolev üldplaneering kogu liiklusskeemi koos linna ümbritseva maanteevõrguga uuesti läbi.
 - Läbi Keila on planeeritud Saku-Paldiski gaasitrass rõhuga 6-12 bar.
- Muud Harju maakonnaplaneeringus Keila linna kohta käivad elemendid on pigem informatiivset, kui planeerivat laadi.

1.4.2 Naabervaldade üldplaneeringud

Keila linn piirneb Saue, Harku ja Keila vallaga. Keila ja Harku valla üldplaneeringust tulenevad tingimused Keila linna üldplaneeringugule on samad Harju maakonnaplaneeringuga. Saue vallal üldplaneering puudub. Kõiki vallavalitsusi on üldplaneeringu koostamisest informeeritud, ühegi valla poolt pole sisulisi nõudeid Keila linna üldplaneeringule esitatud.

1.4.3 Kehtivad osaüldplaneeringud

Keila linnas kehtib kaks osaüldplaneeringut (joonis 1.1)

- Keila loodeosa üldplaneering (Eesti Projekt, 1997)
- Käesolev üldplaneering arvestab Keila loodeosa üldplaneeringu lahendusega, kuid viib sellesse muudatusi, eelkõige seoses teedevõrgu ümberplaneerimisega. Kuna käesolev üldplaneering on loodeosa üldplaneeringust üldisem, siis olukordades kus planeeringud on omavahel vastuolus, tuleb arvestada käesoleva üldplaneeringuga.

- Keila idaosa üldplaneering (Arhitektuuribüroo ARX, 1998)
- Planeering on kehtestatud vaid Keila jõe saare ala osas, kuigi see on koostatud oluliselt laiema maa-ala kohta, mis ulatub osaliselt ka Saue ja Keila valla territooriumile. Käesolev üldplaneering käsitleb idaosa üldplaneeringut jõesaare osas muutmata kujul, ülejäänud osas on planeeringut arvestatud soovituslikuna. Saare territooriumil jäävad kehtima idaosa üldplaneeringu poolt kehtestatud ehitustingimused.

1.4.4 Kehtivad detailplaneeringud

Käesoleva üldplaneeringu kehtestamisega kuulutatakse kehtetuks kõik enne 1995. aastat koostatud planeeringud. Alates 1995. aastast kehtestatud detailplaneeringute alad on kantud joonisele 1.1 ("Kehtivad planeeringud") ning nendega on arvestatud käesoleva üldplaneeringu koostamisel.

1.5 Muu lähtematerjal

Keila linna üldplaneeringu koostamisel on lisaks eelnimetatule arvestatud veel järgmiste dokumentidega:

Linna üldiste arengusuundade kavandamise oluliseks aluseks on:

- Keila linna arengukava: Strateegiad ja arengukava aastaks 2010 (Keila Linnavalitsus, 1999)

Tänavavõrgu ja liikluskorralduse planeerimisel on arvestatud järgmiste dokumentidega:

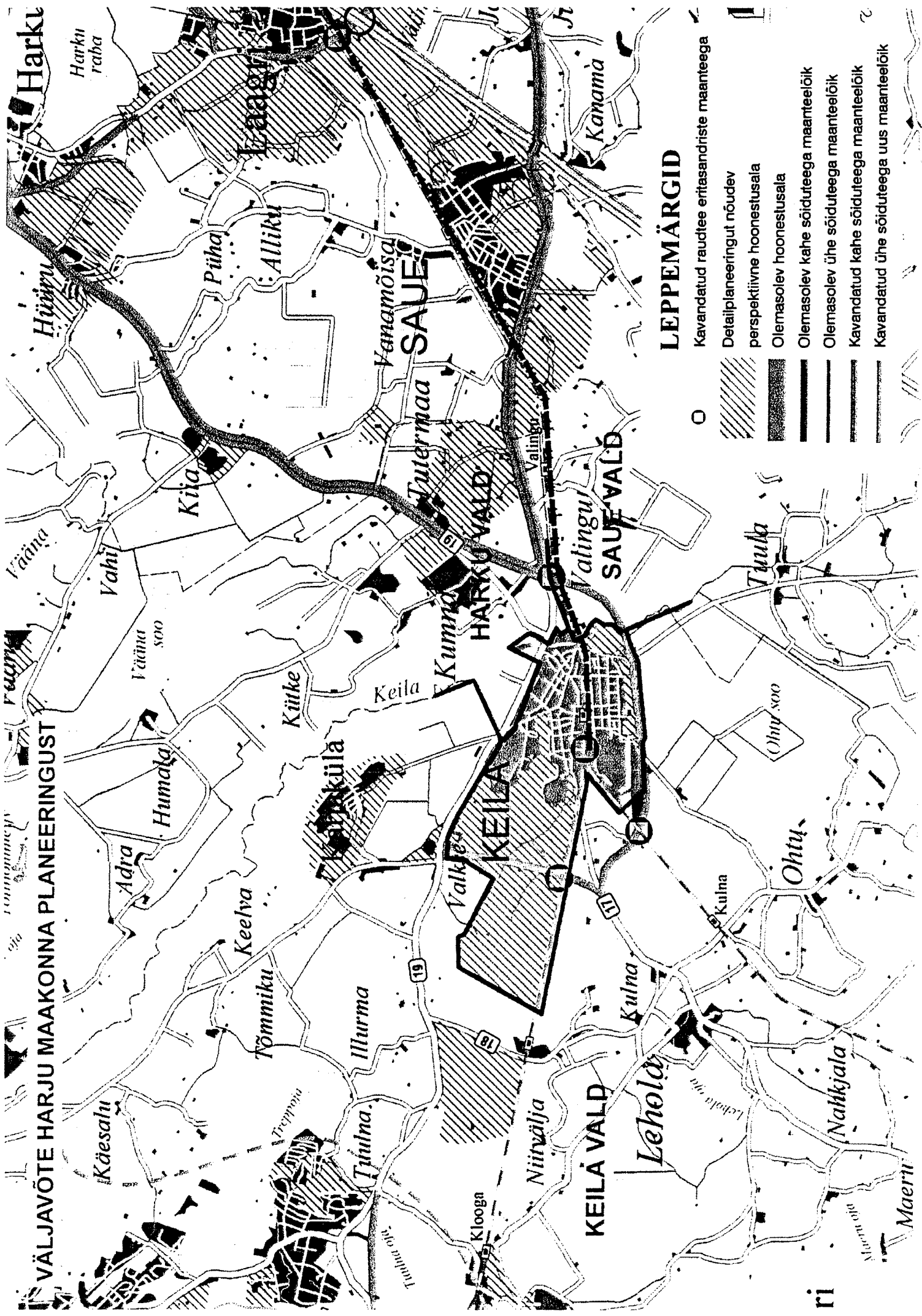
- Transport ja sellest tulenevad keskkonnaprobleemid Keila linnas (TTÜ Masinaehituse Instituut, 1997)
- Keila linna liikluskorraldus (AS Helkur, 1997)
- Mootorsõidukite ökoloogiline ohutus Keila linna kohta (TTÜ Masinaehituse Instituut, 1998)

Tehnovõrkude ja jäätmemajanduse valdkond on Keila linnas terviklikult lahendatud käesolevast üldplaneeringust eraldi järgmiste arengukavade ja dokumentidega:

- Keila veevärgi arengukava (Eesti Veevärk, 2002)
 - Keila linna soojus- ja elektrienergia arengukava (PW Partners)
 - Keila linna jäätmekava (valmimas)
 - Keila jäätmehoolduseeskiri (Keila Linnavolikogu 25. mai 1999. a määrus nr 9).
- Kuna käesolev üldplaneering ei kavanda täiendavate alade hoonestamist võrreldes kehtivate osaüldplaneeringutega, siis üldplaneeringu koosseisus Keila veevärgi, soojus- ja elektrienergia ning jäätmemajanduse küsimusi täiendavalt ei käsitleta ning nimetatud dokumendid võetakse vastavates valdkondades üldplaneeringu koostamise aluseks.

Kaudset mõju üldplaneeringule avaldavad järgmised dokumendid:

- Tallinna ja Tallinna lähiümbruse omavalituste haljasvööndi ja puhkemetsade planeerimine (1998)
- Keila keskosa arhitektuursed väärtushinnangud (Silvi Lindmaa-Pihlak, 1997)
- Keila linna idaosa arenguskeem (AS ARX, 1998)



VÄLJAVÕTE HARJU MAAKONNA PLANEERINGUST

LEPPEMÄRGID

- Kavandatud raudtee eritasandriste maanteega
- ▨ Detailplaneeringut nõudev
- ▩ perspektiivne hoonestusala
- ▬ Olemasolev hoonestusala
- ▬ Olemasolev kahe sõiduteega maanteeolüik
- ▬ Olemasolev ühe sõiduteega maanteeolüik
- ▬ Kavandatud kahe sõiduteega maanteeolüik
- ▬ Kavandatud ühe sõiduteega uus maanteeolüik

2

Keila ruumiline visioon

Keila ruumiline visioon on planeeringulahenduse üldiseks ruumiliseks aluseks. Ruumilist visiooni tuleks käsitleda kui üldplaneeringu eskiisi ehk tunnetuslikku, linnaarhitektuurilist alust, mille puhul kõike ei saa päris objektiivselt ja statistiliselt põhjendada.

Ruumilise visiooni ja planeeringulahenduse koostamine on toimunud paralleelselt - see tähendab, et nad on omavahel lahutamatus seoses ning visioon ei sisalda midagi ülearust, millest planeering ei saaks lähtuda. Samas võtab visioon planeeringu üldistavalt kokku ja selgitab lahti põhjused, miks planeering on just niisugune.

Ruumilise visiooni koosseis (iga punkt sisaldab selgitust ja joonist):

2.1 Seniplaneeritud areng	lk 12
2.2 Linna "Tasakaal"	lk 14
2.3 Identiteedid	lk 16
2.4 Peidetud väärtused linnaruumis	lk 18
2.5 Keskne puhkeala	lk 20
2.6 Elamisalad	lk 22
2.7 Kergliiklus	lk 24
2.8 Liiklusruum	lk 26
2.9 Uus raudteeületus	lk 28

2.1 Seniplaneeritud arengu mõju

1990-date aastate lõpul on osaüldplaneeringutega (Keila loode- ja idaosa üldplaneering) läbi planeeritud peaaegu kogu Keila vaba territoorium, välja arvatud keskusest kauged metsaalad Keila lääneosas. Mõlemad planeeringud on piisavalt läbimõeldud, realistlikud ja loovad, et arvestada nendega ja jätta need kehtima ka pärast käesoleva üldplaneeringu kehtestamist.

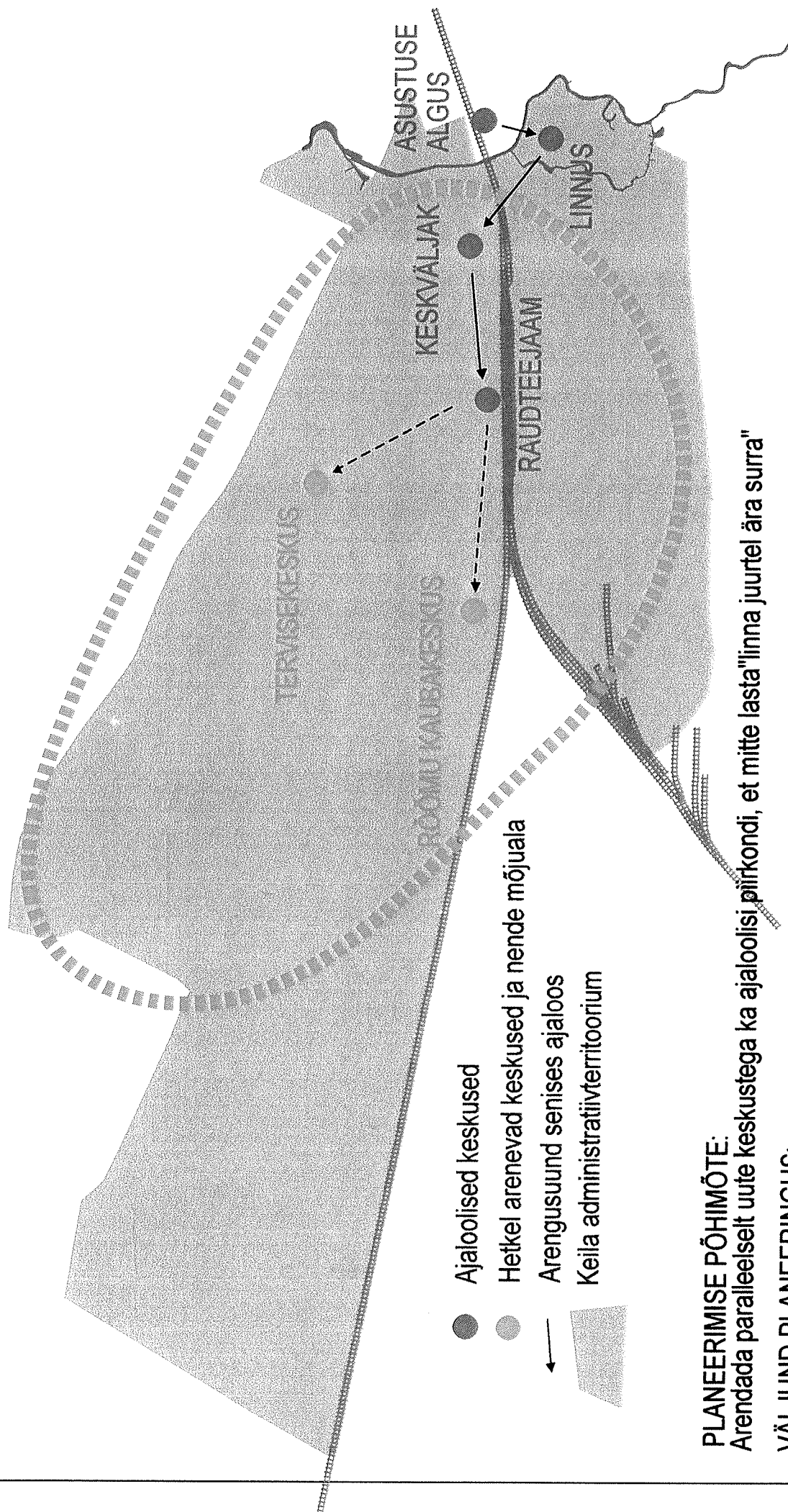
See loob olukorra, kus linna täinedavat laienemist üldplaneeringu kaudu ei ole vajalik ega mõistlik ette näha. Niisiis saab käesoleva planeeringu teemaks tegeleda füüsiliselt olemasoleva või valmisplaneeritud linnaruumiga, kus radikaalseid muudatusi pole võimalik ega mõistlik planeerida. Üldplaneeringu ülesandeks muutub seega eelkõige linna siseruumi läbimõtlemine, struktureerimine, väärtuste rõhutamine jne.

2.2

Linna "tasakaal"

Keilas on läbi aegade toimnud aktiivsuse nihkumine lääne suunas. Jäljed vanimast asustusest (u 2000 aastat tagasi) Keilas on avastatud jõe paremal kaldal, praeguse raudteesilla lähistel. Keskajal oli raskuspunktiks jõesaar väikelinnusega. Hiljem nihkus raskuspunkt praeguse Keskväljaku kohale, teede ristumispunkti. Raudtee ehitamisega läbi Keila hakkas linn arenema Raudteejaama ümbruses. Tänapäevane raskuspunkt on kandumas veelgi rohkem lääne suunas (Tervisekeskus, Rõõmu kaubamaja). Selle tulemusena on jõekallas linna idaservas mahajäetud, isegi keskväljak on jäänud justkui linna serva. Omajagu mõjutab niisugust arengut ka linna administratiivterritoorium, mis haarab ulatuslikud linnale otseselt mittevajalikud metsaalad lääneosas, kui samas idas jookseb piir mööda jõekallast.

Käesolev üldplaneering peab oluliseks, et hoolimata arengust linna lääneosas ei tohiks lasta "linna juurtel ära surra". Mõtte peamiseks väljundiks üldplaneeringus on sildade planeerimine üle Keila jõe. Kuigi Keila territoorium sisuliselt lõpeb jõega, on Keila arengule kasulik, kui naaber Saue vald rajab elurajoone Keila külje alla.



PLANEERIMISE PÕHIMÕTE:

Arendada paralleelselt uute keskustega ka ajaloolisi piirkondi, et mitte lasta "linna juurtel ära surra"

VÄLJUND PLANEERINGUS:

Sillad üle Keila jõe, võimaldamaks sidet võimalike uuselupiirkondadega Saue vallas

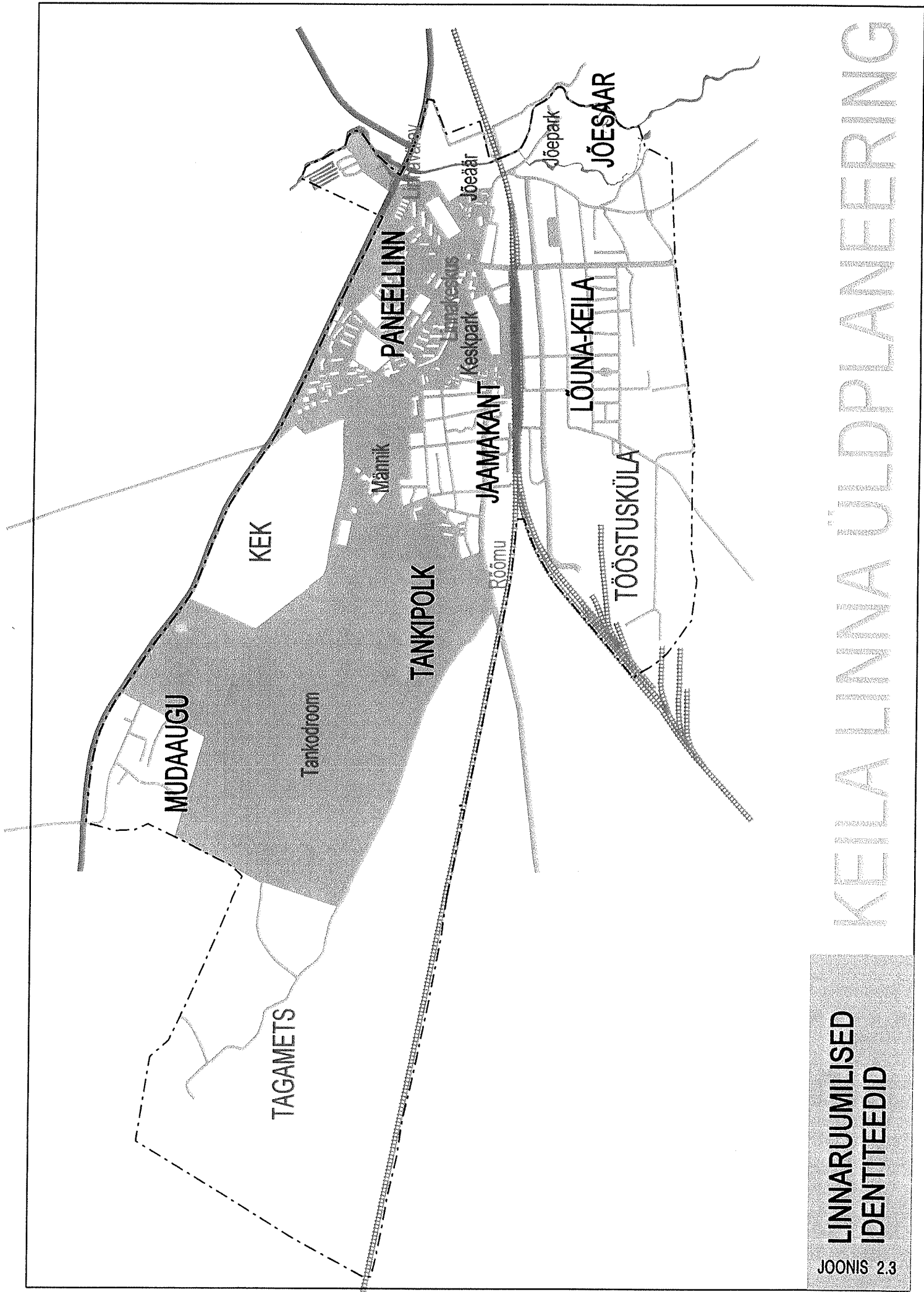
LINNA "TASAKAAL"

KEILA LINNA ÜLDPLANEERING

2.3

Linnaruumilised identiteedid

Linnas on hea olla, kui linnaruumis on võimalik enda asukohta ja elukohta identifitseerida, kui erinevad kohad ja linnaosad eristuvad mingi ühel või teisel viisil tajutava tunnuse järgi. Identiteediga kohtadel on enamasti kujunenud ka oma nimetus. Üldplaneeringu mõju linnaruumiliste identiteetide kujunemisele ja hoidmisele on väga kaudne, kuid mõnigal määral saab seda mõjutada maakasutust planeerides. Käesoleva üldplaneeringu funktsionaalse tsoneerimise (maakasutuse) osa aluseks ongi lisaks kõikvõimalikele pragmaatilistele teguritele suures osas sellel joonisel mõtestatud identiteedid.



KEILA LINNNA ÜLDPLANEERING

2.4

Peidetud väärtused linnaruumis

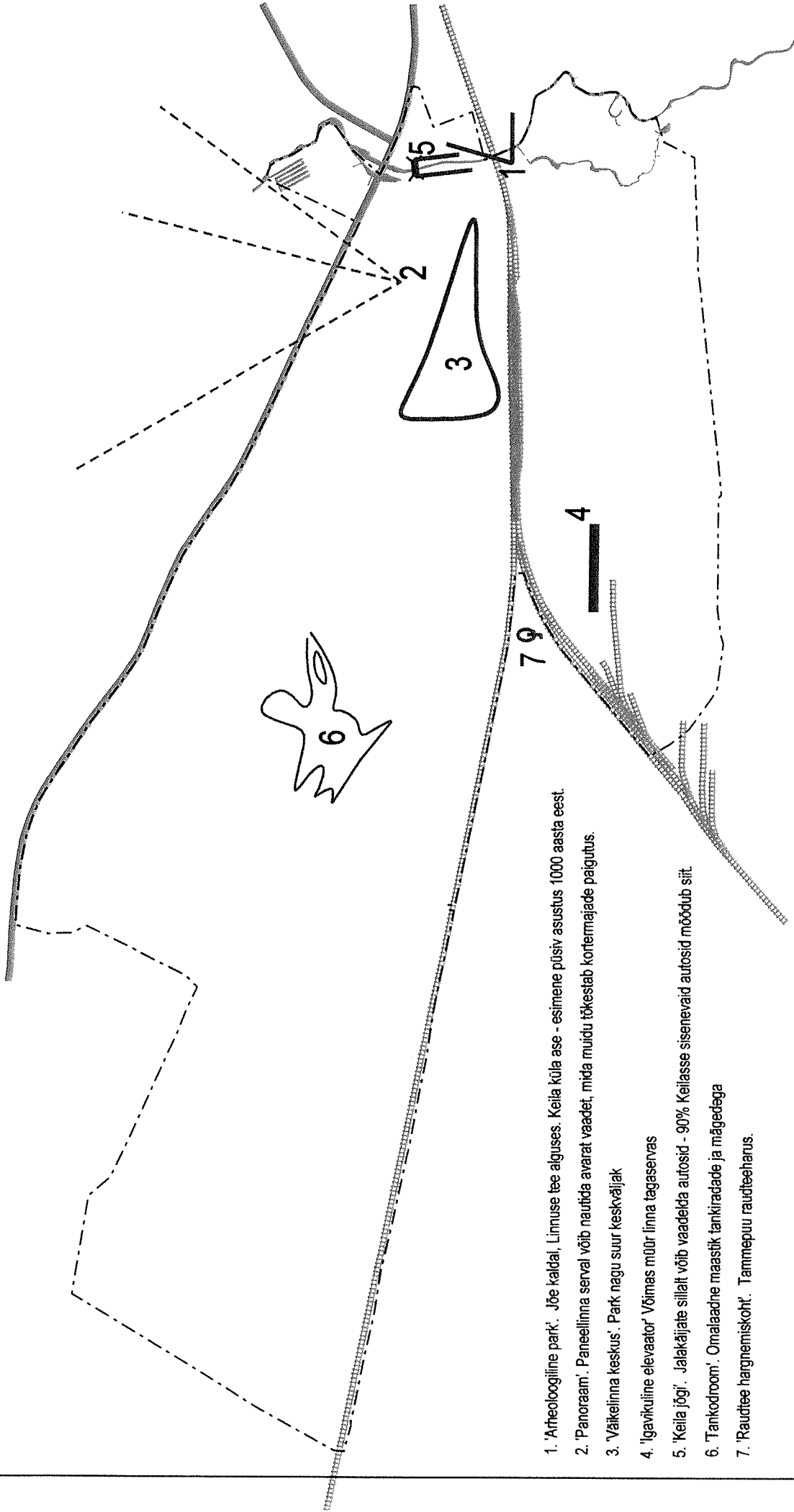
Linnas leidub teatud kohti, mis on võimelised jätma erilist muljet, genereerima huvitavaid sündmusi ja juhtumisi. Niisugused kohad annavad linnale omapära, nad on justkui linnaruumile lisatud vürts. Võib ka olla, et niisugused kohad ei näita ennast eriti olemasolavas linnas, aga neid on võimalik planeeringu kaudu eksponeerida ja rõhutada.

Joonis "Peidetud väärtused" väljendab üldplaneeringu koostajate leitud niisuguse väärtusega kohti ja muljeid Keila linnast. Väljund üldplaneeringusse ei saa selle joonise puhul olla konkreetne - sündmusi ja juhtumisi ei saa ette planeerida. Küll aga püüab planeering neid ühel või teisel viisil kaudselt esile tuua, rõhutada. Samuti on planeeringus teadlikult välditud elemente, mis võiks põhjustada niisuguste väärtuste kadumist.

KEILA LINNA ÜLDPLANEERING

PEIDETUD VÄÄRTUSED

JOONIS 2.4



1. 'Arheoloogiline park'. Jõe kaldal, Linnuse tee alguses. Keila küla ase - esimene püsiv asustus 1000 aasta eest.
2. 'Panoraam'. Paneellinna serval võib nautida avarat vaadet, mida muidu tõkestab kortermajade paigutus.
3. 'Väikelinna keskus'. Park nagu suur keskväljak
4. 'Igavikuline elevaator' Võimas müür linna tagaservas
5. 'Keila jõgi'. Jalakäijate sillalt võib vaadelda autosid - 90% Keilasse sisenevaid autosid moodub siit.
6. 'Tankodroom'. Omalaadne maastik tankiradade ja mägedega
7. 'Raudtee hargnemiskoht'. Tammeppu raudteeharus.

2.5

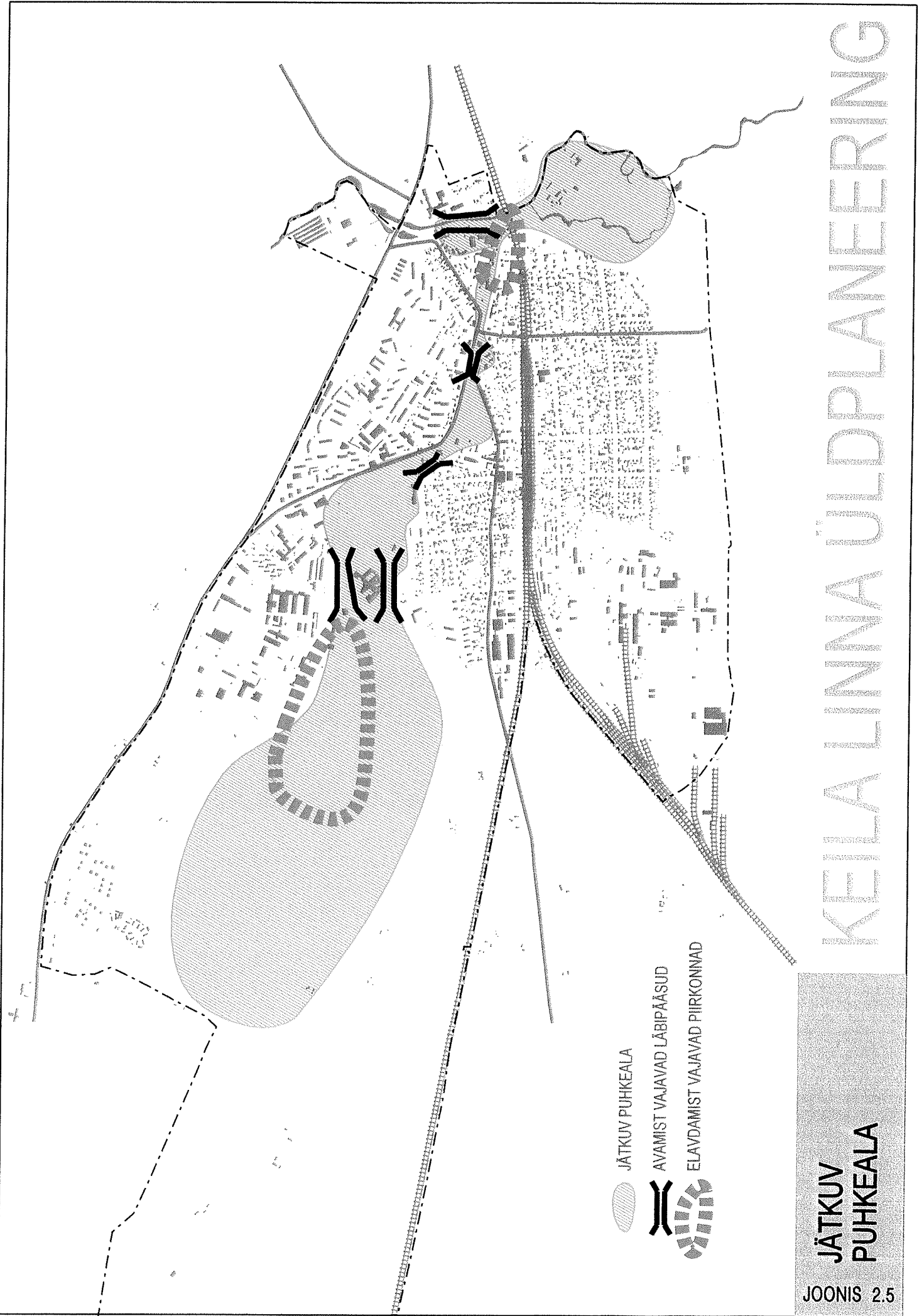
Keskne jätkuv puhkeala

Keilas on palju parke ja nad huvitaval kombel kõik üksteise järel rivis. Niiviisi moodustuv terviklik keskne jätkuv puhkeala saaks olla üks Keila peamisi omapärasid ja väärtusi, kui jätkuvusetunne oleks selgelt tajutav. Joonis toob välja kohad, kus puhkeala vajaks jätkuvuse tunde rõhutamist mugavamate läbipääsude loomise abil või piirkonna elavdamise kaudu.

Näiteid jätkuva puhkeala katkevusest ja selle ühendamise võimalustest:

- Keila haigla ees ja taga on haljasala, mis ühendab omavahel männikut ja ulatuslikku tankimägede piirkonda, kuid seda ei läbi ükski mugavalt käidav tee. Väljundiks üldplaneeringusse on ülelinnaline jalgrattatee, mis kulgeb läbi Keila haigla eest.
- Männikut ja Keskparki lahutab üksik korterelamu, mis katkestab visuaalse sideme ja lõhub jätkuvuse tajutavuse. Kui eeldada, et korterelamut lammutada ei saa ja samas on pargivööndi jätkuvus oluline, vajab see koht tugevat mõlemas suunas loomulikus suunas jätkuvat kergliiklusteed, mis peaaegu jõuga linnas kulgeja sealt läbi lükkaks.
- Keskväljakut ja Keskparki lahutab veider liiklussõlm, midagi ristmiku ja parkla vahepealset, mis suunab linnas kulgeja pargi asemel kitsastele kõnniteedele. Selles kohas piisaks ainult väikesest ümberehitusest, mis võimaldaks inimesele liikuda otsesuunas keskparki.
- Keskväljakult jõeparki viib mõnus otsetee, kuid raja ümber laiutab mahajäetud maa, mille keskel on 80-date lõpul poolelijäänud turuhoone karkass. See koht vajaks elavdamist et linn ei annaks märku aktiivse linna lõppemisest. Juba sel lihtsal põhjusel oleks Keila linnal mõistlik võtta turuhoone kasutusele mõne avaliku funktsiooni teenistuses.

KEILA LINNA ÜLDPLANEERING



JÄTKUV PUHKEALA

AVAMIST VAJAVAD LÄBIPÄÄSUD

ELAVDAMIST VAJAVAD PIIRKONNAD



JÄTKUV
PUHKEALA

JOONIS 2.5

2.6 Elamisalad

Keilas elamise eelis, Keila peamine ruumiline väärtus, võiks olla kõigi elamisalade vahetu kontakt üheaegselt nii maanteevõrguga kui ka keskse jätkuva puhkealaga.

See võiks anda Keilale olulise konkurentsieelise võrreldes näiteks Tallinnaga - inimene tunneb end siin elades vabamalt, kui tal on kiire pääs maanteele ilma ummikuteta ja samas lühikese jalgsikäigu kaugusel ulatuslik mitmekesine spordi- ja puhkamisvõimalusi pakkuv puhkeala.

Enamus üldplaneeringus näidatud elamisaladest kas juba füüsiliselt olemas või planeeritud kehtivate osaüldplaneeringutega. Üldplaneeringu rolliks on eelkõige liikluse ja kergliikluse teede ning üldmaade planeerimine nõnda, et linnas elav inimene end niisugust vabadustunnet tajuks.

2.7

Kergliiklusruum

Linnaelanik naudib jalgrattasõitu ja jalgsikäiku, kui linn juhib teda teekonnal läbi meeldiva keskkonna sinna kuhu parasjagu vaja. Kergliiklusteede (jalgratta- ja jalgteede) planeerimisel on peetud eelkõige oluliseks, et need ühendaksid elamisalasid ja ühiskondlikke objekte ning enamusteekondi kujuneks keskse puhkeala kaudu.

Kergliiklusteede planeerimisel on arvestatud, et teatud piirkonnad linnas on juba praegu kergliikluseks sobiva tänavavõrguga ning sinna pole tarvis täiendavaid jalgrattateid planeerida. Oluliseks on peetud, et jalgrattur saaks alati läbida vajaliku teekonna ilma suuremaid autoteid ja ristmikke läbimata. Võimalusel on kergliiklusteed viidud seosesse ka punktis 4 väljendatud "peidetud väärtustega".

KEILA LINNA ÜLDPLANEERING

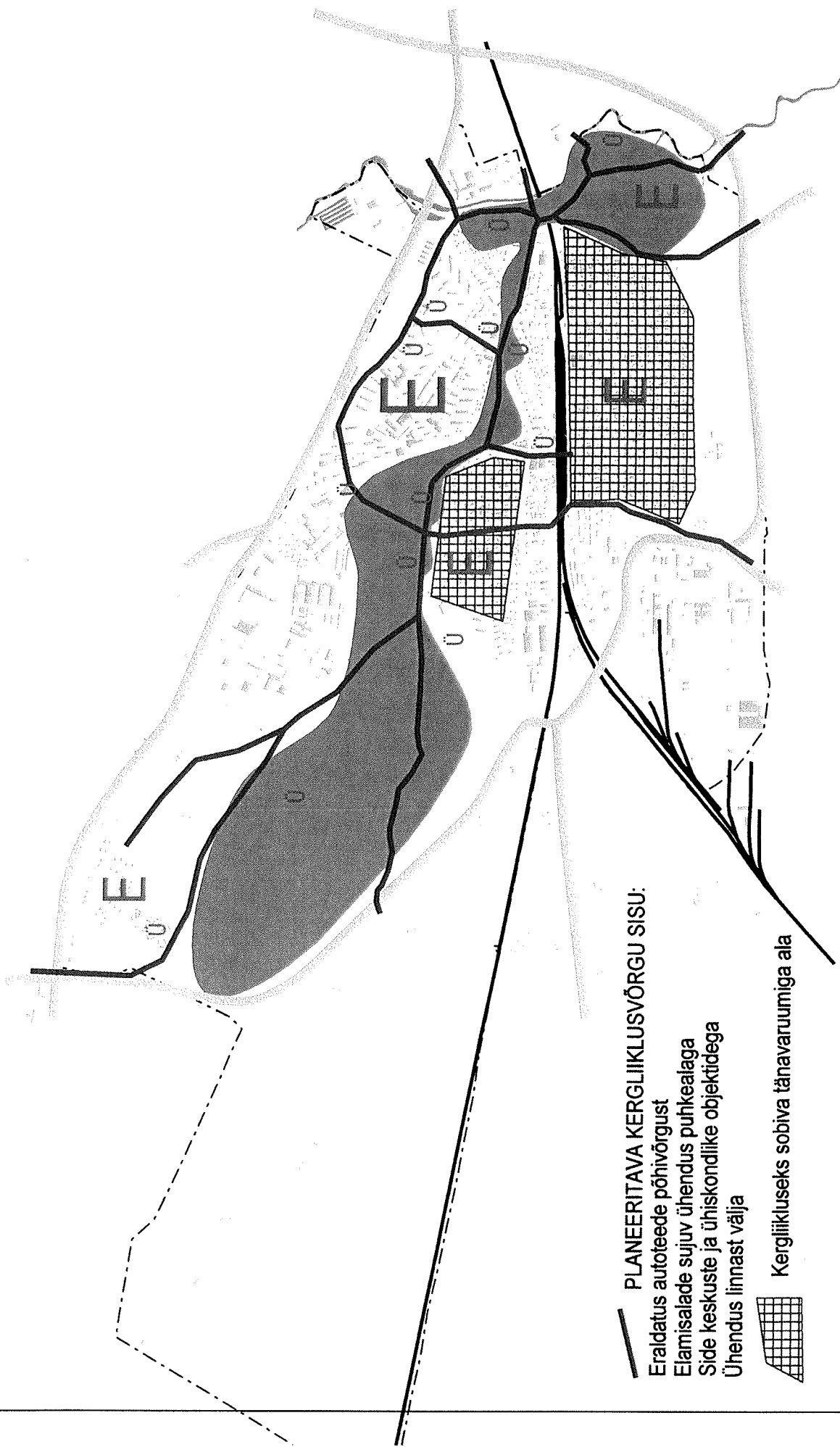
KERGLIKLUS

JOONIS 2.7

PLANEERITAVA KERGLIKLUSVÕRGU SISU:

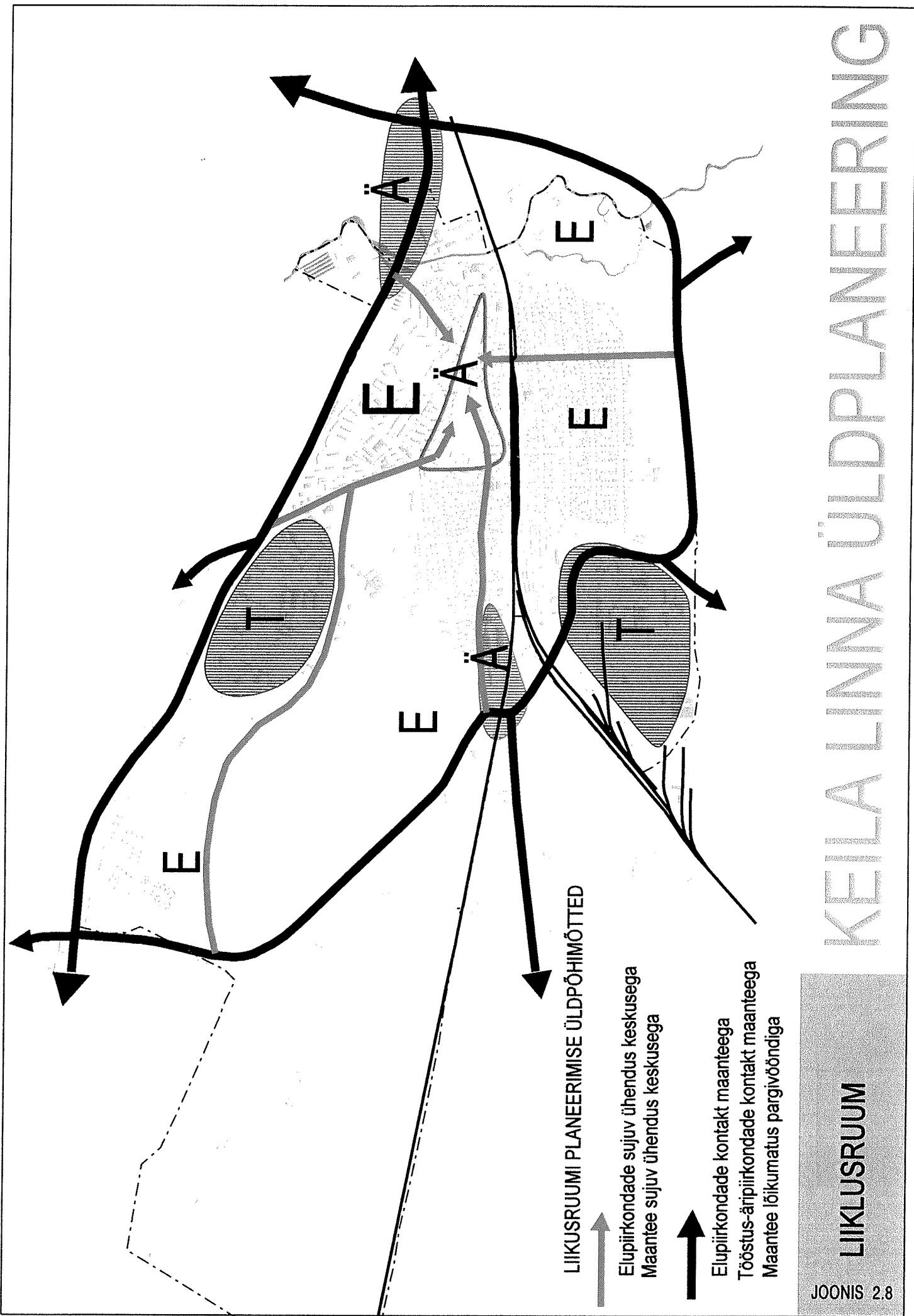
- Eraldatus autoteede põhivõrgust
- Elamisalade sujuv ühendus puhkealaga
- Side keskuste ja ühiskondlike objektidega
- Ühendus linnast välja

 Kergliikluseks sobiva tänavaruumiga ala



2.8 Liiklusruum

Keila tänavavõrgu planeerimisel on lähtunud ühtpidi punktis 6 väljaöeldud mõtteist ja samas vajadusest tagada tootmiskaadele mugav transpordi juurdepääs. Väärtuseks peetakse ka säilinud ajaloolist tänavavõrku ja liikluse sujuvat sissepääsu maanteevõrgust linnakeskusesse. Peamiste teede planeerimisel on arvestatud, et see ei lõhuks pargivööndit. Tänavavõrguga on tihedalt seotud ka ärimaade planeerimine, mis kipuvad iseenesest kujunema suuremate liiklussõlmede ümber. Üldplaneering aitab kaasa niisuguste aktiivsete sõlmede tekkele linna "ees- ja tagavärava" liiklussõlmedes.



2.9

Raudteeületuse trassivalik

Nõue planeerida Keila lääneossa raudteeületus tuleneb üldplaneeringu lähteülesandest. Käesolava üldplaneeringuga langetatavatest otsustest on see Keila linna arengule kõige enam suunav ning sellest sõltub Keila üldplaneeringu lahendus tervikuna. Üldplaneering eeldab, et Keila lääneservas on jõukohane ja mõistlik parasjagu ühe ümbersõidutee ehitamine. Vastavalt sellele on joonisel "Uus raudteeületus" näidatud kõrvuti kolme põhimõttelist võimalust trassi rajamiseks.

Äärmus 1: Harju maakonnaplaneeringu variant

(Planeeritud lähtuvalt Keila lõuna- ja läänepoolse ümbersõidu vajalikkusest)

Variandil on järgmised puudused:

- Seotus Keila linnaga on kauge, tee paigutus välistab selle kasutamise linnaosadevahelise ühendusena
- Kaob sujuv ühendus Keilast Haapsalu poole
- Teetrass on pikk ja kulgeb läbi soode: ehitus on kallis

Äärmus 2: Olemasoleva generaalplaani variant

(Planeeritud lähtuvalt vajadusest teise raudteeületuse järgi Keila linnas)

- Tee lõikab elurajoone ning paigutus välistab selle kasutamise ümbersõiduteena.
- Rohkete erakruntide tõttu on realseerimine võimatu või äärmiselt kallis

Käesolev planeeringulahendus pakub võimalusena välja Kesktee,

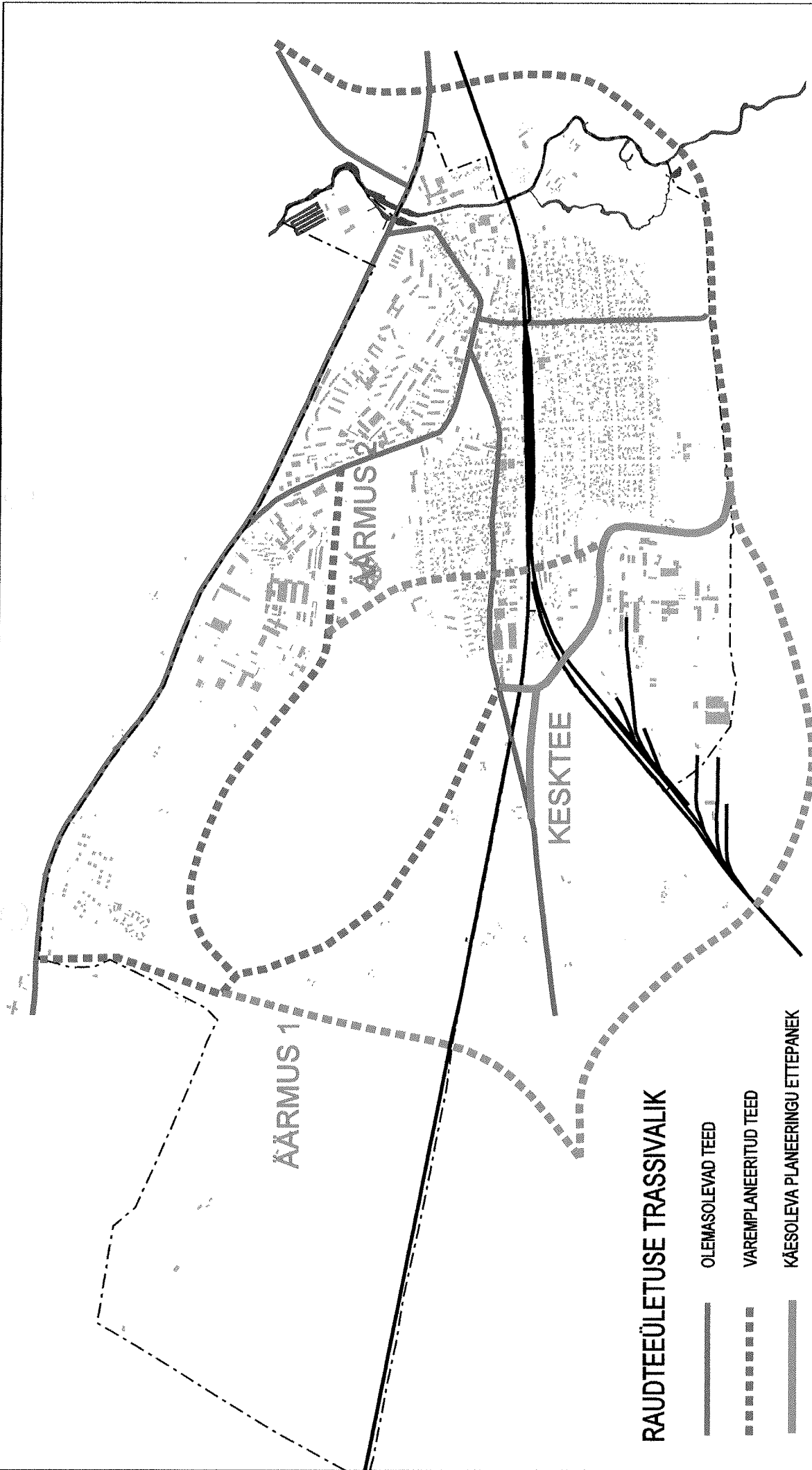
Millega lahendatakse üheskoos tervikuna:

- Keila lõunapoolne ümbersõit
- Keila läänepoolne ümbersõit
- Elurajoonide omavaheline ning elu- ja tööstusrajoonide ühendus kesklinna ja pargivööndit läbimata
- Läänepoolsete uuselurajoonide ühendus kesklinnaga
- Linna sissesõit Haapsalu suunast

Arvestades viimaste põhimõtetega on ümbersõidutee asukohta võimalik vähesel määral muuta, arvestades maaomandist tekkivaid võimalikke probleeme.

Üldjoontes toob planeeringus näidatud raudteeületuse asukoha viimine lääne poole osaliselt kaasa äärmuse 1 puudused ning selle viimine ida poole äärmuse 2 puudused

Käesolev üldplaneering peab "kesktee" varianti igas mõttes - nii majanduslikus kui ka linnaruumilises mõttes mõistlikuimaks.



KEILA LINNA ÜLDPLANEERING

RAUDTEEÜLETUSE ASUKOHT

3

Planeeringulahendus

Seletuskiri

3.1 Funktsionaalne tsoneerimine	lk 31
3.2 Teedevõrk	lk 35
3.3 Tehnorajatised ja põhitrassid	lk 39
3.4 Puhkealad ja avalik linnaruum	lk 41
3.5 Kalda ulatus	lk 42
3.6 Miljööväärtusega alad	lk 42
3.7 Kaitsealused objektid ja alad	lk 43
3.8 Muud seadusest tulenevad maakasutuspiirangud	lk 44
3.9 Muudatusettepanekud maakonnaplaneeringule	lk 45

Joonised

3.1 Funktsionaalne tsoneerimine	lk 46
3.2 Liiklusskeem	lk 47
3.3 Puhkealad ja kergliiklusteed	lk 48
3.4 Piirangud ja kaitsetsoonid	lk 49
3.5 Tehnorajatised ja põhitrassid	lk 50

3.1. Funktsionaalne tsoneerimine (Maa- ja veealade üldised ehitus- ja kasutustingimused)

Keila linn tsoneeritakse vastavalt 10-le juhtfunktsioonile, mille jaotus on esitus joonisel 3.1 "Funktsionaalne tsoneerimine". Juhtfunktsioonide tähendus käesolevas üldplaneeringus on lahti selgitatud alljärgnevalt:

3.1.1 Keskuse segahoonestusala (E/Ä/Ü)

Keskuse segahoonestusala juhtfunktsioon hõlmab kogu Keila kesklinna ning raskesti etteennustatava arenguga alad keskuse lähiümbruses (põhiliselt endises tootmisalad jõekaldal ja paneellinnas), soodustamaks paindliku arengu abil keskuse multifunktsionaalsuse ja eluvõimelisuse säilimist.

maakasutustingimus

Keskuse segahoonestusala juhtfunktsiooniga alal peavad elamu-, äri-, või sotsiaalmaa sihtotstarbega krundid moodustama vähemalt 95% alast. Parkimine lahendatakse vastavalt võimalustele kruntidel või üldkasutataval alal.

3.1.2 Väikeelamumaa (EE)

Väikeelamumaad on planeeritud üle kogu linna, arvestades olemasolevate elamupiirkondadega ja kehtivate osaplaneeringutega määratud väikeelamumaadega. Täiendavad väikeelamumaad määratakse ainult vähesel määral Keila lõunaossa.

Väikeelamumaad tähistusega (EE1) joonisel "funktsionaalne tsoneerimine" on olemasolevaid hoonestatud väikeelamumaad ning tähistusega (EE2) on kehtivate detailplaneeringutega ja Keila idaosa üldplaneeringuga planeeritud väikeelamumaad, mille piires täiendav tänavavõrgu planeerimine ja üldmaade reserveerimine ei ole vajalik. Väikeelamumaad tähistusega (EE3) on planeeritavad väikeelamumaad.

maakasutustingimus

Väikeelamumaa juhtfunktsiooniga aladel peavad väikeelamu või üldmaa sihtotstarbega krundid moodustama vähemalt 80% alast. Parkimine lahendatakse elamukruntide maa-alal. Moodustatavad elamukrundid peavad olema pindalaga vähemalt 800m².

Tähistusega EE3 väikeelamumaade piires on detailplaneeringute koostamise käigus vajalik:

- Tänavavõrgu täiendav terviklik planeerimine arvestades käesoleva üldplaneeringu ja Keila loodeosa üldplaneeringu põhimõtetega.
- Haljastuse täiendav takseerimine ning elamualade ja ehitusõiguse planeerimine nii, et olemasolev väärtuslik haljastus ei kahjustuks.
- Elamumaade vahelise üldmaa reserveerimine vähemalt 10% ulatuses.

3.1.3 Korruselamumaa (EK)

Korruselamumaa on planeeritud lähtuvalt olemasolevatest paneelamurajoonidest, uusi korruselamumaid käesoleva planeeringuga ei planeerita. Juhul kui tekib vajadus korruselamute järele, peab planeeringulahendus otstarbekaks nende paigutamist keskuse segahoonestusalale.

Maakasutustingimus

Korruselamumaa juhtfunktsiooniga aladel peavad korruselamumaa või üldmaa sihtotstarbega krundid moodustama vähemalt 90% alast. Korruselamumaa juhtfunktsiooniga aladel tuleb edasisel planeerimisel arvestada, et vähemalt 50% maa-alast jääb kõigile avatuks. Detailplaneeringute koostamise käigus määratakse, kas üldkasutatavad alad jäävad elamukruntidele või moodustatakse üldmaa sihtotstarbega krundid. Parkimine lahendatakse vastavalt võimalustele kruntidel või üldkasutataval maa-alal.

3.1.4 Ärimaa (Ä)

Ärimaa juhtfunktsiooniga alad on planeeritud põhiliselt suuremate liiklusteede- ja sõlmede ümber linna äärealadel ning nende puhul eeldatakse võimalike suuremate autoga teenindatavate ärihoonete kujunemist Keila ümbruses.

Maakasutustingimus

Ärimaa juhtfunktsiooniga aladel peavad ärimaa sihtotstarbega krundid moodustama vähemalt 80% alast. Parkimine lahendatakse kruntidel.

3.1.5 Äri- ja tootmismaa (Ä/Th)

Äri- ja tootmismaa juhtfunktsiooniga alad on põhiliselt praegused tootmisalad, mis on aegamööda kujunemas ärialadeks.

Maakasutustingimus

Äri- ja tootmismaa juhtfunktsiooniga aladel peavad äri- või tootmismaa juhtfunktsiooniga krundid moodustama vähemalt 80% alast. Parkimine lahendatakse kruntidel.

3.1.6 Tootmismaa (Th)

Tootmismaa juhtfunktsioon käesolevas üldplaneeringus tähistab konkreetsete tootmisobjektide (eelkõige infrastruktuuriobjektide) teenindamiseks vajalikku maad:

- Keskkatlamaja
- Veepuhastusjaam
- Heitveepuhasti
- Keila 35kV alajaam

Maakasutustingimus

Tootmismaa juhtfunktsiooniga alad on määratud ainult nimetatud objektide teenindamiseks.

3.1.7 Ühiskondlike hoonete maa (Üh)

Ühiskondlike hoonete maa käesolevas üldplaneeringus tähistab konkreetsete ühiskondlike hoonete teenindamiseks vajalikku maad:

- Keila Gümnaasium
- Keila Vene Gümnaasium
- Keila lasteaed
- Tervisekeskus
- Keila haigla
- SOS Lasteküla
- Harjumaa muuseum
- Keslinna kaks kirikut
- Planeeritav koolimaja Pargi tänava pikendusel
- Idaosa üldplaneeringuga reserveeritud ühiskondlike hoonete maa.

Maakasutustingimus

Ühiskondlike hoonete maa-ala juhtfunktsiooniga alad on määratud ainult nimetatud objektide teenindamiseks.

3.1.8 Üldmaa (Üm)

Üldmaa juhtfunktsioon määrab alad, mis peavad jääma üldisse kasutusse.

Maakasutustingimus

Üldmaa juhtfunktsiooniga ala on keelatud piirata ning moodustada krunte mille sihtotstarbeks ei ole üldmaa. Üldmaa sihtotstarbega aladele on lubatud rajada avalikku kasutusse jäävaid puhkeotstarbelisi ehitisi.

3.1.9 Parkmetsade maa (P)

Parkmetsade maana käsitletakse Keila linna piiridesse jäävat metsaala linna lääneosas.

Maakasutustingimus

Parkmetsade maa juhtfunktsiooniga aladel on lubatud hajus hoonestus. Elamumaa sihtotstarbega krundid võivad moodustada kuni 10% alast, ülejäänud ala peab jääma üldisesse kasutusse parkmetsana.

3.1.10 Transpordimaa (L)

Transpordimaa juhtfunktsioon määrab teede ja raudteede maa-alad.

Raudtee maa-ala on määratud joonisel 3.1.

Teede maa-alana tuleb käsitleda planeeringujoonisel määratud teetrasse ümbritsevat ala kuni krundipiirideni, koridori ümbritsevate kruntide puudumisel on teemaa määratud vastavalt seletuskirja punktile 3.2.6.

Maakasutustingimus

Teekoridoride alad peavad jääma avalikku kasutusse.

3.2. Teedevõrk

Käesolevas peatükis kasutatakse teedevõrku käsitlevaid mõisteid vastavalt projekteerimismõistetele EPN 17. Planeeritava Keila liiklusskeemi alused on esitatud üldplaneeringu lähteülesandes ja Keila ruumilises visioonis (eelkõige p 2.8, 2.9).

Liiklusskeemi planeerimisel on arvestatud töödega:

- Transport ja sellest tulenevad keskkonnaprobleemid Keila linnas, 1997
- Keila linna liikluskorraldus, 1997
- Mootorsõidukite ökoloogiline ohutus Keila linna kohta, 1998

Käesolev üldplaneering käsitleb linna teedevõrgu seoseid maanteevõrguga, linna põhi- ja jaotustänavaid, nende seoseid edaspidi planeeritavate kõrvaltänavatega ning ülelinnalist kergliiklusvõrku. Planeeritav liiklusskeem on esitatud joonisel 3.2

3.2.1 Seos maanteevõrguga

Vastavalt Harju maakonnaplaneeringule eksisteerib vajadus Keila linnast ümbersõidu järele eelkõige suunal Haapsalu-Tallinn. Ümbersõidutrassi poolt puudutatud kohalikud omavalitsused Keila linn ja Keila vald on heaks kiitnud käesoleva üldplaneeringu trassivaliku (p 2.9), mis erineb Harju maakonnaplaneeringu järgsest kahest ümbersõidu trassivalikust. Planeeritud trass läbib linna administratiivterritooriumi ja selle projektkiirus on max 70km/h. Maanteeamet ei ole sel põhjusel planeeritud trassi kooskõlastanud, kuid ei näe ka võimalusi käesoleva planeeringu koostamise ajal Keila ümbersõidule omapoolse lahenduse pakkumist. Planeerijad ja omavalitsused on seisukohal, et planeeritud trassi nimetatud puudused ei ole takistuseks selle kasutamisel maanteena ning Harju maakonnaplaneeringu järgsete ümbersõidutrasside puudused on kaalukamad (p 2.9). Seetõttu annab käesolev planeering võimaluse planeeritud trassi ehitamiseks 50-meetrise kaitsevööndiga maanteeks. Lõplik otsus ümbersõidutrassi kohta langetatakse pärast täpsustavate liiklus- ja tasuvusuuringute koostamist ning Maanteeameti seisukoha selgumist. Juhul kui otsus ümbersõidutrassi kohta langetatakse Harju maakonnaplaneeringu variandi kasuks, tuleb käesolevas planeeringus esitatud trassi edaspidi käsitleda linnasisese põhitänavana.

3.2.2 Kehtivate planeeringute järgi planeeritud tänavate käsitus

Keila loodeosa üldplaneeringuga on planeeritud kaks jaotustänavat, mis ühendavad uusi elupiirkondi Keila keskusega ning nendega haakuv kõrvaltänavate võrk. Käesolev üldplaneering säilitab loodeosa üldplaneeringu tänavavõrgu üldpõhimõtted. Samas on seoses linna liiklusskeemi muutumisega, uue raudteeületuse planeerimisega ja Haapsalu mnt 60 krundi detailplaneeringu kehtestamisega Keila loodeosa üldplaneeringu tänavavõrk juba muudetud, eriti lõunapoolse jaotustänavaga trassi osas. Käesolev üldplaneering esitab seetõttu Keila loodeosa jaotustänavate trassid muudetud kujul. Sellega seoses on vajalik uuesti üle vaadata ka kõrvaltänavate võrk, mille käesolev üldplaneering jätab detailplaneeringute hooleks. Elupiirkonna

edasise tervikliku arengu huvides seatakse nõue, et juhul kui planeeritud uute elupiirkondade detailplaneeringud koostatakse väiksemate maatükkide kaupa, tuleb detailplaneeringu koosseisus koostada ka kogu ala kõrvaltänavate võrgu uus planeerimisettepanek.

Keila idaosa üldplaneeringuga on planeeritud uued sillakohad üle jõe mõlema haru ning tänavavõrk jõesaarel. Käesolev üldplaneering võtab muutmata kujul üle Keila idaosa üldplaneeringu tänavavõrgu, mis tähendab, et Keila idaosa planeeringualal täiendava tänavavõrgu planeerimise järgi vajadust ei ole.

Kehtivates detailplaneeringutes planeeritud uued tänavad võtab käesolev üldplaneering üle neid muutmata. Uusi tänavaid on planeeritud Kallaku maaüksuse detailplaneeringus, Aukamäe maaüksuse detailplaneeringus ja Haapsalu mnt 60 krundi detailplaneeringus.

3.2.3 Linna põhi- ja jaotustänavad

Käesolevas üldplaneeringus on linna põhitänavad võrdsustatud mõtteliselt maanteedega, st. põhitänavad on Uus-paldiski mnt ja planeeritud lõunapoolne ümbersõit linna piirist Haapsalu maanteeni.

Üldplaneering määrab jaotustänavate võrgu, mis koosneb järgmistest tänavatest:

- Luha tänav
- Tallinna maantee
- Ülesõidu tänav
- Paldiski maantee
- Haapsalu maantee
- Ehitajate tee
- Läänepoolne ümbersõit (osaliselt Tammiku tee)

3.2.4 Edasine tänavate planeerimine

Käesoleva üldplaneering näeb olemasolevas linnastruktuuris vajadust järgmiste kõrvaltänavate välja ehitamiseks (ettepanek on soovituslik ning vajab täpsustamist läbi detailplaneeringute):

- Uue tänava pikendus Jaama tänavani.
- Keila Gümnaasiumi ligipääs.
- Tähe ja Eha tänava pikendus ümbersõiduteeni.

Üldplaneering näeb vajadust perspektiivis täiendava kõrvaltänavate võrgu planeerimise järele järgmistel aladel:

- uute elamualade tänavavõrk Keila lõunaosas.
- tänavavõrk Tuula tee ja jõe vasakharu vahelisel alal.
- Tankipolgu elurajooni tänavavõrk Haapsalu maantee 60 detailplaneeringu alast läänes.
- Mudaaugu piirkonna uute elurajoonide tänavavõrk.
- Paldiski mnt- Uus-paldiski mnt – Piiri tänavate vahelise ala tänavavõrk
- tänavavõrk Harju KEK-i territooriumil (selle võimaliku avamise korral avalikule ligipääsule).

3.2.5 Kergliiklusvõrk (vastavalt EPN 17 jalgteed)

Planeeritav kergliiklusvõrk on esitatud joonisel nr 3.3, "Puhkealad ja Kergliiklusteed". Kergliiklusteede täpseid trasse võib detailplaneeringute kaudu korrigeerida. Kergliiklusteede lõikumisel liiklustänavatega tuleb arvestada sujuva ülesõidu ja liiklusohutusega.

Üldplaneeringuga kavandatud olulised jalgteede ehitused:

- tee piki paneellinna serva tervisekeskusest Keila jõeni
- tee piki Uus-paldiski mnt-d tervisekeskusest Mudaauguni
- tee Keila männikust Keskväljakuni läbi Keskpargi
- tee Keila gümnaasiumist Keskväljkuni
- raudteeületus Männiku tänava pikendusel
- teedevõrk tankipolgu puhkealal.

Tänavad, mille koridoris tuleb luua või säilitada mugavad võimalused jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks:

- Männiku tänav
- Linnamäe tee
- Jaama tänav
- Tuula tee
- Linnuse tänav

3.2.6 Tänavate maa-alad (tänavakoridoride laius)

Tänavakoridoride laius on aluseks edaspidisel krundipiiride määramisel.

Üldplaneering määrab tänavakoridoride laiuse järgmiselt:

- Olemasolevas linnastruktuuris on tänavakoridoride laiused määratud olemasolevate krundipiiridega. Ühegi olemasoleva tänava koridori laiendamise järele vajadust ei ole.
- Planeeritavate põhitänavate koridori laius on minimaalselt 40 meetrit, jaotustänavate koridori laius on 25 meetrit.
- Kõigi käesoleva üldplaneeringuga määratud kergliiklusteede koridori laius on 6 meetrit. Juhul kui kergliiklustee koridor kulgeb olemasolevate krundipiiride vahel või olemasoleva tänava koridoris, on teekoridor määratud krundipiiridega.
- Muude tänavate koridori laius määratakse detailplaneeringutega.

3.2.7 Sillad

Käesolev üldplaneering määrab järgmised sillakohad üle Keila jõe:

Olemasolevad ja maakonnaplaneeringuga määratud sillad

- Tallinn-Paldiski maantee-sild (laiendakse või ehitatakse perspektiivis kõrvale teine sild)
- Raudteesild (Perspektiivis võib lisanduda teine rööpapaar)
- Harju maakonnaplaneeringuga määratud lõunapoolse ümbersõidu sild (linna piiridest väljas)

3.5. Kalda ulatus

Üldplaneering käsitleb Keila linnas ainsa kallast omava veekoguna Keila jõge.

3.5.1 Kalda ulatus

Keila jõe kalda ulatus on vastavalt Ranna ja kalda kaitse seadusele 200 meetrit. Üldplaneering kalda ulatust ei muuda. Kaldaalal kehtivad seadustest tulenevad maakasutuspiirangud.

3.5.2 Kalda ehituskeeluala

Keila jõe kalda ehituskeeluala on vastavalt Ranna ja kalda kaitse seadusele 50 meetrit. Vastavalt seadusele pole seda tiheasustusosal võimalik vähendada.

3.5.3 Kallasrada

Keila jõe kallasrada on vastavalt Veeseadusele 4 meetrit. Kuna seadus ei reguleeri kallasraja laiendamise võimalusi ning planeeringulahendus peab vajalikuks jõekalda avamist laiemas ulatuses, määratakse planeeringuga Keila jõe kaldale üldmaa juhtfunktsioon (mida võib sisuliselt nimetada kallasraja laiendamiseks) järgmiselt:

- Linna lõunapiirist raudteesillani 10 meetrit.
- Raudteesillast Tallinn-Paldiski maantee sillani 20 meetrit mõlemal jõekaldal.
- Maantee sillast põhja pool kallasrada ei laiendata.

3.6 Miljööväärtusega alad

Vastavalt uurimusele Keila keskosa arhitektuursed väärtushinnangud (Silvi Lindmaa-Pihlak, 1997) määratakse üldplaneeringuga Keila keskosa miljööväärtusega ala piirid. Miljööala haarab Keila keskosa, raudteejaama ümbruse ja jõekalda alad, kus edasises planeerimises ja ehitustegevuses tuleb arvestada kujunenud ajaloolise miljöö säilimisega. Täpsemad nõuded esitab Keila linn detailplaneeringute lähteülesannete ja projekteerimistingimuste kaudu. Miljööala piirid on esitatud joonisel 3.4, "Piirangud ja Kaitsetsoonid"

3.7 Kaitsealused objektid ja alad

3.7.1 Kultuurimälestised

Keila linna piires on järgmised kinnismälestised:

<u>Registri nr.</u>	<u>Mälestise nimetus</u>	<u>Daatum</u>	<u>Asukoht</u>	<u>Riigi Teataja</u>
2749	Keila kirik	14.-19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2750	Keila kirikuaed	14.-19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27; RTL 1998, 40/41, 189
2751	Keila kirikuaia piirdemüür väravatega	14.-19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2752	Keila kirikuaia Väana mõisa kabel	19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2753	Keila kirikuaia Ohtu mõisa kabel	19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2754	Keila kirikuaia 3.kabel	19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2755	Keila kirikuaia 4.kabel	19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2756	Keila kirikuaia 5.kabel	19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
2757	Keila kirikuaia 6.kabel	19. saj.	Keskväljak 1	RTL 1997, 5, 27
8	I maailmasõjas hukkunute ühishaud		Linnapark	RTL 1996, 119/120, 627
9	II maailmasõjas hukkunute ühishaud		Linnapark	RTL 1996, 119/120, 627
21517	Keila kindlustatud elamu	14.-18.saj.	Linnuse t.	RTL 1999,16, 177

<u>Registri nr.</u>	<u>Mälestise nimetus</u>	<u>Asukoht</u>
17879	Asulakoht	Keila linn
17880	Kalmistu "Surnumägi"	Keila linn
17881	Kindlustatud elamu kultuurkiht	Keila linn
17882	Kultusekivi "Orjakivi"	Keila linn

Vastavalt Muinsuskaitseadusele (RT I 2002, 27, 153) on kinnismälestise kaitseks kehtestatud kaitsevöönd (50-meetrise raadiusega maa-ala mälestise väliskontuurist). Mälestise kaitsevööndis tuleb kõik mullatööd ja ehitustööd muinsuskaitseinspeksiooniga kooskõlastada.

3.7.2 Looduskaitseobjektid ja -alad

Keila linna piires on järgmised looduskaitseobjektid ja alad:

Kaitsealused maa-alad:

- Keila jõe park

Pargi maa-ala on määratud vastavalt Harjumaa kaitsealuste parkide välispiiride kirjeldused (RTI 2002, 33, 199) ning sellel kehtib Kaitsealuste parkide kaitse-eeskiri (RTI 2000, 43, 272). *VANA - RTI 2006, 12, 89)*

Looduskaitsealused üksikobjektid: (moodustavad enese ümber piiranguvööndi)

- Loigu keerdkadakas (piiranguvöönd 10m)
- Liivaaugu tamm (piiranguvöönd 50m)

Loodushoiualad:

- Eesti soojumika loodushoiuala

Üldplaneering ei näe vajadust täiendavate objektide kaitse alla võtmiseks või kaitse-eeskirjade täpsustamiseks. Kaitsealused objektid ja alad on esitatud joonisel 3.4, "Piirangud ja Kaitsetsoonid"

3.8 Muud seadusest tulenevad maakasutuspiirangud

Üldplaneering esitab joonisel 3.4 ka muud ulatuslikumad seadustest tulenevate maakasutuspiirangutega kaetud alad. Kuna niisuguste maakasutuspiirangute ulatuse reguleerimine ei ole üldplaneeringu ülesanne, vaid need tulenevad otseselt seadustest, on nende esitamine üldplaneeringus pigem lihtsalt informatsiooniks. Niisugusteks piiranguteks Keila linnas on:

- Puhastusseadmete sanitaarkaitsevöönd vastavalt Kanaliseadusele (Keila puhastusseadmel 100m)
- Veehaarde sanitaarkaitsevöönd vastavalt Veesaadusele (puurkaevudel 50m),
- Raudteede kaitsevööndid vastavalt Raudteeseadusele. (30 m raudtee välimisest rööpast). Keila-Pääsküla raudteelõigul tuleb arvestada ka perspektiivse teise peateega.
- Teede kaitsevööndid vastavalt Teeseadusele (50 m maanteest), linnatänavate kaitsevööndid määratakse detailplaneeringutega.
- Elektriliinide kaitsevööndid vastavalt Elektri-, gaasi- ja kaugküttevõrgu kaitsevööndite ulatuse kinnitamine, Valitsuse määrus nr 22, 20.01.99 (25 meetrit 35-110kV liinist).

4

Edasine planeerimine

Käesolev peatükk on Keila üldplaneeringu soovituslik osa, mis on koostatud Keila ruumilise visiooni ja planeeringulahenduse alusel ning millest lähtutakse linna edasises planeerimistegevuses. Joonisel 4.1 esitatud alad vajavad edaspidi terviklikku planeermist detailsemalt võrreldes käesoleva üldplaneeringuga. Selleks tuleb kogu joonisel esitatud ala kohta koostada detailplaneering, osaüldplaneering või üldine terviklahendus väiksema ala detailplaneeringu koosseisus. Ülejäänud piirkonnad, kus linnastruktuur on juba välja kujunenud või detailselt planeeritud või üldplaneering ei kavanda arendamist, on joonisel valged ja seal võib detailplaneeringuid koostada väiksemate üksuste kaupa.

Seletuskiri:

4.1 Teema: avalik linnaruum	lk 52
4.2 Teema: liiklus ja äri	lk 53
4.3 Teema: elamisalad	lk 54

Joonised:

4.1 Edasine planeerimine	lk 55
--------------------------	-------

4.1 Teema: avalik linnaruum

Keila ruumilise visiooni p 2.5 on mõtestanud võimaliku ülelinnalise avaliku linnaruumi üldkontseptsiooni, samas on selle väljakujunemise juures oluline osa just detailsemal planeerimisel. Keila Männik ja Jõepark on kaetud kehtivate planeeringutega, mis üldiselt on seoses Keila ruumilise visiooni põhimõtetega. Muude pargivööndi osade kohta tuleks koostada terviklikud kontseptsioonid.

Keskpark ja keskväljak vajavad koos terviklikku lahendust, kus on oluline Haapsalu mnt-Paldiski mnt ristmiku uus lahendus (mis arvestab pargivööndi jätkuvusega) ning Keskpargi-Männiku ühenduse lahendus. Samuti tuleks lahti mõtestada Keila keskuse tulevik ning Keskpargi ja Keskväljaku funktsioon ning vastavalt sellele koostada liikumisteede, võimaliku uushoonestuse ja avaliku linnaruumi lahendus.

Jõeäär ja endine turuhoone

Terviklahendus tuleb päevakorda, kui hakatakse arendama jõekalda endisi tootmisalasid või poolelijäänud turuhoone karkassi ümbrust. Kogu piirkond vajab avaliku linnaruumi terviklahendust, mis oleks seoses nii linna läbiva pargivööndiga, kui ka ärialaga linnavärava juures.

Endine tankiala kui uus puhkeala vajab terviklahendust, koos võimalike jalgratta-, suusa-, krossi-, matka- jm. radadega, võimaliku suusastaadioni ja tunneli asukohaga ja uue koolimajaga. Oluline on side planeeritavate elurajoonidega, perspektiivne side KEKi alaga ja mugav ühendus pargivööndiga Haigla eest. Osaliselt on need teemad lahendatud Keila Loodeosa üldplaneeringuga, ent vajavad täpsustamist ja korrigeerimist seoses käesoleva üldplaneeringuga ja muutunud kavadega.

Raudteejaama ümbrus on pargivööndiga vähem seoses, kuid väärrib käsitlemist kui üks aktiivsemaid kohti linnas ja seeläbi perspektiivselt oluline osa avalikust linnaruumist. Tähelepanu tuleks pöörata võimalikult mugava jalgsiühenduse loomisele Keskpargiga, et jaamaümbrus muutuks ülelinnalise avaliku ruumi loomulikuks osaks. Keskne teema on jaama juurde väljaku kavandamine, mille juures on oluline Uue tänava pikendamise vajaduse täiendav analüüsimine, jalakäijate, liikluse ja parkimise lahenduse leidmine, mugav jalakäijate raudteeületus ja ühendus Jaama tänavale, Turu lahenduse leidmine, võimaliku uushoonestuse kaalumise.

4.2 Teema: Liiklus ja äri

Keila äri- ja tootmisalade ning liiklusskeemi edasises planeerimises vajavad terviklahendust järgmised alad:

Perspektiivse ümbersõidu ümbrus

Planeeritud Keila Läänepoolse raudteeületuse lahendus vajab olulist täpsustamist, võimaliku kahetasandilisuse vajaduse analüüsimist ja ümbritsevate (eelkõige äri-) alade terviklikku planeerimist.

Linnavärv

Keila sissesõidu lahendus Tallinna poolt vajab lahenduse täpsustamist ja võimaliku kahetasandilisuse vajaduse analüüsimist koos ümbritsevate (eelkõige äri-) alade tervikliku planeerimisega. Oluline on siin ka paneellinnast jõekaldale viiva jalgrattatee mugav liiklussõlme ületus.

KEKi ala

Juhul kui KEKi territoorium tulevikus avatakse, tekib võimalus selle tervikliku arengu kavandamiseks ning võimaluste loomiseks, et see kujuneks uueks omapäraseks linnaosaks. Selles mõttes on otstarbekas enne muutuste algust kogu ala lahendus tervikuna mõtestada.

4.3 Teema: elamisalad

Loodeosa üldplaneeringu ala

Kuna käesolev üldplaneering ja Haapsalu mnt 60 detailplaneering (tankipolgu ala 1.järk) on muutnud Keila loodeosa üldplaneeringu tänavavõrgu lahendust, tuleb ka kavandatud elurajoonide siselahendus uuesti tervikuna lahendada. Praeguses staadiumis võib edaspidi vaadelda loodeosa üldplaneeringu ala uusi elamisalasid kolmes erinevas ja üksteisest suhteliselt sõltumatus osas (esitatud joonisel 4.1).

Lõuna-Keila uued alad

Keila lõunaosas on ainsad käesoleva planeeringuga kavandatud uued elamualad. Nende arenguks tuleb koostada terviklik lahendus, mis arvestab olemasolevate elamualade, perspektiivse ümbersõidu ja säiliva metsaribaga elamuala ja ümbersõidutee vahel.

Jõe vasakharu kallas

Keila idaosa üldplaneeringu koosseisus on soovituslikult planeeritud uued elamualad Keila jõe vasakharu vasakkaldale, samas ei ole idaosa üldplaneering selles osas kehtestatud ning ala lahendus tuleks uuesti tervikuna üle vaadata ja täpsustada.

Muutuv paneellinn

Keila paneelelurajoon on segase struktuuri ja muutmist vajava teedevõrguga, elamute vaheline organiseeritud avalik ruum puudub. Paneellinna sisestruktuuri muutusi tingivad ka võimalikud muutused Keila Geoloogia territooriumil ning käesolevas üldplaneeringus kavandatud jalgrattatee piki paneellinna serva. Paneelrajooni kohta tuleks edaspidi koostada terviknägemus, mis haarab liikluskorralduse, parkimise, avaliku ruumi, mänguväljakute ning vajadusel ka uute elamute asukohtade lahendust.

KOOSKÖLASTUSTE KOONDTABEL

KOOSKÖLASTAVA INSTANTSI NIMETUS	KOOSKÖLASTUSE KUUPÄEV
Seaduste poolt määratud kooskõlastused	
Keila vallavolikogu	27.05.2002
Saue vallavolikogu	26.06.2002
Harku vallavolikogu	23.05.2002
Muinsuskaitseamet	21.06.2002
Harjumaa Keskkonnateenistus	Sisuline heakskiit 20.06.2002 Kooskõlastuskiri 08.08.2002
Maavanema määratud kooskõlastused	
Harju Maaparandusbüroo	18.06.2002
Harju Teedevalitsus	Sisuline heakskiit 21.06.2002 Kooskõlastuskiri
Lähteülesande poolt määratud kooskõlastused	
Harjumaa Tervisekaitsetalitus	31.05.2002
Harjumaa Päästeteenistus	01.07.2002
AS Eesti Raudtee	01.07.2002
Maanteeamet	Vastatud 01.07.2002 kooskõlastuskiri 03.09.2002
AS Eesti Energia	07.06.2002
AS Keila Vesi	08.07.2002