



Rae valla põhjapiirkonna üldplaneering 2030+

Seletuskiri

aprill 2021



Sisukord

1. Üldplaneeringu alused ja eesmärk	4
1.1. Üldplaneeringu eesmärk ja kehtiva üldplaneeringu muutmise põhjendus	4
1.2. Strateegiline arenguvision	5
2. Üldplaneeringu sidusus teiste arengudokumentidega	6
2.1. Rae valla arengukava 2016-2025	6
2.2. Harju Maakonnaplaneering 2030+	7
3. Üldplaneeringu alusuuringud	8
3.1. Mürakaart	8
3.2. Rohevõrgustiku väärtuste uuring	11
3.3. Väärtuslike põllumajandusmaade uuring	12
3.4. Liikuvusuuring	14
4. Ruumilise arengu põhimõtted ja üldplaneeringu lahendus	16
5. Üldised maakasutus- ja ehitustingimused	18
5.1. Tiheasustusalad	18
5.2. Hajaasustusalad	28
5.3. Rohealad	31
5.4. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad	34
6. Maakasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes	35
7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes	41
7.1. Piirkonnad	41
7.2. Keskusealad	57
7.3. II etapina väljaehitatavad alad	59
8. Looduskeskkond ja kultuurimaastikud	59
8.1. Kinnismälestised	59
8.2. Ajaloolise asustusstruktuuriga ala	61
8.3. Kaitstavad loodusobjektid	62
8.4. Kõrge loodusväärtusega alad	62
8.5. Pärandkultuuri objektid	62
8.6. Mitte kaitse all olev arheoloogiapärand	63
8.7. Rohevõrgustik	64
8.8. Vaatekoridorid	66
8.9. Väärtuslikud põllumajandusmaad	66



8.10.	Hajaasustusele üleminekualad	67
8.11.	Maardla	67
8.12.	Radooniohtlikud alad	68
9.	Teed ja liiklus	68
9.1.	Transpordimaa alad.....	68
9.2.	Sõiduteed ja klassifikatsioon	72
9.3.	Jalg- ja kergliiklusteed	77
9.4.	Sini-rohekoridorid.....	78
9.5.	Ühistransport ning „Pargi ja Reisi“ (P&R) parklad.....	78
9.6.	Tallinna väike ringtee	80
9.7.	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee.....	81
9.8.	Parkimine.....	81
9.9.	Raudteetransport	82
9.10.	Lennutransport.....	83
10.	Taristu.....	84
10.1.	Elektrivarustus.....	84
10.2.	Veevarustus ja kanalisatsioon	84
10.3.	Sademevee lahendus.....	85
10.4.	Üleujutusala.....	87
10.5.	Tuletõrje veevarustus.....	87
10.6.	Maaparandussüsteemid.....	87
10.7.	Sidevarustus	87
10.8.	Gaasivarustus	88
10.9.	Soojavarustus	88
10.10.	Jäätmemajandus.....	89
10.11.	Taastuenergia tootmiseks sobilikud alad	89
11.	Üldplaneeringu elluviimine	90
12.	Keskkonnamõju strateegilise hindamise ettepanekud leevendavateks meetmeteks	92
13.	Kasutatavad mõisted	93



1. Üldplaneeringu alused ja eesmärk

1.1. Üldplaneeringu eesmärk ja kehtiva üldplaneeringu muutmise põhjendus

Rae valla kogu territooriumi hõlmav kehtiv üldplaneering ei anna ülevaadet planeeritud tiheasustusaladel asuvate elamumaa juhtfunktsiooniga maa-alasid teenindava sotsiaalse taristu mahust ja paiknemisest, täpsetest hoonestustüüpidest ja –tihedusest ning piirkondi ühendavate sõidu- ja kergliiklusteede võrgustiku ning rohe- ja virgestusalade paiknemisest. Seega on keeruline hinnata, milliseks kujuneb üldplaneeringu pikaajaline mõju olemasolevale elukeskkonnale. Kuna Rae valla põhjaosa on kõige kiiremini arenev piirkond, kus elamupiirkondi teenindava taristu planeerimise surve on väga suur, siis on selles piirkonnas vajalik määrata täpsemad ruumilise planeerimise arengusuunad, mille mõju on võimalik paremini hinnata. Seega on vajalik algatada Rae valla põhjapiirkonna üldplaneering, millega hõlmatava ala põhja- ja läänepiiriks on Rae valla ja Tallinna vaheline administratiivpiir, lõunapiiriks on Kurna oja ja Kurna ojast alates kuni Tallinna ringteeni sellega külgneva ala piir ning idapiiriks Piritä-Ülemiste kanal. Planeeringuala suurus on ligikaudu 2630 ha.

Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu peamiseks eesmärgiks on võrreldes Rae valla üldplaneeringuga täpsemalt lahendada järgmised planeerimisseaduse (PlanS) § 75 lõikest 1 tulenevad ülesanded:

- transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;
- kohaliku tähtsusega jäätmeäitluskohtade asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;
- asustuse arengut suunavate tingimuste täpsustamine;
- rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamine ning sellest tekkivate kitsenduste määramine;
- planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste, sealhulgas projekteerimistingimuste andmise aluseks olevate tingimuste, maakasutuse juhtotstarbe, maksimaalse ehitusmahu, hoonestuse kõrguspiirangu ja haljastusnõuete määramine;
- puhke- ja virgestusalade asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;
- liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine;
- alade ja juhtude määramine, mille esinemise korral tuleb detailplaneeringu koostamisel kaaluda arhitektuurivõistluse korraldamist;
- detailplaneeringu koostamise kohustusega alade või juhtude määramine;
- käesolevas lõikes nimetatud ülesannete elluviimiseks sundvõõrandamise või sundvalduse seadmise vajaduse märkimine.

Ülejäänud PlanS § 75 lõikes 1 sätestatud üldplaneeringu ülesannete lahendustena kantakse põhjapiirkonna üldplaneeringusse üle Rae valla üldplaneeringu lahendused.



1.2. Strateegiline arenguvision

Rae valla ruumiline arengustrateegia põhineb valla arengukavas sõnastatud visioonil.

Visioon

Rae vald on aastaks 2025 kõrgelt hinnatud elu- ja majanduskeskkonnaga säästva arengu põhimõtteid järgiv tegus kohalik omavalitsus.

Missioon

Rae Vallavalitsuse missiooniks on elanike heaolu kasvuks eelduste loomine.

Strateegiline eesmärk

Kaasaegne, kvaliteetne ja turvaline elukeskkond

Alameesmärgid

- Planeerimistegevus on tasakaalustatud ja tulemuslik;
- Taristu on kaasajastatud ja elanike vajadustele vastav;
- Naaberomavalitsuste ja valla eri piirkondade vaheline teedevõrk on sidus ning ühistransport toimib hästi;
- Piirkondlikud keskused sisaldavad eluks vajalikke teenuseid;
- Peetri piirkonnas on välja kujunenud sidus avalik ruum ja piisavalt spordirajatisi;
- Jäätmemajandus on korrastatud;
- Looduskeskkonda ja loodusvarasid kasutatakse säästlikult.

Soovitud seisund

Rae vallas on ruumilise arengu sihikindla suunamisega saavutatud tasakaalustatud ruumistruktuur, milles lõunaosa miljööväärtuslikud ja hajaasustuse alad tasakaalustavad valla põhjaosa linnastuvat keskkonda. Tööstus- ja elamualade kõrval on põllu-, metsa- ja jahimaad ning nendes valdkondades tegutsevatele vallaelanikele on loodud eeldused oma tegevuse jätkamiseks ja kindlus tulevikuks. Tööstuspiirkonnad vahelduvad rohe- ja rekreatsioonialadega. Avalik ruum on keskkonna- ja inimsõbralik. Välisõhu saastatuse ja müra tasemed vastavad kehtestatud normidele. Valla territooriumil on tagatud toimiv jäätmemajandus.

Saavutatud on tasakaal, mis sisaldab endas ühest küljest ühtlast arengut valla igas kandis ja teisest küljest piirkondlikku omanäolisust. Peetri kanti iseloomustavad üksikelaanid, paaris- ja ridamajad; soovitud on äritegevus, mis toetab inimeste igapäevaelu. Kvaliteetse elukeskkonna oluline komponent – tehniline infrastruktuur (veevarustus, kanalisatsioon ja teedevõrgustik) – on kaasaegne ning toimiv. Elamu- ja tööstusalade planeerimine on kooskõlas tehnilise ning sotsiaalse taristu arenguga.

Suurenenud on sidusus valla eri osade vahel. Tallinna linnastu omavalitsustega koostöös on loodud toimiv integreeritud ühistranspordisüsteem, teede- ning transpordivõrgustik kogu Harjumaal. Ühiste linnastuspetsiifiliste probleemide lahendamisel kasutatakse erinevaid finantseerimisallikaid, sh olulises ulatuses Euroopa Liidu struktuuriabi.

Rae vald on kaetud turvalise kergliiklusteede võrgustikuga, mis ühendab valla eri keskusi ja tihedamalt asustatud alasid omavahel ning valda pealinna ja teiste naaberomavalitsustega.

Arendustegevuses keskendutakse neile suundadele, milles on Rae vallal Tallinna linnastus eeldusi eristada ja olla konkurentsivõimeline – selleks on tööstuspargid ja nendes tegutsev teadmismahukas ning keskkonnasäästlik väike- ja keskmise suurusega ettevõtlus. Tööstuse arengus on eelistatud olemasolevate tööstusalade ja -parkide laiendamine.



2. Üldplaneeringu sidusus teiste arengudokumentidega

2.1. Rae valla arengukava 2016-2025

Arengukava seab eesmärgi valla eri piirkondade osaüldplaneeringute koostamise 2016-2020.

Rahvastikuprognosis

Perioodil 2011-2016 on Rae valla elanike arv tervikuna kasvanud 26% ehk 3292 inimese võrra (vt. tabel 1). Seejuures eristub selgelt Peetri kant, kus elanikkonna kasv on olnud kiireim.

Tabel 1. Rae valla elanike arvu muutus 2011-2016 (Allikas: Rae valla arengukava)

	2011	2016	Muutus	Muutus, %
Jüri kant	5533	6016	483	9%
Lagedi kant	1326	1494	168	13%
Peetri kant	4332	7018	2686	62%
Vaida kant	1483	1438	-45	-3%
Kokku	12674	15966	3292	26%

Rae valla rahvaarv kasvab tulenevalt lähteaasta vanusstruktuurist ja sündimuskäitumisest igal juhul enam kui 20 000 elanikuni, kasvu-stsenaariumi realiseerudes 30 000 elanikuni. Viimasel juhul moodustab poole elanikkonnast Peetri kandi rahvastik. Prognoosikohaselt suureneb Peetri kandi rahvaarv järgmiselt:

Aastaks 2025:

- baas-stsenaariumi kohaselt 2016. aastaga võrreldes ligikaudu 13% ehk ligikaudu 8100 inimeseni;
- kasvu-stsenaariumi järgi, mis võtab arvesse viimaste aastate rände- ja sündimuskäitumist suureneb rahvaarv 43% võrra ligikaudu 12 500 elanikuni.

Aastaks 2030:

- baas-stsenaariumi kohaselt 2016. aastaga võrreldes ligikaudu 18% ehk ligikaudu 8500 inimeseni;
- kasvu-stsenaariumi järgi, mis võtab arvesse viimaste aastate rände- ja sündimuskäitumist suureneb rahvaarv 50% võrra ligikaudu 14 100 elanikuni

Rahvastikuprognosisist ilmneb, et baas-stsenaariumi puhul on lasteaiaaialiste laste arv juba käesolevaks aastaks maksimumi saavutanud, sh Peetri kandis. Järgneval 15 aastal on selle stsenaariumi järgi oodata eagrupi vähenemist. Kasvu-stsenaariumi korral on oodata lähikümnendil laste arvu suurenemist kolmes kandis. Kuigi prognoosiperioodi vaates on laste arvu muutus laineline, siis kümne aasta pärast võib lasteaiakohtade vajadus Peetri kandis olla ca 500 võrra olemasolevast kõrgem.

2015/2016 õppeaastal töötas Peetri-Lasteaed põhikooli kooliosa suure ülekoormusega, kus 648 koolikohta on täidetud 798 õpilasega. Peetri piirkonnas valmis 2016 sügis 650 kohaga Järveküla Kool, kuhu loodavad koolikohad toovad leevendust kuni õppeaastani 2018/2019.

Põhihariduse omandamise eas laste arv vallas suureneb lähiaastatel igal juhul. Baas-stsenaariumi korral jääb nõudluse kõrghetkel 2022-2023 vallas puudu umbes 500 koolikohta, samas 2030. aastaks on laste arv langenud taas võrreldavale tasemele lähteaastaga ja väheneb seejärel veelgi.

Kasvustsenaariumi korral on kõrghetkeks aastal 2030 põhikoolieas lapsi võrreldes lähteaastaga Peetri kandis 155% enam, need koolikohad laste koolitamiseks Rae valla territooriumil puuduvad. Teisalt langeb 30 aasta perspektiivis laste arv taas lähteaastaga võrreldavale tasemele. Oluline on märkida, et tegelik põhikooliealiste arv jääb tõenäoliselt baas- ja trendistsenaariumi vahele.

Gümnaasiumiealiste arv kasvab igal juhul. Samas tuleb arvestada, et suur osa vanuserühmast asub omandama hoopis ametiharidust või eelistab õppimist lähedalasuvates Tallinna koolides. Riigigümnaasiumi rajamine Jüri alevikus omab olulist positiivset mõju teenusevajaduse rahuldamisel.



2016 aastal moodustab Peetri kandis kogu elanikkonnast lasteaiaaeglaste laste osakaal 15%, põhikooliealiste laste osakaal 15% ja gümnaasiumiealiste osakaal vaid 1,5%. Arengukava kohaselt on need numbrid 2030. aastal keskestlubi lasteaiaaeglaste 10%, põhikooliealiste 20% ja gümnaasiumiealiste 7%.

Arengukavas on välja toodud järgmised täpsemad väljakutsed:

- Koolikohtade puudus põhikooli osas Peetri kandis, üldine koolikohtade tagamine.
- Alushariduse tagamine kas lasteaia või lastehoiu näol.
- Peetri kandis puuduvad noortekeskused.
- Rekreatsioonialade ja rohealade puudus. Uusasumites on detailplaneeringu koostamisel kohustuslik planeerida ja rajada mänguväljak, mida valmimise järgselt hakkab hooldama vald. Samas puudub täna selge ülevaade, kus ja mis vanuses inimestele mingeid atraksioone on. Vajadus on täiskasvanute jõuatraktsioonide ja koerte jalutusväljakute järele.
- Rõhuasetus on välistel spordialadel. Sisespordialadega tegelemiseks napib vallal rahalisi võimalusi.
- Peetris puuduvad ruumid erinevate ürituste läbiviimiseks (kontserdid, konverentsid).
- Puudub sobiv väliürituste korraldamise koht.
- Puudub täismõõtmelised staadion.
- Täiendavad meelelahutusvõimalused (kino, spaa jms) puuduvad.
- Peetris ja selle lähiümbruses ei ole kohapeal tagatud esmatasandi tervishoiuteenuste osutamine.
- Tänapäevast hooldekodukohtadest ei piisa, et rahuldada kasvavat vajadust (hetkel kõik hooldekodukohtad on täis, ostetakse teenust teistest hoolekandetasutustest).
- Uutel planeeringualadel elanike vajadustele vastava sotsiaalse infrastruktuuri puudumine. Elukeskkonna, tehnilise ja sotsiaalse taristu arendamine ei suuda käia käsikäes hooga planeerimis- ning arendustegevusega. Vajalik on kindlustada arendajate poolne panus sotsiaalse taristu arendamisse.
- Suur surve üksikutele piirkondadele – Tallinna ringteest pealinna poole jäävad alad.
- Keskusalade puudumine uusasumites.
- Valla põhjaosas on vähe rohealasid, puudub kõrghaljastus.
- Vallal ei ole oma jäätmejaama.
- Riigimaanteelt vajalike mahasõitude puudumine (eelkõige Tallinna väikese ringtee puudumine) – tekivad ummikud, liikumine on raskendatud; pärsib ettevõtlust, halveneb kohalike elanike elukvaliteet, sest tiptundidel on pealinna tööle jõudmine ja õhtul koju tulek keeruline.
- Odavamate elamispiindade puudus – tootmistöölised tulevad piirkonda väljastpoolt.

2.2. Harju Maakonnaplaneering 2030+

Ruumilise arengu põhimõtete aluseks on Harju maakonnaplaneering 2030+, kus on sõnastatud järgnevad Rae valla põhjapiirkonna seisukohast olulised väärtused:

- Polüfunktsionaalsete keskuste loomine ja nõutud teenuste tagamine;
- Vältida valglinnastumist;
- Avaliku ruumi väljaehitamine toimub hiljemalt arengualadel hoonete valmimise ajaks;
- Riiklikult tähtsate taristuobjektidega arvestamine;
- Puhke- ja rekreatsioonivõimaluste tagamine ja parendamine;
- Muinsus- ja loodusväärtustega arvestamine.



3. Üldplaneeringu alusuuringud

3.1. Mürakaart

Mürakaart on koostatud Hendrikson&Ko poolt 2018 aasta kevadel kogu Rae valla kohta.

Alates 1. veebruarist 2017 reguleerib välisõhu müra normväärtusi keskkonnaministri 16. detsembri 2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“. Määruse nõudeid tuleb täita linnade ja asulate planeerimisel ja ehitusprojektide koostamisel. Määrust ei kohaldata alal, kuhu avalikkusel puudub juurdepääs ja kus ei ole püsivat asustust, ning töökeskkonnas, kus kehtivad töötervishoidu ja tööohutust käsitlevad nõuded.

Siseriiklike normatiividega võrdlemiseks hinnatakse mürataset 2 m kõrgusel maapinnast. Rae valla mürakaardi raames koostati mürakaardid päevase (L_d , 7.00-23.00) ja öise (L_n , 23.00-7.00) ajavahemiku kohta, sh sisaldab päevane ajavahemik ka öhtust aega (19-23), millele lisati parandustegur +5 dB.

Eraldi normatiivid on kehtestatud liiklus- ja tööstusmürale. Tööstusmüra normid on üldjuhul rangemad kui vastavad liikluse müra normväärtused, kuna tehnoseadmete müra spektraalseid omadusi (näiteks võimalik tonaalne ja/või ebaühtlase tekkega müra) peetakse mõnevõrra häirivamaks kui tavapärasest sõiduvahendite müraspektrit.

Tööstusmüra eespool nimetatud määruse tähenduses on müra, mida põhjustavad paiksed müraallikad. Liikluse müra on müra, mida põhjustavad regulaarne auto-, raudtee- ja lennuliiklus ning veesõidukite liiklus. Regulaarsest liiklusest põhjustatud müra normtasemete kehtestamisel on arvestatud keskmise liiklussagedusega aastaringsest või regulaarse liiklusega perioodi vältel.

Müratundlike alade kategooriad määratakse vastavalt üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarbele järgmiselt:

- I kategooria – virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad,
- II kategooria - haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandetasutuste ning elamu maa-alad, rohealad,
- III kategooria – keskuse maa-alad,
- IV kategooria – ühiskondlike hoonete maa-alad.

Asulate keskustes on reeglina asjakohane müra normväärtuste rakendamisel lähtuda III kategooria (keskuse ala, kus paiknevad nii elamud ja ühiskasutusega hooned, kui ka kaubandus-, teenindus- ja tootmisettevõtted) nõuetest.

Puhtakujulistel elumupiirkondades, kus ei paikne muu kõrvalfunktsiooniga (äri, teenindus, tootmine) alasid, ning tervishoiu ja puhkealadel on asjakohane II kategooria alade nõuete rakendamine.

Planeeringutes ja projekteerimisel kasutatakse järgmisi müra normtasemete liigitusi:

- Müra piirväärtus – suurim lubatud müratase, mille ületamine põhjustab olulist keskkonnanäringut ja mille ületamisel tuleb rakendada müra vähendamise abinõusid;
- Müra sihtväärtus – suurim lubatud müratase uute planeeringutega aladel. Planeeringust huvitatud isik tagab, et müra sihtväärtust ei ületata.

3.1.1. Liikluse müra

Uuringu koostamise ajaks (mai 2018) on Rae valda läbivas osas Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ehitatud neljarealiseks ning samaaegselt on lahendatud ka müraprobleemid kõige kriitilisematel aladel,



ehk elamute juures, kus pikaajaliste müraindikaatorite L_d ja L_n väärtused ületavad hoonete teepoolse külje piirväärtusi 65 dB päeval ja 60 dB öösel. Valdavalt tagavad ette nähtud meetmed lähimate eluhoonete juures mürataseme, mis on madalam kui 60 dB päeval ja 55 dB öösel. Üksikutes piirkondades, kus mõju avaldavad mitu erinevat teed (nt Vana-Tartu mnt-ga ristumise piirkonnas) võib müratase elamualade juures ületada ka 60 dB päeval.

Uute müratundlike alade planeerimisel tuleb aga sihiks seada rangemate ehk sihtväärtuse nõuete tagamine, II kategooria elamualade puhul vastavalt **55 dB päeval (L_d) ja 50 dB öösel (L_n)**. Seega ei ole uute müratundlike elamualade planeerimine ilma leevendavaid meetmeid rakendamata (nt müratõkked) soovitatav lähemale kui 300 m maanteest. Kohati võib vajaliku puhverala ulatus ka pisut suuremaks osutuda.

3.1.2. Lennuliikluse müra

Tüüpiliselt ulatub lennukite maandumisel esinev müratase kaugemale kui stardi korral, kuna maandumisnurk on väike ning lennukõrgus suhteliselt madal juba mitu kilomeetrit enne lennujaama. Start ise on samas reeglina mürarikkam kui maandumine, kuid õhkutõusmine toimub teravamal nurga all, suurem lennukõrgus saavutatakse varem ning müratase maapinnal võib olla ka madalam kui maandumisel (olenevalt lennukist).

- Lennurajast ca 1,6 km kaugusel idasuunas (maandumiskoridorist pisut lõunas) asub hoonestatud elamumaa (Lennuradari tee 10 kinnistu), kus päevasel ajal küündib müratase vahemikku 55-60 dB ning öösel vahemikku 50-55 dB.
- Lennujaamast lõunas asuvate lähimate suuremate elamualade piirkonnas (osaliselt Tallinna territooriumil, osaliselt Rae vallas Peetri külas) jääb müratase vahemikku 50-55 dB päeval ja 45-50 dB öösel.

3.1.3. Tööstusmüra

Tööstusmüra ei ole Rae vallas suureks probleemiks, kuid ka siin on mõned üksikud piirkonnad, kus tuleb müra vähendamise võimalusi analüüsida (eelkõige objektipõhiselt üksikujuhtumite kaupa). Tööstusmüra tasemete määramiseks teostati tööstuslike objektide müratasemete mõõtmised novembris 2017 ja märtsis 2018. Mõõtmised teostas Terviseameti Tartu Labor. Kõiki huvipakkuvaid objekte külastati päeval ja öösel ning selekteeriti välja alad, kus märkimisväärne tööstuslik müra võib tootmisala piiridest väljapoole (müratundlike aladeni) ulatuda.

Põhjapiirkonna üldplaneeringu alal külastati järgnevaid objekte:

- Rae küla, Graniidi tee 1 (Sanitex OÜ) – päeval domineeris maanteedelt lähtuv liikluse müra, kuid tootmishoone põhjaküljel asuvad tehnoseadmete müra on lähimate elamute juures öisel ajal samuti selgelt tajutav, tootmisala põhjaküljel teostati ka mürataseme mõõtmised. Tööstusala lõunaküljel asuva lähima hoone (Klaukse tee 8) juures on ületatud nii II kategooria alade (elamumaa) öine piirväärtus (45 dB) kui ka III kategooria alade piirväärtus (50 dB). Kaugemal asuvate eluhoonete (Klaukse tee 5 ja Mardi kinnistu) juures võib samuti esineda II kategooria alade öise piirväärtuse (45 dB) lähedane müratase.
- Rae küla, Raeküla tee 5 (AS Smarten Logistics) – päeval domineeris maanteedelt lähtuv liikluse müra, logistikaettevõtte piiridest väljapoole levib peamiselt manööverdavate kaubaautode poolt tekitatav müra. Müra ei ole pidev, kuid lähimate elamute juures (ettevõttest kagusuunas) on öisel ajal müra kohati (veokite saabumise ajal) siiski selgelt tajutav. Logistikaettevõttele lähimate eluhoonete (Pae



tn) juures võib esineda II kategooria alade (elamumaa) öise piirväärtuse (45 dB) ületamist mürarikka tegevuse teostamise ajal (kaubaautode manööverdamise jms), III kategooria alade piirväärtust (50 dB) ei ületata. Kuna müra on muutliku iseloomuga ning müra ei tekitata pidevalt, võib eeldada, et öö keskmine mürafoon on oluliselt väiksem kui mürarikkal hetkel mõõtmiste käigus fikseeritud tulemus.

3.1.4. Kokkuvõte ja ettepanekud

Autoliikluse osas võib lähitulevikus tõenäoliselt jätkuvalt ette näha mõningast liikluskoormuste suurenemist, mis suurendab liiklusrüüru häiringut ja mingil määral ka müraga kokku puutuvate inimeste hulka.

Üldiselt prognoositakse põhimaanteedel osas lähima paarikümne aasta jooksul liikluskoormuste suurenemist ca 1,5 korda, mis toob kaasa 1,5...2 dB suuruse mürataseme (müra hinnatud tase päeval/ööl) tõusu maanteedel ääres.

Tallinna väikese ringtee rajamine võib kaasa tuua mõningase liikluskoormuste vähenemise olemasolevas teedevõrgus või vähemalt piirata liikluskoormuste (ning liiklusrüüru) kasvu. Samas tekib uue teekoridori rajamisel mürahäiring uues piirkonnas ning väikese ringtee projekteerimisel tuleb ette näha leevendusmeetmed (lisaks kiiruspiirangutele tõenäoliselt ka müratõkked ja kaitsehaljastusega alad teatud piirkondades).

Lennuliiklusest tingitud müra ei saa pidada Rae valla põhjapiirkonnas suureks probleemiks.

Tööstusrüüru leevendamise osas tuleb lähtuda eelkõige sellest, et uute tööstusettevõtete rajamisel või tööstustegevuse laiendamisel ei põhjustataks ülenormatiivset mürataset naaberaladel. Samuti tuleb vältida uute müratundlike alade rajamist kõrge müratasemega tööstusalade lähedusse (või rakendada asjakohaseid mürakaitsemeetmeid), eriti tähelepanelik tuleb olla ööpäevaringselt töötavate ettevõtete puhul.

Müra levikut piiravad meetmed:

- Müratõkkeseinte rajamine. Soodsa müratõkkeseina asukoha korral (võimalikult müraallika ehk reeglina sõidutee lähisel) on vahetult ekraani taga võimalik mürataset vähendada enam kui 10 dB. Madalate eramajade teepoolsetel fassaadil ja õuealal heade tingimuste tagamiseks on müratõkkeseinte rajamine reeglina efektiivne lahendus. Samas on müratõkkeseinte rajamine võimalik eelkõige selleks linnaruumiliselt sobivates asukohtades ja viisil (keskuste alal ei ole reeglina sobilik). Korruselamute puhul müratõkkete efektiivsus kõrgematel korrustel väheneb, reeglina ei ole 3. korrusel positiivne efekt enam kuigi märgatav.
- Eramajade tänaväärsete aedade helikindlamaks muutmine. Uute müratõkkeseinte rajamine on reeglina kulukas ning märgatava (kuid siiski mõnevõrra väiksema) efekti saavutamiseks võib olla sobivam olemasolevate teepoolsete aedade tihendamine ja kõrgemaks ehitamine.
- Välispiirete heliisolatsiooni parandamine. Aladel, kus mürataset välisõhus on keeruline või ebaotstarbekas vähendada (korrusmajad) tuleb lähtuda hoonete vaikust nõudvates ruumides heade akustiliste tingimuste tagamisest hoone välispiirde heliisolatsiooni parandamise teel. Müra suhtes tundlikuma funktsiooniga hoonete ja pindade rajamisel tiheasustusega linnakeskkonnas tuleb järgida hoonete välispiirete heliisolatsiooninõudeid käsitlevat standardit *EVS 842 Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest*.



- Haljastuse osakaalu suurendamine. Tavapärase haljastuse positiivne mõju avaldub eelkõige psühholoogiliselt – kui müraallikas ei ole visuaalselt tajutav võib ka mürahäiring väiksemaks osutuda. Müratasemete reaalselt tuntavaks vähendamiseks (müratõkkeseintega võrreldava efekti saavutamiseks) peab tiheda kõrghaljastuse laius/ koridor olema vähemalt 20-30 m, soovitatavalt veelgi enam. Haljastuse efekt mürahäiringu vähendamisel on reeglina suurem kui reaalne mürataseme vähenemine (mis on väiksem kui müratõkkeseina puhul), avaldudes koos linnaruumi kvaliteedi üldise paranemisega. Seetõttu ei saa alahinnata ka kitsamate (paarirealiste) haljastusribade positiivset mõju elukvaliteedi parandamisel, kuid ainult müra vähendamise aspekti rõhutamine ühe-kahe realiste hõredate haljastusribade puhul ei ole korrektne.

3.2. Rohevõrgustiku väärtuste uuring

Elle OÜ poolt on koostatud töö nr 17-PA-33 „Rae valla põhjapiirkonna rohevõrgustiku väärtuste hinnang, eesmärgiga täpsustada Rae valla põhjapiirkonna lääneossa jääva rohekoridori pakutavaid ökosüsteemi teenuseid maastikuelementide kaupa. Selleks jagati rohekoridor väärtuste hindamisel tinglikeks piirkondadeks. Väärtuste kirjeldus ja soovitused alade kasutustingimusteks on esitatud nende piirkondade lõikes.

Üldine kokkuvõttev hinnang on kogu ala kohta, et see vajab säilitamist rohealana ning on sobimatu ehitustegevuseks. Osaliselt on piiratud ulatuses puhkeotstarbelise infrastruktuuri rajamine lubatud ja ei kahjusta eeldatavalt oluliselt rohevõrgustiku toimimist. Veekaitselisest seisukohast peaks puhkeotstarbelise infrastruktuuri rajamist vältima Ülemiste järve veehaarde sanitaarkaitsealale. Rekreatiivse taristu projekteerimisel on vajalik keskkonna eksperthinnangu teostamine, arvestamaks rohevõrgustikku ja veehaarde sanitaarkaitseala mõjutavaid keskkonnakaalutlusi. Vältida tuleb alade tarastamist.

Olemasolevad põllualad, kuhu on kehtestatud detailplaneeringud (7a ja 7b), kuid mida pole lõpuni ellu viidud, on küll rohevõrgustiku mõnevõrra vähemväärtuslikum osa, kuid samas on siiski rändeteeks, lisab maastikulist mitmekesisust, vähendab asustuse mõju looduslikele aladele (leevendab nn servaeffekti). Kehtestatud detailplaneeringu alade edelapoolsed otsad säilitada rohealana, vältides täisehitamist.

Tallinn väikese ringtee ja Rail Baltic raudteetrassi projekteerimisel ja realiseerumisel on vajalik leevendusmeetmete planeerimine ja rajamine rohevõrgustiku toimimise tagamiseks. Selleks tuleb kavandada loomade liikumist võimaldavad tunnelid, sillad vm lahendused.



Joonis 1. Väljavõte Elle OÜ poolt on koostatud töö nr 17-PA-33 „Rae valla põhjapiirkonna rohevõrgustiku väärtuste hinnang, kaartist

3.3. Väärtuslike põllumajandusmaade uuring

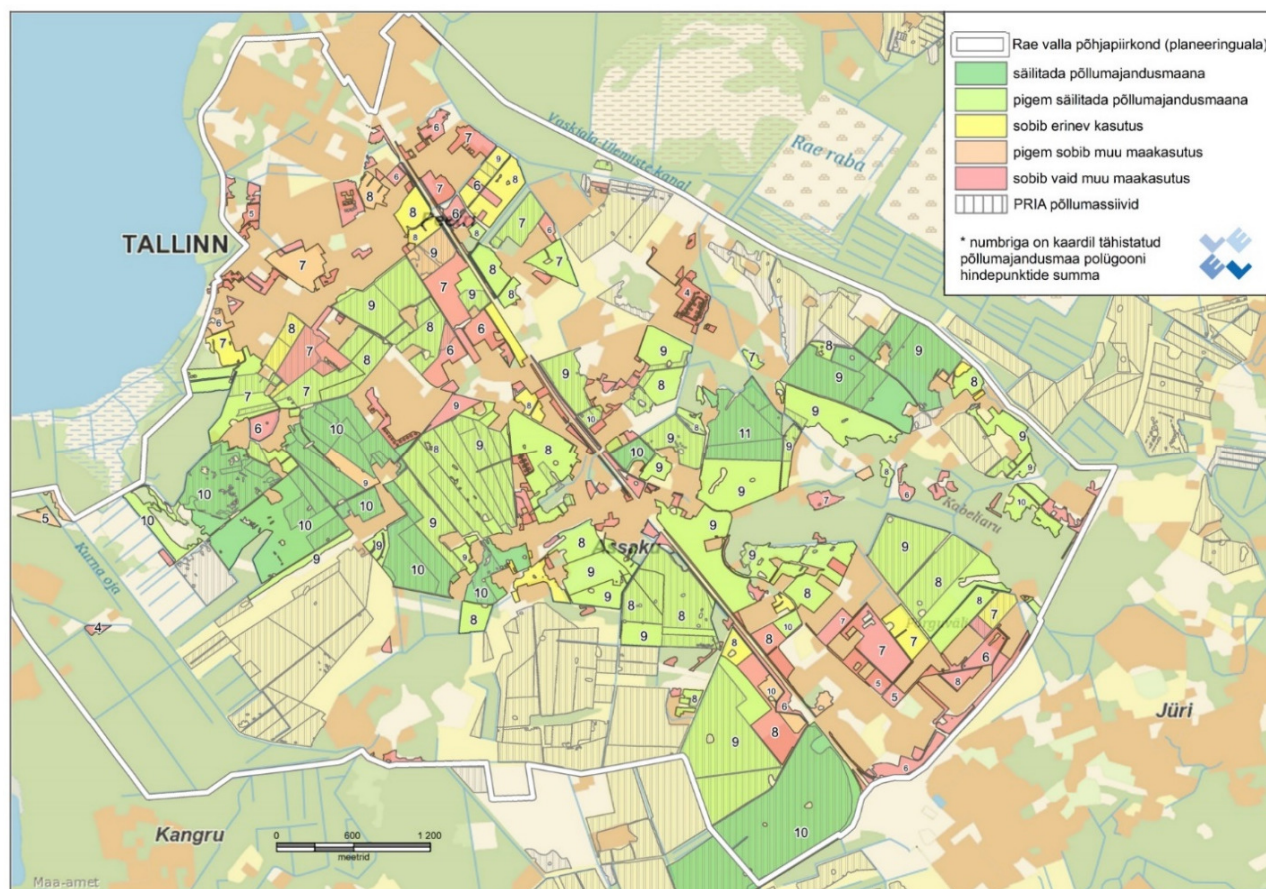
Elle OÜ poolt on koostatud töö nr 17-PA-33 „Väärtuslike põllumajandusmaade uuring“. Uuringus on arvesse võetud põllumajandusmaade kasutust, ligipääsetavust, asukohta, kuju ja pindala ning mullaviljakust. Hinnangu andmisel võeti arvesse võetud kehtestatud detailplaneeringuid. Hinnangu andmisel ei võetud arvesse algatatud detailplaneeringuid, mis ei ole jõudnud uuringu teostamise ajaks kehtestamiseni. Lihtsustamaks erinevate kriteeriumide terviklikku arvesse võtmist, anti põllumajandusmaadele (igale maakonnaplaneeringu väärtuslike põllumajandusmaade kaardikihil esitatud põllumajandusmaa polügoonile) iga kriteeriumi osas numbriliselt väljendatud hindepunktid (väärtusklassid).



Uuringu tulemusena eristati oluline kogus maakonnaplaneeringu kaardikihil väärtuslikuks põllumajandusmaaks määratud alasid, mis on tänaseks päevaks tegelikkuses juba hoonete, platside vm kõvakattega pindade all. Nimetatud alad on põllumajanduslikust tegevusest (püsivalt) väljas ning enamasti on tegevusega juba rikutud mullaga (huumuskihiga) maa-alaga. Lisaks on soovitat väärtuslikest põllumajandusmaadest välja arvata väiksed kuni keskmise suurusega põllumajandusmaade lahustükid, mis paiknevad tihedalt hoonestatud alade sees. Eelkirjeldatud põllumajandusmaad, mis tuleks hinnangu kohaselt arvata väärtuslikest põllumajandusmaadest välja, paiknevad eelkõige Peetri aleviku elamualadel ja Lehmja küla tootmis- ja ärimaade piirkonnas, aga ka teistes asulates. Uuringu tulemusel on tehtud ettepanek ligikaudu 20% maakonnaplaneeringus määratletud põhjapiirkonda jäävast alast välja arvamiseks väärtuslike põllumajandusmaade hulgast (grupid 4 ja 5). Kogu Rae valla väärtuslikest põllumajandusmaadest moodustab see ligikaudu 4%.

Alad, mille määratlemist väärtuslike põllumajandusmaadena võib hinnata asjakohaseks ja vajalikuks (n.ö esimese prioriteedina kaitset vajavad alad), paiknevad asulakeskustest väljas ning moodustavad suuremad suhteliselt terviklikud massiivid. Üldjuhul ületab nende põldude mulla hinnatud boniteet lisaks maakonna keskmisele ka Eesti keskmist boniteeti. Sellised põllumajandusmaad jäävad eelkõige Järveküla ja Rae küla territooriumile, väiksemas ulatuses Lehmja ja Kurna küladesse (grupp 1).

Ülejäänud väärtuslikud põllumajandusmaad hinnati n.ö teise ja kolmanda prioriteediga põllumajandusaladeks (grupid 2 ja 3). Keskkonnakaitselistest (nii loodus- kui elukeskkonna kaitse) aspektidest lähtuvalt on nende alade väärtustamine põllumajandusmaadena tugevalt eelistatud. Teisalt on tegu tugeva arendussurvega aladega, kus põllumajandusmaad on pigem killustunud ning põllumajandustegevus linnalise iseloomuga asustuse vahetu läheduse tõttu mõnevõrra raskendatud.



Joonis 2. Väljavõte Elle OÜ poolt on koostatud töö nr 17-PA-33 „Väärtuslike põllumajandusmaade uuring“ kaardist



3.4. Liikuvusuuring

3.4.1. Funktsionaalanalüüs

Analüüsi raames hinnati liikumise põhjuseid, eelkõige suuremahulisi pendelliikumisi- kodu-töö, kodu-kool, kodu-kool-ringid, teenused. Ruumiliselt vaadeldi liikumisi Rae vallas ning naaberomavalitsuste vahel. Funktsionaalanalüüsi jaoks kasutati erinevaid andmeallikaid ning viidi läbi küsitlused (koolilaste) ja positsioneerimisandmete analüüs.

Funktsionaalanalüüsi kokkuvõte:

- Olukorras, kus põhimaantee ääres paiknevad nii tootmis- kui elupiirkonnad vaheldumisi või põhimaantee ääres esimeses viirus tootmisalad ja nende taga kaugemal elupiirkonnad, tekib ruumiline hakitus: teed ei moodusta siduvat tervikvõrku, raske- ja kergliikleja peavad ruumi jagama.
- Funktsionaalselt mitmekülgseim piirkond on Peetri alevikus Selveri toidupoe ümbrus. Sarnast funktsionaalset mitmekülgset oleks otstarbe otstarbekas dubleerida ka põhjaosa tekkinud või tekkivates tõmbekeskustes.

3.4.2. Mobiilpositsioneerimise analüüs

Positsioneerimisandmed toovad välja positsioneerimise teel toodud rahvastiku Rae vallas, lisaks Rae vallast sisse-välja toimuva liikumise erinevate sihtkohtade vahel ning Rae valla sisese liikumise erinevate tsoonide vahel.

Mobiilpositsioneerimise kokkuvõte:

- Rae vallas elab pigem kontoritöötaja, kes Rae valla tehnoпаркides valdavalt tööd ei leia. Pendelrände vähendamine eeldaks vallas pigem teaduspargi laadset arengut. Kaaluda kontoritöökohtade rajamist Vana-Tartu mnt ja perspektiivse väikese ringtee ristumise piirkonda.
- Vallast väljuvate ja saabuvate pendelrändajate arv on ca 10 000 in päevas, kelle praeguseks võimalusteks valda siseneda-väljuda on vaid Tartu maantee ja Tallinna ringtee kaudu. Tuleks leida alternatiivseid liikumissuundi.
Tallinnaga seotud pendelränne:
- 90% ulatuses suundub pendelränne Tallinna, kus olulisimad sihtkohad on Kesklinn ja Ülemiste. Rae põhjaosa edasist arengut silmas pidades on eelkõige oluline tagada modaalsusnihe antud sihtkohtadesse: ajaliselt konkurentsivõimelisem ja mugavam sihtkohtadesse ühendus kui praegune eeldatav autokasutus.
- Täpsustada tuleb erinevate transpordiviiside osatähtsust (tramm, buss, Rail Baltic, jalgratas) piirkonniti. Oluline on siin kohal täiendavalt analüüsida, kas antud modaalsusnihe saavutatakse trammitee rajamisega.
- Tallinna suundutakse tööle ka teistesse piirkondadesse. Eeldades, et pendelrändajad valivad kiirema/otsema tee, annab Tallinna väikse ringtee rajamine võimaluse suunata liiklejaid nii Tallinna ida- kui läänepoolsetesse sihtkohtadesse Ülemiste ristmikku läbimata.

3.4.3. Arengualternatiivide analüüs

Analüüsiti valla 2 erinevat arengualternatiivi ning nende mõju liikuvusele. Alternatiivideks olid varem kehtestatud üldplaneering (2013) ja Rae põhjaosale koostatav uue üldplaneeringu eskiis (tööversioon 2018). Valitud parem alternatiiv on aluseks liikumisvõrgustike analüüsile.



3.4.4. Liikumisvõrgustike analüüs

Analüüsi raames analüüsiti peamisi liikumisteid arvestades erinevaid liikumismoodi ehk modaalsust: autoliiklus, ühistransport, jalgsi ja rattaga liikumine. Võrgustikke analüüsiti oluliste sõlmpunktide vahel ning eri transpordiliikide ühilduvuse (kombineerimise) seisukohast. Liikumisvõrgustikke analüüsiti nii valla siseselt kui ka väljaspool valda asuvate olulisemate sihtkohtade vahel, sh arvestades võimalike suurte taristuarendustega.

Liikumisvõrgustike analüüsi kokkuvõtte ja ettepanekud:

- Autotranspordi osas on juba praeguse elanike arvu juures selge, et olemasolevad transpordivõimalused (eelkõige Tallinn –Tartu – Võru – Luhamaa maantee kaudu) on ammendunud.
- Tallinna väikese ringtee rajamine või osaline rajamine võimaldab Rae valla põhjapiirkonna elanikel Tallinna linna suunduda alternatiivseid teid mööda.
- Eritasapinnaliste ristete rajamine praeguste eritasapinnaliste ristete foorjuhtimisega ristmike piirkonda või asemele.
- Liikluse võimalik ümbersuunamine Tallinna ringtee kaudu.
- Tallinna suunas liikumiseks Rail Balticu perspektiivse Assaku reisiterminali ja/või samasse koridori planeeritava perspektiivse 1520 mm laiuse rööpmelaiusega reisirongide kasutamine.
- Trammiliini pikendamine Tallinna linnast kas Peetri alevikuni, Assakuni või Jürini.
- Soodustada ühistranspordi ja kergliikluse kasutamist.
- Arendada vallasiseselt kaubandus- ning teenindusettevõtete ning töökohtade võrgustikku, mis vähendaks vajadust sõitude järele Tallinna suunal.

3.4.5. Trammitrajektooride võrdlus

Trammiliini pikendamine loob alternatiivse liikumisvõimaluse Rae valla põhjaosa asulate ja Tallinna linna vahel. Trammiliini rajamise eeliseks on oluliselt kiirem võimalus jõuda Tallinnasse võrreldes ratastranspordi kasutamisega, kuna tramm kasutab alternatiivset liikumisteed ja ei sõltu oluliselt liiklussagedustest Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel ja samuti ka Ülemiste liiklussõlmes ning Tallinna tänavatel. Arvestades Peetri piirkonna perspektiivset rahvaarvu, võiks trammiliin kujuneda oluliseks alternatiiviks Tallinnasse liikumisel. Edasise trammitee võimaluse selgitab tasuvusanalüüs, mille teostamise on Harjumaa Omavalitsuste Liit algatanud. Uuring analüüsis 3 erinevat trammitee varianti, mis võiks olla valla poolseks sisendiks trammi trajektooride kaalumisel tasuvusanalüüsi raames.

Trammitrassi trajektooride võrdluse ettepanekud:

- Kaaluda vähem looklevat trammikoridori Peetri ja Järveküla kooli vahelises lõigus, mis võib vähendada ka vajalike peatuse arvu. Arvestades ca 500-600 m peatusevahega, võiks praeguse lahenduse lühema haru puhul Mõigust Järveküla koolini olla 7 peatus (Mõigu, Peetri Selver, Peetri kool, Väike ringtee/Tartu mnt ristmik, Väike ringtee, Väike Ringtee/Vana-Tartu mnt ristmik, Järveküla kool).
- Kasutada tiptunnil nn ekspresstramme, mis ei peatu Rae põhjaosa kõikides peatustes.
- Tõsta trammide tehnilist sõidumugavust (nt Wifi jms), kasutatav töökantorina.



4. Ruumilise arengu põhimõtted ja üldplaneeringu lahendus

Rae valla ruumilise arengu põhimõtete väljatöötamisel on arvestatud nii valla arengukavast tulenevate ruumiliste vajaduste kui ka Harju maakonna ruumilise arengu suundumustega. Ruumilise arengu põhimõtted on üldplaneeringu lahenduse põhimõttelised osad, mis annavad suunised edaspidiseks maakasutuseks, ehitamiseks ja ruumikujunduseks valla territooriumil ning on aluseks maakasutuse juhtotstarvete määramisele ja hilisemal arendustegevuse suunamisel.

Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu lahenduse koostamisel on vallavalitsus lähtunud eelkõige Harju maakonnaplaneeringu 2030+ paika pandud üldistest tõekspidamistest. Näiteks tuleb vältida valglinnastumise tunnustele vastava asustuse, sh monofunktsionaalsete elamualade kavandamist, millele on iseloomulik: ligipääsu sõltuvus isiklikust transpordist, paiknemine reisirongi- ja bussipeatusest eemale, avalike teenuste puudumine või nende vähesus, kaubanduse areng ribaliste vormidena piki suuremaid maanteid, toetades logistilist mugavust, kuid eirates elanikkonna väljakujunenud, igapäevaselt toimivaid liikumistrajekte.

Rae vallas jätkub pidev ja ülekaalukas planeerimis- ja ehitussurve, mille tulemusel kasvab elanike arv aastas ca 1000 elaniku võrra. See aga paneb väga suure koormuse juba olemasolevale taristule – teedevõrgule ning lasteaia- ja koolikohtade vajadusele. Rae valla kehtivas üldplaneeringus on suured maa-alad määratud perspektiivseteks elamumaadeks, täpsustamata sinna rajatava võimaliku hoonestuse täpset mahtu, samuti ei ole ette nähtud piirkonda teenindavaid keskusalasid ega sotsiaalse taristu paiknemist.

Vastavalt põhjapiirkonna üldplaneeringu koostamise käigus tellitud **Liikuvusuuringule**¹ on juba praeguse ehitusmahu (Peetri kandi elanike arv 2018 aasta seisuga ca 8800) juures autoliikluse läbilaskvus ammendunud. Liikuvusuuring peab ainuvõimalikuks lahenduseks modaalsusnihet, mis oleks vältimatu eeldus ükskõik millisele edasisele arengule. See tähendab, et arengueeliseks on autost ja eratranspordist muudele liikumisviisidele keskendumine ja nende eelisarendamine. Sellest tulenevalt on koostatud üldplaneeringu lahendus, mis keskendub ühistranspordikoridorile (nt kergrööbastranspordile) ja keskusealadele, mida esimene ühendab omavahel toimivaks tervikuks.

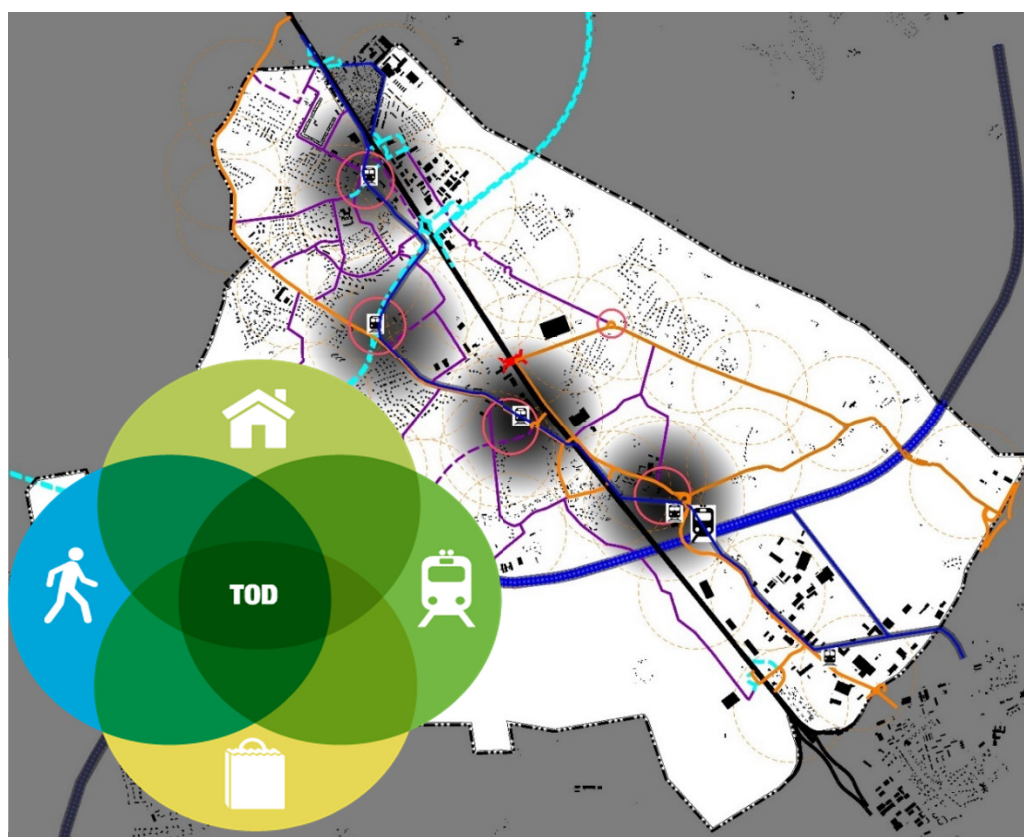
Eesmärk 1: Transpordile suunatud areng (*Transit Oriented Development – TOD, vt joonis 3*). Liikumisvõimaluste ja kättesaadavuse parandamine ning mobiilsusvajaduse vähendamine läbi teenuste ja infrastruktuuri läbimõelduma planeerimise. Selle eesmärk on suurendada ühistranspordi läbilaskevõimet, vähendades erasõidukite kasutamist ja edendades valla jätkusuutlikku kasvu. Ühistransport ühendab omavahel mugavalt elamute, äri- ja vaba aja veetmise alad.

Eesmärk 2: arengut soodustada ühistranspordi ja keskusalade sõlmpunktides. See tähendab näiteks rongijaama, kergrööbasraudtee või bussipeatust, mis on ümbritsetud suure tihedusega segakasutusala ning keskusest eemale jäävad väiksema tihedusega piirkonnad. Tihedamad alad asuvad tavaliselt keskuse peatusest umbes 500-1000 m kaugusel, mida peetakse jalakäijatele sobivaks kõnnikauguseks. Keskustes on võimalik saavutada hea ligipääsetavus, koolide-lasteaedade lähedus ning reaalne võimalus teenuste tekkimiseks. Tallinnast kuni Jüri alevikuni (Tallinna Ringteeni) on piki Tartu-Tallinn-Võru-Luhamaa mnt ja Vana-Tartu mnt koridori planeeritud pigem tihedam **linnaline keskkond**, mis on tihedam keskustes ja hajusam nende äärealadel. Sellise pigem keskustesse kontsentreeritud ning olemasolevatesse liikumiskoridoridesse koondunud lahenduse puhul on võimalik tagada piirkonnale nii vajalik ja täisväärtuslik ühistransport ning teenuste kättesaadavus.

¹ Hendrikson&Ko töö nr 2926/17, vt kokkuvõtte ptk 3.4



Eesmärk 3: Arengu pidurdamine, loodusliku keskkonna säilitamine ja arengu teise etapi suunamine äärealadel. Need on keskustest kõige kaugemal asuvad suured põllumassiividega alad, mis vajavad säilitamist. Viimast toetab ka riiklik plaan, mis näeb ette maaelu ja põllumajandusturu korraldamise seaduse muutmise ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise eelnõu defineerida täpselt väärtuslik põllumaa ja selle kaitse- ja kasutustingimused eesmärgiga, et need maad on määratud vaid põllumajanduslikuks tegevuseks. Seaduse muudatuse alusel soovitakse tõkestada väärtuslikel põllumaadel siht- ja kasutusotstarbe muutmine. Sellest tulenevalt on teise alusuuringuna lahenduse kujundamisel lähtutud väärtuslike põllumajandusmaade uuringust ja sellega tehtud ettepanekutest, millised maad pigem ja millised kindlasti vajavad säilitamist. Riigi ja omavalitsuse kohus on arengut suunata ja juhtida ning teha seda keskkonda säästvalt.



Joonis 3. Skeem transpordile suunatud arengust keskusealades.



5. Üldised maakasutus- ja ehitustingimused

5.1. Tiheasustusalad

Üldplaneeringuga on määratud tiheasustusalad, kus hoonestus on kompaktne ning piirkonnas on tagatud üldjuhul ühiselt toimiv taristu - teed, kommunikatsioonid jm. Tiheasustusala tunnuseid omavad alevikud ning tihedamini asustatud külad ja nende keskused.

Valla ruumilise arengu üldistest põhimõtetest tulenevalt toetab üldplaneering olemasolevate tiheasustusalade (2013. aastal kehtestatud üldplaneeringuga määratud) jätkuvat arengut, kuid muutes nad kompaktsemaks. Tiheasustusalade piir on tähistatud **halli kriips-punkt** joonega.

Määratud tiheasustusalad on rakendatavad ka maareformiseaduse ja looduskaitseaduse tähenduses. Tiheasustusalad on detailplaneeringu koostamise kohustusega alad.

TIHEASUSTUSALAD ASUVAD:

- Peetri alevik;
- Assaku alevik;
- Järveküla määratud piirkond;
- Rae küla määratud piirkond;
- Uuesalu küla määratud piirkond;
- Pildiküla;
- Lehmja küla määratud piirkond;
- Kurna küla määratud piirkond.

TIHEASUSTUSALADEL ON MÄÄRATUD JÄRGNEVAD MAA JUHTOTSTARBED:

- Elamumaa alad – väikeelamumaa, ridaelamumaa, korterelamumaa;
- Ärimaa alad – teenidusettevõtete maa, büroohoonete maa, ärimaa;
- Tootmismaa alad;
- Keskusemaa alad;
- Ühiskondliku hoone maa alad;
- Rohealad – kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa, laste mänguväljakute maa, kaitsehaljastuse maa;
- Transpordimaa alad - transpordimaa, rööbastranspordi reservmaa.

5.1.1. Elamumaa alad

Elamumaad asuvad põhjapiirkonnas igas külas ja alevikus. Tihedam hoonestus on planeeritud keskuste lähedale ja suuremate teekoridoride lähedusse. Hajusam hoonestus pigem väikeelamutega jääb Järveküla ja Rae küla äärealadele. Elamumaadele on määratud **väikeelamumaa (Ev)**, **ridaelamumaa (Er)** või **korterelamumaa (Ek)** juhtotstarve. Elamumaa on tähistatud **kollase ja oranžide** toonidega.

Tingimused elamumaa planeerimisel:

1. Elamumaade planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringuga määratud maa juhtotstarbest ja ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“ toodud nõuetest. Lubatud on



väiksema koormusindeksiga hoonestuse rajamine, kui see on piirkonda sobilik: nt ridaelamumaale väikeelamute ja korterelamumaale rida- ja väikeelamute rajamine.

2. Kruntide suurus.

Detailplaneeringuga jagatava elumumaa krundi minimaalne lubatud suurus on üksikelamutel olenevalt piirkonnast 1200 m² (keskuse piirkondades) või 1500 m², kahepereelamul 2000 m², vt. *ptk 7. "Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes"*.

Krundi jagamisel võib linnaehituslikult või ajalooliselt põhjendatud juhtudel olla määratud kuni 5% kõrvalekalle minimaalsuurusest. Jagamisel moodustuv krundistruktuur peab olema kooskõlas lähipiirkonnale iseloomuliku krundistruktuuriga. Sellest, et krundi suurus on jagamiseks piisav, ei saa tuleneda õigustatud ootust, et krundi jagamist peaks lubama. Iga üksikjuhtumit analüüsitakse eraldi. Tagatud peab olema moodustuva krundistruktuuri ruumiline sobivus ning vastavus teistele üldplaneeringu tingimustele.

Kõrghaljastusega kinnistute jagamisel tuleb krundi suuruse määramisel lähtuda vajadusest säilitada kõrghaljastusega alade kompaktsus ning vajaduse korral planeerida krundid suuremad.

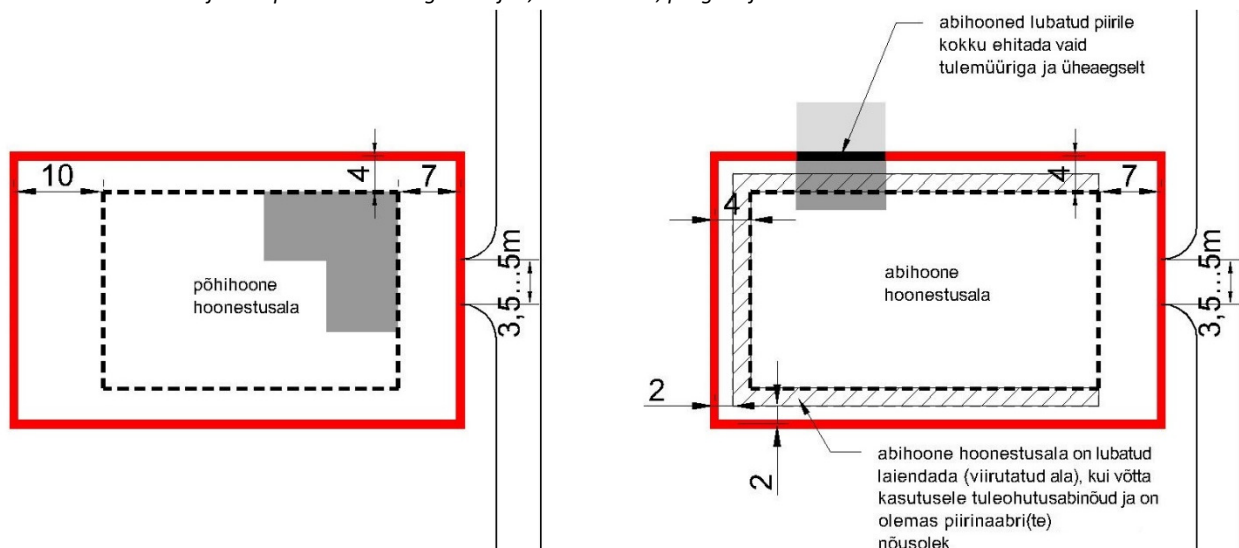
3. Hoonestusala. Elamute hoonestusala planeerimisel lähtuda allolevast Tabelist 2 ja Joonisest 4. Kui välja on kujunenud olemasolev tänava- või teepoolne ehitusjoon, tuleb lähtuda sellest.

Tabel 2. Hoonete kaugus krundi piirist

	Eesaed	Tagaaed	Külgaed
Põhihooned	> 7 m	> 10 m	> 4 m
Abihooned ja rajatised**	> 7 m	> 4 m*	> 4 m*

*Põhjendatud juhtudel, võttes kasutusele tuldtõkestavad meetmed, kokkuleppel naaberkinnistu omanikuga (ühistuga) on lubatud >2m. Krundi piirile on lubatud abihoonete- ja rajatiste ehitamine vaid välisseina pidi kokku tulemüüriaga.

** siin on rajatiste puhul mõeldud grillimajad, kasvuhoone, prügimaja vms.



Joonis 4. Elamumaal krundi hoonestusala paiknemine ja krundile mahasõidu laius

4. Kruntide täisehitus. Ühe- ja kahepereelamute planeerimisel lähtuda krundi täisehitusel krundi suurusest vastavalt all olevale Tabelile 3. Kui planeeritakse vaid 1.kordset hoonestust on lubatud Tabelis 3 toodud täisehitust suurendada kuni 10%.

Rida- ja korterelamute puhul lähtuda *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.

**Tabel 3. Krundi suurim hoonete ehitisealune pind või täisehitusprotsent.**

Krundi suurus m ²	Krundi suurim lubatud hoonete ehitisealune pind või suurim lubatud täisehitusprotsent
...-1000 (olemasolevad elamumaa krundid)	25%
1001–1200	230 m ²
1201–1500	250 m ²
1501–1800	270 m ²
1801–2000	290 m ²
2001–2500	300 m ²
2501–3000	330 m ²
Üle 3000	10%

5. Igale katastriüksusele on lubatud rajada 1 põhihoone. Lubatud abihoonete arv vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.*
6. Hoonete kõrgus ja korruselisus vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.*
7. Mahasõit kruntidele planeerida 3,5...5m laiune, vt. Joonis 4. Väravad ei tohi avaneda teemaale.
8. Parkimiskohtade arvestamisel näha ette min. 2 parkimiskohta ühe elamisühiku kohta, kui ei ole lubatud parkimiskohtade vähendamine või ristkasutus. Autonoomse ühistranspordi peatuse olemasolul 200m ulatuses on võimalik parkimiskohtade arvu vähendada 20% võrra. Korterelamute juurde tuleb ette näha parkimiskohad elektriautode laadimiseks.
9. Rida- ja korterelamutele on kohustuslik ette näha panipaigad.
10. Uue hoonestuse kavandamisel tuleb arvestada kontaktvööndis valdavalt väljakujunenud arhitektuurstiili, sh katusekaldeid ja räästajoone kõrgust. Samuti tuleb arvestada naabrite privaatsusvajadusega hoonete asendiplaanilisel kavandamisel, sh eluruumide akende paigutusel.
11. Haljastus: Väikeelamumaa krundile planeerida min iga 300 m² kohta 1 puu (s.h. viljapuu) täiskasvanukõrgusega min 3 m, istikute istutamise kõrgus min 1,5 m.
Rida- ja korterelamumaa krundile planeerida min iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m, istikute istutamise kõrgus min 2 m.
Haljastuse % osas lähtuda *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.*
Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.
12. Elamute rajamisel radooniuringute teostamine ning hoonete projekteerimine vastavalt standardile EVS 840 Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes.
13. Elamumaade välja arendamisel Järveküla läänepiirkonnas Liiva tee ääres tuleb säilitada vaatekoridorid avatud maastikele/põldudele (vaated Liiva teelt läände), (vt. *ptk 8.8*).
14. Riigimaantee Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa äärde müratundlike hoonete või rajatiste (elamud, mänguväljakud jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 300-400 m maanteest. Nimetatud vahemaad on võimalik vähendada täpsema asukohapõhise mürauringu alusel ja/või sobivate müraleevendusmeetmete rakendamisel.



15. Müratundlikumates piirkondades (nt. Tallinna väikese ringtee ääres, tootmisalade kontaktalal) on vajalik elamualade detailplaneeringute koostamise käigus tellida täiendavad mürauuringud.
16. Järveküla lääneosa elamumaade välja arendamisel tuleb säilitada vaatekoridorid avatud maastikele/põldudele (vaated Liiva teelt läände).
17. Piirdeaia kõrgus maksimaalselt 1,5 m.
Kahepere- ja ridaelamu bokside vahel lubatud hekk või kuni 1,0 m kõrgused piirded.
Korterelamute krunte ei ole lubatud piirata.
Müra levikut piirava abinõuna, kui müra ületab vastavalt modelleerimisele või mõõtmistulemustele piirnorme, on lubatud ehitada piirdeaed kuni 1,8 m. Sellisel juhul on lubatud rajada tummaedu (väga tihe laudis, betoon vms).
Materjalikäsituselt arvestada hoone ning naaberpiirete lahendusega.
18. Haljasala: Kui arendustegevuse käigus nähakse ette rohkem kui 5 elamisühikut, tuleb alale ette näha haljasala või mänguväljaku ala. Haljasala võib väga väikese mahu korral planeerida ka teemaa koosseisu laiema haljasribana või puudealleena. Suuremate alade planeerimisel paigutada alad nii, et nad moodustaksid kõrvalasuva planeeringuga ühtse rohekoridori, pargi- ja/või puhkeala.
Haljasalade planeerimisel lähtuda Tabelist 4.

Tabel 4. Planeeritava ala avalikult kasutatava haljasala suurus

Planeeritavate elamisühikute arv	Planeeritavast alast jäetakse avalikult kasutavaks haljasalaks
5-20	5...10%*
20-100	10..12%*
100-....	> 12%*

*Väikeelamute puhul väiksem ning rida- ja korterelamute puhul suurem %.

19. Sotsiaal- ja/või ärimaa kõrvalfunktsioon:
Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb anda suurematele elamualadele sotsiaalmaa ja/või ärimaa kõrvalfunktsioonid ning määrata nimetatud funktsiooniga alade paiknemine, et tagada täisväärtuslike ja mitmekesiste elamistingimuste kujunemine. Alade suuruse planeerimisel lähtuda minimaalselt all olevast tabelist.

Tabel 5. Planeeritava ala avalikult kasutatava sotsiaal- ja ärimaa kõrvalfunktsiooni suurus

Planeeritavate elamisühikute arv	Planeeritavast alast jäetakse avalikult kasutavaks
100-300	> 4%
Üle 300	>8%

20. Põhjendatud juhtudel on Tabelis 4 toodud nõuet võimalik vähendada, kui arendaja panustab avalikku huvi omavasse objekti (nt. mänguväljak, koerte jalutusplats, kõrghaljastus, kergliiklus- ja jalgteed, matka- ja spordirada vms) sarnases või suuremas väärtuses.
Samuti on võimalik Tabelis 4 toodud nõuet vähendada, kui kogu piirkonnas² on tagatud nõue, et ühe elaniku³ kohta on juba olemas 100 m² avalikku üldkasutatavat maad: pargi- või haljasala.

² Piirkonna ulatus vt. ptk 7

³ Leibkonna keskmine suurus on 2,6 inimest. Allikas: Statistikaamet – Rahva- ja eluruumide loendus



5.1.2. Ärimaa alad

Ärimaad on planeeritud suuremate riigimaanteedee äärde ja nende kontaktaladele Rail Baltic trassikoridorist põhjapoole. Kuna ärimaad asuvad lähestikku elamumaadega, siis on eriti oluline ühendada need omavahel läbimõeldult sõidu- ja kergliiklusteede võrgustikuga. Ärimaa aladele on määratud **teenindusettevõtete maa (Bt), büroohoonete maa (Bb) ja ärimaa (B)** juhtotstarve ja need on tähistatud **punaste** toonidega.

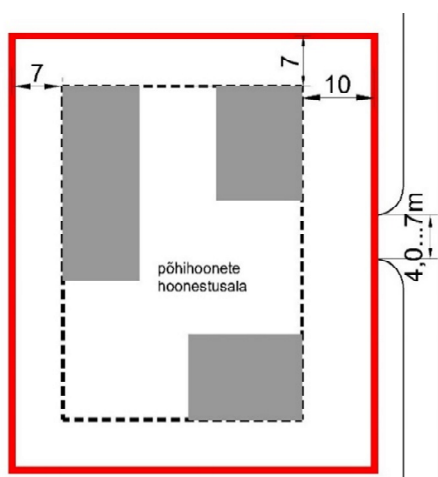
Lisaks on tähistatud perspektiivne ärimaa ala **punakaspruuni värviga** ja tähisega **EvB**. Ala on hoonestatud väikeelamutega, kuid asub elamiseks mittesobival alal, sest ala müratase on kõrge ning see on ümbritsetud äri- ja laohoonetega. Seega on need alad lubatud planeerida perspektiivselt ümber ärimaa juhtotstarbega alaks. Olemasolevad elamud saavad säilida ning nende alade ümber planeerimine ärimaaks saab toimuda vaid ühiselt teostatava detailplaneeringu alusel. Elamuehituse laiendamine ja tihendamine sellel alal ei ole lubatud.

Tingimused ärimaa alade planeerimisel:

1. Ärimaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“* toodud nõuetest. Ärimaade hoonestamisel ei ole lubatud elamistingimusi halvendavat äritegevus ning tootmistegevust. Lubatud on väikesemahuline laondus ja „stock-office“ tüüpi hoonestus.
2. Krundi suurus. Järgida piirkondlikke ehitusnõudeid vastavalt *ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*. Elamualade kontaktvööndis ärimaa krundi suurus maksimaalselt 0,7ha.
Kruntide liitmine ei ole lubatud, kui see ületab maksimaalselt lubatud krundi suurust. Linnaehituslikust ja funktsionaalsest sobivusest tulenevatel juhtudel on lubatud kuni 20% kõrvalekalle maksimaalsest ja minimaalsest krundi suurusest.
3. Hoonestusala. Ärimaade hoonestusala planeerimisel lähtuda allolevast *Tabelist 6* ja *Joonisest 5*. Kui välja on kujunenud olemasolev tänava- või teepoolne ehitusjoon, tuleb lähtuda sellest.

Tabel 6. Hoonete kaugus krundi piirist

	Eest	Küljelt ja tagant
Põhihooned	> 10 m	> 7 m





Joonis 5. Äri- ja tootmismaa del krundi hoonestusala paiknemine ja krundile mahasõidu laius.

4. Igale katastriüksusele on lubatud rajada kuni 2 põhihoonet. Lubatud abihoonete arv vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Sellest nõudest erinevad lahendused on lubatud, kui suurema ala lahendatakse komplekselt erineva kontseptsiooni alusel.
5. Kruntide täisehitus. Maksimaalne lubatud täisehitus on 40%. Täpne vahemik vt. *ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*.
6. Haljastus. Teede ääres kohustuslik puudeallee. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min. 2,5 m. Minimaalne haljastuse protsent vt. *ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*. Elamualade kontaktvööndis min 40% haljasalast peab olema kaetud kõrghaljastusega.
7. Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.
8. Mahasõit kruntidele planeerida 4,0...7 m laiune. Väravad ei tohi avaneda teemaale, vt *Joonis 5*.
9. Parkimine. Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimisnormidele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka EVS 843 Linnatänavad jalgrataste vähima parkimisnormatiiviga. Äri- ja elamumaa ühel krundil koos planeerimisel on võimalik kaaluda ristikasutusega parkimist.
10. Piirdeaia kõrgus maksimaalselt 2,0 m.
11. Materjal: Fassaadid tuleb liigendada nii vormilt, materjalilt kui toonidelt. Hoone esinduslik fassaad kujundada suuremate teede poolsele küljele, kus tuleb kasutada ka esinduslikemaid materjale ning profiilplekist kergpaneelidega lahendused pole lubatud. Avalikkusele suunatud (k.a. toidupoed) hoonete puhul plekist kergpaneel välisviimistlusmaterjalina peafassaadi(de)l pole lubatud. Arhitektuurikeel peab olema esinduslik, moodne ning sobituma elukeskkonna hoonestusega.
12. Tagada juurdepääs alale kergliiklusteega.
13. Riigimaanteede äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga.
14. Põhimaantee (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt) ääres paiknevate ärimaade arendamisel tuleb juurdepääsude kavandamisel arvestada, et uute samatasandiliste mahasõitude rajamine nendele maanteedele ei ole lubatud. Ärimaade väljaarendamise tulemusena ei tohi häiritud saada liiklus maanteel.
15. Riigimaantee kaitsevööndisse hooned mitte planeerida, eelistatud on planeerida sellele alale haljasalad või haljasaladega kombineeritud parklad.

5.1.3. Tootmismaa alad

Tootmismaa (T) on planeeritud suuremate riigimaanteede äärde ja nende kontaktaladele. Tootmismaa on tähistatud **roosa** tooniga ja tähisega **T**.

Tingimused tootmismaa alade planeerimisel:



1. Tootmismaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“* toodud nõuetest.
2. Krundi suurus. Järgida piirkondlikke ehitusnõudeid vastavalt *ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*.
3. Kruntide liitmine ei ole lubatud, kui see ületab maksimaalselt lubatud krundi suurst. Linnaehituslikust ja funktsionaalsest sobivusest tulenevatel juhtudel on lubatud kuni 20% kõrvalekalle maksimaalsest lubatud krundi suurst.
4. Hoonestusala. Tootmismaa hoonestusala planeerimisel lähtuda *Tabelist 6* ja *Joonisest 5*. Kui välja on kujunenud olemasolev tänava- või teepoolne ehitusjoon, tuleb lähtuda sellest. Lubatud on planeerida hoonestusala üle krundi piiri, kui on lubatud kruntide liitmine.
5. Kruntide täisehitus. Maksimaalne lubatud täisehitus on 50%. Täpne vahemik vt. *ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*.
6. Igale katastriüksusele on lubatud rajada kuni 3 põhihoonet. Lubatud abihoonete arv vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Sellest nõudest erinevad lahendused on lubatud, kui suurema ala lahendatakse komplekselt erineva kontseptsiooni alusel.
7. Haljastus. Peateede (jaotusmagistraal ja jaotustänav vt 9.2) ääres kohustuslik puudeallee. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min. 2,5 m. Minimaalne haljastuse protsent vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
8. Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleks teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte. Likvideeritavad puud tuleb asendada vastavalt vallavalitsuse määrusele „Puu raieloa andmise korrale Rae vallas“.
9. Mürä- ja saastetundlike alaga piirnemisel tuleb detailplaneeringu käigus hinnata planeeritava tegevuse tulemusena tootmisalalt lähtuvat mürataset ja sellest tulenevalt võtta vajadusel kasutusele leevendusmeetmed. Lisaks on kohustus kaitsehaljastuse rajamine mürä- ja saastetundliku ala ning tootmisala vahele. Kui 300 m ulatusse jääb olemasolevaid elamuid, tuleb sellele küljele ette näha minimaalselt 2-realine okaspuudega haljasvöönd, istikute kõrgus min. 2,5 m.
10. Mahasõit kruntidele planeerida 4,0...7 m laiune. Väravad ei tohi avaneda teemaale, vt *Joonis 5*.
11. Parkimine. Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimismääradele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka EVS 843 Linnatänavad jalgrataste vähima parkimismääratavaga.
12. Piirdeaia kõrgus maksimaalselt 2,0 m.
13. Materjal: Hoonete olmeplakk kujundada esinduslikuma fassaadiga ning suuremate teede poolsele küljele.
14. Tagada juurdepääs alale kergliiklusteega.
15. Transpordivood tuleb suunata võimalusel mürä- ja saastetundlikest aladest mööda neid läbimata.
16. Riigimaanteede äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga.



17. Põhimaantee (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt) ääres paiknevate alade arendamisel tuleb juurdepääsude kavandamisel arvestada, et uute samatasandiliste mahasõitude rajamine maanteele ei ole lubatud. Tootmismaa väljaarendamise tulemusena ei tohi häiritud saada liiklus maanteel.
18. Riigimaantee kaitsevööndisse hooneid mitte planeerida, eelistatud on planeerida sellele alale haljasalad või haljasaladega kombineeritud parklad.

5.1.4. Keskusemaa alad

Keskusemaa (C) on segakasutusega ala, kuhu võib kavandada elamuid, kaubandus-, teenindus-, vaba-aja harrastusega seonduvaid ettevõtteid ja asutusi, ühiskondlikke hooneid, parklaid, parke, haljasalasid, mängu- ja spordiväljakuid. Keskusemaa on tähistatud **lilla** tooniga ning tähisega C.

Rae valla põhjaosas on väga vähe avalikku ruumi. Peamiselt on tegemist elukeskkonnaga ning äri- ja loapindadega. Avalik ruum on igaühele kasutamiseks mõeldud terviklik ja sidus välisruum, mis koosneb tänavatest, kergliiklusteedest ning nendega seotud teenustest, külaplatsidest ja väljakutest, rohe- ja pargialadest, mänguväljakutest ning muudest samalaadsetest paikadest. Avalikust ruumist avanevad vaated ja seal olevad tegevused on avaliku huvi objektiks. Avalikus kasutuses olevate hoonete siseruum on poolavalik ruum. Avalik ja poolavalik ruum tõstab ruumi kvaliteeti ja loob tingimused selle aktiivseks ja mitmekülgseks kasutamiseks inimeste poolt.

Tingimused keskusemaa alade planeerimisel:

1. Keskusemaaga tähistatud 4 piirkonda moodustavad igaüks ühtse terviku. Kaaluda igas piirkonnas keskusemaal ühise detailplaneeringu või arhitektuurikonkursi koostamist. Keskusemaal kehtib üldine reegel, et 60% alast võib moodustada elamumaa, kuid 40% peab moodustama piirkonda teenindav äri-, haljasala- või transpordimaa. Erandina on läbivalt lubatud hoonestus, kus kogu 1.korruse moodustab äripind ja ülemised korrused on korterid.
2. Keskusemaa hoonestamisel ei ole lubatud elamistingimusi halvendavat äritegevust ning tootmistegevust. Keskusemaale luuakse uut avalikku ja poolavalikku ruumi. Hoonestus planeerida võimalusel perimeetralselt, et moodustuks aktiivne tänavaruum.
3. Keskusemaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskaardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“* toodud nõuetest.
4. Parima arhitektuurse ja/või linnaehitusliku lahenduse leidmiseks ning hea nüüdisaegse arhitektuurse taseme tagamiseks tuleb korraldada keskusaladel arhitektuurivõistlusi. Arhitektuurivõistluse korraldamise nõude esitamise üle otsustab Rae Vallavalitsus. Arhitektuurivõistluse korraldamise vajadust kaalutakse kõigil juhtudel, mil kavandatakse linnaehituslikult keskses kohas asuva või olulist avalikku huvi pakkuva ehitise ning iga eriti mahuka või silmatorkava ehitise ning kesksema avaliku ruumi, väljaku, tänava või pargi projekteerimist või suuremate ja kesksemate hoonestusalade planeerimist. Arhitektuurivõistluse korraldamisel ja läbiviimisel juhendatakse Eesti arhitektuurivõistluste juhendist.
5. Hoonete arv krundil planeerida vastavalt üldisele kontseptsioonile kogu alal.
6. Krundi suurus minimaalselt 3000 m². Järgida piirkondlikke ehitusnõudeid vastavalt *ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*.



- Kruntide liitmine ei ole lubatud, kui see ületab maksimaalselt lubatud krundi suurust. Linnaehituslikust ja funktsionaalsest sobivusest tulenevatel juhtudel on lubatud kuni 20% kõrvalekalle minimaalsest krundi suurusest.
7. Kruntide täisehitus. Maksimaalne lubatud täisehitus on 50% ärimaa osas ning koormusindeks 200-250 elamumaa osas. Täpne vahemik vt. *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“*. Täisehitus tuleb arvestada planeeritava maasihtotstarbe lõikes.
 8. Haljastus. Peateede (jaotusmagistraal ja jaotustänav vt 9.2) ääres kohustuslik puudeallee. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min 3 m. Minimaalne haljastuse protsent vt. *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
 9. Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleks teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.
 10. Keskusemaa planeerimisel kaasata detailplaneeringu koostamisse maastikuarhitekt(id), tagamaks sobivaima lahenduse välja töötamist.
 11. Parkimine. Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimisnormidele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimiskohtade arvestamisel elamumaal näha ette min. 2 parkimiskohta ühe elamisühiku kohta, kui ei ole lubatud parkimiskohtade vähendamine või riskasutus. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka EVS 843 Linnatänavad jalgrataste vähima parkimisnormatiiviga. Äri- ja elamumaa ühel krundil koos planeerimisel on võimalik kaaluda riskasutusega parkimist. Autonoomse ühistranspordi peatuse olemasolul 200 m ulatuses on võimalik parkimise nõuet vähendada 20% ulatuses. Korterelamute juurde tuleb ette näha täiendavad parkimiskohad elektriautode laadimiseks.
 12. Piirdeaeda pigem mitte rajada. Mõjuval põhjusel (nt. väikelaste mängualad) võib see olla kuni 1,5 m kõrgune.
 13. Materjal: Fassaadid tuleb liigendada nii vormilt, materjalilt kui toonidelt. Plekist kergpaneelidega hoonestus pole lubatud, arhitektuurikeel peab olema esinduslik, moodne ning sobituma elukeskkonna hoonestusega.
 14. Tagada juurdepääs alale kergliiklusteega.
 15. Riigimaanteede äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga.

KESKUSEMAAD ASUVAD:

- Peetri alevikus;
- Järveküla külas;
- Assaku alevikus;
- Rae külas.



5.1.5. Ühiskondliku hoone maa alad

Ühiskondliku hoone maa (AA) on eelkõige koolide, lasteaedade või ametiasutuste alune maa ja asub elamualade piirkondades või keskusealade ligiduses. Põhjapiirkond on jagatud 12-ks piirkonnaks, kus peamised elamualad asuvad Tallinna linna ja valla piirist kuni planeeritud Rail Baltica trassini. See ala on jagatud 10-ks piirkonnaks, millest peaaegu igasse piirkonda on planeeritud ala lasteaia rajamiseks ning 4-s piirkonnas on olemas ala põhikooli või gümnaasiumi rajamiseks. Täiendavalt on läbi mõeldud asukohad Peetri piirkonna keskusehoone, raamatukogu ja tervisekeskuse asukohtadele.

Ühiskondliku hoone maa on tähistatud **sinise** värviga ning tähisega AA.

Tingimused ühiskondliku hoone maa alade planeerimisel:

1. Ühiskondliku hoone planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“* toodud nõuetest.
2. Krundi hoonete täisehitus kuni 60%. Hoonestus reeglina maksimaalselt kuni 4-korruseline ja 14m, väikeelamute kontaktalal kuni 12m. Välisviimistluse valikul tuleb arvestada piirkonda sobivust ja esinduslikkust.
3. Parima arhitektuurse ja/või linnaehitusliku lahenduse leidmiseks ning hea nüüdisaegse arhitektuurse taseme tagamiseks tuleb korraldada arhitektuurivõistlusi. Arhitektuurivõistluse korraldamise nõude esitamise üle otsustab Rae Vallavalitsus. Ühiskondlike ehitiste (nt. kool, lasteaed, spordikeskus, raamatukogu, kultuurikeskus, terviseasutus vm ametiasutus) rajamise korral tuleb läbi viia arhitektuurikonkurss parima lahenduse saamiseks. Arhitektuurivõistluse korraldamisel ja läbiviimisel juhendatakse Eesti arhitektuurivõistluste juhendist.
4. Haljastus. Teede ääres kohustuslik puudeallee. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min 3 m.
5. Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.
6. Ühiskondlike hoonete rajamisel ja projekteerimisel lähtuda standardist EVS 840 “Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes”.
7. Riigimaantee Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt äärde müratundlike hoonete või rajatiste (koolid, lasteaed, mänguväljakud jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 300m maanteest. Nimetatud vahemaad on võimalik vähendada täpsema asukohapõhise mürauuringu alusel ja/või sobivate müraleevendusmeetmete rakendamisel.
8. Parkimine. Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimisnormidele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka jalgratturite vajadustega.
9. Tagada juurdepääs alale kergliiklusteega ja tagada juurdepääs ühistranspordiga.
10. Ehitistele juurdepääsude kavandamisel tagada liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimalused.



11. Haridusasutuste rajamisel tuleb pöörata erilist tähelepanu liiklusohutusele ning lähtuda teede ja teiste liiklusrajatiste projekteerimisel lähtetasemest „hea“.

ÜHISKONDLIKU HOONE MAAD ASUVAD:

- Peetri alevikus;
- Järvekülas;
- Assaku alevikus;
- Rae külas;
- Uuesalu külas.

5.2. Hajaasustusalad

Hajaasustusala on maa-ala väljaspool tiheasustusalasid, hõlmates külade hoonestust ja maakasutust. Iseloomulik on üksikult, kuni kolmest hoonete gruppides või ridakülana vaid läbiva tee ääres paiknev hoonestus. Maakasutus hõlmab valdavalt maatulundusmaad (haritav maa ja looduslik rohumaa, metsamaa, õuemaad) või elamumaad, mis külgneb suurema maatulundusmaaga.

Külade, teede ja põllumassiivide omavaheline paigutus moodustab maakasutuse struktuuri, mis on hajaasustusalale omane olnud pikka aega. Üldplaneering toetab ja võimaldab hajaasustusalal uute majapidamiste rajamist ning äri- ja tootmistegevust vaid juba varem välja kujunenud asustusstruktuuri, ajaloolis-kultuurilisi ja looduslikke tingimusi arvestades. Erandina on üldplaneeringus tähistatud hajaasustusele üleminekualad, kuhu on lubatud rajada eraldiseisvalt kuni kolmest gruppides uus elamukohti tingimusel, et lähtutakse hajaasustuse põhimõtte esitatud gruppide vahelistest kaugustest. Uute äri- ja tootmishoonete rajamist ette nähtud ei ole. Lubatud on vaid olemasolevat põllumajanduslikku tootmist toetav tegevus või Rae mõisa ümbruse puhkemajanduslik arendustegevus.

HAJAASUSTUSALAD ASUVAD:

- Järveküla määratud piirkond;
- Rae küla määratud piirkond;
- Uuesalu küla määratud piirkond;
- Lehmja küla määratud piirkond;
- Kurna küla määratud piirkond.

HAJAASUSTUSALALE ÜLEMINEKUALAD ASUVAD:

- Järveküla määratud piirkond;
- Rae küla määratud piirkond;

HAJAASUSTUSALADEL ON MÄÄRATUD JÄRGNEVAD MAA JUHTOTSTARBED:

- Rohealad - kaitsehaljastuse maa ning puhke- ja virgestusmaa
- Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa
- Elamumaa hajaasustuses
- Transpordimaa
- Rööbastranspordi reservmaa



5.2.1. Elamumaa alad hajaasustuses

Olemasolevad majapidamised on tähistatud maakasutuse juhtotstarbena **elamumaa hajaasustuses (Eõ)**, mis on tähistatud **helekollase** värviga.

Uut elamumaad hajaasustuses saab vähesel määral planeerida põllumajandus- ja loodusliku haljasmaa ning rohealade arvelt eelkõige olemasoleva hoonestuse jätkuna või aladele, mis on tähistatud hajaasustusele üleminekualad ja arvestades järgmiste **tingimustega**:

1. Hajaasustuses elamuehitus saab toimuda hoonete gruppides või ridakülana. Uusi hoonegruppe keset toimivat põllumajandusmaad ei ole lubatud rajada, need tuleb moodustada jätkuna vaid olemasolevatele hoonetele. Erandiks on *hajaasustusele üleminekualad*, kus toimub üleminek tiheasustusega aladelt hajaasustusele ja uut hoonestust on lubatud rajada lähtudes *hajaasustus gruppides* nõuetest, vt. lisaks ptk 8.10.
2. Hoonete ja rajatiste arhitektuursete ja kujunduslike ehitustingimuste määramisel lähtuda eelkõige piirkonnas väljakujunenud olukorrast ja olemasolevast hoonestusest või piirneva piirkonna ptk 7. „Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes“ ehitustingimustest väikeelamumaadel toodud nõuetest (va. väljajagatava krundi suurus).
3. Elamute planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskaardil* määratud maa juhtotstarbest ja ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“ toodud nõuetest.
4. Väljajagatava elamumaa krundi minimaalne suurus hajaasustuses on 2000 m².
5. Igale katastriüksusele on lubatud rajada 1 põhihoone ja kuni 3 abihoonet.
6. Hoonete materjalikasutus looduslik: laudis, kivi, krohv. Katuse kalle 30-45 kraadi. Maksimaalne kõrgus 9m, abihoonetel 6m maapinnast. Korruselisus põhihoonel 2, abihoonetel 1. Räästa kõrgus maapinnast kuni 3,5m.
7. Elamumaa krundi täisehitusel arvestada ptk 5.1.1. esitatud Tabel 3 nõuetest.
8. Rae külas järgida ajalooliselt väljakujunenud asustusstruktuuri – hoonete paigutust ümbritsevate metsa- ja põllumaade ning teedevõrgu suhtes. Kui ala asub ajaloolise asustusstruktuuriga alal, arvestada sellest tulenevate täiendavate tingimustega, vt ptk 8.2.
9. Kui ala asub rohevõrgustikus, arvestada sellest tulenevate täiendavate lisatingimustega, vt ptk 8.7.
10. Kui ala asub hajaasustusele üleminekualal, arvestada sellest tulenevate lisatingimustega, vt ptk 8.10.
11. Kui ala asub väärtuslikul põllumajandusmaal, planeerida hoonestus olemasoleva taristu lähedale võimalikult kompaktselt, et säilitada maksimaalselt suured põllumassiivid kasutatavatena.
12. Üksikelamu rajamisel on nõutud dendroloogilise hinnangu koostamine kohustuslik, kui kinnistu hõlmab metsamaa kõlvikut ja/või paikneb rohealal. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.

Hajaasustus gruppides: Uus elamu koos abihoonetega peab reeglina moodustama kuni 3-st majapidamisest koosneva grupi. Erinevate gruppide omavaheliseks kauguseks arvestada üldjuhul 200-300 m (möödetuna grupi keskelt) ja põhihoonete omavaheliseks kauguseks maksimaalselt



kuni 100 m. Erisused on lubatud vaid piirkonnas olemasolevate majapidamiste väikesemahuliseks laiendamiseks, mitte uute arendusalade tekkeks. Lehmja külas on erandina lubatud kuni 10-st elamuasemest koosnev grupp, mis on võimalik moodustada kompaktselt olemasolevate hoonete ümber ja vahele Pähklikmäe tee äärde.

Hajaastustus ridakülana: Ridakülana saab uut hoonestust rajada Rae külas Assaku-Jüri maantee lõunapoolsele küljele maantee äärde ühes reas. Hoonestus paikneb ühel pool läbivat teed külgepidi koos. Põhihoonete minimaalne kaugus üksteisest 50 m.

5.2.2. Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa

Maakasutuse juhtotstarbeks on **põllumajandus- ja looduslik haljasmaa** - põllunduse, aianduse, karjakasvatuse ja nende arendustegevusega seotud maa. Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa on tähistatud **helebeeži** värviga ning tähisega **MP**.

Põllumajandus- ja loodusliku rohumaa on üldplaneeringus olemasolevas või aktiivses otstarbekohases kasutuses maa-alad, mis üldplaneeringu kohaselt säilitavad oma senise kasutusotstarbe. Uusi põllumajandusmaid üldplaneeringuga ei kavandata. Põllu- ja looduslikule haljasmaale on lubatud rajada uusi üksikelumuid arvestades ptk 5.2.1. nõutud tingimustega.

Põldude hooldamine on oluline, sest põllumajanduslike maastike majandamine ja loodushoid on üheks võimaluseks säilitada külamaastiku ajalooline, esteetiline ja looduslik väärtus. Seetõttu olemasolev kasutuses olev põllumajandusmaa hoitakse üldjuhul põllumajanduslikus kasutuses, põldude sööti jätmisel tagatakse nende niiteline kasutus. Lisaks põllumajanduslikule tegevusele aitab põllumajandusmaa sihipärane kasutus ja hooldus kaasa maastiku avatuse säilitamisele, looduse ja inimese koostevuse tulemusena kujunenud kultuurmaastiku piiride ning kultuurmaastikule avanevate kaug- ja sisevaadete säilimisele.

Esmatähtis on tagada väärtusliku põllumajandusmaa säilimine ja sihipärane kasutus põllumajanduslikuks tegevuseks nii suures ulatuses ja kui see võimalik on. Eelkõige on nähtud säilitatavad põllumaadena või määratud II ehitusetappi (säilitatav esimeses järgus põllumajandusmaana) alad nõ üldplaneeringu äärealadel ning aladel, mis on saanud vastavalt Elle OÜ koostatud tööle nr 17-PA-33 „Väärtuslike põllumajandusmaade uuring“ 9-11 hindepunkti ning tähistatud kui säilitada põllumajandusmaana (tumeroheline täisvärv).

Põllumajandusmaade uuringus ei ole põllumassiive tükeldatud kinnistute kaupa, mistõttu kehtib hinnang suuremale, mitut kinnistut hõlmavale alale. Väärtuslike põllumajandusmaade kontekstis käsitletakse põllumajandusmaadena ka (looduslikke) rohumaid, mitte ainult haritavaid maid.

Kolmes asukohas, kus ala on määratud kui säilitada põllumajandusmaana ja saanud 10 hindepunkti, on alale siiski määratud muu maakasutuse sihtotstarve esimeses ehitusetapis. Seda on tehtud kaalutusotsuse alusel võttes arvesse asjaolu, et ala juba piirneb olemasolevate hoonetega või asub nende vahel, alale on kehtestatud üldplaneeringu menetluse ajal detailplaneering, maa on juba elamumaa sihtotstarbega ja alla 2h suurune või on tegemist muu ülekaalukat avalikku huvi omava põhjendusega.

Elamualade vahele planeeritavate rohealade üks eesmärkidest on mitmekesistada ja parandada elukeskkonda - säilitada puhveralasid, (avatud) vaateid ning hoida teatavat privaatsuse ja rohelisuse tunnet. Samuti on säilivad rohealad/puhveralad vajalikud keskkonnakaitselistel põhjustel - elurikkuse säilitamiseks (millesse panustavad ka rohumaad), mikrokliimaatiliste tingimuste säilitamiseks, veerežiimi hoidmiseks jms. Seega on roll ka väiksematel, hoonestatud alade vahel paiknevatel rohe- ja haljasaladel.

**PÕLLUMAJANDUS- JA LOODUSLIK HALJASMAAD ASUVAD:**

- Järvekülas;
- Rae külas;
- Uuesalu külas;
- Lehmja külas.

5.3. Rohealad**5.3.1. Mänguväljakute maal ja kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa**

Tiheasustusalal asub kahte tüüpi rohealasid, kuhu on lubatud ehitada – **mänguväljakute maa** ning **kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa**, mis on tähistatud **rohelist** värvidega ja tähistega *H* ja *Hm*.

Mänguväljakud on pigem kontaktvööndi elamuala teenindavad ning kõrge rekreatiivse väärtusega alad on elumupiirkonda teenindavad suuremad pargialad või kõrghaljastusega kaetud alad äri- ja elamualade eraldajatena.

Rae valla põhjapiirkonnas on kehtivate detailplaneeringutega ette nähtud haljas- ja mänguväljakute alasid, kuid enamuses ei ole need mänguväljakud välja ehitatud ega munitsipaalomandisse antud. Mänguväljakute maad on pigem väikesed või vaid ühele vanusegrupile orienteeritud. Olemasolevad mänguväljakud koosnevad üksikutest elementidest, mistõttu need ei ole süsteemselt läbimõeldud ja vastavalt sellele komplekteeritud.

Suur puudus on kogupere mängulinnakutest ning noorukitele mõeldud väljakutest. Eesmärk on, et nii väikesed pargi- ja mänguväljakute alad, kui ka piirkonda teenindavad suuremad pargialad oleksid seotud ühte terviklikku süsteemi suunavate viitade/kaartide ja ühendava kergliiklusteede võrgustikuga.

Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb arvestada, et väiksemad mänguväljakute alad (kiik, liivakast, ronimispuu) nõ **nurgapargid** peavad asuma maksimaalselt 300 m kaugusel, noorukitele ja täiskasvanutele mõeldud mänguväljakud ja tervisespordialad (rulapark, ronimis- ja liikluslinnak, terviserajad, väljõusaal, koerte jalutusplats) peavad asuma maksimaalselt 1km kaugusel. Lähtuvalt joonisest 6 oleks vajalik suuremaid pargialasid põhjapiirkonnas minimaalselt 7tk.

Uus ulatuslik mängu- ja pargiala – Peetri park – on ette nähtud Peetri põhjapiirkonda, mis peaks vähemalt Peetri aleviku osas tagama esmavajaduse ning erinevatele vanusegruppidele vajaliku vaheldusrikkuse. Teine suurem kuid looduslikum matka- ja õpperada on ette nähtud Ülemiste järve äärsesse piirkonda Rae vallas. Koostöös Tallinna linnaga on võimalik selgitada välja rekreatiivse ala laiendamise võimalus Ülemiste järve äärsele alale Tallinna linnas.

Rae küla põhjapiirkonda on ette nähtud ulatuslik roheala, mis osaliselt asub väärtuslikel niidualadel (Rae väärtuslik niit), mis on kõrge loodusväärtusega ala (vt. ptk 8.4.). Nimetatud roheala täpne asukoht ja kuju selgub hilisema planeerimise käigus, kui on välja selgitatud täpne väärtusliku ala ulatus ja säilitamise tingimused. Rohealade hoonestamist ette nähtud ei ole. Ehitustegevus saab olla vaid piirkonna puhkeväärtust elavdav ja pigem väikesemahuline.

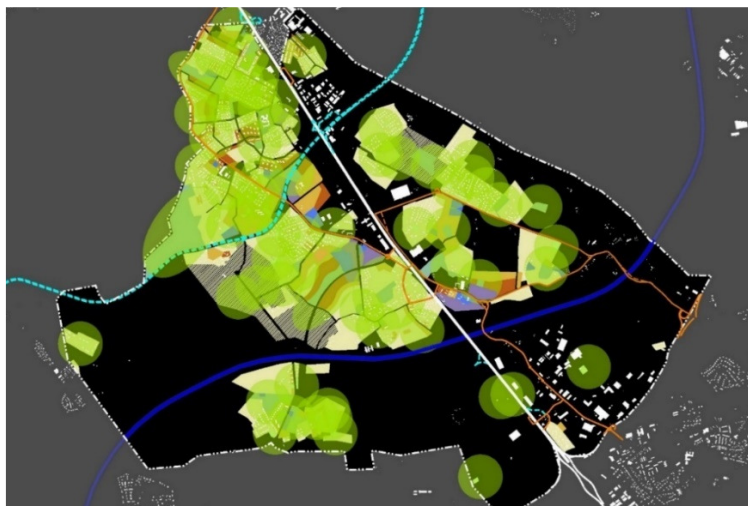
Tingimused rohealade planeerimisel:

1. Rohealade planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskardil määratud maa juhtotstarbest ja ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“ toodud nõuetest. Rae küla põhjapiirkonnas, kus kõrge rekreatiivse väärtusega ala kattub väärtusliku

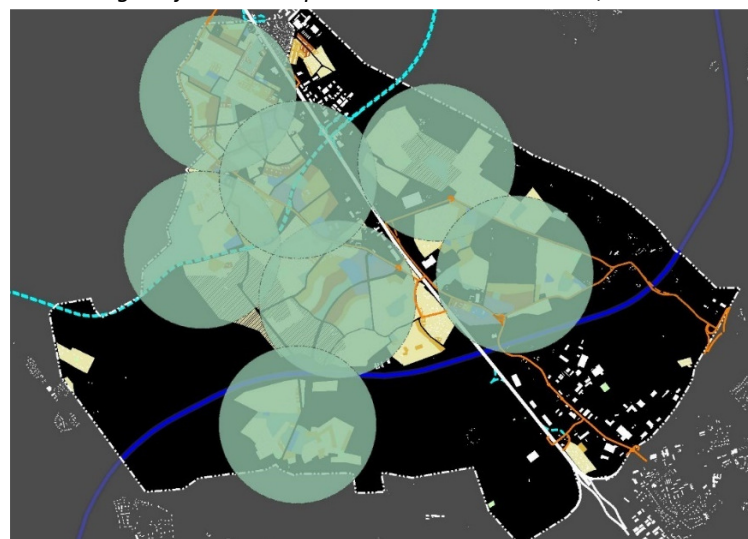


niidualaga (Rae väärtuslik niit), selgub haljasala täpne asukoht ja kuju hilisema planeerimise käigus, kui on selgitatud välja täpne väärtusliku ala ulatus ja säilitamise tingimused.

2. Puhkerajatiste planeerimisel lahendada nende ligipääs ka kergliiklusteedega.
3. Elamute rajamine rohealadele ei ole lubatud.
4. Olemasolev haljastus tuleb säilitada või asendada kõrgemat väärtust omava kõrghaljastusega.
5. Oluliste arendusalade (näiteks keskusealade juures) juures või Joonisel 7 näidatud suuremate kõrge rekreatiivse väärtusega alade planeerimisel tuleb kaasata planeeringu või projekti koostamisse maastikuarhitektid, soovitatavalt koostada avaliku ruumi planeerimiseks konkurss, et tagatud oleks parem avalik ruum.
6. Avalike haljasalade planeerimisel soodustada võimalusel (ehk asukohtades, kus ala funktsioon seda võimaldab) vähest hooldust vajavaid, looduslähedasi lahendusi.
7. Äri- ja elamualade vahele jäävad alad tuleb tihendada kõrghaljastusega ning rajada 20-30 m laiused kõrghaljastatud koridorid/haljasribad mitme realiste puudegruppidega.
8. Riigimetsa majandamise keskuse majandatavate maade osas kavad metsade majandamiseks ja uuendamiseks koostatakse koostöös kohaliku omavalitsusega, arvestades metsade olemist, nende kasvutingimusi, vanuselist jagunemist ja neile aladele planeeritavat metsade olemist ja koosseisu pikemas perspektiivis.



Joonis 6. Mänguväljakute maa paiknemine tiheasustusalal, 300 m diameeter



Joonis 7. Kõrge rekreatiivse väärtusega haljasaladele ette nähtud suuremate pargialade võimalik paiknemine, 1000 m diameeter



5.3.2. Kaitsehaljastuse maa

Maakasutuse juhtotstarbeks rohealadel on **kaitsehaljastuse maa**, kui selle ülesandeks on inimese tervisele või looduslikule elustikule kahjulike mõjude (müra, tolmu jmt), aga ka näiteks tuule negatiivse mõju leevendamine või vältimine. Kaitsehaljastuse maa asub nii hajaasustatud kui tiheasustatud aladel. Kaitsehaljastuse maale ei ole hoonete ehitustegevust ette nähtud.

Kaitsehaljastuse maa on üldplaneeringus tähistatud **tumeroheliste** värviga ja tähisega *Hk*.

Tingimused kaitsehaljastusmaa planeerimisel:

1. Kaitsehaljastuse maa määramisel detailplaneeringutes tuleb kaitsehaljastus võimalusel siduda olemasoleva rohevõrgustikuga.
2. Näha ette kaitsehaljastuse koridorid, kuhu rajada 20-30m laiused kõrghaljastatud alad eesmärgiga erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks või olemasolevate kaitsehaljastusmaade ühendamiseks.
3. Rae valla üldplaneeringuga nähakse ette kaitsehaljastuse rajamine teede ja raudteede äärde. Raudtee äärne kaitsehaljastus peab üldjuhul jääma väljapoole raudteemaad.
4. Võimaluse korral tagada maa avalik kasutus.
5. Maa hoonestamine ei ole lubatud.
6. Raudtee äärde kaitsehaljastuse kavandamisel tuleb arvestada, et kõrghaljastus tuleb rajada väljapoole raudteemaad, raudtee kaitsevööndisse kavandatav kaitsehaljastus ei tohi takistada nähtavust raudteelt ning raudteele. Raudtee kaitsevööndis kavandatav tegevus tuleb kooskõlastada raudtee valdajaga ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga.
7. Tingimused metsa majandamiseks kaitsehaljastuse maal:
 - Raied teostada üldjuhul maksimaalselt kuni 1 ha lankidena. Lageraie langi puistu vanus peab vastama metsaseaduses ning metsa majandamise eeskirjas sätestatule.
 - Eriti oluline on säilitada lageraiest puutumatus metsariba elamute kaitse eesmärgil. Seega tuleb säilitada vähemalt 50m laiune kõrghaljastusega metsariba (v.a. hukkunud mets) taristu objektidelt või tootmisaladelt leviva müra, saaste ja visuaalse häiringu tõkkeks. Säilitatavad vööndid peavad moodustama ühtse terviku;
 - Metsa raiumisel alustatakse metsast, mis on vanem või mille tervislik seisund on halb;
 - Uuel langil ei alustata raiega enne, kui kõrvaloleval langil kasvab ca 1 meetri kõrgune noor mets.

KAITSEHALJASTUSE MAAD ASUVAD:

- Järvekülas;
- Rae külas;
- Uuesalu külas;
- Lehmja külas.

5.3.3. Puhke- ja virgestusmaa

Puhke- ja virgestusmaa maakasutuse juhtotstarve on määratud massiivsematel rekreatiivse väärtusega maastikel sh metsade, ranna-alade olemasoluga ning rohevõrgustiku ja hoiualadega, kuid see ei tähenda alati, et need alad peavad olema intensiivselt kasutatavad.



Puhke- ja virgestusmaa on üldplaneeringus tähistatud **roheline** värviga ja tähisega *Hr*.

Peamiselt asuvad need maad planeeritava ala ida- ja läänepiirkonna äärealadel. Rae külas eraldab puhke- ja virgestusmaa ala tiheasustatud ja hajaasustatud piirkondi omavahel. Järveküla ja Uuesalu külas moodustab puhke- ja virgestusmaa Ülemiste järve ja Kurna oja ümbruses ning asub valdavalt metsaga kaetud alal. Üldplaneeringu käigus on koostatud alale Elle OÜ töö nr17-PA-33 „Rae valla põhjapiirkonna rohevõrgustiku väärtuste hinnang,“ mille alusel on ala ette nähtud säilitatav rohevõrgustiku osana. Täpsustamaks Rae valla põhjapiirkonna lääneossa jääva rohekoridori pakutavaid ökosüsteemi teenuseid maastikuelementide kaupa, jagati rohekoridor väärtuste hindamisel tinglikeks piirkondadeks. Väärtuste kirjeldus ja soovitused alade kasutustingimusteks on esitatud nende piirkondade lõikes.

Tingimused puhke- ja virgestusmaa planeerimisel:

1. Puhke- ja virgestusmaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“* toodud nõuetest.
2. Puhke- ja virgestusmaa konkreetne ulatus ja kasutamise otstarve täpsustub detailplaneeringute käigus.
3. Võimaluse korral tagada maa avalik kasutus.
4. Maa hoonestamine ei ole lubatud.
5. Lubatud on piiratud ulatuses puhkeotstarbelise infrastruktuuri rajamine kui see ei kahjusta oluliselt rohevõrgustiku toimimist.
6. Rekreatiivsete rajatiste projekteerimisel on vajalik keskkonna eksperthinnangu või keskkonnamõju eelhindamise teostamine, arvestamaks rohevõrgustikku.
7. Kinnistuid ei ole lubatud piirata.
8. Tallinn väikese ringtee ja Rail Baltic raudteetrassi projekteerimisel ja realiseerumisel on vajalik leevendusmeetmete planeerimine ja rajamine rohevõrgustiku toimimise tagamiseks. Selleks tuleb kavandada loomade liikumist võimaldavad tunnelid, sillad vm lahendused. Lageraie ökodukti piirkonnas ei ole lubatud.
9. Metsa majandamine on lubatud vastavalt Metsaseadusele. Lubatud on kõik raieliigid.
10. Riigimetsa majandamise keskuse majandatavate maade osas kavad puhke- ja virgestusmaade, kasvavate metsade majandamiseks ja uuendamiseks koostatakse koostöös kohaliku omavalitsusega, arvestades metsade olemist, nende kasvutingimusi, vanuselist jagunemist ja neile aladele planeeritavat metsade olemist ja koosseisu pikemas perspektiivis.

PUHKE- JA VIRGESTUSMAAD ASUVAD:

- Järvekülas;
- Rae külas;
- Uuesalu külas.

5.4. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad

Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad on üldplaneeringuga määratud tiheasustusalad, vt. *ptk 5.1*. Detailplaneeringu koostamisega tagatakse pädeva eksperdi kaasamine ning läbi avaliku planeerimisprotsessi kvaliteetsem keskkond, kus on arvestatud erinevate huvigruppide ettepanekutega.



Detailplaneeringu koostamine on nõutav planeerimisseaduses toodud juhtudel ja üldplaneeringuga määratud detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel ning juhtudel.

Rekreatsioonialade ja puhkeotstarbeliste rajatiste rajamine, v.a. ärilisel või tulu saamise eesmärgil rajatav, ei ole detailplaneeringu koostamise kohustusega.

6. Maakasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes

	Maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarve	Maa-alale võib eelkõige ehitada	Maa-alale <u>võib</u> osaliselt (kuni 20 % ulatuses ehitusõigusest või maa juhtotstarbest) ehitada	Detailplaneeringuga määratavad maa peamised sihtotstarbed
Elamumaa alad	Väikeelamumaa (Ev) <i>Üksiklamu, kaksiklamu ning arhitektuurselt ja ehituslikult elamute vahelisse välisruumi sobituv muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.</i>	- üksiklamuid - kaksiklamuid	- ühiskondlikke-, kultuuri- ja spordihooneid - elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	Elamumaa
	Ridaelamumaa (Er) <i>Kolme- ja enama korteriga ning eraldi põhisissepääsudega ridaelamu ning arhitektuurselt ja ehituslikult elamute vahelisse välisruumi sobituv muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.</i>	ridaelamuid	- üksik- ja kaksiklamuid kui nad asuvad kõrvuti sarnaste olemasolevate hoonetega - ühiskondlikke-, kultuuri- ja spordihooneid - elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	Elamumaa
	Korterelamumaa (Ek) <i>Kolme- ja enama korteriga ning ühis(t)e sissepääsu(de)ga ja trepikojaga/trepikodadega korterelamu arhitektuurselt ja ehituslikult elamute vahelisse välisruumi sobituv muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala.</i>	Korterelamuid	- Üksik-, kaksik- ja ridaelamuid, kui need on vajalikud üleminekuala tekkeks korterelamute alalt väikeelamute alale - kaubandus- ja teenindushooneid - büroo-, ühiskondlikke-, kultuuri- ja spordihooneid	- Elamumaa - Elamu- ja ärimaa



			elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	
Ärimaa alad	Perspektiive ärimaa (EvB) <i>Olemasolev väikeelamutega hoonestatud ala, mis asub elamiseks mittedisainitud alal, sest ala müratase on kõrge ning see on ümbritsetud äri- ja laohoonetega ning mis on lubatud planeerida perspektiivselt ümber ärimaa juhtotstarbega maa-alaks.</i>	- äri- ja laohooneid 'stock-office' tüüpi hooneid - väiksemaid logistikahooneid - büroohooneid - väike- ja suurkaubandus hooneid - teenindusettevõtteid jmt	väljakuid ja haljasalasid	Ärimaa
	Teenindusettevõtete maa (Bt) <i>Erinevate äri-, teenindus- ja kaubandushoonete ning neid teenindavate rajatiste maa-ala, mis on ette nähtud elanike teenindamiseks ja avaliku juurdepääsuga, kuid valdavalt eraettevõtete omandis.</i>	- väike- ja suurkaubandus hooneid - müügisalonge - toitlustusasutusi - majutushooneid - spordihooneid - raamatukogu ja postkontorit - tanklat/autopesulad - turu hooneid ja rajatisi - meditsiini-asutusi - hooldusasutusi - väljakuid jmt	- korterelamuid eeldusel, et teenindusettevõtte on lahendatud hoone alumis(t)e korrus(t)e mahus - büroohooneid - elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	- Ärimaa - Elamu- ja ärimaa - Ühiskondlike ehitiste maa - Üldmaa
	Büroohoonete maa (Bb) <i>Kontori- ja büroohoonete ning neid teenindavate rajatiste maa-ala.</i>	büroohooneid	- väike- ja suurkaubandus hooneid - toitlustusasutusi - majutushooneid - tanklat/autopesulad - väljakuid ja haljasalasid	Ärimaa



	Ärimaa (B) <i>Äri- ja logistikakeskuste ning neid teenindavate rajatiste maa-ala.</i>	- äri- ja laohooneid 'stock-office' tüüpi hooneid - väiksemaid logistikahooneid jmt	- piirkonda sobivaid suuremahulisi hulgikaubandus-logistikahooneid või väiketootmisega tegelevaid hooneid (kui need on piirkonda sobivad ja nendega ei kaasne häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikel aladel ning on välja töötatud elamualadest eraldatud iseseisev teedevõrk) - büroohooneid	- Ärimaa - Äri- ja tootmismaa
Tootmismaa alad	Tootmismaa (T) <i>Keskkonda mittehäiriva tootmise- ja ärihoonete ning neid teenindavate rajatiste maa-ala.</i>	- väike- ja suurtootmishooned - äri- ja laohooneid 'stock-office' tüüpi hooneid - logistikahooneid - hulgikaubandus-hooneid - päikeseenergiapark - jäätmejaama jmt	väljakuid ja haljasalasid	- Tootmismaa - Äri- ja tootmismaa - Jäätme-hoidla maa



Keskusemaa alad	Keskusemaa (C) <i>Keskuse maa-ala iseloomustab mitmekesisus, erinevate kasutamisvõimalustega avatud avaliku ruumi olemasolu. Keskuse maa-alal võivad kontsentreeritult asuda elamu, ameti- ja valitsushoonete, kaubandus- ja teenindushoonete, büroo, kultuuri- ja spordihoonete, ühtselt toimiva kaubandus-, teenindus- ja meelelahutuskeskuse, vaba aja veetmise ning muude keskusesse sobivate maakasutuse juhtotstarbega maa-alad, sh haljasalad ja parkmetsad.</i>	▪ kaubandus-, toitlustus-, majutus- ja teenindushooneid ▪ meelelahutus-asutusi ▪ kultuuri- ja spordihooneid ▪ ametiasutusi ▪ raamatukogu ▪ pangahooneid ja postkontorit ▪ haridus-, teadus- ja koolieelse lasteasutuse hooneid ▪ tervishoiu- ja sotsiaaltoetuste kandehooneid ▪ väljakuid ▪ ühistranspordi kasutust teenindavad hooneid ja rajatisi ▪ korterelamuid eeldusel, et need moodustavad vähem kui 60% kogu alast. Vähemalt 1 korterelamu põhitee ääres tuleb lahendada nii, et teenindusettevõtte on lahendatud hoone 1.korruse mahus ▪ rajada haljas- ning pargialasid. jmt	▪ büroohooneid ▪ ridaelamuid (arvestades keskusemaal lubatud koormusindeksit)	▪ Ärimaa ▪ Ühiskondlike ehitiste maa ▪ Elamumaa ▪ Riigikaitse maa
-----------------	--	---	--	--



Ühiskondliku hoone maa alad	Ühiskondliku hoone maa (AA) <i>Valitsus-, haridus-, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-, kultuuri- ja spordiasutushoonete ning neid teenindavate rajatiste maa-ala.</i>	- haridus-, teadus- ja koolieelse lasteasutuse hooneid - kultuuri- ja spordihooneid - ametiasutusi; - raamatukogu - sakraal- ja tavandihooneid - tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande hooneid. jmt	ühistranspordi kasutust teenindavad hooned ja rajatisi	- Ühiskondlik e ehitiste maa - Üldmaa - Elamumaa - Riigikaitsemaa
	Kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa (H) <i>Aktiivse kasutusega haljasala maa. Alale võib kavandada spordi- ja mänguväljakuid, parke, haljasalasid, matka- ja spordiradasid.</i>	- matka-, suusa- ja puhkeradasid - külaplatse - mänguväljakuid - laululava - seiklus- ja teemaparke - staadioni - koerte jalutus- ja õppeplatse - golfi-, diskgolfi- ja tenniseväljakuid - liuvälja - ujumiskohti jmt	puhkeotstarbelisi rajatisi teenindavaid hooneid	- Üldmaa - Ühiskondlik e ehitiste maa - Ärimaa - Veekogude maa
	Mänguväljakute maa (Hm) <i>Laste spordi- ja mänguväljakute, parkide ning haljasalade maa.</i>	elamualasid teenindavaid väikesemahulisi mänguväljakuid		Üldmaa
	Kaitsehaljastuse maa (Hk) <i>Ala, kus maakasutus on reguleeritud metsaseadusega.</i>	-	-	- Üldmaa - Maatulundusmaa - Veekogude maa



	Puhke- ja virgestusmaa (Hr) <i>Loodusliku metsa ja/või rohumaa baasil looduslik haljasala maa. Alale võib kavandada parke, haljasalasid, matka- ja spordiradasid.</i>	- matka-, suusa- ja puhkeradasid - külaplatse - diskgolfiväljakuid jmt	mänguväljakuid	- Maatulundusmaa - Üldmaa - Veekogude maa
Hajaasustusala	Elamumaa hajaasustuses (Eõ) <i>Üksikelumute maa-ala hajaasustuspiirkonnas.</i>	üksikelumuid	-	
	Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa (MP) <i>Põllumajandussaaduste tootmiseks ja metsakasvatuseks või loodusliku rohumana säilitamiseks ettenähtud maa-ala, kuhu on võimalik kavandada üksikelumuid hajaasustusnõuetele vastavalt.</i>	- maatulundusmaa teenindamiseks vajalikud hooneid ja rajatisi - hajaasustusnõuetele vastavalt üksikelumuid	muid antud maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid rajatisi, sh tehnorajatisi	- Maatulundusmaa - Veekogude maa
Transpordimaa alad	Transpordimaa (L) <i>Liikluseks ja transpordiks ning seda teenindavate ehitiste rajamiseks ettenähtud maa-ala või maa, mis on reserveeritud Rail Baltica raudteetrassi, Tallinna lähirongi ja autonoomse ühistranspordi ehituseks (vt. lisaks ptk 9.1.).</i>	- liikluseks, transpordiks ja tehnovõrkude rajamiseks ettenähtud rajatisi - transpordiga ja tehnovõrkudega seotud hoonestust (nt. depood, peatused, jaamad, alajaamad, lennundusega seotud hooned)	muid antud maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid rajatisi	- Transpordimaa - Maatulundusmaa



7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes

7.1. Piirkonnad

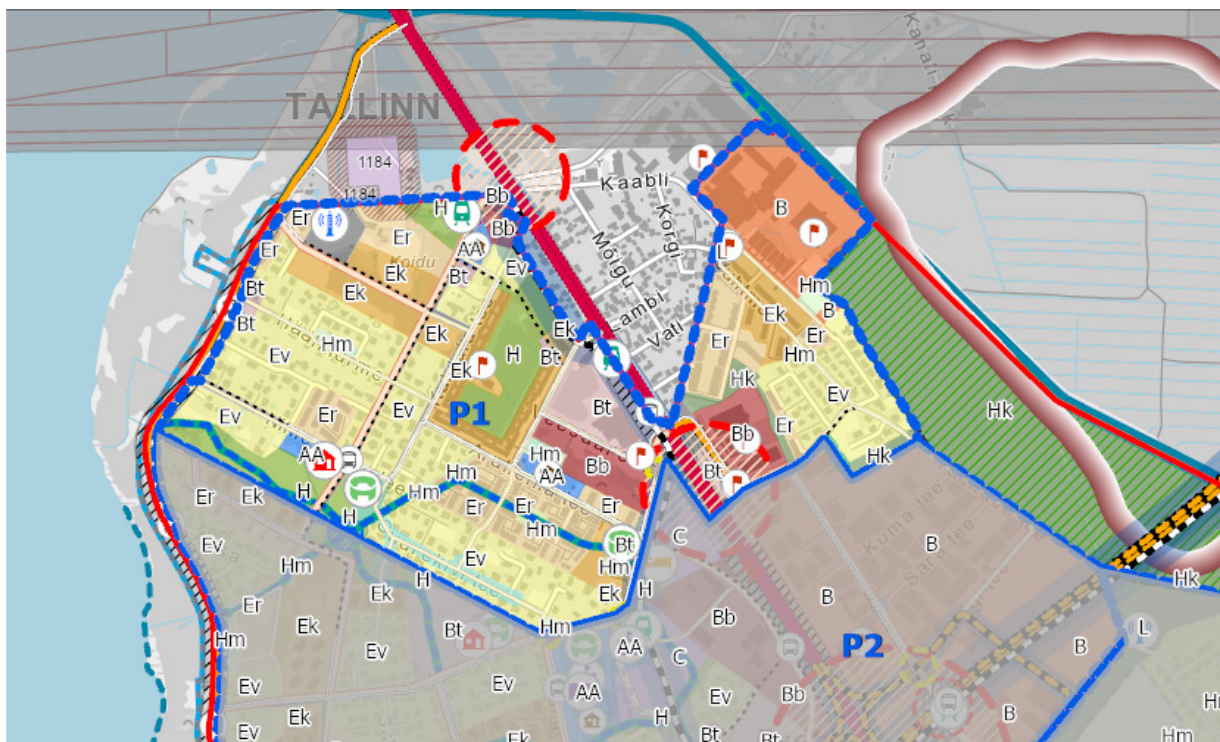
7.1.1. P1 Peetri põhja piirkond

Kontakt- ja üleminekuala Tallinna linnaga. Ala piirneb ja on otseses seoses Tallinn linnas asuva Mõigu asumiga. Tegemist on linnalise keskkonnaga, kuhu on lubatud rajada nii väike-, rida- kui ka korterelamuid. Kogu piirkond on ligikaudu 80% ulatuses ellu viidud. Ala iseloomustab suuremate parkide ja rohealade rohkus.

Piki Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed kulgeb perspektiivne sõltumatu ühistranspordi koridor (tramm, BRT), mis antud ala läbib põgusalt. Samas vajab lahendamist trassi kulgemine I klassi maantee ääres ja ristumised kohalike magistraalteedega. Samuti vajab paremat ühendamist Tartu mnt erinevate poolte parem sidusus kergliiklusteede ja ühistranspordiga.

Mõigu tee äärde on ette nähtud nõ suuremate kaubanduspindadega ala, mis teenindab ka transiitliikujat. Alal asub Aruheina lasteaed, lisaks on alale võimalik rajada teine lasteaed Koidu piirkonda. Piirkonna kool on Peetri alevikus asuv Peetri Lasteaed-Põhikool.

Kogu ala läbivad jaotusmagistraalteed: Mõigu tee, Kuldala tee, Raudkivi tee, Kopli tee, Kungla tee, Aruheina tee. Jaotusmagistraalteed on ühendatud riigimaanteedega: põhimaantee Tartu mnt (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee) ning kõrvalmaantee Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee). Tartu mnt (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee) äärde on ette nähtud autonoomse ühistranspordi koridori ala. Planeeritud ligikaudne elanike arv on 2300.





	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormus-indeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute maks. arv	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	6	1/5 m	20%
Korterelamumaa (Ek)	Min. 2000 m ²	300	12 m/3	vaba	1/5 m	20%
Teenindusettevõtte maa (Bt)	Max 3,0 ha	40%	12 m/2-3*	-	1	15%
Büroohoonete maa (Bb)	Max 0,7 ha	40%	16 m ^{**} /4	-	1	20%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamute kontaktalal kuni 9 m.

7.1.2. P2 Peetri keskuse piirkond

Linnaline keskkond, kuhu on lubatud rajada nii väike-, rida- kui ka korterelamuid. Piirkond on ligikaudu 70% ulatuses ellu viidud. Peamiselt on välja ehitamata segahoonestus ja teenindava iseloomuga ärimaade alad.

Peetri Lasteaed-Põhikool ümbrusesse on planeeritud uus keskuseala, mille äärest peaks kulgema autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT) ja mille lähedusse tuleb planeerida peatus. Teine peatuse alaks sobilik ala on Tartu mnt ja Tallinna väikese ringtee ristumise ala, kus on peatust hea siduda P&R parklaga.

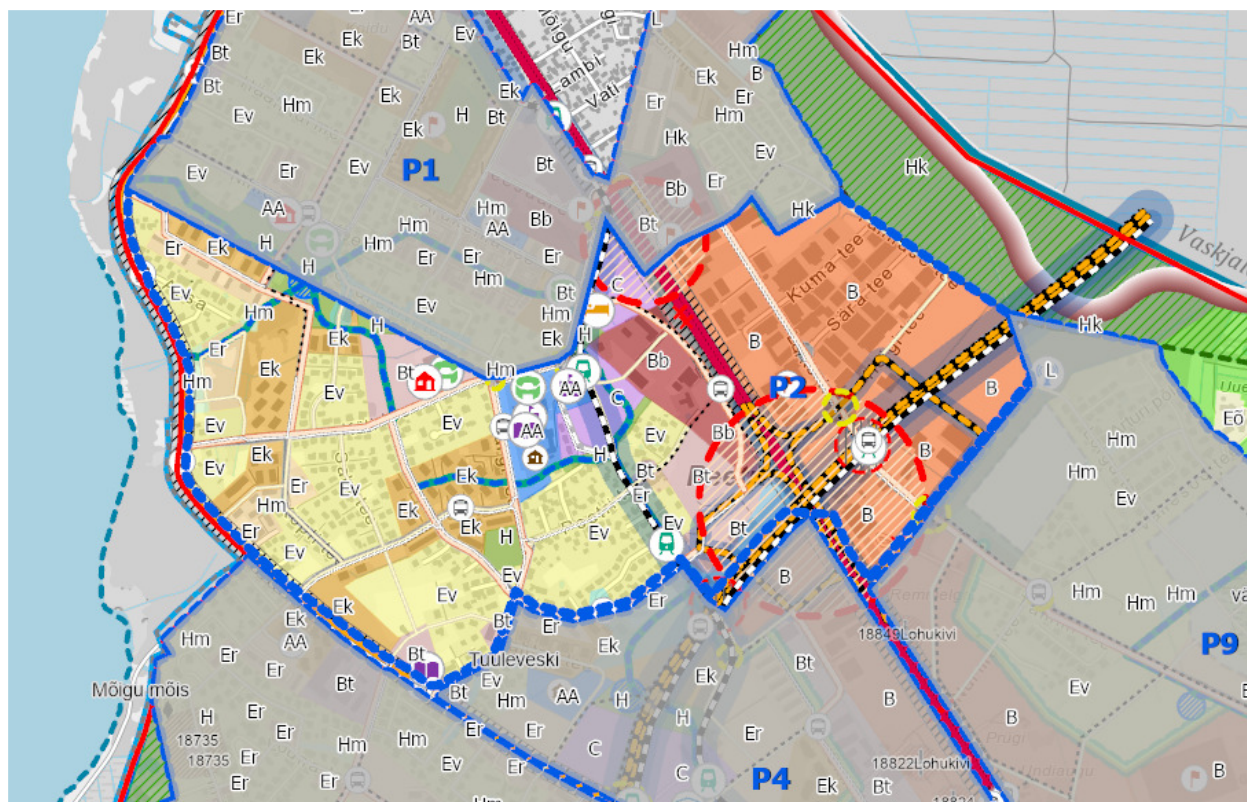
Keskusealale on ette nähtud tihedam segahoonestusega ala, millel on asukohta ja juurdepääsetavust arvestades parim potentsiaal kujuneda meelelahutuskeskuseks – spa, kino, hotell, konverents, kaubandus, toidlustus jne.

Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee äärde on planeeritud büroohoonete maa piirkond, kuhu saaks planeerida kõrgemat ärihoonestust. Teisel pool maanteed asub väiksemate laopindadega Läike tee äärne tehnoпарк.

Ala keskel asub piirkonna kool ja lasteaed: Peetri Lasteaed-Põhikool. Olemasoleva kooli kõrvale on planeeritud ala koolikompleksi laiendamiseks (nt. gümnaasiumi osa rajamiseks).

Kogu ala läbivad jaotusmagistraalteed: Küti tee, Kopli tee, Vägeva tee, Uusmaa tee, Pargi tee, Läike tee, Lepiku tee. Jaotusmagistraalteed on ühendatud riigimaanteedega: põhimaantee Tartu mnt (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee) ning kõrvalmaantee Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee). Tartu mnt (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee) äärde on ette nähtud autonoomse ühistranspordi koridori ala. Piirkonda läbib perspektiivne Tallinna väike ringtee, mis on ühendatud piirkonna oluliste jaotusmagistraalteega (Läike tee, Lepiku tee).

Planeeritud ligikaudne elanike arv on 2800.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1200 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	500	9 m/2	6	1/5 m	20%
Korterelamumaa (Ek)	Min. 2000 m ²	300	12 m/3	-	1/5 m	20%
Keskusemaa (C)	Min. 3000 m ²	50% / 200 ***	16 m**/4	-	1	20%
Teenindusettevõtte maa (Bt)	Max 3,0ha	40%	12 m/2-3*	-	1	15%
Büroohoonete maa (Bb)	Max 0,7ha	40%	20 m**/5	-	1	20%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m

*** täisehitus% ärimaa osas/koormusindeks elamumaa osas.



7.1.3. P3 Järveküla Ülemiste piirkond

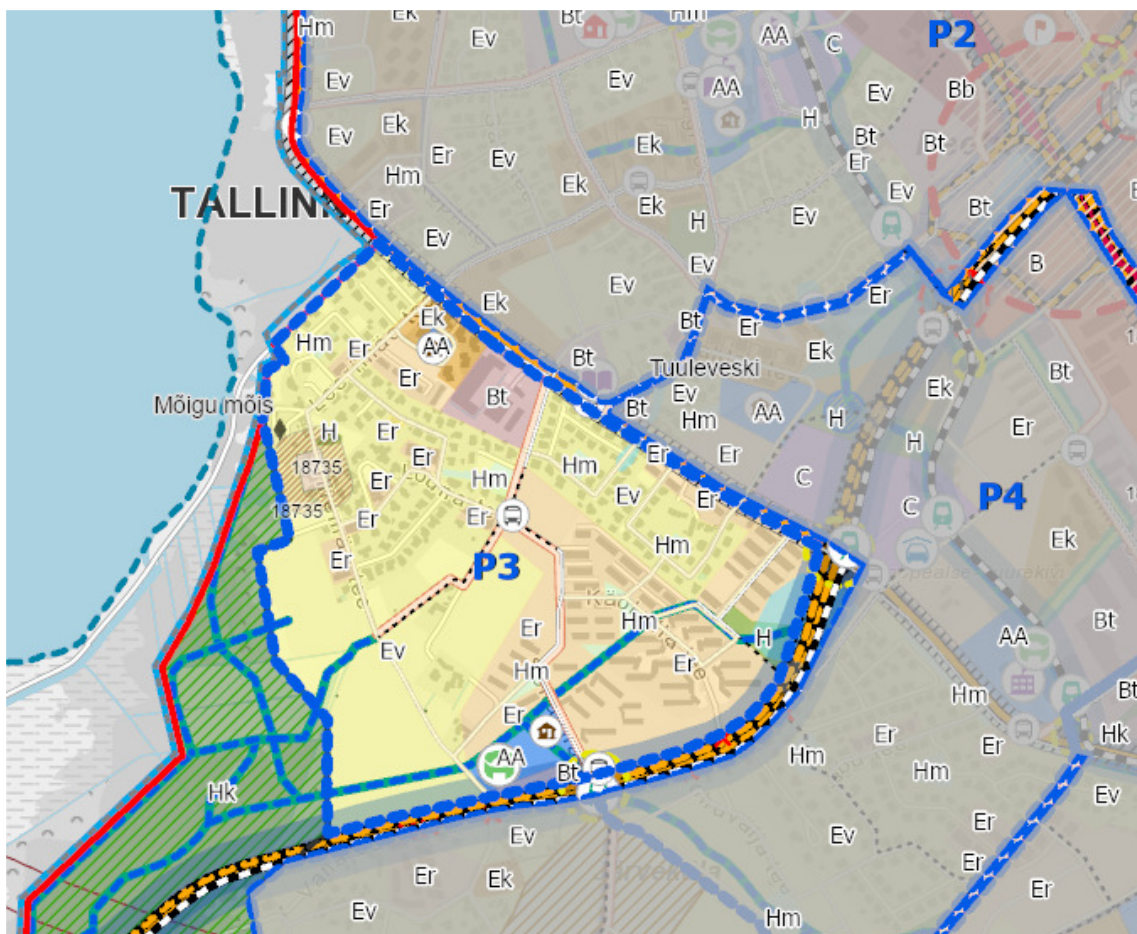
Üleminekuala linnaliselt keskkonnalt looduslikule. Ala on piiritletud Ülemiste järve, Vana-Tartu mnt ja perspektiivse Tallinna väikese ringteega. Piirkonna tihedam rida- ja korterelamutega ala on ette nähtud suuremate teede poolsele küljele ning hõredam väikeelamutega ala Ülemiste järve poolsele küljel. Väikeelamute ala läheb üle kõrge rekreatiivse väärtusega alaks Ülemist järve ääres, kuhu on ette nähtud liikumis- ja matkarajad.

Selles elumupiirkonnas peaks suuremat rõhku pöörama piirkonna parklinnaliseks kujundamiseks, luues elamute vahele väiksemaid pargialasid, mis on omavahel ühendatud roheliste kergliiklusteedega. Piirkonda teenindab Leerimäe lasteaed. Lisaks on alale ette nähtud teise lasteaia või algkooli ning spordikeskuse rajamise võimalus, nõ väiksem keskuseala Tallinna väikese ringtee ääres. Piirkonna kool on Peetri alevikus asuv Peetri Lasteaed-Põhikool või Järveküla kool.

Kogu ala läbivad jaotusmagistraalteed: Sõnajala tee, Väljaotsa tee. Ala piirneb olemasoleva kõrvalmaantee Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee) ja perspektiivse tugimaantee Tallinna väikese ringteega, mis on ühendatud piirkonna jaotusmagistraalteedega (Sõnajala tee). Piki Tallinna väikest ringteed on planeeritud perspektiivne autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT).

Müra- ja liikumiskumardes piirkonnades Tallinna väikese ringtee ääres on vajalik elamualade detailplaneeringute koostamise käigus tellida täiendavad müra- ja liikumiskumardes. Tallinna väikese ringtee äärde planeerida uut kõrghaljastust ja puhvertsoone elamuala eraldamiseks planeeritavast maanteest. Elamuala piirkonnas planeerida piirkiiruseks 50 km/h.

Planeeritud ligikaudne elanike arv on 1900.





	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus/	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	6	1/5 m	25%
Korterelamumaa (Ek)	Min. 2000 m ²	400	12 m/3	-	1/5 m	25%
Teenindusettevõtte maa (Bt)	Max 1,5ha	30%	12 m/2-3*	-	1	25%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

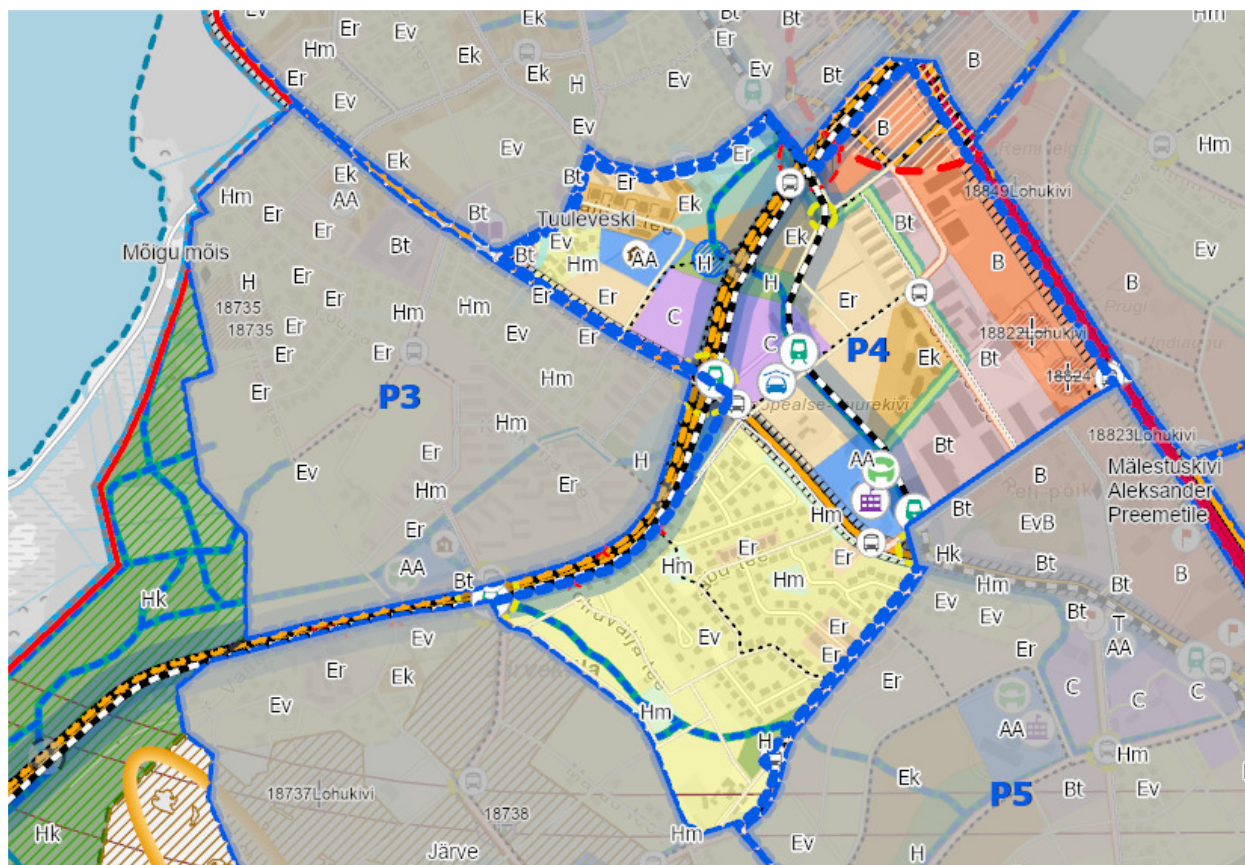
7.1.4. P4 Järveküla keskuse piirkond

Uus keskuseala perspektiivse Tallinna väikese ringtee ja Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee), ristumise alal. Piirkond on suures osas välja ehitamata. Keskusest peaks kujunema segakasutusega ala, mis on tihedam ja kõrgem ristmikel ning magistraalteede ääres. Ala läbib autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT), peatus on ette nähtud Vana-Tartu mnt ja Tallinna väikese ringtee ristmikule. Sellesse piirkonda tuleb planeerida ka trammidepoo.

Vana-Tartu mnt-st lõunapoolsetel aladele on planeeritud vaid väikeelamutega, vähesel määral ridaelamutega piirkond. Piirkonnas asub Järveküla Kool ning lisaks on võimalik alale rajada uus lasteaed. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ääres asub ulatuslik äripiirkond peamiselt väiksemate ladude ja „stock-office“ tüüpi hoonestusega, mis sobib mürarikkamasse keskkonda. Reti teed peaks perspektiivselt ääristama piirkonda teenindavate ettevõtete piirkond, mis on üleminekualaks elamualale.

Müratundlikumates piirkondades on vajalik elamualade detailplaneeringute koostamise käigus tellida täiendavad mürauringud. Tallinna väikese ringtee äärde planeerida uut kõrghaljastust ja puhvertsoonina pargiala. Samuti on vajalik haljaskoridoride planeerimine äripiirkonna ja elamualade vahele.

Kogu ala läbivad jaotusmagistraalteed: Sinilille tee, Pihlaka tee, Kindluse tee, Lepiku tee. Ala läbib perspektiivne tugimaantee Tallinna väike ringtee, mis tuleb ühendada piirkonna jaotusmagistraalteedega (Lepiku tee) ning Vana-Tartu mnt-ga (11330 Järveküla-Jüri tee). Tallinna väikese ringtee äärde planeerida uut kõrghaljastust ja puhvertsoone elamuala eraldamiseks planeeritavast maanteest. Näha ette kahetasandilised jalakäijate ületused Tallinna väikesest ringteest. Elamuala piirkonnas planeerida piirkiruseks 50 km/h. Planeeritud ligikaudne elanike arv on 2500.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormus-indeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1200 m2	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m2			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m2	500	9 m/2	6	1/5 m	20%
Korterelamumaa (Ek)	Min. 2000 m2	300	12 m/3	-	1/5 m	20%
Keskusemaa (C)	Min. 3000 m2	50% / 200***	16 m**/4	-	1	20%
Teenindusettevõtete maa (Bt)	Max 3,0ha	40%	12 m/2-3*	-	1	20%
Ärimaa (B)	Max 1,5ha	40%	16 m**/2	-	-	25%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

****** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m

*** täisehtus% ärimaa osas/koormusindeks elamumaa osas.



7.1.5. P5 Assaku keskuse piirkond

Piirkond asub Tartu maantee (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee) ja Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee) ristumise alal. Ala läbib autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT), peatus on ette nähtud Vana-Tartu mnt ja Turu tee ristmiku lähedale.

Läbi ala on planeeritud uus jaotusmagistraaltee Roheluse tee, mis ühendab omavahel Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed ja Karja teed ning suunab liikluse eemale Assaku aleviku lõunapoolsetel aladel paiknevatest väikeelamutest.

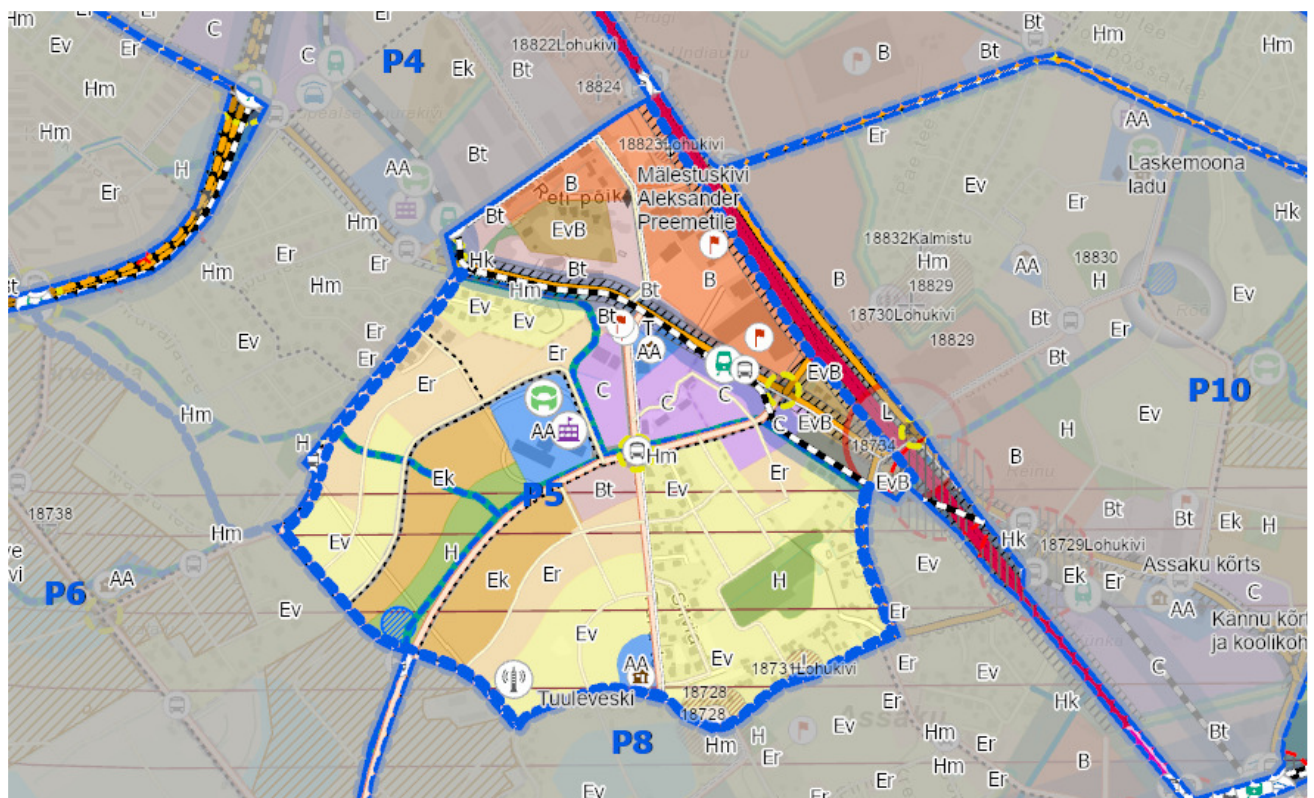
Tartu mnt ääres asub äripiirkond, mis on müratõkestuseks elamualale. Paljud olemasolevad väikeelamud selles piirkonnas asuvad kõrge müraga või väikeelamuteks mittesobival alal, sest on ümbritsetud äri- ja laohoonetega. Seega on need alad lubatud planeerida perspektiivselt ümber ärimaa juhtotstarbega aladeks. Olemasolevad elamud saavad säilida ja nende alade ümber planeerimine ärimaaks saab toimuda vaid ühiselt teostatava detailplaneeringu alusel.

Ärimaa ja elamuala vahele jääb segakasutusega keskuseala, mis planeerida Vana-Tartu mnt poolisel küljel tihedam ja kõrgem. Roheluse tee äärne ala on lubatud planeerida uus korterelamute piirkond koos suure keskse pargialaga. Uue hoonestuse planeerimisel tuleb arvestada hoonestuse ja pargiala integreerimisele ja sidumisele ühtseks avalikuks ja poolavalikuks ruumiks.

Piirkonnas on olemas Järveküla lasteaed Vana-Tartu mnt ääres ja piirkonna kool on Kindluse kool. Pargi ja kooli ümbrusest peaks kujunema Peetri kandi sporditegevusele suunatud tõmbekeskus.

Kogu ala läbivad ja teenindavad jaotusmagistraalteed: Sinilille tee, Kindluse tee, Turu tee, Veski tee, Karja tee ja uus Kindluse kooli kõrvalt kulgev ja ala läbiv jaotusmagistraaltee Roheluse tee.

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 2600.





	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1200 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	5	1/5 m	25%
Korterelamumaa (Ek)	Min. 2000 m ²	350	12 m ^{**} /2-3*	-	1/5 m	25%
Keskusemaa (C)	Min. 3000 m ²	50% / 250***	12 m ^{**} /3	-	1	25%
Teenindusettevõtete maa (Bt)	Max 1,5ha	40%	12 m/2-3*	-	1	20%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m

*** täisehitus% ärimaa osas/koormusindeks elamumaa osas.

7.1.6. P6 Järveküla läänepiirkond

Ala asub oluliste kohalike magistraalteede Liiva ja Kindluse tee ääres. Liiva teele on ette nähtud pikendus Tallinna väikesele ringteele, millega ala piirneb põhjasuunast. Alale on osaliselt varasemalt välja ehitatud kaks elamupiirkonda, kuid ülejäänud osas on ala planeeritud II ehitusetappi. Kui alale on kehtestatud detailplaneering, siis ehitustegevus saab toimuda kehtiva detailplaneeringu alusel. Detailplaneeringute menetlus toimub alal vastavalt II ehitusetapi tingimustele (vt ptk 7.3.).

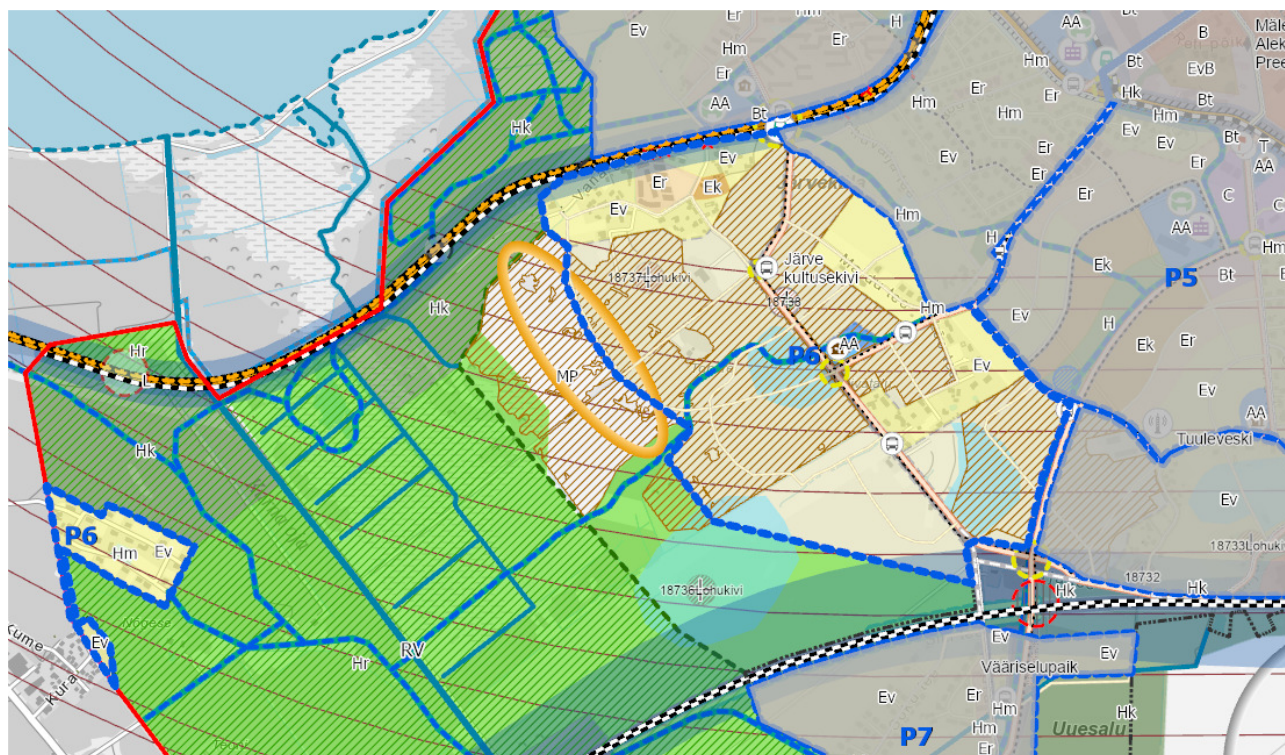
Planeeritud ala on hoonestatav peamiselt ühepereelamutega. Ridaelamuid on lubatud rajada vaid kohaliku jaotusmagistraaltee – Liiva tee – äärde. Elamumaade välja arendamisel tuleb säilitada vaatekoridorid avatud maastikele/põldudele (vaated Liiva teelt läände), (vt. ptk 8.8).

Piirkonda perspektiivselt teenindava lasteaia asukoht on ette nähtud Liiva tee ja Kindluse tee nurgale. Piirkonna kool on Kindluse kool.

Kogu ala läbivad ja teenindavad jaotusmagistraaltee: Liiva tee, Kindluse tee, Karja tee. Ala läbib perspektiivne kõrvalmaantee Tallinna väike ringtee, mis tuleb ühendada kohalike jaotusmagistraalteedega.

Müratundlikumates piirkondades Tallinna väikese ringtee ääres on vajalik elamualade detailplaneeringute koostamise käigus tellida täiendavad mürauuringud. Tallinna väikese ringtee äärde planeerida uut kõrghaljastust ja puhvertsoone elamuala eraldamiseks planeeritavast maanteest.

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 1400.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormus-indeks	Kõrgus/ Korruselisus/	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	3/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	5	1/5 m	25%

7.1.7. P7 Uuesalu piirkond

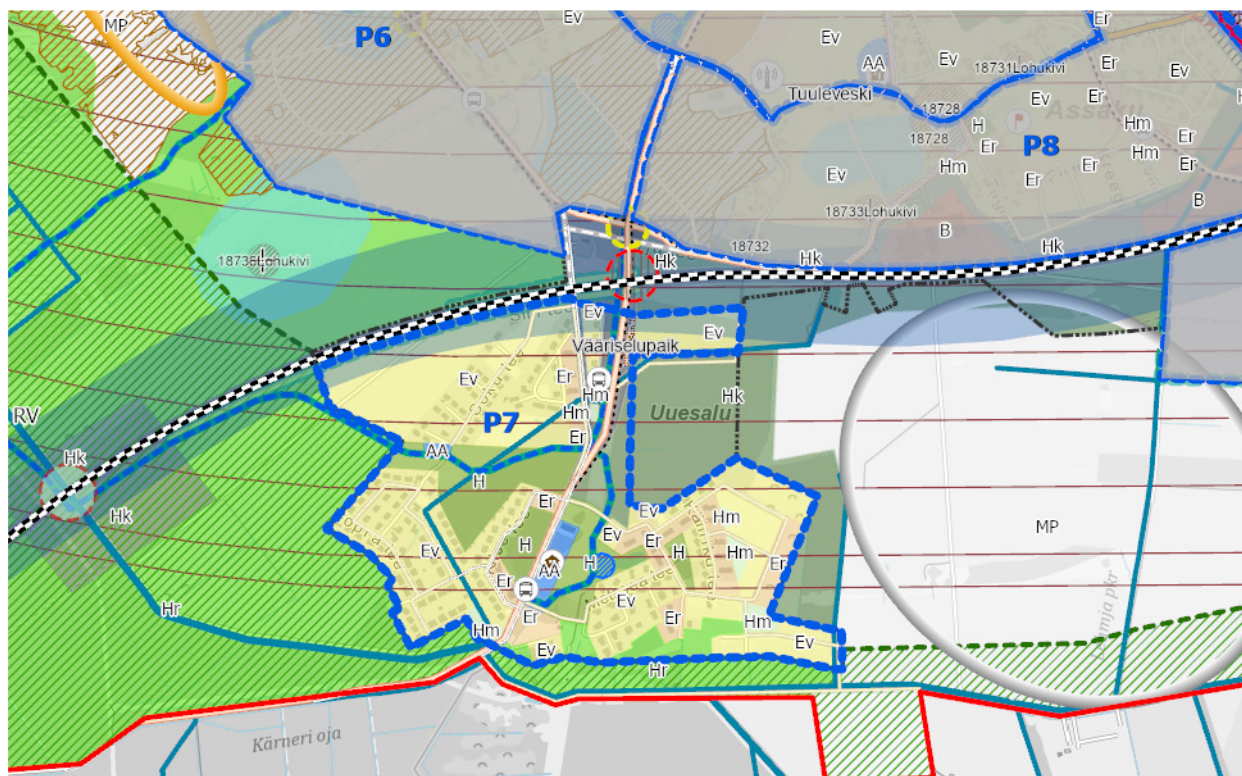
Uuesalu piirkond on Uuesalu küla hoonestatav ala, mis jääb planeeritavast Rail Baltic trassikoridorist lõunapoole. Tegemist on eraldatud parkmetsalise külaga, mille keskus on koondunud läbiva jaotusmagistraaltee – Põdra tee – äärde. Elamuala on eraldatud Rail Baltic trassist ning teistest elamualadest kaitsehaljastus ning puhke- ja virgestusmaa juhtotstarbega aladega. Rail Baltic trassi ehitusega on ringi planeeritud Põdra tee ja Karja tee ristmiku ala ja Uuesalu küla juurdepääs.

Uuesalu piirkond on hoonestatav valdavalt ühe- ja kahepereelamutega, vähesel määral on lubatud alale rajada ridaelamuid. Piirkonna keskel asub ühiskondliku hoone maa ala, kuhu võib rajada ala teenindavaid sotsiaalse taristu objekte.

Piirkonda teenindab Uuesalu lasteaed. Piirkonna kool on Kindluse kool.

Kogu ala läbivad ja teenindavad jaotusmagistraalteed: Karja tee ja Põdra tee.

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 1200.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormus-indeks	Kõrgus/ Korruselisus/	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	5	1/5 m	25%

7.1.8. P8 Assaku lõunapiirkond

Assaku alevikus ja Uuesalu külas asuv elamu- ja äripiirkond, mis jääb Karja tee, Veski tee ning planeeritud Rail Baltic trassikoridori vahele. Valdavalt ühepereelamutega hoonestatud ala, nõ üleminekuala hajaasustusega piirkonnale. Ridaelamute rajamise võimalus on uue läbiva jaotusmagistraaltee – Rukki tee – ääres.

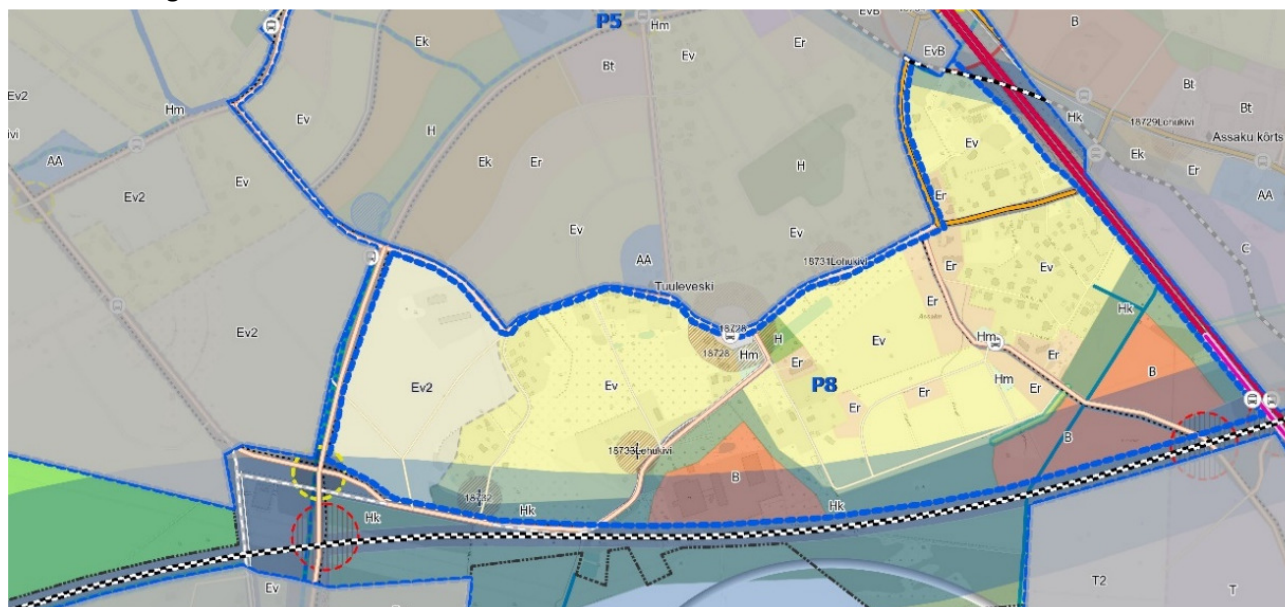
Osaliselt on piirkonna kaugemad alad planeeritud II ehitusetappi. Kui II ehitusetapi alal on varasemalt kehtestatud detailplaneering, siis ehitustegevus saab toimuda kehtiva detailplaneeringu alusel. Uute detailplaneeringute menetlus toimub alal vastavalt II ehitusetapi tingimustele (vt ptk 7.3.).

Rail Baltic trassikoridori kontaktalale on planeeritud ärimaad ning kaitsehaljastuse maad, mis leevendavad raudteest lähtuvaid negatiivseid mõjusid väikeelamute aladele.

Piirkonda teenindab Assaku või Järveküla lasteae. Piirkonna kool on Kindluse kool.



Kogu ala läbivad ja teenindavad jaotusmagistraalteed: Karja tee, Veski tee ja Rukki tee.
Planeeritud ligikaudne elanike arv on 1000.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormus- indeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis- ühikute arv ühel krundil	Abihoo- nete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	5	1/5 m	25%
Ärimaa (B)	Max 1,5ha	40%	16 m ^{**} /2	-	-	25%

** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m

7.1.9. P9 Rae põhjapiirkond

Üleminekuala linnaliselt keskkonnalt looduslikule. Rae põhjapiirkond asub riigimaanteed Tartu mnt (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt) ja Raeküla tee (11334 Raeküla tee T2) ning Pirita-Ülemiste kanali vahelisel alal.

Ala on kogu ulatuses ette nähtud hoonestada vaid väikeelamutega. Elamuala kesksele alale on ette nähtud pargiala. Piirkonnas on osaliselt välja ehitatud kaks elamupiirkonda, kuid ülejäänud osas, mis jääb nende alade vahele, on ala planeeritud II ehitusetappi. Kui alale on kehtestatud detailplaneering, siis ehitustegevus saab toimuda kehtiva detailplaneeringu alusel. Detailplaneeringute menetlus toimub alal vastavalt II ehitusetapi tingimustele (vt ptk 7.3.)

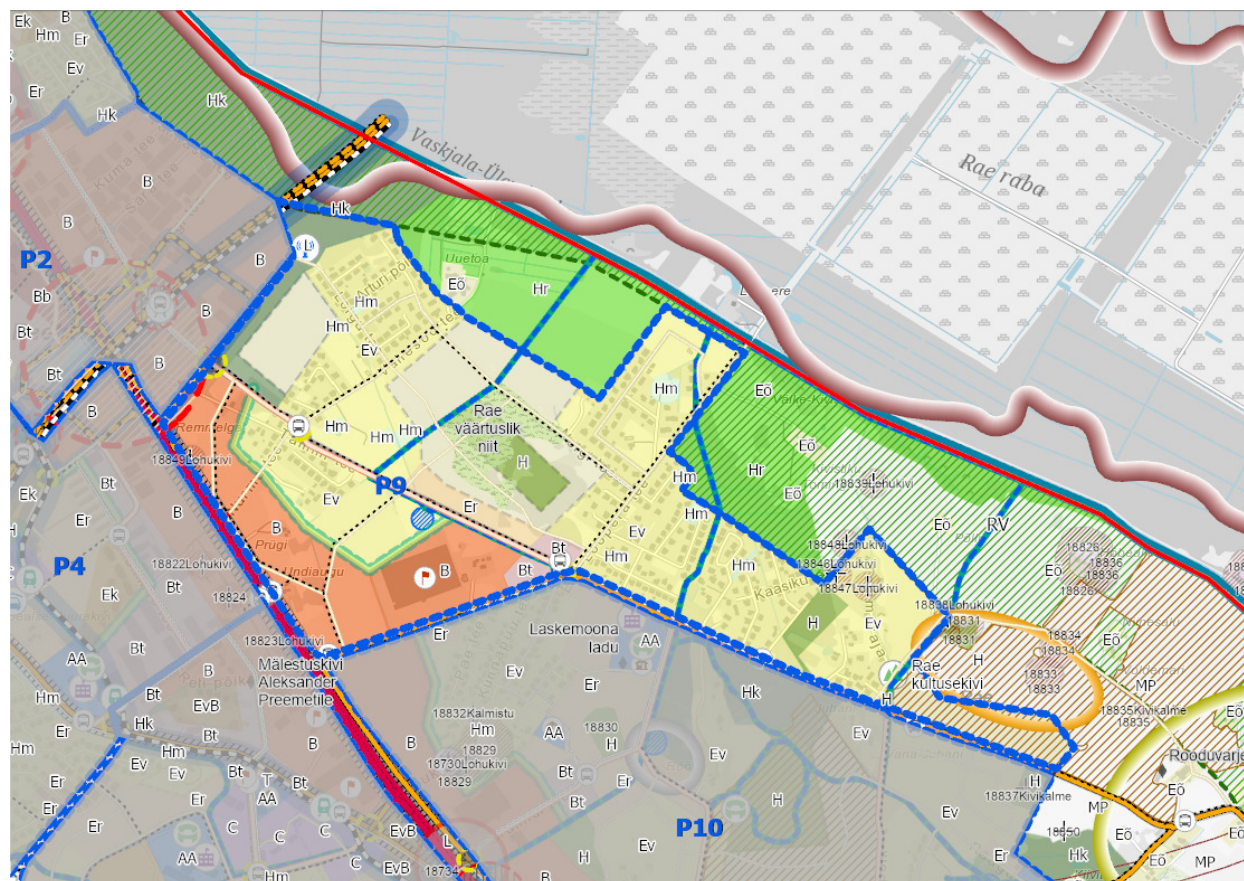
Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ääres asub ulatuslik äripiirkond peamiselt väiksemate ladude ja „stock-office“ tüüpi hoonestusega, mis sobib mürarikkamasse keskkonda. Vajalik on haljaskoridoride planeerimine äripiirkonna ja elamualade vahele.



Piirkonda teenindab Assaku lasteaed, perspektiivselt Rae küla lasteaed. Piirkonna kool on Kindluse kool, perspektiivselt Rae küla kool.

Kogu ala läbib ja teenindab jaotusmagistraaltee Tammi tee ja ala piirneb kõrvalmaanteetee Raeküla tee (11334 Raeküla tee T2) ääres.

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 1200



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	3/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ärimaa (B)	Max 2,0 ha	40%	16 m ^{**} /2	-	-	25%
Teenindusettevõtte maa (Bt)	Max 1,5ha	40%	12 m/2*	--	1	25%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast.

** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m



7.1.10. P10 Rae keskuse piirkond

Rae küla lõunapiirkond ja osaliselt Assaku aleviku ala, mis asub riigimaanteed Raeküla tee (11334 Raeküla tee T2) ja Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee) ja Rae tee (11113 Assaku-Jüri tee) vahelisel alal.

Ala on ette nähtud hoonestada Raeküla tee poolisel küljel pigem väike- ja ridaelamutega, Assaku aleviku poolsele küljele, kuhu on ette nähtud ka keskuseala, on lubatud rajada ka korterelamuid. Piirkond on väga suures mahus välja ehitamata, väikeelamutega on hoonestatud vaid Raeküla tee poolne ala ning piirkonna Assaku aleviku osa, äripiirkonnana osaliselt Graniidi tee äärne ala.

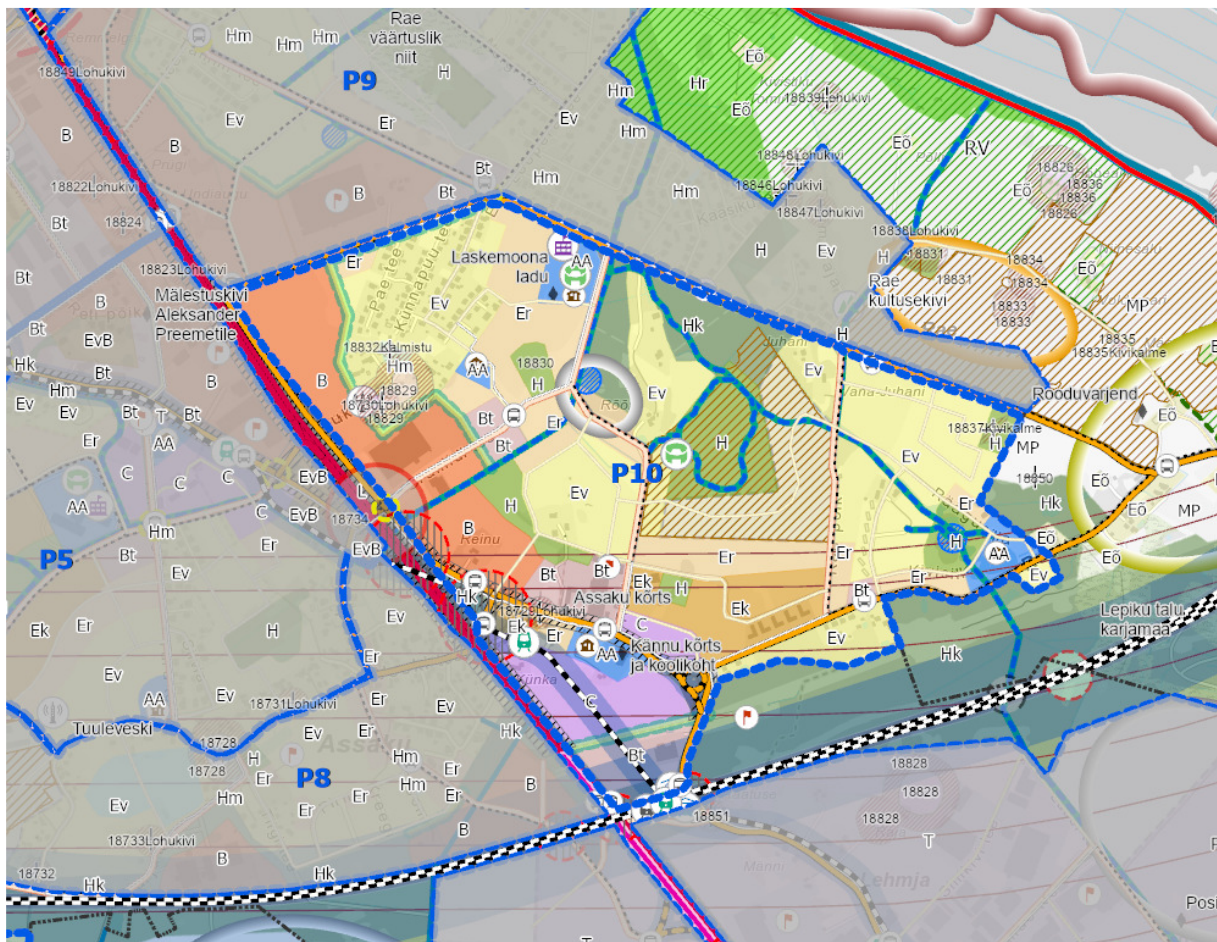
Tartu mnt (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt) äärsel alal asub ulatuslik äripiirkond peamiselt väiksemate ladude ja „stock-office“ tüüpi hoonestusega, mis sobib mürarikkamasse keskkonda. Vajalik on täiendavate haljaskoridoride planeerimine äripiirkonna ja elamualade vahele.

Ala läbib autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT), mis kulgeb Tartu mnt koridoris kuni Rail Baltic trassini, kus perspektiivselt asub Rail Baltic ja linna lähiringi ühine peatusala.

Piirkonda teenindab Assaku lasteaed, perspektiivselt Rae küla lasteaed. Piirkonna kool on Kindluse kool, perspektiivselt Rae küla kool, mis on planeeritud Raeküla tee ja Graniidi tee nurgale.

Kogu ala läbib ja teenindab jaotusmagistraaltee Graniidi tee, Rõõla tee ja Juhani tee. Ala piirneb kõrvalmaanteeaga: Raeküla tee (11334 Raeküla tee T2) ja Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee) ja Rae tee (11113 Assaku-Jüri tee). Üldplaneeringuga on ette nähtud Rukki tee ja Põrguvälja teede ühendamine uue jaotusmagistraaltee, mis ei kuulu Rail Baltic projekti koosseisu.

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 2500.





	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m ²			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m ²	600	9 m/2	5	1/5 m	25%
Korterelamumaa (Ek)	Min. 2000 m ²	350	12 m/2-3*	vaba	1/5 m	25%
Keskusemaa (C)	Min. 3000 m ²	50% / 250***	12 m**/3	vaba	1	25%
Ärimaa (B)	Max 2,0 ha	40%	16 m**/2	-	-	25%
Teenindusettevõtte maa (Bt)	Max 1,5ha	40%	12 m/2-3*	-	1	20%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m

*** täisehitus% ärimaa osas/koormusindeks elamumaa osas.

7.1.11.P11 Põrguvälja piirkond

Ala on piiritletud põhjast Rail Baltic trassikoridoriga, lõunast Tallinna ringtee (11 Tallinna rintee) ja läänest Tartu mnt-ga (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt).

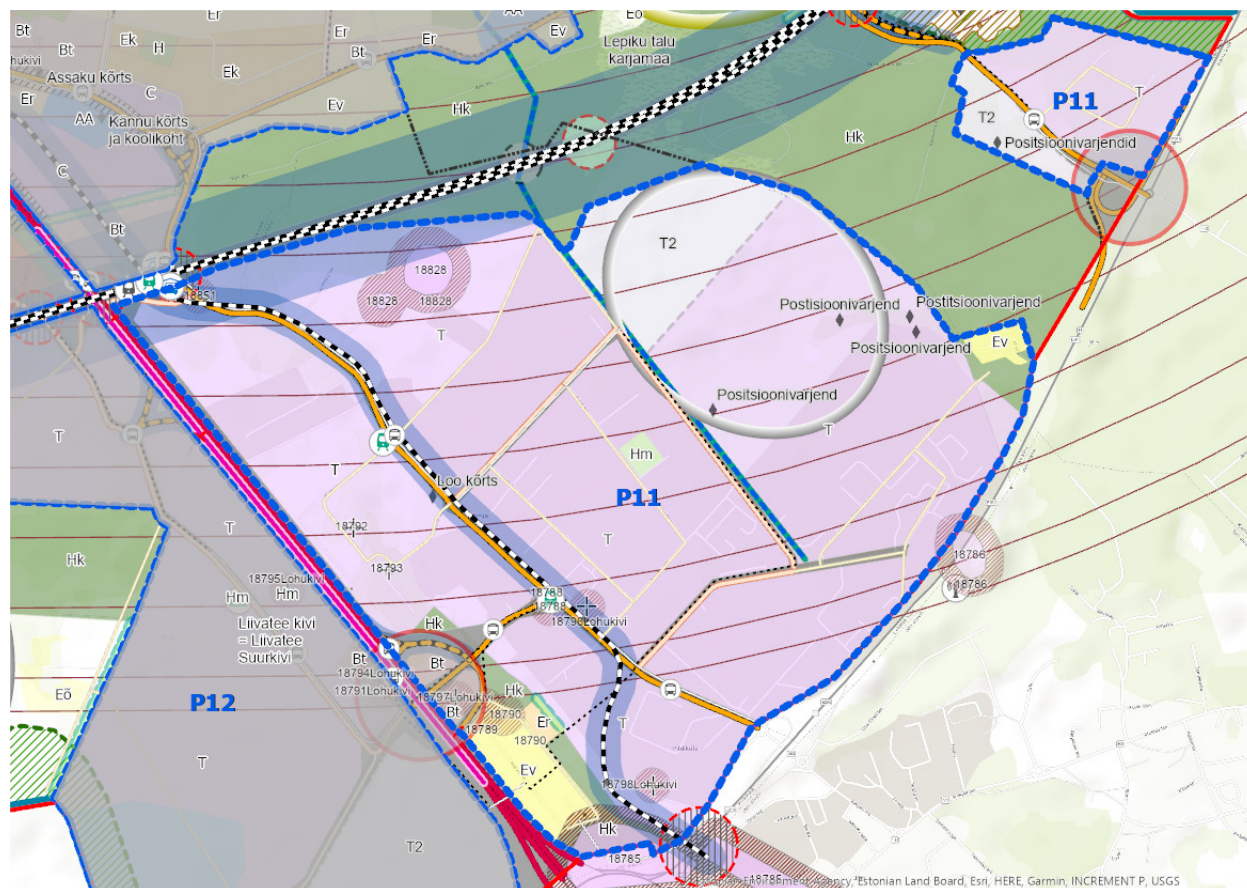
Piirkonnas asub kaks elamupiirkonda, Pildiküla ja Loode piirkond, kus elamualade laienemist ette nähtud ei ole. Alad on planeeritud säilitada oma olemasolevas mahus ja asukohas.

Ülejäänud ala moodustab Põrguvälja tee (11330 Järveküla-Jüri tee) ümber kooondunud äri- ja tootmismaa juhtotstarbega ala. Hoonestuse- ja krundisuuruse osas antud alal suuri kitsendusi ette nähtud ei ole, kuna need alad piirnevad suurte magistraalteedega ja on ulatuslikest elamualadest kaugel. Pildiküla ja Loode elamupiirkonnad on kohustuslik eraldada kaitsehaljastusega.

Ala on ette nähtud läbima autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT), mille äärde oleks vajalik ette näha peatuse ala Loomäe tee lähedusse.

Peamine ala teenindav kõrvalmaantee on Põrguvälja tee (11330 Järveküla-Jüri tee) ning Rae tee (11113 Assaku-Jüri tee).

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 100.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m2	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m2			2		
Ridaelamumaa (Er)	Min. 2000 m2	600	9 m/2	5	1/5 m	25%
Teenindusettevõtte maa (Bt)	Max 1,5ha	40%	12 m/2-3*	-	1	20%
Tootmismaa (T)	0,5-3,5ha** *	50%	16 m/2-3*	-	1	15%

*3.korrus kuni 50% ulatuses alast

****** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m

***elamute kontaktvõõndis väiksemad krundid



7.1.12.P12 Lehmja piirkond

Ala on piiritletud põhjast Rail Baltic trassikoridoriga, lõunast Tallinna ringtee (11 Tallinna rintee) ja idas Tartu mnt-ga (2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt).

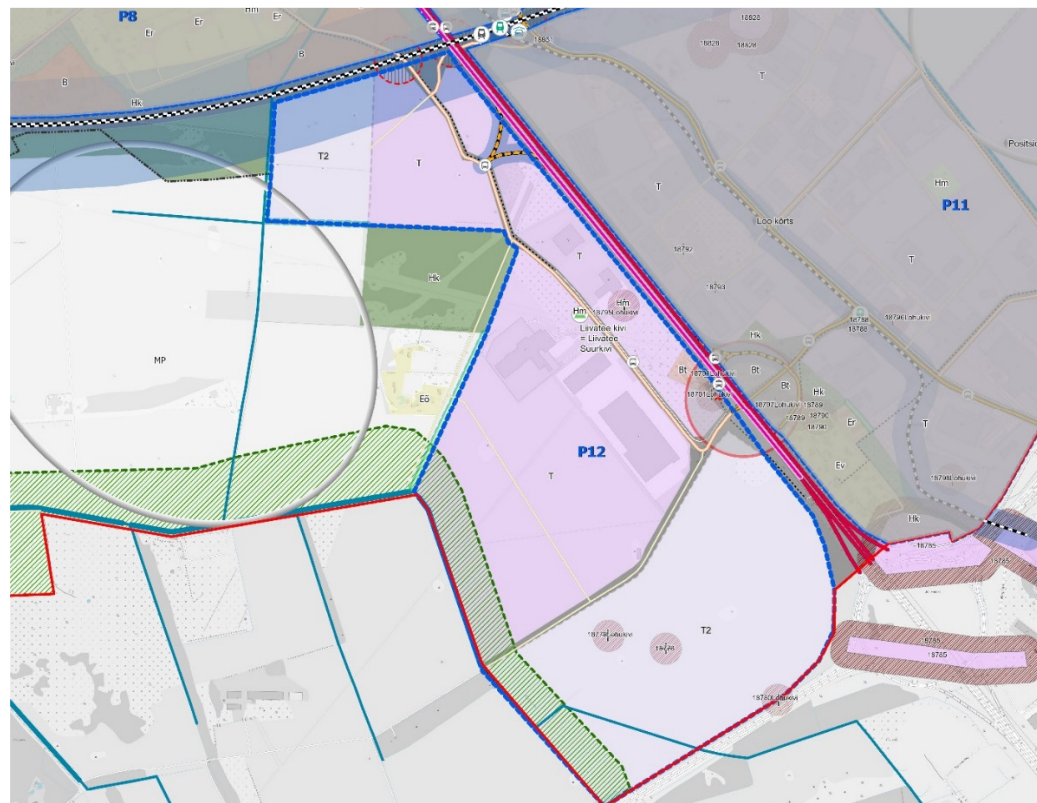
Piirkonnas ei ole tiheasustustatavat elamumaa. Kogu piirkond on ette nähtud äri- ja tootmistegevuseks. Sellel alal on lubatud pigem suuremahuline keskkonnaohutu logistika ja tootmistegevus. Hoonestuse- ja krundisuuruse osas antud alal suuri kitsendusi ette nähtud ei ole, kuna see ala piirneb suurte magistraalteedega ja on ulatuslikest elamualadest kaugel. Alaga piirnevad hajaasustatud alad, kus on olemasolevad majapidamised, on kohustuslik eraldada kaitsehaljastuse koridoriga.

Peamine ala teenindav jaotusmagistraaltee on Rukki tee (11330 Järveküla-Jüri tee).

Planeeritud ligikaudne elanike arv kuni 0.

	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormusindeks	Kõrgus/ Korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljastus%
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1500 m ²	10-25% vt. tabel 3	9 m/2	1	3/5 m	-
	EE2 (pole ette nähtud)			-		
Tootmismaa (T)	Min 0,5 ha	50%	16 m/2-3*	-	1	15%

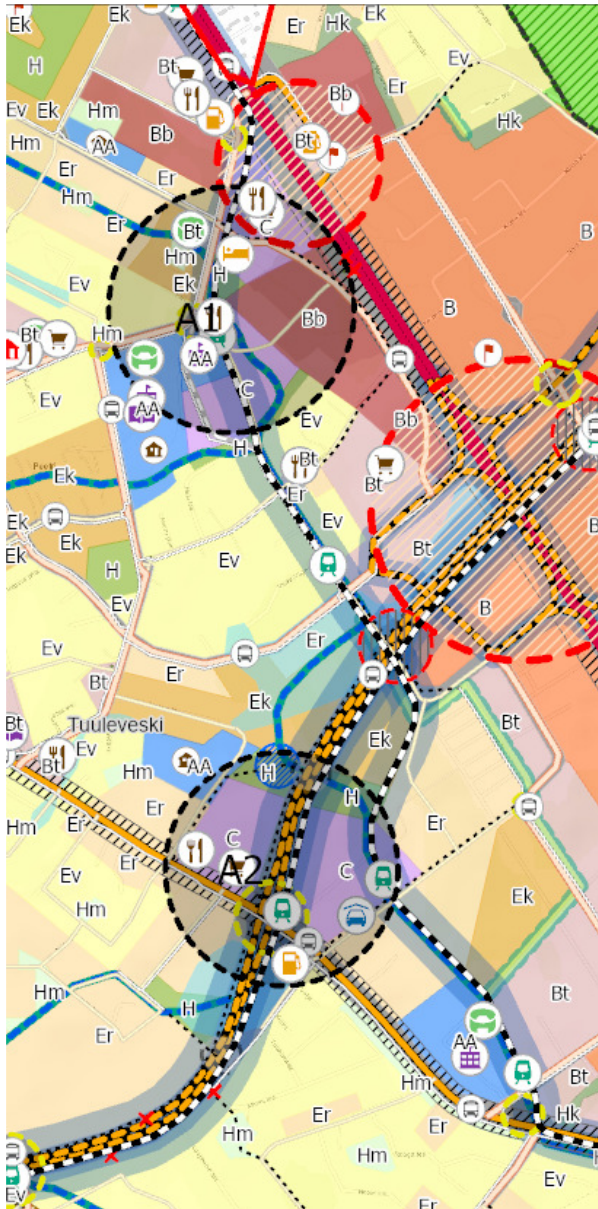
*3.korrus kuni 50% ulatuses alast





7.2. Keskusealad

Piirkonna tõmbekeskused on tähistatud keskusealadena. Need alad on tähistatud tingliku tsentrist lähtuva alana. Tunnetuslik keskuseala võib realselt asuda ka väiksemal või laiemal alal. Kindlasti asub keskusealal osaliselt keskusemaa juhtotstarbeline ala. Keskusealadele on kohustuslik planeerida piirkonda teenindavaid asutusi, ühiskondlikke ehitisi ning ühistranspordi peatusi.



Parima arhitektuurse ja/või linnaehitusliku lahenduse leidmiseks ning hea nüüdisaegse arhitektuurse taseme tagamiseks tuleb korraldada keskusealadel ja keskusemaal arhitektuurivõistlusi. Arhitektuurivõistluse korraldamise nõude esitamise üle otsustab Rae Vallavalitsus. Arhitektuurivõistluse korraldamise vajadust kaalutakse kõigil juhtudel, mil kavandatakse linnaehituslikult keskses kohas asuva või olulist avalikku huvi pakkuva ehitise ning iga eriti mahuka või silmatorkava ehitise ning kesksema avaliku ruumi, väljaku, tänava või pargi projekteerimist või suuremate ja kesksemate hoonestusalade planeerimist.

7.2.1. A1 Peetri keskus

Peetri keskuseala on nii Peetri piirkonna elanikke kui ka transiitliiklust teenindava iseloomuga. Keskuseala äärest on planeeritud kulgema autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT), mille lähedusse tuleb planeerida peatuseala. Keskusealale on ette nähtud tihedam segahoonestusega ala, millel on asukohta ja juurdepääsetavust arvestades parim potentsiaal kujuneda majutus- ja meelelahutuskeskuseks – spa, kino, hotell, konverents. Samuti on selles piirkonnas soositud büroohoonete rajamine, et pakkuda töökohta eelkõige praegu Tallinnasse pendelrändajale.

7.2.2. A2 Järveküla keskus

Järveküla keskuseala on Peetri alevikku ja Järveküla omavahel ühendav teenuste ja transpordi sõlmpunkt, kus ühinevad Vana-Tartu mnt, perspektiivne Tallinna väike ringtee ning autonoomne ühistranspordi koridor (tramm, BRT) peatuse- ja depooalaga. Ümber transpordisõlme on planeeritud uus segakasutusega ala, kus eeskätt tuleks kasutada perimeetralset hoonestusviisi ning koondada teenused eluhoonete 1-2. korrusele. Tallinna väike ringtee planeerida selles piirkonnas pigem 50km/h linnatänavana, mis on



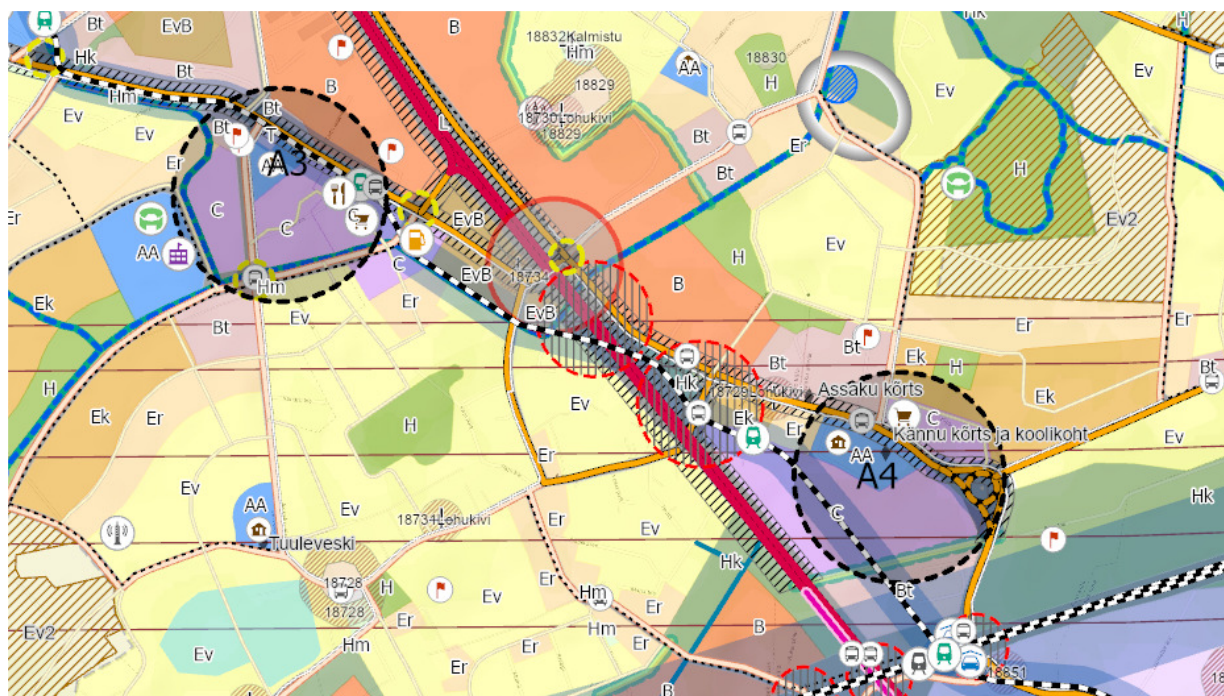
ääristatud segahoonestusega ja pargialadega. Soositud teenused piirkonnas: kaubandus-, tootlustus- ja teenindusasutused, kultuuri- ja ametiasutused, raamatukogu, pangakontor(-hoone), väljak, ühistranspordi kasutust teenindavad hooned.

7.2.3. A3 Assaku keskus

Assaku aleviku keskusalala on tõmbekeskus üldplaneeringu lõuna- ja läänepoolsetele aladele. Ala asub Vana-Tartu mnt ääres, kust kulgeb perspektiivne autonoomne ühistransport (tramm, BRT) ja mille ääres asub peatus. Vana-Tartu mnt äär, mida mõjutab ka kõige enam Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt lähedus, oleks sobilik pigem ärihoonestuse tekkeks. Turu ja Roheluse tee äär on ühiskondlikele hoonetele suunatud ja peaks toetama sporditegevuse elavdamist põhjapiirkonnas. Soositud teenused piirkonnas: väljakud, pargid- ja haljasalad, noorte- ja spordikeskus, jalgpallistaadion, kergejõustiku hall. Kuna ala jääb Tallinnast piisavalt kaugele on alale võimalik rajada ka esmatarbe toidukaupluse ja teenindusasutusi (juuksur, apteek).

7.2.4. A4 Rae keskus

Rae küla keskus on Assaku ladude ala, mis vajaks restruktureerimist pigem teenustele ja teenindusele suunatud äriliseks piirkonnaks, mida ääristavad madalad korterelamud. See ala oleks ühine keskuseala Rae põhja- ja lõunapiirkonnale. Samuti on tegemist kolme erineva rööbastranspordi sõlmpunktiga: Rae valla autonoomne ühistransport (tramm, BRT), Rail Baltic ja linna lähirong, millele on ette nähtud ühine peatuseala. Eelkõige vajaks piirkond Pargi ja Reisi (P&R) parkla ja transpordisõlme välja ehitamist koos seda toetava äritegevusega. Oluline on kohaliku tähtsusega tee rajamine Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt alt, et parandada liikuvust riigimaantee erinevatel külgedel. Tee ehitust ei planeerita koos Rail Baltic trassiga.





7.3. II etapina väljaehitatavad alad

II etapi väljaehitatavad alad on määratud üldplaneeringuga aladele, mis jäävad pigem äärealadele ning asuvad kiiremini asustatavatest aladest, liiklussõlmedest või alevike keskmatest aladest eemal, osaliselt ka väärtuslikel põllumajandusmaadel. Alade määramise eesmärk on soodustada eelkõige esimeses etapis olevatel aladel planeerimis- ja ehitustegevust, sest nendel aladel on paremad ühendusteel naaberomavalitsustega, lähemal asuvad olemasolevad liitumispunktid tehnovõrkudega, elanikele on välja kujunenud või kujunemas täisväärtuslik elukeskkond. Etapiline planeerimine võimaldab planeerida tiheasustustatud ala keskkonda säästvamalt. Eesmärk on kujundada elamisväärset keskkonda, kus on tagatud infrastruktuuri vastuvõtuvõime ja omavalitsuse võimekus pakkuda vajalikke sotsiaalse taristu teenuseid. Need põhimõtted, koos üldplaneeringu alusuuringutega, on olnud aluseks maakasutuse suunamisel. Lisaks on võimalus arengu pidurdamisega äärealadel kasutada neid alasid jätkuvalt põllumajandusmaadena.

Kui II etapina väljaehitatavale alale (Ev2 või T2) on enne üldplaneeringut kehtestatud detailplaneering, siis ehitustegevus saab toimuda kehtiva detailplaneeringu alusel.

Detailplaneeringute menetlus toimub alal vastavalt II etapi tingimustele arendustegevuseks:

- Piirkonna kool ja lasteaed on valmis ehitatud (vt. ptk 7.1.) (elamualade puhul) või valmimas.
- Valmis või valmimisjärgus on piirkonnale vajalik osas kõrval-/tugimaanteed- ja/või kohalikud jaotusmagistraalteed: nt. Tallinna väike ringtee, Tammi tee, Rukki tee, Liiva tee (täpne vajadus selgitatakse välja liiklusuuringu käigus).
- Lähim toimiv ja regulaarset ühendust pakkuv ühistranspordipeatus (soovitavalt autonoomse ühistranspordi peatus) asub planeeritavast alast maksimaalselt 1 km kaugusel, soovitatavalt 500m. Eelistatud on arendusalad perspektiivse autonoomse ühistranspordi koridori mugavas jalutuskäigu raadiuses 500-1000m. Planeeritaval alal tuleb lisaks erilist tähelepanu pöörata ala integreerimisele olemasolevasse ühistranspordivõrgustikku, nt planeerida ühistranspordipeatused läbivate jaotusmagistraalteede äärde, arvestusega, et peatuste vahe on ca 500m ning tagada hea kergeliiklusteede võrgustik.
- Lähimad olemasolevad tsentraalsed vee- ja kanalisatsiooni liitumispunktid ei asu kaugemal kui 500m.

Kui nimetatud punktid ei ole täidetud, siis on Vallavalitsusel õigus keelduda detailplaneeringu algatamisest.

8. Looduskeskkond ja kultuurmaastikud

8.1. Kinnismälestised

Kinnismälestistega seonduvad ehitus- ja kasutustingimused on sätestatud muinsuskaitse- ja planeerimisseaduses. Mälestiste asjakohane info kajastub kultuurimälestiste registris.



Põhjapiirkonnas asuvad kinnismälestised on kantud üldplaneeringu kaardile (tähistatud leppemärgi ja numbriga).

Tabel 7. Rae valla põhjaosa kultuurimälestised⁴

Registrinumber	Nimi	Aadress	Liik
18728	Asulakoht	Assaku alevik	arheoloogiamälestis
18729	Kultusekivi	Assaku alevik	arheoloogiamälestis
18731	Kultusekivi	Assaku alevik	arheoloogiamälestis
18732	Kultusekivi	Assaku alevik	arheoloogiamälestis
18733	Kultusekivi	Assaku alevik	arheoloogiamälestis
18735	Asulakoht	Järveküla	arheoloogiamälestis
18736	Kultusekivi	Järveküla	arheoloogiamälestis
18737	Kultusekivi	Järveküla	arheoloogiamälestis
18738	Kultusekivi "Tohtrikivi"	Järveküla	arheoloogiamälestis
18778	Kultusekivi	Kurna küla	arheoloogiamälestis
18779	Kultusekivi	Kurna küla	arheoloogiamälestis
18780	Kultusekivi	Kurna küla	arheoloogiamälestis
18788	Kivikalme	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18791	Kultusekivi	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18792	Kultusekivi	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18793	Kultusekivi	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18794	Kultusekivi	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18795	Kultusekivi	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18796	Kultusekivi	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18828	Asulakoht	Lehmja küla	arheoloogiamälestis
18734	Kultusekivi "Nõiakivi"	Peetri alevik	arheoloogiamälestis
18822	Kultusekivi	Peetri alevik	arheoloogiamälestis
18823	Kultusekivi	Peetri alevik	arheoloogiamälestis
18824	Kultusekivi	Peetri alevik	arheoloogiamälestis
18785	Asulakoht	Pildiküla	arheoloogiamälestis
18789	Kivikalme	Pildiküla	arheoloogiamälestis
18790	Kivikalme	Pildiküla	arheoloogiamälestis
18797	Kultusekivi	Pildiküla	arheoloogiamälestis
18798	Kultusekivi	Pildiküla	arheoloogiamälestis
18730	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18826	Asulakoht	Rae küla	arheoloogiamälestis
18827	Asulakoht	Rae küla	arheoloogiamälestis
18829	Asulakoht	Rae küla	arheoloogiamälestis
18830	Asulakoht "Pihlakamägi"	Rae küla	arheoloogiamälestis

⁴ Kultuurimälestiste riiklik register



Registrinumber	Nimi	Aadress	Liik
18831	Kalmistu	Rae küla	arheoloogiamälestis
18832	Kalmistu	Rae küla	arheoloogiamälestis
18833	Kivikalme	Rae küla	arheoloogiamälestis
18834	Kivikalme	Rae küla	arheoloogiamälestis
18835	Kivikalme	Rae küla	arheoloogiamälestis
18836	Kivikalme	Rae küla	arheoloogiamälestis
18837	Kivikalme	Rae küla	arheoloogiamälestis
18838	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18839	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18841	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18842	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18846	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18847	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18848	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18849	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18850	Kultusekivi	Rae küla	arheoloogiamälestis
18851	Ohvrikivi "Tohtrikivi"	Rae küla	arheoloogiamälestis

8.2. Ajaloolise asustusstruktuuriga ala

Miljööväärtusliku alana on põhjapiirkonnas määratud **ajaloolise asustusstruktuuriga ala**. Ajaloolise asustusstruktuuriga piirkond on tähistatud **kollase puhverjoonega**.

Rae mõisa kompleks ja selle ümber asuv hoonestus koos põldude ja karjamaadega moodustab piirkonnale omase miljööväärtusliku pärandkultuurimaastiku ja asustusstruktuuri.

Käesoleval ajal kasutusest väljas olevaid endiseid põllumaid ohustab väärtuse vähenemine võsastumise tulemusena ning ajalooliselt väljakujunenud külamiljööd ohustab tiheasustusliku hoonestuse pealetung. Põllualadel on vajalik regulaarne hooldus (niitmine, võsaraie), et säiliks vaated hoonete vahelisel alal ja ei toimuks nende alade võsastumine.

Hoonestamine on sellel alal võimalik keskkonda respektiivse hoonestuse tihendamise ja hajaasustuse põhimõtte, säilitades seejuures olulisemad teede-radade trasseeringud ning vaated. Hoonestamine saab toimuda vaid detailplaneeringu alusel.

Kasutustingimused ajaloolise asustusstruktuuriga maa-aladel:

- Kohalikul omavalitsusel on õigus nõuda ühe detailplaneeringu koostamist suurema ala kohta, selleks et tagada väärtuste säilimine.
- Tiheasustusala loomine on keelatud, jälgida hajaasustuse põhimõtteid, vt. ptk 5.2.
- Hoonete rajamisel, laiendamisel, rekonstrueerimisel tuleb tagada nende arhitektuurne ja esteetiline sobivus konkreetsele kohta, arvestades alal domineeriva arhitektuuriga. Hoonete



välisviimistluses kasutada looduslikke ja loomulikke värvitoone. Hoonete fassaadide remondiks ja fassaadi värvimiseks koostada värvipass.

8.3. Kaitstavad loodusobjektid

Kaitstavad loodusala- ja objektid on erinevad kaitsealad (looduskaitsealad, maastikukaitsealad ja rahvuspargid), hoiualad, kaitsealused liigid ja kivistised, püsielupaigad, kaitstavad looduse üksikobjektid ning kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid.

Kaitstavate loodusobjektide tingimused tulenevad looduskaitseseadusest või vastavatest kaitseeskirjadest ja -kavadest. Üldplaneering kajastab kaitse alla võetud objektide hetkeseisu, ajakohane info asub riiklikes andmebaasides (EELIS, Maa-ameti geoportaal).

EELISE andmebaasi ja Harju maakonnaplaneeringu rohevõrgustiku teemaplaneeringu kohaselt asuvad Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu alal järgmised looduskaitsealused objektid ja alad:

- Looduskaitseala J.Raeda selektsiooniaed asub Rae külas;
- Ürglooduse objektid: Rae kultusekivi, Liivatee kivi e Liivatee Suurkivi, Järve kultusekivi, asuvad Järvekülas, Lehmja külas ja Rae külas;
- Vääriselupaik VEP nr.154096 asub Uuesalu külas.

Täiendavalt asuvad põhjapiirkonnas erinevad kaitsealuste liikide püsielupaigad, mis on leitavad EELISE andmebaasist.

8.4. Kõrge loodusväärtusega alad

Üldplaneeringus käsitletakse kõrge loodusväärtusega aladena väärtuslikke niidualasid. EELISE andmebaasi alusel asuvad planeeringualal väärtuslikud niidud Rae külas ja Lehmja külas.

Kasutustingimused maa-aladel, kus paikneb kõrge loodusväärtusega ala:

- Juhul kui planeeritava ala koosseisu kuulub katastriüksus, millel asub kõrge loodusväärtusega ala, tuleb detailplaneeringu koostamise käigus tellida täiendav uuring loodusobjektide säilitamise ja väärtuse hindamiseks.
- Arvestada vaadete säilimisega objektile või alale, tagada avalik juurdepääs.
- Kui alal on olemasolevaid I ja II väärtusklassi puid, tuleb need säilitada.

8.5. Pärandkultuuri objektid

Pärandkultuuri objekte kaardistatakse seetõttu, et hoida elus teadmist sellest, millist kultuurilist väärtust põlised talukohad, veskid, puud ja kivid, kõrtsid, keldrid, punkrid, vanad kohanimed ja muud pärandkultuuri objektid kunagi kandnud on.

Pärandkultuur on eelmiste põlvkondade tegutsemise „jäljed“ maastikul. See on osa meie kultuuriloost ja rahvuslikust pärandist, mistõttu on vaja pärandkultuuri objekte hoida ja säilitada. Levinumad pärandkultuuri objektid on taluhoonete asukohad, kiviaiad, vanad küla- ja metsateed ja kohanimed.

**Tabel 8. Rae valla põhjapiirkonnas kaardistatud pärandkultuuri objektid ⁵:**

Nimi	Tüüp	Kood	Asukoht	Seisund
Kännu kõrts ja koolikoht	Kõrtsid	653:KOR:005	Assaku alevik	hästi või väga hästi säilinud
Assaku kõrts	Kõrtsid	653:KOR:006	Assaku alevik	säilinud 50-90%
Positsioonivarjendid	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:002	Rae küla	säilinud 50-90%
Rooduvarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:001	Rae küla	säilinud 50-90%
Loo kõrts	Kõrtsid	653:KOR:004	Lehmja küla	säilinud 50-90%
Positsioonivarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:005	Lehmja küla	säilinud 20-50%
Positsioonivarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:008	Rae küla	säilinud alla 20%
Postitsioonivarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:007	Lehmja küla	säilinud 20-50%
Tuuleveski	Tuuleveskid	653:TUV:003	Järveküla	säilinud 50-90%
Mälestuskivi Aleksander Preemetile	Mälestuskivid	653:MAL:005	Peetri alevik	hästi või väga hästi säilinud
Tuuleveski	Tuuleveskid	653:TUV:002	Peetri alevik	hästi või väga hästi säilinud
Positsioonivarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:004	Lehmja küla	säilinud 50-90%
Mõigu mõis	Mõisaarhitektuuri objektid	653:MOA:002	Järveküla	säilinud 50-90%
Postitsioonivarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:006	Lehmja küla	säilinud 20-50%
Laskemoona ladu	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	653:MIL:003	Rae küla	säilinud 50-90%

Pärandkultuuri objektiga maa-alade kasutustingimused:

- Planeeringute ja ehitusprojektide koostamisel, samuti ehitus-, metsa- ja põllumajandustööl vm inimtegevuse käigus tuleb arvestada pärandkultuuri objektide väärtustega ning tagada nende olemasoleval kujul säilimine või taastada võimalusel nende algne kuju.
- Tagada objektile avalik juurdepääs (va Mõigu mõis) ja võimalusel varustada objekt infotahvliga.
- Arvestada vaadete säilimisega objektile.
- Kui alal on olemasolevaid I ja II väärtusklassi puid, tuleb need säilitada.

8.6. Mitte kaitse all olev arheoloogiapärand

Rae vallas on suures koguses mitte kaitse olevat arheoloogiapärandit, mida kaardistatakse vastavalt võimalustele ja nende koosseis on ajas muutuv. Sellise infoga arvestamine ning vajadusel arheoloogilise

⁵ EELIS andmebaas



uuringu tegemine on oluline, et tagada kultuurmaastiku ajalise mitmekihilisuse säilimine. Peamiselt on need säilinud objektid sõjalised objektid 20.sajandist. See on osa meie kultuuriloost ja rahvuslikust pärandist, mistõttu on vaja mitte kaitse all olevat arhitektuuripärandit hoida ja säilitada.

Nimi	Tüüp	Asukoht	Seisund
Peeter Suure Merekindluse peapositsiooni lõunasektori maarinde III sektori Katku – Loo positsiooni 236. patarei suurtükialus	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	Rukki tee ja Rukki tee 14, Lehmja küla	Rahuldav
Peeter Suure Merekindluse peapositsiooni lõunasektori maarinde III sektori Rae positsiooni 15. väikevarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	Kabeliaru tee, Rae küla	Halb, varisemisoht
Peeter Suure Merekindluse peapositsiooni lõunasektori maarinde III sektori Rae positsiooni 16. suurvarjend	Sõjalised objektid eelmistest sajanditest	Veskimäe, Rae küla	Halb, varisemisoht

Mitte kaitse all oleva arheoloogiapärandiga maa-alade kasutustingimused:

- Planeeringute ja ehitusprojektide koostamisel, samuti ehitus-, metsa- ja põllumajandustööl vm inimtegevuse käigus tuleb arvestada nende objektide väärtustega ning tagada nende olemasoleval kujul säilimine ning ohutus.
- Tagada objektile avalik juurdepääs ja võimalusel varustada objekt infotahvliga.
- Arvestada vaadete säilimisega objektile.
- Kui alal on olemasolevaid I ja II väärtusklassi puid, tuleb need säilitada.

8.7. Rohevõrgustik

Põhjapiirkonna rohevõrgustiku ulatus ja paiknemine on üldises plaanis määratud Harju maakonnaplaneeringuga 2030+ Ruumilised väärtused. Rohevõrgustik on ökoloogiline infrastruktuur, mis koosneb tuumaladest ning neid ühendavatest koridoridest. Tuumaladel asuvad olulised elupaigad ja kasvukohad ning koridorid võimaldavad liikuda ja levida erinevatel liikidel ühelt tuumalalt teisele. Rohevõrgustiku ülesandeks on inimtekkeliste mõjude pehmenemine või ennetamine, stabiilse keskkonnaseisundi hoidmine ning bioloogilise mitmekesisuse toetamine.

Põhjapiirkonna üldplaneeringuga täpsustatakse rohevõrgustiku piire valla territooriumil, lähtudes väljakujunenud olukorrast. Rohevõrgustik on tähistatud üldplaneeringus **tumerohelise alana**.

Suurimad rohealad asuvad üldplaneeringu ala ida- ja läänepiiril.

Läänepoolne ala asub Kurna oja ümbritseval peamiselt kõrghaljastusega kaetud alal, mis on Ülemiste järve äärset tuumala T9 ühendava rohekoridori K9 osa. Nimetatud ala on nõ Tallinna roheline vöönd ja linnaelanike lähipuhkeala. Tallinna roheline vööndi piir järgib püsivaid infrastruktuuri elemente (raudtee,



Tallinna ringtee, suuremad maanteed). Rohelise vööndi metsad on asukoha tõttu suurlinna läheduses kõrge puhkeväärtusega.

Üldplaneeringu käigus on koostatud alale Elle OÜ töö nr 17-PA-33 „Rae valla põhjapiirkonna rohevõrgustiku väärtuste hinnang„ (vt. ptk 3.2.) mille alusel on ala ette nähtud säilitatav rohevõrgustiku osana. Täpsustamaks Rae valla põhjapiirkonna lääneossa jääva rohekoridori pakutavaid ökosüsteemi teenuseid maastikuelementide kaupa, jagati rohekoridor väärtuste hindamisel tinglikeks piirkondadeks. Väärtuste kirjeldus ja soovitusel alade kasutustingimusteks on esitatud nende piirkondade lõikes. Toetudes uuringus toodud tingimustele seatakse sellel alal uute hoonete rajamisele ehituskeeld.

Idapoolne ala asub Vaskjala-Ülemiste kanali ääres ning sellesse on haaratud ka hajasasustuspiirkond Rae mõisa ümbruses, kus osaliselt on lubatud uute elamute rajamine hajaasustuse tingimusi järgides (vt. ptk 5.2. ja 8.2.)

Rohevõrgustiku alade kattumisel intensiivse inimtegevusega aladega tekivad **rohevõrgustiku konfliktalad**, kus rohevõrgustiku toimimine, sh loomade liikumine, võib olla takistatud. Olulisteks rohevõrgustiku konfliktaladeks põhjapiirkonna üldplaneeringu alal on võrgustiku koridoride lõikumiskohad joonobjektidega: Tallinna ringtee, Tallinna väike ringtee ning Rail Baltic trassikoridor, kus tekib õnnetuste oht. Konfliktide leevendamiseks maanteedel tuleb esmajoones kasutusele võtta liikluskorralduslikud meetmed (hoiatusmärgid, liikluskiiruse piirang), et tagada sõidukijuhtide suurem tähelepanu teele sattuvatele loomadele. Pikemas perspektiivis ning teede rekonstrueerimise käigus tuleb loomade kaitseks kasutusele võtta ökoduktid või muud loomade ohutut teeületust võimaldavad lahendused. Olulised loomade teeületuskohad, kus on vajalik ökodukti vmt rajamine, täpsustatakse edasise planeerimistegevuse käigus vastavate uuringutega. Vajalik on ökodukti rajamine Tallinna väikese ringtee trassil. Üldplaneeringusse on kantud planeeritud ökodukti asukoht Rail Baltic trajektooriga. Lagersaia ökodukti piirkonnas (v.a otsene raudteetrassi koridor) on keelatud.

Rohevõrgustikus paiknevate maa-alade kasutustingimused:

- Ehitustegevus toimub rohevõrgustiku alal detailplaneeringu ja hajaasustuspõhimõtte (vt. ptk 5.2) alusel.
- Tiheasustusalade kujundamine on rohevõrgustiku alal keelatud.
- Rohevõrgustiku läänepoolsel alal ei ole lubatud uute hoonete rajamine.
- Rohevõrgustikus on minimaalseks katastriüksuse suuruseks 2,0 ha. Erandiks on väljamõõdistatav elamumaa sihtotstarbeline kinnistu õueala ulatuses, mille minimaalseks suuruseks on 0,2 ha ja maksimaalseks suuruseks 1,0 ha. Õueala täpsem võimalik suurus ja asukoht oleneb väljakujunenud olukorrast: katastriüksuse suurusest, millest elamumaa kinnistu välja jagatakse, piirkonna üldisest või väljakujunenud krundistruktuurist, taristu olemasolust, hajaasustuspõhimõtte toimimistest jne.
- Rohevõrgustiku toimimist takistavate taristu elementide rajamise korral tuleb ette näha meetmed võrgustiku normaalset toimimist takistavate mõjude vältimiseks ja leevendamiseks.
- Teede ja raudteede ehituse käigus tuleb loomade kaitseks kasutusele võtta ökoduktid või muud loomade ohutut teeületust võimaldavad lahendused, eelkõige rohevõrgustiku konfliktaladena määratletud lõikudel. Rail Baltic trassile ette nähtud ökodukt on kantud üldplaneeringu kaardile.
- Igasuguse ehitustegevuse korral peab säilima funktsioneeriva rohevõrgustikuna vähemalt 90 % territooriumist ning arendustegevusele peab eelnema täpsustav uuring vastava ala väärtuste hindamiseks ja rohevõrgustiku funktsionaalse toimimise tagamiseks.



- Rohevõrgustiku alal paikneva kinnistu tarastamine on lubatud vaid õueala ulatuses, välja arvatud juhul, kui tarastamine on õigustatud tulenevalt maade põllumajanduslikust kasutusest.

8.8. Vaatekoridorid

Järveküla läänepiirkonnas Liiva teest läänes asuvad kaunid põllud ja avatud maastikud nõuavad üleminek põllult metsaalale, mis vajavad säilitamist ja hoidmist.

Vaatekoridoride säilitamise tingimused:

- Säilitada vaadete avatus olulistele maamärkidele ja ilusa vaatega kohtadele (Järveküla põllud ja üleminek metsa-alale).
- Detailplaneeringute koostamise käigus on vajalik koostada kontaktvööndit laiemalt analüüsiv hinnang, kus oleks ära näidatud planeeritavad hoonetest vabad alad ja koridorid. Koridoride laius arvestada ca 100-300m laiusena, olenevalt vaatepunkti asukohast. Vaadete säilimine tuleks eelkõige ette näha ristmikelt ja sõlmpunktidest.
- Keelatud on ehitiste rajamine vaatekoridori, mis oma mõõtmete või välimuse tõttu varjavad kaugvaateid või vähendavad vaadete esteetilist kvaliteeti.

8.9. Väärtuslikud põllumajandusmaad

Väärtuslike põllumajandusmaade määramisel on arvestatud eeskätt põllumaade paremat mullaviljakust (reeglina boniteediga vähemalt 48 hindepunkti), põllumajandusmaade kasutust, ligipääsetavust, asukohta, kuju ja pindala. Üldjuhul on üldplaneeringuga määratletud väärtuslikud põllumaad ette nähtud põllumajanduslikuks kasutuseks, siiski on mitmetele tiheasustusalasid ümbritsevatele väärtusliku põllumaa tunnustega maadele antud osaliselt võimalus hoonestuse rajamiseks, et asulad/keskused saaksid laieneda kompaktset (sästes sellega kulusid infrastruktuuride rajamisel).

Esmatähtis on tagada väärtusliku põllumajandusmaa säilimine ja sihipärane kasutus põllumajanduslikuks tegevuseks nii suures ulatuses ja kui see võimalik on. Eelkõige on nähtud säilitatavad põllumaadena või määratud II ehitusetappi (säilitatav esimeses järgus põllumajandusmaana) alad nõuavad üldplaneeringu äärealadel ning aladel, mis on saanud vastavalt Elle OÜ koostatud tööle nr 17-PA-33 „Väärtuslike põllumajandusmaade uuring“ 9-11 hindepunkti ning tähistatud kui säilitada põllumajandusmaana (tumeroheline täisvärv).

Põllumajandusmaade uuringus ei ole põllumassiive tükeldatud kinnistute kaupa, mistõttu kehtib hinnang suuremale, mitut kinnistut hõlmavale alale. Väärtuslike põllumajandusmaade kontekstis käsitletakse põllumajandusmaadena ka (looduslikke) rohumaid, mitte ainult haritavaid maid.

Kolmes asukohas, kus ala on määratud kui säilitada põllumajandusmaana ja saanud 10 hindepunkti, on alale siiski määratud muu maakasutuse sihtotstarve esimeses ehitusetapis. Seda on tehtud kaalutusotsuse alusel võttes arvesse asjaolu, et ala juba piirneb olemasolevate hoonetega või asub nende vahel, alale on kehtestatud üldplaneeringu menetluse ajal detailplaneering, maa on juba elamumaa sihtotstarbega ja alla 2h suurune või on tegemist muu ülekaalukat avalikku huvi omava põhjendusega.

Elamualade vahele planeeritavate rohealade üks eesmärkidest on mitmekesistada ja parandada elukeskkonda - säilitada puhveralasid, (avatud) vaateid ning hoida teatavat privaatsuse ja rohelisuse tunnet. Samuti on säilivad rohealad/puhveralad vajalikud keskkonnakaitselistel põhjustel - elurikkuse



säilitamiseks (millesse panustavad ka rohumaad), mikrokliimaatiliste tingimuste säilitamiseks, veerežiimi hoidmiseks jms. Seega on roll ka väiksematel, hoonestatud alade vahel paiknevatel rohe- ja haljasaladel.

Väärtuslike põllumajandusmaade kasutustingimused:

- Väärtuslikud põllumaad tuleb säilitada eelkõige põllumajanduslikuks tootmiseks.
- Hoonestamine on lubatud hajaasustuse põhimõtet (vt. ptk 5.2. ja 8.10.) kasutades eeldusel, et säilitatakse maksimaalselt suur põllumassiiv selle kohaseks kasutamiseks. Osaliselt paikneb väärtuslikku põllumajandusmaad II etapina väljaehitatavatel aladel, kus tuleb ehitusõiguse planeerimisel detailplaneeringu käigus arvestada ptk 7.3. toodud tingimustega ning kuni ehitusõiguse tekkimiseni on võimalik põllumaad kasutada sihtotstarbeliselt.
- Vältida tuleb väärtusliku põllumaa metsastamist ning keelata sellelt huumuskihi koorimine müügi või muu tegevuse eesmärgil.
- Olemasoleva maastikupildi ja vaadete säilimiseks on vajalik niita ja hooldada aktiivsest kasutusest väljaspool olevaid põllumaid (nt. hooldusniitmine).

8.10. Hajaasustusele üleminekuvalad

Hajaasustusele üleminekuvala on piirkond, mis jääb tihe- ja hajaasustusala piirimaile ning on tähistatud **oranži puhverjoonega**. Sellel alal on lubatud rakendada hajaasutuse põhimõtet gruppides **uute tekkivate gruppide moodustamisega**.

Hajaasustus gruppides: Uus elamu koos abihoonetega peab moodustama kuni 3-st majapidamisest koosneva grupi. Erinevate gruppide omavaheliseks kauguseks arvestada üldjuhul 200-300 m (möödetuna grupi keskelt) ja põhihoonete omavaheliseks kauguseks maksimaalselt kuni 100 m.

Sellel alal ei ole lubatud tiheasustusala laiendamine, vaid tegemist peab olema nõ pehmendava alaga ühelt alalt teisele üleminekul. Hoonete paiknemisel arvestada võimalusega säilitada maksimaalselt põllumajandusmaad ning avatud vaateid. Tehnovõrkude rajamisel on lubatud sarnased tingimused hajaasustusele. Hoonestus- ja ehitustingimuste määramisel lähtuda ptk 5.2. Hajaasustusvalad.

Kui ala asub väärtuslikul põllumajandusmaal, planeerida hoonestus olemasoleva taristu lähedale võimalikult kompaktselt, et säilitada maksimaalselt suured põllumassiivid kasutatavatena ja olemasoleva maaskasutusega.

8.11. Maardla

Üldplaneeringu kirdepiiril asub Rae Turbemaardla ala, mis on tähistatud **pruuni puhverjoonega**.

Üldplaneeringuga mäetööstusmaad ja uusi karjääre ei kavandata. Maardlate kasutusele võtmine maavara väljamise eesmärgil toimub õigusaktides sätestatud korras. Rohevõrgustiku ala ega rohevõrgustiku koridor ei ole takistuseks kaevandamislubade taotlemisel ja väljaandmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel.



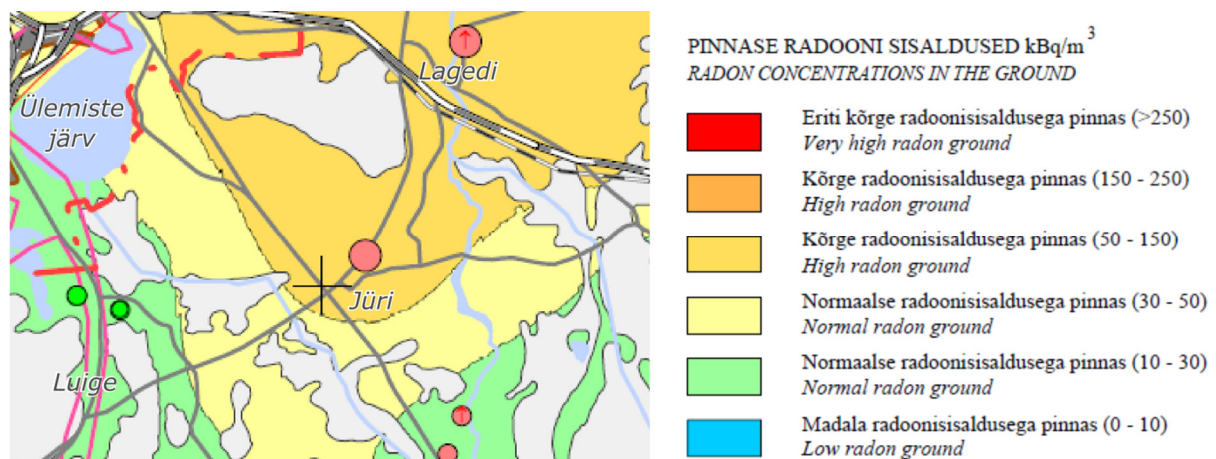
8.12. Radooniohtlikud alad

Radoon on radioaktiivne gaas, mis tekib loodusliku uraani lagunemisel stabiilseks pliiiks; gaas on lõhnatu, maitsetu ja nähtamatu. Kõrge radooni kontsentratsioon sissehingatavas õhus suurendab vähki haigestumise riski. Ohtlik on eelkõige siseruumide õhu radoonirohkus, kuna ruumides on õhuvahetus aeglane. Radoon satub siseruumide õhku peamiselt pinnasest (aluskiivimist).

Lähtuvalt Eesti Geoloogiakeskuse poolt läbi viidud pinnase radoonisisalduse kaardistamisest kuulub Rae valla põhjaosa kõrge radoonisisaldusega pinnasega alade loetellu. Täpsema ülevaate radooniohuga aladest Rae vallas annab skeem 5.7.1.

Tingimused radooniohtlike alade arendamiseks:

- Uute elamute, ühiskondlike hoonete ja soovitavalt ka äri- ning tootmishoonete rajamisel radooniohtlikesse piirkondadesse tuleb ehituslike vahenditega tagada radoonihutus ruumide siseõhus.
- Radooniuuringute teostamine ning hoonete projekteerimine vastavalt standardile EVS 840 Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes.
- Kohalikul omavalitsusel on õigus nõuda pinnase radoonisisalduse uuringu läbiviimist detailplaneeringu koosseisus, kuni puudub kogu valda hõlmav täpsem uuring.



Joonis 8. Pinnase radoonisisaldus põhjapiirkonna aladel (allikas: Harjumaa pinnase radooniriski kaart, Eesti Geoloogiakeskus)

9. Teed ja liiklus

9.1. Transpordimaa alad

Maakasutuse juhtotstarve **transpordimaa** on määratud liiklust korraldaval ja teenindaval maal, näiteks maantee, tänav või muu liikluseks kavandatud rajatise alune maa koos seda moodustavate sõidu- ja kõnniteedega, teepeenarde ja haljas- või muude eraldusribadega, samuti lennu- ja rööbastransporti ja selleks ettenähtud rajatise teenindav maa. Lisaks on transpordimaa ette nähtud tehnovõrkude ja neid teenindavate ehitiste ehituseks. Rööbastranspordi osas on trassikoridorid Rail Baltica raudteetrassi, linna



lähirongi või autonoomse ühistranspordi (tramm, BRT) osas kantud joonisele, kuid selle täpne asukoht ja maavajadus selgitatakse välja konkreetsete projektide käigus.

Transpordimaa on üldplaneeringus tähistatud **halli** tooniga ning tähisega L.

Transpordimaale hoonete ehitamisel ja arhitektuursete, ehituslike ja kujunduslike tingimuste määramisel lähtuda vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes* Teenindusettevõtete maale ettenähtud tingimustest.

9.1.1. Teede alune maa

Üldplaneeringusse on kantud ning eraldi tähistatud riigimaanteed ning kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavad teed. Kvartalisised teed ja tänavad on arvestatud piirneva maakasutuse koosseisu. Transpordimaa täpne ulatus määratakse detailplaneeringute koostamise käigus.

Transpordimaal asuvad teed on klassifitseeritud ja antud uute ja rekonstrueeritavate teede projekteerimiseks **tüüpristlõiked**. Tüüpristlõiked on illustreerivad ja täpne ulatus selgub planeerimis/projekteerimise käigus vastavalt tehnilistele tingimustele. Kitsastes tingimustes on võimalik tüüpristlõikeid vähendada, kuid lähtuda tuleb siiski EVS 843 Linnatänavad antud normidest.

Perspektiivsetele taristuobjektidele on määratud kaardil **mõjuala koridorid**. Mõjuala ulatuses, mis on 60-150m, on taristu koridorist tulenev mõju tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga. Perspektiivsele Tallinna väikesele ringteele on määratud 150 m laiune mõjuala. Täpne teekoridori laius ja ruumivajadus selgub tee projekteerimise käigus. Riiklike kõrvalmaanteed õgvendustele, ühendusteedele ja teistele perspektiivsetele teelõikudele on planeeritud 60m laiune mõjuala ulatus.

Lisaks teedele ja tänavatele on üldplaneeringu kaardil tähistatud perspektiivsed **ristmikud, risted ja liiklussõlmed**, mille vajadus ja asukohad on määratletud lähtuvalt pikaajalistest arengusuundadest ning olemasolevatest projektidest. Muuhulgas on ristmike vajaduse määramisel lähtutud Transpordiameti poolt läbi viidavate liiklusloenduste andmetest ning põhimaanteed äärde jäävate suurematele detailplaneeringualadele kavandatud parkimiskohtade arvust. Üldplaneeringuga kavandatavate ristmike ja ristede tähistamiseks kasutatud tingmärk hõlmab ligikaudu 300 m diameetriga maa-ala, mis on orienteeruvalt vajalik suurus ristmiku või riste väljaehitamiseks. Liiklussõlmedele on planeeritud 50-150m diameetriga alad. Ristmike ja ristede projekteerimisel tuleb arvestada ka kergliiklejate vajadustega. Ristmike ja ristede väljaehitamiseks vajaliku maa-ala suurus, sh transpordimaa täpne ulatus, täpsustatakse detailsemate planeeringute koostamise ja projekteerimise käigus.

Üldplaneeringuga on määratletud jalakäijate kahetasandilised risted Tallinna väikesele ringteele, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt-le ja Rail Baltic rongitrassile.

Tingimused transpordimaa teede aluse maa planeerimisel:

1. Transpordimaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes“* toodud nõuetest.



2. Transpordimaa täpne ulatus, laius ja kasutamise otstarve täpsustub detailplaneeringute käigus. Ristlõike planeerimisel lähtuda ptk 10.2. toodud illustratiivsetest joonistest.
3. Detailplaneeringute käigus lahendatav liiklusskeem peab lähtuma olemasolevast teedevõrgust ja arvestama naaberladele juurdepääsu tagamisega.
Liikluslahendust oluliselt mõjutava detailplaneeringu juurde koostada liiklusproгноos, hinnata vastuvõtva tänava/ristmiku läbilaskvust ning töötada välja sobivad leevendavad meetmed. Asjakohasusel arvestada liikluslahenduse mõju ka Tallinna linna sisenevatel teedel.
4. Teede omandivorm määratletakse edasise arendusprotsessi käigus ning väljaehitamisega tegeleb tee omanik, v.a. juhul kui on kokku lepitud teisiti. Võimaluse korral tagada maa avalik kasutus.
5. Suuremahuliste või oluliselt autoliiklust mõjutavate detailplaneeringute käigus on vajalik liiklusuuringute koostamine.
6. Kinnistuid ei ole lubatud piirata.
7. Ühisvee- ja kanalisatsioonitrassid planeerida avalikult kasutatavale transpordimaale, kuid mitte sõidu- ega kergliiklustee alla, haljasalale minimaalse laiusega 4 meetrit, äärmise torustik tee servast/kinnistu piirist minimaalselt 1,5 meetri kaugusele. Kõikidele planeeritud ühisvee- ja kanalisatsioonirajatistele planeerida kõvakattega juurdepääs.
8. Transpordimaale tuleb ette näha haljastust. Kõikide kohaliku tähtsusega piirkonda läbivate teede äärde näha ette ühe- või kahepoolne puude allee.
9. Transpordimaa laiuse planeerimisel tuleb läbi mõelda lumelükkamise alad või piisava laiusega teeperved.
10. Avalikule transpordimaale parkimist mitte ette näha. Parkimine planeerida kogu ulatuses hoonestatavale krundile.
11. Väravate avanemist transpordimaa poole ei ole lubatud planeerida. Mahasõitude laiused planeerida 3,5...7 m laiustena, laius tuleneb planeeritava maa sihtotstarbest.
12. Uute teede projekteerimisel kavandada kaitsemeetmed kahjulike mõjude elamu- ja puhkealadele kandumise vältimiseks.
13. Transpordimaale või sellega külgnevale alale tuleb ette näha kaitsehaljastust kui tee eraldab omavahel elamu- ja äri-/ tootmispiirkonda. Kaitsehaljastuse rajamise kulud tuleb arvestada teede rajamiskulude hulka, sh juhul kui kaitsehaljastus ei paikne liiklust korraldava ja teenindava ehitise maal.
14. Tallinna väikese ringtee projekteerimisel ja elluviimisel on vajalik leevendusmeetmete planeerimine: kiiruspiirangu kehtestamine elamualade läheduses, kaitsehaljastuse rajamine ning rohevõrgustiku toimimise tagamine.
15. Riigimaanteed äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga.
16. Kõikide teede, sh kergliiklusteede ristumised põhimaanteedega (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee) tuleb rajada ja rekonstrueerida eritasandilistena.
17. Riigimaanteed rekonstrueerimisel ja rajamisel tuleb arvestada vajadusega viia ühistranspordipeatused põhimaanteelt kõrval- ja tugimaanteedele ning jaotusmagistraalteedele. Jaotusmagistraalteede projekteerimisel ja planeerimisel näha ette sõlmpunktidest ühistranspordipeatused (peatuste olemasolevad ja perspektiivsed asukohad on kantud üldplaneeringu kaardile koos peatuse 500 m raadiusega). Tallinna väikese ringtee projekteerimisel näha ette ühistranspordi peatused igasse liiklussõlme (Sõnajala tee, Vana-Tartu mnt, Lepiku tee, Läike tee).



18. Riigiteelt ei pruugi olla võimalik tagada normidekohast juurdepääsu kõikidele kinnistutele ning selleks tuleb juurdepääs lahendada kogujateede, olemasolevate riigitee ristumiskohtade või kohalike teede kaudu.

9.1.2. Rööbastranspordi alune maa

Rööbastranspordi alune maa on transpordimaa juhtotstarbega ala, millele on kantud joonobjektina rööbastranspordi asukoht koridorina – Rail Baltica raudteetrass, linna lähirong või autonoomne ühistransport (tramm, BRT).

Nende planeeritavate rajatiste ehitamise ja valmimise aeg ei ole kindel ja seda maad võib senikaua kasutada vastavalt olemasolevale sihtotstarbele, kuid mitte ehitades sellele alale püsivaid muu otstarbega ehitisi.

Rail Baltica raudteetrass koos linna lähirongiga ja autonoomse ühistranspordi koridorile on planeeritud **mõjuala koridor**. Uuest taristu koridorist tulenev mõju sellel alal on tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga.

Rail Baltica raudteetrass koos linna lähirongiga on planeeringu kaardil näidatud ligikaudu 150 m laiuse mõjuala koridorina (vt. Joonis 10). Rail Baltica raudteetrassi asukoha valik arvestab Harju Maakonnaplaneering 2030+ asukohavalikuga. Rail Baltic trassi kõrvale lõunapoolsele alale nähakse ette raudteepaar Tallinna lähirongi trassi rajamiseks.

Autonoomse ühistranspordi ühenduse tagamiseks on ette nähtud trassikoridor ca 100m laiuse mõjuala koridorina Tallinnast kuni Tallinna ringteeni (Jürisse) ning Tallinna väikese ringtee äärde (vt. Joonis 10). Trassi kulgemise osas on suures osas arvestatud liikuvusuuringuga (vt. ptk 3.4.5.) ning sellega, et see trass ühendaks maksimaalselt palju olemasolevat ja planeeritavat elamumaad ning kulgeks suures osas mürarikas keskkonnas. Täpne lahendus ja trassi koridor selgub edasise projekteerimise käigus.

Rail Baltic trassile on planeeritud kahetasandiliste ristete asukohad ning ökoduktide asukohad 150m diameetriste aladena. Rail Baltica trassile tuleb ette näha täiendavad kahetasandilised jalakäijate ülekäigus.

Tingimused transpordimaa rööbastranspordi aluse maa planeerimisel:

1. Rööbastranspordi aluse transpordimaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja ptk 6. „Maakasutus- ja ehitustingumused maa juhtotstarvete lõikes“ toodud nõuetest.
2. Rööbastranspordi planeerimisel on vajalik mürauuringute koostamine, millest lähtuvalt on vajalik võtta kasutusele müra ja vibratsiooni vastased meetmed.
3. Detailplaneeringutega ja Rail Baltic projektiga kavandada tiheasustusalasid läbivatele raudteelõikudele kaitsehaljastuse rajamine. Kaitsehaljastus tuleb üldjuhul rajada väljapoole raudteemaad.
4. Kohaliku rööbastranspordi trassi planeerimisel arvestada ligikaudu kahe rööpapaari vajadusega 7m, koos peatustega 12 m. Peatused tuleb ette näha keskusealadele või nende kontaktalale.



Rööbastranspordile on ette nähtu depoo ala Tallinna väikese ringtee ja Vana-Tartu mnt (11330 Järveküla-Jüri tee) ristumise alale.

9.2. Sõiduteed ja klassifikatsioon

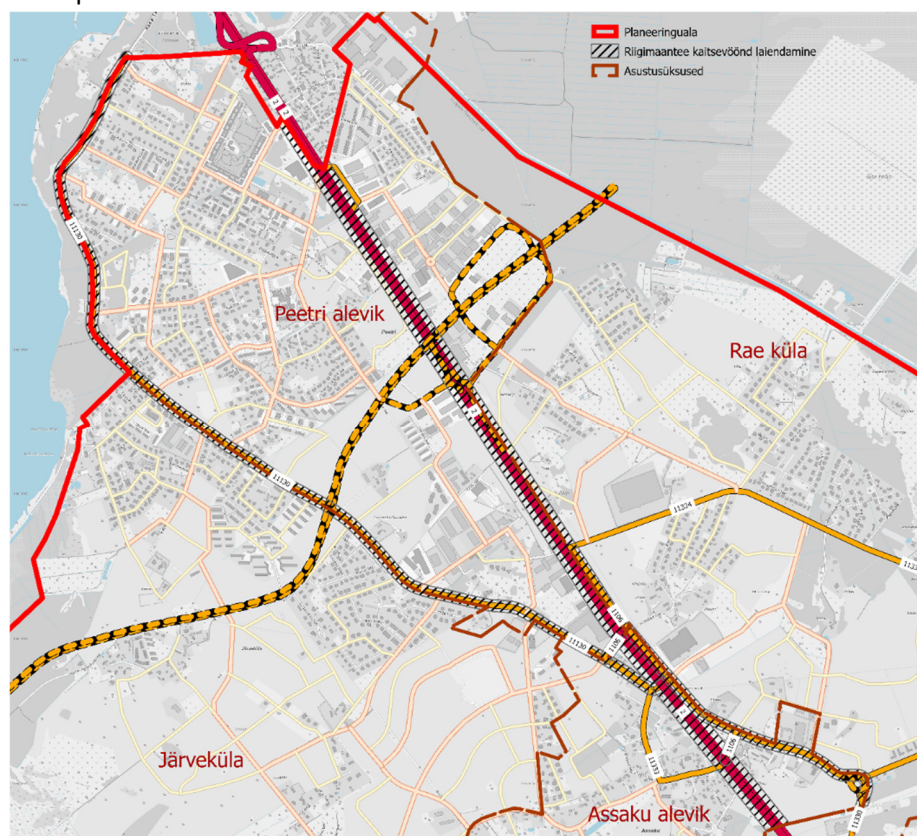
Üldplaneeringus on tähistatud ja klassifitseeritud erineva klassiga riigimaanteed, kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavad ja kvartalisised teed, mis kõik on avaliku kasutusega teed.

Riigimaanteedele on määratud kaitsevööndid vastavalt 10-50m lähtuvalt sõidutee tasemest. Tegevusi riigimaanteedele kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik ja üldiselt (v.a. kui on tähistatud teisiti) kehtib planeeringualas seaduse järgne teekaitsevööndi ulatus.

Üldplaneeringuga on tähistatud ja laiendatakse tee kaitsevööndite ulatust Peetri ja Assaku alevikus järgmiselt (vt. joonis 9):

- Peetri ja Assaku alevikus riigitee nr 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (edaspidi riigitee nr 2) km 5,053–9,611 teekaitsevööndi laius 50 m;
- Peetri ja Assaku alevikus riigitee nr 11330 Vana Tartu mnt km 0,585–7,007 teekaitsevööndi laius 30 m;
- Peetri ja Assaku alevikus riigitee nr 1106 Assaku ühendustee teekaitsevööndi laius 30 m.

Riigiteede kaitsevööndisse üldjuhul hooneid mitte kavandada. Ehitiste kavandamisel kaitsevööndis kehtivatest piirangutest on võimalik kõrvale kalduda ainult Transpordiameti nõusolekul eeldusega, et kavandatu ei ohusta riigimaanteed või selle korra kohast kasutamist. Vältida tuleb müra- ja saastetundlike arenduste kavandamist riigitee kaitsevööndis. Nõude eiramisel tuleb arvestada tekkiva müra jm kahjuliku mõjuga ning tuleb tagada normidele vastavad leevendusmeetmed ning nende finantseerimine. Maantee tehnoloogilises vööndis ehitustegevuse planeerimisel tuleb tee ohutuse tagamiseks kaasata Transpordiamet.

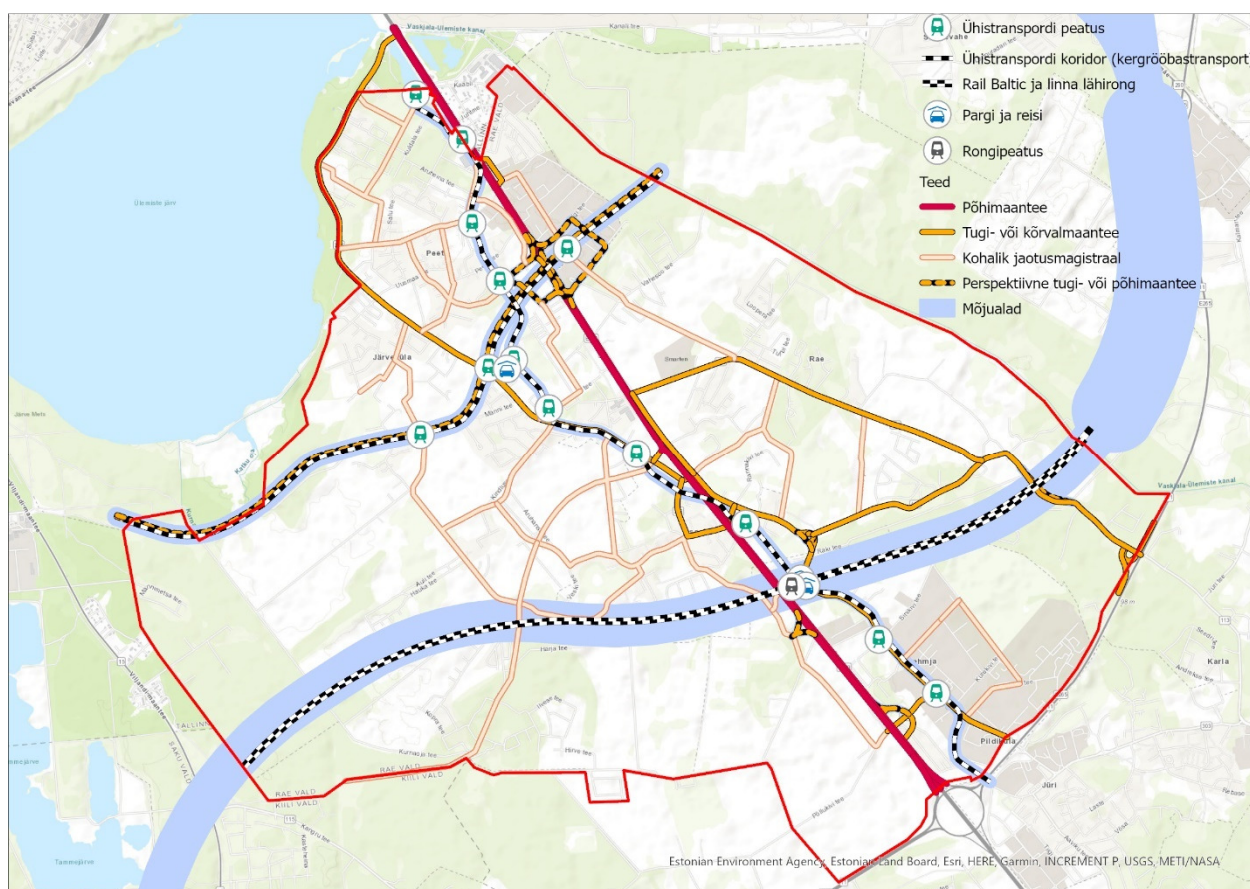


Joonis 9. Teekaitsevööndi laiendamine maanteedel Peetri ja Assaku alevikus



Perspektiivsetele taristuobjektidele on määratud kaardil **mõjuala koridorid** (vt. Joonis 10). Mõjuala ulatuses, mis on 60-350m, on taristu koridorist tulenev mõju tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu perspektiivse valdajaga.

Perspektiivsele Tallinna väikesele ringteele on määratud 150 m laiune mõjuala. Täpne teekoridori laius ja ruumivajadus selgub tee projekteerimise käigus. Riiklike kõrvalmaanteede õgvendustele, ühendusteedele ja teistele perspektiivsetele teelõikudele on planeeritud 60m laiune mõjuala ulatus.



Joonis 10. Planeeritavate taristuobjektide mõjuala koridorid

Tabel 9. Rae valla põhjaossa jäävad riigimaanteed

Tee nr	Tee nimetus	Tee liik	Liiklussagedus, sõidukit ööpäevas ⁶
2	Tallinn – Tartu - Võru - Luhamaa	Põhimaantee	21 685 – 26 112
11330	Järveküla - Jüri	Kõrvalmaantee	2 049 – 3 696
11334	Raeküla tee	Kõrvalmaantee	715 - 1 891
11113	Assaku – Jüri	Kõrvalmaantee	667 - 868
11330	Veski tee	Kõrvalmaantee	1272

⁶ Teede Tehnokeskus, 2019. Liiklusloenduse tulemused 2018. aastal



Esitatud on teede põhimõttelised ristlõigete lahendused, millega tuleb arvestada detailplaneeringute koostamise ja teede rekonstrueerimise projektide koostamise käigus. Lähtuda tuleb eelkõige esitatud ristlõigete üldisest minimaalsest laiused, väga kitsastes tingimustes on lubatud mingis lõigus erandid. Ristlõigetel ei ole esitatud teemaal olevaid rajatisi (nt. tänavavalgustus, pingid, bussitaskud- ja peatused) ja tehnovõrke, mis tuleb samuti ette näha. Täpne teekoridori laius esitatakse detailplaneeringute koostamise käigus.

1. Riigimaanteed

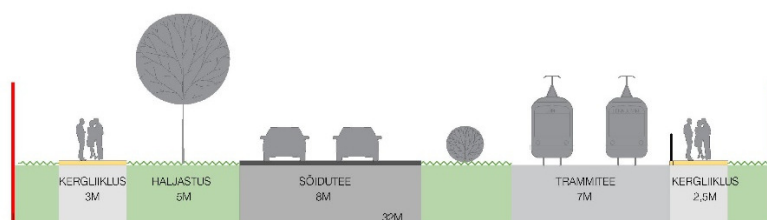
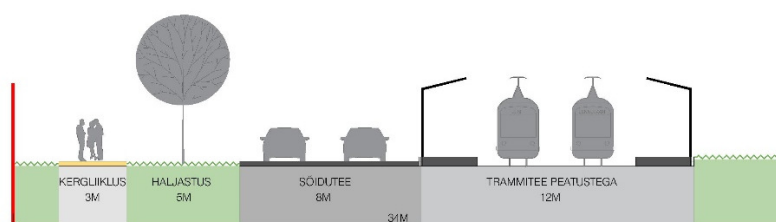
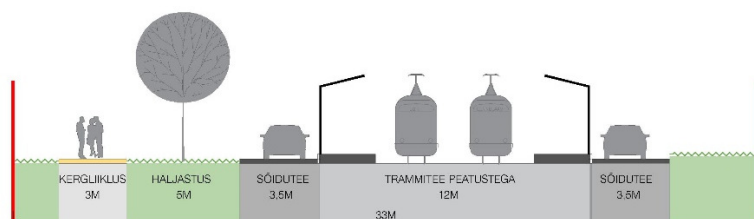
Põhimaantee – kõrge teenindustasemega ja suurt ühenduskiirust tagav riigimaantee. Uute ühetasandiliste ristmike projekteerimine ei ole lubatud.

Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt (nr 2), Tallinna ringtee (nr 11).

Tugi- ja kõrvalmaanteed – keskne suure liiklusega riigimaantee. Tallinna väikese ringtee ja Vana-Tartu mnt äärde on ette nähtud perspektiivne autonoomse ühistranspordi koridor.

Järveküla-Jüri, Raeküla tee, Assaku-Jüri, Veski tee ning perspektiivne Tallinna väike ringtee.

Tüüplõiked soovitud lahendusest, kui tekib vajadus olemasoleva riigimaantee ümberehitamiseks seoses autonoomse ühistranspordi koridoriga. Lõiked on illustreerivad ja täpne lahendus selgub koostöös tee valdajaga.





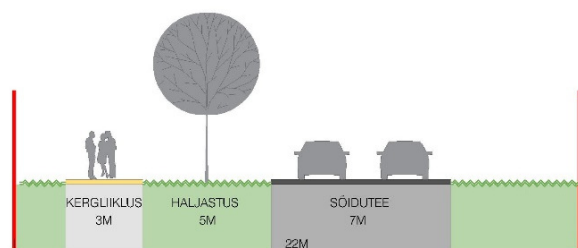
2. Kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavad teed

Üldplaneeringuga kavandatud kohaliku tähtsusega kogu piirkonda teenindavad teed jagunevad kaheks ja need on kantud üldplaneeringu kaardile. Perspektiivselt rajatavate piirkonda teenindavate teede asukohad võivad olla indikatiivsed. See tähendab, et nende teede asukoht võib täpsustuda detailplaneeringute ja projektide koostamise käigus. Täpsemate asukohtade selgumisel kooskõlastatakse lahendused maaomanikega.

Kohalik jaotusmagistraal – on kogu piirkonna sisest liiklust võimaldav magistraaltänav, mis ühendab jaotustänavaid ja kvartaliseseid teid kõrval- ja tugimaanteedega (riigimaanteedega). Uute jaotusmagistraalteede projekteerimisel ja olemasolevate rekonstrueerimise käigus tuleb nende teede äärde planeerida vähemalt 3,0 m laiune kergliiklustee koos kõrghaljastusega. Kergliikluse käelisus sõidutee suhtes selgub projekteerimise käigus, kuid ette tuleb näha minimaalselt sõidutee ületuskohti. Ette tuleb näha eraldatud ala kergliiklusteel elektriõul töötavatele liikumisvahenditele (elektritõukerattad, tasakaaluliikurid). Tehnovõrkude ruumivajaduse planeerimisel arvestada trassivaldajate tehniliste tingimustega.

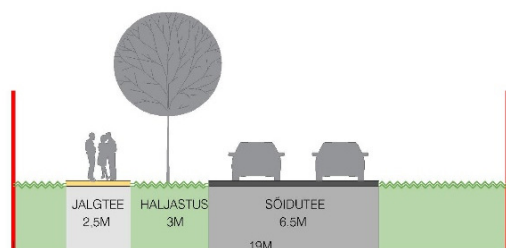
Üldplaneeringu alal asuvad jaotusmagistraalteed: Kuldala tee, Raudkivi tee, Mõigu tee, Küti tee, Kopli tee, Vägeva tee, Uusmaa tee, Läike tee, Tammi tee, Reti tee, Sinilille tee, Pihlaka tee, Sõnajala tee, Väljaotsa tee, Turu tee, Veski tee, Karja tee, Kindluse tee, Liiva tee, Põdra tee, Radari tee, Graniidi tee, Rae põik (end. Juhani tee), Lauda tee, Roheluse ja Koolipõllu tee.

JAOTUSMAGISTRAAL



Kohalik jaotustänav – on piirkonna sisest liiklust võimaldav tänav, mis ühendab kvartaliseseid teid riigi- ja kohalike magistraalteedega. Tegemist on läbiva teega, mis teenindab rida- ja korterelamute ala, äri- ja tootmispiirkondi. Uute kohalike jaotustänavate projekteerimisel ja olemasolevate rekonstrueerimise käigus tuleb nende teede äärde planeerida vähemalt 2,2 m laiune kergliiklustee soovitatavalt kõrghaljastusega või pöösasrindega. Kergliikluse käelisus sõidutee suhtes selgub projekteerimise käigus, kuid ette tuleb näha minimaalselt sõidutee ületuskohti. Tehnovõrkude ruumivajaduse planeerimisel arvestada trassivaldajate tehniliste tingimustega.

KOHALIK JAOTUSTÄNAV



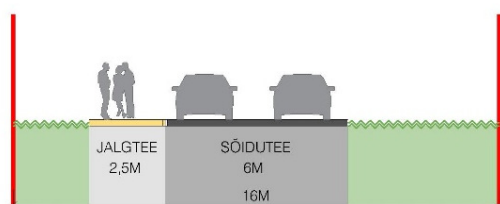


3. Kvartalit teenindavad teed

Üldplaneeringuga kavandatud kvartalit teenindav tee on pigem vaid mingit kindlat piirkonda teenindav ja ei ole kasutatav transiitliiklusele. Kvartalit teenindavad teed jagunevad kaheks ja need ei ole kantud üldplaneeringu kaardile vaid need on arvestatud kõrvalasuva maakasutuse koosseisu. Täpne asukoht selgub detailplaneeringute ja projektide koostamise käigus.

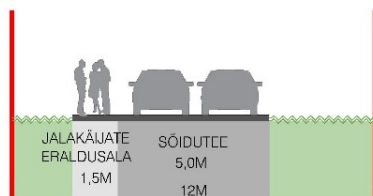
Kõrvaltänav – kõrvaline, magistraalidest eemale jääv peamiselt väikeelamutega hoonestatud elamuala sisene tänav, mis on ühenduses vaid kohaliku tähtsusega piirkonda teenindava teega.

KÕRVALTÄNAV



Kvartalisisene tänav - kõrvaline, magistraalidest eemale jääv kuni 10 elamisühikut teenindav elamuala sisene tänav, mis on ühenduses vaid kõrvaltänavaga või kohaliku tähtsusega piirkonda teenindava teega. Lubatud kasutada tupiktee planeerimisel.

KVARTALISISENE TÄNAV



Teedevõrgu rekonstrueerimisel ja uute teede ning tänavate ning juurdepääsude rajamisel tuleb arvestada:

- Esitatud põhimõtteliste ristlõigetega, sõidutee-, kerg- ja jalgteed laiustega.
- Näha ette alad kõrghaljastuse rajamiseks.
- Eraldada piisavalt ruumi ühistranspordi sujuvaks liikumiseks.
- Eraldada piisavalt ruumi kergliiklustele elektrijõul töötavatele liikumisvahenditele (elektritõukerattad, tasakaaluliikurid). Eraldada ala nt pollarite või silmapaistva tähistusega jalakäijast.
- Rajada turvaline liikumisvõimalus kergliiklejatele.
- Näha ette ja mõelda läbi ruum lumeladustamiseks.
- Kinnistute maakorralduslikul jagamisel tuleb juurdepääs riigiteele tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt ning uutel moodustuvatel katastriüksustel puudub õigus igaühel eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt.



- Lahendada lähestikku asuvate arendusalade juurdepääsud riigiteelt ühe ühise ristumiskohana, so juurdepääsud koondada planeeringuala siseseks kogujateeks.
- Riiklikele põhimaanteedele nr 2 ja 11 ei ole lubatud rajada uusi sama-tasandilisi ristumiskohti. Liitumine nende maanteedega toimub ainult üldplaneeringuga kavandatud sõlmede kaudu.

Olulisemateks üldplaneeringuga kavandatavaks muudatusteks põhjapiirkonna teedevõrgus on:

- Tallinna väikese ringtee ehitamine. Tallinna väikese ringteega lahendatavad ühendused: Rae küla ühendamine Suur-Sõjamäe tänavaga Tallinnas ja Peetri aleviku ning Järveküla küla ühendamine Viljandi maanteega, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt erinevate poolte ühendamine läbi kahetasandilise ristmiku.
- Tammi tee ehitus: Rae küla ühendamiseks Peetri alevikuga mööda endist raudteetammi.
- Vana-Tartu mnt ja Karja teed ühendav uus kohaliku tähtsusega tee.
- Liiva tee pikendus perspektiivse Tallinna väikese ringteeni.

9.3. Jalg- ja kergliiklusteed

Üldplaneeringu kaardile on kantud olemasolevad ja perspektiivsed kergliiklusteed. Kergliiklusteede võrgustik on ette nähtud kõigi riiklike kõrval- ja tugimaanteedele äärde ning kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavate teede äärde. Perspektiivsete kergliiklusteede tingmärk tähistab kergliikluse olemasolu, on indikatiivne ja ei tähista sõidutee äärset poolsust. Kergliikluse täpne asukoht sõidutee suhtes selgub projekteerimise käigus. Ülejäänud teede äärde võib planeerida jalgteed või jalgsi liikleja eraldusala. Üldplaneeringu joonistele kantud kergliiklusteede asukohad täpsustada detailplaneeringus ja/või ehitusprojektis. Täpsemate asukohtade selgumisel kooskõlastada lahendused maa omanikuga. Oluline on tagada ohutud ületused riigimaanteedel. Üldplaneeringu kaardile on kantud üks kergliiklustee tunnel Peetri aleviku ja Rae küla vahele.

Tingimused kergliiklusteede planeerimiseks:

- Perspektiivse kergliiklustee tingmärk on indikatiivne ja ei tähista sõidutee äärset poolsust. Kergliiklustee täpne lahendus selgub detailplaneeringu või teeprojekti käigus.
- Kergliiklusteed on lubatud rajada olemasoleva teemaa laiendusena.
- Kergliiklusteed ning jalgteed peavad arvestama erinevate elanike gruppide ning erivajadustega inimeste liikumisvajadusi. Minimaalne laius jalg- ja kergliiklusteel on 2,2 m, soovitavalt siiski 2,5 m jalgteel ning 3,0 m kergliiklusteel. Kergliiklustee kõrval- ja tugimaantee ning kohalike jaotusmagistraalteede ääres peab arvestama, et kergliiklusteel oleks võimalik liikuda ka elektrijõul töötavate liikumisvahenditega (elektritõukerattad, tasakaaluliikurid). Soovitavalt tuleks neile sõidukitele eraldada osa kergliiklusteest nt pollarite või silmapaistva märgistusega.
- Näha ette ohutud kahetasandilised ületuskohad Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteest, Tallinna väikesest ringteest ja Rail Balticust (jalakäijate kahetasandiline riste).
- Kõrval- ja tugimaanteel ning jaotusmagistraalteel tuleb kergliiklustee eraldada sõiduteest kõrghaljastatud alaga.
- Näha ette jalgrattaparklad vähemalt ametiasutuste, koolide, kortermajade, teenindusasutuste, vaba aja veetmise paikade, rongijaamadesse ja ühistranspordisõlmedesse, matkaradade juurde.

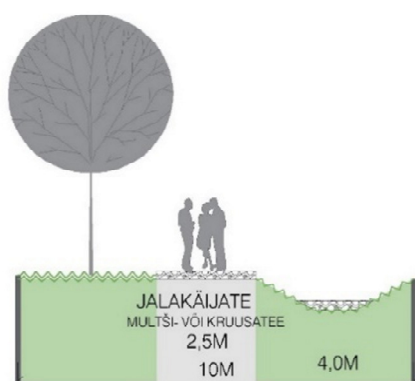


- Suure külastatavusega objektide planeerimisel koostada detailplaneeringu eraldi liikuvuslahendus (sh ühistranspordi, auto ja jalgrattaga ning jalgsi liikumine).
- Kergliiklusteete äärde näha ette puhkekohad, mis koosneb pingist ja prügikastist. Puhkekohtade rajamise eesmärgiks on pakkuda kergliiklusteel või rattamarsruudil liikujale võimalust puhata või vaadet nautida. Puhkekohad peavad olema valgustatud.
- Kergliiklusteel liiklejate orienteerumise lihtsustamiseks ning piirkonna kergliiklusvõimaluste ja vaatamisväärsuste tutvustamiseks kavandada kergliiklusteete äärde infostendid infoga Rae valla kergliiklusteete asukohtade, avalike pargialade, nurgaparkidega, vaatamisväärtustega, mälestistega ning pärandkultuuri objektidega.
- **Põhjapiirkonna ühistranspordi ja kergliikluse arendamiseks koostada eraldi teemaplaneering või täpsustav uuring edasises etapis. Vajalik on kaardistada antud teema sõlmpunktid ja probleemsed kohad ning välja töötada täpsed meetmed ning elluviimise kava autostumise vähendamiseks ja ühistranspordi ning kergliikluste soodustamiseks, populariseerimiseks ja toimiva võrgustiku loomiseks.**

9.4. Sini-rohekoridorid

Kuna põhjapiirkond on ette nähtud valdavalt suures osas hoonestada, ala on pigem niiske ning sademevee ärajuhtimiseks head tingimused puuduvad, on üldplaneeringuga ette nähtud sini-rohekoridorid. See tähendab, et aktiivse maakasutusega vaheldumisi jäetakse lineaarsed koridorid, mis toimivad ka eelvooluna ning puhveraladena aegadel, kui sademete hulk on suurem. Lahendus pakub valingvihmadest põhjustatud sademevee üleujutuste vältimise ja vähendamise võimalust.

Sellised koridorid võimaldavad luua ka meeldivaid ühendusteid, kergliikluseks sobivaid lineaarsed liikumissuundi asumite sees ja vahel. Need koridorid järgivad pigem kraavide ja maapinna kõrgusi, kui autoliikluse koridore. Koridorid on ühendatud suuremate kõrget rekreatiivset väärtust omavate aladega, kuhu on võimalik rajada täiendavad suuremad perspektiivsed veealad. Veealad saavad toimida samuti sademevee löökoormuse puhveraladena. Sini-rohekoridoride ja suuremate veealade võimalikud asukohad on kantud üldplaneeringu kaardile. Sini-rohekoridoride osana tuleb planeerida kergliikluseks sobiv tee (nt multši- või kruusakattega) ning kõrghaljastust.



9.5. Ühistransport ning „Pargi ja Reisi“ (P&R) parklad

Põhjapiirkonna üldplaneeringu lahendus toetub hea ühistranspordisüsteemi planeerimisele ning väljaehitamisele. Selleks on ette nähtud põhjapiirkonda piki- ja risti suunas läbima autonoomne



ühistranspordikoridor (tramm, BRT) ning Tallinna lähirongi liin. Uued trassikoridorid on planeeritud suuremate maateede (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt, Vana-Tartu mnt ja Tallinna väike ringtee) äärde kõige mürarikkamasse keskkonda, et mitte tekitada täiendavaid suuri mürahäiringuid väikeelamute piirkondades.

Peatuste asukohtade planeerimisel on arvestatud, et peatuste omavaheline kaugus oleks ca 1km, kuna 500m on maksimaalne mugav jalgsikäigu teekonna pikkus, samas tagades piisavalt vähe peatusi, et säilitada liini konkurentsivõimeline kiirus. Nimetatud liini elluviimist planeeritakse etapiselt koos P&R parklate süsteemiga, mis tagab liini kasutajate ringi suurendamise.

Transpordi trassikoridorid koos vajalike peatuste ning P&R parklate võimalike asukohtadega on kantud üldplaneeringu kaardile.

Perspektiivsetele taristuobjektidele on määratud kaardil **mõjuala koridorid**. Mõjuala ulatuses, autonoomse ühistranspordi koridoril 100m, on taristu koridorist tulenev mõju tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu perspektiivse valdajaga. Täpne koridori laius ja ruumivajadus selgub projekteerimise käigus.

Lisaks toimub ka jätkuv bussiliikluse arendamine, sest eelpool nimetatud liinidega ei ole kaetud suur osa Rae külast, Uuesalu külast, Lehmja külast ning Assaku alevikust. Samuti saab nimetatud autonoomne rada töötada ka BRT või isesõitvate busside rajana. Bussipeatuste olemasolevad ja perspektiivsed indikatiivsed asukohad on kantud üldplaneeringu kaardile. Perspektiivsest Tallinna väikesest ringteest peab ka kujunema ühistranspordi liini tuiksoon, seega tuleb projekteerimise käigus näha peatuste võrgustik ette vähemalt liiklussõlmedesse. Perspektiivselt võiks rajada autonoomse ühistranspordi trassi ka Tallinna väikese ringtee äärde.

Koostöös Tallinna linnaga on vajadus piirkonnas paremini integreeritud ühistranspordi järele, mis võiks ette näha Tallinna bussiliinide pikendamist Peetri asumisse, ühtse piletisüsteemi ja ajagraafikute loomist nii Tallinna liinide kui ka üleüldiselt erinevate ühistranspordiliikide vahel, et soodustada ka ümberistumisi. Autonoomne ühistranspordi liini ning Tallinnast lähtuva bussiliini Peetri alevikku pikendamisel tuleks rakendada Tallinnaga ühtset piletisüsteemi.

Tingimused ühistranspordi planeerimiseks:

- Üldplaneeringuga on planeeritud autonoomne ühistranspordi trass suunal Tallinn-Jüri ning Tallinna väikese ringtee äärde suunal Viljandi mnt- Smuuli tn Tallinnas. Trass on planeeritud koos mõjuala koridoriga 60m. Sellel alal on trassist tulenev mõju piirnevale alale suurem. Trassi projekteerimisel arvestada võimalikult väheste konfliktidega – olemasolevad väikeelamud, sõidu- ja kergliiklusteede katkestused. Eraldada trass võimalusel kogu pikkuses ülejäänud liiklusest. Täpsed liiklussõlmede lahendused antakse projekteerimise käigus, kuid kindlasti on vajalik projekteerida kahetasandilised risted järgnevate taristuobjektide ületamiseks: Tallinna väike ringtee, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt, Tallinna ringtee ning Rail Baltic rongitrass. Liiklussõlmede lahendused töötatakse välja koostöös tee või taristuobjekti valdajaga.



- Tugi- ja kõrvalmaanteede ning magistraalteede rajamisel ja rekonstrueerimisel tuleb arvestada ühistranspordi vajadustega, olulisematel teedel tuleb kavandada ühistranspordile eraldi rada (7m laiune), mida saab hiljem kasutada autonoomse ühistranspordiliini elluviimiseks.
- Tagada ohutud teeületusvõimalused tiheda liiklusega teede ääres paiknevate peatuste vahetus läheduses.
- Peatuste kavandamine: Tihendada alevikes peatuste võrku – soovituslik kaugus on mitte enam kui 500 m teekond bussipeatuseni, aktsepteeritav on kuni 1 km. Autonoomse ühistranspordiliini peatuste vahe planeerida ca 1km, mis tuleb siduda keskusealade arenguga. Kindlasti peab peatus olema koolide juures ja olema hea ning turvalise juurdepääsuga. Peatused planeerida igasse Tallinna väikese ringtee liiklussõlme.
- Liiklussõlmede juures asuvate peatuste juurde lahendada rattaparklad ning pikemas perspektiivis ka P&R parklad.
- Planeerida ühine (regionaalne) peatus Rail Baltic rongil, Tallinna lähirongile ja kohalikule autonoomsele ühistranspordiliinile. Peatus peab olema ühendatud mõlema Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt poolega (tunnel). Oluline oleks seejuures peatus ühendada vähemalt 3 km raadiuses hea kergliiklusteede võrgustikuga. Rajada tuleks ka piisava mahutavusega pargi ja reisi (P&R) parkla.
- Rööbastranspordi planeerimisel peab liikumistega vahetult piirnevad lasteasutused, välispordirajatised (nt staadion) ja väikeelamute krundid piirama liikumistee poolset küljel.
- **Põhjapiirkonna ühistranspordi ja kergliikluse arendamiseks koostada eraldi teemaplaneering või täpsustav uuring edasises etapis. Vajalik on kaardistada antud teema sõlmpunktid ja probleemsed kohad ning välja töötada täpsed meetmed ning elluviimise kava autostumise vähendamiseks ja ühistranspordi ning kergliikluse soodustamiseks, populariseerimiseks, toimiva võrgustiku loomiseks ning vastavalt vajadusele Tallinna linnaga ühtse piletisüsteemi loomiseks.**

9.6. Tallinna väike ringtee

Tallinna väikese ringtee on tugimaantee, mis läbib planeeritavat ala ristisuunaliselt ja ühendab omavahel Viljandi mnt, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ja Smuuli tn Tallinnas.

Tallinna väikese ringtee rajamine või osaline rajamine võimaldab Rae valla põhjapiirkonna elanikel Tallinna linna suunduda alternatiivseid teid mööda.

Kaardile on kantud Tallinna väikese ringtee võimalik asukoht joonobjektina koos mõjuala koridoriga 150m (vt. Joonis 10). Mõjuala koridori ulatuses on teest tulenev mõju piirnevale keskkonnale suurem ning selles alal tuleb ehitus- ja planeerimistegevus kooskõlastada maantee valdajaga.

Teekoridori rajamisel tekib mürahäiring aladel, kus see läbib olemasolevaid või perspektiivseid elamualasid Peetri alevikus ja Järveküla külas. Nendel aladel tuleb ette näha leevendusmeetmed. Esimeste leevendusmeetmetena võtta kasutusele kiiruspiirang 50 km/h ning haljas- või ärialade planeerimine tee kontaktalale, lükates perspektiivsed elamualad teest võimalikult kaugele.

Ristumiskohale Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt-ga planeerida kahetasandiline ristmik. Teised kohalike jaotusmagistraalteedega (Sõnajala tee, Lepiku tee, Läike tee) ja Vana-Tartu mnt-ga ühendused rajada liiklussõlmedena ühe- või kahetasandilisena. Ülejäänud ristumised olemasolevate juurdepääsuteedega suletakse ning uus juurdepääs tagatakse nimetatud liiklussõlmede kaudu, mis ühendatakse planeeritavate



teede ja kohaliku olemasoleva teedevõrgustikuga. Perspektiivsetel arendusaladel tuleb samuti tagada juurdepääs planeeritavale alale liiklussõlmede kaudu ning täiendavaid ristumisi ringteega ei planeerita. Maantee äärde rajada kergliiklustee, soovitatavalt mõlemal pool teed ning perspektiivselt autonoomse ühistranspordi koridor. Tallinna väikese ringtee ületuseks tuleb planeerida kahetasandilised jalakäijate ületuskohad elamualade piirkonnas liiklussõlmede vahelisele alale. Autonoomse ühistranspordi ristumised maanteega lahendatakse perspektiivselt (võimalusel kahetasandilisena). Ühistranspordi peatused planeerida igasse liiklussõlme (Sõnajala tee, Vana-Tartu mnt, Lepiku tee, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ja Läike tee).

9.7. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee

Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee läbib planeeritavat ala pikisuunaliselt ja on 1.klaasi maantee (põhimaantee), mis on Harju maakonnaplaneeringuga ette nähtud perspektiivne rekonstrueeritav maanteekoridor.

Kaardile on kantud maantee olemasolev asukoht joonobjektina. Tähistatud on perspektiivsed kahetasandilised ristmikud: Kanali tn-ga Tallinnas piirneval alal, Mõigu teega, Tallinna väikese ringteega, perspektiivse autonoomse ühistranspordi koridoriga ning Rail Baltic raudtee trassiga. Lisaks on tähistatud perspektiivselt suletavad ristumised maanteega. Sulgemine viiakse läbi eraldi projektiga ja juurdepääs tuleb tagada uute planeeritavate teede ja/või kohaliku olemasoleva teedevõrgustikuga.

Teekoridori rekonstrueerimisel ja kiiruspiirangu tõstmisel tekib täiendav mürahäiring aladel, kus see jääb olemasolevatele või perspektiivsetele elamu—või keskusalade lähedale. Nendel aladel tuleb ette näha leevendusmeetmed.

Maantee ületuseks tuleb kõigile kahetasandilistele ristmikele planeerida jalakäijatele kahetasandilised ületuskohad. Lisaks on Assaku ristmiku ja Tallinna väikese ringtee ristmiku vahelisele alale Rae küla ja Peetri aleviku vahele planeeritud kahetasandiline jalakäijate riste (nt. tunnel). Ühistranspordi peatused tuleb planeerida planeeritavate kahetasandiliste ristmike ja ristete lähedale ja siduda kergliiklusega.

9.8. Parkimine

Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimisnormidele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka jalgratturite vajadustega.

Tingimused parkimise planeerimiseks:

- Elamumaade planeerimisel tuleb arvestada min. 2 parkimiskohta ühe elamisühiku kohta, kui ei ole lubatud parkimiskohtade vähendamine või riskasutus.
- Korterelemute juurde tuleb ette näha võimalus elektriauto(de) laadimiseks.
- Äri- ja elumumaa koos planeerimisel ühel krundil on võimalik kaaluda riskasutusega parkimist.
- Autonoomse ühistranspordi peatuse olemasolul 200 m ulatuses on võimalik parkimise nõuet vähendada 20% ulatuses.



- Vältida tuleb suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad tuleb liigendada väiksemateks, kuni 30-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsasrinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne.
- Parkimismajade või maa-aluste parklate rajamine on õigustatud vaid tingimustes, kus esineb ulatuslik parkimisvajadus ja/või ruumi parkimisvajaduse lahendamiseks on vähe.
- Suuremad kui 10 kohalised parklad varustatakse muda-õlipüüduritega.
- Parkimine tuleb lahendada vastava hoone kinnistu piires. Avalikele teemaadele parkimist ette nähtud ei ole.
- Jalgrattaparklate rajamisel lähtuda eelkõige EVS 843 Linnatänavad nõuetest. Kindlasti on vajalik jalgrattaparklad planeerida ametiasutuste, koolide, kortermajade, teenindusasutuste, vaba aja veetmise paikade, rongijaamadesse ja ühistranspordisõlmedesse, matkaradade juurde.

9.9. Raudteetransport

Üldplaneeringuga on planeeritud ühine transpordimaa koridor Rail Baltic raudtee (1435 mm rööpme laius) trassile ja Tallinna lähirongile (1520 mm rööpme laius) ning mõlemad on ette nähtud kauba- ja reisirongiliikluseks. Raudtee kaitsevööndi ulatus äärmisest rööpast on 30m. Selles alas tuleb tegevused kooskõlastada taristuvaldajaga.

Kõik ristumised sõidu- ja kergliiklusteedega tuleb lahendada kahetasandilistena.

Perspektiivsetele taristuobjektidele on määratud kaardil **mõjuala koridorid**. Rail Baltic trassile ja Tallinna lähirongile on planeeritud maakonnaplaneeringust tulenev 350m laiune koridor (nõ nihutamisruum), kus on taristu koridorist tulenev mõju tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga. Täpne taristu laius ja ruumivajadus selgub projekteerimise käigus. Planeerimisel arvestada, et uute üldplaneeringuga mitte ette nähtud müratundlike objektide kavandamisel RB raudtee lähipiirkonnas peab arendaja tagama ja finantseerima normidele vastavate leevendavate meetmete kasutusele võtmise.

Raudteeülekäigukohtade planeerimisel (sh kergliiklusteede rajamise käigus) tuleb need tehniliselt lahendada selliselt, et liikumisteed oleksid üheaegselt nii ohutud kui ka optimaalsed – arvestatakse väljakujunenud liikumisteid, vajadusel eraldatakse raudtee ümbritsevast keskkonnast vajalikus ulatuses piirdeaia. Nõutav turvavarustus ületuskohtadel peab olema toimiv ja lahendatud nii, et seda kasutataks õigesti (märgistus nähtav, puudub möödapõike võimalus).

Elamupiirkondade läbimisel tuleb raudtee äärde planeerida piirdeaiad, et takistatud oleks inimeste või loomade sattumine raudtee maale. Elamupiirkondades on kohustuslik raudtee äärde rajada müratõkkeaiad. Kui raudtee ääres asub lasteasutusi, välispiirajate (nt staadion) ja elamuid, tuleb kruntide liikumistepoolse külge piirata aiaga.



9.9.1. Rail Baltic raudteetrass

Põhjapiirkonda läbib Rail Baltic raudteetrassi koridor, mille eesmärk on kiirraudteeühenduse loomine Lääne-Euroopaga ja Eesti sisese regionaalse raudteeühenduse parandamine Pärnu suunal. Rae valla territooriumil kehtib riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 kehtestatud Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori määramine“. Kehtestatud eriplaneeringu koridoris kehtivad planeeringus toodud piirangud (sh maakasutustingimused). Planeeringuga määratud Rail Baltica trassikoridoris sätestatud piirangud kehtivad kuni raudtee valmimiseni. Lõplik raudtee paiknemine ning tehniline lahendus selguvad ehitusloa menetluse raames. Vastavalt kehtestatud planeeringule töötatakse välja tehnilised projektlahendused ning ehitatakse välja Rail Baltica trassiga ristuvad kommunikatsioonid ja teed. Raudtee valmimise järgselt hakkab kehtima ehitusseadustikus sätestatud raudtee kaitsevöönd.

Üldplaneeringusse on kantud Rail Baltic trassikoridori lahendus koos ristetega. Tallinna Ülemistele on kavandatud Rail Baltic reisirongide lõppjaam, mis integreeritakse Tallinna ühistransporditerminaliga ning luuakse jätkuühendused erinevatele linna- ja regionaalühendustele. Maakonnaplaneeringuga on kavandatud Rail Baltic perspektiivsele trassikoridorile kohalik peatus Assakule. Põhjapiirkonna üldplaneeringuga tehakse ettepanek peatuse asukoha muutmiseks teisele poole Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed Lehmja küla tehnopargi alale, kus ühendada peatus perspektiivse autonoomse ühistranspordikoridoriga (tramm, BRT). Rail Baltic kohalike peatuste täpsed lahendused selguvad detailplaneeringute menetlustes.

9.9.2. Tallinna lähirong

Tallinna lähirong on kantud üldplaneeringusse vastavalt Reaalprojekt OÜ tööle „Tallinna ringraudtee Saue-Lagedi lõik“ ning see asub Rail Baltic trassikoridoris selle lõunapoolisel küljel. Ühine peatuse ala on ette nähtud Lehmja külas Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ja 11330 Järveküla-Jüri mnt vahelisele alale. Rail Baltic, Tallinna lähirong ja valla sisese autonoomse ühistranspordi liini (regionaal)peatuste ühendamine tagab mugava ja kiire ümberistumise ühelt suunalt teisele. Tallinna lähirongi olemasolu lahendab Harjumaa läänepoolsete valdade poolt Jüri tehnoparkidesse tööle liikumise vajaduse.

Rail Baltic raudtee projekteerimisel tagatakse piisav ruumivajadus konfliktkohtades nii Rail Baltic raudtee kui ka Harju maakonnaplaneeringus 2030+ kajastatud perspektiivse põhimõttelise Tallinna ringraudtee tarbeks.

Tingimused rööbastranspordi aluse maa planeerimiseks vt ptk 9.1.2.

9.10. Lennutransport

Rae valla põhjapiirkond asub Lennart Meri Tallinna lennuvälja lennundusseaduse kohasel lähiümbruse piirangupindade ja kaitsevööndi alal, mille ulatus on kantud üldplaneeringu taristu kaardile. Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb arvestada piirangupindadest tulenevate kõrguspiirangutega ning kaitsevööndis kohalduvate tegevuslike piirangutega, mis on loetletud lennundusseaduses. Üldplaneeringuga ei ole lubatud üle 20m hoonestuse rajamine.



10. Taristu

10.1. Elektrivarustus

Üldplaneeringu kaardile on kantud olemasolevad kõrgepingeliinide ja keskpingeliinide trassid. Madalpinge liinide rajamine toimub vastavalt asustuse arengule, eelkõige tiheasustusaladel.

Tingimused elektrivõrgu planeerimiseks:

- Eelistatult paigaldatakse elektriliinid avaliku kasutusega maadele;
- Eraldi kinnistud vormistatakse võrguettevõttele ainult piirkonnaalajaamade tarbeks;
- Olemasolevate piirkonnaalajaamade ümberehitamisel detailplaneeringu nõuet ei rakendata;
- 0,4 kV elektriliinide ehitamine toimub vastavalt nõudlusele ehitusprojektide alusel kokkuleppel võrgu valdajaga;
- Elektriliini rajamisel on soovitatav kasutada olemasolevat trassikoridori. Liini asukoha määratlemisel lähtuda elektrienergia varustuskindluse piirkondade nõuetest võrgukooslusele, kus on arvestatud võimalikke riske varustuskindlusele ja mõjusid keskkonnale. Liinitrassi valikul on määrava tähtsusega liini ehituse ja hilisema käidu ning võimalike riketega seotud kogukulude minimeerimine. Eelistatult paigaldatakse liin avaliku kasutusega maale (nt transpordimaa). Tihedas ja kesktihedas varustuskindluse piirkonnas ehitatakse uus 0,4-20 kV liin eelistatult maakaabelliinina. Haja varustuskindluse piirkonnas on valdavalt õhuliini võrk ning see jääb alles ka tulevikus;
- Uue energiamahuka tootmisettevõtte asukoha valikul tasub elektrivõrguga liitumise kulude optimeerimise eesmärgil eelistada olemasoleva piirkonna alajaama lähedust;
- Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord on sätestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega.

10.2. Veevarustus ja kanalisatsioon

Ajakohane ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooni (edaspidi ÜVK) info kajastub täpsemalt Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kavas, üldplaneering kajastab vaid vastava teema hetkeseisu. Üldplaneeringutega planeeritud elamute ning äri/tootmishoonete mahtu ei ole võimalik olemasolevate joogivee, kanalisatsiooni ja sademevee süsteemidega teenindada. Üldplaneeringu elluviimiseks tuleb koostada uus Rae valla ÜVK arengukava. Vajalikud ÜVK mahud on võimalik tagada pärast uues ÜVK arengukavas planeeritud rajatiste valmimist. Kogu üldplaneeringu ala on määratud vee-ettevõtja tegevuspiirkonnaks. Kui piirkonnas ei ole trassid veel välja ehitatud, on omavalitsusel õigus keelduda hoonetele ehitusloa andmisest.

Tingimused vee- ja kanalisatsioonivõrgu planeerimiseks:

- ÜVK planeerida/projekteerida avalikult kasutataval transpordimaal asuvale haljasalale. ÜVK planeerimiseks/projekteerimiseks taotleda vee-ettevõtjalt tehnilised tingimused.



- Järvekülas, Peetri alevikus ja Rae külas on vajalik ÜVK arengukavas toodud investeeringute elluviimine.
- Tiheasustusalal määratud reoveekogumisaladel (olemasolevad ja perspektiivsed) tuleb tagada ühiskanaliseerimise ehitise väljaehitamine (sõltuvalt tiheasustusalade väljaehitamisest), et säilitada kontroll piirkonna reoveepuhastuses, vähendada reostuskoormust põhjaveele ja tagada joogivee kvaliteedinõuetele vastava põhjavee kättesaadavus;
- ÜVK arengukava ülevaatamisel tuleb hinnata, kas vahepealse perioodi jooksul toimunud planeerimis- ja ehitustegevuse tulemusena vastab hoonestatud ala reoveekogumisalade määramiseks kehtestatud tingimustele ja kriteeriumitele. Seejuures tuleb arvestada piirkonna põhjavee kaitstust ja sotsiaal-majanduslikke tingimusi. Vajadusel tuleb ÜVK-ga teha ettepanek alade ulatuse korrigeerimiseks;
- Hajaasustusalal on lubatud rakendada lokaalseid reovee ja heitvee käitlemise lahendusi. Reovesi tuleb juhtida kinnistesse, sertifitseeritud ja lekkekindlatesse kogumismahutitesse või rakendada muid reovee kohtkäitluslahendusi, kui looduslikud tingimused seda võimaldavad. Reoveepuhasti kavandamisel on soovitatav nõuda ekspertarvamust keskkonnanõuete osas, millega tuleb reoveepuhasti projekteerimisel ja ehitamisel arvestada.
- Hajaasustuses on lubatud veevarustus lahendada puurkaevuga. Uute elamute rajamisel olemasolevate hoonete kõrvale on soovitatav kõigepealt analüüsida, kas veevarustust on võimalik tagada mõne olemasoleva puurkaevu baasil. Uus puurkaev tuleb rajada vastavalt nõuetele;
- Kaitsmata põhjaveega alal tuleb soodustada tsentraalsete lahenduste rajamist;
- Joogiveeallikana kasutatav salvkaev peab olema nõuetekohaselt rajatud ja hooldatud. Uusi salvkaeve ei ole joogiveeallikana soovitatav rajada, kuna need on reostustundlikud;
- Igapäevaselt tuleb jälgida, et iga olemasolev ja tulevikus kavandatav keskkonnanõuetlik objekt ei kujutaks endast reaalselt ohtu ümbritsevale keskkonnale, eriti pinnasele ja põhjaveele.
- Autopesulate rajamisel on kohustus taaskasutada vett. Pesuks tarbitavast veest 80 % peab olema bioloogiliselt puhastatud pesuvesi ja kuni 20 % võib olla puhas joogivesi.

10.3. Sademevee lahendus

Ajakohane sademevee info kajastub täpsemalt Rae valla ühisveevärgi ja –kanaliseerimise ning sademevee ärajuhtimise arendamise kavas, üldplaneering kajastab vaid vastava teema hetkeseisu.

Sademesüsteemi eesmärk on minimeerida sademetest tulenevat kahju inimesele ja nende varale, eesmärgi saavutamisel on suur osa looduse kaitsmisel ja säilitamisel. Sademevee süsteemide rajamise seisukohalt paikneb ala ebasoodsas asukohas, sest valla põhja ja lääne osas paikneb Ülemiste järv, mis on Tallinna joogiveehaare ning kuhu sademevee suunamine ei ole lubatud ning idapool läbib valda Pirita jõgi, kuhu suunatakse sademevett, lisaks Rae valla kogustele, ka Tallinna linnast ja Lennujaamast. Lisaks on Pirita jõe näol tegemist ka läheliste elupaikadena kaitstava veekoguga. Põhjapiirkonnas asub kolm valgala: Mõigu poldri valgala, Pirita-Ülemiste kanali valgala, Kurna oja valgala.

Sademevesüsteemide põhiprobleemid:

- suuri sademevee koguseid vastuvõtivate eesvoolude puudumine;
- Ülemiste järve kõrge veetase, puudub pinnavee äravool;
- Ülemiste järv on joogiveehaare, sademevee juhtimine järve sanitaarkaitsetsooni pole lubatud;



- viimase aastakümne suure ehitustegevuse käigus on ära lõhutatud maaparandussüsteemid;
- sademeveesüsteemide rajamise kõrge maksumus ja rahastamisprobleemid.

Tingimused sademeveesüsteemi planeerimiseks:

- Sademeveesüsteemidega ärajuhitav sademevee vooluhulk (ka tippvooluhulk) peab olema minimaalne ja lubatud on kinnistult juhtida ära sademevett maksimaalselt De 110 toruga. Minimaalse äravoolu tagamine on oluline nii põhjavee kvaliteedi, kui üleujutuste tekke vältimise seisukohast. Ärajuhitavad sademevee kogused sõltuvad suuresti planeeringust, teede ja tänavate kalletest (määrab suuresti kokkuvoolu aja), pinnasest ja loomulikult sademete intensiivsusest ja kestusest. Mida suurem on kõvapindade osakaal sademeveesüsteemi valgala, seda suuremad on ärajuhitavad sademevee kogused. Sademeveega ärakantavat reostust tuleb piirata selle tekkekohas, vähendamaks keskkonnale tekitatavat kahju. Reostuse minimeerimiseks tuleb kokku kogutud sademeveekanaliseerimise juhitav reostunud sademevesi enne torustikku juhtimist puhastada vähemalt õigusaktidega nõutud kvaliteedini. Sademevee puhastamine vähendab suublale ja eesvooludele ning teatud olukordades ka põhjaveele mõjuvat reostuskoormust.
- Sademevee juhtimisel pinnasesse peab see vastama reostusnäitajate piirväärtusele.
- Olemasolevaid sademevee kogumissüsteeme on vajalik jooksvalt vastavalt vajadusele ajakohastada;
- Detailplaneeringute käigus lahendada kinnistutel kastmisvee lahendus, soovitatav on ette näha sademevee kogumine kastmisveeks.
- Sademevee ärajuhtimise lahendus tuleb leida igal konkreetsel juhul vastavalt olukorrale, ärajuhitava sademevee kogustele ja piirkonna eripärale. Arvestada tuleb põhjavee suhteliselt kõrge tasemega suurveeperioodidel ja liigniiskete aladega. Projekteerimise käigus tuleb iga kinnistu sademeveesüsteem dimensioneerida õigete parameetritega, et ei toimuks sademevee valgumist naaberkinnistutele;
- Detailplaneeringute koosseisus on vallal õigus nõuda maa-ala kuivendusprojekti ja hüdrogeoloogilist uuringut.
- Detailplaneeringute koostamise käigus arvestada üldplaneeringu kaardile kantud sini-rohekoridoride põhimõtteliste asukohtade, suundade ja veealadega, vt lisaks ptk 9.4. Suuremate korterelamute aladel on kohustuslik planeerida alale sini-rohekoridoriga ala, mis võtab vastu sademevee löökoormust.
- Projekteerimisel on soovitatav arvesse võtta kliimamuutustega kaasnevat prognoosi valingvihmade intensiivsuse suurenemise kohta, et tagada sademeveesüsteemi toimivus ja vähendada üleujutuste mõju erakorraliste ilmastikutingimuste korral;
- Suurte kõvakattega pindadega aladel tuleb rakendada tehnilisi lahendusi, mis vähendavad löökoormuseid eesvooludele ning mis tagavad sademete nõuetekohase kvaliteedi. Võimalusel luua tingimused vee imbumiseks pinnasesse käsitletaval alal ja selle lähiümbruses;
- Lokaalselt, eriti asulates ja elamukruntidel, on soovitatav kasutada säästlikke sademeveesüsteeme, mis jäljendavad looduslikke ökosüsteeme. Nende põhiline eesmärk on sademevesi kokku koguda ja aeglustada selle voolukiirust, võimaldades ühtlasi sademeveel pinnasesse imenduda ja aurustuda, samal ajal vett puhastades;
- Soovitatav on rajada sademevee korduvkasutuse süsteeme, näiteks katustelt kogutava sademevee kasutamine kastmisveena.



10.4. Üleujutuslad

Üldplaneeringu kaardil on kajastatud KIV Kolm Grupp OÜ poolt 2010 kevadel koostatud geodeetiline uurimus „Rae valla veed“, kus kaardistati kevadised üleujutatavad ja liigniisked alad.

Mitmetes piirkondades on põhjavee tase suurveeperioodidel suhteliselt kõrgel ja esineb liigniiskeid alasid ning sellega tuleb sademevee ärajuhtimisel arvestada. Üleujutusladade kiht on informatiivne ja võetakse aluseks detailplaneeringute koostamise käigus. Sademevee ärajuhtimise lahendused tuleb leida igal konkreetsel juhul vastavalt olukorrale, ärajuhitava sademevee kogustele ja piirkonna eripärale. Õigete lahenduste rakendamisel on tagatud sademevee piisav ärajuhtimine ja üleujutuste vältimine. Need alad on kohustuslik liita sini-rohekoridoridega koos löökkoormust vastu võtvate sademevee puhvertiikidega. Kohalikul omavalitsusel on siiski õigus kaalutlusotsuse alusel keelduda liigniisketel või üleujutusohhtlikel aladel detailplaneeringu algatamisest või projekteerimistingimuste väljastamisest.

10.5. Tuletõrje veevarustus

Üldplaneeringus on tiheasustusalal tuletõrjeveevarustus lahendatud hüdrantide baasil. Hüdrandid paigaldatakse olmeveetorustikule. Hajaasustuses on üldjuhul lahendatud tuletõrjevesi mahutite ja looduslike veevõtukohtade baasil. Täpsemalt on teemat kajastatud Rae valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kavas.

- Valla territooriumil peavad olema välja ehitatud üldistes huvides kasutatavad ja tulekustutusvee võtmiseks ette nähtud kohad, kus on tagatud tuletõrje veevõtukohale esitatud nõuete täitmine. Olemasolevate veevõtukohtade asukohti on võimalik vaadata maa-ameti kaardirakenduses;
- Veevõtukohad peavad olema tähistatud, võimaldama tuletõrjeautoga aastaringset juurdepääsu, manööverdamist ja nende kasutamist. Vastavad lahendused tuleb koostada koostöös Päästeametiga.

10.6. Maaparandussüsteemid

Maakasutuse ja ehitustegevuse kavandamisel maa-aladel, kus paiknevad maaparandussüsteemid, tuleb lähtuda *maaparandusseadusega* määratletust. Maaparandussüsteemi maa-ala *maaparandusseaduse* tähenduses on maa-ala, millel paikneb maa veerežiimi reguleeriv veejuhtmetest koosnev kuivendus- või niisutusvõrk liigvee vastuvõtmiseks või vee jaotamiseks.

Põllumajandusameti poolse kaardikihi andmetel puuduvad üldplaneeringu alal maaparandussüsteemid.

10.7. Sidevarustus

Telefoni- ja andmeside areng Rae vallas toimub vastavalt erinevate teenust pakkuvate ettevõtete arengusuundadele. Olulisemad on Telia Eesti AS sidekaablite trassid, mis on kantud üldplaneeringu kaardile. Samale kaardile on kantud ka mobiilside mastide asukohad.



Rae vallas toimub pidev fiiberoptilise kaablivõrku laiendamine. Maakasutuse ja ehitustegevuse kavandamisel tuleb muuhulgas järgida *elektroonilise side seaduses* sätestatud ning arvestada sellest tulenevate maakasutuspiirangutega.

Tingimused sidevõrgu planeerimiseks:

- Sidemasti asukoha valikul arvestada nende sobivusega maastikupilti;
- Mastide planeerimisel riigimaantee äärde, peab nende kaugus olema vähemalt nende kõrgusega võrdsel kaugusel riigitee servast;
- Üldkasutatava elektroonilise sidevõrgu liinirajatis paigutada üldjuhul piki maanteed ja kohalikku teed või tänavat, võimalusel olemasoleva taristu juurde.

10.8. Gaasivarustus

Rae valla põhjaosa läbib kaks magistraalgaasitrassi. Lokaalsete gaasivõrkude arendamine toimub vastavalt vajadusele ja võimalustele, eelkõige valla põhjaosas magistraaltrasside piirkonnas.

Üldplaneeringu kaardile on kantud nii gaasi magistraalvõrgud kui ka lokaalvõrgu olulisemad osad.

10.9. Soojavarustus

Kaugkütte lahendust tuleb eelistada kaugküttevõrgu ja piisava hoonestustiheduse ala olemasolul või nende kavandamisel. Väljapool kaugküttealasid lahendatakse soojavarustus üldjuhul lokaalsete lahendustega. Kaugküttepiirkonnaks on maa-ala, millel asuvate tarbijapaigaldiste varustamiseks soojusega kasutatakse kaugkütet, et tagada kindel, usaldusväärne, efektiivne, põhjendatud hinnaga ning keskkonnanõuetele ja tarbijate vajadustele vastav soojusvarustus.

Tingimused soojavarustuse planeerimiseks:

- Detailplaneeringu või ehitusprojekti koostamisel tuleb taotleda tehnilised tingimused võrguettevõtjalt kui tegemist on Rae vallas määratud kaugküttepiirkonnaga;
- Lokaalsete soojavarustuse lahenduste puhul on soovitatav kasutada energiasäästlikke ning keskkonda minimaalselt saastavaid süsteeme (maasoojuspump, õhk-vesi soojuspump, päikesepaneelid, jms). Keelatud on märkimisväärselt jääkaineid lendu paiskavad kütteallikad nagu näiteks raskeõlid ja kivisüsi;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta nõuab, et pärast 31.12.2020 peavad kõik uusehitised olema liginullenergiahooned. Eesti on kehtestanud liginullenergia standardi nõuded määrusega „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“. Sellest tulenevalt on projekteerimisel soovitatav kavandada ka alternatiivsete energiaallikate lahendusi.
- Maasoojussüsteemide rajamine on keelatud veehaarete sanitaarkaitsealadel. Horisontaalse maasoojuskontuuriga alal peab olema välditud uute ehitiste rajamine ja ehitamisega kaasnevad kaevetööd. Haljastuses tuleb horisontaalse maasoojuskontuuriga alal piirduda madala juurestikuga taimedega, et need ei kahjustaks maasoojussüsteemi. Maasoojussüsteemi



planeerimisel ja projekteerimisel tuleb tagada kõrghaljastusele piisav ala krundil vastavalt käesolevas üldplaneeringus sätestatud haljastuse rajamise nõuetele.

Vältida tuleb maasoojussüsteemide rajamisest üksteisele või seda mõjutavale objektile liiga lähedale, samuti kinnistu piirile, et ära hoida maasoojussüsteemide omavaheline koosmõju või mõju taimestikule (maasoojussüsteemi torustiku rajamine võib kahjustada puu juuri ning maasoojuse tootmine muudab maapinna soojusrežiimi jahedamaks ja lühendab kasvuperioodi).

Maasoojussüsteem peab asuma:

- vähemalt 2m kinnistu piirist;
 - puu vertikaalprojektsioonist 2m.
-
- Õhksoojuspumpade välisagregaate mitte paigutada hoone tee poolsele esifassaadile ja selle äärde (või tuleb tagada selle varjestamine), eraomandis olevale kõrvalkinnistule lähemale kui 2m, kõrvalkrundil olevatest terrassi- ja istumisaladest vähemalt 8m kaugusele. Agregaadist leviv müra ei tohi ületada kinnistu piiril lubatud normatiivset mürataset elamualal.

10.10. Jäätmemajandus

Rae valla liigiti kogutud jäätmete äraandmise kohad on planeeritud selliselt, et vallas asub üks jäätmejaam, mis teenindab tervet valda ja see asub Jüri alevikus (rajatud 2019). Lisaks on planeeritud igasse kanti teha jäätmepunktid, kus võetakse vastu vaid teatud jäätmeliike.

Olemasolev kohaliku tähtsusega jäätmekäitluskoht ehk jäätmejaam asub Järvekülas, mis tagab et põhjapiirkonnas on jäätmete äraandmiseks võimalus jäätmete tekkekohast mõistlikus kauguses. Jäätmepunktis kogutakse haljastusjäätmekäitluskoht, elektroonikajäätmeid, vanapaberit, lehtklaasi, plasti- ja pakendijäätmeid.

Jäätmemajanduse korraldamise aluseks on Rae valla jäätmekava ja jäätmehoolduseeskiri, mis täpsustavad ka Rae valla üldisi eesmärke jäätmemajanduse valdkonnas. Omavalitsuse tasandil on raske mõjutada tekkivate jäätmete koguseid, kuid saab suunata jäätmete sortimist ja keskkonnanõuetele vastavat käitlemist. Põhieesmärk on maksimaalne jäätmete liigiti kogumine tekkekohas.

Vajadusel uute jäätmejaamade rajamine põhjapiirkonnas on võimalik tootmismaa juhtotstarbega aladel. Liigiti kogumise konteinerite asukohad ja nende vajadus määratakse jäätmekavaga.

10.11. Taastuvenergia tootmiseks sobilikud alad

Vastavalt Eesti riiklikule energia ja kliimakavale 2030 (REKK 2030) peab Taastuvenergia osakaal energia summaarsest lõpptarbimisest olema vähemalt 42%: aastal 2030 moodustab taastuvenergia 16 TWh ehk 50% energia lõpptarbimisest.

Kogu valla territooriumil on soovitud päikeseenergia kasutuselevõtt. Suuremate parkide asukohana on eelistatud hoonete või rajatiste katused. Tiheasustusaladel päikesepaneelide paigaldamine hoonete katusele või maapinnale ja kasutamine hoonete või rajatiste varikatustena eeldab põhjapoolse naabri kooskõlastust, kui peegeldus võib häirida elanike igapäevaelu. Kooskõlastus on vajalik, kui kasutatakse üle 2,5 m maapinnast ja krundi piirile lähemal kui 5m asuvaid paigaldisi.

**Tabel 10.** Riiklikult sätestatud taastuvenergia allikad ja eesmärk ⁷:

Taastuvelektrienergia toodang (GWh)	2020	2022	2025	2027	2030
Hüdroenergia	30	30	30	30	30
Tuuleenergia	670	700	1 150	1 800	2 640
Päikeseenergia	100	157	260	322	415
Biomass	1 150	1 200	1 200	1 200	1 200
Muud taastuvad	40	40	40	40	40
Taastuvelektrienergia kokku:	1 990	2 127	2 680	3 392	4 325

Üldplaneeringuga on ette nähtud ulatuslikumad **taastuvenergia tootmiseks sobilikud alad**, mis on tähistatud joonisel **halli puhverjoonega**:

- Rail Balticu trassist lõunapoole jäävad olemasolevad põllualad Uuesalu, Lehmja ja Rae külas, kuna need ei ole väärtuslikud põllumaad, asuvad olemasolevatest elamutest kaugel ning ala läbivad või läbivad lähedalt kõrgepingeliinid;
- Rae küla keskel on ette nähtud ala taastuvenergiast toodetava küttejaama rajamiseks. Koostootejaama rajamise käigus tuleb piirnev maapind rekultiveerida ja kujundada avalikult kasutavaks pargialaks.

Tingimused taastuvenergia tootmiseks sobilike alade planeerimiseks:

- Alad on ette nähtud eelkõige päikeseenergia tootmiseks;
- Detailplaneeringu koostamine on kohustuslik kui on vajalik kinnistu sihtotstarbe muutmine või rajatakse suuremat kui 500kw parki;
- Päikeseparki ei tohi rajada väärtuslikele põllumaadele;
- Tuulikute rajamisel riigimaantee või raudtee äärde peab nende kaugus peab olema vähemalt nende kõrgusega võrdsel kaugusel riigitee servast. Kõrgusele tuleb juurde arvestada ka tiiviku laba pikkus.

11.Üldplaneeringu elluviimine

Üldplaneeringu elluviimine toimub selle alusel koostatavate arengudokumentide ning projektide kaudu. Üldplaneeringu kehtestamine ei kohusta maaomanikku, vaid annab ülevaate võimalustest ja suundadest, mida saab rakendada senise maakasutuse muutmise soovi korral. Üldplaneeringuga kehtestatu muutmine on võimalik vastavalt planeerimiseseaduses sätestatud korrale, st üldplaneeringut muutva detailplaneeringu kaudu. Üldplaneeringu lahenduse muutmiseks loetakse üldplaneeringuga kavandatud maa-ala juhtotstarbe ulatuslikku muutmist. Muudel juhtudel kaalutleb kohalik omavalitsus igal üksikjuhul eraldi, kas tegemist on üldplaneeringu muutmiseega.

⁷ Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030 (REKK 2030)

***Maade munitsipaliseerimise ja sundvõõrandamise või ostmise vajadused:***

Üldplaneeringuga on määratud koolide ja lasteaedade, avalike pargi- ja haljasalade, keskusealade ning olulised kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavate teede ning autonoomne ühistranspordikoridori ja peatuste asukohad. Nende maade osas tegeleb kohalik omavalitsus avalikes huvides omastamisega peale üldplaneeringu kehtestamist ja vastavalt vajadusele. Reeglina lahendatakse nende maade omandiküsimus ja elluviimine detailplaneeringute menetluse või taristu projektide koostamise käigus.

Olulised avalikud objektid, mille alune maa vajab avalikes huvides omandamist (kui ei ole detailplaneeringute elluviimise lepingutega sätestatud teisiti):

- Tallinna väike ringtee;
- Tammi tee;
- Jalakäijate kahetasandiliste ristmike alad;
- Autonoomne ühistranspordikoridor, depoo ja peatused;
- Kohalikud jaotusmagistraalteed koos kergliiklusteedega;
- Kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maad.

Üldplaneeringu elluviimine etapiselt

Põhjapiirkonna üldplaneeringus on planeeritav maakasutus jagatud kahte etappi. See tähendab, et arendustegevus saab toimuda eelistatuna keskelt väljapoole. Soodustatud areng peab toimuma magistraalteede nõ tuiksoonte lähedal – Vana-Tartu mnt, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ning ristisuunas Tallinna väikese ringtee ümbrus, mis asub nimetatud maanteede vahelisel alal.

II etapis saab arendus- ja ehitustegevusega alustada eelkõige eeldusel, et olulised taristu objektid on välja ehitatud ning piirkonnas olemas või valmimas sotsiaalse taristu objektid (täiendavalt vt. ptk 7.3.).

Kavandatavate maanteede ja Rail Baltic raudtee koos Tallinna lähirongiga väljaehitamine:

Perspektiivsete riigimaanteede väljaehitamine toimub transpordi arengustrateegia ja teehoiukava alusel. Kohalike teede ja suuremate ristmike väljaehitamine võib toimuda ka kolmepoolse kokkuleppe alusel, kus osapoolteks on kohalik omavalitsus, Transpordiamet ja erasektor (huvitatud arendaja). Kolmepoolse kokkuleppe sõlmimisel lepatakse kokku projekteerimise ja ehitustegevusega seotud kulude katmine igal üksikjuhul eraldi.

Rail Balticu ja Tallinna lähirong aluse maa võõrandamine ja nende väljaehitamine toimub riiklikul tasemel. Vastavalt esialgsele elluviimise kavale toimub Rail Baltic raudtee tehniline projekteerimine kuni 2021 aasta lõpuni. Aastatel 2019-2025 toimuvad ehitustööd ning 2026 algab liiklus uuel raudteel. Tallinna lähirongi väljaehitamine võiks toimuda samaaegselt Rail Baltic trassiga. Rukki tee ja Põrguvälja teede ühendus uue jaotusmagistraalteega ei kuulu RB projekti koosseisu ning ei ole tänaste eelduste kohaselt ette nähtud rajada koos RB trassi ehitusega.



12. Keskkonnamõju strateegilise hindamise ettepanekud leevendavateks meetmeteks

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eksperdi poolt tehtud ettepanekud leevendavateks meetmeteks on integreeritud planeeringulahendusse ja üldplaneeringu seletuskirja ulatuses, kus see oli asjakohane ja võimalik.

KSH aruandes on antud soovitusel alljärgnevate põhimõtete rakendamiseks:

- Liikluslahendust oluliselt mõjutava detailplaneeringu juurde koostada liiklusproгноos, hinnata vastuvõtva tänava/ristmiku läbilaskvust ning töötada välja sobivad leevendavad meetmed. Asjakohasusel arvestada liikluslahenduse mõju ka Tallinna linna sisenevatel teedel.
- Kergliiklusteede valgustamise planeerimisel lähtuda teede intensiivsusest ja kasutuse iseloomust (teede projekteerimise etapis). Valgustada vaid teelõigud, kus see on turvalisuse tagamiseks vältimatu.
- Ulatuslikud ja omavahel külgnevad elamualad (nt Järvekülas) liigendada ja elavdada kvartalite vaheliste kõrghaljastatud rohealadega ja üldkasutatavate aladega (lahenduse välja töötamine DP etapis).
- Ärimaade väljaarendamise suunamisel (kaalutlusotsuste langetamisel) lähtuda muuhulgas põhimõttelisest kontrollküsimumstikust, selgitamaks elamistingimuste halvenemise tõenäosust piirnevatel aladel (tegevusega kaasnev heide välisõhku või müra, mis võib levida elamumaadele; öine müra teke; häiringute vähendamiseks rakendatud meetmed; suurenev transpordikoormus; liikluslahenduse mõju liiklusohutusele ja elamualadele juurdepääsetavusele; vaadete sulgemine; miljööväärtused jms). Vajadusel nõuda vastavate eksperthinnangute/analüüside koostamist ja/või leevendusmeetmete rakendamist.
- Ühiskondlike hoonete rajamisel ning kõrge radooniohuga aladel soovitavalt ka elamute rajamisel radooniuringute teostamine ning hoonete projekteerimine vastavalt standardile EVS 840 Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes.
- Olemasoleva või perspektiivse põhimaantee äärde müratundlike hoonete või rajatiste (elamud, mänguväljakud, lasteaiad jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 300-400 m maanteest. Nimetatud vahemaad on võimalik vähendada täpsema asukohapõhise mürauuringu alusel ja/või sobivate müraleevendusmeetmete rakendamisel.
- Sademevee kogumise ja käitlemise lahenduste välja töötamisel eelistada võimalusel looduslikke veesidumismeetmeid (immutamine pinnasesse, puhastuslodud jms).
- Olukorras, kus erandlikel ja kaalukatel põhjustel on vajalik vähendada haljastusprotsenti (üldplaneeringut muutev lahendus), rakendada sobivaid kompensatsioonimeetmeid. Sellisteks kompensatsioonimeetmeks saavad olla näiteks vertikaalhaljastuse lahenduste kasutamine, katusaedade rajamine, haljastuse mitmekesistamine (väiksem haljasala pindala kompenseeritakse liigirikkama ja/või mitmerindelise taimestikuga), maastikuelementide rajamine (veesilmad) jms.
- Oluliste arendusalade puhul (näiteks keskusemaa juhtotstarbega alade planeerimisel) kaasata planeeringu või projekti koostamisse maastikuarhitektid, tagamaks sobivaima lahenduse välja töötamist.
- Avalike haljasalade planeerimisel soodustada võimalusel (ehk asukohtades, kus ala funktsioon seda võimaldab) vähest hooldust vajavaid, looduslähedasi lahendusi.



- Kompaktse hoonestusega aladel, kus kinnistul on olemasolev puittaimestik (kõrghaljastus), teostada tegevuse planeerimisel dendroloogiline uuring. Hajaasustuse iseloomuga aladel üksikelamu rajamisel on selline uuring asjakohane eelkõige siis, kui kinnistu hõlmab metsamaa kõlvikut ja/või paikneb rohealal. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleks teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.
- Avalike puhkealade planeerimisel kasutuse mitmekesisust pakkuvate lisafunktsioonide välja töötamine, kaasates võimalusel kohalikku kogukonda.
- Arendustegevuste lubamisel rohelisse võrgustikku on soovitatav lähtuda põhimõttest, et säiliva n.ö vaba koridori laius peaks olema vähemalt 400 - 500 m. Vajadusel (olulise keskkonnamõju ilmumise tõenäosuse korral) ja võimalusel rakendada kompensatsioonimeetmeid - asenduskoridor vms.
- Lageraie teostamisel rohekoridori planeeritud ökodukti piirkonnas (v.a otsene raudteetrassi koridor) tuleks raie järgselt metsakooslus taastada/uuendada, tagamaks ökodukti reaalse toimivus.
- Järveküla lääneosa elamumaade välja arendamisel vaatekoridoride säilitamine avatud maastikele (vaated Liiva teelt läände).
- Maa-alade mürakategooriatesse määramise põhimõtete täpsustamine, lähtudes atmosfääriõhu kaitse seaduse ja selle rakendusaktide määratlustest.

13. Kasutatavad mõisted

Abihoone e kõrvalhoone - hoone, mis täidab põhihoone abifunktsioone (garaaž, kuur, eraldiseisev saun jms);

Allee - kahel või ühel pool teed korrapäraste vahedega ühes või mitmes reas istutatud puud või põõsad.

Autonoomne ühistransport – ühistranspordisüsteem, mis toimib iseseisval rajal või rööbastel. Sõiduautodel puudub rajale juurdepääs.

BRT – Bus Rapid Transit – Kiire bussitransport – bussitranspordil põhinev ühistranspordisüsteem, mis toimib eraldi rajal autonoomsel rajal. BRT kasutab ära bussisüsteemi lihtsust, pakkudes samas suuremat läbilaskevõimet, kiirust ja paindlikkust.

Elamisühik – on üks eluase või eluruum (üksikelamu või kaksikelamu, ridaelamu ja korterelamu eluruum)

Kontaktvöönd – vahetult külgnevad maa-alad. Kontaktvööndi ulatuse otsustab kohalik omavalitsus igal üksikjuhul eraldi lähtuvalt konkreetsest olukorrast, üldjuhul on selle ulatuseks vähemalt 200 m olemasoleva või kavandatava ala piirist. Haljasalade planeerimisel arvestada 300 m kontaktvööndi ulatusega ja bussipeatuste planeerimisel 500 m kaugusega.

Hajaasustusala – tiheasustusalast välja jääv ala. Hajaasustusalal kehtib ehitustegevusele hajaasustuse põhimõte, vt ptk 5.2.1.

Hajaasustusele üleminekuala – alad, kus toimub üleminek tiheasustuselt hajaasutusele, vt ptk 8.10. ja 5.2.1.

Hoonegrupp - Hoonetest moodustuv tihedam grupp, kuhu kuuluvad iga majapidamise põhihoone (elamu) ja abihooned.

Kaksikelamu e kahepereelamu – kahe korteriga elamu.



Kohaliku tähtsusega jäätmekäitluskoht ehk jäätmejaam – tehniliselt varustatud jäätmekäitluskoht liigiti kogutud taaskasutatavate ja ohtlike jäätmete ning probleemtoodete kogumiseks ja esmaseks töötlemiseks.

Kompaktse asustusega ala - Kompaktse asustusega aladena mõistetakse kompaktse hoonestusega, tänavate ja/või ühiste tehnovõrkudega aleviku- või külaosasid; hoonete grupp, mis koosneb enam kui viiest nimetatud hoonest või majapidamisest, millede omavaheline kaugus on alla 100 m.

Korterelamu - kolme või enama korteriga, ühis(t)e sissepääsu(de)ga ja trepikojaga/trepikodadega elamu.

Korterelamu koormusindeks - on korterelamu krundipinna suhe korterite arvu. Koormusindeksi kaudu antakse minimaalne lubatud krundipind korterelamu korteri kohta.

Krundi minimaalne suurus - väikseima lubatud pindalaga maatükk, millele võib planeerida hoonestust.

Krundi täisehituse protsent - suhtarv, mis näitab krundil asuvate kõigi hoonete hoonealuse pinna summa suhet krundi pindalasse.

Kõrghaljastus - haljastus, mille moodustavad leht- ja/või okaspuud ning kõrged (üle 2,5 m) põõsad.

Puu on kõrghaljastuse element, mille rinnasdiameeter on üle 8 cm.

Madalhaljastus - haljastus, mille moodustavad rohttaimed, poolpõõsad ning madalad ja keskmise kõrgusega (kuni 2,5 m) põõsad.

Miljööväärtusega ala - üldplaneeringuga või kohaliku omavalitsuse otsusega määratav ala, mille maakasutus, struktuur, haljastus ja/või hoonestus on omased kindlale ajastule või arhitektuursele stiilile.

Mõjuala koridor – Uuest taristu koridorist tulenev mõju sellel alal on tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu perspektiivse valdajaga.

Nurgapark – väikesed pargi- ja mänguväljakute alad väikeelamute piirkonnas, mis on pigem kontaktvööndi ulatuses kasutuseks.

Paariselamu – vt. kahepereelamu.

Pargi ja Reisi (P&R) (inglise k.= *Park & Ride*) - süsteem, mis annab võimaluse vähendada autokasutust, eelkõige sõidul kesklinna. Süsteemi kohaselt kasutatakse sõiduauto sõiduks kodunt kuni ühistranspordi terminali või peatuseni, edasi kesklinna toimub liikumine aga ühissõidukiga.

Piirnev ala – kõrvalolev maaüksus või ligikaudu kuni 100 m ulatuses olev ala.

Põhihoone - hoone, mille peamine kasutusotstarve on määratud antud krundi kasutamise sihtotstarbega (kehtestatud detailplaneeringu alusel) või maa-ala juhtotstarbega (kehtestatud üldplaneeringu alusel).

Puhverala - üleminekuala erineva maakasutusega alade vahel.

Ridaelamu - ridaelamu moodustavad kolm või enam eluaset (boksi), mis on kinnisel hoonestusviisil üksteise külge ehitatud selliselt, et igal boksil on oma katus ning kõikidele eluasemetele on tagatud sissepääs õuest maapinnalt, esimese korrusega ühelt tasandilt. Ridaelamu eluasemed on omavahel ühendatud, näiteks tule müüri, autogaraaži, autovarjualuse või katusega. Ridaelamu eluasemed ei tohi paikneda üksteise peal.

Sini-rohekoridor - kraavidest, süvenditest, veesilmadest (sini) ning kõrg- ja madalhaljastusest (rohe) koosnev lineaarne ala, mis on olemuselt multifunktsionaalne, pakkudes rekreatiivset väärtust koos sademevee ärajuhtimise süsteemiga.

Väärtuslikud niidud – väärtuslikud niidualad on määratud vastavalt Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule *Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused* (kehtestatud maavanema 11.03.2003 korraldusega nr 356-k). Niidud on väärtuslikud eeskätt oma poolloodusliku kujunemise käigus



tekkinud mitmekesise taimestiku ning maastikukujunduse aspekti tõttu. Niitude säilitamiseks on vajalik nende hooldamine (niitmine, karjatamine).

Üksikelamu – ehk eramu, väikeelamu, pereelamu, individuaalelamu, ühepereelamu vms on ühel krundil paiknev ühele perele projekteeritud ja ehitatud elamu, mis on korteriteks jaotamata. Siia kuuluvad ka taluelamud (sh rehielamud) ja endised suvilad, mis on kohandatud aastaringseks elamiseks.

Üldkasutatav e avalik ehitis – hoone või rajatis, kus osutatakse avalikke, kogu elanikkonnale mõeldud teenuseid; rajatis, mis tagab ligipääsu üldkasutatavale hoonele. Üldkasutatavateks rajatisteks on ka tänavad, väljakud (sh mänguväljakud) ja haljasalad.

Ürglooduse objektid - on geoloogiline objekt, millel on püsiv teaduslik ja kultuuriajalooline väärtus^[1]. Eestis on ürglooduse objektid kokku võetud "Eesti ürglooduse raamatus".