

SISUKORD**TEKST**

| | |
|--|----|
| EESSÕNA..... | 3 |
| I OSA..... | 5 |
| ÜLDEESMÄRGID JA LÄHTEPROBLEEMID | 5 |
| I - 1. Elanikkond ja elamine | 5 |
| I - 2. Tööhõive ja töökohad..... | 5 |
| I - 3. Sotsiaalsfäär ja rohealad..... | 6 |
| I - 4. Liiklus..... | 6 |
| I - 5. Linnaruum..... | 6 |
| II OSA..... | 8 |
| OLEV OLUKORD JA ARENGUEELDUSED | 8 |
| II - 1. Üldandmed | 8 |
| II - 2. Üldplaneeringu põhiülesanded..... | 10 |
| II - 3. Planeeritava ala asend..... | 11 |
| II - 4. Linnaehituslik kujunemine | 11 |
| II - 5. Arengu eeldused ja prognoosid..... | 12 |
| II - 6. Ruumilise arengu põhisuunad..... | 14 |
| II - 7. Säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimused | 15 |
| III OSA..... | 16 |
| PROBLEEMIASETUSED, LAHENDUSTE LÄHTEKOHAD, VÕMALKUD KONFLIKTID JA KESKKONNAMÕJU..... | 16 |
| III - 1. Elanikkond ja elamine | 16 |
| III - 2. Tööhõive ja töökohad | 16 |
| III - 3. Sotsiaalsfäär ja rohealad | 17 |
| III - 4. Liiklus ja tehniline infrastruktuur | 18 |
| III - 5. Linnaruum..... | 22 |
| IV OSA..... | 24 |
| PLANEERINGULAHENDUS..... | 24 |
| IV - 1. Maakasutuse juhtotstarbed ja arengualad | 24 |
| IV - 2. Rohelise võrgustiku toimimist tagavad tingimused..... | 29 |
| IV - 3. Kaitsealused objektid | 31 |
| IV - 4. Liiklus ja tehniline infrastruktuur..... | 34 |
| IV - 5. Terviklike hoonestusalade kasutustingimused..... | 48 |
| IV - 6. Kuritegevusriskide ennetamine planeerimise kaudu | 48 |
| IV - 7. Mõju hindamise lühikokkuvõte..... | 49 |
| IV - 8. Maareformi seaduse tähenduses tiheasustusega alade määramine | 51 |

| | |
|--|----|
| IV - 9. Üldplaneeringu jooniste loetelu..... | 52 |
| V OSA..... | 53 |
| ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMINE..... | 53 |
| V - 1. Põhimõtted ja vahendid..... | 53 |
| V - 2. Majanduslikud võimalused üldplaneeringu elluviimiseks | 53 |
| V - 3. Detailplaneeringute koostamise kohustus, vajadus ja järjestus | 54 |
| LISAD..... | 55 |

LISAD**JOONISED**

EESSÕNA

Rae Vallavolikogu algatas Jüri aleviku ja sellega piirnevate Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosade üldplaneeringu 08.03.2005 a otsusega nr 375. Üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise algatas Rae Vallavalitsus 21.03.2006.a korraldusega nr 324. Jüri aleviku ja sellega piirnevate külaosade üldplaneeringu koostamise aluseks oli Rae Vallavalitsuse arengu- ja planeerimisameti lähtetingimused.

Planeeringualal varem kehtivad planeeringud: Rae Vallavolikogu 16.06.1993 otsusega kehtestatud Rae valla üldplaneering (I etapp), Jüri aleviku planeerimise ja hoonestamise projekt (1987) ja 1992. aastal koostatud Jüri aleviku generaalplaani korrektuur (üldplaneering). Planeeringud on üle vaadatud ja kehtima jäetud Rae Vallavolikogu 08.12.2009 otsusega nr 33.

Rae Vallavolikogu algatas 14.05.2002. a otsusega nr 59 Rae valla üldplaneeringu koostamise ning 07.09.2006. a korraldusega nr 1236 algatas Rae Vallavalitsus Rae valla üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise. Valla üldplaneeringu koostamine on toimunud Jüri aleviku ja sellega piirnevate Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosade üldplaneeringu koostamisega paralleelselt.

Üldplaneeringu ja planeeringuga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamist korraldas Rae Vallavalitsus.

Planeering koostati etapiviisiliselt, kusjuures planeeringuteksti ülesehitus kajastab töö koostamise etappe. Esmalt sõnastati lähteseisukohtadena üldeesmärgid ja lähteprobleemid, samuti oleva olukorra kirjeldus. Nende avalik arutelu toimus 20.12.2006. Lähteseisukohtade alusel käsitleti probleemiasetusi, lahenduste lähtekohti, võimalikke konflikte ja keskkonnamõju. Planeeringueskiisina vormistatud tulemused esitati tutvumiseks 2007. aasta suvel. Esikiisiga oli võimalik avalikult tutvuda ja täiendusettepanekuid esitada üle poole aasta. Samal ajal toimusid nõupidamised Riigi Maanteeametiga Jüri aleviku tulevase sissesõidu (omavalitsuse huvi) ning rekonstrueeritava Tallinna ringteel (riigi huvi) ristmike tulevaste asukohtade küsimustes. 31.01.2008 toimus esikiisi avalik arutelu. 2009. aasta aprillis valmis täpsustatud planeeringulahendus ning KSH aruanne. Seejärel toimusid Tallinna ringtee rekonstrueerimise eelprojekti koostamise raames täiendavad läbirääkimised Maanteeametiga, mille tulemusel jõuti 2009. aasta augustis sissesõidu asukoha osas kokkuleppele, mis oli esialgsele lahendusele lähedane. See tingis omakorda vajaduse aleviku põhjaosa maakasutus taas ümber planeerida. 2009. aasta detsembris valmis muudatuste ja täienduste põhjal uus täpsustatud planeerimislahendus, mis esitati kooskõlastamiseks. Mai alguses vaadati nõupidamisel täiendavalt läbi Maanteeameti kooskõlastustingimused, millega on arvestatud planeeringuala muutmisel (Rae VV 05.10.2010 otsus nr 158) ning planeeringulahenduse täiendamisel. Planeeringu etappe ja vahetulemusi tutvustati jooksvalt aruteludel ja nõupidamistel ning täiendati ettepanekute ja kooskõlastuste alusel.

Planeeringujooniste osa koosneb üldistavatest temaatilistest analüüsi- ja lahendusskeemidest ning maakasutustingimusi kajastavast üldplaneeringu põhijoonisest. Seadustest tulenevaid maakasutuse kitsendusi põhjustavate nähtuste nimekiri on planeeringu lisas.

Üldplaneering määratleb omavalitsuse ruumilise arengu põhisuundadele vastavad üldised maakasutustingimused, käsitledes tasakaalustatult ja säästvalt nii olevaid stabiilselt arenevaid piirkondi kui ka muutuvaid arengualasid. Üldplaneeringuga kavandatakse avaliku sektori tegevusi ning seatakse arengutingimusi erasektorile. Eesmärgiks on Jüri aleviku ja külgnevate külaosade muutmine atraktiivseks elukeskkonnaks võimalikult kõigile elanike gruppidele, mis on aluseks elukeskkonna omapära hindava püsielanikkonna kinnistumisele.

Üldplaneeringus on määratletud arengualad, mille osakaal Jüri alevikus on piisav mitmekesise ettevõtluse arenguks. Arengualadel on võimalik ka ettevõtlus- ja elukeskkonna tihedam integreerimine (nt aleviku keskosa, Aruküla tee äärne piirkond, Aaviku). Aleviku sektori ja huvitatud ettevõtjate ruumilise arengu vajadusi selgitavate arenguplaanidega on üldplaneeringus arvestatud.

Rae vallas nagu ka teistes kohalikes omavalitsustes on munitsipaalomandis vaid vallale kuuluvate koolide ja lasteasutuste maa, mõned haljasalad ja tänavate teenindusmaa. Ülejäänud maa on eraomandis või suur osa ka jätkuvalt riigi omandis. Üldplaneering on aluseks avalikult kasutatavate riigi omandis olevate maade munitsipaalomandisse taotlemisel, samuti tulevikus vajalike maa-alade reserveerimiseks.

Üldplaneering realiseerub läbi selle rakendamise ning tal ei ole detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel otsest ehitus- ega asjaõiguslikku väljundit. Planeeringu elluviimiseks vajalikeks tegevusteks omavalitsuse vahendite reserveerimine toimub arengukava ja eelarve koostamise kaudu. Määratletud on põhiliste detailplaneeringute koostamise vajadus avalike huvide tagamiseks.

Koostajad

Üldplaneeringu ja planeeringuga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamist korraldas Rae Vallavalitsus. Üldplaneeringu koostas planeeringukonsultandi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviija OÜ E-Konsult tööühm tihedas koostöös vallavalitsusega. Osalesid:

- Rae Vallavalitsuse üldplaneeringu juhtrühm: vallavanem Mart Võrklaev, vallavanem Veigo Gutmann (2010-2012), vallavanem Raivo Uukkivi (2006 - 2010), abivallavanem Aivo Hommik, abivallavanem Meelis Kasemaa (2006 - 2009), peaarhitekt Martin Aus, peaarhitekt Stina Metsis (2008-2012), keskkonnaspetsialistid Birgit Parmas ja Ege Kibuspuu, teehoiuspetsialist Ain Puna jt.
- E-Konsult OÜ töögrupp maastikuarhitekt EAL Andres Levaldi juhtimisel: geoloogiamagister Eduard Pukkonen (OÜ Dereevos – GIS andmekihid, planeeringukaardid), keskkonna-ekspert bioloog Eike Riis, geoökoloogia magister Kairi Mänd jt.
- Kootplaani OÜ (linnaehituslik põhilahendus ja maakasutuse planeering): arhitekt EAL Margus Koot ja arhitekt EAL Siiri Koot.

Tehnilise infrastruktuuri lahenduse ajakohastamisele Rae valla uute arengukavade alusel oli kaasatud AS ELVESO vk teenistuse juhataja Andres Aruväli.

Liikluslahenduse kohta andis ekspertarvamuse TTÜ emeriitprofessor Ilmar Pihlak. Töönõupidamistel osalesid spetsialistid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist, Riigi Maanteeametist, AS Ramboll Eesti ning AS K-Projekt.

Planeeringu koostajad tänavad tööühma liikmeid ning töönõupidamistel ja aruteludel osalenud spetsialiste, elanikke, ettevõtjaid ning asjahuvilisi, samuti Rae Vallavalitsuse töötajaid, kes on andnud konstruktiivse panuse käesoleva üldplaneeringu valmimisse.

I OSA

ÜLDEESMÄRGID JA LÄHTEPROBLEEMID

Järgnevad üldesmärgid ja lähteprobleemid on püstitatud Jüri aleviku ja sellega piirnevate külaosade üldplaneeringu lähtetingimuste alusel alusandmete analüüsi käigus.

I - 1. Elanikkond ja elamine

I - 1.1. Üldesmärgid

- Elamiskvaliteedi paranemine hoonetevahelise ruumi korrastamise teel.
- Aleviku omapära hindava püsielanikkonna kinnistumine.
- Asendist ja miljööst tuleneva aleviku prestiiži tekkimine.
- Aleviku muutumine atraktiivseks elukeskkonnaks võimalikult kõigile elanike gruppidele.
- Homogeensete ja vastastikku positiivselt mõjutavate väikeelamu- ja korterelamualade tekkimine.

I - 1.1. Lähteprobleemid

- Kas Tallinnast ümberkolivate elanike juurdevool käivitab samaväärses ulatuses teenuste ja elukeskkonna kvaliteedi paranemise?
- Millised muutused toimuvad vanuselises ja soolises struktuuris ning sotsiaalses kuuluvuses?
- Kuidas mõjutab Tallinna korterituru areng Jüri alevikku?
- Milline osa alevikust ja külgnevatest küladest toimib naabruskonnana, milline Tallinna magalana?
- Kas suudetakse vältida uute elamualade valgumist üksikute seoseta laikudena rohealadele?

I - 2. Tööhõive ja töökohad

I - 2.1. Üldesmärgid

- Töövõimelise elanikkonna osakaalu suurenemine.
- Aleviku territooriumil olevate töökohtade/tegevusalade kohalikule töövõimelisele elanikkonnale atraktiivsemaks muutumine.
- Kodustöötajate/kodukontorite osakaalu tõus.
- Aleviku keskuses olevate vanade tootmisalade rekonstrueerimine aleviku ärikeskuse funktsioone täitvateks aladeks.

I - 2.2. Lähteprobleemid

- Milliseks kujuneb alevikus asuvate suurettevõtete areng?
- Milliseks kujuneb alevikus ja sellega piirneval alal paiknevate ettevõtjate huvi aleviku töövõimelise elanikkonna kaasamisel?
- Kas teadusmahuka tootmise (tehnopargi baasil) idee osutub alevikus elujõuliseks?

I - 3. Sotsiaalsfäär ja rohealad

I - 3.1. Üldeesmärgid

- Aleviku kõigi elanikkonna gruppide piisav varustatus sotsiaalobjektidega.
- Kultuuriehitiste ja spordirajatiste maksimaalne avalik kasutatavus ja kättesaadavus.
- Olemasolevate terviklike rohealade säilimise tagamine ja nende omavaheline ühendamine rohealade süsteemiks.

I - 3.2. Lähteprobleemid

- Milliseks kujuneb lasteaia- ja kooliealiste laste osakaal?
- Kas on võimalik tagada kõikidele vanusegruppidele sobiv hoonetevaheline (eriti korruselamutevaheline) keskkond (ruum sotsiaalseks läbikäimiseks)?
- Millised sotsiaalsed tegevused tõstaksid aleviku prestiiži?
- Kas suudetakse kaitsta üldkasutatavaid rohealasid täishoonestamise surve eest?

I - 4. Liiklus

I - 4.1. Üldeesmärgid

- Alevikule logistiliselt selge juurdepääsu tagamine külgnevatelt (kavandatud 1.klassi) maanteedelt.
- Kõiki pöördeid võimaldavate kahetasapinnaliste liiklussõlmede rajamine külgnevatelt maanteedelt.
- Alevikku ja liituvaid külaosi siduva katkematu kergliiklusteede võrgu rajamine;
- Aleviku aktiivses avalikus kasutuses olevatel aladel läbiva mootorsõidukiliikluse vähendamine.
- Alevikusisese parkimise ümberkorraldamine korruselamute aladel hoonetevahelise ruumi kvaliteedi parandamiseks.

I - 4.2. Lähteprobleemid

- Milliseks kujuneb Tallinna ringtee ja Tartu maantee mõju külgnevatele aladele?
- Milliseks kujuneb eritasapinnaliste ristmike vajadus ning nende mõju kohalikule liiklusele?
- Kas suudetakse tagada kergliiklusele eelise loomine alevikusiseses liikluses?

I - 5. Linnaruum

I - 5.1. Üldeesmärgid

- Selgelt tajutava aleviku linnaruumi loomine, lähtudes uutest juurdepääsuteedest.
- Aleviku keskuse linnaruumi tihendamine ja regenereerimine eesmärgiga luua atraktiivne avalik ruum.
- Ajaloolise teedestruktuuri säilitamine ja esiletoomine.
- Hoonetevahelise ruumi kvaliteedi tõstmine.
- Oleva hoonestusstruktuuri pieteeditundeline täiendamine.

I - 5.2. Lähteprobleemid

- Kust leida huvi ja majanduslikke võimalusi olemasolevate hoonestusalade rekonstrueerimiseks alevikukeskust toetavate funktsioonide täitmiseks?
- Kas ja kuidas on olemasolevate ja varem kavandatud elamualade ehituslik edasiarendamine võimalik?

II OSA

OLEV OLUKORD JA ARENGUEELDUSED

II - 1. Üldandmed

II - 1.1. Planeeringuala

Planeeringuala suurus on ligikaudu 9 km². Üldplaneering on algatatud maa-ala kohta, mis jääb Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee, Tallinna ringtee, Vaskjala-Ülemiste kanali, Vaskjala veehoidla ning Aaviku ja Kautjala küladevahelise piiri vahelisele alale. Vastavalt Riigi Maanteeameti ettepanekule on planeeringuala Rae Vallavolikogu 05.10.2010 otsusega nr 158 laiendatud nii, et sellesse on haaratud Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ja Tallinna ringtee alune maa-ala, mis külgneb seni haaratud planeeringualaga ning maanteedel paiknevate ristmike maa-ala.

II - 1.2. Elanikkond

Planeeringualasse jääb Jüri alevik ning osaliselt Karla, Aaviku ja Vaskjala külad. Jüri kandis (Aaviku, Jüri, Karla, Kautjala, Limu, Pajupea, Pildiküla, Kurna, Lehmja, Patika, Veskitaguse, Seli ja Vaskjala) elab umbes kolmandik valla elanikest¹.

Asustustihedus on umbes 450 in/km²

II - 1.3. Haridus-, sotsiaal- ja tervishoiuasutused

Planeeringualal on kolm koolieelset lasteasutust – lasteaiad „Tõruke“, „Taaramäe“ ja „Õie“, üks üldhariduskool – Jüri Gümnaasium ja üks huvialakool. Rae Huvialakoolis tegeletakse muusika, kunsti, liikumise ja rahvatantsuga. Huvialaringid tegutsevad ka üldhariduskoolide ja lasteaedade juures. Jüri raamatukogu asub Jüri Gümnaasiumi, Rae valla Spordikeskuse ja Rae Huvialakooliga ühes hoones.

Tervishoiuteenust saab Jüri tervisekeskuses, kus pakutakse perearsti teenuseid ja mitmeid terviseuuringuid. Jüri alevikus on 2 apteeki ja 2 hambaravikabinetti. Lehmja tammiku vahetus läheduses asub Rae Hooldekodu.

II - 1.4. Spordi- ja kultuuriasutused

Rae valla keskne kultuuriasutus on Rae Kultuurikeskus Jüri alevikus, kus tegutsevad kultuuri- ja liikumisringid. Samuti tegutseb siin kultuurihuvilisi ühendav seltsing Rae Kultuurikoda. Rae valla Spordikeskuses Jüri spordihoones on ujula, palliväljakud, aeroobika- ja jõusaal ning kergejõustikuareen.

Neogooti stiilis Jüri kirik on planeeringuala olulisemaks vaatamisväärsuseks, kus lisaks Jüri Koguduse tegevusele korraldatakse ka mitmesuguseid ilmalikke kontserte. Taaramäe lasteaia ruumides tegutseb laste pühapäevakool.

¹ rahvastikuregistri andmeil elas 01.08.12 Rae vallas 13 676 elanikku

II - 1.5. Ärikeskkond

Alates 2002. a on Rae valla territooriumil tegutsevate ettevõtete koguarv kasvanud 67%. Keskmine kasv on olnud umbes 40 ettevõtet aasta kohta. Tartu mnt ääres on kuumaks tsooniks piirkond Tallinnast Jürini. Jüri alevikus, kus paikneb 1/3 kõigist valla ettevõtetest (ligi 100), on toimunud hüppeline ettevõtete arvu kasv. Eriti aktiivne on tegevus vahetult Tartu mnt-ga piirneval alal, mida hinnatakse kõrgelt heade logistiliste seoste poolest.

Planeeringuala põhilisteks ärilisteks tegevusvaldkondadeks on puidutööstus, metallitööstus, toiduainetetööstus ja lao- ja logistikamajandus. Jüris asub 40% Rae valla jaekaubandusettevõtetest.

Jüri piirkonna olulisemateks ettevõteteks on OÜ Forsten (metsatööstus), AS ABB (elektrigeneraatorite tootmine ja metallitööstus) ja AS Skanska EMV (metallitööstus, ehitusmehhanismide rent), AS Uvic (toiduainetetööstus) jpt. Mitmed suured ettevõtted AS Kalev (toiduainetetööstus) ja AS Rimi Eesti Food (toiduainete ja esmatarbekaupade keskladu) paiknevad aleviku vahetus läheduses.

II - 1.6. Liiklus

Planeeringuala piiravad põhimaanteed, edelast Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee (E263 - T2) ja loodest Tallinna ringtee (T11), mille ristumisel asuvas sõlmes on kahe avaga Jüri viadukt rampidega (1107). Planeeringuala läbivad riigi kõrvalmaanteed: Lagedi-Jüri tee (11112) Assaku-Jüri tee (11113), Jüri-Vaida tee (11114) ning Jüri-Aruküla tee (11303). Jüri aleviku keskosas ristub Järveküla-Jüri tee 11330 (ajaloolise Vana-Tartu maantee trassiõgvenduse pikendus üle Tallinna ringtee ehk Aleviku tee) Jüri-Aruküla teega. Vana-Tartu maantee läbis varem Lehmja (Rosenhageni) mõisasüdame, mille ümbrusse on kujunenud Jüri aleviku läänepoolne osa. Aleviku idapoolne osa arenes Jüri-Aruküla ja Assaku-Jüri teede ristmiku ümbrusesse, kus paiknes kihelkonnakirik, kalmistu ja kirikumõis.

Jüri alevik on ida ja lõuna suunas riiklike kõrvalmaanteed kaudu teiste valla asulatega hästi ühendatud. Tallinna ringtee ja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee on oluliselt muutnud varasemaid põhja- ja läänesuunalisi teeühendusi ja liiklusskeemi. Tallinna ringtee eelseisva rekonstrueerimisega muutub olukord veelgi. Põhimaanteed tagavad riigi sisesed suuremastaabilised logistilised transiidiseosed, kuid mõjutavad tugevasti läbitavaid piirkondi nii asustusstruktuure killustades, kui ka müra ja õhusaastega.

Jüri tehniküla planeerimisel kavandati veoteede ühendused pääsuga Tallinna ringteele Aleviku tee kaudu. Viimane suubub käesoleval ajal Tallinna ringteele väikese ringristmiku kaudu, mis ei sobi põhimaantee kategooria ning projektkiirusega. Ringtee rekonstrueerimisel kaaluti algselt ringristmiku asemele lihtsa riste ehitamist, millega oleks kadunud otseühendus Tallinna ringteega. See on suur muutus tehnikülas paiknevate ettevõtete jaoks ja muudaks nende asukohatingimusi halvemaks. Jüri aleviku läänepoolse osa eraldamine ringteest halvendaks elanike liikumisvõimalusi, ringtee-äärset ärikeskkonda ning maakasutust. Samuti muudaks Tallinna ringtee rekonstrueerimisprojektiga algselt kavandatud liikluslahendus kardinaalselt Jüri aleviku linnaehituslikku põhilahendust, jättes aleviku keskuse kõrvalisse asukohta ja tingides pikki autotranspordi läbisõite aleviku elupiirkondadest. Eeltoodust lähtudes oli planeeringulahenduse koostamisel üks äärmiselt olulisi teemasid Tallinna ringtee rekonstrueerimise eelprojekti algse lahenduse korrigeerimine, et vältida ülal toodud negatiivseid aspekte. Järjekindel tegutsemine võimaldas jõuda kõiki huvipooli rahuldava teeprojektini.

II - 1.7. Maastik ja rohealad

Planeeringuala tüüpilisteks maastikeks on loopealsed, mis vastavalt mulla paksusele, veerežiimile ja maa kasutusotstarbele on kas metsa- või niidualad. Suhteliselt tasase, kohati lainja maastiku pinnakate on paiguti väga õhuke (alla 1 m), sh ka Lehmja tammikus.

Tallinna ümbrus on suhteliselt metsavaene, mistõttu Jüri aleviku ja selle ümbruskonna metsad on olulised nii elanikele rohealadena kui ka Tallinna tagamaa ökoloogilise võõndina. Valitsevaks on kase-männi ja kase-kuuse segametsad. Planeeritav ala piirneb vahetult Tallinna roheline võõndiga, mille piiriks on Tallinna ringtee.

Planeeringualal on olulisi, maakonna tasandi tähtsusega rohevõrgustiku elemente. Siia jääb kohaliku tasandi tuumala T10 ja seda teiste rohevõrgustiku elementidega ühendavad piirkondliku tasandi rohekoridorid (vt ka KSH aruanne pt 4.2), sh veekogude puhveralad (nn sinivõrgustik).

Reserve on Jüri aleviku rohealade kasutamisel keskusi, ettevõtlusasukohti, elupiirkondi, spordi-, sotsiaal- ja haridusasutusi omavahel siduvaks virgestuseks ja liikumiseks. Vaskjala veehoidla väärtust aleviku elanike jaoks suplus- ja ajaviitmiskohana tõstaks puhke- ja vabaajaehtiste lisamine.

II - 2. Üldplaneeringu põhiülesanded

Eesti Vabariigis reguleerib ruumilist planeerimist, sh omavalitsuse territooriumi või selle osa üldplaneeringu koostamist Planeerimisseadus (RTI, 09.12.2002, 99, 579).

Kehtiv üldplaneering planeeringualal on Rae Vallavolikogu 16.06.1993 otsusega kehtestatud Rae valla üldplaneering (I etapp), Jüri aleviku planeerimise ja hoonestamise projekt (1987) ja 1992. aastal koostatud Jüri aleviku generaalplaani korrektuur (üldplaneering).

Rae Vallavolikogu on 08. märtsi 2005 a otsusega nr 375 algatanud Jüri aleviku ja sellega piirnevate Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosade üldplaneeringu.

Seadusest, planeeringuala eripärast ning üldplaneeringu lähteülesandest tulenevalt on Jüri aleviku ja sellega külgnevate külaosade üldplaneeringu põhiülesanneteks:

- ruumilise arengu põhimõtete kujundamine;
- uute ja muutuvate hoonestusalade üldiste kasutamise- ja ehitustingimuste määramine;
- roheline võrgustiku toimimist tagavate tingimuste seadmine, sealhulgas rohealade kasutuse täpsustamine;
- kergliiklus- ja matkaradade trasseerimine;
- kaitstavate kultuuriväärtuste ja loodusobjektide riiklike registrite alusel täpsustatud kajastamine maakasutusel, vajadusel ettepanekute tegemine nende kaitse alla võtmiseks ning kaitse- ja kasutustingimuste seadmine;
- alevikusisese liikluse ja transpordi parem korraldamine ning sidumine riigimaanteedega;
- ettevõtluspiirkonna parem sidumine aleviku struktuuri;
- aleviku keskusele arengueelduste loomine ja osakeskuste tugevdamine;
- muutuvate ja arenevate hoonestusalade määramine ning arengusihhi seadmine;
- avaliku ja poolavaliku ruumi piiritlemiseks maakasutuslike eelduste loomine;
- elumualade välisilme parandamise ja kujundamise üldiste põhimõtete määramine;
- ettepanekute tegemine liikluse säästvaks ja ohutuks korraldamiseks ning rahustamiseks elupiirkondades;
- ettepanekute tegemine linnakeskkonna kuritegevusriskide ennetamiseks planeerimise kaudu.

II - 3. Planeeritava ala asend

Rae vald on Eesti üks tihedamini asustatud valdasid, mille olulisemad arengueeldused on Tallinna ja transpordimagistraalide lähedane asukoht ning erinevaks kasutuseks sobivate maa-alade olemasolu.

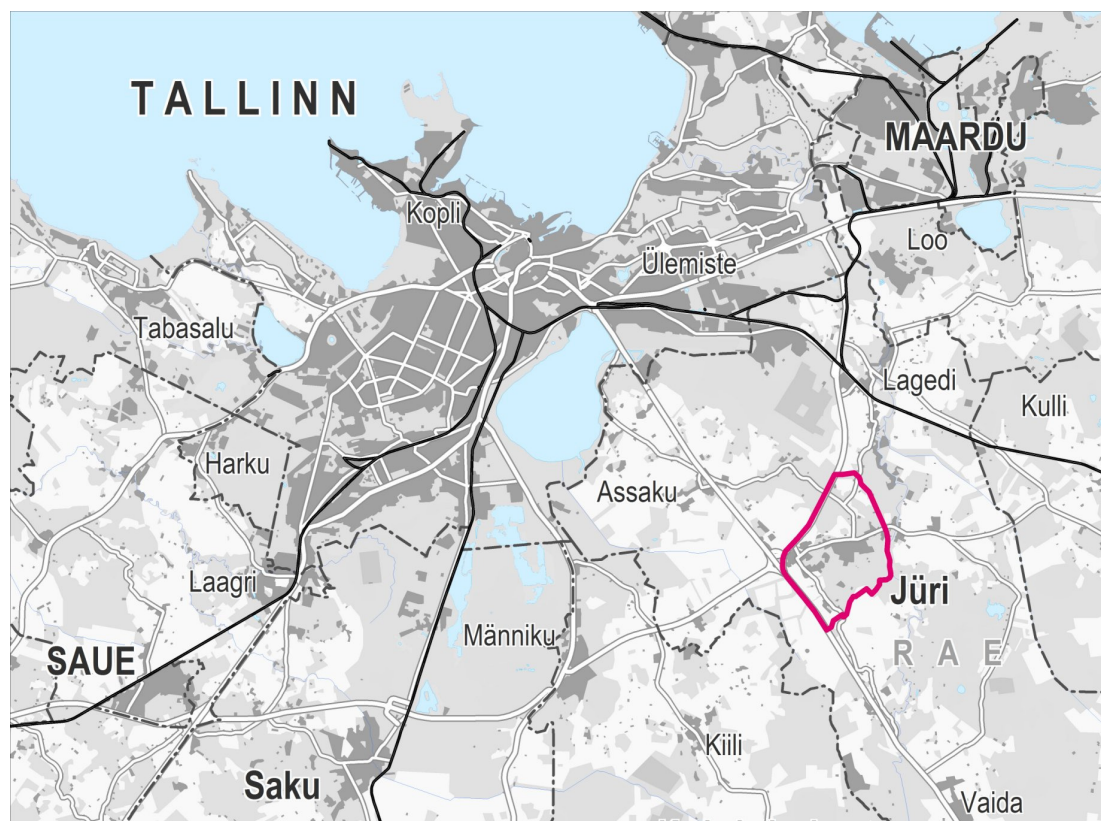
Jüri alevik on Rae valla keskasula ja kõige olulisem kohalik tõmbekeskus. Paiknedes Tallinnast kagus Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ääres, on vahemaa Jüri alevikust Tallinna piirini umbes 9 km ning Tallinna kesklinna ca 13 km.

Samuti on Jüri alevikul soodus ühendus piki Tallinna ringteed Vão liiklussõlme Peterburi maanteel (11 km), Luige liiklussõlme Viljandi maanteel (9 km), Kanama liiklussõlme Pärnu maanteel (20 km) ning Keilasse (30 km).

Naaberomavalitsustest on põhja suunas Maardu linna keskuseni 20 km ja Jõelähtmele (Jõelähtme vald) 22 km. Kirdes on Kose (Kose vald) 29 km kaugusel. Lääne suunas on Aruküla alevini (Raasiku vald) 12 km, edela suunas Kiili alevikku (Kiili vald) 9 km ja Saku alevikku (Saku vald 17 km).

Vallsisestest asulatest on Kurna küla 4,5 km ja Lagedi alevik 10 km kaugusel Jüri alevikust. Vaida alevik jääb 11 km kaugusele Tartu suunda ning Peetri alevik 6 km kaugusele Tallinna suunda. Jüri aleviku ja Tallinna linna vahele jääb tihedasti asustatud ja kiiresti arenev piirkond.

Planeeringuala asendiskeem



II - 4. Linnaehituslik kujunemine

Praeguse Rae valla alad olid asustatud juba muinasajal. Seda tõendavad arvukad tarandkalmed, asulakohad ja ohvrikivid esimese aastatuhande keskpaigast. Inimesi meelitasid siia hõlpsasti haritav muld, veekogud ja soo-rauamaak. Jüri alevikust, praeguse kiriku kõrvalt,

on leitud Eesti esimene teadaolev rauasulatusahi, mis on tähistatud mälestuskiviga Pargi tänava tiigi juures.

Nüüdse Jüri aleviku kohal oli 1241. aastal Lehmja (Lemethal) ja Karla (Karlowlæ). 1223. aastal ehitati arvatavasti piirkonna esimene kirik. Kiriku esimeseks asukohaks peetakse Vaskjala küla, endist Vaskjala kihelkonda, millele viitab ka kiriku varasem nimi – Vaskjala kirik. Alates 1401. aastast nimetatakse Jüri kiriku asukohaks juba Karla küla st praegust Jüri kiriku asukohta, kuhu 1885.aastal ehitati uus kirik. Kirik oli läbi ajaloo pühendatud pühale Jürile ja sellest tulenesid ka tänapäevased nimed. Pärisorjuse kaotamisega jäi Rae valla territooriumile teiste mõisate hulgas püsima ka Jüri kirikumõis, mille juurde rajati mõisnike järelvalve all tegutsevad maakogukonnad. Pärast maareformi kuulus Lehmja mõis Tallinna linnale.

Vana-Tartu maantee läbis varem 1622. aastal asutatud Lehmja (Rosenhageni) mõisa südame, mille ümbrusse on kujunenud Jüri aleviku läänepoolne osa. 1765 oli küla täiesti hävitatud. Aleviku idapoolne osa arenes Jüri-Aruküla ja Assaku-Jüri teede ristmiku ümbrusesse, kus paiknes kihelkonnakirik, kalmistu ja kirikumõis. Nimetatud osade ümbruses paiknesid hajali talud, millest paljud on tänaseni säilinud.

Jüri alevik tekkis Jüri sovhoosi keskasulast kooli, kontor-klubi ja elukondliku teeninduse hoonetega, idas asunud koondis EKE EMV tootmisbaasi hoonestusest ning elamupiirkonnast. Ehitati põhiliselt korruselamuid, kuid tekkisid ka väikeelamute alad ning aianduskooperatiiv Aavikul. Töötajate majutamiseks ehitatud hoonestus oli orienteeritud kasvukeskuste ümber ning ei moodustanud Jüri aleviku ulatuses linnaehituslikku tervikut.

1978.aastal koostati Jüri aleviku planeerimise ja hoonestamise projekt ning 1992.aastal Jüri aleviku üldplaneeringu korrektuur. Tartu maantee ja Tallinna ringtee rekonstrueerimisega oli oluliselt muutunud aleviku liiklusskeem ja asula ruumiline orienteeritus.

Uus arengulaine algas 1990-ndate aastate lõpus ja 2000-ndate alguses. Tihendati olemasolevaid hoonestusalasid, planeeriti Andrekse elamupiirkond ning alustati selle hoonestamist. Ühtset aleviku keskust siiski ei tekkinud.

Viimase viie aasta jooksul on toimunud aktiivne ettevõtluse arenemine Rae vallas, sealjuures nii Jüri alevikus kui selle ümbruses. Ettevõtete paiknemises on selgesti välja kujunenud ühe kasvupoolusena Jüri alevik, mille atraktiivsus ettevõtluskeskkonnana avaldab olulist positiivset mõju kasvukoridoride vahetus läheduses paiknevate väikeasulate ettevõtlusele. Jüri alevikus ja selle vahetus läheduses on tootmis- ja ärimaade osakaal üldises maakasutusbilansis suurenenud ligi kolm korda. Tartu maantee äärde planeeritud Jüri tehnoпарк on valdavalt hoonestatud, kuid on veel laiendusruumi. Rajatud on uusi korruselamuid ja eramuid, rekonstrueeritud gümnaasium ning ehitatud spordikeskus.

Magistraalteedevõrgu kavandatud areng toob paratamatult kaasa uued muutused Jüri aleviku liiklusskeemis. Samas on vajalik aleviku keskosa linnaehitusliku suunitluse pikaajalisem mõtestamine aleviku kui aktiivse elukeskkonna ruumilistest vajadustest ja võimalustest lähtudes. Üheks selliseks võimaluseks on Jüri aleviku sissesõidu ümber aktiivse äritsooni kujundamine. Tänavavõrk tuleb planeerida selliselt, et välistada rasketranspordi läbisõit Jüri keskosast ja elamualadelt. Aleviku elamualad vajavad sidumist jalgteede võrgustikuga.

II - 5. Arengu eeldused ja prognoosid

II - 5.1. Asend ja ühendused

Jüri alevik on nii era- ja ühistranspordiga hästi ligipääsetav. Olemasolevaid teid on viimastel aastatel rekonstrueeritud ning põhimagistraalid rahuldavad aleviku vajadusi. Seni puudub ühistranspordi otseühendus naabervaldade keskustega (välja arvatud Aruküla), ühest vallast teise liikumine ühistranspordivahendeid kasutades peab toimuma läbi Tallinna.

Maanteeameti tellimisel koostatakse Tallinna ringtee rekonstrueerimisprojekti, mille eelprojekti aluseks võetud põhimõtted muutsid üldplaneeringu koostamise alguses oluliselt Jüri aleviku sissesõiduteede paiknemist. Jüri aleviku ligipääsetavusele ja alevikku läbivale transiitliiklusele avaldavad suurt mõju Tallinna ringteele rajatavate eritasandiliste liiklussõlmede asukohad. Lahendamist vajas aleviku juurdepääsu küsimus – kas aleviku juurdepääs riigi põhimaanteedelt on võimalik otse või läbi naaberkülade. Koostöös õnnestus leida erinevaid osapooli võimalikult rahuldav lahendus.

II - 5.2. Elanikkond

Rae valla elanike arv on kasvanud viimase 20 aastaga kokku umbes 70%, põhiliselt Peetri ning Jüri kantides. Tegemist on väga kiiresti areneva piirkonnaga, kus rahvastikuproгноosi kohaselt on oodata ka tulevikus märgatavat elanikkonna kasvu. Rae valla rahvastik on jätkusuutlik ka tulevikus.

Arengustrateegia² prognoosistsenaariumis on eeldatud, et seni planeeritud alade täisehitamine kestab aastani 2025. Jüri kant kasvab planeeringute realiseerudes 3 627 inimese võrra. Korrigeeritud planeeringustsenaariumis on Jüri kandi osas on tsükel laugem, st elamuehituse intensiivsuse taastumine toimub 2017. aastaks 60% tasemele võrreldes planeeringustsenaariumiga.

Kui praegu on suurima rahvaarvuga kandiks Jüri, siis ligemale viie aasta pärast on suurim Peetri kandi elanikkond, kus aastaks 2025 elab juba ligikaudu pool valla rahvastikust.

Valla rahvastik on püsinud noor seoses pideva sisserändega. Kuigi rahvastik tervikuna ei vanane, tuleb samas arvestada vanemaaliste inimeste arvu olulise kasvuga prognoosiperioodil. Seda veel mitte sedavõrd pensioniealiste inimeste arvel, kuivõrd tööealiste inimeste vananemise tulemusena. Pensioniealiste osakaal aastani 2025 märkimisväärselt ei muutu.

II - 5.3. Hoonestus

Jüri aleviku tugevaks jooneks on mitmekülgne ja arenev ettevõtlikkus, mis ilmestab üha enam ehitatud keskkonda ka positiivselt. Samuti on maakasutus ning hoonestus mitmekesine ja ei piirdu kaugeltki vaid teiste piirkondade magalaga.

Suur osa Jüri aleviku elanikest elab varasemal perioodil rajatud korruselamutes. Need küllaltki kompaktsed elukvartalid on põhiliselt välja ehitatud 1960–1980-ndatel aastatel. Andmed hoonestuse tehnilise seisukorra kohta tuginevad analoogsete elamutüüpide uuringutele. Sellest võib järeldada, et tehniliselt on elamute põhikonstruktsioonid käesoleval ajal heas seisukorras. Pidev hooldus ja õigeaegne kapitaalremont tagavad elamute põhikonstruktsioonide säilimise kasutamiskõlblikena veel vähemalt 25-30 aasta jooksul. Jüri aleviku vanemad elamud vajavad enim investeringuid füüsilise kulumi kompenseerimiseks. Kuna elamufondi vanus on enamikus vahemikus 30-40 aastat, siis on eluaseme säilimiseks, jooksvate kulutuste vähendamiseks ja elukeskkonna parandamiseks hädavajalik nende elamute omanikel, kes seda veel teinud ei ole, hiljemalt 5-10 aasta jooksul elamud renoveerida, samuti rekonstrueerida teenindavad tehnovõrgud ja välisrajatised.

Uute kortermajade ehituse potentsiaal korterelamutega hoonestatud alal on madal, sest vaba ruumi olemasolevate hoonete vahel ei ole. Hoonestamine olemasolevatest elamualadest väljaspool võib riivata maa-alade kasutatavust üldistes huvides. Uute rajoonide arendamisel omavad eelist alad, mis on lähedal tsentraalsetele kommunikatsioonidele.

² Rae valla arengustrateegia aastani 2015. I osa Rae valla arengueelduste analüüs. http://www.rae.ee/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=82

Asustuse laienemist ja rahvaarvu kasvu võib tulevikus lisaks kinnisvaraturu jahtumisele pidurdada ka see, et infrastruktuuri areng ei jõua arendusprojektidele järele. Samuti napib valla uute arengupiirkondade sotsiaalstruktuuri loomiseks vahendeid (koolid, lasteaiad jms). Selles osas on Jüri alevikul head arengueeldused.

Elukeskkonna väärtused hõlmavad lisaks füüsilisele korterile elamus, mis pakub elanikele normaalset elutegevust tagavaid teenuseid (vesi, kanalisatsioon, gaas, elekter, küte jm) ka asumi (naabruskonna) teenuste süsteemi (rohealad, koolid, laste- ja hoolekandeesutused jm), samuti asukoha (juurdepääsuvõimalus töökohale, äri- ja olmeteenustele, ühendus aleviku teiste osadega) ning avaliku ruumi kasutamist (asumi tüüp ja miljöö).

Lähtudes ettevõtluse arengust piirkonnas ning üldistest rahvastikuarengu tendentsidest säilib ka tulevikus nõudlus väiksemate korterite järele. Võib arvata, et Jüri alevikust oma majja elama asuvad inimesed kalduvad eelistama pigem keskmise ja odavama hinnaklassiga piirkondi tagamaal kui kallimaid piirkondi Tallinnas või selle läheduses.

II - 5.4. Ettevõtted ja keskused

Planeeringuala ettevõtete hulgas on põhiliselt esindatud puidutööstus, metallitööstus, toiduainetetööstus ja lao- ja logistikamajandus. Jüri piirkonnas on olulisemateks ettevõteteks Forsten AS (metsatööstus), AS ABB elektrimasinate ja tööstuselektronika tehas (elektrigeneraatorite tootmine ja metallitööstus), AS Uvic (toiduainetetööstus), ja AS Skanska EMV (metallitööstus, transport ja logistika). Planeeringuala naabruses paiknevad AS Rimi Eesti Food (toiduainete ja esmatarbekaupade keskladu) ning AS Kalev (toiduainetetööstus). Alates 2003. aastast on edukalt arendatud Jüri Tehnoparki. Spetsiaalselt tööstuspiirkonnaks kavandatud maa-ala ja tehnilise infrastruktuuriga varustatud krundid annavad tehnopargi asukatele selge majandusliku efekti. Ettevõtlusasukoha edasiseks laiendamiseks on olemas reserv nii Tartu maantee kui Tallinna ringtee ääres.

Teine ettevõtlusasukoht on Aruküla tee ääres endise EKE EMV tootmisterritooriumil, mille kasutus on otstarbekas tulevikus restruktureerida.

Ettevõtluse selgeks arengueeliseks Jüri alevikus on lisaks soodsale logistilisele paiknemisele ka elamualade vahetu lähedus. Kui valla tööjõudu iseloomustab suur mobiilsus: üle poole vallas elavatest tööealistest inimestest töötab väljaspool valda (enamasti Tallinnas), samas kui üle poole valla ettevõtete töötajatest on pärit väljastpoolt valda, siis Jüri alevikus on võimalik töö- ja elukohtade ruumiline sidumine.

Vaatamata selgete ettevõtluskeskuste olemasolule, puudub Jüri alevikul asustuse arenguloost tingituna linnaehituslik keskus. Lahendamist vajab mitte niivõrd küsimus, kas alevik vajab linnalikkust, kuivõrd kuidas selle kujunemist soodustada. Eelduste loomine selgelt väljenduva alevikukeskuse tekkeks on üldplaneeringu üks põhilisi eesmärke.

II - 6. Ruumilise arengu põhisuunad

Jüri aleviku edaspidise ruumilise arengu strateegia näeb asulat atraktiivse väikelinnana, mis omab kordumatut identiteeti, kus alevik on erialise elanikkonna vajadustele vastav, hinnalt vastuvõetava ja kõrge elukeskkonna kvaliteediga mõnus mitmefunktsiooniline elamis- ja töökeskkond, mille identiteedi määrab hoonetevaheline avalik ruum. Rohevõrgustik, kergliiklusteede süsteem, massiividena paiknev haljastus ning toimiv infrastruktuur loovad piirkonna elanikele mitmekesised vaba aja veetmise võimalused.

Kuivõrd Jüri alevikul on senise ruumilise arengu põhjal võimalik areneda polüfunktsionaalseks ja atraktiivse linnaruumiga väikelinnaks Tallinna vahetus naabruses, peaks seda potentsiaali teadlikult ära kasutama. Selline aleviku areng annab asulale olulise

eelise paljude pealinna lähikonnas monofunktsionaalsena loodud tehisasumite ees (näitena kinnisvarakülad ja tootmis- ja ladude alad).

Jüri aleviku ruumilise arengu üheks võtmeks on olemasoleva hoonestusruumi väärtustamine koos hoonetevahelise avaliku ruumi korrastamisega aktiivseks linnamaastikuks. Elamualasid läbivate kergliiklusteede võrgu lõpliku väljaehitamine koos nende sidumisega erinevate arendatavate keskuste ja külgnevate külaosadega annab võimaluse hea maastaabiga linnaruumi tekkeks. Alevik vajab selget hierarhilist siseteede võrku, mitte arendustegevust tupikteedega.

Aleviku puhke- ja rohealadid koos neid ühendavate kergliiklusteedega tuleb kaitsta ja arendada. Rohealade sidumine ühtseks süsteemiks loob eelduse Jüri kui roheline aleviku väärtustamiseks. Vajalikuks osutub roheline telje ja kergliiklusele allutatud läbiva ala loomine keskusest Vaskjala veehoidlani.

II - 7. Säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimused

Säästva ja tasakaalustatud jätkusuutliku arengu tingimused seatakse, et tagada nii praegu kui tulevikus inimesi rahuldava elukeskkonna ja majanduse arenguks vajalikud ressursid looduskeskkonda oluliselt kahjustamata ning looduslikku mitmekesisust säilitades. Sellise arengu ruumiliste tingimuste kavandamine on Jüri aleviku üldplaneeringu eesmärgiks.

Põhiliseks säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu märksõnaks Jüri alevikus on ressursikasutus. Asukohaeldustest lähtudes on maaressursi kasutus alevikus küllaltki säästlik. Selle veelgi säästvamaks muutmist võimaldab väliste keskkonnamõjudega alade sobivasse kasutusse võtmine ning asustuse kompaktne areng.

Asustustiheduse ning hea katvusega põhitänavate võrgu tõttu on ühistranspordi kasutamine ning selle edasine arendamine alevikus suhteliselt hea väljavaatega, mis omakorda tagab transpordiks kuluva ressursi säästva kasutuse. Jalgteede võrgustiku täiendamine võimaldab liikumist aleviku osade vahel autot kasutamata.

Teenused ning sotsiaalse infrastruktuuri elementide paigutus ei eelda auto kasutamist ning on kättesaadavad ka teiste liiklusvahenditega. Ka ringtee ääres paiknev äritsoon ja teised alevikusisesed töökohad on alevi elanikele jalutuskäigu kaugusel. Seega on ühistransport ja kergliiklus aleviku igapäevaelus eraautode kasutamisele tõsiselt võetav alternatiiv. Valdavalt avatud ruumistruktuur ning hoonestatud alade ja rohealade vahekord loovad täiendava eelduse tasakaalustatud arenguks.

Tehnilise infrastruktuuri põhiliste võrgurajatiste paiknemine on aleviku asustustihedusest ja hoonestusvormist lähtudes optimeeritud, millest tulenevad suhteliselt madalad kaasnevad kulud elaniku kohta.

Korruselamud on säästvaks elamuvormiks elanikele, kes hindavad linnalist elukeskkonda maa läheduses koos puhta õhu, tervistavaks tegevuseks piisava rohealade süsteemi ning heade ühendusteedega. Paneelramude hoonestusvormist lähtuv rekonstrueerimine ja uuendamine on märksa vähem ressursinõudlik kui uusehitus uutes asukohtades või vana hoonestuse lammutamine ning uue püstitamine.

Ülalnimetatud eeldustest lähtumine on aleviku säästva ja tasakaalustatud arengu põhiliseks tingimuseks.

III OSA

PROBLEEMIASETUSED, LAHENDUSTE LÄHTEKOHAD, VÕMALKUD KONFLIKTID JA KESKKONNAMÕJU

III - 1. Elanikkond ja elamine

III - 1.1. Probleemiasetused

- **Elanikkond:** Kuigi pensioniealiste osakaal aastani 2025 märkimisväärselt ei muutu ja aleviku rahvastik tervikuna ei vanane, tuleb samas arvestada vanemaealiste inimeste arvu olulise kasvuga. Samas tuleb säilitada atraktiivsus noortele peredele.
- **Elamud ja korterid:** valdav osa korteritest asub korruselamutes. Majade tehnosüsteemide uuendamise järel vajavad renoveerimist fassaadid (soojustamine, üldine välisilme/rõdud). Elamute struktuur on täienenud väikeelamutega ning täieneb lähiaastatel veelgi.

III - 1.2. Lahenduse lähtekohad

- Elanike arvu stabiliseerimine olemasolevates elupiirkondades ja elukohaelistuste mõjutamine alevikus tervikuna elukeskkonna kvaliteetsemaks muutmise teel.
- Elamiskeskonna muutmine ühtviisi atraktiivseks eri vanusegruppidele.
- Kohaliku võimu poolt algatatud ühistegevus elamutevahelise ruumi paremaks organiseerimiseks.

III - 1.3. Võimalikud konfliktid

- Aleviku tihendamisel ja täiendaval hoonestamisel tekkivad konfliktid harjumuspärase looduskeskkonna vähenemise pärast.

III - 1.4. Keskkonnamõju

- Autod vs haljastus ja väliseluruum.
- (Maa)omandist põhjustatud vastutuspiiride määramatus ja sellest tingitud huvide konfliktid ühiskasutuses õuealade korrastamise ja arendamise suhtes.
- Sama elupiirkondi ümbritsevate puhkealade suhtes.

III - 2. Tööhõive ja töökohad

III - 2.1. Probleemiasetused

- **Tootmine:** Jüri aleviku tootmis- ja äriterritooriumite arenguperspektiiv ei ole selgelt välja kujunenud. Puuduvad seosed kõrvalasuvate elurajoonidega.

- **Kaubandus:** Kohalikud kauplused on konkrentsis supermarketitega kaotanud elujõulisuse ning ostud tehakse väljaspool alevikku ja valda.
- **Teenindus:** Samasugune konkrents ostukeskustega valitseb ka teenuste suhtes.

III - 2.2. Lahenduse lähtekohad

- **Tootmine:** Tootmisektoris jätkub ümberstruktureerimine. Asukoht valitakse vajadustest ja sobivusest lähtudes, mistõttu eeliseks on pakkumise mitmekesisus. Võimalusi on nii klassikalisele tööstustootmisele kui logistikale, ärikeskustele ja head juurdepääsu vajavale spetsialiseeritud jaekaubandusele. Tootmisettevõtetest jäävad paigale ilma kahjulike keskkonnamõjudeta ja kohalikku elanikkonda tööjõuna kasutavad tootmised. Perspektiivikas on teadmistemahukas väiketootmine, samuti on võimalikud väikeettevõtete inkubatsioonikeskused. Soovitav ja ettevõtluskeskkonda rikastav on kodukontorite teke, mis ei vaja äriparkimist. Ettevõtlus- ja elukeskkonna omavaheline tihedam integreerimine on võimalik ka arengualadel ja keskuses.
- **Kaubandus:** Eelduste loomine elanikkonda esmatarbekaupadega varustava kaubanduse kättesaadavuse tagamiseks kergliiklusteedelt. Elanike jaoks võivad olla selliste teenuste pakkujateks ka Tallinna ringtee äärde võimalikult rajatavad suurmarketid, mis teenindavad nii trassidel liikujaid, ümbruskonna ettevõtete töötajaid kui ka elanikke, samuti avaliku turuplatsi loomine
- **Teenindus:** Nimetatud suurmarketite teke suurendab seal ka teenuste pakkumist. Elukohalähedaste teenindusettevõtete areng vajab kohaliku omavalitsuse suunamist ja tuge, perspektiivi on atraktiivse välisruumiga seotud tervise- ning kultuuriteenustel.

III - 2.3. Võimalikud konfliktid

- Suurte kaubanduskettide ja supermarketite surve lokaalse kaubanduse ja teenuste väljatõrjumiseks.

III - 2.4. Keskkonnamõju

- Kodulähedased töökohad ja kodukontorid vähendavad autotransporti ja ühiskondliku transpordi koormust ning transpordiga seotud negatiivset keskkonnamõju (müra, heitgaasid), samuti ka autoliiklusega seotud infrastruktuuri osakaalu.

III - 3. Sotsiaalsfäär ja rohealad

III - 3.1. Probleemiasetused

- **Haridus:** Lasteasutuste koondumine aleviku keskossa, kus nad on küll elanike enamusele hästi kättesaadavad, kuid ligipääs koormab tiipitudidel aleviku kõrvaltänavaid.
- **Kultuur:** Vajadus väiksemate klubiliste kooskäimiskohtade järele elupiirkondades.
- **Sport:** Spordirajatised on koondunud aleviku keskossa, elupiirkondades napib tegevusväljakuid.
- **Tervishoid:** Vajadus võimalikult lähedase esmatasandi polikliinilise arstiabi järele.

- **Sotsiaalküsimused:** Võimalik vajadus täiendada sotsiaalelamispinna ja pansionaatide järele.
- **Rohealad ja pargid:** Vähene kaitse olemasolevatele rohealadele täishoonestamise vastu. Puudub rohealade sihipärane ettevalmistus elanike aktiivse looduses liikumise korraldamiseks. Rohealad ei ole seotud ühtsesse süsteemi omavahel ega tegevuskohtadega.

III - 3.2. Lahenduse lähtekohad

- **Haridus:** Haridusasutuste potentsiaalse ressursi ja spordirajatiste võimalikult mitmekülgne sidumine aleviku erinevate sotsiaalsete võrgustikega.
- **Kultuur:** Kohaliku omavalitsuse tugi kultuurikeskuste arenguks ning klubiliste suhtluskohtade tekke soodustamine elupiirkondades.
- **Sport:** Spordirajatiste integreerimine terviksüsteemi.
- **Tervishoid:** Täiendavate tugipunktide loomise võimalused.
- **Sotsiaalküsimused:** Võimaluste leidmine munitsipaalkorterite ja pansionaatide rajamiseks.
- **Rohealad ja pargid:** Rohealadele tegevuspõhise funktsiooni määramine. Kasutuskokkulepete sõlmimine; Rohealade sidumine kergliiklusteedega ühtsesse süsteemi.
- **Maakasutuse sidusus:** Eelduste loomiseks sotsiaalse keskuse tekkeks, kus kõik asutused saaksid toimida omavahel sümbioosis ning tekiks alus planeeringutega kavandatud elamualade toetuseks, on vajalik hoonestamata maa-alade võimalik reserveerimine ning nende planeerimine üldplaneeringuga osaks sotsiaalsest võrgustikust.

III - 3.3. Võimalikud konfliktid

- Arendajate soov hoonestada oma maakasutuse piires seni tavaõiguslikult avalikus puhkekasutuses olnud rohealade osi.
- Kasutuskooormuse suurenemine ja erinevate kasutajate konkurents.
- Elanike vastuseis teistele kasutajatele oma elamute ümbruses.
- Mitmete rohealade omanike visioonid arengust on ebaselged või terviklahenduseta.

III - 3.4. Keskkonnamõju

- Suureneb rohealade kasutuskooormus.
- Avalike liikumisvõimaluste ja juurdepääsetavuse halvenemine.
- Ehitusalade laienemisega suureneb oht kaduda roheühendustel.
- Maastiku killustumine.
- Hoonestatavate alade kuivendamise ning maapinna tõstmisega kaasnevatel veerežiimi muutustel on ulatuslik mõju ümbritsevatele kooslustele.

III - 4. Liiklus ja tehniline infrastruktuur

III - 4.1. Probleemiasetused

Kergliiklus: Kergliiklusteede rajamise võimalus on jalgradade või läbipääsudena valdavalt olemas, kuid rajad on omavahel sidumata ning ebaühtlase pinnakattega. Vajalik on tagada ohutud ülekäigud ja -sõidud aleviku põhitänavatest.

- **Autoliiklus:** Autoliiklus elupiirkondade sees on korrastamata. Kohati toimub transiitne läbisõit elukvartalitest. Aleviku liiklusskeem on orienteeritud aleviku praegustele sissesõitudele.
- **Magistraaltänavad:** Aleviku soodsa arengu tagamiseks vajalike sissesõitudega polnud Tallinna ringtee rekonstrueerimise eelprojektis piisavalt arvestatud. Sissesõidud mõjutavad oluliselt teeäärsete alade kasutamise võimalusi, arengutingimusi ning vajalike maa-alade reserveerimist.
- **Sõiduautode arv:** 2009.aasta alguses oli Harjumaal keskmiselt ca 0,22 sõiduautot elaniku kohta³. Võttes selle arvestuste aluseks, on Jüri kandis umbes 1000 sõiduautot. Sellele lisanduvad Jüri ettevõtete töötajate autotransport.
- **Parkimine:** Korruselamupiirkondade sisene parkimine vajab korraldamist viisil, et autod ei ummistaks hoonete sissekäikude esiseid alasid. Puuduolevad täiendavad parkimiskohad paiknevad elamugruppide äärealadel või leitakse kogu õueala maakasutuse tervikliku ja tasakaalustatud lahendamise käigus.
- **Ühistransport:** Ühistransport ei kata kõiki soovitud liikumissuundi, -aegu ja -vahendeid, samas on selleks eeldused planeeringuala tänavavõrgu näol olemas.
- **Elektrivarustus:** Elektrivõrgu arendamiseks on planeeringuala põhi- ja jaotusvõrgul eeldused olemas. Uute elamu- ja tootmisalade planeerimisel ja olemasolevate laiendamisel tagada detailplaneeringutega konkreetset võimalust elektrienergiaga varustamiseks.
- **Veevarustus:** Puurkaevudel on tootlikkust piisavalt, trassid on amortiseerunud ja vajavad rekonstrueerimist.
- **Kanalisatsioon:** Probleeme on puhasti koormusega ning heitvee ja kvaliteediga tööstuspiirkondadest. Ilmselt on otstarbekas rajada Jüris lahkvoolne kanalisatsioon, et suunata reovesi puhastamiseks Tallinnasse.
- **Sademevee kanalisatsioon:** Kanalisatsiooni on juhitud ka mõnede eramajade drenaaživeed. Probleeme on tänavavõrku juhitava sademevee kvaliteediga tööstuspiirkondadest, kuna puuduvad liiva- ja õlipüüdurid.
- **Soojavarustus:** Jüri katlamajas asuv turbakütusel töötav katel töötab talve tipuajal maksimaalkoormusega, seda ületav vajadus kaetakse kallimate kütustega (õli, gaas). Soodus maagaasi kasutamise võimalus. Kaod soojusvõrgus on suured, torustike rekonstrueerimine peab jätkuma.

III - 4.2. Lahenduse lähtekohad

- **Kergliiklus:** Peab tekkima maanteedest ja põhitänavatest väljaspool kulgev ja elupiirkondi omavahel, keskusega ning ettevõtluspiirkondadega ühendav kergliiklusteede võrk. Maanteedest ja tänavate äärseid jalgrattateid ehitatakse koos teede rekonstrueerimisega. Kergliiklusteed on vajalikud ka lokaalseteks juurdepääsudeks.
- **Autoliiklus:** Üks prioriteete on areneda inimsõbraliku keskkonnaga asulaks, kus teiste seas on inimestel mugav ja turvaline liikuda ühest asula osast teise, vähendades sealjuures auto kasutamise vajadust ning luues paremini funktsioneerivaid kergliiklusteid. Vajalik on põhimaanteedelt lähtuval transiitsele autoliiklusele võimaluse loomine mööduda Jüri aleviku tihedamini asustatud osadest neid läbimata. Ettevõtluspiirkondadega seotud rasketranspordile aleviku hoonestusalast võimalikult sujuva ja lühikese väljumise võimaldamine, et vabastada aleviku siseühendused raskeliiklusest. Kavandavate ristmikuga on võimalik oluliselt vähendada raskeveokite liikumist

³ ARK Infoleht 02-2009

ja transiitliiklust Jüri aleviku keskosas ning elamualade läheduses. Samas on oluline, et kohalikel elanikel ja külastajatel oleks võimalikult mugav juurdepääs alevikku. Elupiirkondi läbiv autoliiklus korraldada negatiivsete mõjude vältimiseks õuealade liikluskorralduse põhimõtetel. Kvartalisestel kõrvaltänavatel ja juurdesõitudel on vajalik sobivate liikluse rahustamise võtete kasutamine, mis ei takistaks kergliikluse sujuvat kulgemist. Oluline on tupikühenduste vähendamine ja tänavavõrgu sidususe suurendamine.

- **Magistraalteed:** Teeprojekti algne lahendus Tallinna ringtee rekonstrueerimiseks nägi ette, et ainus sissesõit Jüri alevikku toimub tulevikus läbi Karla ristmiku. Ühenduse tagamiseks, mis ei halvendaks Jüri aleviku olukorda ja arengueeldusi, oli üheks üldplaneeringus pakutud võimaluseks rajada täiendav ristmik Karla ristmikust Tartu maantee pool 9,5 km piirkonnas. Vajalik on samaga ka Karla sõlme väljaehitamine ning kahe liiklussõlme funktsioneerimine ühtse sõlmena, mille osi ühendavad kogujateed. Hilisemas Tallinna ringtee lahenduses on algset lahendust korrigeeritud ning sisse- ja väljasõit alevikku tagatakse rekonstrueeritava ristmiku kaudu olemasolevas asukohas. Nõupidamiste tulemusel loobuti roheala tükeldavast kogujatee suunamisest Assaku-Jüri teele 11113.
- **Parkimine:** Elurajoonisest parkimist saab vanemate korruselamute vahel korraldada teadmises, et mitte kõik normatiivselt vajalikud parkimiskohad ei mahu elurajoonidesse. Vajadusel kohaliku omavalitsuse ja maaomanike koostöö täiendavate parklate rajamiseks. Väikeelamute piirkonnas ning ettevõtlusega seotud parkimine lahendatakse oma krundil või detailplaneeringuga määratud asukohas.
- **Ühistransport:** Tänavavõrk loob eeldused ühistranspordi liikumiseks, ettepanekud ühenduste tihendamiseks erinevate sihtkohtade vahel väljaspool planeeringuala tehakse vastavalt esile kerkivatele vajadustele ja võimalustele.
- **Elektrivarustus:** Kõrgepingevõrkude rekonstrueerimise (uueandmise) lahendab vastavalt vajadusele Eesti Energia AS. Tallinna ringtee rekonstrueerimise ja aleviku uues sissesõidu ümberkorraldamisega seotud küsimused lahendada asjaosaliste koostöös. Soovitav on viia võimalikult alevikusisesed elektriliinid (sh ka 110 kV liin Jüri alajaamast loodes) kaablis. Madalpingeliinid rekonstrueeritakse nii Eesti Energia AS Jaotusvõrgu kui ka liitujate vahenditega.
- **Veevarustus:** Edaspidiste renoveerimiste-projekteerimiste käigus tuleb ette näha transiitorustike ümberpaigaldamine kinnistute piiridest välja ning tagada uute torustike ehitamisega planeeringualal ringistatud veevärk.
- **Kanalisatsioon:** tagada Jüri aleviku ja Tallinna kanalisatsioonisüsteemide ühendamise reovee ülepumpamine ja puhastamine Tallinna Heitveepuhastusjaamas.
- **Sadevete kanalisatsioon:** Kanalisatsioonisüsteemide Tallinnaga ühendamise üheks eelduseks on vajadus viia asulasisene ühisvoolne kanalisatsioon lahkvooleks, et vältida liigse vee ülepumpamist. Ärajuhitava vee koguste vähendamiseks ning eesvoolude koormuse vähendamiseks juhtida katustelt ja tänavatelt voolav sademevesi immutusaladele ja madalatesse imbtiikidesse. Sademeveetorustiku läbimõõdud peavad võimaldama ära juhtida ka kinnistute dreanaažveed. Tööstuspiirkondade sademeveele rajada liiva- ja õlipüüdurid.
- **Soojavarustus:** Tugevusena tuleb edasi arendada, et Jüri kaugküttevõrgu katlamajades on võimalik soojust toota erinevate kütustega, mis tagab varustuskindluse. Soojatorustikud tuleb rekonstrueerida.

III - 4.3. Võimalikud konfliktid

- Aruküla teed kasutab tänase liikluskorralduse juures suur hulk raskeveokeid ja transiitliiklust vaid läbisõiduks.
- Sissesõidu kaotamine olemasoleva ringristmiku asukohas Tallinna ringteele halvendab aleviku kättesaadavust ja ligipääsu ning tingib Tallinna ringtee eelprojektiga kavandatud liikluskorralduse juures liiklusvoogude kasvu Aruküla teel.
- Intensiivse liiklusega maanteed ning tööstusalade vahetu lähedus võib muuta Aruküla tee kõrgendatud ohuga maanteeks.
- Liiklusvoogude kasv mõjub teetrassi vahetus läheduses asuva elamumaa ning kinnisvara hindadele negatiivselt ning kahandavad selle väärtust.
- Intensiivse liiklusega maantee tekitab barjääriefekti, kujundades ümber inimeste liikumisharjumusi ning mõjutades liikumisviisi valikut.

III - 4.4. Keskkonnamõju

- Magistraalteede liikluse negatiivset mõju elamualadele tuleb võimalikult vähendada ja leevendada.
- Liiklusmagistraalide paiknemine elamualade ääres teeb viimased enam tundlikuks liiklusrõhu vastu õhtusel ja öisel ajal.
- Aruküla teel ei haju õhusaaste nii kiiresti ning kujutab seeläbi suuremat ohtu inimestele, kui aleviku ümbritsevatel teedel.
- Uue juurdepääsutee rajamisel praeguse sissesõidu asukohta Aleviku teel koos Karla ristmiku väljaehitamise eesmärkidega ei läbi Aruküla teed enam raskeveokid, ohtlikud veosed ja transiitliiklus ning paraneb liikluse sujuvus. Mõõdukas Aruküla tee Jüri alevikku läbival lõigul ja selle negatiivne mõju elukeskkonnale väheneb.

Juurdepääsutee variantide võrdlus:

| <i>Tallinna ringtee rekonstrueerimisprojekti lahendus 2007-2008</i> | <i>Jüri aleviku üldplaneeringu lahendus - vt ka IV – 4.1 ning IV – 7.5</i> |
|--|--|
| Alevikku teenindava eritasandilise ristmiku asend pärssib oma kauguse tõttu aleviku linnaehituslikku arengut. Mõju võrreldes oleva olukorraga - | Eritasandiristik võimaldab aleviku identiteeti toetava asulasissesõidu rajamist koos ringteed teenindava teenindusstruktuuriga. Mõju + |
| Killustab piirkonna asustuse paiknemist, suunates teedevõrgust ja väljapääsudest sõltuva uue asustuse ja tootmisalade tekkimist või siirdumist planeeritavasse rohevööndisse ringtee ääres. Mõju - | Toetab kompaktse asustusstruktuuri ruumiliselt säästlikku arengut. Mõju + |
| Karla eritasandiristik paikneb aleviku „tagahoovis” ega toeta aleviku tänavavõrgu ruumilist arengut. Mõju - | Toetab aleviku teedevõrgu tajutavat ja hierarhilist arengut lähipiirkonna tasakaalustatud ruumilise arengu osana. Mõju + |
| Väljapääs ringteele olevatelt ja arendatavatelt tehnoporti aladelt pikeneb vähemalt 2 km võrra võrreldes praeguse olukorraga. Mõju - | Võimaldab ühendada kogujateedega olevad tootmisalad uute ärialadega koos visuaalselt tajutavate lühimate väljapääsudega. Mõju + |

- Parkimisprobleemid elamualadel.
- Autoliiklusest tulenevate keskkonnaprobleemide kõrval on määrava tähtsusega ka selle mõju kohaliku kergliiklussüsteemi efektiivsele toimimisele. Kergliikluse vajaduste teadvustamine ja selle seadmine autotranspordiga võrdsele positsioonile peab olema sisuline.
- Elamualasid läbiva mootorsõidukiliikluse piiramine vähendab müra ja õhusaastet elamualal, suurendab ohutust ja turvalisust.
- Tupikühenduste kaotamine ning tänavavõrgu sidumine vähendab topeltsõitide vajadust.

III - 5. Linnaruum

III - 5.1. Probleemiasetused

- **Hoonestuse struktuur:** Algselt Jüri asula rajamisel kavandatud väikehoonestusele lisandunud paneelalamukvartolid ning suuremastaabilised tootmishooned on tekitanud linnaruumi tasakaalustamatuse – eritüübiliste hoonekogumite omavahelist sobitamist ei ole varasemal planeerimisel kuigivõrd arvestatud. On puudunud visioon asula terviklikust mastaabimääratlusest (kui kõrgeks ja kui tihedaks ehitada).
- **Hoonetevaheline ruum:** Varem ehitatud korruselamute vahelise ruumi kasutamisel algsest rajamisest tänapäevani on muutunud vajadused (suurem autode hulk) ja kvaliteedinõuded algselt planeerituga võrreldes. Konfliktid väikeelamuid ja korruselamuid ümbritseva nn õhuruumi erinevas suuruses ning nendevahelise distantsi vajaduses.
- **Avalik ja poolavalik ruum:** Puudub avaliku (tänaväärse) ja poolavaliku (elamutega vahetult külgneva) linnaruumi piiritlemine. Korterimajade elanikud ei taju reeglina konkreetset "oma" hoovi või õueala.
- **Arhitektuur:** Erilaadsete elamutüüpide kõrvutirajamisel puudub ühtne lähenemine aleviku kui terviku arhitektuurse kvaliteedi tõstmiseks. Hoonete rekonstrueerimisel (s.h rõdude kinniehitamisel ja otsaseinte soojustamisel) on vajalik ühtsem lähenemine.
- **Vaated:** Vaated aleviku struktuuri kui terviku tajumiseks peavad säilima ka pärast kõrvalasuvate maanteede rekonstrueerimist ja teeäärset täiendhoonestamist – s.t peaks säilima kompaktse asulastruktuuri tajumine ka maanteedel liikujate nägemisväljas (nn koha identiteedi tajumine).

III - 5.2. Lahenduse lähtekohad

- **Hoonestuse struktuur:** Võimaliku täiendhoonestuse kavandamisel lähtutakse väljakujunenud asulastruktuuri põhimõtetest. Ei vastandata olemasolevat hoonestuslaadi uuele hoonestusele. Määratletakse asula ruumilise kasvu piirid – kui tihedaks ja kui kõrgeks ehitada.
- **Hoonetevaheline ruum:** Eesmärk on hoonetevahelise kvaliteetruumi loomine, mis ei toimiks eraldajana vaid seoks erinevad linnaruumi elemendid omavahel. Oluline leida optimaalne kontaktala korterelamute ja eramualade vahel, et ei tekiks erinevast privaatsusvajadusest tulenevaid konflikte.
- **Avalik ja poolavalik ruum:** Avaliku ja poolavaliku ruumi maakasutuslik täpsustamine annab võimaluse neid moodustavate elementide sihipäraseks väljaehitamiseks.
- **Arhitektuur:** Toimub tervikvisiooni põhine eritüübiliste hoonestruktuuride ja funktsioonide kokkusobitamine. Eriti oluline on multifunktsionaalsuse tagamine asulakeskuse rõhutamisel ja väljaehitamisel. Välisilme parandamise ja kujundamise üldised põhimõtted annavad touke rekonstrueeritavate elamute terviklikuks käsitlemiseks.
- **Vaated:** Linnaruumi seisukohalt oluliste vaadete (sh maamärkide) arvestamine hoonestuse planeerimisel. Vaadetel on oluline roll nii elanike asukohatunnetuse kui asukohas orienteerumise seisukohalt. Oluline on, et maanteedel liikujad tajuvad asustusstruktuuri, mis tõstab visuaalset identiteeti.

III - 5.3. Võimalikud konfliktid

- Arendajate soovid uute alade hoonestamiseks ei pruugi tugineda arusaamisel tervikuna rajatava linnaruumi ja sellest tuleneva miljööväärtusest, samuti hoonestuslaadist kui väärtusest.
- Riigi maanteestruktuuride arendamise kavandamisel liialt üldine ja pealiskaudne suhtumine asula identiteedi ja miljööterviku parendamise ja edasiarendamise vajadustesse.

III - 5.4. Keskkonnamõju

- Hoonestuse tihendamine oma aja arusaamadest ja vajadustest lähtudes planeeritud ning välja kujunenud terviklikel elamualadel on olulise keskkonnamõjuga.
- Ehitusalade laiendamisel toimub loodusmaastiku asendumine tehismaastikuga, maastiku killustumine ja maakasutuse tükeldamine.

IV OSA

PLANEERINGULAHENDUS

Kaart: Üldplaneeringu kaart

IV - 1. Maakasutuse juhtotstarbed ja arengualad

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Konkreetsed maakasutuse juhtotstarvetest tulenevad maakasutus- ja ehitustingimused oluliselt erinevad olemasoleva miljöö säilitamisega aladel arengualadega võrreldes. Seetõttu on vastavate alade maakasutuse erijooni järgnevalt täpsustatud.

Suhteliselt vaba arengu võimalused on antud nn arengualadel, kus pole käesoleval ajal võimalik ette näha konkreetseid tegevusi ning mis on samas otstarbekas reserveerida tulevikuks. Samuti pole arengualadel näiteks olnud väljakujunenud linnaehituslikku keskkonda või seda pole võimalik või otstarbekas taas luua. Hoiduda tuleb arengualade arengu monofunktsionaalsusest. Arengualadel on võimalik ka ettevõtlus- ja elukeskkonna omavaheline tihedam integreerimine kui väljakujunenud elurajoonides.

Üldplaneeringuga täiendavalt uusi elamualade vm tundlike objektide arendusi sanitaarkaitsevöönditesse kavandatud ei ole. Elamualade jt tundlike alade detailplaneeringute koostamisel juhul, kui planeeringuala on osaliselt või täielikult maantee sanitaarkaitsevööndis, tuleb hinnata maanteest lähtuva saaste (eelkõige müra ja õhuheitmed) taset ja olulisust ning analüüsida sanitaarkaitseala vähendamise võimalikkust ja leevendavate meetmete alternatiive ja rakendamise vajalikkust.

Seadustest tulenevate maakasutuse kitsenduste nimekiri on esitatud planeeringu lisas.

IV - 1.1. Olemasoleva miljöö säilitamisega alad

IV - 1.1.1 Väikeelamumaa-ala (tähis maakasutusplaani EV)

- ⇒ Eramute maa
- ⇒ Kaksikelamute (paariselamute) maa
- ⇒ Ridaelamute maa
- ⇒ Kuni kahekorruseliste korterelamute maa
- ⇒ Maapealsete garaažide maa

Vajalik on homogeense hoonestusmiljöö säilitamine.

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Väikeelamualade miinimumsuurused Jüri alevikus on 1200 m².

Uute elamualade moodustamisel tuleb järgida olemasolevat väljakujunenud krundistruktuuri ja kruntide suurust piirkonnas.

Kuni 10% hoonestusest on lubatud kõrvalfunktsioon – lähipiirkonda teenindavate ettevõtete maa - ärimaa (Ä) või üldkasutatavate ehitiste maa (Ü) - juhul kui see ei too kaasa olulisi mõjusid elukeskkonnale (müra, lõhna, tolmu, vibratsiooni, autoliikluse olulist kasvu) ning parkimine on võimalik paigutada oma krundile kahjustamata seejuures olemasolevat kõrghaljastust või selle rajamise võimalust.

Elektrijaotuskilpide (voolumõõtjad) paigutamine avalikku tänavaruumi (olevate elektripostide külge) ei ole soovitatav. Kilpide paigutus kinnistute välisküljel anda koos planeeringulahendusega.

IV - 1.1.2 Korruselamumaa-ala (EK)

⇒ Kolme- või enamakorruseliste elamute maa

Elamisega seotud ehitised (garaažid, autovarjualused, jalgrattahoidlad, ühistegevusega seotud ehitised jms).

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Kuni 20% hoonestusest on lubatud kõrvalfunktsioon - ärimaa (Ä) või üldkasutatavate ehitiste maa (Ü) - juhul kui see ei too kaasa olulisi mõjusid elukeskkonnale (müra, lõhna, tolmu, vibratsiooni, autoliikluse olulist kasvu) ning on võimalik rajada 1 parklakoht 50 m² kauplemis- või 25 m² toitlustuspinna kohta, kuid mitte vähem kui 2 parkimiskohta väljapoole liiklusala.

Detailplaneeringutes tuleks läbi analüüsida linnaruum detailsusega, mis võimaldab luua piirkonda sobivat tihedat linnalikku miljööd. Parkimine tuleb lahendada reeglina omal krundil.

Korruselamualade külgnemisel väikeelamualadega näha ette vahendid visuaalse eraldatuse tagamiseks väikeelamukruntidele.

IV - 1.1.3 Ärimaa-ala (Ä)

Kaubandus- ja teenindusettevõtete ning kontorite maa, ka kavandatav turuplats Jüri tervisekeskuse ees. Kõrvalsihtotstarbena elamumaa sihtotstarve 50% või üldkasutatavate ehitistemaa sihtotstarve 50%.

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Nõuetekohane parkimine lahendada reeglina omal krundil. Tagada krundi heakorrastatud haljastamine 15% ulatuses krundi pindalast.

IV - 1.1.4 Sotsiaalehitiste maa-ala (Ü)

- ⇒ koolid
- ⇒ kõrgkoolid
- ⇒ lasteasutused
- ⇒ tervishoiuasutused
- ⇒ spordi- ja vaba aja ehitised
- ⇒ sakraalehitised
- ⇒ hoolekandeesutuste ehitised
- ⇒ sanatooriumid ja puhkekodud

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Üldkasutatavate ehitiste maa-aladel tuleb tagada hoonete ümber heakorrastatud haljasalade rajamine ja olemasolevate parkide ning terviklike metsaalade säilitamine.

Keskne sotsiaalehitiste maa-ala on kavandatud piirkonda, mis on kujunenud ja peaks ka edaspidi jätkuvalt arenema Jüri aleviku sotsiaalseks ja ühiskondlikuks keskuseks, kus elanikele oleks kättesaadavad lasteaed ja päevakodu, põhi- ja keskkool, vanade- või hooldekodu. Samaga on asukoha seisukohalt tegemist ideaalse võimaliku alaga, kuhu saaks planeerida Jüri Gümnaasiumi laienduse.

IV - 1.1.5 Tootmise ja ladude maa-ala (T)

- ⇒ Tootmishooned
- ⇒ Laohooned

⇒ Tootmisega integreeritud büroo- ja kaubanduspinnad

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Kuni 30% ulatuses on lubatud kõrvalfunktsioon – ärimaa (Ä). Nõuetekohane parkimine lahendada omal krundil.

Tootmise kavandamisel ja ümberkorraldamisel eelistada võimalikult väikeste keskkonnamõjudega tehnoloogiat. Detailplaneeringutega seada keskkonnatingimused, mis välistavad kavandatava tegevusega kaasnevate kahjulike mõjude leviku tootmisterritooriumist välja. Vajadusel näha ette leevendavad meetmed. Perspektiivsete tootmistaade ja elamumaade vahele on üldplaneeringuga võimalusel planeeritud kaitsehaljastus. Detailplaneeringute ja projektide koostamisel tuleb arvestada kaitsehaljastuse vajadusega põhimaakasutuse sees ka kohtades, kus puudub võimalus iseseisva haljaskoridori eraldamiseks. Kaitsehaljastus on võimalikult mitmerindelise ja tiheda haljastusega roheline koridor või roheala, mis eraldab üksteist mõjutavaid või tundlikke maakasutusi õhus edasikanduvate mõjurite eest füüsiliselt ja visuaalselt.

Liikluskorraldusega juhtida rasketransport ja ohtlikud veosed võimalikult otse ja väheste riskidega asulakeskkonnast välja.

IV - 1.1.6 Haljasmaa – parkmetsa maa-ala (HP)

Olemasolevate terviklikuna säilitatavate parkmetsade, metsaparkide, puistute ja üldkasutatavate rohealade maa.

Üldkasutatavad rohealad võivad sisaldada rekreatsiooni- ja spordirajatisi, samuti nendel aladel paiknevaid tehnorajatisi.

Parkmetsa maa-ala juhtotstarve ei kitsenda olemasolevat maakasutust maatulundusmaa katastrisihtotstarbega maaüksustel ning neid alasid võib tavapäraselt majandada. Keelatud on lageraie ja raadamine.

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Rekreatsiooni- ja spordirajatiste kavandamisel parkide ja üldkasutatavate rohealade maale tuleb rajatiste kasutusest tingitud parkimisvajadused lahendada rohealal säästvalt ning mitte ümbritseda rajatisi üldist maakasutust takistavate piiretega. Detailplaneeringute koostamise delegeerimine huvitatud isikutele toimub nimetatud maa-aladel ainult üldiste huvidega põhjendatud erijuhtudel. Eraõiguslik isik ei tohi olla detailplaneeringu koostamise tellija looduskaitse ja muinsuskaitse alla võetud maa-aladel ega juhul, kui detailplaneeringu koostamine ei toimu vastavuses kehtestatud üldplaneeringuga [---] (Planeerimisseadus § 10 lg 6¹).

IV - 1.1.7 Haljasmaa – kaitsehaljastuse maa-ala (HK)

- ⇒ Maanteede kaitsevööndid ja joogiveekanali äärne haljasvöönd
- ⇒ Kaitsevööndid kultuurimälestiste ümber
- ⇒ Rekreatsiooni- ja spordirajatised

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Kaitsehaljastuse kavandamise vajadusega tuleb perspektiivsete tootmis- ja elamumaade vahel detailplaneeringute ja projektide koostamisel arvestada põhimaakasutuse sees ka kohtades, kus puudub võimalus iseseisva haljaskoridori eraldamiseks.

Rekreatsiooni- ja spordirajatiste kavandamisel kaitsehaljastuse maa-alale tuleb rajatiste kavandamisel lähtuda kaitsehaljastuse eesmärgist ning sellega mitte halvendada kaitsehaljastuse toimivust. Samuti peavad olema tagatud tegevuseks soodsad keskkonnatingimused.

Kaitsehaljastuse maa-ala juhtotstarve ei kitsenda olemasolevat maakasutust maatulundusmaa katastrisihtotstarbega maaüksustel ning neid alasid võib tavapäraselt majandada. Keelatud on lageraie ja raadamine.

Kultuurimälestiste kaitsehaljastuse puhul arvestada vaadeldavusega.

Detailplaneeringute koostamise delegeerimine huvitatud isikutele toimub nimetatud aladel ainult üldiste huvidega põhjendatud erijuhtudel.

IV - 1.1.8 Haljasmaa – rohekoridorid (HR)

⇒ Rohekoridoride maa-ala, s.h maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga ettenähtud rohekoridorid. Koosneb rohevõrgustiku tuumaladest (HT) ning rohekoridoridest (RK).

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Tagada tingimused loomade takistamatuks läbipääsuks rajades vastavaid abirajatisi, samuti tagades ohutuse külgnevatel liiklusaladel. Detailplaneeringute koostamise delegeerimine huvitatud isikutele toimub nimetatud aladel ainult üldiste huvidega põhjendatud erijuhtudel.

IV - 1.1.9 Kalmistu maa-ala (K)

⇒ Olemasoleva kalmistu ning selle võimaliku laienduse maa

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Kalmistu korrastamisel ja laiendamisel järgida väljakujunenud kalmistustruktuuri ja miljööd. Laiendatava kalmistu perimeetrile rajada kõrghaljastuse riba.

IV - 1.1.10 Tehnoehitiste maa-ala (OT)

⇒ Tehnoehitised (hooned ja rajatised)

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Maakasutustingimuste määramisel arvestada piirkonnas väljakujunenud miljööga.

IV - 1.1.11 Sisekaitsehoone ja rajatise maa-ala (RS)

⇒ Päästeteenistuse ja korrakaitse asutuse maa hoonete ja rajatistega

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Liikluskorraldusega tagada soodsad liikumisvõimalused päästetehnikale.

IV - 1.2. Arengualad

IV - 1.2.1 Aleviku keskuse ja äriefunktsiooniga arenguala (A-1)

- ⇒ haljasalad
- ⇒ korterelamud
- ⇒ teenindus-kaubandusettevõtted
- ⇒ kultuuriasutused
- ⇒ haldusasutused

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Tagada mitmekesise ja polüfunktsionaalse linnaruumi tekkimine, mis toetaks aleviku keskuse funktsioone. Vajalik süvendatud linnaruumi analüüs ja modelleerimine. Detailplaneeringud koostada tervikaladena.

Tagada heakorrastatud tänavahaljastus ning suurendada haljastuse osakaal krundil 30%-ni (va haljasalade krundid).

IV - 1.2.2 Restruktureeritava tootmise ja ladude arenguala (A-2)

⇒ Äri- ja kaubandus-teenindusfunktsiooniks restruktureeritavad tootmisettevõtted ning ladude alad.

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Kogu parkimine lahendada omal krundil. Tagada heakorrastatud tänavahaljastus ning suurendada haljastuse osakaal krundil 20 %-ni.

Tootmise kavandamisel ja ümberkorraldamisel eelistada võimalikult väikeste keskkonnamõjudega tehnoloogiat. Detailplaneeringutega seada tingimused, mis välistavad kavandatava tegevusega kaasnevate kahjulike mõjude leviku tootmisterritooriumist välja. Vajadusel näha ette leevendavad meetmed. Tootmis- ja elamumaa-alade vahel tuleb arvestada kaitsehaljastuse vajadusega.

Liikluskorraldusega juhtida rasketransport ja ohtlikud veosed võimalikult otse ja väheste riskidega asulakeskkonnast välja vahekaarele.

IV - 1.2.3 Parkmetsaga integreeritavate puhke- ja sotsiaalobjektide arenguala (A-3)

- ⇒ Sanatooriumid
- ⇒ Hoolekandeesutused
- ⇒ Puhkekodud
- ⇒ Metsakoolid
- ⇒ Parkmets

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Hoonestuse kavandamisel rohealadele arvestada nõudega nendel aladel 70% haljasmaa säilitamiseks tervikaladena planeeritavate alade pindalast, mis ei sõltu olevate ega kavandatavate kinnistute arvust. Hoonestamise võimalused selgitatakse keskkonnamõju hindamisega tingimusel, et tagatakse rohealade terviklikkuse ja ühendatuse säilimine.

IV - 1.2.4 Rekreatsiooni ja puhkusega seotud arenguala (A-4)

⇒ Spordi- ja vabaajaehitised

Tingimused detailplaneeringute koostamiseks

Hoonestuse kavandamisel rohealadele arvestada nõudega nendel aladel 50% haljasmaa säilitamiseks tervikaladena planeeritavate alade pindalast, mis ei sõltu olevate ega kavandatavate kinnistute arvust.

Võimalikud kanaliseerimist vajavad objektid tuleb liita reoveekogumisalaga.

IV - 2. Rohelise võrgustiku toimimist tagavad tingimused

Skeem: IV- 2 Rohealade süsteem 1:20 000

Rohelise võrgustiku toimimist tagab rohealade süsteem, mis koosneb üksteist täiendavatest maakonna tasandi, valla tasandi, aleviku tasandi ning asumi tasandi vastavate elementide võrgustikest.

Jüri alevikus ja sellega piirnevates Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosades on maakonna tasandi tuumalad ja rohevõrgustik määratud Harju maakonna teemaplaneeringuga *Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused*. Skeemil on need elemendid rohelise joonega piiritletud. Olulised on suured katkematud roheühendused edelast kirdesse Vaskjala veehoidla äärde ning edasi loode suunas piki kanaliserva.

Rohevõrgustikku on maakasutusest lähtudes kogu planeeringuala ulatuses täpsustatud ja täiendatud.

Asula rohevõrgustiku moodustavad alevikus paiknevad haljasmaad ning haljastatud tänavad. Ideaaljuhul on poollooduslikud maastikud ja haljasmaad haljasühendustega seotud kogu asulat ja ümbruskonda hõlmavaks süsteemiks, mis katab asula lisaks tehnovõrkudele ning autoteedele ka rohelise võrgustikuga. Ühest küljest loob see aluse alternatiivsetele liikumisvõimalustele ning eeldused puhkamiseks ja rahvaspordiga tegelemiseks, teisest küljest on ökoloogiliste koridoridega seotud haljasmaade võrgustikul tähtis osa bioloogilise mitmekesisuse tagamisel. Kohaliku rohevõrgustiku oluliseks osaks on ka teede ja tänavate äärne haljastus alleede ja haljasribadega (puiesteed, puuderead, elamute ja tänavate vaheline kõrghaljastus). Tänavahaljastuse vajadusega tänavad on kantud planeeringukaardile.

Kõik alevikus paiknevad välisruumid peaksid olema võimalikult haljastatud ja maastikuarhitektuuriselt kujundatud. Võimalikult tuleks säilitada aleviku siseseid või aleviku hoonestusaladega külgnevaid metsaalasid ühiskasutatavate välisruumidena. Selleks tuleb huvide vastastikuse arvestamise alusel jõuda läbirääkimiste kaudu kokkuleppele maaomanikega ning arendada ühistegevust naabrite vahel.

Rohevõrgustiku koostisosi, mis ühendavad Jüri aleviku elupiirkondi ühtse parkmetsaalaga planeeringuala kaguosas, Vaskjala veehoidla ümbrusega, Lehmja tammikuga ning rohealadega Andrekse elamualast loodes Tallinna ringtee ääres, tuleb säilitada maakasutust liigendava kaitsehaljastuse ja rekreatiivala osistena ning hoiduda maakasutusest, mis võiks selle koostoimimist takistada.

Jüri aleviku ja külgnevate külade territooriumil maavarasid ei ole ning nende kaevandamist ei toimu, mistõttu kohalik rohevõrgustik ei piira kaevandamistegevust.

Detailplaneeringute koostamisel tuleb olulise tingimusena vaadelda mitte ainult üksikuid kõrghaljastuse elemente, kaitstavaid loodusobjekte ja liike planeeringualal, vaid arvestada planeeringu koostamisel nende kuuluvust rohelise võrgustiku üksteisega seotud tasanditesse.

Asustuse kavandamisel ja ehitusalade valikul mitte läbi lõigata rohelise võrgustiku koridore ega seada ohtu rohelise võrgustiku säilimist. Omavalitsus võib keelduda rohevõrgustikku ohustava planeeringu algatamisest või vastuvõtmisest. Ehitustegevust rohevõrgustiku aladel üldplaneeringu lahendusega ei kavandata ning see võib olla lubatud vaid erandjuhtudel ja üldplaneeringut muutva detailplaneeringu alusel. Erandina on aktsepteeritav olemasolevate ehitiste teenindamiseks vajalik ehitustegevus. Hajaasustuse põhimõtetele vastavate eluasemekohtade rajamine planeeringuala rohevõrgustiku aladel ei vasta planeeringu põhilahendusele. Olemasolevate eluasemekohtade kinnistule planeeritav hoonestusala peab piirduma õuema-alaga (ühepereelamu ja abihoonete paigutamiseks vajalik maa), ülejäänud osas peab kinnistu jääma hoonestamata haljasalaks. Piirdeaedu võib rajada vajadusel vaid õuema-ala ümber.

Arendustegevuste puhul mis muudavad maa sihtotstarvet või kavandavad olulise keskkonnamõjuga joonehitisi, tuleb keskkonnamõju hindamisel tähelepanu pöörata rohevõrgustiku toimimisele ja analüüsida võimaliku mõju ulatust. Perspektiivsete tootmisma-alade ja elamumaa-alade vahele on üldplaneeringuga võimalusel planeeritud kaitsehaljastus. Detailplaneeringute ja projektide koostamisel tuleb arvestada kaitsehaljastuse vajadusega põhimaakasutuse sees ka kohtades, kus puudub võimalus iseseisva haljaskoridori eraldamiseks. Detailplaneeringuga peab kaasnema maakasutust tasakaalustav maastikukaitselisi abinõusid kavandav maastikuplaneerimine.

Üldplaneeringus on toodud järgmised roheühenduse vajadused ristumistel teedevõrguga (arvestades nii ökoloogilisi kui sotsiaalseid aspekte):

- Tallinna ringteel Pirita-Ülemiste kanali silla all – kergliikluse läbipääs kanali vasakkaldal ja läbipääsuvõimalus ulukitele kanali mõlemal kaldal. Kaaluda võimalust kohandada kanali sild ka suurulukite läbipääsuks. Kuna kavandatav kanaliäärne kergliiklustee paikneb piirkonna olulises loomade liikumiskoridoris, siis ei ole ette nähtud selle kergliiklustee valgustamist.
- Tallinna ringteel kavandatavast Karla liiklussõlmest lääne pool – planeeringualal olev arvestatava suurusega roheala ühendada teisele poole Tallinna ringteed jääva rohealaga väikeloomatunneli kaudu.
- Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel Aaviku külas roheühendus eelkõige kergliikluse tarbeks. Ühendus sobiks põhimõtteliselt ka väikeloomadele.
- Olemasolev Vana-Aaviku endine karjatunnel rekonstrueerida kergliikluse läbipääsuks.
- Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel kavandatavast Aaviku liiklussõlmest lõuna pool lahendada rohekoridoride ühendamine koos Aaviku liiklussõlmega, kuid sellest piisaval kaugusel. Arvesse tuleb võtta suurulukite liikumised selles piirkonnas.
- Kõrvalmaantee nr 11303 (Aruküla tee) sild üle Pirita-Ülemiste kanali – läbipääsuvõimalus väikeulukitele tee all, kergliiklustee üle kanali.
- Kõrvalmaantee nr 11112 sild üle Pirita-Ülemiste kanali – läbipääsuvõimalus ulukitele silla all, kergliiklustee üle kanali.

Rohealade terviklikuks kujundamiseks aleviku välisruumi osana ning soodsa ja atraktiivse elukeskkonna tagamiseks on vajalik detailplaneeringud koostada vallavalitsuse korraldamisel suuremate kokkukuuluvate alade kaupa, mis tagaks piirkondliku tervikarengu põhimõttel nii rohealade kui ka teede võrgustiku loomise ning üldilme terviklikkuse. Võimalik on ka detailplaneeringule eelnevalt vastavate piirkondlike arenguskeemide koostamine.

Koostatavates detailplaneeringutes ja/või projektides tuleb arenguperspektiive arvestades lahendada ka konkreetsete elamugruppide sisene haljastus. On vajalik, et uutes detailplaneeringutes oleks üldkasutatavate haljasalade või rohevõrgustiku osakaal 10-15% (tänaväärne haljastus, üldkasutatavad haljasalad, haljaskoridorid jm). Elamuala tuleb haljasribadega rühmitada 10-15 elamukrundi kaupa.

Arvestada tuleb ehituste mõjudega rohealade veerežiimile. Veekogude eutrofeerumise vähendamiseks säilitada veekogude ja nende kaldaalade looduslikkus. Väikeveekogud tuleb maastikuliselt siduda ümbritsevate haljasaladega ning vastavalt Looduskaitseadusele tagada nende ümber piiranguvöönd ja ehituskeeluvöönd (vt Lisa 1: Seadustest tulenevaid maakasutuse kitsendusi põhjustavate nähtuste nimekiri). Üldplaneeringu põhijoonisele on kantud ehituskeeluvöönd maa-aladel, kus ehitustegevus on lubatud. Metsamaal ulatub ehituskeeluvöönd piiranguvööndini.

Otstarbekas on eelistada allikate vee sademeveekanaliseerimisele juhtimisele selle kasutamist kohalike veesilmade toiteks. Veesilmad on võimalik kujundada ka elamute õuealadel (Vt IV – 4.2.5 Sademevee kanalisatsioon).

Rohevõrgustiku alal tegevuse kavandamisel arvestada, et võrgustik jääks toimima:

- tugialadel ja koridoridel võib arendada tavapärasel, rohevõrgustikuga arvestavat majandustegevust, va seadustest tulenevate piirangutega alad;
- võrgustiku funktsioneerimiseks on vajalik, et looduslike ja poollooduslike alade osatähtsus tugialas ei langeks alla 90%;
- väga oluline on tuumalade äärealade säilitamine – need on tuumalaga külgnevad loodusliku või poolloodusliku maakasutusega alad.

IV - 3. Kaitsealused objektid

IV - 3.1. Kaitstavad loodusobjektid

Kaitstavad loodusobjektid planeeringualal on Lehmja tammik ning kaitsealuste liikide varjuluste, jumalakäpa ja nahkhiirte elupaigad. Natura 2000 võrgustiku alasid planeeringualal ega selle eeldatavas mõjupiirkonnas ei ole. Kaitstavaid loodusobjekte on üksikasjalikult kirjeldatud üldplaneeringu KSH aruandes ning kaitsekorralduskavas.

IV - 3.1.1 Lehmja tammik

Jüri alevikus asub looduskaitse all olev riikliku tähtsusega loodusmälestis Lehmja tammik, vana hiiekoht ja pühapaik. Tammik koos sellega seotud koosluste ja liikidega on üks põhjapoolsemaid Euroopas ning tähelepanuväärseim, suurim ja haruldasim põlispuude kooslus Tallinna vahetus läheduses. Lehmja tammiku peamine kaitse-eesmärk on kiiresti laienevas Jüri alevikus asuva tammiku ja sellega seotud elustiku kaitse. Kõrvalfunktsioonina on kaitse eesmärgiks puhkeala ja loodusõppeks sobiva koha säilitamine. Kaitseala valitseja on Keskkonnaamet.

Üldplaneering arvestab Lehmja tammiku väärtuse ja kaitsestaatusega. Konkreetse tegevuse kavandamisel tammikus ja selle ümbruses tuleb arvesse võtta kaitsekorralduskavaga ette nähtud kaitse-eesmärke ja kaitseväärtust, samuti kaitse-eesmärke mõjutavaid tegureid ning tammiku kaitseks vajalikke tegevusi. Lehmja tammiku piirid on kantud üldplaneeringu kaardile.

IV - 3.1.2 Kaitsealuste liikide elupaigad

Lehmja tammikus on fikseeritud kaitsealuse liigina varjuluste (*Bromus benekenii*) ja jumalakäpp (*Orchis mascula*) kasvukohad. Mõlemad taimeliigid kuuluvad II kaitsekategooriasse. Taimeliikide ohuteguritaks on võsastumine, korjamine, ümberistutamine ja metsahooldustööd. Kaitsealustele taimeliikidele soodsa seisundi tagamiseks tuleb arvestada Lehmja tammiku kaitsekorralduskavas toodud meetmetega.

Aleviku südames, Aruküla tee ja Ringtee vahelisel alal on tuvastatud kaks nahkhiirte elupaika. Üks nahkhiirte talvitumiskoht asub Veetorni tänava piirkonnas 1960.-ndatel silikaattellistest ehitatud poolmaa-aluses keldris. Teine nahkhiirte talvituspaik või suvine elupaik on tuvastatud Aaviku tee ja Aruküla tee ristmiku piirkonnas. Mõisaaegsete hoonete läheduses asuv puistu (suured vanad puud) ja tiik moodustavad nahkhiirte jaoks ka soodsa suvise elupaiga. Aruküla tee, Tiigi tn ja Kesk tee vahele jääva pargiala rekonstrueerimise ettevalmistamisel on vajalik täiendav suvine nahkhiireuring loomadele soodsate tingimuste määramiseks.

Üldplaneeringu kaardile on kantud elupaigad Eesti Looduse Infosüsteemi (EELIS) andmetel, kuid liiki avalikustamata.

IV - 3.1.3 Eluta looduse objekti kaitse alla võtmise ettepanek

Käesoleva üldplaneeringuga tehakse ettepanekud võtta kohaliku kaitse alla Karla kivi ning kiriku pargis paiknev kivi. Vaskjala küla territooriumil paiknev rändrahn Karla kivi on märgitud Eesti Ürglooduse Raamatus kui tähelepanuväärne eluta looduse objekt. Karla kivi kaitseteetpanek tegi üldplaneeringu KSH koostamise käigus Harjumaa Keskkonnateenistus. Lähtudes analoogsete objektide kaitse korraldamisest tehakse ettepanek määrata Karla rändrahnu kaitsevööndiks 10 m.

Kirikumõisa pargis paikneva soorauasulatamise mälestusmärgiga kivi kaitse alla võtmise ettepaneku tegi üldplaneeringu KSH koostamise käigus vallavalitsus. Kivi on pärandkultuuri jäädvustav kunstiteos ja vaatamisväärsus, mida sobib väärtustada pärandkultuuriobjektina (vt IV – 3.2.4).

IV - 3.2. Kultuurimälestised

Jüri alevikus paiknevad kultuurimälestised koos registrinumbriga on kantud üldplaneeringu kaardile (allikas: Kultuurimälestiste riiklik register, Maa-ameti kaardiserver seisuga aprill 2009).

Jüri aleviku üldplaneering arvestab kaitse alla võetud kultuuriväärtustega ning täiendavate kultuuriväärtuslike objektide leidmise võimalusega. Üldplaneeringuga ei tehta ettepanekuid täiendavate objektide kaitse alla võtmiseks.

Kinnismälestiste kaitsevööndiks on muinsuskaitseaduse § 25 lg 1 kohaselt 50m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist või piirist arvates kui mälestiseks tunnistamise õigusaktis ei ole määratud teisiti. Kaitsevööndi eesmärk on tagada mälestise säilimine ajalooliselt väljakujunenud struktuuris ja mälestist vääristavas keskkonnas. Kaitsevöönd aitab säilitada mälestise tekke- ja kujunemise taustinformatsiooni, vältida mälestist ja ümbritsevat keskkonda kahjustavaid tegevusi.

Muinsuskaitseametis vaadatakse sisuliselt üle mälestiste kaitsevööndeid – nii kehtestatud ja muudetud kaitsevööndid kui kaitsevööndi muutmise ettepanekud on nähtaval Maa-Ameti kaardiserveris. Kaitsevööndid on kantud planeeringukaardile.

Kultuurimälestise kaitsevöönd ei ole tervikuna ehituskeeluala, tegu on alaga, kus kõik mälestisi mõjutada võivad tegevused tuleb Muinsuskaitseametiga kooskõlastada. Tulenevalt muinsuskaitseaduse § 24-25 on mälestisel ja selle kaitsevööndis kitsendusi muuhulgas ehitus- ja kaevetöödele, maa sihtotstarbe muutmisele ja kruntimisele. Senist maakasutust võib jätkata. Muinsuskaitseameti loata on kinnismälestise kaitsevööndis keelatud:

- maaharimine, ehitiste püstitamine, teede, kraavide ja trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd;
- puude ja põõsaste istutamine, mahavõtmine ja juurimine.

Muinsuskaitseamet lähtub oma otsustes mälestise säilimise võimalikkusest planeeritavate muudatuste elluviimisel ning seab sellest lähtudes tegevusele tingimused. Objekti olulisel mõjutamisel (nt teedehitus või muu ehituslik sekkumine) on Muinsuskaitseameti üheks kooskõlastustingimuseks, et detailplaneeringu koostamisel või enne projekteerimist teostatakse riikliku kaitse all oleva arheoloogiamälestise lähedusse jäävas osas (vähemalt kaitsevööndis) arheoloogilised eeluuringud. Ehituse eel ja ajal tuleb tagada arheoloogiline uuring, mille koostamise viis leppida kokku tööde tellija ja arheoloogi vahel.

IV - 3.2.1 Arheoloogiamälestised

Jüri alevikus ja eriti selle keskosas on tihedalt arheoloogiamälestisi (vt tabel)

| Reg. nr | Mälestise nimi | Aadress | Märkused lähtudes üldplaneeringu lahendusest |
|---------|----------------|-------------|---|
| 18715 | Kultusekivi | Aaviku küla | KuMm 27.07.1998 nr 20; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis tehnopargi ehitamisel |

| Reg. nr | Mälestise nimi | Aadress | Märkused lähtudes üldplaneeringu lahendusest |
|---------|-------------------------|---------------|--|
| 18739 | Asulakoht | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; kaitsevööndi ettepanek; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18740 | Asulakoht | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; kaitsevööndi ettepanek; vt ka 18747; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18741 | Kivikalme | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; kaitsevöönd KuM käskkiri 21.06.2006.a nr 208; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis ühendustee ehitamisel |
| 18742 | Kivikalme | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; ühise kaitsevööndi ettepanek; vt ka 2947-2951; 14424; 27091; 18761; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis, sh ühendustee viimisel kirikuaia eemale |
| 18743 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; transpordimaal, arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis |
| 18744 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; ühine kaitsevöönd, vt ka 18745, 18749; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis |
| 18745 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; vt 18744 |
| 18746 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; seotud loodusobjekt Lehmja tammik |
| 18747 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; vt 18740; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18748 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18749 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; vt 18744 |
| 18750 | Muistsed põllud | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; seotud loodusobjekt Lehmja tammik (kaitsevööndi ulatus) |
| 18898 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis (tee-ehitus, väikealamuehitus) |
| 18786 | Asulakoht „Terikualune“ | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; kaitsevööndi ettepanek; teaduslikku informatsiooni sisaldava kultuurikihiga arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis (Tallinna ringtee rekonstrueerimine, eritasandristmiku ehitus) |
| 18895 | Kultusekivi | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18902 | Kultusekivi (ohvrikivi) | Jüri alevik | KuMm 27.07.1998 nr 20; rohealal |
| 18891 | Kivikalme | Karla küla | KuMm 27.07.1998 nr 20; kaitsevööndi ettepanek; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18892 | Kivikalme | Karla küla | KuMm 27.07.1998 nr 20; kaitsevööndi ettepanek; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |
| 18761 | Asulakoht | Vaskjala küla | KuMm 27.07.1998 nr 20; vt 18742 |
| 18901 | Kultusekivi „Aabakivi“ | Vaskjala küla | KuMm 27.07.1998 nr 20; arvestada tegevuse puhul kaitsevööndis. |

Detailplaneerimisel ja projekteerimisel arvestada mälestistele sobiliku keskkonna säilitamisega ning asjaoluga, et muinas- ja keskaegsete asustuskeskuste läheduses võib olla veel leidmata kultuuriväärtusi (asulakohti, kalmeid, põllujäänuseid jms).

IV - 3.2.2 Ajaloo- ja arhitektuurimälestised

Jüri kirikuaed (reg nr 2948) Jüri alevikus Aruküla maantee ääres koondab ühtseks kompleksiks järgmised mälestised:

- Jüri kirik, 1885.a. (reg nr 2947);
- Jüri kirikuaia piirdemüür (reg nr 2949);
- Jüri kirikuaia kabel 1, 19.saj. (reg nr 2950);
- Jüri kirikuaia kabel 2, 19.saj (reg nr 2951).

Kiriku kagunurga läheduses paikneb mälestusmärk I maailmasõjas ja Vabadussõjas hukunuile - ajaloomälestis (reg nr 27091).

Kirikuaia naabruses paikneb Jüri kalmistu - ajaloomälestis, (reg nr 14424).

Planeeringu koostamise käigus tehti ettepanek mitte ette näha kiriku vahetusse lähedusse Aruküla tee ja maantee nr 11113 äärde sinna varem kaalutud ärimaa funktsiooni, vaid arendada piirkonda sotsiaalmaa funktsioonis ühtse välisruumikompleksina. Üldplaneeringu lahendus loob eeldused vaadete säilitamiseks Jüri kirikule, kirikuaiale ning kalmistule. Mälestiste vaadeldavusega tuleb arvestada maakasutuse kavandamisel, detailplaneeringute koostamisel ning asularuumi kujundamisel.

Ajaloo- ja arhitektuurimälestistele kiriku ja kalmistu ümbruses on tehtud ettepanek moodustada ühine kaitsevöönd, mis hõlmab ka arheoloogiamälestisi. Kaitsevöönd on kantud üldplaneeringu kaardile.

IV - 3.2.3 Kultuuriväärtusega objektid

Arvestades hästi säilinud arheoloogilise pärandi ja kaitsealuste objektide olemasolu Jüri aleviku piirkonnas, tuleb kaevetöödel mälestiste ja kaitsevööndite alast väljapoole jäävatel aladel arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitsealusest tulenevalt on leidja kohustatud kaevetööd peatama, leiu jätmata leiu kohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile või kohalikule omavalitsusele.

IV - 3.2.4 Miljööväärtused ja pärandkultuuriobjektid

Üldplaneeringu lähtestaadiumis kaaluti tingimuste seadmist Aaviku külas 1930-1960-ndatel aastatel ehitatud Vana-Aaviku miljööväärtuste säilitamiseks. 2007.aasta suurpõlengus hoonestus valdavalt hävis. Varasema miljööga on võimalik arvestada uute hoonete ehitamisel.

Kirikumõisa pargis paikneva soorauasulatamise mälestusmärk on pärandkultuuri jäädvustav kunstiteos ja vaatamisväärsus, mida sobib väärtustada pärandkultuuriobjektina. Kivi kaitse tagab ümbritsev pargiala, mistõttu täiendava kaitsevööndi määramist see ei vaja.

IV - 4. Liiklus ja tehniline infrastruktuur

IV - 4.1. Liiklus

IV - 4.1.1 Magistraalid ja eritasandiliste ristmike asukohad

Skeem: IV – 3 Teed ja tänavad

Jüri aleviku transpordiühendusvajaduste rahuldamiseks on aleviku piirkonnas magistraalseid autoteid ja liiklussõlmi piisavalt. Vajadus on pigem olemasolevate teede ja tänavate rekonstrueerimise ja tänavavõrgu korrastamise kui uute rajamise järele. Liikluskorralduse muutmise vajadus aleviku üldplaneeringus tuleneb eelkõige põhimaantee korrastamise ja kaasajastamise riiklikest kavadeid, millega muutuvad ristmike asukohad ning väljasõidu võimalused (vt ka II osa 1.6 ning III osa 4).

Üldplaneeringu koostamise käigus ilmnes vajadus Tartu maanteele Aaviku liiklussõlme kavandamise järele. Tallinna ringtee rekonstrueerimise esialgse eelprojekti kohaselt ringtee ja kõrvalmaantee 11330 risteks muutmisel oleks olnud esmajärjekorras vajadus täiendava liiklussõlme ehitamise järele kavandatava Karla eritasandilise liiklussõlme ning Tartu maantee rekonstrueeritava sõlme vahele. Kirjeldatud lahendust kaaluti üldplaneeringu eskiisistaadiumis.

Nimetatud liiklussõlm oleks taganud soodsama ühenduse Tallinna ringtee ja Jüri aleviku läänepoolse osa (sh tehnoпарк) vahel. Liiklussõlme oleks tehnopargiga ühendanud veotee ning Karla ristmikuga Tallinna ringteega paralleelselt kulgev kogujatee. Viimase ülesandeks oleks olnud suunata rasketransport aleviku elupiirkondadest mööda, et vähendada Jüri alevikku läbivat transiitliiklust. Jüri aleviku sissesõidusõlme lahendamine ristmikuna võimaldas kogujateest loobuda ning suunata transiitliikluse otse ringteele.

2009.aasta suvel muudeti läbirääkimiste tulemusel Tallinna ringtee rekonstrueerimise eelprojekti lahendust selliselt, et ka tulevikus on sissesõit alevikku võimalik senisest asukohast. 2010.aasta esimesel poolel toimunud kooskõlastuste ja täiendavate läbirääkimiste käigus loobuti Assaku-Jüri teeni viivast kogujateest ning võimaldati Aleviku teele ehitataval ristmikul väljasõit ringteele.

Üldplaneeringus on näidatud maa-alade reserveerimise üldistatud vajadus eritasandiliste liiklussõlmede rajamiseks:

- Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteele Aaviku külla;
- Tallinna ringtee rekonstrueerimise eelprojekti kavandatud Karla ristmikule;

- Jüri aleviku keskosasse Aleviku teele eritasandiline ristmik riste, ringristmike ning peale- ja mahasõitudega kõigis suundades.

Jüri aleviku keskossa Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee alla on kavandatud riste - ühendustunnel edela suunas paikneva Ameerikanurga kaubandus- ja logistikapargiga.

Ühetasandilised maha- ja pealesõidud T-2 ja T-11 maanteedel ei ole perspektiivsed. Eritasandristmike väljaehitamise mahtu kuulub ka vajaliku kogujatee rajamine aleviku osade ühendamiseks liiklusmagistraalidega. Aaviku eritasandilise ristmiku puhul tuleb arvestada sellega, et ristmiku ehitamiseks ei ole planeeringu menetlemise ajal riigieelarves vahendeid eraldatud ning selle objekti ehitamist ei ole ette nähtud ka lähiaastatel (vt ka osa V-2).

Aaviku liiklussõlme kuju ja selleks vajaliku maa-ala tuleb määrata tee-ehitusprojektiga. Aaviku liiklussõlme ja Jüri-Vaida tee (1114) ühendustee asukoht täpsustatakse hilisema projekteerimise käigus ning vastavalt ehitusmäärusele kaasatakse projekteerimisse ka puudutatud isikud.

IV - 4.1.2 Liiklusskeemi põhimõtted

Teede- ja tänavavõrgu kavandamisel on kasutatud planeeringualaga piirnevat ja seda läbivat riikliku maanteevõrku. Jüri alevikku sisenevad riigimaanteed ning aleviku põhilised teed ja -tänavad on ette nähtud siduda ühtsesse võrgustikku, arvestades aleviku tänavavõrgu arendamise vajadusi ja riigiteedevõrgu arendamise kavasid. Liiklusskeemi väljatöötamisel on tehtud tihedat koostööd Riigi Maanteeameti ja Põhja Regionaalse Maanteeametiga.

Aleviku tänavavõrk koosneb tänavatest ja linnateedest ning sõltuvalt liikluse iseloomust selle üksikute osadel magistraalidest ja juurdepääsudest. Tänav on sõidukite ja jalakäijate liikumiseks, tehnovõrkude paigaldamiseks, haljastuse rajamiseks ja vahel ka sõidukite peatumiseks ning parkimiseks mõeldud ala, mis paikneb hoonestatud või hoonestamisele minevas keskkonnas. Linnatee on mõeldud samade ülesannete täitmiseks, kuid ta paikneb hoonestamata või hõredalt hoonestatud keskkonnas.

Tänavate, linnateede ja väljakute maa-ala (tänavakinnistu) piiriks on punased jooned, mis on ühtlasi tänavaäärsete kinnistute tänavapoolseks piiriks. Hoonestusjoon võib paikneda punasel joonel või sellest väljapool, kusjuures hoonestusjoone kaugus punasest joonest sõltub punaste joonte vahekaugusest, hoonestuse kõrgusest, tuleohutuskujadest, tehnovõrkude paigaldamise tingimustest ja kavandatavast kõrghaljastusest.

Aleviku üldplaneeringuga kavandatud liiklusskeemis eristuvad:

- väliskaar, mis võimaldab riigi eri piirkondade vahelist liiklust ilma alevikku läbimata;
- vahekaar veo- ja kogujateena, mis võimaldab raske- ja transiitliiklust aleviku osade ja väliskaarega ühendavate juurdepääsuteede vahel ilma aleviku keskust läbimata;
- sisekaar - teed ja tänavad, mis ühendavad aleviku osi ning valla eri piirkondi aleviku keskusega;
- asumisesed tänavad.

Liikluskorralduse peamiseks eesmärgiks on tagada kõigile liiklejatele turvaline, sujuv ja mugav liiklus. Selle eesmärgi saavutamise peamiseks meetmeks on liikluse jaotamine tema iseloomule vastavatele tänavatele, eelistades ja suunates erinevate liiklejate kategooriate liiklemist:

- transiit- ja raskete veokite liiklus – veotänavatel ja kogujateel;
- aleviku keskosa põhitänavatel – sõiduauto- ja kergliiklus;
- aleviku keskosa jaotustänavatel, juurdepääsudel (va veotänavad) ning elamupiirkonnad – kergliiklus;

Alevikusisene tänavavõrk säilib mõningate täiendustega põhiosas olemasoleval kujul. Kõrvaltänavate puhul on eesmärgiks seatud avatud tänavavõrgu loomine ning alternatiivsete juurdepääsuvõimaluste lisamine.

Teede ja tänavate rajamise või rekonstrueerimisega koos on otstarbekas kavandada ja kasutada liikluse rahustamise võtteid aleviku keskosa juurdepääsudel - jaotus- ja kõrvaltänavatel, samuti asumi- ja kvartalisestel tänavatel, et vältida nende kasutamist kiirete otseühendustena. Selle eesmärgiks on tänasest keskkonna- ja kergliiklussõbralikuma liikluslahenduse loomine, kus ka kergliikleja ja jalakäija saaks end turvaliselt tunda. Olemasolevaid teid ja ristmikke tuleb hooldada, remontida ja rekonstrueerida vastavalt vajadusele ja võimalustele, füüsiliselt on seda võimaldav teemaa olemas.

Transpordialade sihtotstarbeks detailplaneeringutes on *Liiklusmaa* konkreetsele kasutusele vastavate alaliikidega. Detailplaneeringutes tuleb:

- nõuda perspektiivsete liiklusmaa piiride määramist (nn punased jooned);
- punased jooned ja krundi piirid peavad langema üldjoontes kokku;
- jalgratturite liikumisvõimalused näidata detailplaneeringu liikluslahendustes;
- tehnovõrgud koondada tänavate maa-alsse.

IV - 4.1.3 Uued teed ja tänavad

Punaste joonte vähim kaugus sõidutee välisservast (EVS-843-2003 tabel 7.9)

| Tänavava (tee) liik | Vööndi laius sõidutee välisservast punase jooneni (m) | | |
|---------------------|--|----------|----------|
| | Hea | Rahuldav | Erandlik |
| Jaotustänav | 8 | 6 | 3 |
| Kõrvaltänav | 4 | 3 | 2,5 |
| Kvartalisine tänav | 3,5 | 3 | 2,5 |
| Veotänav | 8 | 6 | 3 |
| Kergliiklustee | 3 | 1 | 0 |

• Juurdepääsud - kogujateed

Kogujateedena käsitletakse aleviku eri osasid põhimaanteedega ühendavaid maanteid ja tänavaid sõltumata nende omandivormist. Nimetatud teede ehitamisel ja rekonstrueerimisel ning nendega külgnevate alade arendamisel tuleb arvestada kogujateedel liikumiskoormuse olulise suurenemisega lähiajal ning ühistranspordi arendamise vajadustega. Teede ehitamise ja rekonstrueerimise käigus tuleb teemaade määramisel arvestada ka jalgrattateede rajamise vajadustega.

Liiklusskeemi põhimõtetele tuginedes on Jüri aleviku üldplaneeringu käigus planeeringulahenduse vajadustest lähtudes määratletud alevikusisesed kogujateed, mis ühendavad aleviku osi peamagistraalidel paiknevate kavandatavate uute mitmetasandiliste liiklussõlmedega. Ristmike lahendus võimaldab juhtida aleviku keskosast mööda alevikku läbivat transiitliiklust, samuti aleviku tootmispiirkondadest lähtuvat raskeliiklust ja ohtlikke veoseid.

Kogujatee väljaehitamine kuulub Tallinna ringtee rekonstrueerimise ja eritasandristmike rajamise mahtu.

• Juurdepääsud - kõrvaltänavad

Andrekse väikeelamupiirkonna paremaks ühendamiseks aleviku tänavavõrguga võib olla tulevikus vajalik täiendavate kirde- ja läänesuunaliste kõrvaltänavate rajamine koos ühendusega Aruküla tee põiktänavale. Üldplaneeringu lahenduses on lääne suunas aleviku keskosaga ühendava jalg ja jalgrattaliiklusega kergliiklustee rajamise võimalus, mille asukoht täpsustatakse hilisema detailplaneerimise ja projekteerimise käigus.

Ühendamist vajavad Rebase tänava lõigud. Ujula tänava koormuse vähendamiseks rajada täiendavad kõrvaltänavad.

• Juurdepääsud - kvartalisised tänavad

Kokkukuuluvatel arengualadel ning ehituspiirkondades lahendada detailplaneeringutega piisava tihedusega siduv ja avatud sisetänavate võrk. Vajalik on arengualadel paiknevatele objektidele juurdepääsude tagamine avaliku läbiva tänavavõrguga. Elamukvartalite sisesed juurdepääsud peavad olema rahustatud liiklusega ning vältida nende kasutamist kvartaleid läbivate kiirete otseühendustena.

Ristprofiili elementide laiused (EVS-843-2003 tabel 7.4)

| Ristprofiili element | Laius, (m) | | |
|--|------------|----------|----------|
| | Hea | Rahuldav | Erandlik |
| Sõidurada | >3,5 | 3,25 | 3,0 |
| Rentsliriba | >0,7 | 0,5 | 0,25 |
| Ühepoolne kahesuunaline jalgrattarada | >2,5 | 2,0 | 1,5 |
| Kahepoolne ühesuunaline jalgrattarada | >1,5 | 1,0 | 0,75 |
| Kõnnitee | >3,0 | 2,25 | 2,0 |
| Räästariba | >1,0 | 0,8 | 0,6 |
| Ühesuunaline jalgrattaliiklusega kergliiklustee | >3,5 | 3,0 | 2,5 |
| Kahesuunalise jalgrattaliiklusega kergliiklustee | >4,0 | 3,5 | 3,0 |
| Eraldusriba - sõidusuundade vahel | >3,0 | 2,5 | 2,0 |
| - sõidutee ja kõnnitee vahel | >3,0 | 2,5 | 1,5 |
| Parkimiserada | >2,5 | 2,25 | 2,0 |
| Bussitasku | >3.25 | 3,0 | 2,75 |

IV - 4.1.4 Kergliiklusteed

Olulisemaks üldplaneeringuga kavandatud muudatuseks on alevikku kattev kergliiklusteede võrgustiku planeerimine ning eelduste loomine autoteedeväliste turvaliste ühenduste rajamiseks jalakäijatele ja ratturitele. Planeeringukaardile on kantud olulisemate aleviku tähtsusega kergliiklusteede suunad, mis võimaldavad juurdepääsu avalikele hoonetele, elamualadele ja töökohtadele ning seovad neid omavahel luues alternatiivse liikumisvõimaluse. Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb lahendada ohutu ligipääs kergliiklusteedele, planeerides vajadusel jalgrattateed ka arenduspiirkondade sisetänavatele.

• Kergliiklustee mõiste

Kergliiklustee on jalgsi (sh lapsevankriga), jalgrattaga, rulluisudega või tõukerattaga sujuvaks ja turvaliseks liiklemiseks ehitatud või kohandatud nähtud tee. Kergliiklustee ei ole kasutamiseks mistahes mootorsõidukile (sh mopeedile ja motorollerile). Hoonestatud aladel asuvad kergliiklusteed hoitakse talvel lumevabadena, et võimaldada liiklemist jalgsi ja jalgrattaga.

• Kergliiklusteede liigitus Jüri aleviku üldplaneeringus

1. Aleviku osade vahelised kergliiklusteede peateed

Teed sobivad sujuvaks liikumiseks aleviku osade vahel ning nende sees, kulgedes rohelises ja atraktiivses välisruumis väljaspool linnatänavaid.

2. Hoonestusalade sisesed kergliiklusteede peateed

Teed on sujuvaks liiklemiseks eelkõige jalgsi ja jalgrattaga. Kulgevad läbi hoonestusalade valdavalt laste-, haridus- ja spordiasutuste ning kaubanduskeskuste läheduses. Kergliiklusteede peateed ühendavad õuealaid ja vajadusel läbivad neid. Ristumisi linnatänavatega

(mootorsõidukiteedega) on minimaalselt. Ülekäik toimub fooride või tähistatud ülekäiguradade abil. Elamukvartalite sees olevate autoteede suhtes on need peateed.

3. Kergliiklusteed (jalgrattateed) teede ja tänavate kõrval.

Rajatakse reeglina koos alevikku läbivate riigi kõrvalmaanteede ja vastava liigi tänavate rekonstrueerimisega. Sobivad lühimatksadeks ja juurdepääsudeks. Puuduseks on palju ülesõite väiksematest ristuvatest autoteedest. Kergliiklusteel tuleb jalakäigu- ja jalgrattaliiklus eraldada autoliiklusest, kui autoliikluse sagedus on >1500 autot ööpäevas.

4. Kvartalisised autoteed, mis sobivad ka kergliikluseks.

5. Kergliiklusteed haljasmaadel ja rohekoridorides.

6. Liikumis- ja virgestusrajad.

• Kergliiklusteede lahendused

Kergliiklusteede võrgustiku üldine planeeringulahendus on edasiste läbirääkimiste lähtekohaks erinevate maavaldajatega. Vajalikud on teabetahvlid ja viidad.

1. Hoonestusalade sised kergliikluse peateed.

Suures ulatuses on kergliiklusteed hoonestusalade sees olemas. Puuduvad aga ohutud ühenduslülid erinevate teelõikude vahel ning ohutud ülesõidud teedest ja tänavatest. Olevate teede kate on ebakvaliteetne. Rulluiskudega liiklemise võimaldamiseks tuleb teed katta peene täitefraktsiooniga asfaldiga.

2. Kergliiklusteed (jalgrattateed) linnatänavate kõrval.

Teid on kavandatud ja välja ehitatud rekonstrueeritavate teede kõrvale (Aruküla tee). Uute kergliiklusteede rajamine toimub koos autoteede rekonstrueerimisega. Kergliiklustee ei tohi külgneva vahetult autosõidurajaga.

3. Kvartalisised autoteed, mis sobivad ka kergliikluseks.

Kvartalisestest teede pinnakatte kvaliteet ei ole alati sobiv kõigile liiklejatele, sh lapsevankritele. Vajalik on pinnakatte uuendamine (peene täitefraktsiooniga asfalt).

4. Kergliiklusteed haljasmaadel ja rohekoridorides.

Osaliselt varem ehitatud ja kaetud kruusakattega, osalt katteta pinnaseteed. Vajalik on teede ühendamine ühtsesse võrgustikku. Rohealadel paiknevatele kergliiklusteedele tuleb ette näha valgustus.

5. Liikumis- ja virgestusrajad.

Tähistatud liikumis- ja virgestusrajad on vajalikud välisliikumisevõimaluste edendamiseks erinevatel aastaaegadel. Täiendavalt on otstarbekas tähistada matkaradu, mis läbivad alevikus asuvaid vaatamisväärsusi. Vajalik on infotahvlite ja viitade süsteemi paigaldamine.

Planeeringu põhijoonisel on eristatud kergliiklusteed tänavate ja teede kõrval ning kergliikluse peateed haljasmaadel ja rohekoridorides, mida saab käsitleda ka liikumise ja virgestuse põhiradadena.

IV - 4.1.5 Liikluskorralduse üldised põhimõtted

• Teed ja tänavad

Magistraaltänavad:

- olulisematel ristmikel peaksid olema lisarajad pööretel, teatud juhtudel võivad vasakpöörded või üks neist olla peateelt keelatud;
- bussipeatused peavad paiknema taskutes;

- magistraaltänava äärne jalgrattatee ei tohiks üldjuhul külgneda vahetult autosõidurajaga, kui selle tänav ristprofiilis jalgrattateele muud asukohta ei leia, siis enne selle kavandamist autosõidurajaga vahetult külgnevana tuleks kaaluda selle viimist magistraaltänavaga paralleelselt kulgevale lähimale juurdepääsule;
- magistraaltänavatel keelata parkimine ja valdavalt ka peatumine.

Jüri aleviku magistraaltänavatele avanevad väljasõidud kõrvaltänavatelt, ning neil on ristumised kergliiklusteedega.

Aleviku sisestel teedel, tänavatel ja juurdepääsudel lubatakse raskeveokite liiklust ainult erandina ligipääsuks teenindus- või tootmisobjektidele, kehtestades selleks vastava korra.

• Jalgrattateed

Jalgrattateede rajamisel on vajalik järgida järgmisi põhimõtteid:

- tänavate ja jalgrattateede ristumise kohtadesse rajada lauged mahasõidud;
- jalgratturite eraldamiseks muust kergliiklusest tiheda liiklusega aladel tuleks: kasutada erivärvilist või erineva reljeefiga teekatet ning vastava tähistusega teekattemärgistust;
- jalakäijate alal tuleb eraldada jalgratturite liiklusrajad;
- Kergliiklusteel tuleb jalakäigu- ja jalgrattaliiklus eraldada autoliiklusest, kui autoliikluse sagedus on >1500 autot ööpäevas ning tagada neile ohutusnõuetele vastav vahemaa;
- sõiduteel jalgrattaraja eraldamise puhul on vajalik kasutada lisaks pidevale joonele ka otse teekattele paigaldatavaid reljeefseid elemente, et selgelt anda autojuhtidele märku jalgrattatee olemasolust;
- jalgrattateede märgistustele peavad sekundeerima (kõnniteel) liiklusmärgid 433, 434 ning liiklusmärgi 431 kujutised teekattel. Teekattemärgistus peab tagama teiste liiklejate hea informeerituse selle kohta, et teel on eraldatud jalgratturite liikumise tsoon. Piiratud nähtavuse korral tuleb liiklusohutuse tagamiseks kasutada olukorrale vastavaid muid liikluskorraldusvahendeid;
- tuleb luua jalgrataste turvalise hoidmise ja parkimise võimalus eelkõige kaubandus- ja kultuurikeskuste, spordiasutuste ja koolide juures. Projekteerimistingimuste väljastamisel soovitada (nõuda) jalgrataste hoidlate või jalgrattaparklate projekteerimist.

• Õuealad

Kvartalisiseste elamukrunte ühendavate tänavate tekkimine on võimalik hoonetevahelise avaliku ruumi detailsemate planeeringutega. Hoonetevahelise avaliku ruumi korrastamisel detailsemate planeeringute kaudu on vajalik nii palju kui võimalik likvideerida läbisõidud elamute vahelt.

• Liikluse rahustamine

Liikluse rahustamiseks õuealadel on soovitav kasutada suure raadiusega künniseid (tagamaks ohutu ülepääsu kergliiklusele sh rulluisutajatele ja lapsevankritele), teede muutmist käänuliseks, haljastusega sidumist ning teisi kergliikluse sujuvat kulgemist mitte takistavate liikluse rahustamise võtteid vastavalt õueala terviklahendusele. Järgida tuleb Eesti standardis *EVS 843-2003 Linnatänavad* esitatud nõudeid.

IV - 4.1.6 Põhiliste tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad

Tänavatega seotud tehnovõrkude lahendus on antud peatükis 4.2 Tehniline infrastruktuur. Tehnovõrgud tuleb võimalikult koondada tänavate maa-alamale.

IV - 4.1.7 Parkimiskohtade planeerimise üldised põhimõtted

Aleviku jaotustänavatel on parkimine reeglina lubatud ainult väljaspool sõiduala. Tänaväärsed parkimiskohad ja bussipeatused asuvad väljaspool läbivaid sõiduradu nii, et parkimine ei sega liiklust. Parkimiskohtade arvu määramisel ja parkimiskohtade projekteerimisel tuleb järgida Eesti standardis *EVS 843-2003 Linnatänavad* esitatud nõudeid. Parkimiskohtade ja bussitaskute kavandamisel arvestada tervikliku tänavahaljastuse vajadusega.

Parkimisplatside arv ning nende ja bussipeatuste asukohad sõltuvad kohalikest vajadustest ja võimalustest. Kui tänaväärsel parkla võimalus puudub, tuleb rajada parkla kas erakrundil või selleks määratud alal väljaspool sõiduala.

Parkimiskohtade defitsiidi lahendamiseks ja liikluse toimivuse tagamiseks võimalike suurürituste ajaks töötatakse välja spetsiaalsed liikluskorraldusskeemid.

Parkimine elamualadel tuleb lahendada detailplaneeringute käigus valdavalt kruntide piires, võimalik on ka korruselamugruppidele ühiste parkimisalade planeerimine.

Elamutevahelise avaliku ruumi detailsemal läbilahendamisel on ümbruskonna elanike valik, kas suurendada autovabu alasid või asendada üldkasutatav maa parklatega. Tänapäevase olukorraga võrreldes annab olulise kergenduse parkimise korrastamine (parkimiskohtade ja külalisparklate tähistamine, parkimisõiguse reguleerimine jms). Kõrghaljastuse puudumisel sisehoovides on võimalik täiendavate õuealuste parklate (mitte garaažide!) rajamine õueala terviklahenduse alusel.

Parkimiskohtade nappuse tõttu on elamualadel perspektiivitu raskete veokite (sadulaautod, turismibussid jm) parkimine ning ka selle vajaduse rahuldamine saab toimuda vaid eraldiseisvates parklates ettevõtlus- ja arengualadel aleviku ääres.

Uute tootmis- ja äripindade planeerimisel tuleb arvestada parklakohtade planeerimisel kehtivate normatiividega, koos nende paiknemisega arendataval territooriumil. Parkimisalade või parkhoonete rajamine arengualadele toimub koostöös maaomanikega. Võimalik on praeguste parkimisalade hoonestamine mitmekorruseliste parklatega.

Üldkasutatavate hoonete ja territooriumite detailplaneeringute koostamisel tuleb planeerida parklakohti tulenevalt normidest koos nende paiknemisega arendataval aladel või nende lähiterritooriumitel.

IV - 4.1.8 Ühistransport

Ühistranspordi arendamisel on vajalik tagada uute arenduspiirkondade sidumine valla keskusega ja Tallinnaga kui lähima suurema tõmbekeskusega. Tootmistegevuse arendamisega vallas luuakse siia uusi töökohti mahus, mis vajab ilmselt ka ühistranspordi organiseerimist valla tootmispiirkondade ja Tallinna vahel. Täpsem ühistranspordi skeem töötatakse välja ühistranspordi arengukava koostamise käigus.

Ühistranspordi arengu täpsemaks kavandamiseks on vajalik koostada ühistranspordi regionaalse arengukava alusel analüüs, mille käigus uuritakse sõitjate vajadusi, olevate bussimarsruutide otstarbekust, täituvust ning nende jõukohaseid optimeerimise võimalusi. Analüüsi tulemused võimaldavad otsustada, kas on tagatud vastavus teenindustaseme normidega ning kas lisaliinide avamine on tasuv.

Tallinna ja valla erinevate piirkondade vahelise transpordi arendamiseks saab kasutada nii Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed, Tallinna ringteed kui ka kõrvalmaanteed.

Praegu põhimaanteedel asuvad bussipeatused viiakse üle kõrvalmaanteedele peale nende vastavusse viimist ühistranspordi nõuetele. Ühistranspordiga on vajalik arvestada ka alevikusiseste kogujateede rekonstrueerimisel ja ehitamisel. Olemasolevatel teedel ja tänavatel on kõigis suundades olemas eeldused ühistranspordi nõuete täitmiseks. Peatuste asukohad täpsustatakse ühistranspordi arengukava ja teede rekonstrueerimise projektidega.

IV - 4.1.9 Raskete ja ohtlike veoste marsruudid

Rekonstrueeritavad kõrvalmaanteed/jaotustänavad ei ole aleviku piires ette nähtud raskete ja ohtlike veoste liikumisteedena kuna see viib need rahustatud liiklusega tänavatele, kus on ristumised kergliiklusega. Otstarbekas on rasked ja ohtlikud veosed suunata juurdepääsutänavatelt ning tootmis- ning arengualadelt vahekaare kogujateedele.

Jüri kiriku juurde Karla tee (11113) ja Aruküla tee (11303) vahele kavandati suurema raadiusega ühenduskaar raskeliikluse eemalejuhtimiseks rahustatud liikluskeskkonnast kiriku läheduses ja arvestades muinsuskaitseobjekti kaitsevööndiga.

IV - 4.1.10 Liikluse kahjulikku mõju vähendavad meetmed

Oluliseks liikluse kahjulikku mõju vähendavaks meetmeks on Jüri alevikus kergliikluse ja ühistranspordi eelisarendamine aleviku teede sisekaarel ning keskosas.

Elamualasid läbiva mootorsõidukiliikluse piiramine vähendab müra ja õhusaastet elamualal, suurendab ohutust ja turvalisust.

Tänavate rekonstrueerimisel tuleb tee projektiga ette näha sõidutee äärsed kergliiklusrajad ja kohad uuele kõrghaljastusele, mis lisaks tänavaruumi atraktiivsusele vähendab kahjulike mõjude levikut külgnevatele elamualadele. Kergliiklusteel tuleb jalakäigu- ja jalgrattaliiklus eraldada autoliiklusest, kui autoliikluse sagedus on >1500 autot ööpäevas ning tagada neile ohutusnõuetele vastav vahemaa.

Elamulähiste parklalahenduse väljatöötamiseks on vaja määrata konkreetne autokohtade arv. Lahendus peab lähtuma kohalikest piiravatest teguritest (kõrghaljastus, laste liivakastid, pesukuivatuse ja vaibakloppimise inventar, prügikonteinerite kohad jne). Parkimise korraldamise võimalused elamualade sees sõltuvad eelkõige elanike vahelistest kokkulepetest. Vabaplaneeringuga piirkondades võivad majadele teenindamiseks eraldatud kruntide piirid osutada mittesobivaiks ja rühmiti (majagruppide kaupa) planeerimisel saab välja töötada paremaid kompromisslahendusi, mille kahjulikud mõjud on minimeeritud.

IV - 4.2. Tehniline infrastruktuur

IV - 4.2.1 Elektrivarustus

Elektrivõrgu arendamiseks on planeeringuala põhi- ja jaotusvõrgul üldplaneeringu tasandil eeldused ja võimsused olemas. Uute elamu- ja tootmisalade planeerimisel ja olemasolevate laiendamisel kavandada detailplaneeringutega konkreetsed võimalused elektrienergiaga varustamiseks.

Planeeringukaardile on kantud olemasoleva 110 kV põhivõrgu kõrgepingeliini trass kaitsevööndiga 25 m, 10 kV keskpinge trassid kaitsevööndiga 10 m, keskpinge maakaabelliinid kaitsevööndiga 1 m, ning alajaamad nimega.

Otstarbeka maakasutuse võimaldamiseks on soovitatav 110 kV põhivõrgu kõrgepingeliin L100B viia Jüri alajaamast loode pool maakaablistesse. Samuti tuleb seda kaaluda mujal Jüri aleviku kompaktse hoonestusega alal (Jüri Gümnaasiumist kirdes). Õhuliinide asendamisel kaabelliinidega, tuleb huvitatud poolel kanda sellega kaasnevad kulud, samuti kulud trassi isikliku kasutusõiguse seadmisega OÜ Põhivõrk kasuks.

Madalpingeliinid rekonstrueeritakse nii Eesti Energia AS Jaotusvõrgu, AS Elveso kui ka liitujate vahenditega.

IV - 4.2.2 Veevarustus

Skeem: IV – 4 Ühisveevärk

Veevarustussüsteemi ja selle arengu kirjeldus tugineb Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukavale 2008-2020⁴.

Jüri alevik on ühisveevärgiga hästi kaetud. Alevikus on kaks eraldi veesüsteemi, üks Tammiku teine Kiriku piirkonna jaoks. Süsteeme haldab AS Elveso. Kiriku piirkonna põhjaveehaardes on kaks puurkaevu – Pargi ja Betooni. Mõlemad on Kambriumi-Vendi veekihi. 2010.aasta lõpus ehitati Rae valla Pirita jõe RKA veemajandusprojekti raames Betooni puurkaev ümber veetöötlusjaamaks

Tammiku piirkonna põhjaveehaardes on veeallikateks 8 puurkaevu, mis avavad Ordoviitsiumi-Kambriumi veekihi. Kaheastmelisena välja ehitatud Aaviku töötab veetöötlusjaamana, mida varustavad torveega Aaviku, Aroni ja Õie puurkaevud.

2010.aasta lõpus ehitati Rae valla Pirita jõe RKA veemajandusprojekti raames Alajaama puurkaev ümber veetöötlusjaamaks, mida varustavad torveega Veetorni, Ratsabaasi ja Sarruse puurkaevud. Aroni puurkaevu päis asub maa-aluses šahtis, Lasteaia puurkaevu ja Sarruse puurkaevu päised asuvad hoones.

Põhjaveehaarde sanitaarkaitsealal, mille laius on üle 30 meetri, rakendatakse sanitaarkaitsealal looduskaitseeaduses sätestatud ranna või kalda piiranguvööndi kitsendusi. Keskkonnaamet võib vajaduse korral veehaarde omanikult või valdajalt nõuda sanitaarkaitseala piiride tähistamist looduses või sanitaarkaitseala piirdeaeda. Vastavad nõuded esitatakse projekteerimistingimustes või olemasolevate veehaarete korral kohustuslikes ettekirjutustes. Lahkelid sanitaarkaitsealal kehtivate majandustegevuse kitsenduste ja sanitaarkaitseala piiride kohta lahendab Keskkonnaamet, Keskkonnaministerium või kohus. Kontrolli veehaarde sanitaarkaitsealal kehtestatud kitsenduste täitmise üle teostab Keskkonnainspeksioon.

Veehaarde või sanitaarkaitseala projekti alusel ja Keskkonnaameti esildisel võib keskkonnaminister sanitaarkaitseala ulatust muuta:

- juhul, kui veehaarde projektikohane tootlikku on alla 10 m³ ööpäevas ja vett võetakse ühisveevärgi vajaduseks, vähendada 10 meetrini;
- juhul, kui veehaarde projektikohane tootlikkus on üle 10 m³ ööpäevas ja põhjaveekiht on hästi kaitstud, vähendada 30 meetrini.

Alajaama ja Aroni puurkaevude sanitaarkaitseala ulatuseks määratud 30 meetrit.

Kõrvaltänava kavandamisel täiendavaks juurdepääsuks Andreksesse tuleb arvestada Ratsabaasi puurkaevu sanitaarkaitsealaga ja kaaluda selle vähendamise võimalust. Perspektiivne Õie puurkaev on otstarbekas projekteerida vähendatud sanitaarkaitsealaga.

Põhjaveehaarde puurkaevud sanitaarkaitsealadega on kantud planeeringukaardile.

Vaskjala veehoidla kaldaala avaliku kasutuse võimaldamiseks on üldplaneeringuga tehtud ettepanek veehoidla sanitaarkaitseala vähendamiseks.

Arengukavas toodud veetarbimise prognoos näitab Jüri aleviku ning Aaviku, Vaskjal ja Karla külade piirkonnas on üldine veetarbimine kuni aastani 2015 suhteliselt stabiilne, kusjuures ühisveevarustusega liitujate (tarbijate) arv kasvab pidevalt jõudes 2015. aastaks 100%-ni.

Süsteemis on suured veekaod (viimastel aastatel kuni 20%) ning vee kvaliteet on suhteliselt halb. Kaod veevärgis on põhjustatud osaliselt võrgu halvast tehnilisest seisukorrast,

⁴ Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava 2008-2020: http://www.rae.ee/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=82

mis toob kaasa lekkeid, ning osaliselt võrku antava vee omadustest, mis tingivad sagedast vajadust võrgu hooldamise-läbipesemise järele.

Veekadude osa on kavas vähendada praeguselt 20%-lt kuni 15%-ni aastal 2015. Joogivee kvaliteet paraneb tunduvalt seoses Alajaama ja Betooni veetöötusjaamade kasutuselevõtuga 2010.aasta lõpuks. Väheneb ka vee kasutamine elaniku kohta, eeldatavalt järjest ökonoomsema sanitaartechnika ja säästliku veekasutuse tõttu.

Ühisveevärki mittekasutatavaks elanikkonnaks Jüri alevikus on valdavalt nõukogude ajal ehitatud eramute elanikud aleviku äärealadel. Nii seal kui alevikuga külgnevate külaosade hajaasustusega aladel põhineb veevarustus kvaternaari ja ordoviitsiumi veekogumil. Kasutatakse salvkaevusid ja suhteliselt madalaid puurkaevusid (10-20m).

Kui praegu on ühisveevärk vaid Jüri alevikus, siis Rae valla asulate veevarustuse ja kanalisatsiooni arengukava kohaselt on planeeritud ühine veevõrk Jüri alevikule, Aaviku külale, Vaskjala külale ja osale Karla külale. Uued torustikud on projekteeritud Karla külasse uutele elamualadele ning Vaskjala külasse jäävatele olemasolevatele ja perspektiivsetele elamutele.

Jüri alevikus säilib tulevikus 2 rõhutsooni: Alajaama ja Aaviku tsoon (e Tammiku piirkond) ning Betooni tsoon (e Kiriku piirkond ja lisaks osa Vaskjala küla). Perspektiivis nihkub tsoonide piir Betooni pumpla poole selliselt, et kõik korrusmajad jäävad Tammiku tsooni. Kiriku tsooni hakkab kuuluma osa Vaskjala külast sh uued elamupiirkonnad (Andreксе ja Kurve) ning võimalikud elamualad kuni Vaskjala-Ülemiste kanalini.

Olemasolevad veetorustikud tuleb vastavalt ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukavale rekonstrueerida, et tagada joogiveele esitatavatele nõuetele vastav kvaliteet. Ühisveevärgiga katmata piirkondadesse veetorustike rajamine on otstarbekas teha koos ühiskanalisatsioonitorustike ehitamisega.

IV - 4.2.3 Tuletõrjveevarustus

Tuletõrjveevarustussüsteemi ja selle arengu kirjeldus tugineb Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukavale 2008-2020.⁵

Jüri aleviku Olemasolevatest hüdrantidest on enamus suhteliselt amortiseerunud ning tuleb asendada. On ka mõned veevõtukohad. Perspektiivne tuletõrjveevarustus on lahendatud hüdrantide baasil, mis paigaldatakse olmeveetorustikule. Veevõtukohad ja hüdrandid on kantud ühisveevärgi skeemile.

Torustike ja pumplate dimensioneerimisel on arvestatud, et vajalik tulekustutusvee voluhulk on korruselamute, ühiskondlike hoonete ja äri-/tootmishoonete piirkonnas - 15l/s ning 1-2 korruseliste elamute piirkonnas 10 l/s. Minimaalne rõhk kustutusveevõtu kohas on maksimaalse tarbimistunni ajal 10m.

Selleks, et need tingimused oleks täidetud, on mõningatesse piirkondadesse planeeritud paigaldada suurema läbimõõduga torustikud, kui seda oleks vaja olnud ainult olmeveevarustuse puhul.

Detailplaneeringute koostamisel ja projekteerimisel tuleb täpsustada hüdrantide asukohad arvestusega, et hüdrantide vahekaugus on korruselamute, ühiskondlike hoonete ja äri-/tootmishoonete piirkonnas 150m ning 1-2 korruseliste elamute piirkonnas 300m. Hüdrante ei tohi paigaldada tupiktorustikule, mille pikkus on üle 200m.

⁵ Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava 2008-2020: http://www.rae.ee/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=82

IV - 4.2.4 Ühiskanalisatsioon

Skeem: IV – 5 Ühiskanalisatsioon

Kanaliseerimisüsteemi ja selle arengu kirjeldus tugineb Rae valla ühisveevärgi ja -kanaliseerimise arengukavale 2008-2020.⁶

Jüri alevikus on kaheksa kanalisatsioonipumplat ja biopuhasti, mida haldab AS Elveso. Kogu Jüri alevikku teenindav reoveepuhasti asub aleviku lõunaosas Kiriku piirkonnas, elamurajoonist lõunas, Rebase tn pikendusel. Puhasti on ehitatud 1985.a, projekteeritud võimsus on 680 m³/d. Tööpõhimõtteks on bioloogiline puhastus, millele järgnevad 5 biotiiki. Puhastit on rekonstrueeritud aastal 1996 ja 2007. Reovesi saabub puhastisse ebaühtlaselt, hüdraulilise ülekoormatuse tulemusena uhitakse aktiivmuda biopuhastist välja biotiikidesse, kus toimub põhiline puhastusprotsess. Biotiikidesse tuleb juurde lisavett loodusest, mis toimib omakorda lahjendajana.

Pärast biotiikidest läbivoolamist suubub puhastatud reovesi Pirita jõkke allpool Vaskjala-Ülemiste kanalit. Kuna Jüri asub Tallinna linna joogivee allikat Ülemiste järve veega varustava Vaskjala kanali lähedal, on vaja tagada eelvoolu lastava puhastatud heitvee nõuetekohane kvaliteet.

Et arendada välja vee- ja kanalisatsioonisüsteemid kogu Rae vallas, siis on ilmselt otstarbekas Jüris oma tänapäeva nõuetele vastava uue puhasti rajamise asemel suunata reovesi Tallinna Heitveepuhastusjaama Paljassaares, kus on selle puhastamiseks piisavalt võimsust, tehnoloogiat ja kogemust. Selleks on lähiajal plaanis Jüri aleviku piirist väljapoole jäävate tootmisettevõtete reoveed suunata läbi Peetri küla AS Tallinna Vesi kanalisatsioonisüsteemi. Valminud on Tallinn-Jüri kanalisatsiooni peatoru, mida mööda on võimalik pumbata ka osa Jüri aleviku reoveed läbi Vaskjala, Karla külade ning Lagedi aleviku Lool asuvasse AS-le Tallinna Vesi kuuluvasse kanalisatsioonisüsteemi. Peale seda jääb Jüri reoveepuhasti tööle projektkoormusel. Reovee juhtimine Tallinna kanalisatsioonisüsteemi eeldab alevikus lahkvoelse kanalisatsiooni väljaehitamist.

Alevikus on kanaliseeritud korruselamud ja tootmisettevõtted. Olemasolevad torud on halva ehituskvaliteediga, mis tingivad suure infiltratsiooni. Eriti suur on suurte sademehulkade korral infiltratsioon Kiriku piirkonnas.

Kanaliseerimise vajaduse selgitamiseks tuleb teha süstemaatilised torustike TV-uuringud ja luua kanalisatsioonivõrku kirjeldav andmebaas, kuhu kanda uuringute tulemused. Toetudes saadud andmetele seatakse prioriteedid ja rekonstrueeritakse kanalisatsioonitorud.

Kanaliseerimise tuleb ehitada ühiskanalisatsiooniga veel varustamata piirkondadesse ning seda on otstarbekas teha samaaegselt ühisveevärgi torustiku ehitamisega.

Reoveekogumisala on ala, kus on piisavalt elanikke või majandustegevust reovee kanalisatsiooni kaudu reoveepuhastisse kogumiseks või suublasse juhtimiseks. Reoveekogumisalad piiritletakse veeseaduse alusel vastavalt reovee kogumisalade määramise kriteeriumitele, kinnitatakse keskkonnaministri poolt ning kantakse üldplaneeringusse koos perspektiivis ühiskanalisatsiooniga kaetava alaga, mis ei ole määratud reoveekogumisalaks.

Reoveekogumisalade piiride korrigeerimise vajadusega tuleb vastavalt reostuskoormusele ja veekaitse nõuetele arvestada selliste detailplaneeringute algatamisel ja koostamisel, millega kompaktse hoonestuse ja intensiivse maakasutuse kavandamisel kaasneb reovee kogumise nõue nõrgalt kaitstud põhjaveega aladel.

⁶ Rae valla ühisveevärgi ja -kanaliseerimise arengukava 2008-2020: http://www.rae.ee/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=82

2010. aasta lõpuks rekonstrueeriti Rae valla Pirita jõe RKA veemajandusprojekti raames Jüri alevikus Tammiku ja Kiriku piirkonna kanalisatsioonitorustikud ja Betooni, Aaviku, Musta ning Hundi reoveepumplad. Rekonstrueerimise käigus viidi kahel tänaval senini ühisvoolsest toimunud kanalisatsioon lahkvoolseks.

Ühiskanalisatsiooni skeemile on kantud Rae valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arengukavas piiritletud Pirita jõe reoveekogumisala osa, mis jääb üldplaneeringu alale.

Lisaks on kantud ühiskanalisatsiooni skeemile Vana-Aaviku reoveekogumisala. Vana-Aaviku reoveekogumisala kinnitati keskkonnaministri 26.03.2012 käskkirjaga nr 275. Reoveekogumisala reostuskoormus on 146 ie ning pindala 14 ha.

IV - 4.2.5 Sademevee kanalisatsioon

Skeem: IV – 6 Sademevee kanalisatsioon

Sademevete kanalisatsioonisüsteemi ja selle arengu kirjeldus tugineb Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukavale 2008-2020.⁷

Üldplaneering kajastab eelprojekti lahendust (vt ka joonis VI-6 Sademevee kanalisatsioon).

Alevikus on rajatud isevoelseid torustikke mis juhivad kokkukogutava sademevee kraavidesse. Jüri alevikus on kahel tänaval ühisvoolne kanalisatsioon, mis uue rajatava kanalisatsioonitorustikuga viiakse lahkvoolseks.

Kuna tulevikus on plaanis pumbata Jüri reoveed Tallinna kanalisatsiooni, tuleb viia kogu asulasisene ühisvoolne kanalisatsioon lahkvoolseks, et vältida liigse vee ülepumpamist.

Perspektiivne sademevee torustik on arengukavas näidatud tänavatel, kus on teada, et olemasolevad sademevee- või drenaažitorustikud suubuvad reoveekanalisatsiooni. Sademeveetorustiku läbimõõdud on antud arvestusega, et ära juhitakse ka kinnistute drenaažveed. Kui tulevikus paigaldatakse tänavatele äärekivid ja restkaevud, tuleb teha uued kontrollarvutused toru läbilaskevõimele.

Järgmistes projekteerimise etappides tuleb välja selgitada drenaažitorustike täpsed kõrgusmärgid, mis võib täiendada vahepumplate vajadust, samuti tuleb teha täpsemad uuringud välja selgitamiseks, milliste eramajade drenaažveed on juhitud kanalisatsiooni. Tööstuspiirkonna aladelt ärajuhitavale sademeveele näha ette õli- ja liivapüünis enne tänavavörku juhtimist. Sademevee puhastamine kohapeal vähendab eesvoolude ja suubla koormust. Kohalikud lahendused võivad olla lihtsad, lastes vesi enne kogumist või maasse immutamist valguda üle rohukamara või liiva.

2010.aastal on koostatud Jüri aleviku ja lähiala sademeveekäitluse eelprojekt (ELKONSULT, Maa ja Vesi), mille eesmärgiks oli koostada Jüri aleviku ja selle lähiümbruse lahkvoolse sademevee kanaliseerimise arendamise plaan ja selle põhjal investeringuprojektide nimistu, ligikaudne maksumus ning elluviimise järjekord. töös antud lahendus Jüri aleviku ja selle lähiala üldplaneeringus ettenähtud uute elamu ja/või ärimaade arendusalade sademeveesüsteemide väljaehitamiseks. Lisaks on kuivendussüsteemid ettenähtud planeeritavate teede ja kergliiklusteede äärde.

Kus vähegi võimalik, tuleb sademevett käidelda kohapeal, sobitades tiike ja immutusalasid maastikku rikastavate elementidena kohalikku keskkonda. Kohalikud lahendused võivad olla väga lihtsad. Katustelt ja kõvakattega pindadelt voolav sademevesi on võimalik juhtida rohukattega immutusaladele ja reljeefi sobitatud madalatesse imbtiikidesse, mida saab rajada isegi tiheda hoonestusega aladel. Tugevad vihasajud võivad neis tekitada

⁷ Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava 2008-2020: http://www.rae.ee/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=82

avavett, mis imbub aeglaselt, kuid ei sega ülejäänud alade kasutamist Negatiivsete kaasnähtude - näit keldrite üleujutamine, maa soostumine, kevadtalvised jalgteede üleujutused - vältimiseks on asukoha valik väga oluline. Imbalade parim taimkate on kõrged rohttaimed, mida niidetakse kord või kaks aastas. Aurumine on sellistelt aladelt suur. Juurestik imeb vett ja kaitseb mulda erosiooni eest. Maasse imunud sademevee, mis ei valgu põhjavette, võib koguda sademekanalisatsiooni või looduslikesse veesängidesse ja juhtida suublasse. Säilitada tuleb looduslike ja poollooduslike veesilmade ning nende ümbruse veerežiim. Tuleb kaaluda allikatest väljavoolava vee ressursisäästlikku kasutamist tiikide jt. poollooduslike veekogude toiteks. (Vt ka IV-2)

Juhul kui nähakse ette sademevete juhtimist maaparandussüsteemi, tuleb see lahendus kooskõlastada Põllumajandusameti Harju keskusega.

Toodud nõuete ja soovitustega tuleb arvestada ka detailplaneeringute koostamisel.

IV - 4.2.6 Soojavarustus

Soojavarustuse ja selle arengu kirjeldus tugineb Rae valla soojavarustuse arengukavale (2008) ning omavalitsuse õigusaktidele.

Jüri aleviku soojusenergia tootmine ja tsentraalne soojaenergiavarustus põhineb peamiselt vedelkütteil, turbal, hakkepuidul ning saepurul. Kaugküttevõrguna toimib alevikus Jüri kaugküttevõrk-Jüri Katlamaja (AS ELVESO).

Jüri aleviku katlamaja valmis 1972.a. ning seda on laiendatud ja ümber ehitatud kolmel korral. Katlamajas on soojuse tootmine võimalik erinevate kütustega ning katelde võimsused on reserveeritud, millega tõstetakse tarbijate varustuskindlust. Kütusena kasutab katlamaja masuuti, turvast, hakkepuitu ja saepuru.

Kaugküttepiirkonna piirid Jüri alevikus on määratud Rae Valla soojavarustuse arengukavaga (2008) ning on kantud üldplaneeringu kaardile IV - 1.

Jüri katlamajast alguse saav aleviku soojusvõrk pärineb osaliselt 1980-ndatest aastatest ja on osaliselt renoveeritud eelisoleeritud torudega. Renoveerimata osa on amortiseerunud. Soojusvõrk jaguneb kolmeks: Jüri trass, Tammiku trass, tööstusettevõtete trass.

Kestab soojustrasside renoveerimine ja laiendamine uute tarbijateni, nt. Väljaku piirkond, Tiigi elamurajoon, Mõisa-Aaviku magistraalorustik, soojustorustik Jüri Gümnaasiumi juures, tööstusrajooni soojustrass, Veetorni piirkonna soojustrass.

IV - 4.2.7 Gaasivarustus

Planeeringukaardile on kantud gaasivarustuse magistraalvõrgud. Karla küla läbib D-kategooria MOP 55 bar gaasi ülekandetorustik (kulgeb Järveküla-Lehmja-Rae-Karla-Vaskjala-Tuulevälja-Kadaka-Kopli külades) Karla gaasijaotusjaamaga (GJJ). Tulenevalt Eesti Standardist EVS 884:2005 "Maagaasitorustik. Projekteerimise põhinõuded üle 16 barise tööõhuga torustikele", arvestades olemasoleva D-kategooria gaasitorustiku läbimõõduga (720 mm), on lubatav hooneid projekteerida mitte lähemale, kui 43 m gaasitorust. Sama standardiga on määratletud D-kategooria gaasitorustiku (sh gaasijaotusjaama) minimaalsed kaugused magistraalteedest ja raudteedest.

Kavandatud ja osaliselt valmis ehitatud on 5 bar gaasitorustik Rae külast Jüri alevikuni, mis võimaldab gaasivarustuse väljaehitamise Jüri tehnopargi territooriumil.

Enne planeeringute koostamist tuleb taotleda tehnilised lähteandmed AS Eesti Gaas Arenguosakonnast. Planeeritavad gaasitorustikud peavad paiknema tänavaalal või selleks reserveeritud kommunikatsioonikoridoris.

IV - 4.2.8 Sidevarustus

Telefoniseerimise probleem on Jüri alevikus lahendatud, samuti on head tehnilised võimalused andmesideühendustele. Sidevõrkude arengut toetab ümbruskonna tihe asustus ja Tallinna lähedus. Kaabeltelevisiooni võrk on rajatud korruselamute piirkonda ning ka selle kaudu pakutakse andmesideteenust. Lähiaegadel ei ole plaanis mahukamaid investeeringuid. Hoonesiseste sidekappide rekonstrueerimisel kaaluda võimalust paigutada need eramaalt välja.

Alevikus omavad leviala kõik mobiilside operaatorid ning tugijaamade võrgustik on välja ehitatud. Telefoni ja andmeside areng toimub vastavalt erinevate teenust pakkuvate ettevõtete arengusuundadele. Uute elamualade rajamisel ja arengualadel lahendatakse lokaalsed sideteenused vastavalt tehnilistele tingimustele.

Teenuse äriiline iseloom ja sidetehnoloogia kiire areng ei võimalda sidevarustuse pikaajalisi tulevikuarenguid pädevalt ennustada, kuid sideteenustega hea varustus on jätkuvalt Jüri aleviku elu- ja ettevõtluskeskkonna üks tugevusi ja arengueeldusi.

IV - 4.2.9 Jäätmemajandus

Jäätmemajandust korraldatakse vastavalt Rae valla jäätmekavale. Jäätmekava esmane eesmärk on jäätmehoolduse mõjutamine, et saavutada jäätmete liigiti kogumine, selleks vajalike kohtade rajamine, mis omakorda loob tingimused jäätmete taaskasutamiseks ja nende keskkonnohutuks kõrvaldamiseks. Jäätmeliigid, millele kohaldatakse korraldatud jäätmevedu, veopiirkonnad, vedamise sagedus ja aeg ning jäätmeveo teenustasu piirmäär kehtestatakse valla volikogu määrusega.

Tagatud on olmejäätmete nõuetekohane kogumine ja vedu. Elurajoonides ja asutustes/ettevõtetes, uute eramute ja nende gruppide olmejäätmete kogumisel kasutatakse erineva mahutavusega metall- ja plastkonteinereid.

Vallas on loodud pakendikonteinerite ning vanapaberikonteinerite võrgustik, millest Jüri alevikus asub kaks üldkasutatavat vanapaberi konteinerit. Alevikus on ohtlike jäätmete kogumispunkt, kuhu eraisikud saavad anda oma vanad akud, patareid, õlijätmed, elavhõbelambid, värvid, lakkide ja lahustite jäägid, vanad ravimid, taimekaitsevahendid jms. Alevikus asub ka elektroonikajäätmete kogumispunkt, kuhu eraisikud saavad anda ära vanaelektroonikat. Jüris on võimalik ka eraisikutel tasuta ära anda rehve.

Aleviku keskusesse Teriku 14 on kavandatud jäätmejaam, et elanikud saaksid ära viia taaskasutatavaid jäätmeid, näiteks pakendid, rehvid, elektroonika, ehitusjätmed. Jäätmejaam on kohalik jäätmete valikkogumispunkt, mille erikonteineritesse, hakatakse elanikelt vastu võtma ja ajutiselt kuni äravedamiseni ladustama rehve, lehtklaasi, haljastusjätmeid, töötlemata puitu, kivi ja betooni, segapakendeid, vanapaberit, koduelektroonikat, ohtlikke jäätmeid, mööblit, väikeses koguses ehitusjätmeid ning metallijätmeid. Lehtede ning aiajätmete komposteerimise väljak on kavandatud aleviku heitveepuhastusseadmete territooriumile. Jäätmejaama asukoht on kantud üldplaneeringu kaardile.

Jüri aleviku keskküttekattlamajas kasutatakse puidutöötlemise ettevõtetes tekkivaid puidujätmeid.

Üldplaneeringu üldistusaste ei võimalda üksikasjalikumalt käsitleda jäätmemahutite ja -hoonete asukohti asumites. Korterelamutega aladel, kus elamutele on moodustatud minimaalse suurusega kinnistud, tohib jäätmemahuteid paigutada väljapoole oma kinnistut vallavalitsuse loal ja tingimustel. Vastavad tingimustega tuleb arvestada detailplaneeringute koostamisel. Näitena on toodud võimalikud soovitusel jäätmehoonete paigaldamiseks:

1. Jäätmehoone peab asuma vähemalt 8 m kaugusel rõdudest ja akendest;
2. Jäätmehoone võib asuda ka elumaja taga;
3. Jäätmehoone võiks asuda soovitavalt elanike käigutee ääres;
4. Jäätmehoone asukoht on soovitav valida selline, mis võimaldab jäätmeveokil juurde pääseda ilma tagurdamiseta;

5. Jäätmehoone esist ruumi sõiduteel ei tohi sulgeda parkivate autodega;
6. Jäätmehoone peaks paiknema võimalikult kaugel laste mänguväljakutest.
7. Arvestades elamutevahelise ruumi avalikku kasutamist ei tohi jäätmemahutid ja -hooned sulgeda kergliiklusradasid ega tõkestada nendel liikumist, samuti paikneda olulistel vaatesuundadel.

IV - 5. Terviklike hoonestusalade kasutustingimused

IV - 5.1. Paneelkorruselamute alad:

- ⇒ Paneelalamute ümberehitamisel/rekonstrueerimisel (s.h rõdude kinniehitamised ja otsaseinte soojustamised) tuleb koostada välisviimistluse lahendus tervele hoonele lähtudes kvartali olemasolevast üldilmest (fassaadimaterjalid, -elemendid).
- ⇒ Kvartali arhitektuursest üldilmest oluliselt erineva fassaadi või ehitismahu muudatusettepaneku korral tuleb koostada kogu muudatusega visuaalselt seotud ala välisviimistluse lahendus.
- ⇒ Elamutevahelist avalikku ruumi võib kasutada üksnes vastava kvartali või asumi elanikke teenindavate linnamaastiku rajatiste rajamiseks (kergliiklusteed, puhkekohad, mänguplatsid, lehtlad jms).
- ⇒ Kui tegemist ei ole tervikkvartalite üheaegse rekonstrueerimisega, tuleb vältida olevate paneelalamute välisviimistlusega mittekokkusobivate fassaadimaterjalide kasutamist.
- ⇒ Tagada elamualade äärsete puiesteede säilimine, täiendamine ja uute rajamine

IV - 6. Kuritegevusriskide ennetamine planeerimise kaudu

Jüri alevik jaguneb turvalisuse seisukohalt järgmisteks piirkondadeks:

1. elamurajoon;
2. koolid/noorterajatised;
3. äri, tööstus ja/või büroode piirkond;
4. kaubandus/kauplused;
5. pargid & üldkasutatavad aiad;
6. vabaajakeskused;
7. ühistransport ja parkimisehitised
8. keskused ja üldkasutatavad alad.⁸

Üldplaneering tugineb põhimõttele, et omaniku- või territoriaalsustunne ning keskkonnaga suhestumine, on väga oluline tegur paiga muutmisel ohutumaks. Kui elanikud tunnevad, et nende uksetagune on nende ala, tunnevad nad ka vastutust selle korrashoiu eest. Puudulikult korrashoitud või mahajäetud paigad seevastu loovad ohustatuse tunde, sest hõivatuse puudumine on sotsiaalselt korraldamata naabruskonna ilmseks tunnuseks.

Planeeringus on nii aleviku üldise atraktiivsuse kui ka elanike territoriaalse turvatunde tõstmiseks ette nähtud vabaplaneeringuliste poolavatud ja avatud kasutusega alade säilitamine ja väärtustamine. See toimub edasistes planeeringutes kasutuse ja vastutuse selge piiritlemise ning üleminekute markeerimise kaudu poolavalike hoonetevaheliste alade ning asumi avalike alade vahel. See võimaldab kõigile arusaadavalt tähistada kogukonna poolt kontrollitavat ala ja tõhustada naabrivalvet. Võtmesõnaks on koostöö ühistute, omavalitsuse ja korralvalve vahel.

Planeeringulisi vahendeid toetavana ei saa üle tähtsustada pideva korrashoiu ja puhtuse hoidmise olulisust. On tähtis, et üldkasutatav valdus ei peletaks hooletusse jäetuna eemale aleviku elanikke ja külalisi ega julgustaks sellisena potentsiaalseid seaduserikkujaid end sisse

⁸ „Turvalise elukeskkonna standard“ Kuritegevuse ennetamine – Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 2 Linnaplaneerimine EVS 809 – 1:2002

seadma. See kehtib ka nn jäätmaade kohta, mille hõlvamisele võimalike arengualadena kaugemas perspektiivis peaks lähiajal eelnema nende heakorrastatuse taseme üldine tõus. Kõikjal, nii hoonete vahel kui rohealadel tuleb vähendada inimeste ebakindlust, mis tuleneb puudulikust valgustusest või jälgimist raskendavatest varjulistest nurgatagustest. Võtmesõnaks on omanikuvastutus koostöös omavalitsusega.

IV - 7. Mõju hindamise lühikokkuvõte

Jüri aleviku ja sellega piirnevate Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosade üldplaneeringu koostamisel ja planeeringuprotsessis on pidevalt arvestatud planeeringuga kavandatava tegevuse võimalike mõjudega ning viidud läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine. Tulemused on koondatud iseseisvasse köitesse, mis on üldplaneeringu sisuline osa ja milles toodud ettepanekutega tuleb arvestada üldplaneeringu elluviimisel.

Lahendus vastab Harju maakonnaplaneeringule, maakonna teemaplaneeringule, arengukavadele ja kehtivatele õigusaktidele.

Üldplaneeringus kavandatava ruumilise arenguga kaasneb valdavalt positiivne mõju looduslikule, sotsiaalsele, kultuurilisele ja majanduslikule keskkonnale. Üldplaneeringuga kavandatavad tegevused ei oma leevendamata negatiivset mõju ning lähtuvad pikaajalistest positiivsetest elukeskkonna parendamise eesmärkidest ning säästva arengu põhimõtetest.

Planeeritavate tegevuste mõjud **ehitatud keskkonnale** on positiivsed, kuna enamus planeeritavaid tegevusi on seotud ehitatud keskkonna korrastamise ja seisundi parandamisega.

Planeeritavate tegevuste mõjud **ajaloolis-kultuurilisele keskkonnale** on positiivsed, kuna planeerimissettepanekute rakendamine parandab Jüri aleviku ja sellega piirnevate Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosade identiteeti, eksponeerib valla ajaloolisi ja kultuurilisi väärtusi ning võimaldab reguleerida kaitsealuste objektide kasutuskooormust.

Planeeritavate tegevuste mõjud **sotsiaalmajanduslikule keskkonnale** on positiivsed, kuna korrastustegevus ehitatud keskkonnas ning välisruumide reserveerimine toob kaasa positiivseid muutusi sotsiaalmajanduslikus valdkonnas. Samuti on keskkonda tervistava positiivse mõjuga maade reserveerimine puhke- ja sotsiaalobjektide ning spordi- ja vabaajaehitiste rajamiseks.

IV - 7.1. Majanduslik mõju

Üldplaneeringu ettepaneku elluviimise positiivne majanduslik mõju:

- määratleb ettevõtluse arendamiseks vajalikud arengualad, ning üldised suunad ja võimalused nende arendamiseks;
- seab maakasutusele ja ehitustegevusele keskkonnatingimused;
- toob arengualadena esile endised tootmisterritooriumid;
- tõstab Jüri aleviku atraktiivsust elanikele ja ettevõtjatele;
- näeb ette ühendusteede parandamise ning loob eelduse nii liikumisteede kui liikumisvahendite valiku mitmekesistamise;
- näeb ette tehnorajatistega varustatuse parandamise;
- parandab koduettevõtluse ja kodulähiettevõtluse võimalusi;
- parandab aleviku ja külaosade asendit teenindusettevõtluse ning avalike teenuste suhtes;
- väärtustab kinnisvara elukeskkonna parandamise eelduste loomise kaudu.

IV - 7.2. Sotsiaalne mõju

Üldplaneeringu ettepaneku elluviimise positiivne sotsiaalne mõju:

- tõstab aleviku atraktiivsust elukohana elanike kõigile vanuserühmadele;
- peab silmas lastega perede välisruumivajadusi elukohaelistuse olulise eeldusena;
- parandab elanike identifitseerumise võimalusi elukeskkonnas;

- soodustab ja suunab elanike ja valla koostööd ja ühistegevust avaliku ruumi konkreetse arengu määratlemisel ning arendamisel;
- soodustab elanike suhtlemisvõimalusi ja välisruumi kasutamist;
- võimaldab osalusdemokraatia toimimist ja soodustab sellega nii naabruskondade teket kui naabrivalvet;
- parandab liikumisvõimalusi aleviku ja külaosade sees ja nende vahel;
- parandab sotsiaalobjektide kättesaadavust;
- tõstab keskkonna ruumilist ja kasutuslikku mitmekesisust.

IV - 7.3. Kultuuriline mõju

Üldplaneeringu ettepaneku elluviimise positiivne mõju kultuurilisele keskkonnale:

- tagab haridus-, spordi ja sotsiaalobjektide säilimise avalikus kasutuses, mis võimaldab nende pändliku kasutamise elanikkonna huvides;
- tõstab aleviku elanike enesehinnangut;
- tõstab esile muinsus- ja kultuuriväärtusi maastikus ja seob need loodusväärtustega;
- toob esile asukoha mitmekesised loodusväärtused ning seob need kultuuriväärtustega;
- väärtustab rohevõrgustiku ja rohealad taastamiseks vajalike virgestusaladena ning loob eeldused sellele tugineva puhke- ja virgestuskasutuse võimaldamiseks.

IV - 7.4. Looduskeskkonnale avalduv mõju

Üldplaneeringu rakendamisega ei kaasne looduskeskkonnas negatiivseid muudatusi. Paljude kavandatud tegevuste elluviimine parandab looduskeskkonna seisundit, mitmete puhul sõltub mõju ulatus rakendatavate meetmete edukusest. Planeeringus on kaalutud ja arvestatud arendus- ja ehitustegevuse, liikluse, maakasutuse, tootmise jne võimalikke mõjusid ning neist lähtunud alternatiivide valikul.

Üldplaneeringu sisuliseks osaks on iseseisvasse köitesse koondatud keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne.

IV - 7.5. Muu oluline keskkonnamõju

Jüri aleviku üldplaneeringus on tähtsal kohal võimalike ühendusteede ning nende rajamisest tuleneda võivate mõjude analüüs (vt ka III – 4). Oluliste keskkonnamõjude kohta kavandatava ühendustee rajamisel Tallinna ringtee (T11) ja Aruküla tee (11303) vahele on koostatud iseseisev eksperthinnang.

Ekspert hinnangu peamine järeldus on, et Jüri aleviku edasise tervikliku arengu ja elukeskkonnale avalduvate mõjude seisukohalt on oluline, et alevikku ei läbiks raskeveokid ja transiitliiklus. Jüri aleviku üldplaneeringu eskiislahendusega 2007.aastal kavandatud juurdepääsutee ja kogujateede rajamisega uue teetrassi ja Karla tee vahele on võimalik juhtida raskeveokid ja transiitliiklus sihtkohta asulakeskust läbimata. See toetab aleviku terviklikku arengut, aitab parandada elukeskkonda eelkõige Aruküla tee äärsel aladel, leevendades eelkõige peente tahkete osakeste kahjulikku mõju inimestevisele, parandab liiklusohutust ning vähendab müratasemeid. Mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale on positiivne. Vajalik on ka Karla sõlme väljaehitamine ning kahe liiklussõlme funktsioneerimine ühe sõlmena.

Uus juurdepääsutee lisakoormust Lehmja tammikule ei tekita, sest tammiku juures paiknevat ringristmikku läbivad liiklusvood tänasega võrreldes vähenevad. Pärast uue juurdepääsutee avamist koos Karla ristmikku suunava ringteeäärse kogujateega ei läbiks nimetatud ringristmikku enam raskveokid ja transiitliiklus.

Jüri aleviku üldplaneeringu eskiisiga kavandatud lahenduse liikluskorralduse üldiste põhimõtete mõju aleviku elukeskkonnale on soodus. Paraneb liikluse sujuvus ja objektide kättesaadavus, lüheneb ühendus ringteega ning väheneb liikluskoormus aleviku sees.

Lahendus on kergliiklejaid toetav. Tulemusena muutub liiklus vähem alevikku tükeldavaks teguriks ning mõju kohaidentiteedile on positiivne.

Põhiliselt vastas samadele tingimustele ka Tallinna ringtee 2009.aastal muudetud eelprojekti lahendus, milles aleviku sissesõit jääb algsesse asukohta, uut liiklussõlme Tartu maantee liiklussõlme ning Karla kahetasandilise ristmiku vahele ei ehitata, kuid samas ehitatakse välja ringteega paralleelne kogujatee aleviku keskosa ja Karla sõlme vahele. Võrreldes eskiisprojektiga on siiski täheldatav rohekoridori diagonaalselt läbiva kogujatee suurem mõju rohevõrgustiku toimimisele.

2010.aasta esimesel poolel toimunud kooskõlastuste ja täiendavate läbirääkimiste käigus loobuti Assaku-Jüri teeni viivast kogujateest ning võimaldati Aleviku teele ehitataval ristmikul väljasõit ringteele. Sellega taastus võimalus raskeveokid suunata võimalikult lühemat teed pidi alevikust välja.

IV - 8. Maareformi seaduse tähenduses tiheasustusega alade määramine

Käesoleva üldplaneeringuga määratakse kogu planeeringuala tiheasustusalaks maareformi seaduse tähenduses vastavalt Planeerimisseaduse § 8 lg 3 p 5.

IV - 9. Üldplaneeringu jooniste loetelu

IV – 1 Üldplaneeringu põhijoonis 1:6000

Skeemid:

IV – 2 Rohevõrgustik 1:20 000

IV – 3 Teed ja tänavad 1:20 000

IV – 4 Ühisveevärk 1:20 000

IV – 5 Ühiskanalisatsioon 1:20 000

IV – 6 Sademevee kanalisatsioon ca 1:20 000

V OSA

ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMINE

V - 1. Põhimõtted ja vahendid

Üldplaneeringu koostamisel on aluseks võetud Harju maakonnaplaneeringu arengupõhimõtted ning Harju maakonna teemaplaneeringu Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused, samuti koostatava teemaplaneeringu Maakonna sotsiaalne infrastruktuur printsiibid. Üldplaneering arendab edasi Harju maakonnaplaneeringu ja maakonna teemaplaneeringu põhimõtteid ja täpsustab nende määratlusi. Üldplaneeringu elluviimine on maakonnaplaneeringu realiseerimise vahendiks.

Üldplaneering on kohalikele omavalitsusele oluline vahend aleviku ruumilise arengu juhtimiseks. Üldplaneeringuga määratakse erinevates piirkondades detailplaneeringute koostamise alused ning piiritletakse ja reserveeritakse alad võimalike avalike objektide rajamiseks tulevikus.

Üldplaneeringu kehtestamise järgselt võib olemasolevaid krunte ja kinnistuid kasutada edasi senises kasutusfunktsioonis.

Planeeringu elluviimiseks ja avalike huvide tagamiseks võib kohalik omavalitsus rakendada kinnisasja sundvõõrandamise seadust. Planeerimisseadus annab kinnisasja omanikule õiguse nõuda detailplaneeringu kehtestamise järgselt seaduses sätestatud juhtudel kinnisasja omandamist kohaliku omavalitsuse poolt.

Üldplaneeringu elluviimine toimub läbi detailplaneeringute, arengukava ja valla eelarve.

V - 2. Majanduslikud võimalused üldplaneeringu elluviimiseks

Arengukava on aluseks valla eelarve koostamisele, investeeringutele ja laenude võtmisele. Arengukava seob riigi ja kohaliku omavalitsuse arengudokumentid ning võimaldab kavandada valla tulevikku terviklikult ja ressursidega tasakaalustatult. Arengukava korrigeeritakse vastavalt arenguprioriteetidele ning neisse lülitatakse ka Jüri aleviku ja külgnevate külaosade üldplaneeringu elluviimiseks vajalikud tegevused ja investeeringud.

Planeeringu elluviimisele ja piirkonna ruumilise arengu soodustamisele loob eelduse avaliku infrastruktuuri rajamine nii omavalitsuse poolt kui ka vastavalt ühistele huvidele omavalitsuse, riigi ning erasektori koostöös. Neist olulisemad on teedevõrgu väljaehitamine ja rekonstrueerimine ning ühisveevärgi ja kanalisatsioonisüsteemide kavandatud arengu tagamine. Valla eelarvelised vahendid tuleb koondada oluliste avalike huvidega alade ning ühiskasutuses piirkondade planeerimisele. Asukohtades, kus on võimalik avalike huvide toetamine arendajate poolt tuleb omavalitsuse seatud tingimuste täitmiseks maksimaalselt kaasata eravahendeid. Lisaks valla eelarvest tehtavatele omafinantseeringutele on vajalik kaasrahastamine erinevatest allikatest, sh Euroopa Liidu struktuurifondidest.

Aaviku eritasapinnalise ristmiku puhul tuleb arvestada sellega, et ristmiku ehitamiseks ei ole riigieelarves vahendeid eraldatud ning selle objekti ehitamist ei ole ette nähtud ka lähiaastatel. Vastavalt Teeseadusele kannab uue tee ristumiskoha kulud omanik, kes nõuab teede ühendamist. Aaviku ristmiku ja Ameerikanurga detailplaneeringualale viiva tunneli rahastamine lahendatakse ühiste kavatsuste lepinguga, kus nähakse ette omavaheline koostöö

kohaliku omavalitsuse, riigiasutuste ja huvitatud isikute vahel. Sarnaselt lahendada ka kergliiklustunneli rajamine Aaviku külas

V - 3. Detailplaneeringute koostamise kohustus, vajadus ja järjestus

Detailplaneeringu koostamise kohustus lähiaastate ehitustegevuse ja maakasutuse aluseks on Planeerimisseaduses sätestatud juhtudel üldplaneeringu planeeringukaardil piiritletud planeeringualal, milleks on Jüri alevik ning sellega piirnevad Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosad.

Detailplaneeringud on aluseks hoonete ja rajatiste projekteerimisele ning ehitamisele avaliku- ja erasektori poolt. Detailplaneeringu koostamisel senise ehitusõiguse või sihtotstarbe muutmiseks tuleb lähtuda üldplaneeringus kavandatust.

Kohaliku omavalitsuse prioriteediks on piirkondade planeerimine, mille alusel on võimalik edendada kohaliku arengut ning täita omavalitsusüksuse ülesandeid, sh taotleda selleks maa-alasid munitsipaalomandisse. Samuti tuleb esiplaanile seada planeeringute koostamine piirkondadele, milles toimuvad kontrollimatud muutused võivad tuua kaasa soovimatuid keskkonnamõjusid ning kahjustada avalikke huve.

Detailplaneeringute algatamine ning nende järjekord määratakse kindlaks Rae Vallavolikogu ja Vallavalitsuse õigusaktidega. Detailplaneeringute koostamine ning nende järjestus sõltub eelkõige konkreetsetest vajadustest ja võimalustest.

LISAD

Lisa 1. Seadustest tulenevaid kitsendusi põhjustavad nähtused

Lisa 2 OTSUSED⁹:

2.1 Algamine

2.2 Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande heakskiitmine

2.3 Vastuvõtmine

2.4 Kehtestamine

⁹ Üldplaneeringu menetlusedokumentid on iseseisvas kaustas