HAABNEEME ALEVIKU JA LÄHIALA ÜLDPLANEERING

HAABNEEME ALEVIKU JA LÄHIALA ÜLDPLANEERING

Eskiislahendus

Viimsi Vallavalitsus

Nelgi tee 1, Viimsi,
74001, Harju maakond

Tel 6066805, 6066860

info@viimsivv.ee

www.viimsivald.ee

OÜ Hendrikson & Ko

Raekoja plats 8,

51004, TARTU

Tel 740 9800, faks 740 9801

hendrikson@hendrikson.ee

www.hendrikson.ee

Haabneeme-Tartu 2021

Sisukord

SISSEJUHATUS **5**

1. KASUTATUD MÕISTETE SELGITUSED **6**

2. HAABNEEME ALEVIKU JA LÄHIALA RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTTED **7**

3. MAADE KAVANDAMISE PÕHIMÕTTED HAABNEEME ALEVIKU JA LÄHIALA ÜLDPLANEERINGUS **10**

4. ARENGUALAD **11**

4.1. HOONESTUSTIHEDUS (FAR) 13
4.2. MIIDURANNA SADAMA ALA (A) 15
4.3. RANDVERE ÄRIKVARTAL (B) 16
4.4. MILSTRANDI ALA (C) 16
4.5. LADINA KVARTAL (D) 17
4.6. LAIVI JA KALATÖÖSTUSE ALA (E) 18
4.7. SÕPRUSE ALA (F) 19
4.8. ENDISE KOOLI JA LASTEAIA ALA (G) 20
4.9. TAMMEPÕLLU ALA (H) 21
4.10. PURJEKA ALA (I) 21

5. VÄLJAKUJUNENUD HOONESTUSEGA ALAD **22**

6. ÜLDISED HOONESTUSTINGIMUSED **23**

7. AVALIKU RUUMI JA HALJASTUSE KUJUNDAMISE PÕHIMÕTTED **25**

8. KASUTUS- JA EHITUSTINGIMUSED JUHTOTSTARVETE LÕIKES **31**

8.1. VÄIKEELAMU MAA-ALA 31
8.2. KORTERELAMU MAA-ALA 31
8.3. ÄRIHOONETE MAA-ALA 33
8.4. ÜHISKONDLIKE HOONETE MAA-ALA 34
8.5. KORTERELAMU, ÄRI- JA ÜHISKONDLIKE HOONETE MAA-ALA 34
8.6. SADAMA MAA-ALA 35
8.7. HALJASALA JA PARKMETSA MAA-ALA 35
8.8. SUPELRANNA MAA-ALA 36

9. KASUTUS- JA EHITUSTINGIMUSED TEEMAVALDKONDADE LÕIKES **37**

9.1. LIIKUVUS JA TRANSPORT 37
9.1.1. Liikluskorralduse üldised põhimõtted *37*
9.1.1.1. Ühistransport 37
9.1.1.2. Kergliiklus 40
9.1.1.3. Avaliku kasutuse ettepanekuga teed 41
9.1.2. Parkimine *41*
9.1.3. Sadamad *43*
9.1.4. Raudtee *43*
9.2. TEHNILINE TARISTU 43
9.2.1. Vesi ja kanalisatsioon *43*
9.2.2. Tuletõrje veevarustus *46*
9.2.3. Elektrivarustus *46*
9.2.4. Taastuvenergeetika *46*
9.3. ROHEVÕRGUSTIK 47
9.4. RADOON 49
9.5. LÄÄNEMERE EHITUSKEELUVÖÖNDI VÄHENDAMINE 50

10. HAABNEEME ALEVIKU JA LUBJA KÜLA VAHELISE PIIRI MUUTMINE **54**

11. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE TULEMUSTEGA ARVESTAMINE ÜLDPLANEERINGUS **55**

12. ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMINE **56**

12.1. ETTEPANEKUD ARENGUDOKUMENTIDE MUUTMISEKS 56
12.2. MAJANDUSLIKUD VÕIMALUSED ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMISEKS 56

Sissejuhatus

Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneering koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega algatati Viimsi Vallavolikogu otsusega nr 5 10.01.2006. a. Planeeringu eesmärgiks on valla keskasula ruumilise arengu põhimõtete ja tingimuste väljatöötamine.

Üldplaneeringu eskiislahendusega sätestatud põhimõtted ja tingimused on esitatud käesolevas köites. Planeeringu lahutamatuks osaks on maakasutusplaan. Planeeringu materjalid on kättesaadavad vallavalitsuse veebilehel www.viimisvald.ee.

Üldplaneeringu arhitektuurse kontseptsiooni aluseks on erinevatel aastatel sõltumatult koostatud arhitektuursed ja ruumilised visioonid, millest on vallavalitsuse eestvedamisel sünteesitud ühtne ruumiline lahendus.

Üldplaneeringu eskiislahendus valmis Viimsi vallavalitsuse spetsialistide ja Hendrikson & Ko konsultantide koostöös. Eskiislahenduse väljatöötamisega paralleelselt on koostamisel Haabneeme aleviku ja lähiala rohealade- ja haljastuslahendus, mis on sisendiks üldplaneeringu lõpliku planeeringulahenduse kujundamisel.

Planeeringulahendust arendatakse edasi 2021. a kevadsuvel tuginedes eskiislahenduse avalikustamise tulemustele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus tehtavatele soovitustele. Planeeringu lahenduse avalikustamine toimub eeldatavalt 2021. a lõpus – 2022. a alguses.

1. Kasutatud mõistete selgitused

Arenguala	Arengualadeks on üldplaneeringu alale jäävad seni hoonestamata või valdavalt tootmisaladena kasutuses olevad maa-alad, mida soovitakse tulevikus muul eesmärgil rakendada. Arengualad on määratud arvestades ala iseloomu (funktsionaalselt ja linnaehituslikult võimalikult homogeenne ala) ning olemasolevat tänavavõrku (piirkondade piirid kulgevad enamasti mööda olemasolevaid tänavaid). Arengualad on tähistatud tähestikutähtedega ning kantud üldplaneeringu maakasutusplaanile.
Avalik ruum	Avaliku ruumina käsitletakse alasid, mis on vabalt ja tasuta ligipääsetavad kõigile inimestele: üldkasutatavad väljakud, haljas-, pargi-, ranna- ja veealad, teed, tänavad ning kergliiklusteed koos tänavahaljastusega.
Juhtotstarve	Juhtotstarve on üldplaneeringuga määratud maa-ala kasutamise valdav otstarve, mis annab perspektiivse maakasutuse põhisuunad.
Hoonestustihedus	Hoonestustihedus on hoonestuse maapealse suletud brutopinna ja krundi pindala suhe.
Kergliiklustee	Aleviku peamisi sihtkohti ja erinevaid funktsioone ühendavad peamiselt kõvakattega teed või teeosad, mis on mõeldud jalgsi, jalgrattaga, rulluiskude, ratastooli, tõukeratta, tasakaaluliikuriga vm kergliiklusvahendiga liiklemiseks. Looduslikke alasid läbivad kergliiklusteed võivad osaliselt olla ka muu kattega.
Krundi täisehituse osatähtsus	On krundil asuvate hoonete aluse pinna ning krundi pindala suhe.
Promenaad	Atraktiivse mitmekesise ruumina kujundatud ja autoliiklusest füüsiliselt eraldatud kergliiklustee. Erilist tähelepanu pööratakse mitmekesise haljastuse olemasolule.
Tervisespordirada	Puhkamiseks ja vaba aja veetmiseks rajatav tee, mis ei pea olema kõvakattega.

2. Haabneeme aleviku ja lähiala ruumilise arengu põhimõtted

- Keskus Haabneeme aleviku südamesse, alternatiivina aleviku lõunaossa

Haabneeme aleviku ja kogu valla keskus jääb aleviku südamesse: Rohuneeme, Kaluri tee ja Randvere tee vahelisse piirkonda. Keskuse asukoht lähtub nii olemasoleva elanikkonna paiknemisest kui ka aleviku südame linnaehituslikust iseloomust. Ala keskseks tänavaks on Sõpruse tee, mida kujundatakse inimsõbraliku linnatänavana ning mille kõrval paiknevas ribapargis luuakse tegevuskohad erinevatele vanusgruppidele. Sõpruse tee järgi on piirkond nimetatud Sõpruse alaks (F). Keskuses on tihe ja tänavajoonega piirnev hoonestus. Keskusest algavad jalakäijate promenaadid, mis aitavad siduda keskust rannapiirkonnaga. Keskuse arendamisel on võtmesõnaks inimsõbralikkus – keskendutakse kergliiklejale ja funktsionaalse avaliku ruumi kavandamisele. Jalakäija on auto ees eelistatud. Keskuse väljakujundamine aitab kaasa kohapealse teenindussektori arengule, vähendab vajadust teenuste tarbimiseks pealinnas ning rõhutab piirkonna identiteeti.

Alternatiivse lahendusena on võimalik ka keskuse teke Milstrandi (C) piirkonnas.

- Inimmõõtmeline hubane elukeskkond

Haabneeme aleviku arengul on eesmärgiks elukeskkonna inimmõõtmelisus. Üldplaneeringu lahenduse elluviimisel tekib hubane, turvaline ja jalakäijasõbralik füüsiline keskkond. Iga rajatav hoone peab olema kõrge arhitektuurse tasemega ja omanäoline.

Inimmõõtmeline ruum muudab meeldivaks jalgsi ja rattaga liikumise ning ruumis olemise ja väärtustab selleks inimese poolt positiivselt tajutavat hoonestuse, hoovide-platside ja tänavate iseloomu. Inimmõõtmelise ruumi tekkeks on oluline mitmekesine, tegutsemist, vaatlemist ja kohtumisi toetav ruum, kus on igas vanuses inimesel mugav istuda, seista ja liikuda ning kus on piisavalt rohelust.

Tänavavõrgu arendamisel keskendutakse kergliiklejasõbraliku keskkonna loomisele, seda ka läbiva autoliikluse jaoks reserveeritavatel Rohuneeme teel ja Randvere teel.

- Roheline ring ümber asula

Tammepõllu teest põhja jäävast rohealast, klindist, Viimsi mõisa pargist, Ladina kvartali ning Milstrandi ala vahele jäävast rohealast ning ranna-ala sanglepikust moodustub asula ümber nn roheline poolring. Valdav osa rohealadest on kasutatavad puhkealadena ning toimivad ka piirkondliku rohevõrgustiku osana. Rohealad ning kultuuriväärtused ühendatakse kergliiklusteede ja terviseradadega ühtseks ringvööndiks. Rohelisel ringil on ca 5 km pikkune, erinevaid piirkondi ühendav kergliiklustee. Rohealade säilitamine ja juurde loomine on oluline kvaliteetse elukeskkonna tagamiseks.

- Haabneeme kui pargi ja reisi keskpunkt

Haabneeme asula on kavandatud kogu valla transpordikorralduse keskpunktiks. Üle valla tuleb rajada teede ja ühistranspordi võrk nii, et inimestel on võimalikult mugav ühendus Haabneeme keskusega. Sõpruse alale kavandatakse pargi ja reisi parkla ühistranspordikeskuse lähedale, kust saab mugavalt liikuda Tallinna linna kiiret ühendust pakkuva bussi või trammiga. Pargi ja reisi keskpunkti ümbrusesse kavandatakse teenindusasutused.

- Aktiivsemas kasutuses mererand

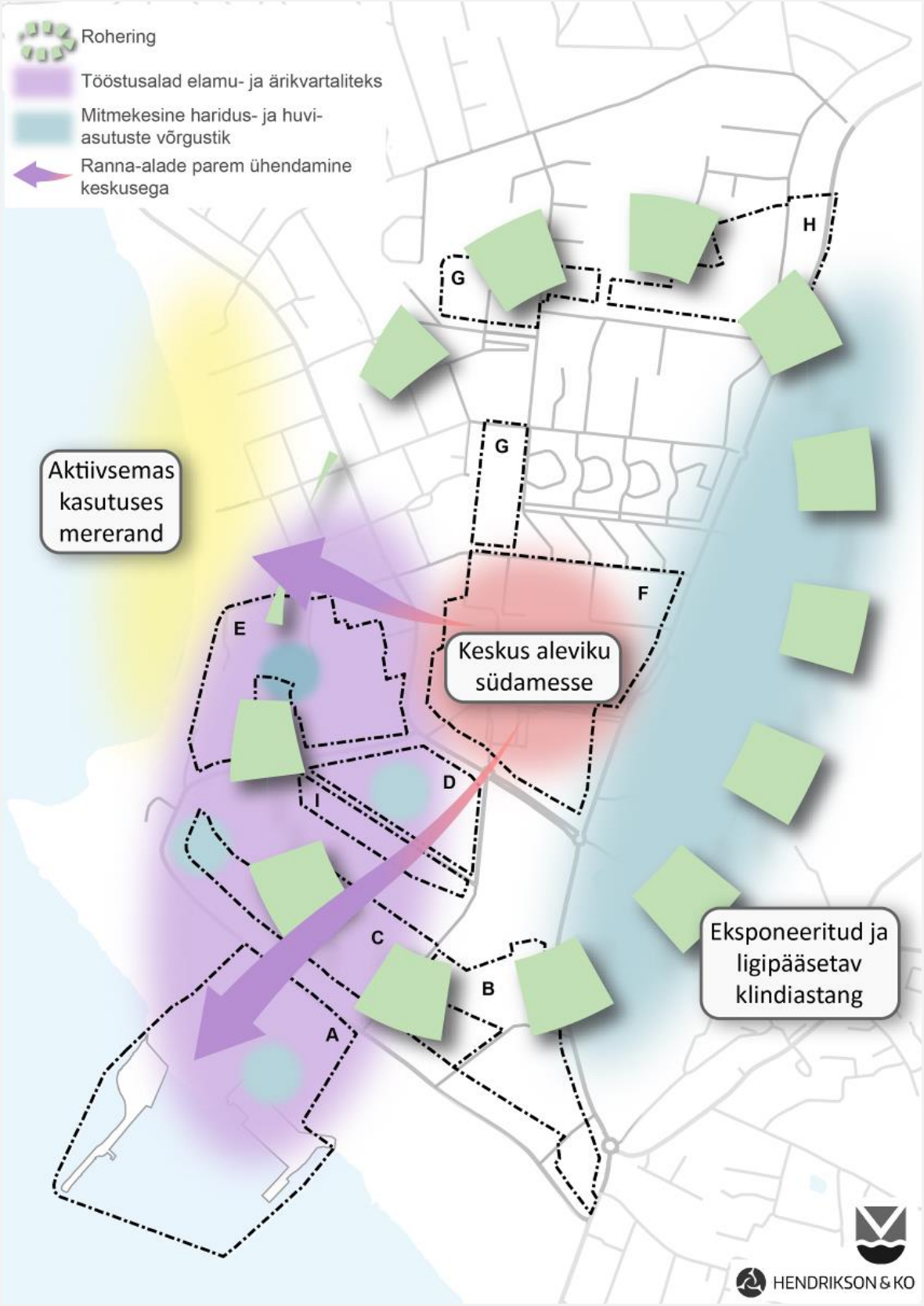
Ranna-ala võetakse kasutusele kogu merepiiri ulatuses: Muuli tee piirkonnast Vahtra teeni. Rannapromenaad kujundatakse atraktiivse maastikuarhitektuurse lahendusena, samas säilitades võimalikult suures ulatuses looduslikud alad. Ranna-ala on jalgsi- ja rattaga liikudes hästi ligipääsetav, hea ühendus on Sõpruse alaga läbi promenaadide ja kergliiklusteede. Ranna-ala aktiivne kasutuselevõtt tõstab oluliselt Haabneeme kui meeldiva elukeskkonna väärtust.

- Eksponeeritud ja inimestele kättesaadav klindiastang

Haabneeme klindiastang on tähelepanuväärne Põhja-Eestile iseloomulik pinnavorm. Üldplaneeringu lahendus näeb ette klindi eksponeerimise ning klindile juurdepääsude parendamise, et tagada ala säästlik kasutamine elanike puhkepiirkonnana. Üldplaneeringuga seatavad ehitustingimused välistavad klindiala hoonestamise, kui see pole enne käesoleva üldplaneeringu jõustumist kehtestatud detailplaneeringuga määratud.

- Tööstusalade ümberkohandamine elamu- ja ärikvartaliteks

Haabneeme alevikus ja lähialal ei nähta tulevikus ette elukeskkonda häirivat tööstustegevust. Eesmärgiks on eelkõige areng valla keskasulana, mis on atraktiivne elupaik ning väärtustab siinset loodust. Praegune Kaluri ja Muuli tee vaheline nn Laivi ja Kalatööstuse ala kavandatakse multifunktsionaalseks äri-puhke-elupiirkonnaks. AS Milstrandi kütusemahutite territooriumil on ette nähtud praeguse naftatoodete ladustamisala ning sellega seotud raudteekoridori ümberkujundamine multifunktsionaalseks uusasumiks. Miiduranna sadama ala võetakse järk-järgult kasutusele elamu- ja teeninduspiirkonnana, sh kujundatakse kaubasadam pikemas perspektiivis ümber puhkeotstarbeliseks jahisadamaks.



Joonis 2.1. Haabneeme aleviku ja lähiala ruumilise arengu põhimõtted

3. Maade kavandamise põhimõtted Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneeringus

Üldplaneeringu põhiülesanne on määratleda piirkonna ruumilised arengusuunad, võttes aluseks olemasolevate väärtuste talletamise ja edasiarendamise vajaduse. Selleks säilib osade maa-alade senine juhtotstarve ning osadele maa-aladele kavandatakse uus funktsioon. Üldplaneeringu kehtestamisel ei muudeta praegust maa-alade kasutusviisi koheselt, maaomanik saab maa-ala kasutada praegusel sihtotstarbel ning kehtivate lubade alusel seni, kuni ta seda soovib. Reaalne arendus- ja ehitustegevus toimub Haabneeme alevikus ja lähialal läbi detailplaneeringute ja projekteerimistingimuste. Detailplaneeringutes ja projekteerimistingimustes on kohustuslik arvestada üldplaneeringuga määratletud põhimõtteid ja tingimusi.

Üldplaneeringuga ei muudeta ega tühistata kehtivaid detailplaneeringuid. Alasid saab kasutada ja arendada vastavalt kehtestatud detailplaneeringutele.

Juhul, kui kehtestatud detailplaneeringuga kavandatut ei soovita realiseerida ning plaanitakse detailplaneeringu muutmist, tuleb planeerimistegevuses lähtuda käesoleva üldplaneeringuga määratud arengusuundadest.

Üldplaneeringute elluviimisel peab vähemalt 70 % kavandatavast maakasutusest vastama juhtotstarbele, välja arvatud segakasutusega aladel, kus on erinevate juhtotstarvete osakaalud üldplaneeringuga kindlaks määratud.

Hoonestus tuleb Haabneeme alevikus rajada kõrge arhitektuurse tasemega ja peab olema keskkonda täiendav ning omanäoline. Uute avaliku kasutusega hoonete, mille maapealne suletud brutopindala on suurem kui 2000 m², ehitamisel, tuleb kaaluda arhitektuuri- ja väliruumi konkursi läbiviimise vajadust, et leida sobivaim arhitektuurne lahendus. Vallavalitsusel on parema keskkonna saamiseks õigus vajadusel kaalutletult nõuda arhitektuurikonkurssi ka avaliku funktsioonita hoonete ehitamiseks.

Planeeringuala jaguneb osaliselt või täielikult hoonestamata arengualadeks ning väljakujunenud hoonestusega aladeks. Ehitustegevuse kavandamisel tuleb lisaks arengualade (ptk 4) või väljakujunenud hoonestusega alade tingimustele (ptk 5) järgida ka üldiseid hoonestustingimusi (ptk 6), avaliku ruumi ja haljastuse kujundamise põhimõtteid (ptk 7), kasutus- ja ehitustingimusi juhtotstarvete (ptk 8) ning teemade (ptk 9) lõikes.

Kogu planeeringuala määratakse tiheasustusalaks nii maareformiseaduse kui looduskaitse seaduse tähenduses. Planeeringuala on täies ulatuses detailplaneeringu koostamise kohustusega ala.

4. Arengualad

Peatükki täiendatakse Haabneeme aleviku ja lähiala rohealade- ja haljastuslahenduse tulemuste alusel kevadel 2021.

Arengualadeks on üldplaneeringu alale jäävad seni hoonestamata või valdavalt tootmisaladena kasutuses olevad maa-alad, mida soovitakse tulevikus muul eesmärgil rakendada. Haabneeme alevikus ja lähialal eristatakse kaheksat erinevat arenguala (Joonis 4.1). Arengualad on määratud arvestades ala iseloomu (funktsionaalselt ja linnaehituslikult võimalikult homogeenne ala) ning olemasolevat tänavavõrku (piirkondade piirid kulgevad enamasti mööda olemasolevaid tänavaid). Arengualad on tähistatud tähestikutähtedega ning kantud üldplaneeringu maakasutusplaanile.

A Miiduranna sadam
B Randvere ärikvartal
C Milstrand
D Ladina kvartal
E Laivi ja Kalatööstuse
F Sõpruse
G Endine kool ja lasteaed
H Tammepõllu
I Purjeka

Joonis 4.1. Arengualade paiknemine ja jaotus

Arengualade arendamise üldised tingimused:

1) Arengualade arendamine peab üldjuhul toimuma kogu ala või suuremat osa alast hõlmava terviklahenduse järgi. Erandina on väiksemate aladena arendamine lubatud Sõpruse alal ning piirkondades, kus on välja kujunenud ruumiline tervikstruktuur.
2) Aengualadel kavandatav maa- ja ruumikasutus peab olema mitmekesine.

3) Rajatav väliruum peab olema funktsionaalselt mitmekesine ning pakkuma huvitavaid tegevusruume erinevatele kasutajagruppidele.
4) Arengualadel, kus on lubatud elamuehitus, tuleb terviklahendustes näha ette avaliku kasutusega mängu- ja tegevusväljakud noortele, koerte jalutamiseks mõeldud alad ja muudele vajalikele objektidele.
5) Arenguala terviklahenduste koostamisel tuleb arvestada ala läbivate liikumissuundadega ja kavandada kergliiklusteed.
6) Arengualadel kruntide moodustamisel peavad teede alused maad olema eraldi katastriüksused. Teemaad antakse valla omandisse.
7) Arengualadele seatakse piirangud ka hoonestustihedusele, hoonete korruselisusele ja elamumaa osakaalule brutopindalast (Tabel 4.1).
8) Arengualade arendamisel tuleb järgida ka alapõhiseid tingimusi (ptk 4.2–4.10).

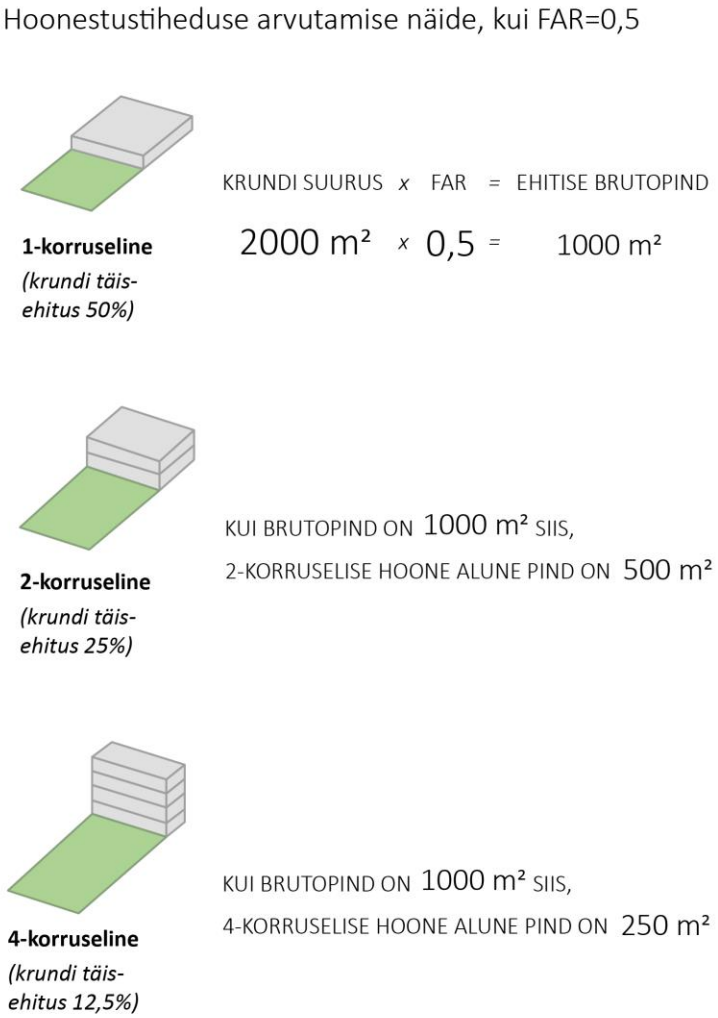
Tabel 4.1. Arengualade hoonestustingimused

Arengu-ala tähis	Arenguala nimi	Arenguala pindala (ha)	Maksimaalne hoonestustihedus (*FAR*)	Maksimaalne korruselisus	Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast
A	Miiduranna sadam	13,0	0,5	3	25 %
B	Randvere ärikvartal	8,1	0,9	4	0 %
C	Milstrandi	9,5	0,5	4	25 %
D	Ladina kvartal	7,6	0,5	4	40 %
E	Laivi ja Kalatööstuse	10,4	0,7	4	50 %
F	Sõpruse	17,8	1,2	4	30 %
G	Endine kool ja lasteaed	5,9	0,6	3	30 %
H	Tammepõllu	7,1	0,6	3	0 %
I	Purjeka	2,1	0,6	4	100 %

4.1. Hoonestustihedus (FAR)

Arengualade hoonestustingimuste seadmisel lähtutakse hoonestustihedusest (ingl *Floor Area Ratio*), mille kohta on määratud piirnäitajad arengualade kaupa.

Hoonestustihedus on hoonestuse maapealse suletud brutopinna ja krundi pindala suhe. Hoonestustiheduse piirnäitaja arvutamiskäiku selgitab Joonis 4.2.



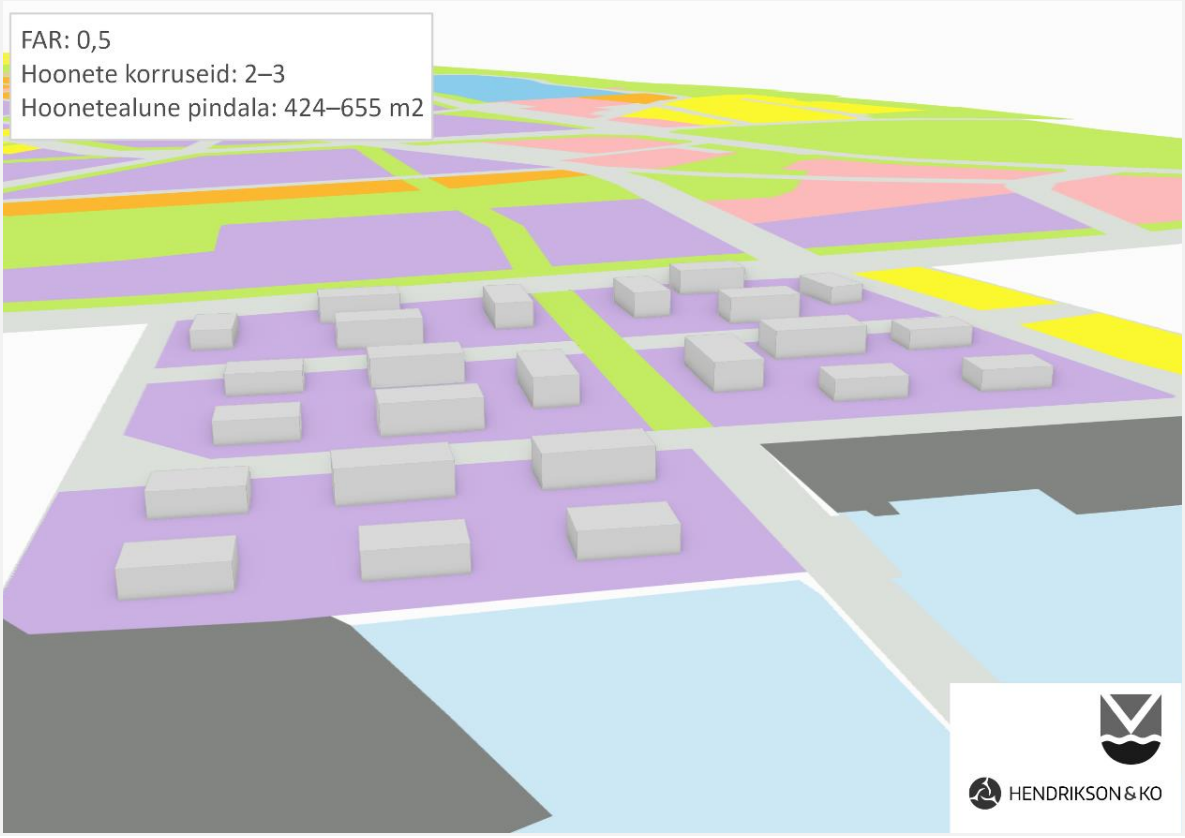
Joonis 4.2. Hoonestustiheduse piirnäitaja arvutuskäigu näide

Olemasolevas keskkonnas on hoonestustiheduse näitena esitatud Joonis 4.3 ja 4.4 Haabneeme alevikus Kesk põik 1, 2, 3, 4 paiknev krunt. Antud krundil asuvad 4-korruselised hooned, hoonestustihedus on 0,9.

Joonis 4.3. Hoonestustiheduse näide: Haabneeme alevik, Kesk Põik 1,2,3,4.

Joonis 4.4. Haabneeme alevik, Kesk põik 1,2,3,4. Foto: Hendrikson ja Ko

Arenguala hoonestustiheduse näitlikustamiseks on esitatud Joonis 4.5 Miiduranna arenguala hoonestustiheduse näide. Antud arenguala kavandatav hoonestustihedus on 0,5. Alale on lubatud rajada 2–3 korruselised hooned, sh madalam hoonestus eramajade naabruses ja mere ääres.



Joonis 4.5. Kavandatava hoonestustiheduse näide: Miiduranna arenguala

4.2. Miiduranna sadama ala (A)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,5
Maksimaalne korruselisus	3
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	25%

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Tänasel päeval kaubasadamana kasutuses olev Miiduranna sadama ala kujundatakse ümber jahisadamaks. Sadama ala arendamise eesmärk on lisaks elamisele ja töötamisele pakkuda meeldivat puhkust ja jalutuskeskkonda, kus	1) Hoonete kõrgus langeb mere suunas, olles vahetult mere ääres kuni 2 korrust ja merest kaugematel aladel kuni 3 korrust. 2) Alale on lubatud rajada korterelamuid, ärihooneid, majutus- ja toitlustusasutusi ning vaba aja veetmise asutusi. 3) Alale ei ole lubatud rajada suurt

merele lähemal asuvates hoonetes ning aktiivse kasutusega tänavate ääres pakutakse teenuseid: nt kohvikud, restoranid, väikeärid. Ala läbib rannapromenaad ja Sõpruse alalt algav promenaad.	liikluskoormust põhjustavaid hooneid. 4) Hooned tuleb paigutada pikiküljega tänavapoole, et aidata kaasa meeldiva tänavaruumi tekkele. 5) Ala kujundades peab maksimaalselt säilitama olemasoleva kõrghaljastuse. 6) Ala arendamisel peab arvestama rannapromenaadi ja Sõpruse alalt algava promenaadiga.

4.3. Randvere ärikvartal (B)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,9
Maksimaalne korruselisus	4
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	0 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Randvere ärikvartal kavandatakse mitmekesise kasutusega peamiselt teenuseid ja kontoreid pakkuvaks alaks.	1) Alale võib rajada ärihooneid, kaubandust ja teenuseid pakkuvaid hooneid ning oluliste keskkonnahäiringuteta väiketootmist. 2) Alale eluhooneid rajada ei ole lubatud. 3) Hoonete rajamisel tuleb tagada haljastatud rohelise ala säilimine Randvere tee ja hoonete vahelisel alal. Hoonete Randvere tee äärde jäävas küljes ei ole lubatud hoone esiste parklate rajamine, v.a puuetega inimestele.

4.4. Milstrandi ala (C)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,5
Maksimaalne korruselisus	4
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	25 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Milstrandi ala kujundatakse ümber segakasutusega alaks, kus asuvad	1) Alale võib rajada eluhooneid, ärihooneid, teenuseid ja kaubandust pakkuvaid hooneid,

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
elamud, ühiskondlikud ja ärihooned ning teenused. Ala läbib Sõpruse ala Miiduranna sadamaga ühendav promenaad, mistõttu tuleb ala väljaehitamisel eriti suurt rõhku panna meeldiva ning mitmekesise jalutamiskeskkonna loomisele, mida toetab nii huvitav arhitektuur kui ka tegevusi pakkuv avalik ruum.	üldkasutatavaid hooneid ning keskkonnahäiringuid ja olulist liikluskoormust mitte põhjustavat väiketootmist. 2) Vallavalitsuse nõudmisel tuleb terviklahenduste kujundamisel reserveerida sobiv maa-ala ka üldkasutatava hoone jaoks. 3) Aktiivse kasutusega tänavate ääres (nt Sõpruse tee rajatav pikendus) peab hoonestus olema joondatud tänava äärde. 4) Hoonete peasissekäigud peavad asuma tänavapoolsel küljel, et suurendada turvalisust. 5) Ala väljaarendamisel tuleb hoonestusega samaaegselt rajada ka ala läbiv Sõpruse ala ja Miiduranna sadama ala ühendav promenaad.

4.5. Ladina kvartal (D)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,5
Maksimaalne korruselisus	4
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	40 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Ladina kvartal kujundatakse ümber segakasutusega alaks, kus asuvad nii elamud, ühiskondlikud hooned kui ka äri- ja teenused. Ala läbib Sõpruse ala Miiduranna sadamaga ühendav promenaad, mistõttu tuleb ala väljaehitamisel eriti suurt rõhku panna meeldiva ning mitmekesise jalutamiskeskkonna loomisele, mida toetab nii huvitav arhitektuur kui ka tegevusi pakkuv avalik ruum.	1) Alale võib rajada eluhooneid, ärihooneid, teenuseid ja kaubandust pakkuvaid hooneid, üldkasutatavaid hooneid ning keskkonnahäiringuid ja olulist liikluskoormust mitte põhjustavat väiketootmist. 2) Vallavalitsuse nõudmisel tuleb terviklahenduste kujundamisel reserveerida sobiv maa-ala ka üldkasutatava hoone jaoks. 3) Aktiivse kasutusega tänavate ääres (nt Sõpruse tee rajatav pikendus) peab hoonestus olema joondatud tänava äärde. 4) Hoonete peasissekäigud peavad asuma

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
	tänavapoolsel küljel, et suurendada turvalisust. 5) Alade väljaarendamisel tuleb hoonestusega samaaegselt rajada ka ala läbiv Sõpruse ala ja Miiduranna sadamat ühendav promenaad. 6) Ala arendamisel tuleb säilitada olemasolevat kõrghaljastatust võimalikult suures ulatuses.

4.6. Laivi ja Kalatööstuse ala (E)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,7
Maksimaalne korruselisus	4
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	50 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Laivi ja Kalatööstuse ala kujundatakse ümber segakasutusega alaks, kus asuvad nii elamud, ühiskondlikud hooned kui ka äri- ja teenused. Alal paikneb 20. sajandi tööstusarhitektuuri, mille väärtust tuleb ala arendamisel hinnata ning võimalusel ka säilitada. Ala arendades on vaja säilitada Kalatööstuse ala keskel paiknevad korstnad, mille ümber saab kujundada huvitava pargi. Ala läbivad kaks Sõpruse ala ranna-alaga ühendavad promenaadid, mistõttu tuleb ala väljaehitamisel eriti suurt rõhku panna meeldiva ning mitmekesise jalutamiskeskkonna loomisele, mida toetab nii huvitav arhitektuur kui ka tegevusi pakkuv avalik ruum.	1) Aladele võib rajada eluhooneid, ärihooneid, teenuseid ja kaubandust pakkuvaid hooneid, üldkasutatavaid hooneid ning keskkonnahäiringuid ja olulist liikluskoormust mitte põhjustavat väiketootmist. 2) Vallavalitsuse nõudmisel tuleb terviklahenduse kujundamisel reserveerida sobiv maa-ala ka üldkasutatava hoone jaoks. 3) Hoonestusega samaaegselt tuleb rajada ka ala läbivad promenaadid ning ringikujuline pargiala endise Kalatööstuse korstnate läheduses. Promenaadide täpset paiknemist ja pargiala piire täpsustatakse detailse planeerimise käigus. 4) Tööstuspärandi väärtustamiseks säilitada korstnad endise Kalatööstuse alal. 5) Soovitav on integreerida olemasolev tööstuspärand (või selle elemendid) ala terviklahendusse. 6) Supelranna poolse osa väljaarendamisel arvestada rannapromenaadiga ning rajada

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
	hooned pikiküljega ranna suunas. Rannapoolsed hooned peavad pakkuma vähemalt osaliselt (minimaalselt hoone esimene korrus) teenuseid, nt kohvikud, restoranid, väikeärid, majutus. 7) Ala arendamisel tuleb säilitada olemasolevat kõrghaljastatust võimalikult suures ulatuses.

4.7. Sõpruse ala (F)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	1,2
Maksimaalne korruselisus	4
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	30 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Sõpruse ala arendamise eesmärk on kogu vallale keskse teenuseid ja vaba aja veetmise võimalusi pakkuva ala kujundamine. Haabneeme aleviku Sõpruse ala täidab kogu valla keskmeks olles esindusfunktsiooni, mistõttu tuleb saavutada kõrgeima kvaliteediga ruumilahendus. Sõpruse ala koondab eelkõige aktiivse kasutusega nii avalikke kui ka erateenuseid ja nendeks sobivaid hooneid. Lisaks tänasel päeval pakutavatele teenustele võiks tulevikus Sõpruse alal asuda ka valla administratiivhoone, ühistranspordikeskus ning suurem maa-alune parkla, mis on ühtlasi ka pargi- ja reisi süsteemi parklaks. Sõpruse alal tuleb erilist tähelepanu pöörata avaliku ruumi ja haljastuse kujundamisele. Tähtis on meeldiva tänavaruumi kujundamine nii hoonestuse kui ka avaliku ruumi kujunduse ning haljastusega. Oluline on pakkuda huvitavat ja	1) Hooned joondatakse tänavajoonele. 2) Sõpruse tee hoonestamisel järgida Kirovi hoonekompleksi ehitusjoont. 3) Hoonete tänavapoolne fassaad kujundatakse aktiivsena: hoonete esimesed korrused peavad olema avalikkusele avatud, nt kontoripindu või teenuseid pakkuvad. 4) Hoonete tänavapoolsel küljel ei tohi kahe fassaadiava (vaateaknad, uks) vaheline kaugus olla rohkem kui 5 m. 5) Sõpruse alal tuleb kasutada hoonete ning avaliku ruumi kujundamisel kvaliteetseid arhitektuuri sh ka maastikuarhitektuurilahendusi ning vajadusel viia läbi arhitektuurikonkurss. 6) Sõpruse ala tuleb kujundada tiheda linnaruumilise alana. 7) Avalikus ruumis peab tähelepanu pöörama väikeste puhkealade ja taskuparkide olemasolule. 8) Sõpruse ala tuleb kujundada jalakäijasõbraliku ruumina, vältides autokesksete alade loomist ning soodustades

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
tegutsemisrohket ruumi. Sõpruse alal asuvad kaks tähtsat pargiala: rajatav Sõpruse tee ribapark ning olemasolev park Viimsi spaa ja Sõpruse tee vahele jääval alal. Keskseks tänavaks on Sõpruse tee, millest kujundatakse meeldiva haljastusega atraktiivne pargiala tegevusruumidega erinevatele vanusegruppidele. Sõpruse alalt algab sidus jalg- ja rattateede võrgustik, mis on kogu aleviku liikuvuse suunamise aluseks.	ühistranspordi kasutust. 9) Sõpruse tee tuleb kujundada ribapargilikult jalakäijasõbralikuks ruumiks, mida vajadusel saab läbida ühistransport (bussid, tramm ja kohapealseid ärisid teenindav transport). 10) Sõpruse tee Sõpruse alale jääva osa parima lahenduse leidmiseks tuleb koostada arhitektuurikonkurss. 11) Ravi tee ja Sõpruse tee ristumiskohal asuv park tuleb atraktiivselt ümber kujundada. Pargiala peab vajadusel saama kohandada väliürituste tarbeks. Pargile parima lahenduse leidmiseks tuleb kaaluda maastikuarhitektuurikonkursi läbiviimist. 12) Parkimine lahendada Sõpruse alal hoone mahus või eraldiseisva parkimishoonega. Lubatud on tänavaäärsete parkimiskohtade rajamine. 13) Piirete rajamine ei ole lubatud.

4.8. Endise kooli ja lasteaia ala (G)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,6
Maksimaalne korruselisus	3
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	30 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Endise kooli ja lasteaia ala võetakse tulevikus kasutusele elamuehituse ja üldkasutatavate hoonete rajamise eesmärgil. Kuna alad eraldavad suuremaid korterelamuid ning madalate eramajade piirkonda on eesmärgiks luua madalama hoonestusega kahte eriilmelist ala ühendav ruum.	1) Alale võib rajada maksimaalselt 3-korruselisi hooned. 2) Ala võib kasutusele võtta elamuehituse ja üldkasutatavate hoonete ehitamiseks. Lubatud on ka suurt liikluskoormust mitte põhjustava ärihoonete või segakasutusega hoonete rajamine. 3) Säilitada Männi tee ja Heldri tee ristumise kohal asuv roheala pargialana.

4.9. Tammepõllu ala (H)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,6
Maksimaalne korruselisus	3
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	0 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Tammepõllu ala eesmärgiks on rajada mitmekesise ilmega ühelt poolt ühiskondlike hoonete kasutajatele ning kõrvalasuvate elamualade elanikele puhke- ja vaba aja võimalusi pakkuv ala, mille arendamine aitaks samas toetada ka puuduva rohevõrgu koridori arendamist klindimetsade ja ranna-alade vahel.	1) Ala võib kasutusele võtta üldkasutatavate hoonete või teenuseid pakkuvate hoonete ehitamiseks. 2) Hoonete vahelise väliruumi peab kujundama mitmekesiselt toetades kõrval asuva Tammede pargi kontseptsiooni. Puude võradest peab moodustuma ühtne koridor, mis ühendab klindipealset metsa ja Tammede pargi alleesid, et toetada rohevõrgustiku toimimist erinevate rohealade vahel.

4.10. Purjeka ala (I)

Maksimaalne hoonestustihedus (FAR)	0,6
Maksimaalne korruselisus	4
Maksimaalne elamumaa osakaal brutopindalast	100 %

Arendamise eesmärk	Arendamise tingimused
Purjeka ala on võetakse kasutusele elamumaana. Ala läbib Sõpruse ala Miiduranna sadamaga ühendav promenaad, mistõttu tuleb ala väljaehitamisel eriti suurt rõhku panna meeldiva ning mitmekesise jalutamiskeskkonna loomisele, mida toetab nii huvitav arhitektuur kui ka tegevusi pakkuv avalik ruum.	1) Alale võib rajada eluhooneid. 2) Ala väljaarendamisel tuleb hoonestusega samaaegselt rajada ka ala läbivad Sõpruse ala ja Miiduranna sadama ala ühendav promenaad. 3) Ala arendamisel tuleb olemasolevat kõrghaljastatust säilitada võimalikult suures ulatuses.

5. Väljakujunenud hoonestusega alad

Väljakujunenud hoonestusega aladeks on kõik alad, mis jäävad planeeringualal asuvatest arengualadest välja. Alasid iseloomustab kasutuses ja vajadustele vastav hoonestus, eristuvad väikeelamute piirkonnad, korterelamutega piirkonnad, kaubandus ja teenindus- ning ühiskondlike hoonetega piirkonnad. Antud aladele olulises mahus uushoonestust ette ei nähta.

Juhul, kui nendel aladel asuvad hooned kaotavad oma senise funktsionaalsuse, lähtutakse uute hoonete kavandamisel üldplaneeringus kehtestatud üldistest hoonestustingimustest (ptk 6) ning kasutus- ja ehitustingimustest juhtotstarvete (ptk 8) ja teemade lõikes (ptk 9). Hoonestustihedus ning muud täpsustatud hoonestamise tingimused määratakse ümberkujundatavatel kruntidel vallavalitsuse kaalutlusotsuse alusel kontaktvööndi täpsema analüüsi tulemusel. Kaalutluse aluseks on ruumilise arengu põhimõtted ja ümbritsevate kruntide hoonestustihedus. Üldjuhul ümberkujundatavatel kruntidel maakasutuse otstarvet ei muudeta.

6. Üldised hoonestustingimused

1) Maa-alade planeerimisel ja hoonete kavandamisel järgida üldisi hoonestustingimusi, kui arengualade tingimused ei sätesta teisiti.

2) Hoonete maksimaalne kõrgus planeeringualal on 15 m. Maksimaalne lubatud korruste arv on 4. Täpsem hoone kõrgus sõltub arenguala eripärast (ptk 4) ja on esitatud arengualade hoonestustingimuste Tabel 4.1.

3) Hoonete kõrguse määramisel tuleb arvestada, et väikeelamute kõrvale ei tohi ehitada üle ühe korruse olemasolevatest elamutest kõrgemaid hooneid.

4) Ärimaale rajatud hoonetesse ei ole lubatud kavandada kortereid. Samuti ei ole ärimaale lubatud rajada iseseisvat elamufunktsiooniga hoonet (sh külaliskorterid, ühiselamu tüüpi hooned või pikaajalist st üle aastast majutusteenust pakkuvad majutusasutused), kui detailplaneering seda ette ei näe. Vastavat tüüpi hoone puhul tuleb parkimise jms korraldamisel lähtuda elamutele esitatud nõuetest.

5) Üldjuhul ei ole krundi pinna kõrguse muutmine lubatud. Erandjuhul, kui krundi pinna kõrguse muutmine on vältimatult vajalik, on vallavalitsusel õigus nõuda detailplaneeringu algatamist juhul, kui krundi pinna kõrguse muutmisega kaasneks sadevete režiimi muutmine.

6) Krundi pinna tõstmiseks tuleb koostada vertikaalplaneerimise projekt, mis esitatakse koos hoone ehitusloa taotlemise projektiga vallavalitsusele kinnituse saamiseks.

7) Vallavalitsusel on õigus nõuda vertikaalplaneerimise projekti ka juhul, kui hooneid ehitatakse rannale lähemale kui 100 m.

8) Hoone või hoonete sobivuse hindamiseks piirkonda on pädeval ametil õigus nõuda hoone eskiisprojekti koos 3D piltidega. Eskiisi ja visualiseeringu alusel kujundatakse pädeva ameti poolt seisukoht ja esitatakse vajadusel arhitektuursed nõuded hoone projekti täpsustamiseks. Hindamise kriteeriumiks on hoone esteetiline ja mahuline sobivus konkreetsesse kohta (aluseks võetakse lisaks hetkeolukorrale ka alale kehtestatud planeeringud ja naabrusesse koostatavad või seal ehitusloa saanud projektid).

9) Hoonete puhul tuleb tagada nende arhitektuurne ja esteetiline sobivus konkreetsesse kohta. Selleks on vaja olemasolevates elamupiirkondades hoonete püstitamisel, laiendamisel, rekonstrueerimisel ja looduslikele aladele uute hoonete projekteerimisel lähtuda konkreetse piirkonna ehitustavadest ja asukoha looduslikust eripärast. Selle tagamiseks tuleb projekteerijal hooneprojekti koosseisus anda kõigi naaberhoonete tänava fassaadide fotod ja projekteeritava hoone poolse külje vaated või fotod. Juhul kui soovitakse valla eelhinnangut projektile tuleb ehitusprojekt koos nõutud lisamaterjalidega kooskõlastada Viimsi valla pädeva osakonnaga eskiisi staadiumis.

10) Aktiivse kasutusega tänavatel tuleb hooned üldjuhul paigutada pikiküljega tänava poole, et suurendada tänavaruumi turvalisust ning aidata luua inimsõbralikku keskkonda.

11) Fassaadid kavandada mitmekesised kombineerides värve, materjale ja liigendades vertikaalpindasid.
12) Hoonete projekteerimisel ja ehitamisel on soovitatav eelistada naturaalseid materjale (puit, kivi, betoon, metall, katusekivi, valtsplekk). Vältida tuleb naturaalseid materjale imiteerivaid ja keskkonda saastavaid materjale (plastvoodrid, plastaknad jms), kuid lubatud on kunstkivid (komposiitplaadid jms) kui pikaealised ehituses püsivad materjalid.
13) Planeeringualal ei ole lubatud rajada ümarpalkmaju.
14) Avaliku kasutusega hooned ja kortermajade sissepääsud peavad olema mugavalt ligipääsetavad eakatele ja erivajadustega inimestele – kavandada käsipuud ja kaldteed.
15) Hoonete ümbruse kavandamisel arvestada läbivalt eakate ja erivajadustega inimestega kasutades kaasavat disainit nt tagada barjääridevaba liikumine (madaldatud äärekivid) peamistel käiguteedel sh ka parklas ning rajada istumiskohad.
16) Tehnoehitisi on lubatud rajada vastavalt vajadusele kõikidele maa-aladele.

7. Avaliku ruumi ja haljastuse kujundamise põhimõtted

Peatükki täiendatakse Haabneeme aleviku ja lähiala rohealade- ja haljastuslahenduse tulemuste alusel kevadel 2021.

Üldplaneeringus käsitletakse avaliku ruumina alasid, mis on vabalt ja tasuta ligipääsetavad kõigile inimestele: üldkasutatavad väljakud, haljas-, pargi-, ranna- ja veealad, teed, tänavad ning kergliiklusteed koos tänavahaljastusega. Käesolevas peatükis toodud põhimõtteid on oluline järgida ka poolavalike ruumide kujundamisel, mis pakuvad kasutust laiematele inimgruppidele (nt korterelamute õuealad).

Kvaliteetne avalik ruum on inimmõõtmelise ja turvalise elu- ja ettevõtluskeskkonna lahutamatu osa. Seetõttu tuleb selle loomise ja kujundamise vajadusega arvestada nii planeerimistegevuse erinevates etappides kui ehitamisel. Loodav avalik ruum peab olema sidus, kutsuv (sh visuaalselt meeldiv ja huvitav), turvaline, mitmekesiseid kohtumis- ja tegevuspaiku pakkuv ning hästi ligipääsetav erinevatele kasutajagruppidele.

1) Haljastuse osatähtsuse arvutamisel tuleb arvestada, et haljastuse alla ei kuulu autodele mõeldud teed ja parklad, konteinerhaljastus, katusehaljastus ja haljastatud seinad. Haljasalale rajatavad kõnniteed ja puhkerajatised kuuluvad haljasala juurde, kui nende pindala ei ületa 50% haljasala pindalast.
2) Kasutada avaliku ruumi kujundamisel turvalisust loovaid võtteid:
    a. valgustada tänavad ja kergliiklusteed, parklad, ühiskondlike hoonete ümbrus, bussipeatused, puhkealad ja mänguväljakud;
    b. hoida üldkasutatav avalik ruum korras;
    c. kasutada materjalide üleminekut ja haljastust, et tähistada avaliku ja mitteavaliku ruumi vahelist piiri (nt erinevat värvi sillutis, hekid, põõsastikud).

Joonis 7.1. Erinevate materjalide, haljastuse ja tasapindade kasutamine avaliku ja mitteavaliku ruumi ülemineku tähistamiseks, Stockholm. Foto: Hendrikson ja Ko

3) Kavandada kergliiklusteed kergliiklejate vajadustest lähtuvalt arvestades peamiste liikumise sihtkohtadega ning tagades kergteede sidusus.
4) Kavandada hoonete tänavapoolsed küljed liigendatult ning vältida avadeta hoonestusfassaade.
5) Kasutada liiklusturvalisust suurendavaid võtteid: eraldada selgelt (nt märgistuse, haljastuse või kattematerjalidega) jalakäijate, ratturite ja autode liikumisrajad (nt haljastuse või parkivate autodega).

Joonis 7.2. Mitmekesiste teekattematerjalide kasutamine erinevate kasutajagruppide eraldamiseks, Stockholm. Foto: Hendrikson ja Ko

6) Rikastada tänavaruum väikevormide ja kujunduselementidega.
7) Aktiivsemalt kasutatavatele tänavatele ja promenaadidele luua erinevaid tegevusruume ja kohtumispaiku ning taskuparke.
8) Rajada piisavalt puhkamiseks mõeldud istumiskohti (ka näiteks piirete või linnaruumi rikastavate väikevormide näol). Istumiskohtade rajamisel eelistada hea vaadeldavusega kohtasid. Kaaluda ilmastikukaitse vajadust: nt puude vari, katusealune.

Joonis 7.3. Istumiskohad, mis toimivad samal ajal ka ruumi rikastavate elementidena , Stockholm. Fotod: Hendrikson ja Ko

9) Rajada sõidu- ja kergliiklusteedega samaaegselt tänavahaljastust. Tänavahaljastus kujundab tänavaruumi, loob hubasust ja annab tänavatele inimlikuma mõõtme. Tänavahaljastus mahendab liiklusest tekkivat müra ja saastet, aitab vähendada kliimamuutustest tulenevaid mõjusid ning tagab erinevate elupaikade olemasolu aidates samal ajal ühendada haljasalasid ja rohevõrgustiku osi.

   a. Tänavahaljastuses kasutada mitmekesist ja mitmerindelist haljastust, nõutav on kõrghaljastuse olemasolu

   b. Haljastuses eelistada kohalikke liike.

Joonis 7.4. Mitmekesine tänavahaljastus, Stockholm. Foto: Hendrikson ja Ko

10) Kasutada säästlikke vihmaveelahendusi.

Joonis 7.5. Säästlikud vihmaveelahendused Stockholmi Royal Seaport elurajoonist. Fotod: Hendrikson ja Ko, 2019

11) Puhkealad, pargid ja mänguväljakud:
    a. Tagada üldkasutatav puhke- ja/või haljasala, parkmets, mänguväljak vms elukohast orienteeruvalt 300 meetri (ligikaudu 5 minutit jalgsi liikudes) raadiuses. Kui puhkeala 300 m raadiuses puudub või on lisanduvat kasutajaskonda arvestades liiga väike, siis tuleb puhkeala ette näha. Puhkeala pindala on soovituslikult minimaalselt 40 m² 300 m raadiuses elava inimese kohta.
    b. Puhkealad peavad pakkuma nii aktiivse kui passiivse puhkamise nurki ning tegevusi kõikidele vanusrühmadele.
    c. Mänguväljaku rajamisel lähtuda heast ehitustavast ja erinevate sihtrühmade – lapsed, noored, erivajadustega kasutajad – vajadustest (lisaks atraktsioonidele paigutada mänguväljaku juurde istepingid, luua ohutud liikumisvõimalused vms). Mänguväljakud peavad võimaldama mitmesuguseid tegevusi (nt kiiged, ronimisseinad, korvirõngad, tehiskünkad, rularambid, lauatenniselauad), soodustama loovust ning moodustama osa positiivsust loovast keskkonnast, olema esteetilised ja hooldatud. Mänguväljakud rajada vastupidavatest ning võimalikult suures ulatuses looduslikest materjalidest.
12) Sagedase ja ulatusliku niitmise asemel on soovitav jätta osa haljasaladest niidulikeks (niita hooajal 1-2 korda).

13) Ranna-alad:

   a. Tagada ligipääsetavus ranna-aladele üldkasutatavate tänavate (Kaluri, Mereranna, Heki, Männi) kaudu ja avalik kasutus kogu ranna-ala ulatuses.

   b. Ranna-lähedastel aladel (A ja E piirkonnas) säilitada ning vajadusel rajada kõrghaljastus, et tagada rohevõrgu toimimine rannalähedasel alal.

   c. Supelrand ja selle äärne rannapromenaad kujundada atraktiivselt, kasutades kvaliteetseid maastikuarhitektuurilisi lahendusi.

8. Kasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes

8.1. Väikeelamu maa-ala

EV

Tähistus joonisel

Väikeelamu maa-ala on üksik-, kaksik- ja ridaelamu ehitamiseks kavandatud maa. Lisaks võib väikeelamumaal olla abihooneid, garaaže, suvilaid ja aiamaju või aianduskrunte. Alale võib kavandada elamupiirkonna esmaseks teenindamiseks vajalikke äri- või sotsiaalteenuseid pakkuvaid ehitisi.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Väikeelamute maksimumkõrgus on 8,5 m.
2) Uute moodustatavate üksikelamu kruntide vähim lubatud suurus on 1200 m², krundi täisehituse osatähtsus kuni 20%.
3) Kaksikelamu ja muu kahe korteriga elamu vähim lubatud krundi suurus on 1800 m², krundi täisehituse osatähtsus kuni 25%.
4) Ridaelamute krundi täisehituse osatähtsus on kuni 25 %.
5) Ridaelamute vähim lubatud krundi suurus arvutatakse järgmise valemi järgi:

   Maksimaalne lubatud krundi suurus=ridaelamu sektsioonide arv x 600 m²
6) Peale üldplaneeringu kehtestamist algatatud detailplaneeringutel ning väljastatud projekteerimistingimustel peavad abihooned olema määratud hoonestusalal.
7) Väikeelamukrundile ei või rajada üle 1,5 m kõrguseid piirdeid. Tänavapoolsel külje asuvad haljaspiirded võivad olla maksimaalselt kuni 2,5 m kõrged. Elamute piirdeaiad võib rajada krundi piirile.
8) Piirete läbipaistvus peab olema vähemalt 20 %.
9) Parkimine lahendada krundil, kohtade arv lahendatakse detailplaneeringus või projekteerimistingimustes.

8.2. Korterelamu maa-ala

EK

Tähistus joonisel

Korterelamu maa-ala on kahe või enama korruseliste korterelamute ehitamiseks kasutatav maa. Alale võib kavandada elamupiirkonna esmaseks teenindamiseks vajalikke äri- või sotsiaalteenuseid pakkuvaid ehitisi.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Korterelamu krundi täisehituse osatähtsus on kuni 20%.

2) Korterelamu maksimaalse korruselisuse, krundi hoonestustiheduse ja lubatud elamumaa osakaalu seadmisel lähtuda vastavalt hoone asukohale arengualade tingimustest (ptk 4) või väljakujunenud hoonestusega alade tingimustest (ptk 5).
3) Kõrgema kui 3-korruselise korterelamu projekteerimiseks on kohalikul omavalitsusel õigus nõuda arhitektuurikonkursi korraldamist.
4) Korterelamul tuleb omal krundil ette näha kaks parkimiskohta korteri kohta. Lisaks sellele tuleb ette näha viie korteri peale üks täiendav külastajate parkimiskoht. Kui soovitakse rajada vähem kui kaks kohta korteri kohta, siis tuleb märkida kinnistusraamatu kandes vähemate parkimiskohtade olemasolu.
5) Korterelamute parkimiskohtade normatiivsest arvust tuleb 70 % lahendada hoone mahus või krundil maa-aluse parkimisena. Maa-aluse parkla maapealne osa tuleb kujundada elanikele kasutatava alana nt mänguväljaku või haljasalana.
6) Hoonemahus rajatava parkla kõik küljed peavad olema suletud – maja-alune poolavatud lahendus ei ole lubatud, kuna soodustab ebaturvalise ruumi teket. Lubatud on maa-aluse parkimiskorruse tuulutusavade või tuulutusakende rajamine majade külgedele.
7) Rajada nii elanikele kui külalistele kasutatavad jalgrattaparklad. Jalgrattaparkla peab olema hästi ligipääsetav, ilmastiku eest kaitstud, turvalise kinnituse võimalusega. Võimalusel rajada elanikele ka hoonesisesed hästi ligipääsetavad jalgrataste hoiuruumid. Jalgrattaparklate rajamisel arvestada 2 kohta iga korteri jaoks.
8) Korterelamutele üldjuhul piirdeid rajada ei ole lubatud. Piire on lubatud krundi perimeetrile paigaldada, kui tagatakse kogu kvartali arhitektuurne tervik ja loogilised avalikud läbipääsud (jalgteede võrgustik). Piirete maksimaalne kõrgus on 1,0 m. Detailplaneeringu koostamisel tuleb piirde rajamise soovil välja tuua piirde rajamise motivatsioon ja piirde lahendus tuleb anda korterelamu projekti koosseisus.
9) Haljastuse osakaal krundi pindalast peab olema vähemalt 30 %, sealjuures vähemalt 10 % krundi pindalast peab olema kõrghaljastatud.
10) Kõrghaljastusega kaetud aladel asuvatele elamukruntidele tuleb hoonete projekteerimisel tagada vähemalt 15 % ulatuses krundi pindalast kõrghaljastuse säilimine.
11) Tuulekoridoride tekke vältimiseks ei ole mereäärsetel elamualadel kvartali siseselt lubatud hoonete paigutus piki valitsevaid tuulesuundi.
12) Korterelamute paigutamisel krundil eelistada viise, mis tekitavad turvalisi autoliikluseta sisehoove.
13) Eelistada korruselisuse lahendamist tagasiastega, mis suurendab mitmekesisust ning aitab kaasa inimsõbraliku keskkonna tekkimisele.
14) Esimesed korrused, eriti hoovidesse avanevad, kavandada poolavatutena rajades terrasse ja rõdusid, et suurendada inimsõbralikkust, turvalisust ja kogukondade teket.
15) Sõpruse alal, rannapromenaadi või väljakutega piirnevatel majadel ning aktiivse kasutusega tänavate ristumiskohtadel tuleb esimesed korrused planeerida aktiivsetena avalikkusele suunatud äripindadega, et luua turvalist ja mitmekesise

kasutusega ruumi. Sealjuures peab arvestama, et tänavapoolsel küljel ei tohi kahe fassaadiava (vaateaknad, uks) vaheline kaugus olla rohkem kui 5 m.

16) Kortermajade juurde tuleb kavandada mitmekesise kasutusega mänguväljak. Sobiv asukoht mänguväljakutele on turvaline sisehoov. Vältida väikelaste mänguväljakute kavandamist parklate ja tänavate äärde, vajadusel tagada turvalisus haljastuse või piiretega. Vt ka avaliku ruumi ja haljastuse kujundamise põhimõtteid ptk 7.

17) Korterelamute akende väljavahetamisel tuleb järgida olemasolevate akende jaotust. Korterelamute akende jaotuse muutmine ning rõdude ja lodžade kinniehitamine või klaasimine on lubatud vaid pädeva asutuse poolt kooskõlastatud projekti alusel kogu hoone terviklahendusena objekti autori kooskõlastusel.

8.3. Ärihoonete maa-ala

Ä

Tähistus joonisel

Ärihoonete maa-alana käsitletakse kaubandus-, teenindus-, toitlustus- ja majutushoonete, büroode ja kontorihoonete maad. Alale võib kavandada ärihooneid, mis oma suuruse ja eeldatava kliendibaasiga ei sobi elamumaadele ning teenindavad kogu alevikku või laiemat piirkonda.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Krundi suurus ja maksimaalne täisehituse osatähtsus määratakse detailsel planeerimisel.

2) Maksimaalse kõrguse ja krundi hoonestustiheduse seadmisel lähtuda vastavalt hoone asukohale arenguala tingimustest (ptk 4) või väljakujunenud hoonestusega alade tingimustest (ptk 5).

3) Kavandada esimesed korrused tänavapoolsel küljel aktiivsed ja avalikkusele avatuna, vältides suletud fassaadiga ühekülgseid lahendusi. Avade (akende, uste) vaheline kaugus ei tohi tänavapoolsel küljel olla rohkem kui 5 m.

4) Vältida hoonete tänavapoolsete alade kasutamist parkimiseks.

5) Parkimine lahendada omal krundil, sh vähemalt 90 % rajatavatest parkimiskohtadest peab paiknema hoonemahus või maa all.

6) Haljastuse osakaal krundi pindalast peab olema vähemalt 20 %, sealjuures vähemalt 15 % peab olema kõrghaljastatud. Haljastus peab toetama töötajate puhkefunktsiooni, pakkudes lisaks mitmekesisele rohelusele ka istumiskohti ja väikevorme.

8.4. Ühiskondlike hoonete maa-ala

AA

Tähistus joonisel

Ühiskondlike hoonete maa-ala all mõeldakse tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeasutuste maad, teadus-, haridus- ja lasteasutuste maad, spordihoonete-, kultuuri ja kogunemisasutuste maad, sakraal- ja tavandihoone maad.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks

1) Krundi suurus ja maksimaalne täisehituse osatähtsus määratakse detailsel planeerimisel.
2) Maksimaalse kõrguse ja krundi hoonestustiheduse seadmisel lähtuda vastavalt hoone asukohale arenguala tingimustest (ptk 4) või väljakujunenud hoonestusega alade tingimustest (ptk 5).
3) Haljastuse osakaal krundi pindalast peab olema vähemalt 30 %, sealjuures vähemalt 10 % peab olema kõrghaljastatud.
4) Parkimine lahendada omal krundil. Vältida autode parkimisalade rajamist hoonete tänavapoolsetele külgedele.
5) Kavandada koolide ja lasteaedade ümbruses mitmesuguseid tegevusruume.
6) Haljastada huvitavalt, mitmerindeliselt ja soovitavalt ka harivalt (nt rajada vihmaaed).
7) Hoida koolide ümbrused avatuna, piirdeid rajada ainult otsesel vajadusel (nt spordiväljaku ümber).

8.5. Korterelamu, äri- ja ühiskondlike hoonete maa-ala

EK/Ä/AA

Tähistus joonisel

Korterelamu, äri- ja ühiskondlike hoonete maa-ala on käesoleva üldplaneeringu järgi segafunktsioon, kuhu võib kavandada nii korterelamuid; kaubandus-, teenindus-, toitlustus- ja majutushooneid; büroosid ja kontorihooneid; tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeasutusi; teadus-, haridus- ja lasteasutusi; spordihooneid; kultuuri ja kogunemisasutusi; sakraal- ja tavandihooneid. Lubatud on kolme funktsiooni kombinatsioon, funktsioonide osatähtsusel lähtuda arengualade hoonestustingimustest.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Korterelamu, äri- ja ühiskondlike hoonete maa-alal asuva krundi täpsemal kavandamisel tuleb lähtuda juhtotstarbe tingimustest, mis vastab kavandatava hoone peamisele kasutusotstarbele v.a tingimuste osas, mis on arenguala tingimustes reguleeritud (ptk 4) (nt kaubandushoone kavandamisel Milstrandi alale tuleb lähtuda ptk 8.3 Ärihoonete maa-alale seatud tingimustest ning Milstrandi arenguala üldistest tingimustest ptk 5.4).

8.6. Sadama maa-ala

LS

Tähistus joonisel

Sadama maa-alana kavandatakse käesoleva üldplaneeringuga jahisadam koos sadama territooriumile jäävate eriotstarbeliste teenindavate hoonete ja rajatistega.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Parkimine lahendada omal krundil.
2) Sadamad ei tohi tekitada liigset müra ja õhusaastet, mis halvendavad elamupiirkondade õhukvaliteeti.

8.7. Haljasala ja parkmetsa maa-ala

HL

Tähistus joonisel

Haljasala ja parkmetsa maa-ala on linnalisele asulale iseloomulik looduslik ja poollooduslik metsa-ala või inimese poolt rajatud haljasrajatiste ala, mis täidab nii vabaõhu puhkekoha kui ka nn ökoloogilise puhvertsooni funktsiooni. Alale ei kavandata üldjuhul täiendavat hoonestust v.a väiksemahuline tehnoehitis või väiksemahulised puhkefunktsiooni toetavad hooned.

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Looduslikud ja poollooduslikud alad säilitada võimalikult looduslähedastena, et toimiks nende ökoloogiline ja puhkeväärtuslik funktsioon.
2) Haljasala ja parkmetsa maale ei ole üldjuhul lubatud hooneid kavandada. Erandiks on väiksemahulised puhkefunktsiooni toetavad hooned: nt kohvik, hooajalised müügikohad, sporditarvete laenutus või -hoidla vms.
3) Lubatud on rajada erinevaid puhkefunktsiooni toetavaid kultuuri- ja spordirajatisi: nt seikluspark, mängu- ja palliväljak, laululava, teemapark, vabaõhumuuseum, tervise- ja liikumisrada, kergliiklusteed koos toetava infrastruktuuriga (välivalgustus, puhkepingid, prügikastid jms).
4) Haljasala ja parkmetsa maa kavandamisel lähtuda avaliku ruumi ja haljastuse tingimustest (ptk 7) ning rohevõrgustikule seatud tingimustest (ptk 9.3).

8.8. Supelranna maa-ala

PR

Tähistus joonisel

Supelranna maa-alana on käesolevas üldplaneeringus käsitletud supelranda koos nõuetekohase teenindusega (nt rannahoone ja muid toetavaid teenuseid pakkuvad hooned, vetelpääste, riietuskabiinid, välikäimla, prügikastid).

Tingimused detailsemaks planeerimiseks ja/ või projekteerimistingimuste andmiseks:

1) Tagada juurdepääsud kõigile kergliiklejatele. Vajadusel rajada laudteed.
2) Rajatav hoonestus peab olema väikesemahuline.

9. Kasutus- ja ehitustingimused teemavaldkondade lõikes

9.1. Liikuvus ja transport

9.1.1. Liikluskorralduse üldised põhimõtted

Peatükki täiendatakse Haabneeme aleviku ja lähiala rohealade- ja haljastuslahenduse tulemuste alusel kevadel 2021.

Planeeringualal tuleb järgida järgmisi põhimõtteid:

1) Haabneeme aleviku ja lähiala tänavavõrgu kujundamine peab ühelt poolt vastama kasutajate vajadustele, kuid samal ajal ka üldplaneeringus seatud inimsõbraliku keskkonna kujundamise põhimõttele. Seetõttu tuleb planeeringualal tänavaruumi kavandamisel ja kujundamisel igakülgselt arvestada jalakäijate ja kergliiklejate jaoks turvalise, mitmekesise ja huvitava keskkonna loomisega.
2) Tänavavõrgu täpsemal kavandamisel lähtutakse vallas kehtivatest arengudokumentidest[1].
3) Planeeringuala teedevõrgu oluliseima osa moodustavad kaks põhitänavat Randvere tee ja Rohuneeme tee, mille kaudu toimub Viimsi poolsaare elanike peamine ühendus Tallinnaga. Randvere tee on ühtlasi eraldusjooneks Haabneeme aleviku elamualade ja haridusasutuste vahel. Seetõttu on eriti oluline Randvere teel turvalise ja inimsõbraliku keskkonna kujundamine, tagades piisavalt ülekäiguvõimalusi ning vajadusel ka liikluse rahustamise võtted. Oluline on mitmekesise tänavaruumi ja haljastuse rajamine.
4) Tänavate ja teede ehitamisel ja kasutamisel ning liiklemisel tuleb lähtuda ohutusest, et vältida ohtu elule ja tervisele, varale või keskkonnale.
5) Tänavate ristlõike määramisel tuleb arvestada kõikide liiklejatüüpide vajadustega.
6) Uute tänavate rajamisel tuleb kergliiklejad autoliiklusest eraldada sh suurema liiklusega tänavatel tuleb jalgratturid eraldada jalakäijatest.
7) Kruntide moodustamisel peavad teede alused maad olema eraldi katastriüksused.

9.1.1.1. Ühistransport

Haabneeme ühistranspordi planeerimisel on eesmärk tagada kvaliteetse ühistranspordi kättesaadavus kõigile elanikele.

Üldplaneering kavandab ühistranspordi terminali Haabneeme alevikku Ravi teele. Selline keskne asukoht tagab terminali hea kättesaadavuse nii teenusetarbijatele kui elanikele. Ühistranspordi terminal on ühtlasi valla pargi ja reisi süsteemi keskpunktiks. Lähedalasuvad parklad võimaldavad Tallinna liikudes jätta auto aleviku keskusesse ning edasi liikuda bussiga või pikemas perspektiivis trammiga.

[1] Nt Viimsi transpordi ja liikuvuskorralduse arengukava 2020–2030, Viimsi teedevõrgu arenguakava 2018–2028

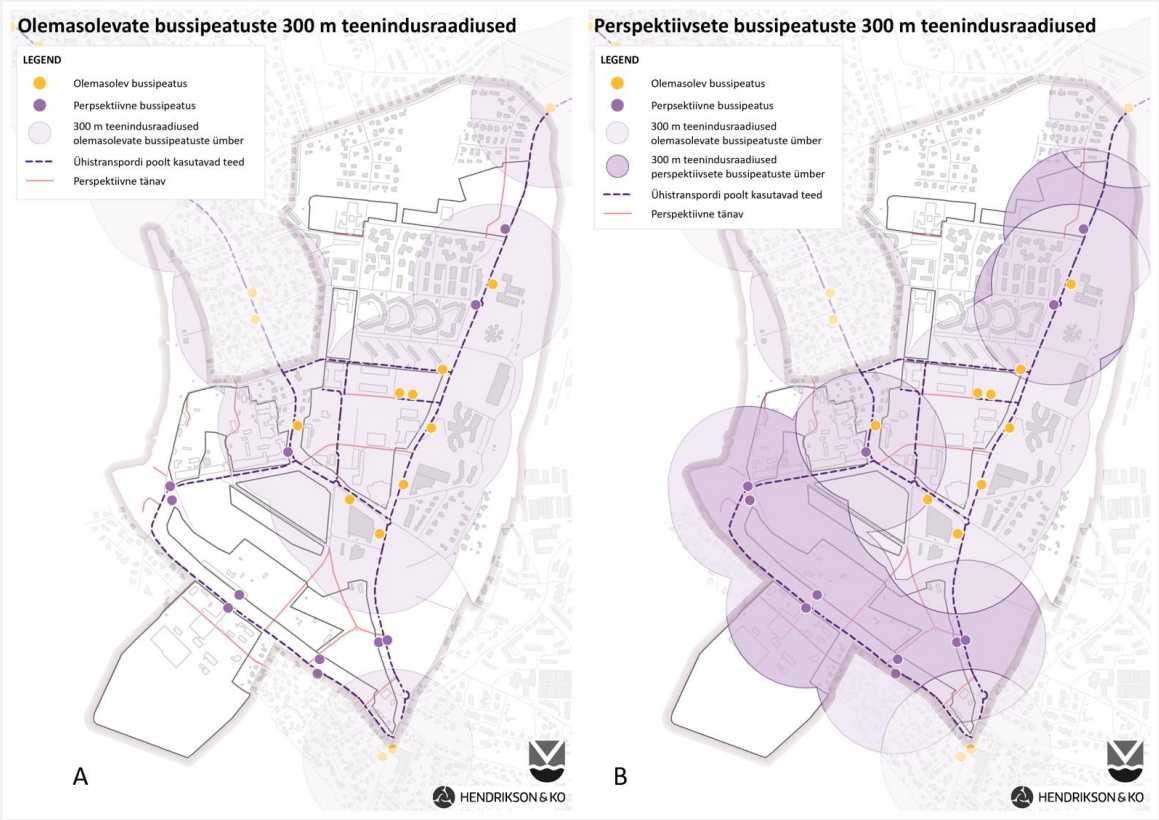
Pikaajalise alternatiivina on võimalik ühistranspordi keskuse rajamine koos pargi- ja reisi parklaga Sõpruse alal asuva vana staadioni alla.

Ühistranspordi peatustes on oluline tagada erinevate liikumisviiside ühendamine, seetõttu on vajalik peatustesse kavandada piisava ruumi olemasolul parkimiskohad jalgratastele.

Arengualade kasutusele võtmisel suureneb vajadus planeeringualal liinivõrgu täiendamiseks. Eelkõige on vaja tagada uutele tänastest ühistranspordi liinikoridorist kaugemale jäävatele tihedamalt asustatud aladele väga hea ühistranspordi kättesaadavus, et pakkuda autokasutusele alternatiivset keskkonnasõbralikku transpordiviisi. Sellest tulenevalt tuleb tulevikus ette näha ühistranspordi kasutamise võimalused ka Muuli teel.

Ka ühistranspordi peatuste asukohad ja tihedus vajavad arengualade realiseerumisel täiendamist, mistõttu teeb üldplaneering ettepaneku täiendada bussipeatuste võrgustikku uute peatustega. Ettepaneku tegemisel on lähtutud eeldusest, et oluline on tagada ühistranspordi peatuste olemasolu võimalikult kodu ja töökoha lähedal ca 5 minutise jalutuskäigu kaugusel ehk 300–400 m kaugusel. Võimalikud uued peatused on kantud allolevale joonisele (Joonis 9.1, B). Bussipeatuste asukohad võivad vastavalt liikluskorralduse vajadusele aja jooksul täpsustuda. Seejuures tuleb täpsemal planeerimisel arvestada, et tihedalt hoonestatud keskkonnas on inimeste kõndimiskaugus pikem ning vastavalt hõredamas keskkonnas lühem[2].

[2] Vt nt Tao jt 2020. Exploring the non-linear associations between spatial attributes and walking distance to transit, *Journal of Transport Geography* (82) https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102560.



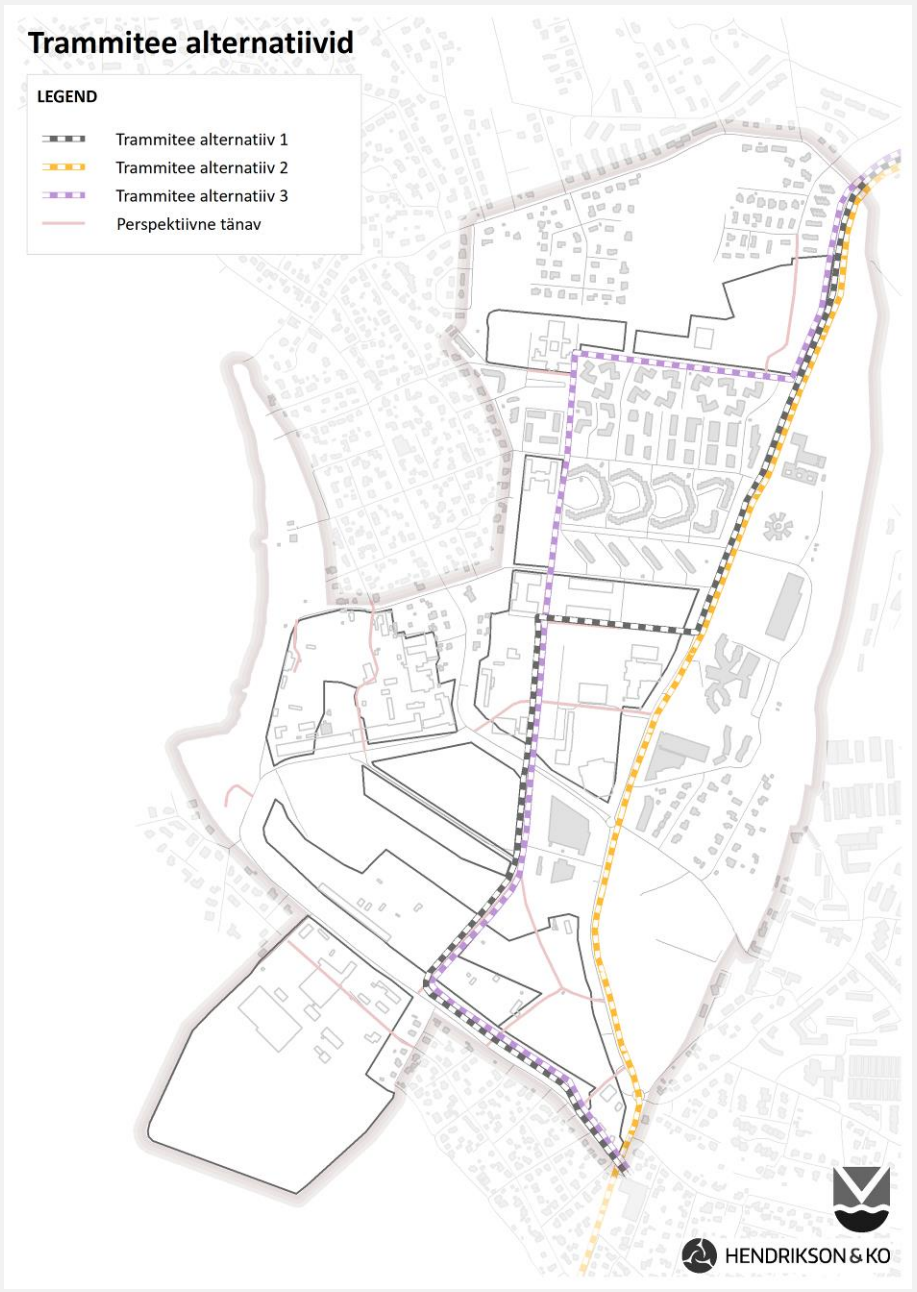
Joonis 9.1. Olemasolevate (A) ja võimalike tulevaste bussipeatuste (B) asukohad koos 300 m teenindusraadiusega

Pikaajalisest arenguperspektiivist lähtudes kavandab planeering Tallinna linna trammivõrgu pikendusena trammitee koridori marsruudil: Ranna tee – Muuli tee – Sõpruse tee pikendus – Sõpruse tee – Ravi tee – Randvere tee (vt Joonis 9.2, Variant 1). Harjumaa Omavalitsuste Liidu tellimusel 2019. aastal valminud Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüsi[3] järgi on tramm arvestatav ja tasuv alternatiiv autostumise vähendamisel, pakkudes kvaliteetset ja konkurentsivõimelist transpordivõimalust Viimsi vallas elavate inimestele, kes liiguvad igapäevaselt Viimsi ja Tallinna vahel.

Üldplaneeringu koostamise käigus kaaluti trammiteekoridori alternatiividena Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüsis välja pakutud Pirita tee-Ranna tee – Randvere tee marsruuti (alternatiiv 2) ning planeeringu koostamise käigus väljapakutud alternatiivi: Ranna tee – Muuli tee – Sõpruse tee pikendus – Sõpruse tee – Mereranna tee – Heldri tee – Tammepõllu tee – Randvere tee (alternatiiv 3).

Väljavalitud trammitee alternatiiv (1) arvestab enim nii uute kui olemasolevate elanike vajadusega kiire ühenduse järele, läbides ka uusi arengualasid. Samas aitab selle rajamine kaasa Haabneeme keskuse ja arengualade väljaarendamisele, läbides Sõpruse ribaparki, ühistransporditerminali kui ka olulist ühiskondlike hoonete piirkonda.

3 https://www.hol.ee/docs/file/KRT%20L%c3%b5ppraport.pdf



Joonis 9.2. Kaalutud trammitee alternatiivide asukoht. Kavandatav trammitee (alternatiiv 1) on kantud maakasutusplaanile

9.1.1.2. Kergliiklus

Kergliiklusteedena käsitletakse käesolevas üldplaneeringus jalakäijatele, jalgratturitele, rulluisutajatele ja -suusatajatele ning muude kergliiklemisvahenditega liiklejatele mõeldud sõiduteedest eraldatud teid ja radasid. Kergliiklusteed on valdavalt kõvakattega. Rohealadel paiknevad kergliiklusteed võivad olla muu kattega. Kergliiklusteed ühendavad planeeringualale jäävad rohealad ja kultuuriväärtused ühtseks roheliseks ringvööndiks.

1) Kergliiklusteede ristumistel suuremate autoteedega (Rohuneeme ja Randvere tee, arengualade realiseerudes ka Muuli ja Sõpruse tee pikendus) tuleb tagada kergliiklejate turvalisus ja liikumismugavus.
2) Kõik kergliiklusteed ja promenaadid on üldplaneeringu järgselt valgustatud.
3) Meeldiva keskkonna tekkeks tuleb promenaadide ja kergliiklusteede rajamisel järgida ptk 7 Avaliku ruumi ja haljastuse rajamise põhimõtteid.
4) Promenaadide projekteerimisel ja rajamisel pöörata tähelepanu ka tuulekoridoride tekkimise vältimisele või nende leevendamisele näiteks kaitsehaljastuse rajamisega inimese tegutsemiskõrgusel.
5) Haabneeme aleviku ja lähiala elukeskkonna kvaliteedi tõstmiseks jätkatakse vabas õhus ajaveetmist ning tervislikke eluviise soosivate tervisespordiradade rajamist. Tervisespordirajad ei pea olema kõvakattega. Esmajärgus rajatakse tervisespordirajad Hundi tee äärsesse parkmetsa ning Haabneeme klindiastangule (arvestades maastikukaitseala kaitsekorralduskava tingimusi), hiljem ka Ladina kvartali ja Milstrandi vahelisele rohealale.

Planeeringuala kergliiklusteed ja promenaadid on kantud maakasutusplaanile. Tervisespordiradade täpne asukoht määratakse projektiga.

9.1.1.3. Avaliku kasutuse ettepanekuga teed

Alapeatükk täieneb põhilahenduse koostamisel kevadel 2021.

9.1.2. Parkimine

Parkimise kavandamise tingimused

1) Säästvate liikumisviiside suurendamise eesmärgil on oluline arendada Haabneeme alevikus pargi ja reisi süsteemi. Seetõttu tuleb suuremad avalikud parklad siduda erinevate transpordiliikidega. Parkla juures peab asuma hästi ligipääsetav ühistranspordipeatus ja rattaparkla. Otstarbekas on pargi ja reisi parkla sidumine täiendavate teenindusfunktsioonidega, eriti kaubandusega.
2) Vältida suurte üle 10-kohaliste avaparklate teket. Kui tekib siiski vajadus ka avaparklaks, arvestada klimaatiliste ja visuaalsete mõjude leevendamise vajadusega.
    a. Parklad liigendada haljasribadega ja varju andvate puudega. Soovitavalt võiks üle 10-kohalises autoparklas olla üks puu iga 5 parkimiskoha kohta. Parklate haljastuseks sobivad soolatamisele vastupidavad liigid ja sordid. 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.

Joonis 9.3. Haljastusega liigendatud parkimisala Kakumäe Haven sadamas. Foto Hendrikson & Ko

b. Kujunduslikul ja mürakaitse eesmärgil tuleks elamualal asuvad parklad liigendada põõsastatud eraldusribadega.

c. Kasutada võimalikult suures ulatuses säästvaid vihmaveelahendusi sh vett läbilaskvaid materjale.

d. Parkimise korraldamisel segakasutusega aladel eelistada parkimisalade ristkasutust. Päevasel ajal on alad kasutuses kauplusekülastajate, kontoritöötajate või teenuste tarbijate poolt, õhtul ja öösel elanike poolt.

e. Üle 100 parkimiskoha vajaduse korral on nõutav parkimismaja ehitamine.

3) Elluviimata kehtivate detailplaneeringutega alade realiseerimisel võtta parkimiskohtade rajamisel aluseks üldplaneeringuga kehtestatud nõuded.

4) Parkimismaja loetakse käesoleva üldplaneeringu alal hooneks, millele kohaldatakse hoone ehitamisele ettenähtud nõudeid.

5) Hoonete koosseisus rajatavate ja maa-aluste parklate puhul ei ole lubatud poolavatud lahendused (hoone-aluse või maa-aluse parkla üks külg on avatud), kuna need tekitavad ebaturvalist keskkonda.

6) Maa-aluste parklate maapealsed osad peavad maastikku sobituma, olema haljastatud ning võimalusel elanikele kasutatavad puhkealadena.

Jalgrattaparklad:

7) Kõikide ühiskondlike ning teenuseid ja töökohti pakkuvate hoonete, korterelamute ning avalikult kasutatavate alade juurde (nt bussipeatused, pargid, puhkealad, supelrand) tuleb kavandada jalgrattaparklad.
8) Jalgrattaparklad peavad olema hästi ligipääsetavad ja mugavad kasutada, võimaldama raamkinnitust ning pakkuma võimalusel kaitset ilmastiku eest.

9.1.3. Sadamad

Planeeringualal asub Miiduranna sadam, mis on kasutuses nii kauba-, jahi kui kalasadamana. Planeeringulahendus näeb ette, et sadama-ala kujundatakse pikemas perspektiivis järk-järgult ümber elu- ja teeninduspiirkonnaks sh lõpetatakse ohtlike veoste käitlemine, et vähendada riske ümbritsevatele elupiirkondadele. Pärast ümberkujunemist jätkab sadam tegutsemist peamiselt puhkeotstarbelise jahisadamana.

Planeering näeb ette Haabneeme supelranna lõunaossa väikesadama rajamise, mis võiks tulevikus teenindada jahte ja väikelaevu.

9.1.4. Raudtee

Planeeringualal paikneb AS Milstrandile kuuluv Maardu-Viimsi raudteeharu. Milstrandi arenguala väljaarendamisel korterelamute, ühiskondlike ja ärihoonetega alaks raudtee likvideeritakse.

9.2. Tehniline taristu

9.2.1. Vesi ja kanalisatsioon

Haabneeme alevik on ühisveevärgiga kaetud piirkond ning kuulub Tallinna ja ümbruse reoveekogumisalasse.

Piirkonna vee- ja kanalisatsioonisüsteemide arendamine lähtub Viimsi valla ühisveevärgi ja kanalisatsiooni arengukavast[4] (edaspidi ÜVK arengukava). ÜVK-s esitatud veetarbimise prognoos järgnevaks 10 aastaks põhineb rahvaarvu prognoosil[5], mis näeb ette suhteliselt mõõdukat elanikkonna kasvu. Nimetatud prognoosi järgi kasvab 2025. aastaks elanike arv Viimsi valla mandriosas 25 781 inimeseni, 2030. aastaks 30 393 inimeseni. Valla elanikkonna kasvamisel hakkab vee tarbimine ületama lubatud vee erikasutusloa mahtu, mistõttu peab vald kaaluma alternatiive, mis aitaksid tagada vajaliku veehulga.

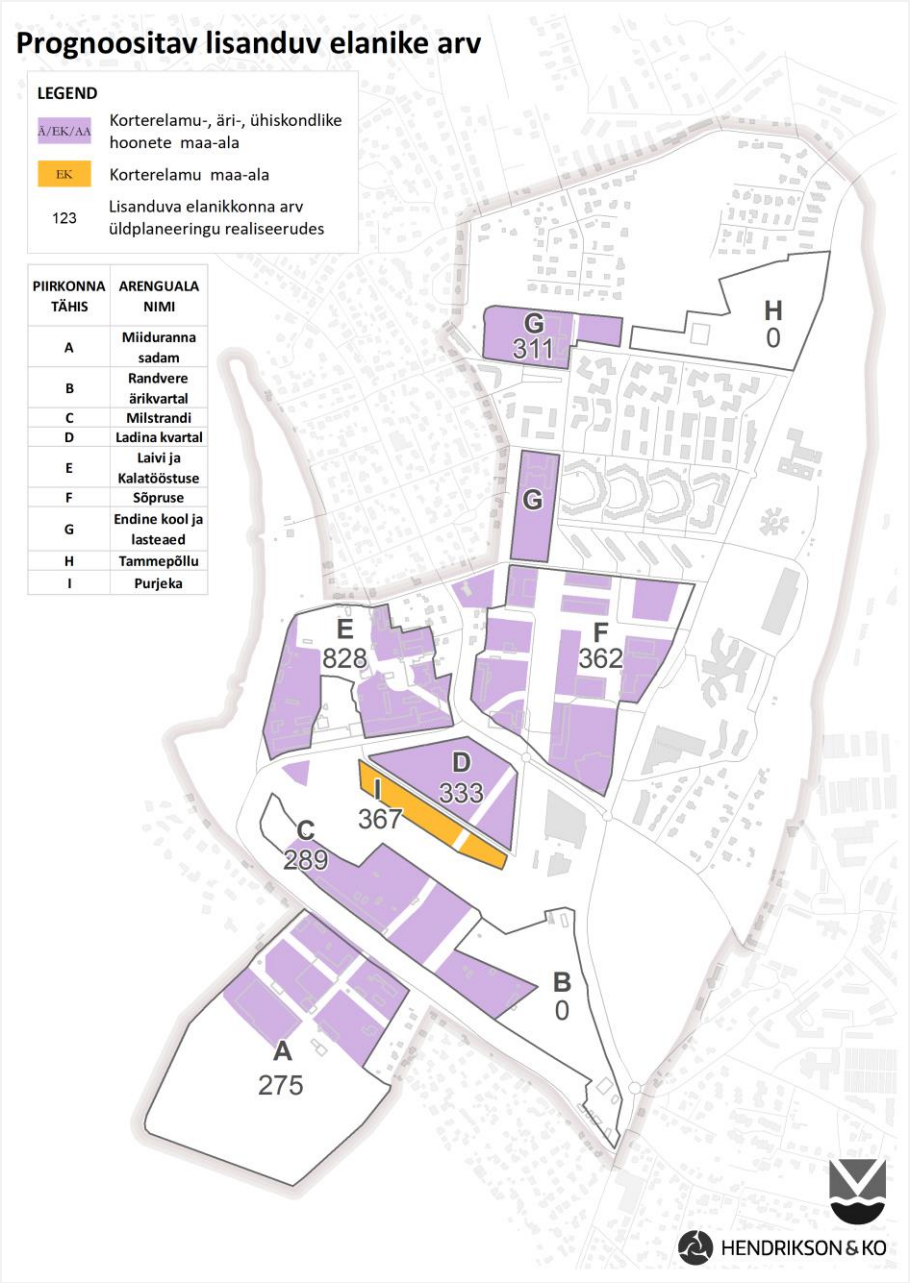
Elanikkonna kasvuga kaasneb ka reoveepuhastile juhitava reovee koguse suurenemine, mistõttu võib tulevikus vaja minna Muugal asuva reoveepuhasti laiendamist. Ühiskanalisatsiooni probleemiks on suur infiltratsioonivee kogus, mistõttu kaalutakse

[4] Üldplaneeringu tegemise ajal kehtib „Viimsi valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2019-2030“

[5] Prognoos põhineb ÜVK-s kirjeldatu järgi Viimsi vallavalitsuse rahvaarvu prognoosil.

ühiskanalisatsioonisüsteemi järk-järgulist üleviimist vaakumkanalisatsioonile. Probleemiks on ka Haabneeme alevikus osaliselt asetsev ühisvoolne kanalisatsioon, kus sademeveele puudub eesvool.

Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneeringu täiemahulisel realiseerumisel lisanduks planeeringualale elanikke hinnanguliselt[6] kokku 2763, sh lisanduks Miiduranna arengualalt 275, Milstrandi alalt 289, Ladina kvartali alalt 333, Laivi ja Kalatööstuse alalt 828, Viimsi endise kooli ja lasteaia alalt 311 elanikku ning Sõpruse alalt 362 elanikku. Lisanduva elanikkonna paiknemist näitab Joonis 9.4.



Joonis 9.4. Üldplaneeringu elluviimisel lisanduv elanike arv piirkonniti. Planeeringulahendus seisuga september 2020

[6] Hinnang on tehtud eeldusel, et keskmine leibkonna suurus on 2,7 ning realiseeruks maksimaalne lubatud elamumaa osakaal ehitatavast brutopindalast kõigil arengualadel.

9.2.2. Tuletõrje veevarustus

Tuletõrje veevarustus on Viimsi vallas tagatud hüdrantide baasil. Tuletõrje veevaru hoitakse Viimsi veetöötlusjaama reservuaarides ja varustamine toimub läbi veevõrgul paiknevate hüdrantide.[7]

Tuletõrje veevarustuse kasutamise ja arendamise tingimused:

1) Uute hoonestusalade arendamisel tuleb detailplaneeringutes ette näha tuletõrjehüdrantide rajamine.
2) Hüdrantide või kuivhüdrantide asukoha kavandamisel peab rakendama meetmeid, mis välistavad nende vigastamise teehoolde käigus või muul põhjusel ning arvestama lähima potentsiaalse tulekahju kaugusega (tulekahju ei tohi piirata tuletõrjevee kättesaadavust).
3) Päästeautoga ligipääs hüdrantidele ja nende kasutamine peab olema tagatud olenemata ilmaoludest aastaringselt.
4) Päästeauto juurdepääsutee pikkus ei tohi ületada 1 km mõõdetuna kõige kaugemast tuletõrjehüdrandist kuni survestamiskaevuni.

9.2.3. Elektrivarustus

Planeeringualale ei kavandata täiendavate õhuliinide rajamist, vajadusel tuleb täiendavad perspektiivsed ühendused kavandada maakaablitena. Perspektiivis tuleb üldplaneeringu alal asendada kõik õhuliinid maakaablitega.

9.2.4. Taastuvenergeetika

Taastuvenergeetika arendamise tingimused:

1) Planeeringualal ei ole lubatud tuulikute paigaldamine.
2) Päikesepaneele võib planeeringualal paigaldada hoonetele ja rajatistele. Soositud on parkimisalade katmine paneelidega (vt Joonis 9.5).
3) Korterelamute seintele või rõdudele paigaldatavad lahendused peavad olema hoone välimusega esteetiliselt kooskõlas. Suuremahulised lahendused tuleb kooskõlastada vallavalitsuse vastava ametkonnaga.

[7] Viimsi valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2019-2030

Joonis 9.5. Näide päikesepaneelidega kaetud parkimisalast Inglismaal. Foto: S. Lee

9.3. Rohevõrgustik

Peatükki täiendatakse Haabneeme aleviku ja lähiala rohealade- ja haljastuslahenduse tulemuste alusel kevadel 2021.

Rohevõrgustiku planeerimise ja säilimise eesmärgiks on elurikkuse kaitse ja säilitamine, kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine ning rohemajanduse sh puhkemajanduse edendamine[8].

Rohevõrgustiku moodustavad planeeringualal kõik olemasolevad ja kavandatavad looduslikud rohealad ja pargid, mis on määratud haljasala- ja parkmetsa maa-alana. Rohevõrgustiku toimimist toetavad olemasolevad ja rajatavad puude alleed ja promenaadid, mis ühendavad erinevaid looduslikke alasid.

Rohealad on Haabneeme aleviku maastikulise ilme ühed tähtsamad komponendid, tagades loodusliku mitmekesisuse kaitse ning elukeskkonna atraktiivsuse. Kaitstavatest loodusobjektidest jäävad planeeringualale ranna-alal asuv Viimsi sanglepik ja Viimsi mõisa park ning kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstav loodusobjekt Haabneeme-klindiastangu maastikukaitseala. Väärtuslik looduslik ala paikneb AS Milstrandi territooriumil Purjeka teest lõunas, eraldades Ladina kvartalit Milstrandi alast. Nimetatud roheala ühendab omavahel Viimsi mõisa parki ja rannapiirkonna rohealasid, seetõttu on alal peamisteks

[8] Kutsar jt, 2018. Rohevõrgustiku planeerimisjuhend. Tallinn: Keskkonnaagentuur, Hendrikson ja Ko. https://www.keskkonnaagentuur.ee/sites/default/files/rohev6rgustiku-planeerimisjuhend_fin.pdf

maakasutuspõhimõteteks toimiva rohekoridorina sidususe tagamine ning liikide ja koosluste kaitse. Väärtuslik looduslik ala on ka Hundi tee ääres paiknev ala.

Rohevõrgustiku aladel juhindub maakasutus järgmistest eesmärkidest:

- ökosüsteemide / elupaikade kaitse,
- loodusliku mitmekesisuse kaitse,
- liikide ja koosluste säilimine,
- pinnase ja põhjavee kaitse,
- mikrokliima kaitse.

Rohevõrgustiku toimimise toetamiseks seatakse järgmised tingimused:

1) Haljasala ja parkmetsa maa-alale ei ole lubatud rajada hooneid v.a väikeseid tehnoehitisi ja puhkefunktsiooni toetavad hooned.
2) Looduslikel rohealadel tuleb säilitada sidusalt kulgeva kõrghaljastuse olemasolu 70 % ulatuses.
3) Looduslikele rohealadele on lubatud rajada ainult kergliiklusteid ja terviseradasid ning puhkeala teenindavaid rajatisi (nt laudteid, vaatlustorne ja tervisespordi tegemist toetavaid spordirajatisi).
4) Tänavate-äärsed haljasala ja parkmetsa alad tuleb kõrghaljastada, sealjuures tuleb puud istutada nii, et nende võrad kasvades liituvad. Kõrghaljastusega samaaegselt tuleb rajada ka puhma- ja põõsarinne.
5) Haabneeme-klindiastangu maastikukaitsealal raiete teostamine suurendab erosiooni ohtu klindi kallakul ning võib ohtu seada pinnase püsimajäämise. Erosiooniohu vältimiseks ning klindi unikaalsuse ja looduslikkuse säilitamiseks tuleb ala arendamise käigus detailplaneeringu või ehitusprojekti koostamisel tähelepanu pöörata järgnevatele aspektidele:
    a. arvestada pinnase ja mullastiku struktuuriga ning tagada nende säilimine;
    b. kõrghaljastust likvideerida võimalikult minimaalselt;
    c. klindile kavandatavad matkarajad kavandada võimalikult looduslikud, ilma tehiskatteta.
6) Milstrandi ja Ladina kvartali vahele jääv looduslik ala tuleb säilitada võimalikult looduslähedasena. Alale on lubatud rajada kergliiklusteid ja terviseradasid, jm puhkamist toetavaid rajatisi. Alal leidub jääkreostuse koldeid, mis tuleb likvideerida.
7) Ülejäänud väiksemad haljasala ja parkmetsa maad (liiklushaljasmaad, pargid, muruplatsid) on olulised linnalise rohevõrgustiku osad ning tuleb seetõttu kujundada rohevõrgustiku eesmärkidest lähtuvalt.

Käesoleva üldplaneeringuga muudetakse teemaplaneeringuga „Miljööväärtuslikud alad ja rohevõrgustik“ (AS Pöyry Entec 2009) kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstava

loodusobjektina kaitse alla võetud Haabneeme-klindiastangu maastikukaitseala piire. Uus piir on kantud maakasutusplaanile.

9.4. Radoon

Haabneeme alevik ja selle lähiala jääb piirkonda, kus on kõrge radoonirisk. Radoon on värvitu ja lõhnatu looduslik radioaktiivne gaas, mis tekib uraani radioaktiivsel lagunemisel. Looduslikku uraani leidub mineraalides, kivimites, setetes, mullas ja mineraalse koostisega ehitusmaterjalides. Radoon liigub aine pooridest edasi difusiooni teel või transporditunа õhu ja veega. Maapinnast välisõhku eraldunud radoon hajub atmosfääris ja inimese tervisele ohtlik ei ole, kuid pinnasest või ehitusmaterjalidest hoonetesse sattunud radoon võib sisse hingates põhjustada kasvajaid hingamisteedes ja kopsus.

Uute hoonete rajamisel Haabneeme alevikus tuleb eelnevalt kindlaks teha pinnase radoonisisaldus krundil ning lähtudes sellest vajadusel tarvitusele võtta radooniohutu hoone projekteerimiseks vajalikud meetmed.

Radooniohu vältimiseks rakendatavad ehituslikud meetmed:

1) Korrastada ventilatsioonisüsteem, vaadata üle põranda konstruktsioon (sulgeda maja alt tulevate torude ja juhtmete ümbrus vms).
2) Kui radoonisisalduse tase on normaalne, kõrge või ülikõrge (kaks või rohkem korda kõrgem soovitatavast piirväärtusest), tuleb elamute, ühiskondlike, olme- jt samaotstarbeliste hoonete projekteerimisel, kus inimesed viibivad pikemat aega, teha eelnevalt detailsemad radooniriski uuringud ja vajadusel rakendada radoonikaitse meetmeid – paigaldada hoone alla radooni kogumise torud või võimaldada välisõhu juurdepääs hoone alla; paigaldada ventilatsioonisüsteem vms meetmed.

9.5. Läänemere ehituskeeluvööndi vähendamine

Käesoleva üldplaneeringuga tehakse ettepanekud vähendada Läänemere ehituskeeluvööndit järgmistel aladel:

1. Haabneeme alevikus Muuli tee 47 katastriüksusel 89001:023:0003, Rohuneeme tee 1 katastriüksusel 89001:010:3474 ja Muuli tee 49 katastriüksusel 89001:010:8160 40 meetrini veepiirist Joonis 9.6 näidatud asukohas Haabneeme supelranda teenindavate avalikult kasutatavate puhkeotstarbeliste ehitiste püstitamiseks.

Joonis 9.6. Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek Muuli tee 47 katastriüksusel 89001:023:0003, Rohuneeme tee 1 katastriüksusel 89001:010:3474 ja Muuli tee 49 katastriüksusel 89001:010:8160

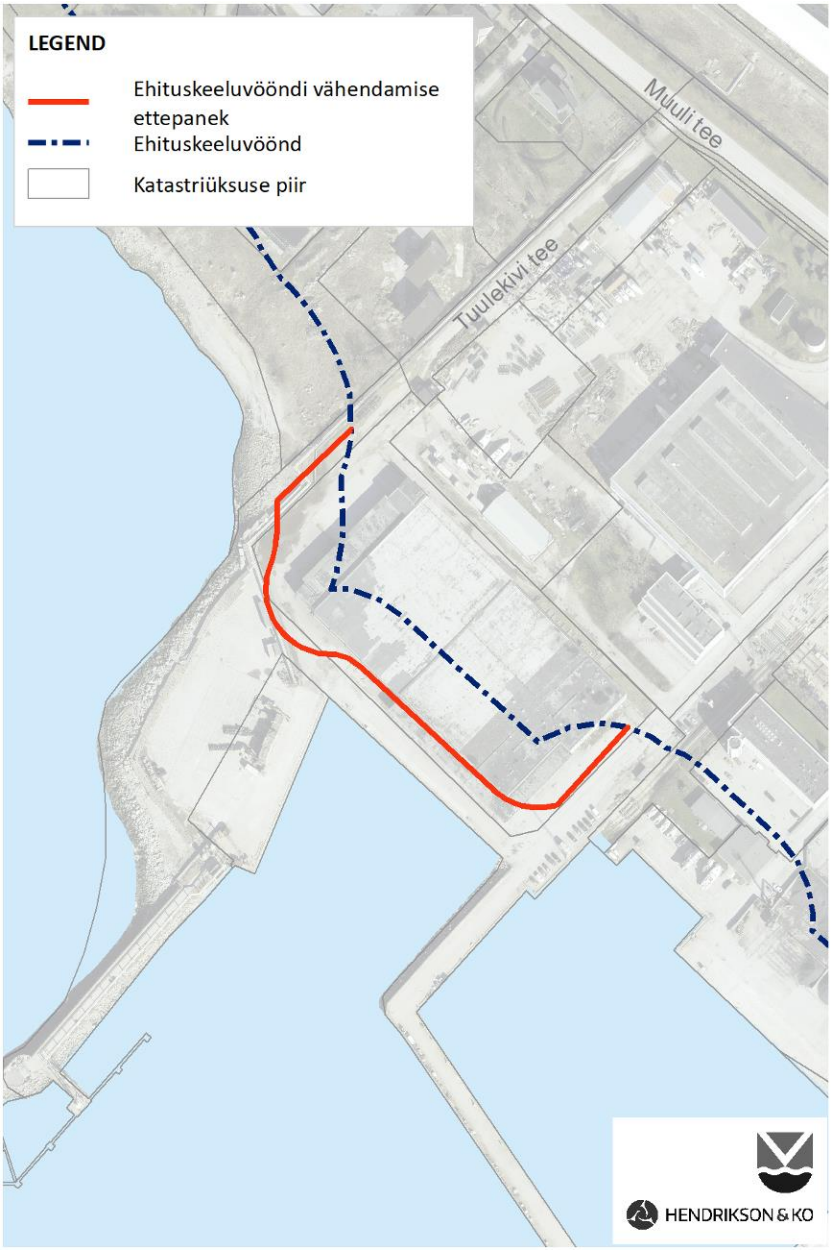
2. Haabneeme alevikus Haabneeme rannaala katastriüksusel 89001:003:1863 Joonis 9.7 näidatud piirkonnas 40 meetrini veepiirist supelranda teenindavate avalikult kasutatavate puhkeotstarbeliste ehitiste püstitamiseks.

Joonis 9.7. Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek Haabneeme rannaala katastriüksusel 89001:003:1863

3. Haabneeme alevikus Haabneeme rannaala katastriüksusel 89001:003:1863, Vahtra katastriüksusel 89001:003:1095, Vahtra tee katastriüksusel 12 89001:009:0017 ja Haabneeme ranna-ala 4 katastriüksusel 89001:003:1864 Joonis 9.8 näidatud piirkonnas 40 meetrini veepiirist supelranda teenindavate avalikult kasutatavate puhkeotstarbeliste ehitiste püstitamiseks.

Joonis 9.8. Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek Haabneeme rannaala katastriüksusel 89001:003:1863, Vahtra katastriüksusel 89001:003:1095, Vahtra tee katastriüksusel 12 89001:009:0017 ja Haabneeme ranna-ala 4 katastriüksusel 89001:003:1864

4. Miiduranna külas Tuulekivi tee 7 katastriüksusel 89001:010:5350 ja Sadama katastriüksusel 89001:010:0499 20 meetrini veepiirist Joonis 9.9 näidatus asukohas avaliku kasutuse ja elamise funktsiooniga kuni 3-kordsete segakasutusega ehitiste püstitamiseks.



Joonis 9.9. Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek Tuulekivi tee 7 katastriüksusel 89001:010:5350 ja ja Sadama katastriüksusel 89001:010:0499

Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekud on kantud maakasutusplaanile.

10. Haabneeme aleviku ja Lubja küla vahelise piiri muutmine

Üldplaneeringu koostamise protsessiga tehakse ettepanek Haabneeme aleviku ja Lubja küla vahelise piiri muudatuseks. Uue piiri määramisel arvestatakse asustusüksuste rahvaarvu, rahvastiku ruumilist paiknemist ning sotsiaal-majanduslikku funktsiooni ja arenguperspektiivi. Võimaliku uue piiri asukoha määramisel võetakse arvesse katastriüksuse piirid ning topograafiliste nähtuste ruumikujusid.

Haabneeme aleviku ja Lubja küla vahelise piiri muudatuse ettepanek on kantud üldplaneeringu maakasutusplaanile.

11. Keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemustega arvestamine üldplaneeringus

PEATÜKK SISUSTATAKSE KSH ARUANDE ESIALGSE EELNÕU VALMIMISE JÄRGSELT.

12. Üldplaneeringu elluviimine

12.1. Ettepanekud arengudokumentide muutmiseks

Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneeringu kehtestamisel muutuvad Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneeringu piirides kehtetuks Viimsi valla mandriosa üldplaneering, Viimsi valla üldplaneeringu teemaplaneering „Viimsi valla üldiste ehitustingimuste määramine. Elamuehituse põhimõtted“ ning Viimsi valla üldplaneeringu teemaplaneering „Miljööväärtuslikud alad ja rohevõrgustik“.

Viimsi valla üldplaneeringu teemaplaneeringus „Lapsesõbralik Viimsi“ toodud üldised põhimõtted jäävad Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneeringu piirides kehtima. Teemaplaneeringus väljapakutud konkreetsete hoonete ja rajatiste asukoha täpsemal määramisel tuleb arvestada käesoleva üldplaneeringu lahendust.

Haabneeme aleviku ja lähiala üldplaneeringuga tehakse ettepanek täpsustada Harju maakonnaplaneeringut:

1) Täpsustades kavandatava trammitee koridori vastavalt üldplaneeringu maakasutusplaanile.
2) Täpsustades rohevõrgu käsitlust üldplaneeringu alal.
3) Mitte määrata väärtuslikke põllumajandusmaid üldplaneeringu alal, kuna planeering ei näe tulevikus planeeringualal ette põllumajanduslikku maakasutust.

12.2. Majanduslikud võimalused üldplaneeringu elluviimiseks

Üldplaneeringu elluviimine toimub valla eelarve vahenditest ning koostöös maa-alade arendajatega.

Vastavalt võimalusele koostatakse taotlusi täiendava rahastamise saamiseks riiklikest ja Euroopa Liidu vahenditest valla arengu seisukohalt oluliste objektide välja arendamiseks.