



MAARDU LINNA ÜLDPLANEERING



Maardu Linnavalitsus



MAARDU LINNA ÜLDPLANEERING

Kehtestatud 31.01.2023 Maardu Linnavolikogu otsusega nr 42



Sisukord

Sissejuhatus	5
1. Üldplaneeringu lahenduse väljatöötamise alused	7
1.1. Rahvastiku suundumused.....	7
1.2. Maardu linna asumite ruumiline paiknemine.....	7
1.3. Maardu linna väärtused	8
1.4. Maardu linna arenguvision ja ruumilise arengu vajadused.....	11
2. Maardu linna ruumilise arengu põhimõtted	12
2.1. Inimmõõtmeline linnaruum.....	14
3. Maakasutuse määramine	19
4. Linna territooriumi kasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes	20
4.1. Väikeelamu maa-ala (ev)	20
4.2. Väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala (ev/ä/aa).....	21
4.3. Väikeelamu ning haljasala ja parkmetsa maa-ala (ev/hp).....	21
4.4. Korterelamu maa-ala (ek)	22
4.5. Korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala (ek/ä/aa).....	23
4.6. Keskuse maa-ala (c)	24
4.7. Ühiskondliku hoone maa-ala (aa)	26
4.8. Äri- ja teenindusettevõtte maa-ala (ä)	27
4.9. Äri- ja tootmise maa-ala (ät)	27
4.10. Puhke- ja virgestusehitiste maa-ala (pv)	29
4.11. Haljasala ja parkmetsa maa-ala (hp)	29
4.12. Sadama maa-ala (ls)	30
4.13. Liikluse maa-ala (l)	30
4.14. Parkimisehitise maa-ala (lp).....	31
4.15. Riigikaitse maa-ala (r).....	31
4.16. Tehnoehitise maa-ala (ot).....	31
4.17. Kalmistu maa-ala (k).....	31
4.18. Veekogud	32
5. Asumite kasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes.....	33
5.1. Kallavere elamupiirkond.....	33
5.2. Muuga elamupiirkond	40
5.3. Maardu järv ja järveäärne elamupiirkond	42



5.4. Vana-narva mnt tööstuspiirkond	46
5.5. Kroodi majanduspiirkond.....	47
5.6. Muuga sadam	49
6. Linna territooriumi kasutus- ja ehitustingimused teemavaldkondade lõikes	51
6.1. Kultuuriväärtused	51
6.1.1. Miljööväärtuslik ala	51
6.1.2. Pärandkultuuriobjektid.....	53
6.1.3. Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	54
6.2. Kaitstavad loodusobjektid.....	54
6.3. Linna rohealad ja roheline võrgustik.....	55
6.4. Maavarad.....	56
6.5. Infrastruktuur.....	56
6.5.1. Veevarustus ja kanalisatsioon. Sademevee ärajuhtimine	56
6.5.2. Taastuvenergia	59
6.5.3. Transpordivõrgustik.....	62
6.5.3.1. Teed ja liikluskorralduse üldised põhimõtted.....	62
6.5.3.2. Kergliiklusteed	64
6.5.3.3. Parkimine.....	65
6.5.3.4. Tänavahaljastus	67
6.5.3.5. Raudtee	67
6.5.3.6. Ühistransport	69
6.5.4. Jäätmekäitlus.....	70
6.5.5. Gaasivarustus	71
6.5.6. Elektrirajatised	71
7. Müra normtasemete kategooriad	72
8. Radoon	73
9. Üleujutusohuga ala	74
10. Mõjuhindamise kokkuvõte	75
11. Üldplaneeringu elluviimine	76
11.1. Sundvõõrandamise ja sundvalduse seadmine	76
11.2. Harju maakonnaplaneeringu 2030+ täpsustamine	76

SISSEJUHATUS

Maardu linnavolikogu algatas linna üldplaneeringu koostamise ja üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimise 18.04.2017 otsusega nr 264.

Üldplaneeringu koostamise eesmärk on linna ruumilise arengu põhimõtete kokkuleppimine. Üldplaneeringuga lahendatakse lähtuvalt linna ruumilistest vajadustest planeerimisseaduse § 75 toodud ülesanded – planeeringuala kasutus- ja ehitustingimused, transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri üldised asukohad jt linna arenguks olulised teemad.

Üldplaneeringuga hõlmataav ala on kogu Maardu linna territoorium.

Üldplaneeringu koostamisega paralleelselt viidi läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH). KSH selgitab, kirjeldab ja hindab üldplaneeringu elluviimisega kaasnevat olulist keskkonnamõju ja määrab vajadusel mõjude leevendusmeetmed, arvestades üldplaneeringu eesmärke ja käsitletavat territooriumi. KSH tulemused ja mõjude hindamise ettepanekud kajastuvad üldplaneeringu lahenduses.

Erinevad huvid ja linna ruumilised vajadused selgitati välja koostöös erinevate huvigruppidega. Lahenduse väljatöötamisel kaasati kõiki, keda planeering ühel või teisel moel mõjutada võib (riigiasutused, kohalikud elanikud, maaomanikud, ettevõtjad jne). Üldplaneeringu koostamisel lähtuti Harju maakonnaplaneeringust 2030+, Maardu linna kehtivast arengukavast, ruumilist arengut puudutavatest dokumentidest ning asjakohastest õigusaktidest. Üldplaneeringu koostamise esimeses etapis, enne lahenduse väljatöötamist, viidi läbi asjakohased alusuuringud.¹ Alusuuringute ja küsitluse tulemused kajastuvad üldplaneeringu lahenduses.

Üldplaneering koosneb:

- seletuskirjast;
- joonistest, milleks on:
 - joonis 1. Maakasutusplaan. M 1:15 000;
 - joonis 2. Liiklusskeem. M 1: 15 000;

Üldplaneeringu juurde kuuluvad lisad:

- KSH aruanne;
- alusuuringud;
- menetlusedokumentatsioon.

Üldplaneeringu seletuskirjas ja joonistel üldjuhul ei kajastata kõiki kitsendusi põhjustavaid objekte ja nendest tulenevaid kitsendusi, mis on kajastatud Maa-ameti geoportaalis ja/või ruumiandmete registris. Kitsendustega on arvestatud lahenduse väljatöötamisel.

¹ Alusuuringute koosseisu kuuluvad Maardu linna rahvastikuanalüüs ja liikuvuse uuring. OÜ Hendrikson&Ko, 2018.

Rohealade piisavust ja paiknemist analüüsiti KSH raames (tehti n-ö piisavusanalüüs). Ettevõtluskeskkonna arengu suunamiseks viidi läbi küsitlus ettevõtjate seas ning korraldati ettevõtjate ümarlaud.



Taustainfona joonistel toodud kitsendused on ajas muutuvad. Sellest tulenevalt tuleb detailplaneeringute koostamisel, projekteerimistingimuste andmisel ja maakorraldustoimingute läbiviimisel kitsendusi põhjustavate objektidega arvestada ning lähtuda asja- ja ajakohastest õigusaktidest ja nendest tulenevatest kitsendustest (nt piirangutest veekogude kaldal looduskaitseseaduse alusel, tee kaitsevöönditest ehitusseadustiku alusel jne). Kitsendused kuvatakse Maa-ameti geoportaalis. Vastava seadusandluse muutumisel lähtutakse kitsenduste määramisel õigusaktist.

Tellijä ja üldplaneeringu koostamise korraldaja: Maardu Linnavalitsus.

Üldplaneeringu koostamist konsulteeris ja keskkonnamõju strateegilist hindamist viis läbi Hendrikson&Ko OÜ. Üldplaneeringu projektijuht: Marika Pärn – ruumilise keskkonna planeerija, tase 7; kutsetunnistuse nr: 138334.

1. ÜLDPLANEERINGU LAHENDUSE VÄLJATÖÖTAMISE ALUSED

1.1. RAHVASTIKU SUUNDUMUSED²

Maardu linna rahvastik on aasta-aastalt kahanenud. Iga järgnev põlvkond on eelnevast väiksearvulisem, eelkõige on seda märgata mitte-eestlastest elanike seas.

Statistikaameti poolt koostati aastal 2014 Eesti suuremate linnade rahvastikuprognosis aastani 2040, mis tuginedes 2012. aasta andmetele hindas Maardu rahvaarvu kasvavaks. Prognoosi kohaselt peaks Maardu rahvastik 2014–2040 perioodil kasvama 17 794 elanikult 18 446 elanikuni ehk 652 inimese võrra (~3,7%). Kasvuaastateks prognoositi perioodi 2014–2029, mille järel rahvaarv stabiliseerub ning varieerub aastate lõikes vähe.

Nii Statistikaameti kui Rahvastikuregistri andmetel on elanikkond perioodil 2013–2017 aga kahanenud. Arvestades rahvastiku vanuselist jaotust (arvukad on 50–69-aastaste vanusrühmad) suremus lähiajal tõenäoliselt tõuseb, kuid sündimus mitte. Seega on rahvastiku kahanemise pidurdamiseks eelkõige oluline rahvastiku siserände kasv. **Siserände suurendamiseks on oluline luua hea elukeskkond**, võimaldades linnas erinevaid elustiile. Kasvanud on elanikkond Muugal ja Maardu järve ääres, mis näitab eramupiirkondade populaarsust ja potentsiaali siserändeks. **Samuti on tähtis jätkata hea kvaliteediga teenuste ja inimsõbraliku linnaruumi arendamist**. Siserännet toetavaks teguriks on ka **töökohtade ja heade transpordiühenduste olemasolu**.

Maardus on rahvastikuprotsessides võimalikud nii jätkuv kahanemine kui ka rahvastiku stabiliseerumine³. Maardu linna üldplaneeringu koostamisel **on eesmärgiks võetud rahvastiku stabiliseerimise stsenaarium**. Kahanemise kui möödapääsmatu paratamatuse asemel arvestatakse ka käitumuslike muutuste võimalusega (rände-eelistuste ja -voogude muutus, registreerimiseelistuste muutus).

1.2. MAARDU LINNA ASUMITE RUUMILINE PAIKNEMINE

Maardu linn on tuntud kui tööstuslinn ja arenev logistikakeskus, seda nii maakonna kui riigi tasandil. Eelkõige tööstus, kuid ka sadama ehitus, on oluliselt mõjutanud Maardu linnaruumi kujunemist ja arengut.

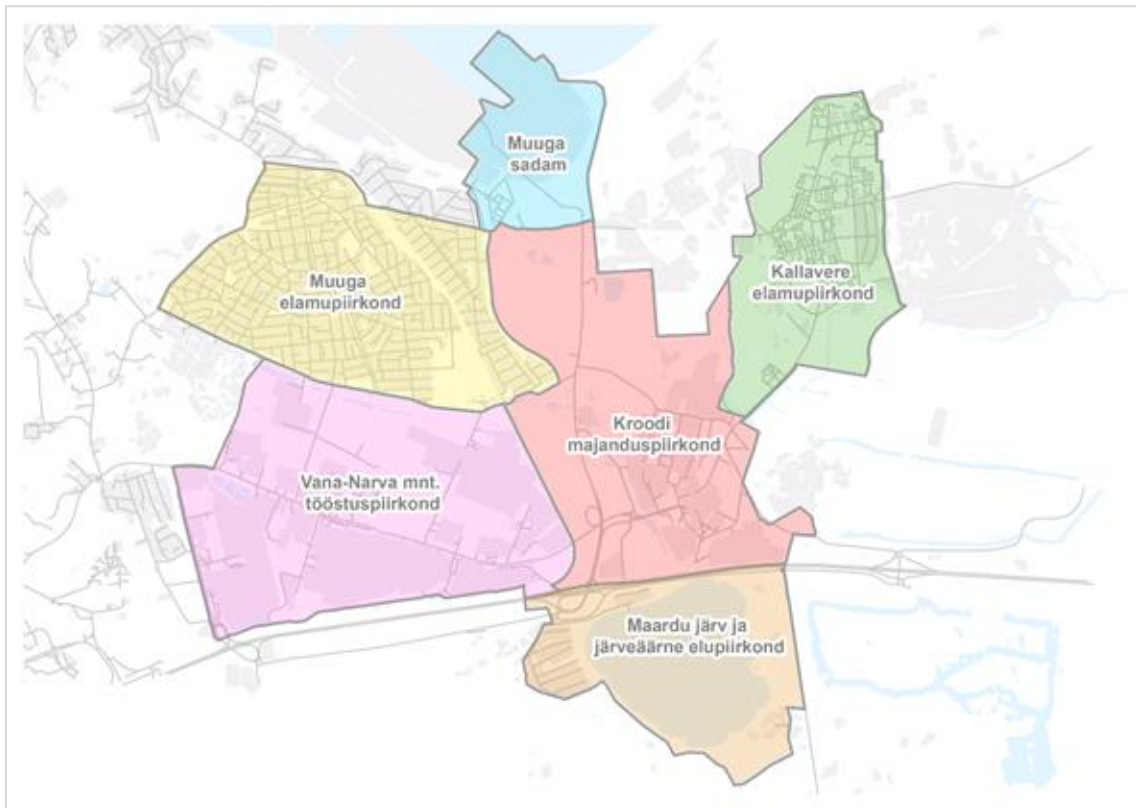
Linn jaguneb funktsionaalselt erinevateks asumiteks (piirkondadeks). Linna elamupiirkonnad – Muuga, Kallavere ja Maardu järve äärne – eristuvad ajaloolise arengu ja ruumikasutuse poolest ning on üksteisest eraldatud majandus-tööstusvööndiga. Majandus-tööstusvööndi, mis läbib linna länepiirilt põhjasuunas kuni sadamani,

² Maardu linna rahvastikuanalüüs. OÜ Hendrikson&Ko, 2018.

³ Rahvastiku kahanemine toimub, kui jätkuvad senised protsessid rändes ja suremuses-sündimuses. Rahvastiku stabiliseerumine on võimalik kui panustatakse oluliselt linna mitte-registreerunud elanikele hüvede paketi pakkumisele, mis suudab konkureerida Tallinnaga.



moodustavad Vana-Narva mnt tööstuspiirkond, Kroodi majanduspiirkond ning mere ääres Muuga sadam. Funktsionaalsest eripärest tulenevalt on asumid ka linnaehituslikult eri-ilmelised.



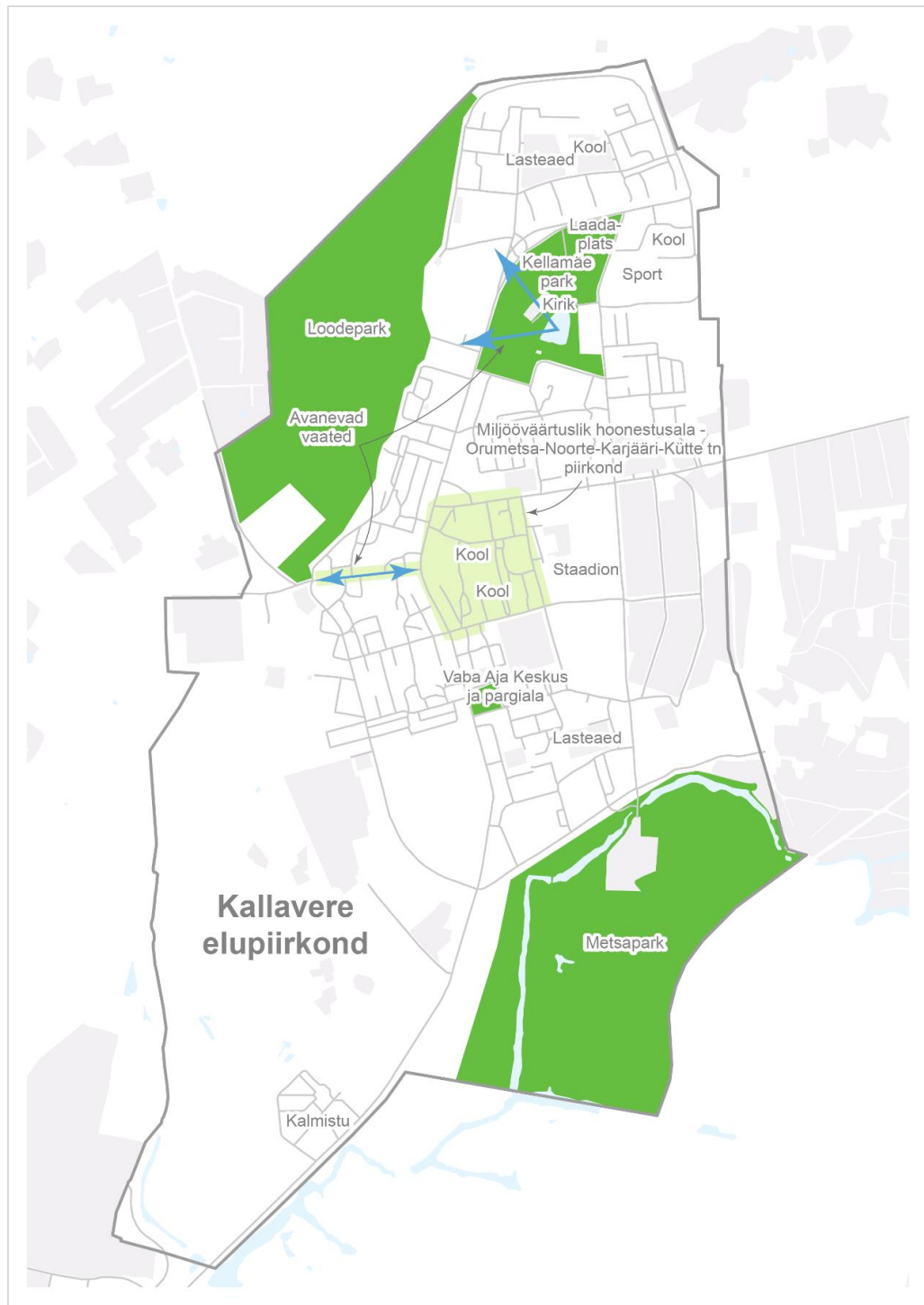
Skeem 1.2.1. Maardu linna jagunemine funktsionaalselt erinevateks asumiteks.

1.3. MAARDU LINNA VÄÄRTUSED

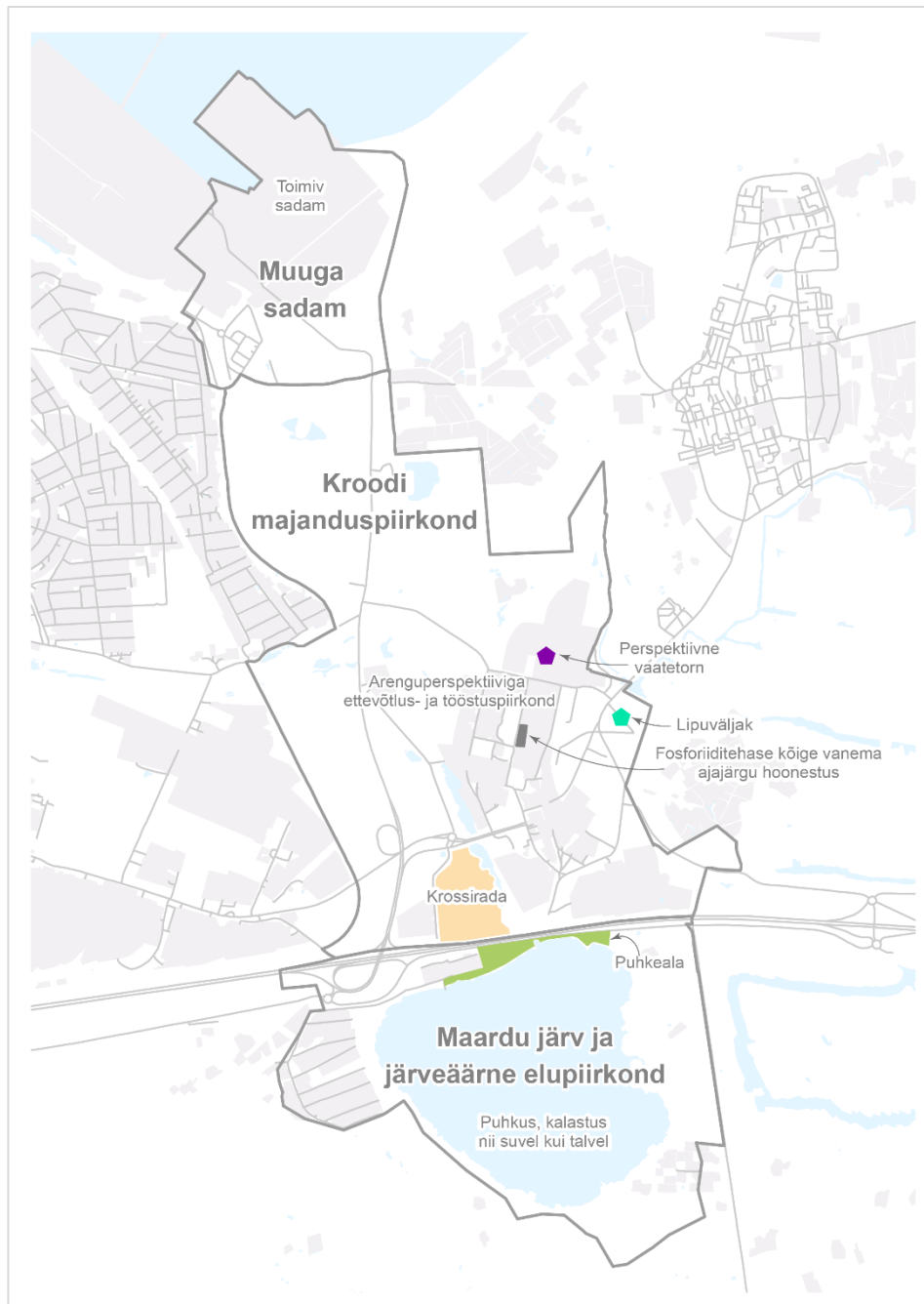
Maardu linnale iseloomulikud väärtused on **looduslikud, kultuurilised, majanduslikud ning sotsiaalsed nähtused ja alad**, mida kohalik elanikkond ja ettevõtjad ise on eripäraseks pidanud ning väärtusena määratlenud.

Väärtused kaardistati rühmatööde käigus.⁴ **Määratletud väärtused tagavad linna omapäraga arvestamise ruumilise arengu suunamisel ja ehitustegevuse kavandamisel.** Ülevaate väärtustest annavad alljärgnevad skeemkaardid.

⁴ Töökoosolek toimus 5.12.2017. Töökoosolekul osalesid Maardu linna ametnikud ja spetsialistid, volikogu liikmed ning ettevõtjad.



Skeem 1.3.1. Rühmatööde käigus kaardistatud väärtused Kallavere elupiirkonnas.



Skeem 1.3.2. Rühmatööde käigus kaardistatud väärtused Muuga sadamas ja Kroodi majanduspiirkonnas ning Maardu järve äärses elupiirkonnas.



Skeem 1.3.2. Rühmatööde käigus kaardistatud ja üldplaneeringu menetluse käigus kogukonna poolt täpsustatud väärtused Muuga elumupiirkonnas ja Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas.

1.4. MAARDU LINNA ARENGUVISIOON JA RUUMILISE ARENGU VAJADUSED

Vastavalt Maardu linna arengukavale on Maardu linna visioon:

Maardu linn on tänapäevane inimsõbraliku elukeskkonnaga integratsiooni ning rahvusvahelise transiidi ja tööstuse edulugu.

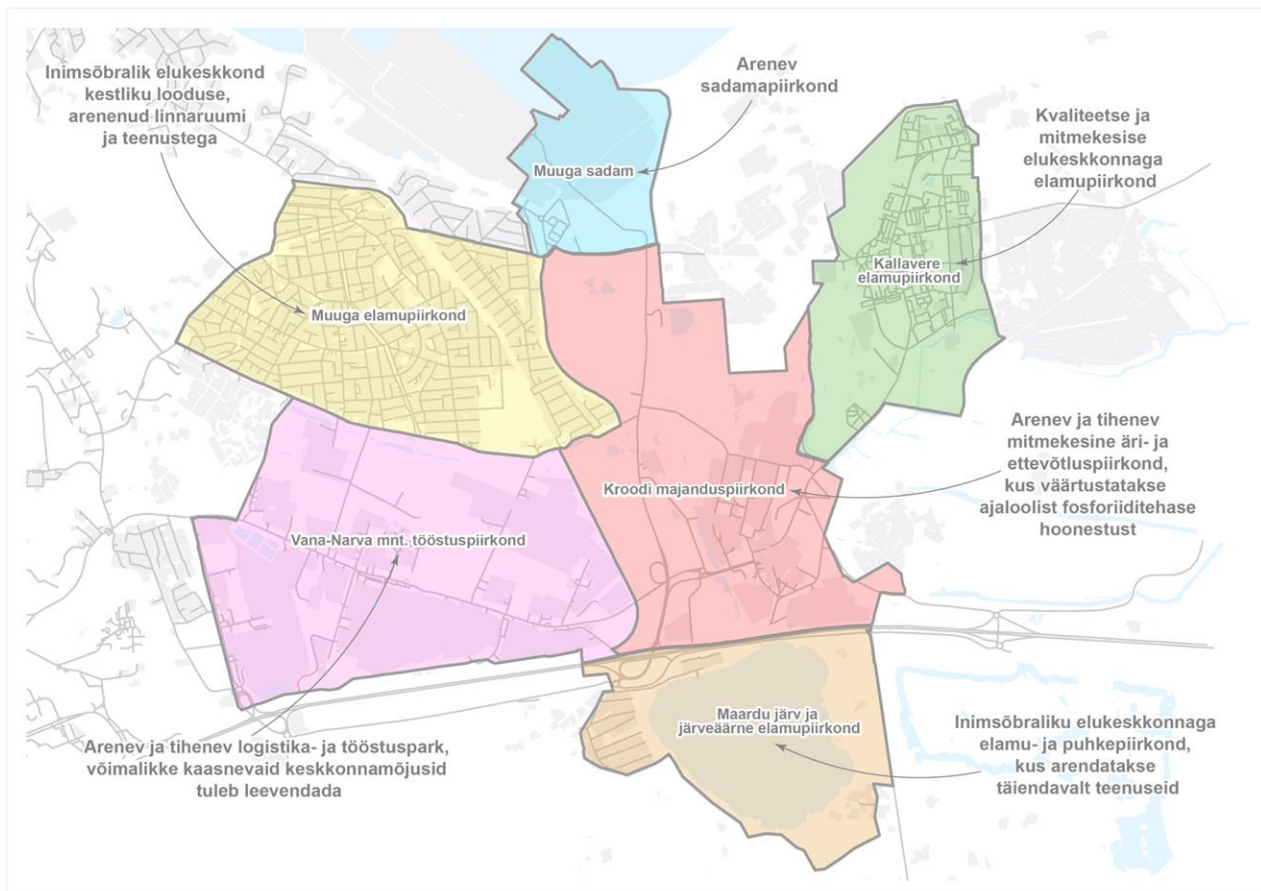
Maardu linna **ruumilise arengu vajadused** lähtuvad väljakujunenud üldstruktuuri – üksteisest funktsionaalselt eristuvate ja eriilmeliste asumite – säilitamise ning asumite jätkusuutliku edasiarendamise põhimõttest.

Linnaruumi jätkusuutlikuks edasiarendamiseks on olulisemateks ruumilisteks vajadusteks:

- kavandada paindlikku arengut võimaldavaid segafunktsiooniga maa-alasid;
- seada täpsemad tingimused tootmisaladele ja neid elamualadest eristuvale ökoloogilisele puhveralale;
- kavandada sobiv asukoht linna keskusele.

2. MAARDU LINNA RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTTED

Ruumilise arengu põhimõtted annavad suunised edaspidiseks maakasutuseks ja ehitamiseks linna territooriumil. Need on üldplaneeringu lahenduse oluliseks osaks ning annavad aluse linna territooriumi kasutus- ja ehitustingimuste määramiseks. Ruumilise arengu põhimõtete väljatöötamisel on arvestatud nii linna ruumiliste vajadustega kui ka ruumilise arengu põhimõtete ja suundumustega Harju maakonnas.⁵



Skeem 2.1. Maardu linna ruumilise arengu põhimõtted asumite lõikes.

Maardu linn areneb **linnale omaste põhimõtete alusel**, hõlmates nii elamualasid, tootmisalasid, äripiirkondi kui ka tihedale asustusele omaseid puhkealasid. **Eeslinnalise piirkondliku keskusena**⁶ jäävad Maardu elanike töökohad ning teenuste tarbimine ka

⁵ Harju maakonnaplaneering 2030+. Maardu linna kontekstis olulisemad suunised on linnalise ruumi kompaktuse suurendamine; ruumiliselt tasakaalustatud arengu tagamine, millega võimaldatakse esmaste teenuste tarbimist kohapeal; uute arendusalade kavandamisel juurdepääsuvõimaluste ning kommunikatsioonide paiknemise ja lahendusega arvestamine; riiklikult tähtsate taristuobjektide planeerimise vajadusega arvestamine; puhke- ja rekreatsioonivõimaluste tagamine, mis on kvaliteetse elukeskkonna oluline osa; muinsus- ja loodusväärtustega arvestamine.

⁶ Vastavalt Harju maakonnaplaneeringule 2030+ on Maardu linn eeslinnaline piirkondlik keskus. See on keskus, mis teenindab väiksemat hulka maakonna elanikkonnast ning pakub vähem teenuseid ja töökohti, kui maakondlik keskus Tallinn.

edaspidi tihedalt seotuks Tallinna linnaga. Arengu suunamisel pööratakse tähelepanu linna kui piirkondliku keskuste tugevdamisele – tagatakse kohapealsed töökohad, kvaliteetsete teenuste kättesaadavus linna erinevates piirkondades, töö- ja kooliaegadega arvestavad ühendused Tallinna linna ja teiste lähiümbruse keskustega.

Arendatakse välja **keskusalad**. Linna keskseks **tuiksooneks on Keemikute tänav**, mida toetavad kolm erineva otstarbega keskusalala – **Kellamäe park, Keemikute ja Orumetsa tänavate ristmik ning Maardu Linnavalitsuse hoone vastas olev ala**.



Skeem 2.2. Kallavere asumi ruumilise arengu põhimõtted.

Säilib linnale omane struktuur ja jagunemine **funktsionaalselt eriilmelisteks asumiteks**. Elamupiirkondi arendatakse, lähtudes elamupiirkonna kohapõhistest väärtustest ning kvaliteetse elukeskkonna loomise põhimõttest – nt arvestatakse piirkonna arhitektuurset üldilmet, tagatakse mitmekülgne maakasutus, ohutud ja mitmekesised liikumisvõimalused, sh töötatakse välja jalakäijasõbralikud lahendused, arvestatakse kergesti ligipääsetava ja mitmekesise avaliku ruumi olemasolu vajadusega jne. Elamupiirkondade mitmekesistamine ja teenuste täiendav arendamine loob elukoha lähedale juurde töökohti, aitab vähendada sundliikumisi elu- ja töökoha ning teenuste vahel, vähendades kaudselt liiklusest tulenevaid negatiivseid keskkonnamõjusid.

Maardu linn on ja jääb **tööstuslinnaks**, võimaldades mitmekesise äri- ja ettevõtluskeskkonna arengut. Ettevõtluspiirkondades on suunaks linnakeskkonda sobiv ja olulisi keskkonnamõjusid mitteomav äri- ja tootmistegevus.

Mitmekesised puhkevõimalused on Metsa- ja Loodepargis ning Maardu järve äärsel puhkealal. Kirikut ümbritsev Kellamäe park jääb eelkõige väliürituste toimumise ja vaba aja veetmise kohaks.

Erinevate asumite vahelise ja sisese sidususe ja liikuvuse parandamiseks ning ühenduste ja juurdepääsude loomiseks ja parandamiseks ehitatakse välja teed ja kergliiklusteed ning parendatakse linna tänavate seisukord. Jagatud tänavaruumi korrastamisel ja kujundamisel lähtutakse eelkõige **jalakäija ja jalgratturi vajadustest ja turvalisusest**.

Ruumilise arengu põhimõtteid linna asumite lõikes on kirjeldatud ka ptk 5.

2.1. INIMMÕÕTMELINE LINNARUUM

Inimmõõtmeline ruum muudab meeldivaks jalgsi ja rattaga liikumise ning ruumis olemise ja väärtustab selleks inimese poolt positiivselt tajutavat hoonestuse, hoovideplatside ja teede iseloomu.

Inimmõõtmelise linnaruumi tekkeks tuleb järgida alljärgnevaid põhimõtteid linna erinevate asumite arendamisel.

Inimmõõtmelise linnaruumi tekkeks tuleb tähelepanu pöörata:

- **funktsionaalselt mitmekülgse väliruumi loomisele**
 - tagada hubased vaba aja veetmise võimalused;
 - arvestada elamualade õuealade kujundamisel erinevate sihtrühmadega: lapsed, noored, täiskasvanud, eakad (rajada mänguväljakud, paigutada istepingid, luua mugavad liikumisvõimalused jms);
 - tagada puhkenurgad äri-, tootmis- ja keskusaladel, segafunktsiooniga aladel;
 - arvestada kvaliteetse ruumilooma aluspõhimõtetega⁷;
 - arvestada ligipääsetavuse ja kõiki kaasava elukeskkonna kavandamise ja loomise põhimõtetega⁸.
- **liikuvusele**
 - otseteed oluliste funktsionaalsete alade vahel kavandada jalakäija-ratturi vajadustest, mitte autoliiklusest lähtuvalt;
 - luua jalakäijate, ratturite, ühistranspordi, invasõiduki ja vaegnägijate vajadusi arvestavad lahendused;
 - kasutada värvilisi ja erinevate sillutiste ning kattematerjalidega lahendusi.
- **haljastusele**
 - rajada mitmekülgne ning rikkalik haljastus elamu-, äri-, tootmis- ja keskusaladel;

⁷ Vt Ruumilooma ekspertrühm. Lõpparuanne ja aruande lisa 4
https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/riigikantselei/strateegiaburoo/lisa_4_kvaliteetse_ruumi_miinimumkriteeriumid.pdf

⁸ https://www.astangu.ee/sites/default/files/media/koiki_kasava_elukeskkonna_kavandamine_loomine.pdf

- eraldada jalgteed põhitänavast haljaspuhvriga;
- rajada tööstusaladel kõrghaljastus tänavapoolsele küljele hea üldmulje saavutamiseks ja/või vaadete pehmendamiseks;
- kasutada haljastuselemente tööstushoonete välisilme pehmendamiseks.

■ **parkimisele**

- väliparklates korraldada parkimine väiksemate taskutena ja/või liigendada haljastuse ja väikevormidega;
- korterelamute ja ärihoonete rajamisel ning keskuslal eelistada lahendusi hoone koosseisus maa-aluse parklana.

INIMMÕÕTMELISI LAHENDUSI MAARDUS: LINNAS VIIBIMINE



PINGID PEATÄNAVAL

PINGID ÕUES VIIBIMISEKS JA
SOTSIALISEERUMISEKS NII MAJADE EES
KUI KA HOOVIDES

INIMMÕÕTMELISI LAHENDUSI MAARDUS: MITMEKÜLGNE JA RIKKALIK HALJASTUS

LINNA JA ELANIKE RAJATUD
LILLEPEENRAD-KLUMBID

INIMMÕÕTMELISI LAHENDUSI MAARDUS: LINNAS VIIBIMINE

AVATUD PIIRETETA
SISEKVARTALIDPIIRDED PAIGALDATUD VAID MÄNGUPLATSIL
LASTE TURVALISUSE TAGAMISEKS

INIMMÕÕTMELISI LAHENDUSI MAARDUS: LINNAS LIIKUMINE



OTSETEED ON
SILLUTATUD



ISERAJATUD KALDTEE KÄRUDE-RATASTE
MAHASÕIDUKS



JALGTEE ON
PEATÄNAVAST
PUHVERRIBA JA
HALJASTUSEGA
ERALDATUD

MAARDU
LINNAKESKKOND
LÄHTUB SELLEST, MIS
ON MAARDULE JUBA
PRAEGU ERIPÄRANE JA
OLULINE



ISE-
TEGEMINE



AVATUD
MÄNGUPLATSID –
LINN KUI KÕIGI
MÄNGURUUM



RIKKALIK
HALJASTUS



ELU
NAUTIMINE



VEEKOGUD JA
PURSKAEVUD



HALJASTUSELEMENID ETTEVÕTLUSALADEL (VILNIUS)



Fotod Hendrikson&Ko.

3. MAAKASUTUSE MÄÄRAMINE

Ruumilise planeerimise eesmärk on luua eeldused tasakaalustatud ruumilise arengu, maakasutuse ning kvaliteetse elu- ja ehitatud keskkonna kujundamiseks.

Üldplaneering määrab **maakasutuse juhtotstarbed ning kasutus- ja ehitustingimused ehitustegevuseks**. Üldplaneeringuga määratakse maakasutuse juhtotstarve üldisel tasandil linna ruumilise arengu põhimõtetest lähtuvalt, st arvestades, milline on maakasutuse potentsiaal.

Juhtotstarve on üldplaneeringuga määratud ala kasutamise **valdav otstarve (vähemalt 51% peab vastama juhtotstarbele), mis annab perspektiivse maakasutuse põhisuunad**. Näiteks kavandatakse üldplaneeringuga väikeelamu maa-ala juhtotstarbega alad tulenevalt piirkonna iseloomust ning arenguperspektiivist. See tähendab, et väikeelamu maa-alale võib üldplaneeringu järgi planeerida väikeelamuid, kuid ka ala teenindamiseks vajalikke kaubandus- ja teenindushooneid, ühiskondlikke hooneid, haljasalasid või parkmetsa, mänguväljakuid ning muud sobivat maakasutust, mis toetab piirkonna arengut ja aitab kujundada kvaliteetset elukeskkonda. Juhtotstarvete selgitused on toodud ptk 4, asumite ehitus- ja kasutustingimused juhtotstarvete lõikes on täpsemalt lahti kirjutatud ptk 5.

Juhtotstarbe määramisel on tegemist perspektiivse maakasutusega, millega ei kaasne kohest katastriüksuse sihtotstarbe⁹ muutust. Üldplaneeringus määratud tingimusi tuleb järgida detailplaneeringute koostamisel ja projekteerimisel. Kuni kavandatu elluviimiseni saab maa-ala edasi kasutada senisel otstarbel.

Detailplaneeringu koostamise kohustus

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on läbi avaliku planeerimisprotsessi tagada arendatava keskkonna kvaliteet. Oluline on avaliku protsessi läbiviimine piirkondades ja juhtudel, kui võib eeldada laia, kattuvate ning potentsiaalselt konfliktsete huvide ringi.

Detailplaneeringu koostamise kohustuse juhud linna territooriumil tulenevad planeerimisseadusest. Kuna detailplaneeringu koostamine on iseenesest pikk ja ressursimahukas menetlus, on otstarbekas juhtudel, kui ehitussoov sobitub olemasolevasse ja juba väljakujunenud elu- või ettevõtluskeskkonda ning planeerimisseadusest tulenevad erijuhud seda võimaldavad, lubada püstitada või laiendada hooneid ja seda teenindavaid rajatisi detailplaneeringut koostamata. Detailplaneeringu koostamine võib osutuda vajalikuks, kui ehitus- ja/või arendussoov võib kaasa tuua olulisi mõjutusi, nt väljakujunenud keskkonna oluline visuaalne muutumine, arenduse realiseerimiseks vajaliku infrastruktuuri nagu teed ja tehnovõrgud puudumine, jäätmekäitluskohtade kavandamine vms.

⁹ Vastavalt maakatastriseadusele õigusaktidega lubatud ja nendes sätestatud korras määratud katastriüksuse kasutamise otstarve või otstarbed.



4. LINNA TERRITOORIUMI KASUTUS- JA EHITUSTINGIMUSED JUHTOTSTARVETE LÕIKES

Üldplaneeringuga määratud linna territooriumi kasutus- ja ehitustingimused on lahti kirjutatud juhtotstarvete, asumite ning teemavaldkondade lõikes. Juhtotstarvete ptk-s 4 kajastuvad eelkõige need tingimused, millega tuleb arvestada maa-ala asukohast sõltumata. Näiteks äri- ja tootmise maa-ala juhtotstarbe alapeatükis kirjeldatud tingimusi tuleb arvestada nii Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas, Kroodi majanduspiirkonnas kui elamupiirkondades. Asumite lõikes ptk 5 on kasutus- ja ehitustingimused lahti kirjutatud ka juhtotstarvete lõikes juba täpsemalt, konkreetse asumis iseloomu ning naaberalasid arvestades. Näiteks on äri- ja tootmise maa-alal hoonete suurim lubatud ehitisealune pinna suhe krundi pindalasse asumite lõikes erinev.

Lisaks tuleb vaadata ja arvestada tingimusi, mis on määratud ning lahti kirjutatud teemavaldkondade lõikes.

4.1. VÄIKEELAMU MAA-ALA (EV)

Väikeelamu maa-ala on üksikelamu (ühe põhisissepääsuga elamu), kaksikelamu (kahe põhisissepääsuga elamu) ja arhitektuurselt ning ehituslikult elamute vahelisse linnaruumi sobituv muu maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.

Väikeelamu maa-alale võib ehitada:

- üksikelamuid;
- kaksikelamuid;
- ridaelamuid detailplaneeringu alusel Maardu järve idakaldale.

Muuga elamupiirkonnas võid ridaelamuid ehitada kehtestatud detailplaneeringuga¹⁰ selleks määratud maa-alale.

Lisaks võib väikeelamu maa-alale ehitada keskkonda sobituvaid:

- kaubandus- ja teenindushooneid;
- büroo-, ühiskondlikke, kultuuri- ja spordihooneid;
- ärihooneid, millega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikele naaberaladele;
- elamuid ja elanikke teenindavaid ning keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatisi (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitisi;
- rajada haljas- ning pargialasid.

¹⁰ Soosaare I (maatükk I) kinnistu detailplaneering. Kehtestatud 31. mai 2005. aasta otsusega nr 178.

4.2. VÄIKEELAMU, ÄRI- JA ÜHISKONDLIKU HOONE MAA-ALA (EV/Ä/AA)

Väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala on üksikelamu (ühe põhisissepääsuga elamu); kaksikelamu (kahe põhisissepääsuga elamu); äri- ja teenindusettevõtte; ühiskondliku hoone ja arhitektuurselt ning ehituslikult linnaruumi sobituv muu maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.

Segafunktsioon võimaldab maa-ala paindlikumat kasutust, lähtudes tulevikus täpsustuvatest arengusootidest ja -vajadustest. Maa-alale võib ehitada kas ainult elamuid või ühiskondlikke hooneid või äri- ja teenindushooneid või kõiki nimetatuid koos.

Väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-alale võib ehitada:

- üksikelamuid;
- kaksikelamuid (kui ehitist sobitub mahuliselt ja otstarbalt piirkonna väljakujunenud keskkonda, arvestades sealhulgas piirkonna hoonestuslaadi);
- kaubandus-, teenindus-, tootlustus- ja majutushooneid;
- tervishoiu- ja hoolekandehooneid.

Lisaks võib väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-alale ehitada keskkonda sobituvaid:

- ärihooneid, millega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikele naaberaladele;
- muid elamuid ja piirkonna elanikke teenindavaid ning keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatiseid (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitiseid;
- rajada haljas- ning pargialasid.

Väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala on n-ö segafunktsiooniga ala, kus ala täpsem kasutusotstarve(-otstarbed) selgub detailplaneerimisel. Arendustegevust on soovitatav planeerida kogu ala hõlmava detailplaneeringuga, mis võimaldab välja töötada lahendused tervikliku ja jätkusuutliku elukeskkonna loomiseks ning kujundada toimiv ja inimsõbralik linnaruum. Kuna äri- ja ühiskondlike hoonete rajamisega liiklus intensiivistub, on soovitatav need paigutada tänava äärde, mitte kvartali keskele.

4.3. VÄIKEELAMU NING HALJASALA JA PARKMETSA MAA-ALA (EV/HP)

Väikeelamu ning haljasala ja parkmetsa maa-ala on üksikelamu (ühe põhisissepääsuga elamu), kaksikelamu (kahe põhisissepääsuga elamu), haljasala ja parkmetsa ja arhitektuurselt ning ehituslikult linnaruumi sobituv muu maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.



Väikeelamu maa-alale võib ehitada:

- üksikelamuid;
- kaksikelamuid.

Lisaks võib väikeelamu maa-alale ehitada keskkonda sobituvaid:

- kaubandus- ja teenindushooneid;
- büroo-, ühiskondlikke, kultuuri- ja spordihooneid;
- ärihooneid, millega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikele naaberaladele;
- elamuid ja elanikke teenindavaid ning keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatise (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitisi;
- rajada haljas- ning pargialasid.

4.4. KORTERELAMU MAA-ALA (EK)

Korterelamu maa-ala on kolme ja enama korteriga, ühise sissepääsu ning trepikojaga korterelamu ja/või kolme ja enama korteriga ning eraldi põhisissepääsudega ridaelamu ehitamiseks ja arhitektuurselt ning ehituslikult elamute vahelisse linnaruumi sobituv muu maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.

Korterelamu maa-alale võib ehitada:

- korterelamuid;
- ridaelamuid.

Lisaks võib korterelamu maa-alale ehitada:

- kaubandus- ja teenindushooneid;
- büroo- ja ühiskondlikke hooneid;
- ärihooneid, millega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikele naaberaladele;
- elamuid ja elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatise (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitisi;
- rajada haljas- ning pargialasid.

Korterelamute esimese korruse pinnad võivad olla kasutuses äri- ja büroopindadena. Minimaalselt 25% korterelamu krundi pindalast haljastatakse/säilitatakse looduslikuna, millest osa kõrghaljastatakse¹¹. Olemasolev väärtuslik kõrghaljastus tuleb säilitada.

Piirdeaedu korterelamute ümber ei rajata. Lubatud on haljaspiirded (hekid) kõrgusega kuni 1,2 m.

Ridaelamute ümber on lubatud rajada läbipaistvaid piirdeaedu kõrgusega kuni 1,5 m. Ridaelamubokside vahele piirdeaedu ei rajata, lubatud on haljaspiirded (hekid) kõrgusega kuni 1,2 m.

¹¹ <http://www.eki.ee/dict/ametnik/index.cgi?F=M&Q=k%C3%B5rghaljastus>.

4.5. KORTERELAMU, ÄRI- JA ÜHISKONDLIKU HOONE MAA-ALA (EK/Ä/AA)

Korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala on kolme ja enama korteriga ning ühise sissepääsu ja trepikojaga korterelamu; kolme ja enama korteriga ning eraldi põhisissepääsudega ridaelamu; äri- ja teenindusettevõtte ja ühiskondliku hoone maa-ala ja arhitektuurselt ning ehituslikult linnaruumi sobituv muu maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.

Segafunktsioon võimaldab maa-ala paindlikumat kasutust, lähtudes tulevikus täpsustuvatest arengusoovidest ja -vajadustest. Maa-alal võib toimuda kas elamuehitus või ehitada ühiskondlikke hooneid või äri- ja teenindushooneid või kõiki nimetatud funktsioone koos. Kvaliteetse elukeskkonna ja atraktiivse linnaruumi saavutamise eesmärgil on soovitatav maa-alade arendamisel lähtuda linnaruumi kasutamise mitmekesistamise ja ajaveetmisvõimaluste loomise/parandamise põhimõttest, st vältida tuleks ühekülgset maakasutust. Teenuste paigutamine kodude lähedusse vähendab ka autotranspordi vajadust.

Korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-alale võib ehitada:

- korterelamuid;
- ridaelamuid;
- kaubandus- ja teenindushooneid;
- büroo- ja ühiskondlikke hooneid;
- valitsus-, haridus-, tervishoiu- ja hoolekande-, kultuuri- ja spordihooneid;
- kohaliku omavalitsuse ja riigiasutuse büroo- ja administratiivhooneid.

Lisaks võib korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-alale ehitada:

- ärihooneid, millega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikele naaberladele;
- elamuid ja elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatisi (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitisi;
- rajada haljas- ning pargialasid.

Korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala on n-ö segafunktsiooniga ala, kus ala täpsem kasutusotstarve selgub detailplaneerimisel. Detailplaneerimisel tuleb välja töötada lahendused **tervikliku ja jätkusuutliku elukeskkonna loomiseks ning kujundada toimiv ja inimsõbralik linnaruum**. Kuna äri- ja ühiskondlike hoonete rajamisega liiklus intensiivistub, on soovitatav need paigutada suuremate liiklussoonte (nt Keemikute tn) äärte ning eluhooned paigutada rohealade või väiksema liikussagedusega teede/tänavate lähedusse.

Korterelamute alumiste korruste pinnad võivad olla kasutuses äri- ja büroopindadena. Minimaalselt 25% korterelamu krundi pindalast haljastatakse/säilitatakse looduslikuna, millest osa kõrghaljastatakse. Olemasolev väärtuslik kõrghaljastus tuleb säilitada.

Piirdeaedu korterelamute ümber ei rajata. Lubatud on haljaspiirded (hekid) kõrgusega kuni 1,2 m.



Ridaelamute ümber on lubatud rajada läbipaistvaid piirdeaedu kõrgusega kuni 1,5 m. Ridaelamubokside vahele piirdeaedu ei rajata, lubatud on haljaspiirded (hekid) kõrgusega kuni 1,2 m.

4.6. KESKUSE MAA-ALA (C)

Keskuse maa-ala iseloomustab maakasutusfunktsioonide mitmekesisus ja kvaliteetse avaliku ruumi olemasolu.

Keskuse maa-ala on linna või linnaosa keskuse ala, kus võivad kontsentreeritult asuda elamu-, ameti- ja valitsushoonete, kaubandus- ja teenindushoonete, büroo-, kultuuri- ja spordihoonete, ühtselt toimiva kaubandus-, teenindus- ja meelelahutuskeskuse, vaba aja veetmise ning muude keskusesse sobivate maakasutuse juhtotstarbega maa-alad, sh haljasalad ja parkmetsad.

Linna keskseks tuiksooneks Kallaveres on Keemikute tänav, mida toetavad kolm erineva otstarbega keskusalad – Kellamäe park, Keemikute ja Orumetsa tänavate ristmik ning Maardu Linnavalitsuse hoone vastas olev ala. Kõik keskusalad Kallavere elumupiirkonnas on vajalikud, kuna täidavad erinevaid ülesandeid ning Maardu linnas ei eristu üheselt üht ja ainust ala, millest kujundada linnakeskus.

Kellamäe park toimib ja jääb toimima linna laadaplatsi ning samaaegselt usuliselt olulise kohana, samuti olulise väljakujunenud puhkealana.

Keemikute ja Orumetsa tänavate ristmik on linna keskpunkt/teede koondumiskoht. Seda võib rõhutada keskse atraktiivse taskupargi rajamisega, mis võtab arvesse ala reljeefi ja kaugale ulatuvaid vaateid. Loodav ruum peab anda elanikele võimaluse heas avalikus ruumis viibida.

Linnavalitsuse esise ala väljaarendamine peab ette nägema ka väikesemõõdulise linnaväljaku/taskupargi – park on eelkõige tulevastele elanikele piirkondlikuks koondumiskohaks.

Üldplaneeringuga on määratletud keskusalad ning keskuse maa-alad Kallavere ja Muuga asumites. Keskuse maa-ala põhimõtetele vastavalt arendatakse Kallavere asumis Keemikute ja Orumetsa tänavate ristmiku ning Muuga asumis Ploomipuu ja Pirnipuu pst ristmiku piirkonda.

Keskusalade väljaarendamisel tuleb pöörata suurt tähelepanu n-ö linnaliste teenusfunktsioonide tekkele ja kvaliteetse avaliku ruumi, sh haljastatud väliruumi loomisele.



Skeem 4.6.1. Kallavere elamupiirkonna keskusalad ja neid ühendav Keemikute tänav.

Keskuse maa-alade määratlemisel on lähtutud kahest peamisest asjaolust:

- keskest asukohast, mis võimaldab võrdset ligipääsu kõigile linna elanikele, olles samas kergesti leitav ka külalistele ning
- Kallavere elamupiirkonnas ka olemasoleva linnaruumi atraktiivsusest (huvitav reljeef, hoonestus, roheline).

Keskuse maa-alale Kallavere elamupiirkonnas võib ehitada:

- kolme ja enama korteriga korterelamuid;
- kaubandus-, toitlustus-, majutus- ja teenindushooneid;
- büroo- ja kultuurihooneid, ühiskondlikke hooneid;
- valitsus- ja ametihooneid;
- turuhooneid ja -rajatisi;
- haridus-, teadus- ja koolieelse lasteasutuse hooneid;
- tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandehooneid;
- muid maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatisi (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitisi;
- rajada haljas- ning pargialasid.

Keskuse maa-alale Muuga elamupiirkonnas võib ehitada:

- kaubandus-, tootlustus-, majutus- ja teenindushooneid;
- büroo- ja kultuurihooneid, ühiskondlikke hooneid;
- tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandehooneid;
- muid maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatisi (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, mänguväljakud vms), sh tehnoehitisi; rajada haljas- ning pargialasid.

4.7. ÜHISKONDLIKU HOONE MAA-ALA (AA)

Ühiskondliku hoone maa-ala on valitsus-, haridus-, tervishoiu-, hoolekande-, kultuuri- ja spordihoone ning neid teenindavate rajatiste juhtotstarbega maa-ala.

Ühiskondliku hoone maa-alale võib ehitada:

- kohaliku omavalitsuse ja riigiasutuse hooneid;
- büroo- ja administratiivhooneid;
- haridus-, teadus- ja koolieelse lasteasutuse hooneid;
- tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandehooneid;
- teatri-, klubi/rahvamaja-, kino-, muuseumi-, galerii- ja raamatukoguhooned;
- noortekeskusi;
- päevakeskusi;
- sakraal- ja tavandihooneid;
- spordihalli, võimlat;
- eritingimusi nõudvate tervishoiu- ja hoolekandeesutuste hooneid;
- muid piirkonda teenindavaid ning keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatisi (parklad, tänavad, jalgratta- ja jalgteed, väljakud vms), sh tehnoehitisi.

Ühiskondliku hoone maa-alal tuleb arendus- ja ehitustegevusel tähelepanu pöörata funktsiooni väärtustavale ruumi- ja maastikukujundusele. Uute hoonete ehitamisel peab arvestama hoonestuse paigutust ja olemasolevate laiendamisel või ümberehitamisel kasutusotstarbest tuleneva eksponeeritusvajadusega, lisaks kavandada sobiv haljastus, väikevormid.

Oluline on arvestada erivajaduste ja puudega inimeste vajadustega ning ette näha kuritegevust ennetavad ja maandavad meetmed vastavalt:

- kuritegevuse ennetamise standardile;
- ruumilise planeerimise, ehitatud keskkonna kujundamise ning süütegude ennetamise meetodite arendamise ja tutvustamise elukeskkonna turvalisuse parandamise (CPTED)¹² põhimõtetele.

¹² Keskkonna kujundamise läbi teostatav kuritegevuse ennetamine. Käsiraamatus (<http://planeerimine.ee/ruumiline-planeerimine/turvaline-elukeskkond/>) toodud definitsiooni järgi on CPTED lähenemine, mille eesmärk on ennetada nii kuritegevust kui ka ebaviisakusi või antisotsiaalset käitumist ja kuriteohirmu või ebaturvalisuse tunnet (ja/või minimeerida tehtavat materiaalselt ja mittemateriaalselt kahju), mida teostatakse läbi mitmefaktorilise protsessi, mille käigus planeeritakse, kujundatakse ja hooldatakse teatud füüsilist keskkonda või piirkonda (olgu selleks linn, küla, linnaosa või hoonetekompleks), sealhulgas sotsiaalset keskkonda koos kõigi kaasatud inimestega, kes sellesse keskkonda või piirkonda kuuluvad.

4.8. ÄRI- JA TEENINDUSETTEVÖTTE MAA-ALA (Ä)

Äri- ja teenindusettevõtete maa-ala on kaubandus-, teenindus-, tootlustus-, majutus-, büroo- ja pangahoone ning neid teenindavate rajatiste juhtotstarbega maa-ala. Äri-, teenindus- ja kaubanduspinnad on elanike teenindamiseks ja valdavalt avaliku juurdepääsuga.

Äri- ja teenindusettevõtte maa-alale võib ehitada:

- kaubandus-, teenindus-, tootlustus- ja majutushooneid;
- büroo- ja pangahooneid;
- tanklat;
- turuhooneid ja -rajatisi;
- piirkonda sobivaid äriettevõteteid, millega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikele naaberaladele;
- tehnoehitisi;
- muud piirkonda teenindavad ning keskkonda sobituvad äriotstarbel rajatavad või äritegevust toetavaid hooned ja/või rajatised.

4.9. ÄRI- JA TOOTMISE MAA-ALA (ÄT)

Äri- ja tootmise maa-ala on erinevate äri-, teenindus- ja kaubandushoonete ning tootmishoonete ja neid teenindavate rajatiste juhtotstarbega maa-ala.

Segafunktsioon võimaldab maa-ala paindlikumat kasutust, lähtudes tulevikus täpsustuvatest arengusoovidest ja -vajadustest. Maa-alal võib toimuda äritegevus või tootmistegevus või nimetatud funktsioonid kombineerituna.

Äri- ja tootmise maa-alale võib ehitada:

- kaubandus-, teenindus-, tootlustus- ja majutushooneid;
- büroo- ja pangahooneid;
- tanklat;
- turuhooneid ja -rajatisi;
- piirkonda sobivaid äri- ja tootmisettevõteteid;
- piirkonda sobivaid hulgikaubandushooneid (ühtselt väljakujundataval territooriumil asuv ja sagedase materjalide ja kaupade käitlemise, ladustamise ja liikluskõormusega seotud ettevõtte);
- tehnoehitisi;
- jäätmejaama;
- muid piirkonda teenindavad ning keskkonda sobituvad äriotstarbel rajatavad või äritegevust toetavaid hooned ja/või rajatised.

Maardu linna on koondunud palju kõrge riskitasemega ettevõtteid (nt naftatoodete mahutipargid). Seetõttu tuleb riskiohuga ettevõtetes rakendada ohutusnõudeid vastavalt kehtestatud õigusaktidele.

Äri- ja tootmismaa on suunaks linnakeskkonda sobiv ning olulist keskkonnamõju mitteomav äri- ja tootmistegevus.



Arvestada tuleb võimaliku kumulatiivse mõjuga välisõhu kvaliteedile Vana-Narva mnt tööstus- ja Kroodi majanduspiirkonnas. Planeeritavate uute käitiste¹³ rajamisel või olemasolevate käitiste tegevuste muutumisel teostada igakordselt piirkondlikud õhusaasteainete ja lõhnaainete leviku modelleerimised kõikide olemasolevate ja perspektiivsete allikate koosmõjus. Teisisõnu, tuleb hinnata, kas planeeritav tegevus/rajatav käitis võib põhjustada välisõhu kvaliteedi olulist halvenemist, seejuures arvestades võimalike meetmete rakendamist atmosfääriõhu kaitse seaduse ja tööstusheite seaduse mõistes. Uute lõhnatundlike objektide rajamine aladele, kus lubatud lõhnatundide arv aastas ületas seniste uuringutulemuste põhjal lubatud 15%-list häiringutaset, ei ole soovitatav enne, kui on tagatud lõhnaaine väljutamisel lõhna esinemise häiringutasemete vastavus õigusaktidega kehtestatud tasemetele või käitise tegevus vastab õigusaktides toodud parima võimaliku tehnika kriteeriumitele.

Ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete rajamisel tuleb nende asukoha täpsustamisel arvestada kavandatava tegevuse iseloomu (sh ettevõttest lähtuvaid riske ja ohtu) ning naaberalade paiknemist. Soovitatav (tulenevalt ettevõtte ohtlikkusest) on vältida ettevõtte ohualade¹⁴ tundlike aladega kattumist.

Linna suuremad tööstuspiirkonnad paiknevad valdavalt kaitsmata või nõrgalt kaitstud põhjaveega aladel, kus pinnasele sattunud saasteained infiltreeruvad kiiresti ning põhjustavad pindmise põhjaveekihi reostumist. Seega on äärmiselt oluline tagada olemasolevate ning kavandatavate tööstusettevõtete puhul veekaitsenõuete tagamine (st meetmed veereostuse tekke vältimiseks, meetmed tekkinud reostuse leviku tõkestamiseks ning lokaliseerimiseks, meetmed tekkinud reostuse likvideerimiseks).

Tootmistegevuse piirnemisel müra- ja saastetundlike aladega (elamud, ühiskondlikud hooned ja -alad) on arendaja kohustus kaitsehaljastuse rajamine tootmismaale, müra- ja saastetundliku ala ning tootmisala vahele. Kõrghaljastusel on maa- ja ruumikasutuse kujundamisel oluline roll puhvertsoonide loojana, leevendamaks külgnevate maakasutusviiside võimalikku ebakõla. Roheala laius peab puhvertsoonina toimimiseks olema vähemalt 50 m. Roheala võib olla kitsam, kui selle rajamisel on rakendatud teisi piisavaid meetmeid häiringute leviku tõkestamiseks. Haljastuse kavandamine võimaldab parandada näiteks tootmisterritooriumite sobitumist hoonestatud keskkonda, leevendades visuaalseid häiringuid, roheala piisava laiuse puhul (ca 50 m) ka ülenormatiivset müra. Soovitatav on segapuistu kasutamine, mis koosneb igihaljastest ja lehtpuudest, kuna see omab paremat efekti. Kõrghaljastuse toimimiseks müra leevendajana tuleb lisaks puudele istutada ka tihe põõsastik. Kaitsehaljastus võib olla ühtlasi krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa (vt tingimused ptk 5). Konkreetsed müra leevendavad meetmed määratakse kas detailplaneeringu või projektiga.

Äri- ja tootmismaade arendamisel ja planeerimisel on oluline:

- meeldiva töökeskkonna ja üldmulje loomine;

¹³ Tootmisüksus või tootmiskompleks atmosfääriõhu kaitse seaduse mõistes.

¹⁴ Ohualade informatiivsed suurused on võetud Maa-ameti vastava kaardirakenduse kihilt. Üldplaneering ei kehtesta ohualasid, vaid kujutab taustainfona riiklikus ruumiandmete registris kättesaadavaid ohualasid. Ohualade kehtestamine toimub riskianalüüsi koostamise teel ning sellega koos määratakse ka ohualade täpsemad piirid.

- kliimamuutustest tulenevate mõjude leevendamise vajadusega arvestamine;
- ökosüsteemiteenuste¹⁵ kättesaadavuse tagamine.

Eeltoodud eesmärged on arvestatud hoonete suurima lubatud ehitisealune pinna ja haljastatava/loodusliku ala osatähtsuse määramisel (vt tingimused ptk 5). Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa võimaldab lisaks toimimisele ökoloogilise puhvri ja kliimamuutustega kohanemise meetmena välja arendada ka lühiajalise vabaõhupuhkuse veetmise kohti piirkonna töötajatele.

4.10. PUHKE- JA VIRGESTUSEHITISTE MAA-ALA (PV)

Puhke- ja virgestusehitiste maa-ala on puhke- ja virgestusala, mille piires on võimalik püstitada rajatisi nagu seikluspark, mängu- ja palliväljak, laululava, teemapark, vabaõhumuuseum, tervise- ja liikumisrajad, staadion ning muu puhkuseks, sportimiseks või kultuuritegevuseks sobilik rajatis. Üldjuhul on lubatud väikeses mahus maa-alast ka vastava otstarbega hoonete rajamine.

Puhke- ja virgestusehitiste maa-alale võib ehitada:

- puhke-, spordi- ja kultuurirajatisi;
- sihtotstarbelisi hooneid (välja arvatud Kellamäe parki) nagu välikohvik vms;
- parklat;
- rajada haljas- ja pargialasid;
- muid maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid rajatisi, sh tehnoehitisi.

4.11. HALJASALA JA PARKMETSA MAA-ALA (HP)

Haljasala ja parkmetsa maa-ala on kas sihipäraselt kujundatud reljeefi, veestiku ning taimestikuga või loodusliku metsa- ja/või haljasala baasil kujundatud üldkasutatav roheala.

Linnalises keskkonnas on rohealad olulised kvaliteetse elukeskkonna tagajad, aitavad hoida, kaitsta ja soodustada linna looduslikku mitmekesisust ning leevendada kliimamuutustest tulenevaid mõjusid. Rohealade määramise üks eesmärk on kaitsta hoonestatud või potentsiaalseid hoonestusalasid raudteeliikluse ja/või ettevõtlusega kaasneva võivate häiringute eest (õhusaaste, müra vms). Sellest tulenevalt on oluline rohealade looduslikuna säilimine. Nii puhketingimuste kui rohealade puhveralana toimimise tagamiseks tuleb aladel väärtuslik kõrghaljastus säilitada ning madal- ja kõrghaljastust täiendavalt istutada.

Kõrghaljastuse säilitamine ja rajamine on oluline looduslikuma ilmega haljastatavate alade saavutamiseks (nt elamute ja tööstusalade või elamute ja transpordikoridoride

¹⁵ Väga mitmesugused keskkonnakaitselised, sotsiaalsed ja majanduslikud hüved, mida ökosüsteemid inimkonnale pakuvad. Näiteks tagab roheline võrgustik looduslike ökosüsteemide väärtuste ja funktsioonide säilitamise ning pakub inimese heaolu ja elukvaliteedi aluseks olevaid nn ökosüsteemi teenuseid – poollooduslikud, looduslikud ja muud alad leiavad rekreatiivset kasutust.



vahelised haljaspuhvrid). Haljaspuhvrite rajamiseks on soovitatav kasutada kodumaiseid puu- ja põõsaliike ning kujunduslikult luua võimalikult looduslähedane ja ökoloogiliselt mitmekesine keskkond.

Puhketingimuste parandamiseks ja kvaliteetse elu- ja töökeskkonna loomiseks võib rohealadele ehitada väiksemaid ala kasutajaid ja/või puhkajaid teenindavaid rajatisi nagu laste mänguväljakud, jalgratta- ja jalgteed, istepingid (tulenevalt ala asukohapõhisest vajadusest), samuti piirkonda teenindavaid tehnoehitisi vms.

4.12. SADAMA MAA-ALA (LS)

Sadama maa-ala on eelkõige sadamateenuste osutamiseks ja laevaliikluse ohutuse tagamiseks kavandatud maa-ala ja akvatoorium.

Sadama maa-alale võib ehitada ja rajada:

- sadamaehitisi;
- veeliiklusrajatisi;
- sadama toimimiseks vajalikke ehitisi;
- tootmiseks (sh energia tootmiseks) ja ladustamiseks mõeldud ehitisi;
- ohtlikke ja suurõnnetuse ohuga ettevõtteid järgides õigusaktidest tulenevaid piiranguid ja norme.

Lisaks võib sadama maa-alal arendada äri- ja tootmistegevust.

4.13. LIIKLUSE MAA-ALA (L)

Liikluse maa-ala on maantee, puiestee, tänav, raudtee, trammitee või muu liikluseks kavandatud rajatis koos seda moodustavate sõidu- ja kergliiklusteede, teepeenarde ja haljas- või muude eraldusribadega.

Kergliiklus on jalgsi, jalgrattaga, rulluiskude, ratastooli, tõukeratta ja tasakaaluliikuriga liiklemise üldnimetus.

Liikluse maa-alana käsitletakse olemasolevaid teid, tänavaid, raudteid ja kergliiklusteid ning planeeritavat taristut:

- ühendus- ja juurdepääsuteid Muuga ja Kallavere elumupiirkonnas ning Kroodi majanduspiirkonnas;
- Kroodi eritasandilise ristmiku II etappi;
- uut avalikku Rail Baltic raudteed ning raudtee ehitamisest tingitud juurdepääsu- ja ühendusteid;
- trammiteid;
- kergliiklusteid.

Üldplaneeringuga määratakse ühendus- ja juurdepääsuteede, avaliku Rail Baltic raudtee trassikoridori, trammitee trassikoridori, kergliiklusteede vajadus ja põhimõttelised asukohad, arvestades olemasolevaid ja planeeritavaid lahendusi ning maakasutust. Täpsed lahendused ja rajatiste asukohad määratakse detailplaneeringu või projektiga.

Uute taristuobjektide projekteerimisel tuleb arvestada liiklusest tulenevate mõjudega ning tagada vastavus müra-, õhusaaste ja vibratsiooni normidele.

4.14. PARKIMISEHITISE MAA-ALA (LP)

Parkimisehitise maa-ala on parkimismaja või parkimisrambi või iseseisvale krundile kavandatud otseselt teed või tänavat teenindav sõidukite parkla.

Parkimismaja rajamiseks on maa-ala planeeritud Kallavere elamupiirkonna põhjaossa, korterelamute piirkonda. Parkimise korraldamise põhimõtted on antud ptk 6.5.3.3.

4.15. RIIGIKAITSE MAA-ALA (R)

Riigikaitse maa-ala on riigikaitse ehitiste¹⁶ (hoonete ja rajatiste), piirivalve ja päästeteenistuse otstarbel kasutatav maa-ala.

Riigikaitse juhtotstarbega maa-alana on määratletud Ida-Harju konstaablijaoskond Karjääri tänaval ning Muuga päästekomando asukoht Muuga sadama territooriumil. Täiendavalt riigikaitse juhtotstarbega maa-alasid ei määrata.

4.16. TEHNOEHITISE MAA-ALA (OT)

Tehnoehitise maa-ala on inimese elu- ja tootmistegevust toetava tehnilise infrastruktuuri hoonete ning rajatiste juurde kuuluv maa. Siia kuuluvad sideteenust pakkuvad, energiat tootvad ja jaotavad, puhast vett tootvad ja jaotavad ning reoveepuhastusega tegelevad ettevõtted.

Üldplaneeringuga ei määrata olemasolevatele täiendavalt tehnoehitise juhtotstarbega maa-alasid.

4.17. KALMISTU MAA-ALA (K)

Kalmistu maa-ala on kalmistu ja matmisega seotud hoone (nt kabel) maa-ala.

Üldplaneeringuga laiendatakse olemasolevat kalmistut selle loodeosas.

Kalmistu kultuuri- ja keskkonnaobjektina mõjutab külgnevate alade kasutus- ja ehitustingimusi. Kalmisturahu säilitamiseks tuleb kalmistuga piirnevad rohealad säilitada looduslikuna.

¹⁶ Kaitseministeeriumi valitsemisala või Kaitseministeeriumi valitsemisala valduses olev ehitis, sh riigikaitse ehitised.



4.18. VEEKOGUD

Maardu linnas on (või linnaga piirnevad) 3 olulisemat veekogu: Maardu järv, Kroodi oja ja Muuga laht.

Avalikult kasutatav siseveekogu on Maardu järv. Kallasrajale on avalik juurdepääs tagatud planeeritud puhkealade, üldkasutatavate haljasalade ja teede (planeeritud teed ja kergliiklusteed on avalikuks kasutuseks) kaudu piisaval määral. Kallasraja sulgemist üldplaneeringuga ei planeerita.

Üldplaneering ei tee ettepanekut täiendavate avalikult kasutatavate veekogude määramiseks.

Oluline on tagada veekogude ja nende kaldaalade puhkeotstarbeline kasutus.

Ehitamisel järve ja jõe piiranguvööndi ulatuses tuleb arvestada kaldal paikneva metsamaa ehituskeeluvööndi erisust vastavalt looduskaitseadusele, mille kohaselt laieneb nendel aladel ehituskeeluvöönd piiranguvööndi piirini. Ehitamisel Maardu järve, Kroodi oja ning Muuga lahe ümbrusesse, tuleb arvestada ka veekaitsevööndi eesmärgiga.

5. ASUMITE KASUTUS- JA E HITUSTINGIMUSED JUHTOTSTARVETE LÕIKES

Maardu linn jaguneb funktsionaalselt erinevateks asumiteks (vt skeem 1.2.1.):

- Kallavere elamupiirkond;
- Muuga elamupiirkond;
- Maardu järv ja järveäärne elamupiirkond;
- Vana-Narva mnt tööstuspiirkond;
- Kroodi majanduspiirkond;
- Muuga sadam.

Funktsionaalsest eripärast tulenevalt on asumid linnaehituslikult eri-ilmelised, mis on aluseks maa-alade kasutus- ja ehitustingimuste määramisel.

Üldplaneeringuga määratud linna territooriumi kasutus- ja ehitustingimused on lahti kirjutatud juhtotstarvete, asumite ning teemavaldkondade lõikes. Juhtotstarvete ptk-s 4 kajastuvad eelkõige need tingimused, millega tuleb arvestada maa-ala asukohast sõltumata. Näiteks äri- ja tootmise maa-ala juhtotstarbe alapeatükis kirjeldatud tingimusi tuleb arvestada nii Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas, Kroodi majanduspiirkonnas kui elamupiirkondades. Asumite lõikes ptk 5 on kasutus- ja ehitustingimused lahti kirjutatud ka juhtotstarvete lõikes juba täpsemalt, asumi iseloomu ja naaberalasid arvestades. Näiteks on äri- ja tootmise maa-alal hoonete suurim lubatud ehitisealune pinna suhe krundi pindalasse asumite lõikes erinev. Lisaks tuleb vaadata ja arvestada tingimusi, mis on määratud ning lahti kirjutatud teemavaldkondade lõikes.

5.1. KALLAVERE ELAMUPIIRKOND

Kallavere elamupiirkond on linna keskus ja kõige enam erinevaid funktsioone hõlmav asum. Kallavere elamupiirkonnas elab 85% linna elanikest. Siia koonduvad linna erinevad avalikus kasutuses olevad sotsiaalobjektid nagu haridus- ja kultuuriasutused, spordihooned ja -rajatised (sh staadion, ujula), tervishoiuasutused, samuti valdav osa kaubandus- ja teenindusettevõtetest.

Väikeelamu maa-ala (EV)

Ehitustingimused väikeelamu maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Üksikelamu 1200 m ² . Kaksikelamu 1800 m ² . Üksikelamu krundi suuruse määramisel on lähtutud keskmisest krundi suurusest piirkonnas.
Hoonete suurim lubatud arv ja paigutus krundil	Üksikelamu ehitamisel 1 põhihoone + 2 abihoonet.



	Kaksikelamu ehitamisel põhihoonele lisaks 2 abihoonet (1+1). Põhihoone krundi tänavapoolsel küljel. Kaugus krundi tänavapoolsest piirist vähemalt 5 m. Hoone ehitamisel naaberkinnistu piirile lähemale kui 4 m on vajalik naaberkinnistu omaniku nõusolek. Väljakujunenud ühtse ehitusjoone puhul tuleb sellest hoonestuse paigutamisel kinni pidada. Põhihoone tuleb paigutada ehitusjoonele.
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Põhihoonel kuni 2 korrust, kuid mitte kõrgem kui 9 m maapinnast. Abihoonel 1 korrus, kõrgus kuni 5 m maapinnast.
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundi pindalast	20%.
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	30%.
Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Palkkonstruktsioonis hooned on lubatud ainult kaetuna täiendava vooderdisega. Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi.
Parkimine	Omal krundil.
Muud tingimused	Tänavapoolse piirdeaia maksimaalne kõrgus 1,5 m läbipaistvusega vähemalt 25%. Elamukruntide vaheline aed peab olema läbinähtav, kõrguse ja materjalide valik tuleb teha naabrite kokkuleppel. Aeda rajades ei tohi rikkuda naabrusõigusi.

Väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala (EV/Ä/AA)

Ehitustingimused väikeelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Üksikelamu ehitamisel 1200 m ² . Kaksikelamu ehitamisel 1800 m ² . Äri- ja ühiskondliku hoone ehitamisel määratakse detailplaneeringuga.
Hoonete suurim lubatud arv ja paigutus krundil	Üksikelamu ehitamisel 1 põhihoone + 2 abihoonet. Kaksikelamu ehitamisel põhihoonele lisaks 2 abihoonet (1+1). Põhihoone krundi tänavapoolsel küljel. Kaugus krundi tänavapoolsest piirist vähemalt 5 m. Hoonete arv äri- ja ühiskondliku hoone ehitamisel määratakse detailplaneeringuga.
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Üksik- ja kaksikelamul põhihoone kuni 2 korrust, kuid mitte kõrgem kui 9 m maapinnast. Abihoone 1 korrus, kõrgus kuni 5 m maapinnast. Äri- ja ühiskondliku hoonel kuni 3 korrust. Hooned paigutada Ringi tänava poolsele küljele.
Hoonete suurim lubatud ehitisealne pind krundi pindalast	Üksik- ja kaksikelamu krundil 20%. Ärikrundil 55%. Ühiskondliku hoone krundil 55%.
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	Üksik- ja kaksikelamu krundil 30%. Ärikrundil 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Ühiskondliku hoone krundil 30%, millest osa kõrghaljastatakse.
Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Palkkonstruktsioonis hooned on lubatud ainult kaetuna täiendava vooderdisega. Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi.
Parkimine	Omal krundil.
Muud tingimused	Maa-ala planeerida kogu ala hõlmava detailplaneeringuga.

Korterelamu maa-ala (EK)

Ehitustingimused korterelamu maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Korterelamu ehitamisel vähemalt 2000 m ² . Ridaelamu ehitamisel <i>bokside arv</i> x 600 m ² .
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Korterelamul kuni 6 korrust. Ridaelamul kuni 2 korrust.
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundi pindalast	Korterelamul 40%. Ridaelamul 20%.
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	30%, millest osa kõrghaljastatakse.
Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi. Rõdude ja lodžade klaasimisel kasutada vaheraamideta meetodit ja soovitavalt ühtse projekti alusel kogu majale. Raamidega meetodi kasutamine on lubatud üksnes juhul, kui lahendus antakse projektiga ühtne kogu majale.
Parkimine	Omalt krundil või parkimisehitise maa-alal.
Muud tingimused	Ridaelamute planeerimisel võib kinnistule ette näha maksimaalselt ühe sissesõidu laiussega kuni 4,5 m.

Korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-ala (EK/Ä/AA)

Ehitustingimused korterelamu, äri- ja ühiskondliku hoone maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Korterelamu ehitamisel vähemalt 2000 m ² . Ridaelamu ehitamisel <i>bokside arv</i> x 600 m ² . Äri- ja ühiskondliku hoone maa-alal määratakse detailplaneeringuga.
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Ridaelamul kuni 2 korrust. Korterelamul: - Keemikute tn ja Metsapargi vahelisel alal kuni 3 korrust; - mujal 6 korrust.

	Äri- ja ühiskondliku hoone ehitamisel määratakse detailplaneeringuga.
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundi pindalast	55%, ridaelamul 20%.
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	Korter- ja ridaelamu krundil 30%, millest osa kõrghaljastatakse. Ärikrundil 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Ühiskondliku hoone krundil 30%, millest osa kõrghaljastatakse.
Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi. Rõdude ja lodžade klaasimisel kasutada vaheraamideta meetodit ja soovitatavalt ühtse projekti alusel kogu majale. Raamidega meetodi kasutamine on lubatud üksnes juhul, kui lahendus antakse projektiga ühtne kogu majale.
Muud tingimused	Linnavalitsuse esise ala väljaarendamine peab ette nägema ka väikesemõõdulise linnaväljaku/taskupargi – park on eelkõige tulevastele elanikele piirkondlikuks koondumiskohaks. Ridaelamute planeerimisel võib kinnistule ette näha maksimaalselt ühe sissesõidu laiusega kuni 4,5 m.
Parkimine	Omal krundil.

Keskuse maa-ala (C)

Linna keskseks tuiksooneks on Keemikute tänav, mida toetavad kolm erineva otstarbega keskusalad – Kellamäe park, Keemikute ja Orumetsa tänavate ristmik ning Maardu Linnavalitsuse hoone vastas olev ala. Kõik keskusalad on vajalikud, kuna Maardu linnas ei eristu üheselt üht ja ainust ala, millest kujundada linnakeskus.

Kellamäe park toimib ja jääb toimima linna laadaplatsi ning samaaegselt usuliselt olulise kohana, samuti olulise väljakujunenud vabaõhu puhkealana.

Keemikute ja Orumetsa ristmik on linna keskpunkt/teede koondumiskoht, mida võib rõhutada keske atraktiivse taskupargi rajamisega, mis võtab arvesse ala reljeefi ja kaugale ulatuvaid vaateid. Loodav ruum peab anda elanikele võimaluse heas avalikus ruumis viibida.

Maardu Linnavalitsuse hoone vastas oleva ala väljaarendamine peab ette nägema ka väikesemõõdulise linnaväljaku/taskupargi – park on eelkõige tulevastele elanikele piirkondlikuks koondumiskohaks.



Oluline on keskusalade ohutu ja loogiline sidumine jalakäiguteede abil teiste avalikus kasutuses olevate alade ja sihtpunktidega.

Keskuse maa-ala funktsiooni rõhutamiseks on linnavalitsuse esisel alal lubatud kõrgem hoonetus. Hoonestamisel järgida inimhõõtmelise linnaruumi arendamise põhimõtteid (liigendatud hoonestusmahud, mitmekesine haljastus, aktiivne tänavaruum jalakäija tasandil, pikemalt vt ptk 2.1) ning arvestada miljööala väärtusega (vt ptk 6.1). Krundi kasutamise sihtotstarve, vähim suurus ja suurim lubatud hoonete ehitisealune pind määratakse detailplaneeringuga. Parima arhitektuurse ja funktsionaalse lahenduse kujundamise eesmärgil võib linnavalitsus nõuda arhitektuurikonkursi läbiviimist detailplaneeringu koostamise raames.

Ühiskondliku hoone maa-ala (AA)

Olemasolevaid ühiskondlikke hooned (lasteaiad, koolid, haigla, spordihoone, Vaba Aja Keskus, Maardu Linnavalitsuse hoone) võib vajadusel laiendada ja/või ümber ehitada.

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on 50%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa 30%, millest osa kõrghaljastatakse. Parkimine lahendada omal krundil. Ühiskondlike hoonete ehitamise võimalus on ka segafunktsiooniga – väikeelamu, äri ja ühiskondliku hoone ning korterelamu, äri ja ühiskondliku hoone – maa-alal ning keskuse maa-alal.

Äri- ja teenindusettevõtte maa-ala (Ä)

Täiendavad äri- ja teenindusettevõtte maa-alad võimaldavad ettevõtluse ja teenindussfääri jätkuvat arengut, millega paraneb ka erinevate tugiteenuste kättesaadavus.

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on 55%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Parkimine lahendada omal krundil.

Äri- ja tootmise maa-ala (ÄT)

Perspektiivsed tootmisalad jäävad Kallavere elamupiirkonna edelaossa, linnavalitsuse hoonest lääne poole. Tootmisega kaasnevad võimalikud kahjulikud mõjud ei tohi ulatuda väljapoole kinnistu piire. Haljasala ja parkmetsa maa-ala tootmisala idaküljel tuleb säilitada looduslikuna, seda täiendavalt kõrghaljastades.

Krundi kasutamise sihtotstarve, vähim suurus ning hoonete ja rajatiste kõrgus määratakse detailplaneeringuga. Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on 55%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 20%, millest osa kõrghaljastatakse.

Parkimine lahendada omal krundil.

Tehnoehitise maa-ala (OT)

Tehnoehitiste maa sihtotstarbega jäävad olemasolevad alajaamad ning gaasijaamad, puhastid.

Puhke- ja virgestusehitiste maa-ala (PV), haljasala ja parkmetsa maa-ala (HP)

Aktiivse puhkuse võimalused (jooksu- ja suusarajad, piknikuplatsid vms) rajatakse Metsa- ja Loodeparki, kuhu on lubatud ka väiksemas mahus sihtotstarbeliste hoonete rajamine, nt välikohvik vms, et mitmekesistada ja elavdada alade kasutust puhkealadena.

Kirikut ümbritsev Kellamäe park jääb vabas õhus ürituste toimumise ja vaba aja veetmise kohaks ka tulevikus. Kiriku läheduses asuvad garaažid pikas perspektiivis likvideeritakse ning alale leitakse funktsioon, mis toetab pargi kasutust vaba aja veetmise kohana (määratud segafunktsioon EK/Ä/AA).

Väiksemad rohealad (haljasala ja parkmetsa maa-alad) asumi erinevates piirkondades säilitatakse looduslikuna. Kallavere elamupiirkonna põhjaosas korterelamute piirkonnas võib maksimaalselt 10% rohealast kasutada täiendavate parkimiskohtade rajamiseks.

Riigikaitse otstarbega maa-ala (R)

Olemasolev riigikaitse ehitisega hõlmatud maa-ala säilib senisel otstarbel.

Parkimisehitise maa-ala (LP)

Võimalik parkimismaja asukoht on määratud elamupiirkonna põhjaossa, korterelamute piirkonda. Parkimise korraldamise põhimõtted on antud ptk 6.5.3.3.

Liikluse maa-ala (L)

Põhitänavad¹⁷ on:

- Keemikute tänav
- Orumetsa tänav

Jaotustänavad¹⁸ on:

- Kallasmaa tänav
- Ringi tänav
- Kütte tänav

Juurdepääsud tagavad vahetu ühenduse valdustele ja ühendavad neid põhi- ja jaotustänavatega.

Liiklusmaad planeeritakse (maakasutusplaanil planeeritav tee) Kroodi majanduspiirkonna ühendamiseks Orumetsa tänavaga, Kallaku tänava pikendusena ühendamiseks Muuga Sadama teega ning Ringi tänava pikendusena. Planeeritavad teed tagavad parema ja mugavama juurdepääsu arendusaladele ning asumite vahelise ühenduse.

Liiklusmaad planeeritakse kergliiklusteede ja trammitee rajamiseks.

Kalmistu maa-ala (K)

Kalmistu maa-alana käsitletakse olemasolevat Maardu kalmistut koos selle laiendusega.

¹⁷ Magistraaltänav liikluseks linna eri osade vahel.

¹⁸ Linnaosa sisest liiklust võimaldav tänav, mis ühendab juurdepääse (mittekeskne, ainult teatud piirkonda magistraalidega ühendav tänav) magistraalidega.



5.2. MUUGA ELAMUPIIRKOND

Muuga elamupiirkond on tiheda asustusega, kuni kahekorruseliste väikeelamute piirkond, mille iseloom ja struktuur on omane aedlinnale. Elamupiirkonna ruumilist iseloomu kujundavad kitsad tänavad, rikkalik haljastus ja mitmepalgeline hoonestus. Muuga elamupiirkonnas elab 13% Maardu linna elanikest.¹⁹ Siia jääb väike osa Maardu linna kaubandusest ja avalikest teenustest. Tegutseb lasteaed, toimib kergliiklusteede võrgustik.

Elamupiirkond jääb Muuga sadamas asuva suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualasse, mistõttu peaksid elanikud arvestama kõrgendatud ohuallika lähedusega. Lisaks olemasolevatele raudteeharudele kulgeb perspektiivis Muuga sadamasse ka Rail Baltic raudtee kaubaharu, mis oluliselt suurendab kaubavedusid raudteel ning võib kaasa tuua häiringuid.

Väikeelamu maa-ala (EV)

Elamutest on lubatud rajada üksik- ja kaksikelamuid. Ridaelamuid võib ehitada kehtestatud detailplaneeringuga selleks määratud maa-alale.

Ehitustingimused väikeelamu maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Üksikelamu 900 m ² . Kaksikelamu 1400 m ² . Krundi suuruse määramisel on lähtutud keskmisest krundi suurusest piirkonnas.
Hoonete suurim lubatud arv ja paigutus krundil	Üksikelamu ehitamisel 1 põhihoone + 2 abihoonet. Kaksikelamu ehitamisel põhihoonele lisaks 2 abihoonet (1+1). Põhihoone krundi tänavapoolisel küljel. Kaugus krundi tänavapoolsest piirist vähemalt 5 m. Hoone ehitamisel naaberkinnistu piirile lähemale kui 4 m on vajalik naaberkinnistu omaniku nõusolek. Väljakujunenud ühtse ehitusjoone puhul tuleb põhihoone paigutamisel sellest kinni pidada.
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Põhihoonel kuni 2 korrust, kuid mitte kõrgem kui 9 m maapinnast.

¹⁹ Tõenäoliselt on Muuga elanike arv suurem, kuna kõik elanikud ei ole ennast Maardusse sisse kirjutanud, kuid reaalselt elavad Maardu linna territooriumil.

	Abihoonel 1 korrus, kõrgus kuni 5 m maapinnast.
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundi pindalast	25%, kuid mitte rohkem kui 250 m ² .
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	30%.
Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Palkkonstruktsioonis hooned on lubatud ainult kaetuna täiendava laudvoodriga. Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi.
Parkimine	Omal krundil.
Muud tingimused	Tänavapoolse piirdeaia maksimaalne kõrgus 1,5 m, läbipaistvusega vähemalt 25%. Elamukruntide vaheline aed peab olema läbinähtav, kõrguse ja materjalide valik tuleb teha naabrite kokkuleppel. Aeda rajades ei tohi rikkuda naabrusõigusi.

Keskuse maa-ala (C)

Krundi kasutamise sihtotstarve, vähim suurus ja suurim lubatud ehitisealune pind, hoonete ning rajatiste kõrgus, parkimise põhimõtted määratakse detailplaneeringuga. Keskusala on planeeritud Ploomipuu ja Pirnipuu pst ristumiskohas, mis tagab avalikult kasutatava ruumi olemasolu ja parandab erinevate teenuste kättesaadavust elukoha lähedal.

Kergliiklejate ohutuse ja liikumismugavuse tagamiseks tuleb täiendavalt rajada kergliiklusteid, sidudes need olemasolevate kergliiklusteede ja olulisemate sihtpunktidega.

Ühiskondliku hoone maa-ala (AA)

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on 50%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 30%, millest osa kõrghaljastatakse. Parkimine lahendada omal krundil. Ühiskondlike hoonete ehitamise võimalus on antud ka keskusale.

Äri- ja teenindusettevõtte maa-ala (Ä)

Äri- ja teenindusettevõtete maa-alana on määratletud olemasolevate äri- ja teenindusettevõtete alad. Täiendavalt on võimalus äri- ja teenindusettevõtete rajamine keskusaladel. Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind olemasolevate hoonete laiendamisel või ümberehitamisel on 55%, keskuse maa-alal määratakse



detailplaneeringuga. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Parkimine lahendada omal krundil.

Tehnoehitise maa-ala (OT)

Tehnoehitiste maa sihtotstarbega jäävad olemasolevad alajaamad, puhastid.

Haljasala ja parkmetsa maa-ala (HP)

Rohealad, mis täidavad puhke- ja/või puhveralade funktsiooni, säilitatakse looduslikuna.

Liikluse maa-ala (L)

Põhitänavad:

- Maardu tee
- Kallavere tee
- Altmetsa tee (perspektiivis)

Jaotustänavad on:

- Muuga tee
- Õunapuu puiestee
- Viljapuu puiestee
- Ploomipuu puiestee (Altmetsa teest Maardu teeni)

Juurdepääsud tagavad vahetu ühenduse valdustele ja ühendavad neid jaotustänavatega.

Liiklusmaad planeeritakse (maakasutusplaanil planeeritav tee) elamukruntidele juurdepääsutingimuste parandamiseks ning kergliiklusteede rajamiseks.

Muuga elamupiirkonda läbib Miiduranna sadamasse viiv raudtee, elamupiirkonnast idas kulgeb Muuga raudtee ning perspektiivis Rail Baltic raudtee. Raudteel toimub kaubavedu, sh vedelkütuste transiit. Raudteeliiklusega ja tööstustegevusega kaasnevate mõjude leevendamiseks on oluline raudteede äärsed rohealad säilitada ning rajada müratõkkerajatised.

5.3. MAARDU JÄRV JA JÄRVEÄÄRNE ELAMUPIIRKOND

Maardu järve läänekaldal asub suhteliselt homogeenne üksikelamute piirkond. Uusarenduse tulemusena on osaliselt elamuehitusega hõlmatud ka järve kagukallas. Järveäärses elamupiirkonnas elab 1,5% linna elanikest. Piirkond on populaarne ka puhkepiirkonnana.

Elamupiirkonna lääneosa on määratud ülejutusohuga oluliseks riskipiirkonnaks (vt ptk 9).

Asukohast tulenevalt omab piirkond potentsiaali areneda atraktiivseks elu- ja puhkepiirkonnaks. Üldplaneeringuga määratakse väikeelamu ning puhke- ja virgestusehitiste juhtotstarve valdavale osale elamupiirkonna maa-alast.

Väikeelamu maa-ala (EV)

Elamutest on lubatud rajada üksik- ja kaksikelamuid. Järve idakaldale võib lisaks ehitada ridaelamuid detailplaneeringu alusel.

Ehitustingimused väikeelamu maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Üksikelamu idakaldal 1200 m², läänekaldal 900 m². Kaksikelamu idakaldal 1800 m², läänekaldal 1400 m² Ridaelamu ehitamisel <i>bokside arv</i> x 800 m². Krundi suuruse määramisel on lähtutud keskmisest ja juba kehtestatud detailplaneeringuga ette nähtud krundi suurustest piirkonnas.
Hoonete suurim lubatud arv ja paigutus krundil	Üksikelamu ehitamisel 1 põhihoone + 2 abihoonet. Kaksikelamu ehitamisel lisaks põhihoonele 2 abihoonet (1+1). Ridaelamu ehitamisel vastavalt detailplaneeringule. Põhihoone krundi tänavapoolisel küljel. Kaugus krundi tänavapoolsest piirist vähemalt 5 m. Hoone ehitamisel naaberkinnistu piirile lähemale kui 4 m on vajalik naaberkinnistu omaniku nõusolek.
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Põhihoonel kuni 2 korrust, kuid mitte kõrgem kui 9 m maapinnast. Abihoonel 1 korrus, kõrgus kuni 5 m maapinnast.
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundi pindalast	Maardu järve läänekaldal 25%, kuid mitte rohkem kui 250 m². Idakaldal 20%, lähtudes piirkonna tihedusest. Ridaelamu puhul vastavalt detailplaneeringule, aga mitte rohkem kui 15%.
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	30%.



Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Palkkonstruktsioonis hooned on lubatud ainult kaetuna täiendava laudvoodriga. Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi.
Parkimine	Omal krundil.
Muud tingimused	Tänavapoolse piirdeaia maksimaalne kõrgus 1,5 m, läbipaistvusega vähemalt 25%. Elamukruntide vaheline aed peab olema läbinähtav, kõrguse ja materjalide valik tuleb teha naabrite kokkuleppel. Aeda rajades ei tohi rikkuda naabrusõigusi. Ridaelamute planeerimisel võib kinnistule ette näha maksimaalselt ühe sissesõidu laiusega kuni 4,5 m.

Väikeelamu ning haljasala ja parkmetsa maa-ala (EV/HP)

Elamutest on lubatud rajada üksik- ja kaksikelamuid. **Vastava juhtotstarbega maa-ala pindalast 30% tuleb säilitada kompaktsel tervikliku haljasalana.**

Ehitustingimused väikeelamu ning haljasala ja parkmetsa maa-alal	
Krundi minimaalne suurus	Üksikelamu 900 m ² , kaksikelamu 1400 m ² . Krundi suuruse määramisel on lähtutud keskmisest krundi suurusest piirkonnas.
Hoonete suurim lubatud arv ja paigutus krundil	Üksikelamu ehitamisel 1 põhihoone + 2 abihoonet. Kaksikelamu ehitamisel lisaks põhihoonele 2 abihoonet (1+1). Põhihoone krundi tänavapoolisel küljel. Kaugus krundi tänavapoolsest piirist vähemalt 5 m. Hoone ehitamisel naaberkinnistu piirile lähemale kui 4 m on vajalik naaberkinnistu omaniku nõusolek.
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus	Põhihoonel kuni 2 korrust, kuid mitte kõrgem kui 9 m maapinnast. Abihoonel 1 korrust, kõrgus kuni 5 m maapinnast.

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundi pindalast	Maardu järve läänekaldal 25%, aga mitte rohkem kui 250 m ² , lähtudes piirkonna tihedusest.
Krundi minimaalne haljastatav/looduslikuna säiliv osa	30%.
Arhitektuurilised, ehituslikud ja kujunduslikud tingimused	Palkkonstruktsioonis hooned on lubatud ainult kaetuna täiendava laudvoodriga. Välisviimistluses mitte kasutada imiteerivaid materjale. Fassaadidel kasutada krohvi, puitu, betooni, klaasi, kivi.
Parkimine	Omal krundil.
Muud tingimused	Tänavapoolse piirdeaia maksimaalne kõrgus 1,5 m, läbipaistvusega vähemalt 25%. Elamukruntide vaheline aed peab olema läbinähtav, kõrguse ja materjalide valik tuleb teha naabrite kokkuleppel. Aeda rajades ei tohi rikkuda naabrusõigusi.

Äri- ja teenindusettevõtte maa-ala (Ä)

Äri- ja teenindusettevõtete maa-alana on määratletud Loovälja ja Õnge tee ristumiskoht. Täiendavalt on võimalus äri- ja teenindusettevõtete rajamine äri- ja tootmise maa-alale. Ettevõtluse ja teenindussfääri arendamine parandab erinevate teenuste kättesaadavust.

Uute maa-alade kasutusele võtmisel, olemasolevate hoonete laiendamisel või ümberehitamisel on hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil 55%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Parkimine lahendada omal krundil.

Äri- ja tootmise maa-ala (ÄT)

Tootmisega kaasnevad võimalikud kahjulikud mõjud ei tohi ulatuda väljapoole kinnistu piire.

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on 55%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 20%, millest osa kõrghaljastatakse.

Parkimine lahendada omal krundil.



Puhke- ja virgestusehitiste maa-ala (PV), haljasala ja parkmetsa maa-ala (HP)

Puhkealana on välja arendatud osa järve põhjakaldast, kus asub ka olemasolev supluskoht (supelrand²⁰). Perspektiivis arendatakse puhkealana välja ka järve idakallas. Idakallas on sobilik aktiivseks puhkuseks, pikniku pidamiseks, supluskohaks ning paadisilla rajamiseks. Oluline on puhketingimuste parendamine ning teenusmajanduse jätkuv arendamine piirkonnas. Idakaldale väiksemas mahus sihtotstarbeliste hoonete rajamine, nt välikohvik vms, mitmekesistab ja elavdab ala kasutust puhkealadena.

Järve ümbritsevad rohealad säilitatakse looduslikuna.

Liikluse maa-ala (L)

I klassi maantee:

- Tallinn-Narva mnt (nr 1)

Liiklusmaad planeeritakse kergliiklusteede rajamiseks.

5.4. VANA-NARVA MNT TÖÖSTUSPIIRKOND

Piki Tallinna-Narva põhimaanteed kulgev Vana-Narva mnt tööstuspiirkond on hajusa hoonestusega ala, kus domineerib lai maanteekoridor, puudub kõrghaljastus, hoonete ehitusjoon on ebaühtlane ja tänavaruumis valdavalt tagaplaanile taandatud. Piirkonnas tegutsevate ettevõtete peamised tegevusalad on seotud laomajanduse ja logistikaga, kuid siin asuvad ka mitmed potentsiaalset keskkonnamõju omavad ohtlikud ning suurõnnetuse ohuga ettevõtted. Vana-Narva maanteest põhja pool jääb tööstuspiirkonna sisse kaks väiksemat elamugruppi, vahetult tööstuspiirkonnast põhjas asub Muuga elamupiirkond. Ala läbib loode-kagusuunaliselt kulgev looduslik astang, nn klindi piirkond.

Asukohast, infrastruktuurist ning toimivast ettevõtluskeskkonnast tulenevalt omab piirkond potentsiaali areneda logistika- ja tööstuspargiks. Üldplaneeringuga määratakse äri- ja tootmismaa juhtotstarve valdavale osale tööstuspiirkonna maa-alast.

Äri- ja tootmise maa-ala (ÄT)

Piirkonda arendada tööstus- ja logistikapargina, kus on lubatud keskkonnavalaseid normatiive järgides tegeleda nii tööstusliku, ärilise, kui teenindusliku ettevõtlusega. Detailplaneeringuid koostada suurematele maa-aladele, hõlmates mitut katastriüksust. Piirkonna väljaarendamisel tuleb pöörata erilist tähelepanu elamuid ümbritseva keskkonna kujundamisele, nt haljastuse osatähtsuse täitmisel eelistada/rajada kõrghaljastust elamutega piirnevale alale.

²⁰ Supelranna teenindamiseks vajalike rajatiste ehitamiseks ehituskeeld ei laiene.

Olemasolevate territooriumite või tegevuse laiendamisel ei tohi kaasneda olulist negatiivset mõju.

Ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete rajamisel tuleb nende asukoha täpsustamisel arvestada kavandatava tegevuse iseloomu (sh ettevõttest lähtuvaid riske ja ohtu) ja naaberalade paiknemist. Soovitatav (tulenevalt ettevõtte ohtlikkusest) on vältida ettevõtte ohuala kattumist tundlike aladega.

Muuga elamupiirkonna ja Vana-Narva mnt tööstuspiirkonna vaheline roheala ning tööstusalale jääv klindi piirkond tuleb säilitada looduslikuna.

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on kuni 60%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Hoonete kõrgus põhimahul kuni 15 m, erandid on lubatud tehnoloogilistest vajadustest tulenevalt. Olemasolevate hoonete laiendamisel on lubatud suurendada kõrgust 18 meetrini, eeldusel, et projekteerimistingimuste menetlus korraldatakse avatud menetlusena. Põhimahult kõrgemate hoonete kavandamisel tuleb koostada detailplaneering. Detailplaneeringuga kõrgema hoone planeerimine ei ole üldplaneeringuga vastuolus. Hea üldmulje saavutamiseks ja/või vaadete pehmendamiseks rajada kõrghaljastus tänavapoolsele küljele. Parkimine lahendada omal krundil.

Väikeelamu maa-ala (EV), korterelamu maa-ala (EK)

Elamute ehitamine Nõlva tänava ääres toimub vastavalt kehtestatud detailplaneeringule. Üldplaneeringuga ei määrata täiendavalt väikeelamu ja korterelamu juhtotstarbega maa-alasid Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas.

Haljasala ja parkmetsa maa-ala (HP)

Roheala toimib antud piirkonnas puhvrina Vana-Narva mnt tööstuspiirkonna ja Muuga elamupiirkonna vahel. Rohealaks on määratud ka nn klindi piirkond. Rohealad säilitatakse looduslikuna.

Liikluse maa-ala (L)

Põhitänavad on:

- Vana-Narva mnt
- Saha-Loo tee

Jaotustänav on:

- Kaldase tee

Juurdepääsud tagavad vahetu ühenduse valdustele ja ühendavad neid põhitänavatega.

Liiklusmaad planeeritakse trammitree ja kergliiklusteede rajamiseks.

5.5. KROODI MAJANDUSPIIRKOND

Kroodi majanduspiirkond hõlmab maa-alasid mõlemal pool Kroodi oja ning Muuga sadama teed, sh endiseid flotoliivade ladustamisalasid. Piirkonda ilmestavad säilinud



fosforiiditehase rajatised. Sarnaselt Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnale on hoonestus siin korrapäratu, ulatuslikud maa-alad on hoonestamata ja kasutusest väljas. Piirkonnas tegutsevate ettevõtete peamised tegevusalad on seotud äri ja tootmisega, kuid siin asuvad ka mitmed potentsiaalset keskkonnamõju omavad ohtlikud ning suurõnnetuse ohuga ettevõtted. Piirkonda läbib põhja-lõunasuunaline Muuga Sadamat ja Tallinn-Narva maanteed ühendav transiidikoridor, kuhu Muuga raudtee kõrvale rajatakse perspektiivis ka avalik Rail Baltic raudtee kaubaharu.

Asukohast ja infrastruktuurist tulenevalt omab piirkond potentsiaali areneda mitmekesist ettevõtlustegevust hõlmavaks majanduspiirkonnaks. Üldplaneeringuga määratakse valdavale osale Kroodi majanduspiirkonnast äri- ja tootmismaa juhtotstarve.

Äri- ja tootmise maa-ala (ÄT)

Äri- ja tootmise maa-aladel võimaldatakse keskkonnavalaseid normatiive järgides tegeleda nii tööstusliku, ärilise kui teenindusliku ettevõtlusega.

Oluline on endise fosforiiditehase kõige vanema ajajärgu hoonestuse säilitamine/eksponeerimine. Kaaluda tuleb hoonete osalist rekonstrueerimist koos perspektiivse vaatetorni (märgitud maakasutuskaardile) ning fosforiiditööstust kajastava muuseumi rajamisega.

Suurim reserveeritav tootmisala kogu Maardu linnas on endine flotoliivade maa-ala, mille väljaarendamine toimub vastavalt kehtestatud detailplaneeringule.

Olemasolevate territooriumite või tegevuse laiendamisel ei tohi kaasneda olulist negatiivset mõju.

Ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete rajamisel tuleb nende asukoha täpsustamisel arvestada kavandatava tegevuse iseloomu (sh ettevõttest lähtuvaid riske ja ohtu) ning naaberalade paiknemist. Soovitav (tulenevalt ettevõtte ohtlikkusest) on vältida ettevõtte ohualade tundlike aladega kattumist.

Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind krundil on kuni 60%. Krundi haljastatav/looduslikuna säiliv osa on 20%, millest osa kõrghaljastatakse. Hoonete kõrgus põhimahul kuni 15 m, erandid on lubatud tehnoloogilistest vajadustest tulenevalt. Olemasolevate hoonete laiendamisel on lubatud suurendada kõrgust 18 meetrini eeldusel, et projekteerimistingimuste menetlus korraldatakse avatud menetlusena. Põhimahult kõrgemate hoonete kavandamisel tuleb koostada detailplaneering. Detailplaneeringuga kõrgema hoone planeerimine ei ole üldplaneeringuga vastuolus. Hea üldmulje saavutamiseks ja/või vaadete pehmemendamiseks rajada kõrghaljastus tänavapoolsele küljele.

Parkimine lahendada omal krundil.

Puhke- ja virgestusehitiste (PV), haljasala ja parkmetsa maa-ala (HP)

Aktiivse puhkuse võimalused (krossirada vms) antakse Üleoru tn, raudtee ja Kroodi ojaga piiritletud maa-alal. Kroodi oja²¹ ning elamupiirkondi tööstuspiirkondadest eraldavad rohealad säilitatakse looduslike puhveraladena, et minimeerida ettevõtete tegevusest tuleneda võivaid mõjusid ja/või häiringuid.

²¹ Planeeringus on arvestatud projektiga "Kroodi oja jääkreostuse ohutustamise". Projekteerija AS Kobras, 2018.

Liikluse maa-ala (L)

Põhitänavad on:

- Vana-Narva maantee
- Muuga sadama tee
- Kombinaadi tänav
- Fosforiidi tänav
- Kroodi tänav

Jaotustänavad on:

- Põhjaranna tee
- Piiri tee (Keemikute tänava ja Põhjaranna tee ühendusteena)

Juurdepääsud tagavad vahetu ühenduse valdustele ja ühendavad neid põhi- ja jaotustänavatega.

Liiklusmaad (maakasutusplaani planeeritav tee, Rail Baltic raudtee trassi koridor ja Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee) planeeritakse Rail Baltic raudtee kaubaharu ehitamiseks, Kroodi majanduspiirkonna ühendamiseks Orumetsa tänavaga, Altmetsa tee pikendus ühendatult Piiri tee ja Muuga sadama teega ning Keemikute tänava pikendus Kroodi liiklussõlmeni (Kroodi eritasandilise ristmiku II etapp).

Liiklusmaad planeeritakse kergliiklusteede ja trammitee rajamiseks.

Paralleelselt Muuga sadama raudteega kulgeb perspektiivis Rail Baltic raudtee kaubaharu, mis suundub Muuga sadama piirkonda rajatavasse kaubaterminali. Muuga sadamasse suunduva raudteeharu asukoht täpsustub projekteerimisel. Ristumised Muuga sadama raudteega linna lõunaosas ning Vana-Narva maantee, Altmetsa tee ja Maardu teega lahendatakse eritasandilisena.

5.6. MUUGA SADAM

Eesti suurim ja sügavaim kaubasadam asub Maardu linna põhjaosas, ulatudes lisaks Maardu linnale ka Jõelähtme ja Viimsi valla territooriumile.

Muuga sadamas on võimalik lastida-lossida ja ladustada toornaftat ning naftasaadusi, sega- ja puistlasti ning külmutust nõudvaid kaupu, teenindada konteiner- ja ro-ro tüüpi laevu. Lähiaastate mahukaimad arendusprojektid Muuga sadamas on seotud transiitkaupade teenindamise, kaubavoogude mitmekesistamise ja kaupade vääristamisega. Muuga sadama hoonestuse iseloom on funktsioonidest tulenev.

Üldplaneering võimaldab sadama igakülgset arendamist. Üldplaneeringuga määratakse Muuga sadama piirkonnale sadama maa-ala juhtotstarve.

Sadama maa-ala (LS)

Harju maakonnaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" planeerib perspektiivis kaubaterminali põhimõttelise asukoha koos kaubaveo veeremi hooldedepooga Muuga sadama piirkonda. Kaubaterminali asukoht täpsustub hilisemas etapis, kuid see võib ulatuda Maardu linna territooriumile. Üldplaneering annab



võimaluse kaubaterminali ja hooldedepoo planeerimiseks ning rajamiseks linna territooriumil sadama piirkonnas.

Liikluse maa-ala (L)

Liiklusmaad planeeritakse (maakasutusplaanil Rail Baltic raudtee trassi koridor, Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee) Rail Baltic raudtee kaubaharu ehitamiseks, sellega seotult eritasandilise riste rajamiseks raudtee ristumisel Maardu teega ning Maardu tee ühendamiseks Lasti teega. Samaaegselt Maardu tee ümberehitamisega rajatakse ümberehitatavas lõigus kergliiklustee. Maardu tee viiakse raudteeharudest üle eritasandilise maanteeviaduktiga.

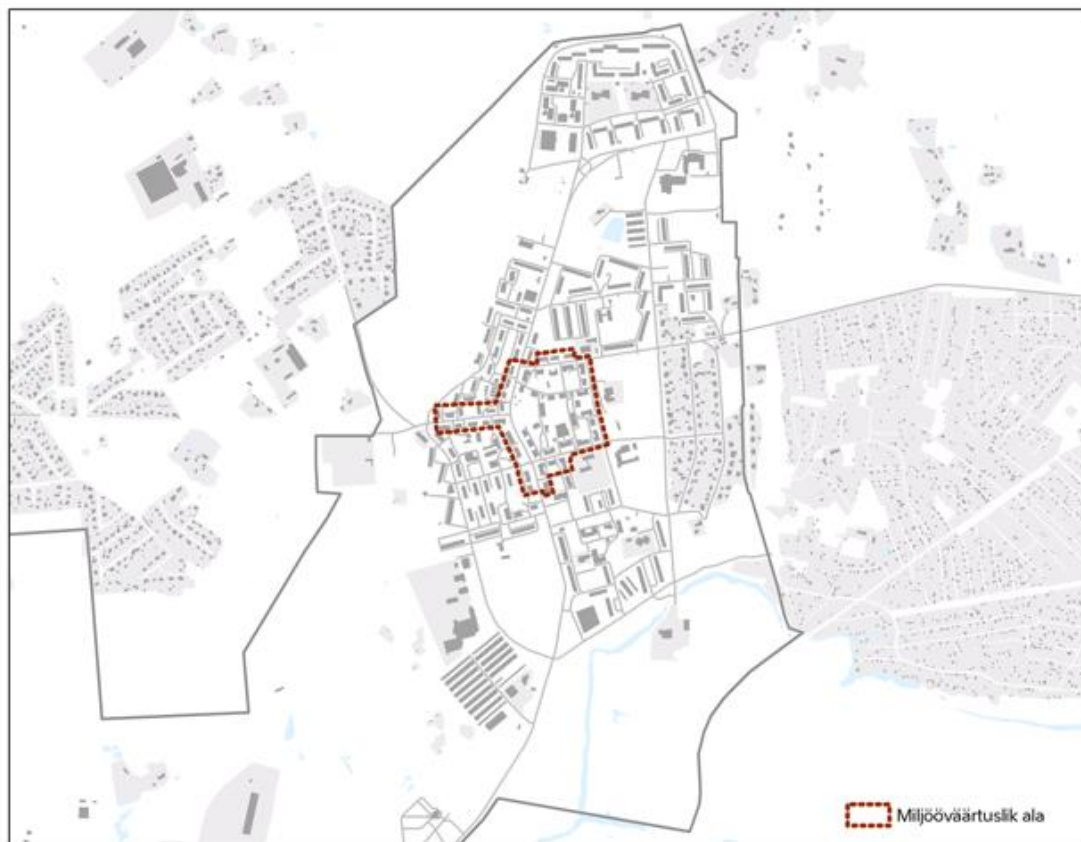
6. LINNA TERRITOORIUMI KASUTUS- JA EHTUSTINGIMUSED TEEMAVALDKONDADE LÕIKES

6.1. KULTUURIVÄÄRTUSED

6.1.1. MILJÖÖVÄÄRTUSLIK ALA

Säilitamaks ja väärtustamaks Kallavere nn stalinistlikust ajastust pärit piirkonda, määrab üldplaneering miljööväärtusliku ala, kus arendustegevusel tuleb arvestada väljakujunenud linnakeskkonna säilitamise vajadusega. Ümbritsevast eristuv miljööala muudab linnaruumi huvitavaks ja toob välja ajastutruu, kuid ühtlasi tänapäevastele inimsõbralikkuse põhimõtetele hästi vastava ruumimustri.

Miljööväärtuslik ala paikneb Kallavere keskosas, Keemikute ja Orumetsa tänavate ristumiskohas (vt skeem 6.1.1). Peamiseks miljööväärtuse kandjaks on 1950. aastatel rajatud kahekorruselised elamud. Mitmed neist on osaliselt ümberehitatud. Miljööväärtuse oluliseks osaks on hoonetevaheline reeglina hästi heakorrastatud avalik ruum, kus puuduvad krundipiirded.



Skeem 6.1.1. Miljööväärtusliku ala paiknemine Kallavere elamupiirkonnas.

Miljööväärtuse loovad:

- ❑ piirkonna hoonestuse arhitektuurne eripära ja homogeensus;
- ❑ hoonete ühtlased ehituslikud mahud ja korrapärane perimetraalne paiknemine krundil;
- ❑ hoonete välisviimistlus (sh värvilahendus);
- ❑ hoonetevahelise ruumi avatus, inimsõbralikkus;
- ❑ haljastuse iseloom (reeglipärasus, sümmeetria ja kontrast, kooskõla arhitektuurse ansambliga), reljeef.



Väljavõte 1959.a topograafilisest kaardist



Näiteid miljööväärtuslikul alal paiknevatest hoonetest. Foto Hendrikson&Ko

Miljööväärtusliku ala kaitse- ja kasutustingimused:

1. edasisel planeerimisel ja projekteerimisel tuleb tähelepanu pöörata väärtuste säilitamisele:
 - a. linnaehituslikult väljakujunenud perimetraalne hoonestusviis – hoonete korrapärane paiknemine tänavate ääres;

- b. hoonestuse mastaap – uued ehitised peavad olema kõrguselt ja ehitisealuselt pinnalt sarnased olemasoleva hoonestusega;
 - c. katusetüüp ja -kalle – viilkatus kaldega minimaalselt 20 kraadi, maksimaalselt 45 kraadi;
 - d. haljastus – alleed, sümmeetria ja kontrast, murualade ääristamine hekkidega.²²
2. ehitustegevusel tuleb säilitada hoonele iseloomulikud detailid ja välisviimistlus – väljaulatuvad ning nikerdatud sarikaotsad, rõdukonsoolid, rõdupiirded, varikatuse konsoolid, karniisid, krohvitud dekoorelemendid, vintskapid, pastelne värvilahendus, katuseuugid jne;
 3. hoone fassaadi uuendamiseks tuleb koostada välisviimistlusplass, millega antakse ajastule iseloomulik detailne värvilahendus;
 4. akende uuendamisel eelistada originaalse klaasijaotusega puitaknaid, sarnase lahendusega kogu hoone lõikes;
 5. lubatud on pööningute väljaehitamine hoone olemasolevas arhitektuurses mahus, st katusekuju ja -kallet muutmata. Lubatud on katuseaknad;
 6. hoonete soojustamine väljastpoolt ei ole lubatud.



Vaade võimaliku taskupargi asukohast Orumetsa tn suunale. Foto Hendrikson&Ko

6.1.2. PÄRANDKULTUURIOBJEKTID

Kaardistatud pärandkultuuriobjekte asub linna territooriumil 3: sõjalistest objektidest Peeter Suure Merekindluse Kaldase Stollu suue ja Peeter Suure Merekindluse Iru käigustiku surft ning Nehatu vallamaja.

Pärandkultuuriobjektid ei ole seadusega kaitstud, nende säilitamisel saab tugineda üldise teadlikkuse kasvule ning maaomanike heale tahtele. Objektide kaitseks ja säilimiseks

²² Pallase, P (2014) Haljastus miljööväärtuslikel hoonestusaladel Põhja-Tallinna näitel.

tuleb neid väärtustada, nende paiknemisega arvestada planeerimis- ja ehitustegevuse korral.

6.1.3. RIIKLIKU KAITSE ALL OLEVAD KULTUURI-MÄLESTISED

Kultuurimälestised²³ näitavad piirkonna ja kultuurmaastiku ajaloolist mitmekesisust, seetõttu tuleb planeerimisel lähtuda mälestisi säästvast põhimõttest ning arvestada avaliku huviga.

Maardu linna territooriumil asub kaks kultusekivi (registri nr 18585 ja 18586).

Mälestise kaitsevöönd on 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist arvates. Mälestisel ja selle 50 m ulatusega kaitsevööndis kehtivad muinsuskaitseadusest tulenevad kitsendused.

Maardu linna territoorium oli muinasajal tihedasti asustatud piirkond. Kuigi valdav osa muististest on praeguseks hävinud, ei ole välistatud, et ehitus- ja kaevandamistegevusest vähem kannatanud aladel võib esineda senini arheoloogilisi muistiseid.

Muististega tuleb arvestada ja tähelepanu pöörata ehitus- ja kaevandamistöödest seni puutumata aladel²⁴ Vana-Narva mnt 3 kinnistu (mille asukohas paiknes Iru varase metalliaja asulakoht koos muistsete põllujäänustega), Nurmevälja tänava ja Nurmevälja tn 8 kinnistutel (võib esineda jälgi muinasaegsetest kivist kalmestest või nende säilmetega seonduvat kultuurikihti) ning Kroodi oja tervendamise projektist seni puutumata kaldaaladel, kui kavandatakse detailplaneeringu alade ümber planeerimist.

6.2. KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID

Maardu linna territooriumil leidub kaitstavatest loodusobjektidest vaid mõned kaitstavate liikide leiukohad ning üksikobjektid.

Ülevaade kaitstavate loodusobjektide kohta on antud KSH aruandes ning info on leitav Eesti Looduse Infosüsteemis (EELIS).

²³ Info (loetelu koos asukoha ja kirjeldusega) on leitav kultuurimälestiste riiklikus registrist, <http://www.muinas.ee/register>.

²⁴ Muinsuskaitseamet märkis (18.10.2019 kirjaga nr 1.1-7/2467-1), et üldplaneeringus tuleks tuua arheoloogiliste muististe leidumise kohana välja ka Kroodi oja mõlemad kaldad, mis on piiritletud Põhjaranna teega lõuna ja lääne poolt, Lao teega idast ja Lao tn 17/3 kinnistuga põhjast. Muinsuskaitseameti ettepanekuga ei arvestatud, kuna Kroodi oja jääkreostuse ohutustamise projekti raames on Kroodi oja mõlemad kaldad põhjalikult läbi kaevatud ja keskjooksul on Kroodi oja särgi asukohta muudetud. Oja kunagine särg ja selle lähiümbrus on selles kohas kaetud raskemetallidest reostunud pinnasekihiga. On vähetõenäoline, et pärast põhjalikke kaevetöid on seal veel säilinud muistiseid, mida kaitsta.

Üldplaneeringu koostamisel on maakasutuse planeerimisel kaitstavate loodusobjektidega arvestatud. Üldplaneeringuga on määratud kergliikusteede sidusus ja vajadus ning põhimõttelised asukohad, sh kulgeb põhimõtteline asukoht läbi aasnelgi (LK II) kasvukoha (KLO9303672). Täpsemal planeerimisel ja projekteerimisel tuleb täpsustada liigi kasvukohta läbiva kergliiklustee rajamise mõjud. Selgitada välja liigi kasvukoha väärtus, liigi esinemine sellel alal ja leida kergliiklustee asukoha ning lahenduse osas tulemus, mis säilitaks väärtusliku kasvukoha osa.

Maardu linna territooriumil ei asu Natura 2000 alasid. Ülevaade lähima Natura ala kohta on antud üldplaneeringu lähtesisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse dokumendis.

6.3. LINNA ROHEALAD JA ROHELINE VÕRGUSTIK

Rohealadeks peetakse loodusliku või inimtekkelise päritoluga taimkattega alasid tiheasulates, mille hulka kuuluvad pargid ja haljasalad, elamualade haljastud, avalike asutuste haljastud, looduslikud või poollooduslikud alad (metsad, niidud, märgalad, veealad, rannad), haritavad maad, kalmistud, rohekoridorid, postindustriaalsed jäätmaad ja rikutud alad ning puhvertsoonid, mis ümbritsevad liiklus-, tööstus-, põllumajandus- ja kaitsealasid (Tuul, 2009).

Suuremad ja olulisemad rohealad Maardu linnas on määratud puhke- ja virgustusehitiste ning haljasala ja parkmetsa maa-alaks. Lisaks täiendavad rohealade funktsiooni ka väiksemad haljasribad, alleed, eramute ja ettevõtlusalade õuealade haljasalad, avalike asutuste haljasalad. Linna rohealade eesmärk on inimesele suunatud nn ökosüsteemiteenuste tagamine (nt rekreatiivses kasutuses pargialad ja Maardu järve äärne puhkeala, rohealad korterelamute piirkonnas), kliimamuutustega kohanemine, toimimine puhvrina müra, visuaalsete ja mentaalsete mõjude puhul (konfliktide leevendamine elamupiirkondade ning Vana-Narva mnt tööstuspiirkonna ja Kroodi majanduspiirkonna vahel). Enamasti täidavad rohealad mitmeid kattuvaid funktsioone. Samuti toimivad kõik rohealad lisaks kirjeldatud ülesannetele ka nn roheliste kopsudena, kus taimed seovad süsihappegaasi ja eraldavad hapnikku.

Rohealade esmane eesmärk linnakeskkonnas on tagada kvaliteetne elukeskkond, sh head puhketingimused elukoha lähedal. Selleks, et tagada rohealade eesmärgipärane toimimine, on üldjuhul oluline nende looduslikuna säilimine, sihipärane kasutus, hooldus ja kujundus. Rohealade edasisel hooldamisel ja kujundamisel tuleb arvestada nende paiknemise, seatud eesmärgi ning erinevate sihtrühmade vajadustega. Näiteks suuremate pargialade puhkealana arendamisel kujundada osa pargialast lapsesõbralik ja laste arengut soodustava looduskeskkonnana (mitmekülgse, erinevate territooriumitega alaks).

Linna rohealad koos Kroodi oja rohevööndiga (sinivõrgustik) seotakse Harju maakonnaplaneeringuga 2030+ määratud roheline võrgustiku koosseisu. Üldplaneeringu koostamisel on täpsustatud maakonnaplaneeringuga määratud roheline võrgustiku ruumilist paiknemist.



6.4. MAAVARAD

Maardu linna territooriumil asub Maardu aluskorra ehituskivi ehk graniidimaardla. Aktiivseid mäeeraldisi täna Maardus ei ole ning üldplaneering kaevandustegevust graniidimaardlas ei planeeri.

Üldplaneering planeerib Kallavere elamupiirkonnas juba hoonestatud elamualade tihendamist ja laiendamist maardlaga kattaval alal. Planeeritav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimist ega maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuna valdav osa linna territooriumist, mis kattub graniidimaardlaga, on juba hoonestatud elamute ja ühiskondlike hoonetega, rajatud on teid ja tehnovõrke.

Maardu maardla uuringuruum

Linna idaosa kattub väga väikeses ulatuses perspektiivse alaga lubjakivi geoloogiliseks uuringuks (nimetus Maardu 2).²⁵ Nii maardla kui perspektiivala jäävad Jõelähtme valla territooriumile.

Maardu fosforiidikaevanduse kaevandusšahtid

Linna idaosa kattub osaliselt Maardu fosforiidikaevanduse vanade kaevandusšahsidega, kus põhjavesi tungib pinnale ja tekitab nn tehnogeenseid allikaid. Kaevandustegevusega kaasnevaid mõjusid põhja- ja pinnaveele ning taimestikule on käsitletud aruandes “Maardu fosforiidilevila tehnogeense põhjavee kvaliteedi uuring”²⁶ ning põhjalikum ülevaade on antud KSH aruandes.

Kuigi kaevandustegevus on lõppenud, kestavad pinna- ja põhjavett saastavad protsessid, mis olid aktuaalsed kaevandamistegevuse ajal, tänaseni. Sellest tulenevalt on riigi ja omavalitsuste koostöös vajalik tegeleda Maardu fosforiidilevila jääkreostuse ning sellega kaasnevate mõjude probleemistikuga.

6.5. INFRASTRUKTUUR

6.5.1. VEEVARUSTUS JA KANALISATSIOON. SADEMEVEE

ÄRAJUHTIMINE

Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni süsteemipärane väljaarendamine Maardu linnas toimub vastavalt arengukavale „Maardu linna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava 2020-2033“ (ÜVK arengukava).

Vastavalt keskkonnaministri käskkirjale²⁷ kuulub Maardu linn „Tallinna ja ümbruse reoveekogumisalasse“. Reoveekogumisala hõlmab linna kogu administratiivpiirides,

²⁵ Ehitusmaavarade levik, kaevandamine ja kasutamine Harju maakonnas. Eesti Geoloogiateenistus, 2018. <https://www.egt.ee/et/eesmargid-tegevused/maapoueresursside-otsingud-ja-uuringud/projektid/harju-ehitusmaavarad>

²⁶ Tallinna Tehnikaülikooli Geoloogia Instituut. Tallinn, 2017.

²⁷ 02.07.2009. a käskkirjale nr 1079 „Reoveekogumisalad reostuskoormusega üle 2000 ie“.

moodustades Tallinna ja teiste lähiümbruse omavalitsustega ühtse kogumisala. Reoveed juhitakse Tallinna linna Paljassaares asuvasse reoveepuhastisse, Muuga sadama reoveepuhastisse ja Hüüru ning Vatsla asulate vahele planeeritavasse uude reoveepuhastisse. Purgimise kohad Maardu linnas puuduvad. Maardu linnas kogumismahutitest kokku kogutav reovesi purgitakse Tallinna Paljassaare reoveepuhasti peapumpas või AS-ile Viimsi Vesi kuuluvast Muuga reoveepuhastis.

AS Tallinna Vesi varustab Ülemiste veepuhastusjaama läbinud pinnaveega ning pakub ühiskanalisatsiooniteenust kogu Kallavere elumupiirkonnas, suures osas Muuga aedlinnas ja osaliselt ka Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas.

Kroodi majanduspiirkonnas ja Järveäärse elumupiirkonnas on vee-ettevõtjaks määratud Kroodi Vesi OÜ, mis on Maardu Vesi AS-i tütarettevõtte, mis omakorda kuulub 100% Maardu linnale.

Täna on nendel aladel mitmed kinnistud liidetud erinevate MTÜ-de poolt opereeritavate veetrassidega. Maardu linnas on käimas protsess, mille käigus räägitakse läbi selliste veeteenuse pakkujatega olemasoleva taristu ülevõtmiseks ning selle tulemusena suureneb omavalitsuse poolt määratud vee-ettevõtjate veetaristuga liitujate hulk. Selle tulemusena tagatakse liitujatele joogiveele kehtestatud nõuetele vastava kvaliteediga vesi ning nõuetekohane reovee ärajuhtimine.

Tulenevalt geoloogiliste tingimuste varieeruvusest leidub linnas erineva põhjavee kaitstusega alasid. Muuga sadam, enamik Muuga elumupiirkonnast, osaliselt Kroodi majanduspiirkond jäävad kaitstud põhjaveega alale, kuid valdavas osas linna territooriumist on põhjavesi kas nõrgalt kaitstud või kaitsmata. Tulenevalt põhjavee kaitstusastmest ning suurest keskkonnakoormusest tööstuspiirkondades, on arendustegevuse suunamisel ja lahenduste väljatöötamisel oluline keskkonnakaitse, sh põhjavee kaitstuse, tagamine.

Keskkonnakaitse ning kvaliteetse veevarustuse ja kanalisatsiooniteenuse osutamise eesmärgil tuleb:

1. viia veevarustuse kvaliteet nõuetega vastavusse (vanad seadmed ja torustikud rekonstrueerida, veevarustussüsteem ühtlustada ja veevarustuse teenusepakkujate hulka vähendada);
2. jälgida, et olemasolevatele reoveekogumisaladele ei rajataks uusi omapuhasti süsteeme;
3. rajada joogivee, reovee ja sadamevee süsteemid piirkondadesse, kus need veel puuduvad (süsteemide olemasolu on kaootiline eriti tööstuspiirkondades); st uute hoonete ehitusel ning olemasolevate rekonstrueerimisel ja laiendamisel on kohustuslik liituda ühistrassidega selle olemasolul;
4. ühiskanalisatsiooniga aladel (olemasoleva ning planeeritava ühiskanalisatsiooniga aladel) likvideerida amortiseerinud ja enam mitte kasutusel olevad omapuhasti süsteemid (kogumiskaevud, puhastid jne), et vältida reovee infiltreerumist pinnasesse ning põhjavette;
5. rekonstrueerida tööstuspiirkondade joogivee, reovee ja sadamevee süsteemid;
6. ühissüsteemide väljaehitamiseni tuleb lokaalsete lahenduste kasutamisel (kogumismahutid) reoveed transportida purgimissõlme;
7. rajada lahkvooluline kanalisatsioon, st eraldi sadamevee ja reovee kanalisatsioon;



8. kambrium-vendi veekompleksi tarbivates rajoonides (elamupiirkonnad, aga ka tööstus-, era- ja avalik sektor), rakendada vett säästvaid tehnoloogiaid, kuna C-V veekompleks on taastumatu loodusressurss. Samuti on mõistlik olukordades, kus kasutatava põhjavee kvaliteet ei pea vastama joogivee kvaliteedile, võimalusel kasutada põhjavee asemel alternatiivseid lahendusi (näiteks pinnavett või teisi põhjavee kihte).

Tuletõrje veevarustus²⁸

Linna territooriumil peavad olema välja ehitatud üldistes huvides kasutatavad ja tulekustutusvee võtmiseks ette nähtud kohad, kus on tagatud tuletõrje veevõtukohale esitatud nõuete täitmine.

Tuletõrje veevõtt lahendatakse hüdrantide baasil. Sadama piirkonnas on tuletõrje vee allikaks ka meri. Piirkondades, kus torustike läbimõõdud on ebapiisavad, tuleb veesüsteemide rekonstrueerimisel tagada tuletõrjeveevarustuseks vajalik vooluhulk ja paigaldada hüdrandid.

Sademevee ärajuhtimine

Maardu linnas on kõvakattega aladelt kogutud ja kanaliseeritud sademevee ärajuhtimine lahendatud suuresti Muuga lahte suubuvate vooluveekogude baasil. Sademeveelaskude suublaks on Kroodi oja ja Võerdla peakraav (Kallavere oja), Muuga elamupiirkonnas Käära oja. Kuigi enamik kanalisatsioonisüsteemidest on lahkvoolsed, on kanalisatsioonisüsteemid piirkonniti osaliselt amortiseerunud, mistõttu infiltreerub süsteemi hulgaliselt sademe- ja põhjavett, mis omakorda koormab olemasolevaid puhasteid ja seadmete töö on seetõttu häiritud ning reoveepuhastus ebaefektiivne.

Maardu linna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava 2020-2033 raames on koostatud Maardu linna tiheasustusalade kohta põhjalikud reovee- ja sademeveekanalisatsioonivõrgu skeemid, millele on märgitud olemasolevad sademeveetorustikud ja rekonstrueerimist vajavad torustikud. Lisaks lühi- ja pikemaajalises perspektiivis välja ehitamist vajavad sademeveetorustikud ja sademeveepuhastid ning kavandatud sademeveekraavid (viimarid). Põhjalikud skeemid on koostatud Kallavere, Kroodi-Järveäärse, Vana-Narva mnt ja Muuga piirkondade kohta.

Kallavere elamupiirkonna sademevee eelvooluks on Kroodi oja ja Võerdla peakraav. Kraavi olukord on aga väga halb: kraav on taimestiku tõttu kinni kasvanud ja olemasolevad truubid ei suuda tippvooluhulkasid läbi lasta. Täiendava sademevee vooluhulga suunamisel Võerdla peakraavi on vaja ette näha Võerdla peakraavi korrastamine ja truupide läbilaskevõime suurendamine, kuid pigem tuleks täiendavate sademevee mahtude suunamist Võerdla peakraavi vältida. Uute arendusalade detailplaneeringute koostamisel või suurte kõvakattega alade kavandamisel tuleb võimaluse korral vältida lahendusi, mille puhul suunatakse sademevesi otse suublasse. Eelistatud on lahendused, mille puhul vabanetakse sademeveest selle tekkekohas või rajatakse enne sademevee suublasse juhtimist viibesüsteemid (nt rohealad, viibetiigid, vihmaaiad, imbkraavid), mis vähendavad sademevee tipukoormust eesvoolule.

²⁸ Tehniliste vahendite ja rajatiste kogum, mis tagab kustutusvee saamise ja andmise tulekahju puhkemisel.

Võerdla peakraavi ülemjooks asub Maardu linna ja Jõelähtme valla piiril ning ülejäänud Jõelähtme valla territooriumil (kesk- ja alamjooksul kuni Muuga lahte suubumiseni). Alamjooksul kulgeb Võerdla peakraav umbes 2 km ulatuses läbi Muuga sadama territooriumi ning asub osaliselt kollektoris. Seetõttu tuleb teha koostööd Jõelähtme valla ja Muuga sadamaga sademeveesüsteemide hooldamiseks ja arendamiseks.

Kroodi oja korrastustööd on lõppenud, mille tulemusena on tegemist oluliselt puhtama ojaga. Kroodi oja läbilaskevõime suurenes ja see jääb ka edaspidi oluliseks Maardu linna sademevee suublaks. Kroodi oja suunatakse Kallavere, Kroodi majanduspiirkonna, Vana-Narva tööstuspiirkonna sademeveed. Lisaks suunatakse Kroodi oja Jõelähtme vallas asuva Uusküla elumupiirkonna sademevesi. Piirkonna sademeveesüsteemide seisukord on väga erinev ning info kohati puudulik. Tööstuspiirkondade kõvakatttega aladelt kogutava sademevee kvaliteedile tuleb pöörata suuremat tähelepanu. Olemasolevate sademeveesüsteemide rekonstrueerimisel ja uute lahenduste rajamisel tuleb rakendada kaasaegseid tehnilisi lahendusi (õli-muda-liivapüüdurid ning annusmahutid) tagamaks suublasse jõudva sademevee piisav puhastusaste.

Muuga elumupiirkonnas (Muuga aedlinn) on sademevee kogumine suuresti lahendatud tänaväärsete kraavidega ja ÜVK arengukava kohaselt on kavas süsteemne kraavidel põhinev sademevee ärajuhtimine. Suuremate tänavate äärde planeeritud magistraalviimarite eesvooluks on Käära oja. Muuga elumupiirkonna alal on põhjavesi kaitstud ja Käära oja sademeveekoormatuse vähendamiseks tuleks uute kraavide rajamisel soodustada sademevee pinnasesse imbumist. Pinnakatte ülemistes kihtides levivad peeneteralise liivad moodustavad loodusliku pinnasfiltri.

Maardu järveäärse elumupiirkonna elamute ja suvilate omanikele on liigvesi tekitanud perioodiliselt suuri probleeme. Kestvad intensiivsed sajud ja kevadine kiire lume sulamine põhjustab väikese langu tõttu kraavides ning ojades vee üle kallaste tõusmist ja Maardu järve veetaseme tõusu. Üleujutusohu riskipiirkonda jäävas Maardu järveäärses piirkonnas on reovee- ja sademeveekanaliseerimise süsteemid välja ehitamisel ja ehitustööd on lõppfaasis. Alale rajatakse lahkuvooluline süsteem ja piirkonna sademeveed suunatakse Maardu järve. Maardu järve veetaseme tõusust tingitud üleujutuste probleemi lahendamiseks on Loo-Maardu maanteelõigu ehitamise käigus rajatud ülevool, mis võimaldab kontrollida Maardu järve veetaset pikaajaliste rohkete sademete ja/või lumesula korral. Järve veetaseme reguleerimisel on oluline arvestada Kroodi oja veehulgaga, et vältida võimalikke üleujutusi oja kallastel.

Maanteeõlmede ja ristmike rekonstrueerimisel ning ehitamisel tuleb süsteemselt lahendada sademevee ärajuhtimine selliselt, et sademevesi jõuaks suublasse. Suuremate ristmike alal, kus ruumi on rohkem, tuleb eelistatult (eeldusel, et geoloogilised tingimused seda võimaldavad) sademevee suublate koormuse vähendamiseks rakendada sademevee pinnasesse imbumist soodustavaid lahendusi.

6.5.2. TAASTUVENERGIA

Energiatarbimise keskkonnasäästlikumaks muutmise eesmärgil soositakse Maardu linnas taastuvenergialahendusi.



Maasoojussüsteemide rajamine linna territooriumil lähtub järgmistest tingimustest:

1. rajamist käsitlevas dokumendis (detailplaneering, hoone projekt) näidata maasoojussüsteemi rajamise eesmärk (kütmiseks ja/või jahutamiseks), võimsus, tüüp (kinnise kontuuriga horisontaalne, vertikaalsete loogete või spiraalina). Näidata tuleb maasoojussüsteemi kontuuride paiknemine, selle ühendus hoones kavandatava süsteemiga;
2. soojuskandvedeliku külmumise vähendamiseks kasutatakse keskkonnaohutuid aineid;
3. soojuspuurauk peab olema rajatud kinnise süsteemina;
4. kinnise kontuuriga hoonevälise soojuspuuraugu projektis tuleb ette näha võimalus soojuspuuraugu hoolduseks, remondiks või likvideerimiseks, seda võib käsitleda ka soojuspuuraugu kaitsealana (soovituslikult vähemalt raadiusega 3 m, kuna peab võimaldama tehnika juurdepääsu). Hoonealustel nn vaia tüüpi soojuspuuraukudel (kohtvai) puudub hooldusala väljaspool hoonekontuuri;
5. reostunud pinnase või veekihiga alale maasoojussüsteemide rajamine enne ala viimist vastavusse keskkonnanõuetega on keelatud. Pinnase reostuskahtluse korral tuleb lasta võtta kontrollproovid, kunagise reostusallika olemasolul teha reostusuuring;
6. horisontaalse maasoojuskontuuriga alal peab olema välditud uute ehitiste rajamine ja ehitamisega kaasnevad kaevetööd. Haljastuses tuleb horisontaalse maasoojuskontuuriga alal piirduda madala juurestikuga taimedega, et need ei kahjustaks maasoojussüsteemi;
7. maasoojussüsteemi planeerimisel ja projekteerimisel tuleb tagada kõrghaljastusele piisav ala krundil vastavalt üldplaneeringus sätestatud haljastuse rajamise nõuetele;
8. maasoojussüsteemi planeerimisel ja projekteerimisel tuleb tagada minimaalsed kaugused:
 - a. soojuspuuraugu kaugus kinnistu piirist 5 m ja hoone lähimast välispiirdest 3 m. Kinnistu piires oleva soojuspuuraukude grupi puuraukude vahekaugused määratakse vastava arvutuse teel;
 - b. soojuspuurauk ei tohi ulatuda Kambrium-Vendi põhjaveekogumini;
 - c. horisontaalse soojuskontuuri kaugus hoonest ja kinnistu piirist 2 m (v.a juhul kui kontuuri sügavus ei ületa 1 meetrit, siis hoonest vähemalt 1 m).
 - d. maa-alustest torustikest ja kaabelliinidest vastavalt nende kaitsevööndile;
 - e. 5 m salvkaevuni, kui kaev on samal kinnistul ja kuulub soojussüsteemi omanikule;
 - f. 3 m soojuspuuraugu hooldusala, mida võib käsitleda ka maasoojussüsteemi kaitsealana, kus peab võimaldama tehnikavahendite juurdepääsu.
9. maasoojussüsteemide rajamine on keelatud veehaarete sanitaarkaitsealadel;
10. soojuspuuraukude ja horisontaalsete maasoojussüsteemide rajamine on keelatud kaitsmata põhjaveega aladel (vt joonis 3.2.6.2-1 KSH aruande lisa 1 Üldplaneeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus, ptk 3.2.6.2).

Kogu linna territooriumil on soovitud **päikeseenergia** kasutuselevõtt, järgides järgmisi tingimusi:

1. suuremate päikesepeakide asukohana on eelistatud juba aktiivses inimkasutuses olevad alad – nt autoparklad, tööstushoonete katused ja avatud tööstusmaastikud;
2. päikesepaneelide paigaldamine elamualadel hoonete katustele või maapinnale ja kasutamine hoonete või rajatiste varikatustena eeldab põhjapoolse naaberkiinnistu

omaniku kooskõlastust juhul, kui peegeldus võib häirida elanike igapäevaelu. Kooskõlastus on vajalik maapinnast üle 3 m kõrguste paneelide paigaldamisel, kui need asuvad naaberkrundi piirile lähemal kui 5 m;

3. päikesepark peab vastama õigusaktidega kehtestatud nõuetele ja asjakohastele standarditele.



Näide päikesepaneelidega kaetud parkimisalast Inglismaal. Allikas: <https://www.britishparking.co.uk/News/new-solar-car-park-guide>

Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas ja Kroodi majanduspiirkonnas on lubatud **väiketuulikute** (kogukõrgusega kuni 30 m) püstitamine. Ülejäänud linna territooriumil eeldab väiketuuliku püstitamine naabrite ja laiema avalikkuse nõusolekut läbi projekteerimistingimuste avaliku menetluse või detailplaneeringu. Tuulikute püstitamisel tuleb järgida järgmisi tingimusi:

1. tuuliku kogukõrgus kuni laba tipuni on kuni 30 m;
2. tuulik paigutatakse eemale läheduses olevatest kõrgematest objektidest, et vältida õhukeeriseid ja minimeerida kaasnevaid häiringuid;
3. juhul, kui naabrusesse jääb elamu-, puhke- või ühiskondlike hoonete maa-alasid, tuleb anda hinnang tuuliku püstitamisele kaasnevale visuaalsele mõjule (sh varjutusele) ja mürale;
4. alustada koostööd Kaitseministeeriumiga juba tuulikute paigaldamist kavandades (olenemata tuulikute kõrgusest) veendumaks, et tagatud on riigikaitseliste ehitiste töövõime.

6.5.3. TRANSPORDIVÕRGUSTIK

6.5.3.1. TEED JA LIIKLUSKORRALDUSE ÜLDISED

PÕHIMÕTTED

Linna tänavavõrk koosneb tänavatest ja väljakutest. Sõltuvalt liikluse iseloomust jagunevad tänavad magistraalideks²⁹ ja juurdepääsudeks³⁰.

Olulisemad ja suurima liiklussagedusega teed on linna läbiv Tallinn-Narva põhimaantee (nr 1) ja sadama piirkonda põhimaanteelega ühendav Muuga sadama tee (nr 94)³¹.

Tallinn-Narva põhimaantee näol on tegemist riigi ühe põhimaanteelega, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ning piiripunktiga. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on põhimaanteel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Liiklusohutuse ja sõidusujuvuse tagamise eesmärgil põhimaanteele samatasandilisi ristmikke ja mahasõite ei planeerita. Põhimaantee, kui Euroopa teedevõrgu maantee, tee kaitsevööndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast on 50 m.

Riigiteel on kaitsevöönd laius määratud õigusaktiga. Üldplaneeringu joonist tuleb alati vaadelda koos asja- ja ajakohaste seadusest tulenvate kitsendustega, mis kuvatakse Maa-ameti kaardil.

Planeeringus kajastatud riigitee kaitsevööndid tähistavad kaitsevööndi ulatust tee olemasolevas asukohas. Tee asukoha muutumisel kehtivad kaitsevööndid tee uue asukoha järgi. Vastava seadusandluse muutumisel lähtutakse kaitsevööndi laiuse määramisel õigusaktist.

Üldplaneering määrab riigiteede kaitsevööndi järgmiselt:

1. riigitee 94 (Muuga sadama tee) kaitsevööndiks 30 m, kuna nimetatud riigitee täidab tugimaantee funktsiooni, tagab transiitliikluse ühenduse Muuga sadamasse, vastab maantee liikluskeskkonnale ning tee külgedel puudub väljakujunenud ehitusjoon;
2. riigiteede 1170 (2. Kroodi ühendustee), 3566 (3. Maardu ühendustee), 3567 (4. Maardu ühendustee), 1160 (Kroodi ühendustee), 3560 (1. Maardu ühendustee), 3561 (2. Maardu ühendustee) kaitsevööndiks 30 m, kuna tegemist on ühendusteedega, mis vastavad maantee liikluskeskkonnale;
3. riigitee 11608 (Vana-Narva maantee) lõigus Kombinaadi tänav – riigitee 94 Muuga sadama tee (ehk Põhjaranna tee) kaitsevööndiks 20 m. Edasise arendustegevuse käigus kujuneb seal välja pigem asulasisene liikluskeskkond, kuid nimetatud tee kaudu toimub ka Vana-Narva maantee ühendus Muuga sadamaga;

²⁹ Põhi- ja jaotustänavad, sh iseseisva alaliigina kiirteed.

³⁰ Muud teed ja tänavad ning jalgteed.

³¹ Riigiteede nimekiri on esitatud dokumendis "Maardu linna üldplaneeringu lähteseisukohad. Üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsus" ptk 3.2.4.3.

4. riigitee 1166 (Põhjaranna ühendustee) kaitsevööndiks 20 m analoogselt Põhjaranna teega, kuna liikluskeskkond läheb üle linnaliseks keskkonnaks ja piirneb hoonestatava alaga;
5. riigitee 11601 Loo-Loovälja tee kaitsevöönd 20 m, kuna liiklussagedus teel on võrdlemisi väike, kiirusrežiim madalam kui tavalisel asulavälisel maanteel;
6. riigitee 11607 Saha-Loo tee kaitsevööndiks 20 m, arvestades väljakujunenud ehitatud keskkonda, ehitusjoont;
7. riigitee 11608 (Vana-Narva maantee) lõigus Saha-Loo tee – Kombinaadi tänav kaitsevööndiks 10 m, arvestades väljakujunenud ehitatud keskkonda;
8. riigitee 3898 (4. Kombinaadi ühendustee) kaitsevööndiks 10 m, arvestades asula liikluskeskkonda ja väljakujunenud ehitusjoont.

Üldplaneeringuga määratakse linna teede ja tänavate kaitsevööndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast **5 m**.

Sidususe ja liikuvuse parandamiseks linna eri osade vahel, ühenduste ja juurdepääsude loomiseks ning parandamiseks on oluline:

- välja ehitada üldplaneeringuga planeeritud avalikult kasutatavad teed, sh Keemikute tänava pikendus Kroodi liiklussõlmeni ning Kombinaadi tänava ühendamine Kiltri teega (Kroodi eritasandilise ristmiku II etapp);
- välja ehitada üldplaneeringuga planeeritud avalikult kasutatavad kergliiklusteed;
- parandada linna tänavate seisukorda;
- sadamat külastavate veokite arvu suurenedes (seoses Rail Baltic projekti ning ro-ro veduda suunamisega Muuga sadamasse) arvestada T94 läbilaskevõime ning ohutuse tõstmisega tulevikus, sealhulgas Maardu tee ja T94 ristmiku rekonstrueerimisega.

Eelkõige Muuga ja Maardu järveäärse elumupiirkonnas on iseloomulik jagatud tänavaruum, kus jalakäija ei ole teistest liikumisviisidest eraldatud ning nii jalakäija, jalgrattur kui mootorsõiduk liikleavad ühel tasapinnal. Samuti on palju kitsaid tänavaid, mistõttu kergliiklusteede (kõnniteede) rajamine kõigi tänavate äärde ei olegi ruumikitsikuse tõttu võimalik või ka otstarbekas.

Jagatud tänavaruumi korrastamisel (seisukorra parandamisel) või kujundamisel tuleb lähtuda eelkõige jalakäija ja jalgratturi vajadustest ning turvalisusest, nt:

- kasutada mootorsõiduki rahustamise võtteid;
- tagada tänava ületamise võimalused mõistliku vahemaa tagant, arvestades kergliiklejate harjumuspäraseid sihtpunktide vahelisi liikumissuundi ning ühistranspordipeatuste asukohti;
- tagada piisav valgustatus jne.

Peatänavaks Maardu linnas on Keemikute tänav. Peatänava kandev idee on jagatud linnaruumi kontseptsioon, mis tähendab linnaruumi kasutamise mitmekesistamist, puhke- ja ajaveetmisvõimaluste parandamist, kergliiklusteede sidususe ja liikumisvõimaluste parandamist ja turvalisemaks muutmist ning autoliikluse rahustamist. Peatänav kujundada linnaruumiliselt mugav, atraktiivne ja kergliiklejaid



eelistav; varustatud kasutajasõbraliku ja ilmastikukindla tänavamööbliga (pingid, valgustus, bussipeatused jms).

Liikluskorralduse üldised põhimõtted

1. riigitee kaitsevööndisse üldjuhul hooneid mitte kavandada;
2. avaliku kasutusega kavandatav teedevõrk peab tagama mootorsõidukite, jalakäijate ja jalgratturite ohutuse ja kasutamise mugavuse ning juurdepääsu eriotstarbelistele sõidukitele;
3. teedevõrgu arendamisel ja korrastamisel tagada päästevõimekus, tupiktänavate planeerimist ja projekteerimist tuleb võimalusel vältida;
4. õuealadele sisse- ja väljasõiduteed võivad liikluskorralduslikult kuuluda õueala või katastriüksuse koosseisu, mida tee läbib.

Üldplaneeringuga planeeritud uued teed, sh kergliiklusteed, on avalikult kasutatavad teed.

6.5.3.2. KERGLIIKLUSTEED

Kergliiklus on keskkonnasäästlik, kõikidele vanusegruppidele sobiv liikumisviis. Kergliiklusteed võimaldavad inimestel jõuda sihtpunktidesse kiiremini, mugavamalt ja ohutumalt. Maardu linn oma väiksuselt soosib liikumist jalgrattaga. Kui elukoha lähedal on tagatud erinevate teenuste hea kättesaadavus, on asumiseselt jalgsi liikumine heaks alternatiiviks jalgrattaga liikumisele. Seetõttu on teede planeerimisel ja projekteerimisel oluline tagada inimsõbralik ning kergliiklejat eelistav kergliiklusteede võrgustik, mis võimaldab liikuda lähtekohast võimalikult paljudesse sihtpunktidesse.

Üldplaneeringu joonisele kantud kergliiklusteed tähistavad teid ja tänavaid, mis on kergliiklejatele olulisteks liikumissuundadeks ning kus erinevaid lahendusi rakendades tuleb luua kergliiklejatele mugavam ja ohutum sihtpunktidevaheline liikumisvõimalus. Kitsaste tänavate tõttu ei ole kõikjal eraldiseisva 2-3 m laiuse kergliiklustee rajamine (nt Muuga elupiirkonnas on tänavaruum kohati piiratud) alati võimalik. See tähendab, et kergliikluslahenduste loomisel tuleb tagada mugav ja ohutu liikumisvõimalus, kuid arvestada ka ümbritseva keskkonna võimalusi. Lahendused, kergliiklusteede täpne paiknemine ja ruumivajadus tuleb määrata liigilt täpsema planeeringu või projektiga. Üldplaneering ei täpsusta, kas tegemist on jalgratta-, jalg- või kõnniteega.

Suurema liikluskoormusega tänavatel (põhi-, jaotustänav) tuleb kergliiklus autoliiklusest eraldada, võimalusel jalgratturile ette näha eraldi tee või teeosa, mis on tähistatud asjakohaste liiklusmärkidega.

Olenevalt asukohast ja kasutusotstarbest, ei pea kergliiklustee olema alati kõvakattega tee. Kergliiklusteed rohe- ja puhkealadel, mida kasutatakse looduses liikumiseks ja/või jooksuradadena, võivad olla kasutajasõbraliku puistukattega või peenkillustiku kattega (nt Muuga elupiirkonnas Viljapuu puisteel ja raudtee äärses piirkonnas).

Arvestada tuleb, et kergliiklusteed moodustavad linnakeskkonnas tähtsa avaliku väliruumi osa. Kergliiklejal peab olema võimalus käia mugavalt piki tänavat ja seda ületada. Tänav ületamine peab olema lihtne ja ohutu (tähistatud, äärekivideta, erinevaid

katendeid kasutades jne) ning arvestama igas vanuses ja füüsiliste võimetega inimestega. Kergliiklusteede äärde paigutatud märgid, pingid, rattaparklad vms ei tohi segada jalakäijate voolu.

Kergliiklusteedega ligipääsude kavandamine peab arvestama erinevate kasutajagruppide vajadustega (nt piisavalt lauged kaldteed ratastooli või ka lapsekäruga liikujatele).

Jalgrattaparklad tuleb rajada turvalised – lukustamist võimaldavad, kõrge kasutuskooormusega kohtades ka ilmastiku eest kaitstud.

Planeeringuga nähakse ette kergliiklustee põhimõtteline asukoht läbi aasnelgi (LK II) kasvukoha (KLO9303672). Planeeringu edasisel elluviimisel ja ehitustegevuse kavandamisel tuleb täpsustada liigi kasvukohta läbivalt kavandatud kergliiklustee rajamise mõjud. Selgitada välja liigi kasvukoha väärtus ja liigi esinemine sellel alal ning leida kergliiklustee asukoht ja lahendus, mis säilitaks vajadusel väärtusliku kasvukoha osa.

6.5.3.3. PARKIMINE

Parkimise korraldamisel arvestada:

1. parkimine elamu-, ühiskondliku hoone, äri- ja tootmise maa-alal lahendatakse omal krundil, arvestades nii mootorsõidukite kui jalgrataste parkimise vajadusega. Parkimiskohtade arv ja ruumivajadus määrata kõige ajakohasema linnatänavate standardi alusel;
2. korterelamute ja ärihoonete rajamisel ning keskuslal eelistada lahendusi hoone koosseisus maa-aluse parklana;
3. Kallavere põhjaosas korterelamute piirkonnas võib parkimisprobleemi lahendamiseks rajada parkimiskohti haljasala ja parkmetsa maa-ala arvelt, maksimaalselt 10% rohealast;
4. äri- ja teenindusettevõtete parklad ja avalikud parklad keskuse maa-alal võivad olla kasutuses riskasutuse põhimõttel – päevasel ajal teenuste tarbijate poolt, õhtul ning öösel elanike poolt. Eelkõige on see oluline Kallavere põhjaosas korterelamute piirkonnas parkimisprobleemi lahendamiseks;
5. avalikud parklad valgustada;
6. suuremate parkimisalade puhul järgida järgmisi põhimõtteid³²:
 - a. suuremad parklad liigendada haljastusega (kasutades sobivaid soolatomisele vastupidavaid liike ja sorte);
 - b. parklates ja ristmikel ei tohi nähtavuse huvides põõsaste kõrgus ületada 0,5 m. Põõsad tuleb sõidutee servast istutada vähemalt 0,7 m kaugusele, et talvised lumevallid neid ei kahjustaks, autoparklates vähemalt 1 m kaugusele;
 - c. avalikke ning olulisi teenuseid pakkuvate hoonete puhul paigutada suurem osa parkimiskohtadest võimalusel hoone külgedele või taha, mis loob kergliiklejasõbraliku keskkonna, kus jalakäija/jalgrattur pääseb vahetult ligi olulistele hoonetele, läbimata selleks parkimisalasid;

³² „Linnahaljastus“. K. Tuul, Tallinn 2006.



- d. arvestada jalgratta kasutajate hulga suurenemisega ning rajada jalgrattaparklad üldkasutatavate alade ja objektide juurde (poed, bussijaam, raamatukogu, koolid, valitsusasutused, rahvamaja jne). Jalgrattaparklad rajatakse põhimõttel, et need on kasutajale lihtsasti ligipääsetavad ja mugav kasutada;
- e. kavandada keskkonnasäästlikud sademeveelahendused (sademevee puhastamine või puhverriba ³³ ja/või vett läbi laskvate materjalide kasutamine³⁴).



Haljastusega liigendatud parkimisala Kartaankoskis, Soomes. Foto Hendrikson&Ko.

³³ Loodusliku taimkattega kaldpind kõvakattega pinna kõrval, kuhu vertikaalplaneerimise tulemusena suunatakse sademevesi.

³⁴ Killustik, tugevdatud muru, poorne asfalt, vett läbi laskvad tänavakivid.



Lukustamist võimaldav ja ilmastiku eest kaitstud jalgrattaparkla Saku vallas. Foto Hendrikson&Ko.

6.5.3.4. TÄNAVahaljastus

Linnakeskkonna kujundajana omab tänavahaljastus olulist tähtsust, kuna haljastus toimib piirkonda kaunistava tegurina, millel on maastikuarhitektuurne ja esteetiline efekt ning rahustav mõju (füüsiline ja psühholoogiline barjäär liikluse ja kõnnitee vahel). Samuti toimib haljastus kuigivõrd mürasummutusefektina ja vähendab õhusaastet (mida suurem on puu võra, seda rohkem tolmu ning kahjulikke osakesi ta õhust kõrvaldab³⁵).

Tänavahaljastuse üldised põhimõtted:

- Maardu linnale omased puudealleed ja hekid tuleb säilitada kui linnakeskkonna ilmestajad;
- liiklusest tulenevate häiringute leevendamiseks ja meeldivama üldmulje loomiseks tuleb säilitada tänavate äärsed rohealad, kasvav elujõuline ja väärtuslik puittaimestik;
- meeldivama üldmulje loomiseks istutada Vana-Narva mnt äärde puid ja põõsaid.

6.5.3.5. RAUDTEE

Maardu linna läbivad Maardu raudteejaama Muuga sadamaga ja AS Milstrandi Miiduranna sadamaga ühendavad raudteed. Raudteed kasutatakse vaid kaubaveoks, sh toimub raudteel vedelkütuse transiit.

³⁵ Linnahaljastus, K. Tuul, Tallinn 2006.



Eesti Raudtee plaanib Maardu jaamast Muuga jaamani paralleelselt olemasoleva raudteega (ida suunas) teise tee rajamist. Lisatee rajamisega ei muutu raudteemaa ulatus.

Ebaseaduslike raudteeületuskohtade tekke vältimiseks ning ohutuse tagamiseks näeb üldplaneering ette taastada/rajada Muuga elumupiirkonnas kergliiklejatele samatasandilised ülepääsud Miiduranna sadamasse suunduvast raudteest järgmistes asukohtades:

- Pirnipuu pst ja Päevakivi tn ühendusel;
- Õunapuu pst ja Kivileete tänava ühendusel;
- Rõikheina tee pikendusel ja Peterselli tee ühendusel.

Kasutusest väljas raudtee võib perspektiivis likvideerida ning võimaldada maa otstarbekamat kasutust piirkonda sobival ja vajalikul viisil (arendustegevuseks, juurdepääsuks vms), lähtudes eelkõige ümbritseva ala valdavast maakasutuse juhtotstarbest.

Olulisemaks raudteeliiklusega kaasneda võivaks negatiivseks keskkonnamõjuks on müra ja vibratsioon. Võimalike negatiivsete mõjude leevendamiseks näeb üldplaneering ette raudteeäärsete rohealade looduslikuna säilitamise ja müratõkkeseinte rajamise Muuga elumupiirkonnaga külgneval alal. Kaitsehaljastuse kavandamise või säilitamise korral tuleb lähtuda muuhulgas nähtavuse tagamise tingimustest, ning kaitsehaljastus kavandada väljapoole raudteemaad. Lisaks müratõkkeseinte rajamisele on leevendusmeetmena soovitatav tugevdada hoonete helipidavust müra isoleerivate akende paigaldamisega.

Turvalisuse tagamiseks tuleb:

1. raudtee ääres asuvate lasteasutuste, välispordirajatiste (staadion) ja elamute kruntide raudteepoolne külg piirata aia või läbimatu taimestikuga laste (elumupiirkonnas ka loomade) ootamatu raudteemaale sattumise vältimiseks;
2. raudteeni ulatavate tupiktänavate planeerimist ja projekteerimist vältida, kuivõrd see loob soodsa võimaluse ebaseaduslike raudteeületuskohtade³⁶ tekkeks;
3. rajatised, mis ei ole raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ning mille kogukõrgus on 30 m ja enam (nt tuulikud, mobiilimastid), kavandada selliselt, et nende kaugus raudtee kaitsevööndi piirist oleks võrdne või suurem rajatise kogukõrgusest.

Rail Baltic avalik raudtee

Vastavalt maakonnaplaneeringule³⁷ planeeritakse Rail Baltic uue avaliku raudtee rajamist. Rail Baltic raudtee kulgeb Muuga sadama piirkonda Muuga raudtee kõrval. Rail Baltic raudtee ristumised Muuga raudteega linna lõunaosas ning Vana-Narva mnt, Altmetsa tee ja Maardu teega lahendatakse eritasandilisena. Maanteeviaduktide kaudu tagatakse ohutu ülepääs raudteest ka kergliiklejatele.

³⁶ Ebaseadusliku (illegalse) ületuskoha all mõistetakse nn isetekkelist raudteeületuskohta, millel puudub hooldaja ja mis ei ole ette nähtud raudtee ületamiseks. Isetekkelised raudteeületuskohad kujutavad endast ohtu selle ületajale ega vasta ületuskoha nõuetele.

³⁷ Harju maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine. Kehtestatud 2018.

Rail Baltic raudteed ja Tallinn-Helsingi raudteetunnelit ühendav raudtee koridor

Vastavalt maakonnaplaneeringule³⁸ planeeritakse põhimõtteline asukoht raudtee koridorile (kulgeb Vana-Narva mnt tööstuspiirkonna lääneservas), mis perspektiivis ühendab Rail Baltic raudtee Tallinna-Helsingi perspektiivse raudteetunneliga (võib minimaalses ulatuses puudutada Muuga elumupiirkonna edelanurka). Ühenduse loomise 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.

Kuna tegemist on avaliku raudteega, mille asukoha valiku või toimise vastu on suur rahvusvaheline huvi, on raudtee koridori osas võimalike kitsenduste seadmine eelkõige riigi eriplaneeringu ülesanne. Üldplaneeringus kajastatakse üksnes raudtee koridori põhimõtteline võimalik asukoht.

Eriplaneeringu kehtestamiseni on raudtee koridori sisse lubatud ehitada ainult ajutisi ehitisi ehitusseadustiku tähenduses. Muude ehitiste kavandamine on lubatud vaid juhul, kui eriplaneeringu koostamise eest vastutav ametiasutus annab selleks eraldi nõusoleku ning väljastab vastavad tingimused.

6.5.3.6. ÜHISTRANSPOORT

Ühistranspordi (sh Maardu trammi) peamine eesmärk on luua alternatiiv autokasutusele. Maardu linna jaoks on väga oluline hea ühistranspordiühendus Tallinna linnaga, kuna asudes Tallinna tagamaal, toimub Maardu ja Tallinna vahel igapäevaselt märkimisväärne tööalane pendelränne. Ühistransport aitab vähendada ka asumitevahelist autoliiklust, mis on suuresti tingitud elu- ja töökohtade ning erinevate teenuste paiknemisest – suur osa teenustest ja pea kõik haridusasutused paiknevad Kallavere elumupiirkonnas, Maardu sisesed töökohad lisaks Kallaverele ka Vana-Narva mnt tööstus- ja Kroodi majanduspiirkonnas. Seetõttu on väga oluline tagada erinevate sihtgruppide vajadusi arvestav kvaliteetne ühistranspordiühendus naaberaladega ja linna siseselt asumite vahel.

Bussiühendus

Teenuse kättesaadavuse ja kasutatavuse seisukohalt on oluline liinivõrgu, sh peatuste ning sõidugraafikute, vastavus erinevate sihtgruppide (elanikud, töötajad) vajadustele ja ootustele.

Ühistranspordi kasutatavuse suurendamiseks on oluline:

1. tagada elanike mugav ja ohutu juurdepääs bussipeatustele kergliiklusteede kaudu;
2. viia liinivõrk vastavusse elanike vajaduste ja ootustega (oluline eelkõige Muuga elumupiirkonnas, kuna Muuga elumupiirkonna kaguosa elanikud jäävad peatustest kaugemale kui 400 meetrit, mis oleks linnalises keskkonnas hea kaugus)³⁹;
3. tagada bussipeatuste (-paviljonide) hea seisukord ja heakord peatustes. Bussipeatuste juures on oluline arvestada, et peatused toimivad linnaruumis

³⁸ Harju maakonnaplaneering 2030+. Kehtestatud 2018.

³⁹ Liikuvuse uuring. OÜ Hendrikson&Ko, 2018.



- kokkusaamiskohana, seal kajastatakse infot ümbruskonnas (linnas) toimuva kohta ning need pakuks varju tuule, sademete või päikese eest;
4. arvestada liikumispuudega inimeste vajadustega (sh osutada puudega inimestele taksoteenust eesmärgiga tagada juurdepääs isiklikuks asjaajamiseks vajalikele sihtkohtadele).

Rööbastransport

Rööbastranspordi eesmärk on suurendada keskkonnasäästliku ja ökonoomse elektritranspordi osatähtsust ning vähendada autoliiklust Maardu linna tänavatel, muutes ühistranspordi kasutamise Maardu ja Tallinna vahel senisest atraktiivsemaks ja kiiremaks. Rööbastranspordi olemasolu suurendab linna atraktiivsust elu-, töö- ja puhkekeskkonnana; loob mugavama, kiirema ning turvalisema ühenduse erinevate sihtkohtade vahel.

Rööbastranspordi arenguperspektiivi ja -võimaluste väljaselgitamiseks tuleb koostada kergrööbastranspordi käsitlev teemaplaneering. Teemaplaneeringu käigus tuleb kaaluda trammi- ja rongitee arendamise vajadust ja võimalusi, määrata rööbastranspordi trassikoridori asukoht erinevaid asukohaalternatiive kaaludes ning anda üldine lahendus, sh maavajadus ja lahendus ristete või ristumiskohtade liikluskorralduse osas.

Üldplaneeringu joonisel kajastub trammitee põhimõtteline koridor Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusuuringu tulemusi (2019) arvestades. Koridori laius kitsamates oludes on 20 m ning hoonestamata piirkondades 40 m, et võimaldada võimalikke nihkeid ühele või teisele poole teed ning tagada normidest tulenev ruumivajadus. Trammitee põhimõtteline koridor on teemaplaneeringu koostamisel üheks rööbastranspordi koridori alternatiivseks asukohaks. Kuni teemaplaneeringu koostamiseni tuleb trammitee põhimõttelise koridoriga arvestada detailplaneeringute koostamisel ja projekteerimistingimuste andmisel.

6.5.4. JÄÄTMEKÄITLUS

Jäätmekäitluse korraldamisel lähtutakse linna jäätmekavast.

Jäätmejaam asub Vana-Narva mnt tööstuspiirkonnas Kaldase tee ääres, lisaks on linna territooriumil jäätmete kogumispunktid. Liigiti kogutud jäätmeid on võimalik transportida ka Tallinna Jäätmete Taaskasutuskeskusesse.

Üldplaneeringuga kavandatakse kompostimisväljak Metsapargi edelaserva. Täiendavad jäätmekäitluskohad linna territooriumile kavandatakse detailplaneeringuga linna jäätmekava arvestades. Konkreetseid asukohti ei määrata, kuna Vana-Narva mnt tööstuspiirkond, Kroodi majanduspiirkond ja Muuga sadam linna majandus- ja tööstuspiirkonnana hõlmavad suure osa linna territooriumist ning on perspektiivis täiendavate jäätmekäitluskohade asukohaks sobilikud.

Jäätmekäitluskohtade täiendaval⁴⁰ planeerimisel ja/või olemasolevate asukohtade muutmisel tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

1. jäätmekäitlusega tohib tegeleda ainult äri- ja tootmismaal (ÄT);
2. jäätmekäitlusega ei tohi tegeleda elamualade või elamuarenduseks ette nähtud piirkondade (EV, EK, EV/HP, EK/Ä/AA, EV/Ä/AA) vahetus läheduses, samuti ühiskondlike hoonete või selleks ettenähtud maa-alade (AA) vahetus läheduses;
3. jäätmekäitlusega ei tohi tegeleda Maardu järve ja Kroodi oja piiranguvööndis;
4. jäätmekäitlusega ei tohi tegeleda aladel, kuhu on ladestatud Kroodi oja jääkreostuse ohutustamise projektiga seonduvalt saastunud pinnast;
5. juhul kui jäätmekäitlusega kaasneb saastunud nõrgvee teke (nt olme- ja toidujäätmete käitlemisel), peab olema tagatud ühendus ühiskanalisatsiooniga;
6. kergesti lenduvate jäätmete (nt kile, polüstüreen) ladustamine ja käitlemine peab toimuma sisetingimustes, et vältida jäätmete kandumine väljapoole ladustamis- ja käitlusalasid;
7. täiendava jäätmekäitlusettevõtte või olemasoleva jäätmekäitlusettevõtte tegevuse laiendamiseks piirkonnas, kus on mitmeid teisi jäätmekäitlusettevõtteid, tuleb analüüsida ja hinnata võimalike jäätmekäitlusettevõtete koosmõju ning ette näha leevendusmeetmed.

6.5.5. GAASIVARUSTUS

Üldplaneeringuga kavandatakse C-kategooria gaasitrassi põhimõtteline koridor. Gaasitrassi rajamise eesmärk on ühendada IRU elektrijaama vesinikutootmise üksus (Peterburi tee 105) Muuga sadama LNG terminali alaga (Raudteeharu R3). Trass kavandatakse valdavalt maa-alusena.

Trassi kavandatakse paralleelselt olemasoleva soojatrassiga ja/või maagaasi jaotustorustikega, välja arvatud trassi alternatiiv 1b osas, kus gaasitrass kulgeb uues asukohas. Gaasitrassi täpne asukoht täpsustatakse projektiga.

6.5.6. ELEKTRIRAJATISED

Üldplaneeringuga nähakse perspektiivis ette kõigi kõrgepinge õhuliinide asendamine maakaablitega (sh Kallavere elumupiirkonnas ja Altmetsa tee äärsel rohealal). Õhuliinide asendamisega maakaablitega või uute maakaabelliinide kavandamisega tuleb võimalusel trassid projekteerida teiste tehnovõrkudega võimalikult ühte koridori, lähtudes otstarbeka maakasutuse printsiibist. Maakaabelliinide rajamiseks tuleb väljastada projekteerimistingimused pädeva asutuse poolt, mis on kooskõlastatud asjaomaste asutuste ja isikutega.

⁴⁰ Välja arvatud kompostimisväljakud, neid täiendavalt ei kavandata.



7. MÜRA NORMTASEMETE KATEGORIAD

Üldplaneeringuga määratakse müra normtasemete kategooriad vastavalt üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarvetele järgmiselt:

- puhke- ja virgestusehitiste maa-ala – I kategooria;
- elamu maa-ala, ühiskondlike hoonete (müra tundlikud ühiskondlikud hooned, nt haridus-, tervishoiu- ja hoolekandetasutused) maa-ala, rohealad (välja arvatud rohealad, mis on planeeritud kaitsehaljastusena, toimimaks puhvrina müra, visuaalsete ja mentaalsete mõjude puhul) – II kategooria;
- keskuse maa-ala, segafunktsiooniga maa-ala (elamu- ja ärimaa segafunktsioon) – III kategooria;
- ühiskondlike hoonete maa-alad (müra suhtes vähem tundlikud hooned ehk bürood, teenindus- ja ametiasutused jne) – IV kategooria;
- äri- ja tootmise maa-alad, sadama maa-alad, jäätmekäitluskohad (rakenduvad töötervishoiu ja tööohutuse nõuded; ei rakendu keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 nõuded, kuna neid ei loeta müra tundlikeks aladeks) – V kategooria;
- liikluse maa-alad ja teed (ei rakendu keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 nõuded, kuna neid ei loeta müra tundlikeks aladeks) – VI kategooria.

Liikluse müra normtasemed erineva kategooria müra tundlikel aladel (päeval/ööl, dBA):

Ala kategooria üldplaneeringu alusel	I	II	III
Müra sihtväärtus	50/40	55/50	60/50
Müra piirväärtus	55/50	60/55 65 ¹ /60 ¹	65/55 70 ¹ /60 ¹

¹ lubatud müra tundlike hoonete sõidutee poolisel küljel

Liikluse müra maksimaalne helirõhutase müra tundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB ja ööl 75 dB.

Tööstuse müra normtasemed erineva kategooria müra tundlikel aladel (päeval/ööl, dBA):

Ala kategooria üldplaneeringu alusel	I	II	III
Müra sihtväärtus	45/35	50/40	55/45
Müra piirväärtus	55/40	60/45	65/50

8. RADOON

Eesti Geoloogiakeskuse poolt koostatud radooniriski kaardi põhjal on kõrge radooniriskiga ala⁴¹ Kallavere elamupiirkond, Maardu järve ümbrus, Kroodi majanduspiirkond ning osaliselt Vana-Narva mnt tööstuspiirkond⁴². Kuna ka madala radooniriskiga piirkonnas võib esineda kõrge radoonitasemega alasid ja vastupidi (radoonisisaldus võib varieeruda võrdlemisi väikeste vahemaade tagant – u 100 m), tuleb uue arendusega täpsustada radooniriski suurus hoonestataval alal ning vajadusel määratakse radoonivastased meetmed.

Radooniohu vältimiseks tuleb ehitustegevuse kavandamisel rakendada ehituslikke meetmeid järgmiselt:

1. korrastada ventilatsioonisüsteem, vaadata üle põranda konstruktsioon (sulgeda maja alt tulevate torude ja juhtmete ümbrus vms);
2. kui radoonisisalduse tase on kõrge või ülikõrge (kaks või rohkem korda kõrgem soovitatavast piirväärtusest), tuleb kasutusele võtta radoonikindlad lahendused – paigaldada hoone alla radooni kogumise torud või võimaldada välisõhu juurdepääs hoone alla; paigaldada ventilatsioonisüsteem;
3. radooniohutu keskkonna tagamiseks siseruumides tuleb jälgida EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“;
4. eriti kõrge riski piirkondades nagu Maardu järveäärse piirkonna idaosa, Vana-Narva mnt tööstuspiirkond ja ka Kallavere elamupiirkond, on jätkutegevuste korral vajalik radooniriski detailsem uurimine ning konkreetsete täiendavate leevendavate meetmete seadmine.

⁴¹ Piirkonnas, mis on hinnatud kõrge radooniriskiga alaks, on radoonisisaldus majade siseõhus sageli kõrge.

⁴² Allikas <https://www.envir.ee/sites/default/files/radoonikaart.pdf>.

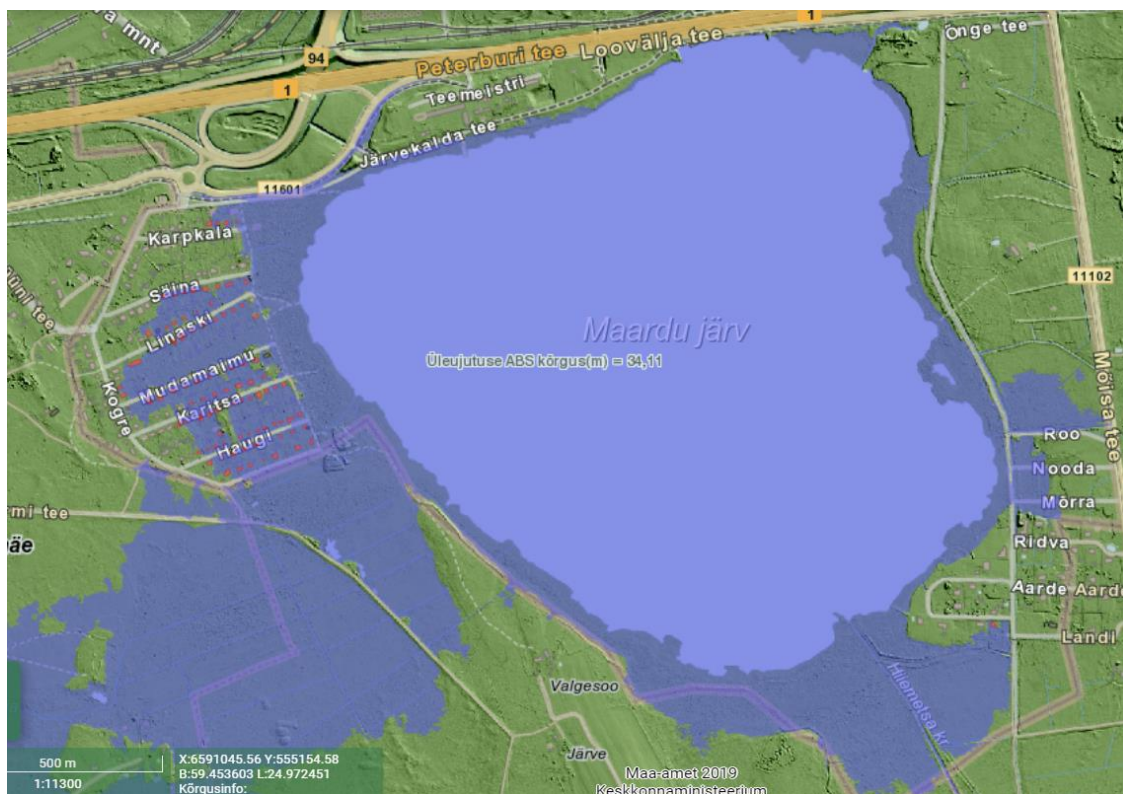


9. ÜLEUJUTUSOHUGA ALA

Üleujutusohuga ala määramisel on aluseks Maa-ameti info üleujutuse esinemise tõenäosuse kohta 1 kord 50 aasta jooksul. Maa-ameti info kohaselt on sellise üleujutuse kõrguseks ABS h (m)=34,11.

Arvestades kliimamuutuste mõjuga ning tõenäosusega, et perspektiivis üleujutuse tõenäosus suureneb, tuleb üleujutusohuga alal, kus selle esinemise tõenäosus on 1 kord 50 aasta jooksul, arvestada järgnevate tingimustega:

1. alal asuvate või sinna ehitatavate eluhoonete esimese korruse nulli abs kõrgus peab olema suurem kui 34,11 m abs;
2. alal asuvate hoonete elektrisüsteemi osad peavad paiknema kõrgemal kui 34,11 m abs või peab olema tagatud nende veekindlus üleujutuse korral;
3. allpool 34,11 m abs piiri asuvad tehnovõrgud peavad olema ehitatud üleujutuskindlalt või peab olema tagatud nende töö kiire taastamine pärast üleujutuse lõppu;
4. uute tänavate ehitamisel või olemasolevate rekonstrueerimisel peab tänava tasapind jääma kõrgemale kui 34,11 m abs.



Üleujutusohuga ala. Väljavõte Maa-ameti kaardirakendusest seisuga jaanuar 2020.

10. MÕJUHINDAMISE KOKKUVÕTE

Planeeringulahendusel on üldiselt positiivne mõju linna arengule, võimaldades kõikide väljakujunenud asumite edasist arengut ning tuginedes valdavalt väljakujunenud maakasutusmustritele ja piirkondlikele eelistustele.

Planeeringu elluviimisega kaasnevate mõjude hindamise sisendiga on jooksvalt arvestatud planeeringulahenduse kujunemisel. Täpsustatud on planeeringuga kavandatavat maakasutust ja seatavaid tingimusi.

Kokkuvõttes avalduvad Maardu linna üldplaneeringu elluviimisega kaasnevad sotsiaalsed ja majanduslikud mõjud ülelinnalses vaates valdavalt kahes teemas: liikuvuses ning planeeringuliselt suurte ja riskiohtlike ettevõtetega tööstusasumite ja elamualade lähestikku kavandamises (mõjude võimalikus kandumises kõrvalasumisse).

Liikuvuse kontekstis on planeeringulahendusel positiivne mõju nii linnasiseselt asumite vahelise ühenduse parandamises kui ka ühenduse parandamises Tallinnaga.

Tulenevalt Maardu linna eripärast on linna elamualad eraldatud tööstusliku vööndiga, mis kulgeb sadamas Kroodi majanduspiirkonda ja Vana-Narva mnt piirkonda. Tööstuslinnana on Maardu eesmärgiks arendada edasi nii tootmist kui ka pakkuda erinevates piirkondade uusi elamisvõimalusi. Kuna Maardus asuvad mitmed ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted, on keskkonnatervise aspektide kõrval oluline arvestada riskifaktoritega nii ettevõtete rajamise kui ka uute elamualade kavandamise juures. Mõjuhindamise raames on läbivalt tehtud ettepanekuid riskide maandamiseks.



11. ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMINE

Arendustegevuse kavandamine ja elluviimine (ehitamine, jagamine ehitamise eesmärgil vms) vastavuses üldplaneeringu tingimustega on võimalik juhul, kui arvestatud on aja- ja asjakohaste õigusaktidega sätestatud piiranguid ja nõudeid (looduskaitseleised piirangud, tuleohutuskujad, nõuded kommunikatsioonide paigutamisel ja kujadele vms).

Võimalike vastuolude puhul lähtutakse: üldplaneeringu ja õigusakti vastuolu puhul õigusaktist; enne üldplaneeringu kehtestamist kehtestatud detailplaneeringu puhul kehtivast detailplaneeringust, väljastatud projekteerimistingimustest ja/või teatise- ja loamenetlustest.

Koostatakse kergrööbastransporti käsitlev teemaplaneering rööbastranspordi arenguperspektiivi ja -võimaluste väljaselgitamiseks. Teemaplaneeringu käigus tuleb kaaluda trammi- ja rongitee arendamise vajadust ja võimalusi, määrata rööbastranspordi trassikoridori asukoht erinevaid asukohaalternatiive kaaludes ning anda üldine lahendus, sh maavajadus ja lahendus ristete või ristumiskohtade liikluskorralduse osas.

11.1. SUNDVÕÕRANDAMISE JA SUNDVALDUSE SEADMINE

Planeerimisseaduses nimetatud ülesannete täitmiseks avalikes huvides omandamine, sealhulgas sundvõõrandamine, või sundvalduse seadmine toimub kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduses sätestatud korras.

Avalikest huvidest tulenevalt võib ilmned vajadus sundvalduse seadmiseks erateedele ning tehnovõrkudele ja -rajatistele. Kuna üldplaneeringuga ei ole võimalik ette näha kõiki võimalikke vajadusi ja üksikjuhtumeid, täpsustatakse vajadus juhtumipõhiselt konkreetsest olukorrast lähtuvalt.

11.2. HARJU MAAKONNAPLANEERINGU 2030+ TÄPSUSTAMINE

Maakonnaplaneering on üldplaneeringu koostamise alus. Ühtlasi on üldplaneeringu ülesanne täpsustada maakonna planeeringu lahendust lähtuvalt omavalitsuse ruumilise arengu vajadustest. Üldplaneeringu ülesannete lahendamisel on maakonnaplaneeringuga määratud suuniseid ja tingimusi täpsustatud.

Üldplaneeringuga täpsustati **roheline võrgustiku tugiala ulatus Maardu järve kaguosas**.

Maardu järve äärset elamumaad laiendati, mille tulemusena vähenes roheline võrgustiku tugiala hinnanguliselt 4%. Tugiala säilib 96% ulatuses, mis on võrgustiku funktsioneerimiseks piisav ja kooskõlas maakonnaplaneeringuga määratud üldiste kasutustingimustega. Täpsemalt KSH aruande pkt 4.3.1.

Üldplaneeringuga täpsustati **raudtee trassi koridori**, mis ühendab Rail Baltic raudteed Tallinna-Helsingi perspektiivse raudteetunneliga. Koridori laiuse täpsustamisel on lähtutud n-ö järjepidevuse printsiibist. Kuna tunneli asukohta täpsustab juba kehtiv

Jõelähtme valla üldplaneering (2003), on mõistlik joonehitist naaberomavalitsuste lõikes sarnaselt kajastada (käsitleda).

