

Töö number
Tellijä

2019-0077

Kohila Vallavalitsus

Vabaduse 1, Kohila 79804

Tel 4894760, e-post: vallavalitsus@kohila.ee

Registrikood: 75018851

www.kohila.kovtp.ee

Konsultant

Skepast&Puhkim OÜ

Laki põik 2, 12915 Tallinn

Telefon: +372 664 5808; e-post: info@skpk.ee

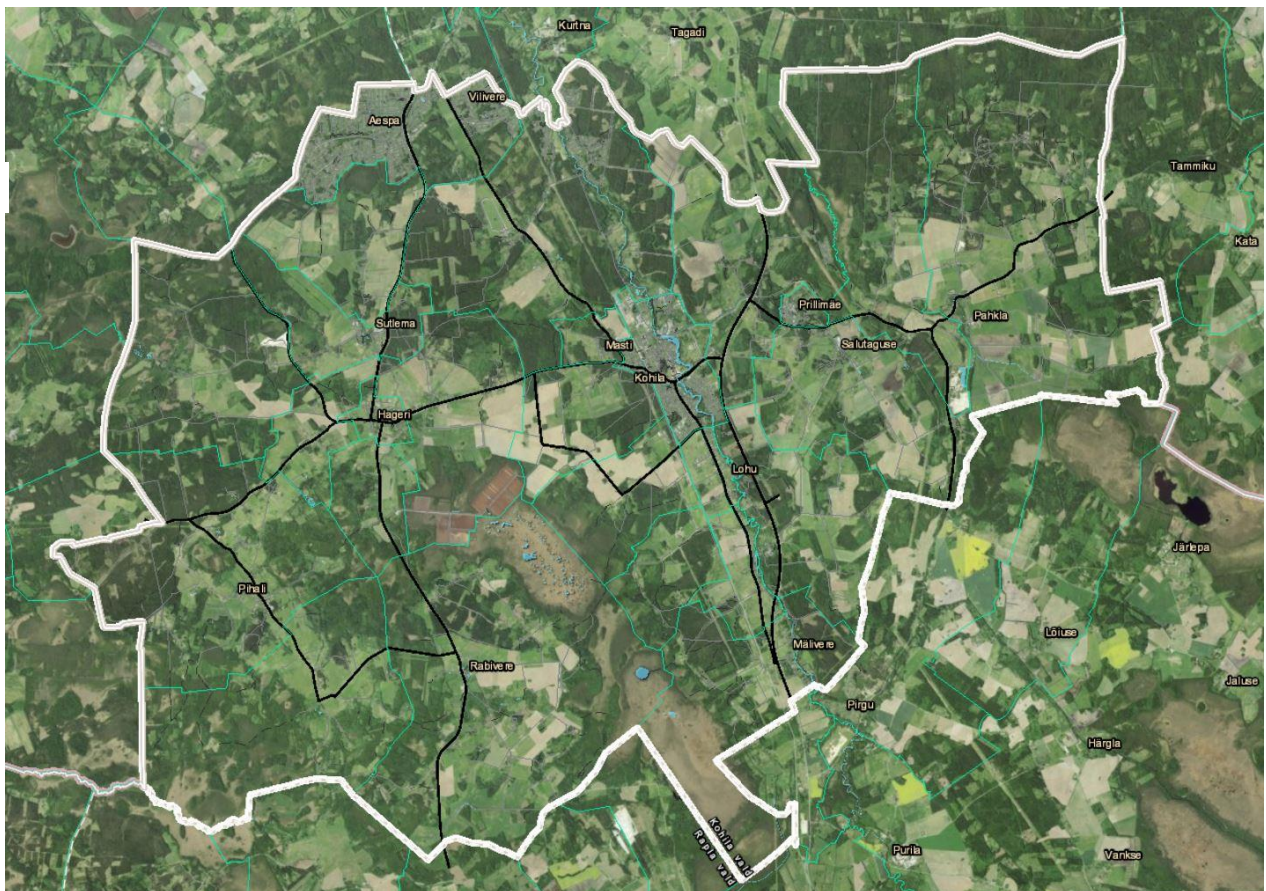
Registrikood: 11255795

www.skpk.ee

Kuupäev

16.07.2020

ALUSANALÜÜS Kohila valla üldplaneeringule



Sisukord

SISSEJUHATUS.....	3
1. ASEND.....	4
2. RAHVASTIK.....	6
2.1. Rahvastikuprognosis.....	11
3. ASUSTUS.....	13
4. E HITUSTEGEVUS JA MAAKASUTUS	23
4.1. Maakasutuse arengud üldplaneeringus.....	23
5. SISEND ÜLDPLANEERINGU LAHENDUSSE	28

Sissejuhatus

Kohila valla üldplaneeringu alusanalüüs koondab endas materjale ja infot üldplaneeringu koostamiseks ja selgitab lahenduse väljatöötamise aluseid.

Sia on koondatud viimase ca 10a statistilist infot, alusandmeid ja seni kaardistatud trende. Alusinfo põhjal on analüüsitud võimalikke perspektiivseid arengutrendide suundumusi ning nende põhjal selgitatud üldplaneeringu lahenduse kujunemist. Millised tegurid on Kohila valla möödunud aastate arengutes ilmnenuid ning millised võimalused tulevikku loovad?

Materjal on olnud lähtekohaks üldplaneeringu lahendusvariantide kaalutusotsuste tegemisel.

Alusanalüüs on koostatud seisuga juuli 2020. Üldplaneeringu koostamise käigus seda teavet edaspidi ei uuendata. Alusanalüüs ei ole üks-ühele üldplaneeringusse üle võetav analüüs ja järeldused.

Materjal on pigem analüüsiva iseloomuga ning vaatab trende. Kuna Kohila valla arengukava 2018-2025 (kinnitatud Kohila Vallavolikogu 25.09.2018 määrusega nr 15) annab paljudest teemadest üsna põhjaliku ülevaate, ei ole otstarbekas sama infot siin dubleerida, ning uuema või erineva informatsiooni puudumisel on viidatud kehtivale arengukavale.

1. Asend

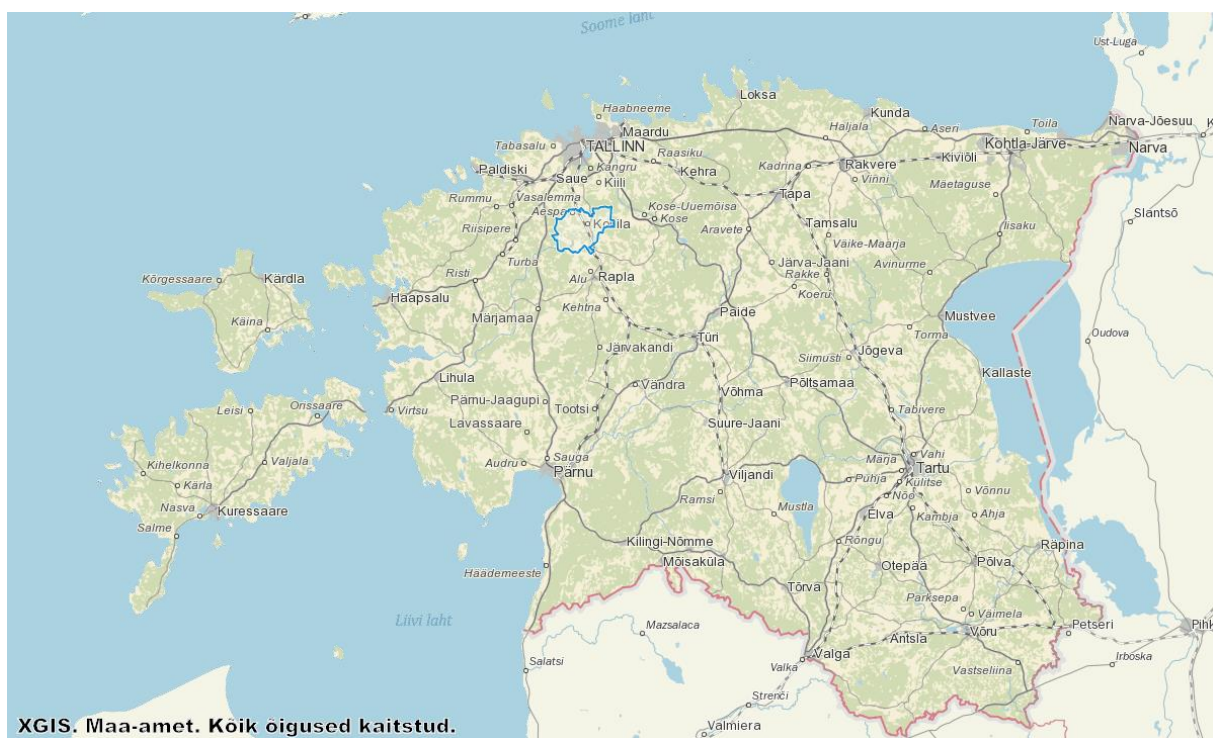
Kohila valla asukoha oluline info on valla arengukavas kokku võetud järgmiselt:

Kohila vald on Raplamaa põhjapoolsem. Naabervallad Harjumaalt on Kose, Saku ja Saue. Lõunast piirneb Kohila vald Raplamaa Rapla vallaga.

Valla pindala on 23011 ha (maakatastri andmetel 31.12.2019). Kompaktse territooriumi ulatus põhjast lõunasse on ligikaudu 15 kilomeetrit ja idast läände ligikaudu 20 kilomeetrit. Kaugus valla keskuseks olevast Kohila alevist ei ole valla piires kuskil üle 17 kilomeetri.

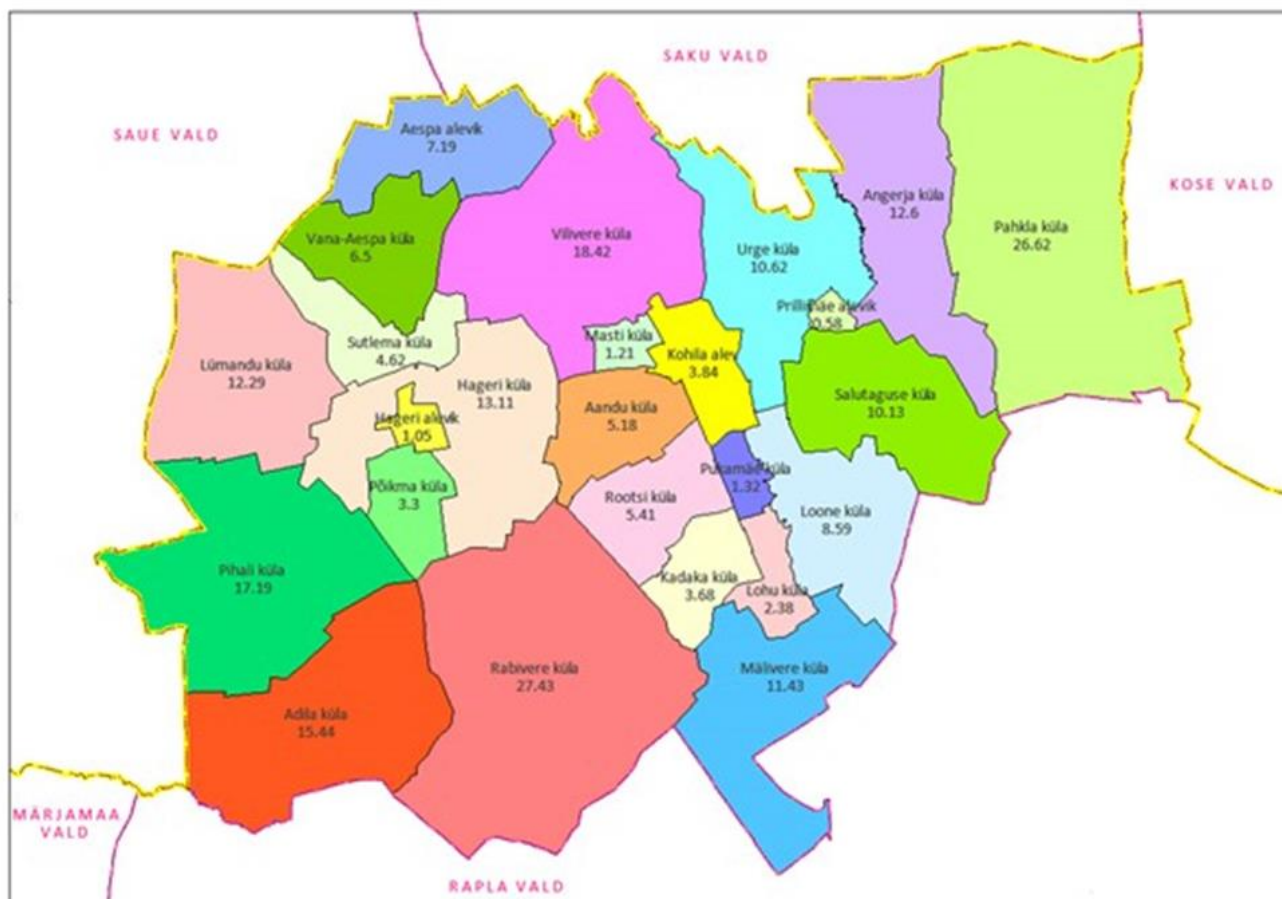
Asukoht on soodne: Kohilast Tallinna on 32 km ja maakonnakeskuse Raplasse 21 km. Hea ühenduse mõlemasse linna tagavad kaks tähtsat põhja-lõunasuunalist magistraali: Tallinna-Rapla-Türi maantee ja Tallinna-Rapla-Viljandi/Pärnu raudtee. Lääne-idasuunaliseks liiklussoonteks on valda läbivad Kernu-Kohila ja Vaida-Urge teed, mis tagavad ühenduse Pärnu, Tartu ja Narva maanteedega.

Kuna Kohila vald asub Tallinna läheduses, on see tähtsaim tõmbekeskus, vähem on seda Rapla maakonnakeskusena. Valla sees on suurim tõmbekeskus Kohila alev, mis paikneb valla keskmes. Valla läänepoolse piirkonna tõmbekeskus on Hageri alevik ja valla idaosas Prillimäe alevik.¹



Joonis 1. Kohila valla asend. Allikas: Maa-amet, 2020.

¹ Kohila valla arengukava 2018-2025

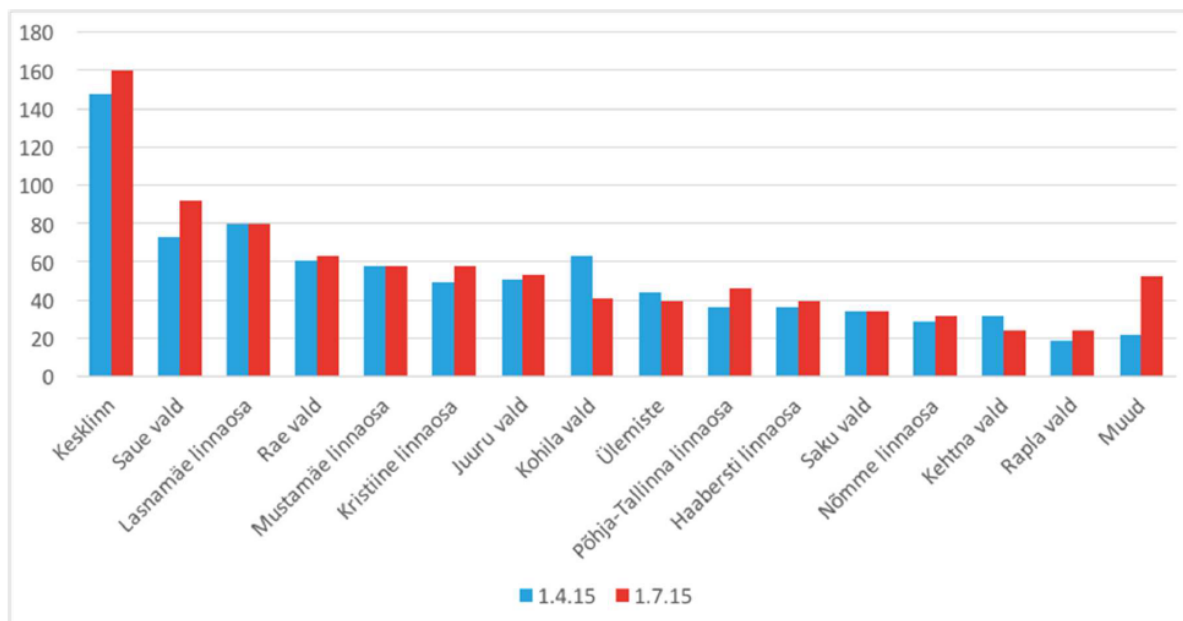


Joonis 2. Kohila valla asustusüksused. Allikas: Kohila valla arengukava 2018-2025

2. Rahvastik

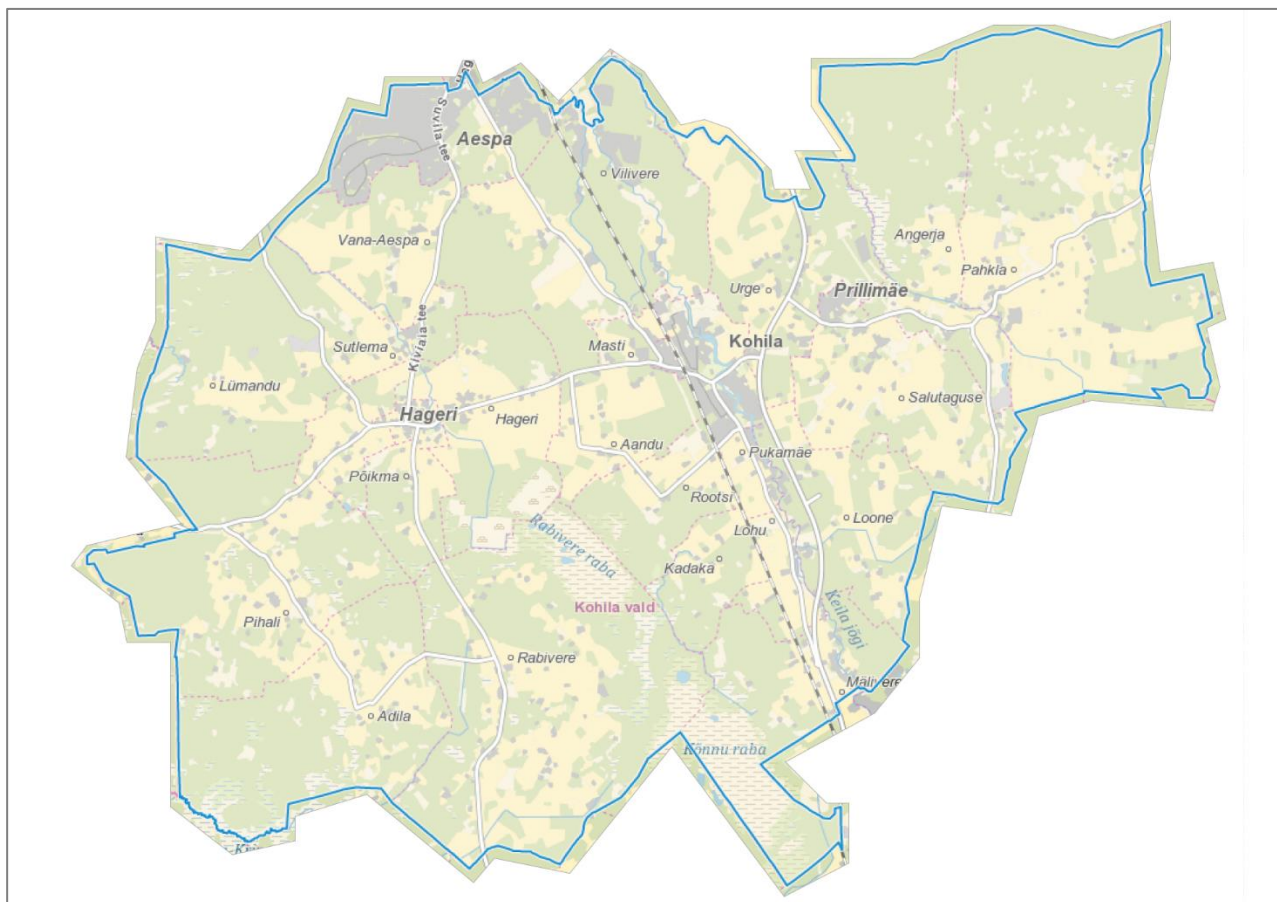
Statistikaameti andmetel elas 01.01.2020 Kohila vallas 7286 inimest, sh Kohila alevis 3165 inimest, Aespa alevikus 1348, Hageri alevikus ja külas kokku 294 inimest, Prillimäe alevikus 344 inimest ja Vilivere külas 322 inimest. Sellest nähtub, et peaaegu 3/4 elanikkonnast elab kompaktselt valla põhjaosas, nendest omakorda suurem osa magistraalide ääres (maantee ja raudtee), mis ühendavad valda Tallinna linnaga.

Suur osa elanikest käib päevasel ajal tööll Tallinnas ja selle lähiümbruses. Samamoodi tarbitakse palju pealinnas kaupu ja teenuseid, kuid kindlasti toimib tõmbekeskusena ka maakonnakeskus Rapla.



Joonis 3. Igapäevased regulaarsed liikumised Kohila alevist välja. Allikas: Kohila liikuvusuuring. Hendrikson&Ko, 2016.

Perioodil 2003 – 2019 on vallas toimunud aeglane elanike arvu kasv, selle ajaga suurenes elanikkond ca 14%. Tööealiste arv kasvab proportsionaalselt elanikkonnaga. Loomulik iive on olnud alates 2007. aastast positiivne. Ülalpeetavate määr püsib stabiilne ca 57 juures, aeglaselt tõusva trendiga.



Joonis 4. Valla suurimad asustusüksused koonduvad põhjaossa: Kohila alev, Aespa alevik ja Vilivere küla, Hageri alevik ja küla ning Prillimäe alevik. Allikas: Maa-ameti kaardiserver 2020.

Kohila valla rahvastikupüramiid, 1. jaanuar 2020



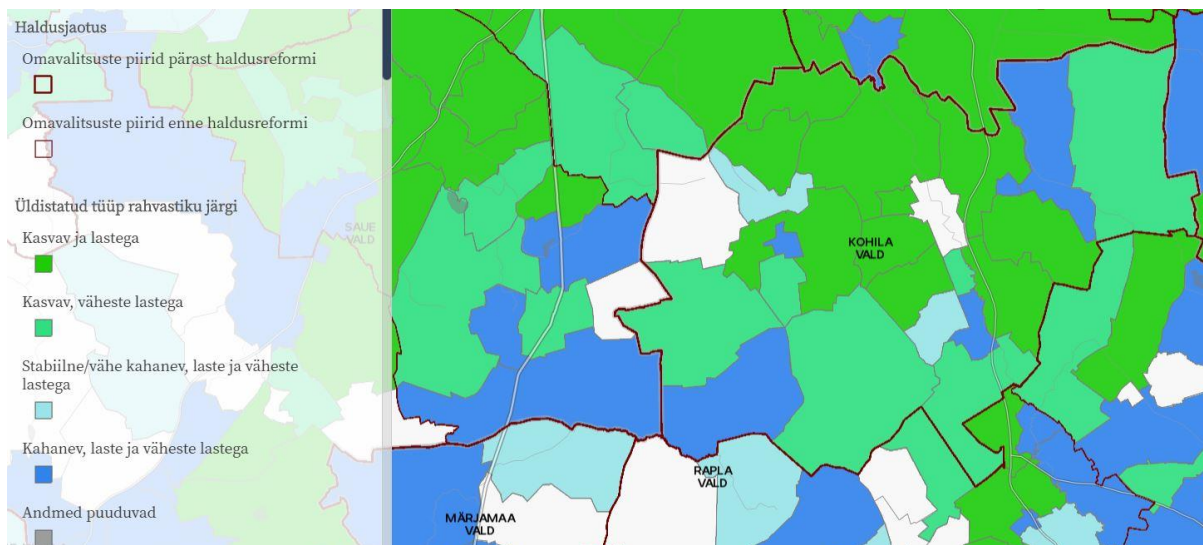
Joonis 5. Rahvastikupüramiid. Allikas: Statistikaamet seisuga 01.01.2020

Rahvastikupüramiid annab infot, milline on tõenäoline rahvastiku soolis-vanuseline struktuur ning üldine foon lähiaastakümnetel.

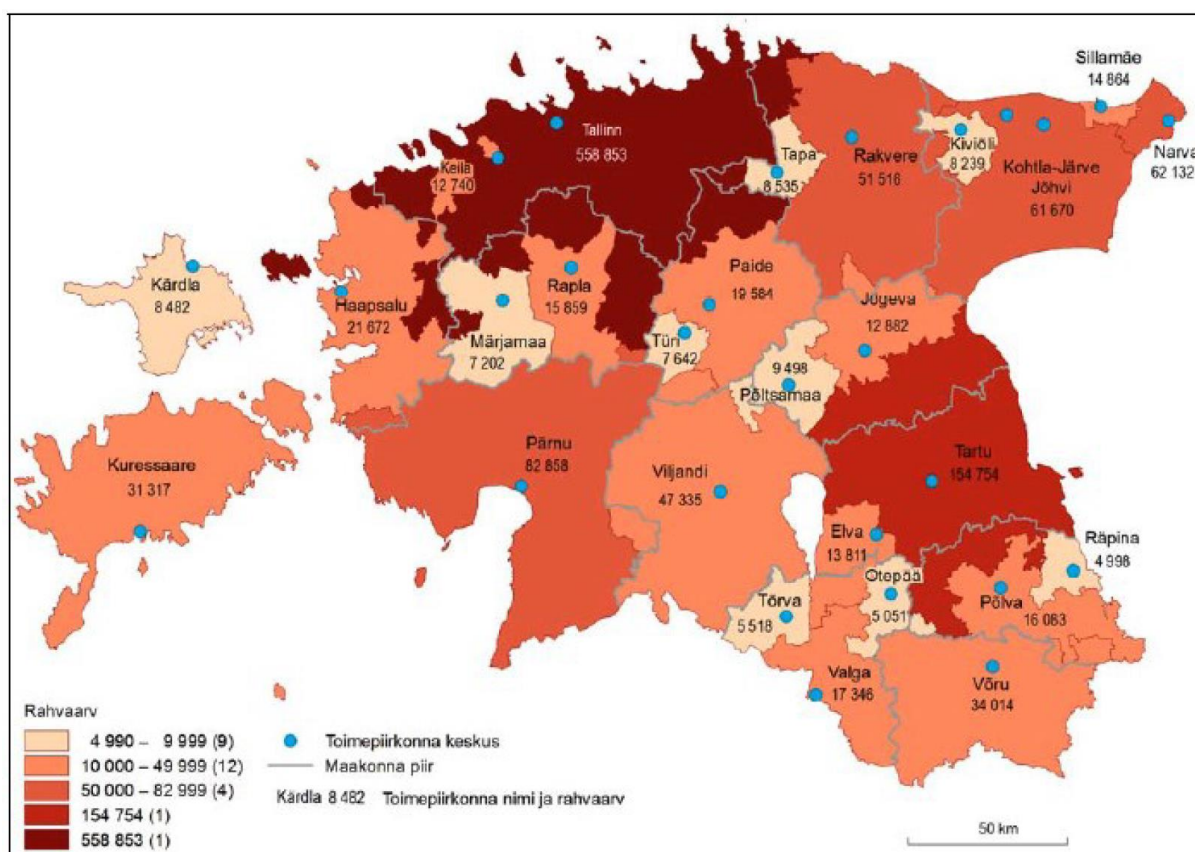
Eesti väikeasulate uuringus² liigitatakse Kohila Tallinna toimetulekupiirkonda kuuluvaks omavalitsuseks, mis on pigem positiivne omavalitsuse jätkusuutlikkuse kontekstis, kuid paratamatult tähendab ka suurt pendelrännet Tallinna suunas. On põhjendatud oodata elanikkonna edasist kasvu, kuigi kasvu tempo tõenäoliselt veidi langeb. Eakate osatähtsus on vallas mõõdukas, kuid tõuseb ja tõenäoliselt 15-20 aasta pärast peab omavalitsus hakkama suuremat tähelepanu pöörama hooldeteenustele ja keskkonna ligipääsetavusele, kuid see on üleriigiline ja üle-Euroopaline trend.

Sama uuringu põhjal kuuluvad valla põhja- ja keskosa asustusüksused „kasvav ja lastega“ üldistatud asustusüksuse tüübi alla. Mida kaugem valla keskusest ja/või põhimagistraalidest, seda rohkem asustusüksusi langeb „kahaneva“ üldistatud asustusüksuse tüübi alla.

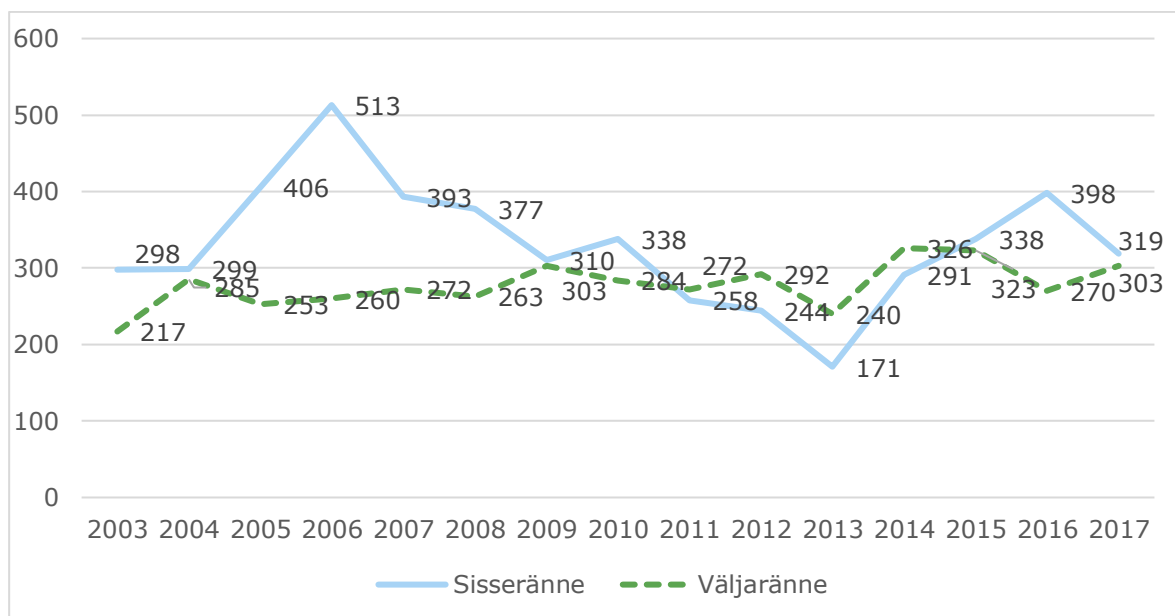
² Eesti väikeasulate uuring. Koostaja Hendrikson&Ko ja Tallinna Ülikool, tellija Rahandusministeerium, 2019.



Joonis 6. Kohila valla üldistatud tüüp rahvastiku järgi. Allikas: Eesti väikeasulate uuring, 2019



Joonis 7. Kohila valla kuulub Tallinna toimetulekupiirkonda. Allikas: Eesti väikeasulate uuring, 2019



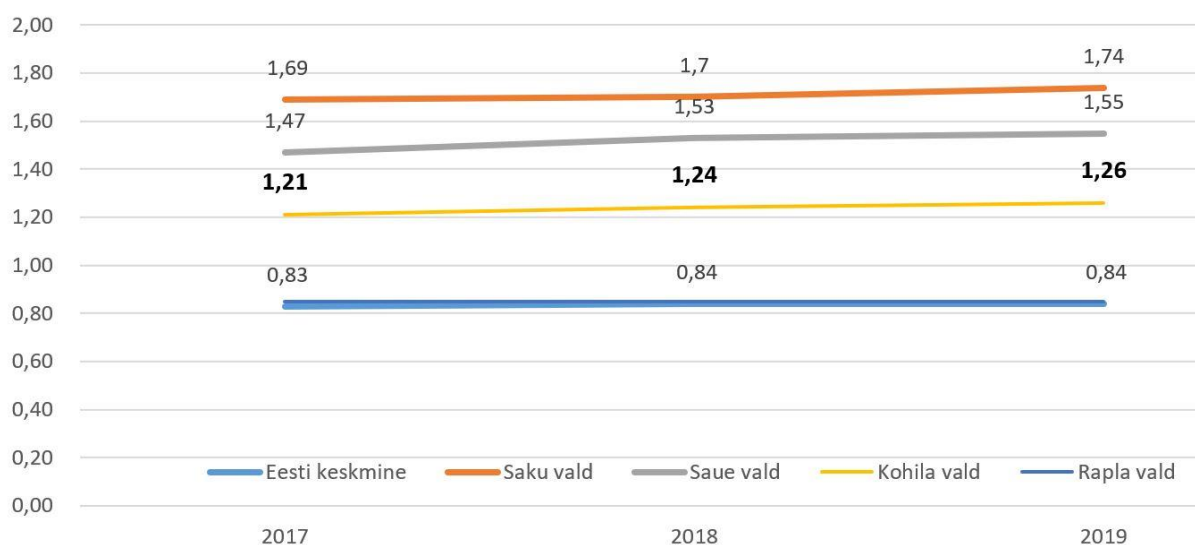
Joonis 8. Sisse- ja väljaränne Kohila vallas aastatel 2003-2017. Allikas: Kohila valla arengukava

Sisse- ja väljarände ebaühtlase mustri tõttu ei saa rääkida trendidest. Graafikut võib tõenäoliselt oluliselt mõjutada asjaolu, et paljud elanikud ei ole registreerinud ametlikuks elukohaks Kohila valda.

Tallinna toimepiirkonna omavalitsusele omaselt on Kohila vallas Eesti keskmisest kõrgem tööturuseindeks³, mis näitab, et vald on konkurentsivõimeline tööealise elanikkonna elupaigana. Selle näitaja poolest jääb vald siiski tugevalt alla Tallinnale lähemal olevatele naaberomavalitsustele, nagu Saku ja Saue vald. Maakonna teised omavalitsused jäävad omakorda alla Kohila vallale, olles pigem Eesti keskmise näitaja juures. Seega Tallinna toimetulekupiirkonda kuulumine on tööjõuturul tajutav.

Ülalpeetavate määr Kohila vallas on olnud tõusva trendiga perioodil 2017 - 2019. Enne 2017. aastat andmed puuduvad. Ülalpeetavate arvu kasvu näol on tegu üleriigilise rahvastiku vananemise probleemiga, kuid Kohila vallas on see kasv mõõdukas ja seda kompenseerib suhteliselt kõrge tööturuseindeks. Kasv on siiski kiirem, kui vahetus naabruses olevates Harjumaa omavalitsustes.

³ Demograafiline tööturuseindeks – eelseisval kümnendil tööturule sisenevate noorte (5–14-aastased) ja sealt vanuse tõttu väljalangevate inimeste (55–64-aastased) suhe. Kui indeks on ühest suurem, siseneb järgmisel kümnendil tööturule rohkem inimesi, kui sealt vanaduse tõttu potentsiaalselt välja langeb.



Joonis 9. Kohila valla ja naaberomavalitsuste demograafilise tööturusurveindeksi võrdus Eesti keskmise näitajaga. Allikas: Statistikaamet, info seisuga 07.08.2019



Joonis 10. Kohila valla ülalpeetavate määr. Allikas: Statistikaamet, info seisuga 03.12.2019

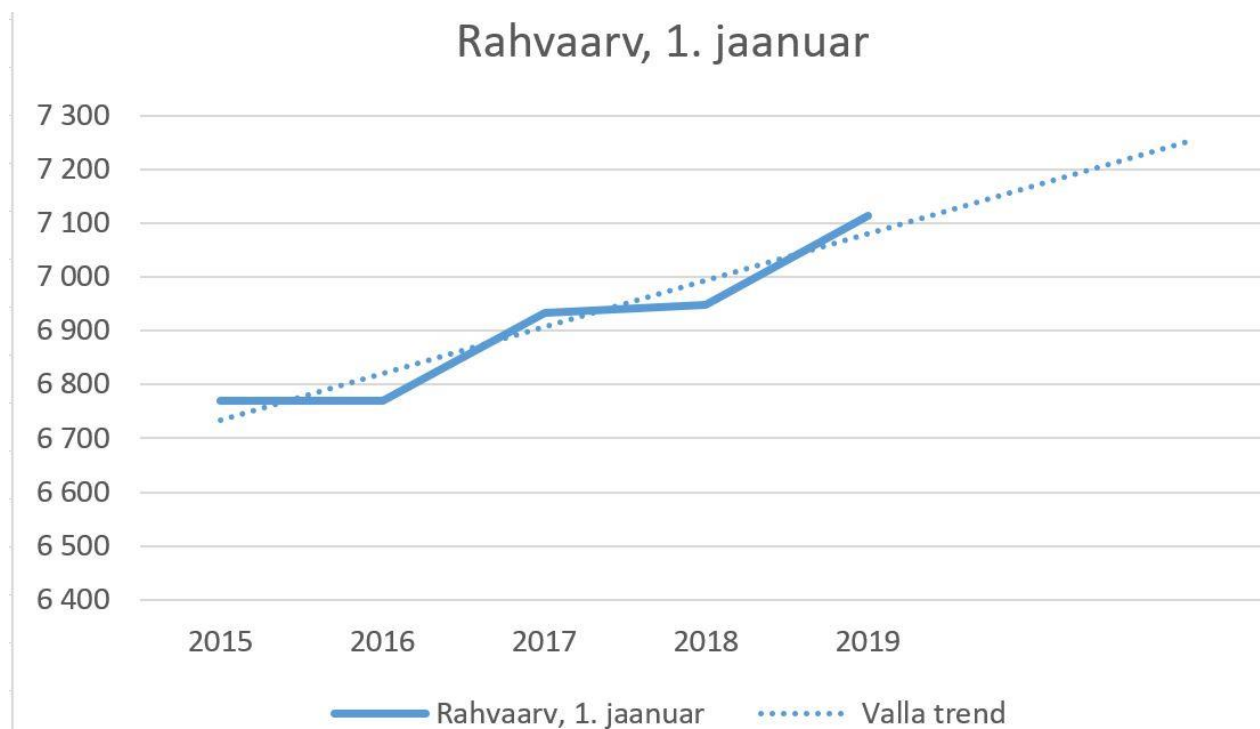
2.1. Rahvastikuprognosis

Statistikaameti üldise rahvastikuprognosis⁴ kohaselt väheneb seniste trendide jätkumisel Eesti rahvaarv järgmise ligi 15 aasta jooksul negatiivse loomuliku iibe ja välisrände saldo tõttu. Seniste rahvastikusuundumuste jätkumisel väheneb kogu Eesti rahvastik keskmiselt 0,4% võrra aastas.

Võrreldes riigi üldise olukorraga on Kohila vald soodsamas positsioonis, kuna positiivsed iibe ja rändesaldo on taganud 2003-2019 aastatel 14% rahvastiku kasvu. Kasvutempo on siiski olnud pigem madal. Kohila vallal on potentsiaali veel kasvada positiivse rändesaldo arvelt, meelitades kohale tööealisi inimesi, kelle jaoks nt Tallinnas või selle vahetus lähiümbruses jäävad pere suurusele vastavad kodud ostmiseks ebamõistlikult kalliks. Seega tasub kindlasti üldplaneeringus rõhutada uusarenduste võimalusi tugevates väljakujunenud keskustes. Kuid tuleb arvestada realistliku

⁴ Statistikaameti rahvastikuprognosis aastani 2040. Vaadatud 20.01.2020.

olukorraga, kus järgneval kümnendil rahvastiku arvu kasv aeglustub või peatub ja keskpikas perspektiivis peab rohkem tähelepanu pöörama pigem sotsiaalhoolekandeteenuste arendamisele.



Joonis 11. Kohila valla rahvaarvu muutus ja trend aastatel 2015-2019. Allikas: Statistikaamet, 2019

3. Asustus

Kohila vallas on üks alev, kolm alevikku ja 21 küla. Tiheasustuseks määratud asustusüksused (kõik alevid/alevikud ja suurem osa Pukamäe külast, Urge küla lõunaosa, Masti küla Kohilaga külgnev osa ja Vilivere küla põhjaosa) on võrdlemisi suure tihedusega. Muus osas on vald asustatud hõredalt. Suure osakaaluga alasid moodustavad rohevõrgustik ja väärtuslikud põllumajandusmaad.

Asustuse arengusuunad

Asustuse arengusuundade väljaselgitamisel ja soovitude andmise osas on suur töö tehtud Raplamaa Maakonnaplaneeringus 2030+, Kohila valla kehtivas üldplaneeringus, Linnalabori koostatud Kohila ruumikavas ja Hendrikon&Ko koostatud Kohila liikuvusuuringus. Lisaks sellele on oluliseks ruumi korraldavaks teguriks valda tulevikus läbiv Rail Baltica raudteetrass.

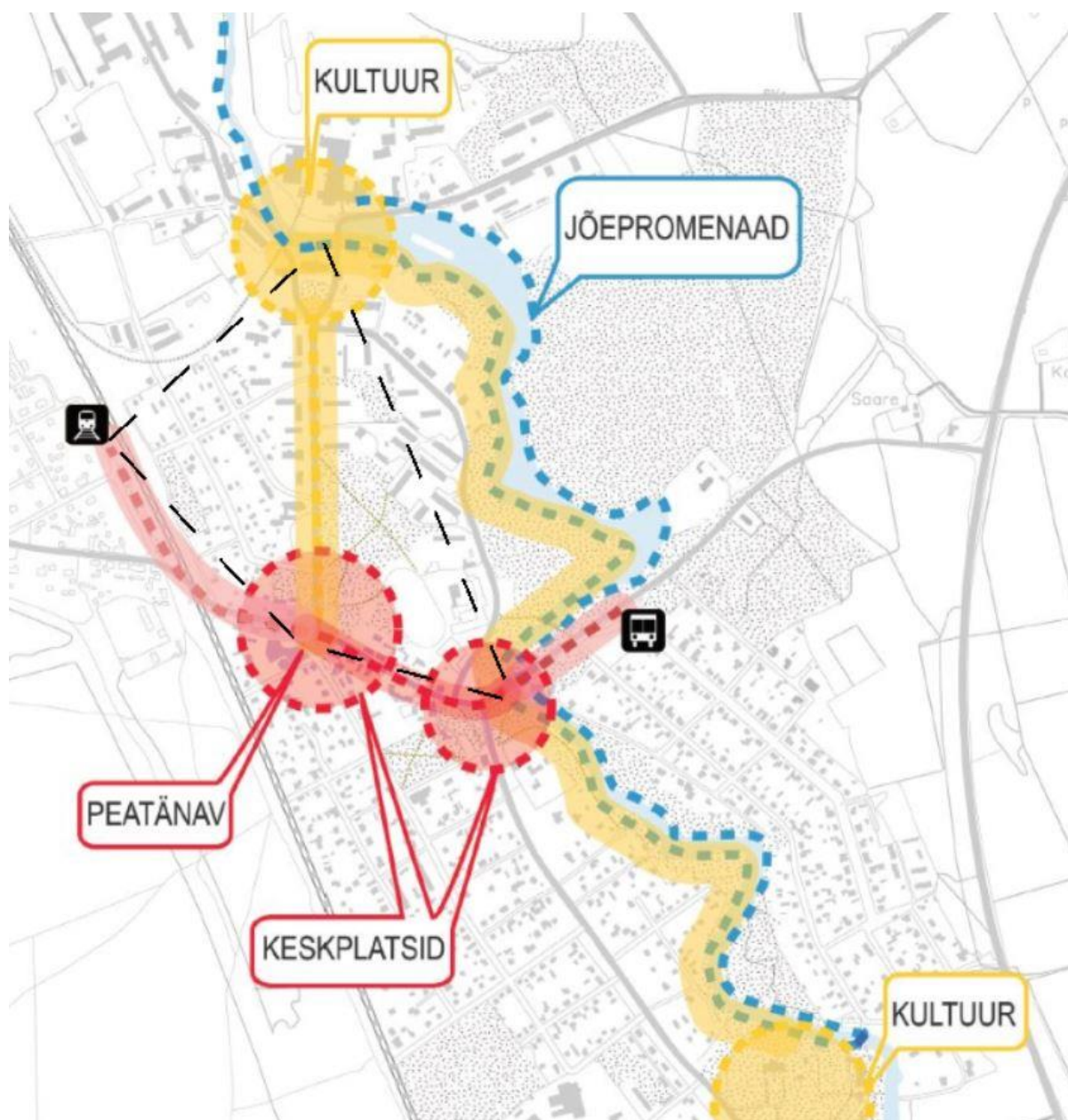
Vallas ei saa rääkida olulisest arendussurve, kuid nõudlus uute eluruumide – eriti korterite - järele on olemas. Tarbijate harjumused globaalselt ja sh Eestis on muutumas ja järjest rohkem väärtustatakse kohaliku tasandi teenuste kasutamist lokaalselt ja vastavalt nende teenuste teeninduspiirkonnas elamist, mis võimaldab keskkonnasäästlikumat eluviisi. Seoses sellega tuleks elamuarendus põhiliselt suunata väljakujunenud kompaktses asustusega piirkondadesse. Seda toetab kaks argumenti. Esiteks aitab see vähendada taristu mahajäämuse riski, kuna elanike suurem tihedus võimaldab taristuobjektide efektiivsemat kasutamist vähemates asukohtades. Teiseks toetab selline arendustegevus väljakujunenud kohaliku tasandi keskuste tugevdamist, kuna suureneb väikeäriride kliendibaas. Mida rohkem erinevaid teenuseid ja kaupu on võimalik tarbida tingliku jalutuskäigu raadiuses, seda rohkem inimesi otsustab kohaliku tarbimise kasuks. Läbi selle kasvab ka avaliku ruumi kasutajate arv ja mõnevõrra väheneb ka liikluskoormuse kasv Kohila valla ja Tallinna linna vahel. See õigustab tulevikus suuremaid investeeringuid avalikku ruumi ja aitab oluliselt kaasa valla füüsilise ruumi visuaalse kvaliteedi paranemisele.

Kohila alev

Vastavalt Rapla maakonnaplaneeringu asustuse suunamise kaardile käsitletakse Kohila alevit koos Prillimäe alevikuga ühise linnaliku alana. Seda ala läbib täna 3 olulist maanteed (Tallinn-Rapla-Türi, Kernu-Kohila, Vaida-Urge) ja olemasolev Tallinn-Rapla-Viljandi/Pärnu raudtee. Tulevikus läheb alast läheb ka Rail Baltica. Prillimäe ja Kohila vahele jäävad maantee ja Rail Baltica transpordikoridorid teevad piirkonna arengut terviklikuks linnaliseks alaks keeruliseks.

Kuna Prillimäe ja Kohila vahele tuleb ka Rail Baltica kohalik peatus, tuleb kahtlemata kasutada sellega kaasnevat lisaväärtust, suunates arengut raudtee poole. Kuid ei tasu unustada, et Kohila alevit läbib olemasolev toimiv raudteetrass, millega kaasneb sama lisaväärtus.

Kohila üheks vaieldamatuks tugevuseks on kompaktsus, mida tuleb säilitada. Kuna tegemist on võrdlemisi väikese asustusüksusega, siis igasugune arendustegevus keskusest eemal toob kaasa valglinnastumise ohtu ja peab seega olema väga kaalukalt põhjendatud. Kohila ruumikavas (koostaja: Linnalabor) on tuvastatud nõ Kohila võtmestruktuur, mis koosneb põhitelgedest ja sõlmpunktidest. Võtmestruktuuri elementidega piiratud ala tuleks käsitleda Kohila keskusena ja üksikute objektide arendamisel, st mitte terveid alasid hõlmav arendus, vaid nt üksik korterelamu või avalik hoone) eelistada esmajärjekorras antud piirkonna tihendamist, kui seda peetakse võimalikuks.

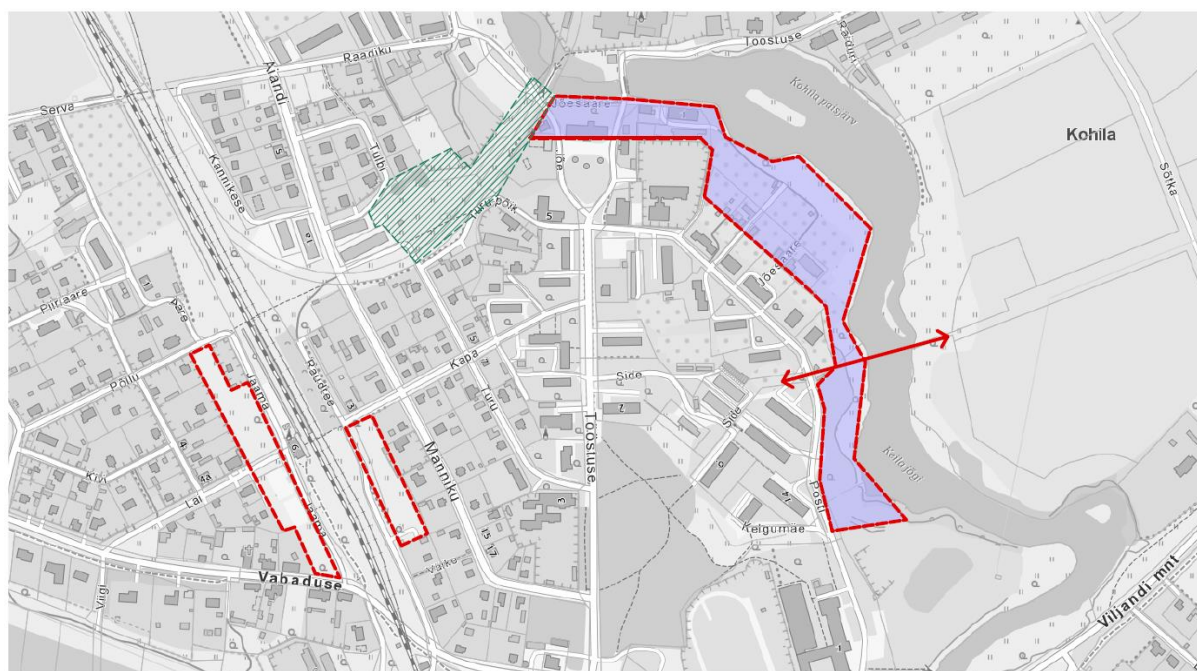


Joonis 12. Kohila keskus, kus on perspektiivis võimalik linnaruumi tihendamine (must punktiirjoon). Aluskeem võetud Kohila Ruumikavast

Käesoleval hetkel sellel alal küll liiga arvukaid tihendamise võimalusi ei esine, kuid esmajärjekorras sobib selleks Vabaduse tn äärne hoonefront ja munitsipaalomandis üldkasutatavad maad raudteejaama juures mõlemal pool raudteed. Varasemalt kaalutud Jõe tn, Turu põigu ja Tulbi tn vaheline piirkond (endine raudteeharu) ei sobi hoonestamiseks karstinähtuste esinemise tõttu ja sobib seega pigem rohealaks, mis ideaalis peaks moodustama terviku jõeäärse rohevööndi ja/või promenaadiga.

Sellele lisanduvad kirjeldatud ala perifeeriale jäävad territooriumid, kus eelkõige vabaaja veetmise infrastruktuuri jaoks pakub arendusvõimalusi Keila jõe kallas vähemalt Jõesaare tn piirkonnas nt munitsipaalomandis olevatel elamumaadel (aadressid Posti 7b kuni 11c) ja lähialal, kuid perspektiivselt ka Posti tn kõrval ca kuni Kelgumäe tn sihini, kuhu tuleks lubada üksikud avaliku või poolavaliku funktsiooniga objektid vastavalt jõeääre kasutusvõimaluste visioonile. Keila jõgi on vaieldamatult alevi suurim loodusväärtus, mille ääres oleks võimalik luua hubane ja ihaldusväärne segafunktsionaalne keskkond, tagades ka katkematu avaliku kasutust jõeäärele. Siin piirkonnas võib

pidada hädavajalikuks kergliikluse silla rajamist Sõtka tn piirkonda, mis on Kohilas suurim perspektiivne uusarenduste ala võimalike äri- ja üldkasutatavate funktsioonidega.

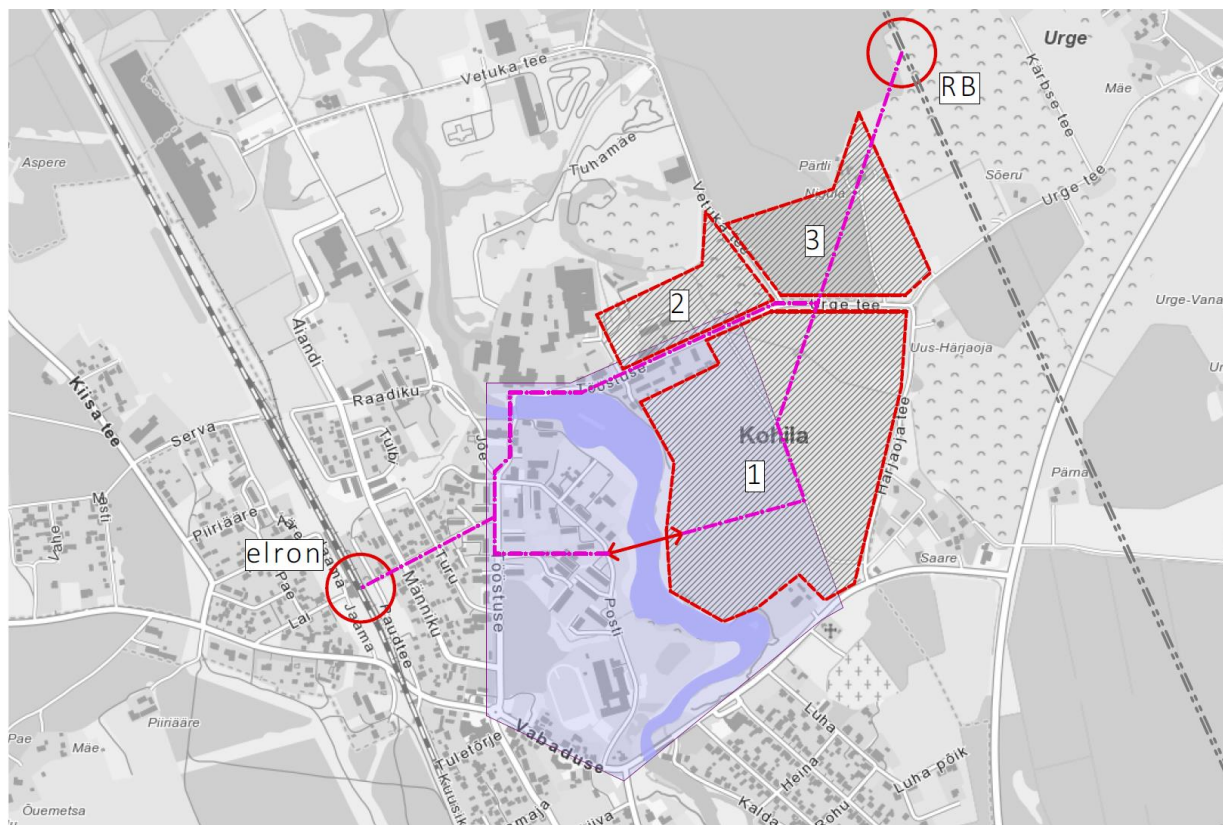


- võimalik hoonestusala → võimalik kergliiklusühendus
 avaliku ruumi arendusala Raadiku karsti haljasala

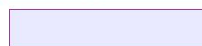
Joonis 13. Kohila alevi võimalikud arendusalad (tihendamine ja/või uushoonestus, avalik ruum, rohealad võtmestruktuuri perimeetril), sh suure väärtuspotsiaaliga prioteetetal munitsipaalomandis kinnistutel

Alevi üheks ruumiliseks probleemiks on selge keskuse puudumine. Probleemi leevendamiseks tuleb kaaluda alevi keskuse maa funktsiooni määramist ja kvaliteetse avaliku ruumiga keskuse rajamist mõne olulise avalikke teenuseid pakkuva hoone juurde. Täpsemad võimalikud sammud kvaliteetse avaliku ruumi rajamiseks ja keskuse identiteedi tugevdamiseks on kirjeldatud Kohila Ruumikavas.

Kohilas paiknevad olulise ruumilise potentsiaaliga alad ka väljaspool olemasolevaid hoonestusmassiive, võtmestruktuurist eemal – eelkõige Ülejõe (Sõtka), Tööstuse-Vetuka piirkond ja Rail Baltica perspektiivne kohalik peatus. Nende aladega on Kohilal potentsiaali areneda just olulise transpordi objekti suunas, milleks on rajatav Rail Baltica. Nende alade kasutuselevõtuga kaasneb ka Keila jõe parem integreerimine asustusüksusesse, kuna aktiivsemat kasutust leiaks ka idakallas. Jõe suuremaks väärtustamiseks linnaruumi kujundava elemendina tuleb selle ümber arendada võimalikult multifunktsionaalne ruum, hoidudes homogeensetest korterelamute arendustest. Sellega on kooskõlas praegu aktuaalsed plaanid rajada Haigru tn ja Keila jõe vahele spordi sisehall koos ujulaga ja korterelamute kompleks, ning perspektiiv kultuurimaja ja/või kontserdisaali rajamiseks Sõtka tn 1 kinnistule (vt Joonis 14). Olemasoleva raudteepeatuse ja Rail Baltica perspektiivse peatuse tekivad vajalikud ühendused võivad määrata uue „suure keskuse“ ala struktuuri ja kergliiklussilla asukohta. Suure keskusena käsitletav ala hõlmab nii olemasolevat võtmestruktuuri kui ka suure osa Sõtka tn arengualast ja selle piires tuleb linnaruum planeerida lähtudes eelkõige funktsionaalsest mitmekesisusest. Ala keskseks väärtuseks on Keila jõgi.



arendusalad: 1 - Sõtka, 2 - Tööstuse-Vetuka, 3 - Urge (Urge küla)



võimalikult mitmefunktsionaalne "suur keskus"



raudteejaamad

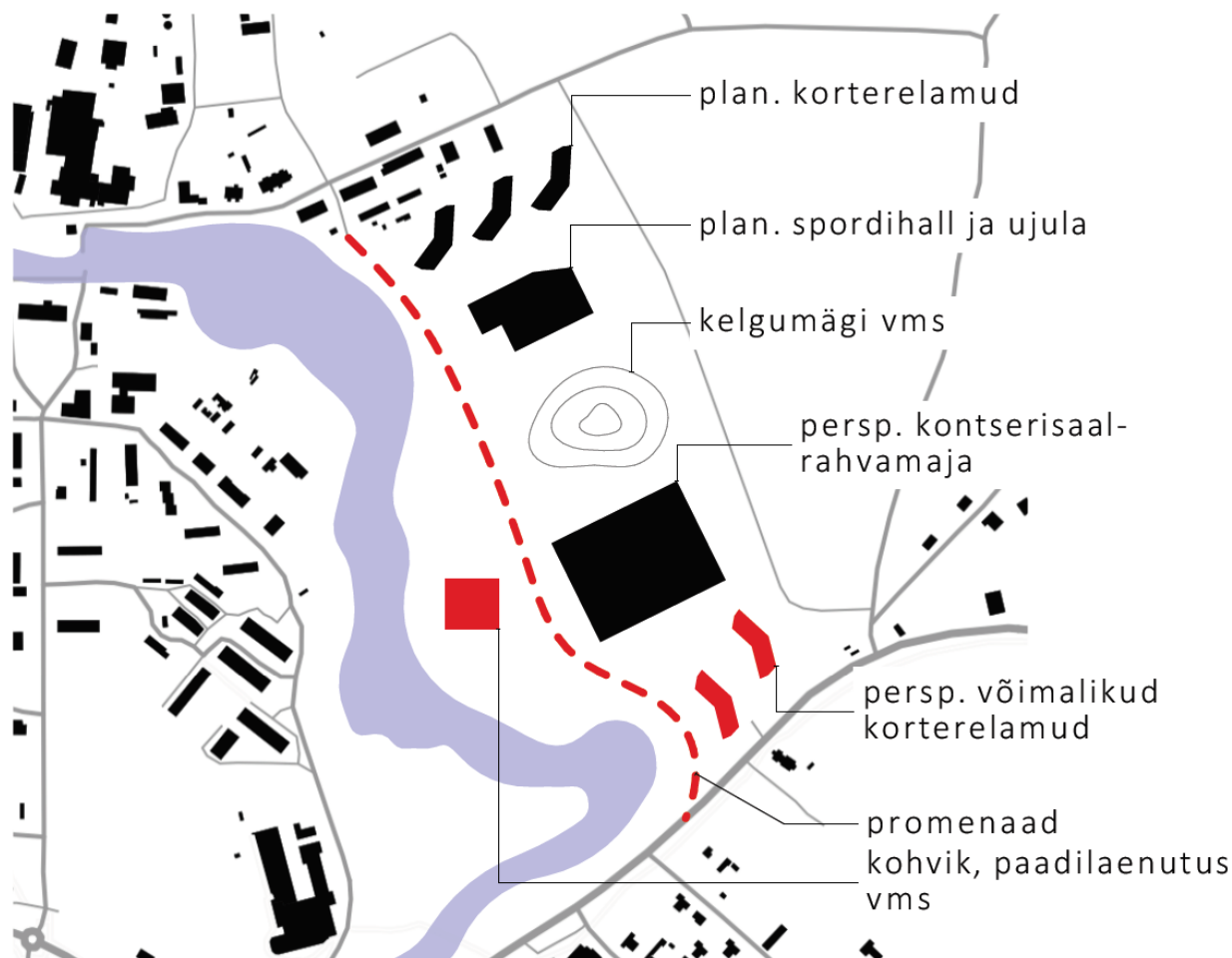


võimalik kergliiklussild



võimalik oluline ühendus

Joonis 14. Kohila alevi võimalik „suure keskuse“ ala, kus prioriteediks on linnaruumi funktsionaalne mitmekesisus ja keskseks väärtuseks Keila jõgi



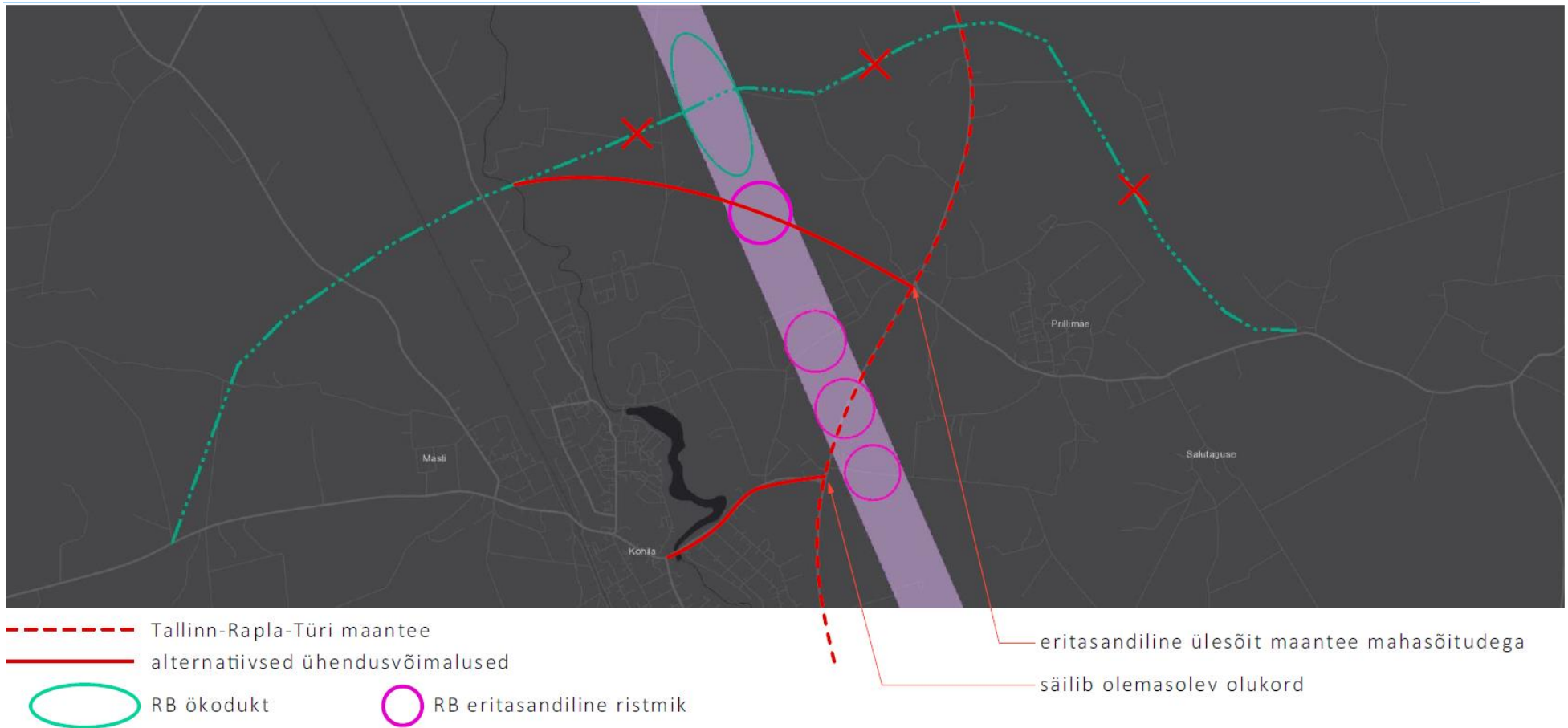
Joonis 15. Võimalik struktuur "suure keskuse" idakaldal, arvestades sisehalli ja ujula visiooniga ning võimalike tulevaste arengutega seoses kontserdisaali ja/või rahvamajaga. Selgelt tuleb esile promenaadi vajadus. Ala hoonestamisel on võtmetähtsusega mitmefunktsionaalsus. Skeem on illustratiivne.

Taristust tulenevad tingimused

Kohila-Prillimäe piirkonda on kavandatud kaks olulise tähtsusega taristuobjekti – Rail Baltica trass (roosa koridor) ja Rapla maakonnaplaneeringus ettenähtud maanteeümbersõit. Seoses Rail Baltica projekteerimisega on täpsustumas ka Tallinn-Rapla-Türi maanteelt mahasõitude lahendus. Kaalumisel on skeemil näidatud variant, kus Kohila alevil kaob olemasolev väljasõit Viljandi mnt kaudu ja juurdepääs hakkab toimuma läbi Urge. See viib küll peasuuna (Tallinn) ühenduse lähemale reisi sihtpunktile, kuid samas ühendusvõimalused Raplaga muutuvad halvemaks ja kaasneb oht Viljandi mnt lõunasuuna transiidi kasvuks alevi piires. Samas paranevad Prillimäe ühendused valla keskusega. Maakonnaplaneeringus näidatud ümbersõidu koridor on ka konfliktis Rail Baltica tarbeks kavandatava ökoduktiga.



Joonis 16. Kernu-Kohila ja Urge-Vaida teid ühendav übersõidukoridor (maakonnaplaneeringust) ja mahasõidud Tallinn-Rapla-Türi maanteelt Rail Baltica koridori kontekstis



Joonis 17. Alternatiivne ettepanek maanteeümbersõidu ja Tallinn-Rapla-Türi maanteega ühenduse kohta

Alternatiivselt on võimalik kaaluda olemasoleva Vaida-Urge tee pikendamist loodesse kuni maakonnaplaneeringus näidatud ümbersõidukoridorini ja säilitada olemasolev olukord Viljandi mnt ühendusel Tallinn-Rapla-Türi maanteega Kohila alevis. See võimaldab ka likvideerida konflikt ökoduktiga.

Ümbersõidu kavandamise ühe põhjusena on toodud Kohilast põhjas olevatele tööstusaladele ligipääsu puudumine läänest Kernu suunast, mis tingib raskeveokite transiitliikluse läbi alevi. Seda on võimalik ümbersõiduga lahendada mõlemas kirjeldatud alternatiivides.

Aespa alevik

Aespa alevik on suhteliselt keerulise struktuuriga tihedalt hoonestatud endiste suvilakooperatiivide kogum, mis järkjärgult muutub järjest enam aastaringse elamise paigaks, mis toob kaasa kasvavat survet taristule.

Võimaldamaks elanikele keskkonnasäästlike eluviiside praktiseerimist tuleb kaaluda perspektiivis eelkõige kergliikluse ühendusvõimaluste parandamist Roobuka raudteepeatusega. Kuna raudteepeatusel on potentsiaali teenindada ka Kurtna küla, võib kõne alla tulla peatuse ligipääsetavuse parandamiseks Kohila ja Saku valla ühisprojekt. Kohila valla poolt oleks oluline leida kergliikluse ühenduskoridor Ühistute tee ja Mäevana tee vahelise 11245 Kiisa-Kohila teelõigu juurest nt Aespa ringteele või Suvila tee 27 põhjapiiril olevale teele. See võimaldaks palju otsemat juurdepääsu ühistranspordile (eelkõige rongile) Tõdva-Hageri teest läänes olevatele elamutele.



— / - - - võimalik kergliiklustee / alternatiiv ja/või pikendus ● rongipeatus

Joonis 18. Aespa aleviku läänepoolsete elamualade võimalik kergliiklusühendus Roobuka raudteepeatusega ja võimalik jätk Kurtna suunas

Alevikus on suur puudus avalikult kasutatavatest objektidest, nagu ürituste plats, külakeskus vms. Tulenevalt väljakujunenud struktuurist on keeruline tuvastada nende objektide võimalikke asukohti, kuid mõningaid võimalusi on, nagu nt tiigiga maa Kapa aiandusühistus, Tõdva-Hageri ja Lepa tn ristmiku juures olev maa-ala (osaliselt eraomandis ärimaa), munitsipaalomandis metsatukk Mobile tee ja Aespa ringtee ristmikul, samuti ühiskondlike ehitiste maadeks planeeritud Suvila tee 27 kinnistu, Lasteaia kinnistu jne. Lisaks sellele on oluline alevikus olevate haljasalade korrashoid ja turvalisus.

Häid võimalusi geograafiliselt heas asukohas paikneva üldkasutatava haljasala väljaarendamiseks koos spordirajatiste ja nt külaplatsi või lavaga pakub Pärditammiku kinnistu Mobile tee ääres. Kuigi tegemist on eraomandis elamumaaga, on see ÜP järgi siiski haljasala ja parkmetsamaa, ja sellele ei ole võimalik anda ehitusluba elamu rajamiseks lähtuvalt EhS § 26 lõikest 3 p3. Kinnistu kasutamise tingimustes võib üritada omanikega kokku leppida ilma võõrandamise vajaduseta.

Üheks aleviku probleemiks võib pidada sidusa tänavavõrgu ja selleks vajaliku tänavamaareservi puudumist. Näiteks ainuüksi Kvartsi tee teenindab mitusada kinnistut, millistel ei ole alternatiivset

juurdepääsu, ehk siis nt avariitööde puhul Tõdva-Hageri teele viival lõigul katkeb sisuliselt juurdepääs kõigile nendele kinnistutele. Olukorda aitaks leevendada Niidu tänava pikendamine Mobile teele (ühendus Mobile tee ja Aespa ringtee vahel) ja nt Metsavaikuse ringtee pikendamine Mobile teeni (ühendus Kvartsi tee ja Mobile tee vahel) ja lisaks nt Avia põigu ja/või Õnne tn ühendamine Lepatriinu tänavaga. Alevikus uute ja olemasolevate alade kohta koostatavates detailplaneeringutes tuleb planeerimismenetluses võimalusel lahendused suunata sidusama tänavavõrgu poole läbivalt kogu alevikus.

Tasub kaaluda ka alternatiivse juurdepääsu tagamise kogu alevikule lõunast Karmeni tänava piirkonnast: see nõuab analüüsi, millised võimalused on omavalitsusel Sutlema küla poolt läbi maatulundusmaade kulgeva tee munitsipaalomandisse võtmiseks või muudel alustel kasutamiseks. Perspektiivis looks see eelduse Aespa alevikule juurdepääsu kavandamiseks Ääsmäe-Hageri teelt.

Vilivere küla

Vilivere küla asend on soodne tänu Keila jõe (loodusväärtus) ja raudtee lähedusele. Küla jätkusuutliku arengu seisukohast on oluline tagada hea kergliiklusühendus Vilivere raudteepeatusega ja autoühendus Kohila aleviga. Olemasolev kergliiklusühendus Keila jõe idakaldaga läheb läbi eraomandis elamumaa. Tuleb tagada vähemalt kergliiklusühenduse säilimine ja perspektiivis kaaluda ka autoliikluse võimalused. Lisaks tuleb kaaluda täiendava ühendusvõimaluse loomist Metsakodu tänavalt Kallaste teele. Ühenduskoridor läheb läbi eraomandis maatulundusmaa (Tiigripesa), kus on perspektiivis võimalik rajada kohalik külaplats, mille kasutuselevõtt võib toimuda olemasoleva külaplatsi kinnistuga (Allika-Mardi) sarnastel tingimustel (samuti eraomandis maatulundusmaa).

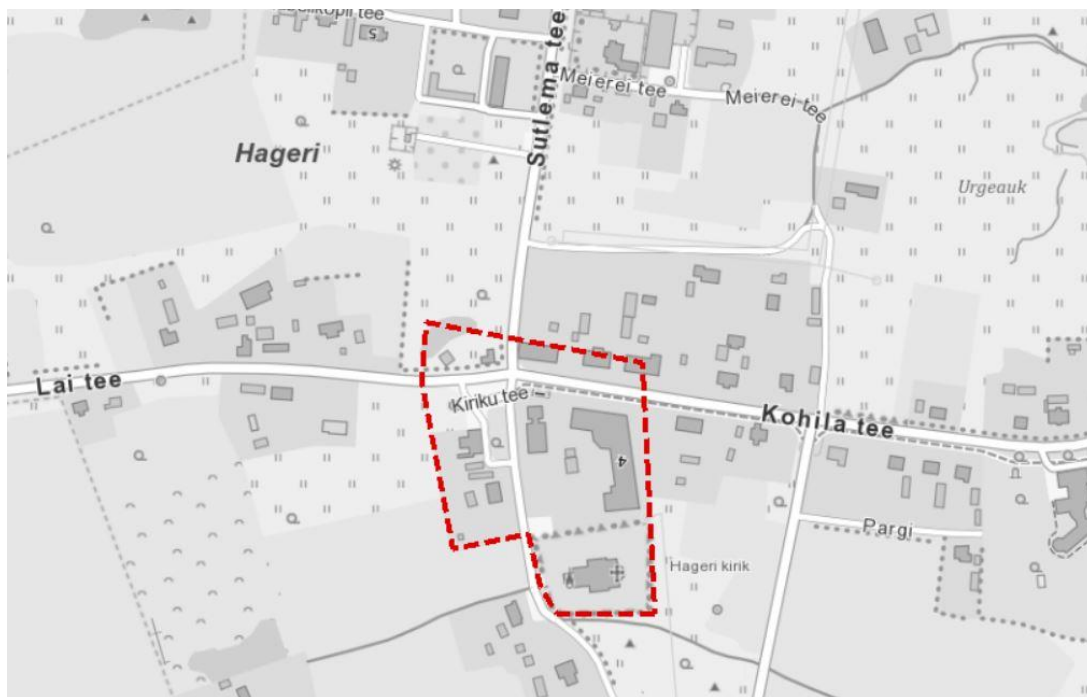
Vilivere-Kohila tee tuleb asfalteerida ja varustada kergliiklusteega. Samuti ehitada välja korralikud kergliiklusteed Kallaste teele ja Vilivere tee raudteepeatuse juurde viivale lõigule.



Joonis 19. Vilivere külas säilitamisele kuuluv jalg- ja jalgrattatee ühendus ja alternatiivne täiendus

Hageri alevik

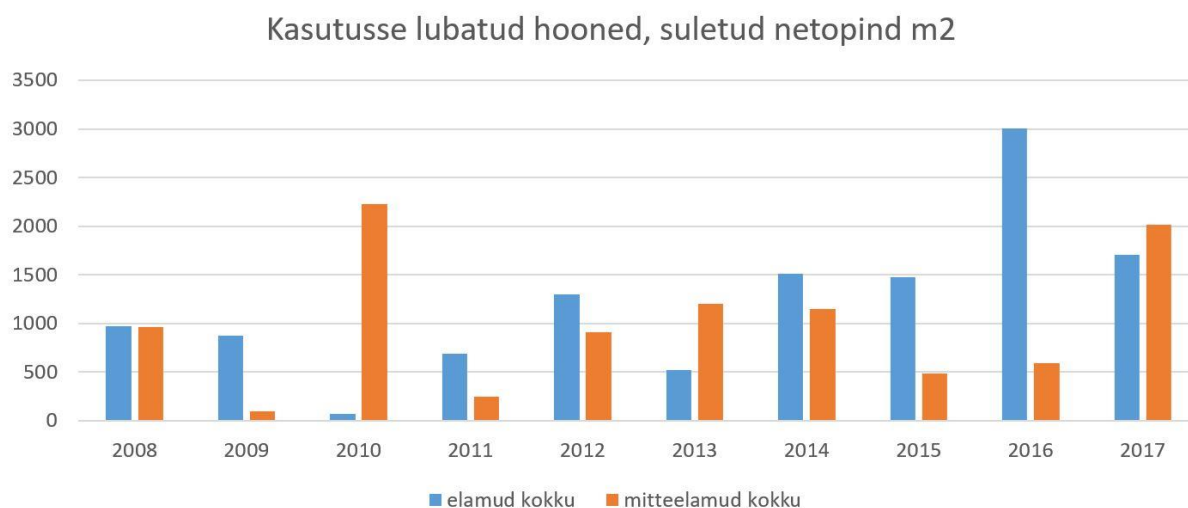
Hageri aleviku kohaliku identiteedi tugevdamiseks oleks vajalik määrata aleviku keskusena käsitletav ala, kuhu planeerimisprotsessi käigus lubada võimalikult suure avaliku kasutuse osakaaluga hooned, nagu nt poega bussiterminal, lasteaed-lastehoid vms. Aleviku keskuse avalikule ruumile tuleb seada kõrgendatud kvaliteedinõuded pinnakatete, välimööbli, valgustuse jms osas.



Joonis 20. Hageri aleviku keskus

4. Ehitustegevus ja maakasutus

Kohila valla elamute ja mitteelamute statistika näitab suhtelist ebahühtlast ehitustegevuse tempot aastatel 2008...2017, mille järgi on keeruline rääkida trendidest. Kasutusse lubatud ruumide info näitab kaudselt tegelikku arendussurvet ja võimaldab hinnata, kas on otstarbekas säilitada kehtiva üldplaneeringuga planeeritud elamualad praeguses mahus. Kohila valla kohta on Statistikaameti info saadaval aastani 2017, mis kahjuks ei võimalda tuvastada just viimase aja trende ja tekitada ülevaadet, kas ehitustegevus vallas on langustrendis pärast 2016.a. tippetke.



Joonis 21. Kohila vallas 2008...2017 kasutusse lubatud elu- ja mitteeluruumid, m². Allikas: Statistikaamet 05.12.2019

4.1. Maakasutuse arengud üldplaneeringus

Järgnevalt on toodud maakasutuse analüüs üldplaneeringu kontekstis, mis käsitleb küsimust, millisel moel tuleb maakasutuse tingimused ajakohastele tingimustele, pidades silmas võimalikke arenguid. Võrdlus on tehtud Kohila valla üldplaneeringu (kehtestatud 20.07.2006) ja maa-ameti kaardi vahel seisuga aprill 2019. Üldiselt on valla areng toimunud suhteliselt heas kooskõlas üldplaneeringus määratud maakasutusega.

Kohila-Pukamäe

Üldjoontes on Kohila alevis areng olnud üldplaneeringuga vastavuses. Ei ole realiseerunud väikeelamumaa alad Pukamäe külas, mis kehtiva üldplaneeringu alusel ulatusid Loone linnuseni. Tuginedes ehitustegevuse statistikale ei ole otstarbekas näha ette Pukamäe piirkonda nii ulatuslikku kasvu.

Kohila alevis on suure potentsiaaliga Sõtka ja Tööstuse-Vetuka tn piirkonnad, mis on ettenähtud perspektiivis korterelamute rajamiseks, samuti ärimaaks. See on kooskõlas asustuse ja teenuste arendamisega oluliste transpordisõlmede läheduses, kuna need alad on Kohila alevis kõige lähemal perspektiivsele Rail Baltica kohalikule peatusele. Atraktiivse korterelamute keskkonna koos kohaliku tasandi teenuste ja väikeäri loomiseks selles piirkonnas tuleks käsitleda potentsiaalse korterelamute alana ka väike osa Urge küla territooriumist, mis jääb Kohila alevi ja raudteepeatuse vahele, ja kavandada kogu alale ühine sidus tänavate ja kergliiklusteede võrk, mille lahutamatuks komponendiks oleks uus kergliiklussild üle jõe Posti tänavale.

Keila jõgi vähemalt lõigul Tööstuse tn sillast Viljandi mnt sillani (sh Kohila paisjärv) tuleks käsitleda tiheasustusala sisese veekoguna ja kaaluda ehituskeeluvööndi vähendamist mõlemal kaldal, mis võimaldaks jõeäärte kasutusele võtta aktiivseks puhkuseks, rajada promenaad, teenusepakkujate hooned jne (vt ka Kohila ruumikava, Linnalabor, 2016).

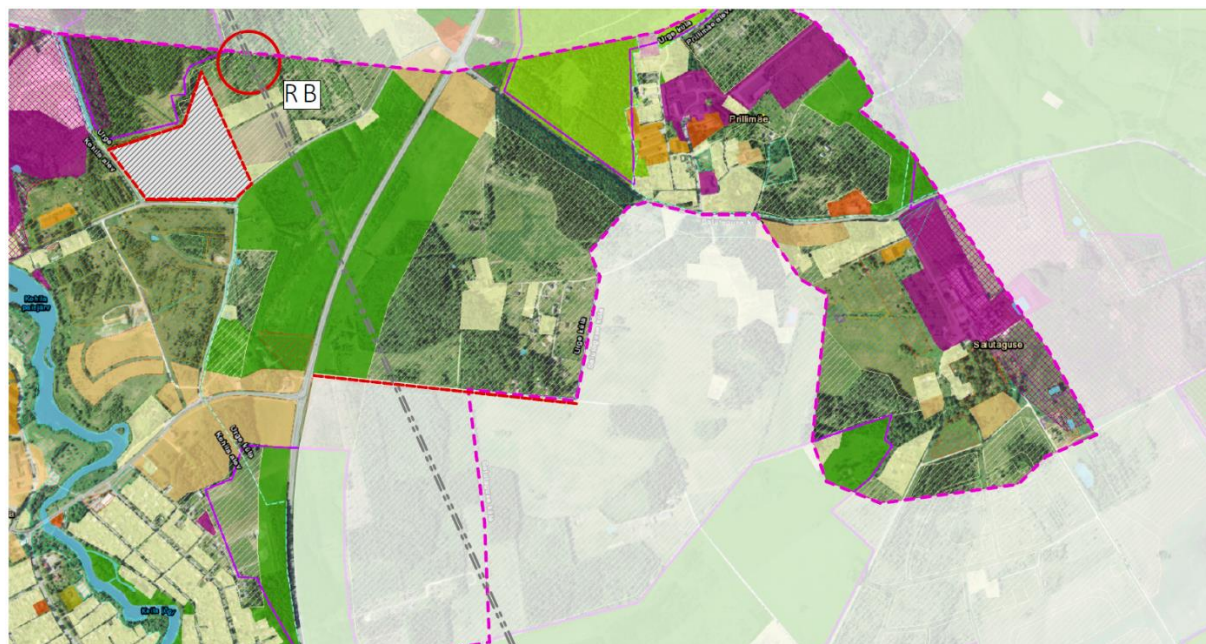
Ülejõe piirkonna „suure keskuse“ alal (vt Joonis 13) tuleb elamu- ja ärimaade planeerimisel arvestada ühiskondlike ehitiste maade vajadusega.

Urge-Prillimäe-Salutaguse

Prillimäe aleviku maakasutus on üldjoontes toimunud üldplaneeringuga vastavuses. Alevikus on ruumi tihendavale elamuarendusele, mis oleks kooskõlas maakonnaplaneeringu linnalise asustuse suunamisega. Väikeelamute maa planeerimisel Salutaguse külas on soovitatav lähtuda maakonnaplaneeringus näidatud linnalise asustuse ala piiridest ja nendest väljapoole ulatuslikke perspektiivseid väikeelamualasid mitte määrata. Kehtivas üldplaneeringus planeeritud EV alade täies mahus realiseerumise puhul Salutaguse külas oleks selgelt tegemist Kohila kui valla keskuse valglinnastumisega.

Urge külas on aktuaalne käsitleda elamuehituse aktiivse reservina küla lõunaosa, mis jääb Salutaguse küla ja Tallinn-Rapla-Türi maantee vahele. Elamumaade kasutuselevõtu ja ehitustegevuse statistika näitab et realiseerumas on elamualad Salutaguse teest põhjas. Koostatavas üldplaneeringus tuleks kaaluda väikeelamualadest loobumist sellest piirist lõunas ja võimalusel vältida Mesika tänava arendusega sarnaseid lahendusi, kus elamuala on planeeritud ühe kinnistu põhiselt perspektiivsete naaberarendustega arvestamata ja ilma korraliku kergliiklusühendusega valla keskusega.

Lisaks sellele jääb Urge küla territooriumile planeeritav kohalik Rail Baltica peatus Kohila. Peatuse asukoht jääb linnalise asustuse ala piirile. Peatuse läheduses tuleb kaaluda mitmetarbelise maakasutuse määramist – nt lubada ainult väikeelamute asemel ka korterelamuid ja suurema osakaaluga kõrvalotstarvet, nt kuni 25% äri.

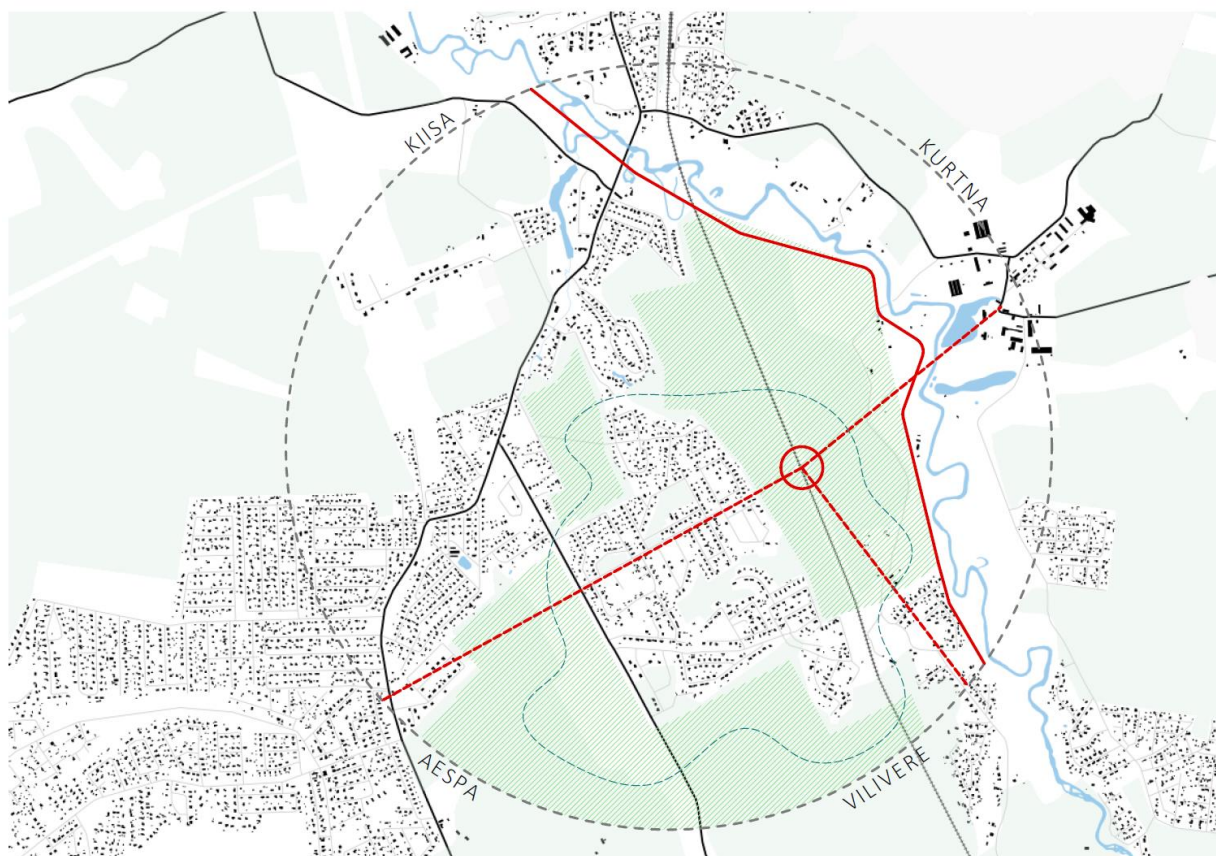


- - - - - linnalise asustuse ala piir (maakonnaplaneering)
- Urge küla väikeelamualade lõunapoolse piiri ettepanek
- ▨▨▨▨▨ Urge küla kõrvalotstarbega korterelamuala ettepanek

Joonis 22. Urge-Prillimäe-Salutaguse väikeelamumaa arengualade piiramise ettepanek

Aespa-Vilivere-Kiisa funktsionaalne piirkond

Aespa alevikus muutuvad hooajaliseks kasutamiseks ehitatud hooned järk-järgult aastaringseteks elamuteks ning kasvab surve nii tehnosüsteemidele kui puhke- ja virgestusaladele. Analoogselt arenevad vahetus läheduses olevad ja sarnase tiheda tupiktänavatel põhineva struktuuriga aiandusühistud Viliveres ja naabervallas Sakus Roobuka küla ja Kiisa alevik, mõnevõrra ka Kurtna küla. Kuigi asustusüksused jäävad erinevatesse maakondadesse, on nad perspektiivis funktsionaalselt ühtse elamualana toimivad ja siin on potentsiaali valdadevaheliseks koostööks ühise infrastruktuuri arendamisel – nt kergliiklusühendused Saku valla territooriumile jääva Roobuka raudteejaamaga, Keila jõe terviserada ja/või jõepromenaad Viliverest Kiisani jne. Ühe olulise elemendina tuleb tervikuna käsitleda nimetatud asustusüksuste vahele jäävad säilinud looduslikud haljasmaad ja metsamaad – ideaalis peaksid Vilivere ja Aespa vahel ning Saku vallas Kurtna ja Roobuka vahel asuvad metsa- ja haljasmaad toimima ühtse puhke- ja virgestusalana.



Joonis 23. Aespa-Vilivere-Kiisa funktsionaalne vallaulene piirkond ja perspektiivsed ühiselt arendatavad taristuobjektid: kergliiklusühendused Roobuka raudteejaamaga, Vilivere-Kiisa jõepromenaad-terviserada, asustusesiseste rohealade ja terviseradade sidus süsteem

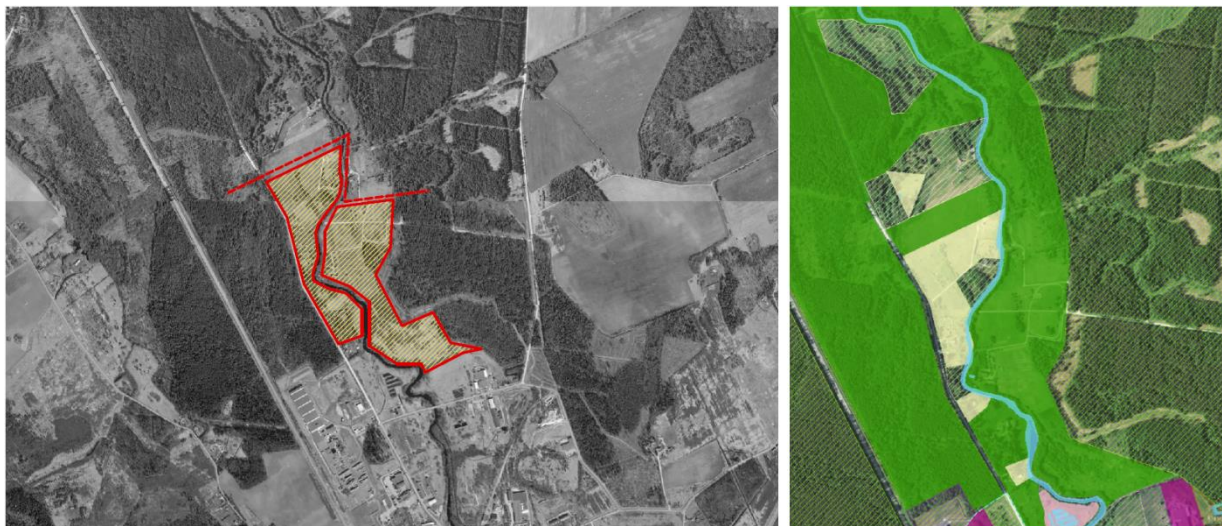
Aespa alevik

Aespa aleviku maakasutus on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga ja elamuehituseks maa reserv praktiliselt puudub. Aleviku hoonestamata maade reserv võimaldab veel ehitustegevust Suvila tee ja Kiisa-Kohila maantee vahel ning maantee ääres, kuid need alad on põhjendatult kavandatud looduslikeks haljas- ja metsamaadeks ning maantee äärde on kavandatud tootmismaa klaster,

mis peaks leevendama aleviku monofunktsionaalset iseloomu. Seega elamuehitus Aespa alevikus tulevikus suures plaanis piirdub olemasolevate hoonete rekonstrueerimisega või uue hoonestusega olemasolevatel kinnistutel. Alevikus ehitus- ja planeerimistegevuste suunamisel tuleb võimalikult palju tähelepanu pöörata teedevõrgu sidususele.

Vilivere küla

Vilivere küla maakasutuse areng on olnud heas vastavuses üldplaneeringuga. Tähelepanu vajavateks kohtadeks on küla asustatud osa kokkukasvamine Kohila aleviga Keila jõe läänekaldal ja asustuse vähesus raudteepeatuse juures. Esimese puhul tuleb hinnata perspektiivsete väikeelamumaade katkendlike osadena määramise otstarbekust – kuna asustuse areng jõe ääres on ilmselt vältimatu, tuleb kaaluda selle hoopis kompaktsemaks suunamist, nt olemasoleva väikeelamumaa piirkonda ja vahetusse naabrusesse Pedruski maaüksusest Sepa maaüksuseni. Sellisel juhul sobiks perspektiivselt väikeelamumaaks ka jõe idakallas alates Toome mü-st kuni Vetuka tee tootmismaa klastrini. Jõe ümbrus Vilivere küla Kaldaääre tee elamupiirkonnast kuni Sepa mü-ni läänekaldal ja Toome mü-ni idakaldal tuleks sellisel juhul säilitada loodusliku haljasmaana ja sinna uusi väikeelamumaid mitte määrata. Jõe äärde tiheasustusala määramine Vilivere-Kohila vaheliselt lõigul ei ole otstarbekas.



Joonis 24. Vilivere küla lõunaosas Keila jõe ääres kompaktse väikeelamumaa ettepanek (vasakul) ja võrdlus üldplaneeringu lahendusega (paremal. Kaaluda väikeelamumaade mitte kavandamist punasest punktiirpiirist põhja poole kuni Vilivere küla olemasoleva Kaldaääre piirkonnani

Vilivere külas tuleb kaaluda elamuehituse suunamist raudteepeatuse piirkonda – Vilivere ja Kallaste teede ristmikust kirde suunas. See vähendab survet jõeäärsetele aladele ja suurendab avalikku huvi Vilivere tee ühendamise vastu Kaldaääre teega.

Kehtivas üldplaneeringus kavandatud ridaküladest Viliveres on osaliselt realiseerunud üks. Tulevikus ei ole sellised arendused avalike teenuste pakkumise ja tehnovõrkude varustuse kohapealt jätkusuutlikud. Koostatavas üldplaneeringus tuleb Raasi tee ääres kaaluda ridakülast loobumist.

Hageri-Sutlema

Hageri aleviku ja küla ning Sutlema küla maakasutuse arengud on olnud üldiselt kooskõlas üldplaneeringuga, kuigi Hageris (küla osa, aleviku vahetus naabruses) ei ole realiseerunud edelaosa väikeelamumaade arendused ja ehitustegevuse statistika ei toeta elamumaade kavandamist sellises mahus. Mõistlik on suunata elamuarendus kompaktsemalt aleviku keskuseks käsitletava ala äärde (aleviku territoorium) ja vähendada aleviku välisperimeetril elamualade mahtu (Hageri ja Põikma

külade maadel), suunates ehitustegevuse selle asemel teeäärsetesse ridaküladesse, mis peavad saama häid kergliiklusühendusi Hageri alevikuga.

Tootmis-, äri- ja mäetööstusmaad

Tootismaade määramine ja kasutus on olnud kooskõlas nii Rapla maakonnaplaneeringu kui kehtiva üldplaneeringuga. Maakonnaplaneeringus on määratud neli suurt tootismaa klastrit: Salutaguse (1), Kohila põhjaosa (2), Aespa (3) ja tehnoпарк Urge küla põhjaosas (4). Kohila ja Salutaguse tootismaad on soodsas asukohas tänu heale ühendusele põhivõrgu maanteedega ja raudteega, sh perspektiivse Rail Balticaga. Aespa piirile kavandatav tootismaa on aktuaalne nii asukoha kui ka Aespa aleviku monofunktsionaalse iseloomu leevendamise pärast. Urge põhjaosa tehnoparki otstarbekust ei ole töö autori pädevuses hinnata. Selle ruumiline mõju on eeldatavasti suur. Logistiliselt on see suhteliselt hästi seotud Kohila tööstuspiirkonnaga ja lahendus on vastavuses maakonnaplaneeringuga, kuid tõenäoliselt on võimaliku negatiivse ruumilise mõju leevendamiseks mõistlikum arendada sama funktsioon Kohila põhjaosas ning Urge tehnopargi tootismaa otstarve tühistada realiseerumise vähesel tõenäosuse ja suure (eeldatavalt) negatiivse ruumilise mõju tõttu. Sellisel juhul tuleb Urge tehnopargi tootismaa maa-ala üldplaneeringust eemaldada.



Joonis 25. Kohila valla suurimad tootismaaklastrid vastavalt maakonnaplaneeringule

Lisaks sellele on arenemas tootismaa funktsioon Pihali külas Pihali-Adila-Rabivere tee ääres.

Ärimaa juhtotstarve esineb arvestatavas matus nii olemasoleva kui planeeritava Kohila alevis, kus selle maht on põhjendatud juhul, kui on arvestatud konkreetse ankurobjekti / -de ruumivajadusega. Juhul, kui eesmärk on jagada ärimaa maa-ala kruntideks ärikinnisvara arendamise eesmärgil, võib math olla valla vajadustega arvestades põhjendamatult suur, seda enam et olenevalt Viljandi mnt ja Tallinn-Rapla-Türi mnt ristmiku lahendusest ei pruugi Viljandi mnt piirkond tulevikus olla nõ Kohila värv.

Kontsentreeritud ärimaa kavandamise asemel võib kaaluda suhteliselt suure ärimaa kõrvalotstarbe lubamist korterelamute arendusaladel Kohila alevis ja Urge külas Rail Baltica raudteejaama läheduses, samuti Prillimäe ja Salutaguse väikeelamualadel, Hageri aleviku keskuse alal ja Aespa tootismaa klastris; viimasel võib ärimaa osakaal ulatuda 50%-ni.

5. Sisend üldplaneeringu lahendusse

Tulenevalt rahvastiku hetkeseisust ning tuleviktrendidest Kohila vallas, on üldplaneeringu koostamise käigus arvestatud:

- Kohila valla rahvaarv on mõõdukas kasvus, mistõttu tuleb ette näha piisavalt võimalusi elamuarenduseks, sh korterelamute kavandamiseks.
- Rahvaarvu kasvule aitab kaasa kvaliteetne avalik ruum ja kvaliteetsed ühistranspordiühendused Tallinna ja selle lähipiirkonnaga. Arvestades olemasolevat reisirongiliiklust, kavandatava Rail Baltic raudtee kohalikku peatust, maanteeühendusi, tuleb potentsiaalset kasvu omakorda arvestada elamualade kavandamisel.
- Kasvav elanikkond avaldab survet taristule, sh tänavavõrgu rajamisele või rekonstrueerimisele, ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni rajamisele, kaugkütte võimalustele jms. Et tagada omavalitsuse võimekus tagada avalikud teenused, on üldplaneeringuga võetud sihiks elamualade tihendamine. Võrreldes kehtiva Kohila valla üldplaneeringuga on oluliselt vähendatud perspektiivsete tiheasustusalade ulatust, et vältida asustusüksuste laialivalgumist.
- Kasvav elanikkond avaldab survet ka sotsiaalsele taristule. Kuna Kohila valda on käsitletud kui „kasvav ja lastega“ omavalitsusüksus, on üldplaneeringuga kavandatud tiheasustusaladele piisavas matus ühiskondlike hoonete maa-ala, perspektiiviga sotsiaalse taristu objektide rajamiseks.
- Kasvav elanikkond avaldab suuremat survet ka puhkevõimalustele ning kultuurivaldkonnale. Sellest lähtuvalt on üldplaneeringuga soodustatud puhke- ja rekreatsioonialade rajamist (sh Kohila alevi jõepromenaad ning sellega seotud taristu, Alesti puhkeala) ning kultuuri edendamist. Viimase tarbeks on muuhulgas Kohila alevis arvestatud võimaliku rahvamaja rajamisega ning Kohila paberivabriku territooriumil paikneva endise tehasehoone ümberehitamise võimalusega mitmekülgseks kultuuripiirkonnaks.
- Kohila alevi kompaktsust ja selle lähiümbruse asustusüksuste lähedust arvestades on primaarseks peetud jalg- ja jalgrattateede võrgustiku arendamist nii alevi sees kui ka selle ühendamisel lähipiirkondadega. Kohila alev on ka oluline (ühis)transpordisõlm Tallinna, Rapla ja teiste piirkondade külastamiseks, mistõttu tuleb kergliikluse ja ühistranspordi integreerimist pidada piirkonnas prioriteetseks.
- Kohila vallas on ajalooliselt väljakujunenud tootmis- ja äripiirkonnad, mille vahetus läheduses elavad inimesed on vastava miljööga kohanenud. Sellest lähtuvalt on üldplaneeringuga välditud uute ulatuslike tööstuspiirkondade tekke soodustamist (nt maakonnaplaneeringuga kavandatud Urge tööstusala) ning suunatud tööstuse ja äri areng olemasolevate tootmisalade laiendamisse ning nende kättesaadavuse parendamisele. Suurimaks tööstusalaks Kohila alevi põhjaosas paiknev ajalooliselt väljakujunenud piirkond.
- Rapla maakonnaplaneeringuga on kavandatud Kohila alevi põhjapoolne ümbersõit transiit- ja raskeliikluse väljasuunamiseks alevist. Üldplaneeringuga on välja pakutud võimaliku ümbersõidukoridori alternatiiv, et kasutada enam ära juba väljakujunenud teede võrgustikku ning anda suurem logistiline eelis Kohila alevist põhjapoole jäävatele tootmis- ja äri maa-aladele.
- Kohila valda läbivad mitmed mastaapsed taristuobjektid ning tulevikus ka Rail Baltic raudtee. Üldplaneeringus on objektide mõjualas kavandatud maa-alad selliselt, et soodustada taristuobjektide positiivsete mõjude võimendumist. Näiteks Rail Baltic kohaliku peatuse ümbruse ümberkujundamine Kohila alevi multifunktsionaalseks keskusalaks kuni Ülejõe piirkonnani, äripiirkondade suunamine taristuobjektide sõlmkohtadesse.