

2

Keila ruumiline visioon

Keila ruumiline visioon on planeeringulahenduse üldiseks ruumiliseks aluseks. Ruumilist visiooni tuleks käsitleda kui üldplaneeringu eskiisi ehk tunnetuslikku,linnaarhitektuurilist alust, mille puhul kõike ei saa päris objektiivselt ja statistiliselt põhjendada.

Ruumilise visiooni ja planeeringulahenduse koostamine on toimunud paralleelselt - see tähendab, et nad on omavahel lahutamatus seoses ning visioon ei sisalda midagi ülearust, millest planeering ei saaks lähtuda. Samas võtab visioon planeeringu üldistavalt kokku ja selgitab lahti põhjused, miks planeering on just niisugune.

Ruumise visiooni koosseis (iga punkt sisaldab selgitust ja joonist):

2.1 Seniplaneeritud areng	lk 12
2.2 Linna "Tasakaal"	lk 14
2.3 Identiteedid	lk 16
2.4 Peidetud väärtused linnaruumis	lk 18
2.5 Keskne puhkeala	lk 20
2.6 Elamisalad	lk 22
2.7 Kergliiklus	lk 24
2.8 Liiklusruum	lk 26
2.9 Uus raudteeületus	lk 28

2.1

Seniplaneeritud arengu mõju

1990-date aastate lõpul on osaüldplaneeringutega (Keila loode- ja idaosa üldplaneering) läbi planeeritud peaaegu kogu Keila vaba territoorium, välja arvatud keskusest kauged metsaalad Keila lääneosas. Mõlemad planeeringud on piisavalt läbimõeldud, realistlikud ja loovad, et arvestada nendega ja jätta need kehtima ka pärast käesoleva üldplaneeringu kehtestamist.

See loob olukorra, kus linna täiendavat laienemist üldplaneeringu kaudu ei ole vajalik ega mõistlik ette näha. Niisiis saab käesoleva planeeringu teemaks tegeleda füüsiliselt olemasoleva või valmisplaneeritud linnaruumiga, kus radikaalseid muudatusi pole võimalik ega mõistlik planeerida. Üldplaneeringu ülesandeks muutub seega eelkõige linna siseruumi läbimõtlemine, struktureerimine, väärtuste rõhutamine jne.

2.2 Linna "tasakaal"

Keilas on läbi aegade toimnud aktiivsuse nihkumine lääne suunas. Jäljed vanimast asustusest (u 2000 aastat tagasi) Keilas on avastatud jõe paremal kaldal, praeguse raudteesilla lähistel. Keskajal oli raskuspunktiks jõesaar väikelinnusega. Hiljem nihkus raskuspunkt praeguse Keskväljaku kohale, teede ristumispunkti. Raudtee ehitamisega läbi Keila hakkas linn arenema Raudteejaama ümbruses. Tänapäevane raskuspunkt on kandumas veelgi rohkem lääne suunas (Tervisekeskus, Rõõmu kaubamaja). Selle tulemusena on jõekallas linna idaservas mahajäetud, isegi keskväljak on jäänud justkui linna serva. Omajagu mõjutab niisugust arengut ka linna administratiivterritorium, mis haarab ulatuslikud linnale otseselt mittevajalikud metsaalad lääneosas, kui samas idas jookseb piir mööda jõekallast.

Käesolev üldplaneering peab oluliseks, et hoolimata arengust linna lääneosas ei tohiks lasta "linna juurtel ära surra". Mõtte peamiseks väljundiks üldplaneeringus on sildade planeerimine üle Keila jõe. Kuigi Keila territoorium sisuliselt lõpeb jõega, on Keila arengule kasulik, kui naaber Saue vald rajab elurajoone Keila külje alla.

2.3

Linnaruumilised identiteetid

Linnas on hea olla, kui linnaruumis on võimalik enda asukohta ja elukohta identifitseerida, kui erinevad kohad ja linnaosad eristuvad mingi ühel või teisel viisil tajutava tunnuse järgi. Identiteediga kohtadel on enamasti kujunenud ka oma nimetus. Üldplaneeringu mõju linnaruumiliste identiteetide kujunemisele ja hoidmisele on väga kaudne, kuid mõnigal määral saab seda mõjutada maakasutust planeerides. Käesoleva üldplaneeringu funktsionaalse tsoneerimise (maakasutuse) osa aluseks ongi lisaks kõikvõimalikele pragmaatilistele teguritele suures osas sellel joonisel mõtestatud identiteetid.

2.4

Peidetud väärtused linnaruumis

Linnas leidub teatud kohti, mis on võimelised jätma erilist muljet, genereerima huvitavaid sündmusi ja juhtumisi. Niisugused kohad annavad linnale omapära, nad on justkui linnaruumile lisatud vürts. Võib ka olla, et niisugused kohad ei näita ennast eriti olemasolavas linnas, aga neid on võimalik planeeringu kaudu eksponeerida ja rõhutada.

Joonis "Peidetud väärtused" väljendab üldplaneeringu koostajate leitud niisuguse väärtusega kohti ja muljeid Keila linnast. Väljund üldplaneeringusse ei saa selle joonise puhul olla konkreetne - sündmusi ja juhtumisi ei saa ette planeerida. Küll aga püüab planeering neid ühel või teisel viisil kaudselt esile tuua, rõhutada. Samuti on planeeringus teadlikult välditud elemente, mis võiks põhjustada niisuguste väärtuste kadumist.

2.5

Keskne jätkuv puhkeala

Keilas on palju parke ja nad huvitaval kombel kõik üksteise järel rivis. Niiviisi moodustuv terviklik keskne jätkuv puhkeala saaks olla üks Keila peamisi omapärasid ja väärtusi, kui jätkuvusetunne oleks selgelt tajutav. Joonis toob välja kohad, kus puhkeala vajaks jätkuvuse tunde rõhutamist mugavamate läbipääsude loomise abil või piirkonna elavdamise kaudu.

Näiteid jätkuva puhkeala katkevusest ja selle ühendamise võimalustest:

- Keila haigla ees ja taga on haljasala, mis ühendab omavahel männikut ja ulatuslikku tankimägede piirkonda, kuid seda ei läbi ükski mugavalt käidav tee. Väljundiks üldplaneeringusse on ülelinnaline jalgrattatee, mis kulgeb läbi Keila haigla eest.
- Männikut ja Keskparki lahutab üksik korterelamu, mis katkestab visuaalse sideme ja lõhub jätkuvuse tajutavuse. Kui eeldada, et korterelamut lammutada ei saa ja samas on pargivööndi jätkuvus oluline, vajab see koht tugevat mõlemas suunas loomulikus suunas jätkuvat kergliiklusteed, mis peaaegu jõuga linnas kulgeja sealt läbi lükkaks.
- Keskväljakut ja Keskparki lahutab veider liiklussõlm, midagi ristmiku ja parkla vahepealset, mis suunab linnas kulgeja pargi asemel kitsastele kõnniteedele. Selles kohas piisaks ainult väikesest ümberehitusest, mis võimaldaks inimesele liikuda otsesuunas keskparki.
- Keskväljakult jõeparki viib mõnus otsetee, kuid raja ümber laiutab mahajäetud maa, mille keskel on 80-date lõpul poolelijäänud turuhoone karkass. See koht vajaks elavdamist et linn ei annaks märku aktiivse linna lõppemisest. Juba sel lihtsal põhjusel oleks Keila linnal mõistlik võtta turuhoone kasutusele mõne avaliku funktsiooni teenistuses.

2.6 Elamisalad

Keilas elamise eelis, Keila peamine ruumiline väärtus, võiks olla kõigi elamisalade vahetu kontakt üheaegselt nii maanteevõrguga kui ka keskse jätkuva puhkealaga.

See võiks anda Keilale olulise konkurentsieelise võrreldes näiteks Tallinnaga - inimene tunneb end siin elades vabamalt, kui tal on kiire pääs maanteele ilma ummikuteta ja samas lühikese jalgsikäigu kaugusel ulatuslik mitmekesine spordi- ja puhkamisvõimalusi pakkuv puhkeala.

Enamus üldplaneeringus näidatud elamisaladest kas juba füüsiliselt olemas või planeeritud kehtivate osaüldplaneeringutega. Üldplaneeringu rolliks on eelkõige liikluse ja kergliikluse teede ning üldmaade planeerimine nõnda, et linnas elav inimene end niisugust vabadustunnet tajuks.

2.7 Kergliiklusruum

Linnaelanik naudib jalgrattasõitu ja jalgsikäiku, kui linn juhib teda teekonnal läbi meeldiva keskkonna sinna kuhu parasjagu vaja. Kergliiklusteede (jalgratta- ja jalgteede) planeerimisel on peetud eelkõige oluliseks, et need ühendaksid elamisalasid ja ühiskondlikke objekte ning enamus teekondi kujuneks keskse puhkeala kaudu.

Kergliiklusteede planeerimisel on arvestatud, et teatud piirkonnad linnas on juba praegu kergliikluseks sobiva tänavavõrguga ning sinna pole tarvis täiendavaid jalgrattateid planeerida. Oluliseks on peetud, et jalgrattur saaks alati läbida vajaliku teekonna ilma suuremaid autoteid ja ristmikke läbimata. Võimalusel on kergliiklusteed viidud seosesse ka punktis 4 väljendatud "peidetud väärtustega".

2.8 Liiklusruum

Keila tänavavõrgu planeerimisel on lähtunud ühtpidi punktis 6 väljaöeldud mõtteist ja samas vajadusest tagada tootmiskaadele mugav transpordi juurdepääs. Väärtuseks peetakse ka säilinud ajaloolist tänavavõrku ja liikluse sujuvat sissepääsu maanteevõrgust linnakeskusesse. Peamiste teede planeerimisel on arvestatud, et see ei lõhuks pargivööndit. Tänavavõrguga on tihedalt seotud ka ärimaade planeerimine, mis kipuvad iseenesest kujunema suuremate liiklussõlmede ümber. Üldplaneering aitab kaasa niisuguste aktiivsete sõlmede tekkele linna "ees- ja tagavärava" liiklussõlmedes.

2.9

Raudteeületuse trassivalik

Nõue planeerida Keila lääneossa raudteeületus tuleneb üldplaneeringu lähteülesandest. Käesolava üldplaneeringuga langetatavatest otsustest on see Keila linna arengule kõige enam suunav ning sellest sõltub Keila üldplaneeringu lahendus tervikuna. Üldplaneering eeldab, et Keila lääneservas on jõukohane ja mõistlik parasjagu ühe ümbersõidutee ehitamine. Vastavalt sellele on joonisel "Uus raudteeületus" näidatud kõrvuti kolme põhimõttelist võimalust trassi rajamiseks.

Äärmus 1: Harju maakonnaplaneeringu variant

(Planeeritud lähtuvalt Keila lõuna- ja läänepoolse ümbersõidu vajalikkusest)

Variandil on järgmised puudused:

- Seotus Keila linnaga on kaugel, tee paigutus välistab selle kasutamise linnaosadevahelise ühendusena
- Kaob sujuv ühendus Keilast Haapsalu poole
- Teetrass on pikk ja kulgeb läbi soode: ehitus on kallis

Äärmus 2: Olemasoleva generaalplaani variant

(Planeeritud lähtuvalt vajadusest teise raudteeületuse järgi Keila linnas)

- Tee lõikab elurajoone ning paigutus välistab selle kasutamise ümbersõiduteena.
- Rohkete erakruntide tõttu on realseerimine võimatu või äärmiselt kallis

Käesolev planeeringulahendus pakub võimalusena välja Kesktee.

Millega lahendatakse üheskoos tervikuna:

- Keila lõunapoolne ümbersõit
- Keila läänepoolne ümbersõit
- Elurajoonide omavaheline ning elu- ja tööstusrajoonide ühendus kesklinna ja pargivööndit läbimata
- Läänepoolsete uuselurajoonide ühendus kesklinnaga
- Linna sissesõit Haapsalu suunast

Arvestades viimaste põhimõtetega on ümbersõidutee asukohta võimalik vähesel määral muuta, arvestades maaomandist tekkivaid võimalikke probleeme.

Üldjoontes toob planeeringus näidatud raudteeületuse asukohta viimine lääne poole osaliselt kaasa äärmuse 1 puudused ning selle viimine ida poole äärmuse 2 puudused

Käesolev üldplaneering peab "kesktee" varianti igas mõttes - nii majanduslikus kui ka linnaruumilises mõttes mõistlikumaks.

