

# DETAILPLANEERINGU SELETUSKIRI

## Sisukord

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | Planeeringust üldiselt .....                             | 3  |
| 1.1   | Ülesehitus.....  | 3  |
| 1.2   | Alused .....   | 3  |
| 1.3   | Arvesse võetust .....                                    | 3  |
| 2     | Lähteülesandest .....                                    | 4  |
| 3     | Planeeringu eesmärgid .....                              | 4  |
| 4     | Planeeritavast maa-alast üldiselt .....                  | 5  |
| 4.1   | Asukoht .....  | 5  |
| 4.2   | Ruumilise arengu analüüs .....                           | 7  |
| 4.2.1 | Ajaloost .....   | 8  |
| 4.2.2 | Kavadest .....   | 9  |
| 4.2.3 | Järeldused .....   | 10 |
| 5     | Planeering.....  | 11 |
| 5.1   | Planeeritava ala kruntimine planeeringut alustades ..... | 11 |
| 5.2   | Planeeringu käigus kruntimisega seoses toimunust.....    | 11 |
| 5.3   | Kruntimine .....   | 12 |
| 5.4   | Planeeritava ala maakasutus planeeringut alustades.....  | 13 |
| 5.5   | Planeeritav maakasutus .....                             | 14 |
| 5.6   | Liiklus .....  | 15 |
| 5.6.1 | Olemasolevatest liikluskeemidest .....                   | 15 |
| 5.6.2 | Liikluskorraldus .....                                   | 17 |
| 5.6.3 | Liikluskorraldus krundil 1 .....                         | 20 |
| 5.7   | Hoonestusala .....                                       | 24 |
| 5.8   | Ehitusõigus.....   | 24 |
| 5.9   | Tehnovõrkudest.....                                      | 26 |
| 5.10  | Haljastus.....   | 27 |
| 5.11  | Tuleohutusest .....                                      | 27 |
| 5.12  | Kuritegevuse riskide vähendamine .....                   | 27 |
| 5.13  | Planeeringu elluviimisest .....                          | 28 |
| 6     | Märkused.....  | 29 |

# 1 Planeeringust üldiselt

## 1.1 Ülesehitus

Planeering koosneb tekstilistest ja graafilistest materjalist ning on jagatud kaheks:

- A. Detailplaneeringu kaust
  - Seletuskiri
  - Joonised
  - Tabelid
- B. Lisade kaust

Planeering on koostöö tulemus ning koostatud OÜ Solness poolt Rapla Tarbijate Ühistu tellimusel Märjamaa Valla poolt antud volituste alusel.

## 1.2 Alused

Planeeringu koostamise aluseks on:

- Eesti Vabariigi seadusandlus;
- Märjamaa Vallavalitsuse korraldus nr 883 (02.november 2016) "Märjamaa vald, Märjamaa alev, Pärnu mnt 62 ja 62a kinnistute ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine<sup>1</sup>
- Tellija/huvitatud isiku lähteülesanne
- Detailplaneeringu koostamise korraldamise ja rahastamise üleandmise haldusleping

## 1.3 Arvesse võetust

Planeeringu koostamisel on toetunud:

- Märjamaa valla arengukava 2010 - 2025
- Märjamaa valla üldplaneeringu eelnõu aastast 2007. Algatatud Märjamaa Alevivolikogu 21.09.2004.a määrusega nr 135<sup>2</sup>
- Märjamaa alevi üldplaneering, mis jäeti kehtima Märjamaa vallas kehtivate üldplaneeringute ülevaatamisel (Märjamaa Vallavolikogu 15. juuni 2010. a. otsusega nr 59)

---

<sup>1</sup> Vaata Lisade kaustast  
<sup>2</sup>

<http://marjamaa.kovtp.ee/documents/380075/692733/M%C3%A4rjamaa+valla+%C3%BCldplaneeringu+eeln%C3%B5u.pdf/e8c87d59-831f-42b8-b5f6-01a1fe90c3af?version=1.0> väljavõte 17.08.2017

---

- Rahandusministeeriumi materjalid ruumilise planeerimise kohta, seal hulgas ruumilise planeerimise portaali materjalid, eriti planeerimise põhimõtete rakendamise juhendmaterjal ja suunised kahanevate piirkondade säästlikuks ruumiliseks planeerimiseks
- Tuleviku visioonid krundil Tamme tee 1 toimuvast (väljavõte Märjamaa Gümnaasiumi juurdeehituse eelprojekti asendiplaanist, koostatud 29.08.2016). Joonist on kasutatud illustreerimaks lähialade võimalikku arengut. Sellel kujutatul ei kuulu käesoleva planeeringuga määratava hulka.

## 2 Lähteülesandest

Huvitatud isik Rapla Tarbijate Ühistu püstitas järgmise lähteülesande:

- kavandada Märjamaa alevisse Rapla Tarbijate Ühistu krundile kaubanduspind suurusega ca 1600 m<sup>2</sup>
- kaubanduspind plaanida jagatavaks toidukaupade ja tööstuskaupade osa vahel suhtega ca 2:1 ehk ca 1000 m<sup>2</sup> segakaupadele ja ca 600 m<sup>2</sup> ehituskaupadele
- näha ette planeeritava elluviimine järkudena: I järk segakaupade osa, II järk ehituskaupade osa

Koostöös koostamise korraldajaga leiti kavandatav Märjamaa valla ja alevi üldistele huvidele vastavat. Kaalutlustele tuginedes rahuldab koostamist korraldav Märjamaa Vallavalitsus huvitatud isiku taotlusele detailplaneeringu algatamiseks ning andis välja korralduse nr 883 (02.november 2016) Märjamaa vallas, Märjamaa alevis, Pärnu mnt 62 ja Pärnu mnt 62a kinnistute ja lähiala detailplaneeringu, formuleerides planeeringu eesmärgid.

## 3 Planeeringu eesmärgid

Planeeritava ala aadress: Märjamaa vald, Märjamaa alev, Pärnu mnt 62 ja 62a.

Eelkõige kujundada terviklik ruumilahendus. Konkreetsemalt:

**Detailplaneeringu eesmärk on liita Pärnu mnt 62 ja Pärnu mnt 62a kinnistud ja määrata moodustatavale krundile ehitusõiguse ulatus ning hoonestuse tingimused kaubandus-teenindushoone rajamiseks.**

**Detailplaneeringu eesmärk vastab Märjamaa alevi üldplaneeringule.**

- Planeeringu laiem eesmärk on parendada elukeskkonda, tasakaalustada huvisid ning kasutada alevi maad otstarbekalt, säästlikult ning mõistlikult; leida võimalusi piirkonna kahanemisega toimetulekuks. Teisisõnu: kujundada olemasolevale asustusstruktuurile toetuv mitmekesine ja valikuvõimalusi pakkuv elu- ja majanduskeskkond ning viia ellu Märjamaa Valla üldplaneeringut ja arengukava aastateks 2010 - 2025.



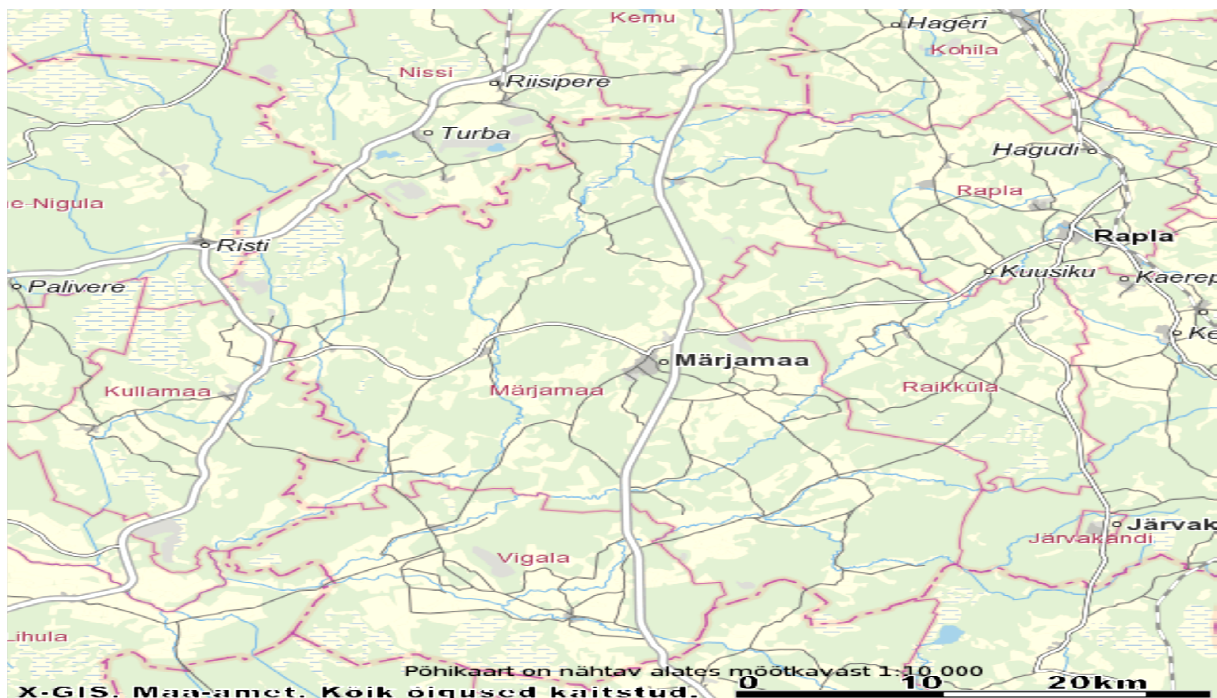
## 4 Planeeritavast maa-alast üldiselt

Planeeritav ala asub Eestis Rapla maakonnas Märjamaa vallas Märjamaa alevis.

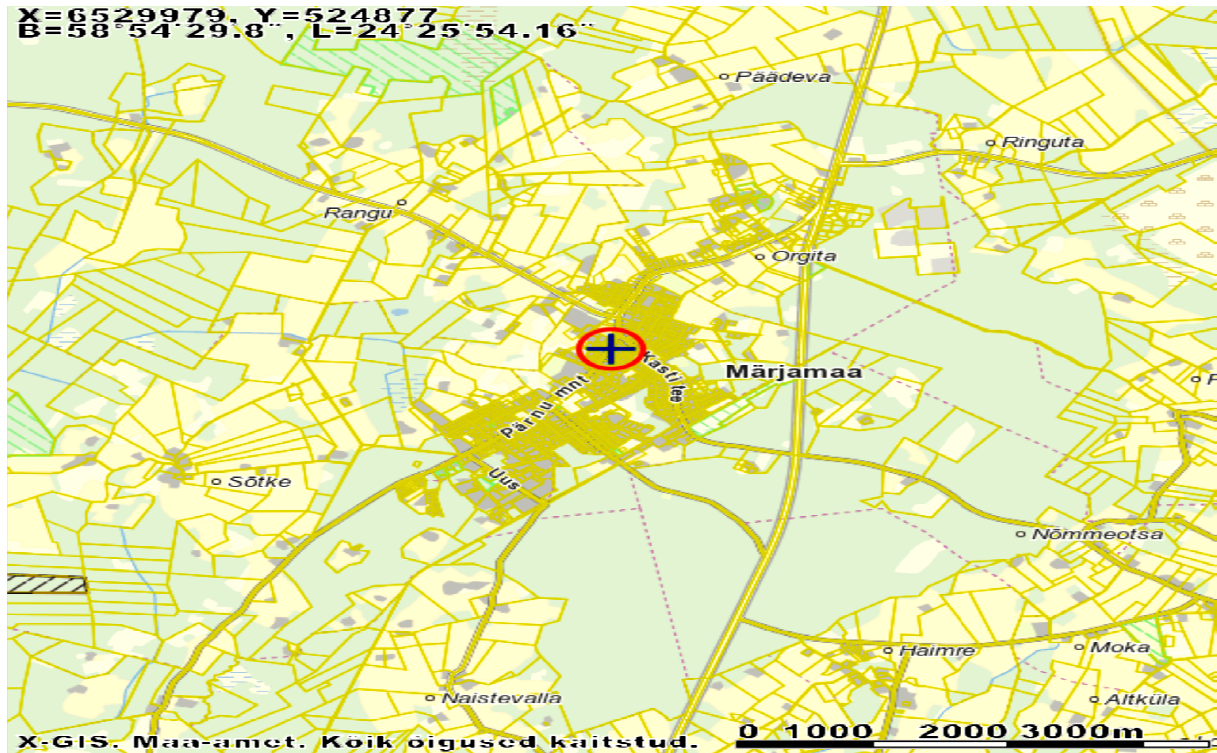
### 4.1 Asukoht



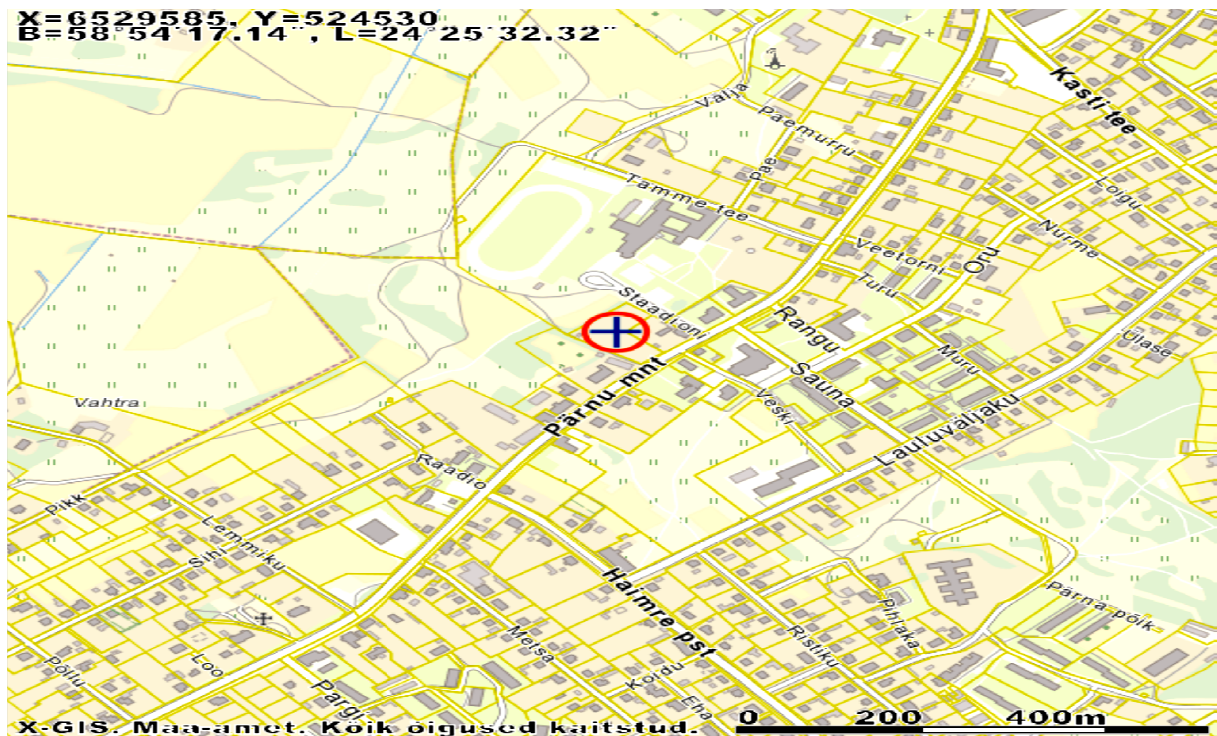
Joonis 1 Märjamaa vald jääb Eesti mandriosa läänealale



Joonis 2 Märjamaa alev paikneb Märjamaa valla keskosas valda läbivast riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla lähedal, sellest läänes, riigi kõrvalmaanteest nr 20170 Märjamaa-Konuvere kahel pool.



Joonis 3 Planeeritav ala paikneb Märjamaa alevi põhjapoolses osas



Joonis 4 Planeeritav ala asub Märjamaa alevit läbiva riigi kõrvalmaantee Märjamaa-Konuveres ääres, sellest loodes

Planeeritava ala leiab aadressi "Märjamaa vald, Märjamaa alev, Pärnu mnt 62" järgi.



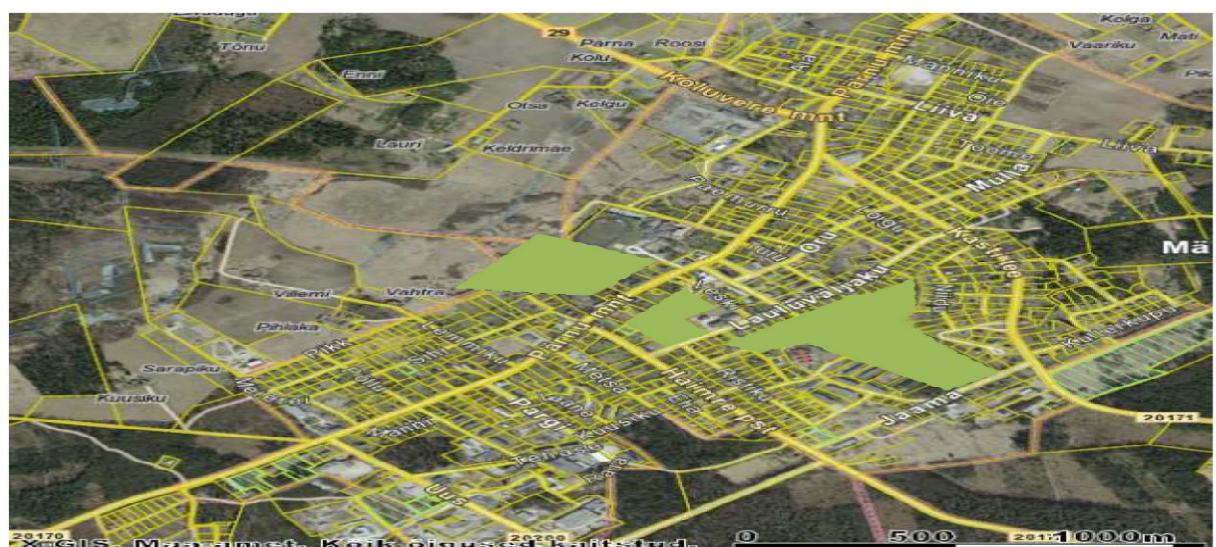
## 4.2 Ruumilise arengu analüüs

Tegu on planeerimisega väljakujunenud tiheasustusosalal. Planeeritav ala paikneb küll alevis, kuid väljakujunenud hoonestatud ala serval ning selle lähikonnas jätkub maastik hajaasustusaladele omase loodusliku ilmega. Ala eraldab alevi piiri taga algavatest loodusliku ilmega maastikest seni virgestusalana kesiselt pruugitud maa-ala kooli kasutuses oleva krundil, millele on kavandatud lisaks senisele spordihoone ja sellega seondud, nii et piirkond on planeeringut alustades juba kontrollitavas muutumises.



**Joonis 5** Planeeritav ala asub alevi arhetüüpse liblikja-kujuga keskosas, "liblika peas"

Tegu on piirkonnaga, kus ajalooliselt väljakujunenud rohealad, küll siin-seal katkedes, läbivad alevi kesosa kagu-loodesuunaliselt, jagades alevi tinglikult kaheks. Rohealad "suruvad" hoonestuse kokku Märjamaa-Konuvere maantee, mida alevis nimetatakse Pärnu maanteeks, äärde.



**Joonis 6** Rohealade "telg" Märjamaa alevi keskosas. Planeeritav ala asub vasakpoolse roheala ja Pärnu maantee vahelisel alal

#### 4.2.1 Ajaloost

Planeeringuala piirkond kuulub ühe vanemate hulka Märjamaa alevis. Kui XIX sajandi keskpaigas tekkis teadaolev asustus paika, mida praegu tunneme kui Märjamaa alevit, siis olid ühed esimestest teadaolevatest ehitistest tohtrimaja ja apteek praegusel aadressil Pärnu mnt 66 ning posti- ja telegraafijaoskond praegusel aadressil Pärnu mnt 68.

XIX-XX sajandivahetuseks peeti Märjamaa omapäraks äride erilist rohkust. Ärielu kasvuga kaasnes ka elanike liikumine piirkonna põllumajandusest tärganud linnapessa, mis omakorda lõi eeldused tootvate elualade arenguks. Sellega seoses kujunes Märjamaa piirkonna suurimaks asulaks.

XX sajandi teise veerandi alguses elavdas piirkonna ja koos sellega asumi arengut rajatav raudtee. Sajandi keskpaik tõi taas kaasa muutused olukorras. Alevikust aleviks kasvanud asumi äride osas toimus järsk tagasilangus, mis kestis kuni sajandi viimase kümnendini, kuid alevi keskusena kasvamine jätkus. Ettevõtluse kao taustal arenes väliste mõjurite toel taas põllumajandusega seotud tootmine, mille mastaap võimaldas anda tööd suurele hulgale inimestele. Sajandi lõpukümnendil tõi muutused ühiskonnas kaasa uue laine: põllumajandusega seotud tootmine hakkas kiiresti vähenema ning äride kasv saavutas kiiresti sajandialguse ulatuse.

Praeguseks on see laine taas taandumas ning alevit tabanud paljude sarnaste struktuuride saatus - omal ajal alevile ilmet andnud, jõukusest ja lootustest kõnelevad hooned on jäänud tühjaks ning langenud kasutusest välja ning lagunevad, andes alevi miljöole tõsise löögi. Samas on eelmise sajandi keskpaigast alanud ja viimase veerandi alguses kulmineerunud elamuehitus laiendanud alevit, luues keskkonda sobituvate mahtude abil meeldiva elukeskkonna. Üldiselt kahaneva rahvastiku olukorras (viimase 10 aasta jooksul on alevi elanikkond vähenenud ca 400 inimese võrra, vallas tervikuna ca 900 võrra) tuleb pidevalt tegeleda seni veel kodukohale truuks jäänutele põhjuste andmisega siin edasi püsimiseks ning loomaks keskkonda, mis toetaks võimalikku uue otsija otsust valida elukohaks just Märjamaa.

#### 4.2.2 Kavadest

Märjamaa piirkonda, mille keskuseks alev on, kuuluvad valla arengukava põhjal praeguseks Orgita, Ringuta, Päädeva, Vaimõisa, Rangu, Sõtke, Sõmeru ja Naistevalla külad. See suurendab alevi teenindatavat elanikkonda ca 850 elaniku võrra (seisuga 01.jaanuar 2017 elab nimetatud külades kokku 872 inimest)<sup>3</sup>. Seega on Märjamaa alev täna tõmbekeskuseks ca 3600 inimesele.

Eesti statistikaamet prognoosib elanikkonna jätkuvat kahanemist<sup>4</sup>.

Tendentsid, mis ilmnevad alevis, on muutuvale maailmale üldiselt omased: seoses tasuvate töökohtade kadumisega piirkonnas, kaovad ka elanikud. Tehnoloogia areng ja linnastumisele suunatud poliitika koondab massid suurtesse keskustesse, kaovad traditsioonilised tegevusalad ja seejärel väikestesse keskustesse koondunud neid toetav majandus.

**Arengukavas on võetud seisukoht, et vald peab oluliseks investeerida kultuuri-, spordi- ja haridusasutustesse, tagamaks KOV-i poolt pakutavate teenuste kvaliteeti, samuti haldussuutlikkuse tõstmise.**

Planeeringut alustades on teada, et piirkonnas on kavandatud rajada olemasoleva toimiva kooli juurde spordihoone, mille kasutus saab olema laiem kui pelgalt kooli võimlale. Plaanitud on kuni rahvusvahelisi võistlusi väljakandva spordikompleksi (mitme väljaku, raskejõustiku- ja maadlusaali, jooksuraja ja majutuskohadega spordihall, mis kannataks välja ka rahvusvahelisi võistlusi) rajamiseks. Plaanid ei ole tekkinud uisapäisa vaid kantud ammusest (esimene projekt valmis juba 2004.aastal) ja jätkuvast vajadusest lahendada piirkonna elanike vajadusi kaasaegsete sportimistingimuste järgi. Käesoleva planeeringu alustamise ajaks on juba tehtud tõsiseid samme kavade elluviimiseks, alates vajalike maa-alade valla omandisse hankimisest kuni konkreetse projekterimisprotsessi algatamiseks.<sup>5</sup>

**Arengukavas peetakse oluliseks ka investeeringuid infrastruktuuride arendamiseks, loomaks alust ettevõtluse arengule ning elamuehituse elavnemisele.** Selle elluviimiseks kasutatakse muu hulgas ka planeeringute koostamist, milline protsess käesolevgi on.

Planeeritav ala asub arenevas piirkonnas, kus tuleb hoonete arhitektuurilahenduses ja kõrghaljastuses arvestada väljakujunenud ja kujundatavat maastikku, parandada elamismiljööd ja turvalisust.

<sup>3</sup> <https://www.stat.ee>, <http://marjamaa.kovtp.ee/kulad-ja-elanikud>

<sup>4</sup> Eesti võimalik rahvaarv ja vanuskoosseis aastani 2050, <https://www.stat.ee/dokumendid/42235>, 2017-02-15

<sup>5</sup> <http://dea.digar.ee/cgi-bin/dea?a=d&d=raplamaasonumid20160608.2.5.12>; <http://marjamaa.kovtp.ee/>

### 4.2.3 Järeldused

- Tuleb arvestada juba kavandatuga (spordihoone kooli juures koos selle juurde kuuluvaga)
- Ei tohi lõhkuda rohealade võõd
- Geo- ja majanduspoliitika on peamine alevi arengu käivitaja ja suunaja
- Planeering peab toetama alevi arengut

Planeeringuga kavandatav korrastab maa-ala ning likvideerib alevipildist lagunenu ja kasutamata ehitised. Lisaks toob see piirkonda uue ettevõtte. Seega pakub käesolev planeering alevile infrastruktuurset ja sotsiaalset tuge, loob uusi töökohti ning parandab konkurentsi. Sellega loob planeering inimestele paremad elamistingimused ning suurendab uute elanike juurdemeelitamise võimalusi, rääkimata toest keskuse säilitamisele ja valla tulubaasi kasvatamisest.

Negatiivsena tuleb esile tõmbekeskuse tugevnemisega kaasnev mõju ümbritsevale piirkonnale: inimeste liikumine keskusse ning sellega kaasnev teede kasutamise intensiivistumine ning suurenev vajadus jäätmekäitluse järele.

Lähteülesandena püstitatu tehnovõrkude osas on eelduseks piirkonna tänavavalgustuse uute osade väljaehitamiseks, samuti sademe- ja pinnavete otstarbekaks suunamiseks vajalike struktuuride loomiseks ning energia säästlikuks kasutamiseks koos taastuvenergia kasutuse laiendamisega.

Ennast jätkusuutlikuna tõestanud ettevõtja (asjast huvitatud) kavandab planeeringu alal asunud kasutuseta, amortiseerunud hooned asendada ning vahepeal tarbetult seisnud maa-ala võtta uuesti aktiivsesse kasutusse; uuendada selle infrastruktuur, suunates sellesse oma vahendeid. See loob eelduse viia ellu tulevikuvisioni efektiivselt toimivast, arenenud, meeldiva ja turvalise elu- ja töökeskkonnaga piirkonnakeskusest, mis tekitab inimestes soovi tulla Märjamaale elama. Planeering arendab ja korrastab tehiskeskonda ja aktiveerib alevit, säilitades ja suurendades asumi kompaktsust, võttes kasutusele vahepeal kasutusest väljalangenud maa-ala.

Planeering on kavas ellu viia, tagades:

- Ehitatava keskkonna üldist kvaliteeti
- Funktsionaalsust, mis sisaldab kavandatu otstarbekust, erinevate vajaduste tasakaalustamist ja seoseid ümbritsevaga
- Sobivust keskkonda ehk esteetilisust ja ruumilist sobivust
- Ökoloogilisust
- Ruumiliste vahetõrgete terviklikku lahendust



## 5 Planeering

Planeeritud on Märjamaa alevisse kaubandus-, toitlustus ja teenindushoone rajamine.

Planeeringu põhilahendus on esitatud joonisel DP-1, 2 ja 3, mida täiendavad joonised DP-4 ja 5.

Planeeringu käigus pole selgunud Rahvatervise seadusest lähtuvatest lubatud piirmääradest suuremaid keskkonna häiritusi, kaasaarvatud liiklusest tulenevaid<sup>6</sup>.

Planeeringu olemasolu ei välista koostööd selle raames tehtavate hilisemate tegevuste puhul. Planeeringu põhjal hiljem koostatavad projektid, mis käsitlevad tegevusi kitsenduste aladel, tuleb vastavalt seadusandlusele ja koostöö headele tavadele esitada vastava kitsenduse haldajale.<sup>7</sup>

### 5.1 Planeeritava ala kruntimine planeeringut alustades

Vt joonis DP-2, topo-geodeetiline alusplaan ja tabel 1

Planeeritaval alal asuvad planeeringut alustades kas osaliselt või tervikuna tabelis 1 kajastatud maaüksused.

Senine kruntimine on järginud alevi arengut ning muutunud koos sellega. Krundid on algselt olnud üsna suured ning korrapärase kujuga. Olude muutudes on maid ümberjaotatud, mille käigus on paratamatu ka mõningane piiride keerukus.

### 5.2 Planeeringu käigus kruntimisega seoses toimunut

Planeeringu käigus otsustati eraldada seni kruntide 3 (Tamme tee 1) ja 4 (Pärnu mnt 58) koosseisu kuulunud maa-ala Staadioni tänavale ja moodustada eraldi krunt maakasutuse sihtotstarbega transpordimaa. Kuna kinnisasja jagamine toimub omaniku avalduse alusel<sup>8</sup> ja kruntide 3 ja 4 omanik on protsessi käigus kavandatu heaks kiitnud ning väljaspool planeeringuala ei kavandata käesolevaga peale kinnistute jagamise muid planeeringutegevusi, ei toonud see kaasa planeeringuala lainedamise vajadust.

Planeeringu protsessi käigus on koostöös Pärnu mnt 64 omanike ja asjast huvitatud isikuga ning vallaga jõutud konkreetsetele tegudele viinud kokkuleppele. Pärnu mnt 64 krundist on otsustatud eraldada planeeringu huvides maa-ala. Otsuse alusel on algatatud toimingud, mille tagajärjel saaks moodustada 12.06.2017 koostatud katastrikaardi põhjal krundi Pärnu mnt 64b.<sup>9</sup>

Sellega loobusid Pärnu mnt 64 omanikud hoolimata esialgsest nõusolekust kerkinud vahepealsest vastuseisust kavandatavale ja otsustasid planeeringus tehtud ettepanekutest (servituudid või võõrandamine), valida võõrandamise.

---

<sup>6</sup> Maanteeameti seisukohad 21.12.2016

<sup>7</sup> Vt detailplaneeringu juures olevates tehnilistes tingimustes esitatud nõudeid

<sup>8</sup> Maakorraldusseadus §13

<sup>9</sup> Katastriüksus Pärnu mnt 64b on katastrisse kantud 02.08.2017 numbriga 50401:001:1323)

### 5.3 Kruntimine

Vt joonis DP-2, tabel 2

#### Planeering muudab ala kruntimist järgmiselt:

- Maaüksusest Pärnu mnt 64 (Krunnt 2) eraldatakse ala, millest moodustatakse omaette krunt (Pärnu mnt 64b), mis liidetakse Krundi 1 (Pärnu mnt 62) maakasutusega.
- Liidetakse maaüksused Pärnu mnt 62, Pärnu mnt 62a ja Pärnu mnt 64b krundiks 1, mille lähiaadressiks saab Pärnu mnt 62
- Kruntidest 3 ja 4 eraldatakse Staadioni tänava maa, millest moodustatakse Staadioni tänava maaüksus.

Planeeritavat kruntimist on kajastatud lisaks tabelis 2 ja graafilises osas.

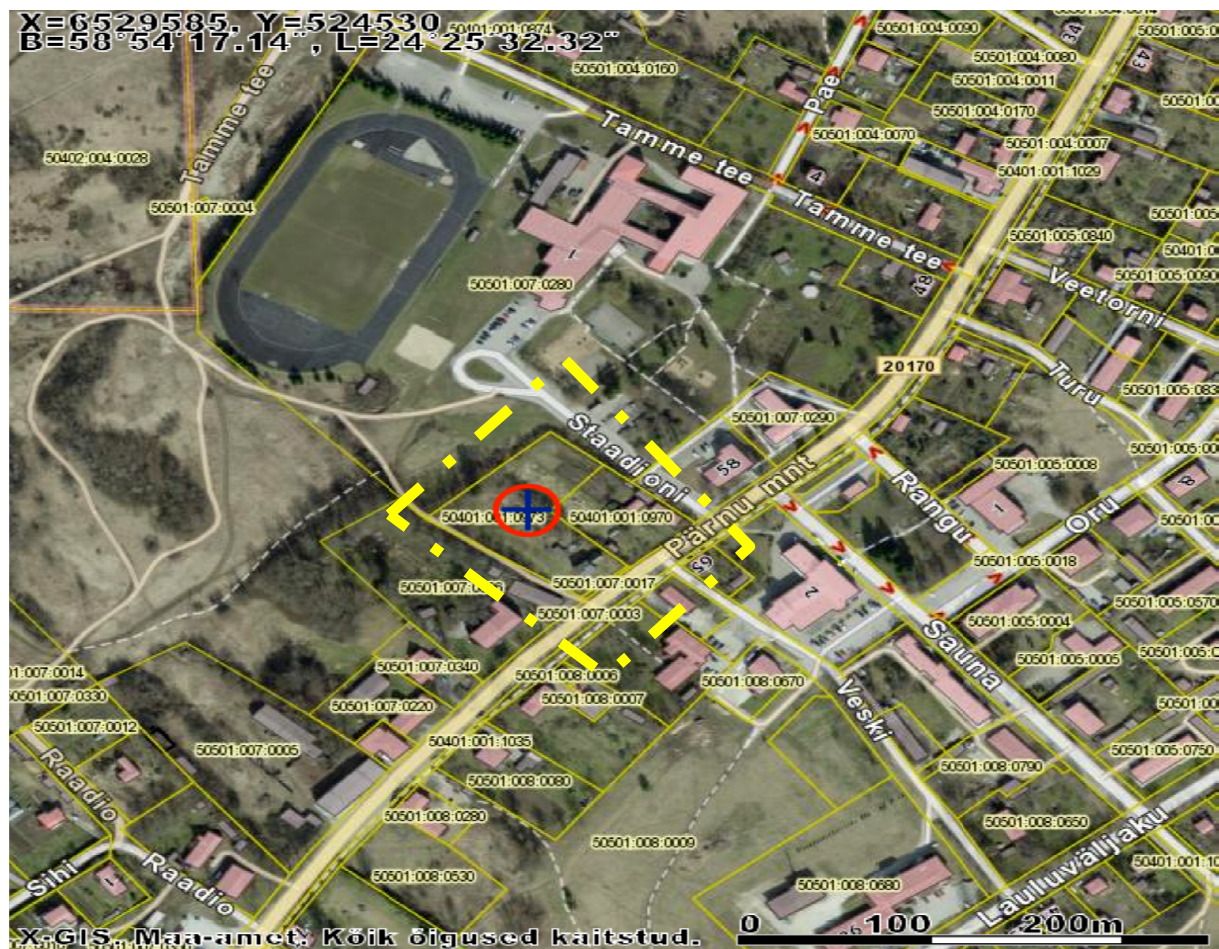
| Maaüksus | Pos. nr | Lähiaadress                 | Maaüksuse planeeritav suurus |
|----------|---------|-----------------------------|------------------------------|
| Krunnt 1 | 1       | Pärnu mnt 62                | 6029                         |
| Krunnt 2 | 6       | Pärnu mnt 64                | 6666                         |
| Krunnt 3 | 8       | Tamme tee 1                 | 67239                        |
|          | 9       |                             |                              |
| Krunnt 4 | 10      | Pärnu mnt 58                | 1792                         |
| Krunnt 5 | 11      | Pärnu mnt 60                | 2531                         |
| Tee      | 2       | Märjamaa-Konuvere tee 20170 | 11883                        |
|          | 3       |                             |                              |
| Tee2     | 4       | Staadioni tänav             | 2647                         |
|          | 5       |                             |                              |

#### Joonis 7 Planeeritav kruntimine



## 5.4 Planeeritava ala maakasutus planeeringut alustades

Vt joonis DP-1



**Joonis 8 Olemasolev maakasutus planeeringuala piirkonnas vaadelduna ortofotol**

Planeeritaval alal asuvate maade registritepõhist ja tegelikku kasutust planeeringut alustades on kajastatud tabelis 3. See on vaadeldav Maa-ameti kaardirakenduse ortofotol (Joonis 8).

Ala paikneb Märjamaa alevi segakasutusega piirkonnas. Lähialad on kasutuses elamumaadena, ärialadena ning liiklusmaadena. Lisaks on ala lähikonnas suur osakaal laste- ja haridusasutuste maal, mille kasutus on plaanis intensiivistada laiendatava kasutusega kultuuri- ja spordiasutuste maana.

Laiemalt on piirkond alevi tuiksooneks - Pärnu mnt on alevi peatänav ning ühtlasi oluline liiklussoon 20170 Märjamaa-Konuvere maantee näol, mis ühendab tõmbekeskust mõjualadega. Ka halvimate arenguproгноoside tõeks muutumisel jääb planeeritav ala veel kauaks alevi keskusena eksisteerima, mistõttu on planeeritav maakasutus pikemaajalisem ning ulatub kindlasti kaugemale hetkevajadustest. Seetõttu on soovitatav planeering kooskõlas nii alevi ettenähtavate arengute, vajaduste kui ka kehtivate alusdokumentidega nagu arengukava ja üldplaneering.

## 5.5 Planeeritav maakasutus

Vt joonis DP-2

Planeeritav maakasutus lähtub alade tegelikust kasutusest uues olukorras. Tegelik maakasutus muutub krundil 1, teistel kruntidel on tegemist maakasutuse korrastamisega ehk tegeliku kasutuse ja kruntide sihtotstarvete vastavusse viimisega.

Planeeritaval alal asuvate maade kasutuse muutust võrreldes registritepõhise ja tegelikuga on kajastatud lisaks siintoodule tabelis 3.

Soovitav maakasutus haakub piirkonnas tavaks oleva ja arenguproгноosides ettenähtuga.

| Maaüksus | Pos. nr | Lähiaadress                 | Maakasutus  |
|----------|---------|-----------------------------|---|
| Krunt 1  | 1       | Pärnu mnt 62                | ÄK - kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maa  |
| Krunt 2  | 6       | Pärnu mnt 64                | EK - korterelamumaa   |
| Krunt 3  | 8       | Tamme tee 1                 | ÜK - kultuuri- ja spordiehitiste maa<br>HL-looduslik maa,<br>OK-kanalisatsiooni ehitise maa |
|          | 9       |                             | ÜL - haridus- ja lasteasutuse maa   |
| Krunt 4  | 10      | Pärnu mnt 58                | ÜL - haridus- ja lasteasutuse maa   |
| Krunt 5  | 11      | Pärnu mnt 60                | EP - üksikelamumaa  |
| Tee      | 2       | Märjamaa-Konuvere tee 20170 | LT - tee ja tänava maa  |
|          | 3       |                             |   |
| Tee2     | 4       | Staadioni tänav             | LT - tee ja tänava maa  |
|          | 5       |                             |   |

### Joonis 9 Planeeritav maakasutus maaüksuste kaupa

Registritesse kantavad sihtotsarbed määratakse katastriüksustele vasvalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 155 "Katastriüksuse sihtotstarvete liigid ja nende määramise kord" (Vastu võetud 23.10.2008). Sihtotstarbeid on kajastatud tabelis 3.

## 5.6 Liiklus

Planeerimisel on arvestatud Maanteeameti 21.12.2016 väljastatud seisukohtadega planeeringu koostamiseks, muu hulgas ka tee omaniku poolse teavitusega riigitee liiklusest põhjustatud häiringutest (müra, vibratsioon, õhusaaste) ning et tee omanik ei võta endale kohustusi rakendada leevendusmeetmeid riigitee liiklusest põhjustatud häiringute leevendamiseks ülaneeringuga käsitletaval alal. Samuti on arvestatud EVS 843:2016 ning majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määrusega nr 106 „Tee projekteerimise normid“, lisa „Maanteede projekteerimismid“.

### 5.6.1 Olemasolevatest liikluskeemidest

Vt joonis DP-4

Märjamaale pääseb riigi põhimaanteelt 4 Tallinn-Pärnu-Ikla:

- üle kõrvalmaantee 29 Märjamaa - Koluvere (alevis Pärnu mnt ja Koluvere mnt) või
- üle kõrvalmaantee 20171 Märjamaa - Valgu (alevis Kasti tee) või
- üle kõrvalmaantee 20172 Märjamaa - Haimre (alevis Haimre pst) või
- üle kõrvalmaantee 20200 Naistevalla - Märjamaa (alevis Uus tn)

Samuti pääseb alevisse mööda riigi kõrvalmaanteed 20170 Märjamaa - Konuvere. Lisaks on alevi territooriumile võimalik siseneda järgmistelt kohalikelt teedelt:

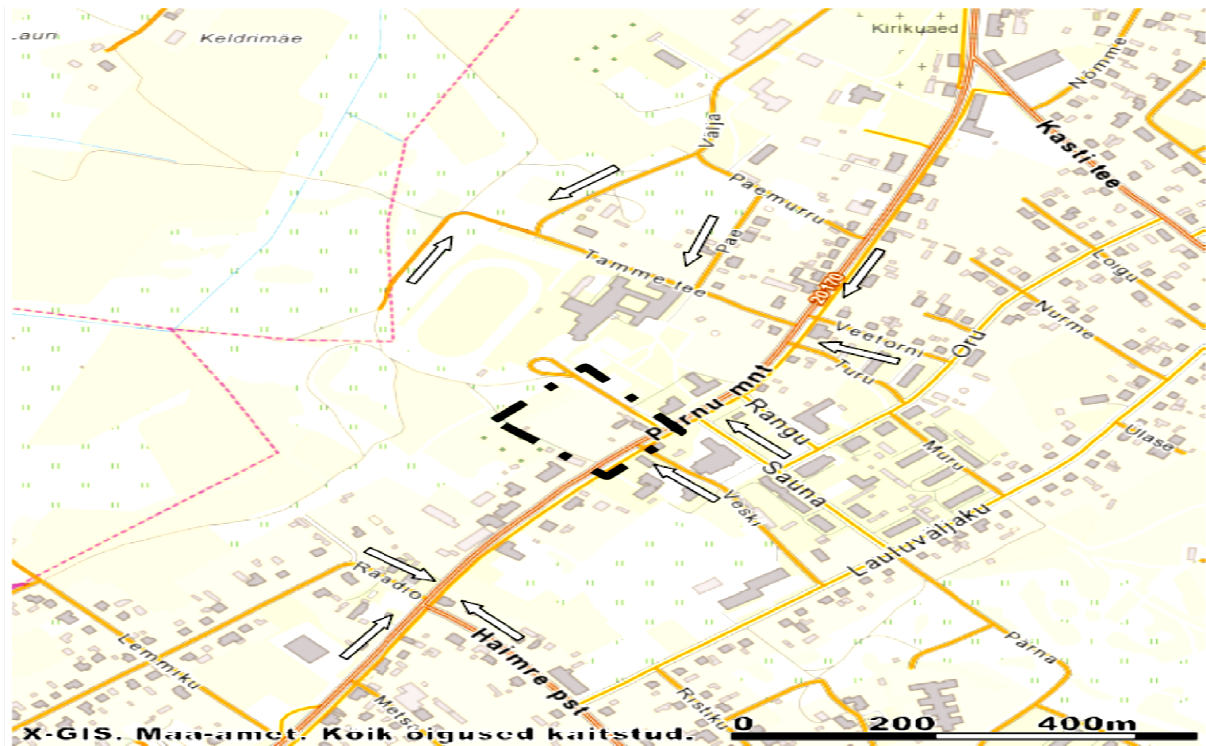
- Sipa tee 5043056
- Viilu tee 5040067
- Liiva tänav 5043021
- Susla tee 5040145
- Tammi tee 5040064
- Metsanurga tänav 5043029
- Laane tee 5040154
- Äрни tee 5041950
- Märjamaa - Sõtke tee 5040051
- Lemmiku tänav 5043020
- Tamme tee 5043059

Lisaks pääseb alevi territooriumile mööda mitmeid era- ja metsateid.

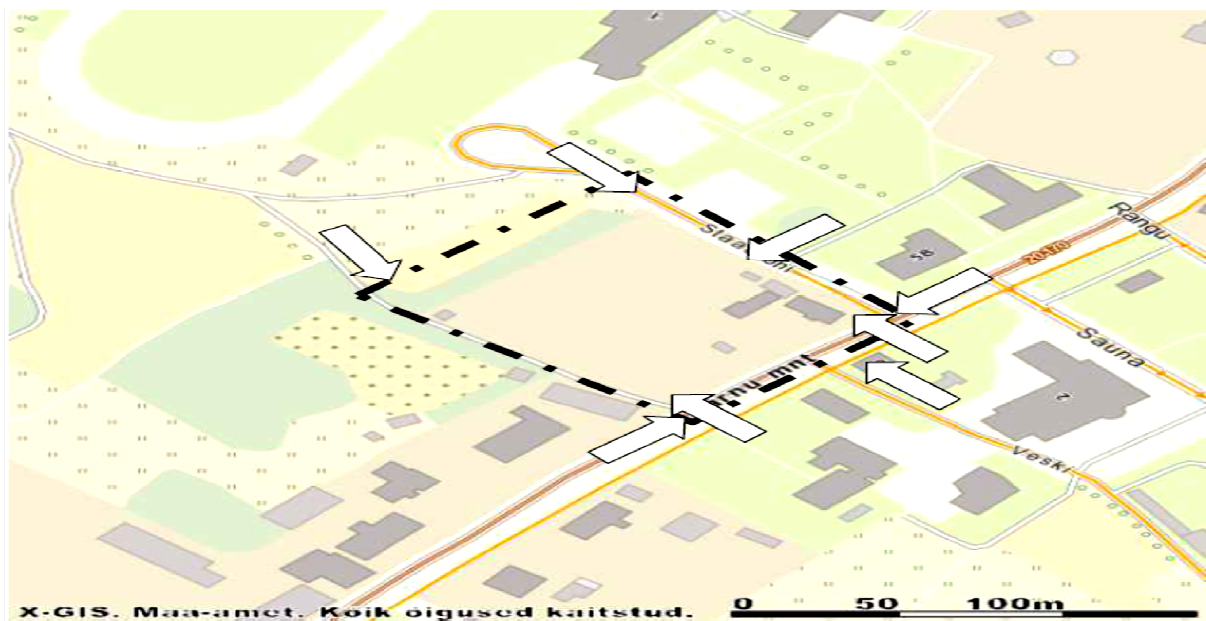
Planeeringuala asukoha piirkonda Märjamaa alevis saab sõidukitega liigelda mööda Pärnu maanteed ja üle selle alevi tänavavõrgu osadeks olevate tänavate kaudu. Suurim liiklussoon on Pärnu maantee (Märjamaa - Konuvere tee 20170). Suuremad lähedal asuvad liiklussooned on Kasti tee (Märjamaa - Valgu maantee) ja Haimre puiestee (Märjamaa-Haimre maantee).

Planeering lähtub koostamise ajal teada olevast, arvestades tulevikuvisioni ja olukorda.





Joonis 10 Liiklus planeeringuala piirkonda



Joonis 11 Liiklus planeeringualale planeeringut alustades

Planeeringualale pääseb planeeringut alustades üle kõigi ala piiride.

- Peamised pääsud kagust: Pärnu maanteelt (Märjamaa-Konuvere tee 20170) kruntidele Pärnu mnt 58,60, 62, 64
- Pääsud kirdest: Kruntidelt Pärnu mnt 58 ja Tamme tee 1 Staadioni tänava nime kandvalt krundiosalt
- Pääs loodest: Krundilt Tamme tee 1
- Pääs edelast: Krundile Pärnu mnt 64 ja Maatükilt 1 (Koolipargi)

Neist loodest ja edelast pääsud pole naabruse maakasutusest tulenevalt aktiivses kasutuses.

Alevis on rajatud kergliiklustee Pärnu mnt äärde, sellest kagusse ning pole kavades rajada kergliiklusteed maanteest loodesse. Planeeritav ala jääb Pärnu mnt-st (Märjamaa-Konuvere tee 20170) loodesse. Kergliiklustee on alevis aktiivses kasutuses, seega on vältimatu, et planeeringu elluviimisel tekib kergliikluse ristumine Pärnu mnt-ga (Märjamaa-Konuvere tee 20170).

Samuti on Staadioni tänava kirdeküljel jalakäijate tee, planeeritav ala aga asub tänavast edelas. Ka siia pole kavas rajada edelapoolse segaliiklusega sõiduteed eraldi jalakäijate teed. Seepärast on ette näha ka siin tekkiv vajadus kergliikluse ja mootorsõidukite liikluse ristumiseks.

Kergliiklusteede selline paigutus ning nende võrgu laiendamise kavade puudumine alal on otseselt tingitud elanikkonna väljakujunenud liikumistrassidest, mille ümbersuunamine vajab ulatuslikke, väljaspoole käesoleva planeeringu ulatust jäävaid muutusi alevi struktuuris. Planeeritavat lahendust toetab ka asjaolu, et Pärnu mnt (Märjamaa-Konuvere tee 20170) transiitkormust vähendab oluliselt alevist itta jääv Tallinn-Pärnu-Ikla maantee 4

## 5.6.2 Liikluskorraldus

Vt joonis DP-4

### **Tegu on IV klassi keskusega.**

Liikluskorraldus jaguneb käesolevas planeeringus kaheks: olemasolev ja rajatav.

Olemasolev liikluskorraldus on varem mujal määratletud liikluskorraldus, millest käesolev detailplaneering lähtub ja mille põhimõtteid käesolev detailplaneering ei muuda. See osa puudutab eelkõige Pärnu mnt toimuvat ning piirnevatel aladel (kruntidel) toimuvat. Rajatav on käesoleva planeeringuga muudetav ja paikapandav liikluskorraldus. See osa puudutab eelkõige Staadioni tänaval ja Krundil 1 toimuvat.

Planeeritakse säilitada kõik olemasolevad pääsud planeeringualale.

**Planeeringualal on kavandatud liikluskorraldus Krundile 1 (pos1), lähtudes piirkonnas olevast.** Määratav liikluskorraldus ei muuda olemasolevat alevi üldist liikluskorraldust, kavandatavad muutused on lokaalse iseloomuga. Alevi üldist liikluskorraldust puudutavad seosed Pärnu mnt-ga (Märjamaa-Konuvere tee 20170).

Planeeringumõistes on peamiseks liiklussooneks ehk alevi üheks põhimagistraaliks ja ühtlasi kohalikuks jaotustänavaks olev tänav Pärnu mnt (50 km/h, liiklussagedus ööpäevas keskmiselt 2243 autot, millest 98% on sõiduaudod ja pakiaudod, 1% veoaudod ja autobussid ning 1% autorongid.<sup>10</sup>). Oluliseks liiklustrassiks planeeritakse ka alevi väljakujunenud kõrvaltänav "Staadioni" (30 km/h).

Punktis 4.2.2 analüüsis toodud andmed annavad kavandatava kaupluse teeninduspiirkonna inimeste arvaks maksimaalselt 3600 ning viitab elanike arvu jätkuvalle kahanemisele. Eeltoodud loendusandmed annavad ülevaate planeeringu koostamise aegsetes tingimustes liiklussagedusest huvipakkuvas piirkonnas. Neist andmetest saab järeldada, et mootorsõidukite liikluses ei tõsta planeeritav tegevus 20170 Pärnu-Konuveres teel liiklussagedust. Hinnangu aluseks on kõigi prognooside poolt välja toodud elanikkonna jätkuv kahanemine ning planeeritava iseloom ei anna alust arvata, et väljaspoolt kirjeldatud teeninduspiirkonda hakataks sõite sooritama. Samuti ei ole oodata, et prognoositav sadulautorongide hulk, mis on eeldatavalt 3 autot nädalas, kergitaks liiklusloenduse põhists autorongide liiklussagedust. Sama kehtib ka veoautode kohta.

Pikemas perspektiivis (20 aastat) toetavad eelkirjeldatud seisukohavõttu ka mitmesuguses käesolevast planeeringust pea adumatusse ulatusse jäävad kavad nagu näiteks plaan seada rõhk läbiva transpordi osas raudteele või eeldatav transpordivahendite muutus seoses käitavate energiallikate eelistusega.

Lisaks näitab statistika<sup>11</sup> analoogilistes oludes juba toimivate analoogiliste lahenduste juures, et need toimivad ja pole kaasatunud silmatorkavaid muutusi. Sama toetavad ka kohapealsed vaatlused ja vestlused elluviidud planeeringute kasutajatega.

Krundi 1 liiklussagedus suureneb tunduvalt. Selle põhjuseks on kasutusotstarbe muutus ning asjaolu, et krundi ala on olnud pikemat aega aktiivse kasutusega. Nagu on olnud sageli ka eelpool kasutatud statistika aluseks olevate analoogsete planeeringute puhul. Planeeritavad kuni 50 kohaline parkimine mõjutab Märjamaa – Konuveres maantee liiklust marginaalselt.

Planeeringus on näidatud kõrvalmaantee nr 20170 Märjamaa – Konuveres külgnähtavusala 10m piir. Lisaks on joonisel kajastatud parklast väljasõidul nähtavuskolmnurk 7x120m, kus ei tohi paikneda ühtki nähtavust piiravat takistust.

**Planeeritud teenindustasemed on Pärnu mnt (20170) osas minimaalselt C, kusjuures tänav kuulub I kiiruspiirangu liiki;**

<sup>10</sup> Maanteeameti kaardiserveri kaardirakenduse andmed 2016 aasta loenduse põhjal.

[http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app\\_id=UU75&user\\_id=at&punkt=524530,6529585&zoom=193.407798339729&setlegend=FUU6672=1&LANG=1](http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=UU75&user_id=at&punkt=524530,6529585&zoom=193.407798339729&setlegend=FUU6672=1&LANG=1) 2017-16-02

<sup>11</sup>

[http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app\\_id=UU75&user\\_id=at&punkt=524530,6529585&zoom=415.597950127907&setlegend=UU75\\_liiklus=1&LANG=1](http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=UU75&user_id=at&punkt=524530,6529585&zoom=415.597950127907&setlegend=UU75_liiklus=1&LANG=1) Maaameti kodulehe Maanteeameti kaardirakendus Märjamaa

[http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app\\_id=UU75&user\\_id=at&punkt=582902,6519366&zoom=117.565917158965&setlegend=UU75\\_liiklus=1&LANG=1](http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=UU75&user_id=at&punkt=582902,6519366&zoom=117.565917158965&setlegend=UU75_liiklus=1&LANG=1) Maaameti kodulehe Maanteeameti kaardirakendus Türi

[http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app\\_id=UU75&user\\_id=at&punkt=545827,6540805&zoom=546.577141740709&setlegend=UU75\\_liiklus=1&LANG=1](http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=UU75&user_id=at&punkt=545827,6540805&zoom=546.577141740709&setlegend=UU75_liiklus=1&LANG=1) Maaameti kodulehe Maanteeameti kaardirakendus Rapla

**Staadioni tänaval minimaalselt C, kusjuures tänav kuulub III kiiruspiirangu liiki. Jalakäijate teenindustasemeks on hinnanguliselt tase B.**

**Planeeritud on kergliikluse ületuskoht Pärnu mnt-le** (kõrvalmaantee, alevi magistraaltänav, liikluskiirus 50 km/h, liikluskoormus 500÷2999 s/öp<sup>12</sup>), mis hakkab ühendama Pärnu mnt äärset kergliiklusteed krundiga 1. Planeeritud on tähistatud reguleerimata, valgustatud ülekäigurada. Ülekäigurada on planeeritud kõige loogilisemale liikumissuunale, arvetsades alevis väljakujunenud liikumistrasse ning selle asukoha sobivus on määratud krundile seatud ehitusõigust.

**Planeeritud on jalakäijate ületuskoht Staadioni tn-le** (kõrvaltänav, kiirus 30 km/h) tähistatud reguleerimata, valgustatud ülekäigurajana. Ka selle asukoht on valitud optimaalseim arvestades alevis väljakujunenud liikumistrasse ning planeeritavat, kasutusest lähtuvat liikumisloogikat.

**Planeeritud on olemasolevate juurdesõiduteede tänavatega ristumise, (20170 Märjamaa-Konuvere tee, Staadioni tänav) ümberehitamine.**<sup>13</sup> Staadioni tänava ristmik 20170 Märjamaa-Konuvere teega on väljakujunenud-kujundatud varem ning liikluskoormuse eeldatav kasv ei nõua selle ümberehitamist. Pääsudena kasutatakse ära varem olemasolevad, mis planeeringut ellu viies projekteeritakse ümber nõuetele vastavaks.

**Planeeringualal planeeritakse pääsud Krundile 1 (pos1).** Ülejäänud kruntidele pääsud säilitakse olemasoleval kujul.

Kruntidel 2÷5 on liikluskorraldus käesoleva planeeringu mõistes olemas ja säilitatakse.

Muus osas planeeritav liikluskorraldus puudutab krundi 1 liikluskorraldust, mis suuresti sõltub hoonestusala tulevase kasutusest. Olulised on pääsud krundile, millest lähtuvalt on määratud krundi hoonestusala ja millest tuleb kinni pidada hoonestuse kavandamisel.

Riigimaantee 20170 Märjamaa-Konuvere tee ja Staadioni tänava hoolduses muudatusi ei ole planeeritud.

---

<sup>12</sup>

[http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app\\_id=UU75&user\\_id=at&punkt=524530,6529585&zoom=193.407798339729&setlegend=FUU6672=1&LANG=1](http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=UU75&user_id=at&punkt=524530,6529585&zoom=193.407798339729&setlegend=FUU6672=1&LANG=1)

<sup>13</sup> Majandus- ja taristuminsitri määrus nr 102 tee ehitamise ja korrashoiu terminid (03.08.2015)

### 5.6.3 Liikluskorraldus krundil 1

Krundil 1 muutub liikluskorraldus.

#### Põhimõtted

Eesmärgiks on saavutada liikluskorraldus, mis toetab planeeritavat ja kõigi kavandatud liikumisviiside võimalikult ohutult ja otstarbekalt toimimine.

Kavandatav on avalikkusele ligipääsetava erateede ehitamine, mille kvaliteedi nõuded määrab tee omanik.<sup>14</sup>

Arvestades piirkonnas väljakujunenut, ala iseloomu (avalikkusele täielikult või osaliselt ligipääsetav õueala) ning kavandatavat tegevust on krundil 1 liikluskorraldus kajastatud põhimõttelisena ja konkretiseerub lõplikult ehitusprojektides.

- Põhimõtteks on kooseksisteerimine. Konkreetse lahenduse väljatöötamisel tuleb silmas pidada liikumistrasside võimalikult üksteisest eraldatust ja nõrgema eelistatust. Kergliikluse ja mootorsõidukite liiklusalad on vaateliselt üksteisest eraldatud, kasutatavad katendid annavad visuaalset teavet kumba eelistava alaga on tegemist.
- Põhimõtteks on oleamasoleva liikluskorralduse võimalikult väike häiritus. Krundile on kavandatud liiklus läbivana, mis võimaldab hajutada hüppeliselt kasvav liikluskoormus erinevate krundile pääsude vahel ja sellega seoses vähendada Pärnu mnt pääsu koormust ning säilitada liikluse sujuvus sellel võimalikult kõrgel tasemel.
- Põhimõtteks on keskkonna häirituse taseme madalal hoidmine. Krundi sisene liiklus on püütud hoida väljakujunenud ja -kujundatavate (krundil 3 mujal koostatud ideekavades parklaalana nähtav) liiklusalade lähedal.

Põhimõtete rakendamist kujutab täiendav joonis DP-4, kus on esitatud üks võimalikke krundi liikluse lahendusi seotuna kavandatava hoonestusega.

#### Pääsud

Pärnu mnt-lt (20170 Märjamaa-Konuvere tee) krundile:

- pääs krundi edelapiiripoolsel nurgal (pos2) mootorsõidukitele - peamine peale-mahasõit Pärnu mnt-lt
- pääs krundi kirdepiiripoolsel nurgal jalakäijatele ja kergliiklusele - peamine jalakäijate liikumistrass Pärnu mnt-lt ja alevist

Staadioni tn-lt:

- pääs kagupiiripoolsest osast jalakäijatele ja kergliiklusele - peamine jalakäijate liikumistrass Staadioni tn-lt
- pääs piiri keskosast parklapinnale sõiduautodele
- pääs loodepiiripoolselt nurgalt mootorsõidukitele - mõeldud eelkõige krundi teenindavale transpordile

Mujalt:

---

<sup>14</sup> Majandus- ja taristuministri määrus nr 101 Tee ehitamise kvaliteedi nõuded (07.08.2017) §1 lõige (1)



- pääs krundilt 3 (pos8) jalakäijatele - mõeldud krundile 3 rajatavast (rajamise aeg teadmata, olemas väljaspool käesolevat eksisteerivates ideekavandites) parklast lähtuvatele jalakäijatele
- pääs krundilt 3 (pos8) segaliiklusele - mõeldud võimalusena krunti 1 teenindavale transpordile üle krundile 3 (tulevikus) rajatava parkla. Planeeritud mõeldes eelkõige tulevikus võimalikele arengutele

### **Liiklus krundil jaguneb kergliikluseks ja mootorsõidukite liikluseks.**

Kergliikluseks on loetud liiklemine jalgsi, tasakaaluliikuril, pisimopeedil ja ratsaliiklus. Mootorsõidukite liikluseks on loetud mootorjõul liikuvate sõidukite liiklus, kusjuures mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla 60 km/h.<sup>15</sup>

Kõnealune planeering näeb piirkonnas liikumas kergliikluse vallas jalakäijaid koos nende poolt kaasaveetavate-lükatavate seadetega, tasakaaluliikureid, jalgrattaid, pisimopeede. Ratsaliiklus pole küll täiesti välistatav, kuid selle teadaolevast esinemissagedusest tulenevalt planeering seda ei käsitle. Edaspidi nimetab planeering lihtsustavalt kergliiklusena jalakäijaid (jk) ja jalgrattureid (jr). Mootorsõidukite osas on arvestatud sõiduautode (SA), väikebusside (B12) ja krunti teenindavate veokitega nagu kauba- (VA, SR) ja prügiautod (PV). Kaubaautode suurimaks arvutuslikuks autoks on SR ehk sadulautorong, mida on empiirilisel prognoositud oodata kuni 3 autot nädalas.

Krunti hooldav tehnika valitakse vastavalt rajatavatele teedele ja platsidele - liikluskorraldus ei lähtu nendest, kuid arvestab nendega.

### **Katenditest**

Kõik liiklustrassid krundil on planeeritud kõvakatendiga, mille konstruktiivset lahendust varieeritakse vastavalt erinevate trasside vajadusele. Katend rajatakse arvestades sademete juhtimist ja kanaliseerivat immutamist ning alade hooldust, juhindudes muuhulgas Maanteeameti poolt koostatud juhendmaterjalist "Katendite näidislahendused väikese liiklusedusega teedele". Katendid lahendada nii, et need annaksid visuaalse vihje, millisele liiklusele konkreetne ala on eelkõige mõeldud.

### **Lumetõrje**

Lumetõrje krundil on eeldatavalt vallitamine kogumisalale, milleks on planeering ette näinud alad krundil 3 (puhverala krundi 1 piiri ääres, kus on olnud ja kavandatud sademete kogumisala) ja krundil 1 olevatele haljasaladele. Eriolukordades (nagu näiteks lumerohke periood) tuleb lumi ära vedada Märjamaa vallas selleks määratavatesse kohtadesse ja korras.

### **Parkimisest**

Parkimine krundil on lahendatud väikeparklatena. Parkimisnormatiiv sõiduautodele on krundil 1 määratud valemiga  $P = A \times n$  ehk parkimiskohtade arv = suletud brutopind<sup>16</sup> x Eesti linnade ehitiste parkimisnormatiiv<sup>17</sup>. Täiendaval joonisel DP-4 kajastatud ühe võimaliku lahenduse korral saame sõiduautode parkimisnormatiiviks:

<sup>15</sup> EVS 843:2016. Eesti Standardikeksus. Ptk 3

<sup>16</sup> Vt täiendav joonis DP-4

<sup>17</sup> EVS 843:2016. Eesti Standardikeksus. Ptk 9

I ehitusjark:  $1400 \times 0.01 = 14$  kohta

II ehitusjark:  $800 \times 0.01 = 8$  kohta

Jalgrataste parkimismormatiiv samal viisil:

I ehitusjark:  $1400 \times 0.0066 = 9$  kohta

II ehitusjark:  $800 \times 0.0066 = 5$  kohta

**Kaalutlemise järel määrab planeering sõiduautode parkimiskohtade arvuks krundil:**

**I ehitusjark: min 14 kohta, max 30 kohta**

**II ehitusjark: min 10 kohta, max 20 kohta**

**Jalgrataste parkimiskohtade arvuks krundil:**

**I ehitusjark: min 9 kohta**

**II ehitusjark: min 5 kohta**

**Kokku on lubatud krundile max 50 kohta sõiduautodele ja min 14 parkimiskohta jalgratastele.**

**Üks parkimiskoht peab olema vastav liikumispuudega inimese sõiduki parkimiskoha nõuetele, olenemata ehitusjärgust.**

**Tegu on väikeparklaga.**

Parklakohtadesse puutuv määratakse vastavalt konkreetsele hoonestusele, tuginedes planeeringus määratule.

Parklad paigutatakse võimalikult liiklusrumala alale ehk tänavate poolsetele aladele. Parkimiskohtade mõõdud vastavalt EVS 843:2016 toodule. Parklad arvestatakse kasutamiseks sõiduautodele (SA)

Parklad ja kergliiklus eraldada võimalikult suures ulatuses.

Planeeringut illustreerival joonisel 61002\_DP\_4 kujutatud lahendusest, mis on üks võimalus mitmest ehitusõigust realiseerida.

Lahendus kujutab olukorda, kus ellu viiakse korraga mõlemad ehitusjärgud.

Krundi koosseksisteeriv liiklus on jagatud selgelt eristuvateks kergliikluse ja mootorliikluse aladeks.

Eelistatud on olnud kergliiklus, mille põhivool on paigutatud alevi kergliikluse korraldusest lähtuvalt kõige loogilisemale trassile ja kanaliseeritud parklaalade ja krundi piirete vahele. Staadioni tänavalt lähtuv trass ning Pärnu mnt äärselt kergliiklusteelt lähtuv trass kohtuvad hoone sisenurgas. Nurgas toimuv pööre ja kavandatud peasissepääsust lähtuv ristuv liiklusvool pidurdavad läbivat liiklusvoogu ning mõjuvad seda rahustavalt.

Mootorsõidukite liiklus lähtub olemasolevatest pääsudest ja on paigutatud võimalikult juba olemas- ja plaanisolevate liiklusalade lähedale.

SA liiklus on ette nähtud enamasti Pärnu mnt-lt läbi krundi lõunanurga pääsu. Pärnu mnt poolse parklaala mõõtmed võimaldavad parklas kahesuunalist liiklust. Lisaks on SA ligipääs Staadioni tänavalt. Siit saab parkida hooneesisele parkalale ja sõita ka krundi 3 äärsele parklaalale. Staadioni tänavalt pöörates on liiklus ümber hoone ühesuunaline ning sissesõit on ette nähtud ainult töötajatele ja teenindavale transpordile.

VA ja SR ligipääs on mõeldud eelkõige Staadioni tänavalt krundi põhjanurgalt, kust auto liigub ümber hoone, edelaküljel paiknevate kaubalüüside juurde. Lüüsi platvormide nurga all paigutus hoiab manööverdusvajaduse ja -ala võimalikult väikese. VA või SR sõidab Pärnu mnt 64 ja hoone vahelisele alale ning tagurdab nurga all oleva laadimisplatvormi äärde. Joonisel kujutatud kõige suurem võimalik transport SR (esinemissagedus 3 autot nädalas).

Liiklus toimub krundi Pärnu mnt poolses osas enamasti kahe-suunalisena, hoone taguses, krundi 3 poolses osas, enamasti ühe-suunalisena, kuigi liikumisteede laiused võimaldavad kogu krundil kahe-suunalist liiklust.

PV (prügiauto) sõidab samuti krundile Staadioni tänavalt ja pööranud end suunaga Pärnu tänava poole tagurdab jäätmemahutite ladustusplatsile hoone läänesopis. Jäätmemahutid on võimalik ladustusplatsilt ka välja, auto juurde tõmmata.

Katenditena on kavandatud kasutada asfaldi ja/või murukivi mootorsõidukite liikluseks mõeldud aladel (murukivi võimaldab kanaliseerivat immutust katendi alla. Asfaltkattel juhatakse sademeveed pinnal kogumiskohtadesse). Kergliikluse alal (eelkõige jk+jr) on kasutusel betoonist tänavakivid, mille värvus ja kuju annavad võimalusi edastada lisa informatsiooni.

Lume vallitamine on kavandatud Pärnu mnt ja parklavahelisele haljasalale, parkla ja kaupluse esise kõnnitee vahelisele haljasalale, krundi 1 ja krundi 3 piiriäärsele haljasalalale.

Planeeritud on kokku 39 parkimiskohta sõiduautodele:

Pärnu mnt poolsel alal pargitakse 90° nurga all (parkimiskohad pikkusega 5 ja laiusena 2,7 meetrit, läbisõidutee laius 7 meetrit) - 27 kohta; parklakohad Krundi 3 piiriääres 0° nurga alla (parkimiskohad pikkusega 6 ja laiusena 2,5 meetrit - 6 kohta, läbisõidutee laius 5.5 meetrit); Staadioni tänava poolsel alal pargitakse 90° nurga all (parkimiskohad pikkusega 5 ja laiusena 2,7 meetrit, läbisõidutee laius 7 meetrit), 6 kohta<sup>18</sup>.

Liikluse lõplik korraldus antakse liiklusmärkide ja kattele kantava märgistusega, mida kõnealune ei kujuta. Kindlasti vajavad märgistust reguleerimata ülekäigukohad tänavatel ja ristumised Pärnu mnt-ga (pääs krundile 1 ja Staadioni tänava ristmik).

---

<sup>18</sup> EVS 843:2016. Eesti Standardikeksus. Ptk 9, tabel 9.7

## 5.7 Hoonestusala

Joonised DP-3, 4, 5

Krunt on planeeringut alustades hoonestamata: algselt oli krunt kasutusel elamumaana. Seal olnud hoonestus oli oma kavandatud eaa ära elanud, amortiseerunud ja väheväärtuslik. Seoses omaniku huvi kadumisega oli hoonestus halvas olukorras. Omaniku vahetus tõi kaasa uued huvid ning olemasoleva hoonestuse likvideerimise.

Planeeritud on krundi ärimaale (kaubandus-, teenindus ja toitlustusasutuse maale) rajada kahes järgus (järgud või ühendada) ehitades segakaubandushoone.

Hoonestusala on määratud krundile, arvestades võimalikke liiklustrasse, kasutuse eripärasid, olemasolevat keskkonda, varem piirkonnas kavandatud ning kitsendusi.

Hoonestusala suurus on ca 4160 m<sup>2</sup>. Sellele lisaks on määratud ala, kus hoone osad (varikatused, välistrepid, valguskastid jms) võivad ulatuda väljaspoole hoonestusala. Hoonestamisel tuleb täita ohutusnõudeid (kujad ja nende ehituslike võtetega vähendamise võimalused). Planeering näeb piiranguna ette hoonestamisel tulemüüri kasutamist hoonestusala edelapiiri kagupoolses otsas, kus hoonestusala lõikub olemasoleva hoone ohutuskujaga. Konkreetne hoonestamislahendus peab lähtuma vastavast seadusandlusest, eelkõige Majandus- ja taristuministri määrusest nr17 "Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded ja nõuded tuletõrje veevarustusele" (vastu võetud 30.03.2017)<sup>19</sup>.

Hoonestusala on määratud:

- krundipiiridest üldiselt 4 meetri kaugusele
- kagupiiri Pärnu mnt äärses osas 8 meetri kaugusele
- edelapiiri võõrandatavast või servituudialalst 6 (Pärnu mnt pos2 juures) kuni 7 meetri (krundi 3 positsioon 8 nurgast)

Ala, kus hoone detailid võivad ulatuda üle hoonestusala piiri, saab alguse hoonestusala läänenurgast ja kulgeb piki krundi piire ning lõpeb krundi kirdepiiril, 20 meetri kaugusel Krundi 5 (pos11) läänenurgast.

## 5.8 Ehitusõigus

Joonised DP-3, 4, 5

Planeeritud on krundi 1 (pos1) ärimaale (kaubandus-, teenindus ja toitlustusasutuse maale) rajada kahes ehitusjärgus ehitades segakaubandushoone. Ehitusjärke on lubatud ühendada.

Planeeringu käigus pole leitud põhjust hakata muutma ja/või määrama ülejäänud planeeringualale jäävate või sellega piirnevate maaüksuste ehitusõigust ehk planeering jätab kehtima nendel planeeringut alustades olnu.

<sup>19</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/104042017014>. 2017-17-08

Planeering määrab ehitusõiguse krundile 1 (pos1) aadressiga Pärnu mnt 62. Ülejäänud maaüksusetel toimub tegevus vastavalt maa-alade tegelikule kasutusele ehk korrastatakse maade kasutus. Toimuva kirjeldus on toodud punktides 5.1÷5.4

| Ehitusõigusega määratav | Krundi kasutamise sihtotstarve  | Hoonete lubatud arv | Suurim lubatud ehitusalune pind m <sup>2</sup> | Lubatud max kõrgus (maapinnast) |
|-------------------------|---|---------------------|--|---------------------------------|
| <b>Krunt 1</b>          | 100% ärimaa (002Ä)<br>ÄK - kaubandus-, teenindus- ja toitlustusettevõtete maa | 2                   | 3000   | 9                               |

### Joonis 12 Määratav ehitusõigus

Hooned tuleb rajada sobitavalt olemasolevasse keskkonda, kasutades Eesti Vabariigis tunnustatud ehitusmaterjale, eelistades naturaalseid tehislিকে. Ehitada säästlikult ja hoidlikult. Lubatud on sajuvete kogumine katustelt ja kasutamine, samuti on lubatud paigaldada päikesepaneele ning kasutada soojuspump-kütet. Keelatud on kasutada tuulegeneraatoreid hoonest eemale või sellest kõrgemale paigutatuna. Krundil tekkiv müra ei või ületada seadusandlusega lubatud nagu ka muud keskkonna häiringud. Keskkonda puudutavas tegevuses tuleb juhendada Eesti Vabariigi seadusandlusest. Erilist tähelepanu tasub pöörata Atmosfääriõhu kaitse seadusele<sup>20</sup> ja sellest lähtuvatele määrustele.

Seoses vertikaalplaneerimise eripäradega, tuleb tekkivate tasapindade vahele rajatavad nõlvad kindlustada ning kaitsta sajuvete kontrollimatu valgumise eest. Selleks sobivad näiteks tugimüüride ehitamine, nõlvade kindlustamine geotekstiilidega jmt. Kindlustada tuleb nõlvasid krundipiiridel joonistel näidatud ulatuses:

- Krundi 2 (pos6) piiril
- Maatüki 1 (pos7) piiril
- Krundi 3 pos 8 piiril
- Krundi 5 (pos11) piiridel

Planeering ei näe ette reklaamide paigaldamist väljaspoole krundi 1 piire. Reklaamide paigutamine teekaitsevööndisse tuleb kooskõlastada tee valdajaga. Nende täpne paiknemine määratakse hoonestamise käigus.

- Krundi kasutus eeldab kasutajalt jäätmehoolduskava olemasolu, millele vastavalt too toimib. Ehitusjäätmetega toimitakse vastavalt Jäätmeseadusele.<sup>21</sup> Planeering näeb ette jäätmete ajutised ladustamiskohda kas hoones või krundil selleks ettenähtaval alal. Joonisel DP-4 on selline koht ette nähtud krundi läänenurga sopistusse. Krundi kasutusest tulenevate jäätmete ajutise ladustamise kohad nähakse ette hoonestusprojektis. Silmas tuleb pidada ka Märjamaa valla jäätmehoolduseeskirjas (Märjamaa Vallavolikogu määrus nr 57, vastu võetud 19.04.2011). Lähimad prügilad asuvad Pärnumaal, Paikre prügila ja Järvamaal Väätša prügila, lisaks on Märjamaal jäätmejaam.

<sup>20</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072016001>. 2017-02-16

<sup>21</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/125112016006>. 2017-02-16

## 5.9 Tehnovõrkudest

Joonised DP-4, 5

**Kõik riigitega ristuvad tehnovõrgud on kavandatud kinnisel meetodil.**

### Küte

Planeeritud on rajada krundile 1 lokaalküte soojuspumpade ja ehitise katusele paigaldatavate päikesekollektorite baasil, kasutades ära hoones külmatootmise jääsoojust. Konkreetsed lahendused tuuakse edasiste projektide käigus, sest need on otseselt seotud hoonega.

### Sademeveed

Planeeringuga kavandatav on kujutatud joonisel DP-5. Planeeringuala sademevesi lahendatakse kinnistu siseselt ning teede-tänavate kinnistutele sademevett plaanis juhtida ei ole.

Planeeritud on rajada ühisevõrgu osana sademevete-kanalisatsioon. Liitumine sademevetevõrku on ette nähtud krundi loodepiiril.

Krundil on sademevetega toimimise põhimõteteks nende kogumine, immutamine.

Krundil kasutatakse võimalikult suurt immutamist vettläbilaskvate katetega aladel, mille alla rajatakse süsteemid vooluhulkade akumulatsiooniks ja viivitamiseks. Rajatav süsteem peab olema hooldatav. Krundil lahendatakse süsteem koos hoonestuse kavandamisega, krundist väljaspool liidetakse kraavide-immutusala-torustike süsteem ühisevõrku, mis rajatakse krundil 3 toimuva tegevuse käigus.

Planeering näeb ette krundi 5 (pos11) liitumise sademevete kanalisatsiooniga. Trassi ligikaudne asukoht on kujutaud joonisel DP-5. Krundile 1 seatakse trassi kaitsevööndi ulatuses servituut krundi 5 kasuks.

### Vesi ja kanalisatsioon

Krundil on olemas liitumine ühisevõrkudega krundi kagupiiril, Pärnu mnt ääres. Selle baasil ehitatakse vastavalt hoonestuse konkreetsele kavale krundivõrk, lähtudes ühisevõrkude valdaja esitatud tingimustest<sup>22</sup>.

### Elekter

Elektriliitumine rajatakse vastavalt võrguettevõtja tehnilistele tingimustele<sup>23</sup> krundile 1 loodepiiri äärde, krundi põhjanurgale. Toide liitumisele tuuakse maatükilt EHAK 5280 (pos7) ja kulgeb paralleelselt krundi 1 piiriga kuni liitumispunktini. Krundile 1 seatakse võrguvaldaja kasuks servituut kaitsevööndi ulatuses.

**Planeeritud on välisvalgustus** jalakäijate teeületuskohtadele, mis liidetakse olemasolevasse ühissüsteemi. Krundile 1 on planeeritud välisvalgustus parklatesse ja laadimisestakaadile ning jalakäijate teele. Selle täpne paiknemine, valitavad valgustusviisid ja vahendid lahendatakse rajatava krundi elektrivõrgu baasil (alates liitumispunktist krundi 1 põhjanurgal).

### Side

Side liitumine on vastavalt tehnilistele tingimustele<sup>24</sup> ette nähtud Pärnu mnt 67a esisest sidekanalisatsiooni kaevust P13.

---

<sup>22</sup> Matsalu Veevärk tt nr 02-440

<sup>23</sup> Elektrilevi Liitumislepingu nr 239226 lisa nr 1

<sup>24</sup> Telia tt nr 28276777

## 5.10 Haljastus

Haljastusse puutuvat on analüüsitud peatükis 4 ja kujutaud graafiliselt joonisel DP-1.

Haljastusse puutuvat on planeeritud krundil 1. Mujal on haljastus väljakujunenud-kujundatud.

Krundil 1 puudub väärtusklik kõrghaljastus. Kõrghaljastust esineb vähesel määral krundi piiridel. Krundi keskosas on kolm viljapuud, mille säilitamise-likvideerimise üle otsustatakse hoonestusprojektide käigus. Need pole väärtuslikud, kuid ei vaja tingimata likvideerimist, kui nad ei jää ehitusele ette. Säilitamiseks on ette nähtud mõned kõrghaljastuselemendid krundi loodepiiril ning likvideerida üks rajatava tee alale jääv puu krundi edelapiiri ääres. Ülejäänud kõrghaljastuse osas otsustatakse edasiste projekteerimiste käigus.

Madalhaljastus kuulub krundil 1 likvideerimisele ning rajamisele ehitusprojektide koosseisus planeeringus võimaldatavas ulatuses.

Kruntidel on lubatud kasutada piirdeid, mille paiknemine ja lahendus määratakse edasiste projekteerimiste koosseisus vastavalt vajadustele, pidades silmas mujal sätestatut.

Reljeefsusest ja kasutusotstarbest vertikaalplaneerimise eripärast ja sellest, et planeering ei pea vajalikuks lõhkuda väljakujunenut, tuleb kohati kasutada erinevate tasandite vahel nõlvade moodustamise asemel tugimüüre. Nende asukohad maaüksuste piiridel on näidatud joonistel<sup>25</sup>. Krundi sisene vertikaalplaneerimine ja selle elluviimise viisid lahendatakse planeeringu põhimõtetele toetudes ehitusprojektide koosseisus. Soovitav on kaaluda erinevate elementide ühendamist, näiteks tugimüür võib olla piirde vundamendiks, piire võib olla hekk jmt

## 5.11 Tuleohutusest

Planeerimisel on väljaselgitatud tuleohutusse puutuv olukord piirkonnas. Piirkonnas on olemas kaks tuletõrjervee hüdranti Pärnu mnt ääres. Hüdrant H33 asub krundi 4 (Pärnu mnt 58) nurga juures ca 30 meetri kaugusel planeeringu alast, hüdrant H34 asub krundi 2 (Pärnu mnt 64) piiriääres, ca 42 meetri kaugusel planeeringualast.

Planeeritud ei ole hoonete tuleohutusse puutuva detaile, kuna need sõltuvad konkreetse hoone kasutuslike ja ehituslike eripärade koostoimest ja saavad määratud konkreetsetes ehitusprojektides. Planeeritud tuleohutust määravad piirangud on sätestatud ehitusõigusega<sup>26</sup>.

## 5.12 Kuritegevuse riskide vähendamine

Planeering ei määra erilisi võtteid kuritegevuse riskide vähendamiseks tuginedes kuritegude statistikale.

---

<sup>25</sup> Vt joonis DP-1

<sup>26</sup> Vt joonis DP-1



Küll vähendab planeeritav kuritegevuse riski, korrastades alevi keskuses oleva ala, muutes selle unarusse jäetust kaasaegselt meeldivaks, avatud keskkonnaks, säilitades üldise väikelinliku miljöö. Meeldiv elukeskkond ise on uuringute põhjal üheks tugevaimaks kuritegevuse riskide maandajaks. Lisaks loob kavandatav kasutus pinnase kogukonna sotsialiseerumiseks, kauplus on koht, kus inimesed kohtuvad, tutvuvad ja lävivad.<sup>27</sup>

Tavapärastest füüsilistest meetmetest on ette nähtud kasutada välisvalgustust teedel ja tänavatel ning piirdeid, mis sulgevad soovimatutele isikute ligipääsu. Lisaks planeeringus sätestatule tuuakse ehitusprojektide juures konkreetse objektiga seotud lahendused kuritegevuse riskide vähendamiseks.<sup>28</sup>

### 5.13 Planeeringu elluviimisest

Planeering on kavas ellu viia, tagades:

- Ehitatava keskkonna üldist kvaliteeti
  - Funktsionaalsust, mis sisaldab kavandatu otstarbekust, erinevate vajaduste tasakaalustamist ja seoseid ümbritsevaga
  - Sobivust keskkonda ehk esteetilisust ja ruumilist sobivust
  - Ökoloogilisust
- Ruumiliste vahekordade terviklikku lahendust

Detailplaneeringu elluviimise kohustused on sätestatud seadusandluses. Lisaks võivad osapooled sõmida kohustuste üleandmiseks vastavasisulisi lepinguid õigusaktides määratud ulatuses. Kõik muud lepped saavad olla koostöö tulemiks. Planeeringu elluviimiseks vajalikud tegevused ja nende järjekord lisatakse hiljemalt planeeringu vastuvõtmise otsusele.<sup>29</sup>

Planeeringu elluviimisel tuleb juhendada Eesti Vabariigi õigusaktidest.

Lisaks peab Maanteeamet vajalikuks rõhutada järgmist:

- Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas, või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS §72 lg2) enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.
- Maanteeamet ei võta endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks. Arendustegevusega seotud riigitee laiendamise, ristmike rekonstrueerimisega, uute ristmike kavandamise, jalgratta- ja jalgteede kavandamise jne korral on nende projekteerimine ning väljaaitamine planeeringu korraldaja kohustus, kui planeeringu koostamise korraldaja ja detailplaneeringust huvitatud isik ei ole kokkuleppinud teisiti (PlanS §131 lg1)

<sup>27</sup> Juhend Kogukondlik turvalisus, <http://www.linnalabor.ee/failid/n/fb185847775595f0776fb4aef32af1db>

<sup>28</sup> EVS809-1:2002 Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur.

<sup>29</sup> Planeerimisseadus §3 lõige (5)



- Kõik arendusega seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Maanteeametile nõusoleku saamiseks. Tee ehitusprojekte võib koostada vaid vastavat pädevust omav isik (EhS §24 lg2 p2). Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (EhS §99 lg3) annab nõuded projektile Maanteeamet ja riigitee aluse maaüksuse piires väljastab tee ehitusloa Maanteeamet.

#### **Planeeringu elluviimiseks tehtud tegevused:**

- Koostöö
- Lepped huvitatud isiku ja tehnovõrkude valdajate vahel
- Lepped huvitatud isiku ja maaüksuste omanike vahel

#### **Planeeringu elluviimiseks vajalikud tegevused:**

- Krundi 1 omaniku sammud krundi moodustavate maaüksuste liitmiseks
- Kruntide 3 ja 4 omaniku sammud kinnistute Tamme tee1 ja Pärnu mnt 58 jagamiseks
- Lepped huvitatud isiku ja KOV vahel ülekäigukoha väljaehitamiseks Staadioni tänavale
- Lepped huvitatud isiku ja tehnovõrkude valdajatega
- Lepped asjast huvitatud isiku ja Märjamaa-Konuveri tee 20170 omaniku vahel Pärnu mnt 62 juurdepääsu ja jalakäijate teeületuskoha väljaehitamiseks
- Huvitaud isiku toimingud krundil 1 kavandatu elluviimiseks
- Koostöö

#### **Planeeringut võib ellu viia järkudena:**

- I järk maakorraldus<sup>30</sup>
- II järk ehitamine<sup>31</sup>

Ehitamine on võimalik jagada omakorda järkudesse. Eespool kirjeldatud kahes järgus ehitamine puudutab eelkõige hoonet. Tehnovõrkudesse ja teedesse puutuv tuleb valmisehitada hoone rajamise I järgus. I järgus tuleb vastavalt eespool kirjeldatule rajada ka parklad.

Ehitamise II järgus laiendatakse I järgus rajatud tehnovõrke hoone II järku ning ehitatakse ümber ja/või laiendatakse parklad lõpptulemini.

## **6 Märkused**

- Kasutatud materjalide täiendused on tehtud projekteerija poolt.

Koostas

MA Piret Lai

November 2016 -veebruar 2017-juuli 2017

<sup>30</sup> Vt ptk 5.3 Kruntimine ja 5.5 Planeeritav maakasutus

<sup>31</sup> Vt.ptk 5.8 Ehitusõigus ja p5.6.3 alajaotusest "Parkimisest"