

HARJU MAAKONNAPLANEERING 2030+



2018



HARJU MAAKONNAPLANEERING 2030+

Harju Maavalitsus
Roosikrantsi 12, Tallinn



OÜ Hendrikson & Ko
Raekoja plats 8, Tartu
Lennuki 22, Tallinn
www.hendrikson.ee



Töö nr 1988/13

Tallinn 2013–2018





SISUKORD

SISSEJUHATUS	7
SEOSED KEHTIVATE MAAKONNATASANDI PLANEERINGUTEGA	8
1. HARJU MAAKONNA RUUMILINE ARENG	11
1.1 Ruumilise arengu visioon	11
1.2 Ruumilise arengu analüüsi kokkuvõte	11
1.3 Ruumilise arengu suunamine üleriigilises planeeringus.....	12
1.4 Ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused Harju maakonnas	13
1.5 üldine lähenemine maakonnaplaneeringu lahenduse väljatöötamisel	15
2. ASUSTUSSTRUKTUUR JA ASUSTUSE SUUNAMINE.....	17
2.1 Keskuste võrgustik ja toimepiirkonnad.....	18
2.1.1 Ettevõtlus ja töökohad	23
2.1.2 Teenused	24
2.2 Linnalise asustusega alad.....	27
2.3 Maalised piirkonnad.....	32
2.4 Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad.....	33
3. RUUMILISTE VÄÄRTUSTE VÕRGUSTIKUD JA ARENGUT SUUNAVAD KESKKONNATINGIMUSED.....	34
3.1 Elukeskkonna väärtused	34
3.1.1 Väärtuslikud maastikud ja puhkealad	34
3.1.2 Kultuuriväärtused	39
3.1.3 Linnaline keskkond	40
3.1.4 Veealad ja põhjavesi	41
3.2 Ettevõtluskeskkonna väärtused.....	43
3.2.1 Väärtuslik põllumajandusmaa.....	43
3.2.2 Maavarad	45
3.3 Looduskeskkonna väärtused.....	46
3.3.1 Roheline võrgustik.....	46
3.3.2 Kaitstavad loodusobjektid.....	50
4. TEHNILISED VÕRGUSTIKUD	52
4.1 Liikuvusvajadused.....	52
4.1.1 Maanteed	52
4.1.2 Rööbastransport.....	55
4.1.3 Veeteed ja Sadamad	58
4.1.4 Lennuväljad	60



4.1.5	Kergliiklusteed	61
4.1.6	Ühistransport	63
4.2	Muu tehniline taristu	64
4.2.1	Gaasitrassi koridorid ja gaasiterminalid	64
4.2.2	Kõrgepingeliini koridorid	64
4.2.3	Sidevõrgud	66
4.2.4	Taastuenergeetika	66
4.2.5	Jäätmete ladestuspaigad	68
4.3	Riigikaitse ja turvalisus	68
4.3.1	Riigikaitse ehitised	68
4.3.2	Riskiallikad	78
4.3.3	Päästeteenus	79
5.	MAKONNAPLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA	82
6.	KASUTATUD MÕISTED	83
7.	JOONISED	87
8.	LISAD	88
	Lisa 1 KSH aruanne	88
	Lisa 2 Maakonnaplaneeringu lähteseisukohad.....	88
	Lisa 3 Ruumilise arengu analüüs.....	88
	Lisa 4 Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused (kehtestatud 2003).....	88
	Lisa 5 Harjumaa kergliiklusteed (kehtestatud 2012).....	88
	Lisa 6 Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu –Ikla (via baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0 (kehtestatud 2014).....	88
	Lisa 7 Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine (kehtestatud 2016).....	88
	Lisa 8 Muudatused elektrivõrgus vastavalt Elektrilevi OÜ ja elering AS tegevuskavadele	88
	Lisa 9 Maakonnaplaneeringu elluviimisekava.....	88

SISSEJUHATUS

Seoses kehtivate maakonnaplaneeringute aegumisega algatas Vabariigi Valitsus oma 18.07.2013 korraldusega 337 maakonnaplaneeringute koostamise kõigis Eesti maakondades¹, sh Harju maakonnas. Maakonnaplaneering hõlmab kogu maakonna territooriumi ning algatati kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse² (PlanS) § 7 lõikes 3 sätestatud ülesannete lahendamiseks. Maakonnaplaneering ei käsitle merealasid (territoriaalmeri ja majandusvöönd). Harju maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks oli Harju Maavalitsus. Vastavalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse §-le 1 tuleb enne 01.07.2015 kehtima hakanud seaduse jõustumist algatatud planeeringute menetlemine viia lõpuni lähtudes seni kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuetest.

Tuginedes Vabariigi Valitsuse antud maakonnaplaneeringute algatamise korraldusele, algatas Harju maavanem oma 30.07.2013 korraldusega nr 1-1/1395-k ka keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH). Maakonnaplaneeringu ja KSH koostamiseks sõlmis Harju Maavalitsus konsultatsioonilepingu osaühinguga Hendrikson & Ko. Maakonnaplaneeringu sisuline koostamine toimus Harju Maavalitsuse ja konsultandi koostöös. Töögrupp moodustati koosseisus: Jaan Mark, Joel Jesse, Alan Rood ja Heino Alaniit Harju Maavalitsusest ning Pille Metspalu, Kairi Mänd, Laura Uibopuu ja Jaanus Padrik OÜ-st Hendrikson & Ko.

Planeerimine on demokraatlik, erinevate elualade arengukavasid koordineeriv ja integreeriv, funktsionaalne, pikaajaline ruumilise arengu kavandamine, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi. Maakonnaplaneering on aluseks kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisel. Maakonnaplaneeringu peamine eesmärk on sisendi andmine kohalikul tasandil ruumilise arengu kavandamisel, tuues samas tasakaalustatud arengu kontekstis välja olulised riikliku tasandi vajadused Harju maakonnas. Harju maakonnaplaneeringu ajaline perspektiiv on sarnaselt üleriigilisele planeeringule aasta 2030 ja edasi.

Harju maakonnaplaneeringu koostamisel olid aluseks planeerimisseadus ja planeeringu lähteseisukohad (vt Lisa 2), mis avalikustati mais 2014. Lisaks olid planeeringus sisendiks olemasolevad arengudokumendid ning Siseministeeriumi juhendid³, samuti erinevate huvigruppide kaasamise tulemusena saadud ettepanekud. Planeeringulahenduse põhimõttest kujunemist Harju maakonnas illustreerib Joonis 1.

01.03.2017 on toimunud Harju maakonna Nissi valla ja Lääne maakonna Lääne-Nigula valla vahelise piiri muutus, mis muutis ka maakondade vahelist piiri. 15.10.2017 toimunud kohalike omavalitsuste volikogude valimiste järgselt on liitunud Keila, Vasalemma ja Padise vallad ning Paldiski linn Lääne-Harju vallaks, Saue, Kernu ja Nissi vallad ning Saue linn Saue vallaks ning Aegviidu ja Anija vald Anija vallaks. Sellega hakkasid kehtima uued kohalike omavalitsusüksuste piirid ja nimed. Käesoleva planeeringu seletuskirjas kajastuvad endised kohalike omavalitsusüksuste nimed, ajakohased nimed ja territoorium on leitavad õigusaktidest.

¹ Maakonnaplaneeringute algatamine <https://www.riigiteataja.ee/akt/323072013006>

² Alates 1. juulist 2015 kehtib uus planeerimisseadus (<https://www.riigiteataja.ee/akt/126022015003>).

³ „Uuring era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes. Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus (RAKE) 20015.

„Toimepiirkondade määramine“ Siseministeerium, Statistikaamet, 2013.





Joonis 1. Harju maakonnaplaneeringu planeeringulahenduse põhimõtteline kujunemine.

Maakonnaplaneering koosneb tekstiosast ehk seletuskirjast (käesolev dokument) ning joonistest. Eraldi köitena on kehtestatava maakonnaplaneeringu juurde lisatud varem kehtestatud maakonnaplaneeringu teemaplaneeringute osad, mille suhtes uut menetlust läbi ei viidud (vt järgmine peatükk). Lisadena kuuluvad maakonnaplaneeringu juurde: maakonna ruumilise arengu analüüs, planeeringu KSH aruanne ja planeeringu koostamise menetluslikust protsessist ülevaadet koondav menetlusedokumentide köide.

SEOSSED KEHTIVATE MAAKONNATASANDI PLANEERINGUTEGA

Vastavalt planeerimisseadusele muutusid käesoleva maakonnaplaneeringu jõustumisega kehtetuks samale maa-alale varem kehtestatud sama liigi planeeringud, st varem kehtestatud maakonnatasandi planeeringud.

Harju maakonnas oli lisaks eelmisele maakonnaplaneeringule kehtestatud viis teemaplaneeringut:

- „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonningimused“ (kehtestatud 11.02.2003 korraldusega nr 356)
- „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2009–2015“ (kehtestatud 01.04.2010 korraldusega nr 556)
- „Harjumaa kergliiklusteed“ (kehtestatud 24.04.2012 korraldusega nr 697)
- „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0–44,0“ (kehtestatud 14.11.2014 korraldusega nr 2133)
- „Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine“ (kehtestatud 02.08.2016 korraldusega nr 1939)

Teemaplaneeringus „**Asustust ja maakasutust suunavad keskkonningimused**“ täpsustati *roheline võrgustiku* käsitlust ja kanti muutmata kujul maakonnaplaneeringusse teemaplaneeringuga määratud *väärtuslikud loodus- ja puhkemaastikud*, mille osas täiendavat menetlust ja arutelu ei avatud. Arvestades asjaolu, et Harju maakonnas on surve asustuse arengule viimase kümne aastaga oluliselt kasvanud ja rohelist võrgustikku üldplaneeringute kaudu täpsustatud, oli asjakohane roheline võrgustiku piiride ülevaatamine ja kasutustingimuste korrigeerimine. Erilist tähelepanu vajab edaspidi Tallinna lähiümbruse piirkond, kus asustuse ja roheline võrgustiku konflikt on järjest teravam. Seetõttu on vajalik pöörata tähelepanu eelkõige Tallinna lähiala valdade järgmistes üldplaneeringutes roheline võrgustiku erinevatele elementidele ja võimalusel neid ka kaardistada, lähtudes siis juba konkreetsemalt rohetaristu kontseptsioonist.⁴ Väärtuslikud loodus- ja puhkemaastikud olid varem koostatud teemaplaneeringus määratletud läbi põhjaliku eelhindamise ja neid käsitleti käesoleva maakonnaplaneeringu koostamise ajal endiselt kui maakondlikult olulisi puhke- ja looduväärtusega alasid.

Teemaplaneeringus „**Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2009–2015**“ käsitletud valdkonnad leidsid käesolevas maakonnaplaneeringus uuenenud lahenduse asustuse suunamise ptk 2.1 alateemades. Nimetatud teemaplaneeringut käesolevasse maakonnaplaneeringusse sisse ei kantud.

Teemaplaneeringut „**Harjumaa kergliiklusteed**“ uuendati käesoleva maakonnaplaneeringuga üksikute kergliiklusteede lõikude osas vastavalt kohalike omavalitsuste huvidele, eristamata sealjuures kergliiklusteede rajamise prioriteetsust. Teemaplaneeringuga koostati põhjalik lahendus Harju maakonna kergliiklusteede kavandamise põhimõtete kohta ja kaardistati kogu maakonna kergliiklusteede võrgustik ning üldistatud vajadus. Kergliiklusteede kavandamise põhimõtted viidi sisse maakonnaplaneeringusse.

Teemaplaneeringu „**Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0–44,0**“ lahendus viidi käesolevasse maakonnaplaneeringusse sisse ilma täiendavat menetlust ega arutelu avamata. Maanteeameti hinnangul on tegemist asjakohase planeeringulahendusega, mis seostub ülejäänud maakonna ruumilise arenguga ning mille täiendav läbiarutamine ei ole vajalik.

⁴ Rohetaristu mõiste on kasutusele võetud läbi Euroopa Liidu roheline infrastruktuuri (rohetaristu) strateegia, mis pöörab roheline võrgustiku sidususe kõrval tähelepanu ka erinevatele ökosüsteemiteenustele ehk hüvedele, mida pakutakse inimestele ja looduskeskkonnale.



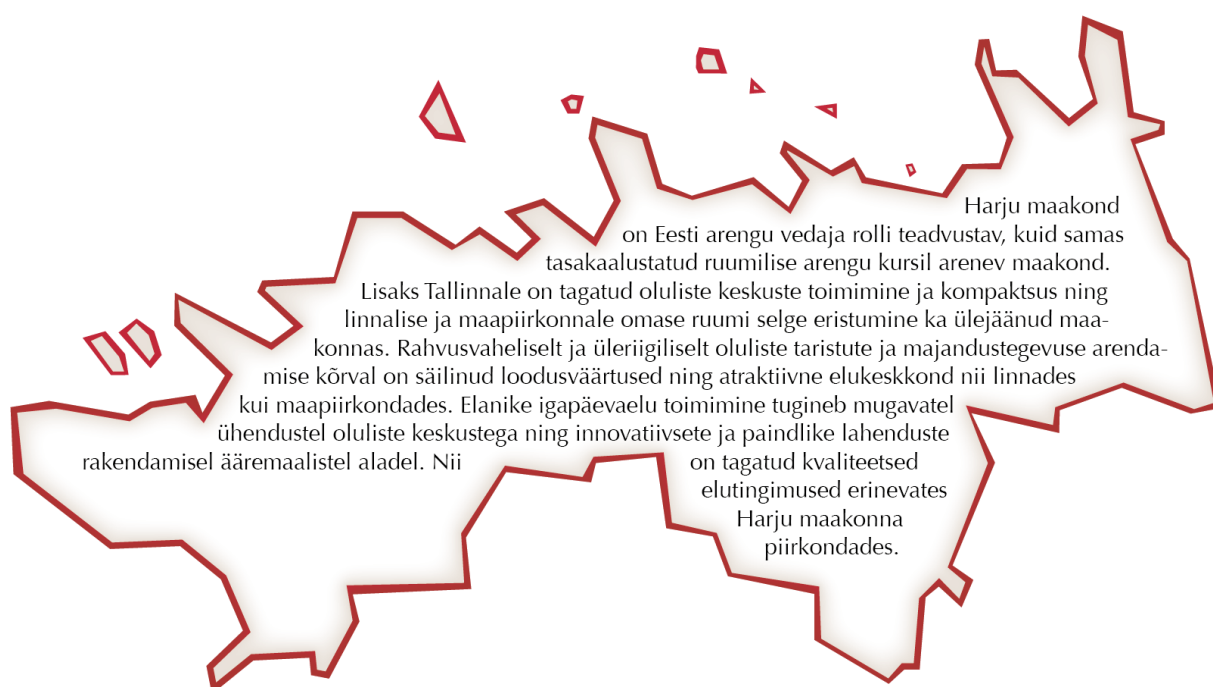
Teemaplaneeringu „**Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine**“ lahendus viidi käesolevasse maakonnaplaneeringusse sisse ilma täiendavat menetlust ega arutelu avamata.

Käesoleva maakonnaplaneeringu koostamise ajal oli Harjumaal koostamisel maakonnatasandi planeering „Rail Baltic raudtee trassikoridori asukoha määramine“. Antud planeeringu selle hetke lahendused on kajastatud käesolevas planeeringus ilma selleks täiendavat menetlust ega arutelu avamata.

1. HARJU MAAKONNA RUUMILINE ARENG

1.1 RUUMILISE ARENGU VISIOON

Maakonna ruumilise arengu visioon esitab kokkuvõtliku pildi olukorrast, mida Harju maakonnaplaneeringu elluviimisega soovitakse saavutada. Harju maakonna ruumilise arengu visioon tugineb maakonnaplaneeringu lähteseisukohtadele, Siseministeeriumi tellitud ja koostatud maakonnaplaneeringute juhendmaterjalidele, Harju maakonna arengustrateegiale 2025 ning ruumilise arengu analüüsile.



1.2 RUUMILISE ARENGU ANALÜÜSI KOKKUVÕTE

Harju maakonna ruumilise arengu analüüs erinevate alateemade lõikes on toodud eraldi köites (vt Lisa 3). Järgnevalt on esitatud kokkuvõtte maakonna ruumilise arengu analüüsi põhijäreldustest.

1. "Eesti on Tallinna suunas kaldu" – elanikkonna ja majandusarengu koondumine pealinnaregiooni:
 - 1.1 Harju maakonnas paikneb 43% Eesti elanikkonnast.
 - 1.2 Rahvastiku kasvu tempo aeglustub nii Tallinnas kui Harjumaal.
 - 1.3 Üle poole Eesti SKP-st toodetakse Harju maakonnas, millest omakorda 80% tuleb Tallinnast.
 - 1.4 Ligi 90% Eesti ettevõtetest tegutseb Harju maakonnas.
 - 1.5 Ülekaalukalt enim kõrgema KOV-võimekuse indeksiväärtusega omavalitsusüksusi asub Harju maakonnas.
 - 1.6 Majanduskeskkond on suhteliselt mitmekesine, võrreldes ülejäänud Eestiga, tähtis on ka teadmispõhise majanduse roll.



2. Kontrastid maakonna sees – Tallinna lähiümbruse edukus *versus* maakonna äärealade olukord, mis on sarnane pealinnast kõige kaugemal asuvate Eesti piirkondadega (nii majandus- kui rahvastikuprotsessid, sh ka etniline segregatsioon).
3. Paiguti hägus (ei linn ega küla) ning juhuslik ruumistruktuur – buumiajastu monofunktsionaalsete uuselamurajoonide hajutatud paiknemine Tallinna läheduses, valdavalt nõrk seostatus olemasoleva asustusega.
4. Viimase 10–15 aasta jooksul kujunenud ruumiliste arengute pidurdumine – rahvastiku vähenemise ja elukoha eelistuste mitmekesistumise tulemusel monofunktsionaalsete uute elamualade tekke pidurdumine Tallinna lähivööndis.
5. Ülejäänud maakonna kohatine Tallinna kui põhilise keskuse varju jäämine.
 - 5.1 Pealinna domineerivast rollist tulenev vajadus Tallinnast väljaspool asuvate keskuskohtade rolli tugevdamise järele elanikkonna põhilise teenuskohana, et vähendada igapäevaseid sundliikumisi.
 - 5.2 Tallinna linn kui Eesti tuntuim visiitkaart riigist väljaspool (nii ettevõtluskeskkonnana kui turistide seas) ning ülejäänud maakonna suhteliselt vähesem tuntus/reklaamitus.
6. Avatus merele – rannapiirkonna atraktiivsus elukohaelistuste ja majandusaktiivsuse seisukohalt (sadamad).
7. Maakonna riigikaitsealine tähtsus – riigikaitseliste ehitiste rohkus ja olulisus.
8. Jätkusuutliku ühistranspordi ruumimõju – mugava elektrirongiühenduse ja kergrööbastranspordi potentsiaal mitmekesuselise asustusstruktuuri loojana.
9. Põllumajandusliku tegevuse muude ettevõtlusvaldkondade varju jäämine ning sellest tulenev mõju maakasutusmuustrile (söötis ja/või täis ehitatud/kehtiva planeeringuga kaetud endised põllumajandusmaad).
10. Konflikt majanduslike huvide ja loodusliku keskkonna säilitamise vahel (looduskeskkond kui väärtus iseeneses ning kvaliteetse elukeskkonna tagaja *versus* looduskeskkond kui majanduslike ressursside allikas).
11. Teenuste kättesaadavuse piirkondlikud erinevused – eelkõige eaka elanikkonna vajadustega mitteametustatav teenuste paiknemine.

1.3 RUUMILISE ARENGU SUUNAMINE ÜLERIIGILISES PLANEERINGUS

Järgnevalt on esitatud olulisemad „Eesti 2030+“ väljenduvad üldstrateegilised eesmärgid ja seisukohad, millega arvestati Harju maakonna ruumilise arengu põhimõtete väljatöötamisel. Harju maakonna ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused on esitatud eraldi alapeatükis, vt ptk 1.4.

Üleriigiline planeering seab teemade lõikes ka konkreetsemaid Harjumaad ja Tallinna linna puudutavaid arengueesmärke, mida siinkohal ei ole refereeritud – üleriigilises planeeringus seatud asjassepuutuvad arengueesmärgid olid aluseks maakonna-planeeringu lahenduse väljatöötamisel. Vajadusel on toodud planeeringu täpsemad eesmärgid välja seletuskirja konkreetsete teemakäsitluste juures.

Üleriigilise planeeringu kohaselt on peamised kontseptsioonid, mille järgi Eesti ruumilist arengut soovitakse suunata, järgmised:

1. Tagada elamisvõimalused Eesti igas asustatud paigas.
2. Eesti areng hajalinnastunud ruumina – säilivad erinevused maa ja linna füüsilises elukeskkonnas, kuid sotsiaalses ja majanduslikus mõttes olud ühtlustuvad tööalase pendelrände ning linliku elustiili leviku tulemusena. Hajalinnastumine on sealjuures vastandiks valglinnastumisele ehk monofunktsionaalsete tihedalt asustatud alade tekkele.
3. Arengu keskmes on ühelt poolt linnaruumi kompaktsuse suurendamine, teisalt võrdsena ka Eestile omase hajaasustuse väärtuste hoidmine.
4. Asustussüsteemi ning teenuste kättesaadavuse toimepiirkondade põhine areng – linnad oma lähitagamaaga on piirkondliku arengu vedajad ning toimepiirkondade tuumikud.
5. Asustussüsteemi sidustamine toimepiirkondade siseselt, Eesti-siseselt ja välismaailmaga – hajalinnastunud ruum toimib, kui tagatud on head liikumisvõimalused.

1.4 RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTTED JA SUUNDUMUSED HARJU MAAKONNAS

Käesolevas peatükis loetletud ruumilise arengu põhimõtted olid aluseks Harju maakonnaplaneeringu lahenduse täpsemal väljatöötamisel teemavaldkonniti.

Ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste järgimine on kehtestatud maakonnaplaneeringu elluviimise eesmärgiks. Madalama tasandi planeeringutega maakonnaplaneeringu muutmise kaalumisel tuleb samuti lähtuda samadest põhimõtetest.

Ruumilise arengu suunamisel Harju maakonnas järgitakse järgmisi põhimõtteid:

1. Säilitatakse **erinevad ruumiväärtused** linnalise ruumistruktuuriga asulates ja maapiirkondades, vältides valglinnastumise täiendavat levikut. Kehtiv üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ seab eesmärgiks riigi ruumilise arengu hajalinnastunud ruumi mudeli järgi. Hajalinnastunud ruumis on rõhk linnalise ruumi kompaktsuse suurendamisel. Samaaegselt väärtustatakse Eestile omast hajaasustust, parandades sealjuures seniste valglinnastunud alade puudulikku infrastruktuuri ja seoseid olemasoleva asustusega. Selline lähenemine tagab ruumilise mitmekesisuse ning n-ö linna ja maa eristumise füüsilises ruumis, vastupidiselt valglinnastumisele⁵, millega kaasneb ruumiline üheülbastumine. Lisaks võimaldab linnalise ruumistruktuuri kompaktsuse tõstmine ühistranspordi senisest kasutajasõbralikumat

⁵ Valglinnastumist võib käsitada kui planeerimata, kontrollimata ja koordineerimata üheotstarbelise maakasutusega arengut, kus maakasutus ei ole funktsionaalselt seotud ümbritseva maakasutusega ning mis väljendub madala tihedusega, ribakujulise, hajutatud või isoleeritud asustuse levikus (Carruthers J I, Ulfarsson G F, 2003, "Urban sprawl and the cost of public services" *Environment and Planning B: Planning and Design* 30(4) 503 – 522). Valglinnastunud ruumis, kus linn on valgunud hajusalt üle piiride, puuduvad nii linnale kui ka Eestile omase külamaastikule iseloomulikud ruumiväärtused.



- korraldamist ning kergliikluslahenduste pakkumist, mida madal-tiheda valglinnastunud ruumistruktuuri kavandamise korral on sageli raske saavutada.
2. Elanikele vajalike teenuste pakkumise ruumiline mudel on koondumispõhine ehk keskus-tagamaa põhine. **Teenuste kättesaadavus** on seotud liikumisvõimalustega, sh ühistranspordi tegelikule liikumisvajadusele vastava korraldusega keskuste tagamaal ehk toimepiirkondades ning erinevate keskuste vahel. Paralleelselt rakendatakse erinevaid paindlikke lahendusi teenuste kättesaadavuse parandamiseks väljaspool keskusi.
 3. Asustuse arengu kavandamisel ning keskuste määratlemisel lähtutakse eeskätt **olemasolevatest ruumistruktuuridest** ning **liikumisvõimalustest (teedevõrk, raudteed)**, käsitledes rööbastranspordi sh kergrööbastranspordi arendamist eelistatud liikumis- ja ligipääsu-võimalusena, sh maakonna siseselt.
 4. Eesmärgiks on **ruumiliselt tasakaalustatud areng** Harju maakonnas, mistõttu soositakse kohalike keskuste teket/tugevnemist Tallinna lähiregionist kaugemal, et võimaldada esmaste teenuste tarbimist piirkonnas kohe peal.
 5. **Uute arendusalade kavandamine**, kui see osutub vajalikuks, saab toimuda hästi juurdepääsetavates asukohtades terviklike ruumilahenduste alusel ning tingimustes, kus on tagatud muuhulgas ka vajalikud kommunikatsiooni- ja taristulahendused. Vältitakse uute arendusalade kavandamist üleujutusriskiga aladele. Tulenevalt üleriigilises planeeringus väljendatud riiklikust huvist vältitakse uute elamualade kavandamist Paldiski ja Muuga sadamate vahetus naabruses.
 6. **Ettevõtluspiirkonnad** paiknevad eelistatult keskustes või nende vahetus läheduses.
 7. **Liikumisvõimaluste arendamisel** luuakse võimalused ühistranspordi toimimiseks ning kergliiklejate liikumiseks, arvestades oluliste välja kujunenud ja lisanduvate (uute arenduste puhul) trajektooriga ning seades esikohale ühistranspordikasutajate ja kergliiklejate mugavuse, ohutuse jm vajadused.
 8. Harju maakond on ühtlasi Eesti pealinnaregion, mis tähendab, et maakonda koondub oluline osa **riiklikult tähtsatest taristuobjektidest**. Maakonna arendamisel arvestatakse vajadusega arendada objekte nagu nt rahvusvahelised trassid, üleriigilisel tasandil olulised ühendused, logistiliselt olulised sadamad, rahvusvahelised lennujaamad (vt konkreetsete objektide kohta ptk 4 *Tehnilised võrgustikud*). Käesolev maakonna-planeering kajastab teadaolevad vajadused riiklikult tähtsate objektide arendamise osas, kuid täpsemad lahendused igal konkreetsel juhul selguvad täiendavate planeeringute/projektide käigus. Harju maakonnaplaneeringus on eeldatud, et riiklikult tähtsate ehitiste edasisel arendamisel suhtutakse kaalutletult olemasolevasse ruumilisse keskkonda ning leitakse lahendused, mis võimalikult vähe suurendavad keskkonnakoormust ja häiringut, sh nii looduskeskkonnale kui ka kohalikule elanikkonnale.
 9. Kvaliteetse elukeskkonna säilimise huvides on oluline **rohetaristu toimimise tagamine** nii linnakeskkonnas kui hajaasustuses, kasutades lisaks rohevõrgu ruumilise sidususe säilitamisele ka vastavaid hooldusvõtteid haljasaladel ning rohetaristu toimimist toetavaid lahendusi ehitiste kavandamisel.
 10. Üheks rohetaristu poolt pakutavaks oluliseks elukeskkonna kvaliteeti tagavaks teenuseks on **puhke- ja rekreatsioonivõimaluste pakkumine**.

Oluline roll selle teenuse tagamisel on veeäärsetel aladel, sh supelrandadel nii linnades kui hajaasustuses. Linnades on eelistatud avaliku kasutuse võimaluste tagamine veeäärsetel aladel üldisemalt, hajaasustuses on eelkõige vaja tagada avalik juurdepääs koos vajaliku taristuga väljakujunenud supelrandadele.

11. Maakonna arengu kavandamisel arvestatakse põllumajandustegevuseks sobilike **väärtuslike põllumajandusmaadega**.
12. Elukeskkonna kvaliteedi tagamisel on oluline roll muuhulgas esteetilistel väärtustel, lisaks looduslikule esteetikale ka inimtekkelise pärandi väärtustamisel. **Elukeskkonna esteetilised väärtused** hõlmavad nii hajaasustuses kujunenud (küla)maastikulisi tervikuid, linnalises keskkonnas kujunenud iseloomulikke miljöösid kui ka üksikehitiste kõrget arhitektuurset kvaliteeti – nende säilimist ja jätkuvust tuleb pidada kvaliteetse elukeskkonna üheks tagatiseks.
13. Maakonna arengu kavandamisel arvestatakse kaitstavate **muinsus- ja loodusväärtustega**.
14. Maakonna arengu kavandamisel arvestatakse **riigikaitseliste huvide ning nendega seotud piirangutega**.
15. **Maavaradega varustatuse tagamist** käsitletakse avaliku huvina, kuid kaevandustegevuse eelduseks saab pidada parimate teadaolevate tehniliste ja muude võimaluste kasutamist, vähendamaks kaasnevat häiringut nii looduskeskkonnale kui elanikele. Kaevandamisjärgselt tuleb kasutatud alad korrastada, kas loodusliku keskkonna taastamiseks, majandustegevuseks või rekreatsiooniks sobilike aladena.
16. Maakonna ruumilisel arendamisel peetakse silmas **ohutuse tagamise** vajadust, mh välditakse ohuallikate rajamist elutähtsaid teenuseid pakkuvate asutuste vahetus läheduses.

1.5 ÜLDINE LÄHENEMINE MAAKONNAPLANEERINGU LAHENDUSE VÄLJATÖÖTAMISEL

Maakonnaplaneeringu eesmärk on suunata maakonna kestlikku ruumilist arengut, mis loob tasakaalustatud ruumistruktuuri ning elukvaliteedi olukorras, kus maakonna asustus on jaotunud ebaühtlaselt ja elanikkond on pikema ajaperioodi jooksul kahanemas ning vananemas. Lahenduses arvestati tasakaalustatult nii riiklike kui ka kohalike huvidega ning loodus- ja inimkeskkonna vajadustega.

Maakonna ruumilise arengu suunamisel võeti aluseks kõrgemalseisvad planeeringud ja strateegilised arengudokumendid, maakonnaplaneeringu juhendid ja uuringud ning seadustest tulenevad nõuded. Maakonnaplaneeringus toodud ruumilise lahenduse oluliseks aluseks oli üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ ja selles toodud eesmärgid. Planeeringulahenduse kujunemise kaalutlused on täpsemalt käsitletud KSH aruandes (vt Lisa 1).

Maakonnaplaneeringus pöörati tähelepanu asustuse suunamisele, võttes eesmärgiks kompaktse ruumistruktuuri ja selge keskuste võrgustiku loomise. Selline lähenemine oli põhjendatud sundliikumiste ja sellest tuleneva keskkonnamõju vähendamise vajadusega, sooviga säilitada loodusväärtused ja tagada inimväärseks eluks vajalikud teenused kõikides Harju maakonna piirkondades. Teenuste kättesaadavuse parandamiseks kõikidele elanike gruppidele pöörati lisaks ühistranspordile tähelepanu ka paindlikele lahendustele. Ettevõtjalade arengut nähakse eelkõige linnalise asustusega aladel või nende vahetus läheduses, et vältida uute loodusala-



hõivamist, säilitada väärtuslikud põllumaad ja lühendada töörande vahemaid. Ettevõtlusalade ja ka asustuse arenguks on vajalik kaasaegne tehniline taristu, mille osas annab maakonnaplaneering pikaajalise tulekuvistiooni. Maakonnaplaneeringu lahendus soodustab erinevaid liikuvusviise, pöörates tähelepanu nii kergliiklusele kui ka ühistranspordile (sh rööbastranspordile). Eelisarendatuna nähakse linnalise asustusega alasid, mis omavad raudteeühendust.

Planeeringu lahenduse välja töötamise peamine eeldus oli, et maakonnaplaneeringu elluviimine toimub edaspidi eelkõige üldplaneeringute kaudu ning maakonnaplaneeringuga seatavad tingimused on eelkõige sisendiks üldplaneeringute koostamisele.

Tuginedes Harju maakonnaplaneeringu lähteseisukohtadele eristati joonobjektide puhul planeeringuga kajastatav ja määratav lahenduse osa. Maakonnaplaneeringuga määratud lahendus oli maakonnaplaneeringu menetlemise käigus vaidlustatav. Planeeringus kajastatav lahenduse osa on varasemate maakonna teemaplaneeringutega määratud ja kehtestatud tee, raudtee trassi jms asukoht ning selle osas uut menetlust ei algatatud.

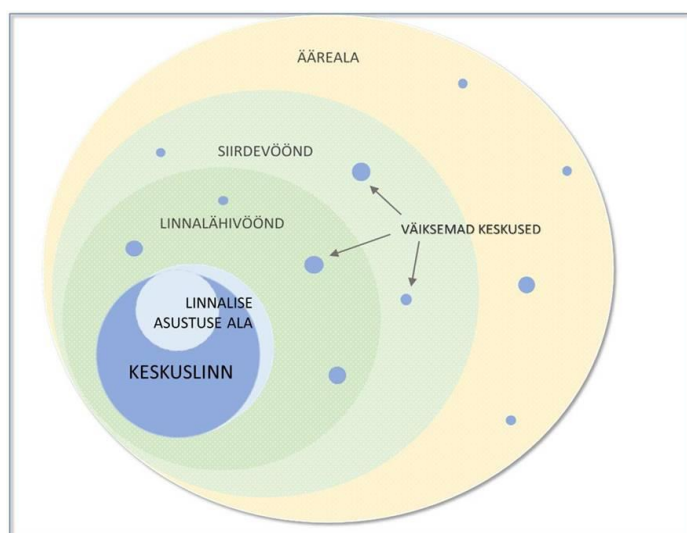
2. ASUSTUSSTRUKTUUR JA ASUSTUSE SUUNAMINE

Lähtudes üleriigilise planeeringu põhimõtetest, tuleb tihedalt asustatud aladel kompaktust tõsta ning hajaasustuses olemasolevat elukeskkonna kvaliteeti hoida, sh säilitada püasustus äärealadel. Mitmekülgse elukeskkonna säilitamiseks tuleb vältida sellist asustuse arengut, mis ei järgi olemasolevat hajaasustusstruktuuri, kuid ei moodusta ka iseseisvat kompaktset asustusüksust.

Harju maakonnas on elanikkond ja surve asustuse laienemisele valdavalt koondunud maakondlikku keskusesse Tallinna ja selle lähiümbrusesse. Maakonna tagamaal on tegemist eelkõige elanike arvu kahanemise ja keskuste nõrgenemisega. **Seetõttu on Harju maakonnas vajalik tähelepanu suunata asustuse kompaktse tõstmiseks pealinnaregioonis, tugevdades samaaegselt töökohti ja teenuseid pakkuvaid keskusi maakonna tagamaal.** Tallinna lähiümbruses on oluline vältida valglinnastumise jätkuvat levikut, asustuse laienemisel järgida olemasolevat väljakujunenud asustusstruktuuri ja keskkonnasäästliku rööbas-transporti olemasolu. Maakondliku keskuse tagamaal seevastu tuleb keskenduda eelkõige olemasolevate kohalike keskuste tihendamisele ja ühenduste tugevdamisele elujõulisemate keskustega, mis on olulised töökohtade ja teenuste pakkujatena. Olemasolevate keskuste elujõulisuse säilimine on oluline elamistingimuste tagamiseks maa piirkonnas ja jätkusuutliku arengu võimaldamiseks kogu Harju maakonnas.

Maakonnaplaneeringus käsitleti asustusstruktuuri allpool joonisel 2 toodud mudeli järgi, mis näitab asustuse suunamise võtmekomponentide – **toimepiirkonna, keskuste võrgustiku, linnalise asustuse ala ning seda ümbritseva maalise piirkonna** – omavahelisi seoseid. Asustussüsteem maakonnaplaneeringus on omavahel hierarhiliselt ja funktsionaalselt seotud nii, et lähestikku paiknevad erineva tasandi keskused toetaksid üksteist ning omaksid toimivaid ühendusi oma tagamaaga.

Maakonnaplaneeringuga ei kavandata asustuse suunamisel maareformi seaduse tähenduses tiheasustusalasid. Tiheasustusalad on määratud kehtivate üldplaneeringutega või nende puudumisel Harju maavanema vastavate korraldustega.



Joonis 2. Asustusstruktuuri ülevaatlik skeem: keskused toimepiirkonnas ja asustuse iseloom.



2.1 KESKUSTE VÖRGUSTIK JA TOIMEPIIRKONNAD

Asustuse arengu suunamise oluline lähteseisukoht on inimeste igapäevane ruumiline käitumine kohalikul ja regionaalsel tasandil, mis on seotud nii elukoha, töökohtade kui ka teenuste paiknemisega. Üleriigilise planeeringu järgi peab edaspidine pikaajaline ruumiline areng lähtuma pendelrände peamistest sihtkohtadest ja nende toimepiirkondadest ehk tagamaast, nende sees paiknevatest väiksematest keskustest ja nende ühendamise võimalustest. Toimepiirkondade käsitus iseloomustab maakonna funktsionaalset toimivust ja näitab, kui suur hulk tagamaa elanikke on seotud maakonna keskuslinnaga.

Maakonnaplaneeringuga määratud **keskuste võrgustik**⁶ (vt Joonis 3) moodustub erineva tasandi keskustest, mille määramisel on lähtutud töökohtade ja erinevate teenuste paiknemisest ja keskuse seotusest maakonna toimepiirkondade keskustega – **Tallinna ja Keilaga. Toimepiirkond** on keskus-tagamaa süsteem, mis koosneb keskuslinnast ja sellega funktsionaalselt seotud tagamaast, mille elanikkonnale on keskuslinn igapäevaselt oluline töökohtade ja teenuste tarbimise sihtkoht.

Keskuste võrgustik loob võimalused teenuste ja töökohtade ruumiliseks hajutamiseks maakonnas ja nende kättesaadavuse parandamiseks äärealadel. Keskuste võrgustiku seoseid teenuste ruumilise paiknemisega on käsitletud ptk 2.1.2.

Keskuste 4-astmeline hierarhia lähtub põhimõttest, et madalama tasandi keskustest kõrgemale liikudes lisandub teenuseid, mida on antud tasandil oluline tagada. Põhjalikuma ülevaate teenuste jagunemisest keskuste vahel annab peatükk 2.1.1.

Harju maakonnas määratud keskused ning nende hierarhia (vt Joonis 3):

- **Maakondlik keskus ehk neljanda tasandi keskus** – keskus, kuhu on koondunud maakonna sees enim töökohti ja haridusasutusi, regionaalsed avaliku sektori ja mitmekülgsed erasektori pakutavad teenused. See on keskus, kuhu maakonna elanikud igapäevaselt kõige enam töö- ja haridusalaselt ning teenuste tarbimiseks liiguvad. Maakondlik keskus on ühtlasi ka maakonna suurim ja tähtsaim ühistranspordi sõlmpunkt.

Regionaalseks keskuseks Harju maakonnas on maakondlik keskus **Tallinn**, mis ühtlasi Eesti pealinnana kannab ka kõige tugevamat üleriigilise keskuse rolli. Maakondliku keskuse tähtsus töökohtade ja regionaalsete teenuste pakujana on oluline kogu Harju maakonnas, sh maakonna äärealade elanikele. Maakondliku keskuse osaks loetakse ka Tallinnaga vahetult piirnevaid asumeid (näiteks Laagri alevik Saue vallas ja Peetri alevik ja Järveküla Rae vallas), millel on tihedad sidemed Tallinnaga.

- **Piirkondlik keskus ehk kolmanda tasandi keskus** – keskus, mis teenindab väiksemat hulka maakonna elanikkonnast ning pakub vähem teenuseid ja töökohti, kui maakondlik keskus. Piirkondlikku keskust eristab kohalikust keskustest teenuste parem kvaliteet ja mitmekesisus nii era- kui avalikus sektori teenuste valikus.

Piirkondlikud keskused jagunevad Harju maakonnas **eelinnalisteks ja tagamaa keskusteks**. Eelinnalistes keskustes on elanike arv valglinnastumise tagajärjel oluliselt suurenenud ja elanike töökohad ning teenuste tarbimine on tihedalt seotud Tallinna linnaga. Vajalik on tähelepanu

⁶ Harju maakonna keskuste määramisel võeti aluseks maakonnaplaneeringu eeltööna koostatud Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskuse (RAKE) uuringut „Era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest Harju maakonnas.“ Samuti tugineti keskuste määramisel Statistikaameti poolt koostatud raportile „Toimepiirkondade määramine“ (2014).

pöörata eeslinnaliste keskuste tugevdamisele läbi kohapealsete töökohtade ja kvaliteetsete teenuste kättesaadavuse parandamise ning töö- ja kooliaegadega arvestavate ühenduste loomise nii Tallinna kui ka teiste lähiümbruse keskustega. Eeslinnaliste keskuste arendamine lähtub põhimõttest, et Tallinna ja tagamaa vahel peab edaspidi vähenema pendelränne. Samas tuleb tagada toimivad ühendused neile, kes igapäevaste liikumistega on tihedalt seotud Tallinnaga.

Eeslinnalisteks piirkondlikeks keskusteks on Jüri, Keila, Maardu, Saku, Saue, Tabasalu, Haabneeme/Viimsi, Loo.

Tagamaa keskused on piirkondlikult olulised töö- ja teenuste tarbimise sihtkohad, kuid nende konkurentsivõime võrreldes eeslinnaliste keskuste arenguga on nõrgem. Kogu maakonnas kestliku arengu tagamiseks on oluline tugevdada tagamaa keskusi ja suurendada investeringuid töökohtade tekkeks ja kohapealsete teenuste kättesaadavuse parandamiseks.

Tagamaa piirkondlikeks keskusteks on Kose, Kuusalu, Loksa, Kehra, Paldiski ja Riisipere.

- **Kohalik keskus ehk teise tasandi keskus** – keskus, mis pakub kodukoha lähedal esmavajalikke teenuseid ning on ka oluliseks kohaliku tasandi töökohtade pakkujaks. Keskustel on oluline roll oma tagamaa hajaasustuse säilitamisel piirkondlikest keskustest eemal.

Kohalikeks keskusteks on Aruküla, Kiisa, Kurtna, Kostivere (koos Jõelähtmega), Lagedi, Padise, Raasiku, Rummu, Muraste, Turba, Ääsmäe, Kiili, Aegviidu, Laulasmaa, Vaida, Kose-Uuemõisa, Kiiu, Harju-Risti, Ardu, Kernu-Haiba, Vasalemma, Neeme.

- **Lähikeskus** – keskus, mis pakub kohaliku keskusega võrreldes suhteliselt väiksemat hulka teenuseid, kuid mille roll on oluline üksikute kodulähedaste teenuste pakkumisel.

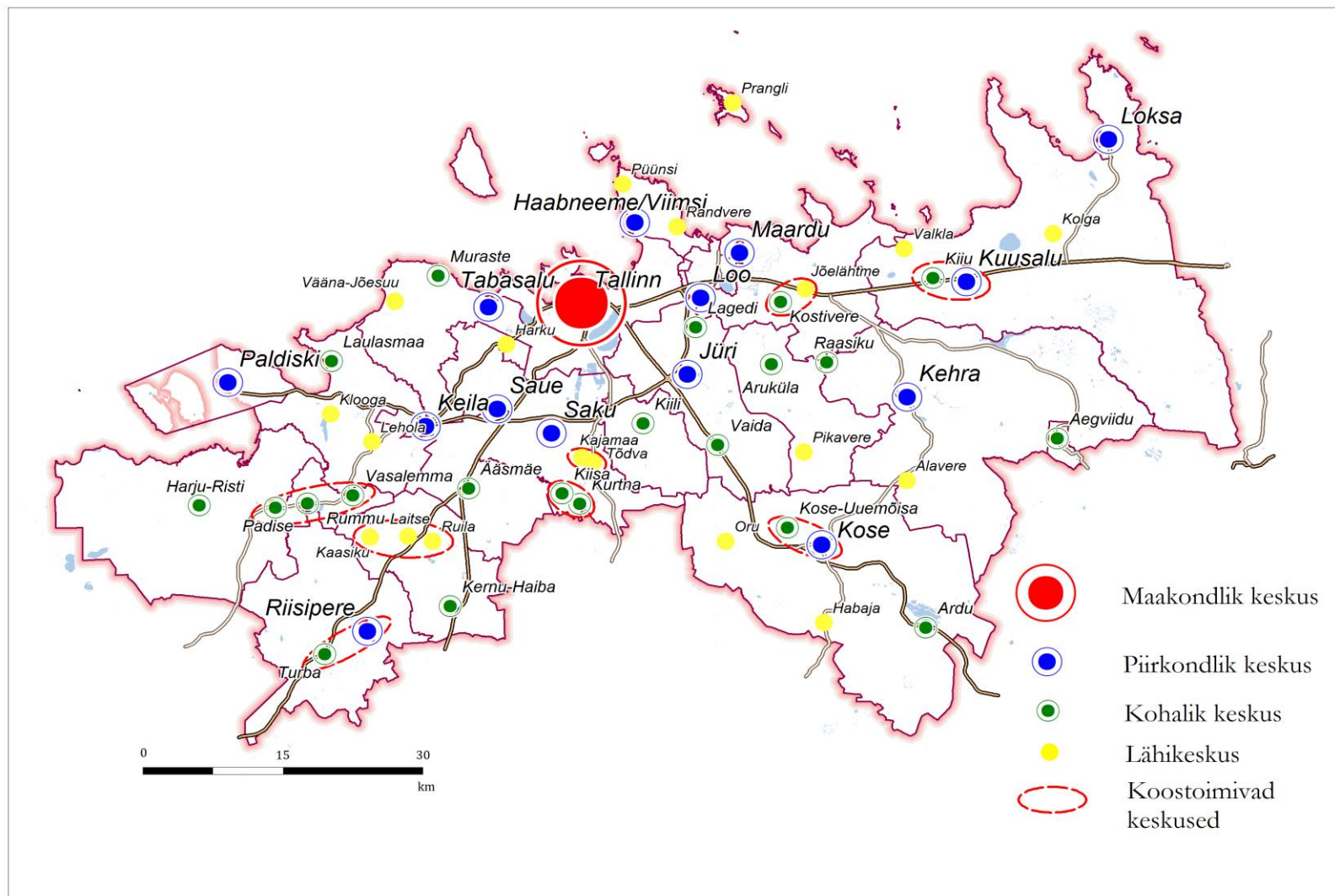
Lähikeskusteks on Alavere, Harku, Väana-Jõesuu, Jõelähtme (koos Kostiverega), Klooga, Lehola, Kaasiku-Laitse-Ruila koos Oru, Kolga, Valkla, Habaja, Pikavere, Tõdva-Kajamaa koos, Prangli, Püüsi, Randvere.

Lähestikku paiknevaid keskuseid on mõistlik arendada funktsionaalselt ühtse majanduspiirkonnana, kus tähelepanu pööratakse erinevate teenuse jagamisele ja keskuste vahelistele ühendustele (kergliiklusteed, ühistransport).

Mitme keskusega koostoimivad piirkonnad moodustuvad järgmiste keskuste vahel:

- a) Rummu–Vasalemma–Padise;
- b) Kiiu–Kuusalu;
- c) Turba–Riisipere;
- d) Kurtna–Kiisa;
- e) Kose–Kose-Uuemõisa;
- f) Kostivere–Jõelähtme;
- g) Laitse–Ruila–Kaasiku;
- h) Tõdva–Kajamaa.





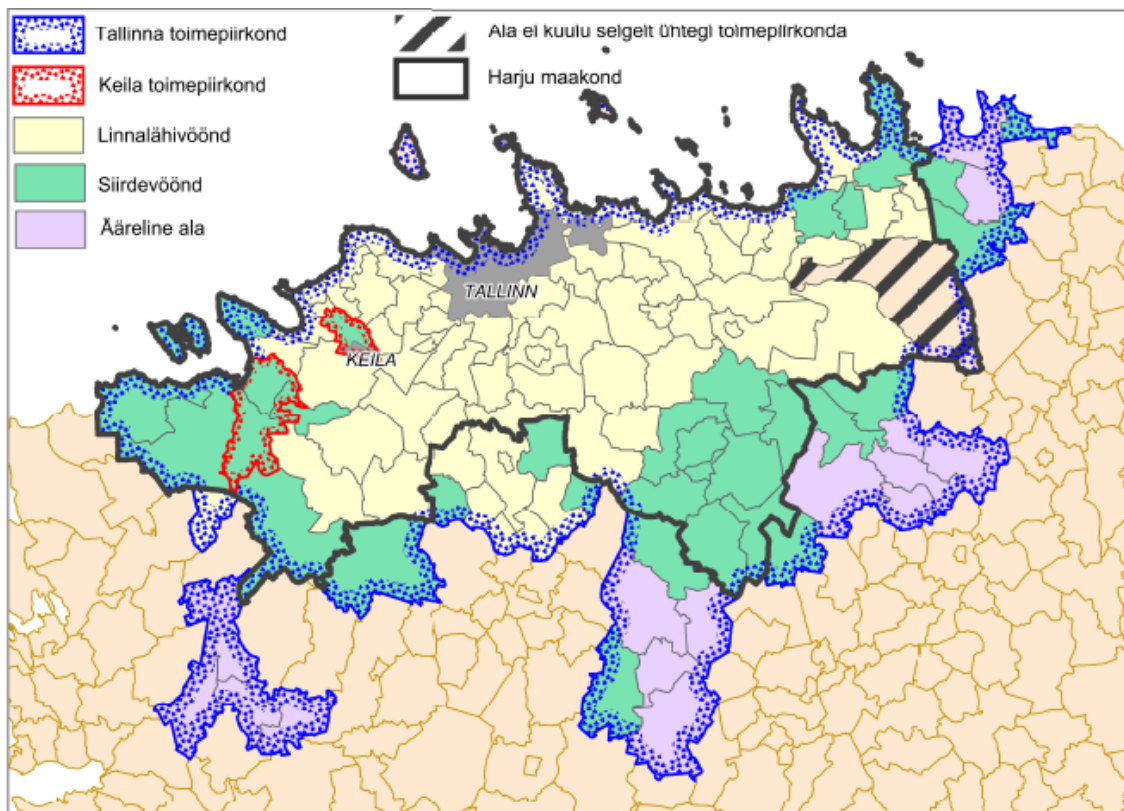
Joonis 3. Harju maakonna keskuste võrgustik.



Harju maakonnas on üks maakonnatasandi toimepiirkond, keskusega **Tallinn** ja üks tugitoimepiirkond, keskusega **Keila linn** (vt Joonis 4). Vastavalt sellele, kui suur osa elanikkonnast igapäevaselt Tallinna ja Keila linnaga seotud on, eristuvad maalises piirkonnas võõndid – **linnalähivöönd, siirdevöönd ja ääreline ala**. Kuna maalise asustuse võõndites, sh linnalähivööndis, elavad inimesed ei ole kõik igapäevaselt toimepiirkonna keskusega seotud, siis on kogu toimepiirkonnas oluline tagada teenuseid ja töökohti ka elanike kodulähedastes **väiksemates keskustes**: kohalikes keskustes ja lähikeskustes.

Harju maakonna toimepiirkonna keskus **Tallinn** on regionaalse toimepiirkonna keskuse tunnustega keskus, mille mõjuala ulatub Harju maakonna piiridest väljapoole, olles ühtlasi Eesti suurim toimepiirkond. Harju maakonna elanikkonna seotus keskuslinna Tallinnaga on sedavõrd tugev, et maakonna äärealad moodustavad siirdevööndi – st enam kui 15% Harju maakonna ääremaade elanikkonnast on seotud Tallinnaga. Tallinna toimepiirkonna ääreala paikneb Harju maakonna piiridest väljaspool.

Harju maakonna tugitoimepiirkonna keskus on **Keila linn**, mis paikneb terves ulatuses Tallinna toimepiirkonna sees, kuid moodustab olulise töö- ja teenuste rände sihtkoha ümberkaudsetele elanikele. Keila linnaga on tugevamini seotud eelkõige Harju maakonna edelaosa elanikud. Keila tugitoimepiirkonna ümber ei teki tugevat linnalähivööndit, kuna antud piirkonnal on eelistatud seotus Tallinna linnaga.



Joonis 4. Harju maakonna toimepiirkondade skeem

Põhimõtted teenuste ja töökohtade kättesaadavuse tagamiseks Harju maakonnas on järgmised:

1. Üldised põhimõtted:

- 1.1 Toimepiirkonnad on aluseks piirkonnaülestele funktsioonide sh. teenuste väljatöötamiseks, mida toetab eritasandiline keskuste võrgustik.
- 1.2 Toime- ja tugitoimepiirkondade keskused on peamised ühistranspordi sõlmpunktid, mis omavad kiiremaid ühendusi maakonna piirkondlike keskustega.
- 1.3 Ühistranspordikorraldus, sh nõudetransport (vajadusel põhinev transport), võimaldab vajalikke ühendusi keskuslinnaga kogu toimepiirkonna sees. Erineva tasandi keskuste ühendamiseks on muuhulgas kasutusel „pargi ja reisi“ parklad ja paindlikud lahendused hajaasustuses.
- 1.4 Ühendused erineva tasandi keskuste vahel arvestavad töö- ja kooliaegadega.
- 1.5 Soodustatakse raudteetranspordi kasutamist keskuste vaheliste ühenduste tugevdamisel, sh graafikud ühildatakse teiste transpordiliikidega ja tagatakse „pargi ja reisi“ parklate ja kergliiklustristu (sh jalgrataste hoiukohtade) olemasolu raudteepeatuste lähedal.
- 1.6 Hajaasustuses, sh madalama tasandi keskustes, kus ühistranspordiühendus on puudulik, võimaldatakse teenuste kättesaadavus alternatiivsete lahendustega – nõudetransport, kojukandeteenused, kogukonnateenused, mobiilsed teenused, e-teenused.

2. Linnalähivöönd

- 2.1 Linnalähivööndis põhineb töökohtade ja teenuste kättesaadavus keskuslinna ja keskuste vahelisel ühistranspordil, st töökohad ja teenused paiknevad keskuslinnas. Vajadusel tuleb ühistranspordikorraldust vastavalt korrigeerida, sh kombineerides era- ja ühistranspordi kasutust „pargi ja reisi“ parklate ja kergliiklusteedega.
- 2.2 Keskuslinnas ja selle lähitagamaal integreeritakse ühistransport ühtsesse liinivõrgu süsteemi, sh ühildatakse erinevad transpordiliigid, sõidugraafikud ja piletisüsteem halduspiiride üleselt.
- 2.3 Ühendused keskuslinnade ja piirkondlike keskuste vahel võimaldavad teenuse kasutamist sageli ja paindliku ajagraafiku alusel.
- 2.4 Rajatakse „pargi ja reisi“ parklad maakondliku keskuse piirkonda – peamistele Tallinna sissesõidu suundadele.
- 2.5 Arendatakse kergrööbastransporti Tallinnas ja selle lähitagamaa piirkondlike keskustega vahel (nt Tallinn-Jüri, Tallinn-Haabneeme (Viimsi), Tallinn-Maardu, Tallinn-Tabasalu).
- 2.6 Kavandatakse ohutu ja kiire kergliiklusteede võrgustik Tallinnast eeslinnalistesse keskustesse.

3. Siirdevöönd:

- 3.1 Siirdevööndis paiknevate keskuste ühendused keskuslinnadega põhinevad valdavalt töö- ja kooliaegadega arvestaval ühistranspordil, sh „pargi ja reisi“ ja rattaparklate kasutamise võimalusel.
- 3.2 Jätkusuutliku elukeskkonna säilitamiseks Harju maakonna äärelistel aladel on vajalik teenuste ja töökohtade olemasolu tagamiseks tugevdada siirdevööndis paiknevaid piirkondlikke keskusi.
- 3.3 Siirdevööndi piirkondades, kus teenuseid osutavad keskused puuduvad, jäävad kaugele või ei paku vastavat teenust, keskendutakse paindlikele lahendustele – teenust osutatakse mobiilselt ja perioodiliselt (kauplusauto, pangabuss jne), korraldatakse tellimussõidud väiksemate sõidukitega üksikutele tellijatele (nõudebuss), toimivad integreeritud kohapealsed teenused, Interneti-põhised lahendused (kui võimalik, sõltuvalt teenusest), samuti arendatakse „pargi ja reisi“ parklaid väiksemas mahus.
- 3.4 Kohapealsete töökohtade ja teenuste paindliku kättesaadavuse tagamine, sh kogukonna algatuste toetamine, toimepiirkondade siirdevööndis eeldab võrreldes linnalähivööndiga enam regionaalset tähelepanu ja erinevaid toetusmehhanisme.

2.1.1 ETTEVÕTLUS JA TÖÖKOHAD

Harju maakond kannab üleriigiliselt tugevaimat positsiooni ettevõtluskeskkonnana. Harju maakonnas, eelkõige Tallinnas, paikneb 90% Eestis tegutsevatest ettevõtetest, mis loob pealinnaregioonist nii Eesti kui Harju maakonna kontekstis olulisima töökohtade koondumiskoha. Samas iseloomustab maakondlikust keskusest kaugemaid piirkondi oluliselt madalam ettevõtluskeskkonna aktiivsus, mistõttu on maakonnale iseloomulik tööränne Tallinna suunal.

Maakonnaplaneeringuga ei määratletud Harju maakonnas ettevõtlusalade täpset paiknemist, vaid kavandati üldised ruumilised põhimõtted, millega tuleb arvestada ettevõtluskeskkonna arendamisel. Selline lähenemine võimaldab paindlikult arvestada Eesti kõige kiiremini areneva majanduskeskkonna vajadustega. Lisaks näitasid maakonnaplaneeringu ja arengustrateegia eeltööd, et seni kavandatud ettevõtlusalad ei ole veel ammendunud.

Arvestades aktiivse ettevõtluskeskkonna koondumist Tallinna linnaregiooni, tuleb maakonna arengus tähelepanu suunata nii tagamaa piirkondade ettevõtluskeskkonna elavdamisele kui ka töörännet toetavate ühenduste tugevdamisele.

Üldised ruumilised põhimõtted ettevõtluskeskkonna arendamiseks ja töökohtade paiknemisele:

1. Maakonnaplaneering näeb ettevõtluspiirkondadena eelkõige planeeringulahenduse järgseid linnalise asustusega alasid, kus on olemas nii tehniline taristu, logistilised ühendused kui ka piirkonna parim tööjõupotentsiaal.
2. Maalises asustuses ja väiksemates keskustes on oluline soodustada mikro- ja väikeettevõtluse arengut, mis tagaks elanikele kohapealsete töökohtade olemasolu.



3. Tähelepanu vajavad tööaegadega arvestavad ühistranspordiühendused, sh nõudetransport ettevõtlusaladel, mis paiknevad keskuste äärealadel või tagamaal.
4. Elamute läheduses tuleb arendada kaubandusliku ja teenindusliku iseloomuga ettevõtlust, samuti büroo- ja kontoripindu, millega ei kaasne häirivat mõju ümbritsevale tundlikule elukeskkonnale.
5. Uute tööstusettevõtete planeerimisel tuleb arvestada piirkonnas joogiveeks kasutatavate põhjaveekihtide reostuskaitstusega ja rakendada meetmeid, millega tagatakse eelkõige joogiveehaardeks olevate põhjaveekomplekside maksimaalne reostuskaitstus. Ettevõtete riskianalüüside koostamisel tuleb arvestada põhjavee reostuse riskiga.
6. Suuremate ettevõtlusalade või üksikute tootmishoonete arendamisel elamu-, puhke- ja virgestusalade ning ühiskondlike hoonete vahetusse lähedusse tuleb need eraldada haljastatud puhveraladega. Vajadusel tuleb rakendada võimalikke negatiivseid mõjusid, nagu normatiive ületava müra ja välisõhu saastet leevendavaid meetmeid.
7. Välisõhu saastetasemeid negatiivselt mõjutavat uusettevõtlust tuleb üldjuhul vältida. Juhul, kui uusettevõtlusega kaasnevad ka olulised positiivsed mõjud (nt arvukalt töökohti) tuleb igakordselt hinnata kaasnevaid mõjusid keskkonnatervisele, pöörates eritähelepanu kumulatiivsetele mõjudele.
8. Nii olemasolevatel kui ka uutel välisõhu kvaliteeti mõjutavatel sh lõhnaäiringuid põhjustavatel ettevõtlusaladel tuleb igati soosida asjakohaste seadmete ja alternatiivsete meetmete kasutuselevõttu heitmekoguste vähendamiseks, sh Maardus ja Muuga ning Paldiski sadamate piirkonnas paiknevates naftaterminalides.
9. Arendada edasi olemasolevaid potentsiaali omavaid tööstus- ja logistikaalasiid ning piirkondi, kus on olemas juurdepääsuteed ja ühendused vajalike transiitkoridoridega (maanteed ja raudteedega), nt Muuga ja Paldiski sadamate piirkonnad, Ämari–Rummu piirkond, Loksa linna sadama piirkond jne.
10. Rasketööstusettevõtete ja olulise ruumilise mõjuga objektide asukoha valikul tuleb järgida ohutuid kaugusi elamu- ja puhkealade suhtes ning rakendada negatiivseid mõjusid leevendavaid meetmeid (nt puhvertsoonid).

2.1.2 TEENUSED

Teenuste paiknemine ja liigitamine Harju maakonnas lähtus ptk 2.1 määratletud erineva tasandi keskuste hierarhiast, millega käsitletakse koos nii kohapealsete töökohtade kui ka teenuste olemasolu. Teenuste paiknemise suunamine maakonnaplaneeringus toetab tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtet, millega tuleb tagada elujõulise elukeskkonna säilimine kogu Harju maakonnas.

Teenuste vajaduse piirkondlikul prognoosimisel toetus maakonnaplaneering uuringule "Era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes".⁷

Maakonnaplaneeringuga määratud teenuste liigitus keskuste tasandi järgi on soovitusliku olemusega ja näitab optimaalset teenuste hulka vastava tasandi keskuse ja selle tagamaa toimimiseks (vt Joonis 5). Teenuste kättesaadavuse tagamise võimaldamine on eelkõige seotud elanike arvu st tarbijate

⁷ "Era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes". TÜ RAKE, Tartu, 2015.

hulgaga, liikumisvõimalustega teenuseni ja töökohtade paiknemisega. Jätksuutlik majanduslik ja sotsiaalne keskkond on aluseks sellele, et säilitada väljaspool keskuslinna nii kohalike avalike kui ka erateenuste olemasolu ja mitmekesisus. Teenuse osutamise majanduslik tasuvus näitab, kui suur peab olema kvaliteetse teenuse osutamiseks vajalik teenuspiirkond ja teenuse kättesaadavuse optimaalne kaugus, et neid jätkusuutlikult osutada.

Keskuste 4-astmeline hierarhia lähtub põhimõttest, et madalama tasandi keskustest kõrgemale liikudes lisandub teenuseid (vt Joonis 4). **Tulenevalt piirkondlikest eripäradest ei pruugi kõikides keskustes olla kõiki soovitatavaid teenuseid, mistõttu üksikute teenuse tagamiseks tuleb kaaluda erinevaid parendusvõimalusi, sh paindlikke lahendusi.**

Vastavalt sotsiaalmajanduslikele eeldustele ja kvaliteedinõuetele jaotati Harju maakonnaplaneeringus erineva tasandi keskuste alusel teenused vastavalt:

- maakondlik keskus – **regionaalsed teenused**
- piirkondlik keskus – **kohalikud kvaliteetsed teenused**
- kohalik keskus – **kohalikud põhiteenused**
- lähikeskus - **lihtteenused**

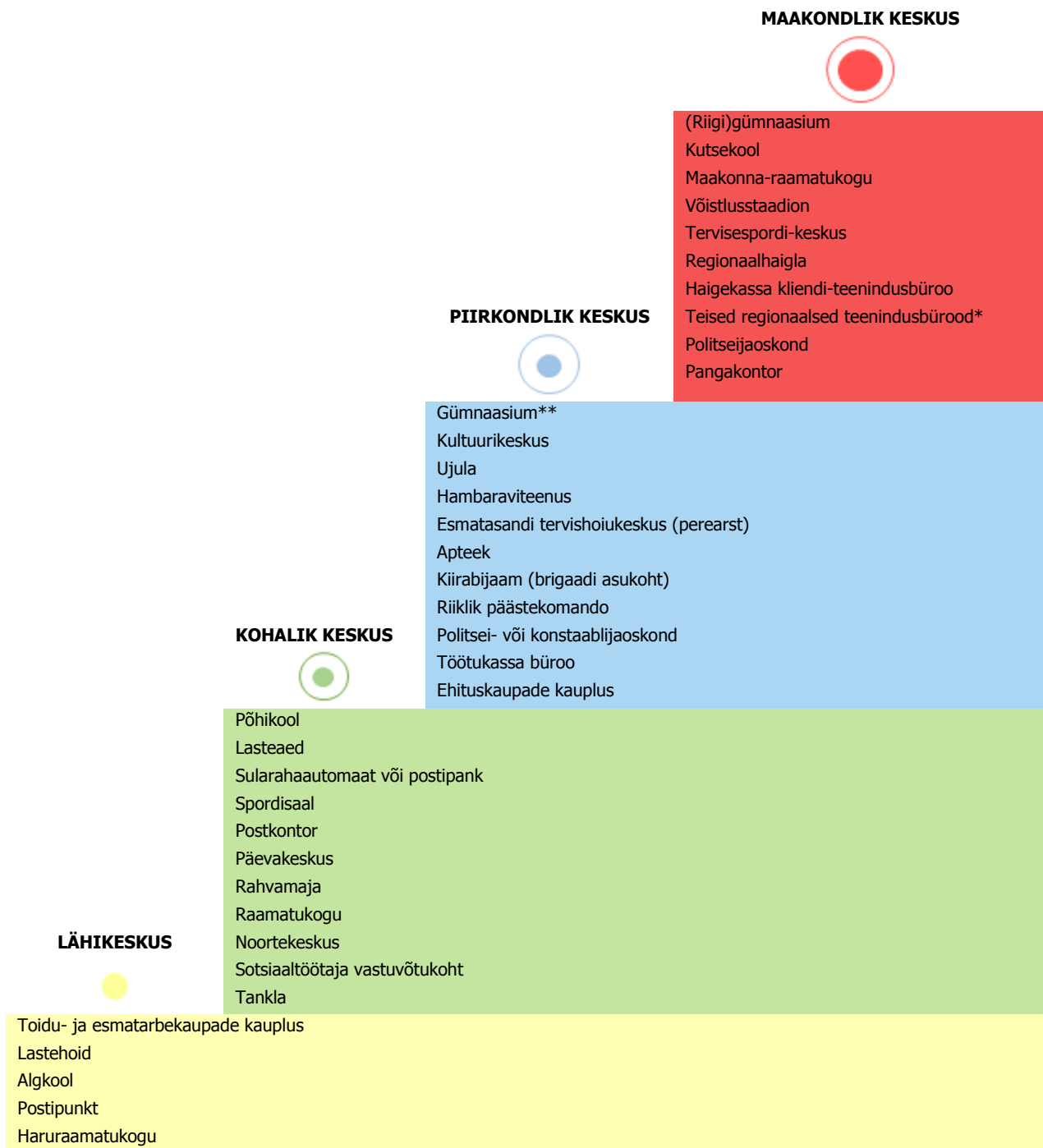
Regionaalsed teenused (maakondlik keskus) ehk maakondliku keskuse optimaalsed teenused, mis on suunatud kogu maakonna elanikkonna teenindamiseks. Maakondliku keskuse teenuseid iseloomustab regionaalselt kõrgeim kvaliteet ja mitmekesisus, kuhu kuuluv taristu on üleriigilise võrgustiku osa ja kulud teenuste ülalpidamisele kõige suuremad. Maakondlikust keskusest kaugemal paiknevate elanike jaoks on antud teenuste kasutus väikese sagedusega ja juhuslik (v.a gümnaasium).

Kohalikud kvaliteetsed teenused (piirkondlik keskus) mis on olulised tugiteenused maakonna keskusele ja neid iseloomustab suurem spetsialiseerunud meeskond ja/või suurte investeerimis- ja majandamiskuludega taristu. Kvaliteet-teenuste kasutus ei ole valdavalt sagedane, mistõttu on tegemist teenustega, mida kasutavad ka madalama tasandi keskuse ja selle tagamaa elanikud.

Kohalikud põhiteenused (kohalik keskus), mille kasutamine rahuldab elanike igapäevaelu põhivajadused (haridus, tervis, turvalisus, vaba aeg) ja teenuste osutamine eeldab lihtteenustega võrreldes suuremat professionaalset meeskonda ja/või kõrgemate investeerimis- ja majandamiskuludega taristut. Keskuste läheduse ja tagamaade kattuvuse alusel on võimalik eristada mitme keskusega kobarat, mille puhul on otstarbekas kohalike põhiteenuste arendamine ühiselt ja samu teenuseid mitte dubleerides. Teenuste kättesaadavuse tagamisel kohalikes keskustes kasutatakse piirkondlike keskustega võrreldes enam paindlikke lahendusi.

Lihtteenused (lähikeskus), mida iseloomustab sagedane kasutus igapäevaelus. Lihtteenused on alternatiiviks kohalikele põhiteenustele, olles oma funktsioonilt samad, kuid neile on esitatud väiksemad nõuded võrreldes põhiteenustega (nt toidu- ja esmatarbekaupade kauplus, lastehoid, algkool, postipunkt, haruraamatukogu). Suurel määral põhineb teenuste kättesaadavuse tagamine paindlikel lahendustel.





* EMTA, PPA, Maanteeameti liiklustregister, SKA klienditeenindus, Haigekassa, Keskkonnaamet, PRIA ja Põllumajandusameti Keskus

** Kvaliteetse gümnaasiumihariduse kättesaadavuse tagamine on riigi prioriteet, mida viiakse ellu gümnaasiumivõrgu arendamisega valdavalt maakondlikes keskustes lähtudes haridusstrateegiast ja selle programmidest. Piirkondlikes keskustes gümnaasiumihariduse arendamine toimub vastavalt riiklikele vajadustele.

Joonis 5. Erinevatel keskuste tasanditel optimaalne teenuste vajadus⁸

⁸ Vastavalt RAKE uuringule "Era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes" määrati maakonnaplaneeringutes erinevatele keskustele soovituslik optimaalne teenuste hulk.

Teenuste kättesaadavuse tagamise põhimõtted maakonnaplaneeringus:

1. Teenused koonduvad valdavalt erineva tasandi keskustesse.
2. Lähestikku paiknevad keskused võivad moodustada ühtse teeninduskeskuse, kus erineva funktsiooniga teenused on jaotunud mitme keskuse vahel.
3. Erinevat liiki teenuste kättesaadavus ja kvaliteet paraneb liikudes madalama tasandi keskustest kõrgemale. Võimalikud on olukorrad, kus läbi teenuse kättesaadavuse parandamise halveneb teenuse kvaliteet.
4. Teenuse olemasolu, kvaliteet ja mitmekesisus sõltub eelkõige keskuse ja selle tagamaa elanikkonna hulgast ja majandusliku keskkonna aktiivsusest.
5. Keskuste tasandid määravad, milline on erinevate teenuste osutamise optimaalne vajadus antud piirkonna elanike igapäevaelu toetamiseks ja sellega jätkusuutliku elukeskkonna tagamiseks.
6. Teenuse puudumisel madalama tasandiga keskuses tagatakse teenuse kättesaadavus ühistranspordi või paindlike lahendustega lähimas keskuses, kus vajaminev teenus on olemas.
7. Piirkondades, kus ühistranspordikorraldus ei võimalda teenuseni jõudmist, st kui puuduvad ühistranspordiliinid või sõidugraafikud ei võimaldada mõistliku ajavahega edasi-tagasi liikumist, siis korraldatakse teenuste pakkumine paindlike lahendustega.
8. Juhul, kui teenuse ülalpidamine ei ole majanduslikult otstarbekas, kuid mõistliku ajakulu kaugusel puudub sama funktsiooniga teenus ning teenuse olemasolu on vajalik piirkonna elujõulisuse säilitamiseks, tuleb võimalusel luua teenuste kättesaadavuse parandamiseks regionaalsed toetusmehhanismid.
9. Teenuste kavandamisel tuleb arvestada erinevate kultuuriruumide eripäradega, nt Eesti venekeelne kogukond.

2.2 LINNALISE ASUSTUSEGA ALAD

Linnalise asustusega ala on kompaktse asustuse arenguks sobilik ala, mida iseloomustab erinevate maakasutusfunktsioonide mitmekesisus, ühtsed teede- ja tehnovõrgud ja mitmekesiste teenuste ning töökohtade olemasolu kohapeal. Maakonnaplaneeringu eesmärk on koondada kahaneva rahvastiku tingimustes asustust sh ressursse (teenuste tarbijaid, tööjõudu, tehnilist infrastruktuuri, ettevõtlust) ja arendada edaspidi juba välja kujunenud kompaktseid polüfunktsionaalseid asustusalasid. Polüfunktsionaalsed alad aitavad paremini säilitada ka neid ümbritsevate maapiirkondade elujõulisust.

Kohaliku arengu suunamisel sh üldplaneeringute koostamisel tuleb polüfunktsionaalsete keskustena ette näha eelkõige maakonnaplaneeringu järgseid linnalise asustusega alasid. Isetoimiv polüfunktsionaalne keskus eeldab, et teenuste ja töökohtade kättesaadavus kohapeal on piisav selleks, et valdav osa elanikest ei peaks igapäevaselt pendeldama suurematesse keskustesse.



Linnalise asustusega alade määratlemisel on lähtutud järgmistest linnalisele asustusele omastest tunnustest:

- Hoonete vaheline kaugus ei ole suurem kui 200 meetrit ja seal elab vähemalt 200 inimest (Statistikaameti ameti metoodika alusel määratud tiheasustusega paikkond⁹).
- Asustustihedus on vähemalt 500 in/km² (tiheasumi määratluse alampiir vastavalt juhendile¹⁰).
- Polüfunktsionaalsuse olemasolu (elamu, äri- ja tootmiskaad, puhkealad, välja arendatud tehniline infrastruktuur, väljakujunenud teenuste ja töökohtade baas).
- Arenguperspektiivi toetavad asukoha eelised (maanteedkoridoride- ja transpordi – sh rongiühenduste lähedus) ja positiivsed rahvastiku suundumused.

Üldplaneeringutega saab täpsustada maakonnaplaneeringu järgsete linnalise asustusega alade piire. Uute linnalise asustusega alade kavandamist käsitletakse erandina. Juhul, kui pärast Harju maakonnaplaneeringu kehtestamist tekib vajadus kavandada uusi linnalise asustusega alasid, peab kohalik omavalitsus põhjalikult hindama, kas perspektiivne maa-ala omab kõiki eelpool nimetatud linnalise asustusega ala arenguks vajalikke tingimusi. Linnalise asustusega alad võivad, kuid ei pruugi kattuda maareformi tähenduses määratud tiheasustusaladega. Väljaspool linnalise asustusega alasid paiknevad tiheasustusalad säilivad ja neid võib ka edaspidi tihendada ning laiendada. Tihendamisel ja laiendamisel tuleb silmas pidada, et juhul, kui väiksemad tiheasustusalad oluliselt laienevad ja omandavad linnalise asustusega alade omased tunnuseid (vt eelpool toodud tunnused), tuleb edaspidisel planeerimisel neid ka vastavalt käsitleda.

Linnalise asustusega alade põhimõttelised asukohad on kajastatud maakonnaplaneeringu joonisel *Asustuse suunamine*, millest tuleb lähtuda üldplaneeringute koostamisel.

Harju maakonnas on linnalise asustusega alad määratud järgmiste suuremate asulate juurde:

- Aegviidu
- Ardu
- Aruküla
- Jüri
- Kangru
- Kehra
- Keila
- Kiili
- Kiisa
- Kiiu
- Klooga
- Kloogaranna
- Kose
- Kose-Uuemõisa
- Kostivere
- Lagedi
- Kuusalu

⁹ Statistikaameti metoodika tiheasustusega paikkondade määramiseks: <http://www.stat.ee/76744>

¹⁰ „Asustuse arengu suunamise ülesande lahendamise võimalused maakonnaplaneeringus“ Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja planeerimise osakond.

- Laulasmaa
- Loksa
- Loo
- Luige
- Maardu
- Paldiski
- Raasiku
- Riisipere
- Rummu
- Saku
- Saue
- Tabasalu
- Tallinn (koos Laagri ja Peetri alevikega)
- Turba
- Vaida
- Vasalemma
- Viimsi/Haabneeme

Ruumilise arengu põhimõtted linnalise asustusega aladel:

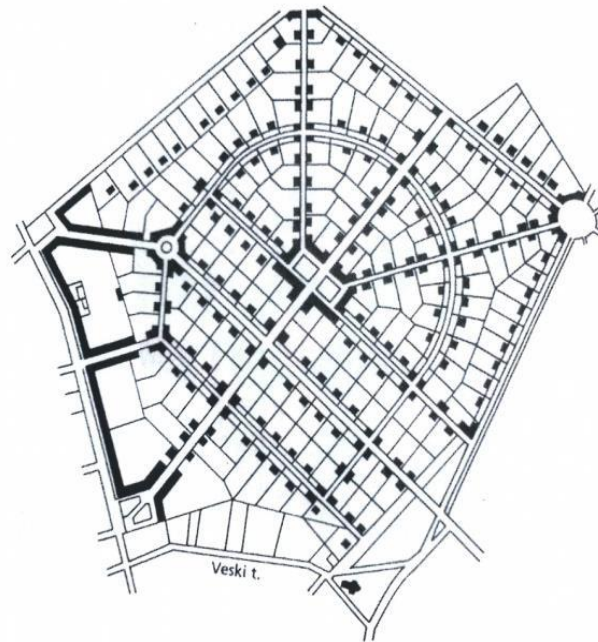
1. Linnalise asustusega alad hõlmavad nii elamualasid, tootmisalasid, äripiirkondi kui ka tihedale asustusele omaseid puhkealasid.
2. Asustuse suunamine ala sees lähtub eelkõige tihendamise printsiibist, millega eelistatakse tühjana seisvate maa-alade ja hoonete taaskasutusele võtmist.
3. Liikuvus linnalistel aladel põhineb erinevate transpordiliikide integreerimisel (ühistransport, sh rong, kergliiklemine, „pargi ja reisi“ parklad) ja eelisarendatakse keskkonnasäästlikke ning tervislikke liikumisviise.
4. Linnalise asustusega aladele ulatuvad roheline võrgustiku osad on eelkõige puhkeotstarbelised. Oluline on säilitada ja parandada roheline võrgustiku sidusust nii linnalise asustusega ala siseselt kui ka ühendusi teiste rohevõrgu struktuuridega. Sidususe säilitamisel on keskne roll rohekoridoridel. Linnalise asustusega roheline võrgustiku aladele ehitiste/rajatiste planeerimisel tuleb hinnata mõju rohetaristule, selle säilimisele ja toimimisele.
5. Rohelise võrgustikuga kattumine ei välista otseselt linnalise asustusega alal ehitustegevust, kui säilivad roheline võrgustiku ökoloogilised ja puhkeväärtused ning toimivus. Rohealade piire ja kasutustingimusi tuleb täpsustada üldplaneeringutega.
6. Linnalise asustusega ala kattuvusel maardlaga peab maavara säilima kaevandusväärsena ja olema tagatud juurdepääs maavaravarule ning säilima kvaliteetne elukeskkond ka siis, kui toimub kaevandustegevus.
7. Linnalise asustusega ala kattuvuse korral riigikaitsealase ala, selle ehitise või piiranguvööndiga, peab asustuse areng toimuma koostöös Kaitseministeeriumiga. Võimalikud on olukorrad, kus soovitatav tegevus ei ole sellisena riigikaitsealastel kaalutlustel võimalik.
8. Üleujutusaladel on soovitatav ehitustegevust vältida. Kui see ei ole võimalik peavad ehitustegevusele eelnema edasistes planeerimis- ja projekteerimisetappides läbiviidavad vajalikud uuringud ning meetmete väljatöötamine, et tagada nii ehitise püsivus kui ka looduslike protsesside jätkumine.



Üldised tingimused linnalise asustusega aladele üldplaneeringu koostamisel:

9. Asustuse areng jälgib olemasolevat asustusstruktuuri ja põhineb eelistatult tihendamisel.
10. Uute linnalise asustusega alade kavandamine on erand, mis eeldab põhjendatud argumentatsiooni ja arutelu avaliku planeerimisprotsessi raames.
11. Uute suuremate elamualade kavandamine on lubatud linnalise asustusega arenguala sees ja tuleb siduda terviklikult olemasoleva kompaktse asustusega.
12. Linnalise asustusega alade piiride täpsustamisel üldplaneeringutega tuleb lähtuda ennekõike olemasolevast maakasutusest.
13. Linnalise asustusega alade juurde kuuluvate tootmisalade, sh sadamate alade juurde, tuleb ette näha puhveralad, millega tagatakse tootmistegevuse jätkumisest tulenevate mõjude leevendamine.
14. Linnalise asustusega alal tuleb alati kaaluda detailplaneeringu koostamise vajadust ning kui piirduakse ehitusõiguse andmisel projekteerimis-tingimustega, siis tuleb kaaluda avatud menetluse läbiviimise vajadust.
15. Linnalise asustusega alal on valdavas ulatuses olemas või arendatakse välja ühtne taristu, nt veevarustus, kanalisatsioon, kaugküte.
16. Üldplaneeringutes määratakse linnalise asustusega alade piires tiheasumid¹¹, millele koostatakse ruumilise arengu alusena vajadusel ruumimudelid (vt Joonis 6):
 - 16.1 Tiheasum võib hõlmata maa-alasid haldusjaotuspiire ületavalt, kuid sõltumata sellest tuleb tiheasumit käsitleda ja planeerida tervikuna.
 - 16.2 Tiheasum võib hõlmata nii äri- (sh kaubanduskeskusi), elamu- kui tootmisüksusi, samuti puhkealaid jt kvaliteetse elukeskkonna jaoks vajalikke funktsioone.
 - 16.3 Olemasoleva tiheasumi laienemine saab toimuda vaid tervikliku, sh nii olemasolevat kui kavandatavat laiendust hõlmava ruumilahenduse alusel.
 - 16.4 Tiheasumi arendamine toimub põhimõttel, et avalik ruum ja elanikele vajalikud taristud on kavandatud terviklikena ning laienduste puhul ehitatud välja hiljemalt hoonete valmimise ajaks.
 - 16.5 Tiheasumi soovitavaks tiheduseks on 500 in/km², erandkorras vähem (nt elaniketa tootmis- ja ärialade puhul).
 - 16.6 Tiheasumi piiritlemisel lähtutakse maastikkulisest, funktsionaalsest ning kogukondlikust loogikast.

¹¹ olemasoleva kompaktse asustusega üksused (nt linnaosad vm ruumiliselt terviklik üksus), mille piiresse lisanduvad vajadusel kavandatavad laiendused või erandjuhul uued planeeritavad kompaktse asustusega terviklikult piiritletud üksused.



Joonis 6. Näide ruumimudeli põhimõttelisest võimalikust lahendusest.

17. Ruumimudel on aluseks detailplaneeringute koostamisele, hoonete, taristu ja avaliku ruumi suhete vastastikuste seoste ja tiheasumi ruumiliste seoste arendamisele.
18. Linnalise asustusega alade reoveekogumisaladel tuleb detailsemate planeeringutega soodustada tsentraalsete veevarustus- ja reovee-lahenduste väljaehitamist. Vajadusel tuleb määrata uued reovee-kogumisalad või hinnata olemasolevate reoveekogumisalade laiendamise vajadust asustusstruktuuri muutusi arvesse võttes.
19. Hinnata tuleb ühisveevärgi mõju põhjavee kasutamisele ja vajadust joogiveeressursside kaitse kavandamiseks (nt Männiku piirkond).
20. Ühisveevärgi kavandamisel uues asukohas tuleb tagada kvaliteedinõuetele vastava joogivee olemasolu ja arvestada kinnitatud põhjaveevaruga. Vajadusel tuleb teostada põhjavee kvaliteediuring.
21. Arendustegevus suurõnnetusohuga (A- ja B-kategooria ohtlike ettevõtete ohualad) ning ohtlike ettevõtete ohualas tuleb planeeringud kooskõlastada Päästeametiga või muu institutsiooniga, kelle vastutusalasse kuulub riiklik kriisireguleerimine.
22. Hoonete projekteerimisel ja ehitamisel radooniohtlikes piirkondades tuleb järgida Kiirguskeskuse väljaantud soovitusi radooniohutu hoone kavandamiseks ja kehtivaid standardeid.¹²

¹² Standard EVS 840:2009 „Radooniohutu hoone projekteerimine“.



2.3 MAALISED PIIRKONNAD

Maaline piirkond on maa-ala väljaspool linnalise asustusega alasid. Maaline piirkond on valdavalt hajusa asustustriga, kusjuures üldises hajaasustuses esineb väiksemaid kompaktse iseloomuga asustuse alasid (nt alevikud, tihedamad külakeskused, suvilapiirkonnad).

Maalise piirkonna ruumilist arengut suunatakse üldplaneeringutega, mis arvestavad rahvastikuprognosist tulenevate trendidega ning eesmärgiga säilitada asustuse arendamisel juba välja kujunenud struktuure ja väärtusi.

Üldised tingimused maalise piirkonna üldplaneeringu koostamisel:

1. Üldplaneeringu koostamisel tuleb vältida valglinnastumise tunnustele vastava asustuse, sh monofunktsionaalsete elamualade, kavandamist, millele on iseloomulik:
 - 1.1 Ligipääsu sõltuvus isiklikust transpordist, paiknemine reisirongi- ja bussipeatusest eemal.
 - 1.2 Avalike teenuste puudumine või nende vähesus.
 - 1.3 Kaubanduse areng ribaliste vormidena piki suuremaid maanteid, toetades logistilist mugavust, kuid eirates elanikkonna väljakujunenud, igapäevaselt toimivaid liikumistrajekte.
2. Kehtivate detailplaneeringute puhul, mis jäävad väljapoole maakonna-planeeringus määratud linnalise asustusega ala ning vastavad valgalinnastumisele iseloomuliku asustuse tunnustele (vt eelnevad punktid) on kohustus kaaluda nende kehtetuks tunnistamise vajadust.
3. Pinna- ja põhjavee kaitseks tuleb hajaasustuses, kus puudub võimalus ühiskanalisatsiooniga liitumiseks, eelistada reoveekäitlemiseks nõuetekohaseid reoveepuhasteid.
4. Liigniisketel aladel ei ole otstarbekas kavandada uusi hoonestusalasid.
5. Asustuse kavandamisel maalises piirkonnas tuleb arvestada rohelse võrgustiku, väärtusliku põllumajandusmaa ja maardlate paiknemisega seotud maakasutuslike piirangutega (vt ptk 3.2.1 ja 3.2.2) ja rahvastikuprognosidest tulenevate tulevikuperspektiiviga.
6. Üleujutusl aladel on soovitatav ehitustegevust vältida. Kui see ei ole võimalik, peavad ehitustegevusele eelnema edasistes planeerimis- ja projekteerimisetappides läbiviidavad vajalikud uuringud ning meetmete väljatöötamine, et tagada nii ehitise püsivus kui ka looduslike protsesside jätkumine.
7. Elamualasid ei planeerita üldjuhul maanteede lähedusse ja kaitseväärt harjutusväljade ja lasketiirude piiranguvööndisse vältimaks negatiivseid keskkonnamõjusid (müra, tolm, ja heitgaasid). Juhul kui huvitatud isik soovib planeerida elamualasid maanteede ja raudteede lähedusse, peab ta ühtlasi rakendama negatiivset mõju leevendavaid meetmeid.
8. Hoonete projekteerimisel ja ehitamisel tuleb järgida radooniohtlikes piirkondades Kiirguskeskuse väljaantud soovitusi radooniohutu hoone kavandamiseks ja kehtivaid standardeid.¹³

¹³ Standard EVS 840:2009 „Radooniohutu hoone projekteerimine“.

2.4 DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE KOHUSTUSEGA ALAD

Maakonnaplaneering annab soovituselise detailplaneeringu koostamise kohustusega alade ja juhtude määramiseks üldplaneeringutes. Detailplaneeringu koostamise kohustuse vajadus on järgmistel aladel ja juhtudel:

1. Planeerimisseaduses¹⁴ ettenähtud aladel ja juhtudel.
2. Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel ja juhtudel, kus planeerimisseadus ei nõua detailplaneeringu koostamist, kuid on määratud või määratakse üldplaneeringuga.

Tulenevalt üleriigilises planeeringus sätestatust on eesmärgiks senisest ühtsem ja läbimõeldum asustuse kujundamine. Eesmärgi täitmine eeldab planeeringute ajakohasust ning vajadusel varasema perioodi "üleplaneerimise" korrigeerimist.

Selleks peavad kohalikud omavalitsused võtma senisest suurema vastutuse kohaliku ruumilise arengu läbimõeldud kujundamise eest ning vajadusel tunnistama kehtetuks detailplaneeringud, mille elluviimine ei taga kestlikku arengut ega kõrget elukeskkonna kvaliteeti.

¹⁴ Alates 1. juuli 2015 kehtima hakanud planeerimisseadus.



3. RUUMILISTE VÄÄRTUSTE VÕRGUSTIKUD JA ARENGUT SUUNAVAD KESKKONNATINGIMUSED

3.1 ELUKESKKONNA VÄÄRTUSED

3.1.1 VÄÄRTUSLIKUD MAASTIKUD JA PUHKEALAD

Harju maakonna väärtuslikud maastikud määrati Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused (vt Lisa 4).“¹⁵

Harju maakonnaplaneeringuga väärtuslike maastike teemat ei avatud ja teemaplaneeringu lahendus viidi käesolevasse maakonnaplaneeringusse sisse täiendavat menetlust läbi viimata.

Väärtuslike maastike inventeerimine ja hindamine teemaplaneeringus tehti järgmiste väärtuste alusel:

- kultuurilis-ajalooline väärtus
- esteetiline väärtus
- looduslik väärtus
- identiteediväärtus
- rekreatiivne ja turismipotentsiaal ehk puhkeväärtus

Väärtuslike maastike määramine ja nendega arvestamine läbi erineva tasandi planeeringute aitab kaasa:

- a) kultuuripärandi hoidmisele traditsioonilise asustus- ja maakasutusmustrini ning muude ajaloo jälgede näol;
- b) maastikulise ja bioloogilise mitmekesisuse ning ökoloogilise tasakaalu säilitamisele põllumajanduslikel aladel ning arendussurvega aladel Tallinna lähiümbruses;
- c) kohaliku elu, sh maaelu toetamisele.

Väärtuslike maastike puhul eristatakse **väärtuslikke loodus- ja puhkemaastikke** (MR, M) ning **algupäraseid ajastumaastikke** (M, K).¹⁶

Väärtuslikud loodus- ja puhkemaastikud kannavad endas oma kindlat ökoloogilist identiteeti rohelises võrgustikus või omavad unikaalseid loodusobjekte, moodustades terviklikke puhkeväärtusega loodusmaastikke, mille piiritlemisel teiste hulgas on arvestatud loodukaitsealade ja asustusstruktuuri paiknemisega.

Algupäraseid ajastumaastikud on traditsioonilised kultuurmaastikud, kus on säilinud ajalooline asustusstruktuur või ajalooline maastikumuster, mille kaitsmine aitab säilitada erinevate piirkondade kohalikku eripära.

Harju maakonnas määrati 32 väärtuslikku looduslikku- ja puhkemaastikku ja 30 algupärasest ajastumaastikku (vt Tabel 1).

¹⁵ Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“, kehtestatud Harju maavanema 11.02.2003 korraldusega nr 356.

¹⁶ MR – maakondliku või/ja rahvusliku (riikliku) väärtusega; M – maakondliku tähtsusega; K- kohaliku tähtsusega.

Tabel 1. Väärtuslikud loodus- ja puhkemaastikud ning algupärased ajastumaastikud Harju maakonnas.

	LOODUS- JA PUHKEMAASTIKUD	ALGUPÄRASED AJASTUMAASTIKUD
1.	Keibu-Vihterpalu	1. Vihterpalu-Änglema
2.	Suursoo, Tänavjärv	2. Hatu
3.	Pakri saared	3. Harju-Risti
4.	Pakri poolsaar	4. Kurkse
5.	Kloogaranna	5. Audevälja
6.	Lohusalu	6. Padise-Kasepere
7.	Keila-Joa - Türisalu	7. Kobru
8.	Vääna	8. Aude
9.	Padise	9. Madise
10.	Valgejärve	10. Laoküla
11.	Suurupi	11. Nissi-Riisipere
12.	Rannamõisa	12. Nurme
13.	Naissaar	13. Odulemma
14.	Toompea	14. Suurküla
15.	Mustamäe nõlv	15. Muusika
16.	Pirita jõeorg	16. Kirikla
17.	Aegna (saar)	17. Kohatu
18.	Prangli (saar)	18. Kumna
19.	Ülgase	19. Vääna
20.	Rebala	20. Üksnurme
21.	Jägala jõeorg	21. Maidla
22.	Neeme	22. Kurtna
23.	Kaberneeme-Salmistu	23. Kallavere
24.	Kolga lahe saared	24. Kalesi
25.	Lahemaa (Harju maakonna piires)	25. Salu
26.	Põhja-Kõrvemaa	26. Lükati
27.	Soodla	27. Kaberla
28.	Aegviidu-Nelijärve	28. Valkla
29.	Voose	29. Sõitme
30.	Paunküla	30. Kursi
31.	Tuhala	
32.	Kadriorg	

Käesoleva planeeringuga ei kavandatud täiendavalt uusi väärtuslikke maastikke.



Üldised tingimused väärtuslike maastike säilitamiseks ja väärtuste suurendamiseks:

1. Väärtuslikule maastikule on soovitatav koostada maastikuhoolduskava, mille põhjal koostatakse väärtuslike maastike säilitamiseks, hooldamiseks ning arendamiseks vajalikud tegevused.
2. Väärtuslike maastike piire saab täpsustada ja muuta sh moodustada uusi alasid hoolduskavadega või üldplaneeringuga.
3. Juhul, kui väärtusliku maastiku alal on kaevandamine majanduslikult otstarbekas, tuleb eelnevalt kaaluda kaasnevaid mõjusid väärtuslikule maastikule ning väärtusliku maastiku olemasoluga tuleb arvestada kaevandamisloale tingimuste seadmisel, korrastamistingimuste andmisel ja nende alusel korrastamisprojekti koostamisel. Vajadusel tuleb kaevandamisloale lisada tingimused leevendavate meetmete rakendamiseks.
4. Ehitamisel väärtusliku maastiku alale tuleb jälgida kohalikku ehitustraditsiooni ning hoone sobivust maastikku. Uusehitiste rajamisel tuleb kaaluda nende sobivust küla ajaloolise arhitektuuriga, sh struktuuri ja mahtudega. Väljaspool külasüdamikke hajaasustuses eelistada ehitamist endisaegsetele õuealadele (vanadele alusmüüridele).
5. Ehituskeeluvööndi laiuse määratlemisel rannikupiirkonnas tuleb lisaks õigusaktides sätestatud nõuetele arvestada muuhulgas väärtusliku maastiku eripära ja vaatelisuse säilitamise vajadusega. Väärtuslike maastike määratlemise kriteeriumid ja neile seatavad tingimused on leitavad lisast 4 („Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“).
6. Tuulegeneraatorite, mobiilsidemastide ja muude kõrgrajatiste kavandamine väärtuslikele maastikele ei ole üldjuhul lubatud. Objektide asukoha valikul on soovitatav igal konkreetsel juhul lähtuda ekspertide maastikuanalüüsist.

Väärtusliku maastiku omapärast tulenevalt on väärtuslikele maastikele seatud teatud eritingimusi, mis kehtivad üksnes antud ala piires (vt tabelid 2 ja 3 Mõjud ja soovitused). **Väärtuslike loodus- ja puhkemaastike ning algupäraste ajastumaastike puhul on oluline nende jätkusuutlik, eripära arvestav ruumiline areng.**

Tabel 2. Mõjud ja soovituslikud meetmed väärtuslike loodus- ja puhkemaastikele.

	<i>Piirkond</i>	<i>Tähtsusklass (I-II)</i>	<i>Kaitstus (I-III)</i>	<i>Ohustatus (I-III)</i>	<i>Ohutegurid, tähtsus (ehitus, puhkem.,loodusk.)</i>	<i>Soovituslikud meetmed</i>
1	Keibu-Vihterpalu	II	II	II	E-2,P-2,L-6	KKK, TG
2	Suursoo. Tänavjärv	I	I	III	E-1,P-2,L-8	KKK, VMK
3	Pakri saared	II	II	III	E-2,P-4,L-4	KKK, MHT, TG
4	Pakri poolsaar	I	II	II	E-3,P-3,L-4	KKK, MHT, TG
5	Kloogaranna	II	III	I	E-4,P-6,L-2	P, RVM, EKV, TG
6	Lohusalu	II	II	I	E-3,P-2,L-5	P, KKK, RVM, TG, MB
7	Keila-Joa - Türisalu	I	II	I	E-5,P-3,L-2	KKK, RVM, TG, MB
8	Vääna	II	II	II	E-3,P-2,L-5	KKK, RVM, MB
9	Padise	I	III	III	E-2,P-2,L-6	MP, MK, MB
10	Valgjärve	II	II	III	E-1,P-3,L-6	KKK
11	Suurupi	II	III	I	E-4,P-3,L-3	PL,PT, RVM, TG
12	Rannamõisa	II	II	I	E-4,P-4,L-2	PL, MHT, RVM, TG, MB
13	Naissaar	I	II	II	E-2,P-2,L-6	KKK, RVM, TG
14	Toompea	I	II	I	E-9,P-1,L2	MK
15	Mustamäe nõlv	II	III	I	E-7,P-2,L-1	KE, PL, RVM
16	Pirita jõe org	I	II	I	E-5,P-5,L-4	PL, KE, KKK, MHT, MK
17	Aegna saar	II	II	II	E-3,P-4,L-3	PL, KKK, RVM, TG
18	Prangli saar	II	I	III	E-2,P-4,L-4	PL, HK, RVM, TG
19	Ülgase	II	III	II	E-3,P-2,L-5	PL, PT, MHT, RVM
20	Rebala	I	II	II	E-3,P-2,L-5	PL, PT, MHT, RVM, MB
21	Jägala jõe org	II	II	II	E-3,P-2,L-5	VMK, RVM
22	Neeme-Ihasalu	II	III	II	E-6,P-2,L-2	PL, RVM, TG, MB
23	Kaberneeme-Salmistu	II	III	I	E-5,P-3,L-2	PL, RVM, TG, MB
24	Kolga lahe saared	II	I	II	E-2,P-4,L-4	KKK, TG
25	Lahemaa	I	I	II	E-3,P-5,L-2	KKK, MHT, HK, TG, MB
26	Põhja-Kõrvemaa	I	I	II	E-1,P-4,L-5	MHT
27	Soodla	II	III	II	E-2,P-2,L-6	VMK, HK
28	Aegviidu-Nelijärve	I	I	II	E-1,P-3,L-6	KE, KKK, HK
29	Voose	II	II	III	E-2,P-1,L-7	PT, MHT, HK
30	Paunküla	II	I	III	E-2,P-2,L-6	KKK, HK
31	Tuhala	II	II	II	E-2,P-4,L-4	PT, KKK, HK
32	Kadriorg	I	I	II	E-7,P-3,L-3	PL, KKK, MK, MB
33	Ohepalu	II	I	III	E-1,P-2,L8	KKK, VMK, TG, MB

Lühendid: E-ehitustegevus, P-puhkemajandus, L-looduslikud protsessid; PL-planeering, KKK-kaitsekorralduskava, PT-põllumajandustoetus, KE-kaitse-eeskirja täpsustamine, MHT-maahooldustoetus (kaitsealal), HK-hoolduskava, LK-looduskasutus, VMK-veemajanduskava, RVM-rohevööndi mets, MK-muinsuskaitsemeetmed, EKV-ehituskeeluvööndi täpsustamine, TG-tuulegeneraatorite paigutamise piirang, MB-mobiilsidemastide paigutamise piirang.



Tabel 3. Mõjud ja soovituslikud meetmed algupärastele ajastumaastikele.

	<i>Piirkond</i>	<i>Väärtuse struktuur (visuaalne, mentaalne)</i>	<i>Ohustatus (I-III)</i>	<i>Ohutegurid, tähtsus (ehitus, puhkem., loodusk)</i>	<i>Soovituslikud meetmed</i>
1	Vihterpalu-Änglema	6,4	II	E-2,P-2,L-6	PT, HK
2	Hatu	7,3	II	E-1,L-9	PT, HK
3	Harju-Risti	6,4	II	E-3,P-2,L-5	PL, PT, HK
4	Kurkse	7,3	III	E-4,P-2,L-4	HK, TG
5	Audevälja	7,3	II	E-2,L-8	PT, HK
6	Padise-Kasepere	5,5	II	E-2,P-2,L-6	PT, HK, MB
7	Kobru	8,2	II	E-2,L-8	PT
8	Aude	8,2	II	E-1,L-9	PT, MB
9	Madise	7,3	III	E-2,L-8	PL, PT
10	Laoküla	7,3	I	E-4,P-1,L-5	PL, PT, TG
11	Nissi-Riisipere	6,4	II	E-3,L-7	PL, PT, HK, MB
12	Nurme	6,2	II	E-1,L-9	PT, HK
13	Odullema	8,4	II	E-2,P-2,L-2	PT, HK
14	Suurküla	6,4	III	E-4,L-6	PT, HK
15	Muusika	8,2	II	E-2,L-8	PT, HK
16	Kirikla	7,3	II	E-3,L-7	PT, HK
17	Kohatu	8,2	II	E-2,P-2,L-6	PT, HK
18	Kumna	6,4	I	E-3,L-7	PT, HK
19	Vääna	6,4	II	E-2,P-2,L-6	PT, HK, MHT, KKK
20	Üksnurme	8,2	III	E-7,L-3	PT, HK
21	Maidla	5,5	I	E-2,L-8	PT, HK
22	Kurtina	5,5	II	E-4,L-6	PL, MB
23	Kallavere	8,2	I	E-6,L-4	PL, TG, MB
24	Kalesi	7,3	II	E-2,L-8	PT, HK
25	Salu	7,3	III	E-3,L-7	PT, HK
26	Lükati	7,5	III	E-2, L-8	PT, HK, MB
27	Kaberla	6,4	II	E-3,P-2,L-5	PT, HK, MB
28	Valkla	8,2	II	E-4,P-4,L-2	PL, HK, MB
29	Sõitme	8,2	II	E-2, P-3, L-2	HK, MB
30	Kursi	8,2	II	E-2, P-3, L-3	HK, MB

Lühendid: E-ehitustegevus, P-puhkemajandus, L-looduslikud protsessid; PL-planeering, KKK-kaitsekorralduskava, PT-põllumajandustoetus, KE-kaitse-eeskirja täpsustamine, MHT-maahooldustoetus (kaitsealal), HK-hoolduskava, LK-looduskasutus, VMK-veemajanduskava, RVM-rohevööndi mets, MK-muinsuskaitsemeetmed, EKV-ehituskeeluvööndi täpsustamine, TG-tuulegeneraatorite paigutamise piirang, MB-mobiilsidemastide paigutamise piirang.

Täiendavalt määrati käesoleva maakonnaplaneeringuga üldised tingimused puhkealade kavandamiseks üldplaneeringus:

1. Tagada tuleb juurdepääs avalikele rannaaladele.
2. Vajalik on puhke-eeldustega avalike rannaalade korrastamine, puhketegevust toetavate rajatiste ja ehitiste ning juurdepääsu tagava taristu (sõidu- ja kergliiklusteed, parklad) kavandamine.
3. Soodustada tuleb puhkemajandusliku ettevõtluse arendamist (nt kohalikel ettevõtjatel põhineva koostöövõrgustiku loomist).

4. Linnalistel aladel ja nende vahetus läheduses on soovitatav vältida lageraiet – metsased linnalähivööndid säilivad puhkealadena.
5. Soodustada tuleb rekreatsioonirajatiste kavandamist asustusalade läheduses, nt jalutus-, jooksu- ja suusaradasid – paranevad võimalused puhkealade mitmekülgseks kasutamiseks.

3.1.2 KULTUURIVÄÄRTUSED

Harju maakonna kultuuriväärtusteks on kultuurimälestised, XX sajandi arhitektuuripärandi- ja pärandkultuuriobjektid.

Kultuurimälestiste riiklikku registrisse on Harju maakonnas kantud 275 ajaloomälestist, 1689 arheoloogiamälestist, 1272 ehitismälestist, 2 muinsuskaitseala^{17,18}. Kinnismälestiste kaitset ja kasutamistingimusi reguleerib muinsuskaitseeadus.

Harju maakonnas on kaks muinsuskaitseala – Rebala MKA Jõelähtme vallas ja Tallinna vanalinn, I - II a-tuh – muinsuskaitseala Tallinnas, mis kuulub ka UNESCO maailmapärandi objektide hulka.

XX sajandi arhitektuuripärandi objektideks on tsaari-, vabariigi- ja nõukogudeaegsed ehitised: elamud, administratiivhooned, kolhoosikeskused, ootepaviljonid jms. Harju maakonnas on Muinsuskaitseameti andmebaasi kantud 317 objekti.¹⁹

Pärandkultuuriobjektid on eelmiste põlvkondade elamisviisist jäänud nähtavad märgid, mis on seotud asustuse kujunemislooga, maa ja rahva ajaloo, kogukonna ajaloo, traditsioonilise elulaadi, metsamajanduse ajaloo ning kohaliku töölaadiga. Harju maakonnas on pärandkultuuriobjektideks näiteks taluhoonete ajaloolised asukohad, vesiveskid ja elektrijaamad, raudteetrassid, militaarrajatised, kiviaiad, vanad metsateed, veskikohad, pärimustega seotud kivid, puud ja allikad jne. Pärandkultuuriobjektid ei ole riikliku kaitse all.

Üldised tingimused kultuuriväärtuste arvestamiseks üldplaneeringus:

1. Maakasutus- ja ehitustingimuste seadmisel tuleb arvestada ajaloolise maakasutuse ja asustustriga ning säilitada maastikuliselt väärtuslikud elemendid sh ajaloolised vaated.
2. Piirkonnad, kus arheoloogiamälestiste kontsentratsioon on suurem, tuleb arvestada mälestistele sobiliku keskkonna säilitamisega ning asjaoluga, et muinas- ja keskaegsete asustuskeskuste läheduses võib veel olla leidmata kultuuriväärtusi (asulakohti, kalmeid, rauasulatuskohti jms).
3. Ajalooliselt väärtuslike objektide (sh hooned, monumendid, sillad, teed, tähistused jne) säilimiseks tuleb seada kaitsetingimused.
4. Üldplaneeringute koostamisel tuleb kaaluda XX sajandi arhitektuuripärandi ja pärandkultuuriobjektide kaitse alla võtmist kohalikul tasandil.
5. Ruumilise arengu kavandamisel tuleb arvestada piirkonna kultuuriliste eripäradega.

¹⁷ Maakonnaplaneeringu täpsusastmes ei käsitleta kunstimälestisi ega vallasmälestisi

¹⁸ Kultuurimälestiste riiklik register, seisuga 28.05.2015
<http://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument>

¹⁹ Kultuurimälestiste riiklik register, seisuga 28.05.2015
<http://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument>



Käesolev planeering ei tee ettepanekuid täiendavate kultuurimälestiste määramiseks.

Harju maakonna kultuurimälestised on kajastatud joonisel *Ruumilised väärtused*.

3.1.3 LINNALINE KESKKOND

Linnaliste asulate arendamise eesmärk on polüfunktsionaalse linnaruumi tekkimine, kus erinevate funktsioonide koondamise kõrval tähtsustatakse ka linnaruumi kvaliteeti, harmoonilisust, turvalisust ja inimõõtmelisust. Linnakeskkonna arendamisel soodustatakse erinevaid liikumisvõimalusi, pööratakse tähelepanu tänavavõrgu kujundamisele, avalikule ruumile, hoonestusele ja haljastusele. Linnaruumi turvalisuse tagavad läbimõeldud ruumilahendused ja tänavavalgustus.

Üldised tingimused linnalise keskkonna arendamiseks:

1. Linnaruum on polüfunktsionaalne, soodustades omavahel sobivate maa- kasutusotstarvete koostoimet: elu-, töö-, ettevõtlus- ja kultuurilise keskkonna koostoimimine.
2. Asustuse suunamine ala sees lähtub eelkõige tihendamise printsiibist, millega eelistatakse tühjana seisvate maa-alade ja hoonete taaskasutusele võtmist;
3. Linnaliste asulate arendamisel keskendutakse eelkõige inimeste vajadustele ja pööratakse sellega suuremat tähelepanu kergliiklusele, st lähtutakse inimõõtmelisusest.
4. Eelisarendatakse keskkonnasäästlikke ja tervislikke liikumisviise, nagu jalgsi ja jalgrattaga liikumine (sh turvaline ja sujuv ülelinnaline jalgrattavõrk) ning ühistransport. Linnaruumi arendamine põhineb integreeritud transpordisüsteemil, kus omavahel ühilduvad jalg- ja jalgrattaliiklus ning ühistranspordivõrk.
5. Kesklinna piirkondades pööratakse tähelepanu avaliku ruumi laiendamisele ja jalgrattateede lisamisele sõiduteede ning parkimiskohtade arvelt.
6. Avalik ruum on erinevaid tegevusi pakkuv, inimsõbralikult kujundatud ja mitmekesise haljastusega.
7. Tänavavõrku kuuluvad tänavad on omavahel ühendatud, tupikteid on pigem vähe.
8. Hoonemaht ümbritsevas ruumis ei vastandu üldjuhul väljakujunenud linnaehituslikule ilmele ja on inimõõtmeline (soovituslikult kuni neli korrust, üldjuhul orienteeritud tänavajoonele).
9. Lähtutakse avatud fassaadi põhimõttest, st "tumma seina" asemel on ukse- ja aknaavad, hooneelemendid paiknevad inimese tasandil (akna- ja ukseavad, fassaadi liigendus, trepid jms).
10. Linnaehituslik kultuuripärand on väärtustatud - omanäolise ehitatud keskkonna säilitamiseks kaitstakse erinevatele ajastutele iseloomulikke hoonestusalasid.

3.1.4 VEEALAD JA PÕHJAVESI

Veealad

Harju maakond piirneb põhjast Soome lahega, mistõttu on oluline osa maakonna asustusest seotud rannikualaga. Piirkondade arendamisel maakonna rannikualadel tuleb arvestada üleujutustest tingitud ohuga, seda nii tiheasustusalade kui üksikute eluasemekohtade kavandamisel veekogude äärde, säilitada tasakaal looduskeskkonna ja inimtegevuse vahel ning soodustada puhketegevusi veekogude ääres.

Veealad on elukeskkonna oluliseks osaks, pakkudes muuhulgas puhkevõimalusi. Hoolimata pikast rannajoonest, on vee- ja rannikualade kasutamine puhkealadena kogu maakonna ulatuses tagasihoidlik – kõik avalikud supluskohad Harju maakonnas paiknevad Tallinna linna territooriumil (Kakumäe, Pirita, Pikakari, Stroomi), järvedest ainuke avalik supliskoht on samuti Tallinnas Harku järve ääres.

Puhkeväärtusega liivaseid rannaalaseid, mis omavad potentsiaali kujuneda avalikeks supluskohadeks, paikneb nii maakonna lääne kui idarannikul. Aktiivselt kasutatavad liivarannad on näiteks Kloogarand, Laulasmaa, Vääna-Jõesuu, Valkla, Salmistu rand.

Harju maakond on rikas jõgede poolest. Maastikulisest eripärast tulenevalt on Harju maakonnale omased karestikulised jõed, nt Pirita, Jägala ja Keila jõgi. Suurimad järved on Ülemiste, Harku ja Maardu, mis paiknevad kõik linnade territooriumil ning on seetõttu tugevalt mõjutatud inimtegevusest. Ülemiste järv on Tallinna linna joogivee allikas, mistõttu ei ole järv ja selle kaldaala avatud avalikuks kasutuseks.

Maakonnaplaneeringuga ei ole kavandatud täiendavalt uusi avalikult kasutatavaid veekogusid. Maakonnaplaneeringus on toodud maakonna avalikud supluskohad, täiendavalt määratakse avalikud supluskohad üldplaneeringute raames.

Üleujutusohuga seotud riskipiirkondade kaardistamise tulemusel on Harju maakonnas määratletud järgmised riskipiirkonnad tiheasustusalal (ohuga piirkonnad on kajastatud joonisel *Asustuse suunamine*):²⁰

- a) Tallinn (Põhja-Tallinn, Kesklinn, Haabersti, Pirita) (rannikumere üleujutus);
- b) Maidla tiheasustusala Saue vallas (vooluveekogu sängi täitumisest põhjustatud);
- c) Maardu linn (järve üleujutus).²¹

²⁰ „Lääne-Eesti vesikonna üleujutusohuga seotud riskide maandamiskava“ (eelnõu), Keskkonnaministeerium, 2015.

²¹ Maardu järvest tuleneva võimaliku üleujutusohu hindamiseks on Keskkonnaagentuuri poolt läbiviimisel täiendavad uuringud, et välja selgitada järve üleujutusohu tõenäosus. Kuna Keskkonnaministeeriumi poolt hallatav riiklik andmebaas käsitles maakonnaplaneeringu koostamise ajal Maardu järve üleujutusohuga riskipiirkonnana, siis on sellele vastavalt Maardu järve maakonnaplaneeringus ka kajastatud. Edasiste planeeringute koostamisel ning ehitus- ja maakasutustingimuste seadmisel tuleb arvestada võimalusega, et Maardu järv arvatakse üleujutusohuga riskipiirkondade nimistust välja.



Üldised tingimused üldplaneeringute koostamiseks ja veekogude kasutamiseks:

1. Veekogude kaldatsoonis toimuvad arendustegevused ja veekogu kasutamine ei tohi halvendada veekogu keskkonnaseisundit.
2. Üleujutusohuga veekogud ja alad:
 - 2.1 Üldplaneeringutes tuleb täpsustada kohapõhiseid meetmeid²², millega vältida ühelt poolt üleujutusest tingitud vara kahjustumist, teisalt üleujutava veekogu reostumist.
 - 2.2 Üleujutusohuga veekogude ääres tuleb ehitustingimuste seadmisel teadvustada üleujutusohu.
3. Kavandada tuleb avalikke supluskohti väljaspool Tallinna, nt Laulasmaa, Vääna-Jõesuu, Valkla, Kloogarand, Salmistu jne.
4. Üldplaneeringute koostamisel tuleb tagada juurdepääsud supluskohtadele ning planeerida piisaval arvul juurdepääse kallasrajale.
5. Tehisveekogude kaldad tuleb muuta ohutuks (ohutu nõlvakalde kujundamine püsivuse tagamiseks ja veekogule juurepääsu tagamiseks), et alasid oleks võimalik nt rekreatiivsel eesmärgil kasutusele võtta.
6. Pinnavee reostusohu vähendamiseks tuleb üldplaneeringutes arvestada Keskkonnaministeeriumi koostatud programmi „Jääkreostusobjektide inventariseerimine“ tulemusel kaardistatud jääkreostusobjektidega ja rakendada nende puhul reostusohu vähendamiseks vajalikke meetmeid.
7. Kalade rändetingimuste tagamiseks tuleb teha koostööd riigiasutuste ja kohalike omavalitsustega kohapõhiste lahenduste leidmiseks. Vooluveekogude tõkestusrajatiste likvideerimine või kalade rändetingimuste parandamine muul viisil (kalapääsud) tuleb lahendada juhtumipõhiselt, lähtudes vastavatest uuringutest, tehnilistest alternatiividest ning mõju igakülgsest, tasakaalustatud ja objektiivsest hindamisest (sh sotsiaalmajanduslik ja kultuuriline mõju).
8. Üldplaneeringute koostamisel tuleb käsitleda kuivendatud maa-alade kasutustingimusi, et tagada maaparandussüsteemide jätkusuutlik funktsioneerimine.

Põhjavesi

Harju maakonna paetasandikele on iseloomulik väga õhuke pinnakate, mistõttu on põhjavesi maakonnas suures ulatuses halvasti kaitstud või kaitsmata. Väljaspool Tallinna kasutatakse kogu Harju maakonna territooriumil joogiveena põhjavett. Harju maakonna suure veehaarde tõttu on oluline maakonnas põhjavee säästlik kasutus.

Kaitsmata põhjaveekihiid on kõige ulatuslikumalt levinud Pakri ps, Keila, Harku, Saue, Jõelähtme, Kuusalu vallas ja Tallinna lääneosas.²³

Põhjavee hea seisundi tagamiseks on oluline põhjavee säästlik kasutamine ja reostuse ärahoidmine.

²² Erinevate üleujutusriskide maandamise meetmeid leiab Keskkonnaministeeriumi eelnõust „Lääne-Eesti vesikonna üleujutusohuga seotud riskide maandamiskava“.

²³ Harju alamvesikonna põhjaveekaitstuse kaart. Eesti Geoloogiakeskus (koostanud), Tallinn, 2003.

Üldised tingimused põhjavee hea seisundi ja varude tagamiseks:

1. Põhjavee kasutamisel ja selle kaitse korraldamisel lähtutakse Harju maakonna ulatuses Lääne-Eesti veemajanduskavast.
2. Põhjavee kasutamise kavandamisel (sh ettevõtete riskianalüüside koostamisel) tuleb arvestada põhjaveevaru hulga.
3. Linnalise asustuse aladel tuleb üldplaneeringutega määrata reoveekogumisalad (nende puudumisel) ning planeerida ühisveevärgi ja ühiskanalisatsiooni väljaehitamine, et säilitada kontroll piirkonna reoveepuhastuses ja tagada joogivee kvaliteedinõuetele vastava põhjavee kättesaadavus. Reoveekogumisalade määramisel tuleb kaaluda ka suvilapiirkondade määratlemist reoveekogumisaladeks, et tagada parem kontroll tiheasustustalade reoveekäitluse üle. Reoveekogumisala määratlemisega luuakse eeldused ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni väljaehitamiseks, millega tagatakse kvaliteetse joogivee kättesaadavus ja vähendatakse reostuskoormust põhjaveele. Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamine toimub ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava (edaspidi ÜVVK kava) alusel.
4. Kaitsmata põhjaveega aladel tuleb soodustada tsentraalsete lahenduste rajamist, linnalistel aladel on see kohustuslik.
5. Ettevõtete riskianalüüside koostamisel tuleb arvestada põhjavee reostuse riskiga.
6. Põhjavee kasutamise reguleerimine on eelkõige vajalik piirkondades, kus elanike ja tootmistegevuse vajaduseks puhta põhjavee varu ei ole piisav, seda eelkõige Tallinna lähiümbruses, kus asustuse ja tootmistegevuse surve on suurem.
7. Uute suure tootlikkusega kaevude või kontsentreeritud veehaarete (nt tööstuspiirkonnad, kaevandusalad) tööle rakendumisel tuleb arvestada, et veetase ümbruskonna seni kasutatavates kaevudes võib langeda.
8. Kaevandustegevuse kavandamisel tuleb vajalikke keskkonnameetmeid ellu viia juba kaevandustegevuse ajal, et rakendada võimalikult varakult leevendavaid meetmeid põhjavee taseme muutustele.
9. Põhjavee reostusohu vähendamiseks tuleb üldplaneeringutes arvestada Keskkonnaministeeriumi koostatud programmi „Jääkreostusobjektide inventariseerimine ja ohutustamine“ tulemusel kaardistatud jääkreostusobjektidega ja rakendada nende puhul reostusohu vähendamiseks vajalikke meetmeid.

3.2 ETTEVÕTLUSKESKKONNA VÄÄRTUSED

Maakonnaplaneeringuga tuuakse välja ettevõtluskeskkonna väärtused, mis on samaaegselt nii loodusväärtused kui ka vajalikud ressursid majandusliku keskkonna arendamiseks.

3.2.1 VÄÄRTUSLIK PÖLLUMAJANDUSMAA

Maakonnaplaneeringuga on kavandatud **üldised põhimõtted** väärtuslike põllumajandusmaade (VPM) kasutamiseks ja säilitamiseks ning **kajastatud**



esialgse informatiivse andmekihina²⁴ väärtuslike põllumajandusmaade paiknemist Harju maakonnas.

Planeeringu koostamise ajal toimus Maaeluministeriumi poolt väärtuslike põllumajandusmaade määramise kasutamistingimusi reguleeriva seaduseelnõu koostamine, mistõttu väärtuslike põllumajandusmaade **konkreetsemad kasutamistingimused ja kaardikiht** võivad täpsustada pärast maakonnaplaneeringu kehtestamist. Vastava õigusakti kehtestamisel tuleb järgida sellega sätestatavaid tingimusi ja nõudeid.

Maaeluministeriumi käsitluse aluseks on põllumajandusmaa massiivide keskmine reaalconiteet. VPM on haritav maa ja püsirohumaad ning ja püsi kultuuride all olev maatulundusmaa, mille tootlikkuse hindepunkt ehk boniteet on võrdne või suurem Eesti põllumajandusmaa kaalutud keskmisest boniteedist. Kui maakonna keskmine boniteet on väiksem eesti keskmisest boniteedist, määratletakse VPM-na maakonna keskmise boniteediga võrdne või sellest suurema boniteediga põllumassiiv.²⁵

Harju maakonna põllumajandusmaa keskmine reaalconiteet on 39, mille järgi moodustavad VPM massiivid maakonna põllumajandusmaa kogupindalast 51%.

Maakonnaplaneeringuga on määratud üldised põhimõtted järgmise tasandi planeeringutele VPM säilitamiseks ja täpsustamiseks.

VPM määramine loob aluse väärtusliku põllumajandusmaa kaitse- ja kasutustingimuste seadmiseks läbi erinevate planeeringute.

Üldised põhimõtted väärtuslike põllumajandusmaade kasutamiseks ja üldplaneeringute koostamiseks:²⁶

1. Väärtuslikku põllumajandusmaad kasutatakse üldjuhul üksnes põllumajanduslikuks tegevuseks.
2. Maardlate kasutuselevõtul vältida võimalusel alasid, mis asuvad väärtuslikel põllumajandusmaadel. Juhul, kui nimetatud aladel on kaevandamine majanduslikult otstarbekas, tuleb kaaluda eelnevalt kaasnevaid mõjusid väärtuslikule põllumajandusmaale.
3. Väärtusliku põllumajandusmaa võimalikult suures ulatuses säilitamise vajadusega tuleb arvestada kaevandamisloale tingimuste seadmisel, korrastamistingimuste andmisel ja nende alusel korrastamisprojekti koostamisel. Vajadusel tuleb lisada kaevandamisloale tingimused leevendavate meetmete rakendamiseks.
4. Üldplaneeringuga võib määrata täiendavalt väärtuslikke põllumajandusmaid.
5. Üldplaneeringute raames tuleb täpsustada väärtuslike põllumajandusmaade kaitse- ja kasutustingimusi ning alade piire (nt arvata väärtuslikud põllumajanduslikud maad välja linnalise asustuse aladelt, kehtivate ja

²⁴ Planeeringuga ei kehtestatud väärtuslike põllumajandusmaade ulatust, kuna planeeringus toodud kaardikiht on informatiivne ning võib muutuda. Kajastatav kaardikiht on koostatud Põllumajandusuuringute Keskuse poolt Maaeluministeriumi tellimisel.

²⁵ Väärtusliku põllumajandusmaa kihi loomine. P. Penu, T. Kikas, K. Allik, Mullaseire büroo, Põllumajandusuuringute Keskus. Põllumajandusministeriumi tellimisel, 2015, Kuressaare.

²⁶ Väärtuslike põllumajandusmaade konkreetsemad kasutamistingimused on täpsustamisel, kuna planeeringu koostamise ajal toimub väärtuslike põllumajandusmaade kasutamistingimusi reguleeriva seaduseelnõu koostamine. Vastava õigusakti valmimisel tuleb järgida seal sätestatavaid tingimusi ja nõudeid.

taotletavate mäeeraldiste teenindusmaadelt ning maanteede planeeritavatest trassikoridoridest).

Väärtuslik põllumajandusmaa on kantud maakonnaplaneeringu joonisele *Ruumilised väärtused*.

3.2.2 MAAVARAD

Maakonnaplaneeringuga on kavandatud üldised tingimused maardlate ja maavaravaru kaevandamisest mõjutatud aladel, käsitledes maavara kaevandamist avaliku huvina.²⁷ Uusi aktiivseid mäeeraldisi ja uuringualasid maakonnaplaneeringuga ei määratud.

Maavarade kaevandamise üldised tingimused, sh maardlate ja maavaravaru kaevandamisest mõjutatud alade kasutustingimused:

1. Maardlate kasutuselevõtul tuleb vältida võimalusel alasid, mis asuvad väärtuslikel põllumajandusmaadel, väärtuslikel maastikel, rohelises võrgustikus ja linnade puhkealadena määratud linnade rohevööndis. Juhul, kui nimetatud aladel on kaevandamine majanduslikult otstarbekas, tuleb kaaluda eelnevalt kaasnevaid mõjusid väärtuslikele maastikukomponentidele.
2. Väärtusliku põllumajandusmaa, väärtusliku maastiku, rohelise võrgustiku ja linnade rohevööndi toimimise tagamisega tuleb arvestada kaevandusloale tingimuste seadmisel, korrastamistingimuste andmisel ja nende alusel korrastamisprojekti koostamisel. Vajadusel tuleb lisada kaevandamisloale tingimused leevendavate meetmete rakendamiseks.
3. Kasutuselevõetud maardlates tuleb varud maksimaalselt ammendada ning alad majandustegevuse lõppemisel korrastamisprojekti²⁸ abil korrastada, et võimaldada maade edasist kasutust kas põllu- või metsamaana, puhkeala või ehitusalana.
4. Turba kaevandamiseks tuleb eelistada juba kuivendusest rikutud alasid.
5. Linnalise asustuse alal peab säilima kvaliteetne elukeskkond ka siis, kui toimub kaevandustegevus.
6. Maapõue seisundit ja kasutamist mõjutava tegevuse korraldamisel tuleb tagada arvelevõetud maavara kaevandamisväärsena säilimine ja juurdepääs maavaravarule. Püsiva iseloomuga tegevus on põhimõtteliselt lubatav, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavaravaru kaevandamisväärsena säilimise või maavaravarule juurdepääsu osas olemasolevat olukorda.
7. Aladel, mis kattuvad maardlatega, kuid mida ei ole maavara väljamise (mäetööstusmaa) eesmärgil seni kasutusse võetud ning mida ei ole käesolevas planeeringus käsitletud kaevandamiseks perspektiivsena, määratlemine mäetööstusmaana on võimalik pärast maavara kaevandamise loa taotlemist ja selle saamist õigusaktidega sätestatud korras.
8. Kaevandamine juba asustatud alade piirkonnas on problemaatiline tulenevalt kaasnevatest häiringutest elanike elutingimustes. Eelistatud on sama maavara kaevandamine esmajärjekorras asustatud aladest eemal, eeldusel, et selle maavara olemasolu ja kaevandamise tingimused seda võimaldavad.

²⁷ Täpsem argumentatsioon ja põhjendused maavara kaevandamise käsitlemiseks avaliku huvina on esitatud „Ehitusmaavarade kasutamise riiklikus arengukavas 2011-2020“, mis on koostatud Keskkonnaministeeriumi eestvedamisel.

²⁸ Harju maakonnaplaneeringu koostamise ajal käsitles kaevandamisega rikutud maa korrastamist Maapõueseadus ja selle alusel kehtestatud Keskkonnaministri 26.05.2005 määrus nr 43.



9. Kaevandustegevuse loa taotlemisele eelnevalt on soovitatav viia võimalikult varakult läbi avalik protsess kohaliku elanikkonna ja teiste puudutatud huvigruppide kaasamiseks, leidmaks vajalikud kokkulepped ja kompromissid. Ennetav koostöö aitab vähendada hilisemate kaebuste ja probleemide tekkimise võimalusi.
10. Maardlate kasutuselevõtul tuleb kavandada maardlatele ligipääsuteed, mis vastavad maardla kasutamisele kaasnevale liikluskoormusele. Vajadusel tuleb kavandada olemasolevate teede (sh riigimaanteed) kandevõime tugevdamine.
11. Kui planeeritaval maa-alal asub keskkonnaregistri maardlate nimistus olev maardla või selle osa, kooskõlastatakse üldplaneering või detailplaneering planeerimisseaduses sätestatud korras Keskkonnaministeeriumi või keskkonnaministri volitatud isikuga.

Riigi tasandil on oluline erinevate ametkondade vahelise koostöö tõhustamine ja seeläbi ametliku seisukoha kujundamine ühtsete ruumiliste tingimuste väljatöötamiseks, et anda suunised maardla, roheline võrgustiku, asustusalade, väärtuslike maastike ja väärtuslike põllumajandusmaade omavahelise kattumisega kaasnevate konfliktide lahendamiseks.

3.3 LOODUSKESKKONNA VÄÄRTUSED

3.3.1 ROHELINE VÕRGUSTIK

Maakonnaplaneeringus määratud roheline võrgustiku lähtealused tuginevad 2003. aastal kehtestatud Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“. **Maakonnaplaneeringuga täpsustati roheline võrgustiku määramise metoodikat, piire ja tingimusi, lähtudes nii maakonna arengusuundumustest kui roheline võrgustiku sidususe ja edaspidise toimimise vajadusest. Täpsustamisel on lähtutud valdavalt kehtestatud üldplaneeringute lahendustest.**

Looduskaitse eesmärkide saavutamiseks on Euroopa looduskaitsepoliitikas välja töötatud *rohetaaristu strateegia*. Rohetaaristu käsitlust võib pidada uuenenud lähenemiseks roheline võrgustikule. Rohetaaristu kujutab endast omavahel seotud roheline ruumi võrgustikku, mis säilitab looduslike ökosüsteemide väärtused ja funktsioonid ning pakub nii looduskeskkonnale kui inimestele vastavaid hüviseid. Rohetaaristu nn ökosüsteemiteenuste pakkumise osas omandab Harju maakond suhteliselt tiheda inimasustuse kontekstis olulise tähtsuse.

Rohetaaristu kontseptsiooni järgides on Harju maakonnaplaneeringuga määratud roheline võrgustik, mida iseloomustab alljärgnev:

- Roheline võrgustik on planeerimisalane mõiste, mis funktsionaalselt täiendab kaitsealade võrgustikku, ühendades need looduslike aladega ühtseks terviklikuks süsteemiks.
- Võrgustikus toimub inimtekkeliste mõjude pehmendamine või ennetamine, mis loob eeldused koosluste arenguks looduslikkuse suunas. See toetab bioloogilist mitmekesisust, tagab stabiilse keskkonnaseisundi ning hoiab alal inimesele elutähtsaid keskkonda kujundavaid protsesse (põhja- ja pinnavee teke, õhu puhastumine, keemiliste elementide looduslikud ringed jne).
- Keskkonna loodusliku iseregulatsiooni säilitamine.

Rohelise võrgustiku alad on kantud maakonnaplaneeringu **Asustuse suunamise** ja **Ruumiliste väärtuste** joonisele ning selles eristatakse järgmisi omavahel seotud struktuurielemente:

- **Tuumalad** – on alad, millele süsteemi funktsioneerimine valdavalt toetub.
- **Rohekoridorid** – ribastruktuurid nn siduselemendid, mis ühendavad tuumalad terviklikuks võrgustikuks.

Rohelise võrgustiku planeerimise eesmärgiks ei ole ulatuslike "roheliste alade" määramine ja nende majandustegevusest välja jätmine. Eelkõige on sihiks loodus- ja keskkonnakaitseliselt väärtusliku ruumi struktuuri säilitamine, tuginedes sealjuures erinevatele arengusuundumustele, asustuse ja taristute paiknemise ja vajaduste analüüsile.

Rohelise võrgustiku toimimine ja konfliktid

Rohelise võrgustiku seisukohalt on Harju maakond Eesti kontekstis üks konfliktsematest piirkondadest. Harju maakonna looduskeskkonda kujundab suhteliselt tihe ja laienev asustus ning arvukad taristuobjektid. Seetõttu on siin suuri looduslike omavahel sidusaid alasid vähe, seda eelkõige Tallinna lähiumbruses, kus paljud säilinud looduslikud alad on inimasustuse surve all ja seetõttu killustatud. Sellest tulenevalt domineerivad ka rohevõrgu struktuurides pigem väiksema läbimõõduga tuumalad.

Ulatuslikum terviklik looduslik ala kulgeb kirde-edela suunaliselt piki Harju ja Lääne-Viru, Järva maakonna piiri. See Lahemaa rahvuspargist alguse saav Vahe-Eesti metsade ja soode vöönd jääb osaliselt Harju maakonda ja on määratletud rahvusvahelise tähtsusega tuumalaks.

Muudes piirkondades on roheline võrgustik oluliselt killustatum, kuna esineb arvukalt asustusest ja taristust tulenevaid konfliktalasid. Transporditaristu puhul on peamiseks konfliktobjektideks suure liiklusintensiivsusega maanteed (neist olulisemad Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Luhamaa, Tallinna ringtee, Tallinn-Paldiski, Tallinn-Pärnu-Ikla, Tallinn-Rapla-Türi). Vähem konfliktset on oma madalama kasutusintensiivsuse tõttu raudteed. Välja võib siiski tuua planeerimisjärgus oleva Rail-Balticu raudteetrassi, mis koos kavandatavate loomataradega on rohevõrgu killustavaks objektiks. Nii olemasoleva kui ka planeeritava transporditaristu puhul on äärmiselt oluline arvestada maakonnaplaneeringus kehtestatud roheline võrgustiku struktuuridega ning rakendada meetmeid, mis tagaksid rohevõrgu sidususe ja leevendaksid mõjusid konfliktsetes kohtades. Oluline on sealjuures ka konfliktkohtade täpsustamine.

Teiseks oluliseks teemaks Harjumaal on asustuse ja roheline võrgustiku koostoimimine, mille paremaks korraldamiseks on maakonnaplaneeringus toodud üldised kasutustingimused. Eraldi on maakonnaplaneeringus käsitletud Tallinna lähiala rohelist võrgustikku.

Tallinna lähiala roheline võrgustik

Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ määratles Tallinna linna roheline vööndi, mis on linnaelanike lähipuhkeala, kus metsad on asukoha tõttu suurlinna läheduses kõrge puhkeväärtusega. Teemaplaneeringu nägemuses olid Tallinna roheline vööndi piires rohevõrgu kasutustingimused mõnevõrra rangemad (soovitati metsad määrata kaitsemetsadeks ja koostada täpsustav teemaplaneering). Rohelise vööndi



rohealade kasutuses ja arengus reaalsuses aga muudest aladest erinevust ei saavutatud, kuna konkreetseid meetmeid ei rakendatud.

Harju maakonnaplaneeringu joonisele on kantud informatiivsena endine Tallinna roheline vööndi piir Tallinna lähiala roheline võrgustiku piirina.

Eestis on seni roheline võrgustik enamasti planeeritud funktsioneerima ökoloogilise võrgustikuna, mis keskendub eeskätt ökosüsteemide toimimisele ja elurikkuse säilitamisele. Tänapäevane rohetaristu kontseptsioon käsitleb roheline võrgustiku funktsioone laiemalt. Erinevalt varasemast rohevõrgustiku käsitlusest hinnatakse rohetaristu puhul roheline võrgustiku erinevaid osasid nende funktsioonide (pakutavate hüvede) järgi – nt kaitstavad alad, looduslikud maastikuelemendid, taastatud elupaigad, kunstlikud rajatised (ökoduktid või –sillad), linnaehitus-elementid (pargid), kliimamuutusega kohanemisele ja selle leevendamisele kaasa aitavad maastikuelemendid. Rohetaristu all mõistetakse nii linnas kui maal paiknevat looduslike ja poollooduslike alade ja muude keskkonnamelementide strateegiliselt kavandatud võrgustikku, mis on loodud ja mida hallatakse selleks, et pakkuda mitmesuguseid ökosüsteemiteenuseid.²⁹

Ökosüsteemiteenuseid jaotatakse üldiselt nelja erinevasse kategooriasse, mis on kõik inimese tervisele ja heaolule eluliselt tähtsad:

- Varustusteenused tagavad meile otsesed kaubad, nagu nt toit, vesi ja puit.
- Reguleerimisteenused mõjutavad kliimat ja sademeid, vett (nt üleujutused), jäätmekäitlust ning haiguste levikut.
- Kultuuriteenused, ka rekreatiivsed teenused – teenused, millega loodus pakub esteetilist ja vaimset naudingut, mis on meeldi koht lõõgastumiseks ja uute teadmiste omandamiseks.
- Tugiteenused hõlmavad mullateket, fotosünteesi ja toitaineringlust, mis on kasvamise ja tootmise alustaladeks.

Tulenevalt Tallinna lähiala roheline võrgustiku paiknemisest tiheda asustuse ja intensiivse inimtegevuse surve piirkonnas, on antud piirkonna rohevõrgu käsitluse puhul oluline võrgu ökoloogilise funktsiooni kõrval rõhutada ka inimkeskseid eesmärke. Selles osas on rekreatiivsed teenused inimese poolt üheks tajutavamaks ökosüsteemi hüveks. Tugeva inimkasutuse surve tõttu on selles piirkonnas sidusa rohevõrgu säilitamise jälgimine eriti oluline.

*Tallinna lähiala roheline võrgustiku struktuuri ja kasutustingimuste osas maakonnaplaneeringus erisusi ei tehtud. Tulenevalt asustuse ja inimtegevuse intensiivsest survest on vajalik pöörata Tallinna lähiala valdade üldplaneeringutes enam tähelepanu roheline võrgustiku erinevatele elementidele ja võimalusel kaardistada neid, lähtudes konkreetsemalt ka rohetaristu kontseptsioonist.*³⁰

Roheline võrgustiku üldised tingimused üldplaneeringute koostamiseks:

Keskkonnatingimuste määramisel on lähtutud roheline võrgustiku uuenenud lähenemisest (rohetaristu) ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõttest. Sellest tulenevalt on rohelist võrgustikku analüüsitud koos teiste infrastruktuuridega ja

²⁹ Ökosüsteemiteenused - väga mitmesugused keskkonnakaitselised, sotsiaalsed ja majanduslikud hüved, mida ökosüsteemid inimkonnale pakuvad.

³⁰ Erilist tähelepanu nõuab rohetaristu sidususe säilimine rannaaladel, mida kinnitab ka vastavasisulise ettepaneku laekumine Keila valla elanikelt maakonnaplaneeringu koostamise raames.

seatud tingimused, mille järgimisel on võimalik tagada looduskeskkonna tasakaal säästva arengu alusena.

Käesolev planeering seab rohelise võrgustiku tuumaladele ja koridoridele üldised kasutustingimused, mis peavad tagama rohelise võrgustiku toimimise.

1. Rohelise võrgustiku alal kavandatavate planeeringute, kavade jne puhul tuleb igal juhul arvestada seda, et roheline võrgustik jääks toimima.
2. Maakonna tasandil on vajalik säilitada/parandada rohelise võrgustiku funktsioneerimist ja sidusust. Sidususe säilitamisel on keskne roll rohekoridoridel. Eriti kriitiline on Tallinna lähiala rohelise võrgustiku sidususe säilitamine ja parandamine.
3. Võrgustiku funktsioneerimiseks ei tohi looduslike alade osatähtsus tuumalas langeda alla 90%.
4. Ehitusalade valik peab lähtuma rohelisest võrgustikust. Oluline on jälgida just kohaliku tasandi planeeringutes, et kavandatav asustus ei häiriks rohelise võrgustiku funktsionaalset toimimist.
5. Rohelise võrgustiku aladele ehitiste/rajatiste kavandamine on erandjuhul lubatud, kui sellega säilib rohelise võrgustiku terviklikkus ja toimimine.
6. Uute hoonete kavandamine rohelise võrgustiku aladele on võimalik kompaktselt olemasoleva hoonekompleksi juurde sama kinnistu piires. Seni hoonestamata maa-alale on uusi hooneid võimalik kavandada juhul, kui majapidamiste omavaheline kaugus on vähemalt 500 m, kui üldplaneeringuga ei ole seda täpsustatud.
7. Tiheasustusalade kujundamine on rohelise võrgustiku alal keelatud. Uued asustusalad tuleb kavandada väljapoole tuumalasi, asustusalad ei tohi läbi lõigata rohelise võrgustiku koridore. Uute asustusalade moodustamisel on vaja hinnata mõju rohelise võrgustiku toimivusele, kaaluda tuleb detailplaneeringu koostamise vajadust.
8. Rohelise võrgustiku rohekoridorides ei tohi aiaga piiratava õueala suurus ületada 0,4 ha, säilitamiseks hajaasustusele omast avatud ruumi ja võimaldada ulukite vaba liikumist.
9. Tuumalade ja koridoride maakasutamise sihtotstarvet ja üldplaneeringu järgset juhtfunktsiooni ei ole soovitatav muuta.
10. Tuumaladele ja koridoridele on üldjuhul vastunäidustatud teatud taristute (kiirteed, prügilad, jäätmeoidlad ja teised kõrge keskkonnariskiga objektid) rajamine. Juhul, kui uute taristute rajamine on vältimatu, tuleb planeeringu käigus hoolikalt valida rajatiste asukohta ning läbi viia keskkonnamõju hindamine ning vajadusel rakendada leevendavaid meetmeid (nt ökoduktid).
11. Kõrge keskkonnariskiga objektide planeerimisel tuleb ette näha meetmed negatiivse keskkonnamõju leevendamiseks ning kompenseerimiseks.
12. Rohelisse võrgustikku kuuluvatel looduskaitsealistel aladel (kaitsealad, I ja II kategooria kaitsealuste liikide elupaigad jne) on majandustegevus seadusega keelatud või piiratud.
13. Kaevandussoovi ja rohelise võrgustiku koridori kattuvusel arvestab loaandja loamenetluses vajadusega säilitada rohelise võrgustiku toimivus, töötades vajadusel välja leevendavad meetmed. Vajadusel tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine.
14. Tuumaladel ja koridoridel on üldjuhul tegemist majandatava metsaga, kus metsa majandamine toimub vastavalt metsakorralduskavadele. Majandus-



piirangutega metsa (nt kaitstavatel aladel) kasutamise piirangud tulenevad õigusaktidest.

15. Metsaressursse tuleb kasutada säästlikult. Metsade majandamise (metsa uuendamise, kasvatamise, kasutamise ja metsakaitse) eesmärk on hoida ja suurendada metsi või teisi metsaalasid ja tõsta metsaressursside tootlikkust ning kvaliteeti. Metsa majandamine on säästev, kui on tagatud elustiku mitmekesisus, metsa tootlikkus, uuenemisvõime, elujõulisus ning ökoloogilisi, majanduslikke, sotsiaalseid ja kultuurilisi vajadusi rahuldav mitmekülgne metsakasutus.
16. Rohelise võrgustiku koridoridel tuleb üldplaneeringu koostamise käigus kaaluda metsale majanduspiirangute rakendamist – seda eeskätt Tallinna lähiala rohelise võrgustiku piirkonnas.
17. Rohelise võrgustiku koridoridel tuleb võimalusel vältida lageraiet.
18. Rohelise võrgustiku tuumaladel ei ole soovitatav puhtpuistute kujundamine ja energiapuistute rajamine. Soovitatav on seada täiendavad nõuded raie aja, puidu kokku- ja väljaveo ning puistu koosseisu ja täiuse osas.
19. Rohelise võrgustiku tugevdamiseks säilitatakse põllumaade vahel paiknevad metsaga kaetud alad, sest mets omab olulist tähtsust ökoloogilistes protsessides ning inimese kultuurilises taustas ja elulaadis.
20. Kaitmata põhjaveega aladel ei tohi tegevusega kaasneda põhjavee reostusohu.
21. Vajadusel tuleb üldplaneeringutega käsitleda tuumalade äärealade säilitamise vajadust, lähtudes selle ulatuse määramisel täpsemalt rohevõrgustikuga piirneva maakasutuse funktsioonist.
22. Tallinna lähiala valdade üldplaneeringutes tuleb enam tähelepanu pöörata rohelise võrgustiku erinevatele elementidele ja konfliktidele ning võimalusel ka kaardistada neid, lähtudes siis konkreetsemalt ka rohetaristu kontseptsioonist.
23. Rohelise võrgustiku sidususe parandamine on eriti oluline Tallinna lähiala rohelises võrgustikus, kus tuumalaid ja koridore ei ole piisavalt.
24. Rohelise võrgustiku ruumilist paiknemist ja kasutustingimusi täpsustatakse omavalitsuste üldplaneeringutes. Oluline on jälgida, et täpsustatavad rohevõrgu struktuurid oleksid sidusad piirnevate omavalituste territooriumil kehtiva rohevõrguga.

3.3.2 KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID

Harju maakonna looduskeskkonna väärtusteks on 5895 kaitstavat loodusobjekti³¹, mille seas on:

- 131 kaitseala, sh looduskaitsealad, maastikukaitsealad, kaitsealused pargid ja puistud, uuendamata piiridega pargid, puistud ja arboreetumid ning vana kaitsekorruga alad;
- 34 hoiuala;
- 5353 kaitsealuse liigi leiukohta;
- 126 kaitsealuse liigi püsielupaika;
- 241 üksikobjekti, sh puud ja puudegrupid, pinnavormid, rändrahnud ja kiviikulid;
- 10 kohalikku kaitstavat objekti.

³¹Keskkonnaregistri andmebaas, seisuga 22.04.2016
<http://register.keskkonnainfo.ee/envreg/main#HTTTPUpK2eB0ekVAXOJCnUxbbAy07Aw0E58>

Kavandatavaid kaitsealasid on Keskkonnaregistri andmetel 13 (sh loodus- ja maastikukaitsealad).³²

Põhimõtted kaitstavate loodusobjektidega arvestamiseks üldplaneeringus:

1. Kaitsealadel, püsielupaikades ja kaitstava looduse üksikobjektide puhul lähtub maa-ala kasutamine koostatud kaitse-eeskirjast ning looduskaitseadusest (LKS) tulenevatest tingimustest ja piirangutest.
2. Hoiualade, püsielupaikade ja kaitsealuste liikide leiukohtade kaitse lähtub LKS sätestatud tingimustest ja piirangutest.
3. Riikliku ja kohaliku tähtsusega kaitsealade moodustamisel on oluline erinevate huvigruppide (riik, kohalik omavalitsus, avalikkus, maaomanikud) huvidega arvestamine.
4. Kaitsealadel on võimalik looduskaitse tingimusi järgides kavandada puhke-, rekreatsiooni- ja õppetegevusi.

Maakonnaplaneering ei teinud ettepanekut uute loodusobjektide kaitse alla võtmiseks, samuti ei muutnud olemasolevate kaitstavate loodusobjektide kaitsereežiimi.

³² Keskkonnaregistri andmebaas, seisuga 8.05.2016.



4. TEHNILISED VÕRGUSTIKUD

Maakonnaplaneeringuga määrati maakonnatähtsusega tehnilise taristu põhimõttelised asukohad, käsitledes liikuvusvajadustega seotud perspektiivseid trassikoridore (maanteed, raudtee, kergliiklusteed), maa-alasid (lennuväljad, sadamad, jäätmete ladestuspaigad) ning tehnorajatiste trassikoridore.

Maakonnaplaneeringu lahenduses on kajastatud varasemalt kehtestatud või paralleelselt koostamisel olnud maakonnatasandi planeeringutega kavandatud tehnilise taristu objektid, mille osas täiendavat menetlust ega arutelu ei avatud. Maakonnaplaneeringuga integreeritud lahendused on kajastatud maakonnaplaneeringu joonistel *Asustuse suunamine* ja *Tehnilised võrgustikud*.

Maakonnaplaneering arvestas järgmiste eraldi protsessidena koostamisel olnud või varem kehtestatud maakonnatasandi joonobjekti teemaplaneeringutega:

- „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0–44,0“ (kehtestatud 2014)
- „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- „Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine“

Nimetatud planeeringute lahendused viidi käesolevasse maakonnaplaneeringusse sisse ilma täiendavat menetlust ega arutelu avamata.

4.1 LIIKUVUSVAJADUSED

Liikuvusvajadused kätkevad endas erinevaid liikumisviise ja -vahendeid arvestavaid ruumilisi arenguid, mis on kooskõlas elanike suureneva mobiilsusega ning toetavad tasakaalustatud ruumilist arengut.

4.1.1 MAANTEED

Harju maakonna maanteedevõrk on Eesti tihedaim, olles sõlmpunktiks riiklikult olulisematele I klassi maanteedele (Tallinna-Narva, Tallinna-Tartu, Tallinna-Pärnu) ning omades arvukalt eritasandilisi ristmikke Tallinna linnaregioonis.

Olulisemad teedevõrgu arendused Harju maakonnas on seotud asulate omavaheliste ühenduste parandamisega, ümber- ja möödasõidu võimaluste kavandamisega ning maanteedekonstruktsioonidega paremate läbilaskevõimaluste ja turvalisuse tagamiseks.

Maakonnaplaneeringuga kavandatud perspektiivsed põhimõttelised maanteedekonstruktsioonid Harju maakonna tervikliku arengu tagamiseks:

- a) **Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa (põhimaantee nr 2) Kose-Mäo perspektiivne trassilõik** Kose vallas, liiklusohutuse ja läbilaskvuse suurendamiseks;
- b) **Tallinn-Paldiski (põhimaantee nr 8) ja Tallinna ringtee (põhimaantee nr 11) rekonstrueerimine** liiklusohutuse ja läbilaskvuse suurendamiseks;
- c) **Keila ja Saku ümbersõitude kavandamine** transiitliikluse mööda juhtimiseks tiheasustusest;

- d) **Juuliku-Tabasalu perspektiivne uus** trassikoridor – Tallinna ringtee ja T11390 Tallinna-Rannamõisa-Kloogaranna maanteed läänepoolse ühendustee kavandamine asustuse arengu soodustamiseks (keskuste Saku, Laagri, Harku, Tabasalu tugevdamine);
- e) **Tallinna väikese ringtee (Tartu maantee Delta) perspektiivne trassikoridor** – Tallinnas Smuuli tee pikenduse ühendamine, lennuraja alt läbi Rae valla, Valdeku tänavaga Tallinnas. Eesmärk on Ülemiste ristmiku ja Tallinnasse siseneva Tartu maantee liikluskoormuse hajutamine ning Tallinna tagamaa asustusalade paremate ühendusteede tagamine.
- f) **Tallinna-Rapla-Türi (-Viljandi) (tugimaantee nr 15)** rekonstrueerimine ja selle viimine osaliselt perspektiivsesse trassikoridori Saku vallas ning Luige piirkonnas – liiklusohutuse ja läbilaskvuse suurendamiseks.
- g) **Paldiski linnas Vana-Tallinna mnt ja Sadama tänava lõik**, et tagada alternatiivne juurdepääs Paldiski linnale.
- h) **Paldiski raudtee kaubajaama realiseerumisel vajalik maanteedkoridor**, et ühendada Paldiski lõunasadam Tallinna-Paldiski maanteega (põhimaantee nr 8).
- i) **Paldiski LNG terminali sadama ühendamine Tallinna-Paldiski maanteega** (põhimaantee nr 8).
- j) **Reidi tee** Tallinnas - Tallinna Vanasadamast rahvusvahelisele liiklusele ja kaubavoogudele juurdepääsu parandamine põhimaanteedele E67 – Tallinn-Pärnu-Ikla ja E20 – Tallinn-Narva.

Maakonnaplaneering ei sea otseseid maakasutuspiiranguid põhimõtteliste trassikoridoride aladel. Maakonnaplaneering määrab põhimõttelise uute teekoridoride vajaduse. Maakonnaplaneeringu joonisel kajastub põhimõtteliste teekoridoride kulgemine, mis näitavad indikatiivselt perspektiivsete trasside asukohti ning vajadust tulevikus maakonnaplaneeringuga näidatud perspektiivsele ühendusele taristuobjekt kavandada. Põhimõtteliste koridoride kaardistamine annab olulise sisendinfo riigimaadega tehingute tegemiseks pärast planeeringu kehtestamist. Maanteedkoridoride täpsemad asukohad selguvad edasise planeerimise käigus (vastavalt kas teemaplaneeringus, üldplaneeringus, kohaliku omavalitsuse eriplaneeringus või riigi eriplaneeringus).

Seoses perspektiivse **Tallinna-Helsingi raudteetunneli** kavandamisega on võimalus kaaluda esialgselt tunnelisse suubuva perspektiivse raudteega samasse koridori sõidutee kavandamist.

Üldised tingimused maanteevõrgu arendamisel:

1. Tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnahoiust.
2. Arvestades maanteed võimalikku teekoridori laiendamise vajadust teede rekonstrueerimise käigus, tuleb kaaluda üldplaneeringute koostamisel maanteedele välimise sõiduraja välimisest servast 20 m laiuste tehnoloogiliste vööndite määramise vajadust tee ohutuse tagamiseks, perspektiivseks teede õgvendusteks ja laiendusteks, koguaja- ja kergliiklusteede välja ehitamiseks, avalikes huvides vajalike tehnovõrkude- ja rajatiste paigutamiseks ning teede püsivust tagava veerežiimi parandamiseks. Kuni 10 m teekaitsevööndi puhul tuleb lugeda tehnoloogilise vööndi laiuseks kuni 10 m. Tehnoloogilises vööndis tuleb ehitustegevuse planeerimisel tee ohutuse tagamiseks teha koostööd



Maanteeametiga. Koostöö Maanteeametiga ei ole vajalik tehnoloogilises võõndis asuvatel olemasolevatel õuealadel ehitusloa kohustuseta ehitiste kavandamise puhul.

3. Üldplaneeringute koostamise käigus tuleb üle vaadata avalikult kasutatavate teede kaitsevööndite ulatus ja seda vajadusel täpsustada.
4. Üldplaneeringute raames tuleb kehtivate normdokumentide alusel määrata teede ristumiskohtade ja kogujatee³³ rajamise üldised põhimõtted, et tagada juurdepääs avalikult kasutatavatele teedele, sh riigimaanteedele. Avalikult kasutatavate teede eritasandiliste ristumiste ja ühenduste asukohad ja maavajadus täpsustatakse üldplaneeringute raames koostöös Maanteeametiga.
5. Põhimaanteedel ristumised teiste teede ja raudteega tuleb lahendada liiklusohutusest tulenevalt eelistatult eritasandiliselt, vajaduse määramisel tuleb eelnevalt arvesse võtta nii teede liiklussagedust kui ka projekteerimismorme.
6. Põhimaanteedel välditakse täiendavate peale- ja mahasõitude kavandamist, et tagada sujuv liiklusvoog.
7. Maanteedel läbilaskvuse parandamiseks on oluline maanteedel rekonstrueerimine – näiteks Tallinna-Paldiski mnt (2+2 või 2+1 sõidurada), Tallinna ringtee, Viljandi mnt laiendamine, Rannamõisa tee laiendamine kuni Tabasaluni.
8. Liikluse piisava läbilaskevõime ja ohutuse tagamiseks tuleb parandada viaduktide ja sildade seisukorda.
9. Arvestada tuleb roheline võrgustiku tuumalade ja rohekoridoride toimimise tagamisega, vajadusel kavandada meetmed potentsiaalsete negatiivsete mõjude leevendamiseks täpsemal planeerimisel ja projekteerimisel läbiviidava keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus.

Väiksema prioriteediga teedevõrgu arendamiseks toob maakonnaplaneering välja täiendavalt järgmised perspektiivsed sõidutee kavandamise ja rekonstrueerimise vajadused (joonisel ei kajastata):

- k) Jõelähtme vallas Nuudi tee pikendusena ettenähtud teelõik Nuudi tee ja Saviranna küla vahel, et tagada evakuatsiooni võimalus Muuga sadamast suurõnnetusohu korral.
- l) Kalevi tee rekonstrueerimine Jõelähtme vallas, et tagada parem otseühendus Neeme, Ihasalu, Jõesuu külade ja Kaberneeme, Haapse ja Kullamäe külade vahel.
- m) Rekonstrueerida Keila–Haapsalu mnt (17) Keila ja Ämari vahelise ühenduse parandamiseks.
- n) Narva mnt ja Pärnamäe tee ristmikul liikluse reguleerimine (foorid, kergliiklustee, bussipeatus).
- o) Juuliku-Tabasalu tee ja Saue linna vaheline ühendus.
- p) Kiiu ringtee ja Jõelähtme-Kemba maantee ühendustee.

³³ Maanteeaga põhiliselt samasuunaliselt kulgev tee, mille eesmärgiks on maanteel oluliselt vähendada ristmike ja pealesõitude arvu, kuid samal ajal tagada vajalik juurdepääs maanteega külgnevale alale.

Maanteedel projekteerimistingimused:

https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/1070/8201/5014/MKM_m106_lisa.pdf

Harju maakonna teedevõrk on kantud joonisele *Tehnilised võrgustikud*, eristatud on olemasolevad põhi-, tugi- ja kõrvalmaanteed.

4.1.2 RÖÖBASTRANSPORT

Raudteevõrk Harju maakonnas on tihe ja mitmeotstarbeline, pakkudes keskkonnasäästlikku liikumisvõimalust nii reisijatele, tööstustoodangule kui ka toorainele. Tallinn on oluline raudteede sõlmpunkt, kuhu koonduvad kõik riiklikult olulised raudteekoridorid (Tallinna-Tartu-Valga, Tallinna-Viljandi, Tallinna-Narva, Tallinna-Pärnu), sh rahvusvahelised ühendused Tallinna-Moskva ja Tallinna-Peterburi. Raudteeveod Harju maakonnas tuginevad peamiselt üleriigilise tähtsusega Muuga, Paldiski ja Kopli sadamate teenindamisele.

Maakonnaplaneeringuga kavandatud perspektiivsed põhimõttelised raudteekoridorid, mis on kajastatud maakonnaplaneeringu põhijoonisel *Tehnilised võrgustikud*:

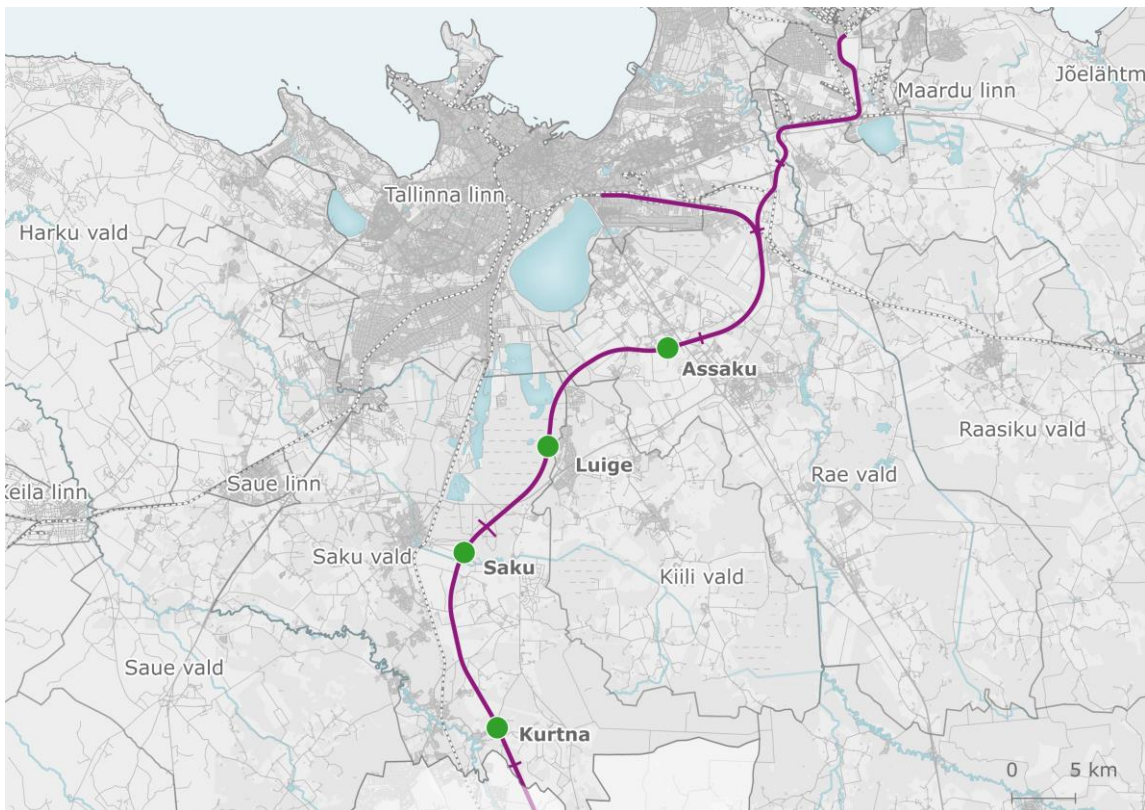
- a) **Raudteekoridor Ämarisse ja Rummule**, mille eesmärk on Ämari lennuvälja kasutusvõimaluste laiendamine ja reisirongi ühenduste tagamine, et tõsta piirkonna sh Rummu kui keskuse arengupotentsiaali.
- b) **Tallinna-Helsingi perspektiivne raudteetunnel ja selle ühendamine olemasolevate trassidega, sh kavandatava Rail Baltic raudteega Tallinna linnas ja selle lähipiirkonnas**, mille eesmärk on Tallinn-Helsingi kui kaksiklinna arengu ja täiendavate kaubavoogude võimaldamine ning transpordi läbilaskevõime suurendamine nii kauba- kui ka reisijateveol. Püsiühendus aitab tõsta kogu piirkonna konkurentsivõimet ja loob paremad eeldused võimalike investeeringute toomiseks Eestisse, sh Tallinna ning Harju maakonda.
- c) **Tallinna ümbersõiduraudtee** (kajastatud kaks trassikoridori alternatiivi), mille eesmärk on Tallinna kesklinna läbivate ohtlike veoste ja kaubavoogude väljaviimine Kopli kaubajaamast.

Edaspidi koostatav liigilt täpsem planeering selgitab välja, milline Tallinna ümbersõiduraudtee trassialternatiiv on parim võimalik lahendus. Planeeringu koostamise käigus tuleb arvestada riigikaitseliste vajadustega (Männiku harjutusvälja töövõime) ning teha koostööd Kaitseministeeriumiga. Riigikaitselistest huvist lähtuvalt eelistab Kaitseministeerium Tallinna ringraudtee põhjapoolset varianti. Lõunapoolse variandi puhul on Männiku harjutusvälja naabruses eelistatud paiknemine kavandatava Rail Balticu trassist ida pool. Tallinna ümbersõiduraudtee rajamine ei tohi kahjustada Männiku harjutusvälja töövõimet.
- d) **Tallinna-Haapsalu-Rohuküla raudtee taastamine, trassilõik Harju maakonnas**, mille eesmärk on paremate eelduste loomine Hiiumaa, Läänemaa ja Lääne-Harjumaa sotsiaalmajanduslikuks arenguks ja trassikoridori ääres paiknevate keskuste tugevdamiseks keskkonnasäästlike ning kiirete ühenduste loomise kaudu töö-, elu- ja teenuskohtade vahel.
- e) **Rail Baltic raudteetrassi koridor**, mille eesmärk on kiirraudteeühenduse loomine Lääne-Euroopaga ja Eesti sisese regionaalse raudteeühenduse parandamine Pärnu suunal.
- f) **Euroopa laiusega (1435 mm) perspektiivne reisiraudtee ühendus täiendava haruna mööda olemasolevat raudteekoridori Sakust läbi Männiku Ülemiste raudteeterminali**, mille eesmärk on muuta Tallinna-Helsingi perspektiivse raudteetunneli realiseerumisel Rail Balticu Ülemiste ühistransporditerminal tupikjaamast läbisõidetavaks vahejaamaks.



Maakonnaplaneering ei sea otseseid maakasutuspiiranguid põhimõtteliste koridoride alal. Maakonnaplaneering määrab uute raudteekoridoride põhimõttelise vajaduse. Maakonnaplaneeringu joonisel kajastub põhimõtteliste raudteekoridoride kulgemine, mis näitavad indikatiivselt perspektiivsete trasside asukohti ning vajadust tulevikus raudteetrass kavandada. Põhimõtteliste koridoride kaardistamine annab olulise sisendinfo nt riigimaadega tehingute tegemiseks pärast planeeringu kehtestamist. Raudteekoridoride täpsemad paiknemised selguvad edasise planeerimise käigus (vastavalt kas teemaplaneeringus, üldplaneeringus, kohaliku omavalitsus eriplaneeringus või riigi eriplaneeringus).

Harju maakonnaplaneeringuga paralleelselt koostati maakonnatasandil teemaplaneeringut „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille lahendus on kajastatud käesolevas maakonnaplaneeringus. Rail Baltic raudtee eesmärk on luua kiirraudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt kiire regionaalne ühendus Pärnu suunal. Maakonnaplaneeringu joonisel *Tehnilised võrgustikud* on kajastatud Rail Balticu perspektiivne trassikoridor. Tallinna Ülemistele on kavandatud Rail Baltic reisiringide lõppjaam, mis integreeritakse Tallinna ühistransporditerminaliga ning luuakse jätkuühendused erinevatele linna- ja regionaalühendustele. Rail Baltic kaubavedude transiidikoridor suunatakse Muuga sadamasse ja reisiringide depoojaam on ette nähtud Rae valda Tallinna piirile. Maakonnaplaneeringuga on kavandatud Rail Baltic perspektiivsele trassikoridorile kohalike peatuste põhimõttelised asukohad (vt joons 7, peatuste põhimõttelised asukohad on kantud ka joonisele „Tehnilised võrgustikud“).



Joonis 7. Kohalike peatuste põhimõttelised asukohad kavandataval Rail Balticu kiirraudteel.

Peatuskoha võimalikkus Luige piirkonnas vajab täpsemat analüüsi lähtuvalt vajadusest säilitada Männiku harjutusvälja töövõime. Raudteeinfrastruktuuri ja peatuskoha rajamine ei tohi vähendada harjutusvälja töövõimet ning peab ühtlasi olema reisijatele ohutu ja turvaline. Selleks, et harjutusväljal oleksid tagatud tingimused kavandatud väljaõppe, nt laskmiste ja õppuste korraldamiseks ning

muuks vajalikuks riigikaitseks tegevuseks, on vaja rajada täiendavaid ehitisi (nt ohutusvalle, kuulipüüdjad). Ehitised peavad tagama selle, et harjutusväljal kavandatud laskmiste ohualad ei kattu raudteefrastruktuuriga. Kirjeldatud vajalike täiendavate meetmete väljaehitamine vajab lisarahastust, riigikaitse eelarve vahendeid nimetatud otstarbeks ei kasutata. Männiku harjutusvälja töövõime tagamiseks sobivate lahenduste väljatöötamiseks tuleb teha koostööd Kaitseministeeriumiga. Samuti tuleb harjutusvälja töövõimet mõjutavad kavandatavad tegevused Kaitseministeeriumiga kooskõlastada.

Üldised tingimused rööbastranspordi arendamisel:

1. Raudtee ja maantee ristumine tuleb lahendada liiklusohutusest tulenevalt võimalusel eritasandiliselt.
2. Olemasolevate rongipeatuste asukoha muutmisel ja uute kavandamisel tuleb arvestada asustuse paiknemisega ja perspektiivsete arengutega.
3. Riigikaitse ehitise piiranguvööndisse raudteetrassi või rongipeatuste kavandamisel tuleb alustada koostööd Kaitseministeeriumiga planeeringu võimalikult varajases etapis ning kooskõlastada Kaitseministeeriumiga nii planeering kui projekteerimistingimused
4. Uue peatuse kavandamisel tuleb lahendada jalakäijate, sõidukite ja ühistranspordi võimalikud liikumised ning sõidukite ja jalgrataste parkimisvõimalused uue peatuskoha piirkonnas (nt Saue ja Valingu vahelisel raudteelõigul).
5. Uute ja olemasolevate terminalide/depoode kavandamine või laiendamine tuleb lahendada vastavalt raudteeliikluse koormuse kasvule ja funktsioonile (nt Pääsküla reisirongide depoo laiendamine, täiendava jaama vajadus Paldiski linnas, Balti jaama laiendus ning arendamine terviklikuks reisiterminaliks).
6. Tiheasustusega piirkondades tuleb ohutuse tagamiseks raudtee piirata aiaga kohtades, kus puuduvad nõuetekohased raudteeületuskohad.
7. Jalg- ja jalgrattateede ülekäigukohad tuleb kavandada hajaasustuses ohutuse seisukohalt üksteisele mitte lähemale kui 2 km.
8. Jalgtee ja raudtee reguleerimata ülesõidukohal tuleb ette näha tõkked jalgratturi otsese raudteele väljasõiduvõimaluse takistamiseks.
9. Seoses rongiliikluse tihenemise ja piirkiiruste kasvuga tuleb üldplaneeringutes arvestada vajadusega näha ette alasid teede ja raudteede eritasandiliste ristumiste väljaehitamiseks (Perspektiivsed eritasandilised ristumised on kajastatud joonisel *Tehnilised võrgustikud*).

Tallinna olemasoleva trammivõrgu edasiarendusena teeb maakonnaplaneering ettepaneku laiendada kergrööbastranspordi võrku Tallinnas ja selle tagamaal. Eelkõige on võrgu laiendus vajalik piirkondades, kus asustus on oluliselt laienenud ja pendelränne Tallinna ja tagamaa vahel märgatavalt kasvanud.



Maakonnaplaneeringuga kavandatud põhimõttelised kergrööbastranspordi koridorid:

- d) **Tallinna-Lennujaama-Mõigu-Jüri trassikoridor** Tallinna linnas ja Rae vallas;
- e) **Tallinna-Lasnamäe-Maardu trassikoridor**, Tallinna ja Maardu linnades ja Jõelähtme vallas;
- f) **Tallinna-Tabasalu trassikoridor** Tallinna linnas ja Harku vallas;
- g) **Tallinna-Haabneeme trassikoridor** Tallinna linnas ja Viimsi vallas;
- h) olemasoleva **Tondi trammiliini pikendus Järve keskuseni** Tallinnas;
- i) **Mustamäe-Väike-Õismäe ühendamine Tallinna kesklinnaga** (maakonnaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt joonisel ei kajastata);
- j) **Vanasadama (reisterminali) ühendamine Lennujaama suunalise trammiliiniga** (maakonnaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt joonisel ei kajastata).

Täpsemate vajaduste ja lahenduste väljatöötamiseks on vaja koostada edaspidi täpsemad planeeringud.

Üldised tingimused kergrööbastranspordi arendamisel:

10. Tagada tuleb kiired ja ohutud ühendused ja ristumised teiste transpordiliikidega, eelistades eraldatud sõiduradasid.
11. Kergrööbastranspordi koridore arendatakse tervikliku võrgustikuna ja nähakse ette ümberistumise võimalused teistele ühistranspordiliikidele.
12. Töötatakse välja ja rakendatakse ühtne piletisüsteem Tallinna ja linna lähitagamaa ühistranspordile.
13. Kavandatakse „pargi ja reisi“, sh ka rattaparklad, Tallinna piirkonda ja trammi algus-lõppjaamadesse.

Täiendavalt käsitles maakonnaplaneering järgmisi perspektiivseid raudteetrassi kavandamise ja rekonstrueerimise vajadusi (maakonnaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt joonisel ei kajastata):

- k) Tallinna-Keila lõigul teise rööpapaari kavandamine läbilaskevõime suurendamiseks:
 - Pääsküla raudteejaama ja Padula peatuskoha vahel 4,1 km
 - Valingu peatuskoha ja Keila raudteejaama vahel 3 km
- l) Muuga sadama ja Lagedi vahelisele raudteelõigule teise rööpapaari kavandamine;
- m) Balti jaama-Kitseküla raudteelõigul täiendava rööpapaari kavandamine koos Paldiski mnt raudteeviadukti laiendamisega.

4.1.3 VEETEEDE JA SADAMAD

Veeteed

Harju maakonna olulisemad veeteed on saarte vahelised ühendused. Laevatatav siseveekogu on Harju maakonnas Pirita jõgi (suudmest kuni ristlõikeni laiuskraadil

59°27,864'N³⁴). Maakonna väikesaartest on mandriga püsiühendus olemas Prangli saarel.

Hooajaliselt on Harju maakonnas püsivate ühendustega tagatud juurdepääs mandrilt järgmistele väikesaartele:

- **Väike-Pakri saar**
- **Aegna saar**
- **Naissaar**

Oluline on säilitada regulaarsed ühendused eelpool nimetatud Harju maakonna suuremate saartega. Vajalik on toetada paindlikke ühendusi maakonna väiksemate saartega, et tagada sealse olemasoleva asustuse jätkusuutlikkus ning anda võimalus huvilistel osa saada väikesaarte loodusliku ja kultuurilise keskkonna eripärast. Ühenduste loomisel tuleb arvestada kohaliku keskkonna (nii loodusliku, kultuurilise kui sotsiaalse) koormustaluvusega.

Sadamad

Harju maakond omab üleriigiliselt tähtsat positsiooni transiidi- ja logistikasõlmeharjuna, milles olulist osa kannavad Muuga ja Paldiski kaubasadamad ning Tallinnas paiknev Vanasadam Eesti suurima reisisadamana. Kõik eelpool nimetatud sadamad omavad head raudtee- ja maanteeühendust. Ühendusi kasutab enamus Eesti rahvusvahelisest kauba- ja reisijate veost. Harju maakonna sadamad omavad tugevat potentsiaali mahtude suurendamiseks.

Rahvusvahelise ja riikliku tähtsusega sadamad Harju maakonnas: **Paldiski sadamad, Muuga sadam, Tallinna Vanasadam (reisisadam).**

Maakondliku tähtsusega reisi- ja kaubasadamad: **Miiduranna sadam, Loksa sadam, Kopli ja Paljassaare kaubasadamad.**

Eesti väikesadamate võrgustiku tugevdamiseks ja arendamiseks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium välja töötanud "Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon 2014-2020"³⁵. Harju maakonnas on väikesadamate võrgustiku sadamatena määratletud **Lohusalu, Naissaare, Noblessner, Lennusadam, Vanasadam, Jahisadam, Pirita TOP, Kalevi Jahtklubi, Leppneeme, Aegna, Kelnase, Koljunuki ja Viinistu sadamad.**

Vastavalt kohalike omavalitsuste huvile(-dele) käsitletakse täiendavalt maakondliku tähtsusega perspektiivsete väikesadamatena **Kurkse, Väike-Pakri saare, Tilgu, Kakumäe, Kalasadam, Neeme, Kaberneeme ja Salmistu sadamaid.**

Üldised tingimused sadamate arendamiseks:

1. Soodustada tuleb olemasolevate Muuga ja Paldiski kaubasadamate arengut ja reserveerida täiendavalt maa-alasid sadamate laiendamiseks. Sealjuures tuleb vältida elamualade laiendamist kaubasadamate vahetus läheduses ning arvestada seda edasiste planeeringute koostamisel.
2. Paadi- ja jahisadamad ning lautri/sildumiskohad rajatakse üldplaneeringu kohaselt, tagada tuleb avalik ligipääs.

³⁴ Veeteede Ameti avaliku teabe portaal

³⁵ "Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon 2014-2020" Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium (MKM), 2014.



3. Suurendatakse Tallinna reisi- ja kaubasadamate läbilaskevõimet, seda arvestades tuleb arendada Tallinna teedevõrku.
4. Tallinna Vanasadam (reisiasadam) kui Eesti üks olulisem turismivärv arendatakse terviklikuks avatud ja atraktiivseks linnaruumiks.
5. Väikesadamate arendamisel on otstarbekas ühendada erinevad kasutusotstarbed (kalandus, turism, rekreatsioon jne), soodustades seeläbi väikeettevõtlust.
6. Tagada tuleb hea ligipääs väikesadamatele.
7. Sadamategevuste juures arvestatakse keskkonnamõju ja reostamise leevendamise nõudeid.

4.1.4 LENNUVÄLJAD

Harju maakonnas paiknevad rahvusvaheline **Lennart Meri Tallinna lennujaam** ja riikliku julgeoleku seisukohalt tähtsaim **militaarlennuväli Ämaris**.

Maakonnaplaneeringuga ei kavandatud Harju maakonna territooriumil uusi rahvusvahelisi reisi- ja militaarlennuvälju.

Üldised tingimused lennuväljade arendamisel:

1. Rahvusvaheliste lendude vastuvõtmise võimekuse suurendamiseks pikendatakse Tallinna lennuvälja maandumisrada koos ruleerimisradadega idasuunaliselt.
2. Vajadusel peab olema võimalik kasutada Ämari lennujaama rahvusvahelise Tallinna reisilennujaama varulennujaamana.
3. Ämari militaarlennuvälja arendatakse vastavalt riigi julgeoleku vajadusele – reserveeritakse maa-alad lennuvälja laiendamiseks. Kaaluda tuleb Ämari lennuvälja logistikapotentsiaali kasutuselevõtmist tsiviillennunduses.
4. Lennuväljade arendamiseks tagatakse piisav taristu olemasolu – nt rongiühenduse pikendamine Ämari militaarlennuväljani, sh sõjaväelaste linnaku kavandamine ja sõidutee ühenduse parandamine Paldiski ja Keila suunal.
5. Tallinna lennujaama reisiterminal ühendatakse paremini teiste ühistranspordiliikidega, sh Tallinna linna suunal, üleriigilised ja regionaalsed ühendused.
6. Väikelennuväljade³⁶ arendamiseks vajalike/sobivate asukohtade määramisel tuleb arvestada lennuvälja lähiümbruse mõõtmatega³⁷ ja tuleb ette näha nende kasutamiseks vajaliku taristu planeerimine.
7. Uute väikelennuväljade kavandamist ei käsitleta maakonnaplaneeringut muutvana.
8. Kohaliku omavalitsuse poolt koostatud detailplaneering või välja antud projekteerimistingimused ja ehitusprojekt uute väikelennuväljade kavandamiseks kooskõlastatakse Lennuametiga.

³⁶ Lennuväljad, mida ei käsitleta planeerimisseaduse § 95 lõike 2 alusel *Olulise ruumilise mõjuga ehitistena* (vähemalt 1000 m pikkuse kõvakattega peamaandumisrajaga lennuväli). NB ka lühema kui KeHJS § lg 1 p 13 määratud 2100 m lennuraja puhul on ka tegemist väikelennuväljaga.

³⁷ Majandus – ja taristuministri määrus 6.05.2015 nr 50 "Lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded"

Olemasolevad ja kavandatavad Harju maakonna riikliku tähtsusega lennuväljad ja väikelennuväljad on kajastatud maakonnaplaneeringu joonisel *Tehnilised võrgustikud*.

4.1.5 KERGLIIKLUSTEED

Kergliiklus on keskkonnasäästlik, kõikidele vanusgruppidele sobiv liikumisviis, mis on oluline eelkõige ohutute lähiliikumiste võimaldamiseks nii linnalises kui ka maalises piirkonnas. Maakonnaplaneeringu lahendus näeb kergliiklust olulise liikumisviisina eelkõige toimepiirkondade linnalähivööndis ja ka siirdevööndis ja linnalise asustusega aladel.

Harju maakonna kergliiklusteede osas on varem koostatud põhjalik lahendus teemaplaneeringuga "Harjumaa kergliiklusteed." (vt lisa 5).³⁸ Käesoleva planeeringuga täiendati ja täpsustati kergliiklusteede lõike vastavalt kohalike omavalitsuste huvidele, eristamata sealjuures kergliiklusteede rajamise prioriteetsust. Kergliiklusteede kavandamise põhimõtteid käesoleva planeeringuga ei muudetud.

Kergliiklusteede trasside asukohtade määramisel lähtuti esmajoones järgmistest kriteeriumitest:

- elanike igapäevane liikumine, sh keskuste vahelised liikumised ning vastavate sihtpunktide ja suundade olulisus (kasutustihedus, ohutuse tõstmise vajadus);
- kergliiklusteede võrgustiku sidumine ühistranspordipeatuste, eelkõige rongipeatustega;
- kohalike omavalitsuste piiride ülestõhendamise tagamine, linnaosade ja suuremate asustusalade sidumine ettevõtluspiirkondadega;
- piirkonna vaatamisväärsuste ning looduskaunite paikade ühendamine laiemasse marsruutide võrku, mis hõlmab olemasolevaid matkaradasid ja madala liiklussagedusega teid.

Esmatähtsateks põhimõteteks kergliiklusteede planeerimisel on võrgustiku turvalisus, loogilisus, ühtlus ja pidevus. Kergliiklusteede võrguga tuleb ühendada olulised sihtpunktid nagu koolid, vaba aja veetmise paigad (nt noortekeskused, kultuuri- ja rahvamajad, spordihood jmt), kauplused, suuremad tööandjad, (teenindus)ettevõtted, ameti- ja meditsiini-asutused.

Kergliiklusteede valgustamist tuleb oluliseks pidada järgmistel juhtudel:

- kõige kasutatavamad teelõigud
- ohtlikud teelõigud
- tihedas kasutuses kooliteed
- aastaringsest kasutatavatest terviserajadest või nende osadest
- rulluisu- ja rullsuusarajadest või nende osadest

Üldised tingimused kergliiklusteede kavandamiseks üld- ja detailplaneeringutes ja projektides:

1. Vältida tuleb üleliigseid kergliiklusteede katkestusi ja teeületusi.

³⁸ Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Harjumaa kergliiklusteed".



2. Maanteede rekonstrueerimisel ning ümbersõitude rajamisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kergliiklustee läbiks asulat ka siis, kui sellega samas suunas kulgev maantee viiakse asustusest eemale.
3. Kergliiklusteede täpsemal kavandamisel on soovitatav kaaluda võimalusi kergliiklustee mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks, eelkõige tiheda liiklusega maanteede ääres, et tagada kergliikleja jaoks meeldivam keskkond. Kaalumisel tuleb arvestada, et kergliiklustee eemale viimine sõiduteest ei tohi põhjustada kergliiklejate sattumist sõiduteele selle suurema kasutusmugavuse tõttu. Jalgrattaraja kavandamine on soositud ruumipuuduse, pika vahemaa ning väheste eeldatavate liiklejate korral. Lõikudel ja olukorras, kus kergliiklejaid on väga arvukalt, on mõistlik rajada rattarada lisaks eraldiseisvale jalgteele või kõnniteele.
4. Kergliiklustee laiuse määramisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja normidest. Üldjuhul võib lähtuda lähtetasemest „rahuldav“, erandlikult kitsaid lahendusi võib kavandada lühikestel lõikudel ruumipuuduse korral. Silmas tuleb pidada, et kui kergliiklusteed ääristab kõrge piire (ratta juhtrauani või kõrgemale ulatuv sein, müür, hekk, vmt), on ratturite ruumivajadus suurem tavapärasest.
5. Sõidutee lähedal kulgev kergliiklustee tuleb rajada sarnase või parema kattega kui on sõidutee, et tagada selle reaalne kasutamine.
6. Kergliiklustee tuleb tähistada arusaadavalt ning igal aastaajal loetavalt.
7. Kergliiklusteede märgistamisel, viidastamisel ja kujundamisel (nt teekatte valik) tuleb ühe trassi, kuid soovitatavalt kogu kohaliku ja maakondliku kergliiklusteede võrgu piires kasutada sarnaseid võtteid, et hõlbustada orienteerumist.
8. Kergliiklustee lõikumiskohal tee või tänavaga tuleb rajada sujuv, astmeta üleminek teetasapindade vahel.
9. Vältida tuleb kergliiklusteede põhjendamatuid ja ohtlikes kohtades ristumisi raudteega. Kergliiklusteede ristumised raudteetrassiga kavandada eelkõige eritasandilistena. Ühetasandiliste ülekäikude rajamine peab olema põhjendatud nende planeerimis- ja projekteerimistöode käigus.
10. Raudtee kaitsevööndisse kergliiklustee kavandamisel või raudtee kaitsevööndit läbiva kergliiklustee kavandamisel tuleb teha koostööd raudtee valdajaga ja Tehnilise Järelevalve Ametiga ning lähtuda vastavatest õigusaktidest.
11. Olemasolevad ning kavandatavad kergliiklustunnelid tuleb valgustada, et tagada kasutajate turvalisus.
12. Tervisespordiga tegelemist võimaldavate ja vaatamisväärsusi ühendavate kergliiklusteede juurde on otstarbekas kavandada autoparklad.
13. Kergliiklusteede täpsemal kavandamisel planeerida raamkinnitust võimaldavad jalgrattaparklad ametiasutuste, koolide, kortermajade, teenindusasutuste (raamatukogu, pood, kaubanduskeskus), vaba aja veetmise paikade (kultuurimaja, spordihoone, staadion, noortekeskus), rongijaamade ja ühistranspordisõlmede, ujumiskohtade, eelkõige avalike randade, matkaradade ligipääsude ning kalmistute juurde. Kõrge kasutuskooormusega kohtades peavad parklad olema ilmastiku eest kaitstud ja valgustatud.
14. Kergliiklusteede täpsed tehnilised lahendused ja paiknemine määratakse madalama tasandi planeeringutega või projekteerimistingimustega.

4.1.6 ÜHISTRANSPOORT

Harju maakonna ühistranspordisüsteemi arendatakse Harju maakonna ühistranspordi arengukava³⁹ alusel, mis oli sisendiks Harju maakonnaplaneeringus ühistranspordikorralduse põhimõtete kujundamisele.

Harju maakonnaplaneeringuga kavandati üldised suunised, mis on edaspidi aluseks maakonna ühistranspordi korraldamisel, sh ka ühistranspordi arengukava uuendamisel maakonnaplaneeringu kehtestamise järgselt:

1. Ühistranspordikorraldus võimaldab vajalikke ühendusi keskuslinnaga kogu toimepiirkonnas, st vajadusel ka halduspiiride üleselt.
2. Toimepiirkonna linnalähivööndis on eelduseks ühistranspordiga kesklinna tööle/kooli käimise võimalikkus, sh kombineerides era- ja ühistransporti „pargi ja reisi“ parklate võimalusi kasutades.
3. Ühistranspordikorraldus võimaldab vajalikke ühendusi toimepiirkonna sees toimivatesse keskustesse ning nende vahel, lähtudes eeskätt tööle ja kooli liikumise suundadest, aegadest ja mahtudest.
4. Ühistranspordikorraldus arvestab suuremate tööandjate paiknemisega ning seal töötavate inimeste peamiste liikumissuundadega, võimaldades piisava samal suunal liikujate hulga korral ühistranspordiga tööl käimist ka väljaspool keskusi asuvatel töökohti koondanud aladel.
5. Vajalike ühenduste ja peamiste liikumissuundade planeerimine selgub elanike vajaduste kaardistamise käigus.
6. Raudtee-äärsetes keskustes on ühendatud erinevate transpordiliikide kasutamine (erinevate ühistranspordiliikide graafikute ühildamine, „pargi ja reisi“ parklad).
7. Raudteest eemal asuvad keskused toimivad sarnasel põhimõttel eelnevale (sh ajalis-ruumiline kasutusmugavus), kuid rongiliiklust asendab olulisematesse keskustesse suunduv kiire bussiühendus, mida toetavad keskuse ümbrusest reisijaid koondavad bussiliinid, sh nõudetransport.
8. Vältitakse samade marsruutide katmist erinevate transpordiliikidega (nt samasuunalised rongid ja bussid), eelistatud on bussitranspordi korraldamine rongiliiklust toetavana.
9. Arendatakse mandri väikesadamate vahelisi ühendusi nt veetakso Tallinna linna liikluskoormuse hajutamiseks Pirita ja Kesklinna vahel ning vajadusel luuakse ühistranspordiühendused väikesaarte vahel.
10. Ühistranspordi ühenduste arendamisel tuleb arvestada erivajadustega inimeste liikumisvajadustega.
11. Piirkondlikes keskustes on ühistranspordi sõlmpunktid varustatud ooteterminalide ja infotabloodega.
12. Ühistranspordipeatused erineva tasandi keskustes on varustatud ootekodade ja infotabloodega.
13. Ühistranspordipeatused, sh nõudetranspordiga seotud ootepunktid, lähikeskustes ja maalises piirkonnas on varustatud pinkide ja infotabloodega.
14. Erinevate ühistranspordiliikide piletisüsteemid on võimalusel omavahel ühildatud ja rakendatavad elektroonse piletimüügisüsteemina.

³⁹ Harju maakonna ühistranspordi arengukava aastani 2025 (tugineb riiklikule transpordi arengukavale).



4.2 MUU TEHNILINE TARISTU

4.2.1 GAASITRASSI KORIDORID JA GAASITERMINALID

Maakonnaplaneeringuga on kavandatud põhimõttelised gaasitrassikoridorid, eristamata C- või D-kategooriat ning kajastatud perspektiivsete gaasiterminalide võimalikud asukohad. Terminalide ja trasside täpsed asukohad määratakse edasise planeerimistegevuse kaudu eriplaneeringuga, üldplaneeringuga või detailplaneeringutega.

Maakonnaplaneeringuga määratud põhimõttelised perspektiivsed gaasiterminalide ja gaasitrassi koridoride vajadused:

- a) **LNG ja LPG terminalid** Muuga sadamas;
- b) **LNG terminal** Pakri poolsaarel;
- c) **Paldiski–Kiili gaasitrassi maismaatorustik** Kiili vallas, Saku vallas, Saue vallas, Keila vallas, Paldiski linnas (Paldiski linnas on trassi asukohana märgitud kaks põhimõttelist trassikoridori alternatiivi);
- d) **Muuga sadama LNG gaasitrassi** ühenduse vajadus Muuga sadama idaosast Jõelähtme vallas (joonisel ei kajastata);
- e) perspektiivne **Eesti-Soome vaheline gaasitrassi** ühenduse vajadus Paldiski poolsaarelt (joonisel ei kajastata).

Maakonnaplaneering ei sea otseseid maakasutuspiiranguid põhimõtteliste koridoride alal. Maakonnaplaneeringuga on määratud ja kajastatud põhimõtteliste gaasitrasside kulgemine, mis näitavad indikatiivselt perspektiivsete trasside asukohti ja vajadust tulevikus maakonnaplaneeringuga näidatud perspektiivsele ühendusele gaasitrass kavandada.

Üldised tingimused gaasiterminalide ja gaasitrasside arendamiseks:

1. Gaasiterminalide ja gaasitrassi koridori asukoha valikul tuleb arvestada trassi ehitustegevuse ja käitamise ning hooldamise võimaliku mõjuga loodus ja sotsiaalmajanduslikule keskkonnale (looduslikult tundlikud alad, sh Natura 2000, pinna- ja põhjavesi, maavarad, väärtuslikud puhke- ja kultuurmaastikud, sh kultuuripärand, ehitatud keskkond, inimese tervis ja heaolu jne).
2. Gaasitrassi kavandamisel tuleb arvestada olemasolevate või täiendavalt koostatavate gaasivõrgu riskianalüüsides, et välja selgitada gaasitrassi võimalikud ohud ja neid ennetavad meetmed.
3. Tagada tuleb ohutud kaugused ja luua puhvertsoonid gaasiterminalide/gaasitrassi ja elamurajoonide, ühiskondlike hoonete ja alade, puhkealade ning peamiste transpordiliinide vahele.

Perspektiivsed LNG/LPG terminalide ja gaasitrassi koridorid on kajastatud joonisel *Tehnilised võrgustikud*.

4.2.2 KÕRGEPINGELIINI KORIDORID

Maakonnaplaneeringuga kavandati perspektiivsed põhimõttelised kõrgepingeliinide koridorid ja kajastati olemasolevad elektriliinid, millel on vajadus tõsta pinget. Maakonnaplaneeringuga käsitleti elektriliine ja alajaamu pingega alates 110 kV.

Maakonnaplaneering ei sea otseseid maakasutuspiiranguid põhimõtteliste koridoride alal. Maakonnaplaneering määrab põhimõttelised uute kõrgepingeliinide vajadused. Maakonnaplaneeringu joonisel kajastub põhimõtteliste kõrgepingeliinide kulgemine, mis näitab indikatiivselt perspektiivsete liinide asukohti ning vajadust tulevikus kõrgepingeliin kavandada.

Maakonnaplaneeringuga määratud uued põhimõttelised perspektiivsed kõrgepingeliinide koridorid:

- a) **Olemasoleva Paldiski 110 kV õhuliini kõrvale täiendav 330 kV õhuliin;**
- b) **Aruküla-Kallavere 110/330 kV õhuliin;**
- c) **Aruküla-Järveküla-Kiisa 330 kV õhuliini** rajamine, kasutades 110 kV liinide koridore.

Maakonnaplaneeringu lahendusse integreeriti teemaplaneeringuga „Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukohta määramine“ kavandatud elektriliini koridor, mille eesmärk on viia olemasolev Harku-Lihula-Sindi 110 kV õhuliini trass vastavusse 330 kV pingeklassiga õhuliini nõuetega. Sellega tagatakse muuhulgas Harju maakonnas Tallinna piirkonna parem varustuskindlus Narva toitepunktidest sõltumatult.

Täiendavalt eeltoodule on Lisas 8 toodud AS Eleringi ja Elektrilevi OÜ kavandatud muudatused.

Üldised tingimused kõrgepingeliinide arendamiseks:

1. Planeeritavate uute 110 kV ja kõrgema pingega trassikoridoride asukohtade määramiseks tuleb koostada täiendavad planeeringud.
2. Elektriliinide kavandamine lähtub üldplaneeringutes kavandatud maakasutuse mahust. Juhul kui väheneb kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega kavandatud arenduste maht, väheneb sellega ka elektrivõrgu laienemise vajadus lisavõimsuse tagamiseks.
3. Pinge tõstmiseks olemasolevas trassikoridoris, kui õhuliini kaitsevööndi ulatus säilib (35 kV pinge üleviimisel 110 kV pingega õhuliiniks), tuleb koostada tehniline projekt, täiendava planeeringu koostamise vajadus puudub. Kui rekonstrueerimisplaanide täpsustamisel selgub vajadus muuta trassikoridori asukohta, tuleb koostada trassikoridori asukohta määrav täiendav planeering.
4. Alajaamade asukohtade valikul on lähtutud sellest, et hajaasustusega piirkonnas ei rajata uusi 110 kV ülempingega alajaamu olemasolevatele lähemale kui 15 km.
5. Liinide kavandamisel lähtutakse elektrienergia varustuskindluse piirkondade nõuetest võrgukooslusele, kus on arvestatud võimalikke riske varustuskindlusele ja mõjusid keskkonnale. Liinitrasside valikul on määrava tähtsusega liinide ehituse ja hilisema käidu ning võimalike riketega seotud kogukulude minimeerimine. Eelistatult paigaldatakse liinid avaliku kasutusega maadele (nt teede tehnoloogilisse vööndisse, kergliiklusteede äärde, sobival trassivalikul võimalusel sildade kasutus).
6. Maakasutuslikult kavandatakse eraldi kinnistud võrguettevõttele ainult piirkonnaalajaamade tarbeks.
7. Uute energiamahukate tootmisettevõtete asukohta valikul tasub elektrivõrguga liitumise kulude optimeerimise seisukohalt eelistada olemasolevate piirkonnaalajaamade lähedust. Juhul, kui uus liitumine elektrivõrguga tingib



ümberehitustööd piirkonnaalajaamas ja/või uue liitumise Elering AS-ga, on liitumise prognoositav valmimise tähtaeg kolm aastat.

8. Elektriliinide kavandamisel ja rekonstrueerimisel linnalistes asulates kaalutakse võimalusel maakaabli rajamist.
9. Kõrgepingeliinide kõrgus peab tagama raskeveokite ja põllumajandustehnika liikumisvõimalused.

4.2.3 SIDEVÕRGUD

Kiire sideteenuse (lairibaühenduse) jõudmine tarbijani eeldab tehnilise taristu arendamist.

Üldised tingimused sidevõrgu arendamiseks:

1. Võimaldamaks paindlikke lahendusi teenuste kättesaadavuse osas ja kaugtööd, on vajalik kvaliteetse sideteenuse väljaarendamine keskustest kaugemale jäävates maalistes piirkondades.
2. Eelistatult paigaldatakse sidevõrgud avaliku kasutusega maadele (nt teede tehnoloogilisse võõndisse, kergliiklusteede äärde).

4.2.4 TAASTUVENERGEETIKA

Taastuvate energiaallikate osakaalu suurendamine on Eesti riikliku energia-majanduse oluline eesmärk. Taastuvenergia on energiaressurs, mida saab kasutada järjepidevalt (päikese-, tuule, maasoojuse- või lainete energia) või mis taastub erinevate ökosüsteemide ringluse käigus (biomassi energia – puit (hake, pelletid, halud, energiavõsa), põhk jms) ilma, et selle kogus inimtegevuse mõjul kahaneks määral, mis ohustab kohalikke ökosüsteeme⁴⁰.

Taastuvenergia suuremamahulise kasutuselevõtu oluliseks eelduseks on tootmise ebaühtlust kompenseerivate elektritootmisvõimsuste rajamine. Harju maakonda soovitakse selleks rajada **pump-hüdroakumulatsioonijaama (PHAJ)**, mille võimalikeks asukohtadeks on Muuga sadama idaosa või Pakri poolsaar⁴¹.

Harju maakonnas on perspektiivikas arendada tuuleenergiat. Maakonna suurim olemasolev tuulikupark paikneb Pakri poolsaarel. Samas on maismaatuulikuparkide kavandamine suhteliselt tihedalt asustatud Harjumaal, kus on ka arvukalt looduslikke piiranguid, keerukas. Suuremaks võib pidada avamere tuulikuparkide rajamise potentsiaali, mida saab käsitleda mereala planeeringus.

Maakonnaplaneeringu koostamise käigus laekunud ettepanekute alusel on Harju maakonnas huvi tuulikupargi kavandamiseks olemas Suur-Pakri saarele, mis suures osas kuulub Natura 2000 alade võrgustikku. Maakonnaplaneeringu kui ruumilist arengut pikaajaliselt suunava raamdokumendi olemus ei võimalda Natura-aladele tegevuste kavandamiseks vajalikus täpsusastmes alusuuringute koostamist ja asjakohase hindamise läbiviimist. Sellest tulenevalt **ei kavandatud maakonnaplaneeringuga Natura-aladel arendustegevusi, sh ka tuulikuparke.**

Harju maakonnas on hüdroenergia tootmises olulised **Linnamäe hüdroelektrijaam** Jõelähtme vallas ja **Keila-Joa hüdroelektrijaam** Keila vallas.

⁴⁰ Eesti Taastuvenergia Koda, <http://www.taastuvenergeetika.ee/statistika/>

⁴¹ Kuna asukohad vajavad täpsemat analüüsi, siis neid maakonnaplaneeringu joonisel ei kajastata. Juhul, kui PHAJ hakatakse rajama, tuleb kindlasti hinnata keskkonnamõju vastava planeeringu koosseisus.

Kuigi Harju maakonnas on mitmeid hüdroenergia tootmiseks sobilikke jõgesid, siis moodustab nende hüdroenergia maht elektrienergia tootmises väikese osa. Võrreldes teiste taastuvate energiaallikatega on hüdroenergia Eestis kõige piiratum. Sellest hoolimata on vajalik ka edaspidi hüdroenergia tootmisesse panustada ja võimalikult suures mahus olemasolevat veeresurssi kasutada ning olemasolevaid hüdroelektrijaamu renoveerida.

Perspektiivi omab ka päikeseenergia, mille potentsiaali siin saab võrrelda Saksamaaga, kus aastane päikesest tulenev kiirguse hulk on vaid natukene suurem kui Eestis. Kui arvestada meie kliima madalamaid temperatuure, mis tõstavad paneelide efektiivsust, siis on energia tootlikkus sarnane.

Samuti on oluliseks energiaallikaks biomass, millest saaks hinnanguliselt jätkusuutlikult toota vähemalt kolmandiku Eesti energiavajadusest. Kohalikust biomassist on võimalik toota kuni 2/3 vajaminevast soojusenergiast. Anaeroobse kääritamise teel saadava biogaasi allikateks on lisaks ka prügilad. Spetsiaalsete käärititega on võimalik kasutada sõnnikut, reovett ja teisi biolagunevaid jäätmeid. Biogaasist on võimalik toota elektrit, soojust ja transpordikütuseid, kuid see taastuvenergia allikas on Eestis seni alahinnatud.

Maakonnaplaneering annab üldised suunised taastuvenergeetika arendamiseks, mida tuleb arvestada täpsemate planeeringute ja projektide koostamisel.

Üldised tingimused taastuvenergeetika arendamiseks:

1. Elektriütlukute minimaalne kaugus tehnilise taristu objektidest (kõrgepingeliinid, maanteed, raudtee, gaasitrass jmt) peab olema vähemalt võrdne elektriütluku kogukõrgusega.
2. Elektriütlukute kavandamisel roheline võrgustiku aladele ei tohi halvendada roheline võrgustiku sidusust ja toimivust.
3. Elektriütlukute rajamine väärtuslikele maastikele (sh puhkealade) ja pärandkultuuri objektidele ei ole üldjuhul lubatud (v.a üksikmajapidamiste tarbeks rajatavad väiketuulikud).
4. Arendustegevuse kavandamisel tuleb hinnata elektriütlukute visuaalset mõju ümberkaudsetele aladele (v.a üksikmajapidamiste tarbeks rajatavad väiketuulikud).
5. Tuulikupargi arendamiseks tuleb koostöös Kaitseministeeriumiga täpsustada elektriütlukute võimalikud positsioonid ja tuulegeneraatorite võimalikud kõrgused. Koostööd Kaitseministeeriumiga tuleb alustada tuulikupargi arendamise algstaadiumis.⁴²
6. Maasoojuse kasutamise kavandamisel tuleb väärtuslikel maastikel tagada maastikuilme säilimine.
7. Ulatuslike päikeseparkide rajamine ei ole üldjuhul lubatud väärtuslikel maastikel, rohelistes võrgustikus ja väärtuslikul põllumajandusmaal. Päikeseparkide kavandamisel tuleb eelistada väheväärtuslike alade ja inimkasutusest väljalangenud alade (nn *brownfield*) kasutamist. Otstarbekas on päikeseparke kavandada nt parkimisaladel, väheviljakatel põllumajandusmaadel, väheväärtuslikel karjamaadel jms.
8. Enne hüdroenergia kasutusele võtmist tuleb eelnevalt põhjalikult hinnata selle mõjusid vee-elustiku ökoloogilisele seisundile.

⁴² Tingimus on lisatud käesoleva maakonnaplaneeringu koostamise ajal tulenevalt planeerimisseaduse § 4 lg 4 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 17.12.2015 määrusest nr 133 „Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute kooskõlastamise alused“ § 3.



4.2.5 JÄÄTMETE LADESTUSPAIGAD

Eesti riigi jäätmemajanduse⁴³ arengusuund on jäätmete enam taaskasutusse suunamine ja prügilatesse ladestamise vähendamine.

Oluline muutus jäätmekäitluses kaasnes Eesti Energia Iru elektrijaama jäätmepõletusploki avamisega, millega kasutatakse segaolmejäätmeid elektri ja soojuse tootmiseks. Jäätmeplokis kasutusel olev tehnoloogia sobib mitmesugust liiki jäätmete põletamiseks ning ei vaja segaolmejäätmete põletamiselset sorteerimist, purustamist ega sõelumist. Jäätmeenergiaploki võimsus on piisav, et tulevikus kogu Harju maakonnas tekkivate segaolmejäätmete hulk suunata taaskasutusse energia tootmiseks.

Suurim jäätmete ladestuspaik Harju maakonnas on Jõelähtme vallas paiknev Tallinna Jäätmete Taaskasutuskeskus (pindala 67 ha), mis teenindab üle 500 000 elaniku Põhja- ja Lääne-Eestis ning Lääne-Virumaal.

Harju maakonna suuremad jäätmete mehaanilis-bioloogilise töötlemise liinid, sh jäätmekütuse (RDF) tootmisliinid asuvad Tallinna Jäätmete Taaskasutuskeskuses ja AS Ragn-Sells territooriumil Tallinnas Suur-Sõjamäel. Ehitus- ja lammutusjäätmeid ladestab ja suunab edasi taaskasutusse Põhja-Tallinnas OÜ SLOPS. Horizon Tselluloosi ja Paberi AS tööstusjäätmete endisele prügila maa-ala on ette nähtud tööstusjäätmete prügila ja roveesette kompostimisalana.

Maakonnaplaneeringuga ei kavandatud täiendavaid jäätmete ladestuspaiku Harju maakonnas.

Harju maakonna jäätmekäitluse pikemaajalisem arengu eesmärk on jäätmete taaskasutusvõimaluste parandamine ja ladestatavate jäätmete hulga vähendamine.

4.3 RIIGIKAITSE JA TURVALISUS

4.3.1 RIIGIKAITSELISED EHITISED

Maakonnaplaneeringuga kajastati üleriigilise tähtsusega riigikaitse ehitiste asukohad ja määratakse riigikaitse ehitiste töövõime tagamiseks piiranguvööndite ulatus. Ehitusseadustiku alusel määratakse riigikaitse ehitiste piiranguvööndite ulatuseks hajaasustuses kuni 2000 m ja linnades, alevites ning alevikes kuni 300 m.

Kavandatavad riigikaitse ehitised:

- a) **Männiku harjutusvälja** laiendus Saku vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist ja linnades, alevites, alevikes kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- b) **Soodla harjutusväli** Kuusalu ja Anija vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist;

Olemasolevad riigikaitse ehitised:

⁴³ Riigi jäätmekava 2014-2020

- c) **Kaitseministeeriumi hoone Tallinna linnas**, piiranguvöönd ohu vältimiseks 25 m;
- d) **Kaitseliidu peastaabi hoone Tallinna linnas**, piiranguvöönd ohu vältimiseks 25 m;
- e) **Kaitseväge keskpõlvüüoon** Kuusalu vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist;
- f) **Männiku harjutusväli** Saku vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist ja linnades, alevites, alevikes kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- g) **Klooga harjutusväli** Keila vallas, piiranguvööndi ulatus külades kuni 2000 m kinnisasja välispiirist ja linnades, alevites, alevikes kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- h) **Kaitseliidu (KL) Männiku lasketiir Saku vallas**, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist ja linnades, alevites, alevikes kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- i) **KL Harju maleva staabi- ja tagalakeskus** Tallinna linnas, piiranguvööndi ulatus kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- j) **KL Tallinna maleva staap** Tallinna linnas, piiranguvööndi ulatus kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- k) **KL Tallinna maleva õppe- ja tagalakeskus** Tallinna linnas, piiranguvööndi ulatus kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- l) **Männiku linnak Saku vallas**, piiranguvööndi ulatus külades kuni 2000 m kinnisasja välispiirist ja linnades, alevites, alevikes kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- m) **Ämari linnak** Vasalemma vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist;
- n) **Lintsi linnak** Nissi vallas, piiranguvööndi ulatus 2000 m kinnisasja välispiirist;
- o) **Paldiski linnak** Paldiski linnas, piiranguvööndi ulatus kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- p) **Jägala linnak** Jõelähtme vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 2000 m kinnisasja välispiirist;
- q) **Tallinna linnakud (Juhkentali, Fitlri, Suur-Sõjamäe, Magasini, Rahumäe)** Tallinna linnas, piiranguvööndi ulatus kuni 300 m kinnisasja välispiirist;
- r) **Pikva linnak** Anija vallas, piiranguvööndi ulatus kuni 300 m kinnisasja välispiirist.

Maakonnaplaneeringu põhijoonisel on kajastatud ka tulepositsioonide asukohad, millele ei ole määratud piiranguvööndi vajadust.

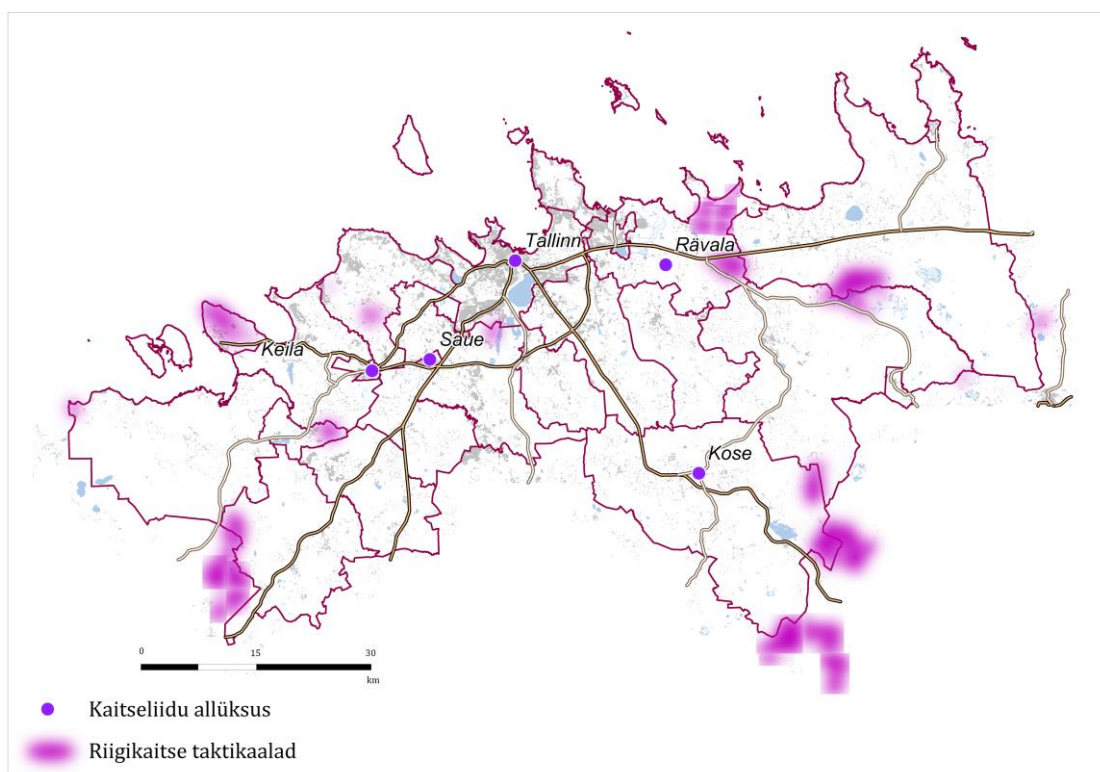
Väljaspool riigikaitsemaad toimub regulaarse väljaõppe korraldamine suurematel riigimetsa aladel – **taktikaaladel** (vt Joonis 6).

Üldised tingimused riigikaitseliste ehitistega arvestamiseks üld- ja detailplaneeringutes ning projekteerimisel:

1. Kaitseministeeriumiga tuleb kooskõlastada:



- 1.1 Kõik riigikaitse ehitise piiranguvööndisse jäävad või ulatuvad planeeringud ning projekteerimistingimused või nende puudumisel ehitusloa eelnõu või ehitusteatis.
 - 1.2 Kogu maakonnas kõigi, st mistahes kõrgusega tuulegeneraatorite ja tuuleparkide planeeringud ja ehitusprojektid.
 - 1.3 Kogu maakonnas üle 28 m kõrgete ehitiste planeeringud ja projekteerimistingimused või nende puudumise korral ehitusloa eelnõu või ehitamise teatis.
2. Linnalise asustusega ala kattuvuse korral riigikaitse ala, ehitise või piiranguvööndiga toimub linnalise asustusega ala arendamine koostöös Kaitseministeeriumiga ning sõltuvalt konkreetsest juhust ja tingimustest. Võimalikud on olukorrad, kus soovitatav tegevus ei ole sellisena riigikaitse kaalutlustel võimalik.
 3. Taktikaalad kasutatakse metsaseaduse alusel Harju maakonnas sõjaliseks väljaõppeks (vt Joonis 8). Väljaõppe toimumise ajal tuleb ümbritsevate alade elanikel ja kasutajatel arvestada teatud müra leviku võimaluse ning raskesõidukite ja inimeste liikumisega.



Joonis 8. Kaitseliidu allüksused ja 2015. aasta seisuga enim kasutatud taktikaalad Harju maakonna territooriumil (vajadusel kasutatakse teisi taktikaalad).

Kaitseväge harjutusväljade arendamise vajadus

Eesti riigikaitse põhineb esmasel iseseisval kaitsevõimel ja kollektiivkaitsel, mille tagab Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni (inglise keeles *North Atlantic Treaty Organization*, edaspidi NATO) liikmelisus. Üheks olulisemaks osaks Eesti iseseisvast kaitsevõimest on mehhaniseeritud pataljoni loomine. Vabariigi Valitsuse 24.01.2013 a heaks kiidetud riigikaitse arengukava 2013–2022 näebki maismaaooperatsioonide puhul ette kiirreageerivate jalaväebrigade loomist,

soomusmanöövervõime arendamist ja tankitõrje tugevdamist. Tugevdatud soomusjalaväe pataljonile vajalike väljaõppe tingimuste tagamiseks ja riigikaitse arengukava eesmärkide täitmise toetamiseks on Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi üheks suunaks muuhulgas harjutusväljade arendamise jätkamine.⁴⁴

Kuna olemasolev keskpõlügen on suhteliselt kitsas (kitsamas kohas ca 3,5 km lai) ning ligi poole alast moodustavad sood ja liigniisked alad, siis seavad põlügeni kitsus ja looduslikud tingimused selle kasutamisele piirangud. Täiendavad piirangud tulevad tänaseks keskpõlügenile välja ehitatud teedevõrgust ja olemasolevast sihtmärgialast.

Kaitseväe keskpõlügeni väljaõppe võimalusi tuleb parandada sellepärast, et selle kitsusest tingituna saab harjutusvälja täna kasutada ainult jalaväe lahingumasinat ja tankide lasketiiruna, kus kuni kolm masinat teevad kohapealt ühes suunas laskmisi. Hetkel ei võimalda keskpõlügen mehhaniseeritud pataljoni tasemel taktikalist väljaõpet.

Lähtudes eeltoodust asutas Vabariigi Valitsus 09.07.2015 a korraldusega nr 282 „Soodla harjutusvälja asutamine“ Harju maakonnas Kuusalu ja Anija valla territooriumil uue harjutusvälja. 27.08.2015 a korraldusega nr 352 andis Vabariigi Valitsus „Kaitseväe keskpõlügeni ümbritsevas riigimetsas alaliseks riigikaitseks väljaõppeks loa andmine“ alalise loa kasutada Keskkonnaministeeriumi valitsemisel olevaid, Harju ja Lääne-Viru maakonnas asuvaid metsaalasid riigikaitseks väljaõppe korraldamiseks.

Kaitseväe harjutusväljade arendamine on oluline, sest vastasel juhul:

1. Puudub piisav Eesti esmane iseseisev kaitsevõime, sest mehhaniseeritud jalaväepataljon pole vajalikul tasemel välja õpetatud. Mehhaniseeritud jalaväepataljon on Eesti iseseisva kaitsevõime, sealhulgas kiirreageerimisvõime, alustalad.
2. Eesti ei suuda pakkuda liitlasvägede üksustele nõutaval tasemel väljaõpet, mistõttu väheneb liitlaste soov Eestis paikneda, nõrgeneb sõjaline heidutus ja aeglustub kollektiivkaitse käivitumise kiirus. Seejuures on usutav heidutus üheks Eesti kaitsepoliitika peamiseks eelduseks.
3. Lisaks liitlaste väljaõppele kannatab ka rasketehnika eelpaigutuse argument, mistõttu nõrgeneb sõjaline heidutus ja aeglustub kollektiivkaitse käivitumise kiirus.
4. Kuvandirisk: Eesti riik käitub vastupidiselt oma kõrgeimal tasemel rahvusvaheliselt väljaõeldud sõnumitele, mille kohaselt teeb Eesti kõikvõimaliku, et siin saaksid paikneda ja väljaõpet läbi viia liitlaste üksused, tagamaks vajalik heidutus ja NATO nähtav kohalolek.

Kokkuvõtvalt, kui Eesti ei arenda Kaitseväe harjutusväljasid, toob see kaasa riigi esmase iseseisva kaitsevõime taandarengu, mis on vastuolus Põhja-Atlandi lepingu artikliga 3. Nimetatud lepingu artikli 3 järgi säilitavad ja arendavad lepinguosalised pidevalt ja tulemuslikult oma individuaalset kaitsevõimet. Samuti nõrgeneb Eesti kaitsepoliitika põhieeldus, milleks on usutav heidutus läbi kollektiivkaitse võimekuse. Kõik need tegurid kokku vähendavad oluliselt Eesti riigikaitse võimet ja ohustavad Eesti riigi iseseisvuse säilimist.

⁴⁴ 6.17. Jätkame harjutusalade ja lasketiirude arendamist, et tagada vajalikud väljaõppetingimused Eesti kaitseväele, Kaitseleidule ja Eestisse lähetatud liitlasüksustele (<https://valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/failid/re-sde-irl-valitsusliidu-lepe-2015.pdf>).



Soodla harjutusvälja asukohta eelvalik

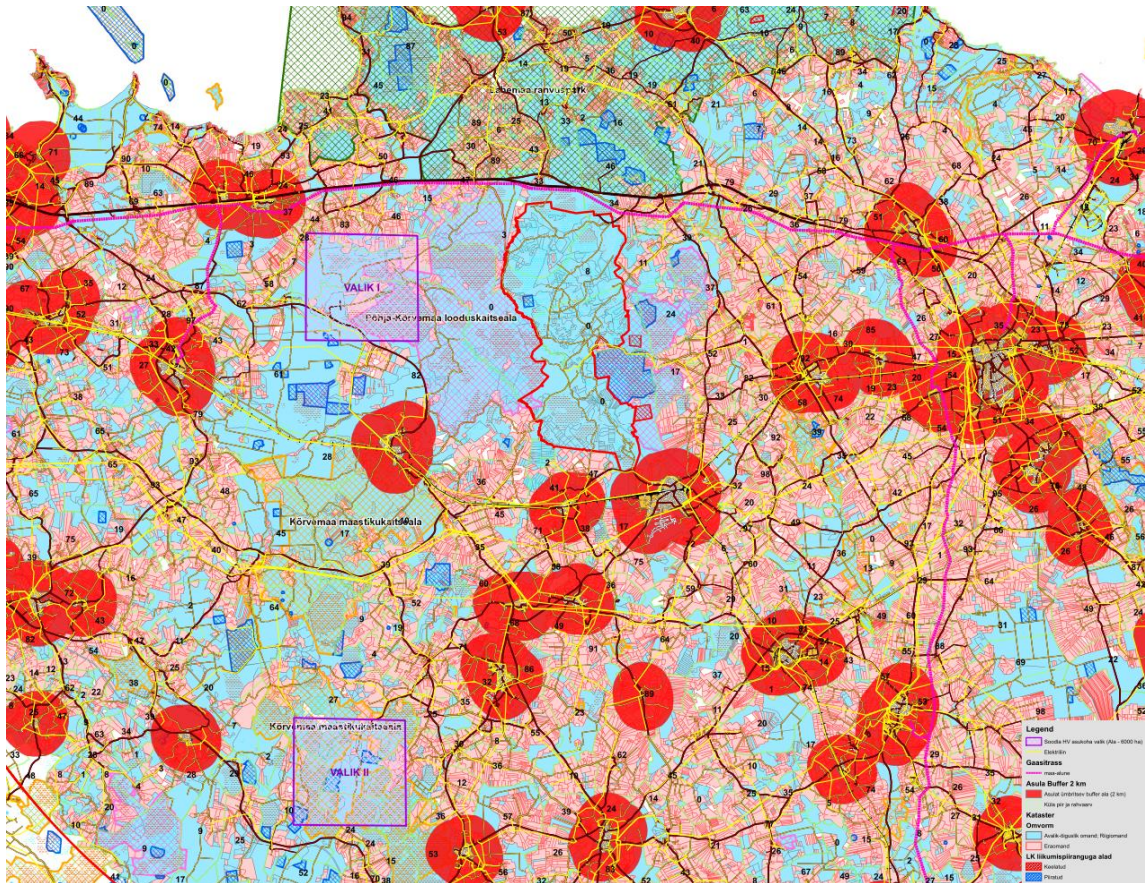
Planeeritav Soodla harjutusväli asub Harju maakonnas Kuusalu ja Anija vallas. Harjutusvälja pindala on 5865 hektarit. Harjutusväljale kavandatakse kaks laske- ja õppevälja, mida ümbritsevad müra tõkestamiseks metsaalad. Laske- ja õppeväljasid kasutab korraga kuni mehhaniseeritud kompanii suurune üksus. Mehhaniseeritud kompanii koosneb 14 jalaväelahingumasinast ja ligikaudu 150 inimesest.

Enne Kaitseväge keskpõlvgooni asutamist sõlmis Kaitseministeerium 1997. aasta suvel lepingu, et selgitada välja optimaalsed maa-alad Eestis, kus oleks üldse võimalik rajada keskset harjutusvälja. Sobiva asukohavaliku töösse kaasati Tartu Ülikooli Geograafia Instituut, Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskus (täna Keskkonnaagentuur), OÜ Georemest, AS Maves ja AS EcoPro. Esialgse vaatluse tarbeks valiti välja 24 piirkonda, millest 14 lülitati perspektiivitutena välja juba tööde algusjärgus. Töö tegemisel selgus, et kõikidele asukohavaliku kriteeriumitele vastavaid paiku Eestis ei ole, mistõttu tuli valiku kriteeriumite osas teha mitmeid kompromisse. Kriteeriumid, mida valiku tegemisel arvestati olid järgmised:

- idapool Pärnu-Paldiski joont;
- väljaspool olemasolevaid kaitsealasid;
- kaugemal kui 2 km linnadest ja asulatest;
- kaugemal kui 20 km riigipiirist;
- mitte kaugemal kui 20 km raudteest;
- ei hõlma kõvakattega üldkasutatavaid teid;
- reljeefi kõrgusvahemik vähemalt 15 m;
- mineraalpinnast vähemalt 70%;
- läbivoolav jõgi;
- minimaalselt kinnistuid;
- minimaalselt kommunikatsioone.

Püstitatud valikukriteeriumitele ja keskkonnaekspertiisile tuginedes osutus Kaitseväge keskse harjutusvälja rajamiseks sobivaimaks asukohaks Kuusalu piirkond. Oluline on ka asjaolu, et Nõukogude Liidu ajal rajati samasse piirkonda 33 000 hektari suurune Aegviidu polügoon tanki- ja suurtükiväe harjutusalana. Nõukogude Liidu ajal hõlmas Aegviidu polügoon kogu tänapäeval kasutatava Kaitseväge keskpõlvgooni, planeeritava harjutusvälja ja kogu Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala. Seejuures kasutas Nõukogude armee Soodla veehoidla lõunakallast tankodroomina. Aegviidu polügooni tõttu säilis piirkonna looduskeskkond suhteliselt puutumatuna, mistõttu loodi alal pärast Nõukogude Liidu armee lahkumist Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala. Ka Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala kaitsekorralduskava 2011–2020 tõdeb, et paradoksaalsel kombel on Nõukogude Liidu armee olnud väga oluline organisatsioon looduse kaitsmisel. Paljudel juhtudel said neil inimasustusega aladel aastakümnete jooksul kujuneda looduskooslused praktiliselt inimõjudeta.

Riigikaitse arengukava 2013–2022 eesmärkide täitmiseks ja lähtudes Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist koostati sõjalise väljaõppe võimaluste parandamiseks täiendav kaardianalüüs uue harjutusvälja asukoha leidmiseks (vt Joonis 9).



Joonis 9. Uue harjutusvälja asukoha kaardianalüüsi tulemused (lillad kastid – Soodla HV asukoha valikud; punane – asulat ümbritsev 2 km puhverala; helesinine – avalik-õiguslik omand; roosa – eraomand; sinine ja punane viirutus – LK liikumispiirangutega ala).

Vabariigi Valitsuse 09.07.2015 korralduse nr 282 seletuskirjas on selgitatud, et harjutusväljaks sobiva maa-ala leidmiseks tuli leida piisava pindalaga territoorium, mis vastab järgmistele kriteeriumitele:

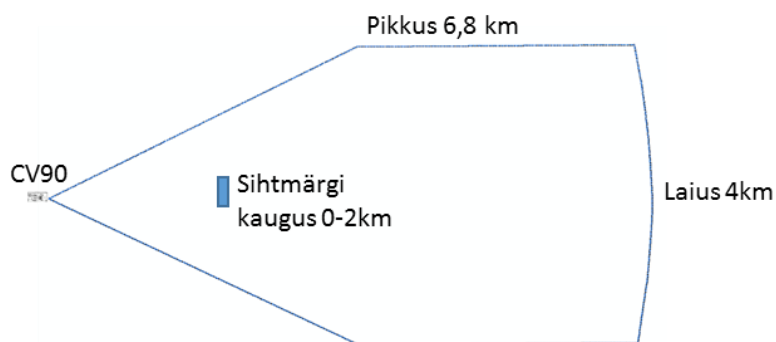
- võimalikult kaugel asulatest;
- võimalikult vähe elanikke;
- valdavalt riigi omandis;
- sobiv maastik ja pinnas;
- mõistlikul kaugusel Tapal asuvast Kaitseväe linnakust ja võimalikult lähedal olemasolevale Kaitseväe keskpõlügenile;
- ei ole sõjalist väljaõpet piiravaid looduskaitselisi tegureid;
- ei ole sõjalist väljaõpet takistavaid elektriline, gaasitrasse, veetrasse, ühiskanalisatsiooni trasse, üldkasutatavaid teid, raudteid jmt;
- ei asu liiga lähedal Eesti piirile.

Kuna kõikidele kriteeriumitele vastavat maa-ala ei leitud, siis tuli erinevate kriteeriumite vahel kompromisse teha. Üheks olulisemaks kriteeriumiks lisaks mõistlikule kaugusele Tapa linnakust ja keskpõlügenist oli piisava suurusega maa-ala leidmine. Ala suuruse määravad eelkõige soomukite, jalaväe lahingumasinate ja tankide laskmistel tekkivad ohualad.⁴⁵ Ohuala näitena võib tuua jalaväe

⁴⁵ Ohuala on ala, mille piires relva kuul, miin, mürsk, granaat vms võib tavalistes lasketingimustes lennata, tabada märki, plahvatada, rikošettida jne. Seepärast on ohualas laskmiste ajal kõrvaliste isikute juurdepääs alale tõkestatud ja rangelt keelatud, kuna seal viibimine võib olla eluohtlik. Samal ajal Kaitseväe vahetus väljaõpet ohualadel ei pea toimuma.

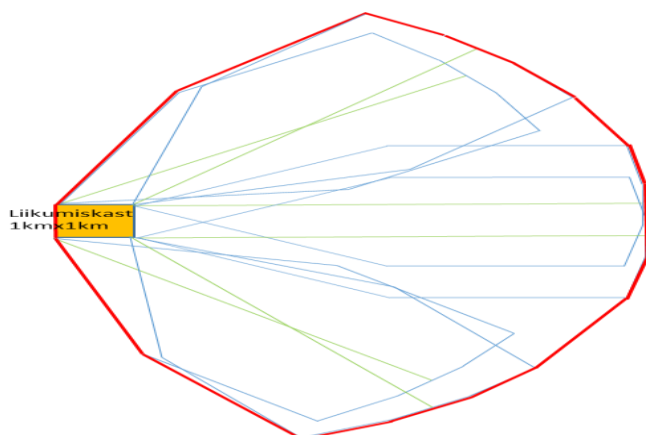


lahingumasina CV9035 treeningmoona ohuala, mis on 6,8 km pikk ja 4 km lai (vt Joonis 10).



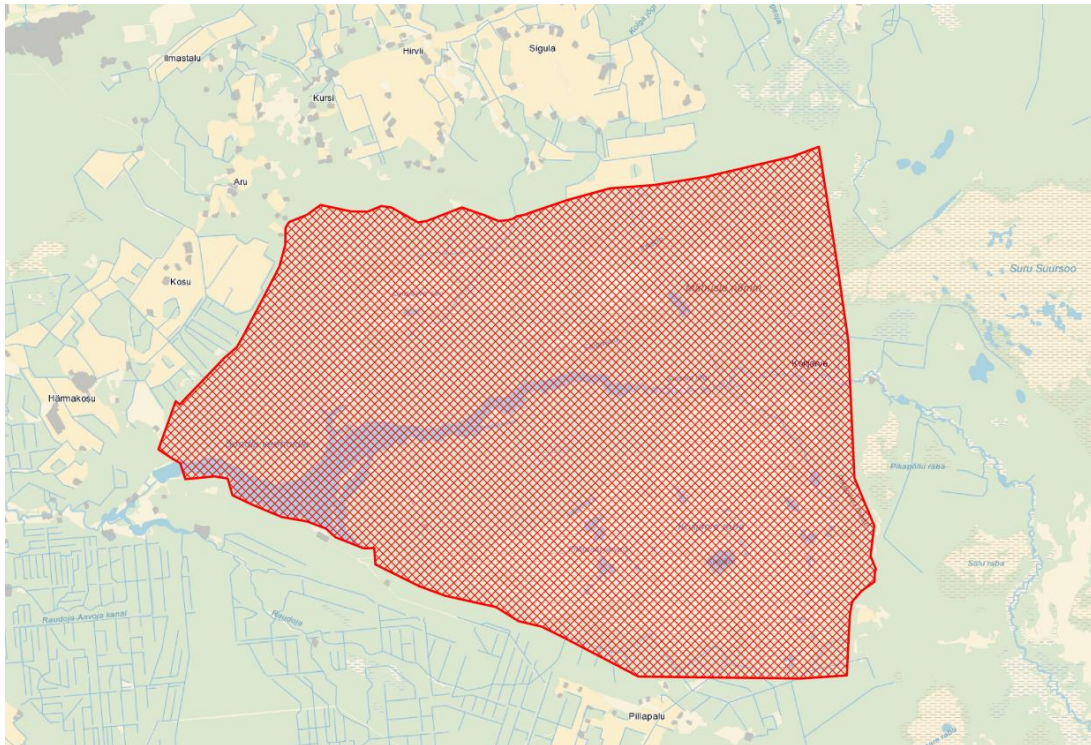
Joonis 10. Jalaväe lahingumasina CV9035 treeningmoona ohuala, tulepositsioon ja sihtmärk.

Ohualade ulatuse juures on oluline, et laskmisel üheaegselt erinevatelt tulepositsioonidelt liidetakse erinevate tulepositsioonide ohualad üheks tervikuks (vt Joonis 11).



Joonis 11. Üheks tervikuks liidetud erinevate tulepositsioonide ohualad. Roheline joon tähistab laskesuunda, sinine koonus tähistab iga laskekoha ohuala eraldi ja punane koonus tähistab laiendatud terviklikku ohuala.

Kaardi analüüsi käigus leiti harjutusvälja jaoks kaks alternatiivset asukohta. Soodla veehoidla ümbrus osutus sobivamaks, sest see asub lähemal keskpölvüoonile ja ala on kasutatud ajalooliselt ja ka praegu sõjaliseks väljaõppeks. Lisaks rajades ühendusteel uue harjutusvälja ja keskpölvüooni vahele saab sõjaliseks väljaõppeks kasutada korrakahte harjutusvälja. Lähtudes eeltoodust jõutigi järeldusele, et kõige otstarbekam on rajada uus harjutusväli Harju maakonda Kuusalu ja Anija valdade territooriumile Soodla veehoidla põhja- ja lõunakaldale (vt Joonis 12). Arvestades ülaltoodud kriteeriume alternatiivne asukoht uuele harjutusväljale puudub.



Joonis 12. Vabariigi Valitsuse asutatud Soodla harjutusvälja asukoht Harjumaal Kuusalu ja Anija vallas Soodla veehoidla põhja- ja lõunakaldal (Aluskaart: Maaamet).

Soodla harjutusvälja riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamisel määratakse planeeringualal Soodla harjutusvälja laske- ja õppeväljade ning teede asukohad. Laske- ja õppeväljadel tuleb omakorda määrata laskmiste ohualad ning sobivad alad tulepositsioonideks, sihtmärgialadeks ja teenindusaladeks. Samuti täpsustatakse harjutusvälja välispiiri kulgemine, määratakse Koitjärve külas Soodla harjutusväljast välja jääva põhja-lõuna suunalise tee asukoht ning Soodla harjutusvälja ja Kaitseväe keskpõlügeni vaheliste ühenduste asukohad. Veel tuleb detailse lahenduse koostamisel määrata harjutusvälja ja ühenduste kasutusintensiivsus ja harjutusvälja kasutamisest teavitamise kord.

Planeeringuga samaaegselt hinnatakse kavandatava tegevuse strateegilist keskkonnamõju, sh viiakse läbi Natura 2000 hindamine. Keskkonnamõju strateegilise hindaja ülesandeks on täiendavalt Soodla harjutusvälja keskkonnanõuandekava, sh keskkonnaseirekava koostamine. Keskkonnamõjude strateegiliseks hindamiseks inventeeritakse kavandatavast tegevusest negatiivselt mõjutatud alal Loodusdirektiivi I lisa elupaigatüübid, Loodusdirektiivi II lisa looma- ja taimeliigid ning Linnudirektiivi I lisa linnuliigid. Määratakse pinnase- ja veeproovide tulemuste alusel pinnase, põhjavee ja pinnavee seisund. Modelleeritakse müra ja vibratsiooni levik harjutusvälja kasutamisel sõjaliseks väljaõppeks ning analüüsitakse kavandatava tegevuse mõju kohalikule majandusele ja elukeskkonnale.

Kaitseväe keskpõlügeni ümbritsevate metsaalade kasutamine

Ligikaudu 12 000 hektari suurusel Kaitseväe keskpõlügenil tugevdatud soomusjalaväe pataljoniga lahinglaskmiste tegemiseks on vaja võtta kasutusele põlügenist väljaspool asuvad maa-alad, kus väljaõppe käigus on väike tõenäosus metsa kahjustumiseks. Vabariigi Valitsuse 27.08.2015 korralduse nr 352 „Kaitseväe keskpõlügeni ümbritsevas riigimetsas alaliseks riigikaitsealaks väljaõppeks loa andmine“ seletuskirja järgi suletakse Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala matkateed ja



puhkepaigad külastajatele keskpõlügenil toimuvate laskmiste pärast kuni 90 päeval aastal. Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala matkaradade ja puhkepaikade sulgemisest teavitatakse meedia vahendusel, infotahvliitel, piirkonna looduskeskustes, kohalike omavalitsuste, Kaitseväe harjutusväljade ja Riigimetsa Majandamise Keskuse veebilehel.

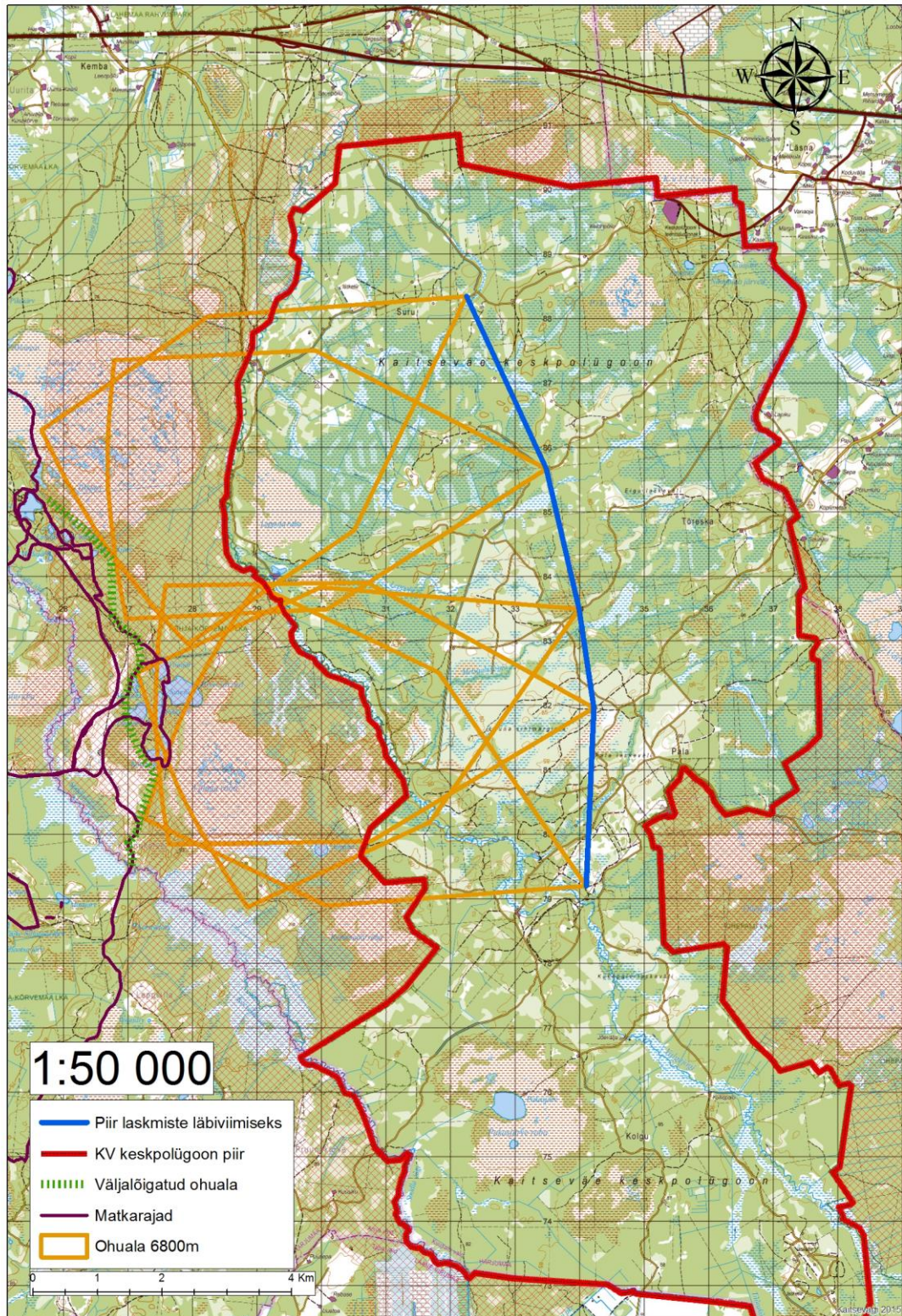
Väljaspool keskpõlügeni asuvate maa-alade määramiseks koostati analüüs⁴⁶. Ühtlasi on nende metsaalade näol tegemist lahingutehnika kasutamisega kaasnevate ohualadega.

Keskpõlügeni sõjalise väljaõppe võimaluste parendamine on oluline seepärast, et põlügen asub Tapa linna läheduses, kus asuvad nii väljaõppega seotud üksused kui ka jalaväe lahingumasinad. Peale selle puuduvad mujal Eestis piisavalt suured asustamata alad tugevdatud soomusjalaväe pataljoni väljaõppeks. Pataljon koosneb kolmest jalaväekompaniist ja kahest lahingtoetuse kompaniist. Üks pataljoni kompanii koosneb 14 jalaväe lahingumasinast.

Tugevdatud soomusjalaväe pataljoni lahingkoridori laiuseks on 4–5 km ja pikkuseks 10–15 km. Ala on vajalik selleks et pataljoni üksustel oleks eesmärgi saavutamiseks võimalik enda liikumiskoridoris tuld kasutada ja liikuda. Veel peab

⁴⁶ Huvitatud isikul on vajadusel võimalus tutvuda antud analüüsiga Kaitseministeeriumis.

pataljon arvestama, et ükski ründav üksus ei oleks teise üksuse ohualas.



Joonis 13. Kaitseväge keskpõlügeni laiendatud ohualade paiknemisest Põhja-Kõrve maa looduskaitsealal ja tulejoonest (sinine joon) keskpõlügenil.

Lähtudes eeltoodust ei ole tänasel põlügenil soovitud väljaõpet võimalik korraldada (vt Joonis 13), mistõttu andis Vabariigi Valitsus 27.08.2015 a korraldusega nr 352 alalise loa kasutada Keskkonnaministeeriumi valitsemisel



olevaid, Harju ja Lääne-Viru maakonnas asuvaid metsaalasid riigikaitselise väljaõppe korraldamiseks.

4.3.2 RISKIALLIKAD

Maakonnaplaneeringu lahenduse välja töötamisel arvestati erinevate riskiallikatega, mis võivad esile kutsuda ootamatuid ja laiaulatuslikke hädaolukordi. Hädaolukorrana käsitletakse sündmust või sündmuste ahelat, mis ohustab paljude inimeste elu, tervist ning põhjustab suure varalise või keskkonnakahju või tõsiseid ja ulatuslikke häireid elutähtsa teenuse toimepidevuses. Päästeameti juhtimisel on koostatud erinevate hädaolukordade kohta riskianalüüsid.

Päästeameti käsitletud hädaolukorra riskide kohaselt paiknevad Harju maakonnas järgmised riskiallikad, mida tuleb arvestada ruumilisel planeerimisel ja mille osas tuleb rakendada hädaolukordi ennetavaid ja tagajärgi leevendavaid meetmeid:

- a) suurõnnetusohuga ettevõtted (kontsentratsioon on suur Muuga sadamas, Maardu linnas, Tallinnas Kopli kaubasadamates, Paldiski sadamates ja linnas, Miiduranna sadamas);
- b) üleujutusohu tiheasustusalal (suure ohuga piirkonnad Tallinnas, Saue vallas, Maardu linnas⁴⁷);
- c) kiirgustegevusluba omavad objektid;
- d) ohtlikud veosed maanteel ja raudteel (kontsentratsioon suur Tallinnas ning Maardu linna, Muuga ja Paldiski sadamatesse suunduvatel tee- ja raudteetrassidel);
- e) gaasi või kütusetranspordiks kasutatavad torujuhtmed (nt Muuga sadamas ja Maardu linnas).

Harju maakonnas on riskiallikad koondunud valdavalt Tallinna, Maardu ja Paldiski linnade territooriumitele, mis tuleneb eelkõige kaubasadamate tegevusest. Sadamatesse on koondunud suurõnnetusohuga ettevõtted ja kütuse või gaasitorustikud. Teine oluline riskitegur Harju maakonnas on seotud üleujutusohuga rannikul ja kaldaaladel paiknevatele tiheasustusaladele.

Suurõnnetusohuga ettevõtted jagunevad ohtlikkuse järgi A- ja B-kategooria ettevõteteks.⁴⁸

Maakonnaplaneeringuga **ei kavandatud uusi alasid suurõnnetusohuga ettevõtetele.**

Vastavalt üleujutusohuga riskide hinnangule⁴⁹ käsitletakse Harju maakonnas riskipiirkondadena Maardu linna (Maardu järve ümbrus), Tallinna linnas Haabersti, Põhja-Tallinna, Kesklinna ja Pirita linnaosa ning Saue vallas Maidla tiheasustusalala.⁵⁰

⁴⁷ Maardu järvest tuleneva võimaliku üleujutusohu hindamiseks on Keskkonnaagentuuri poolt läbiviimisel täiendavad uuringud, et välja selgitada järve üleujutusohu tõenäosus. Kuna Keskkonnaministeeriumi poolt hallatav riiklik andmebaas käsitles maakonnaplaneeringu koostamise ajal Maardu järve üleujutusohuga riskipiirkonnana, siis on sellele vastavalt Maardu järve maakonnaplaneeringus ka kajastatud. Edasiste planeeringute koostamisel ning ehitus- ja maakasutustingimuste seadmisel tuleb arvestada võimalusega, et Maardu järve arvatakse üleujutusohuga riskipiirkondade nimistust välja.

⁴⁸ Känniskogused ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete ohtlikkuse kategooria määramine on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 08.06.2011. a määrusega nr. 40 "Kemikaali ohtlikkuse alammäär ja ohtliku kemikaali känniskogus ning suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohtlikkuse kategooria ja ohtliku ettevõtte määramise kord".

⁴⁹ Keskkonnaministeerium: <http://www.envir.ee/et/uleujutusohuga-seotud-riskide-esialgne-hinnang>

⁵⁰ Hädaolukorra riskianalüüs "Üleujutus tiheasustusalal"

Maakonnaplaneeringuga ei kavandatud uusi tiheasustusalasid üleujutus-riskiga piirkondadesse.

Üldised tingimused riskiallikest tuleneva ohuga arvestamiseks üldplaneeringute koostamisel:

1. Uue suurõnnetuse ohuga ettevõtte või olemasolevas ettevõttes muudatuste planeerimisel või suurõnnetusohuga ettevõtte ümbruse planeerimisel tuleb arvestada kemikaaliseaduse kohase Päästeameti kriisireguleerimise juhendiga⁵¹.
2. Tuginedes kemikaaliseaduse §-le 14 peab kohalik omavalitsus detail- ja üldplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel ning ehituslubade väljastamisel arvestama suurõnnetuse ohuga ettevõtetest lähtuva riskiga vastavalt hädaolukorra riskianalüüsile „Suurõnnetus ohtlike kemikaale käitlevas ettevõttes või muus tööstus- või laohoones“⁵².
3. Tagada tuleb ohutud kaugused ja luua puhvertsoonid ohtlike objektide (suurõnnetuse ohuga ettevõtted, kütusetorustikud) ja elamurajoonide, ühiskondlike hoonete ja alade, puhkealade ning peamiste transpordiliinide vahele.
4. Detail- ja üldplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel ning ehituslubade väljastamisel tuleb arvestada hädaolukorra riskianalüüsiga „Üleujutus tiheasustusalal“ ja rakendada üleujutusriske leevendavaid meetmeid vastavalt „Lääne-Eesti vesikonna üleujutusohuga seotud riskide maandamiskavale“.
5. Üleujutusosaladel tuleb ehitustingimuste seadmisel arvestada üleujutusriskiga. Ehitustegevusele peavad eelnema edasistes planeerimis- ja projekteerimisetappides läbiviidavad vajalikud uuringud ning meetmete väljatöötamine, et tagada nii ehitise püsivus kui ka looduslike protsesside jätkumine.
6. Tiheasustusaladel tuleb tagada toimiv sademeveesüsteem, et vältida sademeveeüleujutusi.
7. Võimalike üleujutuste ohuga tiheasustusaladega piirkondadest koostatakse täiendav riskianalüüs, millest selgub, milliseid objekte tohib antud piirkonda rajada.
8. Ohtlike veoste marsruutide kavandamisel tuleb eelnevalt koostada riskianalüüs, et kaardistada ohtlikud maanteelõigud, ristmikud, raudteelõigud ja ülesõidud.
9. Vältida tuleb kogunemiskohtade ja puhkealade planeerimist suure riskiohuga objektide ohuala piirkonda või tööstusalade vahetusse lähedusse.
10. Arvestada tuleb kõrgema radooniohuga Harju maakonnas.

4.3.3 PÄÄSTETEENUS

Päästeteenus on otseselt seotud elanike igapäevase turvatundega. Päästeteenuse kättesaadavuse tagamine kogu Harju maakonna territooriumil siseturvalisuse tõstmisel on nii riikliku kui ka kohaliku tähtsusega.

Päästeteenuse kättesaadavuse seisukohalt on olulised riiklikud päästekomandod ning neid toetavad kohalikud vabatahtlikud päästekomandod, mis on olulised

⁵¹ Kemikaaliseaduse kohase planeeringute kooskõlastamise ja ehitusprojektide heakskiitmise otsuse tegemine. Päästeamet, Kriisi reguleerimise osakond, versioon 16.04.2012.

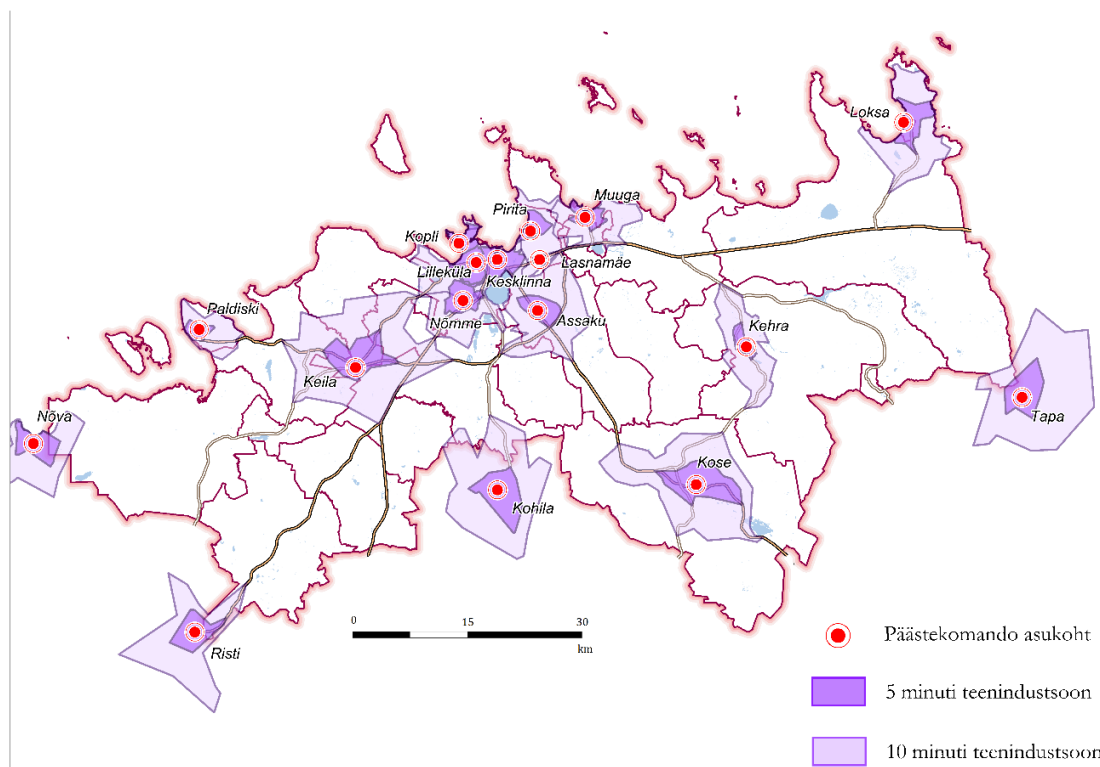
⁵² Hädaolukorra riskianalüüs, „Suurõnnetus ohtlike kemikaale käitlevas ettevõttes või muus tööstus- või laohoones“ Kinnitatud Päästeameti peadirektori 01.07.2013 käskkirjaga nr 286. Päästeamet.



partnerid Päästeametile päästetööde ja ennetustöö teostamisel. Vabatahtlike päästekomandode tegevuse algatamiseks ja jätkusuutlikkuse tagamiseks on aktiivse ja teotahtelise kogukonna kõrval vajalik riiklik ning KOV-i poolne tugi päästetööde, vajaliku tehnika ja vabatahtlike päästjate väljaõppe tagamisel.

Aladel, mis ei ole kaetud riikliku komando teeninduspiirkonnaga, on eriti tähtis vabatahtliku päästekomando toetamine.

Harju maakonda teenindavad riiklikud päästekomandod Tallinnas (Kopli, Lillekülas, Pirital, Muugal, Lasnamäel, Nõmmel, Kesklinnas), Paldiskis, Assakul, Muugal, Keilas, Kohilas, Kosel, Kehras, Tapal, Loksal (vt Joonis 14). Vabatahtlikud päästekomandod asuvad Ida-Harjumaal Aegnal, Aegviidus, Ardus, Arukülas, Kaberneemes, Kolgal, Kostiveres, Neemel, Prangliil, Raasikul, Raes, Urvastes, Vaidas ja Lääne-Harjumaal Habajas, Kibunas, Lohusalus, Naissaarel, Nissis, Murastes, Padisel, Sakus, Turbas.⁵³



Joonis 14. Riiklike päästekomandode asukohad ja reageerimisajad.

Tõhusa päästevõimekuse ja sündmusele reageerimiskiiruse tõstmiseks Harju maakonnas on vajadus reserveerida riigimaid olemasolevate päästekomandode päästevõimekuse parandamiseks:

- Paldiski linnas Tallinna mnt vahetus läheduses vahemikus Rae tänavast Soomepoiste teeni;
- Viimsi vallas Randvere teel Lubja külas;
- Maardu teel, Maardu linna sissesõidu vahetus läheduses;

⁵³ Päästevõimekus: <http://paasteamet.ee/et/kodanikule/komandodekaart/>, andmed seisuga 22.05.2015

- Kose alevikus Pikk tänava ja Ujula tänava ringristmiku vahetus läheduses;
- Loxsa linnas Tallinna mnt ja Rohuaia tänava ristumiskoha läheduses;
- Rae vallas Assakul Tartu maantee ja Järve tee lõikumise vahetus läheduses;
- Laagri alevikus Instituudi, Veskitammi ja Männimetsa tee ringristmiku vahetus läheduses.



5. MAAKONNAPLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA

Harju maakonnaplaneeringuga määrati maakonna pikaajalised strateegilised arengusuunad. Maakonnaplaneeringus kavandatu – läbimõeldud asustusstruktuur keskuste võrgustiku ja linnalise asustuse alade näol ning sellega seonduv taristu – on aluseks ruumilist väljundit omavatele tegevustele ja otsustele nii riiklikul kui kohalikul tasandil.

Maakonnaplaneeringu elluviimine eeldab nii riiklike kui kohalike ametkondade sihipärast tegevust. Ruumiliste arengusuundade realiseerimisel on võtmetähtsusega koostöö ja valdkondade ülesed kokkulepped. Maakonnaplaneeringuga on oluline arvestada riiklike sektorarengukavade koostamisel ja elluviimisel. Harju maakonnaplaneeringu elluviimine kohalikul tasandil toimub valdavalt läbi kohalike omavalitsuste üld- ja teemaplaneeringute. Uute üldplaneeringute koostamisel võetakse aluseks käesolev maakonnaplaneeringu lahendus.

Maakonnaplaneeringu lisa 8 on toodud maakonnaplaneeringu elluviimise tegevuskava (ei kuulu kehtestamisele), mida tuleb perioodiliselt üle vaadata ja vajadusel täiendada. Tegevuskava eesmärk on maakonnaplaneeringuga kavandatud pikaajaliste arengueesmärkide koordineeritud elluviimine. Tegevuskava täpsustab koostöö vajadust erinevate riigi tasandite vahel, tuues iga tegevuse juures välja teostaja (riik, maakond, kohalik omavalitsus), kelle pädevuses on antud tegevuse elluviimine.

Maakonnaplaneeringu elluviimise tegevuskava sisaldab konkreetseid ettepanekuid omavalitsuste üldplaneeringute täiendamiseks, aga ka teemaplaneeringute või detailplaneeringute ja nendega seotud uuringute koostamiseks. Tegevuskava annab olulise aluse maakonnaplaneeringu koostamise käigus läbi viidud koostöö tulemuste osas kokkulepete saavutamiseks, mis on esmatähtsad avaliku sektori investeeringute ettevalmistamisel ja elluviimisel.

6. KASUTATUD MÕISTED

Asustuse arengu suunamine – Eelduste loomine ja tingimuste seadmine sellise asustussüsteemi ja asulate ruumilise struktuuri kujundamiseks, mille järgimisel asustuse areng soodustaks mitmekesise, kvaliteetse ja turvalise elukeskkonna, esteetilise miljöö ning olemasolevate väärtuste säilimist, kuid ei tooks kaasa ülemääraseid kulusid uue tehnilise ja sotsiaalse taristu rajamisel ja eksploatatsioonil ning põhjendamatut uutele aladele ehitamist.

Eeslinnased keskused – Tallinnaga tihedalt seotud keskused, kus elanikkond on valglinnastumise mõjul oluliselt suurenenud ja vajadus kohapealsete teenuste järele on seeläbi suurenenud.

Ettevõtluspiirkond – Spetsiaalselt arendatud infrastruktuuriga ala, kuhu äri- ja tootmisettevõtted koonduvad logistiliste, maakasutuslike, tööjaotuslike, maksunduslike või muude eeliste tõttu.

Harju maakond – Maakond koos Tallinnaga.

Harjumaa – Maakond ilma Tallinnata.

Hoonetekompleks – Üldjuhul ühel kinnistul paiknevad visuaalselt ja funktsionaalselt terviku moodustavad hooned.

Inimmõõde planeerimises – Inimese vajadustele keskenduva ruumilahenduse kavandamine, mille juures arvestatakse inimeste taju, liikumise, huvide ja käitumisega ning elanikud on kaasatud oma elukeskkonna arendamisse. Inimmõõtmeline välisruum on kvaliteetne ja turvaline, soodustab jalgsi või kergliiklusvahendiga liikumist, väärtustab linnaruumi sotsiaalseid ja kultuurilisi funktsioone, soodustab kogukondlikku tegevust ja suhtlemist.

Juhuslik arendamine – Kavandataval maakasutusel/arendusel puudub loogiline ruumiline seos olemasolevate struktuuridega, sh on katkestatud nii maakasutuslik kui ka taristute ruumiline järjepidevus olemasolevate struktuuride suhtes ning kavandatu elluviimine eeldab uute, olemasolevatest eraldiseisvate taristute rajamist; ulatuslik, üheotstarbeline, intensiivne (elamu- või äri/tootmisotstarbeline) maakasutus madalate hoonetega, krundijaotus on ühetüübiline.

Kergliiklustee – Jalakäija ning jalgrattaga, tasakaaluliikuriga jms liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või tee osa, kus kergliiklejad on eraldatud autoliiklusest. Kergliiklusteede planeerimisel on oluline, et need oleksid katkematud, ühendaksid olulisi sihtpunkte (elu- ja töökohad ning teenuste osutamise kohad) ja moodustaksid pideva võrgustiku.

Keskuslinn - Toimepiirkonna keskus.

Kogukonnateenus - Kohalikule arengule ja töökohtade loomisele orienteeritud teenus, mille pakkuja on valdavalt kohalik kogukond, kes kasutab kohapealseid ressursse. Kogukonnateenused on paindlikud, suutes mitmeid teenuseid pakkuda ettevõtjast odavamalt ja sihtgruppi arvestavamalt.

Kohalik keskus – Keskus, kus on soovitavalt kättesaadavad teenused, mille kasutamine rahuldab elanike igapäevaelu põhivajadused. Kohaliku keskuse teeninduspiirkonna elanike arvestuslik arv: > 1500. (TÜ RAKE uuringus II tasandi keskus).

Koostoimivad keskused – Lähestikku paiknevad, funktsionaalselt omavahel seotud ja koos toimivad keskused, kus teenuste kättesaadavus tagatakse mitme keskuse koostöös.



Linnalise asustusega ala – Kompaktse asustuse arenguks sobiv ala, mida iseloomustavad erinevate maakasutusfunktsioonide mitmekesisus, linnaliselt ühtsed teede- ja tehnovõrgud ning arvukate teenuste ja töökohtade olemasolu kohapeal.

Linna lähivöönd (linnastu) – Linna ümbritsev toimepiirkonna osa, kus vähemalt 31% elanikest on teenuste ja töökohtade tõttu linnaga (toimepiirkonna keskusega) igapäevaselt seotud.

Lähikeskus – Keskus, mis aitab parandada teenuste kättesaadavust suurematest keskustest eemal paiknevates piirkondades. Lähikeskuse teeninduspiirkonna arvestuslik elanike arv: > 500. (TÜ RAKE uuringus I tasandi keskus).

Maakondlik keskus – Maakonna olulisim töökohtade ja teenuste koondumise koht, võib kattuda maakonna haldus- ja administratiivkeskusega (TÜ RAKE uuringus IV tasandi keskus).

Maaline piirkond – Hajusa asustustriga ala väljaspool linnalise asustusega alasid, kus esineb väiksemaid kompaktse iseloomuga asustuse alasid (nt alevikud, tihedamad külakeskused, suvilapiirkonnad).

Mälestis – Riigi kaitse all olev kinnis- või vallasasi või selle osa või asjade kogum või terviklik ehitiste rühm, millel on ajalooline, arheoloogiline, etnograafiline, linnaehituslik, arhitektuuriline, kunstiline, teaduslik, usundilooline või muu kultuuriväärtus, mille tõttu see on tunnistatud mälestiseks (MuKS § 2).

Nõudetransport – Vajaduspõhine kombineeritud transpordisüsteem. Rakendatakse eelkõige maalises piirkonnas ja maakonna äärealadel. Nõudetransporti rakendatakse, kui püsiliini ülalpidamine ei ole otstarbekas, aga vajadus ühenduste järele on olemas. Nõudetransporti on võimalik siduda nii teenuste, töö, kooli kui ka lastehoiuga.

Paindlikud lahendused – Teenust osutatakse mobiilselt ja perioodiliselt (kauplusauto, pangabuss jne), korraldatakse tellimussõidud väiksemate sõidukitega üksikutele tellijatele (nõudebuss), toimivad integreeritud kohapealsed teenused, Interneti-põhised lahendused (kui võimalik, sõltuvalt teenusest).

Piirkondlik keskus – Maakondlikust keskusest väiksem keskus, piirkonnas oluline teenuste ja töökohtade koondumise koht. Piirkonna elanike arvestuslik arv: > 4500. (TÜ RAKE uuringus III tasandi keskus).

Päikesepark – Koosneb päikesepaneelidest, mis toodavad päikesekiirguse abil elektrienergiat.

Riigikaitseline ehitis – Ehitis või riigikaitse otstarbega ehitisi teenindav maa-ala, mis on Kaitseministeeriumi või Kaitseministeeriumi valitsemisala valduses, sealhulgas riigikaitseline tee. (EhS 13 peatükk § 115).

Riigikaitse ehitise piiranguvöönd - Vöönd riigikaitse ehitise välisseinast või riigikaitse rajatise välispiirjoonest või kinnisasja välispiirjoonest, kus ehitise püstitamine, laiendamine või ümberehitamine ilma Kaitseministeeriumi antud kooskõlastuseta on keelatud. (EhS 13 peatükk § 120 ja kaitseministri 26.06.2015 määrus nr 16).

Roheline võrgustik – Planeerimisalane mõiste, mis funktsionaalselt täiendab kaitsealade võrgustikku, ühendades need looduslike aladega ühtseks terviklikuks süsteemiks.

Rohetaristu – Looduslike ja poollooduslike alade ja muude keskkonnamelementide strateegiliselt kavandatud, ruumiliselt, funktsionaalselt ja ökoloogiliselt sidus ning erinevatel hierarhilistel tasanditel koos toimiv võrgustik, mis on loodud ja mida hallatakse selleks, et pakkuda mitmesuguseid ökosüsteemiteenuseid.

Ruumimudel – Üldplaneeringu osa, mis kavandab tiheasumite ruumilist struktuuri ja terviklahendust, näidates ära põhimõttelised hoonestusmahud, hoonete

paigutuse ja tänavavõrgustiku. Ruumimudel on aluseks detailplaneeringute koostamisele, hoonete ja avaliku ruumi suhete, samuti elamispiindade ja taristute vastastikuste seoste ning tiheasumi ruumilise struktuuri arendamisele.

Siirdevöönd (tagamaa) – Toimepiirkonna osa, mille elanikest 16–30% on teenuste ja töökohtade tõttu toimepiirkonna keskusega igapäevaselt seotud.

Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted – Kemikaaliseadusest tulenevalt künniskogusest või alammäärast suuremas koguses ohtlikke kemikaale käitlevad ettevõtted. Suurõnnetuse ohuga ettevõtted jagunevad kemikaalide koguse alusel A- ja B-kategooria ettevõteteks.

Tagamaa keskused – Piirkondlikult olulised töö- ja teenuste tarbimise sihtkohad, kuid nende konkurentsivõime võrreldes eeslinnaliste keskuste arenguga on nõrgem.

Teenuskeskus – Ühtsesse võrgustikku kuuluvad keskused, mida iseloomustab teenuste kättesaadavus kohapeal. Teenuskeskused ja nende klassifikatsioon on määratletud TÜ RAKE uuringus (2015). Maakonnaplaneeringu keskuste hierarhias pakub lähikeskus I tasandi, kohalik keskus II tasandi, piirkondlik keskus III tasandi ja maakondlik keskus IV tasandi teenuskeskusele omaseid teenuseid. Iga kõrgema tasandi keskus pakub ühtlasi ka kõigi temast madalama tasandi keskustele omaseid teenuseid.

Tehisveekogu – Inimtegevuse tagajärjel tekkinud veekogu (tiigid, kraavid, karjäärijärved ja veehoidlad).

Tiheasum – Olemasoleva kompaktse asustusega territooriumi osa või kompaktse asustuse arenguks kavandatav piiritletud maa-ala, kus ruumiline areng on reguleeritud üld- ja detailplaneeringutega. Üldplaneeringu koostamisel määratakse tiheasumi paiknemine ja piirid. Ruumiline struktuur täpsustatakse ruumimudeli abil. Tiheasumiteks on eelkõige olemasolevad tiheasustusega paikkonnad, millele lisanduvad vajadusel kavandatavad laiendused või erandjuhul uued planeeritavad kompaktse asustusega terviklikult piiritletavad maa-alad. Suuremaid linnu võib käsitleda tiheasumite kogumina.

Toimepiirkond – Keskus-tagamaa süsteem, mis koosneb toimepiirkonna keskusest (maakondlikust keskusest) ja sellega funktsionaalselt seotud piirkondlikest, kohalikest ja lähikeskustest ning nende tagamaal asuvatest paikkondadest, mille elanike jaoks on antud keskused peamiseks igapäevase ja perioodilise liikumise sihtkohaks. Maakonnatasandi toimepiirkond on funktsionaalne piirkond, kust on võimalik jõuda tööle, kooli ja igapäevateenusteni poole tunniga. Toimepiirkond jaguneb linna lähivööndiks, siirdevööndiks ja äärealaks.

Toimepiirkonna keskus - Kõige olulisem töökohtade ja teenuste koondumise koht toimepiirkonnas, maakondlik keskus.

Tugi-toimepiirkond – Toimepiirkonda toetav, piirkondliku keskusega funktsionaalne piirkond.

Tugi-toimepiirkonna keskus – Piirkondlik keskus, mille ülesanne on toetada maakondlikku toimepiirkonna keskust teenuste ja töökohtade osutamisel.

Vajaduspõhine kombineeritud transpordisüsteem – Rakendatakse eelkõige piirkondades, kus asustustihedus ei ole piisav, et säilitada elanike vajadusele vastavad transpordivõimalused. Kombineeritud transpordisüsteem võib sisaldada nõudetransporti, söödutransporti, sõidukite ühiskasutust, autode jagamist jms.

Valglinnastumine – Planeerimata, kontrollimata ja koordineerimata üheots- tarbelise maakasutusega areng, kus maakasutus ei ole funktsionaalselt seotud ümbritseva maakasutusega ja mis väljendub madala tihedusega, ribakujulise, hajutatud ja isoleeritud asustuse levikus.



Väärtuslik maastik – Maakonnaplaneeringuga või üldplaneeringuga määratletud ala, millel on ümbritsevast suurem kultuurilis-ajalooline, esteetiline, looduslik, identiteedi- või puhkeväärtus.

Väärtuslik põllumajandusmaa – Haritav maa ja looduslik rohumaa, mille tootlikkuse hindepunkt ehk reaaloniteet on võrdne või suurem Eesti põllumajandusmaa kaalutud keskmisest reaaloniteedist 40. Kui maakonna keskmine boniteet on väiksem kui Eesti keskmine boniteet, siis on väärtusliku põllumajandusmaa alampiiriks maakonna keskmine boniteet.

Ääreala – Toimepiirkonna servaala, valdavalt hajaasustusega piirkond, kus toimepiirkonna keskusega on igapäevaselt teenuste ja töökohtade tõttu seotud kuni 15% elanikest.

7. JOONISED

- ASUSTUSE SUUNAMINE
- TEHNILISED VÕRGUSTIKUD
- RUUMILISED VÄÄRTUSED



8. LISAD

LISA 1 KSH ARUANNE

KSH aruanne on esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 2 MAAKONNAPLANEERINGU LÄHTESEISUKOHAD

Maakonnaplaneeringu lähteseisukohad on esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 3 RUUMILISE ARENGU ANALÜÜS

Ruumilise arengu analüüs on esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 4 ASUSTUST JA MAAKASUTUST SUUNAVAD KESKKONNATINGIMUSED (KEHTESTATUD 2003)

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 5 HARJUMAA KERGLIIKLUSTEED (KEHTESTATUD 2012)

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 6 PÕHIMAANTEE NR 4 (E67) TALLINN-PÄRNU –IKLA (VIA BALTICA) TRASSI ASUKOHA TÄPSUSTAMINE KM 12,0-44,0 (KEHTESTATUD 2014)

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 7 HARKU-LIHULA-SINDI 330/110 KV ELEKTRILIINI TRASSI ASUKOHA MÄÄRAMINE (KEHTESTATUD 2016)

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 8 MUUDATUSED ELEKTRIVÕRGUS VASTAVALT ELEKTRILEVI OÜ JA ELERING AS TEGEVUSKAVADELE

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 9 MAAKONNAPLANEERINGU ELLUVIIMISEKAVA

Elluviimisekava on esitatud eraldiseisva dokumendina

